

KOKPIT

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR

'TEN BAKIŞ



OCAK / ŞUBAT / MART
YIL: 10 / 2018 SAYI: 44

ANORMAL DURUMU ÖNLEME VE ANORMAL DURUMDAN ÇIKIŞ

Anormal durumu önleme ve buradan çıkış eğitimi, uçuş yolu yönetimi yetkinliğini kazandırmaya çalışan bir uçuş eğitimidir.

LİDERLİĞE BAKIŞ VE GELİŞİMİ

Çok eski dönemlerden bugüne Latin dilinde "Ledere" kelimesinin anlamı, "Bir insanı izlemeye, onu takip etmeye neden olan özellikler dizisi"dir.

UÇAKLAR NASIL UÇAR?

Farklı coğrafyalarda olmalarına rağmen insanlığın zihninde canlı ve devamlı diri kalan uçuş hayali zamanla isteğe dönüşmeye başlamış ve çeşitli denemeler yapılmıştır.

UÇUŞTA HANGİ YEMEĞİ TERCİH ETMELİ?

Damak tadımızın da bir kimyası var. Uçakta iki münü arasında kararsız kalırsanız, size tavsiyem daha tuzlu ya da daha fazla baharatlı olanı tercih edin.

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

GÖKYÜZÜNÜN YILDIZLARI ANTALYA'DA BULUŞUYOR: EURASIA AIRSHOW



UÇUŞ GÜVENLİĞİNDE YÜKSELEN TREND: HAVACILIK PSİKOLOJİSİ



DÜNYA WORLD
PİLOTLAR PILOTS'
GÜNÜ DAY



**26 NİSAN
DÜNYA
PİLOTLAR
GÜNÜ KUTLU
OLSUN**





- Pamela konseri
- Çocuklarımız için deneme uçuşları
- Oyun ve animasyonlar

23 NİSAN GELENEKSEL PİKNIK

H E Z A R F E N H A V A L İ M A N I

PIKNIK BAŞLANGIÇ
13:00

23.04.2018

PIKNIK BİTİŞ
20:00

Başkandan...



2018 HEDEFLERİMİZE EMİN ADIMLARLA İLERLİYORUZ

ÖNÜMÜZDEKİ GÜNLERDE TÜRK SİVİL HAVACILIĞI AÇISINDAN ÖNEMLİ GELİŞMELERİN YAŞANACAĞI BİR DÖNEME GİRİYORUZ. BU YIL, İLKİ ANTALYA'DA DÜZENLENECEK OLAN EURASIA AIR SHOW'DA TALPA OLARAK YERİMİZİ ALACAĞIZ. TÜM HAVACILIK SEKTÖRÜMÜZÜ İLGİLENDİREN VE 70. YILINDA LÜKSEMBURG'DA GERÇEKLEŞTİRİLEN IFALPA TOPLANTISINA KATILDIK. ÖNÜMÜZDEKİ GÜNLERDE RESMİ SONUÇLARI VE KANAATLERİMİZİ TÜM MESLEKTAŞ VE CAMIAMIZLA PAYLAŞACAĞIZ. BİR KEZ DAHA SHARJAH-İSTANBUL SEFERİNİ GERÇEKLEŞTİRİRKEN İRAN'DA DÜŞEREK YAŞAMLARINI YİTİREN TÜMÜ KADIN 11 İNSANIMIZI SAYGIYLA ANIYORUM.

Sivil havacılık ve cumhuriyetimiz için çok değerli saydığımız Nisan ayı etkinliklerimize hazırlık heyecanını yaşadığımız şu günlerde, Sharjah-İstanbul seferini yaparken İran'da düşen özel jet uçağında 8 yurttaşımızı, bir kabin memuru ile 2 pilot meslektaşımızı yitirdiğimizi öğrendik. Tümü kadın olan 11 insanımızı Dünya Kadınlar Günü ve Çalışan Havacı Kadınlar haftasında kaybettik. Bu acı haber hepimizi üzdü. Bir kez daha ailelerine ve yakınlarına başsağlığı dileriz.

Ancak bizi mesleki açıdan üzen konu, kazanın nedenleri ve meydana geliş biçimine ilişkin resmi inceleme ve soruşturma sonuçları henüz ortada yokken, üstelik havacılıkla ilgisi olmayan bazı çevrelerin bilgi kirliliği yaratan açıklamaları olmuştur. Düşen uçağın her iki pilotunun da kadın olmasına ısrarla ve maksatlı olarak vurgu yapılmıştır.

Oysa, birçok iş alanı gibi pilotluk da cinsiyete bağlı bir meslek değildir. Kokpitte görevlendirme, cinsiyete bağlı olarak değil bilgi, beceri, birikim ve deneyime göre yapılır. Bu tüm dünya havacılığında uygulanan temel bir liyakat anlayışıdır.

Türkiye Havayolu Pilotları Derneği olarak bir kez daha bu bilimsellikten uzak

ve cinsiyet ayrımcı yorumları kınıyoruz. İyi yetişmiş, eğitilmiş Türk kadınlarının bundan sonra da kokpitte görev alarak "İstikbal Göklerdedir" hedefine uygun şekilde sivil havacılığımızı daha da yükselteceğine inanıyoruz.

Nisan etkinlikleri...

Bu yıl 25-29 Nisan tarihleri arasında EURASIA AIR SHOW, Antalya'da organize edilecek. Bilindiği gibi uluslararası düzeyde gerçekleştirilecek fuar organizasyonlarına, dünyaca tanınmış havayolu şirketleri katılacak ve TALPA da kendi standıyla fuarda yer alacaktır. Cumhuriyetimizin ilanına giden sürecin ve bağımsızlığımızın ifadesi olan Gazi Meclis'in açılış günü, aynı zamanda geleceğimizi çocuklarımıza emanetimizin sembolü olan 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı vesilesiyle Hezarfen'de geleneksel olarak sürdürdüğümüz etkinliklerimiz yer alacak. Geçtiğimiz yıl büyük ilgi gören bu etkinliğe katılımın artmasını umuyoruz. Çocuklarımızın katılımını önemsiyoruz. Etkinlik boyunca uçuş gösterileri ve sürpriz



Kpt. Plt. Mehmet Ayhan Günel / TALPA Başkanı

sanatçılar bizimle olacak.

IFALPA Toplantıları gerçekleşti

Yılda bir kez yapılan IFALPA toplantısı, bu sene 70. yılında Lüksemburg'da gerçekleştirildi. Önemli gelişmelerin ve kararların alındığı bu toplantıya meslektaşlarımızın katılımı ve ilgisi oldukça büyüktü. Lüksemburg Başbakanı'nın da bizzat ziyaret ettiği bu toplantının resmi sonuç raporları çıktıktan sonra kendi kanaatlerimizi de ekleyerek, siz meslektaşlarımızı ve camiamızı haberdar edeceğiz.

IFALPA toplantıları sadece biz pilotları değil tüm havacılık camiasını ilgilendiren çok özel olduğuna inandığım bir toplantı niteliğindedir. Bu düşünce ile Cumhuriyetimizin 100. Yılı olan 2023 yılında bu özel toplantıyı ülkemize getirmek istiyoruz. TALPA ailesi olarak biz çalışmalarımıza devam ediyoruz. Bu konuda başta meslektaşlarımızın, camiamızın ve devletimizin bize vereceği destek, bu amaç doğrultusunda umutlarımızı daha da arttıracaktır.

Yaman çelişkimiz...

Türk havacılığının büyüme imkanları ile camiamızın bünyesinden deneyimli pilotlarımızın ayrılma eğilimi arasındaki çelişki, büyük ve önemli bir mesele olarak karşımızda durmaktadır. Bu meselenin çalışanları 'zapturapt' altına almak ile çözülemediği malumdur. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün geçtiğimiz yıllarda yayınladığı bir genelgeyle 'transfer yasağı' getirmiş olması sorunu çözemediği gibi, bu tebliği

içeriği itibariyle de gayri hukuki ve ahlaki buluyor, kaldırılmasını bir kez daha talep ediyoruz.

'Pilotların konsantrasyonu' meselesini ciddiye alan bir yönetim anlayışına sahip olduğuna düşündüğümüz camiamızın bütün aktörlerinin bu 'konsantrasyon bozucu' genelge konusunda bizimle birlikte olduğuna inanıyoruz. Büyüme hedefleri ve yeni havalimanının açılış hazırlıkları sürerken pilot kaybının nedenleri üzerinde ciddiyetle durulması için çalışanların taleplerine kulak verilmeli, tek taraflı karar ve uygulamalardan kaçınılmalıdır. Empati kurulması bin genelgeden daha hayırlı olacaktır.

Sendikal hak ve özgürlükler...

Özellikle meslektaşlarımız arasında hızla yayılan ve sebebinin anlaşılması için gerekli esneklik ve yaklaşımın gösterilmediğine tanık olduğumuz diğer bir konu ise 'sendikal hak ve özgürlüklerin' kullanılması durumudur. Neredeyse son on yıl içinde başta kokpit ve kabin çalışanları, kendilerini sendikal zeminde ifade edilmediğini çeşitli biçimlerde gösteriyorlar. Bu rahatsızlıklarını medeni ve hukuki zeminde gösteren çalışanlarımızın çılgınlığı maalesef ilgililerce duyulmadı, duyulmak istenmedi.

Ve onlar da kendilerini temsil edecek sendikal tercihlerde bulunup gereken adımları attılar. Bu adımlar Anayasal, yasal ve şirket hukuku açısından olağan, demokratik ve medeni haklar kapsamında yer alıyor. Ancak üzücü olan kurumsal bir şirketin bu durumda kokpitle diyalog kurması gerekirken, onları yok sayarak tarafgir bir tavır içinde olmasıdır.

Böyle bir yaklaşım 'pilotların konsantrasyonunu' bozucu sonuçlar doğuracak ve istenmedik tepkilerin

ortaya çıkmasına karşılıklı zemin yaratacaktır. Büyüme trendinde olan sivil havacılığımızın böyle bir lüksü olmadığı kanaatindeyiz. Bu konu ile ilgili olarak camiamıza uzlaşmacı ve toparlayıcı desteğimiz devam edecektir.

Yeni adımlar atmaya devam ediyoruz

Hayat sigortası poliçesi projemizle, üyelerimize ek kazanç sağlayacak adımlar atıyoruz. Vergi iadesi alabilme imkanının yanında, poliçenin geniş kapsamı sayesinde yakın zamanda ekstra kazanç, birikim ve güvence sağlama olanağımız olacak.

Öte yandan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü himayesinde başlayan e logbook ve FTL takip programını destekliyoruz. Bu konu ile ilgili çalışmalar son aşamasına gelmiş bulunuyor.

Önümüzdeki günlerde FRMS ve FATIGUE ile ilgili olarak bir çalıştay gerçekleştireceğiz. FRMS sisteminin ve FATIGUE kültürünün anlaşılması için düzenleyeceğimiz bu çalışmaya sektördeki bütün aktörlerimiz davetlidir. Davetimize büyük bir ilginin olduğunu belirtmek isterim. Çalıştaydan olumlu yönde ortak bir karar çıkması halinde, Türk Sivil Havacılığı, Avrupa ve Dünya havacılığına öncülük etmiş olacaktır.

Dünya havacılığına katkı yapmaya devam edeceğiz. 2018 yılında bu olanağa bir kez daha sahip olduğumuzu belirtmek istiyorum.

23 Nisan Uluslararası Çocuk Bayramı ve 26 Nisan Dünya Pilotlar Günü vesilesiyle, Cumhuriyetimizin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk'ü saygı ve sevgiyle anıyor, onun emanetini göklerde temsil edeceğimize söz veriyoruz.

Bu davet bizim...



İçindekiler



06 ANORMAL DURUMU ÖNLEME VE ANORMAL DURUMDAN ÇIKIŞ EĞİTİMİ
Uçuş yolu yönetimi yetkinliğini kazandırmaya çalışan vazgeçilmez bir uçuş eğitimi...

26 UÇUŞTA HANGİ YEMEĞİ TERCİH ETMELİ?
Damak tadımızın da bir kimyası var. Kararsız kalırsanız, size tavsiyem daha tuzlu, fazla baharatlı olanı tercih edin...

10 LİDERLİĞE BAKIŞ VE GELİŞİMİ
Latin dilinde “Ledere” kelimesinin anlamı, “Bir insanı izlemeye, onu takip etmeye neden olan özellikler dizisi”dir.

30 NE KADINLAR VARDI ZATEN UNUTULDULAR
Modern düşünceli erkek, söz konusu kadın olduğunda ne yazık ki geri kalmışlığının önüne geçemiyor...

14 UÇAKLAR NASIL UÇAR. TEKNİK OLMAYAN BİR YAKLAŞIM
İnsanlığın zihninde canlı ve devamlı diri kalan uçma hayali zamanla isteğe dönüşmeye başlamış ve çeşitli denemeler yapılmıştır.

34 UÇUŞ GÜVENLİĞİNDE YÜKSELEN TREND: HAVACILIK PSİKOLOJİSİ

20 UÇURTMA
Şehrin giderek çoğalan damlarında, giderek çoğalan televizyon antenlerine, çağın bu ucube mızraklarına takılıp kalmış rengârenk ama hepsi yırtık...

38 KADIN KABİN PERSONELİNDE MEME KANSERİ RİSKİ
Meme kanseri, bilindiği üzere dünyada kadınlarda en çok görülen kanserdir...



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

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

EDİTÖR
Tuncer TAŞDÖĞEN

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

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

BASKI

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

TÜRK PİLOTLARI BULUŞMA NOKTASI

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

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



42 **SAKİN, UYUMLU, KİBAR VE CANA YAKIN: NİHAN ASLI ELMAS**

Gördüğünüz an içinize ışık saçan kadınlardan Nihan Aslı Elmas. Bunda doğallığının da payı elbette büyük.

44 **AĞRISIZ GÜLÜŞ TASARIMI**

Günlük hayatta sosyal ilişkilerde ahenkli yumuşak bir gülümseme her zaman olumlu bir başlangıç yapmayı ve çevrenizdekileri etkilemeyi sağlar.

48 **18 MART 1915**

ÇANAKKALE ZAFERİ

Gece kıt aşını paylaştığı Çanakkale Savaşı, resmen "dünyanın klasik trajedilerinden biri" olarak tanımlanır...

54 **GENLERİNDEKİ MİRAS VE YETENEĞİYLE SANATIN HER ALANINDA BAŞARILI BİR KADIN: LALE CANGAL**

Müziyenliğinin ve oyunculuğunun yanında, son dönem kendisini taşların ve altının büyülü dünyasına bırakarak markasını yarattı. Enerjisi Ve samimiyetiyle hemen sarıp sarmalıyor insanı. Sevgili Lale'yle Bebek'te buluştuk, Çocukluğunu, projelerini, eşi Cemal Hünel'i ve oğlu Doğan'ı konuştuk.

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

ANORMAL DURUMU ÖNLEME VE ANORMAL DURUMDAN ÇIKIŞ EĞİTİMİ (UPSET PREVENTION AND RECOVERY TRAINING)



Dr. Kpt. Plt. M. Melih BAŞDEMİR
Talpa Yönetim Kurulu Üyesi
(Competency Based Training-CBT)

**ANORMAL DURUMU ÖNLEME VE BURADAN ÇIKIŞ EĞİTİMİ,
UÇUŞ EĞİTİMİNİN EN TEMEL SAFHALARINDAN, EN İLERİ
SAFHALARINA KADAR YAPILAN VE UÇUŞ EMNİYETİ
SAĞLAMADA EN ÖNEMLİ YETKİNLİKLERDEN BİRİ OLAN -FLIGHT
PATH MANAGEMENT- UÇUŞ YOLU YÖNETİMİ YETKİNLİĞİNİ
KAZANDIRMAYA ÇALIŞAN VAZGEÇİLMEZ BİR UÇUŞ EĞİTİMİDİR.**

Uçuşa ilk başladığımız günlerden beri uçtuğumuz uçaklarda perdövitemden çıkma, virilden kurtarma, gözlerimizi kapatıp uçuş öğretmenlerimizin uçağı anormal bir durumda bize vererek yaptırıkları “hadi kurtar” eğitimleri hep bu anormal durumdan çıkış eğitimlerinin parçası olmuştur. Bugün ise Anormal Durumdan Çıkış Eğitimi, Tehdit ve Hata Yönetimi (TVHY) (Threat and Error Management- TEM) ile zenginleştirilmeye çalışılan Uçuş Emniyetinin olmazsa olmazı olan bir yetkinliği olarak, belki de aynı “uçak kurtarma” anlayışının bir ürünü olmuştur.

Anormal Durumdan Çıkış Eğitimi ve TVHY (TEM)

TVHY konsepti, son yıllarda yapılan revizyonlar sonrasında hem ICAO hem de EASA eğitim programlarında bir zorunluluk olarak yer almaktadır. Uçuş emniyetinde zafiyet yaratabilecek, sonsuz ve öngörülemeyen tehdit ve buna bağlı olarak gelişen hata varken, bilinen senaryolar ile yapılacak eğitimlerle bu tehdit ve hataların yönetmeye çalışmanın uçuş emniyete pek katkısının olamayacağı aşikardır, bunun yerine her türlü ortamda meydana gelebilecek, önceden kestirilmesi zor olan tehdit ve

hataları yönetmeye yönelik olarak yetkinlik kazandırma eğitimlerinin uçuş emniyetini sağlamada daha faydalı olacağı görülmektedir.

Daha önceki yazımızda da açıklamaya çalıştığımız bu temel yetkinliklerle TVHY anlayışı pekiştirilmekte ve her an olabilecek anormal bir durumdan çıkmaya yönelik olan gerekli manevraların yapılmasında sorun yaşanmayacaktır. Örnek olarak normal şartlarda flapların toplanması sağlanırken, özellikle ağır yük durumlarında yaşanabilecek ani türbülans ya da hava durumlarında süratin ani olarak düşmesine

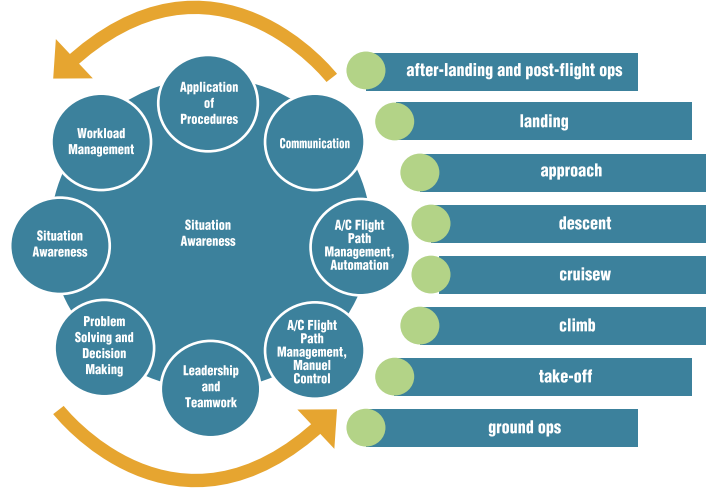
müdahalede gerekli olduğu durumlarda otopilottan çıkmada tereddüt yaşamayarak muhtemel bir anormal durum (süratin VLS’in altına düşmesi) engellenebilecektir. Burada ana tehdit hava durumu, ağır yük ve yoğun iş yükü, muhtemel hata da flapların erken toplanması, istenmeyen uçak durumu -IUD (undesired aircraft state- UAS) ise süratin VLS’in altına düşmesi, buradan çıkış ise otopilotun uygun kumandayı verememesi sonrasında kaptanın manuel olarak uçağı IAD durumundan emniyetli duruma getirmesi olarak düşünülebilir. Buna benzer sonsuz sayıda üretilecek

senaryolarla TEM konsepti eğitimlerde uygulanarak, uçuşun her anında pilotların anormal durumlarla karşılaşabilecekleri daha etkili bir şekilde anlatılabilecektir.

Anormal Durumdan Çıkış Eğitimlerinde Geleneksel ve YTE (Yetkinlik Temelli Eğitim)

Genel olarak anormal durumdan çıkış bir airmanship=uçuculuk niteliği meselesidir. Yani uçuşun altın kurallarına hâkim olan her pilot, asli görevinin uçağı emniyetli bir şekilde uçurmak olduğunu, otomasyonu yönetmek olduğunu, ve lövyeye ve gaz kolunun her zaman kendi kumandasında olduğunu bilerek gerektiğinde manuel uçuş da dahil olarak uçuşu yönetmesi gerektiğini bilir. Bu yaklaşımı, konvansiyonel eğitim anlayışı da sağlamaktadır, ancak YTE, belirlenen ana yetkinlikler ile bunu daha sistemsel hale getirmiştir. Eğitim sürecinde elde edilmesi beklenen ana yetkinlikler Şekil 1'de gösterilmektedir.

Bu yetkinliklerin TVHY ile kullanılarak anormal durumdan çıkılması eğitimi öncelikle uçağın anormal duruma girmesi engelleme, girdiği anda da uçağı kurtarma manevralarını hedef alır. TVHY ise sorunun aslında kaynağında tespit edilerek giderilmesini hedefler. TVHY anlayışında, çevreden, uçak sistemlerinden ve kurumsal politikalarından kaynaklanan tehditler bulunmaktadır. Bu tehditler insan faktörüyle



The application of each competency is continuous throughout all phases of the flight.

Şekil 1: Ana Yetkinlikler

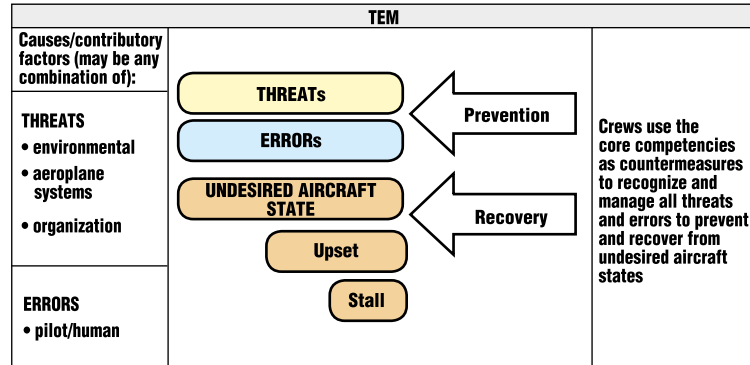


Figure 1. Connection between TEM, the core competencies and UPRT

Şekil 2: TEM Konsepti. (IATA Material and Best Practices for the Implementation of Upset Prevention and Recovery Training 1 st Edition 2015).

birleşince hatalar oluşur ve uçağın istenmeyen uçak durumuna (İUD) [Undesired Aircraft State-UAS] girmesine sebep olurlar. Burada pilot kendi teknik ve teknik olmayan becerilerini -yetkinliklerini kullanarak uçağın emniyetli olarak uçuşmasını sağlar, aksi durumda ise kaza ya da olay meydana gelir. Bilindiği gibi TVHY'de çevresel şartlardan, uçak sistemlerinden ve insan davranışlarından kaynaklanan tehditler bulunmaktadır, bunlar iyi yönetilemezse hatalara sebep olurlar, sonrasında ise pilotlar teknik ve teknik olmayan becerilerini kullanarak uçağın emniyetli bölgede kalmasını sağlarlar. Bu durumun özeti Şekil 2'de gösterilmiştir.

Uçuş Disiplini

Pilotluk mesleğinin en çok ayırt edici ve olmazsa olmazı şüphesiz uçuş disiplini. Uçuş disiplini yaşanacak en küçük bir zafiyet yılların kazandırdığı deneyimin bir anda yok olmasına ve YTE temelli eğitimin çökmesine sebep olacaktır, çünkü yukarıda özetlenen ana yetkinlikler

ancak sağlam bir uçuş disiplini ile elde edilir ve sürdürülür. Disiplini sağlamak aslında standardizasyondan başlar, diğer bir ifadeyle, uçak dokümanlarına kayıtsız bir bağlılık, Part A ve Part B'nin eksiksiz bir şekilde uygulanması, uçağa gelişten ayrılışa kadar olan sürede bu tutumu devam ettirme, uçuş disiplininin ve dolayısıyla emniyetinin sağlanmasında çok önemli bir rol oynayacaktır. Şüphesiz uçuş disiplini teknik olmayan becerilerin daha çok kullanılarak sağlandığı, teknik becerilerin bu doğrultuda geliştiği ve öngörülen yetkinliklerin sağlandığı bir kavramdır. Burada özellikle stresin kontrol altına alınarak anormal durumlarla karşılaşıldığında uçuş disiplinin korunmasına imkân sağlanır. Bu şekilde hazır bulunmuşluk bilinci artırılarak durumsal farkındalık sağlanmış olur.

Uçuş Hattı Takibi (UHT)

UHT en basit anlamıyla uçağı her ortamda uçurarak, uçağın emniyetini sağlamak olarak algılanır, UHT sadece PM'in – TP'nin (Takip Pilotu-TP) değil PF'in -UP (Uçuran Pilot) de görevidir, çünkü bu bir ekip işidir, uçak iki pilot tarafından uçurulduğuna göre TP ve UP bu sorumluluğu paylaşmak durumundadırlar, aynı zamanda UP, uçağın kullanımını bazı şartlarda oto pilota devrettiğinden dolayı, otomasyonun da uçuş ekibi tarafından kontrol edilmesi gereklidir. UHT ile elde edilen yüksek durumsal farkındalık,



tehditlerin farkına varılmasına, hataların giderilmesine ve oluşabilecek anormal durumdan çıkışta da önemli bir katkı sağlayacaktır. TP'nin durumsal farkındalığının iyi olduğu anlarda TVHY'ne olan katkısı daha fazla olabilir, özellikle gece uçuşlarında ya da kokpitte yoğunluk yaşanan anlarda UP ile uygun bir iletişim sağlayarak tavsiye et, iste, kumanda al zinciriyle uçağın anormal durum ya da İÜD'da girmesine engel olur.

Anormal durumu önleme ve anormal durumdan çıkışta manuel uçuş yetenekleri de önemli bir yere sahip olmaktadır, kısmen yukarıda da bahsedildiği gibi pilotlar teknik ve teknik olmayan yetkinliklerini kullanarak uçağın İÜD'dan çıkmasını sağlarlar, teknik becerilerin içinde otomasyonu kullanmakla birlikte uçağın manuel olarak kullanımı önemlidir. Bilindiği gibi otomasyonun uçuş emniyetini sağlamadığı durumlarda pilotun hiç çekinmeden ilk uçuşa başladığı günlerdeki



gibi uçağın manuel olarak uçurma kabiliyetini koruması gerekmektedir. Manuel uçuş, bir eğitim ve meleke işidir, bunun için gerek simülör gerekse de hat uçuşlarında eğitim maksatlı olarak manuel uçuş yapılmalı, alçalma ve tırmanışlar ve alet yaklaşmaları (ILS, VOR, NDB) manuel (raw data) olarak planlanmalıdır, manuel uçuş yetkinliğinin azalması, manuel uçuş yetkinliğinin gerekli olduğu durumlarda, uçuş emniyetini sağlamada sorunlar çıkarabilecektir.

Sonuç olarak anormal durumdan korunma ve buradan kurtulma eğitimi, gerçek uçuşta meydana gelebilecek uçuş emniyeti sorunlarını gidermede önemli bir eğitimidir, buradaki TVHY zinciri iyi işletilerek mevcut tehdit ve buradan kaynaklanacak hatalar kapsamlı bir şekilde irdelenmeli, uçuş brifinglerine ithal edilmeli ve gerekli görüldüğü durumlarda manuel uçuş yapmaktan çekinilmemelidir. Özellikle YTE temelli eğitimlerle bu anlayış desteklenmelidir.



Hayatınıza fark GELECEK.

Mercedes-Benz yetkili satış ve servis noktası Gelecek Otomotiv artık İstanbul'da.
Anadolu Yakası'nda dijital showroomumuzla Emaar Square Mall'da, Avrupa Yakası'nda Vadipark'ta.

Vadipark: 0212 322 80 00
Emaar Square: 0216 606 01 01

Mercedes-Benz
The best or nothing.



İNSAN FAKTÖRÜ "LİDERLİK" LİDERLİĞE BAKIS VE GELİŞİMİ



Timuçin GÜREL
THY INSTRUCTOR
Uçuş Eğitim Başkanlığı



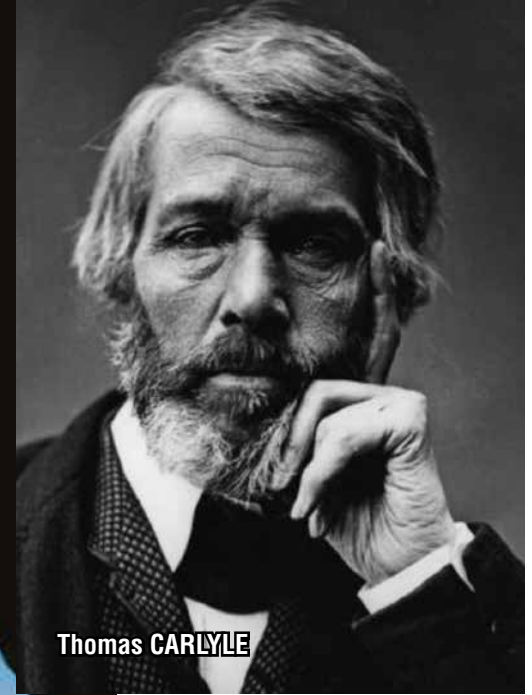
LİDERLİK KAVRAMININ KÖKENLERİNE BAKILDIĞINDA ÇOK ESKİ DÖNEMLERE GİDİYORUZ. LİDERLİK, LATİN DİLİNDE "LEDERE" KELİMESİNDEN EVRİLEREK GÜNÜMÜZE GELMİŞTİR. LATİN DİLİNDE "LEDERE" KELİMESİNİN ANLAMI, "BİR İNSANI İZLEMeye, ONU TAKİP ETMEYE NEDEN OLAN ÖZELLİKLER DİZİSİ"DIR.

Çok eskilere dayanan bu kavram ve o dönemki tanımı dikkat çekicidir. Bu tanımdan hareketle şunu da sormak gerekir. Bir insanı izlemek, takip etmek, rol model olarak benimsemek için o insanın görevi, unvanı veya bir sosyal rolü, tek başına yeterli midir? Bu sorunun cevabı maalesef hayırdır. Örneğin evladımızın bize benzemesi,

bizi izlemesi, rol model alması için onun sadece annesi veya babası olmamız yeterli değildir. Bir Kaptanın genç II. Pilotlar tarafından rol model alınması için sadece Kaptan olması yeterli değildir. Başka özelliklere de ihtiyaç vardır. Ne yazık ki, bir evladın ben asla böyle bir baba olmayacağım dediği baba figürünün de var olduğunu düşündüğümüzde buna katılmamak mümkün

görünmemektedir.

Bugün liderlik kavramı, "ortak bir hedef doğrultusunda, insanları motive etme becerisi" veya "insanlara önderlik etmek, rehberlik etmek ve onlar üzerinde etki oluşturmak" ve benzeri tanımlarla açıklanmaktadır. Önemli bir konu da lider ve liderlikten bahsedebilmek için izleyen(ler), takip edenden(ler) de söz etmek gerekir.



Thomas CARLYLE

LİDERLİĞİN KISA EVRİMSEL TARİHİ...

1900'lü yıllara kadar liderlik kavramına, Büyük Adamlar Teorisi olarak da adlandırılan bir teoriyle yaklaşmıştır. Bu teoriye göre liderlik dünyaya iz bırakan, dünyayı şekillendiren insanlara ait bir kavramdır. Başka insanlar için bu kavramı dile getirmeye bile gerek yoktur. Bu tür insanlar dünyaya gelir ve zaten kendilerini belli ederler.

Bu bakış açısını Thomas Carlyle'nin "Dünya tarihi büyük adamların eseridir, kitleler ise yalnızca araçtır." sözü çok iyi özetlemektedir.

Thomas CARLYLE

1900'lerden sonra liderlikle ilgili farklı bir yaklaşım hâkim olmaya başlamaktadır. Özellikler Teorisi olarak da isimlendirilen bu yaklaşım, kişiyi lider yapan kişilik özelliklerinin

öğrenim ve tecrübeyle de kazanılabileceğini savunan daha gerçekçi bir yaklaşımdır. Ortaya çıkışı çeşitli mesleklerden insanlara bakıldığında öne çıkan, o mesleği icra eden diğer insanlardan ayrılan insanlar olduğunun net bir biçimde görülmesidir. Hepimizin rastladığı gibi, aynı okulda birçok öğretmen olmasına rağmen çocuklarını sadece bir tanesinin sınıfına

kaydettirmek isteyen ebeveynler, aynı hastanede birçok doktor olmasına rağmen aynı doktora muayene olmak isteyen hastalar, bu duruma güzel örnek teşkil etmektedir. Bu tip pek çok örnekten hareketle, liderliğin, başkalarında olmayan kişisel özellik ve yeteneklere sahip olmayı gerektiren bir kavram olduğu kabul görmeye başlamıştır. Bu yaklaşım çerçevesinde liderlik bakımından bir Kaptan Pilotu diğerlerinden ayıran ve II. Pilotların rol model almasını sağlayan özelliklerinin olacağı da unutulmamalıdır.

Bu dönemde birçok araştırmacı insanları diğerlerinden ayıran temel liderlik özelliklerinin neler olduğunu araştırmaya başlamıştır. Bu çalışmaların en dikkat çekicilerinden



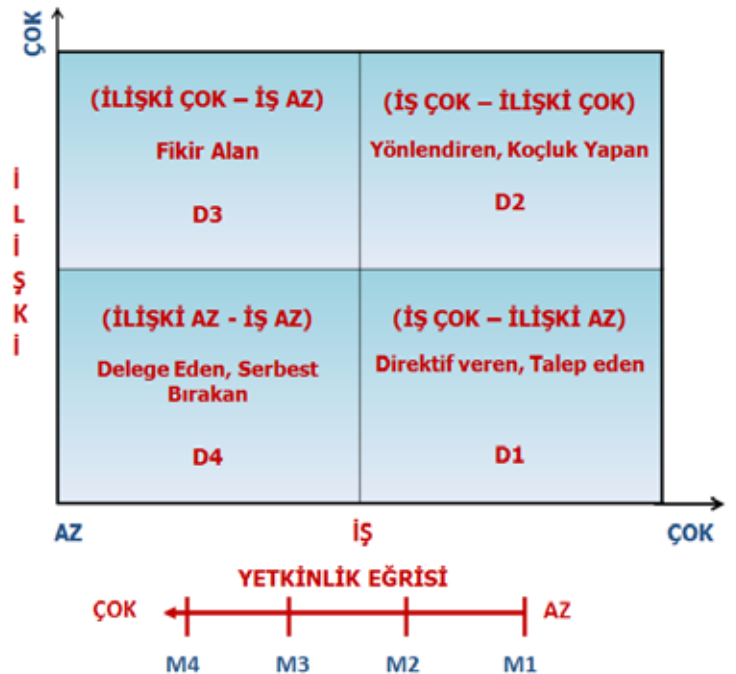
BUGÜN LİDERLİK KAVRAMI, "ORTAK BİR HEDEF DOĞRULTUSUNDA, İNSANLARI MOTİVE ETME BECERİSİ" VEYA "İNSANLARA ÖNDERLİK ETMEK, REHBERLİK ETMEK VE ONLAR ÜZERİNDE ETKİ OLUŞTURMAK" VE BENZERİ TANIMLARLA AÇIKLANMAKTADIR.

biri Ralph Stogdill'in 1974 yılında yaptığı araştırmadır. Mesleki ayırım gözetmeksizin genel olarak yapılan bu araştırmanın sonucunda liderin, diğerlerinden farklı olan temel özellikleri aşağıdakiler olarak belirlenmiştir.

1. Sorumluluk ve başarıya ihtiyacı.
 2. Kalıcı ve güçlü hedefler peşinde olmak.
 3. Risk yönetimi ve problem çözme gücü.
 4. Sosyal ortamlarda girişimcilik.
 5. Kendine güvenli ve kişisel kimlik duygusuna sahip.
 6. Karar ve eylemlerinin sonuçlarını kabullenmeye istekli.
 7. Strese karşı dayanıklı.
 8. Hayal kırıklıkları ve gecikmeleri tolere etme becerisi.
 9. Diğerlerinin davranışlarını etkileme yeteneği.
 10. Amaçları için sosyal etkileşim sistemi oluşturma kapasitesi.
- Günümüze yaklaştığımızda, liderlik kavramına yaklaşımda

lider ve izleyenlerden sonra üçüncü değişkenin, durumlar olduğu düşünülme başlamıştır. Değişik koşulların, değişik liderlik tarzlarını gerektirdiği, liderliğin durumun gereklerine göre biçimlenmesi ve liderin koşullara göre davranmasının uygun olduğu kabul görmeye başlamıştır. Durumsal Liderlik olarak ifade edilen bu teori, liderliğin izleyeni geliştirme sorumluluğu da olan bir kavram olarak kabul etmiştir. Bu yaklaşımı aşağıda verilen tabloyla ifade etmek uygun olacaktır.

Yandaki tabloda izleyenine,






onu geliştirme misyonu da üstlenerek liderlik eden bir kişinin izleyeceği aşamalar gösterilmektedir. İzleyen yetkinlik eğrisinde ilerledikçe, liderin izleyeceği strateji de değişecektir. Örneğin yetkinlik eğrisinin başında yani havayolunda yeni başlangıç yapan bir Pilot Adayı D1 penceresindedir. Bu doğrultuda liderlik yapan kişi daha çok talepkâr olacak ve görev vererek, kontrol edecektir. Kişinin deneyimi arttıkça yani D2 penceresine gelince lider daha çok yol gösteren, seçenekleri gösteren pozisyonda olacaktır.

Deneyim daha da artıp, D3 penceresine gelindiğinde ise lider artık izleyenine fikrini soran ve onu karar alırken karara dahil eden bir pozisyona geçecektir. Artık son pencereye gelindiğinde ise lider, izleyenine kontrollü biçimde iş emanet eden durumda olacaktır. Özet olarak karşındakinin durumuna göre bir strateji izlemeyi öngören Durumsal Liderlik yaklaşımı izleniyi geliştirmeyi de hedeflemektedir.

Günümüzde liderlik kavramı, kişiyi diğerlerinden ayıran birtakım özelliklerin olması ve bu özelliklerin

korunarak, geliştirilmesi olarak değerlendirildiği gibi farklı durumlar ve insanlar karşısında geliştirilen uygun stratejiler de bu kavramın diğer önemli tarafı olarak tanımlanmaktadır.

Bu yazımızda liderlik kavramının tanımı ve tarihsel gelişimini paylaşmaya gayret ettik. Liderlik kavramının ikinci bölümünü paylaşacağımız bir sonraki sayıda, liderlik için gerekliliklerden ve pilotaj süreçlerinde teknik olmayan bir beceri olarak anlamını ele alacağız.

Emniyetli uçuşlar dilerim. 

**DEĞİŞİK KOŞULLARIN,
DEĞİŞİK LİDERLİK TARZLARINI
GEREKTİRDİĞİ, LİDERLİĞİN
DURUMUN GEREKLERİNE
GÖRE BİÇİMLENMESİ VE
LİDERİN KOŞULLARA GÖRE
DAVRANMASININ UYGUN
OLDUĞU KABUL GÖRMEYE
BAŞLAMIŞTIR.**



Kpt. Pilot Celal BEK



UÇAKLAR NASIL UÇAR

TEKNİK OLMAYAN BİR YAKLAŞIM

Uçuş faaliyetleriyle ilgili bir insanla karşılaştıklarında insanların ilk sorusu genelde 'Uçaklar nasıl uçar' şeklinde oluyor. Bu soruya cevap olarak seçilen öncelikli yöntem de uçuşu etkileyen fiziki kuvvetleri dikkate alarak konuya teknik bir açıklama getirmek şeklinde gerçekleşiyor. Teknik yaklaşımlar havada uçan bir uçağı etkileyen fiziki kuvvetleri ve bu kuvvetlerin bileşkesi sonucunda ortaya çıkan durumları ortaya koyarak uçakların nasıl uçtuğunu açıklamaya çalışmaktalar. Ancak, insanlığın ilk çağlardan beri hayali olan uçuş gerçeğini sadece fiziki kuvvetlerle açıklamaya çalışmak bu hayalin

FİZİKİ KUVVETLER



ŞEKİL 1

gerçekleştirilmesindeki asli unsur olan insanı göz ardı edebilmektedir. Uçakların uçmasını sağlayan fiziki kuvvetlerin anlaşılması teknik olarak çok önemli olsa da bu kuvvetlerin tam

merkezinde insan yer alır. Bu nedenle, uçakların nasıl uçtuğunu anlamak için fiziksel kuvvetlerin yanında uçuşun merkezinde yer alan insanı etkileyen ve 'İnsani Kuvvetler' olarak tanımlayabileceğimiz

kuvvetlerin de varlığının bilinmesine ve anlaşılmasına ihtiyaç vardır. Teknik olmayan bu yaklaşımla insani kuvvetlerin farkına varılması havacılıktaki gelişmelerin doğru şekilde anlaşılmasını sağlarken gelecekteki ilerlemeler için de uygun altyapıların ve kültürün oluşturulmasına da katkı sağlayacaktır.

Günümüzde birçok insan için anlaşılması hala zor olan uçaklar nasıl uçar sorusuna cevap olacak teknik bir yaklaşım uçağı etkileyen fiziki kuvvetleri açıklayarak çözüm bulmaya çalışır. Bu fiziksel kuvvetler Şekil 1'de gösterildiği gibi Uçağın Ağırlığından kaynaklanan

Yerçekimi Kuvveti (Weight), Havanın Kaldırma Kuvveti (Lift), Motorların İtici Kuvveti (Thrust) ve Uçağın ileri hareketini engelleyen Sürtünme Kuvveti (Drag)'dir.

Uçağın ağırlığından kaynaklanan yerçekimi kuvveti uçağı aşağı doğru çeker, buna karşı hava aşağıdan yukarı doğru bir kaldırma kuvveti uygulayarak onun düşüşünü engellemeye çalışır. Belirli bir noktada kaldırma kuvveti yeterli kanat genişliği sayesinde yerçekimi kuvvetini dengeler ve uçak havada maksimum kalabilecek ve süzölebilecek seviyeye ulaşır. Bu haliyle herhangi bir uçak motorlar olmadan da sadece süzölecek belirli bir süre havada uçabilir. Nitekim belirli bir kanat profiline sahip planörler kanatlarında oluşan kaldırma kuvvetinin yerçekimini dengelemesiyle uzun süre motorsuz uçuş yapabilirler. Diğer taraftan, havada süzölebilen uçaklar motorların ileri itici kuvvetiyle sürtünme kuvvetini yenerler ve havada ileri hareket başlar. Böylece, kanat yüzeyleri sayesinde kaldırma kuvveti uçakların havada kalmalarını sağlarken motorlar da ileri gitmelerini sağlar ve teknik anlamda uçuş faaliyeti gerçekleşir.

Uçakları uçmasını açıklayan bu teknik yaklaşım konunun anlaşılması için önemlidir ancak yeterli değildir. Zira bugüne kadar doğal olarak kendilerine uçuş yetisi verilen kuşlar dışında hiçbir canlı varlık kendiliğinden bir uçuş gerçekleştirememiştir. Hiçbir uçak da kendiliğinden uçmamıştır. Herhangi bir uçağın uçabilmesi için ister uçağın kokpitinde yer alsın, isterse onu uzaktan kontrol

etsin¹ mutlaka insana ihtiyaç vardır. Binlerce yıllık uçuş hayali kendiliğinden olmamış ancak ve ancak insan sayesinde gerçeğe dönüşebilmiştir. Bu nedenle, uçaklar nasıl uçar sorusunun cevabı her şeyden önce "Uçaklar İnsanla Uçar"'dır.

İlk insanlı uçuşu gerçekleştiren Wright Kardeşlerin uçuşlarından itibaren uçuşu etkileyen fiziki kuvvetlerin anlaşılmasıyla havacılıktaki gelişmelerin odağına öncelikli olarak fiziki kuvvetler konulmuş ve ilerlemeler için teknik alanlara yoğunlaşmanın yeterli olduğu düşünülmüştür. Ancak, bugün teknoloji ilerlemesine rağmen havacılıktaki gelişim hızını kaybetmiş ve havacılık bir durgunluk sürecine girmiştir.

Motorlu ilk uçuşun yapıldığı 1903 yılından yaklaşık yarım yüzyıl sonra insanlık aya ayak basacak kadar hızlı ilerleme sağlamışken, teknolojinin parabolik olarak geliştiği sonraki yarım yüzyılda ve bugün 21'nci yüzyılın ilk çeyreğinde ilerleme hızı geçmişle karşılaştırıldığında oldukça yavaş kalmıştır. Tüm teknolojik gelişmelere rağmen dünyanın bir ucundan diğer ucuna gitmek hala saatler alabilmekte, uçakların uçurulabilmesi için hala önceden hazırlanmış pist ve meydan gibi kolaylıklara bağımlı kalılabilmektedir. İnsanlığın başka bir gezegene ayak basabilmesi ise hala uzak bir hayal olarak görünmektedir.

Bu durum havacılığın ilerlemesi için teknolojinin yeterli olmadığını, teknolojinin yanında uçuşun asli unsuru olarak insana yönelmenin de bir zorunluluk olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Zira geçmişten günümüze uçuş hayalinin

gerçekleşmesini sağlayan insan olduğu gibi bundan sonraki gelişmelerin merkezinde de insan olmaya devam edecektir. Teknoloji uçuşun gelişmesine şüphesiz katkı sağlamaktadır. Ancak, havacılık insanla gelişmektedir.

Tarih boyunca her türlü zorluğa karşı insanın uçuş merakı ve isteği olmasaydı ve bu hayal ve istek devamlı canlı tutulmasaydı belki de binlerce yıllık hayal hala hayal olarak kalmaya devam edecek ve bugün sağlanan ilerleme sağlanamayacaktı. Nitekim insanlık tarih boyunca ve dünyanın farklı coğrafyalarında zaman zaman başka konulara da istek ve merak duymuş ancak hiçbir istek ve merak (her türlü zorluğa karşın) uçuşu istediği kadar, yüzlerce yıl boyunca, zaman ve mekân tanımsızın insanlığın ortak ideali haline gelememiştir. Uçuşu istediği adeta insanlığı tek bir ağ üzerinde buluşturan ve dijital olmayan ilk ve gerçek küresel ağ (World Wide Web-www.) olmuştur. İnsanlığın hiçbir istediği uçuşu istediğinden daha güçlü olmamıştır. Bu haliyle, "İstek" uçuşu etkileyen ilk ve öncelikli insani kuvvet olmuştur.

İnsandaki uçuş isteğinin devamlı olarak canlı kalması ve toplumdaki topluma, nesilden nesile aktarılabilmesi için ilk çağlardan itibaren tüm toplumlar gayret içerisinde bulunmuşlardır. İnsanlığın sadece seyredebildiği gökyüzüne ulaşma özlemi sayesinde hayalden isteğe, istekten gerçeğe dönüşümü sağlayabilecek bir havacılık kültürü oluşmuştur. Havacılık kültürü öncelikle hayal etmeyle başlamış, hayaller birbirinden uzak ve farklı toplumlarda bile, efsane boyutunda dahi kalsa, yıpranmaya uğramadan aynı güç

ve istekle devam ettirilmiştir.

Akdeniz coğrafyasında, eski Yunanlılarda İkarus efsanesinde olduğu gibi uçmak özgürleşme ile bir tutulmuş, insanlık zorluklardan ve kötülüklerden kanat takarak uzaklaşabileceğine inanmıştır.

Farklı bir coğrafyada, İran'da İkarus efsanesinin bilincinde olan Şirazlı Sadi "Aşka uçarsan kanatların yanar" derken, Anadolu coğrafyasında Mevlana "Aşka uçmazsan kanat neye yarar" sözleriyle Şirazlı Sadi'ye cevap vermiş, yine bizim coğrafyamızda, Anadolu'da yaşayan büyük şair Yunus Emre "Aşka varınca kanadı kim arar" sözleriyle tartışmaya katılarak insanlığın uçuşu hayalini ulvileştirmiş ve bu hayalin canlı kalmasına ve insandaki uçuşu isteğinin farklı coğrafyalarda devam ettirilmesine katkıda bulunmuştur.

İnsanlık özgürlüğe, güzelliğe ve hatta ilahi mutluluğa koşarak, yürüyerek, yüzerek veya farklı bir yöntemle değil ancak uçarak gidilebileceğine inanmış ve uçuşu duygusu her kültürde insanlığın ortak ideali ve özlemi olarak var olmaya devam etmiştir.

Farklı coğrafyalarda olmalarına rağmen insanlığın zihninde canlı ve devamlı diri kalan uçuşu hayali zamanla isteğe dönüşmeye başlamış ve çeşitli denemeler yapılmıştır. Her türlü zorluklara karşı, hatta ölüm pahasına, İstanbul'da, İspanya'da, Nürnberg'de, Perugia'da denemeler yapılmış, Leonardo da Vinci, modeller çizerek hayali gerçeğe dönüştürme gayretine girmiştir. 1783'te, balonla ilk uçuşu gerçekleştiren Montgolfier Kardeşler uçabilmenin mümkün olabileceğini insanlığa hissettirmiş, dünyanın her

¹ Bugün İnsansız Hava Aracı olarak tanımlanan drone'lar bile uzaktan bir insanın kontrol etmesiyle uçuş gerçekleştirebilmektedir. Drone uçuşlarında insan sadece kokpit yerine kokpit dışından uçuşu yönetmekte ve tüm uçuş faaliyetleri yine insan sayesinde başarılabilmektedir. Bu haliyle insansız hava araçlarının tam anlamıyla insansız olduğunu kabul etmek oldukça güçtür.

tarafındaki uçma isteği her türlü başarısızlığa rağmen şiddetlenerek artmıştır. 1800'lerden itibaren buharlı uçan makineler tasarlanmaya başlanmış ve havada motorsuz süzülen planörler geliştirilmiştir. Yaşanan hiçbir olumsuzluk insanın uçma isteğini azaltmamış, tam tersine artırmaya devam etmiştir. 1800'lerin ikinci yarısında yaşadığı planör kazası sonrası ölüm döşeginde olan planör uçuşlarının öncüsü Alman Otto Lilienthal'ın son sözü olan (İnsanlığın uçması için) "Kurbanlar verilmek zorundaydı"² sözü aslında insanoğlunun uçma isteğinin gerçek boyutunu da ortaya koyuyordu. İstek, uçuş çalışmalarında insanı ileri götüren en önemli İnsani Kuvvet olarak ortaya çıkmıştı.

Tarih boyunca birçok deneme ve başarısızlığa rağmen 1800'li yılların sonunda uçma isteğinin bu boyutlara ulaşmasındaki sebep şüphesiz yüzyıllar boyunca insanın uçma arzusunun canlı olarak ayakta kalabilmesi ve o dönemde teknolojik olarak bir çözüme ulaşılmasa da insanoğlunun uçma isteğinden vazgeçmemesiydi. Bu istek sayesinde uçmaya dair bir ülkede olan bir çalışma çok uzaklarda dahi takip ediliyor, farklı ülkelerdeki insanlar geçmişte olduğu gibi, artık birbirinden bağımsız olarak her şeye yeniden başlanıyor, daha önce yapılan çalışmaların üzerine konularak çalışmalar ilerliyordu. Henüz dünya bugünkü anlamda küresellikte kavramıyla tanışmamasına rağmen aslında 1800'lerin sonunda havacılık kültürü çoktan küresel bir hal almıştı. Fransa'da yapılan çalışmalar İngiltere'de takip

ediliyor, Almanya'da yapılan uçuş çalışmaları Amerika Birleşik Devletlerindeki çalışmalara katkı sağlıyordu. Havacılık kültürü ve vizyonu artık sınır tanımadan ve birbirinden etkilenerek geliyor ve tam anlamıyla evrimleşiyordu. Gelişen havacılık kültürü sayesinde insanlık nerede olursa olsun ve nasıl olursa olsun uçmak istiyordu.

Havacılık kültürü ve göklerde sınırsızca uçmak vizyonu her kesimden insanı etkiliyor, teknolojinin yeterli olup olmadığına dahi bakılmaksızın, en eğitilmiş insanlardan en temel bilgi alt yapısına sahip ortalama insanlara kadar birçok insan uçma işini başarmak için cesaret kazanıyor ve çalışmalar yapıyorlardı. Öyle ki Fransız yazar Jules Verne, daha insanoğlu gerçek bir motorlu uçuş dahi yapamamışken, "Aya Seyahat" isimli kitabında aya seyahati düşünüyordu. Havacılık vizyonu teknoloji geliştikten sonra arkasından gelecek teknolojiye göre bir kültür oluşturmuyor, tam tersine teknolojinin önünde giderek ona yön veriyordu. Teknoloji kültürü değil kültür teknolojiyi geliştiriyordu.

Bu kültür sayesinde Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) üniversite mezunu dahi olmayan, bisiklet tamircisi olarak hayatlarına devam edebilecek kadar temel bilgilere sahip Orville ve Wright Kardeşler uçmaya ilgi duymaya başlıyorlardı. Kardeşlerin uçuşla ilgili istekleri ilerleyen zamanlarda hayvanların uçabilmelerine dair okudukları kitaplarla gelişmeye başlıyor, ancak daha da önemlisi Wilbur Wright'ın uçma arzusu ve isteğine dair Smithsonian Enstitüsü'ne bir mektup

yazmasıyla insanlığın hayallerinin gerçeğe dönüştürülmesinin ilk adımları atılıyordu. Öyle ki Wilbur Wright 1899'da yazdığı mektupta, henüz hiçbir deneme dahi yapmamışken "Uçan bir makinenin yapımına ilişkin teorilerim var"³ diyebilebilecek kadar kendisini uçmaya istekli hissediyordu. Bu büyük istek sayesinde, 1899 yılında Wright kardeşlerin sıfırdan başlayan çalışmaları, dört yıl gibi kısa bir sürede, 1903 yılında, tarihte ilk motorlu uçuşun yapılmasını başaracak seviyeye ulaşıyordu. Dört yıl gibi bir sürede, lise mezunu ve ortalama lise bilgileriyle çalışmalara başlayan Wright kardeşlerin ileri gitmesini sağlayan ve onları tarihteki diğer insanların önüne geçiren en büyük güç, yine İnsani Kuvvetlerin en önemlisi olan "İstek" gücüydü.

Onlardaki istek öylesine güçlüydü ki günlerce, saatlerce kuşları izleyip not alıyorlar, uçuşa dair bilgilere ulaşmak için bu konuda araştırma yapan herkese ulaşmaya çalışıyorlar, tüm dokümanları günlerce okuyorlar ve ABD Meteoroloji Dairesi ile temas kurarak yılmadan ve usanmadan tüm kaynakları incelemeye çalışıyorlardı.

Tarih boyunca Wright kardeşlerden daha önce de birçok insan uçma konusunda çalışmalar yapmışlardı ve o dönemde de yapıyorlardı. Ancak, Wright Kardeşlerin isteği onların hepsinden daha kuvvetliydi. Bu istek öylesine yoğundu ki Orville Wright'ın ifade ettiği gibi uçma isteği dışında neredeyse başka hiçbir şey düşünemez hele gelmişlerdi.

Havacılıktaki gelişmeler için insandaki isteği engelleyen ve ona karşı koyan kuvvet ise Atalet

duygusudur. Tıpkı fiziki kuvvet olan itki (Thrust) kuvvetine karşı uçağın ileri gitmesini engelleyen ve ona karşı koyan sürtünme (Drag) kuvveti gibi atalet duygusu da insandaki istek ve merak karşı koyarak ilerlemeyi engellemek ve durdurmak ister. Atalet duygusu insanın ileri gitmemesi ve var olan durumdan hiçbir gayret göstermemesi için insanın doğasında var olan en güçlü kuvvetlerden birisi belki de en önemlisidir. Bu duygu, insanın bulunduğu pozisyon ve durumdan mutlu olmasını, mutlu olmasa bile ilerlemek istediğinde kazanacaklarının önemsiz olduğunu ve bunun için göstereceği gayretin gereksiz olduğunu insan bilincine yerleştirerek isteklerin engellenmesini ve ilerlemenin durdurulmasını sağlamaya çalışır. Aslında, bu durum insanın doğal yapısında vardır ve zaten insan buna doğuştan meyillidir. Atalet öylesine güçlü bir kuvvettir ki dünyanın her coğrafyasında, her dönemde ve tüm insanlarda fiziki kuvvetlerden daha güçlü şekilde etkisini gösterir.

Yaşamın içerisinde fiziki kuvvetlerin var olmadığı ve etkilerinin olmadığı durumlar mevcuttur. Örneğin, atmosfer dışına çıkıldığında hava olmadığı için fiziki olarak sürtünme de mevcut değildir. Ancak, sürtünmenin insandaki karşılığı olan atalet duygusu ister dünyada, ister uzayda, insanın var olduğu her ortamda, en güçlü şekliyle mevcuttur. İnsan varsa atalet de vardır. Ataleti yenmenin tek yolu ise insandaki istek gücünün atalet duygusundan daha güçlü olmasından geçer.

Havacılığın gelişiminde de fiziki olmayan atalet gücü kendini göstermiş ve ilerlemenin önünü

² McCullough, David: The Wright Brothers. New York:2016.

³ McCullough, David: The Wright Brothers. New York:2016.

çok uzun süre kesebilmiştir. İlk insanlı uçuşu gerçekleştiren Wright kardeşleri diğerlerinden ayıran da aslında ilerlemeler için ataleti yenecek kadar güçlü isteklerinin olması ve her şartta bu isteklerinden vazgeçmemeleriydi. Wright kardeşlerin yaşadığı evde şebeke suyu ya da tesisat yoktu, elektrik yoktu, yemekler odun sobasında pişirilirdi, sıcaklık ve ışık doğal yöntemlerle sağlanırdı. Bu yetersizliklere rağmen başarmak için otuz yaşından sonra çalışmalara sıfırdan başlamayı göze alabilecek kadar güçlü ve sarsılmaz istekleri vardı. Bu isteğin karşısında da aynı şekilde güçlü olan atalet duygusu.

Aslında, uçuşla ilgili olarak 1850'li yılların başından itibaren ciddi çalışmalar yapılmıştı. Ancak, bu çalışmaların hemen hemen tamamı bu yolda gayret gösteren insanların isteklerini ve çalışmalarını destekleyecek ve ataleti artıracak şekilde tepkilerle karşılaşmıştı. 1890'larda San Fransisco Chronicle'da yayımlanan genel bir raporda konu uçan makine saplantısı olarak tanımlanmış ve bu saplantı yüzünden ilerleyen yaşlarda insanların embesillığe varabilen bir aptallık noktasına gelebileceği yazılmıştı. Hemen akabinde Washington Post kesin bir dille "İnsan uçamayacak. Bu bir gerçektir"⁴ diye yazıyordu.

Wright kardeşlerin isteklerini kıracak bu genel yaklaşıma ilave olarak temel ihtiyaçları da yeterli değildi. Öyle ki, bir uçuş denemesi yapabilmek için günlerce soğuk, rüzgârlı ve yağmurlu arazide bir çadırda kalıyorlar, çoğu zaman yumurta, bazen de sadece domates yiyebiliyorlardı. Isınmak için yakıtları yoktu, bu yüzden sıcak

içecekleri de yoktu. Üstelik zaman zaman ortaya çıkan sivrisinekler de onları günlerce acı içerisinde bırakıyordu. Bu zor şartlarda uçuş çalışmalarından vazgeçmelerini sağlamak için atalet her an karşılarında güçlü bir kuvvet olarak duruyordu. İnsanın "Yaşasın Atalet" deyip her an kendini koy vermesi ve çalışmaları bırakması içten bile değildi. Ancak, onlardaki güçlü uçuş isteği ataletin önüne geçti ve ataletle yenilmediler. Başarmak için tüm kalplerini, ruhlarını ve enerjilerini bu fikre ve inanca koyunca istekleri ataleti yenmişti.

Bir uçağın havada dengede kalmasını engelleyen asli fiziki kuvvetlerden birisi de ağırlığından kaynaklanan doğal yer çekimi kuvvetidir. Yer çekimi bir cismin havada kalabilmesi yerine onu aşağı çekerek yere düşmesine sebep olur. Tıpkı cisimlerin yere düşmesini sağlayan fiziki yer çekimi kuvveti gibi uçuşun temel unsuru olan insanı etkileyen ve onun uçuş faaliyetlerini engelleyen insani kuvvet de karşılaştığı zorluklardır.

Zorluklar yer çekimi kuvveti gibi uçuşun doğasında vardır ve ekonomik zorluklardan fiziki zorluklara, bireysel zorluklardan ailevi ve toplumsal zorluklara kadar hemen her alanda mevcuttur. Dünya üzerinde fiziksel olarak yer çekiminin olmadığı bir yer olmadığı gibi, tüm uçuş faaliyetlerinde de insanı etkileyen zorlukların olmadığı hiçbir zaman ve mekân yoktur. Uçuşun gerçekleşebilmesi ve uçakların uçabilmesi de ancak bu zorlukların üstesinden gelinbilmesiyle mümkündür.

Wright kardeşlerin ilk uçuş düşünceleri ortaya çıkmaya başladığında teknik olarak bilgi altyapıları yoktu. Temel

kavramları bilecek kadar ortalama lise mezunlardı ve ancak bisiklet tamiri yapabilecek kadar da mekanik bilgisine sahiptiler. Buna karşın kendi dönemlerinde uçuş için araştırmalar yapan diğer insanların teknik bilgileri onlardan çok daha fazlaydı. Örneğin, o zamana kadar uçuş faaliyetlerinde popüler olmuş Samuel Langley, saygın Smithsonian Enstitüsünün başkanı ve Profesör, Octave Chanute ise mühendisti. Ayrıca, daha önce bu faaliyetlerde gayret göstermiş olan Sir George Cayley, Hiram Maxim, Alman Otto Lilienthal ya da Fransız Clement Ader gibi isimlerin hemen tamamı ekonomik olarak Wright Kardeşlerden çok daha iyi durumdaydılar. İngiliz Hiram Maxim kalkış yapmaya çalışırken yere çakıldığını gördüğü büyük, buharla çalışan uçan makine denemesi için 100.000 dolar harcamış, Fransız hükümeti Clement Ader'in benzer buharlı makine çalışması için yaklaşık bir tutar destek sağlamıştı.⁵ Wright kardeşlerin kazançları ise günde yaklaşık 2 dolardı.⁶

Bunlara ilave olarak anneleri küçük yaşlardayken ölmüştü. İçlerinde en başarılı olarak görünen ve Yale Üniversitesine gideceği konuşulan Wilbur'un tüm dişleri buz hokeyi oynarken hokey sopasıyla bir arkadaşı tarafından küçükken kırılmış, üniversite hayali suya düşmüş ve üç yıl boyunca evden dışarı çıkamamıştı.⁷ Hayatları boyunca kendi şehirlerinden dışarı çıkmamışlardı. Buna karşın uçuş denemeleri için en uygun yer olarak belirledikleri ve gitmeye karar verdikleri Outer Banks evlerinden yaklaşık 700 kilometre uzaktaydı. Bu

zorluklara ilave olarak denemeler için gittikleri yer de içme suları da yoktu. Suyu kilometrelerce uzaktan kendileri taşımak zorunda kalıyorlardı. Uçuş denemeleri için seçtikleri bölgeye en yakın kasaba olan Kitty Hawk uçuş çalışmaları için öngördükleri düzliğe birkaç kilometre uzakta olan ve yaklaşık elli evin olduğu küçük bir balıkçı kasabasıydı. Üstelik bu balıkçı kasabası kendi düzenine de oldukça bağlıydı. Kasaba halkı "İyi bir Tanrı'ya, kötü bir Şeytan'a, sıcak bir Cehennem'e inanıyorlardı." Hepsinden önemlisi de : Tanrının, insanın uçuşmasını asla istemediğine⁸

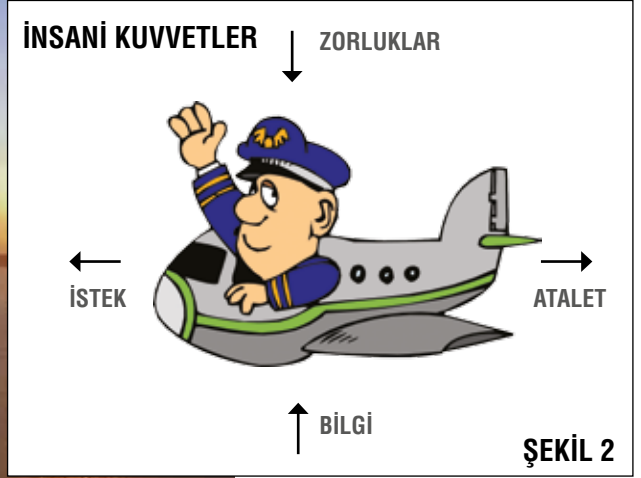
Bütün zorluklar, tıpkı yerçekimi kuvveti gibi insanı aşağı çekmek, onları vazgeçirip uçmalarını engellemek için güçlü ve doğal bir ittifak olarak karşılarında durmaktaydı. Uçmak için ve havada kalabilmek için bu zorlukları yenebilecek başka bir insani güce ihtiyaç vardı: Bu güç bilgi gücüydü.

Bilgi karşılaşılan her türlü zorluğa karşı bir çözüm üretiyor ve zorluklar dengeleniyordu. Fiziki kuvvet olan kaldırma kuvveti nasıl yerçekimini dengeleyecek şekilde bir kuvvet oluşturuyorsa zorluklar da bilgi ile dengeleniyor ve insanın uçuş çalışmalarında ilerlemesi sağlanıyordu. İster ekonomik, ister fiziksel, ister sosyal tüm zorlukları bilgi ile yenecek mümkün olabiliyordu. Bilginin gücü arttıkça uçağı havada tutacak kaldırma kuvveti de artıyor, bu faaliyetlerin merkezinde olan insanın vazgeçmesi önleniyor ve uçuş çalışmalarına devam edebilmesi sağlanıyordu. Özgür düşünce temelinde, akıl ve bilim sayesinde elde edilen bilgi sadece teknik sorunları

çözmüyor, ekonomik ve sosyal alanlar da dâhil olmak üzere insanı çevreleyen tüm zorlukların üstesinden gelinmesini sağlıyordu.

Wright Kardeşler de bilginin gücünün farkına vardıklarında her türlü zorluğu bilgiyle aşmaya başladılar. Teknik bilgiye ulaşmak ve teknik sorunları çözmek için günlerce okuyorlar, sosyal zorlukları yenmek için ise sosyal bilgi sayesinde sosyal yöntemlerle sorunlara çözüm bulmaya çalışıyorlardı. Her zorluk bilgiyle yeniliyordu. Gerekğinde teknik zorlukları aşmak için çalışmalarına başlangıç olarak Fransız Doktor Etienne-Jules Marey tarafından yazılan “Hayvan Mekanizmaları”, J.Bell Pettigrew’un “Hayvan Hareketleri-Yürüme, yüme, uçma: Havaçılık Üzerine Bilimsel Bir Araştırma” gibi kitapları okuyorlar, gerektiğinde Smithsonian Enstitüsüne mektup yazarak uçuş hakkında kitap listesi isteyerek taşra da bulunmalarından kaynaklanan sorunlara çözüm bulmaya çalışıyorlar, gerektiğinde ise uçuş için uygun yeri tespit etmek amacıyla ABD Meteoroloji Dairesinden rüzgârlarla ilgili bilgi talep etmekten çekinmiyorlardı. Gerekğinde ise bilgiye ulaşmak için daha önce uçuş konusunda çalışmalar yapmış Octave Chanute’ye mektuplar yazarak bilgi istiyor ve sorunları bilgiyle aşmaya çalışıyorlardı.

Ekonomik sorunları aşmak için ise ekonomi bilgisini kullanıyorlardı. Bu kapsamda, para kazanmak için matbaacılık işine giriyorlar, gerektiğinde bisiklet dükkânlarını genişleterek kendi model bisikletlerini üretiyorlar, gerektiğinde ise işlerin başına



kız kardeşleri Katharine’yi bırakıyorlardı. Kış şartları nedeniyle uçuş denemeleri için Kitty Hawk’a gidemedikleri dönemlerde de bilgi akışının ve çalışmaların devam edebilmesi için havalandırma pervanelerini kullanarak bisiklet tamirhanelerinde kendi rüzgâr tünellerini kuruyorlardı.

Bilgiye ulaştıkça daha da güçleniyorlar, gerektiğinde o zamana kadar yapılan çalışmalarda elde edilen verilerin tümünün hatalı olduğunu kabul etmekten çekinmiyorlardı. Uçuşa dair tüm zorluklar bilgi ile çözümlüyordu.

Bilgi, fiziki güç yer çekimini yenen kaldırma kuvveti gibi insanın karşılaştığı tüm zorlukları yenerek insanın uçuş faaliyetlerine devam etmesini

sağlıyor ve uçakları uçuran önemli bir insani kuvvet olarak ortaya çıkıyordu.

Uçuş gibi insanlığın hayali olan önemli bir faaliyette Wright Kardeşlerden daha önce zorluklar aşılamamışsa, bu, zorlukların imkânsız olduğundan değil, zorlukları çözecek uygun ve yeterli bilgiye ulaşamadığındandı. Yoksa, Wright Kardeşlerin teknolojik imkânları, o dönemde ve hatta onlardan çok daha önceki dönemlerde benzer çalışmalar yapanların insanların imkânlarından çok da ileri değildi. İnsanlığın en büyük hayali olan uçuşu gerçekleştirdiklerinde kullandıkları malzemeler birkaç metre bez, biraz ip, bir kaç ağaç dalı ve birkaç basit aletti.

Bu malzemeler insanlığın her döneminde dünyada mevcuttu. Ancak, onları diğerlerinden ayıran gösterdikleri gayretle elde ettikleri bilgi ve bu bilgiyle zorlukları çözmeye başarısızdı. Uçmak için teknik olarak en uygun kanat profilinin bulunması gerekiyordu ama daha da önemli “İnsanın hayat uçuşu bilgisinin gücüyle sağlanıyordu”.⁹

Uçakların nasıl uçtuğuna dair sorunun cevabını oluşturan ve yukarıda izah edilen İnsani Kuvvetler genel hatlarıyla Şekil 2’de görüldüğü gibidir. İnsani kuvvetlerden bilgi gücü uçakların havada kalmasını sağlarken istek gücü ileri gitmelerini sağlar. Bu anlamda, uçaklar istek ve bilgiyle uçar.

Fiziki kuvvetler bu sürecin teknik boyutunu açıklayabilirler. Ancak, insani kuvvetler her boyutunu açıklar.

Bazı ortamlarda, fiziki kuvvetlerden kaçınmak mümkündür (Yer çekiminin ve sürtünmenin olmadığı uzay boşluğu gibi) ancak insani kuvvetler her ortamda mevcuttur ve geçmişte olduğu gibi gelecekte de uçuşun asli unsuru olmaya devam edecektir. Dolayısıyla,

uçakların uçabilmesi ve havacılığın gelişmesi geçmişte olduğu gibi gelecekte de insani kuvvetlere bağlı kalacaktır. Bu kuvvetlerin arzu edilen seviyeye ulaşabilmesi ve yeteri kadar güçlü şekilde ortaya çıkabilmesi için de bu kuvvetlerin filizlenebildiği havacılık ekosisteminin uygun şekilde oluşturulması ve geliştirilmesi gerekir. Bu da ancak bir toplumda havacılık kültürünün geliştirilmesi ve bu kültürün gelişim dinamiklerinin ve parametrelerinin doğru tespit edilmesiyle mümkündür.

Havacılığın yüzyıllar boyunca hayalden düşünceye, düşünceden gerçeğe dönüşebilmesindeki en önemli parametre havacılığın “Devrimsel değil Evrimsel” olduğu gerçeğidir. Bu evrimin gerçekleşmesini sağlayan ise uçmaya dair ilham duygularının yeşerdiği havacılık kültürü ve değerleridir. Uçaklar insanla uçmuş ancak insan evrimleşen bu kültürde yetişmiştir. Havacılığın yüzlerce yıl boyunca aktarılan bu kültürü olmasaydı büyük ihtimalle bu süreçteki insanlar birbirlerinden ilham alamadan her defasında aynı yerden başlamak zorunda kalacaklardı. Böyle bir durumda ise bugünkü ilerlemeler hala hayal olarak kalmaya devam edecekti. Bu nedenle, havacılıkta ilerlemelerin gelecekte de devam etmesi için teknolojinin yanında yine ve yeniden insanın merkezde olduğu evrensel havacılık kültürünü ve değerlerini yerleştirecek ve geliştirecek adımlar atılması zorunlu bir adım olarak öne çıkmaktadır. Wright Kardeşlerin ilk uçuşu gerçekleştirmesiyle havacılık kültüründe ortaya çıkan diğer bir parametre de

uçuşun bir ekip çalışması olduğu gerçeğidir. Wright kardeşlerden önce de bu tür çalışmalara ilgi duyan ve gayret gösteren insanlar tarih boyunca var olmuştur. Ancak, bu başarıda Wright kardeşleri onlardan ayıran ve daha başarılı kılan güçlü özelliklerden birisi de kardeşlik duygusuydu.

Her ne kadar uçuş çalışmaları için birçok kaynak Orville ve Wilbur Kardeşleri öne çıkarsa da aslında bu süreçte kız kardeşleri olan Katharine de olmak üzere üç kardeşler. Üç kardeşin anneleri küçük yaşta vefat etmişti. Dolayısıyla evde Orville, Wilbur ve Katharine Wright kardeşler babaları ile birlikte yaşıyorlardı. Aralarındaki kardeşlik bağı son derece güçlü olduğu için çalışmalarında birbirlerine karşı hiçbir güvensizlik yoktu. Her üçü de birbirini çok iyi tanıyor, bir birlerinin eksikliklerini biliyor ve birbirlerini tamamlıyorlardı. Bu sayede havacılık çalışmalarındaki ilerlemeleri daha hızlı başarabilmişlerdi.

Şüphesiz bu alanda çalışan diğerler insanlar da tek başlarına değildiler. Ancak, Wright kardeşlerin üçü de aynı derecede istekli, bilgili ve gayretliydi. Bu açıdan bakıldığında Wright Kardeşlerin ilerlemelerindeki başarının temeli-ıvıki kendilerinden önce havacılıktaki bir diğer dönüm noktası olan balonla ilk uçuşu yapan Montgolfier Kardeşlerin de kardeş olmaları gerçeğinde olduğu gibi- kardeşlik duygusundaydı. Bugün adına Crew Resources Management (CRM) denen ve dilimize Ekip Kaynak Yönetimi olarak çevrilen yaklaşımın temeli de aslında bu kardeşlik duygusudur. Birçok

tanım ve kapsamlı ifade edilse de CRM aslında havacılıktaki dönüm noktalarındaki başarıyı getiren kardeşlik duygusunun ta kendisidir. Dolayısıyla havacılığın temelinde kardeşlik duygusu yatar. Kardeşlik duygusunun olmadığı bir havacılık kültürü olamayacağı için böyle bir ortamda herhangi bir ilerleme sağlanması da mümkün değildir.

Wright kardeşlerin tarihi başarıya ulaşmasındaki bir başka parametrede kadın ve erkeğin gayretlerinin cinsiyet ayrımı yapılmadan bütünleştirilebilmesiydi. Wright kardeşler içerisinde en eğitilmiş olan küçük kız kardeşleri olan Katharine'di. Katharine, Orville ve Wilbur Wright olmak üzere üçü arasında tek üniversite okuyan kardeşti. Ayrıca, Orville ve Wilbur Wright kardeşlerin ana faaliyetlerinin arkasındaki planlayıcı güç, destek unsuru ve onların uçuşlarını daha etkin yapabilmeleri için diğer sorumlulukların tamamını üstlenen ana koordinatördü.

Katharine hiçbir zaman ilk uçuş denemelerinde uçağın kokpitine oturmamıştı. Ancak, çalışmaların arzu edildiği şekilde devam etmesi için işlerin yönetilmesi, uçuş çalışmaları için tüm destek faaliyetlerinin sağlanması gibi kokpit'te oturmak dışında neredeyse yaşamlarındaki tüm faaliyetlerin sorumluluğunu üstlenmişti. Daha da önemlisi, ortanca kardeş olan Wilbur'la konuşmaları ve onda uçuşa dair merak ve istek duygusunun ortaya çıkmasının arkasındaki gerçek güçtü. Bu açıdan değerlendirildiğinde, Orville ve Wilbur Wright Kardeşler bugünün anlayışıyla

ticari uçaklardaki kokpit rolünü üstlenirken, Katharine ise tam anlamıyla bugünkü anlamda Kabin Ekibiydi.

Bu başarıda Katharine de dâhil olmak üzere kardeşlerden her hangi biri olmasaydı büyük ihtimalle bu tarihi başarı yakalanamazdı. Bu nedenle, kardeşler arasında ismi çok öne çıkmayan Katharine'in varlığının ve rolünün doğru anlaşılması, hem uçuş faaliyetlerinde kadının rolünün doğru anlaşılmasına, hem de bugün ki anlamda kokpit ve kabin ekibi arasındaki bütünlüğün aydınlatılmasına ışık tutmaktadır.


Katharine Wright örneğinde olduğu gibi uçuşun her alanında ilk uçuştan itibaren erkekle birlikte kadın da vardır. Havacılık tarihinde daha sonra gelişen diğer olaylara baktığımızda da kadın (Amelia Erhart, Sabiha Gökçen örneklerinde olduğu gibi) havacılığın gelişiminde erkekle birlikte aktif olarak yer almıştır. Gelecekte de, uçuşun başarısı kadın ve erkeğin bu süreçte güçlerinin bütünleştirilmesinde yatmaktadır.

Uçaklar nasıl uçar sorusuna teknik bir yaklaşımla cevap verebilmek her zaman mümkündür. Ancak, yetersizdir.

Uçaklar insanla uçar.

Bu geçmişte böyleydi, gelecekte de böyle olmaya devam edecek. Havacılığın gelişiminde ise İnsani Kuvvetlerin Fiziki Kuvvetlerden daha önemli olacak şekilde gelecekte de önceliğini korumaya devam edecekler.

Orville Wright'ın ifade ettiği gibi “Uçaklar motorsuz da uçabilir...”¹⁰ Ancak, insansız asla...

İnsan ise istek ve bilgiyle... 

UÇURTMA

“ŞEHRİN GİDEREK ÇOĞALAN DAMLARINDA, YİNE GİDEREK ÇOĞALAN TELEVİZYON ANTENLERİNE, ÇAĞIN BU UCUBE MIZRAKLARINA TAKILIP KALMIŞ RENGÂRENK AMA HEPSİ YIRTIK, YIRTIKMIŞ UÇURTMA... KUYRUKLARI PARÇALANMIŞ...”

Selim İleri (Gökyüzü Yıldızlarla Dolu öyküsünden)



Kpt. Plt. Osman Gazi BAYKAL

Çok hafif malzemelerden yapılan, çeşitli biçimlerden oluşan çerçevenin içindeki gergin yüzeyin, rüzgâra karşı direnç oluşturarak havalanma yönündeki kaldırma kuvvetiyle, bir ucu bağlı ipin oluşturduğu gerilim kuvveti arasındaki denge sonucunda, gökyüzünde çok az hareketle asılı kalabilen nesnelerin genel adına uçurtma denir.

Uçurtmayı kişiye veya sabitleyici noktaya bağlayan ipin, terazi denilen (denge düzeneği) uçurtma önündeki son bağlantı ayarı çok önemli olup, dengeli uçuşun birinci

kuralıdır. Günümüzde genellikle fabrikasyon -hazır satılan- uçurtmalarda terazi sorun olmamakta, ancak evde yapılanlarda deneyim ön plana çıkmaktadır.

Uçurtmanın kuyrukları çok çeşitli olup, daha çok denge ve hızı korumak amacıyla kullanılır. Ancak gösterişli olmasına dikkat edilir. Eskiden ülkemizin çocukları arasında yaygın olan uçurtma savaşlarında, kuyruğa takılan jilet, keskin cam parçaları vb. ile rakip uçurtmanın ipi havada kesilerek safdışı kalması sağlanırdı. Bu konuda en ayrıntılı bilgi, Afgan kökenli Amerikalı yazar Halit Hüseyini'nin Uçurtma



Avcısı kitabında verilmişti. Günümüzde kuyruksuz uçurtma dizaynı yaygınlaşmıştır.

Uçurtmalar ilk gününden bugüne kadar, uçan böcekler, kuşlar, gerçek ya da mitolojik öykülerden esinlenerek üretilmiştir. Günümüzde özellikle Japonya olmak üzere bir çok ülkede, çok prestijli uçurtma dizayn atölye/okulu vardır.

Uçurtmanın ilk yapımı

arkeolojik/tarihsel kayıtlara göre günümüzden 2800 yıl öncesine kadar uzanmaktadır. Tüm dünyada doğum yeri olarak Çin'in Weifang kentini uçurtmanın başkenti olarak kabul edilmektedir. Bazı kaynaklar Malezya'da, Çin'den bağımsız olarak uçurtmanın doğup geliştiğini belirtmektedir. Uçurtma Çin'den batı dünyasına 1295 yılında, ünlü gezgin Marco Polo tarafından



önce Hollanda'ya getirilmişti. Avrupa ve Amerika'ya buradan yavaş yavaş dağılmıştır. Aynı şekilde Asya'da Vietnam, Japonya, Yeni Zelanda, Polinezya, Hindistan, Pakistan vb. ülkelere Çin'den ticaret ve diğer ilişkilerle yayılmıştı. Yeni arkeolojik bulguların ışığında antik Mısır'da piramitlerin yapımından uçurtmaların da kullanıldığı kanıtlandı...

Uçurtmanın havalanışı

ya da uçmama mücadelesi; genellikle yardımcı birisiyle, ama ustalaştıkça tek başına yapabilmeyen coşkusu. Ah evet özgürlük ve başarıma duygusu, bir de kış sonrası güneş ve mavi gökyüzü varsa yeşillikli kırlar! Hepsisi çok güzel bir maceraymış...

Uçurtmanın neredeyse her dilde kendine özgü bir adı vardır. Ancak dünyayı etkileyen kültür emperyalizminin sonucu

olarak, günümüzde İngilizce'de kullanılan Kite (Bir tür çaylak adı Y.N) en yaygın kullanılan uçurtma ismi olarak karşımıza çıkmaktadır. İzmir yöresinde uçurtmaya eskiden Bayrak denilirdi: Hele kırmızı defter-kitap kaplama kâğıdıyla yapılan uçurtma, adeta bayrakla özdeşleştirilerek uçuruldu...

Uçurtmanın Uzakdoğu ülkelerindeki popülaritesi oldukça fazladır. Gelenek

**“YAPILDIKLARI ÜLKE
NERESİ OLURSA OLSUN,
BÜTÜN UÇURTMA HALK
SANATINDAN DOĞMUŞTUR.
BU YÜZDEN HEP ÇOCUKSU BİR
YANLARI VARDIR.”**

ROMAIN GARY

ve inançlara göre Polinezya yerlileri, dini törenlerde yapılan duaları cennete antropomorfik (insan biçiminde) uçurtmalarla gönderirlerdi. Japonya’da ilk kez Edo döneminde, Samuraylar’ın altındaki halkın (kast-sınıflar) uçurtma uçurabilme izni verilmişti. Japonya’da yeni bir bebek doğduğunda, bebeğin babası tarafından göklere salınan uçurtma ne kadar yükselirse, bebeğin geleceğinin o kadar iyi olacağına inanılırdı. Çin ve Kore’de yeni doğan bebeklerden kötü ruhları uzaklaştırmak amacıyla uçurtma uçurulurdu. Genellikle bu ritüel, ailenin büyükleri tarafından yapılırdı. Vietnam ve Kamboçya’da uçurtmalar kuyruksuz yapılırken, rüzgârda müzikal sesler çıkarabilmesi için üzerine flüt-kaval karışımı bir takım nesnelere eklenmişti. Bali adalarında bu uygulamanın benzerinde, uçurtmaların önüne kâseler konularak ses çıkartması sağlanmaktadır. Hindistan’da çok popüler olan uçurtma, Makar Sankranti Bahar Festivali (Hint takvimine göre Ocak ayı ortaları.) bol bol uçurularak kutlanır. Bazı eyaletlerde uçurtma savaşı Afganistan kadar yoğun olmasa da yaygındır. Afganistan’daki uçurtma savaşı (Dari) oldukça yaygın ve prestijlidir. Ancak Taliban zamanından beri Afganistan’da bu oyunun yasaklandığını da belirtelim. Benzeri uçurtma yarış/savaşı Pakistan’da bahar festivalinde yapılırdı; Pencap eyaletinde bir motosikletlinin ölümüne neden olduğu için bunun yasaklandığı bildirilmişti.



Tayland’ın bazı yörelerinde uçurtma savaşları devam etmektedir.

Dünyanın diğer yerlerinden Bermuda adalarında Paskalya kutlamalarında İsa’nın göğe yükselişini temsilen, uçurtma uçurulur. Benzer özellikle Guyana takımadalarında uçurtma sadece Paskalya şenliklerinde uçurulurken, diğer zamanlarda göklerde görülmez...

Uçurtmanın diğer kullanım amaçları arasında aşağıdaki özellikler sayılabilir:

- Eski çağlarda çeşitli savaşlarda haberleşme, düşmanı korkutmak amaçlı bir tür gövde gösterisi (En çok Çin, Kore ve Vietnam’da bu tür kullanım olmuştur.)
- Eskiden köylülerin hasat mavsiminin bolluk, bereket

ve eğlence içinde olması için tanrıya yakarış (dua) amacıyla bir tür ibadet aracı olarak kullanımı

- Kısıtlı bir şekilde kıydan oltayı uzaklara taşıyarak balık yakalamada yardımcı araç olarak kullanımı (Günümüzde halâ Güney Afrika’da bazı köylerde kullanılmaktadır. Ayrıca Polinezya yerlileri balık oltalarını sığ kayalıklar ve devasa kıyı dalgalarının üzerinden aşırarak için uçurtmalardan yararlanmışlardır.)

- Eski çağlarda hırsızlar dev uçurtmalarla çatılara çıkarak soyacakları yere rahatça ulaşmak için özellikle Çin ve Malezya’da kullanılmıştı.

- 1749 yılında İskoçya’da Thomas Melville ve Dr. Alexander Wilson, atmosferin sıcaklığını öğrenmek için uçurtmaya termometre takıp

ölçümler yaptılar. Daha sonraları balon meteorolojik gözlemlerde kullanılıncaya kadar (1840’larda), rüzgârın hızı ve yönü, sıcaklık, basınç ölçümünde uçurtmadan yararlanıldı.

- 1750 yılında Benjamin Franklin, yıldırımın etkisi ve paratoneri bulma konusunda uçurtmadan yararlanmıştı.

- 1822 yılında İngiltere’de George Pococ, iki uçurtmayla çekilen hafif bir araba yaptı. Chavolant adını verdiği araçta bir keresinde 113 mil yol katetmesine rağmen zaman içinde uçurtmalı-aracın unutuldu.

- 1882’de Guglielmo Marconi deniz aşırı radyo yayınlarında, anteni daha yükseklere çıkartarak yayının kalitesini arttırmak için uçurtmayı kullandı. MF, LF, VLF bant yayınları için uçurtma ile anten



**İZMİR YÖRESİNDE
UÇURTMA YAKIN
BAYRAK DENİLİR: HELE
KIRMIZI DEFTER-KİTAP
KAPLAMA KÂĞIDIYLA YAPILAN
UÇURTMA, ADETA BAYRAKLA
ÖZDEŞLEŞTİRİLEREK
UÇURULURDU...**

yükselterek menzil arttırma deneyleri anten ağırlığı, rüzgâr, enerji gibi faktörler nedeniyle etkili olmasa da fikrin doğruluğu ispatlanarak bu yöntem balonlarda etkili bir şekilde kullanılmıştı.

• 1847 yılında Niagara şelâlesinin iki yakası arasında köprü inşaatı için kılavuz ipin karşı tarafa geçirilmesi, uçurtma sayesinde başarılabildiği.

• 1906 San Francisco depreminden sonra hasar tespiti için uçurtma aracılığıyla havadan fotoğraf çekimi yapılmıştı.

• I.Dünya savaşında balonlara alternatif için insan taşıyabilen büyük ölçekli uçurtmalar Samuel Franklin Cody tarafından tasarlanıp üretilmişti. Ancak çok pratik bulunmadığından geliştirilmemişti. Ancak

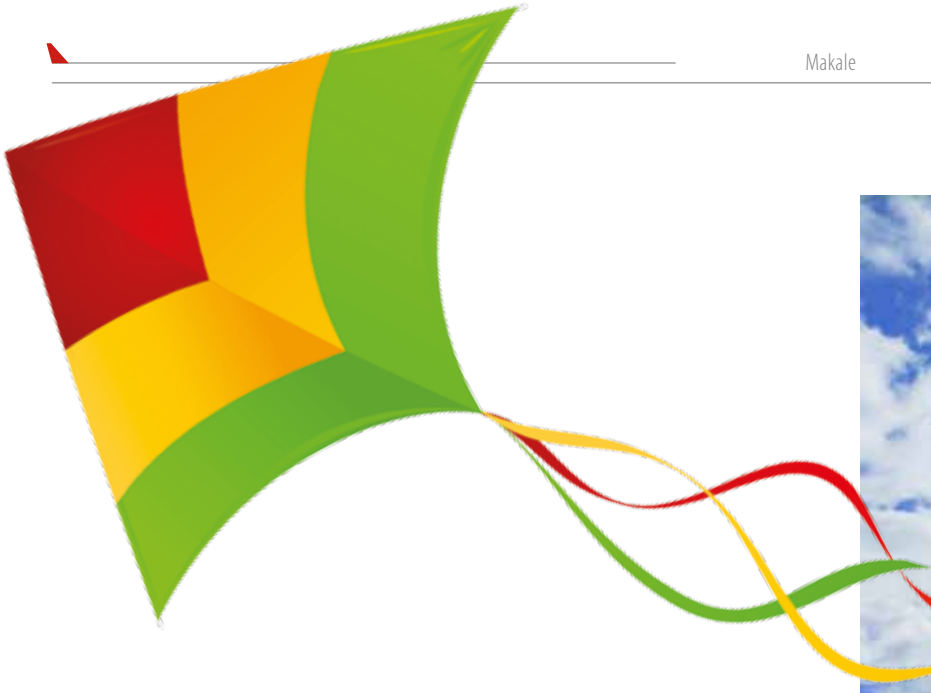
1970 lerin sonunda bir tür uçurtma olan “hand glider” ile sportif uçuş dünyada yaygınlaşırken teknolojik gelişmeler malzemelerine de yansımıştı.

İşe şeytan uçurtmalarıyla başlanırdı: Masrafsız, bir defter ortası yaprağı, biraz dikiş ipliği yeterdi. Daha sonraki ilkbaharda evde bir telaş; nişastadan (undan) tutkal, kargıyı (ya da kamış) bıçakla kalınlığına göre ikiye/dörde bölme gayretleri. Annelerin bir tarafını kesecek endişeleri, bazen sabırsız bir tokatla duruma el koymaları... Büyük abiler, kuzenlerden sıcak yardımlar. Kâğıtla iskeleti kaplamada ablaların hünerli elleriyle incelikli işler! Elleri kesmesin diye uçurtma ipini (genellikle

kınnap) mumla sıvamak, teraziyi tutturamayınca sabırsız öfkelenmeler! Kuyruk süslemesi ise başlı başına bir tören: Grapon kâğıdıyla, bazen çikolata-şekerleme ambalajlarından elde edilen parlak kâğıtlar da kuyruk süslemesinde kullanılır, güneşin altında ışıltılı parlardı. Şimdilerdeyse parayla hazır uçurtma satın almanın boşluğu...

Uçurtma yapımında kullanılan malzemelere bakacak olursak, ilk uçurtmaların gövdesi bambu kamışlarından yapılarak hafif, esnek ve sağlam bir yapı elde edilmiştir. Yüzey kaplamasında ipek kumaş kullanılırken, uçurtma ipi için genellikle kenevir veya kendir tercih edilmiştir. Ancak bazı kayıtlarda Endonezya’da uçurtmaların

bazı iri yapraklı bitkilerden üretildiği kaydedilmiştir. Polinezya adalarında farklı kumaş ve tahtalarla, hindistan cevizi yapraklarının uçurtma yapımında kullanıldığı aynı kaynaklar belirtmektedir. Çin’de uçurtmaların gövdesi altın bambu denilen bir çeşit bambudan yapılmaktadır. Gövde kaplamasında eskiden elle boyanmış ipek kullanılırken, günümüzde daha ucuz olan baskılı polyester tabakalar ve bazı özel kâğıtlar, ipek tabakanın yerini aldı. Bu



günlerde teknolojideki gelişime paralel olarak kullanılan malzemeler: Pamuklu kumaşlar, sentetik polyester (dakron), özel güçlendirilmiş fiber tabaka (dyneema), kendir, sentetik fiber (nomex-kevar), suni ipekli kumaş (rayon), çok hafif polietilen tabakalar, karbon grafit çubuklar vb. kullanılmaktadır. Bir de siyah beyaz televizyon dönemi çocuklarının komşu balkonlarındaki televizyon antenlerinden birer alüminyum çubuk çalarak, yaptıkları uçurtma iskeletlerini saymak gerekir: Bunlar oldukça sağlam ve hafif eleman olduklarından uçurtma hayli dayanıklı güçlü yapıya kavuşur, her komşudan bir tane çubuk aldıkları için durum büyüklerce pek anlaşılamazdı...

Günümüzde dünyanın birçok ülkesinde uçurtma festivalleri yapılmaktadır. Bunların başında gelenleri; Çin (Weifang Uluslararası Uçurtma Festivali), Japonya, Kanada, Guatemala, Avustralya, A.B.D. Hindistan olup, ülkemizin

çeşitli yörelerinde minik uçurtma şenlikleri ve festivalleri düzenlenmektedir. İzmir Alaçatı, İzmir Özdere, Bozcaada, Antakya Gümüşgöze, Ankara Beypazarı, İstanbul Çekmeköy örnek sayılabilir.

Elektrik telleri, büyük ağaçlar, bazen yüksek binalar (Günümüzde kent çocuklarının oyun alanları iyice daraldığı için kısıtlı meydanlarda uçurtma uçurulmaktadır. Y.N.), çitler vb. uçurtmacıların en büyük engelleridir.

Aslında uçurulan, kişinin kendisi midir? Yerdeki ipin ucundan havadaki ipin ucuna akmak, en yüksekte süzülme! Coşkulu özgürlük... Ama nedense hep erkek çocukların tekelinde bir eylem. Öte yandan Tunç Okan'ın "Uçurtmayı Vurmasınlar" filmindeki uçurtma, faşizm mağdurlarının özgürlük metaforu muydu?

Türkiye'de uçurtmayla ilgili faaliyet gösteren dernekler ise: İstanbul Uçurtmacılar Derneği, Martı Uçurtma Kulübü, Uçurtma Gönüllüleri Kulübü, Rize Pazar'da faaliyete geçen

Uçurtma Kültür Sanat Çevre ve Gençlik Derneği akla ilk gelenlerdendir. 2005 yılında Uçurtma Müzesi İstanbul'da kurulmuş olup, 2011'de Üsküdar Belediyesinin işbirliği sonucu müze geliştirilerek, Üsküdar Belediyesi Mehmet Naci Aküz adını almıştır.

Temmuz 2009 yılında Gazzeli çocukların İsrail'in kuşatmasına karşı bir araya gelerek evlerinde yaptıkları uçurtmaları havaya saldılar. 3000'den fazla uçurtmanın aynı anda gökyüzünde dolaştığı şenlikli protesto eylemi, Guinness'in rekorlarına geçmese de, BM gözlemlerince tüm dünyaya duyurulmuştu... Yine 2009 Eylül ayında Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 60. yıl şenliklerinde güvenlik önlemleri gereği, başkent Pekin'de bir aylığına güvercin ve uçurtma yasağı konulduğunu

hatırlatalım!

Uçurtma ile en yüksek noktaya çıkma rekoru 14.509 feet'tir (4.222m). Bu mesafe ipin uzunluğu olmayıp, uçurtmanın yeryüzüne ulaştığı dik açının uzaklığıdır. Bu rekor 2000 yılında Kanada'da tek uçurtma ile kırılmıştı. Bir de uçurtma treni denilen, aynı ip üzerinde birden fazla uçurtma ile 1919 yılında Almanya'da kırılan rekorda 31.915 feet'e (9.727m) ulaşılmıştır. Günümüzde uçurtmalara iki, üç kollu ipe kumanda edilerek akrobasiye uçuş yaptırılabilirken, bunların yarışma biçimine döndüğü ülkeler vardır.

Tabii terazisi düzgün olmayınca kafa atıp yere çakılan uçurtmanın orada, alalecele yeniden denge ayarının yapılması... Başarısızlık sonucu hasarlanan uçurtma enkazının üzüntüyle eve taşınması; ya da

arkadaşların alaylı bakışları altında hemencecik orada parçalanması... Güzel bir rüzgârda uçurtma ipinin gerginliğinin, kol kaslarını zorlamasından alınan keyif... Biraz kabadaylaşmış büyük çocukların güzel uçan uçurtmalara zorbalıkla el koymaları... Bunlar yetmişli yaşlarda bile coşkuyla hatırlanan, dostlarla paylaşılan anılar. Yeter ki zamanında yaşanılabilin...

Fırtınalı, özellikle elektrikli havalarda uçurtma uçurulursa, oluşabilecek elektrik akımı insanı öldürebilecek güçtedir.

Malezya Hava Yollarının amblemi (logosu) kuş biçimindeki uçurtmadır.

KAP (Kite Aerial Photograpy) veya uçurtma ile hava fotoğrafçılığı, günümüzde bir tür hobi faaliyeti olarak yaygınlaşmıştır. Uçurtmanın taşıdığı fotoğraf makinesi uzaktan kumanda veya otomatik olarak resim çekmektedir. Bazı koşullarda havadan uçakla (insanlı, insansız) yapılan foto çekimlerine güzel alternatif olabilmektedir. Gerek rüzgârın, gerekse uçurtmanın kamerayı sarkaç gibi sallaması nedeniyle bu hareketi sönümleyici bazı düzenekler (damper sistemleri) kullanılmaktadır. Ayrıca bu çekimler için deklanşör hızı olabildiğince yüksek, seri çekimli gelişmiş kameralar kullanılmaktadır. KAP ile bilinen ilk hava resimleri İngiliz meteorolojist Douglas Archibald tarafından 1887, ardından Fransız Arthur Batut

1888 yılında çekmiştir. En ünlü uçurtma fotoğrafı 1906 San Francisco depreminden sonra George Lawrence tarafından çekilmiştir...


KYTOON denilen bir tür balonumsu uçurtmalar günümüzde değişik amaçlarla kullanılmaktadır. Normalde uçurtma havadan ağırdır ve uçabilmesi için rüzgâr veya termik denilen sıcak hava akımlarına ihtiyacı vardır. Ancak hidrojen, sıcak hava, metan veya helyum gazlarıyla doldurulan ve havadan daha hafif olan bu uçurtmaların rüzgâr veya herhangi bir kaldırma kuvveti oluşumuna gereksinimleri yoktur. Kendi kendine havada durabilen kytoon sınıfı uçurtmaların (oyuncak) boyutları küçük, askeri alanda kullanılanlar daha büyükçe boyuttadırlar.

KITESURFING veya KITEBOARDING 1970'lerde geliştirilerek su üstü spor maceralarına yeni eklenmiş bir daldır: Dalga sörfü, paragliding (paraşütü çeken bir deniz aracıyla su üstünde süzülerek uçmak Y.N.) sörf ve jimnastik karışımından oluşmuştur. Kitesurfing yapanlara verdiği heyecan nedeniyle, tüm dünyada 2005 yılından sonra gençler arasında inanılmaz bir popülerlik kazanmıştır. Küçük bir sörf tahtasındaki kişinin (ayak bağı ya da bağciksız), ikili/üçlü ipiyle kontrol edilebilen uçurtma/paraşüt ile dalgaların üzerinde yarı kayma, yarı

havalanarak uçmaya dayalı bir spordur. Ancak her sene ciddi yaralanmaların olduğunu da hatırlatalım. Bu konudaki hız rekoru 2010 yılında Amerikalı Rob Douglas tarafından 55.65 Knts (103.1km/sa) kırılmıştı.

Günümüzde uçurtma üzerinde teknolojik araştırmalar sürmektedir. Bunun en ilginç örneği, denizcilikte uygun rüzgâr koşullarında gemileri, çok büyük ve bilgisayar kontrollü uçurtmalarla çekiş/itki çabalarıdır. Uygun rüzgârda % 30'lara varan yakıt tasarrufu ve daha az çevre kirliliği, bu uygulamanın cazibesini arttırmaktadır. Örneğin 25m²'lik tek bir uçurtma, 20Kw mekanik çekiş- itki üretebilmektedir.

Son olarak Rifat Ilgaz'ın Uçurtma isimli şuurinden bir kıtayı yazımızı sonlandıralım:

...
Bizim ne süslü
uçurtmalarımız vardı,
Alıp başlarını gitmediler mi?
Gözümüzden bile esirgedik
Hangi birinin ipi kaldı
elimizde?
Bol uçurtmalı, güneşli günler
dilerim. 

BAŞVURULAN KAYNAKLAR:

- * Kites: Flying Skills and Techniques, from Basic Toys to Sport Kites (Rosanne Cobb, Firefly Books, Limited-2007)
- * The Ultimate Book of Power Kiting and Kiteboarding (Jeremy Boyce, Lyons Press-2004)
- * The Making of Japanese Kites: Tradition, Beauty and Creation (Masaaki Modegi, Japan Publications Trading-2007)
- * Wings: A History of Aviation from Kites to Space Age (Tom D. Crouch, Norton W.W.& Company, Inc.-2003)
- * Kites for Everyone (Margaret Greeger& Del Greeger, Dover Publication-2006)
- * Backyard Ballistics: Build Potato Cannons, Paper Match Rockets, Cincinnati Fire Kites Tennis Ball Mortars (William Gurstelle, Chicago Review Press. Inc.-2001)
- * Bolt of Fate: Benjamin Franklin and His Electric Kite Hoax (Tom Tucker, Perseus Publishing-2003)
- * Wittgenstein Flies a Kite: A Story of Models of Wings and Model of the World (Susan G. Sterred, Penguin Group-2005)
- * Into the Wind: The Art of Kite (Hans Sylvester, Abrams&Harry N. Inc.-2008)
- * Katla ve Uçur: Kağıt Uçakta Son Nokta (Richard Kline, Tübitak Yayınları-2005)
- * P Dünya Sanatı Dergisi (Sayı:41 - 2006)
- *Kulağımız Kirişte (Rifat Ilgaz, Çınar Yayınları-1983)



UÇUŞTA HANGİ YEMEĞİ TERCİH ETMELİ?

DAMAK TADIMIZIN DA BİR KİMYASI VAR. UÇAKTA İKİ MÖNÜ ARASINDA KARARSIZ KALIRSANIZ, SİZE TAVSİYEM DAHA TUZLU YA DA DAHA FAZLA BAHARATLI OLANI TERCİH EDİN. EMİN OLUN MEMNUN KALACAKSINIZ.



Güney ÖZTÜRK

gozturk@gazetevatan.com



En iyi uçak yemeği bile restoranda pişen gibi olmaz, yeriz yemesine de, “Nasıl oluyor da tutturamıyorlar şunun lezzetini” diye de iç geçiririz. Halbuki gerçek şudur; damak tadımız da, sevenlerimiz gibi uçağa adım attığımız anda departure gate’in kapısında kalır. Welcome on board’u duyduğunuz andan başlayıp, binlerce feet yükseklikte geçecek

saatler boyunca da ne yediğiniz makarna köfte, ne de içtiğiniz içecek size aynı lezzeti verecektir.

Tat alma ve koku duyusu 30 bin feette ilk yitirilen hislerimizdir. Lezzet, tam da bu iki duyunun etkileşiminin sonucudur ve kabin basıncıyla birlikte tatlı-tuzlu algımız da hızla düşecektir. Oxford Üniversitesi uzmanları, “Bunun birçok nedeni var, kabindeki nem (rutubet) oranının azlığı,

hava basıncının düşmesi ve arka plandaki sesler” diye açıklıyor.

Kuruluk ve düşük basınç

Uçağa adım atar atmaz, kabindeki hava basıncı önce koku duyumuzu etkiler. Ardından yükseldikçe hava basıncı düşer, kabindeki nem miktarı ise buna bağlı dibe vurur, öyle ki 30 bin feette, nem oranı yüzde 12’nin altındadır. Çöldekinden bile

daha kuru bir ortam! İşte bu, kuru ve düşük basınçlı ortam, dilimizdeki tatlı ve tuzluyu algılayan hücrelerimizi yüzde 30 duyarsızlaştırır. İlginç olanı, tatlı ve tuzlu hissiyatımızı yitirmemize karşılık; ekşi, acı, baharatlı duyularımızın hemen hemen etkilenmemesidir.

Sadece dildeki tat hücreleri olayı değildir bu. Yolcuların yüzde 80’i sorunun tat alma ile ilgili olduğunu sanır, ama



TAT HÜCRELERİ UÇAKTA, İŞLEVİNİ NEM VE BASINÇLA YÜZDE 30, GÜRÜLTÜ DE EKLENİNCE YÜZDE 50 ORANINDA YİTİRİYOR. BU YÜZDEN FİRMALAR MÖNÜLERİNİ ZENGİN AROMATİK BAHARATLAR VE TATLI TUZLU SOSLARLA HAZIRLAMA YOLUNA GİDİYOR.

aslında kokudur. Koku almak için, nemli burun salgısına (mukus) ihtiyaç vardır. Ama kavrulmuş kabin ortamında koku reseptörlerimiz de pek iyi çalışmaz. Bu da yediğimiz yemeğin tadının iki kat bozulmasına yol açar. British Airways bir dönem, deneme amaçlı, yolcularına daha iyi tat alacakları beklentisiyle, yemek öncesi burun açıcı spreyler dağıtmış. Ancak

görölmüş ki, burun spreyleri yemeğin tadını hepten yok etmiş. Ve uygulamadan hemen vazgeçilmiş.

Bu yüzden birçok havayolu, kabin içi yemekleri ekstra dokunuşla restoranda yediklerimizden daha tuzlu ya da daha baharatlı hazırlamaya başladı. Soslar damakta iyi rayiha bırakması adına daha güçlü, keskin, canlı tatlardan oluşuyor.

Motor sesi köri ve limon tadını artırıyor

Damak lezzetinin sadece tat ve koku duyularımızdan etkilendiğini düşünüyorsanız yanılıyorsunuz, zira psikiyatristler kulaklarımızın da yemeğin lezzetinde rol oynadığını keşfetti. Arka planda çok ses olan bir ortamda yemek yiyen kişiler, sessiz sakin bir atmosferde yemek yiyenlere göre, yemeği çok daha tuzsuz ➤

TATLI VE TUZLU DOMATES SUYU UÇAKTA EN TERCİH EDİLEN. İÇİNDEKİ UMAMI, MOTOR SESİ VE KABİN BASINCINDAN ETKİLENMEDİĞİ GİBİ KENDİNİ DAHA BASKIN HİSSETTİRİYOR.

ve şekersiz buluyor. Daha da ilginç, gürültülü ortamda yiyecekler daha gevrek, çıtır çıtır algılıyor. Yani patates kızartması daha bir güzel, fırında tavuklar daha bir çıtır geliyor yolcuya...

Yine de uçağın 85 desibellik motor ve arka plan gürültüsü bütün tatları aynı oranda etkilemiyor. Kakule, limon ve köri sosları havada tuz ve şekere kıyasla daha yoğun/keskin hissediliyor.

Tabii ki yemeğin lezzetini sadece kabin koşulları belirliyor demek doğru olmaz. Birkaç yüz yolcuya enfes yemekler hazırlayıp servis etmek kolay



bir iş değil. Güvenlik standartları gereği, tüm yemekler yerde pişiriliyor, paketleniyor, soğutuluyor ve sonunda havada ısıtılınca da (sıcak kuru hava üfleyen fırından bahsediyoruz burada, mikrodalga ve her türlü açık alev yasak)

çözülmeleri ve aynı lezzette olmaları bekleniyor. Bırakın havayı. Bu işlemi yerde bile yaparsanız yemeğin tadı ilk andaki gibi olmaz.

Havayollarına catering hizmeti veren firmaların gurme şefleri de, yemeğin lezzetini korumak için her yolu deniyor. Vakumda pişirme (sous-vide)

de bu yöntemlerden biri. Yiyeceklerin vakumlama yoluyla havası tamamen alınmış kapalı plastik torbalar içinde düşük sıcaklıkta uzun süre pişirmekle açıklanabilecek bu yöntemin işe yaradığı fark edilmiş. Yemek, lezzetinden daha az kaybediyor.

5'inci tat duyusu: Umami öne çıkıyor

Bir tat duyumuz var ki, yüksek irtifadan hiç etkilenmiyor, o da 5'inci tat olarak geçen umami. Tath, tuzlu, ekşi, acı olmayan ama yine de hoş giden lezzetli bir tat umami. Yeşil çay, sardalya, soya sosu, mantar, domates gibi gıdalarda bolca mevcut. Ve arka

plan sesi artıkça yani mekan giderek gürültülü bir hal aldıkça umaminin etkisi de o denli artıyor.

Hayatımda ne evde ne kulüpte domates suyu ya da bloody mary içerim, aklımdan sipariş etmek dahi gelmez. Ama gel gelelim uçakta, sanki domates suyuna aş eriyorum. Bol buz ve karabiberi de basarak kokteyl kıvamında iki üç bardak götürüveriyorum. Domatese umami açısından zengin cherry domatesi, ispanağı, havuç, dana eti suyunu, tavuğu, tatlı patatesi, kabuklu deniz ürünlerini ve tabii ki suşiyi de eklersek first ve business class mutfağının lezzet surlarına daha vakıf oluruz. Birçok havayolu, artık yolcularına umami ile zenginleştirilmiş münüler sunuyor.

Daha neler var neler. Mesela bir duyunun (işitmek) ya da nesnenin, başka bir duyuyu (tat alma) tetiklemesi gibi. Tıpta buna sinestezi deniliyor. Kabinde arka plan sesini kesen kaliteli kulaklıkların dağıtılması, yemekten alınan hazı artırıyor örneğin. Ya da metal çatal bıçakların kullanılması. Bu da bir sinestezi. Metallerin yerini plastik hafif çatal bıçaklar aldığı yemeğin tadı da, ondan alınan keyif de bozuluyor. Bu durum ucuz plastik bardaklar için de geçerli.

İçeceklerde durum nasıl?

Şarap ve varyasyonları için konuşursak yerde mükemmel lezzeti olanlar havada maalesef o keyfi vermiyor. Karada meyveli, dengeli tada sahip



YOLCULUKLARDA ARKA PLANDAKİ SESİ KESMEK, TAT DUYUSUNU İKİ MİSLİ GERİ KAZANDIRIYOR. BU YÜZDEN İYİ BİR KULAKLIK SADECE MÜZİK İÇİN DEĞİL, YEMEK KEYFİ İÇİN DE ÖNEMLİ...

şaraplar; kabin ortamında birden ağızda inceliyor, tanenli ve asitli bir hal alıyor. Yani şarap yoğun olmaktan uzak, akışkan su gibi bir inceliğe bürünürken, meyveli tadından yoksun keskin bir içime doğru lezzet kaybı yaşıyor. İçimi zorlaştırıyor. Sıvılar, atmosfer basıncına göre akışkanlaşıyor ya da büzülüyor. Belki de şaraba olan budur. Damaktaki dokusu basınca bağlı olarak az meyveli gelebilir. Bu yüzden havayolları, uçuşlarda meyveli ama düşük asitli ve tanenli şaraplar tercih etmeli.

Tabii ki bu seçimi yapmak da kolay olmasa gerek. Örneğin şampanya asit oranı yüksek bir içkidir ama pek çok kişi kabinde şampanya içmek ister. Tattan çok statü göstergesi olduğu için. Aynı şekilde Bordeaux şarapları... Görünce atlamadan önce şunu bilin; Bordeaux şarapları tanenli ve bazen

asitlidir. Havada damak tadımıza uymayabilir.

Ve kabinde giderek düşen nem oranının damak tadımızı değiştireceğini varsayarsak, sanırım uçakta şarap içmenin en uygun zamanı daha yolculuk başlarken olmalı, ortamın iyiden iyiye kuruduğu tat duyularımızın kaybolduğu yolculuğun ortası ya da sonu değil...

Bir sonraki uçuşunuzda bunları bir test edin, bakalım haklı mıyım?

1985 YILINA KADAR 4 TAT VAR SANILIYORDU

Deniz yosunu ve balıkla yapılan et suyu 'dashi' Japon mutfağının vazgeçilmez lezzet artırıcılarındı. Hangi yemeğin içine ilave edilse o yemeğin tadı bambaşka bir hale bürünürdü. Bu ayrıntı Tokyo Üniversitesi öğretim üyesi Dr. Kikunae Ikeda'nın gözünden kaçmaz. Japon bilim adamı 1908 yılında deniz yosunundaki ana aktif madde glutamatın lezzet artırıcı bir madde olduğunu keşfeder. Ve bu tadı umami olarak adlandırır. Ancak keşfi uzun yıllar kabul görmez. Ikeda aynı zamanda bu tadın batı mutfaklarında sıkça kullanılan domates, et gibi ürünlerde de olduğunu iddia etti. Yıllar sonra yapılan araştırmalarla bu da kanıtlanır. 1985 yılına kadar tüm dünyada sadece tatlı, tuzlu, ekşi, acı olmak üzere 4 çeşit temel tat olduğu

kabul ediliyordu. O yıl resmi olarak ilk defa umami, 5'inci tat olarak kabul edilir.

Umami, bir cins aminoasitli, et, balık, sebze ve peynir gibi süt ürünlerinde bulunan tuzlu baharatlı ama asla kesin olarak tanımlanamaz hoş bir tat olarak kabul ediliyor. En büyük özelliği de bir araya geldiği diğer besinlerin lezzetini arttırması. Umami açısından zengin yiyeceklerden bazıları ise şöyle:

Ton Balığı, istiridye, karides, uskumru, deniz börülcesi, tuna balığı, ahtapot, kuşkonmaz, cherry domates, şitake mantarı, trüf, soya fasulyesi, patates, çin marulu, morel mantarı, tuzlubalık suyu, tatlı patates, havuç, dana eti, tavuk, parmesan, yeşil çay, soya sosu, istiridye sosu ve yumurta.



NE KADINLAR VARDI ZATEN UNUTULDULAR



LAİK, ÇAĞDAŞ VE MODERN DÜŞÜNCELİ ERKEK, SÖZ KONUSU KADIN OLDUĞUNDA NE YAZIK Kİ GERİ KALMIŞLIĞININ ÖNÜNE GEÇEMİYOR. 1934 YILINDA KADINA SEÇME VE SEÇİLME HAKKI ÖYLE BİLİNDİĞİ GİBİ 'HOP AL SANA' HAKLAR DENİLİP VERİLMEMİŞ. TÜRK KADINININ HAKLI MÜCADELESİYLE O HAKLAR TABİRİ CAİZSE SÖKE SÖKE ALINMIŞ, BİLMEDİĞİMİZ DUYMADIĞIMIZ ÜSTÜ KAPALI NE KADIN KAHRAMANLARIMIZ VARMIŞ...



Uzm. Psk E.Esra TANRIVERDİ

Hayatın Pusulası Psikoloji ve Psikoterapi Merkezi

Üniversitede okurken “Feminizm ve Feminist Akımlar” adlı seçmeli dersi almama rağmen, İstanbul Üniversitesi Kadın Sorunları Araştırma Merkezi’nin yüksek lisans derslerini takip etmememe rağmen, kadın üzerine onca kitap, dergi ve makale okumama rağmen yine eksik kalmış bir yanım. Adını çok geç duydum ve öğrendim. Bu da benim eksliğim, benim ayıbım! O halde benim gibi bilmeyen duymayanlar için paylaşalım:

Ne kadınlar vardı zaten unutulduklar...

“Biz Türk Kadınları toplumsal ve siyasal yaşamda

hak ettiğimiz yeri almalyız.

Önce Türk kadınlarını bilinçlendirmeli ve eğitmeliyiz. Onlara daha fazla şey istemelerini ve bunlara nasıl ulaşacaklarını anlatmalıyız.

Amacımız Türkiye’de kadın ve erkeğin toplumsal, ekonomik ve siyasal eşitliğidir.”

Nezihe Muhiddin
Nezihe Muhiddin!

Unutulmuş belki de unutturulmuş bir kadın öncüsü, Osmanlı feminizminin öncüsü hem de.

1889 yılında İstanbul, Kandilli’de doğar. Ali Şevket Paşa’nın kızı Zehra Hanım ile savcı Muhiddin Bey’in kızıdır. Eğitim hayatı ilkin Kandilli

mahalle mektebinde başlamış, sonrasında evde devam etmiştir. Farsça, Arapça, Fransızca ve Almanca öğrenmiş. Henüz sekiz yaşındayken, annesiyle birlikte kadınların kurdukları hayır derneklerinin çalışmalarında bulunmuş. Çocukluğu Abdülhamid’in baskı dönemine rastladığından “hürriyet âşığı” olarak yetişmiştir. Nezihe Muhiddin’in çalışma hayatı oldukça üretken geçer. Bir çok okulda müdürlük, ilkokul ve yabancı okullar için müfettişlik yapar. Aynı yıllarda Sabah, İkdam gibi gazetelere sosyoloji ve psikoloji yazıları yazmaya başlar. İki kez evlenmiş, ama hep babasının “Muhiddin”

soyadını kullanmış.

Nezihe Muhiddin, Osmanlı feminizminin öncü kişiliklerinden biri olarak Şair Nigar, Fatma Aliye ve Halide Edip’in de içinde yer aldığı büyük kadınlar kuşağının son üyesidir. Ona göre memleketin yükselmesi için en önemli koşul kadınların yükselmesidir. Burada kadının yükselmesi demek onun erkeğe benzemesi değil aradaki farkların iyileşmesi demektir. “Tabiat olarak kadın ve erkek farklıdır ve kadın öncelikle annedir” diyen Nezihe Muhiddin, yurttaşlık haklarında eşitlik ister. Elini attığı her işte olduğu gibi toplum yararına yaptığı



çalışmalarda da oldukça verimli ve etkin çalışmıştır. Yetimlere ve muhtaç kadınlara yardım amacıyla kurulan Osmanlı-Türk Hanımları Esirgeme Derneği'nin ve Donanma Cemiyeti'nin kurucusudur. Kadınların durumunun yalnızca toplumsal alanda desteklenerek iyileşeceğine inanmadığı için siyasi alana da el atma ihtiyacı duyar. Kadınların seçme ve seçilme hakkı gibi siyasal hakları



konusunda mücadele etmek üzere 16 Haziran 1923 yılında Cumhuriyet Halk Fırkası'ndan önce, Cumhuriyet rejiminin ilk fırkası olan Kadınlar Halk Fırkası'nı kurar ve 27 maddelik bir parti nizamnamesi ve programı yayımlanır. Fırkanın amacı, kadınların siyasi ve sosyal haklarını kazanmak, Meclis'te bu hakları savunmak ve kadınlığın statüsünü yükseltmektir. İçişleri Bakanlığı tam sekiz ay süren sessizlik döneminden sonra, 'kadınların seçme ve seçilme hakkı olmadığı' için fırkanın kuruluşuna izin vermediğini tebliğ eder. Kadınlar Halk Fırkası'nın kurucuları partinin başına rejimin önemli adamlarından Ali Fethi Bey'i getirerek tekrar başvursalar da cevabı yine 'hayır' olur. Bu sefer de o sırada kuruluş faaliyetleri süren Cumhuriyet

NEZİHE MUHİDDİN, OSMANLI FEMİNİZMİNİN ÖNCÜ KİŞİLİKLERİNDEN BİRİ OLARAK ŞAİR NİGAR, FATMA ALİYE VE HALİDE EDİP'İN DE İÇİNDE YER ALDIĞI BÜYÜK KADINLAR KUŞAĞININ SON ÜYESİDİR.



Halk Fırkası yüzünden 'halk fırkası' adının bir kadın kuruluşu tarafından kullanılması 'bölücü' bulunmuştur. Nezihe Muhiddin ve arkadaşları yılmayıp, 'taşkın' maddeleri değiştirerek 7 Şubat 1924'te Türk Kadınlar Birliği (TKB) adlı örgütü kurar. Nitekim

dernek kimsesiz çocuklara, fakir kadınlara yardım etmek, onlara aş ve iş sağlamak, yerli malını özendirme gibi 'hayırseverlik' işleriyle uğraşır. Nezihe Muhiddin amacına ilerlerken istediğini alabilmek amacıyla otoriteyle ters düşmemeye dikkat etmiş, ancak nafile. Cumhuriyet ➤

gazetesi, “Türkiye’nin hayatında çok mühim meselelerin mevcut olduğu bir zamanda hanımlarımızın mebusluk propagandası veya reklamı ile meşgul olmaları pek ciddiyetsiz” diye yazar fakat Nezihe Muhiddin pes etmez. Bu sefer Kadın Yolu Dergisi’ni çıkarmaya başlar. İlk yazısı kadınlara siyasi haklar tanınması üzerinedir. Cumhuriyet gazetesi başyazarı Yunus Nadi gazetede çıkan bir yazıda “Hanımların mebusluğu hiç fena olmaz, Meclis’te sık sık moda etrafında münakaşalar cereyan eder. Hanımların balolarda smokin mi yoksa dekolte tuvalet mi giymelerinin daha uygun olacağına dair, mesela İstanbul mebusesi ile İzmir mebusesi arasındaki hararetli mücadeleyi bütün erkek mebusların merak ve tebessümle dinleyeceğine şüphe yoktur” diyordu. Türk Kadınlar Birliği’nin siyasi haklar mücadelesi, Nezihe Muhiddin hakkında, birliğin 500 lirasını kişisel amaçlarla harcadığı gerekçesiyle soruşturma açılması ve birlik yöneticiliğinden istifa ettirilmesiyle sona erdirilir. Yunus Nadi, olayı “Oh diyoruz, aman kurtulduk! Artık her gün kusma eğilimi içinde bunalmaktan kurtulduk!” diye değerlendirir.

1927 ile 1929 yılları arasında Nezihe Hanım hakkında birçok dava açılır. Davaların hiçbirini kazanamaz, 1929 yılına kadar süren davalardan ancak afla kurtulabilir. 1930’da Suat Derviş ile birlikte parti programında kadınlara oy hakkı tanıyan Serbest Cumhuriyet Fırkası’na



‘HALK FIRKASI’ ADININ BİR KADIN KURULUŞU TARAFINDAN KULLANILMASI ‘BÖLÜCÜ’ BULUNMUŞTUR. NEZİHE MUHİDDİN VE ARKADAŞLARI 7 ŞUBAT 1924’TE TÜRK KADINLAR BİRLİĞİ (TKB) ADLI ÖRGÜTÜ KURAR.

Kadınlar Halk Fırkası kurucuları Oturanlar sağdan: Nesime İbrahim, Nimet Remide, Zeliha, Faize Emrullah, Tuğral Hanımlar Ayaktakiler sağdan: Fırkanın müşaviri Fethi Bey, Saniye, Lütfiye Bekir, Nezihe Muhiddin, Şüküfe Nihal, Muhsine Salih, Matlube Ömer

katılır, o yıl kadınlar ilk defa belediye seçimlerinde seçme ve seçilme hakkına sahip olurlar. Her iki yazar da bu vesileyle adaylıklarını koyar, ancak ne parti ne de adaylar başarılı olur. Bu ne yazık ki Muhiddin’in son siyasi hareketidir. Yaşadığı süreç kendisini insan içine çıkarmayacak duruma getirmiştir, köşesine çekilerek kendini roman yazmaya ve öğretmenliğe verir. 1931 yılında, Osmanlı kadın hareketini Cumhuriyet

dönemine kadar anlatan, Türkiyeli kadın hareketi için günümüzde önemli bir kaynak olan “Türk Kadını” adlı yapıtını yayımlar. Muhiddin, 1930’lardan sonra yaşamını küskün ve hayal kırıklığına uğramış bir şekilde geçirir. Romanlarının çoğunu bu dönemde yazar. 10 Şubat 1958 yılında, yalnız bir halde bir ruh hastalıkları hastanesinde ölür ve ne yazık ki mezarı bilinmemektedir.

Bu kısa tarihçe bize gösteriyor ki, resmi ideolojinin iddia ettiği gibi 5 Aralık 1934’te kadınlara seçme ve seçilme hakkı tanınması kadınlara bir ‘armağan’ değildi. Tarihe şöyle bir baktığımızda, güç odakları tarafından herhangi bir alanda rakip olarak görülen ve el çektirilmek istenen kişilere

yönelik sindirme operasyonları hiç şüphesiz ki ‘itibarsızlaştırma’ çabası ve ‘yolsuzluk’ davaları üzerinden yapılır.

Nezihe Muhiddin’i bilmenin, biz kadınlar için taşıdığı hayati önemi değerli hocam Fatmagül Berktaş’ın şu sözleri çok iyi ifade ediyor: “Geçmişte yaşananlar, çekilen acılar ve harcanan çabalar belleklerden silinip gidiyor ve bizler hep ‘çocuk kalmaya mahkûm oluyoruz. İşte bunun içindir ki kadınların kendilerini tarihe yazmaya, geçmişini araştırmaya, başka kuşakların mücadeleleriyle bağlar kurmaya ve kendilerinden esirgenmiş olan bilgi ve eğitime sahip çıkmaya ihtiyaçları var.”

İŞİĞİN HİÇ EKSIK OLMASIN NEZİHE MUHİDDİN!



IFFE 2018

ISTANBUL FLIGHT TRAINING EXHIBITION

HAVACILIĞIN GELECEĞİ İÇİN BULUŞUYORUZ



Kariyer planlarınızı,
profesyonellere danışarak
şekillendirebilirsiniz...

**GİRİŞLER
ÜCRETSİZ**



Online kayıt olun
www.iffestanbul.com



FUAR ALANI;
Yeşilköy Mahallesi Atatürk Cad.
34149 No:15-17-19 / Yeşilköy
İstanbul Dünya Ticaret Merkezi (İDTM)

11-12

**MAYIS 2018
CUMA-CUMARTESİ**
Açılış: 10.00 / Kapanış: 18.00



UÇUŞ GÜVENLİĞİNDE YÜKSELEN TREND: HAVACILIK PSİKOLOJİSİ

HAVACILIK TARİHİNİN BAŞLANGICINA BAKTIĞIMIZDA, TEKNİK AKSAKLIKLAR KAZA NEDENLERİ ARASINDA ÖN SIRALARDAYDI. KIRKLAR VE ELLİLERİN BAŞINDA YAŞANAN TEKNOLOJİK GELİŞMELER İLE JET VE TURBOJET MOTORLARININ ORTAYA ÇIKMASIYLA UÇUŞ KAZALARINDA TEKNİK AKSAKLIKLARIN ORANI GİDEREK AZALMAYA BAŞLADI. ANCAK, BU GELİŞMELERLE UÇUŞ KAZALARINDA İSTENİLEN AZALMANIN SAĞLANAMAMASI DİKKATLERİ TEKRAR UÇAK KAZALARININ NEDENLERİNE YÖNELTİ. BU SEFER SORUNUN TEKNİK AKSAKLIKLARDAN ÇOK İNSAN HATALARI OLDUĞU DA ORTAYA ÇIKMIŞ OLDU. BÖYLELİKLE HAVACILIK TARİHİNİN BAŞINDA %80'İ TEKNİK AKSAKLIK OLAN NEDENLER GÜNÜMÜZDE YERİNİ İNSAN HATALARINA BIRAKTI.



Uzm. Psk. Gizem SERİN

Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Güvenlik Araştırma Birimi / TOBB ETÜ, Psikoloji Bölümü



Uçak kazalarında insan hatalarının bu kadar büyük yer tutması farklı alanlardan araştırmacıları bu alana yöneltti. Tabii ki, içinde insan olan bir alanda psikolojinin yer alması da kaçınılmazdı. Burada havacılık psikolojisinin ne demek olduğundan ve neler yaptığından bahsetmeden önce psikoloji biliminin ne olduğundan ve nelerle ilgilendiğinden kısaca bahsetmek havacılık ve psikolojisi ilişkisinin neden önemli olduğunu

kavramakta daha da yardımcı olabilir. Psikoloji genel olarak, insanların hatta hayvanların davranışları ve bu davranışların arkasındaki süreçleri inceleyen bir bilim dalıdır. Bir başka deyişle, herhangi bir davranış, düşünce veya bilişsel süreç psikolojinin temel taşıdır. Her ne kadar psikoloji denince akla klinik psikoloji ve psikoterapi gelse de psikoloji biliminin Amerikan Psikoloji Derneği tarafından kabul edilen ve her biri psikolojinin farklı bir noktasına odaklanan 50 alt alanı bulunmaktadır. Bu nedenle, pilot

davranışları, sürücü davranışları, tüketici davranışları, agresif davranışlar, çalışan davranışları gibi herhangi bir davranış türü psikolojinin ilgi ve araştırma alanına girmektedir. Ancak psikoloji bilimi sadece davranışla değil davranışa etki eden her türlü süreç ile de ilgilenir ve araştırır. Özetleyecek olursak psikoloji bilimi, “insanlar nasıl davranışlar sergiler, neden bazı durumlarda farklı davranışlar sergiler, neden davranışları durumlara göre değişir, ve önceki yaşanmışlıklar, içsel bilişsel süreçler, yetenekler,

bilgiler, tercihler, algılar, tutumlar ve daha birçok şey davranışı nasıl etkiler ve şekillendirir?” gibi sorulara cevap arar.

Bu bilgilere bakıldığında havacılık psikolojisi, havacılık alanında çalışan insanlar ile ilgili bir psikoloji alanı olarak tanımlanabilir. Bu nedenle havacılık psikolojisinin bu alanda 3 önemli amacı bulunmaktadır; insan hatalarını en aza indirmek, üretkenliği artırmak ve hem çalışanların hem de yolcuların rahatlığını sağlamak. Bu

HAVACILIK PSİKOLOJİSİNİN ÇALIŞMA KONULARINA BAKILDIĞINDA İNSAN FAKTÖRÜ, SİSTEM DİZAYNLARI, PERSONEL SEÇİMİ, PERSONEL EĞİTİMLERİ GİBİ ÇOK FARKLI KONULARDA KENDİNE YER EDİNDİĞİ GÖRÜLEBİLMEKTEDİR.



amaçlara ulaşmak ise farklı alanlarda çalışan havacılık personellerinin koordineli çalışmasıyla mümkündür. Bu nedenle havacılık psikolojisi, sadece bir gruba indirgenen bir alan değildir. Pilotlar, bakım personeli, dispatcherlar, kurum yöneticileri, hava trafik kontrolörleri, kabin ekipleri, yakıt tanker sürücülere gibi bu alanda çalışan farklı grupları ve bunların birbirleriyle olan ilişkilerini de kapsamaktadır.

Havacılık psikolojisinin çalışma konularına bakıldığında insan faktörü, sistem dizaynları, personel seçimi, personel eğitimleri gibi çok farklı konularda kendine yer edindiği görülebilmektedir. Havacılık psikolojisinin en temel çalışma konularından biri insan hatalarıdır. İnsan hataları uçak kazalarının doğrudan sebepleridir. Bu nedenle, insan hatalarını anlamak uçuş

güvenliğini artırmada büyük rol oynamaktadır. Örneğin araştırmacılar, hem kaza analiz raporlarından hem de davranış ölçeklerinden pilotların en sık yaptıkları hataları belirleyip bunlara karşı önlemler almayı amaçlamışlardır. Ancak sadece davranış patternlerini belirlemek tek başına yeterli olmamaktadır. İsviçre Peynir Modeli'ne göre insan hataları uçak kazalarının doğrudan faktörüdür; ancak bu faktöre etki eden daha bir çok farklı değişken mevcuttur. Kazalar bu değişkenler ile insan hatalarının bir araya gelip etkileşmesiyle mümkündür. Bu nedenle, davranışları anlamak kadar, bu davranışlara neden olan değişkenleri ve bunların davranışlarla olan ilişkisini anlamak da oldukça önemlidir. Örneğin, pilotların risk

algısı, yorgunluk, sistemlerin dizaynları, stress, iş yükü, kontrol odağı, süpervizyon, durumsal farkındalık, karar verme mekanizmaları, kurum içerisindeki emniyet kültürünün çalışanlar tarafından nasıl algılandığı gibi bir çok etken insan hatalarına etki etmektedir. Kurumsal seviyeden bireysel seviyeye kadar inen bu etkenlerdeki bazı aksaklıkların davranışlardaki aksaklarla birleşmesinin sonucu ise hem can hem de mal kaybına yol açabilmektedir. Havacılık psikolojisi is kurumsal, süpervizyonsal, bireysel ve davranışsal seviyelerdeki bu aksaklıkları tespit edip diğer disiplinlerle birlikte çalışarak ya aksaklıkların yok edilmesini ya da bu aksaklıkların birbirini etkileyerek kazaya yol açmasını

önlemeye çalışmaktadır. Örneğin; bir kontrol düğmesini çalıştırmak ya da bir ayar set etmek isteyen pilotların yanlışlıkla (eli çarparak vs.) başka bir düğmeyi çalıştırdığı bilgisinin kaza raporları, incident raporları ya da öz bildirim ile belirlenmesi ile havacılık psikologları kokpit tasarımcılarıyla çalışarak bu aksaklıkların giderilmesini sağlayabilmektedir. Bunun yanı sıra eğitim sistemlerinin tasarlanması ve uygulanması, iş analizlerinin yapılması ve alınacak personelin bu iş analizlerine uygunluğunun belirlenip personel seçiminin buna göre yapılması ve kurum içerisindeki emniyet kültürünün ve çalışanlar tarafından bunun nasıl algılandığının belirlenip emniyeti artırıcı önlemler

almak ve buna yönelik eğitimler düzenlemek gibi bir çok farklı konuda ve alanda havacılık psikologları aktif görev almaktadır.

Havacılık psikolojisi insan hatalarını araştırırken pek çok farklı araştırma yönteminden yararlanmaktadır. Bu yöntemlerden başlıcaları, kaza ve incident raporlarının psikolojik modeller ve teoriler kapsamında yeniden incelenmesi, kayıt edilen simülatör verilerinin istatistiksel yöntemlerle değerlendirilmesi, araştırılmak istenilen konularda ölçekler geliştirilerek örneklem grubundan (pilot, ATCO, bakım personelleri vs.) öz bildirim (self-report) yöntemi ile bilgi toplanması, örneklem grubuyla mülakatlar yapılması ve örneklem grubunun çalışma ortamında gözlemlenmesi olarak sıralanabilir. Örneğin; pilot veya ATCO hataları ile yorgunluk faktörü arasındaki ilişkiyi incelemek isteyen bir araştırmacı, bu konularda anket yöntemine başvurarak katılımcılardan öz bildirim yöntemiyle veri toplayabilmektedir. Bu veriler daha sonra istatistiksel olarak analiz edilip sonuçlar şirketlere, ya da emniyet alanında çalışan kurumlara iletilebilir veya bilimsel makale ve yazılarda kullanılarak elde edilen verilerin hem araştırmacılara hem de bu alanda çalışan kişilere ulaşması sağlanabilmektedir.

Peki bu araştırmalar alana ne kazandırmaktadır? Toplanan veriler ile kurumsal, süpervizyonsal, bireysel



YORGUNLUK VE PİLOT HATALARI ARASINDA İLİŞKİ BULUNDUĞUNDA ÖNCELİKLE HANGİ YORGUNLUK TİPİNİN (FİZİKSEL, MENTAL, DUYGUSAL GİBİ) HANGİ DAVRANIŞ TİPİNE (ALGISAL HATALAR, YETENEK BAZLI HATALAR, İHLALLER GİBİ) ETKİ ETTİĞİ BELİRLENİR.

ve davranışsal seviyedeki aksaklıkların birbiriyle ilişkisi olduğunun gösterilmesi bizlere öncelikle hataları önlemede hangi faktörlere yoğunlaşmamız ve bu faktörlere karşı nasıl önlem almamız gerektiğini göstermektedir. Daha sonra, birbiriyle ilişkili bulunan faktörler için neler yapılabileceği kararlaştırılabilir ve bu kararlar uygulamaya konulabilir. Örneğin; bu tarz çalışmalarla, yorgunluk ve pilot hataları arasında ilişki bulunduğunda öncelikle hangi yorgunluk tipinin (fiziksel, mental, duygusal gibi) hangi davranış tipine (algısal hatalar, yetenek bazlı hatalar, ihlaller gibi) etki ettiği belirlenir. Bunlar belirlendikten sonra da bu yorgunluk tiplerini azaltacak önlemler alınabilir.

O meslek grubunun çalışma saatlerinin araştırma sonuçlarına göre yeniden düzenlenmesi, minimum rest sürelerinin yeniden düzenlenmesi, iş yükünün azaltılması, sistemlerden alınan verilerin önem sırasına göre yeniden düzenlenmesi ve sistemlerin buna göre yapılandırılması gibi pek çok farklı düzenleme yapılabilmektedir. Bir başka deyişle havacılık psikologları uçakların kokpit dizaynlarından, uçak bakım kılavuzlarının düzenlenmesine, havacılık personellerinin seçiminden eğitimine ve uçak kazalarının psikolojik temelli değerlendirmesine kadar bir çok alanda faaliyet gösterebilmekte ve katkı sağlayabilmektedir.

Yurt dışında özellikle

doksanlarda büyük çıkış yakalayan havacılık psikolojisi günümüz psikolojinde önemli bir yer tutmaya başlamıştır. Ülkemizde ise özellikle bilimsel olarak bu alanda çalışan uzmanların az olması ve genellikle şirketlerin bu alandaki hizmetleri yurtdışı menşeli firmalardan alması, bu alanın ülkemizde gelişimini de oldukça etkilemiştir. Ancak, günümüzde psikoloji ve havacılık sektörü iş birliği, bu alanın ülkemizde de hızla gelişeceğinin büyük bir göstergesidir. Bu şekilde, hem sektörde çalışan kişiler arasında hem de akademik anlamda alanın tanınırlığı artacak ve şahsım da dahil olmak üzere bu alanda çalışan bilim insanlarının yaptığı çalışmaların önemi daha çok ortaya çıkacaktır.



TALPA YEŞİLYURT SPOR KULÜBÜ BULUŞUYOR

TALPA, Yeşilyurt Spor Kulübüyle gerçekleştirdiği işbirliğiyle
TALPA üyelerini sağlıklı yaşama, spora davet ediyor...



Pilates

Voleybol

Tenis

Yüzme

Ayrıntılı bilgi www.talpa.org'da



KADIN KABİN PERSONELİNDE MEME KANSERİ RİSKİ



Prof. Dr. N. Faruk AYKAN

Istinye Üniversitesi Liv Hastanesi Tıbbi Onkoloji BD



MEME KANSERİ, BİLDİĞİ ÜZERE DÜNYADA KADINLARDA EN ÇOK GÖRÜLEN KANSERDİR. DSÖ 2012 VERİLERİNE GÖRE (GLOBOCAN) YAKLAŞIK OLARAK HER YIL 1.67 MİLYON YENİ VAKA GÖRÜLMEKTEDİR; BU TÜM KANSERLERİN % 25'İNİ OLUŞTURMAKTADIR. ÜLKEMİZDE DE YİNE AYNI KAYNAK VERİSİNE GÖRE MEME KANSERİ KADINLARDA YÜZ BİNDE 39.1 GÖRÜLME SIKLIĞI İLE YİNE BİRİNCİ SIRADADIR; YILDA YAKLAŞIK OLARAK 15 BİNİN ÜZERİNDE YENİ VAKA GÖRÜLMEKTEDİR.

Günümüzde meme kanseri oluşumunda rol oynadığı kabul edilen belli başlı risk faktörleri aile öyküsü yani kalıtım (özelikle BRCA1 ve BRCA2 gen mutasyonları), hormonal faktörler (erken adet görme, geç menopoza girme yani doğurganlık döneminin uzun olması, hiç doğum yapmamış olmak, ilk doğumun geç yaşta olması, menopoz döneminde hormon tedavisi olarak östrojen ve progesteron birlikte kullanımı), alkol alışkanlığı, obezite, göğüs ya da memenin radyasyona maruz kalması olarak sıralanabilir. Yaklaşık

olarak meme kanserlerinin %20- 40'ı bilinen bu faktörlere bağlanabilmektedir.

Organ kanserlerinin oluşumunda önemli bir risk faktörü bir kısım profesyonel aktiviteler yani mesleki maruziyetlerdir. Örneğin deri ve tekstil endüstrisinde çalışanlarda mesane kanseri, petrol, plastik ve boya alanında çalışanlarda böbrek ve karaciğer kanseri, otomotiv, maden ya da inşaat sektöründe çalışanlarda mezotelyoma normal topluma göre daha sık görülür. Burada bir takım kimyasal kanserojenlere uzun ve sürekli maruziyet rol oynamaktadır.

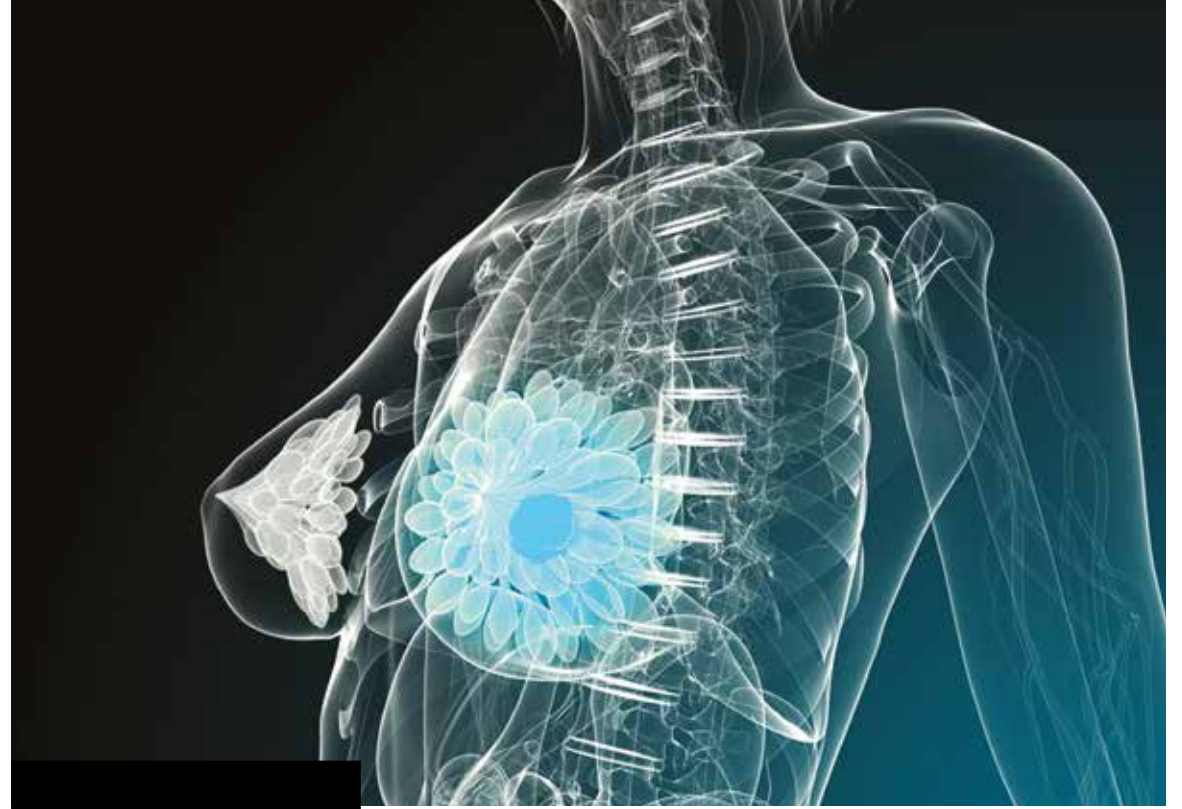
Son yıllarda çok önemli

bir gelişme gece vardiyasında suni ışıkta çalışan kadınlarda (örneğin hemşirelerde, sağlık personeline) meme kanseri sıklığı artışının gösterilmesi oldu. Bunun tersi de gösterilmişti yani görme engelli kadınlarda meme kanseri daha az görülüyordu. İlk kez Stevens ve ark., 1987'de gece çalışması ve suni ışık maruz kalma ile kanser oluşumu arasında bir ilişkiye dikkat çektiler. Daha sonra, bugüne kadar birçok ülkede (ABD, Danimarka, Norveç, Fransa), yüz bini aşkın deneyi kapsayan birçok epidemiyolojik çalışma (vaka-kontrol çalışmaları, 10 yıl ve üzerinde prospektif izlem çalışmaları) ve son olarak tüm

bu çalışmaların 2005 ve 2013 yılında yayımlanan iki meta-analizi gece vardiyasında uzun süre (en az beş yıl) çalışan kadınlarda meme kanseri riskinin normal topluma göre yaklaşık %50 oranında arttığını gösterdi. Bunun nedenlerini aşağıda tartışacağız.

Bu bulgular dikkatlerin çok daha spesifik bir meslek grubu olan kadın kabin personeline yönelmesine yol açtı. Bilindiği gibi kabin ekibi, özellikle uzun süreli, uluslararası, yüksek irtifada ve birçok saat dilimini geçen (trans-meridien) uçuşlarda sadece suni ışığa maruz kalmamakta aynı zamanda saat farkına bağlı "jet-lag sendromu" yaşamaktadır. Bu sendrom kendisini yorgunluk, baş ağrıları, halsizlik, aşırı duyarlılık, konsantrasyon, uyku ve hafıza bozuklukları, sindirim sistemi bozuklukları şeklinde gösterir.

Fransa'dan Gassmann ve ark., Ocak 1995-Aralık 2013 yılları arasında, kadın kabin personeline meme kanseri riskini araştıran ve tıp literatüründe yayımlanmış 17 çalışmanın toplu sonuçlarını 2015 yılında yayınladılar. ABD ve Avrupa ülkelerinde binlerce deneğin dahil olduğu ve uzun süre izlendiği çalışmaların sonucunda bu meslek grubunda meme kanseri sıklığının anlamlı olarak arttığını gösterdiler. Diğer bir meta-analiz Japonya'dan Tokumaru ve ark. tarafından 2006 yılında yayımlandı ve yukarıda belirttiğimiz özellikleri taşıyan kadın kabin personeline meme kanseri risk artışı %41 olarak



ORGAN KANSERLERİNİN OLUŞUMUNDA ÖNEMLİ BİR RISK FAKTÖRÜ BİR KISIM PROFESYONEL AKTİVİTELER YANI MESLEKSEL MARUZİYETLERDİR.

bildirildi ve bu fark anlamlı idi. Benzer şekilde bir cilt kanseri olan malign melanom riski de anlamlı olarak artmakta idi. Diğer kanserlerde anlamlı bir artış gösterilemedi.

RİSK ARTIŞININ OLASI NEDENLERİ:

Biyolojik saat ve Sirkadiyan ritim bozukluğu:

Gerek gece vardiyasında uzun yıllar çalışanlarda, gerekse uzun süreli, ülkelerarası, yüksek irtifada ve trans-meridien uçuş yapan kadın kabin personeline meme kanseri risk artışında en önemli ortak neden biyolojik saatimizdeki ritim (sirkadiyan ritim) bozukluğu olarak göze çarpmaktadır. İnsan vücudunda, diğer birçok canlıda olduğu gibi biyolojik saatin varlığı gösterildi; hatta 2017 Nobel Tıp ödülü bu alanda yaptıkları çalışmalarıyla ABD'den üç bilim insanı Jeffrey C. Hall, Michael Rosbash ve Michael W. Young'a verildi. Türk Nobelist Prof. Aziz

Sancar'ın da bu konuda çok değerli çalışmaları mevcuttur.

İnsan vücudu gündüz-gece, ışık-karanlık ritmine uygun olarak çalışmaktadır. Bu sistem göz ile başlamakta ve beyinde epifiz glandı ile bağlantılı görev yapmaktadır. Epifiz glandı, beyinde hipotalamusun önünde yer alır ve bir nörohormon olan Melatonin hormonunu salgılar. Melatonin sekresyonu, akşam hava karardıktan sonra saat 21:00'de başlar, gece yarısı pik yapar ve sabah gün ışığı ile birlikte azalır; 08:00'de sonlanır. Laboratuvar çalışmalarında Melatonin hormonunun antioksidan ve anti-tümöral etkileri yanısıra doğal bir anti-östrojen gibi

**KADIN KABİN GÖREVLİLERİ
YILDA ORTALAMA OLARAK
600-1000 SAAT ARASINDA
UÇARLAR VE ALDIKLARI
KOZMİK RADYASYON DOZU
YAKLAŞIK OLARAK YILDA
0.2-6 MSV ARASINDADIR.**



davrandığı, fizyolojik dozlarda tamoksifen ilacının etkisini arttırdığı gösterilmiştir. Bir böbrek üstü bezi hormonu olan Kortizol sekresyonu ise Melatonin'in tam tersidir; sabah başlar, akşam azalır. Birçok organımızın fizyolojik faaliyeti bu biyolojik saat ritmine uyar. Sirkadiyan ritm bozukluğu, biyolojik saatimizde organların senkronize çalışmama durumu uyku bozuklukları, sürekli yorgunluk hali, iştahsızlık, ruhsal bozukluklar ve hatta depresyona yol açabilir. Kronikleştiğinde diyabet, obezite, kardiyovasküler hastalıklar, davranış bozuklukları, gözde makula dejenerasyonu ve nihayet kanser ile ilişkisi gösterilmiştir. Özellikle 3 saat dilimini geçen uçuşlarda sirkadiyan ritm bozukluğu daha belirgindir.

Uluslararası Kanser Araştırma Kurumu (IARC)

2007 yılında sirkadiyan ritm bozukluğuna yol açan gece vardiyası olarak çalışmayı kategori 2A yani "olası kanser yapıcılar" sınıfına almıştır (Tablo 1).

Kabin görevlisi olarak işe başlama yaşı ve çalışma süresi:

ABD'de Reynolds ve ark., 2002'de, göreve başlama yaşı 25 yaş ve altında olan ve 15

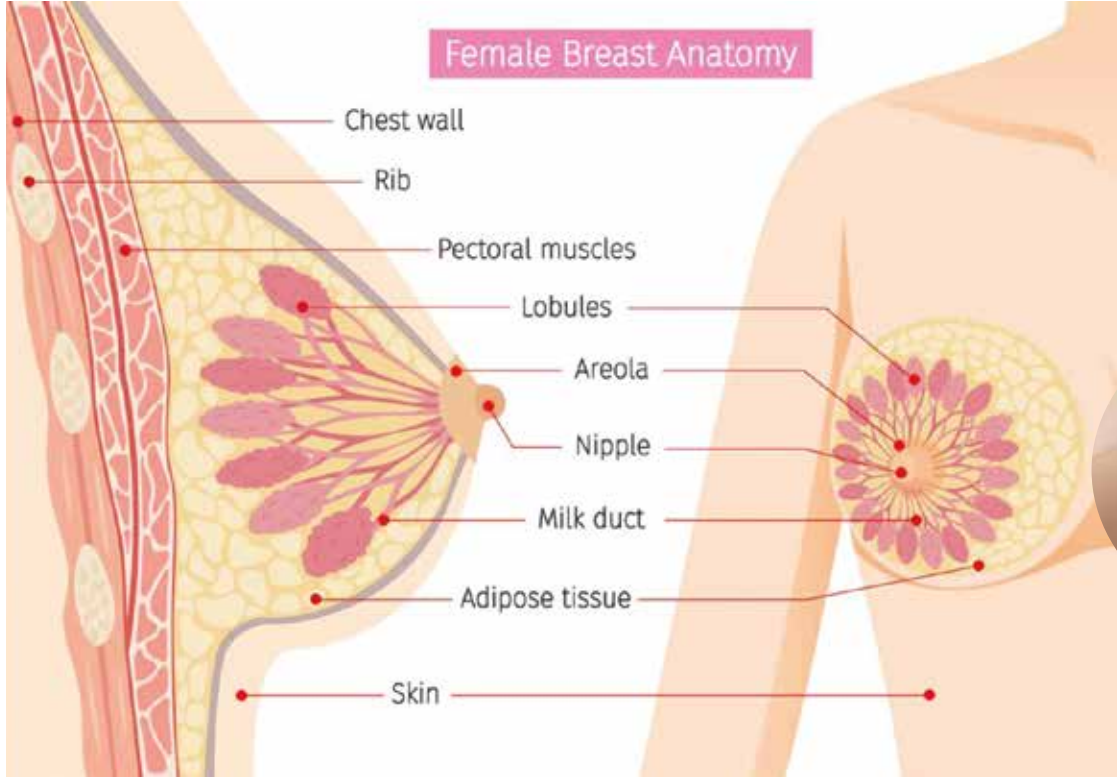
yıldan uzun süre görev yapan hosteslerde meme kanseri riskinin daha fazla olduğunu bildirdiler. Menopozda ise bu risk daha azdır. İzlanda'da Rafnsson ve ark., çalışma süresi 8 yıl ve üstünde olanlarda riskin anlamlı olarak arttığını açıkladılar. Gençlerde risk artışında, ilk doğum öncesi kozmik radyasyona erken maruz kalmanın rolü olabileceği de ayrı bir tartışma konusudur. Normal toplumda meme kanseri görülme yaşı ortalama 60 iken genç kabin görevlilerinde bu yaş 40'lara inmektedir.


Kozmik radyasyon:

İyonizan radyasyon bilindiği gibi IARC'a göre kategori 1 düzeyinde, yani insanlarda kanıtlanmış bir karsinojendir

Tablo 1. IARC Kanser Yapıcılar (Karsinojenler)

- Grup 1:** İnsanlarda kanser yaptığı kanıtlanmış olanlar (120 ajan)
Örnekler: X ve Gamma ışınları, radyoaktif maddeler, tütün ve tütün dumanı, Hepatit B ve C virusu (kronik enfeksiyonla birlikte), Helicobacter pylori enfeksiyonu, işlenmiş et.
- Grup 2A:** İnsanlarda kanser yapma olasılığı yüksek olanlar (81 ajan)
Örnekler: DDT, Androjen steroidler, inorganik kurşun bileşikler, kırmızı et, gece vardiyasında çalışma
- Grup 2B:** İnsanlarda kanser yapması mümkün olanlar (299 ajan)
Örnekler: Kloroform, naftalin, kurşun, nikel, kobalt ve kobalt bileşikler, talk içeren pudralar.
- Grup 3:** İnsanlarda kanser yapıcı olarak sınıflandırılmayanlar (502 ajan)
Örnekler: Düşük frekanslı elektrik alanları, statik manyetik alanlar, hepatit D virusu.
- Grup 4:** İnsanlarda kanser yapma olasılığı olmayanlar



kanserine karşı koruyucu etkisi gösterilmesine rağmen insanlarda profilaktik olarak Melatonin kullanımı ve dozu henüz netleşmemiştir. Karanlıkta düzenli bir uyku fizyolojik miktarda Melatonin salgılanması için yeterlidir. 



(Tablo 1). Ancak kozmik ışınların dozu normalde çok düşük düzeydedir ve esas olarak atmosferde 8000-10000 metre arasında nötronlar ve gamma ışınlarından oluşurlar. Yıllık kabul edilen maruziyet dozu Uluslararası Radyasyon Güvenliği Komitesi (ICRP)'ne göre toplumda yılda 1 mSv (miliSievert)'dir (maksimum 2.4 mSv). Avustralya'da yapılan bir çalışmada iç hat uçuşlarında kabin görevlilerinin aldığı doz 1-1.8 mSv, uluslararası uçuşlarda ise 3.8 mSv olarak bulunmuştur. 1983'den itibaren bu değerde bir artış görülmekte olup kabin ekibi için yıllık doz sınırı 5 mSv olarak önerilmektedir. Maruz kalınan dozun her 1500 m irtifada ikiye katlandığı bilinmektedir.

Aslında kadın kabin görevlileri yılda ortalama olarak 600-1000 saat arasında uçarlar ve aldıkları kozmik radyasyon dozu yaklaşık olarak yılda 0.2-6 mSv arasındadır. Bu doz genel toplumda doğal kaynaklardan ya da tıbbi nedenlerle alınan radyasyonun 2 katının üstündedir. Bu konuda yapılan araştırmalarda kabin kadın personelde meme kanseri riski artışı ile kozmik radyasyona maruziyet arasında kesin bir ilişki gösterilememiştir. Ancak pubertede ve gençlerde meme dokusunun kanserojenlere daha duyarlı olduğu unutulmamalıdır.

SONUÇLAR VE ÖNERİLER:

Özet olarak bilimsel araştırmalar göstermektedir ki

uzun süre (en az 5-10 yıl) ülkeler arası, yüksek irtifada ve en az 3 saat dilimini geçen trans-meridyen uzun uçuşlar yapan ve göreve özellikle genç (<25 yaş) başlayan kadın kabin personeline meme kanseri riski normal topluma göre anlamlı olarak artmaktadır. Personel alımlarında ve uçuş görevlendirmelerde bunların dikkate alınmasında yarar vardır. Ayrıca kadın kabin personeline meme kanseri taramaları riskli bir grup olarak daha erken yaşta (30) başlamalı; iki yılda bir düzenli izlenmelidir. Tercih edilecek görüntüleme yöntemi herhangi bir radyasyon riski taşımadığı için MRI'dır. Göreve başlama yaşının da ileri alınması önerilmektedir. Hayvanlarda meme

KAYNAKLAR

- GLOBOCAN 2012. <http://globocan.iarc.fr/Default.aspx>
- Gassmann AS, Gonzalez M, Mathelin C. Les hôtesses de l'air sont-elles à risque accru de cancer du sein? *Gynécologie Obstétrique & Fertilité* 2015;43:41-48.
- Touitou Y, Reinberg A, Touitou D. Association between light at night, melatonin secretion, sleep deprivation, and the internal clock: Health impacts and mechanisms of circadian disruption. *Life Sciences* 2017;173:94-106.
- Tokumar O, Haruki K, Bacal K, et al. Incidence of cancer among female flight attendants: a meta-analysis. *J Travel Med* 2006; 13:127-132. <http://monographs.iarc.fr/ENG/Classification/>

SAKİN, UYUMLU, KİBAR VE CANA YAKIN

NIHAN ASLI ELMAS



Zişan SEÇKİN



GÖRDÜĞÜNÜZ AN İÇİNİZE İŞİK SAÇAN KADINLARDAN NİHAN ASLI ELMAS. BUNDA DOĞALLIĞININ DA PAYI ELBETTE BÜYÜK. SAKİN, UYUMLU, KİBAR VE CANA YAKIN. GENLERİYLE DOĞUŞTAN ŞANSLILARDAN, YETENEĞİYLE DE KENDİ ŞANSINI YARATANLARDAN. GEREKTİĞİ ZAMAN İÇE DÖNÜP SADELİKTEKİ ZENGİNLİĞİ ARAYAN, GEREKTİĞİ ZAMAN DA DÜNYAYI KEŞFETMEK İÇİN AİLESİYLE BİRLİKTE HİÇ DÜŞÜNMEYEN YOLA KOYULAN BİR KADIN O. SEVGİLİ NİHAN'LA ÇOCUKLUĞUNDAN GÜNÜMÜZE BİR YOLCULUK YAPTIK.

Çocukluk günlerinize dönsek, neler anlatırsınız o günlere ait?

Ankara'lıyım. Babamın da büyümüş olduğu mahallede büyüdüm. O yüzden bizim mahalle büyük bir aile gibiydi. Hatta bize macun satan yaşlı amcadan zamanında babamın da macun yemişliği vardı. Babam inşaat mühendisi, görevli olarak köylere

giderken yaz tatillerinde kardeşimle beni de yanında götürürdü. Eşeğe binerdik, koca fırınlardan ekmeğe yerdik, ağaçlara çıkardık. Eve dönerken de annemize çiçek toplardık. Defter sayfalarında kurutulmuş çok çiçeğim vardı. Özellikle gelinciğin incecik yapraklarını kurutmayı çok severdim. 5 yaşında paten kaymaya başladım, her yere

onlarla gitmek isterdim.

Eğitim hayatınız nasıl şekillendi?

İlkokul, ortaokul ve liseyi TED Ankara Koleji'nde okudum. Kendi başıma tiradlar çalışır özel günlerde sınıfta oynardım. Lisede tiyatro kolundaydım. Üniversitede ise Hacettepe Üniversitesi Ankara Devlet



Konservatuvarı Tiyatro Bölümü'nde okudum.

Oyuncu olmak çocukluk hayaliniz miydi?

Benim oyunculuğu olacağım daha okula başlamadan önce belliydi. Bunun için anneme her zaman minnettarım. Bizim anne kız oyunlarımız vardı. Mimik temrinleri yapardık. Haldun Maral'ın "Mimik ve Rol" kitabından annem bana yapmam için birşeyler söylerdi, merdivenleri ikişer ikişer çık, çok yorgunsun otur, koca bir elmayı iştahla ye gibi egzersizler verirdi, ben de yapardım. Bu oyunu her zaman çok sevdim ve sorduklarında hep tiyatrocunun olacağına derdim.

Konservatuvarı bitirdiğinizde nasıl bir yol görüyordunuz önünüzde?

Oyunculuğa dair tüm alanlarda görev alabileceğimi biliyordum. Tiyatrodan, müzikal projelerine, TV dizilerinden, sinemaya pek çok projede de çalışma imkanım oldu.

Okuldan mezun olduktan sonra Tiyatro ile yürümek varken, siz sadece dizilerde oynadınız. Bir tercih miydi bu?

Sadece dizilerde oynamadım aslında. Mezun olduktan sonra Ankara Ekin Tiyatrosu'nun çocuk oyununda bir balerini canlandırdım. 20 yaşından sonra point giyip sahnede dans gösterisi yaptım. Bu oyunla bir çok ilimize turne yaptık. Daha sonra Ankara Devlet Tiyatrosu'nda iki oyunda oynadım. Bu oyunlardan sonra beni çok heyecanlandıran bir dizi projesinden teklif geldi,

Kınalı Kar ve iki buçuk sene Bursa'da çekim yaptık. Biri Reha Erdem'in birçok ödül almış 5 Vakit filmi olmak üzere üç tane sinema filminde oynadım. Rahmetli Payidar Tüfekçioğlu'nun yönettiği bir oyunda fotoğrafçı Kevin Carter'in eşini canlandırdım. 2010'da da Murat'ın projesi Kramp'ta performansçı olarak sahneye çıktım.

"Her işin zorlukları vardır" denir. Oyuncu olmanın zorlukları nelerdir?

Açıkcası benim için oyunculuğun hiç bir zor tarafı yok. Aksine çok eğlenceli bir mesleğim olduğunu düşünüyorum. İnsan sevdiği işi yapınca her hangi bir şey zor gelmiyor.

Dizilerde bir çok karaktere hayat verdiniz, En çok kim olmayı sevdiniz?

En çok Kınalı Kar dizisindeki Sumru karakterini sevdim. Herkesin kötü dediği bir karakterdi ama kötülük olsun diye birşey yapmıyordu, bildiği kadarıyla yolunda ilerlemeye çalışıyordu. İlk defa böyle bir karakteri canlandırmıştım, gerçekten çok keyifliydi. Çekimleri de Bursa'nın Cumalıkızık köyünde yapıyorduk. Benim için coğrafya olarak da eşsiz bir deneyimdi. Her mevsimi harika olan bir yerde çalışmış oldum.

Kariyerinizle ilgili en büyük hayaliniz ne?

Ben kariyerle ilgili hayal kurmak yerine planlama

yapmayı tercih ediyorum. O yüzden tam da olmasını istediğim yerdeyim.

Eşiniz Murat Aygen'le nasıl tanıştınız?

Sahneye çıkmayı çok özlemiştim ve farklı bir proje arıyordum. Bir arkadaşım TiyatroMaan'ın seçmelerinden bahsetti. Ekibin daha önceki oyunlarını bildiğimden hemen başvurduğum. Projenin yaratıcısı ve yönetmeni olduğu için haliyle seçmelere gittiğimde tanıştık. Sorduğu sorular, oyuncuda aradığı çeşitlilik beni çok etkilemişti. Projeye kabul edildikten sonra, provalar döneminde de ilişkimiz başladı ve bugünlere geldik.

En çok hangi özelliği hayatınızın devamında size eşlik etmesinde etkili oldu?

Bu soruya tek bir özellik cevap vermem mümkün değil çünkü Murat'ın olduğu kişi beni çok etkilemişti ve hala



da etkilemeye devam ediyor. Farkındalığı, duyarlılığı, iletişim becerisi, insanlara olan inancı, kocaman yüreği, şefkati, hayran olduğum o kadar çok özelliği var ki... Ben Murat gibi birini hiç görmedim. Kocama çok aşışım.

Med Cezir dizisinde birlikte oynamıştınız. Yeniden aynı projede oynamak ister misiniz?

Med Cezir birlikte oynadığımız ikinci proje aslında. Daha önce Ford'un 6 bölümlük mini dizi gibi çekilen reklam filminde karı koca oynamıştık. Hatta bu reklam birçok ödül aldı. Umarım birlikte tekrar oynayabiliriz, Murat karşılıklı oynaması çok eğlenceli bir oyuncudur.

Oyunculuğa anne olduktan sonra ara verdiniz. Yakında sizi yeni projelerde görecek miyiz?

Benim önceliğim her zaman ailemdir. En başından beri Nil'i kendim yetiştirmek istiyordum. Tekrar işe dönmek için onun biraz daha büyümesini bekliyorum. Eylülde 3 yaşında olacak. Seneye beni heyecanlandıran bir proje gelirse düşünebilirim.

Nil nasıl bir çocuk, anne olmak neler kattı size?

Nil çok eğlenceli bir çocuk, benim kızım olduğu için kendimi çok şanslı hissediyorum. Biz bir bakıcı ya da aile büyüklerinden yardım almak yerine kızımızı

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

kendimiz, kendi bildiğimiz gibi yetiştirmek istedik. Bizim karı-koca olarak bir çok ilgi alanımız var ve Nil de bunlara dahil olarak, dokunarak büyüyor. Mesela Nil ortalama bir yetişkinden daha çok botanik, jeoloji ve müzik bilgisine sahip. Kendi kendine oynarken Bach minuet mırıldanıyor, pusetinde koltuğunu yatırıp üzerinde giderken yoga yapıyor, gün batımını izlerken sunrise sunset şarkısını söylüyor. Afrika savanı şu aralar yeni ilgi alanı. Nil'e öğrettiğim kadar ondan da çok şey öğreniyorum. Etrafta bize normal gelen ama aslında keşfedilmeyi bekleyen kocaman bir dünya var ve Nil'in şekillenen hayatının parçası olmak beni çok heyecanlandırıyor.

Sabah uyandınız, yeni güne başlarken neler mutlu eder sizi?

Tüm günümün mutlu geçmesi için gereken değişmez şeyler,

kızımın ve kocamın günaydın öpücükleri ve yataktaki sabah kıkırdamalarımız. Sonrasında iyi bir kahve ve güzel bir kahvaltı harika oluyor.


Ailece neler yapmaktan hoşlanırsınız ?

Biz ne yaparsak yapalım ailece yapmaktan hoşlanırsınız. Evde tamirat da yaparız, dışarda keşifler de. Üçümüz yanyana olduktan sonra her yer her zaman hepimiz için sürprizlerle dolu oluverir.

İstanbul'un temposundan sıkıldığınızda küçük kaçış noktalarınız var mı?

Her zaman kendimize nefes alacak kaçışlar yaratırız. Gideceğimiz yer ne kadar vaktimiz olduğuna göre şekilleniyor. Nil'den önce daha çok motorumuzla gezerdik ama artık araba veya uçakla seyahat ediyoruz. Nil'de yolculuklardan keyif alan bir çocuk o yüzden küçük bir bavul hazırlayıp yola çıkmak kolay oluyor. Antik kentleri çok seviyoruz, doğa içinde olmayı, yeni yerler görmeyi , yeni yollardan geçmeyi seviyoruz. Tabi bir de Paris her zaman iyi fikirdir.

Son olarak özel hayatınız ve kariyerinizle ilgili neler var planlarınızda ?

Bugüne kadar hayatımın geliştiği şekilden ve bana getirdiklerinden son derece memnunum ve umarım herşey olduğu biçimde devam eder. 

AĞRISIZ GÜLÜŞ TASARIMI

GÜNLÜK HAYATTA SOSYAL İLİŞKİLERDE AHENKLİ YUMUŞAK BİR GÜLÜMSEME HER ZAMAN OLUMLU BİR BAŞLANGIÇ YAPMAYI VE ÇEVRENİZDEKİLERİ DAHA KONUŞMADAN ETKİLEMİYİ SAĞLAR. GÜLÜŞÜNÜZDEKİ OLUMLU BİR DEĞİŞİKLİK ÖZGÜVENİNİZİ ÜST SEVİYELERE TAŞIR. GÜNÜMÜZDE, HAYATIMIZDA BÜYÜK BİR YER EDİNİŞ OLAN SOSYAL MEDYANIN SUNDUĞU OLANAKLAR ÇERÇEVESİNDE GÖRSELLİĞİN ÖN PLANA ÇIKMASIYLA, GÜZELLİK, ESTETİK GİBİ KAVRAMLARLA BERABER GÜZEL GÜLÜŞ BİLİNCİNİN YERLEŞMESİ SAĞLANMISTIR.



Dr. Emre TÜLÜ

Özel Diş, Diş Ağız ve Diş Sağlığı Polikliniği Protetik Diş Tedavisi

Diş hekimliği uzun bir süre ağız içerisinde çürük dişlerin tedavisi ve ağrının giderilmesi işlemleriyle anılmaktaydı. Estetik işlemler, beklentilerin daha düşük olması, malzeme kalitesinin yetersizliği ve pahalı olması gibi nedenlerle pek düşünülmemekteydi. Ancak

zaman içerisinde, teknolojiyle beraber diş hekimliği materyallerindeki gelişim, güzellik, estetik gibi kavramların ön plana çıkması ile kişiye özel gülüş tasarımı diş hekimliğinin ana ilgi alanlarından biri oldu.

Güzel bir gülüş, sadece beyaz dişlerle sağlanamaz. Dişlerle beraber dudaklar,

dişeti, gülme hattı ve yüz formu gibi etkenlerin birbirleriyle olabildiğince uyumlu olduğu adeta görsel bir şöendir. Dolayısıyla gülüş tasarımı (smile design) yapılırken bu etkenler de gözünüzde bulundurulur ve hatta dudaklara ya da dişetlerine de ufak dokunuşlar yapmak gerekebilmektedir.

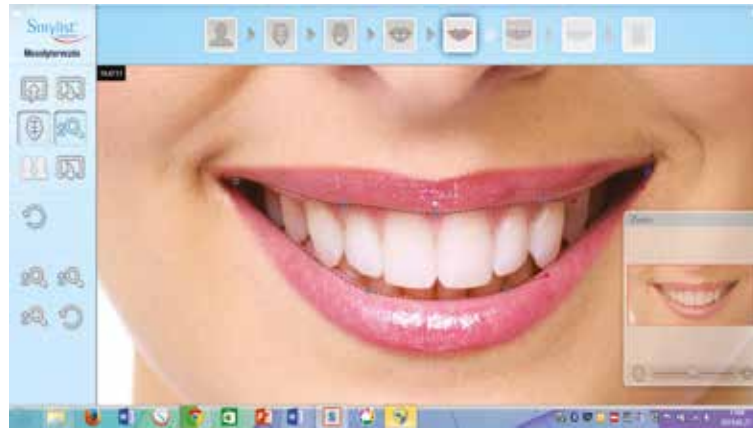
Estetik kriterlere uygun ancak doğal görüntüyü bozmayan, yapay durmayan ve birbirleriyle uyumlu son görüntü elde edebilmek esastır.

Kliniğimizde gülüş tasarımı yapılırken dişlerin oluşturduğu beyaz estetik ile dişetlerinin oluşturduğu pembe estetik, belirli kriterlere ve



hastanın beklentilerine göre değerlendirilir. Bu amaçla öncelikle, muayene esnasında ağız içi ve ağız dışı fotoğraflar çekilir. Öncelikle radyografiler üzerinde dişlerin, dişetin ve kemiğin sağlık durumu incelenir. Daha sonra fotoğraflar üzerinde dişeti seviyeleri, tasarım ve tedavi işlemlerinin hangi dişleri kapsamı gerektiği, gülme hattının dudakla olan ilişkisi değerlendirilir ve tedavi planı netleştirilir.

Plan belirlenirken dişetlerini özel olarak incelemek gerekmektedir. Her insanın kendine has özel bir gülüşü vardır. Kiminde dişetleri daha



fazla görünür ya da simetrik değildir. Estetik uygulamalardaki amaç kişiye belirli kriterler dahilinde en yakışanı bulmaktır. Dişetlerinin gülerken fazla görüldüğü, asimetrik olduğu ya da diş boylarının normalden kısa olduğu durumlarda dişetlerine müdahalede bulunmak gerekir.

Kliniğimizde yumuşak doku diyet lazer cihazı tek seansta ağrısız ve kanamasız diyeti seviyeleme işlemi gerçekleştirilebilmektedir. Gülüş tasarımında pembe estetiğin yanında, beyaz estetik

ile ilgili işlemler de laminate veneer, bonding, tam seramik kaplama, beyazlatma, inlay-onlay gibi tedavi seçenekleri ile uygulanabilmektedir. Hatta eğer uygunsa sadece tel tedavisi işlemiyle dişlere hiç dokunmadan işlemlere devam edilebilmektedir. Bu seçenekler arasında dişe en az dokunuşla maksimum estetik hedeflenmelidir.

Ancak bu hedef doğrultusunda doğal görüntüden mümkün olduğunca uzaklaşmamakta fayda bulunmaktadır. Sadece

bembeyaz dişler yerine daha dinamik, doğal bir beyazlık hastayı olduğu kadar bizi de tatmin eder.

Bu tedavi sürecinde diş dizilimlerindeki sorunlar, dişler arasındaki diastema dediğimiz boşluklar, diş boyları ya da formları arasındaki uyumsuzluklar, diseti sorunları, diş renklerinin tatmin etmemesi ya da eksik dişlerin tamamlanması gibi sorunlar ortadan kaldırılabilir. Kliniğimizde uyguladığımız gülüş tasarımı prosedürleri içerisinde, belirlediğimiz tedavi planı sonucunda hayal ettiğimiz görüntüyü somut olarak hastaya henüz tedavi başlamadan sunma imkanı veren mock-up tekniğini de uygulamaktayız.

Çektığımız fotoğraflar neticesinde oluşturmayı planladığımız gülüşü dişlere dokunmadan henüz ikinci seansta hastamıza sunabilmekteyiz. Bundaki amacımız, final gülüşünü hastaya öngörü olması açısından sunabilmektir.

Kısacası, gülüş tasarımı, hekimlik bilgilerinin estetik ve sanat ile harmanlanarak kişiye özel gülüşün planlandığı ve kısa sürede hastaya sunulduğu bir tedavidir. Olanakların bu kadar geliştiği günümüzde içten ve güzel gülebilmek herkesin hakkıdır. Tedavi planını belirlerken hastanın yaşı, cinsiyeti, karakteri, yüz formu, dişetlerinin şekli ve konturu ve dudakları gibi etkenler gözününde bulundurularak kendine en yakışacak görüntü sağlanmaya çalışılır.



18 MART 1915 ÇANAKKALE ZAFERİ

SAVAŞLAR EN ALÇAKÇA KELİMELERLE NİTELENDİRİLİRLER. DÜŞMANLIKLARIN EN YOĞUN YAŞANDIĞI, İNSANLIK DIŞI DAVRANIŞLARIN GÖRÜLDÜĞÜ OLAYLARDIR. ASLINDA İNSANLIK ONURU AYAKLAR ALTINA ALINIR SAVAŞLARDA. OYSA, GÜNDÜZ BİRBİRLERİNE KURŞUN SIKAN DÜŞMAN ASKERLERİNİN, GECE KİT AŞINI PAYLAŞTIĞI ÇANAKKALE SAVAŞI, RESMEN “DÜNYANIN KLASİK TRAJEDİLERİNDEN BİRİ” OLARAK TANIMLANIR VE BU CEPHEDE YAŞANANLAR BELKİ DE TARİHİN EN “ONURLU” SAVAŞINI TEMSİL EDER.



Kpt. Plt. Halil AÇIKGÖZ
Pegasus Havayolları

**VURULUP TERTEMİZ ALNINDAN UZANMIŞ YATIYOR;
BİR HİLAL UĞRUNA, YA RAB, NE GÜNEŞLER BATIYOR!
EY, BU TOPRAKLAR İÇİN TOPRAĞA DÜŞMÜŞ, ASKER!..
GÖKTEN ECDAD İNEREK ÖPSE O PAK ALNI DEĞER,
NE BÜYÜKSÜN Kİ KANIN KURTARIYOR TEVHİD-İ...
BEDR'İN ARSLANLARI ANCAK, BU KADAR ŞANLI İDİ...
SANA DAR GELMEYECEK MAKBERİ KİMLER KAZSIN?
“GÖMELİM GEL SENİ TARİHE!” DESEM, SİĞMAZSIN.**

SAVAŞIN SEBEPLERİ

İngiltere'nin Türk Boğazları bölgesinde doğrudan doğruya çıkarları olmamasına rağmen Türk Boğazları ile ilgilenmesi; Akdeniz ve Ortadoğu ülkeleriyle, bu ülkelerden geçen ulaştırma yolları üzerindeki hayati önemdeki çıkarlarından, bu çıkarlara vaki olabilecek tehdit ve tehlikeleri uzaktan karşılamak zorunluluğundan doğuyordu.

Bu tehdit ve tehlikelerin başında, tabiatı ile Rusların geleneksel ve değişmez sıcak denizlere inme idealleri ile Türk Boğazları üzerindeki emelleri geliyordu. İngiltere'de inşa edilen "Sultan Osman 1 ve Reşadiye" adlı Türk savaş gemilerine İngiltere'nin el koyması ile milyonlarca sterlin Türk hükümetine geri teslim edilmemiş bu da Türkiye'nin halkından aldığı borç paralar olduğu için öfkesine neden olmuştur. Bu zararları tanzim etmekte Almanlara kalmış Goben (Yavuz) ve Breslau (Midilli) adlı iki Alman kruvazörü Osmanlıya verilmiştir.

Rus'ların Türk'lerin Avrupa'daki topraklarını ve İstanbul'u istemelerine, Yunanistan'ın da bu topraklarda gözü olmasına rağmen 19 Ağustos 1914'de Yunanistan Başbakanı Elefthesios Venizelos'un Yunanistan'ın tüm askeri gücünü Rusya, Fransa ve İngiltere'den oluşan itilaf devletleri emrine verme önerisi İngiltere Savaş başkanı Fedmareşal Lord Kitchener'la Amirallik Birinci Lordu Winston Churchill'de 31 Ağustos 1914'de Türkiye'ye karşı savaş fikrini doğurdu. Bunu gerçekleştirebilmek için halihazırda tarafsız olan Osmanlı'nın Almanya-Avusturya-Macaristan'dan oluşan İttifak devletlerine katılmasını zorlamak gerekiyordu. Bu ortam ise çok geçmeden Talat ve Enver Paşaların Almanya'ya



yakınlığı sayesinde kendiliğinden oluşmuştur. 27 Eylül 1914 İngiliz filosunun, bir Türk torpido botunun Çanakkale Boğazı'ndan çıkmasına izin vermemesi üzerine Türkiye Çanakkale Boğazı'nı kapattığını ilan etti.

27 Ekim'de Türk Donanmasının Karadeniz'e çıkarak iki Rus gemisini batırıp, Sivastopol ve Odessa kentlerinin bombalanması ile, 31 Ekim 1914 Türkiye İttifak Devletlerine savaş ilan etti. 5 Kasım 1914'te ise İttifak devletleri Osmanlıya savaş ilan etti.

17 Mart 1915 Nusret mayın gemisinin Boğaz girişini mayınlaması

18 Mart sabahı "boğazın geçitteki tabyalarının yaklaşık 7 km yakınına kadar mayınlardan temizlendi" raporunun gelmesiyle yenilmez denilen donanmanın boğazı geçmek için yapacağı manevra alanının güvenli olduğu düşünülmüştür.

Oysa Nusret mayın gemisi Tophaneli Hakkı yüzbaşı komutasında batmış gemilerden temin edilen 26 mayını 17 Mart gecesi 4.5 metre derinlikte 100 metre aralıklarla boğazın geçit denilen en dar yerine serpmiştir. Nusret'in icra ettiği bu hareket, belki de, sonuçları yönünden Dünya Deniz Harp Tarihi'nin örnek ve en etkili mayın hareketidir. Ne yazık ki İkinci Dünya Savaşı'nda Pearl Harbor da batırılmayan hastane



Seyid Onbaşı

gemisinin akıbeti ile ve şu anda nerede olduğu ile ilgili derin bilgilerimiz olmasına rağmen Nusret mayın gemisinin akıbetini bilmemekteyiz.

18 Mart 1915

İttifak devletleri donanması yaklaşık 30 gemiyle savaşın en geniş saldırısını başlattı. Altı büyük gemiden Bouvet, Irresistible ve Ocean zırhlıları batırıldı, üçü ise kullanılamaz hale geldi. Çanakkale boğazını denizden geçme girişimi Türklerin zaferiyle sona erdi.

Rumeli Mecidiyesi özellikle Fransız Bouvet Zırhlısını gözüne kestirmiş ateşi üzerinde yoğunlaştırmıştı. O esnada Anadolu Hamidiyesinde Bataryanın ortasına düşen bir mermi **Cideli Mehmed Çavuş**'u bacaklarını gövdesinden

kopararak yere serdi. Vurulan Bouvet alabora olmuş sulara gömülüyordu. İlk müdahaleyi yapmak üzere başına gelen sıhhiye erlerine Mehmed Çavuş yalvardı.

Ne olur kardeşlerim ben de göreyim.

Bu onun son arzusu olabileceği için sıhhiye erleri kanlar içinde kıvranan Mehmed Çavuşu havaya kaldırıp geminin batışını görebileceği yere götürdüler. Acılı bakışlarına dolan gülümsemelerle sulara gömülen Bouvet'in batışını seyrederken **Cideli Mehmed Çavuş**'un başı göğsüne düştü...

Dardanos tabyasında Abdurrahman oğlu **Seyit onbaşı** sağlam kalan topa ve arkadaşlarını şehit eden gemilere daha sonra da yerde duran 215 okkalık (276 kilo) mermilere intikam hırsıyla baktı. sonra

arkadaşına:

- **Ali yardım et sırtıma alayım dedi.**Niğdeli Ali: - **Kaldıramayız .**

- **Hele bir deneyelim.**

Bu esnada yirmi otuz metre ilerilerine aralıklarla 3 mermi daha düştü.

“**Vay kafır vay**” diyerek mermiyi kaldırdı ve sırtına vurdu, merdivenleri çıktı mermiyi namluya sürdü ve kapağı kapattı. Ocean hedef alınmıştı ama mesafeyi ayarlayamadıkları için boşa düştü. Seyit onbaşı bunu tam 3 kez tekrarladı. Son atıştan sonra Ocean kıç tarafından vuruldu. Dümen tertibatı vurulan Ocean can derdine düşüp dönmeye başladı ve kıyıya yaklaşıp diğer topçuların hedefi haline geldi. En sonunda Ocean patlamayla sulara gömüldü.

Bu savaşta 114 şehit verilmiş ancak yenilmez denilen donanma **Cevat Paşa**'nın dediği gibi:

- **Boğazı geçemediler, geçemeyeceklerdi.**

Bu günden sonra Cevat Paşa ve kurmayları tabyaları doluşırken 215 okkalık mermiyi taşıyan Seyit onbaşının fotoğrafını çekmek için yanına çağırdı:

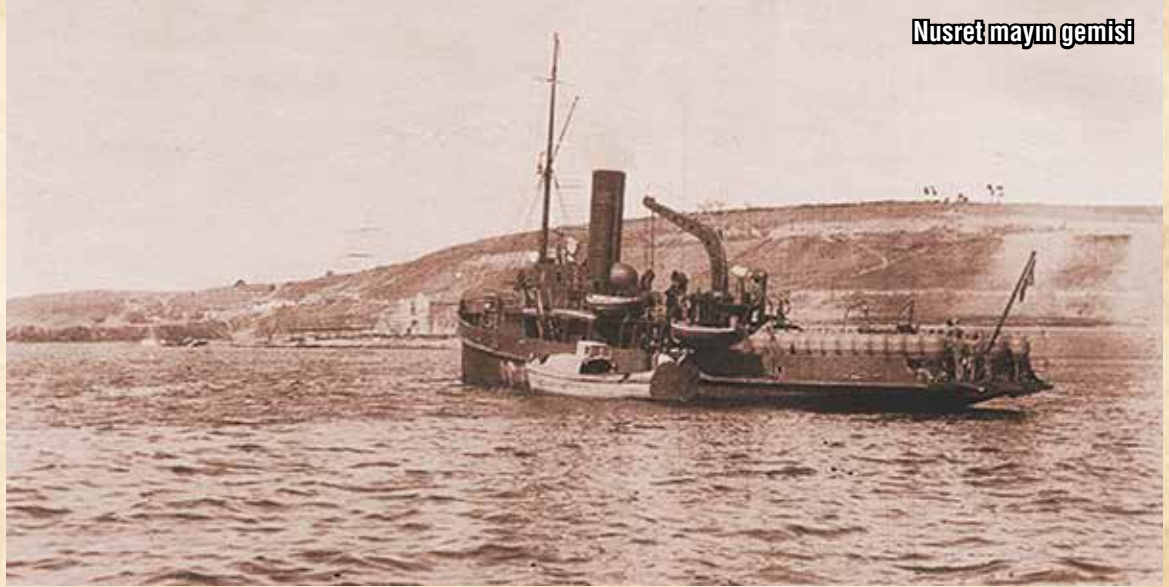
- **Aferin evladım Allah daha çok hizmetler nasip eylesin.Devletimizin imkanlarına göre ödüllendirileceksin. Şu mermiyi bir daha kaldır da fotoğrafçı resmini çeksin.**

Seyit onbaşı bombayı bırakın taşımayı yerinden oynatamadı.Bu onun için çok büyük bir utançtı. Bir daha... Bir daha denedi olmadı.Cevat Paşa:

- **Bırak evladım.Sanırım kuvvetini teksif edemedin.o zaman nasıl kaldırdın? Seyit onbaşı:**

- **Paşam karşımda düşman olsun gene kaldırıyorum.**

Cevat Paşa yanındakilere dönerek:



Nusret mayın gemisi



Cevat Paşa

Kendisini teksifle ve beklisi de Allah'ın lütfuyla olağanüstülükler cereyan ediyor. Ne olduklarını pek bilemiyoruz. Merminin tahtadan bir maketini yapın siyaha boyatın. Fotoğrafçıyı gönderirim. Bu kahraman evladımız maketi kaldırırken resmini çeksin.

Müttefik Orduları Komutanı **Sir Jean Hamilton** ise;

“**Evet, insan ruhunu yenmek mümkün olmuyor. Dünyada hiçbir ordu bu**

kadar sürekli ayakta kalamaz. Sadece bugün 1800 şarapnel attık. Aylardan beri gece gündüz savaş gemilerimiz mevzilerini bombalıyor. Son derece hırpalanmış Türkleri koruyan Allah'larından ayırmak için başka ne yapılabilir?...

General Townshend de: “**Avrupa'dahiçbir asker yoktur ki, bu ifadenin altını çiziyorum, Türklerle mukayese edilebilsin. Almanların müdafaada gayet iyi oldukları kabul olunabilir. Fakat siperlerde onlar dahi Türklerle kıyas edilemez. Misal olarak Gelibolu'yu zikretmek isterim. Orada bizim gemi ateşlerimizle büyük zayıata uğrayan kıtalar, Türk olmasalardı. Yerlerinde kalamaz ve derhal değiştirilirlerdi. Halbuki, Türkler, bütün muharebe müddetince yerlerinde kaldılar.**”

Çanakkale kara savaşları başlamadan gerçekleştirilen 18 Mart Deniz Zaferi sonrasında

düşman, yalnız deniz harekati ile Çanakkale Boğazı'nın geçilemeyeceğini anlamıştır.

KARA SAVAŞLARI ÇIKARMA HAREKATI

Müttefik donanmasının hezimetini, Türklerin zaferi müttefiklerin çekip gitmesine yetmedi. Müttefikler Bozcaada, Limni ve Gökçeada'yı üs edinmişler, yaralı gemilerini onarmışlar zaferi mutlak hale getirmek için İskenderiye'de topladıkları Hindistan, Senegal, Tunus, Yeni Zellanda, Avusturalya, Fransa, İngiltere askerlerinden oluşan kara birliklerini Gelibolu'ya çıkarmayı planlıyorlardı. Sayıları 75 bindi. Buna karşılık Darülfünun ve medrese öğrencileri de İstanbul'da Harbiye Nezareti önünde orduya katılıp Çanakkale'ye sevk için kuyruklar oluşturuyorlardı. Seferberlik ilanı ile köylerden, kasabalardan askerler oluşturuluyordu.

KUVVETLER KARŞILAŞTIRMASI

- Türk Kara Kuvvetleri
- İtilaf Devletleri Kuvvetleri



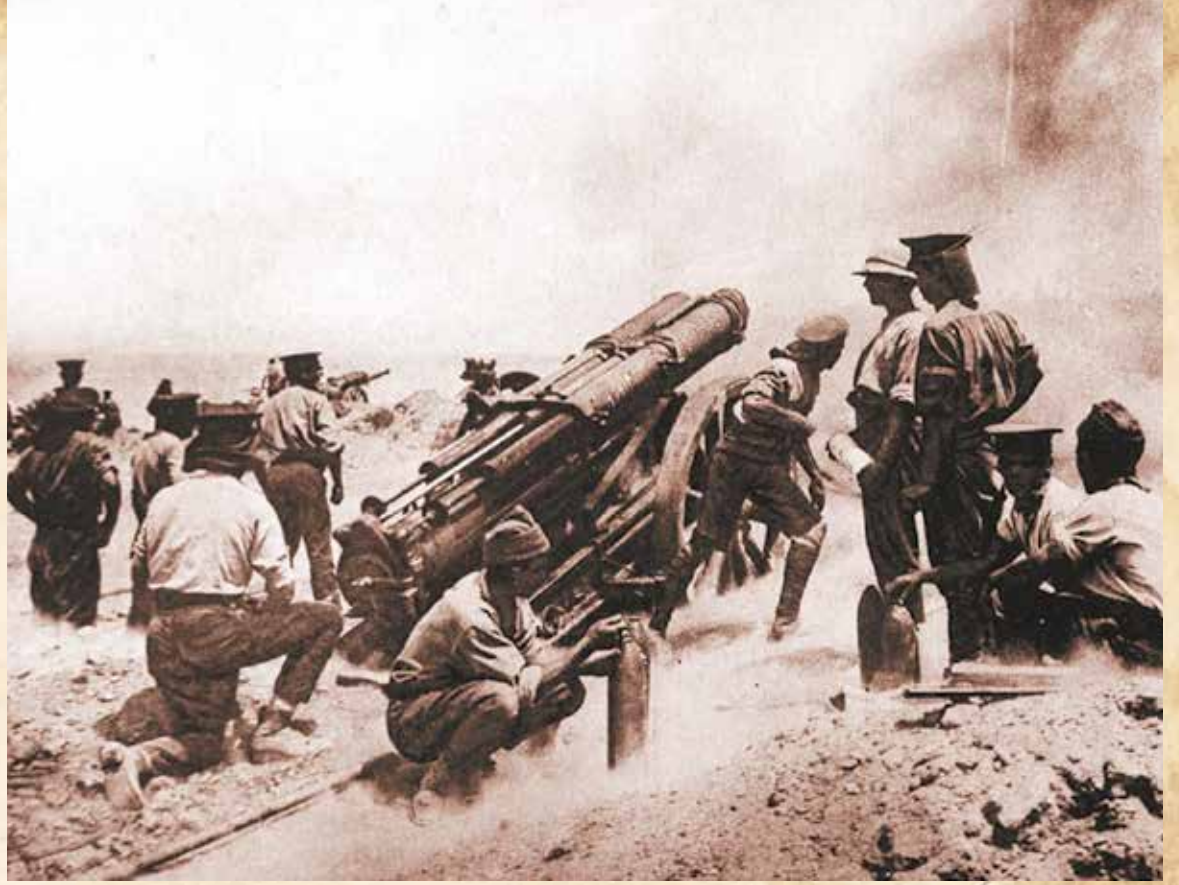
General Tawshend

- İtilaf Devletleri Kara Kuvvetleri
- İtilaf Devletleri Deniz Kuvvetleri

Müttefiklerin olası çıkarma noktaları:

- Anafartalar Limanı ve çevresi
- Kabatepe kuzeyi ve bu noktanın hemen güneyi
- Seddürbahir çevresi

Seddürbahir'deki asıl çıkarma Fransızların desteğiyle 29'ncü tümen tarafından yapılacaktı. Avusturyalılar ve yeni Zelandalılar ise Kabatepe'ye çıkarma yapacaktı. Yeni Zelanda ve Avusturyalıların bu savaşa katılma amacı müttefiklerinkinden farklıydı. Her iki ülkede de yeni bir millet bilinci vardı ve savaş ilk kez kendi kimlikleriyle uluslararası olaylarda aktif bir rol oynama fırsatı tanıyordu. Bu iki ülkenin gençleri ordudaki yerlerini almak için rekabete bile tutuşmuşlardı. Nitekim bu savaşın onları "İstanbul'a ve Haremlere, "Türk lokumlarına" götüreceğine o kadar emindiler ki Anzak çıkarması esnasında esir düşen Avusturyalı Teğmen Peterson'un cebinden "Aile resimleri, İskenderiye'den aldıkları çıplak kadın fotolarından başka ' Bank of New South Wales' yetkililerince imzalanmış açık çek ve yalnız Osmanlı



Esat Paşa

topraklarında geçerli olmak üzere hazırlanmış 'İngiliz paraları' çıktı. Parayı eline alan **Esat Paşa**,

-Bu adamlar kendilerinden ne kadar eminler demiştir.

İngilizler, Fransızlar ve sömürgelerinden gelen Gurkalar, Sihler, Senegalliler, Tunuslular, Doğulu Yahudiler, Rumlar, Pencaplar, hepsi de kapıdaydılar ve çoğu ne amaçla geldiğini bilmiyordu. Hamilton ise kendini Annibal, Cesar, ve Napolyon'la

mukayese ediyor, **"Akdeniz yaratıldığından beri Truva bile böyle büyük bir orduya sahip olmadı"** diyordu.

-Tam 462 yıl önceki hesabı görmeye gidiyoruz Üç türlü savaş vardır, askeri, ekonomik, sosyal savaş. Çağımızın ekonomik zaferinin birinci şartı, İstanbul'u Türklere almaktır. Her ne pahasına olursa olsun İstanbul'u Türklere alacağız. Bu kayalıklar Osmanlı Sultanının kara kalbine hançerin saplanacağı en ideal yerdir. Yalnız henüz hançer elini deldi ve yarası yeni yeni kanamaya başladı. Her gün ölümden kurtulmak için debeleniyor. Bir metre ilerleyemezsek dahi, halifenin canını alıncaya kadar, kanı bu kaba akıtılacaktır. Evet İstanbul 1453 den beri Türklerin elindeydi. Kendisini Agemnon sanan bu insan karşısında Hektor'un yani Mustafa Kemal'in kendini beklediğinden habersizdi. Ayrıca unuttuğu diğer şey Esat Paşanın dediği gibi;

-Savaşın yüksek bir meslek, ilim haline geldiğini idrak edemeyecek kadar aptal değiliz. Fakat bu davetsiz misafirlerimiz

savaşın, asıl gıdasının kahramanlık, vatan sevgisi gibi, maalesef ilkel kabul edilmeye başlanan duygulardan aldığını unutuyorlar.

Müttefiklerin İngiliz gururuna ve iyi eğitilmiş modern bir ordunun kendilerinden daha alt düzeyde olan çok sayıda yerel askeri yeneceğine olan inançları felaketlerini getirmiştir. Oysa Kitchener raporlarında Mezopotamya'daki son çarpışmalarda Türk askerlerinin iyi disiplininden ve kararlılığından bahsetmiştir. **Er Henry Blasket** anılarında:

24 Nisan gecesi albayımız bizim savaşa girmek üzere olduğumuzu söyledikten sonra; **"Tanrı sizden razı olsun çocuklar. Yarın gece bu saatte çoğunuz ölmüş olacaksınız.**

Dedi ki, bu hiç hoşumuza gitmedi." Demişti. Oysa **Mustafa Kemal** çarpışmayı anlatırken Anzakların ilerleyemeyişinin iki sebebini şöyle açıklamıştır:

1'ncisi istilacıların ele geçirdikleri zayıf mevziler,

2'ncisi İngiliz subaylarının atladıkları asıl unsur ise; "Gelibolu'da Türkler Anayurtlarını kafir istilacıya karşı savunuyorlardı ve bu onların kararlılıkta kendilerine bir üstünlük sağlıyordu. Herkes düşmanın üzerine ölmek ve öldürülmek için atıldı. Bu sıradan bir saldırı değildi. Bu saldırı da herkes zafere yada ölmeye kararlıydı.

25 Nisan 1915 Müttefiklerin en geniş kapsamlı ilk çıkarması

Kabatepenin kuzeyine çıkmayı planlayan Anzaklar 60 yıl sonra açıklığa kavuşan yanlışlık ile filikaların çıkarılışında bir astsubayın girişiminden ve aldığı emirleri sorgusuz yerine getirmemesinden kaynaklanmıştır. 1 nolu kabile harekete başlamamasına ve kendisine beklemesi gerektiği söylenmesine rağmen bir de filikalar arası mesafe 150 metre korunamayınca karaya çıkış kuzeyde ve dik bir yamacın önüne olmuştur. Akıntının hesaplanamaması, gece dubaların yerinin Türkler tarafından değiştirildiği yanlışlarını burada düzeltelim. Kıyıya çıkan astsubay **Eric Longley Cook, "Kıyıya yaklaşırken herhangi bir engelle karşılaşılması insanı şaşırtıyordu ve ilk duyduğum ses bir kuşun şafak öncesi şarkısıydı. Bunun üzerinden 1 dakika geçmeden üzerimize ateş başladı."** Demektedir.

Mustafa Kemal komutasındaki 19ncü tümenin en güvenilir alayı erati Arap değil de Türk olan 57'nci alaydı ve çıkarma günü Mustafa Kemal tarafından toplanmıştı. Mustafa Kemal'in çıkarmayı taburlardan biri yerine Halil Sami'nin raporlarından yola çıkarak 19'ncü tümenin



Gazi
Mustafa
Kemal
Atatürk

önünde 57'nci Alayı karşılamaya çıkarması Conkbayırı'ndaki çıkarmanın ilerlememesini sağlamıştır. Bundan sonra İtilaf devletleri onun adından sıkça söz edecektir.

"Avusturyalılar sol kanatta tepeleri aşarak hızla Conkbayırına yürüyorlardı. Bu ilerleme karşısında Türkler geri çekildi. Mustafa Kemal Kocaçimen tepe yakınlarına geldi ve 261 nolu tepeden çekilmekte olan Türk askerlerine rastladı. Askerlerin cephaneleri kalmadığı itirazlarını dinlemeyerek;

"Ben size taarruz emretmiyorum, ölmeyi emrediyorum. Biz ölünceye kadar geçecek zaman zarfında, yerimize başka kuvvetler ve komutanlar kaim olabilir

Süngü tak yere yat." Emrini verdi.

Onlara ölmeleri emredildi, hepsi birden, gözünü kırpmadan öldüler. Çarpışmalarda 57. Alay tümüyle şehit düşmüştür. Birer birer değil, yiğitler, bölük bölük, alay alay şehit düşer.

Çanakkale'de Alay komutanlarından son erine kadar şehit olan 57. Piyade. Alayı'nın sancağı, Avustralya'da bugün Melbourne Müzesi'ndeki bir vitrinde sergilenirken altındaki plakette şunlar yazılıdır: **"Bu Alay Sancağı Gelibolu savaş alanından getirilmiş, ama esir edilmemiştir. Çünkü,**

Türk ordusunun Milli geleneklerine göre bir alayın Sancağı, alayın son eri ölmeden teslim edilemez. Bu sancak, sonuncu muhafızın da altında ölü olarak yattığı bir ağacın dalına asılı olarak bulunmuştur. Kahramanlık timsali olarak karşınızda duran bu Türk Alayı Sancağı'nı selamlamadan geçmeyin"

19 Mayıs 1915 Kumsal Savaşları

Limon Von Sanders 42 bin kişilik bir kuvvetle Arburnu çıkarma noktasındaki Anzaklara yönelik başarısız saldırısı Türklerin 10 bin kayıp vererek geri çekilmesine neden olmuştur.

20 Mayıs 1915

Hamilton ile Limon Van Sanders arasında 9 saatlik bir ateşkes imzalandı. Bu süre içinde sadece cesetlerin toplanıp gömülmesi konusunda anlaşmaya varılmıştı. Düşmanlar sonunda birbirini görebileceklerdi. **Er Henry Bornes: "Türklerin içinde iri yarı biri vardı,neredeyse iki metrenin üzerinde olmalıydı,bizimki de en az onun kadar iriydi. Sanırım prestij için iri adamlarını seçmişlerdi. İkisinin de beyaz bayrakları vardı ve ortada duruyorlardı... ben ölülerini gömenlerden biri değildim ama siperin kenarına oturdum ve bir süre sonra yanlarına**

gidip Türk'e sığınmamıştı. İkrâm etti. Gülümsedi çok sevinmiş göründü ve **oda bana ipe dizilmiş incir verdi. Jecko adını verdiğimiz Türk askerlerinden bende bizimkilerin hepsinde çok hoşlanmıştık. Onun için kötü bir söz söylendiğini duymadım, temiz dövüşürlerdi ve dünyanın en cesur insanlarıydı. En yoğun ateş karşısında bile durmazlardı. Adeta fanatik insanlardı. Onlarla ateşte karşılaşmıştık çok esaslı insanlar oldukları sonucuna vardık."**

10 Ağustos 1915 Türklerin Anafartalar Grup Komutanı Mustafa Kemal öncülüğünde geniş kapsamlı Conkbayırı taarruzu:

Anafartalar'a İngilizlerin çıkarması üzerine durum Türkler için kritik ve tehlikeli bir duruma gelmişti. Mustafa Kemal siper savaşları durumunun nazikliği üstüne Enver Paşa'ya başvurmuş işe yarar bir karşılık alamamıştı. İstanbul Yalova'daki karargahında bulunan **Limon Van Sanders**'i buldu. Telefonda **Limon Van Sanders:**

"Durumu nasıl görüyorsunuz,nasıl bir tedbir düşünüyorsunuz?" Diye sormuştu.

Mustafa Kemal sinirle,



Limon
Von
Sanders

“Durumu nasıl gördüğümü çoktan size bildirmiştim. Tedbire gelince, bu dakikaya kadar çok müsait tedbirler vardı. Fakat bu dakikada bir tek tedbir kalmıştır.”

O tedbir nedir?

Bütün kumanda ettiğiniz kuvvetleri emrime veriniz. Tedbir budur. **Limon van Sanders** alaycı bir sesle, Çok gelmez mi?

Mustafa Kemal cevabı yapıştırdı:**Az bile gelir.**

İşte Türk çocuklarının canları hilafet ordusu altında harlandıktan sonra şimdi de Almanların emrinde harcanmaya devam ediyordu...

20 Aralık 1915

Anafartalar ve

Arıburnu'nun Boşaltılması

Tüm desteğini kaybeden Hamilton taarruz için yeni tümenler isteyince görevden alınıp geri çekilme planları başladı. Bu olay Türkler tarafından duyulmuş olmasına rağmen geceleri sessizce çekip gitmeleri anlaşılammıştı. Oysa onlar bu çekilmeye çok kayıplar vereceklerini düşünüyorlardı. Sanki sessiz bir anlaşma gibiydi. Çünkü karşı siperdeki Türkler



durumu anlamışa benziyordu. Er Wedwin Pope anılarında:**Noel** günü biraz eğlenmek için karşı tarafa bir konserve et tenekesi attık. **Teneke üç dört gün sonra geri geldi.** İçine ağırlık olarak bir **taş konulmuştu. İyi bir İngilizceyle kağıda şunlar yazılıydı:**

“Gittiğinize üzülüyorum. Sizinle Süveyş'te görüşürüz.”

Hava savaşları

Çanakkale de Türk Hava savaşlarının ilk örneği de verilmiştir. 18 Mart 1915 perşembe sabahı, 270.000 ton tutarındaki, 247 ağır topa sahip yüzen müttefik armadası üç hat halinde teşkilatlanmış olarak saat 10.05'de boğaza girmeye başladı. Önde, temizlik ve kontrol taraması yapacak mayın arama tarama gemilerini destekleyen iki eski kruvazör bulunuyordu. 30 Kasım 1915'te ise, Üsteğmen Ali Rıza, Teğmen Orhan'la beraber, Çanakkale girişinde karaya oturmuş bulunan bir düşman kruvazörüne taarruz etmek için görevlendirilmiştir. Tam bu esnada bir düşman uçağının yaklaştığı görülmüş ve yapılan hava muharebesinde Üsteğmen Ali Rıza Fransız uçağını makineli tüfek ateşiyle düşürmeyi başarak Türk havacılık tarihine ilk düşman uçağını düşüren pilot olarak geçmiştir.

SONUÇLAR

Bu muharebelerin özelliğe Türkler için önemli tarafı, hepimizin bildiği gibi 19'ncu Tümen Komutanı **Yarbay Mustafa Kemal**'i bir komutan olarak ortaya çıkarması ve üzerinde iki geçmiş harbin ezikliğini taşıyan bir orduya, yeniden savaşa azim ve iradesini vermiş olmasıdır. Bu azim ve iradedir ki, sonuçta Türklere İstiklal Savaşını kazandırmış ve genç Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasını sağlamıştır.

“Ne denli güçlü olurlarsa olsunlar, sömürgeci devletler de yenilebilir”

gerçeği, Hint Yarımadası'nda ve Kuzey Afrika'da milli kurtuluş savaşı veren savaşçıların ceplerinde Türk bayrağı, Atatürk resmi taşımalarına neden olmuş ve bu mücadele sonucunda kurulan pek çok devletin bayrağında ay yıldız bulunması işte bu milli şuuru doğuran temel felsefeye dayanmıştır. Yeni Zelanda ve Avustralyalılar ayrı bir millet olduklarının bilincini Çanakkale'de kazanmışlardır.

Churchill'in deyişiyle “Viyana'dan Hindistan'a kadar dünya siyasi haritasının değişmesine, ihtilaf devletlerinin her şeyden evvel anlaştıkları dünya düzeninin kurulamamasına neden olmuştur.”

Mustafa Kemal'in deyişiyle;

“Bu memlekette kanlarını döken ve hayatlarını kaybeden kahramanlar; Şimdi burada bir dost ülkenin toprağında yatıyorsunuz.

Huzur içinde uyuyunuz. Bizim için, burada, koyun koyuna yatan Mehmetçiklerle, Johnniler arasında bir fark yoktur.

Siz, uzak diyarlardan, evlatlarını harbe gönderen analar! Göz yaşlarınızı siliniz. Evlatlarınız bizim bağrımızdadırlar.

Huzur içindedirler. Onlar bu topraklarda canlarını verdikten sonra bizim de evlatlarımız olmuşlardır.”

Bize bu özgür gökyüzünü ve altımızdaki kutsal toprağımızı canlarıyla savunan vücudunu siper eden şehitlerimizin ruhlarını unutmamalı önlerinde saygı ile eğilmeliyiz.

KAYNAKÇA

Gelibolu yenilginin destanı (steel&hart), Çanakkale mahşeri, Akademi brifingi, Gallipoli. digger.com, Kanççekleri, Kuvvayı Milliye destanı, Mustafa Kemal Vahidettin ve Milli Mücadele.



GENLERİNDEKİ MİRAS VE YETENEĞİYLE SANATIN HER ALANINDA BAŞARILI BİR KADIN: LALE CANGAL



Zişan SEÇKİN

MÜZİSYENLİĞİNİN VE OYUNCULUĞUNUN YANINDA, SON DÖNEM KENDİSİNİ TAŞLARIN VE ALTININ BÜYÜLÜ DÜNYASINA BIRAKARAK MARKASINI YARATTI. ENERJİSİ VE SAMİMİYETİYLE HEMEN SARIP SARMALİYOR İNSANI. SEVGİLİ LALE'YLE BEBEK'TE BULUŞTUK, ÇOCUKLUĞUNU, PROJELERİNİ, EŞİ CEMAL HÜNAL'I VE OĞLU DOĞAN'I KONUŞTUK.



Hikayeniz nasıl başlıyor, O günlere ait neler anlatırsınız?

Ankara'da oran sitesinde şehrin gürültüsünden uzak, doğayla iç içe geçen çok güzel bir çocukluktu. Annem ve babam özgüven aşıladılar. İstediklerimi yapabilmeyi, ayaklarımın üzerinde durabilmeyi erken yaşta öğrettiler. Hacettepe üniversitesi devlet konservatuarı mezunuyum. Mesleğinizi 10 yaşında belirlemeniz gereken bir okuldan geliyorum. Elinize enstrüman aldığımızda 9 yaşındasınız, geleceği o yaşta belirlemenin büyük sorumluluğunun altına giriyorsunuz ve öyle bir meslek ki günde en az 5-6 saat çalışmadan başarılı olamıyorsunuz. Dolayısıyla çok çalışmak, azimli olmak ve sabretmek.. Bunların hepsini ailem ve okulum öğretti bana. Okuldan mezun olduktan sonra uzun süre Borusan filarmoni orkestrası nda keman çaldım.

Bildiğim kadarıyla ailenizde herkes müzisyen..

Evet babam ve annem viyolonsel sanatçısı. Ablamda çello çalıyor.

Keman virtüözünüz, mesleğinize neden ara verdiniz?

Çocuğumu tek başıma büyütme istedin, yardımcı yok. Ailem Ankara'da. Seçim yapmam gerekiyordu, önceliğimin çocuk olduğunu fark edince ara verdim. Bir dönem dadyıla

**HERKESİN DİNAMİZMİ,
ENERJİSİ BAŞKA..
TINISI DA BAŞKA..
VÜCUDUNUZU, NEFESİNİZİ,
ELLERİNİZİ NASIL
KULLANDIĞINIZA BAĞLI.
ENERJİYİ DOĞRU
KULLANMAK DA ZAMAN İŞİ..**

denedik fakat cemal de ben de evde yabancı biriyle yaşamayı beceremedik. Doğanın büyümesini de kaçırmak istemedim. Oğlum her şeyi benden öğreniyor. Bu ara verdiğim dönemde, çok sevdiğim takı tasarımı hobimi meslek olarak geliştirdim. Oyunculuk ve müzisyenlik o kadar yoğun çalışma gerektiriyor ki hobiye zaman kalmıyor. Ama müziğe de, oyunculuğa da tekrar döneceğim.

Önce biraz müzisyenliğinizden bahsedelim. Bir esere çalışırken bestecinin ne anlatmak istediği mi yoksa sizin o besteden ne anladığınız mı önemli ?

Eseri kim yazdıysa onu anlamak lazım. Önce eseri dinlerim, bana ne anlattığında yoğunlaşıyorum. Sahnede bestecinin enstrümanıym.





Eserlere kendi yorumunuzu katar mısınız?

Müziğin ruhani bir tarafı var, hem insanın duygularını yansıtması, hem de diğer insanlara ulaşması açısından. Herkesin konuştuğu, anladığı bir lisan gibi. Söz kullanmadan aynı duyguyu karşınızdakine verebiliyorsunuz. Duygu tekniği tamamlar.

Herkesin dinamizmi, enerjisi başka..Tınısı da başka. Vücudunuzu, nefesinizi, ellerinizi nasıl kullandığınıza bağlı. Enerjiyi doğru kullanmak da zaman işi..

Peki müzik entellektüel midir?

Müzik entellektüel değildir, entellektüelize etmek de tehlikelidir. Müzik o anda aldığımız temastır. O an önemli.. O an hissettiğiniz duygular önemli.

Oyunculuk nasıl girdi hayatınıza?

Çocukluğum kulislerde geçti. Oyunculuğa kendimi o dönemlerde de hep yakın hissettim, konservatuvarda tiyatro bölümünde okuyan arkadaşlarımın senaryo ezberleyişlerini izlerdim. Londra'ya gittiğimde çok etkilendiğim tiyatro oyunları oldu. Türkiye'ye döndüğümde oyunculuk kurslarına giderek ve özel dersler alarak kendimi bu konuda geliştirdim. Yaptığım her işte eğitimin çok önemli olduğunu düşünüyorum. Kendimi hazır hissettiğim de de oyunculuk hayatım başlamış oldu.

Bir süre önce eşiniz Cemal Hünel'la bir reklam filminde buluştunuz. Proje nasıl gelişti?

Aslında biz birlikte bir şeyler yapmayı çok istiyorduk. Cemal



bu inşaat firmasıyla daha önce iki bölüm çekmişti. Gelen projeler arasında en içimize sinen buydu. Üçüncüde artık” Issız Adam’ lığı kalmadı. Evli mutlu çocuklu bir senaryoyla buluştuk. Geri dönüşler çok güzeldi, bizim için de çok kıymetli bir anı oldu.

Peki sizi sinemada ve dizilerde görecek miyiz?

Evden çıkma mı? İçime sindirecek bir proje olursa tabii ki neden olmasın? Bu işin eğitimini aldım çokta özledim ama projenin vereceğim zamana ve emeğe değmesi lazım. Çünkü

şuan takı tasarlamak beni çok mutlu ediyor.

Lale Cangal Jewellry markanızın çıkış sürecinden bahsedermisiniz?

Çocukluğumda da kendi tasarladığım şeyleri takardım. Aldığım her takımın üzerinde oynama yapardım. Doğan dünyaya gelince mesleklerime ara verip hobilerimi iş hayatına geçirmeye karar verdim. Yaşanmışlıklarımı ve hayallerimi mücevherlere yansıtma düşüncesiyle yola çıktım. Metal işlemeciliği dersleri aldım.



MÜZİK ENTELLEKTÜEL DEĞİLDİR, ENTELLEKTÜELİZE ETMEK DE TEHLİKELİDİR. MÜZİK O ANDA ALDIĞINIZ TEMASTIR. O AN ÖNEMLİ... O AN HİSSETTİĞİNİZ DUYGULAR ÖNEMLİ.

Ürünlerimi kendim yapmaya başladım. Bazı Ürünlerimi yaparken taşların enerjisi ve tılsımlarıyla bütünleşiyorum, ortaya mistik güç içeren ve özel günler için yaratılmış takılar çıkıyor. Markama ilgi günden güne büyüyor.

Taş seçiminde nelere önem veriyorsunuz?

Rengini kendimle Özdeşleştirdiğim ve enerjisini önemseydiğim taşları tercih ediyorum.

Taşların enerjisine inanır mısınız?

Ayın, Toprağın, güneşin, taşın hepsinin enerjisine inanıyorum. Hangi taş hangi burca iyi geliyor, ya da hangi gün hangi taşın etkisi önemlidir bunları araştırarak tez yazacak kadar öğrendim. Kendim de ona göre kullanıyorum. İnternet sayfamda da taşlarla ilgili

bilgilere yer verdim.

Peki tasarımlarınızı oluştururken nelerden ilham alıyorsunuz?

Her şeyden ilham alıyorum, burası ilhamlar şehri. Sakin bir yerde müzik düşünürken de, yoğun bir trafikte de, geçmişe bakarken de, günü yaşarken de İlham var.

Tasarımlarınızı kullanan kadını tanımlar mısınız?

Ben ikizler burcu olduğum için bir stil asla yetmez. Tek kalıp insan değilim. Sadeliği de çılgınlığı da seviyorum. Hem spor hem klasik bir tarzım var. Ben nasılsam, tasarımlarım da öyle. Her tarz kadına hitap ediyorum.

Tasarımlarınızda yenilikler yaptınız, yeni konseptinizden bahsedermisiniz?

Yıldız şovalye yüzüklerim

çok beğeniliyor. Kelimeler koleksiyonu çıkardım. Benim için çok anlamlı olan kelimelerin bileklik kolye ve küpelerini yaptım. Yaklaşan Anneler Günü için bir inci koleksiyonu çıkardım. Yaz için rengarenk ip bileklikler, mayo ve bikinilerle kullanmak için vücut kolyeleri yaptım. Ayrıca iki adet de taç.. 11-12 Mayıs'ta Raffles Otel'de bir kermese katılacağım. Cıvıl cıvıl çok güzel bir kermes olacak herkesi bekliyorum.

Erkekler için de tasarlıyor musunuz?

Moda sektörü kadınlar üzerinde daha çok dönüyor, erkeği bazen unutupuyor. Günümüzde artık erkeklerde şık ve bakımlı olmak istiyor. Onlar içinde yüzükler, kol düğmeleri ve kolyeler tasarlıyorum.

Öncelikle eşinizin beğenisinden mi geçiyor?

Evet. Cemal'in gözüne ve zevkine çok güvenirim. Yani stil olarak kocamı çok beğeniyorum. Onayı benim için önemli.

Markanıza ulaşmak isteyenler nerelere başvururlar?

www.lalecangal.net
www.miamano.com
@lalecangaljewellery
(instagram)

Bu adreslerden markama ulaşabilirler.

Cemal Hünal nasıl girdi hayatınıza?

O dönemler Teoman ile çalışıyordum. Konser sonrası arkadaşlarla bir yerlere eğlenmeye giderdik. Cemal'le de bir terasta tanışmıştık, ama o ilk tanışma değilmiş. Cemal'e göre üçüncü tanışmamızmış. Dolayısıyla İlk karşılaşmamız bir muamma olarak kaldı. Ama Cihangir'de tanıştığımız kesin.

Neler yaparsınız birlikte?

Doğan'dan önce yaptığımız bir çok şey vardı. Şimdi beraber çocuk büyütüyoruz, onu yıkıyoruz uyutuyoruz beraber yemek yapıyoruz. Bir ailenin çocuğu ile yapabileceği her şeyi yapıyoruz. At biniyoruz, zaman zaman seyahatlere çıkıyoruz. .

Annelik ne kattı size?

Ben çok duyarlı ve duygusal bir insanım. Doğan'la bu daha da arttı. Annelik her şeye karşı farklı bir bakış açısı kazandırdı bana. Ona öğretirken, şaşırarak ondan da öğrendiğimi fark ediyorum.

Ne var bundan sonrası için planlarınızda?

Artık çok plan yapmıyorum, hayatı akışına bıraktım. Ama beni ben yapan şeyleri de bırakmıyorum. Oyunculuk müzisyenlik yine hayatımda olacak. Menejerim Müge Ulusoy bana uygun olan projeleri yolluyor. Senaryo, çalışma saatleri, yapım şirketi, karaktere uyum sağlayabilir miyim tüm bunları ayrıntılı olarak görüşüp karar veriyoruz. Uygun bir projeye yeniden mesleğimde olmayı arzu ediyorum.

MÜZİĞİN RUHANI BİR TARAFI VAR, HEM İNSANIN DUYGULARINI YANSITMASI, HEM DE DİĞER İNSANLARA ULAŞMASI AÇISINDAN. HERKEŞİN KONUŞTUĞU, ANLADIĞI BİR LİSAN GİBİ.



Ajanda



Opera

ROYAL OPERA HOUSE GÖSTERİMLERİ: CARMEN

Tarih: 16 Nisan 2018

Saat: 19:00

Mekân: Zorlu PSM, İstanbul

Fransız besteci Georges Bizet'in en önemli operası Carmen bir kez daha izleyicisiyle buluşmaya hazırlanıyor. Tutku, şehvet ve şiddetin muhteşem bir birleşimi olmasına rağmen, 1875 yılındaki galasında seyirciler tarafından fazla cüretkar bulunan eser oldukça tepki çekmişti. Opera tek başına Covent Garden'da beş yüzden fazla sahnelenerek önemli bir yer edinmişti. Barrie Kosky tarafından Frankfurt Operası için yaratılan bu prodüksiyon, Carmen'e yepyeni bir bakış açısıyla yaklaşıyor. Önemli opera yönetmenlerinden biri olan Avustralyalı Kosky, Carmen için, Bizet'in yazdığı ama genellikle duyulmayan müzikleri ortaya çıkararak yeni bir versiyon geliştirdi ve operanın büyüleyici ana karakterlerinden birine yeni bir ses kazandırdı...



Bale

İSTANBUL DEVLET OPERA VE BALESİ - CARMINA BURANA

Tarih: 20 Nisan 2018

Saat: 20:30

Mekân: Zorlu PSM, İstanbul

Müzik yönetmenliğini Serdar Yalçın'ın üstlendiği ve koro şefliğini Paolo Villa'nın yaptığı Carl Orff'un muhteşem eseri Carmine Burana 20 Nisan'da sergilenecek. İstanbul Devlet Opera ve Balesi solistleri'nden Soprano Nazlı Deniz Süren, Tenor Caner Akın ve Bariton Murat Güney'in de yer alacağı konser, İstanbul Devlet Opera ve Balesi Orkestrası, İstanbul Devlet Opera ve Balesi Korusu, İstanbul Devlet Opera ve Balesi Çocuk Korusu ve Beşiktaş Çocuk Korusu eşliğinde sahnelenecek.



Gösteri

BOLŞOY BALESİ GÖSTERİMLERİ: PARİS'İN ALEVLERİ

Tarih: 29 Nisan 2018

Saat: 16:00

Mekân: Zorlu PSM, İstanbul
Bolşoy Balesi Gösterimleri, klasik eserlerin günümüzün en iyi koreografları tarafından, dünya çapında dansçılarla sinema için yeniden yorumlandığı versiyonları sanatseverler ile buluşturuyor. Alexei Ratmanskı'nın üç eseri Le Corsaire, Romeo and Juliet ve The Flames of Paris; John Neumeier'den The Lady of the Camellias ve Jean-Christophe Maillot'dan nefes kesen The Taming of the Shrew'un yanısıra iki zamansız klasik de Zorlu PSM'den yayınlanacak: Giselle ve The Nutcracker.



Konser

RİNG WITHOUT WORDS

Tarih: 05 Nisan 2018

Saat: 20:00

Mekân: Lütfi Kırdar Anadolu Auditorium, İstanbul

Borusan İstanbul Filarmoni Orkestrası, son yılların en parlak opera yıldızlarından biri olan Elisabeth Kulman ile sunacağı bu program, ölümünün üzerinden yüzyılı aşkın bir süre geçmesine rağmen müziği, projeleri ve felsefesi ile hem gizemini hem de eşsizliğini koruyan Richard Wagner'e odaklanıyor. Viyana Devlet Operası'nın daimi sanatçısıyken, kariyerinin henüz ilk yıllarında izleyicilerinin hayranlığını kazanan ve bunu asla yitirmemiş olan Kulman, 2010 yılından itibaren Paris, Londra, Münih, Berlin, Salzburg ve Tokyo'nun da dahil olduğu pek çok sanat şehrinde başroller üstlendi, resitaller verdi. Zubin Mehta, Kirill Petrenko ve Nikolaus Harnoncourt gibi önemli orkestra şefleri ile çalışan sanatçı, 2015 yılından itibaren kariyerinin zirvesinde bulunuyor.

Konser

JAVIER PERIANES İSTANBUL RESİTALLERİ

Tarih: 10 Nisan 2018

Saat: 20:00

Mekân: Sakıp Sabancı Müzesi the Seed, İstanbul

2012'de İspanya Kültür Bakanlığı tarafından verilen "Ulusal Müzik Ödülü"nü kazandıktan sonra dikkatleri üzerine çeken Javier Perianes piyanizmini The Telegraph şu sözlerle tanımlıyor: "Dokunuşun sıcaklığıyla kutsanmış kusursuz ve rafine bir piyanist!"

İspanya'dan uluslararası klasik müzik sahnelerine uzanan müzik kariyerinde sahneye çıktığı dünyanın prestijli salonları arasında New York'ta Carnegie Hall, Londra'da Barbican Hall, Royal Festival Hall ve Wigmore Hall, Paris'te Philharmonie ve Théâtre des Champs-Élysées, Berlin'de Philharmonie, Viyana'da Musikverein, Amsterdam'da Concertgebouw, St Petersburg'da Philharmonic Hall, Moskova'da Moscow Conservatory Great Hall ve Tokyo'da Suntory Hall yer alıyor.



Dans

POCKEMON CREW

Tarih: 25 Nisan 2018

Saat: 20:30

Mekân: İş Sanat Kültür Merkezi, İstanbul

Lyon merkezli dans topluluğu Pokemon Crew, 'Ve... Motor!' başlıklı gösterileriyle İş Sanat sahnesinde...1999 yılında kurulan Pokemon Crew, herhangi bir kuşaksal, sosyal ve sanatsal ayrışmanın uzağında, hip-hop ile ilgili değerleri aktarmak üzerine kurulu. Topluluğun teknik ve estetiği, onları yeni hip-hop jenerasyonunun simgesel dansçıları arasına sokuyor. Motor!' başlıklı gösterisinde, topluluk, iki ayrı dünyayı bir araya getiriyor: Sinema ve hip-hop. Sinema tarihinin başlangıcında önemli bir yeri bulunan Lumiere Kardeşler'in şehri Lyon'dan dansçılar, kostümleri ve temalarıyla izleyicileri 1930-40'ların sinema dünyasına geri götürüyor.

Konser

VIYANA'DAN ESİNTİLER

Tarih: 14 Nisan 2018

Saat: 11:00

Mekân: Pera Palace Hotel İstanbul

İstanbul Devlet Opera Balesi'nin solist sanatçısı soprano Perihan Diana Nayır Artan ile piyanist Atılğan Kaptanoğlu, şan repertuarının en sevilen lied ve ariyaları ile Pera Palace'ta dinleyicisi ile buluşacak. Uluslararası şan yarışmalarından Leyla Gencer, Monserrat Cabelle, Siemens ve Marija Kraya gibi pek çok yarışmada dereceler elde etmiş olan, Royal Concertgebouw (Amsterdam) ve Grand Liceu Operası (Barselona) gibi önemli salonlarda konserler vermiş, solist olarak pek çok önemli role ve başarıya imza atmış olan Perihan Diyana Nayır Artan ile Türkiye ve özellikle ABD'deki konserleri, Florida'daki Piyano Yarışması'ndan birincilik ödülüyle yurda dönmüş olan Atılğan Kaptanoğlu, bu konserde Pera Palace'ın tarihi balo salonunda bir bahar esintisi yaşatacak.

Konser

BİFO & ZEE ZEE

Tarih: 19 Nisan 2018

Saat: 20:00

Mekân: Lütfi Kırdar Anadolu Auditorium, İstanbul

Borusan İstanbul Filarmoni Orkestrası bahar konserlerinde izleyenleri ile buluşturacağı iki genç yıldız, Philharmonia, Mozarteum, Suisse Romand ve Londra Filarmoni Orkestraları ile konserler vermiş orkestra şefi Domingo Hindoyan ile piyanist Zhang Zuo ya da daha çok bilinen adı ile Zee Zee ile sahne alacak. Konserde Rahmaninov ve Prokofyev'in eserleri seslendirilecek.



Ajanda



Konser

ROYAL NORTHERN SYMPHONY - LARS VOGT

Tarih: 27 Nisan 2018

Saat: 20:30

Mekân: İş Sanat Kültür Merkezi, İstanbul

Kendi jenerasyonunun önde gelen piyanistlerinden Lars Vogt, Mozart, Beethoven, Schumann ve Brahms'tan Grieg, Tchaikovsky, Rachmaninov ve göz kamaştırıcı Lutoslawski konçertosuna uzanan zengin repertuarıyla öne çıkıyor. Son dönemde orkestra şefliğine odaklanan Alman piyanist bugüne kadar, Köln, Münih ve Zürih Oda Orkestraları, Sidney Senfoni Orkestrası, Camerata Salzburg ve Deutsche Kammerphilharmonie Bremen gibi prestijli toplulukları yönetti. Vogt'un müzik direktörlüğündeki Royal Northern Symphony ise Birleşik Krallık'ın tek tam zamanlı oda orkestrası. 60 yıllık bir geçmişe sahip olan topluluk, düzenli olarak, Edinburgh Festivali'ne ve BBC Proms'a katılıyor.



Konser

SCOTTISH ENSEMBLE - GABRIELA MONTERO

Tarih: 15 Mayıs 2018

Saat: 20:30

Mekân: İş Sanat Kültür Merkezi, İstanbul

Piyano repertuarındaki olağanüstü yorumlarının yanı sıra benzersiz doğaçlama yeteneğiyle adından söz ettiren Venezuelalı piyanist Gabriela Montero, İş Sanat sahnesine konuk oluyor. Sahne enerjisiyle dikkat çeken piyanist, konserlerinde doğaçlama yapmak üzere izleyicilerden melodiler istemesi ve seyirciyle etkileşim içinde olmasıyla ünlü. İki Echo Klassik Ödüllü Montero'ya sahnede, Birleşik Krallık'ın önde gelen yaylı orkestralarından Scottish Ensemble eşlik edecek. Olağanüstü yetenekli sanatçılardan oluşan topluluk, ilgi çekici konser programları, enerji dolu performansları ve farklı disiplinlerden sanatçılarla yaptığı ortak çalışmalarla dinleyicilerine unutulmaz deneyimler sunuyor.

Konser

KLASİK BORUSAN QUARTET

Tarih: 30 Nisan 2018

Saat: 20:00

Mekân: Kadıköy Süreyya Operası, İstanbul

Borusan Quartet, sezonun son konserinde günümüzün en ünlü viyolacılarından biri olan Tatjana Masurenko ile sahnede olacak. Çalgısındaki ustalığı, sahnede ki karizması ve birlikte çalıştığı müzisyenlerle olan uyumu ile büyük festivallerin ve oda müziği topluluklarının aranan sanatçılarından biri olan Masurenko, bu konser ile İstanbul dinleyicisi ile bir kez daha buluşacak. Borusan Quartet, farklı yüzyıllardan iki büyük Viyanalı usta Franz Schubert ve Anton von Webern'in yapıtları ile başlayacak programda Fazıl Say'ın 2010 tarihli Yaylı Çalgılar Dörtlüsü için Boşanma adlı yapıtının ardından konuk solist Tatjana Masurenko'nun da katılımıyla Johannes Brahms'ın 2. Yaylı Çalgılar Beşlisi'ni seslendirecek.

BORUSAN ÇOCUK

Tarih: 05 Mayıs 2018

Saat: 15:30

Mekân: Borusan Müzik Evi, İstanbul

Ulusal bayramlar, çocuk festivalleri, özel etkinlik ve organizasyonlar kapsamında bugüne kadar sayısız konsere imza atan, geçtiğimiz yıl 15. yaşını kutlayan Gülsen Yavuzkal yönetimindeki Borusan Çocuk Korusu, her yıl olduğu gibi bu yıl da Borusan Müzik Evi'nde vereceği konserle yaza merhaba diyor. 9-14 yaş grubundaki korist çocuklardan oluşan koro, repertuarında bulunan farklı kültürlerin çocuk ezgilerini özgün dillerinde çoksesli olarak seslendiriyor. Kuruluşundan bu yana Borusan İstanbul Filarmoni Orkestrası'nın sezon konserleri kapsamında şef Sascha Goetzel ve Gürer Aykal yönetiminde pek çok konser veren koro, başarılı çalışmalarıyla da övgüler alıyor.



Konser

İSTANBUL FLÜT T.

Tarih: 12 Mayıs 2018

Saat: 11:00

Mekân: Pera Palace Hotel ,İstanbul

Ülkemizin değerli sanatçılarından Ayla Uludere, Ece Karşal ve Şebnem Uşen tarafından 2015 yılında kurulan ve ülkemizin saygın üniversitelerinde yer alan flüt sanatçılarından oluşan bu özel topluluk, flüt ailesinin piccolo, alto, bass ve kontrbas çeşitleri ile Pera Palace'ta dinleyicisiyle buluşacak. Barok dönemden çağdaş Türk bestecilerine uzanan geniş bir repertuvara sahip olan ve 2018'de Washington Uluslararası Flüt Festivali'nde ülkemizi temsil edecek olan İstanbul Flüt Topluluğu, sezon kapanış konserinde sahne alacak.



Konser

ZUILL BAILEY&NATASHA

PARMSKI

İSTANBUL RESİTALLERİ

Tarih: 22 Mayıs 2018

Saat: 20:00

Mekân: Sakıp Sabancı Müzesi the Seed,İstanbul

Klasik müziğin Grammy Ödüllü dünyaca ünlü çelisti Zuill Bailey ve Natasha Paremski aynı sahnede izleyicisiyle buluşacak. Rus asıllı Amerikalı piyanist Paremski, "Gilmore Young Artist Award" (2006), "Prix Montblanc" (2007), Classical Recording Foundation "Young Artist of the Year" (2010), Los Angeles Philharmonic Sponsorluğundaki "Bronislaw gibi ödüllerin sahibi Kuzey Virginia'da piyanist bir anne ve müzik eğitmeni bir babanın oğlu olarak müzisyen bir ailede dünyaya gelen Zuill Bailey ise Güney Afrika'dan Amerika'ya uzanan dünya turnesi ile dikkatleri üzerine çekti.

Konser

DONIZETTI & PUCCINI

Tarih: 17 Mayıs 2018

Saat: 20:00

Mekân: Lütfi Kırdar Anadolu Auditorium, İstanbul

Borusan İstanbul Filarmoni Orkestrası, sezonun

kapanışını opera sanatının dev isimleri Puccini ve Donizetti'nin başyapıtlarından oluşan bir programla yapacak. Gecenin yıldızları Puccini'nin Gianni Schicchi, Donizetti'nin Anna Bolena, Maria Stuarda ve Roberto Devereux operalarındaki rollerini seslendirecek olan birbirinden parlak genç solistler olacak. 4. Leyla Gencer Yarışması finalisti, Simge Büyükedes, Asude Karayavuz, Çiğdem Soyarslan ve Burcu Uyar gecenin solistleri olacak ve Sanatçılara Yekta Kara yönetimindeki Akademi BİFO eşlik edecek



Konser

HARRY POTTER VE SİRLAR ODASI IN CONCERT

Tarih: 19 Mayıs 2018

Saat: 19:30

Mekân: Zorlu PSM - Ana Tiyatro,İstanbul

Harry Potter serisinin ikinci filmi olan Sırlar Odası, Harry Potter Sırlar Odası In Concert ile Zorlu Performans Sanatları Merkezi'ne geri dönüyor. Orkestra İstanbul, 19-20 Mayıs tarihlerinde John Williams'ın bestelediği Harry Potter™ ve Sırlar Odası'nın unutulmaz müziklerini, film dev perdede gösterilirken canlı olarak icra ediyor.



Sinema



SESSİZ BİR YER A QUIET PLACE

Vizyon tarihi: 13 Nisan 2018
Yönetmen: John Krasinski
Senaryo: John Krasinski, Scott Beck, Bryan Woods
Oyuncular: Emily Blunt, John Krasinski, Noah Jupe, Millicent Simmonds, Cade Woodward
Tür: Dram, Gerilim, Korku

Filmin konusu:

2 çocuklu bir aile, izole bir kırsalda sakin bir yaşam sürmektedir. Henüz büyüme çağlarında olan çocuklar da, ebeveynleri de hiçbir şekilde konuşmamakta, işaret diliyle anlaşmaktadır. Ancak bunun sebebi konuşamıyor olmaları değildir. Aile gıcırta çıkaracak her türlü adımdan, ses yapacak her türlü hareketten uzak durmaktadır. Ancak günün birinde bu sakin hayat, küçük çocukların oyun oynarken bir lambayı devirmeleri ile tepetaklak olur. Durgun sessizliğin içinde çıkan bu ses, ailenin peşindeki varlığın dikkatini hemen çekecek ve aile sessizliklerini bozmanın bedelini ağır ödeyecektir...



ZAMANDA KIVRILMA A WRINKLE IN TIME

Vizyon tarihi: 20 Nisan 2018
Yönetmen: Ava DuVernay
Senaryo: Jennifer Lee
Oyuncular: Reese Witherspoon, Chris Pine, Oprah Winfrey, Gugu Mbatha-Raw, Mindy Kaling
Tür: Bilimkurgu, Fantastik, Macera

Filmin konusu:

Meg Murray, dahi kardeşi Charles ve arkadaşları Calvin her çocuk gibi oyunlar oynayan bir üçlüdür. Ancak günün birinde beklenmedik bir şey olur ve Meg'le Charles'ın bilimadamı olan babaları ortadan kaybolur. Bilimadamının kaybolmasının ardından onu bulmak da minik üçlüye düşer. Babalarını aramak için yolculuğa çıkan Meg Murray, Charles ve Calvin kendilerini muhteşem bir maceranın içinde bulur. Bu macerada küçük çocuklar uzaydan paralel evrenlere kadar pek çok yeri ziyaret edecektir...



İLİŞKİ DURUMU: AÇIK İLİŞKİ/PERMISSION

Vizyon tarihi: 20 Nisan 2018
Yönetmen: Brian Crano
Senaryo: Brian Crano
Oyuncular: Rebecca Hall, Gina Gershon, Jason Sudeikis, François Arnaud, Dan Stevens
Tür: Komedi, Romantik

Filmin konusu:

Anna ve Will, birbirlerinin ilk aşkıdır. Hayatlarındaki tüm ilkleri birlikte yaşayan evliliğin eşliğindedir. Will, Anna'nın 30. yaş gününde ona evlenme teklifi etmeye hazırlanır. Bu sırada arkadaşları ile yemeğe çıktıkları bir gün içlerinden biri sarhoş olur ve evlenmeden önce onların başka insanlarla birlikte olmaları gerektiğini söyler. Çift arkadaşlarının bu dediğini başta şaka olarak algılasa da Anna, bir süre sonra ciddi olarak düşünmeye başlar. İlişkilerinin sağlığını test etmek için ikisinin de bir süre başka insanlarla görüşmesi gerektiğini düşünen Anna, Will'i de ikna ederek başka insanlarla görüşmeye başlar.





YILDIZLAR ASLA ÖLMEZ / FILM STARS DON'T DIE IN LIVERPOOL

Vizyon tarihi: 20 Nisan 2018

Yönetmen: Paul McGuigan

Senaryo: Matt Greenhalgh

Oyuncular: Jamie Bell, Annette Bening, Julie Walters, Vanessa Redgrave, Stephen Graham

Tür: Biyografi, Dram, Romantik

Filmin konusu:

Londra'da yaşayan genç bir oyuncu olan Peter Turner sinema dünyasında kendini göstermeye çalışırken, Hollywood'da büyük ün kazanmış Amerikalı aktris Gloria Grahame'in kapı komşusu olduğunu öğrenir. Kariyerinin sonbaharındaki Grahame, kendini yeniden kanıtlama gayreti içindedir. Genç Peter ile yakın bir arkadaşlık kuran Grahame, bir süre sonra çok ciddi bir hastalığı olduğunu öğrenince Peter'in ailesinin yaşadığı Liverpool'a taşınmak ister.



TAXİ 5

Vizyon tarihi: 4 Mayıs 2018

Yönetmen: Franck Gastambide

Senaryo: Franck Gastambide, Stéphane Kazandjian

Oyuncular: Bernard Farcy, Sabrina Ouazani, Franck Gastambide, Malik Bentalha

Tür: Aksiyon, Komedi, Macera

Filmin konusu:

Parisli süper bir polis olan Sylvain Marot, aynı zamanda olağanüstü bir şofördür. Sylvain, eski emniyet müdürü şimdi ise Marsilya Belediye Başkanı olan Gibert tarafından, güçlü Ferrarilerle büyük bir soygun düzenleyen İtalyan Çetesini yakalamak için görevlendirilir. Fakat görevini yerine getirmek için, Marsilya'daki en kötü VTC sürücüsü olan ünlü taksi şoförü Daniel Morales'in yeğeni Eddy Maklouf ile çalışmak zorunda kalır.



AVENGERS: SONSUZLUK SAVAŞI AVENGERS: INFINITY WAR

Vizyon tarihi: 27 Nisan 2018

Yönetmen : Anthony Russo, Joe Russo

Senaryo : Stan Lee, Jack Kirby, Christopher Markus, im Starling

Oyuncular : Robert Downey Jr., Scarlett Johansson, Chris Evans, Chris Hemsworth, Jeremy Renner

Tür : Bilimkurgu, Aksiyon

Filmin konusu:

Kaptan Amerika ve Iron Man'in arasında yaşanan olayların ardından bölünen kahramanlarımız, birbirlerinden uzaklara savrulurlar. Hepsini kendi müttefikleriyle dünyayı korumaya çalışmaktadır. Ancak dünyanın kaderi bir kez daha tehlikeye girer. Sınırsız bir güç kaynağı olan sonsuzluk taşlarının peşine düşen Thanos, dünyanın gördüğü en büyük tehdittir. İnsanlığın kaderi bir kez daha, insanlık için savaşmaya ant içmiş kahramanlarımızın elindedir...

Sinema



LANETLİ KONAK THE LODGERS

Vizyon tarihi: 27 Nisan 2018
Yönetmen: Brian O'Malley
Senaryo: David Turpin
Oyuncular: Charlotte Vega, Bill Milner, Eugene Simon, David Bradley, Moe Dunford
Tür: Korku

Filmin konusu:

1920'de İrlanda'nın kırsal kesiminde yaşayan ikiz kardeşler Rachel ve Edward, evlerini değişik bir varlıkla paylaşmaktadır. Her gece ev, şeytani bir varlığın etkisi altına girmektedir. Bu varlık ikizler üzerinde 3 kural dayatır. Gece yarısında yatakta olmaları, kapıdan içeri yabancı birini alamazlar ve eğer biri kaçırmaya çalışırsa diğeri tehlikeye girer. Sorunlu bir eski asker olan Sean köye geldiğinde ise her şey değişecektir. Kısa sürede Sean ve Rachel birbirlerine aşık olur. Rachel aşkın gücüyle şeytani varlığın kurallarını çiğnemeye başlar. Fakat yaşananlar Rachel'i kardeşi ile ölümcül bir yüzleşmeye getirecektir.



Filmin konusu:

Max ve Annie'nin çiftler için oyun gecesi, Max'in kardeşi Brooks'un, sahte haydutlar ve federal ajanların olduğu gizemli bir cinayet ayarladığında iyice karışır. Brooks kaçırlılır ve her şey oyunun bir parçası gibi görünür. Fakat bu altı aşırı rekabetçi oyuncu gizemi çözmeye ve oyunu kazanmaya çalıştıkça bu "oyunun" ve Brooks'un



OYUN GECE'Sİ GAME NIGHT

Vizyon tarihi: 4 Mayıs 2018
Yönetmen: John Francis Daley, Jonathan Goldstein
Senaryo: Mark Perez
Oyuncular: Rachel McAdams, Jason Bateman, Kyle Chandler, Lamorne Morris
Tür: Gizem, Komedi

görüldüğü gibi olmadığını fark ederler. Bu kaotik gece boyunca, her dönemeç beklenmedik bir olaya yol açtıkça arkadaş grubu boylarından büyük bir işe kalkıştıklarını fark eder. Kuralların ve puanların olmadığı, oyuncuların kimler olduğu bilinmeyen bu gece ya uzun süredir yaşadıkları en eğlenceli gece ya da oyunun sonu olacaktır.

TRUTH OR DARE

Vizyon tarihi: 4 Mayıs 2018
Yönetmen: Jeff Wadlow
Senaryo: Jeff Wadlow, Jillian Jacobs
Oyuncular: Lucy Hale, Tyler Posey, Nolan Gerard Funk, Violet Beane, Tom Choi
Tür: Gerilim, Korku

Filmin konusu:

Doğruluk ya da cesaret. Aynı isimli oyunu temel alan korku filminde, bir grup arkadaş içinde buldukları tehlikeyi bilmeden oyuna dahil olur. İlk başta oyunun ciddiyetini kavrayamayan gençler, yaşanan tuhaf rastlantıların üzerinde durmazlar. Ancak içlerinden biri yapacağını iddia ettiği herhangi bir şeyi yapmayı reddettiğinde ya da yalan söylediğinde bunun bedelini hayatıyla öder. Oyunun ne kadar ölümcül olduğunu fark eden arkadaş grubu, hayatta kalabilmek için zamana karşı yarışmaya başlar...





DEADPOOL 2

Vizyon tarihi: 18 Mayıs 2018

Yönetmen: David Leitch

Senaryo: Rhett Reese, Paul Wernick, Rob Liefeld, Fabian Nicieza

Oyuncular: Ryan Reynolds, Josh Brolin, Morena Baccarin, T.J. Miller, Shiori Kutsuna

Tür: Aksiyon, Komedi, Macera

Filmin konusu:

İlk filmi büyük beğeni toplayan, Marvel çizgi romanından 20th Century Fox aracılığıyla beyazperdeye uyarlanan Deadpool'un merakla beklenen, devamı niteliğindeki ikinci filminin de yönetmen koltuğunda Tim Miller oturuyor. Deadpool karakterini tekrar Ryan Reynolds hayata geçirecek. İkinci filmin senaryosunda ise Paul Wernick ve Rhett Reese ikilisini tekrar görüyoruz. Filmde kendine özgü esprileri yine havada uçuşacak. Özellikle hepimizin bildiği peyzaj ressamı Bob Ross'a atf sahneler muhteşem.



PARTİLERDE KIZ TAVLAMA SANATI/HOW TO TALK TO GIRLS AT PARTIES

Vizyon tarihi: 11 Mayıs 2018

Yönetmen: John Cameron Mitchell

Senaryo: John Cameron Mitchell, Philippa Goslett

Oyuncular: Elle Fanning, Alex Sharp, Matt Lucas, Ruth Wilson, Nicole Kidman

Tür: Bilimkurgu, Komedi, Romantik

Filmin konusu:

1970'lerin Londra'sında geçen filmde Sex Pistols'un büyüüne kapılmış olan şehirdeki her genç, umutsuz kahramanımız Enn de dahil olmak üzere, bir punk olmak istemektedir. Yerel punk kraliçesi Boadicea'nın değişim öğrencileriyle dolu partisine sızan Enn, partide görür görmez aşık olduğu



gizemli Zan'le tanışır. Ancak bu gençler aslında, gizemli bir geçit törenine hazırlanmak için Dünya'ya gönderilmiş olan uzaylılardır. Karanlık sır ortaya çıkınca sevdiği kızı kurtarmak isteyen Enn, yardım için Boadicea ve takipçilerine döner. Bu mücadelenin sonucunda ne Enn'in ne de Zan'ın hayatı bir daha eskisi gibi olmayacaktır...

MINDGAMERS

Vizyon tarihi: 11 Mayıs 2018

Yönetmen: Andrew Goth

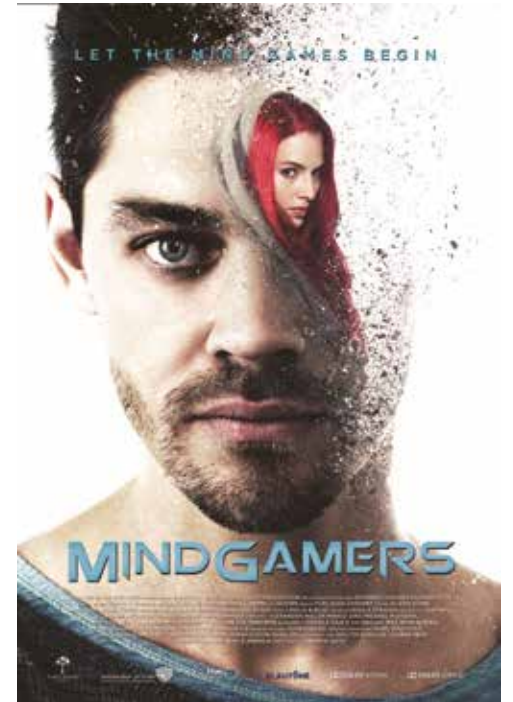
Senaryo: Andrew Goth

Oyuncular: Sam Neill, Tom Payne, Antonia Campbell-Hughes, Oliver Stark, Melia Kreiling

Tür: Bilimkurgu, Aksiyon

Filmin konusu:

Bir grup genç bilim adamı tüm zamanların en büyük buluşunu yaparlar, kablosuz bir bilinç ağı. Bir kuantum bilgisayarı ile, hepimizin zihinlerini bağlayabilecek bir ağ kurarlar. Kuantum teorisi sayesinde bir beyinden diğerine "motor yeteneklerini" transfer edebileceklerini farkederler. Gençler, bunun eşitlik ve entelektüel özgürlüğe ilk adım olduğunu düşünerek bu teknolojiyi serbestçe dağıtırlar. Fakat bir süre sonra kendilerini, insanları toplu kontrol etmek amacı olan şeytani bir deneyin parçası olarak bulurlar.



Kitap

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞINDA İSTANBUL'A YAPILAN HAVA SALDIRILARI

Yazar: Emin Kurt - Mesut Güvenbaş
Yayınevi: İş Bankası Kültür Yayınları

Savaşlarda büyük şehirler ve özellikle başkentler her zaman çekici hedefler olmuştur. Cephe hattından uzak şehirleri hedefe dönüştüren ve savaşın ateşinin ulaşmasını sağlayan değişim ilk kez Birinci Dünya Savaşı'nda yaşanmıştır. Havacılığın gelişimiyle şehirler ve başkentler ilk kez açık hedefe dönüşmüştür. İstanbul'a ilk hava saldırısı 1916'da yapılmış. Savaşın sonunun görüldüğü, barış ümitlerinin yükseldiği döneme rastlayan 1918 yılı Ekim ayına kadar İstanbul havadan yoğun bombardımana tutulmuştur.

Birinci Dünya Savaşı'nı anlatan geniş kapsamlı Türk Tarih çalışmalarında İstanbul'a yapılan hava saldırılarından sınırlı olarak bahsedilmektedir. Bu çalışmada İstanbul'a ilk bombardımanın ne zaman yapıldığı, toplam kaç hava saldırısının düzenlendiği, insan kayıplarının ve maddi hasarın boyutunun ne olduğu, şehri korumak için ne gibi önlemler alındığı ve halkın günlük yaşamının bu saldırıların nasıl etkilendiği detaylı olarak anlatılıyor.

18 Ekim 1918 tarihinde Pilot Yüzbaşı Fazıl Bey'in beş İngiliz uçağına karşı tek başına İstanbul'u savunduğu hava savaşının tüm ayrıntılarıyla da okuyucusunu savaşın içine çekmektedir.

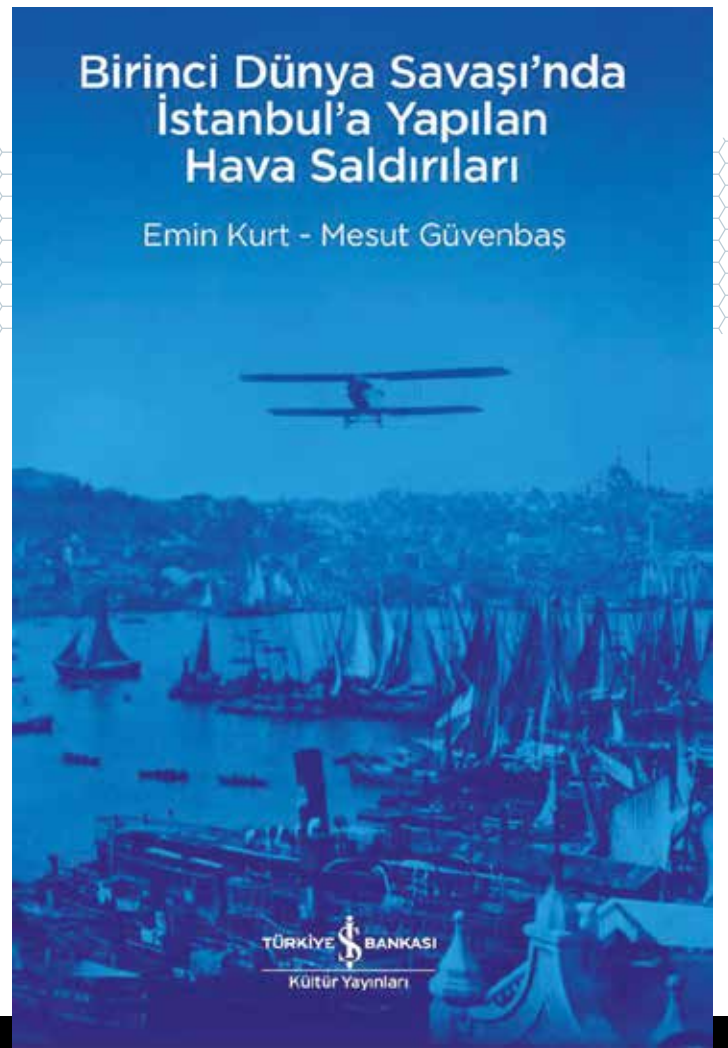
"Türk havacılık tarihi, Türk tarih çalışmaları içinde son yıllara kadar gözden uzak kalmıştır.

Birçok bilimsel araştırmanın konu indeksinde -metin içinde geçmesine rağmen- tayyare ve uçak kelimelerine rastlanmaz. Bu durum, Türk havacılık tarihi adına yapılan sınırlı sayıda çalışmanın büyük bölümünün yetersizliğinden, yeni bulgu ortaya koymadan sınırlı sayıda basılı kaynağa dayanarak kendisini tekrar etmesinden ve yabancı kaynaklardan yapılan alıntının mevcut bilgilerin üstüne eklenerek yeni bir bulguymuş gibi gösterilmesinden kaynaklanmaktadır. Oysaki Türk havacılığı, 1911 yılında kuruluşundan itibaren ilk on yılını savaşlar içinde geçirmiş, artan oran ve etkinlikte savaşlarda görev almıştır. Kurulma ve gelişme döneminde savaşın kazanılmasına direkt etkisinin olmaması nedeniyle ayrıntılı ve özgün çalışmalara konu olmamıştır. Benzer biçimde aynı tarihlerde dünya havacılığının konumu ve etkinliği de Türk havacılığından farklı değildir. Dünya havacılığının emekleme döneminden çıkarak olgunluğa erişmesi, birçok yabancı araştırmacının da görüş birliğinde olduğu gibi 1917 yılına rastlamaktadır. O tarihte ise Türk havacılığı; Osmanlı askerlerinin savaştığı tüm cephelerde, arazi, iklim şartlarına eklenen malzeme ve eğitim eksikliği ile görev yapmaya çalışmaktadır." Önsözyle başlayan Birinci Dünya Savaşı'nda İstanbul'a Yapılan Hava Saldırıları kitabında ulusal ve uluslar arası arşiv belgeleri tarafsız bir gözle, dönemin yerli ve yabancı basının titizlikle incelenmesiyle ele alınıyor.

İngiltere'den gelip İstanbul'u Yunan uçağının eşliğinde bombalayan Handley Page O/100 uçağı.

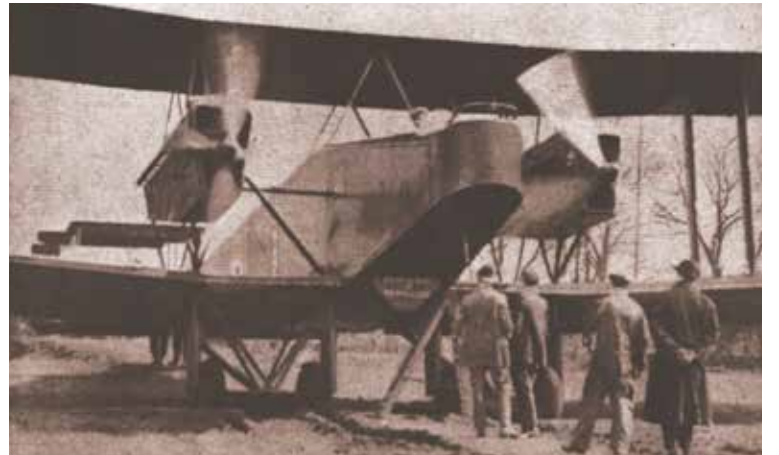
Birinci Dünya Savaşı'nda İstanbul'a Yapılan Hava Saldırıları

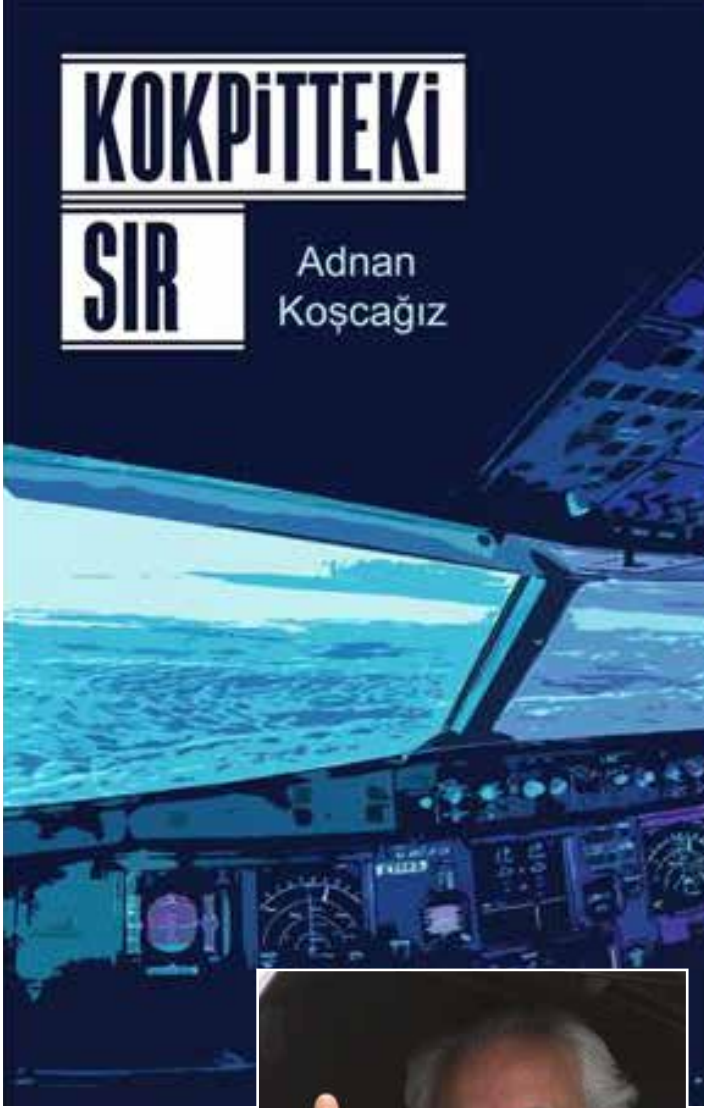
Emin Kurt - Mesut Güvenbaş



Emin Kurt (1971) Hava Harp Okulu'ndan mezun oldu. Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğü, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Daire Başkanlığı Türk Askeri Tarih Komisyonu Genel Sekreterliği, Ankara Hava Kuvvetleri Müzesi Komutanlığı görevlerinde bulundu. Hava Kuvvetleri tarihi konusunda kitap, makale ve belgesel çalışmaları bulunmaktadır. Yüksek lisans eğitimini Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü'nde tamamladı. Aynı enstitüde doktora eğitimine devam etmektedir.

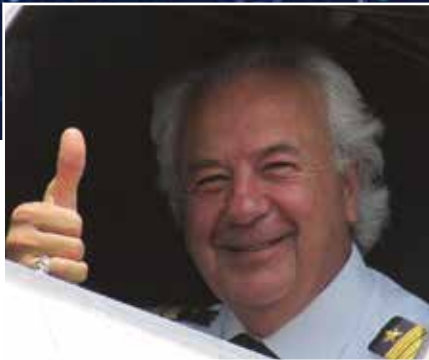
Mesut Güvenbaş (1975) Ankara Üniversitesi Arşiv Bölümü'nden mezun oldu. Yüksek lisans eğitimini Gazi Üniversitesi'nde tamamladı. Halen Eskişehir Orhangazi Üniversitesi'nde Tıp Tarihi ve Etik alanında doktora eğitimini sürdürmektedir.



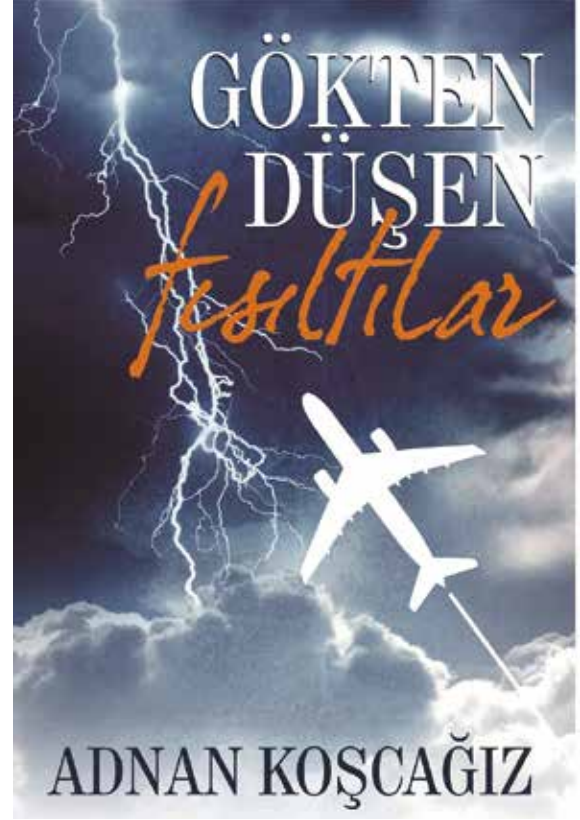


KOKPİTTEKİ SIR

Yazar: Adnan Koşcağız
Yayınevi : Dante Kitap



Uçarken dünya size ait. Yerden yüzlerce metre yukarıda. Gökyüzünün tam ortasında. Bulutların arasında. Çelikten kanatlarınızla biraz daha yükseleceksiniz. Yeryüzünden biraz daha uzaklaşacaksınız. Huzurun kucaklığında. Dünyadan uzaklaştıkça dünya daha çok size ait. Yaşamın en büyük deneyimlerinden birisi bu olsa gerek. Yıllarını gökyüzünde geçiren Adnan Koşcağız bu kitabıyla, Gökyüzü İmparatorluğunun sırlarını okuruyla ikinci kez paylaşıyor. Yılların deneyimini ve heyecanını içinde tutan bu kitabı okurken ayaklarınız yerden kesilecek!



Yazar: Adnan Koşcağız
Yayınevi: Kuledibi Yayınları

“O gün yorgunluk ve uykusuzluğun tavan yapmasıyla yarı uyur, yarı uyanık şekilde geçti. Ertesi gün yataktan oldukça geç kalktı, eşi ondan erken kalmış ve günlük alışverişini yapmak üzere çoktan yola koyulmuştu, onun için ise standart uçuş sonraki günlerden biriydi. Salona geçti, eşinin masanın üzerine bıraktığı gazeteyi eline aldı, birden gazetenin sağ alt köşesindeki üniformalı bir hostesin fotoğrafı ve başlık yazısı dikkatini çekti, hemen yazıyı soluksuz okudu. İlk cümle her şeyi detaylarıyla anlatıyordu, başka söze gerek yoktu; “Hostes.....dün sabah erken saatte görev dönüşü kendi arabasıyla evine giderken aracın kontrolünü kaybederek üst geçit

köprüsünün beton direğine çarptı, hostesin sağlık durumu ciddiyetini koruyor.”

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

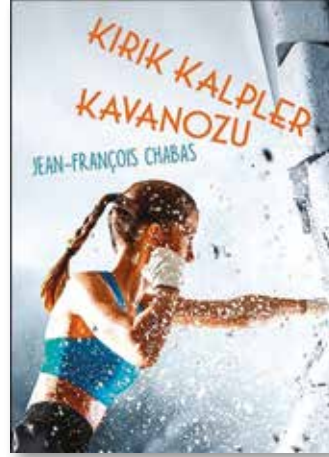
Kitap



BEYAZ GÜRÜLTÜ

Yazar: Don DeLillo
Çevirmen: Handan Balkara
Yayınevi : Siren Yayınları

Çağdaş edebiyatın devi Don DeLillo'dan dehşetli sarsan bir başyapıt: Beyaz Gürültü. Zamanımızın panoramasına dönük kara bir ayna, tüketime ve tükenişe odaklı yaşamlarımıza atılan acımasız ve esprili bir bakış. DeLillo'nun kahramanı bir Amerikan üniversitesinde, siyah güneş gözlüğüyle kendi icadı Hitler Çalışmaları bölümünde ders veren bir profesör: Jack Gladney. Gladney, tutkuyla sevdiği dördüncü eşi Babette ve çocuklarıyla, sakin bir kasabada yaşıyor ve Hitler imgesiyle sağlamlaştırdığını sandığı yaşamının az çok güvenli olduğunu sanıyor. Ne ki günün birinde gökyüzünde kara bir bulut beliriyor ve durgun görünümlü, ideal yaşam en korkunç kâbusları aratmayacak bir hale geliyor. Beyaz Gürültü: Ahir zamanlarda yaşama dair sarsıcı bir metin, dehşetli bir kehanet.



KIRIK KALPLER KAVANOZU

Yazar: Jean François Chabas
Çevirmen: Azade Aslan
Yayınevi : On8 Kitap

Şimdi bile çevremde, lisede, her yerde, hayatı benimkinden çok daha kolay olan, benden daha fazla sevilen, bu yüzden aptallıklar yapan kızlar görüyorum... İstedikleri tek şey dikkat çekmek; bunun ne tür bir dikkat olduğunun onlar için pek de önemi yok sanki. Ben öyle yapmıyorum. Yine de, elbette, boşluk benim gibi sıcaklığı çok özlemiş insanlarda daha fazla kendini hissettiriyor. Kalpteki delik kocaman. Benim daha da dikkatli olmam gerek. Joe ve ben ilk kez baktığımızda, etkilenen işte bu yanımdı. Sanki biri yarama soğuk pansuman yapıyordu. Bir yanda ilaçlar, korkular, vazgeçişler; diğer yanda şiddet, öfke ve nefret. Ya av olacaktı ya da avcı. Reva görülene razı değildi. Yumruğunu sıktı, gardını aldı; kaderini kendi yazacaktı. Fransız gençlik edebiyatının güçlü kalemci Jean-François Chabas, sarsıcı romanıyla ilk kez Türkçe'de!



SONSUZA DEK KOLLARINDA

Yazar: Kathleen E. Woodiwiss
Çevirmen: Cemal Balcı
Yayınevi : Epsilon Yayınevi

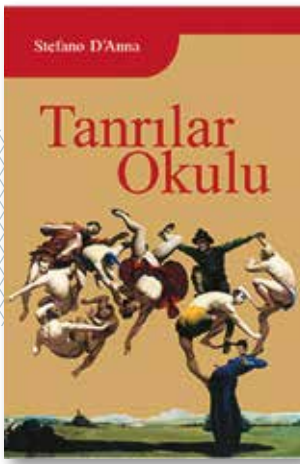
Karanlık ve tehlikeli bir yolda, cesur bir İngiliz maceracısı, asil soydan gelen bir kontesin hayatını kurtarır. Albay Tyrone Rycroft şimdiye kadar yaptığı yolculuklarında, Synnovea kadar nefes kesici, çekici ve gizemli bir kadınla karşılaşmamıştır. Ancak Rycroft'un bu cesareti, onu tehlikenin, cazibe ve entrikanın kaçınılmaz ağına çekecektir. Gururlu ve inatçı Synnovea'nın yakışıklı koruyucusu, kraliyetin hain ve zengin eksenindeki güç ve nüfuzun tehlikeli oyununda bir piyona dönüşür. Ona artık sadece cesareti ve zekâsı yardımcı olacaktır. Rycroft'un tutkulu arzusu onun kendi dünyasının güvenliğine dönmesine izin vermeyecektir. Bu gizemli, soylu, güzel kadın, kendini ona özgürce, dürüstçe ve sonsuza dek sunmadan Rycroft hiçbir yere gitmeyecektir.



BİLİNMEYEN BİR KADININ MEKTUBU

Yazar: Stefan Zweig
Çevirmen: Ahmet Cemal
Yayınevi: İş Bankası Kültür Yayınları - Modern Klasikler

Stefan Zweig Bilinmeyen Bir Kadının Mektubu (Brief einer Unbekannten) adlı uzun öyküsünü 1920'li yılların ilk yarısında kaleme aldı. Bilinmeyen Bir Kadının Mektubu'nun kadın kahramanını sadece uzun bir mektubun yazarı olarak tanıyoruz. Kadının hayatı boyunca sevmiş olduğu erkek için kaleme aldığı bu mektubun "gönderen"inin adı yoktur. Mektubun başında tek bir hitap vardır: "Sana, beni asla tanımamış olan sana". Kadın büyük tutkusunu hep bir "bilinmeyen" olarak, yani tek başına yaşamaya razıdır, bu aşk öyküsünde "taraf" değil, sadece tek bir "taraf" vardır. Böylesine, gerçek anlamda aşk denilebilir mi? Zweig okurunu, bir kez daha, insan psikolojisinde eşine pek rastlanmayan bir yolculuğa davet ediyor. Bu yeni yolculuğun sonunda "mutlak aşk" kavramının şimdiye kadar bilinmeyen kıyılarına varmayı amaçlamış olması da bir ihtimal!



TANRILAR OKULU

Yazar: Stefano D'Anna
Çevirmen: Nehir Ötgür
Yayınevi: Sinedie Yayınları

Hayat; tıpkı bana yaptığı gibi, sizi de, bir mengineye kadar sıkıldığınızda, sizi içinden çıkamayacağınız hayal kırıklıklarına uğrattığında ve hiç bir çıkış yolu bulamadığımızda... İşte ancak o zaman bu Kitap, bir anda elinize geçecek ve sizi bulacaktır. Böylece Bireysel Devrim'iniziçin, bir insanın hayal edebileceği en büyük maceraya hazır olduğunuzu bileceksiniz: Bütünlüğün üzeve yolunu kaybettiğiniz cennetinizi yeniden kavuşmak. Oluşumuz yaşamımızı yaratır. Dışdünyanın kalitesinin daha iyi ya da daha kötü olmasının benim temel sorumluluğum olduğunu, hayatımdaki tersliklerin ve bazen traji kolayların Oluş seviyeme bağlı olduğunu, ve bunların yalnızca, korkularımın, yıkıcı düşüncelerimin ve olumsuzca kurduğum hayallerimin maddeleşmişhalinden başka bir şey olmadığını farketmişim andan itibaren, şikayet etmekten, başkalarını suçlamaktan, pişmanlık duymaktanya da kendime acımaktan vazgeçtim. Bu Kitap, yolculuğumu sizlerle paylaşıırken, her hangi bir şey öğretmeniyeti taşıyor. Benim asıl amacım bir yol göstermek ve sizi kendi yolculuğunuzun açıklanması için zorlamak. Ancak bilmelisinizki, bu yol, tıpkı akıntıya karşı yüzen somon balığının izlediği yol gibi kor kutucu olduğukadar muhteşem, zor olduğu kadar keyifli, yorucu, ama bir o kadar da gereklidir.



GAZİ MUSTAFA KEMAL ATATÜRK

Yazar: İlber Ortaylı
Yayınevi: Kronik Kitap

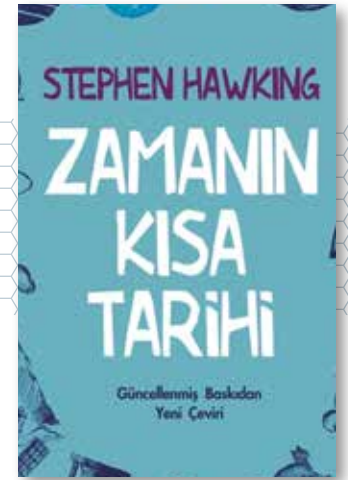
"Tarihin akışını değiştiren, ona mührünü vuran veya büyük tehlikelere mâni olan liderlere her memlekette rastlamak mümkün değildir. Atatürk dünya tarihinin nadiren gördüğü bir dehadır. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra, hiçbir mağlup milletin direniş göstermediği zamanda siviller ve askerlerle dünyaya meydan okumuştur." Gazi Mustafa Kemal Atatürk kitabı, evvela imparatorluğu diriltten nesil olan 1880'liler kuşağı, Balkan coğrafyası ve Mustafa Kemal'in aile kökeni ile başlıyor. Akabinde Atatürk'ün askeri eğitimi, Manastır yılları, Milliyetçilikler Dönemi, İttihat ve Terakki, II. Abdülhamid, Enver Paşa, Ziya Gökalp, Trablusgarb, Balkan Savaşları ve Sofya yılları.. Ordumuzun İtilaf devletleriyle sekiz cephede mücadele ettiği Birinci Dünya Savaşı, kutlu zaferlerimiz Çanakkale ve Kutü'l Amâre, Mondros, son padişah Vahideddin, bir milletin ve ülkenin ölüm fermanı olan Sevr... Tüm detaylarıyla Milli Mücadele dönemi, 23 Nisan 1920 ve sonrasında muhalefete rağmen verilen Kurtuluş Savaşı, İnönü Muharebeleri, Lozan Konferansı, Büyük Taarruz ve Cumhuriyet'e giden yol...



BENİ ÖDÜLE CEZALANDIRMA

Yazar: Özgür Bolat
Yayınevi: Doğan Kitap

Çocuk Eğitiminde Doğru Bildiğimiz Yanlışlar! Acaba ödülle ilgili tüm bildiklerimiz yanlış mı? - Ödül, neden motivasyonu düşürür? - Ödülle değerler neden öğretilmez? - Ödül, yaratıcılığı neden olumsuz etkiler? - Ödül, yapay sevginin bir göstergesi midir? - Ödülle büyüyen çocukları ne tür tehlikeler bekler? - Mutlu ve başarılı bir çocuk gerçekte nasıl yetiştirilir? Bunun gibi merak edilen birçok sorunun yanıtını eğitim bilimci Dr. Özgür Bolat, son 70 yılda yapılan bilimsel araştırma ve gerçek vakalarla net bir şekilde ortaya koyuyor. Dr. Özgür Bolat, sadece ödülün görünmeyen gizli zararlarını anlatmıyor; bizlere bir model, pratik çözümler ve uygulamalar öneriyor.



ZAMANIN KISA TARİHİ

Yazar: Stephen Hawking
Yayınevi: Alfa Yayıncılık

Zamanın Kısa Tarihi 1988 yılındaki ilk basımından bu yana geçen yıllar içerisinde bilimsel yazın alanında bir başyapıt konumu kazandı. Kırk dile çevrildi ve dokuz milyon üzerinde baskı yaparak dev bir uluslararası ün kazandı. Kitap o dönemde evrenin doğası hakkında öğrendiğimiz en son bilgiler göz önüne alınarak yazılmıştı, öte yandan o günden bu güne hem atom-altı dünyanın hem de büyük ölçekte evrenin gözlem teknolojilerinde olağanüstü ilerlemeler yaşandı. Bu yeni gözlemler Profesör Hawking'in kitabın ilk baskısında yaptığı kuramsal öngörülerin çoğunu doğrulayan nitelikteydi. Bu gözlemlere, evrenin başlangıcından 300.000 yıl sonrasını araştıran ve Hawking'in varlığını ileri sürdüğü uzayzaman dokusundaki kırışıklıkları tespit eden Kozmik Ardaan Kâşifi COBE uydusunun son bulguları da dahildir. Kaleme aldığı özgün metne kendisinin son araştırmasından ve en son gözlemlerden edindiğimiz yeni bilgileri katma arzusuyla Hawking, kitabının elinizdeki son baskısı için yeni bir önsöz yazmakla kalmadı, aynı zamanda solucan delikleri ve zaman yolculuğuyla ilgili çok etkileyici yepyeni bir bölüm kaleme alarak kitabını güncelledi.

Bulmaca

SUDOKU

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

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

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

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

Çözümler: www.talpa.org adresinde



VEFAT EDEN KAPTANLARIMIZ

(Ocak - Şubat - Mart 2018)

Kpt. Plt. Ata KALECİK

(Ocak - Şubat - Mart 2018)

EMEKLİ OLAN KAPTANLARIMIZ

Kpt. Plt. Eyüp TURŞUCU
Kpt. Plt. Metin TOPÇUOĞLU
Kpt. Plt. Hayri KIRITOĞLU
Kpt. Plt. Mustafa Lütü TÜRKMEN
Kpt. Plt. Nevzat MUTLU
Kpt. Plt. Kadir KARA
Kpt. Plt. Mahmut KAÇAR
Kpt. Plt. Namık Yaşar TUNÇ
Kpt. Plt. Fahri TAŞDELEN
Kpt. Plt. Sadık A. GÜRÇAVDI
Kpt. Plt. Ahmet İSPİ



TÜRKİYE CUMHURİYETİ
CUMHURBAŞKANLIĞI
İlim ve Bilim



Gökyüzünün yıldızları Antalya'da.

Havacılık Sektörü 25-29 Nisan'da
Eurasia Airshow'da buluşuyor.

#EAS2018 #EurasiaAirshow

Çırağ Ölympos Beach - ANTALYA



SAVE
THE **DATE**
ANTALYA

25-29
NİSAN **2018**
TÜRKİYE

EURASIA
AIRSHOW

Bizi takip edin



+90 (312) 220 23 24

info@eurasiaairshow.com.tr

eurasiaairshow.com