

KOKPİT

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR

'TEN BAKIŞ



OCAK/ŞUBAT/MART
YIL: 12 / 2023 SAYI: 59

HAVA SAHASI KAVRAMININ HUKUKİ YÖNDEN İNCELENMESİ

Balonun 18. yy. sonlarına doğru icat edilmesi ile birlikte havacılıkla ilgili kurallara ihtiyaç hissedilmeye başlanmıştır...

İNSAN FAKTÖRÜ 'PİLOTLAR İÇİN STRES YÖNETİMİ'

Bu yazımızda uçuş operasyonunda olduğu gibi sosyal hayatımızda da var olan ve yönetmemiz gereken önemli bir unsurdan bahsedeceğiz...

ADA'DA UÇUŞ PLANI

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde uçuş temelli havacılık faaliyetlerinin geliştirilmesi için kilidin kırılmasına ve cesur havacıların inisiyatif kullanmasına ihtiyaç bulunmaktadır...

NOKTA ADLANDIRICISI 5LNC VE TELAFFUZ PROBLEMLERİ

ICAO ve FAA 1960'larda 5LNC'lerin 140.000 kombinasyonundan oluşan bir listesini oluşturmuştur. Bu liste daha sonra bölünerek dünyadaki çeşitli ICAO bölge ofislerine dağıtılmıştır...

UÇUCULARDA GÖRÜLEN ZİHİNSEL YORGUNLUK VE KURTULMA ÇARELERİ

2023 TE TEKNOLOJİ VE İNSAN

ATATÜRK'ÜN İNTİHAR PİLOTLARI (1935)

Yaşadığım her anı güzel değerlendirmek,
herkes için elimden geleni yapıp insanları
mutlu etmek ve sevdiğilerimle mutlu yaşamak...

ÖZGE BİROĞLU

TALPA
64
yaşında



TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ
TÜRKİYE AIRLINE PILOTS' ASSOCIATION

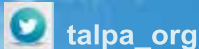


sizlerle birlikte DAHA GÜÇLÜ bir TALPA...

Türkiye kanatlarımızın altında...

PİLOTLARININ BULUŞMA NOKTASI

www.talpa.org



KATILIM VE BİLGİ İÇİN:
212 662 12 01



LİSANS KAYBI

LİSANS KAYBI VE GEÇİCİ LİSANS KAYBI

Poliçenin ilk şartı TALPA'ya (Türkiye Havayolu Pilotları Derneği) üye olmaktır.

AZAMI YAŞ SINIRI: 65 yaş

KALICI LİSANS KAYBI: Sigorta bedelinin %100'ü psikolojik veya psikiyatrik hastalığa bağlı olması durumunda %25'i karşılar. Ödeme bekleme süresi, 180 gündür.

Kalıcı Lisans Kaybı Teminatları:

100.000 USD - 150.000 USD. - 200.000 USD. - 300.000 USD.

GEÇİCİ LİSANS KAYBI: Sağlık lisansınızın SHGM kararıyla 90 gün üzerinde geçici askıya alınması (raporlu olduğunuz aylar) durumunda gelir kaybı teminatı olan geçici lisans kaybı ödemesini lisansın yeniden alınması ile toplu olarak yapar. Bu ödeme günlük olarak hesaplanır, maaşınızın %75'ini ve seçilen teminatın maksimum %2'sini öder.

PRİM İADELİ HAYAT SİGORTASI

Poliçenin ilk şartı TALPA'ya (Türkiye Havayolu Pilotları Derneği) üye olmaktır.

- 12 yıl ödediğiniz primi süre sonunda size iade eder. Hem de ailenize sizden sonra iyi bir yaşam sağlar.
- Seçtiğiniz teminatın, %35'ini vergiden iade alırsınız. Böylece süre sonunda geri alacağınız tutarda %35 kârlı olursunuz.
- 2 yıl poliçeye ara verebilir ve teminat altında kalmaya devam edersiniz.
- TALPA üyelerine özel 6. yıldan sonra ödenen primi yarıya düşürme hakkı tanır. Ve sadece teminat %25 düşer.
- Aylık ödediğiniz doları sabit kurla ödeyebilirsiniz.
- Aileniz sizi reddi miras etmek zorunda kaldığında bu poliçe teminatına kimse el koyamaz ve dünyanın her yerinden çekebilirler.
- 3 yıldan sonra içeride biriken paranızı 1 yıl faizsiz kullanma hakkı tanır.

TALPA KORUMA POLİÇESİ

Poliçenin ilk şartı TALPA'ya (Türkiye Havayolu Pilotları Derneği) üye olmaktır.

TEMİNAT LİMİTLERİ

Ferdi kaza sigortası _____ : Vefat _____ : 200.000 TL

Sürekli sakatlık _____ : 200.000 TL

Gayri ihtiyari işsizlik teminatı _____ : Aylık _____ : 20.000 TL

Aile hukuksal koruması teminatı _____ : 10.000 TL

Sizi her açıdan korumaya alır.



Ayrıntılı bilgi ve teklif için aramanızı rica ederiz.

Tel: 0212 662 12 01 – 0212 662 12 02 Dahili: 6

Cep: 0507 156 34 33

Mail: sigorta@talpa.org

Başkandan...



HEPİMİZİ DERİNDEN SARSAN BÜYÜK DEPREM FELAKETİNİN ARDINDAN, TÜRKİYE'NİN EN ESKİ VE KÖKLÜ STK'LARINDAN BİRİ OLARAK, DEPREMZEDELERE DESTEK OLMAK AMACIYLA SAHADAYDIK...

DEĞERLİ OKURLARIMIZ, KOKPİTTEN BAKIŞ DERGİMİZİN YENİ SAYISI İLE SİZLERE TEKRAR ULAŞABİLİYOR OLMANIN MUTLULUĞUNU YAŞIYORUM. BU SAYIMIZDA DA MESLEKİ KONULARDAN SAĞLIĞA, TARİHTEN KÜLTÜRE ÇEŞİTLİ KONULARDA DEĞERLİ YAZARLARIMIZIN KALEME ALDIĞI YAZILARI KEYİFLE VE İLGİYLE OKUYACAĞINIZI UMUYORUM.

DERGİMİZİN bu sayısını yayına hazırlandığı süreçte ülkemizin çok büyük bir bölgesini etkileyen deprem faciası yaşadık. Hepimizi derinden sarsan ve etkileyen bu afet sonrasında, en eski ve köklü STK'larından biri olarak destek için üzerimize düşeni yapmak üzere karar aldık. Üyelerimizin büyük kısmının desteği ve derneğimizin kendi imkanları ile acil yardım malzemelerinin depremzede vatandaşlarımıza ulaştırılması için diğer meslek kuruluşlarımızla da güç birliği yaparak acil yardım malzemelerinin toplanıp sevk edilmesini sağladık. Acil yardım malzemelerinin

gönderilmesinden sonra en öncelikli ihtiyaç olan barınma konusunda dernek imkanlarımızla on adet konteyner ev deprem bölgesindeki bir köyümüzde ihtiyaç sahipleri için kurulmasını sağladık. Deprem bölgesine yardım konusunun çok uzun soluklu bir süreç olacağı bir gerçektir. Biz de dernek olarak destek çabalarımızı uzun soluklu bir plan çerçevesinde yürütmeyi kararlaştırdık.

Geçtiğimiz dönemde katılmış olduğumuz uluslararası toplantılarda öne çıkan konular, pandemi sonrasında hızla artan uçuşların getirdiği uçuş yoğunluğu ve artan



Kpt. Plt. R. Okan Üreksoy / TALPA Başkanı

yorgunluklar ile azaltılmış uçuş ekibi konseptinin (Reduced Crew Operations-RCO) daha kuvvetli olarak bir kısım uçak üreticileri ve onları destekleyen bir iki işletme tarafından daha kuvvetli şekilde gündeme getirilmesidir. Geçen yıl IFALPA konferansında tartışılan RCO konusu, bu yılki konferansın da en önemli gündem maddesi ve tartışma konusu olacaktır. Global pilot birlikleri olarak basit tanımıyla uçuş operasyonunda kokpitten bir pilotun eksiltilmesi konseptine bu aşamada kesinlikle karşı olduğumuzun burada altını çizmekte fayda görüyorum.

Artan uçuş saatlerinin meslektaşlarımız üzerinde yorgunluk birikmesine sebep olmasına müsaade edilmemesi konusunda işletmelerimizin tedbir almaları gerektiğine geçen sayımızdaki yazımda dikkat çekmiştim. Bu konu global seviyede de dikkatle takip edilmesi gereken bir noktaya gelmiştir. Dolayısıyla sivil havacılık sektörümüzün tüm paydaşlarının en önemli ortak sorumluluğunun hava taşımacılığımıza emniyetle yürütülmesi olduğundan yola çıkarak yüksek sezona girmeye hazırlanırken üretilmesi planlanan uçuş saatlerinin pilot



mevcutları ile kabul edilebilir oranda olması gerektiğine bir kez daha dikkat çekmeyi görev saymaktayım.

Önceki sayımızda bahsetmiş olduğum sosyal ve kültürel etkinliklerimiz başlattığımız ilk günden itibaren üyelerimizden büyük ilgi gördü. Yoğun uçuş tempomuzun arasında sevdiğimizle birlikte ilgiyle izleyip hoşça vakit geçireceğimiz etkinliklere katılım çok yüksek olmakta olup, bizler de üyelerimize bu imkanı sağlamaktan büyük mutluluk duymaktayız. Yaşadığımız deprem felaketi sebebiyle bir süre ara vermiş olduğumuz etkinliklerimize Nisan ayı itibariyle tekrar kaldığı yerden devam edeceğiz.

Her zaman ifade ettiğimiz gibi, bu amaçlarımızın gerçekleştirilebilmesindeki en büyük güç üyelerimizin desteğidir. Üye sayımız her geçen gün artmaya devam etmektedir. Bu meslektaşlarımızın birlik ve beraberliğe olan ihtiyacının ve TALPA'ya duydukları güvenin en önemli göstergesidir.

Prensibimiz, diyalogu hep koruyan, yapıcı ve birleştirici bir yaklaşımla sektörün tüm oyuncularını ile iletişim halinde olan, tecrübe ve bilgi birikimini her kesimle paylaşmaya açık bir TALPA olarak alanının uzmanı ve danışma noktası olmaktır.

Kokpitten Bakış dergimizin bir sonraki sayısında buluşmak dileğiyle...

İçindekiler



6



14



20



26



30



34



38



44

6 HAVA SAHASI KAVRAMININ HUKUKİ YÖNDEN İNCELENMESİ

Balonun 18. yy. sonlarına doğru icat edilmesi ile birlikte havacılıkla ilgili kurallara ihtiyaç hissedilmeye başlanmıştır.

30 NOKTA ADLANDIRICISI 5LNC VE TELAFFUZ PROBLEMLERİ

ICAO ve FAA 1960'larda 5LNC'lerin 140.000 kombinasyonundan oluşan bir listesini oluşturmuştur.

14 İNSAN FAKTÖRÜ 'PİLOTLAR İÇİN STRES YÖNETİMİ'

Bu yazımızda uçuş operasyonunda olduğu gibi sosyal hayatımızda da var olan ve yönetmemiz gereken önemli bir unsurdan bahsedeceğiz.

34 2023'TE TEKNOLOJİ VE İNSAN

Teknoloji her geçen gün yaşamımıza daha çok giriyor. Bu duruma o kadar alıştık ki, teknolojinin etkilerini artık hayretle karşılamıyoruz.

20 ADA'DA UÇUŞ PLANI

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde uçuş temelli havacılık faaliyetlerinin geliştirilmesi için kilidin kırılmasına ve cesur havacıların inisiyatif kullanmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

38 BÜYÜK KAHRAMANMARAŞ DEPREMİNİN DÜŞÜNDÜRDÜKLERİ 'İLERİ TOPLUM OLMANIN YASALARI'

26 UÇUCULARDA GÖRÜLEN ZİHİNEL YORGUNLUK VE KURTULMA ÇARELERİ

44 TÜRK CEZA KANUNU'NDA DÜZENLENEN "HAVA ULAŞIM ARAÇLARININ KAÇIRILMASI VE ALIKONULMASI SUÇU"



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

YAYIN KURULU
Kaptan Pilot R. Okan ÜREKSOY
Kaptan Pilot İpek AYDIN
Kaptan Pilot Mert YARDIMCI

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
Umur Basım Sanayi ve Ticaret A.Ş.
Dudullu OSB 2. Cadde No:5
Ümraniye - İstanbul
T: 0216 645 62 00 C: 0 542 5273705
www.umur.com.tr

TÜRK PİLOTLARI BULUŞMA NOKTASI

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

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

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



48



54



52



60

48 ATATÜRK'ÜN İNTİHAR PİLOTLARI (1935)
Çeşme önlerinde Ege Vapurunda bulunan Atatürk, Mussolini'nin delice davranışlarına karşı 17 Şubat 1935'te Alanya'ya gitmek üzere Zafer destroyesine geçer. ..

52 PSİKOLOJİK İLK YARDIM VE TRAVMA
Öyle bir günlerden geçiyoruz ki biz ruh sağlığı uzmanlarının desteğine her zamankinden çok daha ihtiyaç var. İnanıyorum ki tüm meslektaşların yardımcı olmak için bütün güçleriyle çabalyor.

54 YAŞADIĞIM HER ANI GÜZEL DEĞERLENDİRMEK, HERKES İÇİN ELİMDEN GELENİ YAPIP İNSANLARI MUTLU ETMEK VE SEVDİKLERİMLE MUTLU YAŞAMAK: ÖZGE BİROĞLU

60 ZİHNİN KARMAŞASI ZİHN KAOSU
'Biz, zihnin zeplincileri...' ifadesini kullanır Nietzsche düşüncenin sınır tanımaz ve yegane özgürlüğünü ifade etmek için

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

HAVA SAHASI KAVRAMININ HUKUKİ YÖNDEN İNCELENMESİ



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



Hava Hukukunun Tarihsel Gelişimi

Balonun 18. yy. sonlarına doğru icat edilmesi ile birlikte havacılıkla ilgili kurallara ihtiyaç hissedilmeye başlanmıştır. Uluslararası hukukta havacılıkla ilgili ilk sorun, 1870'te Paris'i kuşatan Alman orduları üzerinden Fransızların balonlarla haberleşmesi ve liderleri Gambetta'nın

kenti terk etmesi olayı ile doğmuştur (Pazarıcı, 1999: 438). Ardından 1897 ve 1907 tarihli La Haye kongrelerinde balonlardan patlayıcı bomba atılmasının harp kurallarına uygunluğu konusu ele alınmış, bu kapsamdaki kurallaşma arayışları özellikle savaş hukuku ve kuvvet kullanmanın düzenlenmesi konularında sürmüştür (Göknil, 1951:15).

1919'da toplanan Versailles Barış Konferansında alınan karar hava hukukuyla ilgili ilk önemli hamle olmuştur. Bu karara göre; "Paris Hava Ulaşım Sözleşmesi" adlı hukuki bir belge kabul edilmiştir (Göknil, 1951:17). 1919 Paris Hava Ulaşım Sözleşmesi bir devletin hava ülkesi ise, kara ülkesi ve karasuları üzerinde yer alan hava sahası olarak

belirlenmektedir. Bu sözleşme; ülkelerin hava sahaslarında devletin egemenlik hakkını kabul etmekle birlikte, barış zamanında prensip olarak sivil hava araçlarının serbest geçiş hakkını kabul etmektedir. Devlet hava araçları ve uluslararası düzenli taşımacılık yapan sivil hava araçları izin almadan geçiş hakkına sahiptir. Paris Sözleşmesi, 1922, 1923, 1929'da

olmak üzere üç kez değişikliklere uğramış olup, İkinci Dünya Savaşı öncesi 33 devletin taraf belirleyen ve yürüten en önemli anlaşma olmuştur.¹ Bu anlaşmalar sonrasında hava sahası genişliği bir çok ülke tarafından, o zamanlarda “top atış menzili” olarak kabul edilen 3 NM olarak belirlenmiştir.

Hava Hukukunun Temel Belgesi “Chicago Sözleşmesi”

İkinci Dünya Savaşı sırasında ve sonrasında havacılığın süratle gelişmesi karşısında uluslararası uçuşların emniyetli, muntazam ve süratli olarak yapılması, hava seyrişer ve taşımacılığı ile ilgili konu ve hizmetlerde standardizasyonun temini amacıyla uluslararası bir teşkilatın kurulması ve hukuki bir düzenin oluşturulması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Hava hukukunda bir çağır açan ve bugün uygulanan hukukun temelini teşkil eden “ŞİKAGO Sözleşmesi” ABD’nin ŞİKAGO kentinde, 1.11.1944 – 7.12.1944 tarihleri arasında 52 devletin katılımı ile toplanan Sivil Havacılık Konferansı sonunda imzalanmıştır. Bu sözleşmenin ardından IATA (International Air Transportation Association), ICAO (International Civil Aviation Organization) teşkilatları kurulmuştur.

Sivil Havacılık Sözleşmesi, temelde uluslararası sivil hava trafiğini düzenlemeyi amaçlamaktadır. Chicago Konvansiyonu teknik karakterli olup, kesin ve tekdüze kuralları benimseyerek uçuş emniyetini

güvence altına almayı hedeflemekte, askeri ve devlet uçaklarını kapsamamaktadır. Sözleşme doğrultusunda kurulan ve Birleşmiş Milletlere bağlı olarak çalışan Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO)’nın kuruluş amacı ise (HHA, 2002:134);

- Ülke sınırlarında uygulanan usullere benzer şekilde uluslararası sivil havacılığın teşvik edilmesine ve uçuş emniyetinin artırılmasına katkıda bulunmak,

- Yeni teknik metot ve teçhizat kullanımını teşvik etmek,

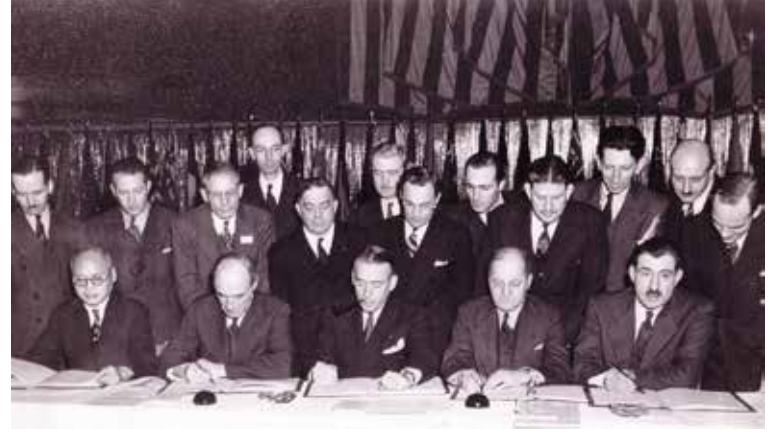
- Birleşmiş Milletler teknik yardım programı çerçevesinde, gelişmekte olan ülkelerin dahili ulaştırma sistemlerinin genişletilmesine katılmaktır.

Chicago’da 4 adet sözleşme imzalanmış olup, bunlar aşağıda kısaca tanıtılmaktadır.

Bu anlaşmalardan ilki olan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi temel olarak, ulusal hava sahası üzerinde uçuş, hava araçlarının uyrukluğ, hava ulaşımını kolaylaştırıcı önlemler, uçuş sırasında uyulacak kurallar ve havacılığa ilişkin uluslararası standartlar ile Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü’nün (ICAO) kuruluşunu ve organlarını düzenlemektedir. Bu sözleşme ile hava trafiği konusunda kural koyma gücü ICAO’ya verilerek, hava trafik kontrol hizmetlerinde oluşacak karmaşa önlenmiştir.²

Ayrıca, uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla Sivil Havacılık Sözleşmesine;

- Hava trafik denetimi hizmetleri



1944 yılında 52 devletin katılımı ile toplanan Sivil Havacılık Konferansı’nın ardından Chicago Sözleşmesi imzalandı.



- Uçuş bilgi hizmetleri
- Uyarı hizmetleri
- Havacılık bilgi hizmetleri
- Arama-kurtarma hizmetleri

gibi konularda 18 adet ek (ANNEX) eklenmiştir.

İmzalanan diğer bir anlaşma olan Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Anlaşması, 06.06.1945’te yürürlüğe girmiş olup, Uluslararası Sivil Havacılık sözleşmesinin 04.04.1947’de yürürlüğe girmesi ile ortadan kalkmıştır (Pazarıcı, 1999:440).

Transit geçişleri düzenleyen üçüncü sözleşme Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşması’dır (HHA, 2002:115). Bu anlaşma “İki Hava

Serbestliği Anlaşması” olarak da anılmaktadır. Bu anlaşmaya taraf olan devletler, uluslararası tarifeli hava servisleri bakımından, birbirlerine şu iki serbestliği tanımaktadır;

- Yere inme/sizin ülkesi üzerinden geçme hakkı;
- Ticari olmayan amaçlarla ülkesine inme hakkı.

Son olarak kabul edilen Uluslararası Hava Ulaşım Anlaşması da 8 maddeden oluşan kısa bir anlaşmadır (HHA, 2002:119). Bu anlaşma ise “Beş Hava Serbestliği Anlaşması” olarak da anılmaktadır. Anlaşmaya taraf olan devletler, uluslararası

1- Türkiye, 1919 Paris Anlaşmasına Lozan Barış Anlaşmasınının 100 ncü maddesi ile taraf olmuştur.

2- Uluslararası uçuşlar Nisan 1948’de imzalanan ICAO ANNEX –2 “Rules of Air- Uçuş Kuralları”e göre düzenlenmiştir.

tarifeli hava servisleri bakımından, birbirlerine ilke olarak şu 5 serbestliği tanımaktadır;

- Yere inmeksiz ülkesi üzerinden geçme hakkı;
- Ticari olmayan amaçlarla ülkesine inme hakkı;
- Hava aracının uçuşunda bulunduğu devletin ülkesinden almış olduğu yolcu ve eşyayı ülkesine indirme hakkı;
- Hava aracının uçuşunda bulunduğu devletin ülkesine gidecek yolcu ve eşyayı ülkesinden alma hakkı;
- Herhangi bir taraf devlet ülkesine indirme hakkı

Türkiye, Chicago Konferansından önceki devrede “ hava sahalarını yabancı hava araçlarına kapama prensibini “ benimsemiş ve İran ile yapılan 1937 anlaşması dışında hiçbir havacılık anlaşmasına taraf olmamıştır. Nitekim, Türkiye Chicago Sözleşmesine 05.06.1945 tarihli onaylama yasası ile taraf olurken, yasanın 2. maddesiyle şöyle bir çekince koymuştur:

“Yapılacak iki taraflı anlaşma ve sözleşmelerde Milletlerarası Hava Ulaştırma Sözleşmesinin 5. serbestisine ilişkin hükmün geçici süreler için kabulüne ve uygulanmasına hükümet yetkilidir.” (Göknil, 1951:90)

HAVA SAHALARINDA GEÇERLİ HUKUKSAL REJİM

Ulusal Hava Sahasında Hukuksal Rejim

Devletin hava ülkesi, devletin kara ülkesi ve deniz ülkesi (İç Sular ve Kara Suları) üzerindeki

İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI SIRASINDA HAVA SEYRÜSEFER VE TAŞIMACILIĞI İLE İLGİLİ KONU VE HİZMETLERDE STANDARDİZASYONUN TEMİNİ AMACIYLA ULUSLARARASI BİR TEŞKİLATIN KURULMASI VE HUKUKİ BİR DÜZENİN OLUŞTURULMASI İHTİYACI ORTAYA ÇIKMIŞTIR.

hava sahasıdır. Yani, bir devletin ulusal hava sahasının dış sınırı ile kara sularının bittiği sınır aynı noktadır. Bu konu herhangi bir yoruma yer bırakmayacak şekilde yukarıda bahsedilen anlaşmalarla ve devletlerin uygulamaları ile teyit edilmiştir. Havacılık alanındaki teknolojik gelişmeler, hava sahasının hukuki statüsü konusunun önem kazanmasına yol açmıştır. Henüz hava hukuku alanında devletlerin uygulamalarına dayalı milletlerarası örf ve adet kuralları henüz oluşmamış ve meselelerine deniz hukukunda olduğu gibi derin bir kodifikasyon çalışması yapılmamıştır. Bu nedenle ilgili sorunların anlaşmalarla çözümü yoluna gidilmektedir (Toluner, 1996: 39).

Günümüz pozitif hukuku, hava sahası üzerinde, devletin egemenlik hakkına haiz olduğu ilkesine dayalıdır. Uluslararası hukuka göre bir devletin kara

suları dışında kalan deniz alanları uluslararası hava sahasını oluşturmaktadır (HHA, 2001 md.1,2).

Devletlerin uygulamaları da, (Yunanistan örneği dışında-Yunanistan karasularını 6 NM hava sahasını ise 10 NM ??? olarak uygulamakta olup Türkiye 10 NM hava sahası genişliği uygulamasını kabul etmemektedir) bu yöndedir. Yine, deniz hukuku anlaşmaları da açık denizler üstünde yer alan hava sahasında uçuş serbestliği ilkesini kabul etmek suretiyle, karasuları dışında kalan hava sahasının ulusal egemenliğe konu olmayacağını benimsemiş bulunmaktadır (Pazarıcı, 1999:442).

Devletlerin ulusal hava sahalarındaki hukuksal rejim, ülke devletinin tam ve münhasır egemenliğinin kabulü şeklindedir. Ancak, ŞİKAGO Sözleşmesi gereği, devletler milli düzenlemelerini azami düzeyde ICAO kurallarına uyumlu olarak yapmak zorundadır. Hukukçular, bugün artık ülke devletinin hava sahası üzerindeki egemenliğinin tartışılmaz bir kural niteliğine sahip olduğunu bildirmektedir (Pazarıcı, 1999:443).

Uluslararası hava sahasında geçerli hukuksal rejim serbestlik rejimidir. Nitekim, gerek 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi,³ gerek 1982 BMDHS (1982 BMDHS: 87/1b) açık deniz üstünde bulunan hava sahasında bütün devletlerin uçuş serbestliğine sahip olduğunu bildirmektedir. Aynı kural, bitişik bölgenin açık denizin bir



parçasını oluşturması nedeniyle, bitişik bölge üstündeki hava sahası için de geçerlidir. Yine, bir devletin münhasır ekonomik bölgesi üstündeki hava sahasında da uçuş serbestliği ilkesi açıkça öngörülmektedir. Bu anlaşmalara göre Cenevre Anlaşmasında 6 NM, 1982 BMDHS’de ise 12 NM’e kadar ülkelerin karasularını, dolayısıyla da hava sahalarını, kıyıdaş ülkeler arasındaki anlaşma ve hakkaniyet ilkeleri doğrultusunda genişletebilecekleri hakkı tanınmıştır. Türkiye 1982 BMDHS’ne taraf değildir. Dolayısıyla karasularını 12 NM’e kadar uzatılması hakkını tanımamaktadır.

Chicago Sözleşmesinin 12’nci maddesindeki “Akit devletlerden her biri ülkesi üzerinden uçan veya ülkesi dahilinde manevra yapan nakil vasıtası ile, nerede bulunursa bulunsun kendi tabiiyet işaretini taşıyan her nakil vasıtasının,

3- 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi madde 1 : “Açık Deniz terimi , bir devletin karasularına ve iç sularına dahil olmayan bütün deniz kısımları manasına gelir.” Ayrıca, Madde 2.1 açık denizlerde seyrüsefer hürriyetinden bahseder.



DEVLETİN HAVA ÜLKESİ, DEVLETİN KARA ÜLKESİ VE DENİZ ÜLKESİ (İÇ SULAR VE KARA SULARI) ÜZERİNDEKİ HAVA SAHA SIDIR. YANİ, BİR DEVLETİN ULUSAL HAVA SAHA SINININ DIŞ SINIRI İLE KARA SULARININ BİTTİĞİ SINIR AYNI NOKTADIR.

hava nakil vasıtalarının uçuş ve manevralarına müteallik olup orada yürürlükte bulunan kaide ve nizamlara riayet edeceğini teminat altına alacak tedbirler itihazını taahhüt eder. Akit devletlerden her bir bu husustaki nizamlarını bu konvansiyona müsteniden var olacak nizamlara mümkün olduğu kadar benzetmeyi taahhüt eder. Akit devletlerden her biri tatbiki icap eden nizamlara riayet etmeyen şahısları cezalandırmayı taahhüt eder” hükmü kapsamında Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) 2 numaralı ekinde açık deniz üstünde bulunan hava sahasında açık deniz rejiminin geçerli olacağını kabul etmiştir (ICAO Annex 2).

Uluslararası Hava Sahasında Hukuksal Rejim

Hava hukukunun temel prensipleri deniz hukukunun prensipleriyle tamamen uyumludur. Ana kıtası ve

karasuyu üzerinde olmayan hava sahasında, yani açık denizde bir devlet yetki alanını genişletemez. Bunun tek istisnası, deniz hukukundaki uygulamaya benzeyen şekilde “bayrak devleti” kuralı olup, devlet kendi bayrağını taşıyan uçaklar üzerinde her şartta hükümranlık ve yargı haklarını kullanabilir (Bargiacchi, 2000:214).

Bir devletin ulusal hava sahası dışında kalan hava sahası uluslararası hava sahasının bir parçasını oluşturmaktadır. Bu alanlarda serbestlik rejimi geçerli olduğu için bütün devletlerin hava araçları (sivil veya devlete ait) serbestçe uçuşa hakkına sahiptir. Bu konulara ışık tutmak üzere ICAO Konseyi, uluslararası hava sahasındaki uçuş kurallarını kapsayan 2 nolu eki (ANNEX-2) yayınlamıştır. Bu ek ile, uluslararası hava sahasında, çarpışmalara engel olacak kuralları, uçuş planı kurallarını, görerek uçuş (VFR)

ve alet uçuş (IFR) kurallarını ve tehlike anında alınacak önlemleri kapsamaktadır. Ayrıca, sözleşmenin 11 sayılı eki ile de genel olarak hava trafik hizmetleri düzenlenmekte ve açık denizler üstünde icra edilen hava trafik hizmetlerine ilişkin hususlar açıklanmaktadır. Böylece, uluslararası hava sahaslarındaki uçuş güvenliği ve hava trafik hizmetleri ile uçuşların takip ve kontrolü belirli bir devletin teknik yönetimi altına koyulmaktadır. Uçuş emniyetinin temini ve koordinasyonun sağlanması için Uçuş Bilgi Bölgelerinde (FIR) bulunan sivil hava araçlarının sorumlu hava trafik ve FIR makamlarına “uçuş planı” çekmeleri ve uçuş malumatı vermeleri gerekmektedir (ICAO Annex 2: 2.9.2).

Devlete Ait Hava Araçlarına Uygulanan Rejim

Geçerli uluslararası hukuka

göre, devletin ulusal hava sahasında tam ve münhasır egemenliğinin kabul edilmesi nedeniyle, devlet hava araçlarının yabancı bir devlet hava sahasına, yalnızca izin alarak girebilmesi söz konusudur. İlgili devletten usulüne uygun olarak izin almış bulunan yabancı devlet hava araçları, uçuş kurallarına uyduğu sürece, dokunulmazlığa sahiptir (Pazarcı, 1999:447).

Havacılık uygulamaları açısından, askeri hava

araçlarının uçuşları iki kategoriye ayrılmakta ve her durum için uygulanacak prosedürler farklılık arz etmektedir.

Harekat Hava Trafikği (Operational Air Traffic):

Harekat hava trafikği uçuşları askeri amaçla yapılan eğitim, tatbikat ve harekat uçuşlarını kapsamaktadır. Bu tip uçuşlarda Sivil Havacılık Sözleşmesi ve ekleriyle konulan kurallara uyulma mecburiyeti yoktur.

Genel Hava Trafikği (General Air Traffic):

Genel hava trafikği uçuşları ise, askeri hava araçlarının standart güvenlik kurallarına uyarak yapmakta sakınca görmedikleri uçuşlardır. Bu durumdaki bir askeri hava aracı, sivil hava araçları gibi uçuş planı doldurur, ilgili FIR (Flight Information Region) makamlarına uçuş malumatı verir ve talimatlarına uyar.

Chicago Sözleşmesinde, devlet hava araçlarının diğer devlet hava sahalarında uçuşu konusunda; "Akit devletlerinden birine ait bir devlet hava nakil vasıtası ancak hususi bir anlaşma ve ya sair suretle selahiyet verilmiş olduğu takdirde ve bu selahiyetin şartlarına uygun olarak diğer bir devletin ülkesi üzerinden uçabilir veya o devlet ülkesine inebilir." denilmektedir (Chicago Convention:3c). Ancak, yabancı bir devletin hava sahasına izinsiz giren devlet hava araçlarının durumu girişin kötü hava koşulları, yön şaşırması ya da teknik arızalar nedeniyle kasıtsız olması durumlarına göre değişir.



GEÇERLİ ULUSLARARASI HUKUKA GÖRE, DEVLETİN ULUSAL HAVA SAHASINDA TAM VE MÜNHASİR EGEMENLİĞİNİN KABUL EDİLMESİ NEDENİYLE, DEVLET HAVA ARAÇLARININ YABANCI BİR DEVLET HAVA SAHASINA, YALNIZCA İZİN ALARAK GİREBİLMESİ SÖZ KONUSUDUR.

Tehlike ya da başka nedenlere bağlı kasıtsız girişlerde, başta askeri hava araçları olmak üzere, devlet hava araçlarına sivil hava araçlarına davranıldığı gibi davranılması gerektiği genel kabul görmektedir.

Buna karşılık, kasıtlı izinsiz giriş yapan yabancı devlet hava araçlarına uyarıda bulunmaksızın kuvvet kullanılıp kullanılmayacağı tartışılmalı bir

konudur. Genel olarak uyarıda bulunulduktan ve makul bir süre beklendikten sonra kuvvet kullanılabilmesi fikri kabul görmektedir. Ancak düşmanca niyetleri açıkça belli olan, saldırıya geçen yada geçmek üzere olduğu kesinlikle anlaşılacak askeri hava araçlarına karşı uyarıda bulunmadan da kuvvet kullanılabilmesi uluslararası hukuka uygun bir hareket tarzı olarak değerlendirilmektedir.

Türk Hava Sahasında Geçerli Hukuksal Rejim

Türkiye, 1911 yılından itibaren havacılık faaliyetlerine başlaması ve bu alandaki gelişmeleri imkanlar ölçüsünde takip etmesine rağmen, havacılık hukuku konusundaki konferans ve faaliyetlere katılım konusunda biraz duyarsız kalmıştır

(Başdemir, 2007). Uygulamaya konulması gerçekleşmeyen Sevr Anlaşmasının havacılık faaliyetlerini yasaklayan hükümlerinden kurtulup, Kurtuluş Savaşını kazanmamızı müteakip yeni bir uluslararası konjonktür oluşmuştur. 1944 Chicago anlaşmasına taraf olmamıza gelene kadar 1923 ve 1936 yıllarında imzaladığımız Lozan ve Montrö anlaşmalarıyla kurulan rejimler bu konuda önem arz etmektedir (Başdemir, 2007).

Lozan Rejimi

1923 yılında kurulan Lozan rejimi Türkiye'nin askeri ve sivil havacılık bakımlarından serbestliğini iade etmiş olup, Türkiye'nin Lozan'da verdiği havacılık taahhütleri şunlardır : (Göknil, 1951:42)



• 1919 Paris konvansiyonunun hükümlerine (coğrafi durumunun gerektirdiği değişikliği yapmak rezervi ile) katılmayı kabul etmiştir. (Lozan 100 üncü madde)

• Boğazlar sözleşmesine göre boğazlar askersizleştirilmiştir. Bu bölgede hava geçişi serbesttir. Serbestlik barış zamanında, hatta harpte Türkiye'nin bitaraf kalması halinde mutlaklıdır. Harpte Türkiye muharip ise askeri olmaya tarafsız uçaklar ancak harp kaçağı veya düşman tabiyeti taşımamak şartıyla serbesttirler. Bu hak Türkiye'ye bir kontrol sağlamak hakkıyla yaptırma bağlanmıştır.

• Askeri hava gemilerinin barış zamanında geçişleri yine kaidedir. Harp zamanında Türkiye tarafsız ise Boğazların sularının ve havasının

serbestliğine engel olacak tedbirleri Türkiye alamayacaktır. Buna mukabil muharipler de askeri hava gemileri ile Boğazlar bölgesinde hasmane hareketlerden kaçınacaklardır. Şayet harp esnasında Türkiye de muharip bulunursa Türkiye'nin düşman hava gemilerinin Boğazlardan faydalanmasını kısıtlama hakkı esastır. Buna karşılık Türkiye tarafsız hava gemilerinin geçişine müsaade edecektir. Aynı geçiş hakkı tarafsız askeri uçaklara tanınmışsa da riski kendilerine ait olacak ve Türkiye'nin kontrolüne tabi olacaklardır.

• Boğazların askersizleştirilmesi neticesinde bu bölgede askeri tesisat bulunamaz. Sivil ve askeri hava gemilerinin buralarda uçuş müsaadesi Boğazların dar bir

tarafı üzerinde beşer kilometrelik bir toprak şeridi üzerinden olacaktır. Türkiye, yabancı hava gemilerinin kendi hava meydanlarında kalabilecekleri zamanı tahdit edebilir. Türkiye, askersizleştirilmeye rağmen barışta Boğaz havalarını kontrol etmek ve harpte de oralarda tam serbestlik sahibi bulunmak durumundadır.

• Trakya hududu da 30 kilometrelik bir sahada askersizleştirilmiş olup Türkiye, Yunanistan ve Bulgaristan bu sahada hava gemisi veya tesisatı bulunduramazlar.

Montrö Rejimi

Montrö anlaşmasının (HHA, 2006) 23'üncü maddesi hava gemilerinin durumunu düzenlemektedir. Montrö rejimi Türkiye'nin kendi hava

seyrüseferini dilediği gibi nizamlama hakkını tanımış, yabancı askeri uçakların müsaadesiz geçiş hakkını kaldırmış, yabancılara Lozan'da fazla olarak Boğazlardan enine de geçiş hakkını sağlamıştır. Özetle Lozan'da hem deniz, hem hava için asıl olan geçiş serbestliği yalnız denizle sınırlandırılmıştır. Lozan Anlaşmasının kısıtlayıcı hükümlerinden kurtulmak gayesi ile batılı devletlerin desteği ile yapılan 1936 Montrö Boğazlar Anlaşması ile kurulan rejimi göre;

• Boğazlarda transit olarak bulunan harp gemileri, taşıdıkları hava gemilerini hiçbir amaçla kullanamazlar.

• Sivil hava gemilerinin Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini temin etmek için Türkiye hükümeti Boğazlar yasak bölgeleri dışında bu geçişe mahsus hava yollarını gösterecektir.

• Sivil hava gemileri Türkiye Hükümetine arızı uçuşlar için 3 gün önce bir ön ihbar ve tarifeli uçuş seferi için geçiş tarihlerini açıklayan genel bir ön ihbar vermek suretiyle kullanabileceklerdir.

T.C Yasal Mevzuatı

Türkiye, 7 Aralık 1944 tarihinde Chicago'da akit ve imza edilmiş olan Milletlerarası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve bunların eklerinin onanması hakkındaki 4749 sayılı kanunu 6 Haziran 1945 günü TBMM'de kabul ederek yürürlüğe sokmuştur. Kanuna göre, Türkiye Cumhuriyeti

Türk hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe haiz olup, Türk hava sahasında geçerli hukuksal rejim taraf olunan uluslararası sözleşmeler doğrultusunda çıkarılan kanun, kanun hükmünde kararname, yönetmelik ve tüzüklerle oluşturmuştur. Bu noktada, Türk hava sahasında, özellikle deniz üzeri hava sahalarında geçerli olan yasal mevzuatı kısaca tanıtmak gerekmektedir.

AIP Turkey

Türkiye’de icra edilecek uçuş faaliyetlerine temel teşkil eden kalıcı nitelikteki havacılık bilgileri ile uzun süreli değişikliklerin uluslararası alanda karşılıklı değişiminin amaçlandığı ana havacılık dokümanı AIP TURKEY (Aeronautical Information Publications)’ dir. İki cilt halinde İngilizce ve Türkçe olarak hazırlanan bu doküman Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğüne yayınlanmakta ve devamlı güncel olarak tutulmaktadır.

Türk hava sahasını ve havaalanlarını kullanmak isteyen her türlü devlet hava aracı için önceden izin alınması zorunludur. Bu izinler için NATO üyesi bir devlet uçağı için Genelkurmay Başkanlığına, diğer devletler için diplomatik kanaldan Dış İşleri Bakanlığına başvurulur.

Türk Sivil Havacılık Kanunu

19 Ekim 1983 tarihinde



Resmi

Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren Türk Sivil Havacılık Kanunu ile sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin ulusal çıkarlarımız ve uluslararası ilişkilerimize uygun bir şekilde düzenlenmesini amaçlanmıştır. Bu kanun, esas itibarıyla kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve özel hukuk tüzel kişilerinin havacılık sahasındaki faaliyetlerini kapsamakta, açık hüküm bulunmayan hallerde devlet hava araçları kanun kapsamı dışında tutulmaktadır.

Uçuşa elverişli olmak şartıyla, devlet hava araçları,

Türk uçak siciline kayıtlı Türk sivil hava araçları ve Türkiye’nin taraf olduğu anlaşmalar uyarınca müsaade verilen hava araçları Türk hava sahasında uçuş yapabilirler. Belirtilenlerin dışında kalan her türlü hava aracının Türk hava sahasını kullanması Ulaştırma Bakanlığının iznine tabidir. Bakanlar Kurulu, Genelkurmay Başkanlığının olumlu görüşü üzerine; kamu düzeni ve emniyet mülahazaları ile veya askeri sebeplerle geçici veya devamlı bir tedbir olarak, Türk hava sahasının tamamını veya belirli bölümünün kullanılmasını veya muayyen bölgeler üzerinden uçuşu yasak edebilir veya sınırlayabilir (Türk Sivil Havacılık Kanunu:6).

Chicago Sözleşmesinin 3 üncü maddesindeki hükümler saklı tutulmak koşuluyla, Türk hava sahasında uçuş

yapacak yabancı devlet hava araçları; Türk kanunlarına ve bunlara bağlı kurallara uymak zorundadır. Türk devlet hava araçlarının, Türk hava sahasında ve uluslararası hava sahasında yapacakları uçuşlarla ilgili kurallar koyma yetkisi Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine aittir. Sivil hava araçları, kanunun öngördüğü esaslar dairesinde belirlenmiş havayolunu izlemeye ve uçuş sırasında hava trafik kontrol yetkililerinin talimatına uymaya mecburdur.

Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliği

Barış zamanında komşu ülkelerin hava sahasının Türk ve Türkiye’deki yabancı hava araçları tarafından ihlal edilmelerini önlemek amacıyla Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliği 16 Aralık

1982 tarihli Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğü girmiştir. Hava savunma ve arama-kurtarma görevi yapan hava araçları yönetmelik kapsamı dışında tutulmuştur.


Denizdeki hudut hattı olarak kara suları dış hattını kabul eden yönetmeliğe göre, devletin hükümran hava sahası; devlete ait arazi ile ona bitişik karasularının üstündeki denizden sınırsız irtifaya kadar uzanan saha olarak kabul edilmiştir. Türk hava araçları, diğer ülkelerin karasularına girmemek koşuluyla, açık denizlerde serbestçe uçabilir. Yabancı hava araçları, diğer komşu devlet kara hudutlarına 40 km.'den fazla, Karadeniz, Ege ve Akdeniz'de Türk karasuları hattına 10 km.'den fazla yaklaşamaz.

SONUÇ

Havacılığın ilgi alanına giren her konu tarihsel süreç içinde kurallar ile belirlenmiştir. Hava hukuku içinde yer alan hava sahası genişliği konusu da bu paralelde bir uluslararası kurallar ve anlaşmalar yolu ile oluşturulmuştur. Bu yazıda da anlatıldığı gibi, ülkeler arasında hava sahası yönetimi çalışmaları 18. Yüzyılda balonun icadı ile başlamış, I. Dünya Savaşı sonrasında Paris Anlaşması, II. Dünya Savaşı sonrasında Chicago Konferansı ve ICAO'nun teşkil edilmesi ve sonrasında 1958 Cenevre ve 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi ile sonuçlanmıştır.

Egemen bir ülkenin kendi hava sahası içindeki

sorumlulukları yukarıda adı geçen anlaşmalar ve hukuksal mevzuat ile ülkelerin kendi milli kanun ve yönetmelikleri ile belirlenmiştir. Hava sahası yönetimi ve genişliği konusunda Türkiye ve Yunanistan arasında yaşanan ihtilaflar var olmakla birlikte iki devletin de kendi hava sahasındaki sorumlulukları uluslararası anlaşmalarla teyit edilmiştir. Bu yazımızda iki devlet arasındaki hava sahası ve FIR hattı konularındaki anlaşmazlıklara değinilmemiş, hava sahası yönetimi konusunun hukuksal alt yapısından bahsedilmiştir. Türk-Yunan hava sahası sorunları sivil havacılığı da yakından ilgilendirdiği için sonraki yazılarımızda ele alınacaktır. Bu yazımızdaki amaç her uçucunun hava sahası yönetimi, genişliği ve hava hukuku konularında temel bilgilere sahip olmasını sağlayacak bir yazı hazırlamak olmuştur.

Türkiye gerek uluslararası anlaşmalar, gerek kendi iç mevzuatı ile hava sahasındaki trafiği emniyetle yönetmekte ve kendi egemen olduğu hava sahasını da korumaktadır. Bu faaliyetlerini yerine getirirken de uluslararası anlaşmaların vermiş olduğu hukuki haklarını kullanmaktadır. Sivil ya da asker Uçucuların her zaman buldukları uluslararası ortamlarda bu temel bilinçle donatılmış olmalarının önemli olduğu düşünülmektedir. Bu sebepten dolayı temel düzeyde de olsa hava sahası yönetimi hakkında hukuki bir alt yapıya sahip olunmalıdır. 

KAYNAKÇA:

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu Madde 4, www.adalet.gov.tr, 15.01.2023.

Bargiacchi, P. (2000). "The Freedom of Overflight in the High Seas", The Aegean Sea 2000 Symposium, TUDAV Yayınları, İstanbul.

Başdemir, M.M.(2007). Türkiye'nin Avrupa Birliği Müzakereleri Sürecinde Ege Denizi'nde Yunanistan İle Olan Sorunlarından Karasuları İle Hava Sahası Sorunlarının Hukuki Yönden İncelenmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hava Harp Akademisi, İstanbul.

Büyüksağnak, B.(2002) Avrupa Birliği'ne Giriş Sürecinde Yunanistan İle Arasındaki Sorunların Türkiye'nin Avrupa Birliği Tam Üyeliğine Etkileri, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul.

Cin, T. (2000). Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege'deki Karasuları Genişliği Sorunu, Seçkin Yayınevi, Ankara.

Deniz Hukuku Ders Yansıları (2006). Harp Akademileri Yayınları, İstanbul.

Dyke,J,M. (2001), "The Interconnected Aegean Sea Disputes", Problems of Regional Seas Symposium, TÜDAV Yayınları, İstanbul,

Ege'de Türk Yunan Askeri Sorunları ve NATO, Güneydoğu Avrupa Müttefik K.K.K.'İği Yayınları, 1995, s.31

Göknül, M.N. (1951). Hava Hukuku, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını, İstanbul. Hava Hukuku Ders Notları

(2002). Harp Akademileri Yayınları, İstanbul.

Havacılık Ders Notları, 1944 Şikago Sözleşmesi (2001). Harp Akademileri Yayınları, İstanbul.

Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliği md. 4-6, www.adalet.gov.tr, 15.01.2023.

ICAO Annex 11 https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/an02_cons%5B1%5D.pdf 15.01.2023.

ICAO Annex 2, https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/an02_cons%5B1%5D.pdf 15.01.2023.

ICAO'nun "Final Report Of The Rules Of The Air And Air Traffic Control Committee" adlı ve Şubat 1951 tarihli belgesi (Doc 7055, MID/2-RAC).

Kabataş, E. (2001). Lozan Antlaşması'ndan Günümüze Türk-Yunan İlişkilerinde Ege Denizi ve Ege Adaları Sorunu, T.C. İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri İnkılap Tarihi Enstitüsü, Atatürk İlkeleri İnkılap Tarihi Ana Bilim Dalı, İstanbul.

Kurumahmut, A. (1998). Ege'de Temel Sorun Egemenliği Tartışmalı Adalar, Ankara.

Pazarıcı H. (1999). Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap, Turhan Kitabevi, Ankara.

Toluner, S. (1996). Milletlerarası Hukuk Dersleri, Beta Yayınları, İstanbul.

Toluner, S. (2000). Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları, Beta Yayıncılık, İstanbul.

İNSAN FAKTÖRÜ 'PİLOTLAR İÇİN STRES YÖNETİMİ'



N. Temuçin GÜREL
THY INSTRUCTOR
Uçuş Eğitim Başkanlığı



BAŞLARKEN...

Bu yazımızda uçuş operasyonunda olduğu gibi sosyal hayatımızda da var olan ve yönetmemiz gereken önemli bir unsurdan bahsedeceğiz. Stres. Uçuş operasyonu gelişen ve değişen koşullara göre zorluklar içerir. Uçuş ekipleri bu zorluklara direnç gösterir ve yönetmeye çalışır. Ancak koşulları yönetmek ve emniyetli sahada kalmak için yaşanan bu zorlanma pilotlarda stres oluşturur. Diğer yandan stres, sosyal hayatımızın çeşitli alanlarında yaşadığımız zorluklarla mücadele ederken bizi etkileyen bir faktördür. Bunlara ilaveten henüz etkisinden çıkmaya başladığımız salgın hastalık pandemisi ve çok yakın zamanda yaşadığımız, etkisi süren deprem gibi gelişmeler, uçuş operasyonunda



ve sosyal hayatımızda var olan stresi daha ağır biçimde hepimizin karşısına çıkarmıştır.

Yukarıda özetlenen tüm alanlarda oluşan zorluklar karşısında yaşadığımız stresi yönetmemiz gerekiyor. Eğer

bunu başarılı biçimde yapmaz veya yapamazsak maalesef stresin getirebileceği psikolojik ve fizyolojik olumsuz etkileri yaşamak zorunda kalabiliriz. Bu oluşumlar herhangi bir bireyi elbette etkileyebilir. Bir pilotu ise

uçuş emniyetini bozacak şekilde çok daha ciddi etkileyebilir.

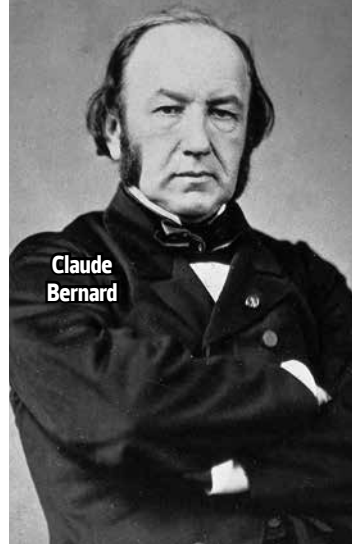
Bu bakımdan stres önemli ve yönetilmesi gereken bir unsurdur. Şimdi bu önemli kavramı biraz daha detaylandıralım.

STRES NEDİR?

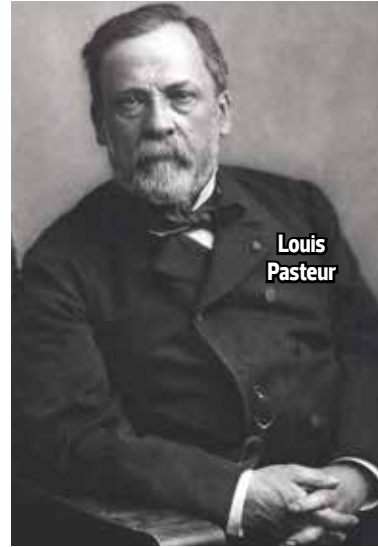
Latince, “Estrictia”, Fransızca “Estrece” kelimelerinden türemiştir. Sözlüklerde fil olarak 4, isim olarak 8 anlamı bulunmaktadır. 17. yüzyılda, felaket, musibet, dert, keder anlamlarında kullanılmıştır. 18. ve 19. yüzyılda, güç ve zor anlamlarında obje ve insanlar için kullanılmıştır. 19. yüzyıl sonlarında ve 20. yüzyıl başlarında stres, bilimsel olmasa da sezgi olarak bedensel ve ruhsal hastalıkların sebebi olarak düşünölmeye başlanmıştır. 20. yüzyıl başlarından itibaren stres kavramına daha geniş bakılmaya başlanmıştır. Bir fizyolog olan Tıp Doktoru Claude BERNARD stresi, dış değişimlere karşı iç yapıdaki dengenin korunması olarak değerlendirmiştir. Yıllarca insan sağlığını tehdit eden şeyin mikrop olduğunu savunan Fransız mikrobiyolog ve kimyacı Louis PASTEUR, hayatının son günlerinde, “Bernard haklı. İnsanı hasta eden şey mikrop değil, dengenin bozulmasıdır.” demiştir.

Bugün stres, benlik tehdidi, engellenme, duygusal çöküntü, ağır dış şartlar, güvenliğin tehdidi gibi birçok konuyu içeren genel bir başlık şeklinde psikolojik alanlarda kullanılan ve fizyolojik rahatsızlıkların psikolojik temelini ifade eden bir kavram olmuştur.

Stres, sürekli olarak değişen ve gelişen dış Dünyaya uyum sağlamaya çalışırken yaşadığımız bedensel ve duygusal zorlanmadır. Yaşanan belli bir olay ya da durum karşısında



Claude
Bernard



Louis
Pasteur

STRES, SÜREKLİ OLARAK DEĞİŞEN VE GELİŞEN DİŞ DÜNYAYA UYUM SAĞLAMAYA ÇALIŞIRKEN YAŞADIĞIMIZ BEDENSEL VE DUYGUSAL ZORLANMADIR. YAŞANAN BELLİ BİR OLAY YA DA DURUM KARŞISINDA DUYGUSAL VE FİZİKSEL DÜNYAMIZIN GÖSTERDİĞİ “ZORLANIYORUM” REAKSİYONUDUR.



duygusal ve fiziksel dünyamızın gösterdiği “zorlanıyorum” reaksiyonudur. Başka bir ifadeyle stres, bedenimizin yaşam tarzımıza verdiği cevaptır.

STRES OLUŞTURAN DURUMLAR VE SONUÇLARI

Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere çeşitli durumlar bizde az veya çok şiddette stres

oluşturur. Örneğin bir pilotta uçuşa hazırlık sırasında çevresel faktörlerden kaynaklanan bir gecikme stres oluşturur. Bu istenmeyen ve dozu az olan bir strestir. Benzer şekilde bir pilot uçuş sonrası boş zamanında dinlenmek ister. Bu dinlenme süresinde yeterli seviyede gerçekleşmeyen istirahat veya bunu bozan bir oluşum pilotta bir dozu az bir stres

oluşturabilir. Diğer taraftan bir II. Pilot, Kaptan olmak elbette ister. Ancak o çok istediği Kaptanlık zamanı geldiğinde kişiye göre oranı değişmekle birlikte oldukça yoğun bir stres yaşamaya da başlayabilir. Son olarak simülör kontrolüne girecek bir pilot düşünelim. Sonunda başarısızlık, ilave eğitim vb. yaptırımlar da içeren bu değerlendirilme süreci eğer

BEYNİN YAPISINI VE FONKSİYONUNU BOZAN DURUMLARI ÜÇ BAŞLIK HALİNDE ÖZETLEYEBİLİRİZ. BUNLARDAN İLKİ YAPISAL BOZUKLUKLARDIR. YAPISAL BOZUKLUKLAR İÇİN KAZA, TRAVMA, İLTİHAP, ALZHEIMER, TÜMÖR SONRASI HASAR GİBİ ÖRNEKLERİ SIRALAYABİLİRİZ.

STRES



pilotta yüksek seviyede bir strese sebep olabilir.

Yukarıda belirtilen bu durumlarda oluşabilecek stres karşısında insan önce bir alarm reaksiyonu yaşar. Bu alarm reaksiyonuyla birlikte oluşan duruma karşı direnç göstermek ve kendini korumak mekanizmaları çalışmaya başlar. Eğer kişi zihinsel ve fiziksel olarak yeterli seviyede güçlüyse bu durumu yönetebilir. Fakat güç yeterli seviyede değilse bitkinlik ve hastalık belirtileri oluşabilir. Bu durumda mücadeleden başarılı çıkma şansı azalır.

Diğer taraftan stresin tamamen ortadan kaldırılması mümkün olmadığı gibi arzu edilen bir şey de değildir. Nasıl yüksek seviyede yaşanabilecek stres kişide sıkıntı, gerginlik, kaygıya sebep olup istenmeyen durumlara yol açabilirse, çok düşük seviyede stres de insanı rahavete sürükleyerek yine

birtakım istenmeyen sonuçlara götürebilir. Örnek vermek gerekirse yüksek seviyede stres uçuş ekibinde dikkat eksikliği, değerlendirme zayıflığı, dalgınlık oluşturup, yetersiz durum farkındalığı seviyesinde, yanlış bir karar vermesine yol açabilir. Çok düşük seviyede stres ise fazla rahatlık içinde değişen bir parametreyi veya bir ATC (Air Traffic Control) çağrısını kaçırmaya ve devamında uçağın marjlar dışına çıkmasına sebep olabilir. Bu bakımdan stres yönetilmesi gereken bir oluşumdur.

STRES PİLOTLAR İÇİN NEDEN ÖNEMLİ?

Beynin yapısını ve fonksiyonunu bozan durumları üç başlık halinde özetleyebiliriz. Bunlardan ilki yapısal bozukluklardır. Yapısal bozukluklar için kaza, travma, iltihap, alzheimer, tümör sonrası hasar gibi örnekleri

sıralayabiliriz. Uçuş ekipleri için konuşacak olursak, oluşan bir beyin tümörünün uçuşa elverişliliği bozabileceğini söyleyebiliriz. İkinci sırada kalıcı fonksiyonel bozukluklar gelmektedir. Şizofreni buna bir örnektir. Yine benzer şekilde bu teşhisin konulduğu bir uçuş ekibi üyesinin uçuşa uygunluğunun bozulabileceği. Üçüncü sırada ise geçici fonksiyonel bozukluklar vardır. Bu kapsama giren olarak, stres, depresyon, kaygı bozukluğu, panik bozukluğu ve fobileri sayabiliriz. Görüldüğü üzere yukarıdakilerle kıyasladığımızda çok hafif sayılabilecek bu unsurlar da maalesef beyin yapısını ve işleyişini bozabiliyor. Pilotlar için stresin önemli ve yönetilmesi gereken bir faktör olmasının temel sebebi beyin yapısını ve işleyişini bozabilmesidir. Bu da elbette uçuş emniyetine direkt etki edecek durumlara yol açabilecektir.

Diğer taraftan beyin yapısını ve işleyişini bozan fiziksel ve zihinsel oluşumların insanda bozulma oluşturacağı alanlar da çeşitli ve geniş olabilmektedir. Bu konuda ilgi çekecek bir yaşantı paylaşalım.

Phineas Gage, 1940'lı yıllarda Amerika Birleşik Devletleri'nin Vermont eyaletinde demiryolu inşaatında çalışan bir işçidir. Demiryolun inşaatındaki görevi, demiryoluna engel oluşturan kaya, tepe ve benzeri oluşumları dinamitle patlatarak ortadan kaldırmaktır. Bugün yaşasa kendisine patlayıcı uzmanı demek mümkün olabilirdi. Gage görevini icra ettiği günlerden birinde büyük bir kayanın içerisine her zamanki gibi patlayıcı yerleştirir. Yerleştirdiği karışımı patlamanın daha etkili olması için elindeki 1.5 metrelik demir çubukla sıkıştırırken, barut alev alır ve patlama gerçekleşir. Patlamanın etkisiyle, elindeki demir çubuk



STRES

FİZİKSEL OLARAK FORMDA OLMAK İÇİN ÖNCELİKLE UYKU DÜZENİNE DİKKAT ETMEK GEREKİR. AŞIRI ALKOL VE SİGARA TÜKETİMİ FİZİKSEL FORMU CİDDİ OLARAK BOZAR. AŞIRI DÜZENSİZ VEYA AŞIRI DÜZENLİ BİR YAŞAM TARZI DA BİZİ OLUMSUZ ETKİLER.

Gage'in yanağından girer ve alınının üzerinden kafatasını parçalayarak çıkar. Yaşaması pek de mümkün görülmeyen Gage, epeyce tedavinin ve çabanın ardından iyileşir ve normal hayatına döner. Söz konusu patlama Gage'in frontal lobunun yaklaşık üçte ikisini param parça etmiştir. Olayın ülke çapında duyulması ilgiyi artırır. Nöro bilimciler tarafından yaşananlar sonrası Gage'in hayatı mercek altına alınır.

Kazanın Gage üzerindeki tek fiziksel etkisi sol gözündeki görme kaybı olur. Ancak asıl etki davranışsal boyutta gözlemlenir. Gage kazadan sonra hızla kaba, kavgacı, çabuk öfkelenen, kaba kuvvet eğilimli bir insana dönüşür. Alkol bağımlılığı başlar.

Gage yakın çevresi tarafından tanınmak ve anlaşılmakta çok güçlük çekilen biri haline gelmiştir.

Bu vaka nöro psikiyatri dünyasına bir gerçeği öğretir. Beynin yapısını ve işleyişini bozan her olay kişiliği, davranışları, duyguları, düşünceleri, algıları bozabilmektedir. Uçuş emniyetine etki eden birim ve insanlar için stresin de içinde yer aldığı geçici fonksiyonel bozukluklar bu nedenle çok önemlidir. Çünkü direk iletişim ve davranış modellerini etkilemektedir.

Yukarıda ifade edilenler bizlere gösteriyor ki stres yönetilmediğinde önemli sonuçları olabilen bir unsurdur. Bu bakımdan farkındalık içinde

yönetilmelidir.

STRESİ YÖNETMEK AMA NASIL?

Stresi yönetmek zihinsel ve fiziksel olarak formda olmayı gerektirir. Zihinsel formdalık için sürekli yeni şeyler öğrenmeye çalışmak önemli bir faktördür. Bu doğrultuda uzmanlık alanımızı besleyen çeşitli alanlarda yeni şeyler okumak, izlemek, dinlemek fayda sağlar. Böylelikle mantık kalitemizi yükselterek, karşılaştığımız zorlukları daha etkili yönetme şansımızı artırırız. Bizden tecrübeli ve bilgili insanlarla vakit geçirmek ve onların tecrübelerinden faydalanmak da bizi farkında olmadan zihinsel olarak geliştirir. İstenmeyen değil istenen şeylere odaklanmak

da insanı zihinsel olarak formda tutan bir unsurdur. Böylelikle istenen ve bize fayda sağlayacak konulara yönelir, bizi gereksiz ve amaçsız yoracak, işimize yaramayacak konulardan uzak durmuş oluruz.

Fiziksel olarak formda olmak için öncelikle uyku düzenine dikkat etmek gerekir. Aşırı alkol ve sigara tüketimi fiziksel formu ciddi olarak bozar. Aşırı düzensiz veya aşırı düzenli bir

yaşam tarzı da bizi olumsuz etkiler. Aşırı düzensizlik bedeni yorar ve bitkinlik yaratır. Aşırı düzenlilik ise rutinden çıkmak zorunda kaldığımız durumları dirençlilikle yönetmemizi zorlaştırır. Beslenme alışkanlıklarımız ve düzenimiz vücut sağlığımız etkiler. Özellikle hazır ve sağlıksız gıdaların, bilimsel temelden uzak diyet reçetelerinin son derece olumsuz etkileri vardır. Son olarak elektronik cihazları aşırı ve bilinçsiz kullanmak da sağlığımıza olumsuz etki eder. Fiziksel form için bu saydıklarımızın yaşamımızdaki yeri ve oranına dikkat etmek şarttır.

Yukarıda belirttiklerimize ilave olarak stresi yöneten insanların önemli bir özellikleri olduğunu da eklemeliyiz. İngilizce'de "resilience" olarak ifade edilen, Türkçe olarak "dayanıklılık, yılmazlık, dirayet" olarak ifade edebileceğimiz kavram. Stres için dışsal durumlara karşı bedensel, zihinsel ve duygusal bir zorlanma demiştik. İşte bu zorlanmayı dayanıklılık ve yılmazlık eşiği yüksek olan insanların daha etkin yönetebilecektir. Dayanıklılığı yüksek olan insanları taşıdığı ortak özellikleri dergimizde "Dayanıklılık (Resilience)" yazımızda paylaşmıştık. Çok kısaca hatırlayalım. Dayanıklılık seviyesi yüksek insanların göze çarpan ilk özellikleri güçlü hedeflerinin olmasıdır. Bu hedeflerin çok büyük şeyler olması gerekmez. Küçük hedefler de olabilir. Ancak kişiy-

STRES İÇİN DIŞSAL DURUMLARA KARŞI BEDENSEL, ZİHNSEL VE DUYGUSAL BİR ZORLANMA DEMİŞTİK. İŞTE BU ZORLANMAYI DAYANIKLILIK VE YILMAZLIK EŞİĞİ YÜKSEK OLAN İNSANLAR DAHA ETKİN YÖNETEBİLECEKTİR.

çaba harcatacak ve motive edecek cinsten olması önemlidir. Zorlu olaylara, durumlara karşı direnç geliştirmiş insanların önemli özelliklerinden biri de içsel motivasyon kaynaklarının gelişmiş olmasıdır. Örnek vermek gerekirse ödül bir dışsal motivasyon kaynağıysa, başarının verdiği haz içsel bir motivasyon kaynağıdır. Yine dayanıklılık gücü yüksek kişilerin içsel kaynaklardan beslenme oranının daha fazla olduğunu söyleyebiliriz. Dirençli insanların bir diğer kayda değer özelliği pozitif bir gerçekçiliğe sahip olmalarıdır. Pozitif gerçekçilik, durumlara ve olaylara olumlu yanlarını görerek ama gerçeklikten kopmadan bakabilmek anlamına gelmektedir. Son olarak dayanıklı insanların güçlü bir sosyal ağı olduğunu görüyoruz. Bu insanlar, paylaşmayı, işbirliğini, koordinasyonu seviyorlar.




İletişim, direnç seviyesi yüksek insanlar için bir ihtiyaç. Bu ihtiyaçlarını gidermek için harekete geçtiklerinde de farkında bile olmadan, gerekli anlarda kendilerine destek sağlayacak bir sosyal ağ oluşturmuş oluyorlar.

SONUÇ...

Sağlıklı olmak, yalnızca hasta olmamak demek değildir. Kendini iyi ve sağlıklı hissetmektir. Sağlıklı olmak, yalnızca fizyolojik değil, aynı zamanda ruhsal ve sosyal boyutları da olan bir olgudur. Ve

sağlıklı olmak öncelikle kişinin kendi sorumluluğundadır. Dolayısıyla iyi ve sağlıklı olmak bir insani ihtiyaç olduğu kadar pilotlar için uçuş emniyeti için bir gerekliliktir. Bu çerçevede bizi iyi ve sağlıklı olmaktan alıkoyma potansiyeli taşıyan stres ve beraberinde getirdiği tehditlerin yönetilmesi büyük önem taşımaktadır. Uçuş ekiplerinin kendini iyi ve sağlıklı hissettiği, dayanıklılığın yüksek olduğu uçuş ortamları oluşturma yolunda başarılı olmak umuduyla...

Emniyetli uçuşlar dilerim. 



DÜNYA WORLD
PİLOTLAR PILOTS'
GÜNÜ DAY



**26 NİSAN
DÜNYA
PİLOTLAR
GÜNÜ KUTLU
OLSUN**



ADA'DA UÇUŞ PLANI

Tüm cesur, öncü havacılara selam olsun!



Dr. Cengiz Mesut Bükeç

KKTC Girne Üniversitesi Havacılık ve
Uzay Bilimleri Fakültesi
Havacılık Yönetimi Bölüm Başkanı



Afrodit'in adasındayız
Mitolojide Afrodit'in (Venüs'ün) yuvasının Kıbrıs adası olduğuna inanılmıştır. Çünkü köpük köpük denizin dumanından korkunç ama çok güzel bir kız olarak doğduğuna inanılan Afrodit, Kithira adasından Kıbrıs'taki Baf limanına kadar Akdeniz'i kavurucu ve kanlı bir kütle olarak dolaşmış ve şiddetli, tuzlu başlangıca rağmen adaya çıktığında bir mucize gerçekleştirmiştir.

Masal bu ya genç tanrıçanın ayaklarının altından yeşil filizler ve çiçekler fişkırmıştır. Roma mitolojisinde Venüs adıyla bilinen bu tanrıçanın, Etrüsk mitolojisindeki ismi de Turan'dır. Sümerler'de İnanna, Akadlar'da İştar, Filistin'de Kenan'ın bereket Tanrıçası Astarte, İsrail'de Aşeret, Aştorah ve Aşere, Afrodit'in tarihteki bereket yüklü anlamını üzerinde taşıyan diğer isimleridir. Bugün güzellik kavramının kişiselleştirilmesinde binlerce yıldır



ADANIN KUZEYİNDE UÇUŞLAR, BİR MİTOLOJİK ÖYKÜDEKİ ÖRGÜYE BENZER ŞEKİLDE KISITLANMIŞ HALDEDİR. KUZAY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ'NDE UÇUŞ TEMELLİ HAVACILIK FAALİYETLERİNİN GELİŞTİRİLMESİ İÇİN KİLİDİN KIRILMASINA VE CESUR HAVACILARIN İNİŞİYATİF KULLANMASINA İHTİYAÇ BULUNMAKTADIR. BİR DİZİ CESUR HAMLE YAPMANIN ZAMANI GELMİŞTİR. VAKİT GEÇ OLMADAN HAREKETE GEÇİLMELİDİR. BU MAKALEMİZDE KIBRIS'TA NEDEN VE NASIL CESARETLE SINANDIĞIMIZI ANLATACAĞIZ.

önemli bir imge ve ilham kaynağı olan Afrodit'in evindeyiz, yani Kıbrıs adasındayız. Satırlarımızda bir güzelliğin gerçekleşmesi için hayal kurmaktayız. Siz değerli okurlarımızı hayalimize ortak etmeye çalışırken ilham kaynağımız, gün doğumunda ve gün batımında adanın üzerinde daha geniş görünen gökyüzünde pırl pırl parlayan Venüs olsun. Çünkü çok güzel bir hayal bu fakat hep ürküten bir yanı da var. Afrodit'in savaş tanrısı Ares

ile ilişkisinden doğan oğlu Eros'tur. Masaldaki haliyle genç ve yakışıklı olarak tasvir edilen Eros, Psyche adlı çok güzel bir kızın cezalandırması için annesi tarafından görevlendirilir. Çünkü kız çok güzeldir ve hayran kalan insanlar Afrodit'in yerine onu koymaya başlamışlardır. İşte buna çok sinirlenen Afrodit, Eros'tan o kızın yeryüzünde var olan en iğrenç ve en çirkin yaratığa aşık etmesini ister. Fakat Eros, kızın yanında gittiğinde



onu aşık etmek yerine kendisi ona âşık olur. Umutsuzca âşık olan Eros, annesinin isteğini yerine getiremeden Psyche'yi de yanına alarak evine döner. Annesinin gazabından korumak için de kırılgan bir büyü yapar. Fakat büyü Psyche'nin kıskanç kız kardeşinin merakı nedeniyle bozulur. Büyü bozulunca olanları gören Afrodit ise Psyche'ye üç imkânsız görev verir. Üç imkânsız görevi Zeus dahil aşka itibar eden diğer tanrıların yardımıyla tamamlar ve masalın sonunda Psyche, Eros'un yardımı ile ölümsüz bir ruh olur.

Doğada üretmenin, bereketin ve defalarca yeniden doğmanın güzelliğine sembol olan Afrodit'in adasında, onun ayaklarının değdiği yerdeyiz ve havacılıktan gelecek bereketi umut ediyoruz.

Mevcut statünün kırılgan bir büyü gibi olduğunun farkındayız. Bu kilidi açmak için biraz merak ve biraz da kıskançlık gerekiyor. Bugün bir yola çıkmak cesaretini göstermek gerek. Yolda bize inanacak herkesin yardımını

göreceğiz çünkü. Bu yolun adımı dostum İzzet Derkan* ile birlikte "Uçuş Planı" koyduk. Bir hayal kurduk ve yarın Kıbrıs'ın Kuzeyinde öncü havacılarımızın kanat çırpıp Beşparmak Dağları'nı açacağına gördük.

Ada'da uçuluyordu

Bugünlerde, Charter iş modelini benimsemiş olan Türkiye Cumhuriyeti tescilli bir havayolu şirketimize ait bir uçağı, mürettebatı ve ekipmanlarıyla beraber kiralama ➤

anlamına gelen “wet leasing” usulü ile KKTC’deki birkaç turizm işletmesi bir araya gelerek kiraladı. Son dönemde artan bilet fiyatlarına alternatif oluşturmak üzere bir inisiyatif ortaya koydular. Usül, iş modeli, işletmenin adı gibi birçok konuda tartışmalar, bir yanda yerel TV ve radyo kanalları ile medyada ve diğer yanda sosyal medyada ve dost sohbetlerinde yerini alarak gündeme oturdu. Dikkatimi çeken konu, tartışmalarda tarafların KKTC’de geçmişte yaşanan uçuşlardan genelde bihaber olmasıydı. Oysa Ada’da eskiden beri ve çok noktaya uçulmuştu.

Geçtiğimiz aralık ayında, Dünya Sivil Havacılık Günü kapsamında gerçekleştirdiğimiz söyleşilere katılan KKTC Sivil Havacılık Dairesi’nin ilk Müdürü Turhan Güçlü, ileri yaşına rağmen bizi kırmayarak davetimize icabet etti. Havacılığa gönül veren öğretim görevlilerimize ve öğrencilerimize Ercan Havalimanı’nın kuruluşunu ve adının konulması sürecini, ICAO’dan kod almakta yaşanan zorlukları uzun uzun ve tatlı tatlı anlattı. Bu ay içinde de Dünya Kadınlar Günü etkinliğimize davet ettiğimiz ve öğrencilerimize örnek gösterdiğimiz öncü kadın havacılar KKTC’nin ilk kadın Elektronik Yüksek Mühendisi Özcan Bundak ve KTHY İlk Kabin Amirlerinden Ayşe Çakı, KTHY’nin ilk uçuşunun ve Ercan Havalimanı’na ilk gelen uçakla kurulan telsiz temasının nasıl bir heyecan yaşattığını olayın tanıkları olarak anlattılar.

Sonrasını bilmeyenler için hatırlatmak gerekebilir. Ercan



Havalimanı’mıza resmi ilk sefer 3 Şubat 1975’te gerçekleşti. KTHY 1975-2010 yıllarında ülkede 35 yıl boyunca gururla uçuşlar düzenledi. Çoğu Charter seferler olmak üzere her yıl on binlerce yolcuyu alıp götürdü ve yolcular alıp getirdi.

Bugün ICAO tescilli Ercan Havalimanı’nın kapasitesi altı kat kadar artıyor. Ne yazık ki KKTC tescilli bir havayolu işletmesi kurulamıyor. Bir devlet olarak Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nin BM üyesi diğer devletler tarafından tanınmasında

yol alınamaması, egemenlik normuna bağlı tescil ve hava sahası kullanımı konularında uluslararası hava hukukuna göre yasal zeminde faaliyet göstermemizi engelliyor gibi görünüyor.

Oysa aslında bu kısıtlama Eros’un Psyche için yaptığı kınlgan büyüye benziyor. Bu kilit açılabilir.

Ada’da uçulabilir

Ada’da uçulabilir çünkü bir yanda lisanslandırmalar hakkında yeniden düzenlemeler yapılıyor, diğer yanda Türkiye Cumhuriyeti Sivil Havacılık Otoritesi’nin verdiği lisans ve yetkilerin Orta Doğu, Afrika ve Orta Asya devletlerinde doğrudan geçerliliği kabul görüyor. Nitekim, Türkiye Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün iş birliği ile Uçak Teknisyenleri Derneği (UTED) tarafından organize edilen Türkiye Uçak Bakım

Eğitim Kuruluşları (TUBEK) toplantılarında bu konulardaki ilerlemeler gözler önüne serildi. 2022 sonunda gerçekleşen ilk toplantıda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüz Prof. Dr. Kemal Yüksek; Genel Müdürlük olarak eğitim ve lisanslama anlamında yeni bir vizyon ile hareket etmeye çalışıldığını anlattı. Çalışmaların temel amacını, hizmetlerin aynı kalitede sürdürülebilirliğinin temini, Genel Müdürlük ve sektördeki kimliklerin belirlenmesi, görev, yetki ve sorumlulukların netleştirilmesi, nitelikli uzman sayısının artırılması, erişilebilirliğin artırılması, insan kaynaklı etkilerin minimize edilmesi, denetlemelerin etkinliğinin artırılması, havacılık alanında eğitimde fırsat eşitliğinin sağlanması ile liyakat sisteminin oturtulmasına dayanak teşkil edecek verilerin objektif olarak temin edilmesinin oluşturduğunu ifade etti. 20 Ocak 2023 tarihinde

İstanbul'da Türk Sivil Havacılık Akademisi'nde gerçekleşen ikinci toplantıda yeni bir vizyon ortaya konuldu ve Genel Müdür Yardımcımız Dr. Murat Topçu tarafından gerçekleştirilen "Yeni Sivil Havacılık Yaklaşımı" tanıtıldı. Bu yaklaşımın "Akıllı ve Faydalı Sistemler", "Otomasyon Sistemi" ve "Kurumsal Dönüşüm Modeli" olmak üzere üç sacayağı olduğunu belirtti, bunları açıkladı. Sonrasında modeli geliştirirken tüm dengeli yöntemi yerine tümevarım yöntemiyle görev unvanından organizasyon yapısına doğru giden, aşağıdan yukarıya doğru şekillenen bir bakış açısıyla hareket ettiklerini özellikle vurguladı.

Bu gelişmelerden şu anlaşılıyor: SHGM tarafından onaylanmak şartı ile KKTC'de kurulacak her türlü eğitim kurumunun vereceği lisansların ve sertifikaların çok geniş bir coğrafyada geçerliliği olacaktır. Bu konuda öncü olmak tümevarım bakış açısına bağlı olarak destek görecektir. Yani girişimcilerin inisiyatif alması gerekecektir. Bu yüzden lisansların ve sertifikaların karşılıklı tanınırlığı esas alınarak çözüm üretilebilir. Havacılıkta beklenen girişimcilik sadece hava taşımacılığı ile kısıtlı değildir. Mevcut koşullarda Türkiye Cumhuriyeti tescilli bir uçuş okulu pekâlâ Ada'da uçuş yapabilir. Bir yıl içinde 3 km ve 3.2 km kadar mesafede iki bağımlı pisti olacağı söylenen Uluslararası Ercan Havalimanı ana meydan olarak kullanılabilir. Doğru'da Meserya Ovasında ya da Batı'da Güzelyurt tarafında ve hatta Kuzeyde Girne Çatalköy'de şu ana kadar belirlediğimiz beş farklı



noktadan birinde hava trafiği de aksatılmadan eğitim uçuşları ile PIC uçuşlar gerçekleştirilebilir. Bu havalimanları ICAO Annex 14 kriterlerine göre "şerit" statüsünde olacağı için düşük maliyetle tesis edilebilir. Hatta bu tür bir inisiyatifte, yeşil havaalanı konseptine uygun şekilde çevre dostu çözüm denenebilir. Başlangıç aşamasında Geçitkale Meydanı dahil olmak üzere mevcut başka alanlardan yararlanma seçeneği de ayrıca düşünülebilir.

Havacılığın böyle cennet bir yerde gelişip yaygınlaşmasının, her şeyden önce ekonomik fayda getireceği açıktır. Sayısı yirmiyi aşan ve otuza hızla yaklaşan üniversitelerin hemen hemen tamamı uluslararası öğrencilerle doludur ve her birinin uçuş faaliyetlerinin bir tarafında yer almak potansiyeli vardır. Az sayıda üniversitemizde bulunan pilotaj bölümlerinin uçuşlarının

Ada'da gerçekleşmesi, maliyet etkin olanaklar sunabilecektir. Havacılıkta yeni işgücü üretmenin yoluna açılan kapının kilidi açılacaktır. Kıbrıs'ta medeni ve neşeli vatandaşlarımız aileleriyle ve dostlarıyla havacılık etkinliklerine katılacaklar ve kesinlikle keyif alacaklardır. Çok sayıda genç küçük uçaklarla, planörlerle uçmaya hızla alışacaktır. Havacılığın sürdüğü tarlalarda ekinler hep yeşermiştir. Afrodit'in ayaklarının değdiği bu topraklarda da elbet yeşerecektir.

Bundan on yıl önce çok daha fazla sayıda havayolu işletmemizin uçuş yaptığı Ada'ya bugün sadece beş civarı işletmemizin sefer düzenlemesi rekabeti azaltmakta, buna bağlı olarak bilet fiyatları yükselmektedir. Ercan Havalimanı'na daha az yolcu taşınmasının Ada'daki yaşama pek çok yönden zarar verdiğinin bir an önce farkına varılmalıdır. Bilet fiyatları arttıkça Ada'ya akademik,

sosyal, kültürel ve ekonomik katkı sağlayan her meslekten nitelikli insan gücünün ve buna bağlı olarak sermayenin akışında azalmaya neden olmaktadır.

Kilidi açacak olan Psyche'nin kıskanç kız kardeşinin merakı ve kıskançlığıdır. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY)'ne yapılan uçuşların sayısı Ercan Uluslararası Havalimanı ile karşılaştırıldığında hemen hemen dokuz kat fazla olduğu görülmektedir. Hava taşımacılığında büyüme (sayısal artış) IATA'nın raporlarında açıkça belirttiği üzere, kalkınmayı olumlu etkilemektedir. Havacılığın istihdamdan, eğitime, sağlığa, toplumsal yaşama, kültürel etkileşime, turizme ve daha birçok yaşamsal konuda yaşama olumlu etkisi bu raporlarda net rakamlarla gösterilmektedir. Ayrıca bilimsel çalışmalarda ulaştırma hizmetlerine yapılan yatırımların gerek ticari faaliyetler gerekse turizm ulaşım maliyetlerini

azaltarak, daha fazla kişi ve işletmenin etkileşime girmesine olanak sağlayıp katma değer yarattığı ortaya konulmaktadır. Yatırımlar yoluyla iyileştirme ve ekonomik verimlilik arasındaki ilişki seyahatlerin sayısının artması gerektiğini göstermektedir. Ercan Havalimanı'nı ana üs olarak belirleyecek bir havayolu işletmemize ihtiyaç duyulmaktadır. Böylece rekabet tekrar başlayacak ve önce büyüme ve sonra da buna bağlı olarak kalkınmaya destek olunacaktır. GKRY'deki uçuşları ve bunların getirdiği sosyal, ekonomik ve kültürel faydayı kıskanırken, Ercan Havalimanımızda neler yapılabileceğini merak edip düşünmek, yorumlamak gereklidir. Kilit o zaman kırılabilir, Eros'un kırılğan büyüğü ancak o zaman bozulabilir.

Cesur bir uçuş için uçuş planı

1912 yılında 1 numaralı Türk Pilot Brövesi sahibi Fesa Evrensev'in Türkiye semalarında ilk uçuşunu yaptığı gün olarak kabul edilen 26 Nisan, TALPA'nın girişimi Havayolu Pilotları Dernekleri Uluslararası Federasyonu (IFALPA) ve Avrupa Kokpit Birliği'nin (ECA) de ortak kararı ile 2014 yılından itibaren tüm dünyada "Dünya Pilotlar Günü" olarak kutlanılmaya başlanmıştır.

Bu yıl 26 Nisan günü bir başka cesur bir pilotumuzun, savaş kahramanımız Şehit Pilot Yüzbaşı Cengiz Topel'in anıtı önünde hazır bulunacağız. Havacılık tarihinde tüm zamanlarda olduğu gibi bugün de onların gösterdikleri



cesareti göstermeye ihtiyaç var.

Çünkü bir uçuş planımız var. Uçmak için uçağımız var, sıra cesaret göstermekte!

Sonuç

Ada'ya ilk uçağımız 3 Şubat 1975 yılında Aytekin Bilge Kaptan'ın kumandasında Ercan Havalimanı'na inerken yolculardan biri olan Emekli Sivil Havacılık Müdürü ve Kontrolör Turhan Güçlü ile CTATCA ilk Başkanı ve Emekli Kontrolör Hasan Özkan'ın bugün gözleri yaşlıdır. 21 Haziran 2010 günü ECN- DLM YK163 sayılı gidiş ve DLM-ECN YK164 sayılı sefer dönüş olmak üzere son KTHY seferlerinde görev alan Kaptan Hakan Ortaç'ın, Kaptan Asil Kaya'nın ve kabin amirleri Nurten TUT ile Didem Gürsoy Savim'in ekiplerinin de bugün gözleri yaşlıdır. Oysa ilk telsiz konuşmalarındaki heyecana sahip yeni havacı gençleri ellerimizle ve yüreklerimizle yetiştirmeye devam ediyoruz.

Ada'ya yani Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin geleceğine doğru

hazırladığımız uçuş planımızı mitolojik öykülerden esinlenerek anlattık. Gerçek dünyada bilimin yol göstericiliğinde böyle bir uçuşu gerçekleştirmek muradımızdır. Öğrenilmiş çaresizlik dışında bir engelimiz aslında bulunmamaktadır ve bu kilidin kırılması zor değildir.

Kıbrıs'ta Besparmak Dağları'na kanat açan gençleri hayal ederken Eros'un âşık olmamız için attığı okların bizi hep yükseklere taşıdığını düşünüp duyulanıyorum.

Tüm pilotlarımıza emniyetli uçuşlar diliyorum.

Önemli Not: Vefatından sadece iki gün önce Kıbrıs'ta havacılığın yarını hakkında yazı yazmamı isteyen Sefa İnan'ı saygıyla ve rahmetle anıyorum.

* Havacılık tarihi yazarı İzzet Derkan, KKTC havacılık tarihi hakkında önemli eserlere imza atmakta olup halen Ercan Havalimanı'nda Hava Trafik Kontrolörü ve Ekip Amiri olarak görev yapmakta olan bir havacıdır. Bu makalenin yazılmasına cesaret ve destek vermiştir. 

KAYNAKLAR:

- www.talpa.org
- <https://www.arthipo.com/artblog/sanat-tarihi/venus-tanricasi.html>
- <https://www.iata.org/en/about/our-commitment/>
- <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/a-return-to-industry-profitability-in-2023/>
- <https://web.shgm.gov.tr/tr/haberler/7033-tubek>
- <http://havacilik.gov.ct.tr/kurumsal/ilk-sivil-havac%C4%B1lar/ilk-yolcular>
- İzzet Derkan (2019). History of Cyprus Turkish Aviation & Realities, Lefkoşa. ISBN: 978-9963-275-36-6.
- Hari, T. K., Yaakob, Z., & Binitha, N. N. (2015). Aviation biofuel from renewable resources: Routes, opportunities and challenges. Renewable and Sustainable Energy Reviews, 42, 1234-1244.
- Atioğlu, E. (2021). Türk Sivil Havacılık Sektörünün Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi. Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi, 11(4), 1936-1945.
- Hsu, C. I., Chao, C. C., & Huang, P. S. (2013). Fleet dry/wet lease planning of airlines on strategic alliance. Transportmetrica A: Transport Science, 9(7), 603-628.

COVID-19 Safety Bulletins



62 yıllık birikim ve deneyim...

TALPA demek Bilgilendirmek DEMEK



www.talpa.org

DerneĐin 3 ayda bir yayınlanan kurumsal yayını Kokpitten Bakış'ın yanısıra web sitesinde de mesleğimizle ilgili geliŐmelere yer verilmekte, değişen kurallar ve uygulamalar konusunda dÜzenli bilgi akıŐı sağlanmakta, derneğin faaliyetleri konusunda üyelerimiz bilgilendirilmektedir. Ayrıca, mesleği ilgilendiren konularda üyelerle toplantılar yapılarak karşılıklı görüŐ alıŐveriŐinde bulunmaktadır.

+90 (212) 662 12 01

UÇUCULARDA GÖRÜLEN ZİHİNSEL YORGUNLUK VE KURTULMA ÇARELERİ



Atilla DUYAR
Emekli Kaptan Pilot



UÇUŞTA ANALİZ ETME, KARAR ALMA VE DÜŞÜNME GİBİ BİLİŞSEL BECERİLERİN İŞLEVİNİ YİTİRMESİ YA DA NORMALDEN ÇOK DAHA DÜŞÜK BİR PERFORMANS İLE UÇUŞUN İSTEDİĞİMİZ DÜZEYDE GİTMEMESİ ANLAMINA GELEN ZİHİNSEL YORGUNLUK, VEYA MENTAL YORGUNLUK MOTİVASYONUMUZU OLUMSUZ ETKİLEYEREK YAŞAM KALİTESİNİ VE GÖREV PERFORMANSIMIZI DÜŞÜRÜR. FAKAT ZİHİNSEL YORGUNLUK YOĞUN UÇUŞ VE BUNA BAĞLI OLAN UÇUŞLA İLGİLİ KARARGAH GÖREVLERİ TEMPOSU, STRES, PSİKOLOJİK BASKILAR SEBEBİYLE ORTAYA ÇIKAR VE HER YAŞ GRUBUNDAKİ UÇUCULARDA GÖRÜLEBİLİR.



Uçuşta analiz etme, karar alma ve düşünme gibi bilişsel becerilerin işlevini yitirmesi ya da normalden çok daha düşük bir performans ile uçuşun istediğimiz düzeyde gitmemesi anlamına gelen **zihinsel yorgunluk**, veya **mental yorgunluk** motivasyonumuzu olumsuz etkileyerek yaşam kalitesini ve görev

performansımızı düşürür.

Fakat zihinsel yorgunluk yoğun uçuş ve buna bağlı olan uçuşla ilgili karargah görevleri temposu, stres, psikolojik baskılar sebebiyle ortaya çıkar ve her yaş grubundaki uçucularda görülebilir.

Uzun süren strese maruz kalma ile biz uçucular görevlerimizi yapmaktayız. Ve ayrıca düzensiz çalışma ve yaşam koşulları, dinlenememek

gibi nedenlerin tetiklediği zihinsel yorgunluk, dikkat eksikliği, algılamada güçlük çekme, karar verme problemleri, unutkanlık ve benzeri birçok olumsuz sonuçlar doğurur. Ayrıca Uçuş Emniyetini olumsuz yönde etkiler.

Peki, uçuşumuzu ve sosyal yaşamımızı olumsuz yönde etkileyen **zihinsel yorgunluğun** üstesinden nasıl gelmeliyiz?



1. Sağlıklı beslenme

Sağlıklı ve düzenli beslenmeyi zihinsel yorgunlukla mücadele etmenin ilk adımı olarak değerlendirebiliriz. Aşırı yağlı ve şekerli gıdalar kendimizi sürekli yorgun hissetmenize ve kilo sorunu yaşamınıza sebep olur.

Bu nedenle dengeli beslenmeyi bir alışkanlık haline getirmeli; şeker, yağ ve tuz tüketimini dengelemeliyiz. Ayrıca vücudumuzun ihtiyacı olan vitamin ve mineralleri mutlaka almalıyız. Sindirim sistemimizin düzenli çalışması için probiyotiklerden faydalanmak da bağışıklık sisteminizi güçlendirerek vücut direncimizi korumamıza yardımcı olur.

Bununla birlikte yüksek miktarda kafein içeren çay ve kahveden uzak durmalı, onların yerine bol su ve meyve çayı tüketmeliyiz.



2. Uyku düzenimize dikkat

Vücudumuz güne zinde başlayabilmek için ihtiyaç duyduğu enerjiyi uyku esnasında depolar. Bedenimiz yeterli enerjiyi depolayamazsa güne yorgun, sinirli ve isteksiz başlar. Bu durum da hem kendimizi daha kötü hissetmemize neden olur hem de etrafımızdaki insanlarla kaliteli iletişim kurmamıza engel teşkil eder.



Bu sebeple, bir sonraki güne daha dinç uyanabilmek için uyku düzenimize dikkat etmeliyiz. Yetişkin bir bireyin ortalama 7-8 saat uyuması gerektiği gerçeğini de dikkate alarak kendi uyku düzenimizi planlayabiliriz.

Bununla birlikte, kendimiz için en uygun yatak ve yastık seçimi ile özellikle yatıldaki otellerde uyku kalitemizi artırabilir, odamızı düzenli

olarak havalandırarak daha rahat bir uyku için ferah bir ortam sağlayabiliriz.

3. Hareketsiz yaşamdan uzak durma

Zihinsel yorgunluk fiziksel dayanıklılığı da olumsuz yönde etkiler. Bu nedenle fiziksel direncimizi mümkün olduğu kadar kuvvetlendirmeliyiz. Günde bir saatimizi egzersize ayırarak kaslarımızı

güçlendirebilir, böylece vücudunuzun direncini daha da yükseltebiliriz. Örneğin; tempolu yürüyüşler, yüzme gibi faaliyetler keyfimizi yerine getirerek zihinsel yorgunluğun üstesinden gelmemize yardımcı olur.

4. Tatil

Herkes fiziksel ve zihinsel olarak dinlenmeye ihtiyaç duyar. Bunu bir lüks olarak değil, sağlığımız için bir gereklilik olarak değerlendirmeliyiz. Günlük hayatın kargaşasından uzaklaşmak ve yoğun uçuş görevlerinin stresini azaltabilmek için planlayacağımız küçük tatil kaçamaklarını enerjimizi şarj etmek için harika bir fırsat olarak görebiliriz.

Doğa yürüyüşleri, sahilde güneşin tadını çıkarmak ve balık tutmak gibi faaliyetler zihnimizi boşaltmamıza yardımcı olur ve gücümüzü yeniden toplamamıza fayda sağlar.

5. Beyin Jimnastiği

Zihnimizi eğitmenin en sağlıklı yollarından biri olan beyin jimnastiği, düşünme yetimizi geliştirerek konulara daha çözüm odaklı yaklaşmamıza yardımcı olur.

Bulmaca çözmek, kitap okumak, ilginç konularda araştırma yapmak ya da sanatla uğraşmak zihinsel yorgunluğun üstesinden gelmemiz konusunda bize oldukça fayda sağlar.

6. Zamanı Yönetme

Zaman yönetimi, hem öncelikli işlerimizi belirleyerek günü daha iyi planlamamızı



sağlar hem de yaşadığımız özellikle uçuş anı ve sonrasındaki stres seviyesini en aza indirerek kendimize ve sevdiğimizlere vakit ayırmamızı kolaylaştırır. Zaman planlamasını yaparken saatlerimize ekleyeceğimiz küçük molalarla iş verimimizi de yükseltebiliriz.

Tüm bu adımlar zihinsel yorgunlukla mücadelemizde bize yardımcı olur ve yaşamımızı daha kaliteli bir seviyeye taşıyarak görevlerden keyif almamızı sağlar. Önemli olan asla vazgeçmeden kendimiz için en doğru adımları atabilmektir.

Sonuç olarak ; her görev ve uçuş aşlında bir uçucunun hayat tarzıdır. Bizler eğer bazı ufak dokunuşlarla kendimizi şımartmaz isek yani , kendimizi ödüllendirmez isek uçuş hayatımızın zevk kısmı eksik kalacaktır.

Emniyetli ve zevkli uçuşlar dilerim. 





62 yıllık birikim ve deneyim...

www.talpa.org

TALPA demek

Sosyal hizmetler

DEMEK

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

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

+90 (212) 662 12 01



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



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



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



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

NOKTA ADLANDIRICISI 5LNC VE TELAFFUZ PROBLEMLERİ



Arif TUNCAL

Türkiye Hava
Trafik Kontrolörleri Derneği
Hava Trafik Kontrolörü & OJTİ,
STDİ ve Teorik Eğitmen
Teorik Bilgi Öğretmeni



ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK ÖRGÜTÜ (ICAO), HERHANGİ BİR RADYO SEYRÜSEFER YARDIMCISIYLA BELİRLENEMEYEN KONUMDAKİ ÖNEMLİ BİR NOKTANIN GEREKLİ OLDUĞU DURUMLARDA, NOKTANIN (WAYPOINT) 5LNC (5-LETTER-NAME-CODE) OLARAK KISALTILAN BENZERSİZ, BEŞ HARFLİ, TELAFFUZ EDİLEBİLİR "İSİM-KODU" İLE GÖSTERİLMESİ GEREKTİĞİNİ İFADE ETMEKTEDİR.

ICAO ve Amerikan Federal Havacılık İdaresi (FAA) 1960'larda 5LNC'lerin 140.000 kombinasyonundan oluşan bir listesini oluşturmuştur. Bu liste daha sonra bölünerek dünyadaki çeşitli ICAO bölge ofislerine dağıtılmıştır (**bknz. Tablo 1 & Şekil 1**). Söz konusu rezerv listeler dünya çapında 5LNC tahsisi için veri tabanı görevi görmüştür.

Günümüzde performansa

dayalı seyrüsefer (PBN- Performance Based Navigation) prosedürlerinin çoğalması ve diğer faktörlerle beraber 5LNC'lerin kullanımı artmıştır. 5LNC yönetimini kolaylaştırmayı amaçlamayan ICARD (International Code and Route Designator) sistemi veri tabanı, küresel hava seyrüseferi için gerekli olan 280.000 5LNC ve 16.000 rota tanımlayıcısını (RD- Route Designators) içermektedir.

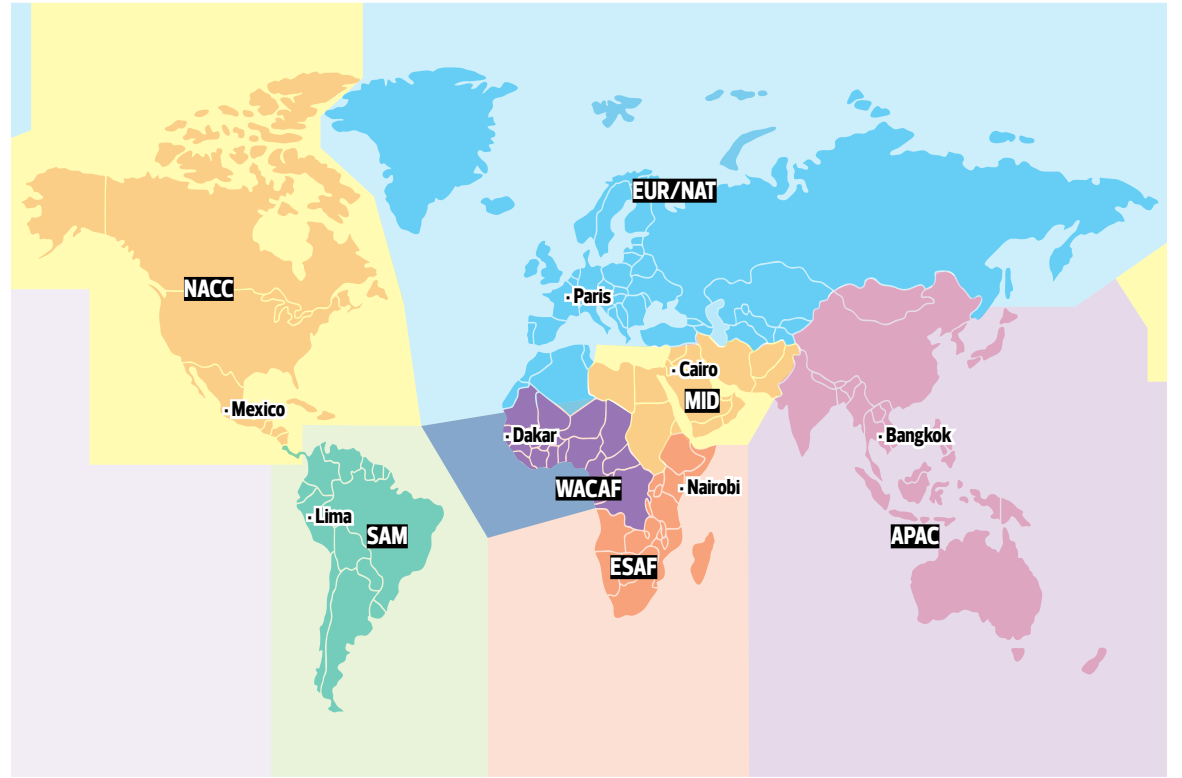
ICARD; ICAO üye devletlerin Ek-11 (Annex 11 - Air Traffic Services) ve 8168 sayılı PANS-OPS (Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations) dokümanlarına uygun olarak radyo seyrüsefer yardımcı cihazları ve hava trafik hizmetleri (ATS- Air Traffic Services) rota tanımlayıcıları tarafından belirlenemeyen önemli noktaları belirlemek için 5LNC'leri tahsis etmesine olanak tanımaktadır. ICARD

5LNC veri tabanı ile yetkili hava sahası planlayıcıları, beş harfli kod için çevrimiçi talepte bulunma yeteneği sağlayan bir ICAO veri tabanı aracına erişebilir. Bu veri tabanı 500 NM yarıçaplı bir alanda belirli kurallar dahilinde anlık sorgulamalarla 5LNC kullanılabilirliği hakkında anında bilgi edinmeyi sağlamakta ve bu sayede 5LNC'lerin tekrarlanmasını önlenmektedir. Ülkemiz hava sahasında da RNAV (Area Navigation) yol ağında yer alan bazı yollar ve yol üzerindeki 5LNC ile RD'ler **Tablo 2'**de listelenmektedir. Söz konusu listeye ait görsel ise **Şekil 2'**de gösterilmektedir.

Havacılık sektöründe artan hava trafiği ile havalimanları sayısından dolayı SID (Standard Instrument Departure Routes) / STAR (Standard Arrival Routes)'lar başta olmak üzere yol ağlarında da artış yaşanmıştır. Dolayısıyla 5LNC'ye olan talep artmış ve bu durumdan kaynaklı Ek-11 (Annex 11 - Air Traffic Services)'de belirtilen ICAO kılavuzuna uymanın zorlaştığı görülmüştür. Özellikle İngilizceyi ikinci dil olarak kullananlar için telaffuz problemi ciddi bir hal almıştır.

Her dilin farklı bir ses grubuna sahip olabildiği ve her sesin nasıl farklı sembollerle temsil edildiği dilbilimciler arasında uzun zamandır bilinmektedir. Alfabetik harflerin farklı dillerdeki sesleri temsil etmede tutarsızlıkları sebebiyle hem hava trafik kontrolörlerinin

| Tablo 1. 5LNC Kod Dağılımı | | |
|----------------------------|--|------------|
| ICAO Bölgesel Ofisleri | | Kod Sayısı |
| 1. | Asia and Pacific (APAC) Office | 27 535 |
| 2. | European and North Atlantic (EUR/NAT) Office | 38 598 |
| 3. | Middle East (MID) Office | 12 934 |
| 4. | Western and Central African (WACAF) Office | 18 437 |
| 5. | South American (SAM) Office | 18 629 |
| 6. | North American, Central American and Caribbean (NACC) Office | 19 131 |
| 7. | Eastern and Southern African (ESAF) Office | 5 406 |



Şekil 1. ICAO Bölgesel Ofisleri

hem de pilotların aynı dil becerilerini paylaşmadığı nokta adlarının telaffuzu yanlış iletişimin ortaya çıkmasında olası bir faktör olarak görülmektedir.

Nokta adlarının telaffuzunu içeren bir dizi yanlış iletişime ilişkin Endonezya'da yapılan çalışmada ATC-kokpit

arasındaki toplam iletişimin ortalama yüzde 29'unun nokta adlarından oluştuğu ve beklenenden farklı bir ses duyulduğunda iletişimsizlik meydana geldiği anlaşılmıştır. Yine aynı çalışmada özellikle farklı şekillerde telaffuz edilen nokta adlarına da yer verilmiş olup söz konusu durumu

destekleyen varyasyonları **Tablo 3'**te gösterilmektedir.

Yapılan diğer çalışmalarda da ATC-kokpit arasındaki iletişimin uluslararası hava sahalarında özel bir sorun olduğunu ve İngilizce kullanırken farklı aksanların etkisi nedeniyle her iki tarafında mesajları anlayamayabileceği

belirtilmiştir. Yine çalışmalarda iletişim hatalarının, özellikle konuşmacıların her ikisinin de anadilinin İngilizce olmadığına daha sık meydana geldiğini ifade edilmiştir. Bazı ülkeler tarafından **Tablo 4**'te gösterildiği gibi kılavuzlar yayınlansa da okuyucunun yazım kurallarına bağlılığı nokta adlarının yanlış anlaşılmasına neden olabilmektedir.

İletişimle ilgili nokta adlarında en yaygın sorunların “c” harfini içeren sorunlar olduğu görülmektedir. İngilizcede “c” harfi, kendisinden sonra hangi harfin geleceğine bağlı olarak telaffuzda üç farklı ses tarafından temsil edilmektedir. “c” harfini “y” harfi takip ettiğinde /s/ sesi temsil edilirken, “c” harfini “h” harfi takip ettiğinde /tʃ/ sesi temsil edilmekte ve “c” harfini “i”, “e”, “y” ve “h” dışında başka bir harf takip ettiğinde normalde /k/ sesi temsil edilmektedir.

Havacılıkta kelimelerin ve cümlelerin telaffuzunun standart hale getirilmesi, ATC-kokpit arasında iletişimde yanlış anlama riskini azaltma kabiliyetine sahip daha basit bir dil seti sağlamıştır. Bu standart ifadeler, bir mesajın yanlış anlaşılma riskini azaltırken herhangi bir hatanın hızlı bir şekilde algılanması için tekrar okuma/dinleme sürecine yardımcı olmuştur.

Belirsiz veya standart olmayan ifadeler, uçak kazalarında ve olaylarında sık görülen direkt bir neden veya kazalara katkıda bulunan bir

Tablo 2. Ülkemiz hava sahasındaki RNAV yollar ve 5LNC & RD

| Yol Adı | 5LNC & RD |
|---------|---|
| T 641 | OSMEV, ERMUP, GIPDA, ABSAX, BIMVO |
| T 643 | BIMVO, OLDUD, GIVEV, MODAU, LEGMU, YAHAV, ATPIX |
| N 644 | DIGTI, NONDU, TIRER, NUGBA, VEMAG, NAPIP, LUUPU, ADUMU, GAKSU, OTKOT, ATNOG, SIN, KARDE, ZERGE, ROLIN |
| T 310 | INB, MIMTO, HAKAN, GUMRU, AKCAK, PAZAR |



Şekil 2. T 641, T 643, N 644 ve T310 RNAV yollar


Tablo 3. Endonezya'daki Bazı Nokta Adları ve Telaffuz Varyasyonları

| Nokta adı | Varyasyon 1 | Varyasyon 2 | Varyasyon 3 |
|-----------|-------------|-------------|-------------|
| BUTPA | /bʊtpʌ/ | /bʊptʌ/ | /bʌtpə/ |
| CAHYO | /tʃʌhjɔ/ | /kæhjɔ/ | - |
| CUCUT | /tʃʊtʃʊt/ | /kjokʌt/ | /khokhot/ |
| ELANG | /əlʌŋ/ | /ɪlæŋ/ | - |
| EMIRE | /emire/ | /ɪmarə/ | - |
| KECOA | /kətʃoʌ/ | /khekoʌ/ | - |
| KEONE | /keone/ | /kiɔnɪ/ | /kiwʌn/ |
| KEVOK | /kefɔk/ | /kiɔɔk/ | - |
| NYOMA | /ɲomʌ/ | /ɲjomʌ/ | /naiomʌ/ |
| SAMGE | /sʌmge/ | /sæmdʒɪ/ | /sæmɪdʒ/ |
| SINGA | /sɪŋʌ/ | /sɪŋgʌ/ | /sɪmdʒʌ/ |
| TAVIP | /tafɪp/ | /tævɪp/ | - |

faktör olmuştur. İletişim sürecine dahil olan birçok faktörden belki de en önemlisi, dildeki farklılıklara rağmen yanlış anlama olasılığını azaltarak hızlı ve etkili bir şekilde iletişim kurmamızı sağladığı için standart frezyoloji ile beraber **Şekil 3**'te gösterilen Uluslararası Fonetik Alfabe (IPA)'dir.

Kurulan iletişimde İngilizce ses ve heceleme bilgisinden kaçınılma, 5LNC nokta adlarının farklı telaffuz edilme olasılığını artırabilmekte, yanlış anlamalara yol açabilmektedir. Hava trafik kontrolörleri ve pilotlar tarafından uçuş emniyeti için etkin bir iletişimin sağlanmasının esas olduğu göz önüne alınarak 5LNC nokta adının her iki tarafça

| Tablo 4. Tayland Tarafından Yayınlanan Kılavuz (NOTAM C1049/16) | | | |
|---|----------|-----------|------------|
| Nokta adı | Telaffuz | Nokta adı | Telaffuz |
| ALBOS | AL BOSS | BAROK | BAH ROK |
| BATOK | BAH TOK | BLUES | BLUES |
| BONVO | BONG VOH | CONGA | KONG GAH |
| CORUS | KOR RUSS | JROCK | JAY ROCK |
| DOLNI | DOL NEE | LATIN | LAH TIN |
| ENKAA | ENN KAH | OSUKA | OH SOO KAH |
| FUNKY | FUNG KEE | INNDY | IN DEE |
| KASNI | KAS NEE | LEBIM | LAY BIM |

kolayca ve beklenildiği şekilde telaffuz edilmesi önemlidir. Bu sebeple özellikle artan hava trafiğiyle son zamanlarda fonetik alfabenin tüm dünya havacılık sektöründe 5LNC nokta adları için kullanımı uçuş emniyeti açısından daha da önemli bir noktaya geldiği değerlendirilmektedir. 

| Phonetic Alphabet and Phonic Pronunciation | | | | | |
|--|-----------------------------|------------------------------|----------------------------|--------------------------|---------------------------|
| A ALFA AL-FAH | B BRAVO BRAH-VOH | C CHARLIE CHAR-LEE | D DELTA DELL-TAH | E ECHO ECK-OH | F FOXTROT FOKS-TROT |
| G GOLF GOLF | H HOTEL HOH-TEL | I INDIA INI-DEE-AH | J JULIET JEW-LEE-ETT | K KILO KEY-LOH | L LIMA LEE-MAH |
| M MIKE MIKE | N NOVEMBER NO-VEH-BER | O OSCAR OSS-CAH | P PAPA PAH-PAH | Q QUEBEC KEH-BECK | R ROMEO ROW-ME-OH |
| S SIERRA SEE-AIR-RAH | T TANGO TANG-GO | U UNIFORM YOU-NEE-FORM | V VICTOR VIK-TAH | W WHISKEY WISS-KEY | X X-RAY ECKS-RAY |
| Y YANKEE YANG-KEY | Z ZULU ZOO-LOO | 1 ONE WUN | 2 TWO TOO | 3 THREE TREE | 4 FOUR FOW-ER |
| 5 FIVE FIFE | 6 SIX SIX | 7 SEVEN SEV-EN | 8 EIGHT AIT | 9 NINE NIN-ER | 0 ZERO ZEE-RO |

Şekil 3. Uluslararası Fonetik Alfabe (IPA)



KAYNAKLAR:

Alvian, A. M. (2022). Avoiding Misperception In Naming Waypoint: A Linguistic Perspective (Doctoral dissertation, Universitas Hasanuddin).

ICAO (2022). Agenda Item 31: Aviation Safety and Air Navigation Standardization Providing Phonetic Symbols In 5LNC Publication To Enhance Safety. 41st Assembly, Montreal, Canada.

ICAO (2023). ICARD 5LNC And Route Designators System, <https://www.icao.int/EURNAT/Pages/ICAO-ICARD-5LNC-AND-ROUTE-DESIGNATORS-SYSTEM.aspx>

Industrial Audit (2023). Human Performance Tools – Phonetic Alphabet <https://industrialaudit.com/phonetic-alphabet/>

International Federation Of Air Traffic Controllers' Associations (IFATCA) (2016). Pronunciation of Words And Five Letter Naming Codes, 55th ANNUAL CONFERENCE – Las Vegas, Nevada, 14th to 18th March 2016. <https://www.ifatca.org/wp-archive/2016-las-vegas/b57-pronunciation-of-words-and-5-letter-naming-codes.pdf>

Suryono, D. A., Machmoed, H. A., Arafah, B., Leba, S. M. R., & Uspayanti, R. (2020). Phonetic And Phonology Study: Aviation Safety Is On The Tip Of The Tongue. PalArch's Journal of Archaeology of Egypt/Egyptology, 17(4), 1410-1421.

Türkiye AIP'si (2022). <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/aipturkey.aspx>

2023'TE TEKNOLOJİ VE İNSAN



Kamer AKŞAHİN

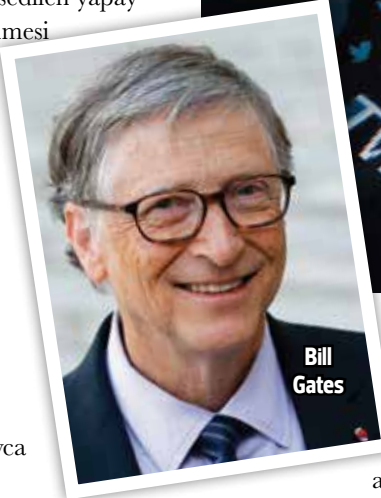
Rhapsody Teknoloji / Kurucu



**FARKINDA OLSAK DA
OLMASAK DA TEKNOLOJİ HER
GEÇEN GÜN YAŞAMIMIZA
DAHA ÇOK GİRİYOR. BU
DURUMA O KADAR ALIŞTIK Kİ,
TEKNOLOJİNİN YAŞAMIMIZA
OLAN ETKİSİNİ ARTIK
HAYRETLE KARŞILAMIYORUZ.
BU DEĞİŞİMİN BİZDEKİ
DUYGUSU ÇOĞUNLUKLA YENİ
DENEYİMLERİN HEYECANI
ŞEKLİNDE OLUYOR.**

Bu sayıdaki yazımızda işte bu teknolojik gelişmeler ve teknolojinin yaşamımıza yansıttığı katkılardan bahsedeceğiz. 2023 yılında belki de çok belirgin trendler gün yüzüne çıkmayacak. Ancak önceki yıllarda bahsedilen yapay zekâ, makine öğrenmesi gibi trendleri takip eden yeni ticari ürünler çokça karşımıza gelecek gibi görünüyor.

Yeni trendlerin oluşumunda; veri boyutlarının artması, pratik olarak bulutta saklanması ve kolayca paylaşılması, yapay zekâ ve blockchain gibi teknolojilerle desteklenen sanal para birimleri, önemli roller oynuyor. Pandeminin de etkisiyle uzaktan çalışma kültürünün benimsenmesi, yeni teknolojilerin kullanıma sunulmasını



Bill Gates



Elon Musk

destekliyor. Gelişen teknoloji dendiğinde akla gelen öncülerden Bill Gates 2021 yılını “en sıra dışı ve zor yıl” olarak nitelendirmişti. 2021 ve 2022’de yaşanan ekonomik krizler ile Ukrayna-Rusya arasında başlayan savaş, tüm dünyada tarım ürünlerine ihtiyacı arttırdı.

Bu gibi gelişmeler sonrasında değişen sanal dünya yeni yılda da teknolojiye bazı değişimler yaşayacak gibi görünüyor.

Bu yazıda geçen yılın gündeminde olan ve 2023’e aktarılan yeni teknoloji trendlerini değerlendirirken, bu teknolojilerin gelecekte ne gibi etkileri olacağına ve insan hayatına nasıl dokunabileceğine yakından bakacağız.



SOSYAL MEDYA KULLANIMI HIZ KESMİYOR

Twitter ve Alternatifleri

Elon Musk'ın Twitter'ı 44 Milyar USD karşılığında satın alması 2022'nin en çok konuşulan konularından biri oldu. Musk, Twitter'ın patronu olur olmaz ilk etapta uzun saatler çalışmak istemeyenlerle yollarını ayırabileceğini söyledi ve bunun üzerine birçok çalışan da işten ayrıldı. Bu gelişmeler sonrasında Twitter'a reklam veren bazı şirketler reklam vermeyi durdurdu ve bazı kullanıcılar da alternatif sosyal medya platformlarına yöneldiler. MASTODON bunların



başını çekti. Her mesajda 500 karakterin kullanıldığı ve kişiselleştirilebilir emojileriyle tercih edilmeye başlanan Mastodon ile Tumblr,

Cohost, Clubhouse, Parler, Tribel Social ve Truth Social gibi sosyal medya uygulamaları da kullanıcıların radarına girdi.

Yapay Zeka ile Sohbet Birleşince

Google her şeyimize yetiyor diye düşünürken karşımıza bir anda ChatGPT çıktı. Bir anlamda sohbet robotu olarak tanımlayacağımız ChatGPT'nin Türkçe dahil birçok dilde sorularımıza mantıklı cevaplar vermesi gözleri bir anda bu yeni uygulamaya çevirdi. Bilmediğimiz bir konuyu anlamaya çalışırken çoğunlukla önceden bildiklerimiz ışığında ilerleriz. Nedir bu ChatGPT diye sorulduğunda,

insanın ilk olarak aklına Google+Wikipedia+Siri kokteyline eklenmiş yapay zeka ve makine öğrenmesi geliyor.

ChatGPT her geçen gün, her yaşta insanın daha çok kullanacağı bir uygulama olacak diye düşünülmüş olmalı ki, hemen ardından onu zorlayacak bir başka uygulama kendini gösterdi: YouChat

İşlevsel anlamda önceki rakibine benzerlik gösteren YouChat'te kullanıcılar basitleştirilmiş terimlerle birçok bilgiye ulaşabiliyor. YouChat verileri; okuma, yazma ve özetleme gibi işlemleri bir yapay

zekâ yardımıyla cevaplayabiliyor ve hatta kişisel fikirler veya gündemle ilgili merak ettiklerinizi sorduğunuzda yanıt verebiliyor.

Bu yeni uygulamaları kullanarak işlerinizi daha kolaylaştırmak mümkün olacak. Plan oluşturma, ödev yapma, kodlama ve matematik denklemleri konusunda destek almak mümkün. Bununla birlikte kullanıcılar dilerlerse çeviri, e-posta ve blog yazma ile hikâye yazımında katkılar alabilecekler.

TikTok in, Metaverse Out

Geçtiğimiz yılın kazanamı hiç şüphesiz TikTok oldu. Gündemi belirledi, yeni akımlar oluşturdu ve hatta siyaset dünyasının figürleri bile genç kitlelere ulaşmak için TikTok'ta yerlerini aldı. TikTok platform özellikleriyle rakip sosyal mecralara ilham bile oldu.

Buna karşılık 2022 yılında bazı hayal kırıklıkları da olmadı değil. Çokça konuşulan Metaverse'ün izlerini göremedik. Kripto dünyasındaki düşüşe paralel olarak Metaverse, sanal arsa alımı ile NFT dünyası beklentileri boşa çıktı ve kalıcı olmadılar.



Geleceğin Parlayan Yıldızı: Ses

Ses ve teknoloji arasındaki tek ilişkinin mobil cihazlarımızı kullanarak konuşmak olduğu zamanlar geride kaldı. Zamanın ruhu, modern insanı hep bir şeylerle meşgul ediyor. Bu süreçte ellerimiz ve gözlerimiz hep aktif.

Siri ve Google Asistan ile sesli komutlara cevap veren uygulamalar ve Alexa gibi cihazlar ile yakın gelecekte kendimizi sesli komutla daha fazla işlem yürütürken bulacağız.

Yaşamımızda önemi artan ses bazen bir şarkıyı, bazen de bir sohbeti dinlerken bize eşlik ediyor. Artık podcast içeriklerini ve hatta kitapları dinler olduk. Önceki yıllarda Spotify ve Storytel ile gelişen dinleme davranışlarımız 2023'te eğlence ve eğitim içeriklerini birleştiren

Yodviki uygulaması ile gelişerek devam edecek gibi görünüyor.


Sür-dü-rü-le-bi-lir-lik

Şüphesiz 2022'de en sık duyduğumuz sözcüklerden biri de 'sürdürülebilirlik' oldu. Hem söylerken hem yazarken dikkat ettiğimiz bu sözcük aslında neslimizin devamı konusunda da önemli bir kavram. 1990'larda başlayan ve 2000'li yıllarda devam eden 'Çevre' kavramı artık bu yeni sözcüğe terfi etmiş gibi görünüyor.

Bu sözcük, insanlığın gelecek neslinin sağlıklı beslenebilmesi hatta birçok bölgede doyabilmesi için doğayı korumamız gerektiğini ve ancak toprakla, suyla iş birliği yaparak bunun mümkün olabileceğini söylüyor. Her geçen yıl bize şunu gösteriyor ki, doğayı korumak sadece bir avuç aktivistin çabasıyla

mümkün olamıyor. Herkesin elini taşın altına koymasıyla mücadele anlam kazanıyor. Çünkü artık bu önemli sorunun sadece ozon tabakasının delinmesi veya Antarktika'daki buzulların erimesi olmadığı, en temel anlamda tarım ürünlerine ulaşmadaki zorluk olduğu herkes tarafından hissedildi.

Karbon ayak izi, su ayak izi kavramı ve elektrikli otomobillere geçiş kişisel ve kurumsal merciler tarafından önümüzdeki dönemlerde mücadele şeklimizi daha da şekillendirecek gibi görünüyor.

Dileriz, 2023 yılında hepimiz doğa için daha çok çaba gösterebilir ve gelecek nesillerin takdirini hak edebiliriz. 



62 yıllık birikim ve deneyim...

www.talpa.org

TALPA demek

Bireysel mesleki sorunların çözümü

DEMEK

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

+90 (212) 662 12 01



talpa.tr



talpa_org



talpa_org



talpaorg

BÜYÜK KAHRAMANMARAŞ DEPREMİNİN DÜŞÜNDÜRDÜKLERİ 'İLERİ TOPLUM OLMANIN YASALARI'



Deniz TÖREN

Finans ve Strateji Uzmanı
A&T BANK



**"GİRMEKTEN KORKTUĞUN
MAĞARA, İHTİYACIN OLAN
HAZİNEYİ SAKLIYORDUR."**

Bazı toplumlar gelişirken bazı toplumların neden geri kaldığı yüzyıllardır tartışılan bir konudur. Bazıları bunu sömürü kültürüne bağlarken, bazı bilim insanları bu farklılığı iklim ve ırk gibi değişkenler üzerinden açıklamaya çalışmıştır. Ancak 6 Şubat 2023 tarihinde yaşanan Büyük Kahramanmaraş Depremi, bu konuyu yeniden Türkiye gündemine taşımıştır. Çünkü bölgeye geç varan yardımlar,



deprem kuşağında yaşayan bir ülkenin ilgili kurumlarının depreme hazırlıksız ve binaların depreme karşı dayanıksız oluşu ve nihayetinde ne yazık ki yüksek gerçekleşen ölüm sayısı, "Türkiye geri mi kalmıştır?" sorusunu gündeme getirmiştir.

İktisat tarihçileri refah toplumları ile geri kalmış



toplumlar arasındaki farkı şu temellere dayandırarak konuya son noktayı koymuştur: Toplumlar arasındaki gelişmişlik farklılığının ana kaynağı din, dil, ırk, coğrafya gibi etmenlerden çok zihniyet ve bu zihniyet yapısının ortaya koyduğu uygulamalardır. Buna göre ileri toplumların ana özelliklerinden birinin eksik olması toplumun çürüyerek geri kalmasına neden olmaktadır. Peki bu özellikler nelerdir?

ADİL REKABET: Gerek şirketler gerekse bireyler için geçerli olan ve “iyi olanın kazandığı” kurallar, ileri toplumların mihenk taşıdır. Buna göre “adam kayırma” anlamına gelen nepotizm, toplumun geri ve fakir kalmasına neden olan ana etmendir. Çünkü sadece serbest rekabetin hakim olduğu toplumlarda ülke gelişir ve kaynaklar adil bir şekilde dağıtılır. Nepotizmin hakim olduğu toplumlarda ise kazanan sayısı sınırlıdır ve refah toplum geneline yayılmaz.

BİLİMİN ÜSTÜNLÜĞÜ: İnsanlığın var olduğu ilk günden bugüne her yüzyılda toplumlar bilime verdikleri önem ölçüsünde ilerlemiş ve diğer toplumların da ne yazık ki yok olmasına neden olmuştur. Özellikle Sanayi Devrimi sonrası bilimin toplumun gelişmesindeki önemi daha da artmıştır. Batı,



matbaanın icadı ile aydınlanma çağına girerken; Doğu, refahın ana etmenlerinden biri olan bilimsel buluşları geriden takip ederek refahın da gerilemesine tanıklık etmiştir. Bilimsel gelişmişlikteki bu farklılık, Batı ve Doğu toplumları arasındaki

refah ve gelişmişlik düzeyinde de farklılığa neden olmuştur.

HUKUKUN ÜSTÜNLÜĞÜ:

Batı toplumları kanun ve kurallara herkesin uymasını sağlayarak ilerlediler. Doğu toplumlarında ise kurallardan çok imtiyazlar konuşuldu. Kişiler sosyal statülerine göre hukuk önünde değerlendirildiler. Net bir sosyolojik tespittir: Hukukun üstün olmadığı ve adaletin tesis edilmediği toplumlarda, mülkiyet haklarının da eksikliği, toplumun gelişmesine engel

olur. Çünkü bu tür toplumlarda halk nezdinde çalışanın servet sahibi olacağı, olsa dahi servetin hukuk ile koruma altında kalacağına dair inanç yoktur. Bu inançsızlık ise toplumun ilerlemesine ket vuran ana etmendir.

MODERN TIP: Tıptaki ilerlemeden yararlanan toplumlar hem insan ömrünü hem de yaşam kalitesini artırmıştır. Sağlıklı toplum içinde nesiller arası bilgi aktarımı da sağlıklı gerçekleşmiştir. Maddi refah kadar bedensel ve ruhsal sağlık da güvence altına alınmıştır. Bu ortamda bireyler daha uzun erimli gelişim hayalleri ➤



kurabilmiş, bu ise toplumun topyekûn kalkınmasına ön ayak olmuştur.


SERBEST PİYASA EKONOMİSİ: Her bireye farklı fırsatlar sunan serbest piyasa ekonomisi, ekonominin ve finansal araçların gelişmesini sağlamıştır. Bu ekonomik düzen içinde sunulan imkanlarla bireyler daha fazla tükettiler. Tüketimi sürdürmek için daha fazla çalıştılar. Bu ise ekonominin büyümesi ve toplumsal refahın artmasını sağlamıştır.

İŞ ETİĞİ: İleri ve geri toplumları birbirinden ayıran ana faktörlerden sonuncusu ise çalışma kültürü ve iş etiğidir. Batı toplumlarında çalışan ve üreten yüceltilirken, Türkiye’de iktidara yakın olan ön planda tutulmuştur. Ancak iki küresel



kaideyi burada hatırlatmak isterim: Çalışmadan refah içinde yaşamak mümkün değildir. Ve toplumları ayakta tutan ana iskelet iş ahlakı ve bireylerin değerlere atfettiği önemdir. Kısacası Büyük

Kahramanmaraş Depremi, ileri toplumların ileri olmasını sağlayan etmenlerin aslında hayatın her alanında ne kadar önemli olduğunu gözler önüne sermiştir. Bilimin gözetilmediği binalar yerle bir

olmuştur. Hukukun herkes için geçerli olmadığı ve adam kayırmannın ön planda olduğu bir ortamda milyonlarca denetimsiz yapılaşmanın farkına varılmıştır. Gelişmiş sağlık sistemi ölenleri geri getirmemiş, geride kalanların ruhsal sağlığına da çare olamamıştır. Tüm bu yaşananlara karşın etik değerlerden mahrum olan yöneticilerin hiçbiri istifa etmemiş, aksine ülkeyi yeniden yönetme iddiasında bulunmuştur. İleri toplum olmanın ve krizleri başarılı bir şekilde yönetmenin yasaları nettir. Tıpkı matematik gibi. Finans gibi. Asıl sorulması gereken soru şudur? Biz bunu öğrenmeye ne kadar istekli ve hazırız? Sorunun cevabı toplumun ilerleme isteğine de ışık tutacaktır. 



www.talpa.org

62 yıllık birikim ve deneyim...

TALPA demek
Mesleki sorunların çözümü

DEMEK

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

+90 (212) 662 12 01



talpa.tr



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



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



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

EKRAN MARUZİYETİ



Ömür ÇİFTÇİ

Bahçelievler Medipol Hastanesi
Çocuk gelişimi



BİR ÇOCUK ÇOK FAZLA EKRANA MARUZ KALIRSA NE OLUR? NORMAL HAYATTA GÖZÜMÜZÜN ÖNÜNDEN GELİP GEÇEN GÖRÜNTÜ SAYISININ MİKTARI EKRANDA MARUZ KALDIĞIMIZ HIZIN ÇOK ÇOK ALTINDA. YANİ EKRANDA SANİYE BAŞINA GELİP GEÇEN GÖRÜNTÜ SAYISI ÇOK YÜKSEK



EKRANA devamlı maruz kaldığı zaman çocuk hep o hıza alıştığı için normal hayatta da o hızı tercih eder. Dolayısıyla hareketleri hızlanmaya başlar. Kendini durduramaz. İşin özünde beyindeki bağlantılar yanlış kurgulanır. Aslında doğal olması gereken hayatın ritmini ve ivmesini bir anlamda artırıyoruz. Çocuklarda günlük yaşamda ekrana maruz kaldıkları süre içinde öğrenme gerçekleşmediği için; ekranın

kapalı olduğu süre içinde hareketli, keşfetmeye çalışan ve komut almak istemeyen, davranış problemleri çok yoğun olan çocuklar görüyoruz. Beyin hızlandığı için dikkatinde ciddi anlamda azalma başlıyor. Hızlanırsanız dikkatiniz azalır. Konsantrasyonun sağlanması için hızın kendi ritminde olması gereklidir.

Yaptığımız dikkat testlerinde görüyoruz ki erken yaşta ekrana maruz kalan çocuklarda dil konuşma bozuklukları, dikkat problemleri erken çocukluk

döneminde otizm belirtileri görülmektedir? Son zamanlarda çok sık gelen bir diğer problem ise otizm belirtileri ile ekran hasarına uğrayan çocukların benzer belirtiler göstermesidir. Pek çok anne baba çocuğunda otizm belirtilerini gözlemlediği şikayetiyle bize başvuruda bulunmaktadır. Göz teması kurmakta güçlük çekme, seslendiğinde bakmama gibi belirtiler ekran hasarına uğrayan çocuklarda da meydana gelmektedir. Bu benzer şikayetlerle gelen

çocuklarda özel eğitim sürecine başladıktan belli bir süre sonra bu şikayetler ortadan kalkmaktadır.

Bu nedenle çocukların ekran hasarı mı yoksa otizm belirtileri mi gösterip göstermediği ile ilgili net bir şey söylemek mümkün değil ancak belirtiler ortak olabilmektedir. Otizm nörogelişimsel bir bozukluktur sonradan oluşmamaktadır ancak ekran hasarı doğum sonrasında fazla ekrana maruz kalma sonucunda oluşmaktadır. Ekran hasarını engelleyebilmek

için 0-3 yaş arasında çocukların ekrana maruz bırakılmaması gerekiyor. Genellikle Pandemi çocuğu diye adlandırdığım çocukların var. Kapıdan içeri girdikleri zaman anlıyorum. Göz teması az, ismi söylendiği zaman dönüp bakmayan, dönen nesnelere ilgisi yoğun çocuklar. Pandemi döneminde zor günler geçirdik evet, ama hayata yeni başlayan çocuklarımızı ihmal ettiğimizi gördük. Genellikle şikâyetler hep bu yönde olunca sorduğum ilk soru çocuğunuz ne kadar ekran gördü? Ne kadar inkâr edilse de çocuklarımıza ekranların eğitim vermesi isteniyor. İlk kelimeleri oradan öğreysin yabancı dili ekranda öğreysin isteniyor. Oysaki bir dil ne kadar konuşulursa ne kadar maruz kalırsa o kadar iyi öğrenilir. Aşırı ekran maruziyeti, çocukların bu doğal etkileşimlerden yoksun kalmasına neden olmaktadır ve bu da dil gelişimini olumsuz etkilemektedir. Konuşmayı takip etme, dil becerilerini geliştirme ve kelime hazinelerini genişletme gibi önemli dil becerilerini öğrenmelerini engellemektedir.

Özellikle 0-3 yaş arasındaki çocuklar için ekran kullanımının hiç yok denecek kadar az olmaması gerekir. Çünkü Bu yaş aralığındaki çocukların, beyin gelişimleri için fiziksel etkileşim, duyuşal deneyimler ve sosyal bağlantılarla ilgilenmeleri gerekmektedir. Çocukların en ihtiyaç duydukları bu dönemde ebeveynlik görevimizi ekrana yani tablete ve telefona bırakmamalıyız!



3 yaşından sonra kreş dönemi hayatlarına girmektedir. Bu yaştan sonra ekran kullanımı bazı faydalar sağlayabilir ancak sınırlı olması gerekmektedir. Gördükleri ekran süresinin maksimum 1 ya da 2 saat olması, bu süre içinde de eğitici, öğretici ve yaşa uygun içeriklerle sınırlı tutulmaları gerekmektedir.

0-6 yaş aralığındaki çocuklar, konuşma ve dil öğrenimi için doğal yollarla etkileşime ihtiyaç duyarlar. Dil gelişimi, çocukların etraflarındaki dünyayı keşfetme ve onunla etkileşime geçme yollarından biridir.

Dil gelişimine zararları olduğu kadar ekran maruziyeti çocukların dikkat gelişimini olumsuz etkilediğini görüyoruz. Bu durum çocukların öğrenme, problem çözme, hafıza ve dikkat kontrolü becerilerinin gelişimini engellemektedir.


Sınav döneminde olan çocuklara yaptığımız dikkat ve hiperaktivite bozukluklarını ölçen testlerde görüyoruz ki bilgisayar başında geçirdikleri zaman izledikleri TV ve videolar yüzünden çocukların kaygı seviyelerinin hem çok yüksek hem de dikkatlerinin yaşlarına oranla daha düşük gelişim göstermektedir.

Ayrıca, çocuklar için uygun olmayan içeriklere maruz kalmaları da zihinsel sağlıklarını etkilemektedir. Örneğin, şiddet içerikli oyunlar, korku filmleri veya sosyal medya platformlarında bulunan olumsuz davranışlar, çocukların kaygı düzeylerini artırabilir ve psikolojik sorunlara neden olabilir. Yaş ve cinsiyetlerine uygun zamanda öğrenmemeleri gereken bilgiler depresyon ve diğer kaygı bozukluklarına yol

açmaktadır.

Ekran maruziyeti ayrıca çocukların uyku kalitesini de etkilemektedir. Uyku düzeninin bozulması, çocukların hafızalarını ve öğrenme kapasitelerini olumsuz yönde etkilemektedir. Uzun süreli ekran maruziyeti göz sağlığına da etkilemektedir ve göz yorgunluğuna, kuru göze ve baş ağrısına neden olabilir.

Bu nedenlerle, çocukların ekran maruziyetini sınırlandırmak ve uygun içeriklere erişimlerini sağlamak önemlidir. Ayrıca çocukların fiziksel aktivitelere ve sosyal etkileşimlere zaman ayırması da önemlidir.

Özetle çocuklarımızı Ekran ebeveynliğine emanet etmememiz gerekiyor. Ekrandan temizlenmiş sağlıklı ve kaliteli nesillere... 

TÜRK CEZA KANUNU'NDA DÜZENLENEN "HAVA ULAŞIM ARAÇLARININ KAÇIRILMASI VE ALIKONULMASI SUÇU"



Av. Sencer SEREN
Seren&Seren Avukatlık ve Danışmanlık



5237 SAYILI TÜRK CEZA KANUNU'NUN "ULAŞIM ARAÇLARINA VEYA SABİT PLATFORMLARA KARŞI SUÇLAR" BAŞLIKLİ BÖLÜMÜNÜN 223. MADDESİNDE "ULAŞIM ARAÇLARININ KAÇIRILMASI VEYA ALIKONULMASI" SUÇU DÜZENLENMİŞTİR.

Anılan kanuni düzenleme şu şekildedir:

1) Cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla kara ulaşım aracının hareket etmesini engelleyen, bu aracı hareket halinde iken durduran veya gitmekte olduğu yerden başka yere götüren kişi, bir yıldan üç yıla kadar hapis cezası ile

cezalandırılır.

2) Suçun konusunun deniz veya demiryolu ulaşım aracı olması halinde, iki yıldan beş yıla kadar hapis cezasına hükmolunur.

3) **Cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla hava ulaşım aracının hareket etmesini engelleyen**

veya bu aracı gitmekte olduğu yerden başka yere götüren kişi, beş yıldan on yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

4) Bu suçların işlenmesi sırasında kişilerin hürriyetinin tahdit edilmesi dolayısıyla ayrıca cezaya hükmolunur.

5) Bu suçların işlenmesi sırasında kasten yaralama

suçunun neticesi sebebiyle ağırlaşmış hallerinin gerçekleşmesi durumunda, ayrıca kasten yaralama suçuna ilişkin hükümler uygulanır.

İlgili madde incelendiğinde kanun koyucunun cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla kara, deniz, demiryolu ve hava ulaşım araçlarının kanun maddesinde ifade edilen fiillerle hareket etmesinin engellenmesini veya gitmekte olduğu yerden başka yere götürülmesini cezai yaptırım altına aldığını görüyoruz.

Makalemizin konusu “hava ulaşım araçları” olduğu için öncelikle bu maddenin unsurlarını; ardından da bu suçta konu olmuş Yargıtay kararlarını inceleyeceğiz.

a- Türk Ceza Kanunu’nda Düzenlenen Hava Ulaşım Araçlarının Kaçırılması ve Alıkonulması Suçu

Türk Ceza Kanunu’nun 223. maddesinin 3. fıkrasında hava ulaşım araçlarının kaçırılması ya da alıkonulması suçu şu şekilde düzenlenmiştir:

(3) Cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla hava ulaşım aracının hareket etmesini engelleyen veya bu aracı gitmekte olduğu yerden başka yere götürülen kişi, beş yıldan on yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

Hava Ulaşım Araçları ile ilgili



getirilen düzenlemenin gerekçesi kanun koyucu tarafından şu şekilde izah edilmiştir:

“...Üçüncü fıkrada, cebir veya tehdit kullanılarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla hava ulaşım aracının hareket etmesinin engellenmesi veya bu aracın gitmekte olduğu yerden başka yere götürülmesi, ayrı bir suç olarak tanımlanmıştır...” Yani kanun koyucu hava ulaşım araçlarının hareket etmesinin engellenmesi veya gitmekte olduğu yerden başka bir yere götürülmesi hususunu ayrı bir madde olarak düzenlemiş ve bunu diğer ulaşım araçlarına göre daha ağır bir yaptırımla müeyyide altına almıştır. **(beş yıldan on yıla kadar hapis cezası)** Hava ulaşım araçlarına karşı kanunda ifadesini bulan suçun işlenmesi halinde diğer ulaşım araçlarına nazaran daha ağır yaptırım uygulamasının yerinde olduğu kanaatindeyiz.

Suçun Unsurları

1- Suçun Maddi Unsurları

Öncelikle suçun fiil unsuruna baktığımız zaman bir hava ulaşım aracının hareket etmesinin engellenmesi veya bu aracın gitmekte olduğu bir yerden başka bir yere götürülmesi için failin cebir, tehdit ya da hukuka aykırı başka bir davranışta bulunması şartını aradığımız görüyoruz. Yargıtay kararlarında cebir, tehdit ya da hukuka aykırı fiillerden ne anlamamız gerektiği şu şekilde ifade edilmektedir:

“...**Cebir unsuru** failin, mağdura yönelik fiziken zorlama ve güç kullanması olarak tanımlanmaktadır. Mağdurun direncini kırarak nitelikte her türlü etkili eylem bu kapsamında bulunmaktadır. Ancak sanığın nitelikli olarak gerçekleştirdiği ve TCK’nın 87. maddesi kapsamında

bulunan yaralamalar ayrıca suç oluşturacaktır. **Tehdit unsuru** ise, failin, mağdurun kendisini ya da yakınlarını bir zarara uğratacağı konusunda baskı yapma, zorlama, korku verme, ağır ve haksız bir zarara uğratacağını ileri sürmek suretiyle işlenmektedir.

Bunun dışında madde metninde yer alan diğer unsur da ‘**Hukuka aykırı başka bir davranış**’ olarak tanımlanmaktadır. Öğretide, bu kavramın neyi kapsadığı konusunda tam bir açıklık bulunmamaktadır. Hukuka aykırı nitelik taşıyan davranışların, suç ya da kabahat niteliğinde bulunmasının bir önemi bulunmamaktadır. Hukuka aykırı nitelikte eylemlerin haksız fiil, emniyet tedbiri gerektiren eylemler, disiplin cezaları, zabıta tedbirleri ve idari yaptırımı gerektiren tüm eylemler ile hukuka aykırı bir başka davranış olarak kabul edilmektedir...” (Yargıtay 4. Ceza Dairesi 2014/30061 E. , 2014/36534 K. ve 18.12.2014 tarihli kararı)

Kanun koyucunun bu fiilleri “veya” “ya da” cümleleri ile ifade ederek suçun seçicilik hareket içeren bir suç olduğu anlaşılmaktadır. Yani failin kanunda tanımlanan hareketlerden herhangi biri ile suçu gerçekleştirmesi halinde suç oluşacaktır. Fiilin aynı zamanda kanunda tanımlanan unsurların dışında hukuka aykırı bir hareket olması gerekmektedir. Ceza Kanunu’nda da ifadesini bulan, hakkın kullanılması, zorunluluk ➤

hali, kanun hükmünü veya amirin emrini yerine getirme durumlarında fiil hukuka uygun olacaktır.

Faile baktığımızda ise “hava ulaşım aracının hareket etmesini engelleyen veya bu aracı gitmekte olduğu yerden başka yere götüren kişi” olarak tanımlandığını görüyoruz. Fail açısından kanun koyucu açısından bir özellik tanımlanmamış olup; bu fiili gerçekleştiren herhangi bir kişinin bu suçun faili olabileceğini görüyoruz.

Suçun mağduru olarak da; her ne kadar kanun topluma karşı suçlar bahsinde yer alıyor olsa da tüm toplumu mağdur olarak kabul edemeyeceğimizden suçtan doğrudan etkilenen kişileri mağdur olarak değerlendirmemiz gerekmektedir. Bu kapsamda ulaşım aracında bulunan ve bu aracı alıkonulması sırasında cebir veya tehdide maruz kalan kişi suçun mağduru olarak kabul edilebilecektir. Bunun yanında aracın işletilmesinden kaynaklı zarara uğrayabilecek kişi olan işleten veya araç sahibi de suçun mağduru olarak kabul edilebilecektir.

2- Suçun Manevi Unsurları

Bu suçun manevi unsuru kasttır. TCK 21/1’de ifade edildiği üzere, suçun kanuni tanımındaki unsurların bilerek ve istenerek gerçekleştirilmesi halinde kasttan

bahsedilmektedir. İlgili suçta teşebbüs de mümkündür. Bu halde TCK’nın teşebbüse ilişkin genel hükümleri uygulanacaktır. Ayrıca 223. Maddenin 4. Ve 5. Fıkrasında özel içtima hükümlerine yer verilmiştir. Buna göre suçun işlenmesi sırasında kişilerin hürriyetinin tahdit edilmesi halinde ayrıca bu maddeden, kasten yaralama suçunun neticesi sebebiyle ağırlaşmış hallerinin gerçekleşmesi durumunda ise ayrıca kasten yaralama suçuna ilişkin hükümlerin uygulanacağı ifade edilmiştir. Son olarak ulaşım aracına zarar verilmesi halinde TCK 152. Gereğince mala zarar vermenin nitelik halinden de cezalandırılması mümkündür.

b- Ceza ve Yaptırım

TCK 223/4’e baktığımızda hava ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması suçunun işlenmesi halinde failin 5 yıldan 10 yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılacağı hususu müeyyide altına alınmıştır. Ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması suçu şikâyete tabi suçlar arasında yer almaması nedeniyle savcılık makamı tarafından resen soruşturulan suçlardan biridir. Bu nedenle dava zaman aşımı süresine riayet etmek kaydıyla bu suç her zaman soruşturulabilir. Bu suç nedeniyle yapılan yargılama asliye ceza mahkemeleri tarafından yerine getirilir.

c- Yargıtay Kararlarında Hava Ulaşım Araçlarının

Kaçırılması ve Alıkonulması Suçu

Yargıtay Kararlarına baktığımızda, hava ulaşım araçlarının kaçırılması suçunun daha çok ideolojik ya da siyasi saikler ile gerçekleştirildiğini görüyoruz. Yargıtay, ilgili fiil gerçekleştirilirken Anayasayı İhlal saiki ile gerçekleştirilmesi halinde bu eylemi TCK 309. Maddesinde ifadesini bulan “Anayasayı İhlal” suçu kapsamında değerlendirmektedir.

Bununla birlikte “hava ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması” suçunun ceza kanununda yer alan diğer suçlara nazaran daha az işlendiği ve yargı kararlarına konu olduğu görülmektedir. Bu makalemizde Yargıtay’a konu olmuş ve konu ile bağlantılı 3 Yargıtay kararını görüşlerinize sunuyoruz.

“...TCK.nın 223/3. maddesine göre “Cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla hava ulaşım aracının hareket etmesini engelleyen veya bu aracı gitmekte olduğu yerden başka yere götüren kişi, beş yıldan on yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.” hükmünün yer aldığı, somut olayda, sanığın Pegasus Havayollarına ait PC 120 sefer sayılı uçak ile İstanbul ilinden İzmir iline geldiği ve uçaktan yolcuların inmesi sırasında “ben DHKP-C üyesiyim uçağa bomba koydum, bomba var” demesi üzerine polis memurlarınca uçakta yapılan

arama sonrasında uçakta suç unsuruna rastlanmadığı ve PC 120 sefer sayılı uçağın bir sonraki sefere gecikmeli olarak hareket ettiğinin anlaşılması karşısında, sanığın içerisinde bulunan uçağın seferini tamamlaması nedeniyle uçağın hareket etmesini engelleyici bir davranışının olmadığı, uçağın sonraki seferlerine gecikmeli kalkmasına neden olmak biçimindeki eyleminin ise suçun tanımındaki unsurları oluşturmadığı, eylemin TCK.nın 270/1. maddesindeki suç üstlenme suçunu oluşturduğu gözetilmeden, suç vasfında yanılığa düşülerek yazılı biçimde hüküm kurulması,...”
(**Yargıtay 8. Ceza Dairesi’nin 17.12.2019 tarih ve 2019/2466 E., 2019/15105 K. sayılı kararı**)

“...5237 sayılı TCK.nın 223/3. maddesinde düzenlenen ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması suçunun oluşabilmesi için cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla hava ulaşım aracının hareket etmesini engelleyen veya bu aracı gitmekte olduğu yerden başka yere götüren kişi olması gerektiği; somut olayda, ... firmasına ait 20.08.2014 tarihinde saat 22.10’da Adana - İstanbul seferini yapmakta olan OHY-015 Sefer sayılı uçağın kaptan pilotu ... ile kabin görevlileri usulüne uygun şekilde çağrılıp tanık sıfatı ile dinlenilerek, olay sırasında sanığın uçağı rehin alacağını söyleyip söylemediği, kendilerini



tehdit edip etmediği, tehdit etmişse ne şekilde tehdit ettiği, rehin almaya yönelik ne tür davranışlarda bulunduğu ve uçağın kalkmasına ne kadar süre engel olduğu sorulup, belirtilen hususlar tespit edildikten sonra sonucuna göre sanığın hukuki durumunun belirlenmesi gerekirken, eksik araştırma ile yazılı şekilde karar verilmesi,...”

(Yargıtay 8. Ceza Dairesi'nin 17.05.2022 tarih ve 2022/967 E. , 2022/7238 K. sayılı kararı)

“...İşsizlik ve ekonomik sıkıntıları nedeniyle Şanlıurfa'nın Halfeti İlçesinden Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetine çalışmak için giden ve bir süre inşaat işlerinde çalışan sanığın, burada ekonomik sıkıntılarını

gideremeyince Federal Almanya Cumhuriyetine İlegal şekilde gidebilmek amacıyla Ercan Esenboğa arasında sefer yapmakta olan Ankara Uçağını kaçırmaya karar verdiği, bu amaçla üzerinde o güne kadar biriktirdiği 200 Deutsch Markı bozdurarak 30.3.1998 tarihinde Ankara'ya gidecek Kıbrıs Türk Hava Yollarına ait TC-JEC kod KYV 043 sefer sayılı uçağa bilet aldığı, kaçırma eyleminde kullanmak amacıyla işportadan satın aldığı el bombası görünümündeki çakmağı beline bir iple bağlayarak Ercan hava limanındaki denetimin yetersizliğinden de yararlanarak uçağa binmeyi başardığı, uçağın kalkışından 10 dakika kadar sonra henüz Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti hava sahasında iken el bombasını

kabin görevlileri tanık hosteslere göstermek ve patlatmayla tehdit etmek suretiyle üzerlerinde baskı kurup etkisiz hale getirdiği, bundan sonrada kokpit kapısını açarak görevli pilotlara ve uçuş mühendisine açığı Bonn veya Köln hava limanına indirmelerini, aksi halde el bombasını patlatacağı tehdidini savurduğu, görevli personelin Almanya'ya gitmek için gerekli yakıt olmadığı, Ankara'dan yakıt almak zorunda olduklarına inandırmaları sonucu uçağın Esenboğa hava alanına inmesine razı olduğu, uçağın Esenboğa hava alanına inmesinden önce hazır olan özel hareket personelinin uçak indikten sonra kokpit camından işaretle yardımcı olan kaptan pilotun katkısıyla yaptıkları seri operasyonla sanığı etkisiz

hale getirdikleri, ikrara yönelik savunma, tanık anlatımları ve dosyadaki bilgi ve belgelerden anlaşılması, böylece mahkemenin sanığın eyleminin TCK.nun 384. maddesinin IV. bölümünde “Cebir ve şiddet veya tehdit veya hile ile bir uçağı gitmekte olduğu yerden başka yere sevk ettirmeye teşebbüs” biçiminde tanımlanan suç tipini oluşturduğu biçimindeki kabulünde bir isabetsizlik bulunmamış olmakla, yapılan duruşmaya, toplanıp karar yerinde gösterilen delillere, mahkemenin tahkikat neticelerine uygun olarak tecelli eden kanaat ve takdirine, tetkik olunan dosya münderecatına göre sanık vekilinin yerinde görülmeyen temyiz itirazlarının reddiyle hükmün, istem gibi (ONANMASINA) **(Yargıtay 8. Ceza Dairesi, 08.02.1999 tarihli ve 1999/214 E., 1999/1087 K. sayılı kararı)**

KAYNAKLAR:

- Makale
- 1- Zeki Hafızoğulları, Ezgi Aygün Eşitli, Ulaşım Araçlarına veya Sabit Platformlara Karşı Suçlar, 2011 / 1 Ankara Barosu Dergisi,
- 2- Aydın Murat, Ulaşım Araçlarına Ve Sabit Platformlara Karşı Suçlar, S.D.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi C.5, S.1, Yıl 2015
- İnternet Sitesi
- 1- <https://metinpolat.av.tr>
- 2- <https://barandogan.av.tr>
- 3- <https://www.haberturk.com>
- 4- <https://dergipark.org.tr/tr/>
- 5- <https://www.lexpera.com.tr/>

ATATÜRK'ÜN İNTİHAR PİLOTLARI (1935)

(Tüm savaşçı pilotların anısına saygıyla)



Prof. Dr. Bingür SÖNMEZ

Bir süre önce Antalya havalisine göz diken İtalyan diktatörü büyük bir hava kuvveti ve donanma ile Antalya kıyılarında gövde gösterisi yapmaktadır...

Çeşme önlerinde Ege Vapurunda bulunan **Atatürk**, **Mussolini**'nin delice davranışlarına karşı 17 Şubat 1935'te Alanya'ya gitmek üzere Zafer destroyeriye geçer. Akdeniz'de tatbikat yapmakta olan İtalyan donanmasının farkında olan **Atatürk**, Komodor **Tümamiral Sait Halman**'a "**Bir tecavüz vaki olduğu takdirde tedbiriniz nedir**" diye sorar. Halman "**Adatepe destroyerini mütecavize sevk, sizi karasularımızda en yakın**



Atatürk'ü 1935 te Antalya'ya götüren Zafer destroyeri, 1938 de Atatürk'ün tabutunu Sirkeci'den alarak Yavuz zihlisına götürmüştür.

bir limana iltica ettirmektir." cevabını verince Atatürk, "**İmkân nispetinde kara sularımız dışına çıkmayınız.**" emrini verir.

Gemi komutanı **Binbaşı Osman Aksu**'dan son hızla gidilirse 08.00'de Alanya'da olunacağını öğrenen **Atatürk** kendisine ayrılan kamarada bütün gece uyur. Zafer destroyeri, 18 Şubat 1935 Pazartesi günü 08.00'de Alanya'ya demirler. **Atatürk**,



Komodor Tümamiral Sait Halman

saat 08.30 da gemiden ayrılırken subayların ellerini ayrı ayrı sıkar ve gemi komutanına "**Çok yorulduunuz 1-2 gün istirahat ediniz. İki gün sonra geleceğim**" diyerek sahile çıkar, fakat Alanya'da protokolün

hazırlıksız olduğunu görünce, hemen Zafer destroyerine geri döner.

Atatürk Zafer Komutanı **Binbaşı Osman Aksu**'ya bu defa "**Şimdi yavaş yavaş**

Antalya'ya gideceğiz, sahillerimizi göreceğiz" der. Destroyer, saat 10.00'da hareket eder.

Biraz açıldıktan sonra **Atatürk** sorar;
- Kaptan, şimdi İtalyan Donanması'na rastlarsak ne yapacaksınız?

Gemi komutanı hemen cevap verir:

- Rotamızı derhal değiştiririz Paşam.

Bu cevabın karşılığı çok sert ve kesindir:

- Hayır, efendim, öyle şey olmaz. Tam yolla İtalyanların en büyük harp gemisinin bordasına



çarpacaksın.

Bu kesin emir, askerce aynen tekrarlanır:

- En büyük İtalyan harp gemisinin bordasına tam yolla çarpacağım efendim...

Pilot **Albay Burhan Göksel** yazılı tarihimizde pek yer almayan bir olayı, savaş pilotaj eğitimi sırasında sınıf arkadaşı olan **Sabiha Gökçen**'den ve meslek büyüklerinden dinlediği şekilde şöyle anlatır:

O akşam, sofrada tamamen bu konu tartışılır. Hadise heyecan yaratmıştır. **Atatürk**, "**Gemi ile gemiye çarpma harekâtını**" anlatırken "**Havadan da gemiye**" karşı aynı şeyi yapmayı planlamıştır. Bu sırada orada bulunan bütün pilotlara bir zarf dağıtılır. İçinde bir soru vardır: "**Mussolini'nin uçak**

ve harp gemilerine çarpıp batırmayı ve ölmeyi kabul eder misin?"

Genç pilotların verdiği cevaplar tasnif edilir. Hayretle görülür ki hepsinde aynı üç kelime vardır: "**Evet, çarpmaya, hazırım.**"

Onlar artık ülkeleri için, **Atatürk** için ölümü göze alan intihar pilotlarıdır.

Atatürk bu cevabı hiç kaçırmaz ve gerek dünyanın ve gerekse **Mussolini**'nin bu kahramanca cevabı duymasına olanak verilir.

Mesaj yerine ulaşmıştır. **Mussolini** sert kayaya çarptığını anlamıştır, aklından geçirdiği şeyi göze alamaz ve donanmasını alır Habeşistan'da macera aramaya gider.

Atatürk Mayıs 1938'de çok hasta olduğu için kesin istirahat etmesi gerekirken



Hatay için Adana ve Mersin'de yaptığı askeri teftişlerden sonra dönüşünde **Sabiha Gökçen** ile birlikte Eskişehir Orduevine uğruyor. Onu uçuş tulumları içinde görmeye alışık sınıf arkadaşları üzerinde inanılmaz güzel bir gece tuvaleti ile görünce çok şaşırıyorlar. Bütün gece Hatay sorunu ve Fransa konuşulurken Fransa'nın çok güvendiği "**Maginot Hattının**" Alman hava saldırılarına karşı ne kadar işe yaramayacağını izah ediyor. Bu sohbet sonunda 1935 yılında Antalya'da genç pilotlara **Mussolini** için sorduğu soruyu o gece Eskişehir Orduevinde Fransız'lar için tekrarlar; "**Nasıl Havacılar, yine benimle beraber misiniz?**". Aldığı cevap ölümüne söz vermenin karşılığı olan "**Berberiz daima**" karşında **Atatürk**'ün teşekkürü "**Mehmetçik müzisyenler, çalın bir Sarı Zeybek**" olur. O hasta haliyle başı çekerek, onun bir cesur subaylar ile beraber, kahramanlık sembolü olan zeybek oynar.

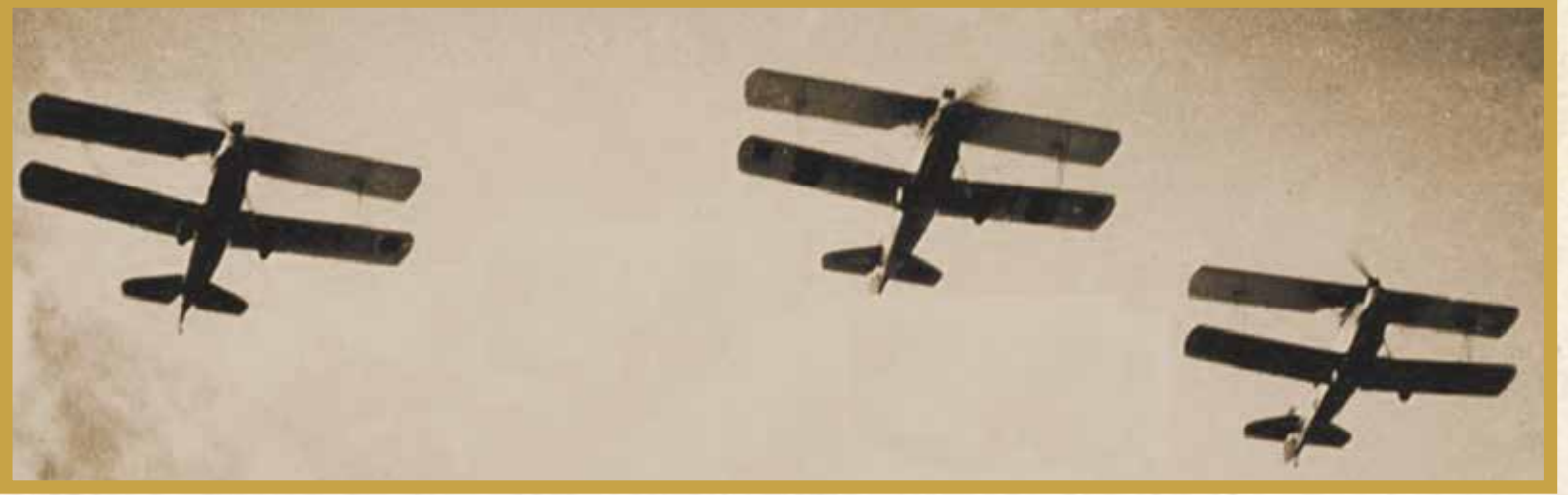


JAPONLARIN KAMİKAZE PİLOTLARI (1941)

Atatürk'ün 1935 yılında düşündüğünü Japonlar ancak 6 yıl sonra 1941 yılında gerçekleştirmişlerdir.

Kamikaze, İkinci Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru Pasifik Cephesindeki Japon İmparatorluğu'na bağlı savaş uçakları tarafından, Amerika Birleşik Devletleri savaş gemilerini batırmak için düzenlenmiş konvansiyonel intihar dalışlarına verilen isimdir. "**Kamikaze**" Japonca'da "**kutsal rüzgâr**" anlamlarına geliyordu ve II. Dünya Savaşında "**Tanrı Rüzgârı - Özel Saldırı Birliği**" olarak resmîyet kazanmıştır.

İkinci Dünya Savaşı'nın sonlarında ortaya çıkan bu birimdeki pilotlar, kullandıkları patlayıcı ve çok miktarda yakıt yüklü uçaklarını ile bilinçli olarak müttefiklere ait gemilere intihar saldırısı şeklinde çarparak, mümkün olduğu kadar fazla hasar vermeyi, hatta batırmayı amaçlıyorlardı. "**Bir savaş gemisindeyseniz**



ve size doğru yönelen bir Kamikaze pilotu ise bilin ki onun amacı size kurşunlarını göndermek değil uçağı ile savaş geminize çarpmaktır” deniyordu.

Kamikaze saldırı stratejisinin yaratıcısı Japon Donanması'nın kıdemli pilotlarından **Masafumi Arima** olarak kabul ediliyor. Bu cesur pilot bir gün tüm yetkilerini ve rütbelerini bırakarak bir uçağı atlamış, gitmeden önce geri dönmeyeceğini tüm askerlere net olarak bildirmişti. **Arima**'nın hedefi vurup vurmadığı tam olarak bilinmiyor. O gün herhangi bir Amerikan gemisinde böyle bir saldırı da kaydedilmemiş, fakat bilinen, bu pilotun geri dönmediğiydi. Bu olay tarihe ilk kamikaze saldırısı olarak geçmiş ve **Masafumi Arima** onurlandırılarak, amiral yardımcısı ilan edilmiştir.

Kamikaze pilotları bir nevi “ülkesi için, imparator için” canlarını feda ediyorlardı. Elbette bu dalışlar esnasında



Japon vatandaşları için kamikazelik büyük bir mertebedir, göreve gönderilen kamikazeler çiçeklerle, seremoni ile yolcu edilirler ve savaş kahramanı olarak anılırlar.

pilotlarının hayatta kalma şansı hiç yoktu ve hiçbiri eve dönemeyecekti. Pek çok Japon'un hayatlarını hiçe sayarak kamikaze pilotu olmak için gönüllü olduğunun bilinmesine rağmen, yıllar sonra ölen kamikaze pilotlarının günlükleri incelendiğinde, ölmek için gönüllü olmayan pek çok pilotun da olduğu ortaya çıkmıştır. Bir kamikaze pilotu olan **Irokawa Daikichi**'nin günlüğünde rutin olarak aç bırakıldığını ve dövüldüğünü yazıyordu. Yani



Masafumi Arima




Hitlerin tükenmek üzere olan ordusunu ayakta tutabilmek için cesaret ve dayanıklılığı artıran Metamfetamin haplarından vermiştir. Amaç, askerleri birer robota dönüştürmektir. Alman ordusu kayıtlarına göre 1939-1945 arasında askerlere yaklaşık 200 milyon Pervitin hapi dağıtılmıştır.



zorla bu göreve getirilen bazı pilotların “**imparatora olan sadakatsizlikleri**” nedeniyle dövülüp işkence gördüğü, başka günlüklerde de yazıyordu. Hitler’in genç askerlere cesaret ve dayanaklıklarını artırmak için verdiği “**Pervitin**” gibi “**Metamfetamin**” haplarının bu pilotlara da verildiği bilinmektedir.

Japon pilotlar İkinci Dünya Savaşı döneminde, ortalama 300 saatlik bir eğitim alıyorlardı. Bu kadar yoğun bir eğitimden geçen savaş pilotları elbette çok tecrübeli oluyorlardı. Fakat kamikaze pilotlarının çoğu neredeyse 24 yaşının altında, hatta bazıları 17-18 yaşındaydı. Uzun bir eğitim almadan, ortalama 40 saatlik bir temel

eğitim ile intihar görevine çıktıkları için çoğu zaman hedefi tam olarak vuramıyor ya da daha hedefe varamadan düşürülüyorlardı. Tam sayı bilinmemekle beraber 3-4.000 Japon pilotun intihar dalışı yaptığı, bu saldırıların sadece %10’unun başarılı olduğu, fakat aşağı yukarı 50 düşman gemisinin batırıldığı bilinmektedir.

Takvimler 7 Aralık 1941 tarihini gösteriyordu. Pearl Harbor saldırısı, dünyanın Kamikaze pilotlarıyla tanıştığı ve asla unutamadığı bir olay oldu. Sonuç Japonya için memnun ediciydi fakat insanlık için korkunç bir sonuç çıktı ortaya. 

KAYNAKLAR:

Ali Bozoğlu, Gökhan Karakaş, Anadolu Mavisi, Zafer destroyeri, Büyük önderi son yolculuğuna çıkaran destroyer; Zafer, Türk Loydu Vakfı Yayınları, 2023, s.225-226
Burhan Göksel, Atatürk’ün

Huzurunda Geçen Bir Gece’nin Hikâyesi, Atatürk’ün Türk Gençleri Hakkındaki Düşünceleri ve Dünyanın İlk Kadın Pilotu Sabiha Gökçen’in Biyografisi. Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi XI (1995): 343-377

PSİKOLOJİK İLK YARDIM VE TRAVMA



Uzm. Psk E. Esra TANRIVERDİ

Hayatın Pusulası Eğitim
ve Psikolojik Danışmanlık Merkezi

Öyle bir günlerden geçiyoruz ki biz ruh sağlığı uzmanlarının desteğine her zamankinden çok daha ihtiyaç var. İnanıyorum ki tüm meslektaşlarımız yardımcı olmak için bütün güçleriyle çabalıyor.

Geçtiğimiz yıllarda Marmara Üniversitesi Sağlık Hizmetleri Meslek Yüksek Okulu Acil İlk Yardım Bölümü'ne vermiş olduğum Psikolojik İlk Yardım dersinin bugünlerde ne kadar önemli olduğunu görmüş ve deneyimlemiş oldum. Tüm ruh sağlığı uzmanları, klinikler şimdilerde bu eğitimleri vermeye başladılar. Deprem bölgesinde yer alıyoruz keşke meslektaşlarımız

bu konuya çok daha öncesinden yer verebilselerdi...

Nasıl ki insan bedenine tıbbi ilk yardım yapılırsa ruhuna da psikolojik ilk yardım yapılabilir. Çünkü ruh ve beden bir bütündür. Türk insanı yardımseverdir. Yardım etmek ister, o anda ne söyleyeceğini ne yapacağını bilemez. Her zaman iyi niyetle yaklaşır; ama ne yazık ki bu yaklaşım afetzedeye zarar verebilir. İnsanın ruhu acı çekiyorsa öfkeliyse, kötü haber alıp yıkıldıysa psikolojik ilk yardıma ihtiyacı vardır. Burada amaç kişinin problemini çözmek değil, sıkıntısını azaltmaktır. O an acı çeken kişinin ihtiyacı olan

şey sadece sakinleşmek, umut etmek, mantıklı düşünebilir hale gelmektir.

Hatta kayıp yaşayan insanı teselli etmeye çalışmak anlamsızdır. "Her şey geçer" mi diyeceğiz? "Boş ver üzülme, hayatta daha kötü şeyler var" mı diyeceğiz? Kişi zaten en kötüsünü yaşıyor o anda. Peki burada ne yapmalı, ne demeli, nasıl hareket etmeli?

Hiçbir şey yapılamıyorsa hiç bir şey yapmadan destek olmalıyız. Dinleyin sadece sabırla dinleyin. Yorum yapmayın. Yapılacak bir şey yoksa yoktur. Kişinin stresini daha da arttırmamaya dikkat

etmek gerekir.

Peki, deprem sonrası travmayla nasıl baş edilebilir?

Hiç kuşkusuz deprem, hepimizi derinden etkiledi ve üzdü. Acımız büyük; ama şu anda elimizden gelen bir şey yok. Sıcak evinizde deprem haberlerini izliyorken, içinde bulunduğunuz konfor alanından utanabilirsiniz. Korku, dehşet ve çaresizlik içinde olabilirsiniz. Bu gayet normal ve çok insani. Yapabileceğiniz tek şey: Dua etmek, iyilikler dilemek, cep telefonundan göndereceğiniz bir mesaj, giysi ve gıda yardımı veya kan bağıışı... Sonra biraz kafanızı dağıt ve dinlenin.





Ayrıca, sürekli haber izlemek, sosyal medyayı takip etmek, gazete okumak sizi psikolojik olarak yıpratır ve umutsuzluğa sürükleyecektir. Toplum olarak zaten ruh sağlığımız bıçak sırtında. Elinizden geleni yaptınız, artık köşenize çekilin.

Deprem sonrası hayatınızı normale döndürme süresi ne kadar kısalsa, travmayı atlama da o denli kolaylaşacaktır.

Günlük rutinlerimize devam ederek hayatı eski haline döndürmek bizi kaygılarımızdan uzaklaştırmada çok etkili olacak. Unutmayın, travmanın panzehiri rutindir.


Hayat devam ediyor. Yaşamınıza devam edebilmeniz için de bir şekilde bir yolunu bulmak gerek. Buda iyileşmedir.

İyileşme sürecinin amacına ulaşabilmesi için yeni bir yaşam biçimi oluşturmak gerek. Burada amaç hayatı yeniden kurmak. İyileşmek zaman alan ve bireylerarası farklılıklar gösteren bir süreçtir.

Bu dönem kuşkusuz yaşamınızın zor bir dönemi. Toparlanmak ve kendinize

gelmek için zaman tanıyın. Kayıplarınız için yas tutmanız en doğal hakkınız. Duygularınızda inişlerin ve çıkışların olması normal. Kendinize karşı sabırlı olun.

Eğer uzman yardımına ihtiyaç duyuyorsanız bunu bir zayıflık belirtisi olarak algılamayın. Kendi başına yeterince adım atmadığınızı görmek bir GÜÇ işaretidir.

Bilin ki, cehennem acı çektiğimiz yer değil, acı çektiğimizi kimsenin bilmediği bir yer. 



YAŞADIĞIM HER ANI GÜZEL DEĞERLENDİRMEK, HERKES İÇİN ELİMDEN GELENİ YAPIP İNSANLARI MUTLU ETMEK VE SEVDİKLERİMLE MUTLU YAŞAMAK...

ÖZGE BİROĞLU



Dilay SEÇKİN



Öncelikle Özge Büroğlu'nu kendi cümleleriyle dinlemek isterim. Seni tanıyabilir miyiz?

İstanbul doğumluyum. Küçük yaşlardan beri yaz tatillerinde müzik yaparak harçlığımı çıkarttum ve üniversiteden mezun olana kadar bu böyle devam etti. Kendi ayaklarımın üzerinde durmayı ve hayallerimin peşinden koşmayı seviyorum. Boğa burcuyum. Sabırlı, neşeli ve dost canlısı olduğumu düşünüyorum.

İktisat mezunusun, mesleğinle ilgili bir alanda çalıştın mı?

Üniversiteden mezun olduktan sonra bir süre

müziğe ara verdim. Bir şirkette muhasebeci olarak çalışmaya başladım. Aslında müzik yapmak istiyordum fakat müzik sektöründe yer almanın maddi ve manevi zorluklarından korktuğum için bir süre muhasebeci olarak çalışmaya devam ettim. Fakat bu beni mutlu etmiyordu. Hayallerimin peşinden gitmeye karar vererek işimden ayrıldım.

Müzik yolculuğundaki serüvenin nasıl başladı? Her çocuk gibi saç fırçasını ya da kumandayı mikrofona yapanlardan mıydın sen de?

Çok küçük yaşlarda şarkı söylemeye başlamışım

ve sesimi herkes çok beğeniyormuş. Ben küçük olduğum için hatırlamıyorum tabii, annem böyle olduğunu söylüyor. Uzun yol otobüsleriyle tatile gittiğimizde muavin mikrofona alıp bütün otobüse konser verdiğimi hatırlıyorum ama :)

Rafet El Roman'la yolun nasıl buluştu?

Muhasebeci olarak çalıştığım dönemde Rafet El Roman'ın 'Müzik Benim Hayatım' projesini duydum ve birkaç bestemi gönderdim. Birçok halk oylaması ve görüşmeler sonucu projeye dahil edildim. 'Tek Mevsim' isimli şarkımı proje albümünde seslendirdim.

Sonrasında uzun bir süre kendisine sahnede vokal olarak eşlik ettim.

Nasıl bir kariyer planın var, yolun şu an neresindesin?

Sözü ve müziği bana ait olan üç tane single ile müzik severlerle buluştum. Müzik, emek ve süreç isteyen bir şey. Kendimle yarışıyorum. Her yeni şarkımın bir öncekinden daha güzel olduğunu düşünüyorum. Aldığım geri dönüşler de hep bu yönde. Üretmeye devam ederek herkesin kendinden bir şeyler bulabileceği şarkılara imza atmayı, daha çok insanın kalbine dokunabilmeyi hedefliyorum.





Ürettiğin bir şeyle birilerine dokunabildiğini bilmek ne hissettiriyor sana?

Bu sektörde yalnız başına, kimseden destek almadan üretmeye devam eden bir kadın olarak, dinleyicilerin kalbine dokunabilmek beni motive eden en güzel şey.

Yaptığın şarkılar kendi hayatından mı, başka hayatlardan mı izler taşıyor? Genellikle nasıl bir ruh hali ile yazarsın?

Şarkı yazmak gerçekten çok farklı bir bakış açısı gerektiriyor sanırım. Çünkü etrafımda yaşanan tüm ilişkilere, duygulara daha

dikkatli bakıyorum ve bir anda o duyguyu ben yaşıyormuşum gibi kaleme alıyorum genelde. Bazen de kendi yaşadıklarımın esinleniyorum tabii, ama bu aramızda kalsın :)

Bir şarkının hit olacağını anlamak mümkün mü? İyi bir müzisyen olmanın ölçüsü, standardı nedir?

Bence herkesin kendi hayatından bir şeyler bulabileceği ortak duygulara hitap eden şarkılar sonuçta, o duygu dinleyiciye geçiyor ve şarkı sevilir. Şarkının hit olması ise başka bir şey. Çünkü burada piar çalışması devreye giriyor. İyi bir şarkıyı



eğer herkese duyuramazsanız, onu duymayan birinin beğenip beğenmemesini öğrenmek mümkün olmuyor maalesef.

Devir tık devri... Herkes milyonlarca tıklama üzerinden birbiriyle yarışıyor. Bu konuda ne düşünüyorsun?

Son yıllarda sosyal medya hayatımızın bir parçası hâline geldi. Fakat şarkının tıklanma sayısı onun güzel olup olmadığını belirleyen bir kriter değil bence. Çünkü artık

çoğumuz biliyoruz ki yatırım yaparak şarkının tıklanma sayısını arttırmak mümkün. Piar gücü olanlar milyonlarca tıklanmaya ulaşabilir.

Son zamanlarda, bu dinlenme/izlenme sayılarıyla oynadığı yönünde tartışmalar çıktı. İzleyici o rakamların gerçek olduğunu nasıl anlayacak?

Aslında izleyici için bunu anlamak pek mümkün olmuyor. Ama çoğumuz bazen bu kadar ➤



güzel bir şarkı nasıl bu kadar az dinlenmiş diye düşünmüşüzdür. Ya da tam tersi...

Kendi müziğinin dışında hangi tarzlara ilgi duyuyorsun?

Repertuarımda mutlaka arabesk ve Türk Sanat Müziği'ne yer veririm.

Pandemi döneminde sanat dünyasında kısıtlamalar oldu, müzik sustu... Hatta bazı şarkıcılar sahne alamadıkları için sitemde bulundu... Sen o süreçte neler yaşadın?

Pandemi dönemi hepimiz için ani ve beklenmedik bir şekilde gelişti. O süreç müzik sektörü için maddi manevi yıkıcı bir dönem oldu. Ben de zorlandığım zamanlarda

beste yaparak kendimi motive etmeye çalıştım. Pes etmemek için çabaladım. Hatta 'Dön Diyemem' single'im o dönemde dinleyiciyle buluşmuştu.

'Dön Diyemem' eskimeyen şarkılar arasında yerini aldı...

Önce şarkımın slow versiyonu dinleyiciyle buluşmuştu. Tepkiler güzel olunca ve sosyal medyada şarkımın birçok versiyonunun yapıldığını görünce remix'ini

sunmak istedik. Dinleyicilerden çok olumlu dönüşler alıyorum. Genellikle şarkıyı arabalarıyla yolculuk yaparken çalıp sosyal medyada paylaştıklarına şahit oluyorum. Bu benim için büyük bir mutluluk.

2 ay kadar önce yeni bir single çıkardın. Biraz anlatır mısın?

2 ay önce Sezen Aksu imzalı 'Yansın İstanbul'u cover yaptık... Normalde hep kendi bestelerimi seslendiriyordum

yani bu ilk oldu benim için... Çok güzel dönüşler alıyorum.

Konser performanslarının sırasında unutamadığın bir an yaşadın mı?

Şarkım yeni çıkmıştı ve konser sonrasında büyük bir kalabalık benimle fotoğraf çektirmek istemişti. Bu yoğun ilgiyi beklemiyordum ve çok mutlu olmuştum.

Sosyal medyanın yaygın kullanımıyla birlikte




müzik dünyasında pek çok isim popüler oldu. Genç meslektaşların hakkında neler düşünüyorsun?

Son dönemde benim de dinlediğim başarılı yeni isimler var. Anlam veremediğim ve sosyal medya sayesinde popüler olanlar da var. Tabii önemli olan bu meslekte kalıcı olabilmek. Bunu zaman gösterecek.

Sıradan bir günün nasıl geçer?

Erken kalkarım genelde. Kahvaltı sonrası mutlaka Türk kahvesi içerim. Sosyal medyaya göz gezdiririm. Sosyal medyada özel hayatımla ilgili hiç paylaşım yapmam. Onu sadece işim için kullanmayı tercih edenlerdenim. Bir köpeğim var onu gezdiririm. Rutin olarak sokak hayvanlarına su ve mama vermeyi çok severim. Eğer konser varsa onunla ilgili hazırlıklar yaparım. Eğer o gün işim yoksa arkadaşlarımla vakit geçirmeye çalışırım. Yalnızsam film izlemeyi severim, kişisel gelişim videoları izlerim. Genellikle de erken yatarım...

Bundan sonrası için neler var hedeflerinde?

Şarkı yazmaya devam ediyorum. Bestelerimi başka sanatçılara da sunmayı planlıyorum. Bir şarkıcının bestemi seslendirmesi beni çok mutlu eder diye düşünüyorum. En güzel hayalim; ailem ve dostlarımla hayatı paylaşmak. Yaşadığım her anı güzel değerlendirmek, herkes için elimden geleni yapıp insanları mutlu etmek ve sevdiğilerimle mutlu yaşamak... 

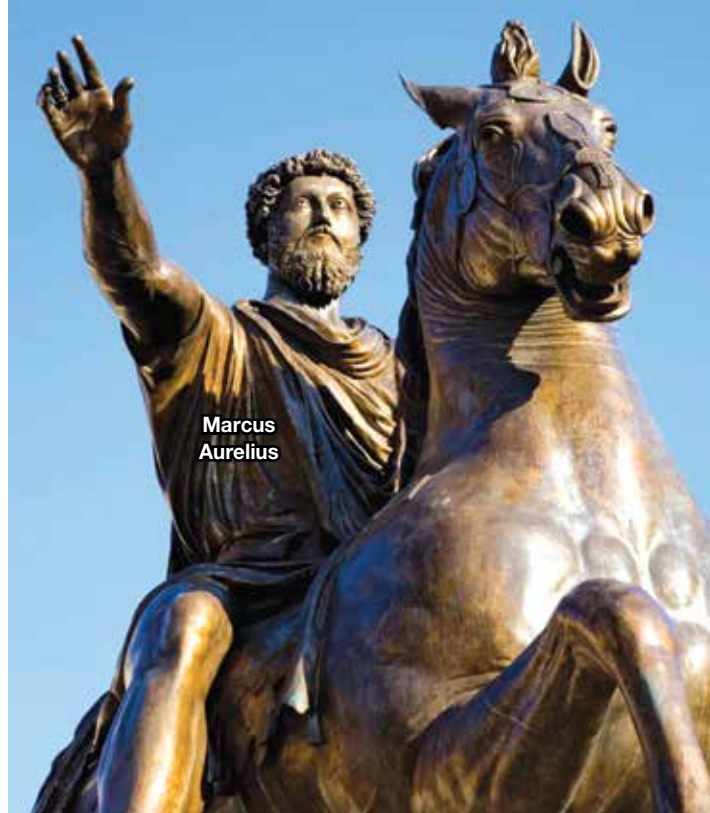


VAZGEÇİLMEZİN ÖTESİNDE



Burcu TENEKECİ

burcutenekeci1983@hotmail.com



Bambaşka dünya mı hepimizin istediği; peki bu iyilikle, dürüstlikle, bilgelik ve de erdemle, ölçülülükle mümkün değil midir der Marcus Aurelius. Oğlu tarafından kafası kesilen, bir zamanların en büyük devlet adamı, Roma İmparatoru. Öyle söylemleri ve de düşünceleriyle temsil eder ki Antik Çağ'dan bu yana dünyayı... Evrenle bir bütün ve her gününü son gününmüşçesine yaşamak ve

de hiçbir önemi olmadığını vurgulayan şanın, şöhretin, maddiyatın. Platon'un devlet düzenine uyan tek bilge, idealist filozof devlet adamı. Aslında yüzyıllar sonra ortaya çıkan bir diğer idealist, bilge, ileri görüşlü bilim insanı ve de zekasıyla ismini tarihe kazıyan bir başka isimse yalnızca Mustafa Kemal ATATÜRK, asla vazgeçemediğimiz ve vazgeçmeyeceğimiz.

1643 doğumlu İngiliz

fizikçi, matematikçi, felsefeci ve dolayısıyla bilim insanı Isaac Newton geliyor aklıma şu esnalar. 'Eğer daha uzağı görebiliyorsam bu, benden önceki devlerin omuzlarında durduğum içindir.'

Biz ne kadar önem veriyoruz geçmişe ve de tüm tarihi çağlarda yaşamış olan değerlere, değerlerimize? O dönemlerde yaşasaydık, halimiz nice olurdu ki biz kendi hayatlarımızı bile bu ve şu anki koşullarda insan

gibi yaşayabiliyor muyuz? Söylenmemiş söz yok aslında, gösterilmemiş yol. Kötülüğü kılıf biçmekse günümüze, hakkımız dahi yok sanki, daha iyi bir dünyayı bekleyişe.

Ama en sonunda iyilik vukuu bulacak dört bir yanda, cihanda bayram havası!

VAZGEÇMEK YOK!

Ne kadar azınlık dahi olsak; giderek çoğalıyoruz her geçen gün! Güzele, iyiliğe, doğruya, aydınlığa; ışığa ve de ileriye doğru!

Siyaset felsefesi ve etik, birlikte incelenmesi gereken felsefe disiplinleridir aslında.

Ahlak veyahut etik olarak adlandıracağımız disiplin, daha sonrasında siyasetle ayrıca incelenecektir. Nesnellik, öznellik, erdem ve ölçülük bu disiplinlerin asıl noktalarını oluşturur.

Olgusal gerçeklikten veyahut varolan gerçeklikten hareketle, tüm insanlar için olması gerekeni saptarlar. İyi kavramı üzerine oluşturulan etik, Platon trasendent (aşkın) bir düzlemde hareketle; varolan olgusal gerçekliğe evrensel ve zorunlu normlar saptamaya çalışırken; Kant transendental (aşkınsal) bir düzlemde hareketle, bir ahlak felsefesi oluşturur.

Ahlak Felsefesi; öznelci-nesnelci, entellektüalist ve



Isaac
Newton

volantarist (Descartes/ bilme ve istenç ayrımı), empirist-rasyonalist, idealist-materyalist, kuşkucu-eleştirel-pozitivist-pragmatist perspektif ve yaklaşımları kapsar.

Özgürlük ve irade(istenç), sorumluluk-vicdan, ödev-hak, evrensel-tikel-bireysellik etiğe dair bazı temel kavramları içermektedir.

Presokratiklerin ve sofistlerin ahlak anlayışlarıyla beraber, özellikle insan odaklı Protogaras ve Gorgias'tır.

'İnsan bile bile kötülük yapamaz.' cümlesiyle Sokrates, entelektüalizme örnek gösterilebilir.

Sokrates sonrası ve Platon'un idealist etiği de 'Devlet' ve Yasalar' kitaplarıyla politika ve ahlak kavramları üzerinde ayrıca durur.

Aristo, madde-biçim (form), ölçü ve orta nokta yönlerinden incelerken, siyaset ve etik konusunda ise hocası Platon'dan



Mustafa
Kemal
Atatürk

farklı olarak, insan iyi ve erdemli bir yaşama; ancak belli bir devlet örgütlenmesi altında sahip olabilir düşüncesindedir.

Sonrasında Orta Çağ Felsefesi'nde; patristik felsefe Augustinus, skolastik felsefe ve Thomas Aquinas, geç skolastik ve nominalizm ve de İslam Felsefesi'nden İbn-i Sina ve Gazzali'nin görüşleri ile etiğin önemli noktalarında çalışmışlardır.

Kıta Avrupası rasyonalizminin de üç büyük temsilcisi Descartes, Spinoza,



Descartes

Descartes, düşünen özneyi baz alarak dışsal otoriteye karşı insanın, kendi akıl yetisine göre yaşaması ve buna dayanarak düşünmesi gerektiğini savunmuştur. Ve bu zamanının

dinsel ve politik otoriteleri karşısına çekmesine sebep olmuştur.

Leibniz etik üzerine çeşitli görüşleriyle ele alınırken, Spinoza 'Ethica' adlı yapıtında geometrik çıkarım yöntemine dayalı ontolojik zeminli bir etik anlayışı ortaya koyar. Leibniz ise monad öğretisi üzerinden etik üzerine yoğunlaşmıştır.

İngiliz emperizminin ilk temsilcisi, Locke'tan sonra Berkeley'in etik anlayışı, dinsel inancına koşul olarak şekillenmiştir.

İskoçyalı düşünür David Hume da, radikal kuşkuculuğuyla doruğa ulaşmıştır.

Kant ve ödev etiğinde ise, SALT AKIL ve koşulsuz buyruk (kategorik imperativ), genel hatlarıyla; özgürlük, sorumluluk, ödev, iyi irade (istenç) ve vicdan kavramları üzerinde durmuştur.

Klasik Platoncu idealizmin aksine, Kant trasendental (aşkınsal) bir doğruluk üzerinde ilerler.

Kant'a göre yalnızca iyi bir irade ya da istenç, mutlak bir iyilik ve ahlaka sahiptir. Doğal ve bedensel gerçekliğimiz için belirleyici olan şey haz ve acı duyularımızken; ahlaki gerçekliğimiz için belirleyici ölçüt salt akıl tarafından belirlenen; 'iyi' irademizdir.

Kant'ın aklın pratik kullanımı bağlamındaki rasyonalist ve idealist tavrı, sonrasında, Alman idealistleri Fichte, Schelling ve Hegel'i derinden etkilemiştir.

'Her zaman öyle davran ki, davranışının ilkesi evrensel kural ►

olarak geçerli olabilsin!'

Hegel sonrası ahlak anlayışlarında ise, Schopenhaur'un kötümserlik etiğinde ise aklı kendisine tabi kılan akıldışı bir irade söz konusuydu. Marksizm'in ahlak anlayışını ise kurucuları Karl Marx ve F. Engels'tir.

Marks'a göre ise yapılması gereken dünyayı değiştirmektir.

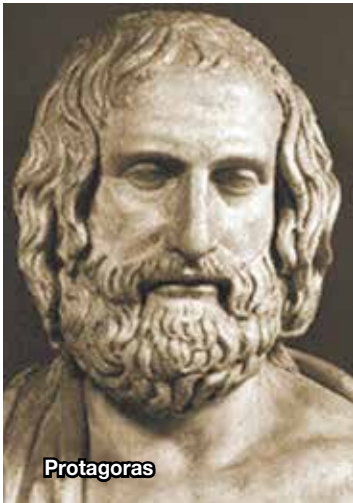
Che'nin dediği gibi diğer bakışla: Bırak dünya seni değiştirsün, böylece sen de dünyayı değiştirebilirsin!

Şimdilik siyaset-etik bir karışımı yapabildim kısaca. Hayat derin, felsefe yapmak değildir mühim olan.

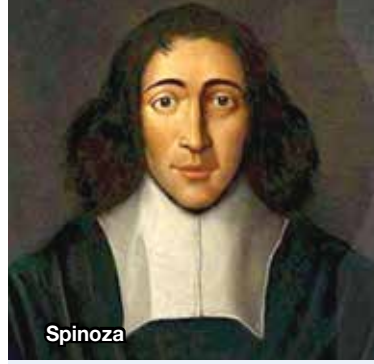
Büyük amaçlar ve hepimize düşen görev ve sorumluluklar, ciddi bir şekilde yaklaşımdır bir yandan hayat.

Schopenhaur ve Nietzsche kısacası durumlara bireylik ve öznelliğin öemi üzerinden ilerler etikte.

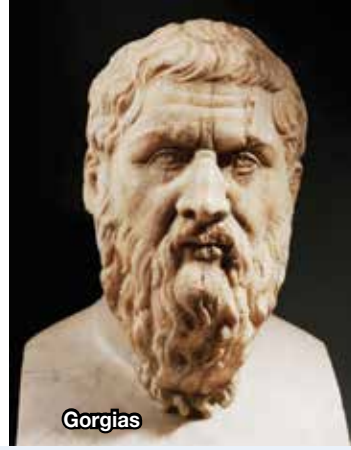
Ve yine Nietzsche'nin iyinin ve kötünün ötesinde etiğiyle sonlandırılmalı, okyanuslar ötesinden ve selam olsun, şu an için yalnızca bu kadar. ▽



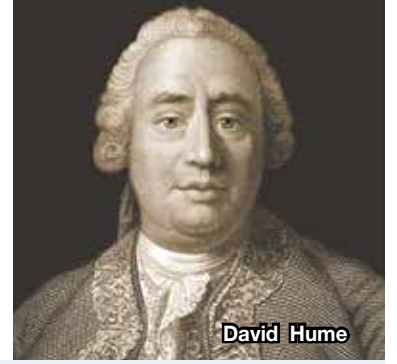
Protagoras



Spinoza



Gorgias



David Hume

Yalnız doğal olan gerçektir ve gerçeği; 'İyi'yi hak eden!

**BİLEMEZSİN,
KENDİNDE
YAŞAMADAN.
VE DE...
'ÖNCE YAŞA,
SONRA KONUŞ!'**
desem; en doğrusu olacak galiba!

Hayatın safhaları her yerde birbirini delirtmeye hazır ve nazır ve de birbirimizi ne yazık ki! Alt-üst çabasını büründüğümüz her an kaybediyorduk aslında.

Her türlü yaşamda, herkesin yaşadıkları; yaptıkları ve yapabildikleri!

Ve herkesin her an karşılaşmaya muktedir olduğu bir de şu vardır ki her şey, farklı farklı yollarla sadece; her birimiz ayrı bir can!

Kimsenin kimseden üstün olmadığı hakikatler...

Nedir bu birbirimizi ezme politikaları? Peki nedir bu ego savaşları?..

Zaten şöyle bir şey var ki; o da 'ego'yu yenmeden; yani insan kendi kendini yenmeden ve 'BEN!' 'BEN!'; asla gerçeğe

doğru yer alamayacak ve asıl o hayat aşkını; o ey yüce tek bir nefesin değerini bilmeden hiçbir şekilde kendine kavuşamayacak ve de ulaşamayacaktır!

Herkesin, her şeyi çok iyi bilmesi, mesela; bu hangi koordinatlara bağlı ve insan olabilmeye özgü değil mi tüm gerçekliğiyle!

'Cehalet ne güzel şey, her şeyi biliyorsun! demiş ya hatta der ya Einstein ve gelmiş geçmiş değer bilinmemiş herkes!

Yoksa, bizim sahip ya da bize sahip demek daha mantıklı olacak, yüzyılları mı alakalı her şey ve hal ile tavırlar, davranışlar? Dönemimizin önemini ve olanaklarını bilmediğimiz; bilemediğimiz yüzsüz şımarıklıklarımıza mı?

Her yerde rekabet, her yerde bir gösteri kumpası ve çoğunluğun gerçek yüzlerini saklayarak, maskeleriyle dolaştığı bir toplum. Kendini beğenmekse had safhada ve ukalalıklar; tepeden bakmalar!

Erdem nedir peki? Ne kadar büyük ve üst olsan dahi, o kadar

mütavazi olabilmektir!

Ego; yalnızca 'ben' demekse, 'ben'i devirmek değil midir mevzu bahis olan? Kıstas ta "İNSAN!"ız hepimiz. Yani; 'biz!' hepimiz, yalnızca 'insan'...

İyinin ve kötünün değeri ve önemi, hiçbir çağda bu kadar ayaklar altına alınmamıştı herhalde. Gerçeklerin tokat gibi çarpması, hiç hoş gitmiyor.

Gösteride herkes büyük bir olgu olarak görülüyor; her nedense böyle bir zamanda.

Ama unutuyoruz, ve ne yazık ki ve çoğumuz kendimizi ve aslimızı unutarak yaşıyoruz.

Yalansız, dolansız, çıkarırsız ve dürüstçe hareket etmeyerek birbirimiz katlediyor, düşlediğimiz 'iyi' bir dünyadan gittikçe uzaklaşıyoruz.

Derdimiz; birbirimiz değil, bizim derdimiz kötülüğe ve kötüye karşı duran her şey, yani durması gereken 'Biz'

'Kendimiz...'

Ve kendimiz olduğumuz noktada,

**DÜNYA DEĞİL,
HEPİMİZ...**



www.talpa.org

62 yıllık birikim ve deneyim...

TALPA demek

Dayanışma ve birlikte hareket etmek

DEMEK

Bir pilotun başlangıçta arayacağı temel unsur, aidiyet duygusu olup meslektaşları ile dayanışma halinde birlikte hareket etmek beklentisi ile derneğe üye olmaktadır. Dernek bu beklentiyi karşılamak üzere, üyeleri ile çeşitli iletişim vasıtalarını kullanarak irtibat halinde olmakta, toplu veya münferit taleplerin değerlendirilmesi, incelenmesi ve çözüm önerilerinin ilgili kuruluşlar ve işletmeler nezdinde takibini yapmaktadır.

+90 (212) 662 12 01



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



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



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



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

Ajanda



Konser

GHOSTLY KISSES MENA TOUR

Tarih: 10 Ağustos 2023

Saat: 21:00

Mekân: Maximum Uniq Açık hava

İstanbul'un kültür, sanat, tiyatro, eğlence ve konser hayatının en keyifli etkinlik mekanlarından Maximum Uniq Açık hava, 10 Ağustos'ta büyümlü sesiyle, ruhlara dokunan, hayranlarının "kendisi bu dünyadan değil" dediği Ghostly Kisses'i ağırlayacak. Daha önce Türkiye'de verdiği konserlerle adından uzun süre söz ettiren, esas ismi Margaux Sauv , sahne adı 'Ghostly Kisses olan şarkıcı ve söz yazarı 10 Ağustos'ta Türk dinleyicileri ile bir kez daha buluşacak.



Tiyatro

AĞAÇLAR AYAKTA ÖLÜR

Tarih: 12 Mayıs 2023

Saat: 21:00

Mekân: Bostancı Gösteri Merkezi, İstanbul

Çocuklarını bir uçak kazasında kaybetmiş olan bir ailenin tek varlığı torunlarıdır. Ancak, geleneklerine bağlı olan dede, hırsızlık yaparken yakaladığı torunu ile bağlarını kopartır.

Yıllar geçtikten sonra, büyükanne, sağlık sorunları nedeniyle yaşamdan ayrılmadan önce torununu son kez görmek isteğine kapılır. Ancak dede, torunun nerede olduğunu bilmediği için bir dilek tut derneğine eşinin bu isteğinin yerine getirilmesi için torun rolü oynayacak birileri bulması için başvurur. Kendisine oynanan bu oyunu sorgulamadan kabul eden ve bir yalan içinde yaşamayı acı gerçeğe yeğleyen Büyükannenin dünyası, gerçek torunun boy göstermesiyle yıkılacaktır...

Tiyatro

SENİNLE EVLENİR MİYİM?

Tarih: 13 May 2023

Saat: 20:30

Mekân: Torium Sahne, İstanbul

Baran ağız laf yapan, mahalle kültürü ile yetişmiş biridir. Okumayı sevmeyen, kültürel etkinliklere ilgisi pek yoktur. Ama konu at yarışı olunca akan sular durur. Arabesk müziğe bayılır ve Fenerbahçelidir. Matbaada çalışan Baran, mesleğinde çok yeteneklidir. Bıraksalar kağıttan adam bile yapabilir. Cansu ise okumayı ve kültürel etkinlikleri sever. Bir beyaz yakalıdır ve işinde başarılıdır. Son derece saf bir yapıya sahip olan Cansu Galatasaray taraftarıdır. Birbirlerine zıt karakterlere ve yaşam tarzlarına sahip olan Baran ve Cansu bir gün vapurda karşılaşır. Bu karşılaşmadan ikisi de farklı hisler ile ayrılır. Baran ilk görüşte aşık olmuş, Cansu da ilk bakışta nefretin ne olduğunu anlamıştır. Baran planlı bir şekilde yalanlar söyleyerek kendini bambaşka biri olarak tanıtır. Cansu bu yalanlara inanır ve yeni bir aşk başlar.

Konser

RÓISÍN MURPHY

Tarih: 7 Haziran 2023

Saat: 21:30

Mekân: Zorlu PSM, Turkcell Sahnesi

Róisín Murphy, 7 Haziran'da PSM Loves Summer by %100 Müzik kapsamında Zorlu PSM sahnesinde olacak. Elektronik, dans ve pop müziği harmanlayan İrlandalı müzisyen, sahne performansıyla hayranlarını büyülemeye hazırlanıyor. 1990'larda Moloko adlı grubun solistliğini yaparak müzik dünyasına adım atan Róisín Murphy, solo kariyerinde de kendine özgü tarzıyla dikkat çekti. Kendine özgü ve cesur sahne kostümleri, çarpıcı müzik videoları ve kendine has vokal tekniğiyle Róisín Murphy, hayranlarını kendine hayran bırakıyor.



Tiyatro

TATAVLADA SON DANS

Tarih: 23 Mayıs 2023

Saat: 20:30

Mekân: Ataköy Yunus Emre Kültür Merkezi Müşfik Kenter Sahnesi, İstanbul

Bir bekleyişin, belki de bir direnişin hikayesidir Tatlavda Son Dans. Geçmiş ve şimdiki zaman arasına sıkışmış bir yağmanın yükünü taşıyan Eleni ve Gül'ün, bellek tazelemek ve unutmak için çocuk saflığıyla oynadıkları gülümseten parçalı yapının tamamıdır. "Geçmiş sadece güzel anılardan ibaret değil" der karakter. Işıltılı şehrin içerisinde 6-7 Eylül'ün izlerini taşıyan yıkık, dökük bir ev. Çatlak porselen ürkekliğinde bakışlar. Kırılırsa belki de aşk sızacak kim bilir. İki Rum kadının gitmek ve kalmak arasındaki yaşamışlıklarına, toprağa tutunmalarına, Rembetiko tadında küçük bir dokunuştur bu oyun.



Tiyatro

İKİ BEKAR

Tarih: 17 Mayıs 2023

Saat: 20:30

Mekân: KKM Gönül Ülkü ve Gazanfer Özcan Sahnesi, İstanbul

Shanette ile Jack'in komik hikayesini anlatan "İki Bekar" tiyatro oyunu 17 Mayıs akşamı izleyicisi ile buluşmaya hazırlanıyor. "Arkadaşlarının çöpçatanlığıyla düğün davetinde aynı masaya oturunca başlıyor Anette olan Shanette ile Jack'in komik hikayesi... Shanette adım adım izliyor Jack'i.. Jack, ilişkiden, bağlanmaktan, terkedilmekten, aldatılmaktan ve soyulmaktan korkuyor. En çok da deli olduğu kadar çatlak Shanette'ten korkuyor. Ama Shanette kararlı ve ısrarcı... Vazgeçmeye hiç niyeti yok. Duru Tiyatro'nun 10. yılında Amerikan Tiyatrosu'nun en ünlü komedi yazarlarından Sam Bobrick'in yazdığı oyunu Emre Kinay sahneye koyuyor.

Müzikal

ÇİNGENELER ZAMANI MÜZİKALİ (EDERLEZİ)

Tarih: 8 Haziran 2023

Saat: 20:30

Mekân: Ataköy Yunus Emre Kültür Merkezi Müşfik Kenter Sahnesi, İstanbul

Emir Kusturica'nın yönetmenliğini ve senaristliğini yaptığı Çingeneler Zamanı Filminin uyarlaması sahnede seyircisiyle buluşuyor. Tüm saflığıyla aşkını, sahip olduklarıyla yaşamak mı, zengin bir hayata sahip olmak için yavaş yavaş saflığına ve yaşamına olan inancını yitirerek tüm sevdiklerini kaybetmek mi? 1980'lerin Yugoslavya'sında her daim neşe ile yaşayan ancak yüzlerine baktığımızda her bir çizgide hüznelerini görebildiğimiz çingenelerin aşkları, ayrılıkları, neşeleri, acılarıdır; zaman zaman güldürüp, zaman zaman da hüznendiren...

Konser

MOLCHAT DOMA

Tarih: 1 Haziran 2023

Saat: 21:30

Mekân: Zorlu PSM, Turkcell Sahnesi

Belaruslu post-punk grubu ve son yılların en dikkat çeken müzik gruplarından biri olan Molchat Doma izleyenleriyle buluşacak. Grup, tarihi ve siyasi zorluklarla mücadele eden Belarus'ta doğdu ve müziklerinde bu güçlü hislerin izleri görülüyor. Kendi dilinde şarkı söyleyen grup, şarkılarıyla aynı zamanda müzikal anlamda da sınırları zorluyor. Molchat Doma, üç albüm yayınladı ve son albümleri "Monument" 2020 yılında piyasaya çıktı. Albüm, grubun olağanüstü yeteneklerini sergilemesi ve müzikal dünyasının sınırlarını genişletmesi açısından büyük bir adım oldu.



Ajanda



Tiyatro

KIBARLIK BUDALASI

Tarih: 20 May 2023

Saat: 20:30

Mekân: Ataköy Yunus Emre Kültür Merkezi Müşfik Kenter Sahnesi, İstanbul

Moliere'in ölümsüz eseri Kibarlık Budalası 2008'den bu yana, 13. yılında seyircisiyle buluşmaya devam ediyor. 17. yüzyıl Fransa'sında, cahil, saf ama çok zengin bir adam olan Mösyö Jourdain'in bir tek amacı vardır: Asilzade olmak... Bunu gerçekleştirebilmek için her şeyi göze alır, anlamlı-anlamsız, yararlı-yararsız ama mutlaka masraflı her çabayı gösterir. Gülünç duruma düşer, alay konusu olur ama hiç yılmaz. Hedefi bellidir: Soylu sınıfa girebilmek, soylu bir Markiz'i baştan çıkarabilmek için her şeyi yapmak ve biricik kızını da mutlaka bir "soylu" ile evlendirmek. Oysa kızı bir başka gence aşiktir.

Konser

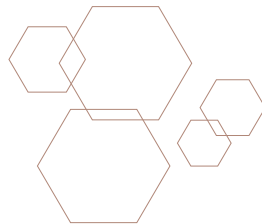
THYLACINE

Tarih: 10 Haziran 2023

Saat: 21:30

Mekân: Zorlu PSM, %100 Studio

Progresif ve elektronik müzik tarzıyla ünlenen Fransız prodüktör Thylacine, 10 Haziran akşamı PSM Loves2Dance kapsamında %100 Studio'da izleyenleriyle buluşacak Trans-Sibirya demiryolundaki yolculuğu sırasında beste yapmasını sağlayan ve üretimlerini ilk albümü "Transsiberian" ile duyuran Thylacine, elektronik müzik sahnesinde kısa sürede tanınan bir isim haline geldi. "Anatolia", "Olatu" ve "War Dance" gibi üretimleriyle müzikle görsel dünyayı bir araya getiren DJ, seyahatlerinden aldığı ilhamla dinleyenlerini yolculuğuna eşlik ettirmeye devam ediyor.



Tiyatro

1923

Tarih: 24 Mayıs 2023

Saat: 20:30

Mekân: Zorlu PSM - Turkcell Sahnesi, İstanbul

Cumhuriyet kahramanlarının anısına saygıyla... Cumhuriyetimizin 100. yılında, günümüzden tarihe uzanan büyüleyici bir müzikal yolculuk... Kurtuluş Savaşı Müzesi'ne yapılan okul gezisi sırasında ortadan kaybolan dört arkadaş, kendilerini bir anda Mustafa Kemal'in Millî Mücadele'yi başlattığı Bandırma Vapuru'nda bulurlar. Bandırma'yı sarsan dalgalardan Meclis'in açılışına, Büyük Taarruz'dan Cumhuriyet'in ilanına uzanan; genç, yaşlı, çocuk, kadın ve erkek nice isimsiz Cumhuriyet kahramanının yarattığı Millî Mücadele serüvenini müzik, dans, muhteşem sahne tasarımı ve multimedya şovu eşliğinde soluk soluğa izleyeceksiniz.

Konser

AN EPIC

SYMPHONY & KARSU

Tarih: 17 Ağustos 2023

Saat: 21:00

Mekân: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Harbiye Cemil Topuzlu Açıkhava Tiyatrosu

Türkiye kökenli Hollanda doğumlu sanatçı, Amerika, İngiltere, Almanya, Fransa gibi önemli dünya ülkelerinde sayısız konser veren, ülkemizin son yıllardaki en iyi temsilcilerinden KARSU, artık İstanbul Night Flight'In değişmez ismi oldu.

Events Across Turkey'in bir kült haline gelen uluslararası ödüllü projesi An Epic Symphony, Night Flight Symphony Orchestra & Choir eşliğinde KARSU'yu yeniden ağırlıyor.



Konser

TASH SULTANA

Tarih: 23 Haziran 2023

Saat: 21:30

Mekân: Zorlu PSM, Turkcell Sahnesi

Avustralya'nın en çok çalışan müzik üreticilerinden biri olarak anılan Tash Sultana, multi-enstrümantalist, şarkıcı-söz yazarı, yapımcı, mühendis ve girişimcilik gibi unvanlara sahip bir müzisyen.

Büyükbabasının kendisine hediye ettiği gitar sayesinde 3 yaşında müziğe merak salan Tash Sultana, yıllar geçtikçe piyano, klavye, synth, bas, davul, perküsyon, vuruş yapma, örnekleme, beatbox, trompet, saksafon, flüt, mandolin, ud, armonika, tur çeligi ve panpipe gibi diğer enstrümanlarla da müzikal üretimler yapmaya başladı. Sıra dışı müzikal yeteneği sayesinde, Tash, 5 oktava uzanan bir vokal aralığına denk gelen vurmali ve parmakla vurma tarzı gitarı içeren kendine has müzik tarzını geliştirdi...



Tiyatro

MÜFİT CAN SAÇINTI
TİRİZ EDİYORUM

Tarih: 21 May 2023

Saat: 20:00

Mekân: Duru Tiyatro - Watergarden Performans Merkezi, İstanbul

Müfit Can Saçinti - İtiraz Ediyorum tiyatro severler ile buluşuyor! Mandıra Filozofu filmleriyle tanınan, Müfit Can Saçinti, İtiraz Ediyorum isimli, canlı müzikli tek kişilik güldürüsünde, güldürürken düşündürmekle kalmıyor, eğlendirirken de düşündürüyor. Filmlerindeki eğlenceli kapitalist sistem eleştirisini gösterisinde de sürdüren Müfit Can Saçinti, gösterinin isminden de anlaşılacağı gibi çeşitli konularda itirazlarını eğlenceli bir şekilde dile getiriyor. Evlilikten, eğitim sistemine, çalışma hayatından reklamlara kadar, pek çok konuda düşündürürken güldürmeyi başarıyor.

Konser

LUDOVICO EINAUDI

Tarih: 12-13 Haziran 2023

Saat: 21:00

Mekân: Zorlu PSM, Turkcell Sahnesi

Günümüzün en büyük bestecilerinden ve piyanistlerinden biri olan, Ludovico Einaudi, "Underwater Tour" kapsamında iki gece üst üste Zorlu PSM'de sahne alacak. Klasik müziği rock ve elektronik gibi güncel türlerin elementleri ve enstrümanları ile harmanlayarak eski ve yeni arasında müzikal bir köprü inşa eden piyanist ve besteci Ludovico Einaudi, 23 Kasım 1955'de Torino'da dünyaya geldi. Kendisi de piyano çalan annesi aracılığıyla 6 yaşında piyano ile tanışan Ludovico, ablası sayesinde de 60'ların en etkili isimleri Hendrix, Dylan ve Stones ile yeni bir dünyaya adım attı. Einaudi, Luciano Berio'nun yönetimindeki Milan Konservatuarı'nda okudu ve Beste/Kompozisyon diplomasıyla mezun oldu.

Konser

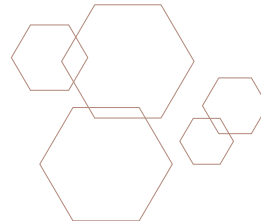
BARCELONA GUITAR TRIO & DANCE

Tarih: 27 Mayıs 2023

Saat: 21:00

Mekân: Fişekhane Ana Sahne, İstanbul

Uluslararası övgüyle tanınmış üç müzisyen Manuel Gonzalez, Xavier Coll ve Luis Robisco, gitarlarını İspanya'daki en parlak Flamenko dansçısı çiftlerinden biri olan Carolina Morgado ve Jose Manuel Alvarez ve en olağanüstü İspanyol vurmali çalgılardan biri olan Paquito Escudero ile bir araya getiriyor. Manuel de Falla, Federico García Lorca, Chick Corea ve Paco de Lucía gibi bestecilerin eserlerini içeren ve dünyanın dört bir yanından binlerce insan tarafından alkışlanan bu gösteriyi kaçırmayın.



Sinema



KÜÇÜK DENİZ KIZI

Vizyon tarihi: 26 Mayıs 2023

Yönetmen: Rob Marshall

Senaryo: David Magee, Rob Marshall, John DeLuca

Oyuncular: Halle Bailey, Jonah Hauer-King, Melissa McCarthy, Javier Bardem, Jude Akuwudike, Noma Dumezweni

Tür: Fantastik, Macera



Filmin konusu:

The Little Mermaid, insan olmak isteyen küçük deniz kızı Ariel'in hikayesini konu ediyor. İnsan olup, Prens Eric ile evlenmek isteyen deniz kızı Ariel, hayallerini gerçekleştirebilmek için Ursula adındaki kötü kalpli bir denizaltı büyücüsüyle anlaşma yapar. Ancak bu anlaşma Ariel'in hayatının değişmesine neden olur.

SUÇ BENDE

Vizyon tarihi: 19 Mayıs 2023

Yönetmen: François Ozon

Senaryo: François Ozon

Oyuncular: Nadia Terezskiewicz, Rebecca Marder, Isabelle Huppert, Fabrice Luchini, Dany Boon, André Dussollier

Tür: Komedi, Dramatik komedi,

Filmin konusu:

1930'larda Paris'te, genç ve oldukça meteliksiz ve yeteneksiz bir aktris olan Madeleine Verdier, ünlü bir yapımcıyı öldürmekle suçlanır. İşsiz genç bir avukat olan en iyi arkadaşı Pauline'in yardımıyla meşru müdafaa ile beraat eder. Gerçek gün yüzüne çıkana kadar Madeleine için şans ve başarıdan oluşan yeni bir hayat başlar.

EYVAH BABAM

Vizyon tarihi: 26 Mayıs 2023

Yönetmen: Laura Terruso

Senaryo: Austen Earl, Sebastian Maniscalco

Oyuncular: Robert De Niro, Kim Cattrall, Leslie Bibb, David Rasche, Anders Holm, Sebastian Maniscalco

Tür: Komedi, macera

Filmin konusu:

Genç bir adam olan Sebastian, Amerikalı kız arkadaşıyla evlenmeye karar verir. Ancak Salvador, İtalyan göçmen babası Salvo'ya kız arkadaşına evlilik teklifi edeceğini söylediğinde beklenmedik bir tepki alır. Salvo, gelini olacak genç kadın ve ailesiyle hafta sonunu bir arada geçirmek ister.





MIA AND ME

Vizyon tarihi: 9 Haziran 2023

Yönetmen: Adam Gunn

Senaryo: Tess Meyer, Gerhard Hahn

Oyuncular: Gedeon Burkhard, Rick Kavanian, François Goeske, Julian Maroun, Bettina Kenney, Margot Nuccetelli

Tür: Animasyon, Fantastik, Aile

Filmin konusu:

Mia And Me, ailesini kurtarmak için zorlu bir mücadele vermek zorunda kalan küçük bir kızın hikayesini konu ediyor. Mia, küçük sevimli bir kızdır. Yaklaşık bir yıl önce ailesi gizemli bir şekilde ortadan kaybolmuş ve o günden beri kimse onlardan bir haber alamamıştır. Ailesinin yokluğuna üzülen küçük kız, ailesinin ortaya çıkacağına olan umudunu yitirmez. Ailesine kavuşacağına inanan ve o günün gelmesini dört gözle bekler. Mia, bir gün dedesi ile birlikte Centopia Efsaneleri adlı bir kitabı bakarken, kitabın içinden küçük bir kağıt düşer...



THE BOOGEYMAN

Vizyon tarihi: 2 Haziran 2023

Yönetmen: Rob Savage

Senaryo: Scott Beck, Bryan Woods, Mark Heyman

Oyuncular: Sophie Thatcher, David Dastmalchian, Chris Messina, LisaGay Hamilton, Marin Ireland, Lacey Dover

Tür: Korku, Gerilim

Filmin konusu:

Stephen King'in aynı adlı romanından uyarlanan film başından tuhaf olaylar geçen bir adamın hikayesine odaklanıyor. Billings, tanınmış bir psikiyatrist olan Harper'a başvurmak için birçok sorunu olan bir adamdır. İki çocuğu tuhaf olaylar sonucu ölmüştür. Yaşananların etkisinden çıkamayan Billings, karısı ve yeni doğan oğlu ile birlikte yeni bir eve taşınır. O her ne kadar, yeni bir hayata başlamak istese de geçmişi onun peşini bırakmaz.



TRANSFORMERS: CANAVARLARIN YÜKSELİŞİ

Yönetmen: Steven Caple Jr.

Senaryo: Joby Harold, Darnell Metayer

Oyuncular: Michelle Yeoh, Dominique Fishback, Ron Perlman, Peter Dinklage, Pete Davidson, Liza Koshy, Cristo Fernández

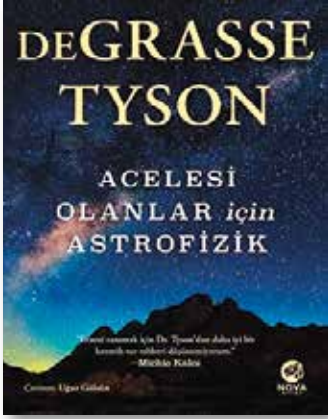
Tür: Aksiyon, Bilimkurgu

Filmin konusu:

1990'larda geçen Transformers: Rise of the Beasts, Maximals, Predacons ve Terrorcons'un Dünya'daki Autobot'lar ve Decepticon'lar arasındaki savaşa katılmasıyla izleyicileri aksiyon dolu, dünyayı dolaşan bir maceraya götürecek. Brooklyn'li zeki genç bir adam olan Noah ve hırslı, yetenekli bir eser araştırmacısı olan Elena, Optimus Prime ve Autobotlar, Scourge adlı yok etmeye kararlı yeni ve korkunç bir düşmanla karşı karşıya kalırken çatışmanın içine sürüklenirler...



Kitap



ACELESİ OLANLAR İÇİN ASTROFİZİK

Yazar: Neil deGrasse Tyson
Yayınevi: Nova Kitap

Neil deGrasse Tyson'la evrenin sırlarını keşfedin.

Uzay ve zamanın ne anlama geldiği; evrenin, galaksilerin, gezegenlerin, yıldızların ve dünyamızın nasıl oluştuğu; madde, karanlık madde, enerji ve ışığın ne olduğu gibi ufuk açıcı sorulara cevap ararken ünlü astrofizikçi Neil deGrasse Tyson'dan daha iyi bir rehber düşünülemez. Günümüzde pek azımız kozmosu anlamak için vakit ayırabiliyoruz. Büyük Patlama'dan karadeliklere, kuarklardan kuantum mekaniğine, gezegen arayışından evrende başka yaşamlar bulma girişimlerine kadar kozmosu ilgilendiren birçok konuya değinen Acelesi Olanlar İçin Astrofizik, her an her yerde kolayca okuyabileceğiniz, kısa ancak aydınlatıcı ve keyifli bölümlerle evreni ayağınıza getiriyor.

"Tyson, evrenimizin hikâyesini on iki kısa bölümde muhteşem bir şekilde anlatıyor. Kitabı bir çırpıda bitireceksiniz."



BİR AĞACIN GÜNLÜĞÜ

Yazar: Didier van Cauwelaert
Yayınevi: Kafka Kitap

"Tristan koymuşlar adımları. Tam üç yüz yaşındayım. İnsan duygularının her çeşidini tanıdım ve bir şafak vakti yere yığıldım. Köklerimin arasına süzülen ışığın ve toprağa değen dallarımın haberini postacıdan aldım. Onun gözlerinden, kendimi yolun karşısında, yere yıkılmış bir hâlde gördüm. Doktor Lannes'in iki armut ağacından biriydim. Ben onun en değerli varlığı, bir hatıranın canlı anıydım. Aramızdaki bu bağ ve dostluk yeniden var olabilir mi, bilmiyorum. Ölümünden sonraki yaşamda ağaçlar ve insanlar da birbirine kavuşur mu?"

Üç yüz yaşındaki Tristan, insanlarla iç içe geçirdiği uzun yıllar süresince onların tüm duygularını deneyimlemiş bir armut ağacıdır. Sert bir fırtınanın ardından devrildiğinde bilinci, onu toprakla buluşturan köklerinden kurtulup küçük bir kızın kendi kütüğüne oyduğu heykele geçer. Bu süreçte Tristan, geçmişinin gölgeleriyle yüzleşmeye başlar...

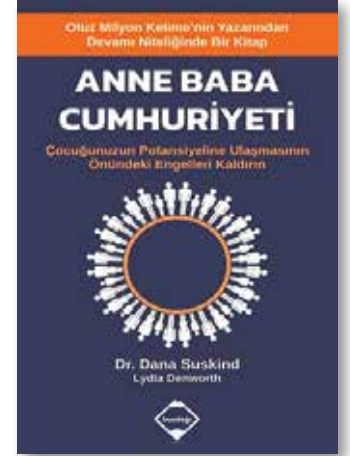


YAŞAMA TUTUNMAK İÇİN NEDENLER

Yazar: Matt Haig
Yayınevi: Domingo Yayınevi

"Yaşamak istiyorum. Hayatı yazmak, okumak, hissetmek; yaşamak istiyorum. Göz açıp kapayınca dek geçen ömrümüz süresince hissedilebilecek her şeyi hissetmek istiyorum. Depresyondan nefret ediyorum. Ondan korkuyorum. Hatta düşündükçe dehşete düşüyorum. Ama diğer yandan beni ben yapan şey de o. Ve eğer –benim için– yaşamı hissetmenin bedeli buysa, ödemeye değer."

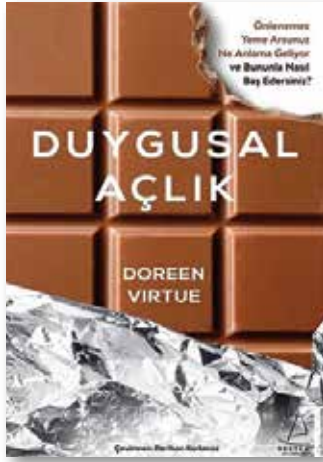
Yaşama Tutunmak İçin Nedenler, dünyadaki vaktimizi en iyi şekilde geçirebilmek hakkında. Matt Haig yirmi dört yaşındayken kelimenin gerçek anlamıyla uçurumun kenarındaydı ve atlamak üzereydi. Bu kitap onun neden atlamadığının, nasıl iyileştiğinin, anksiyete ve depresyonla yaşamayı nasıl öğrendiğinin hikâyesi. Aynı zamanda, nasıl daha iyi yaşanır, daha iyi sevilir, daha iyi okunur ve daha fazlası hissedilir gibi sorulara dair iyimser ve cesaretlendirici bir keşif yolculuğu.



ANNE BABA CUMHURİYETİ

Yazar: Dana Suskind,
Lydia Denworth
Yayınevi: Buzdağı Yayınevi

Dünyaca ünlü pediatri cerrahı, toplum bilimci Dr. Dana Suskind, her çocuğun sahip olduğu potansiyeli gerçekleştirebileceği bir geleceğe doğru nasıl gideceğimize dair devrimsel bir bakışla geri dönüyor. Daha müreffeh ve adil bir gelecek için yazdığı bu net ve güçlü reçete, çocuklarının gelişiminin en kritik yıllarında ebeveynlere güçlü bir destek sunuyor. Kitap ebeveynlerin hem kolektif kimliklerini hem de gelecek neslin beklentileri olarak müthiş güçlerini fark etmelerine yardımcı oluyor. Çocuklarımız için nasıl daha parlak bir gelecek inşa edeceğimize dair bir plan arayan herkes, aradığını Anne Baba Cumhuriyeti'nde bulacaktır. Temel beyin gelişimi biliminin yanı sıra tarih, siyaset bilimi ve farklı birçok ailenin yaşadıkları deneyimlerden yararlanan bu kitap, ailelerin çocuklarının gelişimsel ihtiyaçlarını karşılamalarında toplumun nasıl yardımcı olabileceğini açıkça ortaya koyuyor.



DUYGUSAL AÇLIK

Yazar: Doreen Virtue

Çevirmen: Perihan Korkmaz

Yayınevi: Destek Yayınları

Önlenemez diye düşündüğünüz yemek yeme isteği ile başa çıkmayı ister miydiniz? Doreen Virtue'nun kaleme aldığı "Duygusal Açlık" adlı eser, açlık hissinin altında yatan sebepleri bulmaya ve kendi duygu haritanızı ortaya çıkararak yediklerinizi doğru okumaya imkân tanır. Eğer kendinize "Neden kilo veremiyorum?" şeklinde sorular soruyorsanız tüm sorularınıza bu kitap sayesinde rahatlıkla yanıt bulabilirsiniz.

"Duygusal Açlık" adlı kitabı neden okumalısınız?

Yazar Doreen Virtue, "Duygusal Açlık" adlı kitabında önlenemez yemek yeme isteğinin çözümlenememiş duyguların sebep olduğunu belirtiyor. Kitap, açlık hissinin altında yatan temel anlamı bulmaya ve çözümlenmeye dair rehber niteliğinde bir eser. Her durumda iç dengesini ve huzurunu sağlamaya çalışan bedenini, kendisine huzur sağlayacak besinleri yeme isteği ile dolu olduğunu belirten yazar, açlık duygusunu iki temel sebebe bağlıyor.



HER GÜNE BİR YASA

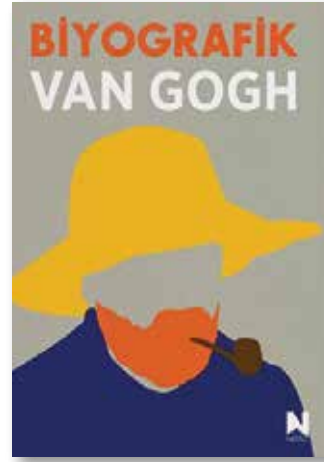
Yazar: Robert Greene

Çevirmen: Füsun Doruker

Yayınevi: Altın Kitaplar

Kim daha güçlü olmak istemez ki? Ya da kendini daha iyi kontrol etmek? Kim hayatta başarıya ulaşmak istemez? Size bir sır verelim, şu anda tüm bunların anahtarını elinizde tutuyorsunuz.

Kitaptaki her bölüm bir aya denk geliyor ve her ay dikkat çekici bir tema etrafında şekilleniyor. Güç, baştan çıkarma, ikna, strateji, insan doğası, toksik insanlar, kontrol, ustalık, psikoloji, liderlik, zorluklar ve yaratıcılık. Tolstoy, "Her gün çalışma, her insan için gereklidir," der. Büyük yazarın da dediği gibi her gün çalışmayı teşvik eden yapısıyla bu kitap, Greene'yle yeni tanışacak okurlar için bir girişten çok daha fazlası, yazarın kitaplarındaki hayat derslerini içselleştirmeye yardımcı olacak bir yol haritası. Hayat mücadelesinde size ömür boyu eşlik edecek, kendi kaderinizi yazarken dönüp tekrar tekrar okumak isteyeceğiniz esaslı bir kılavuz.



BİYOGRAFİK VAN GOGH GRAFİKLERLE İZ BIRAKAN HAYATLAR

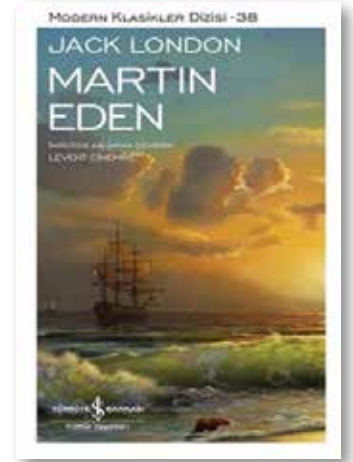
Yazar: Sophie Collins

Çevirmen: Özlem Sakin

Yayınevi: Nepal Kitap

Van Gogh; yaygın olarak bilindiği üzere Post-Empresyonizm akımının öncülerinden, Yıldızlı Gece ve Patates Yiyenler gibi dünyaca ünlü tabloların sahibi olup, 19. yüzyılda yaşamış önemli ressamlardan biridir ve kendi kulağını kesmesiyle meşhurdur. Ancak bu kitapla bildiklerinizin ötesine geçecek, ürettiği iki binden fazla sanat eserinin hayattayken sadece birinin satıldığı, dünyanın dört bir yanında hangi eserlerinin hangi müzelerde bulunduğu, kulağını kestikten sonra gazete kâğıdına sarıp bir geneleve yolladığı gibi birçok detaylı konu hakkında bilgi sahibi olacaksınız.

Biyografik serisi farklı alanlardan dünyanın en önemli yaratıcı isimlerinin biyografilerini tamamen yeni bir yaklaşımla okurlara sunuyor. Aynı zamanda bu kişilere dair birbirinden ilginç, ayrıntılı bilgileri resimlerle ve kolay anlaşılır kategoriler eşliğinde aktararak zevkli bir öğrenme yolculuğu vaat ediyor.



MARTIN EDEN

Yazar: Jack London

Çevirmen: Levent Cinemre

Yayınevi: İş Bankası Kültür Yayınları

Yazarı hakkında pek çok ipucu veren yarı otobiyografik romanlar ilginizi çeker mi? Öyleyse Amerikalı yazar Jack London'ın kaleme aldığı Martin Eden adlı romanı keyifle okuyacaksınız! Sınıf ayrımı, aşk, aile sevgisi, kardeşlik ve arkadaşlık gibi çeşitli konuların işlendiği eserde işçi sınıfından genç bir adamın hayatı anlatılıyor. Eserdeki olaylar ve karakterler ise yazarın yaşamıyla paralellik gösteriyor. Genç bir adamın aşkı uğruna verdiği hayat mücadelesini konu alan hikâye, 1900'lü yılların başlarında Kaliforniya eyaletindeki Oakland şehrinde geçiyor. Hikâye boyunca başkahraman Martin Eden'a aşık olduğu kız Ruth Morse eşlik ediyor. Ayrıca Ruth'un ailesi ile Martin Eden'ın kendisi gibi işçi sınıfından olan ailesi ve arkadaşları da hikâyenin pek çok yerinde okurların karşısına çıkıyor. Bu etkileyici romanı okuyarak her çağda insanlığın gündeminde olan bireysel ve toplumsal sorunlar hakkında uzun uzun düşünebilirsiniz.

Bulmaca

SUDOKU

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

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

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

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



VEFAT EDEN KAPTANLARIMIZ

(Ocak-Şubat-Mart 2023)

Kpt. Plt. Kayhan AYKURT
Kpt. Plt. Yıldırım UÇANOK

(Ocak-Şubat-Mart 2023)



EMEKLİ OLAN KAPTANLARIMIZ



Kpt. Plt. Ali Reha AVŞAR • Kpt. Plt. İhsan Ruşen ÖLMEZ
Kpt. Plt. Mehmet YANÇATAROL • Kpt. Plt. Süleyman KAYMAKÇI
Kpt. Plt. Halit BİLAL • Kpt. Plt. Şinasi PAPİN
Kpt. Plt. Mustafa HESAPÇIOĞLU • Kpt. Plt. Suat SEYMEN
Kpt. Plt. Mahmut ÇARK • Kpt. Plt. Mehmet ARIK
Kpt. Plt. Murat GEZGİN • Kpt. Plt. Kemal KORKUT
Kpt. Plt. Salim KIYAN • Kpt. Plt. Şahin İNANÇ
Kpt. Plt. Mehmet Cevdet BİÇER • Kpt. Plt. Kubilay CANSU



TALPA
TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ
TURKEY AIRLINE PILOT'S ASSOCIATION

TALPA'NIN YENİLENEN WEB SİTESİ ve MOBİL UYGULAMALARI ŞİMDİ YAYINDA!



DİNAMİK
ve GENÇ
TASARIM



KULLANICI DOSTU
ve MOBİL UYUMLU
ARAYÜZ



TALPA
ÜYELERİNE
ÖZEL İÇERİKLER



İÇERİK ARAMA
ÖZELLİĞİ



DİJİTAL
ÜYELİK KARTI

