

# KOKPİT



OCAK / ŞUBAT / MART / NİSAN  
YIL: 11 / 2020 SAYI: 51

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR

'TEN BAKIŞ

## İNSAN FAKTÖRÜ: KOKPİTTE UZLAŞMA BECERİLERİ VE KÜLTÜRÜ

Bu yazımızda uzlaşma kültüründen bahsedeceğiz. Uzlaşmadan bahsetmek için önce bu kavramın kokpitte pilotlara ne zaman ve neden gerektiğini ele almamız uygun olur...

## EKİP KAYNAK YÖNETİMİNİN HAVACILIK DIŞINDAKİ ENDÜSTRİLERDE KULLANIMI

Ekip Kaynak Yönetimi (EKY), her ne kadar havacılık endüstrisinde yoğun olarak kullanılsa da, aslında günlük hayatımızın bir parçasıdır...

## BEŞ TOPRAK: CINQUE TERRE

## VİRÜS'ÜN SİVİL HAVACILIK ÇALIŞMA YAŞAMINA ETKİLERİ

## ENERJİK VE SAMİMİ: MERVE OFLAZ

TBMM'NİN 100.  
KURULUŞ YILDÖNÜMÜ  
**23 NİSAN**  
ULUSAL EGEMENLİK VE  
ÇOCUK BAYRAMI  
KUTLU OLSUN



# Pilotlara özel faiz oranları Gülsoy Otomotiv'de.

Mercedes-Benz otomobiller, pilotlara özel avantajlı faiz oranlarıyla Gülsoy Otomotiv Florya'da sizleri bekliyor.

[f](#) [t](#) [i](#) [v](#) /gulsoyotomotiv

**Mercedes-Benz**  
The best or nothing.





# LİSANS KAYBI

## LİSANS KAYBI VE GEÇİCİ LİSANS KAYBI

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

**AZAMİ 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.

**GEÇİCİ LİSANS KAYBI:** Lisans kaybında seçilen teminatın (bedelin) aylık %2'sidir. Psikolojik veya psikiyatrik hastalığa bağlı olması durumunda seçilen teminatın (bedelin) aylık %0,5'idir. Ödeme bekleme süresi, 90 gündür. Teminatları 2.000 USD - 3.000 USD - 4.000 USD'dir. Sigorta 1 yıllıktır. Her yenileme yılında %10 indirim verir.

## 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: 26

Cep: 0542 352 55 17

Mail: talpa@redsigorta.com

KPT. PLT. M. ÖZDEN TÜRKON  
KPT. PLT. MEHMET ALİ KILIÇ  
KPT. PLT. M. SERDAR GÜNDOĞDU  
VE KPT. PLT. FEYZİ ALTUNBULAK'I

# SONSUZLUĞA UĞURLADIK

Kadim bir öğreti der ki,

Doğada hiçbir şey kendisi için yaşamaz.  
Nehirler kendi suyunu içemez.  
Ağaçlar kendi meyvelerini yiyemez.  
Güneş kendisi için ısıtmaz.  
Ay kendisi için parlamaz.  
Çiçekler kendileri için kokmaz.  
Toprak kendisi için doğurmaz.  
Rüzgar kendisi için esmez.  
Bulutlar kendi yağmurlarından ıslanmaz.  
Doğanın anayasasında ilk madde şudur...  
Her şey birbiri için yaşar.  
Birbiri için yaşamak, doğanın kanunudur.  
Eski çağlardan süre gelen bir anlayışı bu.  
Bütünlüğü anlatırdı...

Özü iki cümleydi.

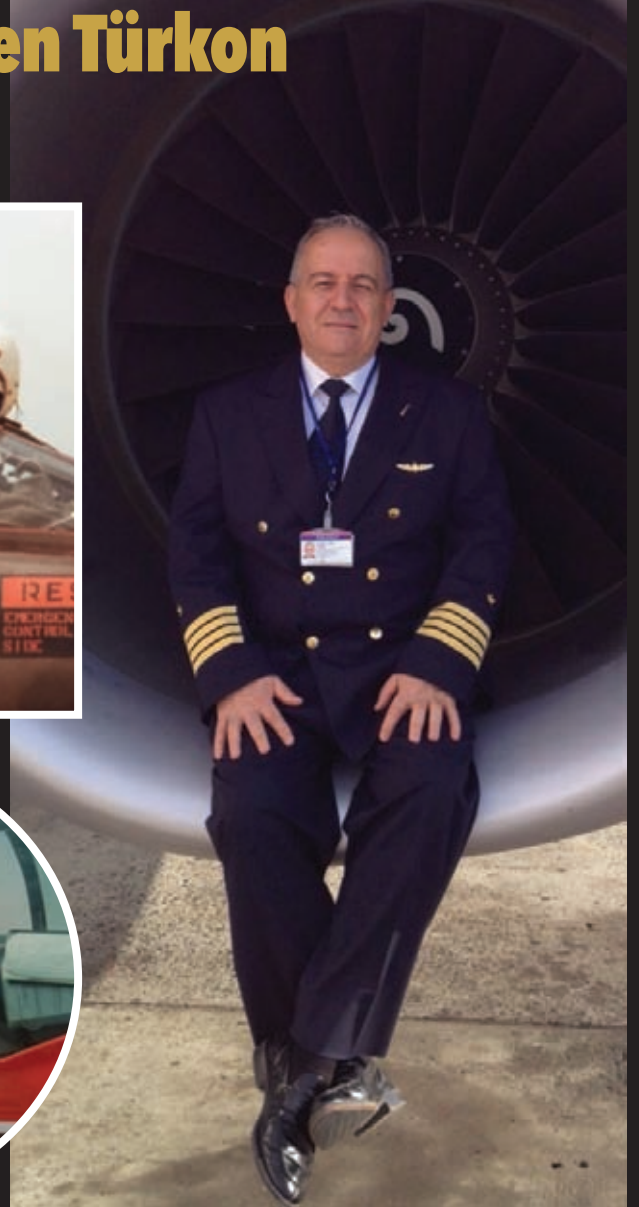
"Ben, biz olduğumuz zaman ben olurum."  
"Ben, ben olduğum için sen, sensin."  
Babamız, yaşama ve tüm varlıklara karşı  
beslediği sevgi ve şevkatle, sevdikleriyle  
geçirdiği her günü bir kutlama tadında  
kucaklayışıyla, mesleğine duyduğu bitmeyen  
tutkusu ve heyecanıyla ilham vermeye  
devam edecek.

44 yıllık havacılık hayatında sonraki  
nesillere aktardığı değerli bilgileriyle ve  
keyif dolu ömrüne sığdırdığı anılarla sonsuza  
dek bizlerle ve sevdikleriyle olacak.

Dünyada geçirdiği vakit boyunca onun  
yanında olmak en büyük mutluluk. Tekrar  
kavuşana dek.

Melek, Ceyda ve Beste Türkön

**Kpt. Plt. Özden Türkön**  
23. 06. 1951



# Kpt. Plt. Mehmet Ali Kılıç

Mehmet Ali Kılıç, doğum tarihi 1 Temmuz olarak kayıtlara geçse de, Isparta, Sütçüler ilçesinin bir ormancı köyü olan Bucakdere’de 1963 yılında mısır ekiminin sonunda dünyaya geldi. Çiftçi bir babanın yedi çocuğundan biri olarak, dört yaşından itibaren fiili olarak çeşitli işlerde çalışmaya başladı. Yedi yaşında Isparta merkeze taşınması ile hem eğitim hayatını, hem de aile mesleğine katkısını süt satarak beraber götürmeyi başarıyordu. Isparta merkezde lise eğitiminin ilk senesine kadar okuduktan sonra, bir arkadaşının ağacın altında doldurduğu formu görünce, o da doldurdu ve Lise 2 itibarıyla bir Işıklar Askeri Lisesi mensubu oldu ve hayatı değişti.

Kendi tabiri ile hayatının bu evresinde bütün çağları yaşadı. Köyde motorlu araç dahi görmeden (ilk defa 7 yaşında gördüğü kamyondan korku ile saklandığını hep gülümseyerek yâd ederdi) şehirde ayaklarının pedala yetişmediği üçtekerli motor kullanmaya ve oradan da mühendisliğin son harikası uçan makinelere pilotluk etmeye seçilmesi sadece 20 sene içerisinde oldu. Hava Harp Okulu’nu 1982 senesinde mezun olup, uçuş okulunu başarılı bir şekilde bitirdikten sonra, F-4 Phantom uçaklarında görev yapmak üzere ilk görev yeri olan Malatya’ya atandı.

Kutsal askerlik hizmetini beraber icra ettikleri arkadaşları onu, “İnançları için yaşayan, mert, doğru sözlü ve yumuşak huylu” olarak anlatır. Subaylık mesleğini yaparken inancını

açıktan yaşamış olması dönemin atmosferinde ona zaman zaman zorluklar yaşatsa da, bundan hiç şikâyetçi olmadı. İki görevinin de kutsallığından emin olarak yaparken, Körfez savaşında fiili harp uçuşu ile muharip asker, çeşitli yarışmalarda dereceler almış bir pilot, yeni onlarca pilot yetiştirmiş bir öğretmen, birçok harekâta liderlik etmiş bir komutan olarak 1996 yılında Askerlik görevini tamamladı.

Sivil havacılık kariyerine Air Alfa’da A320 uçaklarında başlayıp, kariyeri boyunca Onur Air, Saga, Orex, ULS kargo ve son olarak Türk Hava Yolları A330 filosunda sorumlu kaptan pilot olarak devam etmekteydi. Airbus’ta A300, A310, A320, A330 ailelerinin hepsinde görev yaparak Airbus uçaklarının en tecrübeli pilotlarından biri olarak uçuyordu. 2019 senesinin Eylül ayında geçirdiği anjiyo sonucu stent takıldı ve uçuculuk görevi 6 aylığına durduruldu. Bu süre zarfında dünyada Covid-19 salgını baş gösterdi. 2020 yılının Mart ayında 8 ay ara sonrasında tekrar görevine dönüşünün ilk uçuşu İngiltere – Londra, ikinci uçuşu ise İtalya-Milan (kargo) seferi oldu. Nisan ayı ise OML sebebi ile risk grubunda olduğundan ücretsiz izinli olarak planlanmıştı.



Bütün meslektaşları gibi o da bu salgınla mücadelede rol alan; gerek ilaçları ihtiyaç sahiplerine ulaştıran, gerek aileleri sevdiklerine kavuşturan gizli kahramanlardan biriydi. Coronavirüs salgının ilk günlerinden beri, “görev kutsaldır” bilinci ile bütün havacılık sektörümüzle beraber hizmet veriyordu. Covid-19 ilk belirtilerini gösterdiğinde

tedavisine başlanılmış olsa da, herkes için farklı seyir gösteren bu bilinmeyen hastalık akciğerlerde tamiri mümkün olmayan bir tahribata yol açtı. 12 Nisan tarihinde, Hakk’ın rahmetine kavuştu.

Geride; 32 yıllık mutlu bir evliliğine ebedi âlemde devam edecek buruk bir eş, babalığı ile her daim gurur duymuş iki oğul, dualarla yâd edecek dostlar ve uçarak geçmiş bir ömürde güzel anılarla hatırlayacak yüzlerce insan bıraktı...

Kpt. Plt. Zübeyir KILIÇ

# Kpt. Plt. Mustafa Serdar Gündoğdu

23. 04. 1956

Babam, Mustafa Serdar Gündoğdu, 23 Nisan 1956 yılında Samsun, Bafra'da dünyaya geldi. Lise eğitiminin sonuna kadar Samsun'da kaldı. Liseden mezun olduktan sonra Hava Harp Okulunun seçmelerine girerek havacılığa adım attı. 1976 yılında Hava Harp Okulundan mezun oldu.

5 Nisan 1979 yılında annem, Nur Gündoğdu, ile evlenerek dünya evine girdi.

Sırasıyla Malatya, Eskişehir, İzmir ve Amerika Birleşik Devletleri'nde çeşitli filolarda görev yaptı. 1995 yılında Türk Hava Kuvvetleri'nden emekli olarak Sivil Havacılık sektörüne adım attı. Gökyüzüyle tanıştığı ilk günden son gününe kadar hep aynı şevk, aşk ve disiplinle mesleğini icra etti.

Ben dahil birçok gökyüzüne sevdalı kişiyi pilotluk meleğine kazandırdı. Her zaman centilmenliği, yardım severliği, disiplini ve insan sevgisi ile tanındı. Babamla ilgili insanların anılarını dinlediğim zaman her seferinde gururlanmışımdır. Kendisinden teslim aldığım bu bayrağı taşımaktan gurur duyuyorum.

Yakın bir arkadaşının dediği gibi, "Pilotlar ölmezler, sadece daha yüksek ve uzun bir uçuşa giderler" Kpt. Plt. Korgün GÜNDOĞDU



# Kpt. Plt. Feyzi Altunbulak

29. 01. 1951

**A**ziz Kardeşim, can dostum...  
25 yıla uzanan dostluğumuzda, kardeşliğimizde, ülkemize, milletimize ve havacılığımıza hizmetlerini o eşsiz insanlığını ve havacılık bilgilerini hiçbir insan ayırımı yapmaksızın, gözetmeksizin, kırılmadan, yorulmadan, bitmeyen enerjinle aktardın. Son gününe kadar araştırarak, doğruları, yalnız doğruları eğip bükmeden, eğilip bükülmeden havacılığımız için söyledin. Kırılan da, üzülen de şunu öğrendiler ki, bütün çabanın kendin için değil, toplumumuzun, havacılığımızın ve havacılığımıza hizmet eden değerli kardeşlerimizin başarıları muvaffakiyetleri ve emniyetle ve uçuşlarını huzurla yapmalarını istediğindendi.

Hiçbir kimseye, kurum ve kuruluşa kızdığını görmedim. Ve o eşsiz ve sonsuz hoşgörünle hepimizi ve herkesi "ayırt etmeksizin" sevdin.

Biz de seni erken de olsa geç de olsa sevdik ve seveceğiz...

Ülkemizin senin gibi her daim milletini, insanlarını, havacılarını seven, düşünen yeni ve yenilikçi fikirleriyle katkı sağlayan evladını kaybetmesi üzücü, yorucu ve çok acı. Benim için de Tek Dostumu - Tek Arkadaşımı - Tek Kardeşimi - Tek Özüne, Sözüne, Fikirlerine, İnsanlığına inandığım, varlığıyla "onur" ve "güven" duyduğum "yüksek ruh varlığından" yoksun kalmak EBEDİ bir EKSİKLİK ve ZORLUK.

**ŞU AN BENİM İÇİN SÖZÜN BİTTİĞİ YER.**

**BABAMA, ANNEME VE SANA YAŞADIĞIM MÜDDETÇE DUALARIM VE HAYIRLARIM DAİMA DEVAM EDECEKTİR...**

Sevgili Kardeşim, Görüşmek Üzere... Ağabeyin.

E. Kpt. Plt. Necmi EKİCİ



**1**951 yılının sıcak bir bahar ayında Sivas'ın Şarkışla ilçesinin Harmandalı köyünde dünyaya gelen Feyzi ALTUNBULAK, daha küçük yaşlarda hayvan güdermiş. Bir gün altı yaşında hayvanları otlatırken uzanmış çimenlere ve gökyüzünü izlemeye başlamış. Birden üstünden geçen bir uçak görmüş ve "Bunu mutlaka bir kullanan vardır" deyip hayallere dalmış.

Bundan sonra pilot olmak onun en büyük hayalimiş. İlkokulu köyünde bitiren Feyzi, ortaokul için Sivas'a ve lise için Ankara'ya gurbete gitmiş. 1970 senesinde girdiği Hava Harp Okulu sınavlarını kazanmış. 1973 senesinde hayalindeki mesleğe ilk adımını F100 uçaklarıyla atmış, 1986 senesinde F104 uçağıyla eğitim uçuşu sırasında sakatlanarak emekli olmuş. Ardından sivil havacılıkta birçok şirkette uçarak 2015 senesinde emekli olup havacılık hayatına son vermiştir. Hayatı hep mücadele ile geçen Feyzi ALTUNBULAK ne olursa olsun hep doğruyu savunmuş ve bu uğurda çok çileler çekmiştir ama hiçbir zaman eğilmemiş ve hep dik durmuştur. Sivil havacılık için birçok çalışmaya imza atarak TALPA ve PİLVAK'ın kuruluşunda kurucu üye olarak görev yapmıştır. Hayatı boyunca çok güzel bir eş, baba, evlat, dede ve dost olmuştur. Büyüklerine saygısını ve küçüklerine sevgisini hiç yitirmemiştir.

Allah'tan başka hiçbir şeyden korkmamış, hep çalışmıştır. Başarısızlık diye bir kelimeyi lügatine almamış, "Ne yaparsan en iyisini yap" demiştir. İşini aşk ile yapmıştır. Ve maalesef herkesin köşe bucak kaçıp korktuğu bu melun hastalıktan korkmamış, "Eğer bu aileden bu virüse biri yakalanacaksa o ben olayım. Çünkü ben belki plazma vererek size ve de başka insanlara faydalı olurum" demiştir ve yakalandığı bu hastalıkla hakkın rahmetine mazhar olmuştur. Evet, üzgünüz ama başımız dik, alnımız aktır ve biliyoruz ki Rabbim onu cennetine aldı. Orada onun için ne bir yokluk ne de bir ayrılık vardır. Ve biz geride kalanlara sadece kısa bir ayrılık vardır, sonu mutluluk ve kavuşma olan... Keşke, diyor insan her şeye ama biliyoruz ki biz Allah'tan bir damla istedik dualarımızda ve o kabul etti, bize okyanusa verecek ve o gün gelecek, bugün çok üzüldüğümüz bu kısa ayrılığa sevinç gözyaşları döküp sarılacağız sonsuz bir hayatta. Vefatının ardından arayan aramayan siz değerli dostlara teşekkür ederiz. Bu kadar sevildiğini bilmek bizi onurlandırdı ancak onu hepimizden daha çok seven varmış ve yanına aldı. Artık gözyaşı dökersek sevinçtendir, hüznümüz sadece bu kısa ayrılığadır. Hepinizi Allah'a emanet ediyorum.

Kpt. Plt. Kürşat ALTUNBULAK

*Başkandan...*



## YENİ BİR DÜNYA DÜZENİNE DOĞRU...

**DEĞİŞEN BİR DÜNYA DÜZENİ İLE KARŞI KARŞIYAYIZ. HEPİMİZ ‘YENİ NORMAL’ OLARAK ADLANDIRILAN BU SÜRECE UYUM SAĞLAMA ÇABASI İÇİNDEYİZ. BU DÜZENDE DİJİTALLEŞMENİN YANI SIRA BELKİ DE EN ÇOK ÖNEM KAZANAN ŞEY İNSANİ DUYGU VE DÜŞÜNCELERLE GELİŞTİRİLECEK İLİŞKİLER OLACAKTIR. İLERİYE DOĞRU HEDEFLERİMİZİ ŞEKİLLENDİRECEK BU GÜNLERDE KOORDİNELİ OLARAK HAREKET EDEREK, ORTAK HEDEFLER ÇERÇEVESİNDE VE HER ZAMAN ÜZERİNDE DURDUĞUMUZ GİBİ ‘BİZ’ OLMA DÜŞÜNCESİ İLE FAALİYETTE OLMAK, ODAK NOKTAMIZ HALİNE GELMELİDİR. BU BAKIŞ AÇISIYLA TALPA OLARAK BİZ DE İÇİNDE BULUNDUĞUMUZ BU SÜREÇTE, SORUN DEĞİL ÇÖZÜM ÖNERİLERİ BULMAK VE FARKINDALIĞI ARTTIRMAK İÇİN ÇABALAMAKTAYIZ.**

Öncelikle son dönemde yaşadığımız olaylar ile ilgili genel bir değerlendirme ile başlamak istiyorum. Bildiğiniz üzere 2019 yılını uğurlarken yeni yılın daha iyi, daha güzel geçeceğini ümit etmiştik. Ancak ilk 3 ayda yaşananlar nedeniyle zorlu bir sürece girdik. 24 Ocak günü Elazığ depremi ile sarsıldık. 41 yurttaşımızı yitirdiğimiz bu afetin acısını unutmaya çalışırken 5 Şubat günü Pegasus Havayolları uçağının İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'na inişte pistten çıkması sadece biz sektör çalışanlarını değil tüm ülkeyi derin bir üzüntüye boğdu. 3 yolcumuzu yitirdiğimiz bu kaza, Türk Sivil Havacılığı'nda 11 yıl sonra yaşanan ilk ölümlü havayolu kazası olarak kayıtlara geçti. Ardından İdlib'te gerçekleşen hain saldırıda şehit olan 33 askerimizi yüreklerimize gömdük. Mart ayında ise tüm dünyayı saran Covid-19 pandemisi ile tanıştık. Tüm dünya gibi ülkemiz de halen bu pandemi ile mücadelesini var gücüyle sürdürüyor.

Mesleğimizi doğrudan ilgilendiren uçak kazası ile ilgili, TALPA'nın nasıl bir boşluğu doldurduğunun daha iyi anlaşıldığını düşünmekteyiz. Kazadan dakikalar sonra TALPA yayınladığı basın bildirisi ile, yeterli bilgi olmadan herhangi bir değerlendirmede bulunmanın doğru olmayacağını açıklamış ve kamuoyunun doğru bilgilendirilmesi için sürece katkı vereceğini duyurmuştur.

Kazanın meydana geldiği ilk saatlerden itibaren TALPA yönetim kurulu üyeleri, TV canlı yayınlarına çıkarak olayla ilgili ilk değerlendirmelerini kamuoyu ile paylaşmışlar, yöneltilen her soruya açık, şeffaf, objektif ve bilimsel temelde yanıt vermişlerdir. Bu süreç günlerce devam etmiş, yönetim kurulu üyelerimiz uçuş görevlerinden kalan her fırsatta TV, yazılı ve internet medyası aracılığı ile, dernek tüzüğündeki görev ve sorumluluğun gereği olarak kamuoyunu doğru bilgilendirmeye devam etmişlerdir. Ancak bizleri asıl üzen ise, havacılık ile ilgili hatalı, gerçek dışı, bilimsellikten uzak, yorum ve beyanları düzeltmek olmuştur. Bu elim kazadan sonra tek tesellimiz ise, bir uçak kazası veya kırımında en sağlıklı ve doğru değerlendirmelerin, 60 yıllık birikimi ile TALPA tarafından yapılabileceği konusunda gerek medyamız gerekse kamuoyu tarafından görüş birliğine varılmasıdır.

Bu süreçte, kazanın hemen ardından kaza yapan uçağın kokpit ekibine ulaşılmıştır. TALPA avukatları ve yönetim kurulu üyelerimiz hastaneye giderek gerekli girişimlerde bulundular. Ardından hukuki aşamalar ciddiyetle takip edildi. Bu süre zarfında, Pegasus Havayolları yönetimi başta olmak üzere Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve diğer taraflarla karşılıklı görüş alışverişini sürdürmeye özen gösterildi. Devam eden yargısal



*Kpt. Plt. Hüseyin Murat Ersoy / TALPA Başkanı*

süreçte ise, seferin kaptan pilotu Mahmut Aslan'ın tutuklanması sadece bizleri değil tüm kamuoyunu şaşırtmış ise de, yargıya olan saygımızı koruyarak ülkemiz sivil havacılığında ilk kez yaşanan bu tutuklamaya ilişkin gerekli hukuksal girişimlerde bulunurken eş zamanlı olarak IFALPA (Uluslararası Havayolu Pilotları Dernekleri Federasyonu) ve ECA (Avrupa Kokpit Birliği) tarafımızdan bilgilendirildi. Bu gelişmenin ardından IFALPA yazılı bir açıklama yaparak bu tür olaylarda bir tutuklama yaptırımının sözkonusu olmaması gerektiğini ülkemizin de taraf olduğu uluslararası sözleşmeleri dayanak göstererek ilgili makamlara ilettiler. Sonuçta, meslektaşımız Mahmut Aslan girişimlerimiz doğrultusunda kısa bir tutukluluğun ardından tutuksuz yargılanmak üzere serbest bırakıldı. TALPA, süreci bundan sonra da titizlikle izleyecek, mesleğin hak ve hukukunu korumaya devam edecektir.

Asıl büyük sıkıntı ise, Koronavirüsün tüm dünyada hızla yayılması ile başladı. 11 Mart 2020 tarihinde ülkemizde de görülmeye başlanan Koronavirüsün ilk ve en ağır darbeyi vurduğu sektör havacılık oldu. Mart ayında tüm havayollarının operasyonlarını durdurmak zorunda kaldı. Ülkemizde de, alınan önlemler çerçevesinde uçuşlar kademeli olarak azaltıldı. Mart sonunda da tüm uçaklar maalesef yere indi. Sağlık çalışanlarımızın gece-gündüz demeden özveri ile yaptıkları olağanüstü çalışmalar, pandeminin ülkemizde bazı Avrupa ülkeleri ve ABD'ye göre daha az can kaybı ile kontrol altında tutulmasına olanak sağladı. Bu pandeminin bir gün mutlaka biteceğini, insanlığın el birliği ve dayanışma ile bu savaşı kazanacağını biliyoruz. Hiç kuşku yok ki, olağanüstü dönemler kendi kahramanlarını yaratır. Bu dönemin sağlık çalışanları başta olmak üzere birçok kahramanı var. Bu kahramanlarından biri de pilotlar başta olmak üzere kabin ekipleri, yükleme uzmanları, teknisyenler, diğer bir ifade ile havacılık sektörünün tüm çalışanları ve paydaşlarıdır. Virüsün yayıldığı dönemde büyük bir özveri ile göreve devam ederek ülkemizin tüm dünya ile bağlantısını sağlayıp çeşitli ülkelerdeki vatandaşlarımızı evlerine kavuşturmuşlardır. Uçuşlar tamamen durdurulduktan sonra da gerek tahliye seferleri ve gerekse kargo operasyonları pilotlarımız tarafından başarı ile yerine getirilmektedir. Süreç içerisinde gerek pilotların gerekse diğer havacılık çalışanlarının korunmasına ilişkin ilgili

kurumlara önerilerimizi de ilettiler. ECA, IFALPA, ICAO, SHGM ve WHO'nun konu ilgili değerlendirmelerini zaman geçirmeden sektördeki tüm havayolu şirketleri ve meslektaşlarımızla paylaştık. Bu kapsamda, üyelerimizin Covid-19 kuşkusuna ile başvurması halinde herhangi bir aksaklıkla karşılaşılması için özel sağlık kuruluşları ile iletişime geçilerek gerekli önlemlerin alınması sağlanmıştır.

Bu dönemde önceliğimiz sağlığını korumak ve devlet tarafından alınan önlemlere uymak olmalıdır. Ancak ekonomik sorunlar ve işin devamlılığı da yaşamın gerçekliği olarak önümüzde durmaktadır. Kısa vadede meslektaşlarımızın da bu süreçten tüm toplum kesimleri gibi mümkün olan en az şekilde etkilenmeleri beklentimizdir. Devletimizin, işten çıkartmayı yasaklaması, kısa çalışma ödeneği ile çalışanlara katkıda bulunmasına ilişkin önlemleri değerli buluyoruz. Asıl sorun ise, uçakların tekrar havalanacağı günlerde, meslektaşlarımızın işlerinin devamlılığı konusundaki kaygılarının giderilmesidir. Ülkemizin havacılıkta, pilotlarımızın ve diğer havacılık çalışanlarının büyük emeği ve özverisi ile ciddi bir büyüme trendi yakaladığı bilinmektedir. Yaşanan bu talihsiz kriz döneminden sonra da havacılık işletmelerimizin çalışanlara sahip çıkacağına ve yeni bir başarı öyküsü yazmak için birlikte çaba sarfetmemiz gerektiğine inanmaktayız. Bu düşüncelerle, THY Yönetim ve İcra Kurulu Başkanı Sayın İker Aycı, TÖSHİD Başkanı ve Pegasus Genel Müdürü Sayın Mehmet Tefvik Nane, MNG havayolu Genel Müdürü Sayın Sedat Özkazanç ve ACT havayolu Genel Müdürü Sayın Güneş Nomaler ile telekonferans yöntemi ile görüşmeler yapılmıştır. Bu görüşmelerimiz diğer şirketlerimizin yöneticileri ile devam edecektir. Görüşmelerde, uçuş personelinin salgından etkilenmemesi ve sağlıklarının korunması konusunda alınan önlemler üzerinde durulmuştur. Operasyonların sınırlı şekilde olsa da başlamasından sonra istihdamın devamlılığı noktasında görüş ve önerilerimiz işletme yöneticileri ile paylaşılmıştır. Havayolu şirketlerimizin bu süreci, çalışanları koruma anlayışı ile yönetmek için her türlü özveriye göstereceklerini öğrenmek son derece memnuniyet vericidir. Bu süreç bize meslek tanımının yapıldığı bir Hava İş bazasının eksikliğini bir kez daha göstermiştir. Konu ile ilgili havayolu işletmelerinin desteğini de

önemli ve değerli buluyoruz.

Pandemi ile birlikte, TALPA olarak bazı önlemleri hızla hayata geçirdiğimizi, bu kapsamda otopark aidatlarını ve TALPA üyelik aidatlarını tahsil etmeyeceğimizi üyelerimizle paylaştık. Gelirleri büyük ölçüde düşen üyelerimize maddi kaynak yaratmak için bankalarla görüşerek 3-6 ayı ödemesiz kredi paketleri oluşturduk. Bunun yanısıra web sitemiz ve App üzerinden ulaşılabilen 7/24 danışma hattını devreye aldık. Covid-19 hastalığı ile ilgili tedavi görecektir meslektaşlarımıza plazma sağlamak üzere donör bilgi bankası kurduk. Bu konuda ilgi göstererek meslektaşlarına yardımcı olmak isteyen tüm meslektaşlarımıza şükranlarımızı sunuyorum. TALPA merkez binamız önlem olarak bu süreçte kapatılmış olsa da, derneğimiz evden çalışma sistemiyle faaliyetlerine devam etmektedir.

TALPA herkesin çok iyi bildiği gibi pilotların en büyük ve yegane meslek örgütüdür. Ülkemizdeki pilotların büyük çoğunluğu TALPA üyesidir. Üstelik yasa gereği üyelik, gönüllülük esasına göre gerçekleşmektedir. Meslektaşlarımızın derneğimize gösterdiği özen, güven ve ilgi her geçen gün giderek artmaktadır. 2019 yılı sonu itibarıyla üye sayımız 5240 rakamına ulaşmıştır. Üye sayısı artan ve üyelerinin her türlü ihtiyacına aktif olarak katkı sunmayı öncelik olarak gören bir dernek olarak TALPA, pandemi krizi bittikten sonra da birlik ve dayanışma içinde daha güçlü olarak yoluna devam edecektir.

Pandemi sürecinde hastalığa yakalanan ve zorlu tedavi süreci geçiren üyelerimiz ve meslektaşlarımızın durumlarını ilk anından tamamen iyileşene kadar çok yakından takip ederek her türlü ihtiyaçlarında yanlarında olmaya gayret gösterdik. Salgın hastalığından maalesef kurtulamayarak yaşamını yitiren ve gökyüzünün sonsuzluğuna uçurladığımız değerli meslektaşlarımız Mustafa Özden Türkön, Mehmet Ali Kılıç, Serdar Gündoğdu ve Feyzi Altınbulak kaptanlarımızı saygı ve rahmetle anıyorum. Pilotlar ölmez, çok uzun bir uçuşa çıkarlar...

Bu yıl, hem 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramını hem de 26 Nisan Dünya Pilotlar gününü ilk kez evlerimizde kutladık. Önümüzdeki yıl, bu iki anlamlı günü daha büyük coşku ve mutlulukla kutlayacağımıza olan inancımınla sağlıklı günler diliyorum.

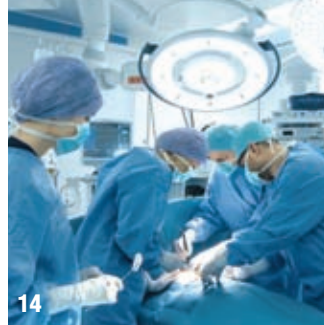
**Sağlık ve sevgi ile kalmanız dileklerimizle...**



# İçindekiler



10



14



18



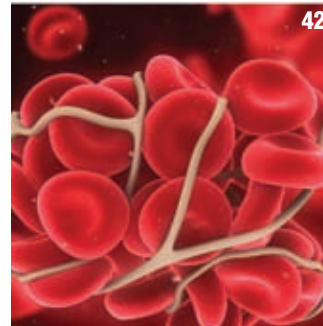
28



30



34



42



48

## 10 İNSAN FAKTÖRÜ: “KOKPİTTE UZLAŞMA BECERİLERİ VE KÜLTÜRÜ”

Bu yazımızda uzlaşma becerileri ve kültüründen bahsedeceğiz. Uzlaşmadan bahsetmek için önce bu kavramın kokpitte pilotlara ne zaman ve neden gerektiğini ele almamız uygun olur.

## 30 VİRÜS’ÜN SİVİL HAVACILIK ÇALIŞMA YAŞAMINA ETKİLERİ

Tüm dünyada etkisini artıran COVID-19 salgınından en çok zarar gören sivil havacılık” olmuştur.

## 14 EKİP KAYNAK YÖNETİMİNİN HAVACILIK DIŞINDAKİ ENDÜSTRİLERDE KULLANIMI

Ekip Kaynak Yönetimi (EKY), her ne kadar havacılık endüstrisinde yoğun olarak kullanılsa da, aslında günlük hayatımızın bir parçasıdır.

## 34 KORONA, EĞİTİM TEKNOLOJİSİNİ DE TETİKLEDİ

Virüsün yaşamımıza kattığı olgulardan biri de yaşam tarzımızı hızla değiştirmesiydi...

## 18 MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL

25 Ocak 1990’da New York’un JFK meydanına yaklaşma yapan Avianca uçağı, kötü hava şartları nedeni ile 1 saat 17 dakika bekletilmiş ve sonrasında yaklaşmaya alınmıştır.

## 42 AWARENESS LEVEL OF AIRLINE PILOTS ON FLIGHT-ASSOCIATED VENOUS THROMBOEMBOLISM

## 28 ÖNCE İNSAN... SONRA ADIN...

Bizler öğrenci yetiştirirken ilk dersimizi ‘Her şeyden önce insan olmak’ mottosuyla başlatıyoruz. Ve devamında insanın önüne onu erdemli kılabacak sıfatları koyuyoruz.

## 48 SEVGİ VAR YA ŞU SEVGİ...

Sevgi nedir peki? Sözlük anlamına baktığımızda hoş giden bir şeye eğilim, tutkuya kadar varabilen bir ruh durumudur...



TALPA adına  
**SAHİBİ VE SORUMLU MÜDÜR**  
TALPA Yönetim Kurulu Başkanı  
Kaptan Pilot H. Murat ERSOY

**YAYIN KURULU**  
Kaptan Pilot H. Murat ERSOY  
Kaptan Pilot Muharrem GÜNDOĞAN  
Kaptan Pilot R. Okan ÜREKSOY

**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, reklamveren, reklama konu mal ya da hizmeti, reklamın içeriği vs. gibi konuların hiçbirisi üzerinde doğrudan kontrol hakkına sahip değildir. Bir başka ifade ile TALPA'nın bu dergide yer alan reklamların yayınlanması dışında sözkonusu reklam içeriği ve/veya reklamveren ile herhangi bir bağlantısı, işbirliği veya ortaklığı bulunmamaktadır. Reklam ve ilanlara konu mal veya hizmet sunulması ile ilgili her türlü hukuki ve cezai sorumluluk reklamverene aittir.

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



52



58



62

#### 50 KİŞİSEL BÜTÇE YÖNETİMİ

Ülkemizdeki tasarruf oranları yüzde 15-20 seviyesindedir. Giderek tasarruf oranı düşmektedir. Bunun ilk ve en önemli nedeni gelir yetersizliği olarak göze çarpmıyor.

#### 52 ENERJİK VE SAMİMİ: MERVE OFLAZ

Survivor yarışmasının tek kadın şampiyonu ve 'Arka Sokaklar'ın Bahar komiseri... Röportaj için kapısını çaldığımızda sahiplendiği kedileri, köpeği ve sıcak gülümsemesiyle bizi karşıladı...

#### 58 DOĞAL ÜRÜNLERLE YAŞAM

##### LEZZETLİ ANILAR YARATIYORUZ

21. yüzyılın ilk çeyreğinde, doğal ürünlerle yaşam önemli bir yer tutacak. Dünya'da olduğu gibi Türkiye'de de katkısız yiyecekler taze, mevsiminde ürünlerle beslenme, doğal ürünler yükselişte...

#### 62 BEŞ TOPRAK: CİNQUE TERRE

İtalyan Rivierası'nın engebeli sahillere oluşan Ligurya bölgesinde yer alan ve 5 köyden oluşan Cinque Terre, İtalyancada 'beş toprak' anlamına geliyor. Köyler kuzeyden güneye doğru, Monterosso al Mare, Vernazza, Corniglia, Manarola ve Riomaggiore olarak sıralanıyor.

## İNSAN FAKTÖRÜ

# "KOKPİTTE UZLAŞMA BECERİLERİ VE KÜLTÜRÜ"



**Timuçin GÜREL**

THY INSTRUCTOR  
Uçuş Eğitim Başkanlığı



### BAŞLANGIÇ...

Bir önceki yazımızda hatırlayacağımız üzere jenerasyon farklılıkları ve kokpitte jenerasyonlar konusunu paylaşmıştık. Aynı yazımızı, bir sonraki sayıda, jenerasyon farklılıklarının kokpitte hangi alanlarda önemli olduğunu ve etkin yönetilmesi gerektiğini paylaşacağımızı söyleyerek bitirmiştik. Bu yazımızda kokpitte varlığı arzu edilen bir kavramdan bahsedeceğiz. Uzlaşma becerileri ve kültürü. Uzlaşmadan bahsetmek için önce bu kavramın kokpitte pilotlara ne zaman ve neden gerektiğini ele almamız uygun olur. Bilindiği üzere havayollarında kokpitte birden

fazla pilot bulunmaktadır. Bu durum elbette uçuş emniyetiyle direkt ilişkilidir. Birden fazla sayıda pilotun varlığı, doğru bir kokpit içi yönetim sergilenmesi halinde, durum farkındalığının güçlenmesi, karar alma durumlarında etkin olunması, iş yükünün etkin yönetilmesi gibi alanlarda avantaj sağlamak ve uçuş emniyetini artırmaktadır. Ancak bu durumun sürekli avantaj olarak kalabilmesi için birden fazla bireyin olduğu her ortamda olduğu gibi kokpitte de pilotlar arasındaki iletişim ve etkileşimin iyi yönetilmesi gerekliliği bulunmaktadır. Uzlaşma becerilerinin pilotlarda gelişmiş olması ve uzlaşma kültürünün kokpitte varlığı

bunun için son derece önemlidir.

### UZLAŞMA BECERİLERİ VE KÜLTÜRÜNÜN GEREKLİLİĞİ...

Bilindiği üzere değişen ve gelişen pilot seçim, eğitim ve değerlendirme sistemleri artık yetkinlikler üzerine yapılandırılmaktadır. Günümüzde bir pilotun sahip olması istenen yetkinlikler tanımlanmaya çalışılmaktadır. Bu sistemle amaçlanan, tanımlanan yetkinlikleri, istenen kabul sınırları içinde karşılayan pilotlara sahip olmak ve böylelikle uçuş emniyetini artırmaktır. Bugün talep edilen yetkinlikler içinde problem çözmek ve karar vermek, iş



**BİR DEN FAZLA SAYIDA  
PİLOTUN VARLIĞI, DOĞRU  
BİR KOKPİT İÇİ YÖNETİM  
SERGİLENMESİ HALİNDE,  
KARAR ALMA DURUMLARINDA  
ETKİN OLUNMASI, İŞ YÜKÜNÜN  
ETKİN YÖNETİLMESİ GİBİ  
ALANLARDA AVANTAJ  
SAĞLAMAKTA VE UÇUŞ  
EMNİYETİNİ ARTIRMAKTADIR.**

yükü yönetimi, liderlik ve takım çalışması bulunmaktadır. Sayılan bu yetkinliklere baktığımızda, pilotun üçünü de sağlaması için uzlaşma becerisine sahip olması gerektiğini söylemek sanırız yanlış olmaz. Çünkü sayılan üç yetkinliğin devreye girmesi gereken anlarda kokpitte yaşanması muhtemel bir çatışma durumu söz konusu olabilecektir.

### **ÇATIŞMA İSTENMEYEN BİR DURUM MUDUR?**

Çatışma toplumda yaygın olarak kötü bir durum olarak değerlendirilmektedir. Fakat gerçekten öyle midir? Öyle olup olmadığına karar vermek için çatışma kavramının nasıl tanımlandığına bakmak yeterli olacaktır. Çatışma en basit şekilde “fikir ayrılığı” olarak tanımlanmaktadır. “Aynı konuda farklı yaklaşım ve bakış açısına sahip olmak” bir başka tanım olarak karşımıza çıkıyor. Bu tanımlarla bakıldığında

sanırım çatışma kavramı çok kötü ve istenmeyen bir durum olarak görünmüyor. Hatta bazı durumlarda farklı bir düşünce veya farklı bir veri, diğeri tarafından görülmeyen, gözden kaçırılan ve sonuca önemli etki edecek bir adım atılabilmesini sağlayabilmektedir. Çatışma, kötü ve istenmeyen bir durum değil ancak yönetilmesi gereken bir durum diyebiliriz. Çatışmanın yönetilmesi için ihtiyaç duyduğumuz beceriye uzlaşma diyoruz. Uzlaşma en kısa biçimde “fikir ayrılığının ortadan kaldırılması” olarak tanımlanabilir.

### **ÇATIŞMA YARATAN UNSURLAR...**

Kişiler arası ilişkilerde fikir ayrılığına (çatışma) yol açan ve uzlaşma gerektiren unsurları aşağıdaki şekilde sıralayabiliriz.

- Algılamadaki farklılıklar
- Duygu durumu
- İletişim becerilerindeki

farklılıklar

- İhtiyaçların farklılığı
- Bilişsel seviye farklılıkları
- Kültürel farklılıklar
- Rol farklılıkları
- Jenerasyon farklılıkları

Aynı durumun farklı algılanması, içinde bulunulan zaman dilimindeki yaşantılarımızdan kaynaklanan üzüntü, mutluluk gibi duygularımız, iletişim konusundaki becerilerimiz, ihtiyaç ve beklentilerimizdeki farklılıklar, konuya hakimiyetimizle ilgili farklılıklar, kültürel seviye farklılıklarımız, hangi rolde olduğumuza göre değişen değerlendirme farklılıkları ve son olarak farklı jenerasyon olmaktan kaynaklı yaklaşımlar aynı konuda fikir ayrılığı yaşamamıza sebep olabilmektedir. Görüldüğü üzere geçen yazımızda belirttiğimiz üzere diğerlerinin yanı sıra jenerasyon farklılıkları da zaman zaman fikir ayrılığı

yaşatabilen (çatışma) bir başlık olarak karşımıza çıkmaktadır. Jenerasyon farklılıklarının, algı, duygu, iletişim, ihtiyaçlar alanlarında yaşanan fikir ayrılıklarına da yansıyan, onlara da etki eden bir başlık olduğu için üzerinde ayrıca durulması gerekiyor.

### **UZLAŞMA VE PİLOT YETKİNLİKLERİ...**

Yazımızın başında belirttiğimiz yetkinliklerin layıkıyla sergilenebilmesi için fikir ayrılıklarını (çatışma) yönetmemiz yani uzlaşma ortamı oluşturmamız gerekiyor. Şimdi kısaca uzlaşma becerisinin yetkinliklerle ilişkisine birlikte bakalım. Kokpitte problem çözme ve karar verme yetkinliğinin uygulamaya dökülmesi gereken (karar vermek için yeterli zamanın olduğu) bir durum yaşandığında sırasıyla yapılması gerekenleri şöyle ifade edebiliriz. Durumun

**ÇATIŞMA, KÖTÜ VE İSTENMEYEN BİR DURUM DEĞİL ANCAK YÖNETİLMESİ GEREKEN BİR DURUM DİYEBİLİRİZ. ÇATIŞMANIN YÖNETİLMESİ İÇİN İHTİYAÇ DUYDUĞUMUZ BECERİYE UZLAŞMA DİYORUZ. UZLAŞMA EN KISA BİÇİMDE “FİKİR AYRILIĞININ ORTADAN KALDIRILMASI” OLARAK TANIMLANABİLİR.**



anlaşılması, kurallar çerçevesinde olasılıkların yani yapılabileceklerin sıralanması, sıralanan olasılıkların risklerinin ortaya konması, tüm bu yapılanlar çerçevesinde uygun kararın verilmesi, verilen kararın uygulanması ve son olarak kararın ve uygulamanın sonuçlarının kontrol edilmesi. Bu sıralamada karar verme aşamasına kadar tüm aşamalarda kokpitteki pilotlar arasında karşılıklı fikir alışverişi ve mutabakat söz konusudur. Böyle bir durumda fikir ayrılığı (çatışma) yaşanan zamanlar olacaktır. Ancak etkin uzlaşma becerileri sergilenerek ortak bir noktada birleşmek, gerek doğru kararın verilmesi gerekse uygulamanın etkin yapılabilmesi için büyük önem taşımaktadır. Havacılık tarihinde bu tip yaşantılar maalesef vardır. Bir pilotun yaşanan bir durum sonrası uçuş operasyonuna devam edilmemeli değerlendirmesine karşın diğerinin aksi şekilde

devam etmekte bir sakınca olmadığı değerlendirildiği, tarafların birbirini kurallar ve rasyonalite çerçevesinde ikna ederek, uzlaşma sağlanmadan karar verildiği ve kaza kırımla sonuçlanan vakalar yaşanmıştır. Sadece pilotun sahip olması beklenen karar verme yetkinliği için yapılan değerlendirmede dahi fikir ayrılıklarının (çatışma) yönetimi ve uzlaşma becerisinin önemi ortadadır.

### **UZLAŞMA BECERİSİNDEN UZLAŞMA KÜLTÜRÜNE...**


Uzlaşma, yani ortak ve akılcı noktada buluşmanın, uçuş operasyonunda ve pilotaj konusunda taşıdığı önemi vurgulamaya çalıştık. Bu becerinin, pilotların sahip olması gereken ciddi bir sosyal beceri olduğunu söylemeliyiz. Sosyal beceriler bilindiği üzere zihinsel becerilerin sergilenmesine zemin

hazırlayan ve kolaylaştıran becerilerdir. Örneğin karar verme gibi zihinsel bir becerinin sağlıklı işlemesi için birinin göremediği bir şeyi diğerinin ifade etmesi yani iletişim kurması, farklı düşünüldüğünde doğru argümanlarla bu farklılığı gidermeye çalışması yani çatışmayı yönetmesi ve uzlaşması gerekmektedir. Bu nedenle uzlaşma konusu pilotlar için bireysel bir beceri olarak kalmamalı, bir havayolunun tüm pilotlarında ortak bir davranış biçimi haline gelmelidir. Kısaca söylemek gerekirse kokpit kültürü içinde yer alan bir alt başlık olmalıdır. Araştırmalar da göstermektedir ki, pilotların uzlaşmacı kültüre sahip olarak diğerini dinlediği, fikrini sorduğu, veriye açık olduğu yani uzlaşma kültürünün hâkim olduğu kokpitlerde tehdit ve hataların daha kolay yönetilmesi mümkün olabilmektedir.

### **SONUÇ**

Sonuç olarak, pilotlar için ortaya koyulan yetkinliklerin yazımızda belirtilen bazılarının güçlü bir şekilde var olması ve uygulanabilmesi için başta uzlaşma becerisi olmak üzere birtakım sosyal becerilere ihtiyaç vardır. Çünkü bazı konularda kokpitte fikir ayrılığı (çatışma) yaşanabilmektedir. İstenen bu fikir ayrılıklarının yönetilerek, sonuca olumlu etki etmesine olanak sağlamak yani uçuş emniyetini artırmaktır. Bu nedenle havayollarının, fikir ayrılığı yaşatan konuları ele alması, alması, bunları ilgili yetkinliklerle ilişkilendirmesi ve yönetim için gereken uzlaşma kültürünü oluşturma yönünde çalışmalar yapması gerekmektedir.

Bir sonraki yazımızda bir başka değerli konuyu paylaşmak dileğiyle...

Emniyetli uçuşlar dilerim. 



26 NİSAN



DÜNYA *Pilotlar* GÜNÜ

*Kutlu Olsun* ✈️



DÜNYAWORLD  
PİLOTLARPILOTS'  
GÜNÜDAY

# EKİP KAYNAK YÖNETİMİNİN HAVACILIK DIŞINDAKİ ENDÜSTRİLERDE KULLANIMI



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



**EKİP KAYNAK YÖNETİMİ (EKY), HER NE KADAR HAVACILIK ENDÜSTRİSİNDE YOĞUN OLARAK KULLANILSA DA, ASLINDA GÜNLÜK HAYATIMIZIN BİR PARÇASIDIR. EKY MEVCUT HALİYLE “KAYNAK YÖNETİMİ” OLDUĞUNA GÖRE, PRATİK OLARAK SAHİP OLUNAN KAYNAKLARIN ETKİN VE OPTİMUM OLARAK YÖNETİLMESİNİ GEREKTİREN HER DURUMDA EKY KULLANILABİLİR ANLAMINA GELMEKTEDİR.**



**E**KY, yönetim bilimi ve davranış bilimlerini içinde barındıran bir disiplindir. EKY'nin ana hedefi insanın en etkin performansta çalışmasını sağlamak ve yapılacak işlerin düzgün ve emniyetli bir şekilde yerine getirilmesini sağlamaktır. Bunun için özellikle bir işin yapılmasında birden fazla kişinin katkısı ve takım çalışması ile yapılması gereken tüm durumlarda EKY kullanılabilir.

Bu önermelerden yola çıkarak, bu yazımızda EKY'nin havacılık dışında bulunan sektörlerdeki kullanımını incelemeye çalıştık.

## **EKY'nin Tıp Endüstrisinde Kullanımı**

Tıp Endüstrisinde de Havacılık Endüstrisine benzer bir şekilde insan faktörü önemli bir rol oynamaktadır. Özellikle ekip halinde yapılan ameliyatlarda, kişiler arası iletişim, empati, Durumsal

Farkındalık (DF), stresli durumlarda karar verme, dikkat yönetimi ve kararlı ısrarcılık gibi EKY konuları yoğun bir şekilde kullanılmaktadır.

Avustralya'da yapılan bir çalışmaya göre (Grogan, Stiles, France, 1996), ameliyatlarda sırasında bir ekip halinde çalışan doktor, hemşire ve medikal uzmanlar grubu aslında uçuş operasyonlarına benzer bir ortamda bulunmaktadır. Uçuş operasyonlarında amaç

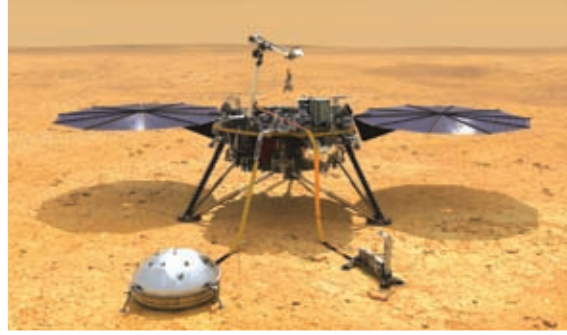
operasyonun etkin ve emniyetli bir şekilde yapılmasıyken, ameliyatlarda amaç, ameliyat yapılan hastanenin güvenilirliğinin sağlanması ve hastanın sağlığına kavuşturulmasıdır. Tıp endüstrisinde uçuş emniyeti yerine hasta emniyeti hedefi belirlenmiştir. Bu benzer amaçlardan dolayı tıp endüstrisi çalışanlarına da EKY eğitimleri verilmektedir.

Tıp endüstrisi EKY kapsamında, uçuş

**AVUSTRALYA'DA YAPILAN BİR ÇALIŞMAYA GÖRE AMELİYATLAR SIRASINDA BİR EKİP HALİNDE ÇALIŞAN DOKTOR, HEMŞİRE VE MEDİKAL UZMANLAR GRUBU ASLINDA UÇUŞ OPERASYONLARINA BENZER BİR ORTAMDA BULUNMAKTADIRLAR.**

operasyonlarına benzer bir şekilde Tehdit ve Hata Yönetimi (TEHY)'nden de yararlanmaktadır. Uçuş operasyonlarında var olan tehditler ve bu tehditler sonrasında yapılan hataları yönetmek ne kadar önemliyse, medikal dünyada yapılan ameliyatlarda da TEHY bilinci önem taşımaktadır. Çünkü farklı sektörlerde faaliyet gösterilse de insanlar hata yapmaya eğilimlidirler ve yaptıkları hataları düzeltmek zorunluluğu içindedirler. Bir ameliyat sırasında meydana gelen tehditlerin hatalara dönüşmesi sonrasında ameliyat olan hasta kaybedilebilir, bu da uçak kazalarına benzer bir durumdur.

Callaghan ve Hunt'un 2008 (Hunt G.J.F, Callaghan , 2008) yılında yaptıkları bir çalışmaya göre sadece kural ve prosedürlere göre ameliyat yapan doktorların "hasta emniyetini" sağlamada yukarıda

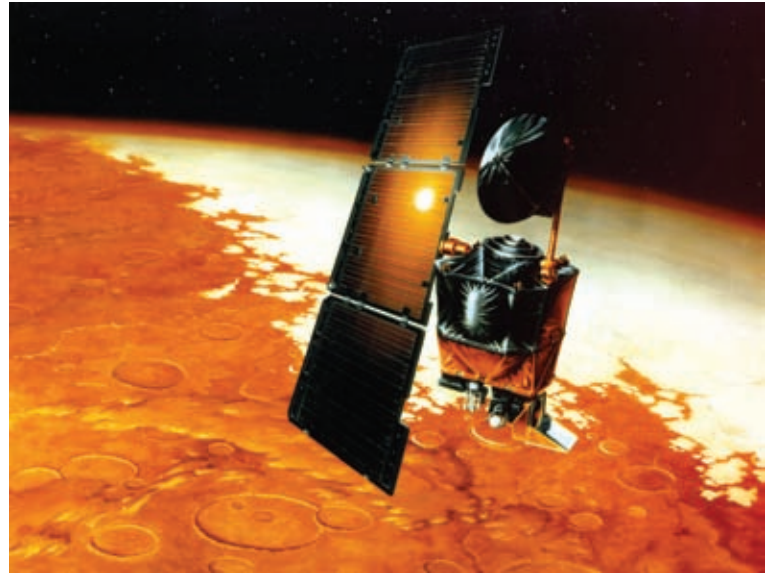


bahsedilen EKY eğitimlerini alan doktorlara göre daha az başarılı oldukları tespit edilmiştir. Burada havacılıkta olduğu gibi teknik olmayan becerilerin tıp dünyasında da EKY ile kazandırılması sonucunda hasta emniyetinin sağlanacağı değerlendirilmektedir.

Tıp endüstrisinde EKY'nin yerleştirilmesi için öncelikle aynı zamanda pilot olan doktorlardan faydalanılması, havacılık endüstrisinde EKY eğitmeni olarak çalışan havacıların tıp dünyası ile bir araya gelmeleri, özellikle ameliyat yapan gruplarda EKY çalışmaları düzenlenmeli, tıp dünyasına eğitim verecek EKY eğitmenleri yetiştirilmeli, yapılan ameliyatlarda EKY'nin yeri ampirik araştırmalar ile belirlenmeli ve bunların sonucunda ameliyat yönetmeliklerine teknik olmayan EKY becerilerini kullanma usulleri ithal edilmelidir.

#### **EKY'nin NASA'da Kullanımı**

Uzay çalışmalarında ve NASA'nın gerçekleştirdiği Uzay Mekiği uçuşlarında EKY'den yararlanılmaktadır.



Özellikle Uzay Mekiği Challenger kazasından sonra NASA'da EKY çalışmaları hız kazanmıştır. Challenger kazasının analizinde, THY'nin tam olarak yapılmadığı, bunun sonucunda yanlış karar verilerek uzay mekiğinin yok olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Benzer sonuçlara Mars'a gönderilen Climate Orbiter ve Polar Lander kazalarında da rastlamak mümkündür. Söz konusu iki mekik de insansız olarak yaptıkları uzay uçuşlarında

yaşanılan kaza kırmından dolayı kaybedilmiştir.

NASA'da yapılan uzay operasyonları, havacılık endüstrisinde günlük olarak yapılan normal uçuş operasyonları kadar yoğun değildir. Ancak uzay operasyonlarında yaşanan kazalar hem çok maliyetlidir, hem de dünya kamuoyunda çok dikkat çekmektedir. Bundan dolayı NASA, EKY çalışmalarına ayrı bir önem vermekte ve özellikle

**DIŞ SAĞLIĞI ENDÜSTRİSİNDE YAPILACAK HATALARA KARŞI BAZI ÖNLEMLER ALINSA DA HAVACILIK SEKTÖRÜNDEKİ GİBİ SİSTEMSEL BİR YAKLAŞIM TAM OLARAK ELDE EDİLEMİŞTİR.**

TEHY ile etkili karar verme yöntemleri üzerine araştırmalar yapmaktadır. Bu araştırmaların sonuçlarından biri olarak etkili ve doğru karar vermeye yönelik TRIM yöntemini geliştirmiştir. TRIM:

- **Talk with each other:**

Takım üyeleri olarak birbirinizle konuşun, sürekli **iletişim içinde olun.**

- **Respecteach other:**

Takım içinde birbirinize **saygı gösterin**, herkesin kendi uzmanlığı ve bilgisi ile NASA görevleri yerine getirilebilir.

- **Initiateaction:** Atıl

kalmayın, **harekete geçin**, aldığınız kararları bir grup olarak uygulayın

- **Monitor results:**

Yaptığınız işler sonrasında ortaya çıkan sonuçları değerlendirin ve **geri besleme yapın.**

Buradan anlaşıldığı gibi NASA kendi operasyonlarında EKY'den faydalanmaktadır. Grup içi iletişimi ön plana



çıkaran, THY tekniklerini benimseyen, TRIM adında bir karar verme mekanizması geliştiren NASA, etkin ve emniyetli bir operasyon yapmak için EKY'yi kullanmaktadır.

### **Diş Sağlığı Endüstrisinde EKY**

Sağlık sektörünün diğer branşlarında olduğu gibi diş sağlığı endüstrisinde de ana amaç, yapılan tedavilerin kontrollü ve emniyetli bir ortamda yapılmasını sağlamaktır. EKY kapsamında ele alınan TEHY yaklaşımı diş sağlığı faaliyetlerinde de geçerlidir. Diş tedavilerinde de ana amaç hastaları iyileştirmek, tedavilerini emniyetle gerçekleştirmektir. Ancak diş tedavileri sırasında yapılan teknik yöntem ya da insandan kaynaklanan hatalar burada elde edilmeye çalışılan



hasta emniyetini elde etmede sorun oluşturabilir. Diş sağlığı endüstrisinde yapılacak hatalara karşı bazı önlemler alınsa da havacılık sektöründeki gibi sistemsel bir yaklaşım tam olarak elde edilememiştir. Söz konusu eksikliği gidermek için

diş sağlığında da havacılık endüstrisinde kullanılan EKY yaklaşımından faydalanma çabaları bulunmaktadır.

Diş sağlığı kliniklerinde de uçuş operasyonlarına benzer bir ortam bulunmaktadır. Klinik bir çalışma sırasında, kaptan pilota

benzer yetkilerle donatılmış sorumlu bir hekim ve onun görev yaptığı takım arkadaşları bulunur. Burada sorumlu hekimin iyi bir lider olması, EKY'nin sosyal becerilerini iyi kullanması ve karar verme mekanizmasını iyi bir şekilde tesis etmesi gerekir. Örnek olarak bir diş hekiminin aldığı yanlış ölçü sonrasında takılan bir diş protezi, herşeyden önce hastanın tedavisinin yapılamamasına, diş teknisyeninin, radyoloji uzmanının, diş hekimi asistanının çabalarının boşa gitmesine ve kullanılan teknik aletlerin israf edilmesine sebep olur. Bundan dolayı, EKY'nin temel konularının diş sağlığı çalışanları tarafından da kullanılması tavsiye edilmektedir.

### **EKY'nin Petrol ve Gaz Endüstrilerinde Kullanımı**

Yapısı gereği tehlikeli maddeler üreten ve kullanan enerji sektörünün vazgeçilmezi petrol ve gaz endüstrisi insan ve malzeme güvenliğini sağlamada EKY tekniklerinden yararlanmaktadır. Bilindiği gibi petrol ve gaz arama ve çıkarma faaliyetlerinde büyük ölçekli kazalar yaşanabilmektedir. Bu faaliyetlerin yapıldığı platformlarda çalışanlar da uçuş operasyonlarındaki "uçuş ekibi" konseptine benzer olarak bir görev grubu halinde çalışmaktadırlar. Bu görev gruplarının da ortak amacı iş güvenliğini sağlamak ve kazaları önlemektir.

Son zamanlarda petrol platformlarında çalışanlar için EKY'den faydalanılarak

**PETROL/GAZ ARAMA VE ÇIKARMA FAALİYETLERİNİN YAPILDIĞI PLATFORMLARDA ÇALIŞANLAR DA UÇUŞ OPERASYONLARINDAKİ "UÇUŞ EKİBİ" KONSEPTİNE BENZER OLARAK BİR GÖREV GRUBU HALİNDE ÇALIŞMAKTADIRLAR.**

çalışanların insan performanslarını artırıcı, teknik olmayan becerilerini geliştirilmesine yönelik eğitim programları dizayn edilmektedir. Eğitim programlarında gizli veya açık tehditlerin tespiti, hata yönetimi, istenmeyen operasyonel durumlardan kaçınma ve her zaman iş emniyetinin sağlanmasına vurgu yapılmaktadır.

Özellikle petrol ve gaz kuyu ve platformlarında verilen EKY eğitimleriyle;

- DF'nin artırılması
- Karar verme işleminin daha sistemsel bir hale getirilmesi
- Çalışanların iletişim becerilerinin artırılması
- Liderlik niteliğinin geliştirilmesi
- Çalışma ortamında insan performansının artırılması hedeflenmektedir.


Sonuç olarak, doğası gereği tehlikeli bir sektör olan petrol ve gaz endüstrisi, petrol ve gaz

çıkarma faaliyetlerinde en üst düzeyde iş emniyetini sağlamak için EKY'den faydalanmaktadır. Havacılıkta uçuş emniyetini sağlamada sadece teknik yeteneklerin yeterli olmaması üzerine geliştirilen EKY konsepti, başarılı bir şekilde petrol ve gaz endüstrisine de uygulanmaktadır.

### **Sonuç**

EKY, genel olarak yönetim ve davranış bilimlerinden yararlandığı ve odak noktası olarak "insanı" belirlediği için aslında içinde insan olan her yerde kullanılabilir. İnsanın herhangi bir özel ya da mesleki işini yaparken kullandığı kaynakları kısıtlı olduğu düşünüldüğünde EKY bilgisine sahip olmak kişiye çok faydalı olacaktır.

EKY, günümüzde sektörel olarak en fazla havacılık endüstrisinde kullanılmaktadır. Ancak havacılıkta olduğu gibi, insan faktörünü esas alan, insan performansını optimum düzeyde ve mutlak emniyet sağlamak üzere iş yapmaya çalışan sektörlerde de EKY uygulamalarına rastlanmaktadır.

EKY'nin kullanıldığı sektörlerle ilgili bu yazıda verilen örnekler dışında, araç trafiği yönetiminde, demir yolları emniyetinde, deniz ulaşımında, kimyasal laboratuvar ve üretim tesislerinde, nükleer santrallarda kullanıldığı bilinmektedir. Emniyet olgusunu ve insan faktörlerini esas alan tüm sektörlerde EKY başarılı bir şekilde uygulanabilir. 

### **KAYNAKLAR:**

International Oil and Gas Producers Annual Report, 2015, <https://www.iogp.org/pubs/502.pdf>

M. H. T. M. Haerkens 1, M. Kox 1,2, J. Lemson 1, S. Houterman, J. G. Van Der Hoevenand P. Pikkers, Crew Resource Management in the Intensive Care Unit: A Prospective 3- Year Cohort Study, 2015, Acta Anaesthesiologica Scandinavica 59 (2015) 1319–1329, Published by John Wiley & Sons Ltd. Adaptation of Airline Crew Resource Management Principles to Dentistry, JADA, Vol. 141 <http://jada.ada.org>, August 2010.

Hunt G.J.F, Callaghan K.S.N., 2008, Comparative Issues in Aviation and Surgical Crew Resource Management: Are We Too Solution Focused? ANZ Journal of Surg.; 78: 690–3.

Grogan E.L, Stiles R.A, France D.J., 1996, The Impact of Aviation-Based Teamwork Training on the Attitudes of Health Professionals. J Am Coll Surg, 199: 843–8.

Helmreich, R.L. On Error Management: Lessons From Aviation. BMJ 2000; 320: 781–5.

Reason J. Human, 2000, Error: Models And Management. BMJ; 320: 768–70.

Newman D.G., 2007, Medical Team Resource Management And Error Prevention Training. In: Anca JM (ed.). Multimodal Safety Management and Human Factors. Aldershot, Hants: Ashgate Publishing Limited, ; 271–8.

# MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL



Kpt. Plt. Engin AKSÜT



Gidiş meydanında alçalan bir uçağın yakıt depolarında bulunan toplam yakıt

<p><b>Extra Fuel</b> Kaptan insiyatifinde veya Dispeç tarafından yol boyu veya gidiş meydanında bilinen veya olası nedenler için alınmış ilave yakıt (ATC, yoğun trafik, hava durumu gibi)</p>
<p><b>Contingency</b> (Beklenmeyen olası durum yakıtı)</p>
<p><b>Approach Fuel</b> (Trip Fuel içerisindeki alçalma, yaklaşma ve iniş yakıtı)</p>
<p><b>Alternate Fuel</b> (Eğer seçilmiş ise yedek meydan yakıtı)</p>
<p><b>Final Reserve Fuel</b></p>

**25 OCAK 1990 TARİHİNDE NEW YORK'UN JFK MEYDANINA YAKLAŞMA YAPAN AVIANCA UÇAĞI, JFK ÇEVRESİNDEKİ KÖTÜ HAVA ŞARTLARI NEDENİ İLE 3 DEĞİŞİK BEKLEME NOKTASINDA TOPLAM 1 SAAT 17 DAKİKA BEKLETİLMİŞ VE SONRASINDA YAKLAŞMAYA ALINMIŞTIR. ANCAK SON YAKLAŞMA SIRASINDA ÇEVREDEKİ FIRTINALI HAVANIN NEDEN OLDUĞU RÜZGAR KESMESİ (WIND SHEAR) NEDENİ İLE PAS GEÇMEK ZORUNDA KALAN KOKPİT EKİBİ, BULDUKLARI KRİTİK YAKIT DURUMUNU ATC'YE İLETEMEMİŞ VE BU NEDENLE DE ACİL İNİŞ ÖNCELİĞİNİ ALAMADIĞINDAN İKİNCİ İLS YAKLAŞMASI SIRASINDA YAKITIN BİTMESİ VE 4 MOTORUN DA DURMASI NEDENİYLE İNİŞ MEYDANININ 16 MİL ÖNÜNDEKİ TEPELERE ÇARPMIŞTIR.**

**A**vianca kokpit ekibi, bu yazının başlığı ve konusu olan ancak o zamanlarda henüz kullanılmayan MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL freyzine benzer bir bildirim ile ATC'ye yakıt sorunu yaşadıklarını zamanında söyleyebilselerdi belki bu kaza meydana gelmezdi.

ICAO Annex 6, Part I; yedek meydan seçme, yakıt planlaması ve uçuş sırasında yakıt yönetimi konularında ortaya çıkabilecek uçuş emniyet risklerini ele alan ve 4749 no'lu yasa ile 04 Nisan 1947 tarihinde yürürlüğe giren bir kanundur. Günümüz havacılığında değişik nedenlere bağlı olarak günden güne artan gecikmeler ve bu gecikmelerin sonucunda yapılan kısa veya uzun bekleme sonucunda yaşanan yakıt ve yedek meydan sorunları

ile bu Annex daha da bir değer kazanmaktadır.

Bu Annex'in asıl amacı, planlanmış bir uçuşu uçakta bulunan toplam yakıt sayesinde, meydana gelebilecek ve fazladan yakıt sarfiyatına neden olabilecek etkenleri de dikkate alarak emniyetli bir şekilde tamamlamaktır. Bunu yapabilmek için de bu Annex'in öngördüğü tavsiye ve standartlar içerisinde uçuş ve yakıt planlaması yapılır.

Bir uçak ineceği gidiş meydanına alçalmaya başladığı zaman yakıt depolarında aşağıdaki tabloda gösterilen yakıtın toplamı bulunur. Bu toplam yakıt, gecikme ve bekleme durumunda pilotların vereceği kararları ve gerektiğinde **MINIMUM FUEL** veya **MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL** çağrılarının temelini teşkil eder.

Yukardaki senaryo, iniş için varış meydanına alçalan bir uçakta bulunabilecek yakıtı temsil eden **en iyi senaryodur**. Uçakta bulunan **İlave Yakıt (Extra Fuel)** daha önce bilinen, gecikmeye yol açacak nedenlerden dolayı kaptan insiyatifinde veya dispeç tarafından alınmış ilave yakıt ile, takside veya yol boyunca tasarruf edilmiş (kullanılmamış) **Contingency Yakıtı** toplamının miktarına bağlı olarak varış meydanında bekleme yapabilecek durumdadır.

Bu uçağın varış meydanındaki hava şartları veya meydan yoğunluğu nedeni ile beklemeye alındığını farz edelim. Bekleme sırasında bu uçak aşağıdaki tabloda görülen yakıt toplamını yedek meydana gitmeden önce bekleme noktasında yakabilecek.

### Extra Fuel

Kaptan insiyatifinde veya Dispeç tarafından yol boyu veya gidiş meydanında bilinen veya olası nedenler için alınmış ilave yakıt (ATC, yoğun trafik, hava durumu gibi)

### Contingency

(Beklenmeyen olası durum yakıtı)

Bekleme süresi uzadıkça, pilotlar uçaktaki toplam yakıtı sürekli olarak kontrol ederken uçaktaki toplam yakıt seviyesinin aşağıdaki tabloda gösterilen yakıt toplamının altına düşmeden uçağın beklemeyi terk edip uçuş planında belirlenmiş ve bekleme sırasında iniş için uygunluğu meteorolojik ve operasyonel olarak teyid edilmiş (Suitable Airport) yedek meydana yönelmesi gerekir.

### Alternate Fuel

(Eğer seçilmiş ise yedek meydan yakıtı)

### Final Reserve Fuel

Kaptan; şartların aniden değişerek inebileceği tek bir meydan (gidiş meydanı) seçeneği kaldığı durumlarda ve bu meydanın şirket Operasyon El Kitabı Bölüm A'daki (Operations Manual A Part A) **Commitment to Stay** at the destination şartlarını karşılaması durumunda uçaktaki yedek meydan yakıtını gidiş meydanı üzerinde uzayan bekleme süresi içersinde yakabilir.

Zaman zaman medyamızda yer alan ve bekleme yapmakta olan bir uçağın pilotu ile ATC arasında geçen diyaloglarda pilot, **"14 dakikalık yakıtı kaldıgım"** söylerken aslında uçağın yedek meydana yönlendirilmeden evvel uçakta aşağıdaki 2 yakıtın bir tanesi veya hepsi sayesinde

**"beklemede 14 dakika daha kalabileceğini"** ifade etmektedir.

Böyle durumlarda Pilot ile ATC arasındaki konuşmalarda

yakıt ile ilgili standart freyzoloji kullanılmalı ve farklı talepler için ATC'nin yanlış anlayabileceği şekilde "yakıttan" bahsedilmemelidir.

ICAO, iniş yapmış olan bir uçağın yakıt depolarında mutlak bulunması gereken ve uçak tipine bağlı olarak değişen yakıt miktarını **Final Reserve Fuel** (Nihai Yedek Yakıtı) olarak belirlemiştir. **Normal şartlarda hiç bir uçak inişini takiben yakıt depolarında önceden belirlenmiş**

**Final Reserve Fuel miktarından daha az bir yakıt miktarı bulunduramaz.** Bu nedenle de ICAO uçak tipine göre önceden belirlenmiş **Final Reserve Fuel miktarının korunmasını** ve bu yakıtın olağan üstü durumlar karşısında kullanılma ihtimalinin baş gösterdiği hallerde pilotların **MINIMUM FUEL** ve/veya **MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL** çağrılarını yapmasını ön görür.

ICAO Annex 6 Part I, "International Commercial Air Transport Operations" dökümanında, **MINIMUM FUEL** ve **MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL** ifadelerinin hangi durum ve şartlarda yapılması gerektiği konusunda

açıklık getiren yeni düzenlemeler yapılmış ve 36 no'lu bu yeni değişiklik **15 Kasım 2012** itibarı ile yürürlüğe girmiştir.

Yapılan bu değişiklikleri destekleyen "A counterpart amendment (# 4) to PANS-ATM (Doc. 4444)" ile de ATC için ön görülen değişiklikler, hem Ticari Havacılık (commercial operations) ve hem de Genel Havacılıktaki (General Aviations) bütün operasyonları kapsayacak şekilde **12 Kasım 2012** de yürürlüğe girmiştir.

ICAO Annex 6 Part I; 4.3.6.3, nihai yedek yakıtını (Final Reserve Fuel), uçağın; varış yedek meydanı (destination alternate airport) veya varış yedek meydanı gerekmediği hallerde gidiş meydanı (destination airport) üzerinde tahmini varış ağırlığı ile 1500 fit yükseklikte ve bekleme hızında 30 dakika uçabilmesine için gereken yakıt miktarı olarak tanımlanmaktadır.

Yine aynı Annex, 4.3.6.4 numaralı paragrafta havayolu operatörlerinin filolarında bulunan her uçak modeli için Final Reserve Fuel miktarını **genel ve akılda kalıcı bir rakam olacak şekilde** tesbit etmelerini önermektedir.

tiplerinin, Final Reserve Fuel ve son yaklaşma fixinden itibaren (FAF) iniş için gereken yakıt miktarını **kilo** cinsinden **yaklaşık** olarak göstermektedir. Final Reserve Fuel uçağın varış meydanındaki ağırlığına bağlı olarak değişmektedir.

Sonuç olarak gecikme veya başka sebepler nedeni ile uçakta bulunan **Final Reserve Fuel**'ın kullanılıp kullanılmayacağı ve iniş sonrası uçağın depolarında kalacak olan yakıt miktarı **MINIMUM FUEL** ve **MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL çağrılarını tetikler.**

Bu nedenle varış meydanında beklenmeyen bir gecikme ve bekleme ile karşılaşan bir uçağın pilotları uçaktaki ilave yakıt miktarını da göz önüne alarak **Minimum Fuel** deklere etmeden önce bekleme noktasında bekleyebilecekleri süreyi ATC'ye bildirip gecikme ile ilgili bilgi istemeleri gerekir. (ICAO Annex 6, Part I, 4.3.7.2.1) ATC'den bu tip gecikme bilgisinin istenmesi, **yardım isteme veya acil bir durum işareti olarak değil**, sadece pilotların, gecikmelerin uzaması durumunda ne karar vereceklerine yardımcı

Uçak Tipi	Final Reserve Fuel (kilogram)	Son Yaklaşma Yakıtı (FAF'tan itibaren yaklaşık olarak)
B737	1400	140
A319/A320/A321	1400	180
B777	3100	180
B787	2100	140
A330	2800	250

Yukarıdaki liste günümüzde çoğunlukla kullanılan uçak

olacak önemli bir bilgi olarak algılanması gerekir. ATC'den

bu bilgiyi isterken ‘Request expected holding time’ veya ‘Request expected further clearance time’ gibi freyler kullanılabilir.

**Final Reserve Fuel**’ı korumak amacı ile ICAO Annex 6, Part I ve ICAO PANS ATM (Doc 4444) de yapılan değişiklikler 3 adımlık bir eskalasyon sürecini işaret etmektedir:

**Flight Planning and Fuel Management Manual**, 6.8 bölümü yukarıdaki çağrılar hangi durumlarda nasıl yapılması gerektiği konusunda çok güzel senaryo örnekleri vermektedir. Aşağıdaki örnek senaryo bu söz konusu manüalden uyarlanmıştır:

### **Senaryo: MAYDAY MAYDAY MAYDAY**

**FUEL:** Bu örnek senaryodaki uçağımızın uçuş planında varış yedek meydanı **AAAA** olarak belirtmiştir.

Uçağımız AAAA hava limanı terminal kontrol sahasına iniş için alçalmaya başladığı sıralarda meydan çevresindeki hava durumu hızlı bir şekilde kötüleşmektedir. Uçağın pilotları / dispeç hava durumu ve buna bağlı gecikmeleri de dikkate alarak kalkış öncesinde 60 dakikalık ilave yakıt almışlardır. Uçakta bu ilave yakıt ek olarak, uçuş planına göre varış yedek meydanı (destination alternate) olarak seçilmiş BBBB meydanına gitmek için gerekli **Yedek Meydan Yakıtı** da vardır.

ATC; uçağımıza, meydandaki kötü hava şartları ve yoğunluk nedeni ile xxxxx noktasında 45 dakikalık bekleme talimatı verir. Beklemeye giren uçağımızın

pilotları yakıt durumunu ve yedek meydana yönelmeden evvel beklemede ne kadar kalabileceklerini yeniden hesaplarlarken, varış yedek meydanı olarak seçilmiş BBBB meydan ve civardaki diğer meydanların en son hava durumunu alarak bu meydanların açık ve inişe müsait olduğunu da teyid ederler.

Beklemenin 40’ıncı dakikasında ATC uçağımızı yeniden alçaltıp yaklaşma hattına daha yakın bir yerde bulunan xxxxx noktasında bekleme yapma talimatını verirken EAT (Estimated Approach Time) olarak da 20 dakika sonrasını verir. Bu son bekleme talimatı ile uçakta bulunan 60 dakikalık tüm ilave yakıt da kullanılmış olacaktır. Pilotlar bu ikinci bekleme yaparken **Yedek Meydan Yakıtını** (Alternate Fuel) da kullanmaya başlayabilecekleri konusunda endişe duymaya başlarlar (Meydan üzerinde ve çevresindeki kötü hava şartları nedeni ile kokpit ekibinin AAAA meydanı için Commitment to Stay seçeneğini kullanmayacaklarını varsayıyoruz) ve (ICAO Anex 6, Part I, 4.3.7.2.1)’ya göre gecikme ile ilgili ATC’den daha fazla bilgi isterler. ATC, uçağımızı belirtilen EAT’tan 5 dakika daha önce yaklaşmaya alacağını bildirir ve gerçekten de beklemenin 15’inci dakikasında uçağımız başka bir gecikme beklenmediği bilgisi ile son yaklaşmaya alır.

ILS yaklaşması sırasında kule, daha önceden iniş yapan uçakların rüzgar kesmesi (wind

shear) raporu verdiklerini söyler. Uçağımız yaklaşılmaya devam eder ancak wind shear nedeni ile son anda pas geçmek zorunda kalır. Pilotlarımız pas geçmeyi takiben varış yedek meydanı BBBB’ye gitmek için müsade alırlar. Bu esnada uçağın kaptanı, uçakta bulunan tüm ilave yakıtı beklemede yakıtının ve uçağın yakıt depolarında sadece **Yedek Meydan Yakıtı (Alternate Fuel)** ve **Nihai Yedek Yakıtı (Final Reserve Fuel)** bulunduğunun farkındadır.

**Alternate Fuel**  
(Eğer seçilmiş ise yedek meydan yakıtı)

**Final Reserve Fuel**

Varış yedek meydanına yönelmeye karar vermiş olduğundan dolayı (committed to alternate) ve yol sırasında meydana gelebilecek herhangi bir gecikme durumunda **Final Reserve Fuel**’dan kullanmak zorunda kalabileceği için **MINIMUM FUEL** çağrısı yapar. (ICAO Anex 6, Part I, 4.3.7.2.2)

ATC herhangi bir gecikmenin beklenmediğini söyleyerek uçağımızı doğrudan yedek meydana yönelir.

Yarı yolda iken ATC, gittikleri yedek meydanın pistte arıza yapmış bir uçak nedeni ile kapatılmış olduğunu bildirir. Bunun üzerine kaptanımız **MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL** çağrısı yapar. (ICAO Anex 6, Part I, 4.3.7.2.3)

Bu emergency çağrısı üzerine ATC uçağımıza yol üzerinde bulunan XXXXX askeri meydanının iniş için müsait olduğunu bildirir. Uçağımız

hava durumu ve operasyonel bakımından inişe elverişli olan XXXX ‘a yönelerek inişlerini tamamlar. İnişi takiben uçağın yakıt depolarında **Final Reserve Fuel**’ın sadece %80’i kalmıştır.

### **Yukarıdaki senaryonun analizi:**

Uçağımız XXXX terminal kontrol sahasına vardığı sırada verilen 40 dakikalık bekleme talimatı üzerine, hiç bekleme yapmadan uçuş planındaki yedek meydana yönelebildi.

Böyle bir durumda uçakta yeterli ve fazladan yakıt bulunduğundan ve **Final Reserve Fuel**’ı kullanma riski

olmadığından **MINIMUM FUEL** çağrısı gereksiz ve yerinde olmayan bir çağrı olurdu.

Uçağımız AAAA’da 40 dakikalık bekleme yaptıktan sonra verilen ikinci 20 dakikalık bekleme talimatı ile uçağın AAAA’ya inme şansı azalmaya başlamıştır. Çünkü uçakta bulunan 60 dakikalık ilave yakıtın tümü bu beklemede yakılacak ve beklemenin daha da uzatılması durumunda yedek meydana gitmek için uçağa alınmış olan **Yedek Meydan Yakıtı** da hava durumu nedeniyle gidüş meydanında kullanılamayacak, **Commitment to Stay** yapılamayacaktır. Burada kalkış öncesi, uçuş planındaki yakıt planlamasında kullanılan ve normalde **Trip** yakıtının %5’ini kapsayan Contingency (beklenmeyen, olası durum) yakıtının yol boyunca veya beklemede yakılmış olduğunu



varsayıyoruz. Bu nedenle pilotlarımız ikinci bekleme talimatını aldıkları zaman ATC'den daha detaylı gecikme bilgisi istemişlerdir. (ICAO Anex 6, Part I, 4.3.7.2.1)

Uçağımız yaklaşma sırasında pas geçip yedek meydana yönlendirildikten sonra (Committed to Alternate) yol boyunca meydana gelebilecek her türlü gecikmenin **Final Reserve Fuel**'ın kullanılmasına sebep olacağı için pilotlarımız **MINIMUM FUEL** çağrısını yaptıktan sonra (ICAO Anex 6, Part I, 4.3.7.2.2) yedek meydanın iniş için müsait olmadığını öğrendiklerinde en doğru kararı vererek **MAYDAY MAYDAY FUEL** çağrısını yapmışlardır. (ICAO Anex 6, Part I, 4.3.7.2.3)

ATC bu emergency çağrısı üzerine civarda bulunan ve iniş müsait olan askeri bir meydanı koordine ederek yaklaşma ve iniş müzadesi vermiştir.

Flight Planning and Fuel Management Manual, 6.8 bölümünde yukarıdaki senaryoya benzer ve **MINIMUM FUEL / MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL** çağrılarını

pekiştirecek 3 örnek daha vermektedir.

ICAO, Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM) (Doc 4444) 6.5.7.1 maddesi, **10 dakikanın üzerindeki gecikmelerde pilotlara EAT (Expected Approach Time (EAT), Muhtemel Yaklaşma Zamanı** verilmesini ve bu verilen gecikme süresi 5 dakika veya daha fazla arttığı durumlarda pilotlara yeni gecikme süresinin hiç vakit kaybetmeden bildirilmesini öngörmekte ise de 10 dakika üzerindeki gecikmelerde EAT'ın ne zaman verileceği kararı ülkelerin havacılık otoritelerine bırakılmıştır.

AIP TÜRKİYE **“Beklemelerdeki gecikmeler 20 dakikayı aşacak ise Expected Approach Time (EAT), Muhtemel Yaklaşma Zamanı bildirilecektir”** şeklinde farklılık göstermektedir. (AIP Türkiye AD 2 LTFM-25, Geliş Aşamasındaki Beklemeler) Genel olarak İstanbul dahil Türkiye'deki birçok hava meydanında 20 dakikanın

altındaki gecikmelerde EAT verilmemektedir.


‘Beklemelerdeki gecikmeler 20 dakikayı aşacak ise Expected Approach Time bildirilecektir’ maddesinin günümüzün gerçeklerine ve de ICAO standartlarına uyacak şekilde **“10 dakika”** olarak değiştirilmesi durumunda beklemeler sırasında yakıt kritiğine girebilecek uçaklara erkenden karar verme kolaylıkları sağlayabileceği gibi yaklaşma frekansında gereksiz ATC – Pilot diyaloglarını da önleyecektir. Böylelikle 10 dakika veya fazlası bir bekleme ve EAT zamanını verilen bir pilot uçağındaki toplam yakıtı ve **diğer etkileyici faktörleri de erkenden** göz önüne alarak ya yedek meydana yönelecek ya da gidiş meydanında kalmaya karar verip (Commitment to Stay at destination) yedek meydan için alınmış yakıtı gidiş meydanı civarında (destination) yapacağı beklemede yakıp, gidiş meydanına inişini gerçekleştirebilecektir.

Türkiye; ICAO tavsiye ve standartları **Standards and Recommended**

**Practices (SARPs)** ile genel bir uyum içersindedir. Buna rağmen ayrıldığıımız (yukarıda belirttiğim 10-20 dakika EAT farklılığı gibi) ve/veya farklı uyguladığımız konular ile hiç uygulamadığımız konuları sadece ulusal AIP'de değil, ilgili Annexlerde bulunan **“State Differences”** bölümünde de yayınlaması veya güncellenmesi daha faydalı olacaktır.

**15 Kasım 2012**'de yürürlüğe girmiş olan bu uygulama sonrası DHMI AIP dökümanlarının ICAO dökümanları ile uyumu sağlanarak AIP TÜRKİYE'ye (ENR-1.3-6, 4.8) Minimum Fuel & Fuel Emergency durumunda kullanılması gereken **MINIMUM FUEL** ve **MAYDAY MAYDAY MAYDAY Fuel** ifadeleri eklenmiştir.

Fuel Emergency durumunda standart freyzojinin kullanılması yakıt nedeni ile oluşabilecek kazaları ve/veya beklemeler sırasında yaşanan gereksiz diyalogları önleyeceği gibi uçuş emniyetine de genel bir katkıda bulunacaktır.

Emniyetli uçuşlar. 

## KAYNAKLAR:

ICAO changes for Minimum and Emergency Fuel Flight Planning and Fuel Management Manual Text of Amendment 36 to Annex 6, Part I Avianca 052 Kaza Raporu PROCEDURES-FOR -AIR-NAVIGATION-SERVICES-AIR-TRAFFIC MANAGEMENT-PANS-ATM-DOC- 4444 AIP TÜRKİYE, İstanbul

# TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ'NİN AÇILMASI VE YENİ TÜRK DEVLETİ'NİN DOĞUŞU SALTANATTAN EGEMENLİĞE

**İSTANBUL'UN İŞGALİ, MEBUSLAR MECLİSİ'NİN DAĞITILMASI, AYDINLARIN VE MİLLETVEKİLLERİNİN TUTUKLANMASI OSMANLI DEVLETİ'NİN SONA ERDİĞİNİ GÖSTERİYORDU. MUSTAFA KEMAL PAŞA'NIN TAHMİNLERİ DOĞRU ÇIKMIŞTI. ARTIK HERKES ONUN ETRAFINDA TOPLANACAKTI. BUNDAN SONRA. İSTANBUL'DAN ANKARA'YA BİR AKIN BAŞLADI. O GÜNE KADAR İSTANBUL'DA KALIP BİR ŞEYLER YAPMAK İSTEYENLERİN TEK UMUDU ANKARA VE MUSTAFA KEMAL PAŞA OLDU. MİLLİ EGEMENLİĞE DAYALI BİR DEVLET KURMAYI DÜŞÜNEN MUSTAFA KEMAL PAŞA BU FIRSATI İYİ DEĞERLENDİRDİ. KURACAĞI DEVLETİN TEMEL ORGANLARINI OLUŞTURACAK YENİ MECLİSİN TOPLANMASINI SAĞLAYACAK ÇALIŞMALARI BAŞLATTI...**

**U**lu Önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk 23 Nisan 1920'de, 100 yıl önce Türkiye Büyük Millet Meclisimizin Ulus'taki ilk binasına adımını attığı anda hissettiklerini şöyle anlatır: “23 Nisan cuma günü, öğleden sonra, takriben saat ikide, Meclis binasının kapısından girerken günlerden ve gecelerden beri bütün mevcudiyetimi işgal eden efkâr ve duygusallık içinde bulunuyordum. Ancak içeriye gelip Meclis salonunu dolduran milletvekillerinin emniyet ve itimat eden bakışlarıyla bana yönelmiş olduklarını gördüğüm zaman, teşebbüsümüzün milletin amaçlarına tamamen uygun olduğunu bir kere daha idrak ettim ve artık, fikir ve

amaçta ortak milletimizi temsil eden bu kader arkadaşlarımla beraber çalışacağımdan ötürü bahtiyarım.” diyor. Çünkü, Mustafa Kemal Atatürk için 23 Nisan -yine onun deyimiyile- Türkiye millî tarihinin başlangıcı ve yeni bir dönüm noktası; bütün bir cihanı husumete karşı kıyam eden Türkiye halkının Türkiye Büyük Millet Meclisini vücuda getirmek hususunda gösterdiği harikadır.

### Ulusal ant...

12 Ocak 1920'de toplanan Meclis-i Mebusan, 28 Ocak 1920 tarihindeki gizli oturumunda “Ahd-i Millî” olarak Misak-ı Milli kararlarını almış ve kararlar bütün mebuslar tarafından imzalanmıştı. 17 Şubat 1920

tarihli oturumunda da basında yayınlanması ve bütün yabancı parlamentolara bildirilmesi kararlaştırıldı. 15 Mart'ta, İstanbul'daki İtilaf kuvvetleri 150 Türk aydınını yakalatmış ve ertesi gün de şehir fiilen ve resmen askeri işgale maruz kalmıştı.

18 Mart 1920'de İngilizler, meclisin etrafını makineli tüfeklerle sarak, toplantı halinde bulunan milletvekillerinden bazılarını tutuklayarak ve sürükleyerek götürdüler. Bunun üzerine milletvekilleri meclisin çalışma süresini ertelediler. Böylece, son Osmanlı Meclis-i Mebusanı düşman süngüsü altında zorla kapatıldı.

Bu işgali, fedakar bir telgraf memuru Manastırlı Hamdi

Efendi vasıtasıyla öğrenen Mustafa Kemal Paşa, derhal bu hareketi protesto ederek, bu işgalin haksız ve hükümsüz olduğunu bütün dünyaya beyan etti. Bu arada, Eskişehir ve Afyonkarahisar'daki yabancı birlikler, silahları ellerinden alınarak, buldukları yerlerden uzaklaştırıldı. Geyve-Ulukışla yakınlarındaki demiryolları işgal kuvvetlerinin ilerlemelerini zorlaştırmak için bozuldu. Anadolu'da bulunan yabancı subaylar tutuklandı.

Ankara'da olağanüstü yetkilere sahip bir meclisin açılması belirlendi. Kurucu Meclis olarak çalışması düşünülen bu meclisi, Mustafa Kemal, halkın yadırgamaması için “olağanüstü yetkilere sahip bir meclis” olarak takdim etti.

Kurucu Meclis ve seçimlerle ilgili 19 Mart 1920'de bir bildiri yayınladı. Seçimlerin yapılması için yayınlanan bu bildiri uyarınca, yurdun her yerinde seçimler yapıldı. Bolu Düzce, Hendek bölgesinde başlayan ve Nallıhan, Beypazarı çevresine sıçrayan bazı ayaklanma olayları oldu. Bu olaylardan dolayı, seçilen milletvekillerinin tümünün gelmesi beklenilmeden, Millet Meclisi'nin açılma hazırlıkları yapıldı.

22 Nisan 1920'de yapılan çağrı ile Millet Meclisi, 23 Nisan 1920 günü toplandı. O gün, Hacı Bayram Camii'nde kılınan Cuma Namazından sonra topluca Meclis binasına gelindi. Türkiye tarihinde ilk kez padişah olmaksızın, 23 Nisan 1920, saat 14'de merasimle ve dualarla Meclis açıldı. Başkanlığa ilk olarak en yaşlı üye olan Sinop Milletvekili Şerif Bey getirildi. İlk Meclis, İstanbul'dan gelen 90'ın üzerindeki mebusa ilave olarak, 125 devlet memuru, 53 asker, 53 din adamı ve çeşitli sayıda tüccar, çiftçi ve hukukçudan oluşan kadrosuyla çalışmalarına başladı. Mustafa Kemal, 24 Nisan 1920'de Meclis Başkanı seçildikten sonra, meclise teşekkürlerini ifade ederek ilk meclis konuşmasını yaptı.

24 Nisan 1920

Mustafa Kemal Paşa (Ankara)  
Sayın milletvekilleri!

Bu gün içinde bulunduğumuz durumu büyük Meclisinizin huzurunda tam olarak ortaya koyabilmek için bazı açıklamalarda bulunmak istiyorum. Arzedeceğim konular birkaç bölüme ayrılabilir:



Birinci bölüm, Ateşkesten Erzurum Kongresine kadar geçen süre içindeki durumla ilgilidir.

İkinci bölüm, Erzurum Kongresinden 16 Mart tarihinde İstanbul'un düşmanlar tarafından işgal edildiği güne kadar olan süreyi içine almaktadır.

Üçüncü bölüm, ise 16 Mart'tan şu dakikaya kadar olan durumla ilgili olacaktır.

Açıklamalarım birtakım belgelere dayanacaktır. İzninizle o belgeleri gerekçikçe burada okuyacağım. Yalnız birinci

dönem ile ilgili açıklamalarım belki biraz şahsi olacaktır. İçinde bulunduğumuz durumu bütünüyle aydınlatılabilmek için o dönemden söz etmeyi gerekli buluyorum.

Yüce makamlarınızca da bilindiği gibi, Ahmet İzzet Paşa Hükümeti, milli temele dayanan âdil bir barışı sağlayabilmek umudu ile ateşkes istedi. Bağımsızlığı uğrunda dürüst ve cesur bir biçimde savaşıyor ulusumuz, 30 Ekim 1918 tarihinde imza edilen ateşkes antlaşması ile silahımı elinden bıraktı.

İtilâf donanmaları İstanbul'a girdikten sonra ateşkes antlaşmasının hükümleri bir tarafa bırakıldı; gün geçtikçe artan bir şiddetle, saltanat hakları, hükümetin gururu, milli onurumuz hiçe sayıldı. İtilâf heyetinden gördükleri özendirme ve koruma sayesinde Osmanlı uyruğundaki müslüman olmayan unsurlar her yerde küstahça saldırılara başladılar.

Meclis-i Mebusan'ın feshi, kuvvetini millettan almayan hükümetlerin sık sık değişmesi ve halkın vicdanından

doğın millî birlik uğrındaki çalışmaların üzücü bir şekilde siyasî ihtiraslara kurban edilmesi yüzünden dünyaya karşı millî varlığımız duyurulamadı.

Yabancı kuvvetlerin işgali altında inleyen başkentimizde kan ağlayan bütün onurlu kişiler, millet aydınları, din ve devlet hizmetlerinin önde gelen kişileri, büyük hilâfet ve saltanat makamı millî bağımsızlığımızın bu tehlikeli durumdan kurtarılmasının ancak millî vicdandan doğan birliğin azim ve iradesine bağlı bulunduğu iman getirdiler. Fakat İstanbul'un baskı ve işgal altında bulunması sebebiyle millî onuru korumaya maddeten olanak kalmamıştır.

Millî vicdanın büyük iradesine bağlı olarak, milleti bağımsız ve vatanımızı düşmanlardan arınmış görüncüye kadar çalışmak andıyla 16 Mayıs 1919 günü İstanbul'dan ayrıldım. Samsun'da işe başladım. İlk düşüncem, ülkemizde güvenliği kendi olanaklarımızla gerçekleştirebileceğimiz inancı oldu. Aslında Canik Livası'nın (Merkezi Samsun'da olan o zamanki sancağın adı) özel durumu da bu konuda en hızlı biçimde davranılmasını gerekli kılmakta idi. Gerçekten Rumların egemenliğini ve islâm halkının tutsaklığını amaçlayan, Atina ve İstanbul komiteleri tarafından yönetilen Pontus Hükümeti, Karadeniz sahili ile kısmen Amasya ve Tokat'ın kuzey ilçelerinde oturan Osmanlı Rumlarının hayallerini körüklüyordu. Alınan önlemler sayesinde başarılı sonuç elde edildi. Fakat

bu önlemler ve başarı yalnız Pontus dolayları ile sınırlı idi. Halbuki her gün haksızlıklarını artıran İtilâf Devletlerine millî varlığımızı siyasî olarak kanıtlamak ve fiili saldırılar karşısında ulusun namus ve bağımsızlığını bilfiil korumak çok önemli idi. Aslında doğuda ve batıda, hemen ülkemizin her yanında millet ve vatan haklarını korumak ve kollamak için dernekler kurulmuştu. Bu dernekler, düşmanlarının esaret boyunduruğuna girmemek amacı ile millî vicdanın azim ve iradesinden doğmuş kuruluşlardı.

Bu sıralarda, bütün belediye başkanlarımıza İstanbul'da İngiliz Muhipleri Cemiyeti (İngiliz Dostları Derneği.) kurulduğu ve her yerde derneğe katılarak İngilizlere yardım edilmesinin gereği konusunda Said Molla imzası ile bir telgraf geldi. Bu olayda Hükümetin ilgi derecesini ölçmek için Sadrazam (Başbakan) olan Ferit Paşa'dan bilgi istedim. Hiçbir cevap alamadım.

Bilinmeyen kişiler tarafından başlatılan böyle düzensiz ve çeşitli siyasî maceralara yönelik girişimlerin, büyük felâketlere sebep olacağını anlayan ulus, Said Molla'nın çağrısını önemsemedi.

Binlerce saldırı ve haksızlıklar altında inleyen ve İzmir faciası olayı karşısında kan ağlayan millet, hükümetten ve itilâf devletleri temsilcilerinden ağlayarak yardım ve hak isterken, pek çok belediye başkanı ve birçok millî hakları koruma dernekleri gönderdikleri telgraflarda hakkımda güvenlerini bildirerek benden

bu konuda çalışma ve özveri istiyorlardı.

Yaşamımı ve kişiliğimi adadığım soylu ve ezilmiş ulusumun bu haklı isteği üzerine artık benim için kutsal görev, millî iradeye uymayı her şeyin üzerinde görmektir.

Bunun üzerine yayınladığım bir genelge ile millete kesin sözümü verdim. İşbu genelgenin son cümlesi şöyle idi: Geçirdiğimiz şu ölüm ve kalım günlerinde, bütün milletçe her tarafta arzu ve coşku ile elde edilmeye azmedilen millî bağımsızlığımız uğrunda tüm varlığımı çalışacağıma güvenmenizi isterim. Bu kutsal amaç uğrunda ulusumla birlikte sonuna kadar çalışacağıma da mukaddesatım adına söz veririm...

27 Mayıs 1919'da İstanbul'dan gelen bir haber durumun ne kadar vahim olduğunu bir kez daha gözler önüne seriyordu. Türkiye - Havas Reuter ajansı Saltanat Şurasında çoğunluğun düşüncesinin, Türkiye'nin bütünlüğünü koruma şartıyla büyük devletlerden birinin koruyuculuğunun sağlanması olduğunu yazıyor ve açıklıyordu. Mustafa Kemal bu konuyla ilgili olarak Üçüncü Ordu Müfettişi ve Padişahın Fahri Yaveri sıfatıyla saltanata telgraf çekiyor ama bilgi alamıyordu.

Atatürk devam ediyor:

“Bütün milletin, durumunu anlayarak geleceğine kendi başına hükmetmeye kararlı olduğunu anlamıştım. Millettin ve ülkenin şimdiki durumu göz önünde tutularak, haklarını korumak ve kollamak üzere her türlü etki ve denetimden

arındırılmış millî bir kurulun oluşturulmasını gerekli gördüm. Bunun için ilgili kişilerle görüşerek ve konuşarak Sivas'ta genel bir millî kongrenin toplanmasını kararlaştırdık. Büyük ve kanlı tehlikeli olaylarla daha çok karşı karşıya bulunan doğu illerimiz, Erzurum'da adı geçen il adına aynı amaçla bir kongre toplanması girişiminde bulunmuştu. Sivas Kongresi için gizli bir bildiri ve mektup yayımladım.

24 Haziran 1919 tarihinde İçişleri Bakanı Ali Kemal Beyin de bir genelgesinden haberdar edildim, bu genelgede; Haksız olarak yapılan elkoyma ve acımasızca yapılan işgallerden ne derece üzüntü duyulursa duyulsun; Hükümet, ne Yunanistan'la ne de başkası ile şu sıralarda savaş veya çatışmaya giremez. Paris'teki konferansa giden delegelerimizin anavatanı kurtaracaklarına olan ümidimiz günden güne artmaktadır. Savunma gerekçesi hazırlayanlara engel olunuz. Haklarında acımasızca davranınız! Bunlar eski düşmanlarımızdır. İşleri bozulmak üzere iken yeniden düzelmesine izin vermeyin!

27 Haziran 1919'da Sivas'a geldim. Görevden alındığım konusunda Ali Kemal Beyin bir genelgesinin daha geldiğini öğrendim. 23 Haziran 1919 tarihli bu şifreli genelgede:

“İngiliz özel temsilcisinin arzu ve direnmesiyle görevden alındı. Adı anılan İstanbul'a çağrılması Harbiye Nezaretine ait bir görevdir. Fakat İçişleri Bakanlığının kesin emri; Artık o kişinin görevli olmadığını bilmek ve kendisi ile hiçbir resmi işleme

girişmemek ve hükümet işleri ile ilgili hiçbir isteğini yerine getirmemektir” deniliyordu...

Sarayın amacı İngilizlerin baskısıyla da Atatürk’ü İstanbul’a getirtmek ve Milli Mücadele’nin önünü kesmekti. Ancak bu teşebbüs ömrünü tam bağımsızlığa adanmış bir vatanseveri durduramayacaktı...

Efendiler!

Hepinizin bildiği gibi, 10 Temmuz 1919 tarihinde Erzurum’da Doğu Anadolu illerini kapsayan bir milli kongre toplandı. Bu milli kongrenin koyduğu şartlar, sanırım bilinmektedir. Fakat şimdiye kadar yaptıklarımıza bir başlangıç sayıldığı için sizlere hatırlatmak üzere önemli noktaları yeniden okuyacağım. Erzurum kongresinin koyduğu şartlardan birincisi; I. Dünya Savaşının genel durumu gereğince, düşmüş olduğumuz yenilgi nedeniyle vatanımızın birçok önemli bölümü düşmanlarımızın istilası altına girmişti.. Millet, bütün isteklerinde maddi ve gerçekçi düşünmek ve ancak kuvvet ve gücüyle sağlayacağı durumlarda kendine yeni bir sınır çizmek üzere idi. İşte kongre bu sınırı çizmiştir. Bu milli sınırın dostlukla korunması için demiştir ki: Ateşkes antlaşmasının imzalandığı 30 Ekim 1918 tarihinde çizilen hudut, sınırimız olacaktır.

Efendiler!

Bu sınır sadece askeri gerekçelerle çizilmiş bir sınır değildir, milli sınırdır. Milli sınır, olmak üzere tespit edilmiştir. Fakat bu sınır içinde islâm ögesine sahip yalnız bir milletin olduğu düşünülmesin.

Bu sınır içinde Türk vardır, Çerkez vardır ve diğer islâm öğeleri vardır. İşte bu sınır karışık bir halde yaşayan, bütün amacını tam anlamı ile birleştirmiş olan kardeş unsurların milli sınırınıdır. Yine Erzurum Kongresi’nin milli esaslarından birisi, efendiler, işte bu milli sınır içindeki yönetimin milli egemenlik esaslarına dayanmasıdır.

Efendiler,

Müslüman olmayan unsurlar, azınlıklar adı altında bütün dünyanın üzerinde durduğu ve özellikle bizim ülkemizle ilgili olunca pek büyük önemle göz önüne alınan bir sorundur. Doğal olarak bu olaya bir kural koymak gerekir ve bu o zaman da gerekli idi, Kongrenin koyduğu kural gereğince müslüman olmayanlara, müslüman olanlara verilmiş olan haklar aynen verilecektir.

Ülkemizin bayındırlık durumunu, milletimizin varlığını ve genel olarak düşünce düzeyimizi göz önünde tutacak olursak, bütün dünyadaki gelişme ile bunu karşılaştırdığımızda itiraf etmek zorundayız ki, biraz değil, çok geri durumdayız. Bu nedenle durunu değiştirmek için çok büyük kaynaklara, çok çeşitli araca, kısacası her şeye ihtiyacımız vardır. Milletimizin ilerleme ve yükselmesi için ve ülkenin bayındırlığı için, ihtiyaç duyduğumuz her şeyi dışarıdan almak konusunda doğal olarak tam bir olgunlukla hareket edeceğiz, dış ilgi ve yardımı tamamen uygun göreceğiz. Ancak arz ettiğim gibi, bağımsız kalmak görünüş ve yetkisini daima korumak şartı ile...

Erzurum Kongresi’nin esas şartları bunlardan oluşuyordu.

Kuruluştan ve bununla ilgili ayrıntılardan bahsetmeyeceğim. İşte, Erzurum Kongresi milletin yararı için ve halkımızla ilgili hayatı konuları görüşmek için toplandığı sırada İstanbul’da iktidar mevkiinde bulunan Sadrazam Ferit Paşa kongreyi yönetenlerin tümünü suçlu ve haydut olarak kabul etmiş, derhal tutuklanarak İstanbul’a gönderilmelerini bütün resmi, mülki ve askeri makamlara bildirmiştir. Bunun da ayrıntılarını açıklamak istemiyorum. Buradan Sivas Kongresine geçeceğim. Erzurum Kongresinden sonra 4 Eylülde Sivas’ta genel bir kongre yapıldı. Erzurum Kongresi yalnız Doğu Anadolu’yu temsil etmiş oluyordu. Sivas’a Batı Anadolu’dan ve Rumeli’den de delegeler gelmiş olması nedeniyle yaralı vatanın genel kurulu olarak, Anadolu ve Rumeli’de yaşayan bütün vatandaşlarımızın görüşü desteklenmiş oluyordu. Sivas Kongresi, Erzurum Kongresinde tespit edilen şartları aynen kabul etmiş, yalnız adını yaymakla kalmamıştır. Bütün Anadolu ve Rumeli’yi içine almak üzere birlik ve milli dayanışma sağlanmıştır. Bu sırada içişleri Bakanı bulunan Adil Bey ve Harbiye Nazırı Şerif Paşa, Erzurum Kongresi sırasında olduğu gibi ve belki bundan daha da çok, yine milli egemenliğin kazanılması için, yine vatan uğruna ve milleti kurtarmak için çalışanlara karşı birtakım kararlar alıyor ve bu kararları akıl almaz bir hızla uyguluyorlardı. Tam kongre toplandığı sırada Ferit

Paşa ve arkadaşı Malatya’da Elazığ Valisi Galip Beyin emir ve yönetimlerinde masum halkı aldatmak suretiyle bir kuvvet toplanmasına çalışmışlardı. Harbiye Nazırı Şefik Paşa da milletimizden ve dindaşlarımızdan kurulu bu masum askeri kuvveti desteklemek üzere emirler veriyordu. Ali Galip Bey bu kuvvetlerle ani olarak gelerek Sivas’ı basacak, orada bulunan milli kuvvetleri birer birer bir canı gibi asacak, kesecekti. Bütün bu düzenleme, kendisinin vilâyete ve komutanlığa atanması içindi. Hareket için bir padişah emri almışlar ve bu kişinin padişah emrini cebinde taşıdığı gerçeği anlaşılmişti. Sivas’a varduktan sonra derhal telgraf başında İstanbul ile konuşacak ve bunun ardından padişah emrini de yayımlayacaktı.

İstanbul’da Ferit Paşa Kabinesi ile milletin, bütün mülki erkân ve ordunun bağlantısı bu suretle kesintiye uğratıldı ve bu durum tam 23 gün sürdü. 23 günlük sürede, hepimizce bilindiği gibi, milletimiz kutsal amacını gerçekleştirmek için birlik ve dayanışmasını ne dereceye kadar gösterebileceğini cesur davranışlarıyla ispat etti. Bu, millet için, hepimiz için gurur duyulacak ve övünülecek bir durumdur. Nihayet 23 gün, sonra Ferit Paşa işlediği büyük suçu, millet ve memleketin anladığını, milletin kararlı olduğunu ve kahramanlıktan geri kalmayacağını sezerek istifaya etmeye mecbur oldu...

Bu durumdan sonra iktidar Ali Rıza Paşa’ya teslim edilir. ➤

Ancak Ferit Paşa kabinesindeki bazı kişilerin bu hükümette de yer alması üzerine Mustafa Kemal Atatürk Ali Rıza Paşa'ya ders niteliğinde bir telgraf gönderir ve taleplerini iletir. Bu talepler bağımsızlığa giden yolda önemli mihenk taşlarından biridir.

“Heyetimiz, kesin ve açık olarak Sadrazam makamının yüce sahibinden aşağıda belirtilen konuların yeni hükümetinizce uygun bulunup bulunmadığı ve kabul edilip edilmeyeceği konusunu büyük bir saygıyla anlamayı görevlerinden sayar.

1. Yeni hükümetin Erzurum ve Sivas kongrelerinde kararlaştırılan kuruluşa ve milletin meşru dileğine saygı göstermesi,

2. Milli Meclis toplanıp, denetim gerçek olarak başlayıncaya kadar milletin geleceği hakkında hiçbir yükümlülük altına ve resmi işlere girilmemesi,

3. Barış konferansında milletin ve memleketin geleceği kararlaştırılacağından, görevlendirilecek delegelerin bundan önceki gibi yeteneksiz kişiler değil, milletin amaçlarını tam anlamı ile bilen ve güvenilir, anlayışlı ve kudretli kişilerden seçilmesi.

Bu konuda tamamen anlaşma olması durumunda milletin vicdanından doğmuş ve bütün itilâf devletlerince meşruluğu ve kudreti tanınmış olan milli kuruluşumuzun, hükümetin yardımcısı olacağı ve bu şekilde hükümetin millet ve memleketin geleceği hakkında barış konferansında meydana gelecek girişimlerinin

daha güvenilir ve etkili olacağı tabiidir.

Anadolu ve Rumeli Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti Temsil Heyeti adına; Mustafa Kemal”

### **Meclisin yeri Anadolu olmalıdır**

İstanbul işgal altındadır ve tehlike fiilen mevcuttur. Milli Meclisin ise kesinlikle güvenlik içinde bulunması ön şarttır ve önemlidir. Bu nedenle taşrada tam güvenlik içinde bulunan bir yerde toplanılması kesin olarak zorunlu görülmektedir.

İstanbul'da toplanmayı istemek bütün ülke kuvvetlerini burada bir araya getirmek, bu kuvvetleri kıpırdayamaz hale sokmak, sonuçta intiharı amaçlamak demektir.

Bunun üzerine 19 Mart 1920 tarihinde:

Hilâfet makamının ve saltanatın bağımsızlığının dokunulmazlığını, milli bağımsızlığımızı ve milli sınırlarımız içinde yaşama imkân verecek bir barışı sağlayacak önerileri ayrıntıları ile tespit edip uygulayabilmek için, millet tarafından olağanüstü yetkiye sahip bir meclisin Ankara'da toplanması gereğini millete duyurmakla ilgili milli görevimizi ve vatan borcumuzu da yerine getirdik.

İstanbul'un işgali, şekil ve niteliği bakımından, Osmanlı devletinin egemenliğini kökünden kaldırmak ve milletin esir alınmasını ve hor görülmesini bir oldu bittiye getirme amacına yönelik bir harekettir. Çünkü İstanbul'da doğrudan doğruya Devlet kuvvetlerine el konmuştur. Şöyle ki: önce Meclis-i

Mebusan zorla susturulmuştur. Bu durumda yasama kudreti bulunmamaktadır.

İkinci olarak, yürütme kudreti siyasi kısıtlamalara uğramıştır. Suçlu kim olursa olsun yabancı kanunlara göre yargılanacağı ilân edilmiştir. Bütün görüşmeler ve ulaşım denetim altına alınmış, insanın kendini koruma ilkesi tümüyle kaldırılmış ve saldırganların uyuşu altına alınmıştır. Bundan dolayı, bu aşağılık durumu destekleyen ve kabul etmiş olan Ferit Paşa Hükümeti, bağımsızlığına çok sıkı ve çok içtenlikle bağlı olan milletle arasındaki her türlü bağlantı ve ilişkiyi doğal olarak kaybetmiş ve milleti karşısına alarak, düşmanla iş birliği içinde hareket etmeye başlamıştır.

Üçüncü olarak, devlet şeklinde oluşmuş bir topluluğun Anayasasında, yargı yetkisi bağımsızlığın önemi, açıklama istemeyen bir konudur. Milletlerin yargı yetkisi, bağımsızlıklarının birinci şartıdır. Yargı yetkisi bağımsız olmayan bir milletin devlet oluşu kabul edilemez. Bununla birlikte, İstanbul halkından yüzlerce kişinin hiçbir kanuni suçları olmamasına karşılık sanık sayılarak tutuklanmalarına devam edilmesi, itilâf devletlerinin görüşüne aykırı söz söylenmesi bile suç sayılarak, Ortaçağ davranışları içinde onlara karşı saldırıda bulunulması yargı yetkisinin kaldırıldığı göstermektedir.

Bu durumda millet, bu gün yedi yüz yıldan bu yana gerçek bir onur ve yücelikle koruduğu ve savunduğu bağımsızlığını ve var oluşunun

devamı için İstanbul olaylarının oluşturduğu hukuki durumu onarmak zorundadır. Bunun için acele gereklidir. Sürüp gidecek olan egemenliğe ara verilmesi konusu, tanrı korusun da bir dağılma nedeni olarak düşmanlarımızın düşündüklerini fiilen gerçekleştirmelerine imkân sağlamasın. Bundan dolayı milletimizin her şeyden önce haklarını koruması ve var olmaya yetenekli bir millet olarak, uluslararası hukuk ve yetkilerine saygı gösterilmesini isteyebilmesi, medeni kuruluş ve anayasası ile, henüz yaşamakta olduğunu bütün dünyaya bu kez daha büyük bir kuvvet ve sağlamlıklı duyurması gereğine inanıyorum. Bunun için, de kaldırılan Anayasamızın bıraktığı boşluğu derhal doldurmak zorundayız.

İşte, anayasal durum ve hukukumuzun neden olduğu bu gereklilik ve zorunluluk dolayısıyla ve milli egemenliğin her şeyden önce sağlanması amacıyla Büyük Meclisimiz olağanüstü yetki ile toplanmıştır. Seçimlerin tam bir ivedilikle ve sıcak bir ilgi ile yapılması hukuki durumumuzun bütün milletçe de aynı görüş içinde anlaşıldığını ve kavrandığını göstermektedir. Ayrıca, Büyük Meclisimizin kuruluş şekli ve esasları, milli iradeye içtenlikle ve büyük bir güçle dayandığını göstermektedir .

Davamızın yasalara uygunluğu ve bütün millet ve ulusların, insanlık hak ve hukukundan paylarını almış olduğuna inandığımız yüreklerinin, bizimle birlik ve bize daima yardımcı ve destek olduğuna güvenimiz

tamdır. Başarı ümitlerimizin kalplerimizde bir an bile karamsarlığa düşmemesini sağlayacak olan, sonsuz gücümüzdür, özellikle büyük tanrı her zaman bizimledir.

23 Nisan 1920'de kurulan yeni Meclis, 1 numaralı kararı ile kendi kuruluşunu düzenlemiştir. Erzurum Kongresi ve Sivas Kongresi kararlarına uygun olarak milli iradeye dayanan bir meclisin seçimi yapılmıştır. Kapatılan İstanbul Meclis-i Mebusan'ın bir kısım üyeleri, yeni kurulan Meclis'e katılma yetkisini 1 numaralı karar ile kazandılar.

### **Meclisin açılışını izleyen gün, Mustafa Kemal'in teklifi ile aşağıdaki esaslar kabul edildi.**

1) Mecliste beliren milli iradenin vatanın geleceğine doğrudan doğruya el koymasını kabul etmek temel ilkedir. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin üstünde bir güç yoktur.

2) Türkiye Büyük Millet Meclisi, yasama ve yürütme yetkilerini kendinde toplamıştır.

3) Hükümet kurmak gereklidir. Meclisten seçilecek ve vekil olarak görevlendirilecek bir kurul hükümet işlerine bakar. Meclis başkanı bu kurulun da başkanıdır.

4) Geçici bir hükümet başkanı veya padişah vekili tayin edilmesi uygun değildir. Padişah ve halife, baskı ve zordan kurtulduğu zaman, Meclis'in düzenleyeceği kanuni esaslara uygun olan durumunu alır.

23 Nisan 1920'de kurulan Büyük Millet Meclisi yasama ve

yürütme, zaman zaman da yargı yetkisini elinde topluyordu. Milletın tek temsilcisi sıfatıyla da kuvvetler birliği sistemini benimsedi. Dönemin şartları gereği bir Meclis Hükümeti sistemi kuruldu. Meclis Başkanı aynı zamanda Hükümet Başkanı idi. Devlet Başkanlığı diye bir makam yoktu. Hükümeti teşkil eden üyeler vekil diye adlandırılıyordu. Meclis olağanüstü yetkilerle donatılmış olduğundan, kuvvet ve yetki birliğini de bu niteliği ile temsil ediyordu...

Sonuç olarak Mustafa Kemal Atatürk 17 Mart 1920'de Ordu komutanlarına gönderdiği bir genelgeyle Meclisin Ankara'da toplanmasının gerekli olduğunu bildirdi. Ardından 19 Mart'taki genelgesinde; yeni seçilecek olanlarla, İstanbul'dan kurtulmayı başaran mebusların en kısa zamanda Ankara'da toplanmalarını istedi. Erzurum Kongresi kararlarında belirtilerek, Sivas'ta da onaylanan kararlarda açıklandığı gibi " ...Osmanlı hükümeti milletin istiklalini koruyamamış..." ve Anadolu'da bir milli hükümetin kurulması için bütün şartlar oluşmuştu... ▽

### **KAYNAKLAR:**

tbmm.gov.tr  
TBMM Kültür Sanat Yayın Kurulu tarafından yayınlanmış olan; Atatürk'ün Türkiye Büyük Millet Meclisini Açış Konuşmaları, adlı yayın esas alınarak, TBMM Kütüphane Dokümantasyon ve Tercüme Müdürlüğü'nce hazırlanmıştır.



# ÖNCE İNSAN SONRA ADIN



**Dr. Öğr. Üyesi Seçil ULUFER KANSOY**

Istanbul Aydın Üniversitesi Havacılık Bölümleri Koordinatörü  
Ulaştırma Hizmetleri Bölüm Başkanı



**SON DÖNEMLERDE YAŞANAN BAZI ÜZÜCÜ OLAYLARIN ÜZERİNE, TAM DA YAZMA SIRASI DİYE DÜŞÜNDÜĞÜM BİR NOKTADAYDIM. HAVACILIĞIN DÜNYASINA DOĞMUŞ VE OLABİLDİĞİNCE HER ZERRESİNDEN PAYINA DÜŞENLERİ EĞİTİMLE TAÇLANDIRIP GÖKYÜZÜNE UMUTLA BAKMAYI SEÇEN BİREYLERİ BİLGİLENDİRMENİN HAZIYLA HAYATA DEVAM EDERKEN, EĞİTİMİN İNSAN HAYATINDAKİ ÖNEMİNİN NE DENLİ ÖNEMLİ OLDUĞUNUN VURGUSUYLA BİR KEZ DAHA KARŞI KARŞIYA KALDIM. NASIL MI?..**

**B**izler öğrenci yetiştirirken ilk dersimizi 'Her şeyden önce insan olmak' mottosuyla başlatıyoruz. Ve devamında insanın önüne onu erdemli kılacak sıfatları koyuyoruz; iyi, doğru, eğitimli, hakkaniyetli, bilinçli, disiplinli, duyarlı... Bunları öğretiyoruz ki; okuyabilsin, okuduğunu anlayabilsin, anladığını mantık çerçevesinde bilime uygun aktarabilsin ve aktardıkları da cümlenin boşluğunu tamamlayabilsin.

Onlara ekip olmanın bütünlüğünü anlatıyoruz. Bencillikten uzak, ekip ruhuna yatkın olmalarını, havacılığın; birbirini koruyan, destek olan bir aile kavramı olduğunu, bu ailenin bir parçası olmaları için çok emek vermeleri gerekliliğini açıklıyoruz. Ben değil biz olmayı, başarıların ve hataların paylarının ortak bölüşüldüğünü ve herkesin

de kendisine ders çıkarması gerektiğini vurguluyoruz.

Hayatın içinden kesitler sunuyoruz, örnekler veriyoruz. Ve bu örnekleri sunarken aldıkları eğitimle harmanlanan beyin fırtınaları yaratmaları istiyoruz. Soran, sorgulayan, araştıran, öğrenmeye açık, empati yeteneği gelişmiş bireylerin başarıya her geçen gün biraz daha yakın olduklarından bahsediyoruz. Yani sorun kaynağı olmalarını değil, çözüm noktaları bulmalarını istiyoruz.

Tabi bizler bir taraftan idealist yaklaşımlar içerisinde elimizdeki tüm fırsatları sunarken diğer taraftan da bunların tam tersi tutumları olan kişilerin havacılığa dair havada kalan yorumlarını ve fikir beyanlarını gördükçe, genel olarak daha çok yol katetmemiz gerçekliğiyle karşılaşıyoruz. Üzücü bir

haber alıyoruz, yaşanan bir uçak kazası... Karanlık bir gece... Olabildiğince tüm tanıdıklarımıza ulaşmaya çalışıyoruz, yardım eli uzatabileceğimiz bir yer arıyoruz. Pek çok sebebi kendi bünyesinde barındırabilecek, detaylı incelenmesi gereken, uzmanlar tarafından farklı açılardan ele alınıp araştırılacak ve ortak kararlar doğrultusunda aktarılacak sonuçlar bekliyoruz. Olayın gündemini takip ediyoruz merakla ve acıyla... Tüm bunları yaşarken farketmiş talihsiz tek nokta bilir bilmez herkesin tek bir suç-suçlu ararcasına yaptığı açıklamalardı. Sektöre hakim, olayların süreçlerine ve bu işe yıllarını vermiş insanların yaptığı mantık çerçevesindeki söylemleri bile dikkate almadan tek sebep arama çalışmasına kilitlenen açıklamalar... Ortada daha hazırlanıp sunulan bir rapor yokken, üstelik

**KENDİMİZİ NE YAŞADIĞIMIZ TOPLUMDAN, AİLEMİZDEN VE ÇEVREMİZDEN SOYUTLAYAMAYIZ. YAPTIĞIMIZ, YAŞADIĞIMIZ OLUMLU VEYA OLUMSUZ ETKİLERİNİ ONLAR DA YAŞAR. ÖYLEYSE AĞZIMIZDAN ÇIKANLARI BEYİN SÜZGECİNDEN GEÇİRİRKEN, KİMLERİN DE YARA ALACAĞINI BİLMEMİZ GEREKİR.**

suçlanan kişiler daha kendilerini bile savunamayacak kadar kötü bir durumda iken, acı kayıplar yaşanırken ve sağlık süreçleri devam ederken ve tüm bu süreçleri yaşayan herkesin bir ailesi varken...

Kendimizi ne yaşadığımız toplumdaki, ne ailemizden, ne çevremizden soyutlayamayız. Yaptığımız, yaşadığımız her ne varsa, olumlu veya olumsuz etkilerini onlar da yaşar. Öyleyse ağızımızdan çıkanları beyin süzgecinden geçirirken, dilden döküldüklerinde kimlerin de yara alacağını bilmemiz gerekir. "Empati kurmak" işte burada insan olmanın en önemli özelliklerinden biri olarak yerini alır. İnsanları araştırmaya, sabırla okumaya yönlendirmek, onları bir yanlışla inandırmaktan muhakkak daha zordur. Ama pek çok sebebin olma ihtimali mevcutken işin kolayına kaçmak niye? Bizler

sükunet içerisinde süreci beklerken ve elimizden geldiğince herkese destek olmaya çalışırken diğer taraftan yıkıcı olmak niye? İnsanları sektöre, mesleğe, birbirine kızdırmak-küstürmek niye? Her şey bir kenara kim böyle bir şey yaşamak ya da yaşatmak ister ki, hele ki el üstünde tutulan, çok ciddi bir eğitim gerektiren aynı zamanda pek çok önemli unsuru bir arada tutan pilotluk mesleğini yaparken... Sözüm dinlemeyi bilmeyenlere, bilenlerin sözlerini kesenlere, karşısındakine saygı duymayanlara, onların yılda bir olan sağlık testlerini ömrü boyunca bir kere yaptırmamış olanlara, İngilizce iki kelimeyi bir araya getirdiğinde cümle kurduğunu sananlara, tazeleme eğitiminin ne olduğunu bilmeyi bırakın eğitimi seneler öncesindeki sıralarında bırakanlara, soluksuz konuşup haklı olduğuna inananlara, hayatları boyunca sorumluluk almanın ne olduğunu



bilmeyenlere, ekip olmanın kavramını algılayamayanlara, yalan yanlış öğrendiği bir şeyden kendi için çok kişiden vazgeçenlere, çok bildiğini zanneden cahillere ve cahilliğe...

Bizler geleceğe umutla bakan gençler yetiştiriyoruz. Bunu yaparken karşılaçakları tüm çetrefilli yolları da tüm gerçekçiliğiyle açıklıyoruz. Ama heveslerini kırmıyoruz, bilakis daha çok çalışmalarını daha çok dikkatli olmalarını, hataya en ufak bir fırsat vermemeleri gerektiğinden yola çıkarak aktarıyoruz. Daha güçlü adımlar atmalarını sağlıyoruz. "Farkındalık" ifadesinin tam karşılığını sunuyoruz. Ve bunu

hayat felsefeleri haline getiren yüzlercesini bu topluma kazandırıyoruz. Eğitimin; hele ki konu havacılık olduğunda üniversite sıralarının sadece başlangıç olduğunu ve hayatlarının sonuna kadar devam edecek bir süreç olduğunu vurguluyoruz. Eğitimin insan hayatı boyunca şart oluşunun altını her geçen gün bir kez daha çiziyoruz...

Ve karanlık gecenin varsayımlarının üzerine ertesi gün derin bir üzüntüyle sınıfa giriyorum. Kafamda karşılaşılabileceğim deli sorular var. Sınıfa giriyorum ,daha üniversite 2. sınıf sıralarında oturanların olayla ilgili mantıklı bakış açılarını, teknik anlamda sorgulamalarını, araştırmalarını gördüğümde bir kez daha umutla bakıyorum geleceğe. Anlıyorum ki eğitim yaşta değil, başın içine koyduklarında... Farkındalık da... Yani "İnsan olmak" da...

Semalardan aydınlık sabahlara... 



# VİRÜS'ÜN SİVİL HAVACILIK ÇALIŞMA YAŞAMINA ETKİLERİ

**TÜM DÜNYADA ETKİSİNİ ARTIRARAK GÖSTERMEKTE OLAN COVID-19 SALGININDAN DRAMATİK ŞEKİLDE ETKİLENEN BAŞLICA SEKTÖR NE YAZIK Kİ "SİVİL HAVACILIK" OLMUŞTUR. VİRÜSÜN YAYILMASINI ÖNLEMELER ADINA SINIRLAR KAPATILMIŞ, UÇUŞLAR İPTAL EDİLMİŞ, SEYAHAT KISITLAMASI GETİRİLMİŞ, HAVALİMANLARI KAPATILMIŞ, VE SONUÇTA KÜRESEL BİR MÜCBİR (ZORLAYICI) SEBEP HALİ ORTAYA ÇIKMIŞTIR.**



**Av. Sencer SEREN**  
Seren&Seren Avukatlık ve Danışmanlık



Ülkemizde de virüsün ilk tespit edildiği günden bu yana, ekonominin olumsuz etkilenmesini sınırlı tutabilmek amacıyla idari ve hukuki tedbirler alınarak birçok mevzuat değişikliği yapılmıştır. Bu değişikliklerin havacılık sektörünü ilgilendiren bazıları; havayolu taşımacılığında KDV oranlarının geçici süre ile %1'e indirilmesi, yolcuların iptal olan/ertelenen uçuşlardan doğan haklarının 2 ay süreyle

askıya alınmasıdır.

Bu yazıda özetle, uçucu personel ile havayolu şirketleri arasında COVID-19 salgınına bağlı olarak doğmuş veya doğabilecek hukuki uyumsuzluklarda sıklıkla karşılaşılabilecek mevzuat hükümleri ve havacılık sektörünü doğrudan veya dolaylı olarak ilgilendiren mevzuat değişiklikleri incelenmiştir.

**Hizmet sözleşmesinin haklı sebeple derhal feshi ve hizmet sözleşmesinin**

**işverenin ödeme güçsüzlüğüne düşmesi sebebiyle derhal feshi düzenlemeleri (Türk Borçlar Kanunu md.435-436)**

4857 Sayılı İş Kanunu'nun 'İstisnalar' başlıklı 4. maddesinde, Kanun'un uygulanmayacağı iş ve iş ilişkileri düzenlenmiştir. 4. maddenin 1. fıkrasının a bendine göre 'Deniz ve hava taşıma işleri' Kanun'un uygulanmayacağı işlerdendir. Bu doğrultuda

sendikal güvence altında olduğu için İş Kanunu'na tâbi olan çalışanlar hariç olmak üzere; uçucu personelin havayolu şirketi ile akdettiği hizmet sözleşmeleri bakımından 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun (TBK) uygulanacağı sonucuna ulaşılabilecektir. Hizmet sözleşmeleri, Türk Borçlar Kanunu 393 ve devamı maddelerinde düzenlenmiştir. Önemle belirtmek isteriz ki, uçucu personelin hizmet sözleşmesinden doğan

uyuşmazlıklarında, her ne kadar Türk Borçlar Kanunu hükümleri uygulanacak ise de; İş Mahkemeleri Kanunu md.5/1-a bendi uyarınca görevli mahkeme iş mahkemeleri olacaktır.

COVID-19 salgını nedeniyle başta havacılık sektörü olmak üzere birçok sektörde ekonomik sorunlar yaşandığından, masrafların azaltılması için işverenlerce farklı yöntemlere başvurulabilmektedir.

Yaşanabilecek hak kayıplarına karşı çalışanların hukuki düzenlemeleri ve haklarını bilmesi bu yönden önem arz etmektedir. Bu noktada aşağıda ayrıntılı olarak açıklanan “*TBK 435-hizmet sözleşmesinin haklı sebeple derhal feshi*” ve “*TBK 436-hizmet sözleşmesinin işverenin ödeme güçsüzlüğüne düşmesi sebebiyle derhal feshi*” düzenlemeleri ile İş Kanunu md.24 uyarınca işçinin haklı nedenle derhal fesih hakkı; doğmuş veya doğması muhtemel uyuşmazlıklarda sıklıkla gündeme gelecektir.

### **TBK 435 – Hizmet Sözleşmesinin Haklı Sebeple Derhal Feshi:**

Taraflardan her birinin, belirsiz süreli sözleşmeyi fesih sürelerine uyararak feshetme hakkı vardır. TBK 435 hükmü ise tarafların bu fesih sürelerini beklemeden sözleşmeyi derhal feshetmesi durumunu düzenlemektedir. Tarafların haklı sebeple derhal fesih haklarını kullanabilmeleri için sözleşmenin belirli veya belirsiz süreli olması önem arz etmektedir.

*“Taraflardan her biri, haklı sebeplerle sözleşmeyi derhâl*



*feshedebilir. Sözleşmeyi fesheden taraf, fesih sebebini yazılı olarak bildirmek zorundadır.’*

İlgili hükme göre sözleşmenin haklı sebeple derhal feshedilebilmesi için aranan bazı şartlar vardır. Bu şartlar: sözleşmeyi fesheden tarafın fesih sebebini yazılı olarak bildirmesi ve sebebin haklı olmasıdır. Hangi sebeplerin haklı olacağı ise aynı maddenin 2.fikrasında tek tek sayılmamış, somut durumun özelliklerine göre sebebin “haklı” veya “haksız”lığını belirleme yetkisi hâkime verilmiştir.

*‘Sözleşmeyi fesheden taraftan, dürüstlük kurallarına göre hizmet ilişkisini sürdürmesi beklenemeyen bütün durum ve koşullar, haklı sebep sayılır.’*

Görüldüğü üzere son derece geniş ve her somut durum özelinde incelenmesi gereken şekilde bir tanımlama yapılmıştır. Belirtmek gerekir ki, haklı nedenin tespitinde belirleyici olan tarafların kusuru değil sözleşmeye devam etmenin beklenemezliğidir. Haklı sebeple fesihte, haklı nedenin doğumundan itibaren hangi süre

çinde fesih iradesinin ortaya konulması gerektiği Kanun’da düzenlenmemiştir. Bu nedenle somut olayın şartları göz önüne alınarak dürüstlük kuralına aykırı olmayacak bir süre hakimce takdir edilecektir.

### **TBK 436 - Hizmet Sözleşmesinin İşverenin Ödeme Güçsüzlüğüne Düşmesi Sebebiyle Derhal Feshi:**

TBK 436 hükmünde ise spesifik olarak bir derhal fesih sebebi düzenlenmektedir. “İşverenin ödeme güçsüzlüğüne düşmesi hâlinde işçi, sözleşmeden doğan hakları uygun bir süre içinde işveren tarafından güvenceye bağlanmazsa, sözleşmeyi derhâl feshedebilir.”

Hükme göre işçi, işveren ödeme güçsüzlüğüne düştükten sonra sözleşmeden doğan ücret ve benzeri haklarının, uygun bir süre içinde işverence güvenceye bağlanmasını isteyebilir. Eğer işveren, işçinin bu talebine uygun olarak bir güvence sağlayamazsa işçi hizmet sözleşmesini derhal feshedebilir.

Hükümde yer alan “uygun süre” de yine her somut durum özelinde incelenmelidir.

TBK 437’e göre; “*Haklı fesih sebepleri, taraflardan birinin sözleşmeye uymamasından doğmuşsa o taraf, sebep olduğu zararı, hizmet ilişkisine dayanan bütün haklar göz önünde tutularak, tamamen gidermekle yükümlüdür. Diğer durumlarda hâkim, bütün durum ve koşulları göz önünde tutarak haklı sebeple feshin maddi sonuçlarını serbestçe değerlendirir.’*

437.maddenin 1. fıkrası, haklı feshin sebebinin, sözleşme taraflarından birinin sözleşmeye aykırı fiili nedeniyle doğması ihtimalini düzenlemektedir. Bu hükme göre, sözleşmeye aykırılığı gerçekleştiren taraf, sebep olduğu zararı ‘tamamen’ gidermekle yükümlü olacaktır. 2. fıkrada ise yine kanun koyucu tarafından hâkime takdir hakkı verilmiş ve 1. fıkra harici durumlarda hâkimin, tarafların mali durumlarını, haklı fesih sebebini, sözleşme konusunu ve sözleşme süresini göz önünde bulundurarak hakkaniyet ve dürüstlük kuralları çerçevesinde serbestçe bir tazminat miktarı belirleyebileceği düzenlenmiştir.

### **İş Kanunu md.24/III:**

Sendikal güvence korumasında olan uçucu personel, Türk Borçlar Kanunu’na değil 4857 Sayılı İş Kanunu’na tâbidir. İş Kanunu, Türk Borçlar Kanunu’na nazaran işçi lehine daha fazla koruma getiren düzenlemeler içermektedir. İş Kanunu madde 24 işçinin haklı nedenle derhal fesih hakkını düzenlemektedir.

Madde 24/III hükmüne

göre işçi, *çalıştığı işyerinde bir haftadan fazla süre ile işin durmasını gerektirecek zorlayıcı sebepler* ortaya çıkarsa, iş sözleşmesini, bildirim süresini beklemezsiniz, haklı sebeple *derhâl* feshedebilir

İşçinin bu hüküm uyarınca iş sözleşmesini haklı nedenle derhâl feshedebilmesinin şartları şunlardır:

- zorlayıcı bir sebebin olması,
- işyerindeki işin durması,
- zorlayıcı nedenden dolayı işçinin çalışmaması
- bu durumun en az 1 hafta devam etmesi

Hükümdeki “zorlayıcı neden” terimi tanımlanmış olmadığından, her uyumsuzluk özelinde özgün değerlendirme yapılmalıdır. Yargıtay 7. Hukuk Dairesi’nin 2013/3824 Esas, 2013/10929 Karar Sayılı ve 10.06.2013 tarihli emsal kararına göre;

“İşçiyi çalışmaktan alıkoyan nedenler, işçinin çevresinde meydana gelmelidir. İşyerinden kaynaklanan ve çalışmayı önleyen nedenler bu madde kapsamına girmez. Örneğin işyerinin kapatılması *zorlayıcı neden sayılmaz. Ancak sel, deprem gibi doğal olaylar sebebiyle ulaşımın kesilmesi, salgın hastalık sebebiyle karantina uygulaması gibi durumlar zorlayıcı nedenlerdir.*”

Dolayısıyla COVID-19’un İş Kanunu uyarınca zorlayıcı neden olduğu ve işçinin iş sözleşmesini feshetme noktasında haklı sebep teşkil edeceği sonucuna ulaşmak mümkündür. Bu sonucu destekleyen olgulardan birisi de Türkiye İş Kurumu (İŞKUR) tarafından sağlanan

Kısa Çalışma Ödeneği’nde, COVID-19 nedeniyle işletmenin zarar görmesinin zorlayıcı sebep olarak resmen kabul edilmesidir.

İşyerindeki işin 1 haftadan fazla süre ile durması şart olduğu için, işçinin iş sözleşmesini 8. günden itibaren haklı nedenle feshedebileceği kabul edilir. Ancak işin artık devam edemeyeceği, durumun tüm şartları göz önüne alındığında tartışmasız ise, bu sürenin beklenmesi gerekmez.

İşçinin zorlayıcı nedenle sözleşmeyi feshetme iradesini ortaya koymasında sürenin üst sınırı ise “*zorlayıcı sebebin ortadan kalktığı gün*”dür. Yargıtay’ın emsal niteliğindeki kararında, işyerinin tekrar eski çalışma düzenine döndüğü gün fesih iradesini ortaya koyan işçinin bu iradesi haklı sebep olarak kabul edilmemiştir. İş Kanunu md. 40’a göre, zorlayıcı sebepler dolayısıyla çalışmayan veya çalıştırılmayan işçiye, bu bekleme süresi içinde 1 haftaya kadar her gün için yarım ücret ödenir.

### **COVID-19 Çerçevesinde Yapılan Yasal Düzenlemeler**

**20 Mart 2020 Tarihli ve 31074 Sayılı Resmî Gazete’de** ‘Organizasyonların Ertenilmesi Konulu ve 2020/3 Sayılı Genelge’ yayımlanmış ve ulusal ve uluslararası düzeyde açık veya kapalı alanlarda düzenlenecek her türlü bilimsel, kültürel, sanatsal ve benzeri toplantıların veya aktivitelerin nisan ayı sonuna kadar ertelenmesi uygun görülmüştür.

**22 Mart 2020 Tarihli ve 31076 Sayılı Resmî Gazete’de** ‘Mal ve Hizmetlere Uygulanacak KDV Oranlarının Tespitine İlişkin Kararda Değişiklik Yapılmasına Dair Karar’ yayımlanmıştır. Karar ile havayolu ile yolcu taşımacılığı hizmetlerine 30 Haziran 2020 tarihine kadar (bu tarih dahil) %1’lik KDV oranı uygulanacaktır.

**25 Mart 2020 Tarihli ve 31079 Sayılı Resmî Gazete’de** ‘Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik (SHY-Yolcu)’te Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik’ yayımlanmıştır.

Değişiklik uyarınca COVID-19 nedeniyle 5 Şubat 2020 tarihinden itibaren uçuşun iptal edilmesi durumunda, bu iptaller sebebiyle uçuşu icra eden veya etme taahhüdünde bulunan hava taşıma işletmesi 8, 9 ve 10. maddelerdeki hükümlerden uçuş yasakları kalktıktan sonraki 2 ay sonuna kadar muafır.

SHY-Yolcu 8. maddede, yolcunun tazminat hakkı; 9. maddede, yolcunun geri ödeme alma ve güzergâh değişikliğini talep hakkı; 10. maddede, yolcunun sıcak-soğuk içecek vb. hizmet hakkı düzenlenmektedir.

COVID-19 salgını nedeniyle uçuşu iptal edilen yolcunun, hava taşıma işletmesinin boş koltuk durumuna bağlı olarak istediği bir tarih için biletle değişiklik yapma veya bileti açığa alma hakkı vardır. Yolcu, açığa alınıp kullanılmayan biletin iadesini



uçuş yasakları kalktıktan sonraki 2 ayın sonrasında hava taşıma işletmesinden alabilir.

**26 Mart 2020 Tarihli ve 31080 Sayılı Resmî Gazete’de** ‘7226 Sayılı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun’ yayımlanmıştır.

### **Kanun’un Geçici 1. maddesi uyarınca;**

Dava açma, icra takibi başlatma, başvuru, şikâyet, itiraz, ihtar, ibraz, bildirim, zamanaşımı süreleri, hak düşürücü süreler ve zorunlu idari başvuru süreleri de dahil olmak üzere, bir hakkın doğumu, kullanımı veya sona ermesine ilişkin tüm süreler, 13/03/2020 tarihinden itibaren 30/04/2020 tarihine kadar, İcra İflas Kanunu ile takip hukukuna ilişkin diğer kanunlarda belirlenen süreler ve bu kapsamda hâkim veya icra iflas daireleri tarafından belirlenen süreler, nafaka alacakları için açılacak icra takipleri hariç olmak üzere tüm icra ve iflas takipleri taraf ve takip işlemleri, yeni icra ve iflas takip taleplerinin alınması, ihtiyati haciz kararlarının icra



ve infazına ilişkin işlemler 22/03/2020 tarihinden itibaren 30/04/2020 tarihine kadar durur.

Konkordato mühletinin sonuçları alacaklı ve borçlu bakımından devam eder. İcra ve iflas dairesi tarafından verilen satış günü durma süresi içindeyse sonrasına verilir. Durma süresi içinde rızaen yapılan ödemeler kabul edilir ve taraflardan biri diğer tarafın lehine işlemlerin yapılmasını talep edebilir. İşbu süreler 01.05.2020 (dahil) tarihinden itibaren kaldığı yerden devam edecektir. Durdurulmayan ve halen işlemekte olan süreler: Suç ve ceza, kabahat ve idari yaptırım ile disiplin hapsi ve tazyik hapsi için kanunlarda düzenlenen zamanaşımı süreleri, Ceza Muhakemesi Kanunu'nda yer alan –yakalama, gözaltı, arama gibi- koruma tedbirlerine ilişkin süreler, Koruma Tedbirleri nedeniyle tazminat talebine ilişkin süreler, İhtiyati tedbiri tamamlayan işlemlere ilişkin süreler.

***Kanun'un Geçici 2. maddesi uyarınca;***

01/03/2020 tarihinden



30/06/2020 tarihine kadar işleyecek işyeri kira bedelinin ödenmemesinin kira sözleşmesinin feshi ve tahliye sebebi oluşturmayacağına dair düzenleme yapılmıştır.

Özellikle salgın hastalık dolayısıyla işyeri kirasını ödemekte zorlanan kiracıların bu sebeple tahliye edilmesine engel olmak amacıyla yapılan bu düzenleme ile işyeri kira borcunu ödeyemeyen bir kiracı aleyhine 30/04/2020 tarihine kadar icra takibi açılmayacağı gibi, 30/06/2020 tarihine kadar da haciz ve tahliye talepli icra takibi başlatılmayacaktır.

***Kanun'un 48. maddesi uyarınca;***

Anapara ve/veya taksit ödeme tarihi 24.03.2020 tarihinden önce olup, kullandığı nakdi veya gayri nakdi kredilerinin ödemelerini aksatan gerçek ve tüzel kişilerin ve kredi müşterilerinin karşılıksız çıkan çek, protesto edilmiş senet, kredi kartı ve diğer kredi borçlarına ilişkin TBB Risk Merkezi'nde tutulan kayıtları, söz konusu borçların ödenmesi geciken kısmının 31.12.2020 tarihine kadar tamamının ödenmesi veya yeniden yapılandırılması

halinde bu kişilerle yapılan finansal işlemlerde banka gibi kredi kuruluşları tarafından dikkate alınmayacaktır.

Kredi kuruluşları bu dönemde mevcut krediyi yeniden yapılandırabilecek veya yeniden kredi kullanılabilecektir.

***Kanun'un 49. maddesi uyarınca;***

Karşılıksız çek düzenleyen ve mahkum olan hükümlülerin cezalarının infazının, belli şartlarla, 3 ay boyunca durdurulması öngörülmüştür. Buna göre karşılıksız çek düzenlemekten hapis cezasına mahkum olan hükümlünün infazı bugün itibarıyla durdurulur ve tahliye edilir.

Tahliye tarihinden itibaren en geç 3 ay içinde çek bedelinin ödenmeyen kısmının en az onda birini, kalan kısmını üç aylık sürenin bitiminden itibaren ikişer ay arayla 15 eşit taksitte ödemesi durumunda mahkumiyet ortadan kaldırılır.

Tahliyeden itibaren en geç 3 ay içinde çek bedelinin ödenmeyen kısmının en az onda birini ödemeyen mahkûmun cezasının infazına devam edilir.

# KORONA, EĞİTİM TEKNOLOJİSİNİ DE TETİKLEDİ



**Kamer AKŞAHİN**  
Rhapsody 360, CEO

**MERHABA SEVGİLİ KOKPİT OKURLARI, BU İLK YAZIMIN KONUSUNU DÜŞÜNÜRKEN HENÜZ CORONAVİRÜS ÜLKEMİZDE YOKTU. HER ŞEY HIZLA GELİŞTİ VE BU VİRÜS BÜTÜN DÜNYADA VE ÜLKEMİZDE BİR ANDA EN ÖNEMLİ KONU OLDU. KORONA İSTER İSTEMEZ DÜNYA GÜNDEMİNE BİRİNCİ MADDE OLARAK GİRDİ VE SAĞLIK ALANINDAKİ UZMANLAR NASIL KORUNMAMIZ GEREKTİĞİNİ EN İNCE DETAYLARIYLA BİZLERE ANLATTILAR, ANLATIYORLAR. VİRÜSÜN YAŞAMIMIZA KATTIĞI OLGULARDAN BİRİ DE YAŞAM TARZIMIZI HIZLA DEĞİŞTİRMESİYDİ.**



**K**ısa süre içerisinde evlerimizde sosyal izolasyon kavramıyla tanıştık. Bir yandan okullar eğitime ara verirken diğer yandan da birçok şirket ve kurum evden çalışma kararı aldı. Toplum sağlığını koruma amaçlı alınan bu karar, sonraki yıllarda yaşanacağı planlanan uzaktan çalışma ve uzaktan eğitim gibi kavramları öne çekmiş oldu.

Dilerseniz bu yazımızda

eğitim ile teknolojinin etkileşiminden ve uzaktan eğitimin tam anlamıyla ne olduğundan bahsedelim.

## TEKNOLOJİNİN PEŞİNDEYİZ

İster teknolojik yeniliklerle sonradan tanışmış olalım, ister içerisine doğmuş olalım, yeni bir cihaza veya uygulamaya sahip olmak hepimizi heyecanlandırıyor. Bu bazen yeni bir telefon oluyor, bazen

akıllı bir saat, bazen de yeni bir uygulama. Hatta bir cihazı veya bir uygulamayı uzun süre kullandıktan sonra sıkılıyor ve “bunun yenisi yok mu?” diye sorguluyoruz. Uzmanlar ise teknolojiye yenilik peşinden gitmenin -eğer bağımlılık derecesine varmamışsa- belli koşullarda anlamlı olacağını söylüyorlar. Böylece, kişinin veya toplumun eğitimine ve gelişimine katkı sunan her türlü yenilik ve gelişme sürekli

takdir görüyor, kısa sürede benimseniyor.

## NEREDEN, NEREYE...

Çok değil, 30-40 yıl önce birisi çıkıp bankacılık işlemlerini bankaya gitmeden yapabileceksiniz deseydi inanmakta güçlük çekerdik. Hatta hiç fiziksel şubesi olmayan bir bankanın internet hesabına para yatırır mısınız, diye sorsalardı eminim hepimiz “kesinlikle hayır” derdik.



**İSTER TEKNOLOJİK YENİLİKLERLE SONRADAN TANIŞMIŞ OLALIM, İSTER İÇERİSİNE DOĞMUŞ OLALIM, YENİ BİR CİHAZA VEYA UYGULAMAYA SAHİP OLMAK HEPİMİZİ HEYECANLANDIRIYOR. BU BAZEN YENİ BİR TELEFON OLUYOR, BAZEN AKILLI BİR SAAT, BAZEN DE YENİ BİR UYGULAMA.**



Ya da “gelecekte istediğiniz filme veya şarkıya internet aracılığıyla ve yasal aboneliklerle ulaşabileceksiniz” deseler, hatta “o an çalan şarkının ismi aklınıza gelmediğinde bu şarkının ismini ve söyleyen şarkıycıyı bulup saniyeler içerisinde size getirecek programlar olacak” deseler nasıl karşılardık acaba?

Teknolojinin baş döndürücü hızla gelişimi derken, bir taraftan da bu yenilikleri nasıl kısa sürede sahiplendiğimizi ve ardından da yeniliği benimseme boyutunun ötesinde alışkanlık haline getirip, geçmiş bir çırpıda unutulmuş hatırlatmak istedim.

Hani bir klişemiz vardır ya: “Cep telefonu olmadan önce ne yapıyorduk biz?” diye birbirimize sordüğümüz.

Özellikle arkadaşlarımızla dışarıda buluşma anlarında hayatı öneme sahip olan cep telefonlarımız yokken zorlanıyorduk. Koca bir nesli Taksim Meydanı’nda ya da Aksaray Ufi veya Ender mağazalarının önünde kaybettik biz. İşte hep şu cep telefonlarının o zaman olmayışı yüzünden... Hatta ilk önce piyasaya çağrı cihazları çıkmıştı, ardından

elde taşınan ve neredeyse bir çanta büyüklüğündeki araç telefonlarını en başta iş adamları kullanmıştı. Ve nihayetinde ele avuca sığmayan büyüklük ve ağırlıktaki cep telefonları ile tanışmıştık. Hatta ilk cep telefonları cepte değil, belde ve çantalarda taşınmıştı.

Sonra ne mi oldu? Telefonların boyutları küçüldü, akıllandı, içlerine her biri yaşamımızın bir noktasına dokunan uygulamalar yüklendi ve kendi ellerimizle kişiselleştirip, vazgeçilmezimizi yarattık. Başka bir şey olmadan sokağa çıkılır ama telefonsuz asla durumuna geldik.

Değişen sadece cihazlar değil, beraberinde gelen internet bağlantısıydı aynı zamanda. Kapsama alanı, hızı derken giyilebilir cihazlar ile adeta her an online olan canlılara dönuştük.

## **EĞİTİMDE TEKNOLOJİNİN ROLÜ**

İnternet hızının artması ve

**DEĞİŞEN SADECE CİHAZLAR DEĞİL, BERABERİNDE GELEN İNTERNET BAĞLANTISIYDI AYNI ZAMANDA. KAPSAMA ALANI, HIZI DERKEN GİYİLEBİLİR CİHAZLAR İLE ADETA HER AN ONLINE OLAN CANLILARA DÖNÜŞTÜK.**

mobil cihazların yaygınlaşması adeta bir devrime neden oluyordu. Zaten bu muhteşem ikili ile akla hayale gelmedik şeyler yapabileceğimizi öğrendiğimiz günden sonra duyduğumuz, gördüğümüz, yaşadığımız hiçbir şey bizi şaşırtmaz oldu. Bu süreçte sınıflarla sınırlandırılmış eğitim bir anda binaların dışına çıktı. Eğitim almak için zamanımızı ayırıp eğitim verilecek yere gitmek zorundayken, bir anda eğitimler masaüstü bilgisayarlarımıza kadar geldi. Önce ofislerimizde bize ulaşan uzaktan eğitim, birkaç yıl sonra mobil teknolojisinin de gelişmesiyle cebimize kadar girdi.

### **UZAKTAN EĞİTİMİN UZAĞINDA MIYIZ?**

Aslında, mektupla eğitimin de uzaktan eğitim kapsamına girdiğini söylersek, uzaktan



eğitime ne kadar aşına olduğumuz anlaşılacaktır. Türkiye’de ilk hatırlanan 1950’li yılların başında FONO ve Limasollu Naci’nin mektupla İngilizce öğretmeye başlamasıdır. 1980’li yıllarda siyah beyaz TRT’de düzenli yayın yapan okuma yazma öğreten okul ve 1981 yılındaki YÖK yasası ile kurulan Anadolu Üniversitesi, Açıköğretim Fakültesi. Bu örneklerin hepsi de uzaktan eğitimin öncüleriydi.

Bugün geldiğimiz noktada ise merak ettiğimiz konuları Google, Wikipedia veya YouTube gibi kanallar

aracılığıyla öğreniyor olmamız da uzaktan eğitim kapsamında değerlendiriliyor ve uzaktan eğitime pek de uzak olmadığımızı gösteriyor.

### **UZAKTAN EĞİTİM NEDİR?**

Uzaktan eğitim, öğreten ve öğrenen kişilerin aynı ortamda olmasına gerek kalmadan farklı mekânlarda birbirleriyle görsel ve

işitsel eğitim materyalleriyle gerçekleştirdikleri eğitim şeklidir.

Kullanımı son zamanlarda internetin yaygınlaşmasıyla hızla artmış ve modern yaşamın getirdiği trafik yoğunluğu, zaman yönetimi ve iş gücü kaybının önlenmesi gibi nedenlerle başta özel şirketler ve okullar olmak üzere yoğunca kullanılmaktadır.

Senkron ve asenkron diye ikiye ayrılır. Basit bir örnekle anlatsak, eğitmen internet ve TV aracılığıyla canlı olarak ders anlatıyorsa senkron eğitim, daha önceden çekilmiş videolar ve kayıtlar





aracılığıyla öğrenene ulaşıyorsa asenkron eğitimden söz edilir.

Uzaktan eğitim modelinde adeta gerçek sınıf ortamı gibi sanal sınıflar hazır programlar aracılığıyla oluşturulmakta, uzaktan sınavlar yapılmakta ve hatta diploma ve sertifikalar da sunulmaktadır.

Aslında ilgi duyduğumuz konuları öğrenmemek için herhangi bir mazeretimiz kalmamaktadır.

Yoğun iş hayatı yüzünden eğitimine devam etmek isteyip, gerçekleştiremeyenler için uzaktan eğitim büyük bir avantajdır. Uzaktan eğitim, örgün eğitime göre daha ekonomik ve pratiktir. Dolayısıyla geniş kitlelerin eğitilmesi, sertifika kazandırılması uzaktan eğitim sayesinde refah

seviyesinin yükselmesini sağlayacaktır. Ancak sosyal öğrenme kişinin yaşamında önemli bir yer tutuyorsa online eğitim bu konuda sınıf eğitimi kadar yeterli olamayacaktır.

### **HARMANLANMIŞ EĞİTİM**

Online eğitim veya yüz yüze eğitimin tek başına bütün ihtiyaçları karşılamadığı görülür. Bazen erkenden uyanıp yeni bir dersi öğrenmek için evden çıkma motivasyonunuz

yoktur ve dilediğiniz saatte uyanıp online eğitiminizi alıp, ödevlerinizi tamamlayabilirsiniz. Bazen de online eğitim alırken, o an bir sınıf içerisinde olmak ve dersi anlatan eğitmeninize soru sormak isteyebilirsiniz. Bu nedenle bu iki eğitim metodundan bir tanesi yeterlidir ve diğerine gerek yoktur diyemeyiz. Böyle durumlarda eğitim hem “uzaktan”, hem de “yüz yüze” olabilir. Buna harmanlanmış eğitim ya da karma eğitim adı verilir.



# **KHAN**

A C A D E M Y

### **FAYDALANILACAK KAYNAKLAR**

Khan Academy ile başlayıp, Moodle gibi açık kaynak kodlu eğitim yönetim sistemleriyle geniş bir kitleye hitap eden uzaktan eğitim günümüzde Udemy, Coursera, LinkedIn Learning gibi düşük ücretli veya tümden ücretsiz ve kaliteli eğitimler içeren eğitim siteleri, yeni bir yabancı dil öğrenmekten mesleki sertifikalar kazanmaya kadar bir çok güncel alanda etkisini sürdürmektedir. Hatta eğer bir üniversite diplomanız varsa, hiç sınava girmeden ikinci bir üniversiteyi uzaktan okuma şansınız mevcut. Ülkemizde AUZEF ya da UZEF isimleriyle bir arama yaptığınızda bir çok üniversitenin online fakültelerine ulaşabileceksiniz. Sadece sınavlarına gitmek üzere evden çıkmanız yeterli olacaktır. Geri kalan bütün eğitim müfredatını evinizden alabileceksiniz.

Sonuç olarak, zengin uygulamalara sahip teknolojiyi büyük bir hevesle kullanırken, eğitim amaçlı kullanma nimetlerinden faydalanmak için parmaklarımızı çalıştırmak yeterli olacaktır.

# ONLINE HAYAT

**YENİ TİP KORONAVİRÜS SALGINI SONRASI DÜNYA ÇAPINDA YAPILAN “EVDE KAL” ÇAĞRILARI HIZLA ARTARKEN, BİRÇOK KİŞİ İŞ, EĞİTİM VE SOSYALLEŞME İHTİYAÇLARINI KARŞILAMAK İÇİN AKILLI EKRANLARIN BAŞINDA DAHA FAZLA ZAMAN GEÇİRMeye BAŞLADI. VİRÜS ÖNCESİ YAPTIĞIMIZ BİRÇOK FAALİYETİ ARTIK SANAL ORTAMA TAŞIDIK. EĞİTİM, SPOR, KONSER, FİLM, GÖSTERİ, ÇEŞİTLİ KURSLAR, HOBİLER... ARTIK OTURDUĞUMUZ YERDEN ULAŞMAK MÜMKÜN. BAZILARININ ÜCRETSİZ OLDUĞU BU FAALİYETLERDEN BİRİ MUTLAKA SİZİN İÇİN İDEAL OLABİLİR. ÖZELLİKLE EVLERE KAPANMIŞKEN...**

Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıkan bir virüsün dünyanın bakış açısını böylesine değiştireceği hiç birimizin aklına gelmezdi. Genelde insanoğlu özellikle 2010-2020 yılları arasında “salgın” temalı bilimkurgu filmlerin çoğalmasıyla böyle bir tabloyu en azından izleme olanağı bulmuştu. Hatta bazıları günümüze dair o kadar yakından örnekler veriyordu ki gerçekten inanılmazdı. Hong Kong’da, bir yarasanın domuzu ısırmasının ardından, domuzdan insana geçen bir virüs salgını konu alan 2011 yapımı Contagion (salgın) filmi tam da Covid-19’u anlatıyordu

Filmin senaristi Scott Burns, hikâyeyi yazmadan önce birçok biliminsanıyla görüştüğünü ve çoğunun yakın bir zamanda bu tarz bir salgın olacağını söylediğini ifade ediyor. Burns şu anda yaşananlar için “Ben o kadar şaşkın değilim” diyor.

Ama sonuçta bir filmin süresinden ibaretti karantinamız. Ya da filmi izledikten sonra “tedbir

almak” aklımızın ucundan bile geçmemiştii...

Tarih 11 Mart 2020’yi gösterdiğinde Dünya Sağlık Örgütü (WHO) Genel Sekreteri Tedros Adhanom Ghebreyesus, 114 ülkede 118 bin vakanın görüldüğü ve 4 bin 291 kişiyi öldüren koronavirüsü pandemi olarak açıklıyordu.

Ghebreyesus, “Enfeksiyondan korunma ve kontrol önlemlerini uygulayarak, enfeksiyonun toplumda yayılmasını azaltmak ve böylece pandeminin erken dönemlerinde enfekte olacak kişi sayısını ve pandemi nedeniyle ortaya çıkacak vakaları azaltmak mümkündür” diyerek aslında evlerinize kapanın diyordu.

Bu şu anlama geliyordu. İnsanoğlunun en son 100 yıl önce yaşadığı bir salgından sonra ne yapacağını bilmeden şuursuzca ve içgüdüsel temel ihtiyaçları giderme sendromu yüzde yüz yaşanacaktı artık. Bu yüzden ki marketler talan edilmiş ihtiyaç fazlası stoklanmaya başlamıştı ilk panik dalgasıyla...

Bu yazı yayınlandığında, bu süreçte geçen olanı biteni

sizler çok daha iyi biliyor olacaksınız. Belli yaş gruplarına sokağa çıkmama, hafta sonları genele sokağa çıkmama gibi dolaşım kısıtlamalarıyla enfekte olmanın önüne geçilmeye çalışılırken, bazı işyerleri -alt yapısı uygun olanlar- medya kuruluşları, bankalar gibi kısaca online olarak hizmete devam edebilecek kurumlar işini eve taşıyacak, işini eve taşıyamayanlar ise personeline ücretli-ücretsiz izin vererek evlere kapanma yolunu tercih edecekler.

Konumuz burada karantina yöntemlerini anlatmak değil. Virüse karşı nasıl korunacağımız da bu yazının konusu değil. Evet durumun ciddiyetinin farkındayız. Konumuz evlere kapanmayla birlikte hayatımızda zaten var olan on-line yaşamın tüm dünya olarak bir kez daha farkına varmak.

Öyle ya; virüs öncesi de internet üzerinden alışveriş yapıyorduk. 6 Temmuz 1994 yılında açılışını yapan Amazon.com liderliğinde kurulan internet üzerinden alışveriş platformları, büyük firmaların

ardından kişisel baza kadar gelmişti. İnternet üzerinden birşeyler almak son derece kolaydı. Çünkü bankalar da on-line işleme çoktan geçmişti. Alışveriş için gerekli iki unsur mevcuttu artık. Sanal ortamda ürün ve sanal ortamda para. Evet bugünkü kadar pek yaygın olmayabilir. Virüs öncesi internet üzerinden meyve-sebze almaya ön yargıyla yaklaşanlar bile virüs sonrası tamamen bu yönetime yöneldi diyebiliriz.

Virüs küresel anlamda milyonlarca insanı eve kapadı. Uzunca bir süre bu yaşam tarzına adapte olamayan insanlar önce bocalasalar da sonradan akıllı ekranların yardımıyla en aktif halde bu platformları kullanmaya başladılar. Öncelikle evden ve uzaktan çalışma sisteminde büyük bir artış oldu. Günlük hayatta kullandığımız yapay zekalı cihazlarımız artık işyerimiz haline geldi. Akıllı ekranların kullanımı, Koronavirüs öncesi döneme göre önemli miktarda arttı. Uzaktan eğitim süreci boyunca sık kullanılan televizyonların

yanısıra kişilerin evde kalmaları nedeniyle göremedikleri sevdiklerinden haber almak için kullandıkları cep telefonları ve uzaktan çalışma için kullanılan bilgisayarlar da kişilerin bu dönemde yanında ayıramadığı teknoloji cihazları oldu.

### **Dijital yayın platformlarında patlama**

“Evde kal” çağrıları, kullanıcıların dijital yayın platformlarına yönelmesine önemli ölçüde sebep teşkil ediyor. İnternet tabanlı dijital televizyon yayımlarında Mart-Nisan arasında yüzde 80'lere varan artışlar yaşanıyor.

Turkcell'in internet tabanlı dijital televizyon platformu TV +'ın mobil ziyaretçi sayısının 14-22 Mart'ta yüzde 60 arttığını belirtiyor “Türkiye'nin internet televizyonu” sloganıyla hizmet veren BluTV'de yaptığı açıklamada 12 Mart'tan itibaren günlük yeni üye sayısında yüzde 100, izlenme süresinde ise önceki haftalara göre yüzde 40 artış olduğunu aktardı.

### **Konferanslar artık video yoluyla...**

Koronavirüs'ün en önemli etkilerinden biri de hiç şüphesiz orta ve büyük bazda işletmelerin büyük bir çoğunluğunun “evden çalışma” sistemini tercih etmeleri oldu. Evden çalışanların işverenlerle ve kendi aralarındaki koordinasyonunda sorun yaşamamasını isteyen şirketler, video konferans programları kullandılar. Aralarında



Google'ın “Hangouts Meet”, Microsoft'un “Teams” ve Zoom'un “Cloud Meetings” uygulamalarının bulunduğu video konferans platformları, virüsün yayılmasına karşı alınan tedbirlerinin yoğunlaştığı 14-21 Mart'ta App Store ve Google Play'dan 62 milyon defa indirildi. İndirme sayıları, önceki haftaya göre yüzde 45 artarken, 2019 haftalık ortalamasının ise yüzde 90 üzerine çıktı.

### **Virüs online alışverişe yöneltti**

Koronavirüs'ün en fazla yönlendirdiği alan online sipariş ve e-ticaret oldu. Tedbirler arasında önemli bir yer teşkil eden fiziki mesafe kuralının bunda payı oldukça büyük. Bu yöntemle hem kalabalık gruplardan uzak kalınıyor, Hem de internet üzerinden fatura miktarı ödendiğinden parayla olan temas da kesilmiş oluyor.

Sanal marketteki bu hareketlilik yeni isdihtamların açılmasına neden oldu. Özellikle Migros sanal market operasyonları için 1.200, mağazaları için 1.000 yeni

istihdam sağladı. Migros toplamda 10 günde 2 bin 200 kişiye iş başı yaptırdı. Migros,10 gün içerisinde 1.000 kişiyi daha istihdam edeceğini duyurdu.

Aynı şekilde e-ticaret devi Amazon, koronavirüs salgını nedeniyle çevrim içi alışverişe artan talebi karşılayabilmek için ABD'de 100 bin yeni personel alacağını duyurdu.

### **Konser ve gösteriler de online**

Virüs nedeniyle en çok etkilenen alanların başında kültür ve sanat organizasyonları geliyor. Bir çok konser ve gösterinin iptal edildiği ve sektörde kendini yavaş yavaş “online” etmeye başladı.

Konserler, tiyatro ve sinema gibi etkinlikler iptal edilince, sanatçılar hayranlarına ulaşmak için sosyal medyaya yöneldi. Sanatçılar, sosyal medya kanalları aracılığıyla konserler vermeye başladı.

Müzeler sergilerini internet üzerinden görünümüne açarken, tiyatrolar, oyun kayıtlarını online olarak izleyicilerine sunmaya başladı.

### **Sosyal medya kullanımını ikiye katladı**

Evde kalmanın en önemli etkilerinden biri sosyal medya kullanımında oldu. Yapılan araştırmalar virüs sonrası Instagram, Facebook, Twitter ve Whatsapp kullanımlarında yüzde 75'lik bir artış olduğunu söylüyor. Virüs öncesi ortalama sosyal medya günlük kullanım süresi 2 saatken, virüs sonrası bu rakam 4 saate çıkmış bulunuyor.

Peki tamamen online yaşamaya başlamışkan başka bir deyişle hayatımız online olmuşken bu online ortamı daha faydalı hale nasıl getirebiliriz. Bu konuda yapabileceğimiz şeyler inanın hiçte küçümsenecek ölçüde değil. Artık kadınlarımız altın günlerini online olarak yapabiliyor. Bu örnek bile sınırlarımızın oldukça geniş olduğunu gösteriyor.

Biz sizlere “evde kal”ın bazı olumsuzluklarını ortadan kaldırmak için yararlı örnekler vermekle sınırlı kalacağız. Mutlaka biri sizin için uygun olacak ve iyi gelecektir...



## YOGA

Online yapılabilecek etkinlikler içinde en yaygın ve rağbet görenlerin başında yoga eğitmenleri geliyor. Herhangi bir arama motorundan yapacağınız araştırmayla amatörden profesyonele kadar birçok seçenek karşınıza çıkıyor. Fiyatlar 20-50 TL aralığında olan seçenekleriyle yoga özellikle hareketsizlikten şikayetçi olanlar için son derece yerinde bir seçim.

## ENSTRÜMAN KURSLARI

Gitar, keman, piyano, saz, ney, aklınıza hangi enstrüman geliyorsa bir “tık”la ulaşmanız mümkün. İstedığınız saatte ve 7/24. Artık bir müzik aleti çalamamak için hiçbir bahaneniz olmayacak



## ETİK HACKER OLMA KURSU

Bakin bu ilginizi çekebilir. Tabii burada amaç bir başkasının hesabını heklemek, ya da FBI’ a Pentagon’a gizlice sızmak değil. Ajanlık oynamak hiç değil. Peki ne o zaman? Bu kursta tamamen sıfırdan başlayarak detaylı bilgilere kadar ‘Etik Hacker’ nasıl olunur işleniyor. Hiç bir ön bilgiye ihtiyaç duymadan hacker’ların kullandığı saldırıları, bu saldırıların nasıl yapıldığını, teorisini ve tabii ki kendinizi bu saldırılara karşı korumayı öğreneceksiniz. Kendi bilgisayarınızda kuracağımız hacking laboratuvarınızda canlı denemeler yaparak sadece teoriyi değil aynı zamanda pratiği de deneyimleyip büyük bir tecrübe kazanacaksınız. Amaç tamamen bu.



## TEMEL AŞÇILIK

Ev et şimdi birbirinden güzel lezzetli yemekler yapma zamanı. Nasıl mı? Tabii ki online temel aşçılık eğitimleriyle. Genelde 14 gün süren bu kurslar sizlere hem keyifli zamanlar geçirecek hem de değişik lezzetleri keşfetmenize olanak sağlayacak. Ben yumurta bile kırılmayan diyenler olabilir, ama bu kurs tam size göre.

## ÇİZİM

Çizim öğrenmek için ihtiyacınız olan tüm gereksinimleri bu platformda bulabilirsiniz. Profesyonel çizimler ve karakter tasarımları yapmak için ihtiyacınız olan tüm bilgileri baştan sona öğrenin. Kağıt ve kalem kullanarak, temel sanat eğitimi içeriğinde yer alan; çizgi ve form, obje, perspektif, ışık gölge, obje, figür, desen, kompozisyon, illüstrasyon, stilizasyon gibi ihtiyacınız olan her konuda kendinizi geliştirin.



# KORONADAN KORUNALIM



# 14



## KURALI UYGULAYALIM



**1** Ellerinizi sık sık su ve sabun ile en az 20 saniye boyunca ovalayarak yıkayın.

**2** Soğuk algınlığı belirtileri gösteren kişilerle aranızda en az 3-4 adım mesafe koyun.

**3** Öksürme veya hapşırma sırasında ağız ve burnu tek kullanımlık mendille kapatın. Mendil yoksa dirseğin iç kısmını kullanın.

**4** Tokalaşma, sarılma gibi yakın temaslardan kaçının.

**5** Ellerinizle gözlerinize, ağınıza ve

burnunuza dokunmayın.

**6** Yurtdışı seyahatlerinizi iptal edin ya da erteleyin.

**7** Yurtdışından dönüşte ilk 14 günü evinizde geçirin.

**8** Bulduğunuz ortamları mutlaka sık sık havalandırın.

**9** Kıyafetlerinizi 60-90 derecede normal deterjanla yıkayın.

**10** Kapı kolları, armatürler, lavabolar gibi sık kullandığınız yüzeyleri su ve deterjanla her gün temizleyin.

**11** Soğuk algınlığı belirtileriniz varsa yaşlılar ve kronik hastalığı olanlarla temas etmeyin, maske takmadan dışarı çıkmayın.

**12** Havlu gibi kişisel eşyalarınızı ortak kullanmayın.

**13** Bol sıvı tüketin, (dengeli beslenin, uyku düzeninize dikkat edin.

**14** Düşmeyen ateş, öksürük ve nefes darlığınız varsa, maske takarak bir sağlık kuruluşuna başvurun.



# Awareness Level of Airline Pilots on Flight-Associated Venous Thromboembolism



Dr. Bilal KILIÇ

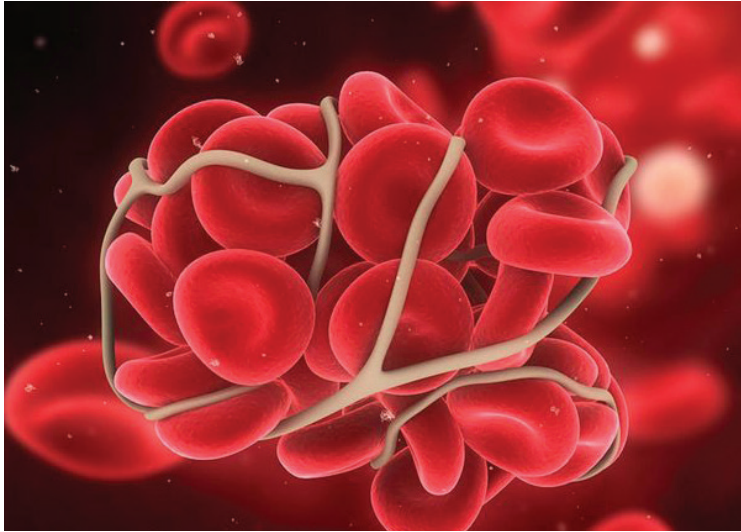
The unprecedented expansion of civil aviation over the past two decades have focused attention sharply on aviation safety and the resulting demand for qualified and healthy employees. 6 On the other hand, non-stop flight times for long-haul flights have been extended to 18-20 hours by the latest introduction of brand-new aircraft, including Boeing 787-9 and Airbus A350-XWB.<sup>18</sup> These extended flight times pose some hazards, including hypoxia, low humidity, dehydration, circadian rhythm disruptions, and prolonged sitting, which to venous thromboembolism.<sup>12,20</sup> The association between long-haul flights and venous thromboembolism related to air travel is an indisputable fact.

Until now, studies pertaining to venous thromboembolism have mostly focused on air passengers.<sup>1,27</sup> Additionally, this traveler's thrombosis is also known as the economy class syndrome because it is mostly recognized among economy class passengers. 11 Airlines provide in-flight health advice for their passengers. Budd et al.<sup>5</sup> examined 50 international airlines' in-flight magazines. Among the magazines, 18 mentioned the dangers of prolonged immobility, deep vein thrombosis

(DVT), and preventive measures. Without considering DVT, 32 magazines included information on exercises that provide mobility and increase circulation.<sup>5</sup>

No study in the literature has yet investigated the knowledge levels of airline pilots on venous thromboembolism and, to the best of our knowledge, there is no published study which provides health advice on DVT for flight deck crews. Only very few studies have focused on the health issues of flight crews. One of these demonstrated alertness management in long-haul flying. 14 With this in mind, to address these gaps in the literature, we performed a follow-up cohort study to examine the understanding levels of airline pilots on venous thrombosis, its symptoms, and preventive countermeasures. The purpose was to provide awareness-related information on venous thromboembolism among airline pilots to prevent workplace health and safety hazards (e.g., venous thromboembolism, in-flight medical emergencies, incapacitations) and provide a better understanding of the association between pilots' health problems and flight safety.

Formation of a blood clot inside a blood vessel is called



thrombosis. Thromboembolism is obstruction of a blood vessel caused by fragments of a blood clot carried from the site of origin to obstruct another vessel. Studies have reported a great number of well-recognized risk factors for venous thromboembolism such as obesity, age (greater than 40 yr old), malignancy, recent surgery, pregnancy, a history of venous thromboembolism, and documented thrombophilic abnormality. There are also risk factors associated with long-haul flights such as dehydration (e.g. consumption of caffeine, diarrhea), compression of the popliteal vein by the edge of the seat, and immobility. Over the past decade, there have been several studies published on the incidence of thrombosis in long-haul flights. 21, 28 Due to prolonged sitting in the flight deck and poor air quality, the health of the flight deck crew is under threat, and exposure to these risk factors may give rise to either deep vein thrombosis or pulmonary embolism, which may be fatal. 15 Pilots mostly use sleep-promoting compounds to mitigate fatigue. 7 However, uptake of these common over-the-counter sedatives (sleep-promoting compounds) may increase the risk of thrombosis. 15

Recent studies have focused on venous thromboembolism and its link to air travel following the death of an English woman after a long-haul flight in 2000.<sup>4</sup> Much attention has been devoted to the association between venous thromboembolism and flight by the public and the media.<sup>26</sup> It has been reported that thromboembolism is rarely observed after flights which take less than 5 h, and passengers and flight deck crew typically face thromboembolism during flights of 12 h or longer.<sup>23</sup> Life-threatening pulmonary embolism and flying have been linked over the past five decades. It was first reported by Homans et al. in 1954.<sup>16</sup> In their particular study, it was mentioned that a physician who flew from Boston to Venezuela in 1946 on a long-haul flight (flight time was 14

hours) suffered venous thrombosis. Sarvesveran et al. reported that pulmonary embolism was determined as the cause at autopsy in sudden death in 11 cases among airline passengers (61 cases) who arrived at Heathrow Airport in London.<sup>25</sup> Ferrari et al. showed that 39/160 patients with DVT had recently flown for more than 4 h.<sup>13</sup> It is interesting to note that the risk of venous thromboembolism (VTE) increases in conjunction with the duration of the flight.<sup>10</sup> Cannegieter et al.<sup>8</sup> performed a case-control and follow-up study. Consequently, it was revealed that the risk of VTE after a long-haul flight doubled.<sup>8</sup> Kuipers et al.<sup>19</sup> conducted a study to assess the risk of VTE in a cohort of Dutch airline pilots. In their study, questionnaires on VTE were returned by 2630 airline pilots who had been members of the Dutch Aviation Society. Among these airline pilots, six venous thromboses were confirmed during the follow-up time. It was mentioned that the reduced incidence rate of VTE in commercial airline pilots may be due to their health status, which is likely to be better than those in the general population due to the fact that there is strict health monitoring in the profession, and a selection process is applied for becoming an airline pilot.<sup>19</sup> Likewise, another study showed that a senior commercial pilot with over 12,000 h of flying credit suffered from deep vein thrombosis during a long-haul transcontinental flight. This is the first reported case of an airline pilot facing DVT while flying aircraft.<sup>30</sup> It should be noted that DVT and life-threatening pulmonary embolism should be considered as one of the causes of pilot incapacitation.

Pilot health is a significant concern in the aviation world, mostly due to long working periods, insufficient sleep, circadian rhythm disorders, and erratic work schedules.<sup>31</sup> Countermeasures against the aforementioned cockpit challenges, which are deleterious to the health of pilots and impair flight safety, continue to be an interesting area of research.<sup>24</sup> There have been several studies on preventive measures against venous thromboembolism. Pilots should be advised to carry out leg exercises at regular intervals during their flight (flexion, extension, and rotation of the ankles).<sup>9</sup> During refueling stops in long-haul flights, pilots should walk around for a while. Mobilization during the flight (at least at 1-h intervals) should be maintained to reduce the phase of prolonged immobility. Pilots intensely consume caffeine-containing drinks to reduce drowsiness and boost alertness during long-haul flights in the flight deck. Consuming caffeinated drinks is a favored preventive measure against sleep disorders and fatigue among pilots.<sup>32</sup> However, drinking high amounts of caffeine-containing products like tea and coffee may cause dehydration.<sup>29</sup> Moreover, it was reported that dehydration increases the risk of venous thromboembolism.<sup>17</sup> Therefore, excessive dehydration should be avoided and pilots should maintain adequate fluid intake throughout their flight. Below-knee elasticated stockings may be

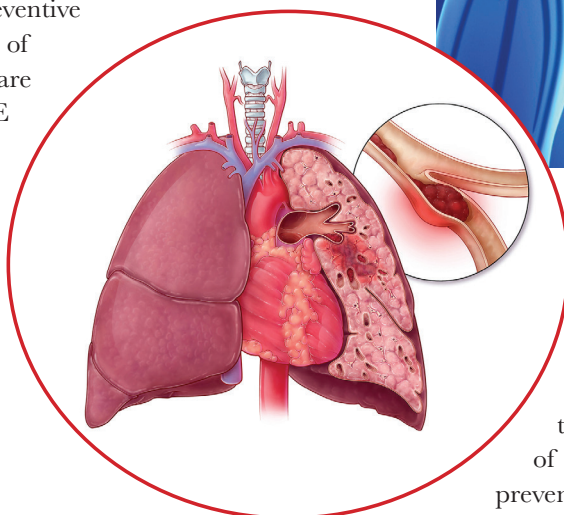
worn to avoid the risk of VTE<sup>2</sup>. Some over-the-counter-drugs [e.g., Flite Tabs (aidan) and Bayer aspirin (acetylsalicylic acid)] are used as a prevention measure against venous thrombosis.<sup>3,9</sup> These drugs can be purchased at the supermarket, but there is a lack of knowledge among flight deck crews regarding the side effects of such drugs.<sup>22</sup> Pilots need to be aware of the health issues associated with long-haul flights. The training departments of flight training organizations and airlines should inform pilots on appropriate preventive measures. Situational awareness of pilots and increased knowledge are indispensable for successful VTE countermeasures.

Based on the issues mentioned above, we set up the following hypotheses. Our first hypothesis was “awareness levels of pilots on venous thromboembolism may vary based on demographic factors.” The second hypothesis was proposed as “preventive measures against venous thromboembolism for pilots may vary based on demographic factors.” The next hypothesis was “risk factors of venous thromboembolism for pilots may vary based on demographic factors.” Our last hypothesis was “opinion on adding the venous thromboembolism subject to the ATPL (Air Transport Pilot License) theoretical training program may vary based on demographic factors.”

## METHODS

### Subjects

The survey was delivered online to airline pilots across five airlines operating in Turkey; 34.6% (N=427) of the forms were completed and submitted. Among the participants, there were 152 (35.6%) first officers who are the second pilots (also referred to as co-pilots). The first officer is the deputy of the commander and responsible to the commander for safe and efficient operation. Of the respondents, 41% (N=175) were commanders and 23.4% (N=100) were senior first officers who were copilots and sat in the left-hand seat when the commander took a rest during a long-haul flight (also referred to as cruise relief pilots). In this sample, 88.5% (N=378) of the respondents were men and the majority (55.9%, N=252) were first officers. Approximately one-half (45.9%, N=196) of the respondents were 31-40 yr of age, and 35.3% (N=151) of the respondents were older than.



### Questionnaire

Based on a review of the relevant literature on venous thromboembolism, 27 questions were developed and organized into 5 subscales: 1) demographic items (e.g., age, gender, ranking and total flying experience, 8 questions); 2) awareness level of pilots on venous thromboembolism (5 questions); 3) preventive measures against venous thromboembolism (5 questions); 4) risk factors of venous thromboembolism (7 questions); and 5) training program for pilots (2 questions). A two-way closed-ended (yes/no) question-based scale was used for 14 items of the survey (Appendix A, available at [https://drive.google.com/file/d/18EohoLYuGH9uOo67FxyTW49eLVz\\_TL4U/view?usp=sharing](https://drive.google.com/file/d/18EohoLYuGH9uOo67FxyTW49eLVz_TL4U/view?usp=sharing)). Several rounds of review of the survey were carried out to obtain a comprehensive content and a userfriendly layout and make sure that the questionnaire took about 10-15 minutes to complete.

### RESULTS

Our findings revealed that most participants (63.9%) were not aware of deep vein thrombosis or its link to flight. The flight experience of 30.9% was more than 10,000 h. Reflecting the greater venous thromboembolism risk among pilots, 33.7% (N=144) of those surveyed reported that they sat down in the cockpit more than 4 h without standing up. The participants were asked “What type of aircraft do you fly (short-haul or long-haul aircraft)?”. Of those questioned, 68.6% (N=293) reported that they flew long-haul aircraft (e.g., Airbus 330-340 and Boeing 747-777-787) with greater risk of venous thromboembolism. The participants were asked whether or not they used over-the-counter medicines (e.g., aspirin) against DVT. Relatively few participants (8.4%, N=36) used over-the-counter medicines to



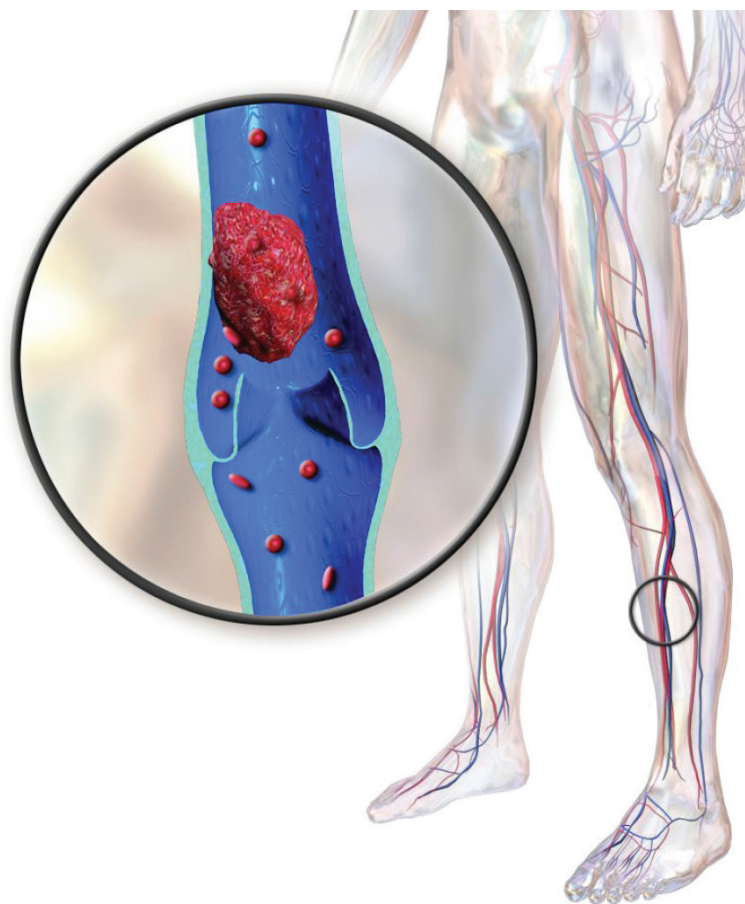
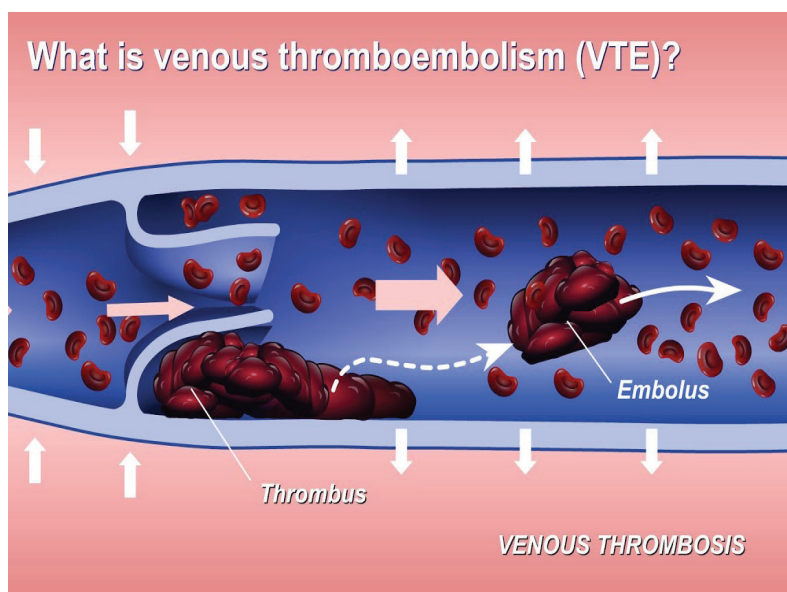
protect themselves against DVT. Almost half of the respondents were older than 40 (35.3%, N=151). Based on the results shown in Table I, there is a significant difference between male and female pilots. Male pilots exhibited more risk factors. The results of the present study also suggest that pilots in the 20-40 age group reported smoking. Additionally, it may be stated that pilots in the 20-40 age group were at least as at risk as the pilots in the 40-60 age group. Therefore, this shows that young pilots (20-40) should apply preventive measures at least as much as pilots over the middle ages (40-60). Again, when we look at the ranking, first officers could be affected by this negative situation as much as senior first officers and captains. Similarly, experience shows that pilots who do not have much experience should be aware of this issue. Pilots flying over 90 h/mo were found to be much more at risk than others.

## DISCUSSION

We sought to examine pilots' awareness levels on venous thromboembolism signs, symptoms, risk factors, and countermeasures. The results demonstrated that the brand-new questionnaire was a user-friendly tool to find out the knowledge and awareness of pilots on this particular health issue. The most surprising result that emerged from the data was that airline pilots

between 20 and 40 yr of age had less knowledge about the subject in comparison to the older pilots. Therefore, they became more vulnerable to possible risk factors. Additionally, the decrease in the age of the pilots and the continuation of flight times, even in short-haul flights, increased the probability of risk. Increasing the awareness levels of young pilots is important in this context. It is important to include this issue in ATPL and recurrent issues and, in particular, to provide examples of preventive measures. In contrast to earlier findings,<sup>8,23</sup> we found that short-haul pilots could be considered to be more at risk than long-haul pilots. This is mainly due to the fact that pilots flying long-haul aircraft are relatively old, have much more experience, and are aware of venous thromboembolism in comparison to pilots flying short-haul aircraft. Moreover, older pilots ages 41 or older are aware of and take preventive actions against venous thromboembolism.

There were no significant differences between preventive measures in terms of the demographic characteristics of the participants. It was revealed that the awareness levels of the older pilots were higher than those among the younger pilots. With regard to the ranking, the captains had a higher level of awareness than the first officers and senior first officers. It is noteworthy that the opinion of the older pilots about adding



this subject into recurrent and ATPL course planning was found to be higher than those among the younger pilots. This result strengthened support in our hypothesis that “Opinion on including venous thromboembolism in the ATPL theoretical training program varies based on demographic factors.” This study was designed to determine the awareness levels of airline pilots on venous thromboembolism. The findings of this study have important implications for the literature on flight-related venous thromboembolism, as well as making a positive contribution to the effectiveness and safety of airline operations. One of the more significant findings to emerge from this study was that more than 60% of the participants were unaware of this important health issue, which is one of the most frequently encountered complications during flights. The second major finding was that the older pilots were much more aware of venous thromboembolism and took preventive measures against it. Freshly graduated airline pilots or airline pilots with less flight experience do not hear of this health issue during the pilot training course or during the type rating process (a training for a particular type of airline aircraft, e.g., Boeing, Airbus, and Embraer). Therefore, educational efforts are very important to ensure that risk factors and effects of venous thromboembolism are thoroughly understood by organizations (e.g. airlines, flight training organizations) and individuals (flight deck crew). The flight training departments of airlines, flight training organizations (flight schools), and pilot training departments of universities would help provide safer long-distance air travel by including venous thromboembolism as a topic in their curricula in the ground course training process of student pilots and

recurrent training programs for airline pilots. We are aware that a number of limitations may have influenced the results obtained here. Firstly, the pilots who were surveyed might have not clearly answered the questionnaire even if they did not provide any personal information. Another possible limitation was that the questionnaires were sent through SMS and e-mail. Non-responding pilots received only one reminder 1 mo after the first email or SMS. It is unfortunate that most of the respondents were male first officers; the findings of this study may have been affected by the relatively low number of female pilots. Another direction for future research would be replication of the same questionnaire for a wider population of pilots with the help of aviation societies of countries. We recommended that organizations and airlines inform pilots on flight-related venous thromboembolism with a description of its preventive measures to minimize the risk factors of in-flight medical emergencies based on venous thromboembolism and improve the overall safety of aviation. We are confident that the outcome of this study will create a better understanding of the association between pilots’ health issues and flight safety.

---

## REFERENCES

1. Adi Y, Bayliss S, Rouse A, Taylor RS. The association between air travel and deep vein thrombosis: systematic review & meta-analysis. *BMC Cardiovasc Disord.* 2004; 4(1): 7 .
2. Amaragiri SV, Lees TA. Elastic compression stockings for prevention of deep vein thrombosis. *Cochrane Database Syst Rev.* 2000; (3): CD001484.
3. Azboy I, Barrack R, Thomas AM, Haddad FS, Parvizi J. Aspirin and the prevention of venous thromboembolism following total joint arthroplasty: commonly asked questions. *Bone Joint J.* 2017; 99-B(11):1420-1430 .
4. Belcaro G, Geroulakos G, Nicolaides AN, Myers KA, Winford M. Venous thromboembolism from air travel the LONFLIT study. *Angiology.* 2001; 52(6):369-374.
5. Budd L, Warren A, Bell M. Promoting passenger comfort and wellbeing in the air: An examination of the inflight health advice provided by international airlines. *J Air Transp Manage.* 2011; 17(5): 320-322.
6. CAE. Airline pilot demand, 10-year outlook at a glance. 2016. [Accessed 2019 Sept. 06]. Available from: [https://www.cae.com/media/documents/Civil\\_Aviation/CAE-Airline-Pilot-Demand-Outlook-Spread.pdf](https://www.cae.com/media/documents/Civil_Aviation/CAE-Airline-Pilot-Demand-Outlook-Spread.pdf) .
7. Caldwell JA, Mallis MM, Caldwell JL, Paul MA, Miller JC, Neri DF. Fatigue countermeasures in aviation. *Aviat Space Environ Med.* 2009; 80(1): 29-59 .
8. Cannegieter SC, Doggen CJ, van Houwelingen HC, Rosendaal FR . Travel-related venous thrombosis: Results from a large population-based case control study (MEGA study). *PLoS Med.* 2006; 3( 8): e307 .
9. Cesarone MR, Belcaro G, Nicolaides AN, Ricci A, Geroulakos G. et al. Prevention of venous thrombosis in long-haul flights with Flite Tabs: The LONFLIT-FLITE randomized, controlled trial. *Angiology.* 2003; 54 (5): 531-539 .
10. Chandra D, Parisini E, Mozaffarian D. Meta-analysis: travel and risk for venous thromboembolism. *Ann Intern Med.* 2009; 151(3):180-190 .
11. Dusse LMS, Silva MVF, Freitas LG, Marcolino MS, Carvalho MDG. Economy class syndrome: what is it and who are the individuals at risk? *Rev Bras Hematol Hemoter.* 2017; 39(4): 349-353.
12. Eklof B, Kistner R, Masuda E, Sonntag B, Wong H. Venous thromboembolism in association with prolonged air travel. *Dermatol Surg.* 1996; 22(7): 637-641 .
13. Ferrari E, Chevallier T, Chapelier A, Baudouy M. Travel as a risk factor for venous thromboembolic disease. *Chest.* 1999; 115(2): 440-444 .
14. Flower DJC. Alertness management in long-haul flying . *Transp Res Part F Traffic Psychol Behav.* 2001; 4(1): 39-48 .
15. Giangrande PL. Thrombosis and air travel. *J Travel Med.* 2000; 7(3): 149-154.
16. Homans J. Thrombosis of the deep leg veins due to prolonged sitting. *N Engl J Med.* 1954; 250(4): 148-149.
17. Kelly J, Hunt BJ, Lewis RR, Swaminathan R, Moody A. et al. Dehydration and venous thromboembolism after acute stroke. *QJM.* 2004; 97(5): 293-296.
18. King JMC. The Airbus 380 and Boeing 787: a role in the recovery of the airline transport market. *J Air Transp Manage.* 2007; 13(1): 16-22.
19. Kuipers S, Venemans-Jellema A, Cannegieter SC, van Haft en M, Middeldorp S, et al. The incidence of venous thromboembolism in commercial airline pilots: A cohort study of 2630 pilots. *J Thromb Haemost.* 2014; 12(8): 1260-1265 .
20. Lopes MC, da Silva HS, Bittencourt LR, Chervin RD, Tufik S. Is there a connection between long airplane flight, venous thromboembolism, and sleep-disordered breathing? *Sleep Med.* 2009; 10(3): 385-8.
21. Martinelli I, Taioli E, Battaglioli T, Podda GM, Passamonti SM, et al. Risk of venous thromboembolism after air travel: interaction with thrombophilia and oral contraceptives. *Arch Intern Med.* 2003; 163(22): 2771-2774.
22. Muntingh G. Drugs in aviation - a review. *South African Family Practice.* 2007; 49(9): 44-49.
23. Philbrick JT, Shumate R, Siadaty MS, Becker DM. Air travel and venous thromboembolism: a systematic review. *J Gen Intern Med.* 2007; 22(1): 107-114.
24. Sallinen M, Sihvola M, Puttonen S, Ketola K, Tuori A, et al. Sleep, alertness and alertness management among commercial airline pilots on short-haul and long-haul flights. *Accid Anal Prev.* 2017; 98: 320-329.
25. Sarvesvaran R. Sudden natural deaths associated with commercial air travel. *Med Sci Law.* 1986; 26(1): 35-38.
26. Savill R. Bride-to-be killed by blood clot after 20-hour flight. *The Telegraph.*; 2000. [Accessed 2019 Sep. 06]. Available from: <https://www.telegraph.co.uk/news/health/1371389/Bride-to-be-killed-by-blood-clot-after-20-hour-flight.html>.
27. Schreijer AJ, Cannegieter SC, Meijers JC, Middeldorp S, Buller HR, Rosendaal FR. Activation of coagulation system during air travel: crossover study. *Lancet.* 2006; 367(9513): 832- 838 .
28. Scurr JH, Machin SJ, Bailey-King S, Mackie IJ, McDonald S, Smith PD. Frequency and prevention of symptomless deep vein thrombosis in longhaul flights: a randomised trial . *Lancet.* 2001; 357(9267): 1485-9.
29. Shaw R. Dehydration and the pilot. *FAA Airman Education Programs.*; 2005. [Accessed 2019 Sept. 2006]. Available from: [https://www.faa.gov/pilots/training/airman\\_education/topics\\_of\\_interest/dehydration/](https://www.faa.gov/pilots/training/airman_education/topics_of_interest/dehydration/) .
30. Shrivastava JK. Deep vein thrombosis in commercial pilot: a case report. *Indian Journal of Aerospace Medicine.* 2003; 47(2): 17-20.
31. Sykes AJ, Larsen PD, Griffiths RF, Aldington S. A study of airline pilot morbidity. *Aviat Space Environ Med.* 2012; 83(10): 1001-1005 .
32. Taneja N. Fatigue in aviation: a survey of the awareness and attitudes of Indian air force pilots. *Int J Aviat Psychol.* 2007; 17 (3): 275-284 .
- “ Source: Kilic B, Soran S. Awareness level of airline pilots on flight-associated venous thromboembolism. *Aerosp Med Hum Perform.* 2020; 91 (4): 1-5.”

# SEVGİ VAR YA ŞU SEVGİ...



Uzm. Psk E.Esra TANRIVERDİ

Hayatın Pusulası Eğitim ve Psikolojik Danışmanlık Merkezi

**SEVGİLİLER GÜNÜ! HANI ŞU KAPITALİST DÜZENİN İCAT ETTİĞİ, TÜKETİM ÇILGINLIĞININ BİR PARÇASI OLAN 14 ŞUBAT. HANI TÜM SEVGİLİLERİN SEVGİSİNİN TAVAN YAPTIĞI GÜN! ŞİMDİ TİPİK KLASİK BİR SÖYLEMLE BANA 'BIRAK ŞU SAÇMA SAPAN SEVGİLİLER GÜNÜNÜ' DİYECEKSİNİZ. BIRAKTIM ZATEN, BENİ DE HiÇ İLGİLENDİRİYOR; BENİ İLGİLENDİREN TARAFI SADECE 'SEVGİLİ'. YANI SEVGİLİ DOSTUM, SEVGİLİ ANNEM, SEVGİLİ HOCAM...**

**O**nlar da sevgili değil mi? Benim için sevgililer günü sadece "Sevginin" günüdür. İnsanların birlik ve beraberlik içinde olduğu, kardeşlik ve dostluğu pekiştiren bir gündür. Sevgiyi tanıma, anlama ve anlamlandırma günüdür. Eğer insanlar bu kadar sevgi dolu olsaydı dünyada bu kadar zulüm, bu kadar ölüm, bu kadar kalleşlik ve ayrılık olmazdı. Oysa kutsal kitap İncil'in Yuhanna bölümünde Tanrı şöyle buyurur: "Sevgi sayısız günahları örter. Sevgi sabırlıdır. İyilikle davranır, kıskançlık tanımaz. Böbürlenmez, büyülenmez. Kendi çıkarımını gözetmez, içeremez. Kötülüğün hesabını

tutmaz. Sevgi her güçlüğe dayanır. Her şeye inanır, her şeyden umutlanır. Her duruma katlanır. Sevgi yozlaşmaz... Eğer beni seviyorsanız buyruklarımı tutarsınız. Sizlere buyruğum şudur: Birbirinizi sevin, tıpkı benim sizleri sevdiğim gibi."

Sevgi nedir peki? Sözlük anlamına baktığımızda hoşagiden bir şeye eğilim, tutkuya kadar varabilen bir ruh durumudur. Pek çok biçimleri bulunmakta: Anne sevgisi, baba sevgisi, kardeş sevgisi, çocuk sevgisi, Allah sevgisi, vatan sevgisi, karşı cinsle duyulan sevgi, hayvan sevgisi, doğa sevgisi... Felsefi anlamına baktığımızda ise Eski Yunan felsefesinde sevgi evrende birleştirici bir ilke. Çağımız filozoflarından Max



Max Scheler

Scheler'e göre sevgi temel kavramlardan biri. Kişiliğin asıl özü. İnsanları birbirine bağlayan sevgidir. Biz insanoglu doğanın en gelişmiş canlı türüyüz. Sevgi; insanın ve insanlığın en yüce, en doyumsuz, en güçlü ve bağlayıcı bir duygusudur. O, bütün kötülükleri bütün kinleri, kıskançlıkları yok edecek ve onların yerlerine dostluğu, birliği ve iyiliği ikame edebilecek bir güçtür. Sevgi vermektir, paylaşmaktır. Sevgi arzudur, samimiyettir.

Sevginin dili, ırkı, dini, erkeği, kadını, çocuğu yaşlısı genci



Hacı Bektaş Veli

olmaz. Sevgi evrenseldir. İnsan sevdiği ve sevebildiği kadar yaşar, sevgi bir yaşam biçimidir.

İnsanları çeşitli farklılıkları dolayısıyla ayırım yaparak bir yere varamayız. İnsanları dinine, ırkına, rengine, coğrafyasına, zenginliğine, rütbesine, makamına ve iktidarına bakmadan ve ayırım yapmadan sevmeliyiz. İnsanı bütün bu unsurlardan soyutladığımızda, ortaya yalın insan çıkar işte sevgi o yalın insandır.

Hacı Bektaş Veli gerçek sevgiyi uzaklarda değil de kendi içimizde aramamız

gerektiği konusunda derin bir mesaj vermektedir.” Hararet nardadır, saçta değil. Maharet baştadır, taçta değil. Her ne arar isen kendinde ara Kudüs’te, Mekke’de Hac’da değil” diyen Hacı Bektaşî Veli, her şeyi insanda aramaktadır. Böylelikle sevgiyi kendisine rehber kılmıştır.

Sevgi aynı zamanda kendimizle iyi geçinmektir. Sevgi, anlayışın, hoşgörünün, barışın ve uyumun şemsiyesi altında toplanmak. Kendimizi, zaaflarımızla sevmek, her olumsuzluğu pozitif bir güzelliğe çevirip, her zaman, her koşulda bir gülüş sunabilmektir hayata... Ön yargılardan arınıp, alışkanlıklara teslim olmadan, ince şeyleri anlamaktır sevgi. Kendimiz için istediğimizi, başkaları için de yürekten istemektir. Bencilliğin tuzağına düşmeden özgürlüğü seçmektir. Büyüklerin dünyasında çocuk olmanın masumluğunu yaşayarak örneğin Küçük Prens gibi, bozulmamış bir saflığı, iyi niyeti, temiz ve berrak bir kalbi taşımaktır sevgi. Fuzuli’ye sormuşlar: “ Sevmek mi daha güzeldir sevilme mi? “ “Sevmek” demiş. Çünkü sevildiğinden hiçbir zaman emin olamazsın ama sevdiğinden emin olabilirsin”

Karşılıksız beklentisiz sevmeli insan. Şüphesiz ki iki insanın her an aynı duygu düşünce ve beklentilere sahip olması, aynı biçimde davranması olanaksız. Onu kendiniz için sevin. Onu adeta görmek istediğiniz gibi değil de onu olduğu gibi görebilmeyi başarın. Böylece



Fuzuli



Erich Fromm



Ataol Behramoğlu

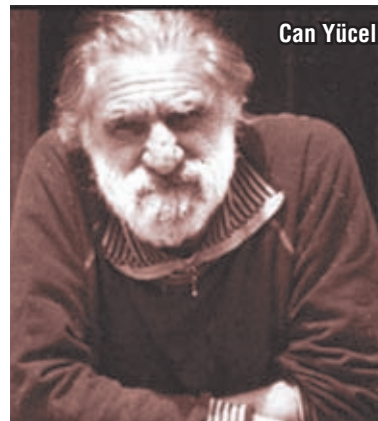
arzu ve beklentilerinizi yerine getirmesi için sevdiğinizi baskı altına almaya, tehdit etmeye başlamaz, yıkıcı bir davranış sergilemezsiniz. Erich Fromm’a göre “ Sevgi vermektir almak değil. Tüccar anlayışlı kişi, vermeye hazırdır ama ancak bir şey alma karşılığında; bir şey almadan vermek onun gözünde kandırılmak demektir.”

Şu halde senin onu sevmen, onun seni sevmesine bağlı değil. Seversin, sorgusuz sualsiz. Onu koşulsuz sevmeye, o seni sevmese de sevmeye devam edersin. Bırak, bu aşkın zararı da bu olsun. Vazgeçmeyişin zayıflığından değil, aşkına sahip çıkmadandır. Ödenecek bedeller vardır aşkta, ödemekten korkan hakkını veremez aşkın. Aşk, bedel ödemeyi göze alanları sever!

“Seni seviyorum diyebiliyorsam bu, sende bütün insanlığı, bir anlamda bütün canlı olan her şeyi ve yine sende kendimi seviyorum demektir. İnsanlar, sevmekten daha kolay bir şey olmadığını zannederler, oysa tam tersi herkes sevmeye yeteneğine sahip; ama bunu gerçekleştirebilmek çok zor.

Çok sevmek zarar vermez iyileştirir insanı. Canlı tutar, yaşadığını hissettirir. Fakat bağlanmak öyle değildir. Bağlanmak muhtaçlık hissi yaratır. Karşısındaki onsuz yapamayacağını düşünür. İşte bu tehlikelidir. Oysa sevmek onsuz da yapabileceğini bilmektir. Çok sevin ama bağlanmayın! Korka korka sevmeyin birini. Yarını hesaba katmadan, sadece o anın güzelliğinde kalarak sevin. Beklentisiz sevin...

Yine Can Yücel ne güzel tarif ediyor: “ Sevgi emekmiş. Emek ise vazgeçmeyecek kadar, ama özgür bırakacak kadar sevmekmiş.” Sonra Abelard ve Heloise geliyor aklıma ve tarihe geçmiş aşk mektupları. Ben böyle seviyorum işte, diyor Heloise. “ Zerafetini, gaddarlığını, İnceliğini,



Can Yücel

kabalığını; olduğun şairi, olmadığın erkeği seviyorum. Bir zamanlar çocuk olduğun ve bir gün ceset olacağın için SENİ SEVİYORUM. Hem gövdeni, hem aklını seviyorum. Yalnızca boynunun düzgün çizgilerini değil, koltuk altının terini de seviyorum. Kanımı tutuşturan gücünü de, çocuk gibi elinden tutma hissi uyandıran güçsüzlüğünü de seviyorum...” Bir kadın sevin yahut bir adam sevin ama güzel sevin. Güzel güzel sevin.

Ne geniş ne uzun bir tanımı var sevginin. Görüyoruz ki tüm bu kavramlar karşımı içinde bir iki cümle ile anlatılacak bir şey değil. Onu ancak çoğaltabilir ve önünde saygıyla eğilebiliriz. Tıpkı Ataol Behramoğlu bir şiirinde söylediği gibi:

“Bütün insanları dostun bil, kardeşin bil kızım

Sevincin ürünüdür insan nefretin değil kızım.

Zulmün önünde dimdik tut onurunu,

Sevginin önünde eğil kızım.”

Şunu unutmayalım ki dünya dünya olalı beri sevmek yormak insanı, sevgisizlik yorar...

# KİŞİSEL BÜTÇE YÖNETİMİ



**Emrah CEYLAN**  
Finans Uzmanı



**ÖZELLİKLE SON DÖNEMDE ARTAN DÖVİZ KURLARI, KÜRESEL PİYASALARDAKİ DEĞİŞKENLİKLERLE BİRLİKTE EKONOMİK OLARAK DAHA DİKKATLİ VE PLANLI OLMAMIZ GEREKEN BİR SÜREÇTEYİZ. PEKİ, BU SÜREÇTE BİZLERE, BİREYLERE NE GÖREVLER DÜŞÜYOR? ÖNCELİKLİ OLARAK BU DÖNEMDE TASARRUF YÖNTEMLERİNİ UYGULAYARAK İSRAFTAN KAÇINARAK, BİRİKİMLERİMİZİ MÜMKÜN OLDUĞU KADAR ARTIRMA YOLUNA GİTMELİYİZ.**

**Ü**lkemizdeki tasarruf oranları yüzde 15-20 seviyesindedir. Giderek tasarruf oranı düşmektedir. Bunun ilk ve en önemli nedeni gelir yetersizliği olarak göze çarpıyor. Bireylerin düzenli giderleri ve borç ödemeleri yapmalarından dolayı tasarrufa sıra gelmiyor. Hatta borcu borç ile ödemek davranışı oldukça yaygın. Bu durumda bireylerin bütçesinde tasarruf yapmayı bırakın devamlı borcun artmasına sebebiyet veriyor.

*“Eğer ihtiyacınız olmayan şeyler satın alırsanız, çok geçmeden ihtiyacınız olan şeyleri satmak zorunda kalırsınız.”*

**Warren Buffet**

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı bünyesinde 7 bölge 26 ilde yapılan araştırmada ülkemizdeki bireylerin yüzde 13,8'nin hiçbir tasarruf kaygısı taşımadığını, yüzde 86,4'ünün son 1 yıl içinde hiç tasarruf yapmadığı belirtilmektedir. Tasarruf yapanların yüzde 37'sinin aylık gelirlerinin yüzde 10'undan azını, yüzde 36'sının ise yüzde 21'inden fazlasını tasarrufa ayrılmaktadır. Türk lirası ve Döviz tasarruflarının yüzde 20'si evde nakit olarak saklanıyor. Tasarruf yaptığını belirtenlerin yüzde 36,2'si banka mevduatı, yüzde 35,3'ü altınla tasarruflarını değerlendiriyor. Özellikle altının evde saklanma oranı yüzde 77,2 gibi çok yüksek



**GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI BÜNYESİNDE 7 BÖLGE, 26 İLDE YAPILAN ARAŞTIRMADA, ÜLKEMİZDEKİ BİREYLERİN YÜZDE 13.8'İNİN HİÇBİR TASARRUF KAYGISI TAŞIMADIĞINI, YÜZDE 86.4'ÜNÜN SON 1 YIL İÇİNDE HİÇ TASARRUF YAPMADIĞI BELİRTİLMEKTEDİR.**

ortalama aylık 1.160 TL kredi borcu bulunuyor. Kredi kartı sahiplerinin yarısından çoğunun (yüzde 65,5) bir, yüzde 23,1'inin iki kredi kartı var. Aktif kullanılan kredi kartı sayısı ortalama 1,4 seviyesinde. Bireylerin aylık ortalama kredi kartı borcu 970 TL iken, yüzde 22,7'sinin bin liradan fazla borcu bulunuyor.

**Ülkemizde kişisel tasarruf oranı:**

- Çocuksuz ailelerde %19
  - Çocuklu ailelerde %11
- seviyesinde.

**Tasarruf sahiplerinin birikim yapma nedenleri:**

- Geleceğe yatırım % 41
- Çocuklar için % 29

düzeyde göze çarpıyor.

Hane halkının yüzde 45'i kredi kartı sahibi, yüzde 10'unun banka kredisi borcu var. Banka kredisi kullananların



- Beklenmedik durumlara karşı hazırlık **% 18**
- Harcama için ise **% 12**

Bundan sonraki her bültenimizde 10 adet tasarruf yöntemini sizlerle paylaşacağım.

**1.** Alacağınız ürün istek mi yoksa ihtiyaç mı? 10 saniye kuralı ile ürün ya da hizmeti almadan önce bu altın kural ile 10 saniye düşünerek tüketim sürecine başlayın. Eğer ki bütçeniz denkleşmiyorsa alışverişlerinizi ihtiyaçlarına göre değil isteklerinize göre yapıyorsunuz demektir. Bu ay 2. ayakkabıyı satın almanız gerçekten ihtiyaçtan dolayı mıydı?



**2.** Elektrik, su, doğalgaz, telefon, internet, TV faturalarınızı düzenli olarak inceleyin. Özellikle cep telefonu ve internet sağlayıcılar yeni kampanyalar düzenliyorlar. Her ay kendi tarifmenizle karşılaştırın. 5 TL'lik bir fark bile yılda 60 TL yapmakta. Elektrikten, sudan, doğalgazdan yapacağınız

tasarruflarla bütçenize kaynak yaratırsınız.

**3.** Harcamalarınızın büyük bir kısmı kiraya gidiyor. Kiranız, gelirinizin % 25'ini geçmemeli. Eğer Konut kredisi alacaksanız aylık ödeyeceğiniz taksit gelirinizin % 40'ını aşmamalı. Ev kendinizin ise veya aileniz ile yaşıyorsanız birikim oranını artırmalısınız.

**4.** Kredi kullanırken ödeyebileceğiniz en kısa vadeyi seçerek, faizi en düşüğe indirmeye çalışın.

**5.** Kullanmadığınız kredi kartları ve banka kartları varsa aidatlarını ödememek için derhal kapatın.


**6.** Bankacılık işlemleri için, daha çok internet bankacılık hizmetlerinden yararlanmaya çalışın.

İnternette yaptığımız işlemler şubedeki işlemlerden daha ucuz ya da ücretsizdir. Böylelikle hem para hem de zaman tasarrufu sağlıyorsunuz.

**7.** Çamaşır ve bulaşık makinelerinizi elektriğin indirimli olduğu gece saatlerinde çalıştırın. Bu size %10 elektrik tasarrufu sağlar.

**8.** Markete gitmeden önce mutlaka eksiklerinizi tespit edip bir liste oluşturun. Ve alışverişe çıkmadan önce karnınızı doyurun, aç bir şekilde markete gitmeyin.

**9.** Bulaşıklarınızı elde yıkamak yerine makineyi tercih edin ve kesinlikle dolmadan çalıştırmayın. Bu size %20 oranında elektrik ve su tasarrufu sağlar.

**10.** Evinize ısı yalıtım yaptırarak doğalgaz masraflarınızı %20 oranında düşürebilirsiniz. 





# ENERJİK VE SAMİMİ: MERVE OFLAZ



Zişan SEÇKİN



Muhammet KAYKU

**MERVE OFLAZ... SURVIVOR YARIŞMASININ TEK KADIN ŞAMPİYONU VE FENOMEN DİZİ 'ARKA SOKAKLAR'IN BAHAR KOMİSERİ... RÖPORTAJ İÇİN KAPISINI ÇALDIĞIMIZDA SAHIPLENDİĞİ KEDİLERİ, KÖPEĞİ VE SICACIK GÜLÜMSEMESİYLE BİZİ KARŞILADI. ENERJİSİNE GIPTAYLA BAKACAĞINIZ, 'VİTAMİN DEPOSU' BETİMLEMESİYLE ANLATILACAK KİŞİLERDEN. HÂL BÖYLE OLUNCA BENİM PAYIMA KEYİFLİ VE BİTMESİNİ İSTEMEDİĞİM BİR SOHBET, SİZE DE MERVE'NİN SAMİMİ CEVAPLARINI OKUMAK KALİYOR...**

**E**kranların uzun soluklu dizilerinden **Arka Sokaklar'da Bahar komiser karakterine hayat veriyorsun. Diziye nasıl dahil oldun?**

Bu dizide var olmak hayalimdi. Hep izlerdim ve bir gün bu ekiple çalışabilmeyi hayal ederdim. "Sert bir kadın polis olmak tam bana göre" diye diye çağırdım sanırım ve şu an 3. senem bu güzel ekiple. Bu kadar değerli oyuncularla zamanımın geçmesi benim için paha biçilmez, her gün bir şeyler öğreniyorum.

**Bahar komiser nasıl biri?**

Bahar aşk hayatını biraz

geri plana atmış, kendini mesleğine ve ekibine adayan, damarına basılırsa oldukça sert ama normalde şen şakrak, çocuklara ve hayvanlara duyarlı bir polis arkadaşımız.

**Rol gereği bile olsa polis olmak nasıl bir duygu?**

Her gün düşünüyorum, polislerimizin işi ne kadar zor ve omuzlarında ciddi bir sorumluluk var, herkese güven verip herkesin can güvenliği için çalışıyorlar. Oldukça gurur verici oynarken de bunu hiç unutmuyorum.

**Bu kadar dizi yoğunluğunda seyirci Arka Sokaklar'ı neden bu kadar sevdi?**

14'üncü sezonunda ve 14 sezondur cuma günleri en çok izlenen dizi. Bence ekip içindeki samimiyet seyirciye geçmiş, sete ziyarete gelen insanlar o kadar güzel şeyler söylüyorlar ki gururlanmamak elde değil, bizi kendilerinden görüyorlar. Ne mutlu bize, seyircimize samimiyetimizi geçirebiliyoruz.

**Biraz eskilere gidersek neler anlattırın çocukluğuna dair?**

Çocukluğumu çok özleyorum, şu zamanda maalesef çocukların yaşayamayacağı kadar özgür ve sokakta arkadaşlarıyla büyüdüm. Bisiklete bindim, paten kaydım, istop, körebe, saklambaç, lastik oynadım.

Aklıma gelmeyen ne oyun varsa oynadım. En sevdiğim zamanlar, okul tatil olunca babaannemin evine yerleşirdik. Beykoz da o zamanlar Beykoz... Benim için paha biçilmezdi. Özel mülkten denize girerdik her gün, tam Tarabya oteli karşısındaydı. Sadece bizim mahallemiz girebiliyordu, sabahtan akşama kadar deniz, akşamdan geceye kadar bol bol oyun oynardık. Düştüm, çamur da oldu her tarafım, ne güzel zamanlardı... Şanslıyım...

**Seni "Survivor" yarışmasıyla tanıdık. Neden bu yarışmada olmak istedin?**

İzlerken tek hayalim o adada var olmaktı. Çok bana



**ÇOCUKLUĞUMU ÇOK ÖZLÜYORUM, ŞU ZAMANDA MAALESEF ÇOCUKLARIN YAŞAYAMAYACAĞI KADAR ÖZGÜR VE SOKAKTA ARKADAŞLARIMLA BÜYÜDÜM. BİSİKLETE BİNDİM, PATEN KAYDIM, İSTOP, KÖREBE, SAKLAMBAÇ, LASTİK OYNADIM.**

göreydi, her zaman doğayla iç içe olmayı çok sevdim, “Bunu yaşamam gerekiyordu” derdim hep içimden. İlk sırayı alacağım diye hiç düşünmedim, sadece gidip o ortamda var olmak istedim ama işler başka yöne doğru gitti... İyi ki de gitmiş...

**Survivor’ın tek kadın şampiyonusun. Başarının sırrı neydi ve bu yarışma sana ne öğretti?**

Bir hırslım yoktu, başta sadece tadını çıkarıyordum. Düşünsenize, bir insan hayatı boyunca böyle değişik bir deneyimi ne zaman yaşayabilir? Sonra işler değişti, biraz canımı yaktılar diğer yarışmacılar ve benim de inanılmaz bir inadım var, onu ortaya çıkardılar. Normalde sakın bir insanken bir anda güçlü, kuvvetli oluverdim. Yarışmaları kazandım ve samimiyetim halka da yansımış ki şampiyon oldum. Aslında bana da sürpriz oldu.



**Sporcuyken kariyerini oyunculuğa çevirdin. Bu geçişin hikâyesini anlatır mısın lütfen?**

Marmara Spor Akademisi öncesi çok aktif, hareketli bir hayatım vardı. Bu özelliklerimden dolayı spor akademisini tercih ettim. Survivor’a gidince, işler de değişince yarışmayı kazandım ve ülkeye döndüğümde birden herkesin tanıdığı biri olmuştum. Çok şaşırmıştım, el sallayanlar, fotoğraf çektirenler... İnanılmaz bir ilgi vardı. Benim için çok özel anlardı. Spor akademisi

okuduğum için spor spikeri olmak istiyordum, hemen diksiyon derslerine başladım ama bir anda Muhteşem Yüzyıl dizisinden teklif geldi. O kadar başarılı oyuncu ile bir arada olmayı çok cazip buldum, ardından teklifi kabul ettim ve muhteşem kadroya dâhil oldum. Daha sonra oyunculuğu sevdim ve bu yönde kendimi geliştirmeye başladım, kurslara gittim, eğitimler aldım, çok şanslıyım ki çok başarılı insanlarla birçok projede yer aldım. Şans hep benden yana oldu.

**Kariyerinde hedeflediğin şekilde mi ilerliyorsun?**

Bir şeye odaklanmam, ama en iyisini yapmak için çalışırım ve işi akışına bırakırım. Sırada tiyatro ve sinema var.

**En çok nasıl bir karaktere hayat vermek istersin?**

Bir deliyi oynamak isterdim, ya da şen şakrak aşırı komik kendine has değişik bir tipleme... Aklımda bu var.

**Oyunculuğun sana kattıkları arasında en memnun olduğun “Oyuncu olmasaydım bu bakış açısına kavuşamazdım” dediğin farkındalıkların neler?**

Sabır, empati... Mesleğin bana kattığı en büyük şeyler. Ama o kadar çok farklı insanla etkileşim halinde oluyorum ki, bu yüzden insan sarrafı da oldum diyebilirim.

**Gelen projeleri nasıl değerlendiriyorsun? “Bu benim için doğru iştir” dediğin proje hangi temeller üzerinde olmalı?**

Bana uygun olup olmadığını bir bakışta anlıyorum zaten. Kendimi tanıdığım ve ne isteyip istemediğimi çok iyi bildiğim için, içimde bunu idare etmem çok kolay. Onun haricinde sosyal medya üzerinden sporla ilgili projeler geldiğinde yüzüm gülüyor çünkü benim yaşam tarzım sporla bağlantılı. Hem çok mutlu oluyorum hem de içime sinerek güzel şeyler çıkarıyorum.



**SPOR AKADEMİSİ ÖNCESİ ÇOK AKTİF, HAREKETLİ BİR HAYATIM VARDI. BU ÖZELLİKLERİMDEN DOLAYI SPOR AKADEMİSİNİ TERCİH ETTİM. SURVIVOR'A GİDİNCE, İŞLER DE DEĞİŞİNCE YARIŞMAYI KAZANDIM VE ÜLKEYE DÖNDÜĞÜMDE BİRDEN HERKESİN TANIDIĞI BİRİ OLMUŞTUM.**

**Her şeyi zamana ve akışına bırakanlardan mısın, yoksa sıkı sıkıya bağlı olduğun hedeflerin var mı?**

Planlar yapmam ama hayal kurarım... İki çok farklı, bir hedef koymak tabii ki çok güzel ama bunun için sıkı sıkıya bağlı olmam. Çalışırım, didinirim, oluyorsa olur, olmuyorsa bir hayır vardır derim. Genel olarak akışına bırakırım.

**En sevdiğin özelliğin?**

Kolay kolay alınıp darılmam, herkesle anlaşabilirim, her insanla sohbet edebilirim. Sanırım en çok bu huyumu seviyorum.

**En sevmediğin özelliğin?**

Çabuk parlayabiliyorum, anlamadan dinlemeden ya da işler istediğim gibi gitmediği zaman bir anda dünya başıma yıkılabiliyor. Biraz tez canlıyım, bu huyumu sevmiyorum, panik bir insanım maalesef.

### **Şöhretin senin için anlamı ne?**

Şöhret benim için anlamsız, gelip geçici... Kalıcı olup güzel işler başarmak daha anlamlı benim için.

### **Sosyal medyayı aktif kullanıyor musun?**

Oldukça aktif kullanıyorum ve çok seviyorum.

### **Peki gelen olumsuz yorumlara ya da eleştirilere takılır mısın?**

Eskiden çok takılırdım ama şimdi hiç takmıyorum. Bazı insanlar garip, ağzıyla kuş tutsan da yaranamazsın. O yüzden "Beni bilen biliyor zaten" deyip gülüp geçiyorum.

### **Çok güzel ve fit bir kadınsın, var mı özel bakım sırların?**

Genelde doğal ürünler kullanıyorum, paraben içermeyen, hayvanlar üzerinde test yapılmamış, doğal yağlar. Kimyasal katkılı ürünlerden uzak duruyorum, vitaminler alıyorum, spor yapıyorum, hepsi bence güzel sonuç veriyor.

### **Çok yoğun çalışıyorsun, spora zaman ayırabiliyor musun?**

Spora her zaman vakit vardır, güne 2 saat erken başlıyorum ve mutlaka yapıyorum.

### **Modayı takip eder misin?**

Etmiyorum, çok ilgim yok. Moda bana göre değil, saçma bile buluyorum. Ben kendime yakışanı moda olarak görüyorum.



### **Tarzını nasıl tanımlarsın?**

İçinde rahat edebileceğim her şey benim tarzım diyebilirim. Çok süslenmeyi, takı takmayı sevmem, rahat ve sportif şeyleri tercih ediyorum.

### **Herkes aşkı kendine göre tanımlar, senin için aşkın tanımını ne?**

Berberken yanında güvende ve rahat hissediyor, sarıldığımda tüm dertlerimi unutuyorsam benim için aşktır.

### **Nişanlın Mustafa Mert Işık'la nasıl tanıştınız?**

Tanışmamız 2008 yılına kadar uzanıyor. İlişkimizin başlaması ise 2015... Tamamen tesadüf eseri bir kahvecide tanıştık, yıllarca sadece sosyal medyada var olduk. Arada bir "Nasılsın, iyi misin" diye mesajlaşmak haricinde 2015 yılına kadar birbirimizi görmedik. Sonra buluştuk ve o zaman başladı.

### **En çok hangi özelliği, hayatının devamında sana eşlik etmesinde etkili oldu?**

Sakin olması... Ben tezcanlı, o çok sakin ve panik yapmayan biri. Dengeledik sanırım birbirimizi. Bana çok şey öğretti, öğretmeye de devam ediyor.

### **Nasıl vakit geçirirsiniz, ortak hobileriniz var mı?**

Ortak çok hobimiz var. Kite yapıyoruz, snowboard yapıyoruz, tenis oynuyoruz, basketbol maçına gidiyoruz, müzik yapıyoruz. Sevdiğimiz çok şey var beraber.

### **"Bir gün mutlaka gerçekleştirmek istiyorum" dediğin neler var?**

Bir bannak açmak, sokaktaki yardıma muhtaç canlar için bir şeyler yapmak... Bunu çok fazla istiyorum, inşallah bir gün gerçekleştireceğim. Ama nasıl diye şimdiden düşünüyorum. Umarım gerçek olur ve hayalde kalmaz...

# DOĞAL ÜRÜNLERLE YAŞAM

## LEZZETLİ ANILAR YARATIYORUZ



Suna SU



**GERÇEKLER VE SORUNLAR HER NE KADAR FARKLI OLSA DA, 21. YÜZYILIN İLK ÇEYREĞİ TARİHE, DOĞAL ÜRÜNLERLE YAŞAM TRENDİYLE DE GEÇECEK. DÜNYANIN BİRÇOK ÜLKESİ GİBİ TÜRKİYE'DE DE KATKISIZ YİYECEKLER TAZE, MEVSİMİNDE ÜRÜNLERLE BESLENME, DOĞAL VE ORGANİK ÜRÜNLER YÜKSELİŞTE. VE ORTALIK KİMİ ZAMAN TARTIŞMALARLA TOZ DUMAN OLUYOR. AMA ŞU BİR GERÇEK Kİ, HEM SAĞLIĞIMIZ HEM DE DÜNYADAKİ KAYNAKLARIN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ İÇİN YEREL, TAZE, MEVSİMİNDE VE KATKISIZ GIDALARLA BESLENMEKTE YARAR VAR.**

**G**ünümüz koşullarında neredeyse artık katkısız ürün bulmak lüks oldu. Hemen her şeyin raf ömrünü uzatmak için türlü türlü ek ürünler ilave ediyor. Hem kendimiz, hem çocuklarımız için istediğimiz katkısız gerçek ürünlerden oluşan gıdaları bulmak adına hem sanal ortamda hem yöresel bölgelerden ürün bulmak için epey çaba harcıyoruz. Doğal ürünleri arıyoruz, üretildiği şehirlerden getiriyoruz ya da getirilmiş olan yerlerden alıyoruz.

Göstermiş olduğum bu çabanın altında çocukluğumdan itibaren ailemin evimize giren ürünlere gösterdiği özen yatıyor. Bu özen hemen hemen birçok ailenin yaptığı gibi, olabildiğince her şeyi



yerinden ve zamanında getirtme ve tüketmeye dayalı bir çabadan oluşuyor.

Dolayısıyla kendim ve sevdiğim için bu özeni olabildiğince devam ettirmeye çalıştım. Çünkü hatırladığımız lezzetlere yakın ürünleri bulmak ve tüketmek bir süre sonra yaşamın bir parçası oluyor.

2019 Ekim ayında danışanlarımdan gelen talep üzerine yıllardır tariflerini verdiğim, hatta bazen yapıp gönderdiğim bu özene uygun kurabiyeler zaman içinde kendiliğinden üretime geçip yaşamlarımızda yer almaya başladı.

Bu üretim sayesinde yıllar



içinde öğrendiğim birçok bilginin lezzete dönüştüğü hâl **“Suki Kuki”** olarak ulaşıyor artık size.

### **Suki Kuki Nedir?**

Doğularına inandığımız, kalite açısından standartlarına güvendiğimiz tedarikçilerden, Türkiye'nin topraklarında yetişen, orijinali bozulmamış ürünlerini getirerek katkısız, şekersiz, lezzetli kukilerini sizler için pişiriyoruz.

2011 yılında CA yüzünden midem alınıp, arkasından yaşadığım tip2 ve reaktif şeker hipoglisemi rahatsızlığından sonra değişen koşullar nedeni ile beslenmemi yeniden yapılandırdım.

Bu ameliyatlardan sonra olduğum İlealinterpozisyon (bağırsak yolu değişimi) ameliyatı ile de bambaşka bir yolculuğa çıktım.



Bu yolculuk şu an ürettiğim tüm lezzetlerin temelini oluşturuyor. Çocuğuma ve kendime yedirmedeğim hiçbir malzemeyi kurabiyelerimde kullanmıyorum. İşlenmiş, katkı maddeli, laktozlu, mayalı, nişastalı, yapay tatlandırıcı ve orijini değişmiş hiçbir ürünü değil kurabiyelere, evime dahi almıyorum.

Sindirimi olmayan ve bağırsak yardımı ile beslenme düzenimi kuran biri olarak yediklerimin gaz, şişkinlik, kabızlık ve diyabetimi tetikleyerek yükseltecek gıdalardan oluşmaması, aynı zamanda da geleneksel mutfak lezzetlerime uygun olması gerekiyordu. Zira bende birçok kişi gibi lezzetli gıdaları keyifle tüketiyordum.

Tüm bunları göz önünde bulundurarak ve hayatıma geçirerek vücudumu laboratuvar olarak kullanıp tüm bu reçeteleri sekiz yıl gibi uzun bir sürecin sonunda büyük emeklerle, test ederek ve bizzat deneyerek oluşturduğum. Kukilerimizin bağırsak ve genel sağlığımız açısından günlük makro ve mikro besin ihtiyacını karşılayabilir

ve lif ihtiyacımıza da uygun olmasına özen gösterdim. Şekli ve süsü bu kadar doğal ürün kullanırken mümkün olmasa da, katkısı ve faydasının müthiş olduğunu hep bildim. Ve bu arada zor olsa da sağlığımızı ve lezzetin yanı sıra olabildiğince gözümüze hitap eden formlara ulaştırmaya çalıştım. Sonuç olarak çok seveceğinizden emin olduğum, hem tatlı ihtiyacımızı karşılayacak gerçek besinlerden oluşmuş, hem tatlı, hem tuzlu, hem katkısız, hem de şişkinlik yaratmayan hafif kurabiyelerimizle heyecanla karşınızdayız.

Sağlıklı ya da sağlıksız diye soranlara verebileceğim en önemli cevap **‘Çocuğuma yedirmeyeceğim hiçbir ürünü kullanmıyorum’** oluyor. Ve genel sağlık değerlerime bakıldığında yıllar içinde bu beslenme sisteminin sağladığı güzel sonuçlar ve yaşam kalitemi örnek gösteriyorum. Enerjim yerinde, tahlillerim iyi çıkıyor en önemlisi de şeker hastalığımı yaşamıyorum.

Çocuklarımız en değerli varlıklarımız. Onlara her

**ÇOCUĞUMA VE KENDİME YEDİRMEDİĞİM HİÇBİR MALZEMİYİ KURABİYELERİMDE KULLANMIYORUM. İŞLENMİŞ, KATKI MADDELİ, LAKTOZLU, MAYALI, NİŞASTALI, YAPAY TATLANDIRICILI VE ORJİNİ DEĞİŞMİŞ HİÇBİR ÜRÜNÜ EVİME DAHI ALMIYORUM.**

şeyin en iyisini yapmaya çalışıyorsak eğer, ben de sizlere ve sevdiğinizlere en iyisini hazırlamaya çalışıyorum.

Web sayfamızda ihtiyacınızla ilgili detaylı bilgilere ulaşabilirsiniz.

Şimdi size biraz Suki Kuki'lerimizden bahsetmek istiyorum.

Yediğiniz tatlı veya tuzlu kukiler, içindeki bir çok gıda ile doyuruculuğu, besleyici özelliğinden dolayı rahatlıkla tüketebileceğiniz ürünler. Bunları tüketirken eğer kilo da vermek istiyorsanız bir öğünde örneğin, Lorça ile tüketebileceğiniz çay ya da ayran öğününüzü karşılayacaktır. Dolayısıyla hem lezzetli hem keyifli kilo vermenize de katkıda bulunmuş oluyoruz.

Suki Kuki yolculuğumuz çocuklarımız için de özel lezzetler hazırlayarak devam edecek. Bir çok kolaylık getirmeye çalışıyoruz. Özellikle paketlenme ve taşınabilirlik konusunda.

**SİNDİRİMİ OLMAYAN VE BAĞIRSAK YARDIMI İLE BESLENME DÜZENİMİ KURAN BİRİ OLARAK YEDİKLERİMİN DİYABETİMİ YÜKSELTECEK GIDALARDAN OLUŞMAMASI, AYNI ZAMANDA DA GELENEKSEL MUTFAK LEZZETLERİME UYGUN OLMASI GEREKİYORDU...**



Çünkü birçok çalışanın en büyük problemi gittikleri yerlerde yanlarında götürerek bir şey bulamamaları oluyor. Bunları da göz önünde bulundurarak kişiye özel çözümler üretiyoruz. Vakumlu paketler, uzun yolculuklarda tazeliğini koruyan ürünlerimizi yanımıza götürme imkânı sağlıyor.

Aklınıza gelen her soru ve yorum için lütfen iletişime geçin size daha detaylı bilgi vermekten büyük mutluluk duyacağız.

### **Suki Kukilerin içinde neler var?**

Suki Kuki'ye can veren Suna Su, uzmanlık alanı olan Beslenme ve Bilinçlenme Eğitimleri sırasında, danışanlarının **"Katkısız, lezzetli, kaliteli ürünlerden oluşsa ve de şekersiz olsa ve tabii bize de uysa yiyebilirsek"** şeklinde gitgide artan talep ile başlayan ve kendinin de uyguladığı beslenme

sistemine uygun reçetelerini geliştirerek, tatlı ve tuzlu kurabiyelerini oluşturdu.

Böylece, yıllar içinde danışanlarına verdiği tarifler, kendinin ve ekibinin elleriyle şekillendi, lezzete dönüştü.

2019 Ekim ayından itibaren de doğal, kaliteli ve kaynağından ürünlerle, sadece el yapımı olarak, hiçbir makine, katkı maddesi ve koruyucu kullanılmadan **"Lezzetin Ev Hali"**ne dönüştürülerek, Suki Kuki markası altında hayat buldu ve nihayet sizlerin beğenisine sunuldu.

Suki Kuki'de kullanılan malzemelerin tamamı kaynağından getirildi ve her biri tütüzlükle seçildi. Suki Kuki yapımında sadece, su değirmeninde gerçek taş arasında öğütülmüş tam buğday, çavdar, yulaf, siyez ve kara buğday unları kullanılıyor.

Sütümüz laktosuz, yumurtamız köyden, zeytinyağımız toprağa değmeden üretilen Hemdem'den, tereyağımız Kars'tan, tuzsuz taze lorumuz Merzifon'dan ve probiyotik yoğurdumuz ev yapımı...

Rafine şeker yerine, doğal elma şurubumuz veya meyve şekerimiz, dut, üzüm, keçi boynuzu, hurma özleri ve pekmezi, kaynağından tek tek getirildi.

Doğal vanilya özütü kullanıldı,

Pestisitiz çığ badem, ceviz, fındık, üzüm, yaban mersini, özenle seçildi,

lezzeten ve kaliteden hiç şaşmadan kakaonun ve bitter çikolatanın uzmanı Callebaut marka kullanıldı.

Taze çekilmiş baharatlar, köy

pazarlarından alınan taze yeşillik ve meyveler tercih edildi.

Suki Kuki kurabiyeleri lif, protein, vitamin ve mineral bakımından zenginleştirilerek ağzınıza layık hale getirildi.

Suna Su mutfağında, tatlandırıcı, renklendirici, aroma verici, koruyucu madde gibi lezzetin, doğallığın ve kalitenin özünü bozan hiçbir madde kullanılmadı çocukluğumuzdan gelen lezzetlerden esinlenerek, kendi reçetelerimizde kurabiyenin hikâyesi yeniden yazıldı.

Web sayfamızda **"Kurabiyeni oluştur"** seçeneği ile de damak zevkinize göre **"Size özel"** kurabiyeler pişiriyoruz. Hazırladığımız listeler içinden sizde kendi kurabiyenizi oluşturabilirsiniz.

Tadan damak, yapan elden üstündür. Afiyetle...

www.sukikuki.com

Instagram-@sukikukicom

Online sipariş:

0 533 916 89 39

# TÜM HAVACILAR İÇİN EKİP KAYNAK YÖNETİMİ (EKY)

**Yazar: Dr. Kpt. Plt. M. Melih Başdemir**  
**Yayınevi: Beta Basım Yayım**

İnsanoğlunun uçmaya başladığı ilk günden itibaren emniyet konusu her zaman gündemde olmuştur. Hangi tür hava aracı ile uçulursa uçulsun, ana amaç her zaman uçuş emniyetini sağlamak olarak belirlenmiştir. Sivil Havacılığın gelişmeye başladığı ilk zamanlarda, uçuş emniyetinin sadece kişilerin uçuş becerilerini oluşturan teknik kabiliyetleri ile uçakların teknik tasarımlarının birleşiminden oluştuğu düşünülmüştü. Ancak meydana gelen uçak olay ve kazalarının araştırılması, uçuş faaliyetlerinin teknolojik gelişmeler sonrasında daha karmaşık hale gelmesi ve insan performansı üzerine yapılan çalışmaların artması sonrasında insanların “teknik olmayan” yeteneklerinin de incelenmesi ihtiyacı duyulmuştur.

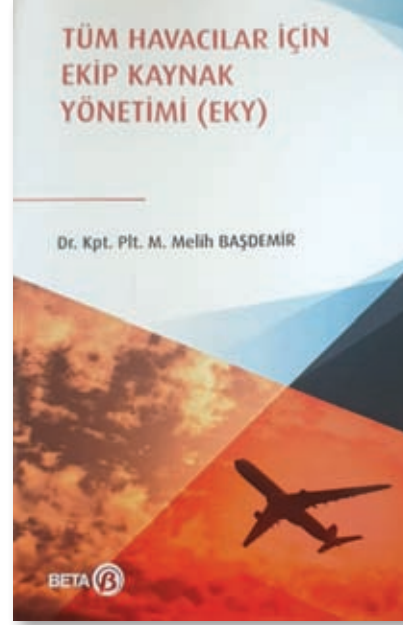
Günümüzde uçuş operasyonlarını sadece teknik düzeyde insan makine ilişkisi ile yürütmek mümkün değildir. Ekip Kaynak Yönetiminin (EKY) ana konusu olan insanın “bilişsel” yeteneklerini incelemek ve insan performansını arttıracak yöntemleri uçuş operasyonlarına ithal etmek bir zorunluluk haline gelmiştir.

EKY, özellikle davranış bilimleri ile yönetim biliminden faydalanarak, uçuş faaliyetlerinin optimum ve emniyetli bir şekilde yürütülmesini sağlar.

Bu sebepten dolayı EKY, tüm havacılık otoriteleri tarafından uçuş eğitimlerinde ve uçuş operasyonlarında sürekli olarak işlenen ve öğretilen bir disiplin haline gelmiştir. EKY'nin yer almadığı bir uçuş eğitimi ve EKY'nin uygulanmadığı bir uçuş operasyonu düşünülemez. İnsanın iç dinamikleri ve zihinsel faaliyetleri ile ilgilenen EKY, uçuş emniyetini sağlamada kullanılan en önemli yardımcıdır.

Dünyada EKY eğitimleri öncelikle ABD'de 1980'li yıllarda başlamasına rağmen, ülkemizde EKY 1990'lı yıllarda gündeme gelmiş ve 2000'lerden itibaren üniversitelerde ve havayolu şirketlerinde anlatılmaya ve sonrasında etkin bir şekilde uçuş manuellere ithal edilmeye başlanmıştır. Doğal olarak ülkemizde EKY dış ülkelerde yapılan yayınlar ile geliştirilmeye çalışılmış, sonrasında akademik çevrelerde ve hava yolu şirketlerinin eğitimlerinde EKY ile ilgili çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. Günümüzde bu çalışmaların artarak devam ettiği gözlenmektedir.

“Tüm Havacılar İçin Ekip Kaynak Yönetimi (EKY)” isimli kitabımız, ülkemizde EKY'nin gelişmesine katkıda bulunmak için yazılmıştır. Aslında bu kitabın yazılması bir ihtiyaç sonrasında olmuştur. Üniversitelerde ders verirken henüz Türkçe EKY kaynak kitabı bulunmaması üzerine literatürde “ders kitabı” ve “tüm havacı-




ların yararlanacağı bir kaynak kitap” kıvamında bir kitap yazmak amacı ile bu kitabın yazımına başlanmıştır. Dünya EKY literatüründe özellikle İngilizce olarak yazılmış eser sayısı oldukça fazladır, ancak herkesin anlayabileceği bir dille Türkçe olarak yazılmış EKY eseri sayısı oldukça azdır. Bu kitabın yazılmasında Türkçe eser eksikliğini gidermek de amaçlanmıştır.

Bu kitap başta havacılar olmak üzere, EKY ile ilgilenen herkesin rahatlıkla okuyup anlayabileceği, bilgi edineceği ve kaynak kitap olarak kullanacağı bir kitaptır. Kitapta, şahsımın 30 yıllık “uçucu ve akademisyen” tecrübesi ile yalın dilde yazılmış EKY anlatımı bulunmaktadır. Kitapta bulunan konular derin bir akademik araştırma ile anlatılırken, söz konusu akademik altyapı, uçuş operasyonlarına ait

güncel örneklerle zenginleştirilmiştir.

Kitap en basit şekliyle EKY'nin kendi dilimizde ne olduğunu anlatmaktadır. Bu kitaptan, ders anlatmak amacıyla EKY eğitimleri, üniversitelerdeki öğretim görevlileri, EKY'yi öğrenmeye çalışan havacılık bölümü öğrencileri, uçuş eğitimi alan pilot adayları, havacılık sektörü içinde yer alan kabin ekipleri, dispeçler, hava trafik kontrolörleri, yer hizmet görevlileri, tecrübeli ve tecrübesiz tüm pilotlar ve pilot adayları faydalanabilirler.

Kitap, EKY'nin kavramsal hiyerarşisini anlatacak şekilde tasarlanmıştır. Öncelikle EKY'nin ne olduğundan bahsedilmiş, sonrasında da EKY'nin ana konusu olan insan ve insan performansı hakkında bilgi verilmiştir. Kitabın ilerleyen bölümlerinde ise EKY'nin alt başlıkları olan Uçuculuk ve Uçuş Disiplini, Durumsal Farkındalık, Karar Verme, Tehdit ve Hata Yönetimi, Dikkat Yönetimi, Bitkinlik ve Uyku Düzeni, Takım Çalışması, İletişim, Liderlik Stres Yönetimi ve EKY'nin havacılık dışındaki diğer sektörlerde olan uygulamaları anlatılmıştır.

Bu kitaptan tek beklentimiz, ülkemiz havacılarına kendi dillerinde EKY'nin ne olduğunu anlatmaktır, umarız yakın gelecekte EKY hakkında yazılan Türkçe eserlerin sayısı artar ve Türk yazarlar da dünya EKY literatürüne de katkıda bulunurlar. 



# BES TOPRAK: CINQUE TERRE

**İTALYAN RIVIERASI'NİN ENGEBELİ SAHİLLERDEN OLUŞAN LİGURYA BÖLGESİNDE YER ALAN VE 5 KÖYDEN OLUŞAN CINQUE TERRE, İTALYANCADA 'BEŞ TOPRAK' ANLAMINA GELİYOR. KÖYLER KUZAYDEN GÜNEYE DOĞRU, MONTEROSSO AL MARE, VERNAZZA, CORNIGLIA, MANAROLA VE RIOMAGGIORE OLARAK SIRALANIYOR.**

**D**enizden gökyüzüne doğru ayaklanmış kayalıklar ve geçit vermeyen dağlar arasına, adeta serpiştirilmiş gibi turuncu, sarı, yeşil ve kırmızı renklerle bezeli evlerin oluşturduğu sıra dışı bu köylerde yaşam bin yıl öncesine dayanıyor. Bula-bildiği en uygun, ufacık toprak parçasında oluşturulan yerleşim birimleri ve tarım alanlarıyla insanın zorlu bir mücadelesine şahitlik yapıyor Cinque Terre.

Günümüzde Ulusal Park olan bu bölge, 1997 yılında UNESCO tarafından Dünya Kültür Miras listesine eklenmiştir...

## **11. yüzyıldan günümüze...**

Cinque Terre'deki ilk tarihi belgeler 11. yüzyıla kadar uzanıyor. Önce Monterosso ve Vernazza'da gelişim başladı. Diğer köyler ise Genova'nın askeri ve siyasi hegemonyası altında doğdu. 16. yüzyılda, Türklerin

saldırılarına karşı, bölge sakinleri eski surları güçlendirdi ve yeni savunma kuleleri inşa etti. Onyedinci yüzyılda Cinque Terre La Spezia Askeriyesi ve Genova ile başkent arasındaki demiryolu hattının yapımıyla gelişim devam etti. Demiryolunun yapılmasıyla adeta tecrit halinde yaşayan köylülerin daha büyük yerlere göç etmesiyle sosyolojik yapıda bir dönüş yaşansa da günümüzde turizmin gelişmesiyle köyler eski canlılığına kavuştu.

## Ulaşım

Cinque Terre'ye en rahat ulaşım şekli bu bölgeye yakın olan şehirlere havayoluyla, yani; İstanbul'dan Cenova'ya ya da Pisa'ya uçmak. Bununla birlikte İtalya'nın çeşitli bölgelerinden de trenle Cinque Terre köylerine ulaşmak mümkün. Bu sıra dışı köylere yolculuk yaklaşık, Cenova'dan 1.5 saat, Pisa'dan 1 saat 15 dakika, Milano'dan 2.5 saat, Floransa'dan 3 saat ve Roma'dan 4 saat sürüyor. Ayrıca

yolcu feribotu ile Corniglia haricindeki köylere ulaşım sağlayabilirsiniz. Bu yolcu feribotları Genova Eski Liman ve La Spezia, Lerici, veya Porto Venere den kalkıyor.

Cinque Terre köyleri arasında ulaşım ise trenle, yürüyerek ya da botlarla yapılabiliyor. En rahat ulaşım ise trenle sağlanıyor. Eğer tercihiniz tren olacaksa mutlaka 'Cinque Terre Card Train' almanız yararlı olacaktır. Kartla birlikte Levanto-Cinque Terre-La Spezia arasındaki tren hatlarına sınırsız kullanım, WiFi internet bağlantısı, istasyondan köylerin merkezine çıkan servis araçlarına biniş hakkı ve yürüyüş parkurlarına giriş olanağına da sahip oluyorsunuz.

Kartı Cinque Terre'deki beş köyden, Levanto ve La Spezia istasyonundan satın alabilirsiniz. Eğer günlük kullanımlık kart



alırsanız 13 Euro, iki günlük alırsanız ödeyeceğiniz ücret 23 Euro. Tren kartlarında aile paketleri de bulunuyor. 0-4 yaş arası çocuklar ücretsiz, 4-12 yaş arası çocuklar ise indirimli biletten faydalanıyor. Trene binmeden önce ceza ödememek için biletinizi onaylatmayı unutmayın.

### Beş otantik köy...

**Monterosso al Mare:** Adını, arkasında sıralanan dağların pembeden kıvılcı renklerinden alan Monterosso al Mare, 5 köy içinde en büyük ve en gelişmiş köy olma konumunda. 1000 yıllık geçmişe sahip olan köy Fegina ve eski köy olmak üzere iki yerleşimden oluşuyor. Ortaçağ izlerini taşıyan köyde 14. yüzyıldan kalma San Giovanni Battista kilisesi, Palazzo del Podestà,



San Francesco'ya adanarak inşa edilen Fieschi kalesi önemli eserlerden. Fieschi kalesindeki manastır Van Dick, Cambiaso, Piola ve Guido Reni'ye atfedilen resimler de dahil olmak üzere paha biçilmez sanat eserleriyle bezeli.



**Vernazza:** Birçok kişi tarafından köyler içinde en çekici olarak kabul edilen Vernazza, ilk kez 1080 yılında belgelenmiştir. Ortaçağ'da köyün ulaştığı olağanüstü ekonomik ve sosyal yapı seviyesi günümüzde bu geleneğini devam ettiriyor. Özellikle, ➤

birçok anıt seviyesinde yapı, ortaçağ izlerine adeta tanıklık ediyor. Köye 11. yüzyıldan kalma “Castrum” kalıntıları ve silindirik kulesiyle ihtişamlı bir kale özel bir görünüm katıyor. Yerleşim alanları tek merkezli bir yol aracılığıyla “Harpiler” denilen dik merdivenlerle birbirinden ayrılmış yapılardan oluşuyor. 13. yüzyılda inşa edilen Santa Margherita di Antiochia, Romanesk-Ceneviz tarzıyla köyün önemli eserleri arasında yer alıyor.

**Corniglia:** Cinque Terre’de denizle temas etmeyen tek köy olan Corniglia, kayalık bir burun üzerinde yükseliyor. Alçak ve geniş rengarenk evleri, tipik sahil evlerinden çok hinterland evlerine benziyor. Denize ulaşamayan köy, teraslarda yapılan tarım ve şarap üretimiyle öne çıkıyor. Köyün en önemli anıtı, 1350’lerde önceki bir binanın kalıntıları üzerine inşa edilen Gotik-Ceneviz tarzındaki San Pietro Kilisesi. Mermer gül penceresiyle süslenmiş cephesi, ayrıca bir geyik tasviri ve şehrin amblemi de dahil olmak üzere birçok süslemeyle zenginleştirilmiş. Köyün küçük meydanı Largo Taragio’da oturarak manzaranın tadını çıkarabilir, 18. yüzyıldan kalma Oratorio dei Disciplinati kilisesini ziyaret edebilirsiniz.

**Manarola:** Riomaggiore’nin benzeri olan Manarola, Ceneviz tarzlı tipik kule evleriyle adeta kentsel bir mücevher gibi duruyor 5 köy içerisinde. 12 yüzyılda kurulan köy adını, büyük bir değirmen çarkı olan “Magna roea” dan alıyor. Korsan baskun-



larına karşı başarıyla mücadele eden köyün en önemli eserleri arasında 1338’de inşa edilen San Lorenzo kilisesi bulunuyor. 3 nef planlı kilisenin ön cephesini 12 sütunlu gül penceresi süslüyor. Kilisenin en önemli özelliği ise çan kulesinin ana yapıdan ayrı olması.

**Riomaggiore:** Küçük bir vadi içinde yer alan Riomaggiore, La Spezia’dan kuzeye doğru çizilen rotadaki ilk köy ve Cinque Terre köyleri içinde ise





en güneyde olandır. 13. yüzyılın başlarında belgelenen köy, tarihi karakteri ve üzüm bağlarında yetişen nadide üzümleriyle üretilen şaraplarıyla biliniyor.

1340 yılında inşa edilen 3 nefli San Giovanni Battista kilisesi, Santa Maria Assunta kilisesi ve 15. yüzyılda yapılan ahşap Meryem Ana heykeli önemli tarihi eserler arasında yer alıyor.

### **Cinque Terre' nin taş duvarları...**

Günümüzde Cinque Terre'nin doğal görünümü, geçmişe kıyasla oldukça değişim göstermiştir. Bölgede, yüzyıllar boyu daha iyi yaşam şartları elde edebilmek için, coğrafik yapıyla mücadele eden insanların çabalarıyla, dönüşüm her şeyden önce tepelerde belirginleşti. Dik yamaçlarda teraslar biçiminde alanlar açılarak hem yerleşim hem de tarım için elverişli yerler oluşturuldu. Üzerinde sebze bahçeleri, üzüm bağları, merdivenler, çiftlik evleri, katır yolları bulunan bu bölgeler taş duvarlarla çevrelendi. Toplam uzunluğu 6.729 km duvar için 8.400.000 metreküp malzeme kullanıldı. Bu duvarlar sayesinde köy, hem kuzey rüzgarlarından korundu hem de elverişli tarım için iklim şartları iyileştirildi.

Özellikle zeytin ağaçları, üzüm bahçeleri daha verimli olanaklara ulaştı. Bu da yüksek kaliteli zeytinyağı ve şarap anlamına geliyor...

### **Tipik Akdeniz özellikleri taşıyor...**

800 metreye kadar ulaşan ve denize paralel olarak uzanan dağlar, Cinque Terre'nin soğuk rüzgarlardan korunmasına olanak sağlıyor. Güneyden gelen sıcak ve daha nemli hava akımları tepeye doğru yükselir ve soğuk havayla çarpışarak, yoğun ve sık sislere, yüksek yağışlara sebep olur. Florasında tipik Akdeniz bitki örtüsüyle birlikte deniz çamı, Halep çamı, holm meşesi, deniz rezenesi, kırmızı kediotu, sütleğen, süpürge otu, çilek ağacı ve kekik yamaçları kaplamıştır. Hayvanlar arasında çoğunlukla ringa martısı ve peregrin şahin göze çarpıyor. Bununla birlikte yaban domuzu, porsuk, tilki ve duvar kertenkeleleri diğer kara hayvanları arasında bulunuyor. Denizde ise tipik Akdeniz popülasyonunu hüküm sürüyor...

### **Dik kayalıklar arasında plajlar...**

Cinque Terre sahillerinin en önemli özelliği, koylar ve oyuklarıyla dik kayalıklardan



oluşmasıdır. Bu nedenle ayrı özellikler taşıyan plajlar, az sayıda ve sınırlıdır. Köyler içindeki en büyük plaj Monterosso'nun Fegina bölgesinde bulunuyor. Plaj "Forbes" dergisi tarafından dünyanın en güzel ve sıradışı 25 doğa harikası arasında gösteriliyor. Köyler içinde en geniş kumsala sahip bu plaj, turkuaz

rengi ve kristal berraklığıyla sizi büyüleyecektir. Günlük 20 Euro karşılığında iki şezlong ve bir şemsiye kiralayabilirsiniz. Plajın bazı bölümleri ise ücretsiz olarak hizmet veriyor. Tren istasyonuna 5 dakika mesafede olan plaj çevresinde bulunan çok sayıda bar ve kafeden faydalanabilir, köyün simgesi konumundaki heykelt-

raş-mimar Levacher ve Minerbi tarafından yapılan deniz tanrısı Neptün heykeli ve ardındaki diğer köylerin muhteşem manzarasını seyredebilirsiniz.

Diğer plajlar benzer özellikler gösterse de daha küçük boyutlardadır. Buralarda ince kumluk alanlar olsa da daha sıklıkla çakıllı sahiller sizi bekliyor olacaktır. Tarihi köyün batısında iskele plajı, doğusunda ise ünlü Corone kayasının eşlik ettiği başka bir plaj bulunuyor. Corniglia'da ise adeta gizlenmiş gibi tren istasyonunun altında, duvardan yansıyan ışık ve ısıyla daha sıcak bir plaj, ve çıplaklarıyla ünlü Guvano...

### Deniz ürünleriyle gelen lezzet

Cinque Terre, deniz ürünlerinin ağırlıkta olduğu bir mutfağa sahip. 1000 yıllık bir geleneği barındıran mutfak, günümüzde bölgenin florasında bulunan aromatik bitkilerle tatlandırılarak geçmişin özelliklerini koruyor. Ana menünün başında balık bulunuyor. Hamsi, çipura, levrek, kalamar, mürekkepbalığı ve ahtapot birçok yemeğin ana bileşenleri arasında. Kekik, ve mercanköşk gibi bölgede yetişen aromatik esanslarla lezzet bulan yemekler, yerel zeytinyağı ile tatlandırılmış ve bölgenin muhteşem beyaz şarapları ile yikanmıştır. Teras bahçelerinde yetiştirilen hodan, pazı, lahana, enginar, patates ve pırasa gibi sebzelerle hazırlanan kek ve sebze minestrone'ları da geniş bir yer kaplıyor. Bunların dışında kümes hayvanları ve çiftlik tavşanlarıyla sınırlı birkaç et yemeği de menü-



lerde yer alıyor. Hemen hemen her restoranda İtalyancası "acciughe" olan hamsi balığını kızartılmış ya da tuzda marine edilmiş ançüez şeklinde bulabilirsiniz. Köylerde gezinti yaparken külahta kızarmış deniz ürünleri satan pek çok satıcıya rastlayabilirsiniz. Menülerde çok sık karşınıza çıkacak bir diğer yemek Pesto. Liguria bölgesinin pesto'nun anavatanı olması nedeniyle Cinque Terre'de de pesto ön sıralarda yerini alıyor. Pesto genel-

de "trofie" adı verilen makarna türüyle servis ediliyor. Hemen hemen her menüde görebileceğiniz bir başka lezzet ise ıspanak ve ricotta peyniri ile yapılan ve cevizli bir sosla sunulan pansotti. Cenova çıkışlı bir hamur işi olan Focaccia da listelerde üst sıralarda. Ev tipi kalın hamurlu pizzayı andıran Focaccia sade, soğanlı, domatesli, zeytinli olarak sunuluyor. Özellikle pestoyla harmanlanmış şekli en çok tercih edilenlerinden. Hemen hemen her fırında ve markette istedi-

## KONAKLAMA

Coğrafi yapısı sebebiyle dikey bir yapılaşmanın söz konusu olduğu köylerde, her şeyden önce konaklayacağınız yerin dik bir yokuşta ya da birçok merdiven inip-çıkarak ulaşılabilirliğini unutmayın. Diğer köylere nazaran daha yatay bir yapılaşmaya sahip olan Monterosso konaklama açısından bir adım öne çıkıyor. Dolayısıyla Monterosso daha fazla seçenek sunuyor. Fiyatları gecelik kişi başı 500-1000 TL arasında değişen bazı oteller şunlar:

### Monterosso al Mare

- La Porto Roca, Via Corone, 1
- La Villa Degli Argentieri, Via Fegina 120/122
- A Ca' Du Gigante, via IV Novembre 11

### Vernazza

- La Malà Hotel, Via San Giovanni Battista, 29
- Hotel Gianni Franzi, Via San Giovanni Battista, 47-49
- Albergo Barbara, Piazza Marconi 30

### Corniglia

- Sandra Villa Rooms, Via Fieschi 212
- L' Agave Cinque Terre, Via alla Marina 49
- B&B Le Terrazze, Via Fieschi, 102

### Manarola

- Marina Piccola, via Birolli 120
- La Torretta, Vico Volto 20
- Da Baranin, Via A. Rollandi
- **Riomaggiore**
- Edi, Via Colombo 111
- Allo Scalo Dei Mille, Via San Giacomo 80
- Ca Dei Duxi, Via Colombo, 34-36



## DIKKAT!


Tüm Dünya'yı etkisi altına alan Koronavirüs nedeniyle, tehdidin ortadan kalkacağı güne kadar zorunlu olmadıkça seyahat yapmanızı önermiyoruz. Seyahat açısından 'Uçuş ekibi' olarak en riskli gruplar içinde olmamız bir ironi yaratsa da bu kurala lütfen hassasiyet gösterelim. Gezi yazımız tamamen bilgilendirmek amaçlıdır. Küresel sağlık sorunlarının ortadan kalktığı güzel günlerde değerlendirmeniz dileğiyle...

ğiniz boyutta dilimler halinde satın alınabilmesi de önemli bir özelliği. İstedığınız kadar kestirip, ücretini gramajına göre ödeyerek satın alabiliyorsunuz. Bir başka lezzet ise nohut unundan bakır tepsielerde pişirilmiş ve humusu andıran farinata. Ve bu lezzetlerin yanında köylerde üretilen şarapları da tadabilirsiniz. Bölgenin imza olmuş iki şarabı bulunuyor. Bunları hemen hemen her markette bulabileceğiniz gibi 'enoteca' denilen şarap evlerinde ve restoranlarda da tadabilirsiniz. İlk şarabımız Denominazione di origine controllata (DOC) damgası yani İtalyan şaraplarına özel kalite güvence etiketi taşıyan Cinque Terre DOC beyaz şarabı. İkinci şarabımız ise tatlı yerine geçen ya da yemekten sonra servis edilen kehribar renkli Sciacchetrà DOC. Üretimi çok zahmetli olan bu şarap, üzümün kuru-



utulması ve uzun yıllar boyunca fermente edilmesiyle elde ediliyor.

### Alışveriş genelde yöresel...

Cinque Terre alışveriş açısından tanınmış markaların yerine kendine özgü yerel ürünlerden oluşan bir yelpaze sunuyor. Eğer taze meyve-sebze alacaksanız uğrak yeriniz mutlaka Riomaggiore olmalı. Bu konuda öne çıkan dükkân, Cantina Cinque Terre. Sanatsal ürünler, takılar vb. ürünlerin adresi ise Art'in Bancchi. Bunların dışında salı günleri Vernazza'da, perşembe günleri ise Monterosso'da pazarlar kuruluyor. Yöresel ürünlerin ağırlıklı olduğu bu pazarlarda ayrıca çevre bölgelerden gelen değişik ürünleri de satın alabilirsiniz. Eğer şarap alacaksanız yine Monterosso ön plana çıkıyor. Bölgenin en büyük şarap üretim merkezi olan Monterosso'da mutlaka Enoteca Internazionale'ye uğramalısınız. 

## YÜRÜYÜŞ ROTALARI

5 köy arasında ve dağlarda yer alan dağ köylerinin tepelerine tırmanan 10 farklı rota mevcut. 5 köyü birbirine bağlayan patikanın numarası 2. Bu rotanın en kolay bölümü Riomaggiore ile Manarola arasındaki 1km'lik Aşıklar yolu. Büyük bir bölümü kaldırım taşları ile döşeli ve düz ayak olan bu yol 15-20 dakikada tamamlanıyor. İkinci kolay bölüm ise Manarola ile Corniglia arasında uzanan 3 km'lik yol. Yine düz ayak olan bu patika da 40-45 dakikada tamamlanıyor.

2 numaralı patikanın en keyifli rotaları ise, Corniglia-Vernazza arasındaki yaklaşık 1-1.5 saat süren 4 km'lik yol ve Vernazza-Monterosso arasındaki yine 4 km'lik yaklaşık 2 saatte yürüyebileceğiniz tepe yolları. Özellikle Corniglia-Vernazza arasındaki rotada portakal çiçeklerinin eşliğinde zeytin ağaçları ve bağların arasından manzaraları görerek ilerliyorsunuz. Epey dik olan patikalar, merdivenler ve tırmanışlar sizi biraz zorlayacaktır. Ancak doğanın size sunduğu manzaraları

izlerken yorgunluk aklınıza gelmeyecektir. Eğer yürüyüş rotasını Monterosso-Vernazza-Corniglia şeklinde tam tersten yaparsanız yokuşlar ve merdivenler biraz daha zorlayacaktır sizi. Bu arada patikaların açık olup olmadığını yola çıkmadan önce sorup öğrenmenizde fayda var. Bazen yağmur sularının yarattığı erozyon sebebi ile patikalar zarar görmüş olabiliyor, Bu nedenle o patika tamirat sonuna kadar kapalı kalıyor.

Diğer rotalar ise sahil köylerinden dağ köylerine ulaşan patikalardan oluşuyor. Sizi en çok etkileyecek olanlar ise şunlar:

- No: 7 (Corniglia-San Bernardino-Cigoletta: 3.5 km)
- No: 6 (Manarola -Volastra - Groppo: 3 km)
- No: 8 (Vernazza - Santuario N.S. Reggio: 1.2 km)
- No: 9 (Monterosso - Santuario Madonna di Soviore: 7 km)

Eğer daha uzun yürüyüş istiyorsanız, Porto Venere ve Levante'ye kadar olan rotaları tercih edebilirsiniz.

# Kitap



## TOP'LA DA GEL

**Yazar:** Erdil Sever

**Yayınevi:** İle Yayınları

Erdil Sever, Top'la da Gel adlı eserinde, tüm renkleri, tezahüratları, golleri ile 1998 Dünya Kupası'nın maçlarını gözlerinizin önüne getirirken, 50'lerin İstanbul'unun semtlerinde, meydanlarında, sizi o dönemin insanları, film yıldızları, sporcuları ile el ele zamanın ruhuna yolculuğa çıkarıyor. Fransa'da Japonya-Arjantin karşılaşmasındayken, İnönü'nü Duhuliyesinde bir Beşiktaş Fenerbahçe maçını izliyorsunuz artık. Orta, bir pas ve Taksim Aya Triyada Kilisesi'nin bahçesinde Beyoğlu'nun çocukları ile ufak bir tenis topuyla yaptığı maçtasınız 1950'nin Eylül'ünde. Hakem offsayt dedi... Goya ve Rubens'in kadınları ile Prado Müzesi'ndesiniz şimdi. Sağ açıktaki Taksim sinemasından çıkan bir Drakula, orta sahada Marilyn Monroe ve Audrey Hepburn... Hagi'den Pele'ye, "Ordinaryüs" Letter'den "Sinyor" Can Bartu'ya, Şükrü Gülesin'den "Taçsız Kral" Metin Oktay'a her yönden farklı tarih karşılaşmalarının olduğu bir 90 dakika bu.



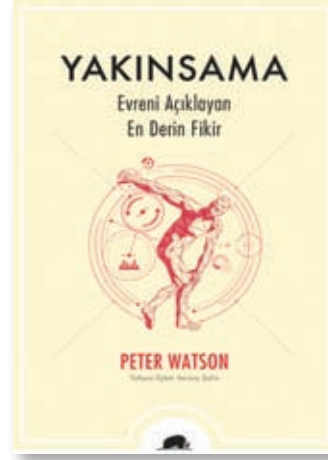
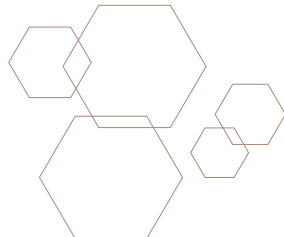
## GÜNLER AYLAR YILLAR

**Yazar:** Yan Lianke

**Çevirmen:** Erdem Kurtuldu

**Yayınevi:** Jaguar Kitap

Günler Aylar Yıllar, hayatın zorlukları karşısında hep diri kalabilen bir umudun romanı. Kuraklık, Balou Sıradağları'nda tüm yıkıcılığıyla baş göstermiştir. İnsanlar çareyi evlerini terk edip su ve yiyecek bulabilecekleri yerlere kaçmakta bulurken geride sadece ihtiyaç ile kör köpeği kalır ve bu iki kader ortağı, birkaç damla su, bir avuç mısır tanesi, bir karış gölgelik peşinde dolanır durur. Günleri, geceleri en sert, en çetin koşullarla sınanır; zamanın ve mekânın izleri silinip iskeletleri daha da belirginleşirken önlerindeki yollar da gitgide çatalanır. Bu zorluklardan geriye kalan, olağanüstü bir varoluş inadındır. Çin'in yaşayan en güçlü yazarlarından, Franz Kafka Ödülü sahibi Yan Lianke'nin Günler Aylar Yıllar'ını Erdem Kurtuldu Çince aslından çevirdi.

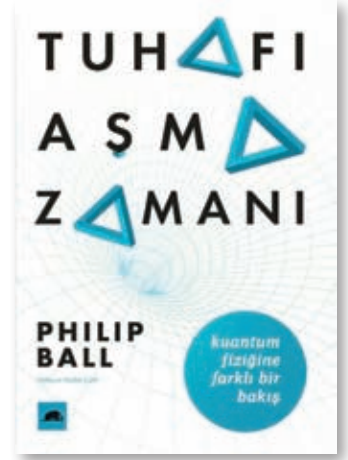


## YAKINSAMA - EVRENİ AÇIKLAYAN EN DERİN FİKİR

**Yazar :** Peter Watson

**Yayınevi:** Kolektif Kitap

Tarih alanındaki kapsamlı çalışmalarıyla tanınan Peter Watson'ın Yakınsama'sı bilimsel fikirler tarihine etkileyici, özgün bir yolculuk. Watson bu çalışmasında fizikle kimya arasındaki yakın ilişkiyi, kuantumun diğer bilimlere nasıl yakınsadığını, klimatolojinin mitolojiyle, botaniğin arkeolojiyle nasıl ilişkilendiğini ve disiplinlerarası uyuma dair tüm meseleleri ince ince irdeliyor. Farklı bilimler, farklı başlangıç noktaları ve hiç benzemeyen ilgi alanlarına rağmen bir araya geliyor; egemen anlatıyı, evrenin tarihini anlatmak üzere yakınsıyor ve birleşiyor. Başlangıçta tereddütle karşılanırsa da "yakınsama" Nobel Ödüllü fizikçi Steven Weinberg'in ifade ettiği üzere, "evreni açıklayan en derin fikir"dir. Günümüzün bilgi toplumlarıdaysa çok önemli bir eğilime dönüşerek iş, eğitim ve teknoloji gibi çeşitli alanların gidişatına yön vermeye başlamıştır.

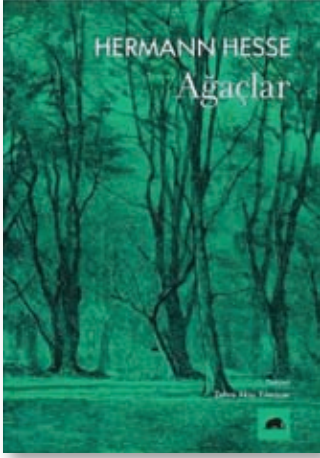


## TUHAFI AŞMA ZAMANI

**Yazar :** Philip Ball

**Yayınevi:** Kolektif Kitap

"Kuantum mekaniği 'tuhaf' görünebilir ama mantıksız değildir." Tuhafı Aşma Zamanı analogiler, metaforlar, imgelerle dolu kuantum anlatılarından farklı olarak, burada ve şimdi hakkındaki peşin hükümlerimizi sarsan, uzay ve zamanla dalaşan, dile dökemediğimiz, mantığımızı hiçe sayan kuantum dünyasının neden "tuhaf" olduğunu değil, neden bizim dünyamızın ona benzemediğini anlatıyor. Kuantum kuramının nasıl işlediğini, hakkındaki klişeleri, yanlış yorumları, deneyimlediğimiz dünyanın sezgi karşısı ilkelerini nasıl yarattığını, bizim gerçeklik, bilgi ve dile kurduğumuz ilişkilerin sınırlarını neden, nasıl zorladığını tartışarak bu kuramla birlikte bugüne kadar bildiğimiz bazı şeylerin artık neden geçerli olmadığını gösteriyor. Ball'un son derece kolay anlaşılır metni, kuantum mekaniğinin temellerinin teoride nasıl ele alındığını tüm detaylarıyla gösteriyor.



### AĞAÇLAR

**Yazar :** Hermann Hesse  
**Yayınevi:** Kolektif Kitap

Üzgün olduğumuzda ve hayata katlanamadığımızda bir ağaç şöyle konuşabilir bizimle: Sus! Bak bana! Yaşamak kolay değil, yaşamak zor değil. Bunlar çocuksu düşünceler. Bırak konuşsun içindeki Tanrı, o zaman susacaklar. Yolun seni anandan ve yurdundan uzaklaştırdığı için endişelisin. Ama attığın her adım, her yeni gün seni anana yaklaştırır. Orası ya da şurası değildir yurdun. Yurt ya içindedir ya da hiçbir yerde. Yollara düşme özlemiyle kederlenir yüreğim, akşamları rüzgârda uğuldayan ağaçları duyduğumda. Sessizce, uzun uzun dinlerseniz, bu özlemin esası da anlamı da çıkar ortaya. Sanıldığı gibi acıdan kaçıp gitme arzusu değildir bu. Yurda, ananın belleğine, hayatın yeni kıssalarına duyulan özlemdir. Eve götürür insanı. Her yol eve götürür, her adım doğumdur, her adım ölümdür, her mezar anadır. Böyle uğuldar ağaç, çocuksu düşüncelerimizden ürktüğümüz akşam vakitlerinde...



### BABİL'İN KADINLARI

**Yazar :** Zainab Bahrani  
**Yayınevi:** Kolektif Kitap

Babil'in Kadınları, Antik Mezopotamya'daki hâkim kadınlık olgusunu hem tarihsel hem de sanat açıdan inceliyor. Zainab Bahrani bu kültürün cinselliği ve toplumsal cinsiyet rollerini temsil üzerinden nasıl düşündüğünü çözümlerken, benzer birçok çalışmanın bağımlı olduğu eril iktidar/dışı tabiiyet gibi basit ikilikleri de irdeliyor. Bu sayede, mevcut tanımların kadınların yaşamış deneyimleriyle aslında örtüşmediğini, kadını eril özelliğin nesnesi olarak konumlandığını gösteriyor. "Babil'in Kadınları" toplumsal cinsiyet, göstergibilim, yapıbozum, psikanaliz ve tarihsel eleştiri bağlamındaki çağdaş eleştirel teorilerde zemin bulan kadınlık temsilleri hakkındaki bir çalışmadır ve bu alanlar, bir bütün olarak, sadece bu geçmiş kültürün araştırılmasını beslemekle kalmayıp aynı zamanda kendi payımıza geçmişini nasıl adlandırdığımızla yüzleşen metodolojik bir ağ oluşturur."

# AIRLINE BUSINESS AND ECONOMICS

**Yazar:** Dr. Kpt. Plt. M. Melih Başdemir

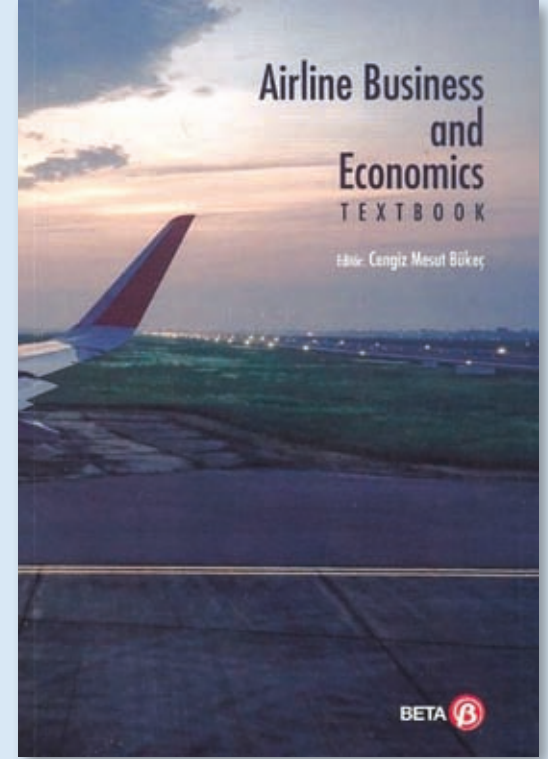
**Editör:** Dr. C. Mesut Bükeç

**Yayınevi:** Beta Kitap

Eser bir ders kitabı olarak incelendiğinde;

- Ülkemiz havacılığında önemli konularda emek vermiş yöneticilerden ve akademisyenlerden oluşan bir yazar kadrosuna sahip olduğu,
- Bölüm ve konu başlıklarının kapsamlı konular arasında anlaşılır şekilde ayırım sağladığı,
- Her bir bölümde konuyu öğrenenleri için doyurucu içerikle buluşma olanağı bulunduğu görülmekte.

Eser bir yanda mikro iktisadi yaklaşımla havayolu işletmelerini tanımlayıp sektörde konumlandırırken diğer yanda makro iktisadi yaklaşımla sektörü ve özelliklerini masaya yatırarak ülkemizde ve küresel hava taşımacılığında bugünden geleceğe bir projeksiyon sunuyor. Havayolu işletmelerinin yirtıcı rekabet koşullarını belirleyen hukuksal ve ticari zemin sade bir dille iki ayrı bölümde anlatılmış. Devamında Havayolu İşletmelerinin hayatta kalmaları için izledikleri stratejiler, belirledikleri iş modelleri, izledikleri pazarlama taktikleri örneklerle incelenmiştir. Ayrıca



havayolu işletmelerinin bakım ve diğer faaliyetlerine bağlı oluşan maliyetleri, operasyonel riskleri ve bunlarla baş etmekte belirleyebilecekleri tercihler farklı bölümlerde ayrı ayrı ele alınmıştır. Farklı alanlarda havacılık eğitimleri alan öğrenciler kadar her seviyede havacıya da hitap eden ve zengin bir içeriğe sahip olan eser alanında örnek ve sektörde çalışanlara yol gösterici niteliktedir. Kokpitten Bakış Dergisi olarak faydalı olduğunu düşündüğümüz bu eseri okumanızı öneriyoruz.

# Bulmaca

## SUDOKU

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

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

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

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



## VEFAT EDEN KAPTANLARIMIZ

(Ocak-Şubat-Mart-Nisan 2020)

**Kpt. Plt. İbrahim Aydın USTABAŞ**

**Kpt. Plt. Şenol YILMAZ**

**Kpt. Plt. M. Özden TÜRKON**

**Kpt. Plt. Mehmet Ali KILIÇ**

**Kpt. Plt. M. Serdar GÜNDOĞDU**

**Kpt. Plt. Feyzi ALTUNBULAK**

(Ocak-Şubat-Mart-Nisan 2020)



## EMEKLİ OLAN KAPTANLARIMIZ



**Kpt. Plt. Erdal UZER**

**Kpt. Plt. Gökhan PERE**

**Kpt. Plt. Necmi Can PEKER**

**Kpt. Plt. Uğur ÇINAR**

**Kpt. Plt. Ferruh ÜNLÜTÜRK**

**Kpt. Plt. Tayyip ÖZSEVER**

**Kpt. Plt. Ahmet YILMAZ**

**Kpt. Plt. Tayfun SEÇKİN**

**Kpt. Plt. Yavuz KORAL**

**Kpt. Plt. Ferudun EVRENSEL**

**Kpt. Plt. Levent SÖNMEZOCAK**



**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

