

KOKPİT

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR

'TEN BAKIŞ



ŞUBAT / MART / NİSAN / MAYIS
YIL: 11 / 2019 SAYI: 48

HAVA ŞEHİTLERİMİZİ ANDIK

Hava Şehitlerimiz, TALPA'nın öncülüğünde Edirnekapı Şehitliği'nde anıldı. Törene, THY temsilcileri, TALPA, şehit yakınları ve Muharip Gaziler ile emekli pilotlar katıldı.

EKİP KAYNAK YÖNETİMİ

Dr. Kpt. Plt. M. Melih BAŞDEMİR, EKY'nin uçuş emniyetindeki önemini kabin ve kokpit üyelerindeki farkındalığın ne kadar gerekli olduğunu EKY'nin tarihsel gelişimi içinde ele alıyor.

PİLOT EĞİTİMLERİNDE DEĞİŞİM SORUNU

Dünyamız hızla değişiyor. Havacılar olarak değişimi iyi algılayıp ülkemiz için gelecek ufkuna doğru uzanan için gelecek ufkuna doğru uzanan doğru rotayı belirlemek durumundayız.

UÇUŞ EKİPLERİ VE DUYGUSAL ZEKÂ

Dr. Goleman, duygusal zekâyı "Kişinin duygularını anlaması, başkalarının duygularına empati beslemesi ve duygularını düzenleyebilme yetisi" olarak tanımlıyor.

HAVA ARACININ BENZETİM YÖNTEMLERİ İLE MODELLENMESİ: SİMÜLASYON

DERNEĞİMİZİN 61. KURULUŞ YILDÖNÜMÜ'NDE ANITKABİR'DEYDİK

26 NİSAN DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ GÖRKEMLİ BİR GECEYLE KUTLANDI



Göklere çıkarma sırası Ege Yapı'da.



TALPA üyelerine özel 2019 yıl sonuna kadar
mevcut kampanyalara ek
% 5 indirim!



23 NİSAN SOSYAL SORUMLULUK PROJESİ

KOLİLERİMİZ TESLİM EDİLDİ

Duyurusunu gerçekleştirdiğimiz 23 Nisan sosyal sorumluluk projesi kapsamında 340 ihtiyaç sahibi çocuğa bağış kolilerimiz ulaştırıldı. Projeye destek veren Hava Kartalları Derneği, Şarkgülü Kırtasiye, 16 TALPA üyesi, TALPA Yönetim Kurulu ve personeline katkılarından dolayı teşekkür ederiz.



Başkandan...

61 YILDIR AYNI HEYECAN VE COŞKUyla...

DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ’MÜZÜ BÜYÜK BİR COŞKUyla KUTLADIK. BU ÖZEL GÜN NEDENİyle KATILIM VE BİRLİKTELİĞİ GÖRMEKTEN BEN VE EKİBİM SON DERECE MUTLU VE GURULUYUZ. BİR KEZ DAHA DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ’MÜZ KUTLU OLSUN.

Bu güzel ve anlamlı gün vesilesiyle TALPA’nın kuruluşundan bugüne, bulunduğu konuma gelmesinde emeği geçen değerli başkanlarımıza ve çalışma arkadaşlarına katkılarından dolayı şükranlarımızı sunuyoruz. Aramızdan zamansız ayrılan eski başkanlarımızdan Gürcan Mantı kaptanımızı da rahmetle anıyoruz.

Amaçlarımız doğrultusunda hızla ilerliyoruz.

Bildiğiniz üzere TALPA yönetimini 4 ay gibi kısa bir süre önce devraldık. Ulu Önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün ‘Bir amaca doğru yürürken kişisel düşünce ve çıkarları bir tarafa bırakarak, el ele vermek icap eder. Başarının sırrı budur.’ Sözüyle yola çıkarak yenilikçi, yaratıcı, disiplinli bir anlayışla ve ‘Ben’ değil ‘Biz’

olma düşüncesiyle camiamıza katkı sağlama çabamızdayız.

Bu doğrultuda Ulusal ve Uluslararası platformda uzmanlaşarak söz sahibi olabilmek amacıyla çalışma komitelerimizin başına değerli meslektaşlarımızın içinden gönüllü olarak çalışmak isteyenleri getirdik. Bu sayede TALPA’da Yönetim Kurulu değişikliği olduğunda çalışma gruplarının faaliyetlerinin kesintiye uğramadan devamlılığını sağlamayı amaçladık.

Eğitim çalışmalarımız giderek artacak...

Pilot olmak isteyen gençler ve hali hazırda uçuş okullarında eğitimine devam eden pilot adaylarımız için pilotluk mesleğini doğru ve gerçekçi şekilde anlatabilmek, eğitimlerine katkıda



Kpt. Plt. Hüseyin Murat Ersoy / TALPA Başkanı

bulunabilmek amacıyla mentorluk çalışmalarına başladık.

Aramızdan maalesef zamansız ayrılan meslektaşlarımızın halen eğitimine devam eden çocuklarının hayatlarına küçük de olsa bir dokunuş yapabilmek amacıyla üyelerimizin gönüllülük esasına göre yapacakları düzenli bağışlar ile hayata geçirilmek üzere "Eğitime katkı fonu" oluşturduk. Bu konuyla ilgili detayları en kısa sürede sizlerle paylaşacağız. Göstereceğiniz hassasiyet ve destekleriniz için şimdiden teşekkür ederiz.

Pilot ihtiyacını anlatacağız...

Silahlı kuvvetler kökenli meslektaşlarımızın hizmet yılı ile ilgili çıkan kanunla birlikte hem sivil havacılık hem de silahlı kuvvetlerdeki pilot ihtiyacının uygun bir şekilde karşılanması amacıyla çift taraflı görüşmelere başladık. Sürenin kısıtlı olması nedeniyle sizlerin de görüş ve önerileri alınarak konudan etkilenen tüm tarafların katılımıyla gerçekleşecek bir çalıştayın hazırlıklarında son noktaya

gelmiş bulunuyoruz. Önümüzdeki ay içerisinde çalıştayı hayata geçirmeyi planlıyoruz.

TALPA Test Center'in misyonu genişleyecek

Bir diğer gelişme olarak TALPA Test Center 'in millileştirme çalışmalarını başlattık. Gerçekleştiğinde hem üyelerimize hem de diğer meslektaşlarımıza hızlı, güvenilir, milli ve bu sayede daha uygun şartlarda dil sınavı imkanı sağlamış olacağız.

Geleceğimizi güvence altına aldık...

Pilot olarak hayatımızda stress faktörü teşkil eden geçici ve kalıcı lisans kaybı durumları için, İngiltere ve Türkiye Allianz şirketleriyle başlattığımız işbirliği ve görüşmeler sonucunda kalıcı ve geçici lisans kaybı sistemi, işsizlik sigorta sistemi TALPA bünyesinde devreye girmiş bulunuyor.

Şeffaf yönetimden ödün vermeyeceğiz...

Şeffaf ve kolay ulaşılabilir bir

yönetim sistemi için, her türlü gelişmeden anında haberdar olabileceğiniz, bireysel login sisteminin olduğu, bilgilerinizi güncelleyebildiğiniz, anlaşmalı kurumlar ve indirimleri takip edebildiğiniz, TALPA kartınızın da içinde yer aldığı, sizleri her an haberdar edebileceğimiz bildirim siteminin olduğu TALPA mobil uygulaması oluşturduk. Bununla birlikte web sitemiz de ihtiyacınızı karşılayacak şekilde yenileniyor.

"TALPA" olarak işbirliği ve tutkulu çalışma sayesinde önemli bir yol katettiğimize inanıyoruz. Değerlerimiz bizi biz yapan unsurlardır. Bizler bundan ilham alıp tutkuyla görevimizi gerçekleştiriyoruz, ve biliyoruz ki eser bırakan insanlar tutkuları olan insanlardır.

Ulu Önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün de büyük bir öngörü ve tutkuyla belirttiği gibi "İstikbal göklerde dir".

Sevgi ve saygılarımla...

İçindekiler



6



8



10



12



22



26



30



36

06 26 NİSAN DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ'NDE TALPA ATATÜRK'ÜN HUZURUNDAYDI

Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA) Dünya Pilotlar Günü kutlamaları kapsamında Bakırköy Atatürk Anıtı'nda bir tören düzenledi.

22 EKİP KAYNAK YÖNETİMİ

Dünyada havayolu ulaştırmasının gelişmesi, ekip kaynaklarının uçuş emniyeti için daha etkin kullanılmasını zorunlu hale getirmiştir.

8 DERNEĞİMİZİN 61. KURULUŞ YILDÖNÜMÜ'NDE ANITKABİR'DEYDİK

Derneğimizin 61. kuruluş yıldönümü töreni, bu yıl Anıtkabir ziyaretimizle ATA'mızın huzurunda gerçekleştirildi.

26 İNSAN FAKTÖRÜ: KÜLTÜREL FARKLILIKLARIN ETKİSİ

Pilot ihtiyacı arttıkça farklı kaynaklardan daha fazla miktarda pilot istihdamı gerçekleştirilmektedir.

10 HAVA ŞEHİTLERİMİZİ ANDIK

Hava Şehitlerimiz, TALPA'nın öncülüğünde düzenlenen törenle Edirnekapı Şehitliği'nde anıldı. Törene, THY temsilcileri, TALPA şehit yakınları ve Muharip Gaziler ile emekli pilotlar katıldı.

30 PİLOT EĞİTİMLERİNDE DEĞİŞİM SORUNU

Dünyamız hızla değişiyor. Değişimin, yaşamlarımıza yön veren yanını küresel ekonomik sistem oluşturuyor.

12 DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ MUHTEŞEM BİR BALOYLA KUTLANDI

36 UÇUŞ EKİPLERİ VE DUYGUSAL ZEKÂ

Duygusal zekâ: Kişinin kendi duygularını anlaması, başkalarının duygularına empati beslemesi...



TALPA adına

SAHİBİ VE SORUMLU MÜDÜR

TALPA Yönetim Kurulu Başkanı

Kaptan Pilot H. Murat ERSOY

YAYIN KURULU

Kaptan Pilot H. Murat ERSOY

Kpt. Plt. Muharrem GÜNDOĞAN

Kpt. Plt. 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

Bilnet Matbaacılık ve Yayıncılık. A.Ş.

Dudullu Organize Sanayi Bölgesi

1. Cadde No:16 Ümraniye/İSTANBUL

Tel: +90 (216) 444 44 03

Fax: +90 (0216) 365 99 07 - 08

www.bilnet.net.tr

TÜRK PİLOTLARI BULUŞMA NOKTASI

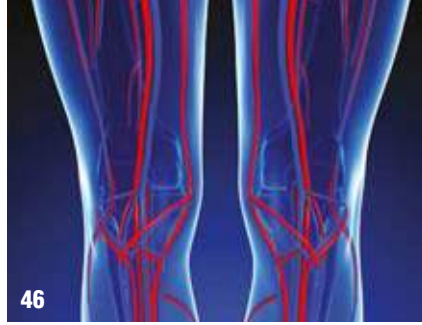
Bu dergide yayımlanan makale ve yazılar yazarın şahsi görüşünü temsil eder. TALPA'nın resmi görüşü olarak kabul edilemez. Makale, yazı ve görsellerin kullanımından kaynaklanan her türlü hukuki ve cezai sorumluluk yazara aittir.

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

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



42



46



56

42 HAVA ARACININ BENZETİM YÖNTEMLERİ İLE MODELLENMESİ SİMÜLASYON

Günümüzde elektronik ve bilgisayar teknolojisindeki gelişmelerle hava araçlarının performansları artmaktadır.

44 SİZ HiÇ GÜZEL SEVDİNİZ Mİ?

“Mesele sevmek değil azizim, kime sorsam herkes seviyor zaten. Mühim olan güzel sevebilmek, kırmadan, dökmeden, yormadan, acıtmadan.” diyor Can Yücel.

46 VARİS HAKKINDA DOĞRU SANILAN 7 YANLIŞ

Televizyonlar, internet, sosyal medyada varis hakkında ilgili/ilgisiz, çok fazla yazı -bilgi değil- ve görsel dolanıyor etrafımızda ve birçok “yanlış bilgi”, bir nedenle, “doğru” olarak sunuluyor, kabul görüyor.

58 PERGE ANTİK KENTİ

Perge ülkemizin tarihi zenginliklerinden birisi olup Antalya sınırları içerisinde bulunmaktadır. Yazımıza konu olan bu kentimiz antik çağda Pamphylia bölgesinde bulunmaktaydı.

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

26 NİSAN DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜNDE TALPA ATATÜRK'ÜN HUZURUNDAYDI



Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA) Dünya Pilotlar Günü kutlamaları kapsamında Bakırköy Atatürk Anıtı'nda kutlama töreni düzenledi. Törene, TALPA Yönetim Kurulu, emekli kaptanlar, Pilotlar Vakfı, AFA Uçuş okulu, Üyelerimiz ve bazı sendikalar katıldı. Saygı duruşu ve İstiklal Marşı'mızın okunmasının ardından TALPA Dernek Başkanı Kpt. Plt. Hüseyin Murat Ersoy bir konuşma yaptı. Ersoy konuşmasında "Değerli meslektaşlarım, saygıdeğer misafirler, basınıımızın değerli temsilcileri..."

Bugün burada 1 numaralı Türk Pilot Brövesi sahibi Fesa Evrensev'in Türkiye semalarında ilk uçuşunu yaptığı gün olarak kabul edilen 26 Nisan Dünya Pilotlar Günü'nü

kutlamak üzere toplandık. Tüm meslektaşlarımızın, havacılık camiamızın Pilotlar Günü'nü, Türkiye Havayolu Pilotları Derneği Yönetim Kurulu adına en derin saygılarımla kutluyorum.

Bir süre "Türkiye Pilotlar Günü" olarak kutlanan bu önemli gün, 2013 yılında Uluslararası Havayolu Pilotları Dernekleri Federasyonu'nun (IFALPA) olağan kongresinde, Türkiye Havayolu Pilotları Derneği TALPA'nın yaptığı teklifin uygun görülmesiyle, 2014 yılından itibaren 26 Nisan'da küresel düzeyde "Dünya Pilotlar Günü" olarak kabul edildi.

Ulu Önderimiz Gazi Mustafa Kemal Atatürk, bundan yıllar önce bizlere gökleri, gökyüzünü eşsiz ileri görüşlülüğü ile geleceğin anahtarı olarak işaret etmişti. Türk gençleri, Türk



İstikbalinin evlatları O'nun işaret ettiği bu yönde çok aşamalar kaydetti. Biz Türk Pilotları olarak hem ülkemiz, hem de dünya semalarında uçtuğumuz her an bu öngörüyle gerçekleştiriyor olmanın haklı onur ve gururunu yaşıyoruz.

Pilotluk mesleği, bilimsel çalışmalara konu olan, insanın doğal yaşam çevriminin dışında kalan şartlarda yerine getirilen ve büyük özveri isteyen bir meslektir. Pilotluk bir meslekten öte bir tutku, bir yaşam tarzı, bir kendini adamaktır. Arkanıza yüzlerce insanı emanet alarak, gidecekleri yerlere selametele

ulaştırmanın sorumluluğunu hissetmektir. Rüzgarlarla, orajlarla, bulutlarla, yağmurla ve karla vals yapmaktır. Ve tüm bunlarla gurur duyarak her bir uçuşu ilk uçuş heyecanı ile icra etmektir. Gece gündüz, bayram, haftasonu kavramları olmadan aldığımız görevi emniyetle yerine getirmek bizler için en büyük bayramdır. Gidecekleri yerlere emniyet ve mutlulukla ulaştırdığımız her insanın yüreğindeki minnet, bizlerin enerjisidir.

Burada değerli halkımıza seslenmek istiyorum. Sizlerin bağrından çıkan evlatlarımız işte

yukarıda bahsettiğim bu duygu ve enerjiyle pilotluk mesleklerini icra etmektedirler.

Havacılıktaki büyümenin önemli bir ivme kazandığı günümüzde, sektörün en önemli aktörü olan pilotlara duyulan ihtiyaç da gittikçe artmaktadır. Artan ihtiyacı karşılamak amacıyla daha çabuk, daha kısa zamanda pilot yetiştirme yollarını ararken, pilotluk mesleğinin gerektirdiği özelliklerden ödün vermemek önemle üzerine durulması gereken bir noktadır. Pilot olmayı hedefleyen kardeşlerimizin bu kutsal mesleği konuşmamın

başında belirttiğim duygularla icra etme istek ve arzusunda olmaları gerektiğini özellikle belirtmek isterim.

Türkiye Havayolu Pilotları Derneği yönetim kurulu adına, 26 Nisan dünya pilotlar günü törenine katkıda bulunan herkese, bugüne özel ilgi gösteren basınımıza, siz değerli katılımcılara teşekkür ediyorum.

Dünya pilotlar gününüz kutlu olsun" şeklinde konuştu. Tören, konuşmanın ardından Türkiye Havayolu Pilotları Derneği üye ve yöneticilerinin, Atatürk Anıtı önünde hatıra fotoğrafı çektiğiyle sona erdi. ➤

DERNEĞİMİZİN 61. KURULUŞ YILDÖNÜMÜ'NDE ANITKABİR'DEYDİK



DERNEĞİMİZİN 61. KURULUŞ YILDÖNÜMÜ TÖRENİ, BU YIL ANITKABİR ZİYARETİMİZLE ATA'MIZIN HUZURUNDA GERÇEKLEŞTİRİLDİ.

Anıtkabir'deki törene TALPA Yönetim Kurulu üyeleri, dernek üyeleri ve aileleri iştirak etti. Saygı duruşunun ardından TALPA adına Yönetim Kurulu Başkanı Kpt. Plt. H. Murat Ersoy ATA'mızın mozolesine çelenk koydu. TALPA heyeti daha sonra Misak-ı Milli kulesine geçti. Kpt. Plt. H. Murat Ersoy Anıtkabir özel defterine ziyaretle ilgili mesajını yazarak imzaladı.

Ersoy mesajında "Yüce Ata'm, Bugün Türkiye Havayolu Pilotları Derneğinin 61. kuruluş yıldönümü vasıtasıyla saygı, sevgi ve özlemle huzurunda bulunuyoruz. Hem şahsım adına hem de ait olduğum kurum ve camia adına biliyoruz ki bugünlere ulaşabildiysek hepsi senin ve bizlere emanet ettiğin Cumhuriyetimizin sayesinde.

Bizler Yurtta sulh Cihanda Sulh diyecek kadar tüm Dünya'yı kucaklamış ve yine

tüm Dünya tarafından lider olarak benimsenmiş, bir dehaya, Ata'ya sahip olduğumuz için minnet doluyuz. Biliyoruz ki, seni sevmek ve yaşatmak senin ilkelerini benimsemek ve yolundan ayrılmamaktır.

'İstikbal göklerde'dir' diyerek bizlere emanet ettiğin bu gökyüzünü ve bu vatani ilelebet yaşatacağımıza bir kez daha ant içeriz. Atatürkçü düşüncüyü son nefesine kadar yaşatmış ve aktarmış bir babanın evladı olarak söz veriyorum ki tüm evlatlarımız da senin ışığında yürüyerek aydınlıklara ulaşmaya devam edeceklerdir." ifadelerine yer verdi.

Törenin ardından TALPA heyeti ve diğer katılımcılar rehber eşliğinde Anıtkabir Müzesi'ni gezdiler.





HAVA ŞEHİTLERİMİZİ ANDIĞ

HAVA ŞEHİTLERİMİZ, TALPA'NIN ÖNCÜLÜĞÜNDE DÜZENLENEN TÖRENLE EDİRNEKAPI ŞEHİTLİĞİ'NDE ANILDI. ASKERİ VE SİVİL, HAVA ŞEHİTLERİMİZİ ANMAK İÇİN DÜZENLENEN TÖRENE YOĞUN BİR KATILIM OLDU.



Hava şehitlerimiz, TALPA ve Hava Harp Okulunun öncülüğünde Edirnekapi Şehitliği'nde düzenlenen törenle anıldı.

Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA) ve Hava Harp Okulu öncülüğünde düzenlenen törene, Muharip Gaziler, Türk Hava Yolları, Pegasus Hava Yolları, Hava-İş, Hava-Sen, TASSA, Türkiye Havayolu Pilotlar Vakfı (PİLVAK), Havayolları Emekli Kabin Memurları Derneği (ARFAA), Tayyareci Vecihi

Hürkuş Müzesi Derneği (TVHMD) başkan ve temsilcileri ile emekli havayolu kaptan pilotları katıldı.

Saygı duruşu ve İstiklal Marşı ile başlayan törende, TALPA Başkanı Kpt. Plt. Hüseyin Murat Ersoy günün anlam ve önemine dair bir konuşma yaptı.

Ersoy konuşmasında, "Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk eşsiz öngörüsüyle söylediği "İstikbal Göklerdedir" sözüyle Türk gençlerine bir hedef göstermiştir. Bu hedef doğrultusunda Türk ulusu sadece Fesa Evrensev, Vecihi

Hürkuş ve Nuri Demirağ gibi efsane havacıları değil çok sayıda isimsiz kahramanı da yetiştirmiştir.

1914 yılında yaşamlarını yitiren Yüzbaşı Fethi bey, Yüzbaşı Sadık bey ve Teğmen Nuri bey uçaklarının düşmesi sonucu havacılık tarihimize ilk şehitlerimiz olarak geçmişlerdir.

Şehadetleri ile biz Türk pilotlarına ışık ve yol gösteren, ülkemiz ve havacılığımız için canlarını veren asker ve sivil tüm şehitlerimizin toprağa değil bu milletin kalplerine ve gönüllerine gömülmüş

olduklarını biliyor, Türkiye Havayolu Pilotları Derneği olarak aziz hatıraları önünde saygı ile eğiliyoruz." dedi. Anıta çelenklerin konulmasının ardından TALPA Başkanı Kpt. Plt. Hüseyin Murat Ersoy Şehitlikteki Şeref Defterine şu ifadeleri yazdı "Ulu Önder Atatürk'ün gösterdiği hedefe ulaşmak için 100 yıldır sürdürülen mücadelede Ülkemiz ve havacılığımız için canını veren aziz şehitlerimiz:

Bize bıraktığınız kutsal ve rengini sizlerin asil kanından alan şanlı bayrağımızı sizlerden



aldığımız güç ve feyz ile dünyanın dört bir yanında dalgalandırmaya devam edeceğiz.

Aziz hatıralarımız önünde saygı ile eğiliyoruz. Ruhunuz şad olsun.

Daha sonra TALPA yönetimi diğer katılımcılarla birlikte kabirleri ziyaret ederek kırmızı ve beyaz karanfiller bıraktılar.

Tören, Hava Şehitleri ile görev başında yaşamını yitiren THY personelinin kabirlerini ziyaret ve çiçek bırakılması ile son buldu.





DÜNYAWORLD PILOTLARPILOTS' GÜNÜDAY

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN (TALPA) ÖNCÜLÜĞÜNDE TÜRK HAVA YOLLARI, EGE YAPI, ÇİFTKURLAR VE MEMORIAL SAĞLIK GRUBU'NUN SPONSORLUĞUNDA DÜZENLENEN, BU YIL ALTINCISI KUTLANAN DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ, HILTON CONVENTION CENTER BALO SALONUNDA GERÇEKLEŞTİRİLDİ. TALPA BU YIL DA 'SEKTÖRDEKİ AKTÖRLERİ BİR ARAYA GETİREREK GÖRKEMLİ BİR GECEYE İMZA ATTI..





Dünya Pilotlar Günü'nün kutlandığı baloya Hilton Convention Center ev sahipliği yaptı. Hotelin balo salonunda gerçekleştirilen kutlama öncesi pilotlar ve konuklar kokteyl salonunda bir araya geldi. Yoğun bir katılımın olduğu geceye gelen konukları karşılama alanında TALPA Başkanı Kpt. Plt. H. Murat Ersoy, Başkan Yardımcısı Kpt. Plt.

Muharrem Gündoğan, Genel Sekreter Kpt. Plt. R. Okan Üreksoy, yönetim ve denetim kurulundan bir çok kaptanımız karşılarken kendilerine eşleri de refakat etti.

Kokteyl salonunda THY Yönetim Kurulu Başkanı İlker Ayıcı bir konuşma yaptı. Ayıcı "Kokpitte görevli üyeler ve çok değerli aileleri ve eşleri... Bugün burada bulunan Türk Sivil Havacılık ailesinin çok değerli mensupları, uçuş okullarının,

Türk Sivil Havacılığı'nın çok değerli temsilcileri ve sivil havacılık basınının çok değerli mensupları. Hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum. Değerli yol arkadaşlarım ve aileleri. Ailemizin en önemli üyelerinden olan siz pilotlarımızın üstlendiği sorumluluklar ve görevlerinize karşı gösterdiğiniz hassasiyet ve uçtuğunuz her yere şanlı bayrağımızı layıkıyla taşıyorsunuz. Bizler farklı



dünyaları, iklimleri ve insanları birbirine bağlıyoruz. Bu tutkulu hikâyemizin en öncü paydalarından bir tanesi hiç şüphesiz siz değerli pilotlarımıza ait. Ortaklığımızın en kıymetli parçalarından biri olan siz pilotlarımız ve Türk Sivil Havacılık ailesi, tüm şirketlerimizde uçan pilotlarımız hep birlikte bizleri gururlandırmakta, şanlı Türk Bayrağı'nı dünyanın dört bir yanına taşımaktalar ve dünyanın dört bir yanına her gün inmiş, kalkışlarıyla, varışlarıyla, gelişleriyle insanları, yürekleri, kalpleri ve hikâyeleri birbirine bağlamaktasınız. Bu kutlu ve önemli görevinizde şüphesiz yalnız değilsiniz. Türk Sivil Havacılığı'nın, Türk Hava Yolları'nın da yine içinde bulunduğu ailemizin çok değerli tüm mensupları, havada da, yerde de sizinle her an, sizin emniyette olabilmemiz için arka planda olmaya ve bir çalışma yürütmeye devam ediyor. Ama şüphesiz, her gün sizi işe yolcu eden aileleriniz bu Dünya Pilotlar Günü'nde sizlerle birlikte bu kutlamayı en çok hak edenlerdir. O nedenle bu güzel tabloya baktığımda sizleri ailelerinizle bir arada görmekten de büyük bir mutluluk ve gurur duyuyorum.

Dünya'nın en fazla ülkesine uçan, en fazla uluslararası destinasyonda uçan havayolu olma unvanımızın kazanılmasında emeğiniz çok büyüktür. Türk Hava Yolları'nın yıllardır Avrupa'da ve Dünya'da en önde gelen şirketler içinde yer almasında, mevcut sivil



havacılığın bayrağının en tepeye dikilmesinde, Türk şirketlerinin bütün dünyada saygı ve saygınlıkla anılmasında, uçuş

emniyetine verdiğimiz değerlere önemle, Türk markalarının Dünya ve Avrupa'da da en büyük güvenli markalar

arasında yer almasında emeğiniz katkınız çok büyük. Bu akşam size ne kadar teşekkür etsek azdır. Unutmayalım ki ilk



uçuşu yapan Mehmet Fesa Evrensev'den bugüne kadar, bu hikâyenin yazılmasında emeği geçen birçok yol arkadaşımız oldu, aramızdan emekliliğe ayrılanlar, aramızdan Hakk'a intikal edenler oldu. Bugün görev yapan pilotlarımız kadar dün sizlere ağabeylik yapan, öğretmenlik yapan tüm pilotlarımızı sevgiyle, saygıyla, rahmetle minnetle anmak istiyorum. Aramızdan ayrılan tüm hava şehitlerimizi saygı, minnet ve rahmetle anıyorum.

Arkadaşlar, sektör ortalamamızın çok üzerinde büyüme dönemlerindeyiz. Büyük bir başarı hikâyesinin mimarlarıyız. Unutmayın ki sadece 2016 yılında 100 uçaklık bir filoya sahipken, bugün geldiğimiz noktada, 13 yıl gibi kısa bir sürede, 314 yolcu 23 kargo uçağıyla 337 uçağı ulaştırdık bizi. 2023 hedeflerimiz arasında 500 uçağı geçecek bir filo olmak var. Ve Avrupa'nın zirvesine

yerleşmek var. Gerek yolcuda, gerek kargoda dünyanın en fazla ülkesine uçan havayolu olma gururunu sizler taşıyorsunuz. Şimdi bir hedefimiz daha var: Havacılıkta Dünya'nın zirvesine çıkmak. Türk Sivil Havacılığı Dairesi'nin, tüm Türk şirketlerinin bir arada bu hedefi gerçekleştireceğine inanıyorum.

TALPA ailesine ayrı bir teşekkürüm var. Özellikle TALPA'da meydana gelen yeni bayrak değişimiyle birlikte, gerek önceki dönemlerde görev yapan arkadaşlarımız, gerek bugün bayrağı devralan yönetimdeki arkadaşlarımız büyük bir gayretle Türk Sivil Havacılığı adına Türk pilotları adına çok başarılı işler yapıyorlar. Dünya'ya hediye ettiğimiz Dünya Pilotlar Günü'nden sonra şimdi inanıyorum ki TALPA liderliğinde Türk pilotları yeni başarıları da getirecek, yeni doğruları ve katkıları da sivil havacılıkta dünyada olacaktır.

Bu güzel geceyi tertip eden

TALPA'nın değerli yönetimine ve tüm arkadaşlarıma teşekkür ediyorum." şeklinde konuştu.

Geceyi Taner Ayyıldız sundu

Kokteylin ardından balo salonuna geçen davetlilere, gecenin sunuculuğunu da üstlenen Taner Ayyıldız açılış konuşmasını gerçekleştirdi. Ayyıldız, "Tarihler 26 Nisan 1912'yi gösterdiğinde Türkiye'nin 1 numaralı brövesine sahip pilotu Mehmet Fesa Evrensev Atatürk Havalimanı'ndaki askeri apronda bulunan düzlükten havalanarak günümüzde ilk uçuş olarak kabul edilen uçuşunu gerçekleştirdi. Türkiye Havayolu Pilotları Derneği TALPA'nın girişimleri neticesinde bu tarih Dünya Pilotlar Günü olarak

kabul edildi. Bu vesileyle göklerdeki temsilcilerimiz saygıdeğer pilotlarımızın, kıymetli ailelerinin ve sizlerin nezdinde havacılığa gönül vermiş herkesin Dünya Pilotlar Günü kutlu olsun." diyerek kürsüye Türkiye Havayolu Pilotları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kpt. Plt. Murat Ersoy'u konuşmasını gerçekleştirmek üzere davet etti.

Başkan önemli mesajlar verdi

TALPA Yönetim Kurulu Başkanı Kpt. Plt. Murat Ersoy "Değerli misafirlerimiz Dünya Pilotlar Günü balosuna hepiniz hoş geldiniz. Bu özel gün nedeniyle katılım ve birlikteliği görmekten ben ve ekibim son derece mutlu ve guruluyuz. Bir kez daha Dünya Pilotlar

Günü'müz kutlu olsun.

Bu güzel ve anlamlı gün vesilesiyle TALPA'nın kuruluşundan bugüne, bulunduğu konuma gelmesinde emeği geçen değerli başkanlarımıza ve çalışma arkadaşlarına katkılarından dolayı şükranlarımızı sunuyoruz. Aramızdan zamansız ayrılan eski başkanlarımızdan Gürcan Mantı kaptanımızı da rahmetle anıyoruz.

Bildiğiniz üzere TALPA yönetimini 4 ay gibi kısa bir süre önce devraldık. Yenilikçi, yaratıcı, disiplinli bir anlayışla ve "Ben" değil "Biz" olma düşüncesiyle camiamıza katkı sağlama çabasındayız. Bu doğrultuda ulusal ve uluslararası platformda uzmanlaşarak söz sahibi olabilmek amacıyla çalışma komitelerimizin başına değerli meslektaşlarımızın içinden gönüllü olarak çalışmak isteyenleri getirdik.

Pilot adaylarına pilotluk mesleğini doğru ve gerçekçi şekilde anlatabilmek, eğitimlerine katkıda bulunabilmek amacıyla mentorluk çalışmalarına başladık. Aramızdan maalesef zamansız ayrılan meslektaşlarımızın çocuklarının eğitimleri için "Eğitime katkı fonu" oluşturduk. Bu konuyla ilgili detayları en kısa sürede sizlerle paylaşacağız. Göstereceğiniz hassasiyet ve destekleriniz için şimdiden teşekkür ederiz. Silahlı kuvvetler kökenli meslektaşlarımızın hizmet yılı ile ilgili çıkan kanunla birlikte hem sivil havacılık hem de silahlı kuvvetlerdeki pilot

ihtiyacının uygun bir şekilde karşılanması amacıyla çift taraflı görüşmelere başladık. TALPA Test Center'ın millileştirme çalışmaları hızla devam ediyor ayrıca kalıcı ve geçici lisans kaybı sitemi, işsizlik sigorta sistemi TALPA bünyesinde çok yakında devreye girmiş olacak. Çalışmalarımızı aynı coşku ve şeffaflık içinde sürdürüyoruz. "TALPA" olarak işbirliği ve tutkulu çalışma sayesinde önemli bir yol kat ettiğimize inanıyoruz. Canla, başla çalışan tüm ekip arkadaşlarıma huzurlarınızda bir kez daha çok teşekkür ederim. Değerlerimiz bizi biz yapan unsurlardır. Bizler bundan ilham alıp tutkuyla görevimizi gerçekleştiriyoruz, ve biliyoruz ki eser bırakan insanlar tutkuları olan insanlardır.

Ulu Önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün de büyük bir öngörü ve tutkuyla belirttiği gibi "İstikbal göklerde dir". Sevgi ve saygılarımla" şeklinde konuştu.

"Öğretmen" pilotlar ön plandaydı

Konuşmanın ardından gecenin sunucusu Taner Ayyıldız ana sponsorumuz THY'nin Yönetim Kurulu Üyesi Kpt. Plt. Mithat Görkem Aksoy'u kürsüye davet etti. Kürsüde yerini alan Aksoy "Öncelikle bize bu mesleği öğreten ve yetiştiren hocalarımıza hoş geldiniz demek istiyorum ve çok teşekkür ediyorum. Sivil havacılığın geldiği noktada sizlerin emeklerini unutmak mümkün değil.

Birçok konuda sıkıntılı dönemler geçti ve özellikle



planlama konusu büyük ölçüde çözüldü, bütün ekip arkadaşlarımızın daha rahat ve daha iyi olduğuna inanıyorum. Bunda emeği olan herkese çok teşekkür ediyorum. Pilotlar, kabin ekipleri, uçucu ekipler... Bence Türk Sivil Havacılığı'nın omurgası. Onlar rahatsa, işlerini rahatlıkla yapabiliyorlarsa emin olun ki Türk Sivil Havacılığı da iyidir, Türk Hava Yolları da iyidir, diğer bütün havayollarımızda iyidir. Onların problemlerini içinizden biri olarak ben de yaşıyorum. Evden çıktığımda aynı üniformayı giyiyorum,

aynı çantayı hazırlıyorum, aynı havayı teneffüs ediyorum ve eksik gördüğümüz haklarımızın tekrar alınması, özellikle pilotların yönetim kurulunda temsil edilmesi ve diğer haklarımız gibi. Problemlerimizi burada birebir dile getirmek bize çok büyük kazanımlar sağlıyor. Bu bugün biz oluruz, diğer meslektaşlarımız olur ama bunun devam etmesini gönülden temenni ediyorum. Türk Hava Yolları başta olmak üzere, tüm şirketlerimiz için çok önemli bir konu olduğunu düşünüyorum. Bugün baktığımız zaman, Lufthansa'da



yönetim kurullarının bizim kadar geniş olmamasına karşın, yönetimlerinde 2 kaptan bulunuyor. Bunun artık önemini anlaşıldığını düşünüyorum. TALPA'ya çok teşekkür ediyorum. TALPA'ya yeni bir kan geldi ve inanıyorum ki çok güzel işler yapacaksınız. Bu gece de bunlardan bir tanesi. TALPA'yı ziyaret ediyorum ve bütün meslektaşlarımızın

da ziyaret etmesini istiyorum. Burası bizim evimiz, bulduğumuz ve kaynaştığımız yer, çok güzel projeleri var. Özellikle sağlığını kaybeden, vefat eden kaptanlarımızın çocuklarına burs ve diğer projelerde sonuna kadar yanlarında olmak istiyoruz. Hepinize çok teşekkür ediyorum iyi geceler diliyorum.” diyerek konuşmasını sonlandırdı.



TALPA daha etkin rol alacaktır

Ardından Taner Ayyıldız, konuşmasını yapmak üzere THY Genel Müdürü Bilal Ekşi'yi kürsüye davet etti. Ekşi, “Sayın TALPA Başkanı, sayın Sivil Havacılık Genel Müdürü, Yönetim Kurulu Üyesi ve değerli arkadaşlarım, sadece Türk Hava Yolları'ndan değil elbette, diğer havayollarımızda da çalışan sevgili pilot arkadaşlarım, hanımefendiler ve beyefendiler. Öncelikle Dünya Pilotlar Günü'nü tebrik ediyor nice yıllara emniyetle ulaşmanızı ve hayırlı bir ömür geçirmenizi diliyorum saygılar sunuyorum. TALPA ile esasında bizim uzun bir hikâyemiz var. Ben TALPA'nın mümkün olduğunca gecelerine katılmaya gayret ediyorum. Bunun özel bir sebebi var, aslında biraz önce Görkem Bey'de söyledi, uçucu ekipler ne kadar işin içinde olursa Türk Sivil Havacılığı'nın da o kadar menfaatine olur inancı ve duygusuyla özellikle uçucu ekibin kendilerini geliştirmesi

ve kendilerini huzurlu ve mutlu hissetmesi için Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve devamında TALPA ile güzel fikir alış-verişlerinde bulunduk. Dolayısıyla TALPA'nın önceki yönetimine de teşekkür ederken sayın başkanımız rahmetle andı ben de Gürcan kaptanı rahmet ve minnetle tekrar anıyorum. Allah yerini ve mekanını cennet eylesin. Türk Sivil Havacılığı bugüne kadar 2003'ten beri hızlı bir şekilde büyüdüğü hepimizin malumları, bundan sonraki süreçte de hem Türk Hava Yolları hem de Türkiye'deki havayollarına bakıldığında bu büyümenin yıllık yüzde 10'lar civarında olduğu ve artarak devam edeceği gözüküyor. Bu da otomatik olarak daha fazla pilot, daha fazla kabin memuru ve daha fazla lisanslı ekibe ihtiyaç duyulduğu anlamına geliyor. İşte tam da burada TALPA'ya büyük görevler düşüyor. Özellikle pilot yetiştirilmesi noktasında ve birkaç kez bu toplantılarda ifade edildi TALPA'nın daha etkin rol alması ve sektör standartlarını ►

belirlemesi ve denetlemesi noktasında daha büyük roller alabileceğine inanıyorum. TALPA Başkanı'mızla bu konuyu konuştuk, ben buradaki sunumundan büyük mutluluk duydum. Çünkü TALPA'nın özellikle teknik konulara daha fazla yöneleceğini gördüm, bu hem pilot arkadaşlarımızın hem de Türk Sivil Havacılığı'nın daha fazla gelişimine katkı sağlayacaktır. TALPA'nın yeni yönetimini tekrar tebrik ediyorum. Bahsettikleri hususları da yerine getireceklerine inanıyorum. Tekrar bu vesileyle Dünya Pilotlar Günü'nü tebrik ediyorum. Hepinize hayırlı ve emniyetli uçuşlar diliyorum.” şeklinde konuştu. Konuşmasının ardından THY Genel Müdürü Bilal Ekşi'ye TALPA adına Muharrem Gündoğan “ Ülkemiz sivil havacılığına verdiğiniz emekler ve yapmış olduğunuz katkılardan dolayı TALPA burs fonuna adınıza 5 adet kalem bağışlanmıştır” yazılı bir sertifika takdim etti.

Ardından Taner Ayyıldız, Sivil Havacılık Genel Müdür Vekili Bahri Kesici'yi konuşmasını yapmak üzere sahneye davet etti.

Sivil havacılıkta önemli yol katettik

Bahri Kesici konuşmasında “Çok saygıdeğer TALPA Başkanı ve Yönetim Kurulu, çok saygıdeğer Türk Hava Yolları Genel Müdürü, Sivil Havacılık Genel Müdürü, çok saygıdeğer hanımefendiler ve beyefendiler, Türk ve dünya semalarının

kartalları ve kaptanları hepimizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

Değerli dostlar biz de aslında tüm dünya ile birlikte 1911-12'li yıllarda hem asker hem sivil olarak esasında sivil havacılığa başladık. O dönem aslında bir kuluçka dönemiydi, iyi şeyler oldu, iyi gayretler oldu. Akabinde Cumhuriyet Dönemi'yle birlikte ciddi bir atılım dönemi başladı. Ama maalesef yapılan hava araçları, pilotlarımızın ve teknik adamlarımızın büyük gayretler göstermesine rağmen çok fazla etkinlik sağlayamadık. Daha sonra 2. Dünya Savaşı'nın arkasından ciddi bir duraklama dönemi başladı. Nihayet 2000'li yıllara geldiğimizde 2023 vizyonuna yakışır bir atılım başladı ülkemizde. Bu dönem içinde havayollarımız, pilotlarımız, teknik elemanlarımız ve lisanslı personelimiz ciddi anlamda gelişti. Ancak her şeye rağmen yılda 1000 pilota ihtiyacımız var. Şu anki rakamlarımız maalesef 600-700'lerde. Tabi bunun artması lazım. Esasında bizim pilotlarımızın sadece Türkiye'nin ihtiyaçlarını değil dünyanın da ihtiyaçlarını görmesi lazım. Bugün TALPA'nın niye bir akademisi olmasın, niye bir uçuş okulu olmasın, niye daha fazla katkı yapmasın diye düşünüyoruz. Genç arkadaşlarımızın bunları gerçekleştireceğine inanıyoruz. Kaptanımız “Lisans ve sağlık sertifikalarını almakta zorlanıyoruz. Bunun için Ankara'ya gidiyoruz. İstanbul'da olmaz mı” dedi. Ben de niye



olmasın dedim. İnşallah bundan sonraki süreçte sivil havacılığa alacağımız elemanların hemen hemen hepsini İstanbul'dan istihdam edecek şekilde düşünüyoruz.

Ben gecemizin hayırlı olmasını ve sağlıklı bir şekilde uçuşlara devam edilmesini, sivil havacılığımızın kaza bela görmemesini Allah'tan diliyorum, hepimize sevgi ve saygılarımı sunuyorum.” dedi.

Sivil Havacılık Genel Müdür Vekili Bahri Kesici'ye

sertifikasını TALPA Yönetim Kurulu Genel Sekreteri Kpt. Plt. Okan Üreksoy takdim etti.

Taner Ayyıldız konuşma sırası gelen gecenin sponsorlarından Ege Yapı İcra kurulu Üyesi Alpay Çepni'yi konuşmasını gerçekleştirmek üzere sahneye davet etti.

Projelerimizle TALPA üyelerini destekliyoruz

Çepni “TALPA Başkanı sayın Murat Ersoy kaptan, saygıdeğer



yönetim kurulu üyeleri, TALPA üyesi sevgili kaptanlarımız ve saygıdeğer aileleri ve sevgili misafirler.

Grubumuz Ege Yapı Yönetim Kurulu Başkanı İnanç Kabadayı ve tüm ekibim adına bu güzel gününüzü, Dünya Pilotlar Günü'nüzü kutlamak istiyoruz. Sizlerle beraber bu özel gecede bir arada bulunmaktan Ege yapı olarak gerçekten çok mutluyuz. Sizler havayolu kaptanları olarak binlerce hayatı ve belki de





binlerce hikâyeyi taşıyorsunuz aslında. Bu inanılmaz büyük bir sorumluluk, ömrünüz ciddi bir sorumluluk taşımakla geçiyor. Biz de TALPA üyelerine projelerimizde yüzde 5'lik kampanyamıza ilave olarak yüzde 3'lük bir destek vermek istiyoruz. Bizler Ege yapı olarak gerçekleştirdiğimiz her projede, her yatırımda yatırımcularımıza ve müşterilerimize daha kaliteli bir hayat sunmayı hayal ederiz ve buna göre projelendiririz. Gerçekten de tüm projelerimiz bütün açılardan değerlendirildiğinde konumu ve lokasyonlarıyla altı çok dolu projeler. Ve gerçekten

amacımız müşterilerimizin hayatlarından ciddi bir özveriyle oluşturdukları birikimlerini inanılmaz başarılı bir yatırıma dönüşmesini sağlamak. Kısaca belirtmek gerekirse biraz önce gördüğümüz İstanbul projemiz var, İstanbul'un tarihi surlarının üzerinde içerisinde 5 adet tarihi tren bakım hangarının olduğu, benzeri belki de bir daha İstanbul'da gerçekleşmeyecek bir proje. Emlak Konut ile beraber gerçekleştirdiğimiz butik ve tarihi dokuyu içerisinde bulunduran özel bir proje. İstanbul'un bütün arterlerine ulaşımı kolay ve gelişen ofis ve yaşam alanında en önemli






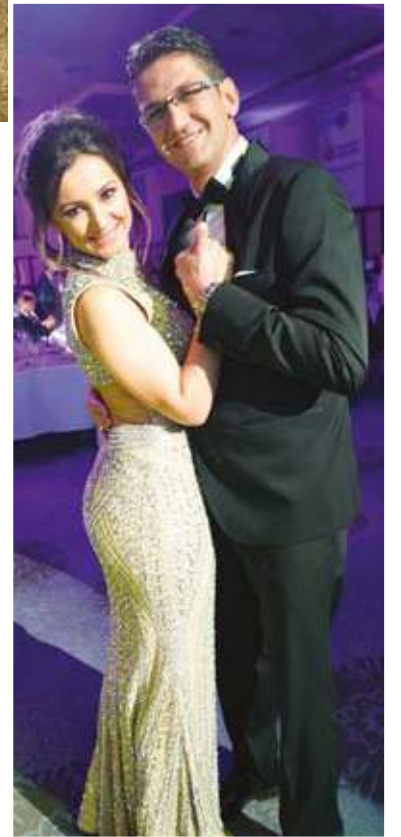
projelerimizden. Anadolu yakasında kent villası konsepti dediğimiz Çamlıyaka projemiz ve bir de yine Yeni İstanbul Havalimanı'ndan şehre doğru geldiğinizde marka anlamında bizim gurubumuzu en yüksek noktaya taşıyan Batı Şehir projemiz var. Bütün bu projelerimizde sizlere özel koşullarımızla TALPA'yla bu işbirliğini yapmaktan çok mutluyum. Emegi geçen tüm ekibe Murat kaptana çok çok teşekkür ediyorum, tekrar



Dünya Pilotlar Günü'nü kutluyorum.” şeklinde konuştu. Ege Yapı İcra kurulu Üyesi Alpay Çepni'ye sertifikasını TALPA Yönetim Kurulu Muhasip Üye Kpt. Plt. Ayşe Ebru Toka takdim etti.

Müzik ziyafeti verdiler...

Konuşmaların ardından Ales Wonderland kemanyla kaliteli müziklere imza atarak yerini 80-90'lı yılların şarkılarıyla sahneyi Seda Mete'ye bıraktı. Mete'nin seslendirdiği nostaljik şarkılara davetliler de eşlik etti. Kendine özgü, klasikleşmiş besteleriyle 50 yıla yakın sahnelerin önemli bir müzik temsilcisi olan Selami Şahin “Gitme sana muhtacım, Seninle başım dertte, Özledim” gibi ünlü eserleriyle müthiş bir performans göstererek davetlilere unutulmaz bir gece yaşattı... 



EKİP KAYNAK YÖNETİMİ (EKY-CRM)

DÜNYADA HAVA YOLU ULAŞTIRMASININ GELİŞMESİ, HAVACILIK ENDÜSTRİSİNİN TALEPLERİNİN ARTMASI SEKTÖRDE KISITLI DURUMDA BULUNAN EKİP KAYNAKLARININ UÇUŞ EMNİYETİNİ EN ÜST DÜZEYDE TUTACAK ŞEKİLDE DAHA ETKİN KULLANILMASINI ZORUNLU HALE GETİRMİŞTİR. HAVACILIĞIN BAŞLANGICINDA PİLOTLARIN SADECE TEKNİK VE PSİKOMOTOR YETENEKLERİ İLE YETERLİ BİR DÜZEYDE UÇUCU OLACAKLARI DÜŞÜNÜLÜRKEN, GÜNÜMÜZDE OTOMASYONUN ARTMASI, TEKNOLOJİK GELİŞMELERE BAĞLI OLARAK UÇAKLARIN DAHA KARMAŞIK HALE GELMESİ VE İNSAN PERFORMANSINDAKİ KISITLARIN FARK EDİLMESİYLE BİRLİKTE SADECE TEKNİK YETENEKLERİN YETERLİ OLMADIĞI, TEKNİK OLMAYAN BECERİLERİN DE ÖNEMLİ OLDUĞU GERÇEĞİNİ ÖN PLANA ÇIKARMIŞTIR.¹

BU GERÇEKTEN YOLA ÇIKARAK, BU YAZIMIZDA, EKY'NİN UÇUŞ EMNİYETİNDEKİ ÖNEMİNİ VE KABİN VE KOKPİT ÜYELERİNDEKİ EKY FARKINDALIĞININ NE KADAR GEREKLİ OLDUĞUNU EKY'NİN TARİHSEL GELİŞİMİ İÇİNDE ELE ALMAYA ÇALIŞTIK. ÇALIŞMADA ÖNCELİKLE EKY'NİN TANIMI YAPILMAYA ÇALIŞILMIŞ, EKY'NİN KAPSAMI VE HAVACILIK ENDÜSTRİSİNDE EKY'DEN OLAN BEKLENTİLERİN NELER OLDUĞU ANLATILMAYA ÇALIŞILMIŞTIR.



Dr. Kpt. Plt. M. Melih BAŞDEMİR
Competency Based Training-CBT



GİRİŞ

II. Dünya Savaşı sonrasında gelişmeye başlayan havacılık endüstrisinde, son 30 yılda uçak kazalarının en önemli sebebi olarak İnsan faktörü görülmeye başlanmış ve bunun sonucu olarak EKY uçuş ve yer operasyonlarında önem kazanmaya başlamıştır. Savaş sonrası, askeri uçaklarda görev alan pilotların, yolcu uçaklarında çalışmaya başlamaları ile, savaş sırasında

tek mürettebat olarak kullandıkları uçakla kol uçucusu olarak askeri hareket yapmak yerine diğer kokpit ve kabin ekiplerinin de yer aldığı sivil uçaklarda görev yapmak zorunda kalmışlardır. Bu durumda kalan pilotların bir ekip halinde görev yapmaları sebebiyle EKY bilinçlerinin artırılmasına çalışılmıştır. Bu kapsamda EKY, ilk uygulanmaya başlandığı zamanlarda, Kokpit Kaynak

Yönetimi, sonrasında kabin ekiplerinin de yer aldığı Ekip Kaynak Yönetimi (Crew Resource Management) ve günümüze gelindiğinde Şirket Kaynak Yönetimi (Company Resource Management), hatta bir sonraki basamakta Ülke Kaynak Yönetimi (Company Resource Management) olarak bir gelişim göstermiştir.

Her ne kadar teknolojik gelişmeler sonrasında uçaklara yerleştirilen sistemler (TCAS,

GPWS, radar, otomatik iniş) kazalardaki insan faktörünü minimize etmeye çalışsa da, meydana gelen kazaların %80'nin insana bağlı faktörlerden meydana gelmektedir. İnsan faktöründen meydana gelen kazaların sebeplerinin tek bir insana bağlı olduğu düşünülse de genel olarak bir hata zinciri içinde yer alan uçuş mürettebatının yer aldığı istenmeyen operasyonel durumlar sonrasında uçak





olay ve kazalarının oluştuğu görülmektedir. Teknolojik gelişmeler insan faktörünü devre dışı bırakamamıştır. Klasik olay ya da kaza analizinde teknik yeteneklere ağırlık verilirken, modern kaza analizlerinde teknik olmayan yeteneklerin analizine de en az teknik yetenekler kadar yer verilmektedir. Çünkü psikomotor yetenekler, beyinsel ve duygusal yeteneklerle birlikte insanı görevini yerine getirme hedefine ulaştırmaktadır. Bir

uçucunun ana amacı emniyetli bir uçuş yapmak olduğuna göre teknik yeteneklerin yanında bilişsel yetenekler de önemli olmakta bu da EKY'nin uçuş operasyonlarındaki etkisini arttırmaktadır.

Ekip Kaynak Yönetimi (EKY), en genel haliyle yapılan işlerde gerekli olan EKY kaynaklarını, diğer bir ifadeyle, Zaman, Bilgi, İnsan ve Teçhizatı (ZBİT) etkin bir şekilde kullanarak verilen bir işin ya da görevin

tamamlanması için insandaki bilişsel (cognitive) yeteneklerin ve davranışların (teknik olmayan becerilerin) yönetilmesidir. Uçuş operasyonları için EKY, uçuş emniyetini sağlayabilmek için, insandan kaynaklanan hataların asgari düzeye indirilmesi için insanı hataya sürükleyecek tehditlerin farkında olunması ve bu tehditleri ortadan kaldırmak için gerekli önlemlerin alınmasıdır.

Bu tanımdaki ana unsurları incelemenin EKY tanımının

EKY, BİR EKİP İŞİDİR. HER NE KADAR BİR İŞİN YAPILMASI HAKKINDA NİHAİ KARAR EKİP LİDERİ TARAFINDAN VERİLSE DE BU KARARIN VERİLMESİNDE EKİP DAYANIŞMASI VE TAKIM ÇALIŞMASI ÖNEMLİDİR.

daha iyi anlaşılması için yerinde olacağı düşünülmektedir:

- **Zaman:** Zaman göreceli olmakla birlikte, maalesef sınırsız değildir, verilen bir işin doğru olarak zamanında tamamlanması gerekmektedir. Her iş ancak zamanında tamamlandığında anlam kazanabilir ilkesi EKY'nin "zaman" kaynağını açıklamaktadır.

- **Bilgi:** EKY kaynakları içinde, uçuş operasyonlarını yerine getirilmesinde kullanılacak yazılı hale getirilmiş teknik dökümanlar, uçak sistem kitapları, görev tanımları bilgi kaynağını oluşturur.

- **İnsan:** Şüphesiz, EKY kaynakları içinde tüm süreci yönetmesi bakımından en önemli kaynak insandır. İnsan, etrafında bulunan diğer insanları ve diğer EKY kaynaklarını kullanarak görevini yerine getirmektedir. Aynı zamanda insan, etkileşim içinde bulunduğu çevre, arazi şartları ve teknolojiyi de kullanmaktadır.

- **Teçhizat:** Teçhizat görevin yerine getirilmesi için kullanılacak her türlü donanımdır. Ofisteki bilgisayar, masa, kırtasiye malzemeleri, uçuş görevlerinde uçurduğumuz uçak, uçağın içindeki kokpit malzemeleri, uçak bilgisayarı, kabindeki firm, hatta cebimizdeki kalem kullandığımız teçhizata birer örnektir.

EKY, bir ekip işidir. Her ne kadar bir işin yapılması hakkında nihai karar ekip lideri tarafından verilse de bu kararın verilmesinde ekip dayanışması ve takım çalışması önemlidir.



Uçuş operasyonlarının emniyetle yerine getirilmesi için uçuş zinciri içinde bulunan güvenlik memurundan, uçaktaki kaptan pilota kadar herkesin girdilerini açık bir şekilde yapabilmesi, operasyon içinde geri besleme ile düzeltici işlem yapabilmesi ve ekip üyeleri arasında bilgi paylaşımı yapılması gerekmektedir.

EKY'nin Kapsamı

EKY en genel tabiri ile içinde insan olan herşeyi kapsamaktadır. Uçuş operasyonlarının yerine getirilmesi için bir uçucunun evinden çıkıp, tekrar evine dönünceye kadar yaptığı tüm faaliyetler EKY'yi ilgilendirmektedir. Kaza kırım incelemelerinde sadece kaza sırasında değil, kaza



öncesi yaşananların da uçak olay ya da kazalarında etkisi olduğu görülmektedir. Bu sebepten dolayı, EKY iş dışında insanı etkileyen özel ve sosyal yaşamı da ilgi alanına dahil eder. Bu konuyu biraz daha açmak gerekirse,

bir pilotun ev hayatındaki ortamı, iç huzuru, sağlık durumu, maddi beklentileri, uçuş motivasyonu ve sosyal hayat disiplini, uçuş görevleri sırasındaki performansını etkileyeceğinden EKY kapsamı içine girmektedir. Öte yandan



KLASİK OLAY YA DA KAZA ANALİZİNDE TEKNİK YETENEKLERE AĞIRLIK VERİLİRKEN, MODERN KAZA ANALİZLERİNDE TEKNİK OLMAYAN YETENEKLERİN ANALİZİNE DE EN AZ TEKNİK YETENEKLER KADAR YER VERİLMEKTEDİR.

uçuş faaliyetleri sürekli olarak karar vermeyi gerektiren bir eylem topluluğudur. Uçuculuk her ne kadar teknik ve kabiliyet bazı bir meslek olarak görülse de, içinde teknik olmayan becerileri de barındırır. Örneğin hareket memurunun uçak performans limitlerini belirleyen load and trim sheet hazırlaması teknik bir iştir, ancak onun yolcu hizmetleri, kargo yüklemesi, uçuş ekibi ile olan ilişkileri teknik olmayan faaliyetleri içerir. Burada dikkat edilmesi gereken husus, uçuş faaliyetlerinin sadece pilotlar tarafından değil aynı zamanda onu destekleyen, yer hizmetleri, dispatch, hareket, kabin memurları, kargo memurları, kule çalışanları ve diğer unsurlar tarafından yerine getirildiğidir. Bu sebepten dolayı EKY tüm uçucular için gerekli

bir disiplin olarak karşımıza çıkmaktadır.

EKY, genel olarak teknik yeteneklerin yerine getirilmesinde önemli bir yere sahiptir. Örneğin uçuştaki tırmanış safhasında, iş yükü yönetimi, karar verme, dikkat

yönetimi, iletişim koordinasyon, monitör etme gibi EKY yetenekleri ile teknik olmayan faaliyetlerin yerine getirilmesi ve tırmanış gibi temel bir uçuş safhasındaki faaliyetlerin emniyetli bir şekilde yerine getirilmesi sağlanır.

EKY bir davranış ve yönetim bilimi olarak, uçuş operasyonlarının her safhasında, yerde ve havada emniyeti alan bir faaliyettir. EKY uçuş operasyonları içinde yer alan kule, hareket, dispatch, kabin, kokpit ve diğer tüm unsurların en temel yardımcısıdır. EKY'yi sadece kabin ve kokpitten ibaret görmek günümüz modern havacılığında yeri olmayan bir anlayıştır. Bu sebepten dolayı havacılık sektöründe yer alan herkesin EKY'ye ihtiyacı olduğu bilinmelidir.

SONUÇ

EKY, geçmiş olduğu tarihsel süreçte sadece kokpit odaklı bir disiplin olmak yerine, uçuş operasyonlarında yer alan herkesin mutlak suretle farkında olması gereken bir davranış ve yönetim bilimi haline gelmiştir. Özellikle pilotların uçuş emniyetini sağlamaları için sadece teknik yeteneklerinin yeterli olmadığını farkına varılmış, teknik özelliklerin yanında teknik olmayan karar verme, durumsal farkındalık, etkili iletişim, yorgunluk yönetimi, vb. gibi yeteneklerin de önemli olduğunun farkına varılmıştır. İnsanların sürekli tehditlere maruz kaldığı, bunun sonrasında oluşacak hataların da yönetilmesi gerektiği konusu ile EKY kapsamını genişleterek havacılık endüstrisinde vazgeçilmez bir eğitim programı haline gelmiştir.

Uçuş operasyonlarının emniyetli bir şekilde yapılması için teknik becerilerle teknik olmayan becerilerin birleştirilerek uçuş ekipleri arasında ortak bir davranış biçimi oluşturmak şeklinde tanımlanan EKY'nin kapsamı, içinde uçuş olan her alandır. Her ne kadar insan davranışlarında kültürel farklar bulunsa da insanlar arasında ortak bir havacılık kültürü oluşturmaya çalışan EKY, bu sayede havada ve yerde operasyon emniyetini sağlamaya çalışmaktadır.

Sonuç olarak, hava yolu taşımacılığının tarihsel gelişimi içinde EKY havacılık sektöründe uçuş emniyetinin sağlanması için vazgeçilmez bir disiplin haline gelmiş ve yönetim ile davranış bilimleri içindeki yerini almıştır. EKY'nin havacılığa olan en önemli katkısı ise teknik olmayan bilişsel yeteneklerin en az teknik yetenekler kadar gerekli olduğu konusunda uyandırdığı farkındalıktır.

İNSAN FAKTÖRÜ

KÜLTÜREL FARKLILIKLARIN ETKİSİ



Timuçin GÜREL
THY INSTRUCTOR
Uçuş Eğitim Başkanlığı



BAŞLANGIÇ...

Bilindiği üzere global olarak pilot ihtiyacı arttıkça farklı kaynaklardan ve daha önceki dönemlere oranla fazla miktarda pilot istihdamı gerçekleştirilmektedir. Yakın zamandan itibaren tüm hemen hemen tüm havayollarında pilot sayısı birlikte çeşitlilik de artmaktadır. Pek çok havayolu farklı kültürlerden ve ülkelerden pilotu bünyesinde barındırmaktadır. Havayollarının kokpitlerinde oluşan bu çeşitlilik günümüzde değerlendirilmesi ve yönetilmesi gereken bir başlık durumuna gelmiştir. Bu farklılık sadece bir havayolunda farklı ülkelerden pilotlar olarak değil, aynı ülkenin farklı kültürel katmanlarından pilotlar olarak da değerlendirilmesi gereken bir konudur. Bu yazımızda öncelikle farklı ülkelerden pilotların aynı havayolunun kokpitinde bulunmasıyla

ilgili kısımdan başlayarak, konuyu paylaşmaya çalışacağız.

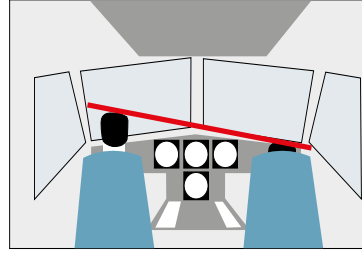
KÜLTÜRÜN BOYUTLARI...

Geert Hofstede, 1960'lı yılların sonunda IBM firmasının Avrupa Genel Merkezi, İnsan Kaynakları biriminde genç bir sosyolog olarak görev yapmaktadır. Bu yıllarda çok uluslu IBM firmasında, kültürel farklılıkların şirket ticari faaliyetlerine yansımaları araştıran bir çalışma yürütmektedir. İlerleyen zamanda bu çalışmasının evrenini genişletme yolunda önemli bir adım atar. Dünyanın 40 ülkesinde yaklaşık 116.000 çalışanla Kültürün Boyutları adını verdiği önemli bir araştırma ortaya koyar. Bu çalışmada Hofstede, bir kültürün değerlendirmesini yapmak için 6 boyuta yani 6 parametreye bakılması gerektiğini vurgular. Hofstede'nin ortaya koyduğu 6 boyuttan

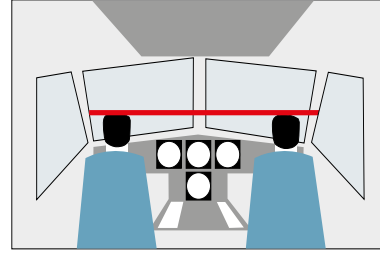


kokpit ortamı ve pilotlarla ilişkili olan ilk dördünü kısaca ele almaya çalışalım.

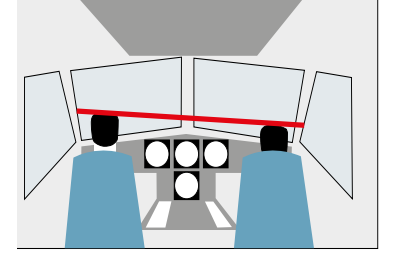
Güç aralığı: Güç mesafesi, bir toplumda gücün adil olmayan bir şekilde dağılımını toplumun bireylerinin kabul etme derecesidir. Güç mesafesinin yüksek olduğu kültürlerde mensup bireylerin konum, unvan ve benzeri şekilde güçlü gördüğü bireyler karşısında daha edilgen tavırlar sergilemesi mümkündür. Yine benzer şekilde mesafenin fazla olduğu kültürlerde konum, unvan ve benzeri özelliklere sahip olan kişinin diğerlerine



Şekil 1



Şekil 2



Şekil 3



GEERT HOFSTEDE, 1960'LI YILLARIN SONUNDA IBM FİRMASININ AVRUPA GENEL MERKEZİ, İNSAN KAYNAKLARI BİRİMİNDE GENÇ BİR SOSYOLOG OLARAK GÖREV YAPMAKTADIR.

biraz üstten bakabilmesi söz konusudur. Bu konu kokpit ortamı için değerlendirilecek olursa, güç mesafesinin yüksek olduğu bir kültüre mensup bir Kaptan pilotun kokpit ortamında kendini olması gerekenden biraz daha yüksek bir konumda değerlendirmesi ihtimali fazla olduğu gibi bu tip bir kokpitte II. Pilotun rahat biçimde girdide bulunması veya müdahalesinin zorlaşması söz konusudur. Kokpitte istenen uygun güç aralığını aşağıda verilen 3. şekil temsil etmektedir. Üçüncü şekildeki aralık, II. Pilotun kendini rahat ifade edebildiği ama Kaptan pilotunda yönetsel olarak etkin olduğu durumu ifade etmektedir.

Örneğin 30 mil sonrasında oldukça kötü bir meteorolojik

kötü görünüyor. 25 derece sağa kaçınma yapmamız uygun olacak” ilk ifade olsun. “Kaptanım, 25 mil ilerde meteoroloji kötü görünüyor, ne yapalım?” ikinci ifade tarzı olsun. “Kaptanım, siz farkındasınızdır mutlaka, ama ileride meteorolojik durum iyi değil gibi duruyor” son ifade şekli olsun. Dikkat edildiğinde bu üç ifade arasındaki temel farklılığın nedeni güç mesafesidir. Güç mesafesi arttıkça somut ve tehdit içeren bir durumu ve yapılacak şeyi ifade etmek zorlaşmaktadır. Bilgi ve öneri içeren, ilk ifade ancak uygun güç aralığında rahatça söylenebilir. Aralık biraz açılınca bilgi verilip, karşı taraftan direktif beklenir. Aralık çok açık olduğundaysa haddim olamayarak şeklinde bilgi verilip, geri çekilir.

Belirsizlikten kaçınma:

Belirsizlikten kaçınma, bilginin yetersiz olduğu veya açık olmadığı, karmaşıklığın var olduğu, değişmelerin hızlı ve kestirilemez bir biçimde geliştiği ortamlardan duyulan tedirginliğin düzeyi ile ilgilidir. Bu maddenin başkan olduğu kültürlerden olan insanlar, kurallara ve prosedürlere bel

sistem olduğunu gören ve bu uçuşta PM (Pilot Monitoring) rolünde olan II. Pilotun, bu durumu birden farklı biçimde ifade etmesi mümkündür. Örneğin, “Kaptanım, önümüz

BİRESELLİĞİN AĞIR BASTIĞI KÜLTÜRLERDEN OLAN İNSANLAR KENDİ KARARLARINI KENDİLERİ VERME EĞİLİMİNDEDİR. KOLLEKTİVİST KÜLTÜRLERDEN OLAN İNSANLAR İÇİNSE GRUP KARARI VE FİKİRLERİ ÖNEMLİDİR.



bağlayan ve ancak onlarla işlerin yürütülebileceğine inanan yapıdadır. Bu kavramın baskın olmadığı kültürlerden olan insanlar ise kural ve prosedür olmadan da doğruya ulaşabileceğine inanan yapıdadır. Onlara göre belirsiz durumlar tedirginlik duyulmaksızın yönetilebilir. Kokpit açısından baktığımızda kural ve prosedürlere tavizsiz uymak elbette temel gerekliliktir. Buna aykırı tutum ve davranış sergilemek kabul edilebilir değildir. Ancak uçuş hayatında her zaman her şeyin yolunda gitmeyebildiğini, pilotların ani gelişen ve belirsizlik içeren durumlarla yaşayabildiğini de bilmekteyiz. Bu tür ani gelişen ve tanımlanmamış durumların da pilot tarafından yönetilmesi gerekmektedir. Bu konuda karşımıza yetkinlikler dünyası çıkmaktadır. Bugün eğitim ve

havacılığın gelişmiş olduğu kültürlerde pilotlara sadece temel usuller öğretmenin yetersiz olduğu, bunun yerine gerekli yetkinlikleri kazandırıp, akla gelmeyecek her türlü durumun yönetilebilmesi hedeflenmektedir. Ayrıca ani gelişen ve belirsizlik içeren durumları rasyonel biçimde yönetebilmek için pilotların kırılma eşiğinin yüksek olması gerekliliği de bulunmaktadır. Bu gereklilik günümüzde “resilience” kavramıyla ifade edilmektedir. Farklı gelişen bir durumu yönetebilmek için esnek bir biçimde durumu kavrayıp, adapte olabilmek gerekmektedir.

Bireysellik/ Kolektivizm: İçinde yer alınan kültürde tek ve bağımsız olarak veya ortak şekilde

hareket etme durumunu ifade eder. Bireyselliğin ağır bastığı kültürlerden olan insanlar kendi kararlarını kendileri verme eğilimindedir. Kolektivist kültürlerden olan insanlar içinse grup kararı ve fikirleri önemlidir. Kokpit için konuşmak gerekirse ortak aklın hakim olduğu bir yapı elbette uygun olacaktır. Ancak uygun seviyede bireysel görüş ve değerlendirmenin de rahatlıkla yapılabilmesi de gerekmektedir. Yani bu iki kavramın dengede olduğu bir kokpit tercih edilir olacaktır. Aynı kokpiti paylaşan örneğin iki pilotun ayrı ayrı sahip oldukları durum farkındalığı, birinin diğerinin kaçırdığı şeyi yakalaması bakımından önemlidir. Ancak bunun olabilmesi için uygun planlamanın yapılmış olması, PF/PM rollerinin etkin yerine

getiriliyor olması, iş yükünün uygun paylaşıyor olması gibi takım çalışması görevlerinin layıkıyla yürütülmesi gerekmektedir. Kısaca ifade etmek gerekirse bireysel performans kriterlerinin yerine getirilmesi de, ekip performans kriterlerinin yerine getirilmesi de uçuşun emniyetle sürdürülmesi bakımından önem arz etmektedir.

Maskülnite: Cinsiyetin erkeklerin ve kadınların oynadığı rolleri ne kadar belirlediğini gösterir ve sosyal rollerin toplumdaki cinsiyete dayalı geleneksel değerlere göre şekillendirilmesini ifade eder. Maskülen kültürlerden olan insanlarda motivasyonun rekabet ve başarı ile sağlanması eğilimi vardır. Bu tür kişiler başarı odaklı, fazla iddialı

ve kendini kabul ettirme çabasıdır. Maskülen kültürde deneme-yanılma ve risk alma eğilimleri fazla görülür. Maskülen olmayan kültürlerden olan insanlar ise iyi ilişkiler kurmak, kaliteli işler çıkarmak odaklıdır. En iyi olmak değil, mutlu ve faydalı olmak değerlidir. Maskülen olmayan kültürlerde iyi planlama, süreci yönetmek, risklere mesafeli durmak söz konusudur. Uçuş hayatında takdir edileceği üzere rekabet, iddia, kabul ettirme gibi baskın tavırlar değil, etkin iletişim ve akılcı yaklaşımla uygun sonuçlar elde etmek değerlidir.

SONUÇ OLARAK...

Yazımızın başlangıcında da belirtildiği gibi Dünyada artan pilot ihtiyacı ve bu doğrultuda gerçekleştirilen yüksek sayılarda istihdamla, havayollarının kokpitlerinde oluşan kültürel farklılıklar, değerlendirilmesi gereken bir insan faktörleri alt başlığı olmuştur. Yukarıda belirtilen kültürel öğelerin, ülkeler bazında değerlendirmesi yapılmış ve baskın taraflar büyük ölçüde ortaya koyulmuştur. Farklı kültürlerden veya aynı kültürün içindeki farklı alt kültürlerden insanların, içinde emniyet gibi çok hassas bir unsurun bulunduğu uçuş operasyonunu yürütmeleri için elbette birtakım çalışmaların yapılması faydalı olacaktır.

Çeşitli havayolları bu konuda çalışma ve projeler ortaya koymaktadır. İyi planlanmış ve sürekli eğitimlerle farklı kültürlerin farklı özelliklerini



kurumda görev yapan pilotlara tanıtmak, konuya farkındalık sağlamak bakımından en yaygın yapılan uygulamadır. Diğer yandan farklı kültürel unsurların uygun olan kısımlarını ortak potada birleştirecek standartlar oluşturmak ve uygulamaya almak önemli bir uygulama olarak karşımıza çıkmaktadır. Farklı kültürlerden oluşan insan kaynağını çeşitli etkinliklerle bir araya getirerek, birbirlerini tanıma ve anlamalarına

yardımcı olacak ortamlar oluşturmak örnek verilebilecek bir başka uygulamadır.

Farklılıkların yönetiminin, gittikçe globalleşen Dünyada, başka kültürlerle ait veya aynı kültür içinde değişiklik gösteren insanların, böylesine hassas bir işi emniyetle gerçekleştirebilmeleri için daha fazla üzerinde durulacak bir konu olacağı değerlendirilmektedir.

Emniyetli uçuşlar dilerim.

UÇUŞ HAYATINDA TAKDİR EDİLECEĞİ ÜZERE REKABET, İDDİA, KABUL ETTİRME GİBİ BASKIN TAVIRLAR DEĞİL, ETKİN İLETİŞİM VE AKILCI YAKLAŞIMLA UYGUN SONUÇLAR ELDE ETMEK DEĞERLİDİR.

PILOT EĞİTİMLERİNDE DEĞİŞİM SORUNU

DÜNYAMIZ HIZLA DEĞİŞİYOR. DEĞİŞİMİN, YAŞAMLARIMIZA DOĞRUDAN YÖN VEREN YANINI KÜRESEL EKONOMİK SİSTEM OLUŞTURUYOR. EKONOMİK SİSTEMİN DEĞİŞİMİ HAKKINDA TÜM TARTIŞMALARIN ODAĞINDA İKİ TEMEL DİNAMİKTEN BİRİ BİLGİ İLETİŞİM TEKNOLOJİLERİ VE BİR DİĞERİ DE HAVA TAŞIMACILIĞI OLARAK GÖRÜLÜYOR. AYRICA BU İKİSİ DE KENDİ İÇİNDE DEĞİŞİMİ SÜREKLİ YAŞIYOR. HAVACILAR OLARAK DEĞİŞİMİ İYİ ALGILAYIP ÜLKEMİZ İÇİN GELECEK UFKUNA DOĞRU UZANAN DOĞRU ROTAYI BELİRLEMEK DURUMUNDAYIZ.

BUNUN İÇİN ŞU ÜÇ KONUDA DÜŞÜNMEYE (DOĞRU OKUDUNUZ, DÜŞÜNMEYE) İHTİYACIMIZ VAR: HAVACILIKTA OLGUNLUK EVRESİNE GELMİŞ İSİMLERİN GİDİŞİ DOĞRU YORUMLAMASI, EĞİTİM KURUMLARININ ELİNİ TAŞIN ALTINA KOYUP SORUMLULUK ALMASI, YENİ FİKİRLERİN ÖNÜNÜN AÇILMASI.



Dr. Cengiz Mesut Bükeç
Okan Üniversitesi Öğretim Üyesi

Dünyada ekonomik modeller değişiyor

Artık dünyada ekonomi yönetimi ile bilgi yönetimi birlikte işliyor. Bilginin gücünü fark eden tüm aktörler, hızlı değişimin içinde bir farklı yöntemi keşfedip bundan fayda yaratıyor. Bu yüzden yenilenen dünyamızda artık küçük oyuncular da büyük düşünebiliyor. Sermaye, geçmişteki pek çok olumsuz deneyimin aksine, (belki isteksizce) özgürlüklerin ve demokratik hakların savunucusu haline geliyor. Pazarlar erişilebilir oldukça

yeni olanaklar küçük ve orta boy işletmelerin yeni pazarlarda birer önemli aktör olmalarına olanak sağlıyor. Pazar paylarını yatırımlar değil de sosyal ağlar ve erişim olanakları belirliyor. Bilgi iletişim teknolojileri bin kılıkta olanakları sundukça kültürel farklılıklar işletmelerin pazar davranışlarında birer kısıt olmaktan çıkıyor. Pazarlara erişimde sıra dışı işbirlikleri sınırları yerle bir edebiliyor.

İşletmeler de değişimde aktif rol üstleniyor. Varlık sebepleri değişti. Çünkü yenilenen pazarda sunumu gerçekleştiren

aktörler repliklerini okuyup alt basamağa indiler ve orada durdular. Artık aynı ölçekte rol alamayacaklarını biliyorlar, mahzun bile görünebilirler. Söz sırası ise sunumu talep edenlerde artık. Ürünlerin ve teknolojilerin ömürleri kıaldı, bu durum pazardaki karmaşayı artırıyor. Eskiden pazarlarda büyükler küçükleri yerken, yenilenen pazarlarda sürati olmayı sürati olanlar yiyor. Pazarda pay edinip ölçek ekonomilerinden yarar sağlama dönemi de üzülerek söyleyeyim ki eski pazarın şarkısının son kez yinelenen nakaratı artık.

Kocaman bir değişimin girdabındayız. Olanları beğenmeyebiliriz. İstemediklerimiz olmuyor diye belki gergin de olabiliriz. Fakat anlamak zorundayız değişimi. Değişimin nedenlerini sorgularsak kısır politik tartışmaların çukurundan çıkamayız. Değişimin dinamiklerini görmek ve iyi tanımlamak zorundayız. Değişimin bugün neyi nasıl etkilediğini çok iyi tanımlamalıyız ki yarın görülecek etkilerini sağlıklı bir düşünce mekaniğiyle sorgulayabilelim.



**KOCAMAN BİR DEĞİŞİMİN
GİRDABINDAYIZ. OLANLARI
BEĞENMEYEBİLİRİZ.
İSTEMEDİKLERİMİZ OLMUYOR
DİYE BELKİ GERGİN DE
OLABİLİRİZ. FAKAT ANLAMAK
ZORUNDAYIZ DEĞİŞİMİ.**

Havacılıkta ezberlerin bozulmasına çok az kaldı

Havacılıkta müşterinin gücü anormal derecede arttı. Tüm hesaplarını müşterinin ezberlenmiş davranışlarına göre yapan havayolu işletmeleri, yeni müşteri tanımlarını yapmamakta ısrar ederek büyük bir hataya imza atıyor. Bu düşünceyi akla getirmemek, aileden birini kaybetme fikrini akla getirmemek gibi sanki. Olmasını istemediğimiz bir olayın gerçekleşme olasılığını yok sayarak olmasını engelleyemeyeceğiz. Yeni ekonomide müşteri yeni tür

bilgiyi öğreniyor. Yakında bilgiyi yönetmeyi öğrenerek yeniden demokratik haklarının tanımını yapacak ve savunacak. Çok güçlü olduğunu fark edince de havayolu taşımacılığında son nakarat sonrası derin sessizliğin adı olacak. Büyük havayolu işletmeleri mevsim kış olunca okyanusun önemli kıyılarını terk eden balinalar gibi bölgesel pazarlardan uzaklaşmaya başlayacaklar. Yunusların hükümler dönemi geldiğinde nerede hata yaptığımızı sorguluyor olmamalıyız.

Bugün ülkemizdeki havacılığı bir düzine havayolu

işletmesinden ibaret sanan genel bir algı yanılgısı içindeyiz. Genel havacılık bu haliyle bizi yarıya taşıyamaz, hepimiz biliyoruz. Böyle değişimin dışından kenarından yürüyerek gitmeye devam edersek değirmen oluruz, bir düzine daha Vecihi Hürkuş ve iki düzine daha Nuri Demirağ öğütürüz. Yazık ki yunusların hükümdarlığı

döneminde en çok da genel havacılık kurumlarına ve eğitimcilerimize ihtiyacımız olacak. Yunusların dönemi geldiğinde küresel havacılığın yeni koşullarına uyum sağlayabilen insan faktörüne gerek duyacağız. Bugün ithal pilotu arayan ve bulamayan akılla yarıya gidersek, yarıya insansız hava aracı dispeçerlerini de ithal ederiz. Yarıya dediğimiz gün hemen gelir ve nesnelere internetinde işleyen hava trafik yönetimini, havacılık yönetiminin her alanında kullanılacak siber sistemleri, sürekli erişmemiz ve işlememiz ►

gerecek büyük veriyi, bulut bilişimi de ithal yöntemiyle alıp öğrenmeye çalışır ve komik oluruz. Havacılığın her alanında kullanılacağı anlaşılan öğrenen robotları da ithal etmek zorunda kaldığımızda ise sermayemiz kalmamış olabilir.

Uçuş eğitim kurumları da eğitim yöntemleri de eğitim içerikleri de değişiyor

Açıka görünen şu ki havacılıkta bizden önde yürüyen ülkeleri taklit etmeye devam ediyoruz. Sonra da önde yürüyenler ATPL şöyle verilecek dedi diye zile basıp derhal yeni uçak, simülator ve navigasyon sistemleri satın almaya başlıyoruz. Eğitim dokümanlarını ve programlarını yarım yamalak dilimize çevirip binlerce sayfa SOP yazmakla haftalarımızı geçiriyoruz. Kalite (yanlış bulduğum yeni isimle uyumluluk izleme) denetlemelerinde hem denetçiler olarak hem de denetlenenler olarak ayrı ayrı eziyet görüyoruz ve eziyet ediyoruz. Ardından, hiç beklemediğimiz bir anda MPL geliyor paniğinde paldır küldür yurtdışından pilotlara saldırıp hemen yine birkaç simülator arıyoruz. fakat ikisini de istediğimiz şekilde bulamıyoruz. Ardında da gelecek yenilikler var, duyuyoruz ama gündemle meşgulüz, önümüzü bir türlü göremiyoruz.

Genel havacılıkta aktörlerin başında veya içinde bu ülkenin gururu olan isimler var, fakat elleri kolları bağlı. Havacılık

otoritesinin çabaları da dâhil olmak üzere pek çok iyi niyetli deneme, sonuçsuz kalıyor. Tercüme mevzuatla veya mevcut olanaklarla ülkemizde havacılığın ortaya çıkardığı ihtiyaçları gideremiyoruz, çok ses çıkarıyoruz fakat birlikte şarkı söyleyemiyoruz. Gerçekleri aldatmacasız görek bütüncül bir hamle tanımlayıp uygulayamıyoruz. Pilot açığımız hızla artıyor, uçuş okullarının (yine saçma bulduğum şu ATO adının da değişmesini umuyorum) olanaklarını teşvik etmek yerine birini diğerine kırdırmaya devam ediyoruz. Yetmiş insan gücü derken hangi alanda kaç personele ihtiyaç olduğunun rakamsal ifadeleri ile üniversitelerin yarım yamalak açtığı programlardaki öğrencilerin sayısı örtüşmüyor. Uçuş okullarının tamamının üretimi yıllık ihtiyacımızın üçte birine yetmiyor. İlimiz kadar ülkelerde mislimizce pilot üretiliyor, kendi pazarımızdan pilot adaylarımız yaban ellerde kendi geleceklerini kovalıyor.

Bu yıl içinde havacılıkta atılım yapmaya karar veren çok önemli üç vakıf üniversitesinin hayata geçirmeye çalıştıkları ATO'lar mevzuat engeline takıldı. Oysa bu üniversitelerde kurulacak ve sadece teorik eğitim vererek koca sektöre nefes aldırarak bir alternatif sunuyorlardı. Açılmadılar, üniversitenin desteği olmayınca MEB baskısında kıvrılmaya devam edilecek. Üniversitede açılan ATO'nun ilk potansiyel müşterisi kendi öğrencileridir. Hem AB ülkelerinde hem



**HAVACILIK KÖKENLİ
AKADEMİSYENLERİMİZ
SINIRLI SAYIDA OLDUĞU İÇİN
HAVACILIK DIŞI BRANŞLARDAN
DERLENEN AKADEMİK
KADROLARLA DOLDURULAN
ÜNİVERSİTE KADROLARI
HAVACILIĞI ANLATMAKTA
EKSİK KALİYOR.**

de ABD'de ATPL teorik eğitimlerini genel seçmeli ders sayan senato kararlarının

örnekleri var. Böylece bir öğrenci örneğin eczacılık eğitimini alırken eş zamanlı olarak pilotaj eğitimlerini de tamamlayıp mezun olabiliyor. Ayrıca, kendileri fiziksel gerekleri tamamlayıp eksiksiz birer uçuş okuluna dönüşüne kadar mevcut uçuş okullarına da hazır müşteri bulmuş olacaktı. Halen MEB standartlarının çaprazında, gerekli olup olmadığı belli olmayan bürokratik detaylara katlanarak ve kısıtlı olanaklarla yürütülen eğitim faaliyetleri, üniversite işbirliği seçeneğinde değişime ayak uydurabilecek



yapıya kavuşabilirdi. Hala bir umut var ama en azından bu sene olamadı.

Ülkemizde ihtiyaç duyulan sayıda pilot yetiştirilemez iken pilotaj eğitimi almak isteyen pek çok kişi özellikle de finansal gerekçelerle bu eğitimden mahrum kalıyor. Bir şekilde belli ölçüde finansal çözüm bulan ve İngilizcesi yeterli olanlar yurt dışında eğitim alırken, dil engeli bulunan pek çok aday meydan yakınlarında pist üzerindeki sisin dağılmasını beklemekteler.

Havacılıkta ihtiyaç duyulan eğitimci personel

profili değişiyor

Bizden önde ilerleyen ülkelerin eğitimcileri pilotajda ağırlıklı uzaktan teorik eğitimi tek yol olarak görüyorlar. Soru bankasından ve çoktan seçmeli ölçüm sisteminden vazgeçmiyorlar. Onlar soru bankası ezberine teorik eğitim diyorlar diye biz de aynı yanlış yapmak zorunda mıyız? Bir yanda farklı eğitim kurumlarında verilen CRM eğitimlerini inceliyorum ve diğer yandan da CRM konusunda ciddi çalışmalar başlatmış olan akademisyenlerimizle haberleşiyorum. Ortak akıl şunu söylüyor: Bizim kendimize özgü

bir emniyet yönetim sistemine ihtiyacımız var. Sonra da kendimize özgü bir CRM eğitim modeli geliştirmeye ihtiyacımız var!

Havacılık kökenli akademisyenlerimiz sınırlı sayıda olduğu için havacılık dışı branşlardan derlenen akademik kadrolarla doldurulan üniversite kadroları havacılığı anlatmakta eksik kalıyor. Durumu telafi etmeyi hedefleterek ve öğrencilerimiz gerçek havacılığın dünyasını erkenden tanımın diye düşünerek bir hamle yapıldı. “Uçak motor yağının, hangarın kokusunu bilmeyen hocalar havacılık öğretiyor” söylemiyle kurumları eleştiren “uzman” havacılarımızı son birkaç yıldır ağırlıklı olarak üniversitelerimize davet ediyoruz. Bu defa da eğitim metodlarımızı bilmeyen, yönetim bilimini veya sosyal bilimleri merak bile etmeyen ve havacılıkta temel akademik konulardan habersiz, sadece gelip gidip mevzuat (hatta mevzuat özeti) ve anı anlatan eğitimciler güruhu oluştu. Bu konuda da kördüğüm var artık. Çünkü açık söyleyelim: Üniversiteler mevzuat anlatma yeri değildir. Bugün olmadığı için tepindiğimiz “sorgulayan akıl”ın işlendiği, bugün işlemediği için kahrolduğumuz “yenilikçi ve vizyoner” kimliklerin yetiştirildiği havacılık mabetleri olmalıdır üniversiteler. Operasyon baskısı altında kurumlarda verilen eğitimlere benzememelidir üniversitelerde verilen eğitimler. Diğer tarafta bugün havacılık hukuku küresel taşımacılığın yeni sorunlarıyla yüzleşmiyor. Hava hukuku denince üniversitelerde

akla sınırlı sayıda ve oldukça eski birkaç akademisyen kitabı, az sayıda ve söylemi cılız makale ve yine yeniden mevzuat geliyor. Ülkemizin Ege’de, Karadeniz’de ve Akdeniz’de egemen hava sahasının tanımıyla ve savunulmasıyla ilgili ciddi sorunlarımız varken, kritik sorunlara çözüm üretebilen akla sahip gençlere ihtiyacımız varken hava hukukunu böyle mi öğreteceğiz?

Havacılık tarihi dediğimiz yerde gönüllü, vefakâr, çilekeş birkaç çok kıymetli isim bir yanda dursun, modern müzecilik algısından yoksun kırık anahtarlı müze kapılarını, envanteri sayılmamış ve asla sayılamayacak tarihi kurumlarımızın ağlayan duvarlarını, her seminerde ve sempozyumda dile gelen ve kabak tadı veren temcit pilavı tabaklarını görüp soralım: Tarihimizi ve yanılıklarımızı görmeden geleceğe nasıl döneceğiz?

Havacılık bir kültürdür diye tepiniyoruz hemen hemen hepimiz. Kocaman ve rengârenk bir kültürdür hem de! Hukuku dalgalı denizlerde boğuluyor, tarihi ise umursamazlık rüzgârında savruluyor, eğitimcisi desek yetmiyor, yetemiyor. Bu kültür yarına nasıl evrilecek?

Üstelik bahsettiğimiz o yarı öyle bir yer ki orada hem akademik hem de sektörel birikime sahip eğitimcilerin, teknolojiyi (endüstri 4.0 teknolojisi) etkin şekilde kullanıp süratle ve her keresinde yeniden eğitim tasarlayabilmesi, planlayabilmesi ve uygulayabilmesi gerekecek.

ÜNİVERSİTELER MEVZUAT ANLATMA YERİ DEĞİLDİR. BUGÜN OLMADIĞI İÇİN TEPİNDİĞİMİZ “SORGULAYAN AKIL”IN İŞLENDİĞİ, BUGÜN İŞLEMEDİĞİ İÇİN KAHROLDUĞUMUZ “YENİLİKÇİ VE VİZYONER” KİMLİKLERİN YETİŞTİRİLDİĞİ HAVACILIK MABETLERİ OLMALIDIR

Evet, bir şeyler yapmaya ama önce iyi düşünmeye ihtiyacımız var

Kime dokunsak sorunları dile getiriyor ve hararetle çözüm önerilerini anlatıyor. Fakat bu yöntem doğru değil. Öncelikle düşünmeliyiz, birlikte düşünmeliyiz. Değişimi görmeli, bugünün ve yarının gerçeklerini ve ihtiyaçlarını iyi okuyabilmeliyiz. Daha sonra bu okumaya göre hareket etmeliyiz, yine birlikte hareket etmeliyiz. Yani birlikte düşünme ve birlikte düşünerek üretme mekanizmaları üretmeliyiz. Yani irtifamız var ve bunu sürate çevirmeliyiz. Fakat alçalacağımız irtifada sürati de yitirirsek tehlikeye düşeceğimiz muhakkaktır. Sektörün birlikte düşünebilmesi için öncelikle küçük oyuncular ile büyük oyuncular arasındaki haksız yere konulmuş farklılıklarının “söz söylerken” ortadan kaldırılması



gerekiyor. Çünkü ortak akıla ve bu akılı işleterek geleceğe birlikte yürümeyi başarmaya ihtiyacımız var. Bunun için de örgütlü hareket etmemiz gerekecek. Geleneksel dernek ve/veya vakıf hareketlerini yeni nesil sivil toplum örgütlenme yöntemleriyle dördüncü sanayi dönemine taşımamız. Sorunlara çat diye reçete sunanlara hep karşı çıkmışım. Bu yüzden reçetenin nasıl

beraber yazılabileceğine dair düşüncelerimi 3 adımda ifade ettim. Aşağıda bu adımları bulabilirsiniz:

ADIM-1: Havacılıkta olgunluk evresine gelmiş isimlerin gidişi doğru yorumlaması

Havacılıkta olgunluk evresine gelmiş olan, sözlerini dinlememiz gereken duayen isimlerin bir araya gelerek

(en son Samsun çalıştayında olduğu gibi) birlikte sıraladığı kronik sıkıntıların “sorumlu tüzel kişiler” tarafından artık çözüme kavuşturulması gerekir. Çünkü ülkemizde ve dünyada havacılığın geleceği genel havacılıkta formatı değişmekte olan eğitim ve gelişim faaliyetlerinde şekillenecektir, yön bulacaktır. Genel havacılıkta ismi sembol olmuş bu kişilerin düşüncelerinden ve



çabalarından ülkemizde genel havacılığın iyiye gidişine yol açmak üzere yararlanmamız şarttır.

ADIM-2: Eğitim kurumlarının elini taşın altına koyup sorumluluk alması

Üniversitelerin havacılığa daha fazla katkı sağlamasına ihtiyaç vardır. Kariyer sahibi misafirlerimiz

üniversitelerimizi söyleşiler sırasında kendilerini pırlıtlı gözlerle izleyen ve meraklı sorularla heyecanlandıran genç havacılarımızın enerjisine tanık oluyorlar. Fakat daha büyük bir enerjinin Samsun'da, Isparta'da, Çorlu'da, Antalya'da ve hatta son zamanlarda Bursa'da bulunduğundan çoğunlukla bihaberler. Oysa üniversitelerimizin elinde olup henüz havacılık için kullanamadığı pek çok olanağı bulunmaktadır. Örneğin ekonomik modellemelerde ya vakıf olmanın ya da devlet güvencesinin avantajlarını kullanabilmektedirler. Ulusal ve uluslararası işbirlikleri pek çok ulusal ve uluslararası kurum tarafından fonlarla teşvik edilmektedir. Üniversitelerin eğitim yöntemleri ve araçları açısından da olanakları geniştir. Bu nedenle, üniversiteler genel havacılıkta birer aktör haline getirilmelidir. Havacılık bölümü olan üniversitelerin işbirliği kurduğu en az bir uçuş okulu (ATO demek istemiyorum) ve en az bir sportif havacılık kurumu olmalıdır. Olanaklarıyla genel havacılık kurumlarını güçlendirmeli ve gençlerin havacılık aşkını besleyebilmelidir. Akademisyenler de bir yanda bilgileriyle bu kurumlara destek olmalı, diğer yanda havacılığın gerçeklerine dokunmak olanağına kavuşmalıdır.

ADIM-3: Yeni fikirlerin önünün açılması

Yeni ekonomi ve yeni havacılık bugünün havacılarının pek çoğunun bihaber olduğu

HAVACILIKTA OLGUNLUK EVRESİNE GELMİŞ OLAN, SÖZLERİNİ DİNLEMEMİZ GEREKEN DUAYEN İSİMLERİN BİR ARAYA GELEREK BİRLİKTE SIRALADIĞI KRONİK SIKINTILARIN "SORUMLU TÜZEL KİŞİLER" TARAFINDAN ARTIK ÇÖZÜME KAVUŞTURULMASI GEREKİR.

karar destek sistemlerini, endüstri 4.0 navigasyonunu, yapay zeka ile karar verecek otomasyon sistemlerini, sürü robotlara devredilecek yer hizmetlerini, vb. içerebilir. Geleceğin eğitimlerinin de çok karmaşık bileşenleri ve içerikleri olacağını söylemek için kâhin olmak gerekmemektedir. Bugün sorunlarla meşgul düşünme çerçevemizde kalırsak yeni dünyaya alıştığımız taklit etme yöntemiyle bile gidemeyeceğiz. Aslında bunu açıkça hepimiz görüyoruz. Yeni fikirlere ve yeni kurgulara ihtiyaç duyduğumuzu biliyoruz, fakat bunları hayata geçiremiyoruz. Yapmanın yolunu bulmalıyız. Gençleri havacılık denklemine katmalı, dünyayı bizden daha doğru algılama ve geleceği bize göre daha iyi resmedebilme yeteneklerinden özellikle faydalanmalıyız. Bunun için yeni mekanizmaları geliştirmeliyiz.

SONUÇ

Gelecek ufkuna

uzanacak rotayı çizmek
Dünyamız hızla değişiyor. Dünyayı değiştiren iki temel dinamikten biri iletişim ve bir diğeri havacılık. Ayrıca bu ikisi de kendi içinde değişim içinde. Her iki dinamîğe göre değişimi iyi algılayıp ülkemiz için gelecek ufkuna doğru uzanan doğru rotayı belirlemek zorundayız.

Üniversitelerle genel havacılık kurumları arasında sağlıklı işleyen bir köprü kurmak, havacılıkta ve havacılığa bağımlı şekilde gelişen dünya ekonomisindeki değişime ayak uydurmamıza yarayacaktır. Bunu başarmak üzere gençleri kazanmak zorundayız. Gençler genel havacılık etkinliklerinde buluyorlar aradıkları heyecanı ve mutluluğu. Elan dört ayrı üniversitede havacılık sevgisi ve bilinci aşılamaaya çalışan bir eğitim gönüllüsü/emekçisi olarak söylüyorum bunu. Ülkemizin dört bir yanında iyi niyetli, enerji dolu çabaların her birinin birer kıvılcım olduğunu anlamalıyız. Havayolu işletmeleri ürettikleri ve kocaman rakamlarla ifade edilebilen kazançlarıyla sektöre itiş gücü (trust) sağlıyorlar. Ancak yetişmiş insan gücü de kaldırma (lift) sağlıyor. Kaldırmayı iki kaynaktan beslenerek başarabiliyoruz, biri üniversiteler diğeri de havacılık eğitim kurumları. Havacılığın irtifa ve sürat kazanması her ikisinin birlikte ve dengeli şekilde artırılmasıyla başarılacaktır.

UÇUŞ EKİPLERİ VE DUYGUSAL ZEKÂ

“HERKES KIZABİLİR, BU KOLAYDIR. ANCAK DOĞRU İNSANA, DOĞRU ÖLÇÜDE, DOĞRU ZAMANDA, DOĞRU NEDENLE VE DOĞRU ŞEKİLDE KIZMAK, İŞTE BU KOLAY DEĞİLDİR.” ARİSTO.

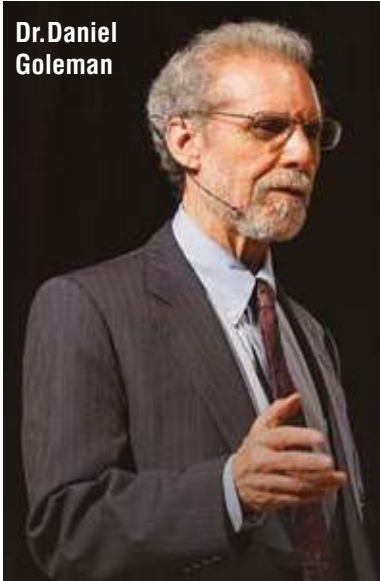


Kpt. Plt. Gökhan KARAKUŞ

Dr. Daniel Goleman, duygusal zekâyı “kişinin kendi duygularını anlaması, başkalarının duygularına empati beslemesi ve duygularını yaşamı zenginleştirecek biçimde düzenleyebilmesi yetisi” olarak tanımlıyor. Goleman’a göre beynin düşünen parçası, beynin duygusal parçasından ürüyor. Beynin düşünen ve duygusal

parçaları genelde yaptığımız her şeyde birlikte çalışıyor ve gerek iş yaşamında gerekse özel yaşamda başarılı ve mutlu olmak, insanların duygusal zekâ becerilerine bağlıdır. [1]

Günümüzde duygusal zekâ kavramının ve bu kavramla anlatılmak istenen niteliklerin profesyonel yaşamdaki önemi de iyice anlaşılmuş bulunuyor ve profesyonel yaşamdaki liderlerin yüksek düzeyde duygusal



Dr. Daniel Goleman

zekâ becerilerine sahip olması gerektiği tartışmasız kabul görüyor. Günümüz havacılığında en basit modellerinden en karmaşık modellerine kadar

bütün hava araçlarında birlikte çalışan uçuş ekipleri çeşitli seviyelerde liderlik özellikleri göstermektedirler. Gerek hava aracını, gerekse yolcu ve mürettebatı sevk ve idare ederken bir otoriteye ihtiyaç vardır. “Duygusal Zekâ Becerileri” açısından uçuş ekiplerini değerlendirmek gerekirse;

Kendinin farkında olmak, kişinin kendi duygularını, güçlü





ve zayıf yönlerini, sınırlarını bilmesi ve anlamasıdır. Yüksek düzeyde duygusal zekâyâ sahip olan lider pozisyonundaki kişiler, kendi kişilik özelliklerinin birlikte çalıştıkları insanları doğrudan etkileyeceğinin farkındadırlar, bu yüzden kendilerini dürüst ve kompleksiz olarak değerlendirirler. Kendi kapasitelerini bildikleri için altından kalkamayacakları işlere girmezler; giriştikleri

işlerde de ne kadar risk almaları gerektiğini ya da nerede yardıma gereksinim duyabileceklerini bilirler. Kendini bilen liderler, özgüvene de sahiptirler. Bu anlamda kendilerine yöneltilen eleştirileri tehdit olarak değil, kendilerini geliştirme fırsatı olarak görürler. Jere E. Yates, “Gerilim Altındaki Yönetici” adlı kitabında; “Gerilimi azaltıcı önlemlerden birinin iyi ruh sağlığı alışkanlıklarını geliştirmek

ve uygulamak olduğunu, fiziksel sağlığın yanında “Kendini Kabul Etmenin” ruh sağlığının işareti olarak gördüğünü açıklamaktadır.[2] Uçuş ekiplerini gözlemlediğinizde, genelde özgüveni yüksek kimseleri tanıma fırsatını bulursunuz. Çünkü zor olanı başaran ve birçok engeli aşarak eğitimler alan bu insanlar için bundan doğal bir şey yoktur. Fakat bu özgüvenin zaman zaman aşırı olabileceğini de görmek mümkündür.

Kendini yönetebilmek, kişinin duygularını kontrol ederek dürüst ve tutarlı davranması ve değişimlere karşı kendi kendini ayarlayabilmesidir. Refleksif duygularını kontrol edebilen liderler, birlikte çalıştıkları insanlara bir güven ve adalet ortamı içinde bulduklarını hissettirirler.

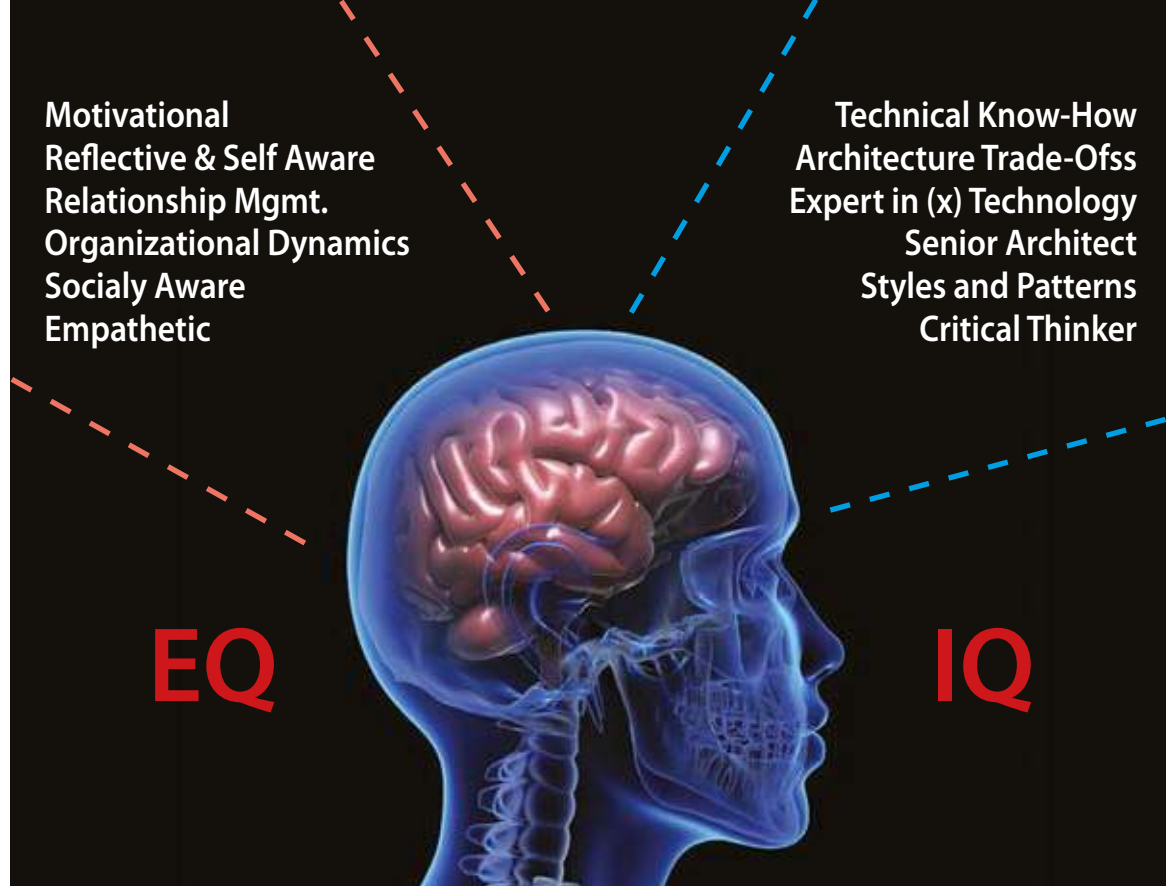
Başarılı bir lider, başarısızla karşılaştığında mantıklı ve soğukkanlı davranarak, yapıcı çözümler üretebilir. Kendini yönetebilen lider, teknolojik, ekonomik ya da yönetsel değişikliklere karşı önyargısız yaklaşabilir ve kendini yeni duruma soğukkanlı bir şekilde adapte edebilir.[3] Kaptan pilot (Birinci pilot/Komutan pilot) veya yardımcı pilot (İkinci pilot) olarak görevlendirilen kişiler sakin, soğukkanlı, kendinden emin tutumları ile dikkat çekerler. Onlara asla kendi performanslarını zorlamaları, uçağın limitlerini aşmaları defalarca tekrar edilerek öğretilmiştir. Yapılan hatalar fark edildiğinde en kısa sürede düzeltilir. Israrlı bir tutumun uçuş emniyetini tehlikeye düşüreceği yine eğitim sırasında öğrenilmiştir. Aviation International News dergisinde okuduğum bir Boeing 747 kazasında, kaptanın hatasını söylemeye çekinen uçuş ekibinin tereddüdü esnasında kazanın meydana geldiği yazılmıştı. Kazanın sebepleri arasında ise “Otoriteye saygı” ikinci sırada idi.

Savaş Sanatı adlı kitabında Sun-Tzu bu konu ile ilgili olarak şunları ifade etmektedir.”... Diğerlerini kontrol edenler kuvvetlidir. Olabilirler de ama kendini kontrol edebilen çok daha güçlüdür... Duygularından arınmış sakin, serinkanlı, kayıtsız savaşçı kazanır, hırslı talih avcısı değil... Dövüş ustası olanlar öfkelenmezler, kazanma ustası olanlar korkmazlar. Dolayısı

ile akıllılar dövüşmeden önce kazanır, cahiller kazanmak için dövüşür... Hem kendini hem de karşısındakini tanıyan asla tehlikeye düşmez, kendini tanıyıp da karşısındakini tanımayanın kazanma olasılığı yarı yarıyadır, ne kendini ne de karşısındakini tanımayanlar ise her savaşı yitireceklerdir...”[4]

Motivasyon, kişinin kendisini ve birlikte çalıştığı insanları başarıya odaklayarak motive edebilmesidir. Yüksek duygusal zekâya sahip liderler, işlerini daha iyi yapmak için güçlü bir istek içerisindedirler, bu anlamda başarıya ulaşmak için öğrenmeye hevesli ve yaratıcılıklara açıktır. Başarıya odaklı bir motivasyon, liderin çitayı sürekli daha yüksekler koymasını, örgütüne bağlı kalmasını ve başarısızlıklarda yılmınlığa kapılmamasını da beraberinde getirir. Konfüçyüs idealizminde kişi akılcı ya da adil olduğunu düşünmediği bir örgüt ya da davaya katılmaz. Uçucu personel genelde işini çok bilinçli seçmiştir ve isteyerek yapar. Bu nedenle uçuş ekiplerinde genel bir motivasyon eksikliğinden söz etmenin doğru olamayacağını düşünüyorum.

Empati, başkalarının fikir ve duygularını anlamaya çalışma, tavırlarını onların ruhsal durumlarına göre ayarlama becerisidir, yani liderin çevresinden haberdar olmasıdır. Takım çalışmasının giderek önem kazandığı günümüzde, empatinin iyi bir lider için vazgeçilmez bir özellik olduğu açıktır. Birlikte çalıştığı insanların görüşlerini hisseden ve anlayan



lider, bu görüşleri dikkate alarak hem insanlara örgütün etkin bir elemanı olduklarını hissettirir, hem de bu görüşlerden yapıcı eleştiriler olarak faydalanır. Böylece çalışanlarının bireysel verimliliklerini yükseltir ve liderlik gücünü pekiştirir. Bir kabin görevlisi, yolcuları, bir ikinci pilot, hostesi, kaptan pilot tüm uçuş ekibini iyi tanımalı ve onları anlayabilmelidir. Aksi halde iletişim eksikliğinin sonunun nerede biteceğini kestirmek zordur.

İlişki yönetimi, kişinin açık ve ikna edici bir şekilde iletişim kurabilmesi, sorunları çözebilmesi ve etrafıyla güçlü bağlar kurabilmesidir. Bu yetenek

aslında duygusal zekânın ilk dört özelliğinin bir sonucudur. Ancak yüksek duygusal zekâyâ sahip liderler, ilişki yönetimi ve sosyal yetenekleri sayesinde birlikte çalıştıkları insanları başarı için motive edebilecek, onları yönetmede ve ikna etmede başarılı olabilecektir. Uçucu personelin hem normal zamanda hem de acil durumlarda, açık ve ikna edici bir şekilde iletişim kurabilmesi, sorunları çözebilmesi gereklidir.

Etkin uçuş ekipleri ve duygusal zekâ

Ekip oluşturma ve geliştirmenin temel amaçları arasında, kendiyile ilgili

Technical Know-How
Architecture Trade-Offs
Expert in (x) Technology
Senior Architect
Styles and Patterns
Critical Thinker

farkındalık kazandırmak, başkalarını tanıma ve ilişkileri yönetebilme becerilerini geliştirmek, kendini denetlemek için de gerekli becerileri güçlendirmek yer alır.[5] Uçuş ekipleri ise eğitimlerinin hemen her safhasında ekip olarak eğitilirler. Bu da onların daha baştan itibaren ekip ilişkileri yönetebilme becerilerinin artmasına sebep olur.

Günümüz havacılık ortamı, uçuş ekiplerinin bilişsel, duygusal ve bedensel gücünü bir bütün olarak daha yoğun ve daha etkin kullanmayı gerektirmekte ve bu bağlamda duygusal zekânın önemi her geçen gün artmaktadır. Duygusal zekâ

düzei, hem bireysel tatmini hem de iş başarısını doğrudan etkilemekte, sinerji yaratmak için ekip çalışmasının geliştirilmesi zorunlu özellikler arasında yer almaktadır.

Bireylerin karşılıklı bağımlı ekipler halinde, kurumların da karşılıklı bağımlı bölümler halinde etkinlik kazandığı, her düzeyde liderlik davranışına olan ihtiyacın arttığı böyle ortamlarda, duygusal zekânın önemi ve eğitimi öne çıkmaktadır.

Bir uçuş ekibinde, yönetimin kalitesi, uçuş emniyetini etkilemektedir. Duygusal zekâ başlığı altında yer alan yetkinlikler, uçuş emniyetini doğrudan etkileyen, özellikle de yönetim kademesinden beklenen özelliklerdir. Uçuşta duygusal zekâsı yüksek kişiler, işbirliğine, dolayısıyla ekip çalışmasına daha yatkın, daha güvenilir, daha esnek, iç motivasyonu yüksek, daha iyimser ve çevrelerinde daha çok sevilen kişiler olurlar. Çatışmalardan uzak durabilir ya da çatışmaları yatıştırmakta daha ustahlı davranırlar.

Görünen odur ki, havacılığa ilgi duyan insanlar belirgin lider özellikler taşıyan ve bağımsız karakterde insanlardır. Bağımsız çalışmayı seven özgür kişilikleri vardır. Fakat havacı olup, uçuş ekipleri denilen takım çalışmasına girmeleri gerektiğinde nasıl çalışacaklardır?

Havacılıkta hiçbir uçuş sadece hava aracının içindeki uçuş ekibi ile gerçekleştirilmez. Hava aracının bakımını yapan teknisyenler, meydan ve hangar hizmetlerini yürütenler,

hava aracının emniyetle muhafazasından sorumlu personel, uçuş mühendis veya makinistleri, seyrüseferciler, pilotlar, yer, kule, radar operatörleri gibi bir dizi insan koordineli çalışarak uçuşun gerçekleştirilmesini sağlarlar. Fakat genel tanımı ile uçuş ekibi hava aracı içindeki pilot, yardımcı pilot, uçuş mühendisi, makinist ve kabin görevlisinden oluşur. Hava aracının büyüklüğüne, teknolojisine, askeri veya sivil oluşuna ve havacılık kural ve kaidelerine göre bu ekiye küçük farklılıklar olabilmektedir.

Kokpit de bir çeşit iş yeridir, ofistir, fabrikadır ve hatta bir makinedir diyebiliriz. Bu sayılanlardan her birinde olduğu gibi düzenli ve sağlıklı bir işleyişe, kriz zamanlarında iyi yönetilmeye, çalışanların sosyal ihtiyaçlarını tatmin edecek bir motivasyon havasına ihtiyacı vardır. Bunu sağlayacak olan ise başta kaptan (kıdemli / sorumlu / komutan) pilot olmak üzere uçuş ekibinin tamamı yani çalışanlardır. Kaptan pilotu yönetici müdür, diğerlerini de ofis elemanları olarak düşünerek aralarındaki ilişkileri inceleyelim.

Kaptan pilot, uçuşun tamamının emniyetle yapılmasından, hava aracı içindeki her hareketten sorumlu, tüm uçuş ekibi ve hatta yolcular üzerinde yetki ve sorumluluğa sahip kimsedir. Yardımcı pilotla ve ekibin kalanıyla koordineli olarak çalışarak kokpiti dolayısıyla hava aracını yönetir. Gerektiğinde gerektiği kadar işi yardımcı pilota devreder.

Yapacağı her hareket ulusal ve uluslararası havacılık kuralları, hava aracının kullanım kitapları ile büyük ölçüde belirlenmiştir. Her şeye rağmen meydana gelebilecek sıra dışı olaylarda en uygun şekilde hareket etmesi beklenir.

Yardımcı pilot ise her zaman kaptanın görevlerini yapabilecek özelliklerde olup kıdem ve sorumluluk açısından kaptandan sonra gelir. Kaptan pilot için geçerli kurallara o da uymak zorundadır. Kaptan pilotun en büyük yardımcısı ve işbirlikçisidir. Uçuş mühendisi, silahçı, seyrüseferci, kabin memuru, hostes, uçuş makinisti, teknisyen olarak bilinen uçuş ekibi elemanları da belirlenmiş kurallar çerçevesinde kabindeki iş yükünü azaltmak için verilen görevleri yapmaktadırlar.

Uçuşta kullanılmak üzere geliştirilen Mürettebat Kaynak Yönetimi (MKY) (Crew Resource Management, CRM) teknikleri uçuş eğitimlerinin önemli bir safhasıdır. Bu teknikler vasıtası ile mürettebatın uyum içinde, koordineli ve senkronize çalışması sağlanır. Ayrıca muhtemel iletişim hatalarında bu yöntemle azaltılır. Yine uçuştan önce yapılan mürettebat briefinginde kimin neyi, ne zaman yapacağı son kez yazılı kontrol listelerine (çeklist) göre konuşulur.

Peki, neredeyse hemen her şeyin kurallarla yapıldığı bir ortamda duyguya yer var mıdır? Duygusal zekâ gerektiren bir emercensi (acil durum) meydana gelebilir mi?

Bayan olan yardımcı pilotu

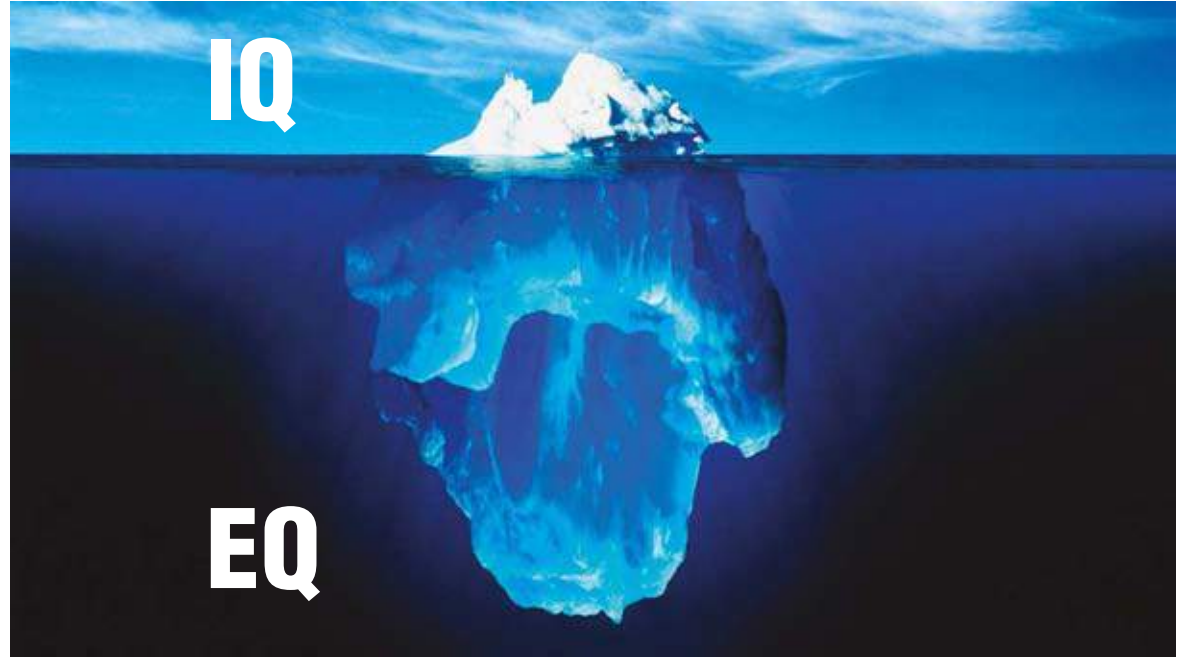
veya hostesi duygudaşlık eksikliğinden kaybedebilir miyiz?

Bizden daha iyi uçtuğumu düşündüğümüz ikinci pilota kendimizi ispatlamak uğruna tehlikeli manevralara kalkar mıyız?

Ya da çalışmadığını bildiğimiz halde kaptan pilotun düzgün çalıştığını zannettiği bir seyrüsefer yardımcısını söylemek için densizlik adına tereddüt eder miyiz?

Evet, bu ve buna benzer olayların olması muhtemeldir; Kızgınlığını kontrol edemeyen bir mürettebat kendini işine yeterince veremeyip görmesi gereken bir ikaz ışığını zamanında göremeyebilir. Kaptanın uygun olmayan yer ve zamanda yanlış bir üslupla ikaz ettiği mürettebatın, dikkati dağılarak işine konsantre olması zorlaşabilir. Kaptan, kendisinden belki yaşça küçük, tecrübe olarak eksik yardımcı pilotun sık kullanılan gayri-nizami bazı terminolojiyi bilemeyeceğini düşünmemesi iletişim hatalarına ve kazaya yol açabilir. Bağımsız karakterdeki yardımcı pilot, kaptanın ikazlarına rağmen kendi doğru bildiği şekilde uçuş tekniği kullanarak uçuş emniyetini zafiyete uğratabilir. Kısa uçuşlara alışmış olan mürettebat, henüz uzun uçuşlara uyum gösterememiş olabilir. Bu da sıkılma, dikkatin dağılması ve yorgunluk gibi uçuşa kötü aksedecek zafiyetlere yol açabilir. Kendini güçlü ve zayıf yanları ile tanıyamayan uçuş ekibi personeli, birbirine nerede daha çok destek olacağını kestiremeyebilir. Yüksek düzeyde

işine motive olamamış uçuş ekibi, uçuşta meydana gelebilecek ufak problemleri panikleyerek büyütebilir. Sosyal becerileri yüksek olan kabin görevlileri yolcularla daha rahat iletişim kurarak her durumda uygun davranmalarını temin edebilirler. Kendine güvenen, nazik, akıllı başında, sağlıklı ve otoriter bir kaptanın sesini hoparlörlerden duymak her yolcuyla rahatlatır. Aksi ise uçuş ekibi dâhil herkesi tedirgin eder. Uçuş ekiplerine dâhil olan insanlar zaten belirli eğitim seviyesinde dolayısıyla yeterli bir zekâ seviyesinde olmalıdır. Belirli uçuş eğitim kurslarına, sağlık muayeneleri, psiko-motor testleri ve uzun bir elemeli uçuş eğitiminden geçerek devam edebilirler. Uçuş eğitim kursları, her gün aşılması gereken yeni hedefler, 100 puan alınması gereken dersler ve mutlaka kazanılması gereken kabiliyetlerle dünyanın her tarafında zor olarak kabul edilen uzun ve ayrıntılı kurslardır. Bunların hepsi uluslararası kurallarla belirlenmiştir. Hatta askeri mürettebat daha zor ve karmaşık koşullar için daha fazla eğitimden geçmek zorundadır. Uçuş hadisesinin doğasında tehlike vardır. Her şey yolunda giderken bile durumsal dikkatle muhtemel tehlikeleri önceden fark etmek, hatta sezinlemek gerekir. Hava aracını meydana gelecek bir arızada yolun kenarına çekip tamirci çağırmanız. Hava aracını en uygun şekilde sevk ve idare ile mümkün olan en emniyetli şekilde yere indirmek uçuş ekibinin sorumluluğundadır. Bu sırada büyük bir ihtimalle,



çok bol zaman da olmayacaktır. Tüm bu koşullar altında tam bir kriz yönetimi gerekir. Soğukkanlılık, kendine güven, ekibin birbirini iyi tanması ve güvenmesi fakat yine de kontrol etmesi gerekir. Kabin içindeki iş yükü arttığında sürekli ve kaliteli bir iletişim, strese dayanıklılık her uçuş ekibinin ihtiyacı olan kabiliyetlerdir. Ekip çalışmasına yatkın kişi, saygı, yardımseverlik ve işbirliği gibi ekip niteliklerine örnek olur. Bütün ekip üyelerinin katılımını sağlar ve isteklendirir. Ekip kimliğini, ekip ruhunu ve bağlılığı teşvik eder. Ekibi ve ekibin adını savunur ve başarıyı paylaşır. [6] Bu insanların kendileri hakkında olumlu görüşlere sahip, yaptıkları şeylerden memnun kişiler olduklarını, iyi sosyal ilişkiler kurabilen, diğer insanları anlayabilen, takım çalışmasına yatkın, sorumluluk sahibi ve güvenilen kişiler olduklarını, problemleri durumlarla veya değişen koşullarla esnek, etkin

ve gerçekçi bir şekilde başa çıkabilen kişiler olduklarını, stresli durumlara dayanabilen, ani tepkiler vermeyen, sakin kişiler olduklarını, yaşamdan zevk alan, mutlu ve iyimser kişiler oldukları görülmektedir.

Sonuç:

Uçuş ekipleri de kokpit içinde bir organizasyon gibi çalışmaktadırlar. Uçuş ekiplerinin yaptıkları hatalar sadece zararlarla değil aynı zamanda ölümlü kalımla sonuçlanabilmektedir. Bu yüzden uçuş ekiplerinin tam bir ruh ve beden sağlığına ihtiyacı vardır.

Duygusal zekânın ise günlük hayatta bile gerekliliği bilim adamlarınca ispatlanmıştır. Uçuş ekiplerinin duygusal zekâ eksikliği göz ardı edilmemeli ve dikkatle takip edilmelidir.

Bir uçuş ekibinde, yönetimin kalitesi, uçuş emniyetini etkilemektedir. Duygusal zekâ başlığı altında yer alan

yetkinlikler, uçuş emniyetini doğrudan etkileyen, özellikle de yönetim kademesinden beklenen özelliklerdir. Uçuşta duygusal zekâsı yüksek kişiler, işbirliğine, dolayısıyla ekip çalışmasına daha yatkın, daha güvenilir, daha esnek, iç motivasyonu yüksek, daha iyimser ve çevrelerinde daha çok sevilen kişiler olurlar. Çatışmalardan uzak durabilir ya da çatışmaları yatıştırmakta daha ustalıkla davranırlar.

Duygusal Zekâ Yetkinlikleri açısından uçuş ekiplerini değerlendirirsek, şunları söyleyebiliriz: Başkalarının duygularını uygun biçimde paylaşabilme, doğru anlama, uyarma ya da yatıştırma, duygu ile akıl arasında sağlıklı bir denge kurarak zekice kararlar verebilme, kendi duygularının sorumluluğunu üstlenebilme öncelikle birinci ve ikinci pilotun sonradan tüm uçuş ekibinin asli görevidir. Duygularını tanıyan ve etkilerini izleyen kişi ne hissettiğini

bilir, duygularını tanır. Düşünceleriyle söyledikleri ve sözleriyle hissettikleri arasındaki bağlantının farkındadır. Uçuş ekibi hislerinin, performansını nasıl etkilediğini fark eder ve performansını gereksiz yere zorlamaz. Değerlerinin ve hedeflerinin kendisine nasıl yön verdiğinin farkındadır. Kendini doğru değerlendiren pilot, güçlü ve zayıf yönlerinin farkındadır. Bu yüzden zayıf yönlerini geliştiren bir uçuş ekibi başarılı olabilir.

Uçuş yaşantısını gözden geçirir, ders çıkarır. Geribildirimlere, yeni bakış açılarına, sürekli öğrenmeye ve kendini geliştirmeye açıktır. Kendiyle barışıktır, hatta dalga geçebilir. Kendine güvenen kişi, kendini içinde bulunduğu duruma ve kişiye yoğunlaştırabilir, tüm varlığıyla “orada” olabilir. Görüşleri kabul görmese de yüksek sesle dile getirir, doğru bildiklerinden şaşmaz.

Uçucular belirsizlik ve baskı altında bile kararlı ve tutarlıdır. Uçucular uçuşun dolayısıyla yolcuların ve mürettebatın ve hatta yerdeki masum insanların emniyeti için, kendini denetleyebilen, anlık duygusal tepkilerini ve moral bozucu duygularını yönetebilen insanlar olmalıdır. Zorlayıcı anlarda bile kendini kaybetmemeli, olumlu bakış açısını korumalı ve sarsılmamalıdır. Baskı altında da berrak düşünmeli ve odak noktasını yitirmemelidirler. İşlerinde dikkatli ve düzenli olmalı, aynı anda birkaç görevi, değişen öncelikleri ve hızlı

değişimi yumuşak bir biçimde ele alabilmeli, tepkilerini ve taktiklerini değişen koşullara uydurmalıdırlar.

Genelde başarı yönelimine sahip uçucu kişiler sonuç odaklıdır, hedef ve standartlarını tutturmak için çaba gösterir. Belirsizlikleri azaltmak için bilgi toplar ve daha iyisini yapmanın yollarını bulur. Performansını geliştirmeyi öğrenir. İşine bağlı uçucular, uçuş emniyeti için, bireysel ve ekip adına kolaylıkla özveride bulunabilir. Temel hedefe odaklanmayı anlamlı bulur, karar verirken ve seçenekleri değerlendirirken ekibin temel değerlerinden yararlanır. İnisiyatif sahibi uçucu, yapması gerekenden ya da kendisinden beklenenden fazlasını yapar. Gerektiğinde, uçuşun emniyeti için kural ve talimatları aşmayı ya da esnetmeyi bilir.

İyimser uçucu, engeller ve direnişlere karşı hedeflerinden vazgeçmez. Başarısızlık korkusundan çok başarı umuduyla hareket eder. Empati sahibi kişilerden oluşan uçuş ekibi, duygusal ipuçlarına duyarlıdır ve iyi dinler. Duyarlı davranır ve başkalarının bakış açısını anlar. Başka insanların ihtiyaç ve duygularını anlayarak onlara yardımcı olur. Yolcuların istek ihtiyaçları bu şekilde anlaşılır. Hizmet yönelimli kabin görevlisi, yolcuların ihtiyaçlarını anlar ve bunları hizmet ya da ürünle eşleştirir. Müşteri tatmini ve sadakatini artırmak için yollar arar. Gereken yardımı seve seve verir. Yolcuların bakış açısını kavrar ve güvenli

bir danışman gibi davranır. Başkalarını geliştiren kaptan pilot, insanların güçlü yönlerini, başarılarını ve gelişimini takdir eder. Yapıcı geribildirim verir ve insanların gelişme ihtiyaçlarını ayırt eder. Kişilerin becerilerini geliştirmek için akıl hocalığı yapar, zamanında yönlendirir ve mücadele gerektiren görevler verir. Yeni ve yeterli uçuş ekipleri de böylece yetişmiş olur. Etki sahibi kabin görevlisi/hosts, ikna becerisine sahiptir. İletişim becerisine sahip kabin görevlisi/hosts, etkin mesaj alış veriş yapabilir ve mesajlarında duygusal ipuçlarına dikkat eder, zor durumları doğrudan yaklaşır, iyi dinler, karşılıklı anlaşma sağlar, bilgi paylaşımını önemser. Açık iletişimi teşvik eder, iyi haberlere olduğu kadar kötü haberlere de açıktır.

Liderlik davranışı gösteren kaptan pilot, ortak vizyon ve misyonu ifade eder ve bu yönde isteklilik uyandırır. Pozisyonu ne olursa olsun, ihtiyaç duyulduğunda öne çıkar. Başkalarının performansına rehberlik eder ve hesap sorar. Örnek olur. İyi ilişkileri olan uçucular, yaygın ve samimi ilişkiler kurar ve sürdürür. Karşılıklı yarar sağlayabilecek ilişkiler kurmaya çalışır. Duygusal bağlar kurar ve başkalarını da dahil eder. İş arkadaşlarıyla kişisel ilişkiler kurar ve sürdürür. İşbirliği kuran ve başkalarıyla birlikte çalışan kişi, İşe odaklanırken ilişkilere de dikkat eder ve denge kurar.

Uçucu bireyler daha seçim aşamasında duygusal zekâ açısından değerlendirilmeli ve

takip edilmelidir. Gözlemlerim mevcut uçuş ekiplerinde zaten orta ve yüksek düzeyde duygusal zekâyâ sahip bireylerin bulunduğunu göstermektedir. Fakat unutulmamalıdır ki duygusal zekâ geliştirilebilir. Dolayısı ile uçuş ekibi personeli duygusal zekâlarını geliştirebilecekleri hizmet içi kurs, seminer vb. programlara tabi tutulmalıdır.

KAYNAKÇA

- GOLEMAN, Daniel; Duygusal Zekâ, Çev., Banu Seçkin Yüksel, 22. Basım, Varlık/ Bilim Yayınları, İstanbul, 2002
- YATES, Jere E., Gerilim Altındaki Yönetici, Çev. Fatoş Dilber, İlgı Yayıncılık, İstanbul, 1989 [3]
- KIRTILLI, İsmail; Liderlikte Duygusal Zekâ, <http://www.koniks.com/topic.asp>
- SUN-TZU, Savaş Sanatı, Çev., Thomas Cleary, Anahtar Kitaplar Yayınevi, Ankara. 2000, s.55.
- TÜTER, Nergis, “Etkin Ekipler ve Duygusal Zekâ”, <http://www.baltas-baltas.com>
- [6] “Emotional Competence Framework”, www.eiconsortium.org
- COOPER, Robert K./ Ayman Sawaf; Liderlikte Duygusal Zekâ, Yönetimde ve Organizasyonda Duygusal Zekâ (EQ), Çev., Zelal Bedriye Ayman-Banu Sancar, Sistem Yayıncılık Şirket Kültürü Dizisi, İstanbul, 2000

HAVA ARACININ BENZETİM YÖNTEMLERİ İLE MODELLENMESİ

SİMÜLASYON



GÜNÜMÜZDE ELEKTRONİK VE BİLGİSAYAR TEKNOLOJİSİNDEKİ HIZLI GELİŞMELERLE BİRLİKTE TASARLANAN HAVA ARAÇLARININ PERFORMANSLARI DA GÜN GEÇTİKÇE ARTMAKTADIR. YENİ NESİL UÇAKLARIN TAMAMEN BİLGİSAYAR KONTROLLÜ OLARAK UÇABİLME KABİLİYETİNE SAHİP OLDUĞU DÜŞÜNÜLDÜĞÜNDE HAVA ARACININ ELEKTRİK VE ELEKTRONİK PARÇALARI ARAÇ İÇİN HAYATI BİR ÖNEME SAHİPTİR. HIZLI VE GÜVENLİ ULAŞIMI GERÇEKLEŞTİREN HAVA ARAÇLARI, İLERİ TEKNOLOJİ BİLGİSİ VE DONANIMIN UYGULAMA ALANLARININ BAŞINDA YER ALMAKTADIR.



Öğr. Gör. Nur Tuğçe DOĞAN

Kültür Üniversitesi Teknik Bilimler MYO Uçuş
Harekât Yöneticiliği Program Başkanı

Bu nedenle, hava aracında bulunan elektronik cihazların bakım, onarım ve testinin güncel verilerle ve evrensel standartlarla nasıl yapılacağı temel elektrik ve elektronik konusundaki teorik bilgilerin navigasyon, haberleşme, radar, uçuş kontrol

ve cihazları gibi hava aracı elektrik sistemlerine nasıl uygulayacağı önemlidir. Küçük uçaklarda ana güç kaynağı olarak doğru akım kullanılır. Çünkü DC güç bataryada depo edilebilir. Genelde bu uçakların motor çalıştırılması elektrikli yapılır. Bataryadan alınan doğru akım ile starter

döndürülür. Büyük uçakların elektrik sistemlerinde AC güç kullanılarak elektrikli cihazlar hafifletilmiş böylece büyük avantaj sağlanmıştır. Temelde uçakta yer alan elektrikli sistemler AC-DC devreler, elektronik devreler ve haberleşme, hava aracı navigasyon ve radar sistemleri,

hava aracı bordo aletleri şeklinde sıralanabilir.

Hava araçlarında bulunan bu sistemler sürekli sistemlerdir yani durum değişkenleri zaman içinde sürekli değişir bu sistemlerin benzetim yöntemleri ile modellenmesi hızlı ve güvenilir bir sistem uyarlaması yapmamızı ayrıca modellemenin



hızlı bir şekilde yapılması test amaçlı verilere kolay ulaşımı sağlayacaktır.

Hava aracı benzetim yöntemleri, dinamik sistemlerin özelliklerini ve davranışlarını bilgisayar aracılığıyla değerlendirir ve simülasyonu oluşturan temeli hazırlar. Simülasyon what-if analizlerinin ve gerçek hayat sisteminde tahmini deneylerin yapılmasına olanak verir. Sonuç olarak karmaşık problemlerin modellenmesi ile değişkenler arasındaki etkileşim

bu yöntemler sayesinde gözlemlenir ve en kötü senaryolar yazılır ve oynanır...

Simülasyonların eğitim alanında sağladığı faydalar yadsınamaz bir gerçektir. Gerçek olayların simülasyon ile taklit edilmesi eğitimin en gerçekçi yöntemidir ve öğrenci aldığı eğitim sonrası gerçek hayatta yüzleşmeye hazırdır.

Simülasyon Tipleri Nelerdir?

Aviation Training Device (ATD): Öğrencinin kumanda

ve etkileşimlere alışmasını sağlar. Temel uçuş bilgileri check edilir. Uçuş yönetim ve kumandasının temel usüllerinin eğitimi bu tip simülasyonlarda verilir.

Basic Instrument Training Device (BITD): Öğrencinin uçuş bilgilerini anlaması ve yorumlaması istenir. IFR prosedürlerinde uçuş eğitimi bu tip simülasyonlarda verilir.

Flight and Navigation Procedures Trainer (FNPT): Giriş seviyesi uçuş ve

seyrüsefer eğitiminin verildiği simülasyon tipidir.

Integrated Procedures Trainer (IPT): Kokpitteki işleyiş ve sistem yerleşimine aşinalık, temel prosedürlerin öğrenilmesi amaçlanmıştır. Sanal kokpit, dokunmatik gösterge panelleri, tam 3 boyutlu simülasyon tipidir. Bu tip simülasyonlarda kokpit göstergeleri, LCD ekranlarda simüle edilmiştir bu sayede farklı tip uçak kokpitleri kolayca modellenenbilir.

Flight Training Device (FTD): Uçağın uçuş karakteristikleri gerçeğine uygun şekilde benzetilmiştir. Gerçekçi uçuş dinamik modellemesinin yer aldığı simülasyondur.

Full Flight Simulator (FFS): Uçak kokpitindeki tüm sistem ve cihazlar gerçeğine uygun şekilde yerleştirilmiştir ve gerçek kokpit aksamaları kullanılır. Bu tip simülasyonlarda manevra ve ivmelenmeyi gerçekçi biçimde taklit etmek için hareketli platformlar kullanılır.

Full Mission Simulator (FMS): Askeri tip bir simülasyondur. FFS tipi simülasyonların tüm özelliklerine ilaveten silah ve sensör sistemleri de gerçeğine uygun şekilde modellenmiştir.

SAFETY FIRST temel ilkimiz güvenliğinin havacılıktaki en önemli faktör olduğunu göstermektedir. Sonuç olarak zor koşulların simülasyon uygulamaları ile önceden test edilmesi can ve mal kaybının önüne geçmiştir.

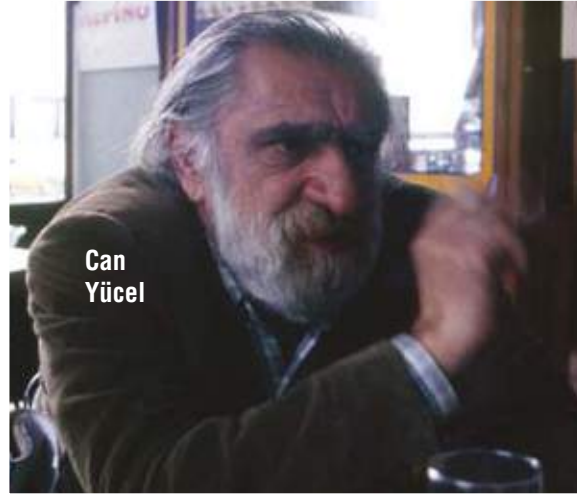
SİZ HİÇ GÜZEL SEVDİNİZ Mİ?



“MESELE SEVMEK DEĞİL AZİZİM, KİME SORSAM HERKES SEVİYOR ZATEN. MÜHİM OLAN GÜZEL SEVEBİLMEK, KIRMADAN, DÖKMEDEN, YORMADAN, ACITMADAN.” DİYOR CAN YÜCEL.



Uzm. Psk E. Esra TANRIVERDİ
İstanbul Ruh Sağlığı Enstitüsü



Can
Yücel

Sahi siz hiç güzel sevdiniz mi? Birini usul usul, güzel güzel? Güzeli sevmek maharet değil, iş güzel sevmekte. Sevdiğini değerli hissettirebilmek, önemli hissettirmek yani hissedildiğini hissettirebilmekte. Yıkmadan, yıpratmadan, travmaları canlandırmadan sevebilmekte.

Mesela onu acılarından öperek sevdiniz mi hiç? Kendinizden daha çok ona baktığınız, sözlerini, gözlerini

özlediğiniz sevdiğiniz oldu mu?

Sizi aradığında heyecandan eliniz ayağınız birbirine dolandı mı hiç? Ya ondan mesaj aldığınızda o mesajı belki on belki yirmi kere okudunuz mu?

Araba kullanırken gelen bir mesajla arabayı hemen yol kenarına çekip ona cevap yazıp dakikalarca orada beklediniz mi?...

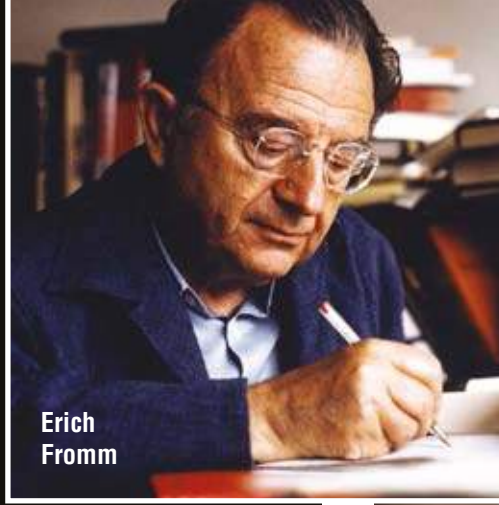
Bir çiçeği severseniz ve onu koparmak istersiniz, çünkü çok sevmiş ve beğenmişsindir.

Oysa çiçeği güzel seversen onu sularsın. O vakit sevgi acıtmaz çoğaltır insanı.

Fuzuli'ye sormuşlar: Sevmek mi daha güzeldir sevilmek mi? Sevmek demiş. Çünkü sevildiğinden hiçbir zaman emin olamazsın ama sevdiğinden emin olabilirsin”

Karşılıksız beklentisiz sevmeli insan. Şüphesizki iki insanın her an aynı duygu düşünce ve beklentilere sahip olması, aynı biçimde davranması

olanaksızdır. Onu kendiniz için sevin. Onu adeta görmek istediğiniz gibi değil de onu olduğu gibi görebilmeyi başarın. Böylece arzu ve beklentilerinizi yerine getirmesi için sevdiğinizi baskı altına almaya, tehdit etmeye başlamaz, yıkıcı bir davranış sergilemezsiniz. Erich Fromm'a göre “Sevgi vermektir almak değildir. Tüccar anlayışlı kişi, vermeye hazırdır ama ancak bir şey alma karşılığında, bir şey almadan vermek onun



Erich
Fromm



KARŞILIKSIZ BEKLENTİSİZ SEVMELİ İNSAN. ŞÜPHE SİZKİ İKİ İNSANIN HER AN AYNI DUYGU DÜŞÜNCE VE BEKLENTİLERE SAHİP OLMASI, AYNI BİÇİMDE DAVRANMASI OLANAKSIZDIR. ONU KENDİNİZ İÇİN SEVİN...

gözünde kandırılmak demektir.”

Şu halde senin onu sevmen, onun seni sevmesine bağlı değil. Seversin işte, sorgusuz sualsiz. 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.” diyor Erich Fromm Sevmeye Sanatı adlı kitabında.

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.

Beklemlisiz 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, kabalığını, olduğun şairi, olmadığın erkeği seviyorum. Bir zamanlar çocuk olduğun ve bir gün ceset olacağın için SENİ SEVİYORUM. Hem gövdeni, hem aklımı 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.

Deneyin... ➤

VARİS HAKKINDA DOĞRU SANILAN 7 YANLIŞ



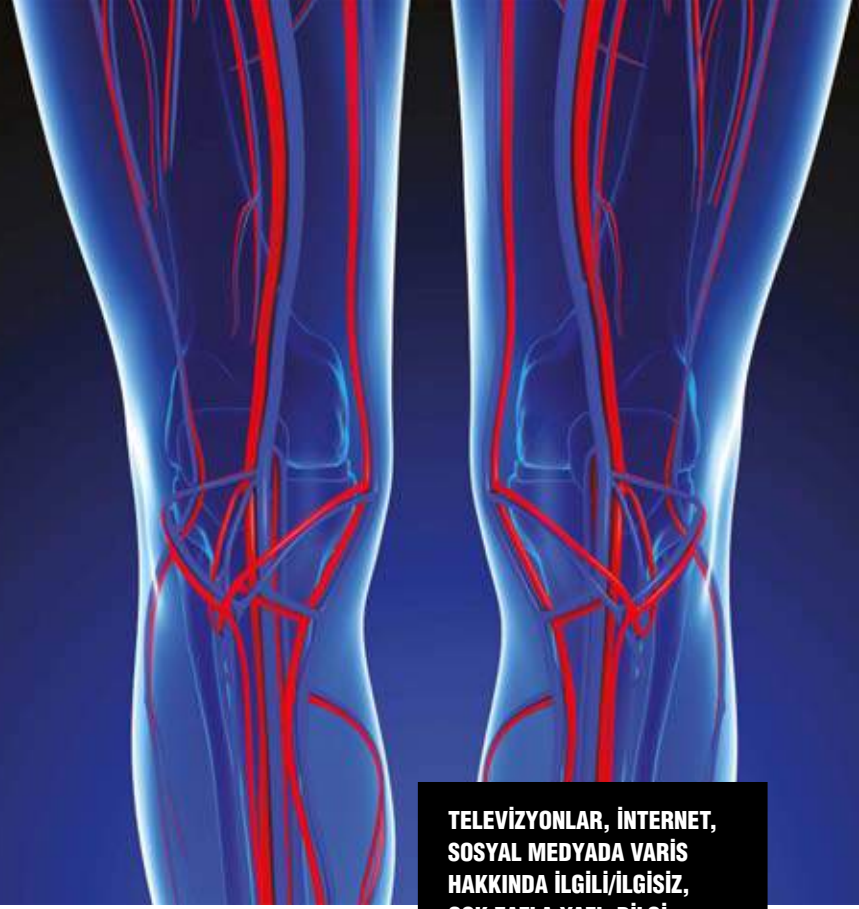
Dr. Deniz DURAK

Varis (*, **, ***) toplardamarlarda en sık karşılaşılan, her toplumda yaygın olarak görülen bir sorundur. Televizyonlar, internet, sosyal medyada varis hakkında ilgili/ilgisiz, çok fazla yazı -bilgi değil- ve görsel dolanıyor etrafımızda ve birçok “yanlış bilgi”, bir nedenle,

“doğru” olarak sunuluyor, kabul görüyor. Bunlardan en sık karşılaştığımız bazı “doğru kabul edilen yanlışlar” hakkında bir şeyler söyleme gereği doğuyor zaman zaman. (elbette dahası da var)

1-“Varis: ölümcül tehlike”

Toplumda sık görülen tipteki Varisler (*, **) “ölümcül tehlike”

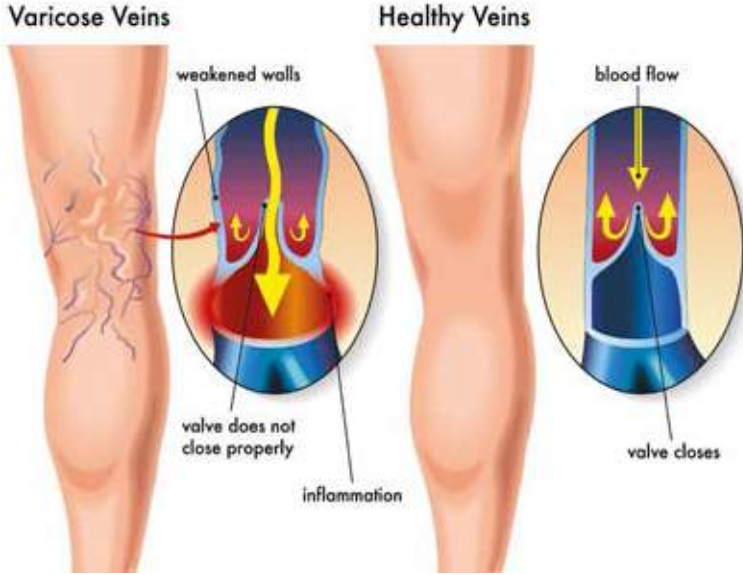


TELEVİZYONLAR, İNTERNET, SOSYAL MEDYADA VARİS HAKKINDA İLGİLİ/İLGİSİZ, ÇOK FAZLA YAZI -BİLGİ DEĞİL- VE GÖRSEL DOLANIYOR ETRAFIMIZDA VE BİRÇOK “YANLIŞ BİLGİ”, BİR NEDENLE, “DOĞRU” OLARAK SUNULUYOR.

değildir! Varislerin bacaklarda neden olduğu tıbbi şikâyetlerle, sadece bazı varis tipleri(*, ***) olanların bir kısmında, hayat kalitesini oldukça olumsuz şekilde etkileyebilir ancak bu şikâyetler varis tedavileri veya doğru varis çorabı kullanımı ile ya ortadan kaldırılabılır ya da azaltılabilir.

“Öldüren tehlike” denilen ise

bacak toplardamarlarında pıhtı oluşumu sonrası akciğere pıhtı atması durumudur (Derin Ven Trombozu- DVT ve Pulmoner Emboli- PE). Ancak DVT ve PE, toplumda sık görülen



varisler (*,**) olsun veya olmasın, her yılda ortalama olarak her 1000 kişiden 1'inde zaten görülebilen, bir kısım hastada gerçekten kalp krizinde olduğu gibi “ani ölüme” neden olabileceği için kalp krizi sanılabilen ciddi bir tıbbi sorundur. DVT geçiren hastaların, hepsinde değil ancak bir kısımda, zaman içinde Türkçe’de “iç varis” olarak adlandırılan “posttrombotik sendrom” (***) gelişebilir. İç Varis (***) olanlarda DVT tekrar etme olasılığı vardır.

DVT riski bazı insanlarda genetik olarak, bazılarında hastalık nedeniyle, bazılarında hastalıklar için yapılan cerrahi girişim veya medikal tedaviler sonucu daha yüksek oranda görülebilir.

Uzun uçak seyahatleri sırasında da kişilerde varis (*,**,***) olsun olmasın DVT görülebilir. Uçuş sırasındaki yüksek basınç, 4-6 saattten

uzun yolculuklar, hareketsizlik, sıvı alım azlığı, hamilelik, oral kontraseptif, menopoz nedeniyle hormon replasmanı gibi ilaç kullanımı nedenleri de DVT riskini artırabilir. Bu durumlarda olanlarda ve daha önceden geçirilmiş DVT sonrası “İç varis/ Posttrombotik sendromu (***) olanlarda uzun süreli seyahatler sırasında doktor önerisiyle koruyucu antitrombotik ilaç tedavileri ve kompresyon çorabı kullanımı ile uçuş sırasında biraz daha artan DVT riski azaltulabilir.

2-“Varis (*,**) ciddi bir dolaşım bozukluğu sorunudur, başlangıcında tedavi olmazsanız çok ciddi sorunlar yaratır”

Yaygın olan inanışın aksine, insanların çoğunda bacaklarda görülen Varislerin çoğu herhangi bir tıbbi şikâyete neden olmaz. Sadece bazı tip Varisler (*, ***) tıbbi rahatsızlık verebilir,

toplumda çoğunlukta görülen varisler (***) ise aslında sadece kozmetik/estetik rahatsızlık verebilir, endişe nedeni olabilir. Mesela, yüzeysel venöz yetmezlik, hepsinde değil ama bazılarında çok aşırı düzeyde olsa bile (Varis *), ayak bilekleri etrafında, çok uzun sürede, güçlüklerle kapanan yaralara sebep olabilir ki bu şikâyet ve sorunlar aslında doğru tedavi planlama ve uygulamalarıyla ortadan kalkabilen veya azaltılabilen sorunlardır. Dolayısıyla “Her varisi olan hastadır” veya “her variste dolaşım bozukluğu var” anlamına gelmiyor.

“İç varis” (***) ile “Klasik varis ameliyatı veya Endovenöz Radyofrekans Ablasyon veya Lazer Ablasyon veya Yapıştırıcı veya Köpük tedavisi gibi varis tedavileriyle tamamen ortadan kalkabilen varislerin (*,**) « dışarıdan görünümüleri, neden oldukları tıbbi ve/veya estetik şikâyetler ortak olsa da tamamen farklı sorunlardır. Bu konuda ayrımı varis konusunda deneyimli bir hekim yapabilir.

İç varis / posttrombotik sendrom (***) haricindeki varislerde ciddi bir yüzeysel venöz yetmezlik durumunda (*) dahi “varis tedavisinde geç kalma” diye bir şey yoktur. Bu durumda varis tedavisi olmayıp yüzeysel venöz yetmezliğe bağlı ayak bileğinde zaman içinde yara açılrsa bile yine tedavi edilebilir. Yüzeysel venöz yetmezlik (Varis*) tedavi edilmezse zaman içinde derin venöz yetmezliğe (Varis***) de dönüşmez!

Yalnızca estetik şikâyete

neden olabilen Telenjektazi ve Retiküler varisler (***) ise sadece estetik amaçla tedavi yapılır, estetik varis tedavileri tedavi olmazsanız zaman içinde ne derin ne de yüzeysel venöz yetmezliğe dönüşmez. Sadece, estetik olarak tedavileri daha zahmetli, zaman alıcı ve masraflı olabilir.

3- “Topuklu giyenlerde varis olur, topuklu veya babet giymezseniz varisi önlersiniz”

Topuklu giyilmesi sonucu vücudun öne doğru eğilmesi kalça ve omurga hizalanmasını öne doğru değiştirerek kalça ve diz eklemine ek yük binmesine neden olur ki kalça ve diz eklemleri, kadınlarda sık görülen osteoartrözün (kireçlenme) en sık görüldüğü alanlardır. Yine, dar topuklu ayakkabılarda sıkışan sinirler ayakta ağrı ve uyuşmaya neden olabilir. Sürekli topuklu ayakkabı giyilmesi aşil tendonunda kasılmalara ve topuk ağrısına neden olabilir. Bu tür ortopedik sorunlara bağlı bacaklarda ağrılar, uyuşmalar, yanmalar gibi tıbbi şikâyetler olabilir, beraberinde bacaklarda varisler de görüldüğü için arada bir bağlantı olduğu düşünülmüş ancak topuklu veya düz ayakkabı giymekle “baldir kasları kanı yeteri kadar pompalayamıyor” diye varis geliştiğine dair bilimsel geçerli hiçbir kanıt yoktur!

4- “At kestanesi, üzüm çekirdeği, bitki çaylarıyla veya elma sirkesiyle, diyetle, egzersizle varis

“önlenebilir, tedavi edilir”

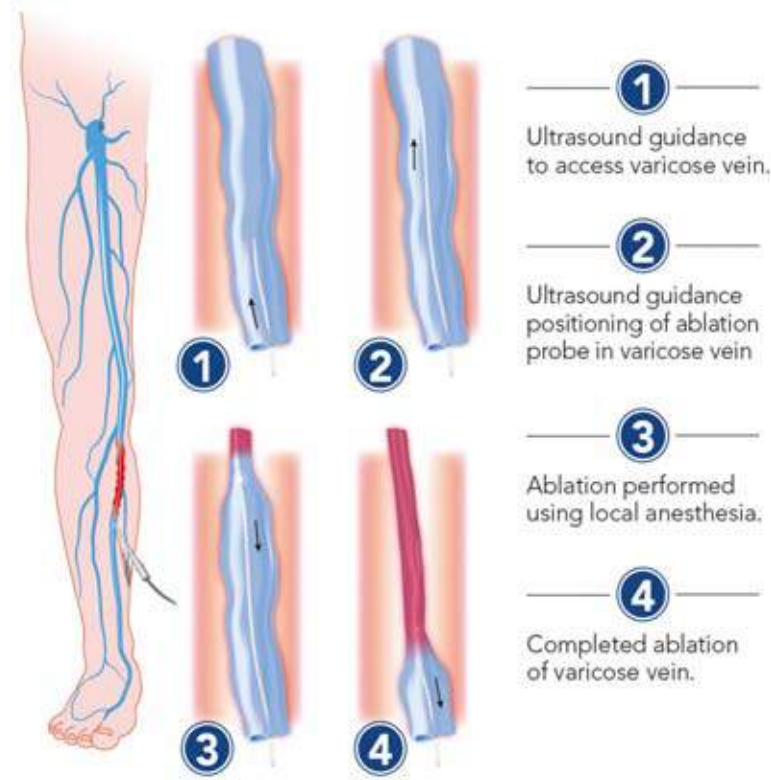
Varisin neden olduğu şu anda kesin olarak bilinmemekle beraber sık sık bir nedenle birileri tarafından reklamları yapılan besinlerle, otlarla, diyet, ağızdan alınan ilaçlar veya besinlerin, otların cilde sürülmesi yoluyla veya bir takım egzersizlerle, yoga ile varisin önlenebildiğine, tedavi edilebildiğine dair bilimsel hiçbir bilgi yoktur!

5- “Varisi olan denize gidemez, kaplıcaya gidemez, varis sıcakta artar”

Sıcak havalarda, sıcak uygulanan alanlarda varisi olsun olmasın tüm insanlarda damarlar bir miktar genişler, soğuk uygulandığında yine bu damarlar büzülür, bunlar gayet normal, fizyolojik durumlardır. Ancak bu “sıcak, deniz, kaplıca varise neden olur, veya varis için kötüdür” anlamına gelmez! Sadece bazı varisler (*,**) nedeniyle deri hasarı veya ayak bileklerinde açık veya kapanmış yaraları olanların çok sıcak su ile temaslarında sorun olabilir ancak bu grup, tüm varisler için zaten çok az bir kesimi oluşturur.

6-“Varisi olanlarda kalp hastalığı da olur, şeker hastalığı da olur”

Varis görülme sıklığı tıpkı koroner kalp hastalığı, diyabet gibi yaşla beraber artar. Varis de yaygın olarak görüldüğü için kalp ve şeker hastalığı olanlarda, beraberinde varis de görülebilir. Ancak sadece “Varis var,



zaman içinde mutlaka koroner kalp hastalığı, kapak hastalığı veya şeker hastalığı gelişir” denebilecek bilimsel hiçbir kanıt yoktur!

7- “Varis tedavisi olacaktım, nasıl olsa bir şekilde tekrar ediyor, tedavi sonrası renk değişikliği oluyor dedikleri için olmadım”

Herşeyden önce tıbbi nedenle her varisin mutlaka tedavi edilmesine gerek yoktur! Muayene ve beraberinde yapılan venöz ultrason inceleme ile buna rahatlıkla karar verilebilir.

Eğer hastanın tıbbi şikâyetleri varis kaynaklı ise ki bu durum muayene ve beraberinde yapılacak venöz ultrason

inceleme ile tecrübeli hekimlerce rahatlıkla anlaşılabilir, doğru tanı konulmuş, iyi planlanarak uygulanan, bilimsel olarak kabul edilmiş varis tedavileri sonrası tıbbi şikâyete neden olabilecek nüks (tekrar) olasılığı sanılanın, inanılanın aksine çok çok düşüktür. Bu tedaviler sırasında (veya sonrasında skleroterapi gibi) tedavilerle varis kaynaklı estetik şikâyetler de ortadan kaldırılabılır.

Varis tedavileri sonrası estetik olarak rahatsızlık verebilen bazı yeni varisler (retiküler varisler veya telenjektaziler, ufak pakeler) hayatınızın ilerleyen dönemlerinde ortaya çıkabilir ancak bunlara “varis tekrar ortaya çıktı” denemez, yeni oluşan veya nüks bile olsa ortaya

çıkan varisler yine komplike olmayan varis tedavileriyle ortadan kaldırılabılır.

Başta skleroterapi / köpük skleroterapi olmak üzere her türlü varis tedavisi sonrası istenmeyen renk değişiklikleri olabilir ancak doğru tanı, doğru planlama ile uygulanan tedaviler sonrası bu tür renk değişikliği olma olasılığı sıfır değilse bile çok azdır.

*** Primer trunkal venöz yetmezlik:** Bacakta asıl işlevi gören derin ven sistemi normaldir, kalbe kanı götürmeye yardımcı olan yüzeysel venöz sistemde yetmezlik/ kaçak/reflü vardır, bunlar varis ameliyatı, radyofrekans, lazer, yapıştırıcı gibi ameliyatla veya girişimsel işlemlerle ortadan kaldırılabılır. Bir kısım hastada ise tedavi tıbbi nedenle mutlaka gerekli değildir.

**** Non-trunkal venöz yetmezlik, telenjektazi, retiküler varisler:** Hem derin ven sistemi, hem de ana yüzeysel sistemler tamamen normaldir, herhangi bir tıbbi şikâyete neden olmazlar, tıbbi nedenle tedavileri gerekmez.

***** DVT sonrası posttrombotik sendrom/ iç varis, derin venöz yetmezlik:** Derin venlerin tıkanması sonrası bazen tam tıkanıklık, bazen tam açılma ile ayakta durma ile derin venlerde yetmezlik/kaçak/reflü vardır. Bazen bu iki durum hem tıkanıklık hem de kaçak olarak beraber bulunabilir.



YELKENLE TANIŞMA VE DENEME SEYİRLERİNE NE DERSİNİZ?



Değerli Üyelerimiz,

Yoğun tempomuza bir deniz molası veriyoruz,

Yelken sporunu tanıtmaya, sevdirmeye ve hobi edindirmeye amacıyla yaptığımız görüşmeler sonucunda Kechi (Sailing) Yelken ile TALPA için özel bir program hazırlanması sağlanmıştır.

Bu amaçla 01-30 Haziran 2019 tarihleri arasında, istekli olan üyelerimiz, aşağıda belirtilen zaman dilimlerinde, Kechi Yelken ekibi tarafından ücretsiz olarak Yelkenle Tanışma ve Deneme seyirlerine çıkarılacaklardır.

Sonrasında eğitim almak, ekip olarak yelken seyri yapmak, çeşitli yelken turlarına katılmak isteyen üyelerimize;

IYT Yelken ve VHF Eğitimi,

Mil Kazanma Programı 3 saatlik slotlar (4-6 kişilik)

Yelken Gezi Programı: Kalamış-Adalar-Kalamış (6-8 kişilik)

Yarış Programı: 2-3 gün İstanbul-Bodrum-Marmaris-Göcek Bölgesi

Yunan Adaları-İç Rotalar Açık Deniz Eğitimi (6 gün Bodrum çıkışlı)

gibi aktivitelerde çok özel fiyatlarla imkanlar sağlanacaktır.

01-30 Haziran 2019 Fenerbahçe çıkışlı zaman dilimleri:

03-07 Haziran 2019: 10.00-13.00; 13.00-16.00 arası

10-13 Haziran 2019: 10.00-13.00; 13.00-16.00 arası

17-21 Haziran 2019: 10.00-13.00; 13.00-16.00 arası

24-28 Haziran 2019: 10.00-13.00; 13.00-16.00 arası

Rezervasyon ve kayıt için: info@kechisailing.com

Koordinasyon: tarik.simsekalp@kechisailing.com

Gsm: 0532 464 5897

Pruvanız neta, rüzgarınız kolayına olsun,

İSTEMEYİ, İSTEMEYİ İSTEMEK YÖNETİMİ BEYİN VE BİLİNÇALTI KODLARI EĞİTİMİ



Suna SU

Başlığa bakınca çocukken söylediğimiz tekerlemelere benziyor değil mi? “İstemeyi istemek”

İstemek duygusunu (kavramını) beyindeki bilinçaltı kodlarımız yönetir...

Ben de onları. İşim bu...

“İnsanların onca peşinden koştukları, dört elle sarıldıkları zenginliğin, iktidarın, hatta hayatın bile bir değeri varsa, o da bütün bu şeylerin fırlatılıp atılmasındaki zevktedir. Hiçlik makamı, asillerin makamıdır” diyor Tolstoy...

Nasıl mı “Kod Yönetmeni oldum?”

En kısa haliyle... 2011

yılına kadar aldığım eğitimleri sindirip, evrimleştirerek, kendi geliştirdiğim yöntemleri de kullanarak aynı sene içerisinde eğitimler vermeye başladım. Bu eğitimleri verirken ABD’den Human Design (kendimize ait kullanım kılavuzumuz) Analistliği eğitimi, İngiltere’den Beslenme ve Diyet Danışmanlığı eğitimi, Sofya Üniversitesi Akrediteli Yaşam Koçluğu sertifikası, Öğrenci ve Kariyer Koçluğu sertifikası, ICF Koçluk sertifikası, Beden Dili ve Davranış Bilimleri eğitimi, Kişilik Analizi eğitimi, Temel Kuantum Düşünme Teknikleri eğitimi aldım. Şu anda da İngiltere’den Pik Performans Koçluğu eğitimini almaya

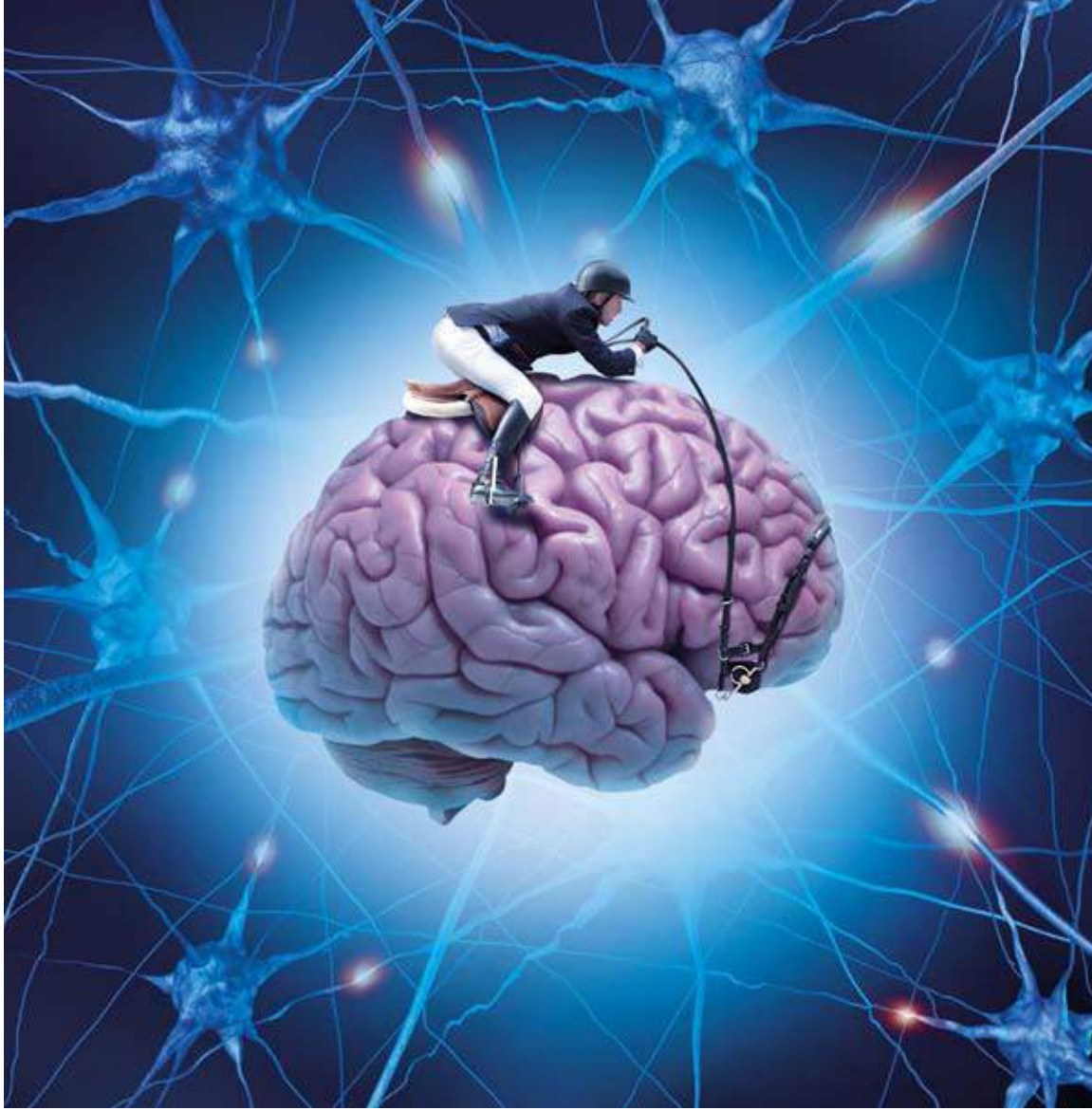
devam ediyorum. Öğrenmenin, öğrenciliğin sonu yok... Bilinçaltı kodlarını yönetmek için kendimi kodlamanın “menzilsiz” asla bitmeyecek yolculuğundayım...

Yedi senedir beyin ve bilinçaltı kodları eğitimi veriyorum. Dubai’den Amerika’ya uzanan dört kıtada Türk ve birçok ülkeden yüzlerce kişi ile çevrimiçi çalıştım. Sosyal sorumluluk projesi olarak 600 kadına online ücretsiz eğitim verdim, her yıl bana önerilen imkanı olmayan gençler arasından beş kişiye sonuca ulaşana kadar ücretsiz eğitim veriyorum.

Özellikle bu eğitimi son yıllarda beslenme ve yemek

alışkanlıklarımız üzerine verdiğimde harika sonuçlara ulaştık. Bu alışkanlıklar değiştiğinde mide, sindirim, bağırsak sorunları düzeliyor. Beslenme ve yemek yeme alışkanlıklarının etkilediği hastalıklarda, bilinçaltı kodlarımızın yönetimi sağladığı tartışmasız etkileşimle hastaları sağlıklı sonuçlara ulaştırıyor...

Bununla beraber yaşamımızın içindeki iş hayatımız, ilişkilerimiz, aile içi paylaşımlarımız gibi bilinçaltı kodlarımızın etkin olduğu tüm yerlerde bu eğitimi vererek, kod yönetim biçimini özümleterek olumlu yönde değişim sağlamayı, sizleri doğru sonuçlara taşımayı mümkün



SAĞLIĞIMIZIN VE HER AÇIDAN KENDİMİZİ İYİ HİSSETMEMİZİN MERKEZİ BEYNİMİZDİR. UZUN VE SAĞLIKLI YAŞAMAMIZIN, ELDEN AYAKTAN DÜŞMEDEN, YAŞ ALDIĞIMIZDA İLAÇLAR KULLANMADAN, KAS VE İSKELET SİSTEMİMİZİN BİZİ DESTEKLER HALDE OLMASININ SEBEBİ BEYNİMİZDİR.

kılıyorum...

Eğitimlerimi İngilizce ve Türkçe veriyorum.

Verdiğim eğitimlerim başlıkları aşağıdaki gibidir;

- Beyin ve bilinçaltı kodları nedir?
- Doğuştan gelen özelliklerimiz

- Kodların bulunması
- Kodlarımızın kaynakları
- Kişisel kodların yaşantımızdaki yeri
- İş hayatında kodlar
- Aile hayatında kodlar
- Kemikleşmiş kodlar
- Kodlarımızın oluşma sebepleri
- Kodlarımızın yaşama etkileri
- Olumlu ve olumsuz kodlar

- Kodları yönetme
- Kodlarımızın dayattığı davranışlar
- Beslenmeye olan etkisi
- Beslenme kodlarının bulunması
- Beslenme kodlarının yönetimi
- Kodsuz yaşamın getirdiği konfor
- Kodlarımızın nasıl eğitileceği

ve farkındalık yöntemleri.

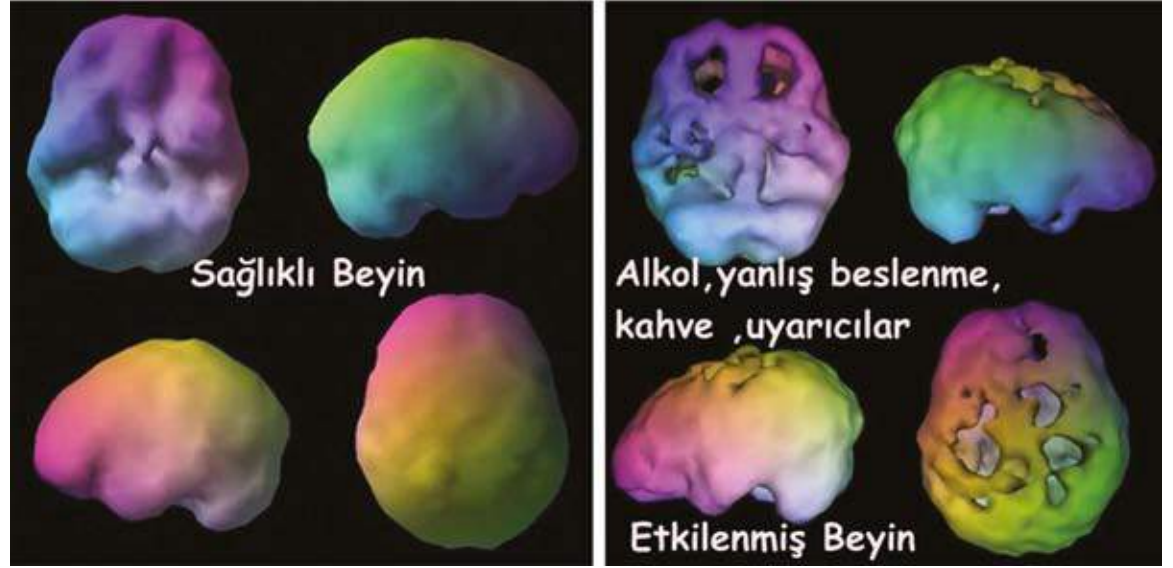
Yaptığım araştırmalarda edindiğim bilgilere göre son otuz yılda bilim insanlarının en fazla inceledikleri konulardan birisinin “beyin ve vücut bağlantısı” olduğunu gördüm. Danışanlarımla çalışırken aldığım sonuçlarda ise, araştırmalar ile eşleşen bilgiler kodların dış görünüşümüzden, sahip olduklarımıza ve ilişkilerimize varıncaya kadar her şey de etkin olduğunu net olarak gördüm.

Yaşadıklarımız, hissettiklerimiz ve düşündüğümüz her şeyi beynimiz kontrol ediyor. Her türlü duygusal tepkilerimizle beraber, enerjik ya da bitkin olmamız da beynimize bağlıdır. Boş bir vaktinizde aynaya bakıp gördüklerinizin yorumunu tarafsız gözle ya da sesli konuşarak yapabilirsiniz. Çünkü gördüğünüz her şeyi, kendi olumlu ya da olumsuz

kararınızla siz yaratırsınız.

Yağmurlu havada dışarı çıkmak ya da çıkmamak da beyninize bağlıdır. Eğer yağmur için oluşturduğunuz bir kodunuz varsa tamamen ona göre davranırsınız. Yağmurlu hava harika deyip çizmeleri, şemsiyeyi, yağmurluğu kuşanıp çıkmaya da siz karar verirsiniz, hava berbat diyerek perdeleri çekip yatağa girip uyku durumuna geçmeye de. Nasıl düşüneceğinizden, hissettiğinizden, yediğinizden, sevmenizden, yorgunluğunuzdan, mutluluğunuzdan her an beyniniz sorumludur. Biraz daha derine inerse tüm etkilenmelerimizin kaynağının ne kadar çok kod ile dolu olduğunu görürüz. Bunların hepsinde karşımıza yine beynimiz çıkar.

Sağlığımızın ve her açıdan kendimizi iyi hissetmemizin merkezi beynimizdir. Uzun ve sağlıklı yaşamamızın, elden ayaktan düşmeden, yaş aldığımızda ilaçlar kullanmadan, kas ve iskelet sistemimizin bizi destekler halde olmasının sebebi beynimizdir. Tam aksi durumlarda ise tükenişimizin de sebebi yine beynimizdir. Cambridge Üniversitesi'nde yapılan araştırmalarda kişilerin verdikleri yanlış kararların, onların hayatından 14 yıl aldığını ortaya koymuşlardır. Yaşamına özen göstermeyen, kötü beslenen, dinlenmek için zaman ayırmayan, az da olsa egzersiz yapmayan kişilerin yaşlılık dönemlerinde ölüm riskini arttırdıkları



gözlemlenmiştir. Beyninizin, özde kendimizin verdiği kararlar ya hayatınızdan hesapsız zamanlar çalabilir ya da ona yıllar ekleyebilir. Lütfen şu anda bir kaç dakikanızı ayırarak verdiğiniz kararlara bir bakın! Yaşamınızda ne kadar çok bilinçaltı kodunuz olduğunu göreceksiniz.

Düşüncelerinizi doğru yönetebildiğiniz sürece vücudunuz doğru çalışır, iyi görünür ve iyi hissedersiniz. Eğer sorun yaşıyorsanız bunlar görüntünüze, ilişkilerinize, başarılarınıza ve hislerinize yansır.

Peki, Bilinçaltımız Nasıl kodlanır?

Bilinçaltımız çocukluğumuzdan itibaren çevremizin ve çevremizdekilerin etkisi ve söylemleri ile, ama doğru, ama yanlış otomatik olarak kodlanır. Daha sonra bunların kalıcılığı sizin bu

NASIL DÜŞÜNECEĞİNİZDEN, HİSSETTİĞİNİZDEN, YEDİĞİNİZDEN, SEVMENİZDEN, YORGUNLUĞUNUZDAN, MUTLULUĞUNUZDAN HER AN BEYNİNİZ SORUMLUDUR.

kod birikimini ne sıklıkta kullandığınıza bağlı olarak değişiklik ya da kalıcılık gösterecektir. Bu kodlarımız yaşamın içinde ilişkilerimizde, iş hayatımızda, aile yaşantımızda, beslenmemizde ve düşüncelerimizde etkin olmaktadır.

Çocuklar ilk kelimeleri anlamaya başladıklarında yasaklı olan her şeye ilgi

duyarlar. Çünkü hiç bir bilgiye sahip değillerdir. Çocuk sıcak olan çay bardağına ısrarla elini sokmaya çalışır ve ne söylerseniz söyleyin onu yapmak istediği şeyden alıkoymazsınız. Bir gün kaşla göz arasında elini bardağa sokup canı yandığında siz ona “sıcak” dediğiniz için, ilk kodunu “sıcak” kelimesi ile oluşturmuş olursunuz. Bu kodun altında hiç bir bilgi yoktur. Tek gerçekliği acı ve yakıcı olduğunu ona hatırlatıyor olmasıdır. Daha sonra herhangi bir eşyaya bile dokunmaması gerektiğinde “sıcak” dersiniz elini hemen çekecektir. Çünkü bilinçaltı ona sıcak ile ilgili deneyimini her zaman hatırlatıyor olacaktır. Zaman içinde ısınan veya doğal olarak sıcaklığı olan şeyleri öğrendikçe bilgiyi alıp kullanmaya başladığında siz ona artık sıcak deseniz de bilgisi ile neye dokunup dokunmayacağını öğrenmiş olur. Ancak o bilinçaltı kodu her zaman duracaktır.

Anlık durumlarda biri ona sıcak diye uyarı yaptığında yine o kodla kendini korumaya alacaktır.

İlişkilerde: Kadın ve erkek rolleri kodlanmıştır. Bireylerin kendilerinde fark ettiği kodları çözümlmek çok daha farklı inceleme gerektirir. Zira herkesin kodladığı, kodlandığı bilgi ve kavram farklıdır. (paylaşım, güven, aşk, sevgi, ilişki, evlilik, aile olmak vb.)...

Aile içinde: Özellikle ebeveynlerin çocuklarını yetiştirirken ve aile içi iletişimde oluşturdukları kodlar. Çocuk başarısı, gelecekle ilgili yaşama dair kodlar, kariyer, kişiler hakkında yorumlar, davranışlarla alakalı kodlar gibi. Hemen bir örnek vermek gerekirse bir babanın nazik tutumu kız çocukları için erkeklerin hep nazik olacağı ya da olmalı kodunu oluşturur. Çocuklar aldıkları cezaları da kendi yetişkinlik yaşamlarına kodlayarak taşırlar.

İş yerindeki kodlar: Bireyler arasındaki iletişimde davranış şekillerine ya da alınan unvana göre oluşturulan kodlardır. Bunlara en güzel örnek iş yeri arkadaşlarına yüklenen arkadaş anlamlandırmasının gerçek hayatla bir tutulması ve onun seçilemeyen bir arkadaş olduğunun farkına varılmadan iletişimde sorunlar yaşanması gibi, müşterilerle ilgili tarafsız olma durumları yerine gerçek yaşamda öğrendikleri kişilik analizi kodlarının etkisi ile iletişim kurarlar.



Beslenmedeki kodlar: Doymakla ilgili öğrenilmiş kodlardır, eklemek yemezsem ya da et yemediğimde doyamam. Kahve içmezsem kendime gelemem, çay saatim, gibi sıralayabiliriz. Ebeveynlerimizin de “tabağımı bitir arkadan ağlar” Benzeri birçok kod ile yemek alışkanlıklarımızı kodladıklarını görebiliriz.

Böyle söylemek kolay dediğinizi duyar gibi oluyorum.

Haklısınız günümüz yaşam koşulları içinde bazen, sanki hiç bir şey için vakit kalmıyor gibi görünür. Özellikle de beslenme konusunda zaman ayırmak, emek harcamak günün temposunun içinde hayli zor diye düşünülür. Eğitimin en önemli özelliği “diyet listeleri olmadan, kalori hesaplamadan, porsiyon ölçmeden, düzenli olarak yapamayacağınız hiçbir egzersizi yapmanıza gerek

DÜŞÜNCELERİNİZİ DOĞRU YÖNETEBİLDİĞİNİZ SÜRECE VÜCUDUNUZ DOĞRU ÇALIŞIR, İYİ GÖRÜNÜR VE İYİ HİSSEDERSİNİZ. EĞER SORUN YAŞIYORSANIZ BUNLAR GÖRÜNTÜNÜZE, İLİŞKİLERİNİZE, BAŞARILARINIZA VE HİSLERİNİZE YANSIR.

bırakmadan “ sadece sizin yaşantınıza, alışkanlıklarınıza, damak zevkinize, yaşam akışınıza göre planlanıyor olmasıdır. Amacımız geçici çözümler değil, sürdürülebilir ve kalıcı yeni bir yaşam tarzı oluşturmaktır. Bu eğitimle birlikte en basit çözümleri, yaşamınızı etkileyen birçok konuyu da beraber çözüme ulaştırabilirsiniz. Çünkü hem danışman hem koç olarak uyandırdığımız andan uyuyana kadar her konuda birlikte yol arkadaşlığı yapıyoruz. Eğitiminizi tamamlayan herkes ömür boyu kalıcı olan kendine ait sistemini oluşturmuş oluyor. İhtiyacınız olan tek şey ise doğru bilgi ile yeniden kodlanmanızdır...

Ve inanın bu konuda nirvanaya ulaşmazsanız, keşkeleriniz misliyle katlanır.

Nasip zamanın esiri, zaman ise debisi çok yüksek çılgn bir nehir...

DİK OTUR EVLADIM

MASANIN BAŞINDA DERS ÇALIŞIRKEN, TAM KENDİMİ KAPTIRIP ODAKLANMIŞKEN ANİDEN SICACIK BİR EL SIRTIMA DOKUNUR VE “DİK OTUR EVLADIM” DERDİ. SONRA O ELİN SICAKLIĞI İLE BEDENİM KENDİLİĞİNDEN DİKLEŞİR VE YUKARIYA DOĞRU UZARDI OMURGAM. BEDEN EĞİTİMİ DERSLERİNDE, YA DA OKULDA SIRAYA GİRDİĞİMİZDE İSE “DİK DUR” KOMUTU GELİRDİ VE HEPİMİZ GÖĞÜS KAFESİMİZİ ÖNE DOĞRU FIŞKIRTARAK OMUZLARIMIZI DAHA DA GERİYE İTER, EN DİK DURUŞUMUZA GEÇERDİK.



Leyla Zerger SİDAL



Bu cümleyi annesinden, babasından ya da öğretmeninden duymadan büyüyen çocuk var mıdır acaba? Oysa o yıllarda ne yazık ki dik durmayı yanlış anlamışız...

Birçoğumuz için dik oturmak ve dik yürümek söylendiği kadar kolay değil. Omurganın etrafındaki kaslar ne kadar güçlüyse o kadar dik durabiliriz. Kimileri 30 saniye, kimileri 1 dakika ... Kaslarımız güçlü değilse bir süre sonra yavaş yavaş çöker omurgamız ve tekrar kamburlaşan sırtımızla hayata devam ederiz.

Masa başında ya da uzun

süre oturarak çalışanların yanı sıra uzun süre ayakta kalanlar ve ağır eşyaları kaldırarak çalışanlar için de omurga sağlığı tehlike altında diyebiliriz. Örneğin, pilotlar özellikle uzun uçuşlarda dolaşım sistemi ve omurganın sağlığı için hareket etmek ve kalkıp yürümek durumundadır. Kabin personeli ise ayakta geçirdiği uçuş sırasında bedenini doğru kullanmayı bilmeli ve uçağın o ağır kapılarını açarken, kapatırken, yemek ve içecek trolleylerini hazırlarken eklemlerini ve omurga sağlığını korumalı. Bedenimizin her yerinde olduğu gibi sırtımızda



MASA BAŞINDA YA DA UZUN SÜRE OTURARAK ÇALIŞANLARIN YANI SIRA UZUN SÜRE AYAKTA KALANLAR VE AĞIR EŞYALARI KALDIRARAK ÇALIŞANLAR İÇİN DE OMURGA SAĞLIĞI TEHLİKE ALTINDA DİYEBİLİRİZ.

da kaslarımız güçlü değilse eklemlere ve omurlara binen yük artıyor ve hareketi kastan değil omur ve eklemlerden aldığımız güçle yaptığımız için de onlar çabucak yıpranıyor. Bu durumda doğru şekilde spor yapanlar ve beden farkındalığı gelişmiş olanlar için risk giderek azalıyor diyebiliriz. Örneğin ben eklemlerimdeki



**OMURGANDAKİ
DEFORMASYONLAR
FARKLI ORGANLARDA DA
HASTALIKLARA YOL AÇAR.
SAĞLIKLI VE ESNEK BİR
OMURGA İÇİN EN İYİ BİLDİĞİM
ŞEY İSE YOGA YAPMAK.**



fazla esnekliğin iyi bir şey olduğunu zannederken bunun sakatlanmama neden olacağını bilmiyordum...

Peki, nedir tam olarak ve neden önemli dik durmak? Yoga eğitmenlik eğitimimi aldığım hocam Emily Kuser' sık sık, "omurgan ne kadar esnekse o kadar sağlıklısın" der. Çünkü tüm iç organlar omurgaya bağlıdır ve iyileştiren enerji, enerji kanalları ile (nadiler)

omurgandan tüm bedenine, organlarına, kaslarına, eklemlerine yayılır. Bu nedenle omurgadaki deformasyonlar farklı organlarda da hastalıklara yol açar. Sağlıklı ve esnek bir omurga için en iyi bildiğim şey ise yoga yapmak. Hatha yoga, yin yoga, ashtanga ya da yoga terapi... Birçok derse girip deneyimleyerek hangisinin kendine uygun olduğunu keşfederek "yoga bana göre

değil demeden" yoga ile sağlıklı kalınabilir.

Sadece sırt kaslarını güçlendirmek yeterli mi? Değil tabii ki, bedeni bir bütün olarak almak gerekir. Örneğin karın kaslarının güçlenmesi sırt kaslarını destekleyecektir. Günümüzde birçok insan omuzlarını kulaklarına çekerek ve dişlerini sıkarak boyun kaslarını kısalttığı için şiddetli baş ağrıları yaşıyor ve bunu migren olarak isimlendiriyor. Kısaca sağlıklı bir omurga, migren, diş sıkma, lordoz, kifoz, skolyoz gibi omurga problemleri, stres yönetimi ve tüm beden sağlığı için büyük bir önem taşıyor.

Ayrıca sağlıklı bir beden sosyal ve iş hayatına olan etkisini de görmezden gelemeyiz. Omuzları kulaklarına doğru yukarı çekilmiş ve göğüs kafesini daraltacak kadar öne gelmiş bir kişinin beden dili güçlü

ve kendinden emin bir imaj çizebilir mi?

Tüm bunları düşündüğümüzde hem beden, hem zihin hem de sosyal hayatımızın sağlığı için omurgamızı sağlıklı hale getirmek ve korumak durumundayız. Dik yaşayabilmek için önce beden farkındalığı, sonra omurga sağlığı. Bunu sağlamanın en doğru yolu ise güçlü ve esnek kas ve iskelet yapısını sağlayan yoga...

Sevgilerle,

MODELÇİLER YARIŞTI

MODELÇİLİK KULÜBÜ DERNEĞİ TARAFINDAN BU YIL ALTINCISI DÜZENLENEN ÖLÇEKLİ DÜNYALAR MODEL SHOW, 4-5 MAYIS 2019 TARİHLERİNDE İSTANBUL ZEYTİNBURNU NOVOTEL'DE GERÇEKLEŞTİRİLDİ.

Modelciliğe görül vermiş hobicilerin katıldığı organizasyonda uçaklardan tanklara, gemilerden bilimkurguya kadar farklı alanlardaki modeller sıralamaya girmek için yarıştı.

Uçak, sivil araç, askeri kara araçları, deniz araçları, figür, bilimkurgu, diorama (canlandırma) ve el yapımı modeller kategorilerinin olduğu organizasyon sırasında meraklılar, aynı zamanda alış-veriş de yapabildi. Konularında usta olan modelciler farklı model tekniklerini 'workshop'larda uygulamalı olarak hobi severlerle paylaştı. Bu modelcilerden biri de Weathering Dergisi'nin editörü ve aynı zamanda dünyanın önde gelen modelcilerinden Sergiusz Peczek'di.

Yurtdışından gelen modelcilerin de katılım sağladığı organizasyon, yarışan ve sergilenen yaklaşık 500 model ile bu alanda Türkiye'de gerçekleştirilen en büyük organizasyon olma özelliğini muhafaza etti.

Bir sonraki organizasyon 2020 yılında gerçekleştirilecek.





PERGE ANTİK KENTİ



Ercüment SARIKAYA

Devlet Hava Meydanları - Atatürk Havalimanı
Hava Trafik Kontrolörü



**PERGE GÜZİDE ÜLKEMİZİN
TACINDAKİ MÜCEVHER
DİYEBİLECEĞİMİZ TARİHİ
ZENGİNLİKLERİNDEN
BİRİSİ OLUP GÜNÜMÜZ
ANTALYA KENTİMİZİN
SINIRLARI İÇERİSİNDE
BULUNMAKTADIR.
YAZIMIZA KONU OLAN BU
KENTİMİZ ANTİK ÇAĞDA
PAMPHYLIA BÖLGESİNDE
BULUNMAKTAYDI.**

Kentin tarihi MÖ 4000 yıllarına kadar gidebilmektedir. MÖ 2000 ile MÖ 1000 yılları arasında batıdan Anadolu'ya doğru yapılan Akha göçlerinden kentin Lidya egemenliği altına girdiği zamana kadar olan devirleri ise oldukça yetersiz bilgilere sahiptir. MÖ 6. yüzyıldan itibaren kent sırasıyla Lidya, Pers, Büyük İskender, Ptolemaios'lar, Seleukuslar, Bergama krallığı ve son olarak bizim inceleyeceğimiz Roma hakimiyetine girer.

Liman kentlerinin oldukça fazla olduğu Pamphylia bölgesinin denize hakim diğer kentleri gibi Perge'de deniz ticaretinden elde ettiği gelirler dolayısıyla varlıklı bir yaşam sürmüştür. Perge denizden 12 km kadar içeride olmasına rağmen 4 km doğusunda bulunan ve antik dönemdeki ismi Kestros (günümüzde Kocaçay) olan akarsu ile denize açılmaktadır. Coğrafi açıdan bakıldığında kent ilk yerleşimin yapıldığı, günümüzde ise antik kentin kuzeyinde bulunan tepenin güneyinde, İyilik Belen

tepesinin kuzey doğusunda ve Koca Belen tepesinin ise kuzey batısında konumlanmış durumdadır. Kentin ismi Hitit kaynaklarında Parha olarak geçmekte olup buna ilaveten Perge'de tapınılan kültlerin başında gelen Artemis Pergaia'dan dolayı da kentin Perge ismini aldığı düşünülmüştür. Kentin dili ise tüm Pamphylia bölgesinde olduğu gibi Anadolu, Akha ve Arkadia dillerini resmeden bir mozaik görünümündedir.

Okuyucularımız günümüz Perge'sine gittiklerinde



tipik bir Roma kenti ile karşılaşacaklardır. Kentte Helenistik devir dediğimiz MÖ 2. yy'dan kalanlar, kentin surları ile Helenistik Devir Kuleleri ismi ile bilinen yapılardır. Kent en parlak devirlerini MS 2. yy ve MS 3. yy'larda yaşamış olup stadyum, tiyatro ve hamam gibi önemli yapıları bu devirde inşa edilmiştir. MS 2. yy'da kentte bir heykeltıraşlık okulunun olması, Perge'yi Pamphylia bölgesindeki kentlerden kesin çizgilerle ayıran bir özelliğidir. 5. ve 6. yy'larda Hristiyanlığın nüfuz ettiği Roma İmparatorluğu'nda kent

metropolitik olarak tesis edilerek yeni bir kalkınma sürecine girmiştir. 7. ve 10. yy'larda Roma İmparatorluğu'nun 'Thema' ismi verilen askeri ve siyasi birimlere ayrılmasını müteakip kent "Kubyratoton" isimli themaya dahil olmuştur. 11. yy'dan sonra kent Selçuklu ve Hamidoğulları hakimiyetinde kalmış gözükmemesine rağmen 12. yy'dan sonra kentte pek yerleşimin olmadığı bilinmektedir. Özellikle komşu kent Attaleia'nın (Antalya) gelişmesi sebebiyle kentte iskan iyice azalmıştır.

PERGE KENTİ'NİN ESERLERİ

Perge kentine ilk kazılar 1947 yılında başlamıştır. Kentin batı nekropolü dediğimiz bölümü olan batı kapısının dışındaki mezarlık alanında ortaya çıkarılan son derece muhteşem işçilikteki lahitler sebebiyle Perge'nin antik dönemin önemli bir kenti olduğu fikri ortaya çıkmıştır. Bu fikir ve farkındalığın kazanılması ile Perge'de Ord. Prof. Müfit Mansel ve ekibi tarafından kazılar başlatıldı. Makalemizde kentin başlıca

bazı eserlerini ele alacağız ancak Perge herhangi bir antik kentte görebileceğinizden çok daha fazla eser ev sahipliği yapmaktadır. Perge'den sonra Antalya arkeoloji müzesinin gezilmesi de çok önemlidir. Nitekim müze Perge'den gelmiş eserlerin bir nevi galerisi durumundadır.

PERGE TİYATROSU:

Perge kentine geldiğimizde bizi ilk olarak kent surlarının hemen dışındaki antik tiyatrosu karşılar. Tiyatro sanat tarihinde Greko-Romen üslup denilen



bir tarzda inşa edilmiştir. Bunun sebebi tiyatronun mimarisinin Helenistik çağ ile Roma mimarisinin özelliklerini birlikte ihtiva etmesinden kaynaklanmaktadır. Tiyatro 11 bin 500 kişilik izleyici kapasitesine sahip olup 29 üst sıraya, onun üzerinde ise antik tiyarlarda diyazoma dediğimiz bir ortayola ve diyazomanın üstünde 19 oturma sırasına sahiptir. Tiyatronun orkestra alanı denilen at nalı şeklindeki orta bölümünde gladyatör dövüşleri yapılmıştır. Bunu orkestra ile seyici bölümü (cavea) arasındaki korkuluklardan anlayabiliyoruz. Perge tiyatrosunun en dikkat çekici bölümü sahne binasıdır. Sahne binası tiyatronun yaşadığı devirde muhteşem güzellikte olduğunu ve Perge'nin zenginliğini anlatmakta olup Anadolu'da böylesine gösterişli bir sahne binasına rastlanamamaktadır. Sahne binası, tiyatro ve şarap tanrısı

Dionysos'un yaşamından sahnelerin gösterildiği podyum katının üzerinde ayrıca iki kata daha sahiptir. Bu katlarda ise sütunlu galeriler içerisinde heykeller bulunmaktadır.

PERGE STADYUMU:

Perge antik tiyatronun hemen kuzeydoğusunda 12 bin kişilik ve 12 oturma sıralı bir stadyuma sahiptir. Anadolu'daki antik stadyumlar içerisinde aralarında en iyi korunmuş stadyumlardan birisidir. Stadyumda disk atma, koşu, güreş gibi spor karşılaşmaları yapılmaktaysa da Roma'nın etkisiyle stadyumun kuzey oturma sıralarına yakın olan 42 metrelik alanı duvar ile

çevrilmiş ve bu alanda gladyatör ve vahşi hayvan dövüşleri yapılmaya başlanmıştır. Stadyum düz bir araziye tonozlar üzerinde inşa edilmiştir. Bu tonozların altında kalan odacıklar Perge'de düzenlenen festivallerde dükkan olarak kullanılmışlardır.

PERGE SURLARI: Kent Helenistik devirde doğudan, batıdan ve güneyden surlar ile çevrilmiştir. 2. yy'da kent güneye doğru genişlemiş ve günümüzde kentin sembolü haline gelmiş Helenistik devir kuleleri adı verilen yapıları da içerisine alan yeni bir güney suru ile çevrilmiştir. Kent

MÖ 6. YÜZYILDAN İTİBAREN KENT SIRASIYLA LİDYA, PERS, BÜYÜK İSKENDER, PTOLEMAİOS'LAR, SELEUKUSLAR, BERGAMA KRALLIĞI VE SON OLARAK BİZİM İNCELEYECEĞİMİZ ROMA HAKİMİYETİNE GİRER.

surlarındaki kuleler dikdörtgen şeklinde olmalarına rağmen bahsettiğimiz Helenistik devir kuleleri yuvarlak planlıdır.

ROMA DEVRİ KAPISI:

Roma çağında Helenistik devir kulelerinin 70 metre kadar güneyine 24 metre uzunluğunda ve takribi 2 metre kalınlığında bir duvar yapılmıştır ve bu kapı kentin yeni kapısı olmuştur. Bu kapının kente bakan yüzüne mermerden müteşekkil korint sütun başlıklarını taşıyan paye ve sütunlar üzerinde yükselen tonoz kemerli bir anıtsal giriş yapılmıştır. Bu adeta bir tak görünümündeki yapının üstünde muhteşem bir mermer işçiliğe sahip üçgen bir alınlık onun altında da yine aynı işçilikte yuvarlak ve içi kaset yapıları bir tonoz bulunuyordu. Günümüzde bu anıtsal girişe ait bazı parçalar yerde parçalanmış halde görülebilmektedir.

GÜNEY ANITSAL

ÇEŞME: Roma devri kapısından kuzeye doğru çıkar



ROMA DEVRİ KAPISI

çıkamaz hemen solumuzda bizi anıtsal çeşme karşılayacaktır. İki katlı ve her katında beş adet niş sahip bu çeşmenin ikinci ve dördüncü nişlerindeki çörtlenlerden sular akmaktaydı. Çeşmenin hemen güney bitişiğindeki tonozlu yapı ise yine iki katlı olup üzerinde üçgen bir alınlığa ve İmparator Septimus Severus ile karısı Julia Domna'nın heykellerine sahipti. Bu iki heykelde günümüzde Antalya müzesindedir.

PERGE GÜNEY

HAMAMI: Anıtsal çeşmenin hemen yanında Perge'nin güney hamamının girişini sağlayan Propylon isimli anıtsal bir giriş vardır. İki basamaklı bir mermer zemin üzerindeki sekiz adet sütun tarafından taşınan harikulade bir mermer işçilikle yapılmış çatıya sahip olan bu anıtsal giriş, hamamın Palestra'sına geçişi sağlamaktadır. Yapının çatısındaki arşitrav ismi verilen bölümün kabartmaları günümüzde Antalya müzesi bahçesindedir. Perge güney hamamı standart Roma



PERGE GÜNEY HAMAMI

hamamlarında olduğu gibi caldarium (sıcaklık) tepidarium, frigidarium ile birde Palestra'dan oluşmaktadır. Perge hamamını daha ilginç kılan ise frigidarium (soğukluk) bölümünün arkasındaki Klaudius Peison galerisi ismi verilen gerçek anlamda bir heykel galerisine sahip olmasıdır. Perge kentinin yaşadığı devirde bu galeride 32 adet heykel sergilenmekteydi. Hamamın tüm duvarları mermer kaplı ve hamamın tamamı tıpkı sözünü ettiğimiz galeriyi çağrıştıran bir heykel müzesi görünümündeydi.

HELENİSTİK DEVİR

KULELERİ: Kentin güney hamamından çıkıp kuzeye döndüğümüzde bizi devasa iki yuvarlak kulenin kalıntıları karşılayacaktır. Bu yapıların ismi az önce de bahsi geçen Hellenistik devir kuleleridir. Hellenistik devirde kentin asıl kapısı bu kulelerin arasında bulunmaktaydı. Bu kulelerin arkasında gördüğümüz nişlerde pagan inancındaki 12 tanrının heykelleri bulunuyordu. Roma çağında Perge'li bir soylu olan Plankia Magna tarafından bu

alan onursal bir salon haline getirilmiş olup nişlerin yanına birer niş daha açılmış ayrıca üst tarafa da yeni nişler açılarak buralara tanrı, kahraman ve Plankia Magna'nın ailesinde heykeller yerleştirilmiştir.

İMPARATOR

HADRIANUS TAKI: Hellenistik devir kuleleri ve Plankia Magna onursal salonunun hemen kuzeyinde anıtsal bir kapı daha vardır. Günümüzde dışlarda iki büyük iç tarafında ise iki dar ayakları ➤

görülen bu anıtsal giriş yine Plankia Magna tarafından İmparator Hadrianus anısına yaptırılmıştır. Burada yapılan kazılarda bulunulan İmparator Hadrianus ve eşi Sabina'nın heykelleri yine Antalya müzesinde görülebilirler.

PERGE MACELLUM'U:

Hadrianus takı'nın hemen doğusunda kentin Helen çağında agora, Roma çağında ise macellum adı verilen çarşı, pazar bölümü bulunmaktadır. Kare planlı bir alana kurulmuş olan macellum Roma kentlerinde alışverişin yapıldığı ticaret alanıdır. Macellumlarda taze balık, et, süt ve birçok başka yiyecek ürünlerinin satıldığı bilinmektedir. Perge Macellum'u 75 metre genişlik ve enindedir. Macellumun dört bir yanında dükkanlar olup bazı dükkanların kapıları sütunlu caddeye bazılarında macellumun iç bölümüne açılmaktadır. Roma devrinde macellumun dört tarafında dikdörtgen şeklinde girişler vardı. Bu girişler iki sütun bulunan kapılara sahip olan macellumun bu kapıları Roma'nın Hristiyanlaştığı devirde şapele dönüştürülmüşlerdir. Macellumun ortasında birçok Roma devri macellumlarında gördüğümüz yuvarlak planlı bir yapı vardır. Bu yapının dini amaçlara hizmet ettiği düşünülmektedir.

SÜTUNLU CADDELER:

Perge tipik bir Roma kentinde sıklıkla görüldüğü gibi sütunlu caddelere sahipti. Bunlardan



HELENİSTİK DEVİR KULELERİ



PERGE MACELLUM'U

kuzey-güney doğrultusundaki "Cardo maximus" ismi ile anılan cadde İmparator Hadrianus kapısından başlayarak kuzeyde Demetrios Apollonius Takı ile kesişerek müteakiben kuzeye devam ederek Hadrianus Anıtsal Çeşmesi ile sonlanmaktaydı. Doğu-batı istikametindeki sütunlu caddeye ise tüm Roma

kentlerinde olduğu gibi burada da "Decumanus Maximus" adı verilmiştir. Bu cadde Demetrios-Apollonius takında kuzey-güney doğrultusundaki caddeye 90 derecelik açıyla kesmektedir. Bu caddenin doğu ucu kentin doğu kapısına, caddenin batı ucu ise batı kapısına ulaşmaktadır. Bu sütunlu caddelerde yürürken sağımızda

ve solumuzda sütunların hemen arkasında Roma devri dükkanları bulunmaktadır ve çoğunun kapı ve duvarları görülebilir. Genişlikleri 8 ile 5 metre arasında değişen dükkanların kapısındaki mozaiklerde bulunan yazıtlar bize o dükkanın sahibi hakkında bilgiler vermektedir. Bir örnek vermemiz gerekirse sütunlu



caddede güneyden kuzeye doğru yürüdüğümüzde doğu dükkanlarında 39°uncusunun bir doktorun muayenehanesi olduğunu sözünü ettiğimiz bu mozaiklerden anlamaktayız.

Sütunlu caddelerin dükkanlar ile sütunlar arasındaki bölümlerinin üzeri Roma devrinde kapalı yapılmaktaydı. Caddenin ortası yani karşılıklı sütunların arasında kalan bölümlerin üstü ise açıktı. Bu şekilde yağmurlu ve çok güneşli havalarda kent insanlarının bu kapalı bölümlerde yürüyerek bahsettiğimiz hava şartlarında etkilenmelerini önlemek amaçlanmıştır. Bu uygulama sadece Perge'ye özgü olmayıp tüm Roma hakimiyetinde bulunan kentlerde böyleydi.

PALESTRA: Kentin doğu-batı doğrultusundaki caddede doğu istikametine doğru ilerlerken caddenin hemen karşısında karşımıza palestra bölümü çıkar. Antikçağın felsefe ve vücut egzersizlerini bünyesinde birleştirip bunların antrenmanlarının yapıldığı bölüm olan palestranın yerinde Helen çağında kentin agorası

KENTİN İSMİ HİTİT KAYNAKLARINDA PARHA OLARAK GEÇMEKTE OLUP BUNA İLAVETEN PERGE'DE TAPINILAN KÜLTLERİN BAŞINDA GELEN ARTEMİS PERGAIA'DAN DOLAYI DA KENTİN PERGE İSMİNİ ALDIĞI DÜŞÜNÜLMÜŞTÜR.

bulunuyordu. Palestranın inşası kentin varlıkları ve önde gelen insanlarından C. Julius Cornutus ve karısı tarafından yapılarak İmparator Claudius'a ithaf edilmiştir.

DEMETRİOS-APOLLONIUS TAKI: Kentin Cardo-Maximus ile Decumanus-Maximus caddelerinin birleştiği bölümde bulunan bu anıt kentte yoğun olarak tapınılan tanrı olan Artemis Pergae ve diğer dinsel karakter olan Apollon'a adanmıştır. Kentin

tapınaklarında görevli bir rahip olan Demetrios tarafından yapılan bu anıtın üzerinde bir kitabenin de olduğu bilinmektedir.

KUZEY HAMAMI:

Palestranın biraz daha batısında kentin daha tam olarak arkeolojik açıdan kazılmamış hamamı bulunmaktadır. Hamamın batısında caldarium (sıcaklık) olduğu düşünülen bir mekanla birlikte yan yana beş mekana ve bunların doğusunda etrafı çevrili (peristil) sütunlar ile bezeli bir avluya sahiptir.

HADRIANUS ÇEŞMESİ:

Cardo Maximus caddesinin sonunda yer alan anıtsal çeşme yaşadığı devirde iki katlı olup üst katında üç adet niş ve iki adet çifte sütunlu, üçgen alınlıklı bir yapıya sahiptir. 21 metre genişliğinde birer cephe ile onu dik olarak kesen 8.5 metre genişliğinde iki cepheye sahip anıtsal çeşmenin tam ortasında ve aşağıda Kestros (nehir tanrısı) heykeli bulunmakta olup, su hemen bu heykelin altından akmaktadır. Kestros heykelinin iki yanında sütunlar içerisinde

heykeller vardı. Heykellerin iki yanında iki adet kemere sahip, içleri sanat tarihinde kaset yapıları adı verilen giriş vardı.

KENTİN TAPINAK VE KİLİSELERİ: Perge kentinin tapınaklarının gizemi hala korunmaktadır. MS 1.yy'da Perge kentini gezmiş olan Strabon, kentin tapınaklarının yüksekçe bir tepe üzerinde olduğunu yazmaktadır. Bu bilgiden hareketle ve başka çalışmalarında ışığında kentin tapınakları güney batıdaki Koca Belen tepesinde aranmıştır. Kent kapısında çıktıktan 850 metre güneyde tepe üzerinde sanat tarihinde prostylos tarzı olarak bilinen mimariye sahip bir tapınak bulunmuştur. Bu tapınağın civarında ise kentin 100 yılı aşkın süredir aranıp bulunamayan Artemis Pergaia tapınağının bulunacağı düşünülmektedir. Kentin Roma İmparatorluğu'nun Hristiyanlık'a geçtiği devirlerde tapınakların kiliseye çevrildiği düşünülmektedir. Kent içerisinde ise iki adet kilise kalıntısı bulunmaktadır.

Ajanda



Konser

BILL CHARLAP TRIO

Tarih: 08 Temmuz 2019

Saat: 19:00

Mekân: Zorlu PSM - Turkcell Platinum Sahnesi, İstanbul

Bugüne dek Phil Woods, Wynton Marsalis gibi cazın usta isimlerinin yanı sıra Tony Bennett ve Barbra Streisand gibi efsane vokallerle sahne paylaşan ve stüdyo kayıtlarına katılan, çağdaş cazın önde gelen piyanistlerinden Bill Charlap, 26. İstanbul Caz Festivali kapsamında sahne alacak. Sanatçının 20 yılı aşkın zamandır birlikte çalıştığı kontrbasçı Peter Washington ve davulcu Kenny Washington'tan oluşan Bill Charlap Trio, bugün cazın tartışmasız en etkileyici topluluklarından. New York'un Jazz In July festivalinin artistik direktörlüğünü sürdüren ve Lincoln Center'da caz konserleri düzenleyen, iki Grammy adaylığının da sahibi Bill Charlap'ın triosuyla sahnede olacağı, festivalin kaçırılmaması gereken sürprizlerinden biri olan bu akşama siz de tanıklık edin.

Konser

AYDIN ESEN GROUP

Tarih: 5 Temmuz 2019

Saat: 19:30

Mekân: UNIQ Hall, İstanbul

Virtüöz piyanist ve besteci Aydın Esen, füzyon caz ve post-bop tınılarıyla elektronik müziği harmanladığı emprovizasyonlarıyla 26. İstanbul Caz Festivali'nin konuğu oluyor. İlk gençlik yıllarında Berklee College of Music, New England Conservatory of Music ve The Juilliard School'da eğitim alan sanatçı Gary Burton, Eddie Gomez, Pat Metheny ve Emily Remler gibi isimlerle birlikte çaldı. Aydın Esen'e basta Greg Jones ve davulda Tommy Campbell eşlik edecek.



Konser

KAMASI WASHINGTON

Tarih: 10 Temmuz 2019

Saat: 21:30

Mekân: Volkswagen Arena, İstanbul

2015'te yayımladığı ilk albümü The Epic ile yaptığı çıkışı ve bir çok ödülle perçinleyen Kamasi Washington, ohn Legend, Run the Jewels, Ibeyi gibi yıldız müzisyen ve topluluklarla ortak çalışmalara imza attı. Coachella, Glastonbury, Fuji Rock, Bonnaroo ve Primavera gibi dünyanın belli başlı festivallerinde sahne aldı. Washington, 2017'deki Whitney Bienali'ne de bir multimedia enstalasyonu ile katılarak, müziğiyle atıfta bulunduğu çokkültürlülüğe bir kez daha vurgu yaptı.

Konser

KARSU

Tarih: 06 Temmuz 2019

Saat: 20:30

Mekân: Aya İrini Müzesi, İstanbul

Geçtiğimiz yıl da Aya İrini sahnesinde yer alan sanatçı bu kez Play My STRING oda orkestrasıyla Aya İrini'nin tarihi atmosferinde dinleyicilerini bekliyor. "Bahçede Kim Var?" konsepti adı altında ülkemizin önemli müzisyenlerini dinleme imkanı bulacağınız konser serisinde çok özel performanslar sizleri bekliyor.



Konser

MELANIE DE BIASIO

Tarih: 05 Temmuz 2019

Saat: 21:30

Mekân: UNIQ

Açık hava, İstanbul

Caz, blues ve soul melodilerini harmanlayan Belçikalı caz şarkıcısı, söz yazarı, besteci Melanie de Biasio, karakteristik vokaliyle 26. İstanbul Caz Festivali sahnelerinin konuğu oluyor. De Biasio, ilk gençlik yıllarındaki idolleri Portishead ve Pink Floyd'un etkilerinin de hissedildiği atmosferik müziğiyle çağdaş caz sahnesinin yaratıcılığıyla hayranlık uyandıran kadın sanatçılarından. Büyük ilgi gören ilk iki albümü Blackened Cities ve No Deal'dan sonra üçüncü albümü Lilies ile caz dünyasındaki varlığını güçlendirdi. De Biasio'nun, içindeki en derin korkulara adanmış bu albümün ana fikri, sanatçının 2004'te yaşadığı sağlık sorunları nedeniyle sesini hiç kullanmadığı bir yıl boyunca yaptığı çalışmalara dayanıyor. İç dünyasını müziğinde özgürce paylaşan bu tutkulu vokale kulak verin.



Konser

47. İSTANBUL MÜZİK FESTİVALİ AÇILIŞ KONSERİ

Tarih: 11 Haziran 2019

Saat: 20:00

Mekân: Lütfi Kırdar Anadolu
Auditorium, İstanbul

Türkiye'de ilk kez dinleyicilerin karşısına çıkacak olan Seong-Jin Cho'ya, festivalin açılış konserinde Tekfen Filarmoni Orkestrası eşlik edecek. Aziz Shokhakov şefliğindeki konserte Ludwig van Beethoven ve Franz Liszt'ten eserler seslendirilecek. 1994 doğumlu piyanist Seong-Jin Cho, müzikalitesi ve olağanüstü yeteneğiyle 17. Uluslararası Fryderyk Chopin Piyano Yarışması'nda birinciliği kazandı. İlk albümünü 2015 yılında çıkaran genç piyanist, kariyerine her biri övgülerle karşılanan üç albüm daha kaydederek devam etti.



Konser

VİTRİN MATİNE KONSERİ

Tarih: 06 Temmuz 2019

Saat: 13:30

Mekân: Salon İKSV, İstanbul

Gitarist Tolgahan Çoğulu ve bağlama icracısı Sinan Ayyıldız'ın Salon İKSV'de vereceği bu konser, sizlere değişik tadlar verecek. Tolgahan Çoğulu'nun 2018 yılında Fernando Perez ile birlikte yazdığı mikrotonal gitar metodu İspanya'da yayımlandı. Ardından, Microtonal adlı solo mikrotonal gitar albümü geldi. Sinan Ayyıldız, ritm ustası Abbos Kosimov, Belçika beatbox şampiyonu Fatty K., A.B.D. Beatbox şampiyonu Beat Rhino ve Nile Project'in kontrbasçısı Miles Jay ile konserler verdi. Grubu Mesel ile London Nour Festival kapsamında Royal Albert Hall'da sahne aldı.

Konser

JOSÉ JAMES PRESENTS: "LEAN ON ME"

Tarih: 03 Temmuz 2019

Saat: 21:00

Mekân: Swisshotel The
Bosphorus, İstanbul

Karakteristik müziğini caz, R&B ve hip-hop unsurlarıyla sunan besteci ve vokal José James, son on yıla damga vuran müzisyenlerinden. Bugüne kadar yedi albüm yayımlayan sanatçı, Central Park Summerstage (New York), The Kennedy Center (Washington), Royal Festival Hall (Londra) ve Billboard Live (Tokyo) gibi pek çok uluslararası sahnede performanslar sergiledi. Çağdaş Amerikan cazının önde gelen temsilcilerinden biri olarak kabul gören müzisyen, Bill Withers'a atfettiği son albüm projesi Lean on Me ile müzik serüvenine yeni sayfalar eklemeye devam ediyor.

Ajanda



Konser

**ALFREDO RODRIGUEZ
& PEDRITO MARTINEZ**

Tarih: 08 Temmuz 2019

Saat: 21:00

Mekân: The Marmara Esma Sultan Yalısı, İstanbul

Bir tarafta, çocukluk yıllarında klasik piyano eğitimi almaya başlayan ve Quincy Jones tarafından Montreux Caz Festivali'nde keşfedilen caz piyanisti ve besteci Alfredo Rodríguez. Diğer tarafta, Afro-Kübalı perküsyon ve vokalist Pedrito Martínez. Havana'da buluşan ikili Invasion Parade albümünde bir araya geldi. Ardından, 2017 yılında New York'un meşhur caz kulübü Jazz Standard'da birlikte sahne almaya başladılar. O günden beri yolları hiç ayrılmayan ikili 2019 Şubat'ında yayımladıkları ilk albümleri Duologue'in ardından, bu yıl ilk kez festivalin konuğu oluyor. Martinez ve Rodríguez'in ortak vokalleri ile Küba klasiklerinden orijinal bestelere uzanacak bu performans, Esma Sultan Yalısı'nın etkileyici boğaz atmosferine Havana heyecanı getirecek.

Konser

**LÜKSEMBURG FİLARMONİ
ORKESTRASI & YUJA WANG**

Tarih: 15 Haziran 2019

Saat: 20:00

Mekân: Lütfi Kırdar Anadolu Auditorium, İstanbul

Şef Gustavo Gimeno'nun yöneteceği Lüksemburg Filarmoni Orkestrası, İstanbul Müzik Festivali'ndeki bu ilk konserinde, Yuja Wang solistliğinde izleyenleriyle buluşacak. Konserde, Pyotr Ilyich Tchaikovsky'nin Fırtına, Op. 18, George Gershwin'in Rhapsody in Blue, Dmitri Shostakovich'in Piyano Konçertosu No. 2 Fa Majör, op. 102 ve Igor Stravinsky'nin Ateş Kuşu Süiti (1919) eserleri seslendirilecek



Konser

**RIAS KAMMERCHOR
BERLİN, UFUK & BAHAR
DÖRDÜNCÜ**

Tarih: 14 Haziran 2019

Saat: 20:00

Mekân: Kadıköy Süreyya Operası, İstanbul

47. İstanbul Müzik Festivali kapsamında gerçekleşecek konser, Dmitri Shostakovich'in iki Piyano için Süit Fa diyez minör, op. 6'sıyla başlayacak. Ardından, Zeynep Gedizlioğlu İki Piyano için Yeni Eser'i seslendirecek. Konserin son bölümünde ise Johannes Brahms'in Aşk Şarkıları Valsleri, op. 52 numaralı eseri sunulacak.

Konser

**CYRILLE AIMÉE / ELCHIN
SHIRINOV TRİO**

Tarih: 07 Temmuz 2019

Saat: 20:45

Mekân: Sakıp Sabancı Müzesi Fıstıklı Teras, İstanbul

SSM Fıstıklı Teras'ta yaşanacak bu festival akşamının ilk konuğu, piyanist ve besteci Elchin Shirinov, Grammy ödüllü başçı Panagiotis Andreou ve davulcu Engin Kaan Günaydın'ı bir araya getiren Elchin Shirinov Trio. Shirinov'un Bakü Caz Festivali, Budapeşte, Brüksel, Moskova ve Paris'te verdikleri konserlerde hayranlık uyandırdı. Azerbaycan halk müziğinde doğuya has harmonileri, mikrotonları ve tekrarları davulun başı çektiği bir süratle buluşturması cazseverlerin takdirini topladı. Üçlüye basıyla derinlik katacak Andreou, elektronik cazı Latin ve Balkan müziğine özgü çalma ve şan biçimleriyle harmanlamasıyla; davul başındaki Engin Kaan Günaydın ise yenilikçi, dinamik ve melodik bir davul diliyle öne çıkıyor. Cazın kalbine doğru, denize nazır bir yolculuğa çıkacağımız gecenin ikinci konuğu, Cyrille Aimée.





Konser

JOSS STONE

Tarih: 11 Temmuz 2019

Saat: 21:00

Mekân: Volkswagen Arena, İstanbul

Şarkıcı ve söz yazarı Joss Stone, tutkulu vokali ve farklı müzik türlerini keşfetme merakı ile dünya müziğinin en özgür ruhlu sanatçılarından. İlk gençlik yıllarında Aretha Franklin şarkılarıyla vokal çalışmaları yapan, daha sonra kendine has, güçlü ve parlak bir vokal tekniği geliştiren Stone, ilk albümüyle Grammy ve Brit ödülleriyle adını yazdırdı. Takip eden yıllarda yedi başarılı albüm daha yayımladı. James Brown, Herbie Hancock, Stevie Wonder, Gladys Knight, Sting, Van Morrison ve Melissa Etheridge gibi efsanelerle birlikte sahne aldı. Jeff Beck, Sting, Mick Jagger ve Damien Marley gibi müzisyenlerin albümlerine katkıda bulundu. Soul müzikle şekillenen kariyerinde her daim yeni açılımlar da yaparak keşifçi tavrını korudu. 2015 tarihli albümü *Water for Your Soul* Billboard tarafından yılın en iyi reggae albümü seçildi.

2017'de Afro-pop, funk ve soul etkileşimli kolektif projesi Project Mama Earth'te Nitin Sawhney, Étienne M'Bappé, Jonathan Shorten ve Jonathan Joseph ile birlikte yer aldı.

Sergi

İPLİKTEN ÇÖZÜLENLER: TEKSTİLDE KÜRESEL ANLATILAR

Tarih: Sergi 7 Temmuz'a kadar ziyaret edilebilir

Ziyaret günleri ve saatleri:

Salı, Çarşamba, Cuma, Cumartesi
10.00-18.00

Perşembe, 10.00-20.00

Pazar, 11.00-18.00

Pazartesi, Kapalı

Mekân: İstanbul Modern Sanat Müzesi

İstanbul Modern, "İplikten Çözülenler: Tekstilde Küresel Anlatılar" başlıklı yeni sergisinde tekstil malzemelerini yapıtlarında sanatsal ifade aracı olarak kullanan 25 uluslararası sanatçının nesne, resim, yerleştirme, arşiv malzemesi ve videolardan oluşan çalışmalarını bir araya getiriyor. Sergi 7 Temmuz 2019'a kadar devam edecek.



Konser

YARININ KADIN YILDIZLARI

Tarih: 25 Haziran 2019

Saat: 20:00

Mekân: Boğaziçi Üniversitesi Albert Long Hall Kültür Merkezi, İstanbul

Yetenekli genç kadın müzisyenlerimizin uluslararası alanda kariyerlerini ilerletmelerine yardımcı olmak amacıyla geçen yıl başlatılan ve TSKB'nin desteğiyle daha ilk yılından pek çok başarılı gencimize ulaşılan proje devam ediyor. Yarının Kadın Yıldızları projesinin ikincisinde kemanın duayeni Ayla Erduran ile birlikte farklı alanlarda kazandıkları başarılarla ilham kaynağı olan genç kadınlarımız da sahne alacak.



Tiyatro/ Analiz

MADAM

Erdal Ozan Metin'in yazıp yönettiği ve Naz Göktaş'ın sahne aldığı tek kişilik oyun 'Kaldırım serçesi' ünlü Fransız şarkıcı Edith Piaf'ın hayatından kesitler sunuyor. Oyun, bir otobiyografinin aksine Piaf'ın acıları, hayalleri, hayal kırıklıkları, özlemleri ve başarılarıyla beslenirken, günümüz dünyasına dair bir durum sorgulaması yapıyor aynı zamanda.

Yaşadığı onca acıya rağmen hayata tutunmanın yolunu bulma hikayesinde Piaf'ın azmi galip gelmiş ve tek tutkusu mikrofonu olmuştur. Tüm sevdiklerini mikrofonunun içine gömmüş ve orada çok iyi saklayabileceğini bilen bir kadının günümüzle hesaplaşması Madam... Acılarını sevmiş ve onun acılarını bilmeden kendisini ikonlaştırmış dinleyicisine hesap soran bir kadın olarak, son kez sahne aldığı yerde tutunduğu tek bir şey vardır: Mikrofonu, kendisi ve geçmişi...

"...kollarınız birinin, bir şeyin, bir yerin arkasında kavuştu mu işte dünya o aradaki boşlukta büyümeye başlar. Dünya daha keyifli dönmeye başlar. Güneş bir mesaiye başlamaz da keyifle çevirir sizin olduğunuz yere yüzünüzü. Sarılın. Dediğim gibi, sanata, insana, boşluğa. Çünkü elleriniz neyin arkasında kavuşuyorsa sizindir o."

Sinema



SİYAH GİYEN ADAMLAR: GLOBAL TEHDİT

Vizyon tarihi: 14 Haziran 2019
Yönetmen: F. Gary Gray
Senaryo: Senaryo: Matt Holloway, Art Marcum, Lowell Cunningham
Oyuncular: Chris Hemsworth, Tessa Thompson, Liam Neeson, Emma Thompson, Rebecca Ferguson
Tür: Bilimkurgu, Aksiyon



Filmin konusu:

MIB'de bir köstebek vardır ve ajanların ne zaman operasyon yapacakları bilgisini dışarıya sızdırmaktadır. Siyah Giyen Adamlar bugüne kadarki en zorlu düşmanla mücadele ederken bir yandan da köstebeğin kimliği üzerinde çalışmaktadırlar. Evreni ve Dünya'yı kötülüklerden korumak için çalışan örgütü zorlu bir kavga beklemektedir... Tommy Lee Jones ve Will Smith'in yer almadığı filmde ikilinin rollerini Chris Hemsworth ve Tessa Thompson üstleniyor.



MON TISSU PRÉFÉRÉ

Vizyon tarihi: 7 Haziran 2019
Yönetmen: Gaya Jiji
Senaryo: Gaya Jiji
Oyuncular: Manal Issa, Ula Tabari, Souraya Baghdadi, Metin Akdülger
Tür: Dram



Filmin konusu

Nahla, kendisini büyük bir bunalıma sürükleyen geleneksel hayatından kurtulmak isteyen genç bir kadındır. 25 yaşındaki Nahla, artık özgürlüğünü elde edip, istediği gibi bir hayata sahip olmak istemektedir. Tam da bu sırada, hayallerine kavuşabilmek için büyük bir fırsat elde eder. ABD'de yaşayan Suriyeli bir göçmen olan Samir ile anlaşmalı evlilik yapma fikri, Nahla için büyük bir ümit olur. Ancak işler, pek de onun düşündüğü gibi gitmez. Nahla, Samir ile evlenip ABD'ye gitmeyi planlarken, Samir evlenmek için daha uysal biri olan Nahla'nın kız kardeşi Myriam'ı seçer. Sıkıcı hayatına devam etmek zorunda kalan Nahla, bu sırada apartmana taşınan yeni komşusu Jiji ile yakınlaşmaya başlar. Nahla, gizemli bir kadın olan Jiji ile zaman geçirdikçe, onun bir genelevi olduğunu keşfeder. Hiç bilmediği bir dünya ile tanışan Nahla, bu süreçte kendisini yeniden keşfetmeye başlar...

UTOYA 22. JULI

Vizyon Tarihi: 14 Haziran 2019
Tür: Dram, Gerilim
Yönetmen: Erik Poppe
Senaryo: Anna Bache-Wiig, Siv Rajendram Eliassen
Oyuncular: Andrea Berntzen, Aleksander Holmen, Brede Fristad, Elli Rhiannon, Müller Osbourne, Sorosh Sadat

Filmin konusu:

Erik Poppe'nin yönetmenliği üstlendiği filmde, Utøya adasında yaşanan katliam anlatılıyor. Kaja, küçük

kız kardeşi Emilie ile birlikte Norveç'in Utøya adasındaki bir yaz kampına katılır. 22 Temmuz'da kamp katılımcıları, Oslo'daki Hükümet binasının olduğu bölgede bir bomba patladığını haber alırlar. Ancak kendileri şehirden uzakta bir adada oldukları için güvendedirler. Kısa süre sonra silah sesleri duyulur ve kamplar bunun bir tatbikat olmadığını anlayarak hızla kaçmaya başlarlar. Kampa muhafazakar kesim tarafından ağır silahlarla saldırı olmuştur. Kaja, Emilie'nin yanından kısa süreliğine ayrılır. Fakat geri döndüğünde onu çadırında bulamaz. Her yer son derece tekinsiz olduğu bir ortamda, genç kızın kardeşini bulabilmek için yakınlardaki ormana girmekten başka çaresi kalmamıştır...



Some friendships transcend lifetimes.



A DOG'S JOURNEY

Vizyon tarihi: 14 Haziran 2019

Yönetmen: Gail Mancuso

Senaryo: W. Bruce Cameron, Wallace Wolodarsky

Oyuncular: Dennis Quaid, Marg Helgenberger, Henry Lau, Betty Gilpin, Kathryn Prescott, Josh Gad

Tür: Dram, Aile

Filmin konusu:

W. Bruce Cameron'ın kitabından senaryolaştırılan filmde, bir köpeğin hayattaki amacını keşfetmek için çıktığı yolculuk konu ediliyor. 2017 yılında vizyona giren Can Dostum filminin devam halkası niteliğindeki filmin kadrosunda Marg Helgenberger, Dennis Quaid, Josh Gad, Betty Gilpin, Henry Lauve, Kathryn Prescott gibi isimler yer alıyor.



THE HOLE IN THE GROUND

Vizyon tarihi: 14 Haziran 2019

Yönetmen: Lee Cronin

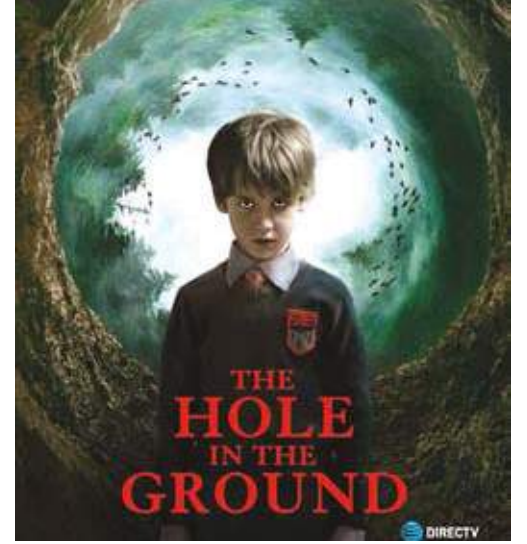
Senaryo: Lee Cronin

Oyuncular: Seana Kerslake, James Quinn Markey, Kati Outinen, James Cosmo, Eoin Macken

Tür: Korku, Gerilim

Filmin konusu:

Film, oğlunun yerin derinliklerinden gelen bir güç tarafından ele geçirildiğini düşünen bir annenin yaşadıklarını anlatıyor. Sarah O'Neill genç ve bekar bir annedir. Oğlu Chris ile birlikte şehrin dışındaki bir eve taşınan Sarah, zorlu geçen geçmişlerini ardında bırakarak yeni bir başlangıç yapmayı umut eder. Ancak işler pek de onun düşlediği gibi gitmez. Evlerinin arkasında bulunan ormana yürüyüşe çıktıkları bir gün Chris aniden ortadan kaybolur. Çaresizce ormanın içinde oğlunu arayan Sarah bu sırada devasa bir çukur keşfeder. Sonunda oğlunu bulan Sarah her şeyin yoluna girdiğini düşünür. Ancak bir süre sonra küçük çocuk kimsenin anlam veremediği tuhaf davranışlar sergilemeye başlar. Yaşananlardan sonra oğlu için endişelenmeye



başlayan Sarah, oğlunu göz hapsinde tutmaya başlar. Bu sırada ortaya çıkan gizemli bir komşu Sarah'ın iyice tedirgin olmasına neden olur. Çok geçmeden genç kadın korkunç bir gerçekle yüzleşmek zorunda kalacaktır...

GÜNEŞ DE BİR YILDIZDIR

Vizyon tarihi: 21 Haziran 2019

Yönetmen: Ry Russo-Young

Senaryo: Tracy Oliver, Nicola Yoon

Oyuncular: Yara Shahidi, Charles Melton, Gbenga Akinnagbe

Tür: Dram, Romantik

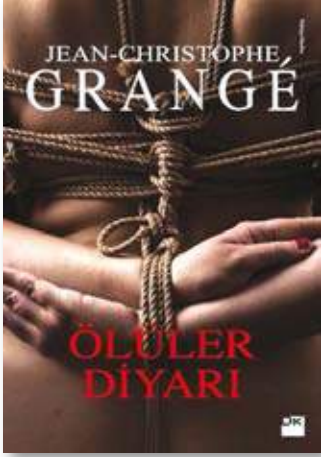
Filmin konusu

Jamaika'lı bir kız olan Natasha Kingsley, çocukken ailesi ile birlikte New York'a taşınır. Kendisini New Yorklu kabul eden genç kız, tüm hayatını bu şehirde kurmuştur. Ancak genç kızın önünde büyük bir engel vardır. Natasha, ailesi ile birlikte sınır dışı edilmiştir ve şehri terk etmeleri için önlerinde sadece bir günleri vardır. Tam da bu süreçte, Daniel adında bir



genç ile tanışan Natasha'nın hayatı bambaşka bir hal alır. Aşka inancı olmayan bir kız olan Natasha, hayatını kurtaran Daniel'a karşı anlam veremediği bir çekim hisseder. Zeki bir adam olan Daniel ise Natasha'yı görür görmez aşık olur. Karşılaşmalarının bir tesadüf olmadığını, evrenin bu an için onları hazırladığını düşünen Daniel, genç kıza kendisine aşık edebileceğine inanmaktadır. Ancak bunun için önlerinde sadece 1 günleri vardır...

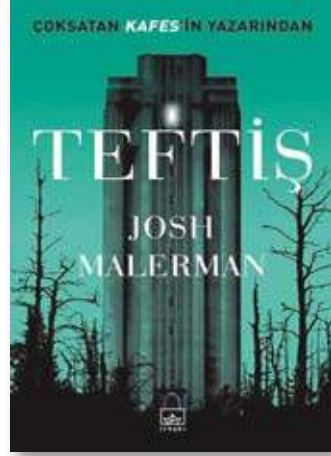
Kitap



ÖLÜMLER DİYARI

Yazar: Jean-Christophe Grange
Çevirmen: Tankut Gökçe
Yayınevi: Doğan Kitap

Cinayet büro amiri Stéphane Corso, bir dizi striptizci cinayetini araştırmakla görevlendirildiğinde, ne peşinde olduğu katilin karmaşık ruh halinin ne de girmesi gereken karanlık dünyanın farkındadır. Soruşturma onu geçmişte şaibeli, goya hayranı bir ressamı götürür: Philippe Sobieski'ye. Ressamla corso arasındaki düello, porno ve sadomasoizm dünyasının labirentlerinde bir kedi fare oyununa dönüşür. Gerilimin efendisi Grangé, Ölümler Diyarı'nda insan doğasının kuytu köşelerini keşfe çıkarıyor...



TEFTİŞ

Yazar: Josh Malerman
Çevirmen:
Yayınevi: İthaki Yayınları

J, dünyanın geri kalanından soyutlanmış, ormanın derinliklerinde bir okula gidiyordu. Okulun toplam yirmi altı öğrencisinden biriydi. Bu okulun tüm öğrencileri oğlan çocuklarından oluşuyordu ve okulun gizemli kurucusunu baba olarak biliyorlardı. Sanat, bilim ve atletizmin yanı sıra hayatlarının tümünü kaplayan ve bildikleri tek gerçeklik olan okulla ilgili eğitim alıyorlardı. Fakat J, babanın bilinmesini istemediği başka gerçekler olduğundan şüphelenmeye ve bunlarla ilgili sorular sormaya başlamıştı. Bu yerin gerçek amacı neydi? Öğrenciler neden buradan ayrılmıyordu? Babaları onlardan ne tür sırları saklıyordu? Bu sırada, ormanın diğer tarafında, tıpkı J'ninki gibi bir okulda, K adındaki bir kız da benzer soruları sormaya başlamıştı. J, hayatında daha önce hiç kız görmemişti. K, hayatında daha önce hiç oğlan görmemişti. İkisi de bu tuhaf okullardaki sırları araştırırken çok daha gizemli bir şey keşfedebileceklerdi: Birbirlerini.



NEVERMOOR-MORRIGAN CROW'UN BÜYÜK SINAVI

Yazar: Jessica Townsend
Çevirmen: Emre Gözğü
Yayınevi: Domingo Yayınevi

“Öğrenmenin tek yolu vardı. Jüpiter'in parkasını üzerinden sıyrıp yere attı. ‘Cesur adımlarla,’ diye mırıldandı Morrigan. Gözlerini kapadı. Ve atladı.” Morrigan Crow bir çocuğun doğabileceği en şanssız günde, Zifiri Gece'de doğdu. Berbat giden havalardan kalp krizlerine, çevresinde yaşanan tüm talihsiz olayların sebebi olarak görülüyor. Daha da beteri, o gece doğmuş tüm çocuklar gibi on birinci doğum gününde ölecek, ya da ölecekti. Gece yarısına saniyeler kala, Jüpiter North adında tuhaf bir adam onu saklı şehir Nevermoor'a götürür. Nevermoor sihirli bir yer. Ama burada kalabilmesi için Wunderous Cemiyeti'ne kabul edilmesi şart. Bu da ejderha binmek ya da köpeklerle konuşmak gibi olağanüstü yeteneklere sahip yüzlerce çocuk arasından sıyrılıp dört zorlu imtihanı geçmesi demek. Tek bir sorun var: Morrigan özel bir yeteneği olmadığından neredeyse emin!



RUTİNİNİ DEĞİŞTİR HAYATIN DEĞİŞSİN!

Yazar: Michelle D. Seaton
Yayınevi: Büyükkada Yayıncılık

Gelişen bilimin ortaya çıkardığı bir şey var ki vücudumuz, hücresel boyutta, 24 saatlik aydınlık ve karanlık döngüsüyle bağlantılı. Bu araştırmalara göre ne yediğiniz kadar ne zaman yediğiniz, ne kadar uyuduğunuz kadar ne zaman uykuya daldığınızı ve ne kadar egzersiz yaptığınızı kadar ne zaman egzersiz yaptığınızı da önemli. Modern zamanların getirdiği 7/24 bağlantılı çalışma hayatları yüzünden çoğumuz, sürekli olarak kendi yarattığımız bir jet lag durumunun içinde yaşıyoruz. Vücudumuzun doğal ritmine uyumsuz saatlerde uyuyor, yemek yiyor ve spor yapıyoruz. Size iyi bir haberim var, hastalarınız da söylediğim gibi: Sorun sizde değil, planlamanızda! Kilo vermenin, enerjik olmanın, geceleri iyi bir uykuya çekmenin çok daha kolay bir yolu var. Vücudunuzun saatlerine karşı gelmek yerine ona uygun bir planlama yaratırsanız, sağlığınıza ve hayatınızdaki değişimleri görecekmişsiniz.



RÜZGARIN GÖLGESİ UNUTULMUŞ KİTAPLAR MEZARLIĞI 1

Yazar: Carlos Ruiz Zafón
Yayınevi: Kırmızı Kedi

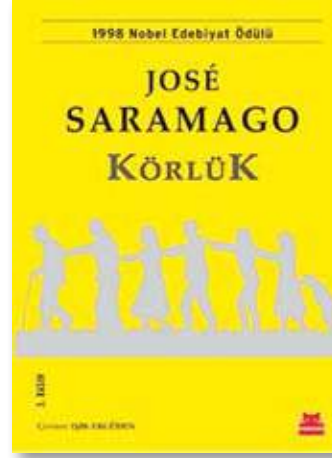
Barcelona şehrinin göbeğinde, maziye karışmış kitaplardan bir labirent: Unutulmuş Kitaplar Mezarlığı. Daniel çocukken işte o kütüphaneden kendisine bir kitap seçer: Rüzgârın Gölgesi, yazarı Julián Carax. Yıllar sonra bir adam çıkagelir, ısrarla o kitabı istemektedir. Tek amacı, kitabın kalan tüm kopyalarını yakmaktır. Peki ama neden? Sahi, kitaplar neden yakılır? Aptallıktan, cehaletten, nefretten... siz seçin. Daniel'in çocukluktan başlayan edebiyat merakı onu gerçeğin peşinde "şeytanca" karşılaşmalarını içine sürükleyecektir. Otantik Gotik romanın 19. yüzyılda öldüğünü düşünen varsa, bu kitap fikrini değiştirecektir. Hikâye içinde hikâye barındıran gizli tuzaklarla örülüş muhteşem bir roman... Romanın değerini anlayabilmeniz için gerçek bir romantik olmanız gerek, eğer öyleyse baş döndürücü bir okuma sizi bekliyor demektir.



KENDİNLE SAVAŞMA SANATI

Yazar: Fumitake Koga
Yayınevi: Koridor Yayıncılık

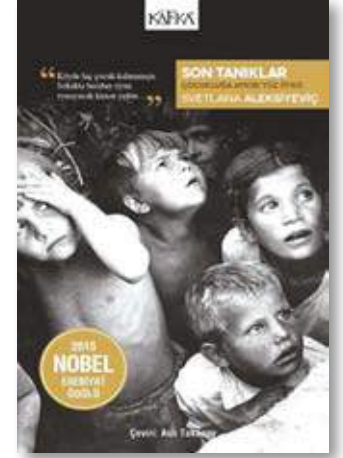
Bir filozof ve genç bir adamın, Freud ve Jung'la birlikte on dokuzuncu yüzyılın en önemli isimlerinden Avusturyalı psikoterapist Alfred Adler'in önünü açtığı yolda deneyimledikleri beyin fırtınası, Japonya'da milyonlarca insanın hayatını değiştiren bir fenomene dönüştü ve şimdi de size duygularınızdan korkmadan yaşamanız, geçmişin zincirlerini kırarak özgürleşmeniz ve kendiniz olmanın önündeki en büyük engelle yani kendinize karşı savaştan galip çıkmanız için gerekli strateji ve felsefeyi sunuyor. İkili arasında geçen diyaloglarda, kendi içinize dönüp cevaplamak isteyeceğiniz ve her cevapta gerçek 'siz' olmaya yaklaşıcağınız soruların olduğu bu kitapla, artık rüzgârın önüne kattığı başıboş savrulan bir yaprak gibi hissetmeyecek, kendini tanımanın sonsuz okyanusundaki değerli sırta erişerek yaşam bilgeliğini kavrayacaksınız.



KÖRLÜK

Yazar: Jose Saramago
Çevirmen: Işık Ergüden
Yayınevi: Kırmızı Kedi

Adı bilinmeyen bir ülkenin adı bilinmeyen bir kentinde, arabasının direksiyonunda trafik ışığının yeşile dönmelerini bekleyen bir adam ansızın kör olur. Ancak karanlıklara değil, bembeyaz bir boşluğa gömülür. Arkasından, körlük salgını bütün kente, hatta bütün ülkeye yayılır. Ne yönetim kalır ülkede, ne de düzen; bütün körler karantinaya alınır. Hayal bile edilemeyecek bir kaos, pislik, açlık ve zorbalık hüküm sürmektedir artık. Yaşam durmuştur, insanların tek çabası, ne pahasına olursa olsun hayatta kalmaktır. Roman, kentteki akıl hastanesinde karantinaya alınan, oradan kurtulunca da birbirinden ayrılmayan, biri çocuk yedi kişiye odaklanır. Aralarında, bütün kentte gözleri gören tek kişi olan ve gruptakilere rehberlik eden bir kadın da vardır. Bu yedi kişi, cehenneme dönen bu kentte, hayatta kalabilmek için inanılmaz bir mücadele verir. Saramago'nun müthiş bir gözlem gücüyle betimlediği bu kaotik dünya, insanın karanlık yüzünün simgesi.



SON TANIKLAR-ÇOCUKLUĞA AYKIRI YÜZ ÖYKÜ

Yazar: Svetlana Aleksiyevich
Çevirmen: Aslı Takanay
Yayınevi: Kafka

2015 Nobel Edebiyat Ödülü'nün sahibi Svetlana Aleksiyevich'in önemli eserlerinden Son Tanıklar, 1941 Haziran'ında başlayan Nazi işgalini çocuk olarak yaşamış insanların öykülerine odaklanan etkileyici bir sözlü tarih çalışması... İsviçre Akademisi, Svetlana Aleksiyevich'e Nobel Ödülü verdiğinde yazarın "yeni bir edebi tür" yarattığını belirtmiş, eserlerini de "duyguların ve ruhun bir tarihi" sözcükleriyle betimlemişti. Aleksiyevich uzun bireysel monologları farklı seslerin duyulduğu bir kolaja dönüştüren özgün dokümanter tarzıyla, kendilerine nadiren konuşma fırsatı verilen, yaşantıları da çoğu zaman ülkenin resmi tarihine karşıt olarak yitip giden sokaktaki insanların hikâyelerini kayıt altına alıyor. Son Tanıklar'da Aleksiyevich 1941'de güneşli bir yaz günü başlayan ve 1945'e gelinene dek SSCB'de yirmi milyonu aşkın insanın hayatını kaybetmesine yol açan Nazi işgali ve II. Dünya Savaşı dönemini, aktarıyor.

Bulmaca

SUDOKU

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

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

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

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

Çözümler: www.talpa.org adresinde



VEFAT EDEN KAPTANLARIMIZ

(Şubat - Mart - Nisan - Mayıs 2019)



Kpt. Plt. Selahattin SIVRI

Kpt. Plt. Göker FIRAT

Kpt. Plt. Gökselin Saraç TÜRKEL

(Şubat - Mart - Nisan - Mayıs 2019)



EMEKLİ OLAN KAPTANLARIMIZ



Kpt. Plt. Günal EROL

Kpt. Plt. Oğuz Bora OR

Kpt. Plt. Ekrem KANGAL

Kpt. Plt. Veysel BAHAR

Kpt. Plt. Kutsal ÖNDER

Kpt. Plt. Mehmet YUCEKUL

Kpt. Plt. Orhan Reşat ÖNAL

Kpt. Plt. Şefik SARAÇ

Kpt. Plt. Müfit BULUT

Kpt. Plt. İskender ÇARKÇI

Kpt. Plt. M. Bülent TOSUN

Kpt. Plt. Vedat ÇANDIR

Kpt. Plt. İsmail ÇELİKTAŞ

Kpt. Plt. Asım ALTIN

Kpt. Plt. Ercan PEKSATICI

Kpt. Plt. Atilla Abdullah BAÇKIR

Kpt. Plt. Ali BALABAN

Kpt. Plt. Mehmet BODUR

Kpt. Plt. Yavus Selim SÖNMEZ

Kpt. Plt. Bülent MANAV

Kpt. Plt. Ender BAYRAKTAR

Kpt. Plt. Harun AKDEMİR

Kpt. Plt. Ahmet Hikmet BOZOKLU

Kpt. Plt. Necmi ÖZER



TALPA
TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ
TURKEY AIRLINE PILOT'S ASSOCIATION

TALPA'NIN YENİLENEN WEB SİTESİ ve MOBİL UYGULAMASI ÇOK YAKINDA HİZMETİNİZDE!



DİNAMİK
ve GENÇ
TASARIM



KULLANICI DOSTU
ve MOBİL UYUMLU
ARAYÜZ



TALPA
ÜYELERİNE
ÖZEL İÇERİKLER



İÇERİK ARAMA
ÖZELLİĞİ



DİJİTAL
ÜYELİK KARTI



Google play

Available on the iPhone
App Store