

KOKPIT

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR

'TEN BAKIŞ



TEMMUZ/ARALIK
YIL: 12 / 2022 SAYI: 58

HAVA YOLLARINDA TEK PİLOTLU UÇUŞ (TPU) OPERASYONLARI

Hava Yollarında Tek Pilotlu Uçuş (TPU) Operasyonları, şirketlerin maliyet azaltıcı tedbirlerine destek olmak için ortaya atılmış bir konsepttir..

İNSAN FAKTÖRÜ 'PİLOT SENDROMLARI'

Bu yazımızda uçuş ekiplerini etkileyen ve yaygın görülen bazı pilot sendromlarından bahsedeceğiz. Hedefimiz uçuş ekipleriyle ilgili objektif bir değerlendirme yapmak.

HAVACILIK İŞLETMELERİNDE EMNİYET KÜLTÜRÜNÜ YEŞERTMEK

Ticari işletmeler emniyetsiz olursa talep azalır ve gelir kaybederler. Ayrıca emniyetsizliğin pek çok sigorta edilmemiş maliyeti vardır.

HAVACILIKTA DİSİPLİN VE BİZE ETKİLERİ

Havacılıkta sık tekrarladığımız bir şey vardır; iyi bir uçuşu olmak için disiplinli olmanız gerekir. Çünkü disiplin hayatta başarılı olmak isteyen bir insanın sahip olması gereken en önemli niteliklerden birisidir.

**ÇOCUKLAR KONUŞACAK,
UCİM YANLARINDA OLACAK!**

**YER TABANLI
EMNİYET AĞLARI**

**HAYAT BİR OKUL VE BEN DE HER GÜN BU
OKULDA FARKLI ŞEYLER ÖĞRENIYORUM:
ZİLAN DURU**



TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ
TÜRKİYE AIRLINE PILOTS' ASSOCIATION

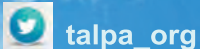


sizlerle birlikte DAHA GÜÇLÜ bir TALPA...

Türkiye kanatlarımızın altında...

PİLOTLARININ BULUŞMA NOKTASI

www.talpa.org



KATILIM VE BİLGİ İÇİN:
212 662 12 01



LİSANS KAYBI

LİSANS KAYBI VE GEÇİCİ LİSANS KAYBI

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

AZAMI YAŞ SINIRI: 65 yaş

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

Kalıcı Lisans Kaybı Teminatları:

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

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

PRİM İADELİ HAYAT SİGORTASI

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

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

TALPA KORUMA POLİÇESİ

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

TEMİNAT LİMİTLERİ

Ferdi kaza sigortası _____ : Vefat _____ : 200.000 TL

Sürekli sakatlık _____ : 200.000 TL

Gayri ihtiyari işsizlik teminatı _____ : Aylık _____ : 20.000 TL

Aile hukuksal koruması teminatı _____ : 10.000 TL

Sizi her açıdan korumaya alır.



Ayrıntılı bilgi ve teklif için aramanızı rica ederiz.

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

Cep: 0507 156 34 33

Mail: sigorta@talpa.org

Başkandan...



YAPICI VE BİRLEŞTİRİCİ BİR YAKLAŞIMLA SEKTÖRÜN TÜM OYUNCULARI İLE İLETİŞİM HALİNDEYİZ.

DEĞERLİ OKURLARIMIZ, KOKPİTTEN BAKIŞ DERGİMİZİN YENİ SAYISINI SİZLERLE BULUŞTURMUŞ OLMAKTAN BÜYÜK MUTLULUK DUYUYORUM. BAŞKAN OLARAK İLK BAŞYAZIMIZDA DEĞİNİMİŞ OLDUĞUMUZ KONULARLA İLGİLİ ÇALIŞMALARIMIZA HIZ KESMEDEN DEVAM ETMEKTEYİZ.

TALPA Yönetimi olarak son dönemde aldığımız bir kararla üyelerimizi çeşitli sosyal etkinliklerle buluşturmayı da hedefledik ve Aralık 2022’de ilk etkinlik olarak Amadeus sahne oyunu ile başladık. Böylelikle üyelerimizin sevdikleriyle birlikte farklı bir atmosferde ve keyif alacakları etkinliklere katılabilmelerine olanak sağlayarak zihnen de dinlenmelerine imkân sağlamayı amaçlamaktayız. Sosyal çalışma grubumuz büyük bir özveriyle üyelerimizin bu etkinliklere çok kolay bir şekilde ulaşabilecekleri imkânı sağlamak üzere çaba sarf etmekte. Önümüzdeki aylarda aynı konuda İstanbul dışındaki üyelerimizin de buldukları yerlerde olabilecek etkinliklere katılımlarını sağlayabilme konusunda da çalışmalarımız devam etmektedir.

2022 yılı ile birlikte sektörümüzde Pandemi öncesine dönüşün işaretleri

alınmaya başlarken, Haziran 2022 rakamları ile 2019 seviyelerine dönmüş olduğu görülmektedir. 2023 yılı için de öngörülemez bir olumsuz gelişme olmadığı takdirde, özellikle yaz döneminde çok yoğun bir hava trafiğinin bizleri beklediğini ifade etmek yanlış olmayacaktır. Bu artışın meslektaşlarımızın uçuş programlarına önemli bir yoğunluk getireceği açıktır. Sürecin emniyetle yürütülmesi için işletmelerimizin istihdam ettikleri pilot sayısı ile üretmeyi planladıkları uçuş saatleri arasındaki dengeye azami dikkat etmeleri gerekmektedir.

Sivil havacılık sektöründe pandemi sonrasındaki rekabet ortamı dikkatle takip edilmektedir. Ancak rekabetin uçuş emniyetinin önüne geçmemesine özen gösterilmesi sorumluluğunun benimsenmesi, sağlıklı büyümenin ve havacılığımızın ulaşılmış olduğu emniyet seviyesinin



Kpt. Plt. R. Okan Üreksoy /TALPA Başkanı

sürdürülebilirliğinin sağlanması bakımından büyük önem taşımaktadır.

Bu anlamda Uçuş Limitleri ile ilgili kuralların gözden geçirilmesi ve tespit edilen konulardaki düzenleme önerilerinin SHGM ile paylaşılması amacıyla FTL Çalışma Grubumuz bir çalışma başlatmıştır.

EASA tarafından geçen yıldan itibaren Havacılık işletmelerinin kendi bünyelerinde kurarak veya hizmet olarak bir Meslektaş Destek Programı (Peer Support Program) oluşturmaları zorunlu tutulmuştur. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüz de aynı yaklaşımla bir talimat yayınlamaya (SHT-PSP) bu programı havacılık işletmelerimiz için zorunlu kılmıştır. TALPA olarak dünyadaki uygulamalarını uzun zamandır yakından takip ettiğimiz Meslektaş Destek Programı, tamamen kendi kaynaklarımız ve gönüllü üyelerimizin yoğun çalışmalarıyla TALPA bünyesinde hayata geçirilerek TALPA-MDA (Meslektaş Destek Ağı) adı ile meslektaşlarımızın hizmetine sunulmuştur. Programımız, SHGM tarafından da yetkili sayılmakta olup, halen yedi Havacılık İşletmemize imzalanan sözleşme ile hizmet sağlanmaktadır. Programa katılanların tamamen gizli kaldığı bu sistemden destek almak isteyen meslektaşlarımız, www.talpa-mda.org sitesinden



veya TALPA Shortcuts uygulaması üzerinden kolaylıkla programa ulaşabilmektedirler.

Derneğimiz çatısı altında gönüllü olarak Çalışma Gruplarımız içerisinde emek veren meslektaşlarımızın çalışmaları sayesinde TALPA'nın etkinliği hem ulusal hem de uluslararası ortamda her geçen gün artmaktadır. Geçen bir yıl içerisinde IFALPA Kaza İnceleme ve Önleme Komitesi, IFALPA Profesyonel ve Hükümet İlişkileri Komitesi ve Star Alliance Dernekler Birliğinin (ASAP) uluslararası yıllık toplantıları TALPA ev sahipliğinde İstanbul'da başarı ile icra edilmiştir.

Her zaman ifade ettiğimiz

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

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

Kokpitten Bakış dergimizin yeni sayısını keyifle okumanızı dileğiyle...

İçindekiler



6



12



18



24



28



32



38



40

6 HAVA YOLLARINDA TEK PİLOTLU UÇUŞ (TPU) OPERASYONLARI

Hava Yollarında Tek Pilotlu Uçuş (TPU) Operasyonları, şirketlerin maliyet azaltıcı tedbirlerine destek olmak için ortaya atılmış bir konsepttir.

28 YER TABANLI EMNİYET AĞLARI

Emniyet ağları, potansiyel veya fiili tehlikeli durumların ciddi olaylara ve hatta kazalara dönüşmesini önleyebilir.

12 İNSAN FAKTÖRÜ 'PİLOT SENDROMLARI'

Bu yazımızda uçuş ekiplerini etkileyen ve yaygın görülen bazı pilot sendromlarından bahsedeceğiz. Hedefimiz uçuş ekipleriyle ilgili objektif bir değerlendirme yapmak.

32 ÇOCUKLAR KONUŞACAK, UCİM YANLARINDA OLACAK!

2014'te İzmir Menderes'ten yükselen sessiz çığlık, genç bir öğretmenin çabalarıyla dev bir haykırışa dönüştü...

18 HAVACILIK İŞLETMELERİNDE EMNİYET KÜLTÜRÜNÜ YEŞERTMEK

Ticari işletmeler emniyetsiz olursa talep azalır ve gelir kaybederler. Ayrıca emniyetsizliğin pek çok sigorta edilmemiş maliyeti vardır.

38 İŞTEN ÇIKARMALAR BİR TASARRUF ÖNLEMİ Mİ YOKSA BİR MALİYET KAYNAĞI MI?

24 HAVACILIKTA DİSİPLİN VE BİZE ETKİLERİ

Havacılıkta disiplin farklı noktalarda fayda sağlayarak başarıya giden yolda en büyük yardımcılarından birine dönüşüyor.

40 HAVA İŞ KANUNU İHTİYACI

Ülke ekonomimize büyük katkılar sunan Havacılık sektörünün emekçilerinin hakları ne yazık ki hâlâ kanuni güvenceden mahrumdur.



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

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

EDİTÖR
Tuncer TAŞDÖĞEN

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

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

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

TÜRK PİLOTLARI BULUŞMA NOKTASI

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

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

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



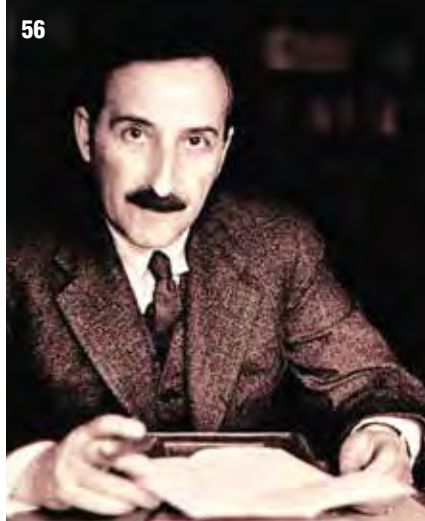
42



50



44



56

42 KONUMUZ KANSERDEN KORUNMAK DEĞİL SAĞLIKLI YAŞAMAK!

Toplumda en çok endişe yaratan soru, kanserin genetik olup olmadığı. Sanılanın aksine, tüm kanserlerin sadece %5-10'unda kanser ilişkili ailesel genler sorumlu.

44 SİBİRYA ESİR KAMPLARINDA İKİ PİLOT

Yüzbaşı Fesa Efendi
(1 numaralı Pilot Brövesi)
Yüzbaşı Salim Efendi
(6 numaralı Pilot Brövesi)

50 HAYAT BİR OKUL VE BEN DE HER GÜN BU OKULDA FARKLI ŞEYLER ÖĞRENIYORUM: ZİLAN DURU

Günümüz bilim dünyası bir bakıma, antik dönem öncesini ilkelik olarak görse de, insanın hayatta kalma çabasını ve yaşamı anlamlandırma yolculuğunu hafife almamak lazım.

56 ZİHNİN KARMAŞASI ZİHN KAOSU

'Biz, zihnin zeplincileri...' ifadesini kullanarak Nietzsche düşüncesinin sınır tanımaz ve yegane özgürlüğünü ifade etmek için

62 ETKİNLİK TAKVİMİ: KONSER, TİYATRO, GÖSTERİ, SİNEMA VE ATÖLYE ÇALIŞMALAR...

HAVA YOLLARINDA TEK PİLOTLU UÇUŞ (TPU) OPERASYONLARI



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



HAVA YOLLARINDA TEK PİLOTLU UÇUŞ (TPU) OPERASYONLARI, ÖZELLİKLE UÇAKLARDAKİ OTOMASYON SİSTEMLERİNİN GELİŞMESİ VE TEKNOLOJİK OLARAK HAVADA VE YERDE HAVA YOLU OPERASYONLARINDA MEYDANA GELEN YENİLİKLERLE BİRLİKTE, ŞİRKETLERİN MALİYET AZALTICI TEDBİRLERİNE DESTEK OLMAK İÇİN ORTAYA ATILMIŞ BİR KONSEPTTİR.

Bilindiği gibi günümüzde hava yolları operasyonları, kokpit olarak iki pilot ile yapılmaktadır. Bu durum daha önceleri, otomasyonun yeterli olmadığı 'glass cockpit' olmayan uçaklarda 3 ile 5 kişi ile değişmekteydi. Hatta Rus yapımı IL-II 76 uçaklarında bu durum 2 pilot, 1 S/S teknisyeni, 1 Uçuş Mühendisi ve 1 de

pilot olmak üzere toplam 5 mürettebattan oluşmaktaydı. Bununla beraber; teknolojik gelişmeler, operasyon usullerinde meydana gelen düzenlemeler ile günümüzde kokpitte, genel olarak 2 pilot (bazen 3 ya da 4) bulunmaktadır. Ancak endüstri ve şirketler için bu sayı fazladır.

Hava yolu taşımacılığına olan talepte olan artış, şirketler

arası rekabetin artması, işletme maliyetlerinin çoğalması, pilotların maaşlarında ve özlük haklarında yapılan iyileştirmelerin şirket karlılığını düşürmesi ve pilot ihtiyacının artması, hava yolu endüstrisinin ve şirketlerin alternatif yollar aramalarına sebep olmuştur. Sayfa 19'da yer alan Şekil 1'de de belirtildiği gibi, NASA tarafından yapılan analize göre,

uçakların boyutları azaldıkça ekip maliyetlerinin toplam operasyon maliyetleri içindeki payı artmaktadır. Özellikle ekip maliyetlerinin %25 ile %40 arasında değiştiği kısa mesafeli uçuş yapan bölgesel (regional) şirketlerde TPU arayışına girilmiştir.

Burada önemli olan konu, maliyetlerden tasarruf yapılma uğruna uçuş emniyetinden ödün verilmemesidir. Uçak üretici firmalar da pilotun yerini alacak otomasyon sistemler ve İnsansız Hava Araçlarına (İHA) benzer otonom kumanda konseptine uygun bir kokpit ve uçak dizaynı üzerine çalışmaktadırlar. Hatta Airbus firmasının 2030 yılına kadar TPU operasyonlu bir uçak üretme taahhüdü bulunmaktadır.

TPU ve Kokpit Ekibi

1950’li yıllardan itibaren jet motorlu uçakların hava yolu operasyonlarında yer alması ile hava yolu taşımacılığı yeni bir evreye girmiş ve dünya çapında daha çok tercih edilir hale gelmiştir. Bu dönemlerde yer alan jet uçaklarında kokpitte; Kaptan Pilot, II. Pilot, Uçuş Mühendisi, Seyrüsefer Memuru ve Telsiz Operatörü olmak üzere toplam 5 mürettebat bulunmaktaydı. Seyrüsefer, telsiz ve otomasyon sistemlerinde meydana gelen teknolojik gelişmeler üzerine günümüzde bu sayı 2’ye düşmüştür. Kokpitte bulunan ekibin 5’den 2’ye düşmesindeki süreç, 2’den 1’e düşmesi sürecine göre daha kolay

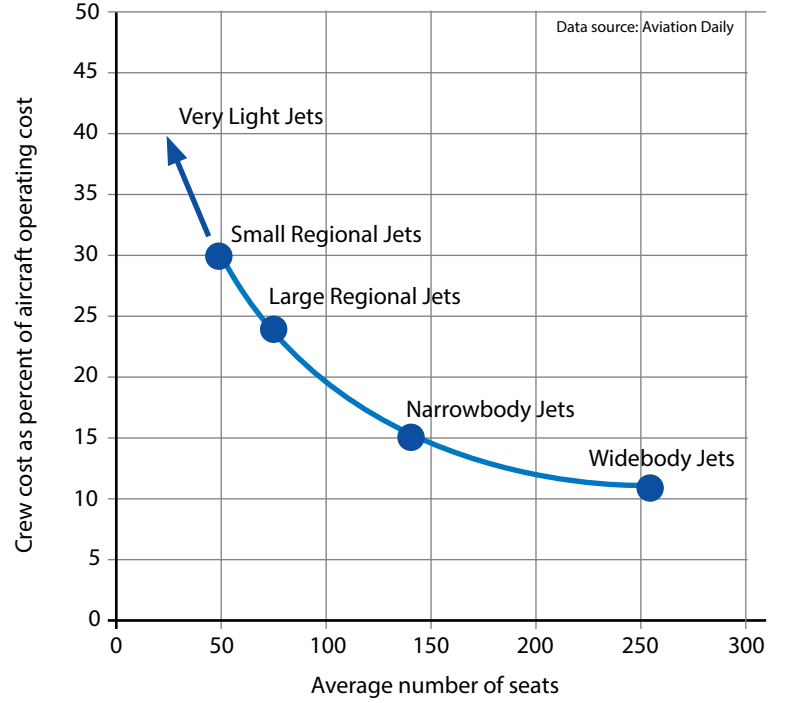
olmuştur. Ancak 1 kokpit ile operasyon yapmanın zorlukları önceki transformasyona göre daha zor olacaktır. Bu durumda nasıl bir operasyon yapısı bizi beklemektedir?

Bu soruya cevap vermek için Şekil 2’ de yer alan şekli anlamak gerekmektedir.

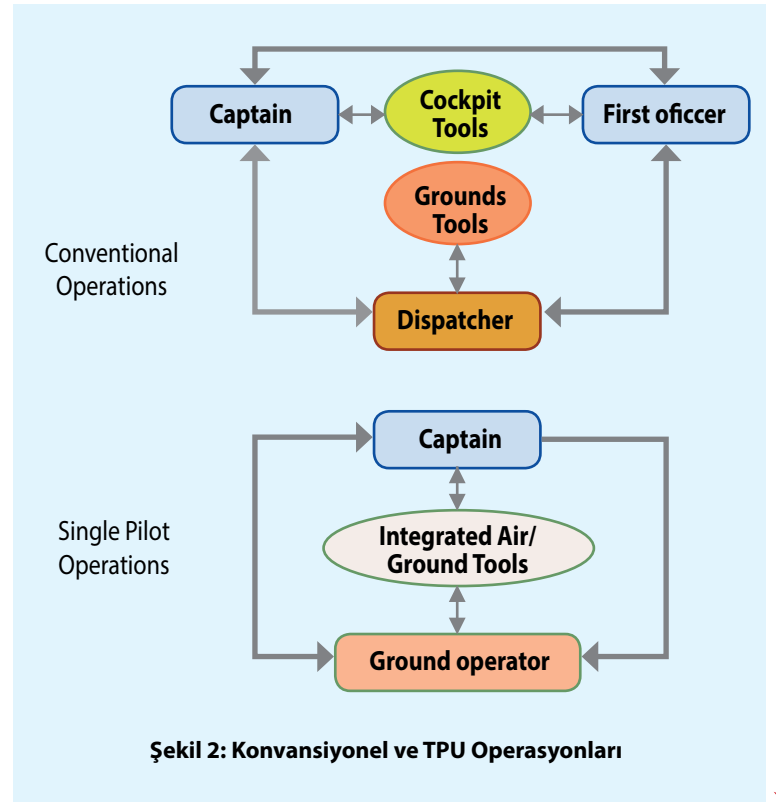
Yandaki şekilde de yer aldığı gibi TPU operasyonlarında 1 Kaptan Pilot, 1 Entegre Dispeç, 1 Yer Operatörü bulunmaktadır. Entegre dispeç, günümüz operasyonlarına benzer bir şekilde uçuş operasyonlarını OCC koordinesinde hazırlamaktan ve takipten sorumlu olmaya devam edecek, Yer Operatörü ise uçuş operasyonlarını kaptan ile birlikte, üstün otomasyon sistemleri ile birlikte yürüterek II.Pilotun görevleri; kaptan, otomasyon ve yer operatörü arasında paylaşılmış olacaktır. Peki bu paylaşım ve görev dağılımı nasıl olacaktır??

Tavsiye Edilen TPU Uygulaması

TPU’yer alan birimlerin hangi safhada nasıl operasyona dahil olacağı aslında uçuşun yoğunluk ve anormallik durumuna göre belirlenecektir. Normal şartlarda dispeçten uçuşunu alan kaptan pilot, uçuşu tek başına yer operatörün nezaretinde üstün otomasyonla teçhiz edilmiş kokpit dizaynı ile tek başına yürütecektir. Ancak Şekil 3’te de yer aldığı gibi değişen durumlara bağlı olarak Yer Operatörü, Kaptan Pilota yardımcı olacaktır.



Şekil 1: Uçaklara göre Ekip Maliyet Oranları



Şekil 2: Konvansiyonel ve TPU Operasyonları

Şekil 3'de yer alan tabloda pilotun ve uçuşun durumu 4 ana seviyede özetlenmiştir. Buna göre Seviye 1, her şeyin normal olduğu Yer Kontrol Operatörü'nün dahil olmasına gerek bir duruma ihtiyaç bulunmayan bir seviyedir. Seviye 2'de gelişen uçuş şartlarına göre Kaptan Pilot Yer Kontrol'den yardım isteyebilir, Seviye 3, Kaptan Pilotun bilincinin kaybolduğu ve Yer Kontrol Operatörü'nün kumandayı almasının gerektiği bir seviyedir. Seviye 4 ise Yer Kontrol Operatörü'nün artık bir Kaptan Pilot gibi hareket ettiği ve uçağın emniyetli operasyonu için diğer Yer Kontrol Operatörleri'nden yardım istediği bir seviyedir.

FAA'nın 1993-1998 yıllarını içeren bir çalışmasına göre, bu 5 yıllık süre içinde toplam 39 adet uçuşta bilinç kaybı vakası yaşanmış, diğer bir ifadeyle yaklaşık 2 ayda 1 bilinç kaybı, (0.045/100000 saat), vakası olmuştur. Ancak bu kadar az bir oranla bilinç kaybı vakaları olsa bile günümüz teknolojilerinde bir uçağı yerden kontrolle indirebilecek sistemler mevcuttur, bu da TPU operasyonlarına imkan sağlamaktadır.

Şekil 3'te anlatılan TPU'da görev paylaşımındaki önemli iki aktör Kaptan Pilot ve Yer Kontrol Operatörü'dür.

Kaptan Pilot

Kaptan Pilot klasik anlamda İki Kişilik Kokpitte olduğu gibi, bilincinin yerinde olduğu her durumda, uçuş operasyonlarından sorumlu

REKABETİN ARTMASI, MALİYETLERİN ÇOĞALMASI, ŞİRKET KÂRLILIĞININ DÜŞMESİ VE PİLOT İHTİYACININ ARTMASI, HAVA YOLU ENDÜSTRİSİ VE ŞİRKETLERİNİN ALTERNATİF YOLLAR ARAMALARINA SEBEP OLMUŞTUR.

olan, uçuş emniyetini ve yönetimini sağlayan, kısaca tüm uçuş faaliyetlerinden sorumlu olan kişidir. Yüksek bir otomasyon ortamında görev yaptığı için, kendisi gerekli durumlarda hem manuel uçuş görevlerini yerine getirmekten hem de otomasyonu sürekli olarak gözlem altında tutup, otomasyonun aksadığı durumlarda kumandayı almaktan sorumludur. Diğer bir ifadeyle Kaptan Pilot hem PF (Uçan Pilot-UP), hem de PM (Gözlemleyen Pilot- GP) görevlerini yerine getirecektir. II. Pilotun bulunmaması sebebiyle, yer üniteleri ve özellikle de Yer Kontrol Operatörü ile sürekli irtibat halinde olması gerektiği için, yeni bir CRM (EKY) anlayışı belirlenmelidir.

Yer Kontrol Operatörleri

Günümüz uçuş operasyonlarında, uçuş

		Flight Condition	
		1	2
Flight Condition	Normal	1	2
	Incapacitated	3	4

Şekil 3: Uçuş ve Pilot Durumları



faaliyetleri OCC koordinesinde yürütülmektedir. Burada uçuşla ilgili dispeç, uçak bakım, ekip planlama, uçuş yönetim vb. Tüm birimlerden temsilciler yer almaktadır. TPU operasyonları da benzer bir anlayışın modifiye

edilmesi ile yürütülecektir.

OCC koordinesinde görev yapan dispeç ve uçuş destek birimleri günümüzde uçuş planlarının hazırlanması, uçuş dosyalarının oluşturulması, uçuşun her anlamda takip

edilmesinden sorumludurlar. TPU ile, Yer Kontrol Operatörleri adında yeni bir birim oluşturulacak ve bu birim ile uçuş hazırlık ve takip görevlerini ile pilotu destekleme görevlerini de yerine getirilecektir. Bunların ana görevleri:

1. Kendi kapasitesi (yaklaşık 20 uçak) içinde görev yapan diğer uçaklara dispeçlik faaliyetinde bulunmak

2. Belirli bir sayıda Havada olan uçaklara 'dağıtılmış' uçuş ve pilotluk desteği vermek

3. Gerekli durumlarda tek bir uçağa uçuş ve pilotluk desteğinde bulunmak.

Dağıtılmış uçuş desteğinde bulunmada rutin uçuş faaliyetlerine destek verilmektedir. Örnek olarak; çeklist okumak, yakıt ve zaman kontrolü yapmak, uçak sistemlerini kontrol etmek, yanan bir ikaz lambasının farkında olmak, vb. Diğer bir ifadeyle yukarıdaki şekilde yer alan 1. Seviye görevlerinin yerine getirilmesinde dağıtılmış uçuş desteğinde bulunulacaktır.

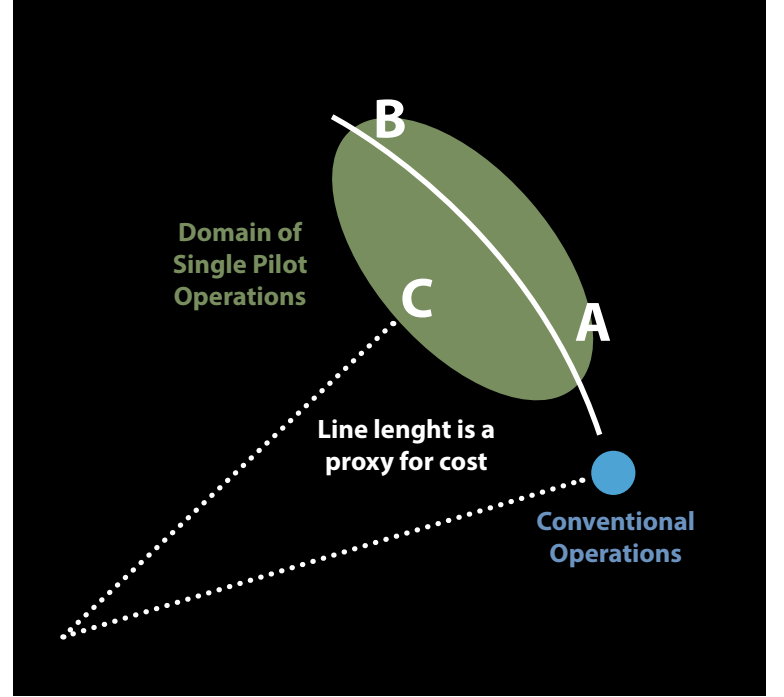
Tek bir uçağa verilecek destekte uçak ve Yer Kontrol Operatörü birebir çalışacaktır. Aşırı iş yükünün bulunduğu durumlarda, motor yangını, çift hidrolik arızası, emergency descent, vb. durumlarda ve Kaptan Pilotun bilinç kaybına uğradığı ve uçağı uçuramaz halde olduğu durumlarda Yer Kontrol Operatörü uçuşa birebir destek verecek ya da İHA'larda olduğu gibi uçağın kontrolünü ele alarak uçuşu devam ettirecektir. Bu durumda

uçakla ilgili her türlü faaliyet Yer Kontrol Operatörü tarafından yerine getirilir. Bu durum 2,3,4 numaralı seviyeler için geçerli olacaktır.

Yer Kontrol Operatörü'nün de aynen uçak kokpitinde bulunan bir kokpit dizaynına ihtiyacı bulunmaktadır. Rota yönetimi, FMS kullanımı, telsiz konuşmaları, kısaca uçuş simülatörlerinde uygulandığı gibi, uçuşun yönetilmesi için tüm teçhizat imkanlarının sağlanması gereklidir. Bundan dolayı Yer Kontrol Operatörlerinin günümüzdeki gelişmiş İHA sistemlerinde olduğu gibi uçuşun temel altın kuralı olan Uç-S/S Yap- Konuş (Aviate- Navigate- Communicate) faaliyetlerini yerine getirecek imkanlara sahip olması gerekmektedir.

TPU'da İnsan ve Otomasyon İlişkisi

TPU operasyonlarında Kaptan Pilot ile Yer Kontrol Operatörü ileri derecede geliştirilmiş otomasyon sistemleri ile birlikte uçuş operasyonlarını yerine getirmektedirler. Klasik olarak 2 kişilik kokpit operasyonlarında yer alan gözlemler, çeklist okuma, birifing yapma, iniş ve kalkış hazırlıkları, performans hesaplamaları, rota, yakıt ve zaman hesaplamaları gibi faaliyetler otomasyon tarafından yapılabilecek ve öncelikle Kaptan Pilot, daha sonrasında ise Yer İstasyonlarında görev yapan Yer Otomasyon Sistemleri ile Yer Kontrol Operatörü bu faaliyetleri gözlemleyerek, istenmeyen operasyonel



Şekil 4: TPU ile Konvansiyonel Uçuş Maliyet İlişkisi

durumlarda müdahalede bulunacaklardır. Buradaki ana unsur otomasyonun güvenilir olması ve Kaptan Pilotun TPU operasyonundaki tüm unsurların gözlemlemesini yaparak yüksek seviyede Durumsal Farkındalık içinde olmasıdır.

Şekil 4'te yukarıdaki TPU işleyişini açıklayan temsili bir durum açıklanmaktadır. Buna göre; örnek olarak, klasik 2 kişilik uçuş operasyonun yapıldığı, 20 uçağa 1 dispeç tahsis edilen bir durumda, 100 uçaklık bir operasyon gününde yaklaşık 205 uçucu personel tahsis edilecektir. Ancak TPU ile bu sayı 100 civarına düşecek ve ancak ihtiyaç olması durumunda Yer Kontrol Operatörü uçuşa dahil olarak görev alacaktır. Bu durumda da uçuş

GÜNÜMÜZ UÇUŞ OPERASYONLARINDA, UÇUŞ FAALİYETLERİ OCC KOORDİNESİNDE YÜRÜTÜLMEKTEDİR. BURADA UÇUŞLA İLGİLİ DISPEÇ, UÇAK BAKIM, EKİP PLANLAMA, UÇUŞ YÖNETİM VB. TÜM BİRİMLERDEN TEMSİLCİLER YER ALMAKTADIR.

maliyetlerindeki personel kalemi %50 oranında düşmüş olacaktır. Havacılık endüstrisininin TPU

operasyonlarını istemesindeki temel konu budur, ancak gerçekten uygulanabilirliği ise en azından şu anda tartışmalı bir konumdadır.

TPU operasyonları buraya kadar anlatılanlardan anlaşılacağı üzere yüksek seviyede faaliyet gösteren otomasyon sistemlerine ihtiyaç duymaktadır. Aslında söz konusu otomasyon günümüz operasyonlarında da yer almaktadır, ancak TPU ile elde edilmesi hedeflenen otomasyonun 2 ana konuda gelişim sağlaması gerekmektedir.

Uçuş operasyonlarında insan-otomasyon etkileşimi ve görev değişimi:

TPU ile birlikte insan-otomasyon ilişkisi boyut değiştirmeli ve EKY kaynakları ile SHELL modeli içinde yer alan İnsan-Teçhizat etkileşiminin ileri düzeyde gelişim sağlaması beklenmelidir. Buna göre özellikle kokpit EKY'sinde İnsan-İnsan etkileşiminde yer alan iletişim kavramının değişik bir modeli İnsan-Otomasyon arasında da geliştirilmelidir. Burada Kaptan Pilot ile II. Pilot arasındaki teyitleşmeler (confirmations), uçuş parametrelerinin, irtifa, sürat ve baş bilgilerinin birlikte kontrol edilmesi (reading FMA), hata ve tehditlerin birlikte bertaraf edilmesi (TEHY-TEM anlayışı) ve Uç-S/S Yap ve Konuş faaliyetinin ortak bir şekilde yerine getirilmesi insan-otomasyon EKY'sinin geliştirilmesini zorunlu kılacaktır.

Otomasyon ile memory



DAVRANIŞSAL DURUMUN GÖZLEMLENMESİ DE ÖNEMLİDİR. HER NE KADAR KİŞİNİN PSİKOLOJİK DURUMU, UÇAK PRAMETRELERİNİ TARAMA PATERNLERİ ÖLÇÜLEBİLSE DE, DAVRANIŞSAL DURUM EN İYİ YER KONTROL OPERATÖRLERİ TARAFINDAN GÖZLEMLENEBİLİR.

item'ların yapılması, çeklist maddelerini tamamlanması, uçuş safhalarına göre yapılacak faaliyetlerin hatırlatılması, yeri geldiğinde ATC ile temas kurulması, kumandanın ortak bir şekilde yönetilmesi ve bu faaliyetlerin tam bir güven içinde yürütülerek Yer Kontrol Operatörleri ile teyit edilmesi otomasyonun görevlerinin arasında olması planlanmaktadır.

Kaptan Pilotun Sağlık Durumunun Gözlemlenmesi

Kaptan Pilot yalnız bir şekilde kokpitte bulunacağından

sürekli olarak gözlemlenmesi gerekmektedir. Burada yapılacak olan gözlemin iki ana hedefi bulunmaktadır:

Kaptanın zihinsel ve bedensel durumunun bilinmesi

Kaptanın yaptığı hataların fark edilmesi

Kaptanın kokpit içindeki sağlık durumunun her şekilde bilinmesi mümkün olmayabilir ama sağlıklı bir insanı takip edebilecek yöntemler mevcuttur. Bu yöntemler arasında kişinin nabız, oksijen seviyesi ve tansiyonun belirli aralıklarla ölçülmesi, beyinsel faaliyetlerinin EEG ile öğrenilmesi, uyku durumlarının

dolayı pilotun fizyolojik ve davranışsal durumlarının



ölçülmesi bu yöntemler arasındadır. Ancak durumların ölçümlerini yapan aletlerin pilot üstünde yapacağı rahatsızlık ve sıkıntı uçuşun normal seyrinde yürütülmesini engelleyebilir ve pilotlar tarafından reddedilebilir.


Davranışsal durumun gözlemlenmesi de önemlidir. Her ne kadar kişinin psikolojik durumu, uçak parametrelerini tarama paternleri ölçülebilse de, davranışsal durum en iyi Yer Kontrol Operatörleri tarafından gözlemlenebilir. Yer kontrol ile pilot arasındaki iletişim durumuna göre pilotun bilinç kaybına uğrayıp uğramadığı öğrenilebilir.

Sonuç

Sonuç olarak özellikle kısa mesafeli uçuş yapan, bölgesel ya da iç hat uçuş yapan hava yolu şirketlerinde kokpit maliyetlerinin toplam uçuş maliyetleri içinde önemli bir maliyet kalemi haline gelmesi

ve pilot temininde yaşanan sorunlar, havacılık endüstrisinin alternatif çözümler bulmasına sebep olmuştur. Bunun yapılabilmesi için öncelikle tek pilota görev yapılacak bir kokpit dizaynının ve uçak modelinin yapılması, sonrasında üstün

otomasyon sistemleriyle II. Pilot görevlerinin bir kısmının üstlenilmesi ve Yer Kontrol Operatörleri ile Kaptan Pilota uçuş operasyonlarında destek verilmesi, hatta İHA operasyonlarına benzer bir şekilde, ihtiyaç duyulması halinde uçağın yerden kontrol edilerek emniyetli bir şekilde iniş yaptırılması hedeflenmektedir. Uçak firmalarının özellikle Airbus'un ve uzay çalışmaları yapan NASA'nın bu konuda çalışmaları bulunmaktadır.

Geçmişte 5 kişilik kokpit düzeninden günümüzde 2 kişilik kokpit düzenine geçişte de yapılabirlik konusunda yaşanan tartışmaların TPU operasyonları için de olacağı beklenmektedir. Ancak bu tartışmaların endüstrinin istekleri doğrultusunda gelişeceği ve en azından yakın gelecekte kısıtlı da olsa TPU operasyonlarının olacağı değerlendirilmektedir. Bu konunun ülkemizde de araştırılması, hava yolu şirketleri, havacılık endüstrisi aktörleri, SHGM ve üniversiteler arasında incelenmesi ve gelecekte meydana gelebilecek bu devrimsel değişim için hazır bulunuşluluk sağlanması gerekmektedir. 

KAYNAK:

Conceptual Framework for Single Pilot Operations
Karl D. Bilimoria Walter W. Johnson Paul C. Schutte,
NASA Ames Research Center
NASA Ames Research Center
NASA Langley Research Center, 2014

İNSAN FAKTÖRÜ 'PİLOT SENDROMLARI'



N. Temuçin GÜREL
THY INSTRUCTOR
Uçuş Eğitim Başkanlığı



BAŞLARKEN...

Bu yazımızda uçuş ekiplerini etkileyen ve yaygın görülen bazı pilot sendromlarından bahsedeceğiz. Hedefimiz yazıyı okuyan uçuş ekiplerinin kendileriyle ilgili objektif bir kişisel özdeğerlendirme yapmalarını sağlamak. Yapılan bu kişisel değerlendirmede bahsedeceğimiz sendromlara ait belirtiler tespit edilmesi halinde, olumsuz bir durum yaşamamak adına bir aksiyon alınması yerinde olacaktır. Böyle bir önleyici yaklaşım uçuş ekiplerinin ileride yaşaması olası bir olumsuz durumun önüne geçmesi bakımından önemlidir. Özet olarak bir pilotun kendisi için tehdit



sayılabilecek bu sendromların farkına varması ve kendisini bir hataya sürüklemekten onları yönetebilmesi değerlidir.

SEMPTOM VE SENDROM

Tıp terminolojisinde kullanılan bu iki terim hepimiz için tanıdık. Hatta günlük konuşma dilimizde kullandığımızı da söyleyebiliriz. Yaygın görülen pilot sendromlarına değinmeye başlamadan önce bu iki terimi

doğru olarak tanımlamakla işe başlayabiliriz.

Semptom, bir bozukluğu gösteren belirtidir. Örneğin bir insanın midesi ağrıyor ve bu kişi midem ağrıyor diyorsa bu bir semptomdur. Semptomlar genellikle bir alandaki bozulmayı ifade eden işaretlerdir. Bu kişi böyle bir belirtiyi Hekime giderse, Hekim bu belirtinin kaynağını bulmaya, tanı koymaya ve ortadan kaldırmaya çalışacaktır.

Bunu yaparken de tek bir belirtiyi değil, birden fazla belirtiyi hareket etmek ve kaynak tespitini güçlendirmek isteyecektir. İşte bu noktada aynı kaynağı işaret eden başka belirtiler de aramaya başlayacaktır. Eğer aynı kaynağı işaret eden birden çok belirti varsa burada sendromdan bahsetmek söz konusu olabilecektir.

Sendrom, özel bir bozukluğu gösteren ve bir arada görülen, tanıyı kolaylaştıran belirtilerin ve

bulguların tümüdür. Yukarıdaki örnekle devam edecek olursak Hekime mide ağrısıyla giden bir kişi buna ilave olarak bulantı, kusma, iştahsızlık gibi belirtiler de gösteriyorsa artık ülser gibi bir rahatsızlıktan şüphelenmek mümkün olabilecektir. Bu da tanıyı kolaylaştıracaktır. Yani belirtiler birden fazla olup, bir alanda toplanmaya başlıyorsa artık buna sendrom demek mümkün olacaktır.

Yazımıza konu olan pilot sendromlarına da bu bakış açısıyla yaklaşmak ve değerlendirmek doğru olacaktır. Eğer aşağıda açıklananlardan birine işaret eden semptom varsa artış gösterip sendroma dönüşebileceği farkındalık ve öngörüsüyle, önleyici düzenlemeler yapmak uygun davranış biçimi olacaktır. Şimdi yazımıza konu olan pilot sendromlarını tanımaya geçelim.

PILOT SENDROMLARI

Hurry-up (Acele Et)

Uçuş operasyonunun zaman limitli bir süreç olduğunu hepimiz biliyoruz. Hatta uçuşun her fazının zaman limiti içerdiğini de söyleyebiliriz. Bu durum elbette pilot üzerinde bir baskı oluşturabilir. Sahip olduğu becerileri etkin olarak kullanıp zaman limitleri içinde iş yükünü yönetmek elbette pilotun beklenen davranıştır. Ancak pilotun kendisinden veya dış faktörlerden kaynaklanan çeşitli nedenlerle bazen limitler içinde iş yükünü yönetememek söz konusu olabilecektir. İşte bu durumlarda pilot doğru seçeneğe gitmeli yani zaman

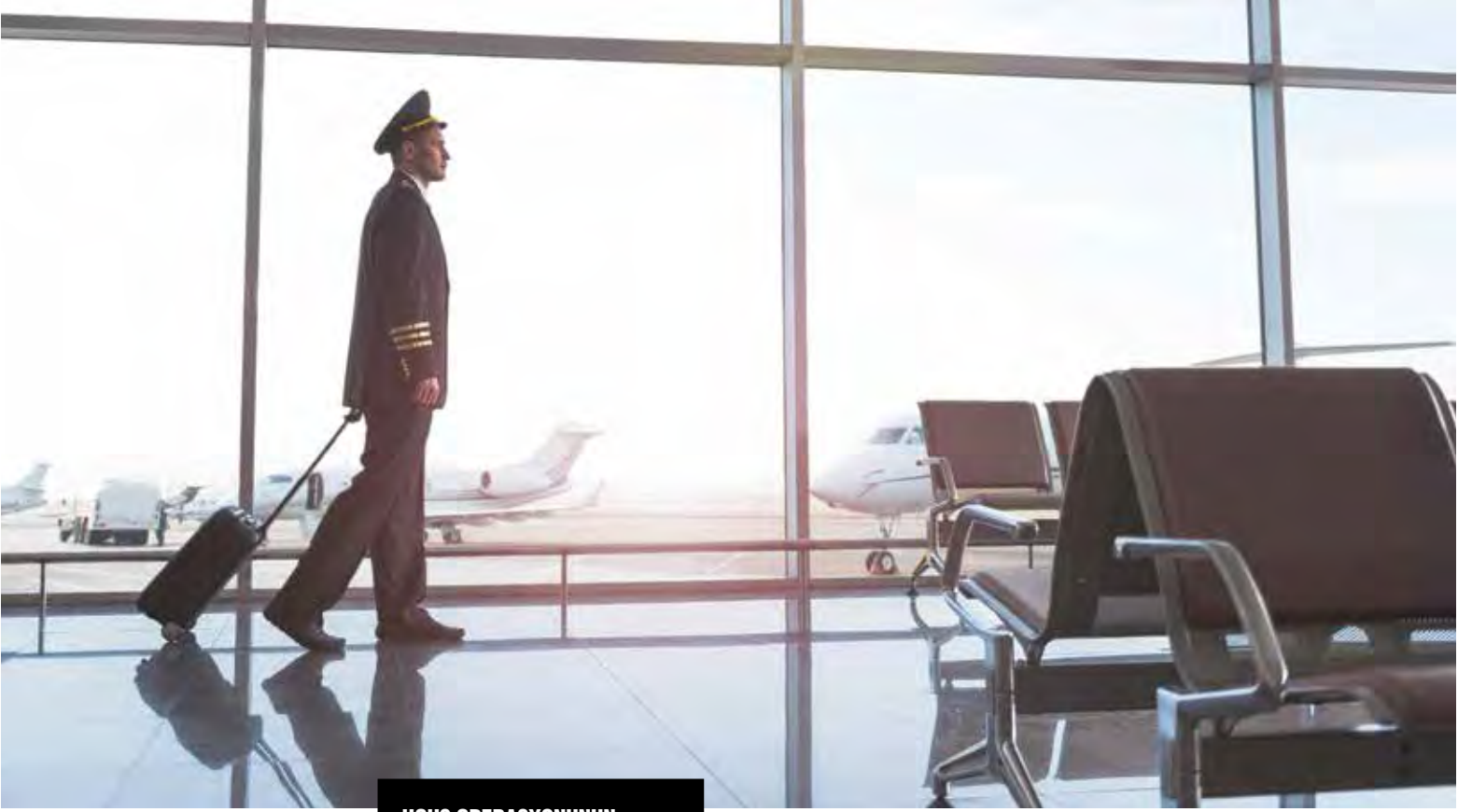


satın almalıdır. Bu tür durumlarda daha değerli bir şey kaybetmektense biraz zaman kaybetmek doğru tercih olacaktır. Aksi takdirde pilot

zaman baskısına karşı yenilmiş olacaktır. Diğer taraftan bir başka tehlike ortada zaman baskısı oluşturacak herhangi bir neden yokken uçuş ekibi

SEMPTOM, BİR BOZUKLUĞU GÖSTEREN BELİRTİDİR. ÖRNEĞİN BİR İNSANIN MİDESİ AĞRIYOR VE BU KİŞİ MİDEM AĞRIYOR DİYORSA BU BİR SEMPTOMDUR. SEMPTOMLAR GENELLİKLE BİR ALANDAKİ BOZULMAYI İFADE EDEN İŞARETLERDİR.

gereksiz olarak kendisi zaman baskısı oluşturabilir. Bunun tekrarlanması oldukça tehlikeli bir durum olup, aceleciliğin artık sendroma dönüşmekte olduğuna bir işaret olabilir. Bu çerçevede pilotların zaman baskısı etkisini yönetip, aceleci olmamaları yönünde, iş yükü yönetimi, ekip



çalışması, iletişim, koordinasyon ve delegasyon gibi becerileri etkin olarak kullanmaları önleyici olacaktır.

Get-Home It Is (İnelim de Bitsin)

Gidiş meydanına devam ve inişte ısrar etmeyi ifade eder. Bir an önce uçuşun sona ermesi ve kokpitten ayrılma yönünde aşırı ısrar ve eğilimi içerir. Genellikle zorlu koşullarda gerçekleşen ve stres yaşantısı içeren uçuşlarda daha fazla görülmesi söz konusudur. Diğer taraftan tükenmişlik faktörünün etki altına aldığı pilotlarda da görülme sıklığı fazladır. Maço tavır, tehditlerin

UÇUŞ OPERASYONUNUN ZAMAN LİMİTLİ BİR SÜREÇ OLDUĞUNU HEPİMİZ BİLİYORUZ. HATTA UÇUŞUN HER FAZININ ZAMAN LİMİTİ İÇERDİĞİNİ DE SÖYLEYEBİLİRİZ. BU DURUM ELBETTE PİLOT ÜZERİNDE BİR BASKI OLUŞTURABİLİR.

göz ardı edilmesi, yüksek risk alınması, etkin karar verilmemesi ve yüksek özgüven gibi unsurlar bu sendromu

güçlendirir. Pilot kendini objektif değerlendirdiğinde limit dışına çıkma, gereksiz risk alma, hızlı karar alma, aşırı özgüven gibi belirtileri sıklıkla görüyorsa bu sendromu taşıdığından şüphelenebilir. Karar alırken aceleci olmamak, profesyonel disiplin, etkin tehdit ve hata yönetimi, mental ve fiziksel olarak formda olmak bu sendroma karşı panzehir olacak unsurlardır.

Customer Pressure/ VIP Onboard (VIP Yolcu Baskısı)

Uçakta bulunan önemli yolcu/yolcuların oluşturabileceği baskı nedeniyle kural dışına

çıkmayı, bilinçli hata yapmayı ifade eder. Bu baskı kimi zaman gerçek olabilir. Kimi zamansa gerçek olmayıp tamamen pilot tarafından tek taraflı bir hissiyat olabilir. Pilot gerçek olsun ya da olmasın böyle bir baskı hissettiğinde örneğin uygun koşullar olmamasına rağmen iniş yapmayı seçebilir.

Bu duruma örnek teşkil edebilecek bir yaşantı, 10 Nisan 2010 tarihinde yaşanmıştır. Tupolev Tu-154 tipi uçak, Varşova'dan kalkmış Smolensk'e gitmektedir. Uçakta Polonya'nın devlet yöneticileri bulunmaktadır. Toplam 96 yolcu vardır. Kazada kurtulan kimsenin



olmadığı açıklanmıştır. Havacılık uzmanları, kazanın oluşumunda “VIP Yolcu Sendromunun” rol oynayabileceğini iddia etmişlerdir.

İncelenen kayıtlar, Polonya Hava Kuvvetleri'nde görev yapan Sorumlu Kaptan Pilotun yoğun sis nedeniyle başka bir havaalanına yönlendirilmesi yönündeki uyarıları dikkate almadığını doğrulamıştır. Pilotun bu davranışının arkasında devlet yöneticilerinin gitmeyi çok arzu ettikleri töreni kaçırmak istemeyecekleri ve kendisinin de bu beklentiyi karşılamak zorunda hissetmesinin yattığı değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmeye neden olan

şeyin ise uçakta bulunan devlet yöneticilerinden birinin 2008 yılında bir uçuşta olumsuz koşullarda inişi reddeden bir hava kuvvetleri pilotunu görevden alma girişimi olduğu düşünülmektedir. Yakın zamanda gerçekleşen ve ülke çapında duyulan bu olayın, uçağın pilotunu etkilemiş olabileceği değerlendirilmektedir.

Bir uzmanın değerlendirmesi şöyledir: “Üç kez inmeyi denedi. Dördüncüsünde kaza gerçekleşti. Pilotun aklında muhtemelen 2008 yılında yaşanan olay vardı. Bu nedenle inmek zorunda hissetti. Bu yönde bir karar verdi. Aslında

kararı uçtakiler tek kelime bile etmeden verdirdi.” Değindiğimiz sendroma işaret eden bu ifade çarpıcıdır.

Bu sendromun gelişimine karşı profesyonel disiplin, rasyonel karar alma, kararlılık (asertif davranış) ve güçlü bir liderlik pilotun savunma katmanları olabilecek beceriler olarak sıralanabilir.

Normalization of Deviance (Hatanın Normalleşmesi)

Kural ve prosedürlerden sapmaların, ihlallerin sıradan hale gelmesi, yadırganmaması olarak açıklayabiliriz. Uçuş ekibinin, bir kural ya da

PİLOT UÇAKTA BULUNAN ÖNEMLİ YOLCU/YOLCULARIN OLUŞTURABİLECEĞİ BASKI NEDENİYLE KURAL DIŞINA ÇIKABİLİR. BU BASKI KİMİ ZAMAN GERÇEK, KİMİ ZAMANSA TAMAMEN PİLOT TARAFINDAN TEK TARAFLI BİR HİSSİYAT OLABİLİR.

prosedürü uygulamak yerine, kendi yöntemlerini uygulamaya başlaması eğer normal karşılanıyor, bu duruma bir itiraz gelmiyorsa bu sendromun varlığından bahsedebiliriz. Bir havayolunda bu durumun yaygınlaşması büyük tehlikelerin habercisi olarak değerlendirilebilir.

Bu konuda yapılan bir araştırma bize hatanın normalleşmesinin varacağı sonuçlar hakkında çarpıcı bilgi veriyor. 1969 yılında Amerikalı Psikolog Philip Zimbardo bir deney yapar. Zimbardo, deneyinde suç oranının oldukça yüksek, maddi olanakların düşük, yaşayanların genel olarak yoksul olduğu Bronx bölgesini ve suç oranının çok düşük, maddi olanakların oldukça iyi, yaşayanların genel olarak üst refah seviyesinde olduğu Palo Alto bölgesini kapsam içine alır.

Bu iki bölgeye de eski birer araba bırakır. Her iki arabaya

da uzun süre kimse yaklaşmaz. Arabalar gizli kameralarla izlenmektedir. Arabaların bırakılmasından üç gün sonra Bronx bölgesindeki arabanın tamamen kırıp, döküldüğü, içindekilerin alındığı, parçalarının söküldüğü görülür. Diğer taraftan Palo Alto'daki araca herhangi bir şey olmamış, kimse yaklaşmamıştır. Zimbardo yanına birkaç kişi alarak günün işlek bir anında Palo Alto'daki aracın yanına gider ve ellerindeki malzemelerle herkesin görebileceği şekilde araca zarar verirler. Arabadan birşeyler alır ve uzaklaşırlar. Aradan geçen kısa zaman sonunda civarda yaşayan insanlar tarafından araca zarar verilmeye başlandığına ve arabanın neredeyse Bronx'taki hale geldiğine şahit olurlar.

Daha sonra Kırık Camlar Teorisi (Broking Windows Theory) olarak isimlendirilerek literatüre giren Zimbardo'nun bu deneyi göstermektedir ki ilk hatalı davranış yapıldığında, buna müsaade edildiğinde devamında oluşacak kötü gidişatı engellemek mümkün olamıyor. O nedenle herhangi bir alandaki olumsuz bir davranışa izin verildiğinde bu davranış biçimi önü alnamaz şekilde hızla yaygınlaşıyor. Sonrasında düzeltilmesi mümkün olamıyor. Kısaca ilk cam kırılırsa, tüm camlar kırılıyor.

Yukarıda ifade edilenler doğrultusunda havayolları etkin izleme ve gözlem mekanizmaları geliştirerek normalden sapma durumlarını, bu yöndeki



UÇUŞ EKİBİNİN, BİR KURAL YA DA PROSEDÜRÜ UYGULAMAK YERİNE, KENDİ YÖNTEMLERİNİ UYGULAMAYA BAŞLAMASI EĞER NORMAL KARŞILANIYOR, BU DURUMA BİR İTİRAZ GELMİYORSA BU SENDROMUN VARLIĞINDAN BAHSEDEBİLİRİZ.


eğilimleri tespit etmeli ve direkt düzeltici/önleyici aksiyon almalıdır. Ayrıca uçuş ekiplerinin de kendilerini

izlemesi ve bu tür eğilimler tespit etmeleri halinde uygun davranış biçimi geliştirmeleri önemlidir. Profesyonel disiplin ve kendini etkin değerlendirme bu sendroma karşı koruyucu bariyer olarak sayılabilir.

SONUÇ...

Hepimiz biliyoruz ki uçuş ekiplerinin sahip oldukları bilgi ve beceri karşılaşılan durumları yönetmek için son derece önemli iki faktördür. Yeterli seviyede bilgi ve bu bilgiyi deneyime dönüştürmek yani uygulamada etkin olmak pilotun gittikçe artan tehditleri yöneterek, hatadan uzak kalabilmesi için gereklidir.

Ancak görüyoruz ki bu iki değerli faktör uçuş emniyeti için tek başına yeterli değildir. Uçuş ekiplerinin değerli bilgi ve becerilerini sergileyebilecek şekilde mental olarak formda olmaları da gerekmektedir. Yazımızda açıklanan zaman içinde oluşabilecek ve pilotu hatalı kararlara götürebilecek bu sendromlar zihinsel formu etkileyecek oluşumlardır. Bu çerçevede uçuş ekiplerinin kendilerini sürekli izleyip, değerlendirerek bu oluşumlara ait önleyici yaklaşım içinde olmaları önemlidir.

Emniyetli uçuşların yeni yılda da sürmesi dileklerle... 



62 yıllık birikim ve deneyim...

www.talpa.org

TALPA demek

Bireysel mesleki sorunların çözümü

DEMEK

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

+90 (212) 662 12 01



talpa.tr



talpa_org



talpa_org



talpaorg

HAVACILIK İŞLETMELERİNDE EMNİYET KÜLTÜRÜNÜ YEŞERTMEK

Cumhuriyetimizin yüzüncü yılında ulusumuzun havacılıkta hak ettiği seçkin konuma ulaşabilmesi için daha da büyük adımlarla ilerleyebilmemiz dileğiyle...



Dr. Cengiz Mesut Bükeç

KKTC GİRNE ÜNİVERSİTESİ HAVACILIK VE
UZAY BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
HAVACILIK YÖNETİMİ BÖLÜM BAŞKANI



HAVACILIK İŞLETMELERİNDE FARKLI SEVİYELERDE VE ÇEŞİTLİ POZİSYONLARDA YÜRÜTTÜKLERİ OPERASYONLARDA SORUMLULUK ÜSTLENEN TÜM HAVACILARIN EMNİYET BİLGİSİNE VE BİLİNCİNE SAHİP OLMASI BEKLENİR. ÇÜNKÜ BU HEM BİR GEREKLİLİKTİR HEM DE BİR ZORUNLULUKTUR. EMNİYET KÜLTÜRÜNÜN YEŞER(E)MEDİĞİ İŞLETMELERDE YÖNETİM TARAFINDAN EMNİYETİ ARTIRMAK İÇİN SERGİLENEN ÇABALARIN BEKLENEN SONUÇLARI VERMEDİĞİNE TANIK OLUYORUZ. BUNUN NEDENLERİ ÜZERİNE DÜŞÜNÜLDÜĞÜNDE EMNİYET KÜLTÜRÜNÜN ANLAŞILMASINDA BAZI CİDDİ SORUNLARIN OLDUĞUNA İŞARET EDEN ARAŞTIRMA SONUÇLARI ÖNE ÇIKIYOR. BU SORUNLAR NASIL GİDERİLEBİLİR? DEĞİŞMESİ GEREKENLER NELERDİR? DEĞİŞİMDE NEYİ, NASIL ÖNCELİKLENDİRMELİYİZ? YAPILAN BİLİMSSEL ARAŞTIRMALAR İLE KİŞİSEL GÖZLEMLERİMİ MASAYA KOYARAK MEVCUT RESİMDE GÖRÜLEN EKSİKLİKLER İLE AKSAKLIKLAR HAKKINDA YAPTIĞIM DEĞERLENDİRMEYİ VE BUNLARI GİDERMEK İÇİN YAPILMASI GEREKENLER HAKKINDA ÖNERİLERİMİ BU MAKALEMİZDE BULACAKSINIZ.

Havacılık emniyeti neden hem gerekli hem de zorunludur?

Havacılıkta emniyeti artırmanın gereklilik ve zorunluluk olduğunu vurgulamak önemlidir.

Gerekliliktir; çünkü zorunluluk olmasa bile hem ticari işletmeler hem de diğerleri kendiliklerinden emniyeti artırmaya çalışırlar. Ticari

işletmeler emniyetsiz olursa talep azalır ve gelir kaybederler. Ayrıca emniyetsizliğin pek çok sigorta edilmemiş maliyeti vardır. Ticari olmayan havacılık kuruluşları da emniyeti artırma gerekliliği ile karşı karşıyadırlar. İstenmeyen olayların gerçekleşme olasılığının artması ya da bunların etki şiddetlerinin yükselmesi ticari amaçlar gütmeseler bile, bu tür

kuruluşların çevreden kaynak sağlamlarını engelleyebilir dolayısıyla faaliyetlerini durdurabilir.

Zorunluluktur; çünkü kamu sağlığını korumak görevleri nedeniyle düzenleyici ve denetleyici otoriteler, devlet yani halk adına emniyetin sağlanmasına dönük düzenlemeler yapmaktan ve bunları denetlemekten

sorumludurlar. Havacılık işletmelerinde emniyetin artırılmasına dönük pek çok düzenleme vardır ve bunlara uymayanlar yaptırımlara uğrarlar. Emniyetsiz bir sektör havayolu taşımacılığının kendine has ekonomik, sosyal ve kültürel faydalarından yararlanmayı engeller.

Günümüzde havacılık işletmelerinde çalışan her

bir operasyonel personele, yasalara ve düzenlemelere (regülasyonlar) uygun şekilde temel SMS (Safety Management Systems: Emniyet Yönetim Sistemi- EYS) eğitimleri verilmektedir. Bu eğitimler, her yıl en az bir kez tekrarlanır ve SMS'i tanıtmayı ve sağlıklı şekilde işletmeyi hedefler. Bundan ayrı olarak sorumluluk sahibi bazı işletmelerin ve Hava Kuvvetleri'nde yetkin emniyet yöneticilerinin bazen biz akademisyenleri de davet ederek yürüttükleri SRB (Safety Review Board: Emniyet Yönetim Kurulu-EYK) toplantılarında işleyişteki aksaklıklarla yüzleştiklerine ve çözümler aradıklarına tanık oluyoruz. Daha iyisini başaran kurumlarda farklı seviyelerde çalışanlara / yöneticilere yönelik farklı emniyet eğitimlerinin verildiğini gözlemliyoruz. Başka bazı kurumlarda kişisel gelişim temelli "grup kararları alma", "liderlik", "cesaret yönetimi", vb eğitimlerde "emniyet" konularının odağa alınarak emniyet bilincini artırmak üzere çaba sarf edildiğini anlıyoruz.

Yürütmekte olduğumuz bazı araştırmaların doğrudan sonuçlarında gördüğümüz, bazen de araştırma raporlarına dahi yansımayan ve satır aralarında okuyabildiğimiz güzel bir gerçek var: Emniyet sürekli iyileştiriliyor ve bunda EK-19'un (05 Haziran 1945 tarihli ve 4749 sayılı Kanun ile onaylanmış olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması'nın 19 numaralı Eki: Annex 19) üretilmiş ve uygulanıyor olmasının etkisi

büyük. Bu olumlu etkiyi, kaza istatistiklerinden olduğu kadar, emniyet yönetiminde görev almış deneyimli havacılarla yaptığımız görüşmelerden de anlayabiliyoruz. Uygulamaların sağlıklı şekilde yürütülmesinde Sivil Havacılık Otoritesi'nin sektörde giderek daha fazla hissedilen ağırlığının ve giderek etkinliği artan denetlemeleri katkı sağlamıştır. Emniyetin ülkemiz genelinde iyileştirilmesine yönelik çabalar içinde 2021 yılında Sivil Havacılık Otoritesi'nin yayımladığı "Türkiye Sivil Havacılık Devlet Emniyet Programı"nın etkisinin özellikle yeni başlayan yıl içinde daha fazla hissedileceğini öngörüyorum. Çünkü bugüne kadar kural koyucu ve denetleyici yönü ile iyileştirmelerde etkili olan otorite, artık oyun kurucu rolünü de üstlenmeye başlayacaktır. Nitekim SHGM resmi internet sayfasında "Sivil Havacılık Devlet Emniyet Programı ve Emniyet Gözetim faaliyetleri birbirine bağlı olup, her ikisi de emniyet hedeflerinin gerçekleşmesini amaçlamaktadır" denilmektedir. Bu noktada, devletin de bir emniyet performansı olduğunun ve bunun da ölçülebildiğinin ve iyileştirilebildiğinin hatırlanmasını isteyeceğim. Çünkü bu program; "devletin, sivil havacılık emniyetiyle ilişkili kurum ve kuruluşlarının; havacılık emniyetinin yönetilmesi ile ilgili belirli faaliyetleri yerine getirmesini ve bu kurum/kuruluşların

görev ve sorumlulukları ile birbirleri arasındaki ilişkilerinin düzenlenmesini sağlayacaktır". Bunu yapmak için:

- Artık emniyet yönetiminde standardizasyon ve benzerlik artacak,

- Daha gerçekçi uygulamalar ve hazırlıklar yürürlüğe girecek, örneğin aynı havalimanında bir arada çalışan farklı havacılık işletmelerinin birlikte aynı senaryoyu takip ederek Acil Durum Eylem Planlarını denemeleri ve geliştirmeleri gerekecek,

- Emniyet kütüphanelerinin ulusal düzeyden başlayarak geri besleme ve iyileştirme süreçlerinde faydası görülmeye başlanacak (belki kaza raporları ve öğrettikleri hakkında çok daha fazla bilgi sahibi olacağız),

- Emniyet Risk Yönetimi ve Emniyet Güvencesinin koordinasyonunun ve sinerjisinin yükseltilmesini sağlayacak olan Ulusal Havacılık Emniyet Planı, emniyet hedefleri ve emniyet performans hedefleri için ulusal bir referans noktası olma rolünü taşıyarak tüm işletmelere yol gösterebilecek,

- Devlet Emniyet Programı Teknik Uzmanlar Kurulu doğru karmadan ve doğru kişilerden oluştuğu takdirde emniyetin güvence altına alınmasında mutlaka çok etkili olacak,

- Beş yıllık Ulusal Havacılık Emniyet Planının yayımlanması, işletmelerin emniyet stratejilerini ve politikalarını çok daha somut şekilde belirlemelerinde yol gösterici olacaktır.

Asıl soru tam olarak bu noktada ortaya çıkıyor.

Ülkemizde pek çok deneyimli emniyet yöneticisinin defaten dile getirdiği bu söz konusu aksaklıkların giderileceği yakın gelecekte emniyet kesin daha iyi yönetiliyor olacak mı? Emniyeti nasıl daha kolay güvence altına alabiliriz? Temelde hepimiz biliyoruz ki emniyeti güvence altına almak için;

- Ölçülebilir emniyet performans hedeflerinin doğru belirlenip zaman içinde takip edilmesi,

- Örgüt içinde ve dışında emniyet hedeflerine gidiş yolumuzu doğrudan etkileyen her türlü yönetsel değişimin emniyet bağlamında değerlendirilerek yönetilebilmesi,

- Emniyetin sürekli iyileştirilmesini sağlayan mekanizmaların kurulup işletilebilmesi gerekmektedir.

Sizce, 2023 için Türkiye Sivil Havacılık Devlet Emniyet Programı'nın öngördüğüm olumlu etkileri yeterli olacak mı?

Emniyet kültürü hangi koşullarda yeşertilebilir?

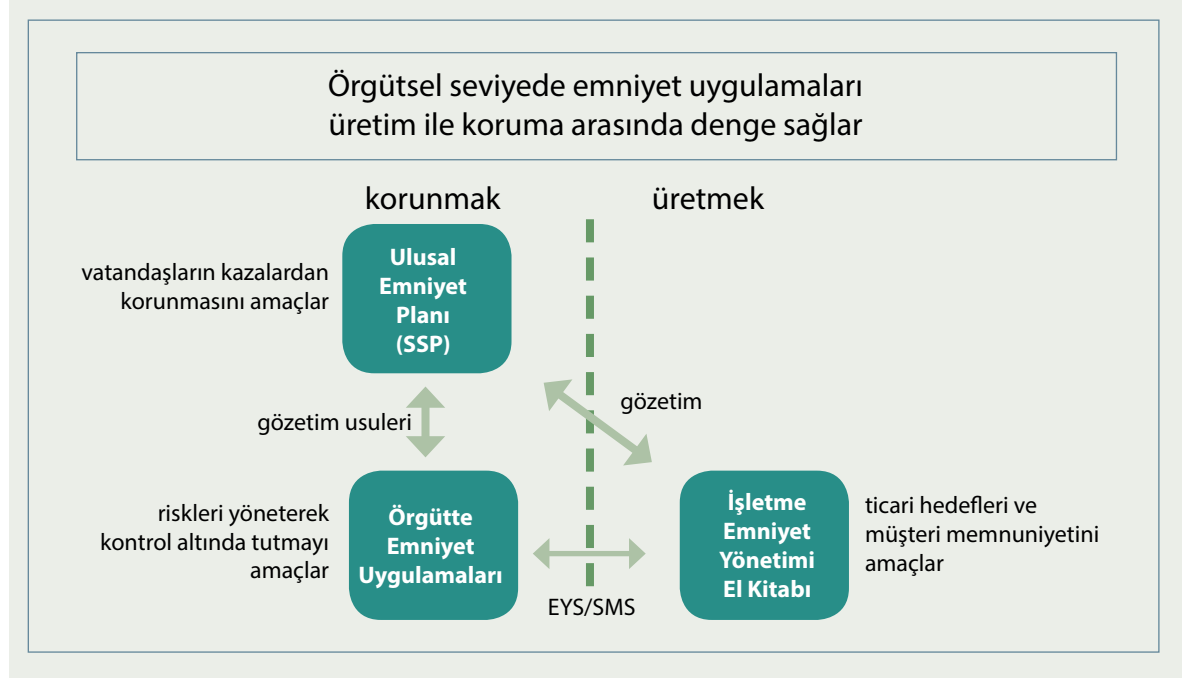
Sorumuzun birinci yanıtını Otorite kendisi, Türkiye Sivil Havacılık Devlet Emniyet Politikası dokümanında vermiştir. Bu yanıt yukarıda anılan programın ve yayımlanacağı öngörülen planın içeriğinde sadece cümlelerde yer alacak olan ve pozitif emniyet kültürünün gerekliliğini vurgulayan kısımlardır. Bu kısımlar, adalet kültürü (just culture) için somut

uygulamaların prosedür olarak aranacağı ve uygulamaların da otorite tarafından değerlendirileceği bir sürecin gerekliliğini işaret etmektedir. Ayrıca emniyet kültürünün geliştirilmesi için neler yapıldığı da sorgulanacaktır.

Emniyet yönetiminin olmazsa olmaz koşulları olarak görülen iki hususun SMS'in neresinde olduğunu tanımlamakta bugüne kadar hiçbir kaynakta vurgulandığına rast gelmedim. Buna açıklık getirmekte yarar var. Olumlu emniyet kültürünün geliştirilmesi için yapılacaklar esasen SMS'in ilk fonksiyonu olan "emniyet politikaları ve hedefleri" kapsamındaki faaliyetler ile dokümanite edilir, üst yönetim desteği ve işlevi ortaya konulur. SMS'in bir diğer fonksiyonu olan "emniyetin güvence altına alınması" kapsamındaki faaliyetler ile gelişimi için çaba gösterilip sonuçları gözlemlenir.

Havacılık işletmelerinde sürdürdüğümüz araştırmaların tamamını bir bütün olarak incelediğimde, iki ana konuda çözümsüz kaldığımı gözlemlemekteyim. Birincisi, havacılık işletmeleri emniyet kültürünün yeşertilmesi için yapmaları gerekenler hakkında yeterli bilgiye sahip değiller. İkincisi, bu konuda birkaç istisna dışında profesyonel akademik yardım almak istemiyorlar.

Emniyet kültürünün yeşertilmesi için yürütülmesi gereken çabalar için mevzuatın ihtiyacı karşılaması mümkün değil. Örgüt kültürü literatürüne hâkim, havacılık



emniyeti çalışmış olan her bir akademisyen bu eksikliğin giderilmesinde destek olabilir. Böyle bir destek böyle bir personel tam ya da yarı zamanlı istihdam edilerek sağlanabileceği gibi üniversitelerin havacılık bölümleri ile işbirliği kurularak da sağlanabilir.

Emniyet Yönetiminin Kalite Yönetiminden Farklı Olduğunu Anlamak Gerekmemektedir

Biliyorum ki pek çok emniyet eğitiminde emniyet kültürü anlatılırken bazı yanlış örnekler veriliyor. Değerler anlatılırken havacılığa özgü deneyimlere ve gözlemlere örnek vermek yerinde olacaktır; ekme çarpması örneğini vererek değerleri anlaşılır kılmaya çalışmak yerine 'yazdığını yap yaptığını yaz' anlayışının yani dürüstlüğü ve açıklığın değer olarak benimsenmesini

sağlayacak örnekler yer verilmesi gerekir. Kültürlerarası iletişim modellerini tanımadan/ tanıtılmadan "bizde bu işler böyle ama Almanlarda şöyle..." gibi örnekler de bizleri amaçtan uzaklaştırır. Hele en çok üzüldüğüm "emniyet kültürü olgunluk seviyeleri" anlatılırken SMS Manuel'den bakıp yarım yamalak bilgiyle koca bir ulusa yahut şirkete yaftalamalar oluyor. Emniyet hedefleri ile emniyet performans hedefleri karıştırılıyor. Bunların her biri emniyet kültürünün yeşertilmesine mani oluyor, var olanı da kurutuyor.

Yukarıda belirtilen husustan daha önemli olarak, kalite (uyumluluk izleme) yönetimi ile emniyet yönetiminin odaklarının farklı olduğunu ve birlikte yönetilirken kargaşa yaratmamak gerektiğini anlamak gereklidir.

Çalışanları tüm emniyet

kurallarını uygulamaya teşvik etmek, işletmede işletilen emniyet mekanizmaların mevzuata uygun olması elbette ki kalite yönetiminin sorumluluğudur. Ancak diğer taraftan hataların, ihlallerin, bilgisizlikten kaynaklanan örgütsel aksaklıkların, emniyet usulleriyle ilgili eksikliklerin, vb giderilmesi tamamen emniyet yönetiminin sorumluluğudur. Raporlama davranışının teşvik edilmesi de raporlamanın artırılması için gerekli hususların belirlenmesi de emniyet yönetiminin sorumluluğundadır.

Kısaca özetleyecek olursak:

- Yasal düzenlemeler ile emniyet düzenlemeleri esas alınarak emniyetin sürekli iyileştirilmesi kalite yönetiminin,
- Emniyetin sistematik yönetimini başararak emniyet performansının artırılması, emniyet yönetiminin



sorumluluğudur.

Böyle bir ayrımı başarabilen mekanizmayı işletmenin en doğru yolu işletmelerin “emniyet stratejilerini” belirlemesidir. Böyle olunca departmanların planlarına emniyetle ilgili sorumluluklar ile sınırları yansımış olacaktır.

Emniyet Kültürü Konulu Araştırmalardan Yararlanılmalıdır

Ulusal literatürde “emniyet kültürü” konulu araştırmalardan Covid-19 ve sonrası dönemde yapılanlara mercek tuttuğumuzda karşılaştığımız durumun kısa bir değerlendirmesini aşağıda bulabilirsiniz. CRM konusuna odaklanan araştırmalardan okumakta olduğunuz bu seçkin dergide defaten yer bulduğu için iki konuyu ilişkilendirmeden literatürden emniyet kültürü konulu son dönemdeki eserleri

seçtim.

Dikkatinize sunacağım ilk araştırma, Temel Caner Ustaömer’in 2020 tarihli Doktora tez çalışması neticesinde kokpit personeli için önerdiği emniyet kültürünü ölçme aracıdır. Anılan ölçek, kokpit personelinin yanıt vermesi beklenen raporlama, öğrenme ve adil kültür boyutlarında sıralı bir dizi anket sorusundan oluşmaktadır.

Bir diğer eser Nazlı Hilal Yılmaz’ın 2019 tarihli Yüksek Lisans araştırması neticesinde geliştirdiği ölçektir. Havacılıkta emniyet kültürünü ölçmeye yönelik bu araştırmada, emniyet yönetim fonksiyonları ile ilişkilendirilerek boyutlar belirlenmiştir.

Diğer tarafta, Covid-19’un Uçuş Emniyet Kültürü Algılarına Etkisi: Kabin Ekipleri Üzerine Bir Araştırma isimli Turhan Erkmen ve Elvan

Karaarslan’ın 2021 tarihli eserinde, Covid-19’un havacılık sektöründe çalışanların uçuş emniyeti algılarına etkisi ele alınmış, bu doğrultuda emniyetli bir uçuş operasyonunda çok önemli bir yeri olan kabin ekiplerinin Covid-19 öncesi ve sürecinde emniyet algılarında farklılık olup olmadığı araştırılmıştır. Çalışmada Gill ve Shergill tarafından 2004 yılında geliştirilen bir başka ölçeğe başvurulmuştur.

Erdener’in 2019 tarihli Yüksek Lisans Tez araştırmasında emniyet kültürü ile ilgili araştırmaların dünya genelinde şu örgütsel davranışlara odaklanmış olduğu belirtilmektedir: Emniyet, İletişim, İşin Koordinasyonu, Örgütlenme, Örgütsel Öğrenme, Performans Kalitesi, Problem Tanımlama ve Çözümü, Kaynak Tahsisi, Roller ve Sorumluluklar ve Zamanın

Aciliyeti.

Ahmet Teke ve Halil Şimşek’in emniyet yönetim sistemi uygulamalarının kurumsal imaj üzerindeki etkilerini konu alan 2020 tarihli araştırmalarında “emniyet kültürünün emniyetin etkili yönetiminde olmazsa olmaz koşul olduğu”nun özellikle ortaya konulduğunu görüyoruz.

Hakan Uçar’ın 2021 tarihli Yüksek Lisans tezinde, Linn’in 2021 tarihli eserine atıfta bulunularak emniyet kültürü ile emniyet yönetim performansı arasında ilişki bulunduğu belirtilmiştir. Benzer şekilde Üzülmöz’in 2020 tarihli Yüksek Lisans tez araştırmasında katılımcıların havacılık örgütündeki güçlü olumlu emniyet kültürünün yeşertilmesini üst düzey yönetimin bir sorumluluğu olarak gördüğü ifade edilmiştir. Elde edilen bulgular olumlu emniyet kültürünün yeşertilmesine verilen destekle üst yönetimin emniyet yönetimine verdiği desteğin paralellik gösterdiğini ortaya çıkartmıştır.

İbrahim Tunç’un 2021 tarihli araştırmasında Hava Trafik Yönetiminde pozitif emniyet kültürü ölçmek üzere bir ölçek geliştirilmiştir. Anılan pozitif emniyet kültürü ölçeği hazırlanırken Muniz vd. (2007), Halligan ve Zecevic (2011), Dekker (2009), Leape vd. (2012), Uslu, (2014), Terzi ve Gazioğlu (2014) ve Aytaç (2011) Bukeç (2015) çalışmalarından yararlanılmıştır ve bu ölçekte toplam 17 gösterge ➤

yer almaktadır. Söz konusu araştırma neticesinde pozitif emniyet kültürünün algısal ve davranışsal boyutunun EYS yönetim süreçleri ile ilişkisi ortaya konulmuştur. Emniyet kültürünün negatif alt boyutunu oluşturan “suçlama kültürü”, ATM/ATC sistemlerindeki EYS uygulamaları üzerinde her üç boyutta da zayıf olarak tespit edilmiştir. Bununla birlikte negatif yönde etkileşime neden olduğu kanıtlanmıştır.

Yukarıdaki özetten de anlaşılacağı üzere, son dönemdeki çalışmalar başlangıçta belirttiğim hususları net olarak desteklerken çeşitli öneriler ve ölçüm araçları geliştirip sektörün dikkatine sunmaktadır. Bunların ne kadar dikkate alındığına, ölçüklerin ne kadar kullanıldığına dair

literatürde bir bulguya rast gelmedim. Dost sohbetlerinden bildiğimiz, ülkemizdeki en önemli havayolu işletmelerinin tamamının emniyet yönetimini tüm standartlara uygun olarak yürütülmesinde son derece hassas oldukları, bununla birlikte bazılarında “adalet kültürü (just culture)” uygulamalarında zayıf kaldığıdır. Korku kültürünü beslediğini sıkça duyduğumuz genel havacılık işletmelerinde de istikamet olumlu yöne doğru tersine döndüğü anlaşılmaktadır. Uçuş Okulları en çok da ticari kaygılarla emniyet yönetimine itina göstermeye devam etmektedir. Talihsiz bazı olaylar uçuş okullarının emniyet performansına da okullara yönelik talebe de pek etki etmemiş gibi görünüyor, bu da anlamlıdır.

Dileğimiz, havacılık

işletmelerinde yapılacak araştırmaların sektörün kendini değerlendirmesinde çok daha fazla şekilde yararlı sonuçlar üretecek hale gelmesidir.

Bunu başarırız dedikodular yerine gerçek dünya koşullarını değerlendiren bilimsel araştırma sonuçlarını sektör genelinde konuşabiliriz çünkü.

Sonuç

Uçaklarımız meydanlarımızdan kalkıp her yönde ufukta kaybolup dünyanın dört yanındaki varış noktalarına giderlerken emniyet bağımızı hem somut hem de soyut anlamda yanlarında taşırlar. Biliyoruz ki emniyet kültürü, üst yönetimin desteğine bağlı olarak yeşerir ya da kurur. Emniyet kültürünü yeşertmek

ve gönülden gönüle bağlarla yerkürenin dört yanına taşımak üzere, emniyet eğitimlerinin daha bilinçli şekilde verilmesi sağlanmalıdır.

İşletmelerimize, daha hızlı ve daha olumlu sonuçlara ulaşmak üzere, akademik personel istihdam ederek veya üniversite işbirlikleri aracılığıyla kendi özel koşullarını görüp değerlendirmelerini tavsiye ediyorum.

Bunun yanında, yayımlanmış olan bilimsel araştırmalardan yararlandığı takdirde emniyet kültürünü yeşertmenin kolaylaşacağına inanıyorum.

Tüm pilotlarımıza emniyetli uçuşlar diliyorum. 

KAYNAKLAR:

- International Civil Aviation Organisation [ICAO] “Annex 19 Safety Management” (2016).
- International Civil Aviation Organisation [ICAO] “Doc 9859 Safety Management Manual” 4th Ed.(2018).
- SHGM (2021). Türkiye Sivil Havacılık Devlet Emniyet Politikası. Yayımlanma Tarihi: 21/04/2021 Revizyon No-Tarihi: 00 – 21/04/2021
- <https://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/6666-sivil-havacilik-devlet-emniyet-programi> (erişim 01 Ocak 2023)
- Oum, T. H., & Yu, C. (1998). Cost competitiveness of major airlines: an international comparison. Transportation Research Part A:

Policy and Practice, 32(6), 407-422.

- Roughton, J., & Mercurio, J. (2002). Developing an effective safety culture: A leadership approach. Elsevier.
- Karaarslan, E., & Erkmen, T. (2021). The impact of the COVID-19 pandemic on Crew Resource Management (CRM) attitudes: A comparison between cabin crews' attitudes before COVID-19 and during the COVID-19 process. Business & Management Studies: An International Journal, 9(2), 472-485.
- Ahmet, T., & Şimşek, H. (2020). Emniyet Yönetim Sistemi Uygulamalarının Kurumsal İmaj Üzerindeki Etkileri: Uçuş Eğitim Organizasyonlarında Bir Araştırma.

Journal of Aviation, 4(1), 45-60.

- İbrahim, T. U. N. Ç. (2020). Hava trafik kontrol hizmetlerinde emniyet yönetim sistemi uygulamaları. Journal of Aviation Research, 3(1), 81-105.
- Bükeç, C. M. (2015). Türkiye'deki hava aracı bakım işletmelerinde olumlu emniyet kültürünü destekleyen bir disiplin sistemi önerisi.
- İnan, Tüzün Tolga; Bükeç, Cengiz Mesut. Emniyet Yönetim Sisteminin (SMS) İyileştirilmesi ile Sivil Havacılık Kaza Oranları Arasındaki İlişki. Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi, 2020, 15.2: 599-610.
- Hakan UÇAR (2021). Havacılıkta emniyet yönetim sistemi. Yüksek Lisans tezi, Gelişim Üniversitesi.
- Nazlı Hilal Yılmaz (2019).

Havacılıkta emniyet yönetim sistemi ve emniyet kültürü, havacılık çalışanlarında emniyet kültürü ölçümü. Yüksek Lisans tezi, Kocaeli Üniversitesi.

- Temel Caner Ustaömer (2020). Havacılıkta emniyet kültürünün ölçümüne yönelik bir araç geliştirme: Türk pilotlar üzerinde bir araştırma. Doktora tezi, Anadolu Üniversitesi.
- Mert Erdener (2019). Havacılıkta emniyet kültürü, emniyet kültürü ile emniyet yönetim sistemi (EYS-SMS) arasındaki ilişki ve olumlu (pozitif) emniyet kültürü oluşturulması için öneriler üzerine kavramsal bir araştırma. Yüksek Lisans tezi, Kırıkkale Üniversitesi.



www.talpa.org

62 yıllık birikim ve deneyim...

TALPA demek
Mesleki sorunların çözümü

DEMEK

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

+90 (212) 662 12 01



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



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



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



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

HAVACILIKTA DISIPLİN VE BİZE ETKİLERİ



Atilla DUYAR
Emekli Kaptan Pilot



HAVACILIKTA MÜMKÜN OLDUĞUNCA SIK TEKRARLADIĞIMIZ BİR ŞEY VARDIR; İYİ BİR UÇUCU OLMAK İÇİN DISIPLİNLİ OLMANIZ GEREKİR! ÇÜNKÜ DISIPLİN HAYATTA BAŞARILI OLMAK İSTEYEN BİR İNSANIN SAHİP OLMASI GEREKEN EN ÖNEMLİ NİTELİKLERDEN BİRİSİDİR. DANSÇI, ATLET, YAZILIMCI, SOSYOLOG, MÜHENDİS, YAZAR YA DA ÖĞRENCİ... HERKESİN KENDİ HEDEFLERİ DOĞRULTUSUNDA İLERLEYEBİLMESİNİN VE HEDEFLEDİĞİ NOKTALARA ULAŞABİLMESİNİN TEMELİNDE DISIPLİN VARDIR. DISIPLİNLİ OLMAK İSE ELBETTE KOLAY DEĞİLDİR VE BU "ERDEME" SAHİP OLMAK UZUN ZAMAN ALIR. ÖZELLİKLE DE HAVACILIK DA ...



DISIPLİNLİ OLMAK BİR HAVACIYA NE KAZANDIRIR?

Disiplin hayatın her alanında çok önemli bir kavram olarak karşımıza çıkıyor. Havacılıkta ki disiplin ise farklı noktalarda fayda sağlayarak başarıya giden yolda en büyük yardımcılarından birine dönüşüyor. Peki nasıl? İşte disiplinli olmanın havacılıkta sağlayacağı faydalar...

ODAKLANMAYI KOLAYLAŞTIRIR

Bir uçuş da başarılı olmak için çalışmak gerekir. Çalışmak, en azından verimli çalışmak, yüksek konsantrasyon gerektiren bir eylemdir.

Konsantrasyonun yüksek tutulması ve sürdürülebilmesi söz konusu olduğunda büyük engellerle karşılaşmak oldukça mümkündür.

Disiplinli olan havacılar bu tür uyarıcılardan uzakta kalmaya ve hedeflerine doğru ilerlemeye başarılı bir şekilde devam edebilmektedirler. Hedef belli, atılması gereken adımlar belli, harekete geçme kararlığı var, o halde tüm uçuş boyunca hata ve önemli noktaları gözden kaçırma olayı en az bir oranda olacaktır.

STRESİ AZALTIR

Odaklanamamak beraberinde ertelemeyi getirir.

Ertelemek ise yapılacak listesinin sonsuza kadar uzamasına neden olabilecek kadar güçlü bir caydırıcıdır.

Bugün, yarın, yarından sonra, uçuş dan sonra , biraz rahatlayınca ,otelde dinlenmeden sonra diyerek devam eden erteleme dizisi aynı zamanda uçucunun strese girmesine de neden olur.

Disiplinli uçucular hem kendilerine ihtiyaçları olan vakti ayırabilirler hem de yapılacaklar listesini tamamlayarak huzur bulabilirler. **Bu noktada özellikle kontrol uçuşlarına hazırlık gibi stres dolu süreçlerde disiplinli olmak uçucuların bir adım öne**



geçmesine yardımcı olur.

AKTİF OLMAYI SAĞLAR

Disiplin sahibi uçucular planlı bir şekilde yaşarlar ve zaman yönetiminde oldukça güçlüdürler.

Bu sayede uçuşu olabilecek en verimli şekilde geçirmeyi başarırlar. Uçuşun sonunda hem kendilerine zaman ayırmış hem de yapmaları gerekenleri tamamlamış olmanın mutluluğuna sahip olurlar. Pek çok uçucu uçuşun hedefleri doğrultusunda ilerlemeye çalışırken yaşadığı sorunlar sebebiyle uçuş da zamanı kötü kullanma, sorunları yaşarlar. Bu da uçuş gününü en verimsiz şekilde geçirmesine ,neden olacaktır.

Disiplin sahibi uçucular ise ,bu tür sorunlar yaşamadıkları için başarıya



kendilerini yıpratmadan ulaşmanın yolunu bulurlar.

DİSİPLİN NASIL KAZANILIR?

Disiplinli olmanın başarıya giden yolda çok değerli olduğundan eminiz. Ancak nasıl

disiplinli olacağımız konusunda endişelerimiz, belirsizliklerimiz ve kararsızlıklarımız var. Bu noktada disiplini bir kas gibi düşünmek gerekiyor. Nasıl kaslarımız spor yapmaya başladığımız zamanlarda ağrıyorsa ve bu ağrılar sadece düzenli spor yaparak yok oluyorsa disiplini de hayatımıza benzer bir şekilde adapte etmemiz gerekiyor. Bu adaptasyon esnasında motivasyonu korumak ise oldukça önemli. İşte birkaç öneri;


• Bir başlangıç veya kontrol sınavının çalışmasına başlamakta zorlanıyorsanız masanızda sakince 10'dan geriye doğru sayın ve ders çalışmaya başlamayı yeniden deneyin. Odaklanamadığınız her sefer bu alıştırmayı yapmaya özen gösterin. ➤

- Hedeflerinizi gözünüzün önünde tutmak disiplini geliştirmek ve motivasyonu korumak için değerlidir. Bu noktada hedeflerinizin gerçekten arzu ettikleriniz olmasına özen göstermelisiniz yoksa hedeflerinize baktığınız zaman tüm çalışma isteğinizi kaybedebilirsiniz.

- Odaklanamadığınızı ya da çalışmak istemediğinizi fark ettiğiniz anlarda kendinize “neden” sorusunu sorun. Neden odaklanmanız gerekiyor? Neden şimdi ders çalışmaya başlamalısınız? Bu sorulara vereceğiniz cevaplar hedeflerinizi hatırlatarak devam etmenize yardımcı olur.

- Hobileriniz ve keyif aldığımız aktivitelere zaman ayırabilmek için de disiplin oluşturmaya çalışın. Disiplini sadece ders çalışmak, başarılı olmak için değil yaşam kalitenizi yükseltmek için de kullanın. Bu sayede disiplin sizin için sadece zorlu eylemlere karşı kullanabileceğiniz bir araç olmaz. Size keyifli anlarınızı hatırlatan, mutlu anılara sahip olmanıza yardımcı olan bir değer olarak hayatınızda çok daha etkili bir şekilde yer kaplar.

Buraya kadar disiplinin önemini anlatmaya çalıştım. Fakat öyle bir olgu da vardır ki o da **şahsi disiplindir**. Bu ise, her disiplin türünün odak noktasıdır.

Tüm uçuculara emniyetli ve şanslı uçuşlar... 





www.talpa.org

62 yıllık birikim ve deneyim...

TALPA demek

Sosyal hizmetler

DEMEK

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

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

+90 (212) 662 12 01



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



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



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



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

YER TABANLI EMNİYET AĞLARI



Arif TUNCAL

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



Emniyet ağları, potansiyel veya fiili tehlikeli durumların ciddi olaylara ve hatta kazalara dönüşmesini önlemeye yardımcı olur. Uçaklar ile uçaklar arasında veya uçakların manialara çarpışmasını önlemek için yere (STCA, APM, APW, MSAW) ve kokpite (ACAS, GPWS) dayalı emniyet ağları vardır.

Yer tabanlı emniyet ağları olarak kısa vade konflikt ikazı (STCA-Short Term Conflict Alert), saha yakınlık ikazı (APW-Area Proximity Warning), asgari emniyetli irtifa ikazı

(MSAW-Minimum Safe Altitude Warning) ve yaklaşma hattı monitörü (APM-Approach Path Monitor) günümüzde ATM sisteminin ayrılmaz bir parçasıdır. ATS gözetim verilerini kullanarak, ATC'ye belirli bir zaman öncesinde uyarı sağlar. Bir uyarı aldıktan sonra, hava trafik kontrolörlerinin durumu derhal değerlendirmesi ve uygun önlemi alması beklenir.

1998'den beri EUROCONTROL, ICAO dokümanlarını tamamlar nitelikte Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) bölgesinde emniyet ağlarının uygulanmasını desteklemek için "Specification and Guidance Material" adıyla kılavuzlar yayımlıyor. Bunlar, minimum gereksinimler ile yer tabanlı emniyet ağlarının tanımı, uygulanması, optimizasyonu

ve işletimi için rehberlik sağlıyor. Seviye 3 adıyla 2017 yılında 3 bölüm olarak yayınlanan kılavuz; konsept ve gereksinimler, yaşam döngüsü ile uygulama ve optimizasyon örnekleri bölümlerini içermektedir (bknz. Şekil 1).

Kısa Vade Konflikt İkazı (STCA- Short Term Conflict Alert)

STCA, ayırma minimumlarının potansiyel veya fiili ihlali konusunda zamanında bir uyarı oluşturarak kontrolöre uçaklar arasındaki çarpışmayı önlemede yardımcı olmayı amaçlayan yer tabanlı bir emniyet ağıdır (bkz. Şekil 2). STCA belirli bir sistemden ziyade bir kavramdır; bu nedenle tüm dünyada ATC hizmet sağlayıcıları tarafından kullanılan bir dizi farklı uygulama bulunmaktadır. STCA temel bir emniyet ağıdır, tek amacı emniyeti artırmaktır ve sektör kapasitesi hesaplanırken STCA'nın varlığı dikkate alınmamalıdır.

Karmaşık hava sahasında, her bir hava sahası tipine özgü, içinde belirli parametre değerleri gruplarının uygulanacağı STCA hacimlerini kullanmak en iyi uygulamadır. Emniyeti artıracak ve gereksiz ikazları azaltacak ayarlar yapılır. Sadece tanımlanmış IFR uçuşlar ile diğer hedefler (IFR, VFR, MIL, tanımsız vb.) arasında ikaz üretecek şekilde parametre değişiklikleri yapılabilir.

STCA'nın operasyonel ve verimli kullanımı, kontrolörün sisteme olan güvenine bağlıdır. Güven, güvenilirlik ve şeffaflık gibi birçok faktörün sonucudur. Gerekli ince ayarların yapılmaması nedeniyle oluşan aşırı sayıda yanlış alarm kontrolörün STCA'ye olan güvenini azaltabilir.

Mode-S EHS protokolü aracılığıyla uygun şekilde donatılmış uçaklardan alınan SFL DAP (Selected Flight Level-

Dowlinked Aircraft Parameters) bilgileriyle STCA'nın geliştirilmesi ele alınmaktadır. STCA'nın uçaktan indirilen bilgilerle güçlendirilmesi, uyarı sürelerini iyileştirecek, rahatsız edici uyarıların oranını azaltacak ve gerçek uyarıların oranını koruyacak veya iyileştirecektir.

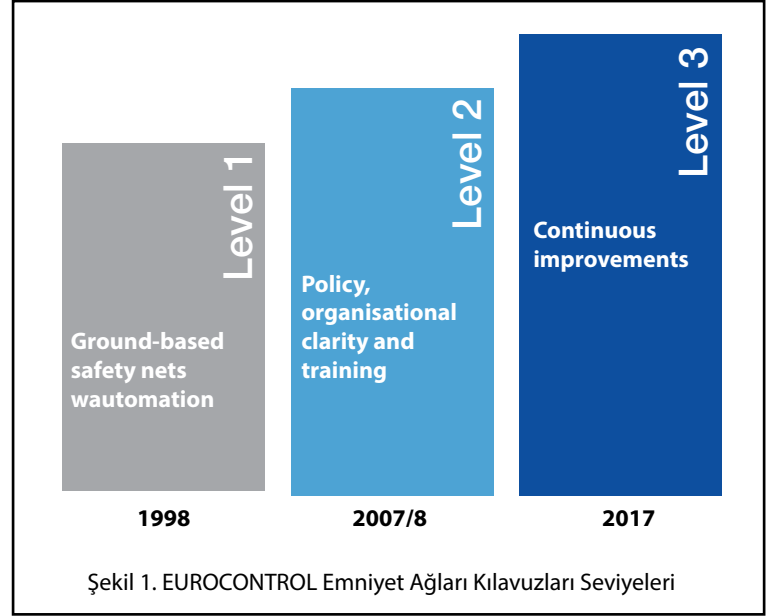
Hava sahası tasarımı ve ATC prosedürlerindeki olası eksiklikleri tespit etmek ve genel emniyet seviyelerini izlemek için STCA ikazların istatistiksel analizi yapılabilir.

Asgari Emniyetli İrtifa İkazı (MSAW- Minimum Safe Altitude Warning)

Hava aracının mania veya engellere yakınlığı konusunda bir ikaz oluşturarak, kontrolörü kontrollü uçuşun maniaya çarpması (CFIT- Controlled Flight Into Terrain) riskinin artması konusunda uyardırmaya yönelik bir emniyet ağıdır. MSAW fonksiyonu, basınç irtifa raporlama kabiliyetine sahip hava aracı transponderinin bildirdiği irtifaları, tanımlanan minimum emniyet/vektör irtifalarıyla karşılaştırır. Bir hava aracının irtifasının geçerli minimum emniyet irtifasından daha düşük olduğu tespit edildiğinde veya tahmin edildiğinde, hava aracının bulunduğu sektörde görev yapan kontrolöre, gerekli önlemleri alabilmesi amacıyla görsel ikaz üretir.

Saha Yakınlık İkazı (APW- Area Proximity Warning)

APW, bir hava sahası



hacmine (Yasak, Tehlikeli, Tahditli, NOTAM vb.) göre bir hava aracının konumu ve hızıyla ilgili olarak mevcut veya bekleyen durumlar hakkında uyarılar üretirek, hava sahası hacmine yönelik ihlaller konusunda

kontrolörü uyarın yer tabanlı bir emniyet ağıdır. Kontrolörü uyardırmak için gözetim verilerini ve uçuş yolu tahminini kullanır. APW'in, ihlal öncesi 2 dakikaya kadar uyarı süreleri sağlayarak kısa vadede uyarı vermesi amaçlanmıştır. ➤

Yaklaşma Hattı Monitörü (APM- Approach Path Monitor)

Şekil 3. Yaklaşma Hattı APM, son yaklaşma sırasında uçak irtifası ile ilgili dikkat gerektiren mevcut durumlar hakkında kontrollü uçuşu manialara çarpmasından kaçınmak amacıyla kontrolöre uyarı üretir. APM, hem hassas hem de hassas olmayan alet yaklaşımları için kullanılmalıdır. (bknz. Şekil 3).

Emniyet Ağlarının Temel Özellikleri

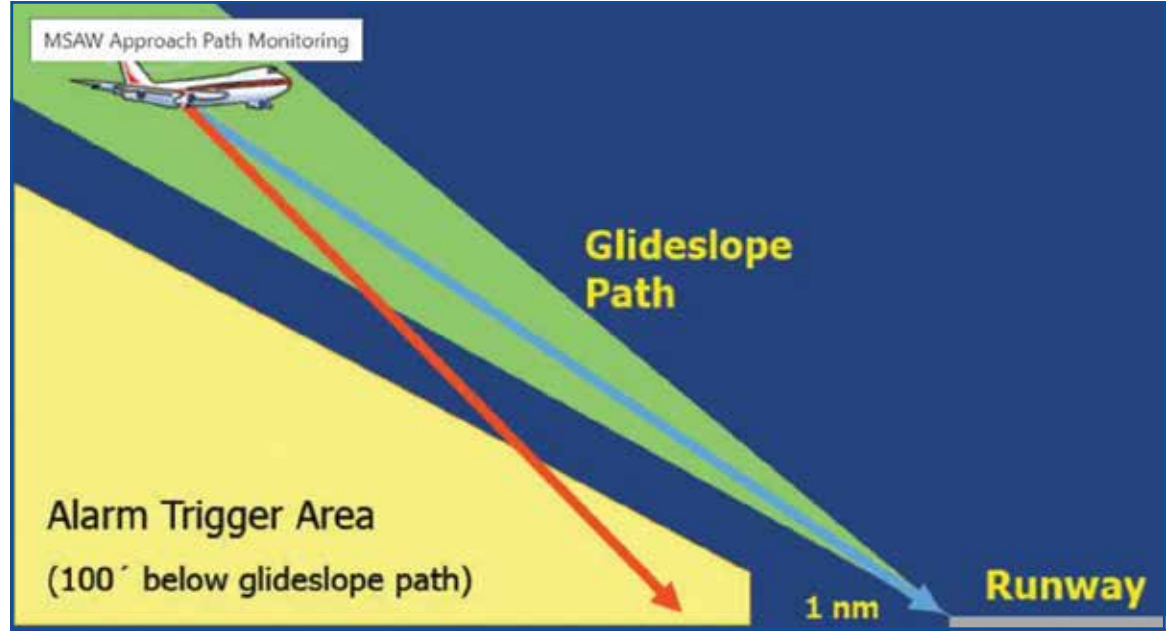
Emniyet ağlarının temel özellikleri aşağıda yer almaktadır;

- Emniyet ağları kontrolörlere, trafikleri çarpışma yaratacak durumlardan kaçındırmak, kontrollü hava araçlarının yer ve hava sahası ihlallerini önlemek amacıyla yardımcı olur.
- İkazın süresi, hadiseden 2 dakika ya da daha az süre öncesidir. Bu süre 2 dakikadan fazla olamaz.

• Emniyet ağlarının amacı ATC kapasitesini artırmak değildir.

• Emniyet ağları hava aracının tahmin edilen uçuş rotasını kullanır. Bundan dolayı da bazen kontrolörün dikkat etmesini gerektirmeyen durumları da ikaz eder. Emniyet ağlarının tam çalışmasını kabul etmek demek meydana gelecek gereksiz ikazların da olacağını kabul etmek olacaktır.

Emniyet Ağları ATC Kontrol Döngüsü



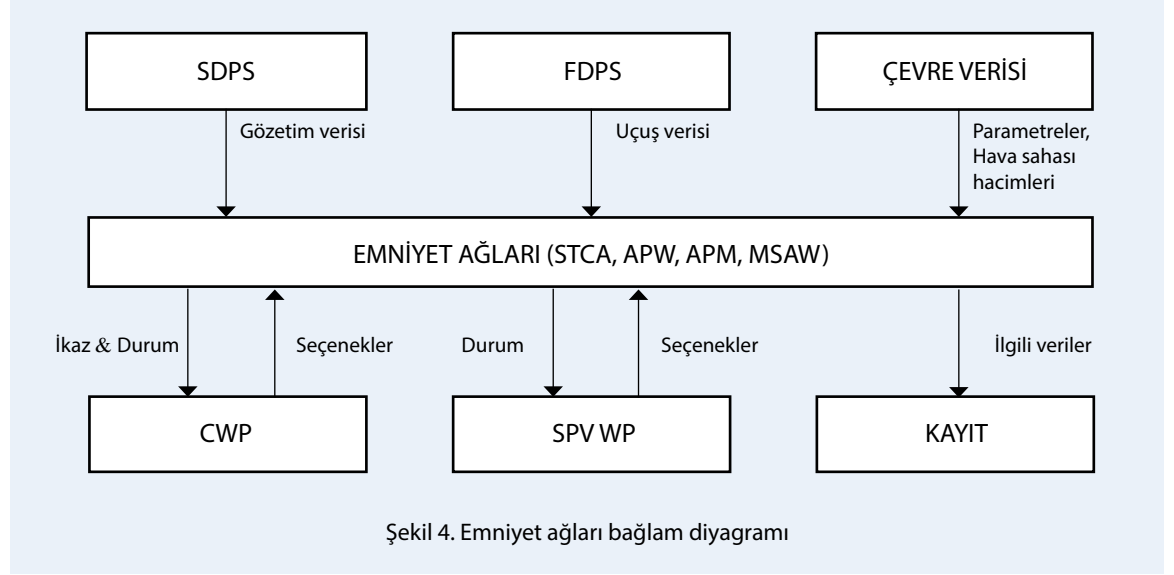
Şekil 3. Yaklaşma Hattı Monitörü

Emniyet ağları SDPS 'ten (Surveillance Data Processing System/Gözetim Veri İşleme Sistemi) gelen gözetim verileri ile FPDS 'ten (Flight Data Processing System/ Uçuş Veri İşleme Merkezi) gelen uçuş bilgi ve coğrafi bilgileri eşleyerek belirlenen parametrelere ve hava sahası hacimlerine uygun kontrolör çalışma pozisyonunda



uyarılar sağlar. (bknz. Şekil 4)

Bir emniyet ağı ile tetiklenme durumunda ATC kontrol döngüsünün nominal sırası Şekil 5'te gösterilmektedir. İnsan merkezli bir sistem olan yer döngüsü kontrolörün durumlarını yansıtırken ve hava döngüsü uçuş ekibinin durumlarını yansıtır. Her durum geçişinin gerçekleşmesi için, birçok sabit veya değişken gecikme ve anormal durumla karmaşıklaşan belirli ön koşulların karşılanması ve eylemlerin gerçekleştirilmesi gerekir. ▽

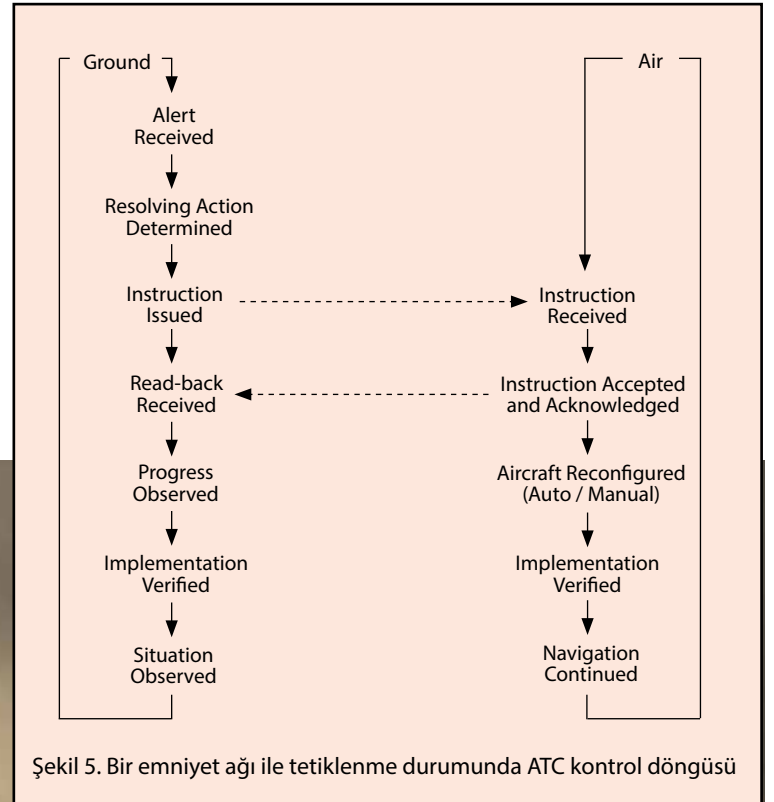


Şekil 4. Emniyet ağları bağlam diyagramı

KAYNAKLAR:

- Safety Nets <https://skybrary.aero/articles/safety-nets>
- EUROCONTROL Guidelines for area proximity warning - part I, II, III. 2017
- EUROCONTROL Guidelines for approach path monitor (APM) - part I, II, III. 2017
- EUROCONTROL Guidelines for minimum safe altitude warning (MSAW) - part I, II, III. 2017

EUROCONTROL Guidelines for STCA- part I, II, III. 2017
ATS Gözetim Sistemleri ve Hizmetleri XIII. Basım Hamit SOYERTEM Mayıs 2022
Safety Nets A guide for ensuring effectiveness EUROCONTROL 2017 <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/safety-nets-guide-august-2017.pdf>.



Şekil 5. Bir emniyet ağı ile tetiklenme durumunda ATC kontrol döngüsü



ÇOCUKLAR KONUŞACAK, UCİM YANLARINDA OLACAK!

UCİM... TÜRKİYE’NİN EN ÖNEMLİ SİVİL TOPLUM KURULUŞLARINDAN BİRİ. ONLARI ÇOĞUMUZ GÖZLERİMİZ DOLU DOLU İZLEDİK VERDİKLERİ MÜCADELEDE... ÇOĞU ZAMAN HAYATLARIMIZA DOKUNURKEN BURUK BİR İFADEYLE BAŞIMIZI ÇEVİRDİĞİMİZ DE OLDU... GÖRMEZDEN GELEREK GERÇEKLERİN KAYBOLACAĞINI SANDIĞIMIZ ANLAR DA... BUGÜN, 2014 YILINDA İZMİR MENDERES’TEN YÜKSELEN SESSİZ ÇIĞLIK GENÇ BİR ÖĞRETMENİN ÇABALARIYLA DEV BİR HAYKIRIŞA DÖNÜŞTÜ. KAHRAMANLARIMIZ SAADET ÖĞRETMEN VE YÜCEL CEYLAN VERDİKLERİ BU ONURLU MÜCADELEYE BİZLERE GERÇEK KAHRAMANLARIN ÇOCUKLAR OLDUĞUNU GÖSTERDİ VE ÖĞRETTİ. BU ONLARIN ONURLU VE SADECE KISA BİR HİKÂYESİDİR...

Saadet Özkan ve Yücel Ceylan’ı, UCİM Saadet Öğretmen Çocuk İstismarı İle Mücadele Derneği’ni kurmaya yol açan sebepler nelerdir?

Yücel Ceylan: Bu aslında Genel Başkanımız Saadet Özkan’ın 2014 yılında İzmir Menderes’te görev yaptığı köy ilkokulunda yaşadığı ve 3,5 yıl süren bir mücadelenin hikâyesidir. Neydi bu mücadele? Türkiye’de bir eğitimcinin yaşları 6.5-11 arasında değişen çocuklarımıza uyguladığı istismara karşı koyma mücadelesiydi. Bu mücadele, okul müdürünün yıllarca ve pek çok çocuğa karşı gerçekleştirdiği istismarı ortaya



çıkarması, bu yöndeki çabası ve iz sürmesi sayesinde ilgili kişinin yargılanarak 82 yıl 6 ay hapis cezasına çarptırılmasının sağlanmasına kadar uzanan bir mücadeleydi. Ben de bu süreçte elimden geldiğince destek ve yardımcı olmaya çalıştım. Bu olay kamuoyunda büyük bir infial yaratmıştı “Bir

eğitimci bunu nasıl yapar, biz çocuklarımızı kime emanet edeceğiz” sesleri giderek yükselirken, medya ve bazı sivil toplum örgütleri de bu zorlu mücadelesinden dolayı Saadet Hanım’ı haber yapıyor, çocuk istismarı konusundaki farkındalığı zirveye taşıdığı için ödüllendiriliyor ve destek

verenler çığ gibi büyüyordu. Hatta 2017 yılında, Amerika Birleşik Devletleri Başkanı Donald Trump’ın eşi Melania Trump kendi eliyle “Uluslararası Kadın Cesaret Ödülü”nü Beyaz Saray’da Saadet Hanım’a takdim ediyordu.

Kamuoyunda bilinen bir duruma gelen Saadet Öğretmen’e Türkiye’nin bir çok yerinden ihbar telefonları gelmeye başladı. Bu ihbarlar “Çocuğum, hatta ben de istismara uğradım. Ne olur bize de yardım edin” şeklindeydi. Bu tarz telefonların artması artık örgütlenmek gerektiğinin habercisiydi aslında. Dolayısıyla Saadet Özkan ve bu mücadeleye başından beri destek veren ben Yücel Ceylan, 2017 yılının

UCİM, hiçbir kâr amacı gütmeksizin 75.000'i aşan gönüllü üyesi ve Mersin UCİM Genel Merkezi, Ankara AB Proje Ofisi, İzmir, Antalya, Konya, İstanbul, Erzurum, Van, Niğde, Giresun, Diyarbakır, Denizli'de bulunan Çocuk İhmal ve İstismarını Önleme Ofisleri ile 69 ilde yapılmış ve ülke çapında aktif biçimde faaliyette bulunan bir dernektir. Derneğimiz toplumsal bilinçlendirme ve eğitim çalışmalarının yanı sıra hukuki ve rehberlik desteği sunmaktadır. Bünyesinde barındırdığı pekçok gönüllü avukatı ile mağdur çocuk ve ailelere halihazırda görülmekte olan davalarda hukuki destek sağlamakla birlikte çocukların psikolojik destek alabilmeleri için rehberlik ve yönlendirme hizmeti sağlamaktadır. Öte yandan pek çok gönüllü üye eliyle yurdun dört bir yanında sahada, üniversitelerde dernek üyesi gönüllü öğrencilerle, yerel yönetimler, kamu kurumları ve özel şirketlerle iş birliği içerisinde bilinçlendirme çalışmaları yapmaktadır.

Temmuz ayında Mersin'de UCİM Saadet Öğretmen Çocuk İstismarı İle Mücadele Derneği'nin resmi olarak kuruluşunu kamuoyuna duyurmuş olduk.

Mersin'den yola çıkmanızın sebebi neydi. Böyle hassas bir konuda öncü olmanın zorluklarından bahsedebilir misiniz?

Bu derneği kurarken çok kozmopolit bir kent olan Mersini tercih ettik. Hem benim Mersin'de yaşıyor olmam, hem de Mersin'in çok göç alan ve değişik etnik gruplardan oluşması genel merkezimizin bu ilde olmasında öne çıkan unsurlardı. Derneğimizi önce aile çevremiz ve çok yakınlarımızla kurduk. Çünkü ben arkadaşlarıma, dostlarıma bu olayı söylediğimde pek rağbet görmedik. Çünkü insanlar çocuk istismarıyla ilgili konulara pek girmek istemiyorlar, daha doğrusu çekiniyorlardı. Bu da bizi aile çevremize itti.

İlk başladığımızda şöyle bir avantajımız vardı. Saadet Öğretmen'in Türkiye'de yavaş yavaş tanınması ve özellikle üniversite gençliğinin özel bir ilgi göstermesi ve birçok üniversiteden 'Konuşmacı' olarak davet alması, gittiği üniversitelerde adeta bir kahraman gibi karşılanması ve Saadet Hanım'ın konuşmalarında "Bu sadece bir kadının mücadelesi değildir, Ancak birlikte mücadele edersek bunu başarabiliriz" şeklindeki vurgulamaları çok etkili oldu. Saadet Hanım'la birlikte ülkemizdeki üniversitelerin neredeyse tamamına yakın bir bölümünde konuşma yaptık. 400 bin öğrenciyle birebir karşılıklı görüştük. Ben de hikâyemi anlattım. Ben de bir çocuk işçiydim, yoksulluğu gören, varlığı gören bir insandım bunları anlattım. Çocukken gördüğüm şiddeti anlattım, derneğimizi anlattım ve gençlerin büyük bir ilgisiyle karşılaştık. Gençler yanımızda oldu ve çığ gibi büyümeye



başladık.

Elbette sıkıntılarımız oldu. Tehditler aldık... Çünkü çocuk istismarı çok önemli bir konu. Bütün dünyanın tüm coğrafyalarında ne yazık ki rant uğruna çocuk istismarlarıyla karşılaşıyoruz. Bizim mücadelemiz sadece bir köyü, bir kasabayı, bir şehiri değil tamamıyla tüm dünya coğrafyasını içeriyor. Biz mücadelemizi, rant uğruna kurban edilen tüm çocukların hakkını savunmak için bu rantı elde etmeye çalışan küresel güce karşı veriyoruz. Bizim mücadelemiz, çocuklarımızı yıpratana, kullanan büyük güce karşıdır. Dolayısıyla sürekli

tehditler alıyoruz...

Yarattığımız algı çok büyük bir algı. 3 bine yakın davayı takip ediyoruz, mahkeme salonlarındayız. Çok önemli eğitim ayağımız var. Türkiye'nin her yerinde, her bölgesinde insanları aydınlatmaya gayret gösteriyoruz bu konuda. Tabi böyle olunca bir kesim bizden rahatsız oluyor. Bizden özellikle rahatsız olan kesim aslında çok rahatlıkla çocukları kullanan kesim. Bunların rahatsızlığını çok ciddi bir şekilde hissediyoruz. Bir Elmalı davası vardır uzun süre toplumumuzu meşgul eden, biz bu davada bunu oldukça fazla hissettik. Bazı cemaat davalarında da...



Özellikle son ortaya çıkan istismar davasında devletimiz ve siyasi partilerimizin gösterdiği tavırdan, kişilerin gösterdiği tavırdan son derece memnunum. Aslında tüm çocuk istismarlarında bu tavırları toplum olarak topyekün olarak göstermemiz gerekiyor. İşte o zaman karşımızdaki güçler gerçekten çaresiz kalacaktır...

İstismarların küresel boyutta olduğunu söylüyorsunuz. Küresel olarak iş birliği içinde olduğunuz başka kurum ve kuruluşlar var mı

Yapmış olduğum ciddi araştırmalar neticesinde ne yazık ki dünyada çocuk istismarına karşı bizim dışımızda örgütlenmiş bir kurum yok. Kişisel bir takım girişimler oluyor ancak bunlarda yeterli değil.

UCİM'e bir ihbar geldiğinde işleyiş nasıl oluyor?

Saadet Özkan: UCİM'in kalbi dediğimiz bir ihbar kısmımız var. Bu bölümde 33 avukatımız nöbet tutuyor, yani avukat arkadaşlarımız nöbet usulüyle bize gelen ihbarları değerlendiriyorlar. Buradaki avukatlarımız içinde özellikle ceza hukuku konusunda uzmanlaşmış ve Türkiye'nin 7 bölgesini ihtiva eden sorumlularımız var. Bize bir ihbar geldiğinde o gün arkadaşlarımız, bu ihbar saat kaçta gelirse gelsin bir değerlendirme yapıyor, ve olayın önemi de göz önüne

**ÇOCUKLAR İÇİN
MAVİ KELEBEK
OLUR MUSUN?**

HESAP NUMARALARI

Türkiye İş Bankası Mersin Kiremithane Şb.
Şube No: 6602 | Hesap No: 659404
IBAN No:
TR 7500 0640 0000 1660 2065 9404

Yurt Dışı Dolar Hesabı | IBAN No:
TR 3800 0640 0000 2660 2016 7693

Yurt Dışı Euro Hesabı | IBAN No:
TR 0500 0640 0000 2660 2016 7705

Numaralı hesaplarımıza bağış yapabilirsiniz

alınarak çocukla ilgili tedbirlerin alınması için çok hızlı bir şekilde hareket ediyorlar. Tabii bu ihbar hattımız sıradan bir hat değil. Konusunda uzman bir şirket tarafından geliştirilmiş güçlü bir yazılım kullanıyoruz. Buraya gelen ihbar düştükten sonra bu arkadaşlarımız çalışmalarını yapıp, telefonu açan görüşmecimiz bir sosyal hizmet uzmanı ya da klinik psikoloğumuz yani bir ruh sağlığı uzmanımız ilk etapta telefonda hizmet veriyor ailelerimize, çocuğumuza ya da çocukla ilgili bildirimde bulunan kişiye. Sonrasında işleyişle ilgili gerekli kurumları haberdar ediyoruz, veya dava aşaması devam ediyorsa, dava

aşamasıyla ilgili olarak harekete geçiyor arkadaşlarımız. Ayrıca çocuğumuza güvenli bir ortam hazırlanması amacıyla çok hızlı hareket ederek çaba harcıyorlar.

Olumsuz şartlarla karşılaşabiliyor mu görevli arkadaşımız?

Elbette bu aşamalarda çalışmalarımızı sürdürürken bazı zorluklarla karşılaşyoruz. Bu zorluklarla çözüm bulmak amacıyla zaman kavramı olmaksızın acil toplantılar yapıyoruz. Hukukçu arkadaşlarımız gerekli hukuki müracaatları gerek savcılıklar olsun, gerek kolluk kuvvetleri olsun vakit geçirmeden ivedilikle gerçekleştiriyor ve her çocuğun

durumuna özel acil toplantılar yapılarak olaya müdahale ediliyor. Şüphesiz her olay ve bu olaya bağlı davalar birbirinden farklı şekilde bir seyir gösteriyor. Hatta daha acı tablolarla da karşılaşyoruz, maalesef cinsel istismar neticesiyle hayatını kaybetmiş bir çocuğumuzun olay yerinde delillere ulaşabilmek için de çok özel bir çaba sarf ediyor arkadaşlarımız.

UCİM gelişimini nasıl sürdürüyor?

Birincisi üyelerimiz. UCİM'in içinde 100 bini aşkın üye bulunuyor. Öncelikle bu üyelerimizin içinde önemli kurumlarda çalışan ve gönüllülüğün ötesine geçmiş görevli arkadaşlarımız var. Bu konuda eğitilmiş olduğuna donanımlı bu arkadaşlarımız o çocuğa özel çalışma yapıyoruz.

İkincisi UCİM eğitim, Eğitimlerimizde milyonlarca insana ulaştığımız. Sosyal medya dahil olmak üzere yüzde 98'ini gençlerin oluşturduğu büyük bir yapımız var. Ve bu genç arkadaşlarımızın büyük bir çoğunluğu mühendislik, hukuk, eğitim ve tıp fakülteleri öğrencisi. Türkiye'deki hemen hemen tüm üniversitelerden genç kesimi UCİM'in içine dahil ettik. Şu anda Türkiye genelinde UCİM'in 25 öğrenci topluluğu var. Ve bu öğrenci topluluklarına sürekli eklemeler oluyor. Yine bunun başında da, burayı örgütleyen bir yapımız mevcut. Yani bir ekibimiz mevcut. İhbarda nasıl 7 kişilik bir ekibimiz



mevcutsa, eğitimde nasıl bir ekibimiz varsa, rehabilitasyonda, UCİM Bursta, UCİM Bilimsel Danışmanlık ve Akademide, UCİM Basında, Ucim öğrenci topluluklarında ve UCİM Türkiye yapılanmasında, UCİM sahada kısaca her birimde bir ekibimiz var. Bu ekiplerimizdeki arkadaşlarımız buradaki yapıya uygun karakterler ve her yapının içinde de mutlaka bir avukat arkadaşımız bulunmakta. Artık avukatlarımız gönüllülüğün ötesine geçip danışman kadrolarına alınarak bu alanları örgütleyiyorlar ve hukuksal olarak ne yapmaları gerektiği konusunda da arkadaşlarımıza destek veriyorlar.

Türkiye genelinde Mersin, İzmir, Konya, Ankara, İstanbul, Erzurum, Van, Antalya, Giresun, Niğde, Denizli, Diyarbakır olmak üzere çocuk ihmal ve istismarını önleme ofislerimiz ve temsilciliklerimiz var. Mersin ili genel merkezimiz. Bu temsilciliklerimizde, yani önleme ofislerimizde tam zamanlı çalışan ruh sağlığı uzmanlarımız, genel merkezimizde de bir muhasebe uzmanımız, onun dışında bir finans uzmanımız ve bunlardan ayrı bütün



Saadet
Özkan



bunları örgütleyecek, alanına uygun görevlendirmelerimiz var. Stajyerlerimizle ve görevlendirme yapacağımız diğer kişiler ile ilgili de mutlaka savcılıktan alacakları adli sicil kayıtlarını talep ediyor, avukatlarımızla bir görüşme yaptırıyoruz. UCİM'in içinde görev alacak kişileri seçerken

-yüz kızartıcı bir suç olabilir gerekçesiyle- ince eleyip sık dokuyoruz. Böylelikle mümkün olduğunca hem kurumumuzu hem de çocuklarla ilgili çalışmalarını ve eğitimlerini sahiplenmek adına daha koruyucu bir yapı oluşturmuş oluyoruz.

Onun dışında yapılanma

koordinatörlerimiz var. Yapılanma koordinatörlerimiz bölgeler bazında mutlaka bulunan ilde bir avukat arkadaşımız ile birlikte bir yapılanma koordinatörümüz ve onların başında da üç Türkiye Yapılanma sorumlumuz var. Her bölgede yapılan çalışmaların Ucim 81 ilde üyesi olan bir kuruluş konumunda. Kurulum oluşturduğumuz iller dışında yapılanmalarımız mevcut. Bu illerimizdeki kurulumların oluşturulamamasının sebebi mali kaynaklarımızın yetersiz olmasındandır. Şu anda bu arkadaşlarımız illerinin açılmasını bekliyor. Yani bugün bir Trakya, aynı şekilde Denizli, aynı şekilde Konya, Erzurum gibi çok güçlü illerimizde yapılanmamızın olmasına karşın mali yetersizlikten dolayı bu illerimizi açamıyoruz. Bugün Türkiye genelinde 4200 düzenli bağışçının 10- 500 TL arasında yaptıkları bağışlarla bu yapılanmaları sürdürmeye çalışıyoruz. Bu bağışlarla faaliyet gösterdiğimiz bütün illerdeki merkezimizin kira ve alt yapıyla birlikte personel giderlerini karşılıyoruz. Bununla birlikte ruhsal uzmanlarımızın eğitimlerini, çocuklarımızla

bire bir temasta olan arkadaşlarımızın global dünyada alması gereken önemli eğitim kaynaklarını ve bunların dışında çocuklarımızın burslarını ve dava süreçlerinin tamamını sadece bu kaynaklarımızla sağlıyoruz.

Peki UCİM bu kadar güçlü kılan en önemli şey nedir?

Gerek yurtiçinde gerek yurtdışında önemli üniversitelerde eğitimler almış, son derece donanımlı ve konularına hakim, uzman pozisyonundaki arkadaşlarımızdan meydana gelen büyük bir havuz oluşturduk. Bu akademisyen arkadaşlarımızın almış oldukları eğitimleri ve veri kaynaklarının UCİM'e aktarılması bizi güçlü kılan etmenlerden biri. UCİM çok büyük bir akademi konumunda aslında. Ucim akademisinde önce kendimizi eğittik diyebilirim. Daha sonra bu eğitimleri yaptığımız çalıştaylarda, katıldığımız toplantılarda hemen hemen her ortamda anlatmaya çalıştık.

Pandemi döneminde insanlar zorunlu olarak evlerinde otururken, biz bu dönemi fırsata çevirdik. Çünkü yetişkinler gibi çocuklar da evlerine kapanmıştı, ne yapabiliriz dedik ve kendi üyelerimiz de dahil olmak üzere ailelere, okullara, üniversitelere, öğrencilere, öğrenci topluluklarına, kulüplere ve konumuzla ilgili diğer alanlara sosyal medya üzerinden canlı yayınlarla büyük bir farkındalık oluşturduk. Çalışmalarımızı



sürdürerek eğitimlerimizi verdik, bu eğitimleri verirken aslında havuzumuza bir çok bilim insanını dahil ettik. Çünkü, bu havuz çok kıymetli ve bu havuz büyük bir hazine... Ve bu havuz aslında dünyadaki çocuklara da nefes olacak... UCİM ve "çocuklar vatandır" kelimesi aslında her birimizin çocukluğu anavatanı olduğu için, tüm dünyadaki çocuklar içinde mücadele edecek bir terimdir. Biz sloganımızı da değiştirdik. UCİM ilk kurulduğunda tüm toplumun söylediği "Çocuk susarsa, susma!" kelimesini tüzüğümüzden çıkarıp "Çocuklar konuşacak UCİM yanlarında olacak" mottosunu ve sloganını halkımıza, milletimize ve dünyaya anlattık.

Kendinizi dünyaya nasıl anlattınız?

Bugün UCİM'e İspanya'dan, İsviçre'den, Fransa'dan, İtalya'dan, Küba'dan Dünya'nın hemen hemen her coğrafyasından bünyemize katılan insanlar var. Çünkü artık sınırlar kalktı, pandemi süreciyle birlikte herkes dijital alanı çok

iyi kullanmaya başladı ve bu alanda hepimiz çok geliştik. Bu gelişmişlikle birlikte bünyemize bir çok insanı dahil ettik. Hatta bugün İspanya'dan bir avukat arkadaşımız daha bünyemize katıldı ve İhtisas mahkemeleri için Kanarya Adaları'na mesaj attı. Çünkü İhtisas Mahkemeleri Kanarya Adaları'nda var ve biz "Bunu daha iyi nasıl yapabiliriz?" diyerek bu konunun üzerine odaklanarak çalışmalara başladık. Çocuk hak ihlalleriyle ilgili çok önemli bir rapor hazırladık. Bu raporu TBMM'ye, Türkiye'deki bürokratlara, Çocuk Hakları Komisyonu'na, ulaşabildiğimiz bakanlıklara sunduk. Bu raporun ses getirmesinden sonra Birleşmiş Milletler'e davet edildik ve Birleşmiş Milletler Çocuk Konseyi'nde de kendi ülkemizle ilgili, hangi basamakları güçlendirebiliriz anlattık. Çünkü bir çocuğu mağdur, maruz kalmış, yok edilmiş ve perişan bir hale sokarsak o zaman daha da mağdur ederiz. Biz tam tersine bir sistem kurduk. "Çocuklar güçlüdür", literatüre "Çocuklar

kahramandır" cümlesini koyduk. Bugün bir çocuk bir davadan sonra Yücel başkanına, bana ya da oraya katılan avukat arkadaşımızın kulağına "Ben bir kahramanım, başka çocukların da hayatını kurtardım değil mi?" dediğinde, doğru yolda olduğumuzu anlıyoruz. Nasıl anlıyoruz? Bugün burs verdiğimiz çocuklarımızın içinden tıp fakültesini kazanan çocuklarımız var. Bugün Boğaziçi Üniversitesini kazanan çocuklarımız var. Bugün lisede onur belgesi almış çocuklarımız var. Matematigi oldukça düşük seviyede olan UCİM'in bünyesinde bulunan bir matematik öğretmeninden aldığı destekle matematikte neredeyse en üst seviyeye ulaşan ve kendine olan öz güveni de o oranda artan çocuğumuz da var...


Bir de yakın akrabaları tarafından baskı altına alınan anne ve çocuklar var...

Bugün öz baba istismarı yaşamış çocuklarımız var. Biz bu davalara gittiğimizde ailelerin, özellikle annenin nasıl orşelendiğini, üzerinde nasıl büyük bir baskı yaratıldığını, çocuklar üstünde nasıl bir baskı ortamı oluşturulduğunu, diğer akrabalar tarafından gelen olumsuz davranışları görüyoruz. İşte UCİM'in katıldığı davalarda kalabalık bir şekilde olmasının sebebi, o çocukların etrafına sevgiden, merhametten, şevkatten ve hoşgörüden oluşmuş ve kavga etmeyen bir duvar kuruyor

olmaz. Ve bu duvar aslında orada baskı oluşturan o kişilerle çocuklarımızın arasına girerek o baskıyı ortadan kaldırmak için tüm alt yapımız ve bilimizle kurduğumuz bir duvar...

Bu davaların neticelenmesinden sonra UCİM'in üstlendiği görevleri bitmiyor...

Celselerce, hatta yıllarca süren davalardan bahsediyoruz. Ve bu davaların başından sonuna kadar büyük bir emek veriyoruz. Davalar devam ederken çocuklarımıza rehberlik hizmetinin yanı sıra rehabilitasyon desteği ve sağlık takviminin takip edilmesi, bununla birlikte eğitim desteği sağlarken aslında burada şöyle bir şey yapıyoruz. Bugün istismara uğramış çocukları olan bir anne emin olun kendi evinde de yıllarca şiddete uğramıştır. Biz onlara yeni bir hayat kurmak için de yanlarındayız ve onlara her

türlü desteği veriyoruz. Hayatı boyunca sadece ev hanımlığı yapmış, diploması ve iş tecrübesi olmayan bir anneye iş kurarken ya da iş bulurken de yanındayız. Yani önce evlere temizliğe giden bir anne, zamanla okulda hademelğe ve oradan kendine ait bir iş yerine kadar uzanan bir yolculukta UCİM olarak devamlı desteklerimizle yanınızda oluyoruz. Biz onlarla kendimizi bütünleşmiş bir aile olarak görüyoruz. Hatta önümüzdeki günlerde birlikte bir kutlama yapacağız, küçük hediyelerimiz olacak ve onlara sevgimizi yalnız olmadığımız bir kez daha göstereceğiz. Yani bu iş sadece mahkemelere girmekle bitmez, çünkü bu çocuklarımız büyüyecekler ve biz onların çocukken yaşadığı bu travmaları ortadan kaldırmak için bütün gayretimizi göstereceğiz. Ruhlarını sağlıklı ve iyi bir hale getirmek ve başarılı insanlar olana kadar yanlarında mücadele edeceğiz. 

UCİM
Saadet Öğretmen Çocuk İstismarı İle Mücadele Derneği

Saadet Öğretmen
Çocuk İstismarı İle Mücadele Derneği

Kültür Mah. İsmet İnönü Bulv. No :130 Barbur Apt.
Kat: 6 No: 6 Akdeniz / MERSİN

 /UcimOrgTr  /UcimOrgTr  /UcimOrgTr

Destek Hattı : 0 324 331 18 18
www.ucim.org.tr | bilgi@ucim.org.tr

BASINDA UCİM



Destekleri için teşekkür etti

Türkiye'de çocuk istismarını engellemek için kurulan UCİM-Saadet Öğretmen Çocuk İstismarı İle Mücadele Derneği, dünyaya örnek davranışlar sergilemeye devam ediyor. Daha önce dünyanın en güçlü kadınları arasında gösterilen ve Beyaz Saray'a davet edilip ödüllendirilen dernek kurucusu Saadet Özkan, önceki gün bir ilke imza attı. UCİM, uzun zamandır projelendirildiği, Türkiye ve Avrupa'nın ilk çocuk ihmal ve istismarı önleme merkezini açtı. İhtikar peşinde tasarruflarını derneğin önemli ve istismarın önlenmesi için...



EZGİ MOLA'NIN GÖZYAŞLARI

Saadet Öğretmen Çocuk İstismarı İle Mücadele Derneği (UCİM) Türkiye ve Avrupa'da ilk 'İhmal ve İstismarı Önleme Merkezi'ni ihmal etmedi. Açılış İhtikar Menderes'te bulunan okul müdürünün başkanlığıyla Saadet Özkan ev sahipliği yaptı. Tören, birçok davetli katıldı. Ezgi Mola, açılış konuşması sırasında gözyaşlarına hakim olamadı ve...



Ada'nın resimleri



"En beğenilen erkek sinema oyuncusu" ödülünü alan Uraz Kaygıralıoğlu, konuşmasında kızının yaptığı resimlerin arkasına yazdığı metni okudu. Oyuncu, UCİM'e (Saadet Öğretmen Çocuk İstismarı İle Mücadele Derneği) destek istedi: "Kızım Ada'nın yaptığı resimlerin arkasına yazdım konuşmamı. Konunun daha da dikkat çekmesi için, UCİM, çocuk istismarını...



Açılışlar başlıyor

OYUNCU Uraz Kaygıralıoğlu öncülüğünde pek çok ünlü isim, 23 Nisan Cuma akşamı, çocuk istismarına dikkat çekmek ve UCİM'e Saadet Öğretmen Çocuk İstismarı İle Mücadele Derneği'ne destek olmak üzere Instagram'da büyük bir kampanya başlattı. Bir saat içerisinde derneğin SMS ve banka hesap numaralarına toplam 1 milyon 172 bin 720 TL bağış toplandı. 16 şehirde 16 Derneği, toplanan parayla açılan UCİM...



Saadet Öğretmen'i yalnız bırakmadılar



İYİLİK İÇİN KOŞTULAR



Açılış, sanat, cemiyet ve iş dünyasından birçok isim katılarak derneğin kurucusu Saadet Özkan'a destek verdi.

İŞTEN ÇIKARMALAR BİR TASARRUF ÖNLEMİ Mİ YOKSA BİR MALİYET KAYNAĞI MI?

“Hire fast, fire faster.”



Deniz TÖREN

Finans ve Strateji Uzmanı
A&T BANK

Pandemi sonrası normalleşme ile birlikte 2021 yılı tüm şirketler için karlı bir yıl olarak tarihe geçti. Şirketlerin piyasa değerleri rekorlar tazeledi. Ancak 2022 yılında ibre tam tersine döndü. Örneğin birçok teknoloji şirketi azalan reklam gelirleri, düşen satışlar ve tedarik zincirindeki aksaklıklar gibi nedenlerle olumsuz finansal sonuçlar açıkladı. Çoğu şirket hızla değişen makro ekonomik koşullara uyum sağlayabilmek için stratejilerini revize etti. Yetmedi, finansal



ve organizasyonel yapılarını gözden geçirdi. Bazı şirketler hibrit çalışma dalgası ile birlikte gayrimenkullerini elden çıkararak ilave kaynak sağladı. En önemli maliyet tasarrufu önlemi ise gerek duyulmadığı düşünülen personeli işten çıkarmak oldu. Son olarak

Elon Musk'ın Twitter'ı satın alması sonrası şirket iş gücünü yarı yarıya azaltan önlemleri ile birlikte işten çıkarmaların etkili bir tasarruf önlemi olup olmadığı ve şirketin uzun vadeli performansına yaptığı katkılar yeniden tartışma konusu oldu.

Makro ekonomik koşullar

başta teknoloji şirketleri olmak üzere birçok şirketi derinden etkiledi. Pandemi döneminde insanlar internette daha çok vakit geçirdi. Zorunluluk nedeniyle de olsa alışverişi online yaptı. Netflix ve Amazon Prime gibi video akış hizmetlerine rağbet gösterdi.

Bu durum online reklamlara ve yazılım hizmetlerine olan talebi arttırdı. Tüm bu gelişmeler teknoloji şirketlerinin gelirlerini artırdı. Sürecin devam edeceği beklentisi ile bu şirketler yeni yatırımlara girişti, satın almalar yaptı ve yeni çalışanlar istihdam etti. Örneğin Meta 2020 Mart'ta 48 bin çalışana sahipken; 2022 Eylül'de çalışan sayısı 87 bini aştı. Ancak normalleşme ile birlikte çevrimiçi gelirler azaldı. Çin'de devam eden Covid kısıtlamaları, tedarik zinciri sorunları ve ekonomik belirsizlik ile birlikte şirketler zor zamanlar yaşamaya başladı. Zor zamanlar yaşayan şirketlerin ilk başvurduğu tasarruf önlemi ise işten çıkarmalar oldu.

Buna karşın işten çıkarmaların şirketlerin tasarruf hedeflerine ulaşmalarına istenilen katkıyı yapmadığı ise birçok uzmanın ortak kanaati. Aksine, yapılan çalışmalar göstermektedir ki; işten çıkarmalar şirketlerin finansal sonuçlarını, kalanlarının motivasyonunu, şirket itibarını ve çalışanların üretkenliğini olumsuz etkiliyor.


İşten çıkarmalar sonucu şirketler, sahip olduğu yetenekleri kaybediyor; azalan karlılık ile birlikte şirketlerin hisse senedi fiyatları da olumsuz yönde etkileniyor. Ayrıca personel kaybı ile birlikte üretilen inovatif ürün sayısında da bir azalma gözlemleniyor. En önemlisi de işten çıkarmalar ile



birlikte, çalışanların iş tatmini, şirkete olan bağlılığı ve performansı da olumsuz etkileniyor. Şirketlerin

küçülmeleri üzerine yapılan araştırmalar da açıkça göstermektedir ki; işten çıkarmalar, kısa vadeli gelir artışının ötesinde şirketlerin performansına olumlu katkıda bulunmuyor.

Elbette atıl kapasite kullanımı ya da kar üretmeyen birimlerin kapatılması gibi durumlarda nakit akışını korumak adına işten çıkarmalar son çare

olarak fayda üretebiliyor. Ancak karşılaşılan yetenek kayıpları ve geride kalanların yaşadığı psikolojik gerilim düşünüldüğünde işten çıkarmaların bir maliyet tasarrufu yerine bir maliyet kaynağı olabileceği de göz önünde bulundurulmalıdır. Bu anlamda işten çıkarmaların etkinliği şirketten şirkete ve sektörden sektöre değişkenlik gösterse de; 2023 yılında da işten çıkarmalar ekonominin ana gündem maddelerinden biri olmayı sürdüreceği ortadadır. 

HAVA İŞ KANUNU İHTİYACI



Av. Sencer SEREN
Seren&Seren Avukatlık ve Danışmanlık



4857 SAYILI İŞ KANUNU'NUN ("İK") YÜRÜRLÜĞE GİRDİĞİ 2003 YILINDA TÜRKİYE'DE HAVACILIK SEKTÖRÜNDE ÇALIŞAN PERSONEL SAYISI SADECE 65.000 OLARAK TESPİT EDİLMİŞTİ. 2019 YILINA GELİNDİĞİNDE BU SAYI NEREDEYSE BEŞ KATINA ÇIKARAK 295.547'YE ULAŞMIŞ, 2020 YILI SONUNDA İSE COVID-19 PANDEMİSİNİN OLUMSUZ ETKİLERİ NEDENİYLE 245.876'YA DÜŞMÜŞTÜR.

Ülkemiz, 2020 yılı kesin olmayan verilerine göre, "Avrupa Yolcu Trafiği" sıralamasında 3. sırada, "Dünya Yolcu Trafiği" sıralamasında ise 9. sırada yer almaktadır. Ülke ekonomimize büyük katkılar sunan bu sektörün emekçilerinin hakları ise ne yazık ki hala kanuni güvenceden mahrumdur.

İş Kanunumuz' un 4.maddesinde İş Kanunu

kapsamı dışında bırakılan çalışma ilişkilerini sayılmıştır. İK'nın "deniz hava taşıma işlerinde ve iş ilişkilerinde bu kanunun hükümleri uygulanamaz" şeklinde düzenlenen 4. maddesi gereği; pilot, uçuş hostesi, kabin memuru ve hava taşıma alanında görevli olarak çalışmakta olan işçiler İK kapsamı dışında tutulmuş, havacılığın yer tesislerinde yürütülen bütün işlerinde çalışan

personeller ise İK kapsamına dahil edilmiştir.

İş Kanunu kapsamı dışında tutulmuş olan hava taşıma işlerinde çalışanlara uygulanmak üzere özel bir kanun, (örneğin hava iş kanunu) bulunmadığından, hava taşıma işlerinde çalışanların iş ilişkileri genel kanun olan Türk Borçlar Kanuna tabi olmaktadır.

Hava taşıma işlerinde çalışanlara **Türk Borçlar Kanunu ("TBK")**'nin

hizmet sözleşmesine ilişkin düzenlemeleri uygulanmaktadır. 4721 sayılı Medeni Kanun'un 5. Maddesinde "**Bu Kanun ve Borçlar Kanunu'nun genel nitelikli hükümleri, uygun düştüğü ölçüde tüm özel hukuk ilişkilerine uygulanır.**" denmektedir. Öyleyse iş sözleşmeleri ile ilgili tarafların hak ve borçları hususunda **İK**'da uçucu personel için bir düzenleme boşluğu olduğundan **TBK**'nın genel hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Havacılık sektöründeki bu ayırım, bu alanda çalışan insanların ciddi anlamda hak kayıpları yaşamalarına sebep olmaktadır.

Uçucu personelleri, çalıştıkları hava yolu bakımından da sendikali ve sendikasız olma durumuna göre bir ayırma tabi tutmak gerekmektedir. Bu personeller yaptıkları toplu iş sözleşmesinde **İK** kapsamında olacaklarına dair hüküm koyabilirler. Ancak, bu şekilde bir hüküm konulmasa dahi, işçinin sendikali olması durumunda **İK**'ya tabi olduğu varsayılır. Ancak sendikal yapılanma, çalışılan hava yolunda yoksa burada **TBK** devreye girer ve çalışanın hakları hizmet sözleşmesi esaslarına göre korunur.

Öncelikle iş hukukunun ve işçilik alacaklarının en önemli kalemi olan kıdem tazminatı yönünden farklılığa değinmek gerekir. Buna göre, kıdem tazminatı, yalnızca **İK**



kapsamında düzenlenmiş olup **TBK** kapsamında buna ilişkin bir hüküm bulunmamaktadır.

Peki kıdem tazminatı nedir?

Kıdem tazminatı, işçinin işten ayrılması durumunda işverenin çalışana ödemekle yükümlü olduğu tazminat çeşididir.

Havacılığın yer tesis işlerinde çalışanlar İş Kanunu'na tabidir ve kıdem tazminatına hak kazanır. Buna karşılık, uçucu personel olarak adlandırdığımız pilot, uçuş hostes, kabin memuru bir işçinin kıdem tazminatı alabilmesi için, çalıştığı işin 4857 sayılı İş Kanunu'nda düzenlenmiş bir iş olması ve yine bu Kanun'un 4. maddesinde sayılmamış olması, yani hava taşıma işlerinde çalışanların İş Kanunu korumasından yararlanmaları, işverenle yaptıkları iş sözleşmelerinde ya da toplu iş sözleşmelerinde buna dair özel bir madde bulunmadıkça

mümkün değildir. Buna göre; sendikalar devreye girerek hava taşıma firmaları ile akdettikleri toplu iş sözleşmeleri ile sendikaya üye olan tüm işçilere; işçilik alacakları, ihbar önellere ve fesih usulleri gibi birçok hususta **İK** hükümlerinin uygulanmasını sağlayarak haksızlığın giderilmesine çalışmaktadırlar.

Hava taşıma işçileri toplu iş sözleşmeleri bulunmuyor yahut sendikali değil iseler yalnızca TBK çerçevesinde işçilik alacakları talep edebilirler. Bunlar da ihbar tazminatı, haksız fesih tazminatı ve kötü niyet tazminatı kalemleri ile sınırlıdır.


TBK madde 434'e göre;
"Hizmet sözleşmesinin fesih hakkının kötüye kullanılarak sona erdirildiği durumlarda işveren, işçiye fesih bildirim süresine ait ücretin üç katı tutarında tazminat ödemekle yükümlüdür."

TBK madde 438/1'e göre ise;

"İşveren, haklı sebep olmaksızın hizmet sözleşmesini derhâl feshederse işçi, belirsiz süreli sözleşmelerde, fesih bildirim süresine; belirli süreli sözleşmelerde ise, sözleşme süresine uyulmaması durumunda, bu sürelere uyulmuş olsaydı kazanabileceği miktarı, tazminat olarak isteyebilir".

Buna göre, **İK**'ya tabi olan uçucu personel açısından kıdem ve ihbar tazminatı talep etme hakkı mevcut iken, **TBK**'ya tabi uçucu personelin de madde 434 ve 438'e göre bir takım alacak hakları mevcuttur.

İşe iade bakımından ise; işe iade **İK** kapsamında düzenlenmiş olup, iş güvencesi bulunan işçiler tarafından talep edilebilmektedir. Bu kapsamda **TBK**'da işe iade kurumu düzenlenmemiş olduğundan, iş güvencesi kapsamında olmayan işçilerin işe iade davası açma hakkı bulunmamaktadır. Ancak, yine toplu iş sözleşmesi ile iş güvencesi bulunan ya da işverenle akdetmiş olduğu hizmet sözleşmesi ile **İK**'ya tabi olan hava personellerinin işe iade davası açması mümkündür.

4857 sayılı İş Kanunu ile işveren ve işçi arasındaki iş ilişkisi ve taraflar arasındaki sosyal ve ekonomik dengenin bozulmadan korunması amaçlanmıştır. Ancak **İK**'nın hazırlanmasındaki temel sebep **TBK**'da işçi haklarının korunmasında yaşanan sıkıntı ve işveren karşısında işçinin yaşadığı mağduriyeti gidermektir. Bu bilgi ışığında İş Kanunu'nda kanun kapsamı dışında bırakılıp, Borçlar Kanunu'na dahil edilen hava taşıma işlerinde çalışan uçucu personelin, kanuni olarak eşitsizliğe uğradığı ve hak kayıpları yaşadığı açıkça ortadadır. 2003 yılından bu yana süren bu haksızlıkların bir hava iş kanunu yapılmasından başka bir yöntemle telafisi mümkün görünmemektedir. 

KONUMUZ KANSERDEN KORUNMAK DEĞİL SAĞLIKLI YAŞAMAK!



**Prof. Dr. Evrim
METCALFE**
Medipol Üniversitesi
Tıp Fakültesi Radyasyon
Onkolojisi Anabilim Dalı
Öğretim Üyesi



Kanserin insanlık tarihi ile yaşıt olması elbette ki tesadüf değil. Çünkü her gün vücudumuzda binlerce kanser hücresi üretiliyor. Bedenimizi koruyan ve süzgeç görevi yapan bağışıklık sistemimiz sayesinde bu normal dışı hücreler bize zarar vermeden dolaşımımızdan temizleniyor. Peki ne oluyor da, bu süzgeç sistemini atlatan anormal hücreler, herhangi

bir organımızda kümelenip dünyanın en ölümcül hastalıklarından biri olan kansere dönüşüyor?

Toplumda en çok endişe yaratan soru, kanserin genetik olup olmadığı. Sanılanın aksine, tüm kanserlerin sadece %5-10'unda kanser ilişkili ailesel genler sorumlu. Yani %90-95 oranında kanser, kesinlikle çevresel faktörler, dolayısıyla yaşam alışkanlıklarınızla ilişkili. Bu da demek oluyor ki, kanser

çok büyük oranda önlenebilir bir hastalık.

Vücudumuz mükemmel bir saat gibi işliyor. Başta dolaşım ve solunum olmak üzere, sinir sisteminden boşaltım sistemine kadar tüm organ grupları birbirleriyle kusursuz bir iletişim sürdürüyor ve görevlerini aksatmadan gerçekleştiriyor. Lütfen öncelikle bunu ezberimize alalım. Çünkü, eğer biz içinde yaşadığımız bu şahane sistemin gereksinimlerini

düzgünce karşılar ve onu bozmaya çabalamazsak sağlık halimiz sorunsuzca sürüyor.

Peki neler kanser olasılığımızı artırıyor? En önemli gerekçe YAŞLANMAK! Evet, tüm dünyada gelecek yıllara uzanacak en büyük global sağlık sorunu, insan ömrünün uzaması ve yaşlı nüfus oranının artıyor olması! Yönetim kurulu üyesi olduğum ve dünya platformlarıyla paralel çalışmalar sürdürdüğüm



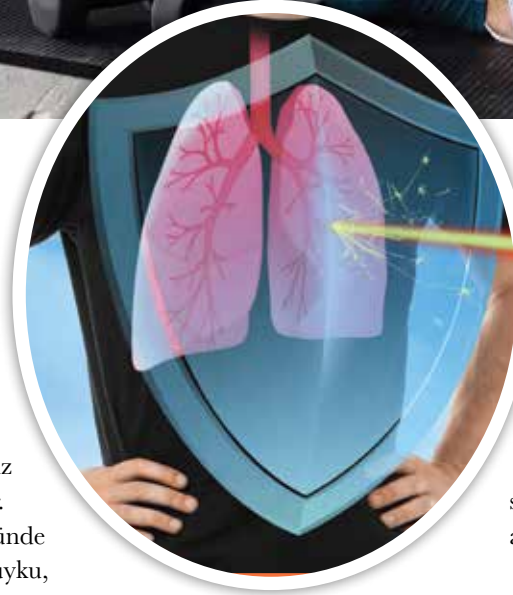
Geriatrik Onkoloji Derneği vasıtasıyla öncelikle genç nüfusa aşılama çabaladığım mesaj şudur: “Yaşlanmayım, sağlıklı yaş alın!”

Kilolu, yüksek tansiyonlu, hareket etmeye üşenen, kolesterol problemlili, depresif bir gencin yaşlanması mı; yoksa uykusuna, beslenmesine, sporuna özen gösteren ruhsal ve bedensel sağlıklı bir gencin yaş alması mı sağlık sistemimiz açısından daha riskli bir gelecek getirir sizce? İşte bu nedenle, sadece kansere değil; kalp-damar hastalıkları, diyabet (şeker), hipertansiyon, demans (bunama), inme gibi ölümcül tüm hastalıklara yol açan alışkanlıklarımızla vedalaşmanın tam zamanı!

Kim bilerek ve isteyerek saat gibi çalışan bir organizasyonu bozmak ister? Kilomuzu normal sınırlarda tutmak, vücut yağ oranımızı azaltmak, kas-iskelet sistemimize iyi bakmak; sadece kaliteli beslenmekle değil, doğru egzersizleri sürdürmekle de




ilişkili! Spor alışkanlığı her ne kadar kültür ve iklimlere göre değişiklik gösterse de, kalp hızımızı arttıran ve haftada en az üç kez ve en az yarımşar saat yapacağımız düzenli egzersiz bize kaliteli ömür katacaktır. Ayrıca unutmamalıyız ki, günde ortalama yedi saat düzenli uyku, kanser ve kalp hastalığı riskini azaltır. Sigaranın zararlarından bahsetmeme gerek var mı? Dünyanın en sık ölüm sebeplerinden biri olan akciğer kanseri ve az önce saydığım tüm



hastalıklarda başrol oyuncusu sigaradan kesinlikle uzak durmak gerek!

Bir başka açıdan

baktığımızda, tüm kronik alışkanlıkların ortak paydası aslında zaman ve stres yönetimindeki eksiklerimiz! Yani sigara, alkol alışkanlığı kadar tehlikeli olan yeme ve uyku bozuklukları da dünyanın başa çıkması gereken stres ilişkili büyük sorunları arasında!

Peki, diyelim ki tüm bu önerilere kulak asmadık ve kanser tanısı aldık, bizi neler bekliyor? Gelin bunu da bir sonraki sayıda ayrıntılı inceleyelim. Şifa dolu günler dileğimle. 

SİBİRYA ESİR KAMPLARINDA İKİ PİLOT

Yüzbaşı Fesa Efendi (1 numaralı Pilot Brövesi)
Yüzbaşı Salim Efendi (6 numaralı Pilot Brövesi)
(Tüm savaşçı pilotların anısına saygıyla)



Prof. Dr. Bingür SÖNMEZ

29 Ekim 1914'te bir Alman entrikası sonucu, donanmamızın Rusya'nın Karadeniz limanlarını bombalaması ile Rusya'ya savaş ilan etmeden Birinci Dünya Savaşına girmiş olduk. Osmanlı resmi bir savaş ilanı yapmadan saldırdığı için, savaşın bitiminde yenilirse büyük bir savaş tazminatı ile karşı karşıya geleceğinin farkında bile değildi.¹

Birinci Dünya savaşının açılan ilk cephesi olan **Kafkas Cephesi**'ne (Sarikamış), İstanbul'dan Erzurum'a yapılacak olan lojistik malzeme nakliyatı için Anadolu'da şose veya tren yolu olmaması nedeniyle İstanbul'dan Trabzon'a kadar vapur, buradan Erzurum'a

şose yol kullanılmaktaydı. Bu amaçla sivil fakat askeri amaçla kullanılan üç gemi; **Bezm-i Âlem**, **Mithat Paşa** ve **Bahr-i Ahmer**, 6 Kasım sabahı, Trabzon'a gitmek üzere Boğaz'dan yola çıkmışlardı.²

Rus Donanması bir hafta önceki saldırının intikamını almak üzere 7 Kasım sabahı 08.20'de Zonguldak'a saldırarak, saat 09.30'a kadar tek kömür nakil limanımız olan bu şehri yoğun bir şekilde bombardıman etti.³ Rus donanması Sivastopol'e geri dönmek üzere yol verildiği sırada önde bulunan kruvazör, fırtınalı havada sisler içinde Trabzon'a gitmekte olan üç gemi ile karşılaştı. Rus donanması hemen muharebe nizamı aldı. Kafkas Cephesi'ne İstanbul'dan "**sayısı tam**



Mithat Paşa



Bezm-i Âlem



Bahr-i Ahmer

olarak bilinmeyen (iki alay) asker, 3 tayyare, 2 pilot ve bir tayyare bölüğü, erzak, mühimmat, bu savaş için çok önem arz eden harita ve 60.000 takım asker üniforması”

götürmekte olan gemileri Zonguldak Ereğli açıklarında yarım saat içinde batırdı. Gemilerde ayrıca Teşkilat-ı Mahsusa tarafından cephe arkasında isyan çıkarmak üzere özel olarak yetiştirilmiş “Çerkez liderler” bulunmaktaydı.⁴

Bu gemilerin Başkomutanlık Karargâhınca bir güvenlik düzeni alınmadan Karadeniz’e çıkarılması veya konvoya eskort yapılmaması felaketi hazırlamış, gemiler Ruslara adeta ikram edilmişti.⁵ Donanma komutanımız Amiral Suşon’un Karadeniz’in güvenliğini sağlayamamasının bedeli çok ağır olmuş, ilginç olan da amiralin Karadeniz’de donanma güvenliği olmadığını, sorumluluk alamayacağını daha önce deklare etmiş olmasıydı.⁶

Bu saldırının amacı Rus donanmasının bizim 29 Ekim saldırısına bir misilleme harekâtı olarak, Rus donanmasının gücünün hâlâ yerinde olduğunu göstermekti. Türk Başkomutanlığını önce hiç böyle bir olay olmamış gibi davranmasından sonra 13 Kasım’da yapılan açıklamada; “Boş olarak gönderilen Bezm-i Âlem, Bahr-i Ahmer ve Midhat Paşa vapurlarının Zonguldak’ı

bombalayan Rus filosuna rast gelerek batırıldığı, 219 kişilik mürettebatın Ruslar tarafından esir alındığı” doğrulanıyordu. Başkomutanlık her ne kadar bu gemilerin boş olduğunu iddia etse dahi, Kafkas Cephesi’nde düzenlenecek geniş çaplı bir taarruz harekâtı için malzeme taşındığı biliniyordu. Rusların bu vapurları batırması, belki de cephenin kaderini değiştiren en önemli olaylardan birisi olarak tarihe geçecekti.⁷ Bu kayıp, Sarıkamış Felaketinin başlangıcı olmuş, bugünden sonra da Karadeniz’de üstünlük kesinlikle Rus donanmasına geçmiştir. Bu malzemeler ve askerler Trabzon’a, oradan Erzurum’a ulaşsaydı, Kafkas Cephesi’nde gene de yenilebilirdik, fakat hiç olmazsa “kırım” bu kadar dramatik



Pilot
Yüzbaşı
Salim



Pilot Yüzbaşı
Mehmet Fesa

olmazdı.

Bu üç geminin 220 personelinden ancak 36 tanesi (30’u kıyıya yakın seyreden Bezm-i Âlem gemisinden olmak üzere) yüzer kıyıya çıkararak kurtulmuş, 16’sı boğulmuş, denizden toplanarak esir alınan 168 kişiden 13’ü esarete şehit olmuş, ancak 20’si esaretten dönebilmıştır. Diğerleri hakkında malumat yoktur.⁸ Üç geminin tüm mürettebatının künyesi (kaybedilenler, esarete giden ve dönebilenler) mevcuttur.⁹

Gemilerde çok özel iki kişi vardı: Türkiye’nin 1 numaralı Bröve sahibi **Pilot Yüzbaşı Mehmet Fesa** (Evrensev) ve 6 numaralı Bröve sahibi **Pilot Yüzbaşı Salim** (İlkuçan) Efendiler Ruslar tarafından kurtarılmışlardı.¹⁰ **Doktor Yusuf İzzettin** (Dolgunil) **Efendi** anılarında iki pilotun **Sibirya**’da önce **Dauria**, sonra **Krasnoyark**, **Çita** en son olarak da

Vladivostok Esir Kampı’na götürüldüğü belirtilmiştir.¹¹

Mehmet Fesa (Evrensev) **Efendi**, 1878 yılında İstanbul’da doğmuş, Galatasaray Lisesinden sonra 1897 yılında Harp Okulu’na girmiş, 1899 yılında harp okulundan süvari olarak mezun olmuştur. Meşrutiyet’in ilanı ile birlikte Türk Hava Kuvvetleri’nin kurulması üzerine 1911’de Fransa’ya uçuş eğitimine gönderilmiş “**Bleriot Uçak Fabrikası Uçuş Okulunda**” eğitim almıştır. Fransa’nın 780 numaralı uçuş brövesi ile mezun olmuş, Türkiye’ye döndüğü zaman ise Türk Havacılığının 1 numaralı uçuş brövesini alarak ilk sertifikalı Türk pilotu olmuştur. Balkan Harbi’nde tayyare müfrez komutanlığı yapmış, yeni satın alınan tayyarelere öğrenci yetiştirmiştir.

Osmanlı’nın 1. Dünya Savaşı’na girmesiyle birlikte Doğu Cephesi’nde 3. Ordu bünyesinde **Bleriot XI-2** tipi iki ➤

uçak ile keşif görevleri yapmak üzere görevlendirilen **Fesa Efendi**'nin Doğu cephesine gitmek için bindiği gemi Karadeniz'de Ruslar tarafından batırılınca esir alınarak **Sibirya** esir kamplarına götürülmüştür. **Dauria, Krasnoyark Çita** ve **Vladivostok** esir kamplarında kalan **Fesa Efendi** ağır esir kampı şartlarından kurtulmak için Bolşevik İsyanının çıkması fırsat bilerek 5 yıl, 8 ay sonra esir kampından firar etmiştir. Rusya'nın o günkü kötü şartlarında ülkeye dönmesi çok zor olmuş, Moskova'da dilencilik bile yapmıştır. Moskova'da görevli olan **Halil Paşa**'ya ulaşarak kendisini tanıtmış, bir müddet Türk heyetin sekreterliğini yaptıktan sonra Kırım üzerinden yelkenli ile 14 Haziran 1920 günü Trabzon limanına ayak basmıştır.

Fesa Efendi döndükten hemen sonra tekrar Doğu Cephesi'nde, Büyük Taarruzdan önce de Batı Cephesi'nde büyük hizmetler görmüş ve İstiklal madalyasıyla ödüllendirilmiştir.¹²

Cumhuriyetin ilk yıllarında **Seydiköy Hava Okulu Komutanlığına** atanmış, Sibirya esir kamplarının ciğerlerine verdiği zarardan ötürü 18 Ekim 1925'te 47 yaşında askerlikten kendi isteği ile binbaşı rütbesinde emekli olmuştur. 1925-1933 yılları arasında hava müsteşarlığında çeşitli görevlerde bulunmuş, **Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi**'nin kurulmasıyla ilk genel müdür olarak atanmıştır.



Yüzbaşı Salim ve Yüzbaşı Rasit Kemal

Fakat sağlığı giderek kötüleşmiş, 1943 yılında Heybeliada Sanatoryumunda akciğer tüberkülozu teşhisi konulmuş, 9 Nisan 1951'de vefat etmiş ve Karaca Ahmet'e defnedilmiştir.¹³

Mehmet Fesa Evrensev'in 1912 yılında **"26 Nisan"** günü gerçekleştirdiği ilk uçuşu **"Türkiye Pilotlar Günü"** olarak kabul edilmekte ve

TALPA tarafından kutlanmaktadır.

Salim (İlkuçan) Efendi; 1879 yılında Erzurum'da doğmuş, 1901 yılında Harp Okulu'ndan Sahra Topçu Subayı olarak mezun olmuştur. Uçuculuğa geçişinin detaylarını **Ulus Gazetesi**'nde **Orhan Aydar** tarafından yapılan bir röportajdan öğreniyoruz:¹⁴ "1910 yılında Alman Ordusundaki yenilikleri ordumuza yayma görevi ile gönderilen heyet arasında genç Yüzbaşı Salim Efendi de bulunuyordu. Onun havacılığa tutkusunu öğrenen ve bir rekor uçuşuna hazırlanan ünlü Alman baloncu **'Zumerfeld'** beraber uçmayı teklif eder. Birlikte Pyrit'ten havalanıp 1800 metreye kadar yükselirler ve dört buçuk saatlik bir uçuşu gerçekleştirerek, sorunsuz olarak Prit'e geri



dönerler. Böylece Yüzbaşı Salim Efendinin künyesine **"iyi bir havacı olabilir"** notu düşülmüş olur. 1911 (1912) yılında **"Paris R.E.P. Uçak Fabrikası Uçuş Okulunda"** pilotaj eğitimi alarak Fransa'nın 1044 numaralı, Türk Havacılığının 6 numaralı uçuş brövesi ile İstanbul'a dönerek Balkan Savaşında pilot arkadaşları; **Fethi, Nuri** ve **Fazıl Efendiler** ile birlikte kahramanlıklar gösterdi. 18 Ekim 1913'te **Pilot Yüzbaşı**

Salim, Rasit Yüzbaşı Kemal Efendi ile beraber kötü bir havada Kırklareli'nden havalanarak İstanbul'a gelmeye çalışırken kötü hava koşulları nedeni ile farkında olmayarak Marmara'yı geçip Manyas gölü civarına indiler. Ertesi gün İstanbul'a dönerken Marmara'yı havadan ikinci kez geçen ilk pilot unvanını kazanmış oldu. Bu uçuşun 85 kilometre, Manş geçişinin 46 kilometre olduğu göz önüne alınırsa o günkü şartlarda başarımın büyüklüğü ortaya çıkar.

8 Şubat 1914 tarihinde başlatılan "**İstanbul - Kahire Hava Seyahati**" sırasında **Yüzbaşı Fethi, Yüzbaşı Sadık ve Teğmen Nuri Efendilerin** şهادetleri üzerine yarım kalan yolculuğu **Yüzbaşı Salim Bey, Rasit Kurmay Yüzbaşı Kemal Bey** ile birlikte tamamlamışlar ve 9 Mayıs 1914'de Kahire'de büyük bir törenle karşılanmışlardır."

Birinci Dünya Savaşı sırasında Kafkas Cephesine atanan **Salim Efendi** göreve katılmak üzere bindiği gemi seyir halinde iken 7 Kasım 1914 tarihinde Ruslar tarafından batırılınca esir düşmüştür. Çita Esir Kampında buldukları sırada esir kampının kötü şartlarından kurtulabilmek için bir umut olarak Bolşevik olmaya karar veren **Pilot Salim (İlkuçan) Efendi**'yi, **Dr. Yusuf İzzettin (Dolgunil) Efendi** çok iyi tanımaktadır:¹⁵

"Bizim garnizonda (esir kampında) bulunan ve kendisini iyi tanıdığım **Tayyareci Yüzbaşı Erzurumlu Salim**

dahi Bolşevik cephesinde çalışmak isteyen Türk esirlerden idi. Kıymetli bir eleman olan Salim'in kendilerine iltihakını **Bolşevik Ruslar** memnuniyetle kabul etmişler ve onun emrine hemen bir tayyare tahsis etmişlerdi. Salim'in bu avretle (kusurla) hareket etmesini biz pek maceraperestane buluyorduk. Bütün tevassutlarımızı (aracılıklarımızı) dinlemedi ve bir gün bindiği tayyare ile şehrin üzerinde birkaç defa dolaştıktan sonra Baykal Cephesine doğru uçup gitti. O sıralarda bu civarda pek nadir olan tayyarenin uçuşu, etrafta ve şehirde büyük bir alâka uyandırmış ve pilotun hüviyeti bütün ağızlarda dolaşmaya başlamıştı. Bir kaç gün sonra Salim, Baykal'dan dönüp geldi. Tayyare düşmüş ve kendisi, kolundan hafif yaralanmıştı. Bir müddet garnizonda (esir kampı) kaldı. Bu sırada birdenbire **Bolşevik kuvvetleri** şehri tahliye ettiler. Bolşevik kuvvetler çekilir çekilmez **Beyaz Ruslar** şehri işgal ve bir hükümet tesis ettiler. Vaziyet bu şekilde Beyazlar lehine dönünce, şehirde bir terör başladı. Beyazlar, Bolşeviklerin bilfiil hizmetinde bulunmuş olanları, onlara casusluk etmişleri aratıyor, buluyor ve kısa bir mahkemeden (Çeka Mahkemeleri) sonra idam ediyorlardı. Vaziyet bu şekilde inkişaf etmeye başladıktan birkaç gün sonra Beyazlar, tayyareci Salim'i de garnizonda aramışlardı. Hâlbuki Salim, akıbetini tasavvur ettiği için garnizondan kaçmış ve şehirde bir yere gizlenmişti.

Fakat bu suretle Rusların elinden kurtulmasına imkân yoktu. Muhakkak bulunacak ve diğerleri gibi derhal idam olunacaktı. Salim'i kurtarmak için bir çare düşündük ve bunu derhal tatbik ettik. Yalan bir hastalıkla Salim'i askeri hastaneye ve başka bir namla yatıracağız Bir akşamüzeri Salim'i hastaneye getirdiler. Onu içeri aldım ve bir hasta gibi kendi koğuşuma yatırdım. Buradan onu bulmaları imkân haricinde idi. Onu bir müddet saklamaya muvaffak oldum. Bu şekilde o da Beyazların kurşununa hedef olmaktan kendisini kurtarabildi."

Çeka Mahkemeleri topluma kapalı olarak, bir oda içinde yapılan ve sonucu baştan belli olan mahkemelerdi.

Salim Efendi Sibirya'da 6 yıl esir kaldıktan sonra Vladivostok¹⁶ üzerinden kaçmayı başararak 1921 yılında yurda dönmüştür. **Ulus Gazetesi'nde**¹⁷, Orhan Aydar tarafından yapılan bir röportajdan esaretten döndükten sonra Sakarya Meydan Savaşına asıl branşı olan topçu subay olarak katıldığını ve ağır yaralandığını, tekrar uçuculuğa nasıl döndüğünü öğreniyoruz: "Hastanede kendisini ziyaret eden Maliköy 2. Tayyare Bölüğü Kumandanı **Yüzbaşı Fazıl Efendinin** teşviki ile tekrar uçuşa dönmeye karar verdi.

Adana Tayyare mektebinin başına geçmeden önce Maliköy'de Fazıl Efendiyi ziyaret ederek esaretten dönüşünden bu yana ilk uçuşunu "**Zebercet**" isimli iki kişilik tayyare ile yaptı ve tayyareye hâkimiyetinin

mükemmel olduğunu gösterdi. Kendisine güveni artmıştı. 22 Mart 1922 tarihinde Adana'daki Hava Okulu müdürlüğüne atanıp Adana'ya geldiğinde Fransızlardan kalan manevra kabiliyetini çoktan kaybetmiş tayyarelerle karşılaştı fakat umudunu yitirmedi. İlk etapta on beşe yakın küçük zabıt (astsubay) ve sivil uçucu yetiştirmiş ve Kurtuluş Savaşı yıllarında pilot ihtiyacının giderilmesinde büyük katkılarda bulunmuştur. Daha sonra alınan harp kabiliyeti çok iyi olan 10 tane "**Breguet XIII**" tipi tayyareyi Eskişehir'e nakletti ve Yüzbaşı Fazıl ile birlikte Mart 1921 de Afyondan havalanarak Yunan Karargâhlarını şaşkına uğrattılar."

1923 yılı içerisinde İzmir'in kurtuluşundan sonra Seydişehir'de 30 mevcutlu uçucu subay okulu ile buradaki Tayyare Mektebinin Müdürlüğüne, 1924 yılında 1. Şube Müdürlüğüne, daha sonra 2. Ordu Tayyare Mühassıslığına atanmıştır. 1926 yılı Aralık ayında Türk Tayyare Cemiyeti tarafından kurulan "**Yeşilköy Uçak Makinist Okulu**", daha sonra "**Eskişehir Hava Okullar Komutanlığı**" görevlerinde bulunmuştur.

Kurtuluş Savaşında gösterdiği yararlıklardan dolayı İstiklal Madalyası verilmiştir.

1937 yılında albay rütbesi ile emekli olmuş ve 5 ay sonra yaşamını yitirmiştir.

Adı Yeşilköy de Gazi Evrenos Caddesi üzerinde bir sokağa verilmiştir.

Kabri Edirnekapı Şehitliğindedir.

TV DİZİLERİ ÇOCUKLARIN PSİKOLOJİ AYARLARINI BOZUYOR



Uzm. Psk E. Esra TANRIVERDİ

Hayatın Pusulası Eğitim
ve Psikolojik Danışmanlık Merkezi



Sevgili okuyucularım, sizce diziler mi toplumda şiddet eğilimini artırıyor yoksa sinema ya da sanat toplumun kendisini mi yansıtıyor?

Sizi bilmem; ama bana göre her ikisi de birbiriyle ilişkili. Sonuçta dizi veya sinema aslında toplumun birer aynası. Filmlerin toplumda var olan bir şeyi yansıtmaması da çok doğru olmaz. Çok iyi insanlardan, ideal bir toplum eğilimi de doğru değil. Fakat karşılıklı etkileşim ve giderek şiddet sosyoloji de 'sapan davranış' dediğimiz davranış türünü olağan hale getiriyor.

Nedir sapan davranış? Sapma davranışı, çoğunluğun onayladığının dışında kalan, ayıplanan ve cezalandırılan



bir davranış. Kültürün içeriği olan örf, adet, gelenek ve sosyal problemler ile yakından ilgilidir. Toplumun çoğunluğu tarafından itirazla karşılanır ve istenmeyen bir takım davranış kalıpları ve sosyal olaylardır.

Dizilere baktığımızda boyun eğen, sorgulamayan, itiraz etmeyen, şiddeti içselleştiren tipler dolu. Ayrıca artan şiddet sahneleri toplumsal şiddetin artışı da tetikliyor. Özellikle çocuklar ve gençler bazen bu rol modelleri kopyalıyor. İzleyenlerin

eleştirmediği, her eylemi onayladığı bir dramatik anlayış kurulunca oradaki yanlışlar çocuklara ve gençlere doğru geliyor ve ne yazık ki şiddet onaylanıyor.

Hal böyleyken de film ve dizi yapımcıları Freud'un düşüncelerinin ışığında şiddet ve cinsellik içeren unsurların dizilerde ve filmlerde kullanımını tercih ederek yüksek izleyici kitlelerine ulaşıyor. Çünkü bu tip unsurlar insanın doğasında bulunan inkâr edemeyeceği

kadar insanlığa ait, bastırmaya çalıştığımız "id" lerimiz.

Id dediğimiz nedir? Zevk temelli istekler ve aşırı ısrarcı temel enerjinin çıkış noktası. En ilkel benlik. Ana kaynağı cinsellik, açlık, şiddet gibi ihtiyaçların en bencilce doyurulması. Bu durum televizyon izleyicilerinin psikolojik durumlarını derinden etkileyeceği gibi yaşam tarzlarında da değişiklikler ve şiddete karşı eğilimler yaratabiliyor. Bununla birlikte

çocuklar dizilerde sevdikleri karakterleri ego ideali olarak görüyor.

Unutmayalım ki, bütün insan davranışları, sosyal ve psikolojik olarak öğreniliyorsa, şiddet eğilimi de öğrenilen bir davranış türüdür.

Bir başka öğrenilen davranış türü ise çok sayıda Türk yapımı dizilerde görülen “zenginlik merakı”. Mutlaka bir holding, bir yalı veya çiftlik gibi ortamlarda geçen diziler çekiliyor. Toplumda herkesin iyi yaşama, zengin olma ve hatta lüks yaşam merakı oluşuyor. Orta ya da orta alt sınıf gerek eğitim, gerek deneyim ve gerekse sermaye olarak yetersiz olmasından dolayı, bir üst sınıfa veya bu hayat biçimine ulaşmaya çalışıyor. Bu da kişilerde yine ‘sapan davranış’ olarak görülüyor. Oysa gerçek hayatta böyle bir dünya yok!

Şu halde ebeveynlere çok büyük iş düşmekte. Nasıl ki çocuklarının okul, beslenme, giyimine ve beden sağlığına özen gösteriyorlarsa ruh sağlığına da gereken özeni göstermeleri gerekir.

Ebeveynler çocuklara dizilerdeki her bilginin doğru olmadığını, her söylenene inanmamaları gerektiğini anlatmalı. Çocuk diziyi izlediği zaman ebeveyn oradaki yanlış veya doğruyu çocuğa sabırla açıklamalı. Dizi filmlerin birer senaryo kurgusu olduğunu ona anlatmalılar.

Bununla birlikte ebeveynler çocukları çok sıkımadan ve bunaltmadan doğruyu göstermeli, izlediği filmleri takip



etmeliler. Hatta ebeveynler güncel konuları da yakından izlemeliler, çocukların ve gençlerin dünyasında ne olup bitiyor bilmeliler.

Ailecek izlenen film veya dizi, eğer ki acımasızlığı, merhametsizliği öğretiyorsa, o dizideki rol karakterlerini çocuğa

muhakkak sorgulatmamız gerekiyor. Aynı zamanda çocuğa iyi insan olmanın ünlü olmaktan daha önemli olduğunu öğretmeli. Çocukların gelişen ruhuna önceliklerimizi, önemli şeylerimizi dizi karakterlerinden önce yerleştirmeliyiz.

Çocuklara, iyi insan olmayı,

yardımsızlığı, empatiyi, dürüstlüğü ve sözünde durmayı yücelten diziler izletmeliyiz. Yok mu bu tür diziler? Geçmişte pek çok. Açın eski dizileri birlikte izleyin. Hepsi internette var.

Yoksa günümüz Tv dizileri çocukların psikoloji ayarlarını bozuyor!



Dilay SEÇKİN



**HAYAT BİR OKUL
VE BEN DE HER
GÜN BU OKULDA
FARKLI ŞEYLER
ÖĞRENİYORUM:**

**ZİLAN
DURU**



“ İÇİNE KAPANIK BİR ÇOCUK OLDUĞUM İÇİN KIRILMA NOKTAM OYUNCULUK OLDU. KENDİMİ BUNUNLA KEŞFEDİP AÇILABİLDİM. OYUNCULUK DA HAYAT GİBİ BİR SERÜVEN BENİM İÇİN. İNSANLARI SON ANA KADAR YAŞAMDA TUTAN ŞEY GENETİK KODLARINA İŞLENMİŞ OLAN UMUTTUR. SON ANA KADAR HAYATTA KALMA İSTEĞİ KENDİNİ NASIL İNSANA DAYATIYORSA OYUNCULUK DA BİR BAKIMA ÖYLE BİR ŞEY. ”

Biraz eskilere gitsek, hikâyen nasıl başlıyor? Diyarbakır'da doğdum. 1 aylık oluşumdan itibaren İzmir'de dedem ve anneannem tarafından büyütüldüm. Teyze ve dayılarımla yakın yaşta olduğum için kardeş gibi büyüdüğüm ve bana şahane bir babalık yapan dedemle muhteşem bir çocukluk geçirdim. Bu sene onu kaybetmek benim için büyük bir yıkım oldu. Çok içine kapanık, maalesef sokakta oynamasına izin verilmemiş ve evde kendi kendine oynayan bir çocuktum. Dedem ve anneannemin sevgisi o kadar büyüktü ki başka şeylerin eksikliğini hiç hissetmediğimi bile söyleyebilirim.

Anadolu Üniversitesi Radyo Televizyon Bölümü mezunusun. Oyuncu olmaya nasıl karar verdin?

İçine kapanık bir çocuk olduğum için kırılma noktam oyunculuk oldu. Kendimi bununla keşfedip açılabilirdim. Geçen günlerde, 2004 yılında vermiş olduğum röportaja denk geldim. İlk röportajımdı. Orada bile “Liseli Zilan Radyo Televizyon okumak ve oyuncu olmak istiyorum” yazılmıştı. O zamandan beri kafama koyduğum ideali başarmışım. Bu beni mutlu etti.

Oyunculukta hayal

ettiğin yer neresi; şu an o yere ne kadar yakınsın?

Oyunculuk da hayat gibi bir serüven benim için. İnsanları son ana kadar yaşamda tutan şey genetik kodlarına işlenmiş olan umuttur. Son ana kadar hayatta kalma isteği kendini nasıl insana dayatıyorsa oyunculuk da bir bakıma öyle bir şey. Tabii ki de toplumsal anlamda insanlara katkı sunacak sanatsal değeri yüksek projelerde yer almak benim için bir ideal ve bu anlamda da başarılı olmayı çok isterim. Ama oyunculuk da gidebileceği yere kadar bir serüven ve hem zihinsel hem de fiziksel olarak bedenimin beni taşıyabildiği kadar devam ederek sanatsal ve toplumsal anlamda başarılı işler yapmak istiyorum.

Bir proje sana teklif edildiğinde, kabul etmende neler etkili oluyor?

Oyunculuğun güzel tarafları kadar handikapları da illâ ki var ve hele şu yaşadığımız dünya ve ülke gerçekliğinde kendisini negatif anlamda fazlasıyla dayatıyor... Dolayısıyla oyuncular da söz konusu sosyoekonomik gerçeklik içerisinde kendilerine yer buluyorlar ve bazen fazla da tercih şansları olmayabiliyor. Tercih etme şansı söz konusu olabildiği durumlarda doğal olarak sanatsal nitelik ve toplumsal katkı benim için öncelikli tercihler oluyor. Çünkü hayata iz bırakmak

ve ona niteliklerim ölçüsünde katkı sunma arayışında ve çabasımdayım, bunun yolunun da nitelikli sanatsal yapıtlarda geçtiğinin gayet bilincindeyim.

En çok nasıl bir karaktere hayat vermek istersin?

İnsan en çok yaralı olduğu yerden haykırır. İnsanlığı tek bir halk olarak gören ve ortak tek bir toprak parçası yani yeryüzüne ait olarak düşünürüm. Yaşadığımız bu yeryüzünde acılar, arzular, haykırışlar, mutluluklar, sevinçler her dönem değişkenlik gösterebiliyor. Ülkemizin hemen günününde bir zamanlar insanlık dışı olaylar söz konusuysen sonra da birden Afganistan'da yaşananlar ve kadınlara dayatılanlar beni çok etkiledi. İran'da zira kadınların çok güçlü insanı bir haykırışı ve arayışı var. Özellikle bu coğrafyadaki kadınların haykırışına ses olacak bir karakterde ve projede olmayı çok isterim. O kadınların yanında olduğumu, elimden geldiği kadarıyla da duyuramadıkları yerde çığlıkları olduğumu ve olmak istediğimi de söylemek isterim.

Kırmızı çizgilerin var mı? Asla oynamam, yapmam dediğin...

Ruhi Su'yu rahmetle anarak “Benim kâbem insandır” sözünü hatırlatmak isterim. Her ne olursa olsun insanların bir

amacı, hedefi, ideali dolayısıyla da bir sınırı yani çizgisi olmalı. İnsani, barışçıl olmayan, ırkçı, dinci, şiddetli meşrulaştırılan, homofobik vb. hiçbir projede yer almam ve almak da istemem. Çünkü sanat dediğimiz olgu barışçıl ve insani idealleri olan bir işlerlik ve ben de çizgilerim gereği böyle bir prensiple hareket ederim, tercihlerime de bu doğrultuda yön veririm.

2010 yılında yüz güzeli seçildin. Oyunculukta sence güzellik mi, yetenek mi daha önemli?

Her insan aynaya baktığında kendinde bir parça da olsa güzellik bulur. Çünkü her insan kendi dünyasının öznesi ve biricigidir ve bu bakış açısı da insanı olarak gayet normaldir. Ancak fiziksel güzellikten çok, ruhsal güzelliğin daha anlamlı olduğunu düşünüyorum çünkü hayatı ve kişiyi güzelleştirecek olanın zihinlerden hayata yansıyan olduğunun gayet farkındayım. Kötü eylemleri olan insanların güzelliği değil yaptıkları hayatın içinde belirleyici olurken, yine fiziksel olarak çirkin bir insanın yaptığı güzel eylemi de çirkinliği hiçbir zaman perdelemesin. Hayat tecrübelerimiz fazlasıyla bu gerçeği karşımıza sıkça çıkarıyor. Kaldı ki güzellik de göreceli bir kavram. Önemli olan bu noktada benden çok insanların doğal olarak beni



nasıl değerlendirdiğidir. Güzel gözükmek bana mutluluk verir ama öncelikle güzelliği zihnimde ve yaşama olan izdüşümde aramalarını tercih ederim. Bütün buradan hareketle ve sanatsal nitelik ve disiplinin gerçekliğiyle hareket edersek ki etmek durumdayız; her ne kadar popüler kültürde oyunculukta güzellik ve yakışıklılık öncelikli nitelik olarak ön planda tutulsa da gerçek şu ki yetenek ve dolayısıyla da karakter ezici bir üstünlüğe sahip. Ki dijital platformların ülkemizde de fazlasıyla yaygınlaşması bunun cevabını bize veriyor. Örneğin birçok projede güzel ya da yakışıklı görmeyebiliyoruz.

Motivasyonunu ne sağlıyor en çok mesleğine dair?

Hayata dair bir felsefem var ve bunu önceki sorularda alt metin olarak belirttim. Tabii ki de hayata bakış felsefemden

hareketle okuduğum kitaplar, dinlediğim müzikler, oturup sohbet ettiğim insanlar, 'hayvanlarım' demek istemiyorum; beraber yaşadığım çocuklarım, seyrettiğim filmler ve diziler, gittiğim yerler kısacası yaşama dair ne varsa motivasyonumun temel kaynağı. Dün başka şeyler olabiliyorken bugün İran'lı kadınlar mesela. İnsanı insan yapan öğeler motivasyonumun temel kaynağı...

Monica Bellucci'ye benzerliğin medyada çok yer aldı. Türkiye'ye geldiğinde onunla tanıştığınızı biliyorum. Nasıl bir izlenim bıraktı sende?

Ne olursa olsun, insanların hayranlık ve sevgi beslediği birilerine benzetilmek mutluluk verici. Hele ki benzetilmek dışında sevgi duyduğum, beğendiğim bir insan ve oyuncu

olduğu için bu durum beni daha mutlu etti. Pablo Picasso: "Tek doğru olmuş olsaydı, aynı temada yüzlerce tablo olmamış olurdu" der. Ben de Picasso'nun anlatmış olduğu tablolarından biri olmak isterim bu anlamda. Yani sonuç itibarıyla her insanın farklı bir deniz ya da okyanus olduğu gerçekliğine varıyoruz. Ne mutlu ki hayat da zaten öyle; rengarenk ve farklılıklar dolu. Daha önce tanıdığım ve çok sevdiğim bir insanla uzun bir ayrılıktan sonra buluşma heyecanı ve mutluluğu içindeydim. Öyle ki; bulduğumuzda da sanki birbirimizi hep tanıyormuşuz gibi karşılıklı bir enerji alışverişi içinde olduk. Beni görmesiyle "Vaaaov" diye bir söz duydum Bellucci'den... Tabii ben de mutluluk içinde kendisini karşıladım. Sarıldık ve sohbete başladık. Beni daha yakından tanımak istedi, kendimi anlattım

ve geleceğe dair planlarımızı konuştuk. Samimi ve dostane bir havada sohbetimiz devam etti...

Modern estetik algısı ve günümüzdeki güzellik ölçüleri hakkında neler düşünüyorsunuz?

Bir zamanlar balık etli kadınlar estetik ve güzellik anlamında daha beğeni toplarmış ama günümüze bakınca tam tersi bir durum söz konusu. Üstüne üstlük kadınlar formda kalabilmek için kayda değer bir çaba içerisindedir. Yarın ne olacağı ise meçhul. Böyle bir döngüye bakınca genel geçer estetik ve bir güzellik ölçüsünün olmadığını görüyoruz. Tabii ki de bunun sebebinin teknolojik gelişmeler, globalleşen dünya, bilim, bilinç, bilgiye ulaşma ve nihayetinde insanlardaki doyumsuzluk bir araya gelince ortaya çıkan sonuç olduğunu söyleyebiliriz. Bu

durum beraberinde hem olumlu hem de olumsuz sonuçları doğurabiliyor. Ama zaten medeniyetin yükselişi de değişim ve dönüşüm üzerine kurulu değil mi?

Saçın ve cildin için nasıl bir bakım periyodun var?

Her daim doğallıktan yana olduğum için saçlarım yıpranmadıkça hiç bir işlem uygulamıyorum. Saç boyasını dahi hiç sevmiyorum. Cildim için eskiden beri dikkat ettiğim şeyler her zaman devam ediyor, kötü alışkanlıklardan uzak ve çok ekstra bir şey yapmadan sürdürdüğüm doğal yöntemlerim var. Rutin alışkanlıklarımı sürdürüyorum.

Düzenli olarak spor yapıyor musun?

12 senedir pilates yapıyorum ve kendi stüdyomu kurmak gibi bir hayalim var. En kısa zamanda hayata geçirmeyi planlıyorum.

İçinde bulunduğumuz hızlı tüketim çağında trendlerle aran nasıl? Modayı takip eder misin?

Evet, ama bunun için yakışandan uzak sadece moda diye yaptığım şeyler yok. Takip ettiğim belli markalar ve belli bir stilim var, dışına çıkmıyorum. Alışveriş ve hızlı tüketim maalesef bende de mevcut. Sınırlayamıyorum :)

Günlük hayatında nasıl giyinmekten hoşlanırsın?

Sade, spor ama şık. Rock Chick diye tanımlayabiliriz belki... Siyahtan pek şaşıttığımı söyleyemem sanırım.



Sosyal medyayı aktif kullanıyor musun? Olumsuz yorumlara ve eleştirilere takılır mısın?

Sosyal medya artık hayatımızın kaçınılmaz parçası ve sınırları aşan insana büyük bir özgürlük alanı tanıyan bir devrim gibi. Bir zamanlar ünlü müzisyenler IMC TV'lere mecburlarken, günümüzün müzisyenleri böyle bir mecburiyette değiller. Hatta TV'lerin ulaşamadığı sınır sosyal medya üzerinden pek çok kitlelere ulaşabilmekteler. Dolayısıyla benim için de vazgeçilmez bir araç, aparat. Özellikle de benim gibi toplumda beslenen ve geri bildirimini yine toplumdaki alan insanlar için büyük bir öneme sahip. Monica'yla tanışmamıza sosyal medya vesile olduğu gerçeği de buna bir örnek. İnsanlar genel anlamda olumsuz sözleri ya da eleştirileri sevmeyenler zaten insani özellikler için de anlaşılır bir durum bu. Eleştiriyi ve eleştirilmeyi severim, insanı daha yukarıya daha ideale taşıyan bir süreç ama bu durum amacından sapıp saldırganlık, art niyet boyutuna ulaştığı noktada tabii ki de rahatsız olurum. Bu sebepten de kimin, neyi, hangi amaçla eleştirdiğine bakar, öyle değerlendiririm.

Herkes aşkı kendine göre tanımlar, senin için aşkın tanımını sorsam...

Aslında çok kolay ama bir o kadar da zor bu soru... Kanaatimce insanın içinde olduğu döngüyle bire bir bağlantılı bir olgu ve bu olguyu basitleştiren de, yüceleştiren



de ve ulaşılmasını kolaylaştıran ya da zorlaştıran da insanın ta kendisi. Çöldeki bir çiçeğin ve çiçek bahçesindeki bir çiçeğin anlamı ne kadar aynı olabilir ki? İnsanın eksik tarafıdır bence aşk... İnsanın en yoksun tarafına ulaşma çabasıdır.

Mutlu bir beraberliğin yol haritası var mı?

İllâ ki vardır. Saygı, sevgi ve anlayış. Bu sadece beraberlik için değil aslında bütün insanlık için geçerli bir durum. İnsan sevmeyi, sayılmayı ve anlaşılmayı ister ve bu gayet insani bir durum. Aşkta da toplumsallıkta da bunu başarmak mutluluğun anahtarını yakalamak gibi bir şey. Bu nerede yakalanmışsa, mutluluğa orada şahit oluruz.

Ayakları üzerinde durabilen başarılı bir genç kadın olarak, hayalleri için adım atmak isteyip de cesaret edemeyen diğer kadınlara vermek istediğin mesaj var mı?

Hayat hızla akıp giden bir serüven ve hayata bir kez geliyoruz. Çoğu şeyi sonradan kavrayıp anlayabiliyoruz ve farkına vardığımızda da işi isten geçmiş olabiliyor. Çoğumuz için bu böyle ama gelip durduğumuz ve bunu anladığımız yer, her şeyin son bulduğu yer değil. Aksine yeni başlangıçlarımızın olduğu yer. Bize sunulan, adına hayat dediğimiz bu armağanı elimizden geldiğince istediğimiz gibi kullanmak da en doğal ve insani hakkımız. Kodlarımıza o kadar güzel işlenmiş ki insan hayatının en son noktasına geldiğinde bile yaşama dair hep



Bütün insanlar gibi ben de başta huzur arzuluyorum. Savaşın, hüznün, hastalıkların, açlığın, sefaletin olmadığı bir dünya diliyorum herkese ve bunun olmasının da yine biz insanların elinde olduğunu belirtmek istiyorum. Hayat bir okul ve ben de her gün bu okulda farklı şeyler öğreniyorum. Bir oyuncu olarak ideallerimin peşinden koşup manevi ihtiyacımı gidermek ve sanatsal / toplumsal motivasyonu yüksek projelerle serüvenime devam etmek istiyorum.

Fotoğraf: Bahadır Kuyucu
Saç: Sabit Akkaya
Makyaj: Cüneyt Seven
Videografi: Ünal avcı
Stil danışman: Katerina
Saç asistan: Erdem Sucu
Lokasyon: Look studio

bir umudu vardır. Bu mucizevi şeye, umuda sıkı sıkıya tutunup hayallerinin peşinden koşsunlar. Bu işin sonunda mutlaka hayallerine erişeceklerdir. En kötü ihtimalle dönüp arkalarına baktıklarında pişmanlık duymamış olacaklar...

Bundan sonrası için neler var hedeflerinde?



ZİHNİN KARMAŞASI

ZİHNİN KAOSU

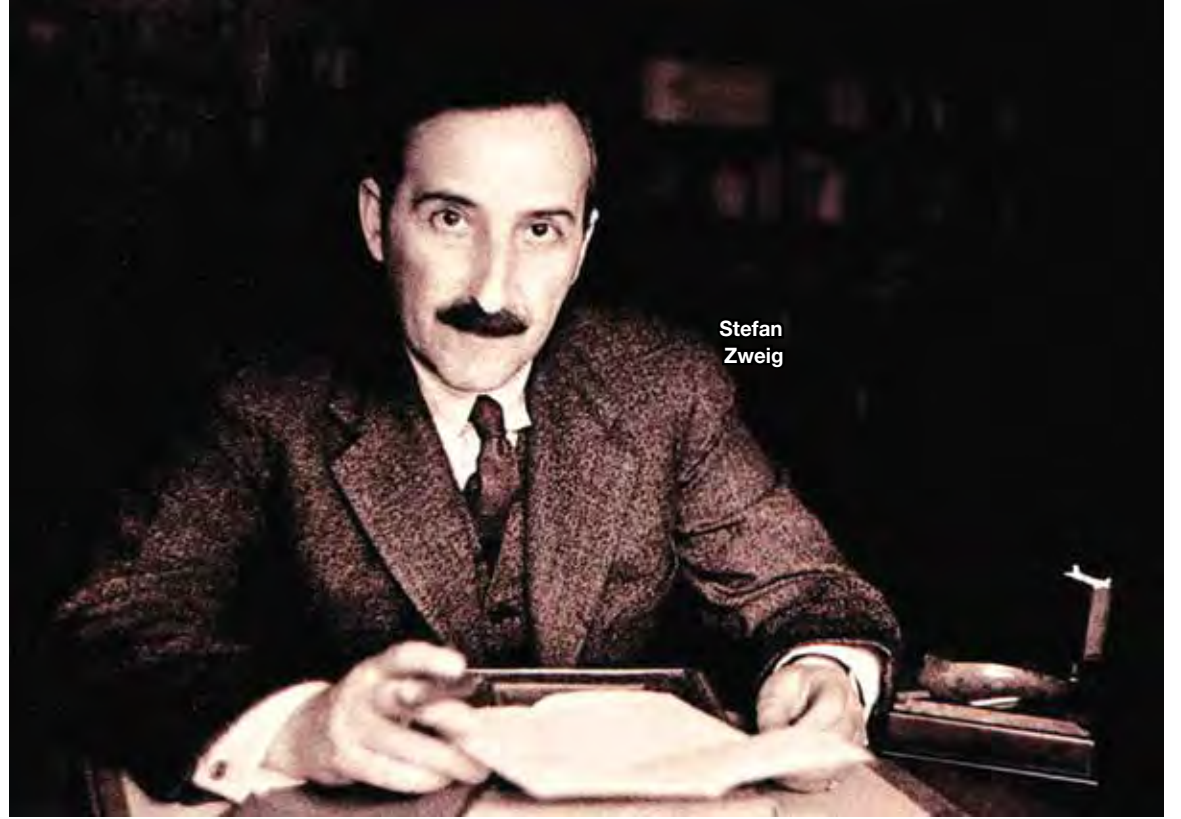


Burcu TENEKECI

burcutenekeci1983@hotmail.com

Biz, zihnin zeplincileri...? ifadesini kullanır bir keresinde

Nietzsche düşüncenin sınır tanımaz ve yegane özgürlüğünü ifade etmek için, Stefan Zweig'in Kendileriyle Savaşanlar adlı yapıtında. Sonsuzluğa yol alan bir süreçtir bu, yükselişler, düşüş, kopuş, geri geliş süreçleriyle seyreden ve doruğa yıkılıştan hemen önce ulaşan. Yunanlılar'ın 'mavia (mania)' diye adlandırdıkları, esrik bir kendinden geçiş hali. Coşku, ölçsüzlük, aşırılık ve o ateşli yaratışların, ilhamın, çalışmanın, üretimin, aklın ve de zihnin, ruhun, ağların sınırlarını



Stefan
Zweig

zorlayan biricik hali. O ve onun gibi birçok filozof ve bilim insanının sahip olduğu ve yine Nietzsche'nin tabiriyle bir lütuf ya da bir lanet!

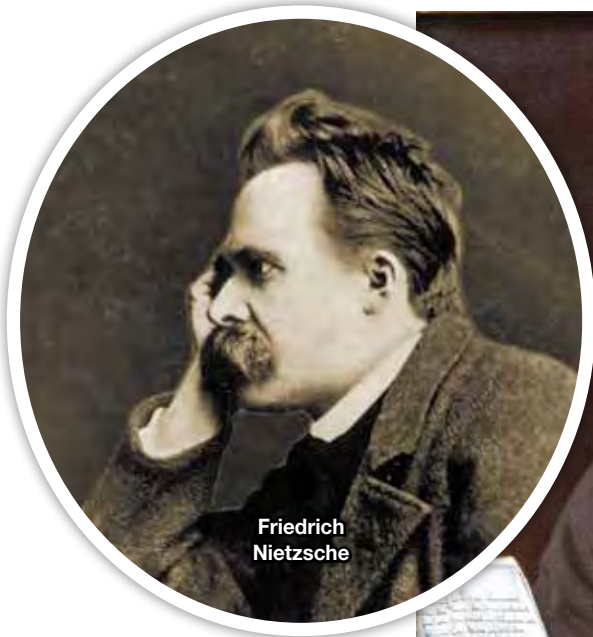
Çekip gidin ya da öğrenin, 'Bir bilgedir!' deli de!

Ne yazık ki hala dışarıda, sosyalitede çoğunlukla kabul görememiş ve tıp ve de modern bilim dünyasında sonuca ulaşlamamış bazı özel zihinsel

ve de ruhsal alanlar, farklılıklar, boyutlar... Tamamiyle beyin kimyasıyla ve yoğun hisler, algılar ile alakalı 'mani'; beynin anlaşılabilir ve de çetrefilli yapısına yalnızca bir örnek. Bir ucu ölümün çağrısı, diğer bir ucu hatta zirvesi yüksek bir ruh ve de zihin; algılar, iç ve dış görümler, perdeler tamamiyle açık. Stefan Zweig, Hölderlin, Kleist, Nietzsche'nin karşı

kutbuna Goethe'yi koyarak, iç ve dış dünya ve de devasa zihin, ruh ve beden savaşlarını iyi bir örneklendirmeye sunar bize. Açıklanamayan durumların bir başka anlaşılır yolunu belki de...

Genel olarak zihin, düşünce akışı olarak adlandırdığımız, zekanın ve bilincin kolektif birleşimidir. Düşüncelerin, hislerin, algıların, belleğin, hareket ve davranışların



Friedrich Nietzsche



Goethe



Christian Von Wol

kapsama alanına girer ve zihin felsefesi antikçağdan bugüne, öne sürülmüş çeşitli teorilerden oluşan, daha çok dil felsefesi ile alakadar görünse de felsefe ile beraber, psikolojinin ve de psikiyatrinin hala karmaşık ve zor bir alandır.

Akl, zihin, bilinç, beden ve ruh ayrımları antikçağda ve de ortaçağda farklı şekillerde incelenmiş, düşünülmüş olsa da sorun en kesin çözümüne 17.yy'da ilk olarak 'zihin felsefesi' sınırlarıyla Rene Descartes'te ulaşır. Descartes'in 'cogito'su zihin için bir başlangıçtır ve zihin-beden arasındaki bağlantıyı açıklamak için düalizm (ikicilik) / anti-fiziksel kavramını kullanmıştır. Bu ayrıma ulaşabilmek için kullandığı etkiler, teoloji ve de fiziktir. İlk Felsefe Üzerine Meditasyonlar'da, Meditasyonlar V-VI'da zihin-beden ayrımını araştırmıştır. 1628'de başladığı son çalışması

olan Aklın Yönetimi İçin Kurallar ya da Zihnin Yönü İçin Kurallar (Regulae Ad Directionem Ingenii) bilimsel ve felsefi düşünce için yöntem üzerine olup 1701'de ölümünden sonra yayımlanmıştır.

Zihin felsefesinin temel sorunu zihin-beden sorununa önerilen iki temel yaklaşım bulunur. İlki düalizm, ikincisi de materyalizmdir.

Dualizm, zihnin bağımsız bir töze sahip olduğunu savunan töz ikiciler (substance dualist) ve farklı özelliklere sahip olmakla birlikte, ayrı bir

tözünü bulunmadığını savunan nitelik ikiciler (property dualist) olmak üzere iki farklı görüşe sahiptir. Platon, Aristo ve Hint Felsefesi'ndeki Yoga, Sankhya gibi bazı ekollere kadar geri

götürülebilir. Töz ikiciliği de Descartes'in savunduğu etkileşimcilik (interactionism) ve Leibniz'in savunduğu paralelçilik (parallelism) olarak ikiye ayrılır.

İkicikle beraber, tekçilik/ fiziksel (monism), materyalistler tarafından benimsenir.

İlk temsilcisinin Parmenides olduğu bilinen, her şeyin tek bir tözden kaynaklandığını ve tek bir ilkenin, zorunluluğunun madde ve enerjiden olduğunu savunan bircilik/monizm terimi ilk olarak Alman filozof Christian Von Wolf tarafından kullanılmıştır ve aynı zamanda Leibniz'in koyduğu bir savunucusur. Ayrıca Pisagor, Herakleitos, Thales, Demokritos, Anaximenes diğer monist antikçağ düşünürlerindedir.

Felsefe tarihinde, belirli başlı biçimlerde ortaya çıkan monizmde, zihin-beden sorununa başka bir çözüm ve bakış açısı elemeci maddecilik (eliminative materialism). Wilfrid Sellars'ın (1912-1989) Deneycilik ve Zihin Felsefesi, 1963'te Feyerabend Zihinsel Olaylar ve Beyin adlı çalışmalarında eleştirel maddecilik üzerinde durmuşlardır. Quine, Rorty, Paul ve Patricia Churchland, Stephen Stich bu anlayışın diğer öncülerindedir.

İkicilikten ayrı bir çözüm denemesi Gilbert Ryle (1900-1976) tarafından, 1949 yılındaki Zihin Kavramı çalışmasında, davranışçılık kuramıyla ortaya atılır ve makinedeki hayalet

olarak betimlediği Descartes'ın düalizminin içerisinde kartezyen ikicilik, zihinselcilik (mentalizm) olarak iki sav bulunduğunu belirtir. Ryle'in öncesinde Ludwig Wittgenstein (1889-1951) Felsefi Soruşturmalar eserinde, benzer bir kuramı incelemiş ve de ileri sürmüştür.

Fizikselcilik, aynı zamanda özdeşlik kuramı olarak adlandırılan indirgemeci maddeciliği savunan düşünürlerse, U.T. Place ve J.J.C. Smart'tır. Fizikselciliğe karşı bir kanıt, 1986 yılında Avusturalyalı bir filozof Frank Jackson'un (1943-....) Mary'nin Bilmediği adlı bir makalede yayınlanmıştır.


1960'lı yıllara doğru işlevselcilik (functionalism), zihin fenomenini açıklamaya çalışan başka bir yaklaşım olarak ortaya çıkmıştır. Savunucuları arasında Jerry Fodor, Hilary Putman ve David Lewis gibi filozoflar yer almaktadır.

Bircilik ya da materyalist bircilik bağlamında, materyalist bir panpsizmi (ruhçuluk) ifade eden bir zihin görüşü olan zihinsel malzeme teorisi ve ona karşılık metafizik bir öğretisi olarak zihin tozu öğretisi ileri sürülebilir.

Ayrıca yalnızca salt zihnin var olduğunu ileri süren idealist bir yaklaşım bulunmaktadır. Berkeley tarafından öne sürülen öznel idealizm ve Fichte, Schelling, Hegel, Bradley gibi filozoflar tarafından öne sürülen nesnel idealizm olmak üzere iki görüşe ayrılmaktadır.

Spinoza'nın zihin öğretisi, modern bir versiyonu olarak dil felsefesinin önemli savunucusu

P.T.Strawson, pozitivist filozoflar E.Mach, R. Carnap, A.E. Ayer ve pragmatist W.James nötr öğretiler arasında yer almaktadır.

Qualia, bilinç, Turing testi, çin odası, ben, kişisel özdeşlik, öteki zihinler, yönelimsellik zihin felsefesinin diğer üzerinde durduğu kavramlar ve çalışmalarıdır. Zihin felsefesi, dil felsefesiyle birlikte, günümüzde en aktif felsefe dalı olarak devam etmektedir. 



Rene
Descartes



Wilfrid
Stalker
Sellars

Beklenmedik olanı beklemedikçe, onu bulamayacaksın.

Herakleitos

Anlatmadığın boşluklarda tükenir ruhun ve görünmeyen alemlerde yaşar yoklukların. Ve sen her saniye yaşatmak için çabalarsın kendini, zorlarsın direncini iyi olmak adına. Belki çok kişi, belki hiç!

Kim neyi ve kimi ne kadar anlar, bilinmez bir denklem.

Biten her nefes gibi, an be an var olacağız yeniden. Tüm kazandıklarımızla ve de tüm kaybettiklerimizle. Tüm sahip olduklarımızla, sahibsiz gölgelerde.

Zaman bizi onaracak, rüzgara savrulmuş küllerimizle ve tekrar yok olacağız; kimsenin kimseyi duymadığı saliselerde. Birden yalnızlıklarımız haykıracak, dünyada bir tek yekliğimiz kalmışçasına.

Ölesiye üşüyeceğiz, korku dolacak yüreğimiz. Tek bir nefesle paramparça! İşte o an, benliğimiz sarsacak bizi ve geçmişimizle. Direncimiz bizi ya bir süre alıkoyacak, ya da ayağa kaldıracak!

Bilincimizden; zihnimizden fıskıracak yaptıklarımız,

yaşadıklarımız ve ileriye doğru gözlerimizde canlanan yapmak; yaşamak istediğimiz her şeyle beraber.

Ya dengeyi koruyacağız, ya da kendi yolumuzun sınırına adım atacağız... Kayboluşlara ramak kala!

Hayata elini uzatmadığın müddetçe, o seni fark etmeyecek bile. İnsana göre seçim yapmaz, cesarete, dayanma sürecine, sabra ve ruhindaki ışığa doğru parlar üzerine.

O senin iyi olmanı bekler, karanlığı seçsen de. İzdırapla yıkanmış he an daha güçlü bir nefes olarak doğar.

Yalnızca her şey doğru anda, zamanda ve de yerde vukuu bulur ve her şey zamanını bekler.

Er ya da geç, akıl ve irade gerçek hedefi bulur; vurur.

Ve her ne olursa olsun, vazgeçmemektir düsturumuz; henüz zamanımız dolmadan ve bu diyardan ayrılmadan önce.



www.talpa.org

62 yıllık birikim ve deneyim...

TALPA demek

Dayanışma ve birlikte hareket etmek

DEMEK

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

+90 (212) 662 12 01



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



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



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



[talpaorg](https://www.linkedin.com/company/talpaorg)



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



Sarıkamış - Kafkas Cephesi Öncesi Birinci Dünya Savaşı'na Giriş Alman - Osmanlı İttifakı'nın Arka Planı

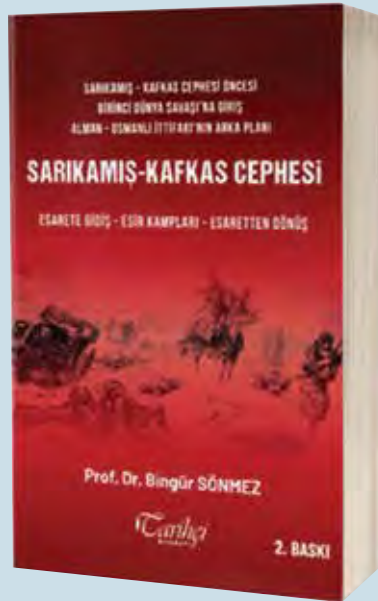
SARIKAMIŞ - KAFKAS CEPHESİ

Prof. Dr. Bingür Sönmez

Almanya'nın Türkiye'den özür dilemesi gerekir;

“Son olarak benim görüşüme göre o zamanki Almanya'nın müttefiki Türkiye'ye karşı hatalı davranmış olduğunu da belirtmek istiyorum. Bu ülkenin harbe zorla sokuluşu, hükümetin kandırılışı, birçok şeyden haberi olmayan saf insanların acımasız emirlerle ölüme gönderilişi, askerlere saygısızca ve tepeden davranılış şekil ve tarzı utanç vericidir. Kulağa garip gelebilir ama Alman İmparatorluğu'nun sebep olduğu acılar nedeniyle Almanya'nın Türkiye'den özür dilemesinin yerinde olacağına inanıyorum.”

WOLF Klaus, Gelibolu 1915-Birinci Dünya Harbi'nde



Alman-Türk Askeri İttifakı.

Çev: Eşref Bengi Özbilen, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2014

Almanların çok zayıf vermelerine gelince:

“Büsbütün gayr-ı varid ve gayr-ı makuldür. Zira

mütearrızın her halde müdafaanın birkaç misli zayıf verir. Almanlardan bir nefer safdan hariç kalmışsa müttefikinden behemehal 5 nefer çıkmış demektir.”

GEORGE David Lloyd, İngiltere Başvekili, Vaziyet-i Harbiye'ye Dair Avam Kamarasında

Söylediği Sözler;

18 Ağustos 1333 Cuma
Numara: 85

“İzah buyurduğunuz manevra nazari olarak gayet mükemmel bir manevradır. Lakin af buyurunuz, bedeniz böyle bir ihatanın (çevirmenin) muvaffak olması için 9'uncu ve 10'uncu Kolorduların da, ellerinizin haritada hareket ettiği gibi, seri ve emniyetle harekete muktedir olmaları şart-ı

azamdır (büyük şart) itikadındayım.”

Ahmet Fevzi Paşa, 9. Kolordu Komutanı.(Savaş başlamadan,3. Ordu Komutanı Hasan

İzzet Paşa ile plan üzerinde konuşması)

BİRİNCİ Ali, Tarih Yolunda Tanıdıklarım, Hitabevi Yayınları, Ankara 2016

Oltu'nun Terpenek (Sağbaş) köyünden İsmail Çoşkun; **“Çık bu Soğanlı Dağı'na, de ki: Ey bu dağın toprağı, ne kadar insan kanıyla yoğruldu? Dağlar şehitten görülmez olmuştu. Dikenli Tabya, Eski Sarıkamış üstü, Bardız yolunda yaz açılınca tomar tomar şehit gömülmüştü.”**

SOLMAZ Gürsoy, Çayeli'nden Sarıkamış'a Şehit Yakınlarından Anılar.

Atatürk Üniversitesi Yayınları, Erzurum 2014



1952 yılında Sarıkamış'ta doğdu. İlk ve orta öğrenimini tamamladıktan sonra Pendik Lisesi'ni 1969 yılında bitirerek İstanbul Üniversitesi Tıp Fakültesi'ne girdi. 1975 yılında tıp eğitimini tamamlayan Bingür Sönmez, burslu olarak İngiltere'de 1 yıl yabancı dil eğitimi gördü. 1977-1984 yılları arasında İstanbul Tıp Fakültesi'ndeki uzmanlık eğitiminin içinde bir yıl süreyle Londra St. Thomas Hastanesi'nde kalp ve damar bölümünde cerrahi asistan ve Rayne Enstitüsü'nde araştırma görevlisi olarak çalıştı. İngiltere'de aynı hastanede 1987-1990 yılları arasında üç yıl çalışarak koroner cerrahisi eğitimi aldı. 1990 yılı sonunda İngiltere'den kesin dönüş yaptı.

1984 yılında GATA'da yedek subay olarak görev yaptı. 1988 yılında Doçent, 1997 yılında Profesör oldu. 1990 yılında İstanbul Üniversitesi Kardiyoloji Enstitüsü'nde göreve başladı

Prof. Dr. Bingür Sönmez

ve 1995 yılına kadar aynı zamanda İstanbul'da Florence Nightingale Hastanesi'nde çalıştı. Daha sonra, Florence Nightingale Hastanesi'nde Kalp ve Damar Cerrahisi Bölüm Başkanı, aynı zamanda Kadir Has Üniversitesi Tıp Fakültesi'nde Cerrahi Bölümler Başkanı olarak görev aldı. 2001 tarihinden beri de Memorial Sağlık Grubu'na bağlı Şişli Hastanesi'nde Kalp ve Damar Cerrahisi Bölüm Başkanı olarak görevini sürdürmektedir.

Yurt içi ve dışında yüzden fazla yayını, 5 kitapta yazdığı 8 bölüm bulunmaktadır. "Radial Arter Graft Hazırlanması"; "Kalp Yogası" ve "Ateşe Dönen Dünya - Sarıkamış" isimli kitapları yazmıştır. Birçok tıbbi derginin editör listesinde görevli olup Sarıkamış ile ilgili sinema, belgesel, kitap

gibi tüm çalışmalara katkıda bulunmakta ve onların bilimsel danışmanlığını yapmaktadır. Birçok defa 29. Tümenin Sarıkamış'a giderken izlediği "Top Yolu" üzerinde bulunan şehitliklerin (toplu mezarlar) yerlerini AKUT ve Harita Genel Komutanlığının mühendis subayları ile birlikte koordinatlarını saptayarak Genel Kurmaya sunmuştur.

Ney, çoban kavalı, balaban üfler, çok iyi kayak yapar, su altı favori sporudur, üniversite yıllarında judo sporunu kahverengi kuşakta bıraktığı için yıllar sonra Federasyon tarafından "Onursal 1. Dan Siyah Kuşak" ile onurlandırılmıştır.

Sarıkamış ile ilgili; "Ülkem Ateş Çember İçinde İken Sarıkamış", "Nargin; Kafkas Cephesi", "Aşıkların Dilinden Sarıkamış", "Güneybatı

Kafkasya Kars Rumları", "Asteğmen Vehbi Bey'in Sibiry'a'dan Kaçışı", "Sibirya Esir Kamplarında Yedi Yıl - Sarıkamış'tan Vladivostok'a - Dr. Yusuf İzzettin Bey'in Anıları" isimli kitapları yayına hazırlamıştır.

2003 yılında gönüllü arkadaşları ile başlattığı "Sarıkamış Şehitlerini Anma Yürüyüşleri" kurumsallaşmış olarak her yıl yapılmakla birlikte; tüm ülkeye mal olmuştur. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Müzesi ve Ereğli Belediyesi'nin üstün çabaları ile Sarıkamış'a asker ve donanım götürürken Ruslar tarafından 7 Kasım 1914'te Zonguldak-Ereğli açıklarında batırılan 3 geminin Genelkurmay arşivlerinden hayata geçilerek her yıl "Sarıkamış Deniz Şehitlerini Anma Törenleri"nin yapılmasına vesile olmuştur.

Prof. Dr. Bingür Sönmez evlidir, iki çocuğu ve bir torunu vardır.

Ajanda



Konser

HAPPY CONCERT

Tarih: 6 Nisan 2023

Saat: 20.00

Mekân: Zorlu PSM, Turkcell Sahnesi

Kendine has esprili tarzları ve sundukları gösterileri ile dünya çapında çok sayıda hayranı olan Aleksey Igudesman ve Hyung-ki Joo, Happy Concert'ta izleyenleriyle buluşacak. Müzikle mutluluğun yakın ilişkisini henüz konservatuvar öğrencisiyken arkadaş olup kurdukları ikiliyle gösterilerine taşıyan Igudesman ve Joo, 2016'da John Malkovich ile işbirliği yaparak çıkarttıkları You Just Have to Laugh adlı albümle de gündemin neşeli sayfasındaki yerlerini almışlardı. Konser salonlarında ve YouTube'da milyonlarca müziksever tarafından izlenen, hayranları arasında Hans Zimmer ve Billy Joel gibi isimlerin de bulunduğu ikili, BİFO ile Sascha Goetzel yönetiminde vereceği konserde, Viyana'dan dünyaya açılan ödüllü perküsyoncu ve besteci Lucy Landymore ile sahnede olacak.

Konser

VENEDİK BAROK ORKESTRASI MARIO BRUNELLO ÇELLO

Tarih: 9 Mayıs 2023

Saat: 20:30

Mekân: İş Sanat İş Kuleleri Salonu, İstanbul

İş Sanat bu sezon İtalya'nın en eski topluluklarından biri olan dünyaca ünlü Venedik Barok Orkestrası'nı sahnesinde ağırlayacak. Barok dönemin eserlerini orijinal dönem enstrümanları ile seslendiren Venedik Barok Orkestrası'nın İş Kuleleri Salonu'nda gerçekleşecek konserinin solisti çellist Mario Brunello olacak.



Sergi

OYUNBU

Sergi Tarih Aralığı

17.02.2022-09.04.2023

Mekân: Arter / Dolapdere - İstanbul

Ziyaret Saatleri:

Salı-Pazar 11:00 - 19:00

OyunBu başlıklı grup sergisi, Arter Koleksiyonu'ndan seçilen yapıtları çocukluk ve oyun kavramları etrafında bir araya getiriyor. Sergi, oyunun özgürleştiriciliğini, gerçekliği askıya alıp yeniden kurgulayışındaki kural tanımazlığını, gündelik olanın dışına taşma ve tamamen kendine ait bir düzen ve anlam üretme şekillerini, sanat yapıtları ve bu yapıtların sunduğu deneyimler bağlamında araştırmayı hedefliyor. Sanatın oyun kurucu niteliklerini oyun bozucu yanlarıyla birlikte ele alan OyunBu, rekabet, gerilim, şans, taklit, ritüel, sihir, esrime ve haz gibi kavramların izini sürerken hem yetişkinler hem de çocuklar için aslında kazananı olmayan ya da herkesin kazandığı bir oyun alanı açıyor.

Konser

**KADIN OZANLAR:
FERYAL ÖNEY,
AYFER VARDAR,
ELİF BUSE DOĞAN**

Tarih: 7 Mart 2023

Saat: 20:30

Mekân: İş Sanat İş Kuleleri Salonu, İstanbul

Türk halk müziğinin üç güçlü kadın sesi, Feryal Öney, Ayfer Vardar ve Elif Buse Doğan, 7 Mart Salı, 20.30'da İş Kuleleri Salonu'nda Anadolu'nun sevilen türkülerini seslendirecekleri "Kadın Ozanlar" başlıklı konserle bir araya geliyor.



Tiyatro

FIKRIYE

Tarih: 10 Mart 2023

Saat: 20:30

Mekân: Şişli Tiyatrosu,
Abide-i Hürriyet Caddesi
No:155/A, Şişli/İstanbul

Çocukluğunda ilk gördüğü gündən beri nefes aldığı her an Mustafa Kemal ATATÜRK'ü sevmeye devam eden Fikriye Hanım'ın; Paşasını ilk gördüğü gündən itibaren, İstanbul hatıraları, Ankara'ya gelişi, Direksiyon Villası'nda geçirdikleri yıllar, Çankaya'ya taşınmaları, hastalığı, sanatoryum günleri ve ölümüne dek yaşadığı, düşündüğü, hissettiği her şeyi konu almaktadır oyun. Sedat Demirsoy'un yazdığı, Yılmaz Tüzün'ün yönettiği oyunda Yasemin Şimşek Tüzün Fikriye'yi canlandırıyor.



Konser

CELLO PARADISO KADINLAR GÜNÜ KONSER

Tarih: 7 Mart 2023

Saat: 20: 00

Mekân: Erimtan Arkeoloji ve Sanat
Müzesi, Ankara

İstanbul'da yaşayan dört çellisten oluşan Cello Paradiso, farklı coğrafya ve dönemlerin müziklerinden oluşan repertuarlarıyla dinleyicilerine zengin bir yelpaze sunuyor. Şafak Erişkin, Didem Erken, Gülyar Balcı ve Dilbağ Tokay'dan oluşan grup, taşıdıkları ortak ruhla, müziklerini ülkenin dört bir yanındaki insanlarla paylaşmayı, sosyal sorumluluk projelerinde öncü ve destek olarak yer almayı amaçlıyor. Cello Paradiso üyeleri halen solo kariyerlerini ve akademik çalışmalarını sürdürürken müziğin ve çellonun kendi hayatlarına kattığı zenginliği müzikseverlerle paylaşabilmek için yolculuklarına devam ediyor.

Sergi

SANAT UMUDUN EN YÜKSEK BİÇİMİDİR

Sergi Tarih Aralığı

15.10.2022-16.07.2023

Mekân: Müze Evliyagil
Şevket Evliyagil Sokak No: 1
İncek / Ankara

Ziyaret Saatleri:

Perşembe -Pazar 11.00 - 17.00

Müze Evliyagil, küratörlüğünü Beral Madra'nın üstlendiği Sanat Umudun En Yüksek Biçimidir sergisini 15.10.2022-16.07.2023 tarihleri arasında ağırlamaya hazırlanıyor. Türkiye'de öne çıkan Müze Evliyagil ve PAPKO koleksiyonlarından seçilmiş 49 sanatçının eserlerinden bir araya gelen sergi, bu coğrafyada üretilmiş Modern ve Çağdaş Sanatı her iki koleksiyon ekseninde ele alarak kent, beden ve imgelem kavramlarına odaklanıyor.

Konser

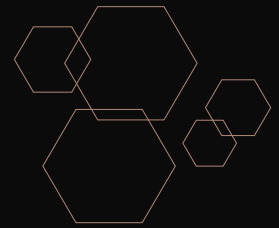
BİFO & MANUEL BLANCO

Tarih: 2 Mart 2023

Saat: 20.00

Mekân: Zorlu PSM, Turkcell Sahnesi

BİFO baharın gelişini incelekle seçilmiş eserlerden oluşan bir programla karşılıyor. İspanyol Ulusal Orkestrası'nın trompet sanatçısı hem kendi ülkesinde hem de dünyada pek çok prestijli yarışmanın birincisi ve solist olarak Concertgebouw Amsterdam, Leipzig Gewandhaus, Milan La Scala ve Roma Santa Cecilia orkestraları ile konserler vermiş olan Manuel Blanco'yu dinleme fırsatı bulacağımız konserde BİFO'yu Emilia Hoving yönetecek. 2021 yılında Stockholm Kraliyet Filarmoni Orkestrası'nı yönettiği konserin ardından Critics' Spurs Prize'a layık görülen Hoving, Radyo France Filarmoni Orkestrası'nın konuk şeflerinden biri olarak kayıtlar dolduruyor ve Helsinki'de Sibelius Akademi'de çalışmalarını sürdürüyor.



Ajanda



Konser

PALAYE ROYALE

Tarih: 10 - 11 Mart 2023

Saat: 21:30

Mekân: Zorlu PSM %100 Studio

2008 yılında Remington Leith (vocal), Sebastian Danzig (gitar) ve Emerson Barrett (davul) kardeşler tarafından kurulan Las Vegas merkezli Kanadalı-Amerikan rock grubu Palaye Royale, 10 Mart 2023 akşamı %100 Studio'da gerçekleşecek konserinin ardından 11 Mart akşamı da Zorlu PSM'de dinleyenleriyle buluşacak.

Kropp Circle adıyla müzik kariyerine atılan üçlü, daha sonra 2011 yazında adını Palaye Royale olarak değiştirdi. "Get Higher" teklileriyle Billboard Modern Rock listelerinde 27. sıraya yükselen grup, MTV'nin Musical March Madness ödülleri Linkin Park gibi sanatçıları geride bırakarak arkalarında bir müzik şirketi olmadan kazandı. Brit-pop, glam rock ve art-punk gibi müzik türleriyle çalışmalar yapan grup, çoğunu piyano üzerinde besteledikleri son single'ları "Fever Dream" ile iddialı bir çıkış yaptı.

Sergi

STANLEY KUBRICK SERGİSİ

Sergi Tarih Aralığı

01.10.2022 - 01.03.2023

Mekân: İstanbul Sinema Müzesi / İstanbul

Ziyaret Saatleri

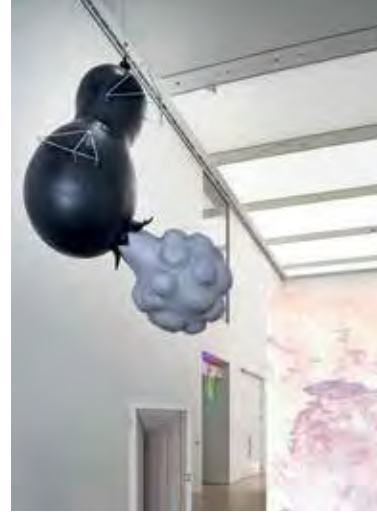
Salı - Cuma

11:00-18:00

Başyapıtların yaratıcısı olarak bilinen ünlü yönetmen Stanley Kubrick hakkında bugüne kadar yapılmış en kapsamlı sergi 3 Mart 2023'e kadar devam edecek.

Stanley Kubrick'in (1928-1999) tüm çalışmalarına kronolojik bir bakış sunacak olan sergi, Kubrick'in çoğu yayımlanmamış belge, obje, senaryo, kamera, lens ve orijinal kostümleriyle sanatçının sinema kariyerini izleyiciye sunacak.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı ve İstanbul Sinema Müzesi tarafından düzenlenen serginin küratörlüğünü İstanbul Sinema Müzesi Küratörü Zihni Tümer ve Alman Film Müzesi Küratörleri Hans-Peter Reichmann ve Tim Heptner üstleniyor.



Sergi

OYUNBU

Sergi Tarih Aralığı

17.02.2022-09.04.2023

Mekân: Arter / Dolapdere - İstanbul

Ziyaret Saatleri:

Salı-Pazar 11:00 - 19:00

OyunBu başlıklı grup sergisi, Arter Koleksiyonu'ndan seçilen yapıtları etrafında bir araya getiriyor. Sergi, oyunun özgürleştiriciliğini, gerçekliği askıya alıp yeniden kurgulayışındaki kural tanımazlığını, gündelik olanın dışına taşma ve tamamen kendine ait bir düzen ve anlam üretme şekillerini, sanat yapıtları ve bu yapıtların sunduğu deneyimler bağlamında araştırmayı hedefliyor. Sanatın oyun kurucu niteliklerini oyun bozucu yanlarıyla birlikte ele alan OyunBu, rekabet, gerilim, şans, taklit, ritüel, sihir, esrime ve haz gibi kavramların izini sürerken hem yetişkinler hem de çocuklar için aslında kazananı olmayan ya da herkesin kazandığı bir oyun alanı açıyor.

Konser

BİFO & MARLIS PETERSEN

Tarih: 20 Nisan 2023

Saat: 20:00

Mekân: Zorlu PSM, Turkcell Sahnesi

20. yüzyılın ilk yaratım döneminin sesleri, BİFO'nun son Nisan konserinde seçkin bir programla sizlerle buluşacak. Konserin solisti ise Nürnberg'deki ilk sahne performansının ardından dikkatleri üzerine çeken, ardından Rhein, Berlin, Viyana, Londra ve Paris sahnelerinde başarılarla imza atan, özellikle Alban Berg'in Lulu operasındaki başrol başarısıyla yıldızı parlayan koloratur soprano Marlis Petersen olacak. BİFO'yu bu konserde orkestranın sanat danışmanı ve sürekli konuk şefi Patrick Hahn yönetecek.



Konser

BİFO & Jİ-YEONG MUN

Tarih: 9 Mart 2023

Saat: 20.00

Mekân: Zorlu PSM,
Turkcell Sahnesi

BİFO'nun onursal şefi Gürer Aykal'ın yönetiminde bu sezon vereceği ikinci konserin programı Mozart'ın eserleriyle ruhunuza çok iyi gelecek. Konserin solisti ise, klasik ve romantik dönem repertuarındaki ustalığıyla Gewandhaus'tan Wigmore Hall'a uzanan turne programında üstün başarılar sergileyerek kariyerini Geneva ve Busoni yarışmaları birinciliğiyle taçlandıran Chloe Ji-Yeong Mun. 2019 yılında yitirdiğimiz usta piyanist Jörg Demus'un "Onda günümüzde artık yok olduğunu düşündüğüm doğal müzikaliteyi yeniden keşfettim" sözleriyle onurlandığı Mun, bu konserde Mozart'ın dahiyane yapıtı 22. Piyano Konçertosu'nu seslendirecek.



Sergi

ARKADAŞIM İÇİN

Sergi Tarih Aralığı:

10 Eylül 2022 – 31 Mayıs 2023

Mekân: Sadberk Hanım Müzesi,
Caddesi No: 25/29 Büyükdere

Sarıyer - İSTANBUL

Ziyaret Saatleri:

10:00-17:00

Çarşamba günleri kapalıdır.

Sadberk Hanım Müzesi ve Ömer M. Koç koleksiyonlarından zengin mektup ve evrak çantaları seçkisi, aynı zamanda sergi kataloğunu da hazırlayan Hülya Bilgi küratörlüğünde Sadberk Hanım Müzesi'nde ziyaretçiyle buluşuyor. Osmanlı dericiliğinin ve işlemeciliğinin geldiği doruk noktayı gözler önüne seren, on yedinci yüzyıl sonlarından itibaren özellikle rotasını Osmanlı topraklarına çevirmiş Batılı diplomatlar ve tüccarlar için üretilen işlemeli mektup ve evrak çantalarının sergilendiği Arkadaşım İçin sergisi 10 Eylül 2022 – 31 Mayıs 2023 tarihleri arasında Sadberk Hanım Müzesi'nde görülebilir.

Konser

KERALA DUST

Tarih: 08 Nisan 2023

Saat: 21:00

Mekân: Zorlu PSM, Turkcell Sahnesi

Vokal ve elektronikte Edmund Kenny, gitarda Lawrence Howarth ve grubun kilit ismi Harvey Grant ile 2016 yılında Londra'da müzik hayatına başlayan Kerala Dust, yeni albümleri 'Violet Drive' ile 8 Nisan 2023'te Turkcell Sahnesi'nde izleyenleriyle buluşacak.

Tom Waits, Talking Heads ve Abdulla Rashim gibi farklı ve geniş bir müzikal yelpazeden ilham alan üçlü, yeni albümleri 'Violet Drive'da davulu da merkeze alarak çarpıcı bir "off-kilter perküsyon" albüme imza attı.



Konser

BİFO & DENIS KOZHUKHIN

Tarih: 13 Nisan 2023

Saat: 20:00

Mekân: Zorlu PSM, Turkcell Sahnesi

BİFO'nun bu konserdeki şefi, Sir Georg Solti Orkestra Şefliği yarışmasını kazandıktan sonra, 2020'den itibaren günümüze dek Riccardo Muti'nin rehberliğinde çalışmalarına devam eden Lina González-Granados. Seattle Senfoni Orkestrası ile bulunduğumuz sezonda birlikte çalan Granados, geçtiğimiz sezon Rachmaninov Festivali'nde bestecinin yapıtlarını yorumlayarak olağanüstü bir performans sergileyen piyanist Denis Kozhukhin'le İstanbul'da ilk kez buluşacak.

Sinema



JOHN WICK 4

Vizyon tarihi: 24 Mart 2023

Yönetmen: Chad Stahelski

Senaryo: Michael Finch, Shay Hatten

Oyuncular: Keanu Reeves, Donnie Yen, Bill Skarsgård, Laurence Fishburne, Bowery King, Hiroyuki Sanada, Shamier Anderson

Tür: Aksiyon, Gerilim, Suç

Filmin Konusu

Köpeğinin öldürülmesi üzerine yeniden yeraltı dünyasına karışan eski bir suikastçi olan John Wick'in yüksek tansiyonlu maceraları hız kesmeden devam ediyor. Suikastçinin tekrardan peşine takılan katillerle mücadelesini izleyeceğimiz devam filminde, Keanu Reeves, bir kez daha kamera karşısına geçiyor.



SHAZAM: FURY OF THE GODS

Vizyon tarihi: 17 Mart 2023

Yönetmen: David F. Sandberg

Senaryo: Henry Gayden, Chris Morgan, Bill Parker

Oyuncular: Helen Mirren, Zachary Levi, Lucy Liu, Adam Brody, Asher Angel, Grace Caroline Currey, Mary Bromfield, Meagan Good

Tür: Fantastik, Macera, Aksiyon

Filmin konusu

İhtiyaç anında söylediği sihirli sözcüklerle bir süper kahramana dönüşen Shazam'ın hikayesinin anlatıldığı Shazam! 6 Güç filminin devam halkası olan yapımda, süper kahramana bir kez daha Zachary Levi hayat veriyor.

TCHAIKOVSKY'S WIFE

Vizyon tarihi: 31 Mart 2023

Yönetmen: Kirill Serebrennikov

Senaryo: Kirill Serebrennikov

Oyuncular: Odin Lund Biron, Filipp Avdeyev, Miron Fedorov, Ekaterina Ermishina

Tür: Dram, Biyografik

Filmin konusu

Tchaikovsky's Wife, ünlü Rus bestecisi Pyotr Çaykovski ile eşi Antonina Miliukova arasındaki çalkantılı ilişkiye odaklanıyor. Zengin ve parlak bir genç kadın olan Antonina Miliukova, besteci Piotr Tchaikovsky ile evlenir. Ancak ona olan aşkı bir süre sonra saplantıya dönüşür. Duyguları tarafından tüketilen Antonina, onunla kalmak için her şeyi katlanmayı kabul eder.





SÜPER MARIO KARDEŞLER

Vizyon Tarihi: 14 Nisan 2023

Yönetmen: Michael Jelenic, Aaron Horvath

Senarist: Matthew Fogel

Oyuncular: Chris Pratt, Anya Taylor-Joy, Charlie Day, Jack Black, Keegan-Michael Key, Seth Rogen, Fred Armisen

Tür: Animasyon, Macera

Filmin konusu

Popüler video oyunundan uyarlanan filmde, Mario adında bir tesisatçı, kardeşi Luigi ile birlikte bir yeraltı labirentinden geçerek tutsak edilen bir prensesi kurtarmaya çalışır.



ZİNDANLAR VE EJDERHALAR: HIRSIZLAR ARASINDA ONUR

Vizyon tarihi: 7 Nisan 2023

Yönetmen: John Francis Daley, Jonathan Goldstein

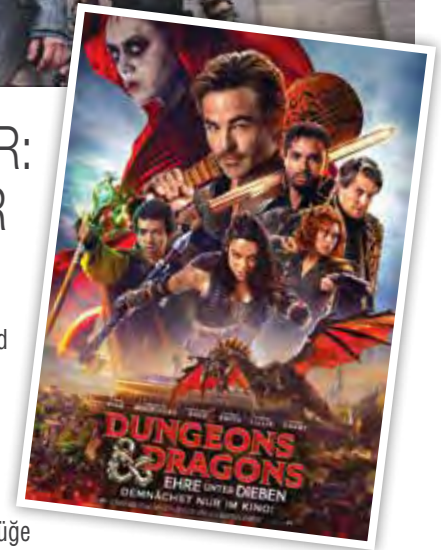
Senaryo: John Francis Daley, Jonathan Goldstein, Derek Kolstad

Oyuncular: Chris Pine, Michelle Rodriguez, Regé-Jean Page, Justice Smith, Sophia Lillis, Hugh Grant

Tür: Aksiyon, Fantastik, Macera

Filmin konusu

Bir ozan, bir barbar ve iki büyücü topraklarında büyük bir kötülüğe yol açan hatayı düzeltmeye çalışan bir hırsız grubu oluşturur. Her türden fantastik yaratıkla karşılaştıkları bu macerada şımarık bir şövalye de aralarına katılır.



KÖTÜ RUH: DİRİLİŞ

Vizyon Tarihi: 21 Nisan 2023

Yönetmen: Lee Cronin

Senaryo: Lee Cronin, Sam Raimi

Oyuncular: Alyssa Sutherland, Lily Sullivan, Morgan Davies, Nell Fisher, Gabrielle Echols, Jayden Daniels, Billy Reynolds-McCarthy, Tai Wano

Tür: Fantastik, Korku

Filmin konusu

Zamanla birbirlerinden uzaklaşmış iki kız kardeş, şeytani etki altındaki ölümlerin istilasında kaldıklarında, hayatta kalabilmek için birlikte farklılıklarının üstesinden gelmek zorunda kalır.



Sinema



AROUND THE WORLD

Vizyon tarihi: 19 Mayıs 2023
Yönetmen: Samuel Tourneau
Senaryo: Gerry Swallow, David Michel, Derek Dressler
Oyuncular: Damien Frette, Julien Crampon, Kaycie Chase, Céline Ronté, Véronique Augereau, Emmanuel Garijo, Gabriel Le Doz
Tür: Animasyon, Aile, Komedi, Macera

Filmin konusu

Kurnaz ve sakar bir kurbağa olan Phileas bir gün herkesi karşısına alarak 80 günde dünyayı gezerek bir rekor kıracağına iddia eder. Phileas'ın bu iddiayla yola çıkacağını duyan ve hayali hep dünyayı keşfetmek olan küçük maymun Passepartout da onun peşine takılır. İkili yolculukları boyunca ormanlardan, okyanuslardan, hiç bilmedikleri adalardan ve çöllerden geçerek kendilerini eğlencesi bitmeyen bir serüvenin içinde bulur.



GALAKSİNİN KORUYUCULARI 3

Vizyon tarihi: 5 Mayıs 2023
Yönetmen: James Gunn
Senaryo: James Gunn, Dan Abnett, Andy Lanning
Oyuncular: Chris Pratt, Zoe Saldana, Dave Bautista, Vin Diesel, Bradley Coope, Karen Gillan, Pom Klementieff
Tür: Bilim Kurgu, Aksiyon, Macera

Filmin konusu

Hâlâ Gamora'nın kaybının sersemliği içinde olan Peter Quill, evreni ve kendilerinden birini savunmak için tekrar ekibini bir araya getiriyor. Ancak bu görev başarısız olursa bu aynı zamanda Koruyucuların da sonu olacaktır...

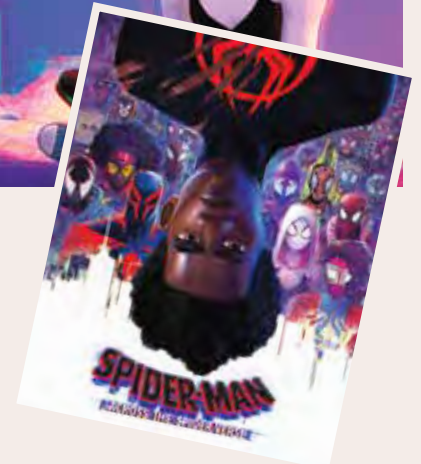


ÖRÜMCEK ADAM: ÖRÜMCEK EVRENİNE GEÇİŞ

Vizyon tarihi: 2 Haziran 2023
Yönetmen: Joaquim Dos Santos, Kemp Powers, Justin K. Thompson
Senaryo: Christopher Miller, Dave Callahan, Phil Lord
Oyuncular: Shameik Moore, Hailee Steinfeld, Oscar Isaac, Jake Johnson, Issa Rae, Brian Tyree Henry, Luna Lauren Velez, Rachel Dratch
Tür: Animasyon, Bilim Kurgu, Macera

Filmin konusu

Miles Morales, Oscar ödüllü Örümcek-Evreni destanının bir sonraki bölümü için geri dönüyor. Brooklyn'in tam zamanlı, mahallenin arkadaş canlısı Örümcek-Adam'ı, Çoklu Evren boyunca Gwen Stacy ve yeni bir Örümcek-Adam ekibiyle her şeyden daha güçlü bir kötü adamla karşı karşıya gelecek...





INDIANA JONES VE KADER KADRANI

Vizyon tarihi: 30 Haziran 2023

Yönetmen: James Mangold

Senaryo: George Lucas, Philip Kaufman, Jez Butterworth

Oyuncular: Harrison Ford, Toby Jones, Antonio Banderas, Phoebe Waller-Bridge, Mads Mikkelsen, Boyd Holbrook, John Rhys-Davies

Tür: Aksiyon, Macera

Filmin konusu

1981 yapımı "Indiana Jones 1: Kutsal Hazine Avcıları"nın beşinci devam halkası olan filmde Indiana Jones'un yeni maceralarına tanık oluyoruz. Maceracı arkeolog Indiana Jones'u bir kez daha Harrison Ford'un canlandıracağı yapımın yönetmen koltuğunda James Mangold oturuyor.



TRANSFORMERS: CANAVARLARIN YÜKSELİŞİ

Vizyon tarihi: 9 Haziran 2023

Yönetmen: Steven Caple Jr.

Senaryo: Joby Harold, Darnell Metayer

Oyuncular: Michelle Yeoh, Michaela Jaé Rodriguez, Ron Perlman, Peter Dinklage, Pete Davidson, Luna Lauren Velez, Anthony Ramos

Tür: Bilim Kurgu, Aksiyon, Macera

Filmin konusu

Transformers: Canavarların Yükselişi, izleyicileri Otototlarla birlikte 90'lı yıllarda dünyayı dolaşan maceraya çıkarıyor ve Dünya'da Otototlarla Decepticon'lar arasında devam eden savaşta yepyeni bir Transformer türü olan Maximal'leri tanıtıyor...



THE FLASH

Vizyon tarihi: 16 Haziran 2023

Yönetmen: Andrés Muschietti

Senaryo: Christina Hodson, Joby Harold

Oyuncular: Michael Shannon, Ben Affleck, Ezra Miller, Ron Livingston, Michael Keaton, Antje Traue, Temuera Morrison

Tür: Bilim Kurgu, Aksiyon, Dram

Filmin konusu

Bilim adamı Barry Allen, fırtınalı bir gece laboratuvarında çalışırken yıldırım düşmesi sonucunda üzerinde çalıştığı kimyasal maddelere maruz kalır. Bu dönüşüm sonucunda akılalmaz bir hızla hareket edebilme yeteneğine sahip olan Allen, şehrinin kötülöklere karşı koruma görevini de üstlenecektir.



Kitap



DÜNYA'NIN KISA TARİHİ SEKİZ BÖLÜMDE DÖRT MİLYAR YIL

Yazar: Andrew H. Knoll
Yayınevi: Düşbaz

“Dünyaca tanınan jeolog Andrew H. Knoll, gezegenimizin 4,6 milyar yıllık geçmişinin soyağacını çıkardığı; özenle hazırlanmış, kolay anlaşılabilir bir Dünya biyografisiyle okurlarının karşısına çıkıyor. Yirmi birinci yüzyılın iklim değişikliğini ana izliğine alan kitap, geçmişte nerede olduğumuza ve şu an nereye gittiğimize dair gerçekçi bir bakış sunuyor.”

Harvard Üniversitesi'nde Yerküre ve Gezegenbilim Bölümü'nde Doğa Tarihi alanında profesör olan Andrew H. Knoll, bugüne kadar Uluslararası Biyoloji Ödülü ile Ulusal Bilimler Akademisi Charles Doolittle Walcott ve Mary Clark Thompson Madalyaları'nın, Paleontolog Topluluk Madalyası'nın ve Wollaston Londra Jeolojik Topluluğu Madalyası'nın sahibi olmuştur. Knoll, yaklaşık iki yıl boyunca NASA tarafından Mars'a gönderilen uzay araçlarından rol aldığı ve Mars'ın yüzeyini ve jeolojisini tanımayı amaçlayan Mars Exploration Rover Mission'da görev almıştır.



DURDURULAMAYAN İNSANLIK

Yazar: Yuval Noah Harari
Yayınevi: Kolektif Kitap

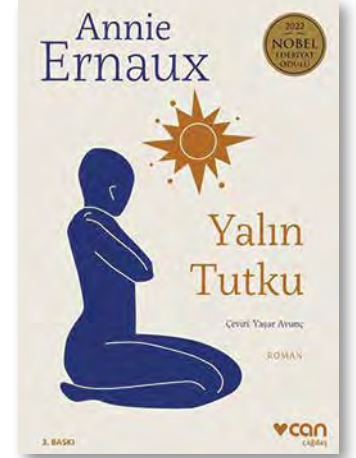
Biz kimiz? Bu günlere nasıl geldik? Ve karşımıza çıkan tüm engelleri aşmamızı sağlayan şey nedir? Afrika savanlarından Grönland buzullarına kadar tüm dünyaya biz insanlar hükmediyoruz. Peki bu büyük ve gizemli gücü nasıl elde ettik? Durdurulamayan İnsanlık hayaletlerden ruhlara, hükümetlerden şirketlere, tuhaf ve gizemli şeyler hakkında hikâyeler yazmak için bu gücü nasıl kullandığımızı anlatıyor. Afrika'dan yola çıkan insanların izini sürerek ateş sayesinde midemizin nasıl küçüldüğünü, futbol denilen oyunun bize insanlıkla ilgili neler anlattığını ve paranın neden gelmiş geçmiş en başarılı peri masalı olduğunu keşfedeceksiniz. Cücelerle, dev yılanlarla, bulutların üstündeki Yüce Aslan Ruhuyla bezeli, insanlığın kökenlerinin daha önce hiç duymadığınız bu masalı ama gerçek hikâyesi herkese hitap ediyor. Yuval Noah Harari, genç okurlar için kaleme aldığı bu sürükleyici ve renkli kitapta, kendine özgü tarzını yepyeni bir kitleyle buluşturuyor.



OKUYUCU

Yazar: Bernhard Schlink
Çevirmen: Cemal Ener
Yayınevi: İletişim Yayıncılık

En eski kulvarlardan birine, polisliye'ye yenilikçi bir dalış yapan Alman edebiyatçı Schlink'in tüm maharetini sergilediği bir roman, Okuyucu. 15 yaşındaki bir çocuğun 35 yaşlarındaki bir kadınla yaşadığı aşk, Nazi dönemi sabıkalarının izleri, ihanet, kaçış, vicdan azabı, uçurumlar, suçluluk duygusu, yakalanma korkusu... Schlink, bu temaları "Suç nedir, niçin suçluyum?" sorularının peşinde ve sürükleyici bir dehşet hikayesinin içinde öylesine ustalıkla işliyor ki, Daniel Cohn-Bendit'in deyişiyle "büyük edebiyat" çıkıyor ortaya.

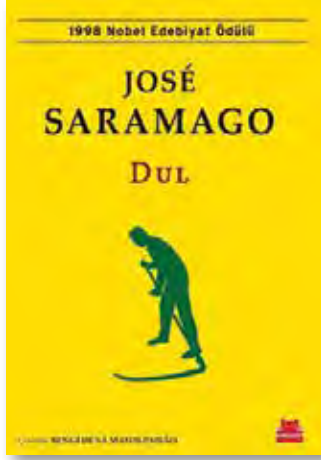


YALIN TUTKU

Yazar: Annie Ernaux
Çevirmen: Yaşar Avunç
Yayınevi: Can Yayınlar

İsimsiz bir anlatıcı, evli ve yabancı bir adam, her şeyi tüketen bir tutku, saplantıya dönüşen bir aşk... Ernaux ispatsız, sade üslubuyla, cinsellik temelinde kurulan bu ilişkinin dinamiklerini, tutkunun tuzağına düşmüş kalbin arzularını, beklentilerini, arzulanan erkeğin varlığıyla özdeşleşmedikçe katlanılabilecek olmaktan çıkan günlük işleri, sıradan olayları bütün içtenliğiyle, cesurca ortaya koyuyor. Yalın Tutku, hangi toplumsal konuma ait olursa olsun, tutkunun insanları nasıl ele geçirebileceğini, kişinin iradesini nasıl hiçliğe indirgeyip körleştirebileceğini anlatan, nadir görülecek türden bir yüzleşme deneyimi.

“Fransız edebiyatının en önemli yapıtlarından birinin yazarı olan Annie Ernaux'nun eseri yıkıcı olduğu kadar güçlü, öfkeli olduğu kadar da incelikli.” Édouard Louis
“Basit açıklamalara kafa tutan tutkulara adanmış bir eser.”
The New York Times



DUL

Yazar: Jose Saramago

Çevirmen: Bengi De Sa Matos Paixao

Yayınevi: Kırmızı Kedi

José Saramago'nun yazarlık serüveninin başladığı kitap Dul. Saramago'nun henüz 25 yaşındayken kaleme aldığı ilk romanı, 1947'de Günah Diyarı adıyla yayımlanmıştı. Ancak yazarın çok içine sinmeden gerçekleşen bu isim değişikliği yüzünden kenarda tuttuğu romanı, yıllar sonra "asıl adıyla" yeniden okuruyla buluşuyor. Bugün Nobel ödüllü bir yazar olarak eserlerini okuduğumuz José Saramago'nun bütün acemiliklerden uzak, ancak alıştığımızın dışında "klasik" üslupla kaleme aldığı Dul'da, daha sonraki eserlerinde karşımıza çıkacak birçok unsurun şifrelerini de göreceksiniz. Yazarın doğumunun yüzüncü yılı vesilesiyle Portekizce dışında dillerde ilk defa yayımlanan Dul, dünyaca ünlü bir ustanın kaleminden yıllarca yeniden okunmayı bekleyen gizli bir hazine.



SAÇ ÖRGÜSÜ

Yazar: Laetitia Colombani

Çevirmen: Gülşah Ercenk

Yayınevi: Yan Pasajı

Üç kadın, üç farklı hayat ve üç farklı dil... Hangi coğrafya olursa olsun kadınların eğitim ve gelir düzeyinin, hayatta karşılaştıkları eşitsizliklerin aynı olduğunu konu alan romanda kadınların isterlerse bazı şeyleri değiştirebileceklerine, kadının gücüne tanıklık edeceksiniz. Romandaki üç ana karakterin iki ortak noktası var: kadın olmak ve özgürlük arzusu. Hayır demeyi öğrenen kadınların hikâyesini okuyacak, bütün duyguları iliklerinize kadar hissederek karakterlerle bütünleşeceksiniz. Kadınların buldukları durumu kabul etmeyip bir şeyleri değiştirmek istediklerine, inandıkları yol uğrana savaşmalarına tanık olacaksınız. Romandaki kadınların hayata karşı dik duruşu, kadın erkek fark etmeksizin birçok okura örnek olacak nitelikte. İtalya'dan Giulia, Kanada'dan Sarah, Hindistan'dan Smita size bambaşka bir hayata rağmen aynı hikayeyi sunacak ve yaşadıkları zorluklar sizi derinden etkileyecek.



EN MAVİ GÖZ

Yazar: Toni Morrison

Çevirmen: Zeynep Baransel

Yayınevi: Sel Yayıncılık

Siyahi bir kız çocuğu, derisinin renginden nasıl kurtulabilir? Dokunaklı diliyle ırk ayrımcılığını edebiyat alanında su yüzüne çıkaran, Nobel ve Pulitzer ödüllü yazar Toni Morrison, tüm dünyada en çok okunan romanı En Mavi Göz'de bir kız çocuğunun gözünden horgörülmenin, ayrımcılığın,ırka dayalı güzellik anlayışının ve kişinin kendisine duyduğu nefretin yarattığı bireysel ve toplumsal travmaya odaklanıyor. İkinci Dünya Savaşı arifesinde ABD'nin Ohio eyaletinde bir gettoda yaşayan Pecola, "çirkin" ve siyah bir kız çocuğudur. Herkes tarafından aşağılanan, alaya alınan Pecola, diğer beyazlar gibi gözleri mavi olursa her şeyin yoluna gireceğine, insanların onu beğeneceğine ve seveceğine inanır. Oysa mahallenin dillendirmeksizin kabullendiği acılar konusunda yürüttüğü suç ortaklığı, herkesin kalbinde taşıdığı nefrete ayna tutan Pecola'nın trajedisine dönüşür.



AŞKIN CELLADI VE DİĞER PSIKOTERAPI ÖYKÜLERİ

Yazar: Irvin D. Yalom

Çevirmen: Handan Saraç

Yayınevi: Remzi Kitabevi

Yalnızlık, şiddetli baş ağrısı, şişmanlık, değersizlik hissi ve depresyon gibi gündelik sorunları hayatının merkezine yerleşen öykü kahramanlarının yolları; psikoterapist Irvin D. Yalom ile keşiliyor. Aşkın Celladı ve Diğer Psikoterapi Öyküleri kitabında aktarılan terapi seansları süresince yüzeydeki sorunların altında yatan sebeplere ve onların birer birer açığa çıkışına tanıklık ediyorsunuz. Kısıtlanmışlık hissi, kararsızlık, sorumluluk alamama ve ölüm korkusunun altında yatan sebeplerin kişinin kendisiyle gurur duyulduğunu bilmek, hiç yaşamadığı çocukluğunu yaşamak, umursanmak ve anımsanmak gibi varoluşsal ihtiyaçlarından kaynaklandığı; terapi seansları sırasında ilginç şekilde ortaya çıkıyor. Dr. Yalom, eserinde yer verdiği her psikoterapi öyküsünde ön yargıları analiz ederken kendi gerçekliğini cesurca ortaya koyuyor ve doğru mesajı okura iletmeyi başarıyor.

Bulmaca

SUDOKU

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

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

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

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



VEFAT EDEN KAPTANLARIMIZ

(Ağustos-Aralık 2022)

Kpt. Plt. İrfan Necdet UĞURLU - Kpt. Plt. Yıldırım UÇANOK
Kpt. Plt. Mehmet Erkan SÜZER - Kpt. Plt. Ertan TOKER
Kpt. Plt. Erol KURAL - Kpt. Plt. Erkan KORKMAZ
Kpt. Plt. Sönmez ÖRSAL - Kpt. Plt. Mehmet ŞENTÜRK
Kpt. Plt. İrfan Necdet UĞURLU

(Ağustos-Aralık 2022)



EMEKLİ OLAN KAPTANLARIMIZ



Kpt. Plt. Cezmi ÖZTÜRK
Kpt. Plt. Mustafa UYSAL
Kpt. Plt. Aykut ALPA
Kpt. Plt. Mürsel GÖKALP
Kpt. Plt. Necati DÜLGER
Kpt. Plt. Orhan Mecit KADAKAL
Kpt. Plt. Mehmet Ali GEÇGEL
Kpt. Plt. Ali İhsan SEYHAN
Kpt. Plt. Oğuz GÜNGÖR
Kpt. Plt. Mustafa Şener YALMANOĞLU



TALPA
TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ
TURKEY AIRLINE PILOT'S ASSOCIATION

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



DİNAMİK
ve GENÇ
TASARIM



KULLANICI DOSTU
ve MOBİL UYUMLU
ARAYÜZ



TALPA
ÜYELERİNE
ÖZEL İÇERİKLER



İÇERİK ARAMA
ÖZELLİĞİ



DİJİTAL
ÜYELİK KARTI

