

KOKPIT

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR

'TEN BAKIŞ



TEMMUZ/ARALIK
YIL: 13 / 2025 SAYI: 67

İNSAN FAKTÖRÜ: PİLOTLAR İÇİN HATA VE HATA TEKRARI OPERATIONS-SPD)

Hata insana ait bir özelliktir. İnsan hata yapan bir varlıktır ve yapmaya da devam edecektir. 18. Yüzyılın ünlü İngiliz şairi Pope insan için, "Hata insandır" demiştir.

SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK VE SERBEST ROTA UYGULAMASI: TÜRKİYE ÖRNEĞİ (FRATURK)

Sivil havacılık küresel hareketliliğin önemli bir bileşenini oluşturmakla kalmıyor, aynı zamanda ekonomiler arası bağlantıyı da sağlıyor...

HAVACILIKTA DURUMSAL FARKINDALIK

Durumsal farkındalık, pilotların değişiklikleri algılamasına ve uygun kararlar almasına olanak tanıdığından havacılık emniyetinin kritik bir unsurudur.

YAZARININ TANITIMIYLA "SİVİL HAVACILIK" KÜTÜPHANESİNE YENİ BİR KİTAP: "OPERASYONEL VE TEKNİK BOYUTLARIYLA UÇAK KAZALARI"

Dr. Serhat Aydoğan tarafından derlenen "Operasyonel ve Teknik Boyutlarıyla Uçak Kazaları" adlı kitap raflarda yerini aldı...

PİLOT AKRAN DESTEK PROGRAMI VE HAVACILIK RUH SAĞLIĞI SEMPOZYUMU

GÖKYÜZÜNDE KAPTAN,
KARADA DEMİR ADAM:
KPT. PLT.
ÖZKAN DİZAR

TEK PİLOTLU UÇUŞ
OPERASYONLARI
ÜZERİNE AKADEMİK
BİR ÇALIŞMA ÖZETİ

OYUNCU, MÜZİSYEN:
MURAT BALCI



www.talpa.org

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



67 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](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...)

Başkandan...



GÖKYÜZÜ EMANETİMİZDİR

CUMHURİYETİMİZİN İKİNCİ YÜZYILINDA TÜRK SİVİL HAVACILIĞI, ULUSAL ÖLÇEKTE OLDUĞU KADAR ULUSLARARASI DÜZLEMDE DE GÜÇLÜ BİR DÖNÜŞÜM SÜRECİNDEN GEÇİYOR. TEKNOLOJİ, OTOMASYON VE YAPAY ZEKÂ DESTEKLİ SİSTEMLERİN HIZLI YÜKSELİŞİ, KOKPİTİN DOĞASINI YENİDEN TANIMLIYOR. ANCAK BU DÖNÜŞÜMÜN MERKEZİNDE HÂLÂ İNSAN VAR. ÇÜNKÜ HER KALKIŞTA, HER YAKLAŞMADA VE HER KARAR ANINDA SORUMLULUĞU TAŞIYAN KİŞİ, HÂLÂ O KOKPİTİN İÇİNDEKİ PİLOTTUR. HAVACILIĞIN TEMELİ OLAN EMNİYET, YALNIZCA MAKİNELER VE SİSTEMLERLE DEĞİL, İNSAN İRADESİ, PROFESYONELLİK VE SORUMLULUK BİLİNCİYLE VARLIĞINI SÜRDÜRÜR.

TALPA olarak bizler, değişimin kaçınılmaz olduğu bu dönemde, insanı merkeze alan bir emniyet kültürünü korumanın ve geleceğe taşımanın sorumluluğunu taşıyoruz. Bu anlayışla hayata geçirdiğimiz iki önemli organizasyon olan TALPA Uçuş Emniyet Forumu ve TALPA-MDA (Pilot Akran Destek Programı ve Havacılık Ruh Sağlığı) Sempozyumu, 17-18 Kasım 2025 tarihlerinde İstanbul'da başarıyla icra edilmiştir.

İlk kez düzenlenmesine rağmen, her iki etkinlik de sektörün tüm paydaşlarından yoğun ve nitelikli katılım sağlamış; Türk sivil havacılığı adına son derece verimli, yapıcı ve yol gösterici çıktılar üretmiştir. Otorite temsilcileri, pilotlar, uçuş işletmeleri, hava trafik kontrolörleri, teknik personel, akademisyenler ve alanında uzman konuşmacılar, bu platformlarda ortak akıl ve bilimsel

yaklaşım temelinde bir araya gelmiştir.

Uçuş Emniyet Forumu kapsamında; yorgunluk ve FTL uygulamaları, GPS karıştırma ve yanılma, CPDLC, yeni nesil uçak teknolojileri, insan-makine etkileşimi gibi güncel ve operasyonel açıdan kritik başlıklar, teorik çerçevenin ötesine geçilerek, saha tecrübeleri ve gerçek operasyonel örnekler ışığında ele alınmıştır. Katılımcı geri bildirimleri, forumun yalnızca bilgi paylaşımı açısından değil, emniyet kültürünün güçlenmesi ve ortak anlayışın geliştirilmesi bakımından da son derece faydalı olduğunu açıkça ortaya koymuştur.

18 Kasım tarihinde gerçekleştirilen TALPA-MDA Sempozyumu ise, havacılığın çoğu zaman göz ardı edilen ancak emniyetin merkezinde yer alan insan faktörü ve pilot ruh sağlığı konularına odaklanmıştır.



Kpt. Plt. R. Okan Üreksoy / TALPA Başkanı

Psikolojik dayanıklılık, akran destek mekanizmaları, damgalanmanın önlenmesi ve sürdürülebilir emniyet kültürünün insan boyutu, bilimsel veriler ve uluslararası iyi uygulamalar eşliğinde değerlendirilmiştir. Sempozyum, katılımcılar nezdinde yüksek farkındalık yaratan, sektörde uzun vadeli ve yapıcı etkiler doğuracak bir platform olarak öne çıkmıştır.

Bu iki organizasyon, TALPA'nın yalnızca üyelerini temsil eden bir meslek örgütü olmanın ötesinde; ülkemizin havacılık politikasına katkı sunan, bilgi üreten, analiz yapan ve çözüm geliştiren kurumsal bir paydaş olduğunu bir kez daha somut biçimde ortaya koymuştur. Aynı zamanda, bu etkinlikler ile TALPA Uçuş Emniyet Forumu'nun her yıl düzenlenerek kurumsallaşması yönündeki hedefimiz, sektör tarafından güçlü biçimde sahiplenmiştir.

Uluslararası alanda ise önümüzde çok özel bir dönem bulunuyor. IFALPA'nın 80'inci Dünya Konferansı, 2026 yılı Nisan ayında İstanbul'da TALPA ev sahipliğinde düzenlenecek. Bu büyük organizasyon, Türk pilotlarının küresel havacılıktaki temsil gücünü, profesyonel birikimini ve dayanışma ruhunu tüm dünyaya gösterecektir. Bu konferans, yalnızca bir toplantı değil, uluslararası mesleki dayanışmanın güçlendiği, ortak emniyet standartlarının şekillendiği ve mesleğin geleceğinin tartışıldığı



bir zemin olacaktır. Ayrıca bu konferans ile ulusal havacılığımızın ve havacılık çalışanlarımızın ihtiyacı olan konulara da dikkat çekme imkanı elde edilecektir. IFALPA'nın 80'inci konferansının 23-26 Nisan tarihlerine denk gelmesi, TALPA olarak Dünyaya kazandırmış olduğumuz 26 Nisan Dünya Pilotlar Gününü de içine alması noktasında ayrı bir önem taşımaktadır.

IFALPA'nın "Safety and Professionalism" ilkesiyle uyumlu biçimde, TALPA olarak bizler de bu konferansa yalnızca ev sahibi olarak değil, aynı zamanda fikri katkı sunan, politikaları yönlendiren, mesleğin etik ve operasyonel değerlerini savunan bir paydaş olarak hazırlanıyoruz. İstanbul'un ev sahipliği, Türkiye'nin havacılıkta geldiği noktayı yansıtmakla kalmayacak; bölgesel işbirliğini güçlendiren bir dönüm noktası da olacaktır.

Bugün, küresel havacılığın karşı karşıya olduğu en önemli sınavlardan biri, teknolojinin hızına rağmen insani değerleri koruyabilmektir. Uçuş emniyeti bir hedef değil, sürekli geliştirilen bir süreçtir. Bu süreci diri tutan en önemli unsur ise mesleki dayanışmadır. Pilotlar, farklı şirketlerde, farklı kokpitlerde olsalar

da aynı sorumluluğu, aynı vicdani yükü paylaşırlar. TALPA'nın en büyük gücü de bu dayanışma ruhudur; sınır tanımayan, kültürler üstü bir meslek bilincidir.

Bizler gökyüzünü yalnızca bir çalışma alanı olarak değil, gelecek nesillere bırakılmış bir emanet olarak görüyoruz. Her kalkışta, her görevde, o emaneti korumanın bilinciyle hareket ediyoruz. Çünkü pilotluk yalnızca bir meslek değil; disiplin, bilgi, sezgi ve sorumlulukla şekillenen bir yaşam biçimidir.

TALPA olarak vizyonumuz, diyalogu hep koruyan, yapıcı ve birleştirici bir yaklaşımla sektörün tüm oyuncularını ile iletişim halinde olan, tecrübe ve bilgi birikimini her kesimle paylaşmaya açık prensibimizle, alanının uzmanı ve danışma noktası olmaktır. Bu bilinçle çalışıyor; emniyetin, meslek onurunun ve dayanışmanın her zaman önceliğimiz olduğunu vurguluyoruz. Her ortamda aynı kararlılıkla söylüyoruz:

Gökyüzü emanetimizdir.

Kokpitten Bakış dergimizin bir sonraki sayısında buluşmak dileğiyle...

İçindekiler



6



10



16



20



24



30



40



46

6 1. TALPA UÇUŞ EMNİYET FORUMU GERÇEKLEŞTİRİLDİ

24 SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK VE SERBEST ROTA UYGULAMASI: TÜRKİYE ÖRNEĞİ (FRATURK)

Sivil havacılık küresel hareketliliğin önemli bir bileşenini oluşturmakla kalmıyor...

10 PİLOT AKRAN DESTEK PROGRAMI VE HAVACILIK RUH SAĞLIĞI SEMPOZYUMU YAPILDI

30 HAVACILIKTA DURUMSAL FARKINDALIK
Durumsal farkındalık, pilotların değişiklikleri algılamasına olanak sağlayan kritik bir unsurdur.

16 TEK PİLOTLU UÇUŞ OPERASYONLARI (TPU-SINGLE PILOT OPERATIONS-SPO) ÜZERİNE AKADEMİK BİR ÇALIŞMA ÖZETİ

40 RÖPORTAJ KPT. PLT. ÖZKAN DİZAR
'Demir Adam' lakabıyla tanınan ve A320 Kontrol Pilotu olarak gökyüzünde devleşen Dizdar ile başarı dolu hikâyesini konuştuk:

20 İNSAN FAKTÖRÜ: PİLOTLAR İÇİN HATA VE HATA TEKRARI

Hata insana ait bir özelliktir. İnsan hata yapan bir varlıktır ve yapmaya da devam edecektir. 18. Yüzyılın ünlü İngiliz şairi Alexander Pope insan için, "Hata insandır" demiştir.

46 REKTUM KANSERİ TEDAVİSİNDE ALTIN STANDARDA DOĞRU: İLERİ UZMANLAŞMA VE ROBOTİK CERRAHİ



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

YAYIN KURULU
Kaptan Pilot R. Okan ÜREKSOY
Kaptan Pilot Tefvik ZEHNİ
Kaptan Pilot Selçuk YOLAL

EDİTÖR
Tuncer TAŞDÖĞEN

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

YÖNETİM YERİ
Türkiye Havayolu 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
Pelikan Basım Matbaa LTD. ŞTİ.
Kayabaşı Mahallesi Ulubatlı Hasan Caddesi
No: 2H İç Kapı No: 19
Başakşehir - İstanbul
Tel: 0212 613 79 55

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.



48



54



60



62

48 YAZARININ TANITIMIYLA "SİVİL HAVACILIK" KÜTÜPHANESİNE YENİ BİR KİTAP: "OPERASYONEL VE TEKNİK BOYUTLARIYLA UÇAK KAZALARI"

Dr. Serhat Aydoğan tarafından derlenen "Operasyonel ve Teknik Boyutlarıyla Uçak Kazaları" adlı kitap raflarda yerini aldı...

54 MURAT BALCI

Oyunculuk ve müzisyenlik alanlarındaki başarısının yanı sıra, derin, enerjik ve samimi karakteriyle, Murat Balcı röportajına güçlü ekiple beraber gerçekleştirdiğimiz çekime ait kareler eşliğinde katılabilirsiniz...

60 GERÇEĞİN GÖRELİ BİLGİSİ

İlk olarak 1807'de Alman filozof Hegel tarafından 'Aklın Fenomenolojisi' adlı eserde kullanılan fenomenoloji, bir diğer anlamıyla görüngübilim kavramı, fenomen 'görünüş' ve logos 'bilim, akıl' birleşiminden oluşan bir terimdir.



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

1. TALPA UÇUŞ EMNİYET FORUMU GERÇEKLEŞTİRİLDİ

1. TALPA Uçuş Emniyet Forumu, 17 Kasım 2025 tarihinde SHGM Türk Sivil Havacılık Akademisi'nde sektörün her alanından temsilcilerini buluşturdu. Plt. Merve Nur Başaran Moderatörlüğünde Forum'a konuşmacı olarak; İstanbul Teknik Üniversitesi İklim Bilimi ve Met. Müh. Böl. Öğretim Üyesi Prof. Dr. Miktađ Kadiođlu, THY Risk Değerlendirme Pilotu Kpt. Plt. Bülent ATAŞ, Pegasus Havayolları Uçuş Operasyon ve Standardizasyon Müdürü Kpt. Plt. Melih Yararcan, IFATCA Executive VP, Europe adına Frederic Deleau, Head of Scheduling Safety, Jeppesen adına Thomas Klements, THY Kurumsal Emniyet Bşk. İnsan Fakt. Şefi Mehmet Erdoğan, TALPA RCO ÇĐ Bşk. Dr. Kpt. Plt. Melih Başdemir, ve Topkapı Üniversitesi Havacılık Yön. Böl. Bşk. Prof. Dr. Vahap ÖNEN katıldılar.

Forumun açılış konuşmasını gerçekleştiren Kpt. Plt. Okan Üreksoy, "Değerli kurum temsilcileri, uçuş işletmelerimizin değerli temsilcileri, kıymetli meslektaşlarım, TALPA'nın saygıdeğer



üyeleri, sektörümüzün her kademesinden gelen değerli misafirlerimiz, forumumuza akademik birikimleri ile katkı sağlayacak değerli hocalarımız,

Sizleri Türkiye Havayolu Pilotları Derneği adına sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

Bugün burada, yalnızca bir etkinliği değerli, bir geleneğin başlangıcını yaşıyoruz. Bu yıl ilkini düzenlediğimiz TALPA Uçuş Emniyet Forumu, sivil



havacılığımızın gündemde olan konularını tüm paydaşlar olarak uçuş emniyeti gözlüğüyle ele alarak, tecrübeyle vizyonu buluşturmayı ve geleceğimizi şekillendirmeyi hedefliyor.

Uçuş emniyeti sadece bir başlık ya da prosedür olmayıp, bir zihniyetin, bir kültürün ve bir sorumluluk anlayışının ürünüdür. Her uçuşta binlerce parçanın kusursuz uyumuyla yürüyen bu sistemde, zincirin son halkası olan biz pilotlar, “emniyet” kavramını günlük rutinin bir parçası olarak değil, mesleki varoluşumuzun merkezinde taşıyoruz.

Her karar, her briefing, her imza; ardında bu sorumluluk bilincini taşır.

Ve biz biliyoruz ki: emniyet, bir sonuç değil; yaşayan, gelişen bir süreçtir.

Bugün ele alacağımız başlıklar - GPS ve TCAS spoofing-jamming tehditleri, yorgunluk yönetimi, CPDLC, türbülans olaylarındaki artış, ve geleceğin en tartışmalı konularından biri olan Reduced Crew Operations (RCO) - bu sürecin farklı boyutlarını temsil ediyor.

Dijitalleşen bir dünyada, uçuş emniyetinin sınırları artık sadece kokpitin içinde değil, elektromanyetik alanlarda, veri ağlarında ve yazılım satırlarında çiziliyor.

Navigasyon güvenliği artık sadece pilotun değil; mühendislerin, regülatörlerin, işletmelerin ve üreticilerin ortak sorumluluğu.

RCO gibi konularsa, sadece operasyonel değil, felsefi bir

soruyu da gündeme getiriyor:

“Uçuşta insan faktörünün yeri nereye kadar azalabilir?”

Biz TALPA olarak bu sorunun cevabını teknikten öte bir vicdanla arıyoruz.

Çünkü biliyoruz ki; bir uçağın kokpitinde yer alan pilot, yalnızca sistemin bir parçası değil, emniyetin son halkası, insan zekâsının vicdanla birleştiği noktadır. Yıllarca aldığı eğitimler, biriktirdiği tecrübelerle, uçuş operasyonunda nihai karar verici olarak sistemin “Emniyet Bilincidir”.

Yorgunluk yönetimi yıllardır tartıştığımız ama hâlâ derinlemesine anlaşılması gereken bir alandır. Çünkü yorgunluk sadece uyku eksikliği değil; planlamanın, operasyon baskısının ve bireysel sınırların keşişimidir. Bugün bu konuları da farklı bakış açılarıyla, şirket uygulamalarıyla ve mevzuatla ele alacağız. Bugünkü oturumda ele alınacak Boeing Alertness Model (BAM) sunumunun da, bu anlamda bir katkı sağlayacağını düşünüyoruz.

Ancak unutmayalım ki, hiçbir model insan sezgisinin yerini alamaz.

Veriyi yorumlayan, sistemi yöneten, kararı veren her zaman insandır.

Otomasyon ve yapay zekâ, havacılığın doğasını yeniden tanımlıyor. Ancak her yeni sistemle birlikte sorumluluk sınırlarımız da genişliyor. TALPA olarak biz, bu dönüşümü sadece izleyen değil; şekillendiren, katkı sunan bir aktör olacak şekilde çalışıyoruz.



IFALPA ve ECA nezdinde sürdürdüğümüz temsil görevimiz, tam da bu anlayışın bir sonucudur.

Uçuş emniyeti, tek kurumun değil, bir topluluğun işidir.

TALPA olarak biz, kurumlar arası diyalogu, akademik katkı ve saha tecrübelerini aynı masada buluşturmak istiyoruz. Bugün bu salonda bulunan herkes, o zincirin bir halkasıdır.

İlkini düzenlediğimiz bu forum, gelenekselleşecek bir sürecin başlangıcıdır.

Her yıl, yeni temalar, yeni deneyimler ve yeni çözümlerle büyüyecek bir paylaşım platformu hedefliyoruz.

Çünkü biz inanıyoruz ki: paylaşılan bilgi, çoğalan emniyettir.

Bu forumun gerçekleşmesine katkı sunan tüm proje sorumlularımıza, panelistlerimize,

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'müze, Devlet Hava Meydanları İşletmemize, şirket temsilcilerimize ve emeği geçen herkese TALPA adına teşekkür ediyorum.

Bugün konuşacağımız her fikir, her öneri, her eleştiri; yarımın daha güvenli uçuşlarının, daha bilinçli pilotlarının, daha güçlü bir havacılık kültürünün temelini oluşturacaktır.

Gökyüzü, bizim mesleğimizin değil, ülkemizin ortak değeridir.

Bu değeri korumak hepimizin görevidir.

Hepinize verimli, yapıcı ve ilham verici bir forum diliyorum.

Teşekkür ederim." şeklinde konuştu.



PILOT AKRAN DESTEK PROGRAMI VE HAVACILIK RUH SAĞLIĞI SEMPOZYUMU YAPILDI

Pilot Akran Destek Programı ve Havacılık Ruh Sağlığı

Sempozyumu 18 Kasım 2025 tarihinde SHGM Türk Sivil Havacılık Akademisi'nde gerçekleştirildi. Sempozyumun açılış konuşmasında TALPA Yönetim Kurulu Başkanı Kpt. Plt. Okan Üreksoy, katılımcılara yaptığı açılış konuşmasında;

"Saygıdeğer konuklar, değerli konuşmacılar, sevgili meslektaşlarım,

Türkiye Havayolu Pilotları Derneği tarafından düzenlenen TALPA-MDA sempozyumuna katılımınızdan dolayı Yönetim Kurulum ve Üyelerimiz adına içten teşekkürlerimi sunuyorum ve hoş geldiniz diyorum.

Bugün burada, havacılığın belki de en az konuşulan ama en hayati yönünü, yani "insanı" konuşmak için bir aradayız.

Uçuş emniyetinin teknik, operasyonel ve teknolojik boyutlarını dün detaylı biçimde tartıştık.

Bugünse o sistemin merkezinde yer alan insanı, pilotu, dayanıklılığı ve iyi oluşu konuşacağız.



Çünkü emniyet sadece sistemlerle, sensörlerle veya yazılımlarla sağlanmaz.

Emniyetin temeli, sağlıklı, bilinçli ve dayanıklı insanlardır.

Modern havacılıkta “well-being”, “resilience” ve “peer support” kavramları artık sadece psikoloji literatürünün konusu değil; uçuş emniyetinin ayrılmaz bileşenleridir.

Bir pilotun zihinsel ve duygusal iyi oluşu, aslında bir uçuşun kaderini belirleyebilir.

Biz TALPA olarak bu gerçeği dünyadaki uygulamaların geneline göre oldukça erken bir safhada hayata geçirmiş olmanın haklı gururunu yaşıyoruz.

Şubat 2021’de başlattığımız Pilot Meslektaş Destek Programı, yalnızca bir sosyal sorumluluk projesi değil, aynı zamanda Türk sivil havacılığı için öncü bir adım oldu.

Meslektaş desteği, mesleki dayanışmanın profesyonel bir biçimidir.

Bu programın özünde şu anlayış vardır:

“Yardım istemek bir zayıflık değil, olgunluğun göstergesidir.”

Bir pilotun başka bir pilota kulak vermesi, bazen bin saatlik bir eğitime bedeldir.

Çünkü bizi biz yapan şey, dayanışmadır.

Kokpitte omuz omuza uçtuğumuz o güven duygusunu, artık psikolojik destek sistemlerimize taşıdık, taşıyoruz.

Bugün burada, bu dönüşümün hem bilimsel hem insani temellerini konuşacağız.

Pilot akran destek



sistemlerinin yetkinlik gelişimine katkısından, hukuki dayanaklarına; iyi oluş ve tükenmişlik (burnout) kavramlarından, uluslararası iyi uygulamalara kadar geniş bir yelpazeyi tartışacağız.

Havacılığın doğası gereği yüksek stres ve yüksek sorumluluk barındırdığını hepimiz biliyoruz.

Ancak geçmişte bu konular çoğu zaman görünmezdi.

Pilotlar duygularını, kaygılarını, hatta bazen yaşadığı zorlukları paylaşmaktan çekinirdi.

Bugün artık biliyoruz ki, konuşmak zayıflık değil; profesyonellik, bilinç ve cesarettir.

Havacılıkta insan faktörünün önemi, sadece kaza analizlerinde değil, günlük operasyonun her anında karşımıza çıkıyor.

Bir kaptanın doğru zamanda aldığı bir karar, bir iletişim tonu, bir durumu raporlama biçimi...

Tüm bunlar, psikolojik dayanıklılıkla ve iyi oluşla doğrudan bağlantılıdır.

EASA, ICAO ve FAA son yıllarda bu konuda açık bir mesaj veriyor:

"İnsan merkezli havacılık artık bir tercih değil, bir gerekliliktir."

Biz TALPA olarak, bu anlayışı yalnızca savunan değil, uygulayan bir derneğiz.

Bugün burada yer alan konuşmacılarımız, psikoloji, hukuk, yönetim ve havacılık disiplini açısından bu yapının sürdürülebilirliğini farklı yönleriyle ele alacaklar.



Değerli katılımcılar,

Meslektaş destek sistemleri sadece bireysel yardımlaşma mekanizmaları değildir; kurum kültürünü dönüştüren yapılarıdır. Kurumsal farkındalık, yönetici duyarlılığı, açık iletişim ve güven esasına dayalı bir anlayış, bu dönüşümün temelidir.

TALPA olarak bu kültürü yaygınlaştırmak için çalışıyoruz.

Amacımız yalnızca bir destek sistemi kurmak değil, bir anlayış inşa etmektir.

Pilotların yalnız olmadığını hissettiren, paylaşmanın normalleştiği bir havacılık kültürü oluşturmak istiyoruz.

Bu dönüşüm, hem bireysel hem toplumsal bir olgunluk gerektiriyor.

Ve biz inanıyoruz ki; dayanıklılık, yalnızlıkta değil, paylaşımında güç bulur.

Bu vesileyle, bu sempozyuma katkı sağlayan tüm konuşmacılarımıza, uluslararası misafirlerimize ve TALPA-MDA ekibine içten teşekkür ediyorum.

Uçuş emniyeti yalnızca kokpitte değil, insanın kalbinde

başlar.

Birbirimize kulak verdikçe, destek oldukça, paylaştıkça güçleniriz.

Gökyüzü bizim mesleki alanımız olabilir; ama insan kalmak, bizim gerçek misyonumuzdur.

Bu bilinçle, bugünkü sempozyumun sadece bilgi değil, farkındalık ve umut üreteceğine yürekten inanıyorum.

Hepinize verimli, anlamlı ve ilham verici bir gün diliyorum.

Teşekkür ederim." şeklinde seslendi. Konuşmanın ardından sempozyuma katılan konuşmacıların sunumlarına geçildi.

Daha sonra Kpt. Plt Okan Üreksoy, "Değerli konuklar, kıymetli meslektaşlarım,

Bugün burada, dolu dolu geçen bir programın ardından, hep birlikte yeni bir geleneğin ilk adımını tamamlamış bulunuyoruz.

TALPA Uçuş Emniyet Forumu, yalnızca bir etkinlik değil; bilgi paylaşımının, ortak

akıl ve emniyet kültürünün güçlenmesidir.

GPS ve TCAS tehditlerinden yorgunluk yönetimine, CPDLC'den RCO tartışmalarına kadar ele aldığımız her başlık, aslında tek bir amaca hizmet ediyor:

Daha emniyetli bir havacılık geleceği inşa etmek.


TALPA olarak biliyoruz ki uçuş emniyeti bir sonuç değil, sürekli gelişen bir süreçtir.

Ve bu süreç, en güçlü hâlini ancak dayanışmayla, ortak sorumlulukla ve bilgi paylaşımıyla bulur.

Katkı sunan tüm konuşmacılara, kurum temsilcilerine, meslektaşlarımıza ve emeği geçen herkese içten teşekkürlerimi sunuyorum.

Birlikte attığımız bu adımın, önümüzdeki yıllarda büyüyerek devam edeceğine inanıyorum.

Bir sonraki TALPA Uçuş Emniyet Forumu'nda yeniden buluşmak dileğiyle...

Teşekkür ederim." şeklinde konuşarak sempozyumu sonlandırdı. 

TALPA-MDA PİLOT AKRAN DESTEK PROGRAMI VE HAVACILIK RUH SAĞLIĞI SEMPOZYUMU SONUÇ RAPORU

Tarih: 18 Kasım 2025
Düzenleyen: TALPA – Türkiye Havayolu Pilotları Derneği

1. Amaç:

TALPA-MDA tarafından düzenlenip, gerçekleştirilen bu sempozyumda, pilotların ruh sağlığının desteklenmesi ile ilgili yapılması gerekenler ve bu konuda farkındalık oluşturulması hedeflenmiş olup; sektörün paydaşları ile konu kapsamlı olarak tartışılacak ve sonuçları raporlanacaktır.

2. Kapsam:

Pilot Akran desteği nedir; neden gereklidir ve nasıl uygulanmaktadır? – Konu hakkında farklı bir bakış açısı yaratması bakımından, Uzman Psikolog Marc ATHERTON tarafından, MDA program irdelenmiş olup; programın kapsam bakımından dünyada ender örneklerden biri olduğu değerlendirilmiştir. Ayrıca akran desteğinin, kültürel ve

sosyolojik boyutları incelenmiş ve bu konuda ortak kültür oluşturulması ve bu konunun EASA ve ICAO düzeyinde tartışılması konuşulmuştur.

Pilot Akran destek programının tesisi ve uygulamada karşılaşılan zorluklar, Pilot Akran destek kavramını bir havacılık kültürü haline getirmek – Bu konuda MDA Program Sözcüsü Kaptan Pilot Muharrem GÜNDOĞAN tarafından, akran desteğinin bir havacılık kültürü haline getirilmesi için yapılması gerekenler ve bu kapsamda sektörün paydaşları olan şirketler, üniversiteler ve uçuş okullarına yönelik aksiyon maddeleri konuşulmuş ve ilgili tarafların konuya daha çok önem vermesinin hedeflenen uçuş emniyetine katkıları tartışılmıştır.

Pilot Akran destek programları ve pilot yetkinlikleri arasındaki ilişkiye genel bakış – MDA Program Koordinatörü Kaptan Pilot

H.Burçin TEKEŞ tarafından, akran desteği ve pilot yetkinlikleri arasındaki ilişki analiz edilmiş ve yetkinlikleri hedef olarak sonuç odaklı pilot performansının artırılması konusunda akran desteğinin önemi vurgulanmıştır.

Akran destek programlarının hukuki yönleri ve dayanağı: Türkiye ve diğer ülkelerdeki durum incelemesi – Sencer & Sencer Hukuk bürosu personeli Avukat Mehmet KURT ve Avukat Sencer SEREN tarafından, akran destek programlarının dünya ve ülkemizde mevcut yasa ve düzenlemeler ile nasıl yürütülebileceği ve bu konuda ülkemizde bu tarz programların sağlıklı ve hukuki zeminde yürütülmesi için yapılması gereken düzenlemeler tartışılmıştır.

Havacılık Ruh sağlığı, İyi oluş, Tükenmişlik, Dayanıklılık ile ilgili dünyadaki son gelişmeler ve regülatif çalışmalar – MDA Program

Koordinatörü Kaptan Pilot İ.Ozan ONGUN tarafından, havacılık sektörünü yakından ilgilendiren bazı psikolojik kavramların tanımı ve havacılık dünyasındaki algı şekilleri irdelenmiş olup; dünyada özellikle COVID 19 salgını sonrası yoğun bir şekilde devam eden ruh sağlığı hakkında yapılan çalışmalar ve düzenlemeler incelenmiştir.

İş sağlığı güvenliği kapsamında Psikososyal Risk Yönetimi ve Ruh sağlığı – AFA Uçuş Okulu eğitmenlerinden Sayın Temuçin GÜREL tarafından, halihazırda 2025 yılı itibarı ile uygulamaya başlanması beklenen “Psikososyal Risk Yönetimi” kavramı incelenmiş ve bu konuda ülkemizde neler yapılabileceği tartışılmıştır. Ayrıca akran desteğinin uçuş okulları için de bir gereksinim olduğu ve bu konuda gerekli adımların atılması konusu gündeme getirilmiştir.

3. TALPA MDA Yol

Haritası (2026)

1. Hizmet verilen şirketlerin, bilgilendirme ve tanıtım faaliyetlerine daha fazla önem vermesi,

2. Akran desteğinin ülke sivil havacılığında bir kültür haline getirilmesi yolunda tüm paydaşların ortak hedefe odaklanması için kapsamlı bir yol haritası oluşturulması,

3. Günümüzde CBTA ve EBT gibi modern eğitim sistemleri ve kavramlarına temel teşkil eden yetkinlikler ile ilgili akran desteğinin etkisi konusunda projeler yapılması,

4. Özellikle danışan akran pilotların ve gönüllü olarak hizmet veren Akaran pilotların, hukuki anlamda zarar görmemesi, gizlilik ve güvenilirlik kavramlarının zarar görmemesi adına gerekli hukuki düzenlemelerin yapılması için çalışmaların başlatılması,

5. Ülkemizde sivil havacılığın gelişmesi ve emniyet kültürünün daha profesyonel ve nitelikli hale gelmesi amacıyla, akran desteği kavramının üniversitelerin pilotaj bölümleri ve uçuş okulları tarafından uygulanması ve genç yaşlarda mesleki profesyonelliği oluşturmak ve karşılıklı dayanışma duygusunu kuvvetlendirmek adına konuya daha çok önem verilmesinin sağlanması,

6. Akran destek programını sadece kokpit personeli ile sınırlı olmadığı tüm havacılık personelinin de bu kapsamda




değerlendirilmesi ve bu konuda girişimlerde bulunulmasıdır.

4. Sonuç

Sonuç olarak, pilot akran destek programını bir havacılık kültürü haline getirmek, yalnızca bir prosedür oluşturmak değil;

- güvene dayalı bir iletişim,
- damgalamadan uzak bir ortam,
- liderlerin rol model olduğu bir sistem inşa etmek demektir.

Böyle bir kültür, sadece bireysel dayanıklılığı değil, aynı zamanda uçuş emniyetini, ekip performansını ve havacılığın insani boyutunu da güçlendirecektir. 





EMEKLİ KAPTANLARIMIZLA BİR ARAYA GELDİK

1992 yılında Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), aldığı bir genel kurul kararı ile kuruluş tarihi olan 7 Aralık'ı "Uluslararası Sivil Havacılık Günü" olarak ilan etmiş ve bu gün uluslararası çerçevede kutlanmıştır.

TALPA olarak 7 Aralık Dünya Sivil Havacılık Günü vesilesiyle sivil havacılığımıza yıllarca hizmet etmiş TALPA üyesi değerli meslek büyüklerimiz, emekli kaptanlarımızla bir araya gelerek şükranlarımızı sunduk.



TEK PİLOTLU UÇUŞ OPERASYONLARI (TPU-SINGLE PILOT OPERATIONS-SPO) ÜZERİNE AKADEMİK BİR ÇALIŞMA ÖZETİ



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



1. Giriş

Tek Pilotlu Uçuş Operasyonları (TPU), gelişmiş uçak sistemleri ve otomasyon teknolojilerinin kullanımına olanak tanıyan, geleneksel iki pilotlu operasyonlardan tek pilotlu operasyonlara geçişi ifade eden yenilikçi bir kavramdır. Son yıllarda, havacılık endüstrisinde maliyetleri azaltma, operasyonel verimliliği artırma ve pilot kıtlığına çözüm bulma amacıyla TPU'ya olan ilgi önemli ölçüde artmıştır (FAA, 2023; EASA, 2024).

Bu bağlamda, EASA'nın geliştirdiği extended Minimum Crew Operations (eMCO) konsepti, özellikle uzun menzilli uçuşlarda görev sürelerini optimize etmeyi ve kokpitteki iş yükünü azaltmayı hedeflemektedir. eMCO, belirli



uçuş aşamalarında ikinci pilotun dinlenmesine izin verirken, kalan pilotun görevlerini güvenli bir şekilde yerine getirmesini sağlamak için otomasyon ve yer desteği sistemlerini kullanır (EASA, 2023).

Bununla birlikte, TPU'nun

uygulanması yalnızca teknik açıdan değil, aynı zamanda düzenleyici, güvenlik, insan faktörleri ve etik boyutlarda da önemli tartışmaları beraberinde getirmektedir. Bu çalışmanın amacı, TPU'nun teorik temellerini, teknik gerekliliklerini ve operasyonel etkilerini incelemek; ayrıca mevcut literatürü değerlendirerek gelecekteki uygulama potansiyelini analiz etmektir.

2. Literatür Taraması

TPU üzerine yapılan akademik çalışmalar, kavramın teknik, operasyonel ve insan faktörleri boyutlarını kapsamlı biçimde ele almaktadır. Erken dönem araştırmalar, uçuş otomasyonu, veri bağlantısı (datalink) ve gelişmiş uçuş yönetim sistemlerinin, tek pilotun iş yükünü güvenli bir seviyede tutabileceğini öne sürmüştür (Johnson ve

eMCO, BELİRLİ UÇUŞ AŞAMALARINDA İKİNCİ PİLOTUN DİNLENMESİNE İZİN VERİRKEN, KALAN PİLOTUN GÖREVLERİNİ GÜVENLİ BİR ŞEKİLDE YERİNE GETİRMESİNİ SAĞLAMAK İÇİN OTOMASYON VE YER DESTEĞİ SİSTEMLERİNİ KULLANIR (EASA, 2023).



arkadaşları, 2019). Ancak, insan-makine etkileşimi, dikkat dağınıklığı ve acil durum yönetimi gibi konular, literatürde önemli endişe alanları olarak öne çıkmaktadır (Smith & Lee, 2021).

FAA ve EASA, TPU'ya geçişin yalnızca teknik uygunlukla değil, aynı zamanda operasyonel risk değerlendirmeleri ve insan faktörleri testleri ile desteklenmesi gerektiğini vurgulamaktadır. EASA'nın 2023 tarihli "Concept Paper on eMCO and SPO" belgesinde, özellikle uzun menzilli uçuşlarda pilot dinlenme düzenlemelerinin yeniden tasarlanması ve yer destek birimleriyle sürekli iletişim altyapısının sağlanması gerektiği belirtilmiştir.

Airbus ve Boeing gibi uçak üreticileri, TPU'ya yönelik teknolojileri geliştirmekte ve test uçuşlarında uygulamaktadır. Airbus'ın A350 eMCO



denemeleri, görev paylaşımının otomasyon sistemleri ile entegre edilmesinin mümkün olduğunu göstermektedir (Airbus, 2024). Ancak sendikalar ve pilot dernekleri, TPU'nun güvenlik riskleri ve istihdam üzerindeki etkileri konusunda çekincelerini dile getirmektedir (IFALPA, 2024).

3. Yöntem

Bu araştırma, TPU'nun uygulanabilirliğini, teknik

gerekliliklerini ve insan faktörleri etkilerini değerlendirmek amacıyla nitel

(qualitative) bir yaklaşım benimsemiştir. Özellikle, havacılık sektöründeki farklı paydaşların bakış açılarını ortaya koymak için yarı yapılandırılmış görüşmeler (semi-structured interviews) kullanılmıştır.

3.1 Araştırma Tasarımı

Nitel yöntem seçilmesinin nedeni, TPU gibi karmaşık ve çok boyutlu bir konunun yalnızca nicel verilerle tam olarak anlaşılamayacak olmasıdır. Bu yöntem, katılımcıların deneyimlerini,

algılarını ve beklentilerini derinlemesine keşfetmeye imkân tanır (Creswell, 2018).

3.2 Katılımcılar

Katılımcı grubu; ticari havayolu pilotları, havacılık mühendisleri, düzenleyici kurum temsilcileri (FAA, EASA) ve uçuş güvenliği uzmanlarından oluşmuştur. Toplam 50 katılımcı ile görüşülmüş, seçilen kişiler TPU ile ilgili bilgi veya deneyime sahip olmaları esas alınarak amaçlı örnekleme (purposive sampling) yöntemiyle belirlenmiştir.

3.3 Veri Toplama

Görüşmeler, çevrim içi video konferanslar ve yüz yüze oturumlar yoluyla

gerçekleştirilmiş, her oturum ortalama 45–60 dakika sürmüştür. Sorular, katılımcıların TPU'ya ilişkin teknik görüşleri, güvenlik alguları, düzenleyici beklentileri ve operasyonel zorluklara dair deneyimlerini kapsayacak şekilde hazırlanmıştır.

3.4 Veri Analizi

Toplanan veriler, tematik analiz (thematic analysis) yöntemiyle değerlendirilmiştir (Braun & Clarke, 2006). Analiz sürecinde veriler kodlanmış, benzer temalar birleştirilmiş ve TPU'nun uygulanmasında öne çıkan faktörler belirlenmiştir.

4. Bulgular ve Tartışma

Yarı yapılandırılmış görüşmelerden elde edilen veriler, TPU'nun uygulanabilirliğine ilişkin farklı bakış açılarını ortaya koymuştur. Bulgular dört ana tema altında toplanmıştır: teknolojik gereklilikler, insan faktörleri, düzenleyici çerçeve ve endüstri etkileri.

4.1 Teknolojik Gereklilikler

Katılımcılar, TPU'nun güvenli bir şekilde uygulanabilmesi için gelişmiş otomasyon sistemleri, gerçek zamanlı yer desteği (real-time ground support) ve yapay zekâ tabanlı uyarı sistemlerinin kritik olduğunu vurgulamıştır. Birçok pilot, mevcut uçaklarda bulunan otomasyonun TPU için yeterli olmadığını, özellikle acil durumlarda insan karar verme yeteneğinin hâlâ belirleyici



olduğunu belirtmiştir.

4.2 İnsan Faktörleri

Görüşmelere katılan pilotların büyük çoğunluğu, TPU'nun mental yük, yorgunluk yönetimi ve durumsal farkındalık üzerinde ciddi etkiler yaratabileceğini ifade etmiştir. Tek pilotun uzun süreli görevlerde yalnız çalışmasının, karar verme kalitesini olumsuz etkileyebileceği görüşü yaygındır. Ayrıca, acil durumlarda ikinci bir pilotun bulunmaması, stres yönetimi açısından riskli olarak değerlendirilmiştir (Johnson, 2019).

4.3 Düzenleyici Çerçeve

FAA ve EASA temsilcileri, TPU'nun mevcut düzenlemeler çerçevesinde uygulanabilmesi için yeni sertifikasyon kriterleri, güvenlik testleri ve operasyonel kısıtlamaların gerekli olacağını

belirtmiştir. Özellikle EASA, eMCO konseptinin TPU'ya geçişte bir ara aşama olarak kullanılabileceğini vurgulamaktadır (EASA, 2023).

4.4 Endüstri Etkileri

Üretici firmalar, TPU'nun operasyonel maliyetleri düşürebileceğini ve pilot arz-talep dengesini iyileştirebileceğini savunmaktadır. Buna karşın, sendikalar ve pilot dernekleri, TPU'nun istihdam kaybına yol açabileceği ve pilot mesleğinin niteliğini değiştirebileceği yönünde endişelerini dile getirmektedir (IFALPA, 2024).

Tartışma

Bulgular, mevcut literatürle büyük ölçüde uyumlu olup, TPU'nun teknik olarak mümkün olsa da insan faktörleri ve düzenleyici gereklilikler açısından kademeli bir yaklaşım

gerektirdiğini göstermektedir. Özellikle eMCO gibi hibrit çözümler, riskleri azaltmak ve operasyonel adaptasyonu kolaylaştırmak açısından stratejik bir köprü işlevi görebilir.

5. Sonuç ve Öneriler

Bu çalışma, TPU konseptini teknik, operasyonel, insan faktörleri ve düzenleyici boyutlarıyla incelemiş, eMCO gibi ara aşama çözümlerinin uygulanabilirliğini değerlendirmiştir. Bulgular, TPU'nun potansiyel maliyet avantajları ve operasyonel verimlilik sağlayabileceğini, ancak güvenlik, insan performansı ve düzenleyici uyum açısından önemli zorluklar barındırdığını göstermektedir.

Temel Sonuçlar:

- TPU'nun güvenli uygulanabilmesi için gelişmiş

otomasyon, gerçek zamanlı yer desteği ve yapay zekâ tabanlı uyarı sistemleri kritik önemdedir.

• İnsan faktörleri, özellikle yorgunluk yönetimi ve durumsal farkındalık, TPU'nun başarısında belirleyici olacaktır.

• Düzenleyici kurumlar, kademeli geçiş ve kapsamlı test süreçlerini zorunlu kılmalıdır.

• eMCO, TPU'ya geçiştir

güvenlik ve adaptasyon açısından etkili bir ara model olarak değerlendirilebilir.

Öneriler:

1. Teknik Yatırımlar:

Uçak üreticileri ve havayolu şirketleri, TPU'ya uygun otomasyon ve yer destek altyapısına yatırım yapmalıdır.

2. İnsan Faktörleri

Araştırmaları: Yorgunluk, stres ve karar verme süreçlerini optimize edecek ek çalışmalar yürütülmelidir.

3. Düzenleyici Yol

Haritası: FAA ve EASA, TPU'ya geçiş sürecini net zaman çizelgeleri ve sertifikasyon standartlarıyla belirlemelidir.

4. Kademeli Uygulama:

Öncelikle eMCO gibi hibrit modeller denenmeli, ardından tam TPU'ya geçilmelidir.

Sonuç olarak, TPU havacılık endüstrisi için stratejik bir dönüşüm fırsatı sunmaktadır; ancak bu dönüşümün başarılı olabilmesi, teknolojik yeniliklerin insan faktörleriyle uyumlu şekilde entegre edilmesine ve güçlü bir düzenleyici çerçeveye bağlıdır. ▽

KAYNAKLAR:

- IATA, "Air Passenger Monthly Market Analysis (May 2016)," International Air Transport Association, Montreal, Canada, 2016.
- Deloitte, "Global Aerospace and Defense Sector Outlook," Deloitte Touche Tohmatsu Limited, January 2016, 2016.
- Boeing, "2015 Pilot and Technical Outlook," Boeing Commercial Airplanes, Seattle, USA, 2015.
- M. J. McClellan, "Single Pilot Jets, FLYING, 2006. Available: <http://www.flyingmag.com/single-pilot-jets>
- S. Deutsch and R. W. Pew, "Single pilot commercial aircraft operation," BBN Report No. 8436, 2005.
- D. Comerford, S. L. Brandt, J. Lachter, S.-C. Wu, R. Mogford, V. Battiste, et al., "NASA's Single-Pilot Operations Technical Interchange Meeting: Proceedings and Findings," NASA, Ames Research Center, Moffett Field, California, 2013.
- A. Faber, "Single Pilot Commercial Operations: A Study of the Technical Hurdles," Master of Science, Department of Control and Simulation, TU Delft, Delft University of Technology, Delft, Netherlands, 2013.
- N. A. Stanton, D. Harris, and A. Starr, "The future flight deck: Modelling dual, single and distributed crewing options," Appl Ergon, 2015.
- K. Bayram, E. Fazli, J. Dokic, C. Goodchild, P. Kou, A. P. G. Martins, et al., "ACROSS: Scope and State of the Art," ACROSS Consortium, 2013.
- DARPA, "ALIAS Industry Day Release ", ed: Defense Advanced Research Projects Agency (DARPA), 2014.
- J. Liu, A. Gardi, S. Ramasamy, Y. Lim, and

- R. Sabatini, "Cognitive pilot-aircraft interface for single-pilot operations," Knowledge-Based Systems, vol. 112, pp. 37-53, 2016.
- D. Harris, "A human-centred design agenda for the development of single crew operated commercial aircraft," Aircraft Engineering and Aerospace Technology, vol. 79, pp. 518-526, 2007.
- Nielsen, Usability engineering: Elsevier, 1994.
- T. B. Sheridan and R. Parasuraman, "Human-automation interaction," Reviews of human factors and ergonomics, vol. 1, pp. 89-129, 2005.
- S. Ramasamy, R. Sabatini, and A. Gardi, "Cooperative and non-cooperative sense-and-avoid in the CNS+ A context: A unified methodology," in 2016 International Conference on Unmanned Aircraft Systems (ICUAS), pp. 531-539, 2016.
- R. Sabatini, T. Moore, and C. Hill, "A novel GNSS integrity augmentation system for civil and military aircraft," International Journal of Mechanical, Industrial Science and Engineering, vol. 7, pp. 1433-1449, 2013.
- A. Gardi, R. Sabatini, T. Kistan, Y. Lim, and S. Ramasamy, "4 Dimensional trajectory functionalities for air traffic management systems," in 15th Integrated Communication, Navigation and Surveillance Conference, ICNS 2015, pp. N31-N311, 2015.
- J. Croft, "NASA Advances Single-Pilot Operations Concepts," in Aviation Week & Space Technology, ed: Aviation Week, 2015.
- FAA, "Integration of Civil Unmanned Aircraft Systems (UAS) in the National Airspace System

- (NAS) Roadmap," First ed. Washington DC, USA: Federal Aviation Administration, 2013.
- D. L. Edwards, "Flight Standardization Board (FSB) Report: EMBRAER S.A. EMB-500 " Federal Aviation Administration (FAA), Missouri, USA, 2014.
- D. L. Edwards, "Flight Standardization Board (FSB) Report: EMBRAER S.A. EMB-505 " Federal Aviation Administration (FAA), Missouri, USA, 2013.
- T. Kieffaber, "Flight Standardization Board (FSB) Report: Cessna 525 (CE-525, 525A, 525B, 525C)," Federal Aviation Administration (FAA), Missouri, USA, 2014.
- R. C. Fernandes, A. de Lucena Costa Junior, H. Ferreira de Araújo, M. Zwanziger, C. Duvoisin, S. di Pablo Saliba Ferreira, et al., "Operational Evaluation Report – Embraer EMB-500, EMB-505," Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Rio de Janeiro, Brazil, 2016.
- EUROCAE, "Concept of RPAS Required Communication Performance Methodology for the Command, Control and Communication Link " European Organisation for Civil Aviation Equipment (EUROCAE), Malakoff, France, 2015.
- S. Ramasamy, R. Sabatini, A. Gardi, and J. Liu, "LIDAR obstacle warning and avoidance system for unmanned aerial vehicle sense-and-avoid," Aerospace Science and Technology, 2016.
- S. Ramasamy, R. Sabatini, A. Gardi, and T. Kistan, "Next generation flight management system for real-time trajectory based operations," Applied Mechanics and Materials, vol. 629, pp. 344-349, 2014.
- DOD, "Unmanned Systems Integrated Roadmap (FY2011 - 2036)," Department of Defense, 2011.

İNSAN FAKTÖRÜ

“PİLOTLAR İÇİN HATA VE HATA TEKRARI”



N. Temuçin GÜREL
AFA Uçuş Okulu
Yönetici/Eğitmen



HATA KAVRAMINA GENEL BAKIŞ...

Hata insana ait bir özelliktir. İnsan hata yapan bir varlıktır ve yapmaya da devam edecektir. 18. Yüzyılın ünlü İngiliz şairi Alexander Pope insan için, “To err is human (Hata insandır)” demiş. Bu ünlü söz basit olarak hatanın insana ait olduğunu anlattığı gibi insanın da hataya yatkın bir varlık olduğunu ifade ediyor. Dünyaya geldiğimiz andan itibaren hatalarımızla keşfediyor ve öğreniyoruz. Yaşam döngümüz önemli miktarda hata barındırıyor. Örneğin küçük bir çocuk ateşe elini uzatıyor, acı hissini öğreniyor; bir genç derse yeterli seviyede çalışmazsa sınavda düşük not alıyor ve başarısızlığı öğreniyor; bir yetişkin iletişim ve davranışlarına özen göstermezse sosyal ilişkileri zayıflıyor ve



Alexander
Pope

yalnız kalmayı öğreniyor. Bu listeyi çocukluktan başlatıp, yetişkinliğe ve oradan yaşlılığa kadar uzatabiliriz. Ayrıca mesleki alanımızdan, sosyal çevremize kadar genişletebiliriz.

Elbette insan olarak böyle öğreniyor ve geliyoruz. Hatta büyükler, yaşça veya kıdemce küçük olanları cesaret verici sözlerle öğrenme ve gelişim yolunda masum ve kontrol altında hata yapmaya teşvik eder. Pek çoğumuz büyüklerden, deneyimlilerden “korkma yap, yanlış da



yapacaksın, ilk seferinde doğru yapamayabilirsin, hata yapmaktan korkarsan öğrenemezsin, hata yapmayan iş yapmıyor demektir” gibi sözleri mesleki hayatımızın başlangıç ve geçiş dönemlerinde çok duymuşuzdur.

Buraya kadar sanırım hepimiz hemfikiriz. Ancak bu aşamada sormamız ve cevaplamamız gereken, hata yapmak çok insani ve yaşadığımız bir şey ama aynı ya da benzer hatayı yinelemek, tekrar yapmak doğru ve kabul edilebilir mi? Evet bu yazımızda

hata tekrarı konusuna değinecek ve pilotajda bunun nasıl değerlendirilmesi gerektiğini inceleyeceğiz.

İNSAN NEDEN HATA YAPAR?

Önce insan neden hata yapar diye başlayalım. İlk olarak insan bir konuda yeterli seviyede bilgi ve deneyim sahibi olmadan eyleme geçtiğinde hata yapar. Kısaca ifade etmek gerekirse bilinçsiz olarak hata yapar. Bu hata yapma sebebi kültürle göre farklılık gösterir. Araştırmalar gösteriyor ki bazı kültürlerde tamamen

**DÜNYAYA GELDİĞİMİZ
ANDAN İTİBAREN
HATALARIMIZLA KEŞFEDİYOR
VE ÖĞRENİYORUZ.
YAŞAM DÖNGÜMÜZ
ÖNEMLİ MİKTARDA HATA
BARINDIRIYOR. ÖRNEĞİN
KÜÇÜK BİR ÇOCUK ATEŞE
ELİNİ UZATIYOR, ACI
HİSSİNİ ÖĞRENİYOR...**

ayrım gözetmeksizin yüz kişiye “bir iş en güzel, an doğru nasıl öğrenilir?” diye sorsanız, yarıdan fazlası “o işi yapacaksın” diye cevap veriyor. Bazı kültürlerde ise çoğunluk bu soruya “eğitiminin alarak” diye cevap veriyor. Bu cevaplar gösteriyor ki insanlar içinde buldukları kültürün de etkisiyle yaşayarak öğrenenler ve öğrenerek yaşayanlar olarak ikiye ayrılıyor. Öğrenerek yaşayanlar, yaşantıya hazırlananlar; yaşayarak öğrenenlerse genellikle kayda değer bir hazırlık olmaksızın uygulamaya geçiyorlar. İşte bu yaşayarak öğrenenler ne yazık ki hata yapma potansiyeli yüksek gruba oluşturuyorlar. Havacılıkta ve özellikle pilotlukta yaşayarak öğrenme bedeli ağır ve pahalı bir öğrenmedir. Bu yolda yapılan hatalar, telafisi mümkün olmayan sonuçlar oluşturabilir. Zaten pilot eğitim süreçleri öğrenmeden yaşamaya izin vermeyecek şekilde



**Gerard
Forlin KC**

tasarlanmıştır. Ancak öğrenmenin, yaşayacaklarına hazırlanmanın hakkını tam olarak veren olduğu gibi vermeyen de olabilmektedir.

İkinci olarak insan bilinçli şekilde hata yapar. Bunun altında daha çok yanlış, eksik ya da eski bilgi ile yapılan uygulamalar, atılan adımlar, sergilenen davranışlar yatar. Sosyal hayattan bir örnek verelim. İki arkadaş bir araçta otobanda seyahat ediyorlar. Arkadaşı araba kullanana hız limitini aşıyorsun dikkat et diyor. Sürücü olan otobanda hız limiti

yükseltildi, şu kadar km/saat oldu diye cevap veriyor. Diğeri düzeltiyor. O söylediğin şey tüm otobanlar veya bir otobanın başından sonuna kadar geçerli değil,

sen hız işaretlerine bak şeklinde cevap veriyor. Kabaca bir haber kaynağından edindiği yanlış ya da eksik bilgiyle hareket eden sürücü böyle bir öğrenme/düzelme gerçekleşene kadar bu konuda hata yapıyor. Bilinçli olarak yani süratinin farkında olarak araba kullanıyor fakat yanlış/eksik bilgi onu hatalı alana taşıyor. Bu bize özellikle önemli

ve hassas konularda güncel, doğru ve tam bilgiyle hareket etmenin önemini gösteriyor. Başta pilotluk olmak üzere bazı işlerde bilgi konusundaki eksiklik ve yanlışlıkların hoş görülmesi ya da tolerans gösterilmesi ne yazık ki pek mümkün değil. Kriz yönetimi, sağlık, güvenlik, havacılık ve iklim konularında uzman bir Hukukçu olan Gerard Forlin KC'nin dediği gibi “Bilmediğini söylemek, eğer bilmen gerekiyorsa, savunma değildir.”

PİLOT NEDEN HATA YAPAR?

Şimdi pilotların neden hata yaptığını inceleyelim. Elbette pilotlar da bu mesleğin dışındaki insanlarla benzer

KİŞİLERİ FARKINDALIK SAHİBİ YAPACAK VE/VEYA FARKINDALIĞINI ARTTIRACAK YÖNDE EĞİTİM SÜREÇLERİ GELİŞTİRMEK. BU KONUDA ÖNEMLİ BİR ADIM OLACAKTIR. FARKINDALIĞI ZORLAYACAK ŞEKİLDE TASARLANMIŞ, HATA VE HATA TEKRARINA İLİŞKİN EĞİTİMLERLE BU KONUDA BİR İVME SAĞLANABİLİR.



nedenlerle hata yapar. Yazının önceki kısmında belirttiğim gibi pilotluk mesleği, öğrenmeden uygulamaya izin vermeyecek şekilde tasarlanmış ciddi bir eğitim süreci içerir. Ancak yine de yetersiz öğrenmeyle uygulama kısmına geçilirse elbette hata yapmak mümkündür. Bu ancak doğru tasarlanmamış eğitim, yetkin olmayan eğitici ve sorumluluklarını tam yerine getirmeyen öğrenciyle mümkün olabilir.

Pilotların bilinçsiz, istemeden yaptıkları hatalar dikkat eksikliği ve dalgınlıktan kaynaklanır. İlgili otoriteler ve kural koyucular tarafından kokpitte bunları yönetmek için koruyucu mekanizmalar geliştirilmiş ve geliştirilmeye devam etmektedir.

Bilinçsiz, istemeden yapılan hatalar gibi pilotların bilinçli yaptığı hataların nedeni de diğer insanlarla benzerdir. Bilgi eksikliği ve yanlışlığı temel hata

nedenidir. Bunu yönetmek için yapılacakların başında pilotun eğitim süreçlerinin hakkını vermesi gelmektedir. Ancak devamında sadece yıllık eğitim tazelemeleriyle yetinmemesi kişisel gelişiminin sorumluluğunun kendinde olduğunu unutmamasıdır. Doküman güncellemelerini takip etmek, duyuruları izlemek, özellikle yapılan hataları içeren bültenleri dikkatle incelemek ilk sayılacaklardır.

PİLOT NEDEN HATA TEKRARI YAPAR?

Yazımızın bu kısmına kadar hatadan ve hata yapma nedenlerinden ana hatlarıyla bahsettik. Şimdi can alıcı ve kabul etmesi zor bir alana giriyoruz. Hata tekrarları. Benzer hataları tekrar tekrar yapmak. En üzücü ve sorunlu alan.

İnsan genellikle akıllı kararlar veren, kural dışı davranmayan, dürüst, sağduyulu, makul ve zeki olduğunu düşünür. Yanlış, absürt ve hatalı şeyler yapmadığına inanmak ister. Özellikle pilotluk gibi akıl, mantık, kural ve prosedürlerin çok hakim olduğu bir mesleği icra edenler buna daha fazla inanabilir. Ancak, bu çok kolay değildir. İnsanlar, özellikle pilotlar hayatı boyunca bu inancını zorlayan durumlarla karşılaşır. Bu durumlarda ilk gereken şey, insanın ne yaptığının farkında olmasıdır. İlk gereklilik insanda belli bir oranda olması beklenen farkındalık kavramıdır. Yapılan hatalar ve yanlışlar konusunda bir farkındalık durumu söz konusu değilse aşağıda bahsedeceğim süreç zaten büyük olasılıkla yaşanmaz. Pilotlarda

hata karşısında farkındalık genel olarak vardır veya oluşur ya da oluşturulur. Eğer yeterli oranda farkındalık varsa ikinci aşama başlar.

Farkındalık sahibi insan hata ve yanlış yaptığı durumlarda bir rahatsızlık duyar. Hayata normal şekilde devam edebilmek için bu rahatsızlığı azaltması ya da yok etmesi gerekir. Biz istesek de istemesek de bu savunma mekanizması bilinç altında derhal çalışmaya başlar. Yazımızda belirttiğimiz ve herkesin hemfikir olduğu "Hata yapmak insana mahsustur. Ancak, önemli olan hatalarından ders alıp onları tekrarlamamak gerekir" görüşüne rağmen, insan birçok defa hata tekrarına düşebilir. Bu durumların temelinde iki tür yaklaşımdan bahsedilebilir. Birincisi ve belki de en önemlisi



yukarıda bahsedilen kendimiz hakkında iyi hissetmek ihtiyacıdır. Bazı durumlarda insan, kendini iyi hissetmek için kendi hataları ve eksiklikleriyle yüzleşmemek uğruna gerçekleri göz ardı edebilir, hatta hafifçe değiştirebilir ve kendisini haklı çıkartmanın yollarını arar. Çoğunlukla haklı da çıkarır ve hata yapmaya devam eder. Bu durum her ne kadar son derece rasyonel bir meslek icra ediyorsa da pilotlar için de geçerlidir. Pilotun da her insan gibi duyguları, kaygıları, endişeleri devreye girerek onu böyle bir noktaya getirebilir.

Diğer bir önemli hususta insanın hata tekrarına düşmemesi için yapmış olduğu hatayı değerlendirmeye kendisinden başlaması gerçeğidir. İnsan yukarıda belirtilen savunma

mekanizmalarının da etkisiyle çoğunlukla hatanın sebebini kendi dışındaki faktörlerde arama eğilimi gösterir. Bu eğilim kişi de arttıkça zamanla yaptığı hatalarda kendini hiç sorgulamayan bir profil oluşmaya başlar. Bu da aynı hatanın tekrarlanması olasılığını artırır. Elbette her insan için geçerli olan bu durum pilotlar için de söz konusudur. Pilot bir hata yaptığında kendini yahtıp, tamamen dışsal faktörleri sorumlu tutarsa ve bunu alışkanlık haline getirirse bunun karşılığı olarak tekrar hataları yaşamayı daha mümkün hale gelir. Çünkü kendini sorgulamadığı için iyileşmeye açık alanlarını görmeyecek ve dolayısıyla iyileşme sağlamayacaktır. Bir pilotun kendisiyle barışık olması, hatasıyla, eksiğiyle kendini

olduğu gibi kabullenmesi çok önemli bir özelliktir. Bu gelişimin ilk zorunlu adımıdır.

ALTERNATİF ÇÖZÜMLER

Kişileri farkındalık sahibi yapacak ve/veya farkındalığını arttıracak yönde eğitim süreçleri geliştirmek. Bu konuda önemli bir adım olacaktır. Farkındalığı zorlayacak şekilde tasarlanmış, hata ve hata tekrarına ilişkin eğitimlerle bu konuda bir ivme sağlanabilir.


Çeşitli önemli konu başlıklarında vaka çalışması şeklinde değerlendirme uygulamaları yaparak, kişiye savunma mekanizmalarından olabildiğince yahtılmış objektif değerlendirme yaklaşımı kazandırmak. Özellikle kuruluşun kendi hatalarını ele alarak, birlikte yorumlamak ve

çıkarımlarda bulunmak etkili bir yöntemdir. Ve en önemlisi emniyet yönetim sistemi içinde ele alınan son derece değerli olan “Adil Kültür” yaklaşımını kuruluş içinde hakim kılmak. Hataları yaptırım peşin hükmü ile ele almayacak bir atmosfer oluşturmak.

SONUÇ...

Sonuç olarak hata insan doğasında olan ve insana ait bir unsur. Bunu kabul etmek durumundayız. Ancak hata tekrarı istemediğimiz ve kabul etmeyeceğimiz bir alan. Özellikle de aynı veya benzer hataların sık tekrarı en istenmedik durum. Bunun için bir havayolu, bir havacılık kuruluşu hatalarından ders çıkarmak ve bunu öğrenme kültürünün bir parçası haline getirmek zorundadır. Pilotlara düşen önemli görevse bu öğrenme kültürünün aktif bir parçası olmaktır. Hatalara sistemsel ve eğitsel koruyucu yöntemler geliştirmek kuruluşların sorumluluğu, bu yöntemleri uygulamak ve bireysel gelişimini sürdürmek de pilotun kişisel sorumluluğudur.

Hata yönetimi ve tekrar hatalarının önüne geçilmesi yolunda karşılıklı sorumlulukların yerine getirilmesiyle yol almak mümkün olabilecektir. Zor ama mümkün bir yolculuktan bahsediyoruz. Hataların yönetildiği, tekrarların büyük ölçüde önüne geçildiği emniyetli uçuşlar en büyük dileğimiz.

Emniyetli ve keyifli uçuşlar dilerim. 

SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK VE SERBEST ROTA UYGULAMASI: TÜRKİYE ÖRNEĞİ (FRATURK)



Dr. Arif TUNCAL

Türkiye Hava Trafik Kontrolörleri Derneği
Hava Trafik Kontrolörü & Teorik Bilgi Eğitmeni



Sivil havacılık bugün yalnızca küresel hareketliliğin önemli bir bileşenini oluşturmakla kalmıyor, aynı zamanda ekonomiler arası bağlantıyı sağlayan, uluslararası ticaret ve turizmin vazgeçilmez altyapısını da temsil ediyor. Buna karşın sektörün iklim üzerindeki etkisi yıllık CO₂ payıyla kıyaslandığında orantısız bir düzeydedir. Havacılık küresel düzeyde yıllık CO₂

emisyonlarının yalnızca yaklaşık %2-2,5'inden sorumlu olmasına rağmen bugüne kadar insan kaynaklı küresel ısınmaya etkisi yaklaşık %4 olarak değerlendirilmektedir. Yani havacılık yalnızca CO₂ emisyonlarıyla değil, uçuşlara özgü diğer etkenler nedeniyle de küresel ısınma üzerinde önemli bir etki göstermektedir.

Bu orantısız etki havacılık sektöründe

sürdürülebilirlik odaklı politika ve teknoloji dönüşümlerini kaçınılmaz hale getirmiştir. Sektör paydaşları ve uluslararası kuruluşlar bu zorluğa yanıt olarak 2050 yılına kadar net-zero CO₂ hedefine bağlılık göstermiştir.

“Net Zero” ya da Türkçesiyle “Sıfır Net Karbon Emisyonu” insan kaynaklı (antropojenik) karbon salımlarının atmosferden yine insan faaliyetleriyle uzaklaştırılan karbon miktarıyla küresel ölçekte dengelendiği durumu ifade eder. Bir başka deyişle atmosfere salınan her bir ton CO₂'nin ya hiç üretilmemesi ya da aynı miktarda CO₂'nin doğrudan veya dolaylı yollarla

HAVACILIK KÜRESEL DÜZEYDE YILLIK CO² EMİSYONLARININ YALNIZCA YAKLAŞIK %2-2,5'İNDEN SORUMLU OLMASINA RAĞMEN BUGÜNE KADAR İNSAN KAYNAKLI KÜRESEL ISINMAYA ETKİSİ YAKLAŞIK %4 OLARAK DEĞERLENDİRİLMEKTEDİR.

atmosferden uzaklaştırılması gerekir. Bu dengeye ulaşmak küresel sıcaklık artışını 1,5 °C ile sınırlamak ve iklim değişikliğinin geri döndürülemez etkilerinden kaçınmak açısından kritik öneme sahiptir. Havacılık sektörü yüksek enerji yoğunluğu, sınırlı alternatif yakıt seçenekleri ve talep artışı nedeniyle en zor karbonsuzlaştırılabilir sektörlerden biridir. “Business-as-usual” yani mevcut uygulamaların devam ettiği senaryoda uçuş sayısındaki artış ve teknolojik dönüşümün yavaş ilerlemesi nedeniyle emisyonların artmaya devam edeceği öngörülmektedir.

Net Zero yalnızca bir çevresel hedef değil, havacılığın sürdürülebilir geleceğini güvence altına alan bir dönüşüm vizyonudur. Havacılık sektöründeki her bir bileşen bu süreçte yalnızca kendi emisyonlarını azaltmakla kalmayıp tüm

hava taşımacılığı sisteminin karbonsuzlaşması için öncü bir rol üstlenmektedir. Havacılıkta Net Zero, 2050 yılına kadar doğrudan emisyonların en aza indirilmesini, kalan emisyonların bilimsel temelli giderim yöntemleriyle dengelenmesini, sektör genelinde entegre, iş birliğine dayalı bir karbon yönetimi kültürünün yerleşmesini amaçlayan kapsamlı ve bütüncül bir stratejisidir.

Havayolu şirketleri IATA çatısı altında “Fly Net Zero by 2050” taahhüdünü benimsemiş; uluslararası düzeyde ise ICAO’nun 2022 yılında aldığı kararla Long-Term Aspirational Goal (LTAG) kapsamında

2050 net-sıfır hedefi resmîyet kazanmıştır.

Net Zero hedefine ulaşmak için havacılık ekosisteminin bütün paydaşları (havayolları, havaalanları, hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları, yakıt üreticileri ve düzenleyici otoriteler) ortak bir yol haritası oluşturmak zorundadır. Bu çerçevede yalnızca sürdürülebilir havacılık yakıtları (Sustainable Aviation Fuels –SAF) kullanımının yaygınlaştırılması, elektrikli ve hidrojenle çalışan uçak teknolojilerinin desteklenmesi, yeşil enerji altyapılarının (şarj istasyonları, yeşil yakıt depolama sistemleri) kurulması değil, aynı zamanda

operasyonel verimliliğin artırılmasına (optimum uçuş rotaları, azaltılmış taksi süreleri vb.) yönelik uygulamalar da büyük önem taşımaktadır.

Operasyonel iyileştirmeler özellikle kısa ve orta vadede yüksek emisyon azaltımı potansiyeli sunar. Uluslararası kuruluşların raporları ve akademik çalışmalar uçuş profillerinin optimize edilmesi, taksi ve bekleme sürelerinin azaltılması, uçuş planlaması ve hava sahası tasarımında yapılacak reformların (örneğin daha doğrudan rota kullanımı) birlikte uygulanmasının anlamlı yakıt ve CO₂ azaltımları sağlayacağını göstermektedir. Avrupa düzeyinde hazırlanan



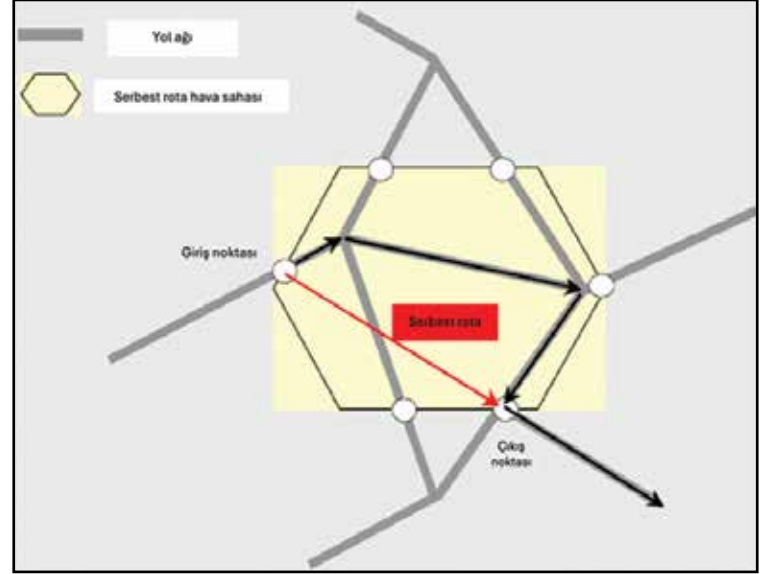
hava trafik yönetimi (Air Traffic Management — ATM) yol haritaları hava trafik yönetimindeki iyileştirmelerin her uçuşta yaklaşık %5–6 oranında CO₂ azalımı potansiyeli taşıdığı, geniş ölçekli uygulamaların ise toplam emisyon azaltımında kayda değer katkılar sunabileceğini ortaya koymaktadır.

Bu kapsamda serbest rota (Free Route Airspace — FRA) uygulamaları kısa vadede en yüksek etki-maliyet oranına sahip önlemlerden biri olarak öne çıkmaktadır. FRA giriş ve çıkış noktaları arasında daha doğrudan ve yakıt açısından verimli bir rota seçilmesine olanak tanıyarak rota kısalması yoluyla yakıt tüketimini ve CO₂ emisyonlarını azaltır. Uluslararası düzeyde hem politika yapıcılar hem de endüstri temsilcileri FRA ve diğer ATM iyileştirmelerini 2050 net-sıfır hedefinin gerçekleştirilmesinde kritik operasyonel bileşenler olarak tanımlamaktadır.

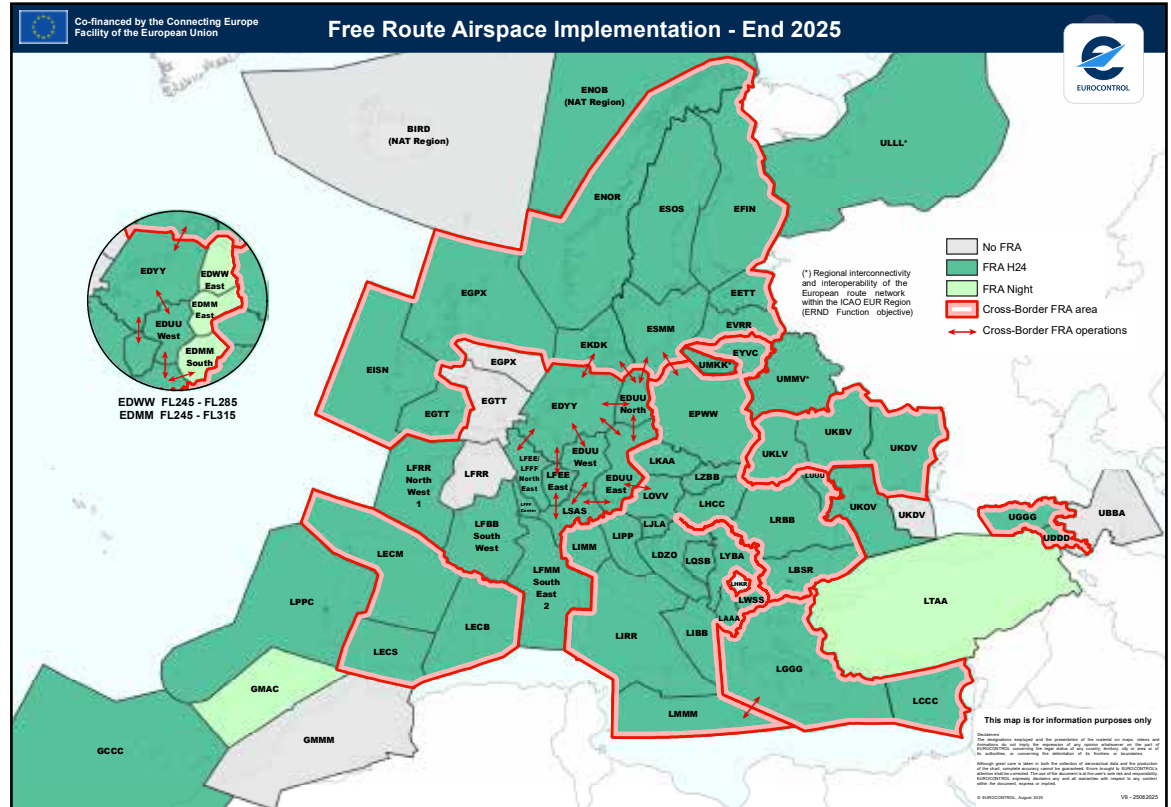
Serbest Rota Uygulaması (Free Route Airspace — FRA)

Serbest rota uygulaması (Free Route Airspace — FRA) kullanıcıların belirlenmiş giriş ve çıkış noktaları arasında ATS rota ağına bağlı kalmaksızın, gerektiğinde yayımlı veya koordinatlı ara noktalar üzerinden doğrudan ve esnek rotalar planlayabildiği bir hava sahası konseptidir. FRA'da uçuşlar hâlen hava trafik kontrolü (Air Traffic

NET ZERO YALNIZCA BİR ÇEVRESEL HEDEF DEĞİL, HAVACILIĞIN SÜRDÜRÜLEBİLİR GELECEĞİNİ GÜVENCE ALTINA ALAN BİR DÖNÜŞÜM VİZYONUDUR. HAVACILIK SEKTÖRÜNDEKİ HER BİR BİLEŞEN BU SÜREÇTE ÖNCÜ BİR ROL ÜSTLENMEKTEDİR.



Şekil 1: Serbest rota uygulaması



Şekil 2: 2025 sonu itibariyle FRA uygulaması

Control- ATC) gözetiminde yürütülür. Dolayısıyla uygulama kullanıcı-tarafli planlamada rota esnekliği ile ATC'nin

operasyonel sorumluluğunu bir arada barındırır. Bu yapı geleneksel sabit rotaya dayalı trafik düzenine kıyasla önemli

operasyonel ve çevresel kazanımlar sağlar. Daha kısa ve doğrudan rotalar sayesinde uçuş süreleri ve yakıt tüketimi azalır,

uygulamaya geçiş öncesinde genel FRA uygulamalarına uyumlu bir şekilde hazırlık ve deneyim süreci olarak tasarlanmıştır. Ayrıca Ankara ve İstanbul FIR'ları içerisinde FL305-FL660 arası ICAO C Sınıfı Hava Sahası olarak sınıflandırılmıştır.

FRATURK projesi Türkiye açısından hem operasyonel hem de çevresel kazanımlar hedefleyen stratejik bir girişimdir. Havayolları Türk hava sahasında daha optimize uçuş rotaları planlayabilecek, böylece rota uzunluğu kısalmak, yakıt tasarrufu sağlanacak ve CO₂ emisyonları azalacaktır. FRATURK aynı zamanda DHMİ ve EUROCONTROL Ağ Yöneticisi (Network Manager- NM) açısından da önemli katkılar sunmaktadır. Artan uçuş öngörülebilirliği, ağdaki belirsizliklerin azalmasını ve kapasite artışı destekleyecektir.


FRATURK proje sürecinde DHMİ ve EUROCONTROL yaklaşık dokuz aylık yoğun bir çalışma süreci yürütmüştür. Bu kapsamda FRA'ya uygun hava sahası yapısını test etmek amacıyla Fransa'daki EUROCONTROL Innovation Hub (Brétigny) tesisinde kapsamlı bir hava sahası simülasyonu tasarlanmış ve uygulanmıştır. Çalışmalar Ekim 2021'de başlamış, Kasım 2021'de gerçekleştirilen gerçek zamanlı (real-time) simülasyon ile en uygun hava sahası tasarımı belirlenmiştir.



Yeni hava sahası tasarımının serbest rota operasyonlarını destekleme kabiliyeti, Ocak 2022'de başlayan ve Haziran 2022'de tamamlanan testlerle değerlendirilmiştir. Toplam 12 haftalık gerçek zamanlı simülasyon sürecinde 400'den fazla hava trafik kontrolörü görev almıştır. Her hafta farklı kontrolör gruplarıyla 850 uçuşu kapsayan 12 ayrı senaryo uygulanmıştır. Elde

edilen geniş veri seti, EUROCONTROL ve DHMİ tarafından analiz edilmiş; ara raporlar, FRA operasyonlarının Türkiye hava sahasında emniyetli ve etkili biçimde uygulanabileceğini göstermiştir. FRATURK'un ilk fazı Türkiye'nin Avrupa'daki FRA ağına uyumlu entegrasyonunun başlangıç adımı olarak değerlendirilmektedir. FRATURK Faz I uygulaması ilerleyen dönemde 24 saat esasına dayalı tam FRA yapısına geçiş için deneyim, veri ve eğitim altyapısı sağlayacaktır. Avrupa genelindeki FRA projeksiyonları bu tür uygulamaların kısa ve orta vadede önemli yakıt ve emisyon tasarrufları oluşturduğunu göstermektedir. Türkiye'nin

kademeli ve emniyet odaklı uygulama yaklaşımı, ulusal koşullara uyum sağlayarak bu kazanımları en üst düzeye çıkaracaktır.

Uluslararası yol haritalarıyla uyumlu FRATURK uygulaması Türkiye hava sahasının daha verimli, öngörülebilir ve çevresel açıdan sürdürülebilir hale gelmesini sağlayacaktır. 

KAYNAKLAR:

Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL)
Skybrary.aero
Türkiye AIP'si
Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)
Uluslararası Havaalanları Konseyi (ACI)
Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)

HAVACILIKTA DURUMSAL FARKINDALIK



Atilla DUYAR
Emekli Kaptan Pilot



DURUMSAL FARKINDALIK, PİLOTLARIN ÇEVREDEKİ DEĞİŞİKLİKLERİ ALGILAMASINA, KAVRAMASINA VE ÖNGÖRMESİNE VE UYGUN KARARLAR ALMASINA OLANAK TANIDIĞINDAN HAVACILIK EMNİYETİNİN KRİTİK BİR UNSURDUR. DURUMSAL FARKINDALIĞI SÜRDÜRMEK, PİLOTLARIN ALETLER, ATC İLETİŞİMLERİ, HAVA DURUMU RAPORLARI VE GÖRSEL İPUÇLARI GİBİ ÇEŞİTLİ KAYNAKLARDAN BİLGİ TOPLAMASINI VE BU BİLGİYİ MEVCUT DURUMUN ZİHİNSEL BİR MODELİNİ OLUŞTURMAK İÇİN İŞLEMESİNİ GEREKTİRİR.

Bu yazım da; Havacılıkta durumsal farkındalığın önemi, onu etkileyebilecek faktörler ve bunu geliştirmeye yönelik modern stratejilerden bahsedeceğim.

HAVACILIKTA DURUMSAL FARKINDALIĞIN ÖNEMİ

Güvenli ve verimli havacılık operasyonları için durumsal farkındalık çok çok önemlidir. Pilotların şunları yapması gereklidir:

- Diğer uçaklar, arazi, hava durumu ve mekanik sorunlar gibi potansiyel tehlikeleri tanıyın

ve bunlardan kaçının.

- Mevcut koşullara göre uçuş yolları, rakımlar, arazi şekli hakkında bilinçli kararlar alın.
- Ekipman arızaları veya hava koşullarındaki değişiklikler gibi beklenmeyen olaylara hızlı ve etkili bir şekilde yanıt verin.
- Uçuş ekibinin diğer üyeleri ve hava trafik kontrolü (ATC) ile etkili bir şekilde iletişim kurun.
- Uçuş öncesi planlamadan uçuş sonrası bilgilendirmeye kadar tüm uçuş boyunca durumsal farkındalığı sürdürün.

DURUMSAL FARKINDALIĞI

ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Aşağıdakiler dahil çeşitli faktörler pilotların durumsal farkındalığını etkileyebilir:

- Yorgunluk ve stres: Yorgun veya stres altındaki pilotlar bilgiyi işlemede ve karar vermede zorluk yaşayabilir.
- Dikkat dağıtıcı unsurlar: Kabin gürültüsü, yolcu istekleri veya elektronik cihazlar gibi uçuş sırasındaki dikkat dağıtıcı unsurlar pilotların dikkatini kritik görevlerden uzaklaştırabilir.
- Kayıtsızlık: Rutin uçuşlara veya prosedürlere aşına olan pilotlar kayıtsızlaşabilir ve



ortamdaki değişiklikleri fark edemeyebilir.

- Otomasyon bağımlılığı: Otomatik sistemlere çok fazla güvenen pilotlar, kritik görevleri manuel olarak gerçekleştirme veya beklenmedik olaylara yanıt verme yeteneğini kaybedebilir.
- Aşırı bilgi yüklemesi: Çeşitli kaynaklardan gelen çok fazla bilgiyle boğuşan pilotlar, bilgiyi filtrelemede ve önceliklendirmede zorluk yaşayabilir.

DURUMSAL FARKINDALIĞI ARTIRMA STRATEJİLERİ

Durumsal farkındalığı sürdürmek için pilotlar aşağıdakiler gibi çeşitli stratejiler kullanabilir:

- Uçuş öncesi planlama: Hava durumu ve rota analizini de içeren kapsamlı uçuş öncesi planlama, pilotların potansiyel tehlikeleri öngörmesine ve bilinçli kararlar almasına yardımcı olabilir.
- Aletlerin izlenmesi: Pilotlar, uçağın konumu, yüksekliği ve hızına ilişkin doğru bir zihinsel modeli sürdürmek için aletlerini düzenli olarak izlemelidir.
- Çapraz kontrol: Pilotlar, doğruluklarını doğrulamak için aletlerini birbirleriyle ve harici görsel ipuçlarıyla çapraz kontrol edebilirler.



- Sözlü iletişim: Pilotlar ve ATC arasındaki etkili sözlü iletişim, ek bilgi ve açıklama sağlayarak durumsal farkındalığı artırabilir.
- Aktif dinleme: Pilotlar,


- mevcut durumu anladığından emin olmak için ATC iletişimlerini ve diğer uçuş ekibi üyelerini aktif olarak dinlemelidir.
- Dikkat dağıtıcı unsurların

azaltılması: Pilotlar, gerekli olmayan elektronik cihazları kapatmak veya görevleri diğer mürettebat üyelerine devretmek gibi dikkat dağıtıcı unsurları en aza indirmelidir.

- Otomasyon yönetimi: Pilotlar, otomatik sistemlerin sınırlamalarının ve potansiyel arızalarının farkında olmalı ve gerekirse manuel kontrolü devralmaya her an hazır olmalıdır.

SONUÇ OLARAK;

Durumsal farkındalık, havacılık emniyetinin önemli bir unsurudur ve pilotların çevredeki değişiklikleri algılamasına, kavramasına ve öngörmesine ve bilinçli kararlar almasına olanak tanır. Durumsal farkındalığı sürdürmek için pilotların çeşitli kaynaklardan bilgi toplaması, bu bilgiyi işlemesi ve mevcut duruma ilişkin zihinsel bir model oluşturması gerekir. Yorgunluk, stres, dikkat dağınıklığı, kayıtsızlık, otomasyon bağımlılığı ve aşırı bilgi yüklemesi gibi faktörler pilotların durumsal farkındalığını etkileyebilir. Uçuş öncesi planlama, alet izleme, çapraz kontrol, sözlü iletişim, aktif dinleme, dikkat dağıtıcı unsurların azaltılması ve otomasyon yönetimi gibi stratejiler, pilotların durumsal farkındalıklarını artırmalarına ve güvenli ve verimli uçuş operasyonları sağlamalarına yardımcı olabilir.

Tüm ekiplerimize emniyetli uçuşlar ve iyi yeni yıllar dilerim. 

UÇAKTA İŞLENEN SUÇLAR VE PİLOTUN YETKİLERİ: 1963 TARİHLİ TOKYO SÖZLEŞMESİ



Av. Sencer SEREN
Seren&Seren Avukatlık ve Danışmanlık



Bu yazımızda, uluslararası sivil havacılık hukukunun önemli belgelerinden biri olan 1963 tarihli Tokyo Sözleşmesi (*Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*) incelenecektir.

1963 tarihli Tokyo Sözleşmesi, konusu itibarıyla uçak içinde işlenen suçlara ilişkin yargı yetkisi sorununu gidermeyi amaçlamaktadır.

Sözleşme'nin önem arz eden bir diğer yönü ise kaptan pilota uçuş emniyetini sağlamak için tanıdığı yetkililerdir. 1963 tarihli Tokyo Sözleşmesi, 15226 sayılı ve 4 Mayıs 1975 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Söz konusu Sözleşme'nin iç hukukumuz bakımından ne anlam ifade ettiğini anlamak açısından 2709 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın 90. maddesine bakmak

gerekmektedir. Anayasa'nın ilgili maddesine göre; usulüne uygun olarak yürürlüğe konulan uluslararası antlaşmalar, kanun hükmündedir ve bunların Anayasa'ya aykırılığı iddiasıyla Anayasa Mahkemesi'ne başvurulamaz. Öyleyse usulüne uygun olarak yürürlüğe girmiş olan 1963 tarihli Tokyo Sözleşmesi de iç hukukumuzda kanun hükmünde değerlendirilmelidir.

Sözleşme hükümleri

incelendiğinde; uçuş güvenliğini, yolcuların ve mürettebatın emniyetini tehlikeye sokan ya da uçak içindeki düzeni ve disiplini bozan her türlü davranışın sözleşme kapsamında değerlendirileceği sonucuna ulaşılmaktadır. Başka bir ifadeyle Sözleşme, uçağın içinde işlenen fiilleri yalnızca dar anlamda suçlarla sınırlamaz. Bu yönüyle, örneğin aşırı alkol kullanımından kabin ekibine karşı direnmeye kadar pek çok

eylem sözleşmenin alanına girebilmektedir. Ancak askeri, gümrük ya da polis uçakları Sözleşme kapsamı dışında bırakılmıştır. Sözleşme'nin 1. maddesinde ceza kanunlarını ihlâl eden suçlara ve bir suç teşkil etsin veya etmesin, uçağın veya içindeki şahısların veya malların güvenliğini tehlikeye düşürebilecek veya düşüren, uçak içindeki düzen ve disiplini bozan fiillere uygulanacağı açıkça ifade edilmektedir.

Sözleşme'nin 3. maddesi uyarınca uçakta işlenen suçlarda yargı yetkisi hava aracının kayıtlı olduğu sicil devletine aittir. Yani uçak hangi ülkenin siciline kayıtlıysa, o devletin mahkemeleri bu suçları yargılamaya yetkilidir.

Kaptan pilota uçuş emniyetini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri alma yetkisi tanıyan hükümler ise 6. madde ve devamında düzenlenmiştir. Buna göre kaptan, bir yolcunun suç işlediğine veya işlemeye teşebbüs ettiğine dair makul sebepler bulunduğu, uçağın ve yolcuların güvenliğini sağlamak, uçak içindeki düzeni korumak veya söz konusu kişiyi inişte yetkili makamlara teslim etmek amacıyla gerekli tedbirleri alabilir. Bu tedbirler arasında yolcunun kısıtlanması ve/veya zor kullanılması da yer almaktadır.

Kaptan, bu süreçte kabin ekibinin yardımını talep edebilir, hatta yolculardan da destek isteyebilir. Ancak kaptan, yolcuyu yardıma mecbur etmekten menedilmiştir. Ayrıca acil bir durumda,



mürettebat veya yolcular, kaptanın iznini beklemezsiniz, güvenliği sağlamak için makul müdahalelerde bulunabilir.

Sözleşme'nin 6.maddesi ile pilot ve ekibi, uçuş esnasında ortaya çıkabilecek tehlikeli durumlara karşı hem geniş yetkilerle donatılmış hem de hukuki koruma altına alınmıştır.

Sözleşme, kaptana verdiği yetkinin keyfi biçimde kullanılmaması için bazı sınırlar da koymuştur. Sözleşme'nin 7. maddesine göre uçuş sırasında alınan kısıtlama tedbirleri, uçağın inişiyle birlikte kural olarak sona erer. Ancak bazı istisnalar vardır: uçağın indiği devlet taraf devlet değilse ve yolcunun indirilmesine izin verilmiyorsa; uçak zorunlu iniş yapmışsa ve yetkililere teslim imkânı yoksa; ya da zorlama tedbirine maruz kalan yolculuğuna bu tedbir altında devam etmeye rıza gösterirse kısıtlama devam edebilir.

Ayrıca kaptan pilota, iniş yapılacak devletin makamlarını en kısa sürede bilgilendirmek zorundadır. Eğer uçakta bağlı tutulan bir yolcu varsa,

kaptan inişten önce mümkünse bu bilgiyi ve kısıtlamanın gerekçesini ilgili makamlara bildirmekle yükümlüdür. (Sözleşme m.7/2)


Sözleşme'nin 8. maddesi ile kaptana yalnızca yolcuyu uçuş esnasında kısıtlamadan öte olarak, gerektiğinde uçaktan indirme imkânı tanınmıştır. Eğer kaptan, bir yolcunun uçuş güvenliğini tehlikeye atan veya uçak içindeki düzeni bozan bir fiil işlediğine -ya da işlemeye teşebbüs ettiğine- dair makul sebeplere sahipse, iniş yaptığı herhangi bir ülkede bu yolcuyu uçaktan indirebilir. Böyle bir durum oluştuğunda kaptan, sadece yolcuyu uçaktan indirmekle yetinmeyip aynı zamanda iniş yapılan ülkenin yetkililerine indirme olayını ve gerekçelerini açıklayan bir rapor vermelidir.

Eğer ki kaptan, yolcunun işlediği fiilin, uçağın tescil edildiği devlet kanunlarına göre ciddi bir suç teşkil ettiği kanaatine varırsa Sözleşme'nin 9. maddesi uyarınca yolcuyu herhangi bir âkit devletin yetkili makamlarına teslim edebilir.

Bu noktada belirtmek gerekir ki; Sözleşme'nin 2. maddesi uyarınca, Sözleşme'nin hiçbir hükmü siyasi mahiyetteki veya ırk veya din ayırımı üzerine ceza kanunlarına dair suçlar hakkında tedbir uygulanmasına yetki verir şekilde yorumlanamaz.

Kaptan, eğer imkânı varsa iniş yapmadan önce en kısa sürede söz konusu durumu ve şahsı teslim nedenlerini o devletin yetkili makamlarına bildirmelidir. Ayrıca kaptan, şahsın teslim edildiği yetkili makamlara, uçağı tes-cil eden Devletin kanunlarına uygun olarak sahip bulunduğu delil ve bilgile-ri de verir. (Sözleşme m. 9/3)

Sözleşme'nin en önemli yönlerinden biri, kaptan pilota ve mürettebata sağladığı hukuki korumadır. 10. maddeye göre, kaptan ya da kabin ekibi, Sözleşme'ye uygun olarak yaptıkları müdahalelerden dolayı herhangi bir kovuşturmayla tabi tutulamazlar. Belirtelim ki bu hukuki korumadan kaptan ve kabin ekibinin yanı sıra yolcular, uçağın sahibi veya işleticisi de yararlanmaktadır.

1963 tarihli Tokyo Sözleşmesi, uluslararası sivil havacılık hukukunda uçuş güvenliğini korumak için atılmış önemli adımlardan birisidir. Bugün altmışın üzerinde devletin taraf olduğu Tokyo Sözleşmesi, küresel ölçekte kabul görmüş, özellikle kaptan pilota tanıdığı müdahale yetkileri ile havada ortaya çıkabilecek hukuki boşluklara çare olmayı amaçlamıştır. 



DUYGUSAL YEME VE PSİKOLOJİK AÇLIK: DOYMAK MI, BASTIRMAK MI?



Uzm. Psk E. Esra TANRIVERDİ

Hayatın Pusulası Eğitim
ve Psikolojik Danışmanlık Merkezi

Birçoğumuzun hayatında şöyle bir an vardır: Canımız sıkıldığında mutfak dolaplarını kurcalarsınız. Bir tartışmadan sonra elimiz otomatik olarak çikolataya uzanır. Kendimizi yalnız hissettiğimizde koca bir pizzayı tek başımıza bitiririz. Aslında bedenimizin değil, ruhumuzun aç olduğunu bilmeden... İşte buna duygusal yeme diyoruz.

Peki bu sadece bir **“fazla**

yemek yeme” meselesi midir? Yoksa çok daha derin bir psikolojik dinamiğe mi işaret eder?

Fiziksel Açlık ile Psikolojik Açlık Arasındaki İnce Çizgi

Fiziksel açlık, bedenın yakıtı ihtiyaç duymasındır. Midemiz guruldar, başımız döner, dikkatimizi toplamakta zorlanırsınız. Yemek yediğimizde

bedenimiz doyduğunu hisseder ve bu his belirgindir.

Psikolojik açlık ise duygularımızın açlığıdır. Kimi zaman sevgisizliğin, kimi zaman stresin, kimi zaman da yalnızlığın açlığı... Ruh boşluğunu fark etmeyiz, fakat o boşluğu yemekle doldurmaya çalışırız. Fiziksel açlıktan farkı, ne kadar yesek de doymamamızdır. Çünkü orada doymayan mide değil,

duygularımızdır.

Bastırmanın Lezzeti, Sonrasında Gelen Pişmanlık

Duygusal yemede yemek bir **“ilaç”** gibidir. Öfkeyi bastırmak için çikolata, kaygıyı azaltmak için cips, yalnızlığı unutmak için tatlı... Birkaç dakikalık haz verir, beynimiz dopamin salgılar, kısa süreli bir rahatlama yaşarız.

Ama hemen ardından tanıdık

duygular geri gelir:

- Suçluluk
- Pişmanlık
- Yetersizlik hissi

“Neden kendime engel olamıyorum?” sorusu

Böylece kişi kısır döngüye girer: Duygusal boşluğu bastırmak için yemek ► Pişmanlık ► Kendine kızma ► Yeniden yemek...

Duygusal Yeme Hangi Duyguların Maskesi?

Duygusal yeme genellikle şu duyguların üzerini örter:

Stres: Beden stres hormonu kortizol salgıladığında, iştah artar.

Yalnızlık: “Yalnız değilim, yemek yanımda” hissi verir.

Öfke: Bastırılmış öfke çoğu zaman tatlıya yönelir.

Üzüntü: Kaybı, boşluğu veya kırgınlığı örtmek için karbonhidratlı yiyecekler tercih edilir.

Sevgi ihtiyacı: Çocuklukta yemekle ödüllendirilen birey, sevgiyi ve ilgiyi yemekle özdeşleştirebilir.

Yani aslında her lokma, bir duygunun sus payıdır.

Çocuklukta Atılan Tohumlar

Duygusal yemenin kökleri çoğunlukla çocukluk



deneyimlerine dayanır.

• **“Ağlama, sana şeker vereyim.”**

• **“Yemeğini bitir, yoksa kızarım.”**

• **“Başarılı oldun, hadi tatlı yiyelim.”**

Bunlar çocuğa şu mesajı verir: **“Yemek, duyguların ilacıdır.”** Yetişkinlikte de stres, üzüntü ya da yalnızlıkla başa çıkmanın en kolay yolu yemek olarak kodlanır.

Doymak mı, Bastırmak mı?

Asıl soru şudur: Biz gerçekten aç olduğumuz için mi yiyoruz, yoksa duygularımızı bastırmak için mi?

Doymak, bedenin ihtiyacını karşılamaktır. Bastırmak ise duygunun sesini kısmaktır. Fakat

bastırılan her duygu, bedenin başka bir yerinden fısıldamaya devam eder. Kimi zaman mide ağrısı olur, kimi zaman baş dönmesi, kimi zaman da **“bir türlü doyamama”** hissi...

Psikolojik Açlığı Fark Etmenin Yolları

Duygusal yeme ile fiziksel açlığı ayırt etmek için kendinize şu soruları sorabilirsiniz:

1. Ani mi geldi? Fiziksel açlık yavaş yavaş artar, duygusal açlık aniden patlar.

2. Her yiyeceğe mi açım? Fiziksel açlıkta her yemek cazip gelir, duygusal açlıkta genelde **“tatlı ya da abur cubur”** istenir.

3. Yedikten sonra tatmin olabiliyor muyum? Fiziksel açlık doyurur, duygusal açlık doyuramaz.

4. Hangi duyguyla başladım? Yeme isteği öfke, yalnızlık ya da can sıkıntısıyla mı tetiklendi?

Çözüm: Yemeği Değil, Duyguyu Dinlemek

Duygusal yemeyi yönetmek, aslında kendimizi daha iyi tanımakla başlar.


Duygu günlüğü tutmak: Yemek yeme isteği geldiğinde hangi duygu içindeyim?

Alternatif başa çıkma yolları: Müzik dinlemek, yürüyüş yapmak, nefes egzersizi, arkadaşla sohbet...

Farkındalıkla yemek: Yavaş yavaş, tadını alarak yemek. **“Şu an gerçekten aç mıyım?”** diye sormak.

Profesyonel destek: Altta yatan boşluk, depresyon, kaygı ya da çocukluk travmaları olabilir. Terapide bunların çalışılması gerekir.

Sonuç: Ruh Açlığını Görmezden Gelme

Duygusal yeme, yalnızca bir yeme alışkanlığı değil; aslında ruhun yardım çağrısıdır. Bedenimize yüklenmek yerine, içimizdeki açlığı görmek gerekir. Çünkü çoğu zaman mesele **“doymak”** değildir. Mesele, görülmek, sevilme, anlaşılma ve değerli hissetmektir. Yemek mideyi doyurur, ama duyguları doyurmaz. Bastırmak kolaydır ama geçicidir. Çözüm, kendi iç sesimizi dinlemekten ve psikolojik açlığımızı fark etmekten geçer. 

KOKPITTEKİ ZİHİN: PİLOTLARDA DUYGUSAL REGÜLASYON VE DİKKAT YÖNETİMİNİN KRİTİK ROLÜ



Dr. Seda ÇEKEN

Istanbul Üniversitesi Havacılık Psikolojisi Araştırmaları Enstitüsü



Doç. Dr. Kpt. M. Onur BALKAN

Özyeğin Üniversitesi Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi



Modern kokpit sadece gelişmiş aviyonik sistemlere ve otomasyona

değil, aynı zamanda pilotun sahip olduğu duygusal ve bilişsel süreçlerin hassas dengesine dayanır. Pilotlar, yüksek stresli ve yüksek riskli bir çalışma ortamında, anlık kararların uçuş emniyetini doğrudan etkilediği durumlarla sürekli karşı karşıyadır. Bu bağlamda duygusal regülasyon ve dikkat yönetimi kritik iki psikolojik bileşen olarak pilot performansı, emniyet ve karar verme süreçleri açısından önemli bir hale gelmiştir.

Duygusal Regülasyon:
Kokpitteki Duyguların Yönetimi
Duygusal regülasyon, bireyin

duygusal tepkilerini izleme, değerlendirme ve duruma uyum sağlayacak şekilde değiştirme kapasitesidir. Bu süreç hem bilinçli hem de otomatik mekanizmaları içermektedir. Kişi tarafından doğrudan yönetilebildiği gibi, ekip içi etkileşimler yoluyla sosyal olarak da desteklenebilir. Regülasyon, duygusal yoğunluğu artırma, sürdürme ya da azaltma yönünde olabilir ve yalnızca olumsuz değil, olumlu duyguları da hedef alabilir.

En yaygın kuramsal

çerçevelerden biri olan Süreç Modeli, duygunun oluşum sürecine ve müdahale zamanına göre beş strateji ailesini tanımlar:

- Durum seçimi (örneğin dinlenme aralarını etkin kullanma),
- Durumun değiştirilmesi (yardım isteme, görev paylaşma),
- Dikkat dağılımı (odak noktasını yeniden belirleme),
- Bilişsel yeniden değerlendirme (reappraisal) (durumu farklı bir çerçeveden yorumlama),
- Tepki modülasyonu

(supresyon) (davranışsal veya fizyolojik tepkiyi düzenleme).

Güncel yaklaşımlar, duygusal regülasyonun çok aşamalı bir süreç olduğunu vurgular. Bu modele göre;

1. Bireyin önce regülasyon ihtiyacını tanımladığını,
2. Uygun bir strateji seçtiğini,
3. Seçilen stratejiyi uygulayıp sürdürdüğü ifade edilmektedir.

Havacılık bağlamında pilotlar çoğunlukla bilişsel yeniden değerlendirme, kabul, dikkati yeniden odaklama ve duygusal yoğunluğu azaltma

gibi stratejileri kullanırlar. Alanyazın araştırmaları, duygusal düzensizliğin (emotional dysregulation) pilotlarda artmış risk alma, azalmış öz güven ve bozulmuş uçuş performansı ile ilişkili olabildiğini, buna karşılık etkili duygusal regülasyonun daha iyi durum farkındalığı, daha emniyetli uçuş tutumları ve daha dengeli karar verme süreçlerini desteklediğini göstermektedir. Duygusal regülasyon stratejileri olarak ise haz odaklı hedefler (olumsuz duyguyu azaltma, iyi hissetme), araçsal hedefler (başka bir sonucu elde etme), sosyal hedefler (ilişkileri koruma) veya eudaimonik hedefler (kişisel gelişim, değerlerle uyum) doğrultusunda seçim yapılabileceği ifade edilmektedir.

Dikkat: Bilgi Fırtınasında Odaklanabilme Sanatı

Dikkat, pilotun çevresindeki yoğun bilgi akışı içinde en kritik unsurlara odaklanmasını sağlayan bilişsel süreçler bütünüdür. Havacılık bağlamında dikkat;

- Seçici dikkat (en önemli ipuçlarını süzebilme),
- Dikkati bir kaynak olarak yönetebilme (sınırlı kapasiteyi doğru dağıtma),
- Dikkat kontrolü (odak noktasını sürdürebilme ve gerektiğinde hızla kaydırabilme),
- Dikkat süresi ve istikrarı (uzun süreli izlemede performansı koruma) olarak kategorize edilmektedir.

Uçuş ortamının dinamik doğasında, uzun süreli dikkat istikrarı durum farkındalığının sürdürülebilmesi için kritik önem taşır. Günümüzde birçok havayolu, bilgisayarlı test bataryaları ve simülator tabanlı eye-tracking gibi sistemlerle

dikkat dağılması, dikkat dağılımı ve attentional blink (bir uyarın ardından gelen ikinci uyarının kaçırılması) gibi fenomenleri ölçerek pilotların dikkat profilini değerlendirebilmektedir. Bu araçlarla pilotların dikkat dağılımı, odaklanma süresi, dikkat kaymaları ve güçlü/zayıf yönleri nesnel biçimde ölçülebilmekte ve eğitim programları bu verilere göre şekillendirilebilmektedir.

Duygusal ve bilişsel talepler, pilotun dikkatini, durum farkındalığını ve risk tutumlarını doğrudan etkileyebilir. Güncel bulgular, duygusal regülasyon ve dikkat süreçlerinin birbirleriyle yakından ilişkili olduğunu; iyi yönetilemediklerinde risk almayı artırabildiğini, öz güveni zayıflatabildiğini ve uçuş performansını bozabildiğini göstermektedir. Buna karşılık, etkili duygusal regülasyon becerileri, durum farkındalığını destekler, daha temkinli ve emniyet odaklı tutumların gelişmesine katkıda bulunur.

Bu iki süreç -duygusal regülasyon ve dikkat yönetimi- pilotun dışsal ve içsel baskılar karşısındaki performansını belirleyen temel psikolojik yapı taşlarıdır. Kokpit ortamındaki baskılar üç ana kategori altında toplanabilir:

1. Operasyonel Baskılar: Zaman, İş Yükü ve Otomasyonun Gölgeleleri

Operasyonel baskılar; karmaşık uçuş planları, yoğun trafik, hava sahası kısıtlamaları, şirket prosedürleri, “on-time performance” baskısı, yakıt optimizasyonu, ATC talepleri,

acil durumlar ve artan otomasyon yükü gibi faktörleri kapsar. Tüm bu stresörlerin pilotların bilişsel kapasitesini tükettiği, dikkat dağılımını zorladığı ve duygusal düzenleme becerisini baskıladığı, Wickens ve McCarley'nin (2008) bilişsel iş yükü araştırmalarında açık biçimde gösterilmiştir. Özellikle yüksek yoğunluklu bilgi yönetimi, kaynakların hızlı tükenmesine neden olmaktadır.

Acil durumlar, beklenmedik sistem arızaları ya da hızlı meteorolojik değişimler pilotun stres sistemini bir anda devreye sokar. Bu tür anlarda durumu “tehdit (threat)” yerine “meydan okuma (challenge)” olarak değerlendiren pilotların performansının daha yüksek seyrettiği, stres araştırmalarının öncü isimlerinden Blascovich ve Mendes'in (2000) psikofizyolojik challenge-threat modelinde net biçimde ortaya konmuştur. Bu yaklaşım, fizyolojik stres tepkilerinin yeniden çerçevelenmesinin dikkat kontrolünü, bilişsel esnekliği ve toparlanma hızını güçlendirdiğini göstermektedir. Challenge-threat yanıtlarının görev sırasında göz hareketlerini, tarama stratejilerini ve karar verme hızını etkilediği, uçuş simülörlerinde fizyolojik ölçümlerin kullanıldığı Veltman ve Gaillard'ın (1996) çalışmalarında da doğrulanmıştır.

Benzer şekilde, pilotlarda yapılan nörobilişsel araştırmalar yüksek stres altında duygusal düzenleme kapasitesi yüksek olanların prefrontal kontrolünü daha iyi koruduğunu göstermektedir. Örneğin, EEG tabanlı duygusal yüklemeye deneylerinde duygusal yoğunluk arttığında dikkat kaynaklarının

daraldığını; ancak düzenleme becerisi yüksek bireylerde bu daralmanın daha sınırlı olduğunu rapor edilmiştir. Bu bulgular, duygusal düzenleme kapasitesinin acil durumlarda hem fizyolojik hem bilişsel stabiliteyi güçlendirdiğine işaret etmektedir.

Dikkat açısından bakıldığında, yüksek iş yükü ve yoğun bilgi akışı pilotlarda “attentional blink” riskini artırır. Bu riske göre, bir uyarana odaklanan pilotun ardından gelen ikinci kritik uyarıyı fark etme olasılığının düşmesi fenomeni, ardışık dikkat literatüründe Shapiro, Raymond ve Arnell'in (1997) deneyleriyle açıkça tanımlanmıştır. Havacılık ortamına benzeyen çoklu görev koşullarında yürütülen Wickens'in (2002) çalışmalarında da bilgi bombardmanı altında ikinci uyarının kaçırılmasının operasyonel hata riskini artırdığı gösterilmiştir. Ayrıca uzun süreli dikkat görevlerinde dikkatin zamanla zayıfladığı, tarama stratejilerinin bozulduğu ve reaksiyon sürelerinin uzadığı, dikkat literatürünün temel araştırmalarından Warm, Parasuraman ve Matthews'un (2008) bulgularıyla da doğrulanmaktadır.

Otomasyon ise operasyonel baskıların modern yüzüdür. Otomasyonun manuel uçuş yükünü azaltmasına rağmen pilotun rolünü “aktif uygulayıcıdan” “gözetim yapan yöneticiye” dönüştürdüğü ve bu yeni rolün bilişsel-duygusal açıdan farklı bir yük getirdiği, otomasyon kullanımının klasik analizlerinden biri olan Sarter ve Woods'un (1995) çalışmasında detaylı biçimde açıklanmıştır. Özellikle otomasyon hatalarının

aniden ortaya çıktığı durumlarda pilotun dikkatini manuel uçuşa çevirmesi gerekir; ancak uzun süre sorunsuz otomasyona güvenmek pasifleşme ve gözetim hatalarına yol açabilir. Bu durumun nörobilimsel karşılığında ise fMRI ve eye-tracking entegrasyonu ile yapılan Dehais ve arkadaşlarının (2019) araştırmalarında otomasyon çatışmalarının prefrontal aktivasyon paternlerini değiştirdiği ve görev performansını düşürdüğü gösterilmiştir. Etkili duygusal regülasyon, pilotun bu tür senaryolarda duygusal yoğunluğunu fark etmesine, durumu yeniden çerçevelemesine, kaynaklarına ve eğitimine güven duymasına ve ekip içi desteği etkin kullanmasına yardımcı olur. Dikkat yönetimi açısından ise görev önceliklendirmesi, görev paylaşımı, checklist ve SOP'lerin "bilişsel çıpa" işlevi görmesi, operasyonel baskılar altında dikkati stabilize eden temel araçlardır. Bu durumun önemini destekleyen araştırmalar arasında, sistematik prosedür kullanımının iş yükü artışında pilot performansını koruduğunu gösteren Stokes ve Kite'in (2004) uçuş görev analizleri öne çıkmaktadır.

2. Çevresel ve Fizyolojik Baskılar: Yorgunluk, Biyolojik Saat ve Kokpit Tasarımı

Pilot performansı aynı zamanda fizyolojik ve çevresel faktörlerden etkilenmektedir. Yorgunluk, sirkadiyen ritim bozulması, kabin basıncı, dehidratasyon (vücudun ağırlığından daha fazla su

kaybetmesi), sensör yükü, gürültü ve sıcaklık değişimleri bu faktörlerin başında gelir. Yorgunluk hem dikkat sürekliliğini hem de duygusal regülasyon becerisini zayıflatır. Uyku eksikliği dikkat istikrarını azaltır, tepki süresini uzatır ve bilişsel yükü artırır. Nitekim yorgunluk altında pilotların göz tarama paternlerinin daraldığını ve kritik göstergeler arasında geçiş yapma hızlarının azaldığını gösteren çalışmalar (Sieber, O'Hare ve Wong, 2019), Yorgunluk Risk Yönetimi Sistemi (FRMS) uygulamalarının önemini daha da görünür hâle getirmektedir. Bu nedenle günümüzde aktifliği, nörobiyolojik modeller, öz-bildirim formları ve operasyonel veri analizi bir arada kullanılarak yorgunluk daha bütüncül biçimde yönetilmektedir.

Kokpit tasarımı ise pilotun görsel dikkat dağılımını ve bilgi işleme kapasitesini doğrudan etkiler. Eye-tracking teknolojisi ile yapılan çalışmalarda pilotların bazı göstergelere aşırı odaklandığı, diğer kritik verileri ise gözden kaçırabildiği görülmektedir. Örneğin, Dehais ve arkadaşları (2014), elektromekanik uyarıların ve ekran yerleşimlerinin pilotların dikkatini nasıl yönlendirdiğini; bazı koşullarda ise "görsel tünelleme" yaratarak dikkatin daralmasına neden olabildiğini göstermiştir. Benzer biçimde Foy, Runham ve Chapman'ın (2013) simülasyon çalışmalarında acil durum senaryolarında tecrübeli pilotların daha geniş ve sistematik bir tarama modeli sergilediği, tecrübesiz pilotların ise daha kaotik ve dar bir tarama

davranışına kaydığı bulunmuştur. Bu tür bulgular, ergonomi, renk kodlaması, uyarı yönetimi, ekran entegrasyonu ve insan-makine arayüzü tasarımının dikkat yönetimi açısından kritik olduğunu göstermektedir.

Alanyazındaki güncel çalışmalar mindfulness temelli yaklaşımların, bir duygusal düzenleme becerisi olarak pilotlarda şu ana odaklanmayı, otomatik pilotta düşünme hâlinde çıkmayı ve duygusal süreçleri yargısız fark etmeyi güçlendirdiğini göstermektedir. Mindfulness düzeyinin artmasıyla ruhsal belirtilerin azaldığını, duygusal regülasyonun güçlendiğini ve bilişsel stabilitenin arttığını ortaya koyan araştırmalar mevcuttur. Örneğin, Robinson ve Erickson (2020), mindfulness eğitimi alan pilotların göz tarama paternlerinin daha dengeli hâle geldiğini, stres altında dahi dikkati sürdürme becerilerinin arttığını ve fizyolojik tepkilerinin düzenlendiğini rapor etmiştir.

Nörogörüntüleme çalışmalarında ise pilotların beyin aktivitesi ve duygusal-bilişsel süreçleri giderek daha ayrıntılı biçimde incelenmektedir. Resting-state fMRI ve ALFF/fALFF analizleri, pilotların çalışma bellekleri, dikkat ağları ve duygusal işleme mekanizmalarında uçuş deneyimiyle ilişkili farklılıklar olduğunu göstermektedir. Örneğin, Xu ve arkadaşlarının (2023) çalışması, pilotların düşük frekans beyin aktivitesinin özellikle görsel ve bilişsel kontrol bölgelerinde anlamlı biçimde farklılaştığını ortaya koymuştur. Bu tür araştırmalar,

duygusal ve bilişsel durumların beyin düzeyindeki imzalarını haritalayarak, gelecekte eğitim ve izleme programlarına nörobilimsel göstergelerin entegre edilebileceğine işaret etmektedir.

Bazı havayolları ve regülatörler ise psikolojik dayanıklılığı artırmak amacıyla akran destek programları, gizli danışma hatları ve psikolojik destek mekanizmaları geliştirmektedir. Bununla birlikte, lisans kaybı ve mesleki gelecek kaygısı nedeniyle pilotların yardım arama davranışı hâlâ sınırlı kalabilmektedir. Bu nedenle operasyonel baskılar altında pilot sağlığı ve performansını desteklemek için sistem düzeyinde, güven temelli yaklaşımların yaygınlaştırılması kritik önemdedir.

3. Kişisel ve Duygusal Baskılar: Kokpit Kapısının Ötesindeki Hayat

Pilotlar, kokpit dışında da her birey gibi bir yaşam sürer; aile sorumlulukları, sağlık problemleri, finansal kaygılar, kariyer belirsizlikleri ve kişisel krizler bu yaşamın doğal parçalarıdır. Bu tür kişisel yükler, özellikle uzun çalışma saatleri, düzensiz vardiyalar ve sürekli mobilite ile birleştiğinde kokpit içinde görünmez bir arka plan stresi/psikosozyal yük yaratarak dikkat yönetimini, uyku kalitesini ve genel ruh hâlini olumsuz etkileyebilir. Gerçekten de, literatürde sivil havayolu pilotlarının maruz kaldığı biyolojik ve psikososyal risklerin yorgunluk, bozulmuş sirkadiyen ritim, stres, uyku problemleri hem uçuş emniyeti hem de pilotların ruhsal sağlığı üzerinde ciddi baskı oluşturduğu

gösterilmiştir (Venus, 2023).


2025 yılında yayımlanan bir çalışmada, pilotların yaklaşık dörtte birinde anksiyete; %13 civarında ise depresif semptomlar saptandığı ve buna karşın mesleki düzenlemeler nedeniyle ruh sağlığı ile ilgili sorunların gizlendiğini ifade edilmiştir (Percheron vd., 2025).

Diğer yandan, 2022'de yayımlanmış bir çalışmada, uluslararası 119 pilotu kapsayan anket ve görüşmeler sonucunda; sık tekrarlayan yorgunluk, uykusuzluk, iş-güvenliği endişesi, psikososyal stres ve tükenmişlik hissi gibi konuların pilotlar arasında yaygın olduğunu;

bu hem mental sağlık hem de performans üzerinde uzun vadeli etkiler doğurduğunu raporlamıştır (Venus vd., 2022).

Tüm bu bulgular, modern havacılıkta duygusal regülasyon ve dikkat yönetiminin birbirinden bağımsız değil, bütünsel süreçler olarak ele alınması gerektiğini göstermektedir. Bu noktada biofeedback ve neurofeedback temelli müdahaleler önemli bir tamamlayıcı araç olarak öne çıkmaktadır. Biofeedback uygulamalarında pilotun kalp atım hızı değişkenliği, solunum ritmi veya kas gerginliği gibi fizyolojik göstergeleri gerçek zamanlı sensörlerle ölçülür

ve pilot bu sinyalleri ekranda göreyerek nefes düzenleme, gevşeme ve odaklanma teknikleriyle stres yanıtını bilinçli biçimde yönetmeyi öğrenir. Neurofeedback ise EEG üzerinden beyin dalgası aktivitelerini takip ederek dikkat, uyanklık ve zihinsel esneklik gibi bilişsel süreçleri optimize etmeye yönelik geri bildirim sunar. Bu yöntemlerin pilotlarda anksiyeteyi azalttığını, dikkat odağını güçlendirdiğini ve dual-task performansını iyileştirdiğini gösteren çalışmalar (Fuentes-García vd., 2025; Ginsberg vd., 2010), fizyolojik ve nörobilişsel eğitimin klasik CRM/

TEM yaklaşımlarının önemli bir tamamlayıcısı olduğunu ortaya koymaktadır. Buna ek olarak, simülator ve eye-tracking teknolojilerinin dikkat hatalarını görünür kılabilmesi ve nörobilim temelli ölçümlerin yüksek iş yükü altında performansın nasıl değiştiğini nesnel olarak ortaya koyması havacılık eğitiminde insan faktörlerinin gelecekte daha bütünsel, veri temelli ve kişiselleştirilmiş yaklaşımlarla ele alınacağını göstermektedir. Tüm bu gelişmeler, pilotların zihinsel dayanıklılığını güçlendirerek emniyet kültürünün geleceğine daha sağlam bir zemin hazırlamaktadır. 

KAYNAKLAR:

- Beling, C., & Wild, G. (2021). The association between emotional intelligence and decision making for pilots. *Journal of Air Transport Management*. <https://doi.org/10.31224/osf.io/gqfsc>.
- Blascovich, J., & Mendes, W. B. (2000). Challenge and threat appraisals: The role of affective states in cardiovascular responses to motivated performance situations. *Journal of Personality and Social Psychology*, 79(2), 193–205.
- Cannavò, R., Conti, D., & Nuovo, A. (2016). Computer-aided assessment of aviation pilots attention: Design of an integrated test and its empirical validation. *Applied Computing and Informatics*, 12, 16–26. <https://doi.org/10.1016/j.aci.2015.05.002>.
- Chen, X., Wang, Q., Luo, C., Yang, Y., Jiang, H., Guo, X., ... & Xu, K. (2020). Increased functional dynamics in civil aviation pilots: evidence from a neuroimaging study. *PLoS One*, 15(6), e0234790.
- Dehais, F., Causse, M., & Pastor, J. (2014). Embedded eye tracking in commercial aircraft: Case studies and potentialities. *Human Factors*, 56(7), 1182–1198.
- Dolev, T., Maoz, I., Zuberdat, S., AgaMizrach, S., Levkovsky, A., Nakdimon, I., Ben-Ari, O., Grinstein, D., Gordon, B., & Avital, A. (2025). Attention Regulation Among Sleep Deprived Air Force Pilots. *Journal of Neuroscience Research*, 103. <https://doi.org/10.1002/jnr.70052>.
- Domic-Siede, M., Sánchez-Corzo, A., & Guzmán-González, M. (2024). Brain oscillations during emotion regulation and the two-dimensional model of adult attachment. *Biological Psychology*, 189. <https://doi.org/10.1016/j.biopsycho.2024.108793>.
- Eisenberg, N., & Spinrad, T. (2004). Emotion-related regulation: sharpening the definition.. *Child development*, 75 2, 334–9. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8624.2004.00674.x>.
- Foy, H. J., Runham, P., & Chapman, P. (2013). Preliminary investigation of pilot visual scan patterns during simulated emergencies using eye tracking. *Aviation Psychology and Applied Human Factors*, 3(1), 11–20.
- Fuentes-García, J. P., Leon-Llamas, J. L., & Villafaina, S. (2025). Psychophysiological and Dual-Task Effects of Biofeedback and Neurofeedback Interventions in Airforce Pilots: A Pilot Study. *Sensors*, 25(8), 2580.
- Fuentes-García, J., León-Llamas, J., & Villafaina, S. (2025). Psychophysiological and Dual-Task Effects of Biofeedback and Neurofeedback Interventions in Airforce Pilots: A Pilot Study. *Sensors (Basel, Switzerland)*, 25. <https://doi.org/10.3390/s25082580>.
- Ginsberg, J. P., Berry, M. E., & Powell, D. A. (2010). Cardiac coherence and posttraumatic stress disorder in combat veterans. *Alternative Therapies in Health & Medicine*, 16(4).
- Gross, J. (1998). The Emerging Field of Emotion Regulation: An Integrative Review. *Review of General Psychology*, 2, 271 - 299. <https://doi.org/10.1037/1089-2680.2.3.271>.
- Gross, J. (2015). Emotion Regulation: Current Status and Future Prospects. *Psychological Inquiry*, 26, 1 - 26. <https://doi.org/10.1080/1047840x.2014.940781>.
- Li, F., Liu, Q., Lu, H., & Zhu, X. (2020). Attentional Blink in Pilots and Its Relationship With Flight Performance. *Frontiers in Psychology*, 11. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2020.01696>.
- Li, J., Zhang, H., Zhang, Y., & Liu, H. (2018). Systematic assessment of intrinsic factors influencing visual attention performances in air traffic control via clustering algorithm and statistical inference. *PLoS ONE*, 13. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0205334>.
- Lu, T., Li, Y., Zhou, C., Tang, M., & You, X. (2023). The Influence of Emotion Induced by Accidents and Incidents on Pilots' Situation Awareness. *Behavioral Sciences*, 13. <https://doi.org/10.3390/bs13030231>.
- Luciani, F., Veneziani, G., Ciacchella, C., Rocchi, G., Reho, M., Gennaro, A., & Lai, C. (2022). Safety at high altitude: the importance of emotional dysregulation on pilots' risk attitudes during flight. *Frontiers in Psychology*, 13. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2022.1042283>.
- Martínez-Priego, C., García-Noblejas, B., & Roca, P. (2024). Strategies and goals in Emotion Regulation models: a systematic review. *Frontiers in Psychology*, 15. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2024.1425465>.
- Masi, G., Amprimo, G., Ferraris, C., & Priano, L. (2023). Stress and Workload Assessment in Aviation—A Narrative Review. *Sensors (Basel, Switzerland)*, 23. <https://doi.org/10.3390/s23073556>.
- McRae, K., & Gross, J. (2020). Emotion regulation.. *Emotion*, 20 1, 1–9. <https://doi.org/10.1037/emo0000703>.
- Parasuraman, R., & Riley, V. (1997). Humans and automation: Use, misuse, disuse, abuse. *Human Factors*, 39(2), 230–253. <https://doi.org/10.1518/001872097778543886>.
- Robinson, A., & Erickson, A. (2020). Mindfulness and attentional control in pilots: Evidence from eye-tracking and psychophysiology. *Aviation Psychology and Applied Human Factors*, 10(2), 120–131.
- Sarter, N. B., & Woods, D. D. (1995). How in the world did we ever get into that mode? Mode error and awareness in supervisory control. *Human Factors*, 37(1), 5–19.
- Shapiro, K. L., Raymond, J. E., & Arnell, K. M. (1997). The attentional blink. *Journal of Experimental Psychology: Human Perception and Performance*, 23(4), 849–859.
- Sieber, T., O'Hare, D., & Wong, W. (2019). Understanding pilot attention distribution using eye tracking: Effects of fatigue and workload. *The International Journal of Aerospace Psychology*, 29(3–4), 143–156.
- Smith, A. M., Boutcher, S. H., Grafton, S. T., & others (2003). Brain activity during emotion regulation: An EEG study of attentional shifts under emotional load. *Biological Psychology*, 63(3), 237–259.
- Stokes, A. F., & Kite, K. (2004). Flight Stress: Stress, Fatigue, and Performance in Aviation. Ashgate.
- Venus, M. (2023). Pilots' Stress, Sleep, Fatigue and Mental Health. Tredition, Ahrensburg, Germany.
- Percheron, M. vd. (2025). Mental health of airline pilots in France. *Frontiers in Public Health*.
- Venus, M., Greder, D., & Grosse Holtforth, M. (2022). How professional pilots perceive interactions of working conditions, rosters, stress, sleep problems, fatigue and mental health. *Ergonomics & Human Factors Journal*.
- Vine, S., Uiga, L., Lavric, A., Moore, L., Tsaneva-Atanasova, K., & Wilson, M. (2015). Individual reactions to stress predict performance during a critical aviation incident. *Anxiety, Stress, & Coping*, 28, 467 - 477. <https://doi.org/10.1080/10615806.2014.986722>.
- Warm, J. S., Parasuraman, R., & Matthews, G. (2008). Vigilance requires hard mental work and is stressful. *Human factors*, 50(3), 433–441.
- Wickens, C. (2021). Attention: Theory, Principles, Models and Applications. *International Journal of Human-Computer Interaction*, 37, 403 - 417. <https://doi.org/10.1080/10447318.2021.1874741>.
- Wickens, C. D., & McCarty, J. S. (2008). *Applied Attention Theory*. CRC Press.
- Xu, J., li, X., Li, Q., Yang, Z., Xiao, X., & Wang, Z. (2023). Research on brain functions related to visual information processing of pilots during resting state: A fractional amplitude of low-frequency fluctuation (fALFF) study. *Frontiers in Human Neuroscience*, 16, 796526.
- Zhao, Y., Zhu, K., Cai, H., Liu, Z., Xiong, R., & Wang, L. (2025). Mediating Roles of Resilience and Stress in Emotion Regulation Strategies and Pilot Job Burnout.. *Aerospace medicine and human performance*, 96 3, 219–227. <https://doi.org/10.3357/amhp.6581.2025>.

GÖKYÜZÜNDE KAPTAN, KARADA DEMİR ADAM: KPT. PLT. ÖZKAN DİZAR



Ebru Avcı KARATAŞ



MİLLİ SPORCU DİSİPLİNİNİ KOKPİTTEKİ TİTİZLİĞİYLE HARMANLAYAN KAPTAN PİLOT ÖZKAN DİZAR, CAPRI-NAPOLİ MARATONU BAŞTA OLMAK ÜZERE KIRDIĞI TÜRKİYE REKORLARIYLA ADINI ZİRVEYE YAZDIRDI. 'DEMİR ADAM' LAKABIYLA TANINAN VE A320 KONTROL PİLOTU OLARAK GÖKYÜZÜNDE DEVLEŞEN DİZAR İLE BAŞARI DOLU HİKÂYESİNİ KONUŞTUK: 'GÖKYÜZÜNÜN KAPTANI, SUYUN ŞAMPİYONU'...

Sizi tanıyanlar, hem gökyüzünün hem de yarış parkurlarının disiplinine hâkim bir isim olduğunuzu biliyor. Ancak sizi bilmeyen okuyucularımız için, kısaca Kpt. Plt. Özkan Dizar'ı anlatabilir misiniz?

Kpt. Plt. Özkan Dizar, elektronik mühendisliği mezunudur ve Türk Hava Yolları'nda Airbus A320

filosunda kaptan pilot ve kontrol pilotu olarak görev yapmaktadır. 2011 yılında Türk Hava Yolları Uçuş Akademisi'nden mezun olduktan sonra A320 ve A330 filolarında ikinci pilotluk görevlerinde bulunmuş, ardından sorumlu kaptan pilotluğa ve öğretmen/kontrol

pilotluğu görevlerine atanmıştır.

Uluslararası uçuş operasyonlarında edindiği tecrübe, disiplinli çalışma anlayışı ve ekip yönetimi

yaklaşımıyla uçuş emniyetini her zaman ön planda tutmaktadır.

Spor geçmişi ise havacılık kariyerinden çok önceye dayanır. Esas branşı sutopu olan Dizdar, havacılığa başlayana kadar bu sporu üst düzeyde yapmış ve eski milli sutopu oyuncusudur.

Sutopu gibi fiziksel ve zihinsel olarak en zor sporlardan birinde yetişmiş olması, dayanıklılık ve mücadele gerektiren spor dallarında güçlü bir temel oluşturmuştur.

Belgrad'da düzenlenen ve sizin de madalya kazandığınız yarışlar, triatlon ve havacılık kariyerinizin iç içe geçtiği çarpıcı bir örnektir. "İki yarış arası uçuş" olarak nitelendirilebilecek bu bir haftalık süreci bize tüm detaylarıyla anlatabilir misiniz?

Belgrad süreci, 2024 Belgrad Masterlar Uzun Kulvar Yüzme Avrupa Şampiyonası kapsamında katıldığım 800 metre ve 400 metre serbest havuz yarışlarından oluşuyordu. Bu iki yarış arasında 5 günlük bir ara vardı.

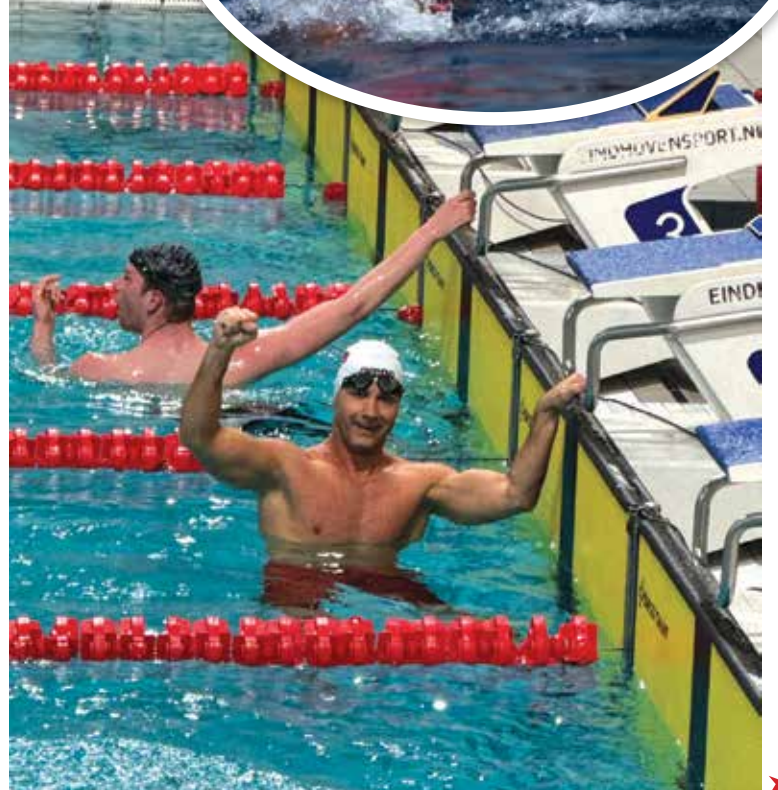
Benim mesleğim ve önceliğim her zaman pilotluk. Uçuş görevlerim, yoğun operasyon temposu ve sorumluluklarım her şeyin önünde geliyor. Arta kalan zamanlarda ise yapabildiğim en iyisini yapmaya çalışıyorum. Elbette spor alanındaki rakiplerimin çoğu bu yoğunluğa ve zaman kısıtına sahip değil; bu da performans açısından benim adıma bir dezavantaj oluşturabiliyor. Ancak mevcut



şartlarım içinde bu başarıları elde etmek, benim için çok daha kıymetli ve motive edici.

İlk yarışta 800 metre serbestte Avrupa ikinciliği elde ettim. Yarışın hemen ardından İstanbul'a dönerek uçuş görevlerime devam ettim. Bu benim için olağan bir durum; normal rutimimde de uçuş öncesinde ya da uçuş sonrasında antrenmanlarıma devam ediyorum.

Beş gün sonra yeniden Belgrad'a giderek 400 metre serbest yarışını yüzdüm ve bu yarışta Türkiye rekoru kırdım. Yoğun uçuş temposu içinde performansı belirleyen en kritik noktanın ise yarıştan bir gün önce ve yarış sabahı yeterince dinlenebilmiş olmak olduğunu düşünüyorum.



Sporculuk kimliğinize dönersek, dokuz kez Half Ironman olmak, milli bir sutopu soprculuğu ve yüzme...

Benim esas branşım sutopu ve eski milli sutopu oyuncusuyum. Havacılık kariyerime başlayana kadar bu sporu üst düzeyde yaptım. Sutopu; dayanıklılık, güç, patlayıcılık ve sürekli temas içeren yapısıyla fiziksel ve zihinsel olarak en zor sporlardan biridir. Bu branşın bana kazandırdığı fiziksel güç, mücadele alışkanlığı ve zor şartlar altında performans gösterebilme becerisi, bugün ulaştığım seviyenin temelini oluşturdular.

Triatlon ve Half Ironman süreci tamamen hobi amaçlı olarak hayatıma girdi. Önce koşu ile başladım, ardından bisikleti ekledim ve bu üç disiplin birleşerek Half Ironman yarışlarına dönüştü. Bu süreçte 9 kez Half Ironman bitirdim ve önemli bir dayanıklılık altyapısı kazandım.

Ancak son yaklaşık 5 yıldır sportif odağım tamamen yüzmeye kaymış durumda. Gerek havuzda gerek açık denizde, kendime net ve büyük hedefler koyarak ilerliyorum. Avrupa ve dünya genelinde kürsüler, Türkiye rekorları, İstanbul ve Çanakkale Boğazı yarışlarındaki başarılar ve Capri-Napoli gibi prestijli açık deniz yüzme maratonları bu demin somut çıktıkları oldu.

Bugün spor kimliğimi tanımlayan ana unsur yüksek performanslı yüzme. Dayanıklılık sporlarından gelen altyapı ise bu hedefleri daha

planlı ve sürdürülebilir şekilde kovalamamı sağlıyor.

Kaptan pilotluk, yüksek konsantrasyon, hızlı karar verme ve uzun süreli dayanıklılık gerektiren bir meslek. Uçuşta edindiğiniz tecrübeler spor hayatınıza, sporcu kimliğiniz ise kokpite ne gibi katkılar sağlıyor?

Kaptan pilotluk yüksek konsantrasyon, hızlı karar verme ve uzun süreli zihinsel dayanıklılık gerektirir. Dayanıklılık sporları da benzer şekilde planlama, sabır ve kontrol üzerine kuruludur.

Havacılık bana her aşamanın bir planı olması gerektiğini öğretti. Uçuşta olduğu gibi sporda da hazırlık, uygulama ve toparlanma süreçlerini net şekilde ayırıyorum. Bu yaklaşım, özellikle uzun ve zorlayıcı yarışlarda doğru tempo ve doğru kararlar almamı sağlıyor.

Sporcu kimliğim ise uzun süreli efora alışkın olmam, yorgunlukla başa çıkabilme becerisi ve zihinsel dayanıklılığım sayesinde kokpitte konsantrasyonumu destekliyor. Bu iki alan, disiplin ve kontrol açısından birbirini besleyen ortak yapılaraya sahip.

Uçuş göreviniz varken antrenmanlarınızı nasıl planlıyorsunuz? Özellikle uzun uçuşlar sonrası toparlanma ve antrenman dengesini kurarken hangi stratejileri uyguluyorsunuz?



maraton) kesintisiz bir mücadele... Bu zorlu süreci yaşarken motive olmanızın sırrı nedir?

Capri-Napoli, dünyanın en zorlu açık deniz yüzme maratonlarından biridir. 36 kilometrelik bu parkuru yaklaşık 8,5 saat süren bir mücadele sonunda şampiyon olarak tamamlamak, ciddi bir zihinsel ve fiziksel hazırlık gerektiriyor.

Benim için motivasyonun temelinde tehditleri önceden öngörmek ve yönetmek yatıyor. Açık deniz yüzme maratonlarında akıntı, beslenme sorunları, hava koşulları ve mental dalgalanmalar gibi pek çok değişken söz konusu. Bunlara önceden hazırlıklı olmak, yarış sırasında sakin kalmamı ve doğru kararlar almamı sağlıyor.

Bu yaklaşım, havacılıktaki tehdit ve hata yönetimi anlayışıyla birebir örtüşüyor.

Dokuz Ironman yarışınız

Uçuş programım belli olur olmaz antrenmanlarımı buna göre planlıyorum. Uçuş öncesi veya sonrası daha kısa ve kontrollü çalışmalar yaparken, boş günlerimde zor ve yüksek yoğunluklu idmanları tercih ediyorum. Jet-lag veya yoğun uçuş sonrası dönemlerde toparlanmayı öncelik haline getiriyorum.

Buradaki temel yaklaşımım maksimum yüklenmeden ziyade sürdürülebilir bir denge kurmak.

Ironman yarışları, yüzmede 3.8 km, bisiklette 180 km ve koşuda 42.2 km'lik (bir

arasında, bitirme çizgisine ulaştığınızda duygusal olarak sizi en çok etkileyen veya en zorlu parkur hangisiydi?

Capri-Napoli yarışının son kilometreleri benim için unutulmazdı. Yarış boyunca en yakın rakibimle birlikte ilerledik ve son bölüme girerken neredeyse yan yanaydık.

Son bir kilometrede yaptığım atakla yarışı yaklaşık 20 saniye farkla kazandım. Bu noktada, antrenmanlarımın sonunda ne kadar zorlanmış olsam da özellikle sprint çalışmalarının karşılığını aldığımı çok net hissettim.

Zaman kaybetmemek adına son beslenmemi bilinçli olarak atlayarak devam ettim. Bu, önceden değerlendirilmiş ve yönetilmiş bir riskti.

Sizin hikâyenizden ilham alarak triatlon veya benzeri dayanıklılık sporlarına başlamak isteyen, özellikle de profesyonel kariyeri olan kişilere neler tavsiye edersiniz?


Yoğun bir profesyonel kariyeri olanlar için dayanıklılık sporlarına başlarken en önemli konu gerçekçi hedefler koymak ve sürekliliği korumaktır.

Her gün uzun ve zor antrenmanlar yapmak zorunda değilsiniz. Kısa ama düzenli çalışmalar, uzun vadede çok daha sağlıklı ve sürdürülebilir sonuçlar getirir. Dinlenmenin de antrenmanın bir parçası olduğunu unutmamak gerekir. Kendinizi başkalarıyla değil, kendi gelişiminizle kıyaslamak bu süreci hem daha keyifli

hem de daha uzun soluklu hale getirir.

Hem kokpitte hem de spor hayatınızda sırada hangi yeni hedefler var?

Sportif tarafta hedeflerim yeni Türkiye rekorları, Avrupa ve dünya çapında kürsüler, İstanbul ve Çanakkale Boğaziçi yarışlarında şampiyonluklarımı sürdürmek ve yeni açık deniz yüzme maratonlarında ülkemizi temsil etmektir.

Havacılık tarafında ise kariyerimde yeni bir döneme giriyorum. Geniş gövdeye geçiş sürecinin yaklaşması benim için heyecan verici bir gelişme. Uzun vadede hem sporda hem de havacılıkta yüksek performansı disiplinli bir planlama ile uzun yıllar sürdürebilmeyi hedefliyorum. 



İYİLEŞMENİN RESMİ



Psk. Eliz Mina TANRIVERDİ

Bazen iyileşmek, kıyıya usulca çarpan dalgalar gibi yavaş ve ritmik bir süreçtir.

Bazen iyileşme, büyük bir aydınlanma ya da köklü bir dönüşüm değildir. Parlak bir ışık, aniden gelen bir mucize ya da dramatik bir kırılma noktası olmayabilir. Bazen, tıpkı her gün aynı ritimle gelip giden dalgalar gibi, yumuşak ve sakin adımlarla ilerler. Dalgalar kıyıya tekrar tekrar dokunur; her defasında biraz daha değiştirir, biraz daha şekillendirir.

İyileşme de böyledir. Dışarıdan bakıldığında ilerliyor gibi görünmeyebilir, hatta bazen yerinde sayıyormuşsunuz gibi hissedebilirsiniz. Ama dalgaların sahili tane tane yeniden şekillendirmesi gibi, kalbiniz

de an be an kendini yeniden kurar. Gürültüyle, zorlamayla değil; zarafetle, denizin diliyle iyileşirsiniz. Ve bu da yeterlidir.

Kendinizi başkalarının iyileşme süreciyle kıyaslamayın; çünkü herkesin yarası farklı zamanda iyileşir. Yavaş iyileşmek ya da farklı bir yol izlemek, sizde bir eksiklik olduğu anlamına gelmez. Her yara kendi zamanında kapanır. Önemli olan, kendinize sabırlı ve nazik olmanız, sürece güvenmenizdir. Unutmayın; iyileşme bir yarış değil, içsel bir yolculuktur.

Bazen yaralar kapanır, acı diner ama izleri kalır. Ben bu izleri zaferler olarak görüyorum; her biri, öğrenilen derslerin, kazanılan deneyimlerin ve elde edilen gücün sessiz ama gururlu hikâyeleridir. Bu izler, başımızdan geçen fırtınaların ve ayakta kalabilme gücümüzün sessiz tanıklarıdır.

Bir dahaki sefere izlerinize baktığımızda, onlara sevgi ve şefkatle yaklaşın. Onları bir hata ya da kayıp olarak değil, birer zafer olarak görün.

Unutulmaması gereken bir diğer önemli nokta ise iyileşmenin herkes için farklı görüldüğüdür. Yolculuğun bir parçası, gerçekten size iyi gelen şeyleri keşfetmektir. Her insanın kendine özgü bir yaşam hikâyesi, taşıdığı duygusal yük ve başa çıkma yöntemi vardır; dolayısıyla iyileşme süreci de tamamen kişiseldir.

Bazen tek başına kalmak ve kendinizle zaman geçirmek, iyileşmenin güçlü bir parçası olabilir. Bazen ise bir deftere yazmak, düşüncelerinizi kağıda



dökmek size netlik ve rahatlama getirebilir. Yıllar önce size mutluluk getiren ama zamanla bıraktığımız bir hobiye geri dönmek de iyileştirici olabilir.

Kimi zaman sevdiklerinizin ailenizin ya da yakın dostlarınızın yanında olmak, ilerlemeniz için ihtiyacınız olan desteği ve bağı sunar. Kimi için bu, doğada bir yürüyüş; kimisi için meditasyon, sanat ya da günlük hayattan kısa bir mola olabilir. Önemli olan, her an neye ihtiyacınız olduğunu fark etmek ve o ihtiyaca kulak vermektir.

Unutmayın, başkası için işe yarayan bir yöntem sizin için aynı etkiyi yaratmak zorunda


değil. Bu tamamen normaldir. İyileşmenin tek bir formülü yoktur; her insanın kendi “iyileşme tarifi” vardır. Fiziksel yaralar her bedende farklı hızda iyileştiği gibi, duygusal yaralar da kişiye özel ilgi ister.

Ayrıca iyileşmenin düz bir çizgi olmadığını da aklınızda tutun. Geriye dönüşler, duraklamalar, hızlı ilerlemeler olacaktır. Bunların hepsi yolculuğun doğal parçalarıdır. Asıl önemli olan,

kendinizle bağınızı koparmadan, ihtiyaçlarınızı yargılamadan dinleyerek, kendi hızınızda ilerlemektir.

Bu yüzden iyileşme sürecimizi başkalarımızınkiyle

kıyaslamamalıyız. Çünkü karşılaştığımız zorluklar, hissettiğimiz acı, elimizdeki kaynaklar ve o anda ihtiyaç duyduklarımız kişiden kişiye farklıdır. Bir başkası daha hızlı iyileşiyor gibi görünse de ya da farklı bir yöntem kullanıyor olsa da, bu bizim sürecimizin eksik veya yanlış olduğu anlamına gelmez. Herkesin kendi hızı, yönü ve yöntemi vardır. Önemli olan, kendi yolculuğumuza saygı duymak, iyileşmeyi bir yarış değil, sabır, öz-şefkat ve anlayış gerektiren kişisel bir dönüşüm olarak görmektir.

Çünkü iyileşmek, aslında yeniden doğmanın sessiz sanatıdır. 

REKTUM KANSERİ TEDAVİSİNDE ALTIN STANDARDA DOĞRU: İLERİ UZMANLAŞMA VE ROBOTİK CERRAHİ



Prof. Dr. Erman Aytaç
Kolorektal ve Robotik
Cerrahi Uzmanı
Memorial Sağlık Grubu,
Bahçelievler Hastanesi, İstanbul

Kolorektal cerrahide ileri uzmanlık nedir?

Genel cerrahi eğitimi, kalın bağırsak ve rektum hastalıklarının tedavi etmeye yeterli temel bilgiyi verir. Ancak kolorektal cerrahi; kanser cerrahisi, iltihabi bağırsak hastalıkları, endoskopi, pelvik taban sorunları ve ileri laparoskopik/robotik yöntemleri kapsayan çok geniş bir alandır. Bu nedenle birçok ülkede cerrahlar, ileri uzmanlık (fellowship) programları ile yalnızca bu alana yoğunlaşarak deneyim kazanır. Sonrasında da board denilen sınavları geçerek bu alanda uzman olurlar. Bu alanlara spesifik hasta tedavi eder ve yeni uzmanları yetiştirirler.



Board belgesi almak ne anlama gelir?

Board sertifikası, bir cerrahın sadece eğitim almış olduğunu değil, uluslararası ölçekte sınanmış bilgi ve beceriye sahip olduğunu kanıtlar. Avrupa'da EBSQ Coloproctology gibi board sınavları, adayların teorik bilgilerinin, klinik karar verme yetkinliklerini

ve ameliyat becerilerini bağımsız jüri önünde test eder. Bu belge, hastalar için cerrahın dünya çapında kabul gören standartlarda uzmanlık seviyesine ulaştığının göstergesidir.

Bu durum o alanın kongrelerine katılmak ya da o alanda merkezleri ziyaret edilerek edinilen izleme dayalı

deneyimlerden farklıdır. Kongreler ya da kısa süreli merkez ziyaretleri, bilgi edinmek ve gözlem yapmak açısından faydalıdır. Ancak buralarda cerrah çoğunlukla dinleyici veya izleyici konumundadır. İleri uzmanlık eğitimi ve board süreci; cerrahın bizzat ameliyat yaparak öğrenmesini, karar süreçlerine aktif katılımını

GENEL CERRAHİ EĞİTİMİ, KALIN BAĞIRSAK VE REKTUM HASTALIKLARINI TEDAVİ ETMEYE YETERLİ TEMEL BİLGİYİ VERİR. KOLOREKTAL CERRAHİ; KANSER CERRAHİSİ, İLTİHABİ BAĞIRSAK HASTALIKLARI, ENDOSKOPI, PELVİK TABAN SORUNLARI VE İLERİ LAPAROSKOPİK/ROBOTİK YÖNTEMLERİ KAPSAYAN ÇOK GENİŞ BİR ALANDIR.



ve uluslararası standartlara göre sınanmasını sağlar. Bu nedenle board sertifikalı cerrah, yalnızca “görmüş” değil, resmen ölçülmüş ve yetkinliği belgelendirilmiş bir uzmandır.

Uluslararası yayımlar, board sertifikalı kolorektal cerrahların ameliyat sonuçlarının, yalnızca genel cerrahi eğitimi almış ve pratiklerinde alan bazı çalışmayan cerrahlara kıyasla belirgin biçimde daha iyi olduğunu göstermektedir. Avrupa’da yapılan çok merkezli analizlerde, kolorektal cerrahi fellowship veya EBSQ Coloproctology board belgesine sahip cerrahların rektum kanseri ameliyatlarında daha düşük komplikasyon oranı, daha düşük kalıcı stoma açılması, daha iyi cerrahi sınır güvenliği ve daha yüksek uzun dönem sağkalm sağladığı bildirilmiştir. Bu farkın temelinde, board programlarının yalnızca teorik bilgi değil; yüksek hacimli vaka deneyimi, ileri

teknik eğitim, multidisipliner karar verme alışkanlığı ve uluslararası standartlara göre bağımsız sınavlarla ölçülmüş cerrahi yetkinlik kazandırması yatmaktadır. Dolayısıyla, board sertifikalı kolorektal cerrahların tedavi becerisi, hem onkolojik hem de fonksiyonel açıdan daha güvenli, daha kaliteli bir cerrahi hizmet sunmaktadır.

Minimal invaziv cerrahi nedir?

Minimal invaziv cerrahi; büyük kesiler yerine küçük deliklerden kamera ve özel aletlerle yapılan ameliyatlardır. Daha az ağrı, daha az kan kaybı, daha hızlı iyileşme sağlar. Kolorektal cerrahide bu yöntem, laparoskopi ve robotik cerrahi içerir.

Laparoskopinin sınırları Laparoskopi büyük bir

devrim olmasına rağmen, özellikle dar ve derin bir alan olan pelvis gibi (rektum bölgesi) alanlarda bazı sınırlamaları vardır. Bunlar: iki boyutlu görüntü, aletlerde bilek hareketi kısıtlılığı, kameranın sabit olmaması, cerrah için ergonomi zorlukları gibi sıralanabilir.

Bu nedenle özellikle rektum kanseri cerrahisinde ince ve sinir koruyucu diseksiyonlarda kısıtlar ortaya çıkabilir.


Robotik cerrahi nedir ve nasıl gelişti?

Robotik cerrahi, cerrahın bir konsolda oturarak üç boyutlu ve büyütülmüş görüntü eşliğinde ameliyat yapmasını sağlar. Robot kolları, cerrahın el hareketlerini taklit eder, 360°’ye yakın bilek hareketi sunar ve el titremesini filtreler. İlk FDA onayı 2000 yılında alınmış ve sonrasında kalın

bağırsak-rektum cerrahisinde yaygınlaşmıştır. Özellikle rektum kanserinde robotik cerrahi daha kaliteli mesorektal eksizyon, daha düşük çevresel cerrahi sınır pozitifliği, daha az açık cerrahiye dönme oranı, daha az kalıcı stoma açma gerekliliği, idrar ve cinsel fonksiyonlarda daha iyi korunma, daha kısa hastane yatışı sağlanabilir.

Geçmişte yapılan ROLARR çalışması robotik ile laparoskopi arasında sınırlı farklar gösterse de, en güncel ve güçlü verileri olan REAL çalışması tabloyu değiştirdi. REAL çalışmasının sonuçları robotik cerrahi ile daha düşük komplikasyon, daha az konversiyon, daha iyi cerrahi sınır güvenliği olduğunu ispatlamıştır. Uzun dönem onkolojik sonuçları bölgesel nüks oranının robotik cerrahi sonrası daha az olduğunu, hastalısız sağkalmın robotik cerrahi sonrası daha uzun olduğunu ve fonksiyonel sonuçların (idrar, cinsel, defekasyon) robotik cerrahi lehine olduğunu göstermiştir.

Bu veriler, robotik cerrahi özellikle orta ve alt seviye yerleşimli rektum kanseri tedavisinde yalnızca eşdeğer değil, üstün sonuçlar sunan ve altın standart olma yolunda ilerleyen bir yöntem haline getirmiştir.

Rektum kanseri tedavisinde teknolojinin (robotik cerrahi) ve eğitimin (ileri uzmanlık, board sertifikası) birleşimi, hem onkolojik hem fonksiyonel açıdan en yüksek standartları hastalara sunar. 

YAZARININ TANITIMIYLA "SİVİL HAVACILIK" KÜTÜPHANESİNE YENİ BİR KİTAP: "OPERASYONEL VE TEKNİK BOYUTLARIYLA UÇAK KAZALARI"



Dr. Serhat Aydoğan



Kokpit'ten Bakış'ın bu sayısında geçtiğimiz günlerde yayınlanan ve sivil havacılık sektöründe ilgi duyacağı beklenen bir kitabı tanıtmak istiyoruz.

Dr. Serhat Aydoğan tarafından derlenen "Operasyonel ve Teknik Boyutlarıyla Uçak Kazaları" adlı kitabın önce arka kapağına göz attığımızda şu ifadelerin yer aldığını görüyoruz:

Hava yolu ulaşımı, istatistiksel olarak kanıtlanmış emniyeti, verimliliği ve konforu ile bir taraftan günlük hayatın önemli bir boyutunu oluştururken diğer taraftan (geçmişe kıyasla çok azalmış olsa da) hava yolu ulaşımı esnasında meydana gelen kazalar da yine günlük hayatın önemli bir ilgi odağı olmaktadır.

Nitekim hava yolu kazalarına yönelik olarak hazırlanan ve



bu kazaları hem operasyonel hem teknik boyutlarıyla ele alan belgeseller; toplumunun hemen her kesimi tarafından büyük ilgiyle izlenmektedir.

Bu belgesellere gösterilen büyük ilgiye rağmen, bu belgesellerdeki anlatım ve yorum tarzına benzer olarak uçak kazalarını ele alan kitaplar yok denecek kadar azdır.

Diğer taraftan havacılık sektörüne yönelik operasyonel ve teknik eğitimler esnasında belirli uçak kazalarındaki sebep-sonuç bağlantılarını vurgulamamanın en sık başvurulan ve en etkili



eğitim yöntemlerinden biri olduğu bilinmektedir.

Bu bakış açılarından hareketle "öğretici" özelliği olan uçak kazalarını kritik detayları ile ele alan bu kitabın hem genel olarak

uçak kazalarına ilgi duyanların hem de havacılık sektörü çalışanları ile eğitimcilerinin ve havacılık programları öğrencilerinin konuyla ilgili beklentisini karşılayacağı

umulmaktadır.

“Operasyonel ve Teknik Boyutlarıyla Uçak Kazaları” kitabının yazılış hikayesini Dr. Serhat Aydoğan “Kokpit’ten Bakış” a takip eden paragraflarda okuyacağınız şekilde anlattı.

“Operasyonel ve Teknik Boyutlarıyla Uçak Kazaları” kitabının yazılış hikayesi

Bu kitabın yazılış hikayesinin, en başta İTÜ uçak mühendisliği programındaki öğrenimim ve aldığım diğer eğitimleri (uçak mühendisliğinde yüksek lisans ve doktora çalışmasını, pilotaj ve diğer kursları) kapsayan eğitim süreçlerimden başlayarak havacılık sektöründe geçen 50 yılda kazandığım tüm bilgi ve tecrübelerle dayandığımı söylemek herhalde yanlış olmayacaktır.

Çünkü bütün bu süreçlerde, hatta daha öncesinde bile “uçak kazaları” hep dikkatle kulak kabarttığım olaylardı.

Örneğin lise son sınıfta üniversite program tercihlerimi yaparken mühendislikler içerisinde en başa uçak mühendisliğini koymamda belki de o dönemde dünyanın en travmatik uçak kazası olarak THY’nin Paris-Londra uçuşunda meydana gelen ve 346 kişinin hayatını kaybettiği kazanın üzerinden henüz bir yıl bile geçmemiş olmasının etkisi vardı (Uçuş TK981, 3 Mart 1974).

Asıl olarak uçak mühendisliği öğrenimim esnasında, tasarım, üretim, bakım ve onarım konularının verildiği derslerde hocalarımızın temel prensipleri ortaya koyarken neredeyse her prensibin arkasında geçmişte meydana gelmiş bir kazaya işaret

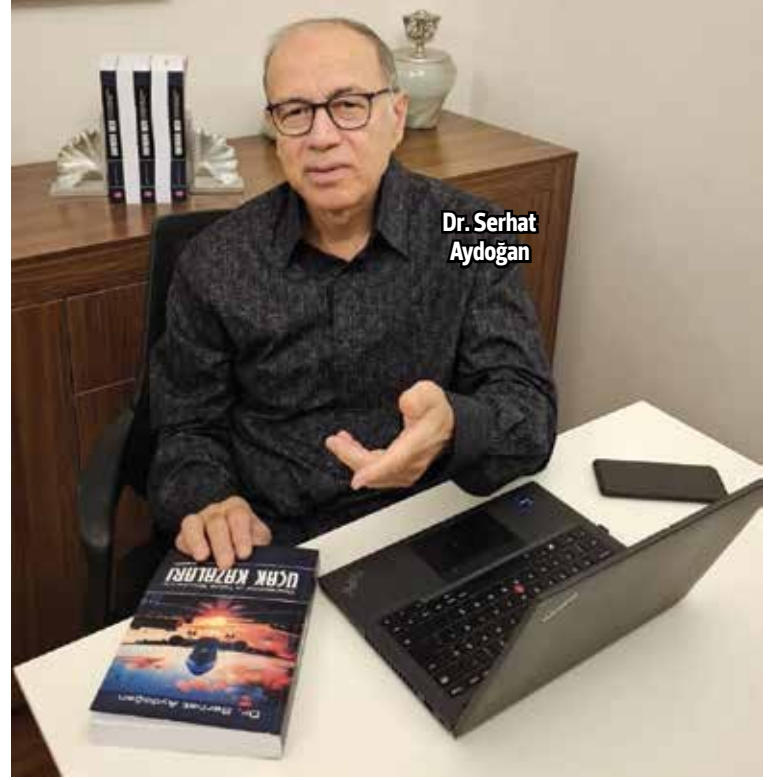
etmeleri, uçak kazalarında sebep-sonuç ilişkisinin önemini daha o sıralar beynime kazınmasını sağlamıştı.

Pilotluk eğitimim esnasında yaptığım uçuşlarda ise kafamın sürekli olarak karşılaşılabileceğim acil durumlar ve bu durumlarda neler yapabileceğim ile meşgul olması, herhalde yine beynimin bir bölümünün “uçak kazaları”na fena halde takılmış olduğunu göstergesiydi gibiydi.

Uçak kazalarına karşı böyle bir hassasiyetle başladığım profesyonel havacılık hayatımda ilk görevim Hava Harp Okulu’nda aerodinamik, uçak motorları ve sistemleri vb. derslerinin öğretmenliği idi.

Ancak tam o yıllar Türk Hava Kuvvetleri için “travmatik” bir dönemdi. Hatırlayanlar bilirler; 1980’li yıllar maalesef muharip uçak kazalarının en yoğun yaşandığı bir dönemdi (ve çok şükür son dönem oldu). Neredeyse her hafta bir şehit cenazesi gelirdi Yeşilköy Askeri Meydanına ve şehitlerin çoğu yakın zamanda mezun ettiğimiz öğrencilerimiz olurdu. O dönemdeki bu müessif olayların “uçak kazaları” konusundaki hassasiyetimi daha da artırdığına şüphe yoktu.

Hava Harp Okulu’ndaki öğretmenlik yıllarım sonrasında bir müddet farklı alanlarda çalışmış olsam da kader beni yine asıl ilgi alanıma yönlendirdi ve 2000’li yılların başlarında bir Uçuş Eğitim Organizasyonu’ndan aldığım teklif üzerine hem uçuş okulunun Simülatörler ve IT Müdürü hem de teorik bilgi öğretmeni olarak görev yapmaya başladım.



Dr. Serhat Aydoğan

Bu okulda ATPL öğrencilerine vermekte olduğum “Operational Procedures” ve “Flight Planning & Monitoring” dersleri beni yine bir süredir uzak kaldığım “uçak kazaları” konusuna döndürdü.

Özellikle “Operational Procedures” dersinin iki ana bölümünden biri olan “Special Operational Procedures and Hazards” konusunun alt konuları olarak “buzlanma, kuş çarpması, yangın, rüzgâr kesilmesi, iz türbülansı, acil inişler, vb.” konuları anlatırken bunlarla bağlantılı meydana gelmiş uçak kazalarından bahsetmemek mümkün değildi.

Bu kazalarla ilgili olarak o sıralar kolayca ulaşılabilen belgeler derslerim esnasında en önemli yardımcım oluyor; bazı kazaların daha önce fark

etmediğim detayları benim de ilk kez dikkatimi çekmiş oluyordu.

Bunun üzerine bu belgesellerin hemen hepsini önceden çok dikkatli bir şekilde izleme, hatta kazaların resmi raporlarına ulaşma ihtiyacı hissettim. Bir tesadüf eseri olarak tam o sıralar oğlum bu belgesellerin büyük kısmını bir USB disk içerisinde getirdi. Böylece geçmişte meydana gelmiş ve dikkat çeken havayolu kazalarının tüm detaylarına vakıf olmaya başladım.

Bu arada şunu anladım ki, söz konusu belgeseller çok güzel hazırlanmış olsa da çok bilgili, çok tecrübeli bir pilotun veya uçak mühendisinin bile bu belgesellerin akışları esnasında bazı detayları kaçırmaması mümkündür. Dolayısıyla hem uçak kazalarının genel meraklıları hem de havacılık

profyonelleri ve havacılık programları öğrencileri için bu belgesellere benzer tarzda kitaplar yazılmış olmalıydı.

Belki de böyle kitaplar vardı ama benim haberim olmayabilirdi. Hemen araştırmaya başladım ve yurt dışında nispeten bu tür epey kitap yayınlanmış ama Türkiye’de yok denecek kadar az olduğunu, mevcut kitapların da daha çok kamuoyunu derinden etkilemiş belirli kazaları, olayları veya havacılığa ait ilgi çekici olayları medyatik bir anlatımla ele aldığını fark ettim.

Dolayısıyla uçak kazalarını daha sistematik bir şekilde ele alan bir kitaba ihtiyaç olduğu açtı.

Bu teşhisin ardından akla gelen soru şuydu doğal olarak: Böyle bir kitap nasıl hazırlanabilir?

Son dönemde bir vakıf üniversitesinin havacılık programlarında ders vermekteydim ve böyle bir kitabın hazırlanmasına ayırabilecek zamanım nispeten var sayılırdı. Böylece kolları sıvadım ve kitapla ilgili ön çalışmalara başladım.

Doğal olarak yoğun bir arşiv çalışmasına ihtiyaç vardı. Havayolu taşımacılığının dünyada yaygınlaşmaya başlamasının üzerinden yaklaşık yüz yıl geçmiş ve bugüne kadar yolcu ve kargo uçaklarının karıştığı binlerce kaza meydana gelmişti. Dolayısıyla kitaba girecek kazalarla ilgili belirli sınırlamalara ihtiyaç vardı.

Genel bir taramadan sonra ilk sınırlama olarak kitaba girecek kazalar için 1950’li yılları başlangıç olarak almaya karar verdim. Çünkü bu yıllar havacılıkta “Jet çağı” olarak bilinen ve hem uçaklardaki



teknolojinin hem de havayolu taşımacılığının zıplama yaptığı dolayısıyla karmaşık detaylara sahip kazaların arttığı yıllardı.

Örneğin İngilizlerin ilk jet yolcu uçağı olan “Comet”, servise girişinin üstünden çok geçmeden ardı ardına kazalar yapmaya başlamış ve uzun inceleme süreçlerinden sonra ortaya çıkarılan kaza nedenleri gelecek nesil uçakların daha emniyetli tasarımlarına ve üretimlerine önemli oranda ışık tutmuştu.

Dolayısıyla kitaba girecek kazalardan tarihsel olarak ilki bir “Comet” kazası olarak belirlenmiş oldu.

Sonrasında 1954-2024 yılları arasındaki tüm kazaları gözden geçirip havacılık açısından “öğretici” özelliği olan kazaları belirlemeye başladım. Bu çalışmanın sonucunda yaklaşık 50 kaza ortaya çıkmış oldu.

Şimdi sıra bu kazaların tasnif edilmesindeydi. Uçak kazaları ile ilgilenenlerin bileceği üzere kazalar genelde tek bir nedenle meydana gelmese de iki “ana neden” grubundan birine girerler:

- Operasyonel nedenlerin ön planda olduğu kazalar
- Teknik nedenlerin ön planda olduğu kazalar

Dolayısıyla kitaba girecek

kazaların ilk tasnifi bu iki “ana neden” grubuna göre yapıldı. Fakat bu iki “ana neden” grubundan herhangi birine giren onlarca kazanın da kendi aralarında önemli farklılıkları ve alt gruplandırmalara ihtiyaçları vardı.

Bunun üzerine ilk ana gruba yani operasyonel nedenlerin ön planda olduğu kazalar grubuna giren kazalar şu şekilde tasnif edildi:

- “Uçuş ekibinin prosedürlere uygun davranmaması” ile bağlantılı kazalar
- Uçuş ekibinin “buzlanma” şartlarında doğru kararlar oluşturamaması ile bağlantılı kazalar
- Uçuş ekibinin “inişte rüzgâr kesilmesi” durumunda doğru kararlar oluşturamaması ile bağlantılı kazalar
- Uçuş ekibinin “öndeki uçağın türbülansından etkilenme” durumunda doğru kararlar oluşturamaması ile bağlantılı olarak meydana gelmiş kazalar
- Uçuş ekibinin “kokpitte yangın” durumunda doğru kararlar oluşturamaması ile bağlantılı bir kaza (“Swissair” Uçuş “111”)
- Kokpitte “ekip kaynak yönetimi” (“Crew Resource

Management-CRM”) eksikliği ile bağlantılı kazalar

- “Havada uçak-uçak çarpışması” şeklinde meydana gelmiş kazalar
- “Pilotun kasıtlı eylemi” sonucu meydana gelmiş kazalar

İkinci ana gruba yani teknik nedenlerin ön planda olduğu kazalar grubuna giren kazalar ise şu şekilde tasnif edildi:

- “Uçak bakımının doğru planlanamaması veya iyi yönetilememesi” ile bağlantılı kazalar
- “Uçakların onarımlarında yapılan hatalar”la bağlantılı kazalar
- “Uçakların sistemsel tasarımları”nda yapılan hatalarla bağlantılı kazalar (“Lion Air” Uçuş “610” ve “Ethiopian Airlines” Uçuş “302”)
- “Uçakların yapısal tasarımları”nda yapılan hatalarla bağlantılı kazalar
- “Uçak üretiminde yapılan hatalar”la bağlantılı bir kaza (“Qantas” Uçuş “32”)

Bu kadar çok ana ve alt nedenin söz konusu olduğu kazalar için tasnif çalışması doğal olarak epey zaman aldı. Çünkü bir kazanın hangi ana neden ve hangi alt neden altında yer alması gerektiğine doğru karar verebilmek için o kazanın hemen tüm detaylarına hâkim olmak gerekiyordu.

Tasnif çalışması bittikten sonra sıra kazaların kitapta hangi formatta ve boyutta yer alacağı meselesine geldi.

Bilindiği üzere kazaların final raporları çok kapsamlıdır ve genelde yüzlerce sayfadan oluşur. Dolayısıyla 50 civarında

kazanın yer alacağı ve kazalara ilişkin önemli hiçbir detayın da atlanmaması gereken bu kitapta kaza anlatımlarının yaklaşık 10 sayfayı geçmeyecek bir boyutta olması uygundu.

Kazaların ele alınış formatı konusunda da kaza belgesellerdekine benzer şekilde şöyle bir yapıyı tercih ettim:

- Kaza başlığı altında kazayla ilgili genel bilgiler (kazaya karışan havayolu, sefer sayısı, uçak tipi, kalkış ve/ya varış yerleri, kaza yeri, kayıp ve/ya yaralanmalar ve kaza ile ilgili en dikkat çekici husus) ve kazayla ilgili dikkat çekici bir görsel.

- Kaza anına kadar yaşananlar (kaza uçuşunun ve/ya kaza anının öncesine ait kazada rolü olan detayların ortaya konulması ve kazanın oluş şekli)

- Kaza incelemesi (özellikle kokpit ses ve/ya uçuş veri kayıtları ile diğer bilgi ve bulgulardan hareketle kazanın asıl nedeninin ve varsa kazaya katkıda bulunan faktörlerin belirlenmesi)

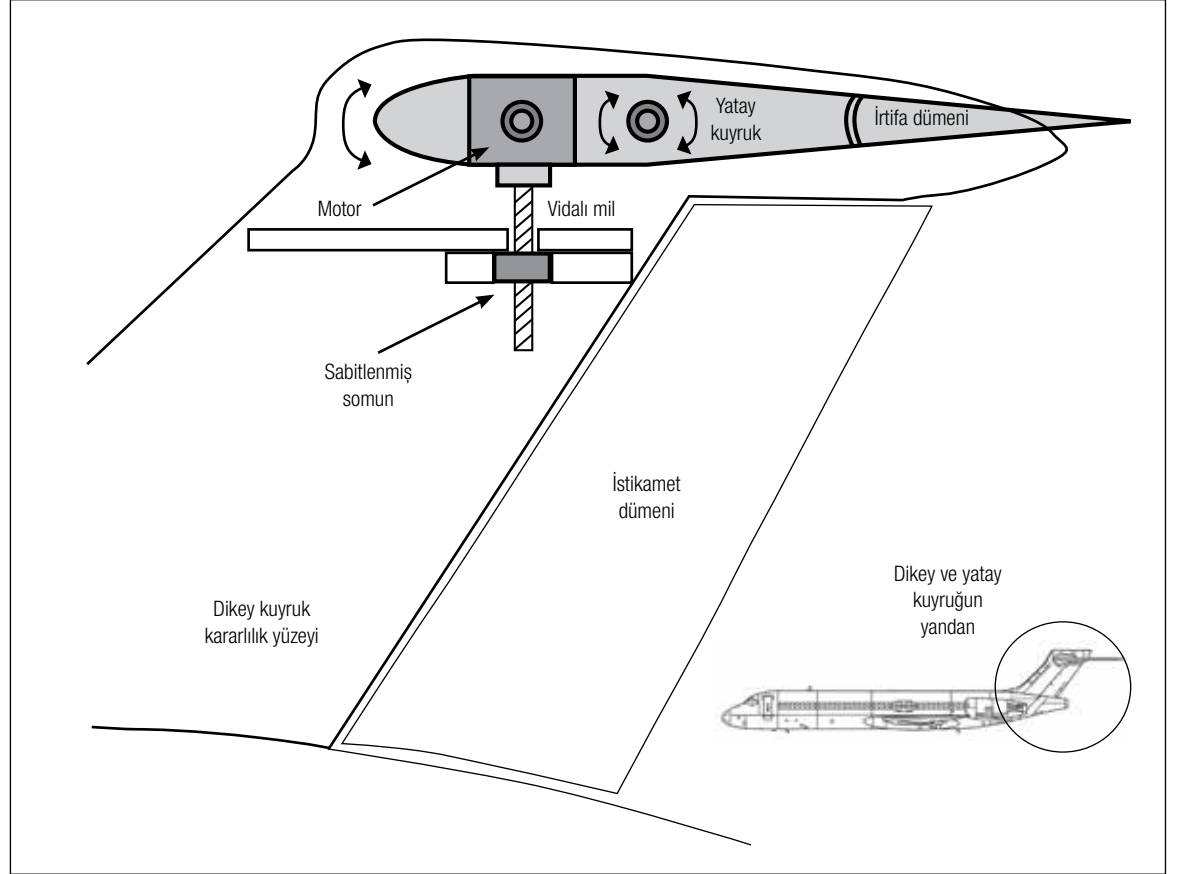
- Operasyonel ve/ya teknik boyutların akış şemalarıyla özetlenmesi

- Varsa, kaza ile bağlantılı olarak kaza sonrasında ortaya çıkmış olan dikkat çekici gelişmelerin verilmesi.

- Kaynaklar

Formatla ilgili önemli diğer bir husus da ne tür görsellerin kullanılacağıydı. Kitabın kaza belgesellerindeki etkiye benzer ya da ona yakın bir etki yaratabilmesi için olabildiğince çok görsel kullanılması zorunluydu.

Ashında medyada kazalara ilişkin çok sayıda görsel



bulunmasına rağmen altından kalkılamayacak bir telif sorunu ile karşılaşmamak için görsellerin büyük kısmını bizzat kendi çizimlerimle oluşturmaya gayret ettim. Bu çok zaman alıcı ve yorucu bir uğraştı ama sanırım çizdiğim görseller kitabın misyonuna önemli katkı sağladığı için emeklerime değmiş oldu.

Son olarak, kitapta yer alan ve hem bizzat çizdiğim bazı görselleri içeren hem de uçak bakım yönetimindeki titizliğin önemini çok dikkat çekici bir şekilde ortaya koyan bir kazayı burada örnek olarak anlatmak istiyorum.

Kitapta yer alan dikkat çekici kazalardan bir örnek:

“Alaska Airlines” Uçuş “261” kazası

Uçuş “261”, 31 Ocak 2000’de, bir “McDonnell Douglas MD-83” uçağı ile Meksika’dan “San Francisco”ya ve oradan da “Washington” a bir yolcu uçuşuydu. “Los Angeles” civarına gelindiğinde pilotlar uçağın burun aşağı-burun yukarı küçük sapmalarını düzeltici (“trim”) sisteminde bir sorun olduğunu fark ettiler.

Tüm yolcu uçaklarında olduğu gibi kaza uçağında da burun aşağı-burun yukarı (“boylamsal”) oynamaların otomatik veya manuel olarak düzeltilmesi yatay kuyruk yüzeyinin içinde bulunan bir motorun bir vidalı mili döndürmesi ve yatay kuyruk

yüzeyine küçük hareketler yaptırması ile sağlanıyordu. Bu sistem “Trimmable Horizontal Stabiliser (THS)” olarak bilinmekteydi.

Pilotlar sorunu çözmeye çalışırken bir anda uçak hızla dalışa geçti ve 80 saniyede yaklaşık 8.000 “ft” irtifa kaybetti. Her iki pilot da uçağın kontrolünü tekrar ele geçirmek için birlikte kontrol levyelerini çekerek dalışı yaklaşık 24.000 “ft” irtifada durdurup uçağı düzeltmeyi başardılar.

Durumu nispeten kontrol altına almış olmayı fırsat bilen pilotlar hemen hava trafik kontrolü bilgilendirdiler ve “Los Angeles” e hemen inmek istediklerini bildirdiler.

Ancak kaptan pilot emniyet açısından önce deniz üzerinde 10.000 “ft” irtifaya alçalıp, uçağı ne seviyede kontrol edebildiğinden emin olmak istedi.

Kaptan pilot alçalma sonrası test amaçlı olarak yardımcı pilota kanat hücum kenarı “flap”ları (“slat”lar) ile firar kenarı “flap”larını açtırdı, sonra tekrar kapattırdı ve “Sanırım yeterince kontrol edilebiliyor, o halde inmeyi deneyebiliriz, tekrar ‘flap’ ve ‘slat’ları açalım” dedi.

İniş başlatma kararının üzerinden henüz bir dakika kadar geçmişti ki büyük bir gürültü duyuldu ve uçak aniden sola dönüşle birlikte dik bir dalışa geçti, ardından ters döndü.

Her iki pilot ters dönmüş bir şekilde dalışta olan uçağı düzeltebilmek için yoğun gayret gösterdiler ancak başaramadılar. Uçak aynı pozisyonda denize düştü.

Kaza soruşturmasını başlatan ABD'nin ilgili inceleme kurulu (“National Transportation Safety Board - NTSB”) uçuş veri ile kokpit ses kayıtlarının analizinden hareketle hemen yatay kuyruğu komple hareket ettiren motoru ve vidalı mil mekanizmasını (“jackscrew”) incelemeye aldı ve yatay kuyruğun hareket ettirilmesinde önemli rolü olan sabit somunun dişlerinde “%90” oranında aşınma olduğu yani neredeyse somunun hiç dişi kalmadığı fark edildi.

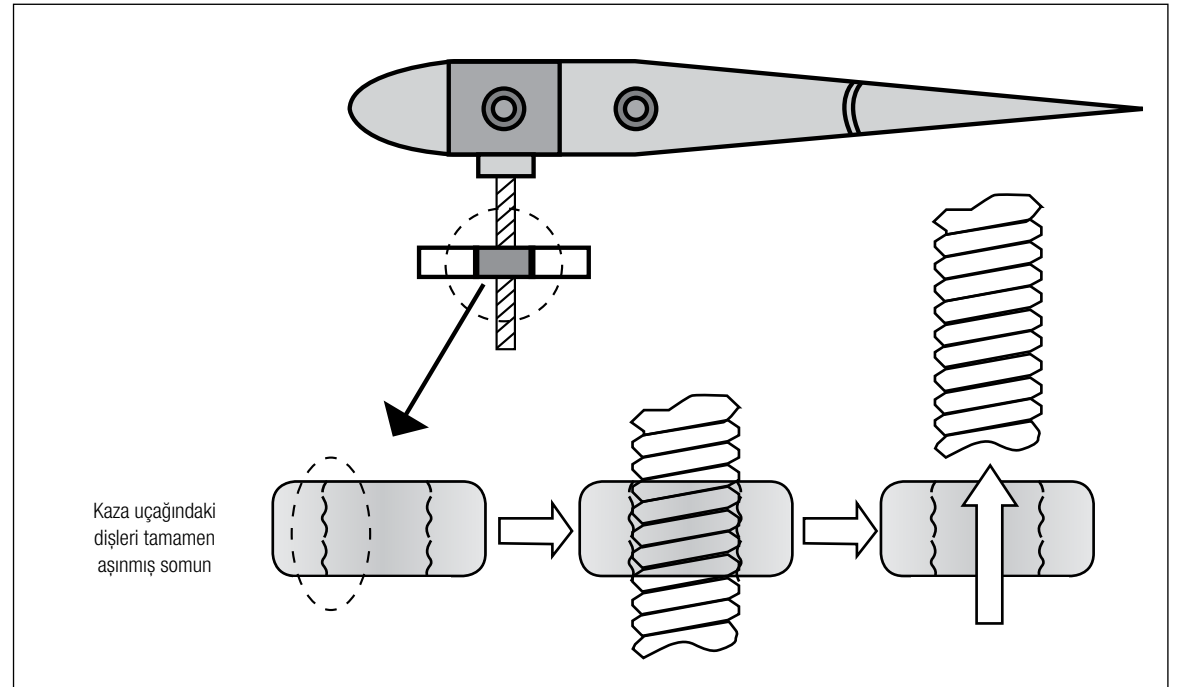
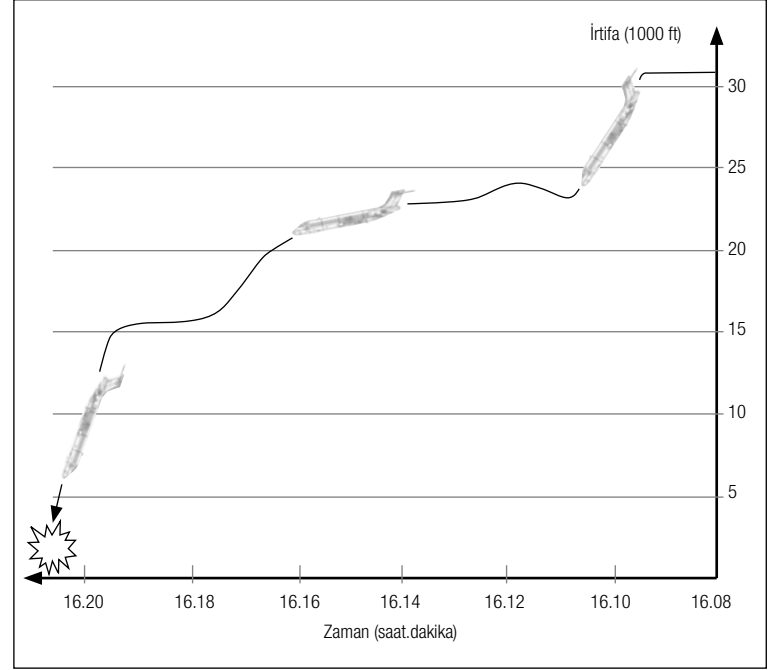
Söz konusu somunun dişleri (uzun bir aşınma süreci sonrasında) en son kaza uçuşuna kadar görev yapmaya devam etmiş ama kaza uçuşunda (adeta dişsiz hale gelen somun vidalı mili

artık kontrol edemediğinden) bir anda serbest kalan vidalı mil ve ona bağlı olan yatay kuyruk uçağı burun aşağı yapmış ve dalışa geçirmişti.

Bu ilk bulgulardan sonra dikkatler yatay kuyruk hareket mekanizması somunundaki ileri derecede aşınmanın nereden kaynaklanmış olacağına yöneldi. Bunun en muhtemel nedeni yetersiz yağlama olabilirdi.

İlgili mekanizmanın ne kadar sürede bir yağlanmış olduğuna bakıldığında çok şaşırtıcı bir durumla karşılaşıldı.

Uçak 1960'ların ortasında hizmete girdiğinde ilgili mekanizmanın yağlama aralığı (diğer bakım görevlerinden



bağımsız olarak) “300 uçuş saati” şeklindeydi.

Ancak havayolu şirketi 1985 ve 1996 yılları arasında “üreticinin bilgisi dahilinde” ve ABD Federal

Havacılık İdaresi'nin de (“FAA”) “onayıyla” kontrol ve yağlama aralıklarını sürekli olarak şu şekilde artırmıştı:

- 1985 yılında, işlem “350 uçuş

saati” aralıklarla yapılmakta olan “B-check” kapsamına alındı.

- 1987'de “B-Check” bakım aralığının “500 saat”e çıkarılması ile yağlama aralığı da artmış oldu.



- 1988'de "B-Check" bakımı kaldırıldı ve söz konusu mekanizmanın yağlama aralığı her sekiz "A-Check" bakımında bir yapılacak şekilde değiştirildi (o dönemde "A-Check" bakım aralığı 125 saat olduğu için yağlama aralığı da "1000 saat"e çıkmış oldu)

- 1991'de, "A-Check" bakım aralığı 150 saate çıkarıldı ve söz konusu mekanizmanın yağlama aralığı da "1200 saat"e çıktı.

- 1994'de, "A-Check" bakım aralığı 200 saate, mekanizmanın yağlama aralığı da "1600 saat"e çıktı

- 1996 yılında, Alaska havayolları bu yağlama görevini "A-Check"den çıkardı ve her 8 ayda bir yapılacak bağımsız bir görev olarak tanımladı. Bu karar da yağlama aralığının yaklaşık "2500 saat"e çıkarılması anlamına geliyordu.

Dolayısıyla yetersiz yağlanan mekanizma kaza uçuşuna kadar görevini yapmaya gayret etmiş ama kaza uçuşunda tamamen arızalanmış ve uçağın kontrolsüz kalarak düşmesine neden olmuştu.

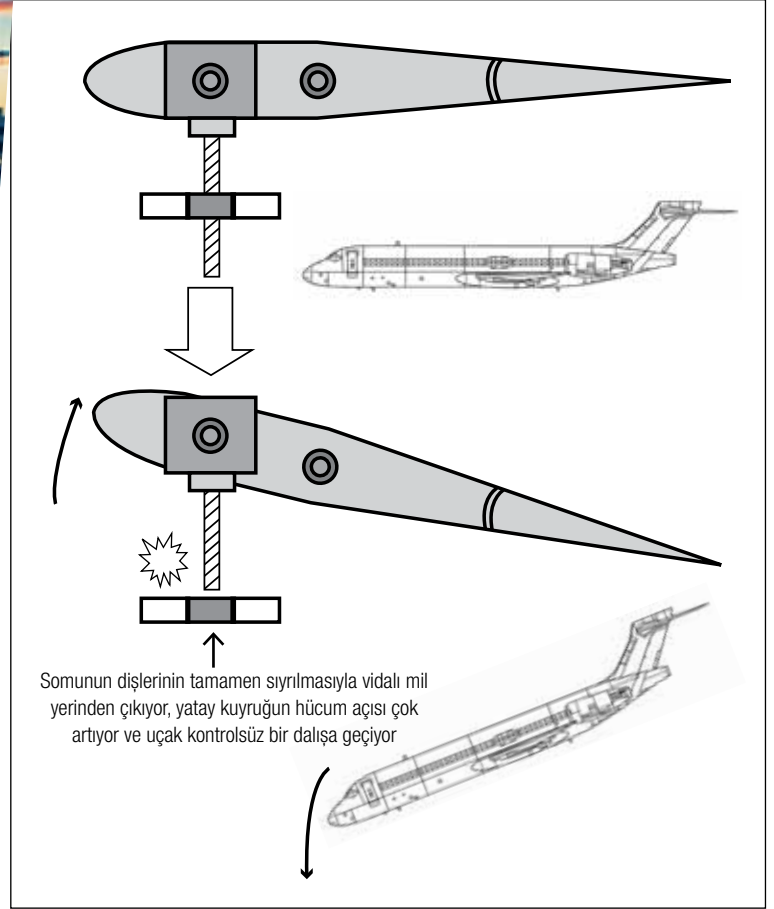
Aslından havayolu şirketinde görevli bir bakım personeli kazadan üç yıl önce kaza yapan uçağın söz konusu mekanizmasındaki "dişleri aşınmış somunu" fark etmiş ve değiştirilmesi gerektiğini bildirmiş, ancak bu çok önemli uyarı diğer bir "yetkili personel" tarafından reddedilmişti.

Yukarıda anlatılan kaza örneğindeki benzer boyut ve formatta 50'ye yakın kazayı

içercek şekilde hazırlanmış olan "Operasyonel ve Teknik Boyutlarıyla Uçak Kazaları" kitabının "sivil havacılık" faaliyetlerinin daha da emniyetli bir şekilde gerçekleştirilmesinde bir nebze olsun faydalı olması temennileri ile. 🚀

YAZIDAKİ GÖRSELLERİN KAYNAKLARI:

- <https://www.chicagotribune.com/2022/03/03/this-day-in-history-march-2-turkish-airlines-dc-10-crashes-shortly-after-takeoff-from-orly-airport-in-paris-killing-all-346-people-on-board/>
- <https://www.businessairportinternational.com/features/the-key-considerations-to-be-aware-of-when-dealing-with-emergency-situations.html>
- https://cometra.uk/?page_id=19814
- <https://www.shutterstock.com/image-vector/mcdonnell-douglas-c9-nightingale-skytrain-ii-2028680921>





Dilay SEÇKİN

dilayseckin9@gmail.com

@dilaysjoker

Oyunculuk ve müzisyenlik alanlarındaki başarısının yanı sıra, derin, enerjik ve samimi karakterinden dolayı çekim günümüzü ve sohbetimizi benim için epey keyifli kılan Murat Balcı'yla röportajıma; ekiple beraber gerçekleştirdiğimiz çekime ait kareler eşliğinde katılabilirsiniz...

MURAT BALCI

En başlara gitsek, bize biraz kendinden bahsedermisin?

Almanya Stuttgart'ta doğdum. 3 yaşımıdayken kasetlere şarkı söyleyip kayıtlar yapmaya başlayan, sahne performanslarına, müziğe, oyunculığa hep çok meraklı ve çok hareketli bir çocuktum. 9 yaşımda ailece İzmir'e döndük. İki kültürle de harmanlanmış bir çocuk olarak eğitimime Türkiye'de devam edip, bir yandan da hem müzik hem de tiyatroyla ilgilenmeye devam ettim. 16 yaşımda, 'Ege bölgesi En İyi Erkek Sesi' seçildim ve okullarda konserler vermeye başladım. Sonrasında, biraz da aile baskısıyla ;) Ege Üniversitesi İngilizce İşletme bölümüne girdim. Ama müzik, oyunculuk ve sanattan hiç uzaklaşamadım.

Oyunculuk nasıl girdi kanına? Geriye dönüp baktığında yaşadığın olaylardaki hangi tercihler belirledi kariyerini?

Önce, öğrencilik yıllarımdayken okullarda yaptığımız tiyatro oyunları aldım zehri :) Daha sonra üniversitede okurken o dönem çok popüler olan yetenek yarışmalarından ilk oyunculuk yarışması olan Show TV'deki 'Türkiye'nin Yıldızları' yarışmasına seçildim. Ekranla tanışmam bu şekilde oldu. Yarışmadan hemen sonra bir yandan Müjdat Gezen Sanat Okulu'nda eğitim almaya devam ederken bir yandan da Show TV'de yayınlanan 'En İyi Arkadaşım' dizisinde profesyonel oyunculuk

hayatıma başladım. Aynı zamanda da hafta içi her gün yayınlanan bir müzik&talk show programı sunup, bir yandan da Zerrin Özer'e vokal yaptığım, hayatımın çok yoğun tempolu ve eğitici süreci başladı...

Sektöre ilk girdiğin dönemde aklında nasıl bir başarı hayali vardı? Şimdi dönüp baktığında kendini bu hayalin neresinde görüyorsun?

Sektöre girmeden çok daha önce, hatta kendimi bildim bileli hep çok başarılı bir oyuncu ve yorumcu olma hayaliyle büyüdüm. Hedeflerimi ve ulaşmak istediğim başarıları hep en yüksekte hatta abartılı bulunabilecek seviyelerde tuttum. Bugün geldiğim yer daha hayallerimin %10'u bile değil diyebilirim :) Daha upuzun bir yolum ve gerçekleştirmek istediğim bir dolu hayalim var. Ama işin en keyifli kısmı da zaten bu yoldaki süreç ve deneyimler bence. O yüzden azimle ve her gün daha güçlü bir motivasyonla yoluma ve çalışmaya devam etmek ve tüm bu yolculuktan da iliklerime kadar zevk almak benim yaşam şeklim diyebilirim.

Son olarak Leo karakteriyle 'Kızılılık Şerbeti' dizisine dahil oldun. Nasıl gidiyor bu süreç?

Evet ilk defa önceden takip edip seyrettiğim bir diziyeye sonradan dahil oldum. Çok değişik ve keyifli bir durum



oldu bu benim için. Zaten işin nasıl bir iş olduğundan ve ekibin başarısından bahsetmeye gerek bile yok, malum dizi 4. yılına girdi. Bu sezon da çok majör değişiklikler ve büyük sürprizlerle başladı. Bence bu başarıda en büyük paylardan biri de kesinlikle senaryoya ait. Hâla ilk günkü kadar

heyecanla ve merakla takip ediliyor olması da bunu net şekilde ortaya koyuyor zaten. Bana teklif geldiğindeyse acayip heyecanlandım. Leo'yu oynamak çok eğlenceli. O kadar sürprizli bir iş ki, her bölüm ben de neler olacağını ve Leo'nun yolculuğunu merakla seyrediyorum :) ➤



Peki, canlandırdığın karakterlerden memnunsun? Oynaman için teklif edilen karakteri kabul etmede neler etkili olur? Ve en çok nasıl bir karaktere hayat vermek istersin?

Genel olarak oyunculuk kariyerime dönüp baktığımda, 1-2 iş haricinde hiç sevmeden yer aldığım bir iş olmadı. Şanslıyım sanırım bu konuda. Ama sektörde iyi bir projede, bir karakteri hakkıyla oynadığınızda, sonrasında da hep benzer karakterlerde akla gelen isim olunması biraz kaçınılmaz oluyor. Bir süre sonra da bu

oyuncu için heyecanında birtık azalmaya sebep olabiliyor. Mesela 'Tutsak' dizisinde çok soğuk ve mesafeli bir komiseri canlandırmak çok hoşuma gitmişti o dönem. Hiç beklenmedik veya 'Bu tipte bu karakter çok inandırıcı olmaz ya' denilen karakterleri oynamayı ve o challenge'ı daha çok seviyorum. Yani karakter benden ne kadar uzak olursa, o kadar daha çok emek verdiğimi hissediyorum ve heyecanlanıyorum. Mesela janiyi oynamak gibi :)

Çoğunlukla oyunculuktan bahsettik ama sen aynı zamanda

çok başarılı bir müzisyen ve yorumcusun. Yoğun konser çalışmaların da sürüyor. Her ikisini bir arada sürdürdüğün bu yoğun tempodan bahsedebilir misin?

Çok teşekkür ederim. Bana hiç birbirinden farklı işler gibi gelmiyor. İlk şarkımı 3 yıl önce yayınladım ama müzik ve sahne hayatımda hep vardı. Sahnede her şarkıda o şarkıyı hissedip o şarkıyı oynuyorum, onun karakterine giriyorum. Oyunculukta da her karakterin bir tonu, bir ritmi var. Yani bence çok iç içe iki sanat dalı, o yüzden ben iki farklı iş yapıyor gibi hissetmiyorum.

Bugüne kadar 11 tane single çalışmanı müzikseverlerle buluşturdu. Yakın zamanda yeni bir şarkı veya bir albüm planın var mı?

Evet, albüm olmadı henüz çünkü onun için biraz daha zaman var gibi... Ama arka arkaya şarkılar çıkarmaya devam ediyoruz. Her şey yolunda giderse hem bu yıl bitmeden 2 tane daha hem de 2026'da yayınlanacak şarkılarımız şimdiden hazır. Hepsini dinleyicilerle buluşturmak için sabırsızlanıyorum.

Yaptığın müzik tarzını tam olarak nasıl nitelendirebiliriz?

'Türk Pop Müziği' olarak yer alıyor ama ben artık genre'ların çok çeşitlendiğini ve iç içe geçtiğini düşünüyorum. Ve aslında birçok şarkım birbirinden epey farklı

genre'larda... Son yıllarda daha çok popüler olan müzik tarzı rap zaten. Benim bir yanım batıya çokça dönük ama bir yanım da oldukça arabesk :) Ben de bu iki nokta arasında gidip geliyorum. Şarkının tarzından ziyade etkilemesi ve kendimi içinde hissetmem önemli benim için; türkü de, R&B de, Türk Sanat Müziği de, arabesk de, roman havası da olur :)

Enstrüman çalıyor musun?

Gitar ve piyano çalıyorum ama kendime kadar :) Bir de ritim enstrümanlara karşı çok zaafım var.

Şöhretin senin için anlamı ne? Artıkça daha zevkli hâle mi geliyor yoksa hayatı zorlaştırıyor mu?

Bu soruya eskiden çok farklı cevap verirdim ama artık hayat tecrübelerimden öğrendiklerimle biliyorum ki şöhretin hayatın kendisinden çok da bir farkı yok. Ondan çok keyif alıp, tadını çıkarmayı da seçebilirsin, ya da onu bir hapisane ve prangalarla doldurup cehenneme dönüştürmeyi de. Hepsi tamamen kişinin kendi elinde bence. Ben keyif almayı ve güzel yanlarına odaklanmayı seçiyorum. Yaşadığım hayattan razıyım :)

Sosyal medyayı aktif kullanıyor musun? Takılır mısın gelen olumsuz yorumlara veya eleştirilere?

Son dönemlerde eskisi kadar



aktif değilim. Ordaki sahte, yapay veya tek boyutlu hayatlar yerine kanlı canlı hayata daha çok yer ayırmaya çalışıyorum artık. Tabii ki belli bir düzeyde veya yaptığımız iş gereği promosyon amaçlı kullanmaya karşı değilim, günümüzün en önemli ayaklarından biri sonuçta. Ama bir çaba için, ispat için veya birilerine göstermelik kullanımlar çok benlik değil. Daha çok kendime hatura albümü zihniyetinde

kullanıyorum sanırım :) Olumsuz yorumlar ve eleştiriler de zerre umrumda değil maalesef :)

Günlük hayatında nasıl giyinmekten hoşlanırsın, trend'leri takip eder misin?

Aslında trend'leri takip ettiğim pek söylenemez :) Ben herkesin kendine, vücuduna ve ruhuna uygun bir giyim tarzı olduğunu düşünüyorum. ➤

Kişi bunu bulduğunda zaten ne giyerse üzerinde trend ve tarz duruyor... Sahne dışında giydiklerimin rahatlığı benim en büyük önceliğim. Bir de giydiğim şeyi taşımaya değil, onun beni taşımamasını tercih ediyorum mümkün olduğunca...

Düzenli olarak spor yapıyor musun?

Kesinlikle. Sporsuz yaşayacak kadar kötülük yapamam kendime :)

Bu dönemde; huzur veren, keyifli, egosuz, en önemlisi de kendiyile barışık biri olabilmenin sırrı ne sence?

Öncelikle bu güzel sözlerin için çok teşekkürler :) Ne mutlu bana... Ne kadarını gerçekleştirebildim, tam bilmiyorum ama her gün biraz daha fazlası için çalıştığımı gönül rahatlığıyla söyleyebilirim. Benim yıllardır en büyük mücadelem, savaşım ve uğraşım hep kendimle oldu. Hep daha iyi bir versiyonumu yaratmak için okuyorum, düşünüyorum ve çalışıyorum. Bence zaten tek önemli şey de bu... Dış dünyayla kavgayı bırakıp, kendimizi en üst, en iyi versiyonumuza dönüştürmeye adanmışızda çok harika şeyler ve mucizeler gerçekleşiyor ve sorun olarak nitelendirdiğimiz birçok şey kendiliğinden yok oluyor veya sizinle birlikte dönüşüyor...

Hayat felsefesi nasıl başlıklar oluşturur?

'Simülasyon', 'Tanrılar Okulu', 'Truman Show',

'Matrix', 'Bir'lik', 'Tek'lik', 'Gözlemci Olmak', 'Korkusuzluk', 'Tepkisizlik', 'Huzur', 'Aşk'... Sen sadece başlıkları istedin :)

Aşk nasıl anlatırsın?

İnsanın ilk önce kendine aşık olmayı başaramadan asla gerçeğini yaşayamayacağı bir duygu bence aşk... Gerçek aşkın içinde kıskançlık, şiddet, kibir, ego, tapınma gibi hiçbir zehirli duygunun yer alabileceğine inanmıyorum. Cennette sonsuz bir huzur ve keyif şelalesinde yıkanmak gibi bir şey benim kafamda aşk... Yine ne büyük sözler söyledim bana :) İnşallah bir gün deneyimlersem daha detaylı anlatacağım söz :)

İleride bu röportajı okuduğunda kendin için bir not bırakmanı istesem...

Başardım :)

Röportaj
Dilay Seçkin

Fotoğraf:
Hakan Akman

Styling:
Ata Güre

Saç & Makyaj
Mesut Özuzun

Fotoğraf Asistanları:
Ömer Taşkın & Emirhan Talay

Styling Asistan:
Görkem Fırtına

Saç & Makyaj Asistan:
Bütül Kağdarç

Lokasyon:
The Galata İstanbul Hotel Mgallery





67 yıllık birikim ve deneyim...

www.talpa.org

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



talpa_org



talpa_org



talpaorg

GERÇEĞİN GÖRELİ BİLGİSİ



Burcu TENEKEÇİ

burcutenekeci1983@hotmail.com

İlk olarak 1807'de Alman filozof Hegel tarafından 'Aklın Fenomenolojisi' adlı eserde kullanılan fenomenoloji, bir diğer anlamıyla görüngübilim kavramı, fenomen 'görünüş' ve logos 'bilim, akıl' birleşiminden oluşan bir terimdir.

Bu felsefi akım, 20. Yüzyılın ilk çeyreğinde görülen, bilimlerdeki ve düşüncedeki genel bunalım içerisinde doğup gelişen bir felsefe akımıdır.

Kurucusu Edmund Husserl olan bu akım, felsefenin en etkileyici akımlarından biri olarak, insan deneyiminin özüne inmeyi amaçlar. Husserl, fenomenolojiyi bir yöntem

olarak tanımlamış ve metafiziği sonlandırarak somut yaşantılara dönmeyi amaçlamıştır. Ve felsefeye bu bağlamda yeni

bir başlangıç yapma iddiasıyla ortaya çıkmıştır.

Fenomenolojik yöntemin ilk ismi Alfred Schutz'dur.

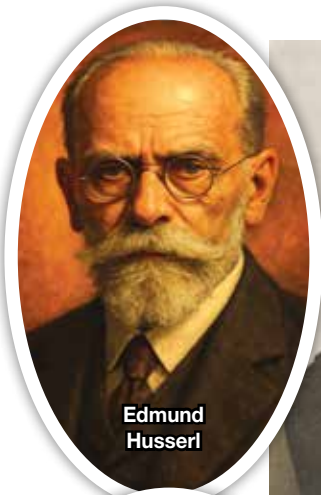
Kant'ın dünyanın gerçekte nasıl olduğunu bilmemizin olanaksız olduğu ve gerçeğin, dünya üzerine bilginimizin sınırlı olduğu düşüncesine benzerlik gösterilebilir.

Bir diğer deyişle, fiziksel

dünya görelidir ve kendisine yüklenen anlamlara ve yorumlara bağlıdır. Fenomenolojiye göre fiziksel dünya herkes için aynı anlamı taşımaz ve bireylerin şeyleri duyulayabilirliği ve gerçeği algılama durumlarına farklılık gösterir. Herkes için aynı olan bir anlama sahip değildir.

20. yüzyıl felsefesinde ve kuramsal tartışmalarında





Edmund
Husserl



Hannah
Arendt



Hegel

belirleyici ve de etkileyici gerçekliğe sahip olarak, Heidegger'den Sartre'a, Frankfurt Okulu'ndan Foucault'a, postmodern düşünürlere ve Hannah Arendt, Felix Kaufmann, Herbert Spiegelberg, Maurice Merleau-Ponty gibi fenomenologlara kadar pek çok örnek gösterilebilir.

Belirli noktalarda ampirizm ve pozitivismle aynı noktada dursa da temelde bu iki akıma da karşı çıkar. En soyut

matematik formüllerinden ve tüm fizik kanunlarına ve somut algılara kadar dünya deneyimlerimizin tamamı bilinç tarafından oluşturulmuştur ve tabii ki her şeyi bilmemiz mümkün değildir. Bilincin sistematik olarak incelenmesi ve hareket noktası bakımında da epistemolojiden de uzakta durmaktadır.

Bu noktada fenomenolojik yöntem oluşur ve askıya alma, fenomenolojik indirgeme yöntemi iki temel kategorisidir.

Gerçekliğin, öznenin bilincini nesnelere yönelme açısından yönelimseldir. Gerçeğin özüne

inmiş ve gerçeğin görelilik olarak kavranışı çalışmaları üzerinde yoğunlaşsa da, aslında özün değil, görelilik olarak bilinç tarafından algılanan özlerin bilimidir. 



Alfred
Schutz

BİLİNMEZİN ÖTESİNDE

İçerisinden çıkmaya her yeltendiğim noktada daha da birbirine dolaşıyordu her şey. Sanki bir tılsım vardı ve yakamı bırakmıyordu yıllardır.

Yaşamaya o kadar açken, yaşayamamaktı bu.

Her şeyi yapabilirken, hiçbir şeyi yapamamak!..

Kendime düğümlemiyordum her seferinde.

Ağır kaybedişlerin, ağır yükümlülükleri. Belki de hayata, her ne yaparsam yapayım; tam olarak geri dönebilmeyi hala başaramamıştım.

Uğurladığımı sandığım her acı tekrar tekrar geri dönüyordu. Ve her geri dönüşte daha da zorluyordu her şey!

Tek bir nefesin büyük yüceliğini bile hissedemiyordum kimi zaman, nasıl bir güçle dayanabilmişim; bilemiyordum, çözümlemiyordum.

Doğrulduğum her an, başka bir dünyayla daha karşılaşıyordum.

Hayatın bana bahsettiklerine gereği gibi karşılık veremiyordum böyle zamanlarda.

Beni, yalnızca ben engelleyebilirdim ve esiri oluyordum kendimin, parmaklıkların arasında.

Kendimi; kendime getirmek!

Yıllarca uğraştığım en büyük sey: 'BEN!'

Başka hayatlara sığınmadan

kendinle yaşayabilmek!

Bazen öylesine şen; bazen ölesiye korku dolu kabuslarla ilerleyen.

Ben o derin uykudan uyandığımı sanıyordum; öyleyse neden hala gözlerimi kısarak bakabiliyordum bu mucizevi yer ve gök yüzüne?

Pussuzdu ve apaçık berraklıktaydı her şey.

Bir kuşun kanatları, uçuşu, bir kedinin seyri alemi; bakışları, bir martının ayakları, bir ağacın bükümleri; dökülen ve dalda kalan yaprakları...

Bulutlar, o her şeyi açıkça anlatan şekilleri; karşına çıkan herhangi bir cümle, bir sayı...

Aslında net ve anlamsız olmayan her şey!

Her esna, her bilmece** her şarkı.

Cevapları kendinde barındıran her şey ve her benlik. Koşmalı mıydı, yoksa uzaklaşmalı mı?

Doğruyu sezindiğin yerde olmadığın tüm zamanlarda, her şey aleyhine.

Hata yapma lüksün belki var ve biriktirmenin anlamı yok.

Ve farkındayken her şeyin; ben neden kendimi yıpratmaya devam ediyordum, tüm güzellikler ve iyiyi bile bile?



Henüz niye ulaşamıyordum o tren, düşler ülkesine...

Ajanda



Hazırlayan
Şule Onur
suleonur34@gmail.com



Bale

THE NUTCRACKER

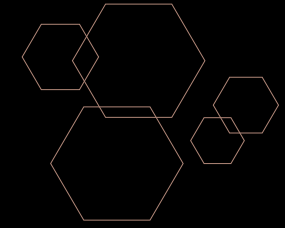
Tarih: 17 Ocak 2026

Saat: 19:30

Mekân: Zorlu PSM -

Turkcell Sahnesi, İstanbul

175 yıllık tarihiyle köklü bir geçmişe sahip Gürcistan Devlet Balesi, Pyotr Tchaikovsky'nin ölümsüz eseri Fındıkıran'ı bale dünyasının efsanevi sanatçısı Nina Ananiashvili sanat yönetmenliği ve koreografisi ile etkileyici dekorları, göz alıcı kostümleri ve eşsiz koreografisiyle seyircilerini yalnızca bir bale izlemeye değil, adeta hayal ve gerçek arasında bir yolculuğa davet ediyor...



Konser

VIENNA MOZART ORCHESTRA

Tarih: 11 Ocak 2026

Saat: 20:00

Mekân: AKM Türk Telekom Opera Salonu, İstanbul

1986'da kurulan Viyana Mozart Orkestrası, Viyana'nın zengin müzik mirasının en değerli sembollerinden biri olarak, dünyanın dört bir yanında turneler gerçekleştirerek sanatseverlerle buluşuyor. Orkestra, otantik dönem kostümleri ve peruklarıyla sahneye çıkarak dinleyicileri 18. yüzyıl Viyana'sının zarafet ve büyümesine götürüyor; Mozart'ın yaşadığı dönemin atmosferini etkileyici bir şekilde yeniden canlandırıyor. Repertuarında Wolfgang Amadeus Mozart'ın 100'den fazla eserini barındıran Viyana Mozart Orkestrası, her konserde senfonilerden ve konçertolardan bölümler, ünlü operalardan uvertürler ve Mozart'ın en sevilen eserlerini sunuyor.

Opera

BORUSAN İSTANBUL FİLMARMONİ ORKESTRASI & ELENA STİKHİNA

Tarih: 6 Ocak 2026

Saat: 20:30

Mekân: AKM Türk Telekom Opera Salonu, İstanbul

Opera literatüründe soprano için yazılmış en talepkâr, en ikonik rollerin aranılan solisti Elena Stikhina, İş Sanat'ın Yeni Yıl Konseri'nde ülkemizin seçkin senfonik topluluğu Borusan İstanbul Filarmoni Orkestrası ve şef Carlo Tenan ile Atatürk Kültür Merkezi Türk Telekom Opera Salonu'nda buluşuyor.



Konser

BLONDE REDHEAD

Tarih: 21 Şubat 2026

Saat: 21:00

Mekân: Volkswagen Arena, İstanbul

1993'te New York'ta kurulan Blonde Redhead, Japon vokalist Kazu Makino ve Milano doğumlu ikiz kardeşler Amedeo & Simone Pace'ten oluşuyor. 30 yılı aşkın bir süredir Indie rock'tan art pop'a uzanan çalışmalarıyla geniş bir hayran kitlesine sahip grup, 21 Şubat gecesi Volkswagen Arena'da izleyenleriyle buluşacak...



Konser

RITA PAYES

Tarih: 21 Şubat 2026

Saat: 20:30

Mekân: İş Sanat İş Kuleleri Salonu, İstanbul

Güçlü olduğu kadar hüznü sesli ve caz, bossa nova, lounge gibi farklı türlerden ilham alan şarkılarıyla günümüz müzik sahnesinin parlayan yıldızlarından Rita Payés ilk kez İstanbul İş Sanat'taki konserinde en sevilen şarkılarını seslendirecek...



Konser

CAMERATA ZURICH & GILLES APAP

Tarih: 2 Nisan 2026

Saat: 20:30

Mekân: İş Sanat İş Kuleleri Salonu, İstanbul

Gilles Apap, klasik normlara meydan okuyan, kategorilere sığmayan bir virtüöz. Camerata Zurich ise klasik müziğin başyapıtlarına olduğu gibi nadir duyulan eserlerine de getirdiği titiz yorumları ve gerçekleştirdiği dünya prömiyerleriyle 70 yıla yakın zamandır öncü konumunda olduğu uluslararası arenada müzikal merakın ve stilistik esnekliğin sembolü. Hâl böyle olunca, Gilles Apap ve Camerata Zurich'i buluşturan bu konser İş Sanat'ta.



Konser

KREMERATA BALTICA & LUCAS DEBARGUE

Tarih: 19 Şubat 2026

Saat: 20:30

Mekân: İş Sanat İş Kuleleri Salonu, İstanbul

Grammy ödüllü topluluk Kremerata Baltica, sıradışı Fransız piyanist Lucas Debargue ile birlikte bu konserde dinleyicilerini Bach ve Mozart'la 1700'lerden başlayıp Magin ve Ligeti ile 20. yüzyıla, oradan da Janevskis ile günümüze taşıyacak benzersiz bir müzik yolculuğuna çıkarıyor.

Konser

IL POMO D'ORO & JAKUB JOZEF ORLINSKI

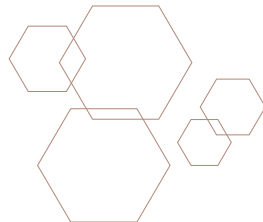
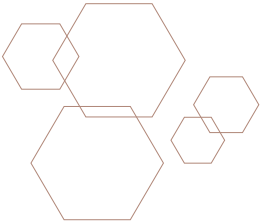
Tarih: 11 Şubat 2026

Saat: 20:30

Mekân: İş Sanat İş Kuleleri Salonu, İstanbul

Z kuşağına operayı sevdiren ilk şancı, opera dünyasının süperstarı Jakub Józef Orłinski ve dönem müziğinin dünyaca ünlü temsilcisi Il Pomo d'Oro, 2024 BBC Music Magazine Ödülü'nü kazanan Beyond albümlerini İş Sanat'ta İstanbullu dinleyiciler için seslendiriyorlar.

Barok dönem müziğinin zamanının çok ötesinde, günümüzde hâlâ güncelliğini korumasından hareketle Jakub Józef Orłinski'nin Beyond (Ötesi) adını verdiği albüm, dinleyicileri klasik konser konseptinin ötesine taşıyor.



Sinema



Hazırlayan
Sule Onur
suleonur34@gmail.com



AVATAR: FIRE AND ASH

Vizyon tarihi: 19 Aralık 2025
Yönetmen: James Cameron
Senaryo: James Cameron, Rick Jaffa
Oyuncular: Zoe Saldana, Kate Winslet, Sigourney Weaver, Sam Worthington, Giovanni Ribisi, David Thewlis, Jemaine Clement
Tür: Animasyon, Bilim Kurgu, Macera

Film Konusu

Jake ve Neytiri'nin ailesi, Neteyam'ın ölümünün ardından yaşlarına devam etmektedirler. Bu arada Pandora'daki çatışmalar şiddetini artırmaya ve büyük bir tehdit oluşturmaya devam etmektedir. Ateşli Varang tarafından yönetilen yeni ve saldırgan bir Na'vi kabilesi olan Kül Halkı ile savaş kaçınılmazdır artık...



ZOOTOPIA 2

Vizyon tarihi: 28 Kasım 2025
Yönetmen: Jared Bush, Byron Howard
Senaryo: Jared Bush
Oyuncular: Jason Bateman, Yvette Nicole Brown, Quinta Brunson, Tommy Chong, Macaulay Culkin, Josh Dallas, Idris Elba, David Fane, Fortune Feimster
Tür: Macera, Animasyon, Fantastik

Film Konusu

Cesur tavşan polis Judy Hopps ve arkadaşı tilki Nick Wilde, kariyerlerinin en tehlikeli ve karmaşık vakasını çözmek için yeniden bir araya gelirler.



PREDATOR: BADLANDS

Vizyon tarihi: 7 Kasım 2025
Yönetmen: Dan Trachtenberg
Senaryo: Patrick Aison
Oyuncular: Elle Fanning, Dimitrius Schuster-Koloamatangi
Tür: Aksiyon, Bilim Kurgu, Korku

Film Konusu

Gelecekte, uzak bir gezegende, klanından dışlanan genç bir Predator, Thia'da beklenmedik bir müttefik bulur ve nihai düşmanı aramak için tehlikeli bir yolculuğa çıkar.





THE STRANGERS: CHAPTER 2

Vizyon tarihi: 4 Şubat 2026

Yönetmen: Renny Harlin

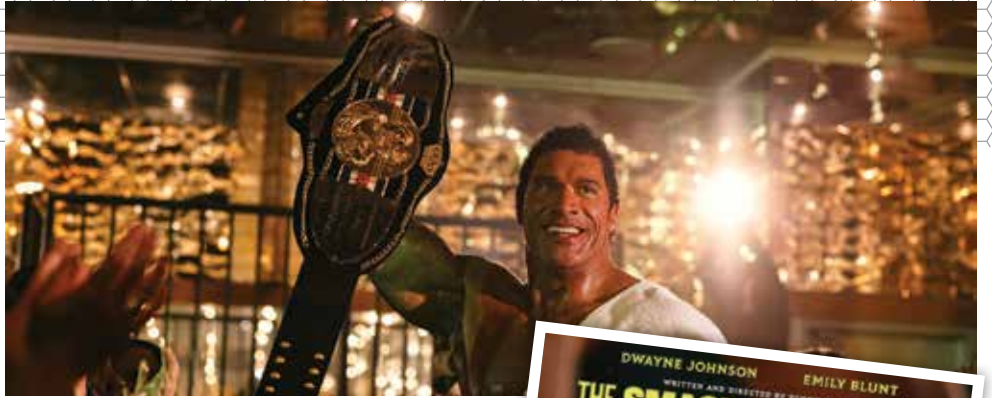
Senaryo: Alan R. Cohen, Alan Freedland

Oyuncular: Ema Horvath, Olivia Kreutzova, Matus Lajcak, Madelaine Petsch, Brooke Lena Johnson, JR Esposito, Richard Brake, Pedro Leandro, Janis Ahern

Tür: Korku

Filmin konusu:

Yabancılar geri döndü... Her zamankinden daha acımasız ve amansız... Kurbanlarından biri olan Maya'nın (Madelaine Petsch) hâlâ hayatta olduğunu öğrendiklerinde, başladıkları işi bitirmek için geri dönerler. Kaçacak hiçbir yeri ve güvenecek kimsesi olmayan Maya, anlamsız ve bitmek bilmeyen bir amaç uğruna peşine düşen ve yollarına çıkan herkesi öldürmeye can atan Yabancılar'ın dehşet dolu bir bölümünden daha sağ çıkmak zorundadır..



THE SMASHING MACHINE

Vizyon tarihi: 17 Ekim 2025

Yönetmen: Benny Safdie

Senaryo: Benny Safdie

Oyuncular: Dwayne Johnson, Kenny Rice, Jerin Valel, Andre Tricoteux, James McSweeney, Jonathan Corbbah, Ryan Bader, Ilan Rosenberg

Tür: Biyografi, Dram

Film Konusu

Filmde, Dwayne Johnson, eski MMA/UFC şampiyonu Mark Kerr'i, nam-ı diğer "The Smashing Machine"i canlandırıyor. Hikaye Kerr'in opioid bağımlılığı yüzünden sekteye uğrayan MMA dünyasındaki yükselişi ve hayatını çevreleyen gerçek olaylara dayanıyor.

FIVE NIGHTS AT FREDDY'S 2

Vizyon tarihi: 5 Aralık 2025

Yönetmen: Emma Tammi

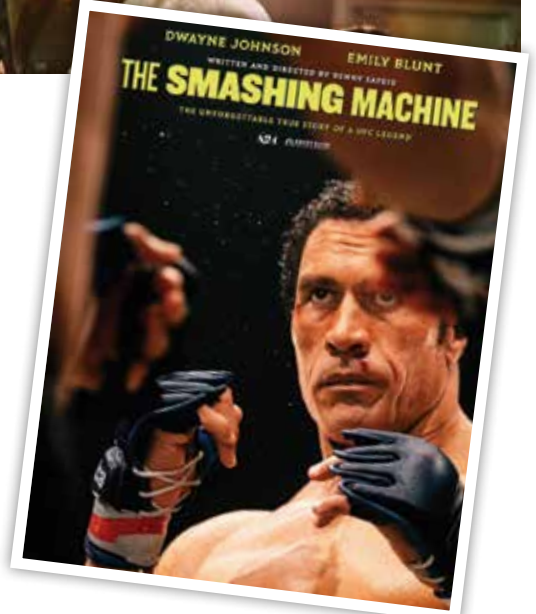
Senaryo: Scott Cawthon

Oyuncular: Josh Hutcherson, Piper Rubio, Matthew Lillard, Freddy Carter, Skeet Ulrich

Tür: Korku

Film Konusu

Eski güvenlik görevlisi Mike (Josh Hutcherson) ve polis memuru Vanessa (Elizabeth Lail), Mike'in 11 yaşındaki kız kardeşi Abby'den (Piper Rubio) animatronik arkadaşlarının kaderiyle ilgili gerçeği saklamışlardır. Ancak Abby, Freddy, Bonnie, Chica ve Foxy ile yeniden bağlantı kurmak için gizlice dışarı çıktığında, bu durum



korkunç bir olaylar dizisinin başlamasına, Freddy's'in gerçek kökenine dair karanlık sırların ve onlarca yıldır saklı kalmış bir dehşetin açığa çıkmasına neden olacaktır.

Sinema



SPRINGSTEEN: DELIVER ME FROM NOWHERE

Vizyon tarihi: 24 Ocak 2026

Yönetmen: Scott Cooper

Senaryo: Scott Cooper, Warren Zanes

Oyuncular: Jeremy Allen White, Jeremy Strong, Jon Landau, Paul Walter Hauser, Stephen Graham, Odessa Young, David Krumholtz Gaby Hoffmann

Tür: Biyografi, Dram

Film Konusu

Warren Zanes'in kitabından uyarlanan filmde, Bruce Springsteen'in, E Street Band ile birlikte Born in the USA albümünü kaydederken ortaya çıkan 1982 tarihli Nebraska albümünün yaratım yolculuğuna gerçekçi bir bakış anlatılıyor...



AVENGERS: DOOMSDAY

Vizyon tarihi: 1 Mayıs 2026

Yönetmen: Anthony Russo, Joe Russo

Senaryo: Jack Kirby

Oyuncular: Robert Downey Jr., Pedro Pascal, Chris Hemsworth, Vanessa Kirby, Anthony Mackie, Sebastian Stan

Tür: Macera, Fantastik

Film Konusu

Kang the Conqueror olarak da bilinen Nathaniel Richards, eski ve ölümcül düşmanın oğlu Marcus ile gezegeni fethetme niyetindedir. Kang geçici olarak başarılı olsa da super kahramanlar onun şeytani planına bir son vermek için bir araya gelir.



WICKED: FOR GOOD

Vizyon tarihi: 21 Ocak 2026

Yönetmen: Jon M. Chu

Senaryo: Winnie Holzman

Oyuncular: Cynthia Erivo, Ariana Grande, Jeff Goldblum, Michelle Yeoh, Jonathan Bailey, Ethan Slater, Marissa Bode

Tür: Macera, Fantastik

Film Konusu

Oz'da Büyücü'nün totaliter rejimine meydan okuyan Elphaba, "Batı'nın Kötü Cadısı" kimliğiyle yüzleşmek zorunda kalır. Bu arada, Büyücü Glinda'ya "İyi Glinda" unvanını ve Elphaba'ya karşı ulusun savunucusu olarak kamusal bir statü vermiştir. İki cadı, bu ikinci müzikal bölümde kaderlerini belirleyecek kararlar almak zorundadır...





HAMNET

Vizyon tarihi: 6 Şubat 2026

Yönetmen: Chloé Zhao

Senaryo: Chloé Zhao, Maggie O'Farrell

Oyuncular: Jessie Buckley, Paul Mescal, Zac Wishart, James Lintern, Joe Alwyn, Justine Mitchell

Tür: Dram, Tarih, Romantik

Filmin konusu:

Bu, Agnes ve Will'in hikâyesi. Agnes bir şifacı, Will ise bir yazar. Aynı zamanda çocuklarının da hikâyesi: İlk çocukları Susanna ve kızleri Judith ve Hamnet. Aynı zamanda 16. yüzyıl İngiltere'sindeki küçük köylerinin de hikâyesi. Daha da önemlisi, bu hikâye, onların dönemindeki yaşamların, özellikle de vebadan ölenlerin hikâyesi. Hikâye, Agnes'in bakış açısından anlatılıyor ve gücü de burada yatıyor...



THE BRIDE!

Vizyon tarihi: 16 Mart 2026

Yönetmen: Maggie Gyllenhaal

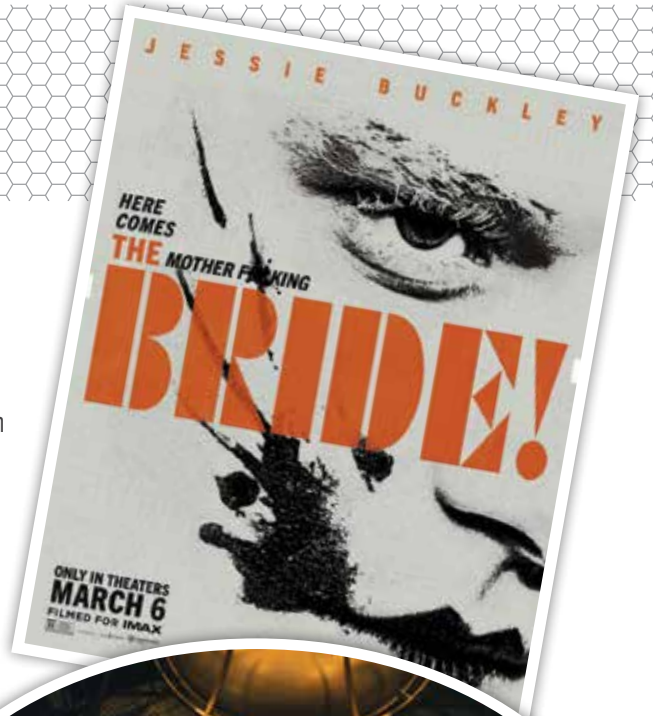
Senaryo: Maggie Gyllenhaal

Oyuncular: Jake Gyllenhaal, Christian Bale, Jessie Buckley, Penélope Cruz, Peter Sarsgaard, Julianne Hough, Annette Bening, John Magaro

Tür: Fantastik, Dram, Romantik

Film Konusu

Yalnız Frankenstein, kendine bir eş yaratmak için Dr. Euphronius'un yardımını almak üzere 1930'ların Chicago'suna seyahat eder. İkili, öldürülen genç bir kadını canlandırır ve Gelin doğar. Gelin, ikisinin de amaçladığından çok daha fazlasıdır; ateşli bir romantizmin, polisin dikkatinin ve çılgın ve radikal bir toplumsal hareketin fitilini ateşler.



THE ODYSSEY

Vizyon tarihi: 16 Temmuz 2026

Yönetmen: Christopher Nolan

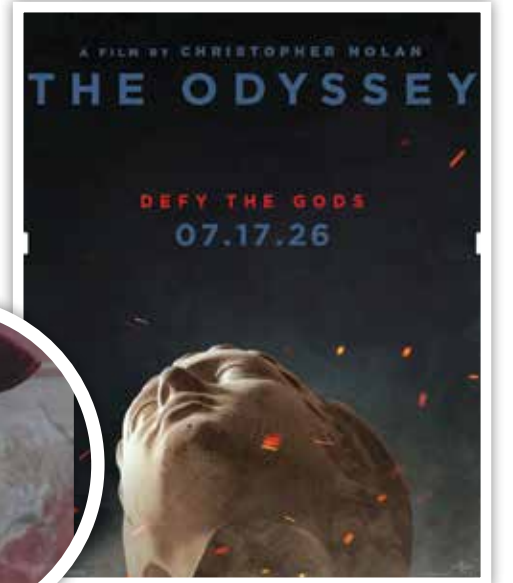
Senaryo: Christopher Nolan

Oyuncular: Matt Damon, Anne Hathaway, Mia Goth, Robert Pattinson, Tom Holland, Charlize Theron, Jon Bernthal, Zendaya, Elliot Page

Tür: Fantastik, Macera

Film Konusu

Truva Savaşı'ndan sonra Odysseus, İthaka'ya geri dönmek için tehlikeli bir yolculuğa çıkar ve yol boyunca Kiklop Polifem, Sirenler ve Kirke gibi yaratıklarla karşılaşır.

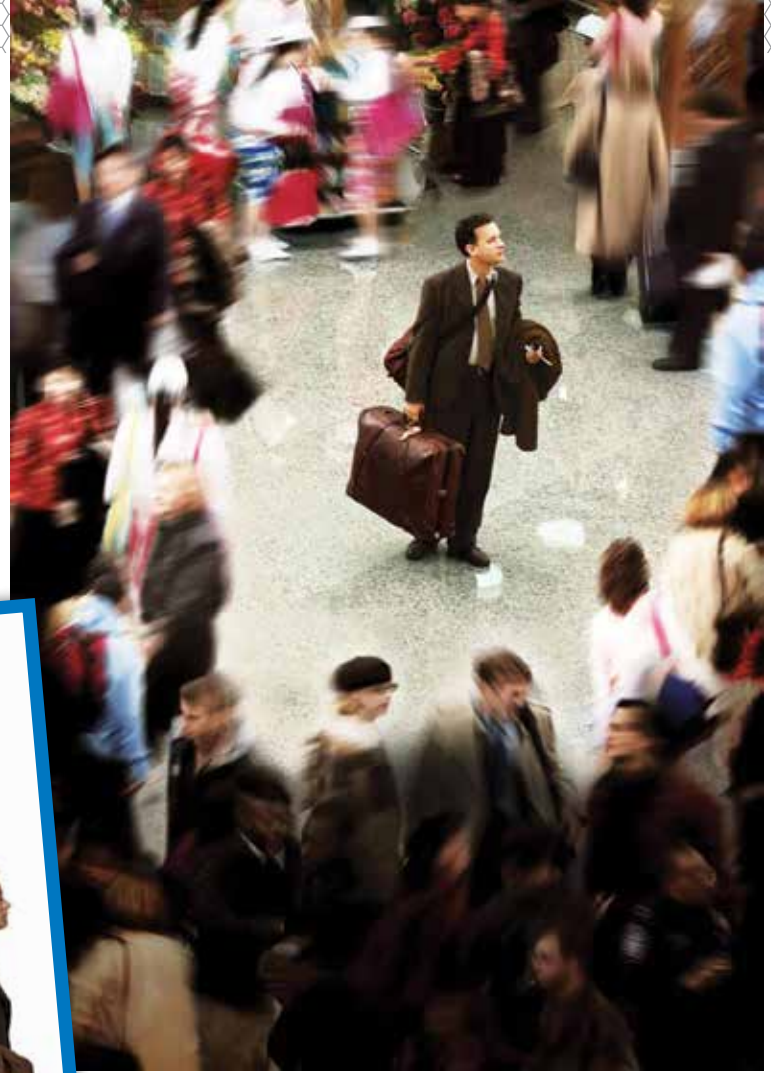


Sinema

HAVAALANINDA GEÇEN 18 YIL...

THE TERMINAL

1988'DEN 2006'YA KADAR TAM 18 YIL PARİS-CHARLES DE GAULLE HAVALİMANI'NDA YAŞAYAN İRANLI MEHRAN KARİMİ NASSERİ'DEN ESİNLENİLEREK ÇEKİLEN TERMINAL, BAŞROLÜNDE TOM HANKS'İN OYNADIĞI POLİTİK KOMEDİ-DRAMA TÜRÜNDE, DREAMWORKS TARAFINDAN 2004 YILINDA BEYAZPERDEYE AKTARILMIŞTIR.



FİLM, Amerika Birleşik Devletleri'ne girişi reddedilince New York'un John F. Kennedy Havaalanı terminalinde mahsur kalan ve aynı zamanda bir askerî darbe nedeniyle memleketine dönemeyen Doğu Avrupalı bir adamı konu alıyor.

Spielberg, önceki filmi olan Catch Me If You Can'ı bitirdikten sonra, daha sonra "bizi güldüren, ağlatan ve dünya hakkında iyi hissettirecek" bir film yapmak istediği için The Terminal'ı yönetmeye karar verdi.

Yapım için tesislerini sağlamaya istekli uygun havalimanlarının bulunmaması nedeniyle, LA/Palmdale Bölgesel Havaalanında büyük bir hangarın içine, filmin çoğu Montréal-Mirabel Uluslararası Havaalanından çekilmiş dış mekân çekimleriyle bir çalışma setinin tamamı inşa edildi.

Film, 18 Haziran 2004'te Kuzey Amerika'da hafif olumlu eleştirilerle gösterime girdi ve ticari bir başarıydı ve dünya çapında 219 milyon dolar kazandı.



İranlı Mehran Karimi Nasseri'den esinlenildi...

Steven Spielberg'ün gerçek bir olaydan esinlendiği ilgi çekici bir öyküye sahip bir politik komedi olan

film, Doğu Avrupa'daki Krakozya adlı bir ülkeden New York'a gelen Viktor Navorski'nin (Tom Hanks) öyküsünü anlatıyor. Amerika yolundayken ülkesinde askerî darbe olması üzerine Viktor, John F.

Kennedy Uluslararası Havalimanı'na gelir, ancak pasaportunun artık geçerli olmadığını öğrenir ve Havaalanında mahsur kalır. Çünkü Birleşik Devletler artık bir iç savaşın patlak vermesinden sonra Krakozhia'yı bağımsız bir ülke olarak

tanımamaktadır ve Viktor'un şu anda vatansız olduğu için ülkeye girmesine veya eve dönmesine izin verilmemektedir. Bu nedenle Amerika Birleşik Devletleri Gümrük ve Sınır Muhafaza pasaportuna ve uçak biletine el koyar. Havaalanının güvenlik müdürü Frank Dixon (Stanley Tucci) sorun çözülene kadar transit salonunda kalmasına izin vermekten başka bir seçenek göremez. Viktor, yalnızca valizi ve elindeki fıstık kutusuyla terminale yerleşir. Zamanla havaalanı görevlileri ile dost olur ve hatta Amelia Warren adlı bir hostesle

(Catherine Zeta-Jones) arasında duygusal bir bağ gelişir. Terfi için düşünülen güvenlik müdürü Frank Dixon, Viktor'un varlığını bir türlü kontrol edemediği bürokratik bir facia olarak görür ve bu sorundan bir an önce kurtulmanın çaresini bulmaya çalışır, Viktor'dan kurtulmaya giderek daha fazla takıntılı hâle gelir. Viktor, İngilizce öğrenmek için dergi ve gazete makaleleri okumaya başlar.

Babasına verdiği söz...

Viktor'un Amerika'ya gelme amacı ise babasının bir zamanlar çok sevdiği Amerikalı bir müzik grubundan aldığı imzalı fotolardan eksik olanı tamamlamaktır. O sanatçıyı bulup imzalatmak için bu yolculuğa çıkmıştır.

Dokuz ay sonra arkadaşları Viktor'u Krakozhia'daki savaşın sona erdiği haberiyle uyandırır ve yolculuk belgesine yeşil bir damga vurarak havaalanını terk etmesine izin verir. Amelia ayrıca "arkadaşından" (aslında ilişkisi olduğu evli bir hükümet görevlisinden) Viktor'a hayalini

gerçekleştirmek için bir günlük acil vize almasını istemiştir ancak Viktor, Amelia'nın adamla ilişkisini yenilediğini öğrenince hayal kırıklığına uğrar. Ayrıca Viktor, Dixon'ın vizeyi imzalaması gerektiğini öğrenir. Bu fırsatı değerlendiren Dixon, Viktor'un arkadaşlarının başına bela açmakla tehdit eder. Bunun olmasına izin vermek istemeyen Viktor, sonunda Krakozhia'ya evine dönmeyi kabul eder.

Dixon, polis memurlarına Viktor'u tutuklamalarını emreder, ancak bunun yerine memurlar Viktor'un havaalanını terk etmesine izin verirler. Viktor taksiye binerken, Amelia başka bir taksiyle gelir ve kısa süreliğine göz teması kurarlar. Dixon, Viktor'un taksisi gittikten sadece birkaç dakika sonra taksi durağına varır. Memurlar yanına gelince Dixon, ilgilenmeleri gereken yolcuları olduğunu söylemeden önce bir an için durur. Viktor, New York'a Benny Golson'ın sahne aldığı otele gelir ve konserin ardından sonunda son imzayı alır. Sonra bir taksiye binerek şoföre "Eve gidiyorum" der...



Kitap



DÜŞMANLAR - BİR SAVAŞ HİKAYESİ

Yazar: Kenneth Rosenberg
Çeviri: Gizem Karahasanoğlu İnce
Yayınevi: Beyaz Baykuş

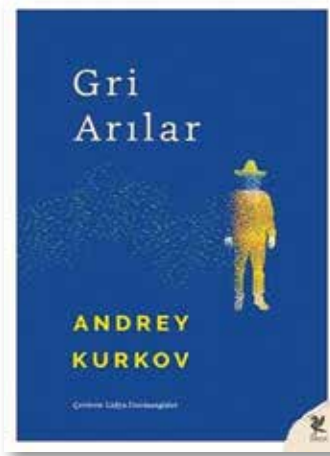
1941 yazında, Chicago'lu iki genç adam olağanüstü bir yolculuğa çıkar. Meksika'nın tozlu yollarından Japonya limanlarına, oradan da savaşın pençesindeki Avrupa'ya uzanan bu yolculuk, kısa sürede bir maceradan çok daha fazlasına dönüşür. Wolfgang Wergin ve Herbie Haupt, Amerikan vatandaşıdır; ama ikisi de Almanya doğumludur. Savaşın gölgesinde, bir gün kendilerini dehşet verici bir seçimle karşı karşıya bulurlar: Nazi Almanyası adına Amerika'ya gönderilecek bir sabotaj ekibine mi katılacaklardır, yoksa Alman ordusunda Rus cephesine mi sürüleceklerdir? Biri ülkesine ihanet etmeyi, diğeri ölümlü burun buruna yaşamayı seçer. Peki, hangisi gerçekten kurtulacaktır? Zamanında tüm Amerika'yı sarsan bu olay, bugün neredeyse unutulmuş durumda. Düşmanlar: Bir Savaş Hikâyesi, tarihin karanlık bir köşesinden çıkarılmış bu gerçeği, nefes kesici bir romanın içinde yeniden canlandırıyor.



ONU AYIŞIĞINDA ARAMAK

Yazar: Mizuki Tsujimura
Çeviri: Eda Karakol
Yayınevi: Athica Yayınları

Öteki dünyadan görmek istediğin biri var mı? diye sorar genç ve bilge Ayumi, hayatlarını bir zamanlar derinden etkilemiş insanlarla yeniden buluşmak isteyenlere. Ama buluşmanın katı kuralları vardır. Ölen kişinin daha önce kimse tarafından çağırılmamış olması gerekir; çağırma kulak vermeyi reddedebilir; kavuşma yalnızca dolunay ışığı altında gerçekleşebilir. Hirase, yaşamının en kırılğan anında kendisine incelikle yaklaşan o ünlüyle görüşmek ister. Kibirli bir adam, çok sevdiği annesinden aile ocağına dair saklı gerçeği öğrenmeyi arzular. Ölümcül bir kazadan sonra bir genç kız, eski dostuna son bir soru yönelmek ister. Her buluşmada okurun önüne serilen büyüleyici ipuçlarıyla şefkatin, merhametin ve bağ kurmanın dokusundan örülmüş duygusal hakikate ulaşmak için yol gösterilir. Peki sen kimi görmek isterdin?



GRI ANILAR

Yazar: Andrey Kurkov
Çeviri: Lidya Durmazgüler
Yayınevi: Siren Yayınları

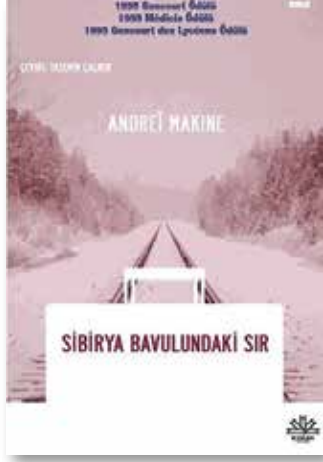
Gri Arılar. Ukrayna ordusu ve Rusya yanlısı ayrılıkçıların mevzileri arasında, kimseye ait olmayan gri bölgede, herkesin terk ettiği bir köyde yalnızca iki kişi kalmıştır. Çocuklukları düşmanlıkla geçmiş Paşka ve Sergeyiç birlikte yaşamayı öğrenirken kapılarını savaşın iki farklı tarafı çalar. Ancak aradan geçen yıllar boyunca Sergeyiç'in tek düşündüğü şey arılardır. Onların saflığından ve düzeninden güç alan Sergeyiç, arılarını savaşın izinden uzak tutmak için bir yolculuğa çıkar. Fakat Sergeyiç'i bekleyen asıl sınav başkadır: Acaba savaşın dokunduğu her şey gibi, arılarının masumiyetinin gölgelenmesi de mümkün müdür? Kitapları kırkın üzerinde dile çevrilmiş, toplumsal meseleleri abartılı bir mizahıyla ele alan Andrey Kurkov bu romanında, yaşamın sürüp gitmek için her şeye rağmen kendine nasıl yol bulduğunu arıların vızlıtlarıyla anlatıyor.



BİZ HEP BURADAYDIK

Yazar: Balli Kaur Jaswal
Çeviri: Zeynep Sena Berber
Yayınevi: Epsilon Yayınevi

Singapur'un parıltılı gökdelenleri ve ihtişamlı malikâneleri ardında, görünmeyen bir dünyanın kadınları yaşıyor. Filipinli ev işçileri Corazon, Donita ve Angel... Her biri farklı nedenlerle bu şehre gelmiş, patronlarının gölgesinde hayatlarını sürdürmeye çalışıyor. Ama bir gün tüm dengeleri altüst eden bir haber yayılır: Zengin bir kadının ölümüyle suçlanan bir hizmetçi, medyanın ve toplumun hışmasına uğrar. Bu olay, yıllardır susturulan korkuların ve adaletsizliklerin açığa çıkmasına neden olur. Bu üç kadın hem kendilerini hem de suçlanan masum kadını kurtarmak için görünmezliklerini bir kenara bırakıp gerçeğin peşine düşerler. Biz Hep Buradaydık, sadece sürükleyici bir gizem romanı değil; aynı zamanda dostluğun, dayanışmanın ve görünmez kılınan hayatların güçlü bir hikâyesi....



SİBİRYA BAVULUNDAKİ SİR

Yazar: Andrei Makine
Çeviri: Yasemin Çalıkır
Yayınevi: Eriken Yayınları

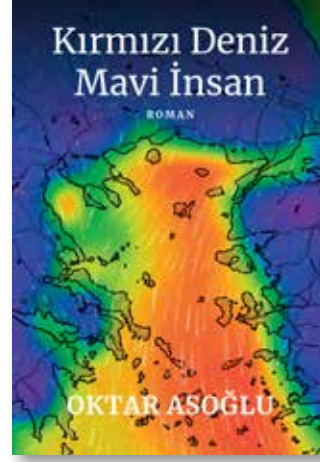
İki kültür, iki dil ve iki kimlik arasında sıkışmış bir varoluşun öyküsü... Sibiryâ bavulu... Sararmış gazete kupürleri, solmuş fotoğraflar, başka bir diilden fisıldayan hatıralarla dolu... Sessizlik içinde bekleyen bir sırrı saklıyor. Sibiryâ'nın uçsuz bucaksız bozkırlarında büyüyen bir çocuk, Fransız anneannesinin anlattığı, hafızanın, kimliğin, hayal gücünün ve tarihin iç içe geçtiği öykülerle farklı bir dünyanın izini sürüyor, düşsel bir evren yaratıyor. Dilin bir sığınak, geçmişin ise hem yük hem pusula olduğu bu evrende hayal ile gerçek, mutluluk ile keder iç içe geçiyor. Bir yanda Sibiryâ'nın sert gerçekliği, diğer yanda Paris'in işitli zarafeti... Sözcükler, eski fotoğraflar, hatıralar ve hayaller onu kimliğinin gölgede kalmış kısmıyla yüzleştiriyor. Sürgünler, savaşlar ve suskun aşklar arasında Fransa'dan Rusya'ya uzanan olağanüstü bir içsel keşif yolculuğuna çıkarıyor.



BİR NEFESTE YAPAY ZEKÂ

Yazar: Peter J. Bentley
Çeviri: Başak Çatıkkaş
Yayınevi: Maya Kitap

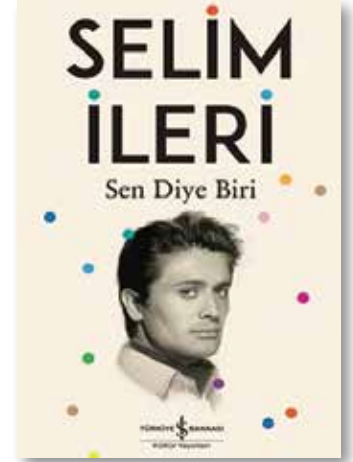
Yapay zekâdaki büyük gelişmeler onu bir kez daha manşetlere taşıdı. Peki ama bilgisayarları kullanarak insan zihnini taklit etmeye tam olarak ne zaman başladık ve yapay zekânın şu andaki ve gelecekteki yeteneklerinin ne kadarı gerçek? Yapay zekâ daima büyük bir heyecan ve endişe kaynağı olmuştur. ChatGPT gibi modellerin hayatımıza girmesinden bu yana, yapay zekânın kapsamı ve yetenekleri teknolojiyi hem iyi hem de kötü yönde dönüştürmeye hazır hale gelmiş gibi görünüyor. Serinin en yeni kitabı, yapay zekânın 1950'lerdeki mütevazı başlangıcından yola çıkıyor ve günümüzün insan beyninden daha fazla nörona sahip olağanüstü yeni modellerinin doğuşunu araştırıyor. Kitap, her bir yapay zekânın arkasındaki bilim ve mühendisliği açıklıyor, etik konuları tartışıyor ve insan teknolojisindeki önemli ve tartışmalı gelişmelerden biri hakkındaki en ilginç bilgileri ve bu alanın geleceğinde bizi nelerin beklediğini ele alıyor.



KIRMIZI DENİZ MAVİ İNSAN

Yazar: Oktar Asoğlu
Yayınevi: Hürriyet Kitap

Deniz her şeyi sınır. İnsanı da. İnsan sonunda en çok savaştığı yere dönermiş. Kırmızı Deniz Mavi İnsan, okurları yalnızca dalgaların üzerinde, rüzgârların ve fırtınaların içinden geçerken değil, insanın kendi iç denizine doğru uzun ve sarsıcı bir yolculuğa davet ediyor. Antik çağ ile modern zaman arasında kurulan çok katmanlı anlatı ile denizi bir mekân olmaktan çıkarıp bir bilinç hâline dönüştürüyor. Romanın epik ve lirik dili; rüzgârı bir öğretmen, denizi bir tanık, yaralarımızı hatıra, yolculuğu ise bir dönüşüm alanı olarak kuruyor. Kırmızı, ölüm ve sınavın; mavi ise bedel ödenmiş bir yeniden doğuşun rengi hâline geliyor. Okur, bu iki renk arasındaki ince hatta, insan olmanın ağırlığıyla yürümeye davet ediliyor. Kırmızı Deniz Mavi İnsan, yalnızca bir roman değil; bir vicdan çağırısı, bir hafıza defteri, bir pusula denemesi... Bu kitap, "yola çıkabilecek kadar cesur olanlara" adanmış bir üçlemenin ilk anlatısı. Yolculuk ...



SEN DİYE BİRİ

Yazar: Selim İleri
Yayınevi: İş Bankası Kültür Yayınları

Cüneyt Arkın ünlü bir sinema oyuncusu, Selim İleri düşlerinin peşinde, genç bir öykücü. Atıf Yılmaz'ın filminde çarpışır. "Neden yalnız oturuyorsunuz?" Serüvenli bir arkadaşlık başlar, sonra araya uzun "yaşam sarartısı" girer. Elli yıl sonra Cüneyt Arkın televizyondan seslenir: "Selim'i arıyorum." Bu çağrı Selim İleri'ye ulaşır ulaşmaz uzun yıllar küskünlüğü ve unutuşa bırakılmış bir arkadaşlığın kıvılcımı ikinci kez ateşlenir. Selim İleri, Sen Diye Biri'ne roman yerine "sayıklamalar" demek istedi. Keskin, acımsı, acımasız içe bakışlar ve yinelemelerle gelen sayıklamalar, Selim'i ve Cüneyt'i buluşturan Günahsızlar filminin çekimlerine, 1971'e uzanıyor. Parlayan iki yıldızın giderek birbirlerine yakınlaşmaları, bu yakınlaşmaya harç olan edebiyat, sinema ve İstanbul mekânları ustalıklı yerlerini alıyor Sen Diye Biri'nde. Selim İleri bu eseriyle okurlarına veda ederken son bir kez daha hatırlıyor/hatırlatıyor insanlarını.

Bulmaca

SUDOKU

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

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

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

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



VEFAT EDEN KAPTANLARIMIZ

Temmuz - Eylül - Aralık 2025

Kpt. Plt. Metin KANBER - Kpt. Plt. Ergun SARAÇ
Kpt. Plt. Mustafa KOLKO - Kpt. Plt. Şanlı GÖKTAŞ
Kpt. Plt. Necati BAYAV - Kpt. Plt. Metin SARAL
Kpt. Plt. Pertev ARIKAN - Kpt. Plt. Mustafa Erdoğan ÖZKAN

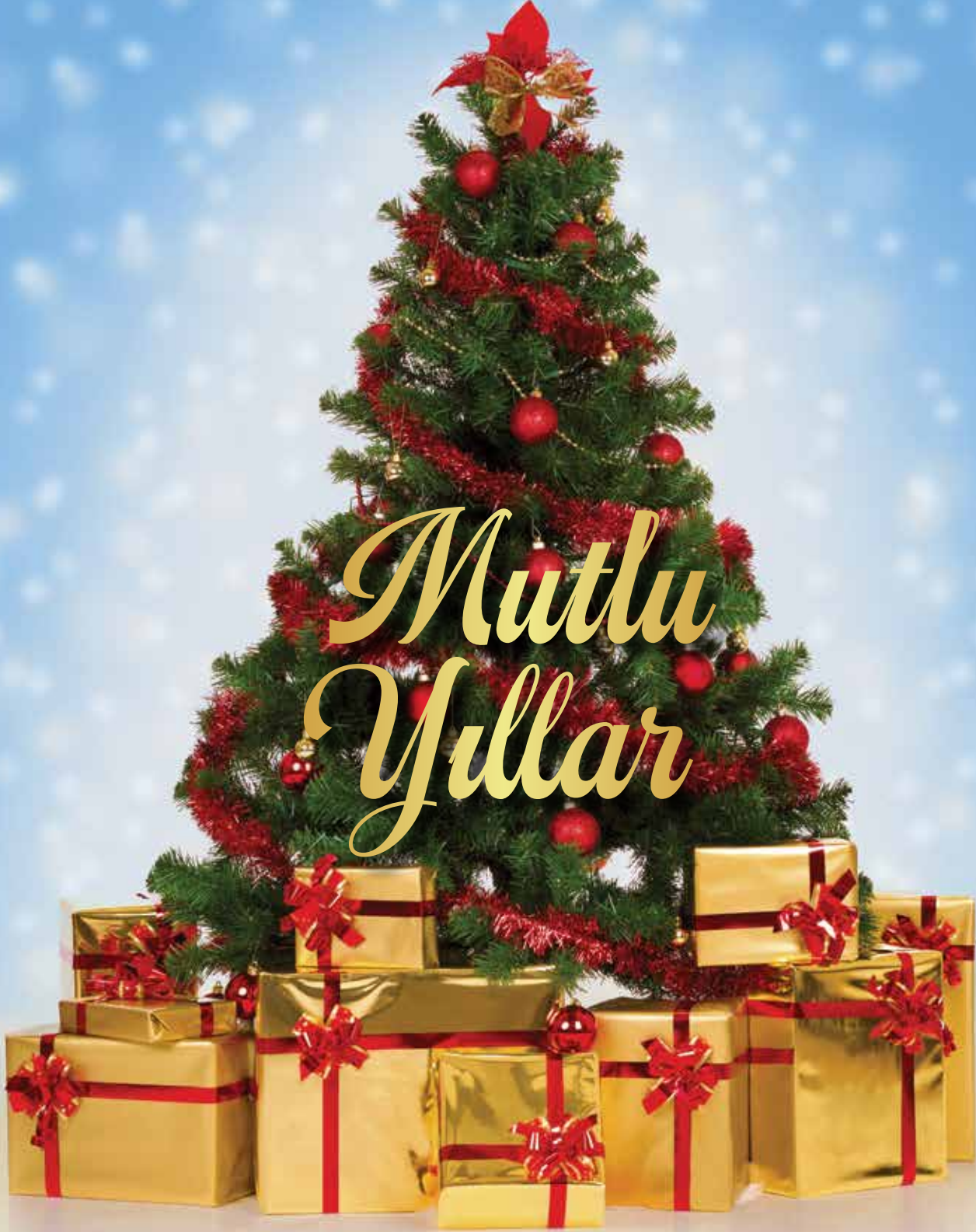
Temmuz - Eylül - Aralık 2025

EMEKLİ OLAN KAPTANLARIMIZ

Kpt. Plt. Gurbet ÜNVERDİ - Kpt. Plt. Adnan DEMİRCİ
Kpt. Plt. Neşet İLERİ - Kpt. Plt. Özkan EROL
Kpt. Plt. Metin SEVİNÇ - Kpt. Plt. Adnan ŞEKERCİ
Kpt. Plt. Aydın KARAŞAHİN - Kpt. Plt. Salih SAATLİ
Kpt. Plt. Zekeriya KAN - Kpt. Plt. Orhan ÖZCAN
Kpt. Plt. Erol ŞEN - Kpt. Plt. Hakan ÖZDEMİR
Kpt. Plt. Naci Akbaş - Kpt. Plt. MUTLU ÜLKER



TALPA
TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ
TURKEY AIRLINE PILOT'S ASSOCIATION



*Mutlu
Yıllar*