

KOKPİT

TÜRKİYE HAVAYOLU PILOTLARI DERNEĞİNİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR

'TEN BAKIŞ



TEMMUZ / AĞUSTOS / EYLÜL
YIL: 8 / 2016 SAYI: 38

UZAK MEYDAN KONTROL HİZMETİ

Meydan kontrol kulelerinin var olma amacı, meydan üzerindeki trafiği sağlamaktır.

UÇUŞTA UYKUSUZLUK

Havayolu taşımacılığı sektöründe çalışanların en önemli sorunlarından biri.. (FATİGUE)

HAVACILIK EMNİYETİNDE BİRİNCİ YENİ

Havacılık emniyetine şiirsel bir bakış. Yazar, şiirdeki yeniliklerle havacılık arasındaki bağı irdeliyor.

SONBAHAR DEPRESYONU

Havaların erken kararması, kapalı olması keyifsizlik ve mutsuzluk verir. İşte bu nedenden dolayı sonbahara hüznün mevsimi tanımı yüklenir. Uzm. Psk. E. Esra Tanrıverdi depresyonu anlatıyor.

HAYAT
BENİM İÇİN
KISA VADELİ PLANLARDAN
İBARETTİR:
KÜRŞAT BAŞAR

MÜZİĞİN BAŞKENTİ:

VİYANA

®

LL

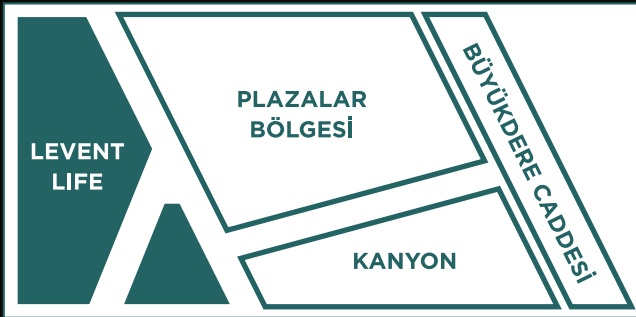
LeventLIFE

TAM YERİNDE BİR KARAR

237.000 USD'DEN
BAŞLAYAN FİYATLAR
1+1 (58m²)

KİRA GARANTİSİ
4.000 TL

120 AY %0,70
VADELİNDİRME
SEÇENEĞİ



İstanbul'un kalbinde, Levent'in merkezinde kârlı bir yatırım fırsatı: LeventLife. Şimdi siz de yaşam standardınızı göklere yükseltecek bir karar verin, LeventLife'ta yerinizi alın.

444 59 58
leventlife.com

Sunulan şartlar sınırlı sayıda ünite için geçerlidir. Garanti kira ödemesi ünitenin teslim tarihinden itibaren 12 ay boyunca 4.000 TL/ay olarak geçerlidir.



Başkandan...

BİRLİKTE BAŞARACAĞIZ...

DEĞERLİ MESLEKTAŞLARIM, YOĞUN VE SIKINTILI BİR YAZ SEZONUNU GERİDE BIRAKTIK. TURİZMDE YAŞANAN OLUMSUZ GELİŞMELER, TERÖR SALDIRILARI VE SON OLARAK DA 15 TEMMUZ BAŞARISIZ DARBE GİRİŞİMİ ÜLKEMİZİ KARANLIK BİR SÜRECE SOKTU. ULAŞTIRMA VE DOĞAL OLARAK SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜMÜZ DE BU DURUMDAN ETKİLENDİ. ANCAK MEMNUNİYETLE GÖRÜYORUZ Kİ, TÜM ÜLKE OLARAK BU SÜREÇTEN ÇIKMAYA BAŞLADIK. TÜRK PİLOTLARININ YEGANE MESLEK ÖRGÜTÜ OLARAK TALPA DA HER ZAMAN DEMOKRASİDEN VE CUMHURİYET DEĞERLERİNDEN YANA OLAN TAVRINI BU SÜREÇTE DE KARARLILIKLA SÜRDÜRDÜ. BUNDAN SONRA DA AYNI ŞEKİLDE ULU ÖNDER ATATÜRK'ÜN İŞARET ETTİĞİ YÖNDE ÇALIŞMAYA, CUMHURİYETİMİZE SAHİP ÇIKMAYA DEVAM EDECEĞİZ. PARLAMENTER DEMOKRASİDEN VE HUKUKUN ÜSTÜNLÜĞÜ İLKESİNDEN VE ÖZGÜRLÜKLERİMİZDEN ASLA ÖDÜN VERMEYECEĞİZ. HEM BİR SİVİL TOPLUM KURULUŞU OLARAK HEM DE BU ÜLKENİN BİREYLERİ OLARAK DAHA ÇOK ÇALIŞACAĞIZ, BU ÜLKEYİ HEP BİRLİKTE VE EN KISA SÜREDE DÜZLÜĞE ÇIKARACAĞIZ.

Dünyada neler oluyor?

TALPA olarak bugüne kadar en fazla önem verdiğimiz konulardan biri dış dünya ile bağlarımızın ve bağlantımızın sürekli olarak devam ettirilmesi idi. TALPA, Türk pilotlarının ve sivil havacılığının dünyaya açılan penceresidir. Bu düşüncelerle, TALPA'nın gözü de kulağı da dışa açıktır. Göreve geldiğimiz günden itibaren uluslararası kuruluşlarla ilişkilerimizi daha da yukarılara taşıdık. Pilotluk mesleği ile ilgili etkinlikleri atlamamaya çalıştık. Uluslararası planda ve diğer ülkelerde ne gibi gelişmeler olduğunu izlemeye gayret sarf ettik, havacılık sektöründe ortaya çıkan küresel çaptaki sorunları ve çözüm önerilerini not ettik. TALPA olarak kendi deneyimlerimizi yabancı dernek ve sendikalarla paylaştık. Gelişmeleri ülkemizdeki muhataplarımızla değerlendirdik. Kırmızı çizgimiz olan Uçuş Emniyetini artıracak her türlü katkıyı, düşünceyi, öneriyi değerli buluyoruz. Bundan sonra da gerek IFALPA gerek ECA ve gerekse ASAP toplantılarında aktif

biçimde yer alacak, sivil havacılığımızı ve mesleğimizi en iyi şekilde temsil edeceğiz.

Otopark kullanımına düzenleme

TALPA'nın uzun yıllardır sürdürdüğü otopark hizmeti, büyüyen sivil havacılığımız ve artan istihdam nedeniyle artık ciddi boyutlara ulaştı. Otopark işletmelerinin TALPA'ya tahsis ettikleri sınırlı kapasiteyi ticari kaygılarla artırmamaları sonucu hizmette bazı aksamalar yaşandığını görerek düzenleme yapılması kararını aldık. Hazırladığımız Otopark Kullanım Talimatını web sitemizde de yayınladık. Amaç, arzın sabit kaldığı ancak talebin sürekli arttığı bu hizmeti belli kurallara bağlamak ve daha fazla



Kpt. Plt. Mehmet Ayhan Günel / TALPA Başkanı

abonemizin otoparklardan yararlanmasını sağlamaktı. Bu noktada, ticari beklentilerle hareket etmediğimizi eklemekte fayda var. Otoparklardaki sınırlı kontenjanın dolması halinde her abonemiz ayda birkaç kez "TALPA kontenjanı dolu" uyarısını almıştır. Bu uyarı aslında, TALPA'nın kota aşımı cezası ödemesi anlamına da gelmektedir. Bu rakamlar her ay ciddi bir külfet getirmekte ve özellikle yaz aylarında derneğimiz otopark işletmesinden zarar etmektedir. Sorunu abone sayısını düşürerek çözmek olasıdır. Ancak bu durumda da, birçok uçucu personelin otoparktan yararlanamaması sonucu ile karşılaşılacaktır. Bu nedenlerle, olay gelir-gider dengesi açısından değil, hizmetten daha çok abonenin yararlanabilmesi tercihi yönünden ele alınmış, bu amaca ulaşmak için de bazı düzenlemeler getirilmesi zorunlu hale gelmiştir. Talimatın uygulamaya konulması ile, bazı mağduriyetler yaşandığı görülmüştür. TALPA olarak bu noktada oransal veya sayısal bir değerlendirme yapmamayı ana ilke olarak benimsiyoruz. Sadece bir abonemiz dahi mağdur olsa, onun da yakınmasını, eleştirisini dikkatle değerlendiriyoruz. Süreç içinde söz konusu mağduriyetleri giderecek çalışmaları yapmanın bizim hem görevimiz hem de sorumluluğumuz olduğunun bilincindeyiz.

Dil Sınavları Yetkisi için çalışma sürüyor

Yaz aylarında üzerinde yoğunlaştığımız konulardan biri de Pilotların İngilizce Dil Yeterliliği sınavları idi. SHGM'nin ayda


ancak birkaç kez yapabildiği bu sınavlar 2017 yılından itibaren artık tamamen Hizmet Sağlayıcı Kuruluşlar tarafından gerçekleştirilecek . Bu çerçevede, TALPA'nın da Yetkili Hizmet Sağlayıcı sıfatı ile söz konusu sınavları yapabilmesi için SHGM ile mutabakat sağladık. Zaman kaybetmeden konu ile ilgili çalışmalara başladık. Çok kısa sürede yetkiyi alacağımızı ve artık meslektaşlarımızın sınavlarını Derneğimiz Sınav Merkezinde yapabileceğimizi düşünüyoruz. Dil sınavları ile ilgili diğer bir konu ise, sınavda başarısız olan pilotların yeniden sınava girmek için en az 2 aylık bir bekleme süresine tabi olması. Bu sürede; pilotun hem mesleki, hem manevi hem de maddi anlamda ciddi bir mağduriyet yaşadığını tahmin etmek zor değil. SHGM ile yaptığımız görüşmelerde, talimatta yer alan bekleme sürelerinin kısaltılmasını hatta tamamen kaldırılmasını teklif ettik. Bu önerimiz de uygulanabilir bulundu. Böylece sınavda başarısız olan bir meslektaşımız bekleme süresine tabi olmadan ve sınırlama olmaksızın üst üste sınavlara girme hakkına kavuşacak. Bu değişikliğin de önümüzdeki günlerde talimata gireceğini öngörüyoruz.

Sağlık Talimatında da değişiklik geliyor.

Meslektaşlarımızın zaman zaman belli sağlık sorunları ile karşılaştığını veya gerek periyodik muayenelerde gerekse zamansız kontrollerde tespit edilen sıkıntılarla ilgili zorlu bir süreç yaşadığını hepimiz biliyoruz. Yetkili hastanenin OML kaydı ile verdiği raporun SHGM tarafından onaylanması sürecinde ciddi bir zaman geçtiğine

ilişkin birçok örnek var önümüzde. SHGM Uçuş Tabipliğinin karşı karşıya kaldığı ağır iş yükü dikkate alındığında bu soruna çözüm bulmak adına yeni bir sistemin oluşturulmasının yerinde olacağı konusunda mutabakat sağlandı. SHGM'nin yapacağı değerlendirmelerden sonra talimata girecek olan yeni sisteme göre, SHGM'nin yetkillendirdiği hastanelerde görev yapan 9 uzman doktordan oluşacak bir komisyon yetkili hastanenin verdiği raporları elektronik ortamda inceleyecek ve görüşünü bildirecek. Çıkacak sonuca göre SHGM işlem yapacak. Böylece aylar süren bekleme süreci kılacak, meslektaşlarımız sertifikalarına OML kaydını işleterek tekrar kokpite dönebilecekler. Gerek bu konuya ilişkin gerekse diğer Sağlık düzenlemeleri ile ilgili olarak tüm sorunların masaya yatırıldığı Uçucu Sağlık Çalıştayını da 21 Ekim'de İstanbul'da toplayacağız. Çalıştay'da gündeme gelecek olan eleştiri ve önerilerin sistemin iyileştirilmesine katkı sağlayacağını düşünüyoruz.

Gerek Dil Sınavı ve gerekse Sağlık Sertifikalarına ilişkin yapılacak değişikliklerle, hem havayolu işletmelerimizin işgücünden yararlanamadığı süre kılacak hem de pilotların yaşadığı maddi ve manevi sıkıntı en aza inecek.

Mesleğimizin ve meslektaşlarımızın sorunlarının çözüldüğü, ülkemizin aydınlığa kavuştuğu, hukukun egemen olduğu, demokrasimizin daha da güçlendiği günlere ulaşmak dileğiyle emniyetli uçuşlar... 

İçindekiler



6



18



26



32



10



22



30



34

**6 HAVACILIK SEKTÖRÜ
İSTANBUL AIRSHOW'DA
BULUŞACAK.**

18 UV IŞINLARI VE CİLT KANSERİ
Morötesi ya da Ultraviyole ışınım, dalga boyu 100 ile 400 NM arasındaki ışınımına denir.

**26 HAYAT BENİM İÇİN KISA
VADELİ PLANLARDAN İBARET**
Gazeteci, yazar, televizyoncu, senarist ve aynı zamanda iyi bir caz müzisyeni Kürşat Başar

32 SONBAHAR DEPRESYONU
Yaz bitti artık! Yağmurlu ve bulutlu günler bizlere eşlik ediyor. Yazın vermiş olduğu neşe ve enerji yavaş yavaş kaybolmakta.

**10 UZAK MEYDAN KONTROL
HİZMETİ**
REMOTE TOWER SERVICES

22 UÇUŞTA UYKUSUZLUK (FATIGUE)
Yetişkin bir insanın uyku ihtiyacı üzerine yapılan bilimsel çalışmaların ortaya çıkardığı sonuca göre, normal bir insanın kesintisiz...

**30 28. SAMSUNG BOĞAZIÇI KITALAR
ARASI YÜZME YARIŞI SONUÇLANDI**
Kpt. Plt. Mustafa Deniz Ayvaz 30-34 yaş grubunda 4. olurken genel klasmanda 22. olarak yarışı bitirdi.

**34 EMNİYET KÜLTÜRÜ'NÜN BİR
BİRLEŞENİ OLARAK RİSK KÜLTÜRÜ**
Risk; Gelecekte ortaya çıkabilecek durumların, olayların veya iç ve dış etkenlerin idarelerin amaç ve hedeflerinin gerçekleşmesini etkileme ihtimalidir.



TALPA adına

SAHİBİ VE SORUMLU MÜDÜR
TALPA Yönetim Kurulu Başkanı
Kaptan Pilot Mehmet Ayhan Günel

YAYIN KURULU

Kaptan Pilot Mehmet Ayhan GÜNAL
Kaptan Pilot Dilek KARABAĞLI
Kaptan Pilot Osman ŞİRİN
Kaptan Pilot Bülent BORALI
Kaptan Pilot Melih BAŞDEMİR

EDİTÖR

Tuncer TAŞDÖĞEN

DERGİ & REKLAM KOORDİNATÖRÜ

Ebru A. KARATAŞ
TALPA Basın ve Halkla İlişkiler Koordinatörü

YÖNETİM YERİ

Şenlikköy Mah. Avcılar Sok. No:43 34153
Florya / İstanbul
Tel: 0212 662 12 01
Fax: 0212 662 12 03
e-mail: talpa@talpa.org
web: www.talpa.org

SPONSOR

Baray İnşaat, İmaj İnşaat ve Svot Yapı'nın ortak girişimi
ile hayata geçen **LeventLIFE Projesi**
Ortabayır Mah. Dereboyu Cad. No: 6 D: 1
34413 Levent - İstanbul / TÜRKİYE
444 59 58 - www.leventlife.com

TASARIM

Svot Yapı Tasarım Departmanı
Gökhan Şahin

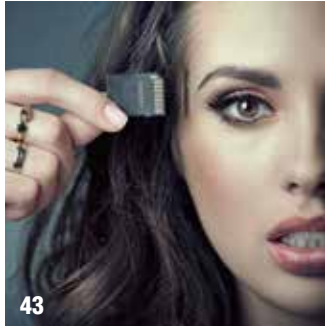
BASKI

Bilnet Matbaacılık ve Ambalaj San. A.Ş.
Dudullu Organize Sanayi Bölgesi
1. Cadde No:16 Ümraniye/İSTANBUL
Tel: +90 (216) 444 44 03
Fax: +90 (0216) 365 99 07 - 08
www.bilnet.net.tr

TÜRK PİLOTLARI BULUŞMA NOKTASI

Bu dergide yayımlanan makale ve yazılar, yazarın şahsi görüşünü temsil eder. TALPA'nın resmi görüşü olarak kabul edilmez. Yazılar ve yazıda kullanılan görsellerin sorumluluğu yazara aittir. İlan veren kurumların reklam ve kampanyalarıyla ilgili her türlü hukuki sorumluluk ilan veren kuruma aittir. TALPA sorumlu tutulamaz.

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



38 HAVACILIK EMNİYETİNDE BİRİNCİ YENİ

Türk şiirinde o güne kadar yer etmiş kalıp ve anlayışlardan kurtulmak gerektiğini savunan Orhan Veli..

43 İNSAN FAKTÖRÜ “ZİHİNSEL SÜREÇLERİN YÖNETİMİ”

İnsan beyni..Kraniyal sinirler ve omurilik sayesinde merkezi sinir sistemini kontrol eder..

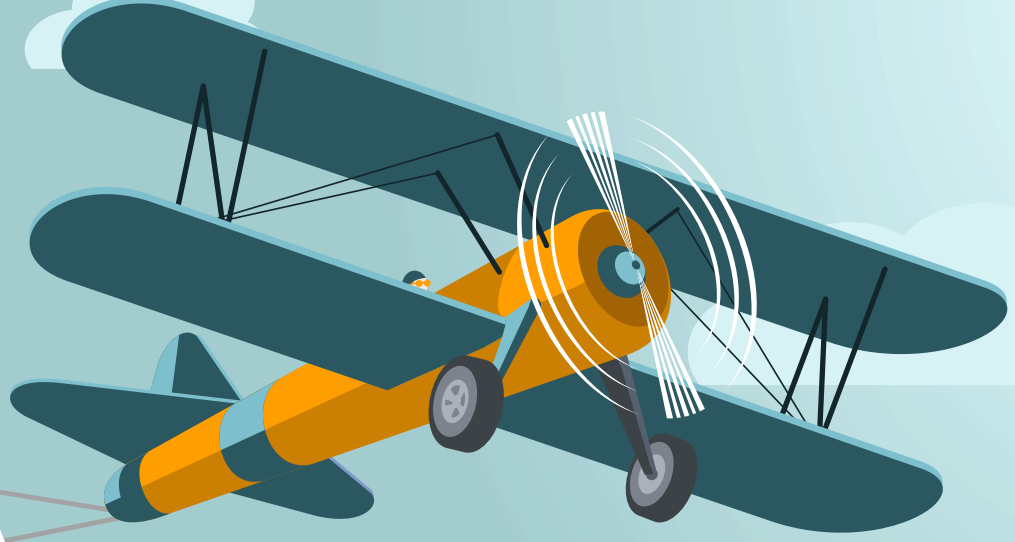
46 MÜZİĞİN BAŞKENTİ: VİYANA

Mimariden müziğe, baroktan Neo-Klasizme, imparatorluktan modern çağa doğru uzanan çizgisiyle size değişik duygular yaşatacak.



53 HAVAYOLU PİLOTLARI İLE HAVAYOLU ŞİRKETLERİ ARASINDA İMZALANAN REKABET YASAĞI SÖZLEŞMELERİ GEÇERLİ MİDİR?

58 NOSTALJİ VE TARİHLE İÇ İÇE: KOÇ MÜZESİ



HAVACILIK SEKTÖRÜ

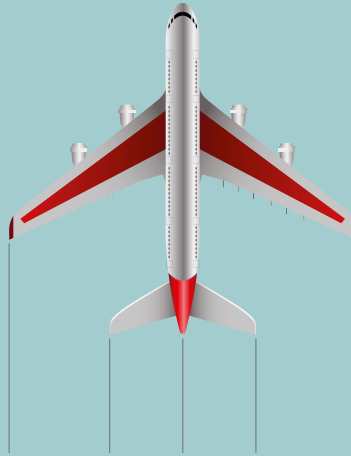


İSTANBUL AIRSHOW 'DA BULUŞACAK

ANA SPONSOR TÜRK HAVA YOLLARI'NIN ÖNCÜLÜĞÜNDE 1996 YILINDAN BU YANA HER İKİ YILDA BİR DÜZENLENEN İSTANBUL AIRSHOW, SİVİL HAVACILIK VE HAVALİMANLARI FUARI VE HAVACILIK ENDÜSTRİSİ TEDARİK ZİNCİRİ PLATFORMU, ATATÜRK HAVALİMANI, GENEL HAVACILIK APRONU'NDA, 6-9 EKİM 2016 TARİHLERİ ARASINDA DÜZENLENECEK.

Türkiye havacılık sektöründe hızla ilerliyor

Avrasya'da hem havacılık hem de havalimanı endüstrisi alanlarında öncü durumda olan Türkiye, bunu son 10 senede havacılık sektöründe gerçekleştirilen büyük atılım ile ortaya koydu. Özellikle Türk Hava Yolları, gerçekleştirdiği yüklü uçak alımları ve 120 ülke'de 243 farklı noktaya yaptığı uçuşlarla, yalnızca bölgenin değil, Dünya'nın en önemli havayolu şirketlerinden biri haline geldi. Bu yeniden yapılanma ve gelişim sürecinde en büyük güç, İstanbul "markası"



ve İstanbul'un havayolu taşımacılığı için eşsiz konumu oldu. 2012 yılında Dünya'nın en hızlı büyüyen havalimanı %21 ile İstanbul Atatürk Havalimanı olurken, bu büyüme yalnız İstanbul ile sınırlı kalmamış, Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği (IATA) 2012 yılına ait hava taşımacılığı istatistiklerine göre, yolcu trafiğini en çok arttıran ülkeler kategorisinde Türkiye, toplam 115.507.708 yolcu ve yüzde 16.7 lik büyüme ile üçüncü sırada yer alarak dünya üzerindeki en önemli havacılık merkezlerinden biri olma özelliğini kazandı.



Tedarikçi firmalar çağın gereği gelişimi gösteriyor

Havacılık endüstrisi tedarik zinciri sektörü, Türkiye’de son yıllarda büyük ivme ile büyümekte olan bir başka pazar. Başta Türk Teknik’in çaba ve destekleriyle birçok firmanın tedarik zincirine katılmaları, yedek parça ve parça üretimine girmeleri ve dünya devi hava aracı üreticileriyle anlaşmalar yapıp, bu firmaların üretim süreçlerine ürettikleri parçalarla katkıda

TÜRKİYE HAVAYOLU PILOTLARI DERNEĞİ’DE (TALPA) FUARDA YER ALARAK ZİYARETÇİ VE KATILIMCILARLA BİLGİ VE BİRİKİMİNİ PAYLAŞACAK. FUARA AYRICA SERGİLENMEK AMACIYLA GETİRİLECEK UÇAKLAR TANITIM UÇUŞLARI DA YAPILACAKLAR.

bulunmaya başlamaları ile pazarda kendilerine yer bulmaları büyük önem taşıyor.

Katılımın yoğun olması bekleniyor

Yurt içinden ve yurt dışından bir çok karar verme yetkililerin ziyaret edecekleri Dünya’nın önde gelen hava aracı ve motor üreticilerinin katılacakları İstanbul Airshow Türkiye’de havacılık sektöründe yaşanmakta olan önemli gelişmelerin ve 2023 yılı hedeflerinin ışığında, havacılık endüstrisinin sivil yönüne odaklanan bir platform oluşturmak; öncelikli olarak Avrasya ve Orta Doğu pazarlarının ihtiyaçlarını karşılamak üzere, 6-9 Ekim 2016 tarihleri arasında 10. kez düzenlenecek.

TALPA fuarda yer alacak

İstanbul Atatürk Havalimanı Genel Havacılık Apronu (A14) önünde düzenlenecek fuar alanında havacılığın önemli kuruluşları yer alacak. Türkiye Havayolu Pilotları Derneği’de (TALPA) fuarda yer alarak ziyaretçi ve katılımcılarla bilgi ve birikimini paylaşacak. Fuara ayrıca sergilenmek amacıyla getirilecek uçaklar tanıtım uçuşları da yapacak. ➤






SERĞİLENEN HAVA ARAÇLARI - 2014

AGUSTAWESTLAND AW 109
AGUSTAWESTLAND AW 139
AGUSTAWESTLAND AW 169
AGUSTAWESTLAND GRAND NEW
AIRBUS A350
BEECHCRAFT KING AIR 250
BEECHCRAFT KING AIR 350i
BELL 407GX
BELL 429
BELL 430
BOEING 747-8 INTERCONTINENTAL
BOEING 747-8F
BOMBARDIER CHALLENGER 300
BOMBARDIER CHALLENGER 605
BOMBARDIER GLOBAL 5000
CESSNA CITATION M2
CESSNA CITATION SOVEREIGN
CESSNA GRAND CARAVAN EX
CESSNA SKYHAWK
CESSNA SKYLANE
CICARE CH-8FG
CICARE SPIRIT TANDEM ULM
CIRRUS SR22T



DASSAULT FALCON 2000LXS
DASSAULT FALCON 7X
DIAMOND DA20-C1
DIAMOND DA40 TUNDRA
DIAMOND DA42 MPP GUARDIAN
DIAMOND DA42 NG
EMBRAER E190
EMBRAER LEGACY 500
EMBRAER PHENOM 300
EVEKTOR EV-55 OUTBACK
EVEKTOR EV-97 EUROSTAR SLW
EVEKTOR EV-97 SPORTSTAR
GULFSTREAM G280
GULFSTREAM G550
GULFSTREAM G650
PILATUS PC-12NG
PIPER PA-44-180 SEMINOLE
PIPISTREL SINUS 912
PIPISTREL VIRUS SW
SIKORSKY S-76D
TRIXY TRIXEYE
TRIXY TRIXY PRINCESS
TURKISH AEROSPACE INDUSTRIES, INC. HÜRKUŞ 



PROPA
PLUS
RESIDENCES ZINCIRLIKUYU

İSTANBUL'UN KALBİ LEVENT'TE BÜYÜK FIRSAT!



Plus Meetings

Plus House Car

Plus Therapy SpA

Plus Gym

Satış Ofisi:

Kore Şehitleri Cd. Propa Plaza No:4
Kat:9 Zincirlikuyu / İSTANBUL 0 (212) 347 39 90

www.propaplus.com

PROPA
İNŞAAT



REMOTE TOWER SERVICES

UZAK MEYDAN KONTROL HİZMETİ

MEYDAN KONTROL KULELERİNİN VAR OLMA AMACI, MEYDAN ÜZERİNDEKİ VE CİVARINDAKİ TRAFİĞİN EMNİYETLİ, DÜZENLİ VE HIZLI AKIŞINI SAĞLAMAKTIR. MEYDAN KONTROL HİZMETİ YAKLAŞMA KONTROL VE SAHA KONTROL HİZMETLERİNDEN FARKLI OLARAK KONTROLÖRÜN GÖZÜYLE GÖREBİLDİĞİ UÇAKLARA HİZMET VEREBİLİR. MEYDAN KONTROL KULESİNDE GÖREVLİ OLAN HAVA TRAFİK KONTROLÖRLERİ, MANEVRA SAHASINDAKİ UÇAKLAR, ARAÇLAR VE PERSONELDE DÂHİL OLMAK ÜZERE, MEYDAN ÜZERİNDEKİ VE MEYDAN CİVARINDAKİ UÇUŞLA İLGİLİ GÖRÜLEBİLİR BÜTÜN HAREKETLERİ SÜREKLİ GÖZETİM ALTINDA TUTMAKLA VE BU TRAFİĞİ İLGİLİ HAVA TRAFİK KURALLARI VE YÖNTEMLERİNE GÖRE KONTROL ETMEKLE SORUMLUDUR.



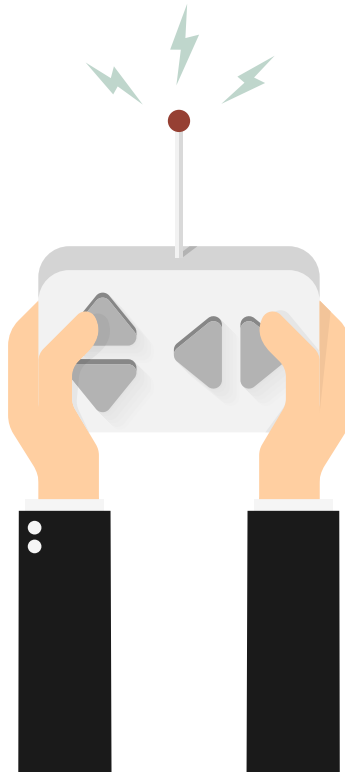
Fatih Korhan Tekin

Atatürk Havalimanı Hava Trafik Kontrolörü
korhantekin@gmail.com



Sürekli gelişen teknolojiye paralel olarak hava trafik kontrol ekosisteminin teknolojinin gerisinde kalması mümkün değildir. Yüksek çözünürlüklü kameraların hayatımıza girmesi, görüntü işleme

sistemlerinin gelişmesi ve yüksek boyutlardaki bilginin optik kablolar sayesinde uzak mesafelere iletiliminin kolaylaşması ile



birlikte meydan kontrol hizmetinin uzaktan da verilebileceği ortaya çıkmıştır.

Uzak meydan kontrol hizmeti (RTS: Remote

tower services), bir merkezden bir veya daha fazla meydanın kamera, radar ve diğer yardımcı seyirüsefer cihazları aracılığı ile kilometrelerce uzaktan kontrol edilmesidir. Uzak meydan kontrol hizmetinin amaçları, hava trafiğindeki emniyetin sağlanma-



sı, hava alanı kapasitesinin artırılması, insan kaynaklı hataların azaltılması ve operasyonel maliyetlerin uzun vadede azaltılması olarak sayılabilir.

Uzak meydan kontrol hizmeti projeleri, düşük personel maliyetleri, uzun vadeli yatırım kazançları ve yüksek emniyet imkânları ile geleceğin havacılığında önemli bir role sahip olacaktır. Günümüzde artan hava trafiği ve kapasite ihtiyaçları uzak meydan kontrol hizmeti aracılığıyla belli oranda karşılanacaktır.

Mesafe gözetmeksizin bir merkezden uzak meydan kontrol kulesi aracılığıyla bir ya da birden daha fazla meydanı kontrol etmek mümkündür. Havaalanlarında etkin ve kaliteli bir hizmetin sağlanması ile birlikte meydan kapasitesinin de artırılması uzak meydan kontrol hizmetinin amacı olarak tanımlanabilir. Bununla birlikte, yüksek kaliteli kapsamlı bir görüntü elde eden kameralar, ses ve diğer sistemler, havaalanının ve hava trafiğinin güvenliğini arttırmak için kullanılır. Bu sistemler aracılığı ile

elde edilen bilgi ve veriler, çeşitli LCD ekranlar üzerine yansıtılır, bu yol ile uzak meydan kontrol merkezinden ilgili havaalanları kontrol edilir. Hava trafik kontrolörünün, entegre uçuş verileri, havaalanı ekipmanları ile tüm sistemler üzerinde tam kontrolü vardır, elektronik stripler ve diğer sistemler ile kontrolörün iş yükü azaltılır.

Uzak meydan kontrol hizmeti

alt yapısı, temel olarak 36 kat optik yakınlaşma ile bir otomatik izleme yeteneği sunan yüksek çözünürlüklü kameralara dayanmaktadır. Kullanıcılar, kontrolöre görüntülenecek hava durumu, pist görüş mesafesi ve havaalanı aydınlatma ışıkları gibi veriler ile birlikte, gerekli gözetim düzeyini seçebilmektedirler. En son donanım olarak, radar geri bildirimlerinin görüntü teknolojisinin izleme yeteneğini test etmek için

kamera verileri birleştirilmeye başlanmıştır.

Uzak meydan kontrol hizmeti sistemi, uzak meydan kulesinden sabit ve gerçek bir pencere görünümünü sağlamak için bir dizi video, ses ve diğer sensörler kullanılmaktadır. Veriler, kontrolörler her nerden yönetirlerse yönetsin, tüm sensörleri, havaalanı aydınlatma ve entegre uçuş verilerini, elektronik uçuş





şeritler ve diğer hava trafik yönetim araçları uzak meydan kontrol merkezinde birden fazla LCD ekrana canlı bir şekilde yansıtılmaktadır.

Teknolojinin olanakları kontrolörlere yardımcı olmaktadır.

Bu olanaklar, pist ihlali uyarı sistemi, yeni entegre edilmiş kontrolör çalışma pozisyonları, elektronik uçuş stripleri ve çevrimiçi veri iletişimini içermektedir. Bunun gibi birçok emniyet ağı, çift yönlü veya daha

fazla, iletişim ve ekipmanlar için yedeklerine sahiptirler.

Sistem, havaalanının stratejik bir noktasında uygun yükseklikte bir direk üzerine yerleştirilmiş 10 adet kamera dizisi kullanarak bu meydanın kontrol noktası olmaktadır. Kamera görüntüleri uzak meydan kontrol merkezine iletilmektedir ve kontrolör pozisyonunu dairesel bir şekilde çevrelemiş olan ekranlara yansıtılmaktadır, bu kontrolörlere havaalanında gerçek bir kulede olduğu hissini vermektedir.

Kontrolör pozisyonları, takip edilen meydanın her türlü gözetleme ve iletişim sistemleriyle donatılmışlardır. Görüntü özellikleri, video takip sistemi aracılığı ile hava aracını ve yer hareketlerini

saptama ve işaretleme yetisiyle donatılmıştır. Görüntüler radar ve hava durumu verilerini de kapsayabilmektedir.

Bunların yanı sıra kontrolörler, bu bütün sistemlere kolaylıkla erişim olanağına sahiptirler. Çalışma paneli tasarımı kontrolörün iş yükünü azaltıp dikkatini dağıtmayacak şekilde tasarlanmıştır. Artı olarak geliştirilmiş görüntüleme teknolojisiyle düşük görüş şartlarında ve gece şartlarında kızılötesi kameralar ile trafiğin sorunsuz idaresi sağlanmaktadır.

2005 yılında SAAB ve LfV (İsveç Hava Seyrüsefer Sağlayıcısı - Luftfartsverket) tarafından temeli atılan bu proje; 2014 yılında, tüm test, eğitim ve



hazırlık aşamalarını başarıyla tamamlamış ve LFV 2014 yılı kasım ayında son yasal onayını almıştır. RTS projesi için tam kapasite çalışma yetkisini alan LFV, tüm hazırlıkları tamamlanmış olan RTS projesi 21 Nisan 2015 tarihinde faaliyete geçirmiş ve Örnköldsvik havaalanına gelen ve kalkan gerçek trafikleri de Sundsvall uzak meydan kontrol merkezinden kontrol etmektedir.

Bunun yanı sıra, SESAR 2020 programı kapsamında SAAB ve LFV mevcut projeyi geliştirerek İsveç'teki tüm havaalanlarını birden fazla merkezden yönetmeyi planlamaktadır.

Sürekli gelişen teknolojiye paralel olarak hava trafik kontrol ekosisteminin teknolojinin geri-

sinde kalması mümkün değildir. Yüksek çözünürlüklü kameraların hayatımıza girmesi, görüntü işleme sistemlerinin gelişmesi ve yüksek boyutlardaki bilginin optik kablolar sayesinde uzak mesafelere iletiminin kolaylaşması ile birlikte meydan kontrol hizmetinin uzaktan da verilebileceği ortaya çıkmıştır.


Bu gerçeğin ışığında bazı ülkelerin iki binli yılların başlarında araştırma çalışmalarına başladığı görülmektedir. Görülüyor ki bu projelere başlayan ülkeler ciddi ve yüksek maddi yatırımlar yapmışlardır.

Uzak meydan kontrol hizmeti projeleri, düşük personel maliyetleri, uzun vadeli yatırım kazançları ve yüksek emniyet



imkânları ile geleceğin havacılığında önemli bir role sahip olacaktır. Günümüzde artan hava trafiği ve kapasite ihtiyaçları uzak meydan kontrol hizmeti aracılığıyla belli oranda karşılanacaktır.

Uzak meydan kontrol hizmetinin düşük personel maliyetleri,

uzun vadeli yatırım kazançları ve yüksek emniyetli trafik akışı hedeflerine ulaşabileceği anlaşılmaktadır. Çalışma esnasında, sistemin faal olmasının üzerinden kısa bir süre geçse de gerçek trafik akışında bu hedeflere ulaşıldığı gözlenmiştir. 





UÇAK KAPILARI VE KAZALARI!

UÇAK KAPILARININ EVRİMİ, HAVACILIĞIN GELİŞMESİNE PARALEL OLARAK GÜNÜMÜZE ULAŞMIŞTIR. BU SÜREÇTE KAPILARIN EKSİKLİKLERİNDEN KAYNAKLANAN ÇOK ÇEŞİTLİ TUHAF, AÇIKLI KAZALAR YAŞANMIŞTIR... OLAYLARDAN GEREKEN DERSLER ALINARAK, HEM ÜRETİM SÜRECİNDE HEM DE RUTİN UÇUŞ OPERASYONU İÇİNDE SÜREKLİ YENİLENEN UÇAK KAPILARI, DAHA GÜVENLİ VE FONKSİYONEL OLARAK KULLANIMI SÜREGELMEKTEDİR.



Kpt. Plt. Osman Gazi BAYKAL

Sivil hava taşımacılık tarihinde kargo kapısının havada açılması nedeniyle büyük kazaların olduğu dört önemli, sansasyonel olay vardır: 1972 yılında American Airlines'ın AA-96 ve 1974 yılında Türk Hava Yolları'nın TK-981 sayılı seferlerindeki DC-10-10 tipi uçakları ile 1987 yılında Panam Havayollarının PA-125 sayılı ve 1989 yılında United Airlines'ın UA-811 sefer sayılı B-747 tipi uçakların başına gelenler, yalnızca kargo kapağından kaynaklanan kazaların en önemli örnekleridir...



Bu kazalardan sonra kargo kapaklarının daha güvenli olabilmesi için zaman içinde birçok çalışmalar yapılmış, uçak üreticisi firmaların aksi taleplerine bakılmaksızın, başta FAA ve NTSB olmak üzere değişik havacılık otoriteleri çok sağlam üretim standartları ve kapı kullanım özellikleri geliştirmişlerdir.

Öte yandan 1990 yılında British Airways'ın BA-5390 sefer sayılı BAC-111 tipi uçağının kaptan tarafındaki sürgülü kokpit camının havada açılıp, kaptanın hava akımı ve basınç farkı nedeniyle dışarı çekilmesi olayı daha farklı bir pencere/kapı kaza

türüdür. (Kokpitin bu sürgülü camları uçak yerde iken, acil tahliye şartlarında kokpit personeli için özel bir çıkış kapısı görevini üstlenmektedir. Y.N.) Neyse ki, erkek kabin görevlisi duruma müdahale edip, gövdesinin yarısına kadar dışarı çekilen kaptanın bacaklarından tutarak, onu kokpit içinde tutmayı -acil iniş tamamlanıncaya kadar- başarabilmiştir.

Bu kazaya neden olan yanlış vida kullanım hatası, sonraları hem uçak üretim aşamasında hem de rutin uçuş faaliyetleri ve bakımlarında çok sıkı kontrol edilen bir konu olmuştur.



Gelelim yolcu kabiniyle ilgili kapı öykülerden yeni gelinin ölümcül aceleciliğine: Piedmont Havayolları'nın (1989 yılında şirket birleşmesinden ismi değişerek US AIR olmuştur. YN.) 5 nolu seferi için DC-3 tipi yolcu uçağı, 1956 yılında Charlotte meydanından 24 yolcusuyla havalanır. Uçak 6 bin 500 feet yaklaşık 1980 m'de düz uçuşa geçer. Hava tahmin raporları yol boyunca şiddetli türbülans olacağını gösterdiğinden, kaptan, "Seatbelt-Belkemerini" ışıklarını söndürmez. Kabin amiri yolculara daha ayrıntılı anons yapabilmek için kokpite gelerek bilgi alır. Konuyla ilgili kaptanla konuşurken bir anda uçakta çok şiddetli yalpalanma-savrulma hareketi olur. Aynı anda kokpitteki ikaz panelinde arka giriş kapısı açık lambası yanar. Co-pilot ve kabin amiri derhal yolcu kabininin arkasına doğru koştururlar. Rüzgâr ve gürültüyle birlikte uçağın arka giriş kapısını açık bulurlar. Açık kapının hemen yanındaki tuvaletten çıkan bir yolcu ve iki ekip üyesi zorlukla uçağın kapısını kapatırlar! (DC-3 uçaklarında kabin basınçlandırma sistemi olmayıp, alçak irtifadan ve düşük süratlerde uçtukları için kapıyı havada kapatmak, bazı modellerinde olanaklıydı. YN.) Yolcular içinde yapılan kısa bir kontrol sonucu kayıp kişi bulunur: Bayan Oren A. Pruitt isimli yolcu uçaktan düşmüştür! Balayında olan çift havaalanına oldukça erken gelmiş, bilet işlemleri esnasında istasyon görevlileri gidiş noktasına bir önceki seferle de uçabileceklerini önerince,

UÇAKTA TUVALETİN BOŞALARKA MÜSAİT OLMASINI UZUN SÜRE BEKLEYEN BAYAN OREN A. PRUITT GİTTİKÇE SABIRSIZLANMIŞ, EN SONUNDA TUVALETİN YANINDAKİ KAPİYİ YEDEK TUVALET ZANNEDEK, KULLANMAK AMACIYLA AÇMIŞTI! ANCAK O YILLARDA UÇAK KAPILARININ İÇ TARAFINDAKİ UYARI İŞARETLEMELERİ YETERSİZ OLDUĞU İÇİN YENİ GELİN, SABIRSIZLIK VE DİKKATSİZLİĞİNİN BEDELİNİ CANIYLA ÖDEMİŞTİ.

bu sefere dâhil olmuşlardı. Yerdeki bekleme süresinde biraz içki de içmişlerdi... Uçakta tuvaletin boşalarka müsaite olmasını uzun süre bekleyen Bayan Oren A. Pruitt gittikçe sabırsızlanmış, en sonunda tuvaletin yanındaki kapıyı yedek tuvalet zannederek, kullanmak amacıyla açmıştı! Ancak o yıllarda uçak kapılarının iç tarafındaki uyarı işaretlemeleri yetersiz olduğu için yeni gelin, sabırsızlık ve dikkatsizliğinin bedelini canıyla ödemişti. Olaya şahit olan yolcuların ifadelerine göre, birden rüzgâr ve gürültü kabine dolmuş, en son gördükleri ise kapının çerçevesine tutunmaya çalışan bir elin kayarak bir anda havada yok oluşu... Ekip kapıyı kapattuktan sonra, programlı varış noktasına devam ederek normal inişini tamamlamışlardı. Bu olaydan sonra kabin içinden kapıların kilitleme ve üzerlerindeki uyarı levhaları geliştirilmişti...

Çok ayrıntılı bilgi olmasa da 16 Mart 1968 yılında



THY'nin Ankara-İstanbul uçuşundaki kapı arızasından kaynaklanan ölüm ilginçtir. THY'nin Viscount tipi (TC-SEC) uçağının kapısı havada 5.000 m yükseklikte kopar. Akabinde kabin basınçlandırması kaybı olur. Pas ekip olarak yolculuk yapan Kpt. Plt. Kemal Karapars açılan kapı boşluğundan fırlayarak önce kanada ve pervanelere çarpar sonra yere düşerek parçalanır. Kendisinin kapı açık ikazı üzerine olaya müdahale etmek için orada bulunduğunu görgü tanıkları belirtmişlerdi. Cesedi günler sonra Pamukova civarında bulunmuştu.

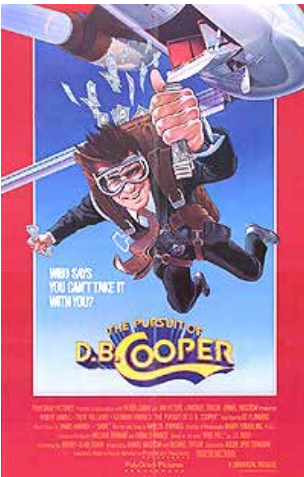
Kabin içi yolcu/servis kapıları için zamanla geliştirilen düzenekten de kısaca bahsedelim: Plug-door tipi kapılar -yuvasına girince genişleyen **kamalı** kapılar- günümüzün kabin basınçlı uçaklarında kullanılmaktadır. Uçağın içindeki basıncın uçuş boyunca dışarıdaki atmosfer basıncından daha fazla olmasıyla contaları şişen kapı, yalnızca uçak içine doğru ilk hareketle açılabilme özelliği nedeniyle, havada kaza ile kolay açılmama güvencesini de getirmiştir. Kabinde basınçlandırma problemi olunca veya uçak yerde iken, kabin içi basınç ile dış atmosfer basıncı eşitlendiği için bir tehlike anında kapının açılması daha kolaydır. ➤

Bu konuda istisna olan 1980 yılında Saudia Arabia Hava Yollarının SV-163 sefer sayılı L-1011 TriStar tipi uçağın acıklı olayının özetini aktaralım: Başlangıçta havada kargo kompartımanında duman ikazı



alınca uçak hemen Riyad meydanına geri döner ve iniş gerçekleşir. İkinci motorda yangın ikazı almalarına rağmen uçuş ekibi, inişten 23 dakika sonrasına kadar bir türlü yolcu ve personeli acil tahliye edemez. Aslında uçuş mühendisi (FEO) uçağın basıncını boşaltacak “emergency” işlemi bu sürede yapamadığı için (!) kabin ekibi plug-type kapıları bir türlü açamazlar! Uçağın dışından yardıma gelen acil kurtarma ekipleri de -uçak içi basınçlı olduğundan- kapıları açmakta başarısız olur. Bu yüzden uçak içindeki 301 kişinin tamamı, dumandan zehirlenerek ölür...

Yolcu kabin kapısıyla ilgili diğer öykümüze gelince, olay (lar) hep B-727 tipi uçaklarda geçer: 24 Kasım 1971 günü Dan Cooper isimli bir yolcu, New York –



Portland – Seattle seferini yapan B-727 uçağını havada kaçıır: Uçuş ekibini çantasındaki bomba ile tehdit eden hava korsanı, Seattle’da yolcuların indirilip kendisine 200 bin dolar ve dört paraşüt verilmesini ister. (O yıllarda uçağa binış ve uçuşta güvenlik önlemleri hemen hemen hiç yok gibidir. YN.) Tamamen siyah elbiseli ve güneş

gözlüklü olan hava korsanı talepleri yerine getirilince, uçağın güneye, Mexico istikametinde alçak irtifadan ve düşük süratle uçurulmasını uçuş ekibine emreder. B-727 ve DC-9 uçaklarına özgü, gövdenin arkasında

UÇUŞ EKİBİNİ ÇANTASINDAKİ BOMBA İLE TEHDİT EDEN HAVA KORSANI, SEATTLE’DA YOLCULARIN İNDİRİLİP KENDİSİNE 200 BİN DOLAR VE DÖRT PARAŞÜT VERİLMESİNİ İSTER. (O YILLARDA UÇAĞA BİNİŞ VE UÇUŞTA GÜVENLİK ÖNLEMLERİ HEMEN HEMEN HİÇ YOK GİBİDİR. YN.)



yere doğru açılabilen merdivenli kapıyı uçuşun bir noktasında açıp, paraşütle atlayarak paralarla birlikte yok olur; Elbette uçağın basıncının boşaltulmasını uçuş ekibine yaptırdıktan sonra paraşütle atlar. Uçağı takip eden ABD Hava kuvvetlerinin F-106 avcı uçakları, hava korsanının kaçışımını fark edemezler! Olaydan sonra 18 gün boyunca atlama bölgesi güvenlik güçlerince karış karış aranmasına rağmen, ne korsan ne de paraşüt bulunamadığı gibi her hangi bir ipucu da yoktur. Olay dosyası uzun incelemeler sonucu rafa kaldırılır...

Dan Cooper’ın hava korsanlığından dört ay sonra, Nisan 1972’de Richard McCoy isimli bir kişi United şirketinin 855 sefer sayılı B-727 uçağına ara istasyon olan Denver’den biner. Uçak 85 yolcusuyla Los Angeles’e gitmektedir. O günlerde ciddi parasal problemleri olan R. McCoy 29 yaşında Vietnam gazisi, helikopter pilotu, paraşütçü ve sky-diver’dı... Kalkıştan 20 dakika sonra bir el bombasıyla kokpitte yönelir. O sırada istirahatte olan pilot kendisini engellemek ister. Bunun üzerine korsan tabancasını çekerek pilotu ve diğerlerini durdurur. Ardından uçuş ekibine içinde yazılı talimatlarının olduğu bir zarf vererek derhal uygulanmasını, aksi takdirde uçağı havaya uçurmakla tehdit eder. Tıpkı D. Cooper gibi yolcuları San Francisco’da indirdikten sonra 500 bin dolar ve dört paraşüt verilmesini ister. İsteklerini aldıktan sonra uçuş ekibine, uçağın Utah’a doğru alçaktan ve yavaş uçurulmasını emreder. Provo şehri yakınlarında uçaktan tıpkı Dan Cooper gibi paraşütle atlar... Ancak bu kez R. McCoy, olaydan iki gün sonra yakalanır. Parmak izi ve el yazısından tanımlanan McCoy’un evinde 499 bin 970 dolar, para çantası ve atlayış elbisesi bulunarak, 45 yıla mahkûm edildi. 1974 yılında hapishaneden çöp kamyonuyla kaçtı. FBI ve diğer güvenlik birimleri Dan Cooper’la

Richard McCoy'un aynı kişi olup olmadığı hakkında 2000 yılına kadar çok çeşitli teoriler ürettiler. Olay birçok akademik platformda da tartışıldı... Bu tarihte dul Duane Weber, 1995 yılında ölen kocasıyla ilgili açıklamaları güvenlik güçlerine yaptı... Evinde yapılan aramalarda bazı ipuçları bulundu. 3 bin şüpheli fotoğrafın arasından dul bayanın yaptığı eşleştirme-tanıma çalışmaları sonucunda her iki olayın failinin aynı kişi olduğu anlaşıldı. Ancak yeğeni çok sonraları farklı açıklamalarda bulundu. 2015 yılının sonlarında FBI, Dan Cooper dosyasının kesin açıklanamadığını kabul ederek kapattı.

Bu iki olayı takiben başarısız üç tane daha hava korsanlığı olunca FAA (Amerikan Sivil Havacılık İdaresi) B-727 ve DC-9 uçaklarının arka merdiven kapısına özel aerodinamik kilit takılmasını istedi. "Co-




oper Vane" adı verilen bu düzenek uçağın dışından, gövde altına merdiven kapının hemen yanına monte edilmişti. Uçağın sürati 50km altında iken bir yay tansiyonuyla açık konumda olup, kilit düzeneği kapının açılmasına izin veriyordu. Uçağın sürati artınca aerodinamik kuvvetlerin yardımıyla kapının açılmasını dıştan kilitleyerek engelliyordu. Böylelikle uçuşta kapının içeriden herhangi bir korsanlık, soygun vb. eylemle açılması olanaksız hale geldi.

Hepinize emniyetli ve keyifli uçuşlar dilerim.

Başvurulan Kaynaklar:

*The Last Nine Minutes: The Story of Flight 981 (Moira Johnston – Avon Books, 1978)

FBI VE DİĞER GÜVENLİK BİRİMLERİ DAN COOPER'LA RICHARD MCCOY'UN AYNI KİŞİ OLUP OLMADIĞI HAKKINDA 2000 YILINA KADAR ÇOK ÇEŞİTLİ TEORİLER ÜRETTİLER. OLAY BİRÇOK AKADEMİK PLATFORMDA DA TARTIŞILDI... BU TARİHTE DUL DUANE WEBER, 1995 YILINDA ÖLEN KOCASIYLA İLGİLİ AÇIKLAMALARI GÜVENLİK GÜÇLERİNE YAPTI...

- *Safety in the Skies: How Far Can Airline Security Go? (Malcolm Gladwell – New Yorker Magazine, 2001)
- *Destination Disaster: From the Tri-motor to the DC-10, The Risk of Flying (Paul Eddy, Elaine Potter, Bruce Page – Quadrangle/NewYork Times Book Co, 1976)
- *Aviation Disasters: The World's Major Civil Airliner Crashes Since 1950 (David Gero – The History Press, 2009)
- *Black Box (Nicholas Faith – Cannel 4 Books, 2001)
- *Air Disaster Volume I (MacArthur Job – Aerospace Publications, 1995)
- *Disaster in the Air (Edgar A. Haine – Cornwall Books, 2000)
- *Flying's Strangest Moments (John Harding – Robson Books, 2006)
- *Beyond Fear: Thinking Sensibly About Security in an Certain World (Bruce Schneier – Copernicus Books, 2003)
- *Door Design: Air Cargo Tactical Loader (Anthony D. Jape – Georgia Institute of Technology, 1983)
- *Review of Procedures and Policies of the FAA and NTSB with Respect to the DC-10 Cargo Doors: U.S. Congress House Committee on Interstate and Foreign Commerce. Special Subcommittee on Investigations (University of Michigan Library, 1974)
- *Mayday: Accident Reports and Voice Transcripts from Airline Crash Investigations (Marion E.Sturkey – Heritage Press International, 2005)
- *Türk Havacılık Kronolojisi (Stuart Kline - Dönence, 2002)
- *Cumhuriyet Gazetesi
- *Bu yazı biraz değişiklikle 14haziran 2011 tarihinde Air Kule sitesinde yayımlanmıştır. 

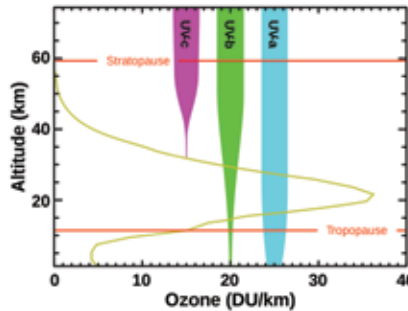
ULTRAVİYOLE IŞINLARI VE CİLT KANSERİ

MORÖTESİ YA DA ULTRAVİYOLE IŞINIM, DALGA BOYU 100 İLE 400 NM ARASINDAKİ IŞINIMA DENİR. GÖZÜMÜZ, 400 İLE 700 NM DALGA BOYLARI ARASINA DUYARLIDIR VE BUNUN DIŞINDAKİ IŞINIMI ALGILAYAMAZ. GÖREBİLDİĞİMİZ EN KÜÇÜK DALGA BOYLU IŞINIMI MOR OLARAK ALGILADIĞIMIZDAN, BUNDAN DAHA KÜÇÜK DALGABOYUNA SAHİP OLAN IŞINIMA “MORÖTESİ IŞINIM” ADI VERİLİR.



Prof. Dr. N. Faruk Ayhan
İstanbul Üni. Onkoloji Enstitüsü

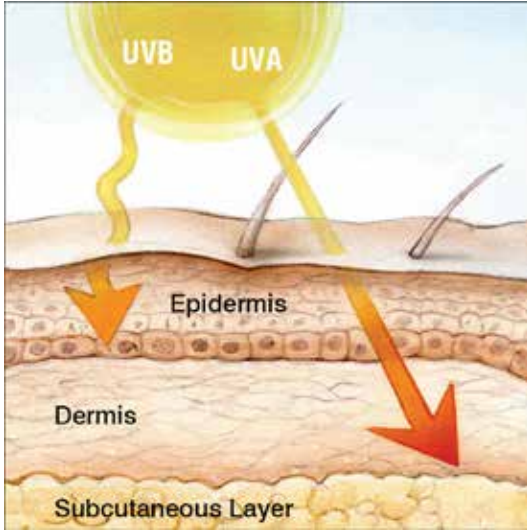
Ultraviyole (UV) (mor ötesi) ışınlar güneş ışığıyla birlikte atmosfere gelen, normal (görünür) ışığa göre daha yüksek enerjili (dalga boyu 400 nanometreden küçük, frekansı yüksek) ışınlardır. Değişik alt grupları vardır; bunlardan UV-A (dalga boyu 315-400 nm) atmosferin tüm tabakalarını geçerek yeryüzüne kadar ulaşır. UV-B (dalga boyu 280-315 nm) ışınlarının büyük bir kısmı stratosferde tutulurken kısmen troposfere ulaşabilir; daha yüksek



Şekil 1 (Kaynak: Wikipedia'dan modifiye edilmiştir).

enerjili UV-C ışınları (dalga boyu 100-280 nm) ise stratosferde Ozon tabakası tarafından tamamen tutulur, troposfere hiç ulaşmaz (Şekil 1). Ozon tabakasının varlığı bu açıdan çok önemlidir. Bilindiği gibi troposfer atmosferin yere temas eden, yaklaşık 20 km'lik en alt katmanıdır; 20-50 km arası ise stratosferdir.

UV ışınları DNA'da kırılmalara yol açarak hasar verir. Hücrede bu DNA hasarlarının tamir edilememesi kanserleşmeye yol açar.



Cilt kanserleri:

Esas olarak 3 tip deri kanseri vardır; Bazal hücreli kanser, Yassı epitel hücreli kanser ve Malign Melanoma. İlk ikisi cerrahi olarak çıkarıldığında genellikle şifa ile sonuçlanır, ancak üçüncüsü yani malign melanom en habis olanıdır, ameliyatla çıkarılsa bile tekrarlayabilir.

Malign melanom, derinin melanosit adı verilen ve deriye doğal rengini veren melanin pigmentini yapan hücrelerden çıkan bir kanser türüdür. Normalde, güneş veya ultraviyole (morötesi) ışınlarına fazla maruz kaldığı zaman cildin bronzlaşmasına, renginin koyulaşmasına yol açan olay bu melanosit dediğimiz hücrelerin fazla miktarda melanin üretmesidir.

Malign melanom genel olarak erişkinlerde görülür, çocuklarda nadirdir. Vücudun her yerinde görülebilir; erkeklerde en çok gövde (omuz-kalça arası) ve baş-boyunda, kadınlarda ise en sık kol ve bacaklarda görülür.

Malign melanom oluşmasında rol oynayan bilinen risk faktörleri şunlardır:

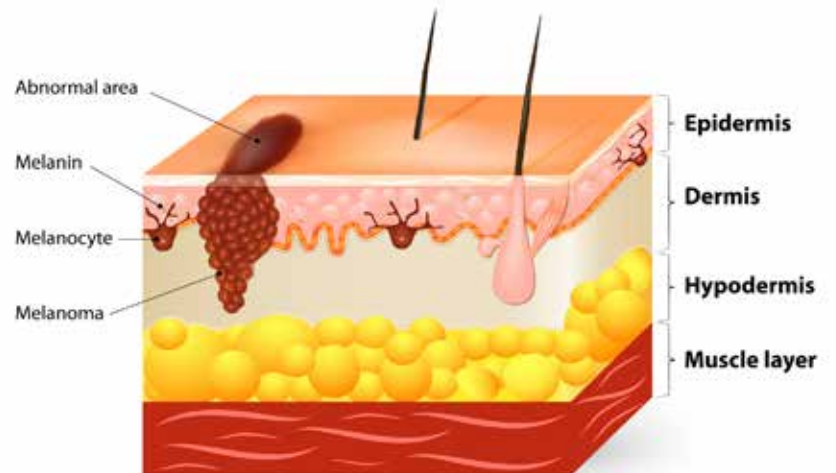
UV IŞINLARI DNA'DA KIRILMALARA YOL AÇARAK HASAR VERİR. HÜCREDE BU DNA HASARLARININ TAMİR EDİLEMESİ KANSERLEŞMEYE YOL AÇAR.

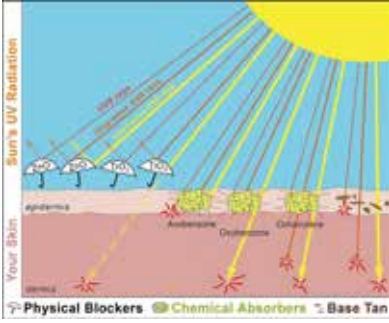
- Vücudun alışılmadık bir yerinde ortaya çıkan benler,
- Güneş ışınlarına maruziyet,
- Suni ultraviyole ışınlarına maruziyet (bronzlaşmak v.b. nedenlerle),
- Ailede bu hastalığa yakalanmış bireylerin bulunması ya da kişinin daha önce melanom geçirmiş olması,
- Beyaz ırka mensup ve 20 yaş üzerinde olmak,
- Sarışın ya da kumral olmak,
- Beyaz ya da açık renkli deriye sahip olmak, çillerin bulunması,
- Mavi gözlü olmak.

Malign melanomun belirtileri (Melanomun ABCDE'si):

- Mevcut bir bende asimetri (A) ortaya çıkması, yani ortadan bir çizgi ile ikiye bölersek iki tarafının birbirine benzememesi,
- Benin kenarlarında düzensizlik (Border; B),
- Benin renginde değişme, benin tek renkte olmayıp birkaç rengin birarada olması (Color; C),
- Mevcut bir benin büyümesi, yaklaşık olarak 6 mm'yi geçmesi (Diameter; D),
- Mevcut bir bendeki zamanla ortaya çıkan herhangi bir değişme; şekil ve büyüklük dışında kanama, ülserasyon, akıntı ve kaşıntı gibi (Evolving; E).

MELANOMA





- Ana benin yakın çevresinde yeni benlerin oluşması.

Bu belirtiler görüldüğünde mutlaka doktora başvurulması gerekir.


Kesin tanı biyopsi ile konur. Doktor tanı sonrası hastalığın evresini belirlemek için bir takım tetkikler yapar. Malign melanom'un kabaca 4 evresi vardır. Evre 1 ve 2'de tümör sadece deridedir. Evre 3'de komşu lenf düğümlerine sıçramıştır, evre 4'de ise lenf düğümlerinin yanı sıra iç organlara yayılma söz konusudur. Tanıdan sonra doğru bir evreleme için yapılması gereken tetkikler şunlardır:

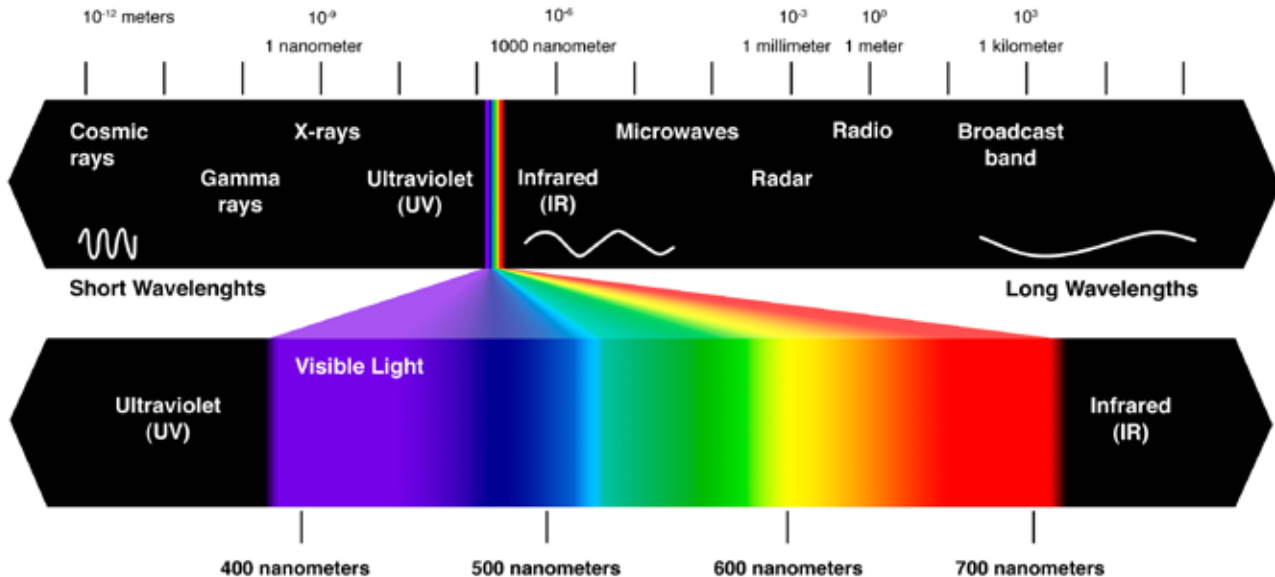
- Lenf düğümü haritası ve nöbetçi lenf düğümü biyopsisi: Tümörün hemen yanına enjekte edilen mavi bir boya ya da radyoaktif bir maddeyi tutan ilk lenf düğümü çıkarılarak patoloj tarafından incelenir.
- Akciğer grafisi,
- Akciğer ve karın bölgesinin bilgisayarlı tomografisi,
- Gerektiğinde MRG (magnetik rezonans görüntüleme),
- Gereğinde PET (Pozitron emisyon tomografi),
- Laboratuvar tetkikleri.

MALİGN MELANOM'UN KABACA 4 EVRESİ VARDIR. EVRE 1 VE 2'DE TÜMÖR SADECE DERİDEDİR. EVRE 3'DE KOMŞU LENF DÜĞÜMLERİNE SIÇRAMIŞTIR, EVRE 4'DE İSE LENF DÜĞÜMLERİNİN YANI SIRA İÇ ORGANLARA YAYILMA SÖZ KONUSUDUR.

Malign melanomun tedavisi öncelikle cerrahidir; tümörün bulunduğu cilt geniş bir kesi ile çıkartılır. Açılan kısım plastik bir operasyonla tamir edilir. Operasyon esnasında, eğer nöbetçi lenf düğümünde tümör saptanırsa o bölgedeki tüm lenf düğümleri çıkartılır. Bu ameliyatın, konusunda deneyimli bir Plastik Cerrah tarafından yapılması uygundur.

Evre 3 yani tümörün lenf düğümlerine sıçradığı vakalarda, ameliyattan sonra Tıbbi Onkolog tarafından koruyucu amaçla ve bir yıl süreyle interferon alfa tedavisi yapılır. Aşı gibi cilt altından uygulanan bu tedavinin tekrarlamaları azaltıcı, koruyucu etkisi gösterilmiştir; nüksleri yaklaşık olarak % 33 oranında azaltmaktadır. Ancak önemli yan etkileri bulunduğundan (karaciğer, tiroid fonksiyonlarında bozulma ve depresyon gibi) hastalar çok yakından izlenmelidir.

Organlara yayılmış (evre IV) vakalarda, vakaya göre kemoterapi ve immünoterapi, beyin ve kemik tutulumlarında ise radyoterapi uygulanır. Son yıllarda immünoterapide büyük gelişmeler kaydedilmiştir. İmmün sistemi baskılayan mekanizmalara karşı geliştirilen hedefe yönelik yeni ilaçlar (ipilimumab, nivolumab, pembrolizumab) ile tedavide oldukça başarılı ve uzun süren sonuçlar alınmaktadır. Aşılar ve biyolojik ilaç araştırmaları hızla devam etmektedir. 





TEB

teb.com.tr / 0 850 200 0 666



RESTORAN HESABINI
3 Ay Sonra
ÖDEYEMEZSİN

Ama

İHTİYAÇ KREDİSİ'Nİ

**3 AY SONRA
ÖDEYEBİLİRSİN**

İhtiyaçlarınızı değil ödemelerinizi erteleyin.

50.000 TL'ye kadar %1,32 faizle 3 ay ertelemeli kredi tahsis ücretsiz kredi TEB'de!
En yakın TEB Şubesi'ne gelin kredinizi hemen alın **3 ay sonra ödemeye** başlayın.

İhtiyaç Kredisi	Kredi Tutarı	Kredi Vadesi(Ay)	Aylık Akdi Faiz Oranı	Aylık Taksit Tutarı	Kredi Tahsis Ücreti (BSMV dahil)	Sigorta	Efektif Yıllık Faiz Oranı/ Yıllık Maliyet Oranı
	20.000 ₺	36	%1.32	733,20 ₺	0,00 ₺	247,15 ₺	%20,7548

İşbu tablo eşit taksitli kredi tutarları için örnek olarak oluşturulmuştur. Sigorta bedeli Uzun Süreli Kredi Koruma Hayat Sigortası primi olup poliçe kredi vadesi boyunca geçerlidir. Poliçe primi; müşterinin yaşı, kredi taksit tutarı, faiz oranı, kredi vadesine göre değişiklik gösterebilir. Efektif Yıllık Faiz Oranı/Yıllık Maliyet Oranına yasal vergiler dahil edilmiştir. Sigorta masrafı yıllık maliyet oranı hesabına dahil edilmemiştir. TEB, kredi başvurularını serbestçe değerlendirme ve uygun görmediği başvuruları onaylamama hakkına sahiptir. TEB kampanya koşullarını değiştirme hakkını saklı tutar. Güncel faiz oranları için www.teb.com.tr adresini ziyaret edebilir veya size en yakın TEB Şubeleri'ne başvurabilirsiniz.



UÇUŞTA UYKUSUZLUK VE YORGUNLUK (FATIGUE)

BİLDİĞİ GİBİ HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNDE ÇALIŞANLARIN EN ÖNEMLİ SORUNLARINDAN BİRİ DE UYKUSUZLUK VE BUNA BAĞLI OLARAK GELİŞEN AŞIRI YORGUNLUKTUR (FATIGUE). UYKU İNSANIN ŞARJ HALİDİR. YETİŞKİN BİR İNSANIN UYKU İHTİYACI ÜZERİNE YAPILAN BİLİMSEL ÇALIŞMALARIN ORTAYA ÇIKARDIĞI SONUCA GÖRE, NORMAL BİR İNSANIN, KESİNTİSİZ, DERİN VE REM UYKUSU ŞEKLİNDE OLMAK ÜZERE GÜNDE 7-9 SAATLİK BİR UYKU İHTİYACI OLDUĞU SAPTANMIŞTIR.



KPT. PLT. Melih BAŞDEMİR

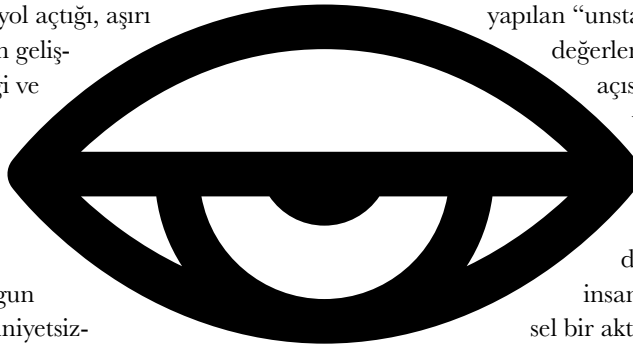
TALPA Yönetim Kurulu Üyesi

Uykusuzluk ya da az uykunun uçuş emniyetine direkt etkisi olan aşırı yorgunluğa yol açtığı, aşırı yorgunluğun (fatigue) da son gelişmeler sayesinde ölçülebildiği ve aşırı yorgunluğun insan üzerinde etkisinin neredeyse belli miktarlarda tüketilen alkole eşdeğer olduğu bilinmektedir. Bu gerçeklere rağmen maalesef birçok uçuşcu aşırı yorgunluğun etkilerini tam olarak kavrayamadığı için farkına varmadan yorgun bir şekilde uçmaya devam ederek uçuş emniyetliliğine sebebiyet vermektedir. Diğer bir ifadeyle uçuş emni-

yeti açısından aşırı yorgunluk ve uykusuzluğun aslında iniş safhasında yapılan “unstable approach” tan çok da farkı olmadığı değerlendirilmektedir. Uykunun uçuş emniyeti açısından önemini daha iyi kavrayabilmek için uykunun fizyolojisini incelemek faydalı olacaktır.

Uykunun Aşamaları

Uyku, içinde birçok aşama bulunduran, duyu organlarının aktif olarak çalıştığı ve insanın tazelenmesini sağlayan bedensel ve zihinsel bir aktivitedir. Yapılan çalışmalar uykunun 5 basamaktan oluştuğunu ortaya çıkarmıştır. Buna göre: N1, N2,



N3, N4 ve REM (Rapid Eye Movement) basamakları bulunmaktadır. N1-N4 arası göz hareketlerinin bulunmadığı aşamalar olduğu için Non-REM aşamaları olarak adlandırılmaktadır. Bu aşamaları kısaca inceleyecek olursak; öncelikle, uykuya dalma sırasında insan N1 aşamasına girer. Bu aşama, uyamıklık ile uyku arasındaki geçiş aşamasıdır. Beyinsel faaliyetler yavaşlar, insan seslere ve görüntülere karşı tepkisizleşir ve gözler tamamen kapanarak yavaş ve istemsiz hareketler yapmaya başlanır. Ayrıca bu aşamada ani kas hareketlerine ve kasılmalara da rastlanabilir. Uykunun ilk basamağı olması sebebiyle bu aşamanın 10 dakikayı geçmesi durumunda uykudan birkaç dakika öncesi anlarda yaşananlar unutulabilir, diğer bir ifadeyle hafıza kaybı yaşanır. Bu aşamadan sonra öncelikle beyin dalgalarının düzensizleştiği ve ani salınımlar yaptığı bir safha olan N2 aşamasına geçilir. Burada beyin dalgaları bir düzensizlik arz eder, daha sonraki aşama olan N3'te, beyin faaliyetlerinin %20-50 arasında işgal eden ve yavaş-dalga uykusuna geçiş yapılır, bu aşamada gözler hala hareketsizdir, ancak beyin dalgaları daha düzenli bir hal alır. N4 seviyesi ise N3'ün bir aşama üstüdür ve buradaki yavaş-dalga hareketler beyin faaliyetinin %50'sinden fazlasını işgal eder. Bu seviye uyuyan bir insanı uyandırmak N1 seviyesine göre daha zordur. Özellikle N3 ve N4 seviyesinde uyandırılan insanların ayılmaları birkaç dakikayı geçebilir, burada insanlar tepkisiz ve duyarsız kalabilirler, bundan dolayı uçuş sırasında kokpitte kontrollü dinlenme uykusu yapan pilotların bu aşamaya dikkat etmeleri ve bu aşamaya geçmeden uyanmaları gerekmektedir. Beşinci aşama, birçok yönden diğer uyku basamaklarından farklı olan REM aşamasıdır. Burada gözler sürekli hareket halindedir, beyin sürekli bir faaliyettedir ve rastgele dalgalar üretmektedir, kaslar ise artık tamamen hareketsiz kalarak tam olarak dinlenme safhasına geçmiştir. REM safhası

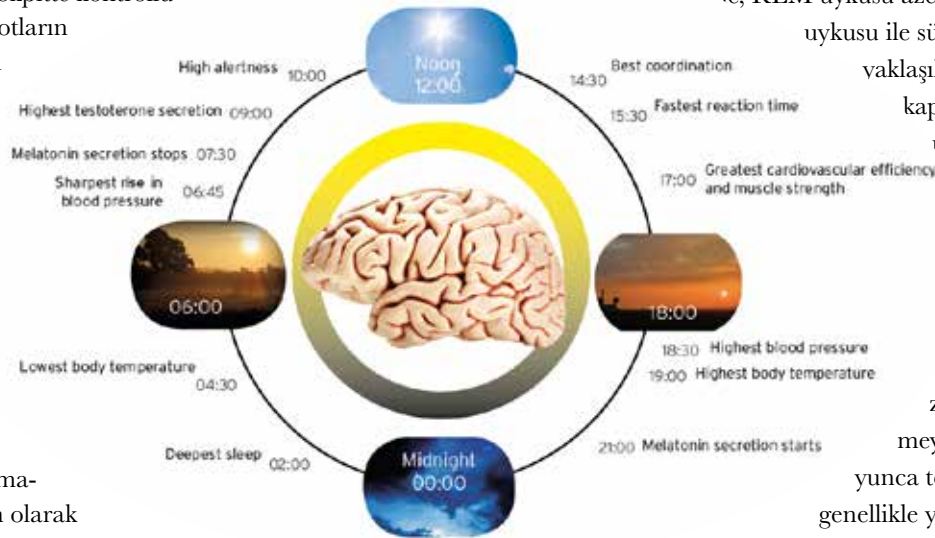
GECEİN İLK YARISINDA GENELLİKLE, REM UYKUSU AZDIR VE UYKU FAALİYETİ NON-REM UYKUSU İLE SÜRDÜRÜLÜR. BU DURUM UYKUNUN YAKLAŞIK OLARAK İLK 4 SAATLİK BÖLÜMÜNÜ KAPSAR. İNSANIN ŞARJ EDEN REM UYKUSU İSE DAHA ÇOK BU ZAMAN DİLİMİNDEN SONRA YAYGIN OLARAK GERÇEKLEŞİR.

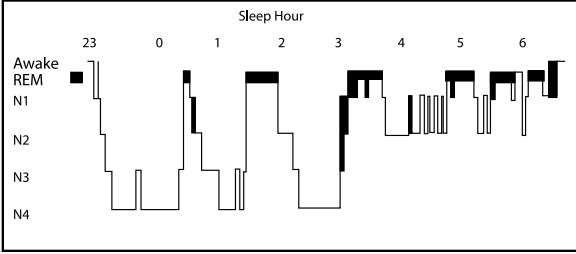


aynı zamanda da “rüya safhası” olarak adlandırılır, çünkü çoğu zaman rüyalar bu basamakta görülür. Kasların hareketsiz kalması rüya görmeyi kolaylaştırmaktadır.

Uyku Mimarisi

Gece boyunca insan, daha önceden öngörülebilir bir patern içinde yukarıda bahsedilen uyku aşamaları arasındaki geçişlerle uykusunu tamamlar. Şekil 1'de de gösterildiği gibi buna uyku döngüsü denir. Buradaki döngü genel olarak bozulmaz ve uyku süresince saatlere bağlı olarak bir seyir gösterir. Her bir döngü yaklaşık olarak 90 ile 120 dakika arasında gerçekleşir. Her uyku döngüsünde, N1 safhası 5dk. İçinde bitirilerek diğer safhalarla Non-REM safhaları tamamlanır ve uyku döngüsü REM safhası ile sona erer, gece boyunca bu uyku döngüleri ile uyku faaliyeti devam eder. Gecenin ilk yarısında genellikle, REM uykusu azdır ve uyku faaliyeti Non-REM uykusu ile sürdürülür. Bu durum uykunun yaklaşık olarak ilk 4 saatlik bölümünü kapsar. İnsanın şarj eden REM uykusu ise daha çok bu zaman diliminden sonra yaygın olarak gerçekleşir. Şekil 1'de de gösterildiği gibi, uykunun son iki döngüsü tamamen REM ile N1 ve N2 arasında tamamlanır. Uyku içinde zaman zaman kısa uyanışlar meydana gelebilir, insan gece boyunca toplamda 10 dk. sürebilen ve genellikle yetişkinlerde oluşan bu uyanmaların çoğunu fark edemez. ➤

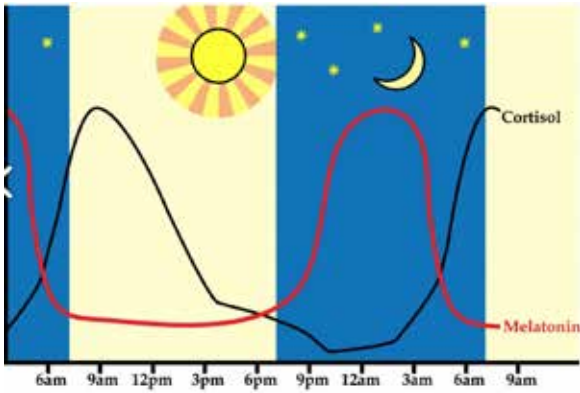




Sleep architecture

Şekil 1

Uyku insanı tazelemektedir, ancak bu tazelenme bir ritim içinde gerçekleşmektedir. İnsan bir makinenin aksine hayatı ve faaliyetlerini bir günün ışık durumuna bağlı rutin içinde tamamlar, bu rutine Circadian Ritmi denmektedir, konuyu daha iyi kavrayabilmek için Circadian Ritmini incelemekte fayda bulunmaktadır.



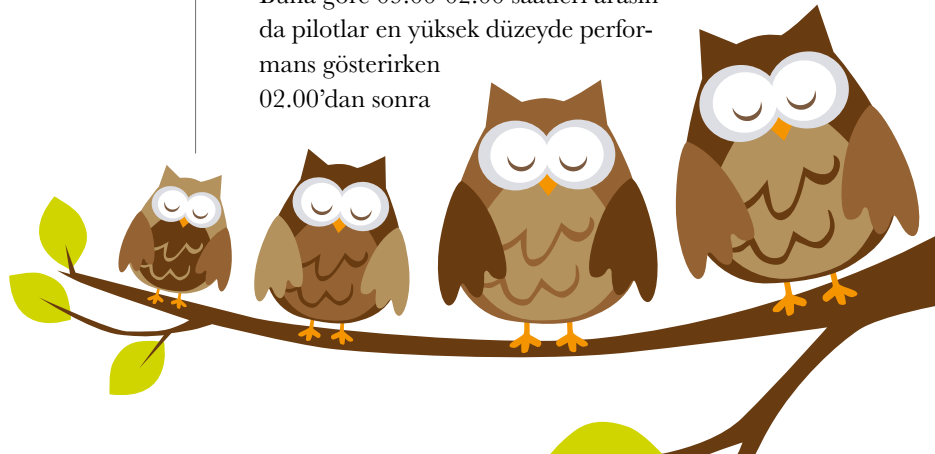
Circadian Ritmi

Circadian ritmi bizim günlük hayatımıza yön veren doğal döngüdür. Circadian saati ise bu ritim içinde, uyku, uyanıklık, vücut ısısının ayarlanması, hormon salınımı ve fiziksel ve bilişsel performans gibi fizyolojik süreçleri düzenler. Örnek olarak uyku sırasında daha düşük olan vücut ısısı, circadian saati sayesinde uyanmadan yaklaşık olarak 1.5-2 saat önce normal ısıya yükseltilir, ayrıca insanın gün içindeki zihinsel ve fiziksel yetkinliğinin ayarlandığı saatte bu uyku öncesi ana rastlar. Örnek verecek olursak, normalde 0700'da uyanan bir insanın circadian saati 05.00-05.30'da devreye girerek insanı yeni güne hazırlar. Bu konuda, normal bir insanın 02.00-06.00 saatlerini uykuda geçirdiği, 03.00-05.00 arasında ise circadian saatinin devreye girdiği kabul edilmektedir. Uykusunu ışık, ses gibi çevresel şartlardan arındırabilen kişiler için 24 saatlik olan circadian saati, 25 saate çıkarılabilir. Aslında buradaki döngünün uzatılması ya da kısaltılması

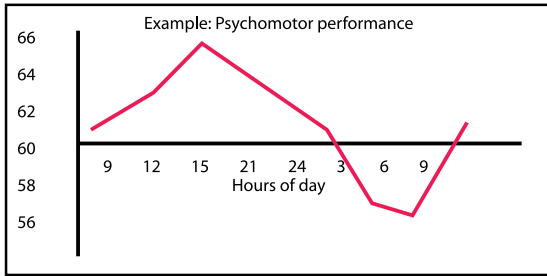
**BU ANI DEĞİŞİKLİKLER
7/24 UÇAN PİLOTLARIN,
ER UÇUŞU YAPAN
KAPTANLARIN HAYAT
TARZI OLMUŞTUR.
BU HAYAT TARZINA
RAĞMEN SONUÇTA
İNSAN OLAN PİLOTLARIN
CİRCADİAN SAATLERİNİN
AYARLANMASINDA
SORUNLAR
YAŞANMAKTA VE
BUNA BAĞLI OLARAK
AŞIRI YORGUNLUK
(FATİGUE) VAKALARI İLE
KARŞILAŞILMAKTADIR.**

circadian saatinin esnekliğinden kaynaklanmaktadır ve biz uçucular için de konunun en önemli bölümünü oluşturmaktadır.

Genellikle insanlar normal uyku saatlerinden daha önce uyumada zorlanırken, daha sonra uyumada diğer bir ifadeyle günün uzatmada çok zorlanmazlar. Buradaki ritim genel olarak 24 saat üzerinden programlanmış olsa da gece ve gündüz ayırımının, dolayısıyla ışık durumunun etkisi önemlidir. Ancak bizleri yakından ilgilendiren sorun, bu ritmin ileri ya da geriye alınmasındaki ani değişikliklerdir. Bu ani değişiklikler 7/24 uçan pilotların, ER uçuşu yapan kaptanların hayat tarzı olmuştur. Bu hayat tarzına rağmen sonuçta insan olan pilotların circadian saatlerinin ayarlanmasında sorunlar yaşanmakta ve buna bağlı olarak aşırı yorgunluk (fatigue) vakaları ile karşılaşmaktadır. Buradaki asıl sorun ise circadian saatinin, zaman dilimlerinde, uyuma periyotlarında, gece/gündüz farklılıklarında yaşanan ani değişime karşı kendini yeterince çabuk ayarlayamamasıdır. Bu tür ani değişikliklere karşı olabilecek fiziksel uyum günler hatta haftalar alabilir, bunun sebebi ise circadian saati düzenleyen gece/gündüz değişiminde yaşanan değişikliklerdir. Örnek olarak bir ER uçuşu sonrasında 7 saatlik bir zaman farklılığına gitmek zorunda kalan bir uçucunun ya da aylık programındaki uçuşlarının gece vakitlerine gelmesi sonucunda gece uçup gündüz uyumak zorunda kalan bir kaptanın circadian saatindeki düzen alt üst olmaktadır. Ancak sorun bu uçucuların yeni düzene uyum sağlamak için yeteri kadar zamanı olmamasındadır. Buna bağlı olarak yeni circadian saatine uyum sağlayamayan pilotlar performans göstermeleri gereken saatlerde uçmak zorunda kalmaktadırlar. Bununla ilgili olarak Şekil 2'de zaman dilimleri ve performans grafiği pilotların fizyolojik yetkinlikleri gösterilmektedir. Buna göre 09.00-02.00 saatleri arasında pilotlar en yüksek düzeyde performans gösterirken 02.00'dan sonra



bu performans düşmektedir. Kendisini yeni zaman dilimine göre hazırlayamayan bir pilot, normalde gün ortasında olmasına rağmen kendisi gece yarısında hissederek performans düşüklüğü yaşayacak ve yorgunluk (fatigue) hissedecektir. Bu aşırı yorgunluğun etkileri de alkollü bir bedenin davranış şekline benzer bir durum arz edecektir.



Aşırı Yorgunluk (Fatigue)

Genellikle uykusuzluğa bağlı olarak gelişen ve Aşırı Yorgunluk-Fatigue olarak adlandırılan bu durum, insanın normal yorgunluk sınırlarını aşan bir şekilde gelişen fiziksel ve zihinsel tükenmişlik ya da bitkinlik halidir. Fiziksel olarak, kasların istenen seviyede iş yapma becerisini yitirmesi anlatılırken, zihinsel olarak ise beyinsel beceri gerektirecek olaylarda kavrama, anlama, yorum yapma ve uygulama gibi eylemleri yerine getirilememesini ifade eder. Fiziksel fatigue genellikle uykusuzluktan ve egzersizden uzak kalmadan dolayı oluşur, zihinsel fatigue ise, yukarıda bahsedilen circadian ritminin bozulmasından, uyku eksikliğinden, stres ve yoğun iş temposundan kaynaklanır. Pilotlar normal çalışma düzenlerinden dolayı burada bahsedilen iki tür fatigue den de etkilenmektedirler.

Sürekli dikkat ve SA (Situational Awareness-Durumsal Farkındalık) sahibi olması gereken fatigue'e maruz kalan pilotların reaksiyon zamanları artar, dikkat seviyeleri azalır, hafıza kapasiteleri düşer ve uçuşta içe kapanık bir davranış şekli benimsemek durumunda kalırlar.

Buradaki en önemli sorun ise uykusuzluktan kaynaklanan fatigue sonrasında yukarıda bahsedilen etkilerin gizli, fark edilmez olmasında ve insanın tüm fonksiyonlarını etkilenmesindedir. Şekil 3'te de gösterildiği gibi, gözü açıkken uyuma, radyo konuşmalarını duymama, görev sırasındaki iletişimin bozulması ve kısmi inkapasite hali fatigue sonrası kokpitte yaşanan



FİZİKSEL OLARAK, KASLARIN İSTENEN SEVİYEDE İŞ YAPMA BECERİSİNİ YİTİRMESİ ANLATILIRKEN, ZİHİNSEL OLARAK İSE BEYİNSEL BECERİ GEREKTİRECEK OLAYLARDA KAVRAMA, ANLAMA, YORUM YAPMA VE UYGULAMA GİBİ EYLEMLERİ YERİNE GETİRİLEMESİNİ İFADE EDER. FİZİKSEL FATİGUE GENELLİKLE UYKUSUZLUKTAN VE EGZERSİZDEN UZAK KALMADAN DOLAYI OLUŞUR,


olaylardır. Uçuşta özellikle yoğun dikkat gerektiren kalkış ve alçalma safhalarında, standart dışı hareketlerde bulunma, yanlış SID ya da STAR, yaklaşma uygulamaları, unstable yaklaşımlar, genel anlamda uçuş yetkinliğinin azalması, bir olaya fiks olma, dikkatin azalması ya da tek yöne kaydırılması, görevler arası önceliklendirmenin bozulması, unutkanlık, yanlış karar verme ve bunların sonucunda SA kaybının yaşanması fatigue sonrasında yaşanan en dikkat çeken durumlardır.

The following table show us the effects of fatigue and sleep loss on performance

Performance Category	Effects
Reaction time: Increased	Timing errors in response sequences Required enhanced stimuli
Attention: Reduced	Overlook/misplace sequential task elements Preoccupation with single tasks or elements Reduced audiovisual scan Less aware of poor performance
Memory: Diminished	Inaccurate recall of operational events Forget peripheral tasks Refer to "old" habits
Mood: Withdrawn	Less likely to converse Less likely to perform low-demand tasks More distracted by discomfort More irritable "Don't care" attitude

Adapted from: "Aircraft Fatigue and Circadian Rhythmicity" by Graeber RC in "Human Factors in Aviation" by Wiener and Nagel (17)

Fatigue ve uykusuzlukla mücadelede yapılması gerekenler ise; öncelikle görev dışı zamanlarda yeterince dinlenme, spor yapma, hobi edinme, uçuş sırasında kontrollü dinlenme yapma, diğer kokpit üyesiyle etkili bir CRM kurma ve onun monitoring yeteneklerinden faydalanma, kabin ekibinin düzenli aralıklarla kokpiti kontrol etmesini sağlama ve şirketlerin ekip planlama departmanlarında fatigue konusunda bir farkındalık yaratma olarak sayılabilir.

Yoğun uçuş temposunda çalışan pilotların uykusuzluk ve fatigue ile mücadele etmeleri uçuş emniyetinin sağlanması ve görevlerin etkin bir şekilde yerine getirilmesi için çok önemlidir. Burada kendisini yorgun hisseden uçucuların dinlendirilmesi, uçuş faaliyetlerinden belli bir zaman uzak tutulması, ve fatigue'in etkilerinin tüm uçucular tarafından tazeleme eğitimlerinde anlamları sağlanmalıdır. 


Kaynaklar

"Fatigue" <http://www.skybrary.aero/index.php/Fatigue>

"Sleep and Fatigue" <http://skybrary.aero/bookshelf/books/1519.pdf>, Alberto

Iovino

"Fatigue and Sleep Management Personal Strategies For Decreasing The Effects Of Fatigue In Air Traffic Control", Euro Control Publication



HAYAT BENİM İÇİN KISA VADELİ PLANLARDAN İBARET

GAZETECİ, YAZAR, TELEVİZYONCU, SENARİST VE AYNI ZAMANDA İYİ BİR CAZ MÜZİSYENİ KÜRŞAT BAŞAR. ÖNCE İSTANBUL, ARDINDAN ANKARA, LEFKOŞA VE AĞRI'DA BAŞLAYAN EĞİTİM HAYATI İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ FELSEFE BÖLÜMÜ'NDE SONLANIR. 1989 YILINDA YAYIMLADIĞI "KIŞ İKİNDİSİNİN EVİNDE" ADLI İLK KİTABI ONA HALDUN TANER ÖYKÜ ÖDÜLÜ'NÜ GETİRİR. ÖNEMLİ GAZETE VE DERGİLERDE ÇALIŞAN, KENDİNE ÖZGÜ RENKLİ KİŞİLİĞİNİ ÇALIŞMA ORTAMLARINA YANSITARAK GENİŞ KİTLELERİN BEĞENİSİNİ KAZANAN KÜRŞAT BAŞAR'LA HAYATA DAİR BİR SÖYLEŞİ GERÇEKLEŞTİRDİK.



Zişan Seçkin



Bu yıl sizin şahlanış yılınız oldu, hem albüm hem kitap. Önce müzikle başlayalım, müzik ne zamandır hayatınızda?

Müzik aklımda çocukluğumdan beri hayatımda, ortaokul yıllarımda piyanoyla başla-

dım, sonra gitar ve ilk gençlik yıllarımda da davul çalarak devam ettim. Zaman içinde caz müziğine ilgimin artmasıyla saksafon benim en sevdiğim enstrüman oldu. Saksafonumu uzun yıllar önce almıştım ama yazarlık, televizyon ve radyo programları müziğin hobi olarak arka planda kalmasına neden oldu. Tuluğ Tırpan ve Burçin Büke



ile birlikte kendi drtlm oluşturunca profesyonel müzik hayatım da başlamış oldu.

Albüm yapma kararında sizi yreklendiren desteğini hep hissettiğiniz isimler kimler?

En baştan beri Zeynep Talu, Buręin Bke ve Oktay Bakır-
cıoğlu değişik projeleri ve destekle-
riyle hep yanımda oldular.

**Müzik yolculuğunuza “Kal-
dığımız Yerden” albümü ile
devam ediyorsunuz. Albmde
çok değerli sanatçılar var. Bu
isimleri nasıl bir araya getir-
diniz?**

şarkıları belirledikçe bunları kim
söyler, kimin sesine daha uygun
olur diye düşünerek oluşturduk.
Hepsiyle yıllardır dostluğa dayanan
ilişkilerim var. İlk albümde de,
bu albümde de hiçbir arkadaşım
davetimi geri çevirmedi “Hayır”
demedi. Hepsi heyecanla gelip bize
katıldılar, iyi bir iş çıkacağına dair
inançları olduğu için bizimle birli-
kte oldular.

**İlk albmnzde şarkıların
çoğu klasik pop şarkıladı,
yeni albümdeki seğimleriniz
nasıl?**

Yeni albümde de iki klasik pop
şarkı var. Benim bir bestem var
sevgili Nükhet Duru söylüyor.
Deep Purple’ın efsanevi ismi John
Lord’un bir şarkısına Türkçe
söz yazdım, onu Candan Eręetin
söylüyor. Leonard Cohen’in bir
şarkısına Zeynep Talu söz yazdı,
Ferhat Göğer seslendirdi. Zlf Li-
vaneli’nin “Nerdesin” adlı eski bir
şarkısını rica ettim, onu da Soner
Olgun yorumladı. Ragıp Savaş Or-

han Gencebay’ın “Bir Teselli Ver”
şarkısını söyledi. “Kaldığımız Yer-
den” iğime sinen çok güzel bir al-
bm oldu.

**Leonard Cohen’den, Orhan
Gencebay’a, Zlf Livane-
li’den, şekip Ayhan Ozişık a
kadar çok değerli isimlerin
besteleri var albümde. şarkı-
ları nasıl belirlediniz?**

Yaptığımız listenin tamamını
sevdiğim şarkılar oluşturuyor. Fark-
lı tarzlarda herkesin sevebileceği
kalıcı ve bizi tatmin eden bir albüm
olsun istedik. Geçen gün bir radyo-
cu arkadaşımız “Bu şarkıların her
biri ayrı bir albüm oluşturabilir”
dedi. Aslında bu dönemde albüm
yapmak pek anlamlı değil, biz ki-
şisel servenimizi devam ettirmek
istedik.

**Müzikle bu kadar yoğun
geçen dönemde bir de kitap
doğdu. “Aslında Hayal”. Biraz
bahseder misiniz iğeriğinden?**

Yıllardır bana yazdığım kitap-
larla hayatımın bağlantısı soruldu.
“Romanın kahramanı siz misiniz,
bu kitapta siz var mısınız?” gibi so-
rularla çok karşılaştım. Özel haya-
tımı da anlatmaktan çok hoşlanma-
dığım için yazmaya karar verdim.
Kitabın yazılış sürecinde çocuklu-
ęum, yaptığım işler, genęlięim ve
yazma servenimle hesaplaştım.
Hepimizin geride kalan hayatı bir
şekilde hayal oluyor, benim yaptı-
ęım işlerin de hepsi hayal. Yazmak,
müzik hep hayalle İlgili. Kendime
bir bakış oldu, enteresan bir dene-
yimdi benim için.

Başucumda Müzik'te de, Yaz'da da, Aslında Hayal'de de hep geçmişe bir öz-lem var. Hayat yorduğu için mi kurgularınız geçmişle bugün arasında hep?

Aslında cevabını bulamadığım bir konu bu. İlk yazdığım kitapta da geçmişe özlem var, o zaman 17-18 yaşındaydım.

Hangi geçmişe özlemse? Bir nostalji duygusu hep var, nedenini tam olarak bilmiyorum açıkçası. Ama yazmak zaten içinde bulunduğunuz dünyada mutsuz olup onu değiştirme duygusudur genelde.

Yayıncılık endüstrileşti, çok yazar çok kitap. Ama dönüp baktığımızda akılda kalan isim ve eser niteliğinde kitap yok gibi. Neden bu hale geldi edebiyat?

Ben baştan beri yayıncılığın endüstrileşmesini savundum. Çok yazar çıksın, çok kitap yazılsın, okuma oranı artsın istedim. Bu zaman içerisinde oldu fakat hayal ettiğim yaratıcı potansiyel oluşmadı. Popüler, hızlı yazılıp hızlı okunan kitaplara okuru alıştırdılar.

Türkiye'de gazeteci olmak zor, mesleki başarı ve medya etiğinden farklı kıstaslar öne çıkabiliyor. Sizce iyi bir gazeteci hangi özelliklere sahip olmalı?

Evrensel bir ilke olarak gazeteciliğin dürüst, şeffaf ve halkın doğru haberi alması temeline uygun yapılması lazım. Bunun için de gazeteci çok çalışmalı, kendini her konuda yetiştirmeli, yaşadığı toplumu ve dünyayı iyi izlemeli...

Hayat felsefenizi bir sloganla özetleyin desem ne dersiniz ?

Hiç istemediğin bir şeyi ne olursa olsun yapma, çok istediğin bir şeyi de ne olursa olsun yap.


Gelenekçi misiniz? Kurallarınız var mıdır?

Önceleri daha kuralcı ve muhafazakar-



dım, daha kesin yargıları vardı. Sanırım olgunlaştıkça katı yanlarımı törpüledim, daha anlayışlı oldum. Bu zaman içerisinde oldu, insanları yargılamamayı, olumsuz bakmamayı ve anlamaya çalışmayı öğrendim.

Bundan sonrası için neler var planlarınızda?

Hiçbir şey planlamıyorum. Bugün ne yaptığım önemli. Yarın farklı bir şey olur ve tüm planlar iptal olur. Hayat benim için kısa vadeli planlardan ibaret. 



28. SAMSUNG BOĞAZIÇI KİTALARARASI YÜZME YARIŞI SONUÇLANDI





Soldan sağa: Kpt.Plt. Serdar Sarı - Kpt.Plt. Osman Şirin - Kpt.Plt. Murat Atlı



Kpt.Plt. Mustafa Deniz Ayvaz

Talpa Yönetim Kurulu Başkan yardımcısı Kpt. Plt. Osman Şirin ve üyelerimizden Kpt. Plt. Serdar Sarı, Kpt. Plt. Murat Atlı ile Kpt Plt. Mustafa Deniz Ayvaz'ın da katıldığı Türkiye Millî Olimpiyat Komitesi'nin (TMOK) geleneksel organizasyonu olan Samsung Boğaziçi Kıtalararası Yüzme Yarışı, İstanbul Boğazı'nda yapıldı. Kpt Plt. Mustafa Deniz Ayvaz 30-34 yaş grubunda 4. olurken genel klasmanda 22. olarak yarışmayı bitirdi.

Anadolu yakasında Kanlıca İskelesi'nden başlayan ve Avrupa yakasında Kuruçeşme Cemil Topuzlu Parkı'nda son bulan yaklaşık 6,5 kilometrelik yarış 48 ülkeden 10'u engelli kate-goride 1546 sporcunun katılımıyla

gerçekleştirildi. 28'inci yıl yarışında biri engelli olmak üzere 363 kadın, 9'u engelli olmak üzere 1183 erkek yüzücü mücadele ederken, 10'u engelli 1515 yüzücü yarışmayı tamamlamayı başardı. Kanlıca İskelesi'nden gruplar halinde start alan yüzücülerin dereceleri aykabileklerine bağlanan çipler sayesinde belirlendi.

Genel klasmanında erkeklerde Ömer Tara yarış birinci sırada tamamlarken, Dimitar Videnov ikinci, Arda Kip üçüncü oldu. Kadınlarda ise Nilay Erkal birinci, Deniz Güngöroğlu ikinci, Ekinsu Tezel üçüncülüğü eldi etti.

Yarışın bu seneki onur konuğu olan Avustralyalı yüzücü Shelley Taylor-Smith de yüzme yarışında yer aldı.



GENEL KLASMANDA DERECEYE GİREN ERKEK VE KADIN SPORCULAR İLE DERECELERİ ŞÖYLE:

Erkekler :

- 1- Ömer Tara (Türkiye) **00:47.39**
- 2- Dimitar Videnav (Bulgaristan) **00:49.57**
- 3- Arda Kip (Türkiye) **00:50.10**

Kadınlar :

- 1- Nilay Erkal (Türkiye) **00:52.38**
- 2- Deniz Güngöroğlu (Türkiye) **00:53.33**
- 3- Ekinsu Tezel (Türkiye) **00:53.34**

Engelli Sonuçları :

- 1- Uğurcan Özer (Türkiye) **00:54.31**
- 2- Necmi Kaan Çavuş (Türkiye) **01:00.39**
- 3- Zeki Yiğit Selçuk (Türkiye) **01:00.41**



SONBAHAR DEPRESYONU

YAZ BİTTİ ARTIK! YAĞMURLU VE BULUTLU GÜNLER BİZLERE EŞLİK EDİYOR. YAZIN VERMİŞ OLDUĞU NEŞE VE ENERJİ YAVAŞ YAVAŞ KAYBOLMAKTA. İLKBAHAR DOĞANIN CANLANMASINI KENDİMİZİ DAHA NEŞELİ VE CIVİL CIVİL HİSSETMEMİZİ SAĞLARKEN SONBAHAR İSE AYDINLIK VE GÜNEŞLİ GÜNLERİN GERİDE KALDIĞINI, SOĞUK KIŞ GÜNLERİNİ HATIRLATIR BİZLERE. HAVALARIN ERKEN KARARMASI, KAPALI OLMASI KEYİFSİZLİK VE MUTSUZLUK VERİR. İŞTE BU NEDENDİR Kİ SONBAHARA HÜZÜN MEVSİMİ TANIMI YÜKLENİR.



Uzm. Psk E. Esra TANRIVERDİ

İstanbul Ruh Sağlığı Enstitüsü

Yaz ve sonbahar döngülerinde depresyon görülme sıklığı artar. Sonbaharda depresyonun en sık görülen belirtileri arasında cinsel istek azalması, sıkıntılı, çaresiz, neşesiz ve sınırlı ruh halleri, uykusuzluk çekme, yorgun ve bitkin uyanma, davranışlarda yavaşlama, geçmişe dönük pişmanlık duygusu gelmekte. Sararan yapraklar, puslu bir gökyüzü içimizdeki sıkıntıyı artırır. Güneş enerjisi beyin yapısını olumlu etkilediğinden güneş enerjisinin azalmasıyla sonbahar aylarında insanların depresyona girme olasılığı diğer mevsimlere göre daha yüksek olur. Nedeni tam olarak

bilinmemekle birlikte kişilerin yetersiz güneş ışığı alması beyindeki kimyasal maddelerin düzeninde bozulma yaratır bu bozulma da depresif duyguların yaşanmasına sebep olur.

Herkesin mutsuzluk yaşadığı anlar olur şüphesiz. Bunlar çoğu zaman bir işin yolunda gitmemesine, gündelik hayatın basit bir takım zorluklarına bir tepki olarak ortaya çıkar. Bu ve benzeri duygular hoş olmamakla beraber gelip geçici duygulardır. Yaşanan düş kırıklıklarına bağlı olarak herkesin duyabileceği gelip geçici üzüntü, hüznün depres-

yondan farklıdır. Depresyon, kişinin ileri derecede çökkün olduğu uzun süreli bir dönemdir. Bununla birlikte depresyondaki herkesin yaşadığı tek duygu çökkünlük olmayabilir. Hasta çok gergin olabilir. Giderek huzursuz ve kolay sinirlenen biri durumuna gelebilir. Her şeyden çok sıkılmış olabilir. Zevk aldığı etkinliklerden zevk almaz olur ya da bu etkinlikler artık ilgisini bile çekmez. “ Bardağın yarısı boş mu yarısı dolu mu?” sorusuna verilen yanıt depresyon geçirme olasılığının önemli bir göstergesidir.

Depresyon kişinin duygusal durumundan çok daha fazlasını etkiler. Kişinin uykusunu ve yemek yeme biçimini bozabilir. Kişi olumsuz ve daha karamsar düşünmeye başlar. Kişide benlik değeri algısını düşürür. Depresyon kişiyi huzursuz ve kararsız kılar. Ancak depresyonun iyi bir tarafı iyileştirilebilir bir hastalık olmasıdır. Kişi uygun bir tedavi ile yitirdiği yaşam enerjisine ve sevincine geri dönebilir. Yaşamda hiç kuşkusuz birçok zorlanma ve engellenmeler yaşanır. Depresyonla baş ederken yaşamın zorluklarını da göğüslemek ve yaşamdan daha büyük bir zevk almak için yapılabilecek çok şey vardır.

Sonbahar depresyonu yaşayan kişilerin hava bulutlu olmasına rağmen dışarı çıkmak isteği olmasa da dışarı çıkmak için çaba göstermesi, vücudu için düzenli beslenmesi örneğin bolca meyve ve meyve suyu tüketimi, düzenli spor yapması, işyerindeki

**DEPRESYONDAN
BİR ÇIRPIDA
KURTULUP, KENDİNİZE
GELECEĞİNİZİ
KESİNLİKLE
BEKLEMİYİN.
OLABİLDİĞİNCE
KENDİNİZE YARDIM
EDİN, HEMEN DÜZELME
GÖSTERMİYORSUNUZ
DİYE KENDİNİZİ
AYIPLAMAYIN HATTA
SUÇLAMAYIN.
OLUMSUZ DÜŞÜNMEYE
YENİK DÜŞMEYİN.**



isteksizliğini azaltmak için sık ve kısa keyifli molalar vermesi, sosyal yaşamını yeniden planlayarak keyif alabileceği aktiviteler planlaması örneğin kendine bir hobi bulması, doğa yürüyüşlerine katılması, fotoğraf kursuna yazılması veya bisiklete binmeye başlaması, v.s... depresif belirtilerin azalmasına yardımcı olacaktır.

Depresyon, tükenmişlik değersizlik umutsuzluk ve çaresizlik duyguları yaratan bir rahatsızlıktır. İşte bu olumsuz bakış açılarının depresyonun bir parçası olduğunun ve gerçek durumu tam yansıtmadığının bilinmesi gerekir. Bu olumsuz düşünceler tedavi etkisini göstermesiyle birlikte giderek gücünü ve kişi için önemini yitirmeye başlar. Depresyondan bir çirpıda kurtulup, kendinize geleceğinizi kesinlikle beklemeyin. Olabildiğince kendinize yardım edin, hemen düzelme göstermiyorsunuz diye kendinizi ayıplamayın hatta suçlamayın. Olumsuz düşünmeye yenik düşmeyin. Mevsime bağlı depresyon geçiriyorsanız, çok kalabalık ortamlardan kaçının ve pozitif enerji alabildiğiniz insanlarla beraber olun. Hafif ve sulu gıdalar alın ve kafeinli içecekler yerine bitki çaylarını özellikle de nane çayını tüketin. Özellikle hamilelik döneminde hormonların değişiminden dolayı depresyon riski daha yüksektir.

Depresyona aşırı sorumluluk sahibi, titiz ve kolayca suçlanma eğilimi olan kişiler daha çabuk girmektedir.

Yüzyıllar önce yaşayan büyük filozof Buddha'ya kulak verin. O der ki : “Kendi kendine ışık ol, kendi ışığında hiçbir şeyde hiç kimsede sığınak arama; kendine gerçeği ışık yap” Haydi şimdi... 📖

EMNİYET KÜLTÜRÜ'NÜN BİR BİRLEŞENİ OLARAK RİSK KÜLTÜRÜ

RİSK; GELECEKTE ORTAYA ÇIKABİLECEK DURUMLARIN, OLAYLARIN VEYA İÇ VE DIŞ ETKENLERİN İDARELERİN AMAÇ VE HEDEFLERİNİN GERÇEKLEŞMESİNİ ETKİLEME İHTİMALİDİR. RİSK YÖNETİMİ İSE; RİSKLERİN İDARENİN HEDEFLERİNE ULAŞABİLMEK İÇİN HER SEVİYEDE RİSKLERİNİ BELİRLİ BİR YÖNTEMLE SİSTEMATİK OLARAK, TESPİT ETMESİ, DEĞERLENDİRMESİ, RİSKLERİN ETKİLERİNİ AZALTMAK İÇİN ÖNLEMLER ALMASI VE BU SÜRECİN ETKİN İŞLEMESİNİ SAĞLAYACAK ŞEKİLDE İZLEMESİDİR. İKİ DEĞERLİ BİLİM İNSANI “EMNİYET KÜLTÜRÜ”NÜN BİR BİLEŞENİ OLARAK “RİSK KÜLTÜRÜ”NÜ ULAŞILMASI İSTENEN HEDEFLER DOĞRULTUSUNDA İNCELEYEREK YOL GÖSTERİYORLAR...



ASST.PROF. Vahap Önen

Okan University Aviation Management
vahap.onen@okan.edu.tr



SENIOR LECTURER Cengiz Türkoğlu

Cranfield Uni. Safety, Accident Investion Centre
cengiz.turkoglu@cranfield.ac.uk



Risk Kültürü, Emniyet Kültürünü tamamlayan yeni bir bileşeni olabilir mi? Ticari hava taşımacılığının perspektiflerine bakarak bu soruya yanıt arayabiliriz.

Milyon uçuşta bir kaza seviyesi, evet, bu hedeflere ulaşmada daha akıllı kurallar koymalıyız, onların uygunluğunu izlemeye, mevcut operasyonel verileri toplamaya devam etmeli ve yaşanan olaylardan dersler çıkarmalıyız. Ancak ulaşılması istenen hedeflere baktığımızda, artan trafik artışını da dikkate alarak daha farklı düşünmemiz ve

buna göre davranmamız gerektiği kantindeyim. Çünkü geçmiş verilerle ve geçmişte yaşanan olaylara dayalı olarak geleceğin tahminlenmesinin yapılması oldukça kısıtlı olacaktır. Günümüz ölçüm literatüründe kullanılan “acceptable level of safety” kabul edilebilir emniyet seviyesi, risk tutumu “risk attitude”, risk algılaması “perception of risk”, risk iştahı “risk appetite”, risk tolere edilebilirliği “risk tolerability” gibi kavramlar pek çok faktörlere dayalı olarak kaçınılmaz bir şekilde subjektif değerlendirmelere yol açmaktadır. İsterseniz aşağıdaki örneklerle bakalım:

Zaman boyutu: Geçmişte kabul edilen ama bugün kabul edilmeyen şeyler nelerdir?

Ulusal kültür: Bir ülkede kabul edilen, ancak başka bir ülkede kabul edilmeyen şeyler nelerdir?

Gerçekler hakkında ön yargılar: Bir kaza olmadan önce kabul edilen olay olduktan sonra kabul edilmeyen şeyler nelerdir?

Kişisel seçimlerimiz: Bir kişi tarafından kabul edilen ama diğeri tarafından kabul edilmeyen şeyler nelerdir?

Bu nedenle London University College' dan Prof. John Adams'ın söylediği gibi : **“Risk Yönetimi bir roket bilimi değildir, ondan daha kompleks bir iştir.”**

Ön hat çalışanlarının üst yönetim tarafından belirlenen ve onları gerçekleştirmek için teşvik ve bazen cezaları da içeren çeşitli hedeflerle karşılaşması hava yolu sektörünün tipik özelliklerindedir.

Bu nedenlerle, Geert Hofstede'nin dediği gibi **“Kültür, sosyal oyunun yazılmamış kurallarını oluşturur.”** Ticari Hava Taşımacılığı ise kompleks bir sosyo-teknik sistemdir.

Niye Risk Kültürü?

Bilindiği üzere Emniyet Yönetim Sistemi (SMS) belirli bir süreden beri ticari havacılığa girmiş model ve yöntemleri çeşitli

EMNİYETİ YÖNETMEK RİSKLERİ YÖNETMEK MANA GELİRSE EĞER; NEDEN “RISK KÜLTÜRÜ” BOYUTUNU DA DÜŞÜNMEMELİYİZ? ORGANİZASYONUN TÜM SEVİYELERİNDE RİSKLER NASIL ALGILANMAKTADIR VE YÖNETİLMEKTEDİR? RİSKLE İLGİLİ KARARLAR ÇEŞİTLİ SEVİYELERDE NASIL VERİLMEKTEDİR? İŞTE TÜM BU SORULAR MEVCUT SMS ÇERÇEVESİNDE YETERİNCE ELE ALINMAYAN VE İHMAL EDİLEN ALANLARDIR.

biçimlerde uygulanmaktadır. Burada hedeflenen, emniyet kültürünün ICAO Doc. 8959'un önerdiği (öğrenen kültür, raporlama kültürü, adil kültür, esnek kültür) öğelerine yeni bir öge (risk kültürü boyutunun) eklenmesidir. Her ne kadar (International Risk Management Institute) ISO:31000 ile bu kavramı geliştirdiyse de havacılığa yönelik yansıması ve uyarlaması yetersiz ve eksik kaldığı görülmektedir. Emniyeti yönetmek riskleri yönetmek mana gelirse eğer; neden “Risk Kültürü” boyutunu da düşünmemeliyiz? Organizasyonun tüm seviyelerinde riskler nasıl algılanmaktadır ve yönetilmektedir? Riskle ilgili kararlar çeşitli seviyelerde nasıl verilmektedir? İşte tüm bu sorular mevcut SMS çerçevesinde yeterince ele alınmayan ve ihmal edilen alanlardır. Bu nedenlere risk kültürü çerçevesinde ek bir çalışmaya ihtiyaç vardır.

Algılanan riskler ile gerçekleşen riskli kararlar arasındaki boşluklar

seviyelerde emniyete etkisi olan “accepted/acceptable” kabul edilen/ kabul edilebilir olarak karar verilmiş riskler var mıdır? Varsa nelerdir? İkinci senaryo ise, emniyete etkisi olan “unacceptable/rejected” kabul edilemez/ reddedilmiş olarak karar verilmiş riskler var mıdır? Varsa nelerdir?

Kuşkusuz ki, algılanan riskler ile gerçekleşen riskli kararlar arasındaki farklılıklar, organizasyonun risk iştahının derecesini de gösterecek olup, bunun sonucunda hangi faktörlerin bu tür riskli kararlar almaya yönelttiğini ortaya çıkararak, kararların arkasında yatan nedensel faktörlerin belirlenmesiyle öğrenen ve gelişen organizasyon olunmasına katkı sağlayacaktır. ➤







Böyle bir kabul edilebilir ve kabul edilmez risklerin belirlenmesi aynı zamanda adil kültürün pro-aktif bir şekilde oluşmasına dayanak sağlayabilir. Çünkü kabul edilen risklere karşı reddedilen risklere yönelik toplanan veriler yöneticilere ön hat çalışanlarının potansiyel aşırı risk alınımının belirlenmesine yönelik bir fırsat vermektedir. Öyle ki bu durumlarda yöneticiler neyin kabul edilmez riskler olduğunu tarif ederek bu tür olayların olmadan önüne geçilmiş olunur. Aksi durumda, çalışanlar aynı riskli kararlarına devam ederler, ta ki bu karar kötü bir olayla sonuçlanana kadar... Tabii ki böyle bir olaydan sonra yönetim disiplinli bir eylem kararı alır. Bu ise çalışanlarda olumsuz bir etki yaratır. Aynı zamanda disiplinli uygulamanın haklılığını doğrulamak ve bunu organizasyonun tüm seviyesinde çalışanlara iletilmesi gibi güçlükler doğurur. Böyle bir eylemin doğal olarak raporlama kültürünü de olumsuz etkilemesi kaçınılmazdır.


Belli bir süreden beri, Cranfield University Safety and Accident Investigation bölümünde görev yapan araştırmacı Cengiz Türkoğlu ile beraber bu sorulara yanıt aramaktayız. Bu çalışmanın ilk etabında, kuruluşların algıladıkları riskler ile gerçekleşen risk tutumları arasında boşluklar var mı bunlar tespit edilecek, daha sonrasında ise bu kabul edilen ya da kabul edilmeyen risklerin yönetim tarafından nasıl algılandığı belirlenerek, aşırı risk alma olup olmadığı görülecektir. Böylelikle gerçek hayattaki durumla, planlanan durum

ÖYLE Kİ BU DURUMLARDA YÖNETİCİLER NELERİN KABUL EDİLMEZ RİSKLER OLDUĞUNU TARİF EDEREK BU TÜR OLAYLARIN OLMADAN ÖNÜNE GEÇİLMİŞ OLUNUR. AKSİ DURUMDA, ÇALIŞANLAR AYNI RİSKLİ KARARLARINA DEVAM EDERLER, TA Kİ BU KARAR KÖTÜ BİR OLAYLA SONUÇLANANA KADAR...

arasındaki boşluklar ortaya çıkmış olacaktır.

Şu ana kadar bu konuyla ilgili uluslararası sektörel 5 konferans, 2 atölye çalışması yapıldı. Burada yapılan çalışmalarda ilk etapta ön hat çalışanımı risk almaya iten faktörler arasında;

-  Yorgunluk
-  Ticari baskı
-  Yakıt politikaları
-  Kuyruk rüzgarı inişleri

konuları ortaya çıktı. Halihazırda; www.riskculture.org web adresi üzerinden bu konuda veri toplama çalışması devam etmektedir. Tüm bu ve devam eden çalışmaların sonucunda, yeterli gözlem, saha verileri ve yapılacak bilimsel çalışmalar sonucunda, risk kültürü boyutunun mevcut emniyet kültürü boyutlarına eklenmesi gereken bir boyut olabileceğini, gerçek hayatta ön çalışanların aldığı risklerle yönetimin kabul ettiği riskler arasında farklılıklar olacağını, riskli kararların performans açığı dikkate alındığında özellikle mevcut emniyet kültürünü ölçen yöntemlere ilave olarak risk açığını ortaya çıkaran (kabul edilen veya kabul edilmeyen risk kararlarını) bir model ve bunu emniyet kültürüne ilave edecek bir enstrüman olması gerektiği düşüncesindeyiz. 



ERENKÖY'ÜN YÜKSELEN KALESİ



*İstanbul'da şehir hayatını ve ona bakış açınızı kökten değiştirecek **Kale Apartmanı**, İstanbul'un en gözde merkezlerinden **Erenköy**'de, hem yatırımınıza hem de yaşamınıza değer katmak için yükseliyor.*

Herkesten önce sizi "Akıllı Ev Sistemi" temalı evleriyle tanıştırmak için satış ofisimize davet ediyoruz.

444 51 73

 **Bigplus**
Group


KALE APARTMANI
erenköy

 **büyükartı**
Yaşamınızın artışı



HAVACILIK EMNİYETİNDE BİRİNCİ YENİ

TÜRK ŞİİRİNDE O GÜNE KADAR YER ETMİŞ KALIP VE ANLAYIŞLARDAN KURTULMAK GEREKTİĞİNİ SAVUNAN ORHAN VELİ KANIK, OKTAY RIFAT VE MELİH CEVDET ANDAY, TARİH 1941'İ GÖSTERDİĞİNDE ŞİİRDE VAR OLAN AŞIRI DUYGUSALLIĞA, ŞAİRANELİĞE, BASMAKALIP SÖYLEYİŞE BAŞKALDIRARAK YENİ BİR AKIM BAŞLATIRLAR. "GARİP HAREKETİ" İSMİYLE BAŞLAYAN BU AKIM DAHA SONRA "BİRİNCİ YENİ 1" OLARAK ADLANDIRILIR. 1950 YILINA GELİNDİĞİNDE EDİP CANSEVER, İLHAN BERK, CEMAL SÜREYYA VE TURGUT UYAR GİBİ ŞAİRLERİN ÖNDERLİĞİNDE OLUŞAN AKIM "YENİ 2" ADINI ALIR... HAVACILIKTA, ŞİİR SANATINDA OLDUĞU GİBİ BİR DEĞİŞİM VE GELİŞİM GÖSTERMEKTE. TİPKİ ŞİİRDEKİ YENİLİKÇİ ARAYIŞLAR GİBİ...



Yrd. Doç. Dr. Cengiz Mesut Bükeç

Girne Üni. Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi
Havacılık Yönetimi Bölüm Başkanı

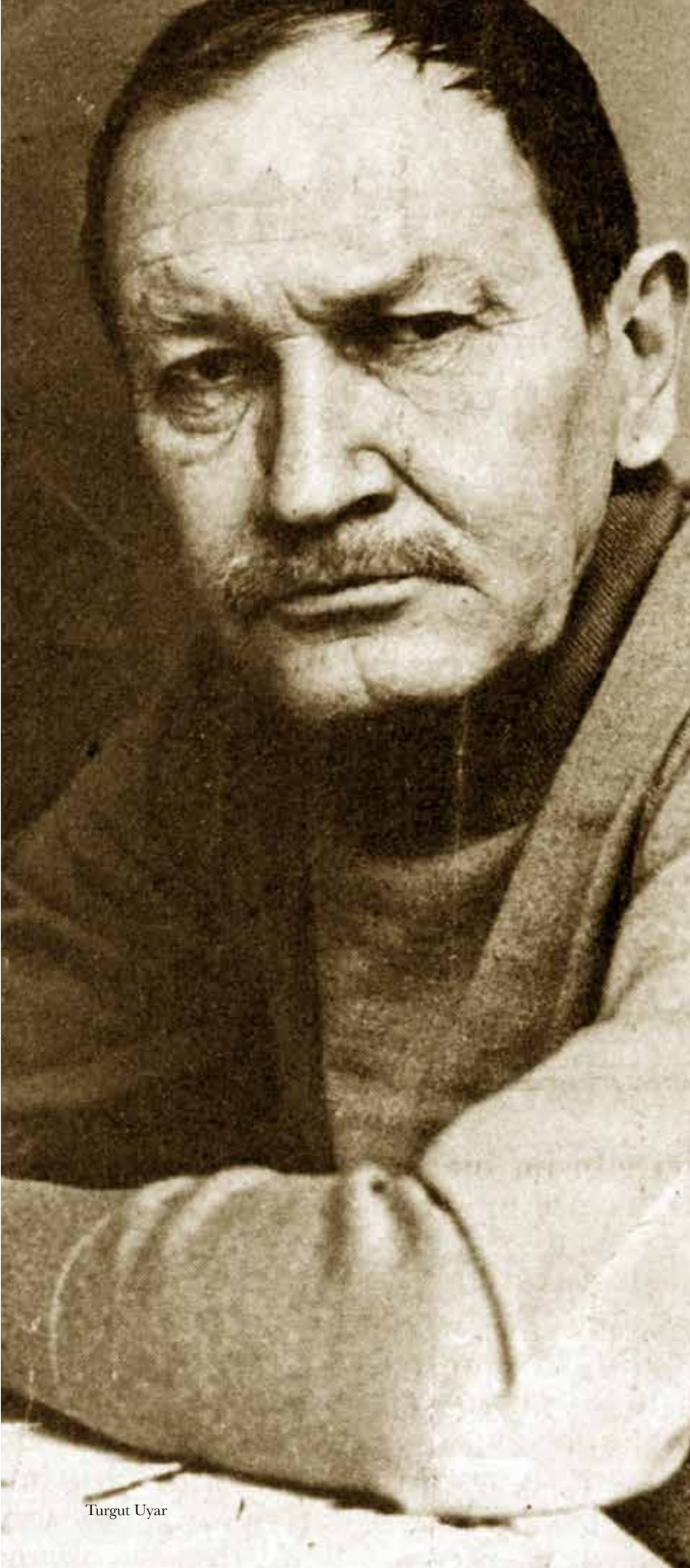
Havacılıkta emniyet düşüncesi olumlu yönde, sürekli bir değişim ve gelişim göstermektedir. Ortaya çıkan yeni emniyet anlayışları, kendinden önce yapılanları reddetmek yerine, eski olanı geliştirmeyi ve emniyeti aynı amaca taşıyacak daha yeni yöntemleri keşfetmeyi öngörmektedir. Sürekliliği sağlayan da yeni anlayışların dinamik şekilde farklı akademik çevrelerde geliştirilip duyurulmasının



Orhan Veli

hemen ardından sektörün bundan yararlanmasıdır. Çünkü havacılıkta emniyet daima daha iyi seviyeye taşınmak istenir.

Havacılık emniyetinin gelişimine koşut anlayış değişikliklerini, dönüp edebiyat tarihimize baktığımızda, şiirimizde karşılaştığımız akımlarla eşleştirmek bana mümkün görünüyor.



Turgut Uyar

Klasik emniyet düşüncesine göre kazaları önlemek için yaşanmış kazalardan ve olaylardan ders alınması gerekir. Havacılık tarihinin başlangıcından sivil havacılıkta pek çok alanda büyük değişimlerin yaşandığı 1970'lere kadar bu düşüncenin aydınlatıldığı alanda kalmıştır. Oysa bu anlayış çok maliyetlidir ve genelde çözüm olarak sadece teknik süreçlerde iyileştirmeyi önerir. Büyük felaketlerle sonuçlanan havacılık kazalarının neden olduğu önemli kayıplarda (maddi, finansal, çevresel) insan faktörünün rolünü açıklamakta yetersiz kalmaktadır.

70'lerin başından itibaren, daha farklı ve daha fazla çaba sarf etmek gerektiği anlaşıldı ve "modern emniyet düşüncesi" belirginleşmeye, uluslararası ve ulusal mevzuatın yanında eğitimlerde ve bilimsel çalışmalarda taraf bulmaya başladı.

Modern emniyet düşüncesine göre, kazaları sıfıra indirmenin olanaksız olduğu bilinir; fakat havacılık faaliyetlerini en az kayıpla yürütmenin yolları usanmadan aranmalıdır, sürekli ve örgütlü çaba sarf edilmelidir. Bunu başarmak için insan merkeze konur ve önce tüm sınırlılıkları tanımlanır, sonra da bunlar dikkate alınarak olası riskler öngörülür ve gerekli tedbirler geliştirilir.

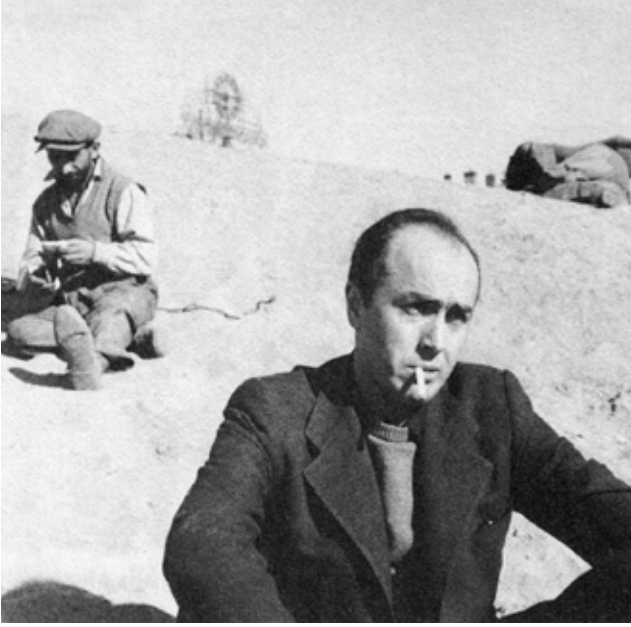
İnsana dair ele alınan bu sınırlılıklar, fiziksel yeterlilikleri ve tasarımı önde tutan ergonomik sınırlılıklarının yanı sıra havacının bilişsel sınırlılıklarını da içermektedir.

Burada çalışanın (havacının) uyku durumu, stres seviyesi, vardiya düzeninde aldığı yük, makinelerle iletişimi, vb. bireysel sorunlarının havacılıkta iş performansına yansıtacağı anlaşılmalı ve bunun da havacılık emniyetinde riskleri beraberinde getireceği düşünülmektedir. İlave olarak, havacı (insan) işleyen sistemin diğer alt sistemler gibi onlarla birlikte işleyen bir parçası olarak görülmektedir. Kokpit tasarımına, kullanılan teçhizatın özelliklerine, kabin basıncı ve oksijen seviyesine ilişkin düzenlemeleri bu kapsamda düşünmek ➤



Cemal Süreyya

Edip Cansever



**EMNİYET YÖNETİMİNDE
İNSAN FAKTÖRLERİ VE
ÖRGÜTSEL FAKTÖRLER
DÖNEMLERİ DİYE
ANILAN DÖNEMLER,
YUKARIDA
BELİRLEDİĞİM
RASYONEL BAKIŞ
AÇISI ÇERÇEVESİNDE
'BİRİNCİ YENİ DÖNEMİ'
İLE EŞLEŞİYOR BENCE.
DÖNEMİN ŞAIRLERİNDEN
ÖDÜNÇ ALDIĞIMIZ
MISRALAR DA BUNU
SÖYLÜYOR ZATEN.**

Eş zamanlı işleyen karmaşık süreçlerin bir parçası olarak, kazaların veya olayların nedenlerini, detaylı şekilde ve faaliyet alanlarının her köşesinde analiz etmektedir. Böylece, emniyet risklerini daha gerçekleştirmeden tanımlayıp önleyebilmek için çaba sarf etmektedir.

Birey olarak başaramadıklarının üstesinden gelebilmek üzere diğerleriyle birlikte hareket etmek ve sosyal uyum becerisini artırıp sergilemek zorundadır. Çünkü örgütlü çabalarla sağlanan havacılık emniyetinin temelinde şu tür zorunluluklar bulunur: Örgütsel iletişimin iyileştirilmesi, örgütsel değişimin zamanında ve çevresel gereksinimlere uygun gerçekleşmesi, örgütlerin öğrenen örgüt haline gelmesi.

Diğer bir deyişle:

Bütün insanların aklı başında

Beş parmak yerli yerinde

Baş işaret orta yüzük serçe

Diyelim kalksa da serçe

Orta parmağa doğru yürüse

mümkündür.

İşte ben insanın merkeze alındığı ve tedbirlerin önceden geliştirilmeye çalışıldığı bu dönemi edebiyattaki birinci yeni akımına benzetiyorum. Çünkü modern toplumun yapıtaşı olan rasyonel insanın öngördüğü veya algılayabildiği gerçek dünyada çevresindeki olayları kontrol etmek olanağı artık kalmamıştır. Gerçek dünya bireyin sınırlarının ötesinde bir tempo ile işlenmektedir:

Her şey birdenbire oldu.

Birdenbire vurdu gün ışığı yere;

Gökyüzü birdenbire oldu;

Mavi birdenbire.

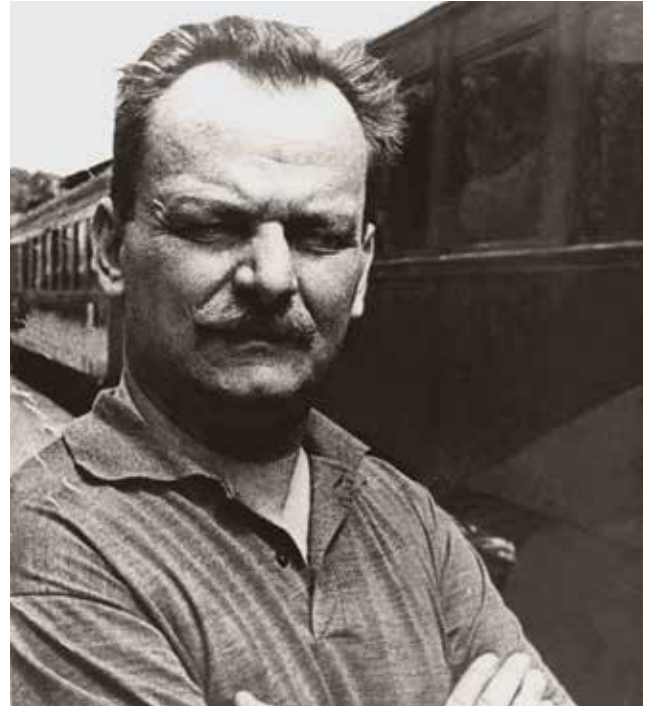
Her şey birdenbire oldu;

Birdenbire titremeye başladı duman topraktan;

Filiz birdenbire oldu, tomurcuk birdenbire.

Yemiş birdenbire oldu.

Havacı, boylu boyunca uzanıp algılayabildiğinden çok daha hızlı gerçekleşen olayları Orhan Veli'nin gösterdiği şaşkınlık düzeyinde izlemeyecektir elbette.



Melih Cevdet Anday

Ne haddine!

Fakat havacının ait olduğu örgütlü topluluğun bir üyesi olarak da sınırlılıkları vardır. Hak ettiği ücreti alamadığını düşünen, yıldırılan, meslek deneyimi ya da sözü değer görmeyen, grup üyeleri ile anlaşamayan, yeteneğine uygun istihdam edilmeyen bireylerden oluşan topluluklarda da farklı emniyet riskleri oluşmaktadır.

Dahası, usullerde, kurallarda ve hatta bazen yasalar-daki eksikliklerin, “örgütlü çabaların emniyeti sağlama-tadaki başarısını” engellediği görülmektedir:

En uzak ışıtlı yıldızda
Çektik kentin yorganını üstümüze,
Düşler kurduk, düşlerimiz batac.
Ve batac kişiler sardı yöremizi:
Suratları insana boyalı
Bütün o alıp satanlar, üleşenler;
İçimizde açan karanfili
Kara turnaklı yaldızla kirleterek,
Sıkınca bir irin çıksın diye
Yalnızlığa gömenler, ün tacirleri,
Bağnazlar, despotlar ve ödlekler;
Havasız odalarda duman kişiler;
Yoksulun cebinden aşırırmış
Beşikleri yutturanlar altın diye.
Durgun batac, leş kokulu batac!

Emniyet yönetiminde insan faktörleri ve örgütsel faktörler dönemleri diye anılan dönemler, yukarıda belirlediğim rasyonel bakış açısı çerçevesinde ‘birinci yeni dönemi’ ile eşleşiyor bence. Dönemin şairlerinden ödünç aldığımız mısralar da bunu söylüyor zaten.

Birinci yenide; havacının bireysel yetersizlikleri, çalışma gruplarının sorunları, örgütsel hatalar, usul ve kural sorunları ile otoritenin yanlış uygulamaları zin ➤



çirleme sorunlara neden olur ve İsviçre Peyniri modelinde anlatıldığı gibi kaza ile sonuçlanır.

Dikkat edilirse, birinci yeninin temelinde hep hata veya ihlal davranışı ve bunların nedenleri (hatta kök nedenleri) üzerinde durulmaktadır.

Birinci yeni emniyet anlayışıyla yürütülen çalışmaların bir noktasından itibaren zorunluluklar ve koşullar belirgin hale gelmiştir. Zorunluluklar mevzuata (yasa, yönetmelik, el kitabı, vb hepsi) yansıtılmıştır. Koşullardan birincisi üst yönetimin emniyetle ilgili çabalarından desteklemesidir, ikincisi de emniyetin kültür olarak benimsenmesi ve geliştirilmesidir.


Emniyeti tesis etmek ve güçlendirmek üzerine yürütülen çabalarda, üst yönetimin desteğinin önemi açıktır. Nitekim üst yönetimin emniyeti desteklemediği, emniyetin anlamını ve önemini kavrayamadığı işletmelerde kaza veya olaylar hakkında rakamların dramatik olduğunu görmekteyiz. Bu yüzdendir ki “emniyet konusunda farkındalığı artırma eğitimi” adı altında havacılık işletmelerinde üst yöneticileri ayrıca ve özellikle bilgilendirmekteyiz.

Emniyetin kültür olarak benimsenmesi, emniyet konusunda örgütün sahip olduğu yerleşik işaretler,

**EMNİYETİ TESİS ETMEK
VE GÜÇLENDİRMEK
ÜZERİNE YÜRÜTÜLEN
ÇABALARDA,
ÜST YÖNETİMİN
DESTEĞİNİN ÖNEMİ
AÇIKTIR. NİTEKİM ÜST
YÖNETİMİN EMNİYETİ
DESTEKLEMEDİĞİ,
EMNİYETİN ANLAMINI
VE ÖNEMİNİ
KAVRAYAMADIĞI
İŞLETMELERDE
KAZA VEYA OLAYLAR
HAKKINDA RAKAMLARIN
DRAMATİK OLDUĞUNU
GÖRMEKTEYİZ.**

inançlar ve değerler kümesinin emniyetin lehine özelliklere sahip olması demektir. Havacıların risk, kaza ve önleme karşı eylemlerini yönlendiren itici bir güç bulunmasıdır. Bu itici güç, havacıların zihinlerinde yaptıkları işe ve işi yürütürken izledikleri emniyet düşüncesine dair ortak bir anlamdır. Böyle bir anlam havacıların deneyim ve yorumları ile beslenmeli ve yürütülen işlerde emniyete öncelik verilmesini sağlayabilmelidir.

Özetlersek; hem üst yönetim desteği hem de emniyet kültürü kavramları biri diğerini besleyen kavramlardır. Bu iki temel kavramın temelinde yeşeren birinci yeni emniyet düşüncesi;

- insanın kasıtlı ya da kasıtsız hatalarını kabul eder,
- bunların nedenlerini örgütsel süreçlerde arar,
- hata veya ihlallerin gerçekleşmesine neden olan koşullardan başlayarak adım adım tüm süreçlerin iyileştirmelerini ister,
- aksaklıkları örgütün her seviyesinde tespit edip eleştiren, her seviyede çalışanın sorunlarına eğilen, rasyonel akılla hareket etmeyi öngören yönleriyle, şüirimizdeki birinci yeni akımıyla eşleşebilir. 





İNSAN FAKTÖRÜ “ZİHİNSEL SÜREÇLERİN YÖNETİMİ”

İNSAN BEYİNİ... KRANİYAL SINIRLAR VE OMURİLİK SAYESİNDE MERKEZİ SINIR SİSTEMİNİ KONTROL EDER, ÇEVRESEL SINIR SİSTEMİNİ YÖNETİR VE HEMEN HEMEN İNSANIN TÜM İŞLEVLERİNİ DÜZENLER... KALP ATIŞI, SOLUK ALMA VE SİNDİRİM GİBİ İSTEMSİZ EYLEMLER, OTONOM SINIR SİSTEMİ YOLUYLA FARKINA VARMADAN BEYİN TARAFINDAN YÖNETİLİR. VE EN İLGİNÇ OLANI İSE DÜŞÜNCE, MANTIK VE SOYUTLAMA GİBİ DAHA KARMAŞIK ZİHİNSEL EYLEMLER İSE BİLİNÇLİ OLARAK BEYİN TARAFINDAN YÖNETİLİR... VE BÜTÜN BUNLAR YAKLAŞIK 86 MİLYAR NÖRON TARAFINDAN YAPILIR...



Timuçin Gürel
THY INSTRUCTOR
Uçuş Eğitim Başkanlığı

Zihinsel süreçler...

Uçuş emniyetini sağlamak yolunda en önemli faktörün insan olduğu hepimizce malumdur.

İnsan faktörü dediğimizde, insanı insan yapan iki değerli unsurdan bahsetmek gerekir. Zor, stresli ve baskı hissedilen işlerde, bu becerilerin

beslenmemesi veya yetersiz seviyede kalması ne yazık ki ortaya çıkacak sonucu olumsuz anlamda etkilemektedir. Bu becerilerden biri zihinsel beceriler diğeri ise sosyal becerilerdir. Takdir edileceği üzere zihinsel beceriler deyince karar vermek, durum farkındalığı, önceliklendirme, monitoring vb. başlıklar ilk akla

gelmektedir. Sosyal beceriler deyince ise iletişim, empati, takım olmak, liderlik vb. başlıklar düşünülmektedir. Her iki başlıkta Pilotlar için önem taşımaktadır. Bu iki başlıkta yer alan becerilerin, Pilotun teknik olarak uçağı emniyetli olarak uçurması için bir alt yapı oluşturduğunu söyleyebiliriz. Biz bu yazımızda ➤



zihinsel becerilerden bahsedeceğiz.

Zihinsel süreçlerin yönetildiği merkez: beyin...

Zihinsel beceriler bilindiği üzere organizmanın yönetim merkezi sayılan beyinde yönetilmektedir. Beynimiz temel olarak üç bölümden oluşmaktadır. İlk kısım ilkel beyin olarak da anılan ve toplamın yaklaşık % 10'luk kısmını oluşturan bölümdür. Beyin sapı ve omurilik soğanının oluşturduğu kısımdır. Bu bölgenin temel işlevi, acil durumlardan kurtulmak, canını korumak olarak ifade edilebilir. İkinci kısım toplamın yaklaşık % 20'sini oluşturan, duygusal beyin olarak isimlendirilen ve temel işlevi duyguların, sezgilerin yönetimi olan bölümdür. Üçüncü kısım ise insanı insan yapan unsurların bulunduğu, insan beyni olarak ifade edilen, toplamın % 70-80'nini oluşturan, tabir yerindeyse buruşuk ve kıvrımlı olan bölümdür.

Aniden ortaya çıkan durumlarda ilkel beyin devreye girer ve o anda bizi koruyacak hamleyi yapmamızı sağlar. Bize doğru fırlatılan bir cisim olduğunu düşünelim. Hemen eğilmemizi sağlayan yer ilkel beyindir. Buna karşılık cevap verecek olan da ilkel beyin olabilir. Takdir edileceği üzere ilkel beyinin tepkileri pek istendik türden olmayabilir. Bize bir şey fırlatana aniden biz de bir şey atabiliriz. Ancak insan beyni denilen kısım devreye girdiğinde o zaman uygun tepkinin oluşması mümkün olabilecektir.

Böyle bir yazıda bahsetmemiz gereken önemli bir husus da beynin en küçük yapıtaşı diyebileceğimiz, bizi biz yapan sinir hücreleri (nöron)'dir. İnsan Dünya'ya geldiğinde milyarlarca nörona sahiptir. Bunların önemli bir kısmı zaman içinde azalır, yok olur. Bunun sebebi en basit şekilde yeteri seviyede onları beslememektir. Yeterince veri alışverişi yapan, bu anlamda iyi beslenen nöronlar aktif çalışmalarına ve varlıklarını geliştirerek sürdürmeye devam eder. Bu konuda bize



Eleanor Maguire

tesisinden Eleanor Maguire, Londra'lı taksi şoförleriyle yapmıştır. Londra'lı taksi şoförlerinin meşhur özelliklerinden ilki, talep edilen noktaya sizi herhangi bir yanlışlık yapmadan ve direkt olarak başarılı bir biçimde ulaştırmalarıdır. Bunun nedenini araştıran Eleanor Maguire, yaptığı çalışmanın sonunda gördüğü ilk şey, bu kişilerde beyinde bulunan talamus bölgesinin son derece gelişmiş olduğudur. Bu bölgenin bir işlevi de beynin navigasyon aleti gibi çalışmasıdır. Eleanor Maguire, bunun temel nedeni olarak, bu kişilere verilen ve yaklaşık dört yıl süren, teorik ve pratik süreç-

PİLOTUN İNSAN FAKTÖRÜ KAPSAMINA GİREN KONU BAŞLIKLARINDA TEKNİK OLMAYAN BECERİLERİNİ SÜREKLİ BESLEMESİ VE DİNAMİK TUTMASI ONUN TEKNİK BECERİLERİNİ GEREKEN DURUMLARDA ETKİN OLARAK SERGİLEMESİ İÇİN SAĞLAM BİR ALT YAPI OLUŞTURACAKTIR.

lerle zorlu aşamaların yer aldığı eğitim sürecini gösteriyor. Bir insanı bir konuda teorik ve pratik olarak etkin şekilde eğitir ve bunu süreklilik şeklinde devam ettirirseniz, geliştirilmek istenen noktalar ve buradaki beceriler doğal olarak gelişiyor.

Bu ve benzeri çalışmalar bize gösteriyor ki beslediğimiz ve dinamik tuttuğumuz alanlar gelişiyor, ilerliyor ve bize gerekli anlarda ilgili becerileri daha kolay sergileyebiliyoruz. Bu kapsamda bir Pilotun insan faktörü kapsamına giren konu başlıklarında teknik olmayan becerilerini sürekli beslemesi ve dinamik tutması onun teknik becerilerini gereken durumlarda etkin olarak sergilemesi için sağlam bir alt yapı oluşturacaktır.



Peki ne yapmak gerek ?

Beynin sağlıklı çalışması ve zihinsel süreçlerin etkin şekilde işlemesi için üç şeyi süreklilik içerecek şekilde yapmakta fayda var. Bunlardan ilki okumak, düşünmek, fikir üretmek gibi zihinsel egzersizler yapmak. Nasıl ki kol kaslarını geliştirmek isteyen bir halter sporcusunun ağırlık kaldırması gerekiyorsa beyni geliştirmek isteyen bir insan da düşünce egzersizleri yapmalıdır. Örneğin bir Pilot aldığı eğitimler de gerçekten katılım sağ-



arak, mesleğiyle ilgili yayınlar takip edip, okuyarak, bir kaza videosu izlerken kendini onu yaşayanların yerine koyarak bu egzersizi yapabilir. Bilgi edinerek, öğrenmek suretiyle yapılan bu düşünce egzer-

sizleri, Pilotun düşünce kalitesini geliştirerek, karşılaşılabilecek durumları daha iyi yönetmesini sağlayacaktır.

Diğer taraftan nerede ve kimlerle zaman geçirildiğine dikkat edilmesi gerekir. Unutmamak gerekir ki beraber olduğumuz insanlar ve bulunduğumuz yerler bizi etkileyerek, zihinsel sistemimizi şekillendirmektedir.

Mümkün olduğunca mesleki veya meslekle dolaylı ilgili alanlarda bilgi birikimi olarak kendinden iyi insanlarla vakit geçiren bir Pilot zihinsel olarak gelişecektir. "Büyük beyinlerle sosyalleş" sözünü hepimiz anımsarız. Örneğin mesleğe yeni başlayan bir Pilot kendinden tecrübeli Pilotlarla daha fazla vakit geçirmeye çalışırsa, farkında olmadan zihinsel gelişimi hızlanacak ve kaliteli olacaktır.


Son olarak beynin ve dolayısıyla zihinsel süreçlerin iyi işlenmesini istiyorsak beynin fizyolojik denilebilecek ihtiyaçlarının da karşılanması gerekmektedir. Beynin

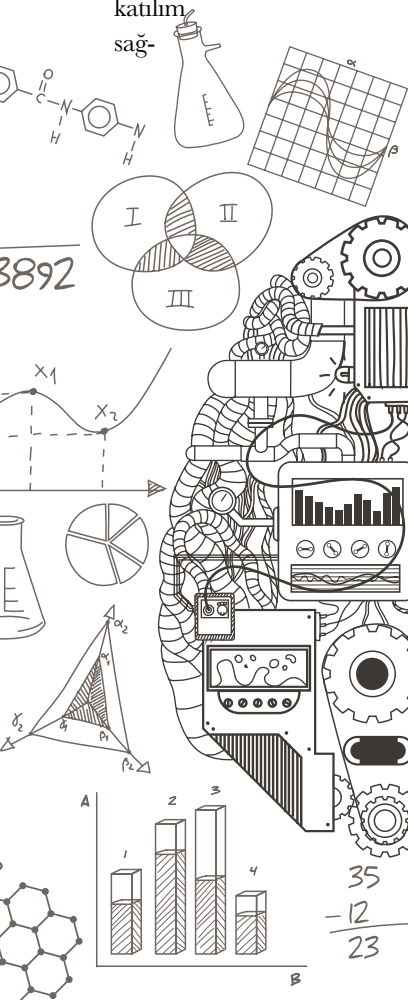
**MÜMKÜN
OLDUĞUNCA MESLEKİ
VEYA MESLEKLE DOLAYLI
İLGİLİ ALANLARDA BİLGİ
BİRİKİMİ OLARAK KENDİNDEN
İYİ İNSANLARLA VAKİT GEÇİREN
BİR PİLOT ZİHİNSEL OLARAK
GELİŞECEKTİR. "BÜYÜK
BEYİNLERLE SOSYALLEŞ"
SÖZÜNÜ HEPİMİZ
ANIMSAZIZ.**

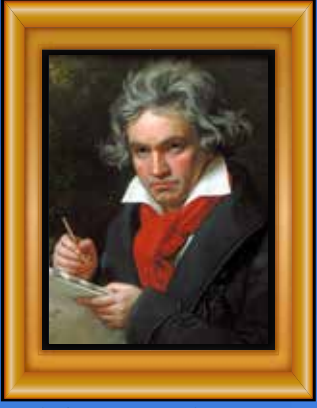
fizyolojik ihtiyaçlarının ilki oksijendir. Unutmamak gerekir ki vücuda alınan oksijenin % 20'ye yakını beyin tüketmektedir. Bunun için açık havada bulunulmalı, yürüyüşler yapılmalıdır. Bir diğer ihtiyaç sudur. Beyin büyük bir kısmı su olan bir ortamda bulunmaktadır. Bu nedenle suyu eksik etmemek

gerekir. Nasıl ki araç motoru susuz kaldığında fazla ısınmadan dolayı tehlike arz ediyorsa, beynin de rahat çalışabilmesi için suya çok ihtiyacı vardır. Uyku diğer bir ihtiyaç başlığı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu noktada kaliteli ve yeterli miktarda uykudan bahsetmekteyiz. Bugün kaynağında yorgunluk, yeterli dinlenmeme olan pek çok kaza literatürde karşımıza çıkmaktadır. Beynin bir ihtiyaç kalemi de glikozdur. Özellikle meyve ve benzer taze ürünlerden alınacak glikoz beynin işine yarayan glikozdur.

Unutmamak gerekir ki yukarıda sayılan ihtiyaçlar karşılanmazsa beyin etkin olarak çalışmak ve zihinsel süreçleri iyi bir performansla ortaya koymak konusunda ne yazık ki yeterli olamayacaktır. Beyin yukarıda sayılanların ciddi eksikliği halinde yüksek kaliteli denilebilecek fonksiyonlarını devreye sokamayacaktır. Beynin yüksek kaliteli sınıfına girebilecek fonksiyonları, bir Pilot için analiz etmek, durum farkındalığı, karar vermek ve benzeri hayati konulardır. Beyin yeterli güce sahip değilse ancak insanı hayatta tutacak fonksiyonlarla yoluna devam edebilir. Gereken bir durumda Pilot için hayati olan önemli fonksiyonların, gereken durumlarda zihinsel güçsüzlük nedeniyle istenilen seviyede işlemiyor olması, ne yazık ki içinde bulunduğu durumu yeterince etkin yönetememesine sebep olabilecektir.

İnsan faktörüyle ilgili bir başka yazıda buluşmak dileğiyle, emniyetli uçuşlar dilerim. 





Ludwig Van Beethoven



Franz Schubert



Wolfgang Amadeus Mozart



Johann Strauss

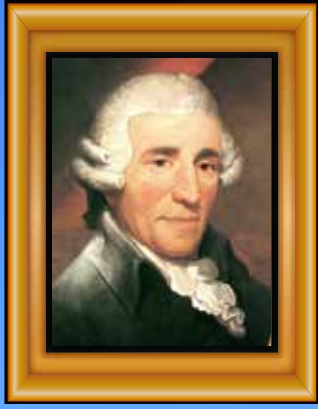
MÜZİĞİN BAŞKENTİ: VİYANA

AVUSTURYA'NIN BAŞKENTİ VE AYNI ZAMANDA EN BÜYÜK KENTİDİR VİYANA. YAKLAŞIK 1.700.000 KİŞİLİK NÜFUSUYLA ÜLKENİN EN KALABALIK ŞEHİRİ KONUMUNDADIR. ÇEVRE İLÇELERİYLE BİRLİKTE VİYANA'DA YAKLAŞIK İKİ MİLYON İNSAN YAŞAR, Kİ BU DA AVUSTURYA NÜFUSUNUN YAKLAŞIK DÖRTTE BİRİDİR. VİYANA, MİMARİDEN MÜZİĞE, BAROKTAN NEO-KLASİZME, İMPARATORLUKTAN MODERN ÇAĞA DOĞRU UZANAN ÇİZGİSİYLE SİZE DEĞİŞİK DUYGULAR YAŞATACAKTIR...





Gustav Mahler



Joseph Haydn

6 yüzyıl boyunca Habsburg hanedanının yerleşim yeri olan Viyana, bu süre boyunca Avrupa'nın kültürel ve politik merkezlerinden biri olmayı başarmıştır. Kent Londra, New York ve Paris'ten sonra iki milyon nüfusuyla dünyanın en büyük dördüncü kentiyken, I. Dünya Savaşı sonrasında nüfusunun dörtte birini kaybetmiştir. Viyana coğrafi konumu ve çoğu imparatorluğuna yıllarca başkentlik yapmış olmasından dolayı gerek mimari gerekse kültürel açıdan Avrupa'nın en güzel şehirlerinden biridir.

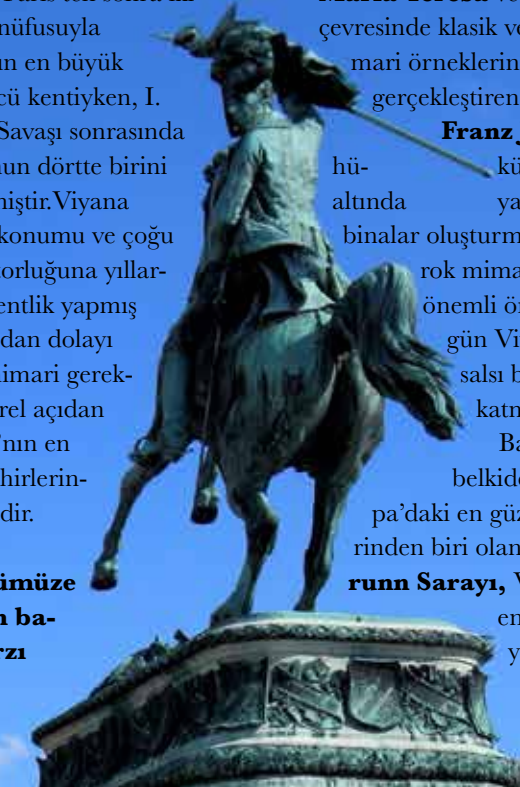
Günümüze uzanan barok tarzı

Viyana'nın tarihi Hristiyanlık sonrası birinci yüzyıla, Roma İmparatorluğu'nun inşa ettiği askeri kamp **Vindobona**'nın oluşumuna kadar uzanır. Günümüzdeki şehrin genel yapısını, çoğunluğu **İmparatoriçe Maria Teresa** ve Ringstraße çevresinde klasik ve anıtsal mimari örneklerinin yapılarını gerçekleştiren **İmparator Franz Joseph**'in hükmü altında yapılmış barok binalar oluşturmaktadır. Barok mimari tarzının bu önemli örnekleri bugün Viyana'ya malsalsı bir görünüm katmaktadır. Barok tarzının belkide tüm Avrupa'daki en güzel örneklerinden biri olan **Schönbrunn Sarayı**, Viyana'nın en popüler yerlerinden

biridir. Muhteşem saray, çok iyi bakımlı bahçeleri, **Gloriette anıtı**, **Palm House** ve hayvanat bahçesi ile her yıl çok sayıda turist tarafından ziyaret edilir. Ayrıca, altı yüzyıldan uzun süredir **Habsburg hanedanına** ev sahipliği yapan **Hofburg Sarayı**'da (İmparatorluk Sarayı) çok önemli bir yapıdır.

'Barok'tan 'Gotik'e ve yeni sanat akımlarına doğru

Muhteşem barok **Belvedere Sarayı** bugün **Klimt** ve **Kokoschka**'nın eserlerinin en büyük koleksiyonunu ve **Schiele**'nin ünlü tablolarının sergilediği **Avusturya Galerisi**'ne ev sahipliği yapmaktadır. Gotik tarzının önemli örneklerinden **Stephansdom**, Prater'deki dev tekerlek ve ünlü **Lipizzaner atlarıyla İspanyol Binicilik Okulu** Viyana'nın sembolü olmuştur. Viyana'nın merkezinde ➤



özgün bir tropik vaha şeklinde kurulmuş olan **İmparatorluk Kelebek Evi** ve **Yeni Sanat Akımı** palmiye evlerinden birinde yaklaşık 400 canlı, özgürce uçan kelebeğe tanıklık edebilir, kentin ortasında kendinizi şelaleler ve egzotik bitkilerle bezeli gerçek bir doğal ortamın içinde bulabilirsiniz..

Viyana'da bir çok uluslararası üne sahip müze ve galeri vardır. Örneğin, **Bruegel** tablolarının dünyanın en büyük koleksiyonu ile **Güzel Sanatlar Müzesi**'ni, **Leopold Müzesi** ile **Museums Quartier**'i, **Modern Sanatlar Müzesini**, **Architekturzentrum** (Mimari Merkez) ve **Kunsthalle**'yi sayabiliriz.

Ve müziğin başkenti Viyana

Klasik müziğin dahisi Wolfgang Amadeus Mozart, Viyana Klasiği denilen türün en önemli temsilcisi Ludwig van Beethoven, hümanist özellikli müzikleriyle insanı kucaklayan Franz Schubert, Mozart ve Beethoven'ın ilham kaynağı



Joseph Hyden, koral senfonileriyle Michael Hyden, vals kralı Johan Strauß I ve Johan Strauß II, romantizm ile modernizm arasındaki dönemin en büyük bestecisi Gustav Mahler...

Viyana uluslararası ününün büyük kısmını, Mozart, Beethoven, Haydn ve Strauß dâhil bir çok ünlü bestecinin yaşadığı ve çalıştığı yer olmasına borçludur. Viyana Filarmoni Orkestrası dünyanın en iyilerinden biridir, Devlet Operası en önemli opera salonları arasındadır ve ünlü

Viyana Erkek Çocuklar Korosu unutulmamalıdır. Sadece bunlar bile onu müziğin başkenti yapmaya yetiyor...

GEZİLECEK YERLER Schönbrunn Sarayı:

Habsburg Hanedanı'nın yazlık sarayıdır. Ülkede en önemli kültürel anıtların bulunduğu saray Viyana'ya gelen turistlerin en fazla ziyaret ettiği yerlerdendir. Schönbrunn Sarayı'nın ve bahçesinin yapımı 1744-1749 yılları

arasında imparatoriçe Maria Theresia tarafından tamamlanmıştır.

1569'da, Roma İmparatoru II. Maximilian günümüzde sarayın bulunduğu bölgede kaynayan bir su görmüş ve suyun üstüne bir çeşme yapılmasını emretmiştir. Çeşmeye de 'Güzel çeşme' yani Schönbrunn adı verilmiştir. Ayrıca İmparator II. Maximilian, çeşmenin yanında satın aldığı büyük araziye sülünler, ördekler, karaca gibi hay-



Arsenal Müzesi



Schönbrunn Sarayı

vanları yerleştirerek bir avlanma bölgesi oluşturmuştur. Bahçeleri ve çeşmeleriyle tanınan bin 200 odalı sarayın hayvanat bahçesi ise Avrupa'nın en eskilerindedir. Bu yazlık saray İmparator Franz Joseph'in eşi, Sissi adıyla tanınan İmparatoriçe Elisabeth'in de yaşadığı mekandı.

1918'e kadar Habsburg Hanedanlığına ait bir saray olan Schönbrunn günümüzde büyük bir müze haline getirilmiştir.

Belvedere Sarayı:

Bahçeleriyle ve sanat geveleriyle Viyana'nın en çekici yerlerinden biridir. Belvedere Sarayı, 1668-1745 yıllarında Savoy Prensi Eugen'in emri ile mimar Johann Lucas von Hildebrandt'a yaptırılmıştır. Yukarı ve Aşağı Belvedere Sarayı olarak iki parçadan oluşan barok yapılar birbirine çok geniş ve gözcü bir bahçe ile bağlıdır. Bugün müze olarak kullanılan yapılarda çok önemli tarihi tab-

lolar da vardır.

Yukarı Belvedere Sarayı'nın en önemli özelliği ise 15 Mayıs 1955'da Avusturya'nın II. Dünya Savaşı'ndan sonra özgürlüğüne kavuştuğu anlaşmanın burada imzalanmış olmasıdır.

Kunsthistorisches Museum:

Müze 1891 yılında aynı isimle Viyana Sanat Tarihi Müzesi olarak Avusturya-Macaristan İmparatoru I. Franz Joseph tarafından açılmıştır. Dünyanın en iyi sanat koleksiyonunu bulunduran müzelerden biridir. Müzede Jan van Eyck, Albrecht Dürer, Giuseppe Arcimboldo, Michelangelo, Rubens, Vermeer, Diego Velázquez, Pieter Brueghel gibi önemli ressamların tabloları sergilenmektedir.

Aziz Stephen Katedrali:

Viyana'nın merkezinde bulunan ve 1147 yılında inşa edilmiş olan katedral, Viyana'nın simgesi durumundadır. Gotik mimari tarzının en önemli yapılarından biri olan katedral büyüleyici bir görünüme sahiptir.

Avusturya Dükü IV. Rudolf tarafından geniş bir şekilde yapımına başlanan kilise daha önceki iki harabe kilise üzerinde yükselir. Avusturya'nın başkentinde en önemli dini yapı olarak, ulusun tarihinde pek çok önemli olaya tanık olmuş ve renkli çatısıyla birlikte şehrin en tanınan sembollerinden biri haline gelmiştir.

Viyana Opera Binası

1861 yılında inşasına başlanan, August Sicard von Sicardsburg ve Eduard van der Nüll tarafından tasarlanan Neo-Rö-

nesans tarzındaki Viyana Opera Binası, müzik dünyasının onur listesinin başında yer almaktadır.

25 Mayıs 1869 yılında Mozart'ın Don Giovanni adlı eseriyle resmen açılan Opera'nın performansı, Gustav Mahler yönetiminde zirveye çıkmış. 1945'te II. Dünya Savaşı sırasında bombalanan Opera Binası 10 yıl içinde yeniden inşa edilerek yepyeni ekipman ve sahnesiyle birlikte 5 Kasım 1955'te Beethoven'ın Fidelio'su ile bir kez daha açılmıştır.

Bina oldukça etkileyici iç dekorasyon ve süslemelere sahiptir. Binanın ana girişinde Joseph Gasser tarafından yapılmış, mimari, heykel, şiir, dans, müzik, tiyatro ve resim sanatlarını temsil eden yedi heykel karşılar ziyaretçilerini. Girişin solunda "Ballet", sağında ise "Opera" yazan Johann Preleuthner imzalı muhteşem rölyefler görülmeye değer.

Secession Jugendstil

Naschmarkt ve Karl Kilisesi yakınında bulunan Secession 3 Nisan 1897 yılında klasik sanata daha çok önem veren yeniliğe kapalı Viyana Sanat Okulu'ndan ayrılan Gustav Klimt, Koloman Moser, Josef Hoffmann, Joseph Maria Olbrich ve Max Kurzweil gibi sanatçıların öncülüğünde oluşturulan yeni akımlara da açık Sanatçılar Birliği binasıdır. 1898 yılında açılan bina aynı yıl ilk sergisini gerçekleştirmiştir.

Secession 1902 yılında ünlü besteci Ludwig van Beethoven'a adanmış 14. sergisi ile tüm dünyada tanınır hale gelmiştir.

14 Haziran 1905'de Gustav ➤



Aziz Stephen Katedrali

Klimt ve bazı arkadaşları yollarını ayırmıştır. Günümüzde çeşitli modern sergilerin yapıldığı bir sergi salonu olarak da kullanılmaktadır.

Prater

Leopoldstadt'ın büyük bir bölümünü oluşturan ve Viyana'nın en büyük parkı Prater'in geniş bir bölgesi dinlenme ve eğlence alanı olarak kullanılmaktadır. Büyük bir bölümünü ise koruma altında tutulan ormanlık alan oluşturmaktadır.

Prater içindeki lunaparkta 1896 yılında İmparator I.Franz Joseph'in tahta çıkışının 50. yılı dolayısıyla İngiliz mimar Walter B. Basset'e yaptırılan ve Viyana'nın sembollerinden Riesenrad da (Dönme dolap) bulunmaktadır.

Arsenal Müzesi

Bizans ve Yeni Gotik tarzın-

daki Arsenal Müzesi Landstrasse'de 1850/1856 yıllarında Ludwig Foerster ve Theopil Hansen tarafından planlanıp hayata geçirilmiş ve savaş tarihine ışık tutan önemli bir yapıdır. 1849'da inşasına başlanan yapının içindeki süslemelerin bitirilmesi 1872 yılına kadar sürmüştür, resmi açılışı ise ancak 1891'de İmparator Franz Josef eliyle gerçekleştirilmiştir.

Binanın dış cephesini süsleyen heykeller dönemin en önemli heykeltıraşlarından Hans Gasser tarafından yapılmıştır.

Müzenin en çok ilgi çeken bölümü ise ikinci katta bulunan Osmanlı bölümü...

Viyana görülmesi gereken ve tarihe ışık tutan yerler bakımından oldukça önemli bir konumdadır. Eğer Viyana'daysanız mutlaka bu yerleri de görmelisiniz: Sankt Marx Mezarlığı, Stadtpark (Şehir Parkı), Haus

des Meeres, Raimund Tiyatrosu, Theater an der Wien, Museumquartier, Volkstheater, Theater in der Josefstadt, Votiv Kilisesi, Liechtenstein Sarayı, Volksoper, Zentralfriedhof, Gasometer, Viyana Friedhof der Namenlosen, Schloss Neuwaldegg ve Schwarzenbergpark

Viyana, müzelerinin ve operalarının yanı sıra kahve kültürü ve lezzetli kekleri ile de ünlüdür. Yorgunluğunuzu atmak, kekleri ve kahveleri denemek için bu mekanlara gidebilirsiniz.

Hotel Sacher: "Sacher Torte" isimli tatlısıyla ünlenmiş özellikle sanatçıların tercih ettiği bir mekandır.

Käseparadies: Kahve özellikle peynirleriyle ünlü mekanda Türk ürünlerine de rastlayabilirsiniz. Bunun dışında Alt Wien, Berg, Demel, Drechsler, Figlmüller de yemekleriyle ünlü yerlerdendir.

VİYANA'DA ALIŞVERİŞ

Viyana alışveriş açısından dünyanın en pahalı şehirlerinden biridir. Özellikle ünlü markaların mağazalarının sıralandığı Kohlmarkt ve Graben'de alışveriş yapmak oldukça maliyetli olacaktır. Ancak şehirde her türlü bütçeye uygun, zengin ürün çeşitliliği sunan pek çok alışveriş merkezi ve mağaza bulmakta mümkündür.

Lüks arıyorsanız

Mariahilfer Caddesi, şehrin en ünlü alışveriş bölgelerinden biridir. Bu uzun cadde, sağlı sollu yüzlerce mağaza ve moda evleriyle alışveriş severlerin bir numaralı durağı olma konumunu sürdürüyor. Son derece lüks ve şık mağazalarıyla görsel bir şölen sunan Graben, Kohlmarkt ve Kärntnerstrasse ise lüksün tavan noktası durumundadır. Şehir merkezinde bulunan bu bölgeler araç trafiğine kapalıdır. Avusturya'nın zarif sanat eserlerini bulabileceğiniz Österreichische Werkstätten ve kristal şamdanlarıyla ünlü Lobmeyr gibi önemli mağazalar da buradadır.

Eliniz boş dönmek istemiyorsanız...

Mariahilfer Caddesi şehrin tüketim merkezi gibidir. Westbahnhof ve Ringstrasse arasında cadde boyunca sıralanan dükkanlarla şehirdeki en uzun alışveriş caddesidir. Burada özellikle seramik biblolar, sisi eşarpları, porselenler, cam ürünleri, Mozart çikolataları gibi şehre özgü birçok hediyelik eşya dikkat çekmekte. Kendinize ve sevdik-



Graben Caddesi



lerinize bunlardan birini hediye olarak alabilirsiniz.

VİYANA'DA YEME-İÇME

Viyana müze ve saray konusunda sunduğu çeşitliliği yeme-içme konusunda da gösteriyor. Yeme-içme konusunda bazı ünlüleri ve oldukça geniş bir mutfağı olan özel şehirlere biridir Viyana. Kendine özgü içecekleri, tatlıları ve lezzetleri bulunuyor. Özellikle pastaları açısından kendine özgü tadlara sahip bir şehir.

Tatlı ve pastalarıyla ünlü

Viyana oldukça gelişmiş, köklü bir tatlı mutfağına sahip nadir kentlerdendir. Özellikle Viyana pastaneleri 1700'li yıllardan günümüze kadar hizmet veren ünlü pastanelerdir. Müziğin yanı sıra tatlı ve pastaların başkenti dememiz hiç te yanlış olmaz.

Viyana'nın en meşhur pastanesi, adı İmparatorluk pastanesi olarak geçen **Viyana Demel**

Pastanesi'dir.

İki kattan oluşan pastanenin ilk katını çikolata bölümü oluşturuyor. Birbirinden güzel, değişik türlerdeki çikolata koleksiyonu karşısında adeta büyüleneceksiniz. Ayrıca bu katta şeffaf bir mutfak da bulunuyor. İzleyiciler bu mutfakta muhteşem Viyana tatlılarının yapılışını canlı olarak izleyebiliyorlar.

Üst katta ise zevkinize göre vermiş olduğunuz siparişlerinizi afiyetle yiyorsunuz. Pastanenin spesyalı Apfelstrudel adındaki özel bir tatlı. Kat kat açılmış hamur içindeki muhteşem elma turtası ve üzerine serpilmiş pudra şekerleriyle servis edilen oldukça hafif bu tatlıyı mutlaka denemelisiniz. Tabii eğer şeker hastası değilseniz.

Viyana'nın bir diğer önemli tatlısı Sacher. Çikolata ağırlıklı bu tatlı genellikle Viyana kahvesiyle birlikte tüketiliyor. Hemen hemen her pastanede bulabileceğiniz bu tatlı da denemeniz

gereken lezzetlerden biri. Özellikle Sacher Otel'in restoranında bu tatlı için uzun kuyruklar oluşuyor.

Bir Viyana klasiği: Şinitzel

Yemek konusunda Viyana denince ilk aklı gelen lezzet şüphesizki Viyana şinitzelidir. En lezzetli şinitzellerin merkezi ise Figlmüller'dir. Dana, tavuk ve domuz seçenekleriyle müşteriye sunulan şinitzeller unutulmamacak lezzettedir.

Silvio Nickol im Palais Coburg, Artner, Palmenhaus, Figlmüller, Minoritenstüberl, Dstrikt Steakhouse, Miznon, Hill Restaurant, Edvard, Wiener Viyana'nın gözde restoranları arasında bulunuyor.

VİYANA'DA EĞLENCE

Dünyanın müzik başkenti Viyana'da eğlence hayatı sadece operalar ve klasik müzik konserlerinden oluşmuyor. Bu

muhteşem gösterilerin yanı sıra Viyana'nın gece hayatı jazz barları, partileri, kulüpleri ve diskolarıyla neredeyse diğer Avrupa başkentlerini geride bırakacak kadar hareketlidir.

Eğer dans etmek ve yorgunluğunuzu atmak istiyorsanız, Donau Techno, Albertina Passage, Cabaret Fledermaus ve Volksgarten bu isteğinize yeterli gelecektir. Ayrıca B72, Loop, Rhiz, Chelsea ve Roten Bogen gibi ünlü kulüplerde önemli mekanlardandır.

Gürtel yolu üzerinde sabah 4'e kadar açık adım başı popüler bir bar veya kulüp bulabilirsiniz. Viyana'nın önemli kulüpleri:

Prater Dome: Burası Avusturya'nın en büyük gece kulübü muhteşem lazer şovları ve dansçı kızlarıyla ünlüdür.

Palmenhaus: Genellikle Viyana'nın elit kesiminin tercih ettiği kulüp oldukça pahalıdır.

U4: Eğer elektronik ve teknoloji müzikten hoşlanıyorsanız. Bu mekan tam size göre! Genellikle gençlerin tercih ettiği bu kulüp oldukça renklidir.

Titanic: Genellikle yabancı turistlerin tercih ettiği ve canlı performans olan bir dans kulübüdür. Sabaha kadar açık olan kulübe giriş ücretsizdir.

Rockhaus: Viyana'nın en gösterişli gece kulüplerinden biri olan Rockhaus'ta canlı rock and roll ve heavy metal performansları sergileniyor.

Bunların dışında Flex, Mo-saique, Arena, B72 ve Queen Club Viyana'nın renkli kulüpleri arasında bulunuyor. ➤



VE GÖSTERİ BAŞLIYOR...

YILDA YAKLAŞIK OLARAK 50 BALE VE OPERANIN GERÇEKLEŞTİRİLDİĞİ DÜNYA'NIN ÖNDE GELEN VİYANA DEVLET OPERASI'NDA AYNI GÖSTERİNİN İKİ GÜN ÜST ÜSTE OLMAMASINA ÖZEN GÖSTERİLİYOR. OPERA PASKALYA VE NOEL OLMAK ÜZERE YILIN SADECE İKİ GÜNÜNDE HİZMET VERMİYOR. GÖSTERİLERİN BİLET FİYATLARI 40-250 EURO ARASINDA DEĞİŞİYOR.

Viyana Devlet Operası Ekim programı

1-11-14-17 Ekim

Saat: 19:00

Bale: **LE CORSAIRE**

Legris / Adam / Ovsianikov

2-5-9 Ekim

Saat: 19:00

AIDA

VERDI / Armiliato / Urmana, Lewis, Botha, Coliban, Maestri

3- 6 Ekim

Saat: 19:00

SIMON BOCCANEGRA

VERDI / Pidò / Hvorostovsky, D'Arcangelo, Vargas, Piscitelli

4-8-12 Ekim

Saat: 20:00

Bale: **VAN MANEN / EKMAN / KYLIAN**

7-10-13 Ekim

Saat: 19:00

TOSCA

PUCCINI / Franck / Harteros, de Leon, Vratogna

15-18-21 Ekim

Saat: 19:00

LE NOZZE DI FIGARO

MOZART / Fischer / Mattei, Röschmann, Nafornița, Cassi, Albano

16-19-22-25-29 Ekim

Saat: 18:30

ARMIDE (Premiere)

GLUCK / Minkowski / Arquez, Rumetz, de Barbeyrac, Bermúdez, Xiahou

20-23-26-30 Ekim

Saat: 18:30

ALCINA

HÄNDEL / Minkowski / Papatanasiu, Reiss, Frenkel, Gritskova

28-31 Ekim

Saat: 19:30

DON PASQUALE

DONIZETTI / Chaslin / Pertusi, Korchak, Arduini, Nafornița

Viyana Devlet Operası Kasım programı

1-2-4-5-18 Kasım

Saat: 19:00

Bale: **BALANCHINE / LIANG / PROIETTO**

Balanchine / Liang / Proietto

3-6-10 Kasım

Saat: 19:00

LA CENERENTOLA

ROSSINI / Scappucci / Mironov, Arduini, Girolami, Maximova, Pertusi

7-11-13-16 Kasım

Saat: 19:00

MANON

MASSENET / Chaslin / Petersen, Borrás, Dumitrescu, Eröd

12-15 Kasım

Saat: 19:30

IL BARBIERE DI SIVIGLIA

ROSSINI / García Calvo / Kollgatin, Rumetz, Leonard, Fingerlos

14-17-20 Kasım

Saat: 19:30

LA BOHÈME

PUCCINI / Goetzel / Xiahou, Hartig, Arrey, Park

19-23-26-29 Kasım

Saat: 19:30

LA TRAVIATA

VERDI / Scappucci / Rebeka, Castronovo, Hvorostovsky

21-24-25-28 Kasım

Saat: 19:00

Bale: **THOSS / WHEELDON / ROBBINS**

Thoss / Wheelton / Robbins

27-30 Kasım

Saat: 19:00

LA FANCIULLA DEL WEST

PUCCINI / Franck / Westbroek, Konieczny, Cura



VİYANA'DA TOPLU TAŞIMA

Viyana ulaşım açısından dünyanın en rahat ve organize şehirlerinden biridir. Viyana'da toplu taşıma son derece yaygın, düzgün ve dakik bir biçimde Viyana Şehir Hatları (Wiener Linien) adlı kuruluş tarafından sağlanıyor.

Viyana, toplam 143 metro, tramvay ve otobüs hattında 5 bin 52 duraktan oluşan bir ulaşım hattına sahip.

Gece geç saatlerde de birkaç gece seferi (Nightline) bulunmakta. Ayrıca cumartesiye pazara bağlayan ve resmi tatil günlerinin gecelerinde de metrolar sabaha kadar çalışıyor.

Dünyanın en büyük tramvay ağı Viyana'da bulunuyor. Otuzun üstündeki hat sayısı ile tramvay, Viyana'nın sembollerinden biri. Kentin hemen hemen her noktasına tramvayla gitmek mümkün.

Viyana' beş hatıyla büyük bir metro ağına (U - Bahn) sahip. Bu hatlardan U4 ve U6, 1890'larda oluşturulan Stadtbahn'ın bazı bölümlerini kullanıyor. Bu hatlar üzerinde Avusturya'nın tarihteki en önemli mimarlarından Otto Wagner'ın tasarladığı köprüler ve istasyonlar bulunuyor.



HAVAYOLU PİLOTLARI İLE HAVAYOLU ŞİRKETLERİ ARASINDA İMZALANAN REKABET YASAĞI SÖZLEŞMELERİ GEÇERLİ MİDİR?

REKABET YASAĞI SÖZLEŞMESİ, İŞÇİNİN İŞ SÖZLEŞMESİ SONA ERDİKTEN SONRA, BELİRLİ BİR FAALİYET ALANINDA, BELİRLİ BİR COĞRAFİ BÖLGEDE VE BELİRLİ BİR ZAMAN DİLİMİ DÂHİLİNDE İŞVERENLE REKABET İLİŞKİSİ İÇERİSİNE GİRMEMİYİ TAAHHÜT ETTİĞİ BİR SÖZLEŞMEDİR. TANIMDAN DA ANLAŞILACAĞI ÜZERE, REKABET YASAĞI SÖZLEŞMESİ, REKABETİ; FAALİYET ALANI, COĞRAFİ BÖLGE VE ZAMAN DİLİMİ KISTASLARI DÂHİLİNDE SINIRLAYAN BİR SÖZLEŞMEDİR.



AV. M. Tarık Gülerüz
TALPA Hukuk Danışmanı

İş sözleşmesi sona erdikten sonraki dönemi konu alan rekabet yasağı, iş sözleşmesinden kaynaklanan doğal bir borç değildir. Bir başka ifade ile rekabet yasağı içermeyen bir iş sözleşmesinin herhangi bir şekilde ortadan kalkması halinde, işçinin işverene karşı rekabet

etmeme yükümlülüğü bulunmamaktadır. Ancak iş sözleşmesine bu yönde hüküm konulması ya da ayrı bir sözleşme yapılması ile işçi aleyhine rekabet etmeme yükümlülüğünün düzenlenmesi mümkündür.

Peki, hava yolu pilotları ile hava yolu şirketleri arasında imzala-

nan rekabet yasağı sözleşmeleri geçerli midir? Bir başka deyişle, bir hava yolu şirketinin sözleşmeye ekleyeceği bir hükümle, pilotun sözleşme sona erdikten sonra belirli bir süre boyunca, belirli bir coğrafi bölge dâhilinde, pilotluk yapmasını engellemesi, hukuken korunabilir bir menfaat

olarak kabul edilebilir mi?

Çalışmamızda rekabet yasağı sözleşmelerinin hava yolu pilotları açısından geçerli olup olmadığı hususu rekabet yasağına ilişkin pozitif düzenlemeler ve yargı içtihatları çerçevesinde değerlendirilecektir.

**GERÇEKTEN, GEÇİMİNİ
EMEĞİ İLE SAĞLAYAN
İŞÇİNİN, REKABET YASAĞI
NEDENİYLE MESLEĞİNİ
İFA EDEMEMESİ, İŞÇİNİN
YAŞAMINI İDAME
ETTİREMEME RİSKİNİ
DOĞURMAKTADIR.**

Rekabet yasağı ve çatışan menfaatler

Rekabet sözleşmesinin yukarıda yapılan tanımından hareketle; temelde çatışan ve bu nedenle hem işveren hem de işçi açısından dengelenmesi gereken üç menfaatin olduğu sonucuna varılmaktadır. Bu menfaatlerin ilki, işçinin iş sözleşmesi kapsamında iş görme borcunu ifa ederken elde ettiği işverene ait ticari sırların korunmasının, işveren için haklı bir menfaat teşkil ettiğine ilişkin varsayımdan ortaya çıkmaktadır. Rekabet yasağı sözleşmesinin, işverenin özellikle üretim ve pazarlama faaliyetlerine ilişkin birçok menfaatini koruduğu yadsınamaz bir gerçektir. Bu bağlamda, rekabet yasağı sözleş-

mesinin, işverenin gayri maddi malvarlığı olarak kabul edilen ve kısaca know-how olarak özetlenebilecek, teknik örgütlenme, üretim yöntemleri, imalat ve pazarlama sırları, müşteri çevresi, good-will (peştemaliye) gibi işletme dışı unsurlarını koruduğu gibi, dolaylı olarak insana ve onun gelişimine yaptığı yatırımı da koruduğu belirtilmektedir. Bu açılardan rekabet yasağı sözleşmesi, işverenin haklı menfaatlerinin korunması açısından oldukça önemli bir sözleşmedir.

İkinci menfaat ise, işçinin anayasal düzeyde teminat altına alınan çalışma hak ve özgürlüğüdür. İş sözleşmesi sonrası, rekabet yasağının işçinin çalışma özgürlüğünü kısıtladığı açıktır.

Özellikle aşırı kısıtlayıcı bir rekabet yasağının, işçinin ekonomik geleceğini hakkaniyetle bağdaştırılmayacak şekilde tehlikeye düşürme olasılığı, rekabet yasağı sözleşmesinin iş hukukunun emredici yapısı bağlamında değerlendirilmesini zorunlu kılmaktadır. Gerçekten, geçimini emeği ile sağlayan işçinin, rekabet yasağı nedeniyle mesleğini ifa edememesi, işçinin yaşamını idame ettirememesi riskini doğurmaktadır.

Nihayet, rekabet yasağı sözleşmesi açısından çatışan ve bu nedenle korunması gerektiği kabul edilen son menfaat kolektif menfaattir. Rekabet yasağı sözleşmelerinin mal ve emek piyasasındaki işletmeler arası rekabet üzerinde sınırlayıcı bir etkisi ➤



bulunmaktadır. Nitekim rekabet yasağı sözleşmeleri yoluyla işverenin rakip bir işletmenin işçisi ile iş akdi kurması engellenmediği gibi, işçilerin iş sözleşmesinin sonlanmasıyla sonra kendi işletmelerini kurup işverenleri ile rekabet etmeleri de engellenmemektedir. İngiliz hukukunda, örneğin; tarihi gelişim süreci içerisinde ilk zamanlar, rekabet yasağı sözleşmelerinde korunması amaçlanan temel menfaatin “Serbest piyasa ekonomisi” olduğu görülmektedir.

Türk hukukunda, işçinin iş sözleşmesinin sona ermesini izleyen dönemi kapsayan rekabet yasağını normatif açıdan düzenleyen temel hükümler 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu’nda (TBK) yer almaktadır. TBK’da yer alan düzenleme, yukarıda belirtilen çatışan menfaatler arasında adil bir denge kurulması adına, rekabet yasağı sözleşmesini belirli sınırlamalara tabi tutmaktadır.

Rekabet yasağı sözleşmelerinin geçerlilik koşulları

Rekabet yasağı ve işçinin çalışma özgürlüğü arasındaki dengenin sağlanması için

gerekli olan normatif düzenlemeler, rekabet yasağı sözleşmesinin geçerliliğini ve bağlayıcılığını bir takım sıkı kurallara tabi kılmıştır.

TBK’nin “Rekabet yasağı” üst ve “Koşulları” kenar başlıklı 444’üncü maddesinin birinci fıkrasında, rekabet yasağı; fiil ehliyetine sahip olan işçinin, işverene karşı sözleşmenin sona ermesinden sonra herhangi bir biçimde onunla rekabet etmekten, özellikle kendi hesabına rakip bir işletme açmaktan, başka rakip bir işletmede çalışmaktan veya bunların dışında, rakip işletmeyle başka türden bir menfaat ilişkisine girişmekten kaçınmayı yazılı olarak üstlendiği sözleşme olarak tanımlanmakta; müteakip ikinci fıkrada ise rekabet yasağı kaydının geçerli olabilmesi için, rekabet kaydının ihlalinin işverenin önemli bir zararına sebep olacak nitelikte olması gerektiği belirtilmektedir.

Kanunun lafzından hareketle; rekabet yasağı sözleşmesinin geçerliliğinin “Üç geçerlilik şartı”na bağlandığı sonucuna varılmaktadır. Geçerlilik şartları işçinin fiil ehliyetine sahip olması, sözleşmenin yazılı olması ve işverenin hukuken korunmaya değer bir menfaatinin olması gerekliliğidir.

Konumuz açısından burada asıl önem arz eden husus hava yolu şirketlerinin rekabet yasağı sözleşmesi akdetmesinde “Hukuken korunmaya değer bir menfaatinin olup olmadığıdır”. Zira hava yolu pilotları ile rekabet yasağı sözleşmesi akdetmek isteyen hava yolu şirketinin bu yönde korunmaya değer haklı bir menfaatinin bulunması gerekmektedir.

Türk hukukunda rekabet yasağı sözleşmesi, iş ilişkisi sebebiyle işçiye işverenin müşteri çevresi veya üretim veya iş sırları hakkında bilgi edinme olanağı sağladığı ve bu bilgiler kullanıldığında işverenin önemli bir zarar görme olasılığı ortaya çıktığı takdirde geçerli sayılmaktadır (TBK. m. 444/2). Anılan hükmün temelinde, ancak işverenin haklı bir menfaatine *-legitimate interest of the employer-* hizmet eden rekabet yasağı sözleşmelerinin caiz sayılacağına ilişkin kural yatmaktadır.

Bu itibarla, söz konusu kanun hükmünde; “İş ilişkisinin işçiye müşteri çevresi veya üretim sırları ya da işverenin yaptığı işler hakkında bilgi edinme imkânı sağlamanın ve aynı zamanda bu bilgilerin kullanılmasının, işverenin önemli bir zararına sebep olacak nitelikte olması” bir geçerlilik şartı olarak kabul edilmiştir.

KANUNUN LAFZINDAN HAREKETLE; REKABET YASAĞI SÖZLEŞMESİNİN GEÇERLİLİĞİNİN “ÜÇ GEÇERLİLİK ŞARTI”NA BAĞLANDIĞI SONUCUNA VARILMAKTADIR.

Bu anlamda, rekabet yasağına ilişkin sözleşmelerin geçerli olması için iş ilişkisinin işçiye, “Müşteri çevresi” veya “Üretim sırları” ya da “İşverenin yaptığı işler” hakkında bilgi edinme imkânını sağlaması yeterli olmayıp, aynı zamanda bu bilgilerin kullanılmasında işvereni önemli nitelikte bir zarara uğratabilecek mahiyette olması gerekliliği aranmıştır.

EK OLARAK, REKABET YASAĞI SÖZLEŞMELERİNİN ZORUNLU UNSURLARI OLAN COĞRAFİ ALAN SINIRLAMASININ, İŞVERENİN FİLEN FAALİYETTE BULUNDUĞU COĞRAFİ ALANI AŞMAMASI GEREKMEKTEDİR.

gerekmektedir. O halde rekabet yasağı sözleşmesinin yapılabilmesi ve işverenin haklı bir menfaatinin varlığı koşulunun gerçekleştiğinin söylenebilmesi için, hava yolu pilotlarının yukarıda sayılan konularda bilgi sahibi olması yeterli değildir. Ayrıca, söz konusu bilgilerin kullanılmasının işvereni önemli bir zarara uğratma ihtimalinin bulunduğunu kanıtlayan illiyet bağının da bulunması gerekecektir.

Rekabet yasağı sözleşmelerinin TBK m. 444/2 hükmü nedeni ile geniş bir uygulama alanı bulunduğu, bu çerçevede kanuni düzenleme açısından sektör ya da meslek ayrımı yapılmadığı söylenebilir. Ancak bu denli geniş bir

yeteneğe dayanan meslekler açısından rekabet yasağı sözleşmelerinin geçerli olmayacağı ifade edilmektedir. Bu meyanda, örneğin; hekimlik ve avukatlık gibi serbest mesleklerde müşteri (hasta, müvekkil) ile ilişkilerin daha ziyade kişisel yeteneğe dayandığı için anılan mesleklerle ilişkin rekabet yasağının geçerli olmayacağı kabul edilmektedir. Nitekim söz konusu mesleklerle ilişkin işveren zararının, işçinin “Müşteri çevresi” veya “Üretim sınırları” ya da “İşverenin yaptığı işler” hakkında bilgi edinme imkânından değil ve fakat kişisel yeteneği ve maharetinden kaynaklanacağı; bunun da TBK m. 444/2 bağlamında değerlendirilemeyeceği belirtilmektedir. Konumuz açısından değerlendirmede bulunacak olursak; hava yolu pilotlarının yaptıkları işin de tıpkı hekimlik ve avukatlık gibi kişisel yeteneğe dayandığı söylenebilecektir.

Dolayısıyla rekabet yasağı sözleşmelerinin diğer koşulların bulunması faraziyesinde dahi hava yolu pilotları açısından geçerli olmadığı söylenebilecektir.

Rekabet Yasağı Sözleşmesinin Sınırları

İşçinin çalışma ve sözleşme özgürlüğüne yönelik ciddi bir müdahale anlamı taşıyan rekabet yasağı sözleşmeleri, haklı işletmesel menfaatlerin korunması için gerekli olduğu ölçüde geçerli

kabul edilmektedir. Ancak buradaki “Gereklilik ölçüsü”, üzerinde dikkatle durulması gereken bir husustur. Zira sınırsız ve ucu açık bir rekabet yasağının, işçinin çalışma özgürlüğünü ortadan kaldıracığı ve işçinin geçim kaynağı olan emeğini istihdam piyasasına sunamaması sonucunu doğuracağı açıktır.

TBK'nin 445'inci maddesinde rekabet yasağına ilişkin sözleşmelerin zaman, yer ve konu açısından sınırlandırılmasına öngören düzenlemeler yer almaktadır. Buna göre, anılı düzenlemede rekabet yasağının, işçinin ekonomik geleceğini hakkaniyete aykırı olarak tehlikeye düşürecek biçimde yer, zaman ve işlerin türü bakımından uygun olmayan sınırlamalar içermeyeceği ve yasağın özel durum ve koşullar hariç iki yılı aşamayacağı öngörülmüştür.

TBK m. 445'de azami süreye ilişkin yer alan “*Özel durum ve koşullar hariç olmak üzere*” ibaresinden tam olarak ne kastedildiği açık olmasa da, genel kabule göre çok istisnai durumlar dışında rekabet yasağı sözleşmelerinin iki yıldan fazla olması mümkün değildir.

Kanunda yer alan bir diğer sınırlama yer bakımındandır. Ancak coğrafi alan sınırlamasının hava yolu pilotları açısından ne şekilde uygulanacağı tartışma konusu olacağı açıktır. Ancak, Yargıtay'ın yerleşik uygulaması konuya ışık tutmaktadır. Yargıtay, işverenin tüm Türkiye'de faaliyette bulunması durumunun

Ancak, rekabet yasağı ihlalden bahsedilebilmesi için zararın fiilen gerçekleşme şartı bulunmamaktadır. Yakın ve önemli bir zarar tehlikesinin varlığı yeterlidir. Yine, belirtilen üç durumun birlikte gerçekleşmesi şartı da aranmamaktadır. O halde, iş sözleşmelerine konulacak rekabet yasağı kayıtlarının TBK m. 444/2 hükmü uyarınca oldukça geniş bir uygulama alanının olduğu söylenebilir.

Rekabet yasağı kaydının geçerli olabilmesi için “Müşteri çevresi” veya “Üretim sınırları” ya da “İşverenin yaptığı işler” hakkında bilgi edinme imkânı ile meydana gelecek zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması

uygulama alanının hakkaniyete aykırı sonuçlar doğuracağı açıktır. Bu nedenle gerek akademik çevrelerde (doktrinde) gerekse de Yargıtay uygulamasında kişisel



YARGITAY'IN TÜM TÜRKİYE'Yİ KAPSAYAN REKABET YASAĞI KAYDI İÇEREN SÖZLEŞMELERİ GEÇERSİZ KABUL ETTİĞİ DÜŞÜNÜLDÜĞÜNDE, REKABET YASAKLARININ HAVA YOLU PİLOTLARI AÇISINDAN GEÇERLİ OLACAK ŞEKİLDE FORMÜLE EDİLMESİ NEREDEYSE OLANAKSIZDIR.

da, rekabet yasağı sözleşmesinin ülkenin tümüne sirayet edecek şekilde kararlaştırılmasının geçerli olduğunu kabul etmektedir. Buna göre, hava yolu pilotları açısından tüm Türkiye'ye sirayet eden sınırlamalar geçerli olmayacağı gibi dünya geneline ilişkin bir sınırlamanın öngörülmesi de mümkün değildir.


Kanundaki bir diğer sınırlama da işin türü bakımından getirilen sınırlamadır. İşin türü bakımından getirilecek sınırlamanın "Meslek yasağı" noktasına varmaması gerekmektedir. Buna göre, hava yolu pilotları açısından meslek yasağı anlamına gelecek rekabet yasakları geçersiz kabul edilecektir.

Sonuç ve Değerlendirme

Kanuni düzenleme açısından rekabet yasağına ilişkin düzenlemeler meslek ve sektör ayrımı olmaksızın geniş bir uygulama alanı bulmaktadır. Bu anlamda söz konusu düzenlemelerin ilk görüşte *prima facie* hava yolu pilotları ile hava yolu şirketleri arasında imzalanan rekabet yasağı sözleşmeleri açısından da uygulanacağı söylenebilir.

Ancak hava yolu pilotlarının yaptıkları işin tıpkı hekimlik ve avukatlık gibi kişisel yeteneğe dayandığı açıktır. Bunun gibi, hava yolu pilotlarının çalıştıkları konum itibarıyla hava yolu şirketlerinin "Müşteri çevresi" veya "Üretim / işletme

sırları" ya da "İşverenin yaptığı işler" hakkında bilgi edinme olanaklarının düşük olduğu da rahatlıkla ifade edilebilir. Ek olarak, rekabet yasağı sözleşmelerinin zorunlu unsuru olan coğrafi alan sınırlamasının, işverenin fiilen faaliyette bulunduğu coğrafi alanı aşmaması gerekmektedir. Oysa hava yolu şirketlerinin faaliyette buldukları coğrafi alan kimi zaman tüm dünya geneli olmaktadır. Yargıtay'ın tüm Türkiye'yi kapsayan rekabet yasağı kaydı içeren sözleşmeleri geçersiz kabul ettiği düşünüldüğünde, rekabet yasaklarının hava yolu pilotları açısından geçerli olacak şekilde formüle edilmesi neredeyse olanaksızdır. Son olarak birçok rekabet yasağı sözleşmesinin hava yolu pilotları açısından meslek yasağına dönüşeceği şüphesizdir. Bu sebeple, hukuken meslek yasağı boyutuna varan rekabet yasağı sözleşmesinin geçerli olması mümkün değildir.

Dolayısıyla, hava yolu pilotları ile hava yolu şirketleri arasında imzalanacak rekabet yasağı sözleşmelerinin kahir ekseriyette geçersizlik yaptırımına tabi olacağı rahatlıkla ifade edilebilir. 





NOSTALJİ VE TARİHLE İÇ İÇE: KOÇ MÜZESİ

ESKİ İSTANBUL'UN MERKEZİ HALIÇ KIYISINDA 27 BİN METREKARELİK AÇIK VE KAPALI ALANDA KURULU OLAN RAHMI M. KOÇ MÜZESİ, TÜRKİYE'NİN İLK VE TEK SANAYİ MÜZESİ OLMA ÖZELLİĞİNİ KORUYOR. FARKLI DÖNEMLERE VE KONULARA AİT İNSANLIK TARİHİNE IŞIK TUTAN 14 BİNİN ÜZERİNDE OBJEDEN OLUŞAN KOLEKSİYONU, ÇOCUKLARA YÖNELİK EĞİTİMLERİ, ATÖLYELERİ, DENİZALTI, BUHARLI TREN TURU VE FENERBAHÇE VAPURU'YLA RAHMI M. KOÇ MÜZESİ ŞEHİRDE UZUN VE DOLU BİR GÜN GEÇİRMEK İSTEYENLERE SESLENİYOR.

Ülkemizin ilk ve tek sanayi müzesi olan Rahmi M. Koç Müzesi, Haliç kıyısındaki 27 bin metrekarelik alanda ziyaretçilerini bekliyor. Mustafa V. Koç Binası, Hasköy Tersanesi ve Açık Hava Sergileme Alanları olmak üzere müze üç ayrı bölümden oluşuyor:

Mustafa V. Koç / Lengerhane Binası:

12. yüzyıldan kalma bir Bizans binasının temelleri üzerine kurulmuş Lengerhane Binası, Üçüncü Ahmet Dönemi'nde (1703-1730) tersane tesisleri için zincir

ve çapa (lenger) üretmek amacıyla kurulmuş, sonraki yıllarda Tekel-Cibali Tütün Fabrikası olarak kullanılan Lengerane

Binası 2.sınıf tarihi eser kapsamındadır.

1991 yılında Rahmi M. Koç Müzecilik ve Kültür Vakfı tarafından satın alındı. 2.5 yıl süren restorasyon çalışmaları sonucunda 1994 yılında Lengerane Binası müzenin ilk bölümü olarak kapılarını ziyaretçilerine açtı. ➤





Tarihi Hasköy Tersanesi:

1861 yılında inşa edilen Şirket-i Hayriye tarafından inşa edilen ve en küçük tersanesi olan Hasköy Tersanesi 1996 yılında sergileme alanlarının, Rahmi M. Koç Müzesi koleksiyonuna yeterli gelmemesi nedeniyle satın alınan ve aslına uygun olarak yenilenen tersane, 2001 yılında müzeye dahil edildi.

Açık hava sergileme alanı:

Hasköy Tersanesi ile Hasköy parkı arasında kalan bölüm açık sergileme alanı olarak değerlendirildi ve müze bünyesine sonradan ilave edildi. 2016 yılında ise ismi Mustafa V. Koç Binası olarak değiştirildi.

dirildi ve müze bünyesine sonradan ilave edildi. 2016 yılında ise ismi Mustafa V. Koç Binası olarak değiştirildi.

Müze Koleksiyonu ve Bö-lümler:

Rahmi M. Koç Müzesi farklı alanlara ilgi duyan, her yaş grubu misafirine sesleniyor. 1898 model Malden Buharlı Otomobil'den, 1963 model ilk Anadol'a; buharlı gemi makinesi modellerinden, 1384'te yapılan gök küreye; transit teleskoptan Edison telgrafının patentlenmiş orijinal modeline kadar herkese hitap eden farklı dönem ve ülkelere ait binlerce obje Rahmi M. Koç Müzesi'nde sergileniyor.

Atatürk Bölümü:

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu ve ilk Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'e ait objelerin

yer aldığı bu bölümde Atatürk'ün kıyafetlerinden ofis malzemelerine kadar çeşitli kişisel eşyaları sergileniyor. Ayrıca kıymetli Atatürk Efemeraları, koleksiyonda ender bulunan basın fotoğrafları, Kurtuluş Savaşı öncesi döneminden propaganda kartpostalları, Cumhuriyet sonrası basılan ilk pullardan örnekler ve çeşitli ülkelerde yayımlanmış olan makaleler de bulunuyor.

Karayolu Ulaşımı:

Rahmi M. Koç Müzesi Türkiye'nin en eski sanayi bölgesinde büyük bir tarihi mirasın tam ortasında yer alıyor. Böylelikle arabalarından 19. yüzyılın ortasına tarihlenen iki tekerlikli ulaşım araçlarına; çocuk bisikletleri ve bebek arabalarından motosikletlere; motosikletlerden Anadolu'daki araba ustalığına ve hatta sanayileşmeye geçişe kadar ziyaretçilerine renkli bir öykü aktarıyor. Aralarında yerli üretim araçlardan oluşan özel bir serginin de bulunduğu

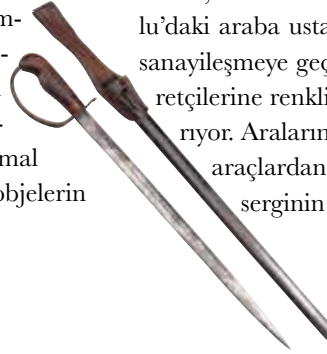
doksan aşkın klasik araçtan oluşan ve her geçen gün gelişen koleksiyon Erdoğan Gönül galerisinde sergileniyor.

Demiryolu Ulaşımı:

Rahmi M. Koç Müzesi'nin demiryolu ulaşım koleksiyonunu iki bölümden oluşturuyor. Koleksiyonda aralarında Sultan Abdülaziz'in Salтанat Vagonu ve Kadıköy-Moda Tramvayı'nın da yer aldığı demiryolu araçları, ince işçilikli lokomotif ve tramvay modellerinin yanı sıra demiryolları ile ilgili çeşitli fotoğraf ve efemeralar da yer alıyor.

Denizcilik:

Rahmi M. Koç Müzesi'nin denizcilik objeleri ve modellerin-





den oluşan geniş bir koleksiyonu müzenin büyük bir kısmını oluşturuyor. Tersane'deki bu bölümde gemi modelleri, gerçek boyutta tekne ve yat ayrıca kıçtan takma motorlardan oluşan değerli bir koleksiyon yer alıyor. Bunların yanı sıra nadir rastlanan bir Amphicar, kanolar, Saltanat Kayığı, ve diğer küçük tekneler de bu bölümde ziyaretçileri karşılıyor.

Havacılık:

Açık alanda yer alan tüm zamanların en önemli uçağı Douglas DC-3 ve F 104S Starfighter avcı bombardıman uçağı bu bölümde sergileniyor. Aynı zamanda 19. yüzyıl sonu ile 20. yüzyıl başlarında kullanılan İngiliz, Alman, Fransız ve İtalyan yapımı eğitim, keşif, avcı ve bombardıman uçak modelleri yanında bazı orijinal uçak motorlarını görmek de

mümkün.

Tipo baskı atölyesi:

Nostaljik Matbaa Atölyesi Türkiye'de bu alanda gerçekleştirilmiş çalışmaların ilki olma özelliğini taşıyor. Rahmi M. Koç Müzesi'nin matbaa tarihine ışık tuttuğu bu bölümde, 1950 ve 1960'lı yılların basım tekniklerini yansıtıyor. Tarihi tipo tekniği, elle kurşun harf dizimi, metal klişeler ile baskı uygulamaları, kağıt kesimi ve ciltleme gibi teknikler, eski ustalar tarafından uygulamalı olarak gösteriliyor. Tipo Atölyesinde ayrıca matbaacılık üzerine seçilmiş kitaplar, hurufat, klişe ve efemeraler de sergileniyor.

Nostaljik sokak:

Rahmi M. Koç Müzesi'ndeki eski dükkanların yeniden canlandırıldığı nostaljik sokak, ziyaretçileri 19. Yüzyılda bir gezintiye çıkartıyor. Tersane bölümündeki açık alanda yer alan ve bu yüzyıla ait dükkanların yer aldığı

sokakta yeniden yaratılmış demirci, saat yapımcısı, eczane, kunduracı, fenni aletler dükkanı, gemi donatım ve oyuncakçı dükkanlarında müze koleksiyonunda bulunan ilgi çekici objeler sergileniyor. Eski sokaklarda gezme fırsatı yakalayan ziyaretçiler için ses ve koku efektlerinin de kullanılması kendilerini gerçek birer müşteri gibi hissetmelerini sağlıyor.

İletişim araçları:

İlk insanların yaşadıkları doğa ile bütünleşip içgüdüsel olarak iletişim kurdukları günden Sümerlilerin yazıyı icat etmelerine; matbaanın bulunması ve basılı metinlerin çoğaltılmasından bugün yaşadığımız dijital çağa kadar ileti-

şim, insanlığın sosyal alana nüfuz eden ve "anlamın kontrolünü ele almamızı" sağlayan birincil önceliği oldu. Rahmi M. Koç Müzesi yaşamı kavrayabilmenin en etkili yolu olan iletişimin ve mananın tarihsel yolculuğunu Mustafa V. Koç/Lengerhane binasının birinci katında bulunan Edison telgrafından telefonlara, fotoğraf makinelerinden zoetroplara ve en eski matbaa makinelerine kadar tarihe tanıklık eden birçok objeyle ziyaretçileriyle paylaşıyor. ➤





Bilimsel aletler:

Hume der ki; “İnsan akıllı bir yaratıktır; böyle olduğu için de uygun gıdasını bilimden alır.” Rahmi M. Koç Müzesi, bu bölümdeki geniş koleksiyonuyla bilim ve teknoloji tarihindeki gelişmeleri konunun meraklılarına tarihsel bağlamda değerlendirme şansı sunuyor.

Makineler, modeller ve oyuncaklar:

Farklı ilgi alanlarına sahip tüm ziyaretçilerine hitap eden Rahmi M. Koç Müzesi, modelcilikle ilgilenenler için görülmeye değer eserler sunuyor. Rahmi M. Koç Müzesi buhar makinesi, motor, lokomotif, denizcilik, kara-ya-



lu, demiryolu gibi birçok modele ev sahipliği yapıyor. 1841 yılında yapılan 2-2-2 Fire king Lokomotif ve 1888 yılı yapımı Buharlı Tramvay Modeli en çok ilgi çeken objeler arasında bulunuyor. Ayrıca Türk yapımı buharlı makine modelleri ile 67 numaralı Boğaziçi Vapuru Kalender'in Modeli de müzede sergileniyor.

Müze Eğitimleri:

Yetişkinler kadar çocuklara da hitap eden İstanbul Rahmi M. Koç Müzesi, gelişim ve öğrenimin çok yönlü sosyal ve kültürel çevreler içinde etkileşimde bulunarak oluşturduğunun bilinci ile çağdaş bir eğitim ve öğretim sunma görevini 2002 yılından beri üstleniyor. “Müzede Eğitim Projesi” kapsamında çocukların hem sosyal ve kültürel gelişimine katkıda bulunabilecek ideal ortamlar oluş-

turan müze aynı zamanda eğitim faaliyetleri ile zihinsel, bedensel, bilişsel ve sosyal gelişimlerine katkıda bulunmayı, her konuda kendine güvenen, çevresiyle barışık, soru sormaktan çekinmeyen, düşünen, öğrenmekten vazgeçmeyen ve ulaştığı bilgiyi etkin bir biçimde kullanabilen üretken bireyler olma yolunda da onları desteklemeyi hedefliyor.

Bu hedefleri gerçekleştirebilmek amacıyla sistemli bir şekilde projeler hazırlayıp uygulamaya koyan Rahmi M. Koç Müzesi, bugüne kadar on dokuz eğitim projesi hayata geçirdi:

- İlkokul ve Ortaokul Eğitim Paketi - 2002
- Gezici Müze – Müzebüs – 2003
- İl İçi Kardeş Okul Projesi - 2003
- Müzemizde Açılan Sergilerle İlgili Projeler - 2004
- Görme Engellilerle İlgili Projelerimiz - 2004
- Çengelhan Rahmi M. Koç Müzesi Eğitim Paketi - 2005
- Anasınıfı Eğitim Paketi -

2005

- Rahmi M. Koç Müzesi Meslek Liseleri Atölye Eğitim Projesi - 2007
- Keşif Masası - 2007
- İl Dışı Kardeş Okul Projesi – 2008
- Planetaryum-Keşif Küresi – 2009
- Hafta Sonu Eğitim Atölyesi - 2009
- Fen ve Teknoloji Atölyesi - 2009
- Renkli Matematik Dünyası - Eğlen+Öğren – 2010
- Matbaa Atölyesi - 2011
- İklim Değişikliği Farkındalık Atölyesi – 2012
- Enerji Atölyesi- 2012
- Biyoloji Atölyesi - DNA- 2013
- Astronomi Atölyesi - 2014
- 2009 yılından bu yana Faber Castell'in sponsorluğunda gerçekleştirilen ‘Hafta Sonu Eğitim Atölyeleri’nin yanı sıra 4-14 yaş





arası çocuklara Fenerbahçe Vapuru'ndaki eğitim atölyesinde de yaratıcılığı geliştirmeye yönelik eğitimler veriliyor. Heykel, kukla, dans ve drama eğitimleriyle çocukların keyifli bir gün geçirerek sosyalleşmeleri sağlanıyor.

İstanbul'un sabit ilk 'gökevi' de Rahmi M. Koç Müzesi'nde bulunuyor. 2009 yılının Mart ayında hizmete giren 'gökevi/planetarium', 'Keşif Küresi' programları ve birbirinden ilginç filmleri ile ziyaretçilerine unutulmaz anılar yaşıyor.

Keşif Küresi'nin farklı animasyon filmleri, merak ve öğrenme duygusunu yitirmeyenlere; yanardağların oluşumu,

buzul çağı, dinazorların yaşamı ve yok oluşu, insan vücudunun gizemleri, güneşin patlamaları, hava olayları, yıldızların doğuşu ve evrene dair birçok olayı izleme ve öğrenme imkanı sunuyor.

Müzenin eğitim projeleri arasında yer alan bu bölümde hem evreni sanal ortamda birebir yaşama olanağı sunulurken hem de 40 kişilik kapasitesiyle gökbilimden sanata, iklim değişikliklerinden teknolojiye kadar geniş bir yelpazede uzmanlar tarafından eğitim veriliyor.

TCG Uluçalireis Denizaltısı:

Müzenin en dikkat çekici objelerinin biri kuşkusuz TCG Uluçalireis Denizaltısı. İkinci Dünya Savaşı'nda ABD Donanması'nda Japonya'ya karşı görev alan denizaltı, 1971'de Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na katıldıktan sonra TCG Uluçalireis adını aldı. 30 yıl Türkiye Cumhuriyeti'ne hizmet veren Uluçalireis, şimdi Rahmi M. Koç Müzesi'nde rehber eşliğinde ziyaretçiler tarafından gezilebiliyor.

Atlıkarınca ve oyun alanı:

Geçmişe kısa bir yolculuk yapma şansı bulan çocuklar, müzede atlıkarınca ve oyun alanında eğlenebiliyor. Günümüzde artık çocuklarla buluşamayan atlı karınca, Rahmi M. Koç Müzesi'nin eğlenceli objeleri arasında yer alıyor.

Nostaljik tren turları

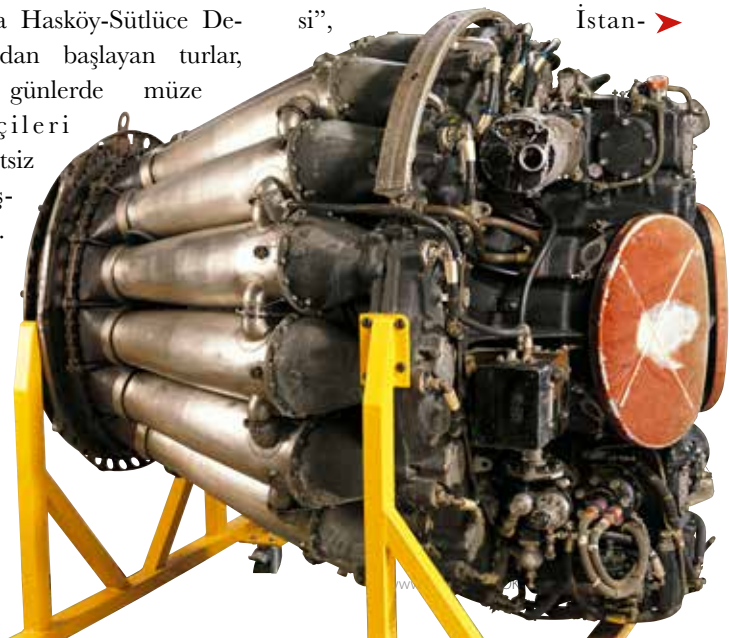
Haliç kıyısına döşenen dar hat demiryolu üzerinde 1965 Ruston & Hornsby dizel lokomotif ve 1970'lerden kalan Baguley-Drewry ile çekilen tarihi vagonlarla Hasköy-Sütlüce Demiryolu'ndan başlayan turlar, haftasonu günlerde müze ziyaretçileri için ücretsiz gerçekleştiriliyor. Bu eşsiz yolculuk için sadece bilet gişesinde rezervasyon

yaptırılması gerekiyor. Sütlüce-Hasköy arasındaki 700 metrelik dar hat demiryolu hattı üzerinde işliyor ve geçmişten günümüze keyifli bir tren yolculuğu sunuyor.

Keyifli bir mola

Gezi sırasında keyifli bir mola vermek isteyen ziyaretçiler, klasik otomobillerin sergilendiği galeri içinde yer alan Demlik Kafesi'ni seçebilir.

1942 model Dodge kamyonun restorasyon sonrasında büfeye çevrilmesiyle açık alanda hizmet veren "Coca-Cola Büfesi", İstanbul




bul'a uzun yıllar hizmet ettikten sonra emekliliğinde Haliç'in sularında demir atmış Fenerbahçe Vapuru'nun orijinaline uygun olarak yenilenmiş nostaljik kafesi "Fenerbahçe Büfe" de seçenekler arasında bulunuyor.

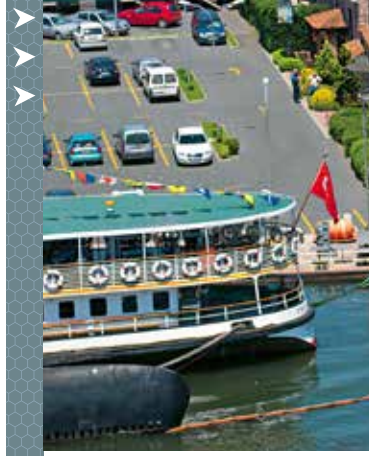
Müze ziyaretçileri, Divan Restoranları tarafından işletilen ve muhteşem atmosferiyle dikkat çeken 'Cafe du Levant', İngiliz stilinde dekore edilmiş 'Bar-Bar-Rossa' ve akdeniz mutfağı ile Haliç kıyısındaki terası ile vazgeçilmezler arasında yer alan 'Halat by Divan'da da yemek yiyebilir.

Etkinlikler ve organizasyonlar

Rahmi M. Koç Müzesi etkinlikler ve organizasyonların da merkezinde bulunuyor. Tiyatro düzenindeki 120 kişi kapasiteli konferans salonu, seminer, toplantılara ve Erdoğan Gönül Galerisi ise yemekler, kokteyl davetleri ve tanıtım etkinliklerinin adresi konumunda bulunuyor. Galerilerin merkezinde yer alan salon, davetlileri etkileyen konuyla göz dolduruyor.

Gezginlerin tercihi

Trip Advisor tarafından 2013'te 'Traveller's Choice', 2014 ve 2015 yıllarında ise 'Mükemmeliyet sertifikası' ile ödüllendirilen Rahmi M. Koç Müzesi, nostaljik ve tarih kokan ortamıyla tüm misafirlerini bekliyor. 



Fenerbahçe Vapuru'nda doğum günleri

Eşi Dolmabahçe Gemisi ile birlikte 1952'de İskoçya Glasgow'da William Denny & Brothers Dumbarton tezgâhlarında inşa edilen Fenerbahçe Gemisi, Şirket-i Hayriye'de (bugünkü adıyla Türkiye Denizcilik İşletmeleri) 14 Mayıs 1953 tarihinde hizmete girdi. Uzun yıllar Sirkeci-Adalar-Yalova-Çınarcık arasında sefer yaptı. 22 Aralık 2008 tarihinde 'Veda Turu' isimli son seferini yapan gemi bugün müzenin küçük ziyaretçilere hiç unutamayacakları doğum günü deneyimleri yaşıyor.

Doğum günü paketi kapsamında müze gezisi, nostaljik tren turu, atölye, keşif küresi, oyun alanı, atlıkarınca gibi müzenin tüm imkanlarından faydalanılabiliyor. Ayrıca Fenerbahçe Vapuru'nun üst katındaki büfelerde aileler dinlenirken çocuklar da "Yalvaç Ural Teneke Oyuncaklar Sergisi"nde hem oyuncakların tarihini öğreniyor, hem de eğleniyor.

Haliç'in egzotik yapısını buharlı teknelerle keşfedin...

Rahmi M. Koç Müzesi'nde nadide objelerin yanı sıra eş benzeri olmayan etkinlikler de var. Bu etkinliklerin başında, tarihi buharlı teknelerle gerçekleştirilen Haliç Turları geliyor. Hafta içi Kont Ostrogot balıkçı teknesiyle eşsiz Altın Boynuz kıyılarında 30 dakikalık gezi yapılabilir. Hafta sonu ise iki farklı seçenek misafirleri bekliyor. İstanbul'da çalışır durumda bulunan son 2 buharlı gemiden biri olan, 1936 Hollanda yapımı tarihi Liman 2 buharlı römorkörülle Haliç kıyıları farklı bir gözle keşfediliyor. Müze rıhtımından başlayan tur yaklaşık 40 dakika sürüyor.

1873 yılında, "Den Briel" adı altında, Kinderdijk J&K Smit Tersanesi tarafından, Torpedisten Birliği'nin talebi doğrultusunda inşa edilmiş olan ve dünyanın bilinen en eski buharlı römorkörlerinden biri olan Rosalie ile de yine haftasonlarında nostaljik bir gezi yapmak mümkün. Daha önce buharlı bir römorkör ile denize açılmayanlar için oldukça ilginç ve eşine az rastlanır bu deneyim için ziyaretçilerin müzeye geldiklerinde sınırlı sayıda yolcu kapasitesi olan turlar için rezervasyon yaptırmaları yeterli oluyor.

Müzenin diğer buharlı deniz taşıtları olan buharlı sandal Esra ile burahlı gemi Gonca ve buharlı yat Ysolt ziyaretçilerden büyük ilgi görüyor.



Rahmi M. Koç Müzesi sizleri bekliyor...

Rahmi M. Koç Müzesi, pazartesi hariç her gün, hafta içi 10.00-17.00, hafta sonu ve resmi tatillerde ise (1 Ekim - 31 Mart) 10:00-18:00 (1 Nisan - 30 Eylül) 10:00-19:00 saatlerinde ziyaret edilebilir. Müzeye giriş ücreti yetişkinler için 15 TL, öğrenciler için ise 6 TL'dir.



TALPA
Üyesi Pilotlara
Özel Lansman Öncesi
Fiyat ve Ödeme
Avantajları

Tarabya'nın kalbinde doğan huzur.

TarabyaLIFE, Tarabya sırtlarında, orman ve deniz havasını birlikte sunabilen, doğa ile uyumlu çok özel bir projedir. Şehrin içinde ama şehir karmaşasından uzak, rahat bir soluk alacağınız, huzur bulacağınız bir yaşam sunar.

Hacı Osman Korusu

T. 0212 202 99 66

Ferahevler Mh. Adnan Kahveci Cd. Saksığüzeli Sk. No:22/1-A Sarıyer/İSTANBUL

Ajanda

Konser

LEMAN SAM, ÇOK SEVİLEN ŞARKILARIYLA KADIKÖYSAHNE'DE..

Tarih: 14 Ekim 20016

Saat: 22:30

Mekân: KadıköySahne, İstanbul

"Olmazsa olmaz şart; sahiden olduğun gibi olmak. Gerçek ruhun neyse, üzerine örtüler koymadan öylece yaşamak. Bu örtüler sizi yorar. Onun için ben çırılçıplak bir ruhla dolaştım..." diyen sanatçı, duru sesi ve şarkılarıyla kendi ruhunuzu bulmanız için şarkılarını söylüyor...



Tiyatro

OTHELLO

Tarih: 14 Ekim 2016

Saat: 20:30

Mekân: Küçük Salon, İstanbul

Sofokles'in muhteşem trajedisi Oidipus, Emre Tandoğan'ın uyarlamasıyla ekim ve kasım ayları boyunca Küçük Salon sahnesinde izleyicisiyle buluşuyor. Işık tasarımının Enrico Zeber'in gerçekleştirdiği tek perdelik oyunda Serdar Akülker, Çağıl Tekten, Ayşe Gülerman, Deniz Boldaz rol alıyor.



Konser

FATİH ERKOÇ TRUE LOVE

Tarih: 14 Ekim 2016

Saat: 20:30

Mekân: Caddebostan Kültür Merkezi Büyük Salon, İstanbul

Yorumcu ve besteci Fatih Erkoç, 14 Ekim'de Caddebostan Kültür Merkezi'nde müzikseverlerle buluşuyor. Sanatçıya konserinde bateride Ferit Odman, kontrbasta Kağan Yıldız ve piyanoda Ercüment Orkut eşlik edecek

FREDRIK RYDMAN'S
SWAN LAKE



Gösteri

SWAN LAKE RELOADED

Tarih: 9 Ekim 2016

Saat: 15:00 - 19:30

Mekân: Zorlu Performans Sanatları Merkezi-Ana Tiyatro, İstanbul

Dünyanın en önemli koreograflarından Fredrik Rydman'ın bir Tchaikovsky klasiği olan Kuğu Gölü'nden uyarlayıp modernize ettiği muhteşem gösterisi Swan Lake Reloaded izleyenleriyle buluşacak.

Tchaikovsky'nin yanı sıra dünyaca ünlü pop ve rock sanatçılarının da eserlerinin kullanıldığı gösteride klasik bale ile beraber sokak dansı da kullanılarak 1800'lerin balesi, modern toplumu yansıtacak şekilde modifiye edilerek izleyiciye aktarılacak

Sergi

SEMAZEN ÇEYİZİ SERGİSİ VE SEMA GÖSTERİSİ

Tarih: 31 Ekim 2016

Saat: 21:30

Mekân: Hodjapasha Gösteri ve Etkinlik Merkezi, İstanbul

Türk kültürünün en önemli unsurlarından biri olan Sema ve Semazen geleneğinin sunulduğu sergi, Hodjapasha'nın tarihi ve mistik atmosferi içinde sizlerle buluşuyor. Sergi içerisinde ayrıca,

- Sema gösterisi
- Sema Ayini hakkında video gösterimi,
- Amerikalı multimedya sanatçısı Jessica Judith Beckwith'in semazenleri kullanarak yaptığı "Bütünlük ve Gizli Düzen" adlı holografik video enstalasyonu da sunulacak.



Konser

IMANY

Tarih: 21 Ekim 2016

Saat: 21:00

Mekân: Volkswagen Arena, İstanbul

Duru vokaliyle soul müzik yorumcularından Imany, 21 Ekim'de Volkswagen Arena'da izleyenleriyle buluşacak. Şarkılarında aşktan kadın hakları mücadelesine, iklim değişikliğinden siyasi mücadelelere kadar pek çok konuya değinen Imany huzur, umut ve hüznü bir arada yaşattığı yeni şarkılarıyla festivalin özel performanslarından birine imza atacak.



Tiyatro

Tarih: 13 Ekim 2016

Saat: 20:30

Mekân: Borusan Oto Dolmabahçe Sahne (Süzer Plaza), İstanbul

TİYATRO KEYFİ, CAHİDE SONKU'NUN HAYAT HİKAYESİNİ EKİM AYINDA BORUSAN OTO DOLMABAĞÇE SAHNE'YE TAŞIYOR.

Yaşamıyla ve yaptıklarıyla bir döneme damgasını vurmuş olan Türkiye'nin ilk kadın sinema yönetmeni ve yapımcısı, tiyatro ve sinemada dönemin büyük eserlerinin başrol oyuncusu Cahide Sonku'nun çalkantılı, sarsıcı öyküsü, Tiyatro Keyfi tarafından müzikal melodram tarzında sahneye koyuluyor.

Gökhan Erarşlan'ın yazdığı eseri Kemal Başar yönetiyor. Cahide Sonku'yu sahnede Gizem Yağız canlandırıyor.



Konser

TULUĞ TIRPAN, OKAY TEMİZ- JUAN GARCÍA HERREROS PROJECT

Tarih: 22 Ekim 2016

Saat: 20:30

Mekân: Cadedebostan Kültür Merkezi Büyük Salon, İstanbul

Farklı tarzları sahnede buluşturmayı seven üç önemli müzisyen, güçlü bir performans için bir araya geliyor. Vurmalı çalgılar ustası olan öncü müzisyenlerden Okay Temiz, İsveç'te başlayan caz kariyeri boyunca yurt içi ve yurt dışında yayımlanan 60'ın üzerinde albüme imza attı. Viyana Konservatuvarı mezunu piyanist ve besteci Tuluğ Tırpan'ın ise seslendirilmiş senfonileri, oratoryosu, konçertosu ve oda orkestrası eserleri bulunmaktadır. Pek çok farklı müzik türünü bestelerinde entegre eden sanatçı, Amerikan cazı ve müzikallerini temel alarak çıktığı yolculukta Trilok Gurtu, Al di Meola, Dave Weckl, Mike Stern, İbrahim Maalouf gibi ünlü isimlerle birlikte sahne aldı. İkiliye, Türkiye'de de sıkça konser veren, ve 'En İyi Latin Caz Albümü' Grammy'si de bulunan Kolombiyalı bas gitarist Juan Garcia-Herrerros eşlik edecek.

Ajanda



Gösteri

HARLEM GLOBETROTTERS

Tarih: 15 Ekim 2016

Saat: 15:00

Mekân: Volkswagen Arena, İstanbul

Basketbolu komedi ve şov ile birleştiren efsane basketbol takımı Harlem Globetrotters 15 Ekim'de İstanbul'da Volkswagen Arena'da sevenleriyle buluşacak. Müzik, aksiyon ve heyecan dolu performanslarıyla seyircilere sporla bütünleşen bir eğlence deneyimi yaşatan ve tüm dünyayı etkisi altına alan potanın sihirbazları, Big Easy Lofton, Ant Atkinson, Hi-Lite Bruton TNT Maddox, Ace Jackson, Thunder Law, Bull Bullard, Sweet J Ekworomadu ve Cheese Chisholm gibi takımın yıldız oyuncularıyla unutulmayacak bir basketbol şovu sunacak.



Tiyatro

OIDIPUS

Tarih: 21 Ekim 2016

Saat: 20:30

Mekân: Küçük Salon, İstanbul

Tarih: 13 Kasım 2016

Saat: 19:00

Mekân: Küçük Salon, İstanbul

Sofokles'in muhteşem trajedisi Oidipus, Emre Tandoğan'ın uyarlamasıyla ekim ve kasım ayları boyunca Küçük Salon sahnesinde izleyicisiyle buluşuyor. Işık tasarımının Enrico Zeber'in gerçekleştirdiği tek perdelik oyunda Serdar Akülker, Çağıl Tekten, Ayşe Gülerman, Deniz Boldaz rol alıyor.



Gösteri

GEYİK-ZAMANDA YOLCULUK

Tarih: 13 Ekim 2016

Saat: 19:30

Mekân: MKM Attila İlhan Salonu, İstanbul

20 gönüllü öğrenciden oluşan "Geyik", 13 Ekim'de "Zamanda Yolculuk" adlı gösterileriyle Mustafa Kemal Merkezi'nde sizlerle buluşmaya hazırlanıyor. Dans ve müzik olarak iki ayrı gruptan oluşan topluluk hip hop'tan bale ve modern dansa uzanan gösterilerini Türkçe ve İngilizce olarak seslendirdikleri smooth rock, pop ve caz tınılarıyla birleştiriyorlar...



Konser

BİFO & JOYCE DIDONATO

Tarih: 13 Ekim 2016

Saat: 20:00

Mekân: Lütfi Kırdar Anadolu Auditorium, İstanbul

Borusan İstanbul Filarmoni Orkestrası, bu sezonu şef Sascha Goetzl yönetiminde günümüzün en sevilen opera solistlerinden, mezzosoprano Joyce DiDonato ile açıyor. DiDonato, bel canto'nun dev bestecilerinin seçkin parçalarından oluşan bir programla Borusan İstanbul Filarmoni Orkestrası'nın yeni sezonunun ilk konuğu oluyor.



Konser

TONY ALLEN-TRIBUTE TO ART BLAKEY

Tarih: 19 Ekim 2016

Saat: 21:30

Mekân: Babylon, İstanbul

Nijerya asıllı davulcu, besteci ve söz yazarı Tony Allen, efsane davulcular Art Blakey ve Max Roach'u dinleyerek davul çalmayı kendi kendine öğrendi. İnsan hakları savunucusu, ve politik müzisyen Fela Kuti ile birlikte 1960'ların ortalarında, geleneksel Afrika müziğini caz ve funk türleriyle harmanlayarak yaratıkları "afrobeat" akımı Afrika'nın yanı sıra Amerika'da da oldukça popülerlik kazandı. Tony Allen festivalde, kendisine ilham olan efsane Art Blakey'i anacak.

Konserde Tony Allen'a, saksafonda Jowee Omicil, piyanoda Jean-Philippe Dary ve kontrbasta Matthias Allamane eşlik edecek



Konser

İDİL BİRET'İN 75. DOĞUM YILI

Tarih: 17 Kasım 2016

Saat: 20:00

Mekân: Lütfi Kırdar Anadolu Auditorium, İstanbul

İdil Biret, olağanüstü yeteneğini taçlandıran kariyeri, eşsiz müzikalitesi ve yaşamının izlerinden yorumuna kattığı entelektüel derinlikle klasik müziğin en seçkin sanatçılarından biri olmaya devam ediyor. Yetmiş beşinci doğum yılını dinleyenleriyle ve Borusan İstanbul Filarmoni Orkestrası ile kutlayacak olan sanatçı, Şef Toshiyuki Shimada yönetiminde, Ives Yanıtlanmamış Soru, Hindemith Piyo ve Orkestra için Konçerto (1945) Tüzün Esintiler, Rahmaninov Paganini'nin Bir Teması Üzerine Çeşitlemeler, Op. 43/18 eserlerini seslendirecek



Konser

NATASHA PAREMSKI-İSTANBUL RESİTALLERİ

Tarih: 19 Kasım 2016

Saat: 20:00

Mekân: Sakıp Sabancı Müzesi the Seed, İstanbul

İstanbul Resitalleri 10. sezonu ile ikinci kez misafir olacak Rus asıllı Amerikalı piyanist Natasha Paremksi seyircisiyle buluşacak.

Eğitim

7 NEFESİN MUCİZESİNİ KEŞFET

Tarih: 29 Kasım 2016

Saat: 18:00

Mekân: Dedeman İstanbul

Türkiye Nefes Koçluğu Federasyonu Başkanı Nevşah Fidan Karamehmet'in yetiştirdiği Lider Nefes Koçları "doğal nefes" ile ilgili verdiği bilgiler sonrasında tam bir nefes seansı yapıyor, seans sonrasında ise nefes alışkanlıklarımızla ilgili bilgi alıyor olacaksınız.

Nefes alışveriş şeklinizin yaşamınızı ne derecede etkilediğini merak ediyorsanız, bu eğitime siz de katılmalısınız. Bu çalışmada çok şey var.

Mesela;

- * Limitleyici nefes alışkanlıklarımızın bizi nasıl etkilediğini,
- * Nefesinizi limitliyor ve çarpıtıyor olmanın yarattığı fiziksel, duygusal, mental ve ruhsal rahatsızlıkları,
- * Problemlerinizden özgürleşmek, daha sağlıklı, başarılı, maddi manevi daha bol, huzurlu, mutlu olmak, sevgi ve anlayış içerisinde bir yaşam yaşamak için neler yapmanız gerektiğini,
- * Doğal nefesin ne olduğunu,
- * Nefesin açılmasının, doğal nefes almanın size fiziksel, mental, duygusal ve ruhsal seviyede ne gibi yararlar sağlandığını,
- * Doğal nefese nasıl sahip olacağınızı,
- * Nefesimizi açmak, limitleyici nefes alışkanlıklarınızdan arınmak için ne yapmanız gerektiğini teorik bilgiler ve uygulamalar ile öğreniyor olacaksınız.

Ajanda



Sergi

**TÜRKİYE SINEMASINDA
USTALAR: LÜTFİ AKAD**

Tarib: 23 Temmuz 2016

Saat: 19:00

Mekân: Küçükçiftlik Park,
İstanbul

İstanbul Modern, Türkiye sinemasının kurucu yönetmenlerine adanmış yeni bir sergi projesine imza attı. "Türkiye Sinemasında Ustalar" adlı proje 95 yıllık yaşamı ve filmografisiyle sinemamızın hikayesini yansıtan Lütfi Akad ile başlıyor. Serginin yanı sıra usta yönetmenin filmlerinden oluşan bir seçki de sinemaseverlerle buluşuyor



Gösteri

VIVALDIANNO

Tarib: 05 Kasım 2016

Saat: 21:00

Mekân: Ülker Sports Arena,
İstanbul

İtalyan Barok klasik müzik bestecisi Antonio Vivaldi'nin eserlerini yeniden yorumlayan "Vivaldianno City of Mirrors" seyirciye eşsiz 3 boyutlu bir müzikal deneyimi sunuyor. Vivaldianno, özgün ve çağdaş yorumunun yanı sıra teknolojinin sahne ve ışıklar ile birleşmesiyle izleyiciye unutulmaz anlar yaşatacak. Vivaldi'nin klasikleşmiş eserlerini muhteşem bir özgünlük ile yeniden ele alan "Vivaldianno City of Mirrors", 5 Kasım Cumartesi günü Ülker Sports Arena'da müzikseverle buluşacak.



Konser

KİTARO

Tarib: 16 Kasım 2016

Saat: 21:00

Mekân: Zorlu Performans
Sanatları Merkezi-Ana Tiyatro,
İstanbul

New age ve dünya müziğinin öncü isimlerinden Kitaro özel orkestrası eşliğinde 16 Kasım'da Zorlu PSM'de sahne alacak Etnik ve elektronik öğeleri bir araya getiren yenilikçi müziğiyle dünyanın dört bir yanında dinleyenleri derin ve ruhani yolculuklara çıkaran efsanevi müzisyen Kitaro elektronik müziğin en önemli temsilcilerinden. 30 yılı aşkın kariyeri boyunca müziğiyle milyonları peşinden sürükleyen Kitaro'ya özel orkestrası eşlik edecek.



Sergi

ALİ ALIŞIR - KOZMOS

Tarib: 06 Eylül 2016 Salı
20 Ekim 2016 Perşembe

Mekân: Bozlu Art Project
Nişantaşı
Teşvikiye Cad. No:45/131 İsmet
Apt. D:1 Şişli İstanbul

Bozlu Art Project yeni sezonu son dönemin dikkat çeken çağdaş sanatçılarından Ali Alışır ile açıyor. Sanatçının gerçeklik ve sanallık kavramlarını sorguladığı "Sanal Bedenler", "Sanal Mekanlar", "Sanal Savaşlar" ve "Sanal Manzaralar" isimli sergilerinden sonra, evrenin devininin modern insanın hayatıyla ilişkisine odaklandığı "Kozmos" isimli serginin küratörlüğünü Oğuz Erten üstleniyor. Sergi 20 Ekim'e kadar Bozlu Art Project Nişantaşı'nda görülebilir.



Konser

BUZUKİNİN EFSANESİ VE CAFE AMAN SOLİSTLERİ

Tarih: 05 Kasım 2016

Saat: 21:00

Mekân: Türker İnanoğlu Maslak Show Center, İstanbul

Buzukinin Efsanesi, Thanasis Polykandriotis, Buzuki Orkestrası & Café Aman İstanbul Solistleri 5 Kasım'da TIM Show Center'da sahne alacak.

İstanbul doğumlu besteci ve buzuki ustası Yorgos Mitsakis'e ithaf edilen konserde buzukinin en önemli virtüözlerinden Thanasis Polykandriotis ve Buzuki Orkestrası, Café Aman İstanbul grubunun solistleri Stelyo Berber ve Pelin Süer performanslarını sergileyecekler.

33 kişilik dev bir kadronun, Yunanlı dansçıların sergileyeceği dönem dansları eşliğinde sahne alacağı gecede günümüzün en önemli buzuki virtüözlerinden biri olan ve buzuki sazının sihirli tınısını tüm dünyaya taşıyan Polykandriotis, bu geceye özel orkestrasyonu ile ilk defa Türk seyircisi karşısına çıkacak.

Sergi

MUSTAFA V. KOÇ'UN İKİ HOBİSİ

Tarih: 30 Aralık 2016 Tarihine kadar gezilebilir.

Mekân: Rahmi M. Koç Müzesi Keçeci Piri Mah. Hasköy Caddesi No: 5, Hasköy Beyoğlu İstanbul

Rahmi M. Koç Müzesi, Mustafa V. Koç'un renkli kişiliğini yansıtan çok özel iki sergiye ev sahipliği yapıyor. 'Hem Yerde Hem Gökte' teması ile Mustafa V. Koç'un tutkuyla bağlı olduğu ralli sporu ve model uçak hobisine dair düzenlenen iki özel sergi 30 Aralık tarihine kadar ziyaret edilebilir.



Gösteri

FUERZA BRUTA

Tarih: 19 Kasım 2016

Saat: 15:00 - 21:00

Mekân: Volkswagen Arena, İstanbul

Teknoloji ile sanatın bir araya geldiği Fuerza Bruta, izleyicilerin 360 dereceyle izleyebilecekleri bir sahnede görsel efektlerle bir illüzyon yaşıyor. "Brute Force", İspanyolca'da "ağzı açık bırakacak, şaşırtıcı, heyecan verici" anlamına gelirken, Fuerza Bruta, dev kadrosuyla müzik, su, dans ve akrobasi ile örülü muhteşem bir gösteri sunuyor. De La Guarda'nın dünyaca ünlü yaratıcılarından Arjantinli Diqui James'in sahneye koyduğu gösteri 16 Kasım'dan itibaren Volkswagen Arena'da sahnelenecek.



Bale

ÇAĞDAŞ BALE TOPLULUĞU

Tarih: 08 Kasım 2016

Saat: 19:00

Mekân: İKÜ Akıngüç Oditoryumu ve Sanat Merkezi, İstanbul

Çağdaş Bale Topluluğu, 8 Kasım'da İstanbul Kültür Üniversitesi Akıngüç Oditoryumu'nda Koreografi ve Dramaturjisini Cem Ertekin'in üstlendiği Ferhat ile Şirin (N.Hikmet,A.Melikof), Sırça Köşk (Anonim-F. Amirov), Bahçesaray Çeşmesi (A.Pushkin-B. Assafiev) ve Şehrazat (1001 Gece Masalları-R.Korsakov) eserleriyle izleyicileriyle buluşacak.

Sinema



KUBO AND THE TWO STRINGS

Vizyon tarihi: Ekim 2016

Yönetmen: Travis Knight

Oyuncular: Charlize Theron, Art Parkinson, Ralph Fiennes, Matthew McConaughey, Rooney Mara

Senaryo: Marc Haimes, Chris Butler

Tür: Animasyon

Sakin ve sessiz bir hayatı tercih eden Kubo, deniz kenarındaki köyünde yaşamaktadır. Fakat geçmişten gelen bir ruh, eski bir kan davasını yeniden alevlendirince hayatı alt üst olur. Titanlar, canavarlar gibi pek çok doğaüstü yaratık harekete geçince, Kubo hayatta kalmak için eski bir Samuray savaşçısı olan babasının zırhını bulmak zorunda kalır. Onu hayatta bu zırh tutacaktır... Yönetmenliğini Travis Knight'in üstlendiği filmin seslendirme kadrosunda Rooney Mara, Charlize Theron, Matthew McConaughey gibi ünlü isimler yer alıyor.

THE 9TH LIFE OF LOUIS DRAX

Vizyon tarihi: Ekim 2016

Yönetmen: Alexandre Aja

Oyuncular: Jamie Dornan, Sarah Gadon, Aaron Paul, Aiden Longworth

Senaryo: Max Minghella

Tür: Gerilim, Fantastik

Liz Jensen'in çok satan romanından uyarlanan filmde 9 yaşındaki Louis Drax'in gizemli hayatı anlatılıyor. 9 yaşına gelene kadar 8 ölümcül kaza atlatan Drax'in hayatta kalmasına ailesi ve doktorlar mucize olarak bakmaktadır. Hayatı normal seyrinde devam ederken 9. yaş gününde ailesiyle birlikte piknik yapan Drax, yüksek bir tepeden denize düşer. Bu korkunç kazadan artık kurtulması imkansız gibi görünürken mucizevi bir şekilde hayatta kalır ve doktorlar tarafından gözetim altına alınır. Genç çocuğun kazalar ve onun kısa hayatına musallat olan karanlık tesadüflerin ardındaki garip durumları ortaya çıkarmak için Dr. Allan Pascal, olaya farklı bir yönden yaklaşarak fantezi ve gerçeklik sınırlarını test etmeye, altıncı his doğasını araştırmaya başlar ve heyecan verici bir gizemin içine doğru çekilir. Pascal araştırmalarını sürdürdüğünde gizemin Drax'in

babasının etrafında toplandığını görür ve diğer esrarlı güçlerin de işbaşında olduğunu anlar... Başından sonuna kadar beklenmedik virajlarla dolu doğaüstü bir gerilim sizleri bekliyor.



GAMBIT

Vizyon tarihi: Ekim 2016

Yönetmen: Michael Hoffman

Oyuncular: Cameron Diaz, Alan Rickman, Colin Firth, Stanley Tucci, Anna Skellern

Senaryo: Joel Coen, Ethan Coen

Tür: Komedi, Suç

İlki Ronald Neame yönetmenliğinde 1966 yılında çekilen, başrollerini Shirley Maclaine ve Michael Caine'in paylaştığı filmin yeni uyarlamasının yönetmen koltuğunda Michael Hoffman oturuyor. Senaryosu Joel ve Ethan Coen kardeşlere ait olan filmin başrollerini Colin Firth ve Cameron Diaz paylaşıyor. Onlara Alan Rickman, Stanley Tucci ve Cloris Leachman gibi isimlerin eşlik ettiği filmin konusu şöyle: Küratör Harry Deane güzel sanatlar konusunda uzmandır. Fakat başkaları tarafından yönlendirilmekten bıkmış ve hak ettiği yere gelmenin zamanıdır. Çok zengin ve yaşlı birinden Monet'in bir tablosunu yasal olmayan yollarla ve onu kandırmaya çalışarak almayı planlar. Bunun için de Teksaslı bir kovboy kızını işe alır. Yeni ortağı, hedefi olan zengin adamın eski karısına o kadar

çok benzemektedir ki işler kontrolden çıkar. Diğer yandan Harry de güzel Nicole karşı duyduğu çekimi engelleyemez ve ona aşık olur.



INFERNO

Vizyon tarihi: Ekim 2016

Yönetmen: Ron Howard

Oyuncular: Tom Hanks, Felicity Jones, Ben Foster , İrfan Khan

Senaryo: David Koepp

Tür: Gerilim, Gizem

Don Brown'ın çok satan romanından aynı adla uyarlanan filmin yönetmen koltuğunda Ron Howard oturuyor. Film, Harvard Üniversitesi simgebilim profesörü Robert Langdon'ın (Tom Hanks) başından vurulmuş bir halde hastane odasında gözlerini açmasıyla başlıyor. Langdon buraya nasıl geldiğini ve nasıl vurulduğunu hatırlamamaktadır. Camdan gördüğü manzara karşısında altüst olan profesör, evinden binlerce kilometre uzakta, Floransa'da olduğunu anlar. Yaşadığı korkunç baş ağrısına eşlik eden tek şey ise sürekli kâbuslarında gördüğü kan kırmızısı bir nehrin karşısından kendisine seslenen gümüş saçlı güzel bir kadın ve toprağa baş aşağı gömülü can çekişen bedenlerdir. Langdon gördüğü rüyayı anlamlandırmaya çalışırken kadın bir suikastçı tarafından takip edildiğini, kendine tedavi uygulayan doktorlardan biri gözlerinin önünde vurulunca anlar. Hastanede görevli diğer doktorlardan biri olan Sienna Brooks'un (Felicity Jones) anında yardım etmesiyle hayatta kalır. Simgebilim profesörü kendini çözmesi gereken korkunç bir senaryonun içinde bulur. Floransa'dan Venedik'e, oradan da insanlık tarihini sonsuza dek değiştirebilecek bir mekâna sürüklenir. Burası üç imparatorluğun merkezi olmuş, insa nlık tarihi kadar eski, dünyanın incisi İstanbul'dur. Ve bu şehirde ya insanlık tarihi baştan sona yeniden yazılacak ya da bunu yazacak hiç kimse kalmayacaktır...

BLING

Vizyon Tarihi: Ekim 2016

Yönetmen: Kyung Ho Lee, Wonjae Lee

Oyuncular: Taylor Kitsch, Jennette McCurdy, James Woods

Senaryo: Chris Denk, Hyunjoong Kim

Tür: Animasyon

Tematik bir parkta tamircilik yapan Sam çocukluk aşkı televizyon muhabiri Sue ile evlenmek istemektedir. Her gece uykuya daldığında Sue ilgili geleceğe ait rüyalar görmektedir. Sadece pırlanta taşlı altın bir yüzüğün onun kalbini kazanacağına inanan Sam bir akşam ona evlenmek teklif etmek için çalıştığı parkta büyük bir sürpriz hazırlar. Ancak kötü kalpli Oscar'ın da planları vardır. Hem şehri ele geçirmek, hem de Sue ile evlenmek. Oscar elinde Sam'inkiyle aynı bir yüzükle ortaya çıkınca işler karışır. Sam, Oscar'ın kötü planlarını engelleyebilmek için için süper robot kahramanlarla iş birliği yapar ve şehri kurtarmak için kolları sıvar. Bu macerada önemli olanın yüzüğün değeri değil kalbin sıcaklığı olduğunu anlayacaktır...



COLLIDE

Vizyon tarihi: Ekim 2016

Yönetmen: Eran Creevy

Oyuncular: Anthony Hopkins , Ben Kingsley, Nicholas Hoult, Felicity Jones , Clemens Schick

Senaryo: Eran Creevy

Tür: Aksiyon, Gerilim

Ummadıkları bir şekilde sonuçlanan bir soygunun ardından acımasız bir çetenin lideri olan Hagen'dan kaçmaya başlayan Casey Stein'in eski patronu uyuşturucu satıcısı Geran'ı aramak dışında başka bir seçeneği kalmamıştır. Ancak Geran'ın başı daha da büyük bir beladadır. Casey, hayatının aşkı Juliette'i Hagen tehdidinden korumaya ve en kısa sürede hayatını kurtarmaya çalışırken kendini zorlu bir kovalamacanın içinde bulur.

Eran Creevy'nin yönettiği ve aksiyon sahneleriyle öne çıkan filmin başlıca rollerinde Nicholas Hoult, Felicity Jones ve Anthony Hopkins bulunuyor.



Sinema



PETE'S DRAGON

Vizyon tarihi: Ekim 2016

Yönetmen: David Lowery

Oyuncular: Oakes Fegley, Bryce Dallas Howard, Karl Urba, Robert Redford, Wes Bentley

Senaryo: David Lowery, Toby Halbrooks

Tür: Aile, Fantastik, Macera

1977 yılında ilki çekilen Disney'in sevilen aile filminin yeniden uyarlanması olan "Pete ve Ejderhası" Pete isimli yetim bir çocukla en iyi dostu ve aynı zamanda bir ejderha olan Elliott'ın maceralarını konu alıyor. Yetim bir genç olan Pete, evcil bir ejder ve deniz fenerinde yaşayan garip bir çiftin yardımıyla üvey anne-babasının hiddetinden korunacak bir sığınak aramaya koyulur. Ama karşılaşılabilecek olaylar hiç de kolay olmayacaktır... David Lowery'nin yönettiği filmin oyuncu kadrosunda Oakes Fegley, Oona Laurence, Robert Redford gibi isimler yer alıyor...



LION

Vizyon tarihi: Kasım 2016

Yönetmen: Garth Davis

Oyuncular: Dev Patel, Nicole Kidman, David Wenham

Senaryo: Luke Davies

Tür: Biyografik, Dram, Macera

Beş yaşındaki Hintli çocuk Saroo , evinden kilometrelerce uzaktaki Kalküta'da kaybolur. Artık bu büyük şehirde yapayalnızdır. Bu büyük şehrin zorluklarıyla 5 yaşında olmasına rağmen baş etmek ve yaşamını sürdürmek zorundadır. Onun bu dramatik yaşamı nihayet Avustralyalı çift Sue (Nicole Kidman) ve John (David Wenham) Bierley tarafından evlat edinilmesiyle son bulur. 20 yıl sonra Saroo Bierley (Dev Patel) kayıp ailesini bulmak için destansı bir yolculuğa çıkar. İnternet üzerinden geçmişine ait ipuçlarını araştırarak demiryolu boyunca devam eden köyleri incelemeye başlar... Belirsiz çocukluk anıları onu bir köye doğru yönlendirir...



THE GIRL ON THE TRAIN

Vizyon Tarihi: Ekim 2016

Yönetmen: Tate Taylor

Oyuncular: Emily Blunt, Haley Bennett, Laura Prepon, Rebecca Ferguson, Allison Janney, Luke Evans, Justin Theroux, Lisa Kudrow

Senaryo: Erin Cressida Wilson

Tür: Gerilim

Paula Hawkins'in aynı adlı romanından sinemaya uyarlanan filmde, Rachel (Emily Blunt) adındaki kız her gün trenle yolculuk etmekte, insanları ve çevreyi gözlemlemektedir. Özellikle tren yolunun kenarındaki bir evde yaşamlarını sürdüren çift onun ilgi odağındadır. Çiftin yaşadığı huzurlu hayat Rachel'in o kadar ilgisini çeker ki onlara takma isim bile verir. Rachel'in bu çifte odaklanmasının nedenlerinden biri, o çiftin yaşadığı evin hemen yakınında kendisinin de bir zamanlar hayalini kurduğu evin yer almasıdır. Rachel bir zamanlar evlidir fakat çocuğu olmayacağı öğrenince bunalıma girererek çareyi alkolde aramaya başlar. İçki içmesi sınırları aşınca aile yaşamı da bozulur. Eşi onu aldatır ve boşanırlar. Eski eşi Rachel'i aldattığı kadın ile evlenerek çocuk sahibi olur ve Rachel'in hayalini kurduğu evde oturmaya başlarlar. Bu yüzden bu çifte baktıkça onlarda bir anlamda kendi geçmişini, kendi hayalini görür Rachel. Fakat bir gün kadını başka bir adam ile görünce şaşırır ve hayal kırıklığına uğrar. Rachel karşılaştığı bir haber ile daha da şoka uğrar. Sürekli izlediği çiftin kadını kaybolmuştur. Böylece Rachel çiftin gerçek adlarını da öğrenir. Şüpheli kocadır fakat Rachel buna inanmaz. Bir kaç gün önce gördüğünü kocaya iletme üzere evin yoluna gider. Adamın ona inanması için de eşinin bir dostu olduğunu ve trenden gördüklerini adama anlatır. Aynı şekilde bildiklerini polise de aktarır fakat alkolik olması ve eski kocasını sürekli rahatsız etmesi nedeni ile söyledikleri dikkate alınmaz.

JACK REACHER: NEVER GO BACK

Vizyon tarihi: Ekim 2016
Yönetmen: Edward Zwick
Oyuncular: Will Smith, Jared Leto, Margot Robbie, Joel Kinnaman, Viola Davis
Senaryo: Edward Zwick, Richard Wenk
Tür: Aksiyon, Gerilim

Lee Child'ın Never Go Back kitabından uyarlanan ve devam niteliğinde olan Jack Reacher 2'nin başrolünde yine Tom Cruise rol alıyor. Film eski ordu üssüne geri dönen Jack Reacher'ı konu alacak. Ancak Reacher geri döndüğünde eski binbaşının casuslukla suçlandığını öğrenecek. Binbaşının suçsuz olduğunu bilen Reacher ona kurulan komployu ortaya çıkarmak için suçluların peşine düşecek. Aksiyon sahneleriyle ön plana çıkan filmde suçlular kime ve neye çattıklarına pişman olacaklar...



MIDDLE SCHOOL: THE WORST YEARS OF MY LIFE

Vizyon tarihi: Ekim 2016
Yönetmen: Steve Carr
Oyuncular: Griffin Gluck, Lauren Graham, Rob Riggle, Thomas Barbusca, Isabela Moner
Senaryo: Chris Bowman, Hubbel Palmer
Tür: Komedi

Ortaokul öğrencisi genç ressam Rafe Katchadorian okul hayatının kurallarından bezmiş ve dayanamaz hale gelmiştir. Geniş bir hayal gücüne sahip olan Rafe bu durumdan kurtulmanın yollarını ararken yardımına en yakın arkadaşı Leo hazırladığı muhteşem bir planla gelir. Okuldaki her kuralı çiğneyecekler ve her şeyi alt üst ederek yeniden düzenleyeceklerdir. Ancak bu öyle kolay olmayacak ve belalar silsilesi peşlerini bırakmayacaktır. Başrollerini Griffin Gluck, Thomas Barbusca ve Lauren Graham'ın üstlendiği filmin yönetmen Steve Carr oturuyor.



THE ACCOUNTANT

Vizyon tarihi: Ekim 2016
Yönetmen: Gavin O'Connor
Oyuncular: Ben Affleck, Anna Kendrick, J.K. Simmons, Jon Bernthal
Senaryo: Bill Dubuque
Tür: Aksiyon, Gerilim

Christian Wolff küçük bir kasabada yaşayan ve yüksek matematik bilgisine sahip oldukça başarılı serbest çalışan bir muhasebecidir. Müşterileri arasında muhasebesini tuttuğu bazı tehlikeli suç örgütleri de vardır. Christian muhasebesini tuttuğu ve kapanmakta olan State of the Art Robot şirketinde milyonlarca dolarlık bir tutarsızlık keşfeder. Olayı incelemeye başladığında şirketin karanlık yönleri ortaya çıkmaya başlar. Ancak masum muhasebeci, obsesif kişilikli Wolff hiç de sanıldığı gibi biri değildir. Bu masumiyetin altında geceleri bir suikastçı olduğu gerçeği de ortaya çıkacaktır.

Sinema



ARRIVAL

Bir uzay gemisi ansızın dünyaya iniş yapınca bütün dünya şoka girer. Büyük devletlerin önderliğinde kurulan bir komisyon, amaçlarının ne olduğu bilinmeyen uzaylılarla iletişim kurmanın yolları aranmaya başlar. Uzaylılarla iletişim kurması için de konusunda oldukça uzman olan ordu dilbilimcisi Dr. Louise Banks göreve çağırılır. Doktora yardımcı olması için de fizikçi Ian Donnelly seçilir. İkilinin artık en önemli görevi uzaylıların barışçıl mı yoksa istilacı mı olduğunu belirleyebilmektir. Bu süreçte bir diğer zorluk da ordunun ısrarcı bir şekilde saldırı yanlısı olması olacaktır...

Vizyon Tarihi: Kasım 2016

Yönetmen: Denis Villeneuve

Oyuncular: Michael Stuhlbarg, Tzi Ma, Mark O'Brien, Forest Whitaker, Amy Adams, Jeremy Renner

Senaryo: Eric Heisserer

Tür: Bilimkurgu, Gerilim

BLAIR WITCH

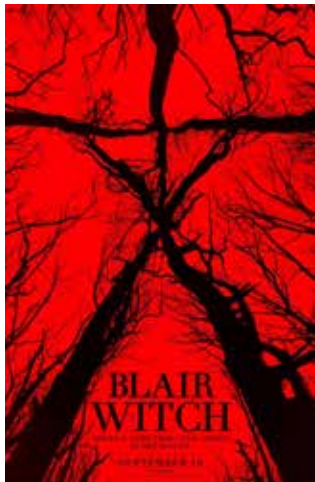
Vizyon Tarihi: Kasım 2016

Yönetmen: Adam Wingard

Oyuncular: Corbin Reid, Wes Robinson, Valorie Curry, James Allen McCune

Senaryo: Simon Barrett

Tür: Korku, Gerilim



James'in kardeşi ve iki arkadaşının, Maryland'deki Karanlık Orman'da Blair Cadısı'nın efsanesinin peşinden gitmelerinin üzerinden 20 yıl geçmiştir. Grup arkalarında bir sürü teori ve şüphe bırakmıştır. James ve arkadaşları Peter, Ashley ve Lisa da aynı yola girmek üzeredirler. Ekip kameraları ile birlikte, kayıpların gizemini çözmek için aynı ormana gitme kararı alırlar. Başlarda grup oldukça iyimserdir. Özellikle bölgenin yerlisi olan Lane ve Talia'nın karanlık ve dolambaçlı ormandaki rehberlikleri sayesinde kendilerini güvende hissetmektedirler. Ancak gecenin karanlığının çökmesiyle birlikte ormanın huzurlu ortamı da yerini korkunç ve doğüstü yaratıklarla dolu bir kabusla bırakır. Ekip yavaş yavaş, efsanenin hayal ettiklerinden çok daha gerçek ve şeytani olduğunun farkına varırlar.

DOCTOR STRANGE

Vizyon Tarihi: Kasım 2016

Yönetmen: Scott Derrickson

Oyuncular: Benedict Cumberbatch, Chiwetel Ejiofor, Tilda Swinton, Rachel McAdams, Mads Mikkelsen

Senaryo: Scott Derrickson, C. Robert Cargill

Tür: Fantastik, Aksiyon



Marvel Comics'in süper kahramanlarından Doctor Strange'in beyazperde uyarlamasında, son derece kariyerli, bir o kadar da kibirli bir doktor olan Stephen Strange'in hayat hikayesi anlatılıyor. Başarılı bir cerrah olan Strange, bir trafik kazası geçirir ve bu kaza onun bütün hayatını değiştirir. Önemli bir cerrah olan Strange'in el sinirleri büyük hasar görmüş ve artık çalışamaz hale gelmiştir. Mesleğindeki düşüş onu psikolojik olarak etkilemeye başlar. Hiçbir umudu kalmamışken, tüm yaraları iyileştirebilen ve Tibet'te yaşayan Ancient One isimli büyücünün varlığını öğrenir. Artık tek amacı vardır: Tibet'e gitmek, büyücüyü bulmak ve eski sağlığına, ününe kavuşmak. Ancak Tibet'te onu çok daha karanlık ve büyük güçler karşılayacaktır...

A MONSTER CALLS

Vizyon Tarihi: Kasım 2016

Yönetmen: Juan Antonio Bayona

Oyuncular: Felicity Jones, Liam Neeson, Sigourney Weaver, Toby Kebbell, Geraldine Chaplin

Senaryo: Writer: Patrick Ness

Tür: Fantastik, Dram

Patrick Ness'in aynı adlı romanından beyazperdeye uyarlanan filmin yönetmen koltuğunda Juan Antonio Bayona oturuyor. Conor'un annesi ağır bir hastalık geçirmektedir. Babası, birkaç yıl önce annesinden boşanmış ve Amerika'ya yerleşmiş, yeni bir hayat kurmuştur. Aile içi sorunlarının yanı sıra, Conor'un başka sorunları da vardır. Bir süredir sık sık aynı kabusu görmektedir. Okulda da yalnızdır, bir grup çocuğun ona sataşması dışında, hiç kimseyle etkileşimde bulunmaz. Bir gece Conor, saat 12:07'de uyanır. Birisi seslenmektedir ona. Seslenen, bahçedeki porsuk ağacıdır. Ama ağaç, şekil değiştirerek, dallardan ve karanlıktan oluşan bir canavara dönüşür. Canavar, Conor'u almaya geldiğini söyler, ne var ki Conor, canavarın istediği tepkiyi vermez, "Gel de al o zaman." der, ondan korkmadığını söyler. Canavar şaşırır, ama onunla işi bittiğinde, artık ondan korkacağını söyler. Sonra Conor'u yemek için ağzını açar, Conor'un hatırladığı bu kadardır. Sabah olduğunda Conor, dün gece ne kadar saçma bir rüya gördüğünü düşünür. Yataktan kalkar ve ayakları, odanın her santimetrekaresini kaplamış olan, porsuk ağacının iğne yapraklarına değer...

Patrick Ness'in efsane yazar Siobhan Dowd'un özgün fikrinden esinlenerek kaleme aldığı Canavarın Çağırısı, yalnız bir çocuğun, onun hasta annesinin ve hiç beklenmedik ziyaretçisi canavarın cesur, karanlık ama gülümseten hikâyesini anlatıyor.

OUIJA

Vizyon tarihi: Kasım 2016

Yönetmen: Mike Flanagan

Oyuncular: Annalise Basso, Henry Thomas, Doug Jones, Elizabeth Reaser, Lyn Shaye

Senaryo: Mike Flanagan, Jeff Howard

Tür: Korku, Gerilim

Film, teknolojik alet ve efektleri kullanarak sahte ruh çağırma seansları düzenleyen bir ailenin hikâyesini anlatıyor. Anne (Lyn Shaye) ve 2 kızı bu şekilde hayatlarını idame ettiren tezgahlarını geliştirmek için yeni bir ruh çağırma tahtası kullanmaya başlarlar. Ancak bu tahta hiçte umdukları gibi değildir. Gizemli tahta en küçük kızı Paulina'yı etkisi altına alır. Aile küçük kızın değişimi karşısında çaresiz kalırken ona musallat olan yaratıkla başa çıkabilmenin yollarını aramaya başlar.

2014 yapımı Oujia adlı korku filminin devamı niteliğinde çekilen Oujia 2'nin yönetmen koltuğuna oturan Mike Flanagan aynı zamanda Jeff Howard ile birlikte filmin senaristliğini de üstleniyor. Annalise Basso, Henry Thomas, Doug Jones, Elizabeth Reaser ve Lyn Shaye yıldız kadrosu arasında yer alıyor.



TROLLS

Vizyon Tarihi: Kasım 2016

Yönetmen: Mike Mitchell

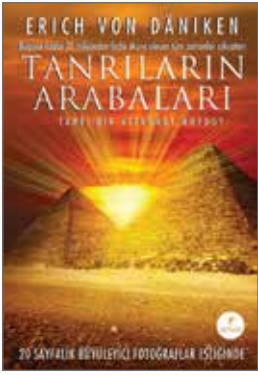
Oyuncular: Anna Kendrick, Zoey Deschanel, Justin Timberlake, James Corden, Christine Baranski, John Cleese, Gwen Stefani

Senaryo: Jonathan Aibel, Glenn Berger

Tür: Animasyon, Macera

Shrek'in yaratıcılarından yılın en komik, en zeki ve en saygısız karakterlerinden oluşan rengarenk saçlarıyla trollerin animasyon filmi izleyicisiyle buluşacak. Müziklerini Justin Timberlake, Gwen Stefani gibi ünlü pop şarkıcılarının seslendirdiği filmde mutlu, kötümser, huysuz gibi unutulmaz karakterleriyle öne çıkan trollerin hikâyesini keşfedeceğiz. Yönetmenliğini Mike Mitchell'ın üstlendiği filmin senaryosu Jonathan Aibel, Glenn Berger ve Erica Rivinoja'ya ait.

Kitap



Yazar: Erich Von Daniken
Çevirmen: Aslı Gizem Korkmaz
Yayınevi: Artemis Yayınları

TANRILARIN ARABALARI

Dünyaca müthiş bir üne sahip olmanın yanı sıra alanında kültleşen Tanruların Arabaları, gezegenimizin, başka dünyalardan gelen yaratıklar tarafından ziyaret edildiğinin kanıtı olarak kabul ediliyor. Erich von Däniken tarihi kalıntıları, kayıp şehirleri, roket alanlarını inceliyor ve insanlık tarihine müdahalede bulunan dünya dışı varlıklara dair bilimsel kanıtları ortaya koyuyor. En inanılmazı da, Däniken'in teorisi, atalarımızın bizzat bu 'galaktik öncüler' olduğunu öne sürüyor ve bunu arkeolojik buluntularla kanıtlıyor...



Yazar: Katharine Burdekin
Çevirmen: Mehtap Gün Ayrıl
Yayınevi: Encore

SWASTIKA GECELERİ

Modern toplumlarımızın günden güne totaliter rejimlere doğru kaydığı, filozof Slavoj Zizek'in dediği gibi kapitalizmle demokrasi arasındaki sonsuz evliliğin bittiği bir dönemde hepimizin kafasını kurcalayan şey nasıl bir geleceğin bizi beklediği. Eğer insanlık bu gelecekte işaretleri okuyamayıp bu geleceği değiştiremediği takdirde Katharine Burdekin'in 80 yıl önce kurguladığı bir dünya olabilir mi bizi bekleyen...



Yazar: Frantz Fanon
Çevirmen: Cahit Koytak
Yayınevi: Encore

SIYAH DERİ BEYAZ MASKELER

Yoğun ve kanlı bir ölüm kalım mücadelesinin alevleri arasından çıkmıştır Siyah Deri Beyaz Maskeler.

Bedenin olduğu kadar ruhun da ayakta kalmasıyla ilgili bir mücadele. Fanon kitabında, sömürgecilik psikolojisini, aşağılık kompleksinin nasıl aşılandığını, sömürülenlerin nasıl sonunda zulmedicilerini taklit eder hale geldiğini inceliyor ve ele alıyor. Yazar siyah sorununun psikanalitik bir yorumunu sunuyor.

Fanon bir masa başı filozofu ya da kuramcı bir akademisyen değildir. Daha acil ve zorlayıcı bir mesele vardır aklında: Özgürleşme. Onun için mücadele, bir hayatta kalma, özgürlük havasını soluma meselesidir.

Siyah Deri Beyaz Maskeler sadece tarihsel bir manzara değil. Fanon'un öfkesi, Afrika'nın kırsalında ve çarpık çurpuk büyümüş şehirlerinde sırf hayatta kalabilmek için sefalet içinde didinip duranların sessiz çığılı o aynı zamanda. Kültürleri, bilgi sistemleri ve varolma tarzları alaya alınan, şeytan gibi gösterilen, aşağı ve akıldışı sayılan ve bazen de yok edilen tüm insanların öfkesi.



Yazar: Umberto Eco
Yayınevi: Doğan Kitap
Çevirmen: Eren Yücesan Cendey
SIFIR SAYI

Tam bir "kaybeden" olan Colonna, gazeteci Sime'i'den iyi bir iş teklifi alır. "Yazı işleri sorumlusu ya da benzeri bir şey" sıfatıyla bir yıl boyunca bir günlük gazete için hazırlanan 12 "sıfır sayı"yı yönetecek ve "asla çıkmayacak olan bir günlük gazetenin hazırlanışıyla geçen bir yılın öyküsü"nü anlatan bir kitap yazacak.

Patron Vimercate, bu gazete sayesinde "finans ve politika dünyasının güzel salonunu rahatsız edebileceğini kanıtladıktan sonra, olasılıkla bu güzel salon ona bu düşünceden vazgeçmesini rica edecek, o da yarın tasarısını bir kenara kaldırıp güzel salona giriş yapma iznini koparmış olacak."

Teklif sahibi Sime'i'nin de bir planı var. "Her şey suya düşerse kitabı yayımlarım. Bomba gibi patlayacak ve yayın hakkı adına bana belli bir gelir sağlayacaktır. Ya da, olur ya, birileri yayımlamamı istemez ve bana bir total verir. Net."

Olaylar böyle başlıyor ve Eco gözde konuları aracılığıyla İtalya'nın 50 yıllık tarihini yeniden yazıyor. Gladio, bir Papa'ya suikast, başka bir Papa'nın öldürülmesi, hükümet darbeleri, gizli servislerle terör örgütlerinin karmaşık ilişkileri...

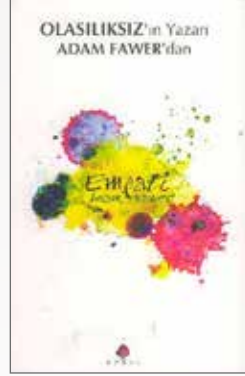


Yazar: Stephen Hawking
Çevirmen: Barış Gönülşen
Yayınevi: Alfa Yayıncılık

ZAMANIN KISA TARİHİ

Zamanın Kısa Tarihi 1988 yılındaki ilk basımından bu yana geçen yıllar içerisinde bilimsel yazın alanında bir başyapıt konumu kazandı. Kırk dile çevrildi ve dokuz milyonun üzerinde baskı yaparak dev bir uluslararası ün kazandı. Kitap o dönemde evrenin doğası hakkında öğrendiğimiz en son bilgiler göz önüne alınarak yazılmıştı, öte yandan o günden bu güne hem atom-altı dünyanın hem de büyük ölçekte evrenin gözlem teknolojilerinde olağanüstü ilerlemeler yaşandı. Bu yeni gözlemler Profesör Hawking'in kitabın ilk baskısında yaptığı kuramsal öngörülerin çoğunu doğrulayan nitelikteydi. Bu gözlemlere, evrenin başlangıcından 300.000 yıl sonrasını araştıran ve Hawking'in varlığını ileri sürdüğü uzay-zaman dokusundaki kırışıklıkları tespit eden Kozmik Ardağan Kâşifi COBE uydusunun son bulguları da dahildir.

Kaleme aldığı özgün metne kendisinin son araştırmasından ve en son gözlemlerden edindiğimiz yeni bilgileri katma arzusuyla Hawking, kitabının elinizdeki son baskısı için yeni bir önsöz yazmakla kalmadı,



Yazar: Adam Fawer
Çevirmen: Murat Kayı
Yayınevi: April Yayıncılık

EMPATİ

Yaşamınızın kontrolü sizde değil! Öyle olduğunu düşünebilirsiniz, ama yanılıyorsunuz. Elbette ki kendi kararlarınızı kendiniz vermekte özgürsünüz. Bu kitabı kapatabilirsiniz. O sandalyede oturmaya devam edebilirsiniz. Ya da gözlerinizi oymak gibi çılgınca bir şey yapabilirsiniz. Ne isterseniz yapabilirsiniz. Ama sorun şurada: Ne isteyeceğinizi kontrol edemezsiniz. Her davranışınızı önceden belirleyen arzularınız ruhunuzun o kadar derinlerine işlemiştir ki, onlara dikkat bile etmezsiniz. Ve bu da sizi mükemmel bir köle yapar. Bu nedenle, hayatınızı yaşamaya devam edin. Ne isterseniz yapın. Sadece 'isteklerinizin' tümüyle sizin kontrolünüzde olmadığı gerçeği üzerine kafanızı çok fazla yormamaya çalışın.



Yazar: Khaled Hosseini
Çevirmen: Püren Özgören
Yayınevi: Everest Yayıncılık

BİN MUHTEŞEM GÜNEŞ

Nereye giderseniz gidin, ülkeniz peşinizden gelir. Artık siz orada yaşamazsınız da o içinizde yaşar. Afganistan'ın Khaled Hosseini'de yaşadığı gibi...

Bin Muhteşem Güneş, ilk romanı Uçurtma Avcısı'yla tüm dünyada inanılmaz bir başarı yakalayan Hosseini'nin ikinci romanı. Yazar bu romanında da yine doğduğu toprakları anlatıyor. Bu kez iki kadının kesişen yaşamları ve dostlukları üzerinden... Küçük yaşta evlendirilen kızlar, çocuğu olmayan kadınlar, babaya ya da çocukluk arkadaşına duyulan, geçmişe gömülmüş aşklar... Khaled Hosseini, hasreti, dostluğu, aşkı ve insanlığı en iyi anlatan yazarlardan. Başarıyla kurduğu olay örgüsüyle, çıkmaz yolların nasıl düzlüklere açılabileceğini gösteren yaratıcı bir kalem.



Yazar: Robert A. Heinlein
Çevirmen: Öznur Özkaya
Yayınevi: İthaki Yayıncılık

YILDIZ GEMİSİ ASKERLERİ

İnsanoğlunun başka gezegenlerde koloniler kurduğu ve karşılarına çıkan rakip türlerle savaştığı bir gelecek zaman. Ve Ordu'da iki yıl gönüllü askerlik yapanların vatandaş olup oy kullanabildiği Terra Federasyonu. On sekiz yaşındaki Juan Rico, vatandaşlık hakkını kazanmak için iki yıl süren askerlik hizmetine yazıldığında ne Rasczak'ın Bıçkınları'ndan biri olacağını ne de 'Böcek Savaşı'nda müfrez liderliği yapmak zorunda kalacağını biliyordu. Ama öğrenecekti...

Bulmaca

SUDOKU

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

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

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

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



**VEFAT EDEN
KAPTANLARIMIZ**

Kpt. Plt. Hüseyin MEKİK
Kpt. Plt. H.Cihat ÖZYETİŞ
Kpt. Plt. Ertuğrul İNAN



TALPA
seni çağırıyor...

*yarınların için daha
güçlü bir TALPA*

Üyelik için bir telefonunuz
yeterli: 0212 662 12 01



www.talpa.org