

# KOKPİT

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR

'TEN BAKIŞ



TEMmuz / AĞUSTOS / EYLÜL  
YIL: 9 / 2017 SAYI: 42

## YETKİNLİK TEMELLİ EĞİTİM (YTE)

Havacılık mesleğinde kişinin tecrübesini belirlemede tek kriter olarak, sadece yapılan uçuş saatine bakmak yeterli midir?

## EMPIRE STATE BİNASINDA UÇAK KAZASI

11 Eylül'de Dünya Ticaret Merkezi binalarına uçakların çarpması New York gökdelenlerinin uçaklarla keşişmesinin ilk örneği değildir...

## KARAR VE KARAR VERMEK

Karar verme kavramını basitçe tanımlamak belki mümkün olabilmekte ancak insanın bu işlevi etkin olarak yerine getirebilmesi ne yazık ki bu kadar kolay olamamaktadır.

## DİKKAT SLOT VAR!

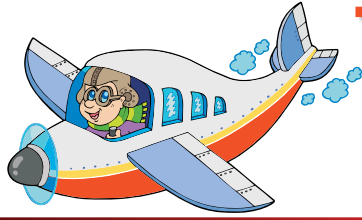
Bilgisayarınızın başına geçtiniz havayolu şirketlerinin uçuş tarifelerini incelediniz. Size en uygun tarifeyi seçtiniz ve biletinizi aldınız. Havalimanına vardığınızda küçük bir bilgilendirme yapıldı. Sonuç: Rötar!

## EN-ROUTE WAKE TURBULENCE ENCOUNTERS

INTERLOCUTOR  
EĞİTİMLERİNİ  
TAMAMLAYAN ADAYLAR  
SERTİFİKALARINI ALDI

HAVAYOLU PİLOTLARININ  
CEZAI SORUMLULUĞUNA  
DAİR DEĞERLENDİRMELER

# TALPA



## TEST CENTER

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ

### TALPA TEST CENTER FAALİYETLERİNE BAŞLADI

#### TTC (ICAO) İNGİLİZCE SEVİYE BELİRLEME SINAVLARINA BAŞLADI...

TALPA ve İspanya merkezli TEC ortak çalışmasıyla gerçekleşen ve çoğunluğu aktif pilotlardan oluşan 'interlocutor' (sınav yapıcı) eğitimi 3-7 Temmuz haftasında tamamlandı ve başarılı olan adaylara sertifikaları teslim edildi.

**TTC, TALPA TEST CENTER** yolculuğuna yaklaşık bir sene önce başladı. TALPA ve İspanya merkezli The English Center firması arasında başlayan yoğun görüşmeler sonucu Ekim 2016'da taraflar arasında imzalanan anlaşma uyarınca **TALPA TEST CENTER** kuruldu.

O zamandan bu yana TTC kendi iş süreçlerini geliştirip operasyonel alt yapısını kurarak SHGM onaylı Dil Yeterliliği Sınavları Hizmet Sağlayıcı Yetki Belgesini almaya hak kazandı.

TALPA, bugüne kadar yetki almış kurumlardan farklı olarak, gerçekleştirdiği bu ortaklıkla, yeni bir sınavı Türk Sivil Havacılığına kazandırmış ve kendini farklı konumlandırmıştır. Böylece adaylar iki farklı sınav tipi arasında, minimum bekleme süresi kriterine takılmadan sınava girme şanslarını kullanabileceklerdir.

Açıldığı günden itibaren yoğun talep gören TTC, ilerleyen günlerde yeni sınav günlerini web sitesinden ([www.talpatestcenter.com](http://www.talpatestcenter.com)) açıklamaya devam edecektir.

 [talpa@talpa.org](mailto:talpa@talpa.org)

 [www.talpa.org](http://www.talpa.org)

 + 90 212 662 12 01

 Şenlikköy Mah. Avcılar Sokak No:43 / 34153 Florya, İstanbul / Türkiye

 [talpa.tr](http://talpa.tr)

 [talpa\\_org](https://twitter.com/talpa_org)

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

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



Fotoğraf: Dilek YANIK  
Instagram@dilekynk

*Mutlu bir sonbahar gecirmeniz dileğiyle...*

*Başkandan...*



## SİVİL HAVACILIĞIMIZIN GELECEĞİ İÇİN ROTA 2018

**BİR ÖNCEKİ SAYIMIZI YAYINA HAZIRLARKEN, GEÇMİŞ DÖNEM TALPA BAŞKANLIĞI YAPMIŞ OLAN VE UÇUŞ GÖREVİNE GİDERKEN KALP KRİZİ SONUCU HAYATINI KAYBEDEN GÜRCAN MANTI KAPTANI YİTİRMENİN ÜZÜNTÜSÜNÜ YAŞIYORDUK. BİR TALİHSİZ ÖLÜM HABERİNİ DE BU SAYIMIZI HAZIRLARKEN ÖĞRENDİK. THY UÇUŞ EĞİTİM BAŞKANI SEDAT ŞEKERCİ KAPTAN'IN MUHTEMEL BİR KALP KRİZİ SONUCUNDA ARAMIZDAN AYRILMASININ ÜZÜNTÜSÜNÜ YAŞIYORUZ. ÖNCELİKLE AİLESİ OLMAK ÜZERE THY ÇALIŞANLARINA VE YAKINLARINA BAŞSAĞLIĞI DİLİYORUZ.**

**S**edat Şekerci kaptanın benim için ayrı bir önemi vardır. 25 yıl öncesine dayanan bu dostluk, 2 yıl boyunca aynı evi paylaşmış olmanın verdiği arkadaşlığa dayanır. Şekerci kaptan, sakin yapısı ve duruşuyla etrafına her zaman huzur verirdi. İyi eğitilmiş, bilgili ve yenilikçi yapısı, çalışma hayatındaki başarılarının tesadüf olmadığını göstergesidir.

Mekanın cennet olsun sevgili dostum...

### **Sedat Şekerci İsmi Yaşatılmalı**

Geçtiğimiz aylarda hizmete giren ve Sedat Şekerci kaptanın da emeğinin çok olduğunu bildiğimiz 'Turkish Airlines Flight Training Centre' adının Türkçeleştirilip, yerleşkenin veya merkezin adına, 'Kaptan Pilot Sedat Şekerci' isminin ilave edilerek tekrar düzenlenmesi tüm havacılık camiası tarafından takdirle karşılanacaktır.

### **3. Ulusal Havacılık Tıbbi Kongresi (Antalya) (SHT-MED-KARDİYOLOJİ FATIGUE-FRMS)**

23-25 Ekim 2017 tarihleri arasında Antalya'da gerçekleştirilecek olan Havacılık Tıbbi Kongresi'nin konusu, Havacılık ve Kardiyoloji olacak. Bizler pilot camiası ve TALPA Yönetim Kurulu olarak yaşanan vefat olaylarından sonra, daha da önem ve anlam kazanan bu kongrede yerimizi alacağız. Ayrıca bu kongrenin ve FRMS sisteminin önemi, FATIGUE (Bitkinlik ve tükenmişlik) konusu ile havacılık camiamıza katkıda bulunacağımızı düşünüyoruz. Tüm pilot camiasını bu önemli konuların paylaşılacağı Havacılık Tıbbi Kongresi'ne bekliyoruz.



*Kpt. Plt. Mehmet Ayban Günal / TALPA Başkanı*

## **Sivil Havacılığımızın Geleceği İçin Rota 2018**

2018 yılı öncesinde hazırladığımız bu sayımızda, gelecek yıla dair taşıdığımız ümitlerimizi paylaşmak istiyorum. Önümüzdeki yıl, neden Türkiye'nin havacılık yılı olmasın? Bunu gerçekleştirebilecek olan birçok öge 2018 yılı içinde bir arada olacak. Kuşkusuz 3'üncü havalimanı 2018'de, sivil havacılık iklimini ve yolunu oluşturacak ana fon olacaktır. Tüm havacılık camiası olarak yeniliklerin, bilginin ve hızın çağında olduğumuz bilinciyle, 3'üncü havalimanı projesinin, oluşan yeni 'Havacılık İpek Yolu'nun tam ortasında güçlü bir şekilde yer almasını sağlamak için uğraş vermeliyiz.

Antalya'da ilki gerçekleştirilecek olan EUROASIA AIR SHOW ile aynı tarihlere denk gelen Dünya Pilotlar Günü ve ardından Lüksemburg'da gerçekleşecek olan büyük IFALPA toplantısı, sivil havacılığımızı ve 3'üncü havalimanının tanıtımı için büyük bir fırsat oluşturduğunu düşünüyorum. Bu olanaklardan sivil havacılığın bileşenleri, tek tek yararlanma yoluna giderlerse, Türk Sivil Havacılığı açısından istenilen sonuca ulaşmak hayli zor olur. Ancak sektörün tüm aktörlerinin birlikte planladığı bir 2018 yaşamakta mümkün, beraber akıl birliği ile hareket

edilmesi halinde bütün camia için gelecek yıl umut olabilir.

### **Eksiklerimiz**

Sektördeki pilot açığı malumunuz. Ancak bu açığın kapatılabilmesi için alınan kararların istenilen sonuçları vermediği ortada. Lise mezunlarından pilot alımı, kaptanlık için yeterli saatin 1500'e düşürülmesi, yabancı pilot oranının artırılmaya çalışılması, sektörü daha da geriye götürmektedir. Hatta 'UÇUŞ EMNİYETİ'ni tehlikeye atabilecek içerikteki kararlar dersek, pek de abartmış olmayız.

Sivil havacılıktaki gelişmeleri, eksiklerini gidermeyi sadece iktisadi sonuçlara dayalı olarak okumak ve çözüm yolları aramak yanlış kararlar alınmasına yol açmaktadır.

Pilot açığının giderilmesi için neler yapılabilir sorusu, sektörün tüm paydaşlarıyla görüşülmek suretiyle masaya yatırılmalı ve çözümler birlikte bulunmalıdır. Aksi halde bulunan çözümler uzun vadeli olmaz, hem de sektörün memnuniyeti ve rızası alınmaksızın uygulamaya konulan kararlar arzu edilen 'birlikteliği' gerçekleştirmeye hizmet etmeyecektir.

### **Hava-İş Seçimleri**

Dört yılda bir yapılan Sendika Genel Kurul seçimleri kasım ayının ikinci hafta sonu gerçekleştirilecek. Sendika Genel Kurulu'nda, son üç dönemdir uçucuların seçtiği üyeler temsil

edilmiyor. Bu Genel Kurul'da da öyle görülüyor ki, uçucuların adil şekildeki temsiliyeti bürokratik mevzuat ve çeşitli teknik zorluklar eliyle imkansız hale getiriliyor.

Genel Kurul sürecinin sağlıklı ilerlediğinin en somut kanıtı, şahsımın üye listesinde olmayışı ve oy kullanamamış olmam olarak gösterebilirim. Benim gibi onlarca kaptan ve uçucu, sendika üyesi olmasına rağmen, Anayasal bir hak olan 'seçme ve seçilme' hakkını kullanamadı.

Sendika seçimlerinin bu sefer de, uçucuların seçimlerini dikkate almayan bir biçimde sonuçlanması halinde, bundan rahatsız olmamak mümkün değildir. Adil ve demokratik bir seçim, tüm sendika üyelerinin yönetimde temsilini sağlamakla olur.

En azından, sendikanın toplam üye sayısının %70'ini oluşturan, aidaat gelirlerinin de %90'ını sağlayan Uçuş İşletmenin tercihinin Sendika Yönetim Kuruluna'da yansıtılması gerekir.

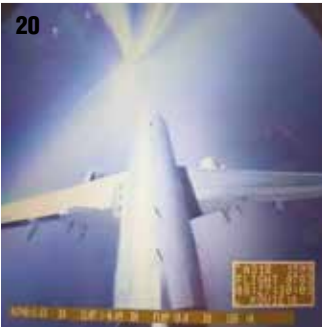
### **Talpa Pilotların Görünen Yüzüdür**

2018 hedeflerine ulaşabilmek güçlü bir TALPA'nın varlığıyla mümkündür. TALPA'nın büyümesi sürüyor ve etkisi büyüyor. Bunun geleceğe dair olumlu sonuçlarını hep birlikte almak için üye olmayan pilot kalmam diyoruz.

### **TALPA'da buluşalım!**

**Bu davet bizim...**

# İçindekiler



**06 INTERLOCUTOR EĞİTİMLERİNİ TAMAMLAYAN ADAYLAR SERTİFİKALARINI ALDI**  
Eğitimlerini tamamlayan adaylara bir törenle sertifikaları verildi

**20 EN-ROUTE WAKE TURBULENCE ENCOUNTERS**  
Kpt. Plt. Alphan Morkan, uçağın En-route safhasındaki wake türbülans risklerini ve önlemlerini anlatıyor...

**08 COMPETENCY BASED TRAINING (CBT) YETKİNLİK TEMELLİ EĞİTİM (YTE)**  
Havacılıkta kişinin tecrübesini belirlemede tek kriter olarak, yapılan uçuş saatine bakmak yeterli midir?

**24 KARAR VE KARAR VERMEK**  
Karar kavramını en basit ve anlaşılır şekilde tanımlayacak olursak, "Bir iş veya sorun hakkında verilen kesin/nihai yargıdır." diyebiliriz.

**12 EMPIRE STATE BİNASINDA UÇAK KAZASI**  
28 Temmuz 1945'te havalanan Amerikan Hava Kuvvetleri'nin B-25D tipi uçağı yoğun sis nedeniyle gökdelene çarpar...

**28 DİKKAT SLOT VAR!**  
Kendinize en uygun tarifeyi seçtiniz ve biletinizi aldınız. Havalimanınıza vardığınızda bir bilgilendirme yapıldı. Sonuç: Rötar...

**16 ACELECİLİK SENDROMU**  
Gerçek ihtiyaçtan veya böyle bir ihtiyacın zorunluluğunu sezinlemekten veya aşırı iş yükünden dolayı pilot performansının azalması...

**32 HAVAYOLU PİLOTLARININ CEZAI SORUMLULUĞUNA DAİR DEĞERLENDİRMELER**



TALPA adına  
**SAHİBİ VE SORUMLU MÜDÜR**  
TALPA Yönetim Kurulu Başkanı  
Kaptan Pilot Mehmet Ayhan GÜNAL

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

#### BASKI

Bilnet Matbaacılık ve 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.

50



64



44



46



#### 40 OKUL KORKUSU

Okul korkusu, çocuğun okula gitmeme yönünde direnmesi, arkadaşlarını kabul etmemesi ve ağlamak gibi tepkiler geliştirmesidir. Uzman Psikolog E. Esra Tanrıverdi makalesinde, çocuklarından önce anne ve babaların bu duruma hazır olmaları gerekliliğini anlatıyor...

#### 44 MASA BAŞI ÇALIŞMA KOŞULLARI

#### 46 OKUL BAŞARISINDA ANNE-BABANIN ROLÜ

#### 48 ZEKANIZI B VİTAMİNİYLE GELİŞTİRİN

#### 50 1971'DE KURULDUM VE HALA ÇALIŞIYORUM: MURAT AYGEN

Donanımlı, iyi eğitilmiş, hep yeniden başlamış gibi heyecanlı, öğrenmeye meraklı ve hayallerinin sonuna kadar gidebilen biri Murat Aygen...

#### 56 KORUYUCU BAŞ MELEKLER CEBRAİL VE MİKHAİL'İN EVİ: AYVALIK RAHMI M. KOÇ MÜZESİ

Ayvalık'ın en önemli yapılarından biri olan ve tavanındaki mihüre göre, yapımı 1873'e kadar uzanan Taksiyarhis Kilisesi, uzman restoratörler ve sanatçıların ince işçiliği ve çağdaş mühendislik teknikleri ile yeniden hayat bularak yoluna müze olarak devam ediyor...

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

**2017 TEMMUZ AYININ İLK HAFTASINDA GERÇEKLEŞTİRİLEN INTERLOCUTOR EĞİTİMİNİ BAŞARIYLA TAMAMLAYAN VE ÇOĞUNLUĞU AKTİF PİLOTLARDAN OLUŞAN ADAYLARA YAPILAN BİR TÖRENLE SERTİFİKALARI TESLİM EDİLDİ.**



# INTERLOCUTOR EĞİTİMLERİNİ TAMAMLAYAN ADAYLAR SERTİFİKALARINI ALDI

Sertifikalarını alan Interlocutor'lar yoğun bir test dönemine girdiler. TALPA Test Center (TTC) geçtiğimiz yıl Eylül ayında TALPA ve İspanya merkezli The English Center'ın (TEC) ortaklığı ile kuruldu. Dokuz aylık bir hazırlık süreci sonunda TTC, The English Center ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ICAO'nun Dil Yeterlilik Testi kriterlerine uygun, EASA/EU regülasyonları ile uyumlu TEC testini, Türkiye'de uygulama yetkisini aldı.

Sınava giren adaylar, karşılıklı konuşma sistemiyle gerçekleşen TEC testinin bir örneğine TTC web sitesinden (talpatestcenter.com) ulaşabilirler. TTC web sitesi üzerinden kayıt işlemleri gerçekleştirilen TEC testi, Temmuz, Ağustos

ve Eylül aylarında yaklaşık olarak 180 civarında katılımcıya verildi. Gelen yoğun talepleri karşılamaya devam edecek olan TTC'nin sınav takvimi web sitesinde yayınlanmaktadır.

Sertifika töreninde Kıpt. Plt. Aykut Işıkoğlu bir konuşma yaptı. Işıkoğlu konuşmasında "Sınav merkezinin hazırlamasına ekip olarak çok çalıştık. 2 ay önce SHGM tarafından merkezimize uygulanan bir denetimden başarıyla geçtik. Önümüzdeki Ocak ayından itibaren SHGM artık bu sınavları uygulamayacak. Başarılı çalışmalarımız neticesinde SHGM'ye de bu görevi ne kadar sağlam bir yere devrettiklerini göstermiş olduk. Biz burada öncü olmayı hedefliyoruz. Sizlere de Interlocutor olarak önemli görevler düşüyor." dedi





# COMPETENCY BASED TRAINING (CBT) YETKİNLİK TEMELLİ EGİTİM (YTE)



**Dr. Kpt. Plt. M. Melih BAŞDEMİR**  
Talpa Yönetim Kurulu Üyesi  
Talpa Dış İlişkiler Komiteler Başkanı

**“TECRÜBE BİR HATAYI TEKRAR YAPTIĞINIZDA ONU  
FARK ETMENİZİ SAĞLAYAN MUHTEŞEM BİR ŞEYDİR”  
FRANKLIN P. JONES**

**“VERİLEN İYİ KARARLAR TECRÜBEDEN GELİR,  
TECRÜBE İSE VERİLEN KÖTÜ KARARLARDAN GELİR”  
WILL ROGERS**



**100** yıldan fazla bir zaman dilimi içinde uçmaya çalışan ve bunu meslek haline getirmiş olan kişilerin ve kurumların hala sordukları bir soru bulunmaktadır: Havacılık mesleğinde kişinin tecrübesini belirlemede tek kriter olarak,

sadece yapılan uçuş saatinde bakmak yeterli midir? Diğer bir deyişle yapılan uçuş saatiyle doğru orantıda tecrübe artar mı? Yılların uçuş tecrübesine sahip pilotlar hiç hata yapmazlar mı? Yetkinlikleri her zaman üst seviyede midir?

Bu soruların cevaplarını ararken öncelikle son



rakamlarla açıklamak gerekirse uçak kazalarında 2008'de 688 olan insan kaybı sayısı, 2009 yılında bir miktara artarak 745 olmuş, ancak 2006'daki 903'ün oldukça altında kalmıştır.

Burada bahsedilen rakamları aşağı çekmek için yapılanlar arasında klasik anlayışla;

- Eğitim gerekleri içinde yer alan uçuş saatleri kriterlerinin artırılması
- Eğitim içindeki değerlendirme maddelerinin artırılması, başarı kriterlerinin yukarıya çekilmesi,
- Bitirme kontrolünden geçme kriterlerinin zorlaştırılması denenmiştir.

Buradaki denemelere rağmen, eğitimde bulunan pilotların uçuş yeteneklerinin geliştirilmesi konusunda çok az bir ilerleme sağlanabilmiştir. Yetkinlik temelli yapılan değerlendirmelerden, yani rastgele, pilotların daha önce haberi olmadığı, uygulanan senaryolarla eğitimin daha kaliteli bir şekilde sağlandığı sonucu elde edilmiştir.

Yetkinlik Temelli Eğitim (YTE) derken ne kast ediliyor bunu biraz daha açmak gerekir.

Aslında YTE ile anlatılmaya çalışılan, bir eğitim pilotunun, eğitim bittikten sonra da eğitimde belirlenmiş olan standartları, günlük uçuş operasyonlarında da kusursuz bir şekilde her ortamda uygulayabilmesi, yetkinliklerini edindiği tecrübeye paralel olarak artırmasıdır. Burada bir hatırlatma yapmak gerekirse YTE yıllardır, Askeri Havacılık



eğitimlerinde uygulanan bir yöntem olmasına rağmen, Sivil Havacılıkta bu konu nispeten yenidir, diğer bir ifadeyle YTE uygulamalarında halihazırda mevcut bir eğitim konsepti bulunmaktadır.

### **Bu durumda YTE'ye nereden başlamak gerekir?**

Öncelikle mevcut eğitim sistemini değerlendirerek YTE'ye geçiş yapacağımız temiz sayfa açmak gerekir. Bununla beraber kurumsal anlamda bu konuda istek ve esneklik sağlanmalıdır, bu istek hem yöneticiler hem de çalışanlarla ortaklaşa bir biçimde oluşturulmalıdır. Daha sonra ise;

- Eğitime katılacak adayların titizlikle seçilmesi,
- Havacılığın ortak dili olan İngilizce'de ICAO



standartlarına ulaşılması, ancak Türkçe olarak yapılacak eğitimlerin sade, açık ve anlaşılır bir şekilde ehil kişiler

tarafından verilmesi

- YTE'yi özümsemiş yer ve uçuş öğretmenleri ile eğitimin verilmesi.



• Son Teknolojik gelişmelere uygun, verimli ve maliyet-etkin eğitim programlarının oluşturulması gerekmektedir.

Bu kriterleri oluşturduktan sonra YTE'nin başarılı bir şekilde uygulanabilmesi için yapılması gerekenler ise:

• Birleştirilmiş CRM/TEM, Liderlik ve Karar Verme eğitimlerinin YTE programı boyunca verilmesi,

• Etkin, YT temelli bir değerlendirme sisteminin belirlenmesi, gelişim sağlanabilmesi için uçuş eğitimleri ve operasyonları boyunca sürekli olarak veri toplama ve analiz yapılması,

• Kurumsal olarak Yönetimde, Kalite ve Denetlemede ve SHGM ile işbirliği sağlanmasıdır.

Bu konuda, YTE Uygulamalarının ilk örneklerinden biri CAE

(Canadian Aviation Electronics) Malezya Sivil Havacılık Otoritesiyle birlikte Air Asia firmasında MPL sertifikasyonu için YTE esaslı eğitim uygulamalarına başlaması, aynı zamanda, diğer Milli Sivil Havacılık Otoritelerinin MPL programlarına danışmanlık faaliyetlerinde bulunmasıdır.

#### **YTE'nin Havacılık Operasyonlarına ve Endüstriye Olan Katkıları:**

- Şirketlerin eğitim masraflarını ve eğitim zamanının azaltılması,
- MPL programlarının revize edilmesi, bu programların Sop uygulamaları ile birleştirilmesi
- MPL ile kısa zamanda ve maliyet etkin bir şekilde Havacılık Endüstrisinin pilot ihtiyacının karşılanması, alınan pilotların kısa zamanda standardize edilmesi.

• ICAO ve diğer endüstriyel kurumların eğitim, istihdam ve işgücü yaratılması konularındaki isteklerine cevap verilmesi.

• Artan pilot ihtiyacını etkin, hızlı, modern metotlarla giderecek çözümler üretmesi.

Bu katkıların yanında, YTE programları, recurrent, upgrade, gibi devam eden eğitim programlarına da kolaylık sağlamakta, ayrıca pilot eğitimlerinin yanında kabin, teknik ve hareket eğitimlerinde de kullanım alanları bulunmaktadır.

Sonuç olarak YTE, nispeten yeni bir kavramdır. YTE, uçak, insan, ve uçuş operasyonları için kullanılacak her türlü yardımcının performansını artırarak yetkinlik üzerinden standartların yükseltilmesini amaç edinerek, eğitim ve operasyon faaliyetlerinin

daha verimli hale getirmeye çalışmaktadır. Burada belirli şartlar altında bilgi, davranış ve yeteneklerin etkin bir şekilde kullanılması olarak tanımlanan Yetkinlik, havacılık endüstrisinin merkezine yerleştirilmekte ve maliyet-etkin sonuçlar üretmektedir. Yakın gelecekte artan pilot ihtiyacının karşılanması ve maliyetlerin düşürülmesi için YTE'nin havacılık şirketlerinin istekleri üzerine Sivil Havacılık Otoriteleri tarafından teşvik edileceği beklenmektedir. ▽

#### **KAYNAKLAR:**

- IATA Guidance Material and Best Practices for MPL Implementation, 2015.
- CAE Presentation on CBT Solutions, ICAO, 2010.



# EMPIRE STATE BİNASINDA UÇAK KAZASI



**Kpt. Plt. Osman Gazi BAYKAL**

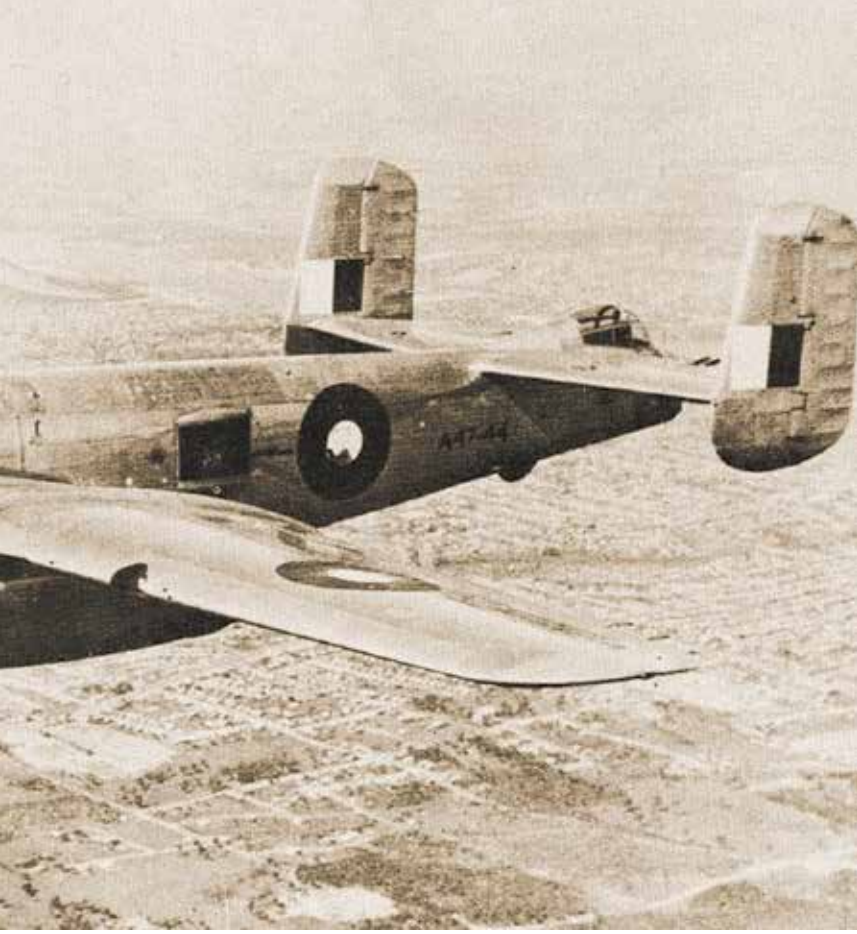
**11 EYLÜL'DE DÜNYA TİCARET MERKEZİ BİNALARINA UÇAKLARIN ÇARPMASI  
NEW YORK GÖKDELENLERİNİN UÇAKLARLA KESİŞMESİNİN İLK ÖRNEĞİ  
DEĞİLDİR. GELİN, DAHA ÖNCESİNE BİR GÖZ ATALIM...**

**28** Temmuz 1945 Cumartesi günü, Massachusetts eyaletinin Bedford şehrindeki Amerikan Hava Kuvvetleri'nin 750. Hava Üssü'nden bir uçak havalanır: B-25D tipi uçağın pilotu Yarbay William Smith ve iki kişilik ekibi, sabah 09.00'da normal uçuşlarına başlamışlardı. Aslında bombardıman uçağı olarak üretilen bu uçakta, VIP ve personel taşımak için silahları sökülerek, uygun değişiklikler yapılmıştı. Ekibin o günkü görevi ise New York'un yakınındaki New Jersey eyaletinin Newark meydanından bazı komutanları alarak Güney Dakota'ya götürmektir.

Yarbay W. Smith II. Dünya Savaşı gazilerinden, oldukça deneyimli bir pilottu. New York şehrine yaklaştıklarında yerden 2.000 feet≈610m yükseklikte

uçmaktaydılar. Ancak o mevsimde çok nadir görülen bir sis New York şehrini örtmüştü! O zamanların havacılığında yaygın ve olağan bir davranış olan "yeri görmek için alçalış" kumandasını, W. Smith hemen vermişti. Hava trafik kontrolörü, çağrı adı Army 0577 olan B-25 uçağına Newark Meydanı yerine New York şehrindeki LaGuardia Meydanı'na iniş yapmasını önermişti. Bunun üzerine pilot W. Smith hemen askeri otoritelerden LaGuardia Meydanı'na iniş izni almak için telsiz teması kurarken, aynı anda New York hava trafik kontrolüyle de diğer telsizden konuşuyordu...

Hava trafik kontrolörü pilottan, 1.500 feet≈457metreyi muhafaza ederek uçuşunu istemişti. Ama bu kargaşa içinde pilot kendisini bir anda Manhattan'da, gökdelenler



**UÇAĞIN YAKIT TANKLARI İNFİLÂK EDEREK 79. KATI ALEVLERLE KAPLADI. UÇAĞIN YÜKSEK OKTANLI BENZİNİ, YAKIT OLARAK KULLANMASI NEDENİYLE ALEVLER 5-6 SANİYEDE ÜST VE ALT KATLARA (75. KAT) UZADI.**

son anda çarpacağını fark ederek sağa doğru döndü. Oysa trafik kontrolörü bu esnada ısrarla, pilotun sola dönmesini istemekteydi! Hatalı dönüşten çıkınca W. Smith karşısında Empire State binasının sis içindeki silüetini gördü. Can havliyle uçağını tırmanışa sokmuş ama başarılı olamamıştı! Pilot Smith'in telsizdeki son cümlesi "Empire State Binasının tepesini göremiyorum!" idi...

Yaklaşık on tonluk B-25D uçağı 322km/sa hızla, binanın 79. katının kuzey yönündeki Katolik Savaş Kuvvetleri Yardım Organizasyonu Ofisi'ne saat 09.40'ta çarptı. Çarpışmanın şiddetinden uçağın kanatları koptu. Bir motoru fırlayarak, peşpeşe yedi duvarı parçalayarak bina dışına çıktı. (Çarpışmadan önce motorlar tam güçle çalışıyorlardı.) Oradan komşu binanın çatısına ➤

kanyonu içinde bulmuştu. Bu anda oryantasyon (konumun farkındalığı) bozukluğu da başlamıştı... Önce Chrysler binasını geçti. Cıvarda başka gökdelenler olduğunu unutmuştu. New York Central binasına doğru giderken, oraya



düştü, ufak çaplı yangın çıktı. İkinci motor ve iniş takımlarının bir bölümü asansör boşluğuna girdi. Uçağın yakıt tankları infilâk ederek 79. katı alevlerle kapladı. Uçağın yüksek oktanlı benzini, yakıt olarak kullanması nedeniyle alevler 5-6 saniyede üst ve alt katlara (75. kat) uzadı. Binanın dış cephesinde, çarpışmanın olduğu yerde 5.5mx6m boyutlarında bir delik açıldı. Sizlerin de tahmin ettiğiniz gibi, ortalık gerçekten cehenneme dönmüştü. Yangın yaklaşık 45 dakikada söndürüldü. Tabii çarpışma esnasındaki çok büyük patlama gürültüsü de cabasıydı...

Yangın birçok kişiyi ofislerine hapsetti. Çıkan panikte bir kişi binadan aşağıya atladı! Çarpışma anında binanın gezinti katında bulunan 60 kişilik turistik gezi ekibi kat içinde kapalı mahsur kalarak yoğun duman ve kokudan olumsuz etkilenmişler, daha sonra balkon camı kırılarak temiz hava alabilmişlerdi. Kaza haftasonu olduğu için binanın tümünde 1500 kadar insan vardı. Normalde haftaiçi, mesai zamanı bina içindeki insan sayısı 10-15 bin, bina çevresinde ise 200 bin insan ve 40 bin araç bulunmaktaydı. Sonuçta kazada üç kişilik uçak ekibi dâhil toplam 14 kişi öldü, 25 kişi yaralanmıştı.

Yaralılarından bir tanesinin durumu ilginçti: Betty Lou Oliver isimli asansör görevlisi, uçağın çarpma anında 80. katta kabin içinde olmasına rağmen, bir hayli yanıkla bu beladan kurtulmuştu. Asansörün ana ve emniyet kabloları, asansör

boşluğuna giren uçağın ikinci motoru ve iniş takımları tarafından kesilmişti. Bunun üzerine asansör kabini serbest düşüşe başlamış, 34-35'inci katlar arasında sıkışarak durmuştu. Her tarafı kapalı ve karanlıkta mahsur kalan

28 Temmuz 1945 Cumartesi günü, Massachusetts eyaletinin Bedford şehrindeki Amerikan Hava Kuvvetleri'nin 750. Hava Üssü'nden bir uçak havalanır...



**B-25 Mitchell bombardıman uçağı**  
Mürettebat sayısı: 6  
Maksimum kalkış ağırlığı: 15.876 kg  
Maksimum hız: 443 km/h  
Kanat genişliği: 20.57 metre  
Uzunluk: 16.13 metre

Sabah saat 9:40' da havalanan B-25 gökdelenin 79'uncu katına çarpar. Cumartesi günü nedeniyle birçok ofisin kapalı olması çok daha büyük bir faciaya engel olur...

Manhattan'da gökdelenlerin arasında bir kaç dakika sis nedeniyle körü körüne uçtuktan sonra yükseklik kazanmaya çalışan uçak birden dev bir gökdelenle karşılaşır...



**Empire State**  
443,2 metre yüksekliğindeki binaya o yıllarda henüz üst anten yerleştirilmemişti. Bu kazanın ardından hasarlı bölgeler yapılmış ve bu büyük anten bu günün anısını yansıtan bir öge olarak düşünölmüştü

34. caddeye bakan kuzey cephe. 1929-1931 yılları arasında inşa edilen binanın 5. caddeye bakan Doğu cephesinde toplam 102 kat bulunuyor ve 73 adet asansör hizmet veriyor.

B-25D tipi uçağın pilotu Yarbay William Smith ve iki kişilik ekibin o günkü görevi New York'un yakınındaki New Jersey eyaletinin Newark meydanından bazı komutanları alarak Güney Dakota'ya götürmekti. Ancak uçak sis nedeniyle yönünün kaybeder...

Betty'nin boğucu dumandan nefes alması güçleşmişti. Boğulmasına ramak kala, asansör kabini bir şekilde sıkıştığı konumdan kurtularak zemine doğru serbest düşüşe başlamıştı. Zemindeki çarpma yayı, asansör boşluğunda sıkışan

hava ve kopuk emniyet kabloları, düşme hızını azaltarak çarpmayı yumuşatmıştı. Kurtarma ekipleri daha sonra yardıma geldiğinde, asansör tavan ve tabanındaki mermer döşemenin yangın ve yüksek ısıya karşı kalkan görevi yaptığını söylemişlerdi. (Bu



## BAŞVURULAN KAYNAKLAR:

- The Sky is Falling (Arthur Weingarten – Penguin Book, 1977)
- The Empire State Building (Jonathan Goldman – St. Martin's Press, 1980)
- The Empire State Building: The Making of a Landmark (John Touranac – Scribner, 1995)
- Guinness World Records Book
- On This Day in Aviation History: July 28th. (Molnar Matt)
- Flying's Strangest Moments (John Harding – Robson Books, 2006)
- Controlling Pilot Error (Anthony T. Kern – McGraw Hill Professional, 2001)
- Accidents Involving Fog: Empire State Building, Tenerife Airport Disaster, Fog, Linate Airport Disaster, Ss Andrea Doria, Graham Hill (Book LLC [Editor] – General Books LLC, 2010)
- 1945 in Aviation: Airlines Established in 1945, Aviation Accidents an Incidents in 1945, B-25 Mitchell, Flight19, Middle East Airlines (Book LLC [Editor] – General Books LLC, 2010)
- Building Fires in New York City: Collapse of the World Trade Center, Brooklyn Theater Fire, 2006 (Book LLC [Editor] – General Books LLC, 2010)

**YANGIN BİRÇOK KİŞİYİ OFİSLERİNE HAPSETTİ. PANİKTE BİR KİŞİ BİNADAN AŞAĞIYA ATLADI! ÇARPIŞMA ANINDA BİNANIN GEZİNTİ KATINDA BULUNAN 60 KİŞİLİK TURİSTİK GEZİ EKİBİ KAT İÇİNDE KAPALI MAHSUR KALDI.**



arada o zamanın asansörlerinin çok süslü olduğunu söyleyebiliriz.) Böylelikle Betty, Guinness Rekorlar kitabına en yüksek kattan (1.000 feet≈305m) asansörle serbest düşme rekorunun sahibi olarak girmişti.

Empire State binasındaki büyük hasar ve ölümlere rağmen, uzmanlar, yetkililer, binanın bütünlüğünün

bozulmadığına karar verdiler. Takip eden pazartesi günü binanın sağlam ofis katları, normal faaliyeti için açılmıştı. Binanın tamiratı üç ay sürmüştü, çarpışmanın maliyeti ise 1 milyon Amerikan Dolarını bulmuştu.

Bir yıl sonra C-45 tipi başka bir askeri eğitim uçağı, New York üzerinde alet-uçuş

eğitimi yaparken sise girer. Yine oryantasyon bozukluğu ile pilot alçılır. Bu kez Empire State binasını son anda fark ederek kaçınma manevrası yapmıştır. Ancak manevra yetersiz kalmış, uçak Wall Street'te Bank of Manhattan Trust binasının 58. katına, tıpkı bir önceki kazada olduğu gibi hafta sonu çarpmıştır...

# ACELECİLİK SENDROMU



**Ahmet Akın DİLER**  
Emekli Kaptan Pilot



**D**ünya sivil havacılık tarihinin en kötü kazalarından bir tanesi, her iki uçak uçuş ekibinin tarife/ görev limiti faktörlerinden etkilendikleri Tenerife’te meydana gelen KLM/Pan-Am kazasıdır. The Air Line Pilot Association (ALPA) her üç ülkede 18 ay süren araştırmasını insan faktörünün uçuş ekip performansına olan etkisi üzerinde yapmıştır. ALPA, KLM ekibinin görev limitlerine ve mevcut hava

durumunun kalkışta gecikmeye sebep olabileceği konularında çok hassas olduklarını tespit etmiştir. Pan-Am ekibi de hava durumundan ve KLM ekibinin ilave yakıt alma kararı nedeniyle uçağın ve yakıt aracının taksi yolunu kapaması sonucu kalkışlarının yaklaşık bir saat gecikmesinden etkilenmişlerdir.

## **Acelecilik üzerine çalışmalar:**

Bu çalışmalar 125 adet ASRS (Aviation Safety Reporting System) raporu

ve zaman ile ilgili olaylar üstüne yapılmıştır. Acelecilik sendromu “ gerçek ihtiyaçtan veya böyle bir ihtiyacın zorunluluğunu sezinlemekten veya aşırı iş yükünden dolayı pilot performansının azalması “ şeklinde tanımlanabilir. Zamana bağlı menfi etkiler, yolcu körüğünün başka bir uçak için kullanılması amacıyla yer personelinin (harekat-teknik) acele etmesi, ATC’nin acele taksi, acele kalkış ve slot zamanına uyulması istekleri, hava durumu ve teknik



sorunlardan dolayı karşılaşılan gecikmeler, görev limitlerinin aşılması için yapılan acelecilikler olarak sayılabilir.

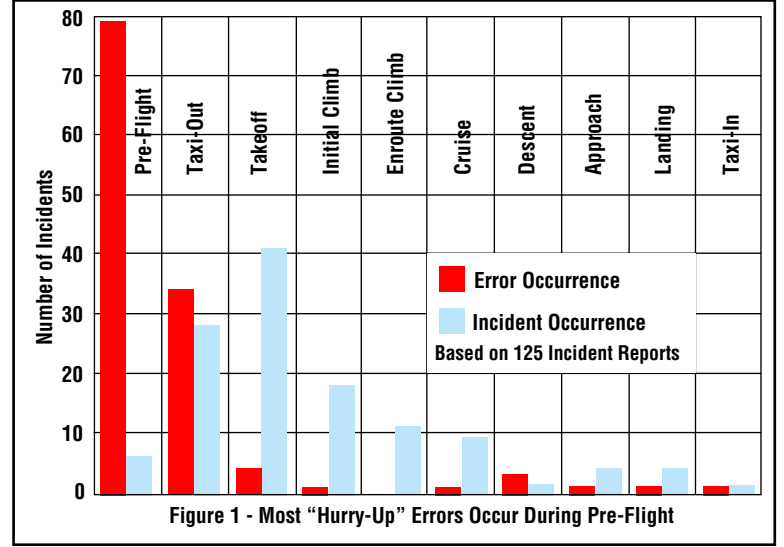
## **Hatalar ve olaylar**

Zamana bağlı menfi etki sonucu meydana gelen hatalar ve olayların birbiri ile olan ilişkisi şekil-1’de gösterilmektedir. Olayların büyük çoğunluğu uçuş öncesi



**ACELECİLİK SENDROMU  
“GERÇEK İHTİYAÇTAN  
VEYA BÖYLE BİR İHTİYAÇIN  
ZORUNLULUĞUNU  
SEZİNLEMEDEN VEYA AŞIRI  
İŞ YÜKÜNDEN DOLAYI PİLOT  
PERFORMANSININ AZALMASI”  
ŞEKLİNDE TANIMLANABİLİR.**

safhada meydana gelmektedir. Taksi esnasında meydana gelen hatalar ikinci sırayı almaktadır. Uçuş öncesi ve taksi anında yapılan hataların sonuçları bazen kalkışta bazen de kalkış sonrası görülebilmektedir. “... checklist ve yolcu anonsu ile meşgul iken kule tarafından acele kalkmamız istendi. Kalkışa başlandı, kalkış rulesinin 1000 feet'in de kule tarafından kalkış



kleransı iptal edildi. Kalkış taksi yolundan yapıyordu!..”

#### **Hatayı kim yapar?**

Hatalar bazen kişi tarafından bazen de ekip tarafından yapılmaktadır. Hataların % 68'i ekip hatalarıdır. İnsan hataları görev ve ihmal gibi iki kategoriye ayrılabilir. Görev hataları, ihtiyaçların tam olarak yerine getirilememesi

veya ihtiyaç dışı kullanımlar yapılması, ihmal hataları ise ihtiyaçların atlanması/ umursanmaması şeklinde tarif edilebilir. Aceleciliğin sebep olduğu hataların %60'ı görev hatalarıdır.

#### **Hataya sebep nedir?**

Olay raporlarının hepsinde bir veya daha fazla aceleciliğin sebep olduğu hatalar

**HATALAR BAZEN KİŞİ TARAFINDAN BAZEN DE EKİP TARAFINDAN YAPILMAKTADIR. HATALARIN % 68'İ EKİP HATALARIDIR. İNSAN HATALARI GÖREV VE İHMAL GİBİ İKİ KATEGORİYE AYRILABİLİR.**

bulunmaktadır. Tablo-1'de aşırı iş olayların % 80'ni, fiziksel ve motivasyonel problemlerin olayların % 74'nü oluşturduğu görülmektedir. FAA'nin on-time performans değerleri işleticilerin tarifeyi uygulamadaki usulleri personel üzerinde menfi baskıya sebep olmaktadır. (kısır turn-around gibi) Acelecilik hatalarının sebep olduğu olaylar da FAR ve/veya ATC kleransına uyulmaması ilk sırayı, şirket usullerinden sapmalar ise ikinci sırayı almaktadır. Tablo-2'de olayların sonuçları açıklanmaktadır.

Aceleciliğin sebep olduğu hatalar genelde iş yükünün fazla olduğu anlarda, uçuş öncesi ve taksi esnasında meydana gelmektedir. Harici tesirler ve tarife baskısı ana faktörler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sayfada oluşan hatalar niçin uçuşun diğer safhalarında

**Table 1--Factors that Promoted Error**

Factors	Sub-Factors	Citations	Percent of Data Set
<b>High Workload</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Time Compression due to Delays--49%</li> <li>2. Other Miscellaneous--15%</li> <li>3. High Workload Flight Phase--14%</li> <li>4. preoccupation with Checklist Use--12%</li> <li>5. Operational Procedure--7%</li> <li>6. Loss of Positional Awareness--3%</li> </ol>	100	80%
<b>Physical or Motivational States</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mental/Emotional Predisposition to Hurry--64%</li> <li>2. Physically-Induced Predisposition to Hurry--21%</li> </ol>	92	74%
<b>Delay (Source of Delay)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Other Factors Not Listed--25%</li> <li>2. Maintenance on Aircraft--14%</li> <li>3. Nature of Delay Unspecified by Reporter--10%</li> <li>4. ATC Clearance Delays--8%</li> <li>5. Weather--6%</li> <li>6. Ground-Crew Problems--3%</li> <li>7. Deicing/Anti-Icing--2%</li> <li>8. Dispatch Office Problems--2%</li> </ol>	69	55%
<b>Social Pressures</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pressure from gate Agent/Ground Crew--25%</li> <li>2. Peer Pressure--14%</li> <li>3. Supervisory Pressure--1%</li> </ol>	48	39%
<b>Totals</b>		<b>309</b>	<b>248%</b>

**Note 1:** This table is based on 309 citations from 125 reports

**Note 2:** Each of these primary factor categories has two or more sub-categories, and multiple responses are permitted. Thus, the total number of sub-category citations for any category will equal or exceed the number of citations noted for that category. Similarly, the number of citations will exceed the number of records in the data set.



görülmemektedir? Uçuşun tamamı standart usullerle dizayn edilmiştir ve doğrusal sıra takip etmektedir. Yapılması gereken görevi bir diğeri takip etmektedir. Örneğin, kalkışta kalkış takatının açılmasından sonra motor performansının takip edilmesi, 100 kts V1,VR,V2 kontrolü gibi. Uçuş öncesi hazırlıklar doğrusal sıra takip etmemektedir. Mantuksal ve tarif edilmiş sıralanması bulunmamaktadır. Uçuş planının, hava durumunun incelenmesi ve değişiklikleri, yakıt alınması, dispeç evrakları, son anda beliren bakım ve MEL item'ları uçuş görev kısıtlaması ve de-icing gibi. Bu görevlerin uygulama sırası veya önceliklerini belirten SOP'ler bulunmamaktadır. Taksi anındaki görevlerin doğrusal bir sıralaması olması zorunludur. Uçuşun bir safhasından diğeri safhasına geçiş eksiksiz yapılmalıdır. ▽

Table 2--Incident Results		
Factors	Citations	Percent
Deviation from ATC Clearance or FAR	60	48%
Deviation from Company Policy/Procedure	26	21%
Runway Transgressions	21	17%
Miscellaneous Other	20	16%
Aircraft Equipment Problem	15	12%
Altitude Deviation	14	11%
Fuel Errors	13	10%
Dispatch and Paperwork Errors	12	10%
Landing or Takeoff Below Minimums	11	9%
Track or Heading Deviation	11	9%
<b>Totals</b>	<b>203</b>	<b>163%</b>

**Note 1:** This table is based on 203 citations from 125 reports.  
**Note 2:** Multiple responses are permitted for each category, thus there can be more citations than the total number of reports.



## TAVSİYELER

- İşleticiler ve uçuş personeli uçuş öncesi zamana bağlı hataları asgariye indirecek tedbirleri almalıdırlar. Bu safhada görülebilecek karışıklık ve tarife baskısına karşı biraz daha yavaş hareket ederek yapılacak görevlerin doğrusal sıralamada yapılması sağlanmalıdır,
- Haricen oluşan zamana bağlı baskılarda, kokpit ekibi sakin olarak en iyi stratejiyi belirlemeli ve olasılıkları açıklamalıdır,
- Uçuş öncesi ve taksi esnasında oluşan acelecilik sendromuna karşı daima hazır ve dikkatli davranılmalıdır,
- Uçuş öncesi safhada oluşacak aceleciliğe karşı uçuş ekibi görevlerine öncelik verecek zamanı kullanmalıdırlar,
- Değişik nedenlerle uygulanan işlemler kesilirse tekrar başa dönerek uygulama yapılmalıdır,
- CRM teknikleri uygulanarak pek çok hata elimine edilmeli, etkili ekip koordinasyonu ile potansiyel hatalar önlenmelidir,
- Uçuş öncesi ve taksi esnasında hataların önlenmesi için ana faktör olan checklist disiplinine uyulmalıdır,
- Yazım ve ihtiyaç olmayan konuların iptali ile iş yükü azaltılmalıdır.

# EN-ROUTE WAKE TURBULENCE ENCOUNTERS



Kpt. Plt. Alphan MORKAN



**BU MAKALENİN AMACI, UÇAĞIN EN-ROUTE SAFHASINDA WAKE TÜRBÜLANS KARŞILAŞMALARINI İLE İLGİLİ RİSKLERİN PİLOTLAR VE HAVA TRAFİK KONTROLÖRLERİ İÇİN FARKINDALIĞINI ARTTIRMAK VE İLGİLİ RİSKLERİ AZALTMAK AMACIYLA ÖNERİLER SUNMAKTIR.**

**W**ake vorteks, karmaşık ve dinamik bir fenomendir ve doğrudan uçakların kaldırma kapasiteleri ile bağlantılıdır. Havayolunda ki hava araçları tarafından üretilen wake vortekslerin en fazla üç dakika sürdüğü bildirilmiştir. Wake vorteks ile karşılaşan uçaklarda wake türbülans yaşanır.

**BU TÜRBÜLANS GENELLİKLE UYARI YAPILMAKSIZIN GÖRÜLÜR VE 45 DERECEYE KADAR YATIŞ AÇILARINA NEDEN OLDUĞU BİLİNMEKTEDİR. SIK SIK UYARI YAPILMADAN KARŞILAŞILDIĞI İÇİN, PİLOTLARIN KABİN EKİBİNE VE YOLCULARA ÖNCEDEN HABER VERMEK İÇİN YETERLİ ZAMANLARI OLMAYABİLİR. BU NEDENLE, KABİN EKİBİ VE OTURMAMIŞ OLAN YA DA EMNİYET KEMERİ TAKMAMIŞ YOLCULARIN YARALANMA RİSKİ YÜKSEKTİR.**



Toplam hava trafiği hacminin ve gelişmiş navigasyon hassasiyetinin artmasıyla, 10 000 feet (ft) ortalama deniz seviyesinin (MSL) üzerinde en route aşamasındaki wake türbülans karşılaşmaları giderek son birkaç yılda daha sıklaştı. Her uçan uçak ardında

türbülans üretir. Sabit kanatlı bir uçakta, bu wake türbülansı, uçağın uçuş yolunun yakınında birkaç dakika sürecek, rüzgarla doğal olarak aşağıya ve yana doğru hareket edebilen, tutarlı, karşı dönen bir çift girdap halinde toplanır. Bu durum, üreten uçağın yörüngesinin

Bununla birlikte, rotada, vortekslerin dağılma hızı, saniyede 2-3 metre hızı ile, 2-3 dakika boyunca tipik bir ısrarla sonuçlanan yüksekliklerde gelişir. Wake vorteksler aynı zamanda rüzgarla taşınacaktır.

**SEYİR HALİNDEKİ, YÜKSEK İRTİFA HIZLARI GÖZ ÖNÜNE ALINDIĞINDA, MEYDANA GELEN UÇAĞIN ARKASINDA 25 DENİZ MİLİ (NM) KADAR WAKE VORTEKS YAŞANABİLİR VE EN ÖNEMLİ BULUŞMALAR 15 NM'LİK BİR MESAFE İÇİNDE OLUŞABİLMEKTEDİR. BU MESAFELER, UÇUŞUN KALKIŞ VEYA İNİŞ SAFHALARINDAN DAHA FAZLADIR.**

Buluşmalar çoğunlukla, pilotlar tarafından ani ve beklenmedik olaylar olarak bildirilir. Tehlikeli trafik konfigürasyonu ve risk faktörlerinin bilinmesi, olası wake vorteks karşılaşmalarını ön görmek, önlemek ve yönetmek için özellikle önemlidir.

Uçağın rotada uçtuğu sırada, üç büyük faktör wake vorteks ile karşılaşma olasılığını artıracaktır:

**1 Üreten uçağın ağırlığı:**  
Daha ağır uçak türleri daha güçlü wake vorteks oluşturur ve özellikle küçük uçak türleri için türbülansla daha şiddetli karşılaşmalara neden olabilir. ➤

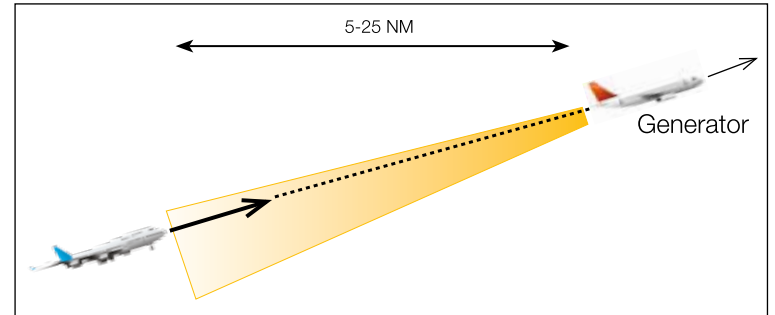
**2 Geçiş trafiği durumu:**  
Geçiş trafiğinin yakınında (ya üreten ya da takip eden bir uçakta) tırmanmakta ya da alçalış durumunda, üretilen wake vorteks, dağılma için minimum süre ile takip eden trafiğin rotasından geçebilir, bu nedenle daha güçlü bir türbülansla karşılaşlabilmektedir.

**3 Termik tropopause**  
boşluğu yüksekliği:  
Wake vorteksler, şiddetli türbülans ile karşılaşma riskinin arttığı tropopause altında daha yavaş bozunur.

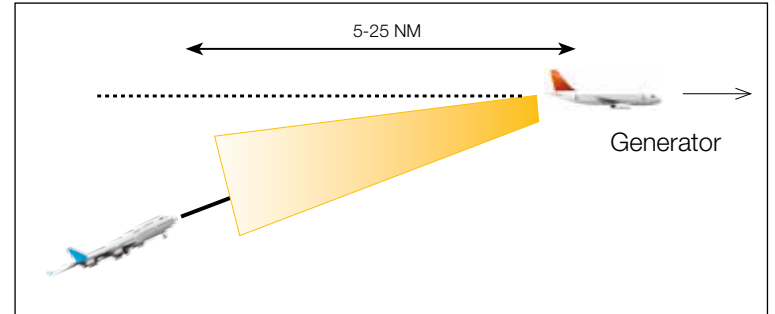


**Tipik tehlikeli rota geçiş yapılandırılmaları şunlardır (bundan sonra dikey bir düzlemde gösterilir, buna karşılık ilgili uçuş yolu yatay düzlemde de kesişiyor olabilir):**

**a) Follower climbing**



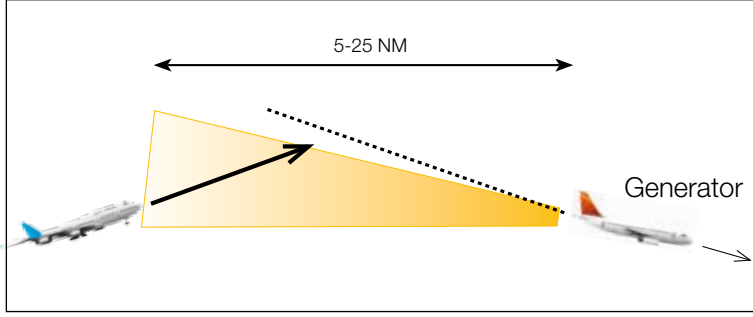
i. Generator climbing ahead



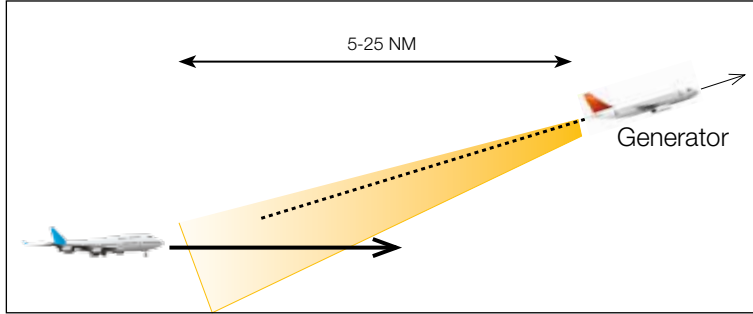
ii. Generator flying level



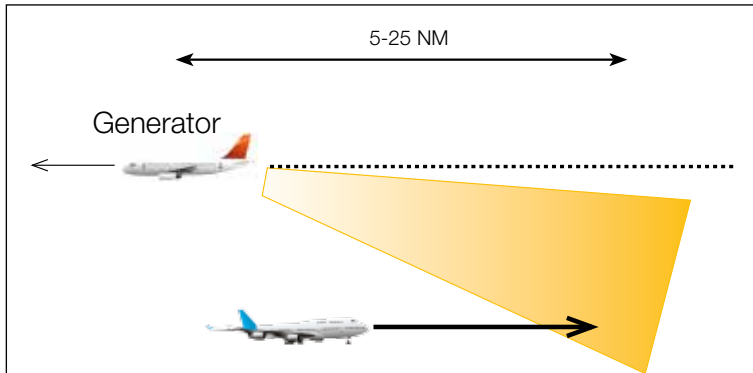
altından geçen ve bu girdaplarla karşılaşan başka bir uçağın güvenli bir şekilde uçuşu için potansiyel bir tehlike oluşturmaktadır. Sürüklenen vortekslerin zaman içinde dağılmaları, uçağın ağırlığına, boyutuna, hızına ve atmosferik koşullara bağlıdır.



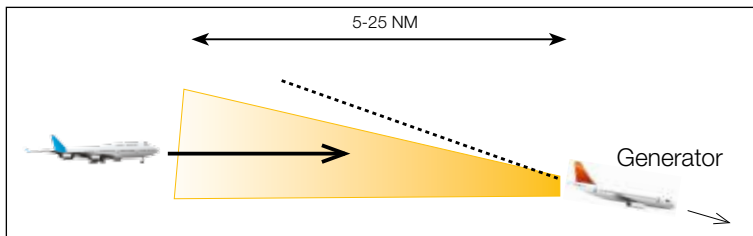
iii. Generator descending ahead

**b) Follower flying level**

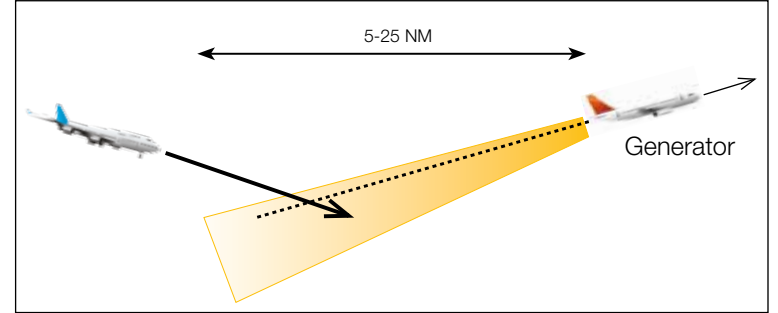
i. Generator climbing ahead



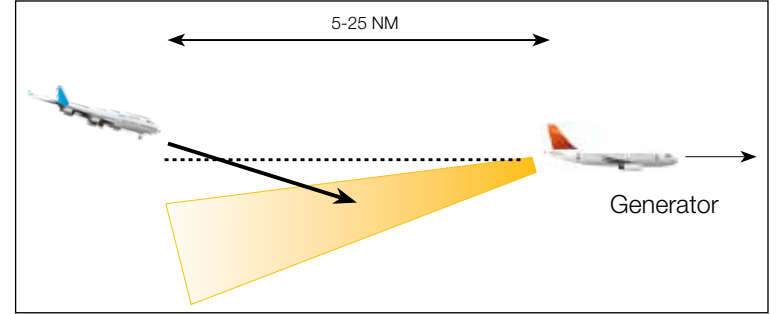
ii. Generator flying level - crossing above level in opposite direction



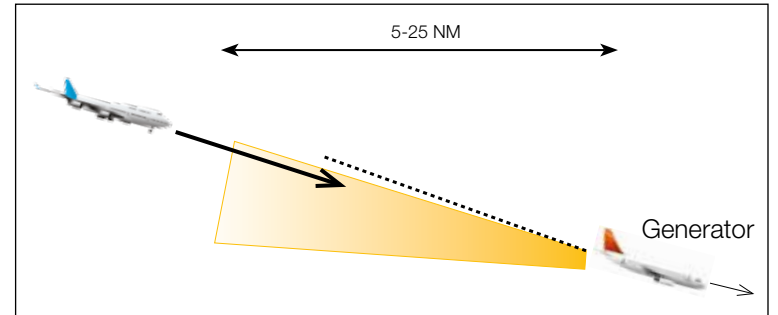
iii. Generator descending ahead

**c) Follower descending**

i. Generator climbing ahead



ii. Generator flying level



iii. Generator descending ahead

Vorteks üreten uçağın tırmanış veya alçalış oranındaki değişkenlik nedeniyle, wake vorteksin tam olarak nerede olduğunu tahmin etmek oldukça zor olmaktadır.

**SONUÇ OLARAK, ROTADA SEYAHAT İRTİFAĞINDA UÇARKEN, DİĞER TRAFİKLERİN HEMEN HEMEN AYNI ROTADA UÇTUĞU DURUMLAR İLE TIRMANIŞ VEYA ALÇALIŞ YAPARKEN ROTALARINI KESTİKLERİNDE PİLOTLAR WAKE VORTEKSLERLE KARŞILAŞABİLECEKLERİNİ, AYNI ZAMANDA RÜZGARIN WAKE VORTEKSİ ROTALARINA DOĞRU HAREKET ETTİRECEĞİNİ UNUTMAMALARI GEREKİR.**

**Öneriler:**  
**Önlem olarak Operatörler ve Pilotlar şunların farkında olmalıdır:**

- Yolculara yapılan duyurularda emniyet kemeri ışıkları yanmasa bile yolculardan oturdukları sürece, kendi emniyetleri için sürekli olarak emniyet kemeri kullanmaları istenecektir. (Reg. 965/2012 AMC1 to CAT.OP.MPA.170)
- ICAO PANS-ATM'de belirtildiği üzere, Heavy türbülans kategorisine sahip uçaklar veya Airbus A380-800 ATC ile yapacakları ilk radyo/telefon konuşmasında çağrı adlarından hemen sonra, HEAVY veya SÜPER kelimelerini kullanacaklardır.

**MÜMKÜN OLDUĞUNCA, UÇAKLARIN BIRAKMIŞ OLDUĞU İZLER (CONTRAILS) KULLANILARAK, UÇAKLARIN WAKE VORTEKLERİNİN ROTALARINI KESİP KESMEDİKLERİ VEYA YAKININDAN GEÇİP GEÇMEDİĞİNİN TESPİTİ YAPILARAK GEREKLİ ÖNLEMLER ALINACAKTIR.**

- Tropopause seviyelerinin altında yapılan uçuşlarda Wake vortekslerle karşılaşma ihtimalinin artacağı unutulmamalıdır. Tropopause yüksekliği gün ve yerine göre sürekli değişmektedir.

- Wake vorteks ile karşılaşılacağından şüphe ediliyorsa, emniyet kemeri ışıklarının zamanında açılması ve kabin ekibine kendilerini güvence altına almalarını sağlamak hayati öneme sahiptir.

**Wake vorteks ile karşılaşan pilotlar şunları yapmalıdır:**

- Uçuş testleri sırasında, eğer pilot ilk yatış sırasında tepki gösterdiğinde, vorteksin ortasında yatış açısını büyütecek bir etki yaratabilir. Sonuçta, pilot kumandaları hareket ettirmesi durumunda, daha büyük bir yatış açısı oluşturabilir.
- Uçuş esnasında yaşanan olaylar göstermiştir ki pilot kumandaları, "kontrol dışı" ani bir şekilde uygulanan ters kumandaların, olağandışı anormal durumları daha da kötüleştirebileceğini gösterdiğini unutmayın.

**OTOMATİK PİLOTUN DEVREDE OLMASI DURUMUNDA VORTEKSTEN ÇIKIŞI KOLAYLAŞTIRACAĞI, DEVREDEN ÇIKARILMASI DURUMUNDA İSE VORTEKSTEN ÇIKIŞI DAHA DA ZORLAŞTIRACAĞI UNUTULMAMALIDIR.**

**WAKE VORTEKS İLE KARŞILAŞILACĞINDAN ŞÜPHE EDİLİYORSA, RÜZGARA KARŞI YANAL OFFSET UÇULACAK ŞEKİLDE ROTA DEĞİŞTİRİLMELİDİR.**

- Dikey stabilazer da yapısal direnci aşan çok büyük kuvvetler üretebilen, önemli yanal hızlanma yaratan büyük dümen sapmalarından kaçınm. Bazı yeni uçak tipleri fly-by-wire sistemleri tarafından korunmasına rağmen, dümen kullanımı, vorteks ile karşılaşmanın şiddetini azaltmaz ve kurtarma kolaylığını geliştirmez.
- Belirli tip (ler) / filolar için AOM aracılığıyla mevcut özel rehberlerden yararlanın.

**ATS sağlayıcıları ve hava trafik kontrolörleri şunları yapmalıdır:**

- Bu dokümanda verilen bilgilere ve diğer ilgili materyallere dayanarak, rotada ortaya çıkan türbülans riskini, kilit faktörleri ve olası muhtemel zararları azaltma konusundaki bilincini arttırın. Bu broşürler, e-öğrenme ve tazeleme eğitim modülü aracılığıyla sağlanabilir.


**KAYNAKLAR:**

- European Aviation Safety Agency Safety Information Bulletin; En-route
- Wake Turbulence Encounters. An Improved Understanding of En-route Wake Vortex Encounters; Delft University of Technology, Delft, The Netherlands EUROCONTROL HQ, Brussels, Belgium.
- [http://skybrary.aero/index.php/Category:Wake\\_Vortex\\_Turbulence](http://skybrary.aero/index.php/Category:Wake_Vortex_Turbulence)
- The Airbus safety magazine Safety first, #21 January, 2016.

**Olası risk hafifleticileri aşağıdakilerden oluşabilir:**

- Takip etiketinde ve/veya uçuş takip şeridinde (elektronik veya kağıt olsun) Wake türbülans kategorisi (WTC) gösterimini kullanın ve WTC spektrumunun zıt uçlarında olan birbirinden ayrı uçakları izleyin;

**EN İYİ UYGULAMA, "AĞIR" VEYA "SÜPER AĞIR" WAKE KATEGORİ TRAFİĞİNİN BAŞKA BİR TAKİP EDEN TRAFİĞİN 15 NM'İNDE TIRMANDIĞINI VEYA ALÇALACAĞINI BELİRLEDİĞİNİZDE, "CAUTION WAKE TURBULENCE" TAVSİYEDE BULUNARAK, TRAFİK BİLGİSİNİ SUNUN;**

- Sektördeki genel trafik güvenli taktiksel yönetimini muhafaza ederken mümkün olduğu sürece güzergah trafik geçişlerini yönetin, başka bir trafikten sonraki 15 NM mesafedeki 'AĞIR' veya 'SÜPER AĞIR' trafğine tırmanma veya alçalış talimatından kaçınarak;
- Mümkünse, bir uçağın şiddetli türbülans oluşabileceği bir AĞIR veya SÜPER AĞIR uçağın rotasına sokacak (özellikle LIGHT veya MEDIUM kategoriyse) vektör etmekten kaçınm. 

# KARAR VE KARAR VERMEK



**Timuçin GÜREL**

THY INSTRUCTOR  
Uçuş Eğitim Başkanlığı

**K** arar kavramını en basit ve anlaşılır şekilde tanımlayacak olursak, “Bir iş veya sorun hakkında verilen kesin/nihai yargıdır.” diyebiliriz. Karar verme kavramını basitçe tanımlamak belki mümkün olabilmekte ancak insanın bu işlevi etkin olarak yerine getirebilmesi ne yazık ki bu kadar kolay olamamaktadır. Karar verme konusu insanlık tarihi boyunca en çok üzerinde

düşünülen ve çeşitli teoriler geliştirilen konulardan biri olmuştur. Tarih boyunca bir takım liderler verdikleri kritik kararlarla tarihsel akışı etkilemiş, bir takım liderler ise verdikleri kararlarıyla büyük zararlara imza atmışlardır. Tarihsel akış içinde önemli bir karakter olan ve ülkesi için başarılı kararlara imza atan Napoleon Bonaparte, karar vermekle ilgili şu ünlü sözü söylemiştir. “Hiçbir şey, karar verebilme yeteneğine sahip olmak kadar zor ve onun kadar

kıymetli değildir.” Karar verme becerisi insanın sahip olabileceği kıymetli niteliklerden biridir. Bugün iş dünyasında global şirketler yöneticilerinden bu değerli beceriye sahip olmalarını bekliyor. Yöneticilerinin bu becerisini geliştirmek üzere eğitim programları geliştiriyor.

Sivil Havacılık sektörüne baktığımızda bir havayolunun en hassas pozisyonlarından biri olan tanımlanan Pilotluk mesleği de bu beceriyi, emniyeti maksimize etmek için gerekli



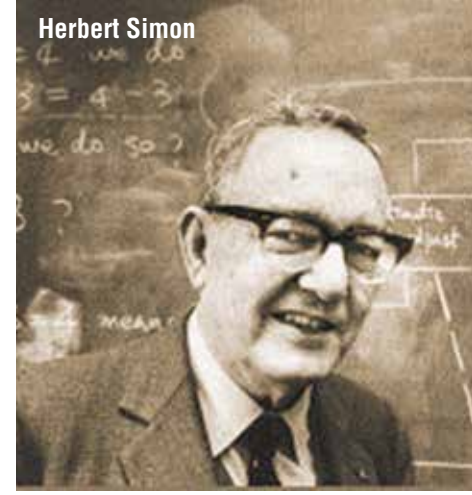
kılıyor. Karar vermek, bir Pilotun uçuş emniyeti yolunda sahip olması beklenen en değerli teknik olmayan becerilerden biri olarak karşımıza çıkıyor. Özellikle de zor zamanlarda doğru karar vermek. Karar vermek Pilotluk mesleğinde zihinsel bir teknik olmayan beceri olarak değerlendiriliyor. Pilotlukta karar alma konusunda girmeden önce insanın nasıl karar verdiğine kısaca bir bakmakta fayda olacağını düşünüyorum.

### İNSAN NASIL KARAR ALIR ?

İnsanın karar ama davranışını önce pozitif bilimlerle ilgilenen (özellikle de matematik) bilim adamları ele almıştır. Bu konuda çeşitli yaklaşım ve teoriler geliştirmişlerdir. Takdir edileceği üzere pozitif bilimlerle uğraşan bu bilim adamları, insanın karar alma davranışını oldukça mantıksal ve realist olarak tanımlama eğiliminde olmuşlardır. Fakat ilerleyen zaman içinde sürece psikoloji dünyası da dahil oldukça işler

değişmeye başlamıştır. Akılcı ve mantıksal yaklaşımlarla ilgili bakış açıları farklılık göstermiştir. Karar alma davranışını mantıksal olarak tarif eden bilim adamları, insanı akılcı, realist ve mantıklı adımlar atan bir varlık olarak tanımlaması üzerine kurulmuştur. Bu bakış açısına göre karar alma süreci aşağıdaki gibi işler.

- İnsan bir sorunla karşılaşır.
- Bunu ortadan kaldırmak için bir karar vermesi gerekir.
- Sorunu çözmek için gereken



bilgilere ulaşır ve verileri toplar.

- Bu bilgi ve veriyi zihninde işler.

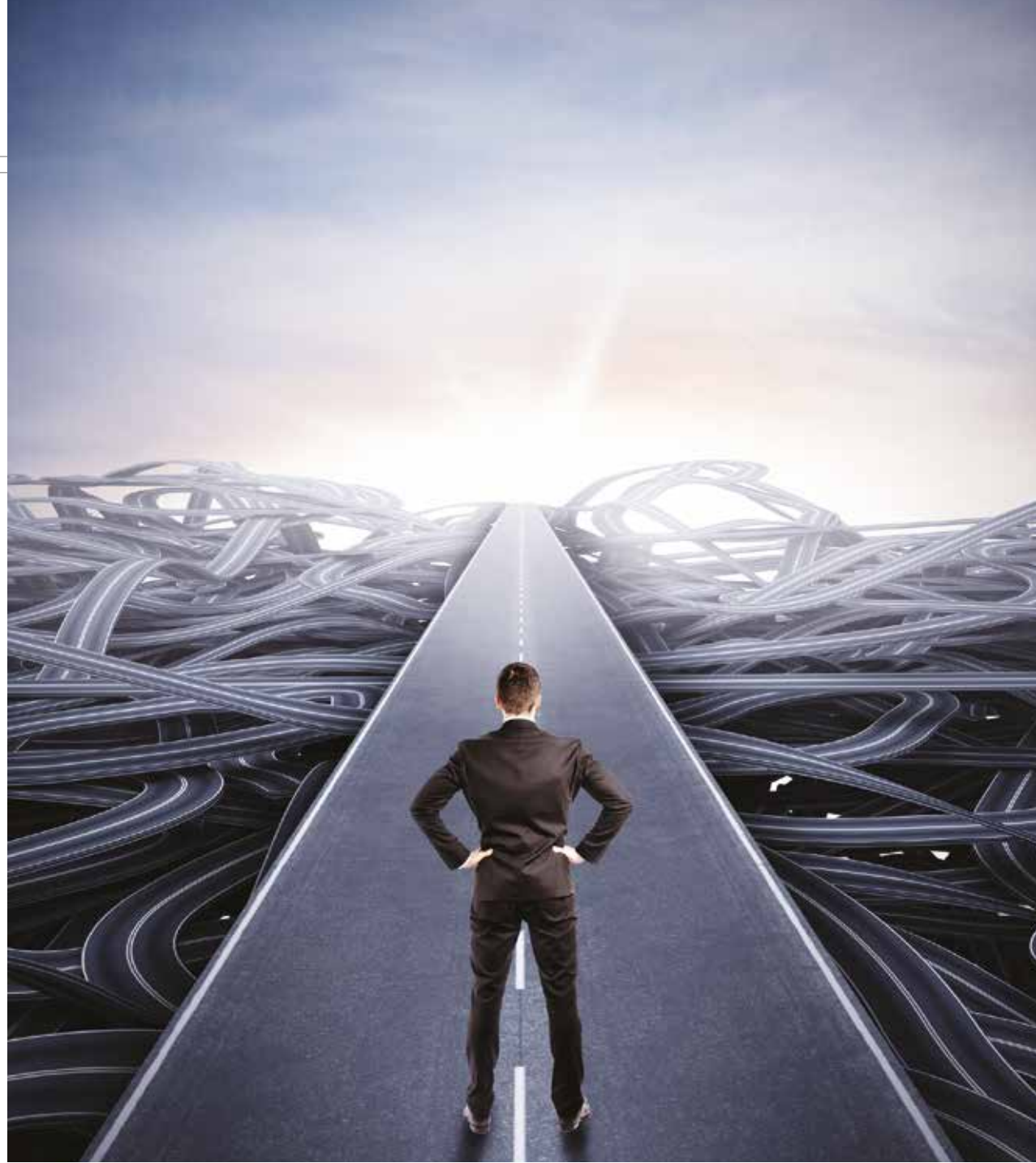
- Bu süreç sonunda uygun adımı atar. Yani karar verir.
- Son olarak da kararının etkililiğini değerlendirir.

1950'li yılların sonuna doğru Carnegie Institute of Technology Üniversitesi, Yönetim ve Psikoloji bölümünden Prof. Dr. Herbert Simon, insanın bu kadar rasyonel karar almadığına ilişkin bir teoriyle süreci etkiledi. Herbert Simon'un ifade ettiği kısaca şuydu. İnsan bir problemle karşılaşır, bunu çözmek için harekete geçiyor ve bilgi/veri toplamaya başlıyor. Ancak tamamen insani faktörlere dayalı nedenlerle bu bilgi/veri toplama işlemini sonuna kadar götürmüyor. Kendi istediği, uygun bulduğu bir noktada kesiyor ve karar veriyor. Herbert Simon, ekonomik yaklaşımları derinden etkileyen bu çalışmasıyla 1978 yılında Nobel Ekonomi ödülü almıştır. Daha önemlisi ise ➤

insanı son derece mantıklı, akılcı gören ve derece rasyonel karar aldığı varsayan teoriyi temelden sarsmıştır. İlerleyen dönemde yine psikoloji dünyası için peşini bırakmamıştır. Daniel Kahneman ve Amors Tversky adlarında iki psikolog, insanın önceki yaşantı ve deneyimlerinden elde ettiği tecrübelerle geliştirdikleri tamamen subjektif bir mantıkla karar verme davranışı sergilediklerine ilişkin çok sağlam bir teori geliştirdiler. Yani insan bir sorunla karşılaşır. Bunu çözmek üzere bilgi/veri toplamaya başlarken kendine özgü subjektif yaklaşımlar devreye giriyor. Bu yaklaşımlar bilgi/veri toplama biçiminden, miktarına; verileri işleme biçiminden, analize kadar sürecin her noktasında etkili olabiliyor. Dolayısıyla ortaya mükemmel (rasyonellik bakımından) kararlar çıkmayabiliyor. İnsan doğasında var olan zayıflıklardan dolayı karar verirken, rasyonellikten ve kendi faydasına olandan sapmalar gösterebiliyor. Özellikle de risk ve baskı altında karar verirken sezgisel hareket etme potansiyeli taşıyor. Herbert Simon'dan sonra Daniel Kahneman ve Amors Tversky, bu çalışmalarıyla ekonomi ve bilim dünyasını sarstıkları gibi 2002 yılında Nobel Ekonomi Ödülünü aldılar.

### **PEKİ NEDİR KARAR ALMAYI ETKILEYEN BU SUBJEKTİF OLGULAR ?**

İnsanı yukarıda belirtilen mantıklı ve rasyonel karar



almaktan alıkoyan, bu sistemin sağlıklı çalışmasını etkileyen, yani akılcılıktan sapturan unsurlar vardır. "Bias (Sapma)" olarak adlandırılan bu olgulardan bazılarını şöyle sıralamak mümkündür.

**Mevcut durum iyidir sapması:** İnsan için daha iyi bir seçenek varken. Mevcut ortalama veya vasat seçenekte ilerlemenin sürdürülmesidir.

### **Sahiplenme sapması:**

İnsanın sahip olduklarını olduğundan daha değerli görmesi, değerini yüksek seviyede algılamasıdır. Bir Pilotun örneğin teknik olmayan becerilere ilgi göstermeyip, bu konuda kendini geliştirmemesi ve bu konuda yetersiz kalması sonrası kendinde var olduğunu düşündüğü teknik becerileri daha değerli görmeye başlaması ve diğer becerileri daha az

önemsemesi buna bir örnek olabilir.

**Çoğunluğun kararı iyidir sapması:** İnsanın, içinde bulunduğu topluluktan ayrılmasını zorlaştıran düşünce sistematiğidir. Büyük çoğunluk böyleyse o zaman doğrudur yaklaşımını ifade eder. Pilotluk mesleği için konuşacak olursak, bir havayolunda kokpit kültürünün nasıl şekillendiğine

dikkat çeken bir konudur. Bir konuda kabul gören bir davranış yaygınlaşırsa, yanlış da olsa uygulama alanı bulur.

### **Kör nokta sapması:**

İnsanın kötü denilebilecek özellikler bakımından kendisini ortalamanın altında, iyi denilebilecek özellikler bakımından ise ortalamanın üstünde görme eğilimidir. Bir Pilotun yaşanmış bir kaza/kırımı vakasını değerlendirirken, örneğin benim durum farkındalığım bu kadar yok olamaz demesi buna bir örnek olabilir. Halbuki vakayı yaşayan aynı uçak tipinde uçan, aynı eğitimi almış, aynı tecrübeye sahip bir pilotur. Kişi olumsuz özellikler bakımından kendini genellikle ortalamanın altında görür.

### **Yaptığım seçimim**

#### **iyidir sapması:**

İnsanın bir seçim yaptıktan sonra bu seçime olumlu özellikler yüklemesi, diğer seçenekleri artık görmemesidir.

### **Doğrulama sapması:**

İnsanın bir konuda bir yargıya sahip olup, yoluna çıkan her veriyi bunu doğru kılmak yolunda kullanma eğilimidir. Bir Pilotun son yaklaşımda birtakım uygun olmayan koşullara rağmen inme kararını kafasında verip, bu kararını güçlendirmek üzere, tüm çevresel faktörlerden inişin uygunluğuna ait olanları alması buna bir örnek olabilir.

### **Reddetme sapması:**

İnsanın tüm bilgi/veriler bir doğruyu kanıtıyor dahi olsa

kendisi için uygun olmayan bir durumu kabullenmeme eğilimidir.

### **Aşırı uçları reddetme sapması:**

İnsanın bir seçim yaparken aşırı uçlardan kaçınması ve yanlış da olsa hep ortalamada (çoğunluğa uyan) seçimler yapma eğilimidir.

### **Çıpalama sapması:**

İnsanın farklı pek çok seçenek varken bir seçeneğin tek bir faydasını öne çıkararak diğer seçenekleri değerlendirmeye almama eğilimidir.

### **Etki sapması:**

İnsanın yaşadığı iyi veya kötü durumların etkisinin gerçekte olacağından daha uzun süreceği şeklinde düşünme eğilimidir. Bu eğilimin bir Pilotta fazlaca olması, iyi durumlarda rehavete kötü durumda ise iş yükünü ve zamanı iyi yönetemesine yol açabilecektir.

### **Tanıdıklık sapması:**

İnsanın bir durumu ne kadar çok yaşarsa onu iyi ve hoşça gider olarak değerlendirme eğilimidir. Bu eğilim dikkate alınarak Pilot eğitimlerinde hangi konu başlıklarından ne şekilde ve ne sıklıkla bahsedildiği büyük önem taşımaktadır.

Yukarıda belirtilenlerin yanı sıra insan bir problemle baş etmek, onu çözmek adına yeterli veya yetersiz seviyede bilgi/veri topladıktan sonra bu bilgiyi zihnin de işlerken de yine insana özgü durumlar yaşamaktadır. Yani insanın çok kompleks olan zihinsel sistemi de veri



Daniel Kahneman

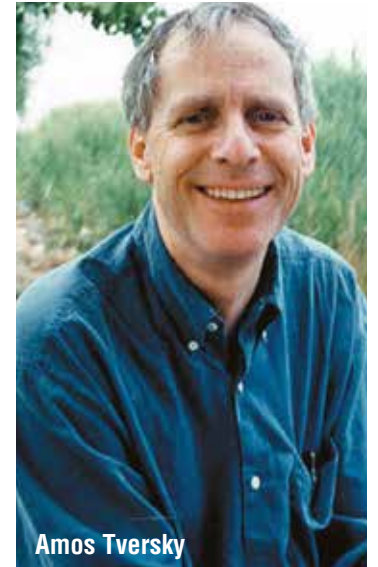


Napoleon Bonaparte

işlerken insana has özellikler sergilemektedir. Bunlara ayrıca değinmek gerekir.


### **KARAR ADIMI...**

Yukarıda belirtilen insana has bu sapmalar, insanın en basit konulardan en karmaşık problemlere kadar her konuda alacağı kararı etkiliyor. Bunların farkında olunmayıp, iyi yönetilememesi durumunda ne yazık ki alınan kararlar ve ortaya çıkan sonuçlar uygun olmuyor. İnsan bu sapmaların farkında olmayıp ya da önemsemeyip, bunları davranışsal alışkanlıklar (Heuristic) haline getirdiğinde ise durum daha da içinden çıkılmaz bir hal alıyor. Bu konudaki alışkanlık paternlerini ya kendimiz keşfediyor ya da etrafımızdan ediniyoruz.



Amos Tversky

Pilotluk gibi her şeyin rasyonel ve akılcı ele alınması ve değerlendirilerek, analiz edilmesi ve öyle adım atılması gereken bir meslekte, insana özgü bu karar mekanizmasının içerdiği tehditler mutlaka dikkate alınmak durumundadır. Bu yazının bir devamı niteliğinde olacak bundan sonraki yazımızda, karar almak konusunda pilotajı etkileyecek, karar almaya yönelik zihinsel sistemimiz ve diğer unsurlara değinmeye gayret edeceğim.

Emniyetli uçuşlar dilerim. 

# DİKKAT SLOT VAR!



**Yrd. Dr. Ertan ÇINAR**

Anadolu Üniversitesi İki Eylül Kamp.  
Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi



**Arş. Gör. Soner DEMİREL**

Anadolu Üniversitesi İki Eylül Kamp.  
Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi

**BİLGİSAYARINIZIN BAŞINA  
GEÇTİNİZ YA DA AKILLI  
TELEFONUNUZDAN SİZE EN UYGUN  
ZAMANI DEĞERLENDİREREK  
HAVAYOLU ŞİRKETLERİNİN UÇUŞ  
TARİFELERİNİ İNCELEDİNİZ.  
SİZE EN UYGUN TARİFİYİ  
SEÇTİNİZ VE BİLETİNİZİ ALDINIZ.  
HAVALİMANINA VARDIĞINIZDA  
KÜÇÜK BİR BİLGİLENDİRME  
YAPILDI. SONUÇ: RÖTAR!**

**S**iz bu durumu atlarmaya çalışırken, biz de bunun neden kaynaklandığını açıklamaya çalışalım. Elbette ki bu durumun birden fazla sebebi olabilir. Ancak bugün değineceğimiz sebep SLOT nedenli rötardır. Daha doğrusu nedir bu slot ve neden seyahatlerimizin vazgeçilmez bir parçası haline geldi?

Slot tahsisi, bir havalimanındaki park yeri, pist kullanımı vb. durumlarının belirli zaman dilimleri süresince havalimanına operasyon gerçekleştiren havayolu şirketlerine ayrılmasıdır. Slot sistemi; belirli dönemlerde oldukça yoğun hava trafiği akışına sahip havalimanlarına nefes aldırdığı düşünülen bir sistemdir.

Daha somut bir örnekle açıklanması gerekirse; bankada işinizi halletmek üzere evden çıktığınızı hayal edin. Çıkarken belirli bir zaman planı ile hareket ettiğinizi düşünelim. Ancak bankaya girdiğinizde sakinlik yerini karmaşa ve yoğunluğa bırakmıştır. Siz de işlemlerinizi yaptırmak için beklemeye başlarsınız. İşte bu beklemeyi



**SLOT TAHSİS SÜRECİ  
BRÜKSEL'DE BULUNAN  
EUROCONTROL  
MERKEZLİ NETWORK  
MANAGER TARAFINDAN  
YÖNETİLMEKTEDİR. BU  
MERKEZDE VERİLER  
İŞLENEREK HESAPLANAN  
KALKIŞ ZAMANI İSMİYLE  
UÇAKLARIN KALKIŞ SAATLERİ  
BELİRLENİR VE HAVAYOLU  
ŞİRKETLERİNE İLETİLİR.**

sıra numarası olarak yaparsınız. Böylece ne zaman hizmet alacağımızı bilirsiniz. Bu aşamada sıra numaranız sizin slotunuzdur. Ondan önce işlem yapamaz, ondan bir müddet sonra da görevli sırayı ilerlettiği için yine işlem yapamazsınız. Tekrar sıra numarası olarak sıranın sonuna geçmeniz gerekir ve hatta mesai saatinden dolayı o gün işlem yaptırılmamanız olasıdır. Bazen de bankaya aynı anda gelseniz dahi banka müşterileri ile farklı sıra numaralarına sahip olursunuz, elbette ki yoğunlukla onlardan sonra bir sıra alırsınız. Bu da bankanın her zaman o bankayı kullananlar ile müşterisi olmayanları ayırmasını sağlar. Ayrıca eski sıra numaranızı

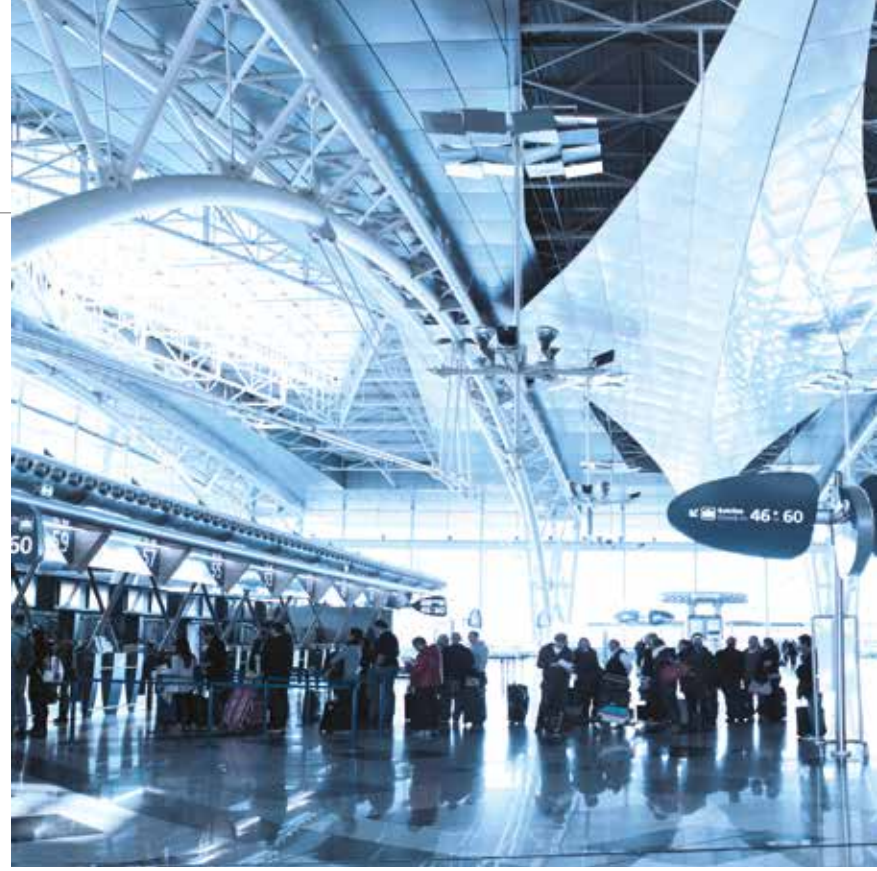
arkadaşınızla da değiştirebilir ve daha iyi bir sıra numarası elde edebilirsiniz. Bu örnekler kabaca slot sisteminin temelinin yansıtmaktadır.



İşte yoğun havalimanlarına uçuş gerçekleştiren havayolu şirketleri de gidilecek havalimanında kapasite zorlanmasından (park pozisyonu yetersizliği vb.) dolayı yolculara rötör bilgilendirmesinde bulunurlar. Yani kalkış yapılacak havalimanından kalkış saati ve buna eklenecek uçuş süresi çerçevesinde iniş havalimanında park yeri pozisyonu bulunamayacağı zamanlarda uçaklar kalkış havalimanlarında bekletilir. Bir kalkış zamanı ilan edilir. İlan edilen limitler dahilinde bu zamandan önce ve sonra limitleri aşacak şekilde kalkış yapılamaz. Yapılamayacak kalkışın bilgisi verilmezse ceza olarak şirkete

geri döner. Ayrıca yeniden slot sistemine en sondan dahil olur ve bazen de operasyonu hiç gerçekleştiremeyebilir. Bazen de geçen dönemden kullanım hakları saklı olan firmaların slot saatinden önce yer bulurlar. Bu da yolcuların ilan edilen kalkış zamanına kadar bekleyeceği anlamına gelmektedir. Bazı durumlarda ise şirket iki farklı uçuşunun slot zamanlarını birbirleri ile değiştirir. Bunu yaparken bazı kıstasları bulunmaktadır. Böylece şanslısınız zamanı değişerek erken saate alınan uçuş sizin uçuşunuzdur, yoksa yine beklemeniz gerekir.

Görüldüğü gibi slot tahsisi



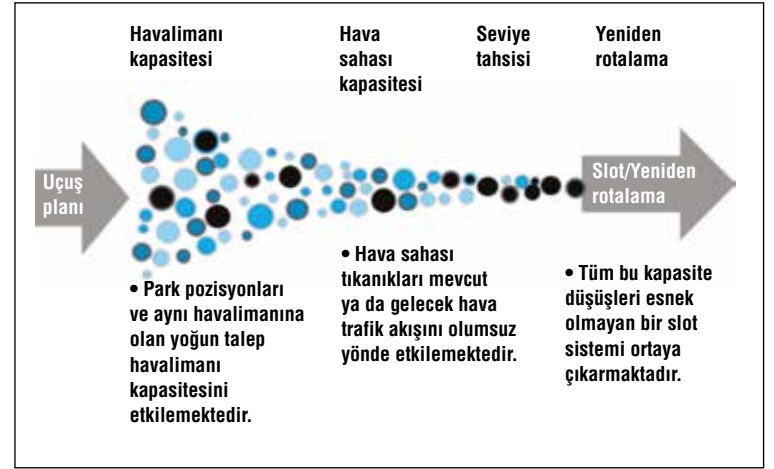
**YOĞUN HAVALİMANLARINA UÇUŞ GERÇEKLEŞTİREN HAVAYOLU ŞİRKETLERİ GİDİLECEK HAVALİMANINDA KAPASİTE ZORLANMASINDAN (PARK POZİSYONU YETERSİZLİĞİ VB.) DOLAYI YOLCULARA RÖTAR BİLGİLENDİRMESİNDE BULUNURLAR.**

oldukları için yaşanmaktadır. Aynı havalimanına gerçekleştirilmek istenen farklı uçuşlar da yine aynı şekilde sistemin kapasitesini zorlamakta ve buna tedbir alınmasını zorunlu hâle getirmektedir.

Task 4: European Air Traffic in 2035 – Challenges of Growth 2013 isimli makalede açıklanan hava trafik kapasite tahminlerine göre 1.9 milyon uçuş 2035 yılında havalimanlarında park pozisyonu bulamayacaktır. Bu sayı talebin %12'sine denk gelmektedir [1]. Bu sayılar oldukça yüksektir ve de hava trafiğindeki büyümenin de bir göstergesidir. Bu duruma daha etkin önlemler alınması ve uygulanması gerekmektedir.

Olaya daha geniş bir açıdan bakacak olursak, konumuz hava trafik akış yönetimi kavramına ve çözümlerine dayanmaktadır. Hava trafik akış yönetimi uygulaması ve çözümleri sadece hava trafik talebinin hava trafik kontrol kapasitesini

bankada sıra bekleme sistemi ile oldukça benzer bir yapıya sahiptir. Amaç; mevcut kapasite ile talebi karşılaştırarak emniyet ve düzen dahilinde işlemlerin gerçekleştirilmesini sağlamak, yoğunluğu ise emniyet ve verimliliği olumsuz yönde etkilemeyecek seviyede tutmaktır. Aynı sıkıntı oldukça fazla park pozisyonu olan havalimanlarında da “popüler uçuş noktaları”



**Şekil 1. Hava trafik akış daralması ve kapasite düşüşleri**

aşığı sahalarda ve kapasite yetersizliğinin devam ettiği süreç içerisinde uygulanmaktadır. Hava trafik akış yönetimi'nin uygulanan iki ana çözümünden biri, uçuşun uçuş planında belirlenen yolun dışında başka uygun bir yol verilmesi, yani tekrar rotalama (re-routing), ikincisi ise slot tahsisidir.

Mevcut hava trafik akışında oluşan kapasite düşüşlerinin nedeni ve temsili Şekil 1'deki gibi resmedilebilir. Uçuş planları ile

başlayan akış çeşitli kısıtlayıcılar ile birlikte giderek daha dar bir kalıba geçerek sonunda çeşitli çözümlere mecbur bir duruma gelmektedir. Bu duruma kadar mevcut kısıtlar; park pozisyonları, hava sahası kapasiteleri ve aynı havalimanına istenen yoğun uçuş talepleri vb. olarak gösterilebilir. Bu durumlar neticesinde ortaya çıkan çözüm önerilerinden biri de slot tahsisidir.

Slot tahsis süreci Brüksel'de bulunan Eurocontrol merkezli



Network Manager tarafından yönetilmektedir. Bu merkezde veriler işlenerek Hesaplanan Kalkış Zamanı ismiyle uçuşların kalkış saatleri belirlenir ve havayolu şirketlerine iletilir. Bu süreçte bir sıkıntı olmaması adına uçuş planlarının tam ve eksiksiz olarak ilan edilmiş sürede bu merkeze ulaştırılması gerekmektedir. Bu sayede kapasite ve talepler karşılaştırılır, uçuş emniyeti ve verimliliği de göz önünde bulundurularak işlemler yürütülür.

Hava trafik akışı ve kapasite yönetimi şu 4 aşamada gerçekleştirilir [2];

i. Stratejik akış yönetimi: Operasyondan 7 gün ya da daha öncesinden başlar. Talep-kapasite dengesizlikleri araştırma, planlama ve koordinasyon faaliyetleri çerçevesinde araştırılır. Herhangi bir dengesizlik durumunda akış planlaması devreye girer.

ii. Ön-taktik akış yönetimi: Operasyondan 6 gün önce



başlar. Bu aşamada günlük akış planı oluşturulur ve portal ya da mesajlar aracılığı ile ilan edilir.

iii. Taktik akış yönetimi: Bu aşama operasyon günü yürütülür. Günlük planı sıkıntıya sokan durumlar incelenir ve gerçek zamanlı olarak durumuna müdahale edilir.

iv. Operasyon sonrası analiz: Operasyon bitiminde değerlendirme yapılır. Havayolu

şirketlerinden geri bildirimler alınır. Beklenen sonuçlar gerçekte elde edilenler ile karşılaştırılır.

Slot tahsisi yolcular için bekleme anlamına gelirken, hava trafik yönetiminde yer alan personel için ise bir nefes alma anıdır. Bu sayede hava trafik yönetimindeki personel de havalimanının daha emniyetli yoğunluk seviyesinde daha

verimli çalışabilmektedir. Ancak mevcut slot sistemi de zaman zaman havayolu şirketlerini oldukça dar bir hareket zaman kalıbına sokmakta ve de bu durumun esnetilmesi de zor olmaktadır. Sonuçta ise kurallar çerçevesinde uçuş ve yolcular bekletilmektedir.

Umarız ki ileriki dönemlerde daha verimli bir slot tahsis süreci ile hava trafik yönetimi daha emniyetli, düzenli ve de verimli gerçekleştirilebilir. Böylece hem optimum slot sistemi kullanılır hem de yolcuların şikayetleri azaltılmış olunur.

## KAYNAKÇA

- [1] Eurocontrol. Challenges of Growth 2013, Task 4: European Air Traffic in 2035. Eurocontrol 2013.
- [2] Eurocontrol. Eurocontrol ATFCM Users Manual, Eurocontrol, 20.1.1, s: 21, 2016.

# HAVAYOLU PİLOTLARININ CEZAI SORUMLULUĞUNA DAİR DEĞERLENDİRMELER



AV. M. Tarık Gülerüz  
TALPA Hukuk Danışmanı



H. Sılanur Binici  
Stajyer Avukat

A nayasası'nın "Suç ve cezalara ilişkin esaslar" kenar başlıklı 38. maddesinin 1. fıkrası ve AİHS'nin "Kanunsuz ceza olmaz" kenar başlıklı 7. maddesinin 1 numaralı fıkrasında yer alan "Suçta ve Cezada Kanunilik İlkesi" gereğince sadece kanunda açıkça düzenlenmiş suçlar bakımından kişilerin sorumluluğu gündeme gelebilir. Bu kural kuşkusuz havayolu pilotlarının cezai sorumluluğu açısından da geçerlidir. Buna göre, havayolu pilotlarının cezai sorumlulukları da ancak kanuni bir temeli bulunması halinde söz konusu olabilecektir.

Sivil havacılık alanını

düzenleyen tek kanun 1920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'dur. Bahse konu kanunda havayolu pilotlarının cezai sorumluluğuna ilişkin normatif düzenlemeler bulunmaktadır. Elbette havayolu pilotlarının cezai sorumlulukları sadece bu kanunda yer alan hükümler ile sınırlı değildir. Zira 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun 5. maddesinde yer alan "Bu kanunun genel hükümleri, özel ceza kanunları ve ceza içeren kanunlardaki suçlar hakkında da uygulanır" hükmü uyarınca 5237 sayılı kanunda öngörülen suçlar bakımından da havayolu pilotlarının cezai sorumluluğu söz konusu olabilir.

Özetle, bir çerçeve çizmek

**SİVİL HAVA TAŞIMACILIĞININ DÜNYADAKİ ÖNEMİNİN HIZLA ARTMASI, GENELDE SİVİL HAVA TAŞIMACILIĞI SÜRELERİNİN ÖZELDE İŞE HAVAYOLU PİLOTLARININ HUKUKİ VE CEZAI SORUMLULUKLARININ DA AYNI HIZLA ÖNEM KAZANMASI SONUCUNU DOĞURMAKTADIR. ZİRA KULLANIM SIKLIĞININ ARTMASI, HAVA TAŞIMACILIĞININ KARAKTERİSTİK RİSKLERİ DIŞINDA OLAN RİSKLERİNİN DE ARTMASINA NEDEN OLMAKTADIR.**

istediğimiz takdirde başta 1920 sayılı kanunda öngörülen suçlar olmak üzere 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nda öngörülen bazı suçlar bakımından da

havayolu pilotlarının cezai sorumlulukları gündeme gelir.

Kuşkusuz, çalışma konusu bir doktora tezine konu olabilecek mahiyette ve önemdedir. Ancak sivil hava taşımacılığı süjelerinin cezai sorumluluklarına ilişkin kapsamlı analizler yapmak bu çalışmanın amacını aşmaktadır. Bu veçhile, makalenin başat amacı havayolu pilotlarının cezai sorumluluklarına ilişkin genel değerlendirmelerde bulunmakla sınırlıdır. Çalışmada, ilk olarak Sivil Havacılık Kanunu'nu takiben Türk Ceza Kanunu'nu özelinde pilotların cezai sorumluluğuna ilişkin genel hatları ile değerlendirmelerde bulunulacaktır.

## I. 2920 SAYILI SİVİL HAVACILIK KANUNU BAKIMINDAN CEZAI SORUMLULUK

Sivil Havacılık Kanunu'nun beşinci kısmında ceza hükümleri düzenlenmektedir. "Suç oluşturan Davranışlar" yan başlıklı 141. maddenin birinci fıkrasına göre; bu Kanunun 7, 36, 91, 92 ve 94. maddeleri ile 93. maddenin (b), (c), (e) ve (g) bentlerine aykırı davranışta bulunanlar, altı aydan üç yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

### **Buna göre kanunun;**

7. maddesinde düzenlenen uçuş yasakları ve sınırlamalarını ihlal etmek,

36. maddesinde düzenlenen kısıtlayıcı tedbirleri ihlal etmek,

91. maddesinde düzenlenen kalkış ve iniş kurallarını ihlal etmek,

92. maddesinde düzenlenen saptanmış havayolu rotasını izlememek ve talimatları ihlal etmek,

93. maddesinde düzenlenen akrobatik uçuş veya benzeri hava gösterileri yapmak; zirai mücadele dışında yere herhangi bir madde atmak dökmek veya boşaltmak; yangınla mücadele uçakları hariç yerden herhangi bir madde almak, herhangi bir madde veya nesneyi çekmek veya uçağın nizami kullanıma şeklinin dışında taşımak; Silah, cephane, her nevi harp malzemeleri, patlayıcı, yanıcı, tahrip edici ve aşındırıcı madde, zehirli gaz, nükleer yakıt, radyoaktif madde, can ve mal güvenliği yönünden tehlikeli olduğu saptanmış her nevi

katı, sıvı ve gaz halinde madde taşımak,

94. maddesinde düzenlenen inme mecburiyeti bulunan hallerde zorunlu inişi gerçekleştirmemek altı yıldan üç yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

Yine 141. maddenin ikinci fıkrasına göre; bu Kanunun 31 ve 32. maddeleri ile 9 uncu maddesinin birinci fıkrası ve 93. maddesinin (a), (d), (f) ve (h) bentlerine aykırı davranışta bulunanlar, iki aydan iki yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır. Buna göre kanunun;

31. maddesinde düzenlenen kabotaj hakkını ihlal etmek,

32. maddesinde düzenlenen devlet hava araçlarının ve paraşütçülerin katıldığı yarışmaları vesair gösterileri izinsiz olarak yapmak,

9. maddesinde düzenlenen yabancı ülkelere giden veya yabancı ülkelere gelen hava araçlarının gümrüksüz

havaalanlarından kalkması veya inmesi,

93. maddesinde düzenlenen tehlike ve zorunlu durumlar hariç paraşütle atlamak; fotoğraf çekme yasağı olan yerlerin fotoğrafını çekmek; her türlü reklam ve propaganda niteliğinde faaliyette bulunmak; görülen hizmetin ve içinde bulunulan durumun gerektirdiğinin dışında yayın ve haberleşme yapmak iki aydan iki yıla kadar cezalandırılır.

2920 sayılı kanunda suç oluşturan davranışların düzenlendiği hükümlerin akabinde kabahat oluşturan davranışların düzenlendiği hükümler yer almaktadır. Kabahat deyiminden; kanunun, karşılığında idari yaptırım uygulanmasını öngördüğü haksızlık anlaşılır.

Kanunun 143. maddesinin a fıkrasına göre; bu kanunun 11, 18, 19, 26, 28, 29, 54, 58 ve 89 uncu maddeleri ile 9 uncu maddesinin üçüncü, 95

inci maddesinin birinci ve 102. maddesinin ikinci fıkrasına aykırı davranışta bulunanlara bin Türk Lirasından onbin Türk Lirasına kadar idari para cezası verilir.

Kaptan pilotun cezai yetki ve sorumlulukları özel olarak kanunun 102. maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre sorumlu kaptan pilot, hava aracında işlenen suç veya kabahatlerle ilgili delilleri toplamak ve saklamakla yükümlü olduğu gibi; can ve mal güvenliğini tehdit eden veya gecikmesinde zarar doğabilecek durumlarda gerekli tedbirleri almaya; kolluk görevlileri olaya el koyuncaya kadar kişileri gözaltında tutmaya, kişilerin üzerini veya eşyasını aramaya, suçun işlenmesinde kullanılan veya kullanılmasına teşebbüs edilen ya da bulundurulması suç veya kabahat oluşturan eşyayı alıkoymaya, bizzat veya emrindeki diğer mürettebat ile birlikte yetkilidir. ➤



Kanunun yine 143. maddesinin a fıkrasına göre; 102. maddesinin ikinci fıkrasına aykırı davranışta bulunanlara da bin Türk Lirasından onbin Türk Lirasına kadar idari para cezası verilir.

143. maddenin b fıkrasına göre; bu kanunun 23, 24 ve 25 inci maddeleri ile 57. maddesinin son fıkrasına aykırı davranışta bulunanlara beşyüz Türk Lirasından onbin Türk Lirasına kadar idari para cezası verilir.

Yukarıdaki fıkralarda belirtilenler dışında kalıp da Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün sivil havacılığı düzenlemek amacıyla alacağı önlemlere uymayanlara, beşyüz Türk Lirasından onbin Türk Lirasına kadar idari para cezası verilir.

Kanun koyucu bu hükümleri havayolu pilotları ile sınırlandırmamış olmakla birlikte hükümlerde yer alan yasakların, mahiyeti gereği en çok pilotları ilgilendirdiği açıktır.

Şu kadar ki; kaptan pilot gereken kanuni tedbirlerin alınmasını sağlamak amacı ile durumu en kısa zamanda yetkili makamlara intikal ettirmek ve yurt dışında ise, Türk konsolosluğuna bildirmek veya bildirilmesini sağlamak ve her iki halde de ayrıntılı bir rapor vermek mecburiyetindedir.

## II. 5237 SAYILI TÜRK CEZA KANUNU BAKIMINDAN CEZAI SORUMLULUK

Türk Ceza Kanunu'nda havayolu pilotlarının cezai



sorumluluğu bakımından özellikle üzerinde durulması gereken suçlar insan öldürme ve yaralama suçlarıdır. Bu suçların dışında doğrudan suçun faili olması durumunda ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması, mala zarar verme, trafik güvenliğini kasten veya taksirle tehlikeye sokma suçlarına da kısaca değinmekte fayda vardır.

Havacılık alanının niteliği gereği, yaşanan kazalarda cismani zarara uğrama tehlikesi de yüksektir. Zira hava aracında, kalkışta veya inişte yaşanabilecek olaylarda kişinin vücut bütünlüğünün ihlal edilmemesi neredeyse imkânsızdır. Bu nedenle öldürme ve yaralama suçlarının kasten işlendiği durumlardan ziyade taksirle işlendiği durumlardan doğan

sorumluluğun iyi irdelenmesi gerekir. Zira bir havayolu pilotunun kullandığı hava aracı ile birlikte kasten insan öldürme yahut kasten yaralama suçunu işlemesi, kendisi için de malum olan ölüm riski sebebiyle düşük bir ihtimaldir.

Taksirin tanımı Türk Ceza Kanunu'nun 22. maddesinde “dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırılık dolayısıyla, bir davranışın suçun kanuni tanımında belirtilen neticesi öngörülmeyle gerçekleştirilmesi” olarak yapılmıştır. Taksirle insan öldürme ise, failin ölüm neticesine kastı bulunmaksızın dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırı davranışı ile neticeyi öngörmeyerek bir insanın yaşamına son vermektedir. Fail öngörülebilir neticeyi

öngörmemesi, neticenin gerçekleşmesini istememesi halinde taksirle insan öldürmeden sorumlu tutulur. Taksirle insan öldürmenin cezası ise aynı kanunun 85. maddesinde “taksirle bir insanın ölümüne neden olan kişi, iki yıldan altı yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır. Fiil, birden fazla insanın ölümüne ya da bir veya birden fazla kişinin ölümü ile birlikte bir veya birden fazla kişinin yaralanmasına neden olmuş ise, kişi iki yıldan onbeş yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.” şeklinde düzenlenmiştir.

Sözgelimi köprülü kavşağa tersten girerek gideceği istikametine bir an önce yönelebilmek amacıyla anayoldan sola dönerek bölünmüş yolda akan trafiğin tersi istikametine doğru, tehlikeli bir şekilde seyretmeye başlayıp bağlantı yolunu da tersten geçmek için hamle yaptığı sırada, aynı noktaya yolcu uğurlamak amacıyla gelip usulüne uygun park eden minibüsün yanında bekleyen yayalara, yayaların hiç ummadıkları bir yönden aniden, süratli ve tedbirsizce gelerek çarpıp iki kişinin ölümüne sebebiyet verme olayında, bu sürücünün bilinçli taksirle hareket ettiği kabul edilmektedir.

Hava pilotu da uçağın kalkışı veya inişi sırasında seyrüsefer kurallarına tamamen aykırı ve ani bir davranışla kendi uçak güzergâhı yanında kara araçlarına ayrılan yola geçiş devam ederek o yolda

ilerleyen ve üzerine gelen uçaktan kaçamayan bir yolcu minibüsüne çarpsa, benzer kusur söz konusu olabilir.

Benzer şekilde taksirle yaralama da kanunun 89. maddesinde “Taksirle başkasının vücuduna acı veren veya sağlığının ya da algılama yeteneğinin bozulmasına neden olan kişi, üç aydan bir yıla kadar hapis veya adli para cezası ile cezalandırılır” şeklinde düzenlenmiştir. Fiilin birden fazla kişinin yaralanmasına neden olması halinde, altı aydan üç yıla kadar hapis cezasına hükmolunur.

Diğer suçlar bakımından da pilotun sırf pilotluk sıfatını haiz olduğu için değil, ilgili suçun doğrudan faili olduğu için cezalandırılacağı söylenebilir. Zira değinilecek suçlar, daha çok üçüncü kişiler tarafından işlenen suçlardır.

Ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması suçu kanunun 223. maddesinde “Cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla hava ulaşım aracının hareket etmesini engelleyen veya bu aracı gitmekte olduğu yerden başka yere götüren kişi, beş yıldan on yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.” şeklinde düzenlenmiştir.

Trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçu sadece havayolu pilotları bakımından değil, diğer ulaşım araçlarını kullanan kişiler için de büyük önem arz eder. Trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçu TCK'da kasten ve taksirle işlenebilen suçlar



açısından ikili bir ayrıma tabi tutularak düzenlenmiştir. TCK md. 179'da trafik güvenliğinin kasten tehlikeye sokulması, TCK md. 180'de ise trafik güvenliğinin taksirle tehlikeye sokulması düzenlenmiştir.

Trafik güvenliğinin kasten tehlikeye sokulmasına ilişkin olarak, TCK md. 179'da, üç ayrı fıkra halinde, aslında birbirinden bağımsız üç suç tipine yer verilmiştir

TCK md. 179 f.1'de “Kara, deniz, hava veya demiryolu ulaşımının güven içinde akışını sağlamak için konulmuş her türlü işareti değiştirerek, kullanılamaz hale getirerek, konuldukları yerden kaldırarak, yanlış işaretler vererek, geçiş, varış, kalkış veya iniş yolları üzerine bir şey koyarak ya da teknik işletim

sistemine müdahale ederek, başkalarının hayatı, sağlığı veya malvarlığı bakımından bir tehlikeye neden olan kişiye bir yıldan altı yıla kadar hapis cezası verilir” şeklinde cezai yaptırıma tabi tutulmuştur. Bu fıkroda düzenlenen suç bir somut tehlike suçudur. Fıkroda düzenlenen seçimlik hareketlerin “başkalarının hayatı, sağlığı veya malvarlığı bakımından bir tehlikeye neden” olması gerekir.

TCK m. 179 f.1 bakımından herkes fail olabilir. Bu sebeple, havayolu pilotlarının bu suçun doğrudan faili olması durumunun yanı sıra hava araçlarının kalkış, iniş ve seyri sırasında üçüncü kişilerin güvenliği tehlikeye atan davranışları bu noktada irdelenmelidir. Özellikle pilotların gözlerini kamaştırarak

ve pisti görmelerini tehlikeye düşüren davranışlar bu çerçevede önem taşır . Nitekim Fransa'da da, Orly Hava limanında hava araçlarının inişi sırasında pilotların gözlerini kamaştıran lazeri kokpite doğru yönelten bir kişi yakalanıp altı ay ay hapis cezasına çarptırılıp cezası ertelenmiştir .

TCK md. 179 f.2'de ise; “Kara, deniz, hava veya demiryolu ulaşım araçlarını kişilerin hayat, sağlık veya malvarlığı açısından tehlikeli olabilecek şekilde sevk ve idare eden kişi, üç aydan iki yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır” hükmüne yer verilmiştir. Maddenin ikinci düzenlenen suçun faili yalnızca ulaşım aracını sevk ve idare eden kişiler olabilir. Kanunda kullanılan, “ulaşım araçlarını ➤

kişilerin hayat, sağlık veya malvarlığı açısından tehlikeli olabilecek şekilde sevk ve idare eden kişi” biçimindeki formülasyonun, hükümde bir somut tehlike suçunun söz konusu olduğunu ifade etmek açısından başarılı olmadığı belirtilmelidir. TCK md. 179 f.2 açısından aracın sevk ve idaresinin salt trafik düzenine aykırılığı bu suçun oluşumuna neden olmayacaktır. Bu suçun oluşabilmesi için, aracın trafik düzenine aykırı olarak ve ayrıca kişilerin hayatı, sağlığı veya malvarlığı açısından tehlikeli olabilecek şekilde kullanılması gerekir. Buna göre, hava trafik kuralları ihlalleri kişilerin hayatı, sağlığı veya malvarlığı açısından somut tehlike oluşturmadığı müddetçe pilotlar açısından bu fıkra kapsamında suç oluştuğu söylenemeyecektir.

TCK md. 179 f.3’e göre; “Alkol veya uyuşturucu madde etkisiyle ya da başka bir nedenle emniyetli bir şekilde araç sevk ve idare edemeyecek halde olmasına rağmen araç kullanan kişi yukarıdaki fıkra hükmüne göre cezalandırılır”. TCK md. 179 f.3’te düzenlenen suç, f.1 ve f.1’den farklı olarak bağlı hareketli soyut tehlike suçudur. Vurgulanması gereken husus, suçun oluşması için alkol veya uyuşturucu maddenin sırf kullanılmış olmasının her zaman yeterli olmadığıdır. Yargıtay’ın yerleşik içtihatlarına göre kişinin emniyetli şekilde araç kullanamayacak durumda olduğunun her somut olayda saptanması zorunludur.

TCK md. 179’da ise trafik



güvenliğinin taksirle tehlikeye sokulması düzenlenmiştir. Buna göre, deniz, hava veya demiryolu ulaşımında, kişilerin hayatı, sağlığı veya malvarlığı bakımından bir tehlikeye taksirle neden olan kimseye üç aydan üç yıla kadar hapis cezası verilir. Söz konusu düzenleme, aslında TCK md. 179 f.1 ve f.2’nin taksirle işlenmiş haline tekabül etmektedir. TCK m. 179 f.2’deki fail, aracı “sevk ve idare eden” kimse iken, TCK md. 180’de ise herhangi bir kimse olabilir. Fakat md. 179’dan farklı bir nokta olarak, md. 180’de kara ulaşımı bakımından tehlikeye neden olmaya yer verilmemiştir. Ancak, havayolu pilotları açısından TCK md. 180’nin sorumluluk nedeni olması pekâlâ mümkündür. Zira maddede açıkça “hava veya demiryolu ulaşımında” denilerek havayolu taşımacılığında trafik güvenliğinin taksirle tehlikeye sokulması cezai müeyyideye tabi tutulmuştur.

### SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Havayolu taşımacılığında çok sayıda süje rol aldığından herhangi bir kaza ya da konusu suç teşkil eden eylemin vuku bulması halinde süjelerin cezai sorumlulukları ayrı ayrı değerlendirme neticesinde tespit edilir. Bu bağlamda, pilotların cezai sorumlulukları bir hava aracı kazası nedeni ile gündeme gelebileceği gibi, herhangi bir kaza olmasına ihtiyaç olmayan hallerde de suç nev’ine göre pilotlar açısından cezai sorumluluk halleri doğabilir.

Hava aracı kazası açısından bakıldığında, kaza ve kırım ekibi tarafından yapılan incelemeler sonucu oluşturacakları raporlar pilotların cezai sorumluluklarının tespiti açısından önem arz eder. Bir olayın kaza olarak değerlendirilip değerlendirilmeyeceği de Saks Kararı’ndan önce tartışmalı iken, havayolu ulaşımın

karakteristik risklerine vurgu yapan ve somut olaya göre nasıl tespit edileceğini tafsilatlı olarak inceleyen bu karardan sonra konuya ilişkin birçok soru işareti giderilmiştir. Taşıyıcının sorumlu olması için Varşova Konvansiyonu’nun 17. maddesi uyarınca hava aracında, kalkışta veya inişte gerçekleşen bir kaza olması gerekmektedir. Ancak havayolu pilotlarının cezai sorumluluğu için gerçekleşen olayın aynı zamanda kaza niteliğinin bulunması ön şartı bulunmamaktadır.

Doğası gereği büyük risk ve sorumluluk altında icra edilen pilotluk mesleğinin gerek Türk Ceza Kanunu’nda düzenlenen suçlar bakımından gerekse Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda düzenlenen suçlar bakımından cezai sorumluluğunun da diğer süjelere göre daha geniş bir yelpazeyi kapsadığını söylemek hatalı olmaz.



## Atatürk Havalimanı'ndan **ücretsiz servis**



Size ve 1. derece  
yakınlara  
**çok özel  
indirimler**

Muayene ve  
Panoramik Röntgen  
**ücretsiz**

- Bünyesindeki kendi Dental Laboratuvarı,  
3 Boyutlu Tomografi hizmetleri
- İğnesiz anestezi ile diş hekimi korkusuna son!
- Uzman hekim kadrosu ve  
7 gün 09:00-23:00 arası çalışma saatleri
- Merkezi lokasyon ile ulaşım kolaylığı;
- E-5 otoyolu Florya kavşağı ve Beşyol metrobüs  
durağına 100 metre

Gültepe Mah. Reyhan Cad. No: 30 A/1 Küçükçekmece / İstanbul  
Tel : 0 212 624 24 73 pbx Fax: 0 212 540 41 90  
info@disvedis.com [www.disvedis.com](http://www.disvedis.com)

   | disvedis



ÖZEL  
**DiS VE DiS**  
AĞIZ VE DiS SAĞLIĞI  
POLİKLİNİĞİ



# Diş sıkma (Bruksizm)

**OKULLARIN AÇILMASI İLE BİRLİKTE ARTAN SORUMLULUKLAR VE YOĞUN SINAV MARATONU ÇOCUKLARDA VE GENÇLERDE DE DİŞ SIKMA PROBLEMİNİ ARTTIRMAKTADIR. BRUKSİZMİN YIKICI ETKİLERİNE KARŞI ERKEN TEŞHİS, GENÇ BİREYLERİN İLERİDE DİŞ VE EKLEM PROBLEMLERİ YAŞAMALARININ ÖNÜNE GEÇMEK ADINA BÜYÜK ÖNEM TAŞIR.**

**G**ünlük hayatta yaşadığımız stres, yoğun ve değişken mesai saatleri diş sıkma (Bruksizm) şikayetine sebep olabilir. Bruksizm psikojenik faktörlere bağlı olarak diş sıkma ve diş gıcırdatma şeklinde görülebilir. Gündüz veya geceleri

uykudayken ortaya çıkabilir. Diş sıkma hastalarda ağız açıklığında azalma, çene ekleminde klik sesi, ağrı, dişlerde aşınma ve kırıklar, çiğneme kaslarında ağrı ve hacim artışı, yüzde asimetri gözlenir.

Kliniğimize diş sıkma şikayeti ile gelen hastalarımızın öncelikle Ağız, Diş ve Çene Cerrahisi

Uzmanı tarafından klinik ve radyolojik muayeneleri yapılır. Diş sıkma problemi tespit edilen hastalara kliniğimiz bünyesindeki laboratuvarında şeffaf akrilik plak hazırlanarak aynı gün içerisinde hastanın diş ilişkilerine göre uyumlamalar yapılır. Bu yıkıcı alışkanlığı ortadan kaldırmaya

yönelik egzersiz programı verilir. Dişlerdeki aşınmalara bağlı madde kayıpları restore edilir. Çiğneme kaslarındaki hacim artışına bağlı yanak bölgesinde şişlik, köşeli yüz hatlarından kaynaklanan estetik şikayetler ve asimetri botoks uygulaması ile çözülür. Hastanın diş sıkma alışkanlığının önüne geçilerek yaygın ağrı şikayetleri ortadan kaldırılır, dişler ve çene eklemi korunmuş olur.

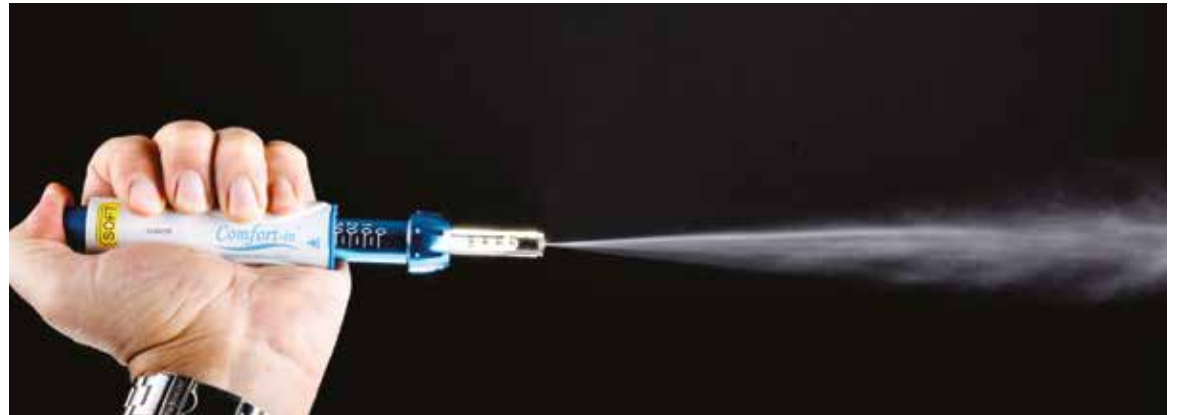


# İğnesiz anestezi

**İĞNESİZ ANESTEZİ, SANİYENİN ÜÇTE BİRİNDEN DAHA AZ BİR SÜREDE "LIQUID JET" SİSTEMİ İLE HIZLI VE GÜVENLİ BİR ŞEKİLDE UYGULANMAKTADIR. BU TEKNİK İĞNEDEN KORKAN HASTALARA MÜKEMMEL BİR KONFOR SAĞLAMAKLA BERABER İĞNE YARALANMALARINI, ENFEKSİYON VE ÇAPRAZ KONTAMİNASYON RİSKİNİ DE ÖNLEMEDİR. BU SAYEDE DİŞ HEKİMİ KORKUSU ÇOCUKLARDA VE YETİŞKİNLERDE ORTADAN KALKMAKTADIR.**

**G**ünümüzde pek çok kişi korkularından dolayı çeşitli bahaneler üreterek diş hekimi randevularını ertelemekte ya da başladığı tedaviyi yarım bırakmaktadır. Bu durumun altında yatan en önemli nedenlerden biri de iğne yaptırma korkusudur. Bu korku genellikle çocuklarda görülmekle beraber yetişkinlerde de görülme sıklığı oldukça fazladır. İğne korkusunun nedenleri arasında okul çağında yapılan aşılar, daha önceden yaşanmış kötü deneyimler ve çocukların yaramazlık sonrası iğne ile korkutulması bulunmaktadır. İğneye karşı aşırı

hassasiyet ve korku besleyen kişiler ağız ve diş sağlığını ihmal etmektedir. Bunun sonucunda da özellikle gece başlayan şiddetli diş ağrıları, dental apse, ağız kokusu, diş kaybı gibi çeşitli rahatsızlıkları yaşamak zorunda kalmaktadır.



# Okul korkusu



**Uzm.Psk. E.Esra TANRIVERDİ**  
İstanbul Ruh Sağlığı Enstitüsü



**D**eğerli okuyucularım, Geçtiğimiz hafta okullar açıldı. İlköğretim hazırlık ve birinci sınıflar şimdi okullu oldu, sınıfları doldurdu. Sevinçliler mi bilinmez. İlk gün kimi çocuk için kolay geçer kimisi için ise travmatik olabilir. Bazen çok ufacık nedenler, okul hayatı boyunca soruna dönüşebilir. Çocuk için en büyük kabus, anneden ayrılmaktır. Şöyle bir hatırlayalım hemen hepimizin ilk okul günü anıları vardır. Okula başladığımız ilk gün annemizin eteğinin dibinden ayrılmak istemezdik, yemek yiyemezdik, tuvalete gidemezdik hatta içimizde altına kaçırın bile olmuştu. Velhasıl zor bir gündür o gün; heyecan, çekingenlik hatta korkunun eşlik ettiği unutulmayacak bir gündür.

Okul şüphesiz çocukların sosyalleşmeye başladıkları ilk yerlerden biridir. Dolayısıyla aileden sonra girdikleri bu alanda kaygılanmaları, korkmaları çok normal. Orada anneanne yok, dede, teyze, dayı yok. Peki kimler var? Öğretmenler ve hayatında görmediği çocuklar. Ev ortamı gibi rahat bir hayattan, kurallarla dolu okul hayatına adım atmaya hazırlanmak, her çocuk için problem teşkil etmektedir. Farklı elbiseler, yeni arkadaşlar, çeşit çeşit defterler, rengârenk kalemler, türlü oyunlar, çocuklar için yeni bir dünyaya adım atmak anlamına gelmektedir. Çocuklarından önce anne ve babaların bu duruma hazır olmaları gerekmektedir.

**BİR ŞEYLERİ YAZMAK  
VE YAZDIKLARINI  
PAYLAŞMAK ÇOK GÜZEL  
BİR DUYGU. BİLGİ  
SAKLANMAMALI BENÇE,  
BİR ŞEKİLDE KALEME  
KAĞIDA DÖKÜLMELİ.  
BU DÜŞÜNCEYLE  
HAREKET EDEREK  
SİZLERE ZAMAN ZAMAN  
PSİKOLOJİ ZAMAN  
ZAMAN DA FELSEFİ  
KONULU YAZILARIMI  
YAZIYORUM.**

## Okul korkusu nedir?

Okul korkusu, çocuğun okula gitmeme yönünde direnmesi, arkadaşlarını kabul etmemesi ve ağlamak gibi tepkiler geliştirmesidir. Bu korku, çocuğun eğitim alacağı ortama uyum sağlamasını engellemektedir. Bu dönemde ailer gibi öğretmenlerin de duyarlı olmaları gerekmektedir. Öğretileni yapamıyor olmasının çocukta kaygı uyandıracığı unutulmamalı ve öncelikli olarak öğretmek kaygısı taşınmamalıdır. Önce çocuğun sıkıntısının ne olduğu sorulmalı ve bu konuda yardım edilebileceği anlatılmalıdır. Katı tutum, bu sorunları artırmaktadır. Öğretmen, çocuğa okula gelmesi gerektiğini ve onun öğrenmesini önemseydiğini anlatmalıdır.

Okul korkusu, ilkokula başlanan 5,5-7 yaş döneminde yoğun yaşanabilmektedir. Daha yüksek sınıflarda 12-14 yaş döneminde de ortaya çıkabilmektedir.

Bu dönemde çocuğun bireysel gelişimine de önem vermek gerekir. Anne-çocuk ilişkisi doğru organize edilirse tekrar ortaya çıkmayabilir. Ancak çocuğun eve bağımlılığı, okula gitmeme ile ilgili istekleri desteklenilirse tekrar bu sorunlar yaşanabilmektedir.

Anne-babalar, önce çocuğa kaygı ve endişelerini sormalı. Onu dinledikten sonra korkularının çok normal olduğunu, sadece onun değil her çocuğun bu tür kaygılar yaşayabileceğini anlatıp, çocuğu



**ANNE-BABALAR, ÖNCE ÇOCUĞA KAYGI VE ENDİŞELERİNİ SORMALI. ONU DİNLEDİKTEN SONRA KORKULARININ ÇOK NORMAL OLDUĞUNU, SADECE ONUN DEĞİL HER ÇOCUĞUN BU TÜR KAYGILAR YAŞAYABİLECEĞİNİ ANLATIP, ÇOCUĞA OKULA GİTMESİ İÇİN CESARET VERMELİDİR.**

okula gitmesi için cesaretlendirmeliler. Zaten bu adaptasyon döneminde kaygıları yüzünden ağlayan çocukların ailelerine bu süreçte yanlarında olmaları için izin verilir. Bu zorlu süreçte onun yanına gitmeli ve çocuğunuz sizi görmelidir. 'Okuldayım, korkunç bir yerde değilim. Ailem de beni yalnız bırakmıyor' diye hissetmeli çocuk. Onun kaygısını geçirecek, korkularını, heyecanını, paniğini bastırarak olan yine ailesidir. Bunun için önce anne ve babanın çok sakin olması gerekiyor. İlkokul çağındaki çocuğun model aldığı kişi yine anne ve babasıdır. Onları panik halinde gören çocuk daha da panikler. Eğer anne-baba gayet soğukkanlı ve rahat bir şekilde okula hazırlıyorsa çocuğunu, sorun da olmayacaktır.

Anne-babaların tepkilerini kontrol etmeleri gerekir. Çocuklarını başkalarının çocuklarıyla kıyaslamamalı... 'Bak Kaan ağlıyor mu?' veya 'Bak Burcu ne kadar uslu duruyor, sen de uslu dur' demek çocuklarda değersizlik, aşağılanmışlık, kendisini yetersiz hissetme gibi duyguların yer etmesine neden olur. ➤



'Ben değersizim, ailem onu daha çok beğeniyor' gibi bir his baskın çıkabilir. Bu yüzden kesinlikle aşağılayıcı ve küçük düşürücü tarzda konuşulmamalıdır. Çocuğunuza 'Artık büyüdün' deyip cesaretlendirin. Her zaman için aileler çocuğunu desteklemesi gerekir. Çocuğa güven vermeliler. 'Bak biz senin arkadayız, sana destek oluyoruz' demeliler. 'Bak ben kapıda seni bekliyorum. Yalnız değilsin!' gibi güven verici örneklerle kendi okula başladıkları günden de bahsedebilirler. Okulun güzel bir yer olduğunu, öğretmenlerin ona çok güzel şeyler öğreteceğini anlatabilirler. Önemli olan yapılacak bu konuşmaların samimi, güven verici ve cesaretlendirici olmasıdır. "Seni seviyoruz. Yalnız kalmayacaksın" demeleri ve bunu hissettirmeleri de çok önemli.

Bağımlı, ilişki kuramayan, arkadaşları ile oyunu reddeden, anne ile ilişkisi sağlıklı organize edilememiş bir çocuğun okula başlarken sorun yaşamaması beklenilebilmektedir. Bu çocuklarda ilgi ve enerji kaybı, sınırlılık, içe kapanık olma durumu, nedensiz ağlama, baş ve karın ağrılarından yakınma gözlemlenebilmektedir.

Biz psikologlar, anne-babalara genel olarak, çocuğun bireysel becerilerini geliştirmesini, kendi başına giyinip soyunabilmesini, yardımsız yemek yeme gibi becerileri kazanmış olmasını öneriyoruz. Ayrıca her anne baba, çocuğunu her dönemde etkin bir şekilde dinlemeli ve kaygılarının olabileceğini kabul etmelidir.

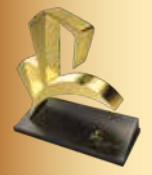
Bununla birlikte ödev yapma çocuk için önemli ve büyük bir sorundur. Her anne baba çocuklarının ödevleri ile ilgilenmelidir. Çünkü onların sorunlarına yardımcı olmak, beraber sorunların üstesinden gelmek çocukların hoşlarına gitmektedir. Ödevlerinde anlamadıkları yerlerde yardım isteyebilecekleri söylenmeli, yol gösteren kişi olunmalıdır. Okula başlanılan ilk birkaç hafta, okuldan evde yapılması için herhangi bir ödev verilip verilmediği sorulmalıdır. Ancak ödevi yapması için ısrarcı olunmamalıdır. Yapmadan gittiği takdirde öğretmenine nedenlerini kendisi anlatmalıdır. Çocuk okuldan geldiği ilk 2 saat içinde ödevlerini tamamlamalıdır.

Çocuğunuzun okula başlamasının üzerinden günler geçmesine rağmen korkuları ve okula sürecine uyumsuzluğu devam ediyor ve durumunda herhangi bir değişiklik olmuyorsa uzman bir psikoloğa danışmanızda fayda var. ▽



**ANNE-BABALARIN TEPKİLERİNİ KONTROL ETMELERİ GEREKİR. ÇOCUKLARINI BAŞKALARININ ÇOCUKLARIYLA KIYASLAMAMALI... 'BAK KAAN AĞLIYOR MU?' VEYA 'BAK BURCU NE KADAR USLU DURUYOR, SEN DE USLU DUR' DEMEK ÇOCUKLARDA DEĞERSİZLİK, AŞAĞILANMIŞLIK, KENDİSİNİ YETERSİZ HİSSETME GİBİ DUYGULARIN YER ETMESİNE NEDEN OLUR.**





Sign of the City  
Awards 2016  
Kazanan Proje

Yeni komşularınız; rüzgar sesi, toprak,  
gökyüzü ve yapraklar



Zekeriyaköy'de bir koru... Doğa dostu 18 kafa dengi komşu...  
Şehir elinizin altında, siz bir masalın ortasında...



#### İletişim

Adres: Levent Mah. Karanfil Sok. No: 15 34330 Beşiktaş İstanbul

Telefon: 0212 201 58 27

Web: [www.gulnarkoruevleri.com](http://www.gulnarkoruevleri.com)



# MASA BAŞI ÇALIŞMA KOŞULLARI



**Yrd. Doç. Dr. Ayşegül ELLİALTIOĞLU**

Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon

Özel Akgün TEM Hastanesi

İstanbul Bilgi Üniversitesi Öğretim Görevlisi

[www.draysegulellialtioglu.com](http://www.draysegulellialtioglu.com)



**O**fis çalışanları bedenlerini doğru kullanmadıkları veya uygun koşullarda çalışmadıkları takdirde, mesleki kas iskelet sistemi hastalıkları ile karşı karşıya kalabilmektedir. Bu ağrılar her geçen gün çalışanların yaşam kalitesini bozmaktadır. Ofis çalışanlarında birikmiş travma sonucu birincil olarak yumuşak dokular, ikincil olarak kemik ve eklemler etkilenmektedir. Sıklıkla boyun, bel, kollar ve bacaklar zarar görmektedir. Bu ağrılar genellikle vücut hareketlerinin azalması, vücudun yanlış kullanılması, oturma bozukluğu, şişmanlık ve kasların zayıflamasıyla birlikte görülmektedir. Vücudumuzda iki adet yük taşıyıcı sistem bulunmaktadır. Bunlardan biri iskelet sistemi, diğeri de ona yardımcı olan kas sistemidir. Kas sistemi zayıf kişilerde vücudun bütün ağırlığı iskelet sistemine biner. Ağırlığı belirli bir noktadan itibaren taşıyamayan iskelet sisteminde değişiklikler başlar ve zamanla omurgada şekil bozuklukları ve kamburlaşma görülebilir. Sık görülen mesleki kas iskelet sistemi hastalıklarından boyun ağrısı, miyofasial ağrı sendromu, dirsek ve el bileğinde sinir sıkışması (karpal tünel sendromu), tenisçi ve golfçü dirseği, omuz ekleminde kas sıkışması, tendinit ve bursit gibi vücudun üst tarafını ilgilendiren hastalıklardır. Bu hastalıklar çalışma sırasında pozisyonun kötü olmasına, tekrarlayıcı ve şiddetli aktivitelere, strese, mola vermeden çalışmaya, çalışma şartlarının kötü

**SON YILLARDAKİ  
TEKNOLOJİK  
GELİŞMELER  
İNSANLARIN DAHA UZUN  
SÜRE MASA BAŞINDA  
VAKİT GEÇİRMESİNE  
NEDEN OLMAKTADIR.  
İNSANLARDA SPORDAN  
UZAKLAŞMA VE  
MASA BAŞINDA  
İŞE YOĞUNLAŞMA  
YAYGIN OLARAK  
GÖRÜLMEKTEDİR.**



olmasına bağlı olduğu gibi, ayrıca yüksek mesleki beklentiler, iş memnuniyetinin olmaması, sosyal desteğin az olması gibi psikososyal faktörlere bağlı olarak da bu hastalıklar gelişebilmektedir.”

Nasıl önlem alınmalı? Dik durmak için de boyun, sırt, göğüs, bel ve karın kaslarının kuvvetli olması gerekir. Sürekli oturarak, sedanter bir hayat sürerek bir insanın kaslarını kuvvetli tutabilmesi mümkün değildir. Zayıflayan kaslar yer çekimine karşı vücudu koruyamaz ve omurganın normal eğriliklerinin bozulmasına yol açar. Bunu önlemek için kasları kuvvetlendirici egzersizler günlük hayatın bir parçası haline getirilmelidir.

Çalışma ortamı iyi değerlendirilerek yeni düzenlemeler yapılmalıdır. Çalışma masasında yer alan koltuk, masa, ekran, klavye ve fare gibi gereçlerin sağlığa uygun olmasına dikkat edilmelidir.



Düzgün bir duruş çok önemlidir. Dik oturma pozisyonu alışkanlık haline getirilmelidir. Kambur oturmamaya dikkat edilmelidir. Baş hiç bir zaman geriye doğru atılmamalıdır. Bu boyun kaslarının yorulabileceği gibi kireçlenme gibi sorunlara da yol açabilir. Sık sık oturuş pozisyonu değiştirilmelidir. Çalışmaya 5-10 dakika da olsa aralar vererek masa başında yapılabilecek basit egzersizler yapılmalıdır.

Ofis ortamının çok sıcak ya da soğuk olmamasına da dikkat edilmelidir. Çok sıcak ortamda oturduğu yerde terleyen vücut daha soğuk bir ortama çıktığında bel, sırt ağrılarına davtiye çıkarır. Soğuk bir ortamda kan dolaşım hızı düşer, kas ve eklemler sertleşir. Bu nedenle ani hareketler kalıcı rahatsızlıklara yol açabilir.

Kişi omurga yapısına, boy ve kilosuna uygun, yüksekliği ayarlanabilir, kolaylıkla yer değiştirebilmek için tekerlekli bir çalışma koltuğu tercih etmelidir. Masaya yakın oturulmalıdır. Otururken ayaklar uzatılmamalıdır. Ayaklar yere basarken uyluklar yere paralel olmalıdır. Ayakların altına bir destek konulması faydalıdır.

Kişi monitörü gözlerinden en az 65 cm uzağa ve göz seviyesinden biraz aşağıya yerleştirmeli ve ekrandaki yazılar görülemiyorsa monitörü yaklaştırmamalı, yazı karakterinin boyutunu artırmalıdır. Klavye ve fare dirsek seviyesinde olmalıdır. Doğru bir el-mouse yerleşimi klavye ve mouse aynı yükseklikte olmalıdır. Mouse kullanırken bilek sağa ya da sola çevrilmemelidir. Masa üzerindeki eşyalara ulaşım rahat olmalıdır. Ön kol ve bilekler



**DİK DURMAK İÇİN BOYUN, SIRT, GÖĞÜS, BEL VE KARIN KASLARININ KUVVETLİ OLMASI GEREKİR. SÜREKLİ OTURARAK, SEDANTER BİR HAYAT SÜREREK BİR İNSANIN KASLARINI KUVVETLİ TUTABİLMESİ MÜMKÜN DEĞİLDİR. ZAYIFLAYAN KASLAR YER ÇEKİMİNE KARŞI VÜCUDU KORUYAMAZ VE OMURGANIN NORMAL EĞRİLİKLERİNİN BOZULMASINA YOL AÇAR.**

veye paralel durmalıdır. Çalışma alanının yüksekliği üst kol serbestçe vücudun yanında sarkar ve önkol da üst kol ile dik açı yapar durumdayken ölçülür. Gerekli ayarlamalar çalışma yüzeyini ya da koltuğu yükselterek veya alçatarak yapılabilir. Tekerlekli koltuklar özellikle tercih edilmelidir. Yükseklik dirsek hizasını geçmemelidir. Oturur pozisyonda iken yerden bir cisim almak için belden eğilmemeli, çömelerek alınmalıdır. Klavye en az güç sarf edecek biçimde yerleştirilmelidir. Telefon, fare gibi çalışma araçlarına uzanırken zorlayıcı hareketlerden kaçınılmalıdır. Dirsek, önkol ve bileklerinizi sert yüzeylere dayanmamalı, bu bölgelere yönelik koruyucu pedler kullanılmalıdır. Zaman zaman farenin bulunduğu yeri değiştirerek, sağdan sola alarak farklı eller kullanılmalıdır. Farklı kasları çalıştırmak fazla çalışmadan dolayı sakatlanma riskini azaltır. Gün boyunca belirli aralıklarla ayağa kalkıp koltuk ayarlanmalıdır. Koltuğun ayarının değiştirmek eklemlerin duruş değiştirmesini sağlar ve böylece koltuğun neden olduğu kas gerilmeleri ve doku ezilmelerinden korunmuş olunur. Derin ve yumuşak koltuklara oturmamalı, kol konacak yeri olan, arkalı en az omuz hizasına kadar gelen ve beli destekleyen sandalye ve koltuklar tercih edilmelidir. Uygun egzersizler ofis ergonomisi programının tamamlayıcılarıdır. Her yarım saatte 30-60 saniyelik germe egzersizleri, kan dolaşımını düzenler, belirli bir pozisyonda uzun süre oturmaktan doğan rahatsızlığı azaltır, verimliliği artırır ve hata yapmayı önler.”

# OKUL BAŞARISINDA ANNE-BABANIN ROLÜ



**Doç. Dr. Arzu YÜKSELEN**

İstanbul Medipol Üniversitesi

Sağlık Bilimleri Fakültesi Çocuk Gelişimi Bölümü



Çocuğun dünyaya gelmesi ile birlikte anne babalar çocuklarının gelişim süreçlerinde farklı durumlara ancak genel olarak ortak noktalara odaklanırlar. Yenidoğan bebeğin öncelikle sesler çıkarması arkasından konuşmaya başlaması, yürümesi, giyinip soyunması, kendi başına yiyebilmesi, tuvaletini uygun şekilde yapması gibi sayılabilecek pek çok beceri vardır. Üç yaşa doğru bu kez çocuklarının bir okul öncesi eğitim kurumuna başlaması ve bu kurumdan edineceği bilgi ve becerilere odaklanılır. Okul öncesi eğitim sonrasında ise artık anne babaların hedefinde ilköğretim okulu ile başlayan bir başka yaşantı ön plana çıkar.

İlköğretim ve arkasından devam eden orta öğretim yaşantıları anne babaların çocuklarının yaşamlarında onların gelişimlerinden çok okul başarılarına odaklandıkları dönemdir. Hemen her anne baba çocuğunun başarılı bir öğrenci olmasını, kendilerini gururlandırmalarını bekler. Ancak yine bir çok anne baba bu aşamada bir başka önemli detayı göz ardı edebilir ki o da çocuklarının bu başarısında kendilerine ait sorumluluklarıdır.

Çocuğumuzun okul başarısının sağlanmasında anne baba olarak dikkat etmemiz gereken bazı temel noktalar bulunmaktadır. Bunları şu şekilde sıralayabiliriz:

**HER ANNE-BABA ÇOCUKLARI DOĞDUKTAN İTİBAREN ONLARIN GELİŞİM SÜRECİNİ BÜYÜK BİR TITIZLIKLE TAKİP EDER. ONLARIN YAŞAMLARINDA BAŞARILI BİR BİREY OLMALARI YOLUNDA ÇALIŞMALAR YAPAR. BAZEN DE ENDİŞE DUYAR. ÖZELLİKLE OKUL ÖNCESİ STRESLİ BİR DÖNEM BAŞLAR. ÇÜNKÜ BU DÖNEM TÜM AİLE BİREYLERİ İÇİN YENİ BİR YAŞAMA BAŞLAMA SÜRECİDİR...**

**1** Her çocuk kendine göre özellikler taşır ve gelişimsel olarak birbirlerinden farklıdır, çocuğun sahip olduğu özellikleri olduğu gibi kabul etmek onun performansını ortaya koymasında önemlidir.

**2** Çocukların farklı ilgi ve yetenekleri daha erken yaşlarda ebeveynler tarafından fark edilmeli, uygun şekilde yönlendirilmeli ve bu konuda desteğe ihtiyacı olduğunda yanında olunmalıdır.

**3** Çocuklarımızla sağlıklı iletişim kurmak, onların güvenini kazanmak, onların bağımsız bir birey olduğunu gözden kaçırmamak bu bağlamda onlara karşı demokratik ve güven verici bir tutum sergilemek son derece önemlidir.

**4** Anne baba olarak gösterdiğimiz tavır ve davranışlar çocuklarımızı yaşları ne olursa olsun doğrudan etkileyebilmekte, çoğunlukla da onları kaygılandırmaktadır. Bu nedenle tavır ve davranışlarımıza dikkat etmemiz gerekmektedir.

**5** Çocuklarımız için hedef belirlerken onların sahip oldukları özellikleri kapasitelerini göz ardı etmemeli ve gerçekçi hedefler koymaya özen göstermelidir.





**6** Çocukların motivasyonlarını olumsuz yönde etkileyen önemli yanlışlardan biri de onu diğer çocukların başarıları ile kıyaslamaktır. Her çocuk özeldir ve onu sahip olduğu performansı ile değerlendirmek gerekmektedir.

**7** Çok erken yaşlardan itibaren anne baba olarak çocuklarımıza sorumluluk bilincini vermemiz son derece önemlidir. Sorumluluk bilinci erken yaşlarda kazanıldığında özellikle akademik yaşantıdaki görev ve sorumluluklarla ilgili olarak anne babalar daha az sorunla karşılaşmaktadırlar.

**8** Çocuklar tıpkı anne babaları gibi zaman zaman başarısızlık yaşayabilirler. Bunun utanılacak birşey olmadığını, eğer yeterli çabayı gösterirse başarılı olabileceğini çocuklarımıza anlatmamız gerekmektedir.

**9** Çocuklar anne babaların geçmişte yapmak isteyip de yapamadıkları ya da gerçekleştiremedikleri şeyleri yapmakla yükümlü kişiler değillerdir. Dolayısıyla anne baba olarak öncelikle çocuğumuzun beklentisinin ne olduğunu bilmeli, bu doğrultuda onlara gerekli desteği vermeliyiz. ▽



# ZEKANIZI B VİTAMİNİYLE GELİŞTİRİN



**Taylan KÜMELİ**

Sağlıklı Beslenme ve Diyet Uzmanı



**V**itaminler hücrelerde metabolik reaksiyonlar için gerekli olan ve yetersizliklerinde bazı sorunlara yol açan organik bileşiklerdir. Çoğu vitamin vücutta yapılmaz ya da vücuttaki yapımı yetersizdir.

Vitaminler vücutta erime özelliklerine göre iki gruba ayrılır: Yağda eriyenler ve suda eriyenler. Yağda eriyenler A, D, E, K vitaminleri; suda eriyenler C vitamini ve B grubu vitaminlerdir.

B grubu vitaminler B1 (tiamin), riboflavin (B2 vitamini), niasin, B5 (panthothenic asit), B6 (pyridoxine), B12 vitamini, folik asit ve biotinden oluşuyor.

## Neden önemliler?

B grubu vitaminler tahıllar, yağsız et, böbrek, yürek, beyin, karaciğer, tavuk, ceviz, yumurta, kepek ekmeği ve yağlı tohumlarda, maya özü, pirinç, bezelye, yerfıstığı, beyaz ekmekek, patates, tavuk, az pişmiş biftek ve sütte bulunur.

B grubu vitaminler sindirim sistemi ve beyin fonksiyonları için gerekli, cilt, saç, karaciğer, sinir ve ağız sağlığı için önemlidir.

**SAĞLIKLI BİÇİMDE  
YAŞAMAK VE ZİHİNSEL  
PERFORMANSI  
ARTIRMAK İÇİN  
CEVİZDEN PATATESE,  
TAVUKTAN  
BİFTEĞE KADAR  
PEK ÇOK ÜRÜNDE  
BULUNAN B GRUBU  
VİTAMİNLERİNDEN  
YETERLİ MİKTARDA  
ALMAK GEREKİYOR**



Zihinsel performans, öğrenme, hafıza gücü ve konsantrasyonda artış sağlarlar.

Strese karşı koruyucudurlar.

Fiziksel ve zihinsel sağlığı olumlu yönde etkilerler.

Enerji üretimine yardımcıdırlar.

Yaşla beraber B grubu vitaminlerin vücuttan emilimi azalır. Bu nedenle yaşlılarda B vitamini alımı çok önemlidir.

## B grubu vitaminler

**B1 (tiamin):** Vücuda alınan karbohidratlardan enerji oluşturmada görevlidir. Kas ve sinir ve dolaşım sistemi için gereklidir. Yetersiz alınması halinde iştahsızlık, hafıza zayıflığı, huzursuzluk ve dikkat azalması görülür. Ekmek, pirinç, makarna ve zenginleştirilmiş tahıl taneleri veya tahıl ürünlerinde bol miktarda bulunur.

**Riboflavin (B2 vitamini):** B1'den farklı olarak, karbohidratın yanı sıra protein ve yağlardan da enerji üretiminde gereklidir. Hücrede enerji üretimini artırdığı için migren tipi baş ağrılarının önlenmesinde etkili olabiliyor. Işığa karşı çok hassas olduğu için besinlerde kaybı yüksek oranlardadır.

En iyi kaynakları süt ve süt ürünleridir. Az da olsa zenginleştirilmiş ekmek ve diğer tahıl ürünleri, yumurta, sakatat, yeşil yapraklı sebzelerle yağlı tohumlarda da bulunur.

**Niasin (B3 vitamini):** Et, hamur mayası ve süt ürünlerinde bulunur. Eksikliğinde cilt rahatsızlıkları, mide bulantısı ve hafıza kaybı gibi semptomlara neden olur. Sindirim sisteminin düzenli çalışmasında çok etkilidir. Kan şekerini dengeleyici ve kolesterolü düşürücü etkisi de var.


**B5 (panthothenic asit):** Böbrek üstü bezine etki ederek kortizon gibi steroid hormonların yapımını sağlar. Bu hormonların yaşlanma ve cilt kırışıklıkları üzerinde olumlu etkileri, beyin ve sinirler için de oldukça önemli fonksiyonları var. Sakatat, yumurta, buğday, mantar, kuru baklagiller, fasulye, domates, kereviz, fıstık, ceviz, avokado gibi sebze ve meyvelerde bulunur.

### Bağışıklık sistemini güçlendirir

**B6 (pyridoxine):** Hormon, kırmızı kan hücreleri ve sinir hücreleri oluşumunda rol oynar. İştah, ağrıya karşı duyarlılık, ruh hali ve uyku düzeniyle ilişkili serotonin yapımında etkili. Bağışıklık sistemini güçlendirir. Kolesterol birikimini engelleyerek kalbi korur. Muz, avokado, tavuk eti, patates, ıspanak, bezelye, bira mayası, havuç, yumurta, balık ve hububatlar iyi kaynaklarıdır.

**B12:** Sadece hayvansal kaynaklarda bulunur. Yetersizliğinde uyuşukluk, unutkanlık, sabahları yataktan yorgun kalkma gibi rahatsızlıklar görülür. Folik asit ve B6 vitamini ile birlikte kalp hastalıklarının ve damar tıkanıklığını önleyici rol oynar. Bağışıklık ve sinir sistemini güçlendirir.

**Folik asit:** Sakatat, yumurta, zarı alınmamış tahıllar, ceviz, badem, fındık, fıstık, mercimek, ıspanak, maydanoz, nane, fasulye ve tohumlu gıdalarda bol miktarda bulunur. Ateşli hastalıklar, diş eti kanamaları ve plakalar için yardımcı tedavi aracı olarak kullanılır. Gebelik döneminde yeterli alımı bebek için hayati önem taşır.

**Biotin (H vitamini):** Yağ asitlerinin yapımı ve yağ üretimi için gerekli. Yetersizliğinde depresyon, kansızlık, deride pullanma, yorgunluk, iştahsızlık görülür. Kuru ve çatlayan tırnakların su almasına yardımcı olarak iyileşmesini sağlar. Yumurta, süt, balık, peynir iyi kaynaklarındandır. 



## HAFTANIN BİLGİSİ

### Bebek sağlığında folik asitin yeri

Folik asitin spina bifida denilen hastalıktaki önleyici rolü çok önemli. Spina bifida ana karnındaki bebeğin omurgasının iyi gelişmemesi ve buna bağlı olarak sinir sisteminin hasar görmesidir. Folik asitin omurluk veya beyin sistemi özürülü çocuk doğurma riskini azalttığı da biliniyor.



Zişan SEÇKİN



# 1971'DE KURULDUM VE HÂLÂ ÇALIŞIYORUM: MURAT AYGEN

**DONANIMLI, İYİ EĞİTİMLİ, HEP YENİDEN BAŞLIYORMUŞ GİBİ HEYECANLI, ÖĞRENMEYE MERAKLI VE HAYALLERİNİN SONUNA KADAR GİDEBİLEN BİRİ MURAT AYGEN. BODRUM'DAN İSTANBUL'A BİRKAÇ GÜNLÜĞÜNE GELDİĞİNDE HEMEN BİR RÖPORTAJ PLANLADIK VE LEVENT PARK DEDEMAN OTELDE BULUŞTUK. TÜM SORULARIMA SAMİMİYETLE CEVAP VEREN YAKIŞIKLI OYUNCUYLA GEÇMİŞTEN BUGÜNE BİR YOLCULUK YAPTIK.**



## **S**öyle bir gözlerinizi yumun ve geçmişe gidin. Neredesiniz? Neler yapıyorsunuz?

Aklıma ilk gelen çocukluk yıllarımda annemin beni sokaklardan toplayamadığı günler. Çatalca'da başlayıp, Suadiye'de devam eden Özgür bir çocukluk... Günlerim gül ağaçlarının arasında, dut ağaçlarının tepesinde geçti. Mahalle çocuğuyum ve severim o kültürü. Dağda, bayırda gezme sevdam o günlerden kalma... Çocukluk deyince en az anılar kadar, o günlere ait o fresh koku kaldı bende.

### **Eğitim hayatınız nasıl şekillendi?**

Önce İstanbul Üniversitesi'nde biyoloji ve fotoğraf okudum. Daha sonra Mimar Sinan Üniversitesi'nde sahne sanatları üzerine eğitim aldım. Yüksek lisansımı opera üzerine yaptım, müzik ve tiyatronun iç içe olduğu bir eğitim kariyerim oldu. Hayatımın bir kısmını arayış içerisinde geçirdim. Bir hedefe kilitlenerek ilerlemeyi bilmiyordum, bunu yolda öğrendim. Hayatım boyunca hep sahnede olmayı hayal ettim. Beni oyunculuğa götüren tesadüfler zinciri. Bu konuda kurduğum hayaller doğrultusunda algılarımın açık olmasındandır diye düşünüyorum.

### **Müzikle ilgili popüler bir kariyer hedefiniz olmadı mı?**

Olmadı, tekliflerin sunum şekli renkli gelmedi. Ben sahnede müziğin yanı sıra



anlatmayı, sohbet etmeyi, arkada görselliğin de olduğu şovları seviyorum. Zamanında Aysel Gürel'in de içinde olduğu Zeynep Talu ve Melih Kibar'la bir proje önermişlerdi. Fakat çok yüksek maliyetli bir prodüksiyon olduğu için, o dönem hayata geçiremedik.

### **Oyunculuk nasıl girdi hayatınıza?**

Oyunculuk hayatımda hep vardı. 78 yılında, okuma bayramında sahnede hem çalıp, hem söyleyip, hem de oynamıştım. Bir gün beni sahnede izlemiş olan bir hanımefendi, yolda çevirip

**MAHALLE ÇOCUĞUYUM VE SEVERİM O KÜLTÜRÜ. DAĞDA, BAYIRDA GEZME SEVDAM O GÜNLERDEN KALMA... ÇOCUKLUK DEYİNCE EN AZ ANILAR KADAR, O GÜNLERE AİT O FRESH KOKU KALDI BENDE.**

“Sen o çocuksun, aferin oğlum” diyerek alnımdan öptü. O bilinirlik duygusu benim için itici bir güç oldu.

### **Oyunculuk hayatınızda neleri değiştirdi?**

Medyatik olmamı, sokakta tanınmamı sağladı. Bundan da memnunum. Canlandırdığım karakterlerle farklı hayatları ve mekânları yaşıyorum.

### **Meslek hanenize oyuncu yazdık ama, siz çok yoğun bir iş adamısınız aynı zamanda. Anlatır mısınız bu geçiş sürecini?**

Televizyon dünyası o zamanlar bu kadar renkli ve yoğun değildi. Sözlerin verildiği ve tutulmadığı, ödemelerin alınmadığı zamanlardı. Benim de iş hayatı ile ilgili kurallarımın geliştiği ve hayatıma yön vermem gereken bir dönemdi. 2000 yılında ekran ve sahne ile ilgili her şeyi bıraktım. Reklam oyuncusu olarak çok popülerdim. Aynı kuşakta 4-5 reklamım dönüyordu. Dizilerden kazanacağımın çok daha fazlasını kazanıyordum. Ticari mantığıma bu daha çok uydu ve tercihim bu şekilde kullandım. Bir de benim İKSV’de çalıştığım bir dönem var, O sırada iş hayatından çok önemli insanlarla tanıştım. Mesleğimle ilgili hayal ettiklerimi başkalarından beklemek yerine, kendim yapmak üzere yola çıktım ve A prodüksiyon adı altında kendi şirketimi kurdum. Proje tasarlıyorum. “Benim şu kadar param var, ➤



ilgi alanlarım da bunlar. Nasıl değerlendirebilirim?” arayışıyla gelenlere yaşamlarını ve işlerini tasarlıyorum. Bütçelerini yönetme yolu çiziyorum. Kişisel ve kurumsal kriz yönetimi tasarımları yapıyorum, bunlarla ilgili seminerler veriyorum. Kendi geliştirdiğim bir sistem var . Daha çok CEO’lar ve büyük şirketlerle çalışıyorum. 2001 yılından beri ekibimle birlikte büyüyerek yoluma devam ediyorum. Bir yandan oyunculuk diğer yandan eğitimler, organizasyonlar, sunumlar ve prodüksiyonlarla çok aktif ve yoğun bir hayatım var.

**Bir proje tasarımcısı olarak kendinizle ilgili nasıl bir kariyer planlıyorsunuz?**

Bu sektörde uzun süreli, etkili, kaliteli ve akılda kalıcı işlerde olmak istiyorum. Eğitimimden ötürü teknik bilgiye sahibim, geri kalan bölümü de pratik ve gözleme dayalı. Kendimi geliştirmek için okur, dinler ve izlerim.

**Son yıllardaki inişli çıkışlı ekonomik krizlerden etkilendiniz mi?**

Etkilendiğim bir dönem oldu, Türkiye’de ticaretle uğraşıyorsanız mutlaka bir çöküş yaşarsınız.

**İş dünyasında zirveyi de dibi de gördünüz, bu iniş çıkışlar ne öğretti size hayata dair?**

Ben de başarısızlık adı altında olumsuz bir önerme yoktur. Çünkü başarısızlık sizi başarıya



**HER ŞEYİ YAŞAMA ŞEKLİ DEĞİŞİYOR, AMA NASIL YAŞ ALDIĞI VE OLGUNLAŞTIĞINA BAĞLI. KARMAKARIŞIK TECRÜBELERLE HİÇBİR ŞEY OLMAZ. BİLGİ ÇOK ÖNEMLİ. BEN İYİ BİR ÖĞRETMENİM, ÇÜNKÜ İYİ BİR ÖĞRENCİYİM.**

götürür. En kıymetli şey sağlık. Yaşamımla ilgili o krizi yönettikten sonra çıkan cümle budur.

### **Çok uzun bir aradan sonra oyunculuğa tekrar dönmeye nasıl karar verdiniz?**

Bir kaza geçirmiştim, ayağımda oluşan problemden ötürü ameliyat oldum. Evde 20 gün kadar dinlenmem gerekiyordu. Bu süre içerisinde dizileri takip etme fırsatım oldu. “Kuzey Güney”i İzlerken bizde de artık çok kaliteli işlerin yapıldığının farkına vardım Ve oyunculuğa dönmeye karar verdim. Kısa bir süre sonrada Medcezir dizisinden gelen teklifi kabul ettim.

### **Bir proje size ilk teklif edildiğinde, kabul etmenizde neler etkili oluyor?**

Senaryoyu görmeliyim. Hikâyenin genel sinopsisi, diyalogların nasıl yazıldığı çok önemli. Senaryoyu okuduğumda karakteri giyiniyorum, son sayfaya

geldiğimde hala karakteri taşıyıp, kendime dönmemişsem, okurken diğer karakterler de gözümde canlanıyor ve toplantıda da aynı şeyler anlatılıyorsa bu benim için şanslı bir projedir. Yapım şirketi, oyuncu kadrosu ve yönetmen de çok önemli.

### **Yorumunuzu katar mısınız?**

Kesinlikle katarım. Sınırlarım dâhilinde doğaçlama oynarım.

### **Bodrum Masalı dizisi için ailenizle Bodrum’a yerleşmişsiniz. Alışkanlıklarınızdan kolay vazgeçer misiniz?**

Benim kahve dışında alışkanlığım yok. Karım ve çocuğum yanımda olduğu sürece nerede olduğum çok önemli değil. Yeni sezon da “İstanbul’lu Gelin” dizisine dahil oldum ve tekrar İstanbul’dayız. Zaten kısa bir süre önce yeni bir proje için tekrar İstanbul’a döndük.

### **Bugünkü bildiklerinizle yeniden başlama şansınız olsaydı nereden başlardınız?**

20’li yaşlarımdan... Ama o yaşlarda karımı tanıyarak başlamak isterdim.

### **Eşiniz Nihan Aslı Elmas’la kısa bir tanışma sürecinden sonra evlendiniz. Nasıl tanıştınız?**

2010 yılında tasarladığım bir proje vardı. Bir ilan hazırlattım. Oyuncu seçmeleri için audition açtık. Herkesin 10’ar dakikası vardı. Nihan ikinci gün içeri



girdi, ben “Karım “ dedim kendi kendime... Enerjisi beni sardı, kendimi o güne kadar hiç hissetmediğim kadar iyi, güçlü ve mutlu hissettim. Üçüncü seçmelerden sonra çalışmalara başladık, kısa bir süre sonra da evlilik teklif ettim.

### **İnsan yaş aldıkça, olgunlaştıkça aşkı yaşama şekli değişiyor mu?**

Her şeyi yaşama şekli değişiyor, ama nasıl yaş aldığı ve olgunlaştığına bağlı. Karmakarışık tecrübelerle hiçbir şey olmaz. Bilgi çok önemli. Ben iyi bir öğretmenim, çünkü iyi bir öğrenciyim.

### **Baba olmak nasıl bir**

### **duygu, Nil ne kattı size?**

Babalık muhteşem bir duygu. Nil çok sosyal, çok zeki, çok hızlı alan ve unutmayan, iki dili aynı anda öğrenen 1.5 yaşında bir çocuk. Benim görevim hem yolunu açmak, hem güvenliğini sağlamak. Aynı zamanda özgür bırakmak. Her şeyin bir dönemi var. Güvenliği bilgi ile birleştirerek büyütme çalışıyoruz. Düşüp kalkacak elbette. Onu düşmeye ve kalkmaya hazırlıyoruz.

### **İleride otobiyografinizi yazmak isteseniz, ilk cümleleriniz neler olurdu?**

Ben 1971’de kurulduğum ve hala çalışıyorum...

# KORUYUCU BAŞ MELEKLER CEBRAİL VE MİKHAİL'İN EVİ:

# AYVALIK RAHMI M. KOÇ MÜZESİ

AYVALIK'IN EN ÖNEMLİ YAPILARINDAN BİRİ OLAN VE TAVANINDAKİ MÜHÜRE GÖRE, YAPIMI 1873'E KADAR UZANAN TAKSİYARHİS KİLİSESİ, UZMAN RESTORATÖRLER VE SANATÇILARIN İNCE İŞÇİLİĞİ VE ÇAĞDAŞ MÜHENDİSLİK TEKNİKLERİ İLE YENİDEN HAYAT BULARAK YOLUNA MÜZE OLARAK DEVAM EDİYOR. RAHMI M. KOÇ MÜZECİLİK VE KÜLTÜR VAKFI'NIN İSTANBUL VE ANKARA'NIN ARDINDAN ÜÇÜNCÜ MÜZESİ OLARAK KABUL EDİLEN MÜZENİN KOLEKSİYONLARI ARASINDA ESKİ OTOMOBİLLER, MOTOSİKLET VE BİSİKLETLER, BUHARLI İŞ MAKİNALARI, DENİZCİLİK ARAÇ VE GEREÇLERİ, ÇOCUK OYUNCAKLARI, BEBEK OYUNCAKLARI, GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE KADAR ULAŞAN SAAT, DAKTİLO VE FOTOĞRAF MAKİNALARI, OYUNCAK OTOMOBİL MODELLERİ, ÖNEMLİ YAPILARIN MAKETLERİ, GÜNLÜK YAŞAMDA KULLANILAN EV ARAÇ VE GEREÇLERE YER VERİLİYOR.



## İNŞASI 150 YIL ÖNCESİNE UZANIYOR

Kilise, AliBey (Cunda) Adası Rum Ortodoks (Moschonese) cemaati tarafından, 1873 yılında, eski temelleri üzerine Anakent (Metropol) Kilisesi olarak inşa edilmiştir. Bu yıllarda, Ada'nın çoğunluğu Rum olan nüfusu 8.000-10.000 civarındaydı. Kilise, 'Taksiyarhis'e, yani Koruyucu Baş Melekler Cebrail ve Mikha'il'e atfedilmiştir. Halen Ada'nın en önemli anıt yapısı olarak adlandırılmaktadır.

## NEO KLASİK ÖRNEKLERİNDEN

Kilise tek kubbeli, bazilika tipinde, dikdörtgen planlı, döneminde yaygın olarak kullanılan Neo Klasik mimari üslubunun önemli yapılarındandır. Cephesini süsleyen üçgen alınlık, sarmısak taşından yapılmış arşitravı taşıyan ion başlıklı iki sütün ve iki pilaster, kemerli pencereler, bu üslubu yansıtan özellikler arasında bulunuyor. İki çan kulesinden sadece biri günümüze ulaşmıştır. Yığma tekniği ile

örülmüş duvarlar ve sövelerde, yörenin ünlü taş ocaklarından çıkarılan sarmısak taşı kullanılmıştır. Dört taşıyıcı sütün, naosu kuzey ve güney iki nefi ayırır. Taşıyıcı sütunlar tuğladan yapılmış, kireç harçlı sıva ve alçı ile kaplanmıştır. Batıda narteks bölümü yer almaktadır. Doğuda ise iki nef ve bema, geç Bizans döneminin kilise mimarisini andıran dışarıya taşkın üç apsis ile bitirilmiştir. Bemanın apsisi daha büyük, yan apsiler daha küçüktür. Nefler ve bema, tonozlarla örtülmüş ve üç yarım

kubbe ile bitirilmiştir. Galeri, kadınlar bölümü (Gynaikeion) olarak yapılmıştır. İç mekan, kireç harçlı sıva ve alçı ile kaplanmış, dini figür tasvirleri, bitkisel ve geometrik motiflerle bezenmiştir.

Mübadele sonrası 1927-1928 yıllarında, kilise binası, minaresiz bir camiye dönüştürülmüştür. Bu sırada ikonostas sökülmüş ve tasvirlerin üstü boyanmıştır. 1944 depreminde hasar gören bina terk edilmiştir. Zaman aşımına ve insan tahribatına uğrayan anıtsal bina, bakımsız kalmış ve yıpranmıştır. ➤

1976 yılında Ayvalık ve çevresindeki 17.900 hektarlık alan, doğal ve tarihi sit alanı ilan edilince, Taksıyarhis Kilisesi, Bursa Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu tarafından tescil olunmuştur.

1996 yılında Bursa Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından hazırlanan restorasyon projesi uygun bulunmuş ancak hayata geçirilememiştir. Korunması gerekli taşınmaz kültür varlığı olarak tescillenen Taksıyarhis Kilisesi'nin koruma grubu, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu'nun kararına uygun olarak 1.grup olarak belirlenmiştir.

Vakıflar Balıkesir Bölge Müdürlüğü, restorasyonun yapılmasına kadar geçecek sürede yapıda oluşabilecek çökmeler sonucu yapının daha çok hasar görmemesi için, yapıyı ahşap malzeme ile askıya aldırılmıştır. Ancak yıllar geçtikçe bu ahşap malzeme de çürümüş ve kilise korumasız kalmıştır. 02.05.2011 tarihli Vakıflar Meclisi kararı ile Rahmi M. Koç Müzecilik ve Kültür Vakfı'na tahsis edilen kilise binasının restorasyonu, Ark İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş tarafından yapılmıştır.

### **ASLINA UYGUN RESTORE EDİLDİ**

Restorasyon Projesi, Dr. Bülent Bulgurlu'nun genel koordinatörlüğünde gerçekleştirilmiştir.

Taksıyarhis kilise binası, yıllar içinde önemli depremlere ve diğer doğa olaylarına maruz kalmış, tonoz ve kubbelerinde derin çatlaklar oluşmuş, taşıyıcı



taş, tuğla ve diğer tüm bağlayıcı malzemeleri yıpranmıştır. 2003 yılında oluşan fırtına nedeniyle hasar görmüş ve tehlikeli hale geldiği için ziyarete kapatılmıştır. Sonraki yıllarda ise çevre ve iklimsel şartların yanı sıra hazine aramak amacıyla yapılan kaçak kazılardan dolayı büyük oranda tahrip olmuştur. Çatı bölümünde bulunan çan kulelerinden biri tamamen yıkılmış, diğerinde derin çatlaklar oluşmuş, tuğladan oluşan bu kısımlar yağmur ve güneş altında tamamen yok olma riski ile karşı karşıya kalmışlardır.

Duvarlarda bulunan resimlerin büyük bir kısmı tahrip olmuştur. Rutubet ve diğer çevresel etkiler nedeniyle sıvalarda dökülmeler meydana gelmiş ve resimler büyük ölçüde yıpranmıştır. Uzman kişiler

tarafından yapılan restorasyon planı uygulanmaya başlanmış ve restorasyon başlangıcında, öncelikle tüm yapı çelik konstrüksiyon taşıyıcı elemanlar ile mühendislik kaidelerine uygun olarak askıya alınmıştır.

Yapı içinde onaylı projesine uygun olarak korunması gereken tüm duvar resimleri ve yüzeyde kalan kalem işlerinin restorasyon sürecinde yıpranmasına engel olmak için gerekli koruma önlemleri alınmış, rölyeflerden gerekli kalıp örnekleri alınarak üretimi sağlanmıştır.


Yıpranmış resimlerin tespit çalışmaları yapılmış, resimler bu konuda uzman kişiler tarafından özgün hale getirilmiştir. Temizlik işlemi sonrasında, yapının tüm yüzeylerinde gerekli olan çatlak enjeksiyonu işlemi kireç esaslı malzemeler ile gerçekleştirilmiştir.

Tüm kolon ve tonoz yüzeyleri ile bina etrafı dış ve iç cephe yüzeyleri üç sıra halinde kuşaklanarak, kireç esaslı onarım harcı ile sıvanmış, sonrasında karbon lifli polimer malzeme ile kaplanmıştır.

Sütun başlarında bulunan süslemeler özgün haline uygun olarak yapılmıştır.

Kapı ve pencere sövelerinin eksik ve yıpranmış olan sarımsak taşı malzemeleri yenilenmiş, pencere içlerindeki yuvarlak delikli taşlar aslına uygun olarak yapılmış ve içlerine renkli camlar monte edilmiştir.

Yirmi iki ay süren başarılı bir restorasyon süreci sonrasında, bina ilk günkü görkemine kavuşmuştur.

Tarihi yapı, 31 Mayıs 2014 tarihinde 'Ayvalık Rahmi M. Koç Müzesi' olarak ziyarete açılmıştır. 



# Ajanda

## Konser

**ANJELİKA AKBAR**

**Tarih:** 14 Ekim 2017

**Saat:** 20:00

**Mekân:** İstanbul Deniz Müzesi,  
İstanbul

Akbar, Üç Cemre, Bach A L'Orientale, Türk Marşı Varyasyonları, Gül'dür Gül, Doğu Fantazisi, Anadolu Esintileri gibi beste ve projelerinin yanısıra 'Doğu Rapsodi / Oriental Rhapsody' başlığı altında kendisine ait beste ve uyarlamalarından oluşan repertuar ile dinleyicilerini Doğu ve Batı'nın buluştuğu noktadaki müzikal dünyaya götürüyor.



## Konser

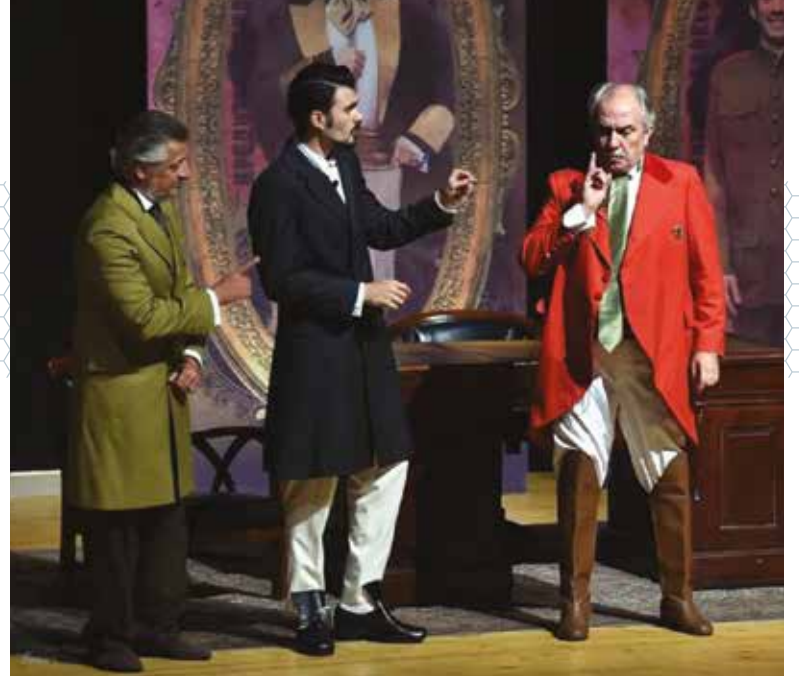
**NIGEL KENNEDY**  
**JIMI HENDRIX PROJECT**

**Tarih:** 21 Ekim 2017 biletleri.

**Saat:** 19:30

**Mekân:** Volkswagen Arena, İstanbul

Tüm zamanların en çok albüm satan keman virtüözü Nigel Kennedy, Jimi Hendrix repertuarıyla 21 Ekim'de Volkswagen Arena'da sahne alacak iki milyonu aşkın albüm satışıyla Guinness Rekorlar Kitabı'na adını yazdıran klasik müziğin farklı ismi Nigel Kennedy, ölümsüz rock efsanesi Jimi Hendrix melodileriyle izleyenlerini Woodstock 1969'a geri götürüyor. Konserde Nigel Kennedy, Purple Haze, Fire Drifting ve Hey Joe gibi Jimi Hendrix'in iz bırakan eserlerini de seslendirecek



## Konser



**TULUYHAN UĞURLU**

**Tarih:** 22 Ekim 2017

**Saat:** 17:30

**Mekân:** Kapalıçarşı, İstanbul

Kapalıçarşı Esnafın Derneğinin katkılarıyla gerçekleşen etkinlikte Uğurlu, "Dünya Başkenti İstanbul" isimli eserini seslendirecek. Konserde müzik ve görüntülerle Kapalıçarşı'yı anlatan bir bölüm de yer alıyor.

## Tiyatro

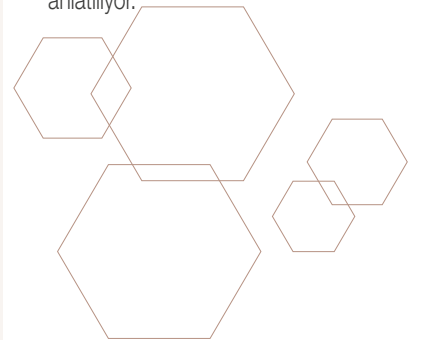
**MÜFETTİŞ**

**Tarih:** 21 Ekim 2017

**Saat:** 20:30

**Mekân:** Trump Kültür ve Gösteri Merkezi, İstanbul

Büyük usta Haldun Dormen'in baş rolünde oynadığı "Müfettiş", 21 Ekim'de Trump Kültür ve Gösteri Merkezi'nde seyircisiyle buluşuyor. Tiyatro Kedi, bu sezon Nikolay Gogol'ün klasikleşmiş ölümsüz eserinde rolleri başta büyük usta Haldun Dormen olmak üzere, Anıl Yülek, Hakan Altın, Selda Özbek, Savaş Bayındır, Emre Büyükpınar, Barış Kıralıoğlu, Tayfun Yılmaz, Burcu Akyürek, Caner Tör, Efe Yeşilay paylaşıyorlar. Yönetmenliğini Cenk Tunalı'nın üstlendiği oyunda, yüzyıllardır bürokraside bitmeyen yozlaşmış kirli ilişkiler, sahtekârlıklar ve insanların ikiyezliliği, dönemin sosyal ve toplumsal konularını içerisinde, çok iyi bir mizahi üslupla anlatılıyor.





# Konser

## BİFO - AÇILIŞ KONSERİ

**Tarih:** 19 Ekim 2017

**Saat:** 20:00

**Mekân:** Lütüf Kırdar Anadolu Auditorium, İstanbul

Borusan İstanbul Filarmoni Orkestrası 2017-2018 sezonu açılış konseriyle izleyicileriyle buluşacak. Şef Sascha Goetzl yönetimindeki orkestra Turnage "Shadow Walker", iki keman için konçertosu ve Berlioz Fantastik Senfoni, Op. 14'ü seslendirecek.

# Konser

## SALUT SALON

**Tarih:** 28 Ekim 2017

**Saat:** 21:00

**Mekân:** Aya İrini Müzesi, İstanbul

2002 yılında keman sanatçısı Angelika Bachmann ve Iris Siegfried tarafından Almanya'da oda müziği dördüsü olarak kurulan Salut Salon, klasik müzikte yarattığı farklı tarzla 50'nin üzerinde konsere imza attı. Dört kadın müzisyenden oluşan grubun albümleri 10 milyon üzerinde satarken grup birçok ödülün de sahibi oldu. Salut Salon, Aya İrini'de gerçekleştireceği, kariyerindeki en özel konserlerden birini vermek üzere 28 Ekim'de İstanbul'a geliyor.



# Konser

## VOLKAN KONAK

**Tarih:** 27 Ekim 2017 biletleri.

**Saat:** 21:00

**Mekân:** Bostancı Gösteri Merkezi, İstanbul

Volkan Konak 27 Ekim'de Bostancı Gösteri Merkezi'nde sahne alacak. Kuzeyin ezgileriyle bezeli geniş bir repertuvara sahip olan Konak hayranlarıyla buluşacak.



# Tiyatro

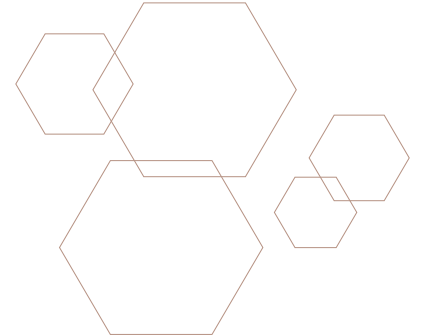
## AHUDUDU

**Tarih:** 22 Ekim 2017

**Saat:** 18:00

**Mekân:** Trump Kültür ve Gösteri Merkezi, İstanbul

Joseph Kesselring'in yazdığı ve Nedim Saban tarafından sahneye uyarlanan oyunun başrollerini Suna Keskin ve Melek Baykal paylaşıyor. Oyun iki yaşlı kadının yalnızlıklarına çare aramalarını anlatıyor. Aynı zamanda oyunun yönetmenliğini yapan Nedim Saban da uzun yıllar sonra sahneye oyunun delisi rolüyle dönüyor. Oyunun diğer rollerinde Cem Güler, Halim Ercan, Dicle Alkan, Birol Engeler, Özgür Yetkin ve Bülent Seyran var.



# Ajanda



## Tiyatro

### ALEVLİ GÜNLER

**Tarih:** 29 Ekim 2017

**Saat:** 18:00

**Mekân:** Trump Kültür ve Gösteri Merkezi, İstanbul

Çocukluğundan beri ayrılmamış üç arkadaş, biri mahallenin kasabı, biri muhasebeci, biri de profesör olmuş üç kafadar... İçlerinden biri ölümcül bir hastalığa yakalanınca, inançları gereği öldükten sonra yakılmak ister. Ancak üç kafadar, farklı olana yaşam hakkı vermeyen bir düzenle karşı karşıya gelirler. Başvurdıkları her yerde başka komediler yaşar, her türden anlaşmazlık ve anlayışsızlıklarla karşılaşır, izleyenlere çağdaş bir 'Yaşar-yaşamaz' hikayesi sunarlar. İrmak Bahçeci'nin yazıp, Yıldırım Şahinler'in yönettiği oyunda Cem Davran, Bahtiyar Engin, Yıldırım Şahinler, Selin Yeninci ve Erkan Can rol alıyor.

## Konser

### MİRUSIA

**Tarih:** 15 Ekim 2017

**Saat:** 21:00

**Mekân:** Aya İrini Müzesi, İstanbul

2007 yılından beri Hollandalı kemancı şef André Rieu'nun orkestrasıyla birlikte soprano olarak sayısız konserler veren MIRUSIA, 'From the Heart' turnesi ile 15 Ekim'de ilk kez İstanbul dinleyicisiyle buluşuyor.



## Tiyatro

### SEVGİLİME GÖZ KULAK OL

**Tarih:** 17 Ekim 2017

**Saat:** 20:30

**Mekân:** Trump Kültür ve Gösteri Merkezi, İstanbul

Tiyatro Kedi Haldun Dormen'in yönettiği Sevgilime Göz Kulak Ol tiyatro oyunuyla, izleyicisiyle buluşuyor. Georges Feydau'nun kaleme aldığı oyunda, 1900'lerin başında; aşkın, eğlencenin ve keyfin başkenti Paris'de, güzel, çapkın, neşeli bir kadın olan Amélie ve hayranlarının öyküsü anlatılıyor. Ameile'yi Aydan Şener'in canlandığı oyunda, Damla Cercisoğlu, Emre Büyükpınar, Hakan Altın, Ferdi Akarnur, İsmail Düvenci, Tayfun Yılmaz, Gökhan İçöz, Sadi Özen, Efe Yeşilay, Mehmet Baran Erdoğan ve Kübra Madak rol alıyor.

## Konser

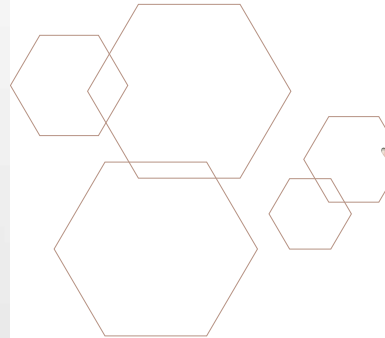
### ADULT.

**Tarih:** 28 Ekim 2017

**Saat:** 22:00

**Mekân:** Zorlu PSM - STUDIO, İstanbul

Davul makineleri, analog synthesizerlar ve elektronik/punk öğelerini vokallerle birleştiren Detroit çıkışlı Nicola Kuperus ve Adam Lee Miller'dan oluşan elektronik punk ikilisi ADULT. 28 Ekim'de Studio'da sahne alacak



# Tiyatro

## SHIRLEY

**Tarih:** 24 Ekim 2017

**Saat:** 20:30

**Mekân:** Trump Kültür ve Gösteri Merkezi, İstanbul

Willy Russell'ın kaleme aldığı tek kişilik müzikli bir komedi oyunu olan Shirley, Sumru Yavrucuk'un yorumuyla sahneleniyor. 'Shirley' günlük hayatının sıkıcılığı içinde kaybolmuş ve birçok kadın gibi artık hayallerini bile unutmuş olan Shirley Valentine'nin aynı zamanda dramatik öyküsü...



# Konser

## YAŞAR

**Tarih:** 20 Ekim 2017

**Saat:** 21:30

**Mekân:** Beyrut Performance, İstanbul

Sevilen ses sanatçısı Yaşar, 20 Ekim'de Beyrut Performance sahnesinde müzikseverlerle buluşuyor. 1996 yılında yayınladığı Divane isimli ilk albümüyle müzik dünyasına giriş yapan sanatçı, aynı zamanda bu albümünün ulaştığı satış rakamlarıyla altın plak kazandı. Ardından Yılın En İyi Çıkış Yapan Erkek Sanatçısı Ödülü'nün sahibi oldu. Kariyerinde 20 yılı geride bırakan sanatçı özellikle duygusal sesi ve kendine özgü yorumuyla hayranlarının karşısında olacak.



# Konser

## BEETHOVEN İLE FAZIL SAY

**Tarih:** 24 Ekim 2017

**Saat:** 19:00

**Mekân:** İKÜ Akingüç Oditoryumu ve Sanat Merkezi, İstanbul

2016 Yılında Almanya da en prestijli ödüllerden biri olan Beethoven Akademisinin düzenlediği dostluk, barış, insan hakları, özgürlük, yoksullukla mücadele ve içselleştirme ödülünü alan piyanist-besteci Fazıl Say, Beethoven sonatlarıyla İstanbul Kültür Üniversitesi sanat yılını Akingüç oditoryumunda açıyor.



# Stand-up

## KAAN SEKBAN - SAÇMALAR

**Tarih:** 17 Ekim 2017 biletleri.

**Saat:** 20:30

**Mekân:** UNIQ Hall, İstanbul

10 yılın sonunda kurumsal hayatta bir plaza çalışanı olarak yeter dedikten sonra yurtdışında oyunculuk eğitimi alıp beyaz yakalı hayata veda eden, ve kısa sürede çok satanlar listesine giren Tebrikler Kovuldunuz kitabının yazarı Kaan Sekban, kendi odasından yaptığı talk show'laryla artık seyirci karşısına çıkıyor ve plaza hayatından cast ajanlarına, beyaz yaka dramlarından sosyal medyadaki davranış bozukluklarına kadar kendine özgü anlatımıyla 'saçmalıyor'...



# Sinema



## İZ

**Vizyon tarihi:** 22 Eylül 2017  
**Yönetmen:** Agnieszka Holland  
**Senaryo:** Olga Tokarczuk  
**Oyuncular:** Marcin Bosak, Agnieszka Mandat-Grabka, Wiktor Zborowski, Jakub Gierszal, Patrycja Volny  
**Tür:** Polisiye, Gerilim, Dram

### Filmin konusu

Astroloji tutkunu, vejetaryen ve hayvan hakları savunucusu Janina, emekliliğinden bu yana kasabada öğretmenlik yapmaktadır. Dağ evinde tek başına huzurlu bir hayat yaşayan Janina'nın çok sevdiği iki köpeği ansızın ortadan kaybolur ve bir komşusu öldürülür. Çok geçmeden kasabada başka esrarengiz cinayetler de işlenir. Kasaba halkı ve polislin araştırmalarının sonuçsuz kalması üzerine Janina, bu esrarengiz olayların izini kendisi takip etmeye başlar.



## ANNE!

**Vizyon tarihi:** 29 Eylül 2017  
**Yönetmen:** Darren Aronofsky  
**Senaryo:** Darren Aronofsky  
**Oyuncular:** Jennifer Lawrence, Javier Bardem, Ed Harris, Michelle Pfeiffer, Domhnall Gleeson  
**Tür:** Gerilim, Dram



## KAÇIŞ ODASI

**Vizyon tarihi:** 22 Eylül 2017  
**Yönetmen:** Peter Dukes  
**Senaryo:** Peter Dukes  
**Oyuncular:** Skeet Ulrich, Sean Young, Christine Donlon, Randy Wayne, Matt McVay, Ashley Gallegos

### Filmin konusu

Los Angeles'ta yaşamlarını sürdüren korku filmi tutkunu Jeff, Ben ve kız arkadaşları Jess ile Angie, günümüzün popüler oyunlarından olan kaçış odası oyununa dahil olur. Bir odada kilitletli olan arkadaşlar çıkış yolunu zekalarını kullanarak bulacak ve iyi zaman geçireceklerini düşünmektedirler. Ancak işler planlandığı gibi gitmez. Zira duvara zincirle bağlı, maskeli birinin de odada olduğunu fark ederler. Odada onların dışında doğaüstü bir katil vardır. Arkadaş grubu 55 dakika içinde çıkış yolunu bulmalı ve yenemeyecekleri bu düşman onları yok etmeden canlı olarak odadan kurtulmalıdır...

### Filmin konusu

Film, sakin ve sıradan bir hayat süren bir çift etrafında gelişen olaylara odaklanıyor. Bu herkesin yan komşusu olabilecek olan sıradan çiftin hayatı evlerine gelen istenmeyen bir misafirden sonra altüst olur. Çiftin ilişkisini sınyacak olan bu misafir tam anlamıyla evin tüm huzurunu bozacaktır. Misafirin eşinin de aralarına katılmasıyla birlikte işler çığırından çıkacak ve bu misafirlerin gizlenen amaçların ne olduğu yavaş yavaş ortaya çıkacaktır...



## SUSPIRIA

**Vizyon tarihi:** 29 Eylül 2017

**Yönetmen:** Dario Argento

**Senaryo:** Dario Argento

**Oyuncular:** Jessica Harper, Joan Bennett, Stefania Casini devamı

**Tür:** Fantastik, Korku, Gerilim

### Filmin konusu

Gerilim türünün en usta isimlerinden Dario Argento'nun başyapıtı Suspiria, sinema tarihinin en başarılı birkaç gerilim filminden biri olmayı sürdürüyor. Yeniden gösterimi gerçekleştirilecek filmde, Suzy Bannion, dünyanın en iyi bale okullarından birinde eğitim almak için Almanya'ya gider. Akşama doğru okula gelir ve geldiği andan itibaren itibaren esrarengiz durumlara tanık olmaya başlar. Taksiden indiği an bir başka öğrencinin okuldan çıkıp ormana doğru koşurmaya başladığını gören genç kadın olaylara anlam veremez. Öte yandan kendisine kapıyı açan biri de olmaz. Ertesi gün tekrar geldiğinde okula alınır ve ardından yavaş yavaş uyum sağlamaya başlar. Fakat zamanla tanık olacağı tuhaf olay ve durumlar ürkütücü bir gerçeği keşfetmesine neden olur.



## KINGSMAN: ALTIN ÇEMBER

**Vizyon tarihi:** 22 Eylül 2017

**Yönetmen:** Matthew Vaughn

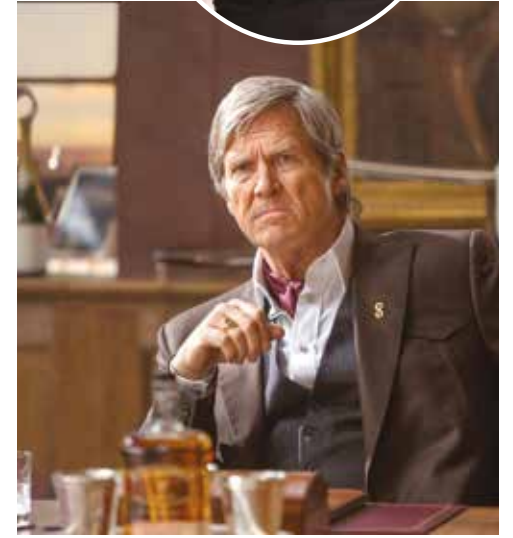
**Senaryo:** Matthew Vaughn, Jane Goldman

**Oyuncular:** Taron Egerton, Mark Strong, Colin Firth, Mark Millar, Channing Tatum, Halle Berry, Julianne Moore, Jeff Bridges

**Tür:** Aksiyon, Gerilim

### Filmin konusu

2014 yılında gösterime giren Kingsman: Gizli Servis aksiyon-macera ve komedi dalındaki başarılı çıkışına bir devam filmiyle yenisini ekliyor. Asi genç Eggsy olarak ilk filmde karşımıza çıkan Taron Egerton ve karizmatik centilmen ajan Harry olarak tanıdığımız Colin Firth'ü tekrar geri döndüren filmde ajanların teknoloji uzmanı Ginger rolünde Halle Berry'yi görüyoruz. Merkezleri yok edilip dünya rehin alındıktan sonra, Kingsman ajanları harekete geçmek üzere toplanırlar. Yaptıkları araştırmalar sonunda Amerika'daki bir casus teşkilatının varlığından haberdar olurlar. Statesman olarak bilinen bu teşkilat da kendilerinin teşkilatıyla aynı dönemde kurulmuştur. Bu iki elit teşkilat, acımasız, ortak düşmana karşı beraber hareket eder.



## ÖLÜM GÜNÜN KUTLU OLSUN

**Vizyon tarihi:** 13 Ekim 2017

**Yönetmen:** Christopher Landon

**Senaryo:** Scott Lobdell

**Oyuncular:** Jessica Rothe, Israel Broussard, Charles Aitken, Ruby Modine, Rachel Matthews, Jason Bayle

**Tür:** Korku, Gerilim

### Filmin konusu

Sıradan bir yaşam süren üniversite öğrencisi Tree'nin hayatı, maskeli bir katil tarafından şaşırtıcı bir şekilde değişir. Katil tarafından korkunç bir şekilde öldürülen Tree, mucizevi bir şekilde hiç yaşanmamış gibi aynı günün sabahına uyanır. Öldürüldüğü günün tüm detaylarını ve korkunç sonununu tekrar tekrar yaşamaya başlar. Bu kısır döngü katillinin kimliğini ortaya çıkarana kadar devam edecektir.



# Sinema



## ÇAVDAR TARLASINDAKİ ASİ

**Vizyon tarihi:** 6 Ekim 2017  
**Yönetmen:** Danny Strong  
**Senaryo:** Danny Strong  
**Oyuncular:** Nicholas Hoult, Kevin Spacey, Sarah Paulson, Lucy Boynton, Victor Garber  
**Tür:** Biyografi, Dram

### Filmin konusu:

Çavdar Tarlasında Çocuklar, diğer bir adıyla Gönülçelen J.D. Salinger'in 1941'de yazdığı romanıdır. Adını romanın ana karakteri Holden Caulfield'in büyüyen olmak istediği meslektan almıştır: Çavdar tarlasında oyun oynayan çocukları uçurumdan düşmekten koruyacaktır... Film 1930'lu yıllarda New York şehrinin kalabalık sokaklarında yol bulmaya çalışan genç bir adam olan JD'nin cüretli yaşam öyküsünü anlatıyor. Kendisinden önce de varolan agresiflik, bağımsızlık, sevgi, cinsiyet ve hayatın teşvik edici tecrübelerini betimleyerek kısa öykü yazarı olmayı hayal eden J.D. Salinger, bütün bu karmaşıklık ve irdelenmenin içinde yaşadığı hayat öykülerini sözcüklere dönüştürmeye başlamasına yardımcı olacak akıl hocasını ve arkadaşını aramaktadır aslında... Ve böylece JD'nin kendi yaşam deneyimlerinin bir ürünü olan baş karakter Holden Caulfield sonunda kısa bir hikayede hayatımıza girmeyi başarır. Whit'in destek verdiği acımasız ve caydırıcı güçle, JD, İkinci Dünya Savaşı'nın savaş meydanlarında ve iki büyük aşk hayatının ortasında bir yolculuğa doğru çıkar...

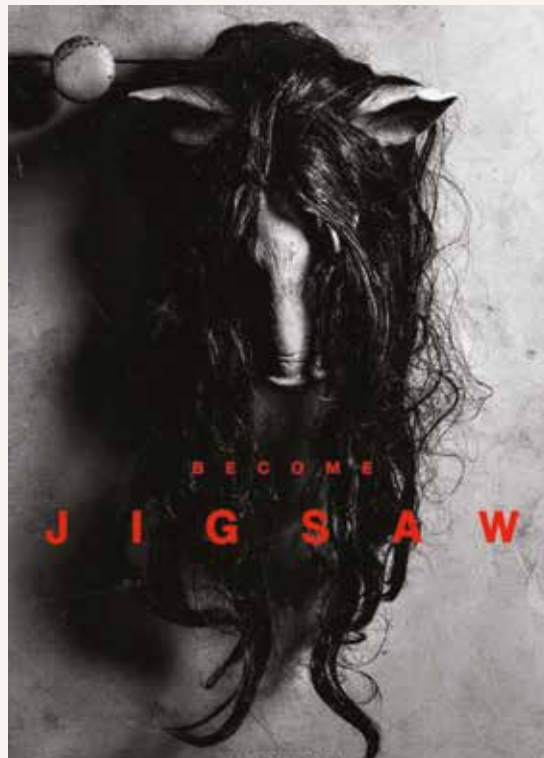


## MUTLU SON

**Vizyon tarihi:** 13 Ekim 2017  
**Yönetmen:** Michael Haneke  
**Senaryo:** Michael Haneke  
**Oyuncular:** Isabelle Huppert, Jean-Louis Trintignant, Mathieu Kassovitz, Fantine Harduin, Franz Rogowski, Laura Verlinden, Toby Jones  
**Tür:** Dram

### Filmin konusu:

Film, Avrupa mülteci krizinin gölgesinde Calais'de yaşam mücadelesi veren bir ailenin dramını anlatıyor. Bu yaşam mücadelesi Avrupalı bir ailenin gözünden dramatize edilerek izleyiciye aktarılıyor..



## JIGSAW

**Vizyon tarihi:** 27 Ekim 2017  
**Yönetmen:** Michael Spierig, Peter Spierig  
**Senaryo:** Pete Goldfinger, Josh Stolberg  
**Oyuncular:** Tobin Bell, Laura Vandervoort, Callum Keith Rennie, Matt Passmore, Brittany Allen  
**Tür:** Aksiyon, Gerilim, Korku

### Filmin konusu:

Her biri birbirinden özgün ve korkunç şekillerde katledilmiş cesetler ortaya çıkmaya başladığında polis durumu incelemeye alır. Bütün deliller John Kramer'ı işaret etse de ortada mantıksız bir durum vardır: John Kramer öleli yıllar olmuştur.



## ONLY THE BRAVE

**Vizyon tarihi:** 13 Ekim 2017

**Yönetmen:** Joseph Kosinski

**Senaryo:** Eric Singer, Ken Nolan

**Oyuncular:** Jennifer Connelly, Josh Brolin, Miles Teller, Taylor Kitsch, Jeff Bridges, Andie MacDowell, Ben Hardy

**Tür:** Dram, Aksiyon, Biyografik

### Filmin konusu:

Film, 2013'te Arizona eyaletinin Prescott bölgesine bağlı Granite Mountain Hotshots yangın departmanında çalışan 19 itfaiyecinin çıkan büyük orman yangınına söndürmeye çalışırken yaşamlarını kaybettiği trajik olayı beyazperdeye taşıyor. Yönetmenliğini Joseph Kosinski'nin üstlendiği yüksek bütçeli dramatik yapımın gerçek hayattan uyarlanan senaryosu ise Eric Singer ve Ken Nolan ikilisine ait. Filmin oldukça geniş oyuncu kadrosunda başı çekenler ise Jennifer Connelly, Miles Teller, James Badge Dale, Josh Brolin, Taylor Kitsch, Jeff Bridge, Andie MacDowell, Geoff Stults ve Ben Hardy.



## BLADE RUNNER 2049

**Vizyon tarihi:** 6 Ekim 2017

**Yönetmen:** Denis Villeneuve

**Senaryo:** Hampton Fancher,

**Oyuncular:** Dave Bautista, Ryan Gosling,

Harrison Ford, Ana de Armas,

Robin Wright, Mackenzie Davis

**Tür:** Bilimkurgu, Gerilim

### Filmin konusu:

İlki 1982 yılında gösterime giren ve o günden bu yana sinema tarihinin en iyi bilim-kurgu filmi sayılan "Blade Runner" filminin 35 yıl sonra çekilen devam niteliğindeki ikinci versiyonu ekim ayında beyazperdede karşımıza çıkacak. Ridley Scott yönetiminde gösterilen ilk film, 1983 yılında en iyi sanat yönetimi ve en iyi görsel efekt dallarında Oscar'a aday gösterilmişti... Yazar Philip K. Dick'in "Androidler Rüyalarında Elektrikli Kuzular Görür Mü?" isimli romanından sinemaya uyarlanan filmin başrollerinde Harrison Ford, 'insansı android'leri canlandıran Rutger Hauer ve Sean Young rol almışlardı.

İkinci filmin yönetmen koltuğunda Denis Villeneuve oturuyor. Villeneuve, son yıllarda İçimdeki Yangın, Sciario, Geliş (Arrival) gibi önemli filmlerin yönetmenliğini de üstlenmişti. Blade Runner 2049'ın kadrosunda; Harrison Ford, Ryan Gosling, Jared Leto, Robin Wright, Dave Bautista gibi önemli oyuncular yer alıyor. Filmin konusu ise kısaca şöyle: İlk filmdeki hikayenin üzerinden 30 yıl geçmiştir... Yeni bir "blade runner" (Asileri avlayan kelle avcısı) Los Angeles Polis Teşkilatından Memur K (Ryan Gosling), toplum yaşamını kaosa sokacak olan ve uzun zamandır saklı kalan bir sırrı ortaya çıkarır. Polis memuru K'nın bu çabası, eski Blade Runner olan ve 30 yıldır ortalıkta görünmeyen Rick Deckard'ı (Harrison Ford) bulmasını gerektirir...



# Sinema

## KARDAN ADAM THE SNOWMAN

**Vizyon tarihi:** 3 Kasım 2017  
**Yönetmen:** Tomas Alfredson  
**Senaryo:** Hossein Amini, Matthew Michael Carnahan, Peter Straughan  
**Oyuncular:** Michael Fassbender, Rebecca Ferguson, J.K. Simmons, Val Kilmer, Charlotte Gainsbourg  
**Tür:** Dram, Suç

### Filmin konusu:

On yılda on bir kadın yılın ilk karı yağdığı anda ortadan kaybolmuştur. Cesetleri yok eden katilin aklında korkunç bir plan vardır. Ve bu planda Harry Hole'a dehşet verici bir başrol öngörülmüştür... Yılın ilk karı yağmıştır. Jonas gece yarısı uyandığında annesini evde bulamaz. Ondan geriye sadece bir iz kalmıştır: Bahçede kendiliğinden belirmiş bir kardan adamın boynuna sarılı duran pembe bir atkı. Jonas'ın annesine hediye ettiği atkı... Dedektif Harry Hole (Michael Fassbender), cinayeti aydınlatmak üzere görevlendirilir. Hole'un elindeki tek delil ise kadına ait pembe atkının sarılı olduğu bir kardan adamdır. Başka kadınlar ölmeye ve gizemli kardan adamlar ortaya çıkmaya devam ettikçe Hole, çok tehlikeli bir katille karşı karşıya olduğunu anlayacaktır.

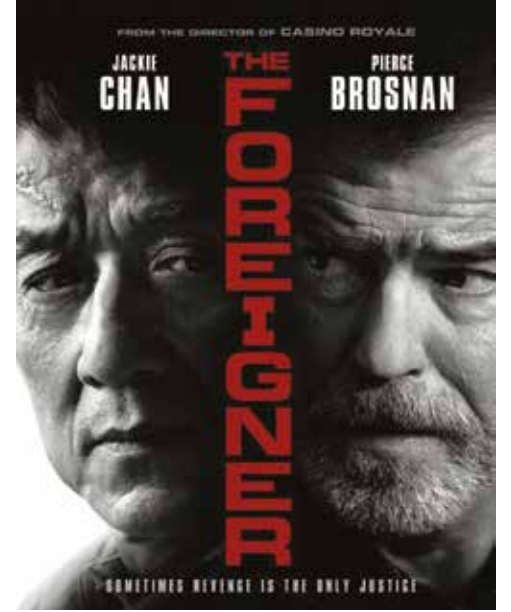


## THE FOREIGNER

**Vizyon tarihi:** 13 Ekim 2017  
**Yönetmen:** Martin Campbell  
**Senaryo:** David Marconi, Stephen Leather  
**Oyuncular:** Jackie Chan, Pierce Brosnan, Michael McElhatton, Charlie Murphy, Orla Brady, Katie Leung  
**Tür:** Aksiyon, Gerilim

### Film konusu:

Kızını bir patlama sonucunda kaybeden Vietnam göçmeni baba Quan Ngoc Minh (Jackie Chan), İngiliz yetkililerden, özellikle Liam Hennessy'den (Pierce Brosnan) bombacıların kimlikleri konusunda yardım ister. Ancak geçmişte IRA ile bağlantıları olan Hennessy'nin şüpheli ve olayı hasıraltı etmeye çalıştığını gösteren tavırları, Quan'ı adaleti kendi kendine sağlama yoluna itecektir.





## UZAYDAN GELEN FIRTINA

**Vizyon tarihi:** 20 Ekim 2017

**Yönetmen:** Dean Devlin

**Senaryo:** Dean Devlin

**Oyuncular:** Gerard Butler, Abbie Cornish, Jim Sturgess, Alexandra Maria Lara, Andy Garcia

**Tür:** Bilim kurgu, Aksiyon, Gerilim

### Filmin konusu:

Dünyadaki iklim değişikliği, insan ırkını tehdit edecek seviyelere ulaşmıştır. Bu durum karşısında ülkeler bir araya gelerek çözüm aramaya başlarlar ve Dutch Boy adı verilen bir iklim kontrol sistemi inşa edilir. Dünyanın her yerini saran uydulardan oluşan bu sistem doğal afetleri önleme ve hava durumunu kontrol etme görevini 2 yıl başarıyla sürdürdükten sonra yaşanan teknik bir arıza, her şeyi alt üst eder. Dünyanın bir manyetik fırtına sonucunda yok olmasını önlemek için birilerinin uzaya giderek uydulardaki sorunu çözmesi gerekecektir...



## THOR: RAGNARÖK

**Vizyon tarihi:** 27 Ekim 2017

**Yönetmen:** Taika Waititi

**Senaryo:** Craig Kyle, Larry Lieber, Christopher Yost

**Oyuncular:** Chris Hemsworth, Cate Blanchett, Mark Ruffalo, Tom Hiddleston, Idris Elba

**Tür:** Aksiyon

### Filmin konusu:

Evrenin bir ucundaki Sakaar gezegeninde kötü kalpli ve çok güçlü Hela'nın (Cate Blanchett) esiri olan Thor (Chris Hemsworth) oldukça zor durumdadır, üstelik çekici Hela tarafından tesirsiz hale getirilmiştir. Thor'un bir an önce ülkesi Asgard'a dönerek Ragnarok'u, yani kendi uygarlıklarının temeli olan tanrıların ölümü ve Asgard'ın çöküşü anlamına gelen olayı durdurması gerekmektedir. Bunun için eski dostlarıyla birlikte amansız bir mücadelenin içine girer...



## KÜÇÜK VAMPİR

**Vizyon tarihi:** 27 Ekim 2017

**Yönetmen:** Richard Claus, Karsten Kiilerich

**Senaryo:** Richard Claus

**Seslendirenler:** Miriam Margolyes, Alice Krige, Tim Pigott-Smith

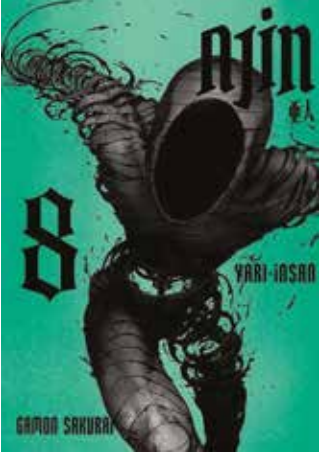
**Tür:** Animasyon

### Filmin konusu:

13 yaşında minik bir vampir olan Rudolph ve ailesi, amansız bir vampir avcısı tarafından yok edilme tehlikesiyle karşı karşıyadır. Bu esnada tanıştığı Tony adlı ölümlü bir çocuk, kendi yaşitlarının aksine mezarlık, vampirler gibi şeylerden korkmamaktadır. Çok iyi arkadaş olan bu ikili, Rudolph ve ailesini kurtarmak için birlikte çalışacaktır...



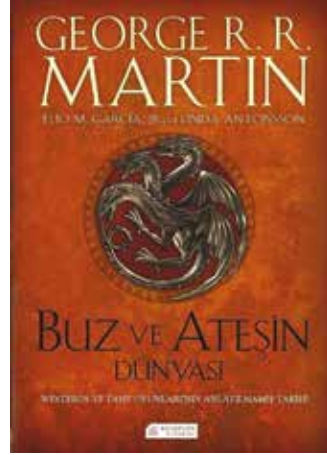
# Kitap



## AJİN 8 YARI İNSAN

**Yazar:** Gamon Sakurai  
**Çevirmen:** İlke Güntan, Alp İkkurşun  
**Yayınevi:** Gerekli Şeyler

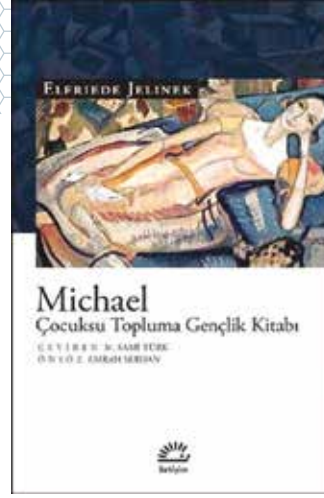
Satou'nun ilan ettiği on bir kişilik suikast listesinin içinden iki kişi forge güvenlik'in merkez ofisindedir. Kei Nagai, terör örgütünün saldıracağı yerde sahne alır. Saldırıları gerçekleşince Nagai'nin kontrolünde savaş stratejisi başlar. Satou, sağ kolu Tanaka'ya ofis binasına giriş yapan Ajin terörist grubunun kontrolünü bırakır. Kei Nagai ile Tosaki'nin emrindeki askeri grup birlikte hareket ederler. Dışarıdan soyutlanmış çok katlı gökdelenle ölümlüler ve ölümsüzler silahlı çatışmaya girer...



## BUZ VE ATEŞİN DÜNYASI

**Yazar:** George R. R. Martin, Linda Antonsson, Elio M. Garcia Jr  
**Çevirmen:** Eralp Ersoy, Can Ayas, Harun İçöz, Özge Altundağ  
**Yayınevi:** Akılçelen Kitaplar

Septonların, büyücülerin ve ozanların nesilden nesile aktarılan halk hikâyelerini, âlimane görüşlerini ve bilgi birikimini Buz ve Ateşin Dünyası'nın sayfalarında bulacaksınız. Buz ve Ateşin Dünyası, Karanlık Çağ'dan Kahramanlar Çağı'na, İlk İnsanlar'ın gelişinden Fatih Aegon'un tarih sahnesine çıkışına, Aegon'un Demir Taht'ı hazırladığı günden Deli Kral II. Aerys Targaryen'a uzanan, dolayısıyla "günümüzde" Starklar, Lannisterlar, Baratheonlar ve Targaryenlar arasındaki çekişmeleri şekillendiren tüm olaylara dair kayıtları içeren kapsamlı bir tarihtir. George R. R. Martin'in şaşırtıcı bir titizlikle detaylandığı bu evreni ve bu evrende yaşananları tam anlamıyla kavramanıza imkân tanıyacak olan Buz ve Ateşin Dünyası, kalemin kılıçtan keskin olduğunu size de ispatlayacak.



## MICHAEL-ÇOCUKSU TOPLUMA GENÇLİK KİTABI

**Yazar:** Elfriede Jelinek  
**Çevirmen:** M. Sami Türk  
**Yayınevi:** İletişim Yayıncılık - Dünya Edebiyatı Dizisi

Nobel Edebiyat Ödüllü Elfriede Jelinek, erken dönem romanı Michael'de savaş sonrası ortaya çıkan kitlesel medyanın muzip dilli bir eleştirisini yapıyor. Jelinek, Michael'de "gençlik romanı" türünün coşkulu ve ümit dolu geleneğinden faydalanırken, ekran karşısında yetişmekte olan nesle dair endişelerini nefes nefese bir anlatı halinde okurlara sunuyor. Romanda, İkinci Dünya Savaşı sonrasında zenginleşen Avrupa'da, özellikle de savaşın travmalarından kaçmaya hazır bir kuşak içinde yaygınlaşan yarım ve yanlış bilinç, televizyonu kılavuz olarak kabul eden toplumun histerisi ve ortaya çıkan insanın düşünce biçimleri masaya yatırılıyor. Jelinek, ekranın iki yanını postmodern bir anlatıda sentezliyor, günlük konuşmayla televizyon ve radyoya ait kalıplar arasında ustaca geçişler yapıyor ve bir sonraki dönemde kayıtsız cinnetlerin olduğu yeni dünyayı gözünü ayırmadan, tüm karanlığı ve karamsarlığıyla anlatıyor.



## SINIRLARI AŞARAK YAŞAMAK

**Yazar:** Benedict Anderson  
**Çevirmen:** Ayet Aram Tekin  
**Yayınevi:** Metis Yayıncılık

Siyasetçi ve sanatçıların yaşamöyküleriyle sık karşılaşırız ama araştırmacıların hikâyelerini pek bilmeyiz. Bütün dünyada olduğu gibi Türkiye'de de geniş ilgi uyandıran ve sosyal bilimlerdeki birçok araştırmayı etkileyen Hayali Cemaatler ve Üç Bayrak Altında'nın yazarı Benedict Anderson bize kendi yaşamını anlatıyor. Bu sınırları aşan yaşamdan iyi bir yazarın nasıl yetiştiğini, bir saha araştırmacısının ne gibi sorunlarla karşılaştığını, bunların üstesinden nasıl geldiğini anlıyoruz. Ve en önemlisi 20. yüzyılın kendini tüm dünyadan sorumlu gören evrenselci solcu kuşaklarının dünyaya nasıl baktığını hatırlıyoruz. Çin'de doğmuş, çocukluğunu Kaliforniya ve İrlanda'da geçirmiş, eğitimi büyük ölçüde İngiltere'de tamamlamış, 1965 askeri darbesinden sonra Suharto yönetimindeki Endonezya'dan kovulunca araştırmalarına Tayland ve Filipinler'de devam etmek zorunda kalmış ve ABD'de Cornell Üniversitesi'nde Güneydoğu Asya çalışmalarını yürütmüş olan Anderson'ın hikâyesi sadece kendisine ve kitaplarına değil, aynı zamanda Avrupa eğitimi ile Amerikan eğitimi arasındaki farklara, yeni bir araştırma alanı kurulurken yaşanan zorluklara, İkinci Dünya Savaşı'ndan bu yana üniversite kurumunun geçirdiği değişime ve Yeni Sol'un küresel düşünce üzerindeki etkilerine de ışık tutuyor.



### SADAKATSİZ AŞKLAR

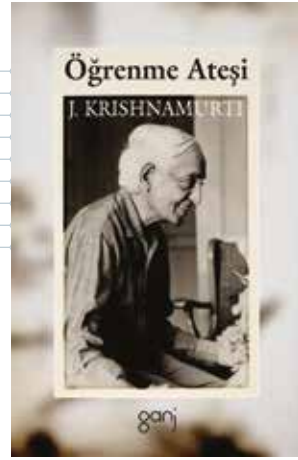
**Yazar:** Willy Pasini

**Çevirmen:** Can Belge

**Yayınevi :** İletişim Yayıncılık

Sadakatsizlik, aldatma ya da ihanet... Adına ne dersek diyelim, her zaman merak uyandıran ama aynı zamanda ürpertici, dahası yakıcı bir konu. Oysa aldatılma ve günün birinde aldatma ihtimalinin olmadığı ilişki yoktur. Sevmek, aynı zamanda bu riski almak demek değil midir? Günümüzde iki insanı birlikte olmaya itenin, çoğu zaman güçlü bir duygusal bağ kurma umudu olduğu ve evliliğin güvenlik duygusu veren bir "barınak" işlevi üstlendiği düşünülürse, sadakatsizliğin çift hayatına karşı büyük bir tehdit oluşturduğu muhakkak. Güvenlik duygusu temel bir ihtiyaçsa, çiftleri sadakatsizliğe sürükleyen nedir o halde? İkili bir ilişkinin başına gelebilecek en büyük badire midir sadakatsizlik? Bencilce peşinden gidilen bir zevk midir, yoksa geleneksel ahlâka meydan okumanın bir yolu mu? Hepsinden önemlisi: Sadakatsizliğin panzehiri var mıdır?

Psikiyatrist ve seksolog Willy Pasini, Sadakatsiz Aşklar'da okuru sadakatsizliğin kalbine doğru bir yolculuğa çıkarıyor. Günümüzün akışkanlık ve geçicilik üzerine kurulu yaşam tarzının, ayrıca git gide erotik imgelerle kuşatılan dünyamızın aldatmaya nasıl zemin hazırladığını, rahat bir dille ve renkli örneklerle ele alıyor. Aldatmanın, çiftlerin hayatında nasıl bir yer tuttuğunu anlamak isteyenler için aydınlatıcı bir kaynak...



### ÖĞRENME ATEŞİ

**Yazar:** Jiddu Krishnamurti

**Çevirmen:** Emre Boyacıoğlu

**Yayınevi :** Ganj Yayınları

"Bir şeyi olduğu gibi görüp anında eyleme geçmek zekâdır. Bu zekâyı öncelikle kendimizde bulup, daha sonra öğrenciye aktarabilir miyiz?"- J. Krishnamurti -  
Birçok eğitimci ve ebeveyn, Krishnamurti'nin insan ve öğrenme sürecinin doğasına dair içgörülerini özellikle çocuk eğitimi açısından yararlı bulur. Gün geçtikçe daha da karmaşıklaşan dünyamızda mantık ve bilgelikten uzaklaşmadan yaşamak isteyenler ve bu bireylerin yetiştirdikleri çocuklar için Öğrenme Ateşi, diğer Krishnamurti kitaplarına değerli bir ilave niteliğinde. Krishnamurti, 1969 yılında İngiltere'de açtığı Brockwood Park School'un öğretmenleriyle yaptığı bu konuşmalarda, böyle bir okula öğretmenlik yapmak üzere gelmiş birinin rolüne bürünüyor. Bu yeni öğretmenin okul, çalışma arkadaşları ve de öğrencilerle olan ilişkisini dürüstçe ve doğrudan inceleyerek özgürlük ve otoritenin doğasını, korku ve şiddetin kaynağını, bireylerde zekâ ve hassasiyetin uyanma potansiyelini sorguluyor. Bu keşif sırasında bizzat keşfetmenin doğasına ve gözlem ve iletişimde berraklığın gerekliliğine de değiniyor. Hepsinden öte Krishnamurti, öğretmenler ve okuyucuları, kökten psikolojik değişim ihtiyacını ve bireylerde bu değişimin gerçekleşme olasılığını sorgulamaya teşvik ediyor.



### MAHLUK DA ORMAN'A AİT

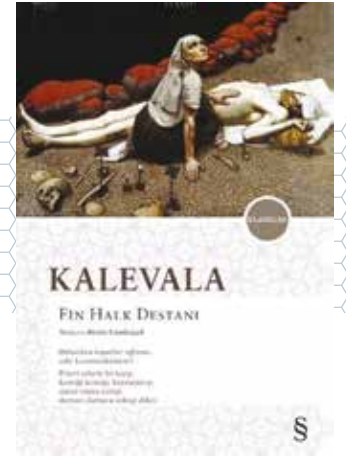
**Yazar:** Peter Nelle van Arsdale

**Çevirmen:** Bilge Nihal Zileli Alkım

**Yayınevi:** Hep Kitap

Babaları tarafından terk edilmiş iki kız kardeş yavaş yavaş yemeklerden tat almamaya başlar. Aç oldukları şey başkadır. İnsan ruhunun özlemini çekerler. İnsanların korkularının, endişelerinin kokusuyla beslenirler. Artık birer ruh yiyciye dönüşmüşlerdir. Bütün ruhlar onlar için eşsiz bir ziyafettir. Çocuklarını hariç...

Alys ise yedi yaşında bir kız çocuğudur. Ruh yiyciler köyüne saldırdıktan sonra her tarafını korku sarmış bir köye gönderilir. Sakinlerinin korkudan köyün etrafına koca bir kapı inşa ettiği, bu kapıda gece gündüz demeden çocuklara nöbet tutturdıkları bir köye... Zaman geçtikçe Alys içinde tuhaf bir çekim hisseder. Herkesin korktuğu, ruh yiycileri gönderdiğine inanılan Mahluk'un yaşadığı Orman'a karşı hem de. Mahluk'a karşı. Ruh yiycilere karşı...



### KALEVALA-FİN HALK DESTANI

**Yazar:** Kolektif

**Çevirmen:** Riitta Cankoçak

**Yayınevi :** Everest Yayınları

Kalevala, kuzey insanın yalın hayatlarını anlatan bir halk destanıdır. Diğer destanlardan daha gerçekçi bir tarzda yazılmış olan bu uzun şarkı, doğadan başka bir yaşam kaynağı olmayan halkların dertlerini anlatır. Tolkien'in Silmarilion'undan Ursula Le Guine'in Yerdeniz Öykülerine kadar birçok çağdaş edebiyat eserinde izlerini gördüğümüz Fin halk destanı Kalevala'yı diğer destanlardan ayrı kılan en önemli özelliği dünyayı "sözlerle değiştirmektedir." Kalevala'daki 50 şiirin neredeyse tamamında yer alan ozan Väinämöinen, koşuk/şarkı söyleyerek büyü yapar, sözlerle savaşır ya da tekne yapmak için sözler arar. Fin halkının o topraklara yerleşme ve paganlıktan Hıristiyanlığa geçiş sürecini anlatan destanda, Homeros'un İlyada'sından farklı olarak sadece iki halkın çatışmasını değil aynı zamanda dostlukları, evlilikleri ve kültürlerinin kaynaşması da anlatılır. Elinizdeki bu kitap 1849 tarihli Lönnrot'un derlemesidir ve günümüzde resmileşmiş tek Kalevala'dır. Özgün dilinden titiz uğraşlar sonucu yapılan Kalevala çevirisi, İlyada gibi, Gilgamiş Destanı gibi dünya kültürünün kurucu yapıtlarından biri olarak nihayet Türk okurlarıyla buluşuyor.

# Bulmaca

## SUDOKU

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

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

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

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

Çözümler: [www.talpa.org](http://www.talpa.org) adresinde



## VEFAT EDEN KAPTANLARIMIZ

(Temmuz - Ağustos - Eylül 2017)

**Kpt. Plt. Mehmet BAĞCI**  
**Kpt. Plt. Ahmet YAVUZER**

(Temmuz - Ağustos - Eylül 2017)

## EMEKLİ OLAN KAPTANLARIMIZ

**Kpt. Plt. İsmail Köksal KÖKTUNA**  
**Kpt. Plt. Orhan TÜFEKÇİ**  
**Kpt. Plt. Nebi TAŞKINTUNA**  
**Kpt. Plt. Ali Sırrı TAHMAZ**  
**Kpt. Plt. Gökay ASAY**  
**Kpt. Plt. Erdoğan KOÇ**  
**Kpt. Plt. İbrahim KÖMBE**  
**Kpt. Plt. Raci GÜMÜŞKAYA**  
**Kpt. Plt. Necat BAŞARAN**



# KAMEROĞLU METROHOME

SUITES & RESIDENCE

## METROHOME SUITES

Geniş ailelerin yaşam tercihlerine göre 2+1, 3+1, 4+1 daire seçenekleri ve Suites'e özel sosyal alanlar.

## METROHOME RESIDENCE

Minimalist ve kolay yaşamayı tercih edenler için 1+1, 2+1 daire seçenekleri ve Residence'a özel sosyal alanlar.

## METROHOME CADDE

AVM mantığı ile işletilecek seçkin markalardan oluşan şık mağazalar ve cafeler.

Bir yanınızda E-5 ulaşım kolaylıkları, bir yanınızda 1000 dönümlük yeşil alan içinde konser ve gösteri merkezleri, koşu parkurları, göletler, piknik alanları, spor alanları, cafe & restaurantlar



METROHOME CADDE

LANSMANA ÖZEL FİYATLARLA, ÖRNEK DAİRELERİMİZE ZİYARETİNİZİ BEKLERİZ.

15. dk. 1. dk. 1. dk.



Cumhuriyet Mah. Derviş Eroğlu Cad.  
10/1 Beylikdüzü / İstanbul  
(Beko Fabrikası Yanı, E-5 Üzeri)  
www.kameroglumetrohome.com

444 24 63



**KAMEROĞLU**  
İNŞAAT