

KOKPİT

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR

'TEN BAKIŞ



TEMMUZ/AĞUSTOS/EYLÜL
YIL: 12 / 2024 SAYI: 64

HAVACILIKTA DUYGUSAL ZEKA

Havacılık alanında duygusal zeka; Uçucuların veya bireylerin duygularını anlama, kontrol etme ve başkalarının hissettiği duyguları anlamlandırma yeteneği olarak tanımlanır.

ETKİLİ İNSANLARIN ZAMAN YÖNETİM ANLAYIŞI

Zaman yönetimi kavramı çok basit bir şekilde önceliklere göre örgütlenip uygulamaya geçme faaliyeti olarak ifade edilebilir.

HAVACILIKTA ERGONOMİ

Ergonomi terimi, Antik Yunancadaki "ergon" (iş) ve "nomos" (doğa kanunu) kelimelerinin birleşiminden türetilmiştir.

GECE UÇUŞU VE SAINT EXUPÉRY

Havacılık, edebiyat dünyasında yalnızca teknik bir uğraş olarak değil, aynı zamanda insan ruhunun sınırlarını zorlayan bir macera olarak da büyük yankı bulmuştur.

AMERİKA'NIN AVRUPA'YA AÇILAN KAPISI: KÜBA

YAPAY ZEKA DAHA YENİ BAŞLIYORUZ

UÇUŞ OPERASYONLARINDA UÇUŞ EKİPLERİ ARASINDAKİ İLETİŞİM VE UÇUŞ EMNİYETİ

BURAK ERMURAT



HAVACILAR A.Ş.

Piyasa koşullarındaki dalgalanmalar, yüksek enflasyon, döviz kurlarındaki öngörülemezlikler vb. bir çok farklı riski içinde barındıran günümüzün yatırım konjonktüründe, havacılık sektörü çalışanlarında oluşan talep üzerine, havacılık sektörü çalışanları tarafından kurulan Havacılar A.Ş., tek bir sektöre bağlı kalmadan, doğru alanda karlı yatırımı hedefleyen, günümüz konjonktürüne uygun, ar-ge ve fizibilite çalışmalarıyla minimum maliyet maksimum kar hedefi doğrultusunda profesyonel yönetici kadrosu ve hissedarlarının katkılarıyla geliştirilen, sürdürülebilirliğe odaklı, hissedarlarına katma değeri en verimli şekilde oluşturan fon özelliğinde yatırım ortaklığıdır.

PROFESYONEL YÖNETİM

Şirketimiz bünyesinde havacılık sektörü çalışanı hissedarlarımızın yanı sıra şirket işleyişinde yatırım projelerinin geliştirilmesinde ve yürütülmesinde görev alan, alanlarında uzmanlaşmış profesyonel hissedarlarımız süreçleri yönetmektedir.



HAVACILAR A.Ş.



BİRLİKTE KUVVET DOĞDU!

Havacılık sektörü çalışanlarının uzun yıllardır beklediği yatırım modeli gerçekleştirildi.

Havacılık sektörü çalışanlarının küçük bütçelerle büyük yatırımlara ortak olabilmesine imkân tanıyan birliktelik. HAVACILAR A.Ş nin tüm faaliyet ve hizmetlerinin odağında hissedarları yer almaktadır. Bununla birlikte hissedarlarının payları sonucu oluşturduğu sermaye gücü ile planlanan yatırımlarını gerçekleştireceği projelerle karlılığa taşımayı ve orantılı büyüyerek yatırımlarında sürekliliğinin oluşmasını hedeflemektedir.

BİRLİKTE DAHA GÜÇLÜYÜZ!

Geleceğe en doğru yatırımı arayan havacılık sektörü çalışanları için özel olarak kurulmuş, gerçekleştireceği projelerle maksimum kar odaklı, sürekli gelir sağlayacak yatırım birlikteliğimize davetlisiniz.



HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN GÜÇ BİRLİĞİ!

Havacılık sektörü çalışanlarının birlikteliği Havacılar A.Ş, hissedarlarının payları ve yatırımlarından elde edeceği gelirler toplamında oluşturulan sermayesiyle gayrimenkul yatırımlarının yanı sıra çağın gelişen ve büyüme potansiyeli olan sektörlerine de yatırım yapmayı planlamaktadır.

Sürdürülebilir yatırım planlarıyla büyüme ve istikrar hedefleyen Havacılar A.Ş. , uzun yıllar ortaklarına kar payı dağıtmayı, kendi bünyesinde ürettiği projelerden her bir hissedarını gayrimenkuller sahibi yapmayı planlamaktadır.

Bunların yanında Havacılar A.Ş. hissedarlarının yanı sıra üreteceği tüm yatırım projelerinde havacılık sektörü çalışanlarına avantajlar ve faydalar sağlayarak fırsatlar sunmayı hedeflemektedir.

*Havacılar İçin
Havacılar Tarafından*

SINIRLI SAYIDAKİ HİSSELERİMİZİN PAYLAŞIMI DEVAM EDİYOR

YATIRIM PROJELERİMİZ İLE BÜYÜMEYE DEVAM EDİYORUZ

YAPIMI DEVAM EDEN YATIRIM PROJEMİZ

Glorious Deluxe Kemer, Antalya'nın incisi Kemer'de, 2183 metrekarelik alana kurulu, Green House konsepti ile inşa edilen, 6 adet müstakil, premium tripleks villadan oluşmaktadır. Yapımı devam eden projemizin 2025 yılının ilk çeyreğinde tamamlanması planlanmaktadır.

ÇALIŞMALARI DEVAM EDEN YATIRIM PROJELERİMİZ

- Kıbrıs Konut projelerimiz,
- Abant - Mudurnu arsa projemiz,
- Marmaris Sosyal Tesis ve Tatil Köyü projemiz,

Projelerimizin fizibilite, altyapı ve hazırlık çalışmaları devam etmekte olup genel kurulumuzca alınacak karar doğrultusunda başlanacak olan projemizin duyurularının yıl sonunda yapılması planlanmaktadır.



GLORIOUS
DELUXE KEMER
by havacılar

+90 533 057 07 30

info@havacilar.com.tr

www.havacilar.com.tr

havacilaras

ADRES: KIRCAMI, PERGE BLV. EMİNE MELLİ İŞ MERKEZİ KAT:2 NO:71 D:204, 07200 MURATPAŞA/ANTALYA

Başkandan...



UZUN UÇUŞLARDA AZALTILMIŞ EKİPLE OPERASYON (EMCO) KONUSU İLE İLGİLİ TARTIŞMALAR HIZ KAZANARAK DEVAM ETMEKTEDİR.

DEĞERLİ OKURLARIMIZ, KOKPİTTEN BAKIŞ DERGİMİZİN YENİ SAYISINDA SİZLERLE YİNE BULUŞMANIN HEYECANINI YAŞIYORUZ. HER SAYIMIZDA OLDUĞU GİBİ, MESLEKİ KONULARDAN SAĞLIĞA, TARİHTEN KÜLTÜREL ETKİNLİKLERE VE YENİ YAYINLANAN KİTAPLARA UZANAN KONULARDA DEĞERLİ YAZARLARIMIZIN KALEME ALDIĞI YAZILARI KEYİFLE VE İLGİYLE OKUYACAĞINIZI UMUYORUM.

Pilotluk mesleği her zaman eğitilmiş, bilgisi taze olmayı gerektiren, beklenmedik durumlara bu sayede adapte olup durumu yöneterek uçuş görevini emniyetle tamamlayabilme bilgi ve becerisini hep göstermek zorunda olunan bir meslektir.

Uçuculuk mesleği, tarihi boyunca düzenlenmesi gereken yeni yeni durumlarla karşı karşıya kalmış, her oluşan beklenmedik durum yeni yeni kural ve usullerin hayata geçmesine sebep olmuştur. Bunların hepsi emniyet seviyesini artırmak maksatlı olup, bugünkü uçuş emniyet seviyesine ulaşmamızı sağlamıştır.

Daha önceki yazılarımızda da değindiğimiz uzun uçuşlarda azaltılmış ekiple operasyon (eMCO) konusu ile ilgili tartışmalar hız kazanarak devam etmektedir. Kokpitte her zaman eğitilmiş, dinlenmiş iki pilotun hazır bulunmasının önemi son yaşadığımız üzücü olayda net olarak ortaya çıkmıştır. Bu konuda yetkililerimizi ve kamuoyunu bilgilendirerek, bu uygulamanın hayata geçirilmesinin uçuş emniyetine getireceği risklerle ilgili farkındalık yaratmaya devam etmekteyiz. Havacılıkta uçuş emniyetine önem veren tüm paydaşların da kokpite her zaman iyi dinlenmiş iki pilot uygulamasından ödün verilmemesi konusunda



Kpt. Plt. R. Okan Üreksoy / TALPA Başkanı



hassas davranmalarını beklemekteyiz.

Bir süredir uçuş emniyetini tehdit eden çok önemli bir konu meslek örgütleri olarak bizleri konuyu yakından takip etmeye yöneltmiştir. Hava seyrüseferinde kullanılan GNSS sinyallerinin alınamaması, ya da daha da vahimi yanlış sinyal alınarak uçağın bulunduğu konumdan farklı yerde olduğunu algılaması (GPS Spoofing) uçuş

emniyetini tehdit eder boyuta gelmiştir. Bu konunun, özellikle ülkemiz hava sahasında yoğun olarak yaşanıyor olması bizler açısından daha da endişe verici ve dünya havacılığının dikkatinin uçuş emniyetini olumsuz etkileyen bir konuyla bölgemize çevrilmiş olması bakımından da üzücüdür.

Son dönemlerde maalesef gerek görevde gerekse istirahatleri sırasında, özellikle

de kalp problemleri sonucunda kaybettiğimiz meslektaşlarımız oldu. Kendilerini rahmetle anıyoruz. Meslek örgütü olarak bu olaylar yetkin kurumlarla birlikte mercek altına alacağımız ve sağlık muayenelerinde bir problemleri yoktu diyerek geçiştirmeyeceğimiz bir konu olacaktır.

Kokpitten Bakış dergimizi keyifle okumanız ve bir sonraki sayımızda buluşmak dileğiyle...

İçindekiler



6



10



16



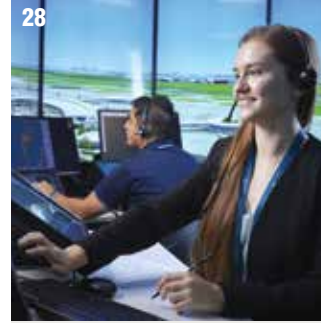
20



22



24



28



36

6 UÇUŞ OPERASYONLARINDA UÇUŞ EKİPLERİ ARASINDAKİ İLETİŞİM VE UÇUŞ EMNİYETİ

Uçuş operasyonlarında uçuş ekipleri arasında iyi bir iletişim sağlandığında, hataların azaldığı tespit edilmiştir.

22 TABLOLARDAKİ TIP

Tıp ile sanat arasında çok çeşitli bağlantılar bulunur. Bu yazımızda 'Tablolardaki tıp' başlığından anlaşılacağı gibi ilgi odağımız resim sanatı.

10 İNSAN FAKTÖRÜ: "İHTİYAÇLAR, BÜTÜNSEL BAKIŞ, ZEİGARNİK ETKİSİ VE PİLOTAJ SÜREÇLERİYLE İLGİSİ"

Bu yazımızda inceleyeceğimiz konu başlıkları psikoloji dünyasında yıllar önce araştırılmış, değerlendirilmiş ve sonuçları ortaya koyulmuş çalışmaları.

24 AMERİKA'NIN AVRUPA'YA AÇILAN KAPISI: KÜBA

Karayıplerin en büyük adası Küba, 500 yıl önce İspanyollar tarafından önemli bir askeri merkez olarak kurulmuştur.

16 HAVACILIKTA DUYGUSAL ZEKA

Havacılık alanında duygusal zeka; Uçucuların veya bireylerin duygularını anlama, kontrol etme ve başkalarının hissettiği duyguları anlamlandırma yeteneği olarak tanımlanır.

28 HAVACILIKTA ERGONOMİ

Ergonomi terimi, Antik Yunancadaki "ergon" (iş) ve "nomos" (doğa kanunu) kelimelerinin birleşiminden türetilmiştir.

20 ETKİLİ İNSANLARIN ZAMAN YÖNETİM ANLAYIŞI

Zaman yönetimi kavramı çok basit bir şekilde önceliklere göre örgütlenip uygulamaya geçme faaliyeti olarak ifade edilebilir.

36 MUTSUZLUK VİRÜSÜ: KIYAS

Kıyaslama ile ilk kez çocukken tanışırız. Büyükler tarafından akranlarla kıyaslanan kişi kendini başkalarıyla kıyaslamayı öğrenir.



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

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

EDİTÖR
Tuncer TAŞDÖĞEN

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

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

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

TÜRK PİLOTLARI BULUŞMA NOKTASI

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

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

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



38



42



Kapak fotoğrafı: Özge Çiftçi

52

38 YAPAY ZEKA DAHA YENİ BAŞLIYORUZ
Sosyal medyada dolaşırken an geçmiyor ki yapay zeka araçlarından bahsedilmesin. Bazen var olan araçlarla neler yapıldığından bahsediliyor, bazen de yepyeni araçların geliştirilmesinden.

40 TEKNOLOJİK GELİŞMELER PROSTAT HASTALIKLARININ TEDAVİSİNDE BAŞARI ORANINI ARTIRIYOR
Prostat, erkek üreme sisteminin bir parçasıdır ve mesanenin altında yer alır.

42 GECE UÇUŞU VE SAINT EXUPÉRY
Havacılık, edebiyat dünyasında yalnızca teknik bir uğraş olarak değil, aynı zamanda insan ruhunun sınırlarını zorlayan bir macera olarak da büyük yankı bulmuştur.

48 PİLOTLARIN YIPRANMA PAYI (FİİLİ HİZMET SÜRESİ ZAMMI) DÜZENLEMESİ KAPSAMINA DAHİL EDİLMESİ GEREKLİLİĞİ

52 BURAK ERMURAT

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

UÇUŞ OPERASYONLARINDA UÇUŞ EKİPLERİ ARASINDAKİ İLETİŞİM VE UÇUŞ EMNİYETİ



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

Uçuş operasyonlarında uçuş ekipleri arasında iyi bir iletişim sağlandığında, hataların azaldığı, karşılaşılan tehditlerin bertaraf edildiği, insan performansının arttığı ve daha etkin bir operasyon yapıldığı tespit edilmiştir. İletişim uçuşun her safhasında önemlidir, ancak iletişimin ne zaman nerede hangi kalite ve etkinlik düzeyinde yapıldığı daha önemlidir. Uçuş ekipleri arasında özellikle steril kokpit kurallarına uyum gösterilmeden yapılan iletişimlerde uçuş emniyetinde sorun yaşandığı görülmektedir. Bundan dolayı uçuş sırasında kurulan iletişim optimum düzeyde olmalıdır.

İletişim verilmek istenen mesajın vericiden alıcıya



uygun iletim kanallarıyla gönderilme işlemidir. Çoğu zaman gönderilen mesajın alıcı tarafına eksiksiz bir şekilde iletilmediği düşünülür, ancak kokpitte yanlış iletim araçlarının ve yöntemlerinin kullanılması, alıcının mesajı almada hazır olmaması, mesajın anlaşılır biçimde hazırlanmaması, gönderilen mesajın amacına uygun bir şekilde gönderilememesine

sebeptir.

Mesajların iletilmesinde kullanılan en yaygın yöntem sözlü iletişimdir. İnsanların bebeklik dönemlerinde ilk öğrendikleri konuşma yeteneği, çocukluk dönemlerinden itibaren diğer insanlarla ağırlıklı olarak etkileşime sözlü iletişimle geçerler, konuşarak anlaşır ve sosyalleşirler. Ancak sözlü iletişimi engelleyen gültü, kalabalık ortamlar

gibi fiziksel engeller mesajın iletilmemesine, alıcının mesajı almada hazır bulunmaması, etkili sözlü iletişim kurulmasına engel olur.

İletişimde mesajların karmaşık olması, aynı anda birden fazla mesajın verilmeye çalışılması, mesajların gereğinden uzun olması, alışılmış şekillerin dışında yapılan iletişimlerde mesajın alınmasında yine sorunlar

UÇUŞ EKİPLERİ ARASINDA ÖZELLİKLE STERİL KOKPİT KURALLARINA UYUM GÖSTERİLMEYEN YAPILAN İLETİŞİMLERDE UÇUŞ EMNİYETİNDE SORUN YAŞANDIĞI GÖRÜLMEKTEDİR. BUNDAN DOLAYI UÇUŞ SİRASINDA KURULAN İLETİŞİM OPTİMUM DÜZEYDE OLMALIDIR.



yaşanabilir. Bu durum özellikle uçuş operasyonlarında önem taşımaktadır. Uçuşların son derece hızlı ve dinamik bir ortamda yapılması, iletişim araçlarının ve şekillerinin de dinamik ve “standart” olarak kullanılmasını gerektirmektedir. Bu konuya örnek olarak hava trafik kontrolörleri ve pilotlar arasındaki konuşmalar verilebilir. Yer kontrol (ATC) ile Pilotlar kendi aralarında sadece sözsözsel iletişim ile havacılık terimleri (standard phraseology) ile temas kurmaktadırlar¹. Ayrıca bu iletişim türü kokpit içinde de standart terimlerle ve yüz yüze sözlü olarak kullanılmaktadır. İşte burada, uçuşta standart dışı konuşmalar yaparak uçakları yönlendirmeye çalışan bir hava trafik kontrolörü, sorumluluk sahasında uçaklar arasında kaos yaratabilecektir, ya da kokpit içinde geri dönülmez iletişim sorunlarına yol açabilecektir.

Bu durum da istenmeyen bir iletişim şekillerini anlatmaktadır.

Sözlü iletişimde kullanılan en önemli araç dildir. Bilindiği gibi insanın iletişimde kullandığı en etkin dil kendi ana dilidir. Ancak bu durum havacılık için her zaman geçerli değildir. Çünkü havacıların işlerini yaparken mutlaka belli bir düzeyde İngilizce bilmeleri gerekmektedir. Yerde çalışan bir operasyon görevlisinin, yabancı bir uçuş ekibiyle iletişim kurması için İngilizce bilmesi bir zorunluluktur. Ayrıca dünyanın her yerine uçuş gerçekleştiren bir pilotun ICAO'nun yabancı dil yeterlilik sınavlarından geçer not alması gerekmektedir. Uluslararası ortamlarda görev yapan uçucuların yabancı dil konuşurken standart terimleri kullanmaları ve basit bir iletişim

dili tercih etmeleri iletişimin daha kolay yapılmasına imkan sağlayacaktır.

Uçuş operasyonlarının etkin ve emniyetli bir olarak yapılması için iletişim becerilerinin uygun bir şekilde kullanılması gerekmektedir. Mesaj tam ve net olarak anlaşılmalıdır. Anlaşılmayan mesajlar sorgulanmalıdır. İletişimde unutulmaması gereken altın kural havacılıkta “Acaba?.. Galiba?.. Muhtemelen böyledir” gibi havada kalan mesajlara yer olmadığıdır.

EKY ve İletişim

İletişim becerilerinin geliştirilmesi, uçuş operasyonlarındaki iletişimin daha etkili hale getirilmesi ancak EKY eğitimleri ile yapılabilir. Diğer bir ifadeyle, EKY eğitimleri ile uçuşlarda

daha iyi bir iletişim sağlanır. EKY açısından iletişimin daha iyi yapılması için tavsiye edilen bazı yöntemler aşağıda sıralanmıştır:

- İletişim sırasında mesajın gönderilmesine değil, mesajın sağlıklı ve istenildiği şekilde alınmış olduğuna dikkat edilmelidir.
- Mesajı alırken iyi bir dinleyici olunmalıdır, aktif bir dinleyici olmak için dikkat dağıtıcı tüm unsurlardan uzaklaşılmalıdır.
- İletişim sırasında karşı tarafın vücut hareketleri, mimikleri, yüzündeki duygu ifadeleri fark edilmelidir.
- Mesaj anlaşılmadığı zaman açık bir şekilde mesajın anlaşılmadığı ifade edilmeli ve gerektiğinde mesaj tekrar edilmelidir.

¹Sözlü iletişimdeki hataları ortadan kaldırmak için bazı hava sahalarında CPDLC (Contoller to Pilot Data Link Comm) aracılığıyla datalink üzerinden gönderilen yazılı mesajlarla da iletişim sağlanmaktadır.

- İletişim sırasında sade bir dil kullanılmalı gönderilen mesajların açık, kısa ve anlaşılır olmasına önem verilmelidir.

- Uçuş sırasında mümkün olduğunca yüz yüze iletişim kurulmalı, pilot kontrolör iletişiminde bu tür iletişim şekli mümkün olmadığı için standart dışı konuşmalardan kaçınılmalı ve mesleki nezaket seviyesi her zaman korunmalıdır.

- Çatışmadan kaçınılmalı, mesajın anlaşılmasına odaklanılmalı, gerginlik yaratabilecek kişisel alınganlıklardan uzak durulmalıdır.

- Mesaja ilişkin yapılacak eleştiriler yapıcı olmalıdır.

- İletişim sırasında mutlaka alıcı ve verici olarak geri beslemede bulunulmalıdır.

Uçuş operasyonlarında, uçuş ekipleri arasında mesajın paylaşılması da önemli bir yer tutar. Kabinde olan bir durumun kokpitte paylaşılması, kokpitte uçuşla ilgili her türlü bilginin UP ve GP arasında paylaşılması çok önemlidir. Teneriffe kazasında Yardımcı Pilotun ısrarcı kararlı olmaması sonucunda kalkış izni hakkındaki şüpheli durumu Kaptan Pilotla paylaşmaması, Kaptanın da yüksek egosu ve iletişime kapalı otokratik kaptan modeline sahip olması sonucunda tarihe geçen bir uçak kazası felaketi ile karşılaşmıştır.

Uçuş operasyonlarında, uçuş ekipleri arasında mesajın paylaşılması da önemli bir yer tutar. Kabinde olan bir durumun kokpitte paylaşılması,

kokpitte uçuşla ilgili her türlü bilginin UP ve GP arasında paylaşılması çok önemlidir. Teneriffe kazasında Yardımcı Pilotun ısrarcı kararlı olmaması sonucunda kalkış izni hakkındaki şüpheli durumu Kaptan Pilotla paylaşmaması, Kaptanın da yüksek egosu ve iletişime kapalı otokratik kaptan modeline sahip olması sonucunda tarihe geçen bir uçak kazası felaketi ile karşılaşmıştır.

İletişimde Kültürel Farklar ve Çatışma Yönetimi

Bilindiği gibi herkes farklıdır ve herkes işini yaparken diğer insanlardan değişik bir yol ve şekilde yapar. Bu farklılık her ne kadar yapılan iş ya da ortamdan oluşsa da, ana sebep her insanın kendine özgü karakterde olmasıdır. Kişilerin bu kendine özgü olan farklılıkların çoğu ise insanların kişisel özelliklerinden ve kültürel birikimlerinden kaynaklanmaktadır.

Uçuş ekiplerinin operasyonlarında da olduğu gibi çok kültürlü ortamlarda, özellikle yabancı uyruklu kişiler ve Türkiye gibi yerel farklılıkların fazla olduğu olan büyük ülkelerde, çalışanlar arasında yaşanabilecek kültürel farklılıklar kaçınılmaz bir gerçek olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak doğal olarak, kültürel farklılıklara rağmen profesyonel bir havacının ekibi içinde standart havacı davranışı sergilemesi bir zorunluktur.

Bireyler kendi doğuştan gelen özelliklerine göre de değişik kişisel yapılar içinde

olabilmektedirler. Bazı insanlar girişken ve sosyalken, bazıları tedirgin ve çekingen olabilir. Sosyal insanlar duygusal olarak daha sakin, daha anlayışlı ve alçak gönüllüdürler. Tedirgin insanlar ise özellikle ağır iş yükü gerektiren uçuş görevlerinde endişeli, stresli ve anlayış yoksunu olabilirler. Burada bahsedilen iki kişilik yapısının da kendine göre avantaj ve dezavantajları bulunmaktadır, ancak önemli olan uçuş emniyetini bir takım çalışması bilincinde sağlayacak standart havacı davranışlarına sahip olmaktır. Kişinin dışa dönük yapısı, uyumluluğu, kişisel farkındalığı ve tecrübesi kokpitte normal bir atmosferin oluşturulmasına yardımcı olacaktır.

Kişisel farklılıklar hakkında verilen kısa bilgilerden hareketle, herkesin kişilik ve kültürel olarak farklı olduğu, kokpitte anlaşılabilir ve sosyal bir ortamın ancak bu farklılık farkındalığı ile mümkün olabileceği, kişilerin değişik değer yargılarına sahip olduğu gerçekleri anlaşılmalıdır. Bu akademik bilgiyi desteklemek için, bireysel farklılıkları oluşturan kişisel değerlerin dört ana forma sahip olduğundan bahsetmek faydalı olacaktır:

Güç Mesafesi: Herkesin kendisini diğer kişilerden ve olaylardan koruduğu bir güç mesafesi vardır.

Bireysellik veya Çoğulculuk: Bu değer kişinin kendisinin veya toplumun ihtiyaçlarının karşılanmasındaki yaptığı tercihlerini

anlatmaktadır. Kültürel olarak doğu toplumları çoğulcuyken, batı toplumları genel olarak bireyseldir.

Erkek veya Dişi Toplumlar: Erkek toplumlar daha ısrarcı, özgüvenli ve maddesel değerlere sahipken, Dişi toplumlar daha alttan alıcı ve bireysellikten uzak toplumcu bir değere sahip olmaktadır.

Belirsizlikten Uzak Durma: Bu değer belirsizlikten uzak durmayı tercih eden risk almak istemeyen kişilerin sahip oldukları değerleri anlatmaktadır.

Kuşak Farklılıkları: Özellikle son dönemlerde kuşaklar arasındaki iletişim farklarından bahsedilmekte ve Z kuşağı özelinde daha farklı yaklaşımlarda bulunması gerektiği iddia edilmektedir. Sosyal iletişimlerde bu kuşak farklarına dikkat etmek iletişimin dah etkin olarak yapılmasına yardımcı olabilir, ancak kokpitte ve uçuş operasyonlarında yapılması gereken iletişim şekli yönergelerle ve kurullarla belirlenmiştir ve standarttır. Hatta SOP'lerde uçuştaki iletişimin nasıl yapılacağı konusunda bir bölüm bulunmaktadır. Uçuşta ana konu uçuş emniyetini sağlayacak bir iletişim olduğuna göre, uçuştaki kuşak farklılıklarından kaynaklanacak iletişim sorunları da standart iletişim şekilleriyle çözümlenmelidir.

Burada anlatılan beş ana kişisel değer bize aynı zamanda EKY'nin farklı kişilik özelliklerine sahip olan

insanların bu değerleri yönetme becerileri hakkında da bilgi vermektedir. Genel olarak, EKY uçuş emniyetini sağlamak için kişisel farklılıkları anlamaya, var olan kişisel sorunları giderme konusunda çözüm bulmaya, kokpitte gerginliği azaltacak davranış şekilleri bulmaya yardımcı olmaktadır.

Bu durumda EKY bilinci içinde uçuşta bir pilot olarak nasıl bir davranış sergilemek gerekir?

• Davranış davranışı doğurur, nazik olmak istenen bir davranış, çok nazik olmak istenmeyen bir davranıştır.

Ancak ne olursa olsun Uçuş Briefing Odasında sıcak bir tanışma her zaman iyi bir başlangıçtır.

• Kişiler arasında soru işaretleri olmamalıdır, anlaşılmayan bir durum varsa kibar bir şekilde anlaşılmayan durumları sorgulamak iyi bir hareket tarzı olacaktır.

• Bireyin kişilik yapısını zedeleyecek veya anlaşmazlık yaratacak politik ya da özel konuları tartışmaktan kaçınmak gerekir.

• Kimseye üstünlük kurmaya çalışmadan, iyi bir takım oyuncusu olmaya çalışmak önemlidir.

• Herhangi bir tavırda bulunmadan önce sakın bir şekilde durumu anlamak gereklidir.

• Her zaman profesyonel bir havacı davranışı sergilemeye



çalışmak bir uçucu için önemlidir.

• Kültürel farklılıklara duyarlı olmak ve ona göre hareket etmek zorunludur, eğer rahatsız edici bir durum olursa bu kültürel rahatsızlığı giderecek şekilde davranmak gerekir.

• Kişisel farklılıklar üzerine bir tartışma başlatmak büyük bir hatadır.

• Burada anlatılan çatışma yönetimi becerilerini kullanmak EKY konseptine uygundur,

eğer kokpitte çok farklı kişiliklere sahip olunduğu, ve sosyal açıdan anlaşmanın zor olduğu fark edilirse daha çok uçuş görevine odaklanmak uygun bir davranış şekli olacaktır. Uçuş ortamında çok samimi bir arkadaş olmak zorunda olunmadığı, ancak iyi ve emniyetli bir takım oyuncusu ve uçucu olmanın zorunlu olduğu daima hatırlanmalıdır.

• Çatışma yönetiminde kullanılacak davranış şekillerinin uygulanmasına rağmen kokpitte işler kişilik sorunları yüzünden içinden çıkılmaz bir hale geliyorsa, sadece emniyetle uçacak şekilde göreve devam etmek ve uçuş tamamlandıktan sonra rahatsız olunan durumları gerekli görüldüğü durumlarda üst makamlara rapor etmek en

uygun hareket tarzı olacaktır.

Sonuç olarak hemen herkesin kokpit ortamında uyumu bozabilecek potansiyel kültürel ve kişisel farklılıkları bulunmaktadır. Bu durum her uçuşta, her şirkette ve neredeyse her ortamda yaşanabilecek gayet normal bir sonuçtur. Ancak, uçucular olarak bizlerin her durumda profesyonel bir şekilde görevimizi yerine getirmemiz, ihtiyaç duyulduğunda burada özetlenen çatışma yönetimi becerilerini kullanmamız, seviyeli ve aynı zamanda içten bir diyalog ortamına açık olmamız, anlayışlı, sabırlı ve kişisel farklılıklarımızı bir tarafa bırakarak uçuş görevlerimizi emniyetli bir şekilde yerine getirecek davranış şekilleri içinde bulunmamız, uçuş görevlerinin emniyetli bir şekilde yerine getirebilmek için zorunludur.

İNSAN FAKTÖRÜ

"İHTİYAÇLAR, BÜTÜNSEL BAKIŞ, ZEIGARNİK ETKİSİ VE PILOTAJ SÜREÇLERİYLE İLGİSİ"



N. Temuçin GÜREL
THY INSTRUCTOR
Uçuş Eğitim Başkanlığı



BAŞLANGIÇ...

Bu yazımızda insan faktörü başlığı altında farklı birkaç konu başlığına değineceğiz. İnceleyeceğimiz konu başlıkları psikoloji dünyasında yıllar önce araştırılmış, değerlendirilmiş ve sonuçları ortaya konulmuş çalışmalar. Hepimiz biliyoruz ki havacılıkta CRM (Crew Resource Management - Ekip Kaynak Yönetimi)'i besleyen iki önemli kaynaktan biri psikoloji bilimidir. Tarihsel gelişimi boyunca havacılığa ve pilotaj süreçlerine belki pilotlar kadar katkısı olan insanlar, psikoloji biliminin ilgili disiplinlerinin uzmanları olmuştur. Bu bakımdan başta pilotlar olmak üzere uçuş operasyonunda emniyete direkt etkisi olan insanların



psikolojiye yakınlık duymaları ve bu alanda gelişim sağlamaları arzu edilir. Bu yazımızda psikoloji biliminin inceleyip, sonuç ürettiği birkaç konuyu uçuş operasyonu ve pilotların dünyasıyla ilişkilendirerek değerlendireceğiz. Bahsedeceğimiz konuları iyi kavramak ve sağlam bir zemin oluşturmak bakımından önce literatürde yeralan iki teorik başlığı kısaca hatırlatarak başlayacağız. Bunlardan ilki ihtiyaçlar diğeri ise bütünsellik olacak. İhtiyaçlar ve bütünsellik

başlıklarıyla konumuza giriş yapıp, Zeigarnik Etkisi ile pekiştirip, tüm anlattıklarımızı birleştirerek final yapacağız.

İNSANIN İHTİYAÇLAR SIRALAMASI: MEŞHUR MASLOW BASAMAKLARI

Amerikalı bir psikolog olan Abraham MASLOW, 1940'lı yılların ortasında alanında önemli bir teori olan "İnsanın İhtiyaçlar Hiyerarşisini" ortaya koyar. Hepimizin ana hatlarıyla bildiğimiz bu teori, insanın çeşitli alanlarda ihtiyaçları

olduğunu, bu ihtiyaçların merdiven basamakları gibi bir sıralama şeklinde ilerlediğini, bir ihtiyaç karşılandığında insanın sıradaki bir üst seviye ihtiyaca yöneldiğini ifade eder. Buna ilaveten insanın kişilik gelişiminin bu ihtiyaçların karşılanma durumuna göre belirlendiğini söyler. Bu ihtiyaçlar ve kısa açıklamaları aşağıdaki görselde ifade edilmektedir.

Şekilde ifade edildiği üzere insanın ihtiyaçları vardır. Bu ihtiyaçlar aşağıdan yukarıya

HAVACILIKTA CRM'İ BESLEYEN İKİ ÖNEMLİ KAYNAKTAN BİRİ PSİKOLOJİ BİLİMİDİR. TARİHSEL GELİŞİMİ BOYUNCA HAVACILIĞA VE PİLOTAJ SÜREÇLERİNE BELKİ PİLOTLAR KADAR KATKISI OLAN İNSANLAR, PSİKOLOJİ BİLİMİNİN İLGİLİ DİSİPLİNLERİNİN UZMANLARI OLMUŞTUR.



izler. Bir alttaki alandaki ihtiyaçlar karşılanmadıkça bir üst basamağa geçilemez. Bu sıralamada ilerleyen insan en son kendini gerçekleştirme aşamasına gelir ve kendisi için hayatı daha anlamlı kılar. Peki karşılanmayan ihtiyaçlar olduğunda ne olur? İşte bu önemli bir soru? Karşılanmayan/ karşılanamayan ihtiyaçlar insanda tamamlanmayan, yarım kalan süreçler olarak kaydedilir ve unutulmaz. Unutulmadığı için de bir zihinsel yük oluşturur. Kişi bunları düşünmekten hayattaki başka alanlarına konsantre olmakta zorlanır. İhtiyaçlar konusunu yazının sonunda (az sonra :-)) tekrar hatırlamak üzere burada bırakalım.

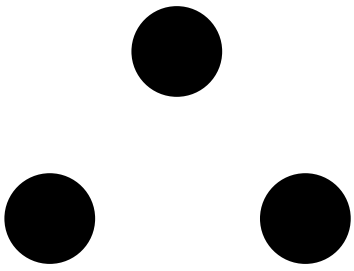
BÜTÜNSEL BAKIŞ: GESTALT YAKLAŞIMI


Gestalt Kuramı, 20. yüzyılın

ortalarında Almanya'da doğar. Adını Almanca şekil ya da form anlamına gelen "gestalt" sözcüğünden alır. Bilişsel süreçler içerisinde algı ve algısal örgütlenme konularına yoğunlaşır. Bu kuram ve temel yaklaşımı şöyle özetlenebilir: "Bütün, kendisini oluşturan parçaların toplamından bağımsız ve farklı birşeydir."

Gestalt kuramı Holizm kavramından beslenir. Holizm (Holism) kavramı Latince bütün, tüm anlamlarına gelen "Holos" sözcüğünden türemiş olup, İngilizce "Whole" (bütün) kelimesi ile aynı kökenden gelir. Holizm, bütünü kendisini oluşturan parçaların toplamından daha fazla olduğunu savunan felsefe görüşüdür.

Gestalt Psikolojisine göre bir bütün kendisini oluşturan parçaların toplamından farklıdır

ya da diğer bir düşünceye göre fazladır. Bir müzik eseri elbette notalardan oluşur. Ancak bu müziği dinleyenler için yalnızca notaların toplamı değildir. Bir masa tahta, yapışturucu ve boyadan oluşur. Ancak masa, kendisini oluşturan bu malzemelerden farklı ve daha fazlasıdır. Defter sözcüğünü "d-e-f-t-e-r" harflerine böldüğümüz zaman anlamı kalmaz. Doğadaki nesnelere ve olaylar da en küçük parçaları değil, büyük parçaları ve bütünü incelendiğinde daha iyi anlaşılabilir. 

Diğer taraftan insan beyni çalışma prensibi bakımından çevresini ve çevresinde olup bitenleri bir bütün olarak algılayma eğilimindedir. Bu çevremizi anlamlandırmamız ve tanımlamamız için bize büyük kolaylık sağlayan bir sistemdir. Beynimiz dış dünyada algıladığı herşeyde boşlukları ve eksikleri tamamlar ve onu anlamlı bir bütün haline getirir. Çok basit bir örnekle açıklayalım. Sınıfta ders anlatan bir öğretmen tahtaya aşağıdaki şekli çizip "bu eşkenar üçgende..." diye başlayan bir cümle kurduğunda sınıfın büyük bölümünün bu cümleye itiraz etmediği görülür. Aslında orada bir üçgen yoktur. Sadece üç tane nokta vardır. Ama beynimiz onu hemen birleştirir ve anlamlı hale getirmeye çalışır. Bütünsellik kavramına önemli vurgu yapan Gestalt Kuramı ve onun çok 

GESTALT KURAMI HOLİZM KAVRAMINDAN BESLENİR. HOLİZM (HOLISM) KAVRAMI LATİNCE BÜTÜN, TÜM ANLAMLARINA GELEN "HOLOS" SÖZCÜĞÜNDEN TÜREMİŞ OLUP, İNGİLİZCE "WHOLE" (BÜTÜN) KELİMESİ İLE AYNI KÖKENDEN GELİR.



**Bluma
Wulfovna
Zeigarnik**

önem verdiği bütünsellik yaklaşımını da son bölümde hatırlamak üzere burada bırakalım. Yine az sonra diyoruz :-)

ZEIGARNİK ETKİSİ

Şimdi gelelim Gestalt Kuramı'ndaki bütünsellik ilkesinin sosyal hayat, iletişim süreçleri ve ilişkiler tarafındaki yansımalarına. Bunu Rus psikiyatrist Bluma Wulfovna Zeigarnik tarafından geliştirilen ve literatüre Zeigarnik Etkisi olarak geçen teoriyle açıklayalım. Zeigarnik 1920'li yıllarda Viyana'da bir restoranda yemek yerken, garsonların yemekleri henüz gelmemiş ve hesabı ödemiş olan masalardaki müşterilerin uzun siparişlerini kolayca ve eksiksiz olarak hatırladığını gözlemler.

Ancak, Zeigarnik'in dikkatini çeken birşey daha vardır. Garsonlar

siparişler tamamlandıktan ve hesap ödendikten sonra siparişle alakalı hiçbir şeyi hatırlayamazlar. Sanki garsonlar, aldıkları siparişlerle ilgili o bilgiyi mutfağa aktarır aktarmaz yani görev tamamlanır tamamlanmaz unutulur. Zeigarnik, bu durumu incelemek için bir dizi deney yapar. Deneylerde katılımcılardan çeşitli görevleri tamamlamalarını ister. Ancak, bazı görevlerin ortasında,

katılımcıların işlerine bilinçli olarak ara verir. Tüm deneylerin sonunda, katılımcıların tamamlanmamış görevleri tamamlanmış olanlardan daha iyi hatırladıklarını görür. Bu deneysel çalışmalar ve bulgular Zeigarnik Etkisi teorisinin temelini oluşturur.

Şimdi lütfen bir düşünün, kendinizi bitirmediğiniz bir işi, eksik kalan bir diyalogu düşünürken bulduğunuz hiç oldu mu? "Metroda bana kaba konuşan o adama ağzının payını vermeliydim", "Son senemde okulu bırakmamalıyım. Sıksam dişimi bitirirdim" benzeri cümleler kurmuş veya duymuşuzdur. Pilotaj penceresinden bakalım. Örneğin Pilot olarak yarım bıraktığımız, bırakmak zorunda kaldığımız bir check-list'in sürekli aklınıza takıldığı anlar yaşadınız mı? Tam anlayamadığımız bir ATC (Air Traffic Controller - Hava Trafik Kontrolörü)

çağrısının ne olduğununun, onu anlaşılır kılana kadar zihninizden gitmediği bir uçuş yaşadınız mı? First Officer olarak sizle yeterli seviyede iletişim kurmayan, zor bir profil çizen Sorumlu Kaptan Pilota bu durumun sizin performansınızı etkilediğini olması gereken biçimde söyleyememenin üzüntüsünün ve sıkıntısının uzun süre zihninizden gitmediği yaşantılarınız oldu mu? Görevlerini tam olarak yerine getirmeyen II. Pilotunuza olması gereken şekilde uyarılar yapmadığımız ve sonrasında keşke uyarıydım, anlatsaydım dediğiniz bir uçuş yaptınız mı? Evet diyorsanız Zeigarnik Etkisini yaşadınız ve biliyorsunuz demektir.

ŞİMDİ BURAYA KADAR PAYLAŞTIKLARIMIZI BİRLEŞTİRME ZAMANI...

Sırayla hatırlayalım lütfen. Gestalt Kuramında yeralan bütünsellik yaklaşımı, insanın etrafındaki herşeye bütünsel baktığını ve bütün olarak algılamaya çalıştığını söylüyor. Çünkü biz insanoğlu bir durumu, bir nesneyi, bir oluşumu bütünüyle görür ve anlarsak onu anlamlandırabiliyoruz. Bütünü oluşturan parçalardan bazıları eksik olursa zihnimiz ya o parçayı kendi çabasıyla karşılaştığı şeyi tanımlıyor ya da tanımlayamıyor. Bu tanımlayamama, anlayamama durumu kişiyi strese sokuyor ve zihinsel bir yük oluşturuyor. Kısacası beyin durumları, nesnelere, oluşumları bütünsel

olarak görmek ve böylelikle tanımlamak ister. Bunun için de eksik kalan birşey varsa onu tamamlama yoluna gider.

Yine hatırlayalım lütfen. Zeigarnik Etkisi Teorisi, tamamlanan, bitirilen, sonuçlandırılan işler, yaşantılar, durumların, zihinden kolaylıkla silindiğini ve unutulduğunu söylüyor. Sözkonusu teoriye göre yarım kalan işler, süreçler ve durumlar zihinden kolay kolay silinmiyor ve sıklıkla hatırlanıyor. Bu durum da kişi için tam bir zihinsel bagaj oluşturuyor. Zihinsel bagaj metaforunun ifade ettiği konuya dikkatinizi çekmek isterim. Arabanın bagajındaki yük arabanın gücünü etkileyip, performansını düşürür. İnsanın zihnindeki gereksiz yükler de zihinsel gücünü etkileyip, karar verme, analiz, anlama, algılama gibi alanlarda performansını düşürür.

Bunun altında yatan temel nedenlerden ilki, her tamamlanmayan iş, görev, süreç, ilişkinin bir ihtiyacın karşılanmaması, eksik kalması anlamına geldiğidir. Lütfen hatırlayalım. Maslow'un ihtiyaçlar teorisindeki basamaklarda yeralan ihtiyaçlar karşılanmazsa bir üst basamağa geçilemediği gibi giderilmeyen ihtiyaç kişi için büyük stres oluşturuyor. Yani ilişki, iletişim, aidiyet ihtiyacını karşılayamayan kişi saygınlık aşamasına geçemediği gibi önemli ölçüde sıkıntı duyacaktır. Yazının önceki kısımlarında belirttiğimiz gibi tamamlanmayan chekc-list veya



DAHA ÖNCEKİ SATIRLARDA BELİRTTİĞİMİZ GİBİ GÖREVLERİNİ TAM OLARAK YERİNE GETİRMEYEN II. PİLOTA OLMASI GEREKEN ŞEKİLDE UYARILAR YAPMAYAN/ YAPAMAYAN KAPTAN, ZAYIF OLAN YETKİNLİĞİNİ "LİDERLİK VE TAKIM ÇALIŞMASI" İLE "İLETİŞİM" OLARAK TESPİT EDER.

anlaşılmayan bir ATC çağrısı eksik kalan emniyet ihtiyacı demektir. Yeterli seviyede iletişim kurmayan, zor bir profil çizen Sorumlu Kaptan Pilot, bir II. Pilot için eksik kalan iletişim, ilişki kurma, aidiyet ihtiyacı demektir. Görevlerini tam olarak yerine getirmeyen II. Pilota olması gereken şekilde uyarılar yapmayan

Kaptan Pilot için eksik kalan etkin liderlik ihtiyacıdır. Sosyal alanda karşılanmayan ihtiyaçlar kişide içedönük ya da dışadönük tepkisellik de sonuçlanabilir ki bu uçuş operasyonunda hiç istenmeyen bir sonuçtur. Kaptanla iletişim ihtiyacı karşılanmayan II. Pilot içedönük bir profilde küsebilir, dışadönük bir profilde tartışma yaşayabilir. İkisi de emniyet bakımından arzu edilen durum değildir. Bununla birlikte böyle bir II. Pilot karşılanmayan bu sosyal ihtiyaç nedeniyle bir üst basamak olan saygınlık aşamasına çıkamayabilecektir. Yani kendine saygı duyan, özgüveni tam ve etrafına güven veren bir profil olması zorlaşacak belki de mümkün olmayacaktır.

PEKİ NE YAPMALI?

Bu önemli konunun doğru

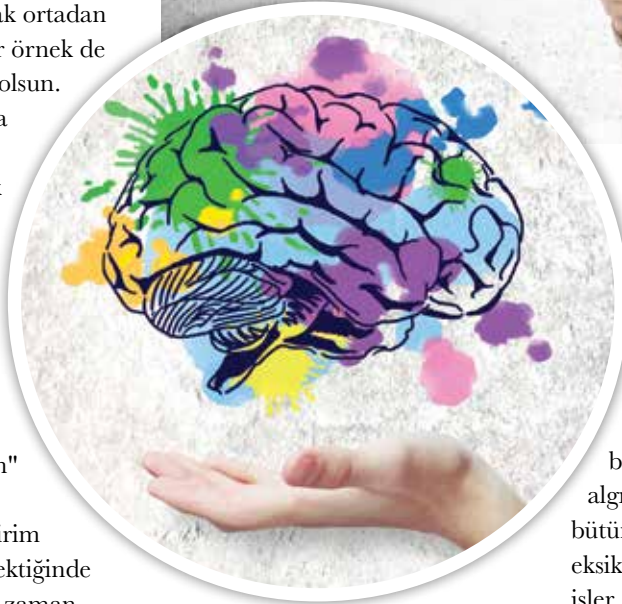
yönetilebilmesi için uygun yolu izlemek önemlidir. Bunu yapmak üzere etkin bir rehberimiz var. EASA (European Union Aviation Safety Agency - Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı) tarafından ortaya koyulan "Pilot Yetkinlikleri." Bir Pilot, belirlenmiş dokuz pilot yetkinliğinden özellikle CRM alanıyla ilişkili olan beş tanesi için kendini sürekli izlemeli ve eksik olan yetkinlikte kişisel gelişimini arttırmalıdır. Ayrıca hangi yetkinlikte güçlü hangi yetkinlikte iyileşmeye açık alanları var anlamak için kendine verilen geribildirimlere açık olmalı ve gereğini yapmalıdır. Kendinden tecrübeli veya öğretmen pilotlar tarafından verilen geribildirimler bu alanları farketmek ve yönetmek için son derece kıymetlidir.

Örneğin kaçırılan unutulana, ➤

atlanan check-list durumunu sık yaşadığını farkeden bir Pilot önce bunun sebebi olan yetkinliği tespit etmeli sonra bu yetkinliğin alt kırılımlarda tanımlanan izlenebilir davranışlardan hangilerini yeterince devreye sokmadığını/ sokamadığını bulmalıdır. Sorunun "iş yükü yönetimi" yetkinliğinden kaynaklandığını tespit ettiğini varsayalım. Alt kırılımda işleri doğru sıralama, zaman yönetimi ve etkin delegasyon alt başlıklarında da zayıf olduğunu gördü. Artık yapacağı netleşmiştir. Bu alanlarını kuvvetlendirecek sorunu kademeli olarak ortadan kaldıracaktır. Bir diğer örnek de sosyal yetkinliklerden olsun. Daha önceki satırlarda belirttiğimiz gibi görevlerini tam olarak yerine getirmeyen II. Pilota olması gereken şekilde uyarılar yapmayan/ yapamayan Kaptan, zayıf olan yetkinliğini "Liderlik ve Takım Çalışması" ile "İletişim" olarak tespit eder. Alt alanda yapıcı geribildirim vermek ve almak, gerektiğinde kararlı olmak, neyi ne zaman ve nasıl söyleyeceğini uygun olarak seçmek başlıklarında zayıf olduğunu belirler. Artık bunlar üzerinde çalışacak ve kişisel gelişim süreci içinde bir ortalama yakalayacaktır.

SONUÇ:

Bu yazımızda üç konuyu birbiriyle ilişkilendirerek ele aldık. İlk konumuz durumlara,



olaylara, ilişkilere bütünsel yaklaşımın önemi oldu. İkinci konumuz insanın ihtiyaçları ve bunların karşılanmasının önemi oldu. Üçüncü konumuzsa yarım kalan işlerin, görevlerin, ilişkilerin insanda nasıl bir etki oluşturduğu oldu. Son olarak bunları yönetmek üzere ne yapılmalı sorusuna genel olarak


bir cevap verdik.

Beynimiz dış dünyayı ve oradaki herşeyi bir bütünlük içinde algılama eğilimindedir. Detaylardan çok o detayların oluşturduğu bütün önemli olarak algılanır. Diğer taraftan bütünü bozan, yarım kalan, eksik olan, tamamlanmayan işler, ilişkiler, süreçler zihinde kolay unutulmaz ve bir zihinsel yük oluşturur. Her yarım kalan iş, ilişki veya süreçte karşılanmayan bir ihtiyaç vardır. Zihnimiz bu ihtiyacı karşılamadıkça rahat etmez ve bize bunu sıklıkla hatırlatarak rahatsızlık verir. Bu yük, bu rahatsızlık hali özellikle uçuşta bir pilotun analiz etmesini, doğru karar almasını, durum

farkındalığını, monitor etme becerisini zayıflatabilir. Ayrıca stres oluşturarak olumlu atmosferi bozabilir.

Kişisel farkındalık, kendimizi izlemek, geri bildirim için ilk gerekliliktir. Sonrasında ise rehberimiz pilot yetkinlikleri olmalıdır. Kendimizle ilgili güçlü ve iyileşmeye açık alanları pilot yetkinlikleriyle ilişkilendirerek, uygun adımları izleyerek yönetmeliyiz. Kişisel farkındalığın yüksek olduğu, ihtiyaçların ekip işbirliğiyle önemli ölçüde karşılandığı ve böylelikle görevlerin zamanında/etkin tamamlandığı uçuş ortamları dileklerimle...

Emniyetli ve keyifli uçuşlar dilerim.

Saygılarımla. 

FIT TO FLY

Gelir Kaybınız, Hayatınız, Primleriniz,
Hem de Aileniz Güvende!



FIT TO FLY Hayat Sigortası, sevdiğinizlerle birlikte bugününe ve yarınlarınıza finansal koruma sağlar. Kalıcı Gelir kaybı (Sağlık Sertifika Kaybı), geçici gelir kaybı, vefat teminatı ile süre boyunca risklerinizi güvence altına alırken, risk gerçekleşmezse süre boyunca ödediğiniz primlerin tamamını size iade eder.

Kalıcı ve Geçici Gelir Kaybı Teminatları

FIT TO FLY ile Gelir kaybınızı güvence altına alacağız. Sigorta süresince, olası kaza veya hastalık durumlarında siz ve sevdiğiniz hayatına kaldığı yerden devam ederken, Geçici Gelir kaybında ki aylık maddi kaybınızı, poliçeden alacağınız geçici tazminat ödemeleri dengede tutmanızı sağlar.

Yaşam Kaybı Teminatı

Yaşam Kaybı Teminatı ile pilot olarak sizi tüm uçuşlarınızda teminat altına alırken, olası risklere karşı sevdiğinizin geleceğini finansal güvence altına alırsınız.

Süre Sonu Hayatta Kalma Teminatı

Sigorta süresi sonunda risk gerçekleşmediği takdirde Yaşam Kaybı Teminatı ile Gelir Kaybı Teminatı için ABD Doları cinsinden ödediğiniz primlerin %80'i tüm primlerin eksiksiz ödenmesi haline ise ödenen primlerin %100'ünü iade eder.

Vergi Avantajı

Ödediğiniz primleri yasal limitler çerçevesinde, her sene vergiye tabi olan gelirinizden indirerek %15 ile %40 arasında değişen avantajlara sahip olabilirsiniz. Söz konusu avantajların yasal çerçevesi 193 sayılı Gelir Vergisi Kanunu'nun 63. maddesi ve 89. Maddelerinde açıklanmaktadır. Yaşam Kaybı Teminatı VİV kurallarına tabidir.



HAVACILIKTA DUYGUSAL ZEKA



Atilla DUYAR
Emekli Kaptan Pilot



LİDERLİK VE KAPTANLIK PEK ÇOK HASSAS DENGEYİ BİRLİKTE YÜRÜTMEYİ GEREKLİ KILIYOR. BUNLARDAN BİRİ DE EKİP YÖNETİMİ ESNASINDA KULLANILAN DİLDİR. UÇUŞ EKİBİNİZLE KURDUĞUNUZ İLETİŞİM DİLİNİZ, ARANIZDAKİ İLİŞKİYİ VE UÇUŞ EMNİYETİNİ DOĞRUDAN ETKİLİYOR. BU İLİŞKİYİ KUVVETLENDİRECEK PÜF NOKTALARINI DİLİM DÖNDÜĞÜ KADAR SİZLERE AKTARMAK İSTİYORUM.



Havacılık alanında duygusal zeka; Uçucuların veya bireylerin duygularını anlama, kontrol etme ve başkalarının hissettiği duyguları anlamlandırma yeteneği olarak tanımlanır.

Bu beceriler profesyonel yaşamda etkili liderlik, başarılı iletişim ve sağlam iş ilişkileri

kurma konularında kritik bir rol oynar. Çalışanların güçlü bir duygusal zekaya sahip olması ekip içinde işbirliğini artırabilir, çatışma yönetimini kolaylaştırabilir ve görevlerin hedeflerine ulaşmada daha etkili bir yol haritası oluşturabilir.

Duygusal zeka, soğukkanlılık, anlayış ve empati gibi unsurları içererek uçuculuk hayatında

sadece bireylerin kişisel gelişimine değil, aynı zamanda şirketin genel performansına da önemli katkılarda bulunabilir.

Duygusal Zeka Uçuş Hayatında Neden Önemlidir?

Uçuş hayatında duygusal zeka; personelin duygularını anlama, kontrol etme ve

başkalarının duygularını anlayabilme becerilerini içerdiği için çok önemlidir. Havacılık dünyasında duygusal zeka; etkili liderlik, başarılı iletişim, CRM ve iş ilişkilerinde başarı için temel bir unsurdur.

Duygusal zekaya sahip olan uçucular , duygusal farkındalıkları sayesinde iş ortamlarındaki dinamikleri daha

DUYGUSAL ZEKA, SOĞUKKANLILIK, ANLAYIŞ VE EMPATİ GİBİ UNSURLARI İÇEREREK UÇUCULUK HAYATINDA SADECE BİREYLERİN KİŞİSEL GELİŞİMİNE DEĞİL, AYNI ZAMANDA ŞİRKETİN GENEL PERFORMANSINA DA ÖNEMLİ KATKILARDA BULUNABİLİR.



iyi anlar ve bu anlayışlarını etkili bir şekilde kullanarak çatışmaları çözer.

Duygusal zeka, liderlik pozisyonlarında başarılı olmayı destekler. Liderler, duygusal zekalarını kullanarak ekiplerini motive edebilir, duygusal ihtiyaçlara duyarlılık gösterebilir ve zorlu durumları yönetme yeteneklerini artırabilir.

Çatışma Çözme Yeteneği

Duygusal zeka, çatışma çözme süreçlerinde etkili bir şekilde kullanılabilir. Uçucular, duygusal zekalarını kullanarak görev anındaki çatışmaları daha anlayışlı bir şekilde ele alabilir, empati gösterebilir ve uygun çözümler bularak uçuş emniyetine önemli katkıda bulunabilirler.

İşbirliği ve Ekip Çalışması

Duygusal zeka, ekip içinde işbirliğini de artırır. Bireyler

duygusal zekalarını kullanarak diğer ekip üyeleriyle daha iyi iletişim kurabilir, empati gösterebilir ve ekip dinamiklerini olumlu bir şekilde etkileyebilir.

Stresle Başa Çıkma Yeteneği

Duygusal zeka, stresle başa çıkma yeteneğini güçlendirir. Uçucular, duygusal zekalarını kullanarak stresli durumlarla daha etkili bir şekilde stres ile baş edebilir ve bu durumları olumlu bir perspektife dönüştürebilir.

Duygusal Zeka Nasıl Geliştirilebilir?

Duygusal zeka, bilinçli bir



daha etkili bir şekilde kullanabilirsiniz:

Öz Farkındalık

Kendi duygusal durumlarınızı anlamak için öz farkındalık geliştirin. Duygularınızı tanıyın, ne zaman ve neden hissettiğinizi anlamaya çalışın.

Duygusal İfade

Duygularınızı açıkça ifade etmeyi öğrenin. İhtiyaçlarınızı ve düşüncelerinizi net bir şekilde ifade ederek etkili iletişimi destekleyin.

Empati Geliştirme

Başkalarının duygusal durumlarını anlamak için empati geliştirin. Karşınızdaki kişinin bakış açısını

çaba ve pratikle geliştirilebilen bir beceridir. Duygusal zeka becerilerini güçlendirmek için aşağıdaki yöntemleri kullanabilir, bu yöntemleri uygulayarak duygusal zeka becerilerinizi geliştirebilir ve havacılık alanında her seviyede

anlamak, duygusal zekanızı güçlendirebilir.

Duygusal Yönetim

Negatif duygularla başa çıkma ve olumsuz durumları ele alma becerilerini geliştirin. Stresle başa çıkma stratejilerini öğrenerek duygusal dengeyi koruyun.

İletişim Becerileri

Etkili iletişim kurma becerilerinizi geliştirin. Anlayışlı bir dinleyici olun, açık ve etkili bir şekilde iletişim kurun ve geri bildirimlere açık olun.

İnsan İlişkilerini Güçlendirme

Duygusal zekanızı güçlendirmek için sosyal ilişkilerinizi dikkatlice yönetin. İnsanlar arası ilişkilerde empati göstermek ve işbirliği yapmak, duygusal zekanın gelişmesine katkı sağlar.

Duygusal Zeka Eğitimleri

Duygusal zeka eğitimi almak, bu becerileri daha sistemli bir şekilde geliştirmenize yardımcı olabilir. Seminerlere katılmak veya uzman bir koçla çalışmak duygusal zeka becerilerinizi artırabilir.

Duygusal Zekayı Günlük Yaşamınıza Entegre Etme

Günlük yaşamınızda uçuştan kalan zamanlarda duygusal zeka becerilerinizi sürekli olarak uygulayarak, bu becerilerin otomatikleşmesini sağlayabilir ve zamanla güçlenmelerine katkıda bulunabilirsiniz.



Duygusal Zeka Eğitimleri havacılıkta Nasıl Kullanılır?

Duygusal zeka eğitimleri havacılıkta bireylerin duygusal zeka becerilerini güçlendirmesine ve bu becerileri günlük iş süreçlerine entegre etmesine yardımcı olabilir. Hatta önerim; tazeleme eğitimlerinde konu hem teorik hem de case study şeklinde ele alınmasıdır. İşte duygusal zeka eğitimlerinin havacılık hayatında nasıl kullanılacağına dair en önemli noktalar şunlardır:

Ekip İletişimi

Eğitim programları, ekip içi iletişimi artırmaya yönelik becerileri kapsayabilir. İletişimde duygusal zekayı kullanmak ekip üyeleri arasındaki anlayışı

artırabilir ve işbirliği ile sonuçlanan daha etkili iletişimi teşvik edebilir. CRM derslerinde eksik kalan bu konu mutlaka irdelenmelidir.

Yolcu İlişkileri

Duygusal zeka, yolcu ilişkilerinde de önemli bir rol oynar. Eğitimler yolcuların duygularını anlama ve olumlu bir müşteri deneyimi sağlama becerilerini artırabilir.


İnsan Kaynakları Yönetimi

Duygusal zeka eğitimleri, insan kaynakları profesyonellerine işe alım süreçlerinde ve personel yönetiminde duygusal zeka becerilerini kullanma konusunda rehberlik edebilir.

Uçuş Performansı ve Verimlilik

Duygusal zeka eğitimleri, bireylerin iş performansını artırmalarına ve daha verimli çalışmalarına katkıda bulunabilir. Bu eğitim bireylerin duygusal zekalarını kullanarak iş görevleriyle daha etkili bir şekilde başa çıkmalarına yardımcı olabilir.

Duygusal zeka, iş hayatında ve özellikle havacılıkta ve çeşitli alanlarda kullanılarak bireylerin ve organizasyonların genel başarısına olumlu bir katkı sağlayabilir.

Sonuç olarak, hayatın her alanında uygulanması gerekli olan bu konuya üstün yeteneklere sahip uçucular arasında da acilen yer verilmelidir. 



www.talpa.org

62 yıllık birikim ve deneyim...

TALPA demek

Dayanışma ve birlikte hareket etmek

DEMEK

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

+90 (212) 662 12 01



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



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



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



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



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

ETKİLİ İNSANLARIN ZAMAN YÖNETİM ANLAYIŞI

Sürekli yaptığımız şey neyse, biz de oyuuz.O halde mükemmellik bir edim değil, bir alışkanlıktır.

Aristoteles



Deniz TÖREN

Nurul İnşaat ve Ticaret A.Ş.



Zaman yönetimi kavramı çok basit bir şekilde önceliklere göre örgütlenip uygulamaya geçme faaliyeti olarak ifade edilebilir. Kavram bir cümle ile basit bir şekilde ifade edilse de uygulanması kişilerin yaklaşımına göre ciddi farklılıklar göstermektedir. Örneğin kimileri zamanı kontrol altında tutmak için kontrol listeleri oluştururken, kimileri de takvimler ve randevu defterleri tasarlamaktadır. Yakın zaman önce bu yaklaşımlara temel değerler, vadelere göre belirlenmiş hedefler ve günlük planlamalar da eklenmiştir. Bu nedenle bazı insanların bazen kendilerini fazlasıyla programlanmış hissettiği de olmuştur.



	Acil	Acil Değil
Önemli	I	II
Önemli Değil	III	IV

Grafik 1: Zaman yönetim matrisi.

İnsanlar genel olarak zamanlarını Grafik 1'de gösterilen zaman yönetim

matrisindeki dört kareden birinde geçirmektedir. Bu matrise göre bir faaliyeti tanımlayan iki etken bulunmaktadır: Önem ve aciliyet. **Acil**, bir işin “hemen” yapılması gerektiğini ifade eder. Örneğin çalan bir telefon acildir. Çevredeki herkes “acil bir şey olabilir” diye telefona bakmanızı işaret eder.

Acil konular gözle görülür ve harekete geçmeleri yönünde bireylerin üzerinde

baskı oluşturur. Ancak ironik bir şekilde, belki de basit olduklarından gerçekleştirilmeleri kişilere zevk verir. Çoğunlukla başkalarının isteklerini dile getirirler. Bu nedenle de önemsizdirler.

Önem ise sonuçlarla ilgilidir. Önemli her şey, değerlerinize, önceliklerinize ve görevlerinize katkıda bulunur. Acil konulara tepki verirken, acil olmayan ama önemli konular için inisiyatif alır ve harekete

geçersiniz. Sonunu düşünerek bir işe başlamıyorsanız ya da değerleriniz ve hedefleriniz konusunda net bir düşünceniz yoksa günlük iş akışına kapılarak sadece acil işlere tepki vermeniz en doğal sonuçtur. Böyle bir ortamdan katma değerli iş çıkmaz.

Zaman yönetim matrisi incelendiğinde I nolu karenin “hemen” yapılması gereken ve “önemli” sonuçlar doğuran konularla ilişkili olduğunu görürsünüz. Büyümekte olan bir kar topunu andıran bu karede ne kadar çok fazla vakit geçirirseniz o kadar fazla tükenirsiniz. Çünkü bir sorun biterken bir diğeri başlar. Zamanlarının çoğunu I nolu karede geçiren insanlar, kalan kısa sürelerini rahatlamak için önemsiz ve pek acil olmayan konuların olduğu 4 nolu kareye park ederek tüketirler. Krizleri yönetmeyi deneyen ama krizlerin esiri olan insanlar bu gruba girer. Bu insanlar, II ve III nolu karelerin çok nadiren farkına varırlar.

Bazı insanlar ise kendilerini I nolu karede zannederler. Halbuki onlar “acil” ama “önemsiz” konuların toplandığı, kısa vadeli odağın geçerli olduğu III nolu karededirler. Konular genelde karşı tarafın beklenti ve önceliklerine göre acildir. Acil konulara geliş güzel tepkiler verildiği için de kurulan ilişkiler yüzeyseldir.

Zamanlarını ağırlıklı olarak III ve IV nolu karelerde geçiren bireyler genelde sorumsuz bir yaşam sürer ve etkinliklerini, diğer kişi ve kurumlara bağımlı



olarak sürdürürler. Etkili insanlar bu karelerden ve bu kişilerden uzak durur. Çünkü her biri önemsizdir.

Etkili insanlar II nolu karede vakit geçirerek kareyi I nolu kareye doğru genişletirler. Çünkü II nolu kare etkili insanların oyun alanıdır. İlişkiler kurmak, uzun vadeli planlar yapmak, önleyici tedbirlere yönelik bazı hazırlıkları tasarlamak hep II nolu karenin oyun alanının faaliyetleridir. Bunlar yapılması gereken ama acil olmayan, bu nedenle diğer insanların pek de rağbet etmediği faaliyetlerdir. Vizyoner, özdenetim ve disiplin sahibi insanlar bu alanda at koşutur. Bu sayede orta uzun vadede

acil iş yok denecek kadar az sayıya iner.


Etkili insanların zihinleri sorunlara değil, fırsatlara açıktır. Fırsatları beslerken, sorunları kuruturlar. Önlemleri önceden düşünerek tertibini alır, önemsiz acil işleri delege ederken; verimliliklerini artıran önemli işlere öncelik vererek etkinliklerini maksimuma çıkarırlar.

Stephen R. Covey'in iki sorusuna verdiğiniz cevaba göre siz de etkinlik sahasındaki oyun alanınızı ve bu oyun alanındaki etkinliğinizi belirleyebilirsiniz:

1. Kişisel yaşantınızda yapabileceğiniz ve düzenli yaparsanız yaşamınızda son derece olumlu fark yaratabilecek tek şey nedir?

2. İş yaşantınızda yapabileceğiniz ve düzenli yaparsanız yaşamınızda son derece olumlu fark yaratabilecek tek şey nedir?

Her iki soruya da vereceğiniz cevaplar II nolu kare faaliyet alanına girer ve bu etkinlikleri düzenli yaparsanız yaşantınızdaki etkililiğiniz katbekat artar.

Uzun lafın kisası; önemli olan zamanı değil, kişinin kendisini yönetmesidir. Çünkü doyum, gerçekleşmenin yanı sıra beklentinin de bir fonksiyonudur. Bu nedenle etkili insanların odak noktası yöntemler ve zaman değil, sonuçlar ve kaliteli ilişkileri koruyup geliştirmektir. **Pareto Etkisi** de bu değil midir zaten? Sonuçların %80'ini, etkinliklerin %20'si belirler. 

TABLOLARDAKİ TIP



Prof. Dr. Oğuz DİCLE
Dokuz Eylül Üniversitesi
Tıp Fakültesi
Radyoloji Ana Bilim Dalı

TIP İLE SANAT ARASINDA ÇOK ÇEŞİTLİ BAĞLANTILAR BULUNUR. BUNLARDAN BİRİNİ YAZIMIZA KONU EDİNECEĞİZ. TABLOLARDAKİ TIP BAŞLIĞINDAN ANLAŞILACAĞI GİBİ İLĞİ ODAĞIMIZ RESİM SANATI. RESSAMLARIN, YAŞAMIN EN ÖNEMLİ UNSURLARINDAN BİRİ OLAN SAĞLIĞI GÖZARDI ETMELERİ ELBETTE BEKLENEMEZ. ÖYLE OLUNCA, RESİM SANATI TARİHİNDE ÇOK SAYIDA TABLODA YA TIP VE SAĞLIĞA İLİŞKİN KONULAR YER ALMIŞ YA DA RESSAMLARIN SAĞLIKLARINA İLİŞKİN SORUNLARIN RESME YANSIDIĞI GÖRÜLMÜŞTÜR. BU DURUM DEĞİŞİK ARAŞTIRMALARA DA KONU OLURKEN, KONUYLA İLĞİLİ MAKALELER VE KİTAPLAR YAZILMIŞ, KİMİ FAKÜLTELERDE RESİMLER DERS MATERYALLERİNE DÖNÜŞMÜŞTÜR.



Tıp ile sanat arasında çok çeşitli bağlantılar bulunur. Bunlardan birini yazımıza konu edineceğiz. Tablolardaki tıp başlığından anlaşılacağı gibi ilgi odağımız resim sanatı. Ressamların, yaşamın en önemli unsurlarından biri olan sağlığı gözardı etmeleri elbette beklenemez. Öyle olunca, resim sanatı tarihinde çok sayıda tabloda ya tıp ve sağlığa ilişkin konular yer almış ya da ressamların sağlıklarına ilişkin sorunların resme yansdığı görülmüştür. Bu

durum değişik araştırmalara da konu olurken, konuyla ilgili makaleler ve kitaplar yazılmış, kimi fakülterde resimler ders materyallerine dönüşmüştür.

Konuyu örneklemek açısından en bilinen örnekle başlayalım. Rembrandt'ın Anatomi dersi tablosunu sanırım görmeyen çok az insan vardır. Tablo, esasen, yapıldığı 1602 yılında henüz icat edilmeyen fotoğrafın işlevini görmek üzere Laiden Tabip Odası Yönetim Kurulu tarafından sipariş edilmişti. Dönemin oda (Lonca) başkanı Dr. Tulp önemli

bir cerrahtı. Resimde yer alan sekiz kişiden ortada yer alan ve gerçekleşen otopside sorumlu Dr. Nicolas Tulp aynı zamanda giydiği şapka ile de diğerlerinden ayırt edilebiliyordu. Otuz dokuz yaşındaki genç cerrahın yönetimindeki tabip odası bu resmin bir otopsi sahnesi şeklinde çizilmesini arzu etmişti. O dönemde halkın önünde iki haftada bir gerçekleştirilen otopsiler oldukça popülerdi. Bu uygulamalar genellikle soğuk kış aylarında yapılır büyük ilgi görürdü.

Resme konu olan otopsi

yine bir kış günü bir dış mekanda gerçekleşti. İşin ilginç yanı bu tarihi günü gününe bilebiliyoruz. Zira ressam bu tarihi resmin bir köşesinde 16 Ocak 1632 olarak resmetmiş ve ölümsüzleştirmiş. Dikkat edilirse tablodaki mekan kemerli bir yapıdır. Ahşap süslemeli ayaklar üzerine inşa edilmiş bu sundurma yapısı benzer gösteriler için uygun olduğu kadar resmin arka planına bir hareket ve denge de getirmektedir.

Elbette resme ilk bakışta dikkat çeken en önemli unsurların başında otopsi için masada çapraz olarak yatırılmış ceset geliyor. Rembrant'ın resminde en başarılı olduğu ışık gölge oyunlarının en iyi örneklerinden biri olan bu tabloda cesedin baş ve ayak dışındaki bölümleri bol ışıkla aydınlanmış durumda. Ne var ki, soygunculuk suçundan idamla cezalandırılmış, adının Ariaen het Kint olduğunu bildiğimiz kişinin yüzüne inen gölge, bizi ölümün soğuk yüzü ile karşı karşıya bırakıyor. Ölümün soğukluğu sadece cesedin yüzünde değil, aynı zamanda ayaklarında da hissedilir. Vincent van Goh'un kardeşi Teo'ya yazdığı bir mektubunda, Rembrant'ın cesedin ayaklarında kullandığı toprak renginin kendisini ne denli etkilediği not edilmektedir.

Cesedin ayak ucuna



yerleştirilmiş dev bir kitap da sanat tarihçilerinin ilgi odağı olmuştur. Bu kitabın, dönemin ünlü anatomisti ve kan dolaşımını bularak adını tarihe yazdıran William Harvey'ye ait olduğu kabul edilmektedir. Bir görüş ise kitabın bir başka anatomiste, Vesalius'a ait olduğudur. Resmin yapılışından yüzyıl önce yaşadığı ve kendisi için çizilmiş eski bir resimde, bir bedenın açılmış ön kasları ile birlikte olduğu dikkate alınır, bu görüşü desteklemek yanlış olmaz. O güne kadar, tıp alanındaki tüm bilgileri içerdiğine inanılan bu kitabın resimde yer almasının bir ustaya saygı gereği seçilmiş olduğu düşünülebilir.

Bu tablonun sanat tarihinde ayrıcalıklı bir yer edinmesinin en önemli nedenlerinden biri de kişilerin resimdeki yerleştirme yöntemidir. O dönemde çokça yapılan benzer lonca resimlerinde portresi yapılacak kişilerin simetrik bir dizilim

içinde resmedilmelerine karşın Rembrant bu tablosunda kişileri sanal bir üçgen çerçevede resmetmektedir. Üstelik dikkatli bakıldığında her biri ayrı bir yöne bakmaktadır. Karizmatik duruşu ile Dr. Tulp da farklı bir yöne odaklanmıştır. Bu seçimin, resimde bir hareket yaratma nedeniyle yapıldığı düşünülmüştür.

Resimde yer alan kişilerin kimler olduğu da açıkça bilinmektedir. Zira bu kişilerin isimleri Dr. Tulp'un solunda arkada duran kişinin elindeki kağıtta yer almaktadır. Kişiler incelendiğinde tabloda yer alan iki kişinin hekim olmadığı anlaşılmıştır. Şehrin aristokratlarından olan bu iki kişi tablonun sponsorluğunu yaptıkları için bu onuru elde etmişlerdir.

Resmin ilginç sırlarından birini son bölüme bırakarak biraz da ressamımızdan söz edelim. Asıl adı Rembrant Harmenszoon van Rjin olan Rembrant bir değirmencinin oğlu olarak 1606'da Leiden'de doğmuştu. Ressam olma tercihi ile devam ettiği üniversiteyi bırakan Rembrant, ünlü ressam Caravaggio'nun tekniği etkisinde yetişmiş. Huygens adlı bir zenginın desteği ile parlamaya başlayan ressam Amsterdam'lı bir sanat danışmanı olan Uylenburg'la tanıştıktan sonra bu kente yerleşmeye karar vermişti. Yüzlerce otoportresi yanısıra tarihe iz bırakan büyük eserler

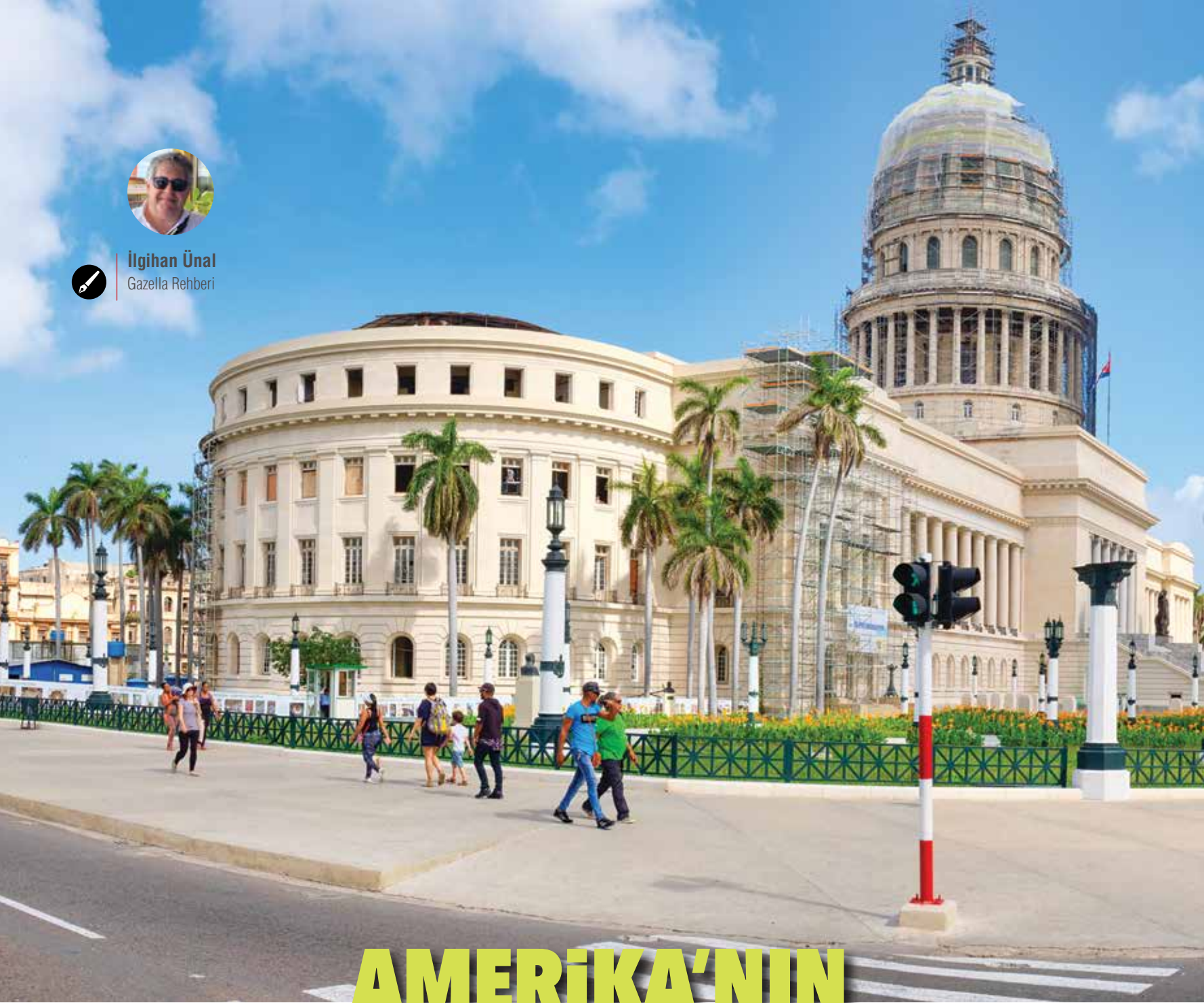
verdi. Üzerinde konuştuğumuz tabloda ressamın imzasında ismini izleyen "f" harfi bulunuyor. O dönemde usta ressamların bir tür kalite garantisi oluşturan bu simgeden de anlaşılacağı gibi Rembrant yaşarken kendini sanat dünyasına kabul ettirmiş bir sanatçı. Rembrant 63 yaşında yine bu kentte yaşama veda etti.

Şimdi gelelim resimdeki ilginç sır. Bunun için tekrar Dr. Tulp'a döneceğiz. Dr. Tulp sağ elindeki forseps ile cesedin sol kolundaki bir kası tutmaktadır. Normal koşullarda otopside öncelikle karnın açılması gerekirken resimde sadece sol kol kaslarının disseke edilmiş olması bir kurgu yapılmış olduğunun kanıtı. Tablonun adının Dr. Tulp'un Anatomi dersi olması da buradan geliyor. Ancak henüz sırrı açıklamadık. Sır nerede diye soracak olursanız Dr. Tulp'un sol eline bakmanızı isteyeceğim. Aslında bu ele, Dr. Tulp'un hemen sağında aşağıda duran hekimlerden biri de dikkatle bakmaktadır. Sol elin, parmakların uç bölümünü içe kıvrımış haldeki bu hareketi esasen Dr. Tulp'un sağ elindeki pensetle tuttuğu m. flexor digitorum superficialis adı verilen kasların sağladığı hareketini göstermektedir.

Umarım bu ayrıntılardan sonra bu ünlü tabloya bakışınız biraz olsun değişmiştir. Öyle ya görme ve bakmak ayrı şeyler. Anlamak ise sevgiyi besliyor. Başka resimlerle tıp ve resim yolculuklarında buluşmak dileklerimle. ▽



Ilgihan Ünal
Gazella Rehberi



AMERİKA'NIN AVRUPA'YA AÇILAN KAPISI:

KÜBA



Karayıpların en büyük adası olan Küba günümüzden 500 yıl kadar önce İspanyollar tarafından önemli bir askeri merkez olarak kurulmuştur. 1514 yılından itibaren İspanyollar daha da öteye giderek Orta ve Güney Amerika'ya ilerlerken Küba adasını hep lojistik ve askeri merkez olarak kullanmışlardır.

Durum böyle olunca kıtadan toplanan bütün değerli metaller önce Küba'ya daha sonra İspanya ve Avrupa'ya götürmüşlerdir. Gelen bu zenginlikle birlikte adaya İspanyadan soylu aileler ve bu zenginliği paylaşmak isteyen Korsanlar akın etmişlerdir. Adaya yapılan yatırımlar arttıkça insan gücüne de ihtiyaç olunca Afrika'dan köle ticareti

başlamıştır. Günümüzde halkın önemli bir kısmı Afrika kökenli olup atalarının kültürlerini de yaşatmaya çalışmaktadırlar. Afrika ve Hindistan'dan getirilen bir çok bitki ve tarım ürünü adaya ekilmiştir. 20. yüzyıl ortalarına kadar şeker kamışı üretimi ülkenin en önemli gelir kaynaklarından bir tanesi olmuş. 400 yıl kadar İspanyolların hakimiyetinde olan Küba

ABD'nin müdahalesi ile birlikte özgürlüğüne kavuşmuş. 1959 yılına kadar süren ekonomik ve politik problemlerin sonunda Fidel Castro ve arkadaşları yönetimi ele almışlar. Fidel castro 2016 yılında vefat edene kadar önce Sovyetler Birliği'nin desteğini alarak daha sonra tek başına sosyal bir devlet idealinde gerçekleştirmeye çalışsa da doksanlı yıllardan

İtibaren ülke büyük Sorunlar yaşamıştır. Durum böyle olunca ülkeyi turizme açmaya karar vermişler ve İspanyol şirketleri ile ortaklık yaparak bir çok turistik tesis açmışlardır. Her yıl yaklaşık 3 milyon turist, adaya Fidel Castro ve arkadaşlarının yazdığı bu hikâyeyi görmeye, bununla birlikte bir çok şarkıya ilham olmuş müzik ve dans ritimlerini, ayrıca beyaz doğal kumla bezenmiş olan harika plajlarında ve denizi de görmeye gelmektedirler.

110.000 km'ye yayılmış olan ülkenin başkenti Havana'ya Türk Hava Yolları haftada dört sefer yapmaktadır. Yakın zamanda ise her gün bir sefer planlanmaktadır. İstanbul'dan 12,5 saat süren uçuşla birlikte başkent Havana'ya ulaşip daha sonra adanın tamamı gezilebilir.

Başkent Havana çok yakın zamanda 500. kuruluş yıldönümünü kutladı. Şehir günümüzde tarihi bir platform gibidir ve bu tarihi dokusu hiç bozulmamıştır. Şehrin sokaklarında yürürken bütün bu tarihi doku zevkle görülebilir. Özellikle eski Havana şehri için meydanlar ve kemerli yapılar şehri diyebiliriz. En önemli meydanları Plaza de Armas , Plaza Vieja ve Parque Central dir. Bu bölgede bir çok restoran ve bar canlı müzik eşliğinde yerel mutfak ve içecek kültürlerinin en güzel örneklerini turistlere sunarlar. Şehrin önemli yapılarından olan Kale ve hisarları ise Havana'yı ikiye bölen doğal liman bölgesinin diğer tarafında bulunmaktadır. Günümüzde



müzeyle çevrilmiş olan bu kalelerde zamanında Fidel ve kardeşi Raul Castro ile Kübalı olmasa da Küba devrimi'ne çok katkısı olmuş Che Guevara da bir dönem yaşamıştır. Şehir merkezinde en önemli yapılar içinde eski başkanlık Sarayından çevrilmiş Devrim Müzesi, Capitolio ismi ile anılan parlamento binası ve adını ünlü balerin Alicia Alonso'dan alan kültür merkezi binaları sayılabilir. Önemli Kübalı ressam ve heykeltıraşlarının harika eserlerini görebileceğiniz Ulusal Güzel Sanatlar müzesi'ni görmeden geçmemek gerekir.

Havana haricinde ülkenin batısında gezilebilecek yerler arasında ekolojik açıdan harika

bir coğrafya olarak kabul edilen Vinales vadisi de vardır. Yine Havana'dan 2 saat mesafede bulunan plaj bölgesi Varadero en çok ziyaret edilen yerlerden biridir.

Ülkenin ortasına doğru bulunan en eski yerleşim merkezlerinden Trinidad şehri mükemmel korunmuş olan kolonyal mimarisi ve tarihi dokusu ile çok turist

çekmektedir. Yol boyunca hem doğal hem de bir çok tarihi yer barındıran adada en önemli gezi yerlerinden bir tanesi Che Guevara'nın anıt mezarının bulunduğu Santa Clara şehridir. Ülkenin daha da doğusuna gitmek isteyen turistler biraz yorucu da olsa yine mükemmel korunmuş tarihi dokusuyla Camagüey ve ülkenin ikinci başkenti diyebileceğimiz



**Katkılarından dolayı
Gazella Turizm'e
teşekkür ederiz**

**GAZELLA
TURİZM**

Santiago şehirlerini gezebilirler.

Yıl boyunca ılıman bir iklime sahip Küba'yı her dönem gezebilirsiniz. Küba'ya giriş vize ile olmaktadır ve seyahatleri organize eden şirketler vizeyi kolaylıkla temin etmektedirler. ülkenin sembolü haline gelmiş ürünler arasında Puro, kahve ve Rom içkisini sayabiliriz. Her şehirde bulunan küçük el sanatları çarşılarında ise genelde ahşaptan üretilen bir çok süs eşyasını bulunabilir.

Turistler için güvenilir bir ülke olan Küba her geçen gün hizmet kalitesini artırmaya çalışmaktadır. Güleryüzlü Kübalıların turizmdeki sloganı ise; !Viva Cuba! 🇨🇺

HAVACILIKTA ERGONOMİ



Dr. Arif TUNCAL

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



Dr. Seda ÇEKEN

İstanbul Üniversitesi
Havacılık Psikolojisi
Araştırmaları Enstitüsü



Ergonomi bir odaya ilk kez girildiğinde ışık anahtarının erişilebilir bir konuma yerleştirilmesi, mutfak dolaplarının hem baş yaralanmalarını önleyecek kadar yüksek hem de raflarına kolayca ulaşılacak kadar alçak olacak şekilde tasarlanması veya bir sandalyenin oturma yüksekliğinin yemek yerken dik oturmayı desteklemesi gibi

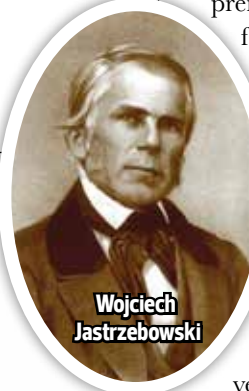
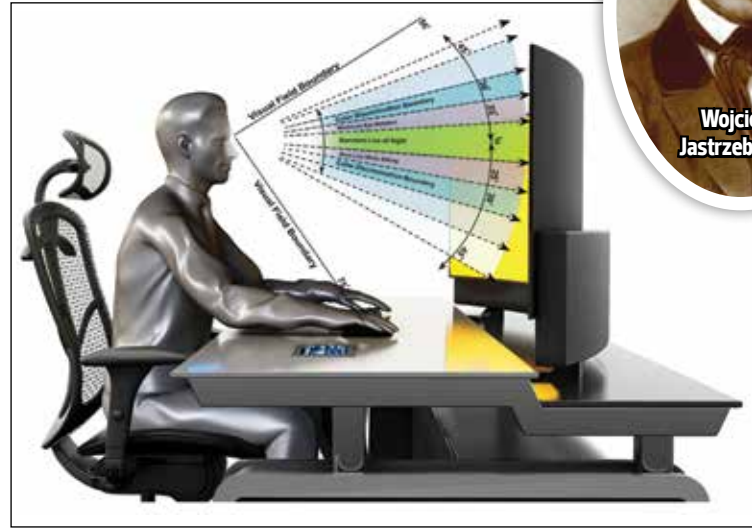
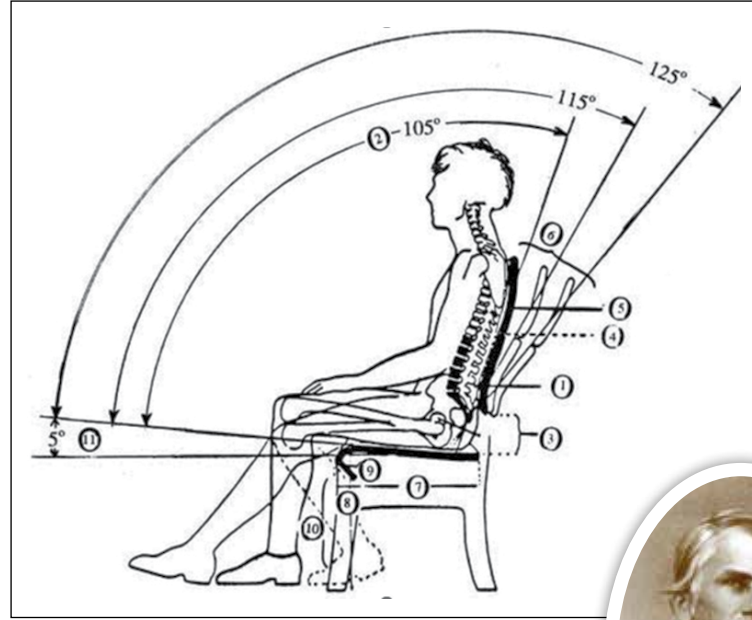
unsurlarla doğrudan insan faktörleriyle ilişkilidir. İyi tasarım, fark edilebilir sorunlar yaratmadığı için genellikle göz ardı edilmektedir ancak tasarım kötü olduğunda bu hemen fark edilebilir hale gelir. Örneğin, bir havalimanındaki yetersiz yönlendirme tabelaları yönelim bozukluğuna yol açabilir veya bir cihazdaki karmaşık talimatlar kullanıcıları çaresiz hissettirebilir. Kötü tasarlanmış

ambalajlar, el yaralanmaları gibi fiziksel yaralanmalara neden olabilir veya kullanıcıların ihtiyaç duydukları durumlara erişmek için eşyaları yeniden düzenlemelerini gerektirebilir. Kötü ergonomiden kaynaklanan bu gibi küçük sorunlarla günlük durumlarda karşılaşılır. Ancak günümüzde ergonomi kapsamı bu senaryoların çok ötesine uzanmaktadır.

Ergonomi terimi, Antik

Yunancadaki "ergon" (iş) ve "nomos" (doğa kanunu) kelimelerinin birleşiminden türetilmiştir. Ergonominin amacı insan özelliklerini, yeteneklerini ve zayıflıklarını anlamak ve bu bilgiyi iş ürünleri ve süreçlerinin tasarımını optimize etmek için kullanmaktır. Fiziksel ergonomi insanların anatomik ve biyomekanik süreçleri ile ilgili çalışma koşullarını optimize ederken; bilişsel ergonomi

zihinsel süreçler ve bilgi işleme ile insan-sistem etkileşimlerini inceler; örgütsel ergonomi ise kurumsal yapılar ve süreçleri ile sosyoteknik sistemlerin etkinliğini artırmayı hedefler. Ergonomi, 20'nci yüzyıldaki teknolojik gelişmelerin ortaya çıkardığı tasarım ve operasyonel zorluklara yanıt olarak ortaya çıkmıştır. Bu karma disiplin, uygulamalı bilim insanların karmaşık disiplinler arası sorunları çözmek için bir araya gelmesiyle ortaya çıkarak endüstri mühendisliği ve iş sağlığı gibi alanların tarihsel gelişiminden önemli ölçüde yararlanmıştı. Tarihsel perspektifte ergonominin tarihi, 1857'de Polonya'da Prof. Wojciech Jastrzebowski'nin "ergonomi" terimini ilk kez kullanmasıyla başlamıştır. Bu terim, zamanla dünya genelinde önemli bir disiplin haline gelmiştir. 1921'de Japonya'da Gito Terouka, ergonomi üzerine çalışarak Kurashiki Bilim Enstitüsünü kurmuştur. Aynı yıl, Rusya'da bilimsel iş organizasyonu konferansında verimlilik ile iş güvenliği arasında bir denge kurma yaklaşımı önerilmiştir. II. Dünya Savaşı sırasında psikolojik ve mühendislik analizler sonucu, pilot hatalarını azaltmak amacıyla kokpitler yeniden tasarlanmıştır. Bu dönemde ergonomik tasarımın önemi ortaya çıkmıştır. 1947'de Hywel Murrell, İngiltere Kraliyet Donanmasında hareket çalışmalarını yönetmiş ve ekip düzenlemelerini inceleyen bir ekibe liderlik etmiştir.



1949'da Murrell "ergonomi" terimini önererek 1950'de kabul edilmesini sağlamış ve Ergonomi Araştırmalar Topluluğunu kurmuştur. 1951'de İngiltere'deki ilk ergonomi departmanını faaliyete geçmiştir. 1953'te Avrupa Verimlilik Ajansı, insan faktörlerini üretkenlik projelerine dahil etmeye başlamıştır. Son olarak, 1957'de ABD'de

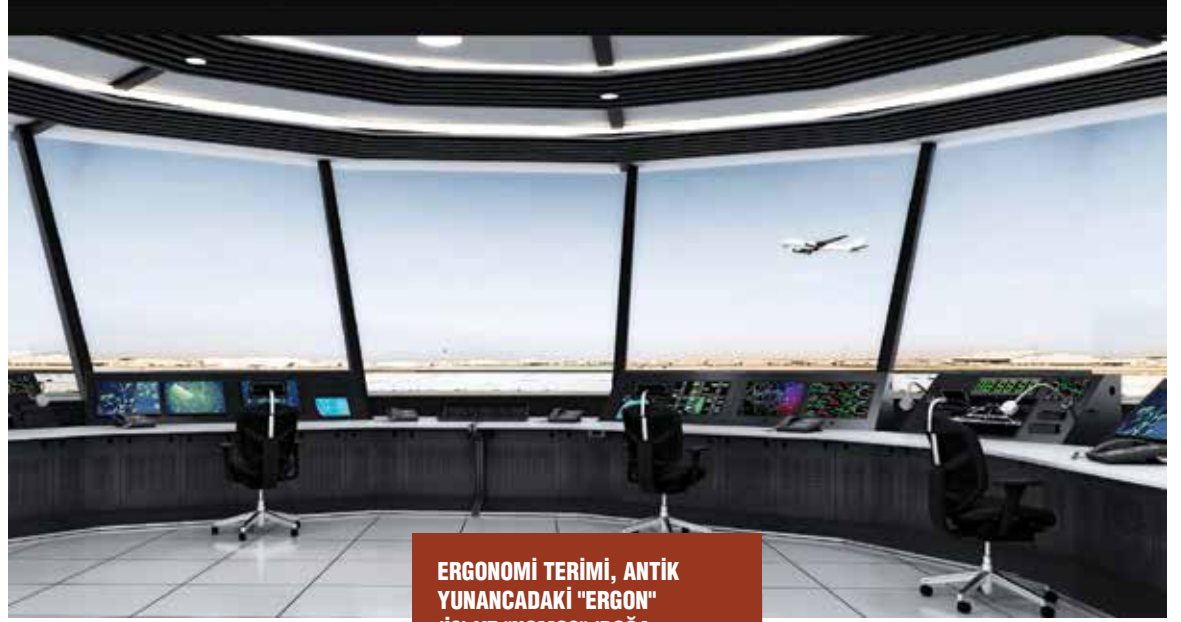
İnsan Faktörleri Derneği kurulmuş ve "İnsan Faktörleri Mühendisliği" vurgulanmıştır; aynı yıl İngiltere'de Journal of Ergonomics yayımlanmaya başlamıştır.

Uluslararası Ergonomi Birliği ve ISO 6385, ergonomi ve insan faktörlerini eş anlamlı olarak kullanmakta ve her iki terimi de şu şekilde tanımlamaktadır: "Ergonomi, insanlar ve

sistemin diğer bileşenleri arasındaki etkileşimleri inceleyen bilimsel bir disiplin olup, insan refahını ve sistem performansını optimize etmek amacıyla tasarım süreçlerinde teori, ilke, veri ve yöntemlerin uygulanmasıyla ilgilenen bir meslektir." Günümüzde ergonomi, biyomekanik, iş fizyolojisi, antropometri (insan boyutu), mesleki psikoloji, çevresel fizik ve öğrenme prensipleri gibi ilgili bilimlerden faydalanır. Bu disiplinler, ergonomik tasarımların insan ihtiyaçları ve yetenekleriyle uyumlu olmasını sağlamak için önemli bir rol oynar. İnsan faktörleri ve ergonomi alanının temel bilgisi, bu etkileşimlerden en iyi şekilde yararlanmak ve etkileşim sırasında çevresel koşulların etkisini etkili bir şekilde değerlendirmek için araç ve makinelerin nasıl tasarlanacağını açıklamaktadır.

Havacılık kazalarının %60 - %80'inin insan hatasından kaynaklandığı uluslararası olarak kabul gören bir olgudur. Bu bağlamda, ergonomik tasarımların insan hatalarını azaltmada kritik rol oynadığı belirtilmektedir. İnsan kaynaklı hataların incelenmesi ve bilinç düzeyinin artırılması, sürdürülebilir emniyet hedeflerine ulaşmak için gereklidir. İnsan odaklı ergonomik stratejiler, performansı sürekli geliştirerek hem havacılık sektöründe hem de ekonomik açıdan önemli katkılar sağlar.

Ergonomi, insan faktörleri ve insan performansı terimleri, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO: International Civil Aviation Organization) gibi havacılık otoriteleri tarafından bile birbirinin yerine kullanılabilir. Bu kavramlar birbirleriyle yakından ilişkilidir. İnsan performansı (HP: Human Performance) bireylerin görevlerini nasıl yerine getirdiklerini ve sistem performansına yaptıkları katkıları ifade ederken insan faktörleri (HF: Human Factors) insanların yetenekleri, özellikleri ve sınırlamaları konusundaki bilgilerin, kullanılan ekipmanların tasarımı, çalışma ortamları ve yapılan işler bağlamında uygulanmasına odaklanır. Havacılıkta ergonomi ise kullanıcının fiziksel durumuna göre tasarlanmış teknik sistemleri, ürünleri ve ekipmanları temsil eder. Bu bakımdan, ergonomi insan faktörlerinin bir alt kümesidir. Havacılıktaki insan faktörleri psikoloji, sosyoloji, antropoloji, havacılık tıbbi ve iş sağlığı, mühendislik, tasarım, istatistik ve bilişim dahil olmak üzere çeşitli disiplinleri kapsar. Düzenleyici pozisyonlardaki bireyler ve kurumlar, bireysel performansı incelemek ve iyileştirmek için bu disiplinlerden yararlanır. Havacılık sektöründe insan faktörlerinin artan önemi, hava trafik kontrol sistemleri, kokpit ve uçak kabin tasarımlarında yeniliklere yol açmıştır. Teknolojideki ilerlemeler, yeni sensör ve iletişim sistemlerinin yanı sıra



ERGONOMİ TERİMİ, ANTİK YUNANCA'DAKİ "ERGO" (İŞ) VE "NOMOS" (DOĞA KANUNU) KELİMELERİNİN BİRLEŞİMİNDEN TÜRETİLMİŞTİR. ERGONOMİNİN AMACI İNSAN ÖZELLİKLERİNİ, YETENEKLERİNİ VE ZAYIFLIKLARINI ANLAMAK VE BU BİLGİYİ İŞ ÜRÜNLERİ VE SÜREÇLERİNİN TASARIMINI OPTİMİZE ETMEK İÇİN KULLANMAKTIR.

cam kokpit yapılandırılmaları da getirmiştir. İnsan faktörleri ve ergonomi disiplini, bu yeniliklerle birlikte, pilotların bu teknolojik gelişmelerden yararlanırken uçağın operasyonuna aktif olarak katılmalarını sağlamaktadır. Havacılıkta ergonomi ve insan faktörleri, sivil ve askeri havacılığın yanı sıra yolcu ve kargo operasyonlarının güvenliği ve verimliliği için de hayati öneme sahiptir. Bu disiplin yalnızca uçağı değil, aynı zamanda hava trafik kontrolünü, uçak bakımını ve politika yapıcılarını da kapsamaktadır. Havacılık tarihinde, başlangıçta bu alandaki yaklaşımlar pilotların kokpit içi faaliyetlerini incelemeye odaklanmış ancak o zamandan beri ekip kaynak yönetimini ve tüm havacılık sistemlerinin modern uygulamalara entegrasyonunu içerecek şekilde gelişmiştir. Ergonomik yaklaşımlar,

bireysel görevlere, tüm sistem yaklaşımlarına, davranışsal kısıtlamalara ve kurumsal kültüre odaklanarak gelişmiştir. Havacılıkta insan faktörleri ve ergonomi disiplini II. Dünya Savaşı'na kadar uzanmaktadır. Havacılıkta ergonomik olarak dikkat çeken bir olay, B-17 Flying Fortress bombardıman uçağının pilotlarının kanatçıklar

yerine iniş takımlarını yanlışlıkla geri çekmesi ve bunun kazaya yol açmasıyla ilgilidir. Bu kaza, kanatçık ve iniş takımı kontrollerinin sırasıyla küçük kanatçıklara ve tekerleklerle benzecek ve hissettirecek şekilde değiştirilmesiyle sonuçlanan bir yeniden tasarımı gerekli kılmıştır. Ayrıca 1970 yılında Toronto'da 109 kişinin ölümüne yol açan uçak kaza raporu DC8 uçaklarında ergonomik hataların etkisini açıkça göstermiştir. DC8 uçaklarında spoilerlar hem manuel hem de otomatik olarak kullanılabilirdi ve bu işlevler aynı kolla kontrol ediliyordu. Ancak, ergonomik tasarım hataları nedeniyle, kolları yanlış şekilde kullanarak spoilerları manuel olarak açan pilotlar, uçağın düşük irtifada kontrolünü kaybetmiş ve ölümcül kazaya neden olmuştur. Benzer şekilde, 8 Ocak 1989'da meydana gelen Boeing 737-400 kazasında,

ergonomik sorunlar nedeniyle uçuş ekibi yanlış motoru kapatmıştır. Yeni modeldeki küçük ve alışılmadık şekilde çalışan titreşim ölçerleri, pilotlar tarafından güvenilir olmadığı düşünülerek yanlış motorun kapatılmasına yol açmıştır. Bu kazalar, havacılıkta ergonomik tasarım eksikliklerinin ve yanlış uygulamaların ne denli kritik sonuçlar doğurabileceğini vurgulayan önemli örneklerdir. Bu gibi olaylar, benzer şekilde konumlandırılmış ve aynı görünüme ve dokunsal geri bildirimle sahip kontrol düğmelerinden kaynaklanan sorunları vurgulamıştır.

Ergonomi, insan kullanımına yönelik tasarım, çalışma ve yaşama koşullarının optimal hale getirilmesi çalışmalarına yönelik bir disiplindir. Havacılık sektörü, bu disiplinin en önemli uygulama alanlarından biri olarak öne çıkar. Özellikle pilotlar ve hava trafik kontrolörleri için ergonomi hem bireysel performansı hem de genel uçuş emniyetini doğrudan etkiler. Bu bağlamda, ergonominin havacılıktaki rolü, insan faktörlerini göz önünde bulundurarak iş yükünü azaltmak, dikkat dağıtıcı unsurları en aza indirmek ve karar alma süreçlerini kolaylaştırmak üzerine yoğunlaşır. Günümüzün "kullanıcı dostu" ve "hata tolere edebilir" ekipman üretme yaklaşımı, ergonominin temel ilkeleriyle örtüşmektedir. Bu



Gilbert Klopstein

tasarım anlayışı fiziksel ve bilişsel yetenekleri dikkate alarak makinelerle olan etkileşimlerini en verimli hale getirmeyi amaçlar.

Havacılıkta ergonomi ve kokpit tasarımı, havacılık operasyonlarının güvenliğini, verimliliğini ve konforunu sağlamak açısından kritik öneme sahiptir. Ticari uçaklarda bu hususlar önemli olmakla birlikte, uçuş güvertesinin dışında net bir görsel alana duyulan ihtiyaç, askeri havacılıkta daha da belirgin olmuştur. II. Dünya Savaşı sırasında, bu teknolojinin ilk örnekleri, pilotun görüş hattına yerleştirilen bilgilerle silah nişangahlarını gösteren şeffaf plakalar şeklinde ortaya çıkmıştır. Savaş sonrası dönemde, bu bilgiler geliştirilmiş ve 1950'lerde askeri uçaklarda ön cama yansıtılarak daha da iyileştirilmiştir. 1960'larda,

bu bilgiler pilotların uçuş verilerini daha etkili bir şekilde kullanmalarına olanak tanımak amacıyla genişletildi ve bu durum "baş üstü ekran" (HUD) kavramının ortaya çıkmasına yol açmıştır. 1960'larda Fransız test pilotu Gilbert Klopstein tarafından resmileştirilen HUD, 1970'lerde birincil uçuş aleti haline gelmiştir. Ancak, HUD ile geleneksel aletler arasındaki farkları ve dikkat dağıtma potansiyelini anlamak için daha fazla araştırma yapılması gerekmiştir.

Kokpit tasarımında ergonomi, pilotların fiziksel ve bilişsel iş yükünü en aza indirmeyi amaçlayan bir çalışma alanının oluşturulmasına odaklanmaktadır. Bu tasarım süreci, kontrollerin yerleştirilmesi, materyallerin görünürlüğü, koltuk konforu ve temel işlevlerin erişilebilirliği gibi unsurları içerir. İyi bir kokpit tasarımı, pilot yorgunluğunu azaltarak, durum farkındalığını artırarak ve genel



operasyonel etkinliği geliştirerek, uçuş emniyetini doğrudan etkiler. Ergonomik kokpit tasarımı, pilot iş yükünü ve yorgunluğunu azaltarak, durum farkındalığını iyileştirerek ve kontrol yanıtlarını optimize ederek, uçak kullanımı ve acil durum yanıt yeteneklerini geliştirir. İnsan merkezli tasarım prensipleri, kokpit ergonomisinde yeniliği yönlendirmeye devam etmekte olup, gelişen teknolojiler ve operasyonel gereksinimlere uyum sağlamaktadır. Avrupa Havacılık Emniyet Ajansı (EASA) tarafından geliştirilen CS.25.1302 sertifikasyonu günümüz uçak üreticileri ve mühendislerinin, kokpit tasarımı ve uçuş ekipmanlarını, pilotların görevlerini etkin bir şekilde yerine getirebilmelerini sağlamak amacıyla tasarlamalarını teşvik etmektedir. Bu sertifikasyon ergonomi, pilot-makine arayüzleri ve sistemlerin kullanım kolaylığı ile ilgili gereksinimlere odaklanarak havacılık güvenliğini artırmayı hedeflemektedir. EASA CS-25 dokümanı, kokpit tasarımları ve ekipmanlarının uçuş ekibinin aşırı konsantrasyon

veya yorgunluk yaşamadan görevlerini yerine getirmelerine olanak verecek şekilde yapılandırılması gerektiği hükmüne bağlanmıştır. Ayrıca, kokpit yağmur veya kar sırasında sızıntıları önleyecek şekilde tasarlanmalı ve kokpit ekipmanlarının titreşim ve gürültü özellikleri uçağın güvenli bir şekilde çalışmasını sağlamalıdır. Aynı dokümanda kokpite ilişkin diğer düzenlemelere göre, her bir kokpit kontrolünün rahat kullanım sağlamak ve karışıklığı veya yanlış işlemi önlemek için dikkatlice konumlandırılması gerektiği belirtilmektedir. Kontrollerin hareket yönü gerekliliklerine uygun olmalı ve mümkünse kontrollerin hareketi ile uçakta meydana gelen değişiklikler arasında bir eşleşme yapılmalıdır. Ergonomik olarak pilot koltuklarına göre yerleştirilen kontroller herhangi bir engel olmaksızın tam ve serbest harekete sahip olmalı ve farklı boylardaki pilotlar tarafından, emniyet kemeri ve omuz askıları takılıken bile rahatça kullanılabilir. Aynı motor için güç kontrolleri karışıklığı önleyecek şekilde düzenlenmeli ve flap kontrolleri gibi diğer alet kontrolleri belirli pozisyonlara yerleştirilmelidir. İniş takımı kontrolleri pilotların kolayca erişebileceği bir yere yerleştirilmeli ve düğmeler hem şekil hem de renk olarak standartlara uygun olmalıdır. Ayrıca, bir uçuş mühendisi gerekiyorsa, diğer mürettebat üyeleriyle etkileşime girmeden görevlerini yerine getirebileceği



bir istasyonu olmalıdır. Son olarak, pitch ve roll kontrolleri arasındaki kuvvet ve hassasiyet dengesi, istemsiz hareketleri en aza indirecek şekilde olmalıdır. Doküman ayrıca, kokpitte yer alan tüm kontrollerin, kokpit yapısından veya minimum uçuş ekibi üyelerinin kıyafetlerinden kaynaklanabilecek herhangi bir engel olmaksızın, tam ve serbest bir şekilde çalıştırılabilmesini sağlamak amacıyla pilotların koltuklarına uygun şekilde konumlandırılması ve düzenlenmesi gerektiğini belirtmektedir. Buna ek olarak, 1,58 metre (5 fit 2 inç) ile 1,91 metre (6 fit 3 inç) arasında boyları olan herhangi bir mürettebat üyesinin, emniyet kemeri ve (varsa) omuz askısı takılı halde oturduğu durumlarda bu gerekliliğin geçerli olduğuna vurgu yapılmıştır.

Uçak kokpitleri, normal operasyonlar dışında olası ağır iş yükleri ve acil durumlar için en etkili şekilde tasarlanmalıdır.

Ergonomi açısından, kokpitte acil durumlarda ihtiyaç duyulabilecek acil durum kontrol listelerinin ve kişisel koruyucu ekipmanların tasarımı, hataya izin vermeyecek şekilde olmalıdır. Ergonominin alt disiplinlerinden biri olan antropometri, pilotların fiziksel özelliklerine yönelik yürütülen çalışmaları içerir. Pilotların boyutu ve şekli kokpitteki alet ve kontrolleri etkiler. Tasarımın kokpitteki antropometrik özelliklerle uyumlu olması önemlidir. Bu uyumun sağlandığı bir kokpitte, kontroller ve göstergeler, bunların kullanım sıklığı ve sırası ve görsel referans sağlanmaktadır. Bir pilotun çalışma istasyonu tasarlanırken dört temel öge dengelenmelidir: görsel erişim, görüş alanı, kontrol erişimi ve konfor. Pilotun nötr pozisyonda otururken temel uçuş aletlerini net bir şekilde görebilmesi, minimum baş ve vücut hareketiyle gerekli görsel referansları tarayabilmesi,

tüm kontrollere kolayca ulaşabilmesi ve bu işlemleri yaparken omurgayı ve sırt kaslarını korumak için koltuğu ayarlayabilmesi önemlidir. Pilotun bilgi toplama sürecinde görsel duyunun önemi dikkate alındığında, tasarım aşamasında insan görüşünün sınırlamaları göz önünde bulundurulmalıdır. Bu bağlamda görme keskinliği, çevresel görüş alanlarının boyutu ve şekli ile renk algısı gibi faktörler tasarım sürecinde dikkate alınmalıdır. Ayrıca, kokpitin hem içinden hem de dışından kaynaklanan diğer görsel etkiler de bu çerçevede değerlendirilmelidir. Kokpit tasarımında dikkate alınan önemli bir ergonomi prensibi gereksiz ışıkların bulunmaması gerektiği ve ışıkların sadece dikkat çekici durumlar için kullanılması gerektiğidir. Bu yaklaşım kullanıcıların birden fazla gösterge ile karşılaştıklarında görsel karmaşıklığı azaltarak önemli bilgilerin daha kolay algılanmasına olanak tanır. Ayrıca, uyarı sistemleri, beklenmedik olaylarda kullanıcılara gerekli bilgileri, aksiyonları ve prosedürleri sunarak, yanıt verme sürecini kolaylaştırmaktadır.

Aeromedikal muayene uzmanları, kokpit tasarımlarında pilotların fiziksel, bilişsel ve psikolojik adaptasyonu üzerinde çalışırlar. Pilot koltuğu, kokpitte yaşanan fiziksel sorunların birincil kaynağıdır. Kötü tasarlanmış bir pilot koltuğu, rahatsızlığa ve yorgunluğa yol açabilir, dümen ve kumanda

kolu gibi kontrollere erişimi engelleyebilir ve duruşla ilgili sorunlara katkıda bulunabilir. Yetersiz koltuk tasarımı, fizyolojik, patolojik ve anatomik faktörlerle bağlantılı olan alt sırt ağrısı ve rahatsızlığı ile ilişkilidir. Ek olarak, koltuk titreşimlerine uzun süre maruz kalmak da kas yorgunluğuna ve disk hasarına neden olabilmekte ve koltuktaki titreşimler omurgaya baskı uygulayarak kas akışı sorunlarına sebep yaratmaktadır. Ayrıca, kokpit ekranlarının yerleşimi, parlaklık seviyesi ve kontrastı gibi görsel ergonomi unsurları pilotlarda göz yorgunluğuna katkıda bulunabilir. Özellikle uzun uçuşlarda, ekrana sürekli odaklanmak kuru gözlere, bulanık görüğe ve baş ağrısına yol açabilir. Bu bozuklukların dışında, motor titreşimleri ve gürültü sadece işitsel bozukluklarla sınırlı kalmayıp aynı zamanda uzun vadede işitme kaybına yol açabilen genel fiziksel yorgunluğa da katkıda bulunur. Sınırlı hareket aralığı, uzun süreli hareketsizlik nedeniyle kas ve eklem ağrılarının neden olabilir ve alt uzuvlar için alan eksikliği, kan dolaşımı sorunları ve derin ven trombozu gibi ciddi sağlık sorunlarına yol açabilir. Ayrıca, kokpitteki sıcaklık kontrolü ve havalandırma sistemleri ergonomik sorunlara yol açabilir. Aşırı sıcak veya soğuk ortamlar, pilotların konforunu bozarak termal stres yaratabilir ve bu durum, hem fiziksel hem de zihinsel performansı olumsuz etkileyebilir. Fiziksel



TARİHSEL PERSPEKTİFTE ERGONOMİNİN TARİHİ, 1857'DE POLONYA'DA PROF. WOJCIECH JASTRZEBOWSKI'NİN "ERGONOMİ" TERİMİNİ İLK KEZ KULLANMASIYLA BAŞLAMISDIR. BU TERİM, ZAMANLA DÜNYA GENELİNDE ÖNEMLİ BİR DİSİPLİN HALİNE GELMİŞTİR.

boyutun yanı sıra kokpitteki ergonomik sorunlar, pilotların bilişsel işlevlerini ve uçuş güvenliğini olumsuz etkileyebilir. Ergonomik olmayan kokpit tasarımları bilişsel yükü artırabilir, stres yaratabilir, durumsal farkındalığın kaybına neden olabilir ve dikkatin dağılmasına yol açabilir. Ayrıca, yanlış konumlandırılmış ekranlar pilotların etkili ve hızlı kararlar almasını zorlaştırabilir.

Ergonomik yetersizlikler bilişsel yorgunluk ve hafıza sorunlarına yol açarak pilotların zihinsel performansını olumsuz yönde etkileyebilir. Kokpit ortamında, geleneksel panellerden cam kokpite veya tam tersine, cam kokpitten geleneksel panellere geçiş, iş yükünü önemli ölçüde artırabilir ve strese neden olabilir. Bu tür bilişsel bozukluklar, kokpit ergonomisinin titiz bir şekilde değerlendirilmesini ve iyileştirilmesini gerektirir. Olası fiziksel rahatsızlığı önlemek için, kokpitteki gösterge paneli ve ekranlar pilotların görüş alanı içinde olacak şekilde konumlandırılmalıdır. Pilotlar emniyet kemerleri takılıyken tam hareket kabiliyetine sahip olmalı ve uçaktaki tüm kontrol sistemlerine rahatlıkla erişip bunları kullanabilmelidir. Ayrıca, kokpit pencerelerinden çevreyi net bir şekilde görmelerini sağlayan optimum görüş sağlanmalı ve kokpitin kesme açısı en uzun görsel

segmenti sağlayacak şekilde ayarlanmalıdır. Head-up display (HUD) aynı zamanda en iyi görüş alanına sahip olmalıdır.

Ergonomi, yalnızca pilotların çalışma ortamı için değil, aynı zamanda hava trafik kontrolörlerinin çalışma pozisyonları için de kritik bir öneme sahiptir. Hava trafiğinin emniyetli, düzenli ve hızlı akışını sağlamak için, hava trafik kontrolörünün etkileşimde bulunacağı iyi bir çalışma ortamı ve sisteme sahip olması gerekir. Kontrolörün görev performansı çalışma ortamının özelliklerine ve tasarımına bağlıdır. İnsan-makine etkileşimleri boyunca, hava trafik kontrolörü sistemle etkileşime girer ve hava trafiğini kontrol eder. Bu nedenle, tüm hava trafik kontrol gereksinimlerini karşılamak için, hava trafik kontrolörü çalışma ortamı doğru ergonomi ilkelerine uygun olarak tasarlanmalıdır. Uygun çalışma ortamı ergonomisini sağlamak için hava trafik kontrolü çalışma ortamında karşılanması gereken çeşitli özellikler vardır. Bunlardan bazıları termal özellikler, gürültü seviyeleri, radyasyon ve görsel görünümdür; ikincisi, oda büyüklüğünün, aydınlatmanın, renklerin ve yüzey dokularının bir ürünüdür. Termal ortam hava trafik kontrolörlerinin konsantrasyonunu sürdürebilmesi ve rahat bir çalışma ortamında verimli çalışabilmesi için önemlidir. Genellikle sıcaklık, nem ve hava akışıyla ilgilidir. Hava trafik kontrolörlerinin işi hareketsiz

olarak sınıflandırılabileceğinden, makul bir konfor için önerilen hava sıcaklığı 21 °C ile 25 °C arasındadır. Hava trafik kontrol ekipmanları, yüksek ısı üretme potansiyeline sahip olup bu durum kontrolörler için çalışma ortamında termal konforun bozulmasına neden olabilir. Bu nedenle, ekipmanların düzenli olarak havalandırılması, ısının birikmesini önleyerek radyant ısı kaynağı oluşturmamalarını sağlamak açısından önemlidir.

Sıcaklık, kontrolörün rahat olmasını sağlayan tek faktör değildir. Bağıl nem çok yüksek veya çok düşükse rahatsızlığa da neden olabilir. Optimum nem yaklaşık %50 veya biraz daha yüksektir. Havadaki çok yüksek nem, boğucu bir his yaratarak giysilerin rahatsız edici hale gelmesine neden olabilir. Buna karşın, çok düşük nem boğaz kuruluşuna yol açarak, konuşma anlaşılabilirliğini olumsuz etkileyebilir ve bu durum uçuş emniyetini riske atabilir. Bunun yanı sıra, hava trafik kontrolörlerinin iletişimde kullandıkları ana araç konuşmadır, yani sesli iletişimidir. Çalışma ortamlarında önemli bir gürültü varsa, hava trafik kontrolörünün performansında düşüşe neden olabilir ve bu da hava trafik emniyetini etkileyebilir. Pilotlarla ve sektör koordinasyonu ile doğru radyo-telefon iletişimi sağlamak için düşük ortam gürültüsünün korunması gerekir. Hoparlörler önerilmez ve bunun yerine kulaklık kullanılır. Ortam gürültüsünü azaltmak için ses emici malzemelerle birlikte



sessiz klimalar kullanılır. İyi izole edilmiş bir çalışma ortamı, yalnızca çalışma ortamından gelen ortam gürültüsünü değil, aynı zamanda uçakların kalkış ve inişleri gibi dış mekân gürültüsünü de azaltmalıdır. Hava trafik kontrol ortamında arka plan gürültü seviyesini 55 dBA'nın altında tutmak ve gürültüyü mümkün olduğunca bastırmak istenir. Oda düzeni de ergonomik ortamın bir yönüdür. Odanın o çalışma ortamında

maksimum kapasitede çalışan tüm kontrolörleri ve destek personeli barındırması, eğitim süreçleri ile sorunsuz vardiya değişimine imkan verecek şekilde geniş olması gerekir. Mevcut çalışma pozisyonuna beklenmedik bir şey olması durumunda yedek bir çalışma pozisyonu olmalı ve güvenlik ekipmanına her zaman erişim sağlanmalıdır. Burada asli unsur, oda düzeninin önceden planlanması ve tüm

aktivitelerinin ve ihtiyaçlarının, daha sonra herhangi bir engelle yol açmamak için, o odanın çalışma ortamı ve görevlerine uygun olarak planlanmasıdır. Hava trafik kontrolünde yaklaşma kontrol, saha kontrol ve meydan kontrol olmak üzere üç farklı ünitelerde görevler icra edilmektedir. Bu üniteler aydınlatma açısından önemli ölçüde farklı çalışma ortamlarıdır. Havaalanı hava trafik kontrol kulelerindeki ortam aydınlatması, gündüz saatlerinde doğrudan güneş ışığına maruz kalmaktan, gece saatlerinde yapay aydınlatmaya kadar önemli ölçüde değişkenlik gösterir. Tüm ekranlar 7/24 çalıştığından, ekran parlaklığını manuel veya otomatik olarak ayarlamak ve kontrolörün ekrandaki bilgileri görebilmesini sağlamak önemlidir. Yetersiz ayarlamalar, ekranın gündüz çok loş ve gece çok parlak olmasına neden olabilir. Renklerin ergonomik açıdan algı ve dikkat

üzerindeki etkileri göz önünde bulundurulduğunda, hava trafik kontrol ekranlarında genel olarak doygunluğu düşük ve pastel renkler tercih edilmelidir. Ancak, önemli ve geçici bilgiler için yalnızca doygun renkler kullanılmalıdır. Bu renklerin, görsel olarak rahatsızlık verebileceğinden, geçici olarak kullanılması daha uygun olacaktır. Özellikle mavi olmak üzere bazı doygun renkler, renk sapması gibi sorunlara neden olabilir ve kullanılmamalıdır. Hava trafik kontrolörü çalışmalarında karışıklığı önlemek için, seçilen renkler diğerlerinden açıkça ayırt edilmeli ve hepsinin telaffuz edilirken hata yapılmaması için net isimleri olmalıdır. Hava trafik kontrolörü ekranlarındaki arka plan bilgileri gizli ve düşük renk oranlarına sahip olmalıdır. Dinamik bilgiler ile arka plan bilgileri arasındaki parlaklık kontrast oranı yaklaşık 8:1 olmalıdır.

1991'de Los Angeles Uluslararası Havalimanında (LAX) meydana gelen USAir Flight 1493 kazasının ardından yapılan araştırmalar, havalimanı hava trafik kontrol kulelerindeki ekipman yerleşimi ve tasarımı gibi ergonomi eksikliklerinin kaza üzerinde etkili olduğunu ortaya koymuştur. Hava trafik kontrolörlerinin çalışma ortamında optimum çalışma koşullarını sağlamak için bir dizi ergonomik şartın karşılanması gerekmektedir. Bu durum, hava trafik kontrolörlerinin işinin doğası göz önüne alındığında şartı değil; zira bu


meslek 7/24 çalışma saatlerini, sürekli stres altında olmayı, çoklu görevleri aynı anda yürütmeyi ve yeni durumlara hızlı bir şekilde uyum sağlamayı içerir. Bu faktörlerle sürekli başa çıkmak zorunda kalan kontrolörlerin, görevlerini etkili bir şekilde yerine getirebilmeleri için iyi bir ergonomik çalışma ortamına ihtiyaçları vardır. Hava trafik kontrolörlerinin çalışma pozisyonu (CWP: Controller Working Position) ergonomisi, durumsal farkındalığı artırma ve hava trafik hizmetlerinin etkin bir şekilde sağlama amacıyla kritik bir öneme sahiptir. CWP'nin ergonomik tasarımı, kontrolörlerin gerekli ekipmanlara kolayca erişebilmesi ve bunları rahatça kullanabilmesi için optimize edilmelidir. Ekranlar, klavyeler, diğer kontrol cihazları kullanıcıların doğal duruş pozisyonunu koruyacak şekilde yerleştirilmeli, böylece uzun süreli kullanımlarda yorgunluk azaltılarak hata yapma riski en aza indirilmelidir. Ayrıca, ergonomik düzenleme, kontrolörlerin kontrol odasındaki diğer personel ile etkin bir şekilde iletişim kurabilmesi ve iş birliği yapabilmesi açısından da önemlidir. Çalışma pozisyonları iş akışını aksatmayacak ve gerektiğinde hızlı ve etkili iletişimi kolaylaştıracak şekilde düzenlenmelidir. Bu tür düzenlemeler, takım içindeki koordinasyonu ve operasyonel verimliliği artıracaktır. Dış ortamın gözlemlenmesinin gerekli olduğu durumlarda

ise, CWP'nin pencere ve dış görüş açısını dikkate alacak şekilde yerleştirilmesi gerekir. Pencere konumları, kontrolörlerin dış ortamı net bir şekilde görebileceği ve ışık koşullarının ekran görüntülerini olumsuz etkilemeyeceği şekilde ayarlanmalıdır. Bu tür ergonomik düzenlemeler, özellikle havalimanı hava trafik kontrol kulelerinde operasyonel farkındalığı artırarak emniyetin sağlanmasına katkıda bulunur ve genel olarak hem çalışan sağlığını korumak hem de iş süreçlerinin etkinliğini artırmak amacıyla optimize edilmelidir.

Pilotlar ve hava trafik kontrolörleri arasındaki iletişim de ergonomik faktörlerden etkilenir. İletişimin etkinliği, bu iki grup arasında doğru ve zamanında bilgi aktarımını sağlamak açısından hayati öneme sahiptir. Ergonomik açıdan yetersiz tasarımlar, iletişimde yanlış anlaşılmalara, bilgi eksikliklerine ve karar hatalarına yol açabilir. Bu durum, uçuş operasyonlarının emniyetini tehlikeye atabilir. Ergonomik olarak tasarlanmış iletişim sistemleri, pilotlar ve kontrolörler arasında daha iyi bir durumsal farkındalık sağlar. Böylece her iki taraf da uçuşun durumu hakkında doğru bilgiye sahip olur ve uyumlu kararlar alabilir.

Ergonomik tasarımın havacılık sektöründe uygulanması, çeşitli zorluklar yaratabilir. Pilotlar ve kontrolörler arasındaki mesleki ve kişisel farklılıklar, teknolojik sınırlamalar ve maliyet kısıtlamaları, ergonomik

iyileştirmelerin önünde engel oluşturabilir. Bununla birlikte, yeni teknolojilerin ve yapay zeka tabanlı çözümlerin kullanımı, ergonomik tasarımda yenilikler getirebilir. Uyarlanabilir arayüzler ve artırılmış gerçeklik sistemleri, ergonomik gelişmeler için büyük bir potansiyele sahiptir. Bu tür yenilikler hem pilotların hem de hava trafik kontrolörlerinin çalışma koşullarını iyileştirebilir ve performanslarını artırabilir.

Sonuç olarak ergonomik tasarım, havacılık sektöründe hem kokpit hem de hava trafik kontrol boyutu için emniyeti artıran ve performansı optimize eden kritik bir faktördür. Gelecekte, ergonomi alanındaki teknolojik gelişmeler ve yeni yaklaşımlar, havacılık ergonomisi üzerine daha fazla araştırma yapılmasını gerektirebilir. Özellikle yapay zeka, uyarlanabilir sistemler ve yeni malzemeler gibi konular, bu alanda gelecekteki çalışmalar için potansiyel araştırma alanları olarak öne çıkmaktadır. Ergonominin uçuş emniyetine olan katkısı, kötü tasarlanmış ekipmanlar veya stresli çalışma ortamları tarafından tetiklenen insan hatalarını en aza indirme çabasının yanı sıra, insan performansını en üst düzeye çıkararak uçuş emniyetini artırma potansiyeline de sahiptir. Bu bağlamda, ergonominin havacılıktaki önemi daha da artacak ve bu alandaki iyileştirme çalışmaları hem uçuş emniyetini hem de operasyonel verimliliği olumlu yönde etkilemeye devam edecektir. 

MUTSUZLUK VİRÜSÜ: KIYAS



Uzm. Psk E. Esra TANRIVERDİ
Hayatın Pusulası Eğitim
ve Psikolojik Danışmanlık Merkezi



KÜÇÜKKEN HATIRLADIĞINIZ ANILAR ARASINDA ANNENİZİN SİZİ YAŞITINIZ OLAN BİRİYLE KIYASLADIĞINA DAİR BİR ANINIZ VAR MI? YA DA ERGENLİK DÖNEMİNDE ARKADAŞLARINIZLA KENDİNİZİ HER ANLAMDA KIYASLAYARAK ONA GÖRE DEĞİŞİKLİKLER YAPTIĞINIZI HATIRLIYOR MUSUNUZ? YÜKSEK İHTİMALLE HEPİNİZİN ZİHNİNİN KÖŞELERİNDE BUNA BENZER ANILAR ZİNCİRİ BULUNUYOR. KİMİNİZİN “SADECE ANILAR DA MI VAR? BEN ŞİMDİ BİLE KENDİMİ BAŞKALARIYLA KIYASLIYORUM.” DEDIĞİNİZİ DUYAR GİBİYİM.

Kıyaslama ile ilk kez çocukken tanışırız. Çocuklukta başlar kıyas cümleleri. Büyükler tarafından akranlarla kıyaslanan kişi kendini başkalarıyla kıyaslamayı öğrenir. Kendinden iyi durumdakileri gördükçe, daha iyi olmak için çabalar.

Kıyaslama; kişinin kendine ve toplumdaki yerine bakışını, performans göstermedeki verimliliğini ve mutluluğunu

etkileyen bir eylemdir. Genellikle bilinçsiz bir şekilde gerçekleşir ve bireyin kendini başkalarına göre değerlendirmesine yol açar. Bu süreç, bireylerin kendi yeteneklerini, başarılarını ve hatta değerlerini sorgulamalarına neden olur.

Günümüzde, özellikle sosyal medyanın etkisiyle insanlar sürekli olarak kendilerini başkalarıyla kıyaslama eğiliminde. Bu kıyaslamalar, yaşamın çeşitli alanlarında

kariyer, maddi durum, fiziksel görünüm, başarı ve hatta sosyal çevre gibi sürekli bir yarış içinde hissetmemize neden olur. Ancak, bu tür kıyaslamalar genellikle ruh sağlığını olumsuz yönde etkiler ve bireyleri kendileriyle ilgili olumsuz düşüncelere

sürükler. Kişiyi sürekli olarak bir rekabet içinde hissettirir. Aynı zamanda bu tür düşünceler, kişiyi motive etmek yerine genellikle strese ve kaygıya neden olur. Böylece kişinin yaşam kalitesini düşürür ve uzun vadede ciddi ruhsal sorunlara



yol açabilir.

Bazen aldatıldığımızda, bazen yalnız hissettiğimizde, bazense kendimizi yetersiz gördüğümüzde, bu karşılaştırmaları daha da artırırız. Bir süre sonra, kendi değerimizi bu karşılaştırmalarla belirleriz: "Değersizim", "Bende eksiklikler var", "Sevilmeye değmem veya estetik mi yaptysam" gibi düşüncelerle sarar beynimizi. Gerçekten bir eksiklik var mı bizde? Kime göre eksik, bunu bize söyleyen kimse oldu mu?


Kendinizi başka biriyle kıyasladığımızda daima şöyle düşünmek gerek:

Sizinle başkası arasında her zaman bir farklılık vardır. Bilgide, geçmişte, becerilerde, zekada, eğitimde ya da deneyimde bir fark vardır. Bu da gayet doğal. Bundan kaçınmanın tek yolu o kişinin bir klonu haline gelmek. Ancak bu arzu edilen bir durum değil, çünkü klon haline gelmek, tıpkı diğer herkes gibi olmak anlamına gelir ve bu da mutlu

kazanamayacağınızı anlayın! Ne yaparsanız yapın, muhtemelen yer yüzünde o işi sizden daha iyi yapan biri olacaktır. Komşunuzun evinden daha güzel bir ev aldığımızda iyi hissedebilirsiniz, ancak birkaç hafta sonra bir başka komşunuz sizinkinden daha güzel bir ev alabilir.

Öyleyse,

Kendinizi kendinizle kıyaslayın. Ne kadar geliştiğinizi, neleri başardığınızı ve hedeflerinize ne kadar yaklaştığınızı görün.

Kıyaslamak ruh sağlığının zehiridir. Kimseden daha iyi olmak zorunda değilsiniz. Başkalarından daha ileride veya geride olmanın önemi yok. Önemli olan, geçmişe göre daha iyi durumda mısınız? 



YAPAY ZEKA

DAHA YENİ BAŞLIYORUZ



Kamer AKŞAHİN
Rhapsody Teknoloji / Kurucu

Yapay zeka söyleminin yaşamımıza henüz dahil olmasına rağmen ne kadar sık karşımıza çıktığının farkında olmalıyız. Sosyal medyada dolaşırken an geçmiyor ki yapay zeka araçlarından bahsedilmesin. Bazen var olan araçlarla neler yapıldığından bahsediliyor, bazen de yepyeni araçların geliştirilmesinden. Peki biz bu gelişimin neresindeyiz? Yapay zeka gerçekten her gün işlerimizi kolaylaştırıyor mu, yoksa henüz emekleyen bir bebeğe dışarıdan bakıyormuşçasına büyüme ve gelişme sürecini mi izliyoruz?

Sıkça dile getirilen o dünya değişimi bir anda gerçekleşme de her gün adım adım bir noktaya doğru gittiğimizi hissediyoruz, ama nereye?

Yapay zekaya kafa yoranlar



-her konuda olduğu gibi bu konuda da- şimdiden ikiye ayrılmış durumdalar.

Uzmanların ve kullanıcıların bir bölümü yapay zekanın, olduğundan daha fazla abartıldığını dile getirirken diğer bölümü ise yakın bir gelecekte hayatı tümünden değiştireceğini savunuyor.

Yapay zekaya mesafeli yaklaşan kitle bugüne kadar yaşamlarına doğrudan bir etki sunulmadığını, moda olan herşey gibi yapay zekanın da kısa süre sonra demode

odabileceğini iddia ediyor ve hatta bunu bekliyorlar.

Yapay zeka savunucuları ise kendilerine sunulan araçlara ve geliştirmelere hemen her gün başvurduklarını, hatta yapay zeka ile alıştıkları iş kolaylığından vazgeçmek istemediklerini belirtiyorlar.

Ve bir taraftan da yapay zeka firmaları yazılımların geliştirilmesi ve entegrasyonu için milyar dolarlar ayırıyor ve borsaya kote şirketlerin hisselerinde geleceğe yatırım mantığıyla satın almalar artıyor.

Aslında istesek de, istemesek de yapay zekayı kullanıyoruz

Belki de yapay zeka denildiğinde gözümüzün önüne bilim-kurgu filmlerinde yer alan devasa cihazlar, abartılı ses ve ışık düzeni geliyor ve hemen sonrasında kendimizi oturma odamızda görüp değişimi yeterince algılayamıyoruz.

Sonuçta kendi özgür iradeleriyle yapay zekayla henüz tanışmamış kişiler bile bu araçları kullanan firmalar sayesinde ilk kez tanışıyorlar.

Örneğin müşterisi olduğunuz bir banka veya e-ticaret sitesinin chat botu ile yazışmaya başladığımızda veya kullanıcı olduğunuz sosyal medya platformunun size sunduğu bazı özellikleri kullanırken arka planda yapay zeka araçlarını kullanmış oluyorsunuz.

Ancak yapay zekanın görsel işleme hafızası, işitme, proses etme ve veri yığını ayrıştırma, tarama ve kısa sürede isteneni, istendiği şekilde analiz yeteneği bizleri daha da şaşırtmaya devam edecek gibi görünüyor.

Mesela, çok yakında Instagram'a gelecek bir özellik, dünyanın sınırlarını kaldıracak gibi. Anadilinizde çektiğiniz bir videoyu saniyeler içerisinde istediğiniz dile çevirecek ve yine sizin görüntünüz ve sizin sesinizle birçok dilde klonlayacak. Üstelik dudak hareketlerini de senkron bir şekilde yaparak. Peki bu bize ne kazandıracak? Özellikle içerik üreticileri lokalden globale kolayca geçiş yapacaklar. Sosyal medya aracılığıyla ürün veya hizmet satışı yapanlar pazarlarını astronomik şekilde büyütmiş olacaklar.

Yapay zekayı kimler, hangi amaçlarla ve ne oranda kullanıyor?

► Common Sense Media'nın Ipsos şirketine yaptırdığı yeni bir çalışmanın sonuçlarına göre, yapay zekayı aktif şekilde kullandıklarını belirten ABD'li



öğrencilerin;

- %53'ü ev ödevlerine yardım amacıyla,
- %42'si sıkıntılarını gidermek amacıyla,
- %41'i dil çevirisinde,
- %38'i beyin fırtınası yaparken,
- %35'i bir belge veya email yazımı sırasında,

- %33'ü bir resim veya video oluşturmada,
- %33'ü edindiği bilgilerin özetlenmesini istediği zamanlarda yapay zekaya başvurmuşlar.


► UC San Diego araştırmacıları, "İnsanlar GPT-4'ü bir Turing testinde insandan ayırt edemiyor" başlıklı bir makale yayınladı. 500 kişiyle yürütülen çalışmada ChatGPT 3,5 ve GPT4 kullanıldı. Üretken yapay zekanın insan konuşmasını taklit etmesi için yazım hatası yapması sağlandı. Ek olarak makine internet argolarıyla da eğitildi. Araştırmada ilk yapay zekalı sohbet robotu Eliza da yer aldı. Sonuç olarak insanların GPT-4

ile gerçek insanları ayırt etmekte zorlandığı keşfedildi. Yapay zeka teknolojilerinin artan farkındalığı nedeniyle, insanların bazen insanları bile yapay zeka zannedebildiği ortaya kondu ki bu da akla hemen güvenlik kavramını getirdi.

► Birleşik Krallık'ta 1006 hekimin katılımıyla yapılan anket, aile hekimlerinin önemli bir kısmının Chat GPT gibi yapay zekâ araçlarını günlük pratiklerinde kullandığını ortaya koydu. BMJ Healthcare dergisinde yayınlanan bulgulara göre, doktorların beşte biri aktif şekilde üretken yapay zekaları kullanıyor.

- Hekimlerin neredeyse üçte biri, hasta görüşmelerinden sonra dokümantasyon oluşturmak için,
- %28'i, alternatif tanımlar araştırmak için,
- Dörtte biri, potansiyel tedavi seçenekleri önermek için üretken yapay zekayı kullanıyor.

Sonuçta ücretsiz olarak kullanım alanımıza giren yapay zeka araçlarından bazen işleri kolaylaştırmak, bazen de eğlence amacıyla faydalanabiliriz. Her gün kendini geliştiren bu araçlara bugünden ilgi göstererek kullanmaya başlamak, gelecek yıllar içinde geride kalmamızı engellemiş ve daha kolay adapte olmamızı sağlamış olacak gibi görünüyor.

Son söz olarak, yapay zekanın geliştikçe kendisini daha da farklı alanlarda geliştireceğini ve hiç bir şeyin eskisi gibi olmayacağını iddia edebiliriz. 

TEKNOLOJİK GELİŞMELER PROSTAT HASTALIKLARININ TEDAVİSİNDE BAŞARI ORANINI ARTIRIYOR



Prof. Dr. Ahmet TEFEKLİ

Medicana
Zincirlikuyu Hastanesi
Üroloji Bölümü



PROSTAT, ERKEK ÜREME SİSTEMİNİN BİR PARÇASIDIR VE MESANENİN ALTINDA YER ALIR. PROSTAT BEZİNİN EN YAYGIN HASTALIKLARI ARASINDA PROSTAT BÜYÜMESİ (BENIGN PROSTAT HİPERPLAZİSİ - BPH), PROSTAT İLTİHABI (PROSTATİT) VE PROSTAT KANSERİ BULUNUR. MEDİCANA ZİNCİRLİKUYU HASTANESİ ÜROLOJİ BÖLÜMÜ'NDEN PROF. DR. AHMET TEFEKLİ PROSTAT HASTALIKLARI VE BU HASTALIKLARIN CERRAHİ TEDAVİLERİNDEKİ TEKNOLOJİK GELİŞMELER HAKKINDA BİLGİ VERDİ.

Prostat kanseri erken evrelerde belirti vermeyebiliyor

Benign prostat hiperplazisi (BPH), prostat bezinin iyi huylu büyümesidir. BPH, erkeklerde yaşlanma ile birlikte yaygınlaşan bir durumdur ve idrar akışında zorluk, sık idrara çıkma ihtiyacı gibi semptomlarla kendini gösterir. Diğer belirtileri arasında idrar yaparken zorlanma,

mesanenin tam boşalmadığı hissi bulunur. Prostat kanseri ise erkeklerde en sık görülen kanser türlerinden biridir. Genellikle erken evrelerinde belirti vermeyebilir ve ilerledikçe semptomlar ortaya çıkabilir. Erken teşhis, tedavi başarısını artırır. İdrar yapma zorlukları, idrarda kan, kemik ağrıları (kanseri ileri evreye geçtiğinde) ve cinsel işlev bozukluğu prostat kanserinin belirtilerinden bazılarıdır.

Bu hastalıklar cerrahi tedavi gerektirebilmektedir.

Erken evre prostat kanserinde fokal tedaviler uygulanabiliyor

Birkaç ufak odağın olduğu 'orta (belki düşük) derece riskli' prostat kanseri olgularında, ameliyatsız fokal tedaviler uygulanabilir. Fokal tedavilerin amacı, yalnız orta derece riskli tümör odağını tedavi edip, geri kalan prostat

dokusu ve çevresindeki önemli yapıları (idrar kontrolünden sorumlu kaslar ve ereksiyondan sorumlu sinirler) korumaktır. Fokal tedavilerde, dokuya hedefe yönelik yüksek ısı veren HIFU (Yüksek Yoğunluklu Odaklı Ultrason), Fotodinamik terapi, Irreversible Electroporasyon (Nanoknife/ IRE), TULSA (Transurethral Ablation of Prostate) ve TPLA (Transperineal Focal Laser Ablation-FLA), Fokal Brakiterapi (FBT) veya dokuyu donduran (Focal Cryotherapy/ ICE Fx) enerji kaynakları kullanılmaktadır.

Da Vinci robot yardımlı laparoskopik cerrahi

Son 20 yılda, cerrahi alanda belki de en önemli teknolojik gelişme, 'Robot Yardımlı Laparoskopi' sistemlerinin yaygın olarak kullanımınıdır. Robotik sistemler içinde de en yaygın kullanılanı 'da Vinci' sistemi olarak öne çıkmaktadır. Da Vinci robot sistemi, cerrahlar için uygun ergonomik koşullarda 3 boyutlu büyütülmüş görüntüye, çok açılı – hassas - titremesiz el ve bilek hareketlerine izin verirken, hastalar için de daha az kesi ve ağrı, daha kısa hastanede yatış ve daha hızlı iyileşme süreleri gibi pek çok üstünlük sağlamaktadır. Da Vinci robot sisteminin en sık kullanıldığı alan ise prostat kanseri tedavisinde uygulanan 'Radikal Prostatektomi' ameliyatıdır. Klinik çalışmalar, 'sinir koruyucu' robot yardımlı laparoskopik radikal



prostatektomi ameliyatlarında, fonksiyonel sonuçların açık cerrahi seçeneğinden daha başarılı olduğu belirtilmektedir.

Lazer teknolojileri ile kesiye gerek kalmıyor


'Anatomic Endoscopic Enucleation of Prostat (AEEP)' başlığı altında, prostat dokusunun endoskopik olarak çıkarıldığı ve lazer teknolojilerinin (HOLEP-TULEP) kullanıldığı pek çok teknik tarif edilmektedir.

Son yıllarda, 150 Watt holmium lazer enerjisi (HOLEP) kullanılarak büyük prostatlarda

dahi vücutta herhangi bir cerrahi kesi yapmadan büyük miktarda prostat dokusu çıkarılabilmektedir. Bu yöntem ayrıca kanama riskini azaltıp, hastanede kalış süresini kısaltmaktadır. Ameliyat sonrası idrar kaçırma gibi istenmeyen yan etkiler de çok daha az görülmektedir.



İyi huylu prostat büyümesi tedavisinde buharlı 'REZUM' yöntemi

REZUM yönteminde, büyümüş prostat dokusunun içine termal enerji ile ısıtılmış yüksek basınçlı su buharı verilmektedir. Böylece prostatın küçülmesi ve zamanla idrar yollarının genişlemesi beklenirken, orgazm sırasında da meninin dışarı çıkabilmesi engellenmez. Uygulaması oldukça kolay olan, derin anestezi ve hastanede yatış gerektirmeyen bir yöntemdir. Ancak etkinlik süresi diğer yöntemlere kıyasla daha kısadır. 

GECE UÇUŞU VE SAINT EXUPÉRY



Antoine de
Saint-Exupéry



Doç. Dr. Gülçin Elif Yücel
@sanattakaybol



HAVACILIK, EDEBİYAT DÜNYASINDA YALNIZCA TEKNİK BİR UĞRAŞ OLARAK DEĞİL, AYNI ZAMANDA İNSAN RUHUNUN SINIRLARINI ZORLAYAN BİR MACERA OLARAK DA BÜYÜK YANKI BULMUŞTUR. BU ALANDAKİ ESERLER, UÇMANIN GETİRDİĞİ ÖZGÜRLÜK HISSİNİ, GÖKYÜZÜNDE SÜZÜLMENİN VERDİĞİ YALNIZLIĞI VE TEKNOLOJİNİN DOĞAYA MEYDAN OKUDUĞU ANLARI EDEBİ BİR DERİNLİKLE İŞLER.

Havacılık edebiyatı serisine başlarken, bu dünyayı en iyi yansıtan eserlerden biri olan **Antoine de Saint-Exupéry'nin 'Gece Uçuşu'** (Vol de Nuit) ilk kitabımız olacak. Yazarın pilotluk deneyimlerinden ilham alarak kaleme aldığı bu eser, havacılık ve insanın içsel yolculuğunu keşfetmek için ideal bir başlangıç noktası.

Aslında Antoine de Saint-Exupéry'nin ismi birçoğumuz için Küçük Prens (Le Petit Prince) demek. O, serüven ve tehlikeyi şiirsel bir üslupla ve yücelterek anlattığı yapıtlarıyla tanınmış Fransız bir pilot ve yazar. 44 yıllık yaşamı var. Saint-Exupéry'nin hayatı ve eserleri arasındaki benzerlikler, hakkında yazarken göz ardı edilemeyecek kadar bariz. 'Gece Uçuşu'

kitabında da sanki başına geleceklere biliyormuş gibi yazmış. Tıpkı Küçük Prens'in esrarengiz kayboluşu gibi.

O'nun hayatı, edebiyat ve havacılık dünyasında derin izler bırakmış, karmaşık ve ilham verici bir yolculuk. Hem bir pilot hem de bir yazar olarak öne çıkan Saint-Exupéry, maceraları, düşünceleri ve derin insan sevgisiyle tanınır.

Erken Yaşamı ve Eğitimi

(1900–1919): Antoine Marie Jean-Baptiste Roger de Saint-Exupéry, 29 Haziran 1900'de Fransa'nın Lyon kentinde aristokrat bir ailenin beş çocuğundan biri olarak dünyaya gelir. Babası erken yaşta ölür ve annesinin gözetiminde büyür. Genç yaşta şiir ve yazıya ilgi duyar. Paris'te prestijli bir okul olan Collège Saint-Jean'de

eğitim alır, ardından İsviçre'deki Cenevre Üniversitesi'nde eğitimine devam eder.

Pilot Olma Hayali

(1921–1926): Saint-Exupéry'nin havacılığa olan ilgisi 1921'de askerlik hizmeti sırasında ortaya çıkar. Fransa Hava Kuvvetleri'nde pilot olarak eğitim alır, ancak annesi ve nişanlısının karşı çıkması nedeniyle kariyerine tam bir pilot olarak devam edemez. Bu dönemde sivil hayata dönüp farklı işlerde çalışır, ancak pilotluk hayalini bırakmaz.

Havacılık Kariyeri ve İlk Başarılar (1926–1935):

Saint-Exupéry, 1926'da havayolu şirketi **Aéropostale**'de işe başlayarak posta uçuşları yapmaya başlar. Bu dönemde **Toulouse**'dan

Senegal'e ve Arjantin'e kadar çeşitli rotalarda uçar. Hem uçuş becerileri hem de tehlikelerle dolu maceraları, daha sonraki edebi eserlerine ilham verir. İlk romanı "**Güney Postası**" (Courier Sud) 1929'da yayımlanır ve burada kendi havacılık deneyimlerinden esinlenmiştir. Bu dönemde "**Gece Uçuşu**" adlı romanını yazar (1931). Bu eser, Aéropostale döneminden esinlenerek yazılır ve özellikle tehlikeli gece uçuşlarını, pilotların cesaretini ve havacılığın dramatik yönlerini ele alır. Bu kitap, ona **Femina Ödülü** kazandırır ve uluslararası alanda büyük bir başarı elde etmesini sağlar.

Keşif Uçuşları ve Maceralar (1935–1940): 1935 yılında Paris'ten Saigon'a (bugünkü Ho Chi Minh City) uçmak üzere bir rekor denemesi yapar, ancak Sahra Çölü'nde kaza yapar. Bu kazadan sağ kurtulması, onun en bilinen eserlerinden biri olan "**Küçük Prenses**" (Le Petit Prince) için bir ilham kaynağı olur. Ayrıca 1938 yılında New York'tan Tierra del Fuego'ya uçuş girişimi sırasında bir başka ciddi kaza geçirir. 1939 yılında "**Rüzgar, Kum ve Yıldızlar**" (Terre des Hommes) adlı kitabı yayımlanır. Bu eser, havacılık deneyimlerini daha derin felsefi sorgulamalarla birleştirir ve Fransa'da **Académie Française Büyük Roman Ödülü**'nü kazanır.

İkinci Dünya Savaşı ve Sürgün (1940–1944): II.



Dünya Savaşı sırasında Fransız Hava Kuvvetleri'ne katılır ve keşif uçuşlarında görev yapar. Fransa'nın işgalinden sonra Amerika Birleşik Devletleri'ne sürgüne gitmek zorunda kalır. Bu dönemde "**Savaş Pilotu**" (Pilote de Guerre) adlı kitabını yazar ve eserde savaştaki deneyimlerini anlatır. Kitap, Fransa'daki Nazi işgali sırasında yazılmıştır ve o dönemin duygusal atmosferini yansıtır.

1943 yılında en ünlü eseri olan "**Küçük Prenses**" yayımlanır ve dünya çapında bir klasik hâline gelerek birçok



dile çevrilir. Okura yaşamdaki en iyi şeylerin en basit şeyler olduğunu, gerçek zenginliğin başkalarına bir şeyler verebilmek anlamına geldiğini hatırlatan, aslında büyükler için yazılmış bir çocuk masalıdır.

Son Uçuş ve Gizemli Ölümü (1944): 1943'te Amerika'dan ayrılan Saint-Exupéry, Müttefik güçlere katılmak üzere Kuzey Afrika'ya döner ve burada yine keşif uçuşları yapmaya başlar. 31 Temmuz 1944'te Korsika'dan havalandırak bir keşif görevi için Akdeniz üzerinde uçar ve bir daha geri dönmez. Uçağına ne olduğu uzun süre bir sır olarak kalır, ancak 1998'de Marsilya kıyılarında uçağına ait bazı parçalar bulunur. Uçağın Alman uçaksavarları tarafından düşürüldüğü sanılmaktadır.

Gece Uçuşu

"Zafer... Yenilgi... Bu kelimeler hiçbir anlam taşımıyor. Yaşam bu imgelerin altında ve yeni imgeleri de hazırlamış durumda. Bir halk zaferle güçlenirken bir öteki yenilgiyle şahlanır." (Saint-Exupéry, 2019; s. 97)

Antoine de Saint-Exupéry, bir pilot olarak edindiği deneyimleri edebi bir dille aktararak, havacılığın insani yönünü derinlemesine işler. Roman, havacılığın erken dönemlerinde geçen zorlu posta uçuşlarını konu alır ve dönemin teknolojik ve iletişimsel zorluklarını gözler önüne serer. Pilotların, fırtınalarla boğuşurken, tek başına gece karanlığında uçuş zorlukları üzerine yoğunlaşır.

1931 yılında Fransızca

yayınlanan roman, Saint-Exupéry'nin modern dünyanın mekanikleşmesine ve insan doğasına dair felsefi düşüncelerini içerir. Doğayı ve insan ruhunu ustalıkla betimlerken, karakterlerin iç dünyasını da ayrıntılı bir şekilde işler. **“Belli bir mizaca sahip olmak –ve Saint-Exupéry'nin tüm hesaplara göre hayalperest bir çocuk ve genç adam olduğu düşünülürse– böyle şiirsel ve aynı zamanda kesin bir eseri yazmak neredeyse kaçınılmaz olur, tıpkı Venedik'in kötü bir fotoğrafını çekmenin zor olması gibi. Uçmak ve yazmak onun kanında vardı ve And Dağları'nın üzerinde gece uçmanın yalnızlığı ve görkemli manzarası, hayal gücünü harekete geçiren bir durum olsa gerek”** der Lezard (2016) O'nun için.

Yayınlandığı dönemde büyük bir başarı elde eder ve havacılık edebiyatının önemli bir eseri olarak kabul edilir. Saint-Exupéry'nin kendi deneyimlerinden yola çıkarak yazdığı bu eser, hem edebi değer taşıyan bir yapıt hem de bir tarih belgesi niteliğindedir. Dil ve üslup açısından bakıldığında Saint-Exupéry'nin dili son derece lirik ve şiirsel. Özellikle uçuş sahneleri anlatılırken, gökyüzü ve yıldızlar üzerine yaptığı betimlemeler, okuyucuya sadece bir uçuş deneyimini değil, aynı zamanda insan ruhunun uçuşunu ve içsel

yolculuğunu da sunar. Yazarın dili, uçmanın bir metafor olarak insanın özgürlük arayışını ve yalnızlığını simgelediği bir araç hâline gelir. Gece uçuşu, bir insanın hem fiziksel hem de manevi sınırlarını keşfetmesine olanak tanır.

Roman, **“Cesaret ve Sorumluluk”**, **“Yalnızlık”** ile **“Teknoloji ve İnsan”** temaları üzerine kurulur. Pilotların zorlu hava koşullarına rağmen görevlerini yerine getirmeleri, cesaret ve sorumluluğun birer göstergesidir. Saint-Exupéry, bu görevlerin insani bedellerini ve liderlerin bu bedeller karşısındaki kararlarını derinlemesine inceler. Pilotların uçuşları sırasında yaşadıkları yalnızlık, insanın yaşam boyunca karşılaştığı varoluşsal yalnızlıkla paralel olarak ele alınır. Gece uçuşu, insanın bilinmeyenle yüzleşmesini ve kaderini kabullenmesini simgeler. 1930'ların havacılık teknolojileriyle insanın doğa karşısındaki mücadelesi, Saint-Exupéry'nin gözünden teknoloji ile insan ruhunun çatışmasını yansıtır.

Yazarın romandaki karakterlerini daha da yakından tanımak vermek istediği mesaj açısından önemlidir.

Olaylar **“hava postacılığı yapan bu şirkette”** cereyan eder. Bu şirketteki tüm sorumluluk (uçakların inişleri, kalkışları, uçuş raporları vs.) **Rivière'e** ait. Bir diğer deyişle roman, posta uçuşlarının operasyon direktörü Rivière

etrafında döner. Rivière, sürekli olarak postanın başarılı bir şekilde teslim edilmesi için çalışan ve işi tamamlamak adına başkalarının hayatlarını riske atmaktan çekinmeyen ilginç ve ödün vermeyen bir karakter olarak tasvir edilir. Kişisel ilişkiler kurmak yerine posta hizmetinin verimli ve güvenli operasyonlarına olan sorumluluğuna odaklanarak izole bir yaşam sürer. Ancak bir yandan da çalışkan ve görev bilincine sahip insanlar yetiştirme inancına dayalı ikincil bir motivasyonu vardır. Görev ve sorumluluk konusunda tavizsiz bir yaklaşıma sahiptir. Öylesine bağlıdır ki kurallara ve işlerin rutin devamına, insan hayatı söz konusu olduğunda bile esneklik göstermez. Hiç hata kabul etmez ve en ufak bir gevşeklik anında ceza verir. Rivière şöyle düşünür: **“Yönetmelikler, anlamsız gibi görünen ama insanları şekillendiren bir dinin âyinleri gibidir.”** Kitap boyunca **“Posta mı önemli, yoksa insan hayatı mı?”** diye sorgulatur okuyucuyu.

Robineau, Rivière'in sadık ve kararlı yardımcısıdır. Duyguları vardır fakat duyguları ve itaati arasında kalıp, daima itaat etmeyi tercih eden biridir.

Posta pilotu **Fabien**, insan kalmak için çabalayan bir karakterdir. Evli, sorumluluğu olan ve bunları farkındalıkla yerine getiren biridir. Karısıyla aralarında geçen bir bölümde yazar şu ifadeyi kullanır: **“Gece yola çıkmak harika. Gaz kolunu çekiyorsun,**

güneye yöneliyorsun ve 10 saniye sonra manzarayı ters çevirip kuzeye yöneliyorsun. Şehir, deniz tabanının bir parçası hâline geldi.” Bu ifadeye **“manzarayı ters çeviriyorsun”** cümlesinin uçuş deneyimini ne kadar basit, ama aynı zamanda ne kadar muazzam ve kesin anlattığına dikkat edin.

Özetle, hem sert hem de duygusallığını karşı tarafa belli etmemekte usta olan Rivière karakteri, otoritenin ve görev bilincinin simgesi olarak karşımıza çıkar. Korkusuz ve disiplinli olmayı diğer pilotların da örnek almasını sağlamaya çalışır. Liderliği altında, Fabien ve diğer pilotlar, teknolojinin zorluklarına ve doğanın amansız koşullarına karşı koymaya çalışırlar. Rivière, uçakları ve pilotları bir görev aracı olarak görürken, Saint-Exupéry bu bakış açısını insanın varoluşsal sorularıyla birleştirir. Roman, bireysel sorumluluk ve insanın doğa karşısındaki yalnızlığı üzerinde durur. Bu yalnızlık, sadece fiziksel bir izolasyon değil, aynı zamanda varoluşsal bir yalnızlıktır. Fabien'in uçuşu, bir yandan fiziksel bir mücadeleyken, diğer yandan da insanın ölümle yüzleştiği, çaresizlikle savaştığı bir içsel yolculuktur. Gece uçuşu boyunca pilot, kendi korkuları ve insanın doğal sınırlamalarıyla baş başa kalır.

Saint-Exupéry'nin kitap boyunca sorduğu sorular:

“Hangisi daha mühim? Vaktinde varması gereken posta uçuşları mı yoksa postaları vaktinde ulaştırmak için gecenin tehlikeli koynuna giren insan hayatı mı?”, “Kim haklı? Postaların vaktinde ulaşması için katı kurallar uygulayan gece bekçileri mi yoksa gökyüzüne her ne kadar tutkulu olsa da elinde sonunda güvenli çatısının altına dönmek isteyen pilotlar mı?”, “İnsan hayatı ne kadar değerli?”. Yazarın bu eseri savaş yılları devam ederken yazmış olduğunu düşünürsek, dünyada insan hayatının en değersizleştiği günlerde bu soruyu sormak belki de insanlığı kurtuluşa götürececek ilk adımdır (Atakur, 2019).

André Gide'in romanın girişinde belirttiği gibi, Gece Uçuşu, insanın huzurunu mutlak özgürlükte değil, daha yüksek bir görevin yerine getirilmesinde bulduğunu ifade eder. Arka kapakta ise şu cümleleri ile yer alır Gide: “**Saint-Exupéry ‘feleğin çemberinden geçmiş bir pilot’ olarak anlatıyor hikâyesini. Ölümle sık sık karşı karşıya gelmiş olması kitabına hakiki ve benzersiz bir tat katıyor. Yazarının ara ara kıvrak bir beceriklilik sergilediği**



ancak gerçek maceraların ve savaşçıların gülüp geçtiği macera veya savaş

kurgulu birçok kitap biliriz. Hayran olduğum edebi değerinin yanında

belge niteliği de taşıyan ve hiç umulmadık biçimde bir araya gelen bu iki nitelik, Gece Uçuşu'na eşsiz bir önem kazandırıyor.”

Film Uyarlaması

“Kalbin ne zaman kör bir kuyuda kaybolmuş gibi sıkılırsa mutlaka yeni bir yol keşfederdin denize ulaşan.” (Saint-Exupéry, 2023; s. 67)

1933 yılında Hollywood tarafından "**Night Flight**" adlı bir film uyarlaması yapılmıştır. Filmde ünlü oyuncular **Clark Gable, Helen Hayes, John Barrymore** ve **Lionel Barrymore** yer almıştır.

Clarence Brown tarafından yönetilen "Night Flight," Saint-Exupéry'nin romanındaki ana temaları büyük ölçüde koruyarak beyaz perdeye taşınmıştır. Film, romandaki gibi, cesaret ve liderlik üzerine yoğunlaşırken, görsel etkiler ve ➤


aksiyon dolu uçuş sahneleriyle izleyiciye gerilim dolu bir atmosfer sunar. Özellikle uçuş sahneleri, dönemin teknolojik kısıtlamalarına rağmen etkileyici şekilde canlandırılmıştır. Uçakların fırtınalarla mücadele ettiği sahnelerde, pilotların içinde buldukları çaresizlik ve doğa karşısındaki acizlik başarılı bir şekilde aktarılmıştır. Filmdeki uçuş sahneleri, dönemin özel efektleri kullanılarak çekilmiştir. Havada geçen sahnelerde pilotların yüz ifadeleri, uçak kokpitinde yaşanan gerilim ve dışarıdaki fırtınanın yarattığı atmosfer, filmin gerilim seviyesini artırır. Özellikle uçakların hava koşullarıyla mücadelesi, izleyiciye uçuşun tehlikelerini hissettiren sahnelerle doludur.

John Barrymore'un canlandığı Rivière karakteri, romanın sert ve acımasız lider figürünü başarılı bir şekilde yansıtır. Clark Gable'ın canlandığı pilot Fabien karakteri ise, Saint-Exupéry'nin romanındaki pilotun cesaretini ve trajik kaderini başarıyla canlandırır. Film, Fabien'in gece uçuşu sırasında fırtınaya yakanması ve bu uçuşun onun sonu olması üzerine kurulu dramatik bir yapıya sahiptir. Fabien'in uçuşu, hem fiziksel hem de ruhsal bir mücadeleyi simgeler.

Clarence Brown, filmde uçuşun teknik yönlerini dramatik unsurlarla harmanlayarak, izleyiciyi sürekli bir gerilimde tutar.

Saint-Exupéry'nin romanındaki poetik ve felsefi unsurlar, filmde görsel metaforlar ve karakterlerin yüz ifadeleriyle aktarılmıştır. Uçakların fırtına altında çaresizce ilerlemesi, insanın doğa karşısındaki acizliğini vurgulayan en güçlü görsel temalardan biridir. Film, romanın felsefi derinliğini ve karakterlerin içsel çatışmalarını tam anlamıyla yansıtmakta zorlanmış, daha çok aksiyon ve gerilim unsurlarına ağırlık vermiştir. Saint-Exupéry'nin uçmanın manevi boyutunu ele alan şiirsel dili, filmde daha çok dramatik ve görsel unsurlarla yansıtılmaya çalışılmıştır. Bununla birlikte, karakterlerin insani yönleri ve içsel çatışmaları filmde daha az derinlikli olarak işlenmiştir. Film eleştirmenler tarafından teknik açıdan başarılı bulunmuş, özellikle uçuş sahnelerinin görsel olarak etkileyici olduğu vurgulanmıştır. Ancak, bazı eleştirmenler, filmin Saint-Exupéry'nin romanındaki felsefi derinliği tam anlamıyla yansıtmadığını ve aksiyon odaklı bir yaklaşımla bazı önemli temaların gözden kaçtığını belirtmiştir.

Kısacası, Saint-Exupéry, sadece bir yazar değil, aynı zamanda havacılığa olan tutkusu ve insanlığa dair derin düşünceleriyle hatırlanan bir figür. Onun eserleri, insanların iç dünyalarını keşfetmelerine ve hayatın anlamını sorgulamalarına vesile olmuştur.

Bir sonraki yazıda görüşmek üzere. 



KAYNAKLAR:

- Atakur, M. (2019), <https://kayiprihtim.com/inceleme/gece-ucusu-antoine-de-saint-exupery/>
- Lezard, N. (2016), <https://www.theguardian.com/books/2016/sep/14/night-flight-by-antoine-de-saint-exupery-review-little-prince-grownups>
- Lewis, D.. Antoine de Saint-Exupéry: His Life and Times. Viking Press, 1975.
- Saint-Exupéry, A. (2023), Gece Uçuşu, Çev. Gülce Ekin Köse & Sinem Şahin, Dokuz Yayınları
- Saint-Exupéry, A. (2019), Gece Uçuşu, Çev. Halit Basmacı, Karbon Kitaplar
- Saint-Exupéry, A. (1963), Night Flight, A Signet Classic, Çev. Stuart Gilbert, 5. Basım.



62 yıllık birikim ve deneyim...

www.talpa.org

TALPA demek

Bireysel mesleki sorunların çözümü

DEMEK

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

+90 (212) 662 12 01



talpa.tr



talpa_org



talpa_org



talpaorg

PILOTLARIN YIPRANMA PAYI (FİİLİ HİZMET SÜRESİ ZAMMI) DÜZENLEMESİ KAPSAMINA DAHİL EDİLMESİ GEREKLİLİĞİ



Av. Sencer SEREN
Seren&Seren Avukatlık ve Danışmanlık



8 Eylül 1999 tarihinde kabul edilen 4447 sayılı İşsizlik Sigortası Kanunu ile birlikte emeklilik yaşı kadınlarda 58, erkeklerde ise 60 olarak düzenlenmiş, ancak bu yaş sınırlarının, yükselen yaşam standartları ve insan ömrü de göz önüne alınarak, kademeli olarak yükseltilmesi planlanmaya başlanmıştır.

2008 yılına gelindiğinde ise 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu kabul edilmiş ve ilk kez sigortalı olarak işe başlayan kişiler için emeklilik yaşı 65'e yükseltilmişti. Ancak bu değişim ile, o tarihte



emeklilik için geçerli olan sigorta prim günlerini dolduran kişilerin de 65 yaş haddine kadar beklemesi gereği doğduğundan, bu kişiler açısından doğacak mağduriyet ve hak kayıplarını gidermek adına, Türk hukuk Sistemi'ne yıpranma payı dahil edilmiştir.

Yıpranma payı yani fiili hizmet süresi zammı, bazı ağır, tehlikeli ve yıpratıcı işlerde çalışanların ya da görevleri nedeniyle irade dışı hizmet kesintisi yaşayanların fiili hizmet sürelerinin, önceden saptanmış süreler kadar artırılmasıdır.¹ Bu şekilde farazi sigortalılık

süresi ve farazi prim ödeme gün sayısı oluşturularak bu işlerde çalışanlar diğer çalışanlara nazaran yaşlılık aylığına daha kısa sürede kavuşturulmakta, böylelikle daha avantajlı duruma getirilmektedirler.²

Bahse konu süreler, 5510

YIPRANMA PAYI YANİ FİİLİ HİZMET SÜRESİ ZAMMI, BAZI AĞIR, TEHLİKELİ VE YIPRATICI İŞLERDE ÇALIŞANLARIN YA DA GÖREVLERİ NEDENİYLE İRADE DIŞI HİZMET KESİNTİSİ YAŞAYANLARIN FİİLİ HİZMET SÜRELERİNİN, ÖNCEDEN SAPTANMIŞ SÜRELER KADAR ARTIRILMASIDIR.

sayılı Kanun'da "fiili hizmet süresi zammı" (m.40) ve "itibari hizmet süresi zammı" (m.49) olarak iki farklı başlıkta ve iki farklı maddede düzenlenmiştir.

Anılan düzenlemeler 1.10.2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 5510 sayılı Kanun'daki fiili hizmet süresi zammı uygulamasına açıklık getirmek üzere Fiili Hizmet Süresi Zammı Uygulamasının Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik çıkarılmış ve bu yönetmelik hükümleri de 1.10.2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Yıpranma payı uygulamasından 5510 sayılı Kanun'un 40/2. maddesinde ve Yönetmeliğin 5/1. maddesinde yer alan aşağıda belirtilen işler ve işyerlerinde çalışan ve belirtilen işleri yaparak söz konusu işlerin risklerine maruz kalarak malullük, yaşlılık ve ölüm sigortası

kollarına tabi çalışan sigortalılar yararlandırılırlar. Ancak, 40. maddede düzenlenen Türk Silahlı Kuvvetlerinde, Emniyet ve Polis Teşkilatında ve Milli İstihbarat Teşkilatında geçen hizmetler için işyerinde fiilen çalışılması ve söz konusu işlerin risklerine maruz kalınması şartı aranmamıştır. Bu işlerde geçen çalışmalardan dolayı yıpranma payı uygulamasından yararlanılabilmesi için çalışmanın ilgili kamu idaresinde ve belirtilen kadro ve unvanlarda geçmesi yeterlidir (5510 S.K. m.40/I). 5510 sayılı Kanun'un 40. maddesinde 15 başlık altında düzenlenen yıpranma payı uygulaması kapsamında olan işler ve işyerleri aşağıdaki gibidir:³

- 1- Kurşun ve arsenik işlerinde çalışanlar
- 2- Cam fabrika ve atölyeleri işlerinde çalışanlar
- 3- Cıva üretimi işleri sanayinde çalışanlar
- 4- Çimento fabrikalarında çalışanlar
- 5- Kok fabrikalarıyla termik santrallerde çalışanlar
- 6- Alüminyum fabrikalarında çalışanlar
- 7- Demir ve çelik fabrikalarında çalışanlar
- 8- Döküm fabrikalarında çalışanlar
- 9- Asit üretimi yapan fabrika ve atölyelerde çalışanlar
- 10- Yeraltı işlerinde çalışanlar
- 11- Radyoaktif ve radyoaktif maddelerle yapılan işlerde çalışanlar
- 12- Su altında veya su altında basınçlı hava içinde çalışmayı



gerektiren işlerde çalışanlar

- 13- Türk Silahlı Kuvvetlerinde görev yapanlar
- 14- Emniyet ve polis mesleğinde görev yapanlarla, Milli İstihbarat Teşkilatında çalışanlar
- 15- İtfaiye veya yangın söndürme işlerinde çalışanlar
- 16- Basın Kartı Yönetmeliğine göre basın kartı sahibi olmak suretiyle; Türkiye Radyo Televizyon Kurumunda haber hizmetinde fiilen çalışanlar.

17- Yasama organı üyeleri ile dışardan atanan bakanlar.

- 18- Ceza infaz kurumu müdürü, idare memuru, infaz ve koruma başmemuru, infaz ve koruma memuru unvanlı kadrolarda bulunanlar ile Adalet Bakanlığı taşra teşkilatına tahsisli kadro veya pozisyonlarda bulunup ceza infaz kurumlarında görev yapan ve ceza infaz kurumlarında hükümlü ve tutuklularla bilfiil irtibat içinde olan diğer görevliler.

1911/4/1928 tarihli ve 1219 sayılı Kanun, 25/2/1954 tarihli ve 6283 sayılı Hemşirelik Kanunu ve 18/12/1953 tarihli ve 6197 sayılı Eczacılar ve Eczaneler Hakkında Kanun kapsamında sağlık meslek mensubu sayılan ve insan sağlığı için koruyucu, teşhis, tedavi ve rehabilite edici hizmetlerde çalışanlar.

Belirli meslek gruplarında çalışanların mesleklerinde emeklilik öncesi yaşadıkları yıpranma ve yorgunluğun telafisi olarak ödenen bir tür maddi destek olarak ortaya çıkan bu uygulamada, yasa ile mesleği “ağır iş” statüsü kazanan kişiler, maddi yardıma ek olarak, erken emekli olma hakkını da kazanmaktadır. Yıpranma payı fiili hizmet süresini artırdığından dolayı hem kıdem tazminatının hem de emekli maaşının yükselmesini sağlamaktadır.

Fakat; “tehlikeli ve en tehlikeli” işler sınıfında yer alan sivil havacılık sektörünün hiçbir ferdi, yıpranma payından yararlandırılmamaktadır. Yüksek strese, uzun çalışma saatlerine, tek bir hatanın dahi katastrofik sonuçlar doğuracağı hassas bir ekosisteme sahip ve her daim en yüksek mertebede dikkat isteyen bir meslek olan pilotluk, nedensizce, yıpranma payına hak kazanan meslekler sınıfına dahil edilmemiştir.

Pilotların meslek gereği maruz kaldığı risklerden bazılarını düzenli olarak yüksek dozda UV ışınına maruz kalınması, düzenli olarak yüksek



dozda kozmik radyasyona maruz kalınması, düzensiz uyku döngülerine bağlı sağlık sorunları, yüksek strese bağlı sağlık sorunları, egzoz dumanına düzenli maruz kalmaya bağlı sağlık sorunları, mekanik arızaya bağlı kaza riski, kötü hava koşullarına bağlı kaza riski...vs. şeklinde sıralamak mümkündür.

Diş sağlığı sektöründe hizmet verenlerin radyasyona maruz kalmaları sebebi ile erken emekli olabilmeleri öngörülmüş iken, uçuşun her anında atmosferik ve güneş ışını radyasyonuna maruz kalan pilotların sağlık durumları üzerinde oluşan riskin göz ardı edilmesi düşünülemez.

Aynı şekilde yoğun bakım, acil servis gibi stresli ve riskli ortamlarda çalışan doktorlar, hemşireler, sağlık teknisyenlerine yıpranma payı ve erken emeklilik hakkı tanınmışken, pilotların maruz kaldığı stres ve riskin göz ardı edilmesi de hatalıdır.

Örnekler çoğaltılabilir ise de başkaca örnek olmasa dahi ana fikir açıktır. Meslek gereği sürekli risk alan pilotların yıpranma payı kapsamına dahil edilmesi ve haklarının ivedilikle güvenceye alınması gerekmektedir. Kaldı ki, ihtiyat pilotları halihazırda bu yasa kapsamına dahil edilmiş ancak kapsamın sınırları sivil havacılıkta görev yapan pilotlar açısından genişletilmemiştir.

Sivil pilotlar, bir meslek kanunları olmadığından ve İş

Kanunu kapsamının dışında tutulduklarından dolayı, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'na tabi olmak zorunda bırakılmakta, iş sözleşmelerinin feshedilmesi durumunda toplu iş sözleşmesi kapsamında değil iseler, işe iade davası açma hakkından yoksun kalmaktadır. Kimi zaman SGK'nın pilotları da yıpranma payı kapsamındaki meslek gruplarına dahil etmeyi planladığına dair haberler yapılmakta ise de bu konuda hala somut bir adım atılmamıştır. ▶

KAYNAKLAR:

1- Bkz.: TUNCAY/EKMEKÇİ, Sosyal Güvenlik Hukuku'nun Esasları, s. 114; GÜZEL/OKUR/CANIKLIOĞLU, Sosyal Güvenlik Hukuku, s. 507; SÖZER, - İtibari Hizmet Müessesesi ve İtibari Hizmetle İlgili Bazı Uygulama Sorunları, s.11; BAŞTERZİ, Yaşlılık Sigortası, s. 233 vd.; ARASLI, Kimler “İtibari Hizmetten” Yararlanacak? s. 134; CANIKLIOĞLU, İtibari Hizmet Süresine İlişkin Anayasa Mahkemesi Kararı ve Yaşanan Gelişmeler, Aralık 2007, s.

2- Yrd.Doç.Dr. Hediye Ergin, 5510 Sayılı Kanun'da Fiili Hizmet Süresi Uygulaması, chrome-extension://efaidnbmnnnibpccajpcgclefindmkaj/https://sicil.mess.org.tr/Media/Uploads/sicil15-183-192.pdf

3- Yrd.Doç.Dr. Hediye Ergin, 5510 Sayılı Kanun'da Fiili Hizmet Süresi Uygulaması, chrome-extension://efaidnbmnnnibpccajpcgclefindmkaj/https://sicil.mess.org.tr/Media/Uploads/sicil15-183-192.pdf



www.talpa.org

62 yıllık birikim ve deneyim...

TALPA demek
Mesleki sorunların çözümü

DEMEK

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

+90 (212) 662 12 01



talpa.tr



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



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



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



Dilay SEÇKİN

dilayseckin9@gmail.com

@dilaysjoker

Sosyal platformların aktif siması influencer Burak Ermurat; yaratıcı olmasının yanı sıra, sevecen, enerjik ve doğal karakterinden dolayı onu kendimle özdeşleştirmemi sağladı. Keyifli ve değerli çekim anlarımızı içeren görseller eşliğinde, Burak'la sohbetimize katılabiliyorsunuz...

BURAK ERMURAT





En başlara gitsek bize biraz kendinden bahsedermisin?

İsmim Burak Ermurat... 01.09.1999'da doğdum, 25 yaşındayım. 4 senedir sosyal medyada aktif olarak içerik paylaşımları yapıyorum. Müzik, spor ve yeni şeyler deneyimlemek en büyük hobilerim diyebilirim.

Çalışma hayatının dışında eğitimi de gazetecilik üzerine devam ettiriyorsun. Mezun olduğunda mesleğini yapmak istiyor musun?

Eğitim hayatım hâlâ devam etmekte, bölümüm bana şu anki mesleğim ve hayat adına çok şey kattı fakat mezun olduktan sonra gazetecilik yapmayı düşünmüyorum.

Kendini keşfetmek ya da kendi yolunu çizmek konusunda nelerden güç aldın? Yürüdüğün yolda en büyük destekçin kim oldu?

Her insanın kendi yolunda ne yapmak ya da ne olmak istediği, uzun bir sürede kendini gözlemleyip bir şeyleri kendine yakıştırmasıyla ilgilidir ve bu süreç benim için de öyle oldu. Şu an yaptığım işin temeli, 15-16 yaşlarımdayken seyrettiğim

ve ilham aldığım insanlardan gelmekte. En büyük destekçilerim tabii ki ailem ve bu işin başından beri yanımda olan arkadaşlarım oldu.

Influencer Marketing kavramını nasıl açıklıyorsun? Bazen bir tweet, bir video ya da bir yazı milyonları hayata geçirebiliyor. Bu kavram, dijitalin de önlenemez

yükselişle pazarlama süreçlerine sence nasıl bir boyut kattı?

Dönem dönem kanaat önderleri ortaya çıkar, bunlar kitleleri büyük yönde yönlendirebilen ve herkesin tanıdığı isimlerdir. Influencer'lar kendi kitleleri üzerinde büyük yönlendirme gücü ve samimiyete hakimdir. Dolayısıyla insanlar onların sözlerine güvenir ve

platformların da sunduğu imkanla bu durum milyonlarca kişiye ulaşabilir, yani eğer günümüze uygun ve doğru bir şekilde kullanılıyorsa çok normal bir şey olarak karşıyorum.

Destek alınan sosyal medya fenomenlerinin ne gibi farklı özelliklere sahip olması gerekiyor?

Öncelikle yeniliğe açık olmaları lazım. Yaşadıkları hayatı ne düzeyde olursa olsun, saygı ve sevgi çerçevesinde insanlara aktarmaları gerekiyor. Sürekli global ve yerel içerikleri, gündemleri takip etmeleri ve bunları kendi stilleriyle harmanlayıp insanlara sunmaları gerekiyor. Bu işi yapan bir bireyin en büyük özelliği temelde bu olmalı...

Sosyal medyada influencerların takipçilerine yansıttığı dünyanın gerçek olup olmadığı tartışması var. Bu konu ile ilgili ne düşünüyorsun?

Sosyal medya, manipülasyona çok açık bir platform ama günümüzde aktarılan bilginin veya içeriğin samimiyeti ve doğruluğu bence insanlara bir şekilde geçiyor ve bu ayrımı yapabilenlere yansıdığını düşünüyorum. Ama tabii ki bu ayrımı yapamayıp, aktarılan bilgiyi direkt ve sorgusuz kabul eden bir kitle de vardır.

Bir projenin tanıtımını yaparken nelere dikkat edersin?

Projenin öncelikle hem beni

çeşitli yönlerden koruyacak hem de işbirliğinin daha güvenilir ve elverişli şekilde tasarlanacak bir temele gelmesini sağlıyoruz. Bu süreci beraber çalıştığım ajans Remy Global ile yürütüyoruz. Proje tanıtımlarında insanlara asla yanlış bir bilgi vermemeye özen göstererek hem markanın, hem influencer'ın hem de hedef kitlenin yararına olacak şekilde olmasına dikkat ediyorum.

Peki, modayı takip eder misin ve tarzını nasıl tanımlarsın?

Modayı sosyal medyada veya dışarda gördüklerimin haricinde çok takip ettiğim söylenemez. Her tarzı giymeyi ve denemeyi severim. Kendime yakıştırdığım her şeyi rahatlıkla giyebilirim.

Düzenli olarak spor yapıyor musun?

Evet, gerçi düzenli olması için kendimle cebelleşsem de haftada en az 2-3 kez spor salonuna gitmeye özen gösteriyorum.

Akustik gitar çaldığını biliyorum, profesyonel olarak müzik yapmayı düşünüyor musun?

Müzik kesinlikle hayatımın bir parçası. 8 yıldır hobi olarak da olsa gitar çalıp kendim şarkı söylüyorum. İleride belki bu alanda profesyonel bir süreç girerim, hiç belli olmaz :)

Aşkı nasıl tanımlarsın? Nasıl kadınlar ilgi alanına girer?

Aşkı tanımlayabilecek kadar yaşadığımı henüz





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


Öncelikle ince düşünceler için çok teşekkür ederim, çok mutlu oldum. Bu konuda benim bir şeyler söylemem çok doğru olmaz diye düşünüyorum ama en önemlisi ikili ilişkilerdeki karşılıklı enerjidir ve insan karşısındaki insandan anlar diyerek bu soruyu cevaplıyorum :)

Öz eleştiri yapar mısın, kendini en çok hangi konularda eleştirirsin?

Bu dönemde en çok kafamdaki şeyleri hayata geçirme sürecimin yavaş

olmasından şikayetçiyim. Çok şükür iş anlamında bir çok şeyi yapabileme imkanım var ama mükemmeli arayıp öyle başlamak istiyorum ve bundan dolayı ertelenebiliyor bazı şeyler.

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

Bu röportaj süreci, yaptığımız çekim, tanıştığım insanlar ve geçirilen zaman çok değerli ve hayatımda olan çok değerli insanlarla tanıştığım keyifli bir süreç. İlerideki ben; Umarım hayatında yaptığın her şeyi bugünkü gibi mutlu ve istekli bir şekilde yaparsın. Seni seviyorum :) 

düşünmüyorum ama bir kadında en çok dikkat ettiğim şey ilk olarak bana geçirdiği enerjisi ve tavırlarıdır...

Tamamen kendine ayırdığın bir günde neler yaparsın?

Kesinlikle hafif bir kahvaltıyla güne başlarım.

O gün içerisinde telefonda halletmem gereken ufak işler varsa onları tamamlayıp hemen spora giderim. Daha sonrasında belki bir arkadaşımın kahve eşliğinde sohbet keyifli olabilir. Günün sonunda eve gidip, yemeğin ardından yeni içerikler izlerim sonra güzel bir film seyredirim ve uyurum.



Prodüksiyon ve Röportaj:

Dilay Seçkin

Fotoğraf:

Bahadır Kuyucu

Saç & Makyaj:

Gökhan Çiğeroğlu

Menajerlik:

Remy Global
Haluk Arslantaş & Kerim Lastikçi

Lokasyon:

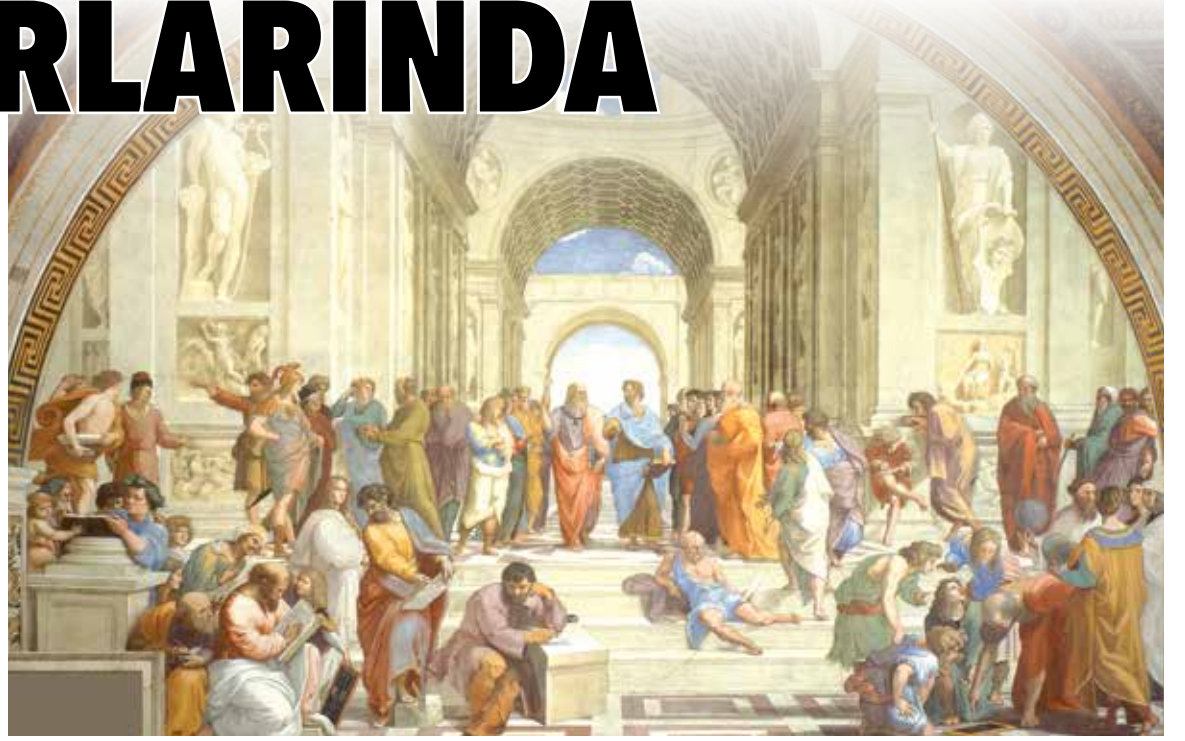
Loo

YENİLMEZ BÜTÜNLÜĞÜN DUVARLARINDA



Burcu TENEKEÇİ

burcutenekeci1983@hotmail.com



Felsefe tarihi boyunca üzerinde en çok tartışılan ve eleştirilen, varlığın türleri ve de varlığın ne olduğu üzerinde çalışılan, felsefenin en önemli, temel alanı fizik ötesi; yani metafiziktir. Varlığın genelini ve özünü kapsadığı için, doğa bilimlerinden ayrılmaktadır. Kısıtlı değil, geniş bir bakış açısıyla varlığı incelemektedir. Filozofların sürekli olarak uğraştığı alan olarak metafiziğin kökeni, Aristoteles'e dayanmaktadır. Her ne kadar zaman zaman felsefenin omurgası olarak; tarih boyunca üzerinde en yoğun olarak düşünülen alan olarak

görülse de, düşmanca saldırılara ve hatta yok edilme girişimlerine maruz kalmıştır. Ama metafizik güncelliğini asla yitirmemiştir.

Tümünden evreni incelemektedir. Evreni bütünüyle öğrenme, bilme çabası olarak değerlendirilebilir. Görünür varlığın ötesindeki gerçeğe ulaşma peşindedir. Metafizikçilerce görünür olanın özündeki şey, fizik dünyanın ötesinde, çoğu zaman tanrısal bir şey olarak kabul edilmiştir.

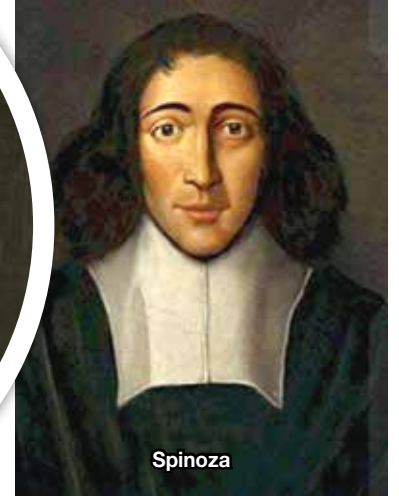
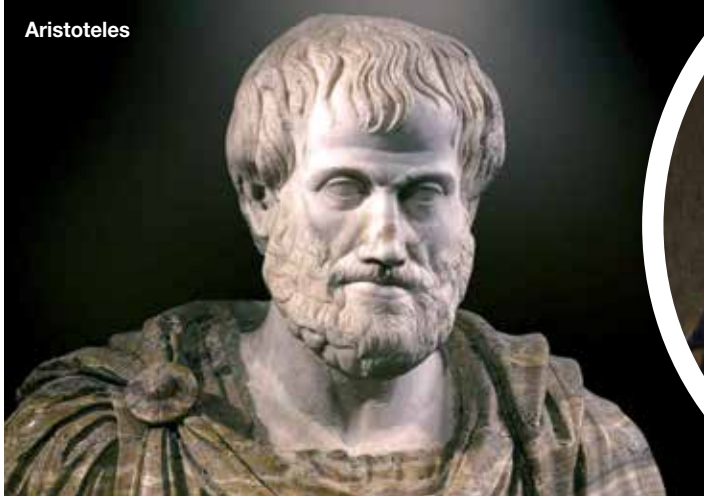
Aristoteles'ten önce de üzerinde çeşitli incelemelerde bulunulmuştur. Terim olarak ilk defa M.Ö. I. yüzyılda Aristoteles'in eserlerini derleyen Rodoslu Andronikus tarafından

anılmıştır. Aristoteles, bizim bugün bildiğimiz 'Metafizik' adlı eserine 'ilk felsefe' adını vermektedir.

Bugüne kadar bilinmezliğini korumuş, her dönemde bir şekilde incelemeye dahil olmuş olsa da, bilim ve bilinmezin ötesinde tartışmalar son bulmamıştır.

Yeni çağ filozoflarında daha ayrıntılı çalışmalarda yer alırken, modern düşüncenin kurucusu Descartes'in felsefi sistemi de; yöntem anlayışı ve metafiziği üzerine şekillenmektedir. Kendisi dışında her şeyden şüphe ederek, mükemmel varlık ve Tanrı hakkında bir başka apaçık fikre duyduğu ihtiyaç

onu Tanrı'nın zorunlu olarak var olması gerektiğine ulaştırmış ve bu düşüncesi üzerine birçok kanıt sunmuştur. Bu konudaki fikirleri, Metafizik Üzerine Düşünceler (Meditasyonlar) ve de Felsefe'nin İlkeleri yapıtlarında da yer almaktadır. Ve Tanrı'nın var olduğunu bildiğimiz zaman, kendi dışımızdaki nesnelere bilmemize de olanak sağlayacaktır. Ona göre üç töz bulunmaktadır. Tanrı sonsuz ve mutlak töz, ruh ve cisim ise, sadece Tanrı'ya bağlı olduklarından olduklarında görece tözlerdir. Ruh ve de cisim tözleri, felsefe tarihinde töz düalizmi olarak bilinmektedir. Spinoza'da metafizik



anlayışı da töz kavramından ilerlemektedir. Onun için töz, var olmak için, kendinden başka hiçbir şeye bağımlı olamaz. Onun düşüncesinde, doğada tek bir töz bulunmaktadır; o da Tanrı'dır. Ve bu düşüncesini 'Deus Sive Natura' (Tanrı veya Doğa) kavramını kullanarak açıklamıştır.

Spinoza doğada bulunan her şeyi, bir neden – sonuç ilişkisi olarak incelemekte ve bunu 'belirlenimcilik' (determinizm) kavramıyla belirtmektedir.

Yeni çağ felsefesinin büyük rasyonalistlerinden Leibniz de çıkış noktası bir şekilde, Descartes'in kartezyen felsefesi üzerinden olabilese de, genel olarak felsefesini Descartes'e karşı olarak geliştirmiştir. Düalist töz anlayışına karşı çıkarken, Spinoza'nın da 'monist töz' anlayışına da karşıdır. Var olan her şeyin basit, ilkel ve bölünemez birer güce sahip olduğunu savunur ve bunu monadlar olarak tanımlar. Onun bu düşüncesi, Demokritos ile Epikürüs'ün

atomlarını anımsatmaktadır.

Büyük idealistlerden, George Berkeley metafiziği ise, bilgi anlayışı üzerinden şekillenmektedir. O da Descartes, Leibniz, Spinoza gibi Tanrı, ruh, töz kavramlarından hareketle eleştirisini, İnsanın Anlama Yetisi Üzerine Bir Soruşturma isimli eserinde açıklamıştır.

Kant'tan öncesi ve sonrası olarak nitelendirebileceğimiz felsefe tarihinde ise Kant, genel olarak geleneksel metafizik ve bilgi anlayışından öte, bu çalışmaların en uç noktasına kadar varmış, 'Prolegomena' adlı eserinde metafiziğin olanaklı olup olmadığını eleştirmiştir.

Kant metafiziğin her şeyden önce, ilk olarak, bir bilim olup olmadığını araştırılması gerektiğini savunurken, nasıl herkesin gülünç olarak bunun üzerinde konuşmasını şu üç soruyla sorar:

- Neyi bilebilirim?
- Ne yapmalıyım?
- Ne umabilirim?..

Ve biliyoruz ki, bir gün o duvarları aşacağız.

İnanç ne kadar sorgulanıyordu? Herkesin kalbinde gizli değil miydi gerçekler ve de vicdanında? Merhamete dayalı bir ömür değil miydi aslında yaşadığımız ve sevgiyle; iyilikle bütünleşen?

Yokluğun sesi çağırıyor uzaklardan, yaşama bir kere daha bağlanmak için. Tüm gücüyle yarınlara haykırmaya, bugüne ve geçmişe. Bir yerlerde kısıtlı kaldık belki de, aklımızda; ruhumuzda ve de yüreğimizde. Ne yazık ki, duvarları tek tek kırmak istiyoruz; hatta parçalamak paramparça.

Çılgınlığımız yankılanıyor bütünüyle iç benliğimizde. Durdurak bilmeden savaştan galip çıkmaya çabalyoruz. Ve biliyoruz ki, bir gün o duvarları aşacağız. Saklı kalmış ızdıraplarımızın gölgesinde.

Gerçek, ona ulaşmak için; onu aramaktan geçiyordu.

Aşına varmak için bütün bir ömür gerekiyordu belki de. Eğer suretimiz insan ise, olması şart ve koşul tek şey de buydu.

Sahneliklerin etrafında ve çevresinde, o kadar gün ve zaman kaybetmiştik ki; hatalarımızın bedelleriyle yüz yüze gelerek karşıydık an be an, kimi zaman; her salisemizle.

Sonsuz bir huzur yoktu bu dünyadan ayrılana dek. Sonrası ise muammalı bir belirsizlik.

Kötülüğün pençesinde boğulmaktansa, hayatın koşullarında kayboldan da yeniden dirilmektir; her nefes ve de soluk apaçıkça.

İyi olmak bir zorluksa, onu aşabilmek ve güzele yol açabilmektir; her sorun aslında.

Kazanmakla, kaybetmek yalnızca bir kumardır bu hayatta.

Doğrusal boyutta değil, kıvrılarak gider kader her halükarda.

Ajanda



Hazırlayan
Şule Onur
suleonur34@gmail.com



Konser

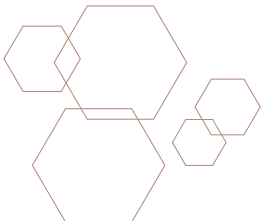
**KONSTANTIN EMELYANOV
(PIYANO) & FESTIVAL ENSEMBLE**

Tarih: 21 Ekim 2024

Saat: 20:30

Mekân: AKM Tiyatro Salonu, İstanbul

Atatürk Kültür Merkezi ev sahipliğinde Konstantin Emelyanov sahne alacak. Bu olağanüstü ödüllü piyanist, konserin ilk bölümünü solo, ikinci bölümünde ise Festival Ensemble'nin eşliğinde gerçekleştirecek. Emelyanov konserde Rameau Suit, Bach Fransız Suiti, Bach Re majör BWV 1054 ve Le major BWV 1055 piyano konçertolarını seslendirecek.



Konser

**GABOR CSALOG
PIYANO RESİTALİ**

Tarih: 21 Ekim 2024

Saat: 20:30

Mekân: Deniz Müzesi, İstanbul

Franz Liszt Piyano Sezonu kapsamında Macaristan ve Orta Avrupa'nın, konserlerinde yarattığı "aura" ile dikkat çeken, en etkileyici virtüözlerinden Gábor Csalog sahne alacak.

Csalog, Liszt'in ünlü Harmonies Poétiques et Religieuses piyano parçaları serisinin sekizincisi olan "Miserere d'Après Palestrina"; Liszt'in Années de Pèlerinage'nin "Üçüncü Sene" bölümünde yer alan, "Sursum Corda"; yine aynı albümden, Liszt'in romantik örneklerinden "Aux Cypres de la Villa d'Este"; bestecinin dünyaca ünlü "Macar Rapsodileri"nden "17. Macar Rapsodisi"; "Bagatelle sans Tonalité" gibi eserleri seslendirecek.



Konser

**İLYUN BÜRKEV İLE ŞEF İBRAHİM
YAZICI VE PERA FİLMARONİ
ORKESTRASI**

Tarih: 30 Ekim 2024

Saat: 20:30

Mekân: AKM Türk Telekom Opera Salonu, İstanbul

İlyun Bürkev, Şef İbrahim Yazıcı ve Pera Filarmoni Orkestrası eşliğinde 30 Ekim'de Atatürk Kültür Merkezinde dinleyicileri ile buluşuyor. Konserde, Beethoven'in Prometheus üvertürü, Saint-Saëns'in piyano konçertosu ve Mozart'ın senfoni No:41 Jüpiter'i seslendirilecek.



Konser

**PIERRE HANTAI
J. S. BACH GOLDBERG
VARYASYONLARI**

Tarih: 23 Ekim 2024

Saat: 20:30

Mekân: AKM Tiyatro Salonu, İstanbul

J.S. Bach'ın Goldberg Varyasyonları'nın kayıtlarıyla daha geniş bir kitle tarafından tanınan Pierre Hantai, Johann Sebastian Bach'ın Well-Tempered Clavier BWV 846-893, Seçme Prelüdlere ve Fügleri ile 23 Ekim'de izleyenleriyle buluşacak.



Tiyatro

**YALNIZ BAŞAKLARA
AZGIN BOĞA**

Tarih: 8 Kasım 2024

Saat: 20:30

Mekân: Şişli Tiyatrosu,
İstanbul

Mutluluğu bulamamış, elli yaşlarında yalnız iki kadın... Biri oldukça varlıklı diğeri ise geçimini verdiği özel İngilizce dersiyile sağlamakta... Varlıklı olan kadın kendi deneyimlerinden yola çıkarak arkadaşının da gününbirlik ilişkilerle mutluluğu yakalayabileceğine inanır. Bu hizmeti karşılayacak bir erkek bulup onu davet eder. Davetine karşılık çok geçmeden çalan kapı zili ile beklenen eğlence başlamış olur ya da kadınlar öyle zanneder. Bu zil aslında tüm yanlış anlaşılımları başlatan bir habercidir. Bunlar öyle yanlış anlaşılımlardır ki, yalnızlıklarına çare arayan kadınlara çareyi ne kadar yanlış yerde aradıklarını, hayata tutunabilmek için sıkı sıkıya sarıldıkları doğruların tek doğru olmadığını anlatır onlara. Erkek ise bu yanlış anlaşılmanın içinde bile böyle gelmiş böyle gider anlayışıyla kendi hayatındaki belkilerle yaşamaya devam eder.



Konser

**İSTANBUL FİLARMONİ
DERNEĞİ 80.YIL KONSERLERİ
ETKİNLİKLERİ
CUMHURİYET KONSERİ**

Tarih: 27 Ekim 2024

Saat: 20:00

Mekân: KKM Gönül Ülkü ve
Gazanfer Özcan Sahnesi, İstanbul

İstanbul Filarmoni Derneği'nin bünyesinde çalışmalarını sürdüren İstanbul Filarmoni Oda Orkestrası, Cumhuriyetimizin 101. yıl dönümünü müzikle taçlandırmak için özel bir program hazırladı. Oleksander Samoylenko'nun şefliğinde gerçekleşecek konserde Mehmet Akif Ersoy'un "İstiklal Marşı" ile başlayacak repertuar, Grieg'den Tchaikovsky'ye, Dvorak'tan Brahms'a kadar uzanan özenle seçilmiş eserlerle Cumhuriyet coşkusunu müzikseverlerle buluşturacak.



Konser

**MİHALY 'MİSİ' BOROS
PIYANO RESİTALİ**

Tarih: 16 Aralık 2024

Saat: 20:30

Mekân: Deniz Müzesi, İstanbul

Franz Liszt Piyano Sezonu kapsamında Macaristan'ın harika çocuğu Mihaly "Misi" Boros'u Türkiye'de vereceği ilk konserde müzikseverlerle buluşacak. Çok genç yaşında kendi kategorisindeki ulusal tüm yarışmaları kazanarak 12 yaşında Zürih'teki ünlü Tonhalle'de konser veren, o günden beri dünyanın pek çok ülkesinde sahne alan genç virtüöz Franz Liszt Piyano Sezonu "Kapanış Konseri"nde Liszt'in "Si Minör Piyano Sonatı, Bach'ın sekiz bölümlü Mi majör "Fransız Süiti" ve Beethoven'ın "La Majör Piyano Sonatı" nı seslendirecek.



Konser

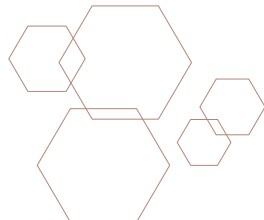
DUO BLANC & NOİR

Tarih: 26 Kasım 2024

Saat: 20:00

Mekân: Erimtan Arkeoloji ve Sanat
Müzesi, Ankara

Klasik müzikten caza, Türk geleneksel müziğinden dünya müziklerine kadar geniş bir repertuvara sahip, uluslararası müzik festivallerinde çok sayıda ödül kazanmış olan Blanc & Noir piyano ikilisi izleyenleriyle buluşacak. İtalya, ABD, Almanya ve Türkiye'de birçok konser veren Yudum Çetiner ve Selin Şekeranber yenilikçi bir müzik deneyimi için müzede sahne alacak



Ajanda



Müzikal

NOTRE DAME'İN KAMBURU MÜZİKALİ

Tarih: 31 Ekim 2024

Saat: 20:30

Mekân: Trump Sahne, İstanbul

Notre Dame' in Kamburu Müzikali, Fransız ve dünya edebiyatının en ünlü yazarlarından biri olan Victor Hugo'nun Notre Dame'in Kamburu kitabından esinlenen ve Fransa'da imparatorluk döneminin ihtilal sonrası karanlık günlerinden kesitler sunuyor ve kaderin insanların hayatındaki yerini ve bu yoksulluk ile mücadeleyi anlatıyor. Müzikalde; Notre Dame Katedralinin ruhani ve dini lideri Claude Frollo'nun kilisenin önünde bulunduğu, çirkin ve kambur olduğu için eksik anlamına gelen Quasimodo ismini verdiği, büyüdüğüde kilisenin zangocu olan Quasimodo ile Claude Frollo'nun ve Kral'a bağlı komutan Phoebus'un semtte yaşayan Çingene Kızı Esmeralda'ya olan aşklarını, Zangoç ile Papaz'ın ruhlarında oluşan ikilemleri ve tepkileri romantik yaklaşımla ele alınıyor.



Tiyatro

SENİNLE EVLENİR MİYİM?

Tarih: 6 Kasım 2024

Saat: 20:30

Mekân: Yaşar Kemal Kültür Merkezi, İstanbul

Melda Gür ve Barbaros Uzunöner'in rol aldığı, Haldun Dormen süpervizörlüğünde uzun yıllardır sahnelenen ödüllü komedi "Seninle evlenir miyim" Yaşar Kemal Kültür Merkezi'nde sahne alacak. Barbaros Uzunöner'in yazıp yönettiği oyun, tanışma, sevgili olma, evlenme kararı alma, düğün hazırlıkları, düğün, evlilik hayatı gibi konuları işliyor.



Tiyatro

MÜNASEBETSİZ

Tarih: 5 Kasım 2024

Saat: 20:00

Mekân: Mall of İstanbul MOİ Sahne, İstanbul

Oyun bir tetikçinin birini vurmak üzere otel odasına yerleşmesiyle başlar. Tetikçi suikastı gerçekleştirmeye hazırlanırken yan odada intihar etmek üzere olan adam, tetikçinin bütün planlarını alt üst eder. Hayatına sürpriz bir şekilde giren yeni zoraki dostla başlayan münasebetsizlik zinciri içinden çıkılmaz bir hal almaya başlar...



Tiyatro

KEL DIVA

Tarih: 4 Kasım 2024

Saat: 21:00

Mekân: Maximum UNIQ Hall, İstanbul

Bir İngiliz burjuva ailesinin, İngiliz koltuklarla döşenmiş oturma odası. Bir İngiliz akşamı. Yıkımın ortasında, bay ve bayan Smith, ellerinde kalan son İngilizlik kırıntılarıyla bay ve bayan Martin'i evlerinde ağırlayacaklar. Peki evde en ufak bir yangın başlangıcı bile yokken İttifaiye şefinin hizmetçi Mary'nin taburesi üzerinde ne işi var? Onlar Londra dolaylarındaysa bizi delirten, kim? Bu kadar yabancılaştıran, ne? Diva aslında kelse bizim gerçeğimiz saat kaçta gelecek? Bu karışıklığı sürdürmek kimin işine geliyor? Eugène Ionesco'nun, eşsiz kaleminden çıkan soyutlama ve absürdizmin kusursuz bir şekilde harmanlandığı bu oyun; Kel Diva adıyla bu sezon oyun atölyesi'nde...

Tiyatro

ZENGİN MUTFAĞI

Tarih: 7 Kasım 2024

Saat: 21:00

Mekân: Bostancı Gösteri Merkezi, İstanbul

Şener Şen, DasDas prodüksiyonu olan Zengin Mutfağı'nda sahnelediği muhteşem performansı Türkiye turnesinde! Cumhuriyet tarihinde görülmüş en büyük işçi hareketi olan 15-16 Haziran 1970 olaylarının zengin bir ailenin mutfağına yansması. Hizmet etmekten başka bir şey düşünemeyen köşk çalışanları da gözlerinin önünde gelişen olaylar karşısında kayıtsız kalamayacaktır. Toplumdaki değişimden her biri kendi payına düşeni alacaktır. Vasıf Öngören'in bu olayları eğlenceli bir biçimde aktardığı oyun, tiyatro sahnesinde defalarca yorumlanmış ve beyazperdeye de uyarlanmıştır. 1978 yılında ilk kez İstanbul Şehir Tiyatroları'nda bu oyunda aşçı Lütfü Usta'yı canlandıran Şener Şen, 40 yıl aradan sonra aynı rolde ve genç bir oyuncu kadrosuyla tekrar sahnede.



Tiyatro

MUTLU AİLE TABLOSU

Tarih: 8 Kasım 2024

Saat: 20:30

Mekân: Duru Tiyatro - Watergarden Performans Merkezi'nde sizlerle...

Ellili yaşlarının ortalarında sıkıcı ve düz bir çift olan Elaine ve Ken Haber, iki yetişkin çocuklarının da etkisiyle birbirlerine hiçbir zaman uygun olmadıklarına ve hayatı kaçırdıklarına ikna olurlar. Haber çifti, uzun süredir evli olmalarından kaynaklı monoton olduğunu sandıkları hayatlarını değiştirmeye karar verirler ve bu monotonluğu düzeltmeye çalışırken hayatları kabusu dönüşür.

Müzikal

1923

Tarih: 10 Kasım 2024

Saat: 19:00

Mekân: Zorlu PSM - Turkcell Sahnesi, İstanbul

Cumhuriyet kahramanlarının anısına saygıyla... Cumhuriyetimizin 100. yılında, günümüzden tarihe uzanan büyüleyici bir müzikal yolculuk... Kurtuluş Savaşı Müzesi'ne yapılan okul gezisi sırasında ortadan kaybolan dört arkadaş, kendilerini bir anda Mustafa Kemal'in Millî Mücadele'yi başlattığı Bandırma Vapuru'nda bulurlar. Bandırma'yı sarsan dalgalardan Meclis'in açılışına, Büyük Taarruz'dan Cumhuriyet'in ilanına uzanan; genç, yaşlı, çocuk, kadın ve erkek nice isimsiz Cumhuriyet kahramanının yarattığı Millî Mücadele serüvenini müzik, dans, muhteşem sahne tasarımı ve multimedya şovu eşliğinde soluk soluğa izleyeceksiniz. 100 kişilik dev kadronun bu eşsiz performansını kaçırmayın!



Tiyatro

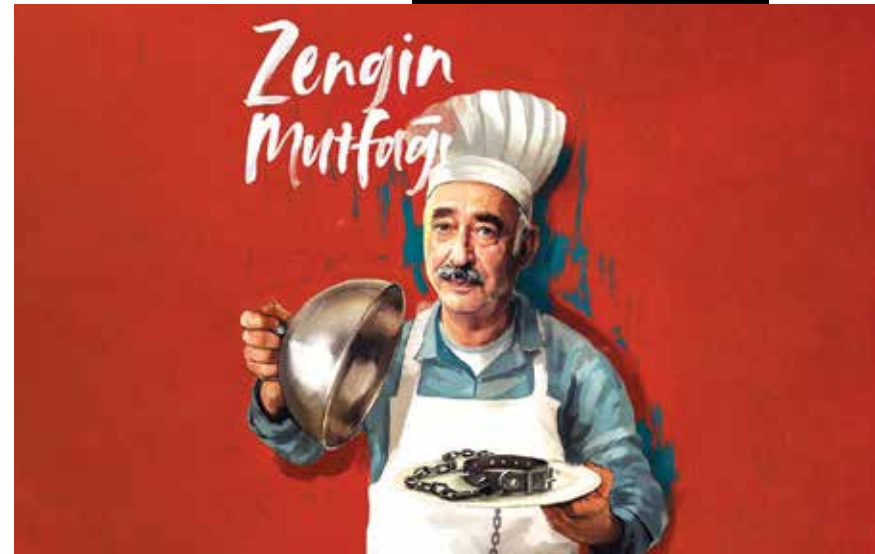
BU BİR EFSANE SARAH BERNHARD

Tarih: 11 Kasım 2024

Saat: 20:30

Mekân: AKM Tiyatro Salonu, İstanbul

Şimdi değilse ne zaman? Biz değilsek kim? Değişimin şart olduğu bir dönemden geçerken, geleceği tesis edecek gençleri yetiştiren öğretmenlerin önemi tartışılmaz. Peki okulla ev, sınavlarla yaşam mücadelesi arasına sıkışmış öğretmenler için biz ne yapıyoruz..



Ajanda



Tiyatro

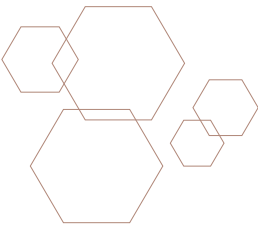
TİMSAH ATEŞİ

Tarih: 28 Kasım 2024

Saat: 20:30

Mekân: AKM Tiyatro Salonu, İstanbul

Başrollerini Funda Eryiğit ve Hazar Ergüçlü'nün paylaştığı Timsah Ateşi, zıt kutuplarda yaşayan iki kız kardeşin babalarıyla olan çalkantılı hikayesini konu alıyor. Yönetmenliğini Mehmet Ergen'in üstlendiği oyun, 2019 yılında Edinburgh Fringe Tiyatro Festivali'nin en iyi oyunları arasında yer aldı. 1989 yılı, Kuzey İrlanda... Sevgisiz bir evde, kötürüm bir baba ile 8 yıl hapis yatan asi bir kız Fianna (Hazar Ergüçlü) ve dindar ablası Alannah'ın (Funda Eryiğit) temposu bir an bile olsun düşmeyen, sürreal, grotesk hikayesi.



Müzikal

ÇİNGENELER ZAMANI MÜZİKALİ

Tarih: 11 Kasım 2024

Saat: 20:30

Mekân: Trump Sahne, İstanbul

1980'lerin Yugoslavya'sında her daim neşe ile yaşayan ancak yüzlerine baktığımızda her bir çizgide hüznlerini görebildiğimiz çingenelerin aşkları, ayrılıkları, neşeleri, acılarıdır; zaman zaman güldürüp, zaman zaman da hüznlendiren... Kızını kaybetmiş iki torununa hayatını adanmış bir büyükanne ve başından bela eksik olmayan oğluyla yaşayan bir annedir Hatica... Tüm saflığıyla aşık olan ancak büyükannesinin kararıyla kardeşi için yollara düşen, zengin olmak hayaliyle kalbindeki beyazı siyaha çeviren bir torun olan Perhan ve hayallerindeki Hollywood'a ulaşmak isterken sahip olduğu saf aşkı kaybeden genç bir çingene kız olan Azra' nın hikyesidir anlatılan...



Tiyatro

ÖLÜN BİZİ AYIRANA DEK

Tarih: 1 Aralık 2024

Saat: 20:00

Mekân: Trump Sahne, İstanbul

Cansu ve Serdar; evlilik hayatı canlarına tak etmiş ve boşanmaya karar vermiş bir çifttir. Boşanmadan bir gece önce, kendilerine düzenlenen bir "kutlama" partisi ardından, sabah uydıklarında ise birbirlerini sızmış olarak aynı yataкта bulurlar. Bir gece öncesine dair çok az şey hatırlayan Cansu ve Serdar'ı bekleyen asıl sürpriz salondaki kanepede uzanmakta olan cesettir. Ne yapacağını bilemeyen çiftimiz bir yandan "Hangimiz katil?" sorusuna yanıt ararken bir yandan da ilişkilerini, evliliklerini, geçmişlerini, kendilerini buldukları noktaya taşıyan olayları yeniden değerlendirecek ve karşlarına çıkacak bambaşka sürprizlerle mücadele etmeye çalışacaktır.

Tiyatro

SEYFİ BEY

Tarih: 28 Kasım 2024

Saat: 20:30

Mekân: Trump Sahne, İstanbul

2007 yılında bir kış gecesi, Günay Restoran'da Seyfi Dursunoğlu'nun kulisi... Seyfi Bey birazdan sahne almak için, hayatının yarısı boyunca hemen her gece yaptığı gibi Huysuz Virjin'e dönüşmekte. Ne var ki, gelen bir telefon haberi sadece o gecenin değil; zamanın seyrini değiştirir.

Seyfi Bey, yarattığı Huysuz Virjin karakteriyle Türkiye eğlence dünyasında devrim yaratan bir ikonun incelikli portresini tespit etmeye çalışırken, izleyiciyi ortak bir geçmişin hatıralarına ve geleceğin hayallerine davet ediyor.

30 yıl önce Huysuz Virjin'in metin yazarı olarak kariyerine başlayan Armağan Çağlayan'ın ustasına hayat verdiği oyun, Celal Kadri Kınacıoğlu'nun rejisiyle sahnede...





Tiyatro

İKİ ŞEHİRİN HİKAYESİ

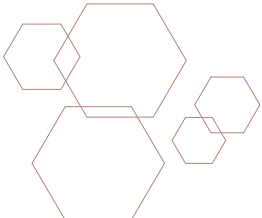
Tarih: 14 Kasım 2024

Saat: 20:30

Mekân: Duru Tiyatro - Watergarden Performans Merkezi, İstanbul

Charles Dickens tarafından kaleme alınan ve Dickens'in ustalık eseri olarak adlandırılan "İki Şehrin Hikayesi" Türkiye'de ilk defa Tiyatro Lumière tarafından sahneleniyor... Dünyayı değiştiren "Fransız Devrimi" sırasında yaşanan ve gerilim dolu bir aşk öyküsü anlatılan eserde; Epik bir yaklaşımla, günümüz dünyasının modernliğinde, elektronik ve klasik müzik dokusuyla öteki olmanın tüm zorluğu gözler önüne seriliyor.

Dickens'in da dediği gibi; Zamanların en iyisiydi, zamanların en kötüsüydü. Hem her şeyimiz vardı, hem hiçbir şeyimiz yoktu...



Tiyatro

PEAKY BLINDERS: THE REDEMPTION OF THOMAS SHELBY

Tarih: 21 Kasım 2024

Saat: 20:30

Mekân: Zorlu PSM - Turkcell Sahnesi, İstanbul

Tüm zamanların en çok izlenen yapımlarından biri olan BAFTA Ödüllü Peaky Blinders, Rambert Dans Tiyatrosu'nun çarpıcı sahne uyarlaması ve ikonik müzikleri ile Zorlu PSM Turkcell Sahnesi'nde! Steven Knight tarafından yazılan ve sahneye uyarlanan Peaky Blinders: The Redemption of Thomas Shelby, Benoit Swan Pouffer'in yönettiği ve koreografisini yaptığı bir dans tiyatrosundan çok daha fazlasıyla sahnede olacak. Özel bestelenen müziklerin yanı sıra Nick Cave ve The Bad Seeds, Radiohead, Anna Calvi, The Last Shadow Puppets, Frank Carter & The Rattlesnakes ve Black Rebel Motorcycle Club'in hazırladığı müzikler sahnede canlı orkestra tarafından seslendirilecek.

Tiyatro

AŞIK SHAKESPEARE

Tarih: 26 Kasım 2024

Saat: 20:30

Mekân: Bostancı Gösteri Merkezi, İstanbul

En İyi Film dahil 7 dalda Oscar kazanan kült film Aşık Shakespeare (Shakespeare in Love) Türkiye'de ilk defa tiyatro sahnesinde!

Yüksek enerjisi, komedisi ve romantizmiyle dikkat çeken ve sahnelendiği tüm ülkelerde kapalı gişe oynanan Aşık Shakespeare, Serdar Biliş rejisi ve sahne üstünde 40, sahne arkasında 30 olmak üzere toplam 70 kişilik dev kadrosu ile tiyatroseverlerle buluşmaya devam ediyor!

Aşık Shakespeare; tiyatrodaki pek çok kalıbı yıkan ve tiyatroyu yeniden inşa eden William Shakespeare'in 16. yüzyıl İngiltere'sinde, yeni oyunuyla kendini ispat etme çabasına, bir kadının erkeklerin dünyasında sahneye çıkmak için verdiği tutkulu mücadeleye ve ikilinin aşklarına odaklanıyor.

Sergi

LEONARDO DA VİNCİ SERGİSİ

Tarih: 28 Eylül 2024

15 Ocak 2025

Mekân: İstanbul Lale Müzesi, İstanbul

İstanbul Lale Müzesi tarafından hazırlanan Rönesans Dehası Leonardo Da Vinci Keşif Sergisi, Kültür Yolu Festivali kapsamında, 28 Eylül – 15 Ocak tarihleri arasında İstanbul Lale Müzesi'nde sanatseverlerle buluşacak. Sergide, 108 keşif ve icat modeli, kullanabilir 28 icat, Da Vinci'nin tıp, mimarlık, mühendislik, savunma sanayi, anatomi ve gastronomi alanlarında yaptığı çalışmalar yer alıyor. Sergi, etkinliklerle genişletilmiş olarak 28 Eylül 2024 - 15 Ocak 2025 tarihleri arasında haftanın 7 günü, saat 10:00-20:00 arasında Emirgan'da yer alan İstanbul Lale Müzesi'nde görülebilecek.



Sinema



Hazırlayan
Şule Onur
suleonur34@gmail.com

KIRPI SONIC 3

Vizyon tarihi: 17 Ocak 2025

Yönetmen: Jeff Fowler

Senaryo: Pat Casey, Josh Miller

Oyuncular: Ben Schwartz, Colleen

O'Shaughnessey, Idris Elba, Keanu Reeves,

Tika Sumpter, Tom Butler

Tür: Aile, Aksiyon, Macera

Filmin konusu

Profesör Gerald Robotnik tarafından Project Shadow'un bir parçası olarak yaratılan Shadow, olağanüstü güçlerle donatılmış nihai yaşam formu olacak şekilde tasarlanmıştır. Projenin asıl amacı Shadow'un arkadaşı Maria Robotnik'in son dileğine dayanıyordu: Daha iyi bir dünya yaratmak.. Ancak Maria'nın trajik ölümünün ardından Shadow'un anıları değiştirildi ve Maria'nın onun yerine dünyayı yok etmesini istediğine inanıldı...



BİR CUMHURİYET ŞARKISI

Vizyon tarihi: 25 Ekim 2024

Yönetmen: Yağız Alp Akaydın

Oyuncular: Salih Bademci, Ahmet

Rifat Sungar, Ertan Saban, Okan

Yalabık, Birce Akalay

Tür: Biyografi, Dram, Tarih

Filmin konusu

1930'lu yılların Türkiye'sinden kesitler aktaran "Bir Cumhuriyet Şarkısı" filminin yönetmen koltuğunda Yağız Alp Akaydın oturuyor. Filmde, Salih Bademci, ilk Türk operasının bestecisi ve Devlet Sanatçısı unvanını alan Ahmet Adnan Saygun'u, Ahmet Rifat Şungar yazar, sinemacı ve heykeltıraş Münir Hayri Egeli'yi, Okan Yalabık İstiklal Marşı'nın bestecisi Zeki Üngör'ü, Birce Akalay ilk Türk opera sanatçısı kadın olan Nimet Vahide Hanım'ı ve Ertan Saban Mustafa Kemal Atatürk'ü canlandıracak.

TAM BİR CENTİLMEN

Vizyon tarihi: 26 Eylül 2024

Yönetmen: Onur Bilgetay

Senaryo: Deniz Madanoğlu

Oyuncular: Çağatay Ulusoy, Ebru Şahin, Şenay

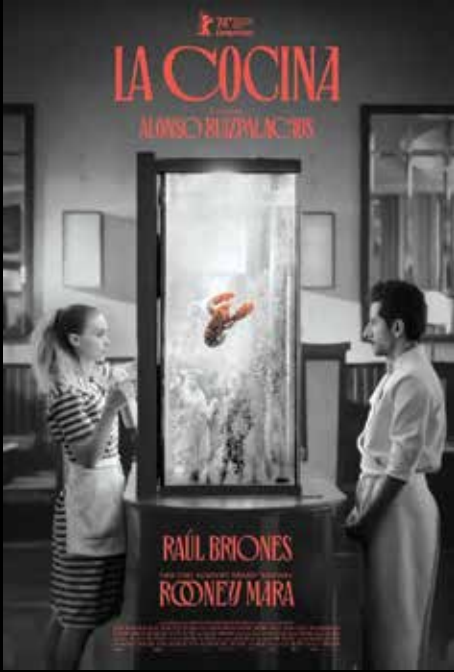
Gürler, Haki Biçici, Nazlı Bulum

Tür: Dram

Filmin konusu

Dışarıdan lüks ve parıltılı bir dünyada kendine yer edinmiş bir adam olarak görülen Saygın, zengin kadınların gözdesi, baştan çıkarıcı ve duygusuz bir avcı olarak tanınır. Ancak bu görünüşün ardından bambaşka gerçekler vardır..





LA COCINA

Vizyon tarihi: 29 Kasım 2024

Yönetmen: Alonso Ruizpalacios

Senaryo: Arnold Wesker, Alonso Ruizpalacios

Oyuncular: Raúl Briones, Rooney Mara, Anna Díaz, Motell Gyn Foster, Laura Gómez, Oded Fehr, Eduardo Olmos

Tür: Dram

Filmin konusu:

Times Meydanı'ndaki bir restoranın hareketli mutfağının tam kalbinde çalışan personel ve dünyanın dört bir yanından gelen değişik karakterlerde insanlar... Film, bu iki grubun telaşlı mücadelesi içinde Amerikan rüyasının peşinde koşan mutfak çalışanlarının hayalleri ve çaresizliğinin çatışmasını aktarıyor...



LORD OF THE RINGS: THE WAR OF THE ROHIRRIM

Vizyon tarihi: 13 Aralık 2024

Yönetmen: Kenji Kamiyama

Senaryo: Jeffrey Addiss, Will Matthews

Oyuncular: Brian Cox, Miranda Otto, Lorraine Ashbourne, Shaun Dooley, Luke Pasqualino, Benjamin Wainwright, Janine Duvitski

Tür: Animasyon, Aksiyon, Fantastik

Filmin konusu

Orijinal film üçlemesinde anlatılan olaylardan 183 yıl öncesini konu alan film, Rohan'ın efsanevi Kralı Helm Hammerhand Hanesi'nin kaderini anlatıyor. Babasının ölümünün intikamını almak



isteyen zeki ve acımasız Dunlending lordu Wulf'un ani saldırısı, Helm ve halkını, daha sonra bilinecek olan güçlü Hornburg kalesinde cesur bir son direnişe zorlar. Miğfer Dibi olarak. Kendini giderek daha umutsuz bir durumda bulan Helm'in kızı Héra, onları tamamen yok etme niyetindeki ölümcül bir düşmana karşı direnişe liderlik etme iradesini toplamak zorundadır.

MUFASA: THE LION KING

Vizyon tarihi: 20 Aralık 2024

Yönetmen: Barry Jenkins

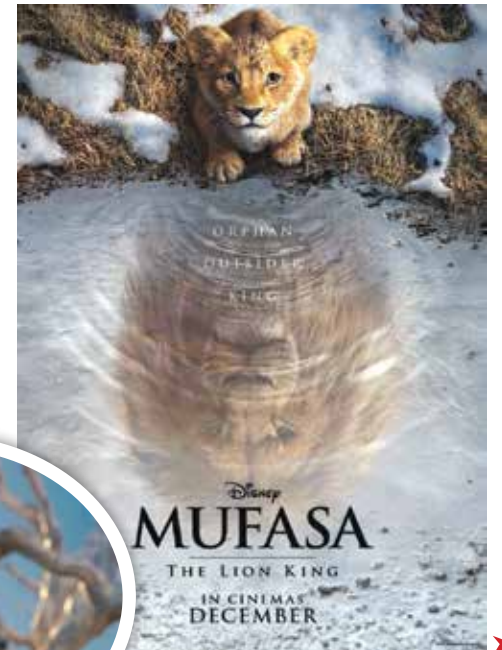
Senaryo: Jeff Nathanson

Oyuncular: Aaron Pierre, Kelvin Harrison Jr., Seth Rogen, Billy Eichner, John Kani, Mads Mikkelsen, Thandiwe Newton, Blue Ivy Carter

Tür: Aile, Dram, Macera

Filmin konusu

Gurur Toprakları'nın kralı olan Simba, merhum babası Mufasa'nın kökenini araştırılırken yavrusunun da pati izlerini takip etmesinde kararlıdır...



Sinema



KAYARA

Vizyon tarihi: 24 Ocak 2025

Yönetmen: Cesar Zelada

Senaryo: Cesar Zelada, Brian Cleveland, Jason Cleveland

Oyuncular: Naomi Serrano, Nate Begle, Charles Gonzales

Tür: Animasyon, Aile, Macera

Filmin konusu

İnka habercileri (Chasquis) hızlı, güçlü ve sadece erkeklerden oluşuyordu... Ta ki Kayara'ya kadar. 16 yaşında güzel ve atletik bir genç kadın olan Kayara, Chasquis'in ayrıcalıklı ligine giren ilk kadın olmaya karar vermişti. İnka İmparatoru'nun önünde Haberci Yarışı'nda yarışmak için bir fırsat bulduğunda erkek gibi giyinir ve mücadeleye katılır. Gerçek kimliği ortaya çıkıp cezalandırılmak üzereyken genç prens Paullu onu alkışlar. Chasqui olmak için her görevi başarır ve ülkesinin ve halkının kadim hikayelerini keşfeder...

MICKEY 17

Vizyon tarihi: 31 Ocak 2025

Yönetmen: Bong Joon Ho

Senaryo: Edward Ashton

Oyuncular: Robert Pattinson, Toni Collette, Naomi Ackie, Mark Ruffalo, Steven Yeun

Tür: Bilimkurgu, Macera

Filmin konusu

Edward Ashton'ın Mickey7 adlı romanından uyarlanan bu filmde Robert Pattinson, uzay görevinde tek kullanımlık bir mürettebat üyesi olan ve bedeni ölürse anıları büyük ölçüde sağlam bir şekilde yenilenebileceği için tehlikeli görevler için seçilen "gözden çıkarılabilir" bir kişiyi canlandırıyor. "Harcanabilir" olarak bilinen Mickey 17, bir buz gezegenini kolonileştirmek için tehlikeli bir yolculuğa çıkıyor. Ancak bu yolculuk hesapların dışında son derece tehlikeli bir hal alıyor...



ASLA BIRAKMA

Vizyon tarihi: 6 Aralık 2024

Yönetmen: Alexandre Aja

Senaryo: Kevin Coughlin,

Ryan Grassby

Oyuncular: Halle Berry,

Christin Park, Matthew

Kevin Anderson,

Stephanie Lavigne,

Mila Morgan

Tür: Gerilim, Korku

Filmin konusu

Yıllardır kötü bir ruhun musallat olduğu bir aile. Çocuklardan birinin kötülüğün gerçek olup olmadığını sorgulamasıyla hem güvenlikleri hem de çevreleri sorgulanır.



KRAVEN THE HUNTER

Vizyon tarihi: 13 Aralık 2024

Yönetmen: J.C. Chandor

Senaryo: Richard Wenk, Art Marcum,
Matt Holloway

Oyuncular: Aaron Taylor-Johnson, Russell
Crowe, Christopher Abbott, Alessandro
Nivola, Ariana DeBose, Fred Hechinger,
Levi Miller

Tür: Aksiyon, Gerilim, Macera

Filmin konusu:

Kraven'in acımasız babası Nikolai Kravinoff'la olan karmaşık ilişkisi, onu acımasız sonuçları olan bir intikam yoluna sokuyor ve onu yalnızca dünyanın en büyük avcısı değil, aynı zamanda en korkulan avcılarından biri olmaya motive ediyor.



GLADYATÖR 2

Vizyon tarihi: 15 Kasım 2024

Yönetmen: Ridley Scott

Senaryo: David Scarpa

Oyuncular: Denzel Washington, Pedro
Pascal, Joseph Quinn, Connie Nielsen,
Paul Mescal, Rory McCann, Fred
Hechinger, Derek Jacobi

Tür: Aksiyon, Dram, Macera

Filmin konusu

Orijinal filmden yirmi yıl sonra geçen Gladyatör 2, Akademi Ödülü adayı aktör Paul Mescal'in canlandığı Lucius'un hayatını konu alacak. Artık bir yetişkin olan Lucius, ilk filmde Lucilla'nın (Nielsen) oğlu olarak Maximus'un hikayesine tanıklık etmişti. Bir yandan siyasi bağlarıyla uğraşan Lucius, tıpkı babası gibi arenada savaşarak yirmi yıl öncesiyle hesaplaşacak. Filmde Fred Hechinger, İmparator Geta'yı, Joseph Quinn, İmparator Caracalla'yı canlandırarak.



WICKED

Vizyon tarihi: 22 Kasım 2024

Yönetmen: Jon M. Chu

Senaryo: Gregory Maguire, Winnie
Holzman

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

Tür: Dram, Fantastik, Romantik

Filmin konusu

Elphaba (Cynthia Erivo) ve Glinda (Ariana Grande), Oz Ülkesi'ndeki Shiz Üniversitesi'nde öğrenciyken tanışır ve aralarında alışılmadık ama derin bir dostluk oluşur. Muhteşem Oz Büyücüsü (Jeff Goldblum) ile karşılaşmalarının ardından dostlukları bir dönüm noktasına ulaşır ve hayatları çok farklı yollara sapar. Glinda'nın popülerliğe olan amansız arzusu onu baştan çıkarırken, Elphaba'nın kendine ve çevresindekilere sadık kalma kararlılığı, geleceği üzerinde beklenmedik ve şoke edici sonuçlar doğuracaktır. Oz'daki olağanüstü maceraları, sonunda İyi Glinda ve Batı'nın Kötü Cadısı olarak yazgılarını tamamlamalarını sağlayacaktır.



Kitap



MART MENEKŞELERİ

Yazar: Sarah Jio

Yayınevi: Epsilon Yayınevi

Emily Wilson henüz yirmili yaşlarındaiken dünyanın zirvesindeydi: Çoksatan bir romanı, GQ sayfalarından fırlamış bir kocası ve sonsuza dek sürecek mutluluk için tek yönlü bir bileti vardı. Ta ki talihi tersine dönüp onu Bainbridge Adası'na sürükleyene kadar...

Bir mart ayında Emily, yaralarını sarmak için teyzesi Bee'nin yanına gitmeye karar verdiğinde kendi hayatına dair birçok şeyi yeniden keşfedeceğinden habersizdir; gerçek aşkın her şeyi yenebileceğinden, affetmenin aslında yüklerinden arınma anlamına geldiğinden ve her sırrın bir gün mutlaka gün yüzüne çıkacağından...

Mart Menekşeleri ile Library Journal En İyi Kitap Ödülü'nü kazanan Sarah Jio, bu kez iki farklı zamandaki iki farklı kadının öyküsünü âdeta okurlara yaşatarak gerçek aşkın her şeyi yenebileceğini bir kez daha herkese hatırlatıyor.

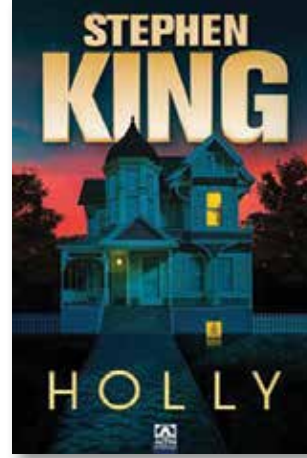


CÜRET - MEYDAN OKUMA TABULARI YIKMA VE BAŞTAN ÇIKARMA

Yazar: Esra Ezmeci

Yayınevi: Destek Yayınları

Tüm içsel savaşların tek sebebi kendinizi yeteri kadar tanımıyor oluşunuzdur. Kendinizi tanımaksa neye cüret ettiğinizle alakalıdır, kendinize neyi değer gördüğünüzle, neyle beslenmek ve neyi büyümek istediğinizle ilgilidir, bir o kadar neleri söküp atacağınızla... Kendiniz olmaya cesaret ettiğinizde başlar kişisel devriminiz ve ancak o zaman içsel gücünüzü keşfedersiniz. Bu kitapta kendi doğanız hakkındaki gerçekleri keşfetmek, beden, zihin ve ruhunuzun uyumlu bir şekilde çalışmasını sağlamak, kendinizi sabote edici düşünce ve davranış kalıplarından kurtulmak, anlam ve amaç dolu bir hayat yaratmak, duyguların kölesi olmadan sakin ve dingin kalabilmek, karanlık manipülasyon döngülerinden kurtulmak, psikolojik dayanıklılık kazanmak, yaşantınızı yeniden organize edecek yasaları kavramak, cinselliğinizin gücünü keşfedip kusursuz bir âşık olmak ve baştan çıkarmada ustalaşmak için derinlikli bilgiler, özel stratejiler bekliyor sizi...



HOLLY

Yazar: Stephen King

Çeviri: Gökçe Yavas

Yayınevi: Altın Kitaplar

Stephen King'in en ilginç, en becerikli karakterlerinden Holly Gibney, bir kasabada yaşanan kaybolma vakalarının ardındaki korkunç gerçeği çözmek için geri dönüyor. Penny Dahl, kayıp kızı Bonnie'yi bulmak için Finders Keepers dedektiflik bürosuna müracaat ettiğinde Holly, önce davayı kabul etmek istemez. Çünkü yaşadığı kayıplarla zor bir dönemden geçmektedir ve ortağı Pete de Covid kapmıştır. Ancak Penny Dahl'ın çaresiz sesindeki bir şey yüzünden Holly bu teklifi reddedemez. Bonnie Dahl'ın kaybolduğu yerden sadece birkaç sokak ötede Profesör Rodney ve Emily Harris yaşamaktadır. Bu çift saygınlığın resmi gibidir: evli, seksenlerinde, birbirine sadık ve ömür boyu akademisyen. Fakat bakımlı, kitaplarla dolu evlerinin bodrumunda, Bonnie'nin kayboluşuyla ilgili olabilecek şeytani bir sır saklamaktadırlar. Holly, King'in bu tüyler ürperten yeni başyapıtında, sapkın profesörleri alt etmek için tüm olağanüstü yeteneklerini bir araya getirmek zorundadır.



BİLİNÇALTININ GÜCÜ

ZİHİNSEL VE BEDENSEL İYİLEŞME

Yazar: Joseph Murphy

Yayınevi: Diyojen Yayıncılık

Zihniniz, anbean yaşadıklarınızı işleyip kendinizi gerçekleştirme yolculuğunuzda gideceğiniz yönü belirlemenizi sağlıyor. Hatırladığınız tüm anılar atacağınız adımlara yön verirken, hatırlamadıklarınıza veya unuttuklarınıza da bu konuda göz ardı edilemeyecek kadar büyük bir pay kapıyor. İşte bu nedenle kimi insanlar yaşam yolculuklarında başarılarına başarı eklerken, kimisi de tüm çabalarına rağmen hayatının her alanında tökezleyerek ilerliyor. Peki, bilinçaltının sadece rüyaları değil, tüm yaşamı etkilediğini siz daha önce düşünmüş müydünüz? Yazarın ilk olarak 1963 yılında yayımladığı Bilinçaltının Gücü kitabı, insan zihnine dair en çok merak edilen soruları yanıtlıyor. Kitap, kişilerin bilinçaltını doğru şekilde kullanarak neler başarabileceğini şaşırtıcı örneklerle ortaya koyuyor. Bu eşsiz rehber, sunduğu müthiş bilgilerle sizin de hayatınıza yeni bir yön vermenizi ve hayallerini gerçekleştirmenizi kolaylaştıracak!



HAYAT İMKANSIZ

Yazar: Matt Haig

Çeviri: Kivanç Güney

Yayınevi: Domingo Yayınevi

Bazen bize sihir gibi görünen şey, yaşamın henüz anlayamadığımız bir parçasıdır... Grace Winters hayata küsmüş emekli bir matematik öğretmeni. Günlerini televizyon izleyip kitap okuyarak, beyninin körelmemesi için bulmaca çözerek geçiriyor. Bir zamanlar üstüne titrediği bahçesine bile ilgisini kaybetmiş. Yalnız, yapayalnız hissediyor. Yıllardır görmediği ve haber almayı beklemediği bir arkadaşının ona bir Akdeniz adasındaki köhne evini miras bıraktığını öğrenince, Grace bir planı ya da cebinde bir ada rehberi olmadan, aklında sorular ve tek yön uçak biletiyle, kendini İbiza'da buluyor. Neden ben? Neden bu ev?" Arkadaşının hayatına –ve ölümüne– dair cevaplar İbiza'nın engebeli tepeleri ile altın kumsalları arasında gizli. Parça parça bulabildikleri ise en uçuk hayal gücünün sınırlarını zorlayacak kadar tuhaf. Ve imkânsız gibi duran bütünü görebilmek için Grace, önce kendi geçmişiyile yüzleşmek zorunda.



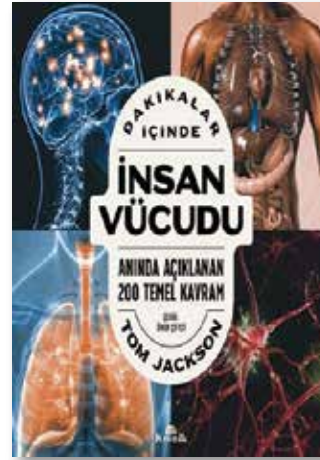
AY IŞIĞI SOKAĞI

Yazar: Stefan Zweig

Çeviri: Regaip Minareci

Yayınevi: İş Bankası Kültür Yayınları

Fransa'nın bir liman kentinin denizci mahallesinde gezinirken duyduğu arya söyleyen sesi izleyerek tanımadığı insanların marazi hayatlarına dalan bir gezgin; patronuna kölece bağlılığı yüzünden korkunç bir eyleme sürüklenen karanlık, itici ve yabani bir hizmetçi; 1810 yılında İspanya'daki savaşta yaralanan, düşman bir ülkede amansız bir hayatta kalma mücadelesine girişen bir Fransız albay; 1918 yılının bir yaz gecesi Leman gölünde bulunup kurtarılan, ancak sonra yüreğini kavuran yurt özlemine yenik düşen bir Rus savaş esiri; yaşlıları üniversiteye giderken hâlâ liseye devam eden avare bir gencin öğretmeninin otoritesine isyan ettikten sonra ödediği ağır bedel. Zweig bu öykülerde insanı insanlıktan çıkarıp en uç noktalara sürükleyen deneyimlerin izini sürerken, okuru da ister istemez karakterlerinin ruh çalkantılarının içine çekiyor...



DAKİKALAR İÇİNDE İNSAN VÜCUDU ANINDA AÇIKLANAN 200 TEMEL KAVRAM

Yazar: Tom Jackson

Çeviri: Ömer Çifci

Yayınevi: Kronik Kitap

Doğumdan itibaren insan vücudu nasıl oluşur? Hareket etmemizi sağlayan kemikler ve kaslar nasıl çalışır? Yediğimiz besinler bizi nasıl hayatta tutar? Sınırlarımız vücudumuzun farklı yerlerine hangi yöntemlerle elektrik sinyalleri gönderir? İnsan neden hıçkırır? Akıl, bilinç ve hafıza nedir, nasıl çalışır? İnsan hangi sebeplerden dolayı hasta olur ve hangi yollarla iyileşir? Yaşlanmak bir zorunluluk mudur? Böbreküstü bezleri vücudu hangi tehlikelere karşı hazırlar? Gözyaşının kaynağı nedir? İnsan vücudunun hayvanlarla ortak noktaları nelerdir? Sonsuza dek yaşayabilecek bir vücut bir gün mümkün olacak mıdır?.. Dakikalar İçinde İnsan Vücudu; 200 temel kavramı açıklarken, sindirimden başışıklığa, sinirden üremeye kadar vücudun bütün sistemlerini kolay anlaşılır görseller eşliğinde inceliyor. Hem hızla okunabiliyor hem de unutulmaz bir öğrenme zevki veriyor.



HİKÂYE HİRSİZİ

Yazar: Jean Hanff Korelitz

Çeviri: Çiğdem Öztekin

Yayınevi: Altın Kitaplar

Hikâyeler bize kim olduğumuzu söyler, peki ya biri o hikâyeyi çaldıysa? Jake ilk kitabıyla dikkate değer bir çıkış yapmış, ancak ikinci kitabının fiyaskosunun ardından yazar tıkanıklığına girmiştir. Üçüncü ve dördüncü romanının taslağı ise tam bir hayal kırıklığıdır. Bir yandan da geçimini sağlamak için bir yaratıcı yazarlık atölyesinde ders vermektedir. Ancak Jake için asla umut vaat etmeyen yeni ders döneminde onu bir sürpriz beklemektedir: iddialı yeni öğrencisi Evan Parker'in muhteşem roman fikri. Yıllar sonra Evan'ın bu olağanüstü hikâyesinin hâlâ bir romana dönüşüp raflarda yerini almadığını gören Jake, merak edip biraz araştırınca bu parlak öğrencisinin öldüğünü öğrenir. Ve her yazarın yapacağı gibi hikâyenin ziyan olmasından korkarak onu kendi yazmaya karar verir. Jake'in hayatı yazdığı bu yeni romanla bastan sona değişirken Evan'ın fikrinin ardındaki sırlar da bir bir ortaya dökülür.

Bulmaca

SUDOKU

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

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

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

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



VEFAT EDEN KAPTANLARIMIZ

Temmuz - Eylül 2024

Kpt. Plt. Gökhan İNALLI
Kpt. Plt. Mehmet İŞERİ
Kpt. Plt. Naci KARADENİZ
Kpt. Plt. Naim KILIÇ
Kpt. Plt. Ahmet Semih AYGÜN

Temmuz - Eylül 2024

EMEKLİ OLAN KAPTANLARIMIZ

Kpt. Plt. İmdat KOÇAL
Kpt. Plt. Levent Oğuz KUZUCU
Kpt. Plt. İlker GÖKKAYA
Kpt. Plt. Ahmet ÖZCAN
Kpt. Plt. Yavuz SUYABATMAZ
Kpt. Plt. Alparslan KAVASOĞLU
Kpt. Plt. Erhan AKÇAY
Kpt. Plt. Mevlüt SARIOĞLU



HAVACILAR A.Ş.

Havacılar İçin

Havacılar Tarafından

YATIRIMLARIMIZLA BİRLİKTE BÜYÜYORUZ...



+90 533 057 07 30



info@havacilar.com.tr



havacilaras



www.havacilar.com.tr

ADRES: KIRCAMI, PERGE BLV. EMİNE MELLİ İŞ MERKEZİ KAT:2 NO:71 D:204, 07200
MURATPAŞA/ANTALYA