

KOKPİT

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR

'TEN BAKIŞ



TEMMUZ/AĞUSTOS/EYLÜL
YIL: 12 / 2024 SAYI: 63

TEK PİLOTLU VE AZALTILMIŞ KOKPİTLE UÇUŞ OPERASYONLARI

Havacılık endüstrisindeki yapay zeka destekli teknolojik gelişmeler, hava yolu şirketlerini ve havacılık gündemini yakından etkilemektedir.

UÇUŞ OKULLARINDA YAPILANMA VE BİREYSEL HAZIRLIK İÇİN GEREKENLER

Uçuş okulu, bir pilotun uçuş ortamı için gerekli tüm donanım bakımından yapılandırıldığı yerdir.

KAPTAN OLARAK "KARARLARINIZ NE KADAR İÇSELLEŞTİRİLİYOR?"

Kaptanlık pek çok hassas dengeyi birlikte yürütmeyi gerekli kılıyor. Bunlardan biri de ekip yönetiminde kullanılan dildir.

YAPAY ZEKADAN DOKTOR OLUR MU?

Bilişim devlerinden IBM'e ait Dr.Watson projesi büyük vaatlerle çıktığı yolculuğunu sessiz sedasız bir şekilde sonlandırdı.

26 NİSAN DÜNYA
PİLOTLAR
GÜNÜNDE TALPA
ATATÜRK'ÜN
HUZURUNDAYDI

HAVA
ŞEHİTLERİMİZİ
ANDIK

DÜNYA PİLOTLAR
GÜNÜ MUHTEŞEM
BİR BALOYLA
KUTLANDI

DİLARA KIRMIT



TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ
TÜRKİYE AIRLINE PILOTS' ASSOCIATION



sizlerle birlikte DAHA GÜÇLÜ bir TALPA...

Türkiye kanatlarımızın altında...

PİLOTLARININ BULUŞMA NOKTASI

www.talpa.org



talpa.tr



talpa_org



talpa_org



talpaorg

KATILIM VE BİLGİ İÇİN:

212 662 12 01

FIT TO FLY

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



FIT TO FLY Hayat Sigortası, sevdiklerinizle 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 sevdikleriniz 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 sevdiklerinizin 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.



Başkandan...



BU YIL MAYIS AYINDA MEXICO CITY'DE DÜZENLENEN KONFERANSTA 2026 YILI IFALPA KONFERANSININ TALPA'NIN EV SAHİPLİĞİNDE İSTANBUL'DA YAPILMASINA OY BİRLİĞİ İLE KARAR VERİLDİ...

**DEĞERLİ OKURLARIMIZ, KOKPİT'TEN BAKIŞ'TA YİNE SİZLERLE
BİRLİKTEYİZ. MESLEKİ KONULardan SAĞLIĞA, TARİHTEN KÜLTÜRE,
UZANAN KONULARDA DEĞERLİ YAZARLARIMIZIN KALEME ALDIĞI YAZILARI
KEYİFLE VE İLGİYLE OKUYACAĞINIZI UMUYORUM.**

Yine bir yaz dönemi, havacılık sektörü açısından da yüksek sezon başladı. Aslında artık havacılık bakımından tüm yıl boyu yüksek sezon sayılabilir. Geçmiş yıllarda yaz dönemi dışındaki aylarda uçuş sayılarında belirgin bir azalma söz konusu iken, son yıllarda bu durum ortadan kalkmış görünmektedir. Bu durum bizler için yıl boyunca yoğun uçuş programları anlamına gelmektedir. Daha önceki yazılarımda da değinmiş olduğum yorgunluk ve onun yönetimi önem kazanmaktadır.

Yoğun uçuş programlarının yaratacağı potansiyel yorgunluğun yönetilebilmesi biz pilotların dışında işletmelerin ve kontrol görevi olan otoritenin de sorumluluğudur.

Uçuş programlarının uçuş ekiplerinin yeterli dinlenme süreleri bakımından çok iyi değerlendirilmesi gereklidir. **Regülasyonda belirtilen sürelerin limitleri belirleyen, o sürelerden daha kısa dinlenme veya daha uzun uçuş görev süresinin emniyetsiz olduğunu ifade eden süreler olduğu iyi okunmalıdır.** Bu bakışla sürekli o limit sürelerde yapılacak planlamalar, biriken yorgunluklara sebep olacaktır. Minimum dinlenme süreleri, uçuş ekibinin özellikle büyük şehirlerde ulaşım, beslenme ve dinlenme için gereken süreleri gerçekçi olarak karşılamamaktadır. Burada işletmelerin planlama birimlerine önemli görev ve sorumluluk düşmektedir.



Kpt. Plt. R. Okan Üreksoy / TALPA Başkanı

Son aylarda hepimizin takip ettiği üzere **türbölans** olayları sıklıkla yaşanmıştır. Türbölansın birkaç nedeni bulunmaktadır. Özellikle de son yıllardaki iklim değışiklikleri alışılmışın dışında hava olaylarını da beraberinde getirmektedir. Bunlar bazen meteorolojik tahminlerde öngörülemeyen şekilde de ortaya çıkabilmektedir. Burada türbölansın nedenlerine değil ancak yaşanan olaylarda yaralanmaların en önemli sebeplerine dikkat çekmek istiyorum. **En önemli nedeni emniyet kemerinin bağlı olmamasıdır.** Türbölansı yaşayan uçakların tamamı emniyetle inişlerini tamamlamışlardır. Ancak yaralananlar ya emniyet kemeri bağlı olmayan yolcularımız ya da o sırada kabinde görevlerini yapmakta olan kabin ekipleridir. Bilinen veya tahmin edilen türbölans bölgelerinden geçerken alınacak tedbirler uçuş ekipleri tarafından aldırılmaktadır. Ancak türbölansa bağlı olaylar sonucunda yaralanmalar, sonrasında en yakın meydana divert etme gereği ve bunun getireceği bir dizi sorunun yaşanma olasılığının azaltılması için, işletmelerin uçuş planlama birimlerinin özellikle uzun uçuş rotalarını planlarken **en ekonomik ve kısa rota yerine en emniyetli rotaları** değlendirmeleri önem arz etmektedir.

Değerli okurlarımız, bu



başyazıda sizlerle TALPA ve ülkemiz havacılığı için önemli bir haberi paylaşmak istiyorum. Dünyadaki ALPA'ların büyük çoğunluğunun ve TALPA'nın da üyesi olduğu IFALPA'nın her yıl mayıs ayında düzenlediği konferansları, kuralları uygulayıcı kesim olan pilotlar tarafından sektörle ilgili güncel konuların ele alındığı, çözüm önerilerinin tartışıldığı havacılık sektörünün en prestijli konferanslarından olma özelliğini taşımaktadır. Bu yıl Mayıs ayında Mexico City'de düzenlenen konferansta 2026 yılı IFALPA konferansının TALPA'nın ev sahipliğinde İstanbul'da yapılmasına oy birliği ile karar verilmiştir. Bu TALPA

için büyük bir gurur kaynağı olmuş ve sektörde gündemde olan konuların Türkiye'de meslektaşlarımızın yakından takip edeceği şekilde icra edilecek olması bizleri mutlu etmiştir.

En büyük gücümüz üyelerimizin desteğidir. Üye sayımız her geçen gün artmaya devam etmekte, bu da meslektaşlarımızın birlik ve beraberliğe olan ihtiyacının ve TALPA'ya duydukları güvenin en önemli göstergesi olarak sorumluluğumuzu bir kat daha arttırmaktadır.

Kokpit'ten Bakış dergimizin bir sonraki sayısında buluşmak dileğiyle...

İçindekiler



8



12



14



20



24



28



30



32

8 26 NİSAN DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜNDE TALPA ATATÜRK'ÜN HUZURUNDAYDI

26 Nisan Dünya Pilotlar Günü kutlama etkinlikleri kapsamında İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi'nde bir tören düzenledi.

24 PİLOT ADAYLARI İÇİN İNSAN FAKTÖRÜ. "UÇUŞ OKULLARINDA YAPILANMA VE BİREYSEL HAZIRLIK İÇİN GEREKENLER"

12 HAVA ŞEHİTLERİMİZİ ANDIK

Hava şehitlerimiz, Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA) öncülüğünde Edirnekapı Şehitliğinde düzenlenen törenle anıldı.

28 KAPTAN OLARAK "KARARLARINIZ NE KADAR İÇSELLEŞTİRİLİYOR?"

Liderlik ve kaptanlık pek çok hassas dengeyi birlikte yürütmeyi gerekli kılıyor.

14 DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ MUHTEŞEM BİR BALOYLA KUTLANDI

TALPA, sektördeki tüm birimleri bir araya getirerek muhteşem bir geceye imza attı...

30 ŞİRKETLERİN AMERİKA HALKA ARZLARINDAN YATIRIMCILAR AÇISINDAN ÇIKARILACAK DERSLER VE İZLENECEK STRATEJİLER

20 TEK PİLOTLU VE AZALTIYIMIS KOKPİTLE UÇUŞ OPERASYONLARI

Havacılık endüstrisindeki yapay zeka destekli teknolojik gelişmeler, havacılık gündemini yakından etkilemektedir.

32 YAPAY ZEKADAN DOKTOR OLUR MU?

IBM'e ait Dr. Watson projesi yolculuğunu sessiz sedasız bir şekilde sonlandırdı...



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 söz konusu 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.



44



48



52



62

36 AVRUPA HAVA SEYRÜSEFER EMNİYETİ TEŞKİLATI (EUROCONTROL) VE TÜRKİYE'NİN FİNANSAL POZİSYONU

44 KİTLESEL FONLAMA İLE FİKİRLERİN GERÇEKLEŞME YOLCUĞUNA İLK ADIMI

Kitle fonlaması ya da diğer adı ile kitlesel fonlama son yıllarda popüler ve etkili bir alternatif olarak öne çıkıyor.

48 TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNU'NDA DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR KANUN TEKLİFİNİN İNCELENMESİ

Anayasa Mahkemesi, Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun ve 6758 sayılı Kanun'un 29. maddesiyle değiştirilen 144. maddesinin dördüncü fıkrasının Anayasa'ya aykırı olduğuna ve iptaline karar vermiştir.

52 DİLARA KIRMIT

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



TALPA 66 YAŞINDA...

Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA) 66. Kuruluş yıldönümünü kutladı. Kuruluş yıldönümü nedeniyle bir basın açıklaması yapan TALPA Yönetim Kurulu Başkanı Kpt. Plt. R. Okan Üreksoy şu açıklamayı yaptı:

Türkiye Havayolu Pilotları Derneği olarak 66. Kuruluş yıldönümümüzü kutlamaktan ve bu anlamlı günü siz

değerli medya mensupları ile paylaşmaktan gurur duyuyoruz.

Ülkemizin en eski ve köklü sivil toplum kuruluşlarından biri olan TALPA, her geçen yıl artan üye sayısı, bilgi birikimi, deneyimi, mesleki konulardaki aktif yaklaşımı ile, sivil havacılığımıza hem ülkemizde hem de uluslararası ortamda katkı sunmakta, Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün "İstikbal göklerde" hedefine ulaşmak

için çalışmaktadır.

Bugün sadece ülkemizde değil, uluslararası platformlarda da etkin bir meslek örgütü olarak ülkemizi, sivil havacılığımızı ve Türk pilotlarını gurur ve başarı ile temsil etmektedir.

TALPA, Türk pilotlarının 66 yıldır sahip çıkarak bugünkü konumuna getirmelerinin getirdiği sorumluluğun farkında olarak çalışmalarına devam

edecektir.

Bu düşüncelerle, başta Derneğimizin kurucuları olmak üzere, bugünlere ulaşmasında emeği geçen tüm Başkanlarımıza, yönetim kurullarımıza ve üyelerimize şükranlarımızı sunuyor, ebediyete intikal edenlere rahmet, yaşamını sürdürenlere sağlık, esenlik ve mutluluklar diliyoruz.

Saygılarımızla,



Kutlu Olsun.

26 NİSAN DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜNDE TALPA ATATÜRK'ÜN HUZURUNDAYDI





Türkiye Havayolu Pilotları Derneği
26 Nisan
Dünya Pilotlar
Günü kutlama etkinlikleri
kapsamında İstanbul Hava
Kuvvetleri Müzesi'nde birtören
düzenledi. Saygı duruşu ve
İstiklal Marşı'nın okunmasının
ardından Başkanımız Kpt. Plt.

R. Okan Üreksoy bir konuşma
gerçekleştirdi. Üreksoy,
" Saygıdeğer misafirlerimiz,
Değerli meslektaşlarım,
Genç kardeşlerim ve genç
meslektaşlarımız,
Bugün 26 Nisan Dünya
Pilotlar Günü'nü kutlamak
üzere toplandık. Dünyaya mal
etmiş olduğumuz bu önemli

günün törenine hoş geldiniz
diyor, katılımınızdan dolayı
Türkiye Havayolu Pilotları
Derneği Yönetim Kurulu adına
şükranlarımı sunuyorum.
Ulu Önderimiz Gazi
Mustafa Kemal ATATÜRK,
bundan yıllar önce bizlere
gökleri, gökyüzünü eşsiz ileri
görüşlülüğü ile geleceğin

anahtarları olarak işaret
etmiş; hedef göstermişti.
Bizler Türk pilotları olarak,
O'nun gösterdiği bu hedef
doğrultusunda hem ülkemiz,
hem de dünya semalarında
uçtuğumuz her an bu hedefi
gerçekleştiriyor olmanın haklı
onur ve gururunu yaşıyoruz.
Bilindiği üzere bir süre

Türkiye’de kutlanan Pilotlar Günü, daha sonra TALPA’nın girişimleriyle 2014 yılında Havayolu Pilotları Dernekleri Uluslararası Federasyonu (IFALPA) ve Avrupa Kokpit Birliği (ECA) tarafından da Pilotlar Günü olarak kabul edilerek Dünya Pilotlar Gününe dönüşmüştür. Son bir kaç yıldır tüm dünyadaki pilot ve havacılık meslek örgütleri ile önde gelen havayolu şirketleri tarafından 26 Nisan’ın çıkış hikayesine de yer verilerek fiilen kutlanmaya başlanmış olması ile dünyada tam olarak yerini bulmuş, bizler açısından hem gurur kaynağı, hem de TALPA’nın uluslararası platformda geldiği noktanın en güzel göstergesi olmuştur.

Bir de bu yıl ayrıca 26 Nisan Dünya Pilotlar Günü’nün, tüm dünyada Azaltılmış Mürettebatla Operasyona (RCO) karşı pilot birlikleri olarak yürütülen kampanya için aksiyon günü olarak seçilmiş olması bu tarihin artık dünya çapında fiilen kabul görmüş bir gün olduğunu kanıtlamaktadır. Bugün de burada sizleri hep birlikte bu kampanyaya katılmaya davet etmek istiyorum.

Son yıllarda küresel olarak konuşulup tartışılmakta olan azaltılmış kokpit ekibiyle uçuş çalışmalarını günümüzün en önemli mesleki tartışma konusu haline gelmiştir. Havacılık endüstrisinin bazı uçak üreticileri tarafından hayata geçirilmesi için çaba harcanan bu konsept, tatmin edici emniyet tedbirlerine sahip olmaması sebebiyle halihazırda



Pilot Meslek Örgütlerimiz tarafından kesinlikle desteklenmemektedir. Bu konudaki duruşumuz kokpitte her zaman iyi dinlenmiş iki pilotun var olması şeklindedir. Kokpitten bir pilotun azaltılması demek, bugün ulaşılmış olan emniyet seviyesine darbe vurmak demektir.

Havacılık sektörünün istatistiksel olarak her zaman inişli çıkışlı eğilimler izlediği bilimsel bir gerçektir. Covid pandemisi sebebiyle durma noktasına gelmiş olan sektörümüz 2022 yılı itibarıyla çok hızlı bir ivme ile yükseliş yakalamış durumdadır. Bu noktada artan uçuşlar, üretilen

uçuş saatlerindeki yükseliş pilot ihtiyacının hızla artmasına, buna karşılık arzın yeterli hızda oluşmaması sebebiyle, meslektaşlarımız üzerinde daha fazla uçuş yükü oluşmasına sebep olmaya başlamıştır. İşletmelerimizin ve otoritemizin bu süreci dikkatle yönetip takip etmelerinin önemine,



FTL limitlerini standart kabul etmemeleri gerektiğine burada dikkat çekmeyi bir görev sayıyorum.

Uzun yıllardır sektörümüzde konuşulmakla birlikte hayata geçirilememiş ve havacılık sektörü çalışanlarının sosyal güvenceleri için çok önemli bir ihtiyaç olan ve eksikliğini duyduğumuz Havacılık Meslek Kanunu ile ilgili çalışmalarımız son aşamasına gelmiştir ve konuyla ilgili temaslarımız devam etmektedir.

Tüm medeni ülkelerde ayrı bir kanun ya da genel iş kanunun düzenlemeleri olarak sosyal hakları devlet tarafından koruma altına alınmış olan

havacılık sektörü çalışanlarının, ülkemizde kendi kaderlerine terk edilmemeleri gerektiğinin burada altını çizmek istiyorum.

Son yıllardaki gelişimi ile dünya ortalamalarının çok üzerinde bir performans sergileyen Türk havacılık sektörünün bu başarısı, hiç kuşkusuz ki çalışanlarının üstün gayretleri ve büyük emekleri sonucudur. Sektörümüzün tüm paydaşları ve devletimizin el ele vererek yıllardır süregelen bu ihtiyaca ortak bir paydada buluşarak, çoktan hak edildiğine inandığımız Havacılık Meslek Yasasına kavuşturulacağımıza inanıyoruz.

Bu samimi duygularla, Türkiye Havayolu Pilotları Derneği Yönetim Kurulu adına, 26 Nisan Dünya Pilotlar Gününün hayata geçirilmesinde emeği olan meslektaşlarımıza

şükranlarımı sunuyor ve katılımlarınızdan dolayı siz değerli misafirlerimize teşekkür ediyorum.

Dünya Pilotlar Günümüz Kutlu Olsun!" şeklinde konuştu. 

HAVA ŞEHİTLERİMİZİ ANDIK

Hava şehitlerimiz,
TALPA
öncülüğünde
Edirnekapı
Şehitliğinde düzenlenen törenle
anıldı.

Tören için Şehitlikte bir araya gelen TALPA Yönetim Kurulu üyeleri, THY A.O temsilcileri, Ayjet Uçuş Okulu, Türk Havak, Havaİş, HavaSen, Tassa, Tatca, Vecihi Hürkuş Derneği, Şehit yakınları ve muharip gaziler ile emekli pilotlar Ulu Önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün 'İstikbal Göklerdedir.' hedefini daha da ileriye taşımak için görev yaparken yaşamını yitiren meslektaşlarına şükranlarını sundular.

Saygı duruşu ve İstiklal Marşı ile başlayan törende bir konuşma yapan TALPA Başkanı Kpt. Plt. Okan Üreksoy

"Saygıdeğer konuklar,

Bugün 15 Mayıs, aziz şehitlerimizi anmak üzere icra ettiğimiz bu son derece anlamlı törene teşrif ederek vefa duygusunu gösteren sizlere

şükranlarımı sunuyorum.

Havacılığın önemini diğer ülkelerden çok önce fark eden Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk konuyu veciz biçimde ifade etmiştir:

"Geleceğin en etkili silahı da, aracı da hiç kuşkunuz olmasın tayyaredir. Bir gün insanoğlu tayyaresiz de göklerde yürüyecek, gezegenlere gidecek,

belki de aydan bize haber yollayacaktır. Bu mucizenin gerçekleşmesi için 2000 yılını beklemeye gerek kalmayacaktır. Gelişen teknoloji daha şimdiden bunu müjdeliyor. Bize düşen görev ise, batıdan bu konuda fazla geri kalmamayı temindir."





Bu eşsiz öngörüsüyle söylediği “İstikbal Göklerde” hedefi doğrultusunda Türk ulusu sadece Fesa Evrensev, Vecihi Hürkuş ve Nuri Demirağ gibi efsane havacıları değil çok sayıda isimsiz kahramanı da yetiştirmiştir.

Bugün dünyada önemli bir yeri olan havacılığımız, gökyüzüne aşkla bağlı meslek büyüklerimizin akıttığı kan, ter, gözyaşına ve deneyimlerine çok şey borçludur.

Yüzbaşı Fethi bey, Yüzbaşı Sadık bey ve Teğmen Nuri bey 1914 yılında uçaklarının düşmesi sonucunda ilk şehitlerimiz olarak havacılık tarihimize geçmişlerdir.

Bugün havacılığımız onların ve çok güç şartlarda

mesleğini yaparken yaşamlarını yitiren havacılık şehitlerimizin aziz hatıraları üzerinde yükselmektedir. 1926 yılında ilk kez anılan hava şehitlerimizi, 98 yıldır her 15 Mayıs'ta anmanın kutsal bir görev, minnet duygularımızı ifade etme olanağı bulduğumuz asla unutulmayacak bir tarih olduğunun bilinci ile bugün de kabirleri başında rahmetle anıyoruz.

Şehadetleri ile biz Türk pilotlarına ışık ve yol gösteren, ülkemiz ve havacılığımız için canlarını veren asker ve sivil tüm şehitlerimizin toprağa değil bu milletin kalplerine ve gönüllerine gömülmüş olduklarını biliyor, Türkiye Havayolu Pilotları Derneği



olarak aziz hatıraları önünde saygı ile eğiliyoruz.” diyerek tamamladı.

Anıta çelenklerin konulmasından sonra Şehitlikteki Şeref Defteri TALPA Başkanı Kpt. Plt Okan Üreksoy tarafından imzalandı.

Tören, katılımcıların THY

şehitliğine çelenk koyması, şehitlerin kabirlerini ve görev başında yaşamını yitiren THY personelinin kabirlerini ziyaret ederek kırmızı ve beyaz karanfiller bırakmaları ile son buldu.

Ruhunuz şad olsun. 

DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ MUHTEŞEM BİR BALOYLA KUTLANDI

TALPA'NIN ÖNCÜLÜĞÜNDE GERÇEKLEŞTİRİLEN VE PANDEMİ SONRASI İLK KEZ KUTLANAN DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ WOW HOTEL ATAKÖY'DE GERÇEKLEŞTİRİLDİ. TALPA, SEKTÖRDEKİ TÜM BİRİMLERİ BİR ARAYA GETİREREK MUHTEŞEM BİR GECEYE İMZA ATTI.

Ana sponsorluğunu 35 yıllık bir deneyime sahip ve sektörünün öncü kuruluşlarından biri olan Dövec Group'un üstlendiği Dünya Pilotlar Günü'nün kutlandığı baloya Wow Hotel Ataköy ev sahipliği yaptı. Hotelin balo salonunda gerçekleştirilen kutlama öncesi pilotlar, yerli ve yabancı konuklar kokteyl salonunda bir araya geldi. Yoğun bir katılımın olduğu geceye gelen konukları karşılamak için alanında TALPA Başkanı Kpt. Plt. R. Okan Üreksoy, Başkan Yardımcısı Kpt. Plt. Halit Haydar Özer ve Genel Sekreter Kpt. Plt. Teoman Ceylan ve yönetim ve denetim kurulundan bir çok kaptanımız karşılarken kendilerine eşleri de refakat etti.

Saat 20:00'de başlayan baloda ilk olarak "Biz hep birlikte daha güçlüyüz"temalı TALPA'nın misyonunun ekrana yansıtıldığı barkovizyon gösterisi gerçekleştirildi. Ardından gecenin sunuculuğunu üstlenen Zeki

Şen sahneye TALPA Başkanı Kpt. Plt. R. Okan Üreksoy'u davet etti. Türkiye Havayolu Pilotları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kpt. Plt. R. Okan Üreksoy, Dünya Pilotlar Günü sebebiyle düzenlenen balo konuşmasında "Saygıdeğer Hanımefendiler beyefendiler, Sivil toplum örgütlerimizin, havacılık basınımızın değerli temsilcileri, şirketlerimizin kıymetli yöneticileri, ve çok çok kıymetli meslektaşlarım...

Her yıl geleneksel olarak icra edegeldiğimiz, ancak 2019 yılından beri pandemi ve geçen yıl da yaşadığımız doğal afet sebebiyle organize edememiş olduğumuz Dünya Pilotlar Günü Gala Yemeğimize hoş geldiniz.

Ara verdiğimiz bu dönemde havacılığın yaşadığı eşi görülmemiş pandemi, bizleri birçok bakımdan derinden etkiledi. Ancak en derin yaraları gerek o süreçte gerekse sonrasında aramızdan ayrılan meslektaşlarımız

bıaktı. Bu mesleğe gönül vermiş, hizmet etmiş sonsuz yolculuklarına uğurladığımız tüm meslektaşlarımızı rahmet ve minnetle anıyorum.

Bu özel günün Dünyaya mal edilmesinde büyük emeği ve imzası olan TALPA merhum başkanı değerli büyüğüm Kpt. Plt. Gürcan Manti, Ruhun şad olsun.

Değerli Dostlarım, eğlenceden fazlaca vaktinizi almadan bazı konuları sizlerle paylaşmak istiyorum.

26 Nisan, 2014 yılında Dünya Pilotlar Günü olarak imzalanmış olmasına rağmen, fiilen yerini

alması son 2-3 yıllık bir süreç. Bu süreçte IFALPA'nın kuruluş tarihi olan 7 Mayıs ile 26 Nisan'ın çok yakın olması ve ALPA'larda soru işaretlerine sebep olması gerekçesiyle bu iki günün birleştirilme ihtimali ima edilerek gelen yaklaşımlara TALPA olarak net ayrımımızı ifade ettik. Sonuç





olarak bu gündeyiz.

Devamında; Bu yıl 26 Nisan'ı sizlerin de takip ettiği gibi farklı bir coşku ve atmosferle kutladık. 26 Nisan bu yıl tüm pilot ve pilot birlikleri tarafından Azaltılmış Ekiple Operasyon (RCO) konseptine karşı küresel çapta kampanya günü seçilerek Dünyaya mal ettiğimiz bu özel gün tam olarak takvimlerde yerini almış oldu. Bunun TALPA'nın uluslararası platformda geldiği noktanın ve duruşunun bir sonucu olduğunu ifade etmeden geçemeyeceğim.

Her yıl Mayıs ayında icra edilen pilotların dünya çapında mesleki konuları tartışarak gündeme getirdiği, çözümler üzerinde çalıştığı mesleğimizin en prestijli konferansı olan IFALPA konferansı 2026 yılında İstanbul'da TALPA ev sahipliğinde yapılması için saha keşifleri tamamlanmış olup, önümüzdeki 9-12 Mayıs tarihlerinde Mexico City'de düzenlenen IFALPA konferansında yapacağımız sunum da dikkate alınarak netleşecektir.

Meslektaşlarımız için 5510 Sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortaları Kanununun

kapsama aldığı Fiili hizmet süresine ilişkin yasal haktan yani "Yıpranma Payı" hakkından, sivil havacılıkta görev yapan pilotların da yararlanması amacıyla dernek olarak, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı nezdinde gerekli girişimleri başlatmış bulunuyoruz.

TALPA Bünyesinde oluşturduğumuz Meslektaş Destek Ağı Programı, SHGM tarafından ilgili yönergeye göre akredite edilmiş ve TALPA-MDA olarak yönergeye girmiştir. Meslektaşlarımızın şirketlerinden ve sağlık kuruluşlarından bağımsız, tamamen özeli korunarak alacakları bu destek programımızla şimdiden 12 Havayolu Şirketimize hizmet sağlamaktayız. Emegi geçen tüm arkadaşlarıma teşekkür ediyorum.

Havacılık Meslek Yasası ile ilgili başlatmış olduğumuz çalışma son aşamasına gelmiş, konu her kademede gündeme getirilerek destek bulma çalışmalarımız devam etmektedir.

Uçuş programlarımızı zorlayan FTL uygulamalarının SHT-FTL'de değiştirilmesi için SHGM'ne resmi yazı ile yaptığımız başvuru süreci takip



edilmekte, SHGM'den cevap beklenmektedir. Kaldı ki bu arada EASA'da da regülasyon anlamında olumlu gelişmeler olmaktadır. Umuyoruz en kısa zamanda Ulusal FTL'e yansıyacaktır.

Muayenelerdeki Açık Rıza Beyan Formunun iptali ya da sadece muayene çerçevesine göre düzenlenmesi için SHGM'ne resmi yazılı talebimizle ilgili yakın zamanda olumlu bir gelişme olmasını bekliyoruz.

Periyodik Sağlık Muayenelerinin heyet yerine EASA ve FAA'de olduğu gibi tek AME tarafından yapılması konusundaki talebimiz üzerine bir Çalıştay icra edilmişti, bu yapının bir sürece ihtiyacı olduğunun farkında olarak bu anlayışa doğru altyapının oluşmakta olduğunu, ayrıca şimdilik TALPA'nın EASA muayeneleri yetkisi için koordinelerinin devam ettiğini paylaşmak isterim.

Aynı dönemde problemlere ara çözüm olarak öngördüğümüz, periyodik muayenelerde hastane seçimlerinin pilotlara bırakılması konusundaki talebimiz THY Yönetimi tarafından karşılık bulmuş ve bu uygulama başladığından bu yana periyodik muayenelerde karşılaşılan sorunlar, dolayısıyla iş gücü kayıpları çok önemli ölçüde azalmıştır. Bu önerimizi dikkate alarak uygulamanın başlamasını sağlayıp sürece katkıda bulunan THY Yetkililerine huzurunuzda teşekkür ediyorum.

Hatırlarsınız geçen yıl SHGM tarafından ekip geçişleri



genelgesinde bir değişikliğe gidilerek yurt dışı şirketlere gidecek pilotların lisans onaylanmasının, şirketlerinden onay almadıkları takdirde 6 ay bekletileceği maddesi eklenmişti. Yazışmalarımız sonucunda değişiklik sağlanamayacağı anlaşılacak, genelgenin yürürlüğünün durdurulması ve





iptali davası açtık. Yürütmenin durdurulması talebimiz reddedilmiştir. İptal davası ise Danıştay Savcısının TALPA görüşleri ile de uyumlu olarak verdiği genelgenin iptali doğrultusunda mütalaa ile devam etmekte olup süreç yakinen takip edilmektedir.

Kıymetli arkadaşlarım, değerli

konuklarımız, anlatacak daha çok şey var ancak uzun aradan sonra birlikte keyifli bir gece geçirmek, birlikte eğlenmek için sabırsızlandığınızı biliyorum.

Gecemizi başlatmadan önce, gerçekleşmesine katkı sağlayan Ana Sponsorumuz Yavru Vatanımızdan Dövec Grup ile sponsorlarımız Medline,

Paşa Balon ve Seven Days Sigorta firmalarına ve değerli yöneticilerine çok teşekkür Sizleri gönül dolusu sevgiyle selamlıyor, iyi eğlenceler diliyorum. Gece başlasın" diyerek gecenin açılışını gerçekleştirdi.

Konuşmanın ardından kemanyla kaliteli müziklere

imza atan Ales Wonderland konuklarımıza bir resital gerçekleştirerek sahneyi Türk Pop müziğinin usta yorumcularından Seda Mete'ye bıraktı. Gecenin son konuğu ise sahnelerimizin 30 yılı aşkın usta yorumcusu Cenk Eren, davetlilere muhteşem bir müzik ziyafetinde bulundu. 



DÜNYA WORLD
PİLOTLAR PILOTS'
GÜNÜ DAY



TEK PİLOTLU VE AZALTILMIŞ KOKPİTLE UÇUŞ OPERASYONLARI



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

Havacılık endüstrisindeki yapay zeka destekli teknolojik gelişmeler, hava yolu şirketlerinin maliyet azaltmaya yönelik istekleri ve pilot ihtiyacının havacılık sektörünün talebine cevap verememesi gibi sebeplerden dolayı pilotların mesleki geleceklerini derinden etkileyecek bir gelişme şu an için havacılık gündemini yakından etkilemektedir: Tek Pilotlu Uçuş (TPU) Operasyonları- Single Pilot Operations (SPO). Kısaca, kokpitte pilotun yerini alacak ya da pilot sayısını azaltacak prosedürler ve yeni uçak dizaynları ile kokpit işlevselliği geliştirme çabası, tek pilotlu operasyonlar için tasarlanmış uçaklarla yapılan uçuşlar olarak tanımlanabilen TPU konsepti



küresel havayolu aktörlerinin artan ilgisini çekmektedir.

Mevcut şartlarda TPU operasyonlarının emniyetli bir şekilde yapılamayacağını ve bu tür gelişmelerin pilotluk mesleğine büyük zarar vereceğini savunan ve içinde TALPA'nın da yer aldığı, ALPA (ABD Hava Yolu Pilotları Derneği), IFALPA (Uluslararası Hava Hattı Pilotları Dernekleri Federasyonu) ve ECA (Avrupa

Kokpit Derneği) TPU'ya karşı ortak bir kampanya başlatmıştır. Özellikle Airbus ve Dassault firmalarında devam eden TPU odaklı projelerin yanı sıra EASA (Avrupa Birliği Havacılık Emniyeti Ajansı)'nın genişletilmiş minimum mürettebat operasyonları (EMCO) ve TPU'ya ilişkin çalışmaları havacılık meslek gruplarını bu konuda ortak bir tavır almalarına sebep olmuştur.

Özellikle Airbus firmasının 2027 yılını TPU için bir hedef olarak belirlemesi söz konusu meslek kuruluşlarını harekete geçirmiştir.

IFALPA ve ECA her ne kadar TPU'ya karşı çıksa da 2023 yılı sonlarına doğru FedEx ve Airbus firmaları arasında bu konu hakkında görüş birliğine varılmıştır. Buna göre; başlangıçta iki pilot olarak üretilmesi öngörülen, ancak

MEVCUT ŞARTLARDA TPU OPERASYONLARININ EMNİYETLİ BİR ŞEKİLDE YAPILAMAYACAĞINI VE BU TÜR GELİŞMELERİN PİLOTLUK MESLEĞİNE BÜYÜK ZARAR VERECEĞİNİ SAVUNAN TALPA, ALPA, IFALPA VE ECA TPU'YA KARŞI ORTAK BİR KAMPANYA BAŞLATMIŞTIR.



zamanla tek pilot operasyonu onayını alacak A321F ile A350F uçaklarının TPU operasyonlarında kullanılması mümkün olabilecektir. Bu uçuş konseptinde de 'Yer Destek Ünite'leri ile birlikte uçuş operasyonlarının yönetilmesi ve iş yükünün az olduğu "cruise" safhasında tek pilotun kokpitte görevini emniyetle yerine getirebileceği inancındır.

Airbus, TPU'ya yönelik olarak anormal ya da emercensi durumlarda pilotun iş yükünü azaltacak yapay zeka destekli otomasyon sistemlerini geliştirmeye devam etmektedir. Otomatik "emergency descent" gibi Dragonfly programı kapsamında denenen konseptleri üzerine daha hassas olarak yönelmektedir. Bu çalışmaların, düşük iş yükü dönemlerinde kokpitte tek bir pilota izin vermenin risklerini ve potansiyel faydalarını değerlendirmeye odaklanan

EASA'nın EMCO çalışmasıyla birleşmesi beklenmektedir (AW&ST 24 Ocak-6 Şubat 2022, s. 50).

Airbus tarafından FedEx'e önerilen A350F planı, 2022'de resmi bir başvuruyu ve 2026'da (en azından bazı azaltılmış kokpit (RCO) ya da TPU onaylarıyla) hizmete girişi öngörmektedir. Bu gelişme ile hem EASA hem de FAA tarafından TPU'ya yönelik uçuş kurallarının ve standartlarının belirlenmesine ve imkan sağlayacaktır. EASA'nın bu gelişmeler paralelinde ortaya koymuş olduğu TPU hedefinin 10 yıl olduğu öğrenilmiştir. Ancak bu hedefin ne kadar ulaşılabilir olduğu önümüzdeki yıllarda anlaşılacaktır.

Airbus ve FedEx tarafından TPU olarak uygulanması düşünülen A321F planı, 2023

yılında hem EASA hem de FAA'ya başvuruyu ve 2027'de hizmete girişi içermektedir. Buna paralel olarak Airbus, "tek pilot/ikinci pilot-isteğe bağlı" sertifikasyon projesi olarak adlandırdığı projeyi geliştirmektedir. FedEx ise tek başına (TPU) veya geleneksel kokpit ekibi (2 kişilik) halinde uçmak üzere eğitilmiş pilotlardan oluşan bir havuz da dahil olmak üzere operasyonel ayrıntılar üzerinde FAA ile birlikte çalışmaktadır. Bu projenin ise sonuçta 2030 yılına kadar hizmete girmesi hedeflenmektedir.

Havacılık tarihinde Uçak Otomasyonun evrimi, kokpitte pilotların yerini alacak yeteneklerin yer almasına sebep olmuştur. Daha önceleri 5 kişilik kokpit ile gerçekleştirilen uçuş

operasyonları bugün 2 kişilik kokpitte gerçekleştirilmekte ve meydana gelen yeni buluşlar ile bu 2 kişilik kokpit operasyonları da tek kişilik kokpite evrilmektedir. TPU operasyonları bu evrimin sonucu olarak görülmektedir. Bunun için de en çok çaba harcayan firmanın Airbus olduğu görülmektedir. Çabalarını destekler şekilde; Airbus 2022 yılında A320, A330 ve A350 için FMS seçeneği olarak Thales'in PureFlyt'ını seçmiştir. Bu yeni FMS'in en önemli yönünün "pilot desteği" işlevinin de olduğu görülmektedir. Hava durumuna bağlı rota değişikliklerini ve diğer beklenmedik uçuş planı sapmalarını otomatikleştirmek için tasarlanan PureFlyt, pilotların kullanmayı tercih etmesi gereken bir işlev olarak



başlayacak, sonrasında rotayla ilgili her türlü planlamanın yer alması sağlanarak “dispeç” görevleri dahil uçuş planlamasının pilota her hangi bir yük getirmeden yapılmasına imkan sağlayacaktır. Bu şekilde otomasyon konusunda büyük bir adım atılmış olacaktır.

Öte yandan TPU için uçak tasarımlarının da gelişmesi gerekmektedir. Havacılık Endüstrisi, bilindiği gibi uçuş mühendisini kokpitte üçüncü kişi olarak görmekten uzaklaşınca uçak tasarımları da değiştirmişti. Boeing firması yetkilileri de tek pilotlu senaryoların güvenli bir şekilde uygulamaya konması için benzer bir değişime ihtiyaç duyulacağını öne sürmektedirler. Uçak tasarımları geliştikçe endüstri, günümüz uçaklarında daha azaltılmış mürettebat senaryolarını

araştırmaktadır. Ancak bu dizayn konusunda da tek kişilik kokpitte en önemli konulardan birinin kokpitte kontrollü dinlenme veya planlı uyku olarak adlandırılan dinlenme konusudur. TPU operasyonlarında pilotun dinlenme ihtiyacı nasıl giderilecek, özellikle uzun süreli cruise safhasında pilotlar tek başlarına uykuya dalmadan nasıl uçuşa devam edecekler gibi sorular dizayn sorunun en önemli parametreleri arasındadır.

Bilindiği gibi kontrollü dinlenme dikkat kaybını önlemeye yardımcı olur, yorgunluk ve bitkinliği yok etmez ama uçuş boyu yetecek bir uyanıklık ve dikkat seviyesinin korunmasına sebep olur. Böyle bir durumda TPU operasyonlarında “**uçuşta dinlenme**” konusunun

önemli bir konu olduğu unutulmamalıdır.

Bu anlatılanların yanında, TPU operasyonlarında arızalara karşı tek pilotun ve otomasyonun nasıl davranacağı konusundaki belirsizlik önemli bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Boeing firması arızalarla ilgili olarak; arıza senaryolarının tek tek incelendiğini ve mevcut otomasyonunu yardımcı olup olmayacağını belirleyerek tek pilotun olmasının aynı senaryoları nasıl etkileyeceği de incelemektedir. Ancak yapılan incelemeler sonrasında özellikle çoklu arıza durumlarında ve pilotun inkapasite olduğu durumlarda uçuş emniyetinin sağlanması konusunda ciddi şüpheler bulunmaktadır. Bu durumlarda otomasyonun kısa bir süre için bile devre dışı kalmasında ölümcül kazaların

olabileceği belirtilmektedir.

Sonuç olarak havacılık endüstrisinde yer alan tüm aktörlerin TPU operasyonları için bir takım hedefleri ve çalışmalarını devam ettirmektedir. Önemli olan, her ne kadar 2030 yılına kadar TPU operasyonlarının gerçekleşeceği öngörülse bile, TPU operasyonlarında maliyet-etkinlikle birlikte “**uçuş emniyeti**” konusunun tavizsiz uygulanacağı çözümler bulunmaktadır. 

KAYNAKLAR:

- Single-Pilot Operations Are Under Increased Scrutiny
- Sean Broderick Jens Flottau Thierry Dubois
- October 04, 2023
- <https://aviationweek.com/air-transport/safety-ops-regulation/single-pilot-operations-are-under-increased-scrutiny>



www.talpa.org

62 yıllık birikim ve deneyim...

TALPA

demek

Sosyal hizmetler

DEMEK

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

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

+90 (212) 662 12 01



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



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



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



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

PILOT ADAYLARI İÇİN İNSAN FAKTÖRÜ "UÇUŞ OKULLARINDA YAPILANMA VE BİREYSEL HAZIRLIK İÇİN GEREKENLER"



N. Temuçin GÜREL
THY INSTRUCTOR
Uçuş Eğitim Başkanlığı

BAŞLANGIÇ...

Dünya havacılığında oldukça hakim mottoyu hatırlatarak yazımıza başlayalım. "Uçtuğun gibi eğit, eğittiğin gibi uç." Bu son derece doğru ve anlamlı cümle pilotaj özelinde bize kısaca şunu söylüyor. Uçuş operasyonunda ne yaşıyorsa, ne tür tehditler varsa, hangi kuralların uygulanması gerekiyorsa, karşılaşılan durumları yönetmek için hangi yetkinlikler gerekiyorsa eğitim süreçleri bunları kazandırır. Yani uçuş ortamının gerçeklerine göre eğitim içeriklerini, sürelerini, yöntemlerini belirlemek ve uygulamak. Bu mottonun vurguladığı diğer önemli mesaj, uçuş hattında da eğitimde verilenlerin güçlü bir iradeyle



uygulanması gerekliliği. Uçuş hattının gerçeklerine göre tasarlanan ve uygulanan eğitim kazanımlarının hatta layıkıyla sergilenmesi, bu konuda aksi yönde gerekçeler üretilmemesidir. Uçulduğu

gibi eğitilmek, eğitildiği gibi uçmak nerede başlıyor? Neden önemli ve gerekli? Bu konuda yapılması gerekenler, atılması gereken adımlar neler? Yazının geri kalan kısmında bu soruları birlikte cevaplayalım.

PILOTUN FABRİKA AYARLARININ YAPILDIĞI YER: UÇUŞ OKULU

Sanırım bölümün başlığı bu bölümde okuyacaklarınız konusunda net fikir veriyor. Uçuş okulu, bir pilotun

**UÇUŞ OPERASYONUNDA
NE YAŞANIYORSA, NE TÜR
TEHDİTLER VARSA, HANGİ
KURALLARIN UYGULANMASI
GEREKİYORSA, KARŞILAŞILAN
DURUMLARI YÖNETMEK
İÇİN HANGİ YETKİNLİKLER
GEREKİYORSA EĞİTİM
SÜREÇLERİ BUNLARI
KAZANDIRSIN.**

tüm donanım bakımından yapılandırıldığı yerdir. Bu yapılandırma uçuş hayatı boyunca bünyesinde taşıyacağı, kullanacağı, sergileyeceği ve diğerlerini etkileyeceği her şeyi kapsayacaktır. Biliyoruz ki fabrika ayarı kolay değişebilen veya yerine rahatça yenisi koyulabilen bir şey değildir. Bu bakımdan doğru yapılması önemlidir. O zaman bu ayarları oluşturan ana elementlerin neler olduğuyla başlayalım.

Bir pilot adayı için yapılanmanın üçlü saç ayağı üzerine kurulması, inşa edileceklerin sağlam olması bakımından önemlidir. Bu üçlü ayak bilgi, beceri ve tutumdur. Bilgi, gereken durumlarda kullanmak üzere uzun süreli bellekten çağnılarak devreye sokulacak her türlü teori, öğreti, kural ve benzeri unsurları ifade eder. Beceri, bilginin uygulamaya başlanması,



davranışa dönüştürülmesi ve gözlemlenebilir şekilde dışarı yansıtılmasıdır. Tutum ise zaman içinde çeşitli faktörlerin etkisiyle oluşan ve karşılaştığımız durumları yönetmek, tepki vermek üzere kullandığımız zihinsel kalıplardır. Bir pilot adayı bilmesi gerekenleri biliyor, bildiklerini uygulayabiliyor yani yapabiliyor ve doğru zihinsel kalıplarla uygun davranışı seçebiliyorsa kendisi için tanımlanmış yetkinlikleri istenen seviyede kazanması mümkün olabilecektir. Bu da uçağı emniyetle uçurmasını sağlayacaktır. Bu doğrultuda

uçuş ortamındaki tehditleri yönetmesi, hatadan uzak kalabilmesi ve dolayısıyla istenmeyen bir durum yaşamaması daha mümkün olacaktır.

Şimdi, oluşturduğumuz bu sağlam temel üzerine inşa edeceğimiz binayı birlikte tasarlamaya başlayalım.

PILOT YETKİNLİKLERİ

Yetkinlik en kısa şekilde bir işin bir görevin etkin ve doğru şekilde yerine getirilebilmesi için gereken davranış seti olarak tanımlanabilir. Pilotluk son derece değerli ve hatanın

bedelinin ciddi olduğu bir meslektir. Böyle hassas bir mesleğin doğru olarak icra edilebilmesi için gereken yetkinlikler EASA (European Union Aviation Safety Agency – Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı) tarafından açık bir biçimde tanımlanmıştır. Pilot yetkinliklerine daha önceki ana hatlarıyla da olsa değinmiştik. Bugün iyi pilotun tanımı diyebileceğimiz dokuz pilot yetkinliği aşağıda sıralandığı gibidir.

Pilot Yetkinlikleri

1. Kural ve Prosedürleri

BİR PİLOT ADAYI BİLMESİ GEREKENLERİ BİLİYOR, BİLDİKLERİNİ UYGULAYABİLİYOR YANI YAPABİLİYOR VE DOĞRU ZİHİNSEL KALIPLARLA UYGUN DAVRANIŞI SEÇEBİLİYORSA KENDİSİ İÇİN TANIMLANMIŞ YETKİNLİKLERİ İSTENEN SEVİYEDE KAZANMASI MÜMKÜN OLABİLECEKTİR.



Uygulamak

2. Bilgiyi Uygulamak
3. Uçuş Hattı Yönetimi – Automation
4. Uçuş Hattı Yönetimi – Manual Control
5. Durum Farkındalığı
6. Problem Çözme ve Karar Verme
7. İş Yüğü Yönetimi
8. İletişim
9. Liderlik ve Ekip Çalışması

Özellikle pilot adayları ve sonrasında pilotlar için yukarıda sıralanan bu yetkinliklerle ilgili aşağıdaki temel çıkarımları net olarak yapabiliriz.

■ Pilot adaylarının havayollarında işe alım sürecinde bu yetkinlikler ölçülüp değerlendiriliyor. Yani bir pilot adayı havayolunda pilot olmak için bu yetkinliklere sahip ve sergiliyor olmalı.

■ Mevcut pilotların eğitim ve yıllık değerlendirmelerinde bu yetkinlikler kullanılıyor; performansları bunlar üzerinden

belirleniyor. Yani bir pilot uçuş hayatını emniyetle devam ettirmek için bu yetkinliklerini istenen seviyede tutmalı.

■ En dikkat çekici olan da görüldüğü gibi pilot yetkinliklerinin yarıdan fazlası direkt insan faktörü.

PİLOT ADAYLARININ YETKİNLİK GELİŞİMİNDE UÇUŞ OKULLARININ ROLÜ

Yazımızın başında “Uçuşun gibi eğit eğittiğin gibi uç” demiştik. Eğer bir havayolunda uçulan şekilde eğitilen pilotlar istiyorsak, ilk adım havayolu dinamiklerine ve gerçeklerine uygun pilot yetiştirilmesidir. Havayollarında uçuş kurallarına, pilottan beklenen yetkinliklere ve yaşananlara uygun pilot yetiştirmeyen uçuş okullarının mezunları, işe alım süreçlerinde zorlanacakları gibi atandıkları uçak tipine intibak etmekte de önemli güçlük yaşayacaklardır.

Bu da uçuş okullarının başarısı konusunda soru işaretleri oluşturacaktır.

Bilindiği gibi uçuş okulları MPL (Multi Crew Pilot Licence) yetkisi alıyor. Bu yetkiyle eğitilen pilot, birden fazla pilotla gerçekleştirilen uçuş yapabilir hale gelmiş oluyor. Bu tür uçuşlarda pilotlar, iş yükünü paylaşıyor, birlikte karar alır, birbirinin durum farkındalığını sağlar, iletişim kurar, ekip çalışması sergiler. Birden fazla pilot olarak uçmak, ekip çalışması gerektirir. Bu ortam sağlandığında emniyetli uçuş olasılığı artar. Görüldüğü üzere MPL sisteminin sağlayacağı katkının tümü pilot yetkinliklerinin insan faktörü (CRM – Crew Resources Management) kısmını kazandırmak ve geliştirmek üzerine kuruludur. Çünkü pilot yetkinliklerinin yarisından fazlasını oluşturan CRM

alanında iyi olmayan bir pilot adayı uçuş hattını yönetmekte zorlanacak veya belki de başarılı olamayacaktır.

Peki bu konuda uçuş okullarında yapılması gerekenler nelerdir? Birlikte atılabilecek adımları özet olarak sıralayalım.

■ Uçuş ve Teorik Bilgi Öğretmenlerini hem eğitim hem de yetkinlikler konusunda standardize etmek. Yani aynı duruma aynı şekilde bakmalarını ve değerlendirmelerini sağlamak. Devamındaysa bilgi seviyelerini güncel tutmak. Bu konuda periyodik eğitimlerle destek sağlamak.

■ Uçuş ortamında öğretmenlerin, öğrencilerin pilot yetkinliklerini gözlemlemesi ve değerlendirmelerini bu çerçevede yapması için sistem oluşturmak.

■ Öğretmen değerlendirmelerine göre iyileşmeye açık yetkinliklerin iyileştirilmesi için alınacak aksiyonları belirlemek.

■ Öğrencilerin teorik bilgi eğitimlerinin içine CRM yetkinliklerine ilişkin ders ve modüller koymak. Eğitim programlarını bu anlamda güçlendirmek.

■ Öğrencilerde yetkinlik gelişimini izlemek üzere bireysel takip ve bireysel destek sistemi oluşturmak. Bu sistemle öğrenciye sürekli geribildirim vererek, iyileşme sağlamak.

PİLOT ADAYLARININ YETKİNLİK GELİŞİMİ İÇİN YAPMALARI

GEREKEN BİREYSEL HAZIRLIK

Pilot olmak isteyen bir kişi her şeyden önce kendi bireysel sorumluluklarını yerine getirmekle işe başlamalıdır. Pilotluk yolunda kendinde aranacak yetkinlikleri bilen bir aday önce bu alanda teorik bilgi seviyesini yükseltmelidir. Özellikle CRM alanındaki pilot yetkinlikleri seçim sürecinde en çok sorgulanan ve görülmek istenenler olacaktır. Bunlara ilişkin doğru kaynaklardan bilgi edinilmesi çok faydalı olacaktır. Sonra bunları sergilemek, davranışa dökmek kısmında gelişimini sürdürmelidir. Unutulmamalıdır ki bu yetkinlikler seçim süreçlerinde karşı tarafa gösterilemezse başarılı olmak zorlaşacaktır. Bu kapsamda yine özellikle CRM alanındaki pilot yetkinliklerinde sahip olunan bilgilerin işe alım sürecindeki uygulamalarda sergilenebilmesi önemlidir. Bu konuda yine doğru noktalardan alınacak rehberlik önemli bir fark yaratacaktır. Elbette pilot olmak için gereken ölçüde motivasyonun varlığı da önemlidir. Motivasyonu yani isteklilik halini değerlendiriciler görmek isteyecektir. Motivasyon bizi harekete geçiren güçtür. Böyle bir itici güç pilot adayında var olmalı ve karşı taraf buna ait işaretler görmelidir.

Özete ifade edilen bu bireysel hazırlıklar pilot adayının kendinde güçlü ve iyileşmeye açık olan yetkinlikleri fark etmesini sağlayacaktır. İyileşmeye açık yetkinlikler konusunda doğru kaynaklardan



PİLOT OLMAK İSTEYEN BİR KİŞİ HER ŞEYDEN ÖNCE KENDİ BİREYSEL SORUMLULUKLARINI YERİNE GETİRMEKLE İŞE BAŞLAMALIDIR. PİLOTLUK YOLUNDA KENDİNDE ARANACAK YETKİNLİKLERİ BİLEN BİR ADAY ÖNCE BU ALANDA TEORİK BİLGİ SEVİYESİNİ YÜKSELTMEİDİR.

faydalananak yapılacak bir hazırlık, alınacak sonucun iyi olma ihtimalini arttıracaktır. Burada en önemli faktör doğru kaynaklardan çalışmak ve doğru kişilerden rehberlik hizmeti almaktır. Konuya ilişkin herhangi bir eğitimi ve geçmişi olmayan, havayolunda veya uçuş okulunda pilot istihdam ve pilot eğitim süreçlerinde bulunmamış

kişi ve kurumlar fayda sağlamayacağı gibi istenmeyen sonuçlar yaşanmasına sebep olabileceklerdir.

SONUÇ...

Dünya’da ve ülkemizde artan bir pilot ihtiyacı olduğunu hepimiz biliyoruz. Yine biliyoruz ki bu talebi karşılamak üzere bir arz da var. Bu arzın, talep doğrultusunda artması söz konusu olduğu gibi talebin üstünde olması da öngörülen bir durum. Bu tespit doğrultusunda pilot yetiştiren okulların havayolunda görev almayı hedefleyen öğrencileri, havayolu uçuş ortamının gerekliliklerini karşılayacak şekilde eğitmeleri gerekiyor. Bu gerekliliklerin başında da pilot yetkinlikleriyle güçlü biçimde donanmış pilot adayları geliyor. Pilot için tanımlanan yetkinliklerin büyük bölümünün de CRM alanında olduğunu düşündüğümüzde bu konuda ciddi eğitim, değerlendirme, takip ve bireysel destek içeren

sistemlerin varlığı şart oluyor. Bunu sağlayan uçuş okullarının yetiştirdiği pilot adaylarının istihdamını kolaylaştıracağı gibi tipe intibak eğitim sürecinde başarı çıtasını yükselteceğini söyleyebiliriz. Uçuş okullarının nitelikli, donanımlı ve motivasyonu yüksek öğrenci yetiştirme yolunda yapacakları çalışmalarda başarılı olmaları, böylelikle sektörün nitelikli pilotlar kazanması hepimizin dileğidir.

Diğer taraftan bireysel olarak yetiştirilecek pilot olmak üzere havayollarının işe alım süreçlerine hazırlanan adayların doğru kaynaklardan beslenerek bilgi ve beceri seviyelerini yükseltmeleri gerekiyor. Bu zorlu süreçte doğru rehberlik alarak ilerlemek, onları istenen sonuca ulaşmakta doğru yol almalarını sağlayacaktır. Pilotluğa kalbi ve aklıyla istek duyan her gencin bu zorlu yolculukta başarılı olması temennimizdir.

Emniyetli ve keyifli uçuşlar dilerim. 

KAPTAN OLARAK "KARARLARINIZ NE KADAR İÇSELLEŞTİRİLİYOR?"



Atilla DUYAR
Emekli Kaptan Pilot



**LİDERLİK VE KAPTANLIK
PEK ÇOK HASSAS Dengeyi
BİRLİKTE YÜRÜTMİYİ 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.**



YAŞAMIN birçok evresinde süreçlerin ilerlemesi, çalışanlara veya kişilere yön gösterilmesi ve doğru bir sinerjiyle koordinasyonun sağlanması gereksinimi, insanoğlunun varoluşundan bu yana kendini göstermiştir.

Bu nedenle, gerek özel

hayatta gerekse de iş hayatında yönetmeye veya yönetilmeye ihtiyaç duyarız.

Kaptansanız , ekibiniz veya yönettiğiniz kişiler sizin bakış açınıza, gösterdiğiniz hedefe, amaca ve yöntemlerinize göre hareket ederler. Öyle ki ,aldığınız her karar, vereceğiniz her emir uygulanmaya çalışılacaktır. Aynı zamanda

ekibiniz size aksettirmeden aldığınız kararları da sorgulayacaktır, içten içten eleştirecektir.

Fakat yine de kararlarınızın uygulanması gerekecektir. Tam da bu noktada ortaya bir sorun çıkmaktadır:

"Kararlarınız ne kadar içselleştiriliyor?"

Eğer aldığınız önemli ve

ciddi kararlar, süreci yürütecek çalışanlarınızın benimsemesine olanak tanııyorsa başka bir değişle talimatlara ,yönergelere, Uluslararası kurallara başarılı bir sonuca ulaşma olasılığınız azalacaktır.

Bazı yöneticiler ve kaptanlar , bu sorunu yaşarken farkında dahi olmayabiliyorlar. Yöneticinin ve kaptanların



farkında olmadığı sorunların ilerleyen süreçte aleyhe dönme olasılığı ise kuvvetle muhtemeldir. Bu durum ise , hem uçuş emniyetini hem de görevin kalitesini olumsuz yönde etkileyecektir.

Kaptan olarak aldığımız kararların uçuş ekibi tarafından benimsenmesi için önerilerim.....

Gerektiği zaman emir vermeden, ancak direktiflerinizin tekrara gerek kalmaksızın uygulanabilmesi için yönettiğiniz kişilerin ve ekibinizin size gerçek anlamda saygı duymalarını sağlamalısınız.

Genel olarak, bu yetkinlik, sonradan kazanılan bir durum olmasa da geliştirilebilir bir özelliktir. Aşağıdaki öneriler bu yetkinliği geliştirmek için karar alma süreçlerinde size yardımcı olacaktır.

- Kararlarınızı öncelikle

KAPTANSANIZ, EKİBİNİZ VEYA YÖNETTİĞİNİZ KİŞİLER SİZİN BAKIŞ AÇINIZA, GÖSTERDİĞİNİZ HEDEFE, AMACA VE YÖNTEMLERİNİZE GÖRE HAREKET EDERLER. ÖYLE Kİ, ALDIĞINIZ HER KARAR, VERECEĞİNİZ HER EMİR UYGULANMAYA ÇALIŞILACAKTIR.

kanun, yönetmelik, prosedür vb. dayanaklar ile güçlendirin.

- Kritik durumlarda Neden bu kararı aldığınızı anlatın.
- Olağan dışı durumlarda verdiğiniz kararın amacını anlatın.
- Kararımıza dair bilgi verin. Bilgili olun. Çünkü, “İyi bir

karar bilgiye dayanır.”

- Alınan kararın başarıya giden süreç, hedefinize katkı sağlayacağını belirtin.
- Özellikle olağan dışı durumlarda karar alırken ekibinizin fikirlerini dikkatle dinleyin; fakat fikirleri değerlendirip son kararı siz verin.
- Süreci yürütecek çalışanlarınızın aynı zamanda başarının bir parçası olduklarını hissettirin.

Yöneticiler ve kaptanlar , yeri geldiğinde kendilerinin de kabul edemeyeceği kararları almak durumunda kalabilirler. Böylesi durumlarda sürecin ne kadar zor ve yıpratıcı olduğunu, fakat alınan kararın koşulların gerekliliği olduğunu çok iyi ifade etmelisiniz.

Emir vermeden de ekip üyelerini yönetebilmek için;

- Fikirlerini önemsemek,
- Vakit ayırıp göz teması kurarak dinlemek,
- Verilen görevi layıkıyla yerine getirdiğinde mutlaka teşekkür etmek,
- Her zaman saygı ve sevgi sınırı ile iletişim kurmak,
- Ses tonunu ciddi fakat soğuk olmayan, otoriter fakat buyurgan olmayan bir ses tonu ile ayarlamak.

Bu başlıklar çerçevesinde yönetici ve kaptan profili oluşturduğunuz takdirde siz emir vermeseniz bile, ağzınızdan çıkan her sözcük karşı tarafta yerine getirilme ihtiyacı doğuracaktır.

böylelikle emir vermeden yönetmiş olacaksınız. unutulmamalıdır ki kararlarımız, hayatımızın kalitesini ve yönünü belirler.

Emniyetli uçuşlar dostlar... 

MARTI VE HEPSİBURADA ŞİRKETLERİNİN AMERİKA HALKA ARZLARINDAN YATIRIMCILAR AÇISINDAN ÇIKARILACAK DERSLER VE İZLENECEK STRATEJİLER

Strateji ne yapacağına olduğu kadar ne yapmayacağına da karar vermektir

Michael Porter



Deniz TÖREN

Nurul İnşaat ve Ticaret A.Ş.



Hangi yaşta olursa olsunlar, yurtdışına açıldıklarını, yabancı ülkelerde halka arz olduklarını her fırsatta vurgulamak, girişimcilerin söylemlerinde dile getirmekten en çok hoşlandıkları şeylerdendir. Çünkü bu adımla şirket yöneticileri paydaşlara şu mesajı vermektedir: Şirket uluslararasılaşmış, yabancı yatırımcılar da yatırım ve ortaklık anlamında şirketin odak noktası haline gelmiştir. Şüphesiz bu adım şirket değerlendirilmesine de olumlu yansıyacaktır. Bu noktada sorulması gereken ilk soru şudur: Nasıl oluyor da bir Türk şirketi, Türkiye’de halka arz olmadan



ilk olarak doğrudan yabancı borsalarda halka arz olabiliyor? Bu bir sorun teşkil etmiyor mu?

Martı ve Hepsiburada gibi halka arzlar yatırımcı açısından tam bir başarısızlık hikayesi oldu. Elbette bunun birçok

nedeni var. Ama burada sadece bir ana nedenden bahsedilecek olup; öncesinde finansal okuryazarlık açısından bazı kavramlara açıklık getirmek istiyorum.

Hisse senedi, bir şirkete

ortaklık ve bu ortaklığa dair hakları belirten kıymetli bir evraktır. Bu kıymetli evraklar, uluslararası piyasalarda el değiştirebilir nitelikte olsa da uluslararası hukuka değil, şirketin menşei olan ülkedeki yasalara tabidir. Bu nedenle

Türkiye’de halka arz olan şirketlerin hisse senetleri Türkiye’deki MKK (Merkezi Kayıt Kuruluşu) nezdinde saklanmaktadır.

Örneğin American Depositary Receipt-ADR (Amerikan Depo Sertifikası), Amerika’da işlem gören yabancı şirket hisselerini temsil eden bir finansal enstrümandır. Bu sisteme göre ABD borsalarında halka arz olacak şirketin halka açıklık oranı kadar hisse senedi Türkiye’de MKK nezdinde depo edilir¹ ve bu hisseler Türkiye’deki pay piyasasında alış ve satışa kapatılır. Buna karşın Amerika’da yer alan yatırım bankası Türkiye’de depo edilen hisse senetlerini temsilen sertifikalar düzenler ve piyasaya satışa çıkarır. Şirket sahipleri tarafından kamuoyunda yaratılan algı, bu sertifikaların ABD borsalarına kote olan şirkete ait hisse senetleri oldukları yönündedir. Ancak bunlar hisse senedi değil, Türkiye’deki şirketin hisse senetlerini temsil eden sertifikalardır yani ADR’dir. Sonuç olarak tıpkı halka arz sürecinde olduğu gibi Amerika’daki ikincil piyasalarda da ADR’ler için talep toplanır ve aynı sertifikalar alım satıma konu edilir.

ADR ihracında iki yöntem kullanılır: 1-Turkcell, Garanti Bankası, Koç Holding, Ülker, Tav Havalimanları ve Anadolu Efes gibi bir şirket herhangi



bir ülkede halka arz olmuş ve payları ilgili borsada işlem görebilir. 2-Hepsiburada ve Martı örneğinde olduğu gibi şirket henüz mukim olduğu ülkede halka arz olmamış ve piyasa değeri borsada belirlenmemiştir. İkinci şirketin basit bir startup mantığı ile şirket değerlemesine tabi tutulması ve mukim ülkede halka arza katılmamış olması, Amerikan borsalarında halka arzın başarısının veya başarısızlığının ana nedenini oluşturmaktadır.

İlk durumda şirketin piyasa değeri yerel borsada belirlendiği

için Amerika’daki ADR fiyatı da Dolar/ TL kuru dikkate alınarak uyarlanabilir niteliktedir.

Çünkü yerel borsalar tarafından belirlenen şirket piyasa değerleri, Amerikan borsalarına açılan şirketlerin ADR fiyatının istikrarı için çıpa görevi görür. Şirkete döviz finansmanı, itibar, uluslararasılaşma konusunda katkı sağlar. Aksi takdirde piyasa değerlemesi daha önce yerel borsalarca yapılmamış olan “çıpasız” ADR’ler yoluyla halka arz olan şirketler, ABD borsalarındaki yatırımcıların arz ve talebine terk edilir. Hepsiburada ve Martı, tercih edilen bu ikinci yanlış yöntemin kurbanı olmuştur.

Diğer yandan Türkiye’de TL kazanan bir şirketin ABD borsalarında çıpasız bir şekilde halka arza konu edilmesi,

ADR yatırımcısını doğrudan Dolar/TL kuru riskine bağımlı hale getirmesi nedeniyle de rasyonellikten uzaktır.

Yatırım seçeneklerinin daha global düzeyde erişilebilir hale geldiği küreselleşen dünyada sizler de küçük ya da kurumsal yatırımcı olarak yurtdışı pay piyasalarında Türk şirketlerine yatırım yaparken hisse senedi ve yatırım senedi (ADR) arasındaki farkı dikkate alarak yatırımlarınıza yön vermeniz sizlerin yararına olacaktır. Bu tüm yatırımlarda yabancı piyasalarda halka arz olan Türk şirketlerin, öncesinde Borsa İstanbul’a kote olup olmadığını kontrol etmeniz ve kote olanları tercih etmeniz sizi kur riskine bağımlı hale gelmekten de alıkoyacaktır. Uluslararası piyasalara yatırım yaparken asla “çıpasız” yelken açmayın. 

1. Eğer şirket yerel piyasada halka arz olmamışsa, belirlenen Türkiye’de yerleşik bir yedieminde depo edilir.

YAPAY ZEKADAN DOKTOR OLUR MU?

IBM DR.WATSON PROJESİ ÜZERİNDEN



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

BİLİŞİM DEVLERİNDEN IBM'E AİT DR.WATSON PROJESİ BÜYÜK VAATLERLE ÇIKTIĞI YOLCULUĞUNU SESSİZ SEDASIZ BİR ŞEKİLDE SONLANDIRDI. SAĞLIK ALANININ EN ÖNEMLİ YAPAY ZEKA PROJESİ OLARAK DA BİLİNEBİLİR BU PROJE NİYE BAŞARISIZ OLDU? YAPAY ZEKA SAĞLIK ALANINDA NASIL BİR GELECEK VAAT EDİYOR? YAZIMIZ BU SORULARIN YANITLARINI ARAMAYI HEDEFLİYOR.



IBM Watson projesi 2011 yılında duyurulduğunda sağlık alanında devrim yaratacak bir proje müjdesi verilmişti. Proje ile bilgisayar yazılımı Dr.Watson, hastanın kendisine verdiği yakınmaları ve laboratuvar verilerini değerlendirerek bir hekim gibi tanıyı koymayı ve tedavi planlaması yapmayı

vaat etmişti. Bu tıp camiasında büyük bir heyecan yaratmış, mesleğin sonuna mı gelindi sorularına neden olmuştur. Ne var ki geline bu aşamada bu korkunun bir süre ertelendiği anlaşılmakta. Peki ama Dr.Watson'a bu geri adımı attıran nedenler nelerdi?

Watson başlangıçta bir soru yanıt sistemi olarak düşünüldü.

Akla gelebilecek her türlü yazılı metni işleyerek adeta yenilmez bir bilgi yarışmacısı olması hedeflendi. Bu hedeflerinde önemli başarılar da elde edildi. Kampanyalarında Serena Williams (<https://vimeo.com/151899150>) ve Bob Dylan gibi ünlüleri kullandılar. Elde edilen başarılar firmayı sağlık alanında benzer bir

başarı için motive etti ve proje sağlık alanına yönlendirildi. Projenin temeli hekimlerin verdikleri kararları doğal dil işleme yöntemleri ile çözümlenerek yapay zeka ile öğrenen ve benzer durumlarda önceki başarılı kararları yeni hastalara önermeye dayanıyor idi. Watson, hastaların sağlık kayıtları yanı sıra tüm tıp

literatürünü okuyabiliyordu: ders kitapları, hakemli dergi makaleleri, onaylanmış ilaç listeleri vb. Tüm bu verilere erişimle Watson, hiçbir insanın asla fark edemeyeceği kalıpları ayırt eden bir süperdoktor olabilirdi. Umut, güçlü bilgi işlem gücüyle Watson'ın bu kayıtlardaki demografi, tümör özellikleri, tedaviler ve sonuçlar dahil olmak üzere yüzlerce değişkeni incelemesi ve keşifler yapması ve hatasız öneriler vermesiydi. Ayrıca, her gün yayınlanan kanser tedavileri hakkında çok sayıda dergi makalesi ile güncel kalacaktı. Projede önemli bir sağlık kuruluşu olan MD Anderson ile işbirliği yapıldı. Firmanın hedefi en geç iki yıl içinde süper doktoru gerçekleştirmekti.

Ancak, ünlü deyimdeki gibi evdeki hesap çarşıya uymadı. İş sağlık alanına gelince, mühendislerin öngöremediği çok sayıda sorunla karşılaşıldı. Öncelikle sağlık verileri yapay zeka çalışmalarında tercih edilen ve yapılandırılmış veri denilen, verinin hangi bağlamda, hangi nedenle, ne zaman, ne için, kim tarafından toplandığı gibi bilgileri hatasız olarak sunan verilerden oluşmuyordu. Verilerin %80'e yakın oranda yapılandırılmamış veriler olduğu görüldü. Serbest anlatıma dayalı, dilbilgisi kurallarına uymayan, kısaltmalarla dolu, çoklu anlamlar çıkarılabilen ifadeler içeren metinsel kayıtlar baş edilmesi olanaksız bir karmaşaya sahipti. Bir anlamda yapay zeka doktorların dağılık okunması güç ve fıkralara konu



olan yazılarına yenik düştü. Dil işlemeyi zorlaştıran bu teknik sorunlar dışında, kayıtlardaki tıbbi notların yetersizliği ve eksik verilerden kaynaklı beklenmedik sorunlar sorunu büyüttü. Bu yetmezmiş gibi, işbirliği yapılan ve sağlık kayıtlarının kullanıldığı MD Anderson, proje yürürken hastane kayıt sisteminde yaptığı bir değişiklik ile Watson yazılımının büyük yara almasına yol açtı. Kullanılan klinik bilgilerin eski olgulardan elde edilmesi de doğruluk oranlarında düşmelere neden oldu.

Dr.Watson projesinin başarısız şekilde sonlanması

sadece unsurlara bağlamak elbette yetersiz olur. Konuyla ilgili yapılmış değerlendirmelere bakıldığında şirketin stratejik hatalarının büyük rol oynamış olduğu görülüyor. Uzmanların dile getirdiği nedenlerin başında IBM'in gerçekleştiremeyecek vaatlerde bulunarak hayal kırıklıkları yaratması, sorunları tek tek çözmek yerine bir seferde tümünden çözüme arayışı, kaliteli veri toplamaya yeterli zaman ayırmaması, önceliği pazarlamaya vermesi, Google ve Apple gibi devlerle rekabette olması nedeniyle hızlı hareket etmek zorunda kalması ve hedefine ulaşamaması geliyor.

Medyada sıkça çıkan güven kırıcı haberlerin de bu süreçte etkili olduğu belirtiliyor.

Dr.Watson projesi, sağlıkta yapay zeka çalışmalarında karşılaşılan en önemli engellerinden biri olan klinisyen ve mühendisler arasındaki sorunlu ilişkilere ait derslerle de doludur. Klinisyenler yoğun iş gücü altında yıllar içinde geliştirdikleri tempolu hizmet pratiklerini etkileyecek en küçük bir aksaklığa karşı tahammülsüzdürler. İşlem basamaklarındaki fazladan bir tıklama bile direnç nedeni olabilmektedir. Watson'un klinik iş yükünü azaltacağı yönündeki vaadine rağmen bunu sağlayamaması klinisyen tarafındaki desteği zaman içinde azaltmıştır. Uygulamanın günlük pratiğe ek yük getirmemesi gerekiyordu. Program bunu çok dikkate almadığından klinikte kabul görmesi istenilen hızda olmadı. Hekimler yazılımı kullanmaya çalışırken hastalarla ilgilenmeye zamanları kalmadı.

Yenilikçi yazılımların tümü için geçerli olan güven oluşturma konusunda da IBM Watson proje yöneticilerinin hatalar yaptıkları söylenebilir. Yapay zeka yazılımlarının temel sorunlarından biri olan "kara kutu sorunu" güven oluşturmaya engelledi ve ürünün yaygın klinik uygulamasına engel oluşturdu. Kara kutu, yapay zeka algoritmalarının sonuca nasıl ulaştıklarının bilinmemesi durumuna verilen isimdir. Örüntü tanıma üzerine kurulu algoritmalar bu örüntüyü çıkarabilmek için binlerce

özellikten yararlanmaktadır. Bu özelliklerin bize göre anlamlı olmaları da gerekmemektedir. Ancak bu durum kanıta dayalı, neden -sonuç ilişkileri içinde karar veren hekimler için çoğu zaman kabul edilebilir değildir. Bu gerçeğe rağmen şirket, kanaat önderlerini ikna etme gibi güven sağlayıcı olabilecek yollara da baş vurmadı. Hatta klinisyenleri işin içine sokmadan sadece bize inanın demekle yetinildiği eleştirileri bile bulunuyor. Watson belki de bu nedenle üretildiği ABD'den çok bunu bir pazarlama unsuru olarak kullanan Uzak Asya ülkelerinde tercih edilen bir ürün olmuştur.

Yaşanan gelişmeler IBM'in, makinelerin öğrenme şekli ile doktorların çalışma şekli arasındaki temel farkları göz ardı ettiğini ortaya koymaktadır. Makinalar tanımlanan algoritmaları ve bu algoritmalara uyum gösteren yeni verileri kullanırken belirsizlik durumlarına karşı oldukça hazırlıksızdır. Buna karşın tıbbın en başat özelliklerinden bir olan belirsizlik ve hızla değişen durumlarda hekimlerin hızlı karar verebilme becerileri onlara eşsiz bir üstünlük vermektedir. Watson'ın düşüncesi ise istatistiklere dayanıyor ve verebileceği karar istatistiksel bir yalnızlığa sahip. IBM sağlıktaki belirsizlik sorununu önemsemedi ve hekimlerin önceki kararlarını algoritmaları işletmede yeterli buldu.

Yapay zeka ile çalışan makinalar öğrenme sürecinde

kullanılan eğitim setlerine bağımlı durumdadır.

Bir başka şekilde ifade edecek olursak makinanın doğruluğu, belirli bir evrende gözlenen ve o sınırlar içerisinde doğru olarak işaretlenmiş verilerle sınırlıdır. Evren değiştiğinde algoritma çalışmayabilir. Eğitim setleri ile test edilen verinin aynı kaynaktan gelmesi Dr.Watson projesinin bir başka kısıtı olmuştur. Bunun bir sonucu olarak farklı merkezlerden yapılan yayınlarda hekimlerin kararları ile Watson'nun kararları arasındaki uyum %43 ile 83 arasında kalmaktadır. Ek olarak tıp literatüründe yayın politikaları ile ilgili sorunlar da verinin yanlışlığına yol açabilir. Söz gelimi literatür genellikle belirli dönemlerde odaklanılan ve adeta popüler olan konuları ve daha çok olumlu araştırma sonuçlarını yayınlama eğilimindedir. Bu ve buna benzer yan tutan veriler (bias) aldatıcı sonuçlar üretebilir.

Şimdilik rafa kaldırılmış olan IBM Watson projesine ne kadarlık bir kaynak ayrıldığı bilinmemektedir. Texas Üniversitesi tarafından 2016 yılında yapılan bir denetim, kanser merkezinin projeyi iptal etmeden önce projeye 62 milyon dolar harcadığını belirlemiştir. Bu büyüklüklerde harcamalar yapılmış ve sağlıktaki yapay zeka çalışmaları açısından büyük bir hayal kırıklığı olan projenin kazandığı birkaç başarıya da değinmek yerinde olacaktır.



Yazılım ekibinin genetik alanda geliştirdiği Watson for Genomics projesi önemli bir başarı öyküsüdür. Belirsizlik içermeyen veri setlerinin kullanıldığı alanda yapay zeka algoritmaları öngörülerinde yüksek başarılar elde etmiş, günlük pratiği hızlandıran yararlı araçlar olarak kabul görmüşlerdir.

Watson projesi ile ilgili soruların sıcak tartışması sürerken geniş dil modellerinin (Chat Gpt vb) büyük bir hızla devreye girmesi sağlıktaki yapay zeka gündemini yeniden alevlendirdi. Bu konudaki olası gelişmeler de farklı yazıların konusu olabilir.

Dr. Watson'un öyküsü bize gelecekteki yapay zeka çalışmaları için önemli dersler içeriyor. Kilidi açacak anahtarın klinisyen ve mühendislerin birbirlerini anlamaya daha fazla zaman ayırmaları olduğunu düşünüyorum. Hekimler nasıl düşünür ve karar verir sorusu daha iyi araştırılması gereken bir soru. Belirsizlik yönetimi belki de geleceğin bilimi olacak.

KAYNAKLAR:

1. <https://www.nytimes.com/2021/07/16/technology/what-happened-ibm-watson.html>
2. <https://medcitynews.com/2021/04/why-ibm-watson-health-could-never-live-up-to-the-promises/>
3. <https://blog.sepstream.com/reasons-why-ibm-watson-flopped-in-the-healthcare-industry/>
4. <https://spectrum.ieee.org/how-ibm-watson-overpromised-and-underdelivered-on-ai-health-care>
5. <https://www.quora.com/Why-did-IBM-Watson-fail>
6. The Digital Doctor: Hope, Hype, and Harm at the Dawn of Medicine's Computer Age (McGraw-Hill) 2015, 1st ed.
7. Zhao X et al. Concordance between treatment recommendations provided by IBM Watson for Oncology and a multidisciplinary tumor board for breast cancer in China Jpn J Clin Oncol. 2020 Aug 4;50(8):852-858.



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



talpa_org



talpa_org



talpaorg

AVRUPA HAVA SEYRÜSEFER EMNİYETİ TEŞKİLATI (EUROCONTROL) VE TÜRKİYE'NİN FİNANSAL POZİSYONU



Dr. Arif TUNCAL

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



Kemal KOYUNCU

Hava Trafik Kontrolörü
Teorik Bilgi & Uygulamalı
İş Başı Eğitmeni



Osman Atilla ALTINTAŞ, MSc

Türkiye Hava Trafik
Kontrolörleri Derneği
Hava Trafik Kontrolörü

HAVACILIK SEKTÖRÜ KÜRESEL ÖLÇEKTE FAALİYET GÖSTEREN, YÜKSEK DERECEDİ KOORDİNASYON VE STANDARDİZASYON GEREKTİREN BİR ALANDIR. ULUSLARARASI HAVACILIK KURULUŞLARI KÜRESEL HAVACILIK KURALLARININ VE STANDARTLARININ BELİRLENMESİ, UYGULANMASI VE DENETLENMESİ SÜREÇLERİNDE MERKEZİ BİR KONUMDA YER ALIR. BU KURULUŞLAR ÜLKELER ARASI İŞBİRLİĞİ VE BİLGİ PAYLAŞIMINI TEŞVİK EDEREK SEKTÖRDEKİ GELİŞMELERİ VE YENİLİKLERİ DESTEKLERLER. AYRICA SEKTÖRDEKİ GÜVENLİK, UÇUŞ EMNİYETİ, VERİMLİLİK VE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ SAĞLAMAK AMACIYLA KRİTİK BİR ROL OYNAMAKTADIRLAR.

Önde gelen uluslararası havacılık kuruluşları arasında Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization - ICAO), Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association - IATA), Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (European Union Aviation Safety Agency - EASA), Uluslararası Havalimanları Konseyi (Airports Council International - ACI) ve Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (European Organisation for the Safety of Air Navigation - EUROCONTROL) bulunmaktadır. ICAO Birleşmiş Milletlere bağlı bir kuruluş

olarak, küresel sivil havacılık standartlarının belirlenmesi ve uygulanmasında lider rol oynar. IATA ise havayolu şirketlerini temsil ederek hava taşımacılığı endüstrisinin ekonomik ve sosyal gelişimini teşvik eder. ACI dünya genelindeki havalimanlarını temsil ederek havalimanı operasyonlarının verimliliğini ve güvenliğini artırmaya yönelik çalışmalar yürütür. EASA Avrupa Birliği içerisinde sivil havacılık emniyeti politikalarını belirlemek ve uygulamaktan sorumludur. EUROCONTROL ise Avrupa'daki hava trafik yönetimi sistemlerinin koordinasyonunu sağlayarak hava trafiğinin emniyetli ve etkin bir şekilde yönetilmesini amaçlar.

EUROCONTROL 1960 yılında kurulmuş bir

hükümetler arası organizasyon olarak 41 üye ve iki gözlemci statüdeki devlet ile Avrupa'nın hava sahasının yönetiminde kilit bir rol oynamaktadır. Organizasyonun temel amacı Avrupa hava sahasındaki hava trafiğini optimize ederek gecikmeleri azaltmak, maliyetleri düşürmek ve çevresel etkileri en aza indirmektir. EUROCONTROL'un faaliyet alanları geniş bir yelpazeye yayılmaktadır. Bu alanlar arasında hava trafik kontrol hizmetleri, hava sahası tasarımı ve kapasite yönetimi, uçuş verilerinin analizi ve paylaşımı, havacılık emniyeti ve güvenliğinin sağlanması, araştırma ve geliştirme projeleri ve kriz yönetimi bulunmaktadır. Ayrıca, kapasite geliştirme programları ile Lüksemburg'da

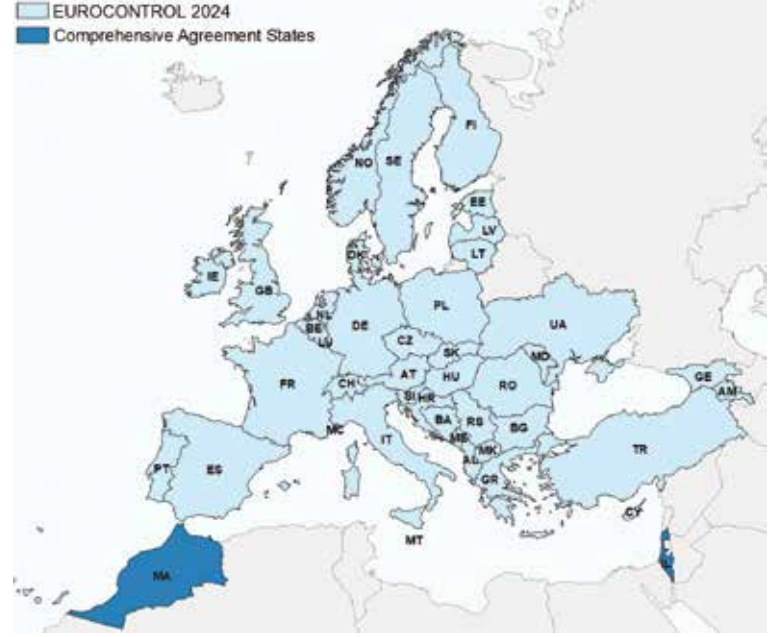
bulunan Havacılık Eğitim Merkezinde (Aviation Learning Centre -ALC) eğitim hizmetleri sunulmaktadır. Organizasyonun merkezi Brüksel'de yer almakta olup Maastricht Hava Trafik Kontrol Merkezi (Maastricht Upper Area Control Centre- MUAC) gibi operasyonel birimlere de sahiptir. MUAC Belçika, Hollanda, Lüksemburg ve kuzey Almanya'nın üst hava sahasını yönetmekte ve Avrupa'nın en yoğun hava sahalarından birinde hava trafik hizmetleri sunmaktadır.

Türkiye EUROCONTROL'e 1 Mart 1989 tarihi itibarıyla 10'uncu üye olarak katılmıştır. Bu üyelik Türkiye'nin hava trafik yönetimi konusundaki uluslararası standartlara uyum sağlamasına ve Avrupa hava sahası ile entegrasyonunu güçlendirmesine olanak tanımıştır. EUROCONTROL üyesi devletler, teşkilat bünyesindeki faaliyetlere Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcı (Air Navigation Service Provider- ANSP) kuruluşlar ile katılmaktadır. Bahse konu ANSP'lere sahip 41 üye devlet arasında hava seyrüsefer hizmetlerini, havalimanı işletmeciliği bünyesi altında sürdüren tek ve son ANSP örneği Türkiye'dedir. Diğer bütün üye devletler yıllara yayılan dönüşümlerde bu süreci tamamlamış ve özerk ANSP'lere sahip olmuşlardır.

Türkiye, EUROCONTROL çatısı altında gerçekleştirilen projelere aktif olarak katılmakta ve Avrupa hava sahasının daha güvenli, verimli ve

sürdürülebilir hale getirilmesine katkıda bulunmaktadır. SESAR (Single European Sky ATM Research) programlarında aktif olarak yer alan Türkiye EUROCONTROL'ün havacılık endüstrisindeki en son teknolojik gelişmeleri ve yenilikleri araştırmak, geliştirmek ve uygulamak için kurulan İnovasyon Merkezinde de (Innovation Hub) uzun yıllardır çalışmalar yapmaktadır. 2012 yılında İstanbul Kontrol Sahası RNAV uygulamaları, 2017-2018 yıllarında İstanbul Havalimanının açılışıyla birlikte hazırlanan yeni hava sahası düzenlemeleri, 2019-2022 yılları arasında İstanbul ve Ankara Esenboğa Havalimanları paralel yaklaşma operasyonlarına yönelik hava sahası düzenlemeleri ile Türk hava sahası serbest rota uygulamaları, 2023-2024 yıllarında İstanbul havalimanı Üçlü pist operasyonları ve Antalya Havalimanı paralel pist operasyonları çalışmaları EUROCONTROL İnovasyon Merkezinde yürütülmüştür.

EUROCONTROL bünyesinde yer alan Yol Ücretleri Merkez Ofisi (Central Route Charges Office- CRCO) üye devletler adına hava sahası kullanım ücretlerinin hesaplanması, tahsil edilmesi ve dağıtılması süreçlerini yürütmektedir. CRCO hava sahası kullanım ücretlendirmesi konusunda şeffaflık ve adaletin sağlanmasına katkıda bulunarak, hava trafiği yönetim sistemlerinin sürdürülebilir finansmanını destekler.

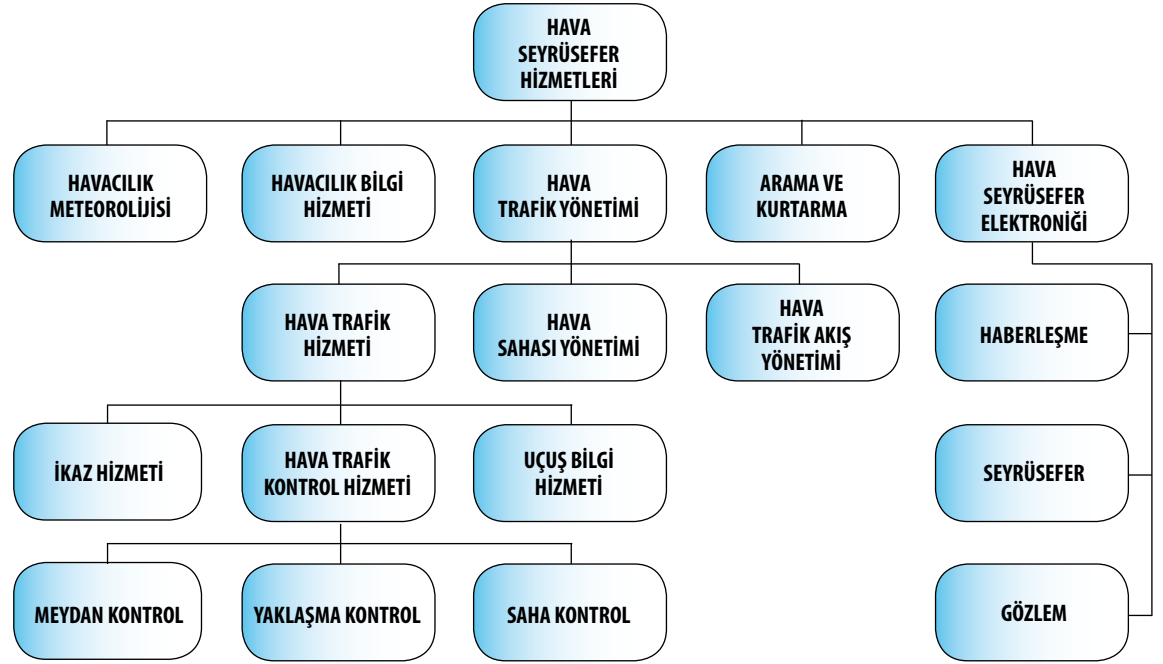


Bu finansman sürecinde hava sahası kullanım ücretlerine dair Çok-taraflı Anlaşmayı imzalayan devletler ücretlerin ve maliyet tabanlarının hesaplanmasına ilişkin ortak bir politika benimsemek üzere anlaşmışlardır. Bu çerçevede, devletler "En-Route Ücretler Maliyet Tabanı Tespit ve Birim Fiyatların Hesaplanması Esasları"nı kabul etmişlerdir. Bu esaslar, EUROCONTROL yol ücretleri sistemine özgü diğer yöntemleri dikkate almak üzere yapılan her türlü değişiklik saklı kalmak kaydıyla, ICAO'nun 9082 sayılı belgesinde yer alan "ICAO's Policies on Charges

for Airports and Air Navigation Services" ile 9161 sayılı belgesinde yer alan "Manual on Air Navigation Services Economics" metninin güncel sürümlerinde tanımlanan esaslara dayanmaktadır. Âkit devletler kendi adlarına ve hesaplarına tahsil edilen miktarların belirlenen esaslar uyarınca tespit edilmiş en-route maliyetlerin finansmanında kullanılmasını taahhüt ederler ve bu konularda EUROCONTROL tarafından kabul edilen kurallara uyuyor olarak değerlendirilmektedir.

Maliyetler çeşitli gider türlerine göre ayrıntılı bir

şekilde sınıflandırılmaktadır. Bu maliyetler, personel maliyetleri, personel maliyetleri haricindeki diğer işletme maliyetleri, amortisman ve sermaye maliyeti gibi kategorilere ayrılmaktadır. Her bir maliyet türü hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanması açısından önemli finansal bileşenler içermektedir. Birinci maliyet türü olan personel maliyetleri brüt ücret, fazla mesai ücreti, sosyal güvenlik sistemlerine işveren primi, emekli aylıklarına ve diğer sosyal haklara ilişkin maliyetleri kapsar. Emeklilik maliyetleri yürürlükteki emeklilik rejimi veya ulusal yasalara göre hesaplanmaktadır. İkinci kategori olan personel maliyetleri haricindeki diğer işletme maliyetleri, dışarıdan satın alınan hizmetler, malzeme, enerji, kamu hizmetleri, bina kiralari, donanım ve tesisat, bakım, sigorta ve seyahat masraflarını içermektedir. Bu maliyetler en-route hizmetleri sağlamakta kullanılan mal ve hizmetlerin alımını kapsar. Üçüncü maliyet kategorisi olan amortisman sabit varlıkların değer kaybını yansıtan bir maliyet unsurudur. Sabit varlıklar arasında arazi, yazılım, teçhizat ve binalar bulunur. Amortisman maliyetleri en-route hizmet sağlama amacıyla kullanılan sabit varlıkların tamamı ile ilişkilidir. Sabit varlıkların değeri beklenen faydalı ömürleri dikkate alınarak eşit paylı amortisman yöntemi ile amorti edilmektedir. Son olarak, sermaye maliyeti kurumların finansal yapılarını



Şekil 1. ATM ve ANS

desteklemek ve sürdürülebilirliği sağlamak için gereken finansal kaynağın maliyetini ifade eder. Bu dört maliyet kategorisi, hava seyrüsefer hizmetleri sağlayan kurumların maliyet yapısını anlamak ve yönetmek için kritik öneme sahiptir. ANSP'ler bu maliyetlerin doğru bir şekilde hesaplanmasını ve yönetilmesini sağlamak amacıyla belirli maliyet tabanları ve hesaplama yöntemleri kullanmaktadır. Bu çerçevede en-route hizmetler maliyeti havacılık sektöründe önemli bir maliyet unsuru olarak değerlendirilmekte ve havayolu işletmeleri ile ANSP'ler arasında şeffaf bir finansal ilişkiyi temsil etmektedir.

Maliyetler hava trafiğinin emniyetli ve verimli bir şekilde yönetilmesi için gerekli olan hava trafik yönetimi (Air Traffic Management- ATM) gibi hava

seyrüsefer hizmetlerini (Air Navigation Service- ANS) ve bu hizmetlere ilişkin finansmanı kapsar. Hava seyrüsefer hizmetleri hava trafik kontrol hizmeti merkezde olmak üzere çeşitli hizmetlerden oluşmaktadır (Bknz Şekil 1).

EUROCONTROL'un önemli bir diğer fonksiyonu performans değerlendirme faaliyetleridir. Bu faaliyetin somut çıktısı olarak, Performans İnceleme Komisyonu (Performance Review Commission- PRC) himayesinde Performans İnceleme Ünitesi (Performance Review Unit- PRU) Hava Trafik Yönetimi Maliyet Etkinliği Kıyaslama Raporlarını (ATM Cost-Effectiveness [ACE] Benchmarking Reports) yayınlamaktadır. ACE Kıyaslama Raporu, ANSP'lerin

maliyet etkinliğini ve verimliliğini değerlendiren yıllık bir rapordur. Bu raporda, ANSP'lerin belirli bir yıl içindeki maliyet etkinliği ve verimlilik performansı çeşitli maliyet ve performans göstergeleri kullanılarak analiz edilir. Ayrıca üye devletin havacılık sistemindeki düzenleyici unsurları, kurumsal yapıları ve ANSP idari yapıları da incelenir. Hem en-route hem de terminal seyrüsefer hizmetlerini kapıdan-kapıya (gate-to-gate) prensibine uygun olarak kapsayan bu rapor, ANSP'lerin doğrudan kontrolü altında olan ATM/CNS hizmeti sağlama maliyetlerine "Financial Cost Effectiveness" altında odaklanır. Bunun yanında hizmet kalitesinin optimal olmamasından kaynaklanan maliyetler de "Economic Cost Effectiveness" altında dikkate ayrıca alınır. Rapor, maliyet

etkinliğini analiz etmek için bir performans çerçevesi sunar ve bu çerçeve özellikle verimlilik, istihdam maliyetleri ve destek maliyetleri gibi üç ana performans unsuru üzerinde durur.

ACE Raporu, n yılına ait hesapların n+1 yılında kesinleşmesi sonrası toplanan veriler üzerinden bir kıyaslama sunar. Verilerin toplanması ve detaylı analiz çalışmalarının ve taraflarla istişare süreçlerinin tamamlanmasıyla n yılında ait rapor n+2 yılında yayınlanır. Bu sebeple 2024 yılında yayınlanan rapor, 2022 yılına ait verileri analiz etmektedir. EUROCONTROL genelinde Ülkemizin hizmet büyüklüğüne denk 5 büyük devlet Fransa, Almanya, İngiltere, İspanya ve İtalya'dır. Ülkemizle birlikte bahse konu beş ülkenin maliyetleri toplamı, EUROCONTROL genelindeki toplam maliyetin %60'ını oluşturmaktadırlar. Aşağıda 2022 yılı verilerini analiz eden güncel ACE Raporundan bazı önemli performans göstergeleri seçili ülkelere göre paylaşılmıştır. Hava trafik kontrolörü (Air Traffic Controller- ATCO) istihdam maliyetleri ve ATCO üretkenlikleri sistemin performans ölçümünün merkezinde olması sebebiyle veriler bütünüyle bu metriklerle göre hesaplanmaktadır. Verilerin daha iyi anlaşılması adına, Tablolar öncesinde birtakım kavramlar ve metrikler kısaca açıklanmıştır.

Bileşik Uçuş Saati (Composite flight-hour):

Uçuşun çeşitli safhalarına göre kontrollü uçuş saati ve aletli uçuş kuralına (Instrument Flight Rule-IFR)¹ göre uçuş gerçekleştiren trafiklerin meydan hareketi sayılarından hesaplanan kapıdan-kapıya trafik çıkışı metriğidir.

Destek Maliyet Oranı (Support Cost Ratio):

Toplam hizmet sunumu maliyetlerinin ATCO'ları çalıştırma maliyetlerine oranı, başka bir deyişle, ATCO'ları çalıştırmak için harcanan her bir lira karşılığında diğer maliyetlere (diğer personel maliyetleri, personel dışı işletme maliyetleri ve sermayeyle ilgili maliyetler dahil) harcanan ek lira miktarını ifade eder. Maliyet oranının düşük olması iyi performansın göstergesidir.

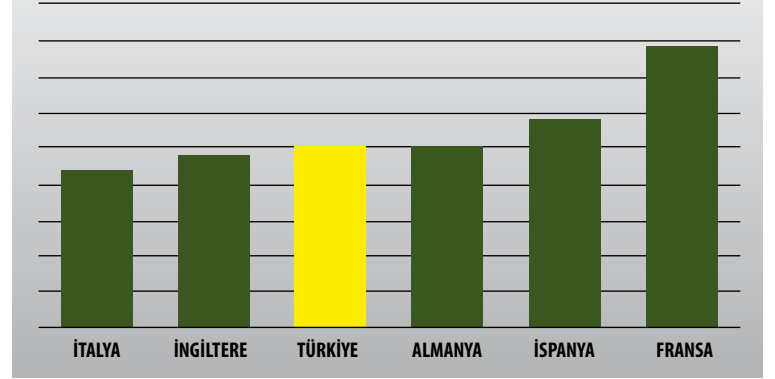
ATCO-Saati Başına Bileşik Uçuş Saati (Composite flight-hours per ATCO-hour):

ATCO saatlik üretkenliğini gösterir, trafik çıkışı ölçüsünün (bileşik uçuş saati cinsinden ölçülür) ATCO'ların operasyonel görevde harcadığı saatlere oranı anlamına gelir.

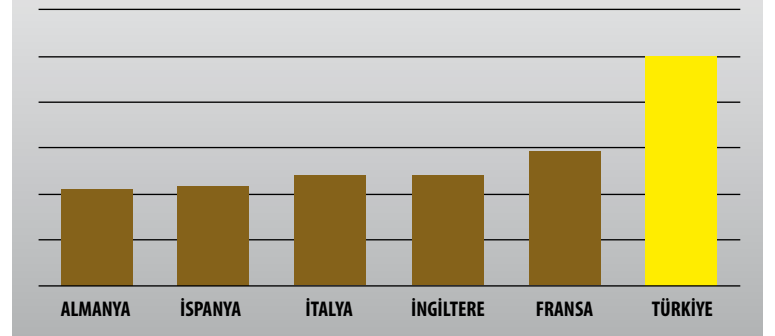
**Bileşik Uçuş Saati Başına
ATCO İstihdam Maliyeti
(ATCO employment costs
per composite flight-hour):** ATCO'nun çıktı birimi başına istihdam maliyeti, ATCO'ların istihdam maliyetlerinin trafik çıkışı metriğine (bileşik uçuş saatleri cinsinden ölçülür) oranı anlamına gelir.

**Toplam Hizmet Maliyeti
(ATM/CNS Provision
Costs):** Bütün safhaları kapsayacak şekilde hava

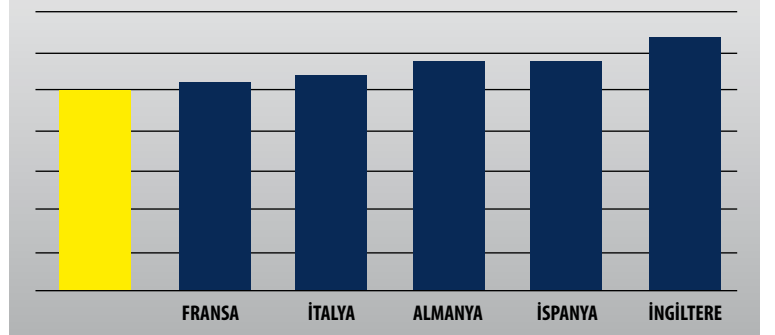
BİLEŞİK UÇUŞ SAATİ



ATCO İSTİHDAM GİDERİ BAŞINA DİĞER GİDERLER



ATCO-SAATİ BAŞINA BİLEŞİK UÇUŞ SAATİ



seyrüsefer hizmeti sunmanın toplam maliyetidir.

Ülkemizde ANSP olarak Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü

(DHMİ) hizmet vermektedir. ACE raporlarına baktığımızda DHMİ tarafından kontrol edilen kıtasal hava sahası boyutu 982.000 km²'dir ve bu boyutuyla ➤

1. Aletli uçuş kuralı (Instrument Flight Rule- IFR), pilotların uçağı görsel referanslar yerine uçaktaki aletlere dayanarak uçuşu gerçekleştirdiği bir uçuş kuralıdır. Günümüzdeki ticari yolcu ve kargo uçuşları başta olmak üzere hemen hemen tüm uçuşlar bu kurala göre yapılır.

Avrupa hava sahasının %12,7'sini oluşturmaktadır. Avrupa ANSP ortalaması ise 354,278 km²'dir. Görevli hava trafik kontrolörü sayısı da EUROCONTROL kapsamında toplam görevli kontrolör sayısının yaklaşık %10'unu oluşturmaktadır. Yapılan akademik bir çalışmada yer alan 2018 verilerine göre Avrupa ANSP'lerdeki operasyonel hava trafik kontrolörü ortalaması 473, toplam personel ortalaması ise 1522'dir. Yani ANSP'lerde 1 hava trafik kontrolörüne karşılık ortalama 2 diğer personel istihdam edilmektedir.

Avrupa genelinde ANSP'lerde hava trafik kontrolörünü bir saat çalışma maliyeti ortalama 133 Euro'dur. Hava seyrüsefer hizmet sağlayıcı statüsünün yanı sıra aynı zamanda havalimanı işleticisi de olan DHMİ'de ise bir saat çalışma maliyeti 49 Euro olarak tespit edilmiştir (Bknz Grafik 1).

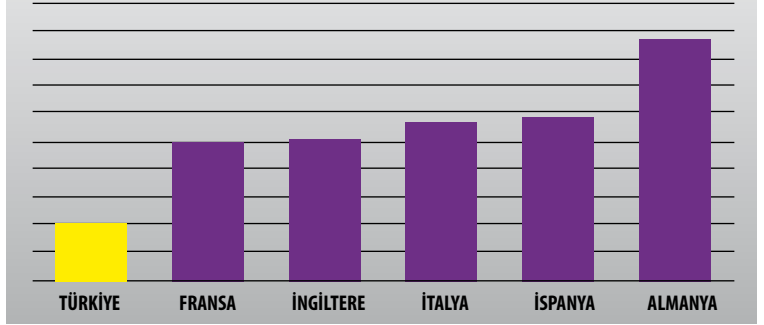
Kontrol edilen toplam aletli uçuş kuralına (IFR) göre uçuş gerçekleştiren trafiklerin uçuş saati 2022 yılında DHMİ için 1.334.764 saattir. Bu değer DHMİ'yi Avrupa'da 3'üncü Sıraya yerleştirmiştir. Başka bir analizde ise hizmet sağlayıcı tarafından kontrol edilen IFR trafiklerin iniş ve kalkış sayıları tespit edilmiş ve DHMİ 1.178.562 trafikle Avrupa'da 6'ncı sırada olmuştur. DHMİ, kontrol edilen trafik sayısı ve saatleri olarak DFS (Almanya), ENAV (İtalya) ve NATS (Birleşik Krallık-UK)'a çok yakınken hizmet maliyetlerine bakıldığında geride kalmaktadır (Bknz Grafik 2).

Benzer durumlar CRCO

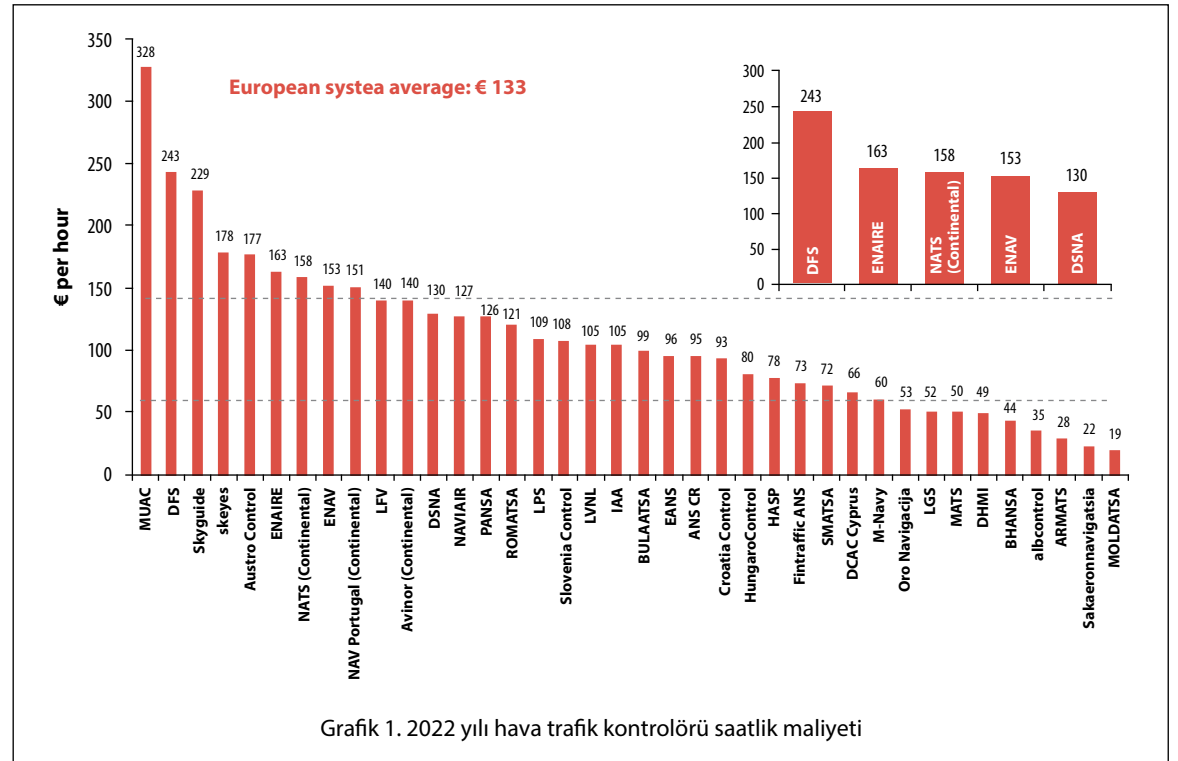
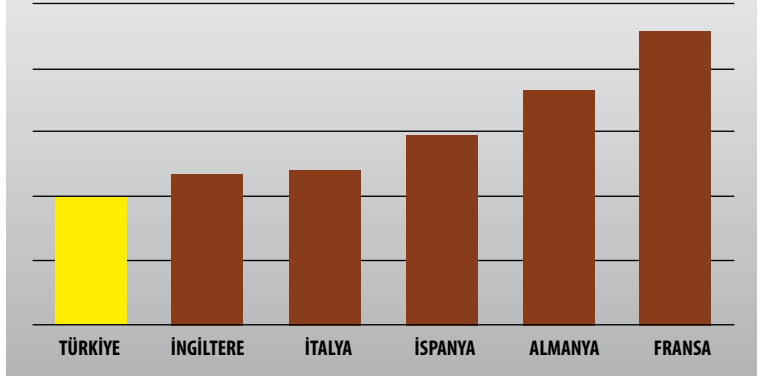
tarafından hazırlanan 2023 raporunda da görülmektedir. Türkiye Avrupa genelinde üretilen toplam hizmetin %11,66'sını üretmektedir. Bu oran Türkiye'yi %12,65 oranına sahip olan Fransa'dan sonra en fazla hizmet üreten 2'nci ülke yapmaktadır. Ödemeler açısından baktığımız zaman ise toplam faturalandırılan miktarın sadece %5,78'ini Türkiye almıştır. Hizmette 2'nci sırada yer alan Türkiye ödemelerde bu oran ile 6'ncı sırada yer almıştır (Bknz. Tablo 1).

Sonuç olarak, Türkiye 1989 yılında EUROCONTROL üyesi olarak hava trafik yönetiminin geliştirilmesine yönelik önemli bir adım atmıştır. Günümüzde EUROCONTROL üyesi diğer ülkeler gibi Türkiye'nin de hava trafik yönetiminde benzer yapılandırma süreçlerine

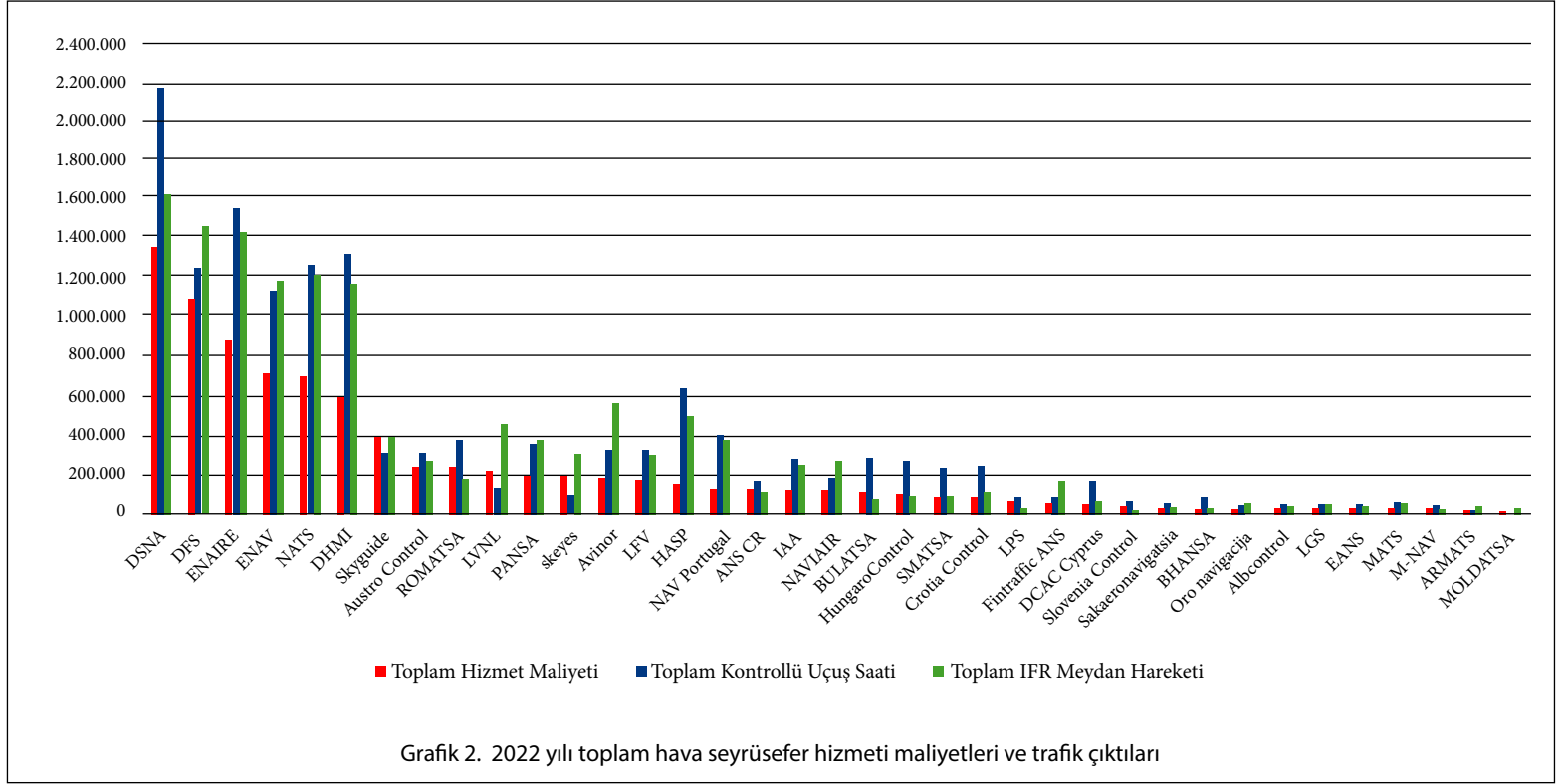
BİLEŞİK UÇUŞ SAATİ BAŞINA ATCO İSTİHDAM MALİYETİ



TOPLAM HİZMET MALİYETİ



Grafik 1. 2022 yılı hava trafik kontrolörü saatlik maliyeti



girmesi Avrupa'nın en büyük ve en yoğun hava sahalarından biri olarak sunduğu hizmetin karşılığını kayıpsız bir şekilde ekonomimize kazandırılması açısından kritik bir öneme sahiptir. Bu adım hem Türk havacılığının gelişimini destekleyecek hem de havacılık sektöründe küresel bir güç olan ülkemizin konumunu daha üst noktalara çıkartacaktır.

Tablo 1. En fazla hizmet üreten ve ödeme miktarı olan ülkeler						
	Hizmet	%	Sıralama	Ödeme miktarı	%	Sıralama
Fransa	21,088	12,65%	1	£1.542.452.935,00	16,95%	1
Türkiye	19,446	11,66%	2	£526.009.590	5,78%	6
Almanya	13,73	8,23%	3	£989.510.984,00	10,87%	3
UK	11,919	7,15%	4	£1.019.988.706,00	11,21%	2
İspanya	12,452	7,47%	5	£677.185.430,00	7,44%	5
İtalya	10,618	6,37%	6	£758.548.535,00	8,33%	4
EUROCONTROL Toplamı	166,752			£9.102.439.239		



KAYNAKLAR:

- EUROCONTROL (2020). Central Route Charges Office-Principles for establishing the cost-base for en route charges and the calculation of the unit rates
- EUROCONTROL (2024). ACE Benchmarking Report 2024 Edition-Report Commissioned by the Performance Review

- Commission
- EUROCONTROL (2024). Report on the Operation of the Route Charges System in 2023
- Standfub, T., & Schultz, M. (2018). Performance Assessment of European Air Navigation Service Providers. 2018 IEEE/AIAA 37th Digital Avionics Systems Conference (DASC).

BİYOLOJİK YAPIMIZIN İNANÇLARIMIZDAN ETKİLEDİĞİNİ BİLİYOR MUSUNUZ?



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



İNSAN BEDENİ VE ZİHNİ, ZAMAN ZAMAN BİZİ ŞAŞIRTACAK KADAR KARMAŞIK VE GİZEMLİ. PLASEBO ETKİSİ DE BU GİZEMLİ OLGULARDAN BİRİ. YANI KİŞİNİN TEDAVİYE İNANMASIYLA KENDİNİ DAHA İYİ HİSSETMESİ DURUMU. İYİLEŞME, KİŞİNİN İNANCINDAN KAYNAKLANIYOR. BURADA İNANCIN GÜCÜNÜN OLDUKÇA BÜYÜK OLDUĞUNU GÖRMEKTEYİZ. BAZEN SÖZ İLAÇTIR, İNSANA İLAÇ GİBİ GELİR...

Kelimelerin gücü tarih boyunca birçok kültürde ve inanç sistemlerinde öne çıkmıştır. Örneğin şifalı dualar binlerce yıldır çeşitli kültürlerde kullanıldı. İnsanlar kelimelerin sadece bedeni değil, aynı zamanda ruhu ve zihni iyileştirebileceğine inandılar. Bunun en iyi örneğini Anadolu'da "kocakarı ilacı" olarak bilinen uygulamalarda ya da vücut ağrılarına karşı okunan

bazı dualarda da görmek mümkün. Hepimiz hasta oluruz ve doktora gideriz. Elimize bir reçete tutuşturulur. Orada yazan ilaçları alınca da iyileşiriz. Çünkü doktorumuza ve yazdığı reçeteye güvenimiz sonsuz. Oysa belki de yazdığı ilaçların çoğu tam isabetli ilaç değil!

Görüyoruz ki aslında plasebonun fiziksel anlamda tedaviye yönelik bir gücü yok. Sahip olduğu tedavi gücünü, tamamen, hastanın,

verilen ilacın işe yarayacak ilaç olduğunu düşünmesinden almakta. Yani plasebo etkisi beynin biyolojimize oynadığı bir tür oyun. Bu oyun da bize inancın insan hayatında aslında ne kadar büyük bir önemi olduğunu gözler önüne seriyor.

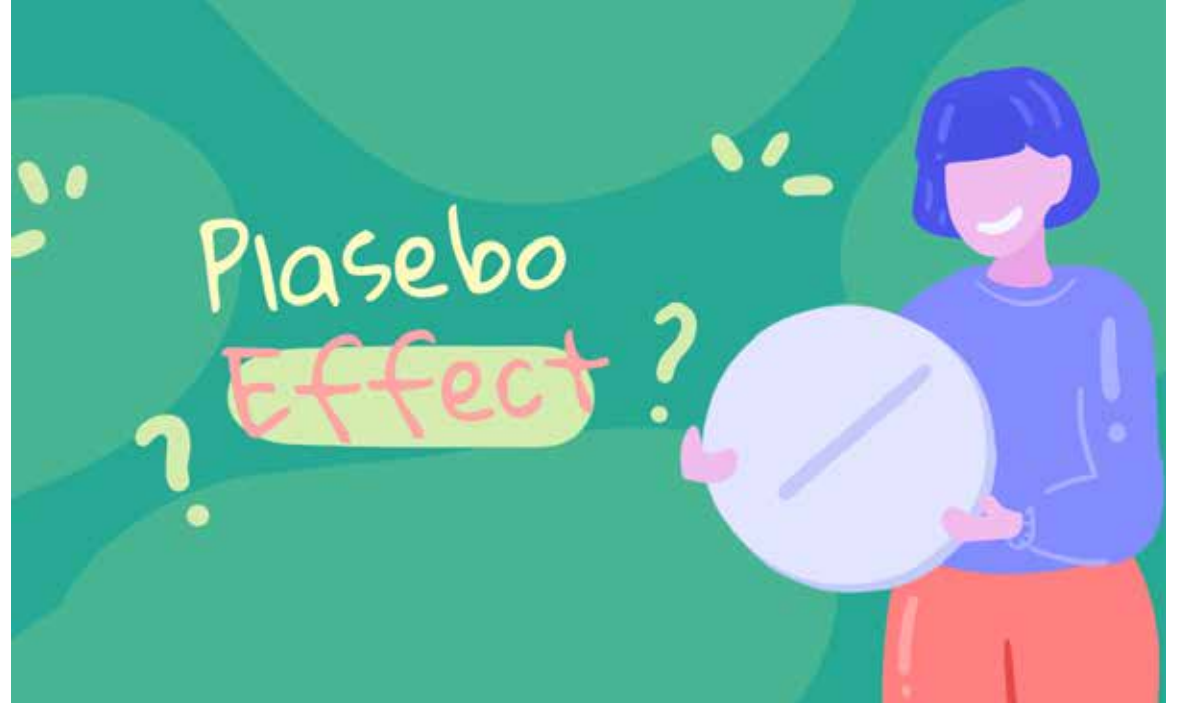
Sözü şuraya getireceğim. Günümüze baktığımızda, gerçekte herhangi bir tedavi etkisi bulunmayan fakat gücünü iyileştireceği inancından alan şifacıların plasebo

etkisi yarattığını görüyoruz. Beklentiler algıyı etkiler. Bu nedenle, şifacının yolu gibi bir takım psikolojik tedavi yöntemlerinin sizi daha iyi hissettireceğini düşünüyorsanız, onu aldıktan sonra kendinizi daha iyi hissedebilirsiniz. Şifacıya duyulan güven ve onunla kurulan ilişkinin algılanış şekli ve kişide yarattığı her türlü etki, bireyin iyileşme sürecine olan bakış açısını, süreçten beklentisini ve iyileşmeye olan inancını etkiler. Dolayısıyla, kısmen de olsa şifacının etkisi aslında bir plasebo etkisidir. Burada da yine inanç devreye girmekte. İyileşmeye ve iyileştiriciye duyulan inanç.

İşin içinde bir de telkin var. İnsanı motive edecek konuşmalar yapmak, ona cesaret vererek belirli bir eyleme teşvik etmek çoğu zaman davranışı yönlendirmenin etkili bir yöntemi olmuştur. İşte buna telkin diyoruz. Telkin, “bir kimseye bir fikri aşılama, aşlayıp zihnine sokma, öğretmedir. Görüldüğü üzere şifacıların hastaları motive eden konuşmaları ve telkine varan yönlendirmeleriyle insanlar üzerinde psikolojik bir etki yarattıkları açık.

Peki ama, plasebonun aldatmaca etkisi de bulunmuyor mu sizce? Buna ben değil siz cevap verin istiyorum.

Mademki anlamı “Hoşnut etmek” ise kişiyi hoşnut ediyor; ama aynı zamanda kandırıyor. Şifacı da kullandığı tüm teknik ve gereçlerin dışında “gerçek şifacı Allah’tır” gibi bir söylem geliştirerek herhangi bir



başarısızlıkta “Allah kismet etmedi” ya da “Şifayı almaya hazır değil, vakti var” gibi kimsenin hakkında emin olamayacağı bir bahane ortaya koyabilmekte. Sorumluluğun paylaşılması noktasında “Allah” kavramı burada yine durumu kotarmaya yarayan işlevsel bir unsur olarak kullanılmakta. “Allah nasip etmedi ve iyileşmedin” dendiği vakit inanan bir insanın çok da itiraz etmeyeceği düşünülür. Şifacı ise böylelikle hiçbir sorumluluk almadan bu işten yakasını kurtarır.

Şu hâlde bilinmelidir ki şifacının terapi yapacak ne metot bilgisi ne çağdaş tıp ve psikoloji literatürü hakkında bir yargıda bulunacak birikimi ne de kendi alanının diğeri karşısında savunulabilecek bilimsel bir zemini var.



Dolayısıyla şifacının söylemi, rakip olarak gördüğü çağdaş tıbbi bir şekilde karalamak, küçük düşürmek, bazen yetersiz göstermek ve basite indirgemek gibi olumsuz düşüncüyü besleyecek şekildedir. Şifa yerine insanları esir alıp onları kendine bağımlı kılıp ki sorgulanmayan,

itaat etmeye yönelik öğretilerin hepsi tarikat geleneğini oluşturur. Mürşit mürit ilişkisi doğurur. İşte burada Alman filozof Immanuel Kant der ki, sen akıl sahibi bir varlıksın...

Aklınızı ve ruhunuzu daima koruyun! 

KİTLESEL FONLAMA İLE FİKİRLERİN GERÇEKLEŞME YOLCUĞUNA İLK ADIMI



Hale TOK SAVAŞER

Finansal Pusula,
Yönetici Ortak

GİRİŞİMCİLİK DÜNYASI, HER GEÇEN GÜN DAHA YENİLİKÇİ VE REKABETÇİ HALE GELİYOR. BU DİNAMİK ORTAMDA GİRİŞİMCİLER İÇİN EN ZORLU OLAN İŞE FİNANSMAN KAYNAĞINA ULAŞIM OLUYOR. GELENEKSEL BANKACILIK YÖNTEMLERİ, MELEK YATIRIMCILAR VE GİRİŞİM SERMAYESİ ŞİRKETLERİ VEYA FONLARI GİBİ SEÇENEKLER HÂLÂ GEÇERLİ OLSA DA KİTLE FONLAMASI YA DA DİĞER ADI İLE KİTLESEL FONLAMA SON YILLARDA POPÜLER VE ETKİLİ BİR ALTERNATİF OLARAK ÖNE ÇIKIYOR.



Kitle fonlaması, Amerika ve başta Almanya, İngiltere gibi Avrupa ülkeleri olmak üzere birçok ülkede son dönemde finansman seçenekleri arasındaki kullanımı artan, özellikle kurulma aşamasında olan ve finansman arayışı

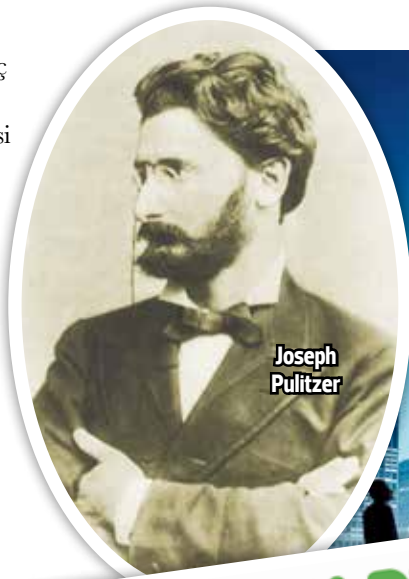
içerisinde bulunan şirketler için yeni bir fonlama seçeneği olarak ortaya çıkmış bir ortaklık biçimidir. Bireylerin veya özellikle işe yeni başlayan işletmelerin projelerini finanse etmek için geniş kitlelere ulaşarak kaynak yaratmalarına imkân tanımaktadır. Bu yöntem,

projenin hayata geçmesi için gerekli fonların, genellikle internet platformları vasıtası ile çok sayıda katılımcıdan, küçük katkılarla toplanmasını sağlamaktadır. Kitle fonlaması, sadece start-up girişimlerden yaratıcı projelere değil, sosyal sorumluluk projelerinden tıbbi

yardımlar ve afet desteklerine kadar oldukça geniş bir yelpazede kullanılabilir.

Kitle fonlaması kavramının, yeni bir finansman aracı olarak modern anlamda ilk örnekleri 2000'li yılların başında görülmeye başlansa da kökeni çok daha eskilere dayanır.

Dünya tarihinde pek çok ilginç örnek bulunmaktadır. Fransa tarafından yüzüncü yıl hediyesi olarak Amerika Birleşik Devletleri'ne armağan edilen Özgürlük Anıtı'nın kaidesi finansal sıkıntılar sebebi ile Amerikan Devleti tarafından hazırlanamamıştı. Bunun üzerine New York'ta yaşayan gazeteci Joseph Pulitzer heykelin kaidesinin yapımı için kendisinin sahibi olduğu gazete aracılığıyla yüz bin dolar bağışlayacağını açıklayarak halkı küçük de olsa bağış yapmaya davet etti. Bu davet bugünkü kitlesel fonlamanın temel işleyişinin yapı taşı olarak kabul edilmekte ancak modern anlamda kitlesel fonlamayı tanımlamak için internet kullanılmaya başlandıktan sonraki dönem dikkate alınmaktadır. Bu sebeple tarihteki ilk kitlesel fonlama uygulaması olarak İngiliz müzik grubu Marillion'un 1997 yılında gerçekleştirdiği Amerika turnesi için internet üzerinden hayranlarından fon toplamayı kabul edilmektedir. Bunu birçok kişi ve grup ardı ardına kullanmaya başlamıştır. İlk kitlesel fonlama platformu ise, 2000'li yılların başında Amerika Birleşik Devletleri'nde kurulan ArtistShare firması olarak kabul edilmektedir. ArtistShare'in ardından 2006 yılında katılımcıların girişimcileri fonladığı sistem olan kitlesel fonlama yöntemini isim olarak ilk defa Michael Sullivan adındaki girişimci kullanmıştır.



Joseph Pulitzer

KICKSTARTER

artistShare®

INDIEGOGO.

Bundan takip eden dönemde 2008 yılında Indiegogo 2009 yılında Kickstarter ve 2010 yılında ise Microventures platformları kurulmuştur.

Küçük işletmelerin ya da yeni girişimlerin banka gibi finansal kuruluşlarda kredibilitelerinin neredeyse hiç olmaması ve kredi ile fonlama maliyetlerinin bu grup için yüksek kalması, küçük miktarlarla büyük bir sermaye toplama şansı sunması ve internet sayesinde yatırımcıya ulaşma sınırlarının

neredeyse ortadan kalkması kitlesel fonlamanın kısa sürede yaygınlaşmasını sağlayan etkenler arasındadır. Özellikle de sosyal medya kullanımının yaygın hale gelmesi ile birlikte tüm kitlelere ulaşabilme imkânı tanınmıştır. Kitle fonlamasının finansal bir araç olarak ortaya çıkışı ve sonrasındaki hızlı gelişiminde etkili olan nedenlerin sayısı tabii ki arttırılabilir ancak ana neden 2008 yılında gerçekleşen küresel ekonomik kriz sonrasında ortaya çıkan ucuz ve kolay finansman bulma ihtiyacıdır. Kitlesel fonlamanın duyulmaya başlamasıyla birlikte sermaye ihtiyacı olan ve sistemin iyi bir şekilde işlediğini gören birçok girişimci piyasalardaki yüksek faiz oranları ile borçlanmak

yerine, kendilerine bu yöntem ile dönem dönem faizsiz bazı dönemlerde ise düşük faiz oranları ile fon sağlamışlardır. Tüm bu gelişmelerin sonucu olarak günümüzde kitle fonlaması pazarı 100 milyar doların üzerine çıkmış durumdadır.

Kitle Fonlaması Türleri

Kitle fonlaması, girişimlerin ihtiyaçlarına ve hedeflerine yönelik olarak çeşitli türlerde gerçekleştirilir:

Finansal getirisi olan kitlesel fonlama türleri:

- Hisse Bazlı Kitlesel

Fonlama: Katılımcılar projeye yaptıkları katkı karşılığında hisse alırlar. Bu, özellikle start-up girişimleri için popüler bir yöntemdir. SPK lisanslı

platformlar aracılığı ile şirketin hisseleri satılarak sermaye artışı sağlanmış olur. Türkiye'de yasal hazırlığı tamamlanmış, Sermaye Piyasası Kurulu tarafından 3 Ekim 2019 tarihinde "PAYA DAYALI KİTLE FONLAMASI TEBLİĞİ" yayımlanmıştır.

• Borçlanma Temelli Kitlesele Fonlama: Katılımcılar, projeye borç vererek yatırım yaparlar ve belirli bir süre sonra projeden geri ödeme alırlar. Tahvil ihracına benzetilmektedir. Bu yöntem, genellikle daha piyasaya göre daha düşük faiz oranlarıyla borç almayı amaçlayan küçük işletmeler tarafından kullanılır.

Finansal getirisi olmayan kitlesele fonlama türleri:

• Ödüle Dayalı Kitlesele Fonlama: Fon toplamayı talep eden girişimci birey ya da şirket projenin başarı ile sonuçlanması durumunda katılımcılara önceden kararlaştırılmış bir ödülü vermeyi taahhüt eder. Bu ödüller, projeye ilgili ürünler, hizmetler veya özel deneyimler olabilir.

• Bağış Temelli Kitlesele Fonlama: Katılımcıların projeye herhangi bir maddi beklenti olmaksızın bağış şeklinde yatırım yaptıkları modeldir. Genellikle sosyal sorumluluk projeleri, yardım kampanyaları ve kâr amacı güdülmeyen organizasyonlar için kullanılır.

Kitle Fonlamasının Avantajları ve Dezavantajları

Avantajlar:

- Kitle fonlaması, projenin

geniş bir kitleye ulaştırılarak tanıtımı için etkili yöntemdir. Oldukça fazla zaman alıcı bir süreç olan yatırımcı arama, ilişki kurma ve ikna evrelerini kolaylaştırmaktadır.

• Projenin hayata geçirilmeden önce pazarın potansiyel tepkisini ölçmeyi sağlamakta ve tüketiciler arasında farkındalık yaratma olanağı sunmaktadır. Ayrıca kitlesele fonlama sistemi sayesinde girişimciler amaçladıkları pazara ve pazarlama stratejisine ilişkin erken geribildirim alırlar.

• Girişimin kitlesele fonlama ile kendisine kaynak sağlaması ilerleyen dönemlerde girişim sermayesi şirketleri ve melek yatırımcılar için girişimin cazibesini artırmaktadır.

• Geleneksel finansman yöntemlerine erişimi zor olan ya da kısıtlı olan bireyler ve küçük işletmeler için önemli bir finansman kaynağıdır.

• Kitle fonlaması, sermaye oluşumunun coğrafi sınırlarını ortadan kaldırmaktadır. Bunun yanı sıra projenin etrafında bir topluluk oluşturarak sadık bir destekçi kitlesi kazandırır.

Dezavantajlar:

• Başarılı bir kampanya yürütmek için yoğun bir çalışma temposu ve zaman yönetimi gerekmektedir. Buna rağmen hedeflenen fon miktarına ulaşamama riski bulunmaktadır.

• Kitle fonlaması platformlarında binlerce proje yer alır ve bu da yoğun bir rekabet ortamı yaratır. Projenizin öne çıkması için etkili bir pazarlama stratejisi gereklidir.



• Kitlesele fonlamada yatırımcıların sunulan projeye fon sağlaması için girişimcinin ilgili platform üzerinden sunacağı detaylı bilgiler oldukça önemlidir fakat bu bilgiler erişime açık olduğundan proje haklarının korunması ile ilgili problemler çıkabilir ve girişimcilerin rakipleri platformlarda yayınlanan iş fikirlerini alabilir.

• Özellikle hisse ve borç temelli kitle fonlamasında, çeşitli hukuki ve düzenleyici zorluklarla karşı karşıya kalınabilir.

• Kitle fonlaması sistemi, girişimcilerin melek yatırım veya girişim sermayesi süreçlerindeki mentorluktan yoksun bırakabilir. Melek yatırımcılar ve girişim sermayedarları, girişimcilere sermayenin yanı sıra, girişimin gelişimi için hayati önem taşıyan

mentorluk, network, pazarlama gibi değerlerle ilgili katma değer sağlarlar. Bu bilgiler girişimciler için neredeyse sermaye kadar önemli değerlerdir.

Sonuç olarak, kitle fonlaması, doğru stratejilerle yönetildiğinde, projelerin hayata geçirilmesi için son dönemde oldukça yaygın hale gelen güçlü bir araçtır. Hem bireyler hem de küçük işletmeler için erişilebilir bir finansman kaynağı olmasının yanı sıra, yaratıcı projelerin desteklenmesi ve yeniliklerin teşvik edilmesi açısından önemli bir rol oynamaktadır. Ancak, her uygulamada olduğu gibi bu yöntemin de risklerini ve zorluklarını göz önünde bulundurmak, başarılı bir kampanya yönetimi için kritik öneme sahiptir. 



www.talpa.org

62 yıllık birikim ve deneyim...

TALPA demek

Bireysel mesleki sorunların çözümü

DEMEK

Dernek, üyelerinin işverenleri ile yaşadığı sorunlarda, talep halinde savunma hazırlanması, süreçler hakkında bilgi verilmesi, gerektiğinde ihtarnama-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](https://www.facebook.com/talpa.tr)



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



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



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

TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNU'NDA DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR KANUN TEKLİFİNİN İNCELENMESİ



Av. Sencer SEREN
Seren&Seren Avukatlık ve Danışmanlık



A nayasa Mahkemesi
30/11/2023
tarihinde
E.2023/129
numaralı dosyada, 2920
sayılı Türk Sivil Havacılık
Kanunu'nun ve 6758 sayılı
Kanun'un 29. maddesiyle
değiştirilen 144. maddesinin
dördüncü fıkrasının Anayasa'ya
aykırı olduğuna ve iptaline,
iptal hükmünün kararın Resmî
Gazete'de yayımlanmasından
başlayarak dokuz ay sonra
yürürlüğe girmesine karar
vermiştir.¹



Başvuru kararında özetle;
idari para cezası uygulanacak
eylemin unsurlarını belirleme
yetkisinin yasama organına ait
olduğu ancak kuralla bu yetkinin
idareye verildiği, bu durumun
suçta ve cezada kanunilik ilkesini
ihlal ettiği belirtilerek kuralın

Anayasa'ya aykırı olduğu ileri
sürülmüştür.

İtiraz konusu kuralda idari
suç teşkil eden ve idari para
cezası yaptırımına bağlanan
eylemlerin konusunun Genel
Müdürlüğün insansız hava
araçları ile ilgili koyduğu

kurallara ve bu kapsamda
sivil havacılığı düzenlemek
maksadıyla alacağı önlemlere
uymamak olduğu anlaşılmıştır.

Kuralda Genel Müdürlük
tarafından insansız hava
araçlarıyla ilgili koyulacak
kuralların ve sivil havacılığı

1. <https://www.anayasa.gov.tr/tr/haberler/norm-denetimi-basin-duyurulari/insansiz-hava-araclarina-idari-para-cezasi-verilmesini-ongoren-kuralin-anayasa-ya-aykiri-oldugu/>

KARARDA İDARİ PARA CEZASI UYGULANACAK EYLEMİN UNSURLARINI BELİRLEME YETKİSİNİN YASAMA ORGANINA AİT OLDUĞU ANCAK KURALLA BU YETKİNİN İDAREYE VERİLDİĞİ, BU DURUMUN SUÇTA VE CEZADA KANUNİLİK İLKESİNİ İHLAL ETTİĞİ BELİRTİLEREK KURALIN ANAYASA'YA AYKIRI OLDUĞU İLERİ SÜRÜLMÜŞTÜR.

düzenlemek maksadıyla alınacak önlemlerin neler olduğuna sayma suretiyle yer verilmemiştir. Bununla birlikte 2920 sayılı Kanun'da veya başka bir kanunda Genel Müdürlüğün insansız hava araçlarına ilişkin yapabileceği düzenlemelerin kapsamına ve koşullarına dair hüküm de bulunmamaktadır.

Kural, idari para cezası şeklinde yaptırıma bağlanan eylemlerin konusu olarak idari bir makamın koyacağı kural ve önlemlere atıf yapmakta ve yalnızca yaptırım uygulayacak yetkili makamı belirlemektedir. Ayrıca kuralda, yaptırıma konu olacak Genel Müdürlüğün insansız hava araçları ile ilgili yapacağı düzenlemelere ilişkin açık ve belirgin bir alan çizilmemekte, böylece idareye sınırları belirli olmayan bir düzenleme yetkisi verilmektedir. Dolayısıyla kuralla, temel hak ve özgürlüklere ilişkin bir alanda, doğrudan ikincil düzenlemeler

vasıtasıyla, idare tarafından kurallar konulmasına imkân tanınmaktadır.

Sonuç olarak idari cezaların düzenlenmesi bakımından idarenin keyfi uygulamalarını önleyici, objektif nitelikte herhangi bir çerçeve hüküm getirmeyen kuralın suçta ve cezada kanunilik ilkesine aykırılık teşkil ettiği değerlendirilmiştir.

Açıklanan gerekçelerle Anayasa Mahkemesi 30.11.2023 tarihinde kuralın Anayasa'ya aykırı olduğuna ve iptaline karar vermiştir.

Bu gelişme üzerine Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı'na 31.05.2024 tarihinde 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Bazı Kanunlarda ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi ("Teklif") sunulmuş ve TBMM Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu'nda görüşülmeye başlanmıştır.

Teklif'in Genel Gereğesi'nde Türk Sivil Havacılık Kanunu bakımından öngörülen değişiklikler ile ilgili olarak şu ifadeler yer verilmiştir:

"Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından getirilen standartlara uyum sağlamak ve Anayasa Mahkemesinin vermiş olduğu iptal kararının gereğini yerine getirmek

amacıyla 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununda değişiklikler yapılması amaçlanmaktadır. Bu çerçevede; denetçilerin yetkileri denetime ek olarak incelemeyi de içerecek ve güncel durumu yansıtacak şekilde düzenlenmekte, uluslararası havaalanlarının sertifikalandırılması düzenlenmekte, yaban hayatının oluşmasına ve gelişmesine sebep olacak faaliyetlerin hava ulaşımına olan olumsuz etkisinin giderilmesine yönelik düzenlemeler ile havacılık güvenliği tedbirlerinin uygulanması amacıyla sınırlı olmak üzere havaalanlarında yapılan arama ve kontrol işlemlerine ilişkin düzenlemeler yapılmaktadır. Gerçek kişiler ile tüzel kişilere tatbik edilecek cezalarda etkin, caydırıcı ve orantılı tutarların belirlenebilmesi için idari para cezalarının üst sınırı yükseltilmekte, Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararına istinaden insansız hava araçlarına ilişkin düzenlemeler getirilmekte ve idari para cezaları düzenlenmektedir."

Bu kapsamda Teklif'in 11.maddesi ile 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun ("2920 Sayılı Kanun") 27. maddesinin başlığı "Denetim

ve erişim" olarak değiştirilmiş ve değişiklik teklifi ile "**Türk sivil hava araçları ile faaliyette bulunan**" ifadesi çıkarılarak madde kapsamı genişletilmiştir. Bu sayede ülkemizde ve/veya yurtdışında sivil havacılık faaliyeti gerçekleştiren ve/veya yurtdışında yerleşik olup ülkemize sivil havacılık faaliyetleri kapsamında hizmet veren veya hizmet vermek üzere başvuruda bulunan tüm yerli ve yabancı gerçek kişiler, özel hukuk tüzel kişileri, kamu kurum ve kuruluşlarını kapsayacak, denetime ek olarak incelemeyi de içerecek ve güncel durumu yansıtacak şekilde düzenleme yapılması amaçlanmıştır.

Uluslararası düzenlemelerde teknik olarak "**denetim ekibi**" ifadesi kullanıldığından maddede yer alan "**denetim elemanları**" ifadesi "**denetim ekibi**" şeklinde değiştirilmiş ve denetim ekibinin görevlerinin Yönetmelikle düzenlenmesi öngörülmüştür.

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), üyesi ve gözetimdenetimine tabi olduğumuz, havacılık alanında uluslararası kural koyma ve standart belirleme yetkisine sahip olan Birleşmiş Milletler kuruluşu olup, ICAO'nun belirlediği emniyet ve güvenlik denetimi için, aradıkları standart ve gereklilikler kapsamında ilgili maddeye "**her türlü tesis ve ürün**" ifadesi eklenerek sadece yapılacak denetim ve incelemeyle sınırlı olmak üzere bunlara erişim sağlanabilmesi amaçlanmıştır.

Ayrıca madde ile denetçilerin; uygunsuzlukların ivedilikle düzeltilmesini istemeye, mevzuatta belirtilen gerekliliklerin uygulanmasını istemeye, havacılık işletmesinin ya da yeterlik belgesi gerektiren personelin ve/veya havacılık hizmet sağlayıcılarının faaliyetini durdurmaya yetkili oldukları düzenlenmiştir.

Teklif'in 12.maddesi ile 2920 Sayılı Kanun'un 35. maddesinde yer alan "**Uygun**" ibaresi "**Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından belirlenen standartlara uygun**" şeklinde değiştirilmiş "**bulunan**" ibaresinden sonra gelmek üzere "**ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce sertifikalandırılan**" ibaresi eklenmiştir. Madde gerekçesinde ise tarafı olduğumuz Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasında belirtilen kriterlere göre uluslararası hava trafiğine açılacak havaalanlarının sertifikalandırılması gerektiği, havaalanı sertifikasının bir havaalanının uluslararası kurallarda ve mevzuatta yer alan standartlara uygun olduğunun Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından onaylandığını gösterir kanıtlayıcı nitelikte bir belge olduğu, 2920 sayılı Kanunun mevcut 35 inci maddesinde "**Uygun teknik özelliklere sahip; gümrük, pasaport, sağlık ve bunlara benzer işlemlerin yapılması için kolaylıkları bulunan havaalanları, uluslararası hava trafiğine**

açılabilir" hükmünün yer almakta olduğu, değişiklik teklifi ile uluslararası sözleşmeler gereğince mevcut uygulamada yapılan sertifikalandırma işleminin 35 inci madde kapsamına alınarak mevzuatta açıkça düzenlenmesinin amaçlandığı belirtilmiştir.

Teklif'in 13.maddesi ile 2920 sayılı Kanun'un "**Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu ve havacılık güvenliği**" başlıklı 40. maddesine 6 adet fıkra eklenmiştir. Anılan maddedeki değişiklik teklifi ile;

- Tüm yolcuların güvenlik kontrolünden geçmesine yönelik mevzuatın ülkemizin taraf olduğu Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması (Şikago Sözleşmesi) kapsamında Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı tarafından belirlenen havacılık güvenliği standartlarına uyumlu hale getirilmesi,
- Özel güvenlik görevlilerinin hâlihazırda taraf olduğumuz uluslararası anlaşmalara uygun olarak yerine getirdiği güvenlik hizmetlerinin mevzuata uygun şekilde sağlanması amacıyla sivil havaalanlarında özel güvenlik görevlileri tarafından teknik cihazlar ve gerekmesi halinde elle arama yapılması, tespit edilen ve havaalanlarında veya uçaklarda taşınması yasaklı olan nesnelerin alınması için gerekli düzenlemelerin yapılması,
- Havaalanlarının güvenlik açısından hassas yerler olması nedeniyle havacılık alanında

çalışacak ve gizlilik dereceli bilgilere erişim sağlayacak kişilerin, havaalanlarının güvenlik tahditli alanlarına refakat edilmeden erişim sağlayacak kişilerin, bu alanlarda güvenlik kontrolü uygulamak ya da uygulanmasını sağlamaktan sorumlu kişilerin ve yolcu dışındaki diğer kişilerin güvenlik soruşturması ve arşiv araştırmasına tabi tutulması gerekmekte olduğundan bu kapsamda, bahse konu alan veya görevlerde çalışacak kişilere yönelik güvenlik soruşturması ve arşiv araştırması yapılarak sivil havacılık güvenliği alanında çalışmaya uygunluğunun değerlendirilebilmesi ve çalışanlardan kaynaklı tehditlerin azaltılması amaçlanmaktadır.

Teklif'in 14.maddesi ile 2920 sayılı Kanun'un 47. maddesinin başlığı "**Havaalanları ve çevresinde yapılaşma sınırlamaları**" şeklinde değiştirilmiş, ayrıca birinci ve ikinci fıkralarında değişiklik yapılmış ve altıncı fıkra da yer alan "**valilik**" ibaresi "**Mahallin en büyük mülki idare amiri**" şeklinde değiştirilmiş ve maddeye 1 adet fıkra eklenmiştir. Değişiklik teklifi ile Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı mevzuatına uyum kapsamında, havaalanları ve çevresinde yer alan kısıtlamalar arasına, yaban hayatının oluşmasına ve gelişmesine sebebiyet verecek havacılık emniyetini tehlikeye sokabilecek tesisler ilave edilmiş, söz konusu tesislerin yapılmasına

SONUÇ OLARAK İDARİ CEZALARIN DÜZENLENMESİ BAKIMINDAN İDARENİN KEYFİ UYGULAMALARINI ÖNLEYİCİ, OBJEKTİF NİTELİKTE HERHANGİ BİR ÇERÇEVE HÜKÜM GETİRMİYEN KURALIN SUÇTA VE CEZADA KANUNİLİK İLKESİNE AYKIRILIK TEŞKİL ETTİĞİ DEĞERLENDİRİLMİŞTİR.

kısıtlama getirilerek başta kuş çarpmaları olmak üzere havacılığa önemli ölçüde zarar veren yaban hayatı ile mücadele için önemli bir adım atılması hedeflenmiştir.

Havaalanları ve seyrüsefer yardımcı cihazlarının çevresinde havacılık emniyetini tehlikeye düşürebilecek unsurların ilgili mahallin en büyük mülki idare amiri tarafından kaldırılabilmesine yönelik düzenleme yapılmıştır.

Uluslararası standartlar gereğince, uçuş, can ve mal emniyetini teminen, havaalanları ve çevresinde yaban hayatı ve kuşla mücadeleye ilişkin yapılması gereken tehlike değerlendirme çalışmaları konusunda havaalanı işletmecilerine verilen sorumluluklar madde ile hüküm altına alınmış ve ilgili kurumlar arasında

koordinasyon sağlanarak gerekli analizlerin yapılmasına yönelik düzenlemeler yapılmıştır.

Teklif'in 15.maddesi ile 2920 sayılı Kanunun 143. maddesinde yer alan ve Kanun kapsamında kabahat oluşturan davranışlarda uygulanacak ceza miktarları yeniden değerlendirilmiştir. Ceza miktarları belirlenirken gerçek kişiler ile tüzel kişilere tatbik edilecek cezalarda etkin, caydırıcı ve orantılı tutarların belirlenebilmesi için aralık daha geniş bırakılmıştır.

Teklif'in 16.maddesi ile 2920 sayılı Kanun'un 144. maddesine birinci fıkradan önce gelmek aşağıdaki fıkra eklenmiş, maddenin mevcut birinci fıkrasında yer alan "**beşbin**" ibaresi "**ellibin**" şeklinde, mevcut ikinci fıkrasında yer alan "**onbin**" ibaresi "**yüzbin**" şeklinde değiştirilmiş, mevcut üçüncü, dördüncü, beşinci ve altıncı fıkraları yürürlükten kaldırılmış ve maddeye aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

"Türk Hava Sahasında işletilecek veya kullanılacak sivil insansız Hava Aracı (İHA) sistemlerinin ithali, satışı, ruhsatlandırılması, kayıt ve tescili, uçuşa elverişliliğin sertifikalandırılması, sistemleri kullanacak kişilerin sahip olması gereken nitelikleri, uçuş



izinlerinin verilmesine ve hava trafik hizmetlerine ilişkin usul ve esaslar Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından belirlenir."

"Uçuş izni almadan veya Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce/mülki idare amirlerince belirlenen alanlar dışında insansız hava aracı uçuran ve genel kolluk kuvvetleri tarafından tespit edilen kişiler hakkında mahallin en büyük mülki idare amiri tarafından 60.000 Türk Lirası idari para cezası uygulanır."

"İHA sistemlerinin ithaline, satışına, tesciline, ruhsatlandırılmasına, uçuşa elverişliliğin sağlanmasına, sistemleri kullanacak kişilerin sahip olması gereken niteliklere ilişkin düzenlemelere aykırılıkları tespit edilenlere Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından 5.000 Türk

Lirasından 100.000 Türk Lirasına kadar idari para cezası uygulanır."

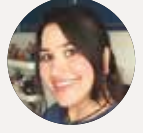
Eklenen fıkralar ile Anayasa Mahkemesi'nin 30/11/2023 tarihli ve E: 2023/129, K: 2023/206 sayılı Kararı ile 2920 sayılı Kanunun 144. maddesinin dördüncü fıkrası iptal edilmiş ve Kararın Resmî Gazete'de yayımlanmasından başlayarak dokuz ay sonra (19/10/2024) yürürlüğe gireceği hüküm altına alınmış ve Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararının gerekçesinde "**İtiraz konusu kuralda Genel Müdürlük tarafından insansız hava araçlarıyla ilgili koyulacak kuralların ve sivil havacılığı düzenlemek maksadıyla alınacak önlemlerin neler olduğuna sayma suretiyle yer verilmediği gibi kuralın da yer aldığı Kanun'da veya başka bir kanunda Genel Müdürlüğün insansız hava araçlarına ilişkin yapabileceği**

düzenlemelerin kapsamına ve şartlarına dair hüküm bulunmamaktadır." ifadeleri yer almakta olduğundan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün İnsansız Hava Araçlarına ilişkin düzenleme yapacağı alanlar tahdidi olarak sayılmış, bu alanlara ilişkin yaptırımlar ile bu yaptırımları uygulayacak kurumlar belirlenmiş, maddede yer alan ceza miktarları yeniden değerlendirilmiştir.

Son olarak Teklif'in 17.maddesi ile 2920 sayılı Kanun'a aşağıdaki şekilde bir ek madde eklenmiştir:

"EK MADDE 3 Devlet ormanları kapsamındaki alanlarda havaalanı/havalimanı projeleri kapsamında, havaalanı/havalimanı sınırları içerisinde hava ve kara tarafı için gerekli tesis alanları ile yolcuların zaruri ihtiyaçlarını karşılayacak sağlık, otel, motel, lokanta, dini tesis, alışveriş üniteleri gibi tesislerle akaryakıt istasyonu, lojistik, kargo tesisleri, yönetim ve idari binalar, geçici konaklama tesisleri ve terminal binaları için verilen izinlerden herhangi bir bedel alınmaz."

Yukarıya alıntılanan ek madde ile havaalanı/havalimanı sınırları içerisinde yer alacak tesislerin neler olacağına açıklık getirilmiştir. 



Dilay SEÇKİN

dilayseckin9@gmail.com

@dilaysjoker



DİLARA KIRMIT

Şimdilerde hayatının nasıl bir dönemindesin? Nasıl gidiyor senin için her şey?

Güzel gidiyor. Eskisinden daha iyi, çok güzel bir kariyer planlamasının içindeyim. Kendimi keşfettiğim bir yolculukta, akışta kalarak dünyanın benim için sürprizlerini kabul ediyorum. Her şey çok hızlı ilerliyor, biraz heyecanlı ve telaşlıyım. Aslında çok özel bir kanalda başrol olarak yer alacağım bir diziye başlıyorum, onun yoğun eğitim sürecindeyim. Tam olarak sadece yoğun çalıştığım bir dönemdeyim kariyerime yatırım yapıyorum.

Özellikle son dönemde kariyerinle ilgili güzel gelişmeler var. Sektöre ilk girdiğin dönemde aklında nasıl bir başarı hayali vardı, şimdi dönüp baktığında kendini bu hayalin neresinde görüyorsun?

Tam olarak 16 yaşında hayal ettiğim süreçlerden geçiyorum, hiçbir şeye geç kaldığımı düşünmüyorum. Çok zorlu kariyer yolculuğum oldu. Küçük bir kasabadan, bilmediğim bir şehre ve sektöre hakim oldum, kendimle gurur duyuyorum ve benim en büyük başarıım buydu. Zaman zaman dönüp bakıyorum, eski enerjimi arıyorum bazen o küçük Dilara'yı özlüyorum ve evdeyken 'yaptın be kızım' diyerek kendi kendime konuştuğum anlar oluyor. Çok güzel bir dönemdeyim, daha güzel olacak...

Yaz dönemi senin için yoğun geçecek, hem dizi hem de sinema filminde başrol oynayacaksın. Projelerin konularından ve karakterlerden bahsedebilir misin?

'Emanet' dizisinde 'Pelin Özgüçlü' karakteri... Biraz ben, biraz günümüz toplum ilişkisine çok yakın bir karakter. Ben artık ilişkilerinin ilerleyişini sağlıklı görmüyorum çünkü Pelin ilişkilerde toksik, çok aşık, hırslı ve gözü kara ama kendini çok hırpalayan bir karakter. Kendi ile savaşını hiç yenemeyişi, beni duygusal anlamda çok yordu ama onu özlüyorum çünkü ben de o dönemlerden geçtim. İnsan sonradan anlıyor, o denizde çok çırpınırsan boğulacağımı... Yeni dizimde başrol olarak yer alıyorum aslında 'kraliçe' kimliğim ile o projede olacağım. Benden asla tatlı bir kadın olmuyor zaten o rolü oynamak da istemezdim çünkü kötü karakterlere daha yatkın hatlarım ve beden dilim mevcut. Nokta atışı bir karakter ile ekranlarda seyirciler ile buluşacağım. Mitolojik ve mistik alanlarda etkileyici bir hikâyede oynamak çok güzel bir deneyim olacak benim için. Heyecanlıyım çünkü çok az kaldı ve çok emek verdiğim bir iş...

Biraz eskilere gitsek nasıl başlıyor hikayen?

16 yaşımdayken ayna karşısında kendimi keşfetmem ile başladı. Kendimi





keşfetmem uzun zamanımı aldı. Yurt içi ver yurt dışında moda okudum, sonra moda yazarlığı yaptım. Zaten moda dünyasını anlatıyordum ve tam merkezindeydim. Küçük bir kasabada büyüdüm. İstanbul benim için rüyaydı. Ben aslında o rüyaya uyandım, şu an Amerika'da olan Cem Bey beni keşfetti. Kendisine buradan çok sevgiler. O da moda dünyasının içindeydi ve modellik yapmam için bana bir kapı açtı. Birden, kendimi kameraların önünde buldum ve sonra o ışıklar hiç kapanmadı, şimdi kraliçe olmanın yanı sıra moda dünyasında gözdeyim. Birçok kişi benimle çalışmak istiyor. Sadece Türkiye'de değil, uluslararası bir model oldum. Ülke ülke gezdim ve modellikle beraber oyunculuğa başladım. Kariyerime, kendime yatırımlar yaptım, hikayem devam ediyor. Hollywood'da olacağıma inanıyorum, çok az zaman kaldı. Herkes hem okuyacak, hem seyredecek.

Moda yazarlığı ile başlayan kariyerine daha sonra model olarak devam ediyorsun, o süreçten bahseder misin?

'Şans'ı bundan eminim ama bu benim kaderimdi, başka bir yolculuğum olamazdı... Allah tarafından keşfedildim.

Aktif olarak modellik yapıyorsun. Yurt dışında da bir çok defile ve marka iş birlikleri yaptın. İtalya'da profesyonel bir çalışman oldu mu?

Moda eğitimi için uzun dönem Finlandiya'da yaşadım

ve bir çok ülkenin markalarında marka yüzü oldum. İtalya'ya Milan Fashion Week için gitmiştim, orada yaşamak isterdim. Ama benim yüzümü tüm dünya görecek...

En beğendiğin İtalyan tasarımcılar kimler?

Donatella Versace, Miuccia Prada, Raf Simons, Alessandro Michele, Daniel Lee ve Pier Paolo Piccioli

Çok fit ve güzelsin. Genetik kodlarının dışında özel bakım sırların var mı?

Öncelikle psikolojik olarak kişisel dünyamı iyi korumaya çalışıyorum. Bütün fiziki ve ruhsal dengemi özel hayatım koruyor diyebilirim. Zaten mesleki durumumdan dolayı her zaman güzel olma algısında hapisim... Olabildiğince doğal besleniyorum, bol su içiyorum, makyajla uyumuyorum, saçlarıma ve cildime çok düşkünüm. Düzenli cilt bakım seanslarım oluyor tabii her ürünü kullanmıyorum ve düzenli olarak cildim için gül suyu kullanıyorum.

Modern estetik algısı ve günümüzdeki güzellik ölçüleri hakkında neler düşünüyorsun?

Ben kesinlikle karşı değilim ve ihtiyaç doğrultusunda tabii ki yapılabilir. itiraf edeyim, defilede sevdiğim modacıların sevdiğim tasarımlarını çok zayıf olduğum için giyemiyordum. Bir gün giydiğimde, defilede göğsüm açılmıştı ve profesyonel manken olduğum için podyum o şekilde tamamlamıştım. İki yıl önce doğum günümde estetik

olarak göğüs yaptırmaya karar verdim ve yaptırdım.

Peki, modayı takip eder misin ve tarzını nasıl tanımlarsın?

Biz modeller, moda dünyasının içinde büyüdüğümüz için aslında birçok koleksiyona ve gelecek moda önceden hakim olma şansımız oluyor. Her modayı kendime uyarlamıyorum tabii ki ama kendimde olabildiğince bir tarz belirliyorum. Tarzımı insanlar çok beğenir, aykırı kombinleri çok seviyorum ama kombinlerimin çoğunu o günkü ruh halime göre belirliyorum. Gardrobum o konuda çok geniştir.

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

En yasaklı madde gibi...

Peki, hayatında özel biri var mı?

Benim kalbim hiç boş kalmadı. Birçok aşkı platonik yaşadığım dönemler de oldu. İlişki yaşadığım dönemler de oldu... Uzun soluklu ama sancılı ilişkilerdi. Daha ruh eşimle tanışmadım ben onu bekliyorum, belki var belki yok ama hep biri var... Kalben, ruhen. Yalnız değilim yalnızlığı seçenlerdenim.

İlişkiler, evlilikler neden artık uzun ömürlü olamıyor. Nerede bozuluyor büyü?

İlişkiler artık menfaatler doğrultusunda yürüyor ama büyüler bozulmak içindir ve bir insanı neden sevdiğinizi





bildiğiniz sürece aşk yoktur.

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

Allah... Şükürler olsun

Özgürlük kelimesiyle mesafen nasıl? Neleri özgürlüğün olarak tanımlar ve söz konusu bunlar olduğunda başkalarına söz hakkı tanımazsın?

En büyük özgürlük zihnimiz bence orada her şeyi hayal edip yaşayabilir, yazabilir ve seyredebiliriz. Zihnimde çok yaşarım... Asıl özgürlük kendini kabul etmekle başlıyor, kötü bir insansanız kötü bir insansınız bu yüzden iyi olmaya çalışmayın ve cehennemi kabul edip yaşayın. Kariyer benim kırmızı çizğim 'yapamazsın' dediği yerde kim olursa olsun yok sayarım.

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

Kendimle en çok konuşan insan olabilirim. Bazen çok fevri kararlar verebiliyorum, özellikle iş konusunda çok heyecanlıyım. Bir iş olduğunda 'ne zaman', 'hadi yapalım', 'ne oldu' gibi sorular ile insanları sıkıştırmışlığım çoktur. Bazen de fazla duygusal olabiliyorum ve bu yönümü sevmiyorum.

Sosyal medyayı aktif kullanıyor musun? Nasıl değerlendiriyorsun oradaki dünyayı?

Benim iş odaklı bir profilim



var, orada çok vakit geçirmeyi sevmiyorum. Telefonumda bile bildirimler kapalıdır zaten benimle olduğu gibi sosyal medyam ile de ilgilenen bir ekip var, mesajları bazen okuyorum. Sosyal sorumluluk durumları haricinde pek bakmıyorum. Sosyal medya bence gerçeği yansıtan bir dünya değil, sahte buluyorum o yüzden özel

hayatımı orada paylaşmıyorum.

Setinin ve defilenin olmadığı rahat bir gün nasıl geçer? Neler yapmaktan hoşlanırsın?

Çok zamanım olmuyor açıkçası ama olduğu zaman bakımda oluyorum. Saç, el, yüz ve bazen masaj gibi... Daha sonrasında genellikle evdeyim,

kendimi dinliyorum.

Hayat felsefeni nasıl başlıklar oluşturur?

Sadece inan ve parla.

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

Hollywood'a hoşgeldin. :) 

Röportaj: Dilay Seçkin
Fotoğraf: Batu Dokur
Styling: Ahsen Sündük
Saç / Makyaj: Aylin Aydın
Styling Asistan: Batuhan Ethemoğlu
Fotoğraf Asistan: Burak Canikli
Lokasyon: Blancnoir Studio

VERTİGO TEDAVİSİNDE TEKNOLOJİK YENİLİKLER



Prof. Dr. Murat Haluk ÖZKUL

Kulak Burun Boğaz
İstinye Üniversitesi Medical
Park Hastanesi



VERTİGO KİŞİNİN KENDİ YA DA EŞYALARIN ETRAFINDA DÖNDÜĞÜNÜ HİSSETMESİDİR. BAZEN YER AYAĞININ ALTINDAN KAYIYOR HİSSİNE DE SEBEP OLAN BU BELİRTİ, BERABERİNDE BULANTI, KUSMA, DENGİ KAYBI, SOĞUK TERLEME, GÖRME BOZUKLUĞU, TANSİYON OYNAMALARI VE FENALIK HİSSİNE DE SEBEP OLUR.

Vertigo nedenleri nelerdir?

Vertigonun en sık sebebi iç kulaktaki denge organının hastalıklarıdır. Daha az ve

hayati tehlike yaratan sebepler ise beyin sapı ve beyincik kaynaklıdır.

Vertigo kimlerde daha çok görülür?

Vertigo çocukluk çağı dahil her yaşta görülse de vertigoya sebep olan hastalıklar farklı yaşlarda ve cinsde daha fazla görülebilmektedir. Örneğin Kristal kayması kadınlarda ve orta ileri yaşta daha sıktır. Gençlerde ise Migren hastalığı ile beraber baş ağrılı ya da ağrısız vertigo daha sıktır.

Vertigo neden olur?

En sık görülen vertigo sebebi, Kristal kayması (BPPV) hastalığında iç kulak denge organının yapısında yer alan kalsiyum karbonat kristalleri

yerlerinden koparak denge organının kanalları içine kaçır ve baş hareketleriyle vertigoya yol açarlar. Bu hastalığın sebepleri kesin bilinmemektedir.

Ancak baş travması geçiren (çarpışmalı sporlar dahil), taşıt tutması, migren baş ağrısı, meniye gibi iç kulak tansiyonu olanlarda ve kemik erimesiyle beraber ileri yaşlarda daha sık olduğu bilinmektedir.

Vertigoya ne iyi gelir?

Vertigo yaşayan kişinin paniğe kapılmadan gözlerini kapayıp bir süre hareketsiz

kılması gerekir. Hareket etmek, ani baş hareketleri düşmeye sebep olacağından ve vertigoyu artıracağından dolayı yapılmamalıdır. Bu sırada bulantı çok rahatsız edici ise kusma olabilir. Vertigo iç kulak kaynaklı ise 1 dakika ile 1 saat içinde kendiliğinden geçebilir. Baş dönmesi geçtikten sonra bulantı azalsa da devam edebilir ancak hasta kendini daha iyi hisseder. Vertigoya iyi gelir diye bitkisel içecekler veya haplara başvurmayıp mümkünse bir hastanenin Acil servisine gidilmelidir. Uzun süren ve ayakta duramayacak hastaların ambulansla nakli daha uygundur. İlk kez vertigo yaşayan kişi çoğu zaman beyinde birşeyler olduğu korkusuyla acile koşar. Beyincik yada beyin sapı hasarında uzun süreli vertigo beraberinde görülen nörolojik belirtiler; bulanık veya çift görme, konuşma bozukluğu, ayakta duramama, kısmi felçler gibi bulgulardır. Acil şartlarda bu durumdaki hastalara Beyin MR'ı çekilerek hızla müdahale gerekir.

Kısa süren vertigoların en sık sebebi Kistal kayması olup, Acile en sık başvuran vertigo hastalığıdır. Bu hastalık her ne kadar korkutucu ise de hayati tehlike arz etmez. Tanısı da tedavisi de baş manevraları ile yapılabilen yegane vertigo çeşididir. Kristal kaymasında manevralarla tedavi Robotik Manevra Sistemi (RMS) ile büyük başarı ile çoğu kez tek seansda yapılabilir.

Robotik Manevra Sistemi, bilgisayar kontrollu yapay zeka destekli tam otomatik 3 eksen



360 derece dönebilen bir sandalyedir. 15-85 yaş arasında her hastaya uygulanabilir. Boyun fıtığı, omurga rahatsızlıkları yaşlı ve kilo fazlası olan hastalar için ideal tedavi aracıdır. Hasta önce sandalyeye emniyet kemerleri ile bağlanır. Başına göz hareketlerini kaydetmek için infrared kameralı (gece görüş) bir gözlük takılır (videofrenzel). Doktor kumanda ekranına geçerek hastanın önce tanı manevralarını yapar. Tanı da en önemli kısım doktorun vertigoya eşlik eden yegane objektif bulgu olan nistagmus denilen ritmik sıçrayıcı göz hareketlerinin doğru analizidir. Bu sayede kristallerin başın her iki yanında yer alan 6 adet yarım daire kanalının hangisinin içinde olduğunu anlamak mümkün olur. Doğru tanıdan sonra robotun ekranından evrensel tedavi metodlarından biri yada ikisini



seçen doktor bir tuşa basarak hastaya kristallerini düşüren manevrayı yapabilir. Tanı ve tedavi ile aynı seansda kontrol yarım saatte biter. Ortalama tek seansda %96 oranında hastalar tedavi olur ve yürüyerek evine

yollar. Hastalığın 1 yıl içinde %15 oranında tekrarlama riski vardır. Ancak hastalarımız ilaç kullanmadıkları gibi tedavinin robot sayesinde kolayca gerçekleşmesinden dolayı bu korkuyu yaşamazlar. 

Ajanda



Hazırlayan
Sule Onur
suleonur34@gmail.com



Konser

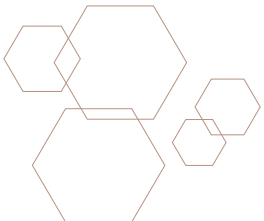
TOMAS FUJİWARA 7 POETS TRİO

Tarih: 3 Ekim 2024

Saat: 19:00

Mekân: Akbank Sanat, İstanbul

Aralarında Anthony Braxton, Matana Roberts, Mary Halvorson gibi isimlerin olduğu pek çok müzisyenle çalışmış olan davulcu Tomas Fujiwara, 7 Poets Trio'yu Nisan 2018'de John Zorn'un New York'taki meşhur mekânı The Stone'daki residency programında hayata geçirdi. Patricia Brennan ve Tomeka Reid ile kurduğu üçlüsü, hiç birlikte çalmamış iki müzisyeni bir araya getirip ayrıksı müzikal kimlikler ile yeni kombinasyon yaratma motivasyonu ile kuruldu. Grupla aynı ismi taşıyan ilk albüm 2019'da, altı parçalık ikinci albüm Pith ise 2023'te yayımlandı.



Konser

**ISAIAH COLLIER
& THE CHOSEN FEW**

Tarih: 2 Ekim 2024

Saat: 21:30

Mekân: Babylon, İstanbul

25 yaşındaki Isaiah Collier, kelimenin tam anlamıyla bir virtüöz. 11 yaşında saksofon çalmaya başlayan müzisyen, sezgisel becerileriyle dikkatleri hızla üzerine çekti. Son yıllardaysa, orkestrası The Chosen Few ile hem sahnede hem stüdyoda dünya çapında büyük yankı uyandırmaya devam ediyor. Diyalog konusuna önem veren sanatçı, bunun altını; sahnede kendini duymadığını, yalnızca ona eşlik eden müzisyenlere ve onların hikâyelerine dikkat kesildiğini anlatarak çiziyor. Collier, 2018'den bu yana; beşinci albümü The Almighty'yi Division 81 Records etiketiyle geçtiğimiz nisan ayında yayımladı. Bu koleksiyonda aynı zamanda uzun yıllar kendisine rehberlik etmiş Chicago sahnesinin yaşayan efsanesi Ari Brown ile bir düet de yer almakta.



Konser

AZİZA MUSTAFA ZADEH

Tarih: 25 Temmuz 2024

Saat: 21:00

Mekân: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Harbiye Cemil Topuzlu Açıkhava Tiyatrosu, İstanbul

"Cazın Bakü'lü Prensesi" Harbiye'de sahne alacak. Piyano çalışı ve güçlü sesi ile dinleyicileri her zaman büyüleyen; caz ve fusion türündeki eserlerini mugam ve avantgarde esintiler ile harmanlayan Aziza Mustafa Zadeh, Harbiye'de müzikseverler ile buluşacak.



Tiyatro

CİMRİ

Tarih: 22 Ağustos 2024

Saat: 21:00

Mekân: Maximum Uniq Açıkhava, İstanbul

Semaver Kumpanya, Moliere'in ünlü eseri "Cimri" oyununu, Tansu Biçer'in yorumu ve Serkan Keskin'in performansıyla sahne alacak.

"Dünyadaki insanların en az insan olanı; yeryüzündeki canlıların en katı yürekli, pintilerin en pintisidir. Onun sevmesinden kuru, onun okşamasından kısır bir şey olamaz. Vermek öylesine zoruna gider ki, selam bile vermez kimseye, onu bile alır; yalnız alır..."

Böyle betimliyor onu tanıyanlar Cimri'yi... Kimdir bu Cimri? Gerçekten de dedikleri kadar acımasız, katı yürekli, pinti ve kötü müdür?

İnsan doğuştan mı böyle olur? Sadece yazılmış bir karakter midir? Etrafımızda var mıdır böyleleri? Nasıl bir şey olurdu böylesi bir insanla yaşamak?..

Tiyatro

**YALNIZ BAŞAKLARA
AZGIN BOĞA**

Tarih: 24 Ağustos 2024

Saat: 20:30

Mekân: İHilltown Seyirlik
Sahne, İstanbul

Mutluluğu bulamamış, elli yaşlarında yalnız iki kadın... Biri oldukça varlıklı diğeri ise geçimini verdiği özel İngilizce dersıyla sağlamakta... Varlıklı olan kadın kendi deneyimlerinden yola çıkarak arkadaşının da günübürlük 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 anlaşımaları başlatan bir habercidir. Bunlar öyle yanlış anlaşımalarıdır ki, yalnızlıklarına çare arayan kadınlara çareyi ne kadar yanlış yerde aradıklarını, hayata tutunabilmek için sıkı sıkıya sarıldıkları doğruların aslında tek doğru olmadığını anlatır onlara. Erkek ise bu yanlış anlaşılmanın içinde bile böyle gelmiş böyle gider anlayışıyla kendi hayatındaki belkilerle yaşamaya devam eder.



Konser

HAROLD LOPEZ NUSSA

Tarih: 10 Ekim 2024

Saat: 20:30

Mekân: Zorlu PSM - Turkcell Platinum
Sahnesi, İstanbul

2005'te Montreux Jazz Piano yarışmasını kazanan Kübalı piyanist Harold López-Nussa, yaklaşık 20 yıldır küresel müzik sahnesinde adından söz ettirmeye devam ediyor. Küba Ulusal Senfoni Orkestrası, Gilles Peterson ve Leo Brouwer gibileriyle yaptığı çalışmaların yanı sıra bir orkestra lideri olarak da daimi üretim hâlinde. 2023'te Timba a la Americana ile Blue Note Records kataloğunda yerini alan Harold López-Nussa, bu albümün prodüktör koltuğunu Snarky Puppy ile tanınan Michael League'e teslim etmişti. İlhamını ailesinin Küba'dan Fransa'ya taşındığı ilk kışta yaşadığı ev hasretinden alan albüm, Latin caza tam anlamıyla modern bir yorum getirirken; kıskırtıcı, alabildiğine renkli ve zahmetsizce bir bütün oluşturan 10 şarkıdan oluşuyor.



Konser

TATIANA EVA-MARIE

Tarih: 8 Ekim 2024

Saat: 20:30

Mekân: Ses 1885 - Ortaoyuncular
Tiyatrosu, İstanbul

New York Times'in "Gypsy-jazz'in çalibülbülü" yakıştırmalarını yaptığı; Vanity Fair'in "caz sahnesini silkeleyen milenyal" olarak tanımladığı Tatiana Eva-Marie, 20. yüzyılın farklı aralıklarında farklı coğrafyalarda üretilmiş müziklerden ilham alıyor. Brooklyn'de yerleşik müzisyen; aile mirası Fransız ve Roman geleneklerinden, 1920'ler Paris'inin sanat dünyasından, Amerikan caz standartlarından nüansları kompozisyonlarında buluşturuyor. Django Reinhardt, Sidney Bechet ve Cole Porter gibi bestecilerden öğrendiklerini kendi kaleydoskopundan geçiren Eva-Marie, muhtemelen en çok da kurucusu olduğu Avalon Jazz Band ile tanınıyor.



Konser

KURT ELLING

Tarih: 7 Ekim 2024

Saat: 20:30

Mekân: CRR Konser Salonu, İstanbul

Turneler ve stüdyolarda geçen 25 yıllık kariyerinde tam 16 kez Grammy Ödülü'ne aday gösterilen ve 2 ödülün sahibi olan Kurt Elling, birçok prestijli yayın tarafından tüm zamanların en özgün caz vokalistlerinden biri olarak anılıyor. Bugüne dek Branford Marsalis, Danilo Perez, Fred Hersch, Charlie Hunter ve Stefon Harris gibi caz dünyasının önemli figürleriyle çalışmalar yapan vokalistin diskografisinde; Blue Note, Concord Jazz, Okeh gibi köklü plak şirketlerine rastlamak mümkün.



Ajanda



Konser

**DAVE WECKL & TOM KENNEDY
PROJECT FEAT. ERIC
MARIENTHAL & STU MINDEMAN**

Tarih: 22 Ekim 2024

Saat: 21:30

Mekân: IF Performance Hall Beşiktaş, İstanbul

Davulun fenomeni olarak bilinen büyük usta Dave Weckl, bas gitarist Tom Kennedy ile çıktığı turne kapsamında, Türkiye seyircisinin karşısına çıkıyor. Dave Weckl, 35 yılı aşkın bir süredir hayranları, meslektaşları ve uluslararası müzik camiası arasında yaşayan en iyi davulculardan biri olarak ün kazanmış ve bu ününü korumuştur. İkonik müziğe, müzik eğitimine ve davulcuların kullandığı ekipmanlara yaptığı katkılar çoktur. Modern Drummer dergisi Weckl'ı 2000 yılında Hall of Fame'e dahil etmiş ve "tüm zamanların en iyi 25 davulcusundan biri" seçmiştir. Tom Kennedy, dünyanın en iyi akustik ve elektrik basçılarından biri olarak gösterilen başarılı bir turne ve stüdyo müzisyeni.

Konser

RODRIGO AMARANTE

Tarih: 11 Ekim 2024

Saat: 22:00

Mekân: Babylon, İstanbul

1976 yılında Rio de Janeiro'da doğan Rodrigo Amarante, müzikal serüveninin her durağı ilgi çekici anlarla dolu bir müzik insanı. Kendisini dünya çapında bir üne kavuşturan, Netflix'in meşhur dizisi Narcos'un tema müziği olan "Tuyo" adlı bestesiydi elbette ama Amarante diskografisi çok çeşitli harikalar barındırıyor. Orquestra Imperial ile samba, Los Hermanos ile ska alemlerine dalmış olan müzisyen, Fab Moretti (The Strokes) ve Binki Shapiro ile kurduğu Little Joy ile bir alternatif rock albümü de yayımlamıştı. Folk tınılarında gezindiği ilk albümü Cavalo'nun 2014'e tarihleniyor. "Hafızayı bir boyama kitabına benzetiyorum" diyerek içe dönük şarkılarla renklendirdiği ikinci solo işi Drama ise doğduğu toprakların sıcaklığını yaşatan bir koleksiyon.



Konser

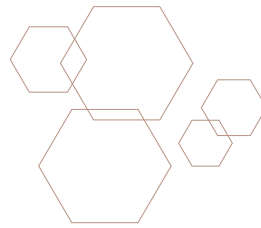
ROZA RADNOTI PİYANO RESİTALİ

Tarih: 26 Eylül 2024

Saat: 20:30

Mekân: Deniz Müzesi, İstanbul

Franz Liszt Piyano Sezonu Macaristan'ın çok renkli, çok yetenekli ve başarılı genç kuşak piyanistlerinden; sanatçı bir aileden gelmesi sebebiyle müziğin yanında sanatın farklı dallarıyla da ilgilenmekten uzak duramayan; verdiği konserlerin yanı sıra görsel sanatlar alanında yaptığı çalışmalarla da büyük dikkat çeken Róza Radnóti'yi Türkiye'de ilk kez sahne alacak... Sanatçı bu konserde Liszt'in birbirinden renkli eserlerini yorumlayacak.



Tiyatro

HAYBEDEN

GERÇEKÜSTÜ AŞK

Tarih: 25 Ağustos 2024

Saat: 20:00

Mekân: Hilltown Seyirlik Sahne, İstanbul

Yılmaz Erdoğan'ın kaleme aldığı "Haybeden Gerçeküstü Konuşmalar" adlı kitaptan uyarlanan iki kişilik oyun, kadın erkek ilişkisinin başlangıcından bittiği yere kadar olan sürecini konu alıyor. Gözlemleriyle ve tespitleriyle her bireyin kendinden bişeyler bulabileceği günümüz ilişkilerine atıfta bulunan bu komedi oyunu mizahi bir dille seyircisine eğlenceli dakikalar geçirtmektedir. Kadın ve erkeğin ilişkisel evrimini net bir şekilde ortaya koyarken trajikomik durumunu da gözler önüne seriyor. Bu oyunda yaşanan bir ilişki değil aslında her ilişki...



Tiyatro

SEVİYORSAN GİT AYRIL

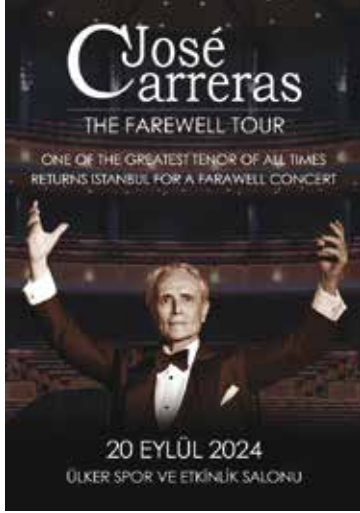
Tarih: 20 Eylül 2024

Saat: 20:00

Mekân: Torium Sahne, İstanbul

“Boşanmak üzere olan bir çiftin son buluşmasında neler yaşanabilir? Ya bu son buluşulan yer aslında ilk buluşulan yer ise? Her aşk biraz Komiktir, Arabesk Müzikali, Kadın Kafası ve Emlakçıyı Beklerken oyunlarının yazarı İrfan Kangı dan bu kez boşanmayı düşünen çiftlerin gerçekte nasıl davranması gerektiğini eğlenceli bir dille anlatan tek perdelik bir komedi oyunu olan “Seviyorsan Git Ayrıl Bence” hepimizin bir şekilde şahit olduğu aile içi uyuşmazlıkları sahneye taşıyor.

Tüm bu hesaplaşma içinde adeta seyircinin tarafsız bir hakem gibi temsilini yapan eğlenceli bir garsonun da olaylara dahil olması ile 1saat 15 dakikalık eğlenceli bir oyun sizleri bekliyor.



Konser

JOSE CARRERAS - THE FAREWELL TOUR

Tarih: 20 Eylül 2024

Saat: 21:00

Mekân: Ülker Spor ve Etkinlik Salonu, İstanbul

Tüm zamanların en büyük tenorlarından José Carreras, jübilesi olan “The Farewell Tour”un dünya prömiyerinde 20 Eylül akşamı Ülker Spor ve Etkinlik Salonu’nda! 3 Tenors’un efsanevi ismi José Carreras, The Farewell Tour kapsamında son defa Türkiye’ye geliyor. Vera ve Hammer Müzik Organizasyon işbirliği ile gerçekleşecek konser bugüne dek izlediklerimizden oldukça farklı olacak. Ünlü tenorun hayatının ve parlak kariyerinin en önemli anlarıyla bezeli dev ekranların yer aldığı bir çoklu medya gösterisi olarak hafızalardan silinmeyecek bir veda bekliyor bizleri.



Konser

GABOR CSALOG PİYANO RESİTALİ

Tarih: 21 Ekim 2024

Saat: 20:30

Mekân: Deniz Müzesi, İstanbul

Franz Liszt Piyano Sezonu kapsamında Macaristan ve Orta Avrupa’nın, konserlerinde yarattığı tarifi zor “aura” ile dikkat çeken, en etkileyici virtüözlerinden Gábor Csalog’u ağırlıyoruz. Onbir yaşında dünyaca ünlü Budapeşte Franz Liszt Müzik Akademisi’nin “Özel Yetenekli Müzisyenler” sınıfına kabul edilen ve orada 20. ve 21. yüzyılın efsane bestecileri ve piyanistleri arasında yer alan György Kurtág, András Schiff ve sekiz sene evvel kaybettiğimiz Zoltán Kocsis ile çalışma ayrıcalığına erişmiş; Macaristan’daki hayranlarının konserlerini kaçırmadığı Gábor Csalog, Franz Liszt Piyano Sezonu kapsamında muhteşem bir resital programı ile İstanbul’da.



Konser

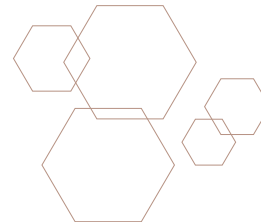
FÜLÖP RANKİ PİYANO RESİTALİ

Tarih: 26 Kasım 2024

Saat: 20:30

Mekân: Deniz Müzesi, İstanbul

Genç Macar piyanistler kuşağının yıldızı hızla parlayan Fülöp Ránki, zengin bir Liszt seçkisiyle İstanbul’da sahne alacak Ránki, Roma yakınlarındaki Tivoli’de bulunan cennetsel Villa d’Este’nin çeşmelerinden akan suyu olağanüstü güzellikte betimleyen “Les Jeux d’eaux à la Villa d’Este”, birbirinden güzel bölümlerden oluşan “Beş Piyano Parçası”, Liszt’in en dramatik eserlerinden “Funérailles” ve konserin sonunda seslendirilecek,



Ajanda



Konser

IVAN SKANAVI

Tarih: 11 Ekim 2024

Saat: 20:30

Mekân: Deniz Müzesi, İstanbul

2022 Grand-Prix Emanuel Feuermann ödülünün sahibi Ivan Skanavi, geniş stilistik ses yelpazesi, net projeksiyonu ve geniş renk skalasıyla seyircileri büyüleyen kuşağının önde gelen çellistlerinden biri. Verimli bir oda müziği kariyeri ile sık solo performanslarını birleştiren Skanavi'nin performans özgeçmişi, Verbier Müzik Festivali, Kronberg Festivali, Schleswig-Holstein Festivali, Gezeitenkonzerte, Berlin Filarmoni Oda Müzik Salonu, Rundfunk-Sinfonieorchester Berlin, Stuttgart Kammerorchester, Kammerphilharmonie Metamorphosen Berlin gibi birçok yüksek profilli festivali, mekânı ve orkestrayı içeriyor.



Gösteri

DANSIN RİTMİ

Tarih: 31 Ağustos 2024

Saat: 20:30

Mekân: Hodjapasha, Ankara Caddesi
Hocapaşa Hamamı Sok No: 3.B
Sirkeci/İstanbul

Dans gösterisi "Dansın Ritmi", Hodjapasha'da sahneleniyor. Bu programda Osmanlı Saray dansları ve Anadolu'nun farklı bölgelerinin dansları, oryantal danslar ve ritm show ile harmanlanarak çağdaş bir koreografi ile sunulmaktadır. Hodjapasha, bulunduğu coğrafyanın kültürel mirasını esas alan gösteri ve sergilerden oluşan etkinlikleri sunan bir cazibe merkezidir. Bu dinamik dans gösterisi 360 derece görsel efektler altında ve muhteşem kostümler ile birlikte tarihi atmosferde izleyenleri büyülüyor. Ayrıca fuaye alanında bulunan "Dervish Experience" sergisi program öncesinde gezilebilir.

Sergi

BORUSAN

CONTEMPORARY MAT COLLISHAW "ARITMI"

Tarih: 14 Eylül – 18 Ağustos 2024

Mekân: Borusan Contemporary,
Rumeli Hisarı

Çağdaş sanatın öncü imzalarından Mat Collishaw'un, aralarında Borusan Contemporary siparişiyle ürettiği mekâna özgü heykelinin de yer aldığı özel seçkisi, Alice Sharp küratörlüğünde izleyiciyle buluşuyor.



Sergi

DİJİTAL MİTOLOJİLER

Tarih: 16 Eylül 2023

– 18 Ağustos 2024

Mekân: Borusan
Contemporary, Rumeli Hisarı

Borusan Çağdaş Sanat Koleksiyonu'ndan seçilmiş çalışmaları bir araya getiren Dijital Mitolojiler sergisi, Yeni Medya Sanatının farklı üretim olanaklarıyla şekillenen deneysel yaklaşımlarını ön plana çıkarıyor. Artık güncel yaşamın bir parçası olan "dijital tecrübeler" 2000'li yıllardan itibaren yaratıcı sanatçılar için daha önce mümkün olmayan birçok araştırmanın kapılarını araladılar. Borusan Çağdaş Sanat Koleksiyonu bu tür araştırmalar üzerine yönelen karakteriyle dijital imge üretiminin altını çizdiği "yeni görselliğin" izini sürmektedir. Sergi bu görselliğin gündeme getirdiği imgeleri karşılaştırmalara dayanan bir yaklaşımla büyüteç altına alıyor.

Sergi

PERA MÜZESİ – KARMA
SERGİ, “TERS YÜZ PERA”

Tarih: 23 Mayıs 2023
- 18 Ağustos 2024

Mekân: Pera Müzesi,
Beyoğlu

Pera Müzesi, Bauhaus Üniversitesi Weimar’dan Prof. Mona Mahall ve Yelta Köm yürütücülüğündeki “Temsil Pratikleri ve Politikaları” bölümü ve Bremen Sanat Üniversitesi’nden Prof. Aslı Serbest yürütücülüğündeki “Geçici Mekânlar” bölümü iş birliğiyle Ters Yüz PERA sergisini gerçekleştiriyor. Suna ve İnan Kiraç Vakfı Oryantalist Resim Koleksiyonu’ndaki iki resimden yola çıkan sergi, küresel kapitalist ilişkileri ve yerleşmiş kültürel pratikleri araştırıyor. Ayrıca, mimarinin, kurumların kentsel çevreleriyle ilişkilerinde hem kurucu hem de açığa çıkarıcı bir rol oynayarak bu kurumların belirli bir yer ve zamanda nasıl aracılık ettiğini ve işlediğini inceliyor.



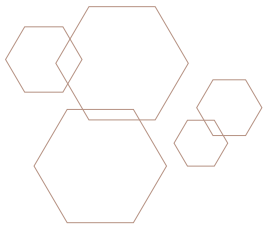
Sergi

**CASA BOTTER – NURI İYEM,
“SOLO BOTTER: NURİ İYEM”**

Tarih: 23 Mayıs – 29 Ağustos 2024

Mekân: İBB Casa Botter, Şahkulu,
İstiklal Cd. No:235, Beyoğlu/İstanbul

Casa Botter, “Botter Sergileri” serisinin ikincisini “Solo Botter: Nuri İyem” başlığı ile Türk resim sanatının önde gelen isimlerinden Nuri İyem’in eserlerine ev sahipliği yapıyor. Küratörlüğünü Levent Çalıkoğlu’nun, asistan küratörlüğünü ise İrem Büşra Coşkun’un üstlendiği bu sergi, Nuri İyem’in yaşadığı coğrafyaya özgü bir öz arayışını üzerinde yoğunlaştığı her temada çözümlmek üzere tuvalin karşısına yerleşen sanatçının farklı dönemlerinden karakteristik çalışmalarını bir araya getiriyor.



Sergi

TAM YERİNDEN

Tarih: 26 Ekim 2023 - 18 Ağustos 2024

Mekân: Pera Müzesi, Beyoğlu

Panoramik resim ve fotoğraflar üzerinden, İstanbul’un temsil tarihini yeni perspektiflerle değerlendirmeyi amaçlayan sergi, “panorama” formunun geçmişini eleştirel bir çerçevede, farklı boyut ve bağlamlarıyla ele alıyor. Panoramik görüntülerin üretim ve tüketimindeki katmanlı ilişkileri irderlerken görüntülerin farklı izleyici kitleleri arasında dolaşımını, algılanma şekillerini, yüzyıllar içinde yaygınlık kazanmış farklı medyalar arasındaki bağlantıları da sorguluyor.



Sergi

**YUNT – MIKE BERG,
“BURAYA NASIL GELDİK?”**

Tarih: 25 Mayıs – 25 Ağustos 2024

Mekân: YUNT, Sultanbeyli

Mike Berg’ün New York, Cheney ve İstanbul arasında süren yaşam ve çalışmalarını yansıtan sergisi “Buraya Nasıl Geldik” 25 Mayıs – 25 Ağustos tarihleri arasında YUNT’ta ziyaret edilebilecek. Sergide, özel olarak üretilen “Piramit” isimli heykelin yanı sıra sanatçının farklı eserleri ve dış mekânda sergilenen “Kafes” heykeli yer alacak. Sergide ayrıca Berg’ün Türkiye ile olan güçlü bağını yansıtan kilimler ve amorf desenlerin yanı sıra eserlerin oluşum süreçlerini gösteren çizim ve planlamaları da bulunuyor.

Sinema



Hazırlayan
Şule Onur
suleonur34@gmail.com



SONSUZA KADAR KAÇAMAZSIN

Vizyon tarihi: 2 Ağustos 2024
Yönetmen: Michelle Schumacher
Senaryo: Carolyn Carpenter, Michelle Schumacher
Oyuncular: J.K. Simmons, Fernanda Urrejola, Allen Leech, Isabelle Anaya, Graham Patrick Martin, Andres Velez
Tür: Gerilim

Filmin konusu

Sonsuza Kadar Kaçamazsın, kendini ormanda biri tarafından ölümcül bir öfkeyle avlanırken bulan genç bir kadının yaşadıklarını konu ediyor. Miranda, geçmişte yaşadığı bir trajediden dolayı şiddetli anksiyete yaşayan genç bir kadındır. Miranda, bir seri katilin onu yeni hedefi olarak seçmesiyle yeni bir terörle karşı karşıya kalır. Ormanda peşine düşen katilden kaçmaya çalışan Miranda, kovalamaca sırasında sahip olduğunu hiç bilmediği bir gücü keşfeder.



BORDERLANDS

Vizyon tarihi: 9 Ağustos 2024
Yönetmen: Eli Roth
Senaryo: Eli Roth
Oyuncular: J.K. Simmons, Cate Blanchett, Haley Bennett, Kevin Hart, Ariana Greenblatt, Jamie Lee Curtis
Tür: Bilimkurgu, Aksiyon, Macera

Filmin konusu

Dört kişiden oluşan bir hazine avcısı ekibi, yüksek uzaylı teknolojisine sahip bir kasayı bulmak için Pandora Gezegeni'ne doğru yola çıkar. Burada kendilerini yaban hayatı ve kasaya ulaşmak isteyen haydut ordusu ile amansız bir mücadele içinde bulacaklardır...

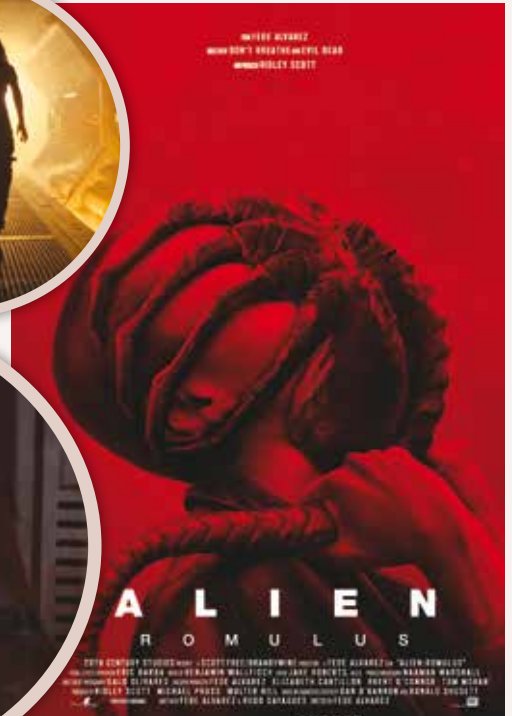


ALIEN: ROMULUS

Vizyon tarihi: 16 Ağustos 2024
Yönetmen: Fede Alvarez
Senaryo: Fede Alvarez, Rodo Sayagues
Oyuncular: Isabela Merced, Cailee Spaeny, Archie Renaux, David Jonsson, Aileen Wu, Spike Fearn
Tür: Korku, Gerilim

Filmin konusu

Bir grup genç uzay hurdacısı, terk edilmiş bir uzay istasyonunun derin uçlarını temizlerken evrendeki en korkunç yaşam formuyla karşı karşıya gelir.





ASANSÖR OYUNU

Vizyon tarihi: 9 Ağustos 2024

Yönetmen: Rebekah McKendry

Senaryo: David Ian McKendry, Travis Seppala

Oyuncular: Gino Anania, Megan Best, Alec Carlos, Nazariy Demkowicz, Samantha Halas, Madison MacIsaac

Tür: Korku, Gerilim

Filmin konusu:

Sosyal becerisi çok iyi olmayan genç Ryan (Gino Anania), kız kardeşinin kaybolduğu gece oyuncuların internette bulunabilecek bir dizi kural öncülüğünde başka bir boyuta seyahat etmeye çalıştığı, asansörde gerçekleşen bir ritüel olan 'Asansör Oyunu' oynadığını keşfeder. Ryan, onu uyarılara kulak asmayıp kardeşini bulmaya kararlıdır.



BETERBÖCEK BETERBÖCEK

Vizyon tarihi: 6 Eylül 2024

Yönetmen: Tim Burton

Senaryo: Alfred Gough, Miles Millar

Oyuncular: Jenna Ortega, Monica Bellucci, Winona Ryder, Michael Keaton, Willem Dafoe, Justin Theroux,

Tür: Fantastik, Komedi, Korku

Filmin konusu

Beklenmedik bir aile trajedisinin ardından Deetz ailesinin üç nesli Winter River'daki evlerine geri döner. Hâlâ Beetlejuice'in etkisinde olan Lydia'nın hayatı, asi genç kızı Astrid'in çatı katındaki kasabanın gizemli modelini keşfetmesi ve Ölümünden Sonra Yaşam'a açılan kapının kazara açılmasıyla altüst olur. Her iki bölgede de sorunlar yaklaşırken, birinin Beetlejuice'in adını üç kez söylemesi ve haylaz iblisin kendi kargaşa markasını serbest bırakmak için geri dönmesi an meselesidir.



SAKIN SES ÇIKARMA

Vizyon tarihi: 13 Eylül 2024

Yönetmen: James Watkins

Senaryo: Christian Tafdrup, Mads Tafdrup

Oyuncular: Mackenzie Davis, James McAvoy, Aisling Franciosi, Scoot McNairy, Alix West Lefler

Tür: Gerilim, Korku

Filmin konusu

Rüya gibi bir tatilin yakında psikolojik bir kabusla dönüşeceği habersiz bir aile, cennet gibi bir kır evinde bir hafta sonunu geçirmek üzere davet edilir.



Sinema



THE ALBANIAN VIRGIN

Vizyon tarihi: 13 Eylül 2024

Yönetmen: Bujar Alimani

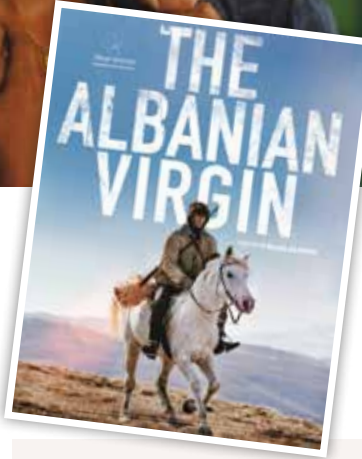
Senaryo: Katja Kittendorf

Oyuncular: Mimoza Azemi, Fatlume Bunjaku, Kasem Hoxha, Astrit Kabashi, Rina Krasniqi

Tür: Dram

Filmin konusu

Film, Arnavutluk'un 1958 yılının zorlu günlerinde aynı köyde yaşayan, çok iyi arkadaş olan bir erkek ve kız çocuğun hayatına odaklanıyor. Luana, komünistler tarafından şehirden yasaklanan hainlerin oğlu, Agim ise saygın bir adamın kızıdır. Bu olumsuz koşullara rağmen ikilinin dostluğu 10 yılı aşkın süredir devam etmektedir. Artık genç bir kadın olan Luana, kadın olmanın bir lanet olduğunu giderek daha fazla deneyimlerken, olağandışı eylemlerde bulunarak kurban durumuna son vermek için zorlu bir mücadeleye girer. Artık o kendi başına karar verme gücünü kazanmıştır...



TRANSFORMERS: BAŞLANGIÇ

Vizyon tarihi: 20 Eylül 2024

Yönetmen: Josh Cooley

Senaryo: Andrew Barrer, Gabriel Ferrari

Oyuncular: Chris Hemsworth, Brian Tyree Henry, Scarlett Johansson, Keegan-Michael Key, Jon Hamm, Laurence Fishburne

Tür: Bilimkurgu, Aksiyon, Macera

Filmin konusu

Daha çok yeminli düşmanlar olarak bilinen, ancak bir zamanlar Cybertron'un kaderini sonsuza kadar değiştiren kardeşler gibi birbirine bağlı arkadaşlar olan Optimus Prime ve Megatron'un anlatılmamış başlangıç hikayesi.



ASLA BIRAKMA

Vizyon tarihi: 27 Eylül 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.





JOKER: İKİLİ DELİLİK

Vizyon tarihi: 4 Ekim 2024

Yönetmen: Todd Phillips

Senaryo: Scott Silver, Todd Phillips

Oyuncular: Joaquin Phoenix, Zazie Beetz, Catherine Keener, Brendan Gleeson, Lady Gaga, Steve Coogan

Tür: Dram, Gerilim, Suç

Filmin konusu:

Genellikle yakın aile üyeleri olmak üzere iki veya daha fazla kişiyi etkileyen aynı veya benzer bir zihinsel bozukluk için kullanılan tıbbi bir terime atıfta bulunan film, Joker ve Harley Quinn ilişkisi etrafında şekillenen olaylara odaklanıyor.



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 filminden yirmi yıl sonra geçen Gladiator 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 savaşıyor yirmi yıl öncesiyi hesaplayacak. Filmde Fred Hechinger, İmparator Geta'yı, Joseph Quinn, İmparator Caracalla'yı canlandırarak.



WICKED

Vizyon tarihi: 29 Kasım 2024

Yönetmen: Jon M. Chu

Senaryo: L. Frank Baum, Winnie Holzman, Winnie Holzman, Gregory Maguire, Ariana Grande, Jonathan Bailey, Marissa Bode, Ethan Slater, Michelle Yeoh

Oyuncular: Cynthia Erivo,

Tür: Dram, Fantastik,

Filmin konusu

Wicked, Oz'un en ünlü karakterlerinin, yani Batının Kötü Cadısı ve beklenmedik arkadaşı İyi Cadı Glinda'nın anlatılmamış hikayelerine ışık tutuyor. Film, yeşil tenli yıldız Elphaba'yı doğumundan üniversiteye ve sonunda onu "kötü" olarak etiketleyen hayatını değiştiren olaylara kadar takip ediyor; şımarık zengin kız Glinda, yerel prens ve gönül yarası Fieryo ve hatta oldukça sorunlu bir adam olan Oz Büyücüsü'nün kendisini tanıtıyor...



Kıtap



KAÇ ÇORAP BİR ÇİFT YAPAR?

Yazar: Rob Eastaway

Yayınevi: Sahi Kitap

Çamaşır sepetinize bakıp bir çift çorap bulmanın ne kadar süreciğini merak mı ediyorsunuz? Bu sorunun arkasında yaratıcı, şaşırtıcı ve hatta bazen güzel olabilen bir matematik dünyası var. Oyun kartları, bir gazete, bir zarfın arkası, bir Sudoku, birkaç bozukluk ve elbette bir çift çorap kullanarak Rob Eastaway, matematiğin gizli güzelliklerini en sıradan gündelik nesnelerde bile nasıl ortaya çıkarabileceğinizi gösteriyor. Bu sayfalarındaki pek çok büyüleyici ilginçlik arasında, limeriklerle tavşanlar arasındaki garip bağlantıyı, olasılıkların büyük ölçüde sizin lehinize olduğu görünüşte “adil” bir bozuk para oyununu, turist panolarının Britanya’nın merkezinin nerede olduğu konusunda neden anlaşılmadıklarını ve basit bir kâğıt katlamanın nasıl bir Jurassic Park canavarına yol açabileceğini keşfedeceksiniz. Kaç Çorap Bir Çift Yapar?, kendi kendinize denemek isteyeceğiniz pek çok fikirle matematiğin herkes için olduğunu kanıtlar nitelikte bir kitap.



DÜNYA DIŞI YAŞAM MÜMKÜN MÜ?

Yazar: Avi Loeb

Yayınevi: Sahi Kitap

Dünya’nın Ötesindeki Akıllı Yaşamın İlk İşaretleri Kitap Açıklaması Harvard’ın önde gelen gökbilimcisi Avi Loeb’in, güneş sistemimizin yakın zamanda uzak bir yıldızdan gelen gelişmiş uzaylı teknolojisi tarafından ziyaret edildiği yönündeki tartışmalı teorisine kulak verin. 2017’nin sonlarında, Hawaii’deki bir gözlemevindeki bilim insanları, iç güneş sistemimizde süzülen, çok hızlı hareket eden, ancak başka bir yıldızdan gelmiş olabilecek bir nesne gördüler. Avi Loeb bunun bir asteroit olmadığını gösterdi; tuhaf bir yörüngede çok hızlı hareket ediyordu ve arkasında hiçbir gaz ya da enkaz izi bırakmıyordu. Akla gelebilecek tek bir açıklama vardı: Nesne, uzak bir uzaylı uygarlığının yarattığı ileri teknolojinin bir parçasıydı. Loeb, Dünya Dışı Yaşam Mümkün mü? kitabında okurları güneş sistemimizde tespit edilen ilk yıldızlararası ziyaretçinin heyecan verici hikâyesine götürüyor.



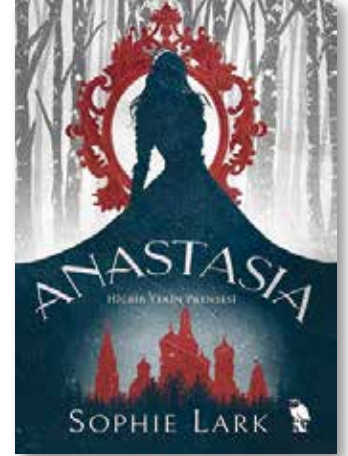
SÜPERNORMAL: ZORLUKLARIN VE REZİLYANSIN ANLATILMAMIŞ HİKÂYESİ

Yazar: Meg Jay

Çeviri: Özgür Umut Hoşafçı

Yayınevi: Epsilon Yayınevi

Her dört kişiden üçü yirmili yaşlara gelene kadar çeşitli zorluklarla karşılaşılıyor: boşanma veya ölüm sonucu ebeveynini kaybetmek, zorbalık, alkolizm, uyuşturucu bağımlılığı, akıl hastalığı, istismar ve aile içi şiddet bunlardan sadece birkaçı. Ne yazık ki bu travmatik deneyimler pek çok insanın hayatının bir parçası; bilmediğimiz şeyse tüm bunlarla nasıl başa çıkıp yeni bir hayat kurabildikleri... Klinik Psikolog Meg Jay, detaylı araştırmalarla zenginleştirdiği bu kitapta, çocuklukta yaşanan travmatik deneyimlere rağmen olağanüstü başarılarla imza atan “süpernormal” insanların hikâyelerini paylaşıyor. Süpernormal, çocukluklarında yaşadıkları zorluklardan sonra beklenmedik yerlere gelenlerin hikâyesidir. Bu ilham verici eserde hem yalnız olmadığınızı hem de başarıya ulaşmanın ipuçlarını bulacak, içindeki “süpernormal”i keşfedeceksiniz.



ANASTASIA - HİÇBİR YERİN PRENSESİ

Yazar: Sophie Lark

Çeviri: Yasemin Büte

Yayınevi: Nemesis Kitap

Kar ve büyüün hâkim olduğu Çarlık Rusyası’nda bir yolculuğa hazır mısınız? Son Grandüşes Anastasia Romanov, tahtı sallantıda olan bir imparatorluğun dördüncü kızıdır. Henüz büyü yeteneğini keşfedemediği için de ailenin ihtiyaç duyulmayan çocuğu olarak görülür. Elbette, bunda genç kadının asiliği ve dikbaşlılığı da etkilidir. Çıkan bir isyanın ardından sarayın himayesine alınan Damien sayesinde, Anastasia’nın hayatındaki değişim de kendini göstermeye başlar. Ne tuhaftır ki bu iki gencin kaderleri birbirlerine bağlıdır. Aynı dönemde Kara Keşiş Rasputin’in nam salmış kehanetleri imparatorluğu sararken Anastasia da bu keşişin karanlık büyü dünyasına çekilmeden duramaz. Genç grandüşes, içinde keşfettiği bu yeni dünyanın ailesini sonsuz karanlığa sürükleyeceğinin farkına varacak mıdır? Peki, kaderleri ölümle mühürlendiğinde yaşamak uğruna neleri göze alabileceklerdir?



YILDIZLARDA SAKLI

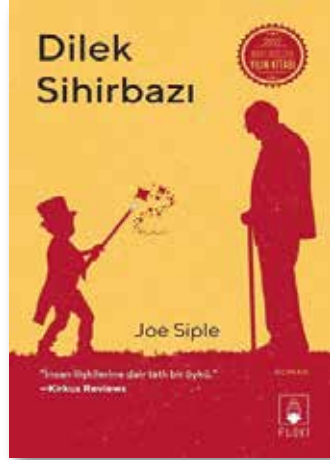
Yazar: Melanie Dobson

Çeviri: Buse Barış Katı

Yayınevi: Arkadya Yayınları

1938 yılında, Alman birlikleri hızla Viyana'ya girerken Avusturyalı Max Dornbach hayatının sonsuza kadar değişmek üzere olduğundan habersizdir. Max, ailesinin prestijli konumunu da kullanarak gizlice Yahudi arkadaşlarına yardım etmekte ve onların kıymetli eşyalarını ailesine ait şatonun arazisinde gizlemesi için şatonun hizmetlilerinden Annika'ya vermektedir. Annika küçüklüğünden beri sevdiği Max için her şeyi yapmaya hazırdır.

Ancak Max, bir süre sonra şatoya sevdiği kadınla gelir. Annika sevdiği adamın başka bir kadınla ortaya çıkmasına başta içerlese de daha sonra kaderin tüm ailesini paramparça etmesine şahit olan ve çektiği tüm acılara rağmen son bir umut için ayakta kalan bu kadına yakınlık hissetmeye başlar. Ama aralarındaki bu bağ, çok geçmeden ikisini de büyük fedakarlıklar yapmaya iter.



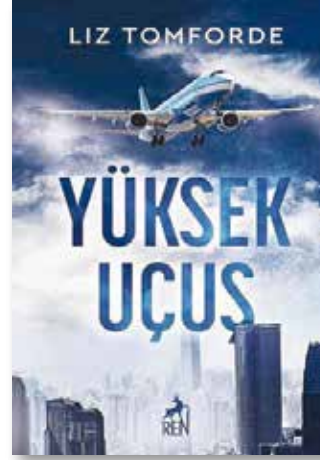
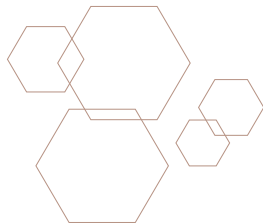
DİLEK SİHİRBAZI

Yazar: Joe Siple

Çeviri: Sibel Özkan

Yayınevi: Floki Yayınları

100 yaşına gelmiş olan Murray McBride, bunu kutlayacak havada değildir. Sevdiği herkesten daha uzun yaşamış, tüm ailesini ve arkadaşlarını geride bırakmıştır. Yaşlı adam, yaşamak için bir neden aramaktadır. Aradığını ona ölümcül bir kalp rahatsızlığı olan ve yaşarken gerçekleştirmek istediği beş şeyin bir listesini yapan on yaşındaki Jason Cashman verir. Beş dileği gerçekleştirmek için ikisi birlikte kalan sınırlı zamanlarına karşı yarışır. Murray genç olmanın nasıl bir şey olduğunu hatırlarken, Jason yaşama ve yaşlanma fırsatı için savaşı. Jason'ın son dileğini gerçekleştirmesi ve gerçek sihri bulmasını sağlayacak şey, beklenmedik bir hediyedir.



YÜKSEK UÇUŞ

Yazar: Liz Tomforde

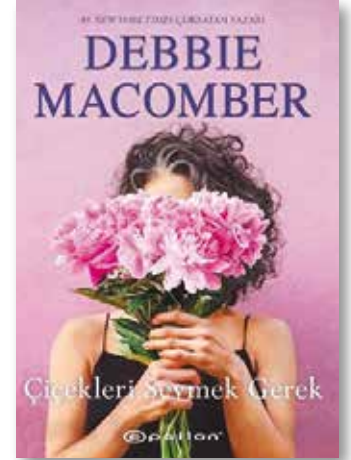
Yayınevi: Ren Kitap

ZANDERS

Chicago hokeyi onsuz tamamlanamazdı; herkesin nefret ettiği favori oyuncu. Rolünü biliyor ve iyi oynuyordu. Arenadan her akşam kolunda başka bir kıza ayrılmaktan hoşlanıyordu. Hoşlanmadığı şey ise takımının özel uçağındaki yeni uçuş görevlisiydi. Stevie kimin için çalıştığını çok iyi anlayacaktı. Zanders, ona işkence etmekten keyif alacaktı. Her uçuşla birlikte duyguları ve düşünceleri farklılaşıyordu ki bu da, işleri yokuşa sürüyordu.

STEVIE

Yıllardır uçuş görevlisiydi. Her şeyi gördüğünü sanıyordu ama yeni işi onu NHL'deki deni egoist ve kendini beğenmiş diva için çalışmaya itince, her şeyi ikinci kez düşünmeye başlamıştı. Buna bir daha asla bir sporcuyla takılmayacağına dair kendine verdiği söz de dâhil... Evan Zanders özür dilemeyen ve kendi iyiliği için fazla çekici olan biriydi. Kendini seviyordu fakat Stevie onunla ilgili her şeyden nefret ediyordu. Onun dışındaki her şeyden.



ÇİÇEKLERİ SEVMEK GEREK

Yazar: Debbie Macomber

Çeviri: Nil Bosna

Yayınevi: Epsilon Yayınevi

Joan, böyle bir hayat yaşayacağını hiç ummuyordu. Kocasını öleli dört yıl olmuştu, çocukları çoktan kendi hayatlarını kurmuştu, o ise gitgide içine kapanmıştı. Evi hem sığınağı hem hapishanesi olmuştu. Bir doğum gününü daha tek başına geçirdikten sonra, dünyayla yeniden iletişim kurması gerektiğini anladı. Maggie, sabahları aceleci müşterilere hizmet veren bir barista olarak çalışıyor, ardından hemşirelik derslerine yetişiyordu. Alkolik babasıyla yaşıyor ve faturalarını ödemekte zorlanıyordu. Ancak Joan'un evinde bir oda kiralamasıyla hayatı için bir umut ışığı doğdu. Çiçekleri Sevmek Gerek, büyük kayıpların ardından hayata yeniden başlamak için cesaret bulmaya çalışan iki kadının attıkları küçük adımların getirdiği büyük sürprizlerle dolu, bir Debbie Macomber kitabından beklediğiniz tüm güzellikleri size sunacak sıcacık bir roman.

Bulmaca

SUDOKU

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

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

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

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



VEFAT EDEN KAPTANLARIMIZ

Nisan - Mayıs 2024



Kpt. Plt. Bedrettin AYIK

Kpt. Plt. Nejat PARS

Kpt. Plt. Metin İNCE

Kpt. Plt. Baki KÖLEMENOĞLU

Nisan - Mayıs 2024



EMEKLİ OLAN KAPTANLARIMIZ



Kpt. Plt. Ercüment TANAY

Kpt. Plt. Cahit TAŞBAŞ

Kpt. Plt. Kemal Utku BİRİŞMEN

Kpt. Plt. Bülent AKKUŞ

Kpt. Plt. Hızır İlyas KARAGÜLLE



TALPA
TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ
TURKEY AIRLINE PILOT'S ASSOCIATION

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



DİNAMİK
ve GENÇ
TASARIM



KULLANICI DOSTU
ve MOBİL UYUMLU
ARAYÜZ



TALPA
ÜYELERİNE
ÖZEL İÇERİKLER



İÇERİK ARAMA
ÖZELLİĞİ



DİJİTAL
ÜYELİK KARTI



**KAPTAN OLARAK "KARARLARINIZ
NE KADAR İÇSELLEŞTİRİLİYOR?"**

Liderlik ve kaptanlık pek çok
hassas dengeyi birlikte yürütmeyi gerekli
kılıyor.

