

İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ



SosyoCom

AYLIK ETKİNLİK VE HABER BÜLTENİ

ARALIK 2021 | SAYI 12

İÇİNDEKİLER

TEKNO-GÜNDEM..... 3

- Uzayın Derinliklerinde Havacılık Yönetimi.. 3
- Stok Kontrolünün Geleceği: Dronelar..... 4
- Dairesel Pistler Havalanmak İçin Kullanılacak mı?..... 5

EKO-GÜNDEM..... 6

- Paranın Kısa Tarihçesi..... 6
- Covid-19'un Küresel Ekonomik Etkileri..... 8

YENİ MESLEKLER..... 9

- Uzay Kabin Memurluğu 9
- İstanbul Gelişim Üniversitesi Kariyer Geliştirme Merkezi..... 10

KÜLTÜR-SANAT-EDEBİYAT..... 11

- İstanbul'da Tiyatro..... 11
- Müziğin Derinlerine Yolculuk..... 12
- Ayın İngilizce Deyişi..... 13
- Akademik Playlist..... 14

SOSYOCOM RAF..... 15

- BİR KİTAP: İyi Hissetmek..... 15
- BİR FİLM: Dune..... 15
- BİR DİZİ: Into The Night..... 16
- AYIN KİTAP İNCELEMESİ: Kırmızı Pazartesi..... 17
- AYIN FİLM İNCELEMESİ: Kaçak Yolcu..... 18

EĞİTİM-ARAŞTIRMA..... 19

- Sosyal Bilimlerde Neyi Ölçümlüyoruz? 19
- Bilimsel Araştırma Yöntemleri..... 20

GİRİŞİMCİLİK VE İNOVASYON..... 22

- Airbus'ın Sıfır Emisyonlu Uçakları..... 22
- Sürdürülebilir Havacılık Yakıtı Havacılığın Karbondan Arındırılmasına Yardım Edebilecek Mi?..... 23

SİYASİ GÜNDEM..... 24

- Rusya-Ukrayna Gerilimi ve Türkiye..... 24
- Bir Uluslararası Kısıtlayıcı Tedbir olarak Yasak Hava Sahası..... 25

SAĞLIK-PSİKOLOJİ..... 26

- Havacılık ve Stres..... 26
- Uçak Korkusu..... 27
- İş Yerinde Görünürde Var Olmanın Psikolojisi 28



SOSYO-GÜNDEM..... 29

- Uçakta Doğum: İddialar Gerçek mi?..... 29
- Mindset Club Röportaj..... 30
- Hayat, Mezat ve Tutku: İstanbul Kanarya Sevenleri Derneği'ne Ziyaret..... 31
- Çocuk İşçiliği..... 32

SOSYALLEŞME ZAMANI..... 33

- Etkinlik İstanbul..... 34
- İstanbul'da Ocak..... 35
- SOKAK LEZZETLERİ SERİSİ: Türk Mutfağının Geleneksel İçeceği: Şerbet..... 36
- ERASMUS+ GÜNCESİ:..... 37
- İGÜ-MEZUN..... 38
- İGÜ-ÖĞRENCİ..... 39

AKADEMİK YAŞAMA DAİR..... 40

- Akademik Kariyer Basamakları..... 40
- Yayınlarımız..... 41
- Atama & Yükseltme..... 41
- Aramızdan Ayrılanlar..... 41

KÜNYE..... 42

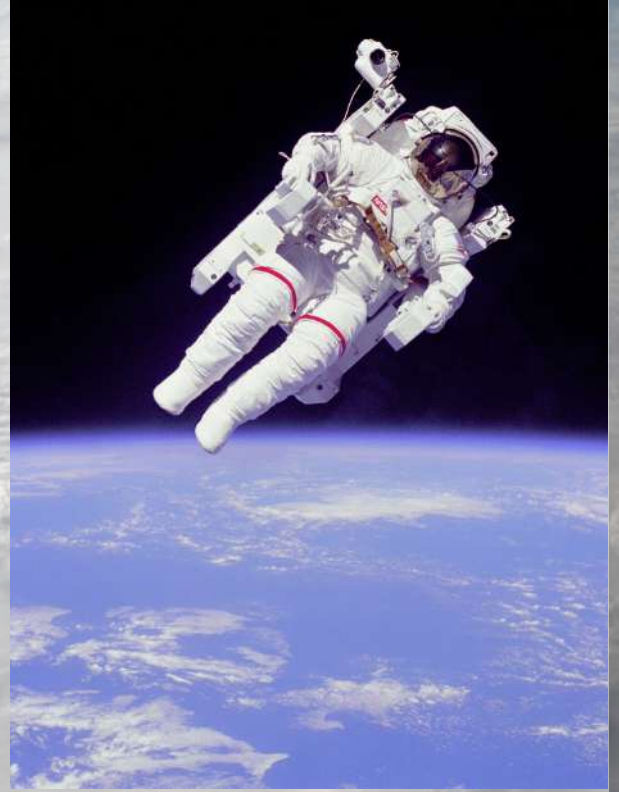
UZAYIN DERİNLİKLERİNDE HAVACILIK YÖNETİMİ

TEKNO-
GÜNDEM

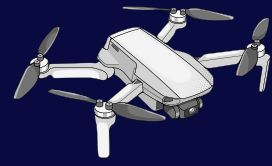
Dr. Öğr. Üyesi Habibe GÜNGÖR
Havacılık Yönetimi (İngilizce) Bölümü

Milyarderler arasındaki “uzay yarışı” devam etmektedir. Geçtiğimiz aylarda Jeff Bezos’un Blue Origin uzay şirketi, Elon Musk’ın SpaceX uzay şirketi ve Richard Branson’ın Virgin Galactic uzay şirketi uzaya turistik seyahatler düzenlemişlerdir. Bu şirketlerin amacı, astronot olmayan insanları uzaya göndererek ticari uçuşların artışı sağlamaktır. Gelecekte uzayda yaşamın, çalışmanın, farklı gezegenleri araştırmanın, uzayın harikalarını keşfetmeye yönelik turistik faaliyetlerde bulunmanın, uydularda ve asteroidlerde maden aramanın ve kargo taşımacılığı yapmanın olağan hâle geleceği öngörülmektedir. Bu durum, havacılıkta daha önce hayal bile edilemeyen bir pazarın ortaya çıkmasına neden olabilir. Ancak uzay pazarına bağlı havacılık faaliyetlerini şimdilik hayal gücümüzde aramak zorundayız.

Gelecekteki havacılık operasyonlarının son derece dinamik ve çeşitli olacağı tahmin edilmektedir. Örneğin uzayın atmosferi, nefes almamızı sağlayan bir basınca sahip değildir. Uzay ekibi ve yolcular uzay araçlarının dışında güvenli bir şekilde uzay yürüyüşleri yapabilmeleri için karmaşık bir giysi sistemine ihtiyaç duyacaktır. Diğer bir örnek ise uzay aracıdır. Uzay aracı, uzay ekibini ve yolcuları zararlı radyasyondan korumak için korumalı olacağından, uzay ekibinin ve yolcuların güneş ışığına maruz kalmaları sınırlıdır. Vücut, güneş ışığı olmadan D vitamini üretmediğinden, sağlıklı kemikleri korumak için D vitamini takviyeleri almalıdırlar. Aynı zamanda kemikler katı, değişmeyen kalsiyum yığınları değildir; vücudun gelişen bir parçasıdır. Kendilerine uygulanan baskılara ve kuvvetlere dayanarak kendilerini sürekli olarak yeniden şekillendirirler ve yenilerler. Araştırmalar, uzun süreli uzay araştırmalarının uzayda geçirilen her ay kemik kütlesini %1-2’ye kadar azaltabileceğini göstermiştir.



Tıpkı kemikler gibi, vücudun kasları da ağırlıksız bir ortamda basitçe zayıflar. Uzay ekibi ve yolcular egzersiz yapmazlarsa vücutları kemik ve kas kaybetmeye başlayacaktır. Her gün iki buçuk saatin fitness için planlanması gerekmektedir. Bu örnekler uzay uçuşuna elverişliliği ölçen fiziksel bir sınav, kalkıştan önce kapsamlı bir tıbbi muayeneden geçme, uzay yolculuğu eğitimi, uzay istasyonu tasarımı, acil durum yönetim planları, uzay araçları filosu planlama, uzay yolculuğu mevzuatı gibi süreçler olarak çoğaltılabilir. Belki gelecekte çoğu insan günlük işlerinin bir parçası olarak uzaya gidecek. Uzay operasyonlarının zamanında, güvenilir ve sorunsuz akışı; fırlatma araçları filosunun, mürettebatın, uzay istasyonlarının verimli ve etkin planlanmasına ve yönetilmesine bağlı olacağı öngörüsü geleceğin mesleklerinden birinin havacılık olacağı sonucuna bizi bir kez daha ulaştırmaktadır.



Stok Kontrolünün Geleceği: Dronelar

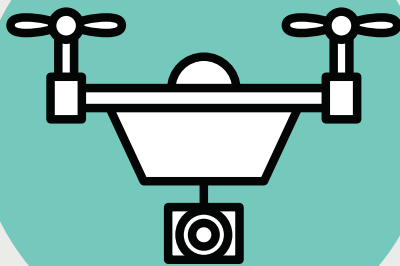
Dr. Öğr. Üyesi Kadir MERSİN
Lojistik Yönetimi Bölümü



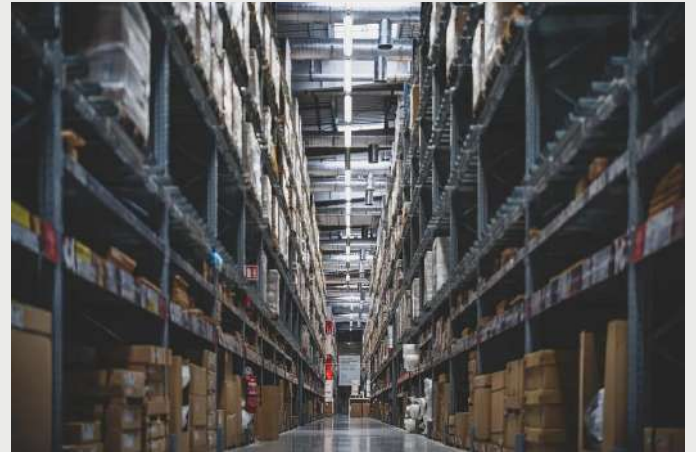
Drone, teknolojik anlamda insansız bir hava aracıdır. Bir drone esasen, yerleşik sistemlerdeki yazılım kontrollü uçuş planları aracılığıyla uzaktan kontrol edilebilen veya otonom olarak uçabilen, yerleşik sensörler ve GPS ile birlikte çalışan uçan bir robottur. Türkçe karşılığı tam olarak bulunamamış olsa da İnsansız Hava Aracı (İHA) olarak askerî literatüre yerleşmiştir.

Droneların geçmişi, Avusturya'nın patlayıcılarla doldurulmuş insansız balonlar kullanarak Venedik'e saldırdığı 1849 yılına kadar uzanabilir. O sırada Venedik'i kuşatan Avusturya kuvvetleri, şehrin üzerine bu yangın çıkaran balonlardan yaklaşık 200'ünü fırlatarak saldırmışlardır. Günümüz drone tasarımı ise ilk kez 1907'de Jacques ve Louis Bréguet kardeşlerin Fransız fizyolog Profesör Charles Richet'in yardımıyla helikopterin öncüsü olan gyroplane ile erken bir örnek geliştirmesiyle ortaya çıktı.

21. yüzyıla gelindiğinde ise dronelar; askerî alanlar dışında haber, dizi ve film çekimlerinde, arama kurtarma faaliyetlerinde ve paket teslimatlarında kullanılmaya başlanmıştır. Özellikle son dönemlerde depolarda mal sayımlarında da kullanılmaya başlanmıştır.



Drone ile Sıfır Hata



Bir depoda stok kontrolü birkaç yöntemle yapılmaktadır. Bu yöntemlerden biri de gözle kontroldür. Gözle kontrol yönteminde, stok düzeyi periyodik olarak deneyim sahibi bir görevli tarafından gözlemlenir. Ucuz ve basit bir yöntem olmasından dolayı küçük işletmeler tarafından sıkça tercih edilen bir yöntemdir. Ancak sipariş miktarı ve düzeyi tamamıyla insan deneyimine bağlı olduğu için hata olasılığı fazladır. Bu işlemin dronelar yardımı ile yapılması durumunda ise hata oranı sifira inmektedir. Çeşitli robot firmaları sayım hizmeti vererek 10 bin paletlik bir lojistik deposunun sayımını dronelar yardımı ile 1 saatte yapabilmektedir. Dronelar paletlerin yanına gelip paletteki barkodu okuyarak bu barkoddaki bilgileri lojistik firmasının sistemine aktarmaktadır. Bu sayede hata oranı sifira inmektedir. Drone sayısı artırılarak 100 bin paletlik bir depo 8 saat gibi kısa bir süre içerisinde sayılabilmektedir

Kaynaklara erişmek için [tıklayınız](#).

DAİRESEL PİSTLER HAVALANMAK İÇİN KULLANILACAK MI?

Dr. Öğr. Üyesi Oğuz YILDIZ
Havacılık Yönetimi Bölümü

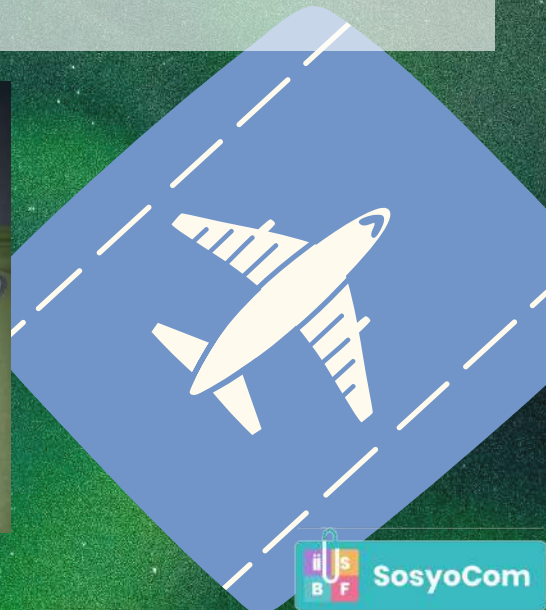
“Benim büyük fikrim, dairesel bir pistin inşa edilmesidir. Uçaklar, yan rüzgâr olmadığından ve yalnızca rüzgâra karşı yaklaşma yaptıklarından emin olmak için bu daire üzerindeki noktalara inebilir ve buradan kalkabilirler.”

Hollanda Havacılık ve Uzay merkezinde çalışan Henk Hesselink, bu fikri için tehlikeli yan rüzgârda iniş yapan uçakları izlemekten ilham aldığını belirtmektedir. Birlikte çalıştığı ekip, dairesel pist fikrini test etmek için uçuş simülatörleri kullanmaktadır. Bu arada söz konusu pist 3 adet uçağa aynı anda dairesel piste inip kalkış yapma imkânını sunmaktadır. Toplam pist çapı 3,5 km olup yan taraflar eğimlidir. Hesselink, pistteki deneyimi şu şekilde tanımlamaktadır: “Yolcular havadaki dönüşe benzer hafif bir dönüş yaşayacaklar. Merkezkaç kuvvetleri nedeniyle, uçak otomatik olarak daha yavaş vaziyette ve pistin merkezine doğru gidecektir. Ayrıca, pilotlar ve yolcular kendilerini bir hız trenindeymiş gibi hissetmeyeceklerdir. Bu sınırlı çemberin sadece bir kısmını kullanacaklardır.” Buna ek olarak Hesselink, dairesel pistlerin olumlu sosyal ve çevresel etkileri olabileceğini düşünmektedir. Şöyle ki bu dairesel pist havaalanının etrafındaki alanda daha az yakıt sarf etme imkânı sunmaktadır.



Hesselink, artık herhangi bir yöne uçuş olanağına sahip olduğu için, ortamın daha az gürültüye maruz kalmasını sağlamak açısından üreticilerin de bu yönde düzenlemeler yapmaya zorlanabileceğini ileri sürmekte ve kalkış sırasında hangi yöne uçulacağına ve hangi yöne uçmaktan kaçınılacağına karar verme imkânının ortaya çıktığını belirtmektedir. Diğer taraftan Hesselink daha fazla havaalanı için büyük bir talebin var olduğunu, insanların ise uçuş istekleri ile talebi güçlendirdiklerini; bunun da havaalanlarında tıkanmalar ve aksamalara neden olduğunu belirtmekte ve dairesel pistin, tüm bu trafiği idare etmenin verimli bir yolu olduğunu ileri sürmektedir. Son olarak dairesel pist, uzunluk olarak 3 düz piste eş değerdir. Ancak çalışma ekibi, dairesel pistin aynı anda 4 normal pistin iş yükünün üstesinden gelebileceğini hesaplamıştır. Avrupa Komisyonu'nun Hesselink'in çalışmalarını finanse etme kararı aldığını ve şu ana kadar ticari bir dairesel pistin inşa edilmediğini de not olarak düşelim.

Kaynaklara erişmek için tıklayınız.



PARANIN KISA TARİHÇESİ

EKO-
GÜNDEM

Günümüzde “para”ya dair gelişmeler ve tartışmalar hem kişisel hem de ülke gündemimizde ön planda yer alan konuların başında geliyor. Faiz oranı, TL'nin değeri, Dolar kuru, Dolar/Euro paritesi gibi kavramlar gündelik sohbetlerimizin bir parçası hâline geldi. Peki, paranın ilk nasıl ortaya çıktığını, tarihsel süreç içerisinde nasıl geliştiğini, bir paranın değerini ne gibi faktörlerin belirlediğini merak ediyor musunuz? Cevabınız “evet” ise işte size paranın kısa tarihçesi... İlk para, tüm diğer malların değişiminde kullanılan genel kabul görmüş ortak bir mal şeklinde ortaya çıkmıştır. “Mal para” şeklinde adlandırılan bu ilk paranın değeri yaklaşık olarak mal değerine eşit idi. Mal paraların ilk olarak 4 bin 500 yıl kadar önce Mezopotamya ve Mısır'da kullanılmaya başlandığı ileri sürülmektedir. İlk kullanılan mal paralar; deniz kabuğu, büyükbaş hayvanlar, balina dişi, çeşitli baharatlar, fildişi, papirüs, deniz salyangozu; daha yakın tarihte sigara, sabun, şeker gibi çeşitli nesnelere sahiptir.

Dr. Öğr. Üyesi Yalçın PAMÜK
Havacılık Yönetimi (İngilizce)
Bölümü



Bu nesnelere para olarak kullanımı çok da verimli olmamış ve zamanla bunların yerini değerli madenler almıştır: altın ve gümüş. Bu sistemde paranın değeri onun değerli maden olarak değerine eşittir. Değerli madenlerden yapılmış paraların ilk olarak M.Ö. 560 yılında Lidya'da, yani Anadolu'da kullanıldığı bilinmektedir. Değerli madenlerin kullanıldığı para standardı, kullanım şekillerine göre farklı adlar altında gruplandırılmıştır:

- Altın ve gümüşün her ikisinin birden resmî para olarak kabul edildiği duruma çift metal sistemi adı verilir. Çift metal sisteminde genellikle küçük ödemeler için gümüş,

büyük ödemeler için de altın paralar kullanılmaktaydı. Altın ve gümüşün birbirine dönüşüm oranı tarihte 1 gr. altın=10-20 gr. gümüş arasında değişiklik göstermiştir. Bu sistem, 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar dünyada yaygın olarak uygulanmıştır.

- Altın ya da gümüşten sadece birinin resmî para olarak kabul edildiği duruma ise tek metal sistemi adı verilir. Tek metal sisteminde tek bir madenden yapılmış bir asıl para vardır ama bunun yanında ufaklık/bozuk para ihtiyacının giderilmesi amacıyla diğer madenlerden basılmış paralar da tedavülde bulunur. 19. yüzyılın sonlarına doğru ABD ve Avrupa da dâhil hemen hemen tüm ülkeler, çift metal sistemini terk edip tek metal sistemine geçmişlerdir.

Tek metal sistemi gümüş standardı ya da altın standardı olarak uygulanmıştır.

- Gümüş arzı aşırı derecede artıp gümüş, altın karşısında değer kaybettiği için, gümüş paralar değer ölçüsü olma işlevini yitirmeye başlamıştır. Böylece 20. yüzyılın başlarından itibaren gümüş standardı yerini altın standardına bırakmıştır.
- Altın standardı ilk olarak 1816 yılında İngiltere'de uygulanmaya başlamıştır. Diğer birçok batılı ülke de 20. yüzyılın başlarında altın standardına geçmiştir.



Altın standardı tarihsel süreç içerisinde üç aşamada uygulanmıştır:

1) Altın Sikkeler Standardı: Altının küçük madeni paralar hâlinde piyasada dolaştığı sistemdir. Piyasada bu küçük altın paraların yanı sıra, belirli bir miktar altını temsil eden banknotlar da tedavüldedir. Altın sikkeler standardı 1. Dünya Savaşı'nın başladığı 1914 yılına kadar uygulamada kalmıştır.

2) Altın Külçe Standardı: Bu sistemde altın ne sikkeler olarak ne de külçe olarak kendiliğinden dolaşımda değildir. Dolaşımda olan, sadece altın külçeleri temsil eden yani karşılığı külçe altın olan banknotlardır. Altın külçe standardı da 1920'li yıllardan itibaren terk edilmiştir.



- 3) Altın Kambiyo Standardı: Altın kambiyo standardında banknotun değeri artık altınla önceden olduğu gibi doğrudan değil, dolaylı olarak ilişkilidir. Şöyle ki bu sistemde, ekonomisi güçlü ve parası uluslararası ortamda itibarlı olan bir ülkenin ulusal parası anahtar para olarak kabul edilir. Anahtar paranın değeri belirli bir parite üzerinden altına bağlanır. Diğer ülkelerin paraları da belirli bir kur üzerinden anahtar paraya bağlanır. Böylece, diğer ülkelerin paraları da dolaylı yoldan altına bağlanmış olur. Altın kambiyo standardının esasları 1944'de toplanan Bretton Woods konferansında belirlenmiştir. Toplantıya, Türkiye'nin de dâhil olduğu 45 ülke katılmıştır. Anahtar para olarak ABD Doları kabul edilmiştir. 1 ons altın=35 Dolar olarak kabul edilmiştir. Diğer 44 ülkenin parası da sabit kur üzerinden dolara bağlanmıştır. Bu sistem 1971 yılına kadar devam etmiştir. Daha sonra ise kurlar dalgalanmaya bırakılmıştır.

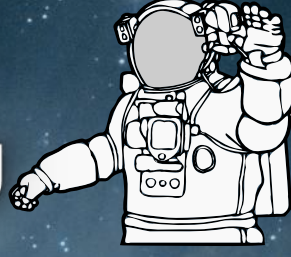
COVID 19'UN KÜRESEL EKONOMİK ETKİLERİ

Dr. Öğr. Üyesi Sarp GÜNERİ
Havacılık Yönetimi Bölümü

COVID-19 pandemisi küresel bazda, ülkeler bazında ve bölgesel bazda daha önce az görülmemiş şiddette etkiler yapmış ve küresel bir olgu haline gelmiştir. Küresel salgın, 1918'deki İspanyol gribinden sonra en büyük sağlık sorunu olarak tarihteki yerini almıştır. Küresel salgının günlük hayat, hijyen, alışkanlıklar ve birçok unsur üzerinde büyük ve uzun süreli etkileri olurken dünya ekonomisi ve ülke ekonomilerini çok etkilemiştir. Küresel salgının dünya ekonomisi üzerindeki etkilerine bakıldığında 2020'deki %-3,2'ye karşılık 2021 için %5,9'luk bir küresel büyüme beklenmektedir. Böylece, pandeminin getirdiği küçülme bir ölçüde telafi edilebilecektir. Küresel ticaret ise 2020 yılında %5,3 küçülmüş olmakla birlikte 2021'de %8 büyüyeceği tahmin edilmektedir. Ülkelerin aldıkları mali ve parasal önlemler sonucunda 2020 yılında küresel ekonomik ve ticari küçülme beklenenden az gerçekleşmiştir. Birçok ülkede ekonomik büyüme 2020 yılının ikinci çeyreğinde keskin şekilde düşmüş, üçüncü çeyrekte ise toparlanarak pozitif dönmüştür. Şu anda ise çok hızlı olmamakla birlikte küresel anlamda pozitif büyüme devam etmektedir. Pandemi gibi uzun süren bir sağlık krizinin uzun dönemli ve yaygın etkileri olacaktır. Müşteri talebi anlamında, bastırılmış talebin kişisel tasarrufları arttırması beklenmektedir. Bu arada da enflasyon baskısı ülkelerin birçoğunda hissedilmektedir. Tedarik tarafında ise iş gücü piyasasının olumsuz etkilenmesi, üretim ve tedarik zincirlerinin tıkanması, küresel enerji piyasalarında aksamaların olması ve nakliye ve taşımada zorlukların olması ülkelerde enflasyonu arttırmaktadır.

Küresel ekonomik faaliyetlerin % 60'ını yapan gelişmiş ülkelerin en azından 2024 yılına kadar potansiyel üretim seviyelerinin altında kalacağı öngörülmektedir. Bu da, ulusal ve bireysel ekonomik refahın pandemi öncesi seviyelere ulaşmasının vakit alacağını göstermektedir. Virüste yeni varyantların ortaya çıkması da pandeminin bir süre daha devam etme olasılığının göstergelerinden biridir. Gelişmiş ülkelerde, gelişmekte olan ülkelere oranla daha yüksek oranda aşılama olmasına rağmen yeni varyantlar, tüm ülkelerde salgının seyrinin ciddi seviyelerde devam etmesine sebep olmaktadır. Ayrıca aşı karşıtlığı da salgının sona ermesinin önündeki engellerden biridir. Pandeminin dünyada tamamen bitmesi için toplumların yüksek oranda aşılansakla bağışıklığa kavuşmaları ve/veya virüsün daha tehlikesiz varyantlara evrilmesinin gerektiği düşünülmektedir. Tarihteki salgınlar genellikle daha tehlikesiz varyantlara doğru yaşanmış olan evrim sayesinde bitmiştir. Bununla birlikte, küresel salgın sona erse de ekonomik etkilerinin uzun süre devam etmesi beklenmektedir. Kaynaklara erişmek için tıklayınız.

UZAY KABİN MEMURLUĞU



YENİ MESLEKLER

Arş. Gör. Burcu ÇOLAKOĞLU
Havacılık Yönetimi Bölümü

Geçmiş yıllarda uzay yolculuğu, uzay turizmi gibi konular hayal olarak görülürken son yıllarda uzay turizmiyle ilgili yapılan çalışmaların arttığı görülmektedir. Özellikle devlet ajansları dışında özel şirketlerin de uzay konusundaki girişimleri, uzaya gidişteki maliyetleri düşürmekte ve tekrar kullanılabilir yeni roketler gibi yeni teknolojiler sayesinde uzaya gitmek nispeten kolay hâle gelmektedir. Uzay turizmi artık birkaç macerasever turistin katılabildiği bir gezi olmaktan çıkıp tüm insanlığın planlayabileceği ve gerçekleştirebileceği bir gezi hâline dönüşmektedir. Uzaya seyahat konusunda birçok firma çalışmalar gerçekleştirmektedir (SpaceX, Blue Origin, Virgin Galactic gibi şirketler uzaya ilişkin özel girişimlerin gerçekleştirildiği şirketlerin başlıcalarıdır). Uzay turizmi konusundaki ilk girişimler ABD ve Rusya önderliğinde gerçekleştirilmiş olsa da artan rekabet ile Asya ülkeleri de yavaş yavaş bu serüvene katılmaya başlamışlardır. Uzay turizminin çok da uzak olmayan gelecekte tıpkı dünya içinde bir yerden başka bir yere seyahat etmek gibi normal bir gezi olacağı öngörülmektedir.



Uzay turizminin gerçekleştirilebilmesi için en önemli şart yüksek derecede güvenlik ile rahat ve kolay ulaşımdır. Bu noktada uzaya seyahat ederken yolcuların emniyet ve güvenliğine ilişkin yeni bir meslek grubunun ortaya çıkacağı öngörülmektedir: Uzay Kabin Memurluğu. Hava araçlarında yolcuların, özellikle emniyet ve güvenliğini sağlamakla yükümlü olan kabin memurları bu yükümlülüklerini yerine getirebilmek için sürekli eğitime tabi tutulmaktadırlar. Peki, geleceğin mesleklerinden biri olacağı öngörülen uzay kabin memurluğu için kişiler ne tür eğitimlerden geçecek? Hep birlikte bekleyip göreceğiz.



İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ KARİYER GELİŞTİRME MERKEZİ

Dr. Öğr. Üyesi Sarp GÜNERİ
Havacılık Yönetimi Bölümü

İGÜ Kariyer Merkezi'nin temel amacı, öğrencileri iş hayatına hazır hâle getirip öğrencilerin kariyer yolculukları hakkında farkındalıkla hareket etmelerine destek olmaktır. Peki, biz İGÜ Kariyer olarak neler yaparak öğrencilerimizin kariyer yolculuklarında onlara önemli avantajlar sağlıyoruz? Gelin, bunu dört başlık altında birlikte inceleyelim...

- Danışmanlık Hizmeti: Öğrencilerimize testler uygulayarak onların kişilik haritalarını çıkarıyoruz. Böylece öğrenci yeteneklerinin, ilgilerinin ve mesleki değerlerinin neler olduğunun farkına varıyor. Hemen ardından öğrencinin ihtiyacına göre CV, kariyer kararsızlığı, mülakat danışmanlığı gibi hizmetler sunuyoruz.
- Eğitimler: Öğrencilerin derslerde aldıkları teorik eğitimlerin dışında iş hayatının talep ettiği yetkinlikleri geliştirici eğitimler düzenliyoruz. Bunları yaparken de iş hayatında yöneticilik pozisyonunda çalışan tecrübeli uzmanlardan yararlanıyoruz.
- Organizasyonlar: Sene içerisinde tüm üniversiteye hitap eden Kariyer Günleri ve Sektörel Buluşmalara ek olarak fakülte ve bölüm bazlı da çeşitli organizasyonlar gerçekleştiriyoruz. Böylelikle hem öğrencilerimizin sektörel bağlantılarını zenginleştirmelerine imkân sağlıyor hem de öğrencilerimizi bu organizasyonlarda görevlendirerek uygulamada takım çalışması, liderlik, sunum becerileri gibi kritik yetkinliklerini geliştirmelerini sağlıyoruz.
- İş Birliği: Kariyer Merkezi olarak birçok sektörden onlarca kurumla işbirliği yapıyor, protokoller imzalıyoruz. Bu anlaşmalar neticesinde hem öğrencilerimizin iş ve staj imkânlarını zenginleştiriyor, hem de öğrencilerimizi sektörlerinden en az birkaç kurumla tanıştırap bağlantılar kurdurarak mezun ediyoruz.



Genel çalışma başlıklarımız bu şekilde olmakla birlikte bağımsız olarak yıl içerisinde projeler de hazırlayıp uyguluyoruz. Bunlardan biri, üzerinde ciddi olarak çalıştığımız bir uygulama olan "Akran Mentor Uygulaması"dır. Bu projeye beraber her bölümden temsilcileri mülakat yoluyla seçerek akran mentor yapıyoruz. Onları düzenli olarak eğitimlerden geçirip organizasyonlardaki düzenleme kurulunda akran mentorlerimize yer veriyoruz. En önemlisi de akran mentorlerimiz kendi bölümleri doğrultusunda akademisyenler ile temas hâlinde olarak çalışabileceği alandan kurumlara ulaşıyor; görüşmeler gerçekleştirip etkinlikler organize edebiliyor ve böylelikle de Kariyer Merkezi olarak en temel amaçlarımızdan olan öğrencilerimizin iş bulma sürelerini düşürüp kendi alanları ile ilgili işlerde en kısa sürede istihdam olanağı bulmalarını kolaylaştırmış oluyoruz.



Bizlere ulaşmak isteyen öğrencilerimiz için ofisimiz kulinin altında J-Blok giriştedir. Aynı zamanda sosyal medya hesaplarımızdan da bize ulaşabilirsiniz. Yaptığımız faaliyetleri görmek ve bundan sonra yapacaklarımızdan haberdar olmak isteyenler, @igukariyer Instagram hesabımızı ve LinkedIn hesabımızı takip edebilirler ve aynı zamanda dileyenler bu çalışmalarda aktif rol de oynayabilirler.

KÜLTÜR- SANAT- EDEBİYAT



Arş. Gör. Onur TAYFUN
Havacılık Yönetimi Bölümü

İSTANBUL'DA TİYATRO



İstanbul, kültür ve sanat faaliyetleri bakımından oldukça geniş yelpazeye sahip bir şehirdir. Tiyatro bu faaliyetlerin önemli bir sacayağını oluşturur. İstanbul'da özel tiyatroların haricinde Devlet Tiyatroları ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Tiyatroları'nın varlığı her kesimden insanın zamanına ve bütçesine uygun oyunların sahnelenmesine aracılık etmektedir. İstanbul'un pek çok semtinde seyirci ile buluşan oyunlar oldukça ilgi çekmekte ve birçok oyun kapalı gişe oynanmaktadır.

Devlet Tiyatroları ile Şehir Tiyatroları arasında sahne sayısından tutun da oyunların türlerine kadar birçok farklılık vardır. Özellikle oyunların türleri arasındaki çeşitlilik, toplumun farklı kesimlerine hitap ederek tiyatroyu şehrin geneline ulaştırmayı başarmaktadır. Devlet ve Şehir Tiyatroları'nı kısaca tanıtmak gerekirse; Devlet Tiyatroları, Türkiye'nin birçok şehrinde oyunlar sergilemektedir. İstanbul'da Avrupa ve Anadolu yakası olmak üzere ona yakın sahnede, haftada altı gün düzenli olarak oyunlar sahnelenmekte ve diğer şehirlerde gösterimde olan oyunlar sıklıkla İstanbul'a turneye gelmekte ve sahnelenmektedir.

İstanbul Şehir Tiyatroları ise, tiyatronun toplumsal görevine uygun olarak şehirde yaşayan halkın kültürel üretiminin, çağdaş eğitiminin, sanat düzeyi ve bilincinin yükseltilmesine katkıda bulunmak için yerli ve yabancı tiyatro eserlerinin seçkin örneklerini tiyatroseverlerle buluşturmayı amaçlamaktadır. Şehir Tiyatroları, İstanbul'un farklı semtlerinde toplam on yedi sahnede oyunlar sergilemektedir. Oyunlar haftada beş gün sahnelenmekte olup, bazı günler yirmiye yakın gösterim yapılabilmektedir.

İstanbul'un bu kültürel zenginliği sayesinde Shakespeare'in Hamlet'ini, Tolstoy'un Anna Karenina'sını, Dušan Kovačević'in Profesyonel'ini, Ray Cooney'in Karmakarışık'ını ve çok daha fazlasını 15 TL ile 30 TL arasında bir ücret ile seyretmek mümkündür. Özellikle öğrenciler için miktarın oldukça cüzi olduğu düşünüldüğünde, İstanbul'un bu kültürel zenginliğinin bir parçası olmak ve kaliteli zaman geçirmek cezbedici bir deneyim olabilmektedir. Son olarak, Devlet Tiyatroları'nın aylık oyun takvimine buradan ve Şehir Tiyatroları'nın aylık oyun takvimine [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

MÜZİĞİN DERİNLERİNE YOLCULUK



Dr. Öğr. Üyesi Olcay ÖLÇEN
Havacılık Yönetimi (İngilizce) Bölümü

EZELDEN ÂŞİNÂYIM Bİ-BEDEL, GELENE GİT DEMEM GİDENE GEL...

Gerdaniye'den Kaba Geveşte geçen ömürler, sessizdir. Gittikçe sessizliğe bürünürler, bir o kadar da karışıkrlar. Bir taksim, bir fasıl ya da bir semai... Üretmek zordur 6 telin üzerinde. Yaşamın gerçek ritmini okumak müzikse, hüznün dili gibidir ud. Hep böyle anılır, ancak içinde çok ince muzipliği de barındırır. Ortadoğu'yu, Acem ellerini, Kafkasya'yı selamlar, İstanbul'da durur, İstanbul Boğazı'nı da geçmişliği görülmüştür. Ud çalmak bu kadar zor ise, Ud yapmayı siz düşünün diyoruz.



Bu ay size Kadıköy'den sesleniyoruz. Ufak bir foto-röportaj yaptık. Ünlü Ud Luthier'i Ramazan Calay Üstad'ın mekânında... Kendisinin görüşüne göre, dünyanın hengâmesi içinde kaybolmaktır ud yapmak ve yine kendisine göre bir canlıyı sevmek gibidir ud yapmak; ayırmadan, kırmadan, azmin ve gücün yettiği kadar ama bilinçli olarak... Nasıl ki dünyadaki bütün hayvanları sahiplenemezsin, nasıl ki hayvan barınaklarının tümüne yardım edemezsin, işte onun gibi... Belki de bu duygudur onu usta yapan. Her şeyini bilir udun ve altına imza atar, garanti koyar, hatta ünlü tel firmaları adına teller üretir. Böyle görmüştür ustası Mustafa Copcuoğlu'ndan. Değerli ustamızı bir kez daha selamlıyor ve belirli günlerde terennüm de edilen sanathanesinden resimlerle sizleri başa başa bırakıyoruz.



Ayın İngilizce Deyişi

Dr. Öğr. Üyesi Yalçın PAMUK
Havacılık Yönetimi (İngilizce) Bölümü



LEST WE FORGET

"Lest we forget" yapısının resmî ve edebî (formal and literary) bir kullanımı vardır (merriam-webster.com).

1) Normal metinlerde genelde iki virgül arasında "unutmayalım ki, unutulmamalıdır ki" (we should not forget, it should not be forgotten) gibi anlamlarda kullanılır:

- She's a talented singer and, lest we forget, a fine musician as well. [=we should not forget that she is also a fine musician] (learnersdictionary.com).

[Kabiliyetli bir şarkıcıdır ve unutmayalım/unutulmamalıdır ki, iyi de bir müzisyendir. = (Aynı zamanda iyi bir müzisyen olduğunu da unutmayalım)]

- And, lest we forget, Einstein wrote his most influential papers while working as a clerk. (collinsdictionary.com)
(Ve unutmayalım/unutulmamalıdır ki, Einstein en etkili makalelerini bir tezgâhtar olarak çalışırken yazdı.)

- He saved a Labour party which, lest we forget, came close to extinction. (macmillandictionary.com).
(Unutmayalım/Unutulmamalıdır ki, o tükenmenin eşiğine gelen bir İşçi partisini kurtardı.)



2) Savaş anıtları ve heykeller üzerinde yazılı olarak bulunabilir ya da anmalarda konuşmaların ardından bir slogan gibi söylenebilir. Bu kullanım; "Unutmayacağımıza emin ol!", "Asla unutmayalım!", "Asla unutmayalım diye" gibi anlamlara gelir.



- İngiltere'de savaşta ölen insanları hatırlamak için inşa edilen savaş anıtları ve heykeller gibi yerlerin üzerlerindeki yazılarda çok sık görülür. "Yapmayalım diye" (so that we don't) ya da "yapmayasın diye" (so that you don't) anlamındadır. Bir uyarıdır ve sakınılması gereken bir tehlikeyi belirtmektedir (bbc.co.uk). Anma Günü (Remembrance Day) konuşmasının sonunda söylenir.
- İngiltere ve Kanada'da, Birinci Dünya Savaşı'nda hayatlarını kaybedenlerin unutulmasına karşı bir uyarı olarak Anma Günü (Remembrance Day) törenlerinde kullanılır (wiktionary.org).
- Avustralya ve Yeni Zelanda'da aynı amaçla ANZAC Günü anmalarında kullanılır (wiktionary.org).

AKADEMİK PLAYLIST



Güneşli Günler
Farazi



Andante
Adrian Zaharia



Güzel Bir Gün - Soft Version
Arka Bahçe



Kumru, Op. 12/2
Fazıl Say



Theme From Schindler's List
John Williams, Itzhak Perlman, Boston Symphony Orche...



Dokunuş
Stefan Andre



The Yellow House
Clint Mansell



Su
Aysedeniz Gokcin



Yol
Büşra Kayıkcı



Serenade
Franz Schubert, Eugene Ormandy, Philadelphia Orchestra

Arş. Gör. Emre ERGEN Halkla İlişkiler ve Tanıtım Bölümü

Geçen ay oluşturduğumuz Spotify hesabımızın ilk çalma listesi "Akademik Playlist" bu ay da çalışma odağımızı ve motivasyonumuzu yüksek tutacak şarkılar eklenerek güncellendi.

İGÜ İİSBF Spotify hesabımızda artık Türkçe Hit, Yabancı Hit, 90'lar, Türkçe 90'lar, Deephouse, Karışık, Mix, Nostalji, Nostalgia, Latin, French başlıklı çalma listelerimiz de bulunuyor.

Çalma listelerimiz için şarkı önerilerinizi fakültemizin @iguiisbf Instagram hesabı üzerinden bize iletebilir ve çalma listelerimizi güncellememize katkıda bulunabilirsiniz.

Keyifli dinlemeler...



SOSYO COM RAF



Dr. Öğr. Üyesi Seda MUMLU KARANFİL
Havacılık Yönetimi Bölümü

BİR KİTAP

İYİ HİSSETMEK - DAVID BURNS

Hepimizin "iyi hissetmek"e ihtiyacı var. Gün içinde baş etmeye çalıştığımız kaygı, suçluluk, kötümserlik, erteleme, düşük öz güven saygısı ya da depresyonun dipsiz kuyularından kurtulabiliriz.

Amerikalı psikiyatrist David. D. Burns; *Feeling Good: The New Mood Therapy*, *The Feeling Good Handbook* ve *Feeling Great* gibi çok satan kitapların yazarıdır. Yazar, bu kitabında depresyon ve kaygı bozukluğunun giderilmesinde devrim niteliğinde olan yeni tedavi yaklaşımlarına değinmektedir. *İyi Hissetmek*; kendimizi suçladığımız, kaygı duyduğumuz ya da pençesinden bir türlü kurtulamadığımız erteleme davranışları ile nasıl baş edebileceğimizi akıcı bir şekilde ele almaktadır. Kitap ailemizle, arkadaşlarımızla, iş hayatımızda başımıza gelen olaylarla başa çıkabilmemiz ve kendimizi daha iyi hissedebilmemiz için birden fazla düşünce egzersizini içermektedir. Zihnimizden günde 6 bine yakın düşüncenin geçtiğini ve bunlardan yaklaşık 5 bininin geçmişe ait olduğunu düşünürsek zihnimizi "an"da kalmaya ve olumlu düşünmeye yönelik eğitmemiz gerektiği apaçık ortadır. *İyi Hissetmek*; olumsuz düşünceler, duygudurumumuzdaki değişimler, düşük özgüven saygısı ve depresyon ile başa çıkabilmek adına mutlaka edinilmesi gereken bir eser hükmündedir. Keyifli okumalar dilerim...

BİR FİLM

DUNE - DENİS VILLENEUVE

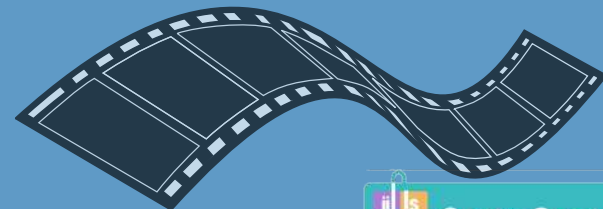
Arş. Gör. Ahmet Can ŞENLİK
Havacılık Yönetimi Bölümü

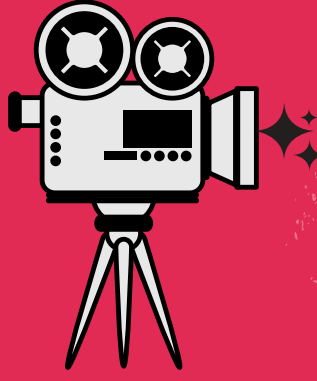
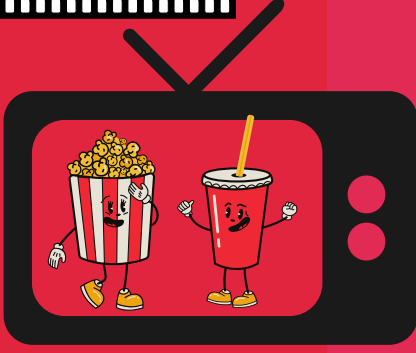
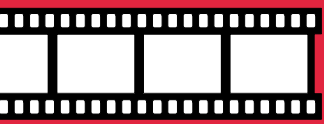
Evrendeki en önemli madde olan Baharat (spice) yalnızca bir çöl gezegeni olan Dune'da bulunmaktadır. Baharat, uzayda büyük mesafelerin kısa bir şekilde aşılmasında kullanılmasının yanında insan ömrünü uzatan, bağımlılık yapan ve halüsinatif etkileri olan bir maddedir. Hikâyenin kahramanı Paul, imparatorluk içerisinde soylu bir aile olan Atreides hanedanının veliahtıdır. İmparator, Paul'un babası olan Dük'ü, Dune gezegeninin valisi ve baharatın çıkartılmasından sorumlu olarak atadığında Paul'un ve insanlığın hayatlarını kökünden değiştirecek olaylar zinciri tetiklenmiş olur. Eser, hem bir mesih hikâyesi hem de karizmatik liderleri fanatik bir şekilde takip etmenin sonuçlarına odaklanıyor. Her ne kadar bir bilim kurgu içeriği olsa da petrol alegorisi, kaynakların paylaşımı, din ve siyasi güç dengeleri ile oldukça karmaşık ve dolu bir evren karşımıza çıkıyor.

Frank Herbert tarafından 1965 yılında yayınlanan ve bilim kurgu meraklılarının baş ucu kitaplarından olan Dune, beyaz perdeye ikinci kez uyarlanarak geçtiğimiz aylarda sinemaseverlerle buluştu. Filmin yönetmen koltuğunda son yılların en önemli yönetmenlerinden Denis Villeneuve yer alıyor. Oyuncu kadrosu ise tam bir yıldızlar geçidi olan filmde başrollerde Timothée Chalamet, Rebecca Ferguson, Oscar Isaac, Jason Momoa, Zendaya, Javier Bardem yer alıyor.

Baharat akmalı!

İyi seyirler...





BİR DİZİ

INTO THE NIGHT

Arş. Gör. Büşra ÖNLER

Havacılık Yönetimi Bölümü

Geçtiğimiz yılın mayıs ayında ünlü medya platformu Netflix'te yayınlanmaya başlayan Into the Night, sıra dışı konusu ve sürükleyici içeriğiyle adından epey söz ettirdi. İlgiyle izlenen Belçika yapımı dizi, Jacek Dukaj'ın The Old Axolotl adlı romanından esinlenerek oluşturulmuş bir distopik gerilim dizisidir.

Dizi, Terenzio adlı NATO subayının bazı kozmik olaylar nedeniyle güneş ışınlarının canlıları öldürmeye başladığını öğrenmesi ve bir yolcu uçağını kaçırmalarıyla başlıyor. Brüksel'den kalkış yapmakta olan yolcu uçağının pilotunu güneş doğmadan önce sürekli batıya doğru gitmeye zorlayan Terenzio ve uçaktaki diğer karakterler zorlu bir hayatta kalma savaşına girişiyor.

Hâlihazırda iki sezonu yayınlanmış olan dizinin ilk sezonu çoğunlukla A-320 tipi bir yolcu uçağı içinde geçiyor. İlk sezonun sonunda güneşten korunabilecekleri bir sığınağa ulaşmayı başaran karakterler, ikinci sezonda sığınaktaki zorlu şartlarla mücadele etmek zorunda kalıyor.

Dizi, her ne kadar geniş kitlelerce beğeniyle karşılanmış olsa da bazı sahnelerin havacılığın doğasına aykırı olması nedeniyle kimi kesimler tarafından da eleştiriliyor. Bir helikopter pilotunun YouTube'daki videolardan yararlanarak uçağı uçurabilmesi, uçağın pushback aracı olmadan park pozisyonundan ayrılması gibi sahneler havacılık gerçeklerinden uzak olsa da yüksek gerilim düzeyi ve ilginç konusu ile dizi kendini izletmeyi başarıyor.

Birçok farklı milletten karakterlerin bulunduğu Into the Night dizisinde Türk karakterlerle karşılaşmamız ise diziyi bizler için daha ilgi çekici kılıyor. İlk sezonda başarısıyla adından söz ettiren Mehmet Kurtuluş'a ikinci sezonda ünlü aktör Kivanç Tatlıtuğ konuk oyuncu olarak eşlik ediyor.





Ayın Kitap İncelemesi



KIRMIZI PAZARTESİ - GABRIEL GARCÍA MARQUEZ

Arş. Gör. Yunus TURAN

Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü



BASIM YILI: 2000
SAYFA SAYISI: 136
YAYINEVİ: CAN YAYINLARI
ÇEVİREN: İNCİ KUT



Gabriel Garcia Marquez, *Kırmızı Pazartesi* isimli kısa romanında herkesin önceden haberdar olduğu fakat kimsenin ummadığı bir cinayetin hikâyesini anlatmaktadır. Her ne kadar bir cinayet hikâyesi olsa da yazarın amacı cinayeti çözmek yerine daha çok duyarsızlaşmış, tepkisizleşmiş ve olayların akışına kendini teslim etmiş bir toplumun eleştirisini yapmaktır. Zira Santiago Nasar cinayeti, her şeyden önce bir namus cinayetidir ve gündüz vakti ulu orta, Vicario kardeşlerin hazırlıklarını herkesin birbirini tanıdığı küçük bir kasabada göstere göstere yaptıkları bir dizi olaylar silsilesi sonunda işlenmiştir. Böylece Marquez, toplumsal eleştirisinin sınırlarını genişleterek namus ve töre gibi kavramları tartışmaya açmasının yanında kader ve irade arasındaki gerilime de dokunan vurucu bir hikâye kurgulamıştır.

Bu hikâyenin ana hatlarına odaklanacak olursak, öncelikle bu olaylar dizisine sebep olan meseleye değinmek yararlı olacaktır. Vicario'nun kız kardeşi evlenir fakat bakire olmadığı hızlıca anlaşılır ve kızın kocası da onuruna leke sürmemek için kızı babasının evine gönderir. Böylece kadının cinsel kimliği etrafında kurgulanan namus kavramı aileyi, genç kızı evlenmeden önceki ilişkisini açıklamaya zorlar. Kız ise olaylardan tamamen alakasız biri olan Santiago Nasar'ın adını verir. Böylece hikâyenin devamını hazırlayan olaylar yaşanır. Vicario kardeşler Nasar'ı öldürmeye karar verirler, baltalarını kasapta bilerler, herkese Santiago Nasar'ı sorarlar. Şüpheler artınca Albay Aponte, Vicario kardeşleri soruşturur -fakat her nedendir bilinmez- zararsız olduklarına kanaat getirir ve onları tutuklamaz. Diğer yandan her ne hikmetse Nasar'ın annesi, oğlunun kaçmak için kullanabileceği kاپی kilitlet ve son olarak da Nasar, tehlikenin farkında olmasına rağmen kasaba meydanına silahsız olarak girer yapar.

Bu olaylar silsilesi, herkesçe malum olan fakat kimsenin ihtimal vermediği bir cinayetin gündüz vakti ulu orta işlenerek kasabayı şaşkınlığa uğratmasına kadar uzayıp gider. Bu noktada okuyucu olarak şu soruyu sormaktan kaçınamayız: Nasar'ı Vicario kardeşler mi öldürdü yoksa koskoca bir kasaba el birliğiyle mi öldürdü?

Ayın Film İncelemesi

KAÇAK YOLCU (STOWAWAY)

Dr. Öğr. Üyesi Habibe GÜNGÖR
Havacılık Yönetimi Bölümü

YILI: 2021

SÜRE: 1 SAAT 56 DAKİKA

YÖNETMEN: JOE PENNA

OYUNCULAR: ANNA KENDRICK, TONI COLLETTE, DANIEL DAE KİM



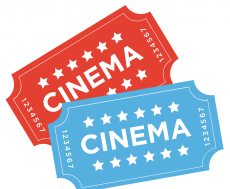
Uzaya yolculuk son aylarda yaşanan gelişmelerle birlikte bilim kurgu malzemesi değil, somut ve ulaşılabilir bir gerçeklik oldu. Ancak farklı gezegenlere yolculuğun ayrıntılarını hâlen hayal gücümüzde aramak zorundayız. Bu hayal serüveni için gerekli verilere NASA'nın paylaştıklarından, bilim kurgu yazarlarının hayal güçlerinden ve Hollywood senaryolarından ulaşabiliriz. Kaçak Yolcu (Stowaway) filmi, bir gün Mars'a yolculuk yapılırsa bu yolculuğun nasıl olabileceğine ve bu süreçte yaşanabilecek krizlere dair güzel ipuçları vermektedir.

Üç kişilik mürettebat; kaptan Marina Barnett, biyolog David Kim ve tıbbi araştırmacı Zoe Levenson'dan oluşmaktadır. Tüm mürettebatı tehlikeye atan bir dizi felaket bu uzay aracında gerçekleşir. Kalkıştan kısa bir süre sonra bir panelin arkasında bilinçsiz bir şekilde kaçak yolcu olan destek mühendisi Michael Adams fark edilir. Karbondioksit arıtıcı cihaz kalıcı olarak bozulmuştur ve gemide sadece iki kişiye yetecek miktarda oksijen mevcuttur. Ekibin uzay aracındaki kaynakları giderek azalmaktadır. Başka bir oksijen kaynağı olmadan, dört mürettebat oksijen yetersizliği sebebiyle Mars'a ulaşmadan hayatlarını kaybedeceklerdir. Ekibin bu krizle ilgili bir karar vermesi gerekmektedir.

Hava taşımacılığında, hava aracında yolculuk edecek kişiler eğitim almış görevli ekiplerden ve uçakta uçuşunda sakınca olmayan yolculardan oluşmaktadır. Bunların dışında hiç kimsenin uçakta bulunmasına izin verilmez. Hassas noktalar sürekli tehlikelerden arındırılır. Yine uçakta ekibin ve yolcuların kaynakları sınırlıdır ve bunlar çok iyi yönetilmelidir. Filmin senaryosuyla hava taşımacılığının karakteristik özellikleri karşılaştırıldığında uzay yolculuğunun hava taşımacılığına benzer süreçlere, özelliklere ve krizlere sahip olacağı söylenebilir.

Uzaya yolculuğun izlerinin takip edilebileceği Kaçak Yolcu filminde, uzak atalarımızın bile merakla izlediği aya ve yıldızlara dair görsel efektler ustaca ve dikkat çekici olarak planlanmıştır.

İyi Seyirler...





Sosyal Bilimlerde Neyi Ölçümlüyoruz?

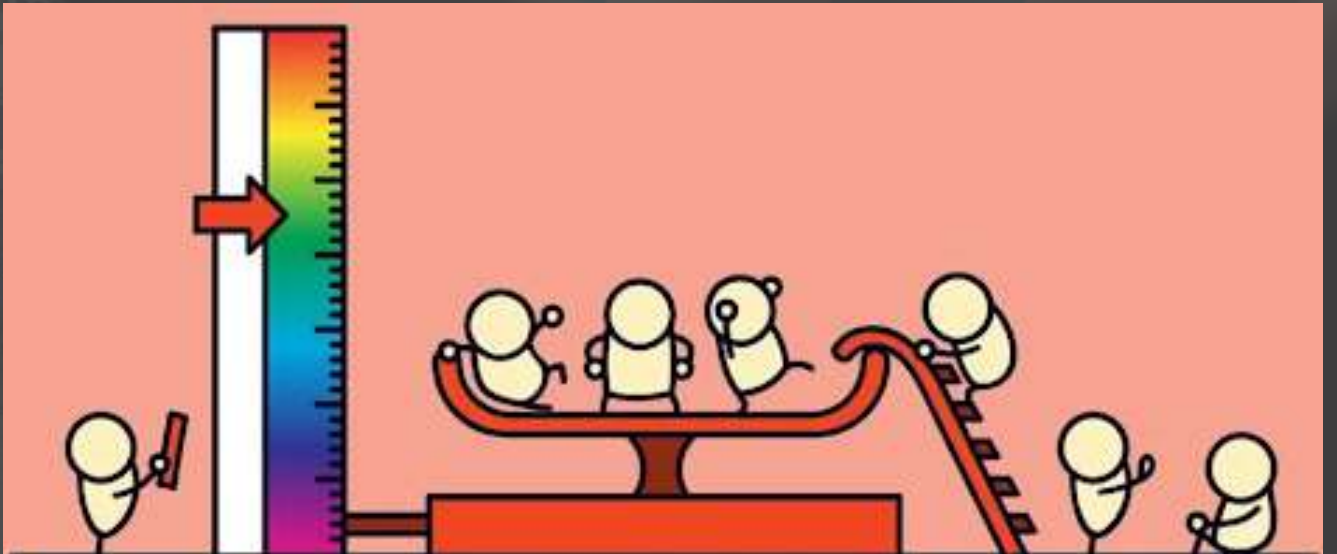
Doç. Dr. Mustafa ASLAN
Havacılık Yönetimi (İngilizce) Bölümü

Ölçme, Dr. Norman R. Campbell'in 1928 yılında yayınladığı "An account of the principles of measurement and calculation" adlı kitapta yaptığı, en çok kabul görmüş tanımıyla belirli kurallara göre nesnelere, kişilere ve olgulara sayılar ve semboller atama işlemidir. Ölçme, bilimsel faaliyetlerin temelini oluşturur. Ölçümlenemeyen hiçbir kavram üzerinde bilimsel çalışma yapılamaz.

Pozitif bilimlerde ölçümler litre, metre, kilogram, joule, Newton gibi genellikle evrensel nitelikte kabul görmüş araçlarla sağlanır. Sosyal bilimlerde ise durum çok farklıdır. Sosyal bilimlerde olgular, içsel özellikler doğrudan gözlemlenemez ve ölçümlenemez. Yani sosyal bilimcilerin ölçtükleri katılımcıların düşünceleri, tutumları, duyguları, davranışları, hisleri, algıları, inançları, bilgileri ve performanslarıdır ki bunlar da doğrudan gözlemlenemez ve ölçümlenemez.

Ölçümlenmesi planan bu olgular, içsel özellikler belli bir teoriye dayandırılmış, anlam yüklemeyi olanaklı kılan ölçüm araçlarıyla, yani ölçeklerle ölçümlenebilir. Yani sosyal bilimlerde tüm ölçümler dolaylı ölçme ile yapılmaktadır. Bu durumda bile katılımcıların düşüncelerinin, tutumlarının, duygularının, davranışlarının, hislerinin, algılarının, inançlarının, bilgilerinin ve performanslarının tezahürü, dışsallaştırılması belli ölçülerde içsel ve dışsal koşullara bağlıdır, zaman içerisinde değişebilir. Bununla birlikte ölçümlenen büyüklükler, bireylerin kültürleriyle de ilişkili olduğundan, kullanılan ölçeklerin, katılımcıların yaşadıkları topluma hâkim kültüre de uygun olması gerekmektedir.

Bütün bu nedenlerden ötürü sosyal bilimlerin ilgilendiği olguların ölçülmesi oldukça zordur ve araştırmacı, hiç beklemediği sorunlarla karşılaşabilir.



Bilimsel Araştırma Yöntemleri

Doç. Dr. Mustafa ASLAN
Havacılık Yönetimi
(İngilizce) Bölümü



Bilimsel araştırma süreci, araştırma sorusu ile başlar. İş ve özel yaşamımızda cevabını, nedenini merak ettiğimiz birçok soru sorarız. Bu soruların bazıları tek bir veri ile cevaplanabilirken, bazıları bir gruptan veri toplamayı gerektirir. Birden fazla kişiden veri toplanarak cevaplanabilen sorulara istatistiksel araştırma sorusu ya da kısaca araştırma sorusu denir. Bu noktada bilimsel araştırma kavramının da tanımının yapılmasına ihtiyaç vardır, ya da bilimsel araştırma nedir sorusunun cevaplanması gerekmektedir.

Bilimsel araştırma nedir sorusuna 3 farklı tanım ile cevap verebiliriz:

- Çeşitli faktörlerin incelenmesi ve analizi sonucu bir probleme çözüm bulma sürecidir.
- Spesifik bir probleme çözüm bulmak için yapılan düzenli, sistematik ve objektif bilimsel çalışma sürecidir.
- İşletme kararları almaya yardımcı olmak için sistematik ve objektif veri toplama, kaydetme ve analiz etme sürecidir.

Bu bağlamda **bilimsel araştırma**; bir problemin çözümü veya olgunun açıklanması, sebep ve sonuç ilişkisinin ortaya konulması için yapılan, problem veya olgunun ve etkilerinin tanımlanması, verilerin toplanması ve analiz edilmesi, bunlardan geçerli sonuçların çıkarılması adımlarını içeren, mantıksal ve düzenli bir çalışma sürecidir.

Bilimsel Araştırma Süreci Nasıl Olmalıdır?

Bilimsel araştırma sürecinin gerçekten bilimsel olabilmesi için bazı kıstasları olmalıdır. En öncelikli olarak bilimsellikten bahsedilebilmesi için ölçülebilirliğin yanı sıra yanılabilir olması gerekmektedir. Sonrasında ise sırasıyla;

- 1- Bilgi sezgisel ve rastgele olmamalıdır.
- 2- Toplanan ve analiz edilen bilgiler/veriler doğru ve bütün olmalıdır.
- 3- Araştırmacı objektif olmalıdır.
- 4- Subjektif araştırma süreci verinin değer kaybına neden olur.
- 5- Kapsamı belli olmalıdır.

Bilimsel araştırma sürecinin adımları şu şekildedir:

- 1- Gözlem
- 2- Problemin Tanımı
- 3- Literatür Taraması
- 4- Değişkenler, Kavramlar ve İlişkiler
- 5- Hipotezlerin Geliştirilmesi
- 6- Araştırmanın Tasarımı
- 7- Veri Toplanması
- 8- Verilerin Analizi
- 9- Bulguların Yorumlanması
- 10- Sonuç ve Tartışma

Gözlem ile problem tanımlanması aşamalarında

- Problemin/olgunun belirtileri nelerdir?
- Problemin/olgunun etkileri nelerdir?

Sorularına cevap bulunmaya çalışılır. Bu soruların doğru cevaplanması iki hataya düşülmesini engeller ki bunlardan birincisi; problemin çok geniş olarak tanımlanmasıdır, ikincisi ise, problemin çok dar olarak tanımlanmasıdır. Her iki durum da esas araştırma problemine odaklanılmasını zorlaştırmakta hatta çoğu zaman olanaksız hale getirmektedir.

Literatür Taraması sonucunda erişilen kaynakların hem kendi aralarında hem de problemle arasında ilişkiler kurulmalı, yaklaşımlar, ekoller, isimler, olgular, değişkenler vb. araştırma sorusu ile ilgili tüm bilgiler toplanmalıdır.

Literatür taramasıyla araştırma sorusuna ilişkin çalışmaların eksiklikleri tespit edilmeli, çalışmaya ilişkin sınırlılıklar belirlenmeli ve bu çalışma ile sizin literatüre, teoriye ve/veya uygulamaya hangi katkıyı yapacağınız belirlenmelidir.

Değişkenler, Kavramlar ve Aralarındaki İlişkilerin Belirlenmesi adımı ise literatür taraması sürecinde tespit edilen tüm değişkenler, kavramların hem kendi aralarındaki ilişkiler hem de problemle ilişkisi, yapılan gözlemlerde nasıl karşımıza çıktığı irdelenmeli ve hem literatür ile hem de gözlem ile karşılaştırılmalıdır.

Ancak bundan sonra Hipotezlerin Geliştirilmesi adımına geçilebilir. Hipotezlerin geliştirilmesi adımı araştırmacı, problemin nedenlerine, mekanizmasına ve/veya çözümüne yönelik savlar ortaya koyar.

Bu bağlamda hipotez; araştırılan sorunla/konuyla ilgili olarak öne sürülen, doğruluğu veya yanlışlığı henüz test edilmemiş olan ifade veya çözümlerdir. Başka bir deyişle araştırmacının, araştırma probleminin değişkenleri hakkında ve/veya değişkenler arasındaki ilişkilere/etkilere ilişkin beklentileridir.

Bu savların doğruluğunu veya yanlışlığını da Araştırmanın Tasarımı adımı hazırlayacağı araştırma düzeneğiyle test etmeyi amaçlar. Araştırmanın tasarımı aslında en önemli noktalardan biridir.



Bu aşamada aynı zamanda araştırma biriminin (canlı, cansız, olgu, olay, birey veya örgüt vb.) belirlendiği aşamadır. Araştırmacı neyi ölçmek zorunda olduğunu ve neyi, nasıl ölçebileceğini ve bunlara bağlı olarak araştırma çeşidi (Uygulamalı, Temel, Nitel, Nicel, Betimsel, İlişkisel, Keşifsel, Vaka, Alan ve Laboratuvar olmak üzere toplam 9 adet araştırma çeşidi vardır) bu adımda belirler. Araştırmanın başarı veya başarısızlığını belirleyen, buna rağmen en çok hata yapılan adımlardan biri bu adımdır.

Bu adım aynı zamanda Veri Toplanması adımı kaç verinin hangi koşullar altında, nasıl, nerede, ne zaman, kimden ve kaç kere gerçekleştirileceğinin de belirlenmesini sağlar. Toplanan veriler İstatistiksel Analizlere tabi tutulur, elde edilen bulgular yorumlanır ve hem literatür hem de problem göz önünde bulundurularak bir sonuca ulaşılır. Elde edilen sonuç gözlem ile karşılaştırılarak tartışılır.

GİRİŞİMCİLİK VE İNOVASYON



AIRBUS'IN SIFIR EMİSYONLU UÇAKLARI

Dr. Öğr. Üyesi Oğuz YILDIZ
Havacılık Yönetimi Bölümü

Airbus tarafından 2020'de açıklanan üç ana konsept, şirketin 2035 yılına kadar pazara girme planını ZERO-e olarak adlandırdığı yeni nesil sıfır emisyonlu uçaklara işaret etmektedir. Bu uçaklar, petrokimya veya elektrikli piller yerine hidrojen bazlı yakıtla çalışacaklar. Hidrojen yakıtının ne olduğunu sorabilirsiniz. Temel bir anlatımla, sıvı hidrojenin bir gaz türbininde oksijenle yakılması ve daha sonra yüksek verimli bir hibrit (elektrik) tahrik sistemi yaratmasıdır. Ortaya çıkan hidrojen dioksit, genelde su olarak bilinen emisyonlar, atmosfere kimyasal olarak radyoaktif ve kirlenici içermeden salınır. Bugün piyasada mümkün olan tek gerçek sıfır emisyon teknolojisi budur. En önemli nokta ise hidrojen yakıtının mevcut uçak teknolojisi ile çalışabilmesi ve jet yakıtı tarafından yapılan potansiyelin bir kısmını göreceli olarak karşılayabilmesidir. Bir uçak motorunun çalışma şeklini değiştirerek yalnızca yeni motorların mevcut bir uçak gövdesine yerleştirilmesi gerekmektedir. Bu nedenle Airbus, 2035 yılına kadar hidrojen bazlı teknolojiyi pazara sunma konusunda oldukça iyimserdir.

Airbus, bu teknolojiyi kullanacak üç konsept uçak yaratmıştır. İlki, bugün çoğunlukla bölgesel ağlarda kullanılan ATR 72'ye benzeyen bir hidrojenli turbopropdur. Yaklaşık 1.000 deniz mili menzile sahip olacak ve iki özel hidrojen turboprop motorla çalışacaktır. Bu uçaklar normal bir konfigürasyonda 100'ün biraz altında yolcu taşıyacaktır. Ancak daha büyük havayolları açısından bölgesel besleyici rotalar için tasarlandığından bu özellikleriyle Airbus'ın ikinci tasarımına mükemmel bir şekilde uyum sağlayacaktır. 200 yolcuyla 2 bin deniz mili menzile taşıyan bu uçak, bugün dünyada uçarken sık sık gördüğümüz uçaklar gibi görünmektedir ancak bugün çoğu uçuşun kat ettiği ortalama mesafe sadece 240 deniz mili veya 2 bin 300 kilometredir. Son konsept ve açık ara en ilginç olanı bütünleşik kanat-gövde konseptidir. Bu uçak, kargoyu modern uçaklardan tamamen farklı bir şekilde taşıyacaktır ve uçağın kendisi kanattan oluşmaktadır. Daha uzun menzil sağlayan ve daha fazla yolcu taşıyabilen tasarım, onlarca yüzdelik dilimde yakıt tüketimini azaltabilecektir. Çünkü bu mimari, hidrojeni depolamak yani yakıtı depolamak için daha fazla alan ve daha fazla hacim sağlamaktadır. Böylece konsept yolcuları ve hidrojeni yerleştirmek için tasarım alanı açısından çok daha fazla boşluk ve çok daha fazla özgürlük vermektedir. Bir havayolu şirketi, bu konseptlere şimdiden yoğun ilgi göstermiştir. Avrupalı düşük maliyetli havayolu taşıyıcısı EasyJet, daha sürdürülebilir bir şekilde uçmakta kararlı görünmektedir. Diğer taraftan sektör için cevabın yattığı yer teknoloji olmakla birlikte böyle bir tasarımda uçmanın nasıl bir şey olacağı da merak konusu olmaktadır.





SÜRDÜRÜLEBİLİR HAVACILIK YAKITI HAVACILIGIN KARBONDAN ARINDIRILMASINA YARDIM EDEBİLECEK Mİ?



Dr. Öğr. Üyesi Oğuz YILDIZ
Havacılık Yönetimi Bölümü

Adam Smith'in laissez-faire önermesinden sonra ortaya çıkan ticari işletmelerin anlayışları ve uygulamaları; daha fazla kar elde etmek için ölçek ekonomisi kapsamında daha fazla mal üretmek ve satmak amacıyla tüm kaynakların irrasyonel bir şekilde kullanılmasına neden olmuştur. Bu yaklaşım, hissedarların yatırım yaptıkları şirketin borsada işlem gören hisse fiyatının maksimizasyonuna dayanmaktadır. İklim değişikliğinin neden olduğu orman yangınları ve sel felaketleri, bu ilerleyişin sürdürülemez olduğunu kanıtlamıştır. Havacılık sektöründen kaynaklanan sera gazı emisyonları %2 seviyesinde olmasına rağmen ICAO ve EUROCONTROL liderliğindeki girişimler, sürdürülebilir yeniliklere büyük önem vermektedir. Bunlardan biri ise karbon emisyonun azaltılmasını öncülleyen sürdürülebilir havacılık yakıtıdır (Sustainable Aviation Fuels – SAF).



In January 2021 KLM operated the first commercial passenger flight from Amsterdam Airport Schiphol to Madrid using an admixture of 500 liters of sustainable synthetic kerosene.

SAF, fosil jet yakıtlarının daha temiz bir alternatiftir. İki kategoriye ayrılır: biyo-yakıtlar ve sentetik yakıtlar. Biyo-yakıtlar, biyo-kütleden (örneğin bitkiler ve ahşap ürünleri) veya atıklardan (örneğin kullanılmış yağlar) üretilmektedir. İkincisi yani sentetik yakıtlar, daha sürdürülebilir bir seçenektir ve besin zinciri içindeki yerel popülasyonlar açısından rekabeti etik kaygıyla ele almaya imkân sunmaktadır. Çünkü biyo-yakıt kaynakları aynı zamanda insanların temel besin kaynakları olarak kullanılmaktadır. Ayrıca, sentetik yakıtlar iki temel bileşenden üretilir: karbondioksit ve su. Ancak bu süreç büyük miktarda elektrik gerektirmektedir. Üretim sürecinde yenilenebilir elektrik kullanılıyorsa ve havadan karbondioksit yakalanırsa, sentetik yakıtlar sıfır karbon ile sağlanabilmektedir. Hâlihazırda SAF, mevcut uçaklarla uyumludur ve havalimanındaki mevcut motorlar ve mevcut yakıt tedarik zinciri kullanılarak %50'ye kadar kerosen (petrolden üretilen gaz yağı) ile karıştırılabilir. SAF sertifikasyon yoluyla yakıt standartlarına sıkı sıkıya uyum sağlamaktadır.

Bugün SAF, toplam AB havacılık yakıtı tüketiminin %1'inden daha azını oluşturuyor; çünkü biyo-kütleden elde edilen SAF, kerosenden yaklaşık üç kat e-yakıtlardan ise sekiz kat daha pahalıdır. Havacılığı karbondan arındırma potansiyelinin tamamını ortaya çıkarmak için SAF üretimini rekabetçi fiyatlarla artırmak gereklilik arz etmektedir. Yine de giderek daha fazla havayolu ve havalimanının müşterilerine SAF sunma sürecinde olduğu görülmüştür. Örneğin Oslo Havalimanı, 2016 yılında yakıt karışımının bir parçası olarak SAF sunan ilk uluslararası havalimanı olmuştur. EUROCONTROL tarafından hazırlanan Havacılık Sürdürülebilirlik Brifingi'ne göre SAF'ın yakıt olarak havacılıkta kullanılmasına yönelik girişimler artık Avrupa'ya yayılmaktadır. Örneğin 2020 yılında Davos'taki Dünya Ekonomik Forumu Yıllık Toplantısı gerçekleştirildiği sırada İsviçre'de yer alan Zürih Havalimanı iş jetlerine SAF yakıtı sağladığını duyurmuştur.



Not: Avrupa'da SAF kullanımına ilişkin veriler EUROCONTROL tarafından hazırlanan Havacılık Sürdürülebilirlik Brifingi'nden alınmıştır.



SİYASİ- GÜNDEM



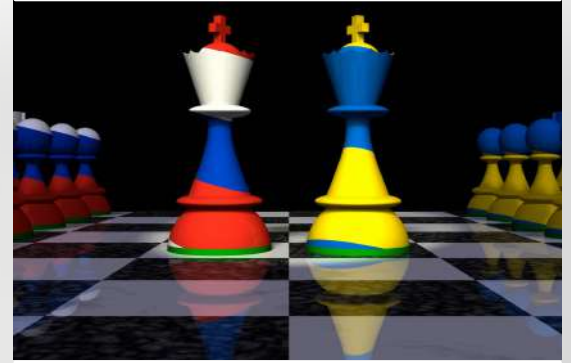
RUSYA-UKRAYNA GERİLİMİ VE TÜRKİYE

Dr. Öğr. Üyesi Sarp GÜNERİ
Havacılık Yönetimi Bölümü

Son dönemde Rusya'nın Ukrayna sınırına askerî yığınak yapmasıyla iki ülke arasındaki gerginlik artarak devam etmektedir. Bu bağlamda Batılı ülkeler ile Rusya arasındaki gerilim de giderek tırmanmıştır. ABD ve Avrupalı müttefikleri açıklamalar yaparak Rusya'yı yeni bir işgal girişimine karşı çok sert ifadelerle uyararak bunun Moskova için çok ağır sonuçları olacağını belirtmişlerdir. ABD yönetimi, Rusya'nın hamlelerini "Avrupa'nın karşı karşıya bulunduğu en büyük güvenlik tehdidi" olarak nitelendirirken, Rusya'nın Ukrayna topraklarını işgal etmesi hâlinde "ABD'nin Avrupalı müttefikleriyle harekete geçmeye, tereddütsüz bir şekilde yanıt vermeye hazır olduklarını" duyurmuştur. Bu bağlamda ABD ve Avrupa ülkeleri, Kırım'ın işgalinin devamı niteliğinde olacak işgal girişimlerine karşı olduklarını bildirmişlerdir.

Söz konusu krizde Rusya, gerilimden Ukrayna'yı sorumlu tutmaktadır. Türkiye ise hem Moskova hem de Kiev ile yakın ilişkileri bulunan bir NATO üyesidir. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı, Türkiye'nin bölgede savaş istemediğini belirterek gerilimin düşürülmesine katkıda bulunmak için taraflar arasında arabuluculuk yapmayı önermiştir. Öneri, Kremlin tarafından sıcak karşılanmasa da Rusya'nın Türkiye'nin önerilerine kapıyı tümüyle kapatmaması da dikkat çekmektedir.

Siyasi gözlemciler Türkiye'nin Ukrayna'ya gelişmiş silahlı insansız hava aracı (SIHA) satmasının Rusya'da rahatsızlık yarattığını belirtmekle birlikte, Kremlin'in Ankara ile diyalogunda "dikkatli ve dengeli" bir politika izlediğine işaret etmektedir. Bu noktada, Türkiye'nin Karadeniz'e kıyısı olan en büyük NATO ülkesi olması, buna rağmen ABD'nin bölgedeki askerî varlığını artırma planlarına soğuk bakmasının da etkili olduğu belirtilmektedir. Rusya'nın daha güçlü şekilde karşı çıktığı konu ise Ukrayna'nın NATO'ya üye olmasıdır. Bununla birlikte, Türkiye ile Ukrayna arasındaki savunma sanayi işbirliğinin bu hedefe yönelmemesi durumunda, Moskova açısından çok da büyük sorun oluşturmayacağı belirtilmektedir. Uzmanlara göre, Türkiye'nin NATO üyesi olmasına rağmen Batı ile Rusya arasında tırmanan gerilimde açıkça taraf tutmaması Moskova'yı memnun etmektedir. Rusya'ya göre, söz konusu krizde Türkiye kolaylaştırıcı rol oynasa da Türkiye'nin arabuluculuğu tercih edilmemektedir. Türkiye'nin her iki ülke ile iyi ilişkilerinin olması hem krizlerin çözümü hem de bölgedeki dengeler açısından önem arz etmektedir.



Son yıllarda Türkiye'nin Batı'dan koptuğu, Rusya'ya yakınlaştığı iddiaları gündem oluşturmaktadır. Fakat esasen Türkiye'nin geleneksel Karadeniz dış politikası, zaten ABD'yi, NATO'yu Karadeniz'e çok fazla sokmamayı, bölgesel işbirliğini önceliklendirmeyi öngörmektedir. Rusya Karadeniz'de gittikçe hâkim bir güce dönüşmüş olsa da Türkiye'nin bu bağlamdaki politikasında çok ciddi bir değişiklik olmamıştır. Göz ardı edilmemesi gereken bir gerçek de Türkiye'nin önceliklerinin güneye kaymış olmasıdır.

BİR ULUSLARARASI KISITLAYICI TEDBİR OLARAK YASAK HAVA SAHASI

Arş. Gör. Onur KAYA

**Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler
Bölümü**



ICAO

Devletlerin kendi toprakları veya kara suları içerisinde uçuş yapılmasını yasaklama hakkı, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından tanımlanmış ve ülkelerce kabul edilmiştir. Chicago Konvansiyonu olarak da bilinen, söz konusu örgüt tarafından hazırlanan ve yıllar içinde 193 ülke tarafından imzalanan metin; uluslararası sivil havacılığın gerekliliklerinin tüm üye ülkelere düzenlenmesini sağlayan ve uyulması gereken kuralları belirleyen bir metin olarak karşımıza çıkmaktadır. Bir başka ifadeyle, hava hukukunu bir uluslararası rejim hâline dönüştürmeyi başarmış olan konvansiyon, anlaşmalara bağlı olarak bu kapsamda birtakım tanımlamalar yapmaktadır.

Özkanlısoy'a (2020) göre ilgili sözleşmenin 2, 4 ve 15 numaralı eklerinde de bu tanımların çizgilerinin belirlendiği görülmektedir. Bu eklere göre yasak bölge "bir devletin kara ülkesi veya kara suları üzerinde, içinde hava araçlarının uçuşunun yasaklandığı belirli genişlikte hava sahası"; kısıtlı bölge "bir devletin kara ülkesi ya da karasuları üzerinde, içinde hava araçlarının uçuşunun kesin olarak belirlenmiş şartlar uyarınca sınırlandırıldığı belirli genişlikte hava sahası" olarak tanımlanmaktadır.



Ülkeler genellikle kendi ulusal, siyasi/askerî güvenlik kaygıları nedeniyle belirli bölgelerin uçuşlarına izin vermeyebilmektedir. Ayrıca, ülkeler tarihsel ya da çevresel kaygılar nedeniyle de bu yola başvurabilmektedir. Buna ek olarak ulusal havayolu şirketleri de bu yasaklara uymak durumunda kalabilir. Örneğin yolcu uçakları dinî alanlar, doğal alanlar, tarihî alanlar, siyasi alanlar ve yoğun ziyaretçilere sahip alanlar üzerinde de belli bir yüksekliğin altında uçamamaktadır. Mesela Peru, İnka İmparatorluğu'nun en büyük kalıntısı olarak karşımıza çıkan Machu Picchu üzerinde hem ekolojik dengenin kırılgan olması hem de bölgenin tarihsel önemi sebebiyle uçakların antik kent üzerinde uçmalarına izin vermemektedir. Bu tarz örnekler Çin – Tiananmen Meydanı, Yunanistan – Parthenon, Macaristan – Buda Kalesi, Birleşik Krallık Buckingham Sarayı, ABD – Disneyland ya da Türkiye – İmralı Adası da eklenebilir.



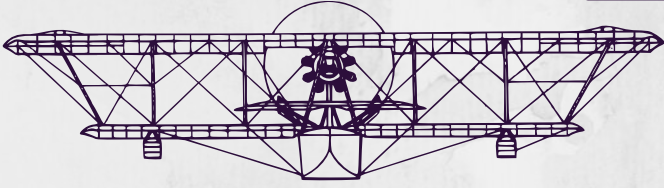
Yasak hava sahası kavramının kullanımının bir başka yolu ise uluslararası kısıtlayıcı bir tedbir olarak kullanılmasıdır. Bu durumun en yakın örneği, 2020 yılının Ekim ayından bu yana Belarus Cumhurbaşkanlığı seçimlerinin ardından çıkan protestolara karşı şiddet, yıldırma ya da keyfi gözaltına alma gibi uygulamalar takip eden Belarus hükümetine karşı kademeli olarak kısıtlayıcı tedbirler geliştiren Avrupa Devlet ve Hükümet Başkanları Konseyi kararlarında görülmektedir. Konsey, Haziran 2021'de kısıtlayıcı tedbirlerin üçüncüsü kapsamında AB hava sahasını Belarus havayolu şirketlerine kapatarak bu şirketlere ait uçakların Avrupa Birliği sınırları içerisindeki havalimanlarına iniş ve kalkışlarını yasaklamıştır. Söz konusu yasak, Belarus hükümetinin, muhalif bir gazeteciye gözaltına almak için kendi hava sahası içinde hareket etmekte olan bir yolcu uçağını zorla indirmesi sonrası alınmıştır.

Kaynaklara erişmek için lütfen [tıklayınız](#).

Sağlık- Psikoloji



HAVACILIK VE STRES



İrem ÇAKIR

**Havacılık Yönetimi (İngilizce) Bölümü
4. Sınıf Öğrencisi**



Stres ifadesi yaygın kullanımında zorlu bir süreç olarak düşünülse de stresin hayatta kalma becerilerini güçlendirdiği bilimsel araştırmalarla kanıtlanmıştır. Kaynar su üzerimize dökülecekken kaçma refleksi ile yaşadığımız stres, günlük hayattaki streslerimize örnek olurken görevlerimizi düzenlerken ve yerine getirirken yaşadığımız stresi meslekî stres olarak adlandırabiliriz.

Her mesleğin kendine özel sorumlulukları ve bu sorumlulukların getirdiği stresler vardır. Havacılık sektöründe en önemli detay emniyetli, güvenli ve konforlu bir uçuş gerçekleştirmektir. Bunun için belirlenmiş birçok kural vardır ve uçuş operasyonunda çalışan her personel bu konuda sıkı bir eğitimden geçer. Ancak bazı kriz durumlarında ekibin ve ekipteki her bir bireyin kendi becerilerini, bilgilerini ve deneyimlerini etkili kullanması gerekmektedir. Stres ve durumsal farkındalık birbirini çift yönlü etkiler. Basınç ve sıcaklığın normalinden farklı seviyede olması, aletlerin yarattığı görüntü ve ses kirliliği gibi algılarımızla edindiğimiz bilgiler karar verme sürecini etkiler ve bu da strese neden olur.

Özellikle kokpit ekibinin ani değişen hava şartlarında örneğin sislenen havanın pist görüşünü kısıtlaması, ATC ile kopuk iletişim yaşanması, uzun uçuşlarda bedenini sürekli oturma pozisyonunda kalması ve hatta giyilen formanın kalitesinden sıkılığına kadar tüm faktörler stres yaratabilir. Yolcuların taleplerine olabildiğince hızlı yanıt vermek, kabin içi korku ve gerginlik yaratan durumlara hızlı müdahale etmek de kabin ekibinin yaşadığı streslerden birkaçıdır.

Havacılıkta stres faktörüne bolca maruz kalabiliriz. Bu tarz durumlarda en doğru kararları verebilmek için stres yönetimi konusunda kendimizi geliştirmeliyiz. Bunun için;



- Düzenli olarak sağlık kontrolünden geçme
- Uyku planlaması yapma
- Sağlıklı yiyecek ve içecekler tüketme
- Vücudu zorlamayacak sporlar tercih etme
- Meditasyon ve nefes egzersizleri yapma
- Ekip içi iletişimi ve yolcularla olan iletişim becerilerini geliştirecek faaliyetlerde bulunmak gerekir.



UÇAK KORKUSU

Arş. Gör. Büşra ÖNLER
Havacılık Yönetimi Bölümü

Uçmak, kimileri için vazgeçilmez bir tutku iken kimileri için ise adeta bir işkencedir. Uçmayı işkence haline getiren uçuş fobisi veya bir diğer adıyla aerofobi, çeşitli sebeplerden dolayı herhangi bir hava aracı ile seyahat etme korkusunu ifade etmektedir. Temelde yerden binlerce feet yükseklikten yere çarpma veya yangına dayalı ölüm korkusuna dayanan aerofobi, geçmişte yaşanan çeşitli travmalar, kapalı ve dar alan korkusu, daha önce zorlu geçen bir uçuşta bulunmak, uçak kazalarından sağ kurtulma oranının düşük olması gibi sebeplerde de tetiklenebiliyor. Ayrıca stresli yaşam, kişilik faktörleri, biyolojik yatkınlık ve uçuş sistemleri hakkında bilgiye sahip olmamak veya yanlış bilgiye sahip olmak da uçuş fobisi geliştirme üzerinde etkili olabiliyor.



Son yıllarda teknolojinin gelişmesi ve havayolu ulaşımının yaygınlaşması ile "uçuş fobisi" en çok karşılaşılan fobilerden biri haline gelmiş durumda. Havayolu ulaşımı en güvenli taşıma modlarından biri olmasına rağmen, uçmak zorunda kalınca uçmaya razı olabilecek kişilerden, asla bir uçağın yanına bile yaklaşamayacak kişilere kadar geniş bir yelpazede her dört kişiden biri uçak fobisine sahip. Bu fobiye sahip kişiler, uçakla çok kısa sürede alacakları yolu alternatif ulaşım modlarını kullanarak çok daha uzun sürede almak zorunda kalıyorlar. Öyle ki, uçak yolculuğu yapamadığı için çok önemli iş fırsatlarını kaçıran birçok iş insanı bulunuyor.



Uçuş fobisi geliştiren kişilerde; kalp çarpıntısı, ellerde ve bacaklarda titreme, mide bulantısı, iç sıkıntısı, uçağın düşme olasılığından başka bir şey düşünememe gibi belirtiler görülebiliyor. Ancak, uygun telkin ve tedavi yöntemleriyle uçak korkusu ve buna bağlı yaşanan tüm belirtilerden kısa sürede kurtulmak mümkün. Uçak korkusu tedavisi için hipnoterapi, psikoterapi, bilişsel davranış teorisi gibi profesyonel yöntemler kullanılabilirle birlikte; uçuş korkusu bulunan kişiler uçuş sırasında müzik dinleyerek, gecedan ziyade gündüz uçuşlarını tercih ederek veya uçuş sırasında nefes egzersizi yaparak uçuş korkularıyla bir nebze de olsa başa çıkabilirler.



İş Yerinde Görünürde Var Olmanın Psikolojisi

Dr. Öğr. Üyesi Seda MUMLU KARANFİL
Havacılık Yönetimi Bölümü



Günümüzde birçok insan sağlık problemi yaşamakta ancak yaşadığı sağlık problemlerine rağmen izin almadan çalışmaya devam etmektedir. Çalışanın sağlık problemlerine rağmen işe devam etmesi ise verimlilik kayıplarına neden olmaktadır. Verimlilik kayıplarına neden olan bu kavram, literatürde presenteeism olarak adlandırılmaktadır. Presenteeism'in Türkçe karşılığı ise "iş yerinde görünürde var olma" olarak ifade edilmektedir. Sağlık problemlerinin yanı sıra çalışanın ailevi problemleri ve iş ortamındaki problemleri de iş yerinde görünürde var olmaya neden olmaktadır. Sağlık iyileştirme hizmetleri sağlayıcısı AdvancePCS (2003) tarafından yapılan araştırmada, işe devamsızlığın işletmelerde yarattığı için verimlilik kayıpları %28 iken iş yerinde görünürde var olmanın yarattığı verimlilik kayıpları %72 olarak tespit edilmiştir. Bu durum çalışanın hasta olması ya da farklı sorunları olması durumunda işe devam etmesinin işe devamsızlıktan daha maliyetli ve görünmez bir sorun olduğunu göstermektedir. Çünkü çalışan işe gelmediğinde verimlilik kaybı %100'dür ve örneğin hasta olduğunda iyileşmesi için dinlenmesi gereken süreyi evinde geçirmekte ve hastalığını başkalarına bulaştırma riski düşmektedir. Ancak hasta bir kişinin işe devam etmesi hem iyileşme süresini uzatmakta, hastalığını başkalarına bulaştırma riskini arttırmakta hem de çalışanın ne kadar verimli çalıştığını bilmeyi zorlaştırmaktadır.

Neden insanlar hasta olduklarında ya da herhangi bir problemleri olduğunda izin almadan çalışmaya devam etmektedirler? Bunun birden fazla cevabı olabilir aslında. Çalıştığı kurumun izin alma konusundaki tutumu öncelikle bu davranışı etkileyebilmektedir. Çalışan izin aldığımda ya işten atılırsam diye kaygı duyabilmekte ve iş güvencesizliği algısı yüksek olabilmektedir. Çalışan kişi, yöneticilerine ya da iş arkadaşlarına işine ne kadar bağlı olduğunu göstermek isteyebilmekte ya da işe gelmediğinde işlerini devredecek, yaptığı işi yapabilecek kimsenin olmadığını düşünebilmektedir. Örneğin bir araştırmada, en fazla doktorların iş yerinde görünürde var olma davranışı gösterdiği sonucuna ulaşılmıştır. Çünkü doktor işe gitmediği zaman yerini dolduracak kimse olmadığını düşünmekte ve herhangi bir problemine karşılık işe gitmeye devam etmektedir.



Çalışanın iş yerinde görünürde var olma davranışına neden olan farklı sebepler ise çalışanın işkolik bir kişiliğe sahip olması, yakında bir terfi bekliyor olması, işe gitmediği günlerde ücretinin kesilecek olması gibi farklı kaçınma motivasyonları bulunmaktadır. Ayrıca çalışanın, ailesi ile yaşadığı problemlerin özellikle kadınlarda daha fazla iş yerinde görünürde var olma davranışına neden olduğu görülmektedir. İş yerinde görünürde var olma kavramının ortaya çıkışında etkili olan sağlık problemleri de en sık görülme oranlarına göre şöyle sıralanmıştır: baş, sırt, boyun, omuz ağrısı; mide rahatsızlığı, grip/nezle, stres ve halsizlik. Son olarak çalışanın bulunduğu iş ortamındaki havalandırma koşulları, aydınlatma ve gürültü de iş yerinde görünürde var olma davranışına neden olmaktadır.



Sonuç olarak çalışan, farklı nedenler ile sağlık ya da herhangi bir problemine rağmen izin almadan çalışmaya devam etmekte ancak bu durum işletmeler ve çalışanlar için birtakım olumsuzluklara neden olmaktadır. İşletmeler açısından bu sorunlar verimlilik kayıpları ve maliyet olarak karşımıza çıkarken; çalışanlar açısından da performans düşüklüğü, motivasyonda azalma, zamanla işe devamsızlık ve işten ayrılma olarak görülmektedir. Sonuçta, işletmelerin devamsızlıktan ziyade yüksek verimlilik kayıplarına neden olan iş yerinde görünürde var olma davranışını önleyecek birtakım tedbirler almaları hem çalışanların sorunları açısından hem de işletmenin verimliliği açısından büyük önem taşımaktadır.

Sağlıkla kalmak dileğiyle...



SOSYO- GÜNDEM



Uçakta Doğum: İddialar Gerçek mi?

Arş. Gör. Büşra ÖNLER
Havacılık Yönetimi
Bölümü

Uçakta doğum, oldukça nadir gerçekleşen bir olay olmakla birlikte uçakta doğan bebekler de her zaman merak konusu olmuştur. Son yıllarda uçakta doğan bebekler ve onların hakları ile ilgili ortaya atılan birçok iddia vardır. Peki, bu iddiaların ne kadarı gerçeği yansıtmaktadır? Birlikte bakalım...

Havayolu firmalarının hamile yolcuları uçuşa kabul politikaları gereği, uçakta bir doğum gerçekleşme ihtimali aslında çok düşüktür. Hava yolları, hamilelikte 28'inci haftasını doldurmayan gebeleri herhangi bir doktor raporu talep etmeden uçuşa kabul ederken gebeliklerinin 28'inci ve 35'inci haftası içinde bulunan yolcuları "Uçakla seyahatinde herhangi bir sakınca yoktur." ibaresini içeren doktor raporu almaları şartıyla kabul etmektedir. Gebeliklerinin 36'ncı haftasını doldurmuş olan yolcular ise rapor sunsalar dahi uçuşa kabul edilmemektedir. Hal böyleyken uçakta bir doğum gerçekleşme olasılığı epey düşük olsa da erken doğum nedeniyle binlerce feet yükseklikte sürpriz doğum vakalarıyla karşılaşılabilir.



Uçakta plansız bir doğum başladığında temel doğum eğitimi almış olan kabin ekibi, öncelikle uçakta tıp doktoru olup olmadığını öğreniyor ve anne ile bebeği hayatta tutabilmek için gerekli olan temel yaşam desteğini sağlıyor. Bu sırada uçak acil iniş yapmak için en uygun meydana yöneliyor. Doğumun gerçekleşmesinin ardından, dünyaya gelen bebeğin hangi ülkenin vatandaşı olacağı, doğum yerinin neresi olacağı gibi sorular gündeme geliyor. Sosyal medyada; uçakta doğan bir bebeğin dünya vatandaşı olacağı, bütün ülkelere vizesiz girebileceği ve ilgili hava yolundan ömür boyu ücretsiz uçuş hakkı kazanacağı gibi bazı efsanelerle karşılaşılrsa da bunlar çoğunlukla gerçeği yansıtmıyor. Birkaç havayolunun bu tür durumlarda tanıtım amacıyla bebeğe ücretsiz uçuş hakkı verdiği bilirse de hava yollarının çoğunlukla böyle bir uygulaması yoktur.

Uçakta doğan bebeğin kazanacağı vatandaşlık hakkı ise birden fazla duruma bağlı olarak değişiklik gösteriyor. Bebek genellikle ebeveynlerinin sahip olduğu ülkenin vatandaşlığını almakla birlikte, doğumun gerçekleştiği uçağın kayıtlı olduğu ülkenin vatandaşlığına da sahip olabiliyor. Bazı ülkeler ise sınırları içinde doğan bebeklere vatandaşlık hakkı verebiliyor. Kısacası, uçakta doğan bebeklerin iddia edildiği gibi dünya vatandaşlığı ve ücretsiz bilet gibi haklara sahip oldukları gerçeği yansıtmasa da etkileyici bir doğum hikâyesine sahip oldukları apaçık ortadadır.





Arş. Gör. Burcu ÇOLAKOĞLU Havacılık Yönetimi Bölümü

Merhaba, öncelikle sizleri daha yakından tanımak istiyoruz. Bize biraz kulübünüzden bahsedebilir misiniz? Yolculuğunuz nasıl başladı?

Merhabalar. Okulumuzda birçok farklı kültürden, dilden, ülkeden öğrenciler var. Bu farklılıkların, her birimiz için şahit olması çok değerli ve eşsiz deneyimler olabileceğini düşündük. Bu sebeple de kulübümüzü bütün farklılıkları kucaklayarak hep birlikte daha iyiye giden bir yolculuk deneyimi üzerine kurduk. Henüz çok yeniyiz ancak giderek büyüyoruz. Değerli arkadaşım Yazid Elrahal ve ben Fatma Tuğçenur Çıtak, Psikoloji öğrencileri olarak gelişmenin ve iyileşmenin zihinde başladığına inanıp bu inançla topluluğumuzu Mindset Club ismiyle kurduk.

Mindset Club'ın hedeflerinden bahsedebilir misiniz?

Kulübümüzün hedefleri; farklı kültürler tanıma ve kendi kültürümüzü tanıma fırsatı bulabilmek, interaktif etkinliklerle birlikte sorumluluk alma yetkinliğimizi artırmak, mesleki bilgi birikimlerimize katkı sağlamak, bakış açılarımızı daha ileriye taşımak, insanların öneri ve düşüncelerini özgürce ifade edebilecekleri güvenli bir alan oluşturarak ihtiyaca yönelik etkinlikler düzenlemek, pratik alanı açmaya çalışarak üniversiteyi teorik alandan pratik alana daha yakın hâle getirebilmektir.

Mindset Club kendisine nasıl bir vizyon ve misyon belirledi?

Kültürel çeşitliliğimizi bir fırsata çevirerek, bütün bölümlerden hocalarımız ve arkadaşlarımızın desteğiyle hep birlikte sosyalleşmek, kendimizi geliştirmek, kariyer ve staj imkânları gibi konularda bağlantılar sağlamak ve bilgi sahibi olmak; daha iyiye doğru giden bir hareketin parçası olabilmek istiyor ve diğer kulüplerle de iş birliği yaparak okulumuzun en kapsamlı kulübünü kurabilmeyi hedefliyoruz. Vizyonumuz budur.

Misyonumuz ise, farklılıklarımızın bizi gruplara bölmese bile birleştirmesi ve ileriye taşınması gerektiği düşüncesi ile üniversite hayatını yalnızca akademik anlamda değil, sosyal anlamda da olabildiğince verimli hâle getirebilme çabasına katkıda bulunabilmektir.

Mindset Club'ın hedeflerinden bahsedebilir misiniz?

En büyük önceliğimiz kulübümüzü her zaman herkese, tüm fikirlere, önerilere ve aynı zamanda eleştirilere açık hâle tutabilmektir. Aynı zamanda düzenleyeceğimiz etkinliklerin kulübümüzün üyelerinin istek ve ihtiyaçları doğrultusunda olması bizim için çok değerlidir. Kulübümüzün dinamiğini her zaman aktif kalabilecek şekilde kurmaya odaklanıyoruz. Bu sebeple etkinliklerimize olabildiğince fazla insanla ve en kısa zamanda başlamayı planlıyoruz.

Mindset Club ne tür etkinlikler gerçekleştirmeyi planlamaktadır?

- Uluslararası gün ve tarihlere yönelik bilinçlenme çalışmaları ve etkinlikleri,
- Kültürlerarası etkileşimi ve tanınırlığı artırmaya yönelik etkinlikler,
- Katılımcıların aktif bir şekilde sorumluluk alabilecekleri etkinlikler,
- Öğrenciler arası forumlar,
- Akademik tartışmalar,
- Alan sohbetleri,
- Akademik gelişim buluşmaları,
- Seminerler,
- Pratik alanı sağlayabilecek atölyeler.

Mindset Club diğer kulüplerden farklı olarak kendisine nasıl bir yol çiziyor?

Öncelikle etkinliklerimizi İngilizce ve Türkçe olarak iki farklı dilde de düzenlemeye çalışarak üyelerimize dil konusunda da pratik ve deneyim alanı sunuyoruz. Üyelerimizin etkinliklerimizde seyirci olmasındansa etkinliği planlayan, kurulumuna dâhil olan ve birebir deneyimleyen kısmında olmalarını tercih ediyoruz. Etkinlik planlarımızı her zaman bir adım önde tutarak zamanla pasif hâle gelmenin önüne geçmek istiyoruz. Ayrıca kulübümüzün, bizler mezun olduktan sonra da bir miras olarak devam edebilmesi için sürdürülebilirlik üzerinde çalışıyoruz. Aramıza katılmak isteyen herkesi bekliyoruz. İletişim adreslerimizi paylaşıyor olacağız. Bize vakit ayırdığınız için teşekkür ederiz.

Instagram hesabımız: @mindset.igu

Yazid Elrahal: yazid.elrahal@outlook.com

Fatma Tuğçenur Çıtak: f.tugcecitak@gmail.com



Hayat, Mezat ve Tutku: İstanbul Kanarya Sevenleri Derneği'ne Ziyaret



Dr. Öğr. Üyesi Olcay ÖLÇEN
Havacılık Yönetimi (İngilizce) Bölümü



Üyeler Kurulu.



Kanarya'nın el yazısı gösterimi.

Bazen, uygun bir zamana, uygun bir yere ve aynı duyguları paylaştığınız insana karar vermek zordur. Aynı zamanda, uygun bir fiyatı tespit etmek de, kontrol etmek de, zor zamanlarda içgüdülerle hareket etmemekte bir sırdır. Bu durum, pek çok kural ile birlikte gerçek bir ekonomik oyundur. Pazarlığın gücü çok önemlidir. Bu nedenlerden dolayı, açık arttırmalar, özellikle eski tip açık arttırmalar gerçekten çok önemlidir.

Bu ay sizi Aksaray'dan selamlıyoruz. İstanbul Kanarya Sevenleri Derneği'nde küçük bir fotoğraf röportajı gerçekleştirdik. Kanarya, küçük bir kuş olmasına rağmen İngiltere, Fransa, Hollanda ve Arap ülkeleri gibi dünyanın farklı ülkelerinde büyük kitleler tarafından sevilmektedir. Bu kuşun sesi, renkleri ve adetleri milyonlarca insanı kendine çekmektedir. Bu pazar, İstanbul Kanarya Sevenleri Derneği'nin düzenlediği mezat ziyaretini gerçekleştirdik. Gerçek ve eski tarz bir mezat veya gerçek bir ekonomik oyuna katılmak isterseniz dernek başkanı, başkan yardımcısı ve diğer üyeler sizi karşılayacaktır.



Müzayede öncesi. Açık artırma merkezi



Çocuk İşçiliği

Yiğit Alp DEMİR
Halkla İlişkiler ve Tanıtım
Bölümü Öğrencisi

Günümüz dünyasının büyük sorunlarından biri olan çocuk işçiliği nedeniyle pek çok genç kardeşimiz oyun oynama, eğitim görme gibi en temel haklarından mahrum kalmaktadır. Bu bağlamda devletler, çocuk işçiliği ile mücadele etmek üzere bazı kararlar almışlardır. Örneğin, 4857 Sayılı İş Kanunu'nda bu alanla ilgili çeşitli düzenlemeler mevcuttur. Kanunda çocuk işçinin açıkça tanımı yapılmıştır. İş Kanunu'na göre 15 yaşını doldurmamış her birey çocuktur ve çalıştırılması yasaktır.

ILO Genel Direktörü Guy Ryder, 182 Sayılı Sözleşme'nin evrensel olarak onaylanmasının tarihe geçmiş bir ilk olduğunu ve bunun artık tüm çocukların en kötü biçimlerdeki çocuk işçiliğine karşı yasal korumaları olması anlamına geldiğini söylemektedir. Bu evrensel onay; kölelik, cinsel sömürü, çocukların silahlı çatışma veya diğer yasa dışı, tehlikeli işler gibi çocukların sağlık, ahlak veya psikolojik esenliğine zarar veren çocuk işçiliğinin en kötü biçimlerinin artık toplumlarımızda yeri olmadığına ilişkin küresel taahhüdü yansıtmaktadır.



Çocuk işçiliği konusu bugünün ya da yarının konusu değildir; hayatımızın her anında olan bir konudur. Küresel bağlamdaki araştırmalar son dönemlerde çocuk işçi sayısının düştüğünü göstermekle birlikte Covid-19 Küresel Salgını sonrası bu düşüş tersine dönme sinyalleri de vermektedir. Yapılan araştırmalarda bu duruma ilişkin birtakım nedenler saptanmıştır:

- **Yoksulluk:** Çocuk işçiliği üzerine yapılan araştırmalarda ve yürütülen çalışmalarda çocuk işçiliğinin ana nedeni yoksulluk olarak gözlemlenmektedir. Yeterli bütçeye sahip olunmaması ve ekonomik güçlükler, ailelerin çocuklarını okuldan alarak çalışma hayatına itmelerine neden olmaktadır.
- **İşsizlik:** Hem bireysel hem de toplumsal bir sorun olan işsizliğin en genel kabul görmüş tanımı "Çalışma yeterliliğinde, isteğinde ve çalışmaya hazır bir durumda bulunduğu hâlde cari ücret düzeyinde bir işe sahip olamama durumu" şeklinde yapılmakta olup bu tanım açık (görünen) işsizliği belirtmektedir.
- **Eğitimle İlgili Nedenler:** Çocukların çalıştırılmasının önemli bir nedeni de eğitim olanaklarının sınırlı olmasıdır. Eğitime ilişkin altyapının yeterince gelişmemiş olması ve çocukların eğitim hizmetlerinden yararlanmasını engelleyen etkenler sonucu, eğitim sistemine dâhil olamayan çocuklar ya çalışma yaşamına girmekte ya da işsiz kalmaktadır. Bir başka husus da eğitim konusunda ne yazık ki toplumsal kalıpların söz konusu olmasıdır. Üniversite okuyamayan çocukların istihdam edilebilmeleri için meslek liseleri nitelik açısından geliştirilebilir ve bu öğrencilere yönelik çeşitli projeler gerçekleştirilebilir.
- **Göç ve Buna Bağlı Nedenler:** Göç; "ekonomik, toplumsal veya siyasi sebeplerle bireylerin, toplulukların bir ülkeden başka bir ülkeye, bir yerleşim yerinden başka bir yerleşim yerine gitme işi" olarak tanımlanmaktadır. Göçmen ailelerin yaşadığı yoksulluk nedeniyle, söz konusu ailelerin fertleri hayatlarını sürdürebilmek için çalışmak zorunda kalmaktadır. Bu konuda kayıtsız çocukların çalıştırılması da gözlemlenen bir diğer husustur.
- **Geleneksel Bakış Açısı:** Leibenstein'in "Doğurganlığın Ekonomik Teorisi"nde ele aldığı şekliyle çocuğun aileye üç faydası vardır. Bunlardan birincisi, çocuğun üretim aracı olarak faydası; ikincisi, sosyal güvenlik aracı olarak faydası; üçüncüsü ise, çocuğun bir neşe kaynağı olma faydasıdır. Birinci fayda ekonomik, ikinci fayda hem ekonomik hem sosyal, üçüncüsü ise psikolojik türde özelliğe sahiptir. Ailede gelir düzeyi düştükçe, çocuğun faydası daha çok ekonomik açıdan değerlendirilmektedir.
- **Denetim Eksiklikleri ve Toplumsal Bilinç:** Dikkat çeken diğer hususlar ise denetim eksiklikleri ve toplumsal bilinçtir. Gerek mevzuatlar ve gerek çocuklara yönelik anayasal haklar konusundaki bilinçsizlikler de çocukların çalıştırılmasına ve bu işlerin ağır işler olmasına neden olmaktadır.



Çocuklar, yasal olarak 15 yaşından itibaren hayatlarını etkilemeyecek hafif işlerde çalışabilirler. Bu yüzden önceliğimiz her zamanki gibi "Geleceğin, eğitilmiş çocukların elinde olması"dır ve bunun devamında da "Nitelikli istihdam ile üretken gençlik" sağlanmasıdır. Üreten, kendini geliştiren, nitelikli ve bilinçli bir toplum ile aşılamayacak hiçbir engel yoktur.



Sosyalleşme Zamanı

Arş. Gör. Zeynep ÖZCAN
Reklamcılık Bölümü

Bu ayki bültenimizde Google Arts & Culture'da yer alan müzelerden Hırvatistan'daki Kırık Kalpler Müzesi'ni, ABD'deki Uluslararası UFO Müzesi ve Araştırma Merkezi'ni ve Meksika'daki Cancun Su Altı Müzesi'ni ele aldık. Diğer müzelere erişmek için [tıklayınız](#).

Kırık Kalpler Müzesi – Hırvatistan

İlişkiler bazen istediğimiz gibi yürümez ve ayrılık günü gelip çatar. Kalpler birbirinden ayrılır. Zagreb'teki Upper Town'da yer alan ve 2010 yılında kurulan müzede eski sevgililerden kalan kişisel eşyalar ve gelen ziyaretçilerin gizli itirafları yer almaktadır. Ziyaretçilerin obje başışında bulunabildiği ve ayrıca trajik objelerin de içerisinde yer aldığı müzeyi incelemek için [tıklayınız](#).



Uluslararası UFO Müzesi ve Araştırma Merkezi – ABD

Ağırlıklı olarak 1947 yılındaki Roswell olayına odaklanan müzede, farklı zamanlardan UFO olaylarıyla ilgili objeler de yer almaktadır. Glenn Dennis tarafından 1991 yılında kurulan müze, kapsamlı bir kütüphaneyi ve UFO karşılaştırmalarının tarihine odaklanan sergileri bünyesinde barındırmaktadır. Müzeden ayrıca UFO'lar ile ilgili çeşitli hediyelik eşyalar da satın alınabilmektedir. Müze hakkında detaylı bilgi için [tıklayınız](#).



Cancun Su Altı Müzesi - Meksika

Meksika'nın Cancun şehrinde bulunan müzede çoğunluğu Jason deCaires Taylor ve beş Meksikalı heykeltıraş tarafından yapılan 500 heykel bulunmaktadır. Resmî olarak 2010 yılında açılan müze, dalgıçlar için alternatif bir yer sağlamak amacıyla tasarlanmıştır. Müzeye ilişkin bilgi edinmek için [tıklayınız](#).



Etkinlik İstanbul

SosyoCom ailesi olarak bu ayki sayımızda sizler için İstanbul İllüzyon Müzesi'ni, Baltalimanı Japon Bahçesi'ni ve Çikolata Müzesi'ni seçtik.

İstanbul İllüzyon Müzesi

Beyoğlu-İstiklal Caddesi'nde bulunan müzede; fotoğraf illüzyonları, optik illüzyonlar, hologramlar, Beuchet Sandalyesi illüzyonu, Sonsuzluk Tüneli, Gerçek Ayna, Stereogram, Kaleydoskop, Klon Masa, Tabaktaki Kafa, Rubin'in Vazosu, Takip Eden Yüz illüzyonu, Döner Tablalar, Karmaşık Silindir, Büyülü Çubuk, Ames Odası, Sonsuzluk Odası, Vortex Tüneli ve Tepetaklak Oda adlarıyla çeşitli illüzyon konseptleri bulunmaktadır. Müze, ziyaretçilerinin özellikle sosyal medya için eğlenceli pozlar vererek fotoğraf çekilebildiği bir mekân olma özelliği de taşımaktadır. Detaylı bilgiye erişmek için [tıklayınız.](#)



Baltalimanı Japon Bahçesi

Japonya ve Türkiye işbirliği ile kurulan botanik bahçesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yönetilmektedir. Marmara Boğazı ve Shimonoseki Boğazı'ndan esinlenerek yapılan giriş kapısından girildiğinde Çay Odası, Şelale, Gölet ve Çardak gibi çeşitli yürüyüş alanları bulunmaktadır. Detaylı bilgiye erişmek için [tıklayınız.](#)



Çikolata Müzesi

Türkiye'nin ilk çikolata müzesi olan ve Pelit tarafından oluşturulan Çikolata Müzesi, Esenyurt'ta çikolataserverler ve sanatseverlerle buluşmaktadır. Ana Salon, İstanbul Salonu, Türk Büyükleri Salonu, Sanatçılar Salonu ve Medeniyetler Salonu'ndan oluşan müzede pek çok ismin ve yapının çikolata heykelleri ve minyatürleri yer almaktadır. Detaylı bilgi için [tıklayınız.](#)



İstanbul'da yeni yılın ilk ayında gerçekleşecek olan etkinlikleri sizler için derledik. <https://www.biletix.com/anasayfa/TURKIYE/tr> ve <https://kultur.istanbul/> web adreslerinden etkinlik detaylarına ulaşabilirsiniz.

İstanbul'da Ocak...

Etkinlik Türü	Etkinlik Adı	Tarih	Yer
Atölye & Eğitim	"Salı Konuşmaları"	30.11.2021-18.01.2022	Çevrim İçi
	Mario Levi ile Hikaye ve Roman Atölyesi	08.12.2021-26.01.2022	Çevrim İçi
Konser	Duman	28.01.2022 21:00	Volkswagen Arena
	Melek Mosso	28.01.2022	Jolly Joker Kıyı
Film Gösterimi	Gidion'un Düğümü	04.01.2022 20:30	Fişekhane – Black Box
	Evlat	04.01.2022 20:30	Caddebostan Kültür Merkezi Büyük Sahne
Sergi	"Burası Kaykay Parkı Değil"	18.11.2021-29.01.2022	Macar Kültür Merkezi
	"İstanbul'dan Bizans'a: Yeniden Keşfin Yolları, 1800-1955"	23.11.2021-06.03.2022	Pera Müzesi
Söyleşi	Metin Akpınar ile Muhabbet	25.01.2022 21:00	Maximum UNIQ Hall
	Cenk Tevet ile Eski Kafa	04.01.2022 21:00	Dorock XL Kadıköy
Tiyatro	45 Saniye	18.01.2022 20:30	Kültürel Performing Arts
	Cyrano de Bergerac	18.01.2022 20:30	Fişekhane Ana Sahne
Diğer	İstanbul Winterland	04.12.2021-02.01.2022	Kemerburgaz Kent Ormanı
	Karanlıkta Diyalog	-	Gayrettepe Metro İstasyonu

Sokak Lezzetleri Serisi

TÜRK MUTFAĞININ GELENEKSEL İÇECEĞİ: ŞERBET

Arş. Gör. Dilek EROL
Yeni Medya ve İletişim Bölümü

Türk toplumunda yemeğin yanında ayran, şerbet, hoşaf, komposto, meyve suyu gibi içecekler sofrada genellikle bulunur. Bu içecekler arasında yer alan geleneksel şerbetler; meyve, baharat ve bazı otlarla yapılan, ana malzemesi su ve şeker olan içeceklerdir. Osmanlı'da saray mutfağının bileşenlerinden biri olan şerbetler; doğum, nişan, düğün gibi önemli olaylarda ikramlık olarak önemli bir yer tutar. Hem yaz hem de kış aylarında tüketilen şerbet aynı zamanda sağlık açısından da oldukça faydalı özellikler taşımaktadır.

Şerbetin kelime kökü, Farsça "içmek" anlamına gelen "shariba"dır. Şerbetin ilk kez Türkler tarafından yapıldığı ve 11. yüzyıldan bu yana meyve sularından hazırlanıp günün her saati içilen geleneksel bir içecek olduğu kabul edilmektedir. Özellikle Osmanlı döneminde şerbetler, Batı medeniyetlerinde de tanınmıştır. Şerbet İtalyancaya "sorbetto", Almancaya "scherbett", Fransızcaya "sorbet" ve İngilizceye "sorbet-sherbet" olarak geçmiştir. Osmanlı'da günlük yaşamın bir parçası olan şerbet, geleneksel davranış kalıplarını şekillendirmiştir. Halk tarafından çeşit çeşit yapılan, hemen her evde her zaman bulunabilen ve misafire sunulması gereken en lezzetli ikramlar arasındadır. Günümüzde hâlâ pek çok evde şerbet ikram edilirken kullanılan şerbet takımları bulunmaktadır.

Yaz ve kış aylarında tüketime uygun olan şerbet, genellikle iki şekilde üretilmektedir. İki meyvelerin sularının sıkılması ya da ot veya baharatların suyun içinde bir müddet tutularak lezzetini suya bırakmasından sonra elde edilen malzemeye şeker ya da bal eklenmesiyle elde edilir. İkinci olarak da istenen malzemelerin suyla bir süre kaynatılarak içine şeker ya da bal eklendikten sonra soğumaya bırakılmasıyla elde edilir. İkinci yöntemle elde edilen şerbetler, kavanozlarda uzun süre saklanabildiği için daha çok tercih edilmektedir. Demirhindi şerbeti, gelincik şerbeti, gül şerbeti, hibiskus şerbeti, kızılıklık şerbeti, koruk şerbeti, nane limon şerbeti, böğürtlen şerbeti, reyhan şerbeti, lohusa şerbeti gibi çok sayıda şerbet bulunmaktadır. Bu zengin ve sağlıklı lezzetler, Ramazan şenlikleri gibi etkinliklerde gezici şerbetçilerden alınabileceği gibi İstanbul'da bulunabileceği yer ve mekânlar ise şöyle sıralanabilir: Kadıköy-Hasanpaşa'da Şerbetçi Ali Baba, Fatih-Süleymaniye'de Ağa Kapısı, Fatih-Sultanahmet'te Şerbethane, Eyüp'te Mihmandar Lokantası, Kadıköy'de Çiya Restoran ve Karaköy'de bulunan Ali Muhittin Hacı Bekir.

Afiyet olsun...



ERASMUS+ GÜNCESESİ

SLOVAKYA'DA BİR İGÜ'LÜ

Arda Efe TOPUZ

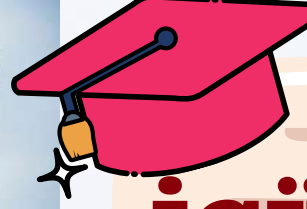
Havacılık Yönetimi Bölümü Öğrencisi

Erasmus+, çok farklı deneyimler yaşatarak insanı gerçekten olgunlaştıran bir süreçtir. Ben Erasmus+ Programı birlikte Slovakya'nın Zilina şehrini deneyimleme şansı yakaladım. Slovakya doğası ile beni gerçekten büyüledi. Zilina şehri de Slovakya'nın doğal zenginliğini görebilmem açısından çok güzel bir şehirdi. Bu, daha önce İstanbul gibi bir şehirde yaşayan biri için eşsiz bir deneyim kesinlikle.

Bu süreci yaşayan her arkadaşım gibi, uçağa bindiğimde tabii ki ben de çok gergindim. Fakat yurttan kalmak ve insanlarla ortak alanlar kurmak, zaman içerisinde çok değerli arkadaşlıklar kurmamı sağladı. Kendimize yeni şeyler katabilmek için konfor alanımızdan çıkmak gerekiyor. Özellikle tamamen yabancı dildeki eğitim, kendinizi ana dilinizden uzaklaştırıp yeni bir dili daha önce hiç deneyimlemediğiniz yönleriyle öğrenmeniz açısından eşsiz bir fırsat sağlıyor. Bu ülkeye ilk geldiğim zamana ve şu ana baktığımda kendimi daha olgun hissediyorum. Burada çok farklı bir kültür var: farklı gelenekler, yemekler ve adetler... Bambaşka bir dil... İlk zamanlar içinde bulunduğum bu yere çok yabancı hissediyordum. Hiçbir şeyi anlamıyor, algılayamıyordum. Fakat zaman geçtikçe ben de bu kültüre ve ülkeye adapte olmaya başladım. Basit durumları açıklayabilecek kadar dillerini öğrendim ve bu beni tamamen değiştirmek yerine geliştirdi. Belki hayatım boyunca adını bile duymayacağım bu yere karşı içimde çok büyük bir sempati besliyorum artık. Birkaç gün için bile olsa yurt odamdan, arkadaşlarımdan uzaklaştığım zaman onları özlüyorum. Uzun süredir burada değilim ama burası da evimmiş gibi hissettiriyor artık bana. Buraya bağlandığımı söylemek, asla yanlış olmayacaktır.

Tüm arkadaşlarıma Erasmus+ hareketliliğini tavsiye ediyorum. Hiç şüphesiz, hayatınız boyunca dönüp geriye baktığınızda çok güzel hatıralarınız ve deneyimleriniz olacak. Erasmus+'ın ardından kendinizi daha da geliştirmiş olacaksınız ve olgunlaştığınızı fark edeceksiniz. Deneyin ve görün...





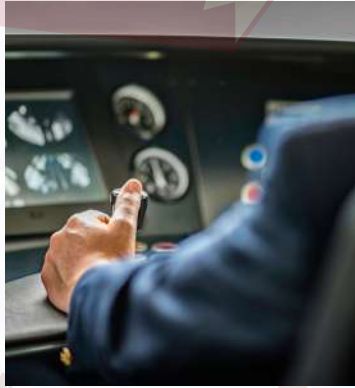
İGÜ-MEZUN

Talha KIVANÇ Havacılık Yönetimi Bölümü 2021 Mezunu

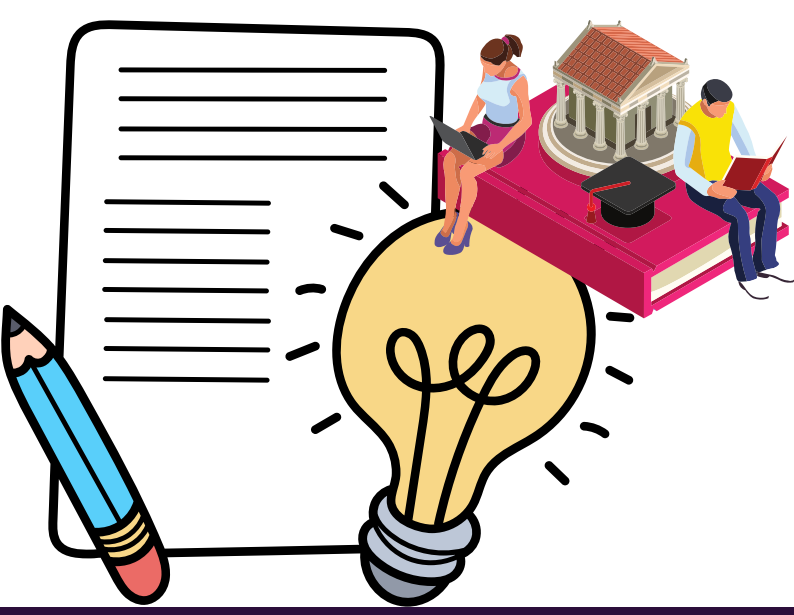
Merhaba,

İsmim Talha Kıvanç. İstanbul Gelişim Üniversitesi Havacılık Yönetimi Bölümü 2021 yılı mezunuyum. Bu bölümü tercih etme sebebim çocukluğumdan beri hayalim olan pilotluk mesleğinin temelini oluşturmaktı. İstanbul Gelişim Üniversitesini tercih etme sebebim ise eğitim kadrosunda sektörden gelen çok deneyimli hocaların olması ve okulumuzun havacılık öğrencilerine yönelik yaptığı girişimlerdi. Havacılık sektörüne yapılan bu girişimler, okulun havacılık öğrencilerine ne kadar değer verdiğini anlamamı sağladı. İGÜ'nün Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından sayılı okula verilen "Tanınan Okul" sertifikası almış olması ve okuldaki atölyelerde gerçek uçak motoru, gövdesi ve aletlerin bulunması sözünü ettiğim önemli girişimlere örnektir.

Okula başladıktan sonra çok iyi arkadaşlık bağlarına ek olarak hocalarımızla da çok samimi sosyal ve akademik ortamlar oluşturduk. Ortaya çok güzel bir ekip çıktı ve biz bu ekiple beraber İstanbul Gelişim Üniversitesi Havacılık Kulübünü kurduk. Kulüp bünyesinde yaptığımız birçok etkinlik oldu. Bu etkinliklerde hem sektörden çok önemli isimleri ağırlama ve öğrencilerimizle tanıştırma fırsatımız oldu hem de takım olarak kriz yönetimi, ekip, kaynak yönetimi ve liderlik vasıflarımız gelişti. Desteğini bizden hiç esirgemeyen hocalarımıza ve takım arkadaşlarıma buradan teşekkür etmek istiyorum.



Üniversitenin 3'üncü sınıfındayken Erasmus+ Programı ile Polonya'ya gitme fırsatım oldu. Anlaşmalı olduğumuz Polonya Üniversitesinde çok iyi karşılandık ve çok iyi bir eğitim aldık. Eğitimimizi tamamladıktan sonra Avrupa'daki birçok güzel şehri de gezme fırsatımız oldu. Üniversitenin son senesinde hep hayalim olan pilotluk için araştırmalar yapmaya başladım. Bu araştırmaları yaparken okulumuzun sektör tecrübesine sahip hocalarına danıştım ve eğitime Macaristan'ın Kaposvar şehrinde başlamaya karar verdim. Pilotluk eğitiminin ilk aşaması olan PPL (Private Pilot License) eğitimini tamamlarken kendim için Havacılık Yönetimi Bölümünün ne kadar da isabetli bir karar olduğunu fark ettim. Çünkü üniversitede aldığımız Uçuş Operasyonu ve Hava Trafik Kuralları, Haberleşme ve Seyrüsefer Sistemleri ve Havacılık Meteorolojisi derslerini hem sınavlarda hem de uçuşlarda kullandım. Şu an eğitimin ikinci kısmı olan ATPL (Airline Transport Pilot License) kısmına hazırlanıyorum ve hâlâ İGÜ'nün gölgesini üzerimde hissediyorum. Kattığın her şey için çok teşekkürler, iyi ki varsın İGÜ ♥



Ceyda DİNÇ

Havacılık Yönetimi (İngilizce) Bölümü

1. Sınıf Öğrencisi



Merhaba,

Ben İstanbul Gelişim Üniversitesi Havacılık Kulübü Yönetim Kurulu Üyesi Ceyda Dinç. Sizlere Havacılık Kulübümüzün bana kattıklarından bahsetmek istiyorum. Öncelikle İGÜ Havacılık Kulübü olarak amacımız; havacılığı seven, havacılığa ilgi duyan herkese hitap etmektir. Temel gayemiz, sektördeki kıymetli kişilerle öğrenciler arasında köprü görevi görüp bağ kurulmasını sağlamaktır. Bu amaçla birçok farklı fakülteden çok sayıda arkadaşımıza hitap ediyoruz. Ben de bu sayede farklı bölüm ve fakültelerden çok değerli dostluklar edindim. Henüz Havacılık Yönetimi (İngilizce) Bölümü birinci sınıf öğrencisi olmama rağmen sektörden çok özel isimlerle bizzat tanışma fırsatı buldum. Gelecekte içinde bulunacağım alan hakkında birinci ağızlardan bilgi alabildim. Bu değerli kişilerle iletişime geçip etkinlikler düzenlerken sizlere sunma heyecanını tadabildim. Yaptığımız söyleşilerle, gezilerle, sertifikalı eğitimlerle kendimi geliştirirken eğlenme şansı da yakaladım. Bizim için çok değerli Havacılık Yönetimi Bölüm Başkanımız ve aynı zamanda kulübümüzün danışman hocası Dr. Öğr. Üyesi Habibe Güngör'ün bilgi ve deneyimlerinden faydalanma imkânı elde ettim. İçimdeki çalışma disiplini ve azmini arkadaşlarımla paylaşarak kendimi bir adım ileriye taşımak istedim. Onların da bize olan destekleri, sıkı çalışmaları ve emekleriyle üniversitemizde ve diğer üniversitelerde kulübümüzün seveni ve etkinliklerimizin takip edeni günden güne artırıyor. Eğer siz de hâlâ kulübümüze üye değilseniz sizleri de aktif üyemiz olarak aramızda görmeyi çok isteriz.

İGÜ Havacılık Kulübü ile hayallerinizi bir adım ileriye taşıyın.

Gökyüzünde buluşmak dileğiyle...



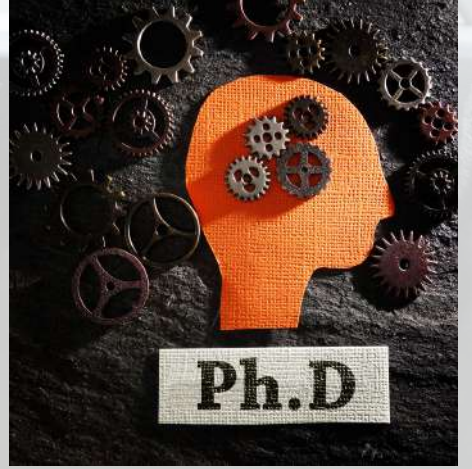
AKADEMİK YAŞAMA DAİR



Akademik Kariyer Basamakları

Dr. Öğr. Üyesi Seda MUMLU KARANFİL
Havacılık Yönetimi Bölümü

Kariyer, kişinin yaşamı boyunca mesleki anlamda ilerlemesi ve çalıştığı işlerde elde ettiği mevkiler olarak tanımlanmaktadır. Kariyer kavramı çalışma yaşamında, aynı iş kolunda ilerleme ve gelişme olarak da ifade edilebilir. Özel sektörde ya da kamu kurumlarında kariyer sahibi olabiliriz. Hangi alanda kariyer yapmak istediğiniz konusuna gelmeden önce kendinizi ne kadar iyi tanıyorsunuz, önce buna değinmek daha doğru olacak diye düşünüyorum. Birincisi; ben kimim, ilgilerim, değerlerim, yeteneklerim neler diye kendimize sormamız başka bir deyişle kendimizi iyi tanıyor olmamız gerekiyor. Kendimizi tanıdıktan sonra ise ilgi duyduğumuz alan ile ilgili biraz araştırma yapmamız yeterli. Örneğin, akademik kariyer yapmak istiyorsak bunun için hangi beceri ve yeteneklere sahip olmamız gerektiğini öğrenmeliyiz. Akademide kariyer yapabilmek için öncelikle okumaya ve araştırmaya ilgi duyuyor olmak gereklidir. Eğitim hayatınızın sürekli devam edeceğini, yeni şeyler öğreneceğinizi de unutmamak gerek. Bu anlamda sizin gelişime açık ve yeni şeyler öğrenmeye hevesli olmanız büyük önem taşıyor.



Kendimizi tanıdıktan sonra ise bu mesleğe nereden başlayabileceğimizi biraz araştırmalıyız. Bir lisans öğrencisi iseniz ve bahsettiğim yeteneklerin sizde olduğunu düşünüyorsanız öncelikle bir yabancı dil sınavına girmeniz ve oradan geçerli bir not almanız gerekiyor. Aynı zamanda Akademik Personel ve Lisansüstü Eğitim Sınavı'ndan (ALES) alanınıza göre (EA- Sayısal veya Sözel) geçerli notu almanız gerekiyor. Puanlarınızı aldıktan sonra okumak istediğiniz bir alanda yüksek lisansa başlayabilirsiniz. Yüksek lisans yaparken Araştırma Görevlisi olarak çalışabiliyorsunuz. Tezli bir yüksek lisans programını bitirdikten sonra Öğretim Görevlisi olarak çalışmaya devam edebilirsiniz ya da bir doktora programına başvuru yaparak Araştırma Görevlisi olarak çalışmaya devam edebilirsiniz. Doktora programından mezun olunca da yeterli yayın yapma şartını sağlarsanız Dr. Öğr. Üyesi kadrolarına başvuru yapabilirsiniz. Tüm bu süreçler okumaya, yazmaya ve araştırma yapmaya ne kadar ilgiliyseniz sizin için o kadar zevkli hâle gelecektir. En başta dediğim gibi bir mesleğin ilgi ve değerlerimize uyması dışında statü sahibi olmak, yüksek meblağlarda ücret almak vb. gibi beklentiler ile başlanması durumunda o mesleğin sonu hüsrana olabiliyor. Konfüçyüs'ün bir sözü ile yazımı sonlandırmak isterim: "Sevdiğiniz bir işi yaparsanız bir gün bile çalışmış sayılmazsınız."

Kariyer yolculuğunuzda başarılar dilerim.

YAYINLARIMIZ



Dr. Öğr. Üyesi Festus Victor BEKUN'un "Heading towards sustainable environment: exploring the dynamic linkage among selected macroeconomic variables and ecological footprint using a novel dynamic ARDL simulations approach" başlıklı makalesi, **Environmental Science and Pollution Research**'de yayımlandı.

Dr. Öğr. Üyesi Andrew Adewale ALOLA'nın

- "Effects of domestic material consumption, renewable energy, and financial development on environmental sustainability in the EU-28: Evidence from a GMM panel-VAR" başlıklı makalesi **Renewable Energy**'de yayımlandı.
- "Examining the sustainable development approach of migrants' remittances and financial development in sub-Saharan African countries" başlıklı makalesi, **Sustainable Development**'da yayımlandı.

Dr. Öğr. Üyesi Edmund Ntom UDEMBA'nın

- "Effects of economic complexity, economic growth, and renewable energy technology budgets on ecological footprint: the role of democratic accountability" başlıklı makalesi, **Environmental Science and Pollution Research**'de yayımlandı.
- Implication of energy expansion via the interaction of coal, industrialization, and agriculture towards climate goal: dual sustainability analysis" başlıklı makalesi, **Environmental Science and Pollution Research**'de yayımlandı.

Dr. Öğr. Üyesi Emrah DOĞAN'ın

- "Does Higher Geopolitical Risk Limits Turkish Foreign Direct Investments?" başlıklı makalesi, **Journal of Mehmet Akif Ersoy University Economics and Administrative Sciences Faculty**'de yayımlandı.
- "How Political and Geopolitical Risks Affect Stock Markets: Empirical Evidence from Emerging Market Economies" başlıklı makalesi, **Eskişehir Osmangazi University Journal of Economics And Administrative Sciences**'da yayımlandı.

- **Dr. Öğr. Üyesi Andrew Adewale ALOLA** ve **Dr. Öğr. Üyesi Festus Victor BEKUN**'un "On the nexus between globalization, tourism, economic growth, and biocapacity: evidence from top tourism destinations" başlıklı makalesi, **Environmental Science and Pollution Research**'de yayımlandı.

Dr. Öğr. Üyesi İdlir LIKA'nın "Religion, identity, and power: Turkey and the Balkans in the twenty-first century" başlıklı makalesi, **Mediterranean Politics**'de yayımlandı.

Dr. Öğr. Üyesi Funda KARA, **Dr. Öğr. Üyesi Tuğba BAŞ**, **Prof. Dr. Nimet Hülya TIRMANDIOĞLU TALU** ve **Dr. Öğr. Üyesi Andrew Adewale ALOLA**'nın "Investigating the carbon emission aspects of agricultural land utilization in Turkey" başlıklı makalesi, **Integrated Environmental Assessment and Management**'da yayımlandı.

Dr. Öğr. Üyesi Magdaline Enow Mbi Tarkang MARY ve **Dr. Öğr. Üyesi Andrew Adewale ALOLA**'nın "Antecedents of customer loyalty in mobile telecommunication companies in Cameroon" başlıklı makalesi, **Information Development**'da yayımlandı.

Prof. Dr. Ayten ERDOĞAN'ın "Factors affecting disclosure time of sexual abuse in children and adolescents" başlıklı makalesi, **Pediatrics International**'da yayımlandı.

Dr. Öğr. Üyesi Oğuz YILDIZ'in "A PLS-SEM approach to the consumer adoption of shopping via mobile apps" başlıklı makalesi, **International Journal of Mobile Communications**'da yayımlandı.

ATAMA-YÜKSELME



İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi Havacılık Yönetimi Bölümü öğretim üyesi Oğuz YILDIZ, **Üniversitemiz Mezunlar ve Mensuplar Koordinatörlüğü** birimine 07.12.2021 tarihi itibarıyla Koordinatör olarak atanmıştır.

ARAMIZDAN AYRILANLAR



Arş. Gör. Batuhan Mert BOZBAĞ fakültemizden ayrılmıştır.



Arş. Gör. Ali Rifat KILIÇ fakültemizden ayrılmıştır.

KÜNYE

İKTİSADİ İDARİ VE SOSYAL BİLİMLER FAKÜLTESİ

Prof. Dr. Kürşat YALÇINER
İİSBF Dekanı

Dr. Öğr. Üyesi Yeşim KOÇYİĞİT
Dr. Öğr. Üyesi Yahya Can DURA
İİSBF Dekan Yardımcısı

Koordinatör
Arş. Gör. Erdem TÜRKAVCI

İçerik Editörü
Dr. Öğr. Üyesi Habibe GÜNGÖR
Arş. Gör. Ahmet Can ŞENLİK
Arş. Gör. Burcu ÇOLAKOĞLU
Arş. Gör. Onur TAYFUN
Arş. Gör. Büşra ÖNLER

Çeviri Koordinatörü
Dr. Öğr. Üyesi Tuğba AKMAN KAPLAN
Dr. Öğr. Üyesi Tuğba BAŞ
Dr. Öğr. Üyesi Oliver BEVINGTON
Arş. Gör. Dilek EROL
Arş. Gör. Remzi SOYTÜRK

Grafik Tasarım
Arş. Gör. Erdem TÜRKAVCI
Arş. Gör. Onur KAYA

Redaksiyon
Arş. Gör. Kemal ÇİNKO



SosyoCom