



TUSHAD.org



VE GAZZE...

28

Doğaya Aşık Bir Ömür

46

Gökyüzüne Egemen Olan
Yeryüzünde Özgür Yaşar

52

Sivil Havacılık Güvenlik Eğitimleri



Ürün ve hizmetler, uçuşun süresine ve uçağın modeline göre değişiklik gösterebilir.

A STAR ALLIANCE MEMBER 

EŞSİZ LEZZETLER İÇİN MÜKEMMEL BİR AN

Ödüllü yemeklerimizin tadını çıkarın.



TURKISH AIRLINES

Tüm Sivil Havacılar Derneği İktisadi
İşletmesi Adına İmtiyaz Sahibi ve
Sorumlu Yazı İşleri Müdürü

Arif Ali GEZMİŞOĞLU

Yayın Komisyonu Başkanı ve
Genel Yayın Yönetmeni

Dr. Muhittin Hasan UNCULAR

Yayın Kurulu

Çağrı KAYA

Dr. Levent KAYA

İslam GÜRE

Reklam Rezervasyon

0505 231 08 58

İletişim

TÜSHAD

Tüm Sivil Havacılar Derneği
Yeni Bosna Merkez Mah. Çınar Caddesi
No:6/1 Bahçelievler-İSTANBUL
Tel: +90 542 388 7423 info@tushad.org

[Twitter](#) [Instagram](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) /tushadorg

Tasarım

W. Beyond Phygital Agency

Uygulama

Fer Medya

0212 486 39 36

Dergide yayınlanan yazıların sorumluluğu
yazarlarına, röportajlardaki görüşler
sahiplerine, reklamlar ise reklam
verenlere ait olup TÜSHAD.org sorumluluk
üstlenmez. Kaynak göstermek şartıyla alıntı
yapılabilir. TÜSHAD.org ücretsiz olarak
okuyucusuna ulaştırılmaktadır.

Hizmette Sınır Tanımayanlar

Çok kıymetli havacılık tutkunları, kıy-
metli okuyucularımız;
Dergimizin yeni bir sayısında daha
sizlerle buluşmanın mutluluğunu
yaşıyoruz.

Ülkemizin bayrak taşıyıcısı güzide hava
yolumuz Türk Hava Yolları dergimizin
bir önceki sayısı ile şimdiki sayısı ara-
sında başarılarına yenilerini eklemeye
devam ederken, yeni uluslararası ödül-
lerle başarılarını taçlandırmaktadır.

Hiç şüphesiz müşteri memnuniyeti
havacılık sektörünün en önemli husus-
larından biridir. Bu hedef uğruna hava
yolları çok stratejik ve önemli çalışma-
lara imza atmaktadır. Marka savunucu-
su ve avukatı haline gelmiş müşterilerin
hava yolları için en değerli varlıklar
arasında yer aldığı tartışma götürmez
bir gerçektir. Hava yollarının müşteri



Arif Ali GEZMİŞOĞLU

Tüm Sivil Havacılar Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

memnuniyeti ve sadakati kapsamında yeni hizmetler ve ayrıcalıklar sunma yarışı baş döndürücü bir hızla devam etmektedir.

Ülkemizdeki hava yolları da farklı alan ve kategorilerde ayrıcalıklı hizmetler vermeye çalışmaktadır. Tabii ki hiç şüphesiz bu hizmet yarışının ülkemizdeki en önemli temsilcisi bayrak taşıyıcı firmamız Türk Hava Yolları'dır.

Dergimizin bu sayısında da sektörel gelişmeleri bazı örneklerle ele alıp, sizlerle paylaşmaya çalıştık. Gençlerimizin de daha çok ilgisini çekebilmek için havacılık ayrı bir hizmet sektörü haline gelmiştir. Gençleşen uçak filolarının yanı sıra gençleşen personel profilleri ile de

hava yolları bir farklılık ortaya koymaya çalışmaktadır.

Tecrübenin ve dinamizmin ortak iş birliğinin bir yansımasını da hiç kuşkusuz havacılık sektöründe müşteri memnuniyetine yönelik olarak görmekteyiz.

Hizmet yarışında dünyadaki hava yolları müşteri memnuniyeti ve devamlılığı için kıyasıya mücadele etmeye devam etmektedir. Low cost carrier hava yolları da farklı bir konseptle müşterilerini memnun etme ile alakalı bir yarışın ve mücadelenin içinde yer almaktadır.

Hizmet standart ve kalitelerinin maksimum seviyelerde gerçekleştirildiği bir havacılık sektöründe kazasız kırımsız günler dilerim.



Havacılık Dedğin...



Dr. Muhittin Hasan UNCULAR

TÜSHAD.org Genel Yayın Yönetmeni &
TÜSHAD Yönetim Kurulu Üyesi

Hayatın akış hızından daha hızlı bir şekilde ilerleyen bir sektördür havacılık. Bazen mazlum bir coğrafyaya uzanan merhamet elinin dünyanın bir ucundan diğer bir ucuna ulaşmasına vesile olan büyük bir nimettir havacılık. Bazen bir ümittir, bazen bir hasret, bazen bir özlem, bazen bir tutku, bazen bir gözyaşı, bazen bir yutkunmadır boğazda dalıp dalıp giderken uzaklara gözünün alabildiği ufuklara. Bazen bir güneş doğarken gökyüzünde sevinçtir, bazen bir güneş batarken gökyüzünde hüzdür. Bazen en tehlikeli silahlardan daha tehlikeli bir silahtır, bazen en derin yaralara bir merhem, bir ilaçtır, umuttur, bekleyiştir, kavuşmaktır, vuslattır, boyutlardan boyutlara akıl almaz bir hızla geçiş sevdasıdır havacılık. Sevdiğinin diyarının semalarından geçerken içten sessiz bir çılgılık, bir feryat, bir hasrettir havacılık. Gönülden gönüle bir köprüdür gözle görülmeyen, gönülden gitmeyen uzak diyarlara yarın yare kavuşmasına vesile, vasıta havacılık.

Göklere egemen olamayanlar yüzünde özgür yürüyemezmiş. Savunma sanayimizin hepimizin göğsünü kabartacak şekilde hızla ilerlemeye devam etmesi hiç şüphesiz havacılık sektöründe en önemli haberlerden,

gelişmelerden birisi olarak bizleri gururlandırmaktadır. Bayraktar, Kaan, sihalarımız, ihalarımız ve daha niceleri...

Selam olsun havacılık sevdalılarına, güzel gönüllü dostlara... Selam olsun...

Dergimizin 36 sayısında sizlerin huzurlarında olmanın mutluluğunu yaşıyoruz. Bu sayımızda 208 saniyede 155 hayatın kurtarılmasına yönelik bir kriz yöneten kaptan olarak tarihe geçen Hudson River kaptanının röportajını Türkçe'ye tercüme edip dergimizde yer veriyoruz. Yine dergimizin bu sayısında ömrünü havacılığa adanmış, 52 yıldır havacılık sektörünün içinde olan kıymetli bir büyüğümüzle söyleşiye de yer veriyoruz. Bu sayımızda dünyadan ve Türkiye'den sektörel gelişmeler ve haberlerle alakalı bölümlerin yanı sıra, sektörün önde gelen isimlerinin yazılarına da yer vermeye devam ediyoruz. İçimizden biri köşesinde ömrünün bir bölümünü dağlarda çobanlık yaparak geçiren güzel bir kardeşimize de yer veriyoruz.

Özgür günlerde Gazze'ye de uçarak yaraları saracağımız günlerin tez zamanda gelmesi duasıyla hepinize keyifli okumalar dilerim.

.....
dergi@tushad.org email adresine havacılık dergimizde yayınlanmasını istediğiniz yazılarınızı gönderebilirsiniz.

BİZ SENİN İÇİN BURADAYIZ



DANIŞMANLIK
MERKEZİ
YEDAM

Yeşilay Danışmanlık Merkezi, bağımlılıkları hayatınızdan çıkarmanız için size yardımcı olmaya hazır. Ücretsiz psikolojik danışmanlık ve sosyal hizmet desteğimiz için bize ulaşın, bağımlılıklardan uzak yeni hayatınıza başlayın.



yesilay.org.tr



/1920yesilay



İÇİMİZDEN BİRİ

28 Doğa Aşık Bir Ömür



KAPTAN SULLY SULLENBERGER RÖPORTAJI



30 155 Hayat ve 208 Saniye

46 Gökyüzüne Egemen Olan
Yeryüzünde Özgür Yaşar

SEKTÖREL



52

Sivil Havacılık Güvenlik Eğitimi



54

Gökyüzünün Liderleri Havacılık Yönetimi ve Almanya'da Kariyer İmkanları

TÜRKİYE & DÜNYA

10

Türk Hava Yolları One Team For TOP3 Proje Lansmanı Gerçekleştirildi

10

Türk Hava Yolları 2024 APEX Avrupa'nın "En İyi Uçak İçi Eğlence" Ödülünü Kazandı

12

Türk Hava Yolları Exclusive Drive Tanıtım Filmi Yayınlandı

12

Türk Hava Yolları Stopover Konaklama Hizmeti Avustralya ile Büyümeye Devam Ediyor

14

23 Nisan'da Türk Hava Yolları Çocuk Yolcularına Özel Set

14

İGA Evcil Hayvan Yardım Alanı

14

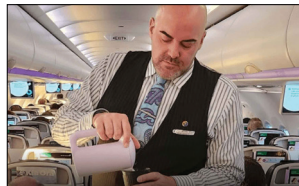
Türk Hava Yolları Elite Plus Hediye Upgrade Hizmeti Web ve Mobil Kanallarında Canlı

16

Saudia, Travel Companion Platformunun Beta Sürümünü Yayınladı

16

JetBlue Kişiselleştirilmiş IFE platformu Blueprint'i Tanıttı



18

Air New Zealand Uçak İçinde Yeniden Kullanılabilir Bardakları Deniyor

18

Nöro Çeşitlilik Dostu Uçak Koltuk Kılıfları Sensation

20

American Airlines, Yeni Flagship Preferred Kabinini Tanıttı

20

Dubai El-Mektum Havalimanı Genişleme Planları

22

Türk Hava Yollarından Anneler Gününe Özel Sürpriz

22

Hac ve Umre Yolcuları İçin Farklılıklar Değer Katar Söyleşileri

24

Türk Hava Yolları Uyku Setleri Yenilendi

24

Manchester Havalimanı Oyun Alanını Hizmete Açıyor

26

Köpeklere Özel Havayolu Bark Air ilk Uçuşunu Gerçekleştirdi

26

Air France Özel Yolcu Salonu ve Özel Yolcu Kabinleri İçin Yeniliklerini Duyurdu

26

Delta Kabin İçi Erişilebilirlik Tasarımlarını AIX'te Tanıttı

Türk Hava Yolları One Team For TOP3 Proje Lansmanı Gerçekleştirildi



Türk Hava Yolları One Team For TOP3 Proje Lansmanı Gerçekleştirildi

OneTeam for TOP3 Proje lansmanı için Türk Hava Yollarından 500'ün üzerinde çalışan 18 Nisan'da bir araya geldi. Etkinlikte Türk Hava Yolları ve stratejik ortaklarının çabalarıyla dünyanın en iyi üç havayolundan biri olma hedefi duyuruldu.

Türk Hava Yolları Genel Müdürü Bi-

lal Ekşi projeye ilgili şu sözleri aktardı; "Misafirlerimize 'dünyanın en iyi havayolu, Türk Hava Yolları'dır' cümlesini hissettirecek yeni bir projeye başlıyoruz. TOP3 - Misafir Deneyimi Dönüşümü projesi ile uçak içi süreçlerimizi yeniden ele alacağız. Türk misafirperverliğini global ölçekte sunacağız. Bunun için hepimizin desteğine ve projeyi sahiplenmesine ihtiyacımız var."

12 ay sürecek olan proje, yeni kabin servis rehberi tasarımı ve misafirperverlik anları ile Economy Class'ta müşteri etkileşimine ve Business Class'ta kişiselleştirmeye odaklanan iyileştirmeler sağlayacak. Hizmet tasarım süreci ve Türk Hava Yolları kabin ekiplerine verilecek eğitimleri takiben, pilot hatlarda deneme uçuşlarıyla proje uygulamaya geçecek ve müşteri odaklı kültür dönüşümü desteklenecek.

Türk Hava Yolları 2024 APEX Avrupa'nın "En İyi Uçak İçi Eğlence" Ödülünü Kazandı

Müşteri geri bildirimlerine göre belirlenen 2024 Apex Best Airline Ödüllerinde Türk Hava Yolları Avrupa'nın "En İyi Uçak İçi Eğlence" ödülünü ikinci kez kazanarak hizmet kalitesini bir kez daha tescilledi. 27 Mart'ta APEX Content Market'te gerçekleşen ödül töreninde, ödül Türk Hava Yolları İkrar ve Uçak İçi Ürün Başkanı Seyyid Mahmut Nebati'ye takdim edildi.

Türk Hava Yolları zengin içerikli Planet Uçak İçi Eğlence Platformuyla müşterilerini uçuşlarda ağırlamanın gururunu yaşıyor.



Turkish Airlines “One Team For TOP3 Project” Launch was Held



On April 18, over 500 employees from across Turkish Airlines gathered for the launch event of One-Team for TOP3 Project, an ambitious new goal - becoming one of the top three airlines in the world - which will require the collaborative efforts of Turkish Airlines and its strategic partners.

Turkish Airlines Chief Executive Officer Bilal Ekşi lent his support to the project with these words, “We

are starting a new project that will make our guests feel that ‘the best airline in the world is Turkish Airlines’. Through our TOP3 - Transformation of Guest Experience project, we will redefine our in-flight processes and extend Turkish hospitality on a global scale. To achieve this, we need all of you to support and embrace the project.”

The project to be completed in 12 months, focuses on improvements

for enhancing customer engagement in Economy Class and personalization in Business Class through the new cabin service guide design and hospitality moments. After completing the service design process and providing training for Turkish Airlines cabin crews, new service standards on trial flights in pilot routes will start to be implemented. Therefore, a culture transformation towards a more customer-oriented approach will be supported.

2024 APEX Europe's "Best Inflight Entertainment" Award Goes To Turkish Airlines

At the 2024 Apex Best Airline Awards, based on customer feedback, Turkish Airlines won Europe's "Best Inflight Entertainment" Award for the second time, once again proving Turkish Airlines service quality. Turkish Airlines SVP, Catering and Inflight Product Seyyid Mahmut Nebati, was presented with the award at the award ceremony of APEX Content Market held on March 27.



Türk Hava Yolları Exclusive Drive Tanıtım Filmi Yayınlandı

Türk Hava Yolları yolcularının seyahatlerinin her anında konforu sürdürmesine, havada ve karada ayrıcalığı deneyimlemelerine olanak sağlayan Exclusive Drive projesinin hedef pazar ve kitesine hitaben New York ve Dubai'de çekimleri yapılan tanıtım filmi Türk Hava Yolları sosyal medya hesaplarında yayınlandı.

Reklam filminde rezervasyon aşamaları ve hizmet tanıtımı yapılırken New York ve Dubai'den eşsiz manzaralara da yer verildi.



Türk Hava Yolları Stopover Konaklama Hizmeti Avustralya ile Büyümeye Devam Ediyor

Türk Hava Yolları'nın Avustralya'ya direkt uçuşlarının başlamasıyla birlikte, Stopover Konaklama Hizmeti'nin kapsamı genişletildi. Hizmet sunulan 80 ülke 201 şehirden

Avustralya'ya seyahat eden Türk Hava Yolları yolcuları da artık Stopover Konaklama Hizmeti'nden yararlanabiliyor. 20 saat ve üzeri bağlantı süresi bulunan yolcular

Stopover hizmetiyle İstanbul'da ücretsiz olarak konaklayıp İstanbul'un eşsiz tarihini ve kültürel mirasını keşfedebiliyorlar.



Turkish Airlines Exclusive Drive Promotional Film Has Been Released

The promotional film shot in New York and Dubai for the target market and audience of Exclusive Drive project, which allows Turkish Airlines passengers to maintain comfort at every moment of their travels and experience privilege in the air and on land, was published on Turkish Airlines social media accounts.

While the reservation stages and service were introduced in the commercial, unique views from New York and Dubai were also featured.



Turkish Airlines Stopover Accommodation Service Continues to Expand With Australia

With the start of direct flights to Australia, the extent of Stopover Accommodation Service has been expanded. Passengers travelling to Australia from 201 cities in 80

countries where the service is offered, can now benefit from it. Passengers with layovers of 20 hours or more can stay in İstanbul through this service, allowing them to

explore the city's unique historical and cultural heritage before their transfer flight.



23 Nisan'da Türk Hava Yolları Çocuk Yolcularına Özel Set

23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nda, Türk Hava Yolları minik yolcularını unutmadı ve uçuşlarını daha keyifli bir hale getirmek için bir aktivite seti hazırladı. İstanbul çıkışlı tüm uçuşlara yüklenen özel setlerle, çocuk yolcuların bayramı kutlandı.



İGA Evcil Hayvan Yardım Alanı

Evcil hayvan ile seyahatlerinizde İstanbul Havalimanı'nda bulunan Pet Relief Area'da sevgili dostunuzun yemek, su ve tuvalet ihtiyaçlarını karşılayabildiğinizi biliyor muydunuz?



Türk Hava Yolları Elite Plus Hediye Upgrade Hizmeti Web ve Mobil Kanallarında Canlıda

Türk Hava Yolları Elite Plus üyeleri kendilerine yılda 2 defa verilen kabin yükseltme ayrıcalığını artık mobil uygulama ve web sitesi üzerinden görünümlüyor ve işlemlerini bu kanallar üzerinden hızlı ve kolay bir şekilde gerçekleştirebiliyorlar.

Bir diğer geliştirme ile bilet rezervasyonu sırasında Türk Hava Yolları yolcularına sunulan Fiyat Sabitleme hizmetinin ödemesi artık millerle yapılabiliyor. Yapılan yeni geliştirme ile henüz seyahat programını netleştirmemiş yolcular istedikleri uçuşa ait fiyatı 3, 7 veya 15 güne kadar milleriyle sabitleyerek bilet fiyatını belli bir süre boyunca aynı tutabiliyorlar. Biletleme işlemi tamamlandığında miller yolcuya iade ediliyor.



Special Set for Turkish Airlines Child Passengers on April 23

Turkish Airlines did not forget its little passengers on April 23 National Sovereignty and Children's Day, and prepared an activity set to make their flights more enjoyable. With Turkish Airlines special set installed on all flights departing from Istanbul, Turkish Airlines celebrated the holiday of the child passengers.



Pet Relief Area At Iga

Did you know that when you travel with a pet, you can meet your beloved friend's food, water and toilet needs at the Pet Relief Area at Istanbul Airport?



Turkish Airlines Elite Plus Upgrade Service Live on Web and Mobile Channels

With the development made in the web-mobile processes, Elite Plus members can now view the cabin upgrade privilege granted to them twice a year on Turkish Airlines mobile application and website, and perform their usage transactions quickly and easily through these channels.

In addition "Hold the price" service offered to the passengers during ticket reservation can now be paid with miles. With the new development, passengers who have not yet finalized their itinerary can keep the ticket price the same for a certain period of time by fixing the price of the flight they want with their miles for up to 3, 7 or 15 days. Miles paid during the reservation process is refunded upon completion of the ticketing process.



Saudia, Travel Companion Platformunun Beta Sürümünü Yayınladı



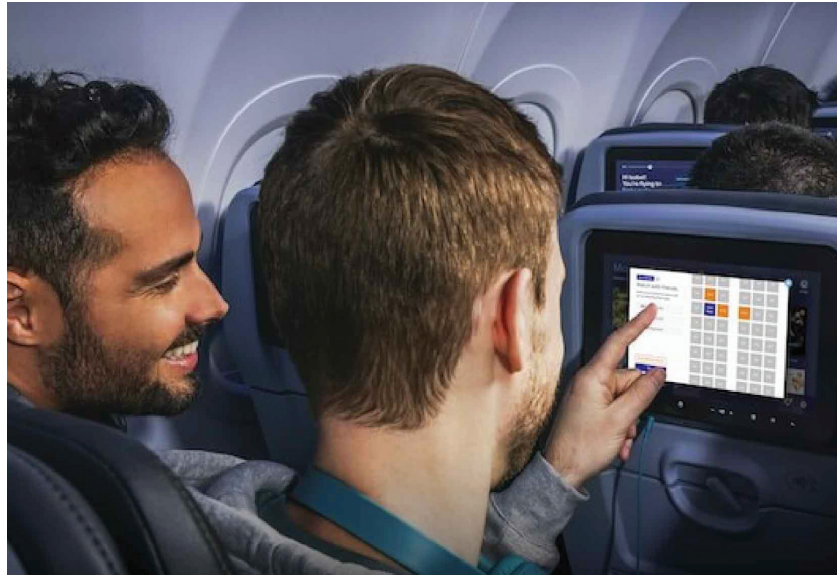
Saudia, yolcuların havayolu ile etkileşimini geliştirmeyi amaçladığı dijital platformunu Travel Companion'ın beta sürümünü kullanıma

sundu. Travel Companion, doğrulanmış kaynaklardan veri sağlayarak görüntü destekli yanıtlar ile kullanıcıların ihtiyaçları için kişisel çözüm-

ler sunuyor. Platform, kullanıcıların oteller, ulaşım, restoranlar, etkinlikler ve turistik yerler için rezervasyon yapmalarına olanak sağlıyor.

JetBlue Kişiselleştirilmiş IFE platformu Blueprint'i Tanıttı

JetBlue, kişiselleştirilmiş uçak içi eğlence platformu olan Blueprint by JetBlue'yu duyurdu. Blueprint sistemi sayesinde yolcular artık; 5 kişiye kadar parti izleme, geçmiş izlemelere göre içerik önerileri, eski uçuşlarda yarım kalan içeriklere kaldıkları yerden devam etme, favori içeriklerini kaydetme ve önceden kaydedilmiş ses seviyesi, dil tercihleri gibi ayarların sonraki uçuşlarda da kullanılabilmesi olanağı sağlayan özelliklerle seyahatlerini daha kişisel bir şekilde gerçekleştirebilecekler.



Saudia Launches Beta Version of Digital Travel Companion Platform



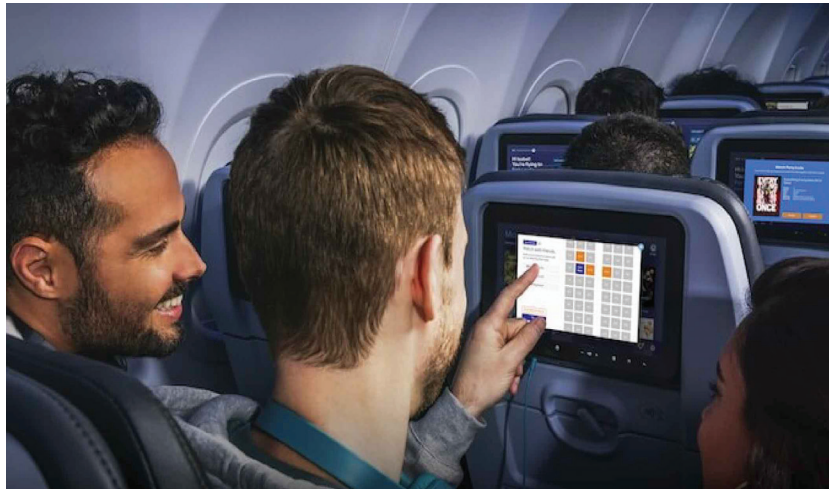
Saudia has launched its digital platform, the Travel Companion, powered by advanced artificial intelligence and aims to change how travellers interact with the airline and redefine the standards of di-

gital travel. The Travel Companion offers personalized solutions to meet individual preferences and needs, providing search results from authenticated sources and utilizing image-supported responses.

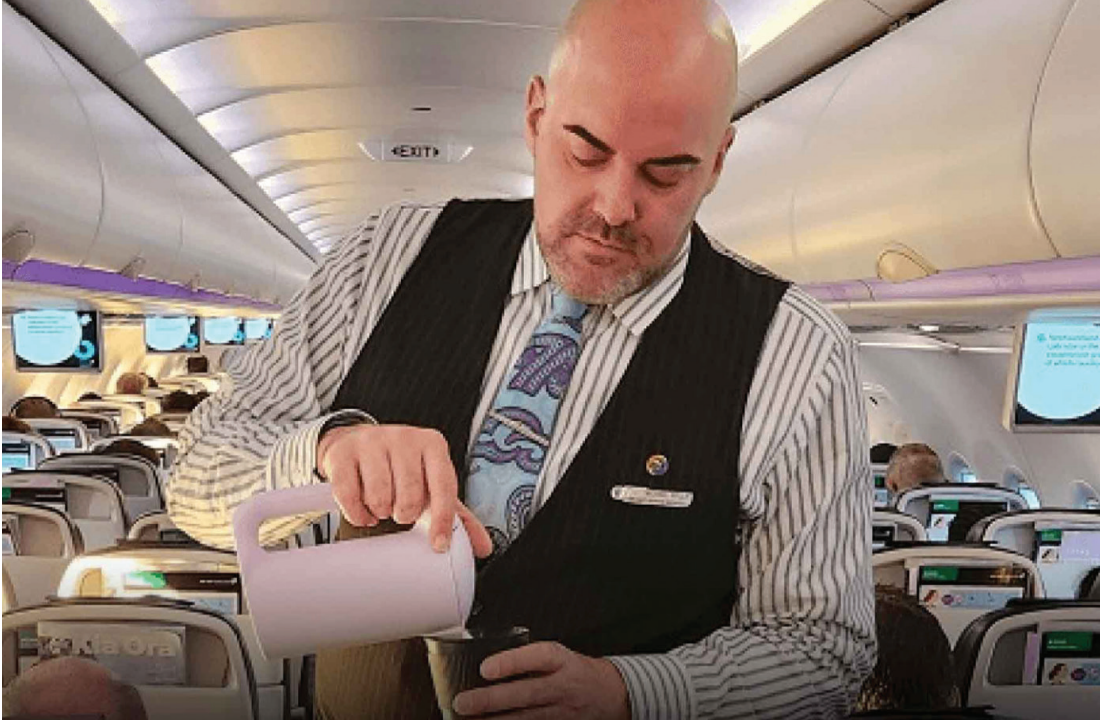
The platform is designed to be a comprehensive, one-stop solution that allows users to book concierge services such as hotels, transportation, restaurants, activities and attractions.

JetBlue Unveils its Personalized IFE platform Blueprint

JetBlue has announced Blueprint by JetBlue, a personalized inflight experience platform to give passengers customizability across their travel journey, beginning with updated inflight entertainment features which includes Watch party up to five passengers, content recommendations, continue a show or movie on the next flight, save favorites and saved accessibility and system settings carried over from flight to flight.



Air New Zealand Uçak İçinde Yeniden Kullanılabilir Bardakları Deniyor



Air New Zealand, uçuşlarda atık olmadan sıcak içecek servisini test etmek amacıyla altı iç hat uçuşunda tek kullanımlık bardakları kaldırdı. İki gün boyunca devam eden deneme sürecinde yolcular Air New Ze-

aland'ın uçak içi içecek hizmetinden yararlanırken havayolu, yolcuları yeniden kullanılabilir bir bardak getirmeye veya onlar için bir bardak sağlamaya teşvik etti.

Müşteri geri bildirimlerinden ve operasyonel lojistikten elde edilen verilerin, girişimin uzun vadede uygulanabilirliğinin belirlenmesine yardımcı olacağı belirtildi.

Nöro Çeşitlilik Dostu Uçak Koltuk Kılıfları Sensation

Muirhead, nöroçeşitlilik dostu uçak koltuk kılıflarına yönelik vizyonunu açıkladı. Tedarikçi, "Sensation" koleksiyonunun nöro-farklı yetişkinler düşünülerek tasarlandığını, tasarımcılara insan odaklı uçak kabinlerinin geleceğini tasarlarken ilham vermeyi amaçladığını söyledi ve tüm yolcular için kapsayıcı bir uçak deneyimi yaratmak amacıyla koltuk kılıfı tasarımının önemini vurguladı.

Sakin ve dinlendirici bir atmosfer oluşturmaya sebebiyle yeşil, mavi ve nötr renk paleti içeren sensation koleksiyonu, deri koltuk kılıflarındaki desenlerin yolcuların koltuklarını



bulmalarına ve çevrelerini anlamalarına yardımcı oluyor. Ayrıca koleksiyonun diğer önemli özellikleri arasında nörodivergent gezginler için

çoklu duyuşsal bir deneyim yaratmada dokuların önemini gösteren çeşitli deri kabartmalar yer alıyor.

Air New Zealand Tries Reusable Cups In-Flight



Air New Zealand has removed single-use cups from six domestic flights to test waste-free hot beverage service on flights. During the two-day trial, passengers were still able

to experience Air New Zealand's in-flight beverage service while the airline encouraged passengers to bring a reusable cup or provide a cup for them.

The data gained from customer feedback, operational logistics and impact will help to determine the viability of implementing the initiative in the long term.

Neurodiversity Friendly Airplane Seat Covers Sensation

Muirhead unveiled its vision for neurodiversity-friendly airplane seat covers. The supplier said that the "Sensation" collection was designed with neurodivergent adults in mind, aiming to inspire designers when designing the future of human-centered aircraft cabins, and emphasized the importance of seat cover design to create an inclusive aircraft experience for all passengers.

The collection features a soothing monochromatic palette of greens, blues and neutrals to evoke a calming atmosphere and demonstra-



tes how signage and patterns on leather seat covers could help passengers locate their seats and process their environment. Other key features of the new Muirhead col-

lection include a variety of bespoke leather embosses, showcasing the importance of textures in creating a multi-sensory experience for neurodivergent travellers.

American Airlines, Yeni Flagship Preferred Kabinini Tanıttı



American Airlines, belirli Boeing 787-9'ların ve Boeing 777-300ER'lerin ön tarafındaki premium Flagship Suite Preferred koltukları içeren bir dizi premium uçak içi geliştirmeyi duyurdu. Bu yeni kabin birinci sınıf

bir ürün olarak pazarlanmasa da, kabinin geri kalanından daha özel olduğu belirtildi.

Yeni kabinin halihazırdaki Flagship Süit'ten ayıran özellikler ise; özel

konfor kitleri, ekstra depolama alanları, Nest Bedding yatak pedi ve pijama, ön sıra koltuklarda ek alan, hafızalı köpük bel yastığı ve battaniye servisi olarak belirtildi.

Dubai El-Mektum Havalimanı Genişleme Planları

Birleşik Arap Emirlikleri'nden gelen bir duyuru ile Dubai'deki Uluslararası El-Mektum Havalimanı'nın genişletilerek dünyanın en büyük havalimanı haline getirilmesi için bir adım atıldığı belirtiliyor. Toplamda 35 milyar dolarlık bir bütçe, bu projeyi gerçekleştirmek için ayrıldı.

Havalimanı genişletme projesi, mevcut kapasiteyi beş katına çıkararak yılda 260 milyon yolcu kapasitesiyle dev bir yapıyı hedefliyor. Bu genişleme, havalimanında 400 kapı ve 5 ayrı pistin yanı sıra, havacılık sektöründe kullanılacak yeni teknolojilerin entegrasyonunu da içeriyor.





American Airlines Reveals new Flagship Preferred Suite



American Airlines has announced a series of premium onboard enhancements, which includes premium Flagship Suite Preferred seats at the front of select Boeing 787-9s and Boeing 777-300ERs. While these

new suites are not being marketed as a first class product, they will be a step up from the rest of the cabin. The new suite distinguishes it from a regular Flagship Suite by exclusive

amenity kits, extra storage areas, nest Bedding mattress pad and pajamas, additional space as a front-row seat, memory foam lumbar pillow and throw blanket.

Expansion Plans for Dubai Al Maktoum Airport

With an announcement from the United Arab Emirates, it is stated that a step has been taken to expand the International Al Maktoum Airport in Dubai and make it the largest airport in the world. A total budget of 35 billion dollars was allocated to realize this project.

The airport expansion project aims to create a giant structure with a capacity of 260 million passengers per year, increasing the current capacity fivefold. This expansion includes 400 gates and 5 separate runways at the airport, as well as the integration of new technologies to be used in the aviation industry.



Türk Hava Yollarından Anneler Gününe Özel Sürpriz

Anneler Günü vesilesiyle İstanbul Havalimanı'ndan gerçekleşen tüm gidiş seferlerinde bulunan Türk Hava Yolları kadın yolcularına "Türkiye'nin en özel gül bahçelerinden tüm annelerimize sevgilerle" notuyla gül suyu hediye edildi.



Hac ve Umre Yolcuları İçin Farklılıklar Değer Katar Söyleşileri

Müşteri Odaklı Hizmet Kültürü Oturumları kapsamında, 22.05.2024 tarihinde Türk Hava Yolları Hac ve Umre yolcu profilini anlatan söyleşi gerçekleştirildi. İstanbul Havalimanı Ekip Terminalinde, kabin ekipleri ile Türk Hava Yolları Tur Pazarlama

Müdürü Sn. Abdullah Yormaz Bey bir araya geldi.

Oturumda yaş ortalaması yüksek olan Hac ve Umre yolcularımızın profilinden, bu uçuşlarda Türk Hava Yolları'nı en çok tercih eden ülkelerden ve bu yolcuların beklentilerin-

den bahsederek kabin ekiplerinin farkındalığı artırıldı. Hac ve Umre arasındaki farklar, mikat sınırı ve ihram kavramlarına değinildi ve bu bilgilerin uçuş süreçlerinde kabin ekiplerine nasıl faydalı olacağını açıklandı.



Special Surprise for Mother's Day

On the occasion of Mother's Day, Turkish Airlines gave rose water as a gift to the female passengers on all departures from Istanbul Airport with the note "With love to all our mothers from Turkey's most special rose gardens".



Differences Add Value Conversations for Hajj and Umrah Travelers

Within the scope of Customer Focused Service Culture Sessions, Turkish Airlines held a conversation about Hajj and Umrah passengers on 22.05.2024. Turkish Airlines brought together the cabin crew and Mr. Abdullah Yormaz, Turkish Airlines Tour Marketing Manager, at the Istanbul Airport Crew Terminal. In the session, Turkish Airlines

raised the awareness of the cabin crews by talking about the profile of the Hajj and Umrah passengers with high average age, the countries mostly prefer Turkish Airlines on these flights and the expectations of these passengers. Turkish Airlines touched upon the differences between Hajj and Umrah, the concepts of mikat limit and ihram,

and explained how this information is useful for cabin crews during flight processes.

Interviewing with different passenger groups, Turkish Airlines aims to offer new perspectives to the cabin crews who serve them in the best way possible.





Türk Hava Yolları Uyku Setleri Yenilendi

Okyanus aşırı uçuşlarda, Türk Hava Yolları Business Class yolcularına özel tasarlanan uyku setleri yenilendi. Türk Hava Yolları bu yenilik ile daha kaliteli bir uyku ortamı sunmayı ve kusursuz bir uçuş deneyimi hedefliyor.

Set içerisinde ipek hafifliğindeki yorgan, kadife süet kumaş yüzeyi ve ferahlık oluşturmaya amacıyla açık renklerle bezenmiş FLOW deseniyle benzersiz bir uyku deneyimi sunarken, misafirlerin uçak içerisinde yatak konforunu hissedebilmeleri için hazırlanan ergonomik yapıdaki alez ve uçuş öncesi keyifli bir başlangıç yapmaları için tasarlanan karşılama yastığı FLOW deseni ile uyku setinin tamamlayıcı ürünü olarak ön plana çıkıyor.



Manchester Havalimanı Oyun Alanını Hizmete Açıyor



Manchester Havalimanı, Terminal 1'de yolcularına uçuşlarından önce en sevdikleri oyunları oynama şansı veren yepyeni bir oyun alanı açtı.

Yolcular; Fortnite, Red Dead Redemption 2, Among Us, Hogwarts Legacy, Minecraft ve Rocket League gibi popüler oyunları oynayabiliyor

ve sanal gerçeklik üzerinden kaçış odasını deneyimleyebiliyor.



Turkish Airlines Sleeping Sets Have Been Renewed

Turkish Airlines sleeping sets, specially designed for the Business Class passengers on transoceanic flights, have been renewed. With this innovation, Turkish Airlines aims to enhance the quality of sleep and overall flight experience for its valued customers.

Turkish Airlines new set offers a unique sleeping experience with its silk-light duvet, velvet suede fabric surface, and FLOW pattern decorated in light colors for a refreshing touch. The set includes an ergonomic mattress pad designed to provide the ultimate comfort of a bed in the air, along with a FLOW welcome pillow to ensure a pleasant start to the flight. This pillow stands out as a complementary product of the sleeping set with its pattern.



Manchester Airport Launches Gaming Area



Manchester Airport has opened a brand-new Gaming Point in Terminal 1, giving video game fans the chance to play their favorite titles

or try out a Virtual Reality escape room before their flights. Passengers can play popular games such as Fortnite, Red Dead Redemption

2, Among Us, Hogwarts Legacy, Minecraft and Rocket League and experience the escape room through virtual reality.

Köpeklerle Özel Havayolu Bark Air ilk Uçuşunu Gerçekleştirdi

Köpeklerle ve sahiplerine alışlagelmiş uçak altı kargo bölümündeki yolculuklara kıyasla daha stressiz ve çok daha eğlenceli bir VIP deneyimi sunmayı hedefleyen Bark Air 23 Mayıs'ta ilk uçuşunu New York- Los Angeles hattında gerçekleştirdi.

Çeşitli hava yolları köpek ve kedilerin iç hat uçuşlarında kabin içinde taşınması fikrini değerlendiren Bark Air kendisini "önce köpekler sonra insanlar için tasarlanmış hava yolculuğu deneyimi" olarak tanımlıyor.

Havayolu; özel battaniler, tavuk aromalı ikramlar ve uçak içi köpek spa'sı hizmetiyle köpekler için lüks bir deneyim yaşatmayı vaat ediyor.



Air France Özel Yolcu Salonu ve Özel Yolcu Kabinleri İçin Yeniliklerini Duyurdu

Fransız bayrak taşıyıcı, yeni nesil 777 La Premiere süitlerinin bu yılın sonunda veya 2025'in başlarında piyasaya çıkacağını söyledi. Paris'teki La Premiere özel yolcu salonunun yenilenen alanında kişisel yatak odası, duş alanı ve açık verandaları olan üç adet daire bulunuyor.

Air France, mevcut La Premiere süitlerinin yenilenen tasarımlarıyla büyüteceğini belirtiyor ve her süiti çevreleyen beş pencere ile kabinin piyasadaki en uzun konfigürasyona sahip olmasını hedefliyor.



Delta Kabin İçi Erişilebilirlik Tasarımlarını AIX'te Tanıttı



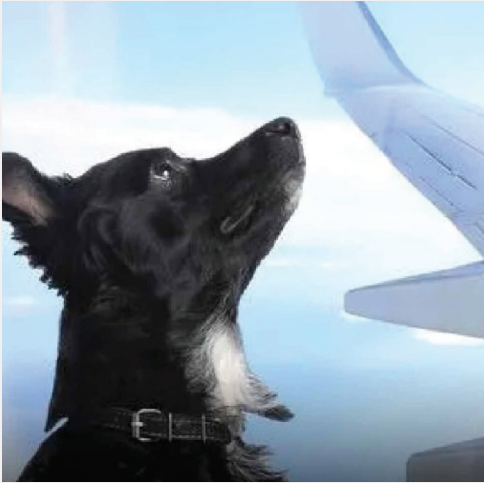
Delta Air Lines'in bir iştiraki olan Delta Flight Products, Hamburg'da düzenlenecek Aircraft Interiors Expo'da (AIX), müşterilerin tüm yolculuk boyunca kendi tekerlekli sandalyelerinde kalmalarına olanak tanıyan iki koltuk ve uçakta bir tekerlekli sandalye ile en fazla iki görevlinin girebileceği erişilebilir bir tuvalet tasarımı da dahil olmak üzere, erişilebilirlik odaklı çeşitli ürünler sundu.

Bark Air, an Airline for Dogs, Made its First Flight

Bark Air, which aims to offer dogs and their owners a VIP experience that is less stressful and much more fun than traveling in a conventional under-flight cargo hold, made its first flight on May 23rd on the New York - Los Angeles route.

While various airlines are considering the idea of carrying dogs and cats in the cabin on domestic flights, Bark Air describes itself as "an air travel experience designed for dogs first and people second".

The airline promises a luxurious experience for dogs with special blankets, chicken-flavored treats and an in-flight dog spa.



Air France has Announced its Innovations for the Private Passenger Lounge and Private Passenger Cabins.

The French flag carrier says its next-gen 777 La Premiere suites will debut at the end of this year or early 2025, while a new private wing of its La Premiere first class lounge at Paris boasts three self-contained apartments with their own bedrooms, showers and outdoor patios.

Air France states that the existing La Premiere suites will be enlarged with their renewed design: It aims for the cabin to have the longest configuration on the market, with five windows surrounding each suite.



Delta to Debut Cabin Accessibility Designs at AIX



Delta Flight Products, a subsidiary of Delta Airlines, has revealed plans to present several accessibility-focused products at Aircraft Interiors Expo (AIX) in Hamburg, including two seats that allow customers to remain in their own wheelchair for the entire journey, and an accessible lavatory design which accommodates entry of an onboard wheelchair and up to two attendants.

DOĞAYA AŞIK BİR ÖMÜR

Dergimizin bu sayısında “İçimizden Biri” köşesinde çok özel ve güzel bir hayat hikayesi olan Ömer ELÇİÇEK kardeşimizi tanıtacağız.



Merhaba ben Ömer. 1997 Siirt doğumluyum, 8 kardeşten en büyüğüyüm. İlkokulu Siirt merkezde okudum. Ailemin maddi sıkıntılarından dolayı köye taşınmak zorunda kaldık ve köyde taştan çamurdan 2 odalı bir ev yaptık. İyi kötü idare

ettik. Evimize en yakın okulda, 30 km uzaklıktaki ilçede Erüh'ta, yatılı olarak okudum.

Ailemin durumunu göz önünde bulundurarak onlara yardım etmek için ortaokulu bitirip okulu bırak-

mak istedim. Köye ailemin yanına gittim. Borç harç hayvan aldık, alnımızın teriyle besledik.

O arada liseyi açıktan okumaya başladım. Gece gündüz, yaz kış hep çobanlık yaptım. Bu arada bizim



oranın koşulları farklıydı. Sabah çık, akşam eve gel olayı yoktu. İlk baharda mart, nisan gibi yaylaya çıkar ta ki kar yağana kadar dağlarda kalırdım. Kışın ise köye indiğimizde hep çadırlarda kalırdım. şimdi dersiniz kurt, ayı ve çakal vs. zor olmuyor muydu? Oluyordu, bazen doğa kanunu gereği keçilere saldırıyorlardı. İyi kötü atlatıyorduk.

Hep çabaladık. Keçilerimizin etini, sütünü satarak 2018'de iyi kötü bir ev yaptık, eski evimizin üstüne. Askerlik çağım da gelmişti. Bir sene Yüksekova'da askerlik yaptım. Orada da doğayla iç içeydim hep.



Benim yaklaşık 9 yılım hep dağda hayvanlarla, doğayla, arada bağ bahçe işleriyle geçti. 2020'de liseyi açıktan bitirdim. 2021'de evlendim. Ben bu işi yaparım, dedim. 2022 yılında Türk Hava Yolları Antalya Kargo bölümünde işe başladım. Bir yandan çalışırken diğer yandan geçen sene meydana gelen hepimizi derinden üzen depremin bölge halkına verdiği acıların yaralarını sarmaya gayret gösterdik. Sarmaya da karınca misali devam edeceğiz inşAllah. Beni bu sevaba dahil eden müdürüm Hasan beye sonsuz teşekkürlerimi sunarım.



155 HAYAT VE 208 SANİYE



Captain Sully Sullenberger

Photo Credit: Purdue University

Dergimizin bu sayısında uçağı Hudson Nehrine başarıyla indirmek zorunda kalıp, 155 kişinin hayatını kurtaran Kaptan Sully Sullenberger ile 2017 yılında yapılan röportajın tercümesine yer veriyoruz.

Bir krizi 208 saniyede tersine çevirebilir misin?

Yoğun baskı zamanlarında, kariyeriniz boyunca öğrendiğiniz liderlik becerilerini hatırlamak zor olabilir. Felaket bir durum ortaya çıktığında, 'düzeltme' moduna geçeriz ve genellikle geri adım atmaya, sakın kalmayı ve başka görüşler getirmeyi unuturuz. Liderler olarak, kaostan etkilenmemek ve ekibinizin etrafında toplanabileceği "kaya"

olmak önemlidir. Peki işler kötüye gittiğinde nasıl tepki veriyorsunuz? Pist mi arıyorsunuz yoksa ... Nehre mi bakıyorsunuz?

Kaptan Sully Sullenberger, çocukluğundaki havacılık sevgisinin peşinden gitti ve 16 yaşında uçmayı öğrendi. ABD Hava Kuvvetleri Akademisi'nden mezun oldu,

ABD Hava Kuvvetleri'nde efsanevi F-4 Phantom'u uçuran bir savaş pilotu olarak görev yaptı. Hava Kuvvetleri'nden ayrıldıktan sonra ticari bir havayolu pilotu oldu ve 15 Ocak 2009'da first officer ve uçuş ekibiyle birlikte US Airways Flight 1549'u New York City'nin Hudson Nehri'ne acil bir su inişine güvenli bir şekilde yönlendirdiğinde ulus-



lararası beğeni topladı. Bu, her iki motoru da bir kuş çarpması sonucu kaybettikten sonra. O gün 155 hayat kurtarıldı ve daha sonra bu muhteşem olayın film versiyonunda Tom Hanks tarafından canlandırılacaktı.

Dünyanın dört bir yanında açılış konuşmaları yaptı ve insanlara etkili kriz yönetimi ve sürekli öğrenme ve liderlik yoluyla en yüksek performans, güvenilirlik ve güvenlik seviyelerine nasıl ulaşılacağını öğretti. New York Times'ın en çok satan iki kitabının yazarıdır: İlk kitabı otobiyografisi Sully: Gerçekten Önemli Olanı Arayışım'dır. ikinci kitabının adı 'Fark Yaratmak'tır. Dünyanın dört bir yanında açılış konuşmaları yaptı ve insanlara etkili kriz yönetimi ve sürekli öğrenme ve liderlik yoluyla en yüksek performans, güvenilirlik ve güvenlik seviyelerine nasıl ulaşılacağını öğretti.

Kevin Kruse, LEADx Podcast için Kaptan Sully ile röportaj yaptı. Bu röportajı siz kıymetli okuyucularımızın beğenilerine sunuyoruz.



Kevin Kruse: Bugünlerde ticari bir havayolu pilotu olmanın gerçekliği nedir?

Sully Sullenberger: Pek çok sektör gibi bu da döngüsel. 60'larda ve 70'lerde oldukça iyi bir işti ve iyi sosyal haklar ve maaşlar aldık. Ancak 1978'de tarifelerin ve ücretlerin kuralılaştırılmasıyla başlayarak hava yollarının kuralılaştırılması-

sı- bu ekonomik değişim tsunamisi başladı. İlk başta yavaş yavaş başladı, sonra 2000'lerin başında ve kesinlikle 2001'den sonra, 11 Eylül terör saldırıları ve ardından uçan uçaklardaki gerileme ekonomiyi vurdu. Birden fazla havayolu iflası,

SARS, iki savaş, .com baskını vardı ve bunların hepsi birlikte hava yolları için büyük bir darbe oldu ve tabii ki sonuç olarak büyük maaş kesintileri yaptık. 2000'li yılların başında %40'lık bir maaş kesintisi yaptım.





Hudson Nehri uçuşundaki First Officerımız Jeff Skiles, kaptan koltuğundan First Officerın koltuğuna oturmaya zorlandığı için, üstüne maaş kesintisi yaptı, maaşının yaklaşık yarısını kaybetti. Ülkedeki hemen hemen her havayolu çalışanı emekli maaşlarını kaybetti ve bunun yerine dolar üzerinden PBGC garanti kurşuları aldı ve bunu telafi etmek için çok az zaman kaldı. Kaybettiğimiz her şeyi asla telafi edemeyeceğim. " Hepimiz yaralı, bereli zor zamanlar geçiren ve hareket etmekte zorlanan personellerdik." Bu yüzden her hafta liderlik açısından büyük bir zorluktu, bir kaptan olarak, birçoğuyla daha önce hiç tanışmadığım insanlarla uçuşumda, çünkü çok fazla pilot ve uçuş görevlisi var, bu yüzden her zaman farklı insanlarla uçuyoruz, onları motive etmek gerçek bir zorluktu. Onlara sadece ne yapacaklarını ve nasıl yapacaklarını değil, aynı

zamanda özellikle güvenlik açısından kritik bir sektörde yaptığımız şeyi neden yapmamız gerektiğini ve bu özveriyi kime borçlu olduğumuzu hatırlatmak. Tabii ki yolcularımız.

Her hafta, tanıtımlar yapıldıktan sonra yapacağımız şeyin bir kısmı, hedefleri hizalamaya çalışmak ve insanları bir ekip olarak birlikte çalışmamız gerektiğine ikna etmeye çalışmaktı ve bu benim için çok değerli olan ve onlarca yıldır üzerinde çalıştığım bir şeydi. Aslında, yıllar önce havayolunda, havayolumda bu tür ilk ekip kurma liderliği kursunun geliştirilmesine, uygulanmasına ve ardından öğretilmesine yardımcı oldum. İlkini ben öğrettim. Pilot Birliği Güvenlik Komitesi'ni bir güvenlik girişiminin iyi bir fikir olduğuna ve sadece pilotların otoritesine veya özerkliğine yönelik bir tehdit olmadığına ikna etmeye çalışmamız gerektiğinde, kültür değişimi-

minin öncüsü olduğunuzu bilirsiniz. Bunlar, onlara öğretebileceğimiz, onlara daha büyük yetenekler kazandıracak ve daha iyi ve daha etkili liderler olmalarına yardımcı olacak insan becerileriydi.

Kokpit kültürünü, otokratik ve kibirli olduğu, insanların birbirini dinlemediği ve bir takım oluşturmadığı eski günlerden değiştirdik ve kaza oranı bunu yansıtıyordu. Şimdi onlara uzmanlardan oluşan bir ekibi nasıl alacaklarını ve uzman bir ekip oluşturmayı öğretiyoruz ve bunlar farklı beceriler. Bunlar kariyerim boyunca yaptığım ve önemseydiğim şeyler.

Ünlü uçuşun bir sonucu olarak, uzun süredir üzerinde çalıştığım tüm bu şeylerin gerçek dünyada, en aşırı acil durumlarda bile gerçekten işe yaradığını mümkün olan en dramatik şekilde kanıtladım.





Kruse: *Bu kadar çok kişi sistemden vazgeçerken, bu bireysel yolculara yardım etmek için sizi motive eden şey neydi?*

Sullenberger: Adaletsizlik beni kızdırıyor, sinirlendiriyor ve her zaman da kızdırdı. Seyirci kalmak istemedim ve kitapta bundan bahsediyordum; "Ömür boyu ortaya çıkmak." Hayatım boyunca, büyük bir işiniz ve süslü bir unvanınız olsun ya da olmasın, hayattaki konumunuz ne olursa olsun ne yaparsanız yapın, hayatın sorunlarının ve sorunlarının büyüklüğü ve karmaşıklığı karşısında bunalsak bile, kontrol edebileceğiniz bir etki alanı olduğuna biliyordum, bazen okyanusu bir çay kaşığıyla boşaltmaya çalışıyordum gibi geliyor. Hayatımızın, dünyamızın bir bölümünde kontrol edebileceğimiz bir şey var ve dünyanın

küçük bir bölümünü daha iyi hale getirmeye çalışmayı seçtiğimizde - ve bu her gün yapmak zorunda olduğumuz bir seçim - bir fark yaratabiliriz.

İşe gittiğimde, sadece hareketlerden geçip sadece hayatta kalmaya çalışmazdım, sadece dayanmaya çalışırdım; iyi bir iş çıkarmış olmanın kişisel bir tatmin elde etmeye çalışırdım. Bir kişiye yardım etmekten, değerli bir şey yapmak için fırsatlar aramaktan kişisel bir tatmin. Bunu yaptığınızda, daha sonra bir amacı olan bir yaşam sağlamak için uzun bir yol kat eder. Her gün yaptıklarınızdan memnuniyet ve amaç

ve belki de anlam elde edebildiğinizde, bundan daha iyisi olamaz.

Dünyanın küçük bir parçası olmaya çalışırdım ve - özellikle takımın lideriyken kaptan olarak ve federal yasaya göre uçuşun güvenliğinin baştan sona her yönünden sorumluyken - işleri düzeltme yetkim vardı. Bu benim işimdi. Ne zaman dört günlük bir uçuş gezisinde işe başlasam, uçuşların her birini güvenli, konforlu, verimli, doğru, iyi, bir kelime seçmeye çalışmak için. Bunu yapabildiğimde, bana profesyonel bir tatmin verdi. Bu benim savaşma şeklimdi, dünyadaki eşitsizliklere direnme şeklimdi.



Kruse: Her zaman kişisel anlama, kişisel amaca, misyona ve kontrol edebildiğiniz şeylere geri dönebilirsiniz.

Sullenberger: Bu iki taraflı bir madyonun habercisi, ilk kitapta bundan bahsetmiştim, ayrıca bazen yolunuzdan çok fazla uzaklaşırsanız, işinizin normal dengesinin çok dışına çıkarsanız, o zaman bir noktada bir organizasyonda davranışı etkinleştirmekle meşgul olursunuz.

Örneğin, her zaman en ucuz taşeronları kullanan ve en az eğitimi veren ve belirli işlevlere doğru kaynakları ayırmayan ve yeterli personel istihdam etmeyen bir şirket. Tüm gününüzü sürekli olarak sistemin yetersizliklerini telafi ederek geçiriyorsanız, devam etmesine izin verirsiniz. Savaşlarımı seçip seçmeliydim ve yeterli personel aldıklarından emin olmak için sistemle içeriden savaşmaya çalışmalıydim, yeterli eğitim aldıklarından emin olmak için, işi yapmak için yeterli kaynak ayırdıklarından emin olmak için, böylece her zaman pilot olmaktan dikkatimiz dağılmadı. Yapılmayan her şeyi yapmaya çalışıyorduk ama elimizden geleni yapmak zorundaydık.



Kruse: O uçakta o gün ölebileceklerini düşünen 154 kişi olduğunu hissediyorum, peki o anda nasıl bu kadar emin olabildin?

Sullenberger: Mürettebatın yapması gereken işler vardı ve First Officer Jeff Skiles kesinlikle yaptı ve tüm bu bölüm boyunca benim ortağım. O olmasaydı yapamazdım. Aslında, çok daha az deneyimli olsaydı, benim gibi sahip olduğu 20.000 saatlik uçuş süresine sahip olmasaydı, daha önce kaptanlık yapmasaydı ve rollerini ve sorumluluklarını bu kadar iyi bilerek benimle sözsüz bir şekilde nasıl iş birliği yapacağını anlarsaydı, çünkü o 208 saniyede neler olduğu hakkında konuşacak zamanımız yoktu. Tepkisini yönlendirmek için zamanım olmadı. Yolcular elbette hikayenin tamamını bilmi-

yorlardı. Kontrol onlarda değildi, bu meslekte uzman değillerdi, ama ben ve Jeff öyleydi, bu yüzden bunun için hiç eğitim almamış olsak da, hiç beklemediğimiz yeni bir olay olmasına rağmen, bildiklerimizi aldık, uyarladık ve bu yeni sorunu çözmek için çok hızlı bir şekilde uyguladık.

Bu sorunu bile nasıl çözeceğime dair çok hızlı bir paradigma bulmam gerekiyordu ve irkilme etkisi çok büyüktü, özellikle de neredeyse 30 yıllık rutin havayolu uçuşundan sonra, hiçbir şeye şaşırmamak için çok çalıştık, 42 yıl boyunca bir uçakta sonuçtan şüphe duyduğum kadar zorlanmamıştım. Ama bu çok fark-

lıydı ve o kadar aniden oldu ki, çok ediciydi.

Yapmamız gereken ilk şey, kendimizi sakinleştirmeye zorlamak, elimizdeki en önemli birkaç görevi hem bölümlere ayırmak hem de net bir şekilde odaklanmak için zihinsel disipline sahip olmak ve ardından sadece dikkat dağıtıcı şeyler olarak yapmaya vaktimiz olmayan her şeyi görmezden gelme disiplinine sahip olmaktı. Sorunu temel özüne indirmedik ve sonra her seferinde bir tane çözmeye başladık, sonunda her sorunu çözene kadar. Ama her şeyi yapmak için zamanımız yoktu ve yaptığımız şeylerin çoğunu uçuşta



daha sonra yapmak zorunda kaldık çünkü uçuşun başlarında yapacak zaman yoktu. Ama uçağı uçurduk, ilk iki düzeltici eylemi yapmaya başladık, iki saniye içinde motor konta-

ğını açtım ve APU'yu çalıştırdım, bu yüzden çok hızlı tepki verdik.

Doğası gereği sadece üç seçenek olduğunu biliyordum, ulaşılabilir

ancak tepki süresiyle ortaya çıkan iki pist değildi ve deneyimlerimden bildiğim bir uçağı indirmeyi bile deneyebileceğimiz diğer tek yer Hudson Nehri'ydi.





Kruse: Kitabınızdan 1.500 saat gibi kısa bir sürede ticari bir havayolu pilotu olabileceğinizi de öğrendim, doğru mu?

Sullenberger: Evet. Aslında, bazı şeyleri yaptıysanız bundan biraz daha az. Eski bir askeri pilotsanız, bu sürenin bir kısmı için krediniz var, akredite havacılık üniversitesi eğitim ve öğretimlerinden bazılarında geçerseniz 1500 saatten az zamanınız olabilir, bunun bir kısmı için biraz kredi alabilirsiniz. Ancak şu anda genel gereksinim 1500'dür ve bu, inanılmaz, delicesine düşük olan önceki minimum 250 saatten daha yüksektir. Ancak şimdi bile, bölgesel havayolu endüstrisindeki bazı kişi-

ler, bir otelin balo salonunda video izlemek veya havacılık dışı bir koleje gitmek ve bir tür derece almak gibi diğer havacılık dışı faaliyetler için kredi sağlamak için bu asgari standartları bile zayıflatmaya çalışmak için Kongre'de sıkı bir şekilde lobi yapıyorlar. Ancak gerçek dünyada gerçek uçuş deneyiminin yerini hiçbir şey tutamaz.

Bu gerçek dünya deneyimi sayesinde, kişi yargıyı ve bahsettiğim bu paradigmayı geliştirir; öngörülemeyen

durumlarda bile önceliklerin nasıl belirleneceği ve bir uçaktaki herhangi bir sorunun nasıl çözüleceği. Bu, bir havayolu pilotu olmanın en büyük zorluğu, 30 yıllık bir kariyeri aşkın bir süredir, ne zaman veya ne zaman nihai bir zorlukla karşılaşabileceğinizi veya bunun ne olacağını veya daha önce hiç yapılmamış bir şeyse bununla nasıl başa çıkacağınızı asla bilemezsiniz. Bu, her pilot koltuğunda ve her uçuşta her gün bulunması gereken ustalıktır.



Kruse: Diğer 100 US Airways pilotunu alıp aynı duruma soksaydınız, hepsinin aynı kararı vereceğini hayal edemiyorum.

Sullenberger: Bunu bilmenin bir yolu yok, ancak meslektaşlarımdan çoğunun benzer bir şey yapacağından, bu sorunu çözmek için kendi yollarını bulacağından eminim. Ama zili açamayız, bu olay gerçekleşmeden

önce geri dönemeyiz ve şimdi bu gerçekleştiğine göre ve şimdi bunu yapmanın en az bir yolunu gördüğümüze göre, bence, bu insanların bu konudaki düşüncelerini etkiliyor, bu yüzden bu cevaplanamaz bir soru.

Bunun dışında, havacılık profesyonellerinin aynı beceriye, aynı özveriye sahip olduklarından ve bir yolunu bulabileceklerinden eminim.



Kruse: Bu kaydın en şaşırtıcı kısmı 3:30:21'de gerçekleşiyor, üç kelimelik basit bir soru soruyorsunuz.

Sullenberger: Bunu seçmenden çok etkilendim. Görüyorsunuz, bu benim için tüm bu bölüm, tüm bu uçuşla ilgili en dikkate değer şeylerden biri. İnışten hemen önce Jeff'e bir soru sordum, "Herhangi bir fikrin var mı?" dedim. Şimdi, bazı okumalar bunun bir açıklama olduğunu düşünüyor. Her ne kadar beni iyi tanıyan insanlar muhtemelen bir açıklama yapabileceğimden bile şüphe duysalar da, ona sorduğum ve Jeff'in bu bağlamda açıkça anladığı şey, esasen söylüyordum, bize yardımcı olacak aklıma gelen her şeyi yaptım,

yapabileceğimiz başka bir şey var mı? Bir parça bile olsa daha başarılı olmamıza yardımcı olacak başka bir şey var mı? Jeff'in cevabı "Aslında hayır" oldu. Ama bu umursamaz davrandığı için değildi, kaçınılmaz bir kadere boyun eğdiği için değildi, ondan çok uzak, gemideki herkesin hayatını kurtarmak için sonuna kadar savaşıyorduk. Bu şekilde cevap verdi çünkü elimizden gelen her şeyi yaptığımızı biliyordu.

İnişten hemen önce bu değiş tokuşu yapabilmemiz, bu uçuş ve bu mürettebatla ilgili en dikkat çekici şey-

lerden biri ve bu, sadece teknik uçuş becerilerimizin değil, aynı zamanda tüm kaynaklarınızı kullanmayı öğrettiğim insan becerilerinin, liderlik ve takım becerilerinin ne kadar derinden içselleştirildiğinin bir göstergesi. Katılan herkese sormak için, eğer zaman varsa, düşünceleriniz nelerdir? Bunu daha iyi hale getirmek için ne yapabiliriz? Bu sorunu çözmek için ne yapabiliriz? Yenilik yapmak, sadece kendi düşüncelerime, kendi deneyimlerime güvenmek değil, aynı zamanda onunkinden de yararlanmak.





Kruse: 'Yumuşak beceriler' terimini sevmiyorsunuz, bu yüzden bize bundan biraz daha bahsedin.

Sullenberger: Bildiğim kadarıyla bu beceriler çok fazla öğretilmiyor, kesinlikle işletme okullarımızda değil ve birçok tıp izleyicisiyle de konuştum. Bu yumuşak beceriler- bu insan becerileri diyebilirim- teknik becerilerin yapabileceğinden daha iyi şeyler yapma potansiyeline sahiptir. Her şey uygun ortamı yaratmakla ilgili. Liderlik, hepimizin işimizi en iyi şekilde yapabileceği bir kültür yaratmaktan sorumludur; Bu bir öncelik belirleme meselesi, kapıda egonuzu kontrol etme meselesi. Kontrolsüz bırakıldığında, ego güçlü

bir güç, iyilik için itici bir enerjisel güç olsa da, kontrolsüz bırakılırsa, kendinizi iletişime, başkalarının yeniliğine kapatma ve yalnızca kendi düşüncelerinize, kendi fikirlerinize güvenmek zorunda kalma riskiyle karşı karşıya kalırsınız.

Bir liderin yapması gerekenlerin bir kısmı, önemli soruları gündeme getirebilmeyi psikolojik olarak güvenli hale getirmektir ve liderler, birlikte çalıştığımız ve bizim için çalışan kişileri nasıl ikna edeceğimizi anladığımızdan emin olmalıdır. Kuruluşlarımızdaki haberlerin doğası

hakkındaki fikrimizi gerçekten değiştirmemiz gerekiyor, bu davranışı modellemek için eylemlerimizle herkese kötü haber diye bir şey olmadığını söylemeliyiz.

Gerçekten tek kötü haber, zamanında etkili bir şekilde harekete geçmeyen haberlerdir ve havayolunda ekip kurma kursunu öğretirken söyleyeceğimiz gibi, en genç uçuş görevlisi bile önemli bir güvenlik sorunu hakkında bir kaptanla konuşabilmelidir. Ve konuşmak sadece onun hakkı değil, aynı zamanda ekibe, göreve, mürettebata ve yolculara karşı da



Kaynak: Nypost

sorumluluğudur. Ve bunu kimin haklı olduğu ile ilgili değil, önemli olanın neyin doğru olduğu ile ilgili hale getiriyoruz.

Yaptığımız şey, herkesin katılabileceği sonuç için tüm ekip üyeleri arasında ortak bir sorumluluk duygusu yaratmaya yardımcı olmaktır, böylece hiyerarşiyi daha uygun bir

seviyeye düzleştiririz. İletişim kanalları açıyoruz, girdiyi teşvik ediyoruz - zaman izin veriyor - ve bunlar ne yapıyor olursanız olun, ister işte, ister işte, okulda veya evde olsun, her birimizin öğrenebileceği becerilerdir. Aktarılabilirler. Havacılıkta yaptıklarımızın çoğu diğer alanlara aktarılabilir ve nükleer enerji operatörlerinden finansal risk yöneti-

cilerine, sağlık hizmeti verenlere ve diğerlerine kadar dünyanın dört bir yanındaki çeşitli profesyonellerle konuştum. Bunu ne kadar çok yaparsam, diğer alanlar hakkında ne kadar çok şey öğrenirsem, o kadar çok benzerlik görüyorum çünkü hepimizin yapmaya çalıştığı şey, hepsi doğal risk içeren bu kuruluşlarda insan performansını iyileştirmek.



Kruse: Dinleyicilerimizi her gün biraz daha iyi olmaya davet ediyorum, bu yüzden bize bir meydan okuma vereceğinizi umuyorum.

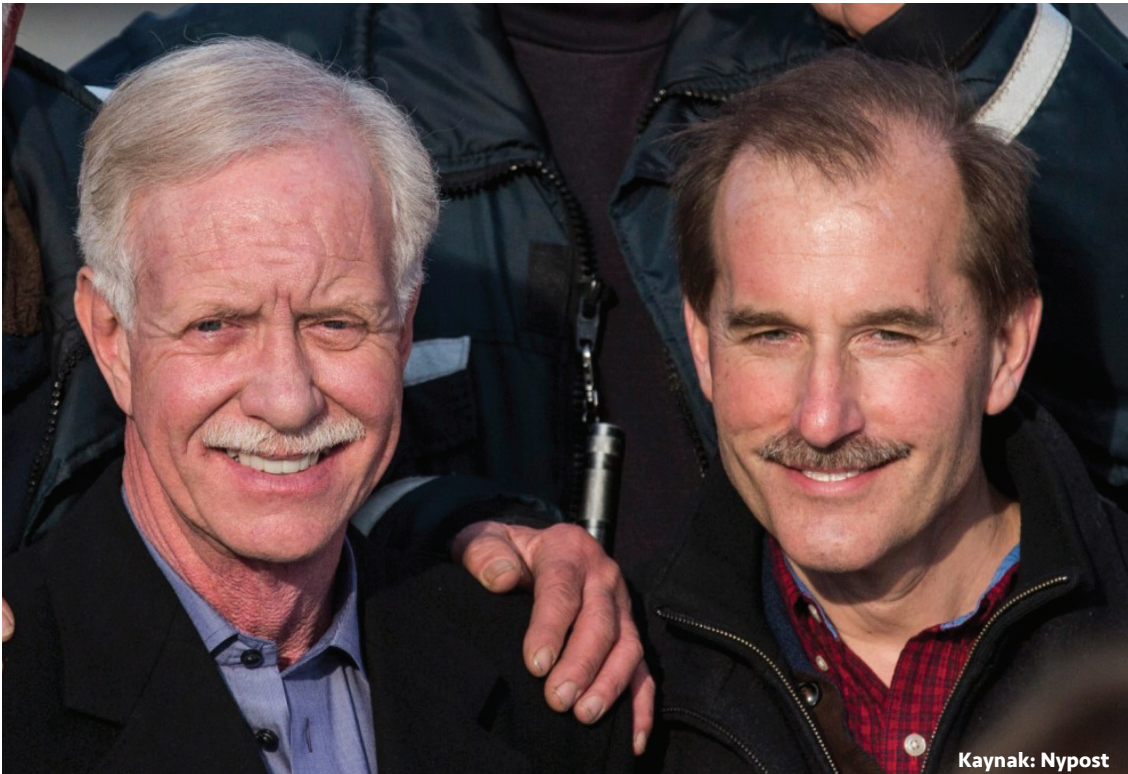
Sullenberger: Aslında size iki meydan okuma vereceğim. Değişimin hızının sadece günlük olarak hızlandığı bu hızlı tempolu dünyada, çoğu zaman önümüzde ne olursa olsun hemen yanıt vermeye, sadece tepki vermeye meyilliyiz. Ancak liderler ve ekip üyeleri olarak her gün, belki yarım saat veya bir saat gibi bir zaman dilimi ayırırsak, kendimizi dikkat dağıtıcı şeylerden kurtarmak, zihnimizi açmak, hatta öğle yemeğinde koşuya çıkmak ve sadece e-postadan bir metne kadar hemen önümüzde olan her şeye tepki vermemek. Yaratıcı rezervden yararlanma yeteneğine sahibiz ve yaratıcı bir rezervimiz olduğunda ve sadece önümüzde duran her şeye tam olarak bağlı olmadığımızda, sadece tepki vermekle kalmadığımızda, bazen içgörüler bulabiliriz, bir soru-

nun çerçevesini başka türlü düşünmeyeceğimiz bir çözüm bulabiliriz. Bu benim için kesinlikle doğrudur. Dışarı çıkıp sadece çevremi değiştirirsem, masamdan uzaklaşırsam ve bakış açımı genişletirsem ve sadece önümdekilere odaklanmazsam, genellikle benzersiz bir düşünce, yaratıcı bir yol, başka türlü bulamayacağım bir şeyi yapmanın yenilikçi bir yolunu düşünebilirim.

Size vereceğim ikinci zorluk, elektronik cihazlarımız ve bugün dünyamızda algılanan acil yanıt verme ihtiyacımız nedeniyle daha önemli ve daha acil bir zorluktur. Bize bir uyarın gönderdiklerinde elektronik cihazlarımıza hemen yanıt veriyoruz ve araba kullanırken bunu yapmamalıyız. Şu anda, on yıllardır ilk kez, trafik ölümleri artıyor. Bunun büyük ölçüde sürüş sırasında kişisel

elektronik cihazlardan kaynaklanan dikkat dağıtıcı şeylerden kaynaklandığına ikna oldum.

Her birimizin şu anda, bugün, bu eğilimi durdurmak için yapabileceği en etkili şey, araba kullanırken telefonlarımızı kapatmak, sessize almak, bir kenara koymaktır. Ve 10 ya da 15 yıl önce yaptığımızı yapın, neler olup bittiğini öğrenmek için oraya varana kadar bekleyin. Kendi ihtiyaçlarımızı bir kenara bırakın, hazzımızı erteleyin, merak ihtiyacımıza cevap vermeyi birkaç dakikalığına erteleyin ve bu küçük yurttaşlık erdemi armağanı sadece bu ülkede her yıl binlerce hayat kurtaracaktır. Kendi rahatlığımız için başkalarını gereksiz riske atma hakkımız yoktur. Bunu yapmamak bir vatandaşlık görevidir.



Kaynak: Nypost

Kaynak: *Stick The Landing: An Interview With Sully Sullenberger (forbes.com)*

VE GAZZE...

Gazze, yirmi birinci yüzyılın ortasında elimizde son model teknoloji cihazları ile izlediğimiz canlı bir katliam acizliğimizin hatırlatıldığı bir insanlık dramı, katledilen insanlığımız, bir çocuğun hayatını dahi kurtaramadığımız işgal edilmiş topraklar...

Ne Birleşmiş Milletlerin ne de dini, dili ne olursa olsun devletlerin, vicdanlı insanların ateşkes çağrılarına dünyaca ünlü aktivistlerin protestoları ve dünyanın bütün ülkelerinde yapılan kalabalık gösteriler 18.000'den fazla çocuğun gözlerimizin önünde katledilmesine engel olamadığı hayatlarımızın sonuna kadar taşıyacağımız yas ve utancın ismidir Gazze.

Ölenler, yaralananlar, Gazze sokaklarında dolaşan aç susuz gezen ampute edilmiş sahipsiz çocuklar, travmalarla dolu hikayeleri, acıları ve bu katliama uzaktan şahitlik edenlerin hayal dahi edemeyeceği bir teslimiyetle. "Bu bizim var olma imtihanımız bu sınavı hakkıyla vermeliyiz" diyen, topraklarını terk etmeyen Gazze halkı, zalim sadece o halka zulmeden her gün bomba yağdıranlar mıydı? Yoksa susan sesini çıkarmayan zulmü izleyenler ve göz yumanlar da bu mezalime ortak mıydı? İşgalin dokuz aydır normalleş-tirmeye çalıştığı bir katliam ve kendisini haklı çıkarmak için sadece sivilleri okullarda hastanelerde bombalayan bir işgal, savaşın da bir hukuku ve namusu olur derler. Kadınların, çocukların ihtiyaçların ve hayvanların acımasızca bombalandığı bir işgale savaş denemez. Bacakları kolları kesilen çocukların, evlâdının cesedini toplayan annelerin ve öldürülen binlerce çocuğun gördüğümüz fotoğrafları bu mezalime savaş diyememek için yeter de artar bile.

Gazze'deki bombardımandan gelebilen çoğu yaralı kadınlar, kanser hastası ço-





cuklar Kahire’de Filistin Hastanesi ve Refah kentine yakın olan Ariş bölgesindeki AL Ahli Hastanelerinde tedavi görüyorlar. AL Ahli Hastanesi’ne gidebilmek için yola çıkmak üzereydik ki bizlere mihmandarlık eden ve ailesi Gazze’de olan Haifa, polisin getirdiğimiz yardımların önemli bir kısmını kendilerine daha sonra ulaştırılmak üzere vermemiz gerektiğini söylemeleri üzerine Kahire’den çıkmama kararı aldık. AL Ahli Hastanesi’nde tedavi gören 56 kadar hasta ve yaralıları gidecektik ki engellemeler sebebiyle Kahire’de bulunan Filistin Hastanesi’ne ulaşabildik.

Filistin Hastanesi bağışlarla hizmet sunan bir hastane. Bizleri canı gönülden memnuniyetle karşıladılar. Hastanede görevli doktorlar bizlere ikramlarda bulundu, çok sevindiler. Hatta ekip arkadaşlarımızdan Hilal bizimle gelemediği için onlara utandırdığımızı ve bir gün Gazze’ye hep beraber geri döneceğimizi söylememizi istedi. Gerek hastanede gerek evlerinde ziyaret ettiğimiz Gazzeliler “lütfen böyle söylemeyin, bizler dualarınızın ve kalbinizin bizimle olduğunu biliyoruz” dediler.

Hastanedeki kanser hastaları ile dertleştik, diyalize girmesi gereken böbrek hastalarının iki aylık diya-

liz ücretlerini ödedik. Yoğun bakım hastaları, bebekler, çocuklar ve bombardımanda yaralananlarla hasbihal ettik, onlara hediyeler verdik, onların dualarını aldık.

Bacaklarından yaralanan bir genç yardımımızı kabul etmeyerek kızgın ve üzgün bir şekilde ‘ben henüz ölmedim’ dedi. Toprağı işgal edilirken yatağa bağlı olmayı kabullenemediği her halinden belliydi. Konuşmak istesek de bizimle iletişim kurmayarak yardımı reddetti.

Evlerini ziyaret ettiğimiz aileler, evleri bombalanmasının üzerinden iki ay geçmiş olmasına rağmen şoku



ve travmaları atlatabayanları, ilk günkü gibi şok içinde olan anneleri ve çocukları ziyaret ettik. Evlatlarını şehit verenlerin, artık gidecek yeri olmayanların, bir zalimden kurtulup başka zalimlerin ellerine düşenlerin hikayeleri çok acıydı ama yine de onlar güçlü inançla Gazze'ye geri dönmek istiyorlardı.

Gazze; yirmi birinci yüzyılın ve önümüzdeki yirmi yılın turnusol kâğıdı, inancın ve inkarın, iyiliğin ve kötülüğün hak ve batılın, insanlığın ve merhametin, mazlumin ve zalimin keskin çizgilerle ayrıldığı bir samimiyet ve insanlık sınavı olarak önümüzde duruyor.

Gazze'yi yıkarlarken Gazzeliler ise 'hepimizin inancını korumayı, hayata bakış açısını, vatana nasıl sahip çıkılırı, sabırlı ve mücadeleci nasıl olunuru' bütün dünyaya gösterdiler. Ne inançlarından ne de vatanlarından vazgeçtiler.

Müslüman nasıl olur, nasıl olmalı dünyaya öğretiler. İnanmanın gücünü ve dünyanın insan hakları konusunda ne kadar iki yüzlü olduğunu, sadece güçlüyü koruduğunu, mazlumu ezdiğini dünyaya gösterdiler.





Ayşe teyze ailecek evlerinde akşam namazı kılarken vurulmuşlar. Kızı namazda şehit olmuş. Omzundan, ayaklarından vurulmuş teyzemiz. Bombardımandan çıktıktan sonra damadı çocukları ile Birleşmiş Milletler okuluna gitmişler. Orası da bombalanmış ve 9 şehit vermişler. Oturdıkları evi bir hayır sever geçici olarak vermiş. Sadece kadın ve çocuklardan oluşan üç aile ile aynı evde kalıyorlar.

Hediye teyze, kanser olan kızı Hanin ile yaşıyor. Gazze'den Hanin'in hastalığı sebebi ile çıkmışlar. Çocuklarının hastalıklarından, ihtiyaçlarından bahsetti. Mısır polisi bir refakatçi alabilirsin yanına demiş o da bakıma muhtaç olan yaşlı annesini almış. İsmi gibi çıkarken bize hediyeler verdi. Çok utandırdı bizi.

Karima teyze 84 yaşında... Bir oğlu şehit olmuş. Torunlarını almış gelmiş, bir oğlunun bacağı kesilmiş, bir oğlu yaralı, kızının kocası şehit... Bombardımanda evleri bombalanıyor. Kahire'ye ellerinde son kalanları vererek gelmişler. 10 kişi rutubetli bir evde hep beraber yaşıyorlar... 7 çocuk, 3 yetişkin ...

Muhammed ve Bassam bombardımanda yaralanmışlar. Bizi görünce korktular, kaçtılar. Başka odaya gidip saklandılar. Annesi "korkmayın" diyerek çocukları yanımıza getirdi.

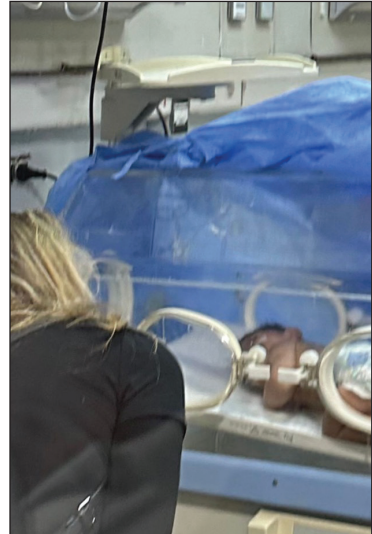
Yine ziyaret ettiğimiz çocuklardan bir tanesi Amina. Bombardımanda gözünü kaybetmiş, takılan yapay gözü ile Kahire'de hayata tutunmaya çalışıyor.

Gazze'de evleri bombardımanda yıkılan bu şekilde 50 kadar aileye ulaşabildik. Ne yaptığımızdan çok neden gittiğimizin önemi var. Bizler Afrika'nın en ücra köşelerinden uzak doğuya kadar mazlumların sığınağı diye bilinen Anadolu topraklarında yaşayan insanlarız ve özümze dönmek, burada yaşıyor olmanın hakkını vermek zorundayız.

Türkiye deyince gözleri dolan, bizlere sarılmak için birbiriyle yarışan, bizleri uğurlarken bir gün Gazze'de onların evlerinde misafir olmamız için bizlerden söz alan mazlumların en büyük duası sadece şu oldu:

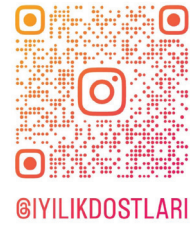
"Nehirden Denize, Özgür Filistin"







“İyilik Dostları” adı üstünde... Tüm dünyada mazlum coğrafyalarda, öksüz yetim, garip guraba nerede ihtiyaç sahibi birileri varsa karınca misali yollara düşen, “iyilik” için bir araya gelmiş “dostların” oluşturduğu, üyeleri arasında havacıların da önemli yer tuttuğu bir yardım gönüllüleri grubudur. Konu Gazze olunca bu topluluk 7 Ekim’den itibaren dur durak bilmeden karınca misali çabalamaya devam etti. Orada akan kanı durdurmak, yaraları sarmak, bir yudum su, bir lokma ekmeğe muhtaç yiğit Filistin halkının da yanında olmak için yollara düştüler. İşgal ve saldırı altındaki Gazze halkının bir bölümü yaralı halde Mısır’a geçti zor şartlarda ve orada da el uzatılması gereken insanlar vardı. Yine “İyilik Dostları” yollara koyuldu. Allah hepsinden razı olsun, hayırlarını kabul etsin. Bu bölüm Mısır’daki Gazzelilerle alakalı bir gerçeği hem vicdani hem insani, hem de imani bir sorumluluğu gözler önüne sermek için kaleme alınmıştır. Gerçeği ve hakikati bir gönle dahi ulaştırabilmek temennisi ve mücadelesiyle kaleminiz keskin olsun.



İYILIKDOSTLARI

Gökyüzüne Egemen Olan YERYÜZÜNDE ÖZGÜR YAŞAR



Süleyman GİRĞİN

52 yıllık havacılık duayeni Süleyman GİRĞİN Beyefendi ile havacılığa dair bir söyleşi gerçekleştirdik.

Kısaca bize kendinizden bahseder misiniz?

SG: Ben çok teşekkür ederim. Aslında bu bizim vatan sorumluluğumuz, ulus bilincimiz, inanç değerlerimizin ülkeye olan manevi ve maddi sorumluluğumuzdur. Bu değerli görüşmeyi sağladığınız için de ben şahsısında o değerleri sizlerde gele-

ceğin değerlerine değer katacak bir kardeşim olarak mutlulukla paylaşmak isterim.

Ben 03.10.1953 Afyon doğumluyum. 15 Eylül 1972'den beri ilk, orta ve liseden sonra askeri okula girdim. 15

Eylül 1972'den itibaren paraşütçülüğe başladık. Serbest paraşüt, yamaç paraşütü, model uçak, sanal pilot, simülatör, İHA ve roket kurslarıyla havacılık sektöründe yer almış bulundum, havacılık sektörü de mermi gibidir. Çıkmadan onu yakalarsan



başarıyı ülkenin ve kendine katarsın. Bu sektörde görev almış her zaman kendimi güncellemeye çalışan, çünkü dünyada en hızlı gelişen sektör havacılık sektörü. Bu sektörde kendimize havacılık ağır atma, bakım, katlama ve havacılık konularında naçizane uzmanlığımız var, belgelerimiz de mevcuttur. Belge semboliktir ama gönüldeki bilgi birikimi ve paylaşımı onu yaşama geçirirsen eğer değer katar. Bizler mütevazı şimdi inşAllah becerebilirsek de ileriki günlerde yapay zeka ile ilgili bir çalışmam oluyor. İnşAllah bunu robotik kodlama ve yapay zekada havacılıkla entegrasyonu nasıl yaparız bu konuda birtakım çalışmalarım vardır. İnşAllah beraber olursak onu da sizin gibi değerli kardeşlerimiz ve ülkemiz adına paylaşacak ekibi ve kadroyu tabana yaymak adına da böyle bir girişimimiz vardır. Durmak bize yakışmaz sizlerden enerji, bizlerden tecrübe ülkenin gençliğine hizmet olsun diye mücadelelerimiz devam etmektedir. Şunu da ekleyeyim. Kendim aynı zamanda işletme mezunuyum. Fransızca orta derecede bilgim var. Mütevazı dünyayı dolaştığımızda da 32-33 devlet dolaştık. Oradaki güzelliklerden hangisini ülkemize getiririm, gittiğim sektörlerde hep en başta havacılıkla ilgili teknolojiyi ülkemize ve vatanıma nasıl kazandırırız gibi gözlemlerde de bulunmaktayım. Bu da bizim manevi sorumluluğumuz, kişisel hobimiz olarak da bilgilendirmek adına önemlidir. Emekli olduktan sonra silahlı kuvvetlerden emekli astsubayım. Silahlı kuvvetlerde uzun yıllar havacılıkla aratma, Kayseri Hava İndirme Tugayında uzun yıllar havacılık uzmanı olarak görev yaptım. Bu süreçte bakım, tamir, katlama ve ağır atma gibi konularda yıllarca görev yaptık. Bu bilgimizi de emekli olduktan sonra zaten Türk Hava Kurumuyla 1972'den beri iş birliği içindeyiz.

Emekli olduktan sonra da uzun yıllar Türk Hava Kurumunda da yöneticilik ve il başkanlığı görevlerinde bulunduk. Bu işin emekliliği yoktur. Doktorun ve havacıların emekliliği olmaz dedik ve bu sektörde U17 milli takımı aday kadrosu adına Türk gençliğini havacılık sektörüne özendirmek, bilgilendirmek ve birliktelik yaparak geleceğin dünyasının üç temel sektörü olan 1.si gıda, 2.si ilaç ve 3.sü de havacılığın en başta geldiğini düşünerek bunu gençliğe elde edecekleri gecikmiş dönemdeki bilgilerini önceden hatırlatmak adına "Genç Kanatlar" diye Türk Hava Kurumu'nun bir alt yapısını oluşturmak için birtakım hizmetlerde de bulunmaya çalıştık. Üniversitelerle ortak protokoller imzaladık. İl Milli Eğitimle gençliği kazanmak adına beraber iş birlikleri yaptık.

İki kere Dünya Hava Oyunlarında -ilk defa Türkiye'de olan- 1997'de Havacılık Olimpiyatlarında görev aldım. Havacılık Tertip Komitesi ve Antalya'daki Karain Havacılık Eğitim Merkezi'nin değerli başkanı Prof. Dr. Atilla Taçel ve il başkanı Turan Eriş'in beraberce havaalanının ve Antalya'nın dünyaya beraberce tanınması konusunda da mütevazı katkılarımız olmuştur. Bu da manevi sorumluluğumuzdur zaten. Siz sadece kendinizle alakalı işler yaparsanız tarihte samyeli gibi eser geçersiniz ama tarihte iz bırakmak, gönülleri ferahlatmak, Antalya deyimiyle meltem rüzgârı gibidir. Gönülleri ferahlatan insanlar ileride değerleri de ferahlatmış olur. Rol model olmak insanın benim hedefim şurası oraya ulaşacağım demekle değil de insanlığa nasıl faydalı olurum, gençliğe ve geleceğe nasıl değerler katarım. Türk Hava Kurumu Genel Başkanı Prof. Dr. Atilla Taçel ile 1996 senesinde test, 1997'de Dünya Hava Oyunları yani havacılık tarihinin olimpiyatlarında da Antalya

bölgesinde de mütevazı olimpiyat komitesinde koordinatör ekip olarak da o dönemde beraber çalıştık. Antalya bölgesinde havaorienteering ve hava ralli diye bu Antalya- Burdur 33. kilometrede bulunan Türk Hava Kurumu'nun Karain Havacılık Eğitim Merkezinin açılışında çok büyük emekler oldu. İş adamı Turan Eriş, buradan özellikle kendisinden bahsetmek isterim. O havaalanının yapımı ve aslında yapılış tekniği ileriki süreç için de kargoların o pisti uzatarak -1050 metre orası- kargo yükünün bu havaalanından alınıp oraya taşınması projesi vardı. Ama zamanla iktidarlar değişti, başkanlar değişince Türkiye'de biliyorsunuz bazı zamanlarda stratejik projeler kişiler değiştiğinde askıda ekmeğe dönüyor. Bu süreç de yarım kaldı. Şu konjektörde de oraya onu yapmak mümkün değil çünkü çevresi yerleşim alanı oldu. Bölgesel havacılık anlamında Antalya en önemli yerlerden biri. Antalya'da 305 gün gökyüzü daima açık. Burada üç tane 'T' var: tarım, ticaret, turizm... Dördüncü T'yi de o dönemlerde bizim ruhumuzdaki değeri "tayyarecilik" yani havacılık eğitim merkezi ve kış döneminde Kuzey Avrupa ülkeleri Ukrayna, Rusya ve bölgedeki insanların burada havacılık eğitimleri yapması için hedef plan buydu. Ama tabi hedef plan değişmedi ama insanlar ve ekonomik şartlar değişince orası şimdilik yine hayırlı işler yapmaktadır. Yangın önleme eğitim merkezi, yangın uçakları ve helikopterlerimiz orada konuşlanmaktadır.

Aynı zamanda Türk Hava Kurumu'nun TUA diye uçuş akademisi, o da orada eğitim ve hava turizm taşımacılığı görevi yapmaktadır. Ama esas konu ilerideki süreçte gençliğe ve havacılığa daha çok süre ayırmak olmalıdır diye düşünüyorum ülke adına da gençlik adına da hayırlı bir yatırım olmuştur.



Aslında az evvel ifade ettiğiniz uçuş okulu konusu iklim şartları benzerliğinden ötürü Amerika'da Florida'daki uçuş okullarını hatırlattı. Antalya'da bu kapsamda bir uçuş okulları merkezi olabilir inşAllah ileriki dönemlerde ve pilotaj eğitimlerinin de verildiği, doğru yatırımlarla dünyanın sayılı havacılık üslerinden biri olabilecek bir yer Antalya.

SG: Kesinlikle evet zaten bu sürecin devamı dünyanın en güzel "emergency" durumlarda dünyanın sayılı havaalanı ve havacılık eğitimleri merkez üssü olabilir. Ülkenin kaynaklarının doğru bir şekilde kullanılması adına da bu önemli bir husustur. Kontrolsüz güç güç değildir ve kullanılmayan güç de güç değildir.

İnsanları askerle işgal edemezsiniz. İşgal önce beyinde ve sonra ruhta bunu başarırısanız aidiyet ve aidiyet

ve birliktelik duygularını yok ederse- niz o toplum çözülür, atomu en zayıf olan ürün en dirençsiz üründür. Aile de ülkelerin ve insanlığın en büyük önemli atomları gibidir fiziki anlamda aslında o farklı bir ortam ama en önemli özelliği de atomu güçlü olan ülke dünyanın en kaliteli ürüne sahiptir.

Ailede başlar ülkelerin kalitesi, mutluluğu ailesi güçlü olan ülkeler her türlü güçlüğün üstesinden

gelir ailede başlar ülkelerin güçlü olmaları ve insanlık tarihinde güzel hizmetlerde bulunmaları kaliteli iyi bir eğitim ve iyi bir inanç sistemi ile yetişmiş bireyler ülkelerinde başarılı olurlar bu süreçte. Yani bu tür olağanüstü durumlarda yangın sel doğal afetlerde en önemli olan husus olaya müdahale ve bu süreçte de bu işin yürütülmesinde kamu gücü gönül gücü ile birleşirse başarı elde edilir. Başarı en üst noktadadır ve zayıf en alt seviyededir.

Şimdi o gün Gazze'ye o havadan yardımla ilgili sizin söylediğiniz atom bombası atılsa bu kadar zarar vermezdi tarzında bir cümleiniz olmuştu biraz bunu açar mısınız? Bununla alakalı konuyu ifade eder misiniz? Yani orada yardım nasıl olmalıysa da nasıl bir hale geldi ve Gazze' de yapılmaya çalışılan ne oldu ve havacılık açısından sizin 52 yıllık havacılık tecrübesi olan ve bu tarz koordinasyon ve faaliyetlerin içinde bilfiil bulunan bir büyüğümüz olarak hava sevkıyatları, yardım faaliyetleri nasıl olmalı? Bunlarla alakalı değerlendirmelerinizi alabilir miyiz?

SG: Ben özellikle bu nezaketi gösterdiğiniz için teşekkür ediyorum. Biz halkın vergisi ile bu eğitimi alan devlete ömür boyu minnettarlığı olan bir Anadolu Yörük çocuğuyuz. Bu değerleri manevi sorumluluk olarak bilen, bir kenarda oturmak-

tansa ülkeye çorbada tuzu olursa mutluluğumuz zirvede olur ve bu insanlığa yapılmış olan bir hizmettir. Bu süreçte böyle buhranlı dönemlerde örneğin ikmal sistemleri kara, deniz ve hava yolları olabilir biz şimdi sürecin kısıtlılığı çevrenin

olumsuzluğu, doğal ve tabi afetler sonucu bu bölgeye ulaşımı hızlandırma adına havacılıkta bu bölgeye malzemenin en seri en kısa sürede ulaştırılması ve verimli ulaştırılması hususuyla ilgili bir iki cümle ilave edebiliriz.



Onun da başında Türk Silahlı Kuvvetlerinin elinde envanterinde mevcut olan kargo uçakları gelmektedir. Bunlar olabilir bunlar rampada ve kapıdan malzeme atabilirler ki geçmişte bunun benzerleri Kıbrıs harekâtında olağanüstü güzel bir sonuç alınmasının en büyük nedeni kara, deniz ve hava iş birliği. Bu üçgen yapılmazsa, savaş ayağın bastığı yerde kazanılır. Bu doğal afeti yenme adına ya da zararı en aza indirmek için bir mücadele anlamında o bölgeye kapıdan büyük kargo uçakları dediğimiz Türk Silahlı Kuvvetleri envanterinde bulunan C130, C160 gibi uçaklarla gerekli sevkiyatlar yapılabilir, personel kapısı rampadan kargo olarak atılabilir. Amerika'nın bölgeye attığı kargo yükleri de bilerek isteyerek bölgenin meskûn mahallerinde değil de iç kaosa sebebiyet verecek şekilde dağıtılmıştır. Eğer bu konuda insani planlamalar yapılmış olsaydı

yapılacak yer haritadan bir yer tespit edilirdi ve orada irtifa ve rüzgâr planlanırdı. Atma noktası ve düşme noktası tespit edilirdi. Bu bilerek ve isteyerek o bölgedeki insanların ürün kapma ve yardımla ilgili birbirleriyle mücadele etme noktasında bir mücadeleye bile sebebiyet vermişti. Bizde hasıl olan düşünce budur. Bu arada vefat edenler de oldu bu yardımların altına kesinlikle evet dediğiniz gibi halbuki bu işlerde genellikle Amerika gibi dünyanın en teknolojisi ileri devletlerinden bir tanesi bunu bu hatayı yapmaz diye düşünmemiz lazım. Ama orada bilerek kasti bir durum söz konusu oldu ve çok da insanları en yakın kardeşleriyle kavga edecek hale getirmek için bir projeydi. Her türlü stratejik hatayı aç insanlar yapar. Bunu biliyoruz isterse en üst kültürde insanlar olsun kavgaların en büyük sebebi dünyada açlık olmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kuvvetleri var. Bu kuvvetleri birleştirerek kuvvetler arası iş birliğiyle örneğin AFAD Türk Silahlı Kuvvetleri, AKUT bu gibi kurumlar barış zamanında ortak çalışma yapabilirler. Bu kapıdan atılan, rampadan atılan yükler örneğin rampadan atılma eğitimini Türkiye'de saygın hava indirme kurumları var. Bu kurumlarda AFAD'ın birkaç teknik ekibi, AKUT'un ekibi bu silahlı kuvvetler zaten bu tür olaylarda seferberlik gibi olağanüstü durumlarda iş birliği olur. Gönüllerin bilgisi kuvveti enerjisi birleşirse verimlilik olur, hem de sorumluluk ve üretkenlik tabana yayılır, halkı ayakta tutarız. Halkın katkısı aslında halkın bölgedeki manevi ve maddi sorumluluğu üstlenmesi demektir. Bu da devletin yükünü azaltır, becerisini artırır.





Türk Hava Kuvvetleri'nin özellikle bu süreçte dahil edilmemesi burada Amerika'nın İsrail'le ortak bir biraz önce ifade ettiğiniz stratejisini belki bozma adına bir durum olur ve gerçekten insani bir yardım insani bir şekilde ulaştırılır gibi durumdan dolayı diyebilir miyiz? Yani Türkiye bu işin içinde olsaydı gerçekten böyle bir kaos söz konusu olmazdı ve Türkiye'nin elinin değdiği bir ortamda insani bir yardım olur ve burada bir kaos söz konusu olmazdı airdrop dediğimiz şey burada bir hava ikmalî layıkıyla yapılırdı ve sorunsuz olarak devam ederdi diyebilir miyiz?

SG: Kesinlikle doğru söylüyorsunuz. Bunun zaten temel amacı Türkiye'nin bölgedeki tarihsel sorumluluğunu manevi ve inanç değerlerine birleştirici lider ülke olması hasebiyle bunu önlemeye yönelik bir operasyon olarak bu sürecin içine dahil edilmemiştir. Özellikle de dünyada kendilerinin yanlış haber kaynaklarıyla ortaya koyulan birtakım algılarla da yönetmek. "Biz yardıma da izin

veriyoruz artık, bakın yani kötü değiliz ama yine de kıymete binmedi" tarzında bir algı operasyonu yapmaya yönelik çalışma vardı. Burada da Türkiye Cumhuriyeti özellikle bu sürecin dışında tutuldu çünkü Türkiye Cumhuriyeti bölgede lider bir güç ortaya koyan manevi kültürel bağlarıyla bir söz sahibi lider ülke statüsündeydi ve bu Türkiye'nin bu tarz bir havadan yardım sürecinde

bulunması 10 gün içinde emin olun 35.000 bekleyen tırın yerine 10 gün içinde Türkiye havadan İkmal ile gerekli yardımı çok düzgün insani bir şekilde kardeşin kardeşi incitmediği kırmadığı bir ortamda gerçekleştirebilir ve gereğini yapardı. Tabii ki Amerika ve Avrupa bunu özellikle istemedi ve böyle bir süreç söz konusu oldu.

Türkiye için Filistin aslında kendi geçmişinin bir toprağı bir parçası kardeşlerinin olduğu bir yer sizin de ifade ettiğiniz gibi İsrail ve Amerika böyle bir işgal süresinde Türkiye'nin burada insani bir destek sağlamasına hiçbir şekilde fırsat vermemeye çalıştı. Bir de sizin de ifade ettiğiniz bir husus daha vardı teknik boyutla ilgili özellikle havadan yardım ikmalî yapılırken dağıtım sırasında bu atış mesafesi artık nasıl dersiniz airdrop diye tabir edilen bu süreçte bir sürü gündem oluşturuldu ve çok büyük bir başarı elde edilmiş bir insani yardım gerçekleştirmiş gibi bir hava oluşturuldu.

Ürdün Kralı da bizzat bu yardım sürecinde yer alıp yardım atıyormuş gibi bir görüntü bir imaj ortaya koydu ve imajını düzeltmeye yönelik bir faaliyet içinde oldu. Burada siz daha önce bir şey söylemiştiniz özellikle havadan atılan o yardımların ulaştığı nokta onların hesaplanması ve yardım malzemelerinin ağırlık ölçüleri ile ilgili de bir bilgi paylaşmıştınız. Bunlarla ilgili de biraz bilgi verebilir misiniz?

SG: Şimdi zaten burada temel amaç kısa sürede en verimli şekilde o bölgedeki ihtiyaç duyulan temel maddelerin yiyecek içecek ve su insanın yaşam kaynağı olmazsa olmaz dediğimiz şeylerin ulaştırılması elzemdir. Diğer ürünler zamana yayılabilir belki ama bu temel ürünler çok seri bir şekilde ulaştırılmalıdır. Su bunların başında tabii ki bu arada ilaç da bu kapsamdadır ve her gün binlerce bomba atılan bir yerde, savunmasız insanların olduğu bir yerde, hastanelerin, ibadet yerlerinin, kiliselerin, camilerin, okulların, anaokullarının, savunmasız insanlara bu tür müdahale ile soykırıma yaklaşan, soykırım olduğunu da bütün dünyanın kabul ettiği bu olaylar da insanlık tarihinin aslında yüz karasıdır. Bunları önlediğiniz gibi, bu çadırlarda yaşayan sığınmacılara da bilerek ve isteyerek oradaki toprağına bağlılığını koparma adına

her türlü işkenceyi katliamı yapmalarını önlerdi. Buna tabii Türkiye Cumhuriyeti devletimiz tarihsel sorumluluğu, manevi sorumluluğu, geçmişte olan akrabalık ilişkileri, en başta da insanlığın gereği oradaki o mağdur insanlara kendi sofrasındaki ekmeğini parçalar oraya verirdi. Ama bu bilerek abluka zaten abluhanın adı önce insanlık suçu. Onun da ötesinde biz insanları kendi içinde parçalama duygusu öyle bir şey olamaz. Yani insanlık tarihinde zaten kuruluş tarihindeki süreç de böyle karanlık o sürede de tabii ki benzetmeyelim konuyu da değiştirmek istemiyorum ama bu mağdur yaşayanlar mağdur yaşayanlara döndü. Böyle insan en azından yeni kuşak belki tepki koyuyor İsrail hakkında. Ama eski kuşak kökten canlılar dahil bütün varlıkları yok etme felsefesiyle hareket edenleri eski kuşaklar seyirci olarak seyretti. Bu

da bir handikaptır. Ülke ve insanlık tarihinde biz böyle bir dönem yaşamadık, yaşamak da istemeyiz. Çünkü vicdan ayaklar altına alınmıştır, vicdanın olmadığı yerde adalet ve sevgi yoktur. Sevginin olmadığı yerde de kavga olur. Bizim hedefimiz bu tür şeyleri -bu konudan farklı yere geçmiş gibi olduk belki duygusal kaldı ama önce bir insanım- bu süreç Türk Silahlı Kuvvetleri ve sivil toplum kuruluşları ile daha farklı bir şekilde ele alınabilir. Bu konuda ortak bölgeler oluşturabilir örneğin Antalya bölgesi için bir Kızılay'ın yaptığı gibi bölgede stok merkezleri olur. Ve en yakın ortada o da mücadele etmek, müdahale edilecek yani Kayseri'de bir Merkez Efendi mesele hem bölgeye kısa sürede intikal hem de hazırlık adında bunlar senede bir defa ortak iş birliği yaparlar. Bir firmanın bir reklamı var. Kontrolsüz güç güçlü değildir diyor. Ben ona



şunu ekliyorum: “Kullanılmayan güç, güç değildir.” Devletimizin gücü var. Gücü orkestra şefi ile bunları birleştirdiğimizde güzel bir müzik resitali oluşturmak gibi bu beceriyi yapmamız lazım. Gelelim o uçakla ilgili havadan ikmal ve sürece anlatmaya. Kargo uçakları dediğimiz Türk Hava Kuvvetleri’nin envanterinde bulunan uçakların kapıları vardır iki tane sağlı sollu oralardan paraşütle atlanabilir. Onun tabi bu süreçle ilgisi yok, muhabere ortamında olur. Ama esas o kapılardan 225 kiloya kadar kapı yükü atılır.

Yine uçağın rampasında dünyada en pratik ve en kolay ve en seri kargo uçakların rampasında yük atılabilir. Bunların içerisinde en önemlisi arz ettiğimiz gibi su, ilaç, gıda, kan nakli gibi soğuk zincir içerisinde bunlar o bölgede gönüllülerle ve o bölgenin insanların katkısıyla anında yol-

ların bozulması, ablukanın olması, hava koşullarının olumsuzluğu gibi durumlarda da anında müdahale edilir. Ve o bölgenin mağduriyeti, diğer ana ikmal noktası gelinceye kadar da faydası olur. Bunlar rampadan konteyner delivery denen bir sistem var, yani burada ağırlık merkezinin kaydırma sistemi. En güzeli, en kolaydır bu. Yüklenir birer tonluk kargo A 22 konteyner ya da buna benzer sistemler olabilir. Bunlar birer paraşütle, birer top taşır o paraşütler uçağın iki tarafına tek sıra çift sıra yüklenir, bölgeye yaklaşıldığında rampa açılır. Bu rnler bu kargolar yerde mütevazi bu işi bilen bir ekip olur bir kardeşimiz pano dediğimiz kare pano serilir. O bölgeye geldiğinde pilot gözlemcidir bu işin tecrbelisidir yıllardır bu işi yapmıştır. Basar düğmeye onlar tek tek kayarak insanları ezmeden,

rnler başka yere dağılmadan, o çarpma noktasına başlayarak böyle bir bir dökülerek gider. Tabi bu işlerin n hazırlığı vardır. Meteoroloji balonlarıyla bölgenin iklim dönemi veya şekline göre atma saati ya da çarpma noktası gibi değerleri önceden tespit eder, havada irtifada rüzgâr varsa o yük başka yere gider. Zaten o atılmış olmak için yapılmıştır. Geçmişte yapılan teknik hata gibi bölgede meskûn mahale ürün atılmaz. Gazze’de yer mi kalmadı ki meskûn mahale ürünü atıyorsun. O az önce geçmişte de söylediğim gibi onu atarak kardeşi kardeşe kırdırmak ve güvenliğini ikinci plana atarak insanların ölümüne neden olmuştur. Kamuoyunda, dünyada bunu bir insani yardım ayağıyla oradaki toplumun değer ve aidiyet duygusunu parçalamak için yaptıklarını düşünüyorum.

Sizce burada maksat hasıl oldu mu başarabildiler mi yani şimdi yardım adı altında denize atılan malzemeler var. Belki tarihi geçmiş yardım malzemeleri var. İçeriğini tam bilmediğimiz bazı yardım malzemeleri var, sözde yardım malzemeleri var ve diğer taraftan da denize atlayıp yüzmek zorunda kalan boğulma tehlikesi yaşıyan Gazzeliler var. Sözde yardım adı altında sizin de ifade ettiğiniz gibi atom bombası etkisi oluşturunca şekilde kardeşi kardeşe kırdırma projesi, yıkıma dönük bu kirli plan başarılı oldu mu sizce?

SG: Tüm bunlar aslında bunların birleşmesi, dayanışması ve güçlenmesi için güçlü bir iradenin oluşmasını sağladı. Bence aslında yaptıkları propaganda hedef ters tepmiştir. Bence oradaki insanlar ata toprağını ve değerlerini kaybetmeden, o değerlerle canını verip toprağını vermeme ruhunu ve inançlarını daha

da güçlendirmiştir. Onlar şöyle düşündüler yani bu toplum ablukaya alınıp, midesinden mi beyninden mi abluka altına alınabilir, onlar mideden kontrol altına alabiliriz diye düşündü. Ama sonuçta beynin ve iradenin gücü devreye girerek onların yaptığı insani gibi gösterilen aslında insanlık dışı bu proje ters tepti

ve ellerine yüzlerine bulaştırmış oldular. Doğrusu da buydu o toplum, o bölgenin insanı tarihte geçmişte kardeşlerimiz akrabalarımız, değerlerimiz ve manevi sorumluluğumuz olan ve en başta da insanlık adına bu olumsuzluğu her zaman şiddetle ve lanetle kınıyorum.

Yreğimize sağılık, ellerinize sağılık vakit ayırdınız çok sağı olun.

SG: Belki bir şeyler atlادık ama ileriki günlerde size yine derginize katkıda bulunmak için elimden geleni yapmaya çalışırım. Havacılığın sivil toplumla daha iyi noktaya gelebileceğı şekilde ekiplerle bir mücadele verebileceğini düşünüyorum.

Kıymetli vaktinizi ayırdığınız için çok teşekkür ederiz. Sizin söyleşide ifade ettiğiniz gibi gökyüzüne egemen olmayanların yeryüzünde zgr yryemeyeceğı bir dünyada Allah bizleri zgr kılsın. Ve tabii ki Gazze ve Filistin’i ve tüm mağdur edilip, sömürülen lkeleri.

Sivil Havacılık GÜVENLİK EĞİTİMLERİ



İlk uçuş, 1903 yılında Wilbur ve Orville Wright kardeşlerin, kuşların nasıl uçtukları hakkında kendilerine ipucu verebilecek her şeyi sistemli bir şekilde incelemeleri sonucunda yaptıkları ve pilotuyla birlikte toplam ağırlığının 335 kg olduğu iki pervaneli bir uçakla gerçekleşmiştir. İlk ticari uçuşun ise 1914 yılında yapılmasından bu yana havacılık sektörü, uçak dizaynlarının gelişmesinden uçak tiplerinin büyümesine, yolcu miktarının artmasından uçuş ağlarının genişlemesine kadar birçok alanda büyük ivmeler kat etmiştir.

Yaşamın her alanında olduğu gibi havacılık alanında da ihtiyaçtan doğan uygulamalar ortaya çıkmıştır. Sektörün büyümesi ve öncelikli olarak tercih edilmesi sonucu yaşanan bazı olaylar, güvenlik kelimesinin havacılıkta telaffuz edilmeye başlanmasına neden olmuştur.

Uçak tipleri büyüdükçe ve taşınan yolcu miktarı arttıkça havacılığa yönelik yasa dışı girişimler de maalesef artmıştır. Bu durum, havacılığın bu tür tehlikelere karşı korunmasını zorunlu hâle getirmiştir. 1944 yılında hazırlanan ve temel sivil havacı-

lık kurallarının yazılı olduğu Chicago Sözleşmesi'nin 17 no'lu Güvenlik Eki de bu ihtiyaçtan dolayı kaleme alınmıştır. Güvenlik Eki'nin hazırlanması 1974 yılını, yani sözleşmenin hazırlanmasından 30 yıl sonrası bulmaktadır ve aslına bakıldığında geçen bu 30 yıllık süre ciddi bir zaman kaybıdır.

Uluslararası mevzuatın yanı sıra her ülkenin, yine uluslararası mevzuata paralel olarak hazırlanmış kendine ait bir sivil havacılık güvenlik programı olması gerekmektedir. Türkiye'de de ulusal mevzuatımızı Sivil



Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından hazırlanan Millî Sivil Havacılık Güvenlik Programı oluşturmaktadır.

Terörizmin ilk hedefleri arasında yer alan havacılık sektörü çalışanlarının, güvenlik konuları ve uygulamaları hakkında bilinçlendirilmesini sağlamak amacıyla Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Hava Meydanı Çalışanları İçin Sivil Havacılık Güvenlik Eğitimlerini zorunlu hâle getirmiştir. Bu kapsamda havacılık sektöründeki kuruluşlar çalışanlarına görev ve sorumluluklarına göre zorunlu sivil havacılık güvenlik eğitimlerinin aldırılmasını sağlamakla yükümlüdür. Eğitimler bu alanda SHGM tarafından yetkilendirilmiş kurum ve eğitmenler tarafından verilebilmektedir. Eğitimler havacılık sektöründe görev yapan tüm çalışanların görev ve sorumluluklarına göre verildiğinden eğitim içerikleri hedef kitlelerin sorumluluklarına yönelik içeriktedir.

Operasyonun sürekliliği açısından her çalışanın kendi alanındaki güvenlik sorumlulukları ile ilgili farkındalıklarının artırılması güvenlik kültürünün de yaygınlaştırılmasının

sağlanması kapsamında oldukça önemlidir.

Havacılık Güvenlik bilinci ve kültürünü geliştirmeye yönelik Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşu (ICAO) tarafından 2020 yılı güvenlik kültürü yılı olarak belirlenmişti. Covid-19 salgınının havacılığa olan ciddi etkilerinden sonra güvenlik kültürü yılının 2021 yılını da kapsamasına karar verilmişti.

Covid-19 salgınının etkilerinin azalması ile havacılık sektörünün hızlı bir şekilde normale dönmesi güvenlik bilinci ve kültürünün yaygınlaştırılmasının sürekli hale gelmesi gerekliliğini getirmiştir.

Bu kapsamda ICAO ile birlikte Avrupa Birliği de güvenlik kültürünün yaygınlaştırılması için faaliyetlerin üye ülkeler ve bu ülkelere uçuş gerçekleştiren hava yolları tarafından yapılmasını beklemektedir.

Sivil Havacılık Güvenlik Eğitimleri ve güvenlik kültürü ve farkındalığının artırılmasına yönelik faaliyetlerin temel amacı çalışanların karşılaşılan güvenlik olaylarının niteliğinin kapsamlı olup olmadığına bakıl-

maksızın ilgili birimlere bildirimde bulunmalarını, konuya sebep olan nedenlerin bulunmasına ve gereken düzeltici ve önleyici faaliyetlerin alınması ve bu sayede daha büyük olayların yaşanmasının önüne geçilmesini sağlamaktır.

Özellikle uluslararası düzeyde sivil havacılık güvenliği alanında sağlanan eğitimlerin sektör tecrübesi oldukça kıymetli olan eğitmenler tarafından verilmesi, bu eğitimlere katılımların sektördeki uluslararası şirketler tarafından olması, bilgi ve tecrübe paylaşımı açısından çok faydalı olmaktadır. Yönetmeliklerin de gelişmesinde bu tip organizasyon, eğitim ve etkinliklerin olumlu etkileri bulunmaktadır.

İnsan faktörünün asla göz ardı edilemeyeceği bir sektör havacılık. Her ne kadar teknolojik gelişmelere paralel olarak güvenlik cihazlarının donanımları da geliştiriliyor olsa da bu cihazlar il kontrolleri sağlayan çalışanların riskleri öngörebilir bir bakış açısına sahip olması gerekir. Bunu yakalamak için de eğitimler önceliklidir.

Tabi ki eğitimlerin tek başına yeterli olmayacağı da açıktır. Bu kapsamda çalışanların erişilebilir ve ölçülebilir hedeflerinin olması gerekmektedir. Hedefler çalışanların iş rutini içerisinde bazen belirli alanlara odaklanmasına bazen de daha önceden görülmeyeni tespit etmesine yardımcı olur. Çalışanlar hedeflerine ulaşmak için farkındalıklarını yüksek tutarken motivasyonları da artar.

İlk uçuştan bu yana geçen bir asrı aşkın sürede havacılık sektörünün gelmiş olduğu noktanın önümüzdeki süreçte daha kısa dönemde daha hızlı bir gelişme göstereceğini göz önünde bulundurduğumuzda sektörün gelişmesi en önemli varlığının insan olduğunu bir kere daha belirtmek gerekir.



SEKTÖREL

Ömer UNCULAR
Havacılık Gönüllüsü



Gökyüzünün Liderleri Havacılık Yönetimi ve Almanya'da KARİYER İMKANLARI

Giriş

Havacılık sektörü, global ekonominin ve modern yaşamın ayrılmaz bir parçasıdır. Uçakların icadından bu yana geçen sürede, havacılık hem ticari hem de askeri anlamda büyük bir dönüşüm yaşamıştır. Bu makalede, havacılık yönetimi ve genel olarak havacılık sektörü incelenecek, sektördeki güncel trendler ve gelecekteki olasılıklar tartışılacaktır.

Havacılığın Tarihçesi

Havacılığın tarihi, Wright kardeşlerin 1903'te gerçekleştirdiği ilk motorlu uçuşla başlamıştır. Bu tarihten itibaren, teknolojik ilerlemeler ve artan talepler sayesinde havacılık hızla gelişmiştir. 1920'lerde başlayan ticari havacılık, İkinci Dünya Savaşı sırasında askeri havacılığın da gelişmesiyle büyük bir ivme kazanmıştır.

Havacılık Yönetimi Nedir?

Havacılık yönetimi, havayolu şirketlerinin, havaalanlarının, hava trafik kontrolünün ve diğer ilgili organizasyonların yönetimini kapsar. Bu alanda çalışan profesyoneller, operasyonların güvenli, verimli ve düzenli bir şekilde yürütülmesini sağlamak için bir dizi beceri ve bilgiye sahip olmalıdır. Havacılık yönetimi, stratejik planlama, insan kaynakları yönetimi, finansal yönetim ve müşteri hizmetleri gibi birçok disiplini içerir.





Sektördeki Güncel Trendler

Dijitalleşme ve Teknoloji Kullanımı: Günümüzde, dijitalleşme havacılık sektöründe önemli bir rol oynamaktadır. Uçuş operasyonları, bakım ve müşteri hizmetleri süreçleri, yapay zeka ve büyük veri analitiği gibi teknolojilerle optimize edilmektedir.

Sürdürülebilirlik: Çevresel sürdürülebilirlik, havacılık sektörü için giderek daha önemli hale gelmektedir. Karbon emisyonlarını azaltmak amacıyla biyoyakıtlar, elektrikli uçaklar ve daha verimli motor teknolojileri üzerine çalışmalar sürmektedir.

Müşteri Deneyimi: Havayolu şirketleri, müşteri memnuniyetini artırmak için çeşitli yenilikler yapmaktadır. Kişiselleştirilmiş hizmetler, kabin içi eğlence sistemleri ve daha konforlu koltuklar gibi iyileştirmeler, müşteri deneyimini geliştirmek için kullanılmaktadır.

Almanya'da Havacılık Yönetimi Eğitimi ve Üniversite Başvuru Süreci

Almanya, havacılık yönetimi eğitimi konusunda dünya çapında tanınmış bir ülke olup, birçok prestijli üniversite ve yüksekokul bu alanda eğitim sunmaktadır. İşte Almanya'da havacılık yönetimi eğitimi ve başvuru süreci hakkında bilmeniz gerekenler:

Üniversiteler ve Programlar: Almanya'da havacılık yönetimi alanında eğitim veren başlıca üniversiteler arasında TU Braunschweig, RWTH Aachen ve Hochschule Bremen gibi üniversiteler bulunmaktadır. Bu okullar, lisans, yüksek lisans ve doktora programları sunmaktadır.

Başvuru Süreci: Almanya'da bir üniversiteye başvurmak için genellikle aşağıdaki adımlar izlenir:

Araştırma: İlk adım, hangi üniversite ve programın sizin için en uygun olduğunu belirlemektir.



Dil Yeterliliği: Almanca veya İngilizce dil yeterliliği gerekmektedir. Almanca programlar için TestDaF veya DSH, İngilizce programlar için ise TOEFL veya IELTS sınavları gereklidir.

Belgeler: Başvuru sürecinde genellikle lise diploması, transkript, dil yeterlilik belgesi, niyet mektubu ve referans mektupları gibi belgeler istenir.

Başvuru: Başvurular genellikle online olarak yapılır. Uni-assist gibi platformlar, uluslararası öğrencilerin başvurularını kolaylaştırmak için kullanılır.

Vize: Almanya'da eğitim almak için öğrenci vizesi gereklidir. Vize başvurusu için kabul mektubu, mali yeterlilik belgeleri ve sağlık sigortası gibi belgeler gereklidir.

Eğitim ve Kariyer Olanakları: Almanya'da havacılık yönetimi eğitimi alarak, havayolu şirketleri, havaalanları, havacılık danışmanlık firmaları ve devlet kurumlarında kariyer yapma fırsatına sahip olabilirsiniz.

Eğitim süresince alınan stajlar ve endüstri işbirlikleri, mezunların iş bulma şansını artırmaktadır.

Gelecekte Havacılık

Havacılığın geleceği, yeni teknolojiler ve yenilikçi yaklaşımlar sayesinde daha sürdürülebilir ve verimli olacaktır. Otonom uçaklar, uzay turizmi ve hiperloop gibi yenilikler, sektörün gelecekte nasıl şekilleneceği konusunda ipuçları vermektedir. Ayrıca, küresel ticaretin ve turizmin artmasıyla birlikte havacılık sektörünün büyümeye devam etmesi beklenmektedir.

Sonuç

Havacılık yönetimi ve havacılık sektörü, teknolojik ilerlemeler ve değişen talepler doğrultusunda sürekli olarak evrim geçirmektedir. Bu dinamik sektörde, yenilikçi yaklaşımlar ve sürdürülebilirlik odaklı çözümler büyük önem taşımaktadır. Gelecekte de havacılığın, dünya ekonomisi ve insan yaşamı üzerindeki etkisi büyümeye devam edecektir.



/tushadorg

