

destination

havacılığa dair her şey

1.SAYI | 2023



CAN EREL İLE SÖYLEŞİ

Ayşenur GÜNEY

Can EREL kimdir, kendinizi tanıtır mısınız?

-Bu soruyu, en sade hali ile, yaşadıkları zamanların gözde ulaşım araçlarını tamir eden atalara sahip bir hava aracı tamircisi, dünü-bugünü-yarını ile havacılık ekosistemine adanmış bir Havacılık Emekçisi olarak yanıtlayabilirim.

Evet, yaya yürüyüş yaygın iken dedem Van'da bir "Ayakkabı Tamircisi", ikinci dünya savaşı sonrası küresel ölçekte ulaştırma mekanizasyonu dönüşümü sonrası babam önce Van'da ve sonra Ankara'da bir "Otomobil Tamircisi" idi; ailemin ve yüce Türk Milletinin sağladığı desteklerle Türkiye Cumhuriyeti tarafından sağlanan olanaklarından yararlanarak İstanbul Teknik Üniversitesi'nde Uçak Mühendisi olmak üzere yetiştirildim; mezuniyetimle Hava Kuvvetlerimizin şerefli üniforması içinde "Hava Aracı Tamircisi" olarak çeyrek yüzyıl görev yaptım. Kariyerimin tüm gelişmelerini;

- Türkiye Cumhuriyeti,
- Türk Milleti,
- Ailem,
- Okullarım ve öğrenim süreçlerinde beraber olma şansına sahip olduğum öğretmenlerim-öğretmenlerim ve sınıf arkadaşlarım,
- Görev yaptığım Kurumlar-Kuruluşlar ve bu örgütlerde beraber görev yapabilme şansına sahip olduğum Yöneticilerim,
- Çalışma arkadaşlarım, etkilemiştir; onlara vefam sonsuzdur!

Bu duygu ve vefa ile, 45'inci yılına giren kariyer sürecinde çorbamı kaynatacak görevler yanında sürekli olarak kendimi geliştirirken, bir Rain Maker gibi, beraber görev yaptıklarımın ve özellikle de gelecekte görevimi devredeceğim genç kuşakların da gelişmesi yönündeki faaliyetlere de zaman, kaynak ve enerji ayırdım ve bundan büyük bir keyif aldım, tarifsiz gurur duydum. O nedenle de Can EREL'i, bir "Havacılık Emekçisi" olarak tanımlıyorum.



Neden havacılık? Bu yolu seçerken sizi etkileyen faktörler ne oldu, hangi kararlar havacılığa itti sizi?

-İki kutuplu dünyada insanın önce 'Uzay' ve sonra 'Ay Yolculuğu' odaklı doğa ile mücadelesi doğumumdan ilk gençlik yıllarıma kadar beni etkisi altında bırakmıştı... Doğumumdan on gün önce 'Ham' isimli şempanze uzaya giden ve 16 dakika kalan ilk insangillerden (hominidae) idi; ben doğduktan iki ay sonra da Yuri Gagarin uzaya giden ilk insan oldu. İnsanın doğaya karşı bu heyecanlı mücadeledeki hava araçları hep dikkatimi çekmiş, ilkokul öncesi çağlardan itibaren mesleğimi soranlara düşünme-den, aralarındaki ilişkiyi bile bilmeden "Atom-Jet Mühendisi" cevabını verir olmuşum; nükleer bir hava aracı bilinç ötesi bir hedef olmuş bana...

O yıllarda Ham'ın fotoğrafı kitaplarımın arasına girmiş, 'Yuri'yi göremesek de adeta hepimiz dünyanın doğuşunu fotoğraflayan Bill, hepimiz aya ilk ayak basan 'Neil' olacağımız hayalleri kurmaya başlamıştık bile... Gökyüzüne karşı hayallerimi oluşturan kaynakları,

- Faros'larım - yoluma ışık tutup beni geliştiren çevrem,
- Sesli ve görsel yayınlar,
- Yazılı yayınlar, şeklinde sıralayabilirim.

-Sesli ve görüntülü yayın araçları da çok özel kaynaklardı; lambalı radyomuza kulağımı dayayarak dinlediğim "Radyo Tiyatrosu", Cuma sabahlarına has Anadolu öykülerini kapsayan "Halk Hikâyeleri" yanında özel programlarda değinilen, • 31 Ocak 1961 günü uzaya giderek sürekli yankılanan "Ham" isimli şempanze, • 12 Nisan 1961 günü uzaya gidip dönen ilk insan Yuri Gagarin, • 21 Temmuz 1969 günü Apollo 11 Ay Modülü'nün Ay'a inişi ile atılan o "İlk Adım" sahibi Neil A. Armstrong, da o hayallerin yüksekliğini arttırmıştır.

Ancak, havalanan akıl ve yükselen gözlerle oluşan hayallerin zeminine mukavemet kazandırmanın şüphesiz periyodik yazılı yayınlardı; özellikle de bazı sayılarını biriktirerek yılar boyu koruduğum,

- Doğan Kardeş Dergisi
- Bilim ve Teknik Dergisi
- Bütün Dünya Dergisi: üç tanesi...



Sonra, tatile çıkan Ayşe ile kucağımıza bırakılan ambargo geldi; bu ambargonun dayanılmaz etkilerini kısa vadede hafifletip uzun vadede ortadan kaldırmak amacı ile "Kendi Uçağını Kendin Yap!" söylemi ile sloganlaştırılan politikalar da havacılık ilgimi mesleki kariyer yapılandırma güdüsü haline dönüştürmüştü.

Artık gökyüzüne karşı hayallerimiz vardı; belki de, denize karşı evimiz olmasını engelleyen...

Ortaöğrenimim sırasında kazandığım Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK) Bilim Adamı Yetiştirme Grubu (BAYG) bursunu İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Fakültesi Uçak Mühendisliği'ndeki yükseköğrenimimde de sürdürmüş ve Türk Hava Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı'nın Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş. (TUSAŞ) ve iştiraklerinin gelecek kadrolarını oluşturmak için seçtiği 11 öğrenciden birisi ve grup sözcüsü olmuştum.

Öğrencilik yıllarınızda size iz bırakan bir an var mıdır?

-Öğrencilik sürecimde iz bırakan anılarımı saymakla bitiremeyebilirim. Ancak, bunlardan, sizleri de etkileyeceğini düşündüğüm birini bu söyleşinize özel olarak paylaşmak isterim.



Öğrenim sürecinde, alanlarında çalışmaları ve izleri ile bilinen çok değerli öğretmen ve öğretenlerim olmasını yüce yaradanın bir lütfu kabul ederim. Bunlardan birisi de Necmüzzafer ORBAY isimli, üniversite öğrenimimin ilk yıllarında öğretmenim olmuş meslektaş büyüğümdür; bu vesile ile kendisini saygı ve rahmetle anarak paylaşayım: Türk havacılık tarihine Necmüzzafer ORBAY adı; bir mühendis, bir pilot, bir yönetici ve bir üniversite hocası olarak yazılmıştır. Necmüzzafer Orbay, belli dönemlerde İstanbul Teknik Üniversitesi'nde Uçak Mühendisliği eğitimi alan ve bugün havacılık, denizcilik, savunma, otomotiv, elektronik, beyaz eşya sektörlerini kapsayan geniş bir yelpazede yöneticilik/mühendislik yapan öğrencilerinin "Yaşayan Efsane" olarak isimlendirdikleri hocası olmuştur.

Bir akademisyen olmamasına rağmen, öğretisi ile dönemdaşım öğrencide en fazla iz bıraktandır...

Efsane Zafer hocanın, Kanat Teorisi ve Uygulaması anlatısında, Türk Hava Kurumu Etimesgut Tayyare Fabrikası ilgili süreçlerinde kanat çalışmalarını, o an önündeki kağıdı kıvrarak yaptığı kağıt uçağı fırlattıktan sonra onu izlerken yaptığı alıntılarla anlatmasının öğretim gücünü ancak yaşayan bilir...

Benzer şekilde öğrettikleri, yaptıkları ve zaman içinde paylaştıkları ile havacılık endüstrisindeki çalışmalarına hep ışık tutmuştur; uygun olduğumuz her anda ziyaret ederek gelişmeleri paylaşıp, değerlendirme ve önerilerini de not etmişimdir.

Bunların bazılarını makalelerim ve kitaplarımda da açık kaynakta da paylaşmışımdır.



Yurt dışında yaptığınız ilk görev neydi, hangi vasıta ile gittiniz? İlk deneyimlerinizden biraz bahsedebilir misiniz?

-Kariyer sürecimde, özel seyahatlerim hariç, yurtdışında farklı nedenlerle bulundum, özelliklerini belirterek birkaç örneği verip benim için en ilginç olan bir deneyimden bahsedeyim.

Yurtdışı Süreli Görevler

Belirgin amaçlara sahip görevler nedeni ile (günler, haftalar veya aylarla) sınırlı sürede bulunulan görevlerdir; sadece görevin gerektirdiği bilgi ve becerinizle bulunursunuz ve sizden belli bir süre içinde belirgin sonuçlara ulaşmanız beklenir.

Yurtdışı Mesleki Eğitimler

Belli amacın gerçekleştirilmesi için ihtiyaç olarak belirlenen bilgi ve uygulama becerisinin kazanılması için bu olanağa sahip kuruluşlardaki - kurumlardaki eğitim merkezleri, laboratuvar ve atölyelerde bir öğretmenin yönlendirmesi ile yapılan görevlerdir. Bu görevlerde sadece öğrenmekle yetinilmeden yurda dönüşte öğrendiklerinizin o süreçte çalışacak ancak yurtdışına gidemeyenlere de aktararak takım bilgi ve becerisinin geliştirileceği eğitimleri düzenlemeniz beklenir. Bazen de, gelecekte almanız beklenen bir sorumluluğa hazırlanmanız için yapılan “Geliştirme” faaliyetidir, o sorumluluğa sahip olmanızı sağlayacak bilgi ve uygulamalı beceri eksikliğinin giderilmesi amacı ile gerçekleştirilen yurtdışı faaliyetleridir. • Teknoloji transferi yolu ile yurtiçi bakım-onarım ve yenileme (BOY) kabiliyeti kazanma projelerimiz kapsamında, ABD Hava Kuvvetleri tesislerinde, Alman Hava Kuvvetleri tesislerinde, General Electric, MTU, PLU, VDO, LifePort gibi şirketlerin benzer tesislerindeki eğitimlerim bu grupta yer alanlardan birkaçı olarak belirtilebilir.

Yurtdışı Öğrenim

Gelecekte almanız beklenen bir sorumluluğa sahip olmanızı sağlayacak bilgi ve entelektüel beceri eksikliğinin giderilmesi amaçlanan yurtdışı “Geliştirme” faaliyetleridir. Gelecekte planlanacak bir turbo güç grubu tasarımı ve üretimi için gerekli entelektüel gücün hazırlanması için oluşturulan takımın lideri olarak ABD’de yerleşik Northeastern University süreçlerindeki diploma çalışmalarım, General Electric Management Development Center’daki yönetici geliştirme kurslarım bu grupta yer alanlardan birkaçı olarak belirtilebilir.

Yurtdışı Proje Çalışmaları

Ülkeler ve (kurumlar-kuruluşlar) örgütler arası işbirliği oluşturma, mesleki projeler hazırlama ve uygulamasında gerekli yerinde incelemeleri, ziyaretleri, toplantıları içeren yurtdışı faaliyetleridir. • Tasarım ve üretim markına sahip kuruluş ile iş ortaklığı yapılarak ülke içinde üretilecek F-16 uçağı motorunun seçilmesi için ABD Savunma Bakanlığı tesislerinde ve Hava Kuvvetleri lojistik merkezleri ve üslerinde, General Electric ve Pratt-Whitney karargahları ve fabrikalarında, Rusya, Ukrayna, Brezilya ve Çin gibi ülkelerin sivil havacılık otoriteleri, üretici ve kullanıcı kuruluşları arasında teknik açıdan işbirliğini kolaylaştırıcı anlaşmaların yapılması çalışmaları bu grupta yer alanlardan birkaçı olarak belirtilebilir.

Ödül Etkinlikleri

Uluslararası yarışmalarda elde edilen ödüllerin alınması için katılım sağlanan toplantı ve gala yemeklerini içeren yurtdışı faaliyetleridir. Havacılıkta toplumsal cinsiyet dengesinin geliştirilmesi çabası olarak Kanada merkezli Havacı Kadınlar Enstitüsü’nün Havacı Kadınlar Haftası nedeni ile düzenlediğim etkinlikte sunduğum "Ulusal Havacılığın Gelişim Sürecinde Türk Kadını" isimli özgün konferansım nedeni ile layık gördüğü ödülün sunulacağı etkinliklere katılmak üzere yaptığım yurtdışı seyahatim bu grupta belirtilebilir.

Uluslararası Organizasyonlarda Ülke Temsilciliği

Ülkemizin taraf olduğu uluslararası örgütlerde oluşturulan Görev Gruplarında ülkenin temsil edildiği üyelikle ilgili yurtdışında gerçekleştirilen faaliyetlerdedir. NATO üyesi ülkelerin sahip oldukları havacılık bilim ve teknolojisinin karşılıklı değişimi, karşılaşılan sorunların ve ülkelerde mevcut bilgi birikimi ve tecrübeden istifade edilerek çözülmesi ve böylelikle NATO ülkelerindeki gelişmiş savunma teknolojilerinin sürekliliğinin sağlanması amacındaki oluşturulmuş AGARD (Advisory Group for Aerospace Research and Development, bugünkü adı ile Research and Technology Organisation, RTO) yapısında yer alan Propulsion and Energetics Panel (PEP) yapısında 1993 - 1998 yılları arasındaki üyeliğim ve “Proje#T110 - Engine Signature” çalışmasındaki proje direktörlüğümü bu konuda belirtilebilir.

Yurtdışı Sürekli Görev

Yurtdışındaki büyükelçiliklerimiz ve işbirliği yaptığımız uluslararası örgütler içinde sürekli görev yapacak ülkeyi temsil etme sorumluluğuna sahip eleman olarak bulunulan yurtdışı faaliyetleridir. Türk Hava Kuvvetlerinin en modern silah sistemi olarak F-16 uçaklarının ve bu silah sistemi ile ilgili alt sistemlerin temini ve Türk Hava Kuvvetleri tarafından envantere alınması amacı ile gerçekleştirilen program yönetiminin Türkiye Cumhuriyeti hükümeti ile ABD hükümeti ara kesitinde irtibat (temsil, koordinasyon ve on değerlendirme) sağlama görevini yerine getirildiği “F-16 Türk Kıdemli Temsilcisi” isimli diplomatik görevim de bu kapsamda verebileceğim örnektir.

Bu başlıklarda onlarca yurtdışı görev içinde her birinin ayrı yeri ve önemi olsa da, bana verdiği gurur ve elde edilen sonuçları bakımından birinin altını çizmek isterim...

PEP üyesi olarak sunduğum ve AGARD'ın onayı sonrası MTU şirketi ile işbirliği yaparak, F4 Phantom uçaklarının J79-GE-17C motorlarına odaklanarak hazırladığım ve motor sistemleri ile sistem elemanlarının dinamik karakteristiklerini ele alarak işlev sağlığı ve arıza analizi yapılmasını sağlayan “Proje#T110 - Engine Signature” çalışmasını görevlerindeki yurtdışı seyahatlerimde elde ettiğim bilgi ve deneyimimden hala faydalanırım.

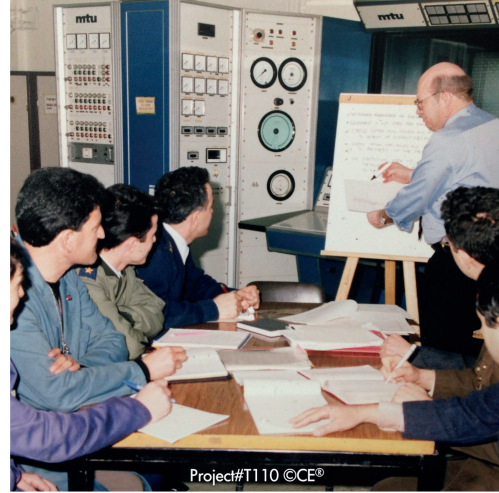
Yurt dışında yaptığınız ilk görev neydi, hangi vasıta ile gittiniz? İlk deneyimlerinizden biraz bahsedebilir misiniz?

-Eksiklerimiz çok; ama pek çok; ama her biri de gelişme fırsatı olarak görülürse değerli... Biz havacılığı, çoğu halde tek katmanda ve çoğu halde tek bir biyolojik cinsiyetin (erkeğin) faaliyet alanı olarak tanıyoruz....

...bazısı sadece askeri havacılığı, diğerleri, daha çok hava ulaştırma işlevi ile sadece sivil havacılığı veya kişisel gelişim ve keyif amaçlı amatör havacılığı biliyor; bildiğinin öncelenmesini istiyor.

Ancak, havacılık bir ekosistem; toplumun her alanı gibi toplumsal cinsiyete dengesi oluşumuna olanak tanıyacak şekilde her bir biyolojik cinsiyete EŞİT FIRSAT verilmesi gereken yönleri ve pek çok katmanı var, farklı düzenlemeler gerektiriyor ve doğal olarak farklı bilgi ve becerilere sahip meslek erbabına ihtiyacı var. Sivil havacılıkla ilgili olduğunuz için oradan devam edeyim.

Öncelikle ifade etmek isterim ki, uluslararası kabul ve kurallara tabi ulaştırma havacılığı “Üretim Havacılığı” ve “Tüketim Havacılığı” fazlarına sahip. Ancak biz onu “Tüketim Havacılığı” katmanları ile tanıyoruz, doğal süreçte ilk yaşanması gereken “Üretim Havacılığı” aşaması bizde henüz başlayabilmiş değil, heyecan ile gelişmeleri bekliyorum.



Bu alandan bir örnek ile temel bir anlayış eksiğine dokunayım: Çok fazla gördüğümüz, duyduğumuz yaşadığımızın aksine, “Havacı” bir meslek sahibine verilmiş sıfat değildir; bu düzeltilmesi gereken temel eksikliklerdendir. Havacılık bir ekosistem; yönleri ve pek çok katmanı ve doğal olarak farklı bilgi ve becerilere sahip meslek erbabına ihtiyacı var ve bunların her biri bir diğeri kadar “havacı” olarak bilinir.

Sevgili Kelly JAMIESON "Factors Affecting On-Time Performance" başlıklı çalışmada tam zamanında başarıyı sahip operasyonda pay sahibi mesleklerini listelemiş...

...bu gözden bakıldığında, “Pilotlar - Kabin Memurları - Dispeçerler - Hava Trafik Kontrol Görevlileri - Havayolu Operasyon Koordinatörleri - Ekip Planlama Görevlileri - Yük Planlama Görevlileri - Ramp (uçığa yer hizmetleri veren apron görevlileri) Personeli - Gate (Terminalden Uçığa Gidiş Kapısı) Görevlileri - Yakıt İkmal Edenler - Kabin Temizlik Görevlileri - Catering (Yemek servisi yapanlar) Görevlileri, - Pasaport ve Gümrük Memurları-Yolcu ve Bagaj Kontrol Görevlileri - Havaalanı Güvenlik Görevlileri- Havaalanı Operasyon Görevlileri - Apron Operasyon Görevlileri - Deicing (Buz Çözme - Buzdan Koruma) Görevlileri - Uçak Bakımı Mühendisleri ve Teknisyenleri - Temsil ve Gözetim Hizmetlileri” gibi pek çok farklı meslek erbabından oluşan çok disiplinli bir grubun birlikte, birbirleri ile uyumlu ve faaliyetlerini bütünleştirici şekilde, samimiyet ve karşılıklı saygı ile çalışmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

Çeşitliliğin uyumu ile başarılabacak bir işletimdir/operasyondur konu... Her meslek grubu içinde de farklı ve yine çok disiplinli bir uzay olduğunun da altını çizmek gerekir



Meslek hayatınız boyunca, özellikle havacılık endüstrisinde toplumsal cinsiyet dengesini geliştiren girişimlerinize tanınıyorsunuz; bu alandaki düşünceleriniz ve çabalarınız hakkında bilgi verir misiniz?

-Havacılık alanında “Toplumsal Cinsiyet Dengesi Geliştirme” konusu, öğretim ve eğitim gibi, teknoloji ve endüstriyel alandaki faaliyetlerimin bütünleyeni olarak nerede ise meslek yıllarıma başına kadar uzanan bir süreci kapsamaktadır...

Öncelikle temel bazı kavramları paylaşmalıyım:

Toplumu oluşturan bireyler arasındaki hiçbir ayrım, bireylerin biyolojik anlamda er veya dişi oluşları kadar belirgin ve yaygın değildir. Ancak, cinsiyet sadece biyolojik özellikleri ifade etmez.

Biyolojik olarak, ana rahmine düşüldüğü anda belli olan “cinsiyet (sex)”, birey açısından, yaşamın daha ilk yıllarından itibaren toplumsal bir kategori olarak da anlam kazanmaya başlar. Takip eden yıllarda bireyin biyolojik cinsiyetini (sex) merkeze alan bir anlayış düşünüş-yaşama dünyası inşa olur.

Bireyin doğum ile toplumsal hayata karşıması ile oluşan bu dünya “toplumsal cinsiyet. (gender)” olarak bilinir. Bireyin belli bir cinsten olduğuna ilişkin bilgiye, bu bilgi dâhilinde olmak üzere, toplumda o bireye biçilen konuma ve o bireyden beklenene işaret eder.

Dolayısı ile ilk altı çizilmesi gereken, benim çabamın biyolojik cinsiyetle ilgili (kadın odaklı veya erkek odaklı) bir çaba değil, toplumu oluşturan cinslerden toplumsal faaliyetlerde dengeli faydalanarak etkinlik sağlanması için cinslere fırsat eşitliği sağlamayı amaçlayan bir denge gelişimi çabası olduğunun, ancak o denge oluşana kadar da bu dengenin aleyhine bozulmuş biyolojik cinsiyetin destekleyeni olduğumun bilinmesi gereğidir.

Görev yaptığım endüstride “Toplumsal Cinsiyet Dengesi Geliştirme” faaliyetlerim 1980’li yılların ortasında başladığı kabul edilebilir. O yıllarda, teknolojik imkan ve kabiliyetleri ile çağdaş dünyanın bilip takip ettiği bir askeri uçak fabrikasında ileri teknoloji endüstriyel süreçlerde görev alarak katkı sağlayacak insan gücünden en yüksek seviyede faydalanmak, uğraşmak zorunda olduğumuz yüksek teknolojinin gerektirdiği bazı niteliklere daha fazla taşıyan cinsi de bu süreçlere mühendis ve teknisyen olarak dahil etmek, bunu yaparken de bize bu olanağı sağlayacak kaynaklara karşı sorumluluğumuzu yerine getirerek öğretimeğitim içeriğini nicel ve nitel yönden geliştirmek çevrimini oluşturarak hayata geçirmek fırsatı doğdu.

Yüce kurtarıcımız ve kurucumuzun, uzgörsüne (vizyonuna) dayalı veciz sözü rehberimiz oldu, yolumuzu aydınlattı ve her biri alanlarında ilk ve öncü olmuş o kadın mühendis ve teknisyen meslektaşlarımız zor görevlerimizde bizlerle beraber çalışmaya başladılar. O girişimi düşünen ve hayata geçiren ekibin üyesi olmak ile de onur duyarım.

Daha sonra, sivil havacılıkta görev aldığım kuruluşlarda da, toplumsal cinsiyet dengesini öne çıkaran yaklaşıma sahip oldum.

Bu çabalarımın kısıtlı kaldığını görünce, “İşbilenlerin aynı amaca yönelik dürüst ve samimi işbirliği, sürdürülebilir başarının sırrıdır!” söylemimle inançla benzer amaçla çaba gösterenlerle iş birliği arayışına girdim. O yıllarda, ABD merkezli “Uluslararası Havacılıkta Kadın “Women in Aviation International (WAI)” ilk olarak dikkatimi çeken başlık oldu, hatta üye de oldum. Sonra Kanada merkezli “Dünya Havacı Kadınlar Enstitüsü - Institute for Women Of Aviation Worldwide (iWOAW)” amaç ve faaliyetlerinin benimkilere daha yakın olduğunu görünce 2014 yılından sonra kendileri ile iş birliğinde bazı faaliyetler yapmaya başladım.

Sonra, aldığım çok üst seviyeli davetle ikinci kez başladığım devlet memurluğu dönemim başladı. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğündeki o görevim sırasında, “düzenlemek, izlemek ve denetlemek” sorumluluğumuz olan bu endüstri kolunda, yüce kurtarıcımız ve kurucumuzun yine o veciz sözü ışığında, “Toplumsal Cinsiyet Dengesi Geliştirme (TCDG)” amacını dürüst ve samimi olarak paylaşan otorite ve sektör temsilcilerinden oluşan meslektaşlarımla sistematik bir girişim olarak başladık çalışmaya... Bu çalışmaların sonucu ortaya konulan düşüncenin onaylanması ile sistematik çabamızın temel aldığı SHT-TCD talimatını hazırladık.

Türkçe(SHT-TCD)

<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/2018/TC-TCD.pdf> ve

İngilizce(SHT-TCD)

http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/2018/SHGM-TCDG_EN.pdf

Bu talimatın yürürlüğe girmesi ile ilgili komisyon ve danışma kurullarını oluşturup planlanan süreçler çalıştırılmaya başlandı.

Devletten ikinci kez emekliliğim sonrası, Dünya Havacı Kadınlar Enstitüsü (iWOAW) tarafından sunulan Enstitü Yönetim Kuruluna girme önerisini kabul ederek Ağustos 2019 içinde bu kurulun devletler ve düzenleyici örgütlerle ilişkilerinden sorumlu Direktörü oldum.

Bu alanda, zayıf erişimime rağmen, ülke genelinde savunma ve havacılık endüstrilerini incelediğim ilk çalışmalar 2015 yılı civarındaydı. Erişebildiğim hali ile sivil havacılık sektördeki kadın çalışan oranı pilotlarda %2,2 teknisyenlerde %1,7 seviyesinde idi. Bu durum yaklaşık 5 yılda gelişerek 2019 yılı sonunda,

- Kadın Pilot Oranlarında,
 - o Tarifeli havayolu kuruluşlarımızda %3,85 - %8,71
 - o Tarifesiz havayolu kuruluşlarımızda %1,53 - %2,00
 - o Kargo havayolu kuruluşlarımızda en fazla %0,00 - %2,74
- Kadın Teknisyen Oranları,
 - o Hava aracı bakım, onarım ve yenileme merkezlerimizde %2,51 - %5,98 seviyelerine ulaşmıştır.

Bu dönemde, yaklaşık 80 bin çalışanı kapsayan 1 kurum ve 18 kuruluştaki yapılan araştırmada, kadın çalışanın %29 olduğunu göstermektedir. Bu gelişme, bana sadece heyecan değil umut da vermektedir ancak konu üzerinde sürekli düşünülmeli, çalışılmalı ve geliştirilmelidir.

COVID-19 Küresel Salgını ve sonrasında ulusal ölçekte bir başka araştırmayı bireysel olarak yapma olanağım olmadı; dilerim havacılık otoritemiz ve ilişkili kurumlarımız, sayıları yüze yaklaşan havacılık programına sahip üniversitelerimiz ve sayıları artık üç haneli hale gelen havacılık kuruluşlarımızın iş birliğinde bu alandaki faaliyet yeniden canlanır... ..dilerim, havacılık otoritemizin sürekli teşvik ve desteğine sahip bir sektör öz girişimi olarak Dünya Havacı Kadınlar Haftası sırasında bir büyük izleme ve değerlendirme etkinliği her yıl düzenli olarak tekrarlanır.

Hayatını havacılığa adanmış biri olarak, bizlere, yani öğrencilere; havacılık yolunda ilerlerken nasıl öneriler verirsiniz?

-Tam da öyle! Başlangıçta belirtmiştim; kendimi dün-bugün-yarın ile havacılık ekosistemine adanmış bir Havacılık Emekçisi olarak tanımlıyorum ve bundan gurur duyuyorum. Bir Havacılık Emekçisi olarak, sorduğunuz konuyu, "Ataç Seminerleri ve Sohbetleri" programımın "Hava Aracı ve Havacı Analojisi" yaklaşımı ile aynı isimli seminerinde inceliyorum. Bu yaklaşımla, gençlere önce "Bireysel", ardından "Mesleki" ve son olarak da "İş ve Ticari" eksenlerde kendilerini geliştirerek yeterlilik kazanmalarını, iletişim ve ilişki yeterliliği sağlamaya çaba göstererek deneyim kazanmalarını öğütlüyorum ve ayrıntılarını açıklıyorum.



İnsan olarak yaşadığım 62, havacılıkta geçen 45, babalıkta geçen 37, dedelikte geçen 9 yılın kazandırdıkları ile söyleyebileceğim ilk öneri, mesleğiniz ne olaksa olsun önce iyi bir insan olmanız, yani bireysel niteliklerinizin gelişmesidir. Çünkü doğru ve güvenilir bir yapı sağlam temeller üzerinde yükselir...

Bunun için,

- Ahlaki değerlere sadık - dürüst,
 - Başarı odaklı,
 - Kararlı
 - Dayanıklı,
 - Çağdaş (aile, arkadaş ve çevre) eğitim (Davranış (taklit) & Harcama Öğrenme),
 - Kişisel ilişkiler ve iletişimde yetkin,
 - Hayal kurabilen/ eyleme dönüştürebilen,
 - Güvenilebilen - güvenebilen,
 - Yenileşimci (İnovatif),
 - İşbirlikçi
 - Uyumlu & Bütünleştirici,
 - Uzgörü (Vizyon) sahibi,
 - Doğru ve zamanında karar verebilen,
 - Sorgulayan & analitik düşünen
 - Ders almayı ve yaşama yansıtmayı bilen
 - Vefa sahibi (Kişisel - Mesleki - Kurumsal - Toplumsal)
- olunmasını ve bu yapıyı en az ikinci (havacılar için İngilizce öncelikli) bir dilde uykuları kaçırarak hayaller kurabilecek seviyede öğrenerek süslemesini öneririm. Sonuç olarak, emanetimizdeki varlıklar ve değerlerimizin temel sebebi Türkiye Cumhuriyeti'nin yüzüncü yılında, yüce önder ATATÜRK'ün gösterdiği istikbale doğru ilerlerken meslektaşım olarak havacılık endüstrimizde sorumluluk alanlara ve alacaklara sağlık, zihin açıklığı, şans ve başarı dileklerimi yineliyor, böyle bir çağınızda ve gelişme sürecinizde kişisel zaman ve enerjinizi kullanarak hazırladığınız Destination derginiz için sizleri kutluyorum.

Yaşasın Türk Tayyareciliği!

Yaşasın Türkiye Cumhuriyeti!

Ne mutlu Türk'üm diyene!

Can ERGEL





DESTINATION SAHİBİ PENDİK NURİ DEMİRAG MTAL ADINA
TARIK ÖZCAN / OKUL MÜDÜRÜ

YAYINI HAZIRLAYAN
İBRAHİM ŞAHİN / GÜLDEREN ZEYNEP ÇAKMAK BIYIK

EDİTÖR
İBRAHİM ŞAHİN / UÇAK BAKIM ALAN ŞEFİ

YAYIN KURULU
TARIK ÖZCAN / OKUL MÜDÜRÜ
İBRAHİM ŞAHİN / ALAN ŞEFİ
ERCAN KÖKSAL / UÇAK BAKIM ATÖLYE ŞEFİ
RECEP AKSOY / UÇAK BAKIM ATÖLYE ŞEFİ
AYSUN BAKIRKAYA TOPRAK / UÇAK BAKIM ATÖLYE ŞEFİ
GÜLDEREN ZEYNEP ÇAKMAK BIYIK / UÇAK BAKIM ALAN ÖĞRETMENİ
KEREM ZEREN / UÇAK BAKIM ALAN ÖĞRETMENİ

UÇAK BAKIM ALANI ÖĞRENCİLERİMİZ
AYŞENUR GÜNEY
BURCU GÜLSÜN ÖZTÜRK
EYLÜL NEHİR AYDIN
TUANA EBRAR ER
YASİN ARDA MEYDAN
MUSTAFA YEŞİLYURT
ALİ OSMAN ZEYBEK
MUHAMMET ALİ OKUMUŞ
ENES TAHA ÖZEN

GRAFİK TASARIM-MİZANPAJ EDITÖRÜ
GÜLDEREN ZEYNEP ÇAKMAK BIYIK



DESTINATION İLETİŞİM BİLGİLERİ

TEL: 0 216 514 73 39

ADRES: KURTKÖY MAH. HIZIR REİS CAD. NO:27 PENDİK / İST. NİSAN 2023

WWW.NURİDEMİRAGMTAL.MEB.K12.TR