

1. FTO BAKIŞI İLE SİVİL HAVACILIĞIN GELİŞMESİ PARALELİNDE UÇUŞ EĞİTİMİ İHTİYAÇLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Son 20 yılda Dünyadaki toplam havayolu yolcu sayısı 2 kattan fazla artarak yıllık 5 milyara ulaşmıştır. Türkiye’de ise havayolunu kullanan yolcu sayısı aynı dönemde 3 kattan fazla artmıştır. Bu eğilimlerin sürmesi ve doğru yatırımlar yapılması durumunda 10 yıl içinde Türkiye’de havayolu seyahati yapan yolcu sayısının toplamda 100 milyona, iç hat yolcu sayısının ise 50 milyona ulaşması beklenmektedir. Giderek hava taşımacılığı sektörünün daha da gelişeceği ve dünyanın en hızlı büyüyen sektörlerinden birisi olacağı düşünülmektedir. Havacılık sektöründeki gelişme beklentilerini dikkate alan Airbus firması 20 yıl içerisinde 26.000 adet, Boeing firması ise 15 yıl içerisinde 25.000 adet uçak üretmeyi ve satmayı hedeflediklerini açıklamaktadır.

Son yıllarda hızla gelişen sivil havacılık sektörünün en önemli ihtiyacının **yetiştirilmiş insan gücü** olduğu değerlendirilmektedir. Yapılan birçok araştırma sonuçları; önümüzdeki 15 yıl içinde dünyadaki havacılık sektörünün pilot ihtiyacının 300.000 den az olmayacağını göstermektedir. Bu sonuç yılda yaklaşık 20.000 pilot ihtiyacı anlamına gelmektedir. Bir pilotun tip eğitimine başlamasına kadar geçen süreçteki eğitim bedelinin yaklaşık 60.000 EU olduğu göz önüne alınırsa, uçuş eğitim sektöründe yıllık hacmin 1,2 milyar Euro dan fazla olduğu görülür. Türkiye Cumhuriyetinin bu yöndeki 2023 projeksiyonunun 700 uçak olduğu ve bu projeksiyonun ihtiyaç duyduğu pilot ihtiyacının karşılanabilmesi için SHGM’nin yılda 500 ticari pilotu sertifikalandırması gerektiği 24 Haziran tarihinde yapılan çalıştay esnasında bizzat Sivil Havacılık Genel Müdürü Sn. Bilal EKŞİ tarafından beyan edilmiştir.

Ayrıca ülkemizde yıllardan beri kamu imkanları ile yetiştirilen pilot kaynağına bağlı kalan sektörde, giderek ve artan bir şekilde özel sektör kaynakları ile yetiştirilen pilotlar vasıtasıyla kaynak çeşitlendirilmesine, pilot yetiştirme maliyetinde kamu yükünün azaltılmasına ve dünya pazarında rekabet edebilecek bir yapılanmaya ihtiyaç vardır.

Havacılık sektöründeki gelişmeler; insan gücü ihtiyacını sayısal olarak artırmanın yanında gelişen teknoloji, artan hava trafiği ve uçuş emniyet gereksinimleri nedeniyle özellikle uçucu personelin niteliklerinde de görülür bir farklılık yaratmaktadır. Özellikle havayolu sektörü uçucularının çok iyi lisan bilmenin yanında teknik ve entelektüel bilgi birikimine ihtiyacı vardır. Bu durum pilot yetiştirmede seçim ve eğitim süreçlerini de etkilemektedir.

Karlı ve sürdürülebilir bir uçuş eğitimi sistemi oluşturmanın en önemli koşulu; **insan gücü ve maddi kaynakların etkin kullanılması ve eğitim kalitesinin artırılarak uluslar arası standartlara ulaşılmasıdır**. Uçuş eğitiminde insan ve malzemenin etkin kullanılabilmesi için öncelikle coğrafya ve iklim koşullarının uygun olması gereklidir. Ülkemiz bu bakımdan uygun imkanlara sahip olan ender ülkelerdendir. Ayrıca Avrupa ve Dünya havacılık otoriteleriyle entegrasyon konusunda, başta doğu ve güney komşuları olmak üzere çevre ülkelerden daha başarılıdır. Bu ülkelere göre yetiştirilmiş insan gücü daha yeterlidir. Bu nedenlerle; özellikle, uçuş eğitimi için uygun meteorolojik koşulların olmadığı, Kuzey Avrupa ülkeleri ile sivil havacılık örgütlenmesinin tam olarak teşkil edilmediği, JAA kurallarının yerleşmediği Kafkas ülkeleri, Türk cumhuriyetleri ve Ortadoğu ülkeleri ile Asya-Pasifik ülkelerinin pilot eğitim ihtiyacının karşılanmasında önemli bir rol üstlenilebilir.

Türk Sivil Havacılık Sektörünün yukarıda belirtilen güçlü yönlerine karşın,

- Yetişmiş teknik personel ve uçuşu personel yetersizliği,
- Sektöre eleman yetiştiren kurumların eğitim kalite ve standartlarındaki farklılıklar ve yetersizlikler
- Toplam eğitim kapasitesinin yetersizliği,
- Alt yapı yetersizliği,
- Uçuş eğitimine ilişkin ulusal mevzuatın yetersizliği ve diğer mevzuatla uyumlu olmaması,

gibi zafiyetlerinin olduğu da bir gerçektir.

Yukarıda belirtilen eksikliklerin giderilmesi ve sektörde dünyadaki gelişmelere ayak uydurularak zaman kaybedilmeden mevcut fırsatlardan azami yararlanılabilmesi amacıyla; FTO ların verimliliğinin artırılması için SHGM himayesinde 24 Haziran 2011 tarihinde bir çalıştay tertip edilmiştir. Çalıştay başlangıcında Sn Genel Müdür tarafından tüm FTO lara kalite ve kapasitenin artırılması yönünde direktif verilmiş; FTO lar arasında koordinasyonun sağlanması, işbirliğinin artırılması ve SHGM koordinatörlüğünde sorunların çözümüne katkı sağlanması için bir FTO Çalışma Grubu(FTO ÇG) kurulmuştur. FTO Çalışma Grubuna Çalıştay sonucunda ortaya konan sorun ve çözüm önerilerine dayalı olarak bir rapor hazırlanması direktifi verilmiştir. Bu çerçevede FTO Çalışma Grubunun 12 Ağustos 2011 günü yaptığı toplantıda ortaya konan uçuş eğitimi faaliyetlerine ilişkin temel sorunlar ve çözüm önerileri takip eden maddelerde sıralanmıştır. Toplantı Katılımcı Listesi EK-A dadır.

2. UÇUŞ EĞİTİMİ MEVZUATINA İLİŞKİN SORUNLAR:

a. Milli Eğitim Mevzuatı İle SHGM Mevzuatının Uyumsuzluğu;

Halen ülkemizde yürütülen özel pilot kursları; Milli Eğitim Temel Kanunu ve Milli Eğitim Bakanlığı Özel Kurslar mevzuatı çerçevesinde, 1989 tarihli Özel Pilot Kursları Yönetmeliğine göre yetkilendirilmekte ve yürütülmektedir. Hızla değişen ve Avrupa müktesebatına uyumlu hale getirilen sivil havacılık mevzuatındaki farklılıklar nedeniyle özel uçuş okulları ile milli eğitim teşkilatı arasında sorunlar yaşanmaktadır.

Özel pilot kurslarında uygulanacak tüm programların MEB Talim ve Terbiye Kurulunca onaylanmış olması gerekmektedir. MEB mevzuatı farklılıkları program onay süreçlerini zorlaştırmaktadır.

Özellikle kurs yönetim kademeleri ve öğretmen atama kıstasları, sınav ve sertifikalandırma usulleri bakımından SHGM mevzuatı ile MEB mevzuatı arasında farklılıklar bulunmaktadır. SHGM tarafından verilen pilot lisansları ile öğretmen sertifikaları MEB'nin kurs öğretmenlerinin yeterliliklerini belirleyen 40 numaralı tebliğinde yer almamaktadır. Bu kapsamda 65 yaşını geçmiş STI ve SFI' lar ise MEB tarafından hiç kabul edilmemektedir.

Milli Eğitim mevzuatında gerekli düzenlemelerin yapılmasını sağlamak için FTO Çalışma Grubu tarafından bir proje grubu oluşturulmasının, bu grubun ilgili kurum ve kuruluşlarla koordineli yürüteceği çalışma sonuçlarını SHGM' ne sunmasının ve SHGM tarafından MEB nezdinde gerekli girişimlerin sürdürülmesinin uygun olacağı değerlendirilmiştir.

b. SHGM Mevzuatı İle İlgili Değerlendirmeler:

(1) SHT-1A ile ilgili değerlendirmeler:

SHT – 1A talimatı, SHGM'nün SHY-1 ve JAR FCL-1 ile ilgili yorum ve düzenlemeleridir. Bu düzenlemeler yürütülen eğitim faaliyetlerine bir standart getirmeyi hedeflemekle birlikte, faaliyeti bizzat yürüten FTO ların katkıları alınmadan hazırlanmıştır ve uygulamada güçlüklerle karşılaşmaktadır.

Uçuş eğitimini düzenleyen SHT-1A Rev 1 talimatında yer eğitimindeki öğrenci sayısının 20 kişiyi geçmeyeceği, "yüksek derecede gözetim ve pratik çalışma gerektiren eğitimlerde" öğrenci sayısının 12 kişiden fazla olamayacağı ifadesi yer almaktadır.

İngiliz sivil havacılık otoritesinin dokümanı UK, CAA, FCL, Standart Document 38 madde 12.2 de, JAR-FCL' de yüksek derecede gözetim ve pratik çalışma gerektiren eğitimlerde öğrenci sayısının 12'yi aşamayacağı belirtilmiş, ancak diğer eğitimlerde öğrenci sayısının 24'ü aşamayacağı ifadesi mevcuttur.

Ayrıca ülkemizde Milli Eğitim Temel mevzuatı dersane çalışmaları için esasları belirlemiştir. Dersane çalışmaları için öğrenci sayılarının belirlenmesinde Milli Eğitim mevzuatının da gözetilmesinin, yer derslerinde öğrenci sayısının 24'ü aşmayacak şekilde düzenlenmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir. Yüksek derecede gözetim ve pratik çalışma gerektiren eğitim alanları; FTO Çalışma Grubu temsilcilerinin katıldığı SHGM' nün koordine ettiği bir proje grubu tarafından belirlenmelidir.

Teorik eğitime başlamak için sağlık sertifikası ve buna bağlı olarak öğrenci pilot lisansının tanzim edilmiş olması şartı aranmaktadır. Bu konu uçuş okullarının kurs programı insiyatiflerini etkilemektedir.

Bu gibi konuların düzenlenmesi amacıyla; bir proje grubu oluşturularak SHT-1A nın incelenmesi, düzenleme ve değişiklik önerilerinin ortaya konarak çalışma sonuçlarının SHGM'ne sunulmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

(2) Uçuş Eğitim Organizasyonlarının Uçuş Operasyon Faaliyetleri:

Uçuş eğitim organizasyonları, operasyonlarını halen SHT-1A talimatına tabi olarak yürütmektedir. Bu talimatta ve uçuş eğitim organizasyonlarının tabi olduğu mevzuatta uçuş eğitim operasyonu tanımlanmamış ve açıklanmamıştır. Bu nedenle uçuş eğitimi kavramı DHMİ ve hava trafik birimleri tarafından tam olarak anlaşılmamakta ve bu çerçevede uçuş okullarının planlı uçuş eğitim faaliyetleri; AIP ve ilgili mevzuatta tanımlanmayan, uygulamada karmaşa yaratan kısıtlamalara tabi tutulmaktadır. Bu konunun DHMİ ilgili ünitelerinin IFR uçuşlara yoğunlaşmasından ve VFR uçuşlara gerekli ortamı sağlamamasından kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

Uçuş okullarının uçuş operasyonlarının SHT-6B de olduğu gibi açık esaslarla tanımlanmasına ve hava trafiği yönünden gerekli esnekliği de sağlayacak standart uygulamalara kavuşturulmasına, bu uygulamaların AIP'de yayınlanmasına ihtiyaç vardır.

(3) Hava Sahası Kontrol Yapısı:

FTO'ların eğitim programları ilgili yönerge ve talimatlarla belirlenmiştir ve SHGM tarafından onaylıdır. Ancak ilgili ATC ünitelerinin uçuş eğitimi faaliyetleri konusunda yeterince bilgi sahibi olmadığı, VFR uçuşların kontrol ve koordinesi konusunda bir anlayış birliği sağlanamadığı ve VFR uçaklara verilen ATC hizmetinde, havadaki uçaklara ve havacılığa yardım ve hizmet verme anlayışından çok uçuşları kısıtlama ve kontrol etme anlayışının ağırlık taşıdığı düşünülmektedir.

Mevcut hava sahası kontrol teşkilatında ATC ve FIC yapıları mevcut olmasına rağmen, gelişen hava sahası ihtiyaçlarını karşılayacak ATS ve FIS hizmeti sağlanamamaktadır. VFR uçuşlara hizmet verecek ve uçuşların daha kontrollü yapılmasını sağlayacak bu sistemler mutlaka hayata geçirilmelidir.

Özellikle ATC ve AIS başta olmak üzere ilgili DHMİ üniteleri, SHGM tarafından, FTO eğitim programları ve eğitim yetkileri ile kullanılan eğitim uçakları konusunda bilgilendirilmeli, gerekli ve ilgili açıklamalar AIP ye ithal edilmelidir.

FTO'lar içeriği genel havacılık kurallarına uymayan, çoğunlukla uçuşları sınırlandıran meydan protokolleri yapmak zorunda bırakılmakta, eğitim uygulamaları ilgili meydan otoritesinin konu hakkındaki değerlendirmelerine kalmaktadır. Meydan protokollerinin sadece konuşlanmış meydan ile yapılması sağlanmalıdır.

Telefonla uçuş planı doldurma, havada plan doldurma gibi çağdaş havacılık ihtiyaçlarının karşılanmasında büyük sorunlarla karşılaşmaktadır. Bu uygulamalar yurtdışında yaygın kullanılmaktadır.

Hava sahamızda çok sayıda notamlı saha mevcuttur. Özellikle aylarca GD-GB süren top atışı notamları yayınlanmaktadır. Bunun yanı sıra sadece VFR uçuşları yasaklayan notamlar la sık sık karşılaşılmaktadır. Notamların yayınlanma usulleri daha dikkatli belirlenmeli ve uyulmalıdır. Ayrıca tüm notamlar uçuş yasağı olarak algılanmamalıdır. Paraşüt atlayışı yapılan bir bölgede yayınlanan NOTAM, o bölgede uçacak pilota dikkatli olmasını tavsiye eder.

Mevcut havacılık yayınlarımızda; üzerinde hava sahalarını, hava seyrüsefer yardımcılarını ve telsiz frekanslarını, VFR uçuşu destekleyecek tüm bilgileri ihtiva eden VFR chartlar bulunmamaktadır. VFR uçuşları destekleyecek bu tür yayınların önemli olduğu değerlendirilmiştir.

Uçuş eğitim faaliyetlerinde kaliteyi artıracak ve ekonomikliği sağlayacak konuların başında etkin uçuş eğitim operasyonu gelmektedir. Operasyonun etkinliği hava sahasının ve meydanların etkin kullanılmasına bağlıdır. Hava sahası sınıflandırmalarının yapılması, eğitim bölge ve usullerinin belirlenmesi, bunların ilgili dokümanlarda yayınlanarak uygulanması yukarıda belirtilen sorunların önemli bir kısmının çözülmesini sağlayacaktır.

Uçuş eğitimi operasyonlarının yürütülmesine ilişkin esas ve usuller ile hava sahasının kullanılmasına ait esasların belirlenerek AIP ye ve ilgili dökümanlara ithal edilmesini sağlamak üzere bir proje grubunun oluşturulmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir.

(4) Sivil Havacılık Mevzuatının yayınlanma şekli

Halen SHGM yönerge ve talimatları sadece web sitesinde yayınlanmaktadır. Bu yönerge ve talimatların revizyon yapılmaya uygun bir şekilde doküman olarak yayınlanmasının takip ve kontrolü kolaylaştıracağı değerlendirilmiştir.

3. EĞİTİM UYGULAMALARINA İLİŞKİN SORUNLAR:

a. ATPL Sınav Uygulamaları:

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilen ATPL sınav oturumlarının yıllık olarak ilan edilmesi uygun bir gelişmedir. Ancak sınavların her ay ve daha fazla sınav merkezinde yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir. Önemli sayıda uçuş eğitim organizasyonunun İstanbul'da olduğu dikkate alındığında en azından Ankara ve İstanbul merkezli, mümkünse FTO ların konuşlanmaları dikkate alınarak daha fazla merkezde ATPL sınav uygulaması uçuş eğitimi alan öğrencilere zaman ve ekonomik tasarruf sağlayacaktır.

ATPL sınav sonuçlarının SHY-1A'da belirtildiği gibi SHGM web sitesinde ilan edilmesi uçuş okullarının öğrencilerinin sınav sonuçlarını daha etkin bir şekilde öğrenmelerini sağlayacak ve eğitim kurumları ile öğrencileri daha başarılı olmaya motive edecektir.

b. Kontrol Pilotu Tahsisi

SHGM sınırlı kadrosunun özverili çalışmalarıyla denetim ve kontrol faaliyetlerini yerine getirmektedir. Ancak iş yoğunluğunun çokluğu ve sınırlı sayıdaki kontrol pilotu ile kontrol uçuşlarının (Skill Test) gerçekleştirilmesinde gecikmeler olmakta, bu durum eğitimde zaman kayıplarına ve eğitimin planlandığı gibi uygulanamaması gibi olumsuzluklara neden olmaktadır. FTO'ların mevcut kapasiteleri ile yetersiz kalan kontrol teşkilatının giderek artan kapasite karşısında daha da yetersiz kalacağı, eğitimin temposunu dolayısı ile de kalitesini olumsuz etkileyeceği beklenmektedir. Bu konuda alternatif tedbirler geliştirilmelidir.

Bazı kurumların uçuş öğretmenlerine tek motorlu uçakla (SEP) lisanslandırmaya esas uçuş yetenek testleri (Skill Test) yetkisine sahip Kontrol Pilotu yetkisi verilmektedir. Kontrol Pilotu yetkisinin uçuş organizasyonuna verilen bir yetki olmayıp, uçucu personelin bilgi ve becerisine dayalı olarak bireysel tanınan bir yetki olduğu dikkate alınarak, lisanslandırmaya esas uçuş yetenek testleri (Skill Test) yetkisine sahip Kontrol Pilotu sayısının artırılmasına ihtiyaç vardır.

Şayet mevcut uygulamaya devam edilecek ise SHGM bünyesinde Kontrol Pilotu sayısını arttıracak bir çözüm bulunmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Ayrıca, uçuş eğitiminin her safhası için uygulanan kontrollerde, ilgili FTO nun onaylı eğitim manualinde belirtilen usul ve standartların aranmasının, bu konuda ortak standartlar belirlenerek uygulanması düşünülmüyorsa FTO ÇG nun katılımının sağlanmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Yıllık lisans temdit işlemlerinde, lisans süresinin uzatılmasının doğrudan kontrol pilotu yetkisiyle yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

c. Eğitim Uçuşları Yakıt Bedeli İle Temdit, Lisans ve Sınav Harçları:

Uçuş eğitimini teşvik ve maliyetlerin azaltılması kapsamında 2006 yılında Sayın Ulaştırma Bakanının direktifleri doğrultusunda uçuş eğitiminde kullanılan 100L uçak benzininin bedeli litresi 1 USD+KDV ye indirilmiştir. Zaman içinde yapılan değişik düzenlemelerden sonra halen 2,00 USD (KDV Dahil) olarak uygulanmaktadır. Uçuş okullarının uzun vadeli maliyet değerlendirmesi yapabilmesi için yakıt bedelinde sağlanan indirim uzun süre değişmeden korunmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Uçuş işletme ruhsatlarının ve pilot lisanslarının temdidi başta olmak üzere farklı isimler altındaki harç bedelleri toplamda önemli bir miktar oluşturmakta ve uçuş eğitim maliyetlerini arttırmaktadır. Bu konularda uçuş okulları lehine düzenlemeler yapılmasının uygun olacağı düşünülmektedir.

d. Uçuş Eğitimi Elemanlarının Görev ve Yetkileri:

Uçuş ve teorik ders öğretmenlerinin yetkilendirilmesi sürecinde SHGM tarafından örnek sunum yaptırılarak yeterlilik değerlendirilmesi yapılmaktadır. Bu uygulama SHGM tarafından yetkilendirilmiş FTO kurullarının yetki alanlarını kısıtladığı gibi eğitim elemanlarının yetkilendirilmesinde ihtisas kavramının ihlali sonucunu doğurmaktadır. Bunun dışında böyle bir yetkilendirmeden sonra dahi, ilk atamalarda ilgili öğretmen MEB tarafından "Aday" olarak atanmakta, adaylık sürecinde yaklaşık üç ay ders verememekte ve bir yıllık bir adaylık süreci sonunda adaylığı kaldırılarak yetkilendirilmektedir. Bu nedenlerle yukarıda belirtilen uygulamalar yerine öğretmenin yetkilendirilmesi sürecinde değerlendirmenin ilgili FTO'nun SHGM tarafından yetkilendirilmiş Eğitim Müdürü (Kurs Müdürü) başkanlığında bir kurul tarafından yapılması, bu anlamda MEB mevzuatının da uygulanması uygun bir hal tarzı olacaktır.

Bu çerçevede Human Performance and Limitations dersi Meteoroloji dersi gibi dersleri vermekle yetkilendirilecek personel kıstaslarının da MEB mevzuatı gözetilerek belirlenmesinin uygun olacağı düşünülmektedir. Bu dersleri verecek uzmanların öğretmenlik yeteneği ile teçhiz edilmesi ve konu-kapsam dokümanlarına hakim kılınması ayrı bir sorun olabilmektedir.

Bu konuda yaşanan diğer bir problem de, SHGM Lisans Şubesi dışındaki makamların uçuş öğretmeni ve FTO yetkileri konusunda yeterince bilgi sahibi olmamaları nedeni ile yaşanan farklı uygulamalardır. Örneğin öğretmen yetkili personel için; yetkili organizasyonlardan alınmış öğretmenlik eğitimi sonrası kazanılan FI/TRI/SFI yetkileri veya MEB nezdinde bir yıllık adaylık süreci sonrası kazanılan uzman öğreticilik yetkileri varken, sadece kurum içi eğitim amacıyla kullanılacak personele verilen ve hiçbir şekilde öğretmenlik yetkisini içermeyen Eğiticinin Eğitimi Kursu talep edilmektedir.

Sonuç olarak eğitim müdürü (kurs müdürü), uçuş ve teorik ders öğretmenlerinin atama kıstas ve usullerinin FTO ihtiyaçlarını da gözeterek şekilde MEB mevzuatı ile uygun hale getirilmesi, bu konunun MEB mevzuatı proje grubu tarafından incelenerek çözüm önerilerinin belirlenmesinin uygun olacağı değerlendirilmiştir.

e. SHGM Nezdinde Takip Edilen Evrak ve İşlemler:

Uçuş okullarının öğrenci lisans ve sertifika işlemlerinin yanında operasyonel faaliyetleri nedeniyle SHGM nezdinde yoğun evrak ve iş takip ihtiyaçları olmaktadır. SHGM'nin de diğer bakanlıkların teşkillerinde, örneğin MEB KURUMNET sisteminde olduğu gibi evrakların giriş ve işlem takibini daha sağlıklı bir şekilde temin edecek bir sistem oluşturmasının, bu çerçevede evrakların işlem matrlarının önceden yayınlanmasının bürokratik sürtünmeyi azaltacağı ve verimliliği artıracığı değerlendirilmektedir. Bilinen personel yetersizliği probleminin çözülmesine paralel olarak bir uçuş okulları (FTO) masasının kurulması, faaliyetlerin akışını kolaylaştıracağı gibi FTO ların denetimini de sağlayacaktır.

4. UÇUŞ EĞİTİMİ ALT YAPISINA İLİŞKİN SORUNLAR:

a. Havaalanı /Meydan ve Çalışma Alanları:

Ülkemizde özellikle tüm Orta ve Batı Anadolu'da uçuş eğitimi faaliyetlerinin yürütülmesi için iklim koşulları müsait olmasına rağmen, meydan, çalışma sahası, yakıt ikmali gibi havacılık eğitimi için altyapı imkanları kısıtlıdır. Bu kısıtlı şartlarda FTO uçuş eğitim faaliyetleri ilgili ATC üniteleri tarafından uçuş eğitimi kavramına aykırı olarak eğitimin gerekleri dışında sınırlandırılmakta, eğitimin temposu ve kalitesi düşürülmektedir.

Havaalanı ve meydan inşası gibi altyapı yatırımlarının maliyetleri göz önüne alındığında mevcut altyapının en etkin şekilde kullanılması gerektiği görülmektedir. Uçuş eğitiminin en yaygın yapıldığı Marmara Bölgesinde bulunan birçok meydan çalışma saatleri, yakıt ikmali gibi kısıtlar nedeniyle yeterince eğitim faaliyetinde kullanılamamaktadır. Birçok ülkede kontrolsüz havaalanı uygulaması vardır. Bu meydanlarda otorite tarafından tahsis edilen telsiz frekansında ortaya yayın yapılır ve bölgedeki trafikler birbirleri ile görüşerek trafik akışını sağlarlar. Bu tür meydanlarda yakıt için personel tahsis etmeye dahi gerek olmamakta, istasyonlar yakıt pompaları pilot tarafından kullanılabilir şekilde düzenlenmektedir.

SHY-14'ün gözden geçirilerek özel havaalanı yapımı ve işletilmesinin kolaylaştırılması ve teşvik edilmesinin sorunun çözümüne önemli bir katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir. Bu çerçevede özellikle büyük şehirlerin yakın çevresinde yeterli sayıda genel havacılık ihtiyaçlarına cevap verecek küçük havaalanı inşa edilmeli, Çanakkale ve Balıkesir/Körfez gibi mevcut havaalanları da çalışma saatleri ve yakıt ikmali açısından uygun hale getirilmelidir.

Mevcut havaalanlarında eğitim faaliyetlerinin kolaylaştırılması ve teşviki için Genel Havacılık faaliyetleri ihtiyaçlarına uygun Apronlar bulunmalı, pilotların uçaklarına ulaşımı kolaylaştırılmalı, eğitim amaçlı kullanılacak meydanlarda 100/130 oktanlı yakıtın bulundurulması sağlanmalıdır.

Uçuş eğitiminin etkin ve kesintisiz yürütülmesi için 3ncü maddede belirtildiği gibi hava sahası sınıflandırmaları yapılarak eğitim amaçlı çalışma sahalarının oluşturulması, eğitim uçuşları önündeki gerçekten uçuş emniyetini etkilemeyen soyut sınırlamaların kaldırılması; ülkemizin coğrafi ve iklimsel imkanlarının azami kullanılmasına ve uçuş eğitiminin toplam maliyetlerinin düşürülerek arzu edilen uluslar arası pazarda pay edinilebilmesine olanak sağlayacaktır.

b. Uçuş Eğitimi için Gerekli Teçhizat ve Malzeme İhtiyaçları:

Ülkemizde uçuş eğitiminde kullanılan teçhizat genellikle yaşlı, işletme ve idamesi pahalı, teknolojileri eskidir. Uçak ithal ve tescil işlemleri başta olmak üzere ağır bürokratik işlemler gözden geçirilerek eğitim uçağı, simülatör ve yedek parça ya da diğer ihtiyaç duyulan eğitim yardımcı teçhizatının ithali üzerindeki ağır gümrük mevzuatı kolaylaştırılmalıdır.

5. UÇUŞ EĞİTİMİ KALİTESİNİN ARTIRILMASINA İLİŞKİN SORUNLAR:

a. Pilot Adayı Seçim Kıstasları:

Çalıştay esnasında birçok FTO tarafından dile getirilen pilot adayları alım kıstaslarının; ilgili FTO ların başarı ve kalite beklentilerine göre, ancak sektör ihtiyaçlarının altında kalmayacak şekilde belirlenmesinin uygun olacağı değerlendirilmiştir.

SHY-1 e göre ATPL Teorik Bilgi Eğitimi (TBE) alacak adaylarda aranan eğitim alt yapısı "en az lise mezunu olmak" şeklinde düzenlenmiştir. Lise mezunu ve ATP TBE ile kredilendirilmiş lisans sahibi pilotları havayolları istihdam etmemekte ve bu durum ciddi kaynak israfına ve mağduriyetlere sebep olmaktadır. Hava yollarının pilot istihdamında aradığı ön lisans ya da lisans mezunu olmak kıstası ATP TBE ne kabul şartı olarak tüm FTO'lar tarafından uygulanmalıdır.

Eğitime alınacak öğrencilerde İngilizce yeterlilik özellikle aranmalıdır.

b. Eğitim Kadroları ve Eğitimin Yönetimi:

Uçuş, simülatör ve TBE öğretmenlerinin seçim ve istihdamında titiz davranılmalı; bilgi, yetenek, tecrübe ve davranış özellikleri bakımından pilot adaylarına istenen katkıyı sağlayacak eğitim kadroları oluşturulmalıdır. Eğitimde kaliteyi artıracak en önemli etkenin **eğitim kadrosu** ve **eğitimin yönetimi** olduğu gözden kaçırılmamalıdır.

Eğitim programlarında; pilot adaylarında sadece teknik bilgi ve beceri gelişimi sağlama yönünde değil, davranış özelliklerinde de havacılık mesleği ve etiğinin gerekliliklerini karşılayacak yeterlilikleri kazandıracak düzenlemeler yapılmalı, eğitimin felsefesi bunun üzerine kurulmalıdır.

Eğitim programlarının uygulanmasında ticari kaygılarla eğitim kalitesinden ödün verilmemeli, eğitim kalitesindeki yetersizliğin uçuş emniyetini olumsuz etkileyeceği gibi orta ve uzun vadede ticari yönden de ciddi kayıplara sebep olacağı unutulmamalıdır.

ATP TBE de İngilizce dilinin kullanımına önem verilmeli, ATP TBE bir pilotunun bilmesi gereken bilgiyi kazandırmak yerine ezbere dayalı soru temelli çalışma biçiminde verilmemeli eğitimler yeterli eğitim yardımcıları ve dokümanlarla desteklenmelidir.

c. Eğitim Teçhizatı:

Eğitimde kullanılan uçak ve simülatörler; eğitim ihtiyaçları ve eğitim maiyetleri optimizasyonu gereklilikleri çerçevesinde nicelik ve nitelik itibariyle uygun hale getirilmelidir.

6. FTO LAR TARAFINDAN DİLE GETİRİLEN DİĞER KONULAR:

a. Sektörde Belirleyici Rol Oynayan Şirketlerin Gelişim Beklentilerinin Açıklanması:

Havayolu şirketlerinin ilave pilot ihtiyacını karşılamak için iç kaynaklar yeterince değerlendirilmeden dış kaynaklara yönelmesi, bölgesel uçuş eğitim üssü olma yönünde gelişme hedefleri olan ülkemizde ek yatırımlara girme konusunda ciddi riskler taşıyan özel uçuş okullarının önünü görememesi gibi sonuçlara sebep olmaktadır. Bunun gibi sektörde belirleyici rol oynayan aktörlerin geleceğe ilişkin vizyonlarının bilinmesi diğer yatırımcıların önünü görmesini ve sağlıklı yatırımlar yapmasını sağlayacaktır.

Havayolu şirketlerinin geleceğe yönelik pilot istihdam ihtiyaçlarının önceden belirlenmesi ve açıklanması FTO ların kapasite planlamasını kolaylaştıracaktır. Bu çerçevede havayolu şirketlerinin ilgili FTO lar ile istihdam garantili işbirliği anlaşmaları yapmaya teşvik edilmesinin uçuş eğitimi kalitesini artıracığı ve sektörün gelişimine olumlu katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

b. Yabancı Öğrencilere Uçuş Eğitimi Verilmesi:

Yapılan değerlendirmede, bazı uçuş okullarının alt yapısının uluslararası öğrencilere uçuş eğitimi vermeye hazır olduğu, halen az sayıda da olsa yabancı öğrenciye eğitim verildiği, bazı uçuş okullarının da ilave tedbirler alarak kısa sürede hazır olabileceği görülmüştür.

Ancak bu konuda SHGM koordinesinde yabancı ülke havacılık otoriteleri ile eğitim işbirliği konusu görüşüldüğünde, özel uçuş okullarının temsilcilerinin katılımının ve tanıtımının sağlanması, yabancı uyruklu öğrencilere uçuş eğitimi verilebilmesi için mevzuatın kolay anlaşılır ve uygulanır hale getirilmesi gibi tedbirlerin alınmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir.

c. Eğitim Giderlerinin Karşılansında Finansal Modeller:

Ülkemizde özel uçuş eğitimi alacakların eğitim giderleri büyük oranda cepten karşılanmaktadır. Ülke koşullarında pahalı bir eğitim olan uçuş eğitiminin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması için uygun finans modellerine ihtiyaç bulunmaktadır. Mevcut bankalar mevzuatında uçuş eğitimi için ihtiyaç duyulan yüksek maliyetleri karşılayacak bir kredi sistemi bulunmamaktadır. SHGM insiyatifi ile ilgili mali yönetim birimleri nezdinde gerekli girişimlerde bulunularak, kredi maliyetlerini düşürecek ve işlemleri kolaylaştıracak bir uçuş eğitimi kredi sistemi oluşturulmasını uygun olacağı değerlendirilmektedir.

d. FTO lar arası İşbirliği

FTO ların eğitim kalitesinin artırılması, uçuş emniyetinin geliştirilmesi, mevcut ve muhtemel sorunların çözümüne katkı sağlayacak tedbirlerin alınması için; FTOLar arasında etkin işbirliğinin çok yararlı olacağı değerlendirilmektedir. Uçuş okulları arasında bilgi, tecrübe ve mevcut imkanların paylaşımı, uçuş eğitiminde tasarruf ve kalitenin yükseltilmesini sağlayacaktır. Bu çerçevede oluşturulan FTO Çalışma Grubunun; bir görev yönergesi çerçevesinde oluşturacağı kurumsal bir yapıyla, periyodik toplantılar, süreli çalışmalar ve proje grupları ile etkinliğini sürdürmesinin ve SHGM lüğü nezdinde temsil yeteneği sağlanmasının FTO faaliyetlerine olumlu katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

7. SONUÇ VE ÖNERİLER:

a. Uçuş Eğitim Organizasyonlarına Tavsiyeler:

Faaliyet neden ve türlerine bakılmaksızın tüm uçuş eğitim organizasyonları; havacılık sektörünün en önemli malzemesi ve ihtiyacı olan iyi yetişmiş uçucu personel hedefine hizmet ettikleri ve sektörün güven içinde gelişmesinde en önemli etken olduklarının bilinci ile faaliyetlerini sürdürmelidir. Bu nedenle **öncelikli hedef eğitimde kaliteyi artırmak olmalıdır.**

Eğitimde kaliteyi artıracak en önemli etken **eğitim kadrosu ve eğitimin yönetimidir.**

Tüm eğitim kadrosunun seçim, eğitim ve istihdamına azami önem verilmelidir. Bilgi, beceri ve davranış özellikleri bakımından pilot adaylarına istenen katkıyı sağlayacak eğitim kadroları oluşturulmalıdır

Eğitim programlarının uygulanmasında ticari kaygılarla eğitim kalitesinden ödün verilmemeli, eğitim kalitesindeki yetersizliğin orta ve uzun vadede ticari yönden de ciddi kayıplara sebep olacağı unutulmamalıdır

Eğitimin felsefesi; pilot adaylarının teknik bilgi ve beceri gelişimi yanında, davranış özelliklerinde de mesleki gereklilikleri karşılayacak yeterlilikleri kazandırma yönünde olmalıdır. Eğitim programlarında buna yönelik düzenlemeler yapılmalıdır.

Özellikle ATP TBE de ve uçuş eğitiminde İngilizce dilinin kullanımına önem verilmeli, ancak ezberci eğitimden kaçınılmalıdır.

Pilot adayı alım kriterleri; ilgili FTO nun başarı ve kalite beklentilerine göre, ancak sektör ihtiyaçlarının altında kalmayacak şekilde belirlenmeli, İngilizce yeterlilik özellikle aranmalıdır.

Eğitimde kullanılan tüm teçhizat nicelik ve nitelik itibarıyla eğitim ihtiyaçlarına uygun hale getirilmelidir.

b. SHGM den Talepler:

Tüm uçuş eğitim organizasyonları için maliyet etkin ve sürdürülebilir bir uçuş eğitimi sistemi oluşturmanın en önemli koşullarından biri de; **insan gücü ve maddi kaynakların etkin kullanılmasıdır.** Ancak kaynakların etkin kullanılması vasıtasıyla maliyet etkin bir sistem oluşturulabilir ve eğitim kalitesi artırılabilir. Uçuş eğitimi için coğrafi ve iklim koşulları bakımından

ülkemizin bahsettiği olanaklardan azami derecede yararlanabilmek için uçuş eğitim faaliyetlerinin yüksek bir tempoda ve kesintisiz sürdürülebilmesi gereklidir.

SHGM den en önemli beklentilerin başında uçuş eğitimi temposunu düşüren sınırlamaların kaldırılması ve mümkün olduğunca ilave imkan yaratılmasını sağlamak gelmektedir. Bu çerçevede yapılabilecek işlemler;

- Uçuş eğitimi operasyonlarını kolaylaştıracak şekilde AIP ve ilgili mevzuatta düzenlemeler yapılması,
- Uçuş eğitimi sahalarının belirlenmesi, genişletilmesi ve usullerin belirlenmesi,
- ATC birimlerinin VFR uçuşlar konusunda yönlendirilmesi,
- Meydanların sayı ve kullanım olanaklarının artırılması,
- Kontrol pilotu sayılarının artırılması ve lisans kontrolü işlemlerinin hızlandırılması,
- ATPL Sınav Merkezi ve yıllık sınav miktarının artırılması,
- Uçuş eğitimi teçhizatı ile idame teçhizatı ihtiyaçlarının karşılanmasının kolaylaştırılması, olarak sıralanabilir.

Ayrıca özellikle SHGM mevzuatı ile MEB mevzuatı arasındaki uyumsuzlukların ve farklı uygulamaların giderilmesi gerekmektedir.

Bunların dışındaki diğer önemli konular rapor içerisinde arz edilmiştir. FTO Çalışma Grubu olarak ortaya koyulan problem sahalarının çözümüne katkıda bulunmak üzere belirli konularda proje grupları oluşturulmuştur. Bu proje gruplarının yapacağı çalışmaların değerlendirilerek diğer ilgili otorite ve makamlar nezdinde gerekli girişimlerin SHGM tarafından sürdürülmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir. Teşkil edilen proje grupları ve görev sahaları EK-B de sunulmuştur.

Yukarıda bahsedilen ve FTO ÇG toplantısında ele alınan konular yanında SHGM tarafından ortaya konacak diğer problem sahalarının çözümü ve ihtiyaç duyulacak projelere katkı sağlamak üzere FTO ÇG'nun kurumsal bir yapıya kavuşturulması, SHGM yanında DHMİ yetkililerinin de katılacağı periyodik toplantılar düzenlenerek projelerin takip edilmesi ve geliştirilmesinin sorunların çözümüne önemli katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Arz Ederiz.

FTO ÇALIŞMA GRUBU ADINA

İ. Metin KOÇKAR
THY UEA Öğrt. Plt.
FTO ÇG Başkanı