



ULUSLAR ARASI TOPLANTI SONUÇ RAPORU

Toplantı Konusu: ECA HELICOPTER WORK GROUP

Rapor Tarihi: 17.02.2017

Toplantı Yer ve Tarihi : BRÜKSEL / BELÇİKA 30-31.01.2017

Katılım Listesi: Kaptan Serdar DELİBALTA

Hazırlayan: Serdar DELİBALTA

ÖZET

29.01.2017 tarihinde THY'nin tarifeli uçağı ile Brüksel'e ulaşıldı. Taksi ile otele ulaşım sağladım ve yerleştim. Ertesi gün öğle yemeğı ile başlayacak olan toplantının gönderilen gündemine göz gezdirdim. Bu tarz bir toplantıya ilk iştirakimiz olduğundan doğruluğunu teyit etmediğim ve emin olmadığım hiçbir konuda bilgi beyan etmeme kararı verdim.

30.01.2017 öğlen 12:30 da verilen adreste oldum. Toplantıya katılan kişiler resmi bir toplantı havasında değil günlük kıyafetleri ile gelmişlerdi. Ortam gayet rahat idi. Herkes birşeyler atıştırdıktan sonra toplantı odasına geçildi. Ben burada HELI WG başkanı David ABAD'tan müsade isteyerek kendimi tanıttım. TALPA tarafından bu toplantıları takip etmek üzere görevlendirildiğimi ve ilk katılım olması sebebiyle daha çok bir dinleyici gibi hareket edeceğimi katılımcılara bildirdim.

Kendileri benim Helikopter geçmişimin önemli olduğunu ama aktif helikopter uçucusu TALPA üyesi hiçkimsenin olmamasına şaşırdıklarını söylediler ve toplantı böylelikle başladı. Buradan da anlaşılacağı üzere, halihazırda ülkemizde de azımsanmayacak ölçüde helikopter uçucusunun olduğunu düşünürsek bazı kolaylıklar (belki Muafiyet veya düşük aidat vb.) sağlanarak helikopter kaptanlarının da kurumumuza dahil edilebilmesinin yarar sağlayacağına olan inancımı belirtmek isterim. Zira konuşulan konular direkt olarak onları ilgilendireceğı gibi gerektiğinde de üye sayısının avantajına olacak şekilde kurumumuzun saygınlığı ve dinlenilirliğine katkı sağlayacaklarını düşünmekteyim. SHGM'ye karşı hem Airline ve hem de Hlkp. Kaptanlarının ortak tavrı ve birlikte hareket etmeleri sözümüzün daha çok dinlenilmesine sebep olacaktır diye düşünmekteyim.

Toplantıyı David ABAD kendini tanıtarak başlattı. Toplamda 10 kişi idik. Bunlardan bir tanesi bayan Paulina Marcickiewicz toplantının sekreteryasını tutmakla birlikte grubun hukuk danışmanı ve avukatıydı. Başkan David ise İspanya'da devlet adına ihale usulü ile çalışan bir helikopter firmasında A/K(SAR) personeli olarak çalışıyordu yani pilot değildi.

Toplantının başlangıcında edindiğim izlenim her konuşmacının konuşması ile daha da keskinleşti. Sektör çok güçlü ve kurumsallaşmamış şirketler tarafından yönetildiğı için sorun iletme ve Data toplama konusunda ana araç onların deyimiyle söylenti (rumor) lere dayanmaktaydı.Öyleki ilk günkü toplantı sadece her temsilcinin kendi ülkelerindeki ve çalıştıkları sektördeki gelişmeleri , söylentileri ve olmasını istedikleri konuları dile getirdikleri birer konuşma (template) sunumları yapmaları ile sonuçlandı. Her ülke kendi ülkesinde meydana gelen kaza kırınmlar ve var ise sektörlerindeki gelişmeler hakkında da grubu bilgilendirdi.



ULUSLAR ARASI TOPLANTI SONUÇ RAPORU

Ayrıca bu grup yıllardır birlikte çalıştıkları için birbirlerini çok iyi tanıyorlardı. Aralarında yapılan işbölümüne göre sektör içerisindeki ihtiyaçlar doğrultusunda bazı team ler oluşturularak görev paylaşımları yapmışlardı. ECA'nın ismi kullanılarak kural yapıcı takımda yer alan 2 kaptan özetle sektördeki sorunları , planlanan gelişmeleri ve ulaşılan hedefler konusunda bilgi paylaşımında bulundular. Helikopter şirketleri airline lar kadar güçlü ve yaygın olmamasından ötürü etkili ve yetkili yerlere ulaşmada ya zorluk yaşadıkları veya sıkıntılarına EASA tarafından olumlu sayabilecekleri bir yanıt alamadıklarını müşahade ettim. Fakat yaklaşım ve sorunların ECA Heli WG a iletilmesi, sanki dünya üzerinde uçmakta olan helikopter çalışanlarının en önemli yer olarak burayı gördüklerine bir işaret olarak algıladım. Gün geçtikçe dikey iniş kalkış yapabilen hava araçlarının artması bu kurumun ve bu dalda çalışanlarında önemini artıracığı kanaatindeyim.

Özetle söyleyecek olursam ; Cpt.Thomas (ALMANYA) ülkelerinde özellikle yeni çıkan yasa gereği yapılması gereken rastlantısal alkol testinden şikayetçi. Bunun helikopter sektöründe kim tarafından ve ne sıklıkla yapılacağı belirlenmemesi ve çok sık değişen roster'lar nedeni ile pilotların sosyal yaşantısının sekteye uğramasından endişe ettiklerini belirtti. Arz ettiği ikinci konu ise milli otoritenin herhangi bir ameliyattan veya uzun istirahatten sonra tekrar uçar raporunu geç vermesiymiş. Almanya'da şirket 6 Hafta full maaş veriyormuş daha sonra maaş miktarı %15'e düşüyormuş.

Alkol ve uyuşturucu madde testinde bir pilot uyuşturucu kullanmadığı halde , her ay düzenli kan verdiği için B Supplement testi hatalı sonuç vermiş bu konuda katılımcıları uyardı.

Son konu ise Dronelerin kontrolünü sağlamak için satılan her dron'a simkart takmaya başlamışlar. İhlal tesbiti yaptıkları dron'u ele geçirirlerse kime ait olduğunu tesbit etmek kolaylaşacaktı. Daha önceki toplantılarda dile getirilen ve üzerinde çalışılması istenen konulardaki son durumları ve gelinen noktaları Kural Yapıcı Takım (Rule Making Team) RMT üyesi olarak kurula arz etti. Bu konular ile ilgili EASA'dan alınan randevular ve kimlerle görüşüldüğünden bahsetti. Anladığım kadarıyla devletlerin dayatması ile oluşturulan ve belki de ekonomik konular nedeni ile dayatılan ve EASA'nın değişmez gördüğü , fakat uçucu personeli zora sokarak onları mağdur bırakan hatta sosyal yaşamlarını olumsuz etkileyen, az adamla çok iş yapma felsefesine dayalı konuları dile getirmeye çalışmaktalar.

Bunlardan en önemlisi yeni FTL. Özellikle helikopter piyasasında bu hususun uygulanabilirliğinin ve denetlemelerde de şirketler tarafından kılıfı hazırlanarak sorumluluktan kurtulacağı ve çalışanların ise itirazı durumunda işten atılacağı endişesi hakim. Nasılki bazı airline şirketlerinde istirahat almak veya hasta olmak personelin aleyhine delil olarak kullanılıyorsa bu camia da da konu aynı. Özellikle ambulans helikopter uçuşları yazın gün doğumu ve gün batımı arasında yapılmaktadır. Benim uçtuğum dönemden biliyorum bu süre 17 saate kadar ulaşmaktadır. Ve yeni FTL de bu konuyla ilgili hiçbir düzenlemenin olmaması üzerinde duruldu. Tek çözümün şift yaparak bu sürenin bölünmesi ve bu da daha fazla pilot istihdamı demektir. Bu da şirketlerin istemediği bir konu olduğu için onların iknasına yönelik tek yaptırım bu konuda EASA'yı etkileyerek bir düzenleme sağlamak olacaktır. Ülkemizde ise bu konu aynı sıkıntılarla da olsa devam etmektedir. Yapılan işin kutsallığına binaen helikopter kaptanları gerekirse kendi istirahatlerinden taviz vermektedir. Bu konu ise uçuş emniyetinin azalmasına ve oluşturulmaya çalışılan Uçuş Emniyet Kültürünün sekteye uğramasına sebep olmaktadır. Yöneticilerin aktif olarak kısıtlı da olsa uçuş operasyonlarında görev almaları iyi düşünülmüş ama gerçek yaşamda uygulanabilirliği ya iş yoğunluğu nedeniyle başılamamış veya suiistimal edilmiş olması nedeniyle gerçekleşmemiş bir yöntemdir.



ULUSLAR ARASI TOPLANTI SONUÇ RAPORU

31.01.2017 sabah saat 09:00 da başlayan toplantı öğleden sonra 16:00 da sona erdi. EASA bünyesindeki EHEST(European Helicopter Safety Team) ile NPA'ler vasıtasıyla fikir birliğine varmaya çalışıyorlar. 2017 yılının ikinci çeyreğinde EASA tarafından yayınlanacak taslak(draft) NPA üzerinde çalışmak maksadıyla 3 veya 4 adet HEMS pilotunun birlikte çalışarak yapılacak teklifleri belirlemek ve asıl olarak onaylanmadan müdahale etme kararı alındı. Ama kurulun ve ECA'nın en büyük korkusu ise NPA konusunda işverenlerin müdahil olup kendi lehine karar çıkartma çabasında olmalarıdır. Bu maksatla ön almak amacıyla EASA yetkilisi Mr.Daniel veya Mr. Rizanno yu toplantıya davet etme yöntemleri konuşuldu.Aslında Mr.Daniel bu konularda daha önce yardımcı oldu ama üstlerinden ciddi uyarılar aldığı için artık draft NPA konusunda resmi invitasyon olmadan gelmeyeceğini de konuşuldu.

Son konu ise EBT (Evidence Based Training) ile ilgili Mr.David ABAD genel bir sunum yaptı. IATA raporu ve DOC 9995 helikopterleri kapsamıyormuş. Fakat fikir aynı olduğu için aynı metodoloji ile çalışma kararı alındı.Analiz edilmesi gereken konular HEMS, SAR, Offshore , FF-Fire Fighting ,CAT ve IFR başlıkları altında toplanılacak. 10 Adet helikopter jenerasyonu belirlendi.Bunlar belirlenirken complex helikopterler ve Full A/P capable olma özelliklerine göre sınıflandırılmışlar. EBT konusunda çalışılması gereken diğer alanlar ise Analist gerekliliği, Öğretmen ihtiyaçları ve Human faktör tecrübesi olarak görüldü.

SONUÇ VE ÖNERİLER:

Bu toplantılara katılımın TALPA adına olması ülkemizde Helikopter camiasının sorunlarını iletmede etkin bir yöntem olacağı kanaatindeyim. Aktif olarak bu camianın içinde uçuş hayatına devam eden birilerinin ,TALPA bünyesine dahil edilerek, bizim üzerimizden kendi sorunlarını dile getirmelerinin sağlanmasını teklif ediyorum. Bu mümkün olmaz ise yoğun Airline uçuş takvimi içerisinde tüm bu konuları takip etmek , dünyadaki yayımları ve ulusal uygulamaları takip etmek ayrıca sektörün ülkemizdeki sıkıntılarını 3ncü kişilerle konuşarak öğrenmeye çalışmak ve bu hususlarda herkesi bağlayacak resmi görüş bildirmek oldukça zor olacaktır. Bu amaçla Helikopter ile uçuş tecrübesi olan bir Çalışma Grubu da TALPA içerisinde oluşturulabilir veya yapılacak uluslar arası toplantılara sektörden birileri misafir olarak götürülebilir.

Saygılarımla

Kpt.Serdar DELİBALTA

00905052526358

sdelibalta@gmail.com



ULUSLAR ARASI TOPLANTI SONUÇ RAPORU

