

# Ben de Pilot Olmak İstiyorum!

Merhaba, ben Zeynep. 13 yaşındayım. Büyükbabam Alper emekli bir pilot. Çok küçük yaşlarımdan beri ben de onun gibi pilot olmak istiyorum. Küçükken büyükbabamın pilot şapkasını takıp elime de kâğıttan uçak alarak evin içinde koşardım. Büyükbabamın albümlerinde o yıllara ait birçok fotoğrafı var. Haydi, birlikte fotoğraflara bakalım ve onların öykülerini dinleyelim.

Bu benim mezuniyet günümden bir fotoğraf Zeynepçğim. Liseden mezun olduktan sonra akademik eğitim almak için Hava Harp Okuluna gittim. Oradaki eğitimimde fizik, matematik, havacılık ve pilotluk gibi pek çok alanda dersler aldım. Biliyor musun, ilk uçuşumda çok heyecanlanmışım. Eğitim uçuşlarımı önce öğretmenlerimle sonra da tek başıma uçarak tamamladım. Ayrıca planör ve paraşüt eğitimleri de aldım.

Bu ne zaman çekilmişti büyükbaba?





Bunlar, temel uçuş eğitimi aldığımız SF-260D uçakları. Mezuniyetimden sonraki pilotaj eğitiminin sırasında başlangıç uçuş eğitimi, temel jet eğitimi ve tekâmül yani gelişime eğitimleri aldım.



Temel jet eğitimimi başarıyla tamamladıktan sonraysa pilot brövesini takmayı hak ettim. Artık bir pilot olmuştum.



Bu fotoğraftakiyse bir ulaştırma uçağı. Bu uçakla ve bir helikopterle yaklaşık 250 saat uçuşu tamamladıktan sonra ulaştırma uçağı pilotu olabilirsiniz.



İşte bu gördüğün de bir F-16. Bu jet uçağını bir gün kullanabilmek neredeyse her pilotun hayalidir. Başarıyla tamamladığım eğitimlerden sonraysa F-16 filolarına atandım ve görevime orada devam ettim.





Pilotluk, hem eğitim sırasında hem de meslek yaşamı boyunca sürekli kendimizi geliştirmemiz gereken bir meslek. Akademik bilgiler edinmenin yanında eğitim uçuşları yaptık. Simülatörlerle tıpkı gerçek bir uçuştaymış gibi hissettik. Böylece pilot adayı olarak bedenimizdeki değişimlere, gerçek uçuşlarda karşılaşılabileceğimiz koşullara hazırlıklı olmamız ve uçuş güvenliğini en üst düzeye çıkarmamız amaçlandı. İstersen sana bu simülatörlerden bahsedeyim.

Aaa... Peki bu aygıtlar ne böyle büyükbaba?



Çok kısa sürede çok yüksek hızlara ulaşabilen ve bu hızlarda ani hareketler yapabilen uçakların pilotları, g kuvveti değişimleriyle başa çıkmak zorundadır. Süratteki artış ya da azalış nedeniyle pilotların bedenlerinde deneyimlediği ağırlık hissi değişimine g kuvveti denir. İnsanlar; g kuvveti arttıkça çevreyi bulanık görür, bedenlerinin üstünde çok fazla ağırlık varmış gibi hisseder ve baygınlık geçirebilir. Ortalama bir insan 5 g'ye, yüksek hızlı uçak pilotları da 9 g'ye kadar dayanabilir. İşte bu fotoğraftaki G-lab aygıtı. Burada alınan eğitimde yüksek g kuvvetiyle karşılaşan pilotlar, doğru hareketleri yaparak g kuvvetinin etkilerini kontrol altında tutabilme yeteneklerini geliştirir.



Bu simülatörün adı Gyro-Lab. Pilot, normal hava şartlarında kokpitten dışarı baktığında ufuk çizgisini görebilir. Böylece uçağın duruş biçimini doğru ayarlayabilir. Ancak bir bulutun içine girdiğinde ya da gece uçuşlarında çevresini görmeden uçmak zorunda kalabilir. Böyle durumlarda pilotlar, kokpitteki bazı aygıtların verilerine güvenerek uçuş yapmalıdır. İşte Gyro-Lab; hislere göre değil, aygıtların verilerine göre uçuş yapma deneyimini geliştirir.

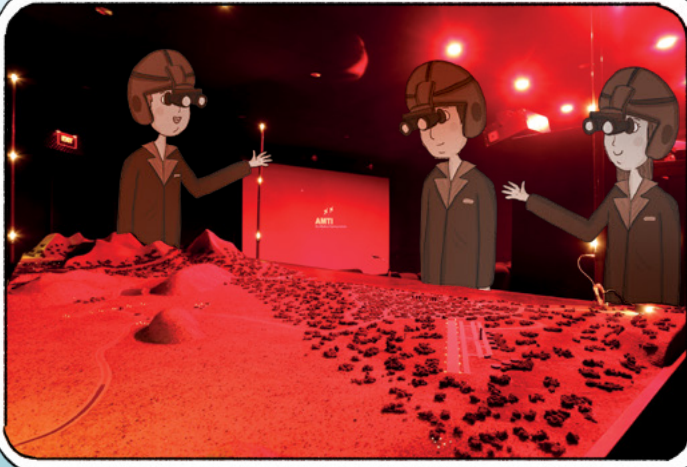




Burası da alçak basınç odası. Pilot, uçakta yükseğe çıktıkça daha düşük hava basıncıyla ve oksijen azlığıyla karşı karşıya kalır. Bu da pilotun maske takmadığı durumda; gözlerinde kararmaya, ellerinde titremeye ve bilincini kaybetmesine neden olabilir. İşte pilot, bu odada oksijen yetmezliğinde ve alçak basınçta bedeninin ne gibi tepkiler verdiğini görerek gerçek uçuş sırasında gerekli önlemleri alabilir.



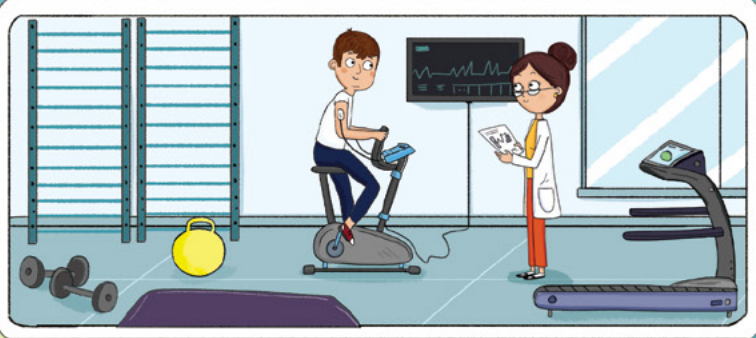
Gördüğün bu karanlık odaysa gece görüşü laboratuvarı. Odada gece uçuşlarında karşılaşılabilen görüş problemleri ve görsel yanılsamalarla ilgili eğitim verilir.



Acil durumlara karşılaşılan bir pilotun uçaktan atlaması gerekebilir. Doğru atlama yapabilmesi için işte bu atlama sandalyesi simülatöründe önceden deneyim kazanması sağlanır.



Büyükbaba, senin yolcu uçağında kaptan pilot olan bir arkadaşın vardı. Keşke bir gün onu ziyarete gitsek!



Burası da fizyolojik testlerimizin yapıldığı yer. Bir spor salonuna benziyor değil mi? Denge, esneklik, kol ve bacak kuvveti, boy, kütle gibi fizyolojik kontroller buradaki egzersiz ve ölçüm aytlarıyla yapılır. Tahmin edebileceğin gibi tüm pilotlar her zaman sağlıklı olmak zorundadır. Böylece uçuşa sürekli hazır olabilirler.





## Kokpite Hoş Geldiniz

Merhaba Mete. Bizi buraya davet etmen çok güzel oldu. Hem benim anılarım canlandı hem de Zeynep'in yepyeni şeyler öğrenmesi için bir fırsat oldu bu.

Zeynep'in pilotluk hayali varmış. O hâlde ben de size biraz sivil pilot olma sürecinden bahsedeyim.

Sivil pilot olmak için lise eğitiminden sonra pilotaj eğitimi veren üniversitelere ya da özel uçuş okullarına gidilebilir. Ayrıca bazı havayolu şirketleri de kendi sınavlarını yaparak pilotluk eğitimi veriyor.

Akademik derslerin ve uzun süren uçuş eğitimlerinin sınavlarını başarıyla tamamlayınca da kaptan pilot olmaya hak kazanılır.

Sivil pilot olmak isteyenler meteoroloji, fizik, matematik ve uçak sistemleri gibi derslerde başarılı olmalı ve İngilizce bilmelidir. Ayrıca boy, kütle ve yaş ölçütlerine uymaları ve sağlık şartlarını da sağlamaları gerekir.

Teşekkür ederim kaptan!