

880 BİN UÇAK BAKIM PERSONELİNE İHTİYAÇ VAR

Dünyadaki ekonomik durgunluklara rağmen uçak bakım personellerine ihtiyacın artış gösterdiğini dile getiren Pilot Dr. Öğr. Üyesi Tamer Saraçyakupoğlu, “Ticari ve askeri uçak bakım personeli ihtiyacı 2019 – 2038 yılları arasında 880 bin personel olarak belirleniyor” dedi.

Uçak gövde ve alt ünitelerinin bakım, onarım, yenileme ve rutin denetimler yapma gibi çeşitli görevleri yerine getiren personellere olan ihtiyacın artış gösterdiğini ifade eden Saraçyakupoğlu, “ABD menşeli bir uçak firmasının 2019 yılı projeksiyon planına göre tüm dünyada 2019-2038 yılları arasında 769 bin ha

va aracı bakım personeli ihtiyacı söz konusudur. Askeri uçak bakım personelinin de eklenmesi ile bu rakamın 880 bin personel olarak belirleniyor. Söz konusu personel ise tüm dünyada birçok onaylı ya da onaylı olmayan okul tarafından yetiştirilecek” ifadelerini kullandı.

ONAYLI OKULLARA DİKKAT!

Havacılık alanında onaylı okullardan mezun olan öğrencilerin istihdam olanaklarının daha fazla olacağını belirten İstanbul Gelişim Üniversitesi (İGÜ) Uçak Bakım ve Onarım Bölüm Başkanı Pilot Dr. Öğr. Üyesi Tamer Saraçyakupoğlu, “Bunun nedeni, onaylı okullardaki müfredat ve ders anlatım modellerinin sivil havacılık otoritesi tarafından belirlenen katı çerçevede gerçekleştirilmiş olmasıdır. Bu zorlu süreci üniversitemizin Uçak Bakım ve Onarım Bölümü başarı ile tamamlamış, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından tanınarak, onaylı okul statüsü kazanmıştır” diye konuştu.

“HAVACILIK İNGİLİZCESİ GEREKLİ”

Uçak Bakım ve Onarım Bölümü olarak öğrencilerinin sadece uçak ve uçak donanımları laboratuvarlarında tam teşekküllü mezun olmalarını sağlamanın yanı sıra, İngilizce konusundaki eksikliklerini de giderdiklerini belirten Saraçyakupoğlu, “Bu kapsamda öğrencilerimizin okulda aldıkları yoğun İngilizce derslerine ilave olarak sertifikasyon programları dâhilinde ‘Havacılık İngilizcesi’ dersi alma olanağı da sunuluyor. Böylece hem öğrencilerin İngilizceye daha hâkim olması sağlanıyor hem de daha güçlü özgeçmişlerle iş hayatına atılmalarının yolu açılıyor” ifadelerini kullandı.

“GÖREV BAŞI EĞİTİMİ GERÇEKLEŞTİYORUZ”

Öğrencilerinin istihdamlarında kolaylık sağlayacak donanımları okula kazandırmak için büyük çaba sarf ettiklerini söyleyen İGÜ Mütevelli Heyeti Başkanı Abdülkadir Gayretli, “Öğrencilerin derslerinde pratik uygulamaların yapılması amacıyla okula Cessna 340 A uçağını kazandırdık. Söz konusu uçak sayesinde, havacılıkta oldukça önemli olan

pratik yapma niteliğindeki ‘Görev Başı Eğitimi’ni de (GBT, On The Job Training-OJT) gerçekleştirmeyi mümkün kıldık” dedi.

"COVID-19'A KARŞI NEFES EGZERSİZLERİ İLE KORUNABİLİRSİNİZ"

Hatalı nefes alıp verildiğinde vücuttaki zehirli maddelerin dışarı atılamayacağına vurgu yapan Doç. Dr. Haluk Saçaklı, “Covid-19’a karşı nefes egzersizleri ile korunabilirsiniz” dedi.

Vücutta günde yaklaşık 15-20 milyar ölü hücre kalıntısı taşındığını belirten İstanbul Gelişim Üniversitesi’nden Doç. Dr. Haluk Saçaklı, “Vücudun tüm bu yüklerin üstesinden gelebilmesi için, kanın yeterli oksijeni organ ve dokulara taşıması gerekir. Dolayısıyla lenf sistemi de çok iyi çalışacak ki, bu kadar büyük hafriyatı atabilsin. Lenf sisteminin iyi çalışması için iyi bir solunuma gereksinim vardır. Kanımızın oksijenle yüklenmesi nefes alma ile gerçekleşir. Doğru ve bilinçli nefes alma kanınızın oksijenle yüklenmesini sağlar, ayrıca hem lenf sisteminin hem de kan dolaşımının düzenini sağlar” dedi.

"DOĞRU NEFES TEKNİĞİ ÖNEMLİ"

Göğüs solunumunun, karın solunumuna oranla daha yorucu olduğunu ifade eden Doç. Dr. Haluk Saçaklı, “Göğüs duvarı esneklik sınırına yaklaştıkça gösterdiği direnç artar ve solunum kasları yorgunluğu daha erken alır. Diyafram nefesi ile ise akciğerlerin savunma sistemi güçlenir. Bunun için doğru nefes alıp verme tekniğinin bilinmesi önemlidir” diye konuştu.

Doğru nefes alıp verme tekniğini hakkında bilgi veren Saçaklı şöyle dedi:

“Nefesi mümkün olduğunca burundan alıp verin. Burundan nefes almak; daha derin, daha dolu ve kontrol edilebilir solunuma olanak verir. Ağızdan nefes almak; şiddeti yüksek egzersizlerde oksijen azlığının söz konusu olduğu durumlarda alınan oksijeni artırmak için kullanılır. Burun, yabancı maddeleri filtre eden karmaşık ve son derece işlevsel bir organdır. Nefes burun deliklerinden girerken nemlenir ve beden ısısına uygun hale gelir.”

"NEFESİN İLK DOLACAĞI YER KARIN BOŞLUĞUDUR"

Çoğu insanın nefesi sadece göğüs kefesi ile soluk borusu arasına sıkıştırdığını ifade eden Saçaklı, “Oysa bu hatalı nefes alıp vermedir. Nefesin yolunu uzatılmalı. Öncelikle nefesin ilk dolacağı yer karın boşluğudur. Karnınızı burundan alacağınız derin bir nefes vasıtasıyla hava ile şişirin. Soluduğunuz havayı diyafram kasını da devreye sokarak göğse, oradan da soluk borusuna kadar gönderin. Havayı soluk borusunda hissedin onun lezzetini alın, 2 saniye tuttuktan sonra, burun yolları açıksa yine burundan nefesi

yavaşça vermeye başlayın. Önce omuzlar aşağıya iniyor, sonra göğüs kafesi içe çekiliyor, en sonunda karnınızı iyice içeri çekerek tüm havayı boşaltın” dedi.

Z KUŞAĞININ YÜZDE 47’Sİ YALNIZ VE DIŞLANMIŞ HİSSEDİYOR

Amerika’da bir özel sağlık şirketinin 18 yaş üstü 20 bin kişiyle online görüşmeler halinde yaptığı araştırmaya göre, Z kuşağının yüzde 47’si kendisini yalnız veya dışlanmış, yüzde 27’si ise diğer insanlar tarafından anlaşılmadıklarını hissediyor. Psikiyatrist Dr. Onur Okan Demirci, “Gelecek endişesini yoğun şekilde yaşıyorlar. Diğer kuşaklara kıyasla stres seviyeleri de daha yüksek” dedi.

Amerika’da bir özel sağlık şirketi, Z kuşağı gençlerinin ruh sağlığı ve yalnızlığı üzerine bir araştırma gerçekleştirdi. 18 yaş üstü 20 bin kişiyle online yapılan araştırmaya göre, Z kuşağı kendini en yalnız kuşak olarak görüyor. Katılımcıların, yüzde 47’si kendisini yalnız veya dışlanmış, yüzde 27’si ise diğer insanlar tarafından anlaşılmadıklarını hissediyor. Yüzde 43’ü de ilişkileri anlamsız bulunduğunu ve kendilerini diğer insanlardan izole ettikleri ifade etti.

Z kuşağı gençler, çevrelerinde şiddet, istismar, politik tartışmalar, ekonomik dengesizlikler, vergi gibi konu içeriklerinin olduğu haberlere maruz kaldıkları için gelecek endişesini yoğun yaşadıklarını ve diğer kuşaklara kıyasla stres seviyelerinin daha yüksek olduğunu aktardı.

YÜZDE 45’İ AKIL SAĞLIĞININ YERİNDE OLDUĞUNU SÖYLEDİ

Gençlerin yüzde 45’i kendisini ‘akıl sağlığı yerinde’ olarak tanımlıyor. Yüzde 91’i geçtiğimiz bir yıl içerisinde kendisinde oluşan strese veya akıl sağlığına bağlı en az bir kez fiziksel veya duygusal rahatsızlık yaşadığını dile getiriyor. Fakat Z kuşağındaki kişiler, akıl sağlığı ile ilgili sorun yaşadığında diğer kuşaklara oranla çok daha fazla yardım talebinde bulunabilme rahatlığına sahip.

“SOSYAL MEDYA TEK BAŞINA ETKİLİ DEĞİL”

Araştırmanın sonuçlarını değerlendiren İstanbul Gelişim Üniversitesi’nden Psikiyatrist Dr. Onur Okan Demirci, “Z kuşağının yalnızlaşmasında sosyal medya kullanımının tek başına etkisi yok. Yoğun sosyal medya kullananlar ile hiç kullanmayanlar arasında yalnızlaşma açısından belirgin bir fark olmadığı görülüyor. Ülkeler arasında yaşanan gerilimler, şiddet, politik tartışmalar teknoloji sayesinde geniş kitlelere hızlıca ulaşıyor. Z kuşağı bu durumdan en fazla etkilenen kuşak haline geliyor” ifadelerini kullandı.

“EBEVEYNLER ÇOCUKLARI İLE YETERİNCE BAĞ KURAMIYOR”

Z kuşağının yaşadığı gelecek endişesinin sürekli bir depresyon ve kaygı hali ile mücadeleye sebep olduğuna değinen Dr. Demirci, “Z kuşağının ebeveynleri yoğun bir

çalışma temposuna sahip olduklarından çocukları ile yeterince bağ kuramıyor. Bağlanma ihtiyacı hisseden çocuk bu ihtiyacını sosyal medya ile giderme yoluna gidiyor. Sosyal medya bu nedenle Z kuşağında bir ‘bağlanabilirlik aracı’ haline geliyor” diye konuştu.

YAŞLILIK DÖNEMİNDE SÜRÜŞ YETENEKLERİ NEDEN DEĞİŞİYOR?

Yaşlılıkla birlikte gelen normal değişimlerin yanı sıra ilaç kullanımının, çoklu kronik hastalıkların ve özgüven kaybının sürüş yeteneklerini değiştirdiğine dikkat çeken Gerontolog F. Sıla Ayan, “Yaşlıların şerit değiştirirken, trafiğe girerken, fren- gaz dengesinde, takip mesafesinde ve dikkat düzeyinde problem yaşayabildiği biliniyor. Bu değişikliklerin yaşlıların sürüş yeteneklerini değerlendirmede hayati önem arz ediyor” dedi.

“YAŞLI DOSTU ULAŞIM İMKÂNLARIMIZIN GELİŞTİRİLMESİ GEREKİYOR”

Yaşlıların düşük kilometrelerde ve sadece sağlıkla ilgili acil durumlarda araç kullanan acemi şoförler olarak algılandığını belirten İstanbul Gelişim Üniversitesi’nden Gerontolog Öğr. Gör. F. Sıla Ayan, “Bununla birlikte herhangi bir kaza durumunda daha kırılğan ve daha kolay yaralanabilir konumdalar. Uygun araç kullanma yeteneği kaybedildikten sonra ABD verilerine göre erkekler 6 kadınlar 10 yıl daha yaşadıkları düşünüldüğünde ya trafik kurallarımızın, ya ürettiğimiz araçların ya da yaşlı dostu ulaşım imkânlarımızın geliştirilmesi gerektiğini görüyoruz” dedi.

“YÜZDE 64 ORANINDA KAVŞAK OLMAYAN YERLERDE ÖLÜMCÜL KAZALAR GÖRÜLÜYOR”

Sürücülüğün bırakıldığı dönemden sonra yaşlılarda izolasyon görüldüğünü ve bu duruma bağlı patolojiler geliştiğini ifade eden Gerontolog F. Sıla Ayan şunları söyledi; “Araç kullanamayan yaşlılar en çok yürüme yolunu tercih ediyor. Buna karşın yürüme yoluyla ulaşımı gerçekleştiren bireylerde yüzde 64 oranında kavşak olmayan yerlerde ölümcül kazalar görülüyor. Bisiklet kullanımında genç yaşlarda gelişmeyen alışkanlıkların ve buna uygun dizayn edilmeyen toplumların yaşlılıkta değişmesini beklemek gerçekçi değil”

“DEMANS HASTASI YAŞLILARIN ÇOĞU ARAÇ KULLANIRKEN KAYBOLUYOR”

Özel ulaşım kartlarının ve yerel uygulamaların yeterli olmadığını ifade eden Ayan, “Yaşlılara yönelik yaygınlaştırılmış farklı hizmet modellerini organize edememek onları sorunlarını bireysel çapta çözmeye itiyor. ABD verilerine göre Demans hastaları tanı aldıktan 3 – 4 yıl sonrasına dek araç kullanımına devam ediyor ve bu kitlede kaza riski sağlıklı yaşlılara göre iki kat fazla. Demans hastası yaşlıların çoğu araç kullanırken kayboluyor ve bu durum genellikle ölümcül kazalarla sonuçlanıyor” diye konuştu.

Yaşlıların sürüş yeteneklerinin değerlendirilmesi hakkında konuşan Ayan, “Bu konuyla ilgili ülkemizde herhangi özgün bir düzenleme olmamakla birlikte ABD ve Avrupa’nın birçok ülkesinde kullanılan resmi sürüş değerlendirmeleri genellikle 45 – 60 dakika sürer ve kişilere trafiğe kapalı ve açık ortamlarda yapılan sürüş testlerinin sonucunda 5 tür tavsiye verilir:

1. Kısıtlama olmaksızın araç kullanımı
2. Bazı kısıtlamalarla (gece-gündüz, hız, süre vs) araç kullanımı
3. İlerleyici hastalık varlığında düzenli kontrollerle araç kullanımı
4. Araç kullanmayı bırakmak
5. Alternatif seyahat yardımları almak

Ülkemizde de bu metotlardan yola çıkarak ulusal bir sistem geliştirilebilir” dedi.