



Dr. Mustafa ATAÇ ile CAN'CA Söyleşi... "Türkiye'de Hava Ambulans Hizmetlerinin Başlangıcı ve Gelişimi"

Can EREL
Uçak Mühendisi
can.ereel@canerel.com.tr

Dördüncü on yılına giren meslek hayatımın askeri havacılık sonrası ilk döneminde bu konu ile ilgili olarak hava araçlarının kısa sürede ambulans hizmeti verecek hale de dönüştüren, yoğun bakım ve hatta uçuşta medikal operasyon olanağı sağlayan hasta taşıma kiti / araçlarının öğreticiliği de dahil ticareti ile uğraşmışım.



Bu yıl, Montreal, Kanada'da yerleşik Dünya Havacı kadınlar Enstitüsü tarafından, ambulans hava aracında kadın sağlıkçıların 85 yılını kutlamak amacı ile Dünya Havacı Kadınlar Haftası teması "Dünyayı İyileştiren Kanatlı Kadınlar" seçilmişti. (The theme was "Women with wings healing the world" to celebrate 85 years of female flight paramedics.)

...bu temanın aklıma getirdiği,

- Havaaracında sağlık ekibinde görev alan İlk Türk kadın doktoru,
- Havaaracında sağlık ekibinde görev alan İlk Türk kadın hemşire,
- İlk Türk kadın sabit kanatlı hava ambulansı (EMS) pilotu,
- İlk Türk kadın döner kanatlı hava ambulansı (HEMS) pilotu,

konularında bilgisini almak için, daha sonraki meslek yıllarımda bana ilgili şirketini yönetme önerisini de yaparak beni onurlandırmış, sonrasında bu faaliyet alanından ayrılmış bir büyüğüme bu detayları sormak istemişim. Yurtdışındaydı, uzun süre ulaşamadım.

Ardından COVID-19 salgını ve bu salgınla mücadele dönemi başladı. Artık, havacılığın sağlık ile kesişim alanlarından biri, belki de en önemlisi olarak hava aracı ile yapılan ambulans hizmetlerinin Türkiye'de başlangıcını, sabit kanatlı hava araçları (EMS) ve döner kanatlı hava araçları (HEMS) ilgili ambulans uçuşlarının dönüm noktalarını, taşınan hasta, uçuş ve sağlık personeli ile ilgili dikkat çeken husuları ve tüm sürecin gelişimini ele alan bir "CAN'CA Söyleşi" serisinin ilk aşamasını da yapmanın zamanı gelmişti; Dr. Mustafa Şevki ATAÇ beye ulaştım ve ayrıntılı kaynaklara uzak da olsa bu konudaki samimi önerime her zamanki dost ve yapıcı yaklaşımı ile cevap verince, #EvdeKal'alarak ve teknolojinin sunduğu nimetlerden yararlanarak bu konudaki en ayrıntılı kaynağın oluşması da mümkün oldu... Bu değerli söyleşinin bir bölümünü de Aviaiton Turkey dergisinin saygıdeğer okuyucuları ile paylaşmak istedim.



Can EREL (CE): Dr. Mustafa ATAÇ kimdir; çocukluk ve gençliği nerede ve nasıl geçti?.

Dr. Mustafa ATAÇ (Dr.MA): Türk Silahlı Kuvvetleri mensubu bir baba ve ev hanımı bir annenin, dört çocuğundan ilki olarak 24 Nisan 1947 de Ankara'da dünyaya gözlerimi açtım.

Babamın şark hizmeti nedeni ile 10 yaşıma kadar anneannem ve dedemin yanında büyüdüm. İlk, orta ve liseyi TED Ankara Koleji'nde ve tıp öğrenimimi de Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesi'nde tamamladım.

CE: Dr. MA sağlık alanına nasıl yöneldi, tıp hekimi olarak neler yaptı?

Dr.MA: Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesi mezuniyetimden sonra Hollanda'ya gittim. Türk işçilerinin yoğun olduğu Hollanda'nın doğusunda pratisyen hekim olarak çalıştım. Altı ay içerisinde sekiz değişik bölgede de Türk ve diğer yabancı hastalara baktığım muayenehane istasyonları kuruldu.

Çok sevdiğim iki sınıf arkadaşımın Hollandaya gelmesini ve Türk Hastalara elimizden gelen en iyi sağlık hizmeti vermesini sağlamaya çalıştık.

Bu arada, Hollanda Sağlık Bakanlığı tarihinde ilk kez bir yabancı doktora muayenehane açma yetkisi bu şekilde alınmış oldu.

Bu çalışma sırasında benim en çok dikkatimi çeken konu, Hollanda'lı yetkililerin yapılan çalışma ile yakından ilgilenmeleri ve yabancılar ile ilgili ve özellikle sağlık ve sosyal konularda bizlerden fikir almak istemeleri oldu.

Bilim ve teknolojiye vermiş olduğu önem ve bunu mükemmel bir eğitim sistemine yönlendirmesi ile küçük Hollanda, bugün dünyanın büyük ülkelerinden bir tanesi haline geldi. Amacım, Hollanda'nın en ileri olduğu bir tıp ana bilim dalında ihtisas yaptıktan sonra Türkiye'ye dönmek ve böyle pahalı bir tıp eğitimi almama olanak sağlayan ülkeme hizmet edebilmektir. Bu imkan, Rotterdam'daki dünyaca ünlü Erasmus Üniversitesi Tıp Fakültesi'nde Nöroşirürji Ana Bilim Dalı'nda asistan olarak kabul edilmem ile doğdu.

Büyük bir arzu ve istek ile çalıştığım ve çok büyük yakınlık gördüğüm Hollanda'dan ihtisasımın bitiminde ayrıldım; eşim ve iki çocuğum ile Türkiye'ye döndük.

Ege Üniversitesi Tıp Fakültesi'nde iki yıla yakın bir süre çalıştıktan sonra, İzmir Devlet Hastanesi'nde Şef Muavini olarak göreve başladım ve önce İzmir'de Konak semtinde, Kırım Savaşları sırasında İngiliz Kraliçesinin verdiği parayı doğru bir yatırım ile hastane yapımında kullanan Vali'ye minnet duyguları ile göreve başladım.



İzmir Devlet Hastanesi'nin o dönemdeki kadrosunu, inanılmaz büyük bir özveri ile çalışmasını ve gece gündüz çalışmamıza karşın kimsenin yakınmamasını unutamam.

Hollanda'da ihtisasım süresinde kafasına kurşun sıkılmış sadece bir hasta görmüş olmama rağmen 12 Eylül öncesi dönemde çok fazla sayıda kafada ve omurgada kurşun yaralanmalarına müdahale etmek zorunda kaldım. O dönemde Ege Üniversitesi ve yeni kurulmuş olan ve imkanları kısıtlı Dokuz Eylül Üniversitesi, "siyasi" gerekçesi ile kurşun yaralanması olan hastaları Devlet Hastanesi'ne sevk ediyordu. Asistan kısıntısı nedenini, genel cerrahi, ortopedi ve göz kliniklerinden üçer ay rotasyon ile temin ettiğim asistanlar ile çalışıyor, çoğu günler evime dahi gidemiyordum. 12 Eylül sürecini yaşamayanlar bilemez!

Beni en çok düşündüren konulardan bir tanesi, yol ve iş kazalarından sonra, çok kolay müdahalelerle hayata döndürülecek hastaların, hasta nakil sistemindeki (ambulans) eksiklikler nedeni ile yaşamlarını yitirmekte olmalarıydı. İkinci konu da, imkanların kısıtlı olduğu hastanelerden, ileri sağlık hizmetlerinin verildiği hastanelere nakiller de hemen hemen yok denilecek düzeyde idi!

Sağlık Müdürlüğü elindeki ambulanslar son derece yetersiz olup, bunlarda hasta dışında yük ve malzeme taşımada kullanılıyordu! Hasta nakil sorunu mutlaka çözümlenmeliydi!

Ama nasıl?

1980'li yılların ortalarında Türkiye turizm konusunda inanılmaz bir aşama kaydetti. Kısa sürede mükemmel tesisler yapıldı ve yetenekli Türk Halkı turizmi tanıdı ve sevdi. Ancak hızla gelişen turizm bölgelerinde sağlık hizmetleri çok geride kaldı! Devletin bu konuda yapabileceği birşey yoktu. Mevsim ağırlıklı çalışan bu bölgelerdeki hekimler ve işletmeciler önce kendi polikliniklerini, sonrada hastanelerini kurdular. Ancak imkanlar çok sınırlı idi!

Yurt dışında kurulan hava ambulans şirketlerinin çoğu, Türkiye gibi ülkelerde sağlık hizmetlerinin turistik bölgelerde kısıtlı olarak verilmesini fırsat bildi ve hızla geliştirdiler. Neden biz bu gibi olaylarda sadece seyirci kalıyor, birşey yapamıyorduk?

1986 yılında, tamamen tesadüfler sonucu bir yerde kurmak zorunda kaldığım Marm Assistance ile Türkiye'nin değişik yörelerindeki yabancı hastaların, doğru sağlık kurumlarına kabul edilmesini, doğru tedaviyi doğru zamanda ve doğru hekimlerden doğru fiyata almasını sağlamaya başladık ve bu iş çok kısa sürede çok büyüdü!

O dönemde sağlık hizmetleri Türkiye'de Ankara, İstanbul, İzmir ve Adana'da, diğer bölgelerden çok daha ileri düzeyde idi. Bölgesel hastanelerde ileri tedavisi yapılamayan hastaların, hava ambulansları ile Türkiye'den kendi ülkelerine götürülmelerini üzüntü ile sadece izleyebiliyordum. "Türk Sağlık Hizmetleri"nin dünyaya tanıtımı, Türkiye'nin prestiji ve sağlığını düşünen yabancıların da Türkiye'ye çekilmesi iyi bir hasta nakil sistemi ile çözümlenebilecekti!

Mutlaka birşeyler yapmalıydı!.

CE: Dr. MA hava ambulans hizmetlerine nasıl yöneldi?

... daha da açık yazmak gerekir ise, Türk sivil havacılığında 29.09.1989 gün ve 49 numaralı işletme ruhsatlı MARM Sağlık Eğitim Turizm Hizmetleri Ticaret A.Ş.'nin 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu kapsamında Türkiye'nin ilk hava ambulans hizmetini veren şirket olması sürecini öğrenebilir miyim?

Dr.MA: *Türkiye gerçekten muhteşem bir ülke! Aynı zamanda büyük ve bu nedenle özellikle hasta naklinde kara ulaşımına uygun olmayan bir ülke. Bir hastanın Alanya'dan yada Ürgüp'ten Ankara'ya, Denizli yada Uşak'tan İzmir'e kara ambulans ile nakli çok riskli bir ulaşım olacaktı. Türkiye'de hava ambulans sisteminin kurulması ve bunun da Avrupa'daki en iyi örneklerden esinlenerek ve aynı kalitede verilmesi mutlaka hedeflenmeliydi!*

Wings Havacılık isimli hava ambulans şirketi, Avusturya'da tamamen yoğun bakım donanımlı bir Beechcraft KingAir 200 uçağı ve Innsbruck Üniversitesi yoğun bakım doktor ve



hemşireleri ile donanımlı olarak kurulmuş ancak Swarovski'nin yan kuruluşu olan Tyrolian Hava Ambulans şirketi tarafından faaliyeti engellenmişti!

Marm Assistance ise, Türkiye genelinde yabancılara verdiği mükemmel hizmet nedeni ile kısa sürede yurt dışında tanınmış ve kabul görmüştü. Wings Havacılık sahipleri, o dönemde merkezimiz olan İzmir'e geldi ve bu uçağı Türk tesciline geçirerek Türkiye'de çalıştırıp çalıştıramayacağımızı sordular.

Hani derler ya, gökte aradığımı, yerde bulmuştum!

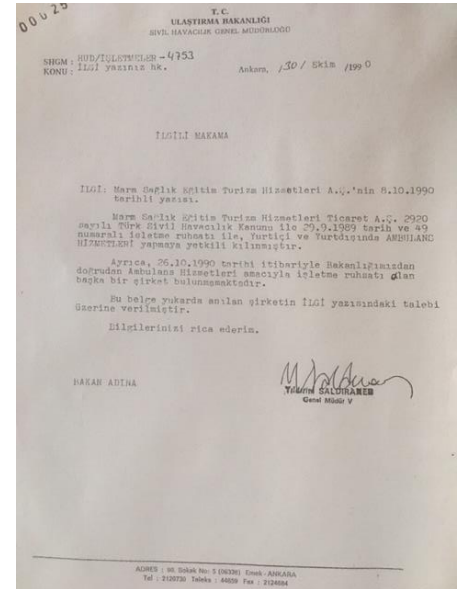
Wings Havacılık sahiplerine, tıbbi havacılık fizyolojisini hiç bilmediğimi, uçuş hekimliğinin Türkiye'de sadece Hava Kuvvetleri bünyesinde olduğunu, hayatımda küçük uçağı binmediğim gibi hiçbir deneyimim olmadığını da söyledim. Kendileri tüm bu sorunları çözeceklerini söyleyip bana yılda kaç hasta taşıma garantisi verebileceğimizi sordular. Ben de baş parmağımla işaret parmağımla birleştirerek "sıfır" işareti ile cevap verdim!, içimden de "ayağına gelmiş bir fırsatı tepmek için ne gerekiyorsa yaptın, Mustafa" diyerek... Ancak, her zaman olduğu gibi, dürüstlük kazandı ve anlaştık!

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ismini ilk kez o zaman duydum!

SHGM yönetimi unutamayacağım bir anlayışla destek verdiler ve Türk tescili ile TC-FBZ, Türkiye Cumhuriyeti tarihinde ilk kez tamamen yoğun bakım donanımlı ve hasta taşıma dışında başkan bir iş yapmayan uçak olarak (49 numaralı işletme ruhsatına sahip Marm Sağlık Eğitim Turizm Hizmetleri Ticaret A.Ş. bünyesinde) 29 Eylül 1989 günü hizmete girdi! (**Obtaining AOC from the Turkish Ministry of Health -1989**)

O dönemdeki SHGM çalışanlarını her zaman büyük bir minnet ile anarım.

Bu işletme ile sadece Türkiye'den yurtdışına değil, Yunanistan, İtalya, Balkanlardan yabancı hastaları da kendi ülkelerine taşıdığı gibi, Ege'de imkanların sınırlı olduğu Yunan adaları hastanelerinden İzmir'e çok hasta taşıdı!



Bu arada, işletmenin üçüncü haftasından sonra Türk medikal ekip çok iyi bir eğitim almış ve Avusturya'lı sağlık personeli ükelerine dönmüştü. İki ay sonra ilk Türk pilotumuz Yavuz kaptan, üçüncü ayda da Tayyar kaptan gelince, göklerdeki ambulans uçak gerçekten "Türk" olmuştu. Dr. Ediz Ural, ikiz doktorlar Dr. Yavuz ve Dr. Selim Bilgin mükemmel birer uçuş hekimleri olmuşlardı.

Bu dönemde Avrupa'da yoğun bakım donanımlı ve "sadece ambulans olan - dedicated" hava aracına sahip ambulans işletmeleri sadece beş ülkede vardı!

Toplam 139 uçuş gerçekleştirildiği 1989 yılında Wings Havacılık beklentilerinden çok fazlasını buldu.

Türk insanı, biraz destek görünce neler yapamazdı ki!

1990 başında, mekanik ventilasyondaki ağır kafa travması, pnömotoraks ve kol kırığı olan, bilinci kapalı bir Hollanda'lı hastayı, Amsterdam'a ekipten bir genç doktor ile beraber götürdük! Uçuşta kötü bir kafa rüzgarı aldık ve 7 saat 10 dakika uçuştan sonra Schippol'a inebildik. Yoğun ve stresli çalışmadan dolayı ter içinde kalmıştım. Dönüşte Innsbruck'ta, KA 200



uçağın kesinlikle uzak uçuşlarda kullanılamayacağını ve uzak mesafe isteniliyorsa mutlaka hızlı ve menzili de fazla olan bir uçak alınmasını önerdim.



Bu önerimden altı hafta sonra TC-EME, Lear 35 yoğun bakım donanımlı uçak yine SHGM tüm çalışanlarının desteği ile devreye girdi!

Hiç unutmam, bu uçağın ilk uçuşu da Denver, Colorado, ABD oldu; tamamen Türk ekip ile...

O dönemde gerçekten inanılmaz başarılı işler yaptık! Bunların arasında, Türkiye'de imkanların sınırlı olduğu hastanelerden ileri tedavi imkanları olan hastanelere de taşıdığımız hastaları belirtmeden geçemeyeceğim!

CE: Marm Havacılık işletmesini başlayan hava ambulans hizmeti süreci Redstar Havacılık (Redstar Aviation Inc.) haline nasıl dönüştü, bu süreçte yaşananlardan paylaşmak istedikleriniz neler?

Dr.MA: İlk körfez savaşının başlamasından bir süre sonra, havacılıkta Türkiye'ye son derece haksız ve yanlış bir karar uygulandı! Türk hava sahası "savaş bölgesi" ilan edildi ve tüm Türk uçaklarına "savaş riski sigortası" mecburiyeti getirildi! Bunun anlamı, en kısa mesafede dahi uçsanız, beş bin ABD doları olan savaş sigortası ödeyecektiniz. Bu sigortaları da sadece yurt dışındaki global şirketler yapabiliyordu...

Özetle Türkiye'deki havacılık işletmeleri resmen soyuluyordu; o dönemde birçok havacılık şirketimiz malesef battı!

Savaş sigorta primini hasta yakınlarına yada sigorta şirketlerine anlatmak çok zordu. Turizm durmuş ve ne kadar süreceği, ne olacağı belli olmayan bir savaşın Türkiye'ye vermiş olduğu zararlar ile başa çıkmaya çalışıyorduk!

Sonunda, malesef bu mükemmel hizmeti, ABD'nin bölgemizde yaşatmış olduğu bir savaş nedeni ile iki ay daha dayandıktan sonra sonlandırmak zorunda kaldık!

Aylar sonra, Aeroflot Türkiye Müdürü olduğunu belirterek beni sorup asistanım ile konuşan Konstantin Mirechnichenko'nun, bizimle bir hava ambulans şirketi kurmak istediğini, 1991 yılının sonlarına doğru "yanlış bir şey duymuyorum, galiba..." diye düşünerek dinledikten sonra "Peki, Marm Assistance şirketi ile kim ortak olacak?" diye sorduğumda "Aeroflot" cevabı ile hayretim bir kat daha arttı! İyi de, bizim etimiz budumuz işte gördüğün kadar



dedim ve bir an için "Konstantin'i daha büyük başka işletmelere yönlendirsem mi?" diye düşündüm...

Sonra kolları sıvadık ve Hazine Müsteşarlığı, DPT Yabancı Sermaye Başkanlığına baş vuruda bulduk; yöneticiler büyük bir ilgi ile bizi dinlediler ve yol gösterici oldular. Bakın, devlet, sadece destek olur ve yol gösterirse neler yapılabilir!

Neredeyse bir yıl süren, büyük bir sosyal, kültürel ve ekonomik yorum farkları nedeni ile yoğun bir Rostov - İzmir trafiği yaşadık, sonra, Aeroflot şirketi dört adet Mi-2 helikopterini aynı sermaye olarak koymayı kabul etti. Tüm belgelerin hazırlanması, şirket ana sözleşmesinin Türkçe ve Rusça hazırlanarak her iki ülkede tasdik edilmesi ve Hazine Müsteşarlığı'nın koymuş olduğu kuralların harfiyen yerine getirilmesi için çok yoğun bir çalışma döneminden geçtik!

...bu arada, Ruslarla iş yapabilmek için herhalde yarım ton kadar Votka içmiş olduğumu düşünüyorum!

SHGM'de kardolar değişmiş ancak düzgün iş yapana destek olmak düşüncesi değişmemişti! Sonunda 1992 yılında, Redstar Havacılık işletmesi kuruldu.



Tüm işlemler hızla tamamlandı ve TC-EGE, TC-TIP, TC-MED ve TC-BBJ helikopterleri, tüm avyonikleri Bendix King Silver Crown, iç donanımı da yoğun bakım düzeninde olmak üzere çalışmaya başladı.

İlk yıllarda Rus pilot ve teknisyenler yanında kule ile iletişimde zorluk çıkmaması için Türk navigation pilotları ile çalıştık. Daha sonra sınav vererek Türk lisansı alan Rus ve Bulgar pilotlar, çok iyi Türkçe öğrendikleri için tek pilot olarak uçmaya başladı. Bu arada Bulgar pilotlarımızdan Kaptan Dimitr Laskin, Kaptan Julian Bogoev ve Kaptan Sasho Mazaev'i uzun hizmetleri ve katkılarından dolayı sevgi ve saygı ile anırım.

Navigasyon döneminde, Redstar Havacılık işletmesine büyük katkı sağlayan, yabancı pilotların uyumu için emek veren Kaptan İbrahim Orazlı ve Kaptan Şaban Mollaoğluna teşekkürü borç bilirim.

Redstar Havacılık işletmesinde Türk Pilotlarının üstün meziyet ve yeteneklerini gördüğüm, mükemmel çalışma arkadaşlarım Kaptan Nihat Yılmaz ve Kaptan Ali İbanoğlunun ise çok ayrı yeri ve imzaları vardır, verilen mükemmel hizmetlerde.



O zamanlarda, Redstar Havacılık işletmesi faaliyetlerdeki uçuş hekimi ihtiyacı Marm Assistance doktorları tarafından karşılanmaktaydı. Özel ambulans işletme yetkisi (Obtaining Private Ambulance Operating License - 1994) alınması sonrası, "Türkiye'nin İlk Kadın Uçuş Hemşiresi" sevgili Reyhan Buruncuk Redstar Havacılık işletmesinde en uzun, en meşakkatli görevlerin üstesinden gelen çok farklı bir insan olmuş ve anılarımızda yaşamaktadır!



Redstar Havacılık tarafından yapılan bazı hizmetlerden bir kaçını da anmak uygun olur.

İkinci Körfez Savaşı sırasında, Redstar Havacılık, Irak'tan, tahliye edilen ABD vatandaşlarını önce Türkiye'ye alıp tedavileri sonrası veya İstanbul'da, "wing to wing" operasyon ile, ABD'den gelen uçaklarla ülkelerine dönmelerini de sağlamıştır.



Bu nedenle, Jetstream 32EP ambulans uçığımızda uzunca bir dönem iki ABD'li pilot ile çalışılmıştır.



Bu uçuşlarda, hiçbir zaman askeri personel taşınmasa da, karelerde görülen bir CNBC televizyon muhabiri gibi, sivil Amerikalıların tahliyesi ABD askeri personeli kontrol ve denetiminde yapılmıştır.

Bir başka ilginç faaliyetimiz de, İstanbul'da 7 yıl süre ile yapılan Formula 1 yarışları ile ilgili hizmetlerimizdir.



Formula 1 yarışlarında helikopterle hava ambulansı hizmeti Redstar Havacılık tarafından gerçekleştirildi; ayrıca bazı VIP konukların yarış alanına ulaşımı hizmetleri de gerçekleştirilmiştir.

Ayrıca, Redstar Havacılık bünyesinde, helikopterle hava ambulansı hizmetleri ile ilgili tüm EASA ve HAI kuralları ile ilgili tatbikatlar iki haftada bir, eğer yoğun çalışma varsa ayda bir, mutlaka yapılır.



Bir pandemide, uygun şart ve usullerde helikopterle alınan bir hastanın uzak mesafeye uçak ile götürülmesi gibi hasta taşıma seneryoları da icra edilerek sürekli hazırlıklı bulunulmaya çalışılırdı.

CE: RedStar Havacılık markası ile yapılan hava ambulans hizmetlerini, özellikle 1999 Deprem sürecindeki işlevlerinden bahisle anlatırmısınız?

Dr.MA: *Türkiyede imkanların sınırlı olduğu hastanelerden, Ankara, İstanbul ve İzmir de bulunan gelişmiş sağlık merkezlerine hasta taşıma işi çok başarılı olarak ilerledi. Bu faaliyetteki sorun yaz aylarını da içeren altı aylık sürede dört helikopter yetmezken kış aylarında bir helikopterin bile fazla gelmesiydi... Adeta yaz aylarında çalışıp biriktiriyor, kış aylarında geçiniyorduk! Bu arada, Avrupanın önde helikopter ambulans hizmeti (HEMS) işletmecilerinden, örneğin SAMU, DRF ve NL'den uçuş hekimlerini belirli sürelerde sadece konaklama ve işlerini karşılayarak davet ediyor ve Marm Assistance sağlık kadrosunun da sürekli eğitim almasını sağlıyorduk.*

Kurulduğu günden itibaren, Redstar Havacılık işletmesi, doğal afetlerde devletten hiçbir beklenti içine girmeden görev almış ve belirli bir misyon benimseyerek çalışmıştır!

Marmara Bölgesindeki 1999 depreminde de, üç helikopter ve iki kara ambulansı ve tamamen Marm Assistance işletmesinden sağladığımız doktorlar ile çalışarak "crush syndrome" denilen, vücut dokuları kısmen veya tamamen ezilmiş veya baskıya maruz kalmış hastaları sağlık çadırlarından ve mahalli hastanelerden alarak önce İstanbul sonra Ankara ve sonra da Bursa şehirlerindeki yoğun bakım ünitelerine taşıdık.

Bu hastalar, genelde göçük altından çıkarılan, ancak belirli uzuvları ezilmiş olduğu için ilk saatlerde belirti vermeyen ancak daha sonra solunum, dolaşım yetersizliğinden kaybedilen hastalardır!





Yolların depremde görmüş olduğu zarar ve trafiğin çok zor işlemesi nedeni ile kara ambulanslarını İzmir'e geri gönderdik ve görevleri hava ambulansları ile yapmaya devam ettik. Bu şekilde 108 hastayı kurtardık! Bu, Van ve Elazığ depremlerine kaybedilen ve sebebi bilinmeyen hastaların sayısı dikkate alındığında çok büyük bir başarıdır.

Redstar Havacılık işletmesi bu görevleri yerine getirirken, neredeyse tükenme ("burn out" olma) tehlikesi ile karşı karşıya kalan Türk sağlık personeline, DRF, SAMU ve Hollanda'lı hekimler ile destek de sağladı! Bu çok uluslu sağlık ekibi inanılmaz bir dayanışma örneği sergilediler. Sonuçta, aralarında WHO, INSARAG, UNDP de bulunan ve toplamda 11 ülkenin desteği alınarak, 2000 yılında düzenlenen "Dünya Helikopter Birliği (HAI) Kongresi" sırasında "Igor Sikorsky Yardımseverlik (Humanitarian) Ödülü" (Igor I. Sikorsky Award for Humanitarian Service) Redstar Havacılık işletmesine verildi! 1948 yılından bu yada verilen bu ödülü ilk kez bir Türk helikopter ambulans hizmeti (HEMS) işletmesi olan Redstar Havacılık almış oldu!



Ama eksik vardı!

Özveri ile çalışan ancak sivil - asker uyumunun tam sağlanmadığı, buna rağmen Redstar Havacılık işletmesine yakıt ikmal, konaklama gibi desteklerini esirgemeyen, Kara Havacılık Komutanlığı için de aynı ödülün verilmesini rica ettim. Sivil havacılık işletmesi Redstar Havacılık faaliyetlerinin o şartlarda askerî havacılık kurumu ile birlikte çalışarak başarılabilmesini, bu nedenle aynı gerekçe ile bir ödülün de Kara Havacılık Komutanlığı'na verilmesini, o dönem HAI Başkanı olan Matt Zuccharo'dan rica ettim. Ricam kırılmadı ve Kara Havacılık Komutanlığı adına aldığım ödülü de Ankara'da kendilerine bizzat teslim ettim. Genelde "Igor Sikorsky Yardımseverlik (Humanitarian) Ödülü" Askeri kuruluşlara verilmez! Bu ayrıcalık ilk ve son kez olarak yapıldı!

Redstar Havacılık işletmesinin 2003 yılında ISO 9001:2000 Kalite Yönetim Sistemine (Quality Management System) de sahip olduğunu belirtmeliyim.

CE: 1999 Depremi sürecinde Redstar Havacılık markası ile gerçekleştirilen hava ambulans hizmetleri ile ilgili aklınıza gelen en ilginç anektodu paylaşır mısınız?

Dr.MA: İnanılmaz anılarımız var. Redstar Havacılık olarak sadece 1999 yılı depremlerinde değil, Adana depreminde, Afyon-Dinar depreminde, Milas depreminde de çalıştık.

Anlatabileceğim onlarca anektod var; ancak ilginç bir tanesini paylaşayım:

Bir kadın ve erkeği "crush syndrome" ile İstanbul Alman Hastanesine taşımıştı; bir çocuğu Ankara Başkent Üniversite Hastanesine, bir başka çocuğu da Bursa Uludağ Üniversitesi Hastanesine...

Bütün hastaların kimlikleri ve bilgiler 7/24 hizmet veren Marm Assistance Medikal Merkezinde tutuluyordu.

Bu dört hasta da, suni solunum cihazına (ventilatör) bağlı idi ve durumları izleniyordu. İlk olarak kadının durumu düzeldi ve cihazdan ayrıldı. Yoğun bakım ünitesinde yanında yatan kocasını gördü ve ilk sorusu "...çocuklarıma ne oldu?" oldu!

Marm Assistance Dispatcherleri, Bursa Uludağ ve Ankara Başkent Üniversiteleri hastanelerinde yatan iki kız çocuğunun soyadlarının kadın ve eşi ile aynı olduğunu tesbit etti!

Bursa'daki çocuk da ertesi gün suni solunum cihazından ayrıldı ve helikopterle Bursa'dan alıp İstanbul Alman Hastanesine getirdik. Diğer kızı da suni solunum ve monitorizasyon destekli olarak Ankara Başkent Üniversitesi Hastanesinden alıp İstanbul'a aktardık. Suni solunum desteğindeki çocuk da daha sonra açıldı ve kurtuldu...

Ailenin sağ olarak birbirine kavuşması, o mutluluk anlatılır gibi değildi...



Bu çalışmayı, katkıları ile izleyen Dr. Eelco Dijkstra daha sonra İngiliz Daily Mirror ve Hollanda Algemeene Dagblad muhabirleri ile paylaşarak yayınlanmasını sağladı! O hengamede ve yanlış anlaşılır korkusu ile birer kopya isteyememiştim...!

CE: Bir özel girişim olarak başlayan ve Redstar Havacılık işletmesi ile devam eden hava ambulans hizmetleri 2006 yılı sonrası, devlet hizmetleri kapsamında, Sağlık Bakanlığı hizmeti olarak da çeşitlenip genişleyerek ülke sathını kapsamaya başladı... Bu süreçte nasıl yer aldınız, neler yaşadınız?

Dr.MA: Hava Ambulans hizmetlerinin, devlet tarafından "hizmet alımı" şeklinde verilmesi düşüncesini ilk olarak Marm Havacılık faaliyetleri döneminde başlatmış ve daha sonraki yıllarda bunu Redstar Havacılık olarak sürdürmüştük. Bu arada, Sağlık Bakanlığı'nda katıldığım çalışma ve toplantıların sayısını inanırın unuttum!

Redstar Havacılık olarak, kamu ile çok sınırlı ve önemli işlerde çalıştık.



Hava ambulans hizmetlerinde Redstar Havacılık işletmesinin çalışma alanı ile Sağlık Bakanlığı çalışma alanı çok farklı idi. İmkanların sınırlı olduğu bölgelerden, ileri donanımlı sağlık hizmetlerinin verildiği hastanelere hasta taşıyarak, Türkiye'de sağlık turizminin en büyük adımları Redstar Havacılık sayesinde atılabiliştir. Yabancıların "Türkiye'de mükemmel tedavi gördüm"söylemi olumlu bir tanıtım olarak geri dönmüştür.

CE: Paylaştığınız değerlendirmelere teşekkürler... Sağ olun,var olun; hep olun!

"Bazı anlar vardır paylaşılmak içindir; bazı insanlar da o anları anı yapar!" Mustafa bey ile başlayan söyleşi sürecimde aklıma gelendi; onu da paylaşmak istedim.

Ne mutlu bana Mustafa beyi tanımışım; sağlık ve huzur içinde hep olsun...

...ne mutlu bize Restar Havacılık şirketimiz olmuş; güven içinde emniyetle hep uçsun!

