

SİVİL HAVACILAR

3 Aylık Sektör Dergisi

www.sivilhavacilardergisi.com

Kış 2018 / Sayı 20

11 REKORLA DÜNYANIN EN BÜYÜĞÜ OLACAK



42



Yapay Zeka
Çalışmaları:
Pilotsuz
Havayolu

46



Nuri
Demirağ'dan
Girişimcilik
Dersleri

48



Havayolu
Endüstrisinin
Geleceği



TURKISH AVIATION ACADEMY

Your Learning Hub



**Improve
Your Career!**



Regional
Training Partner



Authorized
Training Center



Accredited
Training School

Turkish Aviation Academy continues to deliver top aviation courses with all the benefits of an IATA Training Center. TAA offers industry-leading classroom courses and diploma programs delivered by IATA instructors with IATA course material. Check of a selection below from the wide range of courses available at TAA. Register today and take your career to the next level.

2018 IATA TRAININGS AT TURKISH AVIATION ACADEMY

January	International Negotiations Skills (Classroom, 5 Days)	08-12
	Professional Skills for DGR Instructors (CAT 1,2,3,6- Classroom 5 Days)	15-19
	Aircraft De-Icing Operations Management (Classroom, 3 Days)	29-31
April	Instructional Techniques (Classroom, 5 Days)	09-13
	Root Cause Analysis (Classroom, 5 Days)	09-13
	A-CDM in Airport and Ground Operations (Classroom, 3 Days)	17-19
May	Managing Across Cultures (Classroom, 3 Days)	02-04
	Human Resources Management (Classroom, 5 Days)	07-11
	Human Factors in Aviation (Classroom, 5 Days)	07-11
June	Ancillary Revenue Strategies (Classroom, 4 Days)	18-21
	Fatigue Risk Management Systems (FRMS) (Classroom, 3 Days)	25-27
	Airport Terminal Planning and Design (Classroom, 5 Days)	25-29
	Airline Safety Investigation (Classroom, 5 Days)	25-29
July	Cargo Revenue Management with Optimization Simulations (Classroom, 5 Days)	02-05
	Airport Slots and Coordination (Classroom, 3 Days)	09-11
	Accounting and Finance for Non-Finance Managers (Classroom, 3 Days)	16-18
	Station/Ground Handling Management (Classroom, 5 Days)	16-20
	Cargo Business Strategy and Planning Management (Classroom, 4 Days)	23-26
	Airline Business Foundations (Classroom, 5 Days)	23-27
	Management of Training (Classroom, 5 Days)	30-03

e-mail: aviationacademy@thy.com

phone: +90 212 463 63 63 - Extension: 12360, 14257, 13101

web site: akademi.thy.com



Premier Circle Member

Turkish Aviation Academy
Atatürk Airport, Gate B
Yeşilköy 34149 İstanbul/TURKEY



3. HAVALİMANI'NA YAKIN KANAL İSTANBUL'A KOMŞU

3. Havalimanı'na kolay ulaşımıyla tam aradığınız gibi,
Kanal İstanbul manzaralı Bizim Evler 7,
fırsatlarla sizleri bekliyor.



TUSHAD
TÜRKİYE İNŞAATÇI VE MİMARLAR ODASI
**ÜYELERİ
BURADA BULUŞUYOR**

**ŞİMDİ ALIN,
HEMEN
TAŞININ!**

 **İhlas Yapı**

www.bizimevler.com.tr

212 **405 10 00**

BizimEvler 7



TÜSHAD
TÜSHAD
TÜSHAD



Arif Ali GEZMİŞOĞLU
Tüm Sivil Havacılar
Derneği Başkanı

DÜNDEN BUGÜNE SİVİL HAVACILIK

Değerli Havacılık Tutkunları,

Son yıllarda teknolojinin hızla gelişmesine paralel olarak sivil havacılık alanı da büyük bir hızla gelişmektedir. Bu yüzyılda havacılık alanındaki yenilikler ve değişimler sonrasında ülkeler arasında yapılan ticaretlerin büyümesi, hava ulaşımının güvenli ve hızlı olması gibi nedenler sivil havacılık sektörüne olan ilgiyi arttırmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren sivil havacılığa önem verilmesine rağmen hem yaşanan ekonomik krizler hem de kara ve demiryollarına verilen öncelik sebebiyle ülkemizde sivil havacılık sektörü ancak 2000'li yıllara gelindiğinde arzu edilen gelişmeyi yakalayabilmiştir. Ülkemiz çok önemli bir coğrafi konuma sahiptir ve konumu itibarıyla ülkemizden 3 saatlik uçuşla 52 ülkeye ulaşılabilir. Sahip olduğumuz bu coğrafi avantaj ülkemizin son yıllarda transit uçuşlarda bağlantı noktası olmasını sağlamıştır.

Sivil Havacılık II. Dünya Savaşı'ndan sonra eski askeri uçakların kullanılması sayesinde insan ve eşya taşımacılığı yapılarak gelişmeye başlamıştır. Aralık 1957'de Boeing 707 öncülüğünde gelişen yolcu uçağı tasarımları Boeing 747 ile çağ atlamış ve çok uzun mesafedeki ülkelere kısa zaman diliminde ulaşım sağlanmıştır. 1950'li yıllarda kurulan uluslararası havacılık birlikleri de havayolu taşımacılığına gerekli standartları getirmiştir. Bu standartlar havacılığın daha güvenli olmasını sağlamış ve küreselleşen dünyada havacılığın ön plana çıkmasına olanak tanımıştır. Böylelikle havayolunu tercih eden yolcuların sayısı artmıştır. Havacılık sadece yolcu taşımacılığıyla kalmayıp 1961 yılında Yuri Gagarin dünyadan ayrılıp, 108 dakikalık bir yörünge uçuşunu yapmıştır. Bu dönemde 1967 yılında, X-15 adlı uçak 7.297 km/s hız değerine ulaşarak büyük bir başarıya imza atmıştır.

1976 yılına gelindiğinde ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu) verilerine göre yıllık tarifeli yolcu hareketi 1 milyara ulaşmıştır. Sonrasında havacılık artık özel yatırımcıya açılmış ve devlet tekelinde olan kuruluşlar da özelleşmeye başlamıştır. Özelleşmeyle birlikte havayolu şirket sayısı, yolcu sayısı, uçak miktarları belirgin bir biçimde artmıştır. Havacılık tam istenilen seviyeye ulaşacakken 11 Eylül 2002 saldırısıyla sektör tekrar ekonomik bunalıma girmiş, 2004 yılı itibarıyla de bu saldırının etkisinden kurtulup büyük bir atılıma geçmiştir. Günümüze gelene kadar yolcu sayısındaki inanılmaz artış sektörün her alanını olumlu yönde etkilemiş, hatta uçak üreticileri verilen siparişlere yetişemez hale gelmiştir. Havacılık sektörünün bu harikulade gelişmesinden sonra havayolu taşımacılığı ulaşımında insanların ilk tercihi haline gelmiştir. Tüm bu gelişmeler sivil havacılığın önemini bizlere anlatmaktadır.

Havacılık sektörünün bu gelişim ve değişim sürecinde TÜSHAD olarak elimizden gelen her türlü imkanı kullanarak ülkemizin kalkınmasına katkı sağlamak en önemli amaçlarımızdan birisidir.

Hepinize iyi bir yıl diliyorum.

Kahraman Ordumuzca Afrin'de icra edilen
Zeytinalı Harekatı'nda

VATAN, MİLLET, BAYRAK UĞRUNA HAYATLARINI FEDA EDEN

AZİZ ŞEHİTLERİMİZE

Allah'tan rahmet, yaralanan Şanlı Gazilerimize
acil şifalar dileriz.

Bu vatan toprağın kara bağrında
Sıradağlar gibi duranlarıdır,
Bir tarih boyunca onun uğrunda
Kendini tarihe verenlerindir.

Ardına bakmadan yollara düşen,
Şimşek gibi çakan, sel gibi coşan,
Huduttan hududa yol bulup koşan,
Cepheden cepheyi soranlarıdır.

■ Orhan Şaik Gökyay





BU DERGİ SİZİN...

Eskiler “mükerrer” derlermiş. Tekrar edilen şey yani. Bu yazıyla ve aşağıda yazacaklarım ile ben de tekrara düştüğümün farkındayım elbette ama yine eskilerin deyimiyle söyleyeyim hemen nedenini: “Et tekraru ahsen, velev kane 180..” Yani 180 kere de olsa tekrar etmek iyidir, akılda kalması veya hatırlanması, etkili olması açısından tabii...

Geçmiş sayılarımıza şöyle bir göz attım da, bu sayfalardan size meramımı nasıl anlatmaya çalışmışım, ne şekilde seslenmişim diye. Buyurun beraber göz atalım derseniz hızlıca:

10. sayımızda;

“Peki, sizce havacılık nedir?”

Bu dergide siz değerli okurlarımızın makale, haber, yorum, tercüme vb. çalışma ve katkılarınıza da her zaman yerimiz var. Bunun için pek çok defa ve birçok platformda çağrı da yaptık, ancak şimdiye kadar yeterli dönüşü alamadık maalesef. Hiçbir şey yazamıyorsanız, en azından yukarıdaki sorunun sizin için cevabını yazıp, bize gönderebilirsiniz. Cevap ve yazılarınız arasından gelecek sayılarımızda yayınlamaya değer bulacaklarımız elbette olacaktır. Bekliyoruz.”

11. sayımızda;

“Halen az sayıda gayretli, sektörünü ve işlerini çok seven, hepimiz adına teşekkür ve minnet borçlu olduğumuz arkadaşlarımızın katkılarıyla hazırladığımız bu dergiye sizlerin de katkı ve ilgilerinizi bekliyoruz. Bu çağrımızın bu kez cevapsız kalmayacağını, göndereceğiniz yazı ve diğer çalışmalarınızdan birçoğuna gelecek sayılarımızda yer verebilmeyi umuyor ve bekliyoruz.”

17. sayımızda;

“Bu şekilde yayımını sürdürmeye çalıştığımız dergimizin daha geniş bir katılımı ve farklı çalışmaların da bulunduğu daha zengin bir içerikte olmasını tabii ki gönülden arzu ediyoruz. ‘Bir dil bir insan’ deyiminin işaret ettiği gerçeğe paralel olarak biz de “bir insan bir bakış, bir uzmanlık, bir yetenek” diyor; tüm okur, dost ve meslektaşlarımızın dergimize yazı, haber vb. içerikte çalışmalarla katkı yapmalarını temenni ve istihdam ediyoruz.”

19. sayımızda;

“Atalarımız ne güzel söylemişler; ‘ayinesi iştir kişinin, lafa bakılmaz’ diye. Şayet bizler de havacılığı çok sevdiğimiz, ‘havacılık aşkı’ taşıdığımız iddiasında isek, bunu en iyi şekilde göstermenin yolu söz veya konuşmalarımızdan çok, görev yaptığımız şirketlerimiz başta olmak üzere sektörümüze ve bu yolla ülkemize katkı yapma yönünde gösterdiğimiz gayret ve samiyetimiz olsa gerek. Üstelik bu gayret ve desteğimiz sadece mesai gün ve saatleriyle ve de profesyonel çalışmalarımızla sınırlı olmayıp, sektörel derneklerde aktif görev yapma, şu an elinizde tuttuğunuz türden yayınlara destek verme vb. sosyal faaliyet ve girişimleri de kapsamalı kanaatimizce. Bu vesileyle değerli dost ve okurlarımızı bir kez daha dergimize içerik katkısı, görüş ve önerileriyle destek vermeye davet ediyoruz.” demişiz.

Bu yazıda tekrarladığımız temennimizi daha önce de defalarca dile getirmişiz yani. Müsaadenizle bir kez daha ve kısaca çağrımızı yineliyim: “Bu dergi sizin, katkılarınızı bekliyoruz” diyerek; tekrar görüşebilmek dileğiyle, hayırlı çalışmalar diliyorum.

ANTALYA'DA YENİ BİR ANTALYA KURULUYOR

Lansman Öncesi Kaçan Fırsat Büyük Olur!

ÖN SATIŞ GÜNLERİNDE

— 3+1 Daireler —
317 bin TL'den

— 2+1 Daireler —
217 bin TL'den

— 1+1 Daireler —
107 bin TL'den

BAŞLAYAN FİYATLARLA!



TÜRKİYE'NİN
EN BÜYÜK
KENTSEL
DÖNÜŞÜM
PROJESİ

1 MİLYON 300 BİN m²'LİK
MODERN ŞEHİR



Kendine ait ulaşım sistemi



Dev Şehir Parkı



Teknokent



Müze



Hastane



Tramvay



Dev Şehir Parkı



Eğitim Kurumları



Sosyal Alanlar



Alışveriş Merkezi

Sur Yapı, marka şehir Antalya'da, 1 milyon 300 bin m²'lik alanda, 19 bin konut, home ofis, dükkân ve diğer üniteleriyle dev bir şehir kuruyor. Yaklaşık 70 bin kişinin yaşayacağı bu dev şehirde siz de yerinizi alın.

Antalya Satış Ofisi: Kepez Mahallesi 5 Temmuz Kurtuluş Caddesi No: 2/1 Kepez/Antalya
Axis İstanbul AVM Satış Ofisi: Topçular Mahallesi Osman Gazi Caddesi No: 2 Eyüp/İstanbul
Metrogarden AVM Satış Ofisi: Necip Fazıl Mahallesi Alemdağ Caddesi No: 940 Ümraniye/İstanbul

SURYAPI
UYGARLIĞIN MİMARİ

444 5 787

TÜRKİYE

- 08 "Hedefimiz THY'yi Dünyanın En Büyük Filosuna Sahip Uçak Şirketi Haline Getirmek"
- 13 33 Milyar TL Yatırımla Ulaşımda Uçuşa Geçtik
- 14 Uçuş Ağında Avrupa 1'incisi Olduk
- 19 5 Milyar Dolarlık İmza
- 20 Boeing Türkiye Milli Havacılık Planı Detayları Açıklandı
- 23 TAV 2018'de Yurt Dışında Atağa Geçecek
- 24 Sunexpress Bu Kış Türkiye ile Avrupa Arasındaki Uçuşlarını Artırıyor

DÜNYA

- 26 IATA 2018 Finansal Tahminini Açıkladı
- 29 Havada Ucuz Nakle Kapsül Formülü
- 31 Uçak Yolculuğu Sağlığımızı Tehdit mi Ediyor?
- 34 2017 Yılı, Uçuş Emniyeti Açısından Nasıl Geçti?
- 39 Havalimanı Olmayan Ülkeler Hangileri?

SEKTÖR

- 52 Havayolu Şirketleri Neden Hâlâ "Check-in" İşlemi Yaptırıyor?



PANO

- 53 Tüşad'dan "Havacılık Sempozyumu"

ORAT NEDİR?

45



11

GÖKLERDE BİR TÜRK

EN GÜVENLİ HAVAYOLU ŞİRKETLERİ BELLİ OLDU

27



16

MAKET UÇAKLA BAŞLADI, AIRBUS'A 'KUYRUK' İHRAÇ EDİYOR

25

30

SÜPERSONİK UÇUŞLAR GERİ Mİ DÖNÜYOR?



32

KONTROLÜ ALGORİTMA YAPACAK! GÜVENİLEN YOLCUYA PASAPORT VE VİZE SORULMAYACAK

künye

Tüm Sivil Havacılar Derneği İktisadi
İşletmesi Adına İmtiyaz Sahibi ve
Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Arif Ali GEZMİŞOĞLU

Genel Yayın Yönetmeni
Ali Yaşar AYDOĞAN

Genel Koordinatör
Zekeriya ALP

Yayın Kurulu
Erol Süleyman GÜNDÜZ
İslam GÜRE
Can AKGÜN

Katkıda Bulunanlar
Abdullah AYDIN
Ahmet KAYA
Güneş Emre GÖNEL
Mehmet ALAGÖZ
Muhittin Hasan UNCULAR

Reklam Rezervasyon
0530 073 44 87
reklam@sivilhavacilardergisi.com

İletişim
TÜSHAD
Tüm Sivil Havacılar Derneği
Merkez Mah. Çınar Caddesi No:6/1
Bahçelievler-İSTANBUL
Tel: 0212 661 10 71
www.sivilhavacilardergisi.com
www.tushad.org
info@tushad.org

Tasarım & Uygulama



Kreatif Direktör
Enis AK

0212 486 39 36
www.ernemedia.com
ernemedia@gmail.com

BASKI: Milsan Basım Sanayi A.Ş.
0212 697 10 00

Dergide yayınlanan yazıların sorumluluğu
yazarlarına, röportajlardaki görüşler sahiplerine,
reklamlar ise reklam verenlere ait olup Sivil
Havacılar Dergisi sorumluluk üstlenmez.
Kaynak göstermek şartıyla alıntı yapılabilir. Sivil
Havacılar Dergisi ücretsiz olarak dağıtılmaktadır.



“HEDEFİMİZ THY’Yİ DÜNYANIN EN BÜYÜK FİLOSUNA SAHİP UÇAK ŞİRKETİ HÂLINE GETİRMEK”

THY yurt dışı temsilcileriyle bir araya gelen Cumhurbaşkanı Erdoğan kabulde yaptığı konuşmada, “Bugünden harekete geçmezsek 2053’ü hakkıyla değerlendiremeyiz. Yeni havalimanıyla ilk hedefimiz, dünyanın en uç noktasına uçuş yapan Türk Hava Yollarımızı dünyanın en büyük filosuna sahip uçak şirketi hâline de getirmektir” dedi.

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Türk Hava Yolları’nın (THY) yurt dışı temsilcileri ile bir araya geldi. Beştepe Millet Kültür ve Kongre Merkezinde; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan ile Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkanı M. İlker Ayıcı’nın da katılımıyla gerçekleşen buluşmada Cumhurbaşkanı Erdoğan, THY’nin yurt dışı temsilcilerine şirket çalışanlarına hitaben bir konuşma yaptı.

Türkiye’nin gelişme ve büyüme tarihiyle THY’nin tarihinin birbiriyle paralel olduğunu belirten Cum-

hurbaşkanı Erdoğan, 1933 yılında 5 uçakla hizmet vermeye başlayan, 1982’de 27, 2002’de 66 uçağa ve 103 uçuş noktasına ulaşan THY’nin, en büyük atılımlarını geçtiğimiz 15 yılda yaptığını hatırlattı.

“THY BAŞARILARIYLA DÜNYA HAVACILIK SEKTÖRÜNÜ KENDİSİNE HAYRAN BIRAKIYOR”

THY’nin bugün 331 uçakla ve çok daha büyük hedeflere ulaşmak suretiyle tüm dünyada havacılık sektörünü kendisine hayran bıraktığını ifade eden Cumhurbaşkanı Erdoğan, THY’nin hâlen 120 farklı

ülkedeki 300 havalimanına sefer düzenleyerek “dünyanın en çok noktaya uçan şirketi” unvanına sahip olduğuna işaret etti.

2005-2015 yılları arasında 12 milyar dolar değerinde 196 uçağı bünyesine katan, 2016 yılında 3 milyar dolarlık bir yatırımla bu hamlesini devam ettiren şirketin, 2018’deki hedefinin de büyük olduğunu dile getiren Cumhurbaşkanı Erdoğan, geçtiğimiz Cuma günü Fransa ziyareti kapsamında Airbus firmasından geniş gövdeli 20+5 uçaklık bir siparişin ön anlaşmasının imzalandığını hatırlattı.

THY'nin; 2018'de 33 milyonu iç hatlar, 41 milyonu dış hatlar olmak üzere toplam 74 milyon yolcu ile 1,3 milyon ton kargo taşımayı ve 11,8 milyar dolar gelir elde etmeyi hedeflediğini aktaran Cumhurbaşkanı Erdoğan, İstanbul'da inşası süren yeni havalimanının hizmete girmesiyle THY'nin önüne çok daha büyük fırsatların çıkacağını söyledi.

“YENİ HAVALİMANIYLA BİRLİKTE THY’NİN REKABET GÜCÜ ARTACAK”

Cumhurbaşkanı Erdoğan, THY'nin, artık dünyanın en büyük havayolu şirketleriyle rekabet ettiğine, rakiplerinden bazılarının rekabette geri kaldığı için yarıştan çekilmek zorunda kaldığına işaret etti ve yeni havalimanıyla birlikte THY'nin rekabet gücünün, buna bağlı olarak iş modeli, işletme anlayışı ve hizmet kalitesinin daha da yükseleceğini kaydetti.

Şirketin, Türkiye'nin 2023 hedeflerine ulaşacağına inandığını dile getiren ve şirket yöneticilerine 2053 vizyonu için kollarını sıvamalarını tavsiye eden Cumhurbaşkanı Erdoğan, “Bugünden harekete geçmezsek 2053'ü hakkıyla değerlendiremeyiz. Yeni havalimanıyla ilk hedefimiz, dünyanın en uç noktasına uçuş yapan Türk Hava Yollarımızı dünyanın en büyük filosuna sahip uçak şirketi hâline de getirmektir” diye konuştu.

Dünya markası olmak için bir şirketin önce kendi ülkesinde rüştünü ispat etmesi gerektiğine işaret eden Cumhurbaşkanı Erdoğan, THY'nin Türkiye'nin en ücra köşelerine kadar uzanan uçuş hatları ve hizmet kalitesiyle milletin gönlüne girmeyi başardığını kaydetti. Aynı başarının dünya çapında tezahür ettiğini görmekten gurur duyduklarını aktaran Cumhurbaşkanı Erdoğan, “Dünyanın neresine gidersek gidelim, konuştuğumuz, sohbet ettiğimiz tüm yabancılar Türk Hava Yollarımızdan övgüyle bahsediyor. Özellikle içerideki tüm hostes hizmetlerinden tutunuz, ikramlara varıncaya kadar, hepsinden bizlere iftiharla bahsediyorlar, bu da tabi bizi gururlandırıyor yani. İnşallah daha iyi olacak ve bunu Türk Hava Yolları'nın başaracağına inanıyorum” şeklinde konuştu.

Son 10-15 yılda dünya havayolu taşımacılığında hizmet standartlarının yükselmesinde THY'nin çok büyük katkısının olduğunu söyleyen Cumhurbaşkanı Erdoğan, rekabetin kaliteyi de beraberinde getireceğini, rekabetin çıktığı yerde kalitenin bulunamayacağını söyledi.



“ THY, KÜRESEL DÜZEYDE GÖRÜNÜRLÜÇÜ EN YÜKSEK ŞİRKETİMİZDİR ”



Cumhurbaşkanı Erdoğan, konuşmasında şunları kaydetti: “Yer personelinden uçuş personeline, yemeklerinden dijital donanımına kadar her konuda çığır açan bir anlayışla gerçekleştirilen bu atılımlar, şirketimizi bugünkü durumuna getirmiştir. Artık ister ülkemizde, ister dünyada havayolu taşımacılığındaki standartları görmek isteyen herkes gelip nereye bakacak? Türk Hava Yolları'na bakacak. Bu duruma geldik. Türkiye'nin diğer alanlarda gösterdiği atılım elbette önemlidir, ancak küresel düzeyde görünürlüğü en yüksek değerimiz işte bu şirkettir, Türk Hava Yolları'dır. Her gün dünyanın yüzlerce farklı noktasına ülkemizin bayrağını taşıyan Türk Hava Yolları'nın yaptığı tanıtımın bedelini parayla ölçmek mümkün değildir. Diğer hizmetlerinin yanı sıra, ülkemizin tanıtımına yaptığı bu katkı için de Türk Hava Yollarımıza ve tüm mensuplarına şahsım, milletim adına teşekkür ediyorum.”

THY'nin yurt dışı bürolarında görev yapanların şirketleriyle birlikte Türkiye'yi de temsil ettiğine dikkat çeken Cumhurbaşkanı Erdoğan, THY mensuplarına hitaben şu tavsiyelerde bulundu: "Ülkemizin diplomatik temsilcilik sayısından çok daha yaygın bir ağa sahip millî havayolu şirketimizin başarısı, ülkemizin hanesine yazıldığı gibi; başarısızlıkları, yanlışları, hataları da bize yazılıyor. Bunun için

sizlerin ticari misyonunuz yanında diplomasi, kültür, tarih alanlarında da sorumluluklarınızın bilincinde olmanız, gerekli birikimi de edinmeniz şart. Her birinizin bu görevi layıkıyla yerine getirebilecek ufka ve dirayete sahip olduğunuzu ben doğrusu gözlerinizden okuyabiliyorum."

Türkiye'nin; TİKA, Yurt dışı Türkler ve Akraba Topluluklar Başkanlığı, Yunus Emre Ens-

titüsü, Maarif Vakfı, Kızılay, AFAD gibi kurumları ve sivil toplum kuruluşlarıyla yurt dışında oluşturduğu fotoğrafın en önemli unsurlarından birinin de THY olduğuna dikkat çeken Cumhurbaşkanı Erdoğan, THY çalışanlarına, şirketlerine ve Türkiye'ye verdikleri hizmet için teşekkür ederek, Cumhurbaşkanı ve hükümet olarak bu önemli görevde yanlarında olacağını söyledi.



"THY HAVACILIK VE SAVUNMA SANAYİMİZ İÇİN BİR OKUL VAZİFESİ GÖRMEKTEDİR"

THY'nin, Türkiye'nin yüksek teknolojiye dayalı sanayisinin gelişmesinde oynadığı role de değinen Cumhurbaşkanı Erdoğan, şöyle konuştu: "Eğer bugün ülkemizde dünya çapında başarıları imza attığımız bir havacılık sanayisi varsa, bunu önemli ölçüde Türk Hava Yolları'na borçluyuz. Şu anda en

önemli savunma sanayi kuruluşlarımızın yöneticilerinin ve kritik personelinin ciddi bir bölümü Türk Hava Yolları'nın teknik bölümlerinde yetişmiş bilgi ve deneyim sahibi olmuş kişilerdir. Bir başka ifadeyle Türk Hava Yolları havacılık ve savunma sanayimiz için adeta bir okul vazifesi görmektedir. Pilot yetiştirme programıyla geçmişte hava kuvvetlerimizden beslenen şirketimizin artık orayı da besleyecek bir konuma geleceğine ben inanıyorum."

THY'nin yurt dışı temsilciliklerinde çalışanlara, sadece şirketlerinin değil, ülkenin ve milletin beklentilerinin de büyük olduğunu hatırlatan Cumhurbaşkanı Erdoğan, şirketin genç bir ekip tarafından yönetiliyor olmasının da ayrı bir başarı olduğunu ifade etti. Hayatının her döneminde gençlere güvendiğini

aktaran Cumhurbaşkanı Erdoğan, konuşmasını şu cümlelerle tamamladı: "Atatürk Havalimanı'ndaki terör saldırısında ve 15 Temmuz darbe girişiminde saatler içerisinde faaliyetlerini yeniden yürütebilir hâle gelerek şirket ve yönetim olarak sizler rüştünüzü ispat ettiniz. Son yıllarda aldığınız uluslararası ödüller de bu gerçeği zaten teyit ediyor. Türk Hava Yolları gibi bir dünya markasını da gençlerimize emanet etmekten dolayı en küçük bir pişmanlığımız, en küçük bir endişemiz yoktur. Karşımızdaki bu pırıl pırıl ekibin bizi mahcup etmeyeceğine inanıyorum."

Konuşması sonrasında THY Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkanı Ayıcı'nın günün anısına hediye taktığı Cumhurbaşkanı Erdoğan, THY yurt dışı temsilcilikleri çalışanları ile aile fotoğrafı çekti. 🌟





GÖKLERDE BİR TÜRK

Türkiye’de ulaşımın çehresini kökten değiştirmesi beklenen Bölgesel Uçak Projesi için çalışmalar hız kesmeden devam ediyor. Proje tamamlandığında büyük bir boşluğu dolduracak uçağın, hem ülke ihtiyaçlarını karşılaması hem de tüm dünyaya pazarlanması hedefleniyor.



Savunma sanayisine yaptığı yatırımlarla dışa bağımlılığı önemli oranda azaltan Türk mühendisler, hükümetin 2023 hedefleri doğrultusunda çitayı yükselterek havacılıkta yeni bir safhanın kapısını aralıyor. yenisafak.com’un haberine göre tasarımı ve üretimi Türkiye’de gerçekleştirilecek proje, yerli kaynak kullanılarak imal edilmiş olan ilk bölgesel jet uçağı olarak tarihhe geçecek. Gerek Türk havacılık ve uzay sektöründe gerekse dünya havacılık pazarında yepyeni bir sayfa açacak proje kapsamındaki her iki uçak TRJet’in Ankara’daki yeni ticari tesisinde üretilecek ve sertifikalandırılacak.



DÜNYA PAZARINA SÜRÜLECEK

Savunma Sanayi Müsteşarlığının (SSM) öncülüğünde yürütülen bölgesel uçak projesi kapsamında TRJet, 2015 yılında Savunma Sanayi İcra Komitesi (SSİK) kararının ardından Türkiye’nin bölgesel uçağını üretmek üzere kuruldu. Halka tanıtımını takiben TRJet, Savunma Sanayi Müsteşarlığı ile maliyet ve yerlilik oranları dahil tüm proje şartları ve koşulları üzerinde anlaştı.

Üretilecek olan uçak, ülkede hâlihazırda büyük uçakların pratik bir şekilde hizmet veremediği küçük şehirler arasında doğrudan ve sık sefer gerçekleştirme imkânı sunarak pazarda önemli bir boşluğu dolduracak.

İLK YERLİ TASARIM UÇAĞA KAPI AÇACAK

Dornier 328 uçaklarının modernize edilmiş bir versiyonunun kullanılacağı TRJ328 adlı uçak birkaç yıl gibi kısa bir süre içerisinde üretilecek. TRJ328 uçakları, Türkiye’nin ilk yerli tasarım yolcu uçağı TRJ628’in üretimi yolunda atılan önemli bir adım olarak değerlendiriliyor.

Tamamen Türk mühendisler tarafından tasarlanacak ve üretilecek TRJ628’e parça tedarik etme ihtiyacı sonucu, Türkiye’deki tedarikçilerin sayısında ciddi bir artış yaşanması bekleniyor. TR628’in ilk uçuşunu Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşunun 100. yıl dönümü olan 2023’te gerçekleştirilmesi hedefleniyor. ✈



“HAVACILIKTA ULUSLARARASI ARENADA SÖZ SAHİBİYİZ”

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Arslan “Türkiye olarak dünyada havacılık alanında yolcu sıralamasında ilk sekizin içerisinde, Avrupa’da ise ilk üçün içerisinde yer alır hale geldik. Artık havacılık alanında uluslararası arenada da söz sahibi bir ülkeyiz” dedi.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan, Türkiye’nin havacılık alanında dünya yolcu sıralamasında ilk sekizin, Avrupa’da ilk üçün içinde yer alır hale geldiğini belirterek, “Artık havacılık alanında uluslararası arenada da söz sahibi bir ülkeyiz” dedi.

Bakan Arslan, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan’ın Beştepe Millet Kültür ve Kongre Merkezi’nde, THY yurt dışı temsilcilerini kabulünde yaptığı konuşmada, Cumhurbaşkanı Erdoğan’ın talimatları çerçevesinde, Türk havacılık sektörünün, dünyayı takip eden değil, dünya tarafından takip edilen bir konuma geldiğini söyledi. Erdoğan’ın dile getirdiği “Havayolu halkın yolu olmalı” sözleri doğrultusunda çalışmalar yaptıklarını ifade eden Arslan, havayollarının Türkiye’nin her yerinde etkin bir şekilde kullanıldığına işaret etti.

Arslan, her yıl uçak ve yolcu sayısında ciddi artışlar yaşandığına dikkati çekerek, başta Türk Hava Yolları olmak üzere birçok havayolu şirketini hizmet ihracatında ilk sıralarda olduğunu aktardı.

“YOLCU SAYISINDA REKOR KIRDIK”

Arslan, 2002’de 35 milyon olan iç hat-dış hat yolcu sayısının, geçen yıl itibarıyla 193 milyon 300 bin ile rekor kırdığını belirterek, “Türkiye olarak dünyada havacılık alanında yolcu sıralamasında ilk sekizin içerisinde, Avrupa’da ise ilk üçün içerisinde yer alır hale geldik. Artık havacılık alanında uluslararası arenada da söz sahibi bir ülkeyiz. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünün 170 üyesinin 156’sının oyunu alarak 2016-2019 arası konsey üyesi ülke, karar verici ülke konumuna geldik” ifadelerini kullandı.

Türkiye’de, 2002’de 2 merkezden 26 havalimanına uçuş sağlarken, bugün sayının 7 merkezden 55 havalimanına çıktığını anımsatan Arslan, “Yurt dışında ise 50 ülkeye, 60 noktaya uçuş gerçekleştiriyoruk. Bunu da artırdık ve bugün 119 ülkeye, 296 noktaya uçuş gerçekleştirebiliyoruz” diye konuştu. Hava anlaşması yapılan 81 ülke sayısının 169’a yükseldiğine dikkati çeken Arslan, “Bu, havacılık sektöründe geldiğimiz noktayı göstermesi

adına çok önemli. Şu an inşaatı devam eden 3 havalimanı mevcut. 5 havalimanımızın ise ihale süreçleri devam ederken, dünyanın en büyük havalimanı olacak İstanbul Yeni Havalimanı’nda da çalışmalarımız bütün hızıyla devam ediyor” değerlendirmesinde bulundu.

Arslan, İstanbul Yeni Havalimanı’nın yüzde 75’inin tamamlandığını kaydederek, bu sene içerisinde 90 milyona hizmet eden birinci kısmının açılacağını bildirdi.

Sektörün, Cumhurbaşkanı Erdoğan’a müteşekkiri olduğunu dile getiren Arslan, “Ülkenin erişilebilir ve ulaşılabilir olması, dünya taşımacılığında pastadan daha fazla pay alabilmesi adına bize dünden bugüne gösterdiğiniz ufuk, vizyon ve desteklerden dolayı şükranlarımızı arz ediyoruz. Pilotundan kabin görevlisine, yer hizmetlisine ve hava trafikteki herkese çok teşekkür ediyoruz. Emeği geçen herkese teşekkür ediyorum” ifadelerini kullandı. ✈



33 MİLYAR TL YATIRIMLA ULAŞIMDA UÇUŞA GEÇTİK

Bakan Arslan, 2003-2017 arasında havayolu sektörüne 33.3 milyar yatırım yapıldığını, İstanbul Yeni Havalimanı, Çukurova ile Rize-Artvin Havalimanı'nda çalışmaların devam ettiğini belirtti.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan bir milletvekilinin kendisine yönelttiği soru önergesine yanıt verdi. Kendisine yöneltilen, son 15 yılda temeli atılan ve faaliyete geçen havaalanlarına ilişkin soruları yanıtlayan Bakan Arslan, baz istasyonlarının insan sağlığına verdiği zararın önlenmesine yönelik yapılan çalışmalara ilişkin de bilgi verdi. 2003-2017 yılları arasında havayolu sektörüne, kamu özel iş birliğiyle gerçekleştirilen projeler de dahil olmak üzere toplam 33,3 milyar TL yatırım harcaması yapılmak suretiyle, yeni inşa edilen ve ilave yatırımlarla standartları yükseltilecek yeniden aktif hale getirilen havalimanlarının da devreye girmesiyle halihazırda toplam 55 adet havalimanının sivil hava trafiğine açık olduğunu belirten Arslan "Bunlara ilaveten, inşasına başlanan İstanbul Yeni Havalimanı, Çukurova Havalimanı ile Rize-Artvin

Havalimanı'nın yapımları devam etmektedir" dedi.

DENETİMLER YAPILIYOR

Baz istasyonlarının yaşamsal alana güvenlik mesafesi 10 ila 15 metre arasında olduğunu belirten Bakan Arslan şu bilgileri paylaştı: "Bu konuda ülke genelinde gerekli denetimlerin yapılıyor ve tedbirler alınıyor. Mobil telefon hizmetleri bir kamu hizmetidir. Bu hizmet, kamu adına, kamunun gözetim ve denetimi altında işletmeciler tarafından yerine getirilmekte olup baz istasyonları da bu hizmetin olmazsa olmaz unsurlarındandır. Baz istasyonları kurulmadan bu hizmetin verilebilmesi mümkün değildir."

AR-GE FONU'NA 1 MİLYAR 358 MİLYON LİRA

Araştırma ve Geliştirme (Ar-Ge) çalışmalarına verilen desteklerle ilgili de bilgi veren

Arslan "Ar-Ge Projelerinin Desteklenmesine İlişkin Yönetmelik'in yürürlüğe girdiği tarihten sonra Bakanlığımız tarafından Ar-Ge Fonu'na 2015-2017 arasında 1 milyar 358 milyon 319 bin TL aktarıldı. Ar-Ge destekleri kapsamında TÜRKİYE 6A'ya ise 243 milyon 839 bin TL kaynak aktardık. ULAK Projesi ile 5G Projesi'ne para aktarımı yapılmadı" dedi.

14 yılda inşa edilen havalimanları: Hatay Havalimanı, Şanlıurfa-GAP Havalimanı, Amasya-Merzifon Havalimanı, Gazipaşa Alanya Havalimanı, Çanakkale Gökçeada Havalimanı, Kocaeli Cengiz Topel Havalimanı, Aydın-Çıldır Havalimanı, Iğdır Şehit Bülent Aydın Havalimanı, Zafer Havalimanı, Bingöl Havalimanı, Şırnak-Şerafetin Elçi Havalimanı, Kastamonu Havalimanı, Hakkâri Yüksekova Selahaddin Eyyubi Havalimanı, Ordu-Giresun Havalimanı. ✈



UÇUŞ AĞINDA AVRUPA 1'İNCİSİ OLDUK

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Arslan, Türkiye'nin Avrupa Havalimanları Konseyi'nin Havaalanı Hub Bağlantı Raporu'na göre, uçuş ağını 10 yıllık dönemde yüzde 591 büyütürken, artış oranı bakımından Avrupa 1'inci olduğunu açıkladı.

Arslan, yaptığı açıklamada, Avrupa Havalimanları Konseyi'nin (ACI) Havaalanı Hub Bağlantı Raporu'nun açıklandığını belirterek, söz konusu raporda, İstanbul Atatürk Havalimanı'nın küresel hub bağlantısında dünyanın en hızlı büyüyen 20 havalimanı içinde 7'nci sıraya yükseldiğini söyledi. 2007-2017 dönemindeki hub bağlantı artışlarına göre yapılan analizde, Atatürk Havalimanı'nın yüzde 591 artışla Avrupa'da birinci ve dünya

genelinde ilk 10'a giren tek Avrupa havalimanı olduğunu vurgulayan Arslan, sıralamada Moskova'nın 12'nci, Lizbon'un 14'üncü, Brüksel'in 20'nci sırada yer aldığını dile getirdi.

Avrupa Havalimanları Konseyinin (ACI) Havaalanı Hub Bağlantı Raporu'na göre, Türkiye'nin uçuş ağını 10 yıllık dönemde yüzde 591 büyütürken, artış oranı bakımından Avrupa'da 1'inci, dünyada ise 7'nci sıraya yükseldiğini bildirdi.



Arslan, geçen yılın verilerine göre, Avrupa'da bağlantı sayısı en fazla 20 havalimanı sıralamasında İstanbul Atatürk Havalimanı'nın 4'üncü sıraya yükseldiğine dikkati çekti.

Atatürk Havalimanı'nın; Frankfurt, Amsterdam, Paris Charles De Gaulle Havalimanlarının ardından sıralamada yerini aldığına işaret eden Arslan, beşinci sırada Heathrow Havalimanı'nın bulunduğunu kaydetti. ✈



3. TURİZM ŞURASI GERÇEKLEŞTİRİLDİ

Kültür ve Turizm Bakanı Numan Kurtulmuş, 3. Turizm Şurası'nda "Türkiye, gerçekten turizm için gerekli olan alt yapıda fevkalade önemli bir mesafe kat etmiştir" dedi.

Kültür ve Turizm Bakanı Numan Kurtulmuş, 3. Turizm Şurası sonucunda ön plana çıkan konulara ilişkin, "Bakanlığın teşkilat yasası ve teşkilat yasasını ilgilendiren bazı düzenlemeler de başta olmak üzere çok fazla yasal düzenlemeyi yeniden gözden geçirmek durumundayız. Özellikle yeni bir turizm yasasına da ihtiyaç olduğu açıktır. Bununla ilgili de çalışmalarımızı önümüzdeki dönemde inşallah sonuçlandıracacağız" dedi. Bakan Kurtulmuş, 3. Turizm Şurası'nın bir otelde düzenlenen kapanış toplantısına katıldı. Konuşmasında, emeği geçen herkese teşekkür eden Kurtulmuş, komisyonlarda alınan kararları ve tartış-

maları gözden geçirerek bunları stratejik eylem planına dönüştüreceklerini kaydetti. Şura kapsamında oluşturulan 13 komisyonun yoğun çalışmalar yürüttüğünü, bin 750 sayfalık bir raporun oluşturulduğunu anlatan Kurtulmuş, yıllardır turizm sektörünün içindeymiş gibi hem konulara vakıf olduğunu hem de turizm sektöründen temsilcilerle birlikte olmaktan büyük bir keyif aldığını dile getirdi. Kurtulmuş, komisyonlarda birer cümle olarak aktarılan konuların bile ardında sayfa-larca raporun bulunduğu işaret ederek, "Hiç mütevazı olmadan, fevkalade değerli bir çalışma oldu. Bundan dolayı hepinize çok teşekkür

ediyorum" şeklinde konuştu. Türkiye'de turizmde ilk atılımın merhum Turgut Özal döneminde, ikinci atılımın ise Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın Başbakanlığı döneminde, turizmin gerçekten rekabetçi bir hale gelebilmesi için şart olan alt yapı çalışmalarıyla gerçekleştirildiğini vurgulayan Kurtulmuş, "Sayın Cumhurbaşkanımızın başbakanlığı ile birlikte başlayan, şimdiye kadar devam eden ve bundan sonra da sürececek olan bu süreçte Türkiye, gerçekten turizm için gerekli olan alt yapıda fevkalade önemli bir mesafe kat etmiştir" değerlendirmesinde bulundu. 🌀



11 REKOR İLE DÜNYANIN EN BÜYÜĞÜ OLACAK



Cumhuriyetin 100. yılına 5 kala açılacak olan İstanbul'un üçüncü havalimanı rekor üstüne rekor kırıyor. Havalimanı, Yıllık 200 milyon yolcu kapasitesi, günlük 3 bin 500 iniş-kalkış, 42 ayda tamamlanması, 100 bin metrekarelik yaşam alanı, 25 bin araçlık otopark, 42 kilometrelik bagaj sistemi, 143 yolcu köprüsü, 73 milyar liralık ekonomik katkısı, 225 bin kişiye istihdam, 5,5 milyon tonluk kargo kapasitesi ve 62 kilometrelik güvenlik çemberiyle 11 alanda ilkleri imza atıyor.

Türkiye, 2023 hedeflerine adım adım ilerliyor. Hedeflerde başrole mega projeler çıkıyor. Dünyanın buluşma noktası İstanbul Yeni Havalimanı, 29 Ekim 2018'de açılıyor. 76,5 milyon metrekarelik bir alana kurulan havalimanı, tüm fazlar tamamlandığında yıllık 200 milyon yolcuya hitap edecek. 350'den fazla noktaya uçuş imkânıyla İstanbul'un yeni havalimanı dünya havacılığının da merkezi olacak. "Zamanı yolcular yönetecek" mantığıyla yapılan havalimanı pek çok rekora da imza atıyor. Rötar meselesinin çözüleceği, 25 bin araç kapasiteli otoparkının olacağı, günde 3 bin 500 iniş-kalkışın yapılacağı, bagaj kaybolma sorununun çözüleceği yeni

havalimanı ihtişamıyla dünyaya kapılarını açacak.

Cumhuriyetin 100. Yıldönümüne 5 kala Türkiye dev bir projeyle dünya arenasına çıkıyor. Yüzde 78'i tamamlanan ve dünyanın en büyük havalimanı unvanını alacak olan İstan-

bul'un üçüncü havalimanı 29 Ekim 2018'de açılıyor. İGA Havalimanları İnşaatı CEO'su Yusuf Akçayaoglu, "Böyle bir projenin küçükleri 10-15 yılda bitiyor. Biz 42 ayda yapıyoruz. Bu bir rekor" diyerek havalimanının birçok konuda rekor kırdığını dile getiriyor.



TAMAMLANMASI EN ÇOK BEKLENEN 15 YAPIDAN BİRİ

İstanbul'un 3. Havalimanının resimlerde gördüklerinizden daha büyük olduğunu söyleyebiliriz. Üstelik yeni havalimanı sanıldığı kadar uzak değil, 57 Topkapı'dan 35 dakikada ulaşabildik. Göktürk üzerinden kısa bir yolculuk sonunda yolun sağ tarafında bizi karşılayan havalimanının ihtişamlı görüntüsü pek çok yabancı yatırımcıyı etkilemiş olacak ki CEO Akçayoğlu, "Geçtiğimiz günlerde CNNStyle İstanbul Yeni Havalimanı'nı 2018 yılında tamamlanması en çok beklenen 15 yapı listesinde yer aldığını duyurdu. Tüm bu gelişmeler ülkemiz adına bizleri mutlu ediyor. Meksikalıların da buna benzer bir projesi var, Meksikalılar da geldi buraya. Proje çok dikkat çekiyor" şeklinde bilgi veriyor.



TAKSİM-TUZLA ARASI KADAR BAGAJ SİSTEMİ

Yeni havalimanında “Bagajım kayboldu” derdi sona erecek. Ak-çayoğlu, 42 kilometrelik bagaj sisteminin bir re-çor olduğuna değinerek, “Bagaj sistemi, yolcu deneyimini kesintisiz kı-larak yolcuların haval-i-manında bavul bekleme sürelerini minimuma indirecek. 42 kilometre-lik uzunluk Taksim’den Tuzla’ya kadar olan bir mesafeye denk geliyor. Bu sistemin kurulu-mu için 3 bin 300 ton çelik, 650 kilometre kablolu yapıldı. 170 adet özel mikro işlemci bazlı akıllı cihazlarla bagaj ayırıştırımları ve stoklamaları gerçekle-ştirilecek. Saatte 30 bin adet bagajı işleyebile-ceğiz. Bagajın uçağa gidene kadar, indikten sonrasını kadar takibini yapacağız. Akıllı sistem

sayesinde, testlerini devam ettirdiğimiz sistem çok farklılık yaratacak. Bagaj bekleme süreleri kısalacak. Bagaj elinizde beklemek zorunda kalamıyorsunuz uçuşunuzla ilgili kontuar açılmadığı sürece. Bu sistemle erken bagaj verme imkanı olacak. Bizim robotik bagaj depolama alanımız olacak. Bu alan 10 bin 500 bagaj kapasiteli olacak, 16 bine de çıkartılabilir. Uçuş saati geldiğinde bagaj uçağa yönlendirilecek. Yani erken check-in yapıp içeride alışveriş yapıp, rahatlıkla zaman geçirebileceğiniz. 24 ayda tamamlandını bu sistem. Bu da dünyadaki örneklerinden farklı yapıldı. Temel atılırken bunun planı yapıldı. Terminali terminal yapan bagaj bandı, köprüleridir. Bagaj kaybolma oranı yüzde 0'lara kadar inecek. Bağışsız bir bagaj sistemi olacak" diyerek rekor sistemi anlatıyor.



SABAHIN DÖRDÜNDE UÇMAK YOK

Akçaçoğlu, projenin 6 pistten oluşacağını ifade ederek, "Havalimanımızın tüm fazları tamamlan-
dığında yolcu kapasitesi 20 milyonun üzerine
çıkacak. Bu anlamda dünyanın en büyük havalimanı
oluyor. Bir terminal yolcu konforu için iyi tasar-
landı, transfer yolcularının karışıklık yaşamadan
diğer uçağına geçebilmesi, aynı şekilde dinlene-
bilmesi anlamında her şey düşünüldü. 14 check-in
adası, 500 üzerinde check-in noktası olacak. 460
otel odası olacak. İlk faza 114 uçak yanaşabilecek.
Vatandaşlar uçağı körüklerle ulaşacak. 2 bağımsız
pistimiz var. Bu çok önemli bir avantaj. Slot imkanı
çok daha farklı olacak mevcut havalimanlarından.
Burada THY için ki bizim bayrak taşıyıcı firmamız,
büyük bir imkan var. Bizim "Ölü saatler" dediğimiz
sabahın beşinde, dördünde uçuş değil de daha
medeni saatlerde uçuşlar olacak. Bu sayede o da
rekabet gücünü artıracak. Havalimanında tüm
fazlar tamamlandığında günlük iniş kalkış sayısı 3
bin 500'e ulaşacak" diyor.



İGA Havalimanları İnşaatı
CEO'su Yusuf Akçayoğlu

DÜNYADA BİR İLK OLACAK!

62 KİLOMETRELİK GÜVENLİK ÇEMBERİ

"Rekorlara imza atan bir havalimanının güvenliği de önemli, bu konuda neler yapılıyor?" şeklinde ki soruya Akçayoğlu, "Dünyada nasıl güvenlik uygulanıyorsa onlar uygulanacak. En iyi güvenlik cihazları alındı. Yüz tarama sistemleri olacak. Şüpheli kişi bu sistemle tanımlanabilecek. Sahipsiz bir çanta olursa hemen bildirilecek. Son teknoloji sistemi burada kullanılacak. Güvenlik konusuna yolcu deneyimi çerçevesinde yaklaşıyor ve bu konuda teknolojinin önemine inanıyoruz. Havalimanının büyük olması teknolojiyi doğru olarak kullanmamızı gerektiriyor. Bu bakımdan İstanbul Yeni Havalimanı'nda mobil işaret, yüz ve ses tanıma ya da diğer kişisel bilgilerle işlem yapabilecek makinelerin, check-in ya da bagaj teslim noktalarında kullanımı mümkün olacak. Yanı sıra ilk etapta güvenliğin sağlanması için 3-4 bin arasında güvenlik uzmanı alınacak" diyor. Akçayoğlu, güvenlik konusunda bir ilkin daha yeni havalimanında olacağını kaydederek ekliyor: İstanbul Yeni Havalimanı, dışarıyla ilişkisini kesecek güvenlik çemberinin uzunluğu ile de dünyanın en büyüğü olacak. Ataşehir ve Beylikdüzü arasındaki mesafeye eşdeğer uzunlukta bir güvenlik çemberi kurulacak. Öncesinde tespit edilecek, şüpheli durumlar. Binanın kompakt olması bize avantaj, mesafe var, bağlantı yolları var, tespit daha kolay olacak.



EKONOMİYE 73 MİLYARLIK KATKI

Yeni havalimanının ekonomiyeye katkısıyla ilgili olarak Akçayoğlu şu bilgileri veriyor: 2025 yılına gelindiğinde, havalimanında doğrudan ve dolaylı istihdam edilecek kişi sayısı 225 bine ulaşacak. İstanbul Yeni Havalimanı'nın doğrudan, dolaylı, tetikleyici ve hızlandırıcı ekonomik etkileri Küresel Büyüme Senaryosu (İyimser Senaryo) kapsamında bir araya getirildiğinde 2025 yılında İYH bağlantılı faaliyetlerden kaynaklanan etkisinin GSMH'ye yüzde 4,89'a kadar katkısı olacağı öngörüldü. Yeni Havalimanı Ekonomik Etki Analizi Raporu'nda projenin Türkiye'nin ulusal ekonomisine katkısının yüzde 4,9'a kadar çıkarak 73 milyar TL seviyesine ulaşabileceği öngörüldü.

HIZLI TRENLE ULAŞIM

İstanbul'un merkezine uzak gibi görünse de aslında kısa bir yolculukla gidilebilen havalimanı için ulaşım seçenekleri de fazla olacak. Yusuf Akçayoğlu, ulaşım konusunda da Bakanlık tarafından yapılan ihale sonrası metro hattının inşası devam ediyor. Bu hatla Gayrettepe'den İstanbul Yeni Havalimanı'na bir raylı sistem kuruluyor. Böylelikle şehrin merkezinden 25 dakikada

yeni havalimanına ulaşımın mümkün olacak. Bunun yanı sıra Kuzey Marmara Otoyolu ve bağlantı yollarının tamamlanması ile birlikte İstanbul Yeni Havalimanı, kolay ulaşılabilir bir durumda olacak. Yavuz Sultan Selim Köprüsü ile Avrupa - Anadolu yakası bağlantısı sağlanacak hızlı tren projesi de İstanbul Yeni Havalimanı ile bağlantılı olacak. D20 ile Levent'ten İGA Ana Yerleşkeye 30 dakikada ulaşabiliyorsunuz. Bu güzergahın havalimanı bağlantısı bitince bu süre daha da kısılacak" diye konuşuyor.

YENİ AKTÖRLERİN OLMAMASI İÇİN SEBEP YOK

"İstanbul Yeni Havalimanı ile yeni havayolu taşımacılığı firmaları sektöre girer mi?" şeklindeki soruyu İGA Havalimanları İnşaatı CEO'su Yusuf Akçayoğlu, "Türkiye'de uçan insan sayısı çok, 54 havalimanı var ülkemizde. Yolcu var, THY var dünyanın en fazla noktasına uçan havayolu firması. Havacılık sektörünün büyümemesi için sebep yok. Belki iç hatlarda başka firmalar da olabilir, olmaması için bir sebep yok. Altyapı var. Ama bu konuya ilişkin aldığımız bir duyum şu an için söz konusu değil. Bizim önceliğimiz havalimanımızı bitirip açılışa hazır hale getirmek" diyerek yanıtıyor. ✈



5 MİLYAR DOLARLIK İMZA

Milli Savunma Bakanlığı, Airbus ile anlaştı. Airbus, 2020-2030 yılları arasında Türkiye'den, değeri 5 milyar doların üzerinde parça alımı yapacak.

Savunma Sanayii Müsteşarı İsmail Demir, THY ve TAI ile birlikte projeyi yakından takip edeceklerini söyledi. 2020'ye kadar 2 milyar dolarlık anlaşma daha önce yapılmıştı.

Airbus, Türkiye'deki endüstriyel iş birliğini daha da genişletmek amacı ile Savunma Sanayii Müsteşarlığı ile mutabakat zaptı imzaladı. Anlaşma, Savunma Sanayii Müsteşarı Prof. Dr. İsmail Demir ile Airbus Yönetim Kurulu Üyesi Thierry Baril tarafından imzalandı. Anlaşma uyarınca Airbus, Türkiye'den alımını geliştirmeye devam edecek ve 2020 ile 2030 yılları arasında Türk tedarikçilerden alacağı ürün değeri 5 milyar dolarlık hedefe ulaşacak. Şirket 2020 yılına kadar ise Türkiye'den 2 milyar doların üzerinde alım yapmayı planlıyor. Anlaşma sonrası açıklamalarda bulunan Savunma Sanayii Müsteşarı Prof. Dr. İsmail Demir, "Temennimiz, Airbus ile önümüzdeki dönemde de iş birliği yaptığımız alanları geliştirmektir. Ülkemiz havacılığının gelişmesi için her türlü desteği vermeye hazırız" dedi.

Savunma Sanayii Müsteşarı Demir ile Airbus Yönetim Kurulu Üyesi Baril mutabakat zaptı imzaladı.

Demir, Türk havacılık sektörüne güvenmeleri gerektiğini anlatarak, "Kendimize 5 milyar dolarlık hedef koyduk. Bu çok zor ulaşılacak bir hedef. Ama eminim ki zamanı geldiğinde bu 5 milyar dolar bile aşılabilecek ve Airbus severek Türkiye sanayisine üretim, mühendislik ve hizmetler için daha fazla yatırım yapacak. Bizim Airbus'a taahhüdümüz budur" diye konuştu.

ASGARİ YATIRIM

Anlaşmanın Türkiye sanayisinin gelişmesine katkı sunacağını belirten Demir, havacılıkta da sadece sivil havacılık alanında değil, savaş uçakları, taşımacılık, helikopter, hatta uzay taşıtları için de gelişme sağlayabileceğini söyledi. Demir, süreci yakından izleyeceklerini ifade ederek, THY, TAI ve Savunma Sanayii Müsteşarlığı olarak bu projeyi yakından takip edeceklerini kaydetti.

İŞ BİRLİĞİNİN EN GÜZEL ÖRNEĞİ

Airbus Yönetim Kurulu Üyesi Thierry Baril ise yaptığı konuşmada çalışmanın başarılı bir ortaklığın en güzel örneklerinden biri olduğunu söyledi. 136 farklı ulustan 130 binden fazla çalışanlarının olduğunu belirten Baril, "Çeşitlilik bizim için çok önemli. Geçtiğimiz yıllarda bu farklılıklar üzerinden başarıyı inşa ettik. Farklılık bizim DNA'mızın bir parçası, hem inovasyon hem performans katıyor şirketimize" dedi.

TÜRKİYE PAZARI 11 KAT BÜYÜDÜ

2004 yılında Türkiye'de Airbus cirosunun yaklaşık 24 milyon dolar olduğunu belirten Baril, 2017 yılında Airbus cirosunun 280 milyon dolara yükseldiğini ve 11 kat büyüdüğünü dile getirdi. Baril, "Türkiye'nin Gayri Safi Yurt içi Hasılası büyümesi yüzde 7'ye yakın. Havacılık sektörü son 10 yıl içerisinde bu orandan fazla büyüdü. Airbus olarak biz büyüyen sektörün parçası olmaktan büyük memnuniyet duyuyoruz" dedi. ✨



BOEING TÜRKİYE MİLLİ HAVACILIK PLANI DETAYLARI AÇIKLANDI

Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın New York ziyaretinde duyuru- su yapılan Boeing Türkiye Milli Havacılık Planı'nın detayları açıklandı.



Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın New York ziyareti esnasında duyurusu yapılan Boeing Türkiye Milli Havacılık Planı'nın detayları Boeing, Başbakanlık Türkiye Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı (TYDTA) ve Savunma Sanayii Müsteşarlığı tarafından açıklandı. Boeing Türkiye Milli Havacılık Planı (Milli Havacılık Planı) detaylarının paylaşılması amacıyla düzenlenen basın toplantısı, Savunma Sanayii Müsteşarı İsmail Demir, TYDTA Başkanı Arda Ermut ve Boeing Türkiye Genel Müdürü ve Ülke Temsilcisi Ayşem Sargın'ın katılımıyla gerçekleştirildi. Toplantıda konuşan Savunma Sanayii Müsteşarı İsmail Demir, gelişmiş ve global bir havacılık sanayinin öncelikli alanlarından

ve Türkiye'nin 2023 hedeflerinin ana unsurlarından biri olduğunu belirterek, "Milli Havacılık Planı; kaynaklarımızı, yetkinliklerimizi ve uzmanlıklarımızı Boeing ile birleştirmek ve Türkiye'nin havacılık sanayini geliştirmemiz için yenilikçi bir yoldur. Biz, Türkiye ve Boeing'in ortak amaç doğrultusunda çalışarak faydalanmalarını sağlayan bu tip planları memnuniyetle karşılıyoruz" dedi.

Gazetecilerin sorularını yanıtlayan Demir, ASELSAN hisselerinde görülen iniş çıkışların geçici olduğunu ve şirketin projeleri ile hızına bir etkisi olmayacağını dile getirerek, "Şu anda bizi etkileyecek, yolumuzdan alıkoyacak bir sorununuz yok" değerlendirmesinde bulundu.

“Havacılıkta dünya lideri ülkelerden olma hedefi

TYDTA Başkanı Arda Ermut da planın Türkiye'nin 2023 vizyonu kapsamında Türk havacılık sektörüne önemli katkılarda bulunmasını beklediklerini belirterek, "Bu plan ve yapılması öngörülen yatırımlar doğrudan ülkemizin geleceğine yapılan yatırımlardır. Türkiye ve Boeing firmasının bu anlamdaki stratejik ortaklığı, ülkemizi havacılık alanında dünyanın lider ülkelerinden biri haline getirmeyi hedefliyor" dedi.

”

Gazetecilerin sorularını yanıtlayan Ermut, dünyadaki global yatırımları öngörmenin çok zor hale geldiğini belirterek, "Türkiye'ye doğrudan yapılan uluslararası yatırımlarda eylül sonu itibarıyla 7,3 milyar dolara ulaştık. Sene sonunda ise geçen seneye yakın kapanacağını tahmin ediyorum. Geçen sene 12,3 milyar dolardı. 2018'de ise beklentimiz herhangi bir durum yaşanmadığı takdirde bu rakamın üzerine çıkılması..." bilgisini verdi.

Türk sanayisinden yıllık 160 milyon dolarlık alım yapıldı

Boeing Türkiye Genel Müdürü ve Ülke Temsilcisi Ayşem Sargın ise Milli Havacılık Planı'na sanayiden devlete, hava taşımacılığından üniversitelere kadar birçok alanda katkı sağlandığını söyledi. En büyük desteği devletten aldıklarını aktaran Sargın, Savunma Sanayii Müsteşarlığı ile yakın bir çalışma yaptıklarını dile getirdi.

Sargın, "Boeing, küresel bir şirket, önünde dünya haritası var. Birçok ülkeyle iş yapıyor. Sadece uçak

satıyor şeklinde düşünmemeniz lazım. Boeing, dünyada pazar olarak gördüğü ülkelerde satışlarını yapıyor, aynı zamanda dünya çapında iş birlikleri var" diye konuştu. Geçen yıl 100. yıllarını kutladıklarını anımsatan Sargın, gelecek yüzyılda Türkiye'nin de içinde bulunduğu bazı ülkelere daha fazla yoğunlaşacaklarını kaydetti.

Türk sanayi ile genişletilmiş iş birliği taahhütleri, mühendislik ve Ar-Ge, teknik yetkinliklerin paylaşımı ve havacılıkta nitelikli iş gücü geliştirilmesi gibi yeni birçok önemli alanda ortaklık içinde olacağını altını çizen Sargın, "Bu çok boyutlu program ile birlikte, önümüzdeki 10 yıllık süreçte Türkiye'deki ekonomik etkimizi en az iki katına çıkarmayı hedefliyoruz. Bu plan aynı zamanda Boeing'in

önemli bir pazarı ve önde gelen küresel sanayi ortağı olan Türkiye'nin uzun vadeli gelişimine olan güvenini yansıtmaktadır" değerlendirmesinde bulundu. Dünyanın üretim modeli olarak farklı yerlere doğru gittiğini dile getiren Sargın, "Boeing-Türkiye Mühendislik ve Teknoloji Merkezi'ni İstanbul'da açmayı düşünüyoruz. Teknokent'in içerisinde ilk etapta yer alabilir. Yetkililerimiz önümüzdeki 2 ay içinde yer seçimi için gelecek. Gelecek yılın ilk çeyreğinde bunu sizlerle paylaşırız" bilgisini verdi.

Sargın, Boeing'in 2017 raporuna göre, 2036 yılına kadar dünyada 600 bin yeni pilota, 610 bin yeni teknisyene ihtiyaç duyulacağını vurgulayarak, "Biz 70 yıldır Türkiye'deyiz ve burada olacağız. Türkiye'nin geleceğine güveniyoruz" yorumunu yaptı. ✈





ÜÇÜNCÜ HAVALİMANI İHALESİNİ KAYBEDEN TAV ROTA DEĞİŞTİRDİ

Üçüncü Havalimanı ihalesini alamayan TAV şirketi, stratejisinde değişikliğe gitti.

Tamamlandığında dünyanın en büyüğü olacak Üçüncü Havalimanı'nın işletmesinin ihalesi sonuçlandı. Atatürk Havalimanı'nın hâlihazırda işletmesini üstlenen TAV, yeni havalimanında yer alamayacak. Konuyla ilgili Capital Dergisi'nden Nilüfer Gözütok Ünal'ın sorularını yanıtlayan TAV Havalimanları Holding CEO'su Sani Şener, önemli açıklamalarda bulundu.

"ÜÇÜNCÜ HAVALİMANI İHALESİNİ KAYBETTİK"

Şener, "2013'te İstanbul'un üçüncü havalimanı ihalesini kaybettikten sonra stratejimizde değişiklik yaptık, yani makas değiştirdik. Servis şirketlerimiz sadece bizim

havalimanlarımıza hizmet verirken 2013'ten itibaren başka havalimanlarında da hizmet vermeye başladı. Bugün bizim ayak izimizin olduğu 17 ülkede 76 havalimanında faaliyet gösteriyorlar. Örneğin Amerika'da Houston'daki George Bush Havalimanı'nın duty free'sini, Washington Havalimanı'nın lounge'ını biz işletiyoruz. Umman'ın başkentindeki Muskat Havalimanı'nın tüm yiyecek içecek işini yapıyoruz. Kenya ve Almanya'da da hizmet şirketlerimiz faaliyet gösteriyor. Böyle müthiş bir havalimanı organizasyonu yarattık. Yurt dışında hem bilinen hem seçilen bir şirket haline geldik" diye konuştu. Şirketin gelirlerinin yüzde 39'luk bölümünün

yurt dışından geldiğini de belirten Şener, Türkiye'de de bazı havalimanları ellerinde bulundurduklarını ve gelirlerinin de artmaya devam edeceğini belirterek, "İstanbul çıktıktan sonra Türkiye'de başka bir havalimanı alamazsak tabii ki gelirlerimizin yurt dışı kısmı ciddi oranda artacak" dedi.

ROTA DEĞİŞTİ

Dünyada havalimanlarını almak için çeşitli ihalelere katıldıklarını da vurgulayan Şener, "Kaybedeceğimiz yüzde 50'yi yerine koymak için bir sürü yere teklifler veriyoruz" diye konuşarak asıl hedeflerinin yurt dışındaki havalimanları olduğunu belirtti. ✈

TAV 2018'DE YURT DIŞINDA ATAĞA GEÇECEK

TAV Havalimanları Holding İcra Kurulu Başkanı Şener, 2018 yılındaki hedeflerine ilişkin, yurt dışında ciddi yatırımlar gerçekleştireceklerini belirtti.

TAV Havalimanları Holding İcra Kurulu Başkanı Sani Şener, Türkiye ekonomisinin, 2016'da yaşanan olumsuzlukların ardından alınan tedbirlerin ve uygulanan teşviklerin de yardımıyla 2017'de hızlı bir toparlanma sürecine girdiğini söyledi. Yılın ilk yarısında yüzde 5'in üzerine çıkan ve son çeyrekte de yüzde 11,1'e ulaşan büyüme oranının, yılın tamamı ve 2018'e ilişkin pozitif beklentileri güçlendirdiğini anlatan Şener, inşaat, sanayi ve özellikle de hizmetler sektöründe güçlü bir toparlanma ve büyümenin olduğunu ifade etti.

Şener, havacılık sektörünü bir yıldan uzun süredir etkisi altına alan



gelişmeler sonrasında, 2017'nin toparlanma yılı olduğunu aktararak, Türkiye'de faaliyet gösterdikleri

havalimanlarının yolcu sayısında kuvvetli bir büyüme başladığını, İstanbul Atatürk Havalimanı çıkışlı dış hat yolcu trafiğinin yılın dokuz ayında yüzde 6 artış gösterdiğini kaydetti. Şener "2018'de hizmet verdiğimiz yolcu sayısında ve buna paralel olarak finansal göstergelerimiz ile büyüme sürdürmeyi umuyoruz. Yeni havalimanlarını da portföyümüze ekleyerek inorganik büyüme de hedefliyoruz. Afrika'da, Nijerya ve Ruanda'da yeni projelerle ilgileniyoruz. Asya'da Kırgızistan ve Hindistan'da takip ettiğimiz projeler var. Servis şirketlerimiz de yeni projelerle büyümelelerini sürdürecektir" dedi. ✈

'ONLINE SEYAHATTE TÜRKİYE, DÜNYADA 3'ÜNCÜ SIRADA'

 Enuygun.com Üst Yöneticisi Çağlar Erol, online seyahatte Türkiye'nin, Amerika ve İspanya'dan sonra dünyada 3'üncü sırada yer aldığını bildirdi. Erol, "Dünya genelinde yapılan bir araştırmaya göre, online seyahat satın alımında Türkiye, Amerika ve İspanya'dan sonra dünyada 3'üncü sırada. Ülkemizde online alışverişe eğilim özellikle seyahat alanında ciddi ağırlığa sahip" ifadelerini kullandı. Enuygun.com olarak geçen yıl uçak biletlerinde yaklaşık 5



milyon adet satışa ulaştıklarını bildiren Erol, yurt içi uçak bileti satışlarında özellikle güçlü olduklarını, Aralık 2017 verilerine

göre, Türkiye'de satılan her 100 yurt içi biletinden yaklaşık 9'unun Enuygun.com üzerinden satın alındığını söyledi. Erol, "2017 yılında tüm dünyada ticari uçuşlarda yaklaşık 4 milyar uçak bileti satıldı. Türkiye'de yurt içi uçuşlarda yaklaşık 55 milyon gibi bir sayıya ulaşıldı. Ülkemizde yurt dışı yolcu sayısı ise Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) rakamlarına göre, yaklaşık 83 milyon seviyesinde gerçekleşti. Türkiye, bu sayılarla havayolu taşımacılığında tüm dünyada oldukça iyi bir noktada" ifadelerini kullandı. ✈



SUNEXPRESS BU KIŞ TÜRKİYE İLE AVRUPA ARASINDAKİ UÇUŞLARINI ARTIRIYOR

Türk Hava Yolları ile Lufthansa'nın ortak kuruluşu SunExpress, 2017/18 kış sezonunu geçen yılın kış sezonuna göre toplamda yüzde 7'lik bir kapasite artışı ile satışa açıyor. SunExpress, ekim sonu itibarıyla başlayacak olan kış sezonunda, Türkiye ile Avrupa arasında uçuşlarını artırarak, merkezi Antalya ve aktarma merkezi İzmir'in yanı sıra, Anadolu'nun 6 şehrinden en fazla direkt uçuş gerçekleştiren lider havayolu konumunu güçlendirmiş olacak.

SunExpress Genel Müdürü Jens Bischof, bu kış sezonunda kapasite artışının yanı sıra uçuşlarına yeni destinasyonlar da eklediklerini belirterek, "Türkiye'ye olan uçuşlarda, geçen kış sezonuna göre toplamda yüzde 7 kapasite artışı gerçekleştirdik. Bu kış da her zaman olduğu gibi Almanya, Avusturya ve İsviçre'den en fazla uçuşu Türkiye'ye gerçekleştireceğiz" dedi.

"2017/18 kış sezonunda merkezimiz Antalya'dan Avrupa'da 16 havalimanına direkt tarifeli sefer düzenleyeceğiz. Geçen kış sezonuna oranla Antalya'ya bu sene yüzde 15 daha fazla koltuk arz edeceğiz" diyen Bischof, şöyle konuştu: "Kış sezonunda Antalya'dan Avrupa'daki 16, iç hatlarda ise 9 kente haftada 150 karşılıklı sefer düzenleyeceğiz. İzmir'i tarifeli seferlerle hem iç hatlarda hem dış hatlarda en fazla destinasyona bağlayan havayolu olarak, kış sezonunda İzmir operasyonumuzu Basel, Ordu-Giresun ve Zürih uçuşlarıyla güçlendiriyoruz. İzmir'den iç hatlarda 14, dış hatlarda ise 12 noktaya

haftada karşılıklı 164 sefer düzenleyeceğiz."

ANADOLU'DAN AVRUPA'YA YÜZDE 37 KAPASİTE ARTIŞI

Avrupa'dan Anadolu şehirlerine olan kapasitesini geçen kış sezonuna göre yüzde 37'den fazla artıran SunExpress, Anadolu'nun 6 kenti; Adana, Kayseri, Ankara, Gaziantep, Samsun ve Trabzon'dan Avrupa'da 6 kente haftada 26 uçuş gerçekleştirecek. Kayseri ve Gaziantep'ten Avrupa'da Amsterdam, Düsseldorf, Frankfurt, Münih ve Stuttgart kentlerine, Adana'dan Düsseldorf, Frankfurt, Hanover ve Stuttgart'a direkt tarifeli uçuş imkanı sunacak. Bischof, bu kış sezonunda en fazla kapasite artışının Anadolu kentlerinden Avrupa'ya olan uçuşlarda gerçekleştirdiklerini belirterek, "Yaz sezonunda başlattığımız Adana – Hannover ve Kayseri – Amsterdam uçuşlarına bu kış sezonunda da devam edeceğiz. Bunun yanı sıra Kayseri – Münih arasında da yeni uçuş başlatıyoruz. Ankara'dan

Düsseldorf'a gerçekleştirdiğimiz uçuşların sayısını artırıyoruz. Gaziantep'ten ise Frankfurt ve Stuttgart'a da direkt uçuşlar başlatacağız" dedi.

SUNEXPRESS HAKKINDA

Türk Hava Yolları ve Lufthansa'nın eşit ortaklığında 1989 yılında Antalya'da kurulan SunExpress, havacılık sektöründeki 28 yıllık tecrübesi ve tatil havayolu uzmanlığı ile Türkiye ile Avrupa arasında ve popüler tatil destinasyonları olan Kanarya Adaları, Kızıl Deniz ve Kuzey Afrika'da, 80'den fazla uçuş noktasına haftada 1300'den fazla tarifeli uçuş gerçekleştirmektedir. Avrupa'nın en genç filolarından birine sahip olan SunExpress, merkezi Antalya, baseleri Frankfurt, İzmir, Ankara ve İstanbul'da bulunan 3.900'den fazla çalışanı ve 70 uçaklık filosuyla her yıl 8 milyondan fazla yolcu taşımaktadır. SunExpress ile ilgili detaylı bilgiye ve uygun fiyatlı kaliteli uçuşlara www.SunExpress.com'dan ulaşabilirsiniz. ✈



MAKET UÇAKLA BAŞLADI, AIRBUS'A 'KUYRUK' İHRAÇ EDİYOR

Model uçak yapımına merakı olduğunu ve ilk model uçaklarını evde ürettiğini belirten firma ortağı Barış Nalçacı, daha sonra OSTİM'de model uçak üretmek için 1 çalışanı olan şirket kurduğunu söyledi. Nalçacı, o dönem yaptıkları çalışmalarla 30 farklı model uçak üretmeye başladıklarını aktararak, sözlerine şöyle devam etti: "Daha sonra bunları dünyaya satmak istedim. 'Sen bunları nasıl üretilip satacaksın, dünyada bunları üreten firmalarla nasıl rekabet edeceksin?' gibi tepkilerle karşılaştım. İcimde ciddi bir heves vardı. Bütün işlerimi bırakıp bu konuya konsantre oldum. Çalışmalarımızın sonunda Almanya'ya model uçak göndermeye başladık." Bu uçakları balsa ağacından ürettiklerini anlatan Nalçacı, üst

düzy yarışmalar için kompozitten üretilen model uçaklarla ilgilenmeye başladıklarını kaydetti. Nalçacı, yarışmacılar için kompozitten model uçak yaparak ihraç ettiklerini belirterek, sözlerine şöyle devam etti: "2010'da yavaş yavaş kompoziti öğrenmeye başladık ve savunma sanayine kompozit parça üreten bir firma haline geldik. Ayrıca havacılık ve imalat konusunda tecrübe-
rimiz arttı. ASELSAN da 'Bize bu uçak parçalarını üretebilir misiniz?' dedi. 'Bunlar gerçek uçak parçaları, üretemem' dedim. Bizi zorladılar. 1,5 yıl sonra ASELSAN ile stratejik ortak olduk. 2014'te Airbus yetkilileri alt yüklenici ararken firmamızı ziyaret ettiler. Bizi denetlediler ve sonucunda sertifikasyon süreci başladı. Sürecin bu kadar zorlu

olacağını bilemiyorduk. Bu süreç 3 yıl sürdü. Firmamızı onlara uygun iş yapabilir hale getirdiler. Şimdi Airbus A320'ye parça (kuyruk ana kirişi) veriyoruz. Airbus A380 için de fiyat teklifi verdik. A320'de biz ürettiğimiz parçanın tek tedarikçisiyiz. İlk parçamız da uçağa problemsiz takıldı. Ayrıca Bell Helikopter için de parça ürettiyoruz.

Bu yıl sonunda ihracatlarının yaklaşık 13 milyon dolara ulaşacağını belirten Nalçacı, 2023'te 50 milyon dolarlık ihracat hedefleri olduğunu dile getirdi. Nalçacı, Türkiye'nin savunma ve havacılık alanında diğer ülkelere göre ucuz işçilik avantajına sahip olduğunu, bu pazardan daha çok pay alınabileceğini sözlerine ekledi. ✈





IATA 2018 FİNANSAL TAHMİNİNİ AÇIKLADI

“Global havacılık sanayi net kârının 38,4 Milyar Dolara yükselmesi bekleniyor.”

IATA tarafından yapılan son finansal tahminlere göre, güçlü havayolu kârlılığının 2018’de de devam etmesi bekleniyor.

IATA global endüstri net kârlılığının 2018’de 38,4 Milyar USD yükselmesine dair tahminde bulunuyor ki 2017’de beklenen karlılık 34,5 Milyar USD seviyelerindeydi.

Artan maliyetlere rağmen, güçlü talep, verimlilik ve azalan faiz ödemelerinin net karlılıktaki bu artışı kolaylaştıracağı öngörülmüyor. Genel olarak, gelirlerin 2017 yılındaki 754 Milyar USD seviyesinden 824 Milyar USD seviyelerine yükselmesi bekleniyor.

2017 yılında taşınan 59,9 Milyon tonluk kargo miktarının 62,5 Milyon tona çıkması tahminiyle, Kargo talebinin de yükselmesi bekleniyor. Bu arada 2017 yılında 4.1 Milyar olan yolcu sayısının gelecek yıl 4.3 Milyar yolcuya ulaşması bekleniyor. 2017 yılında 8,45 USD olan yolcu başına ortalama

net karın da 8,90 USD’ye yükselmesi öngörülmüyor.

Bölgesel olarak değerlendirildiğinde; Kuzey Amerika merkezli havayollarının, 2018 yılında en iyi performansı göstermeleri ve net kârlarını 16,4 Milyar Dolar seviyelerine (2017 yılında 15,6 milyar doların üstün-



de) çıkarmaları bekleniyor. Afrika merkezli havayollarının muhtemelen en zayıf performansı sergilemesi ve toplamda 100 Milyon USD’lik bir zarar bekleniyor.

IATA’nın genel direktörü ve CEO’su Alexandre de Juniac, tahminlerle ilgili yapmış olduğu açıklamada, hava taşımacılığı endüstrisinin iyi zamanlar

geçirdiği yönünde yorum yapmakla birlikte, karlı kalmak için havayollarının bir çok mücadelelerle yüzleşeceğinin de altını çiziyor. Alexandre de Juniac “Her zamankinden daha fazla insan seyahat ediyor. Daha fazla hatlar açılıyor. Havayolu şirketleri sürdürülebilir seviyelerde karlılık başarıyor. Ancak hala zorlu bir iş ve biz artan yakıt, işgücü ve altyapı giderleri ile mücadele ediyoruz” açıklamalarında bulundu. ✈



{ EN GÜVENLİ HAVAYOLU ŞİRKETLERİ BELLİ OLDU }

Seyahat süresini hatırı sayılır bir oranda kısaltsa da uçuş korkusu olanlar için uçuşlar bazen bir çileye dönüşebiliyor. Eğer siz de bu kişilerdenseniz seyahat sitesi AirlineRatings.com, yüreğinize su serpecek listesini yayımladı.

Site şirketlerin kuruluşlarından itibaren yaşanan uçak kazalarının istatistiklerinden yola çıkarak en güvenli havayolu şirketlerini belirledi. İşte AirlineRatings.com'un belirttiği en güvenli havayolu şirketleri:



All Nippon Airways



British Airways



Air New Zealand



Alaska Airlines



Cathay Pacific Airways



Delta Air Lines



Hawaiian Airlines



Finnair



EVA Air



Etihad Airways



Japan Airlines



KLM Lufthansa



Scandinavian Airline System



Singapore Airlines



Swiss



United Airlines



Virgin Australia



Virgin Atlantic

ÇİN VE TAYVAN ARASINDAKİ HAVACILIK TARTIŞMASI BÜYÜYOR

Çin ve Tayvan arasında havacılık konusunda ortaya çıkan gerginlik iki ülke arasında 176 charter seferin iptaline neden oldu.

İki ülke arasındaki tartışma Çin'in M503 numaralı hava koridorunu kullanma şekli nedeniyle çıktı. 4 Ocak tarihinde Çin, Tayvan ile hava ve kara sınırına 7 km mesafede bulunan M503 rotasında kuzey yönlü seferler icra etmeye başladı. Tayvan yönetimi bu hareketi kendi siyasi varlığına karşı bir tehdit olarak algıladı ve Çin'i bu rotayı kullanmaması için uyardı. 2005 yılında Çin ve Tayvan arasında yapılan anlaşma ile M503 koridorunun sadece güney yönlü kullanılması kararlaştırılmış ve günlük daha çok 200 uluslararası sefer için kullanılmaya başlanmıştı. Geçen ay Çin M503 rotasını kuzey yönlü olarak da kullanmaya başlayacağını duyurdu. Tayvan



bunu Çin ile görüşme talebinde bulundu ancak Çin kendi hava sahası için Tayvan ile görüşmeye gerek olmadığını bildirdi. Tayvan sivil havacılık otoritesi M503 hava kori-

dorunu kullanmakta olan havayollarına yazı yazarak bu koridoru artık kullanmamalarını istedi. Yabancı havayolları bu kararar uyarken Çin menşeli iki taşıyıcı, China Eastern ve Xiamen Havayolları Tayvan'ın izni olmadan bu koridoru kullanmaya devam etti. Buna karşı hamle olarak Tayvan sivil havacılık otoritesi 16 Şubat'ta kutlanacak olan Çin Yılı nedeniyle yapılan Charter seferlerini engelledi ve 176 seferi iptal etti. Halen Çin ve Tayvan arasında kabul edilen tek hava koridoru A470 olup günde 1200 uçuş ile tam kapasite kullanılmaktadır. İki ülke arasındaki M503 gerginliğinin sivil havacılığı daha çok etkileyeceği anlaşıyor. ✈

* Mehmet ALAGÖZ

2017 SİVİL HAVACILIKTA 'EN GÜVENLİ YIL' OLDU

Geçen yıl dünyanın hiçbir yerinde büyük yolcu uçağı düşmedi.



Ticari havayolu şirketleri tarihinde 2017, "en güvenli yıl" oldu. Hollandalı danışmanlık şirketi To70 ve Havacılık Güvenlik Ağı'nın raporlarına göre, 2017'de dünyanın hiçbir yerinde büyük yolcu uçağı düşmedi. Raporlarda 2017'nin, sefer sayısındaki artışa rağmen

kazasız geçtiğine işaret edildi. To70, yolcu uçaklarında yüksek güvenlik standartlarına dikkati çekerken 2017'de kaydedilen "sıra dışı biçimde" düşük kaza oranının "iyi talih" olarak görülmesi gerektiğini belirtti. Havacılık Güvenlik Ağı'nın raporunda da geçen yıl 79 ölümlü sonuçlanan toplam 10 ölümlü uçak kazasının meydana geldiği, bir önceki yıl bu sayının 303 can kaybıyla 16 kaza olduğu kaydedildi. En az 14 kişi taşıma sertifikasına sahip sivil uçakların karıştığı kazaların rakamlarını içeren raporda, 2017'nin

en ciddi kazasının, ocak ayında bir kargo uçağının Kırgızistan'ın başkenti Bişkek yakınında yerleşim birimine düşmesi olduğu bildirildi. Kazada 4 kişilik mürettebat ile yerde 35 kişinin hayatını kaybettiği ifade edildi. Yine Kosta Rika'da yeni yıl arifesinde düşen Cessna tipi uçakta 12 kişinin hayatını kaybettiği, bunun, yolcu ve mürettebat sayısı bakımından en ölümlü kaza olduğu belirtildi. To70'nin Kosta Rika'daki kazanın verisini değerlendirmeye almayan raporunda 16 milyon sefer başına bir kazanın düştüğüne işaret edildi. ✈



HAVADAN UCUZ NAKLE KAPSÜL FORMÜLÜ

 Yolcuların ve kargoların kapsül uçaklarla taşınacağı dönem yaklaşıyor.

Teknolojinin hayatın her alanına girdiği günümüzde bundan iyi şekilde yararlanan sektörlerin başında lojistik-taşımacılık geliyor. İsviçre'de geliştirilen Clip-Air ile hem yolcular hem de kargo aynı anda taşınabilecek. Her biri 150 yolcu taşıma kapasitesine sahip ve sökülüp takılabilen üç kapsülle havalanan Clip-Air ile nakliye masraflarının düşürülmesi öngörülüyor. Sesten en az 5 kat hızlı, elektrikle çalışan, üç katlı yeni nesil kapsül uçaklar, hava ulaşımında yeni bir dönem başlatacak. İsviçre Federal Politeknik Enstitüsü'nün TIR'lardan gemilere aktarılan konteynerlerden esinlenerek geliştirdiği Clip-Air adı verilen yeni uçaklar, hem yolcuların

hem de kargonun yolculuk biçimini değiştirmeyi amaçlıyor.

150 YOLCU KAPASİTELİ

Yeni nesil hava aracı ile yolcuların hayatı kolaylaşırken kargo da daha hızlı ve düşük maliyetle taşınacak. Gövde, kokpit ve motorlardan oluşan hava aracında, üç kapsül bulunuyor. Bu kapsüller konteynerler gibi sökülüp takılabiliyor. Araç, her biri 150 yolcu taşıma kapasitesine sahip bu üç kapsül ile aynı anda uçabilecek. Kapsüllerde de hem yolcu hem de kargo aynı anda taşınabilecek. Kapsüllerin işletmesi de farklı şirketler tarafından yapılabilecek. Bazı firmalar uçuşa, diğerleri kargoya odaklanabilecek.

Yolcular da aynı uçakla uçan üç farklı rakip arasından seçim yapabilecek. Yolcular için binış süreci çok daha hızlı ve daha az stresli hale gelecek. Uçuştan önce kapsüllere binebilecekler.

BİNİŞ KARTI TARİH OLUYOR

Hava yolculuğunda yüz tanıma teknolojisi binış kartının yerini alacak. Aralık ayında, Los Angeles'tan uçan Luft-hansa yolcuları, biyometrik binışle yolculuğa çıkacak. Bu sistemle bir havaalanından içeri girebilirsiniz; binış kartınızı göstermek zorunda değilsiniz, pasaportu çıkarmanız gerekmeyecek. Bagaj etiketi yok, sıra yok, sadece uçağa doğru yürüyeceksiniz. ✈



SÜPERSONİK UÇUŞLAR GERİ Mİ DÖNÜYOR?

Concorde facialarından ticari uçuşları durdurulan seston hızlı havacılık teknolojisi Japan Airlines ile Boom Supersonic anlaşmasıyla yeniden gündemde.

Japan Airlines bir dönem çok popüler olduktan sonra Concorde modellerinin yaşadığı kazalar nedeniyle gözden düşen ve ardından durdurulan seston hızlı ticari uçuşları yeniden havacılık dünyasının gündemine alıyor. Japonya Hava Yolları tarafından yapılan açıklamada Boom Supersonic ismindeki girişime en az 10 milyon dolar yatırım yapıldığı belirtildi. Şirket, Denver merkezli girişimden uçuş süresini yarıya düşürecek bir uçak geliştirmesini bekliyor. Boom Supersonic sefer halinde 2.2 Mach yani saatte 2300 kilometrenin üzerine çıkacak bir uçak üzerinde çalışıyor. Proje gerçekleşirse aktarmasız 10 saati aşan Tokyo - San Francisco seferleri 5 saat civarına düşecek. Boom kurucusu Blake Scholl, Japon havayolu şirketinin 20 uçak opsiyonu bulunduğunu belirtti. Virgin Group sahibi Richard Branson da geçen yıl Boom ile 10 jetlik bir anlaşmaya varıldığını açıklamıştı. Uzun rotalı ve deniz aşırı seferleri olan

havacılık şirketleri bir süredir first class bölümlerinde alım gücü yüksek olan yolcular için lüks seçenek sunma yarışına girmişti; fakat Japan Airlines zamana oynarak yolcu kapmaya çalışacağı benziyor.

CONCORDE BAŞARAMAMIŞTI

Boeing ve Airbus gibi multi milyar dolarlık dev üreticiler 2017 yılında artan talep karşısında rekor sayıda uçak siparişi alırken yeni nesil modellerde önceliklerini yakıt tasarrufuna vererek havayolu şirketlerinin maliyet stratejilerini desteklemeye çalışıyordu. Boom, tamamı business class olacağını belirttiği süpersonik

jetlerinin fiyatlarının 15 yıl önce uçuşlarına son verilen Concorde'a göre daha ucuz olacağı iddiasında. Hatırlanacağı üzere Concorde uçuşları, 25 Temmuz 2000 tarihinde Paris'in Charles de Gaulle Havaalanı'ndan kalkışından 1.5 dk sonra geçirdiği kaza nedeniyle durdurulmuş ve sonrasında güvenilirliğinin az, yüksek maliyeti ve sınırlı yolcu kapasitesi olduğu için üretimden kaldırılmıştı. Concorde uçaklarının son ticari seferi, 24 Ekim 2003'te Londra-New York arasında yapılmıştı. Boom ile 1/3 ölçekli prototipin ilk testini 2018 sonunda tamamlamayı ve siparişleri 2020 ortasında teslim etmeyi planlıyor. ✿





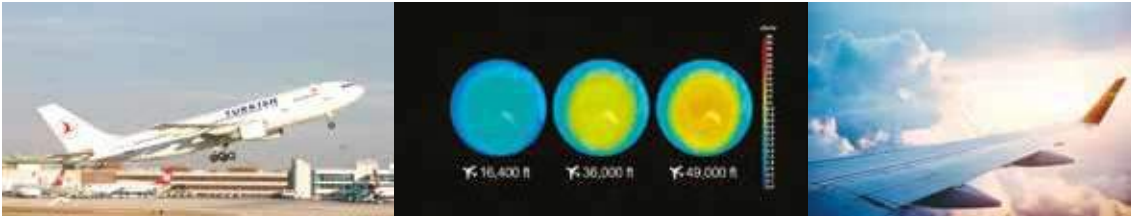
UÇAK YOLCULUĞU SAĞLIĞIMIZI TEHDİT Mİ EDİYOR? İŞTE NASA’NIN CEVABI

Dünya Sağlık Örgütü’nün (WHO) raporuna göre, radyasyon kanserin en büyük nedenlerinden biri. Peki her yıl on milyonlarca kişi yaptığı uçak seyahatlerinden dolayı ne kadar radyasyona maruz kalıyor?

Seyahat etmenin en hızlı yollarından birisi olan uçak yolculukları NASA’nın radarında. NASA uçuşmanın insan sağlığına etkilerini açıkladı. Pilot ve hosteslerin çoğu zaman “radyasyon işçileri” olarak anıldığı duymuşsunuzdur. Bunun nedeni yeryüzünden binlerce feet yükseklikte çalıştıkları süre boyunca radyasyon almaları. Peki uçak ile seyahat eden yolcular için risk ne boyutta? Bu sorunun cevabı Amerikan Havacılık ve Uzay Dairesi’nden (NASA) geldi. Konuyla ilgili Business Insider’a konuşan NASA’nın radyasyon uzman-

nı Eddie Semones, kişinin aldığı radyasyon dozunun miktarı atmosfere yaklaştıkça artıyor. Semones aynı nedenle NASA’nın astro-notların Uluslararası Uzay İstasyonu’nda (ISS) bir yıldan fazla kalmasına izin vermediğinin de altını çiziyor. Geçtiğimiz aylarda New Mexico’da içi helyum ile dolu araştırma balonunu gözküzyüne çıkaran NASA bilim insanları uçak yolculuklarında maruz kalınan radyasyon miktarını belirlemişti. Yaklaşık 1.5 yıl süren araştırmaya göre, 26 bin feet’ten (yaklaşık 8 bin metre) sonra yolcular radyasyona maruz kalmaya

başlıyor. Yükseklik arttıkça radyasyon miktarı da artış gösteriyor. Zira adeta bir miknatıs gibi çalışan Manyetosfer’e yaklaşıldıkça maruz kalınan radyasyon oranı da artış gösteriyor. Bu nedenle kıtalar arası uçuşlarda irtifa kısa mesafeli uçuşlara oranla daha yüksek olduğu için alınan radyasyon oranı da artıyor. Aynı çalışmaya göre, kutuplar üzerinde yapılan kıtalar arası uçuşlarda alınan radyasyon oranı ekvator üzerinden yapılanlara oranla 3 kat daha fazla. ✈



KONTROLÜ ALGORİTMA YAPACAK!

**GÜVENİLEN YOLCUYA PASAPORT
VE VİZE SORULMAYACAK**




Dünya Ekonomik
Fuarı'nda (WEF)
pek çok yeni
teknoloji tartışıldı.
Bunların en ilgi
çekici olanların-
dan biri dijital
kimlik projesi
oldu.

Dünya Ekonomik Fuarı'nda (WEF) pek çok yeni teknoloji tartışıldı. Bunların en ilgi çekici olanlarından biri dijital kimlik projesiydi. Planın hayata geçmesi halinde pasaportsuz ve vizesiz olarak yolculuk yapmak mümkün olacak. Tabii eğer 'Tanınan ve Güvenilen Yolcu' statüsündeyseniz. 48. Dünya Ekonomik Forumu (WEF) geçtiğimiz günlerde İsviçre'nin Davos kentinde düzenlendi. Pek çok ülkeden üst düzey devlet yetkilisi ve profes-

yonelin katıldığı etkinlikte dünyayı meşgul eden pek çok konu masaya yatırıldı. Siyasetten ekonomiye, sağlıktan eğitime kadar çeşitli sorunların tartışıldığı forumda teknoloji de sürekli gündemdedi. Yapay zekâ, blockchain, insansız araçlar, akıllı şehirler, kuantum bilgisayarları gibi konular başta olmak üzere bugünün ve geleceğin teknolojilerine yönelik pek çok yenilik geniş bir bakış açısıyla tartışıldı. Gazete Habertürk'ün habe-

rine göre; dijital teknolojilerin lehinde ve aleyhinde pek çok görüşün dile getirildiği oturumlarda iki konu oldukça ilgi çekti. Bunlardan ilki orta vadeli projelerden biriydi ve sağlık konusunu kapsıyordu. Buna göre söz konusu projede yeni nesil teknolojilerin yardımıyla insanların 120 yaşına kadar yaşayabileceği ileri sürüldü. İkincisi ise kısa vadede hayata geçmesi planlanan pasaportsuz yolculuk ve dijital kimlik projesiydi.

120 YAŞ ARTIK ÇOK YAKIN

WEF'de bu iki konunun çok ilgi çekmesine çok fazla şaşırmamak gerekir. Zira insanın yaşam süresini uzatmaya yönelik projeler hemen her fuar veya benzer etkinlikte gündeme gelir. Ancak bu sefer bir dizi şirket yetkilisi sunumlarında konuya yönelik elde ettikleri ilerlemeleri gündeme getirerek yaşam süresinin uzatılmasına yönelik çalışmaların artık bilim-kurgu hikâyesi olmaktan çıktığını gösterdi. ABD'nin yeni nesil sağlık teknolojileri geliştiren şirketlerinden Centene Corporation Başkanı ve CEO'su Michael Neidorff yaptığı açıklamada insan sağlığının yeni nesil teknolojilerle daha uzun yıllar üst seviyede tutulması için önemli ilerlemeler kaydedildiğini söyledi. Neidorff 120 yaşına kadar sağlıklı olarak yaşamaya konusunun ise kendisini dinleyen pek çok kişinin yaşam süresi içerisinde deneyimleyebileceği bir teknik olacağını savundu. Tüm havalı ve renkli teknolojiler bir yana uzun ve sağlıklı yaşam yeni dünyaya yönelik beklentilerin en üst seviyesinde kalmaya devam ediyor. Öyle ya, hem yaş hem de sağlık elden gittiye akıllı ev veya uçan otomobiller kimin işine yarar?

GEÇİŞ SERBEST AMA...

WEF'de büyük ilgi toplayan bir diğer teknolojik konu ise dijital kimlik ve pasaportsuz yolculuk projesi oldu. Bu konunun hayata geçmesi için gerekli tüm teknolojilerin var olduğuna işaret eden uzmanlar pasaport ve kimliklerimizin çöpe gitmesinin artık an meselesi olduğunu belirtiyor. Bu sayede başta havayolu olmak üzere ülke ve kıtalararası yolculukların vizesiz daha güvenli ve konforlu olması planlanıyor. Bunun için ise başta retina, DNA, damar yapısı ve parmak izi gibi temel biyometrik verilerimiz başta olmak üzere ekonomik durumumuzdan iş hayatımıza, adli sicilimizden sosyal hayatımıza yönelik yüzlerce hatta binlerce bilginin dijitalleştirilip her an paylaşılabilecek hale getirilmesi gerekiyor.

TAMAMEN ŞEFFAFLAŞAN, HIZLI İLERLEYECEK

- 1- Yolcu mobil cihazına indireceği uygulamayla biyometrik bilgilerin de dâhil olduğu dijital bir kimlik oluşturacak.
- 2- Bu kimlik blockchain teknolojisi yardımıyla onaylanacak ve talep eden tüm kurum ve kuruluşlarla paylaşılacak.
- 3- Yolcu yola çıkmadan önce gideceği yer ile ilgili adres bilgisinin yanı sıra kendisine yönelik çok sayıda bilgi paylaşılacak. Bu bilgilerle risk profili oluşturulacak.
- 4- Varış noktasında risk profili uygun olan yolcular herhangi bir pasaport kontrolünden geçmeden hızlı koridorlardan havaalanını en kısa sürede terk edecek.
- 5- Yapılacak pek çok güvenli yolculuk sonrası 'Tanınan ve Güvenilen Yolcu' statüsüne geçenler ise yeni yolculuklarında herhangi bir denetime maruz kalmadan ilerleyebilecek.



KONTROLÜ ALGORİTMA YAPACAK

- ◆ Yetkililer tarafından bizden istenilenleri verdiğimiz takdirde 'kim tutar beni, bekle dünya geliyor' diyebilirsiniz.
- ◆ Ama yavaş olun, o kadar kolay değil.
- ◆ Bu sistemde sizi kimsenin tutamaması için öncelikle 'Tanınan ve Güvenilen Yolcu' statüsü gerekiyor.
- ◆ Bu statüye ulaşmak ise pek çok kişisel bilgimizi paylaşıp sürekli onaylamak olacak.
- ◆ Yani yapacağınız pek çok yolculukla genel davranışınızın verdiğiniz bilgileri örtüştüğünü kanıtlamanız gerekecek.
- ◆ Bu iyi haberdir. Kötü haber ise ikna edilmesi gerekenin artık pasaport geçişlerindeki memur Hans veya Kelly değil nerede bulunduğu ve nasıl çalıştığı dahi bilinmeyen bir algoritmanın olması.
- ◆ Kim bilir belki de bu iyi haberdir. Cevabı öğrenmemize az kaldı.

PASAPORTSUZ GEÇİŞ
2020'DE BAŞLAYACAK

Havaalanından pasaportsuz geçişe 2020'den itibaren dünya çapında kademeli olarak geçilecek çünkü;

- ◆ Havaalanlarında yaşanan gecikmeler küresel havaalanları ve otellerin yıllık 10 milyar dolar kaybına neden oluyor.
- ◆ Söz konusu gecikmelerin yolculara yansıyan faturası ise 20 milyar doları aşmış durumda.
- ◆ Havaalanlarına yönelik olası terör saldırılarının ise turizm ve ulaşım başta olmak üzere pek çok sektöre en az 120 milyar dolarlık bir kayıp yaşatma riski var. 🌀

2017 YILI, UÇUŞ EMNİYETİ AÇISINDAN NASIL GEÇTİ?



2017 yılı uçuş emniyeti açısından rekor derecede olumlu geçti. The Aviation Safety Network (ASN) tarafından geçtiğimiz günlerde yayımlanan bir rapora göre, yıl boyunca yolcu/kargo uçaklarının karıştığı sadece 10 ölümlü kaza meydana geldi.

Kazalarda toplam
44
kişi hayatını kaybetti.

* Abdullah NERCİZ

2017 yılı, Türk Hava Yolları adına sefer yapan MyCar-go şirketine ait Boeing 747-400 tipi bir kargo uçağının, 16 Ocak günü Bişkek Manas Havalimanı'na inişi sırasında geçirdiği kaza ile başladı.

Bu kazada, uçakta bulunan dört kişilik mürettebatın yanı sıra, uçağın düştüğü köyde yaşayan 35 kişi hayatını kaybetti.

Yıl içerisinde hiç bir büyük yolcu uçağının kaza/kırma uğramaması, sektörümüz açısından sevindiriciydi.

2017'nin ölümlü son kaza haberi ise 31 Aralık günü Kosta Rika'dan geldi. Nature Air firmasına ait bir Cessna 208B, kalkış esnasında düştü. İki mürettebat ve on yolcu olmak üzere, uçakta bulu-

nan toplam 12 kişi hayatını kaybetti. Neticede 2017 yılı, hem kaza, hem de bu kazalarda hayatını kaybedenlerin sayısı bakımından ticarî havayolu sektörünün rekor yılı oldu.

Yazımızın yayınlandığı an itibarıyla, 398 gündür herhangi bir jet motorlu yolcu uçağı kırma uğramamış durumda. Sektör bu açıdan da rekor kırmakta.



Daha önce 2015 yılı 16 ölümlü kaza, 2013 ise 256 can kaybı ile tüm zamanların en olumlu yılları olarak listenin en üst sırasında yer alıyorlardı.

Yılda yaklaşık 37 milyon yolcu uçağı seferi yapıldığı düşünüldüğünde, ölümlü kaza oranının "4 milyon uçuşta 1" olduğu söylenebilir. Sadece yolcu seferleri açısından hesaplama yapacak olursak bu oran, 9,2 milyon uçuşta 1 kazaya kadar düşüyor.

Her yıl 7 milyar kişinin uçakla seyahat ettiği düşünüldüğünde, yıllar içerisinde uçuş emniyetinin ne denli gelişmiş olduğu daha iyi anlaşılıyor. Kazaların bir tanesi kalkış aşamasında, üç tanesi normal seyir esnasında, üç tanesi yaklaşma ve iki tanesi de iniş aşamasında meydana geldi.

Bu olumlu istatistiki sonucun sürpriz olmadığını belirten ASN Başkanı Harro Ranter, 1997 yılından bu yana yolcu uçaklarının karıştığı kazaların sayısında sürekli bir düşüş olduğunun altını çizerken, özellikle ICAO, IATA, Flight Safety Foundation gibi uluslararası kurumların ve tabii ki havacılık sektörünün çabalarının bunda önemli payı olduğunu söylüyor. ✈

 16 OCAK 2017 Boeing 747-412F THY, Isf MyCargo Havayolları 4 ÖLÜM Bişkek-Manas Uluslararası Havaalanı (FRU)  KIRGIZİSTAN	 12 NİSAN 2017 Cessna 208 Karavan I Spirit Avia Sentosa 1 ÖLÜM Oksibil Airport (OKL)  ENDONEZYA
 01 MAYIS 2017 Cessna 208B Büyük Karavan Hibe Havacılık 1 ÖLÜM Chignik, AK  AMERİKA	 05 MAYIS 2017 Şort 330-200 Hava Kargo Taşıyıcıları 2 ÖLÜM Charleston-Yeager Havalimanı, WV (CRW)  AMERİKA
 27 MAYIS 2017 L-410UVP-E20 Zirve Hava 2 ÖLÜM Lukla-Tenzing-Hillary Havaalanı (LUA)  NEPAL	 14 EKİM 2017 Antonov An-26-100 Valan Int'l Cargo 4 ÖLÜM Aibidjan-Felix Houphouet Boigny Havalimanı (ABJ)  FİLDİŞİ SAHİLİ
 15 KASIM 2017 L-410UVP-E20 Khabarovsk Avia 6 ÖLÜM Nelkan Havaalanı  RUSYA	 15 KASIM 2017 Cessna 208B Büyük Karavan Kıyı Havacılık İşletmesi 11 ÖLÜM Empakaai Bölgesi  TANZANYA
 13 ARALIK 2017 ATR 42-320 Batı Rüzgar Havacılık 1 ÖLÜM Fond-du-Lac Havaalanı, SK (ZFD)  KANADA	 31 ARALIK 2017 Cessna 208B Büyük Karavan Doğa Hava 12 ÖLÜM Punta Isleta  KOSTA RİKA

2017 YILINDA MEYDANA GELEN UÇAK KAZALARI



AVRUPA İLE ÇİN ARASINDAKİ HAVAYOLU PAZARI

1,5 milyarı aşan nüfusuyla Çin, her bakımdan dünyanın diğer devletlerinin ilgisini çekiyor.

Ortalama gelirin artmasına paralel olarak her geçen yıl daha fazla Çinli turist in ülke dışında tatil yapmaya başlaması, sektördeki tüm oyuncuların buraya odaklanmasına sebep oluyor.

Çin ile diğer ülkeler arasındaki havayolu pazarı son beş yıl içerisinde 30 milyon koltuk kapasitesi gibi muazzam denilebilecek bir seviyede artış kaydetmişti.

Bunun sonucunda, Çin ile Avrupa arasındaki her türlü ulaşım bağlantısını kuvvetlendirmeyi amaçlayan ve Çin devletinin resmen desteklediği "One Belt" One Road" adlı girişim, tabii olarak havayolu şirketleri tarafından da yakından takip ediliyor.

Fransa ve İngiltere, 2017 yılı içerisinde yapmış oldukları anlaşmalarla,

Çin pazarına yönelik en somut adımları atan iki Avrupa ülkesi olmuştu. Fransa ve Çin, vardıkları anlaşma çerçevesinde, tarafların halen 50 adet olan haftalık uçuş sayısının, bir kaç sene içerisinde 126'ye yükseltilmesi noktasında mutabakata varmıştı.



Benzer şekilde İngiltere ile Çin arasında imzalanan anlaşma ile İngiltere ve Çin arasındaki ikili hava

ulaştırma anlaşmasının güncellendiği duyurulmuştu. Taraflar arasındaki haftalık uçuş sayısı, 2016 yılının Ekim ayında yapılan bir anlaşma ile 40'tan 100'e çıkarılmıştı. Söz konusu anlaşmanın güncellenmesi ile birlikte bu sayı haftalık 150'ye yükselecek.

Dünyanın diğer bir köşesinde de Çin ve Avustralya bir "açık semalar" (open skies) anlaşması imzalayarak, iki ülke arasındaki havayolu pazarını tamamen serbestleştirmişti.

AVRUPA İLE ÇİN ARASINDAKİ HAVAYOLU PAZARI

Routes Online, Avrupa ile Çin arasındaki bu önemli havayolu pazarındaki kapasite değişimini ele aldı. Öncelikle belirtmek gerekirse, Çin'in en büyük dış hat pazarı, son bir kaç yıl içerisinde hızlı büyüme sonrasında Tayland oldu.

Daha önceki yıllarda ilk sırada Güney Kore yer alıyordu.

Çin ile Avrupa arasındaki pazarın yan tarafta da belirttiğimiz üzere ikili anlaşmalarla kontrol edilmekte.

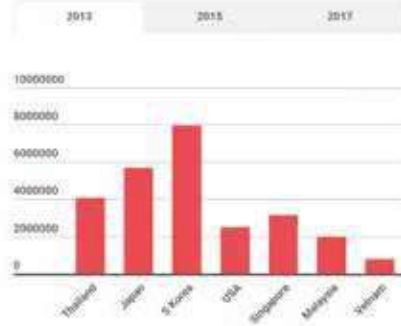
Bu yüzden buradaki büyüme nispeten sınırlı bir seviyede kalıyor.

Yine de son beş yıllık döneme baktığımızda, Avrupa'daki ülkeler ile Çin arasında 2013 yılında 4,7 milyon olan koltuk kapasitesinin, 2017 yılına gelindiğinde %34 oranında bir artışla 6,3 milyona ulaştığını görüyoruz.

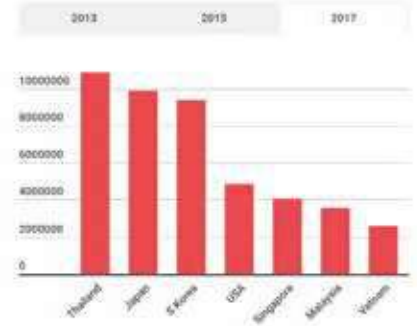
Almanya 1,5 milyon koltukla ilk sırada yer alırken onu 1,2 milyonla Fransa ve 883.602 koltukla İngiltere takip ediyor.

Fransa, 2013 yılından 2017 sonuna dek elde ettiği 303.704 ilave koltukla, Avrupa – Çin arasında en fazla büyüyen pazar oldu.

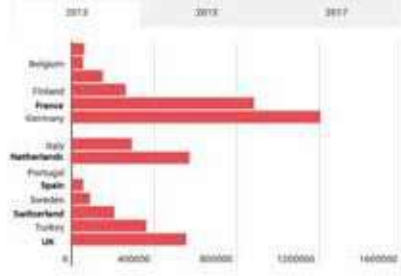
China's largest international markets (exc Hong Kong & Chinese Taipei)



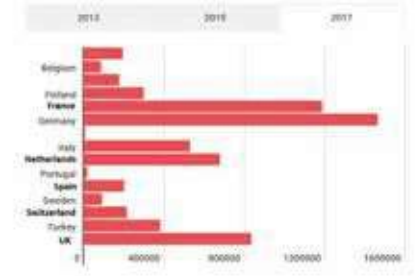
China's largest international markets (exc Hong Kong & Chinese Taipei)



Growth between Western Europe and China (seats)



Growth between Western Europe and China (seats)

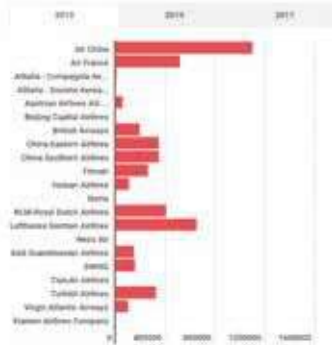


Yukarıda bahsettiğimiz ikili anlaşmaların havayolu şirketlerince kullanılmaya başlanmasıyla birlikte, Fransa ve İngiltere ile Çin arasındaki koltuk kapasitesi arzında ciddi miktarda artış yaşanacaktır. İşe

havayolu şirketleri bazında baktığımızda ise Air China'nın açık ara liderliği göz çarpıyor. Söz konusu pazarda 2013 yılında yaklaşık 1,1 milyon koltuk arz eden Air China, 2017 yılında 1,6 milyon koltuk

arzını aşmış durumda. Air China'yı Lufthansa ve bir diğer Çinli taşıyıcı China Eastern takip ediyor. Air France, China Southern ve KLM ise pazarın diğer büyük oyuncularını olarak sıralanıyor.

Carrier growth from China to Western Europe (seats)





EMIRATES SİPARİŞ SÖZÜ VERDİ; A380 DEVAM DEDİ

Emirates ile Airbus, yirmisi kesin, onaltısı opsiyonlu olmak üzere toplam 36 adet A380 siparişi konusunda mutabakat zaptı imzaladı. Şirketin Dubai'deki merkezinde imzalanan anlaşmada belirtilen siparişlerin gerçekleşmesi halinde ilk teslimatlar 2020 yılında başlayacak.

* Abdullah NERCİZ

Her ne kadar söz konusu siparişin liste fiyatına göre toplam değeri 16 milyar USD olsa da A380 programının içerisinde bulunduğu müşkül durum düşünüldüğünde, Emirates'in bu meblağ üzerinden ciddi oranlı bir indirim elde edeceğini tahmin etmek güç değil.

Emirates, 36 adet A380 siparişi için mutabakat zaptı imzaladı. İmza töreninde bir konuşma yapan Emirates CEO'su Şeyh Ahmed bin Saeed Al Maktum, A380'in kendileri için bir başarı olduğunu belirterek, vermeyi planladıkları yeni siparişin bir kısmının mevcut A380 filosunun yenilenmesi, diğer kısmının ise filoyu

büyütmeye yönelik olduğunu söyledi. Airbus bu sayede en azından şimdilik derin bir nefes almış oldu. Zira bu muhtemel siparişle birlikte, A380 üretiminin en az 10 sene kadar daha sürmesine garanti gözüyle

bakılıyor. Halihazırda dünya genelindeki 13 farklı havayolu şirketine toplam 222 adet A380 teslimatı yapılmış durumda. Ancak bu uçakların 100 adedi, Emirates filosunda görev yapıyor. ✈



HAVALİMANI OLMAYAN ÜLKELER HANGİLERİ?



Dünyada herhangi bir havalimanı bulunmayan ülkeler olduğunu biliyor muydunuz?

Tahmin edeceğiniz üzere bu ülkeler, yüzölçümü açısından son derece küçükler. Bu ülkelerin beş tanesi Avrupa kıtasında, bir tanesi ise Asya'da bulunuyor. Bir havalimanı bulunmayan Avrupa ülkeleri şöyle:

1

Andorra
(nüfus: 85.082,
yüzölçümü: 467 km²)

2

Liechtenstein
(nüfus: 36.281,
yüzölçümü: 160 km²)

3

Monaco
(nüfus: 36.371,
yüzölçümü: 2 km²)

4

San Marino
(nüfus: 32.404,
yüzölçümü: 61 km²)

5

Vatikan
(nüfus: 836,
yüzölçümü: 0,44 km²)

Asya'daki havalimansız ülke ise Filistin (nüfus: 4.260.636, yüzölçümü: 6.220 km²).

Andorra'ya havayolu ile ulaşmak isteyenler, İspanya sınırları içinde yer alan ve buraya 40 km mesafe-

deki Girona-Costa Brava Havalimanı'nı kullanabilir.

Liechtenstein'a gitmek isteyenler, İsviçre'de bulunan ve yine yaklaşık 40 km mesafede yer alan St. Gallen-Altenrhein Havalimanı'ndan faydalanabilir.

Monaco için Nice Côte d'Azur, San Marino için Rimini Federico Fellini, Vatikan için Roma'daki havalimanlarını ve Filistin için Tel Aviv Ben Gurion Havalimanı'nı kullanmak, havayolu ile en kolay ulaşım şekli olarak görünüyor. ✈





RYANAIR, BREXIT SONRASI DÖNEME HAZIRLANIYOR

Yolcu sayısı bakımından Avrupa'nın en büyük havayolu şirketi olan Ryanair, Brexit sonrası döneme hazırlanıyor.

Hatırlanacağı üzere, İngiltere Başbakanı Theresa May, 29 Mart 2017 tarihinde Brexit sürecini resmen başlatırken, sürecin yaklaşık olarak iki yılda tamamlanması öngörülmüştü.

Brexit'in özellikle Avrupa sivil havacılığına ne gibi etkileri olabileceğini, geçtiğimiz yıl bu konuda yapılan referandumun hemen ardından Hava-yolu 101'de ele alınmıştı.

Küresel ekonominin uluslararası düzlemde en fazla regüle edilmiş sektörlerinden bir tanesi olan havayolu işletmeciliğini esnetmek hiç kolay değil.

Zaten Avrupa Birliği içerisindeki havayolu pazarının serbestleştirilme süreci de uzun ve sancılı bir biçimde hayata geçirilmişti. Neticede, İngiltere'nin Avrupa Birliği'n-

den ayrılması, İngiltere merkezli olarak yapılan Avrupa uçuşlarını derinden etkileyecek. Halihazırda İngiltere'deki havalimanları Avrupa Birliği açısından bir iç hat uçuşu statüsündeyken, Brexit sonrasında bu durum değişecek ve dış hat gibi değerlendirilmeye başlanacak. Bu yüzden, Ryanair CMO'su Kenny Jacobs

2017 yılının Mart ayında yaptığı bir açıklamada, söz konusu iki yıllık süre içerisinde İngiltere ile Avrupa Birliği arasında havacılıkla ilgili gerekli ikili anlaşmaların tamamlanması durumunda, 2019 yılının Mart ayı ve sonrasında ciddi problemlerin yaşabileceği konusunda uyarıda bulunmuştu.



RYANAIR İNGİLTERE'DE YENİ LİSANS BAŞVURUSU YAPTI

İrlanda merkezli bir şirket olan ve Mart 2019 sonrasında İngiltere iç hatlarındaki haklarını kaybetmek istemeyen Ryanair, bu ülke merkezli yeni bir şirket kurarak (Ryanair UK), "Havayolu İşletme Ruhsatı" (AOC: Air Operator's Certificate) başvurusunda bulundu.

Şirket bu sayede, Brexit sonrasında da İngiltere iç hatlarında faaliyet göstermeye devam edebilecek. Ryanair'den önce Wizz Air de benzer bir başvuru

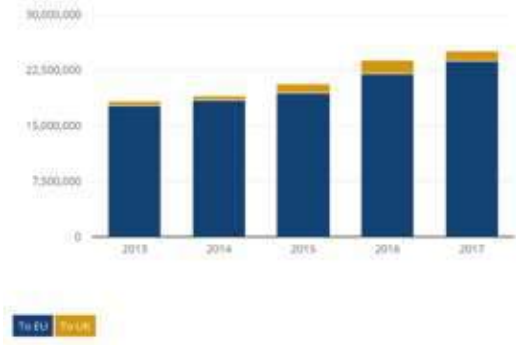
yaparak, İngiltere iç hat uçuşlarını garanti altına almıştı.

Aslında Ryanair'in İngiltere iç hatlarındaki uçuş sayısı oldukça az. Şirket bununla birlikte, son yıllarda büyüme eğiliminde olan ve bir bakıma diğer hatlarını da besleme ihtimali olan bu pazarı kaybetmek istemiyor.

Öte yandan, İngiltere merkezli bir şirket olan easyJet ise Avrupa içerisindeki uçuş haklarını kaybetmemek için Viyana'da "easyJet Europe" adı altında yeni bir havayolu şirketi kuracağını açıklamıştı.

easyJet de yeni kuracağı bu şirket için bir AOC alacak ve filosundaki mevcut 110 uçağı yeni ruhsat altında faaliyet gösterecek şekilde yeniden tescil ettirecek.

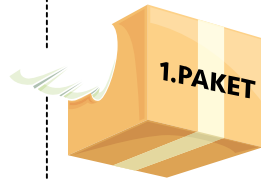
Ryanair'in İngiltere pazarındaki gelişimi (2013-2017)



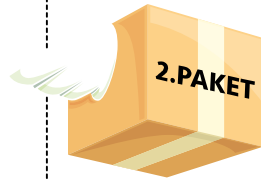
AVRUPA BİRLİĞİ HAVAYOLU PAZARININ SERBESTLEŞME SÜRECİ

Avrupa Birliği üyesi ülkeleri kapsayan havayolu pazarının serbestleştirilmesi, kademeli bir biçimde zamana yayılarak gerçekleştirilmiştir.

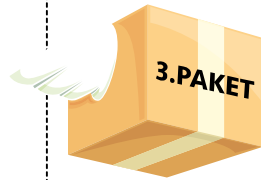
1 Ocak 1988 tarihinde başlayan süreç, üç ayrı paket şeklinde, 1 Nisan 1997 tarihinde tamamlanmıştır:



14 Aralık 1987'de kabul edilerek, 1 Ocak 1988 tarihinde devreye giren ilk paketle birlikte, Avrupa Birliği havacılık pazarıyla ilgili bazı kurallar yumuşatılmaya başlanmıştır. Birlik içerisindeki uçuşlara yönelik bilet fiyatları ve kapasite ayarlamalarına devletlerin müdahale etme yetkisi nispeten kısıtlanmıştır.



24 Temmuz 1990'da kabul edilerek, 1 Kasım 1990 tarihinde devreye girmiştir. Bilet fiyatları ve havayolu şirketlerinin kapasite paylaşımları konularında, tamamen olmamakla birlikte, daha fazla serbestlik sağlanmıştır. Şirketlere, tescil edildikleri devlet ile Avrupa Birliği üyesi diğer devletler arasında istedikleri kadar yolcu ve kargo taşıması yapma imkânı verilmiştir.



23 Temmuz 1992'de kabul edilerek, 1 Ocak 1993 tarihinde devreye girmiştir. Havayolu şirketleri bu paket sonucunda, Avrupa Birliği içerisinde tam kabotaj hakkına sahip duruma gelmiştir. Üçüncü Paket, kendi içerisinde iki kademededen oluşmaktadır:

1.Kademe: 1 Ocak 1993 tarihinden itibaren Avrupa Birliği içerisindeki uçuşlarda havayolu şirketlerine tarife ve kapasite serbestliği getirilmiştir.

2.Kademe: 1 Nisan 1997 tarihinde devreye girmiş ve havayolu şirketlerine Avrupa Birliği içerisindeki uçuşlarda tam kabotaj hakkı tanınmıştır.

Sonraki yıllarda bu serbestlik, Avrupa Birliği üyesi olmamalarına karşın Norveç, İzlanda, İsviçre gibi diğer bazı devletleri de içine alacak şekilde genişletilmiştir.

Birlik içerisindeki havayolu pazarının serbestleştirilmesi beraberinde dört önemli fayda getirmiştir:

- a-** Bilet fiyatlarının ucuzlaması,
- b-** Uçuş noktalarının çeşitlenmesi,
- c-** Uçuş sıklığının artması,
- d-** Avrupa Birliği üyesi ülkeler arasındaki hava trafik pastasının dramatik bir biçimde büyümesi. 🔄

Yapay Zeka Çalışmaları

PİLOTSUZ
HAVAYOLU

İnsanlık tarihi içinde bulunduğumuz yüzyılda insanoğlunun erişmiş olduğu en yüksek bilim ve teknoloji seviyesine erişilmiş midir bilemiyoruz, ama günümüz dünyasında belki de onlarca ve yüzlerce yıl önce hayal dahi edilemeyecek teknolojiler hayatımıza girmiş bulunmaktadır.

İnsan eliyle yapılan her şey robot ve yüksek teknoloji cihazlar ve bilgisayarlar eliyle mi yapılacak sorusu "yapay zeka" çalışmalarının doğal bir sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır.

2006 senesinin Aralık ayında Washington Üniversitesi'nde yayınlanan "Yapay Zekanın Tarihi" isimli bilimsel araştırmada Chris Smith, "yapay zeka" kavramını ilk olarak 1956 yılında John McCarthy'nin bu konuyla alakalı ilk akademik konferansta kullanmış olduğuna işaret etmektedir. Ancak John McCarthy'nin yapay zeka kavramını kullanmasından önce 1945 senesinde Vannevar Bush'un insanların bilgi ve idrakleriyle ortaya çıkacak makinelere dayalı bir sistemden bahsettiği ve 1950 senesinde Alan Turing'in zekayla yapılabilecek işlerde insanlara benzer hareket edecek makinelere işaret ettiği de vurgulanmaktadır.

*Dr. Muhittin Hasan UNCULAR

Tabii ki çoğu insan makinelerin, insanlar gibi düşünüp iş yapabileceklerine hiçbir zaman inanmamıştır.

Bilgisayar ve makinelerin insanlar gibi "anlama" özelliklerinin olamayacağını savunan bazı bilim insanları, makenelerin ve robotların bundan sebep insanların işle alakalı yerlerini tam olarak dolduramayacaklarını vurgulamaktadır. Ancak bu kanaat günümüzde insanların yerine ileri teknoloji makine ve robotların belirli iş sektörlerinde ve alanlarda çoktan insanların yerini aldığı gerçeğini görmezden gelmemize yetmemektedir.

Son yıllarda yapay zeka alanındaki ilerlemelerin önemli bir bölümü araştırma algoritmaları, makine öğrenme algoritmaları ve dünyayı anlamaya yönelik olarak istatistik analizlerin entegrasyon çalışmaları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yapay zeka konsepti kapsamında A- Tipi program olarak bilinen IBM'in Deep Blue programı 1997'de dünya satranç şampiyonu Gary Kasparov'u yenmeyi başarırken binlerce kişi bu başarıyı hayretle karşılamıştır. Deep Blue saniyede 200 milyon satranç hareketini değerlendirebilen bir programdı ve bu satranç maçından sonra IBM'in marka değeri çok ciddi artmıştır.

Yapay zeka kapsamında 1950'li yıllarda genel ve geometrik problemleri çözmeye ve satranç oynamaya yönelik uzman sistemler ortaya çıkmış ve 1960 ve 1970'li yıllarda bunların geliştirilmeleri ve endüstriyel alanlarda kullanımları gerçekleşmiştir. O yılların önemli programları arasında kimyasal yapı analizi için DENDRAL, bilgisayar yazılım konfigürasyon sistemleri için XCON, tıbbi tanı sistemleri için MYCIN gibi uygulamalar insan faaliyet alanlarına müdahale eden, problem çözümünde önemli rol oynayan ama bir tehdit olarak görülen programlardı.

Bu programların başarıları birçok büyük şirketi ve üniversiteyi 1980'li yılların sonlarında yapay zeka alanında yatırım yapmaya sevk



etmiştir. Bu kurumlar arasında DEC, TI, IBM, Xerox, HP, MIT ve Stanford Üniversitesi gibi kurumlar yer almaktaydı.

Günümüzde de bu tarz programlar sağlık bakımı, kimyasal analiz, kredi yetkilendirme, petrol ve maden aramaları, otomobil tasarımı ve üretimi, havacılık ve hava trafik kontrolü gibi alanlarda kullanılmaktadır.



Bu sistemlerin hata yapabilirliği ile alakalı kaygılar yatırımcıları ve program geliştiricilerini kaygılandırmıştır. Özellikle tıbbi tanı ve hava trafik kontrolü gibi hayati önem

taşıyan durumlarda potansiyel yasal ve mali yaptırım ve sıkıntılar bu sistemlere ilişkin hassasiyeti daha da sorgulamaya sebep olmuştur.

Tabii ki insanlar gibi düşünen, tepki veren ve aksiyon alabilen makine, bilgisayar, robot vs. gibi yapay zeka ürünlerini yapıp hayata geçirebilme düşüncesi bilim insanlarının ve insanların merakını cezbedip bir takım soruları da beraberinde getirmektedir.

Yapay zeka ile alakalı karşılaşılabilecek sorulardan bazıları şunlar olabilir: İnsanoğlu çok farklı yöntem ve biçimlerde mizaçlarına da uygun olan bazı öğrenme metodlarından etkilenmektedir. Milyarlarca hücreyi barındıran insan beyninin fonksiyonlarını icra edebilecek bir yapay zeka ve mekanizma mümkün müdür? Pilotsuz bir uçağa binmek ister misiniz? Bir robotun kolunuzdaki kesiği dikmesini...? Robot bir ustanın elinden Adana kebabı yemek ister misiniz?

Araştırmacı Hubert Dreyfus ve arkadaşları insan aklının bilgi işleyen bir makineye dönüştürülüp dönüştürülemeyeceğini sorgularken şu örneği vermektedir: "İnsanlar geniş bir kutunun üstünde küçük bir kutunun durduğunu gördüklerinde geniş kutunun hareket ettirildiğinde nelerin olabileceğini hayal edebilirler.



Ama bir bilgisayara ne olabileceğine ilişkin bir veri oluşturma-bilmesi için kutularla alakalı birtakım gerçeklerin ağırlıkları, ebatları ve sürtünme katsayıları ve herbirinin farklı hareketler karşısında nasıl etkilendikleri gibi verilerin sıralanması gerekmektedir.

Yapay zeka modeline uygun denilebilecek çalışmalardan bir tanesi de Amerikan hükümetinin özellikle 'Soğuk Savaş' döneminde Rusça metinleri tercüme edebilmek için geliştirdiği anında makine çevirisi programıydı. Georgetown Üniversitesi ile IBM'in sadece organik kimya alanında uzmanlaşarak 250 kelime ve altı kuralı kapsayacak şekilde geliştirdiği bir programdı bu. Ancak bunun anında dil çevirisi ile alakalı yeterince gelişmiş ve işe yarar bir program olmadığı anlaşılmıştır. Bugün günümüzde bile makine çeviri diye anlandırılan çeviri programlarının işe yarayıp yaramadığı hayli tartışılmaktadır.

Yıllardır havacılıkta da pilotlar yapay zekanın ilk biçimleri arasında yer aldığı ifade edilebilen otopilot ve FADEC gibi programları kullanmaktadır. Google tarafından kullanıma koyulmuş olan sürücüsüz otomobil, pilotsuz uçak tartışmalarını nasıl etkilemiştir bilinmez; ama konuşmacı olarak katıldığımız konferanslarda "Uçakların pilotsuz olarak

uçurulması ve pilotluk diye bir mesleğin ortadan kalkması fikrini nasıl değerlendiriyorsunuz?" sorusuyla karşılaşmaktayız. College London Üniversitesi araştırmacıları yapay zekayı otopilotla buluşturup farklı bir çalışmaya imza atmaktadır. Bu çalışmada sadece uçuşun belirli birtakım önceden planlanmış uçuş profillerinden ziyade, değişen koşullara bağlı olarak hareket geliştirebilen bir otopilot modeli üzerinde çalışılmaktadır. Bu modelde "insan pilotun" yüzlerce saatlik uçuşunu seyredip, gerçek uçuşlardan elde edilmiş yüzlerce saatlik verilerle senaryo kütüphanesi oluşturulmaktadır.

Geleneksel kurguyla şekillenirilmiş bir otopilot bir motor durduğunda yada ciddi bir türbülans durumunda sorun oluşturabilirken; yeni yapılan bu çalışmada, bu otopilot uçuşu bir insan eli deyiymuşçasına devam ettirebilmektedir. Bir yardımcı pilotun yerine alacak şekilde otopilot geliştirilmesine yönelik Aircrew Labor In-cockpit Automation System diye adlandırılan sistemde de farklı vakıalar ve tecrübeler üzerinden bu projenin geliştirilmesi hedeflenmektedir. Havacılıktaki yapay zeka çalışmalarının büyük bir kısmı uçağın kontrolüne yada sistemlerine yoğunlaşmış vaziyettedir. Bu konuda Aurora Uçuş Bilimleri adlı kuruluş ciddi çalışmalar yapmaktadır.

"İNSAN PİLOT" NASIL HAREKET EDERDİ?

Bu durumda bir "insan pilot nasıl hareket ederdi?" sorusundan da esinlenerek havacılıkta yapay zeka alanında çalışmalar devam ederken, bazen de insanlardan daha iyi bir şekilde bu tarz geliştirilen otopilot sistemlerinin olabileceğine de vurgu yapılmaktadır. Otopilotun yaklaşan kötü bir hava alarmı karşısında mevcut veri bankasında tarama yaparak "insan pilotlardan" çok daha sağlıklı, seri ve objektif karar verebileceği de ifade edilmektedir.

'Pilotların yetiştirilme ve işe alım süreçlerinde geçmek zorunda oldukları sınavlar, testler, ispat etmeleri gereken yetkinlik ve yeterlilikler, pilotların yerine getirilmesi planlanan yapay zeka ürünlerinin standartlarının belirlenmesi ve ölçülmesinde nasıl bir regülasyon gerektirmektedir?' sorusu da pilotsuz bir kokpit kurgusunda ele alınması gereken bir husustur.

ICAO, IATA, FAA ve EASA gibi otoriteler bu konuya nasıl yaklaşmaktadır sorusu da bir diğer soru olarak yerini almaktadır. Havacılık kurallarının kanla yazıldığı ve insan hayatıyla şaka ve oyunun olmadığı bir sektör olan havacılıkta bu yazının yazılmasından onlarca yıl sonra dahi "pilotsuz kokpit ve havayolu" söylemleri yapay zeka çalışmaları ve araştırmaları geliştikçe devam edecektir. Makineler, robotlar ve yapay zeka ne kadar gelişmiş olursa olsun hiçbir zaman insanlar kadar etkin, derin, pratik ve işlevsel olamayacaktır. İnşallah bizler yine pilotların kullandıkları uçaklarda, kabin görevlilerinin hizmet ettikleri uçuşlarda farklı havalimanlarına uçuyor olacağız.

Cümleten huzurlu ve mutlu günler dilerim efendim. ✿

ORAT NEDİR?



ORAT (Operational Readiness and Airport Transfer) veya Türkçe söylenişle işletmesel hazırlık ve havalimanı taşınması, özellikle yeni inşa edilen havalimanları veya terminal binaları için kullanılan bir tanımlamadır.

ORAT süreci, tüm havalimanı veya terminal binasının işletme dönemine hazırlığının yanı sıra, yukarıda da belirttiğimiz üzere ilgili tüm birimlerin taşınmasını da içermektedir.

Bagaj yönetimi sistemi, yangın alarmı, havalimanı operasyon yönetimi gibi unsurlar, ORAT sürecinin en temel noktalarıdır. Tüm sistemler her türlü ayrıntısına kadar farklı birçok senaryo dahilinde test edilir.

ORAT programı boyunca personelin, süreçlerin, altyapının, sistemlerin, arayüzlerin ve işletme yönetiminin birbirleriyle tam bir uyum içerisinde çalışır hale getirilmesi esas hedeftir.

Teknolojik açıdan karmaşık olan ve tasarım sınırlarını zorlayan sistemler, açılış öncesinde son derece kapsamlı bir biçimde test edilmelidir. Farklı bir çok ekip, ORAT

sürecinde ortak bir biçimde hareket etmek durumundadır. Bu sebeple güçlü bir liderlik, ORAT programının olmazsa olmazlarındandır.

Personelin yeni çalışma ortamına alışma, âşina olma süreci ve eğitimler, bir başka kritik husustur. 31 Ekim 2017 tarihinde hizmete giren Singapur Changi Havalimanı – Terminal 4 binası, yakın zamanda gerçekleştirilen başarılı bir ORAT örneğidir. Changi Havalimanı'nda 2014 yılının ilk aylarında başlayan Terminal 4 inşaatı, üç seneden az bir süre içerisinde gerçekleştirilerek, 16 Aralık 2016 tarihinde tamamlanmıştır.

O tarihten bir kaç ay önce, Ekim 2016'da başlayan denemeler, yaklaşık bir yıl sürmüştü. ORAT sürecinin yolcu denemelerine, Hava yolu 101 ekibi olarak biz de katılmıştık.

Son 25 sene içerisinde sivil havacılık sektöründe gerçekleştirilen önemli ORAT programları şu şekildedir:

- ✈ Münih Havalimanı (1992)
- ✈ Denver Havalimanı (1995)
- ✈ Hong Kong Havalimanı (1998)
- ✈ Kuala Lumpur Havalimanı (1998)
- ✈ Seul Incheon Havalimanı (2001)
- ✈ Toronto Havalimanı Terminal 1 (2004)
- ✈ Bangkok Suvarnabhumi Havalimanı (2006)
- ✈ Pekin Havalimanı Terminal 3 (2007)
- ✈ Londra Heathrow Terminal 5 (2008)
- ✈ Dubai Havalimanı Terminal 3 (2008)
- ✈ Delhi Havalimanı Terminal 3 (2010)
- ✈ Seul Incheon Terminal 2, Abu Dabi Mid-field Terminal ve Pekin Daxing Havalimanı, önümüzdeki yıllarda gerçekleştirilmesi planlanan diğer önemli hazırlık ve taşınma programları arasında yer almaktadır.

İstanbul Atatürk Havalimanı'nın, İstanbul Yeni Havalimanı'na taşınma süreci ise (29 Ekim 2018), sivil havacılık sektörünün gelmiş geçmiş en büyük ORAT programı olacaktır. ✨

NURİ DEMİRAĞ'DAN GİRİŞİMCİLİK DERSLERİ

Batı ülkelerinin bugünkü gelişmişlik seviyesine nasıl ulaştıklarından bahis açıldığında, bu ülkelerin çalışkanlığına, bir iş disiplinine sahip olduklarına vurgu yapılması, Doğu'da neredeyse adettendir. Batı'nın, maddi sahadaki gelişmişlik seviyesini, çalışmakla ve işini layıkıyla yapmakla yakaladığını söylem düzeyinde teslim eden Doğu insanı, konu, aynı biçimde işin hakkını vererek çalışmaya geldiğinde nedense istenilen, ihtiyaç duyulan performansı ortaya koyamamaktadır. Onun için Doğulu ülkelerin büyük çoğunluğunun Batı karşısındaki bugünkü durumu, şairimiz Ziya Paşa'nın Gazeli'nde şöyle bir ifadeye bürünmüştür:

{ Diyar-ı küfrü gezdim beldeler kâşâneler gördüm
Dolaştım mülk-i İslamı bütün viraneler gördüm }

Bu tablo karşısında, Türkiye'nin yetiştirmiş olduğu nadir girişimci şahsiyetlerden birisi olan Nuri Demirağ, memleketin kalkınması meselesini dert edinmişti. Bir iş ve fikir adamı olan Nuri Demirağ'ın girişimcilik konusundaki fikirleri ve ortaya koyduğu çalışmalar, bugün tekrar tekrar üzerine eğilmeyi hak edecek derecede rehberlik değeri taşımaktadır. Nuri Demirağ'ın fikriyatında oldukça öne çıkan ahlakilik ve girişimcilik vurgusunun köklerini, öncelikle yetiştirdiği aile ve sosyal çevrede aramak doğru olacaktır. Ziya Şakir'in Nuri Demirağ hakkında kaleme aldığı Nuri Demirağ Kimdir? isimli eserden (İstanbul, 1947), Nuri Demirağ'ın ticari ahlâkı ve girişimci kişiliğinin oluşmasında, yetiştirdiği sosyal çevrenin ve mensubu olduğu Sivas'ın köklü Mühürdarzâde-ler ailesinin önemli payı olduğu anlaşılmaktadır. Buna ilaveten Nuri Demirağ, memuriyeti esnasında tamamladığı yükseköğrenimi ile bilgi birikimini zenginleştirmiştir. Bankacı, maliye memuru, mal müdürü



ve maliye müfettişi olarak ifa ettiği kamu hizmetleri esnasında da kendisi önemli bir tecrübe birikimi elde etmiştir. Nuri Demirağ'ın girişimcilik yönü ve hür teşebbüs noktasındaki düşünceleri, ticari faaliyetleri döneminde Batılı ülkelerin çalışma ilkelerine dair yaptığı tetkikler ve ABD seyahati vesilesiyle daha bir

keskinleşmiştir. Nuri Demirağ, 1951 yılında Amerika Birleşik Devletleri'ne yaptığı seyahat vesilesiyle bu gelişmiş ülkenin maddi sahadaki başarılarını yerinde gözlemleyerek hür teşebbüsün, yani girişimciliğin memleket kalkınması için önemini yerinde gözlemlemiştir. Nuri Demirağ'ın ABD'de edindiği intibalar, Nuri Demirağ'ın Millet Hayatına ve Memleket Menfaatına Amerika Seyahati İntibaları ve Türk Milletine Beyannamesi, isimli küçük risalede (İstanbul, 1951) aktarılmıştır.

Türkiye'nin kalkınması meselesini adeta şahsi davası edinmiş olan Nuri Demirağ'ın bu konudaki fikirlerini Kalkınma Davaları isimli küçük broşür özetlemektedir. Girişimcilik, kendi ifadesiyle 'memlekete bir çivi çakmak' ile eş anlamlıydı. Nuri Demirağ, özellikle demiryolu hizmetleri ve uçak imalatı sahasında yürüttüğü ticari faaliyetleri ile 'memlekete bir çivi çakma' zihniyetine mensup bir iş adamı olduğunu yeterince ortaya koymuştur.

Nuri Demirağ'daki girişimcilik özelliğini belki en iyi, kendisinin Milli Kalkınma Partisi'nin 1949 yılı Umumî Kongresi'nde verdiği beyanattaki şu sözü belgelemektedir:

“

Aziz yurdumuzun imarı yolunda kazmayı omuzumuza, çekici elime aldığım zaman, İç Asya, İç Afrika sefaleti içerisinde ömür süren, bin bir çeşit mahrumiyet içinde inleyen işçimizi, çiftçimizi fakir halkımızı bu ıstıraptan kurtarmak ve onları (insan gibi) yaşama seviyesine ulaştırmak imkânlarını aramağa koyulmuştum.

”



Nuri Demirağ'ın ticari ve siyasi hayatına, daha doğrusu mücadelelerine bir bütün olarak bakıldığında, onun şahsında Osmanlı beyefendiliği ile girişimcilik kültürünü harmanlandığı sonucuna varılabilir. Nuri Demirağ, iktisadi kalkınma için ahlâkın elzem olduğuna inanmıştı. Necmettin Deliorman tarafından hazırlanan Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri (İstanbul, 1957) isimli kitapta da görüleceği üzere, Nuri Demirağ'ın düşüncesinde ahlâka verilen önem sebebiyle, ahlâk, altı ilke ile sistemleştirilmiştir. Bu altı ilke şu unsurları kapsamaktaydı: İşretten (ıçkiden), Oyundan, İffetsizlikten, Eğrilikten, Tembellikten ve Zulüm yapmaktan sakınmak. Nuri Demirağ'ın fikriyatındaki girişimcilik ve ahlâk vurgusu, bir yönüyle de Max Weber'in Batı kalkınmasının temeli olarak Protestan ahlâkının tasarruf ve müteşebbislik vurgusuna yüklediği rolü akıllara getirmektedir. Batı kalkınmasına kaynaklık eden Protestan ahlâkının tasarruf, hür teşebbüs ve işletme kurma ilkeleri ile paralellik arz eder



tarzda Nuri Demirağ, demiryolu ve daha sonra giriştiği uçakçılık (tayyarecilik) faaliyetleri döneminde hep bu altı ahlâk ilkesini rehber edinmişti. Öyle ki Nuri Demirağ'ın uçakçılık sahasındaki ticari faaliyetlerinin hükümet engellemeleri ile sona ermesinden sonra kendisinin kurduğu siyasi partinin tüzüğünde dahi ana vurguyu ahlakilik teşkil etmekteydi. Nitekim Milli Kalkınma

Partisi 1949 Yılı Umumî Kongresi (İstanbul, 1949), isimli risalede de vurgulandığı üzere;

“ Nuri Demirağ için
Önce ahlak,
sonra vazife
gelmekteydi. ”

Nuri Demirağ'ın Beşiktaş Hayrettin İskelesinde kurup işlettiği Tayyare Atelyesi için hazırladığı Tayyare Atelyesi Dâhili Talimatnamesi isimli doküman, bugün için bile geçerliliğini ve gerçekliğini koruyan iş ahlâkı ve işletme yönetimi ilkelerini barındırmaktadır. Nuri Demirağ'ın girişimcilik ve iş ahlâkı ilkeleri, bugün yeniden dönüp daha bir dikkatle bakılması, belki genelde Doğu'nun, özelde de Türkiye'nin 'kâşanelerle bezeli' bir memleket haline gelmesinin yol haritasını sunacaktır. ✿

HAVAYOLU ENDÜSTRİSİNİN GELECEĞİ

2035

2035'e dek havayolu endüstrisini bekleyen fırsatlar ve zorlukları irdeleyen yeni bir rapor yayınlanmış bulunuyor. IATA'nın sponsorluğunda hazırlanan rapor 2035'e dek havayolu tepe yönetimlerine yüzleşebilecekleri temel riskler ve fırsatlar hususunda yardımcı olmayı hedefliyor. Rapor jeopolitikten teknolojik inovasyona ve çevre ile ilgili kaygılara kadar bir dizi dışsal etkinin havacılık endüstrisine muhtemel etkilerini ele alıyor. IATA Dış İlişkiler Direktörü Simon Ralph rapor hakkında "bu rapor, havacılık endüstrisinin değeri ile ilgili uzun soluklu değerlendirmelerimize yardımcı olacak" diyor. Hükümetler de rapor çerçevesinde bu değerin ortaya çıkması için mevzuatlarını daha akılcıca şekillendirebilirler. Zira daha akılcıca bir mevzuat bir gecede gerçekleştirilebilecek bir şey de değil. Çalışma önümüzdeki on yıl ve yirmi yıl zarfında nasıl bir diyalog oluşturma çağımıza dair yardımcı olmak istiyor.

Tercüme / E. Stüleyman GÜNDÜZ

4 SENARYO

2035 raporu havayolu endüstrisine talebi etkileyen 11 ana başlık ortaya koyuyor:

- Jeopolitik
- Veriler
- Afrika ve Asya Pasifik
- Hükümetler
- Güvenlik ve Hudutlar
- Mahremiyet ve Güven
- İş Modelleri
- Ekonomi
- Değerler ve Topluluklar
- Çevre
- Teknoloji



Bu konular dört potansiyel senaryo altında değerlendiriliyor:



Yeni ufuklar



Sürdürülebilir
gelecek



Kaynak
savaşları



Platformlar

Senaryolar dünyamız için farklı sonuçlar öngörüyor.

Bir senaryo gücün doğruya doğru kayışından bahsederken, bir diğeri başarılı bir sürdürülebilirliğin dünyayı nasıl refaha götürebileceğinden, üçüncüsü kaynaklar üzerinde kopacak bir savaş ihtimalini konu edinirken, dördüncü senaryo dünyanın seçkin gündemlerle meşgul olacağını konu ediniyor.

Tüm senaryolar havayolu endüstrisi üzerindeki fırsat ve zorlukları konu ediniyor. Çalışma her dört senaryonun özellikle uç noktalarını öne çıkarırken geleceğin şekillenişinde her dört senaryodan da unsurlar olacağını değerlendiriyor. Çünkü

sınırları olabildiğince geniş tutmak daha geniş bir bakış açısı kazandırabiliyor. Ralph şöyle devam ediyor: "Gelecekle ilgili göstergeleri geniş bir çerçevede algılayarak bunlarla ilgili endüstri lehine yapılan tavsiyeleri en verimli biçimde değerlendirmeye çalışıyoruz. Senaryo ne olursa olsun, mesela jeopolitik mecburiyetler, ICAO gibi uluslararası kurumların getirdiği zorunluluklar ve global standartlar tüm senaryolarda kendini gösteriyor. IATA tüm bu muhtemel gelişmelerde, mesela havacılık endüstrisi ile ilgili bir kalkınma bankası oluşturulması teklifinde olduğu gibi,

gelecek yıllarda havacılık politikalarını belirleme noktasında şimdiden ön almak istiyor. Bir diğer ifade ile havacılığın geleceği hakkında sadece ulaştırma bakanlıklarının etkin olacağını beklememek gerekir." Ralph, ilişki yapılandırıcı diyalogların başlatılmasına ve ulaştırma bakanlıkları ötesinde tüm hükümet otoriteleri ile mesela maliye yetkilileri ile temasta olmamız gerektiği görüşünde. Önümüzdeki dönemde paydaşların çıkarlarının çatışacağı ve bu noktada ortak bir zeminde buluşulmasının, ortak bir masa etrafında bir araya gelmenin zaruri olduğu görülüyor.



SON SÖZ DEĞİL

Çalışmada kesin olan tek şey 2035'in farklı olacağı. Tek tek havayolları ve genel endüstri düzeyinde 2035'le ilgili geliştirilen düşünceler çalışmanın özünü oluşturuyor. Uzun vadede havayollarının dikkate almak durumunda olduğu birçok mülahazayı içeriyor.

Ralph, çalışmanın yeni fikirler ve ufuklar istihsal edeceği görüşünde. Çalışma sahne değiştirici yeni saikler ortaya çıktıkça veya daha önce pek dikkate alınmayan kimi unsurların gündem değiştirici bir güçle ortaya çıkması durumunda, ki eminim çıkacaktır, bu durumda çalışma da güncellenecektir. O yüzden gelecek üzerinde hiç bir zaman "son söz" ortaya konamaz.



GELECEĞİN HAVALİMANLARI

Hava meydanlarının dayandığı yüzlerce iş kolu ile kendi başına büyük şehirler demek olan aeropollere dönüşeceği kesin değil, aksine teknolojik gelişmeler ve beşeri kaynakların pahalalanması verimlilik ve belki de güvenlik adına otomasyon yoluyla havalimanlarının küçülmesini de beraberinde getirebilir.

Tabiatıyla, tamamen aksi bir gelişme ile insan kaynakları, uçuş ve havalimanı tecrübesi, yolcu hareketleri, havalimanı alışverişi ve diğer hizmetleri geliştirecek şekilde

yeni bir anlayışla istihdam edilebilir. 2035 raporunda havalimanı planlamasının tüm ihtiyaçları gözetken entegre bir çalışma olması gerektiği hususunda ortak görüş var. Rapor- da IATA'ya slotlarla ilgili kapasitenin daha etkin kullanımı, ayrıca havayollarından elde edilecek slot gelirlerinin düzenlenmesiyle ilgili öneriler var.

LATAM Havayolları grubu GMY, Claudia Sender'a göre "Dünya çapında gördüğümüz gibi havalimanları artık sadece bir seyahate çıkış

noktası değil, yeme içme, alışveriş ve çok daha fazlasını içeren tesislerin bulunduğu, vakit harcanan mekanlar haline gelmiş bulunmakta. Burada teknoloji de gittikçe artan bir rol icra ediyor. Yani, havalimanı işlem akışını düzenliyor, otomasyonu artırıyor, dolayısı ile yolculara daha fazla boş vakit sağlıyor. Bu gelişmeler gittikçe artan yolcu trafiği ve alt yapı yatırımları ile birlikte havalimanlarının küçülme-ten ziyade daha da büyüyeceğine işaret ediyor.



MAHREMİYET VE GÜVEN MESELESİ

2035 Raporu, havayolu şirketlerinin henüz radarda olmayan değişim motorlarından ciddi şekilde etkilenebileceğini savlıyor. Mesela mahremiyet ve güven meselesi bir yandan veri toplama ve diğer teknolojik gelişmelerin getirdiği imkanlarla insanlar ve cihazların izlenmesi ve pazarlamada kullanılması gibi noktalarda sunduğu potansiyellerle diğer yandan sahtekarlık, siber terörizm ve istihbarat tehditleri arasındaki gerilime işaret eder. Kısacası, insanlar potansiyel faydalarından yararlanabilmek için gittikçe haklarında daha fazla bilgi vermeyi sürdürecekler midir? Veri mahremiyeti ve izlenmesi müşterilerin şirketler, hükümetler ve birbirleri ile olan ilişkilerinde yeniden tanımlanmasında şüphesiz ki ana konulardan biri olacaktır. Bu konuda Qantas'ın Hükümet, Endüstri ve Uluslararası İlişkiler birim Direktörü Andrew Parker şöyle diyor: "Şu anda müşterilerimizin yaşadığı

tecrübelerle ilgili bize sağladığı tüm bilgiler yanı sıra endüstrimizle ilgili tüm operasyonel verileri ölçme, izleme ve analiz kabiliyetimiz bize bu konularda neredeyse sınırsız büyüme imkanı sağlıyor. Bu noktada mahremiyetle ilgili konular her zaman bir faktör olarak kendini gösterecektir. Ancak bu sınırlayıcı bir unsur olmamalı, müşterilerimizin mahremiyeti yanı sıra verilerin sağlıklı bir biçimde işlenmesi ikisi birden veri yönetimine temel oluşturmak durumundadır. Basitçe ifade edilecek olursa, biz müşterinin verdiği bilgileri istismar ettiğimizde müşteri de bilgi vermeyi durduruyor. Verilerin işlenmesinde mümkün olan en iyi dürüstlük ilkelerine sadık kaldığımız müddetçe veri akışı ve endüstrinin de bu veriler ışığında doğru noktalara yönlendirilebilmesi sürecektir." Datalex ürün stratejisi GMY Gianni Cataldo'nun ifadeleri ile "Veri mahremiyeti global havacılık şirketleri bakımından

marka güvenilirliği için köşe taşıdır. Kaygılarına rağmen tüketiciler adil bir alışveriş karşılığı bilgi sağlamaya devam etme yönündedirler. Özellikle ödemeler veri duyarlılığı bakımından önemlidir, mesela biz daha sorunsuz ve kullanımı kolay ödeme sistemleri geliştirdikçe müşterilerin o sistemi geliştiren markaların veri mahremiyetini istismar etmeyeceklerine dair güvenleri de artmaktadır." Açıkçası tüketici tarafından bakıldığında ortada adil bir alışverişin olup olmadığı önemlidir. Bu, terazinin sadece tüketici tarafına ağırlık vereceği anlamına gelmez. Verileri sağlayan tüketici bunun karşılığında tanımlanmış bir fayda sağlamak ister, mesela bir ücret indirim gibi. Cataldo, müşteri sadakati ve devamlılığının adil bir alışveriş yanı sıra veri mahremiyetinin korunması garantilerini veren ve onlar için kendilerine özel ve değer ifade eden tekliflere bağlı olduğu görüşünde. ✿



HAVAYOLU ŞİRKETLERİ NEDEN HÂLÂ “CHECK-IN” İŞLEMİ YAPTIRTIYOR?

Uçakla seyahatin en kanıksanmış aşamalarından bir tanesi, “check-in” olarak tâbir edilen işlemin yapılmasıdır.

Bu işleme öylesine alışılmıştır ki, check-in işleminin ne kadar gerekli bir şey olduğu yolcular tarafından pek sorgulanmaz.

Check-in yapan bir yolcu aslında, havayolu şirketine, “ben havalimanına geldim ve uçuş için hazırım” demiş ve uçuşunu teyit etmiş oluyor. Havayolu şirketleri böylelikle, uçuşta kaç yolcunun bulunacağını görerek, operasyonlarını buna göre ayarlayabiliyor.

Ancak son onbeş yıl içerisinde hızla gelişen ve artık cep telefonlarındaki bir uygulama ile son derece pratik hale gelen check-in işlemini, 24 saat öncesinden ve belki de havalimanının yüzlerce kilometre ötesindeki bir yerden yapmak mümkün. Bu açıdan bakıldığında, yolcunun havalimanında ve uçuşa hazır halde olduğu şeklindeki bildiri, geçersiz hale geliyor.

Check-in işleminin günümüzde gelmiş olduğu bu noktadan hareketle IATA, bu sürecin lüzumsuz olup olmadığını değerlendirmek ve neticede bu işlemi tamamen kaldırmak için bir çalışma dahi başlatmıştı.

IATA'nın, “No more check-in” adı verilen süreçle ilgili projesinde hedef, [bilet satın alma + uçuşu teyit etme + koltuk seçimi + binış

kartı] işlemlerinin tek bir aşamada tamamlanmasını sağlayacak bir sistem geliştirilmesiydi.

Bununla birlikte, ilk olarak 2014 yılında duyurulan bu projenin akıbeti hakkında pek bir bilgiye ulaşmak mümkün değil.



Yukarıda da belirttiğimiz üzere, temel anlamını yitirdiği halde yolcuların neden hâlâ check-in işlemini yaptırmaya devam ettiklerini merak edebilirsiniz.

Günümüzde bunun en temel üç sebebi bulunuyor:

1- Bir çok havayolu şirketi yolculara, uçağa almaları yasak olan maddeleri check-in sırasında gösterip onaylatıyor. (Buna online check-in de dahil)

2- Dünya genelinde havayolu şirketleri arasında imzalanmış

olan binlerce codeshare anlaşması bulunuyor. Dolayısıyla her gün bir çok yolcu, satın aldıkları tek bir biletle, birden fazla havayolu ile seyahat ediyor. Bir havayolu şirketinin sadece kendi başına check-in işlemini kaldırması, anlaşması bulunan diğer havayolu şirketlerinin uçuşlarını da ilgilendirdiğinden, fiilen mümkün olamıyor. Bu konuda tüm sektörün aynı anda harekete geçmesi gerekiyor. (e-bilet uygulamasına geçişte olduğu gibi)

3- Bazı havayolu şirketleri, online ortamda veya havalimanında yapılan check-in işlemini, yolcularına daha fazla ürün ve hizmet satmak (upsell) için kullanıyor. Economy Class'tan Business Class'a upgrade, uçakta internet bağlantısı, daha fazla diz mesafesinin olduğu koltuk sırasına oturma gibi, havayolu şirketlerine ilave gelir sağlayan unsurların satışı için, check-in süreci kullanılıyor.

Neticede yakın bir gelecekte, check-in işlemi kalkacak gibi görünmüyor.

Bununla birlikte, check-in işleminin de tıpkı bilet satışı işinde olduğu gibi her geçen gün daha yüksek bir oranda web sitesi ve mobil uygulama üzerinden gerçekleştirileceğini düşünüyoruz. ✈



TÜSHAD'DAN “HAVACILIK SEMPOZYUMU”

Havacılık Sempozyumu, Nişantaşı Üniversitesi Maslak Neotech Kampüsü Doç. Dr. Cevdet Uysal Konferans Salonunda, Tüm Sivil Havacılık Derneği (TÜSHAD) ve Nişantaşı Üniversitesi Havacılık ve Lojistik kulüplerinin katkılarıyla gerçekleştirildi.

Öğrencilerin yoğun katılım gösterdiği sempozyuma, Tüm Sivil Havacılık Derneği (TÜSHAD) Başkanı Arif Ali Gezmişoğlu, yönetim kurulu üyesi Zekeriya Alp, Ruh Sağlığı Derneği Başkanı Yrd. Doç. Dr. Ömer Akgül, İstanbul Yeni Havalimanı İşletmecisi İGA Pazarlama Direktörü Abdullah Nergiz, Türk Hava Yolları (THY) kaptan pilotu Menderes Çakıcı, uluslararası ilişkiler uzmanı Dr. Özlem Özyön, ve uçuş psikoloğu Mehmet Ali Erkuş katıldı.

Sempozyumda, “Havacılık Psikolojisi” oturumunda konuşan Ruh Sağlığı Derneği Genel Başkanı Akgül, havacılık sektöründe makine ve insan uyumunu sağlayan en önemli faktörün insan unsuru olduğunu

kaydederek, insanın olduğu her yerde psikolojisinin de çok büyük ehemmiyet arz ettiğini bildirdi.

Akgül, pilotların anonslarındaki sesin güven frekansından uçuş korkusuna, motivasyondan yakıt tasarrufuna, pilotların seçiminde psikometrik değerlendirmelerinden CRM'e, kriz yönetiminden aile destek timlerine kadar havacılıkta psikolojinin yerinin ve öneminin büyüdüğünü örneklerle anlattı. Yrd. Doç. Dr. Akgül, insanda seyahat fikrinin uyandırılmasından müşteri deneyimine, duyu turizminden, havada doğuma, halkla ilişkilerden, kurumsal sosyal sorumluluk projelerine kadar olan alanda insan faktörünün ve psikolojinin ehem-

miyetinden bahsetti. İGA Pazarlama Direktörü Abdullah Nergiz, Dr. Özlem Özyön moderatörlüğündeki panelde, İstanbul Yeni Havalimanı'nın 29 Ekim 2018'de açılmak üzere hızla tamamlandığını belirterek, havalimanına ait güncel videoları paylaşarak, öğrencilerin sorularını yanıtladı. Sempozyuma katılan 10 öğrenciye, çekilişle THY yöneticileri ile kahvaltı, THY'yi yakından tanıyacakları gezi davetiyesi ve kaptan pilot Çakıcı'nın imzalı “Kalbimdeki Kanatlar” adlı kitabı hediye edildi.

Hediyeler, TÜSHAD Başkanı Arif Ali Gezmişoğlu ve Nişantaşı Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Asım Saldamlı tarafından öğrencilere takdim edildi. 🌟





KUTSAL BELDELERE YOLCULUK

Değerli Okuyucularımız, sizlerden ayrı kaldığımız son 3 ay içerisinde Tüm Sivil Havacılar (TÜSHAD) Derneği olarak 'Mevlid Kandili' için hususi olarak tertip edilmiş Umre programımızla 65 kişiden müteşekkil kafilemizin mübarek beldelere gitmesine vesile olduk. Bu programın hemen akabinde ise 29 kişinin daha Umre yapmasına vesile olmanın tarifsiz mutluluğunu yaşadık. Okulların tatile girdiği dönemde de üyelerimizin çocuklarıyla gidebilmeleri için yine bir Umre programı tertip ettik ve yeni Umre grubumuzu da yolcu edeceğiz inşaallah.

Bu programla toplamda 4. Umre programımızı yapmış, 150 kişiden fazla katılımcının bu hisleri yaşamasına vesile olmanın bahtiyarlığını yaşamış olacağız.

Sizlerden gelen olumlu geri dönüşler neticesinde Umre programlarımızın yanı sıra inşaallah en kısa zamanda Kudüs programları yapmak için de çalışmalara başladığımızı ifade ediyorum. Allah'a emanet olunuz.

..... Ve minallahi't-tevfik



*Zekeriya ALP





Geri Dönüşler

Adem BERBEROĞLU

Bir çocuk gibidir bazı mutluluklar, gizleyemezsin sevincini yüreğine sığmaz, Allah'ın huzuruna yürüyorsun bütün sevincin ve heyecanın ile. Hayatım boyunca babamı umreye göndermenin hevesini yaşadım, bir evladın en güzel hediyesi annesi ve babasının hayır duasını duymaktır. Kutsal yolculukta öncü olan derneğimize ve program için turizm şirketine teşekkürlerimi gönülden sunuyorum. Rab-bim herkese nasip etsin inşaallah. Allah derneğimizden ve emeği geçen herkesten razı olsun inşaallah.

Ömür KAHRAMAN

Emeği geçen herkesten Rabbim razı olsun. Biz 2000 yılında ailecek hac yapmıştık. Hamdolsun şimdi de hep beraber umre nasip oldu. Rabbim dileyen herkese nasip eder inşaallah. Teşekkürler.

Emine ÇELİK

Annemler ümre programınızdan çok memnun kalmış, özellikle Mekke'deki otelin güzelliğinden ve hocanın bilgisinden bahsettiler. Emeği geçen herkesten Allah razı olsun. Çok güzel arkadaşlık ve ekip kurduklarını da dile getirdiler. En yakın zamanda beraber Mescid-i Aksa turu düzenlemenizi ısrarla talep ederler.

Erdem İNCE

Evvela ALLAH(c.c) yaptığımız ibadetleri dergah-ı izzetinde kabul buyursun. Tekrarını ve hac vazifesini de yerine getirmeyi de nasip eylesin. Elhamdülillah, programda sıkıntı olmadı. Murtaza ve Mücahit Hoca'dan şahsım adına söylüyorum, çok memnun kaldım.

Sevda KESİCİ

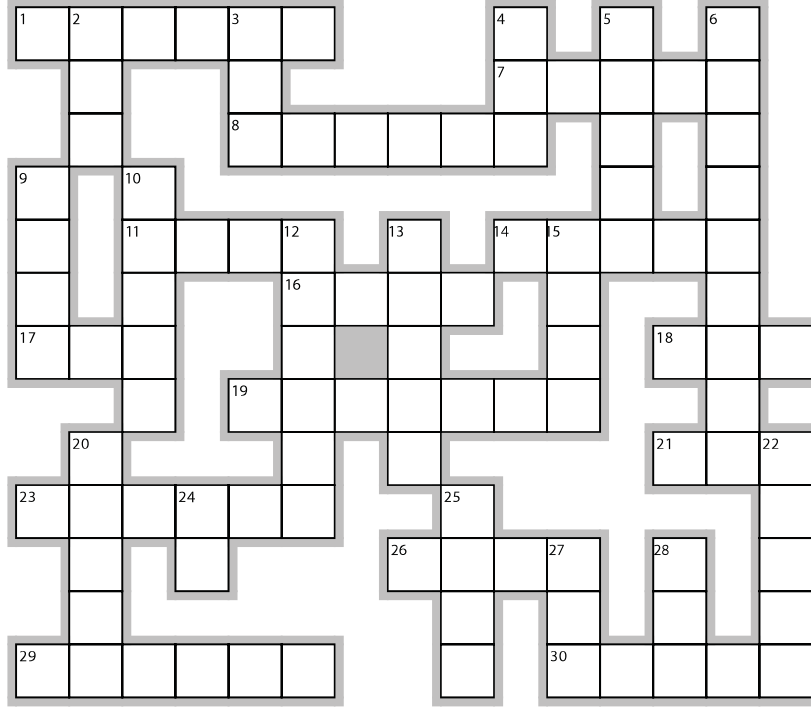
Öncelikle Rabbimden hepinizin umresini, dua niyetlerinizi kabul eylesmesini ve bizlere de nasip etmesini niyaz ederim. Ailem; planlama, yapılan umre sayısı ve mübarek mekanların neredeyse tamamının ziyaret edilmesi sebebiyle düzenlenen programdan memnun ayrılmışlardır. Emeği geçen, sebep olan herkese şahsım ve ailem adına teşekkür ederim.

Berna BEY

Turumuz çok güzel geçti, çok memnun kaldık. Daha fazla vakit olabilseydi keşke. İnsan manevi güzellikleri bu kadar yakından hissettiği yerden dönmek istemiyor. TÜSHAD'a mutluluğumuza vesile olduğu için teşekkür ederiz, sonraki organizasyonlarda da yer almak için sabırsızlanıyoruz.

Habibe Gökçe ÇAKIR

Allah sizden ve TÜSHAD'dan razı olsun. Sizin vesilenizle anneciğimle beraber gitmiş olduk. İnşallah Kudüs Turu olursa Kudüs'e de gitmek istiyoruz. 🌸

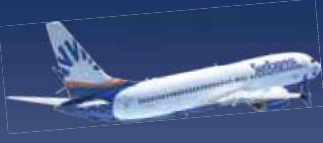


SOLDAN / SAĞA

1. Doğal sebepler, trafik etkisi, ya da alttaki bir tabakadan yansıma sebebiyle kaplama içinde meydana gelen ayrılma.
7. Belirli bir menzile içindeki nesneleri tespit etmek için elektromanyetik dalgaları kullanan sistemlerdir.
8. Bir günün zamansal pozisyonunun tanıtımını sağlayan soyut zamansal referans sistemi.
11. Otomatik Uçuş Kontrol Sistemi (kıs.)
14. Aletli veya görerek yaklaşma yapan bir uçağın iniş için pisti karşıladığı hat.
16. 1955'ten beri faaliyetlerine devam eden uluslararası bir organizasyondur. Amacı, Avrupa hava taşımacılık sisteminin güçlendirilmesi, güvenli ve etkili gelişiminin devam ettirilmesidir.
17. Uluslararası Havalimanları Konseyi (kıs.)
18. Kategori veya Açık Hava Türbülansı (kıs.)
19. Ana hammaddeleri kalkerli kil olan ve mineral parçalarını (kum, çakıl, tuğla v.s.) yapıştırma kullanılan bir malzemedir.
21. Havada bulunan su buharı miktarıdır.
23. İşletme güvenliğini olumsuz etkileyen ya da etkileyebilecek, bir hava aracının kullanılmasıyla ilişkili, kazadan (accident) farklı olarak ortaya çıkan durum.
26. Hava Trafik Kontrol Merkezi (kıs.)
29. Bir uçağın herhangi bir seyrüsefer yardımcı cihazına rüzgar düzeltmesi yapmaksızın uçuşması.
30. Bir uçakta taşınan, nakliye edilen ve posta yönetimine ulaştırma amacı güdülen yazışma haberleri ve diğer nesnelerdir.

YUKARIDAN / AŞAĞIYA

2. Yaklaşma Işık Sistemi (kıs.)
3. Seyahat Acentesi (kıs.)
4. Ekip Kaynak Yönetimi (kıs.)
5. Yönetim (kıs.)
6. Bir hava aracının, kiracının işletme ruhsatı altında işletildiği kira anlaşmasını ifade eder. Yani; bir uçağın mürettebatsız kiralınması olup, kiracının ticari kontrolü altında ve kiracının havayolu kodu ve trafik hakları kullanılarak işletilmesidir.
9. Ölçülen değer ile fiziksel değer arasındaki meydana gelen farklılık.
10. Mode S sistemi aracılığıyla, ilgili mesajların kapsama alanı içindeki tüm uçaklara gönderilmesine izin verir.
12. Uçuştaki bir hava aracının dikey konumunu belirtmek üzere genellikle yükseklik, uçuş seviyesi ve irtifa için kullanılan genel bir terimdir.
13. Belli bir mesafeden kısa bir ışık hattı gibi görülebilecek şekilde, yakın aralıklarla yan yana sıralanmış üç veya daha fazla havacılık yer ışığıdır.
15. İçine yük konularak uçağa yerleştirilen altsız, fiberglas, metal veya uygun başka bir maddeden yapılmış esnek olmayan dipsiz bir hücre/teçhizat.
20. Bir hava aracında, posta, ikram malzemesi ve bagajların dışında, taşınan her türlü eşya.
22. Uçakların yüzey hareketi için öngörülen bir alanda bulunan; veya uçuş halindeki uçakların korunması için öngörülen belirli bir yüzey üzerinde uzanan; veya bu tanımlanmış yüzeylerin dışında duran ve hava seyrüseferi için tehlike olarak belirlenmiş tüm sabit (ister geçici olsun isterse daimi) ve hareketli cisimler veya bunların parçaları.
24. Bir hava aracının havada çizdiği yolun yeryüzü üzerindeki izdüşümü olup, yönü kuzeyden derece olarak ifade edilir.
25. Hava Ulaşım Pilot Lisansı (kıs.)
27. Ticari Açından Önemli Kişi (kıs.)
28. Aletli İniş Sistemi (kıs.)



Bir sonraki toplantınız için yeriniz hazır.

Türkiye içinde
15 farklı şehre
aktarmasız

39⁹⁹*

TL'den başlayan fiyatlarla

*tek yön, tüm vergi ve
harçlar dahildir.



sunexpress.com



SunExpress

GÖR

BİNLERCE FARKLI DÜNYAYI KEŞFET.
FİLMLERİ, BELGESELLERİ VE
DAHA FAZLASINI...

DUY

GÜRÜLTÜ ENGELLEYEN
DENON KULAKLIKLA
SADECE DUYMAK İSTEDİĞİNİ DUY.

TAT

UÇAN ŞEFLERİMİZİN SUNUMUyla
GÖKYÜZÜNDEKİ EN LEZZETLİ
YEMEKLERİ TAT.

KOKLA

TAZE TÜRK KAHVESİYLE
YÜZLERCE YILLIK
GELENİĞİ KOKLA.

DOKUN

ÖZEL TASARLANMIŞ
MASAJ YAPAN KOLTUKLARIN
RAHATLIĞINI HİSSET.

“GÖR, DUY, TAT, KOKLA, DOKUN.
DUYULARINI KEŞFET.”

..... DR. OZ
.....

Özellikler uçak ve kabin tipine göre değişiklik gösterebilir.

TURKISHAIRLINES.COM

A STAR ALLIANCE MEMBER 

**TURKISH
AIRLINES** 