

Dünyayı Kanatları Altına Alan Coğrafya: TÜRKİYE

Adil Karaismailoğlu

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanı

İstikbal Göklerdedir

EDİTÖRDEN

Sevgili Okurlar;

Son dört sayımızda sektörümüzün dev yatırımlarını anlattık. Karayolu ile başladık. Türkiye'de suyun tarihini anlattık. Ardından demir ağların hikayesine geçtik. Son sayımızda ise gökyüzüne uzandık, havacılık tarihimize yer verdik.

Türkiye ulaştırmanın her alanında dünyaya uzanan bir geçit haline gelmiştir. Başka bir coğrafya yok ki Asya'dan Avrupa'ya köprü olsun. Bu avantajımızı kullanarak ulaştırmanın her alanında büyük yatırımlar gerçekleştirdik.

Havacılık sektörü her geçen gün gelişen ve kendisini yenileyen bir sektör konumundadır. Özel sektörün de havacılık alanına girmesiyle sektörde rekabet artmış, rekabetin odağı kalite olmuştur.

Havacılık konusunu sizlere sunarken yolumuz çok sayıda kahramanla, hikayelerle birleşti. Ne kadar büyük bir endüstri olduğumuzu gördük.

Dünyada Havacılık Türk modeli diye anılıyor. Gerçekten de öyle olduğunu ziyaret ettiğiniz sayfalarımızda sizler de göreceksiniz.

2021'in son sayısını yayımlıyoruz. İnşaat Sanayii Dergisi 31 yıldır süren bir yayıncılık serüveni.

180 sayı hazırladık. On binlerce sayfa, bini aşan makale, yazı, dosya konusu.

Rakamlar değil önemli olan elbette. 1990 yılından bu yana okuyucularımızla buluştuk. Bazen ofislerin masalarında yer aldık, misafir karşılama masalarını süsledik, kütüphanelerde dizildik, dip not olduk bilimsel makalelerde. Sadece sektör dergisi değil, her alandan tat bıraktık. Dikkat çekmek istedik, bilgi verdik, mesaj verdik, görüşlerimizi anlattık, farklı bakış açlarına yer verdik. Görselliklerle süsledik. Baş kahramanı üyelerimizin gerçekleştirdiği ihtişamlı işler oldu.

Yeni konularla buluşacağız 2022'de okurlarımızla. Biz yayıncılığı keyfine vararak yapıyoruz. Her yayının beklentisi elbette daha çok okunabilmek. Okuyucularımızdan aldığımız geri dönüşler ise verdiğimiz ödünün en büyük ödülü.

İnşaat Sanayi artık günün koşullarının gerektirdiği şekilde dijital ortamda buluşuyor okurlarıyla. İlerleyen dönemlerde de hedefimiz bu konudaki gelişmeleri yakından takip ederek okumayı daha cazip kılacak formatlarla sunmak.

Yeni yıl; hep umutla, güzel beklentiler ve de başucumuza yazdığımız dileklerle başlar. 2022 yılında gündelik yaşamın lüks sayılmayacağı bir yıl olmasını diliyoruz. Gerisi kolay. Biz toplum olarak her zaman çalışır, dayanışma içinde olur ve başarırız.

YÜZ SEKSEN

İNTEŞ İşveren Sendikası Adına Sahibi
Celal KOLOĞLU

Sorumlu Müdür
H. Necati ERSOY

Yayına Hazırlayanlar
Demet SOMUNOĞLU

Yönetim Yeri
Şehit Mustafa Doğan Caddesi 719. Sk.
No: 3, Yıldız, Çankaya, Ankara
T: 0312 441 43 50 (pbx), F: 0312 441 36 43
intes@intes.org.tr / www.intes.org.tr

"İnşaat Sanayii Dergisi® 556 Sayılı KHK Uyarınca
Türk Patent Enstitüsü Tarafından Tescile
Bağlanmışır"

İNTEŞ Kuruluş Tarihi
5 Şubat 1964

Sendikamız Türkiye İşveren Sendikaları
Konfederasyonu üyesidir.

İnşaat Sanayii Dergisi Ocak-Şubat 2004 tarihinden
itibaren hakemli dergidir.

İNTEŞ İnşaat Sanayii Dergisi'nin adı da dâhil olmak
üzere tamamı üzerindeki telif hakları İNTEŞ'e aittir.

Dergide yayınlanan yazılar yazarlarının kişisel
görüşü olup hiçbir şekilde İNTEŞ tüzel kişiliğinin
görüşü olarak mütalaa edilemez.

Dergide yayınlanan yazıların her hakkı saklı olup,
İNTEŞ'ten yazılı izin alınarak ve kaynak gösterilmek
suretiyle kullanılabilir.

ISSN: 2717-9885
Yayın Türü: Yerel Süreli Yayın,
Ücretsizdir. Dört ayda bir yayımlanır.
Abonelerine ücretsiz olarak gönderilir.

Yapım
Reta Reklamcılık ve Tanıtım Ltd. Şti.
Ziyaurrehman Cd. 285. Sk. No: 26/19
Çankaya, Ankara
www.reta.com.tr

Yayın Tarihi
14 OCAK 2022 / ANKARA

	BAŞYAZI 4 Göklere Gönül Veren Bir Millet Celal Koloğlu Yönetim Kurulu Başkanı
	DOSYA 12 Dünyayı Kanatları Altına Alan Coğrafya: TÜRKİYE Adil Karaismailoğlu Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanı
	DOSYA 26 Bulutlara Selam Olsun!

6	DOSYA Hız, Güven, Konfor & Kalite: Hava Ulaşımı
62	DOSYA Havacılıkta Kurumsallaşma
136	DOSYA Sektörel Veriler
154	DOSYA Havacılığın Önemli Günleri
172	DOSYA Akıllı Ulaşım ve Hava Yolu Taşımacılığı Esmâ Dilek AUS Türkiye Yönetim Kurulu Başkanı
184	DOSYA Yeni Nesil Hava Platformları
190	DOSYA Havacılık Temalı İlk Üniversitemiz
196	DOSYA Havacılıkta Bir Uçuş Okulu
206	DOSYA TAV Havacılık
232	DOSYA Geleceğin Havacılık Projeksiyonu İstanbul Havalimanı

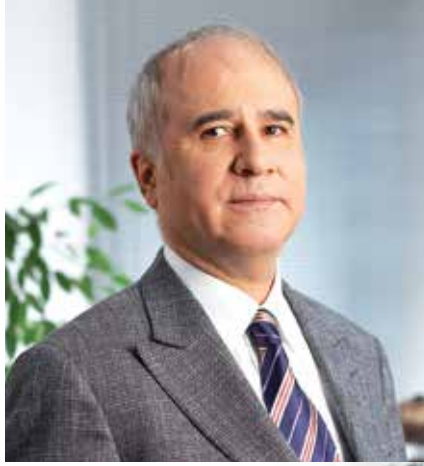
	DOSYA 106 Devlet Hava Meydanları İşletmesi Mazisi büyük, hizmeti başarılarla dolu kurum
	DOSYA 126 Havacılık Altyapısında Devlet Yatırımları Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
	DOSYA 142 Türkkuşu

246	DOSYA Havacılıkta Güçlü Marka: IC Serhat Soğukpınar IC İçtaş Altyapı Genel Müdürü
252	DOSYA Havacılıkta 15 yıl önce başlayan serüven ONUR TAAHHÜT
256	DOSYA Havacılıkta "Tasarım, Finansman, İnşaat ve İşletme" Hüseyin Arslan YDA Grup Yönetim Kurulu Başkanı
264	DOSYA Yolcularımız Misafirlerimizdir Mehmet T. Nane Pegasus Hava Yolları Genel Müdürü
270	DOSYA Hava Kargoculuğunun Küresel Markası: MNG Havayolları Sedat Özkazanç MNG Havayolları Genel Müdürü
280	İŞ SAĞLIĞI ve GÜVENLİĞİ İnşaat Sektöründe İleri İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitim Programı Değerlendirme ve Kapanış Toplantısı Gerçekleşti
286	TİSK'TEN TİSK 2021'i Yeniliklere İmza Atarak Tamamladı Özgür Burak Akkol Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu Yönetim Kurulu Başkanı
288	SİGORTA Sigortanın İnşaat Projelerinde Önemi, İnşaat Sektöründe Öngörülen Riskler B. Mehmetali Dölen, CEO AtaGlobal Sigorta ve Reasürans Brokerliği A.Ş.
292	TOPLANTI "İnşaat Sektöründe Sosyal Güvenlik Uygulamaları Toplantısı"

	DOSYA 160 Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü İnsansız Hava Ulaşımı Faaliyetleri Sessiz ve Sakin Bir Yolculuk Balon Uçuşu
	İNTEŞ AKADEMİ 276 İnşaat Sektöründe Sosyal Uygunluk Denetimi Eğitimi
	DUAYENİN VEDASI 325 Öğüz Gürsel Atalay Coşkunoğlu

296	KİŞİSEL VERİLER İşçinin E-Posta Yazışmalarının Denetlenmesi Av. Kübra İslamoğlu Bayer
302	KÜLTÜR SANAT Bir Sevdadır Model Uçak
306	KÜLTÜR SANAT Pullarda Tema: Uçmak
312	BAKIŞ Google'a baktın mı? Emre Eldemir Kurumsal Mimar
316	HABERLER
323	YENİ YAYIN Karayollarının Asırlık Yol Çizgileri
324	YENİ YAYIN Yargıtay ve Bölge Adliye Mahkemesi Kararları İşliğinde Bireysel İş Hukuku ve İş Yargılaması
327	SUMMARY

BAŞYAZI



Celal Koloğlu
Yönetim Kurulu Başkanı

Göklere Gönül Veren Bir Millet

*Avrupa Asiyeye ayrı bir kıta
Bir yıllık yol idi deveye ata
Uçaklar sığdırdı beş on saate
Daha neler çıkar dur belli değil*

diyor Aşık Veysel ve ekliyor "Dünya geniş idi şimdi daraldı." Dünya havacılık tarihi bir hayli eski ve sınır tanımayan başarılarla dolu. Eski çağlarda esaretten kurtulmak için kanatlar takıp özgürlüğe uçuş hikayesi bir gün gelir gerçek olur, çelik kanatlar takan insanlık dereleri, tepeleri, nehirleri, ovaları, karlı dağları aşarak daha uzağa, daha hızlı gitmeye başlar.

İnsanlık için gökyüzü hep merak konusu olmuş. Merak ettikçe gözü gökyüzüne yönelmiş, kuşların hareketini incelemiş, türlü denemeler yapmıştır.

Anadolu topraklarında da binlerce yıl önce uçuş denemeleri yapılmış, bazıları başarılı olmuş kimisi de bu uğurda yaşamını yitirmiştir. Yirminci yüzyılın başlarında ise dünyadaki gelişmelere



paralel ülkemizde de havacılık olağan üstü hızla gelişmiştir. Ülkemizde 1903 yılında ilk uçak göklere çıktıktan sonra o zamana kadar kara ve deniz bölümü olarak tanımlanan VATAN artık bu tanımlamaya sığmaz olmuş gökleri de kapsamıştır. Güçlü bir askeri ve sivil havacılığın tesis edilmesi memleket meselesi haline getirilmiştir. Bunun için devlet havacılığın gelişmesi için tüm imkanlarını ortaya koyarken, halk da bilimle, emeğiyle, maddi gücüyle havacılığa gönül vermiştir.

Havacılığımızın bugün muasır medeniyetler seviyesine yükselmesinde Türk kadınının, köylüsünün, işçisinin, iş adamlarının, askerinin fedakârlığı, zekası ve bilinçli adımlarının temelleri vardır.

Havacılık sektörümüzün gelişiminde Türkiye'nin dünyanın merkezinde bulunduğu muhteşem coğrafi konumu da etkin olmuştur. 67 ülkeye, en fazla 4 saat uçuş mesafesinde olmak gibi bir coğrafi üstünlüğe sahibiz. İstanbul'un konumunu bir pergelin uzanan sivri ucu gibi hayal edebiliriz. Zira İstanbul dünyada en fazla noktaya uçuş yapan küresel havacılık pazarının en önemli merkezlerinden birisidir.

Özel sektörün girişimine açılmasından itibaren Türkiye havacılığı rekabet gücü yüksek bir sektör haline gelmiştir. Havalimanları bir ülkenin dünyaya yansıyan yüzüdür desek hiç de abartılı bir ifade kullanmış sayılmayız. Zira yeni bir şehre atılan ilk adımdır havalimanları. Pasaport memurları tarafından karşılanır, insanı hakkında ilk intibai edirsiniz. Ardından binaya girer mimarisi, mühendisliği ve işletmeciliği ile tanışsınız. Son duraktır havalimanları aynı zamanda. Son kalıcıdır ya... Misafirlerine sunduğu kolaylıklar, kazandırdığı zaman ile seyahatteki güzel anıların cepte saklı kalmasını sağlar havalimanları.

Ülkemiz genelinde 56 havalimanı 74.828 km'ye ulaşan uçuş yollarıyla dünyanın en hızlı gelişen ülkelerinden birisi haline geldik. Dünyada ulaşamayacağımız yer kalmayacak dedik ve 335 noktaya uçtuk. Türkiye'nin bayrak taşıyıcısı Türk Hava Yolları en fazla ülkeye uçuş yapan havalimanı şirketi oldu.

Zorlukların aşılarak zirveye ulaştığı bir serüvendir havacılık. Size küçük bir kesitini sunuyoruz. Geçmişten bugüne uzanan bir yolculuk. Bu başarı hikayesi kaldığı yerden devam edecek. Kamu özel sektör el ele vererek daha iyisini başaracağız, sonunda ülkemiz kazanacak, insanımız kazanacak.

Sağlıkla kalınız...

HIZ, GÜVEN, KONFOR



KALİTE: Hava Ulaşımı

Havacılık sektörü ülkemizin geleceğine imza atan, birçok yatırım alanı açan, istihdama ciddi katkı sağlayan nadide bir sektördür.

Havalimanı yatırımlarının artması, havacılık şirketlerinin çoğalması halkımıza havacılık ulaşımını kullanabilmesi için yeni imkânlar sunmaktadır.

1.5 milyar insanın uçakla 4 saatte erişebileceği bir coğrafyada yer alan Türkiye, bulunduğu konum ve sektörün bir asrı aşkın deneyimi bugün havacılıkta başarımıza zemin olmuştur.

1920'li yıllarda Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk, gökyüzünü işaret ettiğinde her zamanki gibi ortaya çıkacak gelişmeleri öngörmüş ve gelecek nesillere bu yönde istikameti göstermiştir.

Gelişmelerin ışık hızıyla yaşandığı hava ulaşımına olan talep ve ihtiyaç her geçen gün artmaktadır.

Bugün vardığımız nokta ise havacılıkta dünya ortalamasının 3 katına yakın büyüme gerçekleştiren bir ülke ve Avrupa'nın en hızlı büyüyen hava yolu şirketine sahip olmamızdır.

Neden havacılık dersek aslında en yalın ifadeyle sebebi hızlı, güvenli, kaliteli ve konforlu olmasıdır. Başka nedenler de sayabiliriz elbette...

- Havacılık, yüksek katma değerli bir hizmet sektörüdür. Sayısız sektörü kendisi ile birlikte sürükler.
- Türkiye turizm cennetidir ve bir araştırmaya göre her 300 turist için bir adet uçak koltuğuna ihtiyaç vardır.
- Türkiye geniş bir coğrafi bölgeye sahip olduğundan hava ulaşımının gelişmesine müsaittir.

“
1.5 milyar insanın uçakla 4 saatte erişebileceği bir coğrafyada yer alan ülkemiz coğrafyamızın bulunduğu konum ve sektörünün asırları aşkın deneyimi bugün havacılıkta başarımıza zemin olmuştur.
”

- Türkiye'nin nüfusu dikkate alındığında hava yolu yolcusu üretme potansiyelinden bahsetmemiz mümkündür.
- Dış ticaret ve turizm gibi dünya ekonomisine yön veren ve hacim kazandıran en önemli sektörler havacılık sektörü sayesinde hayat bulmaktadır.
- Artan karayolu ulaşım sektörüne önemli alternatif sağlar.
- Lojistik sektöründe tüm coğrafyalara ulaşım imkânı sağlar.
- Havacılık ülke savunması için etkin rol üstlenir.

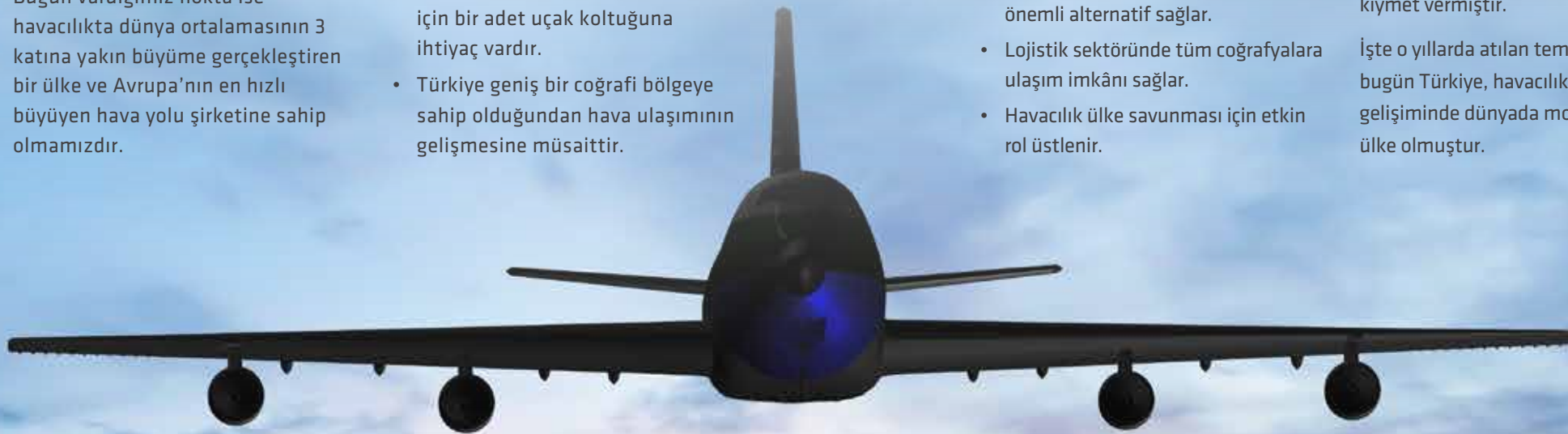
Bugün rekabetin itici gücüyle büyük bir gelişim ve dönüşüm yaşayan sivil havacılığımız, başarı hikayesi ile dünya havacılığının odak noktası haline gelmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti devletinin kuruluşu ile birlikte Atatürk, Türkiye'nin bağımsız ve güçlü bir devlet olması için havacılığa büyük önem ve kıymet vermiştir.

İşte o yıllarda atılan temellerle bugün Türkiye, havacılık sektörünün gelişiminde dünyada model alınan bir ülke olmuştur.

Havacılığın geçmişten uzanan öyküsünden ufak bir tat bırakalım istedik. Bulutlara ulaştık, kuşlara selam verdik, havacılığı Türkiye'ye kazandıran çılgın Türklerle birleşti yolumuz. Gökyüzüne yükselen uçaklara ev sahipliği yapan havalimanlarımızı tanıttık.

Kemerlerinizi bağlayın, yolculuk başlıyor...



HAVACILIK SEKTÖRÜ DOĞRUDAN VE DOLAYLI OLARAK
FARKLI BİRÇOK SEKTÖRLE BAĞLANTILIDIR.

HAVACILIK

İSTİHDAM

İnşaat Şirketleri
Yakıt Tedarik
Turizm
Perakende
Araç Kiralama
Barınma
Sağlık

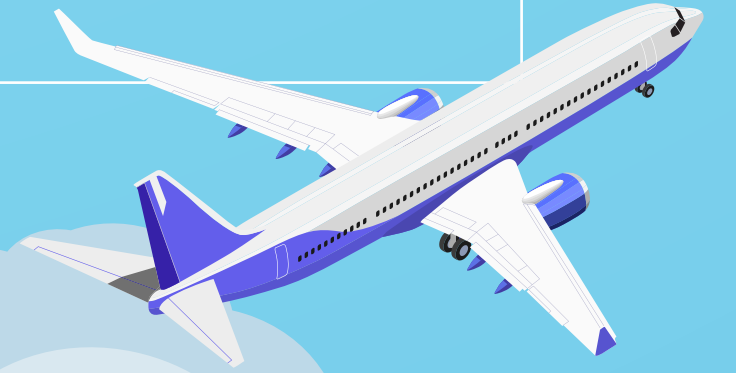
Spor
Eğitim
Kültür
Sigorta
Elektronik
Lojistik
Enerji

TİCARET

Bilişim
Kurulum
Montaj
Teknik Danışmanlık
Mühendislik
Mobilya
Zirai İlaçlama

EKONOMİ

Temizlik
Deri
Kalite Kontrol
Plastik
Tedarik
Aydınlatma
Seramik





Teşekkürlerimizle...

Tarihten başladık, milli mücadele döneminde yolculuk yaptık ve geleceğe uzandık. Dünyada ve elbette ana vatanımızda havacılıkta imzası olanları okuyucularımıza tanıtmaya çalıştık.

Havacılığı size aktarma çalışmalarımızda başta Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Basın ve Halkla İlişkiler Müşavirliği ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğümüzün ekibinden büyük bir destek aldık. Değerli vakitlerini, zengin bilgi ve görsel arşivini paylaşmaktan ve deneyimlerini aktarmakta tereddüt etmediler.

Ankara'nın kalbinde Atamızın izinde faaliyetlerini bir asırdır sürdüren bir kuruluş Türk Hava Kurumu. Kurumumuzdan yakın ilgi ve destek gördük.

Havacılık konusu uçsuz bucaksız bir gökyüzü... Anlatmamıza katkı verenlere teşekkürlerimizi sunuyoruz.

DOSYA



Adil Karaismailoğlu
Türkiye Cumhuriyeti
Ulaştırma ve Altyapı Bakanı

Dünyayı Kanatları Altına Alan Coğrafya: TÜRKİYE

Yeşilköy Havaalanı, bugünkü adıyla İstanbul Atatürk Havalimanı, "İstikbal göklerde" diyen Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün ileri görüşlülüğünün önemli bir yansımasıdır.

Dünyada mekanize bir uçakla ilk başarılı uçuş, 1903 yılında gerçekleşmiş; 1909 yılına gelindiğinde ise tek kanatlı bir uçak, İstanbul semalarında izleyenler tarafından heyecanla karşılanmıştı. İnsanlığın tarihsel yürüyüşünü derinden etkileyecek bu yeni buluş, dönemin Osmanlı yöneticilerinin de üzerine titizlikle eğildikleri bir konuydu.

Osmanlı'nın ileri görüşlülüğü sayesinde 1911 senesinde, iki önemli hususta karar alınarak hemen icraata geçildi. Bunlardan ilki; pilotların eğitimi, ikincisi ise havaalanı ve bu alanda faaliyet yürütecek okulun inşası idi. Hemen aynı yıl Türk pilotlar ve teknik personel, eğitim için Avrupa'ya gönderildi. Bugünkü İstanbul Atatürk Havalimanı'nın temelini oluşturacak havaalanı ve okulun yapımına ilişkin ön çalışmalar ise 1912 yılında sonuç verdi.

Askeri amaçlı kullanılacak ilk havaalanının yeri, bugünkü İstanbul Atatürk Havalimanı'nın hemen yanı başındaydı. Yeşilköy'deki alanda başlayan çalışmalar kısa sürede sonuç verdi ve Mayıs 1912'de tamamlanan iki hangara ilk etapta sekiz uçak getirildi. Türk havacıların kullandığı uçaklar, ülkemiz semalarında ilk kez 1914 yılında görüldü.

1. Dünya Savaşı'nın ve İstanbul'un işgali ile sonuçlanan uzun savaş yıllarının ardından havacılığımız, neredeyse tükenme noktasına gelse de Cumhuriyet'le birlikte yeni bir döneme girildi. Bunun en somut adımı, aynı bölgede, 1926 yılında, ülkemizin ilk uluslararası sivil havaalanının inşa edilmesiydi. Yeşilköy Havaalanı, bugünkü adıyla İstanbul Atatürk Havalimanı, böylece tamamlandı. Bu adım, "İstikbal göklerde" diyen Gazi Mustafa

Kemal Atatürk'ün ileri görüşlülüğünün önemli bir yansımasıydı.

Sivil Havacılık alanındaki ikinci önemli adım ise 1933 yılında, bugünkü adlarıyla Devlet Hava Meydanları İşletmesi'nin (DHMI) ve sadece beş uçağı ve 23 koltuk kapasitesiyle yola çıkarak ülkemizin bayrağını göklere taşıyan Türk Hava Yolları'nın (THY) kurulmasıyla atıldı.

Zaman içinde gerek havaalanı gerekse işletmeciliğiyle kurumsal yapılanmasını sağlam temellere oturtan sivil havacılığımız, yaklaşık 100 yıldır İstanbul Atatürk

Havalimanı'ndan Türkiye'ye ve dünya havacılığına hizmet sunarak milletimizin yüz akı olmayı başardı. İstanbul Atatürk Havalimanı ise ülkemizin ve dünyanın buluşma noktası olmayı bugüne kadar sürdürdü.

İstanbul Atatürk Havalimanı, hiç şüphesiz asırlık yolculuğuyla ülkemizin havacılık alanındaki kuruluş, yükseliş ve dünyaya açılış evrelerine ev sahipliği yaptı. Türk Sivil Havacılık tarihine ve gökyüzümüze ilelebet var olacak bir mühür vurdu. Ancak küresel düzeyde değişen şartlar, artan talepler

ve Türkiye'nin havacılık sektörüne yaptığı yatırımlar da düşünüldüğünde, dünyayı kanatları altına alma iddiasındaki Türk Sivil Havacılığı, bizleri yeni arayışlara itti.

Bakanlığımızın 2003 yılında, "Her Türk vatandaşı hayatında en az bir kez uçağı binmeli." hedefiyle başlattığı 'Bölgesel Havacılık Politikası' kapsamında, havacılığımızın özel sektör işletmelerine açılmasıyla oluşan rekabet ortamı sayesinde sivil havacılığımız, çok hızlı bir büyüme sürecine girdi. Bu büyüme sürecinden Atatürk Havalimanı da etkilendi.

Havacılığımızın özel sektör işletmelerine açılmasıyla oluşan rekabet ortamı sayesinde sivil havacılığımız, çok hızlı bir büyüme sürecine girmiştir.



Dünyanın Buluşma Noktası Atatürk Havalimanı'ndan Dünyanın En Büyük Havalimanına Bayrak Devri

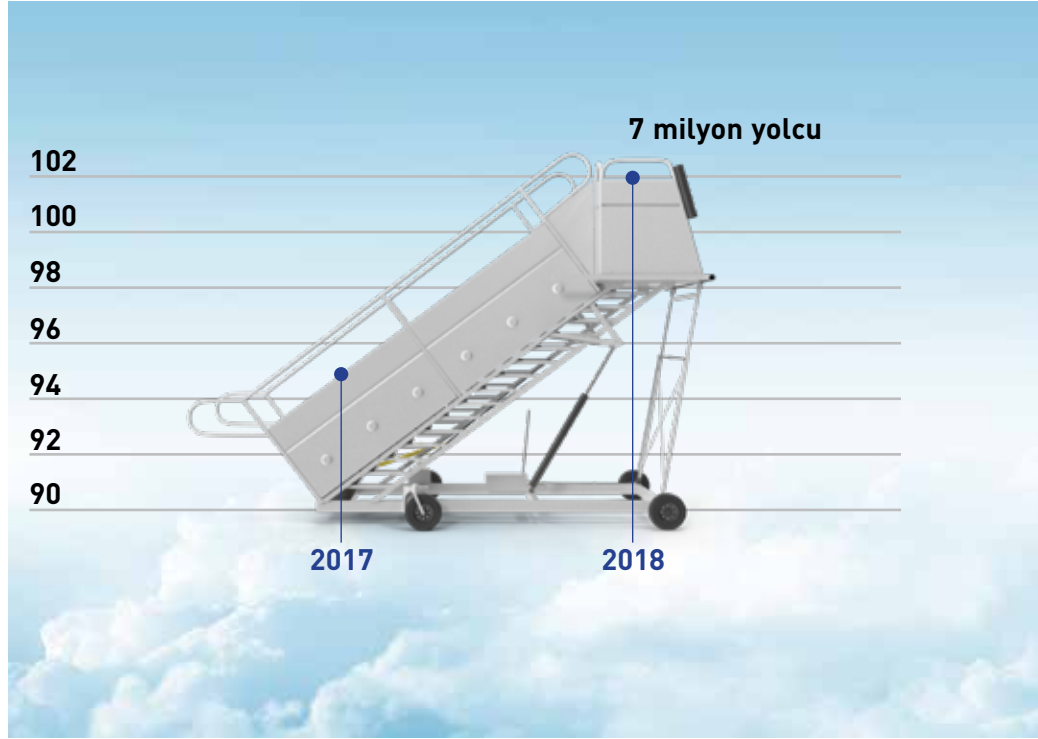
Atatürk Havalimanı'na son dönemlerinde, her gün ortalama 1.300 uçak inip kalkarken, her yıl yaklaşık 465 bin uçak Atatürk Havalimanı'nın ev sahipliğinden faydalanıyordu.

2018 yılında yaklaşık 68 milyon yolcu, Atatürk Havalimanı'nı kullandı. Aynı şekilde 2001 yılında kurulan Sabiha Gökçen Havalimanı ise 35 milyona yakın yolcu ağırlamıştı. Yani sadece İstanbul'da hava yolunu kullanan yolcu sayısı 2018 yılında 102 milyonu geçti. 2017 yılında ise bu sayı, yaklaşık 95 milyondur. Yani yalnızca bir yılda kaydedilen büyüme, 7 milyon yolcu buldu. Ülkemizin ve İstanbul'un artan ihtiyaçları doğrultusunda Atatürk Havalimanı, 29 Ekim 2018 günü bayrağı, Türkiye'yi yeni başarılarla taşıyacak Cumhuriyet tarihinin en büyük altyapı projesi olan İstanbul Havalimanı'na devretti.

Tek bir hedefimiz var; tüm dünyayı kanatlarımızın altına almanın yanında ülkemizi, dünya sivil havacılığının kalbi hâline getirmek. Nasıl ki İstanbul Atatürk Havalimanı; sıfırdan var olmanın, mücadelenin, uzaklara açılmanın adıyla, İstanbul Havalimanı da idealin, hayalin, büyük düşünmenin, azimle çalışmanın ve dünya markası olmanın adıdır.

Serbest Havacılıkta Türk Modeli

Türkiye'de, 1983 yılına kadar, sivil havacılıkta devlet kontrolünde tekeli bir yapı olduğu gözlemleniyor. 1983'te çıkarılan Kanun'la özel sektörün faaliyetine izin verilmiş, 1986 ortalarından sonra ise belirgin bir gelişim içerisine girilmiştir.



2003 yılında uygulanmaya başlanan "serbest havacılık politikası" sonrasında da Türkiye'de havacılık sektörü, büyük gelişmeler kaydetmiştir.

Havaalanlarındaki özelleştirme süreci; havaalanlarının planlanması, inşa edilmesi, geliştirilmesi, ek kapasite yatırımları ve finansmanı, havaalanlarının işletilmesi ve yönetilmesinde, özel sektör payının giderek artması olarak değerlendirilmektedir.

Türkiye'de havaalanı işletmeciliğinde KÖİ (Kamu-Özel Sektör İş Birliği) modeli çerçevesinde

- Yap-İşlet-Devret (YİD)
- Kiralama/İşletme Hakkı Devri (İHD)

projeleri uygulanmaktadır.

Buldukları bölgede genellikle tekel konumunda ve ulaştırma ağı açısından stratejik öneme sahip havaalanlarının altyapı yatırımlarının finansmanında, özel sektör ile iş birliği yaparak aynı zamanda ticari potansiyeli açığa çıkarıp verimlilik artışı da sağlanmaktadır.

Kamu kaynağı kullanılmadan özel sektör tarafından yapılan ve YİD modeliyle hayata geçen KÖİ yatırım projeleri, son derece başarılı olmuş ve birçok ülkede, "Türk Modeli" olarak anılmaya başlamıştır. Müteahhitlik sektörüyle iş birliğinden doğan, yüksek maliyetli projeler, YİD veya dış kredi yöntemiyle yapılmaya devam edilmektedir.

Havacılıkla Artan Sermaye Birikimi

Hava ulaştırma alanındaki projeler ve yatırımlar, sermaye birikimine olanak vermektedir. Böylece, hava ulaştırma alanında yapım ve işletmecilik deneyimleri, ülkeye döviz girdisi gelmesine olanak sağlayarak sermaye birikimini artırmaktadır.

Türkiye'deki işlerin yanında, her geçen gün artan bilgi birikiminin ve nitelikli yerli iş gücünün, başta Avrupa olmak üzere, dünyanın başka bölgelerinde de pek çok projeye imza atacağına yürekten inanıyoruz. Bu uğurda mühendislerimizi destekliyoruz.

“
Havacılık sektörünün en önemli ekonomik katkısı, diğer sektörlerin performansı ve büyümesi üzerine olan etkileridir.
”



**İstanbul Havalimanı;
idealin, hayalin, büyük düşünmenin, azimle
çalışmanın ve dünya markası olmanın adıdır.**

*Ülkemizin ve
İstanbul'un
artan ihtiyaçları
doğrultusunda
Atatürk Havalimanı,
29 Ekim 2018 günü
bayrağı, Türkiye'yi yeni
başarılarla taşıyacak
Cumhuriyet tarihinin
en büyük altyapı
projesi olan İstanbul
Havalimanı'na
devretti.*

Doğrudan ve Dolaylı Katkılarıyla Dev Bir Ekonomi

Havacılık sektörünün doğrudan ve dolaylı olarak milli gelire ve istihdama etkisi olduğu gibi tetikleyerek ve katalizör görevi görerek de etkileme rolü vardır. Sektörde, 2019 yılı verilerine göre, 295 bin 547 kişiye istihdam sağlanırken 160,71 milyar TL ciro elde edilmiştir.

İstihdama, ticarete, ekonomiye doğrudan katkı sağlamları havalimanlarımızın, buldukları bölgeye ve ülke ekonomisine en büyük hizmetleridir. Havalimanlarındaki faaliyetleri içeren işler ve havaalanı inşaa sürecinin oluşturduğu ekonomik harcamalar, havaalanında satın alınan mal ve hizmetlerle bölgeye gelen yolcuların barınma, yeme-içme, araç kiralama gibi harcamaları da istihdamı ve geliri doğrudan etkilemektedir.

Havacılık yakıt tedarikçileri, havaalanı tesisleri inşa eden inşaat şirketleri, uçaklarda kullanılan alt bileşenlerin tedarikçileri, havaalanı perakende satış mağazalarında satılan mal üreticileri ve hizmetler sektöründeki çok çeşitli faaliyetler neticesinde de dolaylı yoldan istihdam oluşturulmaktadır. Doğrudan ekonomik kazanımların yeniden harcanması sonucu ortaya çıkan etkiler de havacılık sektörünün istihdam üzerindeki bir başka tetikleyici yönüdür.

Havaalanları yalnızca iş alanları geliştirmek, yeni iş sahalarının açılmasına öncülük etmekle kalmaz, aynı zamanda çevresindeki yerleşim merkezlerinin sosyal konumlarını da etkiler. Uzak bölgelere ulaşım imkânı sağlayarak geri kalmış bölgelerde yaşayanların hastane, eğitim ve haberleşme gibi temel ihtiyaçlarını rahatça karşılayabilmeleri ve ülke içerisinde yaşayan her bireyin aynı refah seviyesine ulaşabilmelerini de böylece sağlamaktadır.

Ayrıca çağdaş dünyanın gereği olan eğitim, kültür ve spor faaliyetlerine katılabilmenin ve bu programların gelişimi de hava ulaşım sektörünün gelişimine bağlı görünmektedir. Hava ulaşımı; doğal afetler, açlık veya savaş durumlarında insani yardımların bölgeye ulaştırılmasında, doğal afete maruz kalmış veya kalacak bölgelerin boşaltılmasında ise hayati bir rol oynamaktadır.

Tüm sektör bileşenleri ile ekonomik büyümeye kendi hacminin ötesinde katkı sağlayan havacılık endüstrisi, önemli ekonomik faaliyetlerin kaynağıdır. Havacılık sektörünün en önemli ekonomik katkısının, diğer sektörlerin performansı ve büyümesi üzerine olan etkileridir, demek yanlış olmaz.

Havacılık sektörünün ülkede üretilen mal ve hizmetlere olan net talebi yükseltmesi ve geliştirmesi son derece kıymetlidir. Turizm etkisi ile ticaret etkisi, bu hususun iki bileşenidir. Gelişmiş hava yolu bağlantılarının turizme ve hava yolu ile seyahat eden turist harcamalarının

GSMH'ye katkısını içeren 'turizm etkisi', turizmin önemli bir unsur olduğu ekonomilerde hayli yüksektir. Ticaret etkisi ise gelişmiş hava yolu bağlantılarının uzak pazarlara erişim açısından sağladığı katkıyı ve hava yoluyla taşınan mal akımlarının GSMH'ye katkısını kapsar.

Havacılık sektörünün gelişmişliği, yatırım kararlarına da yansıyan, son derece önemli bir husustur. Nitelikli iş gücünü bölgeye çekmede faktör olarak iş gücü arzını etkiler, ekonominin genelinde verimliliği, tedarik zincirinin etkinliğini artırır ve inovasyonu teşvik eder.

Havaalanları,

- Geniş ekonomik fayda oluşturabilecek gerekli altyapıyı sağlarlar.
- Sürdürülebilir kalkınmaya katkı sunmaktadır.
- Uluslararası turizmi destekler, yaygınlaştırır.
- Yeni iş imkânları sunar.
- Vergi gelirlerinin artmasına yardımcı olur.
- İşletmeler, hava yolu taşımacılığı sayesinde dünya ile ticaret yaparak geniş ürün ve hizmet yelpazesini uluslararası pazarlara kolaylıkla sunabilmektedirler.
- Ülkelerin uluslararası pazarlara erişimini artırır.

Sivil Havacılığımızın Güçlü Yönleri

Turizm ülkesi Türkiye'nin yolcu profilindeki çeşitlilik, coğrafi özellikleri ve konumu, ülke çapında yaygın bir hava ağına sahip olması, genç iş gücü potansiyeli bulunması gibi etkenler, sivil havacılık sektörünün güçlü yönleri olarak sayılabilir. Böylesine güçlü yönleri sahip, hızlı gelişen ve gelecekte de büyümesinde sürekli artış beklenen bir sektör olan havacılığın Türkiye ekonomisine ve istihdama katkıları göz ardı edilemeyecek derecede önemlidir.

Dünyanın en büyük hava yolu şirketlerinden Türk Hava Yolları ve dünyanın en önemli aktarma merkezlerinden biri olan İstanbul Havalimanı ile birlikte artık geleceğe çok daha emin adımlarla yürüyeceğiz.



Dünyanın Uçuş Rotası Türkiye

Ülkemiz havacılık sektöründe, yolcu ve kargo taşımacılığı başta olmak üzere, hükümetlerimiz döneminde büyük bir ivme yakaladı. Bu, sadece hizmet sektörüyle de sınırlı kalmadı, üretim ve tasarım alanlarına da yayıldı. Hava trafiğimizdeki artış ve yoğunluk, EUROCONTROL (Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı) tarafından her ay yayınlanan raporlarda da net bir şekilde görülüyor.

Bilindiği üzere son yıllarda, hava ulaşım faaliyetlerinde eksen kayması yaşanmaktadır. Küresel nüfus hareketleri ve ticari dengelere bağlı hava ulaşım faaliyetleri, bugün hızla batıdan doğuya doğru hareket ediyor. Türkiye, coğrafi bakımdan üç kıtanın ortasındaki kilit konumuyla, 'gelişmiş pazarlar' ile 'gelişmekte olan pazarlar' arasındaki uçuş rotaları üzerindedir.

67 ülkeye, en fazla 4 saat uçuş mesafesinde olmak gibi bir coğrafi üstünlüğe sahibiz. Bunları dikkate alarak 2003 yılından itibaren yürüttüğümüz hava ulaşım politikaları ve faaliyetleriyle dünyada, en hızlı gelişim gösteren ülkelerden biri hâline geldik.

2003-2021 yılları arasında 114,5 milyar liranın üzerinde havacılık yatırımı gerçekleştirdik. Bu sayede; 2003 yılında 2 merkezle 26 noktaya yapılan iç hat uçuşlarımızı, bugün 7 merkezden 56 noktaya çıkarmayı başardık. "Dünyada ulaşamayacağımız yer kalmayacak." dedik ve çok şükür bu hedefimizi büyük oranda gerçekleştirdik.

2003 yılında 50 ülke ile 60 noktaya uçuş gerçekleştiriliyorken bugün 128 ülkede 335 noktaya ulaştık. Yapımları devam eden Çukurova, Tokat, Rize-Artvin, Bayburt-Gümüşhane ve Yozgat havalimanları ile hava yolu ulaşım ağıımızı çok daha güçlü bir konuma getireceğiz.

Üç kıtanın ortasındaki kilit konumuyla Türkiye, 67 ülkeye, en fazla 4 saat uçuş mesafesinde olmak gibi bir coğrafi üstünlüğe sahiptir.



29 Ekim 2018 tarihinde hizmete açtığımız İstanbul Havalimanı, dev kapasitesiyle Türkiye'yi uluslararası bir aktarma merkezi yaparak ülkemizi, küresel havacılıkta zirveye taşıdı. Hizmet girdiği günden bugüne dek 100 milyonun üzerinde yolcu ağırladı. Ayrıca küresel planda iddialı hava yolu şirketleri için faaliyet merkezi vazifesi gören bu tür bir üsse sahip olmak önemli bir unsurdur. Bu bağlamda, havacılık alanının yükselen değeri ve göklerdeki temsilcimiz Türk Hava Yolları'nın daha da güçlenebilmesi için İstanbul Havalimanı çok yerinde bir adımdır.

Dünyanın en büyük hava yolu şirketlerinden Türk Hava Yolları ve dünyanın en önemli aktarma merkezlerinden biri olan İstanbul Havalimanı ile birlikte artık geleceğe çok daha emin adımlarla yürüyeceğiz.

Havacılık Tarihimizin Kilometre Taşı ve Geleceği İki Yatırım

Bana göre, 150 hava yolu şirketine ve 350'nin üzerinde destinasyona uçuş imkânı sağlayacak dev kapasitesiyle Türkiye'yi uluslararası HUB (aktarma) merkezi yaparak küresel havacılıkta zirveye taşıyan İstanbul Havalimanı, bugüne kadar yapılan hava yolu yatırımlarımızın baş tacı olmuştur.

İstanbul Havalimanı; 200 milyon yolcuya ev sahipliği yapma hedefi, benzersiz mimarisi, güçlü altyapısı, üstün teknolojisi, sunduğu üst düzey yolculuk deneyimi ve dünyanın en büyük havalimanı olması dolayısıyla havacılık tarihimiz açısından bir dönüm noktasıdır.

Ayrıca TUSAŞ'ın ürettiği ve EASA ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından sertifikaya edilerek ilk sivil tip sertifikasını alan özgün üretim HÜRKUŞ uçağının da Türk Sivil Havacılık tarihimiz açısından yeni bir dönüm noktası olduğunu düşünüyorum.



*Çukurova,
Tokat,
Rize-Artvin,
Bayburt-
Gümüşhane
ve Yozgat
havalimanları
ile hava yolu
ulaşım ağıımızı
çok daha güçlü
bir konuma
getireceğiz.*

HAVA YOLU SEKTÖRÜ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın düzenlediği On İkinci Ulaştırma Şurası'nda halkın yoluna dönüşen havayolları sektörünün gelişimine katkı sağlamak, gücüne güç katmak için kısa-orta ve uzun vadeli hedefler belirlenmiştir.

Kısa Vadeli Hedefler

- Yeni çıkarılan ve çıkarılacak mevzuatla, havacılıkta Türkiye'nin emisyon izleme-raporlama-doğrulama altyapılarının oluşturulması ve buradan elde edilecek verim üzerinden çalışarak karbon emisyonlarının stratejik şekilde yönetilmesi.
- Hava aracı tasarım ve üretim konusunda nitelikli elemanların yetiştirilmesi
- Havalimanlarında işitme engelli yolcular için ayrı bir bilgi ekranında işaret dili ile bilgilendirme yapılmasının sağlanması
- SHT-İHA Talimatı'nın revizyon çalışmalarının tamamlanması
- Tüm havacılık sektörünün koordinasyonunun artırılması amacıyla, sivil havacılığın temel konularında ayrı ayrı koordinasyon grupları oluşturulması, toplantı takvimleri belirlenmesi, yıllık raporlar ve bunların çıktısı olarak hedefler belirlenmesi,
- Uygun havalimanlarının, havalimanı şehri kavramıyla yeniden şekillendirilmesi, kargo köyü ve e-ihracat üssü yapılanmasının gerçekleştirilmesi

Orta Vadeli Hedefler

- Gerekli destek ve teşvikler sağlanarak teknolojik altyapıda dışa bağımlılığın ortadan kaldırılarak yerli ve milli yazılımların ve donanımların üretilmesi.
- Ulusal havacılık için İklim Değişikliği Adaptasyon Mevzuatı çıkartılarak bu durumun bilimsel zeminde incelenerek yeni önlemler alınması.
- Hava trafik emniyet ve verimlilik açısından havacılık meteorolojisine ilişkin kabiliyetlerin geliştirilmesi ve gerekli altyapı çalışmaları doğrultusunda uygun tabanlı seyrüsefer sistemlerinin tespit edilmesi.
- Üniversite-sanayi iş birliği ile yenilikçi ürün AR-GE ve test faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi ve çeşitli teşvik programlarıyla desteklenmesi.
- Sivil Havacılık sektörü bilgi paylaşım ağı kurularak, ulusal ve uluslararası kuralların anında sektöre iletilmesinin sağlanması.
- Havacılık güvenliği mevzuatının anlaşılabilirliğinin artırılması amacıyla havacılık güvenliği alanındaki ulusal mevzuatın sade, anlaşılır ve kullanılan terimleri içerecek şekilde güncelleştirilmesi.
- 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun günün gelişen ve değişen koşullarına göre güncellenmesi.
- MEB'e bağlı özel eğitim kurumlarının ve üniversitelerin bünyesinde görev yapan İHA eğitimcilerinin yetkilendirilmesi hususunda gerekli düzenlemelerin sağlanması
- Güvenlik cihazlarının ve sistemlerinin yerleştirilmesi ve millileştirilmesi amacıyla havacılık güvenliği alanındaki cihazların ve sistemlerin tasarım, üretim ve sertifikasyon süreçlerinin yerli ve milli hale getirilmesi.

Uzun Vadeli Hedefler

- Dünyada iklim değişikliği ile mücadele için karbonnötr büyümenin sağlanması.
- Sera gazı emisyonlarının sıfırlanarak tamamen yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımını baz alan bir ortamın sağlanması.
- Bu doğrultuda önümüzdeki 50 yıl içerisinde havacılıkta da sıfır emisyonlu havaalanları ve uçaklar ile havacılık sektörünün uzun vadede sıfır karbona ulaşması için bilimsel çalışma, mevzuat, uygulama ve denetimler gerçekleştirilmesi.
- Risk değerlendirme çalışmalarının etkin hale getirilmesi amacıyla; mevcut güvenlik risk değerlendirme yapılarının etkili ve verimli çalışabilmesi için ilgili paydaş, kurum ve kuruluşlarla koordinasyonun sağlanarak, engel oluşturan mevzuatın güncellenmesi.
- Türk sivil havacılığının; tasarım, üretim, sertifikasyon, test ve AR-GE altyapısının güçlendirilmesi, tasarım ve sertifikasyon alanlarında otoritenin kaynaklarının artırılması ve küresel bazdaki regülasyon değişikliklerinin mevzuata gerektiği ölçüde uyumu için yürütülen süreçlere yönelik ek insan gücü ayrılması.
- Uçuş verimliliğini ve kapasiteyi artırmak, konvansiyonel yöntemlerin tasarlanmadığı bölgelerde alternatif çözümler üretmek üzere uydu destekli hava trafik sistemini tesis etmek amacıyla gerekli altyapı çalışmalarının yapılması ve buna uygun mevzuat geliştirilmesi.
- Çevre dostu bio-yakıt ve/veya sentetik yakıt üretimi yapılması.

TEK BAŞINA BULUTLARA DOKUN!

Bir yamaç paraşütü sporcusu; doğal kaldırıcı kuvvetleri kullanarak saatlerce havada kalabilir, bulutlara kadar yükselebilir ve kilometrelerce mesafe kat edebilir. Dünyada en yaygın ve hızlı gelişen havacılık sporudur.



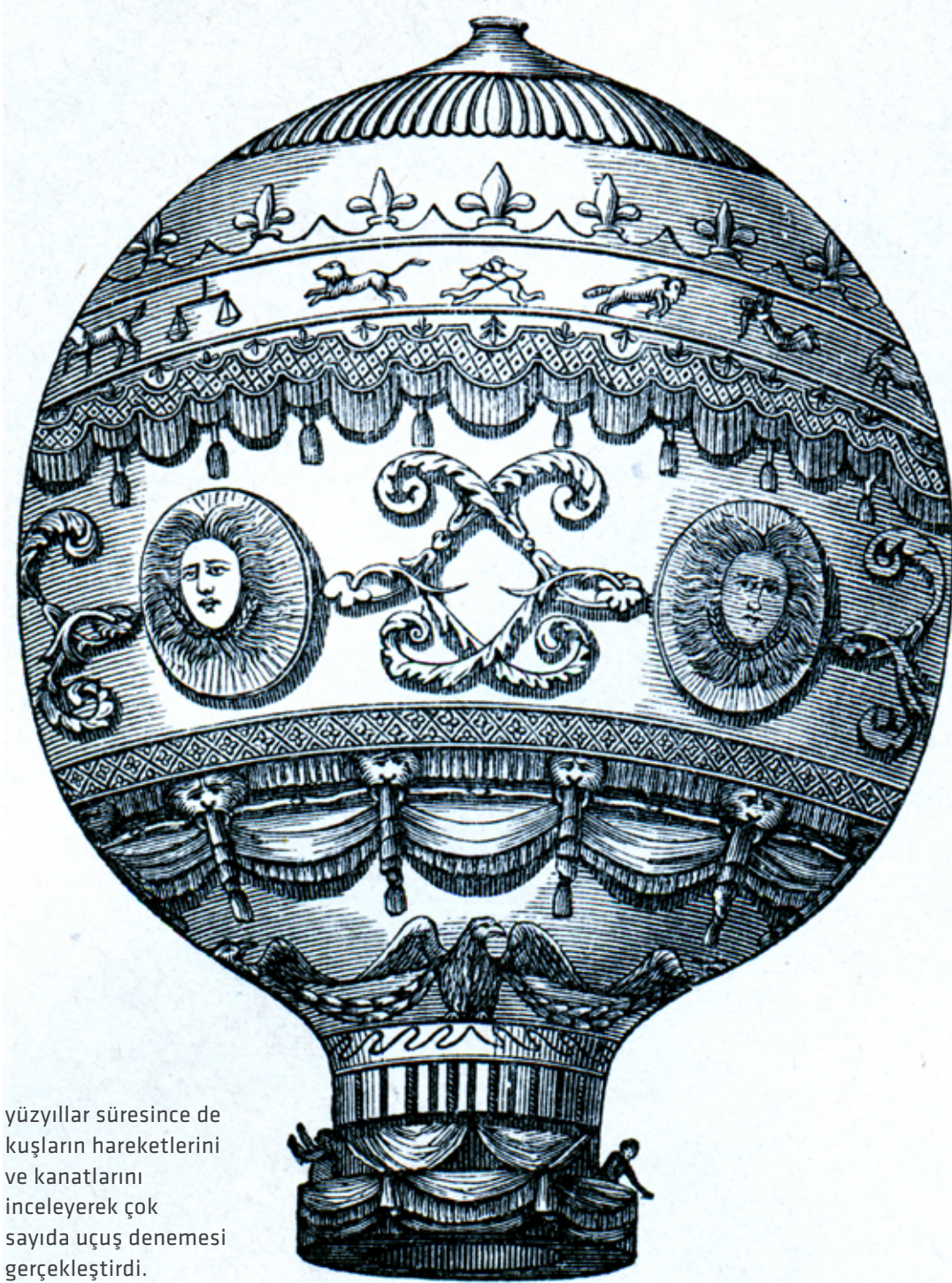
Bulutlara Selam Olsun!

Gözü gökyüzüne bakan insanlar, hep uçmanın yollarını aramışlar. Keşifleriyle dünya tarihine damgasını vuran Leonardo, insanlığın bir gün uçabileceğine inanmış ve yapmış olduğu çizimlerle yeni bir dünyanın kapılarını açmıştır.

Wilkins, Montgolfer Kardeşler, Wright kardeşler ve Cevheri, Vecihi Hürkuş, Nuri Demirağ gibi havacılık tarihinin vatansever Türk mucitleri... Havacılığın gelişmesi için olağanüstü yardımlar yapan Türk halkı. Yüce Atamızın, "İstikbal Göklerde" sözü bize, yurdumuzun bağımsızlığını korumanın; deryalarını, hudutlarını korumak olduğu kadar göklerini de korumakla ilgili olduğunu anlatır.

Türkiye havacılıkta yaptığı atılımlarla dünyanın lider ülkelerinden birisi olmuştur. "Uçmayan Kalmasın!" slogan haline gelmiş, ülkemizin dört bir yanında inşa edilen havalimanları ile uçarak yol alma imkânına tüm şehirler sahip olmuştur.

İnsanlık uçmayı istedi, denedi, başardı... İlk balon süzüldü gökyüzüne, ardından insanı da içine alarak uçtu balonlar. Sonra buharın gücünden faydalanıldı, fabrikalar kuruldu. Bugün havacılıkta artık sınır tanınmıyor. Daha hızlı, daha uzağa...



İnsanoğlu hep kuşlar gibi özgürce uçmaya özendi, kuşların hareketini gözlemledi. Yüzyıllar öncesine dayanır bu tutku. Leonardo Da Vinci, insanın yüksek bir yerden atlayarak yaralanmayacağı kanaatindeydi. Uçuş konusunda ilk denemeleri yaptı, ara tabanlı bir piramit şeklinde bir paraşüt tasarladı.

Leonardo, uçan bir makine yapmak için de uğraşmış, 1487-1490 yılları arasında, buna yönelik çizimler yapmıştı. Onun uçma tutkusu bunlarla da sınırlı kalmadı, helikopterin ilk tasarımlarını yaptı ve hava akımı kullanılarak uçulabileceğini iddia etti.

XVI. yüzyılda Dr. Wilkins, "Yeni Bir Dünyanın Keşfi" eserinde, insanların bir gün uçabileceğini ve Ay'a gideceğini söyledi. İzleyen

yüzyıllar süresince de kuşların hareketlerini ve kanatlarını inceleyerek çok sayıda uçuş denemesi gerçekleştirdi.

1886 yılında Otto Lilienthal, planörü icat etti ve ilk uçuş denemesini Berlin'de yaptı. 300 metrelik mesafeli 2000'den fazla süzülüş yaptı, her defasında daha yükseğe çıkmayı deneyip dönüşler yapabilmeyi başarmıştı. Lilienthal'ın bu heyecanlı uçma tutkusu ise yaşamının sonu olacaktı. Zira bir deneme uçuşu esnasında düşerek yaşamı son bulmuştur.

Havacılık tarihinin kahraman isimlerinden birisi de Montgolfer

kardeşlerdi. Montgolfer kardeşlerin çalışmaları, modern havacılık çağının başlangıcı olarak sayılmaktadır. İki kardeş, çapı 10,5 metre olan ketenden bir torbayı sıcak havayla doldurarak uçuş denemesi yaptılar. Fransa'da Annonay köyünde, 450 metre kadar yükselen balon, halkın ilk defa göreceği heyecanlı bakışları üzerinde 1,5 millik mesafe kat ederek 10 dakika havada yol aldı.

Bir Horoz, Bir Ördek, Bir Koyun...

Tarihte balonla uçuş şerefine ulaşan ilk canlılar, "Bir horoz, bir ördek ve bir koyun" idi. Bu önemli tarihe ismini yazdıran kahramanlar, Montgolfer Kardeşler'dir... 19 Eylül 1783 tarihinde, Fransa'da, kalabalık bir topluluğun önünde balonun ilk yolcuları, tam 6 mil yukarı süzüldü.

Ardından 10 yıl sonra ilk insanlı balon uçuşu gerçekleşti. Bu mucitin ismi, Jean-François Pilâtre de Rozier idi. Hidrojenle şişirilmiş bir balonla ilk defa Manş Denizi'ni geçmeyi başardı Rozier.

İnsanoğlunun havadan ulaşımı, giderek hayalden gerçeğe yaklaşıyordu. 1870'li yıllarda buharın gücü ile çalışan uçuş denemeleri yapıldı. 1900'lü yılların başına kadar kumandalı, insansız kısa mesafeli uçuşlar gerçekleştirildi. Bu dönemde Clement Adler'in öncelikler

gibi kanatların çırpılması ile değil, yarasa kanadının mekanik kopyası kanatlarla, kaldırmayı amaçlayarak uçmaya çalışması bir öncülüktü.

Wilbur ve Orville Wright Kardeşler ise havacılığa, Otto Lilienthal gibi planör yaparak ve uçarak başladı ve yaptıkları uçuş dünyada ilk uçuş olarak kabul gördü. Başarılı denemelerden sonra planörlerine kendi yapımları olan on iki beygirlik gücü olan bir motor taktılar ve icat ettikleri tayyareye "The Flyer" ismini verdiler. Wilbur Wright, bu tayyare ile 17 Aralık 1903'te beş görgü şahidinin önünde, dört kez uçuş yaparak toplam elli dokuz saniye havada kalmayı başardı ve böylece uçuculuğun ilk temel taşı atıldı.¹ Bu deneme, aynı zamanda askeri havacılığın da ilk denemesidir. İki kardeş uçuş tutkusunu ilerleyen yıllarda daha önemli boyutlara taşıyacaklardı. Bağları güçlü, entelektüel bir ailede yetişen Wilbur ve Orville Wright, kendilerine ait

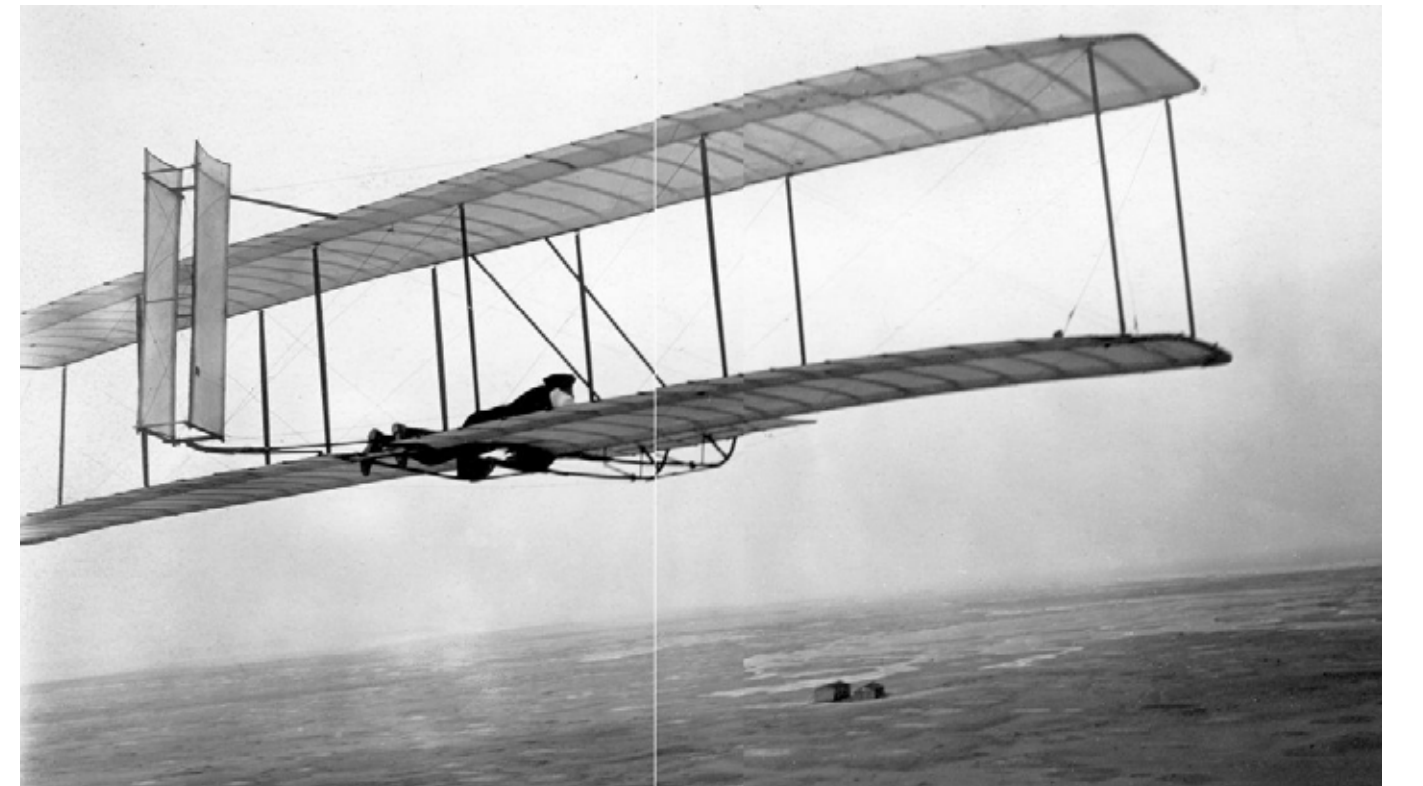
1 Türk Havacılık Tarihi Tez Çalışması

bisiklet dükkânında Amerika'daki ilk rüzgar tünellerinden birini inşa ettiler. Bu sayede 200 farklı kanat tasarımını da deneyebildiler.

Amerikalı pilot C. Lindbergi, 1927'de başardığı solo uçuşu ile Atlantik Okyanusu'nu durmaksızın geçti ve o zamana kadar bir hayal olan New York-Paris uçuşu gerçekleştirdi. Bu suretle, sivil havacılıkta hava taşımacılığının ilk adımları atıldı ve ilk önce posta taşımacılığı ile işe başlandı.²

Bu gelişmeler, sanayicilere ilham verdi, Avrupa'da kısa sürede tayyare ve tayyare motor fabrikaları kuruldu. Ardından pek çok ülke de havacılık teşkilatlarını kurmaya başladı. Ve artık havada uçan tayyareler, insanlığa türlü amaçlar için hizmet etmeye başladı. Tayyarelerin üzerine makineli tüfeklerin takılması ile askeri havacılıkta yeni ufuklar açıldı. Artık ülkelerin ordularında havacılık önemli bir güç haline gelmeye başladı.

2 Hava Taşımacılığı İmalat Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu



Wilbur ve Orville Wright kardeşler, havacılığa planör yaparak başladı ve yaptıkları uçuş dünyada ilk uçuş olarak kabul gördü.

Tarih kitapları,
ilk uçanların
Türkler olduğunu
yazar. Dünyanın ilk
bilinen uçucusu,
Orta Asya'da
yaşayan Nişabur'lu
Türk asıllı bilim
adamı Farabi
Cevheri'nin
uçuşudur.

Gökyüzünde İlk Savaş

Havacılığın askeri olarak ilk kullanımı 1913'te, uçağın icadından kısa bir süre sonra Meksika'da gerçekleşti. 30 Kasım 1913'te Meksika Devrimi sırasında, iki Amerikan askeri arasında, karşı taraflar için savaşan Dean Ivan Lamb ve Phil Rader arasında meydana geldi. Neyse ki bu hikâyenin sonu hüznü bitmedi. Zira her iki pilot da birbirlerine zarar vermemek adına mühimmat tedariklerini tüketmeden önce kasıtlı olarak atıştan vazgeçtiler.

Uçakların, saldırı, savunma ve keşif amaçlı olarak gerçek anlamda kullanıldığı ilk savaş, I. Dünya Savaşı olmuştur. Ancak o dönemlerde uçuş teknolojisi yeterince gelişemediği için pek çok pilot hayatını kaybetmişti. Havacılığın önemi, Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra daha belirgin olmuş; devletlerin devamlılığı, gelişmesi, egemenlik ve hâkimiyetinin sağlanmasında önemli rol üstlenmiştir.

Daha Hızlı ve Daha Uzak

Kendisini sürekli geliştirmeye açık olan insanoğlu, İkinci Dünya Savaşı'na kadar ilerleyen süreçte, uçmak adına çok hızlı adımlar attı. Daha hızlı ve daha uzağa gidecek teknolojiler geliştirildi. 1930 yılında ilk jet motoru tasarlandı. İlk kesintisiz uçuş ise; Binbaşı Clyde Pangborn ve Hugh

Herndon Bellanca uçağı ile Japonya Sabishiro Beach'den 4,558 mil uzaktaki Washington Wenatchee'ye, 3-5 Ekim 1931 tarihinde, 41 saat 13 dakika ile gerçekleştirildi.

Gökyüzüne Kanat Açan Çılgın Türkler

Böyle böyle başladı insanlığın havacılık serüveni... Türklerde de hep bir uçuş merakı vardı. Hatta tarih kitapları, ilk uçanların Türkler olduğunu yazar. Dünyanın ilk bilinen uçucusu, Orta Asya'da yaşayan Nişabur'lu Türk asıllı bilim adamı Farabi Cevheri, Avrupa'da bilinen adıyla İmam İsmail Cevheri'dir. Cevheri, Türk ve İslam dünyasında ilk uçuş denemesini yaparak tarih sayfasında yerini almıştır. Cevheri yapay kanatlarını kollarına takarak Nişabur Ulu Camii'nin kubbesine çıkmış, kalabalığın tanıklığında bir süre uçtuktan sonra bu deneme başarısız olmuş, yeterince yavaşlayamadığından düşmüş, peşinden koştığı tutkusuyla son bulmuştur yaşamı.

Ve elbette havacılık tarihimizdeki en önemli isimlerden birisi, Hezarfen Ahmet Çelebi. Hemen herkesin hikâyesini yakından tanıdığı Türk bilgini. Hezarfen da kuşlar gibi uçabileceğini düşünmüştü. Türklü denemeler yaptı. Hazırladığı kanatları vücuduna takarak Okmeydanı'nda çalışmalarına başladı... denedi... denedi... Çabalarının sonunda kısa zamanlı da olsa olumlu sonuçlar aldı.

Hezarfen Ahmet Çelebi, 1632 yılında lodoslu bir havada Galata Kulesi'nden kuş kanatlarına benzer bir araç ile kendini eşsiz bir manzaranın boşluğuna bıraktı ve İstanbul Boğazı'nda tam 3.358 metre süzüldü. Üsküdar'da yer alan Doğançılar Meydanı'na yüzlerce kişinin gözleri önünde başarılı iniş yaptı.

Hatıra pullarına, filmlere, hatta TRT'nin yapımını üstlendiği bir çizgi filme bile konu olmuştur Hezarfen.

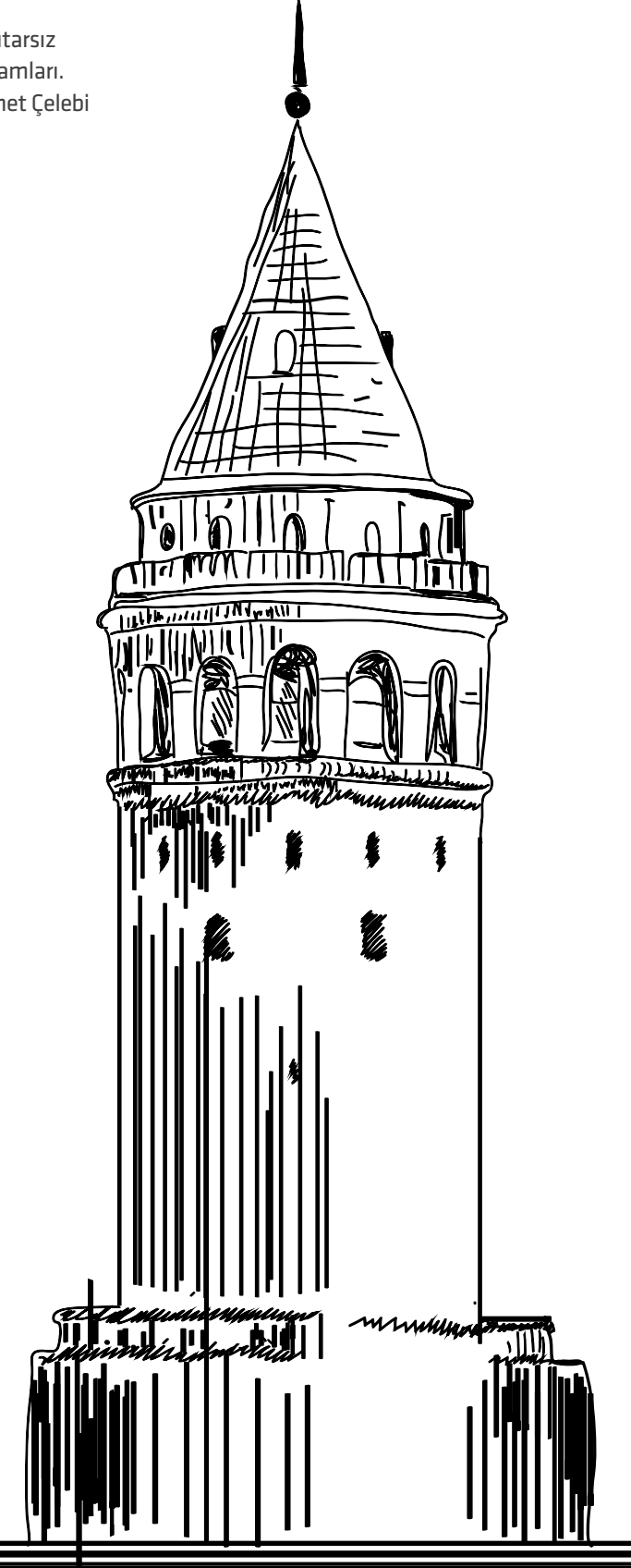
Bu önemli kahramana ilişkin anlatılan hikâyenin bilimsel ölçütlere göre tutarsız olduğu, abartıldığı, bir efsane olabileceğini de belirtir tarihçiler ve bilim adamları. Ama tarihin en önemli gezgin kitabı olan Seyahatname'de, Hezarfen Ahmet Çelebi için Evliya Çelebi şu satırı kaleme almıştır.

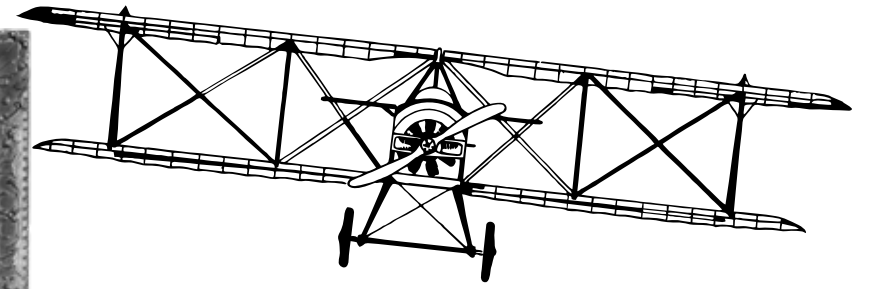


İptida, Okmeydan'ın minberi üzere, rüzgâr şiddetinden kartal kanatları ile sekiz, dokuz kere havada pervaz ederek talim etmiştir. Badehu Sultan Murad Han Sarayburnu'nda Sinan Paşa Köşkü'nden temaşa ederken, Galata Kulesi'nin taa zirve-i belâsından lodos rüzgârı ile uçarak, Üsküdar'da Doğançılar meydanına inmiştir. Bu olay Osmanlı Devleti'nde ve Avrupa'da büyük yankı buldu ve dönemin padişahı IV. Murad tarafından da beğenildi. Sonra Murad Han, kendisine bir kese altın ihsan ederek: "Bu adam pek havf edilecek (korkulacak) bir adamdır. Her ne murad ederse, elinden geliyor. Böyle kimselerin bekası caiz değil," diye Gâzir'e (Cezayir) nefyeylemiştir (sürmüştür). Orada merhum oldu.



Roketle dikey uçuşu başarıyla gerçekleştirmiş ilk insan da yine bir Türk bilim adamı ismi Lagari Hasan Çelebi. 17. yy'ın başlarında barut dolu haznesi bulunan, basit bir hava roketi ile ilk kez havalanmayı başarmıştı. Hikâyenin anlatımına ilişkin kaynağımız ise Yine Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesi'dir.





**Dünya Havacılık Tarihine
İsmi Yazdıran Kadın**

SABİHA GÖKÇEN

- 1913 Bursa'da doğdu,
- 1925 Atatürk tarafından evlat edinildi,
- 1935 Türkkuşu ile tanıştı,
- 1936 Dünyanın ilk kadın savaş pilotu unvanını aldı,
- 1937 Türk Hava Kurumu tarafından 9 numaralı Murassa (iftihar) Madalyası ile ödüllendirildi,
- 1938 Balkan turu yaptı,
- 1955 Türk Hava Kurumu Yönetim Kurulu üyesi oldu,
- 1996 83 yaşında son uçuşunu gerçekleştirdi,
- 2001 Hayatını kaybetti.



Babası ve annesini kaybetmişti Sabiha ama bu acısının ardından hayat ona Atatürk tarafından evlat edinilecek kadar büyük bir şans vermişti. 1934 yılında Soyadı Kanunu çıktı. Daha havacılığa ilgisi yoktu ama Atatürk, ondaki ışığı göyerek kökeni gök olan Gökçen soyadını uygun gördü.

Sabiha Gökçen, 1935'te Türk Hava Kurumu'nun Türkkuşu Sivil Havacılık Okulu'na girdi. Ankara'da planör eğitimlerini aldı ve 7 erkek öğrenci ile birlikte Kırım Rusya'ya gönderildi, orada yüksek planörcülük eğitimini tamamladı.

1936'da Eskişehir Askeri Hava Okulu'na girdi ve burada aldığı özel eğitimden

sonra askeri pilot oldu. Aynı zamanda dünyanın ilk kadın savaş pilotu unvanını da aldı.

Eskişehir'de 1.Tayyare Alayı'nda bir süre staj yaptı, avcı ve bombardıman uçakları ile uçtu. 1937 yılında, Türk Hava Kurumu Genel Merkezi'nde düzenlenen bir tören ile kendisine Türk Hava Kurumu Murassa Madalyası verildi.

Yurt dışından davetler aldı. 1938'de Balkan semalarında uçtu, ABD'ye gitti, Türk toplumu ve Türk kadınına tanıttı.

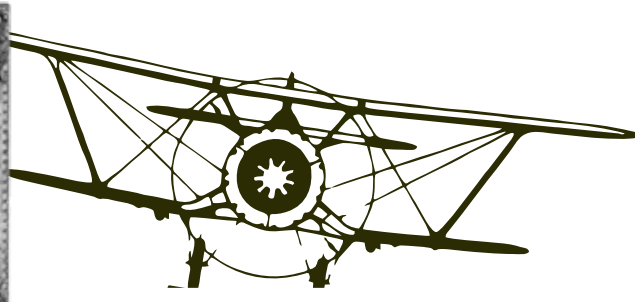
1955 yılında, Türk Hava Kurumu yönetim kurulu üyesi seçildi.

Hayatı boyunca toplam 22 değişik hafif bombardıman ve akrobatik uçakla uçan ve birçok ödülün sahibi

olan Sabiha Gökçen, 1991 yılında Uluslararası Havacılık Federasyonu Altın Madalyası'nı aldı.

1996'da havacılık kariyerinin en büyük ödülünü aldı. Amerikan Hava Kurmay Koleji'nin mezuniyet töreni için düzenlenen Kartallar Toplantısı'nın onur konuğu olarak katıldığı Maxwell Hava Üssü'ndeki törende, dünya tarihine adını yazdıran 20 havacıdan biri seçildi. Gökçen, bu ödüle layık görülen ilk ve tek kadın havacı oldu.

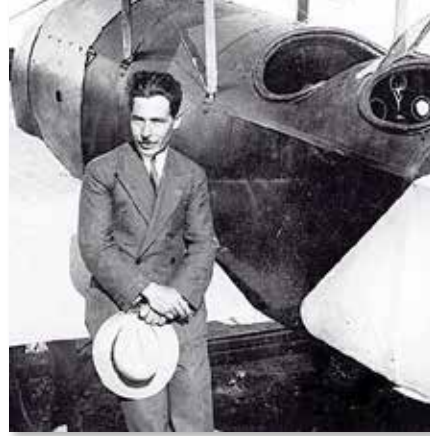
83 yaşındaydı ama hala uçabilecek kadar çılgın ve bir o kadar da güçlü, zeki ve çevik idi. Son uçuşunu, 1996'da Fransız pilot Daniel Acton eşliğinde, Falcon 2000 uçağıyla yaptı.



**Havacılığın Öncü, Yaratıcı,
Fedakâr İsmi**

VECİHİ HÜRKUŞ

- 1896 İstanbul'da doğdu,
- 1912 Tayyare Makinist Mektebi'nden mezun oldu,
- 1916 Uçak kazasında yaralandı,
- 1917 Rus savaş uçağını düşürdü,
- 1925 Vecihi K VI ile ilk uçuş yapıldı,
- 1932 Vecihi Sivil Tayyare Mektebi'ni kurdu,
- 1933 Nuri Demirağ başlığı ile Vecihi XVI uçağını yaptı,
- 1942 Vecihi Havada kitabını yazdı,
- 1969 Hayatını kaybetti.



Yine hepimizin ismine aşina olduğu Vecihi Hürkuş. Uçmaya adanmış bir yaşam. Çok motorlu uçakla uçan ilk pilotumuz. Düşman uçağını düşüren ilk tayyarecimiz. Vecihi Hürkuş, 1917 yılında Kafkas Savaşında bir Rus uçağını düşürmüştü.

Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı gazimiz Vecihi, bir hava sahasında düşme sonucu yaralanmıştı. Ruslara esir olacağını anlayınca düşmanın eline geçmesini diye uçağını yakmıştı. Hazar Denizi'ndeki Nargın Adası'na gönderilmişti Vecihi, onu burada da tutmak mümkün olmamış, kamptan kaçmayı başarmış ve yüzlerce kilometre yürüyerek 29 Mart 1918 tarihinde Süleymaniye'ye dönmüştü.

Ardından uçma tutkusu bitmedi. İstanbul Hava Müdafaa Bölüğü'ne tayin oldu ve Kurtuluş Savaşı'na katıldı. Vecihi K VI adında, kendi yaptığı uçak ile uçtu. Vecihi, bu uçağı, savaş sırasında Yunanlılardan kalan uçak malzemelerinden yapmayı başaracak kadar da zeki, çalışkan ve yetenekliydi.

Gelecek kuşaklara yeni havacılar da yetiştirmek istedi. Vecihi Hürkuş, 21 Nisan 1932'de ilk Türk sivil havacılık okulu olan Vecihi Sivil Tayyare Mektebi'ni kurdu. İki kız, 12 öğrenci kaydolmuştu bu okula. Bu okulun Kalamış'ta, bir hangar ve uçuş alanı olarak kullandığı küçük sahası ile Fikirtepe'de uçuş alanları bulunuyordu.

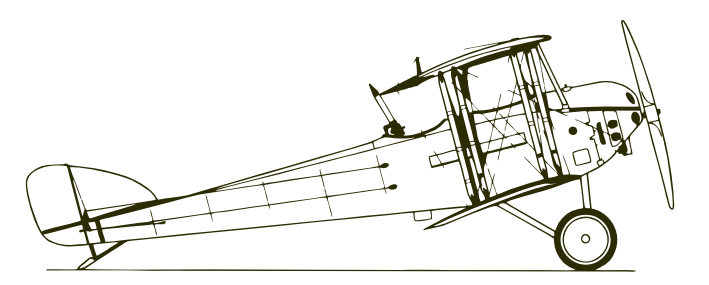
Kara ve deniz okulunda öğretmenlik yapan Hürkuş'un en büyük ideali

havacılığın millileştirilmesiydi. Edirne'ye yanlışlıkla inen bir yolcu uçağına, teslim alınmasındaki hizmeti nedeniyle "Vecihi" adının verilmesi, tayyare yapma düşüncesini yeniden canlandırdı.

Vecihi Hürkuş'un havacılık tarihindeki yeri sadece uçmakla sınırlı değildi. Türk Hava Kurumu, 1937 sonbaharında mühendislik eğitimi için Hürkuş'u Almanya'ya gönderdi, Vecihi, mühendis diplomasını alarak döndü.

Hürkuş, Devlet Hava Yolları envanterinden çıkartılan 8 adet uçakla 1954 yılında, Hürkuş Hava Yollarını kurarak sivil havacılık konusunda da girişimler yaptı.

Vecihi Hürkuş, Uluslararası Havacılık Federasyonu'nun ilk ve tek ödüllü astsubay Türk pilotu olmuştur.



**Havacılık Sanayine Güç Veren
Bir İnşaat Sanayicisi**

NURİ DEMİRAĞ

- 1886 Divriği'de doğdu,
- 1918 Demiryolları İnşaatında rol aldı,
- 1933 Vecihi Hürkuş'un Vecihi XVI uçağının imal edilmesine vesile oldu,
- 1936 İlk uçak fabrikasını kurdu,
- 1938 Nu.D-38 çift motorlu 6 kişilik yolcu uçağı üretti,
- 1939 İlk yerli paraşüt üretimi gerçekleştirildi,
- 1944 Nu.D-38 dünya havacılığı A sınıfına alındı,
- 1950 Nuri Demirağ fabrikası kapandı,
- 1957 Milletvekili oldu,
- 1957 Hayatını kaybetti.



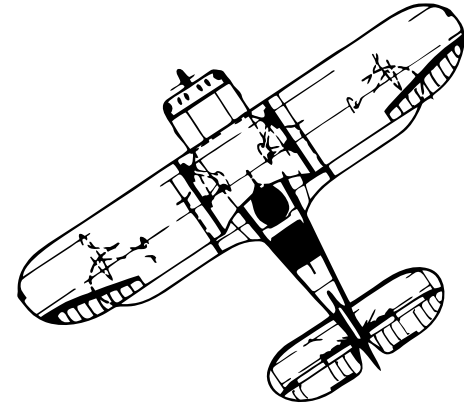
Vecihi Hürkuş'un bulutlara erişme tutkusu çoktu ama maddi imkânsızlıklar onun tek engeliydi. Ancak inşaat sanayicisi Nuri Demirağ Vecihi Hürkuş'un yanın kalan hikâyesini sonlandırmasına destek oldu. Demiryolları inşa etmiş, hatta Mustafa Kemal tarafından kendisine Demirağ soyadı verilmişti. İstanbul Boğazı'nda köprü inşaatı için projelerini başlattı, demir çelik fabrikasını kurdu. Şimdi sıra havacılığa idi. Çünkü uçak sanayi kurmak için yeterli sermayemiz yoktu.

Nuri Demirağ, 1936 yılında havacılık sanayisinin ilk temellerini atmaya başladı. İlk iş olarak 10 yıllık devreyi kapsayan bir plan - program hazırlattı. Bu program gereği, Beşiktaş Barbaros Hayrettin İşkesesi'nin yanında Tayyare Etüd Atölyesini kurdu. Bu tayyare atölyesi, kısa bir sürede dev bir fabrika

haline geldi. 1939 yılında ilk yerli paraşüt üretimini gerçekleştirdi. 1937-1938 yılı içinde Türk Hava Kurumu, 10 okul uçağı ve 65 planör siparişinde bulundu. İstanbul fabrikalarında yapılan ilk yerli Türk uçağı, 1941 yılı Ağustos'unda Nuri Bey'in doğduğu yer olan Divriği'ye uçarak gidip gelmişti. Hatta bu uçağın pilotu kendisi gibi vatan sevgisiyle yetiştirdiği oğlu Galip Demirağ oldu. Halkı da heyecanlandıran bu tür gösterilerin yararlı olduğunu düşünen Nuri Bey, Eylül ayında 12 uçaklık bir filoyu; Bursa, Kütahya, Ankara, Konya, Adana, Elazığ ve Malatya rotasında uçurarak halka kendi tayyarelerimizle göklerimizden koruyabileceğimizi göstermek ve onlara inanç vermek istedi. Nuri Demirağ'ın tamamen Türk mühendis ve işçilerinin ortaya çıkardıkları Nu. D.

38 tipi yolcu uçağı Türk tipi, 6 kişilik, çift pilot kumandası bulunan uçağı.³ Çift motoruyla saatte 325 kilometre hızla 1000 km'ye kadar uçabilmekte ve 5.500 metreye çıkabilmekteydi. 26 Mayıs 1944'te İstanbul-Ankara yolcu taşımacılığı seferine başlamıştı. Ancak Türk Hava Kurumu, Nuri Demirağ'ın fabrikalarına sipariş vermiş olduğu bu uçakları almaktan vazgeçmişti. Demirağ, tüm olumsuzluklara rağmen tayyare üretimi çalışmalarına devam etti, İstanbul Beşiktaş Tayyare Fabrikası'ni kurdu. Maalesef Nuri Demirağ yeterli desteği göremedi. Elinde kalan tayyareler, uzun yıllar Yeşilköy hangarında bekletildi. THK'nın müşterisi olduğu tayyareyi almaması nedeniyle Demirağ'ın da havacılık konusundaki faaliyetleri son buldu.

³ <http://www.sivas.gov.tr/nuri-demirag>



Havacılık Tarihinde Bir Efsane

FESA EVRENSEV

1878 İstanbul'da doğdu,
1911 Pilot oldu,

1912 İlk uçuşu gerçekleşti,
1933 TGY ilk genel müdürü oldu,

1951 Hayatını kaybetti.



Türk Hava Yolları'nın ilk genel müdürü olan Fesa Evrensev, 1878 yılında İstanbul'da doğdu. 1911 yılında, orduda pilot olmak için eleman arandığı sırada yüzbaşı olan Fesa Bey, adayların başında yer aldı. Galatasaray Lisesi mezunu olan Evrensev, daha sonra Harp Okulu'na girdi ve bu okuldan Süvari Teğmeni olarak mezun oldu. Pilotluk Sınavı'nı birincilikle kazanan Fesa Evrensev, 26 Nisan

1912 tarihinde, Türkiye'nin ilk pilotu olarak ilk uçuşunu gerçekleştirdi. Birinci Dünya Savaşı'nda Kafkas Cephesi'ne atandı. O da Fethi Bey gibi Ruslara esir düşmüştü, tam beş yıl sekiz ay... Bir kere kuşlar gibi özgür olmayı öğrenmişti, vatan sevgisi de her şeyden önce geliyordu. Sibirya'daki kamptan kaçmayı başardı, yurduna döndü 1920 yılında. Kurtuluş mücadelesi henüz bitmemişti. Doğu cephesi,

ardından batı cephesinde mücadele verdi. Savaşın sona Harp Okulu'na öğretmen olarak atandı. 1933 yılında, **Devlet Hava Yolları İşletmesi**'ne yani bugünkü adıyla Türk Hava Yolları'na genel müdür olarak atandı. Türk Hava Kurumu'nda da birçok görev üstlenen Fesa Evrensev, Türk havacılık tarihine adını yazdırdı.⁴

⁴ <https://www.turkishairlines.com/tr-se/26-nisan-dunya-pilotlar-gunu/>

Yüzbaşı

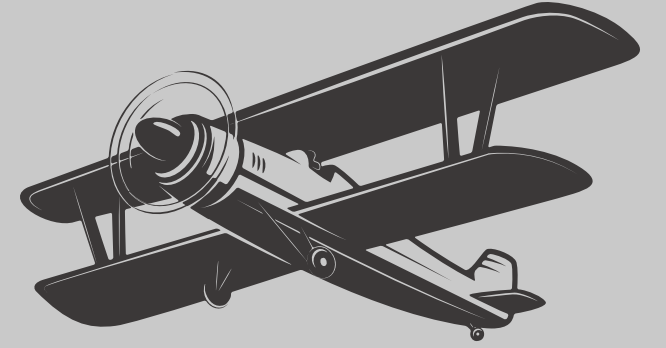
FETHİ

Üsteğmen

NURİ

Üsteğmen

SADIK



Fethi, Sadık, Nuri ... 1914 yılının zor koşulları, Batının teknolojik gelişmelerinden uzak kalmış bir imparatorluk. Topraklarımızın masa başında paylaşıldığı ve ekonomik yokluğun her anlamıyla yaşandığı bir dönem. Bu dönemde savaşmak ve İstanbul, Mısır seferine katılabilmek için gerçekten kahraman olmak gerekirdi.

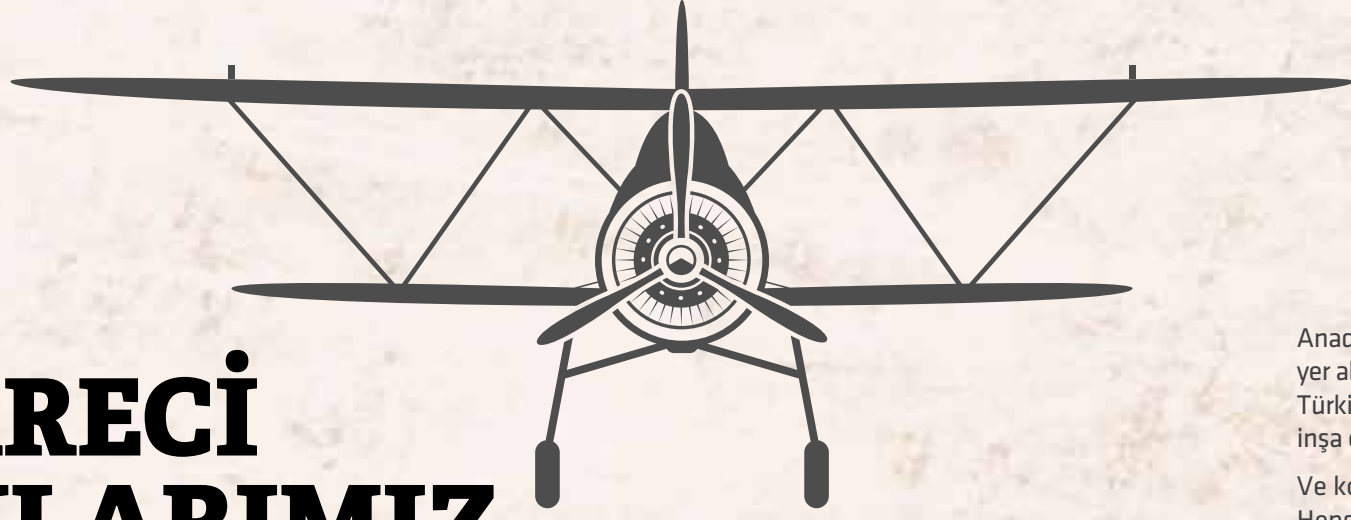
Yokluğun içinde olan Türkler, havacılıktaki hakimiyetini de göstermek istiyordu. Kıtalar arası

bir sefer yapacaklardı. Bu yolculuğa katılan Muaveneti Milliye ve Prens Celalettin uçakları, saatte ancak 100 km yapabiliyorlardı.

Fethi ile Sadık'ın yönettikleri Muaveneti Milliye uçağı, Şam'a kadar başarılı bir uçuş yaptı. Fakat çölün havası bu başarıyı kıskanmış olacak ki bu oyuncak uçak, Taberya yakınlarında kasırgaya yakalanınca, kanatları koparak parçalandı. Böylece hava kahramanlarımızın ikisi göklere yükseldi.



TAYYARECİ KADINLARIMIZ



Anadolu topraklarının kadınları her zaman vatanlarına büyük değerler üretmişlerdir. Kurtuluş Savaşı'nın mimarları arasında yer almışlar, Cumhuriyet ile birlikte toplumsal yaşamın tüm katmanlarında ilmek ilmek üretmek değer katmışlardır. Türkiye'nin kurtuluş mücadelesinde gün olmuş demir ağların örülmesinde yer almış, gün olmuş ordusuna yol vermek için inşa etmiş yolları.

Ve konumuz havacılık. Gerek dünya gerekse ülkemizde çok sayıda başarılı kadınlarımız havacılık tarihinde iz bırakmış. Hepsinin de farklı bir hikâyesi var ve hepsi sonunda gökyüzündeki hayallerine ulaşmayı başardı. O zaman başlayalım gökyüzü sevdalısı kahraman kadınlarımızı birer birer tanımaya...



..... "Sen kızsın anlamazsın bu işlerden!" dediler ama onları yollarından kimse alıkoyamazdı. Mustafa Kemal'in yetiştirdiği kadınlardı onlar. Dünya havacılık tarihine geçen kadın havacılarımız, kendisinden sonraki nesillere örnek oldular. Türk havacılık sektörünün temellerini kuvvetlendirdiler. Dönemin Türk kadın havacıları, o zamanların en zor meslekleri arasında yer alması nedeniyle minare işçiliği sıfatıyla emekli ediliyordu.



Bedriye Tahir Gökmen

İlk Kadın Pilot

Uçmaya karşı duyduğu büyük tutkuyla havacılığa giriş yaptı. İlk Türk sivil havacılık okulu olan Vecihi Sivil Tayyare Mektebi'ne kayıt yaptırdı. Gökmen, okuldaki 13 öğrenci arasında tek kadındı. Büyük bir heyecan ve coşkuyla katıldığı havacılık dersleri sonunda 1933 yılında Türkiye'nin ilk kadın pilotu olarak uçuşlarını başarıyla gerçekleştirdi.



Belkıs Şevket

Uçağa Binen İlk Türk Kadını

30 Kasım 1913 Pazar günü, Yeşilköy'den havalanan Kolağası Fethi Bey, Osmanlı Kadın Hakları Koruma Cemiyet Başkanı Belkıs Şevket Hanımı, "Osmanlı" isimli Deperdüssen tayyaresi ile uçurdu. Osmanlı ve İslam dünyasında tayyareyle uçan ilk Türk kadını oldu. Belkıs Hanım, Osmanlı Kadınlarının Hukuku Savunma Derneği üyesi idi. Osmanlı'nın ilk kadın feministlerindendi. Kadının özgürleşmesi için savaş veren Belkıs Şevket, 15 dakika özgürce gökyüzüne yükselmiş, derneğin kartlarını havadan atarak Türk kadınına eğitim konusunda bilinçlendirmişti.



Madelet Reyal

İlk Türk Kadın Havacı

"Sen kızsın anlamazsın bu işlerden."

Bu sözlerle aldırmadı, hiç yılmadı Madelet, hatta yaşını büyüttü. Ailesi de hep arkasında idi. Kızların da Hava Harp Okulu'na alınması için dilekçe verdi. Ardından THK İnönü Planör Okulu'nda havacılığa başladı ve ilk Türk kadın havacılarından oldu. Yıl 1954 idi.

Paraşüt millî takımıyla; Irak, İtalya, Hollanda ve Almanya'da ülkemizi başarıyla temsil etti.

En büyük arzusu Hava Kuvvet Komutanlığı'nda jet pilotluğu yapmak olan Madelet Reyal, Millî Savunma Bakanlığına bir arkadaşıyla birlikte verdiği dilekçe ile kadınların da orduya alınması konusundaki kanun değişikliğinin öncüsü oldu. Ve 1955 yılında ilk kadın öğrenciler, Hava Harp Okulu'na kabul edildi.



Leman Bozkurt

İlk Türk Kadın Jet Pilotları

Madelet'in attığı adımları takip eden Lemman Bozkurt Altınçelik ve Şenay Günay, İzmir Hava Harp Okulu'na girdiler ve 1957 yılında mezun oldular. 1958 yılında ise Eskişehir Jet Eğitim Filosundaki eğitimlerini başarıyla tamamlayarak jet pilotu brövesini taktılar. Ayrıca "ilk kadın jet pilotları" olarak tarihe adlarını yazdırdılar.

Leman Bozkurt Altınçekiç, aynı zamanda NATO'da görev yapan ilk ve uzun yıllar boyunca tek kadın jet pilotuydu.

Şenay Günay





Yıldız Eruçman

İlk Kadın Paraşütçü

Sabiha Gökçen, kendisi gibi kadın havacılar da yetiştirdi. Bu öğrencilerinden birisi, Yıldız Eruçman idi. İsmi Neriman idi ama Atatürk ona Yıldız demişti bir kere. Göklerde açan papatyalardan birisi olacaktı. Yıldız Eylül 1935'te, Rus R-5 uçağından atlayarak "İlk Türk Kadın Paraşütçüsü" oldu. Başarısını, Cumhuriyet'in 13'üncü yıldönümünde paraşütle gökten yere indirdiği buketi Atatürk'e takdim ederek taçlandırdı. Havacılık bayramının coşkuyla kutlandığı günlerde de gösterilerin başrol oyuncularından birisi idi Yıldız. Bir röportajında şöyle diyordu... "Paraşütle atladığımda aldığım zevki hiçbir şeyde bulamıyorum."

Eribe Kartal Hürkuş

İlk Kadın Havacı Şehit

Dayısı büyütmişti Eribe'yi... Dayısı, Türkiye'de herkesin sevdiği bir isim olan Vecihi Hürkuş idi. Haliyle o da uçmaya gönlünü kaptırmıştı. Cumhuriyet'in 13. yılı adına Ankara'da hipodromda coşkuyla kutlamalar yapılıyordu. Eribe de kutlamalarda başrollerden birisini kapmıştı. Binlerce kişinin alkışlarıyla paraşütle bayrağıyla göklerde süzülecek, hipodroma ayaklarını basıp, seyirciler arasında bulunan dayısı, uçuş öğretmeni Vecihi Hürkuşla birlikte selam duracaktı Atasına ve Türk halkına... Ancak paraşütü açılmadı. İlk kadın havacı şehidimiz oldu. Eribe sadece 18 yaşındaydı.

Edibe Subaşı Kutucuoğlu

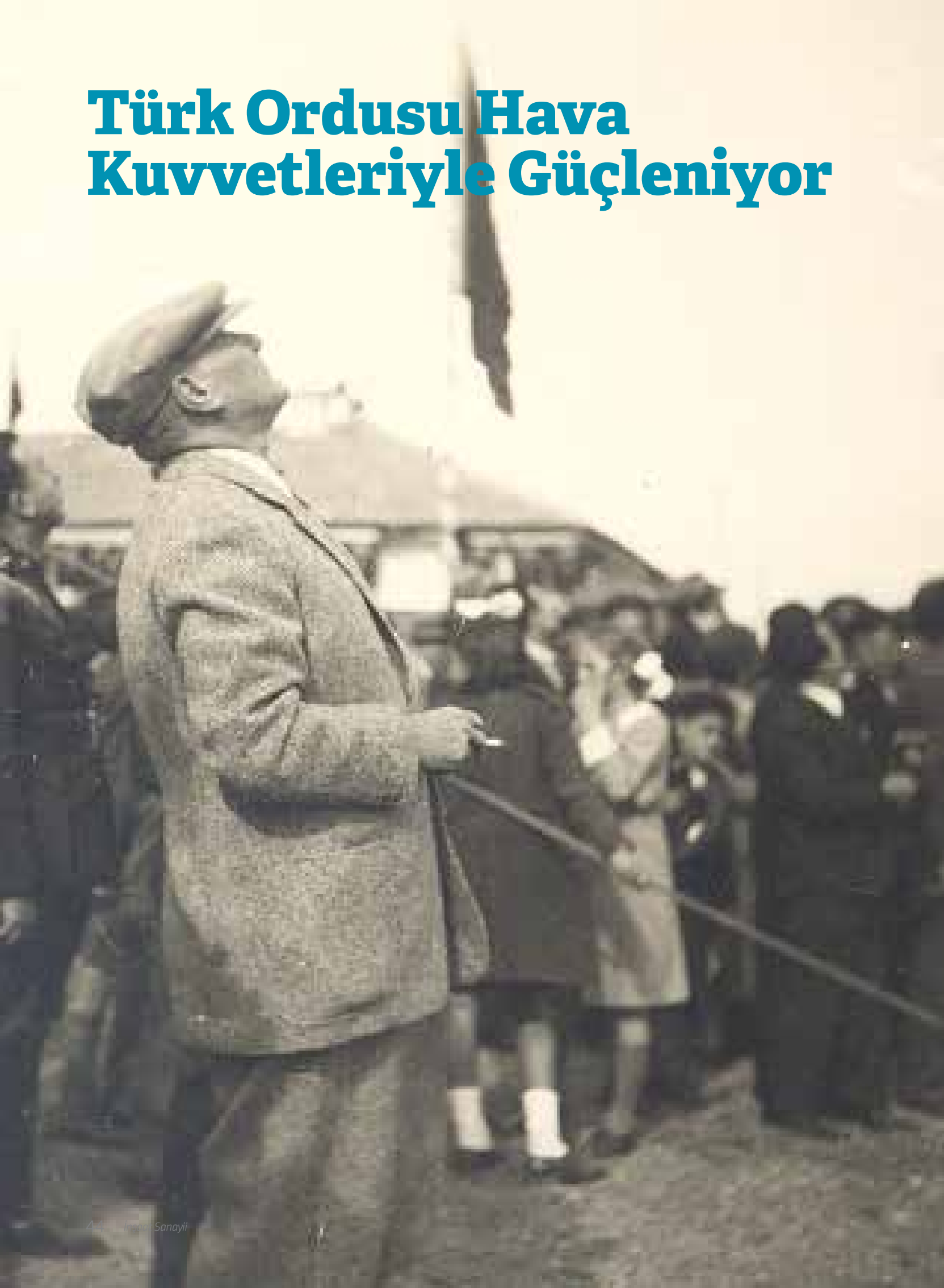
İlk Akrobasi Pilotu

Sabiha Gökçen tarafından yetiştirilmiş olan kadın pilottan birisi de Edibe Subaşı Kutucuoğlu idi. İlk uçuşunu 15 yaşında Yunanistan'a yaptı. Ardından İtalya'ya uçuş geldi. Türk Hava Kuvvetleri bünyesindeki akrobasi timi Türk Yıldızları'nın mimarlarından birisi oldu.

1957'de eğitim sahasında uçuş yaparken kendisinin ardından havalanan öğrencisinin yaptığı bir uçak kazası sonucu vücudunun büyük bir bölümü yanmıştı. İki yıl sürdü tedavisi. Bu kazadan sonra uçuşlara veda etti. Ancak kendisi de birçok öğrenci yetiştirdi.



Türk Ordusu Hava Kuvvetleriyle Güçleniyor



Türk ordusunda kara ve deniz kuvvetlerine ilaveten 1909 yılından itibaren askerî havacılık alanıyla da ilgilenilmeye başlandı; bu kapsamda, ülkede ilk uçak gösterileri gerçekleştirildi ve havacılıkla ilgili ilk raporlar yazıldı. 1 Haziran 1911'de Harbiye Nezareti Kıtâat-ı Fenniye ve Mevâki-i Müstahkem Müfettişliğinin 2'nci Şubesinde Kurmay Yarbey Süreyya Bey başkanlığında oluşturulan "Tayyare Komisyonu," Türk askerî havacılığının ilk resmî kuruluşu oldu. Türk Hava birlikleri Balkan Savaşları, Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'nda sınırlı imkânlarla rağmen başarıyla görev yaptı.

Hava Kuvvetleri'nin kuruluşundan kısa bir süre sonra çıkan Birinci Dünya Savaşı'nda Türk ordusu sahip olduğu askerlik anlayışıyla kara, deniz ve hava güçleriyle farklı cephelerde savaştı.

1911, Türk sivil havacılığının temellerinin atıldığı yıllar olarak nitelendirilebilir. Bu dönemde vatan toprakları yokluklar içindeydi. Ne uçakları üretecek sanayi ne de uçuş yapabilecek yeterli pilotu vardı. Balkan Savaşı süresince maddi ve manevi büyük sıkıntılar yaşanmıştı. Hatta Mustafa Kemal bir gün yaverine, "Şu tayyarelerden birisi bizde olsa, bu savaşı kaybeder miydik?" demişti.

Savaşta güç gösterecek tayyareler için ise hazinede para yoktu. Bu nedenle halktan para toplanmıştı. Halkın fedakâr yardımları ile alınan uçağa "Osmanlı" adı verilmiştir. Havacılığın askerî bir güç olarak kullanılması da ilk defa bu dönemlerde, 29 Kasım 1912'de icra edilen keşif görevi ile gerçekleştirilmişti.

Bu dönemde önemli bir gelişme de Türk pilotlarımızı yetiştirmek amacıyla kurulan Yeşilköy Kara Tayyare Mektebi idi. Böylece Türk pilotları yurt dışına gitmeden eğitilebilme imkânı bulacaktı.

1913 yılına gelindiğinde, uçuşa kapalı bölgeleri gösteren Türkiye'nin ilk havacılık haritası yayımlandı.

Birinci Dünya Savaşı sırasında da hava kuvvetleri destekleyici kuvvet olarak kullanıldı, Çanakkale Savaşı'nda ilk havacılık faaliyetleri yapıldı. Ancak Birinci Dünya Savaşı'na hazırlıksız girilmesi ve maddi imkânsızlıklar nedeniyle hava kuvvetlerinin gücünden yeterince yararlanılamadı; havacılığın yeniden teşkilatlanması, geliştirilmesi ve yapılandırılması görevini Almanlar üstlendi.

Türk havacılığı, Birinci Dünya Savaşı'nın ardından 1916'lı yıllardan itibaren savaş sahalarında kendini gösterdi ve çok miktarda tayyare envantere girdi. Milli Mücadele dönemini kapsayan o dönem, imkânsızlıklarla ilerledi.

Öyle ki İstiklal Savaşı döneminde kırık dökük uçaklarla patatesi kanat malzemesi olarak kullanıp görev yapan havacılarımız hala unutulmamıştır.⁵

Malzeme konusunda eksiklik çekiliyor, teknik eleman bulmada büyük sıkıntı yaşanıyordu. Ancak tüm bu yokluklar içinde yapılan bakım, onarım ve parçaları yeniden birleştirilen tayyareler ile Türk havacılığı, Milli Mücadele dönemi boyunca güçlü Yunan hava kuvvetine karşı başarılı oldu ve hava hâkimiyetini korudu.

Havacılıkta Yeni Yol Arayışı

30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması sonrasında, işgal kuvvetleri tarafından hava kuvvetlerimiz, tamamen ortadan kaldırılmaya çalışıldı. Yeşilköy Tayyare İstasyonu'na İngiliz ve Fransız Birlikleri yerleşmişti. Ancak Türk havacıları mücadeleden vazgeçmeyerek meydandaki malzemelerden faal olanları denizyolu ile Maltepe İstasyonuna taşımayı başarmışlardı.

⁵ Uçan Türk, Sayı 260, Kasım 1975

Savaş yılları içinde de yine İzmir Tayyare İstasyonu kullanıldı. İstanbul'dan kaçarak Mudanya-Bursa yolu ile gelmeyi başaran tayyareciler, Konya Tayyare İstasyonu'nda toplandı. Kars cephesinde Ruslardan kalan tayyareler ile Erzurum ve Erzincan'da yeni istasyonlar oluşturuldu.

1919-1922 yılları süresince, havacılıkta tüm olumsuzluk ve olanaksızlıklarına rağmen, Milli Mücadele döneminde büyük başarı gösterildi. Hava kuvvetlerimizin gerçekleştirdiği keşif uçuşları, milli mücadelenin kazanılmasını etkileyen unsurlar arasında yer aldı.

Türk Hava Kuvvetleri'nin artık bir güç olarak varlığını hissettirmeye başladığı yıllar ise hızla geldi. 29 Ekim 1923'de Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra, çağdaş havacılığa uyum sağlayacak ve yurdun savunmasında etkin olacak güçlü bir hava kuvvetinin kurulması için çalışmalara ağırlık verildi.

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından, 23 Ocak 1944 tarihinde, Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın kurulmasıyla hava birlikleri tek komuta altında toplandı. Kore'de muharebeler devam ederken Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 1951 yılından itibaren jet uçaklarıyla teçhiz edilmeye başlandı, aynı yıl üs ve filo kuruluşuna geçilerek Balıkesir'deki 9'uncu Ana Jet Üs Komutanlığı, Türk Hava Kuvvetlerinin ilk jet üssü oldu.⁶

Bugün gelinen noktada Türk ordusu; sahip olduğu teknoloji, bilgi ve eğitim üstünlüğü, azami ölçüde millî harp sanayisine dayanan silah gücü, terörle mücadele ve sınır ötesi harekât kabiliyeti ile her türlü hava koşulunda harekât icra etmektedir. Gösterilen büyük gayretler sonucundan ve harcanan emeklerle en yüksek noktaya gelinmiştir.

⁶ <https://www.tsk.tr/Sayfalar?viewName=Tarihce#:~:text=Kore'de%20muharebeler%20devam%20ederken,Kuvvetlerinin%20ilk%20jet%20%C3%BCss%C3%BC%20olmu%C5%9Ftur.>

Peki ya Sivil Havacılık?



Göklerine sahip olmayan ülkeler, geleceklerine sahip olamaz, göklerde bizi bekleyen yerimizi almak zorundayız. Yoksa o yeri başkaları istila eder ve işte o zaman bu ülke ve ulus elden gider.



**Mustafa Kemal
ATATÜRK**

Sivil havacılığımızın ilk adımı, 1925 yılında Yeşilköy'de kurulan Türk Tayyare Cemiyeti ile atıldı. Sadece küçük bir hangar ve yanında küçük bir bina, sivil havacılığa tahsis edildi. İlk uçuş İstanbul-Ankara arasında, 1933 yılında oldu. Sivil Havacılık, 5 uçaklık küçük bir filo ile "Türk Hava Postaları" adı ile başlatıldı. Cumhuriyetimizin 10. yılında, Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan "Havayolları Devlet İşletme İdaresi" Türkiye'de sivil hava yolları kurmak ve taşıma yapmak üzere görevlendirildi.

Tayyare cemiyeti olunan yıllarda öylesine önem verilirdi ki basılı kağıt mukabili gelirlerde cemiyetin logosu kullanılırdı. Hastalıkta ve sağlıkta bir ömür saklanacak evlenme cüzdanlarında sembol olurdu, soyadı kanunu bir milattı Türkiye Cumhuriyeti için soyadı kağıdı belgesinin de sembolü oluyordu. Başka? Sağlık rapor kağıdı, Asker terhis belgesi, Noter kağıtları, Özel antetli kağıtlar, Özel logolu defterler... Hepsî havacılığı Türk halkına sevdirmek için görev almıştı.



Vatanseverlerin yapmış olduğu bağışlarla yeni tayyareler alındı, Büyük Taarruz'un, büyük bir zafer ile kazanılmasına katkı sağlandı. Tayyare alımı için yardımlara devam edildi; Mustafa Kemal Atatürk'ün, milletvekillerinin, bürokratların, tüccarların ve pek çok vatanseverin bağışı ile havacılık teşkilatının kurulması ve güçlenmesi sağlandı.





Chicago'da 1 Kasım 1944 yılında, 700 delege ve içlerinde Türkiye'nin de bulunduğu 52 ülke tarafından imzalanan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması'nın ardından, İstanbul-Yeşilköy'de uluslararası bir havaalanı yapılmasına karar verildi. Pist inşaatı, bir İngiliz Firması tarafından üstlenildi. Apron İnşaatı ise Türkiye'nin en önemli iş adamlarından birisi olan İrfan Tufan Karaoğlu tarafından üstlenildi.

Şöyle anlatır Karaoğlu o günleri: "Ülkenin teçhizat imkânı çok dardı. Yeni makine almamıza da maddi olarak imkân yoktu. İngiliz müteahhit firmadan kalan eski Finişher, Sub Greyder ve yayıcı satın aldık. Rayları, betonyerleri ve vibrasyonlu silindirleri firmalara yaptırarak bu projeyi başarmaya çalıştık."

Yeşilköy Havalimanı'nın inşaatı 1949'da başladı, 1953 yılında tamamlandı. Böylece "Yeşilköy Hava Meydanları" uluslararası uçuşlara açıldı.

Yeşilköy Uluslararası Havalimanı Terminal Binası'nın 1 Ağustos 1953 tarihinde gerçekleşen açılışı

töreninde, birçok ülkenin bayrağı dalgalanmakta idi. Açılışından itibaren hava trafiğine başlayarak ülkenin dış dünyaya açılan kapısı olan havalimanında, yerli ve yabancı 15 hava yolu şirketi servis yapıyordu.

İçerisinde üç lokantası olan üç katlı Yeşilköy Havalimanı terminal binası, zamanın ileri cihaz ve tesisleriyle donanmış modern bir binaydı.⁷

Yeşilköy Havalimanı'nın ardından, Esenboğa Havalimanı inşa edildi. 1950'li yıllara kadar bazı illerde pistler, meydanlar inşa edildi. 1943 yılında İzmir, Adana, Afyon, Elazığ ve Van'da da pistler yapıldı. Havacılık, farklı illerimizde yaygınlaşınca; Sivas, Erzurum, Diyarbakır, Konya, Kayseri, Malatya, Antalya, Gaziantep, İskenderun, Urfa yeni meydanlara ev sahipliği yaptı. 1950 yılına kadar inşa edilen havalimanları arasında Samsun ve Bursa'da inşa edilen havalimanları da yer aldı.⁸

Bu illerimizdeki havalimanları ilerleyen yıllarda çağın gereklerine uygun şekilde yeniden inşa edilerek uluslararası uçuşlara da açıldı.

7 TAV Asırlık Yolculuk

8 Türk Coğrafya Dergisi Sayı 31, Nuran Taşlıgil



Göklerdeki Hakimiyet için El Ele



“Türk ulusunun, hava kuvvetlerimizin güçlendirilmesi gereğini anlayıp değerli yardımlarda bulunması, siyasî uygarlığa erişmesinin en büyük kanıtıdır. Bu alanda ulusa yol gösteren Türk Tayyare Cemiyeti'nin çalışmalarını takdir ederim. Cemiyet'in sabit ve muayyen gelir bulması için yurdumuzun çeşitli yerlerinde yapmış olduğu toplantıların yararlı bir şekilde sonuçlanması için, yurttaşların gayret göstereceklerinden eminim”.

8 Haziran 1926 Bursa, Mustafa Kemal Atatürk

Havacılıkta rekabet edebilmek için gelir kaynağına da ihtiyaç vardı elbette. Türk Tayyare Cemiyeti, hava kuvvetlerine pilot yetiştirmesi, uçak alması ve uçak yapması için birçok gelir kaynağıyla donatıldı. Atatürk'ün önderliğinde ve Türk halkının dışından-tırnağından katkılarıyla önemli işler gerçekleştirdi Tayyare Cemiyeti 1900'ü yılların ilk çeyreğinde.

1952 Diyarbakır Havalimanı

Bulunduğu
Şehir **DIYARBAKIR**

Yapım
Yılı **1952**

Terminal Binası
Toplam Büyüklüğü **86.571 m²**



Diyarbakır Havalimanı Terminal Binası iç ve dış hat olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır.

Terminal Binası 86.571 m²'lik kapalı alana sahip olup kafe bar, ticari hacimler ve araba kiralama gibi birimleriyle hizmet vermektedir.

İç- Dış Hat Giden (ortak) Yolcu Salonu Alanı 34.315 m², İç Hat Gelen Yolcu Salonu Alanı 18.313 m²'dir. Yıllık yolcu kapasitesi 5 milyon olan havalimanında 1038 araçlık otopark bulunmaktadır.

Diyarbakır Havalimanı şehir merkezine sadece 10 km uzaktadır. Otobüs ve taksi ile ulaşmak mümkündür.

Sivas 1957 Nuri Demirağ Havalimanı

Bulunduğu
Şehir SİVAS

Yapım
Yılı 1957

Terminal Binası
Toplam Büyüklüğü 20.047 m²



Havalimanı Terminal Binası İç ve Dış Hat olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır.

Havalimanı yenilenerek 18.12.2010 tarihinde fiili olarak hizmete girmiş olup terminal binasının yıllık kapasitesi 3 milyondur.

İç ve dış hatlarda 16 check in banko sayısı bulunduğu Sivas Havalimanı'nın iç hatlar terminal büyüklüğü 1.350 m², dış hatlar terminal alanı ise 1.500 m²'dir.

İç ve dış hatlar terminalinde, bir kafe, sağlık ünitesi, turizm danışma ofisi ve ATM bulunmaktadır. Havalimanından araç kiralanabilmektedir.

356 araç kapasiteli otoparkı bulunan Sivas Havalimanı şehir merkezine 23 km uzaklıktadır. Belediye otobüsü, yolcu ve taksi ile ulaşmak mümkündür.

Tayyare Piyangosu

Tayyare Cemiyeti'nin gelirlerini artırmak amacıyla pullar basılmış, fitre ve zekatların kuruma aktarılması, kurban derilerinin bağışlanması sağlanmış, özel ve genel bütçeden pay ayrılmıştır. Türk Hava Kurumu'na gelir sağlamak adeta millî bir görev olarak görülmüş, halk bu konuda teşvik edilmiş, halka çağrılar yapılmıştır.

Millî Mücadele döneminde Türk halkı, vatan ve bağımsızlık mücadelesinde maddî ve manevî tüm gücünü ordusuyla fedakârca paylaşmıştır. Havacılık da millî mücadele döneminde önemli bir araç olmuştur. Vatanseverlerin yapmış olduğu bağışlarla yeni tayyareler alınmış, Büyük Taarruz'un büyük bir zafer ile kazanılmasına katkı sağlamışlardır. Tayyare alımı için yardımlara devam edilmiş; Mustafa Kemal Atatürk'ün, milletvekillerinin, bürokratların, tüccarların ve pek çok vatanseverin bağıışı ile Havacılık Teşkilatı'nın kurulması ve güçlenmesi sağlanmıştır.

ANSALDO A-300

Anadolu'nun her ilçesi vatanın göklerdeki hakimiyeti için el ve gönül birliği yapıyordu. Birbirinden yoksul illerimiz, yarış halinde sürdürdükleri bağış kampanyasında Türk Silahlı Kuvvetleri'ne teslim etmek üzere tam 351 tayyareyi bağışladı Tayyare Cemiyeti'ne 1926-1935 yılları arasında.

Türk Tayyare Cemiyeti'ne ilk bağış yapanlar Adanalılar oldu. Adana Ceyhan ilçesinin halkı yüklü bir bağış olan 10.000 TL toplamayı başardılar. Toplanan bu bağış ile İtalya'dan 25 Mayıs 1925'te, deniz yolu ile İstanbul'a ANSALDO A-300, getirildi. De-monte olarak getirilen bu uçak, Yeşilköy Havalimanı'nda monte edildi. Bir ayda göklere yükselebilecek uçağa elbette bağışları sayesinde alınan Ceyhan adı verilecekti.

Türk ulusu bir kere kanatlanmaya açık olmuştur. Balıkesirliler 7 uçak bağışladı. Ödemiş halkı da zengin topraklarından



Bağış Kumbarası

kazandıklarını Türkkuşu'na bağışlamıştı. Akşehir, İskilip, Bayburt, Siverek, Bodrum, Cizre, Ceyhan, Zonguldak, Adana, Mersin, Samsun, Gebze, Alpullu arasında bir rekabet başlamıştı.

Araba da Bağışlayan Oldu

Havacılık, dün olduğu gibi bugün de önemli gelir kaynağı ihtiyacı olan bir endüstri idi. Cumhuriyet'in kuruluşundan sonra uçak sanayinin kurumsallaşması için yoğun çaba sarf edildi. Halk, bu alanda gönüllü desteklerini esirgemedi.

1970'li yıllarda Türk Sivil Havacılığının kalkınması ve böylece yurdun hava savunma gücünün artması uğrunda, 1968 model Ford Oto'sunu bağışlayan vatansever de vardı, izin süreleri içerisinde yurda geldikleri zamanda Türk Hava Kurumu'na başvurarak otomobillerini bağışlayan yurt dışında yaşayan vatandaşlar da

vardı. Hayırsever vatandaşlara ise bu fedakârlıklarının karşılığı olarak teşekkür mektupları ile altın madalya gönderiliyordu.

Türk Hava Kurumu için toplumun her kesiminden vatandaş kampanyalara bağışta bulunuyor; bağından, bahçesinden ürettiklerini paylaşıyordu. Bugün hâlâ aynı geleneğin devam ettiği fitre, zekât, kurban derisi gibi gelirler Türk Hava Kurumu'nun gelişimine katkıda bulunuyordu. Bu gelirler ise daha geniş tesislerin yapılması, daha çok uçak alımı, yeni ve modern paraşütlerin alımı ve daha fazla sayıda Türk gencinin havacılık alanındaki sporlarda kendilerini yetiştirmelerine vesile oluyordu.

Bir konuşmasında şöyle diyordu dönemin Türk Hava Kurumu Başkanı Hv. Alb. Orhan Şenyuva, "Hayırsever vatandaşlarımızın Ramazan Bayramı'nda verdiği fitre ve zekât ile Kurban Bayramı'ndaki deri bağışları yabancı ülkeleri hayrette bırakmaktadır."

Cumhuriyet döneminin ilk nakit para ödüllü piyangosu ise 1925'te Türkiye Tayyare Cemiyeti Mektepleri yararına üç ayda bir düzenlenen para ödüllü piyangolar idi. Bu ödül kapsamında; 1 Temmuz, 15 Eylül, 15 Aralık tarihlerinde üç çekiliş yapıldıktan sonra, kurulan sistem yeni bir örgütlenmeyle Tayyare Piyangosuna dönüştürüldü.



Gelirleri artırmak için izlenen bir yol da Tayyare Piyangosu oldu. Tayyare Cemiyeti'ne nakit piyangosu tekeli veren 9 Ocak 1926 tarihli Kanun'un 2'nci maddesi, bilet ve ikramiyelerden kazanç, belediye vergileri ve damga resmi alınmamasını öngörüyordu. Bununla birlikte ilk tertiplerde Cemiyet, ödüllerden yüzde 10

kesinti yapmaktaydı. 14 Mayıs 1927'de, ikramiyeler Veraset ve İntikal Kanunu'nun 20. maddesi hükmünden istisna edildi. Böylelikle, verdiği ödülün hiçbir kesinti yapmayan tek örgütlenme Tayyare Piyangosu oldu. Cumhuriyet döneminin ilk nakit para ödüllü piyangosu ise 1925'te Türkiye Tayyare Cemiyeti Mektepleri yararına

üç ayda bir düzenlenen para ödüllü piyangolar idi. Bu ödül; 1 Temmuz, 15 Eylül, 15 Aralık tarihlerinde üç çekiliş yapıldıktan sonra, kurulan sistem yeni bir örgütlenmeyle Tayyare Piyangosuna dönüştürülmüştü. Türkiye İş Bankası, piyango biletlerine isabet edecek ikramiye bedellerinin tesvi etmiştir.⁹

9 <http://www.millipiyango.gov.tr/node/49>

Türkkuşu Uçuyor

Hayatı, hele ulusal hayatı seven, onu korumak isteyen, yurdunun havasına da ilginliğini, her gün biraz daha çoğaltmalıdır.



"Kanatlı bir gençlik, memleketin geleceği bakımından en büyük güvencedir. Bir gün batılı ayaklar, Ay'da ayaklarının izlerini bırakacaklarsa, bunların arasında bir de Türk'ün bulunması için şimdiden çalışmalara girişmek, aşamalar kaydetmek gerekir."

Atatürk, havacılık alanındaki gelişmeleri takip ederek Türkiye'de tatbiki için adımlar atılmasını sağladı. Ona göre, insanlığın hizmetine girecek en büyük gelişmeler havacılık alanında olacaktı. Hatta gün gelecek insanoğlu uzaya, başka dünyalara gidecekti.

Türkler bu gelişmelerden geri kalmazdı. Atatürk'ün büyük bir tutku ve heyecanla temellerini attığı Türkkuşu, 3 Mayıs 1935'te Etimesgut'ta yaptığı konuşma ile açıldı. Halk da çok heyecanlıydı. Öylesine coşkulu bir kalabalık vardı ki... Saha taşmış, sahanın çevresinde 10 binlerce Ankaralı, Atatürk ve Başbakan İsmet İnönü'nün konuşma yapacağı alana akın etmişlerdi. Havacılığa öylesine önem verilmişti ki böylesi kalabalık çok az görülmüştü diye yazar, 4 Mayıs 1935 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde.

Türk; yurdun dağlarında, ormanlarında, ovalarında, denizlerinde, her bucağında, nasıl bir bilgi ve kendine güvenle yürüyor, dolaşıyorsa yurdun gökyüzünde de aynı şekilde dolaşabilmelidir. Bu ise Türk'ü çocukluğundan, vatan kuşlarıyla, vatan havası içinde yarışa alıştırarak başlar, işte bugün burada bizi toplayan sebep, o kutsal işe başlama ayınıdır. Türk çocuğu! Her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek düzeyde, gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın. Bundan gerçek dostlarımız sevinecek, Türk Milleti mutlu olacaktır."

Ve Türk çocuklarına da hitap etmiştir.



"Türk çocuğu, her işte olduğu gibi, havacılıkta da en yüksek düzenle gökte, seni bekleyen yerini, az zamanda dolduracaksın."

Bu yıllarda Sovyet tayyareciler, Türkkuşu'na kılavuzluk yapmıştı. Zira o yıllarda Rus Sovyet Cumhuriyeti en gelişmiş ve yüksek düzeylere çıkmış havacılık sistemlerinden birisine sahipti. Türkkuşunun açılış töreninde de Sovyet elçisi davet edilmişti.

Önce planör okulu, ardından paraşüt okulu faaliyetlerine başladı. Paraşüt Okulu'nun ilk müdürü ise Abdurrahman Türkkuşu oldu.

Pilot Emrullah Yıldız (Türkkuşu öğretmeni), 12 Haziran 1938'de, 14 saat 20 dakika süren planör uçuşuyla dünya rekoru kırdı. Öğrencisi Ziya Aydoğan isimli pilotumuz, THK'nın İnönü Eğitim Merkezi'nden Kayseri'ye kadar, 466 km'lik bir mesafeyi planörle uçarak gerçekleştirdi.

1936 yılında Tayyare Okulu açıldı. Türkiye'nin ilk kadın savaş pilotu, Atatürk'ün manevi kızı Sabiha Gökçen Tayyare Okulu'nun ilk öğrencilerinden oldu. 4 Mayıs 1935 tarihinde yapılan 6. Büyük Kongre'de Türk Tayyare Cemiyeti, Türk Hava Kurumu ismini aldı. Başkanlığına ise Kurtuluş Savaşı komutanlarından siyasetçi Fuat Bulca getirildi.

Türk Hava Kurumu, havacılık için gerekli teçhizat ve malzemelerin karşılanması amacıyla daha 1925 yılından itibaren bir yandan yabancı ortaklarla uçak ve motor fabrikalarının kurulmasına öncü oldu, diğer yandan uçak satın alarak Hava Kuvvetleri'ne hediye etti.

Ne yazık ki fabrikalardan 1926 yılında Kayseri'de kurulan ilk teşebbüs başarılı olamadı. İlk üretime 1945

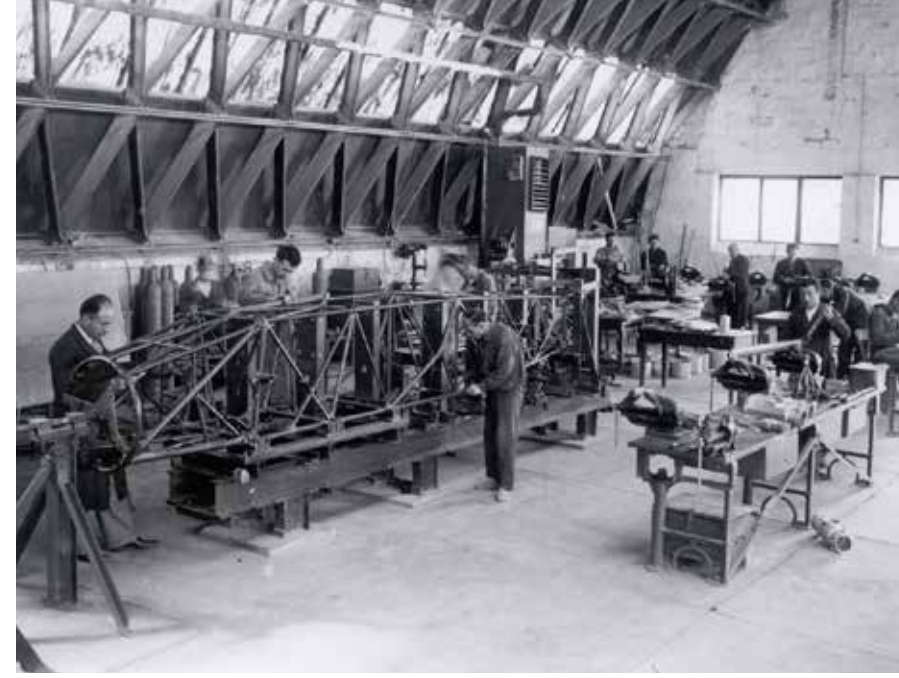
yılında başlayan Etimesgut Uçak Fabrikası'nda, seri numarası THK 1'den THK 15'e kadar olan tek ve çift kişilik, tek ve çift motorlu uçaklar üzerinde çalışıldı. Bu uçaklar, Hava Kuvvetleri ve Türk Hava Kurumu'nda kullanılmıştı. Etimesgut Uçak Fabrikası yanına 29 Ekim 1948 tarihinde açılan Motor Fabrikası'nda da "Gipsy Majör" motorları imal edildi. Ayrıca bu fabrikalarda uçak ve motor yapımının dışında çeşitli siparişler de karşılandı, tamir vb. işler gerçekleştirildi. O yıllarda ilk kez yurt dışına uçak satımı başarıldı, THK-15 uçaklarından Danimarka'ya satıldı.

Havacılık 20. yüzyılın başlarından itibaren hızla gelişirken, Türk milleti bu çabayı takip etmiş; özellikle Millî Mücadele

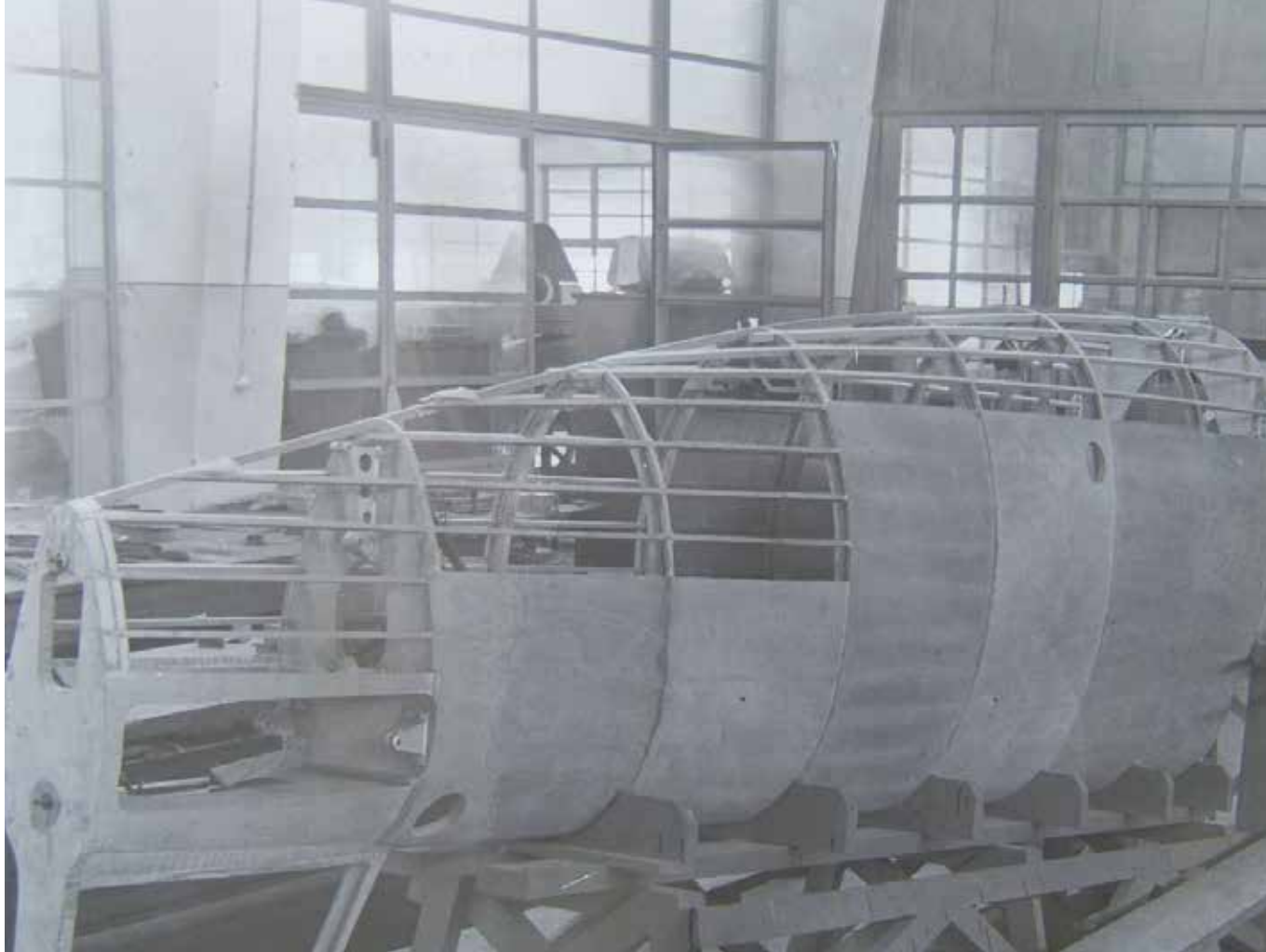
döneminden başlayarak Cumhuriyet'in kuruluşundan sonraki geçen yıllarda Atatürk önderliğinde dev adımlar atmıştır.

Ülkemizde Sivil Havacılık Teşkilatı'nın kurulması ise Lozan Anlaşması dönemi sonrasında başlar. O dönemde, Lozan Anlaşması ile Sivil Havacılık Hükümleri kabul edildi. Taraf devletler, Türkiye'nin hava sahasında mutlak ve münhasır egemenliğini kabul etti. Türkiye ise Lozan Antlaşması'ndan sonra hava sahası konusunda hazırlanan uluslararası sözleşmelere riayet edeceğini gösterdi.

Lozan ile sivil havacılık hükümlerinin kabul edilmiş, Sivil Havacılık Teşkilatı'nın kurulması zorunlu hale gelmiştir.



Filosundaki 5 uçak 30 personel ile başlayan THY'nin öyküsü; 1958 yılında, filosuna 5 adet Viscount 794 uçak katılması ile devam etti. Bu dönemde, Orta Doğu ve Avrupa'ya düzenli seferler başlamıştı...



MANZARAYA BİR DE GÖKYÜZÜNDEN BAK!

Havaya çıkarması kolay ancak yönlendirmesi pek de kolay olmayan sıcak hava balonları, ısınan havanın hafiflemesi prensibinden doğar. Gün doğumunu, batımını, eşsiz doğa manzaralarını izlemenin en güzel yollarından biridir.



Havacılıkta **Kurumsallaşma**

Sivil havacılık alanında dünyada yüzde 5 olarak gerçekleşen sektörün büyüme hızı, ülkemizde rekor bir gelişmeyle yüzde 53 olarak gerçekleşti. Büyüme sonucu oluşan rekabet ortamı, sektördeki işletmelerin hizmetlerine yansımış, yolculara yeni fırsatlar sunmuş ve hava yoluyla seyahat lüks olmaktan çıkarılarak bir ihtiyaç hâline getirmişti.

1933 yılında sivil hava taşımacılığına, 5 uçaklık bir filo ile Türk Hava Postaları adı altında yürütülmeye başlanmıştı. Türkiye'de hava ulaşımı, 2. Dünya Savaşı dönemi ve sonrasında kurumsallaşmaya başladı. Yeni havalimanlarının temelleri de bu dönemde atılacaktı.

Yeşilköy uluslararası havalimanının yapılması için 1947 yılında, Westinghouse Electric International Company ve The IG White Engineering Corporation ile sözleşme imzalandı.

1949 yılında hava ulaştırmasında kullanılan her türlü hava meydanı ve ilgili tesislerinin uluslararası standartlara göre genişletilmesi ve iyileştirmeleri ile yenilerinin yapılması görevi, 11.04.1949 tarih ve 5367 sayılı Kanun'la Bayındırlık Bakanlığına verilmişti. Bunun üzerine, Şose ve Köprüler Reisliğine bağlı olmak üzere bir Hava Meydanları Bürosu kuruldu.

1952 yılında NATO'ya katılmamız nedeniyle askeri amaçlı havaalanlarının yapımıyla da görevlendirilen Bayındırlık Bakanlığı, söz konusu büroyu, 1954 yılında önce Hava Meydanları İnşaatı Müdürlüğü olarak organize etti. Bu arada, akaryakıt boru hatları yapımı ile de görevlendirilen müdürlük, 31.03.1956 tarihinde Hava Meydanları ve Akaryakıt Tesisleri İnşaatı Reisliğine (HATİR) dönüştürülerek hizmet vermeye devam etti.

İki ayrı reislik halinde çalışmalarını sürdüren demiryolları ve Limanlar İnşaatı Reisliği ile Hava Meydanları ve Akaryakıt Tesisleri İnşaatı Reisliği, Bakanlığın 31.10.1971 tarih ve 614 sayılı onayı ile birleştirilerek "Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları Akaryakıt Tesisleri İnşaatı Reisliği" adı altında çalışmalarını yürütürken, 13.07.1972 tarih ve 1609 sayılı Kanun'la bu kuruluşun adı "Demiryolları,



Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü" olarak değiştirilmiştir.

Aynı Genel Müdürlük, 30.09.1977 tarih ve 1977/8 sayılı Bayındırlık Kurulu kararı ile Demiryolları İnşaatı Genel Müdürlüğü, Limanlar İnşaatı Genel Müdürlüğü, Hava Meydanları ve Akaryakıt Tesisleri İnşaatı Genel

Müdürlüğü olmak üzere üç ayrı Genel Müdürlüğe ayrılmıştır.

13.12.1983 tarih ve 180 sayılı Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Kuruluş Kararnamesi ile üç genel müdürlük yeniden birleştirilerek "Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü" adını almıştır.

Yapımcı kuruluş olan "Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü" (DLH) ile işletmeciler kuruluşların tek bir bakanlık bünyesinde yer almasının yatırımların tespiti ve gerçekleştirilmesinde daha olumlu sonuçlar vereceği düşünülerek Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve

Görevleri Hakkında 182 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede değişiklik yapan 19.11.1986 tarih ve 3322 sayılı Kanunla Genel Müdürlük, Ulaştırma Bakanlığı'na devredilmiş olup, halen bu bakanlık bünyesinde Ana Hizmet Birimi olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.¹⁰

¹⁰ <https://aygm.uab.gov.tr/tarihce>

1960'lı yıllarda Türkiye'ye daha çok uluslararası yolcu taşımacılığı beklenmekle birlikte, bu ihtiyaç yoğun olarak deniz ulaşımı ile giderilmekte idi.

İlk Özel Havacılık Girişimi

Türkiye'nin ilk özel havacılık şirketi ise faaliyetine 1952 yılında başlamıştı. İlk havacılık şirketi, Azeri asıllı pilot Mehmet Altunbay tarafından kuruldu. Altunbay, aynı zamanda Nuri Demirağ'ın Yeşilköy'deki Gök Okulu'nun iki uçuş öğretmeninden birisi idi. Ancak bu girişim kısa sürdü. Altunbay, 1953 yılında GökTur'u kapattıktan sonra Türk Hava Yolları'na geçip baş pilot olarak görev yaptı.

Hamburg-İstanbul Arası 5 Saat

Ülkemizin ilk yurt dışı uçuşunu da 1947'de İstanbul'dan Atina'ya bayrağımızı taşımanın heyecanıyla gerçekleştirdik. 1951'de 33 uçaktan oluşan filomuzla Lefkoşa, Beyrut ve Kahire gibi yeni noktalara uçmaya başlandı.¹¹

1956 yılında ise havacılıkta yine önemli bir mesafe alınmıştı. Lufthansa Havayolları, 1956'da 12 yıllık bir aradan sonra, Türkiye'yi Almanya ve diğer ülkelere bağlıyordu. Bu tarifeli seferler, zamanın en gelişmiş pervaneli uçaklarından olan Lockheed Super Constellation tipi uçaklarla yapılıyordu. 12 Eylül 1956'da Hamburg'dan havalanan uçak, 5 saatlik uçuş sonrasında İstanbul Yeşilköy Havaalanı'na inmiş, askeri merasim kıtası tarafından karşılanmıştı.

Marshall Yardımları ile Yarım Kalan Bir Öykü

Mustafa Kemal Atatürk, 1937'de Türkiye Büyük Millet Meclisi'ndeki konuşmasında havacılık sektörü için şu ifadeleri kullanmıştı: "Bundan sonrası

¹¹ <https://www.turkishairlines.com/tr-tr/basinodasi/hakimizda/hikayemiz/#:~:text=Takvimler%2020%20May%C4%B1s%201933'%C3%BC,Yollar%C4%B1%20%20n%C4%B1n%20%C3%BCyeleri%20aras%C4%B1nda%20yerini%20ald%C4%B1.>

için bütün uçaklarımızın ve motorlarının ülkemizde yapılması ve harp hava endüstrimizin de bu temele göre geliştirilmesi gerekir. Hava kuvvetlerinin aldığı önemi göz önünde tutarak, bu çalışmaları planlamak ve bu konuyu layık olduğu önemle ulusun gözleri önünde canlı tutmak gerekir."

Ardından salonda büyük bir alkış kopmuştu. Türk sanayisi bunun için çalışmalarını sürdürdü ve bu çalışmalar neticesinde ülkemizin ilk motor fabrikası, THK tarafından 1945 yılında Gazi Orman Çiftliği'nde kuruldu. Fabrika, 1948 yılında üretime başladı.

Fabrikanın çalışmaları, 1951 yılına kadar sürmüştü. Dönemin getirdiği koşullar nedeniyle 18 Haziran 1952'de Makine ve Kimya Endüstrisi'ne devredildi. Bu fabrika hâlen Türk Traktör Fabrikası olarak işletilmekte ve traktör üretimiyle ülke ekonomisine katkıda bulunmaktadır.¹²

Pistonlu Motorlardan Jet Motorlu Uçaklara

Bayrak taşıyıcımız Türk Hava Yolları'nın serüveni, 1933 yılında Devlet Hava Yolları İşletmesi'nin kurulmasıyla başladı. Böylece, Türkiye ve Orta Doğu'nun ilk sivil havacılık işletmesi, Millî Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak hizmete girdi.

Yurt içi ve yurt dışı uçuşlarla kazanılan deneyimin ardından uluslararası havacılıktaki yeri, 1955 yılında Türk Hava Yolları adı ile ortaya çıktı ve IATA-Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği üyeleri arasında yer aldı.

1955 yılında, 6623 sayılı Kanun'la özel hukuk kuralları ile sevk ve idare edilen bir şirket yapısına kavuşturulmuş, 1 Mart 1956 tarihinden itibaren THY A.O. adı altında 60 milyon sermaye ile faaliyetlerine devam etmiştir. Aynı yıl, 7 adet Heron uçağı filoya katılmıştır.

¹² https://www.thk.org.tr/turk_tayyare_cemiyeti

Filosundaki 5 uçak ve 30 personel ile başlayan THY'nin öyküsü, 1958 yılında filosunda 5 adet Viscount 794 uçak ile devam etmekteydi. Bu dönemde Orta Doğu ve Avrupa'ya düzenli seferler başlamıştı.

1967 yılında ise DC-9-10 uçağı kiralanarak, 1968 yılında 2 adet DC-9-30 uçağı satın alınarak jetleşme programı başlatıldı. İç ve dış hatlarda meydana gelen hızlı gelişme neticesinde, 1974 yılında 4 adet B-727 uçağının da filoya katılmasıyla toplam 27 uçaklık jet filosuna ulaşıldı.

Hava Ulaşımı Ülke Genelinde Yaygınlaşıyor

İkinci Dünya Savaşı sonrasında inşa edilen havalimanları, ülke genelinde yaygınlaşmaya başlamıştı.

Ülkemizde 1962 yılına gelindiğinde, çalışan hava alanları sayısı bazı değişiklikler ile 26'ya indirildi. Bu hava

alanlarının bazıları askerî iken iki havaalanı uluslararası trafiğe açık idi.

1976 yılına gelindiğinde havalimanı sayısı 17 idi. Adana, Antalya, Bursa, Dalaman, Diyarbakır, Elâzığ, Erzincan, Erzurum, Esenboğa, Gaziantep, Kalkıcı, Kars, Malatya, Samsun, Sivas, Van, Yeşilköy havaalanlarında toplam 4.778 kişi çalışmaktaydı.

1960'lı yılların sonuna gelindiğinde, hava trafiği emniyeti teçhizatı önemli ölçüde tamamlanmıştı. Ancak hâlâ eksikliklerin tamamlanması için önemli mesafeler kat edilmesi gerekiyordu. Ayrıca bu dönemde Türkiye'ye daha çok uluslararası yolcu taşımacılığı beklenmekle birlikte, bu ihtiyaç yoğun olarak deniz ulaşımı ile giderilmekte idi. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planında yapılan genel değerlendirmede; havacılığa ilişkin T.H.Y. modern bir hava yolu

işletmeciliğinin gerektirdiği düzene erişemediği, havaalanları gelirlerinin giderlerine oranla düşük olduğu, yer hizmetlerinin tek elden ve düzenli bir şekilde yapılmasının temin edilemediği ifade edilmiştir.

1970'li yılların başında da filodaki uçak sayısı artmaktaydı ancak hâlen alanlardaki tesisler yetersizdi. Yer hizmetleri de çeşitli kuruluşlar tarafından koordinasyonsuz yürütüldüğünden, büyük ölçüde aksamalar olmaktadır. Ancak önemli bir gelişme olarak dış hatlarda yolcu taşımacılığı da havacılık lehine artmaya başlamıştı. Öyle ki İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda yüzde 8,7 olarak tahmin edilen yıllık artış hızı, yüzde 43 dolaylarında gerçekleşmişti.

1980'li yıllara kadar havalimanları inşa edilen şehirlerimizden bazılarından örnekler sıralayacak olursak...



1957 Trabzon Havalimanı

Bulunduğu
Şehir **TRABZON**

Yapım
Yılı **1957**

Terminal Binası
Toplam Büyüklüğü **23.745 m²**



Sivil havacılık statüsünde inşa edilen Trabzon Havalimanı iç ve dış hat olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır.

Terminal Binası 23.745 m²'lik kapalı alana sahip olup kafe bar, ticari hacimler ve araba kiralama gibi birimleri ile hizmet vermektedir.

Yeni dış hatlar terminal binası 1998 olup 1 milyon 500 bin yolcu kapasitesine sahiptir, 2 milyon yolcu kapasiteli yeni iç hatlar terminal binası 2008 tarihinde yenilenmiştir.

Trabzon Havalimanında 450 araçlık otopark kapasitesi bulunmakta olup şehir merkezine sadece 7 km uzaktadır. Otobüs ve taksi ile ulaşmak mümkündür, araç kiralama imkanı mevcuttur.

1960 Antalya Havalimanı

Bulunduğu Şehir **ANTALYA**

Yapım Yılı **1960**

Terminal Binası Toplam Büyüklüğü **178.637 m²**



Yap-İşlet-Devret modeliyle yapımı gerçekleştirilen Antalya Havalimanı Türkiye'nin en işlek ikinci havalimanıdır.

İnşaat Mühendisleri Odası'nın "50 Yılda 50 Eser" listesine girmiştir.

Antalya Havalimanı etkileyici Türk Rivierası'na açılan başlıca kapıdır. Şu anda 121 hava yolu şirketi 64 ülke üzerinden 254 farklı destinasyonla tüm Türkiye Rivierası'na ve Antalya'ya bağlanmaktadır. Havalimanı, çoğu uçak türüne uygun pist olanaklarına ve ileriki zamanlarda havalimanının genişletilmesine olanak sağlayacak alana sahiptir.

Başlangıçta askeri amaçlı inşa edilen Antalya Havalimanı iç ve dış hat olarak hizmet vermektedir. 2010 yılında yenilenen iç hatlar terminali 36.859 m² olup 10 milyon yolcu kapasitesine sahiptir. 10 milyon ve 15 milyon kapasiteli iki dış hat terminali bulunmaktadır. 116 pasaport kontuarı, 10 adet vize bankosu ile hızlı ve kaliteli hizmet verilmektedir.

Birinci dış hat terminalinde toplam 431 binek oto, 211 otobüs, 224 araç kiralama ve 23 engelli otopark kapasiteli açık otopark, toplam 197 binek oto, 326 otobüs ve 10 engelli otopark kapasiteli açık otopark bulunmaktadır.

İstanbul Havalimanı'ndan sonra Türkiye'nin en büyük havalimanı Antalya Havalimanı şehir merkezine sadece 13 km uzakta olup, şehir merkezine araba ile 20 dakikada ulaşılabilir. Otobüs, servis, taksi, tramvay ile ulaşım sağlanabilmektedir.

1976 Gaziantep Havalimanı

Bulunduğu Şehir **GAZİANTEP**

Yapım Yılı **1976**

Terminal Binası Toplam Büyüklüğü **72.593 m²**



Gaziantep İç-Dış Hatlar Terminal Binası yıllık 6 milyon yolcu kapasiteli, 585 araçlık otoparkı, 16 adet check-in kontuarı, 1 adet CIP salonu, 1 adet VIP salonu mevcuttur.

Limanın şehre uzaklığı 20 km'dir. Taksi ile ulaşım mümkün olabildiği gibi otobüs ve servis de bulunmaktadır.

3000X48 m. boyutlarında kategori 1 (CAT 2) sınıfında hizmet veren pisti, 2 adet apronu ve muhtelif uçak tiplerine uygun 12 adet uçak park yeri bulunmaktadır.

2006 yılında terminal binası yenilenmiştir. Şehir merkezine 20 km uzaklıktadır. Limana otobüs, servis ve taksi ile ulaşılması mümkündür.

1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı," 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştı.

1980'li Yıllar

Pek çok kişi için 80'li yılların ayrı bir büyüğü vardır. Renkli kıyafetler, permalı saçlar, ceketlerde vatıklar... Müziğe arabesk damgasını vurmuştu. Renkli televizyonlar önceleri vitrinlerden izleniyordu sonra giderek tüm hanelerde başköşedeki yerini almıştı. Sosyal bir değişim içindeydi Türkiye. Bu sosyal değişimde, elbette siyasette ve ekonomide yaşanan dönüşümlerin de etkisi büyüktü.

Pek çok ilklerle tanışan Türkiye, ulaşım da yeni kanallar açma çabası içindeydi. Bu kapsamda öncelikle kurumsallaşmayla işe başlandı. 1983 yılında 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle havacılık ulaştırması, belirgin bir gelişme içine girmişti. Kanun ile sivil havacılık faaliyetlerinin kontrolü, denetlenmesi ve koordinasyonunun daha etkin bir şekilde yerine getirilebilmesi için gerekli yapısal düzenlemelerin önü açıldı.

Kanun ile "devamlı ve hızlı bir gelişme gösteren, ileri teknolojinin uygulandığı, sürat ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin ulusal çıkarlarımız ve uluslararası ilişkilerimize uygun bir şekilde düzenlenmesini sağlama" amaçlanmıştır.

1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı," 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştı.

80'ler karayollarına ağırlık verilen yıllardı. Bu yıllarda, finansman olanaklarının darlığı nedeniyle büyük ölçekli projeler sınırlı şekilde gerçekleştirilebiliyordu. Ulaştırmanın havacılık kolunda da gelişmeler,

mevcut limanların kapasitelerinin artırılması ile sınırlı kalabildi.

2920 sayılı Kanun ile özel hava yolu şirketlerinin kurulmasına ve faaliyet göstermesine de izin verilmiştir. Bu dönemde bazı girişimler olduysa da yeterli ölçüde başarı sağlanamadı. Ancak kararlı adımlar atılmaya da devam edildi; hava trafik kontrolü, yer hizmetleri ve benzeri hizmetlerin kalite ve güvenilirliğinin artırılmasına yönelik yatırımlar yapıldı. THY uçağ filosunun modernizasyonu, standardizasyonu ve geliştirilmesi çalışmalarına devam edildi.

1989 yılında, DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından işletilen havalimanı ve meydanlarının 19 olan sayısı, Denizli (Çardak), Muş ve Sinop Havaalanlarının işletmeye açılması ile 14'ü uluslararası statüde olmak üzere 22'ye ulaşmıştı.

1990'lı Yıllar: Turizm Merkezlerinin Temelleri Atılıyor

1990'lı yıllarda turizmin çeşitlendirilmesine yönelik çalışmalar ve bu çalışmaların kalkınma planları ile de destek bulmasıyla Türkiye'ye dünyanın her coğrafyasından, Türkiye'nin de her coğrafyasına seyahatler başlamıştı.

1995 yılında turizm sektöründe yaşanan canlılığa paralel olarak havalimanı ve meydanlarında gerçekleşen yolcu trafiği dış hatlarda 17,4 milyonu aşmış, toplamda ise 27,8 milyona ulaşmıştı. Buna karşılık, Antalya başta olmak üzere Atatürk, Adnan Menderes ve Dalaman Havalimanlarının altyapısı yoğun uçak ve yolcu trafiği nedeniyle özellikle yaz aylarında oldukça yetersiz kalmıştır. Bu dönemde Türk Hava Yolları giderek modernleşmekte ve Türk Hava Yolları'nın rekabet gücü artmakta idi.



1995 yılında, Yap-İşlet-Devret Modeli kapsamında gerçekleştirilecek projelerden Antalya Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası'nın temeli atılmıştır.

Zaman yeni bir milenyuma doğru hızla ilerliyordu ancak hava ulaştırma altyapısında henüz arzulanan seviyeye ulaşamamıştı. Sivil havacılık otoritesi karar verme, yürütme ve denetleme açısından etkinliğini artıracak bir yapıya kavuşturulamamış, ayrıca

sayı, filo ve pazar payı açısından önemli gelişme içinde olan özel havacılık işletmelerinin bütün olarak istikrarlı bir yapıya sahip olmaması nedeniyle sıkça rastlanan şirket kapanmalarından doğan kaynak ve güven kaybı, sektörü olumsuz yönde etkilemekteydi.

1999 yılı sonuna gelindiğinde Antalya Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası, Bodrum Milas Havaalanı, Samsun-Çarşamba Havaalanı,

Nevşehir-Kapadokya Havalimanı, Isparta, Mardin Havalimanı gibi projelerin tamamlanmasıyla Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü sorumluluğundaki havalimanı ve meydanlarının sayısı, 18'i uluslararası statüde olmak üzere, 38'e ulaşmıştı.

1980-2000'li yıllar arasında çok sayıda havalimanı hizmete kazandırıldı. Bu yıllarda inşa edilen havalimanları, hava yollarının halkın

yolu olması amacıyla inşa edilen yeni terminal binalarıyla kapasitesi uluslararası standartlara yükseltildi.

İzmir Adnan Menderes Havalimanı 1987, Muğla Milas-Bodrum Havalimanı 1997, Adıyaman Havalimanı 1998, Ağrı Ahmed-i Hani Havalimanı 1997, Balıkesir Koca Seyit Havalimanı 1997, Çanakkale Havalimanı 1995, Denizli Çardak Havalimanı 1991, Erzincan Yıldırım Akbulut Havalimanı 1988, Kayseri

Havalimanı 1998, Mardin Havalimanı 1999, Muş Sultan Alparslan Havalimanı 1992, Kapadokya Havalimanı 1998, Samsun Çarşamba Havalimanı 1998, Siirt Havalimanı 1998, Sinop Havalimanı 1993, Tekirdağ Çorlu Atatürk Havalimanı 1998, Tokat Havalimanı 1995, Uşak Havalimanı 1995, Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı 1989,

İnşa edilen havalimanları arasında idi.

Havacılık sektöründe 2003 yılı öncesi, sektördeki talep yetersizliği nedeniyle Bakanlar Kurulu Kararlarıyla mevcut havalimanları hizmete kapatılmıştı. Ancak 2003 yılında başlatılmış olan "Bölgesel Hava Yolu Taşımacılığı" uygulamaları ile uçak trafiğine kapalı bulunan havalimanları açıldı, uçak seferi bulunmayan hava limanlarına uçuşlar başlatıldı.



Havacılık sektörümüz geliştikçe, ulaşım modlarında daha dengeli bir dağılım sağlanacak, turizm gelişecek, zamandan tasarruf sağlanacak, yeni iş imkânları doğacak ve ülkemizin imajı daha da güçlenecektir.

2000'li Yıllar: Ulaştırmanın Merkezi Türkiye

"Her Türk vatandaşı hayatında en az bir kez uçağa binecektir." sözüyle Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından başlatılan bölgesel hava taşımacılığı politikası, Türk sivil havacılık tarihinde bir milat olmuştur.

Havacılık sektöründe 2003 yılı öncesi, sektördeki talep yetersizliği nedeniyle Bakanlar Kurulu Kararlarıyla mevcut havalimanları hizmete kapatılmıştı. Ancak 2003 yılında başlatılmış olan "Bölgesel Hava Yolu Taşımacılığı"

uygulamaları ile uçak trafiğine kapalı bulunan havalimanları açıldı, uçak seferi bulunmayan hava limanlarına uçuşlar başlatıldı.

2003 yılında Sivas Nuri Demirağ Havalimanı, 2006 yılında Tokat ve Uşak Havalimanları, 2007'de Balıkesir-Merkez Havalimanı ve Zonguldak Çaycuma, Hatay Havalimanı, 2008 yılında ise Sinop Havalimanı sektöre yeniden kazandırıldı.

Dünyanın transit merkezi olabilecek potansiyele sahip olan ülkemizin bu avantajının değerlendirilmesi için, 2000'li yıllardan sonra, havacılık politikasında etkin çalışmalar yürütülmüştür. Özellikle havacılık

alanında Kamu Özel Sektör Ortaklığı Yöntemi ile hayata geçirilen projeler oldukça başarılı olmuştur. 2020 yılı verilerine göre, KÖİ modeliyle işletilen meydanlardaki yolcunun toplam yolcu trafiği içindeki payı, iç hatlarda yüzde 66,7; dış hatlarda ise yüzde 96,9 olarak gerçekleşmiştir.

2003 yılında başlatılmış olan Bölgesel Havacılık Projesi'yle özel sektörün önündeki engeller kaldırılmış, bu süratle sivil havacılık sektörü âdeta şaha kalkmış ve ciddi bir atılım yapmıştır. Mevcut hava yolu işletmelerinin ve hava aracı sayısının süratle artmış olmasıyla ve bilet fiyatlarındaki iyileştirmelerden sonra hava yoluyla seyahat, yurt dışında

tercih edilir duruma gelmiştir. İç hatlardaki bu artış, âdeta patlama etkisi yaratmış ve tüm hava yolu taşıyıcılarımızı ülkenin belli başlı merkezlerinin ötesindeki noktalara da uçmaya sevk etmiştir. Tüm bu gelişmeler ışığında Türkiye, iç ve dış hatlarda dünyanın en hızlı gelişme gösteren ülkelerinden biri haline gelmiştir.

Sivil havacılık alanında dünyada yüzde 5 olarak gerçekleşen sektörün büyüme hızı, ülkemizde rekor bir gelişmeyle yüzde 53 olarak gerçekleşmiştir. Büyüme sonucu oluşan rekabet ortamı; sektördeki işletmelerin hizmetlerine yansımış, yolculara yeni fırsatlar sunulmuş ve hava yoluyla

seyahat lüks olmaktan çıkarılarak bir ihtiyaç hâline getirilmiştir.¹³

Türkiye; sivil havacılık sektöründe tarih yazmakta, sürekli büyümekte ve gelişmektedir. Bu gelişmeler ile havacılığın lider ülkeleri arasında yer almaktadır. Coğrafyamızın dört bir yanına uluslararası nitelikte yeni havalimanları yapılmıştır. Elbette sivil havacılıkta elde edilen başarılı rakamlar, daha iyisini hedefleme ve daha çok yatırım yapmak için bizi teşvik eden unsurlar olmalıdır. Uluslararası hava trafiğinde, ülkemizdeki havalimanlarının önemli aktarma merkezleri olması amaçlanmaktadır.

¹³ https://www5.tbmm.gov.tr//develop/owa/tutanak_g_sd.birlesim_baslangic?P4=202996P5=B6page1=23&page2=23



İzmir 1987 Adnan Menderes Havalimanı

Bulunduğu
Şehir İZMİR

Yapım
Yılı 1987

Terminal Binası
Toplam Büyüklüğü 310.978 m²



İzmir Adnan Menderes Havalimanı 1987 yılında inşa edilmiş olup, DHMİ tarafından gerçekleştirilen ihale neticesinde Yap-İşlet-Devlet modeli ile yeni iç hatlar terminali 23.03.2014 tarihinde açılmıştır.

İç Hatlar; terminal binası oturma alanı 63.210,46 m², terminal binası toplam alanı 203.279 m²'dir. 67 adet (2 adet engelli yolcu kontuarı dahil) check-in kontuarı, 10 adet VIP ve CIP amaçlı check-in kontuarı, 13 adet online check-in kontuarı bulunmaktadır.

Yıllık 20 milyon yolcu kapasiteli havalimanında terminal binasına ait otopark 83.130 m² olup, 2.523 araç kapasitesine sahiptir. VIP otopark alanı 3.300 m² ve CIP otopark alanı 8.700 m²'dir. Ayrıca, 30 araç kapasiteli otobüs açık park alanı, 70 bisiklet park sahası mevcuttur.

Dış Hatlar Terminali de Yap-İşlet-Devlet modeli ile inşa edilmiş olup 09.09.2006 tarihinde hizmete açılmıştır. Dış hatlarda 66 adet (2 adet engelli yolcu kontuarı dahil) check-in kontuarı, 4 adet gümrük muayene bankosu bulunmaktadır.

Dış Hatlar Terminal binasının yıllık yolcu kapasitesi 10 milyon olup oturma alanı 33.648,50 m², toplam alanı 107.699 m²'dir.

Terminal binasına ait otopark 69.168 m² olup, 2.237 araç kapasitelidir. Ayrıca, 80 araç kapasiteli otobüs açık park alanı mevcuttur.

Şehir merkezine 18 km uzaklıkta bulunan havalimanına otobüs, servis, taksi, banliyö ve metro ile ulaşım mümkündür. Havalimanından şehir merkezine ulaşım için araç kiralanabilmektedir.

2000 Konya Havalimanı

Bulunduğu
Şehir **KONYA**

Yapım
Yılı **2000**

Terminal Binası
Toplam Büyüklüğü **24.175 m²**



Konya Havalimanı'nın Terminal Binası iç ve dış hat olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. Check-in Banko Sayısı 12'dir. 6'şar adet gelen ve giden yolcu pasaport kabini bulunmaktadır.

Havalimanı sivil ve askeri amaçlı kullanılmaktadır.

Restoran, hediyelik eşya stantları, ATM'ler bulunan hizmetler arasındadır.

Havalimanı şehre 18 km uzaklıktadır. Otobüs, taksi, araç kiralama ile ulaşım hizmeti sağlanabilmektedir. Havalimanında 520 araçlık otopark bulunmaktadır.

2007 Şanlıurfa GAP Havalimanı

Bulunduğu Şehir ŞANLIURFA

Yapım Yılı 2007

Terminal Binası Toplam Büyüklüğü 12.000 m²



Şanlıurfa GAP Havalimanı'nın iç ve dış hatlar terminal binası yıllık 2 milyon yolcu kapasitesine sahiptir.

Uçak kapasitesi yıllık 48.180'dir. 14 Check-in Kontuarı, 4 Adet Pasaport Kontrol Bankosu, 1 Adet VIP Salonu bulunmaktadır.

İç Hatlar 2020 m²'lik, dış hatlar ise 2.600 m²'lik bir alana sahiptir. Havalimanı Terminal Binası alanı 12.000 m²'dir.

4000x45 boyutlarında Kategori II (CAT 2) sınıfında hizmet veren 1 adet pisti, 1 adet apron ve toplam 11 adet uçak park yeri bulunmaktadır. 3.820 m²'lik Kargo Binası bulunup Kargo Hizmeti vermeye uygundur.

Havalimanından araç kiralama imkânı bulunmaktadır. 491 araçlık otopark kapasitesi bulunmakta olup şehir merkezinden limana uzaklık 36 km'dir. Yolcu servisi ve taksi ile limana ulaşım mümkündür.

2007 Hatay Havalimanı

Bulunduğu
Şehir **HATAY**

Yapım
Yılı **2007**

Terminal Binası
Toplam Büyüklüğü **46.826 m²**



Türkiye'nin en güneyinde yer alan havalimanıdır. Hatay havalimanının yıllık yolcu kapasitesi 4 milyon olup iç hatlarda 4.645 m², dış hatlarda 6.065 m² yolcu kullanım alanı bulunmaktadır. Otoparkında 240 araç kapasitesi bulunan havalimanında VIP, CİP salonlar, ATM, sağlık hizmetleri bulunmaktadır.

Havalimanı İskenderun'a 45 km, Hatay şehir merkezi Antakya'ya 25 km, Kırıkhan'a 25 km ve Reyhanlı'ya 41 km uzaklıkta bulunan havalimanına şehir merkezinden otobüs ve taksi ile ulaşım imkanı mevcuttur.

Şırnak Şerafettin Elçi Havalimanı

Bulunduğu
Şehir ŞIRNAK

Yapım
Yılı 2013

Terminal Binası
Toplam Büyüklüğü 6.600 m²



Şırnak havalimanı iç hatlarıyla hizmet vermektedir. Sivil havacılık statüsünde hizmet veren havalimanının 23 Temmuz 2013 tarihinde resmi açılışı yapılarak hizmet vermeye başlamıştır.

Toplam 4.000 m² alana kurulu bulunan iç hatlar terminal binası yıllık 500 bin yolcuya hizmet verebilecek kapasitedir.

Terminal binası içerisinde danışma hizmeti, yolcu bilet satış gişeleri, 8 adet Check-in kontuarı, bir bagaj alım konveyörü, bebek bakım odası, cafe hizmeti, ibadethane, sağlık hizmetleri, gelen yolcu salonunda araç kiralama hizmeti ve terminal binası girişinde bankamatik hizmeti bulunmaktadır.

Havalimanı terminal binası dışında bulunan 1860 m² ve 87 araçlık açık otopark yolculara hizmet vermektedir.

Şehre uzaklık 9 km olup havalimanına toplu taşıma ve taksi ile ulaşım mümkündür.

2015 Ordu-Giresun Havalimanı

Bulunduğu
Şehir **ORDU**

Yapım
Yılı **2015**

Terminal Binası
Toplam Büyüklüğü **20.250 m²**



Deniz üstüne inşa edilmiş ilk havalimanıdır.

Ordu-Giresun havalimanı sivil havacılık statüsünde olup iç ve dış hat olarak hizmet vermektedir. 3550 metrekare iç hatlar gidiş-geliş arındırılmış salon, 4200 metrekare dış hatlar gidiş-geliş arındırılmış salon olarak kullanılmaktadır.

Havalimanı iç hatlar ve dış hatlarda yıllık 2 milyon yolcu kapasitesine sahiptir.

Check-in işlemi iç ve dış hatlar için ortak kullanım alanında olan 20 adet check-in bankosu ile hizmet vermektedir. 4'er adet geliş ve gidiş salonu girişinde pasaport bankosu vardır.

Terminal binası içerisinde havalimanı uçak saatlerinde, yardımcı sağlık elemanı ve tam donanımlı bir ambulans aracı ile acil sağlık hizmeti verilmektedir.

Terminal içerisinde büfe, restoran, kafe, araç kiralama ofisleri, sabit telefon makineleri, hediyelik eşya satış mahalli ve masaj koltuğu bulunmaktadır.

Ordu-Giresun Havalimanı, Türkiye'de deniz üzerine inşa edilmiş ilk havalimanı projesi özelliğini taşımaktadır. Dünyada ise deniz üzerine inşası gerçekleştirilen üçüncü havalimanı özelliğini taşımaktadır.

Havalimanı Ordu şehir merkezine 16 km, Giresun şehir merkezine ise 28 km uzaklıktadır. Havalimanında 5 adet uçak park yeri olan apron mevcuttur.

Kalkınma Planlarında Alınan Tedbirler

Günümüzde planlı kalkınma, artık yalnız bir anayasa gereği olmaktan çıkmış, milletçe benimsenen bir siyaset aracı haline gelmiştir. Zira kalkınma planları, ülkenin ekonomik ve sosyal gelişimine önemli ışık tutmaktadır. Kalkınma planları, dönemin koşullarına göre, orta vadede yatırımların çizeceği rotanın projeksiyonu ortaya koymaktadır. 1963 yılında başlayan planlı kalkınma dönemi süresince, havacılığa ilişkin belirlenen hedefler sektörünün gelişimine ışık tutmaktadır.



Birinci Kalkınma Planı: Güvenlik Donanımı Artırılacaktır 1963-1967

Havaalanlarını yapan ve işleten birbirinden ayrı iki kurum olan Hava Alanları ve Akaryakıt Tesisleri İnşaat Reisliği ve Devlet Hava Meydanları İşletme Genel Müdürlüğü arasında, personel fazlalığını ve teşkilât şişkinliğini önleyecek şekilde iş birliği yapılacaktır.

Sivil ve askerî iki havaalanı bulunan yerlerde, trafiğe elverişliliği de göz önünde tutularak bunlardan biri, hava ulaştırması için seçilecek ve kullanılacaktır. Bakım ve geliştirme harcamaları yalnız bu seçilen alana yapılacaktır. (Askerî zaruretler bu hükmün dışındadır.)

Havaalanlarının güvenlik donatımı artırılacaktır.

Bu plan döneminde, Erzurum Havalimanı hizmete girmiştir.

İkinci Kalkınma Planı: Daha Emniyetli, Daha Süratli 1968-1972

Havaalanlarındaki durum, iç ve dış trafiğe açık havaalanlarının fiziki durumlarının gözden geçirilmesini ve bu konuda bir çalışma yapılmasını faydalı kılmaktadır.

Hava yollarında mevcut uçak filosu, büyük oranda yurt içi taşımasında

kullanılacak, yeni jet yolcu uçakları ile dış seferler daha emniyetli ve süratli hale getirilecektir.

Üçüncü Kalkınma Planı: Rekabet ve Verimlilik 1973-1977

Yurt içi ve yurt dışı ulaşımda, güven verici bir süreklilik sağlanacak, çağdaş ulaştırmanın gereği olan teknoloji, sistem, organizasyon ve koordinasyon kurulacak ve devamlı bir gelişme süreci içinde tutulacaktır.

Hava yolları ulaştırmasında, özellikle dış piyasalarla rekabeti olumlu yönde sağlayacak bir kapasite ve işletmecilik anlayışı yaratılacaktır.

Plan döneminde, Gaziantep Havalimanı hizmete girmiştir.

Dördüncü Kalkınma Planı: Yeşilköy'e Yeni Terminal 1978-1982

Yeşilköy hava limanının yeni terminal ünitesi bitirilecek; Gaziantep, Adana, Esenboğa, İzmir -Kaklıç, Erzincan, Kars, Van, Trabzon ve Malatya havaalanlarında sürdürülmekte olan terminal, elektrik, elektronik ve pist çalışmaları tamamlanacaktır.

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı: Havaalanları Gelişiyor 1985-1989

Yurt dışı yolcu taşımasında, hava yolu alt sektörünün düzenli ve etkin

bir işletme ile ağırlığını sürdürmesi beklenmektedir.

Türk Hava Yolları'nın uçak filosu, talep tahminleri izlenerek gelişmelere paralel olarak büyütülecektir. İşletmenin daha düzenli ve etkin bir biçimde yapılması için gerekli bilgisayar sistemi, plan içinde hizmet verilecektir.

Havaalanlarımızın, sivil hava trafiğinin çağdaş standartlarda kontrol edilmesini sağlayacak gereçlerle donatılması sürdürülecektir.

Havaalanı inşaatlarından Yeşilköy ve Cumaovası'nın ilk aşaması, V. Plan döneminin ilk yıllarında tamamlanacak, Esenboğa Havaalanı'nın geliştirilmesi belirli bir





plan içinde ele alınarak yatırımlara başlanacaktır. Besleyici havaalanları geliştirilecektir.

Havaalanlarındaki yer hizmetlerinin ve meteorolojik destek hizmetlerinin uluslararası düzeyde sürdürülmesi sağlanacaktır.

Hava ulaşımda kullanılan her türlü tesis, tesisat ve yardımcı sistemlerin her an kullanılabilir seviyede faal tutulması için bakım, onarım ve restorasyon hizmetlerine birinci öncelik verilecek, meydanlarda Türk ve yabancı uçaklara verilecek bütün hizmetlerin dünya standartları seviyesine çıkarılmasına çalışılacaktır.

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı: Havacılıkta Özel Sektöre Destek 1990-1994

Besleyici hava yolu sisteminin kurulup geliştirilmesi amacıyla muhtelif yörelere mahalli idarelerin de katkılarıyla küçük havaalanları yapılması çalışmaları, kapsamlı bir etüde dayandırılacaktır.

THY'de hizmet standartları ve uçakların kapasite kullanımı yükseltilerek, yurt içi yolcu taşımacılığında ziyade uzun menzilli ve ekonomik açıdan daha

avantajlı dış hatlara yönelmesi hedef alınacaktır.

Yurt dışı turizme dayalı "charter" ve yurt içi turizme dayalı küçük uçak ve hava-taksi işletmeciliğine, alanlarında daha etkin rol oynamaları konusunda gerekli destek sağlanacaktır.

Farklı uçak tiplerine bakım hizmeti veren işletmeler kurulması teşvik edilecektir.

Uluslararası standartlarda, nitelikli uzman personel yetiştirilmesi için sivil eğitim ünitelerinin sayılarının artırılması ve geliştirilmesi teşvik edilecektir.

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı: Turizm Bölgelerine Yeni Havalimanları 1995-2000

Havaalanları yatırımlarında öncelik, başta Atatürk ve Antalya olmak üzere, mevcut havaalanlarının hizmet kapasitelerinin ve standartlarının yükseltilmesine verilecektir.

Hava ulaştırması, altyapısı yetersiz olan ancak turizm ve ihracat potansiyeli yüksek bölgelerde, havaalanı yatırımlarına önem verilecektir.

Plan döneminde; Isparta, Bodrum, Samsun-Çarşamba ve Şanlıurfa konvansiyonel havaalanı yatırımlarının tamamlanması, dönem sonunda DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından işletilmekte olan havalimanı ve meydanlarında gelen-giden yolcu sayısının dış hatlarda 30 milyona, toplamda 45 milyona ulaşması beklenmektedir.

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı: Turizm Bölgelerine Yeni Havalimanları 2001-2006

Atatürk, Antalya, Esenboğa, Adnan Menderes, Dalaman, Bodrum/Milas, Adana ve Trabzon havalimanlarının hizmet kapasitelerinin ve standartlarının yükseltilmesine önem verilecektir.

Hava yolu ile yapılan kargo taşımacılığı geliştirilecektir.

Plan döneminde; Atatürk Havalimanı üçüncü pist, Antalya Havalimanı ikinci pist, GAP Uluslararası Havaalanı, Gökçeada Havaalanı, Gaziantep Havaalanı Altyapı ve Üstyapı Tevsii, Bursa, Denizli ve Erzurum Havaalanları Terminal Binası İnşaatları, YİD Modeli ile yapılacak Bodrum/Milas, Adnan Menderes ve Dalaman Havalimanları Yeni Dış Hatlar Terminal Binaları, Radar Sistemlerinin Geliştirilmesi ve Modernizasyonu Projeleri tamamlanacaktır.

Besleyici hava yolu sisteminin kurulup geliştirilmesi sağlanacaktır.

Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı: Çevreye Duyarlı Havalimanları 2007-2012

Hava trafiği emniyetini ve kapasitesini artırıcı yatırımların gerçekleştirilmesinin yanı sıra, alınacak ilave tedbirlerle içinde bulunduğumuz bölgede lider ve dünyada sayılı bir havacılık sektörüne sahip olmak temel amaçtır.

Trafiğin yoğunlaştığı meydanlarda kapasiteler artırılacak, meydanlara erişim kolaylıklarını da kapsayan anlayışla hizmet standartları yükseltilecek ve hava trafik kontrolü hizmetleri modernize edilecektir.

Meydanların çevreye duyarlı, kaliteli hizmet veren ve büyümeye açık yapıda olması sağlanacaktır.

Uzun dönemli talebi karşılamaya yönelik olarak, İstanbul bölgesi başta olmak üzere, yeni havalimanı yatırımları planlanacaktır.



Uluslararası standartlarda eğitim veren kuruluşlarca yeterli sayı ve nitelikte personel yetiştirilecek ve bu personelin uzmanlık alanlarında istihdam edilmeleri sağlanacaktır.

Bölgesel hava taşımacılığının geliştirilebilmesi için yerel yönetim ve sivil toplum kuruluşlarının da desteği sağlanacak, maliyet azaltıcı tedbirler alınacak ve hava yolu şirketleri, küçük (STOL) havaalanı yapısına ve yolcu profiline uygun filo oluşturmaları için yönlendirilecektir.

Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı: İstanbul'a Yeni Havalimanı

İstanbul yeni havalimanının ilk etabı, plan dönemi sonuna kadar tamamlanacaktır.

Hava yolu sektöründe, İstanbul'un uluslararası bir aktarma ve bakım-onarım merkezi olması desteklenecektir.

Rekabet ortamını tesis edebilmek için slot tahsisinde şeffaflık sağlanacak ve özel hava yolu şirketlerinin pazara girişlerindeki engeller azaltılacaktır.

On Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı: Sektöre Giriş Serbestisi

Ulaştırma modları arasındaki entegrasyon güçlendirilecek ve sektöre giriş engellerini ortadan kaldıracak tedbirler alınacaktır.

Ulaştırma sektöründe; bakım-onarım hizmetlerinin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanmasını sağlayacak bir yapı tesis edilecek, ulaştırma altyapılarının yeterli hizmet seviyesinde tutulmasına yönelik gerekli yatırımlara ağırlık verilecektir.

Havalimanları altyapılarında, önleyici bakım kavramının esas alındığı bir varlık yönetim sistemi kurulacaktır.

Havacılığın Zirve Göstergesi

Türk sivil havacılık sektörümüz bugün teknolojik, modern, güvenli, konforlu bir konuma erişmiştir.

Havacılık sektöründe 2003 yılı öncesi, sektördeki talep yetersizliği nedeniyle mevcut havalimanları hizmete kapatılmışken, gerçekleştirilen mevzuat düzenlemeleri neticesinde 2003 yılında başlatılmış olan "Bölgesel Hava Yolu Taşımacılığı" uygulamaları ile uçak trafiğine kapalı bulunan havalimanları açılmış, uçak seferi bulunmayan havalimanlarına uçuşlar başlamış, bunun yanı sıra da öz kaynaklarımız ile sektöre yeni havalimanları kazandırılmıştır.

Bu gelişmelerin yansımalarının göstergesi ise rakamlardır. Şöyle ki ülkemiz; dünya ve Avrupa yolcu trafiği sıralamasında, 2020 yılında, dünyada 7'nci sırada yer aldı. Avrupa ülkeleri arasında ise 2020 yılında 2'nci sıraya yerleşti.

2017 yılında yayımlanan uluslararası havacılık kuruluşlarının yayınladığı raporlara göre, ülkemiz yolcu sayısını en fazla artıran ülkeler arasında yer aldı.

Yolcu ve uçak trafiğinde sağladığımız artış ile gerek Avrupa'da gerekse dünya genelinde havacılık sektörünün büyüme oranlarına en fazla katkı yapan ülkelerden biri haline geldik.

Hava ulaşımındaki yatırımlarımız ve elde ettiğimiz başarılarla hem ülke içinde hem dünyada "erişmedik yer bırakmama" hedefimize büyük ölçüde yaklaştık.

Hava yolları gücüne güç katarken, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan, dünyanın ulaştırma sektörünün en önemli etkinliğinden olan 12. Ulaştırma Şurası'ndaki ifadeleri ile, sektörün geldiği

başarıyı, yalın bir şekilde ortaya koymakta.

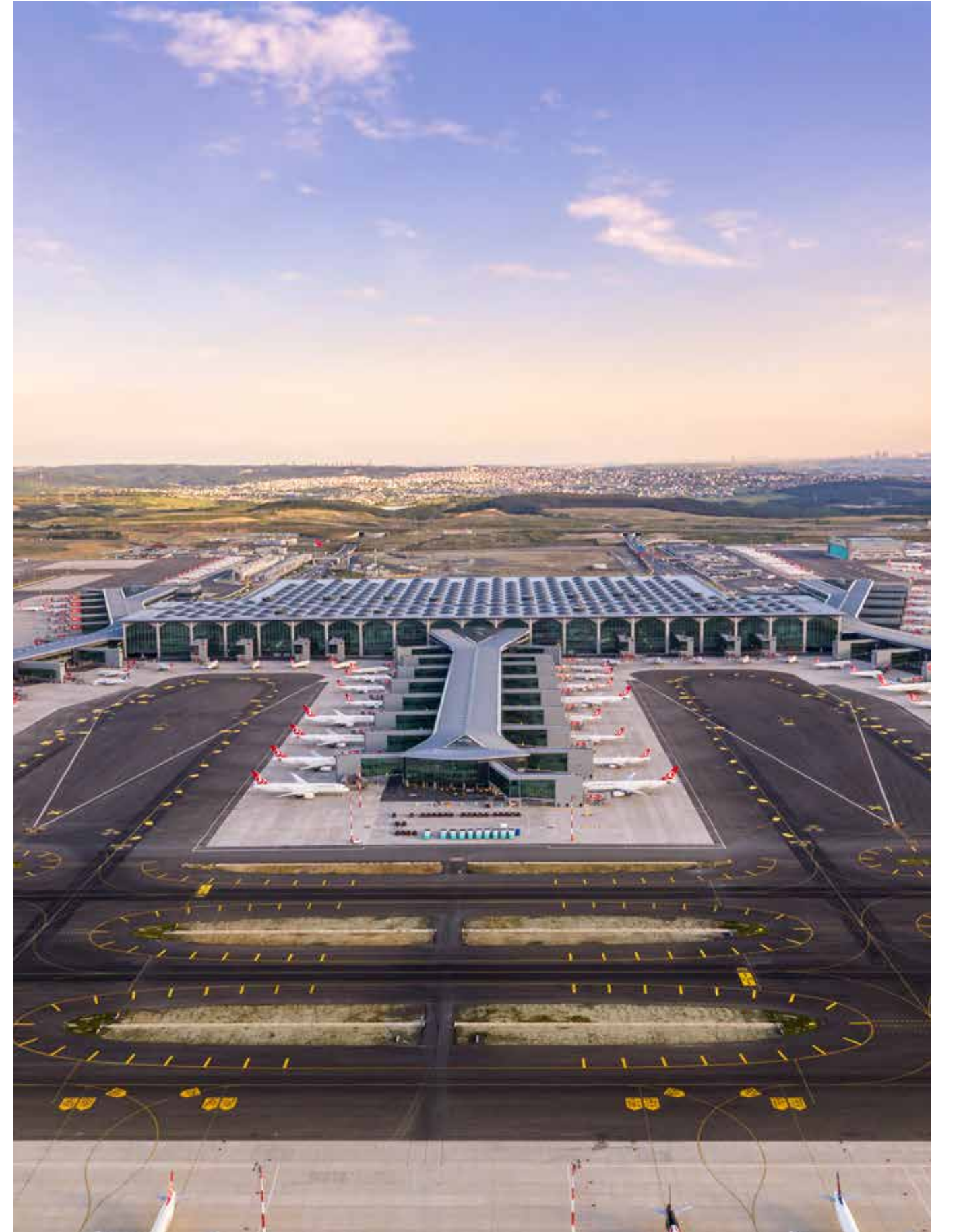
Ülkemizin en büyük atılımları yaptığı alanlardan biri de hava yolu taşımacılığıdır. Bulunduğu coğrafya itibarıyla doğunun ve batının, kuzeyin ve güneyin, yani insan ve yük taşımacılığının en yoğun olduğu hatların merkezinde yer alan Türkiye'yi, potansiyeline uygun bir hava yolu altyapısına kavuşturduk.

Yurt içinde, havalimanı sayımızı 26'dan 56'ya çıkardık. Hâlen inşası devam edenlerle havalimanı sayımız yakında 61'e ulaşacak. Yurt dışı uçuşlarımızın sayısını 50 ülke ve 60 noktadan, 127 ülke ve 329 noktaya yükselttik.

Yaklaşık 3 yıldır hizmette olan İstanbul Havalimanı'mız dünyanın en iyileri arasında ikinci sırada, Avrupa'da en yoğun havalimanı sıralamasında ilk sırada yer alıyor. Şimdilik 90 milyon kapasiteye sahip bulunan fakat bunu 200 milyona kadar yükseltme imkânı olan İstanbul Havalimanı'mız, Türkiye'nin büyük vizyonunun sembollerinden biri haline gelmiştir. Türk Hava Yolları da dünyanın en iyi hava yolu şirketleri arasındaki yerini sürekli yükselterek zirveye oynuyor.

Sektörün gelişmesi; ülkemizin sahip olduğu ekonomik gücünü, doğal güzelliklerini, iş gücü potansiyelini yayarak ekonomik, sosyal gelişimimize katkı sağlamaktadır. Sektöre gerçekleştirilen yatırımlarla potansiyel gelişme hızı harekete geçirilerek, büyüme devam edecek ve ülkemizin dünya havacılık sektöründeki payı daha üst seviyelere dayanacaktır.

Havacılık sektörümüz geliştikçe, ulaşım modlarında daha dengeli bir dağılım sağlanacak, turizm gelişecek, zamandan tasarruf sağlanacak, yeni iş imkânları doğacak ve ülkemizin imajı daha da güçlenecektir.



Hizmete Girecek Projeler

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız tarafından 2003 yılında başlatılmış olan "Bölgesel Hava Yolu Taşımacılığı" uygulamaları ile uçak trafiğine kapalı bulunan havalimanları açılmış, uçak seferi bulunmayan havalimanlarına uçuşlar başlamış, bunun yanı sıra da özkaynaklarımız ile sektöre yeni havalimanları kazandırılmıştır.

Halen yapımı devam eden Rize-Artvin, Tokat, Bayburt, Gümüşhane, Yozgat Havalimanı, Çukurova gibi dev havalimanlarının yanı sıra illerimizin ekonomisine katkı sağlayacak Kayseri, Malatya havalimanlarının terminal binaları da inşa edilmektedir.



Rize Artvin Havalimanı Denize Uzanan 2. Havalimanı

Rize Artvin Havalimanı Türkiye ve Avrupa'da denize yapılan

2. havalimanı olacaktır. Doğu Karadeniz bölgemize hava yolu ile hızlı ve konforlu ulaşım kesintisiz olarak sağlanacaktır. Bölge turizmi ve ülke ekonomisine katkı sağlayacaktır

Havalimanı tamamlandığında yıllık yolcu kapasitesi 3 milyon olacaktır.

Havalimanı Rize'ye 34 km, Artvin'e 125 km ve Hopa'ya 54 km uzaklıkta,

Yeşilköy ve Pazar arasında yer almaktadır.



Çukurova Havalimanı Yılda 8 Milyon Yolcuya Hizmet

Çukurova Havalimanı Altyapı Tesisleri Yapımı işi devam etmekte olup Sözleşmesi 23.12.2020 tarihinde imzalanan Üstyapı Tesisleri Yapımı işine de başlanılmıştır.

Havacılık faaliyetlerinin uluslararası standartlarda, daha kaliteli ve güvenli bir şekilde yürütülmesi amacıyla 8 milyon yolcu/yıl kapasiteli modern bir terminal binası yapımı yanı sıra teknik blok, kontrol kulesi, kapalı otopark, viyadük, 3500m x60m ebatlarında pist, taksiyolları, apron, vb. imalatların yapımı gerçekleştirilecektir.

Projenin yapım işini üstlenen firmanın 25 yıl boyunca devlete 297,1 milyon TL kira ödemesi gerçekleştirilecektir.



Yozgat Havalimanı

İstihdama, Turizme Katkı

Deremumlu Fakıbeyli Mevki'nde inşa edilmekte olan Yozgat Havalimanının yolcu kapasitesi

yıllık 2 milyon yolcu olacaktır.

Şehir merkezine 15 km mesafede olan havalimanının açılması ile Yozgat ve yöresinin hava ulaşımı ihtiyacını karşılayacaktır. Bölge turizmi olumlu yönde etkilenecek

ve ülke ekonomisine katkı sağlayacaktır. Ayrıca havalimanında çalışacak personel ile de istihdam sağlanacaktır.

Havalimanının yapımı 2023 yılında tamamlanacaktır.

Tokat Havalimanı

Şehre Yeni Yerinde Modern ve Teknolojik Havaalanı

Mevcut havalimanının yetersiz olması ve Pistin uzatılamaması ve yenisinin yapılmasının mümkün olmaması nedeniyle şehre yeni bir liman yapılmasına karar verilmiştir. Tokat

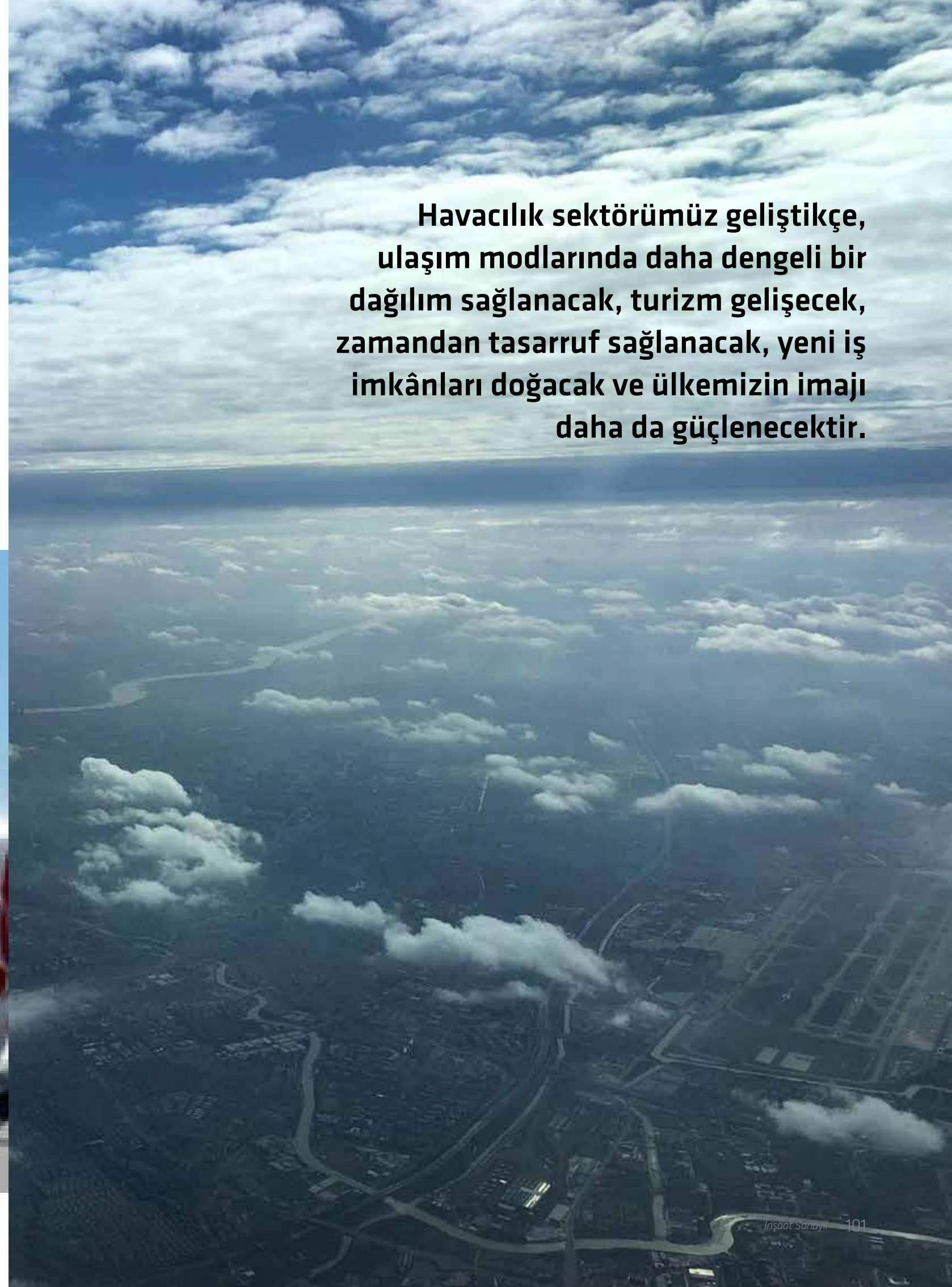
Havalimanı 2020 yılı yatırım programı içerisinde yer almıştır. Havalimanı PAT Sahaları (Altyapı) Yapımı işinin geçici kabul işlemleri 18.12.2020 tarihi itibarıyla tamamlanmış olup Üstyapı Tesisleri Yapımı işi devam etmektedir.

Havacılık faaliyetlerinin uluslararası standartlarda, daha kaliteli ve güvenli bir şekilde yürütülmesi amacıyla

2 milyon yolcu/yıl kapasiteli modern bir terminal binası yapımı yanı sıra 2700m x45m ebatlarında pist, apron, bağlantı yolları, ısı güç merkezi binası ve diğer tesislerin yapımı gerçekleştirilecektir.

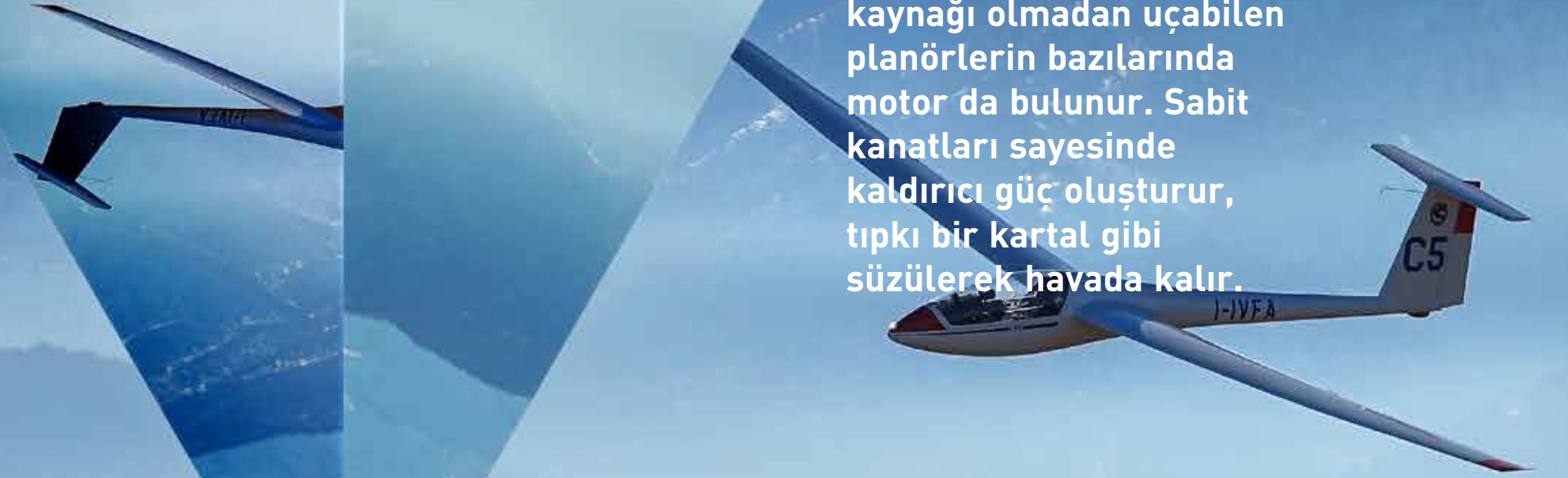
Havalimanının yapımı 2022 yılında tamamlanacaktır.

Havacılık sektörümüz geliştikçe, ulaşım modlarında daha dengeli bir dağılım sağlanacak, turizm gelişecek, zamandan tasarruf sağlanacak, yeni iş imkânları doğacak ve ülkemizin imajı daha da güçlenecektir.



BİR KARTAL GİBİ HAVADA SÜZÜL!

Üzerinde hiçbir güç kaynağı olmadan uçabilen planörlerin bazılarında motor da bulunur. Sabit kanatları sayesinde kaldırıcı güç oluşturur, tıpkı bir kartal gibi süzülerek havada kalır.



Havacılık Terimleri

Öylesine çok kendine özgü terim var ki havacılık alanında. Havacılıkta öğrenmenin sonu olmadığını dergimiz için çalışırken çok daha iyi anladık. Gördük ki bu mesleğin kendine has çok sayıda terimi var. Sayfalarımızda kulağınızın aşına olduğunu düşündüklerimizden bazılarını paylaşacağız. Öncelikle sözlükte yer bulmuş Havaalanı ve Havalimanı tanımlarıyla başlayalım.*

Havaalanı / airport

Bütünü ya da bir bölümü içinde hava araçların; iniş, kalkış ve yer hareketlerini gerçekleştirebilmeleri için karada veya suda oluşturulmuş, (bina, tesis ve teçhizatla donatılmış) tanımlanmış saha.

Havalimanı / airport-aerodrome

Uluslararası hava trafiği, geliş ve gidişlerine hizmet vermek amacıyla tesis edilmiş olup, gümrük, göçmenlik, halk sağlığı, hayvan ve bitki karantina işlemleri ve benzeri işlemlerin bünyesinde vakit kaybedilmeksizin yürütüldüğü havaalanıdır.

Havaalanı Bikını / aerodrome beacon

Havalimanının en yüksek noktasına, genellikle kule üzerine tesis edilen, bir havalimanının yerinin havadan tanınması için kullanılan, yeşil-beyaz ışık veren ve dakikada 12-30 defa çakan döner ışık sistemidir. Gece trafiğine açık tüm havalimanlarında bulunur.

Havaalanı rakımı / aerodrome elevation

İniş alanının en yüksek noktasının rakımı.

Havaalanı tanıtma levhası / aerodrome identification sign

Havaalanının havadan tanınmasına yardımcı olacak, havaalanına yerleştirilen bir levha.

Hava trafiği /air traffic

Bir havaalanının manevra sahasında hareket eden hava araçları ile uçuştaki hava araçların tamamına denir.

Havalimanı Kapasitesi /airport capacity

Havaalanı işleticileri tarafından, belirlenmiş bir zaman dilimi içerisinde hizmet verilebilecek uçak sayısının, teknik altyapı ve pist kapasitesi faktörleri esas alınarak belirlenmesi

Havaalanı Güvenlik Talimatı/ Airport Security Programme

Havaalanı sınırları içerisinde, sürekli, yeterli ve istenilen seviyede güvenliğin sağlanabilmesi amacıyla, mevcut personel, araç, gereç ve teçhizatın sağlanmasını belirleyen ve bu konudaki tüm faaliyetlerin akışını düzenleyen talimatı.

* Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü web sitesi.



Hava trafiği ◀

INTERNATIONAL DEPARTURES

Devlet Hava Meydanları İşletmesi

**Mazisi büyük, hizmeti
başarılarla dolu kurum**





Atatürk'ün "İstikbâl Göklerde" hedefi ışığında, 20 Mayıs 1933 tarihinde Millî Savunma Bakanlığına bağlı Hava Yolları Devlet İşletmesi İdaresi (DHY) 180 bin TL sermaye ve 24 personel ile kurulmuş, Türk Sivil Havacılığı ilk defa kurumsal bir yapıya kavuşarak, hava yolu kurma ve yollar üzerinde taşıma yapma görevleri bu kuruluşun sorumluluğuna verilmiştir.

Daha önce askerî ihtiyaçlar nedeni ile alınmış olan uçakların, yolcu ve yük nakline uygun hale getirilmesi ile İstanbul, Eskişehir ve Ankara'ya haftada 3 gün, toplam koltuk kapasitesi 28 olan 5 uçakla seferlere başlanmıştır.

Havaalanı yapımının önemi doğrultusunda 3 Haziran 1938 tarihinde 3424 sayılı Kanun'la, Havayolları Devlet İşletmesi, Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü adını alarak Bayındırlık Bakanlığına, daha sonra da 21 Temmuz 1943 tarihinde 4467 sayılı Kanun'la Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlanmıştır.

1943 yılında DHY tarafından; 36 adet uçak ve 200 personel ile İstanbul - Eskişehir - Ankara - İzmir - Bursa - Elazığ - Erzurum - Kayseri - Adana Havaalanı olmak üzere 9 havaalanına sefer düzenlenmekteydi.

1944 yılında imzalanan Chicago Sözleşmesi, ülkemiz ve dünya sivil havacılığı için büyük önem arz etmektedir.

Türkiye'nin Dış Dünyaya Açılan İlk Hava Kapısı, Yeşilköy Havalimanı

Uluslararası Sivil Havacılık Antlaşması ile kurallara bağlanan havacılık faaliyetleri, II. Dünya Savaşı sonrasındaki teknolojik gelişmeler sonucu büyük gövdeli uçak imalatına geçilmesi ve bu doğrultuda tarifeli ticari yolcu ve yük taşımacılığının gelişmesi ile ivme kazanmıştır. 1953

yılında yeni inşa edilen terminal binası ile Yeşilköy Havaalanı, uluslararası hava trafiğine açılarak Türkiye'nin dış dünyaya açılan ilk hava kapısı olmuştur.

Bu gelişmelerin ülkemiz havacılık faaliyetlerini de etkilemesi sonucu, sivil havacılık alanındaki dev gelişmeler, hava meydanı ve uçak işletmeciliğinin, tek bir kuruluş tarafından yürütülmesinin rasyonel olmayacağını ortaya çıkarmıştır.

Bu nedenle iki hizmetin iki ayrı kuruluş tarafından yerine getirilebilmesini teminen; uçak işletmeciliği: 21 Mayıs 1955 tarihinde 6623 sayılı Kanun ile THY A.O.'ya, hava meydanı işletmeciliği, yer hizmetleri, hava seyrüsefer ve hava muhabere hizmetleri 28 Şubat 1956 tarihinde 6686 sayılı Kanun ile tüzel kişiliğe sahip, katma

bütçeli Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne (DHMI) devredilmiştir.1955 yılında, DHY ikiye bölünerek, DHMI Genel Müdürlüğü ve THY A.O. kurulmuştur.

1984 Kurumsallaşmada Yeni Yapılanma

Kamu İktisadi Teşebbüslerinin yeniden düzenlenmesi Bakanlar Kurulunca, 08.6.1984 tarih ve 233 sayılı KHK ile gerçekleştirilmiştir. Bu kararname gereğince; DHMI Genel Müdürlüğü ve ona bağlı Meydan İşletme Müessesesi lağvedilmiş, bunların THY A.O. ve USAŞ'taki hisseleri hariç olmak üzere 30.11.1984 tarihli kapanış bilançolarında yer alan varlıkları, hakları ve borçları yeni kurulan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne (DHMI) devredilmiştir.

Hava meydanı işletmeciliği, yer hizmetleri, hava seyrüsefer ve hava muhabere hizmetleri 28 Şubat 1956 tarihinde 6686 sayılı Kanun ile tüzel kişiliğe sahip, katma bütçeli Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne (DHMI) devredilmiştir.



08.06.1984 tarih ve 233 sayılı KHK'ye tabi olarak tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk, sorumluluğu sermayesi ile sınırlı bir Kamu İktisadi Kuruluşu (KİK) olan DHMİ Genel Müdürlüğü, 8.11.1984 tarihinde ana statüsünün yürürlüğe girmesinden ve yine aynı tarihte yönetim kuruluna yapılan atamalardan sonra hukuken faaliyete geçmiş ve 1.12.1984 tarihinden itibaren çalışmaya başlamıştır. Halen faaliyetlerini bu statü çerçevesinde sürdürmektedir.

Hizmette Geniş Yelpaze, Ekonomiye Güçlü Katkı

Havacılık dünyada, özellikle de gelişmekte olan ekonomilerde, ekonomik büyümeyi tetikleyen başlıca unsurlardan biri olan turizmin de ayrılmaz bir parçasıdır. Havacılık sektörü, uluslararası ticareti, turizmi ve yabancı yatırımı kolaylaştırarak

ve dünyanın dört bir yanındaki insanlar arasında bağlantılar kurarak, ekonominin büyümesine önemli katkılarda bulunur.

Havacılığın ekonomiye doğrudan ve dolaylı etkileri bulunmaktadır:

Doğrudan ekonomik etkisi; havalimanında veya yakınında konumlu, havalimanı ile ilgili işletmeler dâhil olmak üzere, havalimanlarındaki faaliyetlerin yürütülmesi ve yönetimi ile bağlantılı istihdam, gelir ve katma değeri içermektedir.

Dolaylı ekonomik etkisi ise, bir yolcu uçuşunu gerçekleştirmek için temin edilmesi gereken ürün ve hizmetlerin üretimi ile bağlantılı istihdam, gelir ve katma değeri kapsamaktadır. Bu ürün ve hizmet yelpazesine örnek olarak; uçuş sırasındaki yiyecek-içecek ikramları için gıda sağlayan toptancılar, jet

yakıtı için petrol arıtma faaliyetleri, hava yollarına muhasebe ve hukuk hizmetleri sağlayan şirketler, uçuşları rezerve eden seyahat acentelerinin faaliyetleri... vb. verilebilir. Ayrıca, havalimanlarında yapılan yatırımlar ile inşaat sektörüne de katkı sağlanmaktadır.

Havacılık sektörü; hava yolu şirketlerinin, havalimanlarının ve yer hizmeti kuruluşlarının sağladığı dolaylı ve doğrudan çıktılarıyla Türkiye'nin GSYH'sine ve istihdama da katkı sağlamaktadır. 2003 yılında sektörde yaklaşık 65 bin çalışan istihdam edilirken, bu sayı 2019 yılında 225 bine ulaşmıştır.

İç Hatlarda ve Dış Hatlarda Güçlü İvme

Türkiye'de sivil havacılık sektöründe iç hatlarda 2003 yılından itibaren başlayan serbestleşme

çalışmalarının olumlu yansımaları, 2004 yılıyla birlikte ülke içindeki uçuş ve dolayısıyla yolcu sayısında kendisini göstermiştir. İç hatlardaki gelişmeye paralel olarak aynı dönemde dış hatlarda da önemli bir büyüme ivmesi yakalanmıştır. Bu trend nerdeyse kesintisiz bir biçimde, COVID-19 salgınının başladığı 2020 yılına kadar devam etmiştir.

2020 yılında dünyada ve ülkemizde yaşanan COVID-19 salgını sebebiyle kısıtlamalar ve yasaklar getirilmiştir. Bu durumdan diğer sektörler gibi havacılık sektörü de olumsuz etkilenmiştir. 2020 yılı verilerinin, bu nedenle, bir karşılaştırma için açıklayıcılığı net olmamakla birlikte 2003-2020 yılları arasındaki göstergeler ile kurumsal değişim ve gelişim faaliyetleri verileri şu şekildedir:

2003 yılından 2020 yılına kadar Göstergeler ile Kurumsal Değişim ve Gelişim Faaliyetleri;

- Aktif havalimanı sayısı 26 iken %115 artışla 56'ya,
- DHMİ personeli (doğrudan çalışan) sayısı 6 bin 825 iken %62 artışla 11 bin 51'e,
- Dolaylı çalışan personel sayısı bin 343 iken %433 artışla 7 bin 162'ye,
- Terminal kapasitesi 55,1 milyon yolcu/yıl seviyesinden yüzde 477 artışla 318 milyon yolcu/yıl seviyesine,
- Uçak park yeri sayısı 326 iken %357 artışla bin 491'e,
- Seyrüsefer yardımcı cihazları 215 iken %89 artışla 407'ye,
- Uçuş yolları 44 bin 569 km iken %68 artışla 74.828 km'ye ulaşmıştır.

Bu kapsamda pandemi öncesi son normal dönem olan 2019 yılı

ile karşılaştırma verileri de şu şekildedir:

2003 yılından 2019 yılına kadar Göstergeler ile Kurumsal Değişim ve Gelişim Faaliyetleri;

- Aktif havalimanı sayısı 26 iken %115 artışla 56'ya,
- DHMİ personeli (doğrudan çalışan) sayısı 6 bin 825 iken %62 artışla 11 bin 26'ya,
- Dolaylı çalışan personel sayısı bin 343 iken %429 artışla 7 bin 102'ye,
- Terminal kapasitesi 55,1 milyon yolcu/yıl seviyesinden %475 artışla 317 milyon yolcu/yıl seviyesine,
- Uçak park yeri sayısı 326 iken %357 artışla bin 491'e,
- Seyrüsefer yardımcı cihazları 215 iken %89 artışla 407'ye,
- Uçuş yolları 44 bin 569 km iken %67 artışla 74 bin 640 km'ye ulaşmıştır.

Ülkemiz 2009-2019 yılları arasındaki dönemde yeni açtığı hatlar ve uçuş ağına eklediği yeni noktalar ile havacılıkta doğrudan ve dolaylı bağlantılarını en fazla geliştiren ülke haline gelmiştir.



Ankara

56 Aktif Havalimanı

11 bin 51 DHMi Personeli

7.162 Dolaylı Çalışan

318 milyon Yıllık Terminal Kapasitesi

1.491 Uçak Park Yeri

74.828 Uçuş Yolları

126 Ülke, 328 Noktaya Uçabilen Tek Ülke

Ülkemiz, 2003 yılı ile birlikte hayata geçirilen serbestleşme adımları ve devamında başarıyla takip edilen politikalar neticesinde, kıtaları ve ülkeleri hava yoluyla birbirine bağlayan en önemli ülke konumuna yükselirken, bu süreçte Türk Hava Yolları 126 ülke ile dünyada en fazla ülkeye uçan hava yolu konumuna erişmiştir.

İç hatlarda 2003 yılında iki merkez havalimanından 26 noktaya uçuş gerçekleştirilirken, 2019 yılı sonu itibarıyla yedi merkez havalimanından 56 noktaya sefer yapılır hale gelinmiştir.

Dış hatlardaki büyüme daha da dikkat çekicidir. Dış hatlarda 2003 yılında, iki hava yolu işletmesi ile 50 ülkede 60 noktaya uçuş gerçekleştirilirken, 2019 yılı sonu itibarıyla beş hava yolu işletmesi ile 126 ülkede 328 noktaya ulaşılmıştır.

Ülkemiz, 2009-2019 yılları arasındaki dönemde yeni açtığı hatlar ve uçuş ağına eklediği yeni noktalar ile havacılıkta doğrudan ve dolaylı bağlantılarını en fazla geliştiren ülke haline gelmiştir. SHGM tarafından 17 yılda 500'ün üzerinde ikili havacılık müzakeresi gerçekleştirilmiş, ikili hava ulaştırma sayısı 173 olmuştur. Sağlanan sefer artışları ve yeni uçuş noktaları ile ülkemiz 2019 yılı sonu itibarıyla 126 ülkede 328 noktaya hava yolu bağlantısı bulunan bir ülke konumuna yükselmiştir. Ülkemiz, son on yılda ise doğrudan bağlantılarını yüzde 159,9, dolaylı bağlantılarını yüzde 144,5, havalimanı bağlantılarını yüzde 151,5 ve merkez bağlantılarını yüzde 386 geliştirmiştir.

Avrupa'da merkez (HUB) bağlantısına göre ilk 20 havalimanı arasında yer alan İstanbul Havalimanı, 2019 yılında önceki yıla göre yüzde 16,9 büyümüştür. Mega HUB bağlantısına göre, İstanbul Atatürk Havalimanı, 2009 yılında 21. sırada iken 2019'da İstanbul Havalimanı 6. sırada yer almaktadır. İstanbul Havalimanı, merkez (HUB) bağlantısını dünya genelinde en fazla geliştiren 20 havalimanı içerisinde yer almıştır.



Diyarbakır Havalimanı

Son 17 Yılda Türkiye Geneli:

(2003-2019 yılları)



- **Toplam yolcu sayısı yüzde 507 artarak 209 milyona**
- **Uçak trafiği yüzde 284 artarak 2 milyona**
- **Kargo kapasitesi yüzde 660 artış ile 2300 tona**
- **Toplam yük miktarı yüzde 324 artarak 4,1 milyon tona ulaşmıştır.**

Havacılıkta COVID-19 Etkileri En Az Hasarla Atlatıldı

IATA'nın son açıkladığı raporda, 2021 büyüme tahmini yüzde 13 oranına çekilmiştir. Kriz öncesindeki seviyelere ne kadarlık bir sürede yeniden ulaşılacağına dair sektör ileri gelenleriyle düzenli bir biçimde anketler yapılmaktadır. Söz konusu anketlerde, salgının seyri çerçevesinde sonuçların ciddi bir

biçimde değiştiği görülmektedir. Bununla birlikte, sivil havacılık sektörünün 2019 performansına ulaşmasının üç yıldan daha uzun bir zaman alacağı çok yaygın bir görüş olarak öne çıkmaktadır.

Türkiye hem ilgili devlet kurumları, hem hava yolları hem de havalimanı işletmeleri açısından, COVID-19 salgınının yol açtığı krize çok hızlı ve kapsamlı bir biçimde tepki vermiştir. Bu sayede krizin etkisi birçok ülkeye göre daha hafif atlatılmaktadır.

Havacılıkta En İleri Teknoloji

Uluslararası havacılık organizasyonlarınınca (ICAO, FAA, EUROCONTROL vb.) öngörülen standartlarda, yatırım programları çerçevesinde gerek mevcut sistemlerin yenilenmesi gerekse teknolojik gelişmelerin altyapıya aktarılması sağlanmaktadır.

Ülkemizin, komşu ülkelerle ve Avrupa ülkeleriyle kıyaslandığında seyrüsefer yardımcı cihazları bakımından iyi seviyelerde olduğu görülmektedir.

2021 yılı sonu itibarıyla ülkemizin hava sahasında uçuş emniyetini sağlamak amacıyla;

70 adet ILS,
74 adet VOR,
147 adet DME
68 adet NDB
olmak üzere toplam
359 adet hava seyrüsefer sistemi,

8 adet PSR
25 adet SSR
7 adet hava trafik kontrol merkezi
hizmet vermektedir.



Hatay Havalimanı

DHMİ ile TÜBİTAK arasında yürütülen AR-GE Projesi kapsamında yerli PSR sistemi (MGR) geliştirilmiş ve ilk saha olarak Gaziantep ilimize konuşlandırılmıştır. Projenin ilerleyen safhalarında SSR sistemi de geliştirilerek yine aynı istasyonda konuşlandırılacaktır.

Hava sahamız kapsama alanında hava-yer haberleşmesinde kullanılan cihaz/sistemler (VCS, VRS ve telsiz cihazları ve istasyonlar dâhil) ile

uydu ve karasal hatlarla birlikte ses ve veri haberleşme ağı modernize edilmeye başlanmış olup, 2021 yılı içerisinde tamamlanması planlanmaktadır. CPDLC fonksiyonu test çalışmalarına Antalya Havalimanı'nda başlanmıştır.

İstanbul Havalimanı, İstanbul'un, hızla büyüyen Asya pazarları, küresel ekonomiye henüz entegre olmaya başlayan genç ekonomisiyle Afrika ve Avrupa'daki mevcut ekonomi

merkezleri arasında küresel bir havacılık merkezi olması yolunda atılan büyük bir adımdır.

İstanbul Havalimanı'nın, özellikle yakın coğrafyada rekabet etmek durumunda olduğumuz körfez taşıyıcılarına karşılık Türk taşıyıcılar için son derece önemli bir merkez haline gelmiştir. Tüm ulaşım modları ile desteklenen havalimanı ile taşıyıcılar ciddi bir rekabet avantajı elde etmişlerdir.

Havacılık COVID-19'dan Etkilenen Sektörler Arasında İlk Sırada Yer Aldı

Türkiye açısından havalimanlarının genel yolcu verilerine bakıldığında, kuruluşumuz tarafından yayımlanan 2019 istatistiklerine göre; iç hat yolcu trafiğinde geçen yıla göre yüzde 11,5'lik bir azalış görülürken, dış hat yolcu trafiğinde yüzde 11,1'lik bir artış görülmektedir. Kargo trafiğinde geçen yıla göre yüzde 9,6'lık bir artış gerçekleşmiştir.

2010-2019 yılları arasında yıllık artış oranına bakıldığında yolcu trafiğinde yüzde 8,1'lik, kargo trafiğinde ise yüzde 12,2'lik bir artış gözlenmiştir.

Dünya ortalamalarının üzerinde büyüyen Türk hava taşımacılığı sektörü ve havaalanları trafiği COVID-19 salgını ile sekteye uğramıştır. ACI sektör raporuna göre Avrupa'da krizden AB üyesi ülkelerdeki havalimanları en ağır şekilde etkilenmişken, Türkiye ve Rusya gibi merkezi konumlu havalimanları Batı Avrupa'ya göre daha az etkilenmiştir.

2019 yılında çeşitli etkenlere bağlı olarak iç hatlarda yaşanan daralmanın 2020 yılında tedricen ortadan kalkarak 2020 yılının ülkemiz sivil havacılığı için ivmelenme yılı olacağı beklenmekteydi. Ancak hava ulaşımı sektörü Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi olarak ilan edilen COVID-19 salgının etkilerinin en çok hissedildiği sektörlerden birisi olmuştur.

COVID-19 salgını nedeniyle alınan tedbirler kapsamında hava ulaşımında mart ayından itibaren kısıtlamaya gidilmiştir. Alınan tedbirlerin doğal bir sonucu olarak dünya genelinde uçak ve yolcu trafiğinde yüksek oranda düşüşler yaşanmıştır.

2019 yılında 2 milyon 34 bin 430 olan uçak trafiği yüzde 48 azalışla 1 milyon 57 bin 247; 208 milyon 911 bin 338 olan yolcu trafiği yüzde 61 azalışla 81 milyon 657 bin 070 olarak gerçekleşmiştir.

ACI raporuna göre; pandemi sürecinde İstanbul Havalimanı, Sağlık Akreditasyon programı ile akredite edilen ilk havalimanlarından biridir.

Kuruluşumuzca işletilen havalimanlarının COVID-19 tedbirlerini uluslararası standartlar ve en iyi uygulamalar kapsamında aldığı/uyguladığının, dünya havacılık sektörüne duyurulması amacı ile 14.07.2020 tarihinde kuruluşumuz ile European Union Aviation Safety Agency - EASA arasında Sağlık Emniyet protokolü yapılmıştır. Bu protokol kapsamında EASA ile kuruluşumuz arasında veri paylaşımı yapılmıştır.

Ekim 2021 ayı itibarıyla EASA ile yapılan protokol çerçevesinde veri paylaşma süreci, aşılma oranının artması ve etkinliğinin görülmesi nedeni ile sonlandırılmış olup, EASA tarafından kuruluşumuza süreç içerisinde vermiş olduğu katkılardan dolayı teşekkür edilmiştir.

Tüm Havalimanlarımıza Pandemi Sertifikası

Türkiye'de tüm havalimanlarının, kuruluşumuzun büyük katkısı ile SHGM tarafından yayımlanan 'Havaalanı Pandemi Tedbirleri ve Sertifikasyonu Genelgesi' kapsamında Pandemi Sertifikası almaları sağlanmıştır.

COVID-19 salgını süreci boyunca belirtilen olumsuz koşullardan etkilenen havacılık işletmeleri "kısa çalışma" olarak adlandırılan sisteme geçmiştir. Devlet destekli fonlar ile yer hizmeti, terminal işletmeleri ve havaalanı işletmecilerine çeşitli destekler sağlanmıştır.

Havalimanlarımızda pandemi nedeniyle alınan tedbirler gerek sosyal medyada gerekse de yazılı ve görsel yayınlarla kamuoyu ile paylaşılarak havalimanlarımızı kullanacak yolculara yönelik kriz iletişimi süreci başarılı bir şekilde yürütülmüştür.



Pandemi nedeniyle sosyal ve çalışma hayatımıza giren yeni uygulamalar kuruluşumuz tarafından benimsenmiştir. Edinilen tecrübeler doğrultusunda havalimanlarımızda hizmetlerin en üst seviyelerde sunulmasına ilişkin çalışmalarımız kesintisiz şekilde devam etmektedir.

Çevrenin korunması en önemli sorumluluklarımızdandır

Çevre dostu ve sürdürülebilir havalimanı işletmeciliği prensibiyle Genel Müdürlüğümüzce başlatılan "Karbonsuz Havalimanı Projesi" çevrenin korunmasına yönelik çalışmalarımızın temelini oluşturmaktadır. Bu kapsamda bugüne kadar birçok çalışma hayata geçirilmiştir ve bu konudaki faaliyetlerimiz kararlılıkla devam etmektedir. Gerçekleştirilen çalışmalarımızdan birçoğuna değinecek olursak;

- İklim değişikliği faaliyetleri kapsamında havalimanlarımızın yıllık Karbon Envanter Raporları hazırlanmaktadır.
- Gerçekleştirdiğimiz yenilenebilir enerji ve daha az enerji tüketen sistemlerin hayata geçirilmesine yönelik çalışmalarımızla emisyon miktarı azaltılmaktadır.
- Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI) tarafından yürütülen Havalimanı Karbon Akreditasyon Programı (ACA) kapsamında havalimanlarımız sertifikalandırılmaktadır.
- Havalimanlarımızın tümüne ait Stratejik Gürültü Haritaları ile gerek duyulan havalimanlarına ait Gürültü Eylem Planları tamamlanarak ilgili otoritelerle paylaşılmıştır.
- Tüm havalimanlarımızda ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi uygulanmaktadır.
- İlgili Yönetmelik gereği tüm havalimanlarımız "Sıfır Atık Belgesi" almıştır.
- TÜBİTAK-MAM ile ortaklaşa birçok proje yürütülmektedir.

Pandemi döneminde Türkiye açısından havalimanlarının genel yolcu verilerine bakıldığında, kuruluşumuz tarafından yayımlanan 2019 istatistiklerine göre; iç hat yolcu trafiğinde geçen yıla göre yüzde 11,5'lik bir azalış görülürken, dış hat yolcu trafiğinde yüzde 11,1'lik bir artış oldu.



DHMi Bir Dünya Markasıdır

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMi), Sayın Cumhurbaşkanımızın eşsiz vizyonu ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın öngörülerini son yirmi yıldır Cumhuriyet tarihinin en büyük proje ve yatırımlarına imza atarak bir dünya markası haline gelmiştir.

Bir yandan tüm yurdu adeta bir ağ gibi kuşatan, tüm dünyanın gıpta ile baktığı havalimanlarını inşa ederken diğer yandan mevcut terminal binalarını yöresel mimari özellikleri

taşıyan bir anlayışla yeniden halkımızın hizmetine sunmaktadır.

Bunun yanı sıra hava seyrüsefer, elektronik ve işletme alanlarında da çağ atlayan kuruluşumuz, havalimanlarının mevcut elektronik altyapısını tamamen yenileyerek dijitalleşme yolunda tarihi adımlar atmaktadır.

Çevre ve yolcu dostu hizmet anlayışıyla işlettiğimiz havalimanları, dünya havacılık otoritelerince yapılan değerlendirmelerde ilk sıralarda yer aldı. Birçok havalimanımız ise bu konuda Avrupa birincisi oldu.

2023'e kadar Yozgat, Gümüşhane-Bayburt, Rize- Artvin Havalimanları Hizmete Girecek

Cumhuriyet tarihinin en büyük yatırımlarından biri olan İstanbul Havalimanı'mız, birçok dünya devini geride bırakarak yolcu, uçak ve yük trafiğinde Avrupa birincisi olmayı başardı. İstanbul Havalimanı'mız birçok ilke imza atmaya devam ediyor ve adeta kendi ile yarışıyor. Bunun yanı sıra ülkemiz, Avrupa'nın önde gelen hava trafik kontrol merkezlerini geride bırakarak hava trafiği yönetiminde ilk sıralarda yer almaktadır.

Konya Havalimanı



Gaziantep Havalimanı



Elazığ Havalimanı



2021 yılı sivil hava trafiğine açık havalimanı sayımız 56 olup bu havalimanlarının toplam yolcu kapasitesi 319 milyon 850 bin yolcu/yıldır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (AYGM) yatırım programı dikkate alınarak şu an yapımı devam eden; Yozgat, Gümüşhane-Bayburt, Rize-Artvin havalimanlarıyla birlikte 2023 yılında sivil hava trafiğine 59 havalimanı ile hizmet verilmesi ve toplam yolcu kapasitesinin yenilenen terminal binaları da dikkate alınarak

333 milyon 700 bin yolcu/yıl olması beklenmektedir.

Ayrıca; Tokat Havalimanı ile 1 milyon 850 bin, Adana (Çukurova) Havalimanı ile 5 milyon, Yozgat Havalimanı ile 2 milyon, Gümüşhane-Bayburt Havalimanı ile 2 milyon, Rize-Artvin Havalimanı ile 3 milyon olmak üzere toplam 13 milyon 850 bin yolcu artışı sağlanacaktır.

2025 yılında ise Kayseri ve Malatya Havalimanı yeni terminal binalarıyla toplam yolcu kapasitemizin 337 milyon 200 bin yolcu/yıl olması beklenmektedir.

Kuruluşumuzca 2021 yıl sonu itibarıyla; ülkemiz havacılık sektöründe gerçekleştirilen Kamu – Özel iş birliği proje sayısı 19 adettir. Bu projelerin 10'u 3996 sayılı Kanun kapsamındaki Yap – İşlet – Devret modelli projeler olup, 9'u ise mevcut tesislerin işletme haklarının devrine yönelik 5335 sayılı Kanun kapsamındaki projelerdir. Cumhurbaşkanımızın 2023 vizyonuna uygun atılım hizmet ve projelerimiz hız kesmeden devam etmektedir.

Kahramanmaraş Havalimanı



Havacılık Altyapısında Dev Yatırımlar

Altyapı Yatırımları Genel
Müdürlüğü



Rize-Artvin Havalimanı

Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü; hava meydanlarının inşaatlarına ilişkin, ihale işlemlerini yürütmek, sözleşmelerin imzalanmasını ve inşaatların sözleşme ve eklerine uygun olarak uygulanmasını sağlamak ile birlikte yapımı tamamlananların ilgili kuruluşlara devrini sağlamaktadır.

Bakanlığımızın 2002 yılından beri gerçekleştirdiği en büyük atılımlardan biri de hava yolu sektöründe olmuştur.

Havalimanlarını ülke çapında yaygınlaştırarak halkımızın yaşam konforunu iyileştirme hedefimiz doğrultusunda attığımız adımlarla hızla gelişen hava yolu sektöründe; 2002'de 26 olan havalimanı sayımız 56'ya çıkarılmıştır.

Yeni havalimanlarının yapımının yanı sıra atıl olan meydanlar, yapılan yatırımlarla geliştirilerek aktif hale getirilmiş ve askeri meydanlar sivil kullanıma açılmıştır.

Hakkari, Şırnak, Bingöl, Iğdır gibi daha önce havalimanı bulunmayan şehirlerde, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilen havalimanları ile hava yolu ile ulaşım sağlanmıştır.

Balıkesir Edremit'te yapılan yeni havalimanı ile bölgeye orta gövdeli uçaklarla ulaşım sağlanmıştır.

Yapımı devam eden Yozgat ve Bayburt- Gümüşhane havalimanlarının tamamlanması ile bu yörelerimiz hava yolu ile yurt içi ve yurt dışına ulaşım imkanı kazanacaktır.

Elazığ Havalimanı



Coğrafi yapısı nedeniyle havalimanı yapımına uygun alan bulunmayan Orta ve Doğu Karadeniz bölgelerimize hava yolu ile ulaşım sadece Samsun ve Trabzon illerinden sağlanabilmekte iken Avrupa'da deniz üzerine inşa edilen ilk havalimanı olan Ordu-Giresun havalimanı ve yapımı devam eden Rize-Artvin havalimanları ile bu bölgelerimize daha önce "imkansız" addedilen hava yolu ile ulaşım imkanı kazandırılmaktadır. Sadece sivil amaçlı değil, havalimanlarını kullanan güvenlik birimlerine de tesisler yapılarak

lojistik altyapısı geliştirilmiş, askeri personel ve araç, teçhizat taşınması daha hızlı ve güvenli hale getirilmiştir.

Şırnak ve Bingöl'de emniyet, güvenlik birimleri için apron, Elazığ Havalimanında İHA, SİHA ve İKU birliklerimiz için yeni pist ve apron yapımı tamamlanmıştır.

Rize-Artvin Havalimanında, ülkemizin Doğu Karadeniz hava sahasında hakimiyetinin artırmasına yönelik F16 uçakları için apron ve yine Sahil Güvenlik Komutanlığı ihtiyaçları için de apron yapımı tamamlanmıştır.

Ordu-Giresun Havalimanı



Kilometre Taşları

- ✈️ 1909 Türk havacılık kuruluşu çalışmaları başlıyor
- ✈️ 1911 Havacılık komisyonu kuruldu
- ✈️ 1912 Yeşilköy Askeri Havalimanı Hizmette
- ✈️ 1913 İlk Havacılık Haritası
- ✈️ 1920 Hava Kuvvetleri Şubesi kuruluyor
- ✈️ 1924 İlk Tayyare Postası İstanbul'dan Ankara'ya hareket etti...3 saat 5 dakika
- ✈️ 1925 Atatürk İstikbal Göklerdedir sözüyle gökleri işaret ediyor
- ✈️ 1926 Tayyare piyangosunun ilk çekilişi yapılıyor
- ✈️ 1929 FAI'ye tam üyelik gerçekleşiyor
- ✈️ 1932 İlk Türk sivil havacılık okulu kuruldu
- ✈️ 1933 İstanbul'dan Atina'ya ilk uçuş gerçekleşiyor...2 saat 40 dakika
- ✈️ 1935 Türkkuşu Kuruldu
- ✈️ 1937 Hava Harp Akademisi açılıyor
- ✈️ 1944 Sivil Havacılık Anlaşması imzalanıyor
- ✈️ 1947 İstanbul-Atina ilk tarifeli yurt dışı uçuş gerçekleşiyor
- ✈️ 1953 Yeşilköy Havalimanı uluslararası uçuşlara açılıyor
- ✈️ 1955 Esenboğa Havalimanı Hizmete giriyor
- ✈️ 1956 Türk Hava Yolları şirketi THY A.O ismi ile faaliyetlerine başlıyor
- ✈️ 1960 Antalya Havalimanı Hizmete giriyor
- ✈️ 1961 Türk Hava Yolları Pilotları Atlas Okyanusu'nu aştı
- ✈️ 1967 Jetleşme programı başlatıldı
- ✈️ 1983 Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü faaliyetlerine başlıyor
- ✈️ 1985 Yeşilköy İstanbul Atatürk Havalimanı ismini alıyor
- ✈️ 1987 Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü yeniden teşkilatlanıyor.
- ✈️ 1990 Özelleştirmede ilk adımlar atılıyor
- ✈️ 1995 Antalya Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binasının temeli atılıyor.
- ✈️ 1997 Birinci Dünya Hava oyunları Türkiye'de yapıldı
- ✈️ 2000 YİD Projesi ile İstanbul Atatürk Havalimanı yenilemesi tamamlanıyor
- ✈️ 2003 Bölgesel Hava Yolu Taşımacılık uygulamaları başlıyor
- ✈️ 2005 Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü "Hava Yolu Halkın Yolu" sloganı ile yeniden yapılanıyor
- ✈️ 2006 Esenboğa Havalimanı Yeni İç ve Dış Hatlar terminali hizmete açılıyor
- ✈️ 2013 Yap İşlet Devret projesi ile İstanbul'a yapılacak yeni havalimanının uygulama sözleşmesi imzalanıyor
- ✈️ 2016 Atatürk Havalimanı yılın havalimanı seçiliyor
- ✈️ 2018 İstanbul Havalimanı ilk faz olarak ikinci pisti hizmete açılıyor
- ✈️ 2020 Covid 19 nedeni ile DHMİ The European Union Aviation Safety Agency - EASA arasında Sağlık Emniyet protokolü yapılıyor
- ✈️ 2021 Sivil Hava Trafiğine açılan hava limanı 56, Kamu - Özel iş birliği proje sayısı 19 adet oluyor



KANATLARINDA RÜZGÂRI HİSSET!

Süzülme prensibi ile çalışan bir serbest uçuş hava taşıtı olan yetken kanat, dünya genelinde en fazla bilinen havacılık sporlarından biridir. Havalanan pilot ile kanadın aerodinamiği bir bütünlük oluşturur. Pilot kanadın hemen altında, kanadın denge merkezinde bir sarkaç gibi hareket edecek biçimde durur.

Havacılık Terimleri

Apron/ Apron

Bir kara havaalanında hava araçlarının yolcu, posta ve kargo indirme-bindirme, yakıt ikmali, bakım ve park etme amaçlarına yönelik tanımlanmış alan.

Apron Taksi Yolu/ Apron Taxiway

Apron üzerinde, aprona geçiş için kullanılan taksi yolu sisteminin bir kısmı.

Asgari Yakıt / Minimum Fuel

Bir uçağın kabul edilebilir bir miktarda gecikmeli veya gecikmesiz olarak varış yerine ulaşması için gerekli olan yakıt miktarıdır. Bu bir acil durum değildir, fakat usule aykırı aşırı bir gecikme durumunda bir acil durumun olabileceğini gösterir.

Kabin Ekibi / Cabin Crew

Bir uçuş görevinin yapılmasında kokpit ekibinin dışında, esas görev yeri hava aracının kabini olan ve işletmeci tarafından yolcu emniyetini ve gereksinimlerini karşılamak üzere gerekli temel ve tazeleme eğitimlerini alarak sertifikalandırılmış personeldir.

Kargo Alanı / Cargo Area

Kargo işlemleri için tahsis olunan tüm yer, alan ve tesisler. Buna apron sahaları, kargo binaları ve depoları, araç park yerleri ve bunlarla bağlantıyı sağlayan yollar dahildir.

Kabul Edilmeyen Kişiler/ Deportee

Bir ülkeye girişi yetkili merciler tarafından reddedilen kişiler. Söz konusu kişiler, geldikleri ülkeye ya da kabul edilecekleri başka bir ülkeye geldikleri hava taşıyıcısı ile geri gönderilmek zorundadır.

Devamlı Kırmızı Işık

Uçuştaki hava aracı için diğer hava aracına yol ver ve tur atmaya devam et, yerdeki hava aracı için ise dur anlamına gelir.

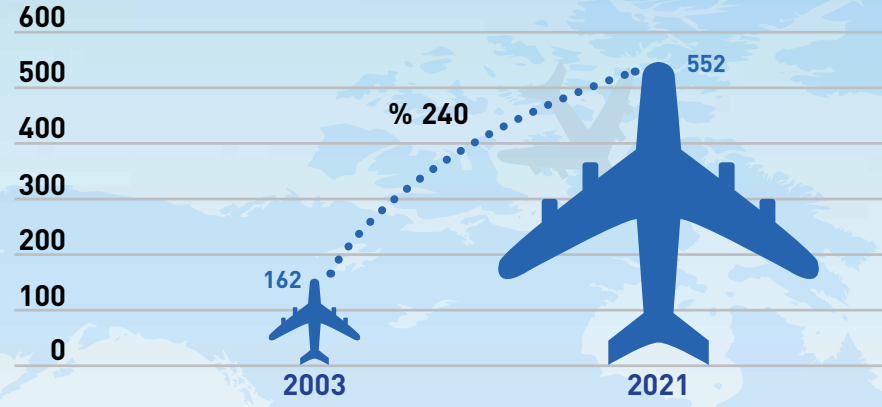
Devamlı Yeşil Işık

Uçuştaki hava aracı için iniş serbest, yerdeki hava aracı için kalkış serbest anlamına gelir.

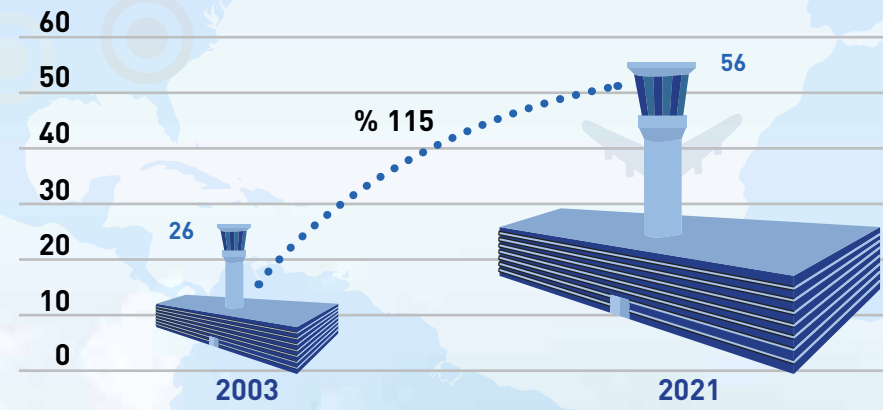
Apron ◀

Sektörel Veriler

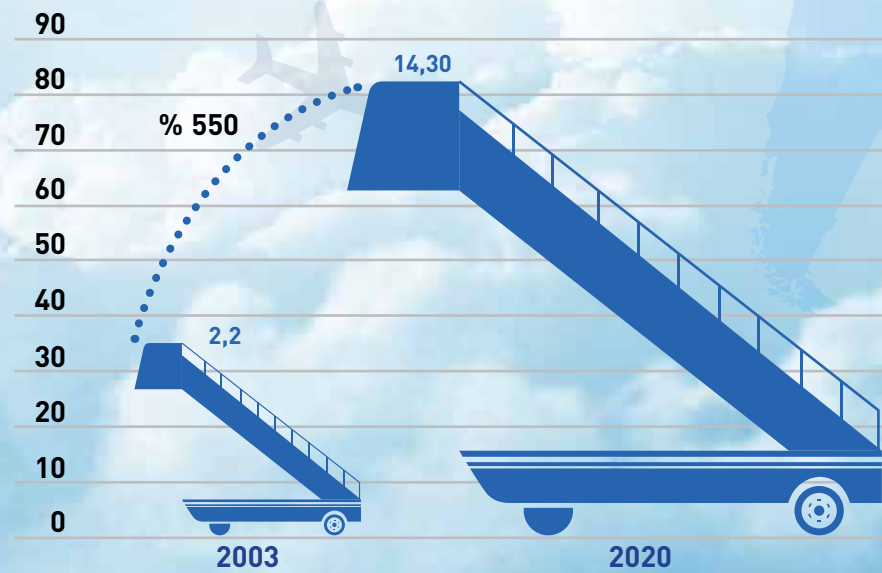
Büyük Gövdeli Uçak



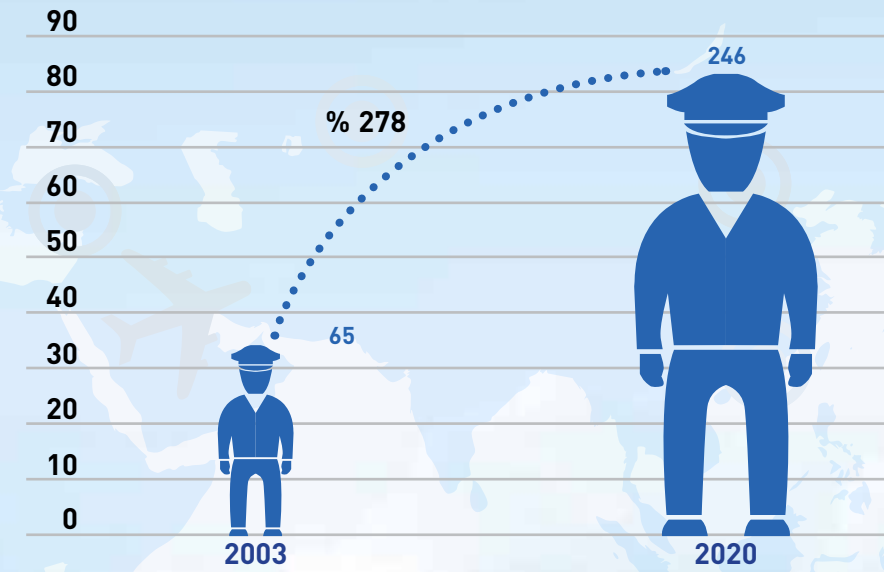
Aktif Havalimanı Sayısı



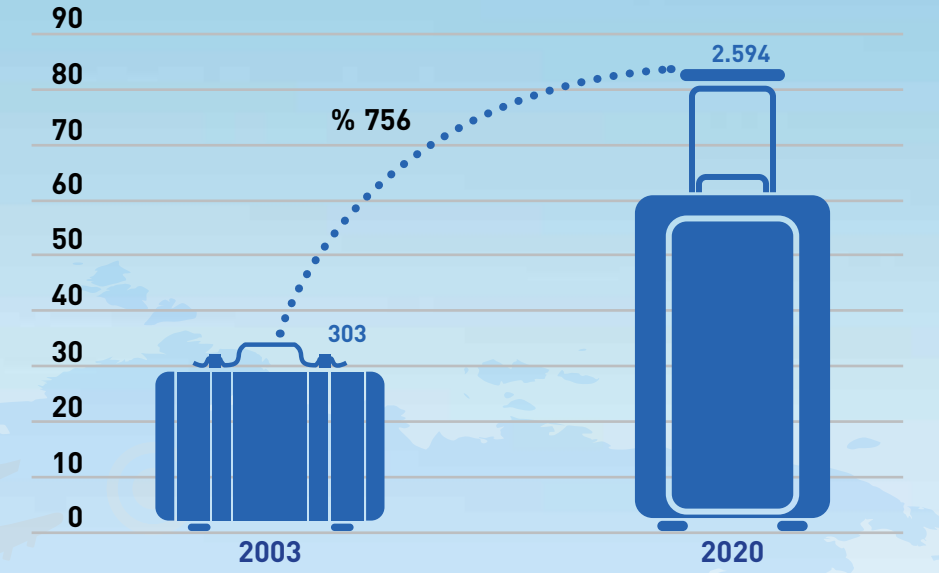
Sektör Ciroosu (Milyar Dolar)



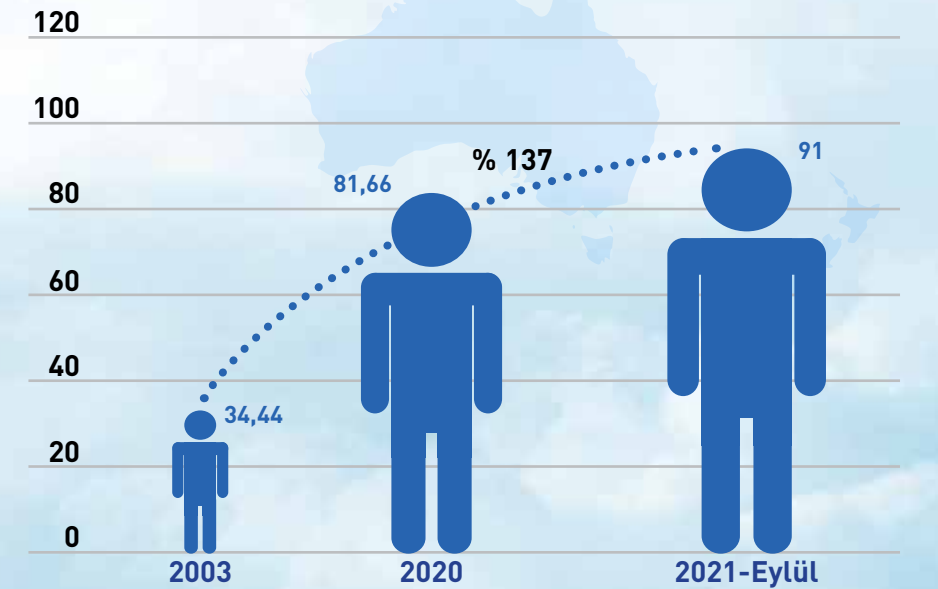
İstihdam (Bin Kişi)




Hava Kargo Kapasitesi (Ton)



Toplam Yolcu Sayısı (Milyon)




Hava yolu yolcu trafiğinin yaklaşık yüzde 84'ü İstanbul, Antalya, Ankara Esenboğa, İzmir Adnan Menderes, Muğla Dalaman, Muğla Bodrum-Milas, Adana, Trabzon ve İstanbul Sabiha Gökçen havalimanlarında gerçekleşmektedir.

 **245.876**
İstihdam Edilen
Personel Sayısı

 **56**
Havalimanı Sayısı

 **6**
Yapımı Devam Eden
Havalimanı Sayısı

 **128**
Uçulan Ülke Sayısı

2019 yılı

(Pandemi nedeniyle 2019 yılı baz alınmıştır)

 **208.911.338**
Yolcu Trafiği

Avrupa'da
4. sıra

Dünyada
10. sıra

2.034.430
Uçak Trafiği

 **4.090.168**
Yük Trafiği

Hava Taşıma İşletmeleri

Hava Taşıma İşletmeleri	2019	2020	Değişim (%)
Hava Yolu İşletmesi	11	10	-9,10
Hava Taksi İşletmesi	42	40	-4,80
Genel Havacılık İşletmesi	83	85	2,40
Balon İşletmeleri	34	47	38,20
Toplam	170	182	7,10

2020 yıl sonu itibarıyla, 554 uçak, 176 hava taksi, 421 genel havacılık, 345 balon ve 62 zirai mücadele hava aracı olmak üzere toplam 1.558 hava aracı bulunmaktadır.

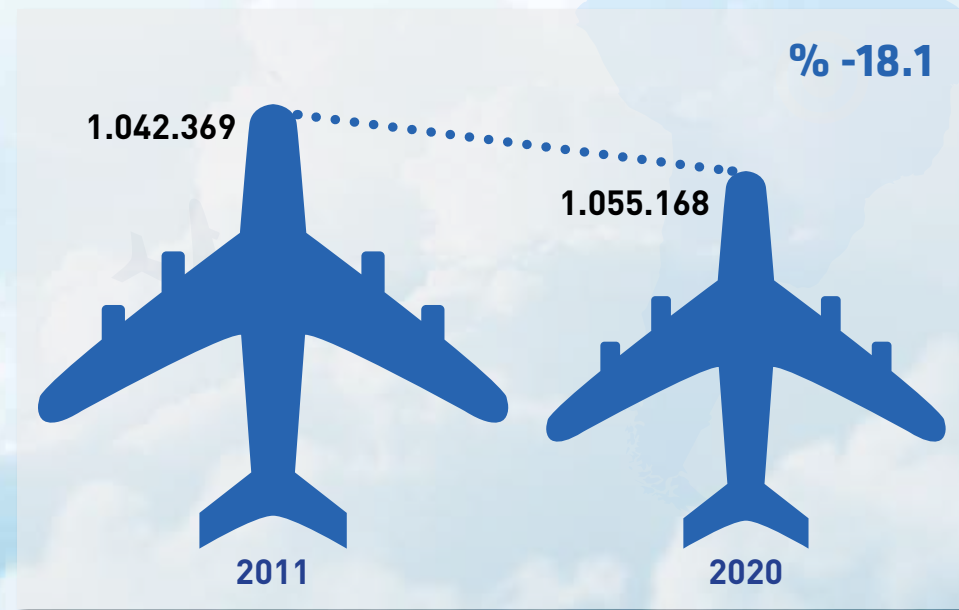
Hava Araçları

Hava Araçları	2019	2020	Değişim (%)
Uçak	546	554	1,50
Hava Taksi	194	176	-9,30
Genel Havacılık	376	421	12,00
Balon	309	345	11,70
Zirai Mücadele	62	62	0,00
Toplam	1.487	1.558	4,80

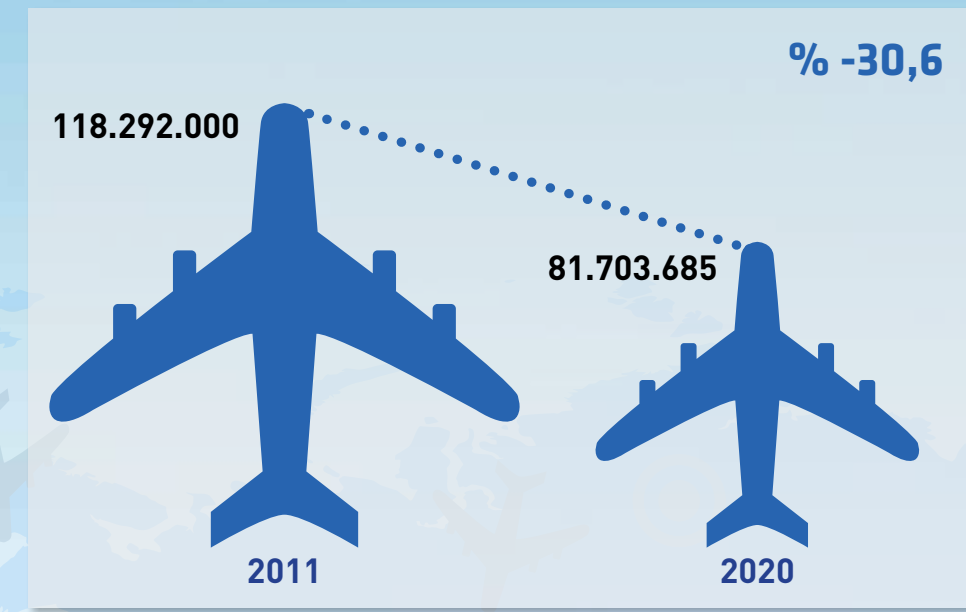
Covid-19'un Sektöre Etkisi

Küresel ekonomilerde yaşanan krizlerin havacılık sektörüne çarpan etkisi çok büyüktür. Havacılık Covid-19 salgınından öncelikli etkilenen sektörler arasında yer almıştır. Öyle ki sektörün 2022 yılında 2019 rakamlarının ancak %80 dolaylarına ulaşabilmesi beklenmektedir. Türkiye Geneli Havalimanları Uçak, Yolcu Ve Yük Trafiği İstatistiklerinde her yıl yeni rekorlar kırılırken 2020'de çok keskin düşüşler yaşandı.

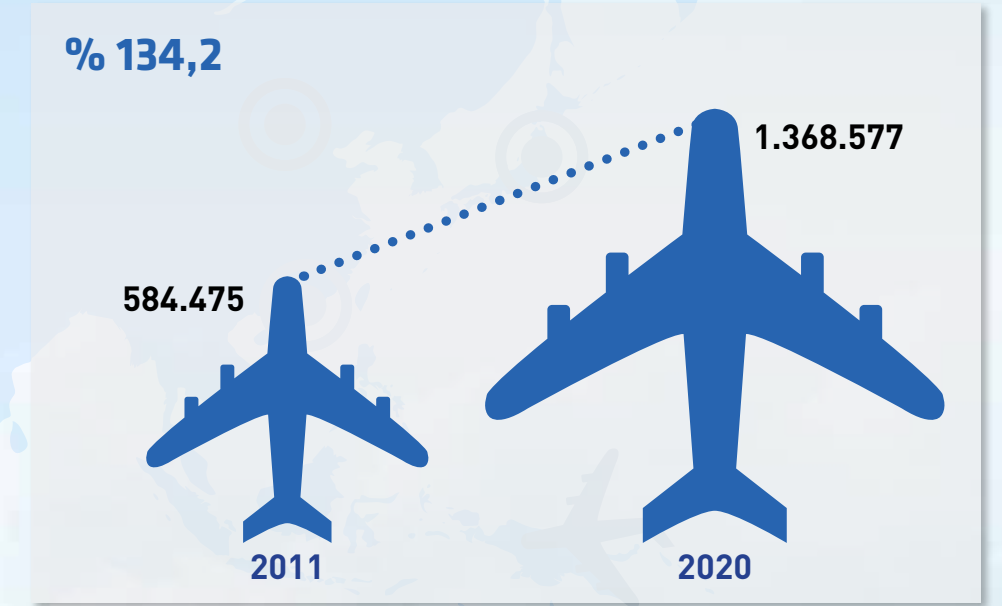
Uçak Trafiği (İç Hat - Dış Hat)



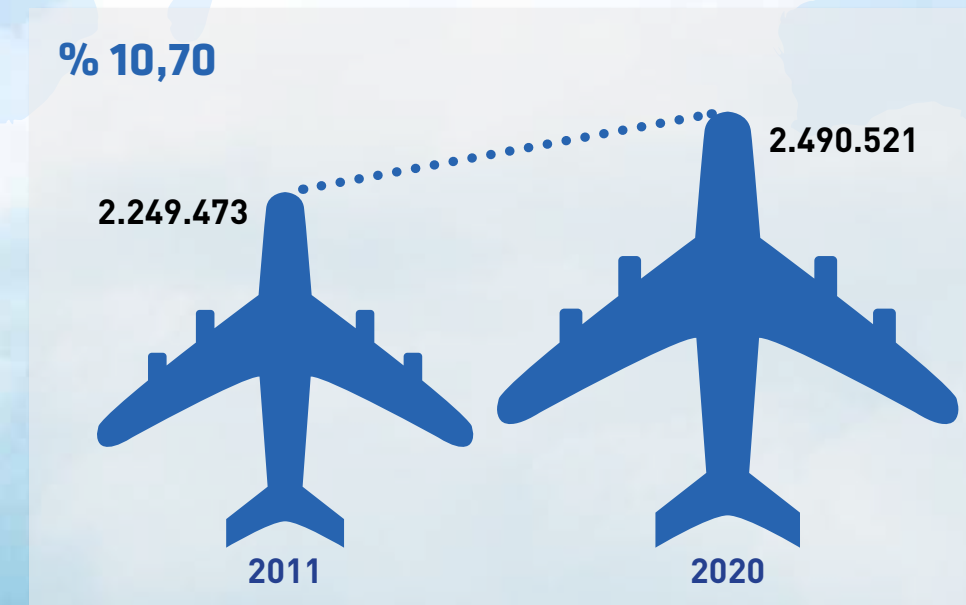
Yolcu Trafiği (Transit Yolcu Dahil)



Kargo Trafiği (İç Hat - Dış Hat)



Yük Trafiği / Kargo-Posta-Bagaj (İç Hat-Dış Hat / Ton)



Türkkuşu

Türk Hava Kurumu faaliyetleri ile kendisine çok önemli misyonlar yükleyen, odağına sürekli gelişimi ve sürdürülebilirliği hedef alan nadide kuruluşlarımızdandır. Türk Hava Kurumu'nun kuruluşu havacılık tarihimizin önemli kilometre taşlarındandır...



Türk Hava Kurumu (THK) Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin havacılık sanayisini kurmak; askeri, sivil, sportif ve turistik havacılığın gelişmesini sağlama misyonu ile 1925 yılından beri faaliyetlerini sürdürmektedir.

Türk Hava Kurumunun amacı; vatanını seven, milletine bağlı havacılar yetiştirmektir. Türk Hava

Kurumu Büyük Önder Gazi Mustafa Kemal tarafından kurulduğu 1925 yılından bu güne kadar ülkemizin her bölgesinde açmış olduğu kurslarda ve eğitim merkezlerinde yüzbinlerce gence havacılık eğitimleri vermiştir. Ülkemiz genelindeki 400'e yakın şubesi ve eğitim merkezleri ile eğitimlere pandemi dönemine kadar aralıksız devam edilmiştir.

Türk Hava Kurumu, Bakanlar Kurulu tarafından onaylanmış Tüzüğü gereği kamu yararına faaliyetlerini yürütmektedir. THK Tüzüğüne göre Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Kurumun onursal Genel Başkanıdır. TBMM Başkanı, Genelkurmay Başkanı, Kuvvet Komutanları ve Bakanlıkların üst düzey yetkilileri ise Kurumun delegeleridir. Mülki amirler ise şubelerin Onursal Başkanlarıdır.

Yüz Yıla Dayanan Bir Geçmiş

Türk Hava Kurumu Cumhuriyet'in ilanından 16 ay sonra, 16 Şubat 1925'te Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün emriyle "Türk Tayyare Cemiyeti" adıyla kuruldu.



23 Nisan 1926'da Türk havacılığının ihtiyacı olan teknik personelinin temini amacıyla "Tayyare Makinist Mektebi"ni kurdu. Aynı yıl "Kayseri Uçak Fabrikası'nı" kurdu. Böylece THK 1926'da tayyare imal eden, teknik bakımını yapan ve onları uçuran pilotları yetiştiren bir organizasyon yapısına sahip oldu.

THK kurulduğu yıllardan itibaren sanayi ve teknik faaliyetlerin yanında sportif alanda da çok ciddi bir vizyon ortaya koymuştur. Kurulduktan sadece 4 yıl sonra 1929'da havacılık faaliyetlerinin dünya çapında gelişmesini sağlayan

ve sportif havacılık sahasında uluslararası tek ve en üst organ olan Uluslararası Havacılık Federasyonu (FAI)'na üye oldu. Takip eden 10 yıl içinde Türk Hava Kurumu ürettiği veya satın aldığı 351 uçağı Türk Silahlı Kuvvetleri'ne bağışladı.

1931 yılında, Pilot Vecihi Hürkuş kendi atölyesinde ürettiği uçakla Ankara'dan havalanarak küçük bir Türkiye turu yapmayı başardı. 1932 yılında Cemiyet'in yurt dışında eğittiği mühendislerden Selahattin Reşit Bey ve ekibi motor ve pervanesi dışında tüm parçaları Türk malı olan ilk ulusal tipteki

uçacağımızın (MMV-1) prototipini üretti. Bu üretim bütün yurttaki büyük heyecan yarattı.

"İstikbal Göklerdedir!"

Bu, o yılların coşkusu içinde söylenen sadece bir çift güzel söz değil, aynı zamanda Türkiye Cumhuriyeti'nin önüne konulan bir hedef oldu. Bu amaçla 3 Mayıs 1935'te Türkkuşu kuruldu. Atatürk'ün yıllar boyu her gittiği yerde konuşmalar yaparak gençliğe vermek istediği havacılık aşkı, havacılık coşkusu, kısa sürede sonuca ulaştı ve gençler akın akın



Türkkuşu'na koşmaya başladı. Kurum, Vatan göklerine aralarında Atatürk'ün manevi kızı ve dünyanın ilk kadın savaş pilotu Sabiha Gökçen'in de bulunduğu, birçok değerli havacı yetiştirdi.

Ardından peş peşe açılan paraşüt, planör, motorlu uçuş ve model uçak okulları geldi.

10 Temmuz 1936'da hizmete giren İnönü Planör Kampı, 1937'de açılan Etimesgut Motorlu Uçuş Kampı ve aynı yıl yapılan Ankara ve İzmir Paraşüt kuleleri Mustafa Kemal'in önderliğinde uçuşa gönül vermiş binlerce genci bir araya getirdi.

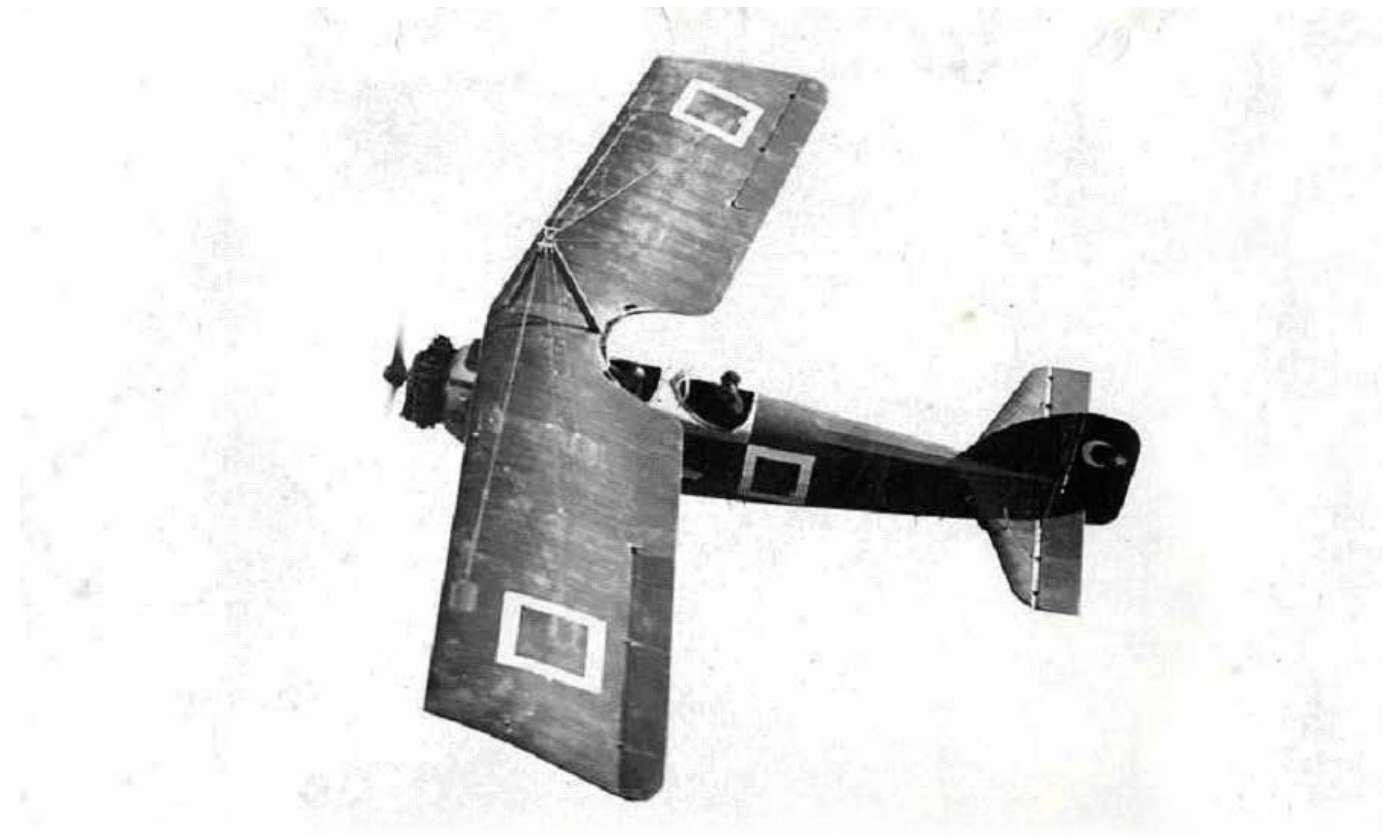
Göklere Kanat Açan Türkkuşundan Gelen Rekor

Bu dönemde Türkkuşu Öğretmenlerinden pilot E. Âli Yıldız, 12 Haziran 1938 günü 14 saat 20 dakika süren bir planör uçuşuyla dünya rekoru kırdı. Öğrencisi Ziya Aydoğan isimli pilotumuz THK'nın İnönü Eğitim Merkezi'nden Kayseri'ye kadar, 466 km'lik bir mesafeyi planörle uçtu.

Bu yıllarda THK'nun planör eğitimleri için gerekli olan planörler, Kurum'un Akköprü Atölyesi'nden sağlanıyordu.

Bu atölyede 1940 yılına kadar yüzlerce planör üretimi, motor ve planör onarımları yapıldı. 1940 yılı sonlarında ise Akköprü'de sınırlı bir kadroyla çalışan atölye fabrika haline getirildi ve burada İngiliz Miles Magister eğitim uçaklarının seri montajına başlandı. 1939-1941 yılları arasında 2. Dünya Savaşı öncesinde Genelkurmay Başkanlığı'nın da isteğiyle Etimesgut Uçak Fabrikası kurulmuştur. 1944 yılında üretime başlayan ve çok geniş kapsamlı bir girişim olan Etimesgut Uçak Fabrikası'nda, Magister uçaklarının yanı sıra, THK-1, 3, 4, 7, 9, 13 planörleri ile THK-2, 5 ve 10 tiplerinde eğitim, sağlık ve nakliye uçakları üretildi.

THK'nın 1925'ten bu yana havacılığın çeşitli dallarında yetiştirdiği Türk gençleri sadece sportif faaliyetlere katılmakla kalmayarak, yurt savunmasında da etkin rol aldı. Bunun en iyi örneği 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı'nda görüldü.



Hava İndirme Harekâtına, o dönemde askerlik görevini paraşütçü olarak yapan ve Kurumun yetiştirdiği gençler katıldı. Harekât esnasında kurumun uçak ve pilotlarına da önemli görevler verildi.

Bugün THK kamu yararına faaliyet gösteren güçlü, güvenilir ve köklü bir dernek olmanın bilinci ile ülkesi ve tüm paydaşlarının menfaatini birlikte gözeterek modern ve şeffaf yönetim ilkelerini benimsemiş yönetim anlayışı ile hedef ve stratejilerini şekillendirmektedir. Bu amaçla havacı bir gençlik eğitimi yanında, hava ambulansları, yangın söndürme helikopterleri, İHA eğitimleri ile hizmetlerini sürdürmekte ve uluslararası fuarlarla Türk havacılığının tanıtımına katkı sağlamaktadır.

Kuşlarla Dans Eden Gençlik

Türk Hava Kurumu'nun havacılık sektörünün merkezi kabul edilen sportif ve amatör havacılığın geliştirilmesini sağlamak üstlendiği temel misyonlardandır. Söz konusu havacılık faaliyetleri ile gençlerin; milletini ve ülkesini seven, çevre bilinci yüksek, sosyal sorumluluk anlayışı gelişmiş, iyi vatandaşlar olarak yetişmesine katkıda bulunmaktadır.

THK çatısı altında Türkiye'de sportif havacılığın istisnasız tüm branşları ve disiplinleri icra edilmektedir. Uçuş alanında her branşın bir okulu bulunmaktadır. Her yıl THK Havacılık Eğitim Merkezleri başta olmak üzere Milli Eğitim Bakanlığına bağlı okullardaki havacılık kol ve kulüplerinde, Halk Eğitim Merkezleri'nde ve THK tarafından yurdumuzun çeşitli bölgelerinde açılan bölgesel kurslarda binlerce sporcu yetiştirilmektedir.

1950'li yıllarda kurulan Uluslararası Havacılık Öğrencileri Değişim Ajansı'na (IACEA-International Air Cadet Exchange Agency) THK 1953 yılından itibaren aktif üyesi olmuştur.

IACE programı ülkelerin havacılıkla ilgilenen gençlerini bir araya getirmek, havacılık deneyimlerini ve tutkularını birbirlerine aktarmak, değişik ülkelerin sosyal ve kültürel yönleri ile havacı gençlerin tanınmasını sağlamak amacıyla yönelik olarak yılda on beş gün süre ile havacılıkla uğraşan gençlerin karşılıklı olarak ülkeleri ziyaretlerini kapsamaktadır.

THK; 1997'de FAI tarihinde bir ilk olarak tüm hava sporlarının yarıştığı 1. Dünya Hava Oyunlarını gerçekleştirdi. Olimpiyatlardan

sonra katılımcı açısından dünyanın en büyük yarışması olan bu oyunlar sayesinde amatör havacılığa çok önemli bir gelenek kazandırıldı.

Bugün dünyanın en büyüğü coğrafyalarından olan Kapadokya ve Fethiye Babadağ bölgesini kuşlar gibi izleyebilmek için yılda ortalama %80'i yabancı turist olmak üzere 750 bin ziyaretçi, balon turu yapıyor veya yamaç paraşütüyle uçuyor. Bu faaliyetler, ülke turizmine bir yılda konaklama, yeme-içme hariç 100 milyon dolar civarında gelir getiriyor.

O günden bugüne gelişmiş altyapısı ve yetişmiş kadrolarıyla Türkiye'nin Milli Hava Sporları Kontrol Otoritesi (NAC) unvanını taşıyor. Bu nedenle THK, Türkiye'nin resmi ulusal ve uluslararası şampiyona düzenleme yetkisine sahip, Dünya ve Avrupa Şampiyonaları gibi Birinci Kategori yarışmalara gönderilecek Milli Takım Sporcularını belirlemeye yetkili, uluslararası diğer resmi yarışmalara katılmak isteyen sporculardan hak edenlere FAI lisansı verebilen, Türkiye'de düzenlenen resmi organizasyonlarda elde edilen dereceleri ve rekorları tescil etmeye yetkili tek resmi kurumdur.

Bu durum gereği her yıl, FAI takvimine uygun olarak sportif havacılığın bütün branşlarında ulusal ve uluslararası şampiyonalar ve yarışmalar düzenlenmektedir. Türk Hava Kurumu aynı zamanda EAS'ın (European Airports) 1989 yılından beri üyesi. EAS; FAI ile birlikte sivil havacılık ve elemanlarının çıkarları için çalışmaktadır.

THK amatör ve sportif havacılık eğitimleri İnönü, Selçuk, Erzincan ve Karain'de bulunan, ulusal ve uluslararası kalite standartlarında hizmet veren eğitim merkezlerinde düzenlenmektedir.

Dünyaya Kazandırılan Havacılar

THK; Ankara ve İzmir'de bulunan, ulusal ve uluslararası kalite standartlarında hizmet veren eğitim merkezleri ile profesyonel pilot eğitimleri, hostes eğitimi, amatör ve sportif aktiviteler ve eğitimler gerçekleştirmektedir. Kurulduğu günden bu yana havacılık sektörüne 7 bine yakın pilot yetiştirmiştir. Aynı zamanda Türk Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) regülasyonları ile JAR-FCL gereklerine uygun olarak; PPL(A), CPL(A), IR(A), ATP(A), ATP(A-H) Teorik Bilgi Kursu, FI(A), CRI(A), IRI(A) Öğretmen

Eğitimi, CR Sınıf Yetkisi(A-SE-ME), TR Tip Yetkisi(A-PA-42 ve CL-215), MCC, ATP(A) Distance Learning, Lisans Çevirimi yetkilerini kullanarak; bünyesindeki 2 Uçuş Okulunda (FTO), yılda 160 hava yolu pilotu yetiştirmektedir. Uçuş eğitimlerinde 20 adet C-172S, 2 adet PA-44, 2 adet TECNAM P2006T, 2 adet TECNAM P2002JF uçağı olmak üzere toplam 26 uçak ve 2 adet ALSIM AL-200 simülatörü ile yıllık 25 bin saat uçak uçuşu 9 bin saat simülatör uçuşu gerçekleştirmektedir.

Türk Hava Kurumu gelecekte parlak olan çeşitli branşlardaki havacılık eğitimlerine gençlerimizi davet etmektedir.



Ali Yıldız yaptığı planörle birlikte



Tomtaş şirketi malzemelerinin kağıdı ile taşınması

Ulu Önder Mustafa Kemal ATATÜRK'ün direktifi ile görevlendirilen Vecihi Hürkuş, Türkiye genelinde planör uçuşları için uygun bir lokasyon aramaya gönderilmiş, yapılan incelemeler sonucunda Eskişehir'e bağlı İnönü ilçesi coğrafi özellikleri bakımından en uygun yer olarak seçilmiştir.

Bu kapsamda eğitim merkezinin güney istikametinde bulunan alçak tepeler, yaz boyunca hakim kuzey rüzgarının bulunması ve bu rüzgarın alçak tepelere çarparak tepe zirvesini aşmak istemesinden kaynaklanan kaldırıcı bandını oluşturması sonucunda uygun yelken tipi uçuş koşullarını sağlamaktadır. Planörler de bu kaldırıcı bandı kullanarak

Türk Hava Kurumu bünyesindeki uçuş okullarından Planör Uçuş Eğitim Okulu Türkiye'nin ve Türkkuşu'nun uçuş eğitimine başlayan "İlk Okulu"dur.

yeterli irtifa almakta ve daha uzun süreli uçuşlar için termal aktivite uçuşuna başlamaktadır. Bunların yanı sıra eğitim merkezinin oldukça geniş ve farklı ısınma süreçlerine sahip arazi yapısına sahip olması, termal aktivite zenginliğini oluşturduğundan başka bir açıdan uçuş imkanı sağlamaktadır.



Paraşüt Okulu



Ulu Önder Atatürk'ün direktifiyle 3 Mayıs 1935 yılında kurulan Türkkuşu Genel Müdürlüğü bünyesinde Paraşüt Okulu faaliyete geçmiştir.

Türkiye'de paraşütçülük alanındaki çalışmalar, bu tarihte Paraşüt Okulu bünyesinde başlar. SSCB' den davet edilen iki paraşüt öğretmeni, Türk

paraşütçü adaylarını yetiştirir. İlk Türk paraşütçü, Abdurrahman Türkkuşu 10 Eylül 1935 yılında ilk atlayışını yapmıştır ve ardından Türkkuşu ilk Paraşüt Okulu Müdürü olarak atanmıştır. İlk paraşüt kursu 1955 yılında yapılmış ve aynı yıl 220 sertifika verilerek 1816 atlayış yaptırılmıştır.

Birinci Türkiye Paraşüt Şampiyonası 1969 yılında organize edilmiştir. Her yıl düzenli olarak yapılmaya devam edilmektedir. Türk Hava Kurumu da ülkemizde birçok paraşüt yarışması organize etmiş ve ev sahipliği yapmıştır.

Çok Hafif Hava Araçları Okul Müdürlüğü

80'li yıllardan beri faaliyet gösteren balon, yelkenkanat ve microlight branşlarının ardından 1995 yılında yamaçparaşütü branşının da Türk Hava Kurumu'na entegre edilmesi ile birlikte Çok Hafif Hava Araçları Okul Müdürlüğü'nün kurulma gereksinimi doğmuştur.

2000'li yıllarda balon ticari faaliyetlerinin artması ile balon birimi okuldan çıkarılarak Kapadokya bölgesinde ayrı bir okul olarak faaliyetlerine devam etmiştir. Yamaçparaşüt branşının da hızla artan popülaritesinden dolayı, Yamaçparaşüt

birimi de 2018 yılında ayrı bir okul haline getirilmiştir. Şu anda Çok Hafif Hava Araçları Okul Müdürlüğünde yelkenkanat, Microlight ve gyrocopter branşları faaliyet göstermektedir.



Model Uçak Okulu

3 Mayıs 1935 yılında kurulan Model Uçak Okulu ulusal veya uluslararası yarışmalar organize etmiş olup, bu yarışmalarda hem organizasyonda hem de yarışmacı olarak birçok Türk gencinin havacılık sporuna olan ilgisini arttırmayı hedeflemiştir.

Model Uçak Okulu geçmiş yıllarda ve günümüzde sivil vatandaşlara verdiği eğitimlerin yanında TSK ve Emniyet Güçleri başta olmak üzere çeşitli

kurum ve kuruluşlara Radyo Kontrollü Model Uçak ve İHA sistemleri ile alakalı eğitimler vermektedir. Temel havacılık, Yer dersleri, Aerodinamik, R/C model uçak, İHA uçuşu, Pilotaj kısmının alt zemininin oluşturulması, hedef takip eğitimleri ve insansız hava aracı kullanacak personele verdiği eğitimler ile ülkemizdeki havacılık ve insansız hava aracı sistemlerine katkı sağlamaktadır.

Model Uçak Okulu faaliyetlerini İnönü Havacılık ve Eğitim Merkezi'nde sürdürmeye devam etmektedir. Türk Hava Kurumu Model Uçak Okulu olarak yıl içerisinde çeşitli branşlarda yarışmalar düzenlenmekte ve yarışmaların sonunda branşlara ait Milli Takım belirlenerek ülkemizin uluslararası şampiyonalarda temsil edilmesi sağlanmaktadır.



Kurumun Genç Kanatları

THK Şubelerine kayıtlı 13-25 yaş aralığında 10 binin üzerinde genç kanatları vardır. Genç kanatlar ile hem faaliyetlerini daha enerjik bir şekilde yapmakta hem de gençlerin sosyal çalışmalarına katılımını sağlarken aynı zamanda da gökyüzüne yeni kanatlar kazandırmaktadır.

Çağın Araçları İHA'lar

İnsansız Hava Araçlarının (İHA); askeri, sivil (hobi ve ticari) ve bilimsel amaçlı profesyonel kullanımlarının ülkemizde ve tüm dünyada hızla arttığı ve önümüzdeki yıllarda bu konunun daha fazla gündem oluşturacağı değerlendirilerek 2017 yılından beri İHA kursları düzenlenmektedir.

THK bu konuda yine Türkiye'deki öncü kurumlardadır. İHA'ya sahip

olabilmek ve uçurabilmek amacıyla ihtiyaç duyulan sertifikalar Türk Hava Kurumundan alınabilmektedir.

Kurum 1930'lu yıllardan beri edindiği model uçak, radyo kontrollü model uçak ve roket tecrübesi ile İHA kurslarını uygulamalı olarak vererek bu konuda da önemini ve 100 yıllık tecrübelerini ortaya koyuyor.

Türk Hava Kurumu; Türkiye Teknoloji Takımı Vakfı (T3 Vakfı) ve T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın yürütücülüğünde, Türkiye'de milli teknolojinin geliştirilmesi konusunda kritik rol oynayan birçok kuruluşun paydaşlığıyla düzenlenen dünyanın en büyük festivali TEKNOFEST Havacılık, Uzay ve Teknoloji Festivali'ne 2018 yılından beri katılmakta, imkan ve kabiliyetlerini gözler önüne sermektedir. Kurum ayrıca Avrasya'nın her yıl gerçekleştirilen lider uluslararası sektör etkinliği olan WIN EURASIA Fuarı'na da katılmaktadır.

Ülkemizin havacılık alanındaki kalifiye eleman ihtiyacını karşılamak amacıyla 2011 yılında THK Havacılık Vakfı tarafından "Türk Hava Kurumu Üniversitesi" kurulmuştur. Üniversite bünyesindeki fakülteler ve yüksekokullar, havacılık sektöründe istihdam imkanı sağlamaktadır.

Her yıl binlerce gence verdiği havacılık kurslarıyla gökyüzüne yeni kanatlar kazandıran Türk Hava Kurumu, Türk halkının destek ve yardımlarıyla havacılık ve eğitim faaliyetlerini gerçekleştirmektedir.

Kurum'un bütün faaliyetleriyle, kadirşinas milletimizin cömert desteği sayesinde yıllar içinde kazandığı deneyimlerle gerçekleşiyor.



Havacılığın Önemli Günleri



Türk havacılığında kuşkusuz en önemli gün Türk Tayyare Cemiyeti'nin kuruluşu olan 16 Şubat tarihidir.

Dünyada havacılığa atfedilen önem nedeniyle havacılığa adanmış günler de vardır. Orville Wright'ın doğum günü, ICAO'un kuruluşu, Fazıl Bey'in şehit olması ..

Peki bugün dünyada 26 Nisan'da kutlanan "Pilotlar Günü"nün bizim için ilgi çekici hikayesini biliyor muydunuz?

Öncelikle 2014 yılına kadar gökyüzünden yol alan pilotların özel bir günü olmadığını belirtmek isteriz. Ta ki Türkiye Hava Yolları Pilotları Derneği (TALPA)'nın Türkiye'nin ilk pilotu olma unvanına sahip Fesa Evrensev'in Türkiye semalarındaki ilk uçuşu olan 26 Nisan gününü işaret edene kadar... TALPA'nın teklifi ve Uluslararası Hava Yolu Pilotları Dernekleri Federasyonu'nun (IFALPA) kararı ile 2014 yılından itibaren tüm dünyada "Dünya Pilotlar Günü" olarak kutlanılmaya başlanmıştır.

Havacılıkta Ulusal ve Uluslararası Önemli Günler;

- 16 Şubat Türk Tayyare Cemiyeti Kuruluş Günü
- 8 Mart Dünya Havacı Kadınlar Haftası
- 22 Mart Sabiha Gökçen Doğum ve Ölüm Günü
- 15 Mayıs Hava Şehitleri Anma Günü
- 24 Mayıs Uluslararası Uçuş Görevlisi Günü
- 7 Aralık Uluslararası Sivil Havacılık Günü
- 26 Nisan Türkiye Pilotlar Günü
- 1 Haziran Hava Kuvvetleri Komutanlığı Kuruluş Günü
- 10 Temmuz İnönü Eğitim Merkezi Kuruluş günü
- 19 Ağustos Ulusal Havacılık Günü
- 10 Eylül Türkiye Paraşütçüler Günü
- 4 Ekim Dünya Uzay Haftası
- 20 Ekim Uluslararası Hava Trafik Kontrolörleri Günü

YERÇEKİMİNE MEYDAN OKUMANIN HEYECANINI YAŞA!

Paramotor, motorlu bir yamaç paraşütünün koşum takımı ve itici kısmının genel adıdır. Paramotor pilotu olmak için ilk eğitim, motor olmadan yerden havadaki kanadı yönetmeyi içerir. Bu işleme uçurtma denir ve bu süreçteki en karmaşık ve önemli adımdır.



Havacılık Terimleri

Direkt Uçuş / Direct Flight

İki fix, nokta ya da seyrüsefer yardımcısı arasında rota uçuşu

Direkt Transit Yolcular/ Direct Transit Passengers

Vardıkları uçakla kısa bir aradan sonra aynı uçak ve aynı uçuş numarası ile seyahatlerine devam eden yolculardır. (Teknik problemlerden ötürü uçak değiştiren fakat aynı uçuş sayılı uçakla devam eden yolcular direkt transit yolcular olarak sayılır.)

İç Hat Uçuşlar/ Domestic Flight(s)

Vardıkları uçakla kısa bir aradan sonra aynı uçak ve aynı uçuş numarası ile seyahatlerine devam eden yolculardır. (Teknik problemlerden ötürü uçak değiştiren fakat aynı uçuş sayılı uçakla devam eden yolcular direkt transit yolcular olarak sayılır.)

Emniyet Programı / Safety Alert

ATC tarafından, kontrolü altındaki uçaklara yayınlanan bir emniyet ikazıdır.

Takoz Çekme Zamanı

Bir hava aracının kalkışı ile ilgili olarak harekete başlayacağı tahmin edilen zamana denir.

Muhtemel Kalkış Talimatı Zamanı / Expected Departure Clearance Time

Bir uçağın kalkış için talimatı alabileceği en uygun zaman.

Filo/ Fleet

İşletmecinin kendi malı veya kiraladığı tüm hava araçlarının adet ve tip olarak ifadesidir.

Uçucu Ekibi / Flight Crew

Hava aracının sevk ve idaresinden sorumlu pilotlar ve uçuş mühendisleri ile hizmetlerden sorumlu kabin memurlarıdır.

Uçuş/ Flight

Aynı uçuş numarasıyla yapılan uçuş safhalarının sayısı veya uçuş safhasındaki bir uçağın hareketidir.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

İnsansız Hava Ulaşımı Faaliyetleri

İHA'ların savunma sanayi alanından farklı olarak, yarış, film ve video yapımı, hobi ve model uçakçılık, haritalama, tarımsal uygulamalar ve ilaçlama, orman yangınları, arama kurtarma ve afet yönetimi, kargo ve hava taşımacılığı, sağlık ve haberleşme vb. alanlarda kullanımı mevcuttur.

Uçuşa yasak kritik alanlar ve bölgelerde hiçbir suretle İnsansız Hava Ulaşımı ile uçuş yapılabilmesi mümkün olamamaktadır.

İHA Uçurmanın Şartları

Serbest bölgelerde İHA Kayıt Sistemi üzerinden otomatik izinler verilebiliyorken, izne tabi bölgelerde yine sistem üzerinden yapılan başvurular diğer kurum ve kuruluşların da koordinasyonu ile incelenip başvuru sahibine en erken zamanda yanıt verilebilmektedir.

Özel izne tabi bölgelerde ise uçuş izin başvuru formu (Form 19) ile beraber söz konusu formda istenen bilgi ve belgeler Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne sunulup ilgili birimleri tarafından yapılan koordinasyon neticesinde başvuru sahibinin izin başvurusu onaylanabilmektedir. Son olarak uçuşa yasak kritik alanlar ve bölgelerde hiçbir suretle uçuş yapılabilmesi mümkün olamamaktadır.

Bununla beraber, azami kalkış ağırlığı 500 gr ve üzeri İHA'lar ile sahipleri, İHA Kayıt Sistemi üzerinden kayıt olmak zorundadır, İHA'ya ait

teknik verilerin girilmesi suretiyle yapılan kayıt işlemi Genel Müdürlük tarafından incelenmektedir. Ayrıca kayıtlı İHA'lar için uçuş yapılabilmesi için İHA'ya atanan pilotun da yine İHA Kayıt Sisteminde kayıtlı pilot olması gerekmektedir. Sportif amatör pilot kaydı sistem üzerinden yapılan çevrimiçi testten başarılı olunması (%70 başarı şartı) ile sağlanırken, ticari pilot başvuruları ise yetkili eğitim kuruluşlarından alınan eğitim sertifikası ile sağlanmaktadır. Bunlarla beraber B sınıfı sürücü sağlık sertifikası ve arşiv kayıtlı adli sicil belgesi incelenen diğer hususlardır. Bahse konu uçuş izinleri için pilot ve araç kayıt işlemleri ön koşul olarak belirlenmiştir.

İHA'ların sivil sektörde kullanımının yaygınlaşması 2014-2015 yılı ile başlamış olup gün geçtikçe bu kullanımlar yaygınlaşmaktadır. Bununla beraber askeri alanda kullanımları çok daha eski tarihlere dayanmaktadır.

Kayıtlı İHA'larda uçuş yapılabilmesi için, atanacak pilotun İHA Kayıt Sistemi'nde yer alması zorunludur.



Ülkemizde tasarlanan ve üretilen İHA'ların oto pilot yazılımları yerli mühendislerce hazırlanıp İHA'lara otonom uçuş kabiliyetleri kazandırılmaktadır.



Yerli ve Milli

İHA'ların yerli sanayide üretim hacmi gitgide yaygınlaşmaktadır. Öncelikle gövde, kanat ve iniş takımlarının üretimi ile beraber son zamanlarda oto pilot yazılımları, kontrolcü yazılımları başta olmak üzere diğer kritik parçaların ve elektronik aksamaların üretimi de artış göstermektedir. Bu kapsamda ithal edilen birçok kritik aksam ve parça artık ülkemizde üretilebilmekte ve yerli sanayide de kullanılabilir. Özellikle, özel uçuş izinlerinin verilmesi sürecinde incelenen üretici sicil belgeleri sayesinde üretimi yerli olarak yapılan hava araçlarının sayısındaki artış gözlemlenebilmektedir.

Ülkemizde tasarlanan ve üretilen İHA'ların oto pilot yazılımları da yerli mühendislerce hazırlanıp İHA'lara otonom uçuş kabiliyetleri kazandırılmaktadır.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve İHA'lar


Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü İHA'ların yatayda ve dikeyde azami mesafe, insanlara uzaklık, kimlik ve tanımlama hususları ile operasyonel sınıflandırmaları başta olmak üzere mevzuatların uluslararası standartlara azami seviyede uyumlu hale getirilmesi için çalışmalara devam etmektedir.

Bununla beraber söz konusu yasal altyapıların tamamlanmasına müteakip ulusal ve uluslararası operasyonları ve uygulamaları takip ederek ülkemizde sivil anlamda İHA'ların kullanımının yaygınlaşmasına ve profesyonelleşmesine katkıda bulunulması amaçlanmaktadır.

Ayrıca İHA'ların takibi için kullanılacak İHA takip sistemi gereklilikleri ve istekleri de Genel Müdürlük tarafından belirlenmektedir. Söz konusu sistem ile belli şartları sağlayan İHA'lar takip edilecek ve bu sayede dost ve düşman İHA'lar gerçek zamanlı olarak ayrıştırılabilecektir. Sistemde kimlik sahibi olmayan İHA'lara ise daha etkin ve hızlı bir şekilde müdahale edilmesine olanak sağlanacaktır.

Diğer yandan havaalanlarında ve petrol rafinerisi gibi hassas tesislerde İHA önleme sistemlerinin kurulabilmesi ve takip edilebilmesi amacıyla Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü koordinesinde yürütülen mevzuat hazırlama çalışmaları devam etmektedir. Söz konusu düzenlemede kurulacak olan İHA önleme sistemlerinin özellikleri ve standartları, sistemi kullanacak olan personelin nitelikleri, kurulacak sistemin havaalanlarındaki haberleşme sistemlerine ve seyrüsefer yardımcı cihazlarına etkileri gibi hususlar yer alacaktır. Mevzuat yayımlandıktan sonra söz konusu sistemler havaalanlarında ve diğer hassas tesislerde kurulup kullanılacaktır.

İnsansız Hava Aracı Trafik Yönetimi (UTM) konusunda tüm Dünyada gerçekleştirilen çalışmalar dikkate alınarak ülkemizde söz konusu konseptin uygulanabilmesi için çalışmalara başlanmıştır. İHA'ların hava trafiğine entegrasyonu için pozitif teşhis ve takip konularında gerekli çalışmalar devam etmektedir. Ayrıca, UTM'in uygulanması ve tecrübelerden faydalanılabilmesi için EUROCONTROL uzmanları ile çalışmalara başlanacaktır.



Sessiz ve sakin bir yolculuk *Balon uçuşu*

Balon ile her türlü ticari hava taşımacılığı yapacak işletmeciler Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmektedir.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne balon işletme ruhsatı almak üzere başvuran işletmeler, ön izin sürecinden sonra yapılan inceleme ve gereklilikleri yerine getirdiği takdirde asıl ruhsatlarını almaya hak kazanmaktadır.

Türkiye, sadece yolcu ve uçak trafiğindeki büyüme rakamları ile değil, havacılığın tüm kollarında faaliyet göstermekte ve uluslararası alanda farklılık yaratmaktadır. Balon ile uçuş için ülkemizde çok sayıda uygun alan olup, yerli ve yabancılar için her yıl binlerce uçuş gerçekleştirilmektedir.

Türk Hava Sahasında balonla havacılık faaliyetlerini icra etmek amacıyla kurulmuş veya kurulacak olan kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişilere ait tüm işletmelerin uymak zorunda oldukları esas ve usuller Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından belirlenmektedir.

Ülkemizde ilk sportif uçuş 1983 tarihinde Eskişehir İnönü Havacılık Eğitim Merkezi, Türk Hava Kurumu tesislerinde gerçekleşmiştir. İlk ticari uçuş ise 1991 yılında Kapadokya bölgesinde yapılmıştır.

Sıcak hava balonları, burner olarak adlandırılan alev kullanan ısıtıcılar vasıtasıyla ısıtılarak genişleyen ve yoğunluğu azalan hava sayesinde havalanan ve uçuşunu sürdüren motorsuz, havadan hafif insanlı hava aracıdır. Sıcak hava balonlarında kubbe içindeki havanın ısıtılarak yoğunluğunun düşmesi sağlanır. Havayı oluşturan moleküller ısındıkça daha hızlı hareket etmeye, birbirlerine daha hızlı çarpmaya ve bunun sonucu olarak da birbirlerinden uzaklaşmaya başlarlar. Sabit bir hava kütlelerinin ısınması daha geniş bir yer kaplamasına, dolayısıyla yoğunluğunun düşmesine sebep olur. Balonun içine doldurulan hava ısıtmaya başlar başlamaz genişlerken, ısınan hava çevresindeki soğuk havadan hafif hale gelip balon yükselmeye başlayacaktır.

Yerli Balonlarla Uçuş

Şu an uçan balonların büyük çoğunluğu ithal olmakla birlikte 2019 yılı itibarı ile yerli balonlarımız üretilmeye başlamıştır.

Üç ana parçadan oluşan Balon'da bulunan,

Kubbe, yanmaya dayanıklı özel kumaşların dikiş marifetiyle birleştirilmesiyle,

Sepet; kamışların örülmesiyle, **Burner** ise paslanmaz çelik, alüminyum ve titanyum gibi malzemelerin birleştirilmesiyle oluşur.

Şu an aktif olarak çok çeşitli konfigürasyonlarda balon üretimi Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yetkilendirilen bir imalatçı tarafından gerçekleştirilmekte olup, üretilen balonların satışı Ruanda, Gana gibi ülkelere yapılmış bulunmaktadır. Brezilya ve Birleşik Arap Emirliklerine yapılacak satışlar için görüşmeler ve süreçler devam etmektedir.

Sıcak Hava Balonu Uçuş Eğitmenliği

Balon pilot lisansı (PPL-B) sahibi olan ve yeterli tecrübeye sahip pilotlar, 50 saat teorik ve 3 saat uçuş eğitimini tamamlayıp, kontrol pilotları ile gerçekleştirilen kontrol uçuşu sonrası uçuş eğitmenliğini almaya hak kazanırlar.



*Balon uçuşları
ülkemizde Kapadokya
merkez olmak üzere;
Denizli-Pamukkale,
Afyonkarahisar-
Emre Gölü, Kayseri-
Soğanlı, Nevşehir-Çat
ve Aksaray-Ihlara
bölgelerinde
yapılmaktadır.*



Gündoğumunda Balon Keyfi

Balon ticari uçuşların tamamı turizme dayalıdır. Uçuşlar, ülkemizde Kapadokya merkez olmak üzere; Denizli-Pamukkale, Afyonkarahisar-Emre Gölü, Kayseri-Soğanlı, Nevşehir-Çat ve Aksaray-Ihlara bölgelerinde yapılmaktadır. Yolcular gündoğumu öncesi otellerinden alınır. Güneşin doğumunu havada izlenmesinin ardından vadileri üzerinde keyifli bir uçuş gerçekleştirilir. İniş sonrası yapılan seremoni ardından yolculara uçuş hatırası olarak uçuş sertifikaları dağıtılır ve sonrasında tekrar otellerine bırakılırlar.

Serbest sıcak hava balonları havanın ısınması ile birlikte rüzgâr oluşumu öncesi son bulur. Bu sebeple rüzgarsız gündoğumu ile havanın ısınması arası veya sakin rüzgârlı

akşam günbatımına kadar olan kısa zaman dilimlerinde uçuş şartları mevcut olup, serbest sıcak hava balonları uzak mesafe uçuşlarına uygun hava araçları değildir.

Balonda Dünyada Eşi Olmayan Marka, Kapadokya

Balon uçuş sahalarının belirlenmesindeki en büyük etken bölgenin coğrafi yapısı ve meteorolojidir. Gerekli incelemeler ve gerçekleştirilen test uçuşlarının sonunda uçuş uygunluğu verilmektedir. Balon uçuşları açısından Kapadokya; coğrafi, meteorolojik şartlar yanı sıra görsel ve tarihi kayalık yapıları ile turizm ve otel yoğunluğu bakımından dünyada eşi olmayan bir marka haline gelmiştir. Bugün itibari ile dünya ülkeleri kıyaslandığında en büyük

sıcak hava balon operasyonları ülkemizde gerçekleştirilmektedir. Asya ve Afrika ülkelerinde gerçekleşen balon operasyonları için ülkemizde geliştirilen kurallar referans alınmaktadır.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü İçin Havacılıkta Yeni Ufuklar

Ülkemizde balon sektörünün gelişmesi için Genel Müdürlük olarak yeni balon uçuş sahalarının incelemeleri yapılmakta ve yeni uçuş sahalarıyla beraber istihdama katkı sağlamaktadır. Bununla beraber yurt dışından balon pilotlarımıza talepler artmaktadır. Örneğin Dubai ve Afrika ülkelerinin balon pilot ihtiyacı ülkemizden karşılamaktadır. Diğer bir hususta yerli üretim balonlarımız yurt dışına ihraçları için gerekli çalışmalar

yapılmaya başlanılmış ve satışlar gerçekleştirilmiştir. Yeni üreticiler kendi balonlarını tasarlamak ve imal etmek üzere girişimlerde bulunmaktadır. Bu konuda diğer üretim ve tasarım organizasyonlarının tip sertifikası süreçlerinin de tamamlanması ile birlikte yurt dışına sıcak hava balonu satışlarının artarak devam etmesi beklenmektedir.

Balon Havacılığının Ekonomiye Katkısı

Turizm sektörüne özellikle uçuş yaptığı sahalarda turist artışına katkı sağlamaktadır. Örnek sahalardan bildiğiniz üzere Kapadokya ve Pamukkale'dir. Bununla beraber yine balonda uçuş yapan misafirlerin büyük bir kısmı yurt dışından geldiğinden dolayı hava yolu işletmelerimizde fayda sağlamaktadır.



DOSYA



Esmâ Dilek

AUS Türkiye Yönetim Kurulu Başkanı

Akıllı Ulaşım ve Hava Yolu Taşımacılığı

Akıllı Ulaşım Sistemleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından ilki 2014 yılında yayınlanan ve 2020 yılında güncellenen Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesinde "seyahat sürelerinin azaltılması, trafik güvenliğinin artırılması, mevcut yol kapasitelerinin etkin ve verimli kullanılması, hareketliliğin artırılması, enerji verimliliği sağlanarak ülke ekonomisine katkı sağlanması ve çevreye verilen zararın azaltılması gibi amaçlar doğrultusunda geliştirilen kullanıcı-araç-altyapı merkez arasında çok yönlü veri alışverişi ile izleme, ölçme, analiz ve kontrol mekanizmaları içeren sistemler" olarak tanımlanmaktadır.





İstanbul Havalimanı

Algı ve Seçicilik

Beyin, insanoğlunun en merak edilen ve gizemini koruyan organıdır. Kendine özgü bir işleyişi bulunan beynin çalışma şekli, nörobilimciler kadar çağımızın yükselen trendi olan yapay zekâ, makine öğrenmesi, derin öğrenme vb. çalışmacılarının da merakla ilgilendikleri bir konudur. İnsan beyni çok hızlı çalışır ve boşluk kabul etmez. Olayları, önceki deneyimlerinden hareketle hızlı bir şekilde değerlendirerek çıkarımda bulunur; algılar. Çevreden gelen uyarıcılar beyne ulaşır ulaşmaz duyum olayı ile birlikte "algılama" da meydana gelir; algılama, beyinde meydana gelen bir olaydır. İnsanın, çevresindeki varlıkları ve olayları duyu organları yolu ile tanıyıp anlayarak onlara anlam vermesi, nesnelere bütün halinde

kavranması olan algıda duyumlar önemlidir. Duyum, uyarıcıların alınması, algı ise anlamlandırılması, yorumlanmasıdır. Duyum, algılamanın fizyolojik yanısıdır.

Belli uyarıcılar, belli uyarıları oluşturur. Örneğin ses işitmeyi, ışık görmeyi oluşturur. Alışkanlık ve tutumlarımız da algılamada rol oynar. Günlük hayatta, duyu organlarımıza her an çok sayıda uyarıcı ulaşır; ancak bunların tümü algılanamaz. Bütün güç, algılanmak istenen konu üzerinde toplanır. Çevreden gelen uyarıcıların hepsine birden tepkide bulunulmaz. Sadece küçük bir kısmı algılanır. "Dikkat", algının, belirli bir noktada toplanmasıdır.



Kaynak: <http://bilgioloji.com/pages/sosyal/bilim/psikoloji/gestalt-kurami-nedir/>

Algıda seçicilik ise çevrede bulunan uyarıcılardan, olaylardan ya da nesnelere bir ya da birkaçına nedensiz olarak dikkati yönlendirmektir.

İnsanlar yukarıdaki şekillere ilk baktıklarında ne algıladıkları, onların önceki deneyimlerine göre değişiklik gösterecektir.

Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) ve hava ulaşımı ile şu ana kadar

anlatılanların ne ilgisi var diye düşünülebilir. Evet, ilk bakışta haklı olabilirsiniz. Olaylara bakış açımız algılama üzerine dayanır ve algıda seçicilik, olaylara objektif bakmamızı engeller. İnsanlar olaylara, nesnelere kendi bakış açıları ile bakar ve değerlendirir. Bu durum da yaklaşımımızın objektif değil; sübjektif olmasına neden olur.

Trafik Denince

Şimdi sormak istiyorum, trafik dendiğinde aklınıza ilk ne geliyor? Sözlüklerde "gidiş-geliş, alışveriş, ticaret, araç seyri" olarak açıklanan trafik kelimesi İtalyanca Traffico kelimesinden Fransızca'ya ve oradan da dilimize girmiştir. Kökeni tam bilinmemekle birlikte, tüm dillerde aynı anlamlara gelmektedir. Açıklamaya baktığımızda statik bir

durumu değil hareketli bir olguyu açıkladığı görülmektedir. Kelimenin anlamı geniş olmakla birlikte, insanlara "trafik denince aklınıza ne geliyor?" diye soru yöneltilse, girişte verilen algılama nedeniyle verilen cevapların büyük çoğunluğu karayolu trafiği, hatta şehir içi trafik sıkışıklığı olacaktır. Zamanının çoğunu bir yerden bir yere ulaşmak için koşuşturan insanlardan beklenen de belki de budur. Ancak trafik, sadece karayolu trafiğinden ibaret değildir. Diğer bileşenler arasında demiryolu, denizyolu ve hava yolu trafiği de bulunmaktadır. Daha ileri gidersek, uzayda uydu hareketliliği yer almaktadır. Gelecekte uzmanların, uzaydaki trafiği düzenlemek için çalışma yapmaları da muhtemel araştırma alanları arasında değerlendirilebilir.

Hava Yolu Taşımacılığı

Bugünkü konumuz ise AUS ve hava yolu taşımacılığı. Birçok alanda olduğu gibi hava yolu taşımacılığında da gelişmeler savaş endüstrisi ile başlamıştır. Birinci Dünya Savaşı sırasında başlayan uçak teknolojisi, daha sonra İkinci Dünya Savaşı ile hız kazanarak gelişmiştir. Burada yaşanan gelişmeler, dünya savaşları sonrasında sivil havacılığa, yolcu ve yük taşımacılığına kayarak bu sektörün hızla gelişmesinin önünü açmıştır. Diğer ulaşım türlerine kıyasla daha pahalı olması ve ağırlıklı olarak ülkeler arası ulaşım aracı olarak görülmesi nedeni ile hava yolu taşımacılığında belli bir kesim tarafından tercih edilen bir ulaşım modu olarak kalmıştır.

İnsanların farklı coğrafyaları öğrenmesi ve buraları görmek istemeleri sonucu turizm faaliyetlerinin gelişmesi ve en önemlisi zamanın daha kıymetli hale gelmesi ile birlikte hava yolu taşımacılığı önemli bir ivme kazanmıştır.

Hava alanlarının şehirlerden uzak noktalarda kurulması, her yerleşim yerinde hava alanı olmaması ve ekonomik olarak özellikle deniz taşımacılığına göre daha dezavantajlı olmasından dolayı, günümüzde henüz yük taşımacılığında lider mod olamamıştır. Seyahat süresinin çok önemli olduğu, navlun ücretlerinin malzemenin değerine göre düşük kaldığı veya malzemenin pahaada ağır yükte hafif olması gibi durumlarda tercih edilen bir mod olarak varlığını sürdürmektedir.

Hava yolu taşımacılığını teşvik eden kararların yürürlüğe girmesi, hava alanlarının yaygınlaşması, gelişen ekonomik koşullarla birlikte ticaretin ve iletişim olanaklarının artması, insanların farklı coğrafyaları öğrenmesi ve buraları görmek istemeleri sonucu turizm faaliyetlerinin gelişmesi ve

en önemlisi zamanın daha kıymetli hale gelmesi ile birlikte hava yolu taşımacılığı önemli bir ivme kazanmıştır.

Uçakların gelişmesinden önce ülkemizden ABD'ye gemi ile gitmek aylar alırdı ve bu, geçmişte normal karşılanırken günümüzde yarım günde ulaşmak bile zahmetli görülebilmektedir. İnsanlar, artık günümüzde mümkün mertebe aktarmasız, hızlı bir şekilde varış noktasına ulaşmak istemektedir, bu noktada haklı olduklarını da söyleyebiliriz.

Uçtan Uca Taşımacılık

Zamanın değerlenmesi ile birlikte ister yük isterse de yolcu taşımacılığı olsun çıkış noktasından varış noktasına, diğer bir ifade ile uçtan uca ulaşımın hızlı, güvenli, kolay ve konforlu bir şekilde planlanarak uygulanması, çok önemli bir ihtiyaç



haline gelmiştir. Bu amaca ulaşmak için mümkün olan tüm ulaşım modlarının entegre edilmesi, modlar arası geçişlerin mümkün, kolay ve hızlı olması ve bunların ekonomik olarak yapılabilmesi gerekmektedir. Evinizden veya iş yerinizden çıkmadan önce varış noktanıza kadar hangi ulaşım modunu kullanacağınızı, modlar arası geçişler var ise hangi noktalarda aktarma yapacağınızı, modlar arası geçişte ne kadar zaman kaybedeceğinizi bilmeniz, ödemelerinizi mümkünse çevrim içi veya elektronik olarak yapabilmemiz, elektronik ödeme araçlarının geçerli olup olmadığını öğrenebilmeniz ve geçerli ödeme araçlarına ulaşabilmeniz gibi hususlar önem kazanmış bulunmaktadır. Tüm bunlar ise ancak Akıllı Ulaşım Sistemleri adını verdiğimiz sistemlerle mümkün olabilmektedir.

Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS)

Akıllı Ulaşım Sistemleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından ilki 2014 yılında yayınlanan ve 2020 yılında güncellenen Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesinde "seyahat sürelerinin azaltılması, trafik güvenliğinin artırılması, mevcut yol kapasitelerinin etkin ve verimli kullanılması, hareketliliğin artırılması, enerji verimliliği sağlanarak ülke ekonomisine katkı sağlanması ve çevreye verilen zararın azaltılması gibi amaçlar doğrultusunda geliştirilen kullanıcı-araç-altyapı merkez arasında çok yönlü veri alışverişi ile izleme, ölçme, analiz ve kontrol mekanizmaları içeren sistemler" olarak tanımlanmaktadır. İlk bakışta karayolu trafiği akla gelse de AUS; kara, demir, deniz ve hava ulaşım

modlarının tamamı ile ilgilidir. Tüm bu modların verimli ve etkin bir şekilde kullanılarak uçtan uca yük ve yolcu taşımacılığının planlanması AUS'un ana öncelikleri arasındadır.

En eski araçlı ulaşım modu olarak deniz yolunu düşünebiliriz. Daha sonra buharlı sistemlerin gelişmesi ile birlikte demiryolu ve otomobillerin gelişmesi ile de karayolu ulaşımı insanlığın yaşamına girmiştir. En yenisi ise hava yoludur. Son yıllarda sürdürülebilir temiz hareketlilik kapsamında gündemimize daha fazla giren ve mikro mobilite içinde değerlendirilen bisiklet, elektrikli bisiklet, e-skuter gibi ulaşım türleri de mevcuttur. Tüm bu ulaşım türlerinin kendine özgü kural ve standartları bulunmaktadır. Demir, deniz ve hava yolu taşımacılığı, belirli iki nokta arasında ulaşımı sağlayabilirken, kara yolu ulaşımı, diğerlerine göre daha esnek olup uçtan uca taşımacılık bakış açısından daha şanslı görünmektedir.

Akıllı Ulaşım Sistemleri Mimarisi

Farklı standart ve kuralları olan ulaşım modlarının uçtan uca yük ve yolcu taşımacılığında birlikte kullanılması; ancak ortak standartlar ve birlikte çalışabilirlik ile mümkün olabilmektedir. Bunu sağlayacak olan ise AUS Mimarisi, entegre bir AUS yapısını ve nasıl çalışacağını tanımlayan kavramsal bir tasarımdır. Bu tasarım, AUS yapısal özelliklerini ortaya koyarken genel olarak temel bileşenleri; detayda ise tüm sistem bileşenlerini tanımlamaktadır. Toplumların ihtiyaçları ve öncelikleri birbirinden farklı olacağından, ülkelerin AUS Mimarisi yapısı da bu özelliklere bağlı olarak değişmektedir. Çok geniş bir coğrafyaya ve dağınık bir yerleşim yapısına sahip olmasından dolayı özel araç kullanımının yaygın olduğu

ABD'nin AUS Mimarisi yapısı, dar bir alanda yoğun bir nüfusu barındıran ve ulaşımı özel araçtan ziyade toplu taşıma ağırlıklı olan Singapur'un Ulusal AUS Mimarisi yapısı farklı olmaktadır.

Ulusal AUS Mimarisi yapısının ülkelerin önceliklerine ve karakteristiklerine göre farklılıklar göstermesinin doğal olduğunu ifade etmiştik. Ancak günümüzde başta lojistik olmak üzere çok ciddi oranda sınır ötesi hareketlilik yaşanmaktadır. Sistemlerin ülkeden ülkeye farklılık göstermesi aksaklıkların yaşanmasına neden olacağından Ulusal AUS Mimarisi belirlenirken bu hususların dikkate alınması gerekmektedir. Ülkemizin doğu batı aksı üzerinde bulunması, Avrupa ve Asya arasında geçiş güzergahında bulunması, mimari yapının belirlenirken dikkat edilmesi gereken en önemli noktalardan birini oluşturmaktadır.

Nasıl trafik dendiğinde akla ilk önce şehir içi trafiği geliyorsa, Akıllı Ulaşım Sistemleri dendiğinde de akla ilk önce karayolu uygulamaları gelmektedir. Ancak etkin ve verimli bir Akıllı Ulaşım Sisteminde, kara, demir, hava ve deniz yolları birlikte düşünülmeli ve bu modların birbirleri ile entegrasyonuna özel bir önem verilmelidir. Seyahat planlaması yapılırken en kısa sürede nasıl gidileceği ile birlikte en ekonomik, en çevreci, en güvenli ve en sağlıklı ulaşım hesaba katılmalıdır.

Son yıllarda oldukça gelişen mikro mobilite çözümlerini (yaya, bisiklet ve skuter gibi) de dikkate almamız gerekmektedir. Yaşanabilir bir çevre için ulaşımdan kaynaklı sera gazı salınımlarını sıfırlayarak karbon nötr bir ulaşım sistemi kurmak gelişmiş ülkelerin olduğu gibi ülkemizin de öncelikleri arasında yer almaktadır. Ülkemizde de başta büyükşehir belediyelerimiz olmak üzere birçok belediyemiz bisiklet yolları da inşa ederek bu amaca

katkı sunmaktadır. Geçtiğimiz yıl yayınlanan e-skuter yönetmeliği de bu amaç doğrultusunda atılan önemli adımlardan birisidir.

Hava Yolu Taşımacılığının Geleceği

Tüm ulaşım modlarının kendilerine özgü avantajları ve zorlukları bulunmaktadır. Karayolu ulaşımı özellikle kısa mesafeli seyahatlerde uçtan uca bir ulaşım için diğerlerine göre daha avantajlı iken hız ve trafik güvenliği açısından zaman zaman dezavantajlı olabilmektedir. Ulaşım araçlarının kişiselleşmesi, araç sahipliğinin toplumsal bir statü oluşturması ve özellikle kişisel araçla seyahatte başkasına bağlı olunmaması, kara yolu taşımacılığının cazibesini artırmıştır.

Demir yolları, özellikle yük taşımacılığında rekabetçi fiyatlara sahip olması ile avantajlı noktada iken hatta bağlılık, yatırım maliyetlerinin nispeten yüksek olması bu modun zorlukları arasında sayılabilir.

Deniz yolları, hızı nedeni ile uzun mesafede yolcu taşımacılığı için zaman alırken; yük taşımacılığında çok büyük ekonomik avantaj sunması ile dünya ticaretinin en önemli ulaşım türü haline gelmiştir.

Hava yolu yük taşımacılığı ise sağladığı yüksek hızı sayesinde tercih edilirken zaman zaman rekabetçi olmayan fiyatlara sahip olabilmekte, uçtan uca ulaşım için diğer modlara ihtiyaç duymaktadır. Ancak teknolojik gelişmeler hava yolu ulaşımı için önemli fırsatları da gündeme getirmiştir.

Şehirlerde yaşanan trafik sıkışıklıkları küçük özel uçakların ve helikopterlerin gelişmesinin önünü açmıştır. Bu çözüm ekonomik durumu iyi olan iş insanlarına yarası da hava taşımacılığının gelişmesine vesile olmuştur. Geldiğimiz noktada hava taksit uygulamaları, dronla şimdilik küçük paket teslimatları

yeniden ufuklar açmış ve gelişmesini devam ettiren yenilikçi akıllı ulaşım sistemleri arasındadır.

Zaman en değerli varlığımız. Ticarete hızlı hareket etmek artık bir zorunluluk haline gelmiş durumda. Rekabet edebilmek için hızlı ve zamanında teslimat artık yüksek öneme sahip. Ulaşım modları arasında bunları güvenli, sağlıklı, çevreci şekilde sağlayabilenler öne çıkacaklar. Kara yolu ile taşımada hız unsuru, güvenlik problemlerini beraberinde getirmektedir. Demir yolları cazibesini korusa da uçtan uca ulaşım yapıları gereği hissedilen kesintisiz bağlantı problemleri ve hız sınırlaması onun da önünde zorluklar olarak durmaktadır. Deniz yolları daha az maliyetli olması, yüksek hacimde malların

tek seferde taşınabilmesi ile öne çıksa da günümüzün en önemli mal tedarikçisi Çin ile tüketim yoğun noktalar arasındaki mesafe dikkate alındığında, gelecekte ihtiyaçların artacağı öngörülebilmekte.

Hava ulaşımının hızlı ve daha güvenli olması, gelecekte bu ulaşım modunu daha fazla öne çıkaracaktır. Artık dikey iniş-kalkış yapan hava araçlarının gelişmesi, hava alanlarına olan bağımlılığı azaltacak, gelişen teknoloji ile birlikte hava yolu ulaşımında ortaya çıkan yeni yöntemler, hava yolu taşımacılığının ucuzlamasını sağlayacak ve hava yolu ulaşımında öne çıkan fiyat probleminin daha rekabetçi seviyelere gelmesini sağlayacaktır. Tüm bu değerlendirmeler ışığında "İstikbal Göklerdedir" diyebiliriz.

Gelişen teknoloji ile birlikte hava yolu ulaşımında ortaya çıkan yeni yöntemler, hava yolu ulaşımında öne çıkan fiyat probleminin daha rekabetçi seviyelere gelmesini sağlayacaktır. Tüm bu değerlendirmeler ışığında "İstikbal Göklerdedir" diyebiliriz.



İzmir Havalimanı

UÇMA TUTKUSU YAŞ TANIMAZ!

Ülkemizde en yaygın şekilde yapılan hava sporlarından biri Hava Modelciliği, çok küçük yaşlardan itibaren yapılabilir. Çoğu sporcu Hava Modelciliği ile havacılığın ilk temellerini atar. Her yaştan sporcusu bulunan spor dalı 15'ten fazla alt branşı da bünyesinde barındırır.



Havacılık Terimleri

Uçuş Similatörü / Flight Simulator

Belirli bir hava aracı tipinin kokpitindeki mekanik, elektrik, elektronik ve benzeri hava aracı sistem kontrol fonksiyonlarını ve uçuş ekibi üyelerinin ortamını aynen yansıtan ve hava aracı tipinin performans ve uçuş özelliklerinin gerçeğindeki gibi uygulandığı cihazdır.

Havada Yakıt Boşaltma

İniş için tehlike teşkil edebilecek fazla yakıtın boşaltılması.

Gerçek İniş Zamanı / Actual Time Of Arrival (Ata)

Bir uçağın kesin olarak iniş yaptığı, gerçek iniş zamanı.

Gidiş Dönüş Uçuşu / Turnround Flight

Bir uçuşu bitiren ve akabinde yükünü tümüyle değiştirmesini müteakip başka bir uçuşu gerçekleştiren bir uçak.

Gidiş Meydanı / Destination Aerodrome

Bir uçuş için belirtilmiş iniş meydanı.

Devam Edin/ Go Ahead

Bir sebepten dolayı konuşması durdurulan kontrolör/pilota, devam etmesi istendiğinde söylenen söz.

Hangar/ Hangar

Havaalanında uçakların bakım ve onarımlarının yapılması veya muhafaza edilmesi amacıyla kullanılan genellikle büyük yapı binalar.

Hava Sahası Kapasitesi / Airspace Capacity

Uçaklar arasındaki ayırma minimaları ve emniyet standartları, saha seyrüseferi direkt rotaları ve diğer faktörler göz ardı edilmeden, hava trafik kontrol sektörlerindeki trafik artış kapasitesinin belirlenmesi.

Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcı / Air Navigation Service Provider (ANSP)

Hava seyrüsefer hizmetlerini sağlamaktan sorumlu kamu kuruluşu DHMİ Genel Müdürlüğüdür.

Seyrüsefer

Bir uçağın bir noktadan başka bir noktaya seyahati için verilen rehberlik.

Hava Seyrüsefer Hizmeti / Air Navigation Service (ANS)

Uluslararası hava seyrüseferinin emniyet, düzenlilik ve etkinlik konularında sağladığı hizmeti tanımlamak için kullanılan genel bir terim.

Havada Yakıt Boşaltma ◀

Yeni Nesil **Hava Platformları**

Türk Havacılık ve Uzay Sanayii - TUSAŞ
Milli Havacılık ekosisteminin inşası için
önemli çalışmalar gerçekleştiriyor.



Tüm bu çalışmalarını 10 bini aşkın nitelikli mühendis, teknisyen ve uzman kadrosu ile gerçekleştiren TUSAŞ, uzay sistemini de kapsayan çalışmalarıyla dünyanın en büyük 100 havacılık ve savunma şirketi arasında yer almayı sürdürüyor



HÜRJET

Türk Havacılık ve Uzay Sanayii ülkemizin öncü havacılık, uzay ve savunma şirketi olarak faaliyetlerine devam ediyor. 1973 yılında başladığı faaliyetlerine bugün özgün hava platformları, uzay projeleri ile devam eden ve dünyanın ilk 100 havacılık - savunma şirketi arasında yer alan Türk Havacılık ve Uzay Sanayii ihtiyaç duyulan milli beka projelerini yerli ve milli imkânlarla gerçekleştirmek için çalışmalarını aralıksız sürdürüyor.

Dünyanın en kompleks teknolojilerinden biri olan havacılığın birden çok alanında faaliyet gösteren dünyadaki birkaç şirketten biri olan Türk Havacılık ve Uzay Sanayii insansız hava araçlarından helikopter projelerine, eğitim ve hava desteği sağlayacak uçaklardan beşinci nesil olarak tabir edilen, dünyada birkaç ülkenin gerçekleştirebildiği ve ülkemizde Milli Muharip Uçak adıyla projelendirilen hava platformlarına, yapısal alanda dünyanın önde gelen



ANKA-II

HÜRKUŞ



üretim, teslimat ve lojistik hizmet sunan çalışmalara ve geçtiğimiz aylarda açıklanan Milli Uzay Programı'na yönelik önemli projeler ile faaliyetler gerçekleştiriyor.

Havacılık endüstrisinde yarım asra yakın tecrübesi bulunan Türk Havacılık ve Uzay Sanayii, teknolojinin Ar-Ge'sini önceleyen önemli çalışmalara imza atıyor. Bağımsız havacılık ekosisteminin ülkemizde gerçekleştirilmesi yönünde önemli bir oyun kurucu olan Türk Havacılık ve Uzay Sanayii 3000'i aşkın Ar-Ge çalışanı ile geleceğin hava platformları için çalışmalar gerçekleştiriyor. Bu kapsamda üniversiteler başta olmak üzere önemli kuruluşlarla iş birliğine devam eden Türk Havacılık ve Uzay Sanayii havacılık ve uzay alanında önemli çıktılara imza atıyor.

ATAK



MMU



Geliştirmeye devam ettiği ve 18 Mart 2023 tarihinde hangardan çıkacak olan Millî Muharip Uçak kapsamında bir çok altyapı yatırımına devam eden Türk Havacılık ve Uzay Sanayii, Ses Altı Rüzgar Tüneli, Yıldırım Testi, gibi yapısal test tesislerinde sona yaklaşıyor.

Millî Muharip Uçak ile birlikte tecrübe ve kabiliyetlerine yenilerini ekleyecek olan şirket dünyada bu teknolojiyi geliştirip idame ettirebilen çok az sayıda ülkeden biri olacak. Diğer taraftan 2023 için ülkemizin havacılığına katkı sunacak HÜRJET Jet Eğitim Uçağı ve Ağır Sınıf Taarruz Helikopteri gibi önemli hava platformlarını da kazandıracak olan Türk Havacılık ve Uzay Sanayii, yeni nesil hava platformları ile dünya kamuoyunun ilgisini çekmeye devam edecek.

Hali hazırda geliştirme ve sertifikasyon çalışmalarına devam ettiği GÖKBAY Genel Maksat Helikopteri'nin önümüzdeki yıl teslimatlarına başlayacak olan Türk Havacılık ve

ANKA-S



Uzay Sanayii, geliştirdiği bu platform sayesinde helikopter endüstrisinde ihtiyaç duyulan bir platformu da gökyüzüne taşıyacak. Hali hazırda dünya üzerinde havacılık için gerçekleştirilen en büyük testlerden biri olan "Tam Boy Statik Test"e GÖKBAY platformu için devam eden şirket, buradan elde ettiği veriler ile havacılık endüstrisi için önemli girdiler oluşturacak. Diğer taraftan VIP, Hava Ambulansı, Arama Kurtarma, Kıyı Ötesi Operasyon, Nakliye, Yangınla Mücadele, Personel Taşıma ve Askeri Görevler için versiyonları bulunacak GÖKBAY, tasarımından üretimine tüm hakları Türk Havacılık ve Uzay Sanayii'ne ait olması sebebiyle isterler doğrultusunda geliştirilmeye imkan tanıyor.

Özgün hava platformlarının yanı sıra uzay alanında ülkemizin öncü uydularını da geliştiren TUSAŞ, hali hazırda yörüngede bulunan GÖKTÜRK 1 ve GÖKTÜRK 2 uyduları ile uzay

alanında önemli bir tecrübeyi ülkemize kazandırdı. Hali hazırda GÖKTÜRK 3 ve GÖKTÜRK 1 Y uydularını geliştiren TUSAŞ diğer taraftan, bünyesinde bulunan ve dünyada sayılı ülkelerde yer alan Uzay Sistemleri Entegrasyon ve Test Merkezi (USET) bünyesinde Türkiye'nin yerli uydusu TÜRKSAT 6A'nın test süreçlerini gerçekleştiriyor. Türkiye'nin ilk uydusu ihracatına da imza atan TUSAŞ, uzay sistemleri çalışmaları ile milli uzay programına doğrudan katkı sunuyor.

Tüm bu çalışmalarını 10 bini aşkın nitelikli mühendis, teknisyen ve uzman kadrosu ile gerçekleştiren TUSAŞ, dünyanın en büyük 100 havacılık ve savunma şirketi arasında yer almayı sürdürüyor. Hedefini 2028 yılında 10 bin mühendis, 10 milyar dolar ciro ile dünyanın 10 büyük havacılık ve savunma şirketinden biri olmak ideali ile büyüyen TUSAŞ, ülkenin geleceğine güç katmayı sürdürüyor.

GÖKTÜRK 3 ve GÖKTÜRK 1 Y uydularını geliştiren TUSAŞ diğer taraftan, bünyesinde bulunan ve dünyada sayılı ülkelerde yer alan Uzay Sistemleri Entegrasyon ve Test Merkezi (USET) bünyesinde Türkiye'nin yerli uydusu TÜRKSAT 6A'nın test süreçlerini gerçekleştiriyor.

GÖKBAY



Havacılık Temalı İlk Üniversitemiz



Havacılık yönetimi teknik ve işletmecilik eğitimini bünyesinde toplamaktadır. İşletmecilik alanında istihdam edilecek Havacılık Yönetimi mezunları, eğitimleri neticesinde işe başlar başlamaz sektöre katkıda bulunabilecek altyapıya sahip olabilmektedir.

Hava yolu taşımacılığı, hızlı, güvenli ve uzun mesafelerde ekonomik bir ulaşım türüdür. Uzak coğrafyaların arasında ekonomik, ticari, kültürel ve turistik anlamda ilişkilerinin artmasında oldukça büyük rolü bulunmaktadır. Bu çerçevede hava ulaşımının bulunduğu coğrafyaların ekonomisine hayli büyük katkıları bulunmaktadır.

Kara ve deniz ulaşımının kısıtlı olduğu coğrafyalarda veya adalarda hava yolu taşımacılığı tartışmasız vazgeçilmez bir ulaşım türü olabilecektir. Bunların dışında kara erişiminin zor olduğu veya erişim sırasında oluşabilecek güvenlik sorunlarının bulunması da hava yolu ulaşımının en önemli ulaşım türü olmasını sağlayacak olup, erişimin hava yolu ile sağlanması o coğrafyalarda ekonomik, kültürel ve turistik hareketliliği

sağlayacaktır. Hava yolu ulaşımının sağlanmasında hava yolu şirketleri ve havalimanlarının birlikte mevcut uçuş hatlarının açılması kadar havalimanlarının da mevcudiyeti birlikte olduğunda ekonomik katkıları önemli olacaktır.

Havalimanları hava ulaşım sisteminin en önemli altyapısıdır. Ulaştırma yapısının bölünmez karakteri nedeniyle büyük ya da küçük, mutlaka tam yapılması gerekmektedir. Bu yatırımların oldukça yüksek maliyetleri vardır. Bu nedenle havalimanlarının planlanması, bir ülke içinde havalimanı sisteminin içinde değerlendirilmesi gerekmektedir. Havalimanlarının son yıllarda ekonomiye çok büyük katkısı olduğu düşünülerek yapımı hızlandırılmıştır. Ancak bir havalimanının ekonomiye katkısı olması için belli bir düzeyde

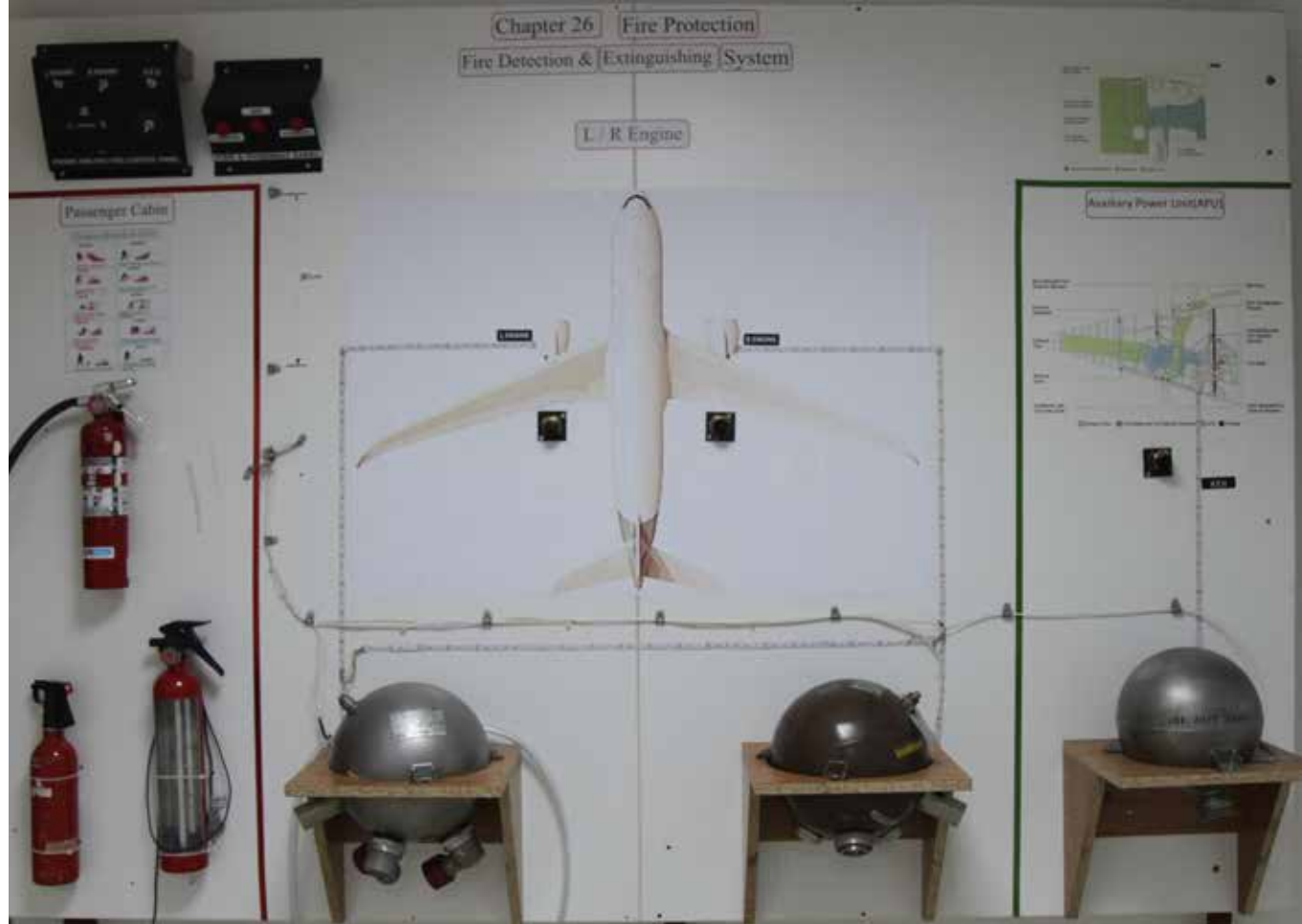


yolcu potansiyeli bulunması gereklidir. Bu potansiyelin altında olabilecek havalimanlarının ekonomiye katkısı değil, ancak yükü olabilmektedir.

Havalimanları bulunduğu coğrafyalara doğrudan, dolaylı ve katalitik etkileri bulunan yatırımlardır. Doğrudan etkiler olarak havalimanlarında çalışan kişilerin gelir ve istihdamı gösterilebilir. Büyük havalimanlarında binlerce kişinin çalışması da buna bir örnektir. Dolaylı etkileri olarak; havalimanlarında çalışan kişilerin yaptığı harcamaların ve onların ihtiyaçlarını karşılayan sektörlerin gelişmesidir. Katalitik etki olarak da turizm sektörünün hava yolu ulaşımı ile daha da gelişmesi olarak söylenebilir ki, buna en güzel örnek Antalya Havalimanıdır.

Ancak yolcu potansiyeli olmayan bölgelerde havalimanı yapmak da ekonomiye katkı değil zarar vermektedir. Halbuki bu nokta diğer ulaşım türlerinin entegrasyonu çerçevesinde, özellikle demiryolu

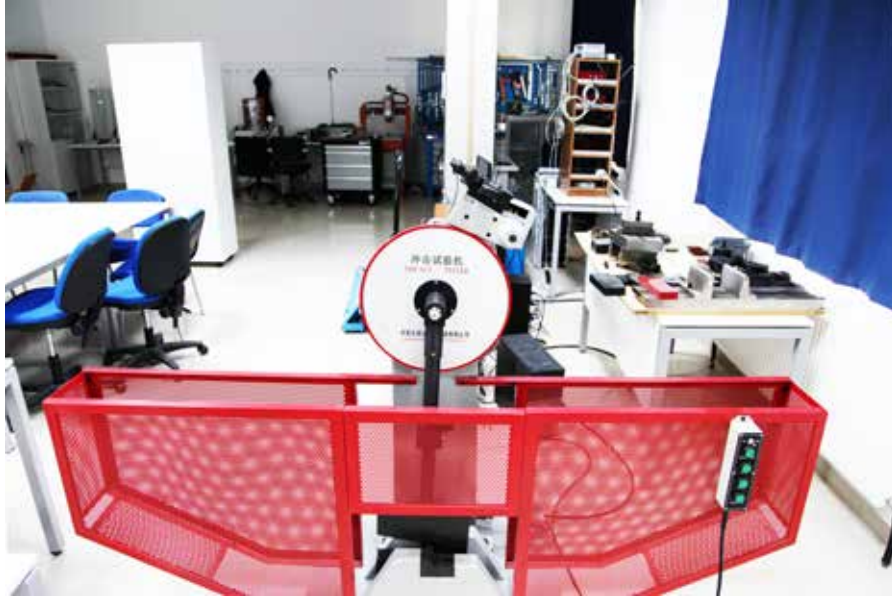
ve karayolu bağlantılarının etkin kullanımının sağlanması ile belli coğrafyalarda yolcu potansiyelinin birikiminin sağlanması ve o bölgelerde havalimanlarının yapılması havalimanlarının gelirlerinin artmasına, işletme giderlerinin ölçek ekonomisi nedeniyle birim giderlerin azalmasına neden olacaktır. Havalimanı yolcu potansiyelinin artması, havalimanının işletme yapısı olarak da daha büyümesine neden olurken, ticari mantık çerçevesinde işletilmesi havalimanı gelir-gider yapısını oldukça olumlu etkileyecektir. Halbuki yolcu potansiyelinin yaratılmadığı küçük havalimanlarında ticari havayolları da bu bölgeleri uçuş ağlarına almayacak, bu da havalimanlarının gelir kazanma potansiyelini düşürecektir. Havalimanları gelir elde edemese de işletmeye her zaman açık tutulmak zorunda olduğundan işletme maliyetleri gitgide daha da artacak ve ekonomiye fayda sağlamak bir yana yük artışı sağlayacaktır.



*Sektöründe,
havacılık
eğitimi almış
kişiler istihdam
edilmelidir.*

Havacılıkta Yüksek Öğretim Kurumlarının Sektörün Gelişimine Katkıları

Havacılık sektöründe yüksek öğretim kurumlarının katkıları oldukça önemlidir. Bu sektörde pilotaj ve mühendislik branşlarında teknik eğitim standart olarak verilmektedir. Ancak havacılık yönetimi bölümü bu sektörün işletmecilik yapısını oluşturmaktadır. Ne yazık ki, havacılık sektöründe havacılık yönetimi bölümü mezunlarının görev yapacağı pozisyonlarda önemli oranda farklı alanlardan eğitimlerini almış kişiler görev yapmaktadır. Havacılık yönetimi eğitimi aslında yarı yarıya teknik ve işletmecilik eğitimini bünyesinde toplamaktadır. Sektörün işletmecilik alanında istihdam edilecek Havacılık Yönetimi mezunları, aldıkları eğitim nedeniyle doğrudan işe başlar başlamaz sektöre katkıda bulunabilecek altyapıya sahip olabilmektedir. Havacılık Yönetimi eğitimi aslında yarı teknik bir eğitim dalıdır. Bu bölümden eğitimini alan kişiler teknik alan ve işletmecilik bilgileri ile diğer alanlardan gelen kişilerin uzun zaman içinde elde edeceği bilgi, beceri ve deneyimi daha eğitimi sırasında elde etmiş olarak sektörde yerini almaktadır. Bu da gelişmelerin çok hızlı yaşandığı havacılık sektöründe havacılık eğitimini almış kişilerin istihdam edilmelerinin ne kadar önemli olduğunu gösterebilmektedir.



Türk Hava Kurumu Üniversitesi Eğitimleri

Üniversitemizde Hava Ulaştırma, İşletme, Havacılık ve Uzay Bilimleri ve Mühendislik Fakülteleri bulunmaktadır. Üniversitemizde ayrıca İzmir ve Ankara'da bulunmak üzere iki yıllık Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okullarımız bulunmaktadır.

Fakültelerin organizasyon yapısına bakıldığında; Hava Ulaştırma Fakültesi bünyesinde Pilotaj bölümü; İşletme Fakültesinde Havacılık Yönetimi, Lojistik, İşletme ve Yönetim Bilişim Sistemleri; Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesinde Uçak Mühendisliği ve Uzay Mühendisliği; Mühendislik Fakültesinde Bilgisayar Mühendisliği, Elektrik ve Elektronik Mühendisliği, Endüstri Mühendisliği, Makine Mühendisliği, Mekatronik Mühendisliği ve Yazılım Mühendisliği bulunmaktadır. Ayrıca üniversitemizin organizasyon yapısında İzmir'de ve Ankara'da olmak üzere iki ayrı Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu yer almaktadır. Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu yapısında Uçak Teknolojisi, Sivil Havacılık Kabin hizmetleri, Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği, Uçuş Harekat Yöneticiliği, Hava Lojistiği gibi programlar bulunmaktadır.

THK Üniversitesi'nin, Türkiye'nin ilk havacılık teması ile kurulan bir üniversitesi olması, Üniversitemizi diğer üniversitelerden farklı kılan özelliklerinden birisidir.

Akademik olarak doğrudan Havacılık alanında faaliyet gösteren bölümler, Pilotaj, Uçak Mühendisliği, Uzay Mühendisliği, Havacılık Yönetimi bölümleridir.



Havacılıkta *Bir Uçuş Okulu*

AYJET Uçuş Okulu, 2000'li yıllarda hızlı büyüme trendine giren hava yolu taşımacılığının artacak pilot ihtiyacının karşılanmasına katkı sağlamak amacıyla 5 Ekim 2005 tarihinde kurulmuştur.

Türk hava ulaşımının tarihsel gelişimine bakıldığında; Türk sivil havacılığının, 1930'lu yıllarda dünya havacılığına yakın ve paralel gelişim gösterirken sonraki yıllarda dünya havacılığının gelişiminin oldukça gerisinde kalmış olduğu görülmektedir. Türk Hava Yolları, tek hava yolu olarak sınırlı sayıda uçak ve yüksek taşıma ücreti ile sektöre hizmet etmiş ancak Türk Sivil Hava Ulaşımı ihtiyacının karşılanmasında oldukça gerisinde kalmıştır.

2000'li yılların başından itibaren hava ulaşımına verilen önem ve yasal düzenlemelerle özel sektör hava taşımacılığının önünün açılması ve yeni yapılan havaalanları ile Türk Sivil Hava Taşımacılığı hızlı bir büyüme sürecine girmiş ve pandemi başlangıcına kadar bu hızlı büyüme devam etmiştir.

Türk Hava Yolları dünyada en fazla noktaya uçuş gerçekleştiren bir hava yolu olarak Avrupa'nın büyüklük olarak ikinci hava yolu olmuştur. Diğer taraftan özel havayolları da benzer gelişmeler göstermiş ve Türk havacılık sektörünün büyümesine, gelişmesine katkı sağlamışlardır.

Ülkemiz birçok yönden olduğu gibi dünya hava yolu ulaşımı açısından da stratejik bir öneme sahiptir.

Avrupa-Uzak Doğu, Avrupa-Afrika, Uzakdoğu-Afrika uçuşları; transit

uçuşlar açısından HUB olma özelliğine sahiptir. Nitekim yeni faaliyete geçen İGA - İstanbul Havalimanı, Dünya Sivil Hava Taşımacılığında transit uçuşlarla çok önemli bir fonksiyonu yerine getirmektedir.

Uçuş eğitimi yönüyle değerlendirildiğinde, son yıllarda Türkiye'deki havalimanlarının sayısı artırılarak hava ulaşımının altyapısı geliştirilmesine rağmen bu havaalanlarından uçuş eğitimi için arzu edilen şekilde yararlanılamamaktadır. Havaalanlarının birçoğunda, uçuş eğitimi yapılan pistonlu uçakların yakıtı olan Avgaz uçak yakıtı bulunmamaktadır.

Hava trafiğini yöneten hava trafik kontrolörleri genelde, havayollarının IFR trafiklerine yönelik faaliyet yönettiklerinden, yoğun mesailerinde uçuş eğitiminin gerçekleştirildiği VFR uçuşlara yeterli kolaylık sağlayamamaktadır.

Havaalanlarında genel olarak uçuş okullarına yer tahsisinde ve operasyonlarda uçuş okullarının faaliyetlerini kolaylaştırıcı yaklaşım olmadığından uçuş okulları zor şartlarda uçuş eğitimi verme çabası içindedirler. Bu nedenle ülke sivil havacılığının gelişimi için küçük ve özel havaalanlarına ihtiyaç duyulmaktadır.



Meraklı, Yetenekli, Bilgili, Eğitimli, Sağlıklı..

Pilot olabilmek için; öncelikle havacılığa ve pilotluk mesleğine ilgili ve meraklı olmak ve de bir hava yolu pilotunda aranan sağlık kriterlerine sahip olmak gerekmektedir.

Bir hava yolu pilotu, uçuşta uçağı yönetmenin dışında birçok farklı konuda karar vermek zorunda olduğundan akademik alt yapısının uygun yeterlilikte olması önem taşır. Bu nedenle, hava yolu pilotu adaylarının, mevzuat gereği en az lise mezunu olmaları yeterli olsa da üniversite mezunu olmaları daha uygun olacaktır.

Hava ulaşımı yurt içi ve yurt dışı şeklinde uygulandığından ve uçuşta iletişim dili olarak İngilizce kullanıldığından her pilotun etkin bir şekilde İngilizceyi kullanacak yeterlikte olması gerekmektedir.

İyi bir pilot olabilmek için en önemli konu, pilotun uçtuğu uçağı iyi bilmesi ve uçuş ortamı olan atmosfere hakim olması için uçuşla ilgili temel bilgileri çok iyi kavramış ve uygulayabiliyor olması gerekmektedir. Bunun için uçuş eğitimi sadece mevzuatta belirtilen standart eğitim ile sınırlı olmamalı, öğrenme odaklı olmalı ve bir pilotun iyi bir havacı olarak da yetişmesi sağlanmalıdır.

Havacılık Sektöründe AYJET

AYJET Uçuş Okulu, 2000'li yılların başında gerçekleştirilen yasal ve idari düzenlemelerle hızlı büyüme trendine giren hava yolu taşımacılığının artacak pilot ihtiyacını öngören bir grup hava yolu kaptanının öncülüğünde sınırlı ve mütevazı olanaklarla, sektörün pilot ihtiyacının karşılanmasına katkı sağlamak amacıyla ve idealist bir yaklaşım ile 5 Ekim 2005 tarihinde kurulmuştur.

Kuruluşundan itibaren ilkelerinden, disiplininden ödün vermeyen ve daima kaliteye öncelik veren AYJET, istikrarlı bir şekilde kendini geliştirmiş ve büyümesini sürdürmüştür.

Başlangıçta üç eğitim uçağından oluşan filosu bugün 18 adet DA20-C1 Eclipse tek motorlu uçak, 11 adet Sonaca S200 / Pro(S201) tek motorlu uçak, 5 adet DA-42 NG / TDI ve 2 adet tek motorlu Zlin Z-42 olmak üzere toplam 36 adet uçak ve ayrıca aralarında B737-800 NG simülatörünün de bulunduğu tek motor, çift motor ve MCC simülatörlerinden oluşan bir filoya ulaşmıştır.

Nitelikli ve deneyimli personel ile çalışmaya özen gösteren AYJET, başlangıçta 18 personel ile yola çıkmış ve günümüzde 34'ü kaptan pilot olmak üzere toplam 53 uçuş öğretmeni, 19 teorik bilgi öğretmeni, 49 teknik personel ile 178 personelden oluşan güçlü bir kadroya ulaşmıştır.

AYJET, bugüne kadar gerçekleştirdiği 400.000 saatin üzerinde uçuş eğitimi ile 1459 hava yolu pilotu yetiştirmiştir. AYJET mezunu pilotların 1264'ü havayollarında kokpitteki yerlerini almıştır.





AYJET mezunu pilotlar başta THY olmak üzere ülkemizdeki tüm havayollarında görev yaptığı gibi, Emirates, Qatar Airways, Etihad gibi global havayollarında da görev yapmaktadırlar.

İlk kurulduğunda uçuş eğitimlerini sadece Hezarfen Havaalanında uygulayan AYJET, zaman içerisinde artan uçak filosu ile Hezarfen Havaalanına sığmaz olmuş ve 2015 yılından itibaren Balıkesir Koca Seyit Havalimanını ikinci bir üs olarak kullanmaya başlamış ve burada 540 m²'lik bir bakım hangarı inşa etmiştir. Aynı zamanda, Edremit'te uçuş eğitimi alan öğrencilerinin konaklama ihtiyacını karşılamak için 40 kişilik bir misafirhaneye sahiptir.

Kasım 2020 tarihi itibarı ile Hezarfen Havaalanının işletmeciliğini de üstlenen AYJET, Çorlu Atatürk, Muğla-Dalaman ve Bursa Yenişehir meydanlarında da aktif olarak uçuş eğitimlerine devam etmektedir.

Diğer taraftan Şirinevler'deki okul tesislerinin, büyüyen AYJET ailesinin fiziksel kapasite ve kalite yönünden ihtiyaçlarını karşılamada yetersiz kaldığını değerlendirerek, Ataköy'deki Aşçıoğlu Selenium Retro projesinden yer satın alınmış, AYJET' in bugünkü ve

gelecekteki ihtiyaçlarını karşılayabilecek yeterlilikte modern bir okul tesis edilmiş ve 15 Ekim 2018 tarihinden itibaren eğitim hizmeti vermeye başlamıştır.

AYJET' in istikrarlı bir şekilde büyümesinde motor gücü; AYJET'e olan taleptir. Bireysel başvurulardaki artışın yanı sıra anlamlı ve önemli kurumsal iş birlikleri de hayata geçirilmiştir. 2012 yılından itibaren Özyeğin Üniversitesi ile iş birliği başlatılmıştır. Bu iş birliği kapsamında, Özyeğin Üniversitesi pilotaj lisans programı öğrencilerinin

uçuş eğitimleri AYJET tarafından gerçekleştirilmektedir.

15 Ocak 2015 tarihinde ülkemizin bayrak taşıyıcısı THY A.O. ile pilotaj eğitiminde iş birliği başlatılmıştır.

Ülkemizin diğer bir saygın hava yolu olan SunExpress ile ülkemizde ilk defa uygulanan Çoklu Pilot Lisans Programı (Multi Pilot License Integrated Training (MPL)) 24 Aralık 2018 tarihinde başlatılmıştır.

14 Ocak 2019 tarihinde Pegasus Hava Yolları ile ATPL(A) Entegre

ve MPL Entegre eğitim sözleşmesi imzalamıştır.

AYJET, bugüne kadar gerçekleştirdiği 400.000 saatin üzerinde uçuş eğitimi ile 1459 hava yolu pilotu yetiştirmiştir. AYJET mezunu pilotların 1264'ü havayollarında kokpitteki yerlerini almıştır. AYJET mezunu pilotlar başta THY olmak üzere ülkemizdeki tüm havayollarında görev yaptığı gibi, Emirates, Qatar Airways, Etihad gibi global havayollarında da görev yapmaktadırlar.

Havacılıkta bröve, patch vb. semboller havacılık kültürüne ayrı bir anlam katmaktadır. Aynı dönem eğitim alan öğrencilerin arasında ekip ruhunu geliştirmek amacıyla AYJET'in ilk döneminden itibaren 112.döneme kadar tüm dönemler için "Dönem Patch"i uygulanmıştır. Dönem patchleri o dönemdeki öğrencilerin tercihlerine göre kendileri tarafından tasarlanmakta ve o dönemi temsil etmektedir. Öğrenciler, uçuş montlarında AYJET patchinin yanı sıra kendi dönem patchlerini de kullanmaktadırlar.

Hikayelerini İse Türk Palazlarımızın Kendileri Anlatsın...

AYJET 108. Filo

İnsanların parmak izleri gibi her kaplanında çizgileri benzersizdir. Elde etmek istedikleri avların neredeyse hepsinde başarılıdır. Gücü, başarıyı ve benzersizliği temsil eden bu figürü patchimizin ana sembolü haline getirdik. Bizler 108. Filo olarak tüm dünyayı etkisi altına alan corona virüs döneminde uçuş hayatımızın ilk adımlarını attık. Yıllar geçse de kaplan ile bir bütün olarak kullandığımız yarası kanatları bunu bize unutturmayacak :) Her ne kadar tam sembolünü kullanmasak da aslında Yin Yang felsefesini işledik patchimize. İyiliğin ve kötülüğün, negatifin ve pozitifin bir arada var olmasını anlatan Yin Yang, başarılı birer pilot olduğumuzda, bizlere



ve tüm pilot adaylarına dengeyi, bütün karanlıklara rağmen güneşi, pozitifliği, aydınlığı, başarabilmişliği gösterecektir. Bu denge içerisinde saygı ve sevgiliyle birbiri ile yoldaş olan, her birimizi temsil eden dokuz yıldız, yani kendimizi de unutmadık :) Uçmayı gönül bağı haline getirmiş, getirecek ve havacılığa meraklı olan herkese gökyüzünden sevgiler...

*Uçmayı gönül bağı haline getirmiş, getirecek ve havacılığa meraklı olan herkese gökyüzünden sevgiler...
Ayjet Filo 108*

AYJET 112. Filo

Ateş Böceği'nin çok ilginç olan yönü; aydınlıkta diğer böceklerden farksız ve hiç de çekici bir görüntüsü olmamasına rağmen gece karanlığında kısa aralıklarla yanıp sönen bir ışık saçır. Bu ışığın yanıp sönmeye ritmi sessizlikte süzülürken, parıldayarak, karanlıkta bir anlık delik açar. Tek başına pek bir anlam ifade etmiyor ama sen parıldadığın zaman, yakınındakiler de parıldamak istiyor ve sana yakın olanlar, kendilerine yakın olanlara ilham veriyor ve böyle devam ediyor.

En başta, ufak bir grup beraber parıldarken sonrasında bir ışık dalgası topluluğun üzerinden geçiyor ve sonunda, hep beraber, harmoni ve birlik içinde parıldamaya başlıyorlar...



Bir ateş böceğinin küçücük aydınlığında bir sayfa yazı okunabilir. Umut da bir ışık huzmesi gibi girer yüreklere; ümitlerinin yeşermesi, hayallerin gerçekleşmesi için ışığını sunar. Yeter ki, biz o aydınlıkların farkına varalım...

Ayjet 112. Filo olarak hayallerimize giden bu yolda bizlere ve çevremize umut ışığı olması için bu muhteşem canlıyı sembol edindik.

AYJET 107. Filo

Geleceğin sorumlu kaptan pilotları olma hayalimizle patchimizde ana karakter olarak bir pilotun liderlik özelliğini yansıtmayı amacıyla cesaret ve kararlılığın simgesi olan aslan figürünü tercih ettik. Kanatlarsa gökyüzünde uçmak için her daim hazır olan biz 107. Filo öğrencilerini temsilen eklendi. Apolet çizgilerinin rengiyle uyumlu olması açısından patchi sarı renkle çerçeveledik. Filomuzdaki 14 kişiyi temsilen herbirimizi yıldız figürü olarak simgelledik. Patch etrafında kullandığımız uçak modelleri ise bugünümüzü ve yarınımızı temsilen eğitim uçağı ve yolcu uçağı olarak iki farklı şekilde yerleştirildi. Her uçakta mutlaka olması gereken, tüm göstergeler arızalansa bile sadece onu kullanarak yolumuzu



asla kaybetmeyeceğimiz pusulayı da havacılık kariyerimiz boyunca bize hatıra olarak kalacak patchimizde en uygun şekilde resmetmeye çalıştık. Daha önce pek çok filonun hayalini resmeden tasarımcımız Tan Yücel ile karşılıklı geribildirimler neticesinde modelimizi nakışa ve baskıya uygun bir şekilde bugünkü haline getirebildik. "AYJET" yazısında ve filo ismimizde rüzgardan esinlenmeyi de ihmal etmedik.

Ülkemizde sivil havacılığın pilot ihtiyacının karşılanmasına sağladığımız katkı ve hava yolu pilotu olmayı hedefleyen AYJET'li gençlerin başarıları, bizleri gururlandırmakta ve mutlu kılmaktadır.



Havacılık Terimleri

Contrail

Uçakların ardında gökyüzünde uçarken bıraktığı izlerdir. Yoğunlaşma izi veya kuyruk izi olarak da bilinmektedir.

Mayday

Uluslararası radyo telefon tehlike durum sinyali Üç kez tekrar edilir, çok yakın ve ciddi bir tehlike ve acil yardım gerektiğini gösterir.

Mevcut İniş Mesafesi / Landing Distance Available

İnen bir uçağın yer koşusu için mevcut ve elverişli ilan edilen pist uzunluğudur.

Mevcut Kalkış Mesafesi / Take-off Distance Available

Mevcutta bir aşma sahası varsa, bunun kalkış için koşu mesafesine eklenmesiyle oluşan mesafedir.

Meydan Kontrol/ Tower Control

İniş- kalkış trafiklerine ve havaalanı civarındaki diğer trafiklere hava trafik kontrol hizmetinin verilmesi ile sorumlu ünite.

Meydan Trafiği/ Aerodrome Traffic

Bir havaalanının manevra sahasındaki tüm trafiklerle, havaalanı civarında uçan hava araçlarının tamamına denir.

Mürettebat/ Crew

İşletici tarafından uçuş süresinde bir hava aracında görevlendirilen şahıslardır.

Pas Geçme / Missed Approach

Bir iniş için bir aletli yaklaşma tamamlanamadığı zaman pilot tarafından idare edilen bir manevradır.

Kalkış Müsaadesi/ Departure Clearance

Kalkış sonrası izlenecek yolu ve tırmanılacak seviyeyi belirleyen talimatlar.

Contrail ◀

DOSYA

TAV Havacılık

1903 yılında, Wright Kardeşlerin ilk uçuş deneyiminin ardından, havacılık faaliyetleri gelişmeye başlamış, yirminci yüzyılda yaşanan savaşlar, askeri faaliyetler gelişimi hızlandırmıştır.



Tarih boyunca insanların uçmaya olan ilgisi ve merakı artarak devam etmiştir. Havacılık ile ilgili efsaneler yüzyıllardan bu yana süregelmiş ve havacılığın günümüzdeki şeklini almasına yardımcı olmuştur.

19.yy öncesi uçuş deneyimleri gerçekleşmiş ancak havacılık literatüründe uçak ile ilk uçuş, 1900'lü yılların başında Wright Kardeşler tarafından gerçekleştirilmiştir.

1903 yılında, Wright Kardeşlerin ilk uçuş deneyiminin ardından, havacılık faaliyetleri gelişmeye başlamış, yirminci yüzyılda yaşanan savaşlar, askeri faaliyetler gelişimi hızlandırmıştır. Dünya Savaşları sırasında kullanılan uçakların sivil havacılıkta da kullanılmaya başlaması ile birlikte sivil hava yolu taşımacılığına yönelik operasyonların gerçekleştirildiği görülmektedir.

1950-60 yıllarında hava yolu firmaları ortaya çıkmış ve hava yolu

taşımacılığına talebi artırmak, hava yolu taşımacılığını özendirme için çeşitli faaliyetler geliştirmiştir. Uçak teknolojisinde meydana gelen hızlı ilerlemeler sayesinde hava yolu taşımacılık sektörü, gün geçtikçe büyümüş ve cazip bir pazar olmuştur. Yeni hava yolu firmaları kurulmuş, hava yolu taşımacılığı, toplum içerisinde saygın ve cazip bir taşıma türü olarak kabul edilmiştir. Sektörde yer alan hava yolu firmaları arasında rekabet artmış ve hava yolu firmaları, gelişen bu pazarda daha çok yer edinmek için sürekli yeni arayışlar içerisinde olmuştur. Hava yolu taşımacılık faaliyetlerinin artması sonucu, havalimanı sayıları da artmıştır.

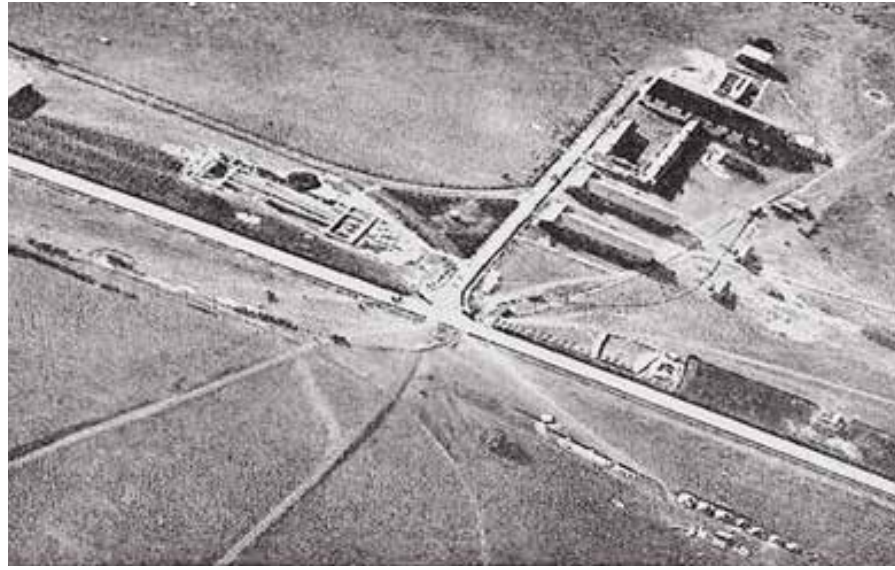
Hava yolu taşımacılığına olan talep sadece hava seyrüseferini sağlayan hava taşıyıcılarının değil, bu taşıyıcılara hizmet veren havalimanı kuruluşlarının da gelişmesidir.

Havaalanı terimi ICAO kaynaklarına göre; "yolcu ve hava aracı trafiğinin düzenlenmesine yönelik gerekli binaları, hava araçlarının uçuşa hazırlanarak iniş ve kalkış yaptığı alanlar için gerekli altyapı ve kolaylıkları sağlayacak şekilde özel olarak tasarlanan alanları" ifade etmektedir.

Hava ulaşım sektörünün en önemli parçası havaalanlarıdır. Havaalanları, yolcu ve yük taşımacılığında, hava ve yer ulaşımı arasında değişimin yaşandığı birimdir. Havaalanları, geniş fiziki alanlara sahip olup aynı zamanda çok büyük yatırım gerektiren sabit tesislerden oluşmaktadır. Karmaşık ve çok gelişmiş mekanik, elektrik ve elektronik sistemlere sahiptir.

Havaalanları, buldukları bölgede ekonomik anlamda önemli rol oynayan yöresel, bölgesel ve ulusal anlamda gelişmişliğin göstergesi olarak kabul edilmektedirler.

Ülkemizde ilk havacılık çalışmaları, 1912 yılında, bugünkü Atatürk Havalimanı'nın hemen yakınındaki Sefaköy'de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydana başlamıştır.



Türk Hava Ulaşımına Tarihsel Bakış

Ülkemizde ilk havacılık çalışmaları, 1912 yılında, bugünkü Atatürk Havalimanı'nın hemen yakınındaki Sefaköy'de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydana başlamıştır.

Atatürk'ün, ülkenin geleceğine de yol gösteren "İSTİKBAL GÖKLERDEDİR" sözü doğrultusunda, 1925 yılında kurulan ve daha sonraki yıllarda

Türk Hava Kurumu adını alan Türk Tayyare Cemiyeti ile Türk sivil havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır.

İlk sivil hava taşımacılığı ise 1933 yılında 5 uçaklık küçük bir filo ile "Türk Hava Postaları" adı ile başlatılmıştır.

Şubat 1933'te ilk protokol yolcuları, İstanbul-Ankara uçuşunu gerçekleştirdi. O tarihte, yakıt ikmali gerektiğinde uçaklar Eskişehir'e iniyor, ardından Ankara'ya devam ediyordu. Ankara'da Gazi Eğitim

Enstitüsü'nün yanındaki bir tarla, pist olarak kullanılıyordu.

İlerleyen yıllarda Türkiye'de havacılığa gönül vermiş bir girişimci çıktı sahneye..

Nuri Demirağ, 1935 yılında İstanbul'da bir uçak fabrikası kurdu. Yabancı mühendisler Türkiye'ye geldi, Türk mühendisler ise eğitim için yurt dışına gönderildi. 1944'e gelindiğinde, fabrikada sıfırdan yapılan ilk Türk yolcu uçağı, İstanbul'dan Ankara'ya uçtu.

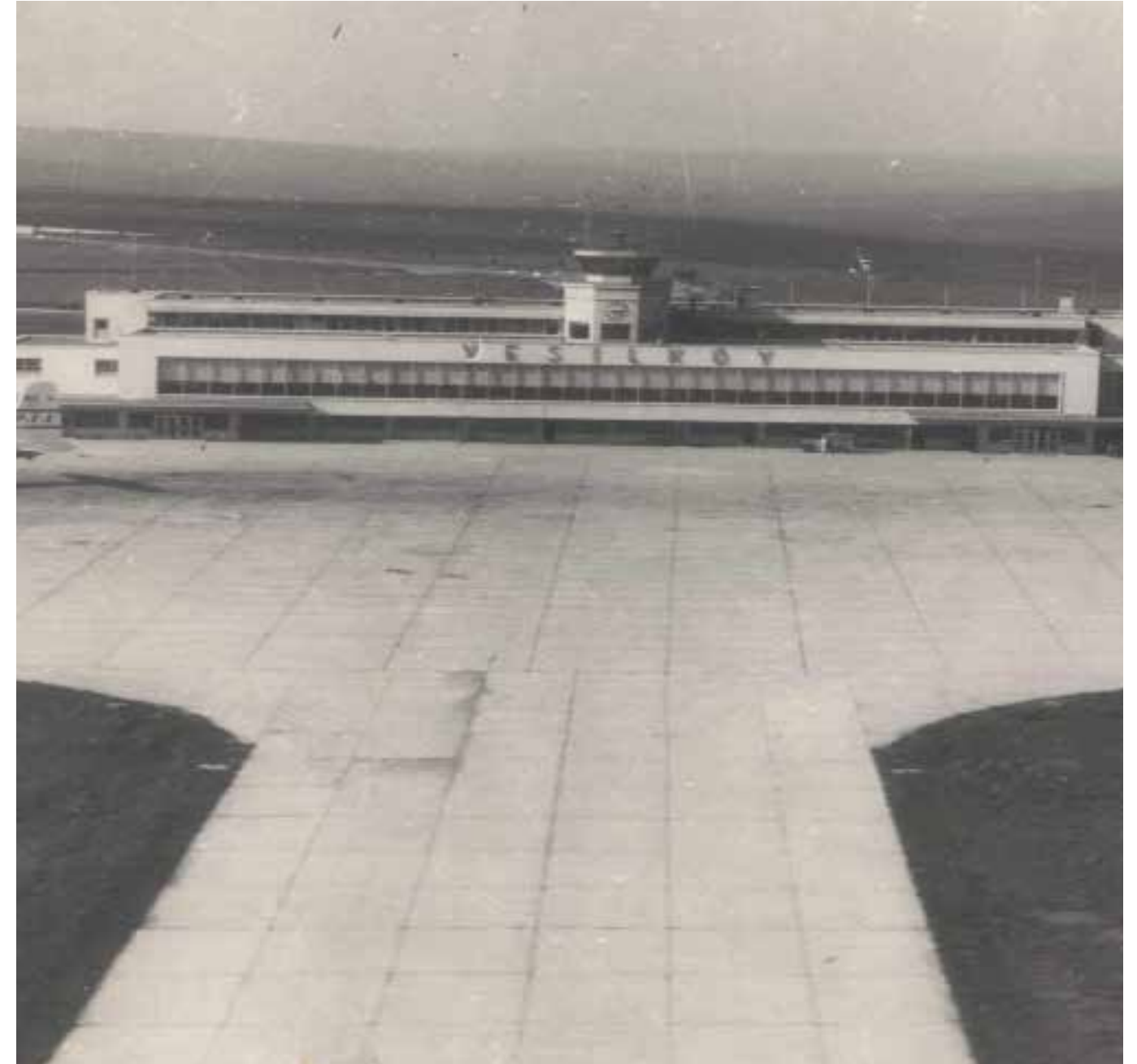


Cumhuriyetimizin 10. yılında, Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan "Havayolları Devlet İşletme İdaresi," Türkiye'de sivil hava yolları kurmak ve taşıma yapmak üzere görevlendirilmiştir.

Dünya sivil havacılığının hızlı bir gelişme göstermesi, teknolojide yaşanan büyük ilerleme karşısında, ulusal çıkarlarımızın korunması ile uluslararası ilişkilerimizin düzenli bir şekilde yürütülmesi ve denetlenmesi için 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı", 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak günün koşullarına göre

yeniden teşkilatlandırılmıştır. 18 Kasım 2005 tarihine kadar Ulaştırma Bakanlığının Ana Hizmet Birimi olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, bu tarihte yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile finansal açıdan özerk hale gelmiş ve şu anki yönetim yapısına ulaşmıştır.

Bugün, ülkemizdeki havacılık faaliyetleri, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve bu kapsamda yayımlanmış olan İdari ve Teknik Yönetmelikler ve Havacılık Talimatları çerçevesinde yürütülmektedir.

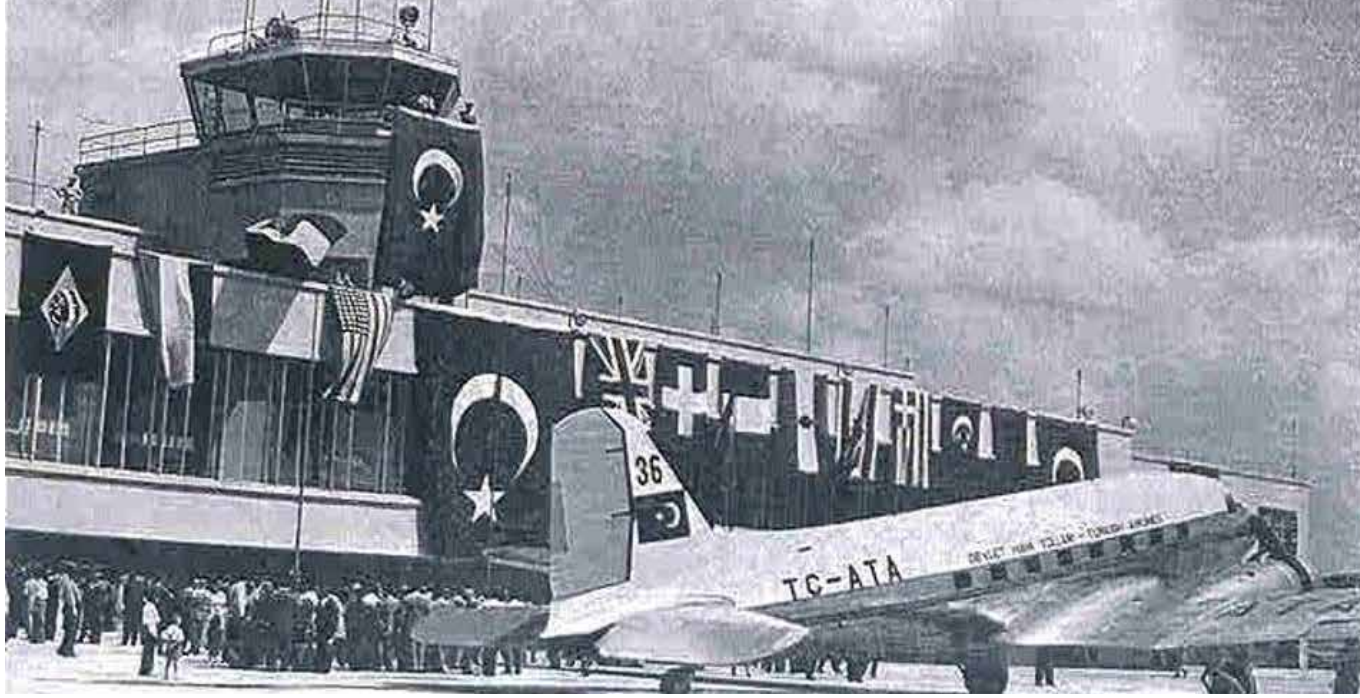


İleri teknoloji gerektiren ve sınır tanımaz özelliğe sahip havacılık endüstrisinde ülkemiz, uluslararası havacılık gelişmelerini yakından takip etmek ve çağın gereklerini yerine getirmek için çeşitli uluslararası teşkilatlara üye olmuştur. Uluslararası sivil havacılığın temelini oluşturan

"Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması - Şikago Sözleşmesi"'ne ülkemiz, 1945 yılında taraf olmuş ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı-ICAO kurucu üyeleri arasında yer almıştır.

Ayrıca Avrupa bölgesinde ise Avrupa Sivil Havacılık Konferansı-

ECAC'a 1956 yılında kurucu üye olan ülkemiz, Avrupa Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı EUROCONTROL'e de üye durumdadır. Bunların dışında, bölgesel düzeyde çeşitli organizasyonlara da üye olan ülkemiz, havacılık faaliyetlerini ulusal ve uluslararası mevzuata uygun olarak sürdürmektedir.



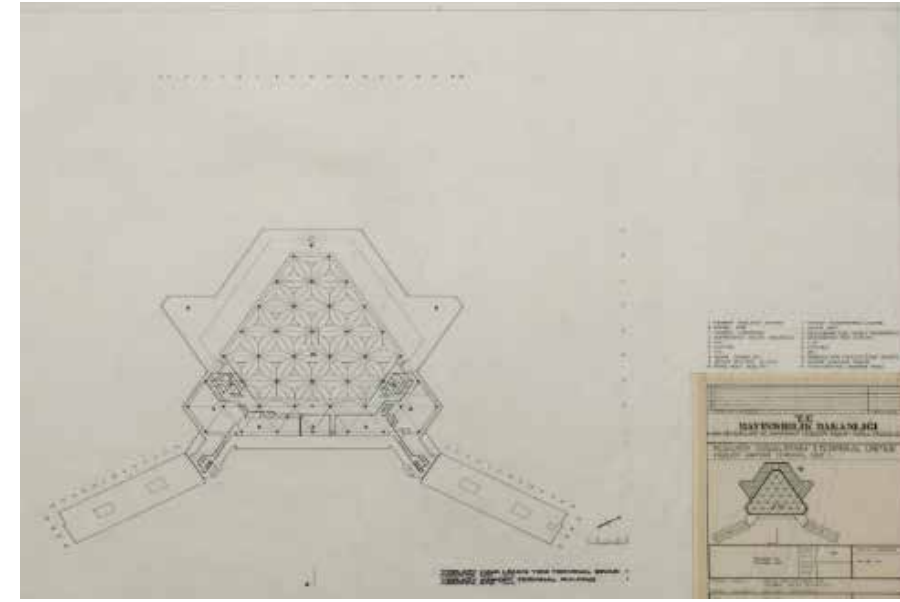
1944 Türkiye ICAC (Uluslararası Sivil Havacılık)



1953'te Yeşilköy Havalimanı, İstanbul'da hizmet vermeye başladı.

1800 m 06/24 pist, 10 000 m² Terminal, Bakım hangarı, Telsiz, Yedek güç kaynağı

1972 'de ikinci pist olan 18/36 inşaatı tamamlandı.



1983'te, sonraki yıllarda iç hatlar olarak işletilen dış hatlar terminali, inşaatı bitirilerek hizmete alındı ve ismi de 1985'te "Atatürk International Airport" olarak değiştirildi.

1971 yılında, Yeşilköy Havalimanı için bir master plan uygulamaya konuldu. Plan, 06/24 ve 18/36 pistlerinden başka, her biri yıllık 5 milyon yolcu kapasiteli 4 terminal binası ve müteemmimlerinden oluşuyordu.

Mimar Hayati Tabanlıoğlu tarafından hazırlanan proje içinde yer alan Dış Hatlar Terminali, 29 Ekim 1983'te işletmeye açıldı. 1985 yılında, kavuştuğu modern görünümü ile Atatürk Havalimanı adını aldı.

TAV ve TAV İnşaat'ın Havacılık Alanındaki Deneyimleri

TAV Havalimanları, havacılık sektöründe bilgi birikimi, deneyim ve yaratıcılıkla güçlü bir konumda yer edinmiş büyük bir başarı hikayesidir.

Türkiye ve dünyada havalimanı işletmeciliğinin öncü ismi olan TAV Havalimanları, havalimanı işletmeciliğinin yanı sıra iştirakleri ve bağlı ortaklıkları ile birlikte gümrüksüz satış, yiyecek-içecek hizmetleri, yer hizmetleri, bilgi işlem, güvenlik ve özel yolcu

salonu hizmetleri gibi havalimanı operasyonunun diğer alanlarında da faaliyet göstererek uluslararası platformda, sektörün gelişmesine katkı sağlamaktadır.





Atatürk Havalimanı İSTANBUL

TAV'ın tarihi, 1997'de dünyada "Yap-İşlet-Devret" modeliyle gerçekleştirilen projelerin ilk örneklerinden olan İstanbul Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali ihalesiyle başladı. Türkiye'nin çağdaş yüzünü yansıtan bu proje, TAV'ın başarı öyküsünün de ilk somut adımını oluşturdu.

Dünyanın önde gelen havalimanı işletmecileri arasında yer alan TAV Havalimanları, Türkiye'de

Antalya, Ankara Esenboğa, İzmir Adnan Menderes, Milas Bodrum ve Gazipaşa Alanya havalimanlarını işletiyor.

TAV yurt dışında ise Kazakistan'ın Almatı, Gürcistan'ın Tiflis ve Batum, Tunus'un Monastır ve Enfidha-Hammamet, Makedonya'nın Üsküp ile Ohrid, Suudi Arabistan'ın Medine ve Hırvatistan'ın Zagreb Havalimanı'nda faaliyet gösteriyor.

Holding, duty free, yiyecek-içecek hizmetleri, yer hizmetleri, bilişim, güvenlik ve işletme hizmetleri gibi havalimanı operasyonunun diğer alanlarında da faaliyet gösteriyor. Bu çerçevede TAV Havalimanları, Letonya'nın Riga Havalimanı'nda da duty free, yiyecek içecek ve diğer ticari alanların işletmesini gerçekleştiriyor.





Enfidha Hammamet Havalimanı -Tunus

2003 yılında kurulan TAV İnşaat'ın ise arkasındaki en önemli itici güç, kuşkusuz 1997 yılında kurulan TAV Grubu'dur.

TAV Grubu'nun kurulmasındaki katalizör, 1997 yılında İstanbul Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Kompleksi'nin YİD (Yap-İşlet-Devret) usulüyle alınması olmuştur.

Güçlü temellere sahip olan TAV İnşaat, rekabetin hüküm sürdüğü Körfez Arap Ülkeleri İşbirliği Konseyi bölgesinde yüksek katlı rezidans projelerinin aranan bir yüklenicisi olarak isim yaptı ve havalimanı inşaatında saygın bir marka haline geldi. Bugün, TAV İnşaat'ın Orta Doğu ve Kuzey Afrika bölgesinde Birleşik Arap Emirlikleri (Abu Dabi, Sharjah ve Dubai), Mısır,

Katar, Tunus, Libya, Bahreyn, Suudi Arabistan olmak üzere yedi şubesi ve Türkiye dışında TAV Construction Muscat LLC, TRCC-TAV Al Rajhi Contracting Co. Ltd ve TAV Construction Qatar LLC adı altında üç bağlı şirketi bulunmaktadır.

Teknik yeterliliği ve deneyimi ile kendi alanında saygın bir konuma sahip olan TAV İnşaat, projelerini genellikle tek yüklenici olarak üstlenmekte, belirli bazı projelerde ise proje gerekliliklerine veya rekabet şartlarına göre Japon TAISEI, Brezilyalı Odebrechet, Atina merkezli CCC, Suudi Arabistan'dan Arab Contracting Company ve Birleşik Arap Emirlikleri/Avustralya ortaklığı olan Habtoor Leighton Group gibi dünya devi şirketlerle stratejik ortaklıklar kurmaktadır.

TAV İnşaat'ın ana faaliyet konusu ve uzmanlık alanı, havalimanları ve ilgili tesislerin inşaatı olmakla birlikte TAV teknik ekibi sahip oldukları bilgi birikimini havacılık dışı projelere de uygulamış, yarının şehirlerinin muazzam silüetlerinin simgesi olan fütürist kule projeleri ile portföyünü genişletmiştir.

TAV İnşaat'ın dünya çapında bir yüklenici olarak ün yapması; müşteri memnuniyetini artırmaya kendilerini adanmış olan dinamik TAV İnşaat ekibinin, esneklik ve hızlı çözüm oluşturmaya dayalı şirket kültürlerinin doğrudan bir sonucu olmuştur. Başarı öyküsüne yeni bölümler ekleyerek ilerleyen TAV İnşaat, "Şehirler İçin Havalimanları" ve "Havalimanları İçin Şehirler" inşa etmeye devam edecektir.

TAV İnşaat Faaliyet Alanları

Havalimanları

- Yolcu Terminalleri
- Hava Trafik Kontrol Kulesi
- Pist-Apron-Taxiyolu Sistemi
- Kargo Binaları
- Uçak Bakım Hangarları
- Hava&Kara Altyapı İşleri

Binalar

- Kuleler (Konut/Ticari ve Karma Kullanım)
- Yüksek Katlı Binalar (Konut/Ticari ve Karma Kullanım)
- Yüksek Katlı Akıllı Ofis Binaları
- Otel Konaklama Yapıları
- Alışveriş Merkezleri
- Müze ve Konferans Merkezleri
- Diğer İkonik yapılar

Havalimanları, hava tarafı ve kara tarafı olmak üzere iki bölüme ayrılır:

Havalimanında; pasaport kontrolden sonraki arındırılmış bölgeler (bekleme alanları, duty free alanları, uçağa geçiş kapıları), havalimanının pist, apron, taksi yolları ve bunlara bitişik sahaları ile belirli durumlarda doğrudan uçuş faaliyeti amacıyla kullanılan bina ve yapıları veya bunların bazı kısımları, hava tarafı bölümünü oluşturur. Bu bölümlerin her birine ancak kontrollü giriş yapılabilir.

Kara Tarafı Bölümü (Landside) olarak tanımlanan alanlar; hava meydanının doğrudan uçuş faaliyetlerine dahil olmayan binalar, terminallerin hava sahası tanımı dışında kalan kısımları, hava meydanının uçuş hattı tesislerinden çevreye kadar uzanan bölümde yer alan her türlü bina-tesis, otoparklar, havalimanına yaklaşım yolları, kargo-ikram-bakım tesislerinin havaya dönük kontrollü geçiş hattının dışında kalan bölümleri vb. içeren bölümdür.

Yolcu terminali olarak tanımlanan yapıların amacı; yolcuların uçuş öncesi veya sonrası işlemlerinin yapıldığı, bünyesinde hava ulaştırma

hizmeti ile ilgili kuruluş ve tesisleri bulunduran bina veya binalar grubudur.

Havalimanları, ekonomi, turizm vb. sektörlerin gelişmesine katkı sunarak bölgesel kalkınmayı teşvik etmesinin yanında kültürlerin kaynaştırılmasında da önemli bir misyon üstlenmektedir.

Zaman ve mekan sürekliliği içinde ticari ve kültürel bağlar üzerine oturtulmuşlardır. Bunun da ötesinde, yer değiştirme ve her an her yerde olabilme ideolojisiyle yola çıkarak, mekan ve aitlik hislerine yeni bir yorum getirmişlerdir.

Günümüzde havalimanları, gerek mimari gerekse mühendislikteki fikirsel gelişmelere cevap veren çok önemli yapılarıdır. Yüksek yolcu kapasiteli bir terminal binası, çok karmaşık bir mühendislik iskeletine sahip olmak durumundadır. Havalimanlarını, diğer bina türü yapılardan ayıran belirgin özellikler; olağanüstü büyüklükleri, maliyetleri ve yapımlarında kullanılan ileri teknoloji unsurlarıdır.

Havalimanlarında hem terminal hem hava tarafı faaliyetlerinin gerçekleşmesi adına özel pek çok sistem bulunuyor.

BHS adını verdiğimiz bagaj taşıma ve EDS Bagaj Tarama Sistemleri; LET (Lifts, Escalator, Travelator) denilen Asansör, Yürüyen Merdiven, Yürüyen Yollar; PBB / GPU / PCA / VDGS denilen Hareketli Yolcu Köprüleri, Uçak İklimlendirme, Uçak Enerjilendirme ve Uçak Park Ettirme Sistemleri gibi özelleşmiş birçok sistem kullanılmaktadır. Terminallerde yolcuların check-in noktasından uçağa biniş alanına kadar kolay ulaşabilme için asansör ve yürüyen bantların/merdivenin yeterli sayıda ve doğru noktalarda konumlanması gerekmektedir.

Hava tarafındaki sistemlerimizden en önemlileri ise A-SMGCS dediğimiz yer hareketleri kontrol ve yönlendirme radar sistemi ve AGL dediğimiz PAT sahaları aydınlatma sistemidir. Bu sistemlerin teknolojik olarak ileri düzeyde güncellenmesine paralel havalimanlarının bünyelerine katmaları, yapıların dinamikliğini güncel tutmaktadır.

Havalimanlarının hayata geçirilmesinde ise alışılmışın üstündeki boyutları ve çok dinamik işlevselliği bakımından özenli projelendirme ve yapım yaklaşımı önemlidir.

Prince Mohammad

ULUSLARARASI HAVALİMANI MEDİNE, SUUDİ ARABİSTAN

Şubat 2015 yılında yapımı tamamlanan 8 milyon yolcu kapasiteli Medine Havalimanı'nın;

Toplam İnşaat Alanı 157.000 m ²	Asfalt İmalatı 250.000 m ²	Pist Beton İmalatı 250.000 m ²	Apron Beton İmalatı 250.000 m ²	Bağlantı Yolları 135.000 m ²
---	--	--	---	--



PİST YAPIMI

RW 18/36 -3,050x45m. 137.000 m ²	RW 17/35 (Code F)4,335x60m. 282.000 m ²
--	---



Apron Yapımı



Fuel Hidrant Sistemi

Hamad Uluslararası

HAVALİMANI-DOHA, KATAR

İlk olarak Mayıs 2014'te açılışı yapılan Katar'da bulunan 505.000 m²'lik alan Hamad Uluslararası Havalimanı, Katar'ın dünyaya açılan kapısı haline gelen TAV İnşaat'ın Japon Taisei firması ile birlikte üstlendiği bir diğer önemli projedir. İlk aşamada 30 milyon yolcuya hizmet vermek üzere tasarlanan terminalde yaklaşık 80.000 ton yapı çeliği kullanılmıştır.



Abu Dhabi

ULUSLARARASI HAVALİMANI - BAE

Abu Dhabi'deki ikonik Midfield Terminal Binası, yarının havalimanlarını yeniden tanımlayacak Midfield Terminal Binası, BAE'nin ilerici toplumunu ve vizyoner liderliğini yansıtan bir dönüm noktası olmaya hazırlanıyor.

Yıllık 27 milyon yolcu kapasiteli Abu Dhabi Havalimanı, yaklaşık 700.000 m²'lik alan kaplamaktadır.

İkonik yapısını desteklemek amacıyla üstün mühendislik hizmetleri ile birlikte 84.000 ton yapı çeliği kullanılmıştır.



Bahreyn

ULUSLARARASI HAVALİMANI

Son dönemde yapımı tamamlanan en önemli havalimanlarından birisi de Bahreyn Havalimanı Modernizasyon Programı kapsamı Ana İşler Paketi'nin birinci fazıdır.

Proje, Bahreyn Uluslararası Havalimanı'ndaki altyapı ve hizmet kalitesini yükseltmeyi ve Bahreyn'in sektördeki lider konumuna eşdeğer bir tesise dönüştürmeyi hedefliyor. Havalimanı kapasitesinin artarak yılda 14 milyon yolcu ağırlaması hedeflenmektedir. Havalimanı gelişimin ana bileşeni, özellikle tasarıma sahip olan hava kontrol kulesi çevresinde konumlanan 220.000 m²'lik Yeni Terminal binasıdır.



Havaalanı şehir merkezine yakın inşa edilirse bu sefer, gürültü problemi ortaya çıkacaktır. Bu nedenle genel eğilim, havaalanı ile şehir merkezi arasındaki ulaşım süresinin saatte 90 km sabit hız ile ortalama 20 - 25 dakika olmalıdır.



Havalimanlarında Yer Seçimi

İkinci Dünya Savaşı'ndan önce, hava taşımacılığının yeni başladığı dönemlerde kullanılan uçaklar hem boyut hem de güç olarak oldukça küçüktü. Büyük şehirlerdeki havaalanlarında bile günde sadece birkaç uçuş gerçekleştirilmekteydi. Havaalanları, o devirlerde halk tarafından arzu edilmeyen birer komşu değillerdi.

Bu durumda, yer seçimi çalışması oldukça basitti ve genel olarak havacılık talebine ve sivil mühendislik gereksinimlerine bağlıydı. Tüm dünyada ortaya çıkan hava taşımacılığına olan hızlı talep artışı ve buna paralel olarak daha güçlü ve büyük uçakların kullanılmaya başlanması, havaalanlarını etrafındaki yerleşim birimleri ve doğal çevreye zarar verici bir unsur olarak ortaya çıkarmıştır. Bu nedenle yer seçimi çalışması, çözülmesi zor bir problem olmaya başlamıştır.

1960'lı yıllardan sonra yapılan havaalanı yer seçimi çalışmalarında önemli tartışmalar, anlaşmazlıklar meydana gelmiş, havaalanlarının yerleşimi üzerine yapılan planlar uzun süre sonuçlandırılmamış, bazıları ise iptal edilmiştir.

Hava taşımacılığı talebinin her geçen gün daha da artması, var olan havaalanlarının trafik yükünün, kapasitesinin üzerine çıkması sonucunu doğurmuştur. Bu durum ise gürültü, hava ve çevre kirliliği gibi problemleri beraberinde getirmiştir. Günümüzde uygun yer seçimi, geçmiş zamanlardakine oranla çok daha karmaşık bir problem haline gelmiştir. Tüm dünyada yeni bir tesis kurulmasının çevresi üzerine etkilerinin analizi konusunda geliştirilen teknikler ve yapılan çalışmalar oldukça başarılıdır.

Havalimanı Erişimi

Havaalanları, büyük şehirlerden en fazla insan ve kargo trafiğinin olduğu yerlerden biridir. Havaalanı ve hava yolu yolculuğuna olan talep her geçen gün artmaktadır. Bu nedenle havaalanına giden yollarda, şehir içi trafiği artmakta ve tıkanıklıklar oluşmaktadır. Şehir içi ulaşım da havaalanı sistemi gibi şehir içi ulaşım sistemi ile akıtılmaktadır. Şehir içi ulaşım sistemleri ile karayolu, demiryolu ve kimi şehirlerde deniz yolu ulaşım sistemlerinin karma bir modeli olarak faaliyet göstermektedir. Havaalanına ulaşım genellikle iki ana bölüme ayrılmaktadır.

Bunlar;

- Şehir merkezinden ve banliyölerden havaalanına ulaşım,
- Havaalanı sınırlarından terminal binasına ve park alanlarına ulaşım.

Bu bölümlerden ilki, tüm bölgenin ve şehir içi ulaşım sisteminin bir parçasıdır. Bu sistem hem genel hem de havaalanına ulaşım hizmet vermektedir. Hükümetler ve yerel yönetimler, bu sistemin planlanmasından, yapımından ve yönetiminden sorumludurlar. Havaalanı içindeki ulaşım ise havaalanı yöneticiler sorumludur. Havaalanı ulaşım yollarının sorunlarının çözümlenebilmesi için havaalanı yöneticileri ile hükümet ya da yerel yönetimlerin iyi bir bilgi akışıyla birlikte iş birliği içerisinde bulunmaları gerekmektedir.

Havaalanı ulaşımı ile ilgili en büyük sorun, havaalanına giden ve gelen araç trafiğinin şehir trafiğinin en yoğun olduğu sabah ve akşam saatlerinde artmasından kaynaklanmaktadır. Bu saatlerde aynı şekilde, havaalanı sınırları içindeki trafik de artmaktadır. Bu nedenle havaalanı yer ulaşım tesisleri, trafiğin en yoğun

olduğu saatler dikkate alınarak düzenlenmektedir. Yer ulaşım kapasite gereksinimleri; yolcu, kargo ve uçak faaliyetleri için yapılan tahminlerden saptanmaktadır. Kaliteli ve etkin bir hizmet verilebilmesi için en ideali, havaalanı ulaşım yolları ve terminal binası kapasitesinin, en azından havaalanı hava tarafı kapasitesinin üzerinde sınırlayıcı bir faktör olacaktır.

Havaalanına ulaşım için kullanılacak yolların kapasitesinin belirlenmesi sırasında, elde bulunan karayolu ve toplu taşıma sistemleri ile havaalanına gelip giden insan sayısının belirlenmesi gerekmektedir.

Havaalanı ile şehir arasındaki uzaklığın kısa olması, yolcunun konforu ve bölgeye gelen turistlerin rahatlıkla havaalanını bulabilmesi açısından tercih edilir. Havaalanına ulaşım süresinin düşürülmesi, hava taşımacılığının diğer taşımacılık türleri ile rekabet edebilme gücünü artıracaktır. Ancak havaalanı şehir merkezine yakın inşa edilirse bu sefer, gürültü problemi ortaya çıkacaktır. Bu nedenle genel eğilim, havaalanı ile şehir merkezi arasındaki ulaşım süresinin saatte 90 km sabit hız ile ortalama 20 - 25 dakika olmasıdır.

Havalimanı iç erişimi hassasiyetle ele aldığımız konularımızdan biridir.

Havalimanındaki hizmetlerin tüm yolcular için erişebilir hale gelmesi amacı ile başlatılan Engelsiz Havalimanı Projesi'nde, 2013'ten beri aktif bir şekilde yer alıyoruz. 2016 yılında İzmir Adnan Menderes Havalimanımızda da Dünya Engelliler Vakfı (DEV) Teknik Komitesi tarafından oluşturulan USTAD 2011: 2015 Çevre ve Yapı Standardı Uyum Platin Sertifikası aldık.

TAV Havalimanları, tüm paydaşları için en yüksek değeri yaratırken operasyonlarının çevre üzerindeki etkilerini en aza indirmeyi ve toplumsal fayda yaratmayı hedeflemektedir.



Sürdürülebilirlik

Günümüzde havalimanları; sadece ulaşım ile ilgili fonksiyonu yerine getiren binalar olmakla kalmayıp dünya üzerinde azalan kaynaklara ve buldukları çevreye duyarlı, daha sağlıklı ve konforlu bir iç atmosfer oluşturma anlamında sorumlulukları olan yapılar haline gelmiştir. Bu anlamda; tasarım sürecinden inşaat aşamasına, inşaat sürecinden operasyona kadar sürdürülebilirlik yaklaşımı ile adımların ele alınması gerekmektedir.

TAV Havalimanları, tüm paydaşları için en yüksek değeri yaratırken operasyonlarının çevre üzerindeki etkilerini en aza indirmeyi ve toplumsal fayda yaratmayı hedeflemektedir.

TAV, ekonomik performansının yanı sıra yönetim, çevresel ve sosyal

etkilerle bu alanlardaki çalışmalarını şeffaf bir şekilde raporlamaktadır. İlk sürdürülebilirlik raporunun yayınladığı 2010 yılından bu yana, raporlama çerçevesi olarak Küresel Raporlama Girişimi (Global Reporting Initiative-GRI) standartlarını kullanmaktadır.

2020 yılında Groupe ADP ile birlikte ortak bir sürdürülebilirlik stratejisi ve yol haritası oluşturmak üzere bir çalışma yapılmıştır. Bu çalışmanın sonucu olarak, şirketlerin ortak yaklaşımını belirleyen "Airports for Trust" bildirgesi imzalanarak paydaşlarla paylaşılmıştır.

Bildirgede, "Çevrenin korunması" başlığı altında dört hedef bulunmaktadır. İmzacılar, 2030'a kadar karbon salımlarını nötralize etmeyi amaçlamaktadır. Çevrenin korunması için diğer hedefler;

sektörün dönüşüm çabalarına destek vermeyi, yenilenebilir yakıtların kullanımı için özellikle hava tarafında çözümler üretmeyi, havalimanının yerel ekonomiye entegrasyonu ve havalimanı geliştirme projelerinin çevresel ayak izini küçültmektir.

"Yerel topluluklar ve paydaşlarla gelişmek" başlığı altında da dört hedef yer almaktadır. Bu kapsamda imzacılar; yerel toplulukların yaşam koşullarının iyileştirilmesine katkı sunmayı, paydaşlarla uzun dönemli güvene dayalı ilişkiler kurmayı, havalimanı operasyonlarından yaratılan faydayı yerel topluluklarla paylaşmayı ve havacılık topluluğunu iş birliği içinde en yüksek faydayı yaratmaya teşvik etmeyi amaçlamaktadır.

Hava ulaşımına artan talep ve doğal kaynakların verimli kullanımı arasında doğru bir denge kurabilmek için faaliyet gösterdiği her alanda en iyi çevresel uygulamaları benimsemeyi ve hayata geçirmeyi hedefleyen TAV Havalimanları, uluslararası

standartlarda enerji ve çevre yönetimini gerçekleştirerek çevreye olan etkilerini en aza indirmek üzere çaba göstermektedir.

TAV Havalimanları, iklim değişikliğiyle mücadele kapsamında işletmesini üstlendiği havalimanlarında karbon

salımını ölçümlemek, yönetmek, azaltmak ve nötr hale getirmek üzere ACI Europe tarafından hayata geçirilen Havalimanı Karbon Akreditasyonu (Airport Carbon Accreditation) programına aktif olarak katılmaktadır.



2020 yılı itibarıyla İzmir Adnan Menderes, Antalya ve Ankara Esenboğa havalimanları en üst

seviye olan "Level 3+ Neutrality" sertifikasyonunu yenilemiştir. Enfidha Havalimanı "Level 2 Reduction"

seviyesinden "Level 3 Optimization" seviyesine yükselmiştir. Milas-Bodrum Havalimanı da programa katılmıştır.



Esenboğa

HAVALİMANI - ANKARA



Bodrum - Milas

HAVALİMANI



Çevre Dostu Terminal

TAV İzmir iç hatlar terminali, ABD Yeşil Binalar Konseyi'nin (USGBC) 2017'de yayınladığı LEED in Motion: Transportation isimli raporda yer verilen 12 örnek projeden biri oldu.

TAV Havalimanları; İzmir Adnan Menderes Havalimanı Yeni İç Hatlar Terminali ve Katlı Otoparkının tasarım, inşaa ve işletme süreçlerinin tamamını çevresel sürdürülebilirlik politikası

çerçevesinde oluşturdu. Böylece İzmir İç Hatlar Terminali, Türkiye'de Enerji ve Çevre Dostu Tasarımda Liderlik (LEED®) sertifikası alan ilk havalimanı oldu.

Adnan Menderes

HAVALIMANI, İÇ HATLAR TERMİNALİ - İZMİR

Yolcu konforundan ödün vermeksizin enerjiyi verimli kullanmak üzere raporlama döneminde otomatik aydınlatma kontrolü, LED aydınlatma kullanımı gibi uygulamalar hayata geçirildi.

Terminalde kullanılan ısı pompaları, yağmur hasat sistemleri, gri su kullanım sistemi, fotovoltaik güneş panelleri ve trijenerasyon santraliyle enerji ve su tüketimi en aza indirilirken, atık yönetimi de verimli bir şekilde gerçekleştirilebildi.

Tüm bu yaklaşımlar, işletme giderlerinin azaltılmasına katkıda bulunurken çalışanlarımız ve müşterimiz için daha güvenli ve sağlıklı bir çevre oluşumuna katkıda bulunuyor.



TAV İnşaat'ın Yapmış Olduğu Çevre Dostu Yapı Örnekleri



Prince Mohammad Uluslararası Havalimanı
Medine, Suudi Arabistan



Midfield Terminal Complex Abu Dhabi International Airport United,
Arab Emirates ESTIDAMA PEARL 3



Groupe ADP - New Headquarters Complex Paris Charles-de-Gaulle Roissy, France BREEAM Very Good



Enerji Yönetimi

Terminallerin ısıtılması, soğutulması ve elektrik üretiminde, kojenerasyon ve trijenarasyon tesislerinin kullanılması oldukça verimli bir yöntemdir. Bu sistem dahilinde, jeneratörlerin elektrik üretirken kaybettiği ısı, trijenarasyon tesisi vasıtasıyla terminal ortamını ısıtmak veya soğutmak üzere sıcak ve soğuk su üretiminde kullanılır.

Aynı enerji kaynağından iki farklı tür enerji elde etmeyi sağlayan kojenerasyon sistemini, ilk olarak 2007 yılında Ankara Esenboğa Havalimanı'nda, 2009 yılında da kullandığı elektriğin %80'ini bu tesisten karşılayan İstanbul Atatürk Havalimanı'nda kurduk. Yeni iç hatlar terminalinin tamamlanmasının ardından trijenarasyon tesisini İzmir Havalimanı'nda kurduk. Sistemlerin devreye girmesinden sonra, soğutma amaçlı elektrik tüketimi ve ısıtma amaçlı doğal gaz tüketiminde %35'lere varan düşüşler gerçekleştirilmiş oldu. İzmir Terminali'nde 5.200 metrekarelik güneş panelleri sayesinde, yılda 450 bin kilovat/saatlik elektriği, güneş enerjisinden üretiyoruz. Terminallerde; ısınma, sıcak su ve trijenarasyon tesisinden doğal gaz ve jeneratörlede dizel kullanıyoruz. Enerji yönetim

sistemini, işletmesini yaptığımız tüm havalimanlarında uyguluyoruz.

Emisyon Yönetimi

Küresel ölçekteki karbon salınımlarının %2'sinin, havayolları başta olmak üzere, havacılık sektöründen kaynaklanması sebebi ile sektörümüze büyük sorumluluklar düşüyor. TAV olarak, sorumlu iş yapış ve sürdürülebilirlik anlayışımız kapsamında; karbon ayak izimizi düşürmek için çalışmalar hayata geçiriyor, iyi uygulamaları yaygınlaştırıyor ve farkındalığın artırılmasına yönelik inisiyatiflere gönüllü katılım sağlıyoruz.

İklim değişikliği ile mücadele kapsamında yürüttüğümüz çalışmalarımızı ve elde ettiğimiz performans sonuçlarını, her yıl Karbon Saydamlık Projesi (CDP) kapsamında şeffaf bir şekilde paydaşlarımızla paylaşıyoruz. TAV olarak CDP'nin globalde yürüttüğü 'Commit to Action' kampanyasına Türkiye'den katılan altı şirket arasında bulunuyoruz.

Biyo Çeşitliliğin Korunması

Terminal alanlarında, biyo-çeşitliliğin korunmasını ve doğal yaşam alanlarındaki kayıpların en

aza indirgenmesini hedefleyen TAV Havalimanları; atık miktarının azaltılmasını, ortaya çıkan atığın ise yeniden kullanım, geri dönüşüm ve bertaraf süreçlerinde değerlendirilmesini sağlamaktadır.

TAV Havalimanları, su kaynaklarının verimli kullanılması amacıyla terminallerinde su yönetimi yapmakta; yolcu başına su tüketimini sürekli olarak ölçümleyerek raporlamaktadır. Atık suların mümkün olan her durumda arıtılarak tekrar kullanılması; bunun mümkün olmadığı durumlarda ise uygun şekilde bertaraf edilmesi sağlanmaktadır.

TAV Havalimanları, Groupe ADP ile iş birliği çerçevesinde biyo çeşitliliğin korunması için taahhütlerini, Act4Nature International üzerinden açıklamıştır.

TAV olarak kurulduğumuz günden bu yana finansal başarılarımızı, faaliyet gösterdiğimiz coğrafyalarda insana ve çevreye saygı prensibi ile toplumsal fayda yaratan uygulamalarla taçlandırıyoruz. Dünyanın farklı coğrafyalarında "akıllı büyüme" hedefi ile tüm kararlarımızı sosyal ve çevresel sorumluluklarımızın farkındalığı ile alıyor; stratejimizi destekleyecek küresel inisiyatiflerde yer alarak devam ettiriyoruz.

Çalışanlarımızın Sağlığı Önceliğimizdir, İş Sağlığı ve Güvenliği

Havaalanı operasyonlarında emniyetli ve güvenli bir performans için tüm kaynaklar bir araya getirilerek sistemli bir şekilde riskler ve tehditler yönetilmelidir. Bu amaçla havaalanlarında emniyet ve güvenlik yönetimi yapılarının oluşturulması gerekmektedir.

Ulusal ve uluslararası havacılık otoriteleri, bu yönetim yapılarının kurularak işletilmesini zorunlu tutmaktadır.

Endüstrimizdeki emniyet yönetimi uygulamalarındaki gelişim, doğal olarak felaketlere gösterdiğimiz reaktif tepkilerimizden gelmektedir. Küçük ya

da büyük olsun bütün havaalanlarının ve havayolları gibi operatörlerin Acil Eylem Planlarının (AEP) olması, ICAO kuralları ile zorunlu hale getirilmiştir. Bu planlar sayesinde yaşanabilecek acil durumlara karşı hazırlıklı olmak, acil durumu yönetmek ve sonrasında tekrar eski konuma hızlı bir şekilde dönmek için avantaj sağlanabilir. AEP' ler, havaalanlarında emniyet ve güvenlik yönetiminin faaliyetlerinin keşiştiği planlardır. Güvenlik nedeniyle karşılaşılan olaylar ve kazalar, emniyet yönetimini de etkilediği için AEP' ler ile bütünsel bir yaklaşımla ele alınır ve planlanırlar.

TAV; iş sağlığı ve güvenliği alanında ilgili bölümlerin yürüttüğü İş Sağlığı, Güvenliği ve Çevre Koruma İşbaşı Eğitim Programı ve El Kitabı gibi çalışmalarında etkisi ile kayıp gün

oranımızda %69 ila %88 oranında iyileşmeler gerçekleştirdik. 2017 yılında, işe alım süreçlerinden kariyer destek uygulamalarına kadar bir dizi başlıkta gerçekleştiren bağımsız denetim sürecini, başarıyla tamamlayarak Fırsat Eşitliği Modeli (FEM) sertifikasını almaya hak kazandı.

Ekonomik performansa bağlı sürdürülebilir havalimanı operatörlüğü ve havalimanı güvenliği kapsamındaki acil durum hazırlığı ve faaliyetlerin sürekliliğinin sağlanmasına ek olarak müşteri memnuniyeti, çalışan sağlığı ve güvenliği en önemli konulardır.

Havalimanı inşaatında da aynı oranda süreci doğru yönetebilmek adına yaklaşımımız, titizlikle hayata geçirilen İSGÇ ve Hedef sıfır kazadır.



COVID-19 Döneminde de Sorunsuz Hizmet Devam Etti

Havacılık; özellikle güvenlik konusunda küresel düzeyde regüle edilen, sıkı kuralların olduğu bir

sektördür. Aynı zamanda salgından en fazla etkilenen ve yeni düzenlemelere en hızlı adapte olan sektörler arasında yer almaktadır. TAV Havalimanları da çalışanları ve yolcularının sağlığını korumak amacıyla otoritelerin belirlediği önlemleri tam olarak hayata geçirmektedir.

Türkiye'deki havalimanlarında SHGM tarafından yayınlanan Havaalanı Pandemi Tedbirleri Sertifikasyonu'nu alan TAV, uçuş kısıtlamalarının kısmen kalktığı Haziran ayından itibaren yolcularına sorunsuz bir şekilde hizmet vermektedir.



TAV Havalimanları, Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI) tarafından yürütülen kapsamlı programa katılarak sağlıklı seyahat taahhüdünü güçlendirmiştir. Antalya, İzmir Adnan Menderes, Gazipaşa-Alanya, Milas-Bodrum, Ankara Esenboğa, Üsküp, Zagreb, Tiflis, Medine, Enfidha ve Monastır havalimanları başvuru sürecini tamamlayarak "ACI Havalimanı Sağlık Akreditasyonu"nu almıştır.

TAV Havalimanları, Avrupa Birliği'nin havacılık güvenliğinden sorumlu ajansı EASA tarafından KOVID-19'a karşı yolcuların ve çalışanların sağlığını korumak üzere oluşturduğu kriterlere de imza atmıştır. TAV tarafından işletilen Türkiye'deki Antalya, Ankara Esenboğa, İzmir Adnan Menderes,

Gazipaşa-Alanya, Milas-Bodrum ile Tunus'taki Enfidha ve Monastır, Kuzey Makedonya'daki Üsküp ve Gürcistan'ın Tiflis havalimanları protokole katılmıştır.

Havalimanlarına girişte yolcuların ateşi ölçülmektedir. Havalimanlarında, temiz hava sirkülasyonu sağlanmakta ve yolcuların kolayca erişebileceği yerlerde dezenfektan bulunmaktadır. Yolcuların ve havalimanı çalışanlarının terminal genelinde fiziksel mesafelerini korumalarına yardımcı olmak üzere yönlendirmeler ve işaretlemeler yapılmıştır. Yolcuların uygun olan her aşamada temas etmeden hizmet alabilmesi için düzenlemeler gerçekleştirilmiştir. Ayrıca terminal genelinde sık kullanılan alanlar, X-ray cihazları ve

yüzeyler düzenli olarak dezenfekte edilmektedir.

Görevlerine uygun olarak eğitim verilen tüm çalışanlar, maskeyle ve gerekli durumlarda siperlik, eldiven ya da uygun kıyafetlerle hizmet vermektedir. Çalışanlar için ulusal ölçekte getirilen düzenlemelerin yanı sıra çalışma lokasyonlarında fiziksel mesafenin korunması ve artırılmış hijyen önlemlerini kapsayan düzenlemeler yapılmıştır.

Herkesin temiz ve güvenli bölgede olma ihtiyacına cevap verebilmek, kalıcı hijyeni tesis etmek ve bir hijyen zinciri oluşturmak, kusursuz ve yüksek kalitede sunmak adına tüm birimlerde Covid aksiyon planları yürürlüğe girmiştir.



Geleceğin Havacılık
Projeksiyonu

İstanbul Havalimanı

**İGA, İstanbul
Havalimanı'nı inşa
etmek ve 25 yıl
boyunca işletmek
amacıyla 7 Ekim 2013
tarihinde kuruldu.**



Coğrafi konumuyla, tarihi ve kültürel sürekliliğiyle tarih boyunca ülkeler arasında insanların, ham madde, ürün ve hizmetlerin geçişine ev sahipliği yapan ülkemiz, bu bölgesel aktarma konumunu hiçbir zaman kaybetmedi. Ulaşımın şekli ve yolları değişti, ticareti yapılan ürünler değişti, seyahat eden insanlar değişti ama Türkiye'nin bu konudaki önemi aynı kaldı. Türkiye, bu pozisyonunu daha da güçlendirmek için hava yolu, demiryolu, karayolu, denizyoluna ciddi yatırımlar gerçekleştiriyor, çok modlu ulaşım bağlantıları sağlamanın yanı sıra, koridorlar oluşturarak kıtalar arasında kesintisiz ve kaliteli ulaştırma altyapıları tesis ediyor.

Türk hava ulaşımı da her geçen gün geliyor, dünyada daha çok söz sahibi haline geliyor. 1900'lerin başlarından bugüne çok şey değişti. Sektör son 40 yılda dünya genelinde ciddi bir büyüme kaydetti. Gelişime bakarsanız, 11 Eylül saldırısı ve 2008 ekonomik krizi arasındaki dönem dışında sürekli yükselen bir grafik var. Bugün yılda 4 milyar insan seyahat ediyor, bu sayı önümüzdeki 20 yıl içinde 8 milyara çıkacak. Sadece Türkiye'nin değil tüm dünyanın altyapı yatırımlarına önem vermesi gerekiyor. İstanbul Havalimanı'nın yatırımı da bu stratejik bakış açısıyla oluşturuldu. İstanbul Havalimanı bugünün değil, geleceğin havacılık projeksiyonuna göre oluşturuldu.

İstanbul Havalimanı tüm fazları tamamlandığında yıllık 200 milyon yolcu kapasitesiyle 300'den fazla destinasyona uçuş imkânı sunan bir havalimanı olarak dünyaya hizmet etmeye devam edecek.

İstanbul Havalimanı'nın Proje Aşamasından İşletme Aşamasına Geçiş Öyküsü

İGA, İstanbul Havalimanı'nı inşa etmek ve 25 yıl boyunca işletmek amacıyla 7 Ekim 2013 tarihinde kuruldu. Türkiye Cumhuriyeti'nin tek kalemde yapılan en büyük altyapı yatırım projesi olma özelliğini taşıyan İstanbul Havalimanı 42 ay gibi rekor bir süreyle bitirilerek hizmete açıldı. Yılda 90 milyon yolcuya hizmet veren 1,4 milyon metrekarelik ana terminal binası, 2 pist, hava kontrol kulesi ve destek tesislerden oluşan ilk faz 6 Nisan 2019'da tam kapasite ile faaliyete geçti. Son olarak 1. etap 2. faz yatırımlarından olan 3. paralel bağımsız pist de hizmete açıldı. 3. paralel bağımsız pist ile İstanbul Havalimanı, bu sayıda pist ile bağımsız paralel operasyon yapabilen Türkiye'de ilk, Avrupa'da Amsterdam Schiphol Havalimanı'ndan sonra ikinci havalimanı konumuna yükseldi.

Projenin ilk aşamalarından itibaren benzersiz bir mimari, güçlü altyapı,

üstün teknoloji, erişilebilirlik gibi üst düzey yolculuk deneyimini oluşturan tüm faktörler dikkate alındığı için işletme aşamasına geçildiğinde de sağlam adımlarla ilerlemek mümkün oldu. Bugün gelinen noktada İstanbul Havalimanı hem yolcular hem de saygın kurumlar tarafından dünyanın en iyi havalimanlarından biri olarak görülüyor. İstanbul Havalimanı hiçbir zaman sadece bir seyahat noktası olarak kurgulanmadı ve işletilmedi. Burası 7/24 canlı bir yaşam merkezi. Otel, alışveriş, reklam alanları, yeme-içme alanlarıyla çok ciddi bir ticaret gerçekleşiyor. Sanatla gün geçtikçe daha çok bütünleşmesiyle farklılaşıyor, yolculara özel bir deneyim yaşatacak fırsatlar elde ediyor. İstanbul Havalimanı, yolcuların bir kez daha gelmek isteyecekleri bir merkez olma noktasında önemli aşama kaydediyor. İnşaatin tüm fazları tamamlandığında yıllık 200 milyon yolcu kapasitesiyle 300'den fazla destinasyona uçuş imkânı sunan bir havalimanı olarak dünyaya hizmet etmeye devam edecek.



Tasarım Sürecinden İtibaren Erişim Standartları Gözetiliyor

İstanbul Havalimanı'nın küresel bir aktarma merkezi olmanın ötesinde her yönden "dünyanın en iyi" havalimanı konumuna erişmesi için ilk günden itibaren azim ve kararlılıkla, planlı adımlar atıldı. "En iyi olma" yolundaki girişimlerin en değerlilerinden biri de misafirlerin destek almaya mecbur kalmadan, havalimanında bağımsızca hareket edebilmelerini sağlayan uygulamalar oldu. Tasarım ve inşaat süreçlerinden itibaren, erişilebilirlik standartlarını gözeterek "Herkes için Havalimanı" denilerek çıkılan yolda İstanbul Havalimanı, Aile Bakanlığı'nın Erişilebilirlik belgesi için denetime giren ve güncellenen kriterleriyle İstanbul'da belgeyi alan ikinci kurum oldu.

İstanbul Havalimanı; engelli araç park noktaları, engelli tuvaletleri, asistan çağrı telefonları, erişilebilir asansör, merdiven ve rampaları, deskler, öncelik tanınan geçiş ve oturma alanlarıyla, erişilebilirlik standartlarını başarıyla karşılıyor. Bu standartların her biri elbette çok önemli. Ancak İGA'nın, her zaman daha iyisini sunma tutkusuyla, bu standartların da ötesine geçen çalışmalar yapıldı. Değerli dernek ve vakıfların iş birliğinde, farklı engel gruplarıyla birlikte, giriş kapısından uçuş kapısına kadar havalimanı deneyimlendi. Misafirlerin bağımsız hareketlerini sağlayabilmek için her aşamada daha fazla ne yapılabileceği konuşuldu. Sunulan çözümlerin test aşamaları da yine misafirlerle birlikte gerçekleşti ve sürekli iyileştirme devam etti.

Sadece iyileştirme denerek geçilemeyecek bu çalışmalarla;

- Sese duyarlı misafirlerin sakinleşmesi; protez uzvunu bagaja koyacak olan misafirlerin de bu işlemi konforla yerine

getirebilmesi için 'Özel yolcu hizmet odaları,

- Serebral Palsi, otizm ve down sendromu gibi nedenlerle sesten, kalabalıktan etkilenen, daha sakin bir alana ihtiyacı olan misafirler için 'Çok özel misafir odaları,
- Yatarak alt değişimine ihtiyaç duyan misafirler için ise 'Yetişkin alt değiştirme odaları hizmete sunuldu.

Otizm, demans gibi görünmeyen farklılıkları olan misafirlerin İGA çalışanları tarafından tanınmasını ve hassasiyetle yaklaşılmasını sağlayan "Ayçiçeği Yaka Kartı" uygulaması hayata geçirildi. Görme engelli misafirlerin destek almadan uçaklarına ya da istedikleri noktaya gidebilmelerine olanak tanıyan 'Sesli Adımlar' iç mekân harita geliştirmesi de geçtiğimiz dönemde sunulan hizmetlerden biri oldu. Bu çalışma, beyaz bastonlarıyla iç hatlarda uçuş kapılarına kadar takip edebilecekleri, tek çizgili hissedilebilir yol olan "Erişilebilir Rota" ile de desteklendi.

Bunlarla birlikte; işaret dili kullanan misafirler için de hizmetler geliştirildi. İstanbul Havalimanı'nda danışmadan otoparka, güvenlikten özel hizmetlere farklı alanlarda görev yapan 91 personel, özel "Erişilebilirlik Algı Eğitimi" ile "Ulusal ve Uluslararası İşaret Dili Eğitimi" aldı. Terminal içinde, Covid-19 önlemleriyle ilgili anonslar işaret dili ile ekranlara getiriliyor. Canlı görüntülü hizmet alınan dijital danışma kiosklarında işaret dili bilen personeller misafirlere destek oluyor. İletişim kurmak isteyen misafirler, web sitesi ve mobil uygulama aracılığıyla yine işaret dili ile ilgililere ulaşabiliyor. Web sitesinde sık sorulan sorular da işaret dili ile yanıtlanabiliyor. Tüm bu hizmetler "İGA Yanımda" çatısı altında sunuluyor. "İGA Yanımda" hizmetlerinin anlatıldığı tüm tanıtım filmlerinde de işaret dili kullanıyor.

İstanbul Havalimanı'nda sınır geçişlerini 20 saniyeye düşüren "e-pasaport" hizmeti, canlı bir operatör vasıtasıyla yolcu ile interaktif iletişim kuran PIS (Passenger Information System) kioskuları, 36 dilde ve 80 lehçede yolculara "anlık çeviri hizmeti" gibi pek çok alanda yenilikler getiren teknolojilerle hizmet veriliyor.

*İstanbul Havalimanı
binası dünyanın
en büyük LEED
sertifikalı
binası olarak
tescillenmiştir.*



“Sıfır Atık” Prensibi ile Hareket Ediliyor

İGA bakış açısına göre sürdürülebilirlik geleceğimizin en temel değeridir. Bu düşünceden yola çıkarak “Sıfır Atık” yaklaşımı kritik başarı faktörü olarak benimsendi ve İstanbul Havalimanı’nda yürütülen tüm çalışmalar sürdürülebilirlik temelinde ele alınarak, tüm faaliyetler IFC (Uluslararası Finans Kurumu) Standartları, Ekvator Prensipleri, Türk Çevre Mevzuatı gibi uluslararası standartlar ve kılavuzlar ışığında oluşturulmaya başlandı.

“Sıfır Atık” prensibi yaklaşımında, atık sorununun çözümü için kaynağında ayrıştırma büyük önem taşıyor. İstanbul Havalimanı’nda tüm atık yönetimi altyapısı geri dönüşüm sağlayacak şekilde tasarlandı. Burada faaliyet gösteren tüm tarafların atıkları kâğıt-karton, ambalaj, cam, organik ve evsel atık olarak beş farklı kategoride ayrıştırılıyor. Bu çalışmalarla İstanbul Havalimanı Türkiye’de “Sıfır Atık Belgesi’ni” alan ilk havalimanı oldu.

“Çevre Dostu” bir havalimanı olarak İstanbul Havalimanı’nda bu alanda hayata geçirilen çok fazla uygulama var. Amerikan Yeşil Bina Konseyi tarafından LEED altın sertifikası almaya hak kazanılması ve bu sayede ana terminal binasının dünyanın en büyük LEED sertifikalı binası olarak tescillenmesi de bunlardan biri.

Teknolojik altyapıyla ilklere imza atılıyor

İstanbul Havalimanı teknolojik altyapı olarak da havacılık sektöründe ilkleri gerçekleştiriyor. Yapılan çalışmalarda elde edilen başarılarla ek olarak İstanbul Havalimanı, Uluslararası Havalimanları Konseyi tarafından düzenlenen 2020 yılında “16. ACI Europe Ödülleri” kapsamında, “Dijital Dönüşümde Avrupa’nın En İyi Havalimanı” ödülüne layık görüldü.

Covid-19 pandemisi döneminde hayata geçirilen dijital cüzdan uygulaması, bagajların kaybolma ve hasara uğrama risklerini en aza indirgeyen ve Türkiye’de ilk kez İstanbul Havalimanı’nda kullanılan özel bir taşıma sistemi. Havalimanında ayrıca Türkiye’nin en akıllı binası olan Veri Merkezi, sınır geçişlerini 20 saniyeye düşüren “e-pasaport” hizmeti, canlı bir operatör vasıtasıyla yolcu ile interaktif iletişim kuran PIS (Passenger Information System) kioskları, 36 dilde ve 80 lehçede yolculara “anlık çeviri hizmeti” gibi pek çok alanda yenilikler getiren teknolojilerle hizmet veriliyor.

Teknoloji yolcu deneyimi noktasında verimli bir şekilde kullanılıyor ve robotlardan da yararlanılıyor. Henüz Türkiye’de kullanılmıyor ancak 5G teknolojisi İstanbul Havalimanı’nda hazır. İstanbul Airport mobil uygulaması ise yolcunun evden çıktığı andan itibaren uçağa binene kadar hayatını kolaylaştıracak bir asistan olarak tasarlandı. Bu noktada, teknoloji ile yolcunun hayatını kolaylaştırırken geçirdiği zamanın da kalitesini artırmak hedefiyle çalışmalar sürdürülüyor.

İstanbul Havalimanı’nda kısa dönemde hayata geçmesi planlanan en iddialı hamle ise biyometri yani yüz verisiyle yolculuk ve alışveriş. Yolcunun bileti, pasaportu ve dijital cüzdanı İGA uygulaması üzerinden eşleştirilecek. Yolcu havalimanına geldiğinde bu veriler dijital bir jeton haline dönüştürülecek. Bu dijital jetonu yolcu havalimanının her yerinde herhangi bir yere temas etmeden kullanabilecek. Check-in’e gelip yüzünü gösterip devam edecek. Pasaporta geldiğinde yine yüzünü okutarak geçiş yapacak. Uçağa da yüzünü okutarak geçecek. Bu uygulamanın launchlara girişte ve havalimanı içerisinde perakende alışverişte de kullanılması planlanıyor. Böylece yoğunlukların yönetilmesi ve havalimanındaki ticaretin şekillendirilmesi için kritik bir veri elde edilmiş olacak.





Havalimanlarının Bağlı Olduğu Sektörlerle Ticarete Katkıları

Havalimanlarının varlığı ve gelişimi, hemen her sektörü ve dünya nüfusunun genelini ilgilendiren doğrudan ve dolaylı etkilere sahip. Diğer büyük endüstrilerde olduğu gibi havalimanları da çok ciddi istihdam ve gelir kaynağı oluşturarak buldukları bölgede büyük bir ekonomik değer yaratıyorlar. Bireylerin daha hızlı, kolay ve güvenilir bir şekilde istedikleri noktaya erişimi kolaylaştıkça turizm geliyor, ticaret küresel boyuta taşıyor. Günümüzde havalimanlarını sadece yolcu ve yük taşımacılığının bir bölümü olarak görmek mümkün değil.

Havalimanlarının sosyal ve ekonomik yönden küreselleşmenin en önemli bileşenlerinden biri olduğu, havalimanı bulunmayan bölgelerin gelişmelerinin belirli sınırlar içinde kaldığı söylenebilir. Havalimanlarının doğrudan kendileri ile ilgili hava yolu, yer hizmetleri, hava trafik kontrol hizmetleri, hava aracı yedek parça üreticileri gibi hitap ettikleri iş alanlarının yanı sıra dolaylı olarak etkileşimde oldukları inşaat firmaları, bilgi teknolojileri, çağrı merkezleri, muhasebe gibi geniş bir hizmet sektörüne ekonomik etkileri ve bununla ilgili olarak istihdama katkıları söz konusu. Bu sektörlerle ve oluşturulan iş gücüyle bağlantılı olarak sağlıktan eğitime, yeme-içmeden eğlenceye kadar pek çok alanda yapılan satın almalarla yaratılan ciddi bir ekonomik etki de söz konusudur. Havalimanının açılışıyla bölgede oluşan yeni iş kolları da düşünüldüğünde etkinin ne kadar geniş olduğu görülebilir. Kargo taşımacılığının, perakende sektörüne, turizmden konaklamaya, kültür ve alışveriş merkezlerinin gelişimine kadar çok geniş bir etkiden söz ediyoruz. Tüm bunlar bölgeye yerli/yabancı yatırımı da

artırıyor. Özetle havalimanlarının planlama aşamasında, inşaat aşamasında ve hizmet verdiği dönemde olmak üzere bağlı bulunduğu sektörlerle ve ticarete önemli katkıları vardır ve ülkelerin sosyal/ekonomik gelişiminde itici güç konumundadırlar.

COVID-19 Sürecinin En Sosyal Mesafeli Havalimanı

İGA, Covid-19 pandemisiyle birlikte ortaya çıkan krizden en çok etkilenen sektörde olmasına karşın çalışanlarıyla birlik olarak, paydaşlarıyla ortak değerle buluşmayı başararak ve hizmetlerde uyumu sağlayarak yoluna devam edebildi. Covid-19 süreci, zincirin her bir halkası özelinde ön görülmesi çalışmalarının ne derece önemli ve değerli olduğunu gösterdi. Bu doğrultuda her türlü senaryo çalışıldı. Yol haritasında gidilmesi gereken yol kadar, gidilmemesi gereken yolları da düşünüldü; neler olabileceği öngörüldü. Her türlü opsiyon hazır tutularak, en doğrusuna karar verildi. Doğru zamanlamayla alınan kararlar sayesinde havacılık sektörüne liderlik eden başarılı işlere imza atıldı.

Böylesine olağanüstü bir dönemde insanları uçuşa ikna etmek, onların eski uçuş alışkanlıklarını geri kazandırmak sektör açısından son derece önemliydi ve İGA İstanbul Havalimanı'nda tam da bu konuya öncülük etti. İnsanların seyahat alışkanlıklarını geri kazanabilmesi için yoğun bir çaba söz konusuydu. Korona virüsün ilk ortaya çıktığı andan itibaren "önce sağlık ve önce insan" yaklaşımıyla hareket edilerek çeşitli önlemler hayata geçirildi. Mart ayında sadece kargo uçuşları ve tahliye operasyonları devam ederken de İGA aktif bir şekilde çalışıyordu. Havalimanında misafirleri, yolcuları daha sağlıklı ve güvenli bir şekilde



karşılabilmenin yolları araştırıldı. Salgın nedeniyle yurt içi ve yurt dışı uçuşların sınırlandırılması sonrası, havalimanı yeniden seyahatlerin başlayacağı döneme detaylı bir şekilde hazırlanmaya başladı.

"Hijyeni üst seviyede tutan bir seyahat" anlayışı öncelik olarak belirlendi. İstanbul Havalimanı'nın büyüklüğü avantaja çevrilerek "En sosyal mesafeli" terminal olduğu vurgulandı. Terminalin içinde yolcuların sağlığı için salonlar, alışveriş merkezleri, yiyecek-içecek, pasaport, kontuar ve bavul alanları da dâhil her noktada sosyal mesafe sağlandı. Klasikleşmiş havalimanı işletmeciliğinin aksine proaktif

davranılarak, "yolcular kendini ne şekilde güvende hisseder" sorusunun karşılığı terminaldeki yeni uygulamalarla misafirlere sunuldu. Tüm bu önlemler hem Türkiye'den hem de Avrupa'dan çok önemli üç başarı sağladı. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün vermiş olduğu "Havalimanı Pandemi Sertifikası" nı alan, ardından Avrupa Birliği Havacılık Emniyeti Ajansı'nın (EASA) yayınladığı "Covid-19 Havacılık Sağlık Emniyeti Protokolünü" imzalayan İstanbul Havalimanı; uluslararası başka bir sertifikayı daha alarak, sağladığı önlemleri tescilledi. Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI) tarafından verilen "Havalimanı

Sağlık Akreditasyonu" sertifikasını ise tüm dünyada alan ilk havalimanı olmayı başardı. ACI Europe tarafından "Avrupa'nın En İyi Havalimanı" ve "Erişilebilir Havalimanı" olmaya hak kazanan İstanbul Havalimanı aynı zamanda Travel and Leisure ve Conde Nast dergileri tarafından da dünyanın en iyi havalimanları kategorisinde en iyi ikinci ilan edildi.

Bu dönemde çalışanlarla da sürekli bir araya gelindi. Onlara mevcut durumla ilgili sık sık bilgilendirmeler yapılarak, şeffaf bir yönetim sergilendi. Düzenli olarak İGA Net Sohbetleri adı altında tüm üst düzey yöneticiler çalışanlarla buluşturuldu ve sürece dair endişeleri giderilmeye

çalışıldı. Yönetim Kurulu çalışanlara desteğini göstermek ve motivasyonu sağlamak adına yoğun bir iletişim sürdürdü. Türkiye'de Covid-19 vakalarının görülmeye başlanmasıyla birlikte toplamda 6.700 İGA çalışanının sadece %9'u dönüşümlü olarak terminale geldi. Büyük çoğunluk uzaktan çalışmaya başladı. Teknolojik altyapı, bulut sistem ve donanımlar sayesinde hızla yeni düzene uyum sağlanabildi. Uçuşların tekrar başladığı Haziran ayı ile birlikte karma bir modele geçildi ve yine sorunsuz şekilde hızla yeni düzene adapte olundu. Bu noktada çeviklik kadar dijital altyapının güçlü olması da süreci hızlandırdı.

Havalimanları Kargo taşımacılığında, perakende sektörüne, turizmden konaklamaya, kültür ve alışveriş merkezlerinin gelişimine kadar çok geniş bir yelpazede sektörü etkiler.



DOSYA



Serhat Soğukpınar
IC İçtaş
Altyapı Genel Müdürü

Havacılıkta Güçlü Marka: IC

IC Grubu olarak yurt içi ve yurt dışında imza attığımız havalimanı projeleriyle sektörde öncü bir marka olduk.

Türk sivil havacılık sektörünün ivme kazanması 1990'lı yıllarla başladı ve o günden bugüne Türkiye'de en yüksek büyüme oranına sahip sektörlerden biri oldu. O dönemde başlatılan turizmde kamu özel sektör iş birliği projelerinin hayata geçmesiyle birlikte hem yurt içi hem de yurt dışından birçok turist ülkemize tatil için gelmeye başladı. 2000'li yıllarda ise artan turizm yatırımları ile birlikte yalnızca yolcu sayısında artış yaşanmakla kalmadı havalimanlarında yer hizmetleri, uçuş ve havacılık güvenliği gibi alanlarda da önemli ilerlemeler kaydedildi.

Ülkemizde turizm yatırımlarının kalitesinin artışı, hava yolu ulaşımının büyümesinde önemli unsurlar arasında yer aldı. Artan tesisler ve gelişen hizmet kalitesi ile birlikte sivil havacılık endüstrisi, modern taşımacılık

yolları arasında en fazla dikkat çeken, ileri teknolojileri kullanan, yoğun rekabet yaşayan, hem küresel hem de ekonomik açıdan önemli sektörlerden biri olarak konumlandı. Türkiye'de dışa açılma politikası sonucunda son yıllarda artış gösteren turizmi ve ticaret potansiyelini yönetmek için sivil havacılığa önemli bir anlam atfedildiğini ve stratejik bir unsur olarak kabul edildiğini söylemek mümkün.

Yurt İçinde ve Yurt Dışında IC İmzası

IC Grubu olarak bugüne kadar gerek yurt içinde gerek yurt dışında oldukça önemli projelere imza attık.

Bulgaristan'ın turizm potansiyeliyle ünlü Varna ve Burgas şehirlerinde yer alan iki havalimanını yeniledik.

St. Petersburg Pulkovo Havaalanı'nın Genişletilmesi Projesi kapsamında; yeni terminal binasının yanında otel ve iş merkezi gibi binalar inşa ettik ve tüm altyapı tesisleri ile Pulkovo 1 terminalini de yeniledik.

17 milyon yolcu kapasitesine ulaşan Pulkovo Havalimanı, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği tarafından verilen "C" sınıfı havalimanları kategorisine yükselerek Baltık Bölgesi'nin en önemli havalimanları arasına girdi.

Türkiye'nin deniz üzerine kurulan ilk havalimanı projesi olan Ordu Giresun Havalimanı'nın pist inşasını gerçekleştirdik.

Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası projesinin tüm inşaat işlerinin yapımını ve bunlara ilişkin elektronik, elektrik, mekanik, bilişim sistemleri ve

güvenlik sistemlerinin temini işlerini tamamladık. Smart Hava Trafik Kontrol Merkezleri projesi kapsamında 5 farklı lokasyonda Hava Trafik Kontrol sistemlerinin yer aldığı ve yönetildiği teknolojik binaların inşasını yaptık.

Diğer taraftan Antalya Havalimanı'nın ikinci pistini, ilave apron inşasını, ikinci dış hatlar terminalini ve yenileme projesi kapsamında 38.000 m²'lik yeni terminal binası ve 132.000 m² apron inşaatı ile T1 ve T2 terminallerinin kapasite artırımı işlerini tamamladık.

Ayrıca sektörde altyapı yatırımcısı kimliğimiz ile birlikte havalimanı işletmecisi kimliğimizle de yer almaya başladık. Türkiye'nin ilk Bölgesel Havalimanı olan Zafer Havalimanı'nın inşasını tamamladık ve işletmesini üstlendik.

Pulkovo Havalimanı



IC'nin inşa ettiği Pulkovo Havalimanı, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği tarafından verilen "C" sınıfı havalimanları kategorisine yükselerek Baltık Bölgesi'nin en önemli havalimanları arasına girdi.



Pulkovo Havalimanı

Altyapı alanındaki deneyim ve birikimlerimiz, işletmecilerimiz ile kazandığımız tecrübelerimiz bu alandaki farklı bakış açılarımız, iş yapış hızımız ve kalitemiz IC Grubu'nu yurt içi ve yurt dışında havalimanı projelerinin tercih bir markası konumuna getirdi.

Şu an Riyad'daki King Khaled Havalimanı'nda çalışmalarımız devam ediyor.

Havalimanlarımızda Kalite, Güven, Konfor

Türk sivil havacılığı, Avrupa Birliği sivil havacılık örgütünün (ACI Europe) güvenlik prosedürlerini uygulamayı taahhüt ettiğinden bu yana havalimanları Avrupa havacılık güvenlik birimlerinin denetimine (ECAC) tabi tutuluyor. Biz de şu an işletme sorumluluğunu üstlendiğimiz Zafer Havalimanı'ndaki uluslararası

standartlardaki güvenlik sistemlerini düzenli olarak Avrupa Birliği güvenlik birimlerinin mevzuatlarına göre güncelliyoruz. Bu sistemler Türk Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün ilgili birimleri tarafından da denetleniyor.

Antalya Havalimanı'nın işletme sorumluluğunu üstlendiğimiz süreçte, Türkiye'nin ilk "Green Airport" sertifikasını alan kuruluş olduk. Çevreye olan bakış açımızı, tüm tesis

ve işletmelerimizde aynı yaklaşım ve duyarlılıkla sürdürmek önceliklerimiz arasında yer alıyor. Zafer Havalimanı işletmesinde engelli yolcularımızın refakatçi olmadan seyahatlerini sürdürebilmeleri açısından uluslararası standartlarda hizmet veriyoruz. İş ve işçi sağlığı güvenliği konusunda ise düzenli eğitim ve uygulamalar ile bu standartların ileri seviyeye taşınmasında adımlar atıyoruz.

IC'nin Antalya Havalimanının işletme sorumluluğunu üstlendiği süreçte, Türkiye'nin ilk "Green Airport" sertifikasını alan kuruluş olduk. Zafer Havalimanı işletmesinde ise engelli yolcuların refakatçi olmadan seyahatlerini sürdürebilmeleri açısından uluslararası standartlarda hizmet verilmektedir.

Ordu Giresun Havalimanı



Havalimanlarının Bağlı Olduğu Sektörlerle Ticarete Katkısı

Havalimanlarının ticari olarak sektörlerle katkılarını hem işletme içinde hem de bulunduğu bölgeye sağladığı ekonomik ve istihdam anlamında ele alabiliriz. Bir uçağın iniş yaptığı andan itibaren, akaryakıt, kargo, temizlik, güvenlik, ilaçlama, duty-free mağazaları, reklam alanları, restaurant işletmeciliği gibi birçok alanda katma değer sağladığını söyleyebiliriz.

Bununla birlikte şehir içi ulaşımı sağlayan transfer noktalarına hizmet veren ulaşım hizmetleri, seyahat acentaları, araç kiralama,

oteller, AVM ve eğlence sektörüne ait işletmeler bu sistemin ayrılmaz bir parçası olarak söylenebilir. Zafer Havalimanı, içinde bulunduğu bölge itibarıyla özellikle kaplıca ve termal turizmi açısından önemli bir destinasyonu içine almaktadır.

Havacılık Salgından Öncelikli Etkilendi

Pandemi süreci dünyada olduğu gibi ülkemizde de turizm ve seyahat sektörünü oldukça ciddi bir şekilde etkiledi. Sınırların kapanması ile birlikte bu bölgeden yapılan hac ziyaretleri ve yurt dışında yaşayan Türk vatandaşlarımızın ülkelere seyahat amaçlı ziyaretleri uzun bir süre yapılamadı.

Güven, Hız, Çeşitlilik Havalimanlarındaki Önceliklerimdir

Dünyanın çeşitli ülkelerine gerek iş gerekse tatil amaçlı seyahatlerim oldu. Havalimanında güven içinde olmak, giriş ve çıkışlardaki hızlı geçiş sistemleri, operasyon süreçlerindeki ticari çeşitlilik benim beklentilerimi karşımaması noktasındaki önemli kriterler arasındadır.

Dünyanın En Güzel Havalimanlarından Birisi de İstanbul

Singapur, Dubai, Los Angeles yurt dışı seyahatlerimde beni etkileyen ve konforla yolculuk ettiğim havalimanlarından birkaçı diyebilirim. Yurt içinde ise İstanbul Havalimanı'nı söyleyebilirim.

Pulkovo Havalimanı



DOSYA

Havacılıkta 15 Yıl Önce Başlayan Serüven ONUR TAAHHÜT

ONUR TAAHHÜT, kuruluşundan bu yana 30 yılı aşkın bir süredir inşaat sektöründe. Kazandığı birikimiyle ülkemizde ve yurt dışındaki üç ayrı kıtada faaliyetlerini başarıyla sürdürüyor.

Onur Taahhüt'ün "Havaalanı Yapımı ve Hava Ulaşımı" alanlarındaki serüveni 2007 yılında, Muş Havaalanı Pist ve Dahili Yolların Restorasyonu projesi ile başladı. Aynı yıl üstlenilen, Tunus'un başkentine 80 km mesafede yer alan ve Hammamed ile Sousse şehirlerinin de içinde bulunduğu turizm bölgesindeki, Uluslararası Enfidha Havaalanının PAT (Pist, Apron, Taksi Yolu) Sahalarının

İnşaatı, 1,5 sene gibi kısa bir sürede tamamlandı. Projede pist, taksi yolları, apronlar, bağlantı yolları ve iç yollar inşa edildi.

2010 yılında, rota Antalya'yı gösterdi. Antalya Hava Limanı Paralel Taksi Yolu Yapımı ile Bağlantı Taksi Yolu Yapım İş'i tamamlandı. Bu sayede, 173 hava yolu şirketi, 52 ülke üzerinden, 213 farklı destinasyonla, Türkiye Rivierası'na ve Antalya'ya bağlandı.





Havacılıkta Markalaşan Onur Havacılık

2011 yılında, Suudi Arabistan'a sevk edilecek olan iş makineleri için kalkış ağırlığı 600 ton, kanat açıklığı 88,4 metre, uzunluğu ise 84 metre olan ve dünyanın en büyük kargo uçağı olarak kaydedilen Antonov An-225 Mriya Esenboğa'ya indirildi.

Onur Çetinçeviz'in vizyonerliği ile Onur Havacılık kurulu, 2012 yılında TC-CTN adlı bir Dassault Falcon 2000 ile havadaki yolculuğa başlanır. 10 yolcu kapasiteli Falcon tipi bu uçak ile hava taksi hizmeti verilir 7 gün 24 saat. 2015 yılında, bu alanda artan talebi karşılamak üzere, TC-DAG adlı 2008 model, 8+1 yolcu kapasiteli bir Cessna Citation XLS, firmanın bünyesine dahil edilir.

2017 yılına gelindiğinde, Ukrayna'daki, Julyani Havalimanı Üstyapı Bakım ve Onarım İşi, 20 gün gibi kısa bir sürede tamamlanarak, seyre devam edilir.

2021 yılında, Ukrayna'nın bilim yuvası Dnipro'da, Dnipro Havalimanı Pist, Apron, Taksi Yolları ve Altyapı Yapım İşi, beklediği yükleniciye sonunda kavuşur. Rekabet içinde geçen çetin bir sürecin ardından, 3.2 kilometrelik pist yapımını da kapsayan projenin yapımına başlanır.

Taahhüt ettiği işleri zamanında, en üstün kalitede tamamlayıp, ülkemizi yurt dışında en iyi şekilde temsil ederken, karadaki ve havadaki seferlerine, hız kesmeden devam ediyor ONUR TAAHHÜT.



DOSYA



Hüseyin Arslan
YDA Group
Yönetim Kurulu Başkanı

Havacılıkta “Tasarım, Finansman, İnşaat ve İşletme”

YDA tarafından sıfırdan inşa edilen Türkistan Uluslararası Havalimanı; sadece Kazakistan'ın değil bölgenin Sovyet döneminden sonra inşa edilen ilk Greenfield havalimanıdır.

Bildiğiniz üzere; ülkemizde havacılık çalışmaları 1912 yılında başlamış fakat kurumsal bir kimliğe 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti ile bürünmüştür. Birinci dünya savaşı ve ikinci dünya savaşı arasındaki dönem hava aracı üretiminde büyük gelişmelere sahne olmuş, ülkemizde de bu gelişmelere paralel olarak ilk sivil hava taşımacılığı 1933 yılında başlamıştır. 1981 yılında ise günümüzde tarafımızca işletilmekte olan ülkemizin ilk turistik havaalanı Dalaman Havaalanı uçuşlara açılmıştır. Yıllar boyunca yatırımlar devam etmiş ve kamu-özel sektör ortaklığında hayata geçirilen projeler ile ülkemizde birçok havalimanı çağdaş bir görünüme ve profesyonel bir yönetim anlayışına kavuşmuştur. Özel sektör tarafından hayata geçirilen havalimanı projeleri, özel hava yolu şirketleri ve milli gururumuz Türk Hava Yolları ile ülkemizde

sivil havacılık faaliyetleri Avrupa ve hatta Dünya'da ilk sıralarda yerini almaktadır. Yatırımlar hayata geçirilirken, uluslararası mevzuatlara da uygun ve akredite yönetmelikler ile operasyonların gerçekleştirilmesi büyük önem arz etmektedir. Bu konuda da Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüz ve Devlet Hava Meydanları İşletmemiz tüm gereklilikleri yerine getirerek, liderlik yolunda sivil havacılık işletmelerimize ışık tutmuştur.

YDA İmzası Olan Havalimanları

Havalimanı tasarımı, finansmanı, inşaat ve işletmesi olmak üzere bütün bu alanları kendi bünyesinde entegre etmiş grup sayısı dünyada iki elin parmaklarını geçmez. YDA Group olarak; Havacılık sektöründe müşavirlik, proje geliştirme, finansman, yapım ve işletme olmak üzere bütün alanları kendi

bünyemizde bütünleştirmiş, söz konusu farklı hizmetleri uluslararası standartlarda sunabilen dünyadaki sayılı gruplardan birisiyiz. Havacılık sektörüne ilk adımımızı; Devlet Hava Meydanları İşletmesi'nin (DHMI'nin) 2003 yılında Yap-İşlet-Devret modeline göre açmış olduğu Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Terminali'nin yapım ve işletim ihalesini kazanarak attık, 2006 yılından itibaren işletmesini sürdürmekteyiz. “AR Awards for Emerging Architecture” ödülü gibi birçok yerel ve uluslararası ödüle sahip olan Dalaman Uluslararası Havalimanı, aynı zamanda dünyanın en güzel 13. Havalimanı olarak literatürde yer almaktadır. Dalaman Uluslararası Havalimanı Yeni İç ve Dış Hatlar Terminali'ni ise 2018 yılında tamamladık. Hali hazırda; Dalaman Havalimanı İç ve Dış Hatlar Terminali hizmetlerinin

tamamını Yeni Terminal Binası üzerinden yürütmekteyiz. Dalaman Havalimanı, ülkemizin İngiltere'den en çok misafiri ağırlayan havalimanıdır.

Havacılıkta Uluslararası Marka Gücümüzü Güçlendiriyoruz

Yurt dışında da Kazakistan'da Türkistan Uluslararası Havalimanı'nı ve Aktau Uluslararası Havalimanı'nı yine aynı şekilde hem inşa ettik hem de işletmesini sürdürüyoruz. Bunların yanı sıra inşaatlarını başarıyla tamamladığımız Ukrayna Kiev Boryspil Uluslararası Havalimanı, Hatay Uluslararası Havalimanı, Diyarbakır Uluslararası Havalimanı ile dünyanın sayılı havacılık, bakım ve onarım merkezlerinden biri olan THY Teknik Havacılık Bakım ve Onarım

Merkezi (HABOM) projesi gibi büyük projelerle, havacılık sektöründe hem ulusal hem de uluslararası alanda önemli bir yer edindik. Bu yıl ayrıca Arnavutluk'ta Vlore Uluslararası Havalimanı projesine başladık, havalimanı 670.000 yolcu kapasitesine sahip olacak.

Uluslararası pazarlarda havacılık sektöründe markalaşma sürecimizde önemli bir proje olan ve Türkistan'ı dünya ile buluşturan Türkistan Uluslararası Havalimanı da 2020 yılında Elbası Nursultan Nazarbayev tarafından hizmete açıldı. Bildiğinizi gibi zorlu pandemi koşullarına rağmen 11 ay gibi rekor sürede tamamladığımız Havalimanı; sıfırdan inşa edilen sadece Kazakistan'ın değil bölgenin Sovyet döneminden sonra inşa edilen ilk Greenfield havalimanı olma özelliğini taşıyor.

Ukrayna Kiev Boryspil Uluslararası Havalimanı



YDA tarafından inşa edilen Aktau Uluslararası Havalimanı Kazakistan'ın en büyük 3. havalimanı olarak bölgenin en önemli havalimanlarından birisi olma özelliğini taşımaktadır.

Aktau Uluslararası Havalimanı



Türkistan Uluslararası Havalimanı



Türkistan Uluslararası Havalimanı Yıllık 3 Milyon Yolcu Kapasitesine Sahip

Kamu Özel Ortaklığı (PPP) modeliyle ve %100 özel sektör sermayesi ile yapılan Havalimanı bölgenin dünya turizmüne açılmasını sağladı. Türkistan Uluslararası Havalimanı projesinde 905 hektar üzerine, 3300 m uzunluğunda pist, 2 adet taxiway, 1 servis alanı, 7 adet geniş gövdeli uçak park pozisyonu bulunan apron 10,500 m² büyüklüğündeki yolcu terminal binası ve 12.800 m² ek bina bulunuyor. Türkistan Uluslararası Havalimanı yıllık 3 milyon yolcu kapasitesine sahip.



Yolcularımız Misafirlerimizdir; Çünkü: Havalimanı Erişim Açısından;

Ülkemizin önemli turizm destinasyonlarından olan Muğla ili için Dalaman Havalimanı bölgeye hizmet veren iki uluslararası havalimanından birisidir. Bölgenin tüm tarihi, doğal ve turistik cazibe merkezlerinin odağında, konum olarak çok önemli bir noktadadır. Türkistan Havalimanı ise Kazakistan'ın güneyindeki ve Türk dünyasının manevi başkenti olarak tanınan Dünya Mirası Kentleri Örgütüne (DWHC) üye olan Türkistan Eyaletinin uluslararası havalimanı asırlardan beri manevi, siyasi ve ticari hayatın nabzının attığı Türkistan'daki Tarihi İpek Yolu koridorunu yeniden canlandırma çalışmalarının en önemli projesi olarak hizmete açıldı. Aktau Uluslararası Havalimanı ise Kazakistan'ın en büyük 3. havalimanı özelliğini taşıyan bölgenin önemli havalimanlarından birisidir.

Güvenlik Uygulamaları Açısından;

Bildiğiniz gibi havacılık sektöründe güvenlik uygulamaları çok hayati önem taşımaktadır. Bu nedenle işlettiğimiz havalimanlarımızda bu konuda uluslararası standartlarda, en son teknolojiyle üretilen güvenlik sistem ve cihazlarını kullanılmaktadır. Personel seçiminden, kontrol sistemine kadar her hususu ayrıntılı olarak planlayarak uygulamaktayız.

Havalimanlarımızda Çevresel Duyarlılık;

Bünyemizdeki çevre mühendislerimizle havacılık sektöründeki ulusal ve uluslararası çevre konularındaki gelişmeleri yakından takip etmekteyiz. Örneğin; Dalaman Havalimanında sıfır atık projesi başladığı günden bu yana sıfır atık konulu eğitimler verilmekte ve atıklar kodlarına göre her birini ayrı ayrı yerde ayrıştırarak geri dönüşüm konusunda maksimum özeni göstermekteyiz. Türkiye'de yürürlüğe giren sıfır atık yönetmeliği öncesinde de; yerinde ayrıştırma, atıksu

arıtma tesisine verdiğimiz önem, atık yönetim planlarımız gibi uygulamalar takip edilmekteydi. Bundan dolayı Havalimanımızda Sıfır Atık Belgesinin alınması ve gerekliliklerinin sağlanması bizim için zor olmadı. Tüm çalışanlarımız için çevre bilincinin artırılması amacıyla sıfır atık ve çevre bilinci konulu eğitimler düzenlemekteyiz. Her yıl düzenli olarak çevre konulu bir acil durum tatbikatı gerçekleştirmekteyiz. Dalaman Havalimanımızın Atık Su Arıtma Tesisi son teknoloji ile donatılmış tamamı uzaktan kontrollü biyolojik tip tesistir. Biyolojik tip arıtma tesisi sayesinde evsel nitelikli tüm atık sular arıtılmaktadır. Bölgedeki en iyi arıtma tesisine sahibiz diyebilirim. Sera gazı konusunda karbon salınımını azaltmak için bölgede doğal gaz olmamasına rağmen LNG temin edilmekte ve tüm havalimanının ısıtılması ve sıcak su ihtiyacı likitleştirilmiş doğal gaz ile sağlanmaktadır. Ayrıca; sera gazı konusunda sık sık gündeme gelen ve Avrupa'daki bir çok havalimanının da dahil olduğu Airport Carbon Accreditation projesine dahil olduk.

Türkistan Uluslararası Havalimanı



"Ayçiçeği Yaka Kartı" uygulaması Türkiye'de ilk defa Dalaman Havalimanı'nda uygulanmaya başlanmıştır. Bu proje ile amacımız Gizli Engelli yolcuların seyahat öncesinde ve seyahat sırasında kendilerini daha rahat ve güvende hissetmelerini sağlamaktır.

Dalaman Havalimanı



Engelli Hizmetleri Açısından;

Havalimanlarımızda engelsiz terminal hizmetleri sağlayabilmek için düzenli aralıklarla yenilikleri gözden geçirmekte ve uygulamaktayız. Bu çalışmalar; altyapı kolaylıkları, hizmet sunumu ve hizmetlerin koordinasyonu kapsamında engelli yolcunun gelişi ve gidişindeki ihtiyaçları göz önüne alınarak düzenlenmiştir. "Ayçiçeği Yaka Kartı" uygulaması Türkiye'de ilk defa Dalaman Havalimanı'nda uygulanmaya başlanılmıştır. Bu proje ile amacımız Gizli Engelli yolcuların seyahat öncesinde ve

seyahat sırasında kendilerini daha rahat ve güvende hissetmelerini sağlamaktır. Havalimanlarında hareket kabiliyeti kısıtlı yolculara ilaveten otizm, Asperger sendromu, öğrenme güçlüğü, demans hastalığı, MS, ME, eklem iltihabı gibi hareket kabiliyetini kısıtlayan hastalıklar, kronik ağrılar, görme ve duyma bozuklukları, diyabet gibi hastalıkların yolculuk konforunu olumsuz etkilediğinin farkındayız. Bu uygulamamız sayesinde gizli engele sahip misafirlerimizin; yolculuk deneyimlerini çok daha konforlu hale getirdiğimizi memnuniyetle görmekteyiz.

Havalimanlarımızda Fark Yaratan Teknoloji Uygulamaları;

Dalaman Havalimanında bir Güneş Enerjisi Sistemi projelendirdik. Yakın zamanda terminal binasının çatısına GES tarlası kurmayı planlıyoruz. Terminal binalarımız arasında enerjinin daha verimli kullanılması için tamamı birbirini yedekleyen buz sistemi ile çalışan soğutma sistemlerimiz bulunmaktadır. Bölgede tek olan bu sistem, güneşten alacağı enerji ile gündüz saatlerinde yer altında tasarlanmış özel buz odalarında buz üretecek,

gece ise üretilen buzdan eşanjörler aracılığıyla soğuk su üretilerek terminallerimizi soğutacaktır. Böylece neredeyse sıfıra yakın enerji tüketimi ile soğutma işlemi yapılmış olacaktır.

İş Sağlığı ve Güvenliği

Havalimanlarımızda 6331 sayılı iş güvenliği kanunu gereksinimlerinin yanı sıra ilave olarak fazladan iş güvenliği uzmanı bulundurulmakta ve hem yolcu hem de çalışan güvenliğini maksimum düzeyde tutmak amacıyla sürekli olarak sorumluluk alanlarımız kontrol edilmektedir.

Dalaman Havalimanı'nda kurulan sistem ile güneşten alınacak enerji ile gündüz saatlerinde yer altında tasarlanmış özel buz odalarında buz üretilecek, gece ise üretilen buzdan eşanjörler aracılığıyla soğuk su üretilerek terminaller soğutulacaktır. Böylece neredeyse sıfıra yakın enerji tüketimi ile soğutma işlemi yapılmış olacaktır.





Dalaman Havalimanı

Kayıp Eşya Bürolarının İlginç Ziyaretçileri (Bırakılan İlginç Eşyalar)

Havalimanında bagaj alım, check-in, pasaport ve gümrük kontrolleri ekstra stres yaratabilmekte ve bu nedenle de yolcular eşyalarını ve hatta bazen çocuklarını dahi unutulabilmektedir. Gerçekten pusetleri içerisinde kısa bir süreliğine de olsa çocuklarını unutarak ayrılan misafirlerimiz oldu.

Havalimanlarının Bağlı Olduğu Sektörlerle de Katkı Sağlamakta

Havalimanları öncelikle yarattıkları ciddi boyuttaki istihdam ile buldukları bölgelere katkı sağlamaktadır. Hatta toplam personel sayılarına bakıldığında zaman, köylerden hatta ilçelerden daha fazla nüfusa sahip olduğu söylenebilir. Havalimanları aynı zamanda turizm sektörünün en önemli bacaklarından

biridir. Nitekim küresel anlamda, hava yolu ile yolculuk edenlerin neredeyse yarısı turistik amaçlı seyahat etmektedir. Havalimanları ve turizm sektörü birçok diğer sektörlerle hem direkt hem de dolaylı olarak katma değer sağlamaktadır. Bu çerçevede tarımdan imalata kadar 50'den fazla sektöre direkt katma değer sağlamaktadır. Bu bağlamda, havalimanları buldukları bölgenin ekonomisi için lokomotif görevi görmektedir.

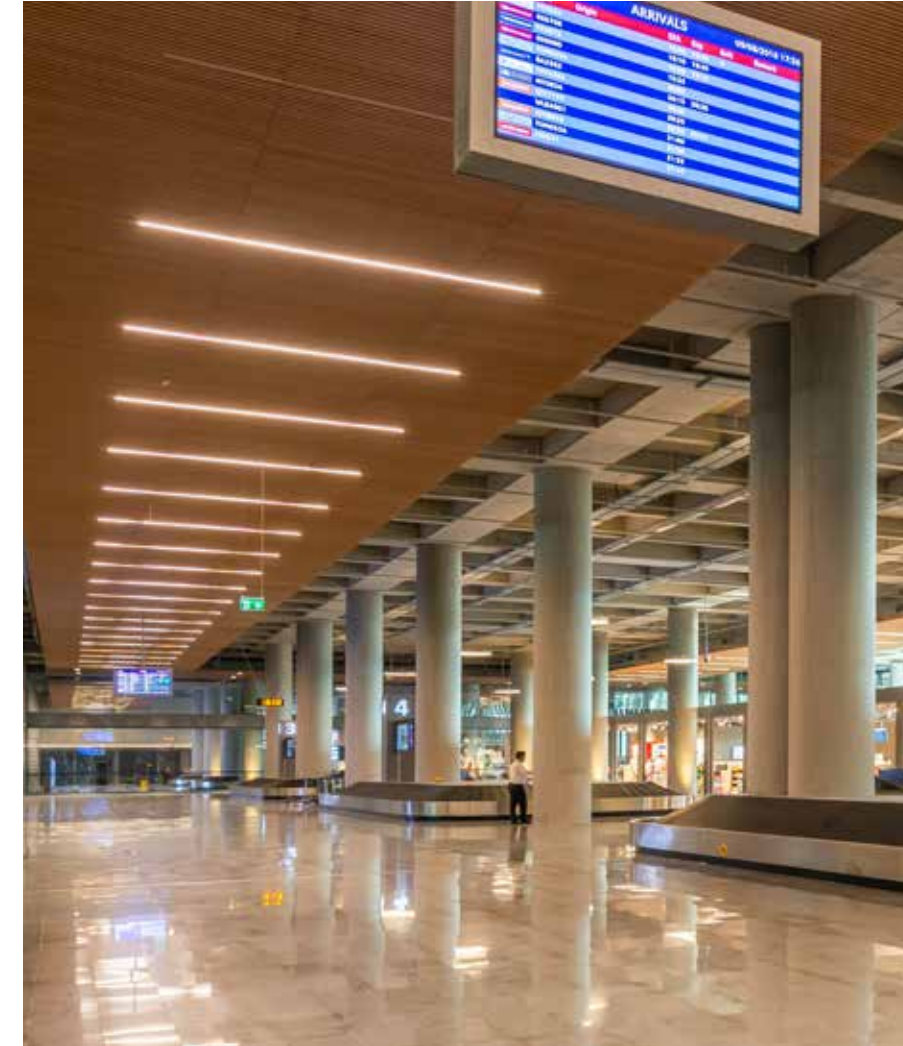
Pandemi Döneminde Sağlıklı ve Güvenli Seyahat

2020 Mart ayında Dünya Sağlık Örgütü'nün global pandemiye resmi olarak duyurmasıyla birlikte ülkemizde ve dünya çapında kısa bir süre içinde hemen hemen tüm sektörlerde kapanma ve karantina uygulamaları başladı. Havacılık ve turizm sektörleri bu uygulamalardan en çok etkilenen sektörlerin başındaydı. Mart ayı

sonunda bir anda hiç uçuşu olmayan bir Havalimanı işletmeye başladık. Bomboş bir Havalimanı hayal edin, gerçekten çok üzücüydü. Apronlar park etmiş uçaklar ile doluydu ve sessizlik hakimdi. Ülkemizde, pandeminin başlaması ile birlikte hızlı bir şekilde önlemler alındı. Havalimanlarında yolcuların sağlıklı bir şekilde ve güvenle seyahat edebilmeleri için, Sağlık Bakanlığımız, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüz ve Devlet Hava Meydanları İşletmemiz çalışmaları ile Havalimanları Pandemi Sertifikasyon süreci başladı. Dalaman Havalimanı'nda gerekli önlemleri çok kısa bir sürede aldık, tüm tedbirleri hayata geçirdik. Personelimize yeni süreçlerle ilgili eğitimler verildi ve sertifika aldık. Aynı şekilde Aktau Havalimanı ve sonrasında pandemide hizmete açılan Türkistan Havalimanı'nda da aynı tedbirleri hızlıca aldık. Mart 2020 sonunda

biten tarifeli yolculu uçuşlarımız 2 ay aradan sonra Haziran ayı başında yeniden başlamış oldu. Hızlıca regülasyonların ve ülkelerin aldığı kararların el verdiği ölçüde uçuşlarımızı toparlamak için çalışmaya başladık. Bu süreçte yerel güçlerin birbirleriyle iş birliklerinin ne kadar önemli olduğunu bir kez daha gördük. Bu noktada özellikle, yerli hava yolu şirketlerimize başta Türkiye'nin bayrak taşıyıcısı Türk Hava Yolları olmak üzere, AnadoluJet, Pegasus, SunExpress, Corendon'a ve elbette İngiltere, Rusya, Ukrayna gibi yurt dışı destinasyonlardan Dalaman Havalimanımıza uçuş icra eden tüm partnerlerimize, hava yolu şirketlerine takdir ve teşekkürlerimi sunmak istiyorum.

Dalaman Havalimanı



Havalimanları Hızlı ve Güvenli Olmalı

Bizler; sektörün içinde olmamız ve sıklıkla seyahat etmemiz nedeniyle havalimanı içindeki süreçlere çok daha aşinayız ancak genelde yolcular için havalimanı içindeki en stresli kısım sırada bekleme ile ilgili olan güvenlik kontrolü, check-in ve pasaport kontrolü süreçleridir. Bu bağlamda, bir havalimanından beklediğim en önemli husus bu süreçleri kalite, empati ve güvenlikten ödün vermeden mümkün olduğunca hızlı bir şekilde tamamlamasıdır. YDA olarak, kendi havalimanlarımızda da bu hususlara çok özen gösteriyoruz.

Havalimanlarında Mimari Önemlidir

Öncelikle dünyaca ünlü mimarımız Emre Aralot'ın imzasını taşıyan Dalaman Havalimanı'nın mimarisini çok beğendiğimi söylemek isterim. Daha önce mimarisine çok önem verilmeyen havalimanları, son 20-30 yılda globalleşme ile birlikte modern AVM'lere dönüştü. Bu bağlamda, devletler, işletici firmalar ve mimarların bakış açısında önemli değişiklikler meydana geldi. Ticari olarak her ne kadar Amsterdam ve Londra Havalimanlarını takdir etsem de son yıllarda yapılmış havalimanlarından Singapur Changi Havalimanı ve İstanbul Havalimanı mimari olarak etkileyici projeler.

Pandeminin başladığı Mart 2020'de bir anda hiç uçuşu olmayan bir Havalimanı işletmeye başladık. Bomboş bir Havalimanı hayal edin, gerçekten çok üzücüydü. Apronlar park etmiş uçaklar ile doluydu ve sessizlik hakimdi.

DOSYA



Mehmet T. Nane
Pegasus Hava Yolları
Genel Müdürü

Yolcularımız Misafirlerimizdir

Teknolojileri takip ediyor ve takip ettiğimiz tüm bu teknolojileri misafirlerimizin A'dan Z'ye tüm seyahat deneyimlerini iyileştirmek ve onların hayatlarını kolaylaştırmak üzerine kurguluyoruz.

Türk sivil havacılık sektörü, 2003 yılından bu yana hükümetimizin öngörüsü ve yoğun desteğiyle hızlı bir şekilde gelişti ve modernleşti. Türkiye, her geçen gün gelişmeye ve büyümeye devam eden sivil havacılık sektörüyle dünyada parlayan bir yıldız konumunda. Elbette pandemi, her sektörü ve ülkeyi olduğu gibi bizim sektörümüzü ve ülkemizi de etkiledi. Biz de Türk sivil havacılığının bütün paydaşları olarak, sektörümüzün pandemi öncesindeki günlere dönmesi, daha da gelişmesi ve dünyadaki yükselen konumunun güçlenmesi için var gücümüzle çalışmaya devam ediyoruz.

Zira COVID-19 pandemisinin ticari havacılığa etkileri ciddi boyutlarda olmuştur. Sektörümüz, yaklaşık 1,5 yıldır COVID-19 pandemisi ve otoritelerin önlem amaçlı olarak yürürlüğe koyduğu seyahat kısıtlamalarının gölgesinde faaliyet

gösteriyor. Bu kısıtlamaların etkisiyle gerileyen yolcu talebi, 2020 yılında global olarak 2019'un ancak %40'ına ulaşabildi. Satış gelirlerindeki düşüş ise daha da belirgin seviyedeydi. Global olarak sektörün dış hatlarda 250 Milyar USD, iç hatlarda ise 120 Milyar USD gelir kaybı yaşadığı hesaplanıyor. Diğer bir deyişle, ne yazık ki pandemiden en çok etkilenen sektörlerden biriyiz.

2021 yılına bakacak olursak... Özellikle hızlı aşılama programları sayesinde tüketici güveninin artması ve kısıtlamaların bir miktar gevşetilmesi, sektörün normalleşme yolunda mesafe kat etmesini sağlıyor.

Yüksek sezonumuz olan yılın 3. çeyreğinde, global toplamda yolcu sayısının 2019'un yaklaşık %50-%55'ine kadar yükseldiğini gördük. Bu doğrultuda, sektörün 2021'de özellikle iç hatlarda gelir kaybının

2020'ye göre belirgin şekilde azalacağı tahmin ediliyor. Türkiye'de de benzer bir trend izlendi ama özellikle yüksek sezonda, toplam yolcu sayısının 2019'un %75'ine ulaştığını ve en son Ekim ayında %80'ine vardığını dikkate alırsak, global ortalamalara göre daha kuvvetli bir performans göstererek ayrıştığımızı söyleyebiliriz.

Dijital Dönüşüm

Biz, yolcularına "misafir" olarak hitap eden ve insana verdiği değeri her zaman odağına koyan bir şirketiz. Misafir odaklı hizmet anlayışımızla, onların seyahat deneyimlerini mükemmelleştirmek adına var gücümüzle çalışıyoruz. Dünyadaki yeni teknolojileri takip ediyor, takip ettiğimiz tüm bu teknolojileri misafirlerimizin A'dan Z'ye tüm seyahat deneyimlerini iyileştirmek ve onların hayatlarını kolaylaştırmak üzerine kurguluyoruz.



2018 yılında girdiğimiz dijital dönüşüm çerçevesinde, sadece internet sitemizi ve mobil kanallarımızı baştan aşağı yenilemekle kalmadık, aynı zamanda havaalanı ve uçak içi seyahat deneyiminde birçok yeniliği de hayata geçirmeye başladık. Seyahat Asistanı Programı, Express Bagaj hizmeti, Yeni Çipli Kimlik Kartı ile Seyahat Teknolojisi bunlardan sadece birkaçı... Önümüzdeki yıllarda da bu alanda yatırımlarımız devam edecek.

Çevre Duyarlılığı

Pegasus Hava Yolları olarak, Karbon Saydamlık Projesi kapsamında 5 yıldır aldığımız B skorunu A-'ye yükseltmiş olmaktan dolayı büyük bir mutluluk duyuyoruz. Türkiye'de ulaşım sektörü içerisinde, en yüksek skoru alan şirket ve globalde hava yolları arasında 2. sırada olmak da ayrı bir gurur.

Havacılık sektörüne bakacak olursak; sektörümüzün iklim değişikliğiyle mücadele edebilmesinin yolu, sera gazı emisyonlarının azaltılmasından geçiyor. Bu çerçevede, ulusal ve uluslararası otoriteler tarafından sektörümüze yönelik getirilen düzenlemelere biz de tam uyum gösteriyoruz. Tabi olduğumuz ICAO Corsia ve AB Emisyon Ticaret Sistemi gibi uluslararası regülasyonlar gereği, yıl içerisindeki regülasyon kapsamındaki karbon emisyonunun izlenmesi, doğrulanması ve raporlanması süreçlerini sağlıyoruz. Aynı zamanda, raporlanan yıllık emisyon miktarı kadar dengeleme çalışması veya emisyon kredisi alma yükümlülüğümüz de bulunuyor. Bu düzenlemelerle sektörümüzde karbon nötr bir büyüme sağlanması hedefleniyor.

Karbon emisyonunun kaynağında azaltılması bizler için büyük bir öneme sahip. Bu sebeple filonun gençleştirilmesi, düşük emisyonlu uçak modellerinin satın

alınması, uçaklarda ağırlık azaltma çalışmaları, rotaların optimize edilmesi gibi operasyonel tedbirlerle sürecin kaynağında emisyon azaltma çalışmaları gerçekleştiriyoruz.

Son olarak, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği'nin (IATA) 77. Yıllık Genel Kurulu'nda kabul edilen "2050'ye kadar Net Sıfır Karbon Emisyonu" kararı doğrultusunda, dünyada bu taahhütte bulunan öncü hava yolu şirketleri arasında yer almanın gururunu yaşıyoruz. Bu imzayla; sektöre yönelik teknolojik gelişmelerin sağlayacağı imkânla, enerji sektörünün desteğiyle ve paydaşların koordinasyonu ile 2050 yılına kadar net sıfır karbon hedefini destekliyor ve taahhüt ediyoruz. Hedefimiz; ülkemizin ve bölgemizin en yeşil hava yolu olmak... Pegasus Hava Yolları olarak, operasyonlarımızı ve faaliyetlerimizi, "sürdürülebilir çevre" anlayışıyla yönetmeye devam edeceğiz.

Toplumsal Cinsiyet Dengesi

Kadınlar ve kız çocukları dünya nüfusunun yarısını oluşturuyor. Bu, dünya potansiyelinin de yarısı anlamına geliyor. Ancak toplumsal cinsiyet eşitsizliği günümüzde maalesef çok yaygın olduğu için toplumsal ilerlemeyi de engelliyor. Nerede yaşarsak yaşayalım, toplumsal cinsiyet eşitliği temel bir insan hakkıdır. Kadınların eğitim ve çalışma hayatı başta olmak üzere hayatın her alanına eşit katılımını ve karar alma mercilerinde daha çok sayıda kadın olmasını sağladığımızda daha kalkınmış bir ülke ve toplum olacağımız aşikâr.

2021 yılında hâlâ toplumda ve iş dünyasında cinsiyet dengesini sağlamaya çalışıyor olmak çok üzücü. Hepimizin bu konuda çaba göstermesi, değişim için bir şeyler yapması gerekiyor. Biz Pegasus Hava Yolları olarak, BM Kadının

Güçlenmesi Prensipleri platformuna katılan dünyadaki ilk hava yolu şirketiyiz. SHGM Toplumsal Cinsiyet Dengesi Geliştirme Komisyonu'nun bir üyesi olarak çalışmalar yürütüyoruz. IATA'nın gönüllü girişimi "25by2025"e imza atarak şirketimiz içerisinde cinsiyet dengesini sağlama konusunda taahhütte bulunduk. Ayrıca Women in Sales Network'ün kurumsal üyesi olarak, satış dünyasında kadın-erkek dengesini sağlamak amacıyla yola çıkan Women in Sales (WiS) sosyal projesine destek veriyoruz.

Ben bu kurumsal çalışmaların yanı sıra, toplumsal cinsiyet dengesini sağlama çabasında olan oluşumlara şahsen de destek veriyorum. Türkiye'de toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanması için zihniyet ve davranış değişikliği yaratma hedefiyle kurulan Yanındayız Derneği'nin kurucu üyelerindenim. Ayrıca bilim ve teknoloji dünyasında kadının kendi potansiyelini keşfetmesini ve fırsat eşitliğini sağlayarak teknoloji sektöründe kadın sayısını artırmak ve toplumsal kalkınmayı desteklemek amacıyla kurulan wtech Teknolojide Kadın Derneği'nin kurucu üyeleri arasındayım. Toplum ve iş hayatında cinsiyet dengesine ulaşmayı hızlandırmak amacıyla kurulan PWN İstanbul'un oluşturduğu Toplumsal Cinsiyet Eşitliğini Destekleyen CEO'lar Manifestosu kapsamında, PWN Eşitlik Elçileri arasına katıldım ve kamuoyunda farkındalık yaratmak için gönüllü olacağımın sözünü de verdim.

En büyük temennim; toplumsal cinsiyet eşitsizliğini konuşmak zorunda kalmadığımız ve bu dengeyi sağlayabildiğimiz günleri en kısa zamanda görebilmek... Bunun için hepimiz, kurumsal ya da bireysel olarak, her ne yapıyorsak daha çoğunu yapmaya çalışmalı, ülkemizde ve dünyada bu denge sağlanana kadar da mücadelemize devam etmeliyiz.

Uçaklar, aslında en hijyenik ortamlardır. Çünkü uçağın içindeki hava tıpkı ameliyathane kadar temizdir. Uçaklarımızda bulunan HEPA filtreleriyle uçak içindeki hava, ortalama 3 dakikada bir tamamen yenilenmektedir.

Havacılık Tarihi, COVID-19 Dönemi Gibi Bir Süreci Hiç Görmedi

COVID-19 pandemisi; bütün dünyayı etkiledi, ezberleri bozdu, iş yapış şekillerini değiştirdi. Bu durumdan en çok etkilenen sektörlerin başında da havacılık geliyor. Doğası gereği krizlere açık olan havacılık sektörü, geçmiş yıllarda da farklı boyutlarda birçok kriz yaşadı. Ancak uçuşların 2 ay gibi bir süre tamamen durduğu başka bir dönem hiç olmadı. Sağlık endişelerinin seyahat eğilimini olumsuz etkilemesi ve pandeminin önlenmesi amacıyla uygulanan seyahat kısıtlamaları, talebin çok belirgin bir şekilde daralmasına sebep oldu. İş alışkanlıklarını ve stratejileri yenileyerek yeni ortama adapte etmek gerekti. Sektörün

tüm paydaşları olarak, bu zorlu dönemde üstün gayret gösterdik ve göstermeye devam ediyoruz.

Pandeminin ilk günlerinden itibaren konuyu yakından takip ederek, süreci ulusal ve uluslararası otoritelerle iletişim halinde yönetiyoruz. Her gün binlerce misafirimizi taşımanın verdiği sorumlulukla hareket ediyor ve Sağlık Bakanlığı, DHMİ, SHGM gibi ulusal otoritelerle koordineli bir şekilde üzerimize düşen tüm görevleri eksiksiz yerine getiriyoruz. Pandemi sürecinin ilk günlerinden itibaren, sağlıklı ve güvenli bir seyahat için gerekli tüm önlemleri aldık.

Bu süreçte, operasyonda görev yapan çalışanlarımızın kullanacağı kişisel koruyucu donanımlarla standartları da belirledik. Kontuara gelindiğinde personelimiz, misafirlerimize



maskeli ya da siperlikli olarak hizmet veriyor. Sosyal mesafeye uyum sağlamak adına çalışanlarımız ile misafirlerimizin arası pleksi glass bir camla kapatıldı. Terminallerde bulunan kioskların arası da pleksi glass camla ayrıldı ve bu alanlara dezenfektan koyuldu. Boarding'ler sosyal mesafe kurallarına uygun olarak gerçekleştiriliyor.

Uçaklara gelince... Uçaklar, aslında en hijyenik ortamlar çünkü uçağın içindeki hava tıpkı ameliyathane kadar temiz. Uçaklarımızda bulunan HEPA filtreleriyle uçak içindeki hava, ortalama 3 dakikada bir tamamen yenileniyor. Kabin içindeki hava; yarısından fazlası uçağın dışından alınan temiz ve steril havadan, kalanı ise HEPA filtreleriyle temizlenmiş iç havanın karışımından oluşuyor.

HEPA filtreleriyle, havayla bulaşan organizmalar ve toz parçaları %99.99'un üzerinde filtreleniyor. Hava akımı, sadece oturulan koltuk üstünden yere doğru oluyor. Öne ya da arkaya doğru hava akımı oluşmuyor. Uçaklarımızda en az 48 saat etkin kimyasal ile 24 saatte bir detaylı dezenfektasyon yapılıyor. En çok temas edilen uçak tepsisi, baş üstü dolapları, havalandırma ve aydınlatma aparatları gibi alanlar her uçuş sonrası dezenfekte ediliyor. Uçuşta minimum temas yüzeyi için de dergiler kaldırıldı. Uçak içerisindeki Pegasus Cafe'de verilen yiyecek ve içecek ürünlerinin misafirlerimize sağlıklı bir şekilde ulaşması için tüm denetimler eksiksiz olarak yapılıyor.

Pandemide önemi artan konulardan biri de "minimum temasla seyahat"

oldu. Biz, 2018 yılında dijital dönüşümümüzü başlatmıştık. Bugün "Türkiye'nin dijital hava yolu" olarak, A'dan Z'ye bütün süreçlerimizde dijital teknolojiler aracılığıyla misafirlerimize seyahat deneyimlerini kolaylaştıracak benzersiz yenilikler sunuyoruz. "Minimum temasla seyahat"ın önem kazanmasıyla birlikte, kararımızın ne kadar doğru olduğunu bir kez daha anladık.

Tüm çalışma alanlarımız ve ofislerimizde de kapsamlı güvenlik ve sağlık önlemleri aldık. Çalışma ve ortak kullanım alanlarının dezenfeksiyonu, servis araçlarının ve tüm ofislerimizde maske kullanım zorunluluğu, ortak kullanım alanlarında sosyal mesafe düzenlemeleri ve uyarılar, ofis girişlerinde termal kamera ve sosyal

mesafe işaretçileri, ofislerdeki sosyal mesafe kurallarına uygun olarak yenilenen oturma düzeni, toplantıların mümkün olduğunca online yapılması, toplantı odalarının kapasitelerinin sınırlandırılması ve düzenli olarak havalandırılması bunlardan sadece birkaçı...

Sektöre Ekonomiye Katkıları

Hepimizin bildiği gibi turizm "bacasız sanayi" olarak adlandırdığımız ve net döviz geliri sağladığımız bir alan. Havacılık da bunun devam etmesi için kilit sektörlerden bir tanesi. Bu noktada havalimanları ve hava yolu şirketleri de kritik bir rol oynuyor. Havacılık şu açıdan çok önemli; turizm, ülkemize net katma değer yaratan ve katma

değer ülkemizde kalan bir sektör. Üretimi tamamen ülkemizde olan bir sektör. Havacılık sektörünün kritik önemi işte burada devreye giriyor. Eğer Türkiye'de havacılık kalmaz, Türk havacılığı kalmazsa bu katma değer maalesef yabancı taşıyıcılara kalır. Türkiye'ye turist getirmeye çalışan yabancı taşıyıcılar, istedikleri fiyatları uygulayabilirler. Türkiye'de kalması gereken katma değer, gerek istihdam olarak gerekse maddi değer olarak yurt dışına transfer olur.

Hava Yolu Seyahatinden Beklentim, Zaman Tasarrufudur

Havacılık sektörüne geçiş yapmadan önce, hava yoluyla seyahatini bir yolcu olarak sıklıkla deneyimleyen biriydim. Beklentim, her zaman

genç uçaklarla uygun fiyatlı uçuşlar ve zamandan tasarruf olmuştur. Bu anlamda, Türkiye'ye "Düşük maliyetli hava yolu" modelini getiren Pegasus Hava Yolları'yla uyumlu bir anlayışım olduğunu söyleyebilirim. Çünkü biz Pegasus'ta misafirlerimize uygun fiyatlı, zamanında kalkan ve genç uçaklarla seyahat etme imkânı sağlıyoruz. Ayrıca Express Bagaj, Çipli Kimlik Kartıyla Seyahat Teknolojisi gibi hem zamandan tasarruf sağlatan hem de pandemiyle birlikte önemi iyice artan "Minimum temasla seyahat" anlayışına uygun dijital çözümler sunuyoruz. Benim aradığım da tam anlamıyla buydu.



Pegasus Hava Yolları, BM Kadının Güçlenmesi Prensipleri platformuna katılan dünyadaki ilk hava yolu şirketidir.

DOSYA



Sedat Özkazanç
MNG Havayolları
Genel Müdürü

Hava Kargoculuğunun Küresel Markası: MNG Havayolları

Haftanın her günü Almanya, Fransa, İtalya, Hollanda, İngiltere, İspanya, Belçika, Çekya, İsviçre, Norveç, Danimarka vb. Avrupa'nın birçok noktasına direkt veya multimodal taşımacılık yöntemiyle hizmet sağlıyoruz.



Türkiye hava kargo pazarında ciddi bir paya sahip olan MNG Havayolları, bugüne kadar tarifeli ve charter seferleriyle dünyada 424 farklı noktaya başarılı operasyonlar gerçekleştirdi. Pandemi döneminde esnek ve çözüm odaklı hizmetleriyle operasyonlarını aralıksız sürdüren MNG Havayolları; filoya büyük gövdeli uçaklar ekleyerek, Türkiye'yi hava kargo pazarında öne çıkaracak ve tecrübesiyle hizmet ağını ve çeşitliğini genişletecek.

2002 yılından bugüne hava ulaşımı büyük gelişme göstermiş, hava yolu işletmelerindeki toplam uçak sayısı 3 kattan fazla artmış ve uçuş trafiği yaklaşık 2 katına ulaşmıştır. Yük taşımacılığı da aynı şekilde yükselen bir grafik izlemiştir. Ülkemizin hava ulaşımında dünyadaki konumu ise büyümeye devam etmekte

olup, MNG Havayolları havacılığın gelişmesinde çok önemli bir konuma sahiptir.

Hava Kargo Kapasitesinin Önemli Bir Kısımını Tutuyoruz

1996 yılında %100 yerli sermaye ile kurulan MNG Havayolları, Kasım 1997'de orta menzilli Airbus A300 ile Hahn (Almanya) ve Stansted'e (İngiltere) tarifeli kargo seferleri ile hizmet vermeye başladı. Bugün dört Airbus A300-600F, bir A330-200F ve en son filosuna kattığı iki A330-300 uçağından oluşan filosuyla operasyonlarına devam eden MNG Havayolları, 465 tona ulaşan net kapasitesi ile Türkiye'deki hava kargo kapasitesinin önemli bir kısmını elinde tutuyor. Tarifeli seferlerinin yanı sıra müşterilerine arzu ettikleri



türde uçak ve kapasite hizmeti sunan charter seferleriyle de büyümesini sürdürüyor. MNG Havayolları Genel Müdürü Sedat Özkazanç'a 2021'i nasıl geçirdiklerini, yeni yıl planlarını sorduk.

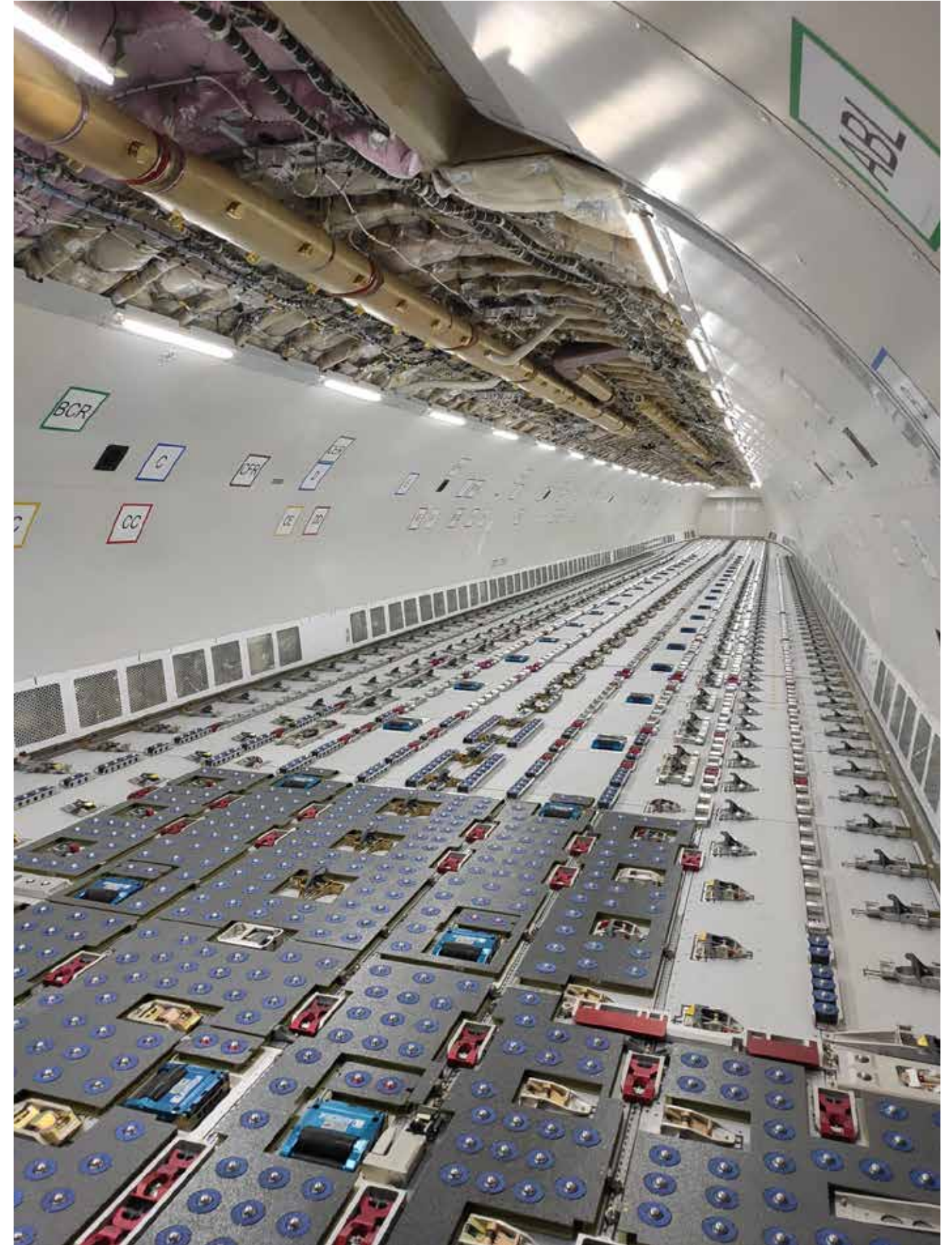
2021 Yılında 240 Bin Ton Kargo Taşıdık

25 senelik tecrübemizle hava kargo sektöründe ülkemizi de ileri taşımak için çalışıyoruz. Hâlihazırda tarifeli uçuşlarımız ile bazı noktalara birden fazla olarak haftanın her günü Almanya, Fransa, İtalya, Hollanda, İngiltere, İspanya, Belçika, Çekya, İsviçre, Norveç, Danimarka vb. Avrupa'nın birçok noktasına direkt veya multimodal

taşımacılık yöntemiyle hizmet sağlıyoruz. Son olarak Avrupa'daki uçuş programımızı New York JFK Havalimanı'na kadar genişlettik ve Avrupa ile ABD arasındaki köprü'nün güçlendirilmesini sağlayan unsurlardan biri olduk. Uzun dönem ACMI anlaşmaları ile uluslararası lojistik hizmeti veren hava kargo acentaları, broker firmaları ile hızlı kargo taşımacılığı yapan integratörlere taşımacılık işlerinde gerek uçak gerekse kapasite sağlayarak önemli bir çözüm ortağı oluyoruz. ACMI ve charter uçuşlar ile savaş, salgın, sağlık, ticari uyumsuzluk, devletlerarası kısıtlamalar gibi o günkü mevcut koşullara göre ve uçuş noktasının

uçaklarımıza uygun olmasına istinaden dünyanın birçok noktasına hizmet veriyoruz. Bugün dünyanın yaklaşık 424 farklı noktasına tarifeli ve/veya charter olarak başarılı uçuş operasyonları düzenleyen global bir kargo hava yolu olmanın haklı gururunu taşıyoruz.

MNG Havayolları olarak taşıma kapasitemizi "kg" bazında her yıl daha da artırıyoruz. 2021 yılında yaklaşık 240.000 ton kargo taşıdık, uçuş saati olarak ise 22 bin saate ulaştık. Uçuş ağımızın genişlemesi ve filomuza katılan yeni uçaklarla bu rakamın her yıl artacağına inanıyorum. 2020 yılı ile kıyaslarsak, yaklaşık %20 daha fazla kargo taşıdığımızı görüyoruz. Bu da bizi



Türkiye hava kargo pazarında ciddi bir paya sahip olan MNG Havayolları, bugün tarifeli ve charter seferleriyle dünyada 424 değişik noktaya uçuyor. Pandemi döneminde esnek ve çözüm odaklı hizmetleriyle operasyonlarını aralıksız sürdüren MNG Havayolları, filoya büyük gövdeli uçaklar ekleyerek, hizmet ağını ve çeşitliğini genişletecek ve kontrollü büyümeye devam edecek.



başarılarımızı sürdürülebilir kılmak için motive ediyor. 25 senelik sektör tecrübesi, uyum içinde çalışan ekibimiz ve yakaladığımız büyüme ivmesiyle ülkemizi ve sektörü daima ileri götürmek için çalışıyoruz.

Hizmetlerimiz Fark Yaratıyor

MNG Havayolları olarak, hava kargo taşımacılığının yanı sıra kendi uçaklarımıza kargo elleçleme ve ramp hizmetleri, diğer hava yolu ve paydaş müşterilerimize ihracat geçici depolama İstanbul, Ankara, İzmir, Adana'da ithalat antrepo hizmetleri, yurt içi gümrüklü aktarma hizmetleri, ulusal/uluslararası karayolu transit taşımacılık hizmetleri sunuyoruz. 2019 yılında İstanbul Havalimanı'nda 20.000 m²'yi aşkın entegre tesisimizde tüm bu hizmetlere ilave olarak diğer havayollarına C grubu kargo posta çalışma ruhsatımız kapsamında kargo elleçleme hizmeti vermeye başladık. Deneyimli ekibimiz, gerekli ekipmanımız teknolojiye ayak uyduran modern sistemlerimiz ile değerli eşya, tehlikeli madde, canlı hayvan taşımacılığı ve pharma lojistiği gibi özel kargolar uzmanlıklarımız sayesinde depolama hizmetleri sunarak çözüm ortaklığında fark yaratıyoruz. Özellikle Afrika kıtasındaki ulaşım sorunu olan havalimanlarına yaptığımız charter uçuşlarla da inşaat, imalat ve madencilik sektöründe iştigal eden Türk şirketlerinin lojistik sorunlarına çözüm sunuyoruz. 25 yıllık tecrübemiz ve uçuş yaptığımız noktalardaki ticari ilişkilerimiz ile ihracat operasyonlarına kaliteli lojistik desteğimizi sürdüreceğiz.

Çözüm odaklı çalışma yaklaşımımız ile her konuya proje olarak bakıyor

ve proje özelinde çözümler sunuyoruz. Hem mali hem de operasyonel olarak avantajlarımızı biliyor buna uygun olarak en hızlı çözümü üretebiliyoruz. Müşterilerimizin marka değerlerini korumak, taahhüt ettiğimiz hizmet kalitesini verebilmek adına kendimizi sürekli geliştiriyoruz. Örneğin tüm uçaklarımızın zamanında operasyonları gerçekleştirme performansı şu an (on time performance) %98 civarında. Operasyonel mükemmelliğe gösterdiğimiz önem ile sadece Türkiye'de değil tüm dünyada en çok tercih edilen hava kargo taşımacılarından biri olmaya adayız. Gösterdiğimiz üstün gayret ve başarı Airbus firması tarafından birçok kez "A300/A310 Kargo Filosu Operasyonel Mükemmellik Ödülü"ne layık görülmemizi de sağladı. 2021 yılı filomuzu büyüttüğümüz, uçuş ağıımızı genişlettiğimiz ve ekip olarak büyüdüğümüz başarılı bir yıl oldu. Bu başarıları sürdürülebilir kılmak için 2022 yılında dijital dönüşüme öncelik vereceğiz. Bu dönüşümle gelecekteki çalışma şeklimizi belirleyecek, dijitalleşecek ve tüm operasyonel süreçlerde yeniliğe yatırım yapacağız.

COVID-19 Döneminde Kesintisiz Hizmet

Covid-19 salgını, maalesef tüm şirketleri 2020 planlarında değişiklikler yapmak durumunda bıraktı. Sürecin başından itibaren salgının hava kargo taşımacılığı sektöründe yarattığı talebi karşılamaya ve salgınla birlikte gelen kısıtlamalara uymak için gerekli önlemleri ve ilave aksiyonları almaya yoğunlaştık. Bilinmezlik ortamında müşterilerimizin lojistik ihtiyaçlarının en kısa sürede ve en esnek çözümlerle karşılanabilmesi amacıyla tarifemizde oluşan

taleplere ve kısıtlamalara karşı değişiklikler yaparak filomuzu en efektif şekilde kullandık ve kullanmaya devam ediyoruz. Bununla birlikte, İstanbul Havalimanı antrepo ve geçici depolama tesislerimizin müşteri odaklı faaliyetleri, "bagaj" kargo taşımacılığında yeni rotalar açmak, mevcut uzun dönem anlaşmalı iş partnerlerimiz ile yeni fırsatlar yaratmak üzerine yoğunlaştık.

Bu dönemde Covid-19 etkisini minimum seviyelere indiregebilmek adına ilgili tüm birimlerimizle tam bir iş birliği içerisinde gerek uçuş operasyonlarında ve gerekse de Ramp ve Kargo tesislerimizde gerekli tüm önlemler alındı. İlgili prosedürler ve beklenen olası gelişmeler şirket içi tüm birimlere online toplantılar ve yazılı duyurularla aksaksız iletildi. Covid-19 salgınının uçakla yayılmasını önlemek ve kontrol etmek için, "Hedefli ve ayrıntılı önleme ve kontrol önlemleri" ilkesine uyarak, MNG Havayolları (Covid-19) Salgın Hastalığı Önlenmesi Rehberi hazırlandı. Doküman hazırlanırken EASA, SHGM, DHMI, Sağlık Bakanlığı ve diğer ulusal/ uluslararası kamu kurum ve kuruluşlarımız, bakanlıklarımız referans olarak alındı.

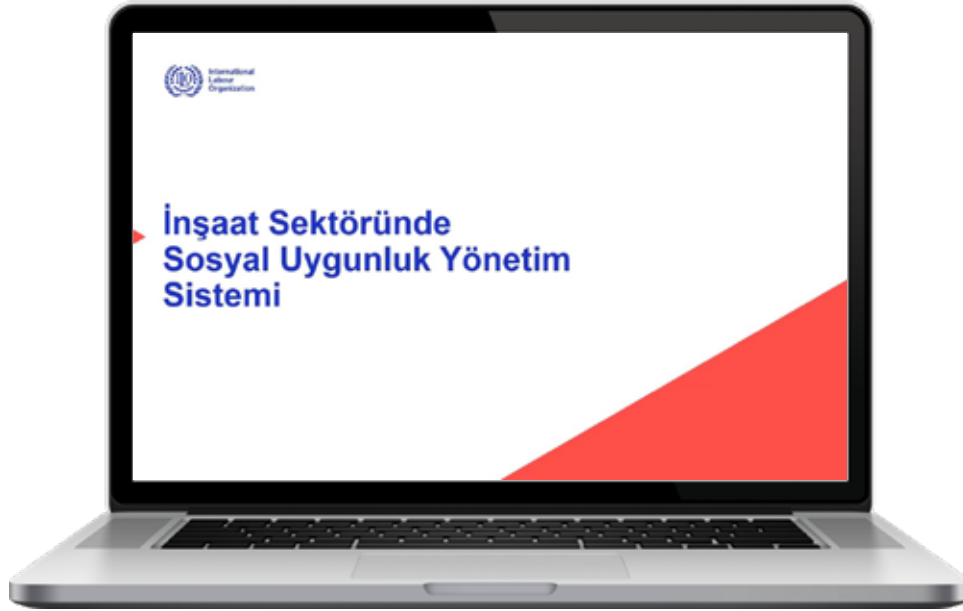
Bu kılavuz, yurt içinde ve yurt dışında vakaların yayılmasını önlemeye, dış hat uçuşları için risk seviyesi sınıflandırma standartlarını daha da rafine etmeye, kişisel koruma gereksinimlerini ve ekip üyelerine ilişkin karantina planlarını optimize etmeye yönelik çalışma gereksinimlerimizi ortaya koymayı amaçlıyor. Yurt dışına uçan görevli ekibe tüm varyantlar hakkında önerilerde bulunuyor, kontrol önlemlerini güçlendiriyoruz.

İNTES AKADEMİ

İnşaat Sektöründe Sosyal Uygunluk Denetimi Eğitimi

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) Türkiye Ofisi ve İNTES tarafından “İnşaat Sektöründe Sosyal Uygunluk Denetimi Eğitimi” 7 Aralık 2021 tarihinde çevrim içi gerçekleşti.

İnşaat sektöründe sosyal uygunluk denetimi eğitim programına üye firma temsilcilerimizden işletmede en az bir sene süreyle çalışmış ve sosyal uygunluk yönetim sistemlerini hali hazırda yürüten veya ilerde yürütecek uzmanlar ile insan kaynakları, sosyal uygunluk, personel ve kalite departmanlarında çalışanlar oldu.



Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) Türkiye Ofisi tarafından yürütülen ve İNTES tarafından desteklenen Proje kapsamında “İnşaat Sektöründe Sosyal Uygunluk Denetimi Eğitimi” konulu İNTES AKADEMİ'nin altıncı eğitimi gerçekleştirildi.

Eğitim ile katılımcıların; sosyal uygunluk kavramı ve denetimi ile çeşitli uluslararası sosyal uygunluk standartları (BSCI, SEDEX, WRAP, SA 8.000 vb.) hakkında bilgi edinmesi, sosyal uygunluk ve belgelendirme denetimlerine

hazırlıklı hale gelmesi, uyum ve iyileştirme konusunda teknik bilgiye sahip olması ve tedarikçilerinin sosyal uygunluk yapısını denetleyebilir ve kontrol edebilir hale gelmeleri amaçlandı.

Eğitimin hedef kitleleri, işletmede en az bir sene süreyle çalışmış ve sosyal uygunluk yönetim sistemlerini hali hazırda yürüten veya ilerde yürütecek uzmanlar ile insan kaynakları, sosyal uygunluk, personel ve kalite departmanlarında çalışanlar oldu.



Eğitim İNTES Genel Sekreter Yardımcısı Derya Karademir'in açış konuşması ile başladı. Ardından ILO temsilcisi Salih Gökçe Görgeç katılımcılara hitap etti. İNTES'in ILO'nun inşaat sektöründeki önemli iş birliği kuruluşlarından birisi olduğuna değinerek eğitimin içeriği, amacı ve elde dilmek istenen sonuçları hakkında bilgilendirme yaptı.

Programın eğitimcisi ise İTÜ İnşaat Mühendisi ve A Sınıfı İş Güvenliği Uzmanı Beste Ardıç Arslan idi. Arslan tarafından verilen eğitimin içeriğini;

- Kurumsal Sosyal Sorumluluk: Kurallar & Kaideler
- Sosyal Uygunluk Yönetim Sistemi
- Tedarik Zincirinde Sosyal Uygunluk Yönetimi
- İş Sağlığı ve Güvenliğinin Sağlanması için Adımlar
- Çalışma Sürelerinin Düzenlenmesi
- Adil Ücretlendirme Sosyal Yönetim Sistemine Çalışanların Katılımı ve Korunması
- İstihdamın Sürekliliği Ayrımcılığın Önlenmesi
- Rüşvet ve Yolsuzluğu Önleme ve Etik
- İş İlişkilerinin Kurulması
- Yabancı İşçi Çalıştırma Atık Yönetimi, Güvenlik ve Enerji konuları oluşturdu.

Arslan öncelikle Kurumsal Sosyal Sorumluluğu tanımlayarak başladı. Bir şirketin sosyal olarak kendisine, paydaşlarına ve kamuya hesap verebilir olmasını sağlayan, kendi kendini düzenleyen bir iş modeli olduğunu belirterek kurumsal sosyal sorumluluğun faydalarını sıraladı.

Sosyal uygunluğun, bir işletmenin çalışanlarına ve çevreye nasıl davrandığının ve sosyal sorumluluk kavramını kendi içinde ve etki alanlarında nasıl uyguladığının göstergesi olduğunu belirten Arslan bu kavramın şirketler için önemine değindi.



Eğitim programında İnşaat Sektöründe Sosyal Uygunluk Yönetim Sistemi konusuna değinilerek ilkelerinin neler olduğunu açıklandı. Kurum kültürünü oluşturan temel unsurları sıralandı.



Arslan" Şantiye Pazartesi'den Cumartesi'ye 6 gün çalışabilir. Çalışanların mesaisi haftada 45 saati geçemez. Çalışanlara haftada 1 gün, 24 saatten az olmamak kaydı ile hafta tatili verilir. İki vardiya arası dinlenme süresi ise en az 11:00 saat olmalıdır. Üst üste 2 vardiya çalışması yapılmamalıdır."

Arslan ILO'nun görevleri, hedeflerine değinerek sosyal uygunluk standartları BSCI, SEDEX, WRAP, SA 8.000 vb.neler olduğuna açıklama getirdi.

Arslan eğitimin giriş bölümünün ardından İnşaat Sektöründe Sosyal Uygunluk Yönetim Sistemi konusuna değinerek ilkelerinin neler olduğunu açıkladı. Öncelikle kurum kültürünü oluşturan temel unsurları sıraladı. Bu unsurların;

- Kurumun misyonu & vizyonu
- Kurumun tarihi
- Kurumun sahip olduğu değer, inanç ve davranışları

- Kurumu anlatan, açıklayan hikayeler
 - Kurumun bürokratik yapısı, yetki hiyerarşisi ve resmi olmayan örgüt yapısı
 - Kurumun konuşulan ya da konuşulmayan kuralları
 - Kurumun kültürel kod olarak kabul ettiği özlü sözleri, sloganları, semboller
 - Kurumun önem verdiği özel gün, tören ve gelenekleri
 - Kurumda çalışanların benimsemesi gereken davranış kuralları
- olduğunu belirterek her bir unsura ilişkin kavramlara açıklama getirdi.

Sosyal Uygunluk Sisteminde Olması Gereken Belli Başlı Politika ve Prosedürler konusuna değinen ve ayrıntılı açıklamalarda bulunan Arslan sosyal uygunluk sisteminin nasıl kurgulanacağını şu ifadelerle açıkladı:

- Planla: Politika prosedürleri hazırla, hedefleri ve süreçleri belirle
- Uygula: Süreçleri uygula
- Kontrol et: Süreçleri, prosedürlerin işlerliğini kontrol et ve ölç
- Aksiyon al: Süreçleri iyileştirmek için harekete geç ve aksiyonları gerçekleştir

Daha önce belirlemiş olunan Sosyal Uygunluk İlkelerinizi referans alarak detaylı bir iç denetim soru listesi oluşturulması gerektiğini aktaran Arslan soru listesinin pratik ve kolay anlaşılır olması gerektiğini bu soru listelerini oluştururken, ilgili bölüm müdürlerinin fikirlerinin alınmasının önemine dikkat çekti.

Arslan Sosyal Uygunluk Sorumlusu tarafından üç ve altı aylık periyotlarla iç denetim yapılmasının sistemin süreklilik açısından oldukça yararlı olduğunu belirterek denetim sonrası uygunsuzlukların bir Aksiyon Planı ile listelendiği ve konusuna göre ilgili bölüm yöneticilerine sorumluluk atandığını anlattı.

Gerçekçi, ölçülebilir, zaman sınırlı ve kanıtlanabilirliğin uzun vadeli hedefler olması gerektiğini sıralayan Arslan sosyal uygunluk konusundaki kavramlara değindi.

Arslan sosyal uygunluk denetimlerinde hazırlık süreçleri için olan aşamaları ise şu şekilde sıraladı.

- Tedarikçi (üst yönetim özellikle dahil edilerek) denetim içeriği ve süreçleri ile ilgili genel olarak bilgilendirilir.
- İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG) dokümanları, personel dokümanları gibi önceden hazırlanması gereken dokümanların listesi verilir.
- Haberli denetim olacak ise gün bildirilir, yarı haberli denetim olacaks denetim aralığı bildirilir.
- Tedarikçiden denetime katılacak olan kişi veya kişilerin bilgisi alınır.
- Tedarikçiden onay alındıktan sonra denetim günü programa alınır.

Arslan'ın eğitim içeriklerinde bir başka madde de İnşaat Sektöründe Çalışma ve Dinlenme Sürelerinin Düzenlenmesi konusu oluşturdu.

Konuya ilişkin tanımlamaları yaparak 3 vardiyalı sisteme ve gece çalışmasına ilişkin şu açıklamaları getirdi:

Şantiye Pazartesi'den Cumartesi'ye 6 gün çalışabilir. Çalışanların mesaisi haftada 45 saati geçemez. Çalışanlara haftada 1 gün, 24 saatten az olmamak kaydı ile hafta tatili verilir. İki vardiya arası dinlenme süresi ise en az 11:00 saat olmalıdır. Üst üste 2 vardiya çalışması yapılmamalıdır.

Vardiya:08:00-16:00 (7:30 saat çalışma, 30 dk mola)

Vardiya:16:00-00:00 (7:30 saat çalışma, 30 dk mola)

Vardiya :00:00-08:00 (7:30 saat çalışma, 30 dk mola)

Ayrıca 08:00-20:00 ve 20:00-08:00 gibi 12 saatlik (toplam 11:00 saat çalışılan 2'li vardiya sistemi) zaman zaman görülse de bu sistem gece çalışma saati sınırını aştığından İş Kanunu'na uygun değildir ve denetimlerde uygunsuzluk olarak karşınıza çıkacaktır.

Ayrıca gündüz çalışması da 11:00 saat devamlı çalışma olduğundan yıllık iki yüz yetmiş saat fazla mesai saat sınırını aşmakta ve 45 saat olan haftalık çalışma saatini de aşmaktadır.

Gece çalışması saat 20:00'den 08:00'e kadar olan süredir. Gece çalışmalarında çalışma saati 7.5 saat ile sınırlandırılmıştır. Gece çalışmalarında fazla mesai yapılamaz.

4 - 7.5 saat arası çalışmalarda 30 dakika, 7.5 saatten fazla işlerde bir saattir. Bu ara dinlenmeleri en az süre olup aralıksız verilir. Ancak bu süreler, iklim, mevsim, o yerdeki gelenekler ve işin niteliği göz önünde tutularak sözleşmeler ile aralıklı olarak kullanılabilir. Dinlenmeler bir işyerinde işçilere

aynı veya değişik saatlerde kullanılabilir.

Ücretler konusuna ilişkin tanımlamaları ayrıntılandıran Arslan inşaat sektöründe adil ücretlendirme konusundaki koşulları aktardı.

Ücretlerin bir taraftan ülkenin ücret düzenlemelerine uyması gerektiği, diğer taraftan çalışanın bireysel performansına, becerilerine, tecrübesine, eğitimine, yaptığı işin zorluğuna göre düzenlenmesinin önemli olduğu, çalışanları herhangi bir ayrımcılığa uğratmadan eşit işe eşit ücret verilmesinin adil ücrete uygun olacağını anlattı.

Bireylerin performans değerlendirmesinin verimlilik konusunda önemli olduğunu anlatarak Performans Değerlendirmenin Yararlarının neler olduğunu sıraladı.

Arslan inşaat sektöründe istihdamın sürekliliği açısından öne çıkan hususlara değindi. Konuya ilişkin istihdamın sürekliliğinin iş sözleşmesi ile başladığını, iş sözleşmesinin çalışanın bağımlı olarak iş görmeyi, işverenin de bunun karşılığında ücret ödemeyi üstlendiği sözleşme türü olduğunu belirterek Belirsiz Süreli İş Sözleşmesi'nin, İş Kanunu'nun 11. maddesinde ele alınmış olduğu, iş ilişkisinin bir süreye bağlı olarak yapılmadığı durumlarda sözleşmenin belirsiz süreli iş sözleşmesi olarak sayılacağını anlatmış, bu sözleşme türünün, yapı işkolunda en sık kullanılan sözleşme türlerinden biri olduğuna vurgu yapmıştır.

Eğitim sonunda katılımcılara İNTES Akademi Başkanı Kemal Güleriyüz ve ILO Türkiye Ofisi Direktörü Numan Özcan imzaları Katılım Sertifikaları ulaştırılmıştır. Katılımcılar aynı zamanda toplantı sunum ve sonuçları açıklanmıştır.

İŞ SAĞLIĞI ve GÜVENLİĞİ

İnşaat Sektöründe İleri İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitim Programı Değerlendirme ve Kapanış Toplantısı Gerçekleşti

İnşaat sektöründe ileri İSG eğitimleri Personel ve Organizasyon Gelişimi ve Önlemede Bilgilendirme ve İletişim konusunda düzenlenen programın eğitim bölümleri tamamlanarak Kasım ayında kapanış toplantısı gerçekleştirildi. Toplantıya ilişkin Sertifikalar katılımcılara takdim edildi.

2021 yılında ise Sendikamız, İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürlüğü, Alman Sosyal Kaza Sigortası Kurumu (DGUV) iş birliği ile Almanya modeli örnek alınarak geliştirilen iş sağlığı ve güvenliği profesyonellerine yönelik inşaat sektöründe ileri iş sağlığı ve güvenliği eğitimlerine özel beş modülden oluşan ileri iş sağlığı ve güvenliği eğitimleri tasarlandı.



İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürlüğü tarafından Alman Sosyal Kaza Sigortası Kurumu (DGUV) iş birliği ile geliştirilen ve Sendikamızın desteği ile ülkemizde ilk kez uygulanan "İnşaat Sektöründe İleri İş

Sağlığı ve Güvenliği Eğitim Programı Değerlendirme ve Kapanış Toplantısı" 9 Kasım 2021 tarihinde gerçekleşti. Toplantının açılış konuşmaları İNTES AKADEMİ Başkanı Kemal Güleriyüz, İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürü

Cafer Uzunkaya ile Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakan Yardımcısı Prof. Dr. Lutfihak Alpkan tarafından yapıldı.

Eğitime ilişkin değerlendirmelerin yapıldığı ikinci bölümde, Bakanlık yönünden Çalışma Uzmanı Dr. İlkey Yavuz, İNTES üye firmaları temsilen Tekfen İnşaat- Sağlık, Emniyet, Çevre Direktörü Mustafa Aslan ile eğitimcilerin bakış açısından ise İTÜ Öğretim Görevlisi Dr. H. Bülent Cerit görüşlerini paylaştı.

İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürlüğü ile Alman Sosyal Kaza Sigortası Kurumu (DGUV) arasındaki 12.03.2018 tarihinde imza altına alınan protokol kapsamında yapılan iş birliği ile önleyici eğitim modüllerinin oluşturulmasına yönelik çalıştaylar yapılmıştır. Bu çalıştaylar sonucunda iş sağlığı ve güvenliği profesyonellerine yönelik uygulama ağırlıklı 5 modülden oluşan sektörel ileri iş sağlığı ve güvenliği modülü oluşturulmuştur. Takiben pilot sektör olarak belirlenen ve özellikle iş kazalarının ve meslek hastalıklarının yoğun olarak yaşandığı inşaat sektöründe ileri iş sağlığı ve güvenliği eğitim modülü içerikleri hazırlanmıştır.

25 Ocak 2021'de 11 bakanlık personeli ve 34 İSG profesyoneli olmak üzere toplam 45 kişinin katılımı ile başlayan, yüz yüze uygulamalı eğitim ve saha ziyareti de içeren eğitim modülü İNTES organizasyonunda tamamlanmış; çevrimiçi olarak 15 Ağustos 2021'de yapılan sınav ile sonuçlandırılmıştır.

Bu pilot eğitim sayesinde, İSG profesyonellerinin yeterliliklerinin ve etkinliklerinin sektörel bazda artırılması amaçlanarak sahada daha verimli ve etkili iş sağlığı ve güvenliği faaliyetlerini yerine getirmesi ile iş kazası ve meslek hastalıklarının önlenmesi ve azaltılmasına katkı sağlanması hedeflenmiştir.



Kemal Güleriyüz "Sektöre Özel Eğitimler Son Derece Önemlidir."

İNTES AKADEMİ Başkanı Kemal Güleriyüz gerçekleştirilen eğitim programı ve sonuçlarına değinerek konuşmasına başladı. Ardından İNTES'in kendisine misyon edinmiş olduğu iş sağlığı ve güvenliği çalışmalarından söz etti. Sektörde iş sağlığı ve güvenliği bilincinin geliştirilmesi için çalışmalar yürütüldüğünü aktaran Güleriyüz şu açıklamalarda bulundu: "Sektörde görev yapacak İSG uzmanlarının, sektörümüze özel eğitimler alması gerektiğine inanıyor, bunu uzun yıllardır dile getiriyoruz. 2004-2007 yılları arasında tamamladığımız iki AB projesinde, sektörümüze özel İSG uzmanlığı eğitimi geliştirilmesine yönelik çalışmalar yaptık."

Bu projeleri de Bakanlığımızla birlikte yürüttük. Almanya'dan muadilimiz kuruluşlar ile iş birliği yaptık, özel programlar geliştirdik, pilot eğitimler verdik. Bugün tamamladığımız programı 15 yıllık bu çabanın hayata geçişi olarak kabul ediyoruz. Sektörel İSG uzmanlığının mevzuatla tamamlanması halinde iş sağlığı ve güvenliği uygulamalarında daha başarılı sonuçlar alınabileceğine inanıyoruz.

İş sağlığı ve güvenliği ile güvenlik kültürünün yaygınlaşmasında hem Genel Müdürlük hem de Rehberlik ve Teftiş Başkanlığının gereken titizliği göstermekte olduğuna vurgu yaparak İNTES ve bu iki değerli kurumun farklı çalışmalar için bir araya geldiğini belirterek el ve gönül birliği ile toplumda iş sağlığı ve güvenliği kültürünün oluşturulmasında büyük çaba harcadıklarına değindi. Kemal Güleriyüz sözlerini şu ifadelerle tamamladı. "İş sağlığı ve güvenliği işyeri ile sınırlı kabul edilemez. Güvenli yaşam kültürünü yaşamın her alanına yaygınlaştırmalıyız."

Güleriyüz "İş sağlığı ve güvenliği işyeri ile sınırlı kabul edilemez. Güvenli yaşam kültürünü yaşamın her alanına yaygınlaştırmalıyız."



Uzunkaya, “Eğitim Son Derece Önemlidir.”

Güleryüz programının gerçekleştirilmesinde olağan üstü emeği olan İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürü Cafer Uzunkaya'ya sözü devretti. Uzunkaya sahada daha verimli ve etkin iş sağlığı ve güvenliği hizmetlerinin verimlilik, etkinlik ve dolayısıyla iş kazalarını ve meslek hastalıklarını ortadan kaldırmak, önlemek, azaltmasında eğitimlerin son derece önem arz ettiğini belirterek sözlerine başladı.

İşverenlerin en önemli rehberlerinden birisinin iş güvenliği uzmanları olması

gerektiğine ilişkin görüşlerini paylaşan Uzunkaya uzmanların bu görevlerini tam anlamıyla yerine getirebilmesi için bilginin yanında iyi bir iletişim yeteneğine sahip olmaları gerektiğine ilişkin düşüncelerini paylaştı.

Uzunkaya İNTES ve TİSK ile bugüne kadar çok önemli iş birlikleriyle pek çok projeyi hayata geçirdiklerinden bahisle bu eğitimlere katılan uzmanların nitelikli iş sağlığı ve güvenliği açısından öncü olabileceklerini ifade etti.

“İş sağlığı ve güvenliğinde bu eğitimlerimizde de esas olan önlemektir ve tedbirlerin önceden alınmasıdır, gerekli fiziki yapının, teknolojik donanımın, çalışanlarımızın

Uzunkaya “Tüm tedbirleri, mevzuatları oluşturmuş olsanız da toplumda iş sağlığı ve güvenliği iklimini ve kültürünü inşa edemediğiniz takdirde istediğiniz hedeflere ulaşabilmeniz mümkün değildir.”

eğitimi ve iş yerlerimizde iş sağlığı ve güvenliğinin birinci öncelik hâline getirilmesi ülkemizin en önemli meselesidir. Ve işverenlerimizin de her geçen gün bu yönüyle farkındalığı ve ilgisinin arttığını görmekten de mutluluk duymaktayız.” Sözleriyle görüşlerini paylaşan Uzunkaya eğitimin içeriğine ilişkin değerlendirmelerde bulundu.

Uzunkaya sözlerini şu ifadelerle tamamladı. “Tüm tedbirleri, mevzuatları oluşturmuş olsanız da toplumda iş sağlığı ve güvenliği iklimini ve kültürünü inşa edemediğiniz takdirde istediğiniz hedeflere ulaşabilmeniz mümkün değildir.”

Alpkan “ İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitimlerinde İNTES Pilot Sektör Olarak Tercih Edilmektedir.”

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Bakan Yardımcısı Lutfihak Alpkan toplantıya onur konuğu olarak davet edildi. Bakan Alpkan çalışmanın tüm sektörler için yol gösterici olacağını inşaat sektöründe iş kazalarının yaygın olması dolayısıyla pilot sektör olarak seçildiğini, farklı çalışmalar için de gerçekleştirilecek eğitimlerde inşaatın öncü sektör olmasının planlandığından söz etti.

Takdiminin İlknur Özzengin tarafından gerçekleştirildiği programda katılımcılara on line platformda sertifikaları takdim edildi. Genel değerlendirmelerde bulunularak gelecekte yapılacak eğitimler hakkında görüşler alındı.

Alpkan da tüm kesimlerin iş sağlığı ve güvenliği kültürünün oluşturulmasının ortak misyonu olduğundan söz ederek şu ifadeleri kullandı. “Hepimizin ortak misyonu, ölümlü iş kazalarını, yaralanmalı iş kazalarını, meslek hastalıklarını mümkün olduğu kadar en aza indirebilmek. Risk yönetimiyle ilgili

analizler yapılırsa, tedbirler alınır, bir bilinçlendirme yapılabilirse bu noktada daha ileriye gitmek mümkündür.” Sözlerinin sonunda katılımcılara teşekkür ederek tamamlayan Bakan Alpkan “inşallah ölümlü iş kazalarını azaltmaya yardımcı olmasını temenni ediyorum.” diyerek tamamladı.

Bakan Yardımcısı Alpkan “Tüm kesimlerin iş sağlığı ve güvenliği kültürünü oluşturulması ortak misyonu olmalıdır.”



Yavuz, anketlerden çıkan nihai sonuç; inşaat sektörüne özel ileri İSG eğitimlerinin düzenlenmesinin inşaat sektörünün çok uzun zamandır beklediği bir eylem olarak görüldüğüne işaret etmekte.”

Eğitimler Sonucunda Katılımcılara Yönelik Anket Düzenlendi

Açılış konuşmalarının ardından eğitim modüllerine ilişkin değerlendirmelerde bulunuldu. Genel Müdürlüğü temsilen Çalışma Uzmanı İlkay Yavuz Genel Müdürlüğü ve Alman Sosyal Kaza Sigortası Kurumu iş birliğiyle geliştirilen ve İNTES destekleriyle düzenlenen ve pilot bir uygulama olan İnşaat Sektöründe bir İş Sağlığı Güvenliği Eğitim Programında yaşananları ve sonuçlarına ilişkin gözlemlerini paylaşımının yanında programın anketler sonucu hesaplanan performans değerlendirilmelerini açıkladı.

Almanya'da “Önleme ve İstihdam Edilebilirlik” adı altında olan eğitim modelinin ülkemize en uygun olacağından görüşle Alman Sosyal

Kaza Sigortası Kurumu ile imzalanan protokol ile eğitim modüllerinin oluşturulmasına yönelik düzenlenen toplantı ve çalıştaylar sonucunda ortaya beş modülden oluşan bir eğitim programının çıktığından söz eden Yavuz her bir modüle ilişkin açıklamalarda bulundu.

Açılış konuşmalarında belirttiği gibi eğitim programına katılan 45 kişi ile ayrı ayrı anketler yapıldığını anlatan Yavuz anket sonuçlarına ilişkin şu sonuçları paylaştı:

→ Katılımcıların %48'i lisans, %44'ü yüksek lisans, %8'i doktora düzeyinde eğitimlidir.

→ Katılımcıların çalıştıkları kurumlarındaki yerine getirdikleri görevlerine göre dağılımları incelendiğinde; %16'sı A sınıfı iş güvenliği uzmanı, %32'si B sınıfı iş güvenliği uzmanı, %4'ü ise C sınıfı iş güvenliği uzmanı olarak çalışmaktadır.

→ "Diğer" cevabını veren katılımcılarımız da 4'ü Genel Müdürlüğü uzmanları, 2'si iş müfettişi, 2'si İNTES'te görevli teknik uzman ve diğer 5'i de özel inşaat firmalarında çalışan iş sağlığı ve güvenliği yöneticileridir.

→ Eğitimlerde "Kaza Kök Neden Analizi" "Sektörel ve Sık Karşılaşılan Kaza Nedenleri" ve "Sektörel İyi Uygulama Örnekleri" öne çıkmıştır.

→ Her bir modül sonunda sınav yapılmıştır. Tüm sınavların ortalama puanı 79,86 olmuştur.

Yavuz, anketlerden çıkan nihai sonucun; inşaat sektörüne özel ileri İSG eğitimlerinin düzenlenmesinin inşaat sektörünün çok uzun zamandır beklediği bir eylem olarak görüldüğüne işaret etmiştir.



Aslan" Etkili İletişim İSG'nin Önemli Bir Unsurudur."

Eğitim katılımcılarından Tekfen İnşaat Sağlık, Emniyet ve Çevre Direktörü Mustafa Aslan programa yönelik izlenimlerini aktararak sektörel kazanımlarından söz etti.

Kişisel olarak eğitimden oldukça faydalandığını belirten Aslan "İSG kültürünü geliştirmeye yönelik eğitimlerin bu kadar uzun süreli ilk kez düzenlendiğini tahmin ediyorum. Bu açıdan ciddi anlamda faydalı oldu."

İNTES'in kendi başına büyük bir isim olduğunu ancak programın arkasında İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürlüğü'nün bulunmasının Tekfen İş Güvenliği Uzmanları için ayrı bir motivasyon kaynağı olduğunu aktaran Aslan eğitimin iş sağlığı ve güvenliğinin en önemli ayaklarından birisi olduğunu söyledi.

İş Sağlığı ve Güvenliğinin merkez noktalarından birisi de etkin iletişim olduğunu ifade eden Aslan bu konuda hazırlanan modülün oldukça eğitici ve yönlendirici olduğundan bahsederek sözü Önlemede Bilgilendirme ve İletişim Modülü eğitimini Dr. Bülent Cerit'e devretti.

*Aslan
"İSG kültürünü geliştirmeye yönelik eğitimlerin bu kadar uzun süreli ilk kez düzenlendiğini tahmin ediyorum. Bu açıdan ciddi anlamda faydalı oldu."*



Dr. Cerit "Eğitimler Sürdürülebilir Olmalıdır."

Dr. Cerit modülde tasarlanan eğitim içeriğinin öncelikle kuruma ve inşaat sektörüne nasıl katkı yapacağı; katılımcılara neler getirmesi gerektiği konusunda İNTES ve İSGM uzmanları ile fikir alışverişinde bulunularak oluşturulduğunu anlattı. Kurumsal paylaşımın çok büyük öneme sahip olduğunu anlatan Cerit bireysel gelişime dikkat edip bireysel iletişimin üst düzeyde sağlanmasının gerektiğini bunun iş sağlığı ve güvenliğinde ayrı bir önemi olduğuna ilişkin görüşlerini paylaştı.

Cerit eğitim sonucunda ortaya çıkan kanısını şu sözlerle ifade etti: "Hem kurumsal anlamda, hem bireysel anlamda hem de gelişmeye ve de bu ürettiklerimizi insanlarla paylaşmaya ihtiyacımız var. Bence bu eğitim zinciri en başta buna hizmet etti. Bu anlamda son derece

olumlu bulduğumu söyleyeyim içinde bulunmaktan da hakikaten keyif aldım."

Hem bireyin hem de kurumun geliştiği iş ortamında birlikteliklerin uzun sürebildiğini bu nedenle gerçekleştirilen eğitimlerin buna göre kurgulanmasının önemine değinen Cerit bu eğitimlerin aynı zamanda sürdürülebilir olmasına da dikkat çekti.

"Sürdürülebilir eğitimlerle, amacı belirlenmiş eğitimlerle çalışmalar ve doğru kimlik tanımlamalarıyla ben çok daha güzel şeyler yapılabileceğini gördüm." ifadelerini paylaşan Cerit güzel bir eğitimin içinde bulunmaktan ne denli mutlu olduğuna dair düşüncelerini paylaştı.

Eğitim sonunda İş Sağlığı ve Güvenliği uzmanlarına İNTES AKADEMİ sertifikası gönderildi. Tüm konuşmacı ve katılımcılar için günün anısına İNTES Hatıra Ormanında fidan dikildi.

Program içerikleri birinci modül önlemin temelleri, ikinci modül işletmede önlem, üçüncü modül araçlar ve metotlar, dördüncü modül personel ve organizasyon gelişimi, beşinci modül önlemede bilgilendirme ve iletişim konularında gerçekleşti.

TİSK'TEN



Özgür Burak Akkol

Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu
Yönetim Kurulu Başkanı

TİSK 2021'i Yeniliklere İmza Atarak Tamamladı

TİSK olarak icraat odağında, çalışmalarımızla çalışma hayatına yön veren, çıktılarını güçlenen, görünürlüğü ve gücü artan bir ekosistem olarak zorlu ama verimli bir seneyi geride bıraktık. 2022'de de TİSK olarak tüm ekosistemimiz ile hayata geçirdiğimiz sürdürülebilir projelerimiz ve katma değerli çalışmalarımızla camiamız için değer yaratmaya devam edeceğiz..

2020 yılından bu yana yaşanan salgın sürecinde ülkemiz oldukça önemli adımlar attı. Birlikte ruhunu benimsemiş bir kurum olarak bizler de "Birlikte Mümkün" anlayışı ile devletimizin ve vatandaşlarımızın her zaman yanında olduk. Yaşadığımız salgına rağmen, ülkemiz için üye işyerlerimiz ve çalışma arkadaşlarımız ile var gücümüzle üretmeye devam ettik.

Bu yaklaşımla, son çeyrekte, çalışma hayatının paydaşlarını Ortak Paylaşım Forumu'nda hibrit olarak bir araya getirdik. İlkini 2019 yılında hayata geçirdiğimiz ve ülkemizde çalışma hayatının Davos'u olarak kabul edilen Forum'da kamu, işçi ve işveren temsilcilerimizle ülkemiz ve "İşimizin Yarını"nda gençler, kadınlar, kayıtlı istihdam ve dijital

dönüşüm konularını odağımıza aldık. Bu vesile ile Forumumuzda ilk kez ağırladığımız ve göreve geldiği günden bu yana desteklerini camiamızdan esirgemeyen Bakanımız Sayın Prof. Dr. Vedat Bilgin'e, her zaman olduğu gibi bizimle olan İşçi Konfederasyonları Başkanlarımızla, 11 uluslararası kurumun kıymetli üst düzey temsilcilerine ve İNTES'in değerli Yönetim Kurulu Başkanı Celal Bey başta olmak üzere üye işveren sendikalarımızın değerli yönetimlerine değerli katkı ve katılımları için teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca, ulusal ve uluslararası olmak üzere 1.000'i aşkın katılımcının iki gün boyunca takip ettiği Forumumuzda bu sene de bir yenilik

gerçekleştirdik. Sürdürülebilir bir dünya ve yarınlarımızı korumak için bugünden bir adım attık. Bu kapsamda Forumumuz, karbon nötr bir etkinlik olarak gerçekleştirilerek doğaya sıfır zarar ile tamamlandı. Her sene yeniliklere imza atarak gerçekleştirdiğimiz ve sosyal diyalog anlayışının güçlenmesine büyük katkısını gördüğümüz Forumumuz bu yıl 3 kıymetli uluslararası ödülle taçlandırıldı. "Dünyaya örnek, Türkiye'ye ölçek" diye yola çıkıp, bu güzel sonuçları almanın gurur ve mutluluğunu sizlerle birlikte yaşadık.

Aralık ayına geldiğimizde, yarınlarımızı birlikte şekillendirme inancıyla her yıl düzenlediğimiz Ortak Yarınlar Ödül Programımızı bu yıl "İşimizin Yarını" ana temasıyla gerçekleştirdik. Kurumsal sosyal sorumluluk alanında dijital dönüşümde fark yaratan, çalışanlarını geleceğe hazırlayan, kadınları, gençleri ve toplumun diğer kesimlerini çalışma hayatında destekleyen, iş sağlığı ve güvenliğini kurum kültürüne yerleştiren ve sürdürülebilir bir dünya ekosistemi için hayata geçirilen projeler Ortak Yarınlar'da yerini aldı. Bu vesileyle, süreçte yer alan İNTES camiasına, proje başvuruları ve daha da önemlisi ortak yarınlarımıza katkıları için teşekkür ederim.

Kurumsal sosyal sorumluluk alanında farkındalığı artırmak ve kurumlarımızı bu konuda teşvik etmek amacıyla yürüttüğümüz programımızda başvuru yapan tüm kurumlar bir ortak fayda daha yarattı. Gönüllülük esasıyla yürüttüğümüz programa başvuru yapan kurumlar Türkiye Eğitim Gönülleri Vakfı (TEGV) iş birliği ile oluşturduğumuz Ortak Yarınlar Fonu'na bağış yaparak, 400'ü aşkın çocuğumuzun bir yıllık eğitimine katkı sağladı. Biz de TİSK olarak, bu ortak faydanın artması için TEGV ile bir sosyal sorumluluk projesi daha hayata geçirdik. Geleceğimizin

umudu olan çocuklarımızı "İşimizin Yarını"na hazırlamak amacıyla İşte Güvenli Gelecek Projesi'ni başlattık. Bu proje kapsamında üretilen "Geleceğin Meslekleri" ve "İş ve Ev Güvenliği Kültürü" eğitim içeriklerimiz ile çocuklarımız, yeni meslekler ve iş güvenliği hakkında farkındalık kazanıyor.

Bildiğiniz üzere, iş sağlığı ve güvenliği (İSG) konusu, Konfederasyonumuz ve TİSK Mikrocerahi Vakfımız'ın üzerinde hassasiyetle durduğu önemli konulardan biri. 2021 yılının Mayıs ayında Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığımız, TİSK Mikrocerahi Vakfımız ve Konfederasyonumuz iş birliğinde 35. İş Sağlığı ve Güvenliği Haftası Pandemi Sürecinde İSG'de Etkin İşbirliği Etkinliği'ni gerçekleştirmiştik. Ayrıca, yılın başından bu yana İSG Genel Müdürlüğü'nün katılımıyla İSG Sektör Toplantılarımızı ara vermeden düzenledik. İNTES sendikamız ve üyelerinin bizimle aynı hassasiyeti göstererek, bu konuda inşaat sektörümüzü daha da ileri taşımak için ortaya koyduğu çalışmaları çok değerli buluyorum. Bu vesileyle, TİSK Yönetim Kurulu Başkan Vekili ve İNTES Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Celal Koloğlu'na sektörümüze ve çalışma hayatına değerli katkıları için teşekkürlerimi sunuyorum.

İNTES ailesinin desteğini en yakından hissettiğimiz bir diğer süreç, elbette geçtiğimiz günlerde neticelenen 2022 yılı asgari ücretinin belirlenmesi süreci idi. Yönetim Kurulumuzun, üye sendikalarımızın muazzam destek ve koordinasyonu ile ülkemiz, işverenlerimiz ve çalışanlarımız için güzel sonuçlara vesile olan bir süreci daha tamamladık. TİSK ekosistemi olarak, sürecin başından sonuna kadar çalışanlarımızı enflasyon karşısında koruyacak bir asgari ücretin belirlenmesi ve sosyal diyalog çerçevesinde üçlü mutabakata

varılması en büyük arzumuzdu. Beraberinde işletmelerimizin sürdürülebilirliğini zora sokmayacak dengeli bir asgari ücret için büyük bir gayretle süreçte aktif rol oynadık.

Uzun yıllardır dile getirdiğimiz, ücretler üzerindeki vergi yükünün hafifletilmesi konusunda bu sene işçi kesimi ile de vardığımız mutabakat, kamu tarafında da karşılık buldu. Bu kapsamda asgari ücret tutarı, gelir ve damga vergisinden muaf tutuldu. Gayretlerimizle, tüm çalışanların ücretlerinde asgari ücret tutarına kadar olan kısım için de vergi muafiyeti sağlanarak süreç stratejik öneme sahip bir kararla sonuçlandı. Bu vesileyle, başta Sayın Cumhurbaşkanımız ve Sayın Bakanımız Prof. Dr. Vedat Bilgin başta olmak üzere komisyon çalışmalarına katkı sunan kamu, işçi ve işveren temsilcilerine teşekkürlerimizi sunuyorum.

İcraat odağında hep birlikte hayata geçirdiğimiz çalışmalarımızla çalışma hayatına yön veren, çıktılarını güçlenen, görünürlüğü ve gücü artan bir ekosistem olarak zorlu ama verimli bir seneyi geride bıraktık. Gece gündüz demeden var gücümüzle çalıştığımız ve ürettiğimiz bir yılın ardından, memnuniyet verici sonuçlara ulaşılmış olmanın mutluluğunu yaşıyoruz.

Diliyorum ki, 2022'de de TİSK olarak tüm ekosistemimiz ile hayata geçirdiğimiz sürdürülebilir projelerimiz ve katma değerli çalışmalarımızla camiamız için değer yaratmaya devam edeceğiz.

Bu vesile ile yıl boyunca çok yakın çalıştığımız ve her daim desteğini hissettiğimiz Sayın Celal Koloğlu'na ve tüm İNTES camiasına tekrar teşekkür ediyorum. İNTES ailemizin yeni yılını en içten dileklerle kutluyor, sağlıklı ve mutlu yıllar diliyorum.

SİGORTA



B. Mehmetali Dölen, CEO

AtaGlobal Sigorta ve Reasürans Brokerliği A.Ş.

Sigortanın İnşaat Projelerinde Önemi İnşaat Sektöründe Öngörülen Riskler

COVID-19 salgınıyla hayatımıza giren “yeni normal” anlayışı iş dünyamızı var olmak için köklü bir dönüşüm yaşamak zorunda bıraktı. İnşaat ve mühendislik sektörünün projelerinde yönetmeye alışkın olduğu risklere ek olarak yenilerinin hızla etken olması inşaat şirketlerinin risk yönetim ekiplerini oldukça zorlayacak gibi görünüyor. İklim değişikliğinin eskiden algılandığından çok daha yakın gelecekle ilgili bir risk olduğu ve uzaktan çalışmanın artması ile yaygınlaşan siber saldırıların sıklığı düşünüldüğünde sigortanın, yani risk transferinin önemi artıyor. Unutulmaması gereken, öngörülebilir risklere karşı önlem alınmamasının tamiri mümkün olmayan finansal kayıplara yol açabileceğidir.

İnsan yapımı afetler ile 7 milyar ABD doları değerinde sigortalı hasarı dahil tahmini küresel sigortalı hasarı 2021 yılı için 112 milyar ABD doları oldu.

Zenginlik, kentleşme ve iklim değişikliği göz önünde bulundurulduğunda doğal afet kayıplarındaki artışın küresel GSYİH'den fazla seyretmesi muhtemel görülmektedir. 2021 yılında yaşanan derin bir kış donması, sel, şiddetli gök gürültülü fırtınalar, sıcak hava dalgaları ve büyük bir kasırga, 105 milyar ABD

doları olduğu tahmin edilen yıllık sigortalı kayıplara neden olmuştur. İnsan yapımı afetler ise 7 milyar ABD doları değerinde sigortalı hasarı daha tetiklemiş ve bunun sonucunda 2021'de 112 milyar ABD doları tutarında tahmini küresel sigortalı hasarı olmuştur. On yıllık ortalamayla doğal afetlerden kaynaklanan sigortalı kayıplar her yıl %5-6 atış eğilimini sürdürmektedir.

Tablo 1: 2021-2020 Toplam Hasarlar ve Sigortalı Hasarlar (milyar USD, 2021 fiyatları ile)

	2021	2020	Yıllık Değişim	10 Yıl Averaj
Tüm Hasarlar (toplam)	259	216	20 %	229
Doğal Afet Hasarları	250	202	24 %	216
İnsan Kaynaklı Hasarlar	9	14	-38 %	13
Sigortalı Hasarlar (toplam)	112	100	13 %	86
Doğal Afet Hasarları	105	90	17 %	77
İnsan Kaynaklı Hasarlar	7	10	-24 %	9

Kaynak: 14 Aralık Tarihli Swiss Re Institute News Release

Her ne kadar mevcut sigorta pazarı pandeminin getirmiş olduğu birçok riske karşı ürün geliştirmekte zorlansa da İnşaat Projeleri için var olan sigorta türleri iklim değişikliği içinen önemli risk transferi ve risk azaltma ürünleri olarak daha da öne çıkıyor. Bu yazıda İnşaat Projelerinde sigortanın rolünü ve yaygın olarak kullanılan ve kullanılması gereken Sigorta ürünlerini inceliyoruz.

Risk ve Sigorta

Bir projenin dizayn aşamasından devir teslimine kadar olan tüm etaplarında projede yer alan paydaşların kayıp, hasar ve sorumluluklara karşı güvenceye ihtiyacı vardır. Sigorta'nın bir projenin bütün risklerini taşımasını beklemek gerçekçi değildir ancak proje başında tanımlanabilecek risklerin büyük bir kısmı çeşitli sigorta ürünleri ile yönetilebilir.

Bir projenin tarafları olarak işveren, yüklenici ve taşeronları sıralayabiliriz. Tarafların kendi aralarında yaptıkları kontratlar sorumlulukları ve hangi tarafın hangi sigorta türünü yaptıracığı konusunda belirleyici olacaktır. Bu süreçte göz önünde bulundurulması gereken önemli kriterler risklerin kimin tarafından daha iyi analiz edilebileceği ve değerlendirilebileceği, proje taraflarından hangisinin bu riskleri üstlenebileceği ve sigortalabilinir risklerin ekonomik olarak sigortaya nasıl devredilebileceği olmalıdır. Çoğunlukla baz alınan FIDIC kontratlarının sigorta ve risk paylaşımı bölümünde yapılması gereken sigortalar, kapsamı ve hangi tarafça yaptırılması gerektiği halihazırda detaylı olarak belirtilmiştir.

İnşaat Projesi Kontratlarında Sigorta

İnşaat kontratlarında proje için gereken sigortaların kapsamlarının ve limitlerinin belirlenmesi genellikle yüklenici ve taşeronlar tarafından gerekli özen ve önem gösterilmeden

geçilen bölümler olarak karşımıza çıkmaktadır. İşverenlerin tüm sigorta sorumluluğunu işi alana yıkması, gereksiz yüksek limitler talep etmesi, projenin kapsamından bağımsız sigorta poliçelerinin istenmesi oldukça sık rastladığımız durumlardır. Benzer senaryoların Taşeron kontratları için de geçerli olduğu kabul edilebilir. Sigorta pazarında bulunamayacak veya bulunsun bile ekonomik olarak anlamsız sayılabilecek sigorta poliçeleri ile karşı karşıya kalmayı bertaraf etmenin en iyi yolu sigorta Brokeriniz ile kontrat imzalama öncesinde Sigorta ve Sorumluluk maddelerinin gözden geçirilmesi olacaktır. FIDIC kontratlarında ise yapılması zorunlu olan sigortalar ve kapsamı belirtilmiş olduğundan, gözden geçirilmesi gereken önemli nokta istenilen sigorta limitleri olacaktır.

Ayrıca, kontratlarda belirtilmeyen ancak olası hasarlarda önem kazanacak poliçe türlerinin (ferdi kaza gibi) düşünülmesi risk transferinde etkin olacaktır.

Tipik İnşaat Projelerinde İstenebilecek Sigortalar

İnşaat Tüm Riskler Sigortası - CAR/EAR:

İnşaat Proje Sigortaları denince akla ilk gelen sigorta türü İnşaat Tüm Riskler Sigortasıdır. Bu, işlerin başlangıcından devir teslimine kadar olan süreçte, işler ve inşaat malzemelerinin başına gelebilecek ani ve beklenmedik hasarları kapsayan bir Tüm Riskler (All Risk) sigortasıdır. Sigorta bedeli en az tahmini Proje bedeli kadar olmalıdır ve enflasyona karşı koruma eklenmesi de unutulmamalıdır. Proje süresince gelebilecek keşif artışları ve/veya ek işlerin zamanında sigortacıya bildirilerek poliçeye dahil edilmesi gereklidir. Enkaz kaldırma, dizayn hataları,

İşveren Sorumluluk Sigortası, inşaat sahasında meydana gelebilecek iş kazaları sonucunda işverenin hukuki sorumluluğu nedeniyle, işverene bir hizmet akdi ile bağlı ve Sosyal Sigortalar Kanununa tabi işçiler veya bunların hak sahipleri tarafından talep edilecek ve Sosyal Sigortalar Kurumu'nun sağladığı yardımların üstündeki ve dışındaki tazminat taleplerini karşılar.

bakım devresi gibi belli riskler özel klotlar ile poliçe kapsamına dahil edilmelidir. Poliçeler, 2009 yılında Hazine tarafından yayınlanan Genel Şartlara tabidir. Tüm Riskler yapısında bir poliçe olduğu için poliçe içerisinde veya Genel Şartlar altında muaf tutulmayan tüm riskler poliçe kapsamına dahildir. Ancak Sigortacılar poliçelere proje türüne göre Sigortalıların uyması gereken birçok garanti hükmü eklemektedirler. Bu hüküm ve klotlara uyulmaması olası bir hasarın ödenmemesine veya eksik ödenmesine sebebiyet verebilir.

Kamplar ve Geçici Tesisler:

İnşaat Projelerinde kullanılan Kamp ve Geçici tesislerin sigortalanmasıdır. İnşaat Tüm Riskler sigortasına da dahil edilebilecek bir risk olmasına

rağmen ayrı poliçe olarak da sigortalanabilir. Ayrı bir poliçe alınması durumunda Hazine'nin yayınlamış olduğu yangın ve hırsızlık genel şartları esas alınan poliçeler kullanılabilir. Proje içerisindeki tarafların projeden bağımsız kendilerine ait varlıkları olduğu için her taraf kendi varlığının korunmasına azami özen göstermelidir. Poliçeler yaptırılırken ikame değerleri esas alınmalıdır.

İnşaat projelerinde kullanılan Makine ve Ekipmanlar – CPM:

İnşaat Projelerinde kullanılan Makinelerin sigortalanmasıdır. İnşaat Tüm Riskler sigortasına da dahil edilebilecek bir risk olmasına rağmen ayrı poliçe olarak da sigortalanabilir. Ayrı bir poliçe alınması durumunda kendine ait genel şartı olmadığı için çoğu zaman İnşaat Tüm Riskler Sigortası genel şartları üzerine kurulur. Proje içerisindeki tarafların projeden bağımsız kendilerine ait varlıkları olduğu için her taraf kendi varlığının korunmasına azami özen göstermelidir. Poliçe yapıldıktan sonra, sigorta altına alınması istenilen makinelerin listesinin Sigortacılar ile paylaşılması gerekmektedir. Poliçede esas olarak Yeni Makine bedellerinin alınması gerekir, aksi takdirde hasar anında eksik sigorta uygulaması ile karşı karşıya kalınabilir. Güncel takip isteyen bir poliçedir; projeye yeni makineler eklendikçe Sigortacılar bildirim yapılarak makine listesi güncellenmeli ve makinelerin projede işi bitip sahadan çıkmasını takiben poliçeden düşüm yaptırılıp gün esaslı prim iadesi istenmelidir.

Üçüncü Şahıs Mali Mesuliyet Sigortası

Sigortalının inşaat sırasında üçüncü şahıslara vereceği bedeni ve maddi zararların kanuni neticelerini tazmin eder. Proje taraflarının birbirlerine verecekleri zararlar sigortaya otomatik olarak dahil olmamakla beraber, Çapraz Sorumluluk klozu

ile kapsam altına alınır. Buna ek olarak, proje taraflarının birbirlerinin iş makineleri ve iş gücüne verebileceği zararların ise ayrıca Çapraz Sorumluluk klozu altında da kapsama alınmış olmasına özellikle dikkat edilmelidir. Limitler projenin kapsamına ve oluşturabileceği risklere göre belirlenmelidir. Proje yapısına göre ani ve beklenmedik çevre kirliliğinin de poliçeye eklenmesi faydalı olacaktır.

İşveren Mali Mesuliyet Sigortası

İşveren Sorumluluk Sigortası, inşaat sahasında meydana gelebilecek iş kazaları sonucunda işverenin hukuki sorumluluğu nedeniyle, işverene bir hizmet akdi ile bağlı ve Sosyal Sigortalar Kanununa tabi işçiler veya bunların hak sahipleri tarafından talep edilecek ve Sosyal Sigortalar Kurumu'nun sağladığı yardımların üstündeki ve dışındaki tazminat taleplerini karşılar.

Sosyal Sigortalar Kurumu tarafından işverene karşı iş kazalarından dolayı ikame edilecek rücu davaları sonunda ödenecek tazminat miktarlarını, poliçede yazılı meblağlara kadar temin eder.

Sigortacı ayrıca bu sigorta ile ilgili olarak bir dava açılması halinde hüküm olunan mahkeme masrafları ile avukatlık ücretlerini ödemekle yükümlüdür.

Poliçeye toplu taşıma, görev ile gönderme, mesleki hastalıklar, Türk hudutları dışında görevlendirme, gıda zehirlenmesi, terör ve özel hastane klozlarının eklenmesi unutulmamalıdır. Bir başka önemli kloz ise manevi tazminat klozu olup, manevi tazminat bedelleri günümüzde maddi tazminat bedellerine yaklaşan seviyelere geldiğinden alınabilecek en üst seviyede limit alınması gerekir.

Ferdi Kaza Sigortası

Bir kaza sonucu ortaya çıkan ölüm ve yaralanma hallerinde sigorta ya da yakınlarının tazmin edilmesini amaçlayan sigorta türü. İşveren Mali Mesuliyet Sigorta'sından farkı herhangi bir sorumluluk aramadan tazminat ödemesinin hızlı bir şekilde yapılmasıdır. Ölüm, sürekli sakatlık olarak kapsam altındadır. Ek teminat olarak tedavi masrafları, gündelik tazminat, acil kurtarma masrafları poliçeye eklenebilir. Özellikle yurt dışında yer alan projelerde bu ek teminatlar önem kazanmaktadır.

Mesleki Mesuliyet Sigortası

Yükleniciler için Mesleki Sorumluluk mesleklerinin uygulanması sırasındaki hata ve ihmaller nedeniyle kendilerine karşı müşteriler ve diğer üçüncü şahıslar tarafından ileri sürülecek zarar ve ziyan taleplerinin hukuki sonuçlarına karşı koruma sağlamaktadır. Bir sorumluluk poliçesi olduğu için sigortalının kendi hasarını kapsamaz ancak 3'üncü şahıslara verilecek zararları karşılayacaktır. İnşaat tesliminin akabinde inşaata gelebilecek, kapsam dahilindeki hasarların ödenebilmesi için mal sahibine gelebilecek hasarların dahil edilmesi önemlidir. Klasmanı oldukça zor, limitleri özellikle Türkiye içinde düşük sayılabilecek ve nispeten pahalı bir sigorta olduğundan özellikle kontratlarında dizayn sorumluluğu olmayan yüklenicilerin almasına gerek yoktur. Dizayn işleri taşere edilen projelerde taşerondan mutlaka istenmesi gereken bir poliçe türüdür.

Nakliyat Sigortası

Nakliyat sigortası malzemelerin bir yerden başka bir yere nakli sırasında oluşabilecek hasarları

teminat altına alır. Proje bazlı nakliyat sigortalarında, özellikle proje kargo olarak tanımlanan kritik malzeme taşınan operasyonlarda, sigortacılar doğru ve detaylı bilgi verilmesi çok önemlidir. Standart nakliyat poliçelerinde kapsama girmeyen pek çok tanım mevcuttur ve projelerin yapısına göre hassasiyet gösterilerek, özel hazırlanan poliçeler ile ilerlemek doğru olacaktır.

Çevre Sorumluluk Sigortası

Türkiye'de çok kullanılmayan ve zorunlu tutulmayan bir sigorta türü olsa da yurt dışında ve özellikle Avrupa Birliği ülkelerinde iş yapan müteahhitlerin karşısına sıklıkla çıkan, bazı ülkelerde ise yaptırılması zorunlu olan bir sigorta türüdür. Adından da anlaşılacağı üzere çevre kirliliğine sebebiyet verilmesi durumunda yasal sorumlulukları ve temizleme masraflarını karşılar.

Politik Risk Sigortaları

Politik risk sigortaları, hem finansal hem elementer branşlarda birkaç sigorta türünü kapsamaktadır. Yurt dışında, özellikle politik istikrarsızlık yaşayan ülkelerde, iş yapan yüklenicilerin ilgilenebileceği savaş ve iç savaş kamulaştırma ve el koyma, transfer riski, ödemelerin engellenmesi, yerel hükümet veya işveren tarafından haksız yere kontratın feshi ya da ihlalini kapsayan poliçe türleri vardır. Poliçe primleri maliyetli olabilir ve özellikle Proje Finansmanının kullanıldığı durumlarda finansörlerin isteyebileceği poliçeler oldukları için pazarlık yapılırken limitler konusuna dikkat edilmesi gerekir. Prim hesaplamaları ülke ve poliçe kapsamında talep edilen limitlere göre hesaplanır. Ancak politik istikrarsızlık yaşayan ülkeler için dünya genelinde sınırlı limit tahsis

edildiğinden oldukça zor ve fiyatı oldukça yüksektir. Ancak bu sigorta tüm proje için alınmasa dahi sadece yüklenicinin iş makineleri ve kampları için de alınabilir.

Bu sigorta ayrıca, güvenlik açısından riskli ülkelerde projeleri olan işveren ve yükleniciler için kaçırılma ve fidye isteme risklerine karşı da yapılabilmektedir. Bu sigorta türü, yalnızca maddi kayıplara karşı korumaz, aynı zamanda dünyanın önde gelen kriz yönetimi ve güvenlik şirketlerinin sunduğu hizmetlere erişim de sağlar.

İnşaatın Gecikmesine Bağlı Kâr Kaybı (ALOP ve DSU)

Yüklenici ve Taşeronlardan ziyade mal sahipleri ve işverenleri ilgilendiren teminat türleridir. Bağımsız olarak alınamadıkları için İnşaat Tüm Riskler ve/veya Nakliyat sigortalarına bağlı olarak alınması gerekir. Genel anlamda inşaat sırasında yaşanan gecikmeler nedeniyle ortaya çıkabilecek kâr kayıplarını karşılar. Ancak bu teminatların tetiklenebilmesi için öncelikli olarak İnşaat ve Nakliyat poliçelerinin kapsamına giren bir hasarın olması gerekmektedir. Yanlış planlama, pandemi, normal iş gecikmeleri, yüklenici veya taşeronların gecikmelerinden dolayı oluşabilecek geç teslimle ilgili kâr kayıpları sigorta konusu değildir. Kontrat altında tanımlanmış gecikmelere bağlı cezai hükümler de sigorta altında değerlendirilmeyecektir.

Bina Tamamlama Sigortası

Yurt içinde konut inşası yapan yüklenicilerin hayatlarına 2015 yılında giren ancak sigorta camiası tarafından pek olumlu karşılanmayan ve 2019 yılına kadar genel şartları olması olmasına rağmen ürünü olmayan bu poliçe

2021 itibarı ile özellikle 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun kapsamındaki ön ödemeli konut veya devre tatil satışlarında ve 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun kapsamındaki kat karşılığı yapım işi projelerinde kanunlarında yapılan revizyonların akabinde birkaç sigorta şirketi tarafından ürünlerin sunulmaya başlandığı bir kefalet sigortası türüdür. İnşaat firmaları için en önemli avantajı yasal sorumlulukları olan bir teminata, banka kredilerini tüketmeden ve teminat mektubu almadan ulaşabilme imkanı sağlıyor olmasıdır. Önümüzdeki yıllarda ürün çeşitliliği ve ulaşılabilirliğin artması muhtemel bir sigorta türüdür.

İnşaat projelerinde kullanılabilecek olan belli başlı poliçe türlerini sıraladık ancak hangi poliçeye ihtiyacı olduğu, ne limit kullanılması gerektiği, kontratların sigorta ve sorumluluk bölümlerinin gözden geçirilmesi ve yorumlanması gibi konularda profesyonel yardım alınması gerektiğini düşünüyorum. Özellikle yurt dışı işlerin projelerinde sigortaların sadece bir satın alma kalemi değil, müteahhitti gerçekten gerektiği şekilde koruyan bir risk yönetim enstrümanı olduğu bilinciyle hareket edilmesi gerekir. Unutulmamalıdır ki işverenler tarafından kontratlara uygun alınmayan sigortalar avans ödemelerinin gecikmesine, hakkeşlerin ödenmemesine neden olan silah gibi de kullanılmaktadır. Bir sigorta brokeri veya aracısı ile çalışmak hem süreci hızlandırabileceği gibi hem de doğru poliçelerin en ekonomik şartlarda alınmasını sağlayacaktır. Ayrıca unutulmamalıdır ki yaşanacak bir claim anında haklarınızı en iyi savunacak olan yine sigorta dilini konuşan bu kişiler olacaktır.

TOPLANTI

“İnşaat Sektöründe Sosyal Güvenlik Uygulamaları Toplantısı”

İnşaat Sektöründe Sosyal Güvenlik Uygulamaları Toplantısı,
24 Kasım 2021 tarihinde çevrim içi olarak gerçekleştirildi.

*Levent Kafkaslı,
“Özellikle MYK
belgesi işçilerimizin
yurt dışında
istihdamını teşviki
özel önem taşıyor.
Ayrıca, yurt dışında
istihdam sağlayan
firmalarımız için özel
sigorta müdürlükleri
ya da büyük
mükellefler için özel
birimler kurulması
işlerimizin takibinin
kolaylaşması adına
bir yöntem olabilir.”*

SGK Başkanı Cevdet Ceylan ve İNTES Başkan Vekili Levent Kafkaslı'nın açılış konuşmalarını yaptığı toplantının moderatörlüğünü Prof. Dr. Oğuz Karadeniz üstlendi. SGK yetkili daire başkanlarının katılımıyla gerçekleştirilen toplantıda yurt içi ve yurt dışı istihdam konuları değerlendirildi ve üyelerimizce iletilen sorular yanıtladı.

Toplantının açılış konuşmasında sektörün yurt içinde olduğu gibi, yurt

dışında da çok güçlü bir istihdam potansiyeli bulunduğunu ifade eden İNTES Başkan Vekili Levent Kafkaslı, sektörün teşvik düzenlemelerinde kapsam dışı tutulduğunun altını çizmiştir.

Sektörün yurt dışında her yıl daha fazla istihdam yarattığını ancak daha az Türk işçisi çalıştırma durumunda kaldığını belirten Kafkaslı, “5510 sayılı Kanun öncesinde firmalarımız yurt dışında yüzde 70 oranında Türk işçisi

ile çalışırken, bugün bu oran yüzde 10-20'ler civarına düşmüştür. 2002 yılında yurt dışında aldığımız işlerin toplamı 4,5 milyar dolar ve istihdam ettiğimiz işçi sayısı da aşağı yukarı 27 bin kişi. 18 yıl sonra bugüne baktığımızda ilk ay itibarıyla işlerimiz yaklaşık 4 kat artmış ve 20 milyar dolar civarına ulaşmış. Yurt dışına giden işçi sayımız 2020 yılında ise 11 bin civarında kalmış. İstihdam potansiyelimizi de iş hacmi gibi, 4 kat artırabilseydik eğer, 2002 yılı verisini göz önüne aldığımızda, bugün itibarıyla aşağı yukarı 100 bin kişi çalıştırıyor durumda olacaktık.” dedi.

Yurt dışında istihdamı 82. il olarak düşünmek gerektiğine dikkat çeken Kafkaslı, “Özellikle MYK belgesi işçilerimizin yurt dışında istihdamını teşviki özel önem taşıyor. Ayrıca, yurt dışında istihdam sağlayan firmalarımız için özel sigorta müdürlükleri ya da büyük mükellefler için özel birimler kurulması işlerimizin takibinin kolaylaşması adına bir yöntem olabilir.” dedi.

SGK Başkanı Cevdet Ceylan, inşaat sektörünün ülkemiz ekonomisinde önemli bir payı olan, prim noktasında da kayıt dışılığın en az olduğu sektörlerden biri olduğunu, SGK açısından önemli bir paydaş olduğunu belirtmiştir.

Toplantının “Yurt İçi İstihdamda Sosyal Güvenlik” başlıklı ilk oturumuna Sigorta Primleri Genel Müdürü Savaş Alıç, İşverenler Daire Başkanı İbrahim Özçelik, İstihdam Teşvikleri Daire Başkanı Ahmet Yetim ve Asgari İşçilik Daire Başkanı Necati Kızılkaya, Emeklilik Daire Başkanı Ahmet Altıntaş, Yurt Dışı Sözleşmeler ve Emeklilik Daire Başkanlığı Şube Müdürü Zalif Mert ve Kısa Vadeli Sigortalar Daire Başkanı Rüstem Özdemir katıldı.

Sosyal Güvenlik Kurumu uygulamalarında sektörü destekleyici



uygulamalar geliştirdiklerini ifade eden Sigorta Primleri Genel Müdürü Savaş Alıç, “Yurt dışına sözleşme yapmadığımız ülkelere götürülen işçiler açısından kısa vadeli sigorta kolları ile genel sağlık sigortası primine tabi olma imkânı getirilerek Kanun'un 5. maddesi (g) bendinde belirtilen sigortalılık hâlini geliştirdik. Prime esas kazançlar yönünden de birtakım iyileştirmeler sağlandı. Yurt dışına götürülen işçiler açısından Sosyal Güvenlik prim maliyetini işverenlerin lehine olacak şekilde bir düzenleme getirildi. Dolayısıyla ödenen ücretler, bu da ne olursa olsun, genel sağlık sigortası primi ve kısa vadeli sigorta kolları primleri açısından biz tavanı 3 katla sınırlamak suretiyle işverenlerimizin üzerindeki bu prim yükünü de hafifletmiş olduk.” dedi.

Moderatör Prof. Dr. Oğuz Karadeniz, Alıç'a “Firmaların merkezlerinin olduğu yerlerde tek nokta hizmet birimi gibi sosyal güvenlik merkezleri kurulabilir mi?” sorusunu yöneltti.

Geçmişte buna benzer merkezler olduğunu belirten Alıç, gelinen aşamada bunun kurumsal bir yapı içerisinde olmadığını çünkü Sosyal Güvenlik Kurumu Taşra Teşkilatı Çalışma Usul ve Esasları'nın bir yönetmelikle belirlendiğini ifade etmiştir. Alıç, “Bu Yönetmelikte bir

*SGK Başkanı
Cevdet Ceylan,
“İnşaat sektörünün
ülkemiz
ekonomisinde
önemli bir payı
bulunmakta. Kayıt
dışılığın en az
olduğu sektörlerden
birisidir. İnşaat
sektörü SGK
açısından önemli bir
paydaştır.”*





Yetim, “Tüm bakanlıkların katılımıyla 19 teşvikin belki sayısını azaltacağız, belki mevzuatını birleştireceğiz.”



“Sosyal Güvenlik Kurumuna yapılan bildirimlerden de aylık iş gücü çizelgelerinin İŞKUR’a verilmiş gibi değerlendirilmesi elbette güzel bir çözüm olur. Neticede ayrı ayrı bildirimlere gerek kalmaz diye düşünüyorum.”

değişiklik yapmak suretiyle, sizin de belirttiğiniz üzere, yüksek istihdam sağlayan işverenlerimize bu yönde hizmet verilebilir. Tabii Bakanlığın diğer birimlerini de işin içine katacak şekilde, İŞKUR’u da, Çalışma Genel Müdürlüğüne de, Uluslararası İş Gücü Genel Müdürlüğüne de, İş Sağlığı Güvenliği Genel Müdürlüğüne de... Bu yapılabilir diye düşünüyorum.” dedi.

Teşvikler konusuna değinen moderatör Karadeniz, “Yurt dışına gönderilen işçiler için de kısa vadeli sigorta kolları prim oranının 1 puan aşağı alınması mümkün olabilir mi? Bu konuda bir yasa tasarısı hazırlanabilir mi? Teşvikler yurt dışını kapsayacak şekilde düzenlenebilir mi?” sorusunu yöneltti.

Özel sektör işverenlerine yönelik farklı kanunlarla düzenlenen 19 adet teşvik olduğunu belirten, İstihdam Teşvikleri Daire Başkanı Ahmet Yetim, bu teşviklerden sadece “81/i” denilen 5 puanlık GSS priminden indirim teşvikinin yurt dışında çalıştırmak üzere götürülen işçilerle ilgili olarak işverenlerimize uygulandığını belirtmiştir.

Taleplerin karşılanabilmesi için yasal değişiklik gerektiğini belirten Yetim, “Şu an itibarıyla bunları idari düzenlemeyle ikincil mevzuatla yapmamız mümkün değil. Öncelikle kanun değişikliği yapmamız lazım. Ondan sonra yararlanır hâle getirmemiz lazım, akabinde de ikincil düzenlemeleri çıkarmamız lazım tabii.” dedi.

Teşvikleri sadeleştirmeye ilgili olarak çalışmaların devam ettiğini belirten Yetim, “Tüm bakanlıkların katılımıyla 19 teşvikin belki sayısını azaltacağız, belki mevzuatını birleştireceğiz.” ifadesini kullandı.

“İhaleli işlerde 5 puanlık indirimle ilgili nasıl bir yöntem izlenebilir?” sorusu üzerine

İstihdam Teşvikleri Daire Başkanı Ahmet Yetim, “Bizim tüm teşvik maddelerinin ana şartlarından birisi, 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'na göre, 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu'na göre, yine 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'nun 3/B istisnalar kapsamında yapılan işlere teşvik verilmez; bu, genel kuralı. Çıkarılan

tüm teşvik maddelerinde, gerek 5510’da olsun gerek 4447’de olsun gerekse diğer çoğu teşvik kanunlarında bu madde, bu şart esastır. Kanun koyucunun bu yönde irade göstermesi lazım, bu hükmü değiştirmesi lazım. Bu hüküm 1/3/2011’de başladı ilk defa. Ondan önce bu şekilde detaylı bir yasaklamamız yoktu. Dolayısıyla 5 puanlık prim teşvikinin ihaleli işlerde de uygulanması talebini şu aşamada karşılamamız mümkün değil.” dedi.

Fark işçilik oranı tespitiyle ilgili asgari işçilik oranının işin sonunda değil de işin başında belirlenmesinin mümkün olup olmadığına ilişkin soru üzerine Alıç söz almıştır.

Alıç, “Biz Tespit Komisyonu olarak en baştan belirlenen 800 küsur kalem arasında bu işle alakalı belirlenmiş bir oran varsa zaten süreci kısaltma adına o oranı uyguluyoruz, işverenimizin de o konuda itirazı yoksa süreç kısa bir şekilde halloluyor, bitiriliyor, tamamlanıyor. Ama işin başlangıcı ile bitişi ile bildirimler ile asgari işçilik oranıyla alakalı tereddütler, itirazların yaşandığı bir durumda süreç

uzayabiliyor. İstisnai çıkabiliyor süreci uzatan kalemler. Ama 800 küsur belirlediğimiz asgari işçilik oranı ile bunlara yapılacak itirazlar neticesinde itirazların hızlıca değerlendirilmesiyle bu süreçler kısaltıldı. Ama hani, öneride getirildi ya, işin başlangıcında bir oran belirlenmesi, yanlış oran belirlememize sebep olur diye düşünüyorum.

Öbür taraftan, Sayın Genel Sekreterimizin getirdiği en son öneriyi Kurum Başkanımız da uygun görürse biz katılırız. Bu çalışmayı beraber yaparız. Makine, teçhizatla teknolojik ilerlemeye bağlı olarak asgari işçilik oranlarının yeniden belirlenmesi gereken bir durum varsa, zaten Komisyonumuz önüne gelen işlerde bunları değerlendiriyor. Ama bizim atladığımız, farkında olmadığımız -İNTEs aracılığıyla olsun diğer sektörler aracılığıyla olsun, sektör temsilcileri aracılığıyla olsun- önümüze bunlar getirildiğinde hep beraber bunları değerlendiririz, oranlar da yeniden belirlenmiş olur, biz de tebliğle ilan edip uyguluyoruz.” ifadelerini kullandı.

Yurt Dışı Sözleşmeler ve Emeklilik Daire Başkanı Erdoğan Üvedi, ikili sosyal güvenlik sözleşmeleri konusunda bilgi paylaşmıştır. Üvedi, Rusya, Japonya, Ukrayna, Fas, Cezayir ile görüşmelerin devam ettiğini belirtmiştir ve ardından gelen soruları yanıtlamıştır.

“Komisyon tarafından asgari işçilik farkı çıktıysa, faizi işin bittiği süreden hesaplanıyor. Bu elimizde olmayan, Kurum tarafından yapılan işlemde kaynaklı gecikme nedeniyle faiz ödüyorum. Bu faiz tutarı, Komisyondan sonra ortaya çıkan fark işçiliğinin firmalara bildirildiği tarihten on beş gün sonradan hesaplanırsa daha doğru olur kanaatindeyim. Buna yönelik bir çalışma yapılabilir mi?” sorusu üzerine söz alan Alıç, “Asgari işçilik uygulamasında biz tespit ettiğimiz fark işçiliğinin hangi aya ait olduğunu da aslında belirliyoruz yaptığımız araştırma veya inceleme işlemi neticesinde. İşverenlerden kaynaklanan, Kurumdan kaynaklanan sebepleri de göz önünde bulundurarak bunun tebliğinden sonra gecikme zam ve cezasının işletilmesi üzerine çalışılabilir.” dedi.

İşçi Hizmetleri Genel Müdürlüğünden Tahsin Özdemir söz almış ve Almanya İstisna Akdi Anlaşması ile ilgili Rehber El Kitabı’ndan söz etmiş ve Genel Müdürlük bünyesinde Almanya’da İstisna Akdi Anlaşması kapsamında iş alacak ve orada işçilerini götürecek şirketler için başlattıkları eğitimlerden bahsetmiştir.

Sayın Alıç, Ek-1, Ek-2 belgeleri, işe giriş işten çıkış belgeleri, İŞKUR’a verilen işten ayrılış bildirgesini SGK bünyesinde bir araya getirerek teklaştırdıklarını belirtmiş, “Sosyal Güvenlik Kurumuna yapılan bildirimlerden de aylık iş gücü çizelgelerinin İŞKUR’a verilmiş gibi değerlendirilmesi elbette güzel bir çözüm olur. Neticede ayrı ayrı bildirimlere gerek kalmaz diye düşünüyorum.” ifadelerini kullanmıştır.

Toplantı, konuşmacılar adına İNTEs Hatıra Ormanı’na dikilecek ağaçlarla ilgili sertifikaların iletileceği belirtilerek güzel dileklerle sona ermiştir.

KİŞİSEL VERİLER



Av. Kübra İslamoğlu Bayer*

İşçinin E-posta Yazışmalarının Denetlenmesi

1. Giriş

Teknolojinin gelişmesi ile birlikte iş yapış şekilleri dönüşüme uğramış ve elektronik iletişim araçları da çalışma hayatının vazgeçilmez bir parçası haline gelmiştir. İşverenler işçiye tahsis ettikleri kurumsal e-posta hesabı, internet, telefon gibi elektronik iletişim araçlarını çok çeşitli amaçlarla denetlemeye ihtiyaç duymaktadır.

İşverenin bu ihtiyacı kanuni zorunluluklardan, hukuki yükümlülüklerden, işçinin performansını değerlendirme ya da işyerindeki verimliliği ölçme isteğinden ya da güvenlik sebeplerinden kaynaklanabilir¹. Bu amaçlardan

¹ Özdemir, Hayrunisa, "İşyerinde İşçilerin İzlenmesi ve İşçinin Kişilik Haklarının Korunması", Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.XIV, S. 1-2, 2010, ss. 231-270, s. 234 (İşçinin Kişilik Hakkı); Ugan Çataalkaya, Deniz, İş Hukukunda Ölçülülük İlkesi, Beta, İstanbul 2019, s. 298.

* Doğu İnşaat ve Ticaret A.Ş. Eminönü Alibeyköy Tramvay Hattı Proje Müdürlüğü

bazılarının, işçilerin iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanmasından doğan gereksinimler, iş ve ticari sırlarının bu elektronik iletişim araçları vasıtasıyla üçüncü kişilerle paylaşılması, işçilerin elektronik iletişim araçlarını konusu suç teşkil eden eylemler kapsamında kullanması, işçilerin farkında olmadan bu elektronik iletişim araçları üzerinden işverenin bilişim sistemini siber saldırıların hedefi haline getirmesi, işçilerin bu elektronik iletişim araçlarını kullanarak diğer işçileri taciz etmesi ya da işçinin elektronik iletişim araçlarını özel amaçlarla kullanarak işyerinde verimliliğin azalması şeklinde somutlaştığı söylenebilir².

İşte işverenin bu amaçlar doğrultusunda yapacağı denetim, işçinin haberleşme özgürlüğü ya da kişisel verilerin korunmasını isteme hakkını ihlal edebilir. Dolayısıyla işverenin, işçinin temel hak ve özgürlüklerine yapacağı müdahalenin

² Özdemir, "İşçinin Kişilik Hakkı", s. 234; Ugan Çataalkaya, s. 298.

meşru ve ölçülü kabul edilebilmesi ve dolayısıyla da hukuka aykırı olmaması için dikkat edilmesi gereken bazı hususlar bulunmaktadır³.

2. Kurumsal E-posta Yazışmalarının Kişisel Veri Olması

Anayasa'nın ("AY") 20'inci maddesi "özel hayatın gizliliği" kenar başlığını taşımakta olup maddenin üçüncü fıkrasında "Herkes, kendisiyle ilgili kişisel verilerin korunmasını isteme hakkına sahiptir. Bu hak; kişinin kendisiyle ilgili kişisel veriler hakkında bilgilendirilme, bu verilere erişme, bunların düzeltilmesini veya silinmesini talep etme ve amaçları doğrultusunda kullanılıp kullanılmadığını öğrenmeyi de kapsar. Kişisel veriler, ancak kanunda

³ Söz konusu denetleme bir kişisel veri işleme faaliyeti olduğundan KVKK md. 4'te öngörülen ilkelerin tamamına uyum sağlanması gerekmektedir. Ancak çalışmamız kapsamında bu ilkeler tek tek açıklanamamıştır.

İşçinin adı, soyadı, mesleği, ücreti, mezun olduğu okul, sendikal üyelikleri, siyasi düşüncesi, e-posta ve WhatsApp yazışmaları gibi bilgilerin tamamı kişisel veri kapsamında yer alır ve KVKK'deki korumadan yararlanır.

öngörülen hallerde veya kişinin açık rızasıyla işlenebilir. Kişisel verilerin korunmasına ilişkin esas ve usuller kanunla düzenlenir" denilmektedir. Görüldüğü üzere kişisel verilerin korunmasını isteme hakkı, gerçek kişi ya da tüzel kişi şeklinde bir ayrıma yer verilmeksizin, herkes yönünden anayasal düzeyde korumaya kavuşturulmuştur.

Öte yandan aynı maddede, kişisel verilerin korunmasına ilişkin esas ve usullerin kanunla düzenleneceği ifade edildiğinden 24.03.2016 tarihinde, 6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu ("KVKK") kabul edilmiş ve 07.04.2016 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. KVKK'de kişisel veri, "belirli ya da belirlenebilir bir gerçek kişiye ilişkin her türlü bilgi" olarak tanımlanmıştır (md. 3/d). O halde gerçek bir kişinin adı, soyadı, mesleği, ücreti, mezun olduğu okul, dernek veya sendika üyelikleri, dini inancı, siyasi düşüncesi, e-posta ve WhatsApp yazışmaları⁴

⁴ WhatsApp yazışmalarının kişisel veri olarak kabul edildiği Yargıtay kararı için bkz. Yarg. 9 HD. 10.01.2019, E.2018/10718, K.2019/559 (www.sinerjimevzuat.com.tr, Erişim Tarihi: 26.12.2021)

gibi bilgilerin tamamı kişisel veri kapsamında yer alır ve KVKK'deki korumadan yararlanır. Bu bağlamda e-posta adresinin, kurumsal bir e-posta hesabına ait olması neticeyi değiştirmez.

İşveren tarafından ilk elde edilme anından başlamak üzere imha edilmesine kadar kişisel veri ile ilgili gerçekleştirilecek her türlü işlem, kişisel veri işleme faaliyeti olarak adlandırılmaktadır. Bu bağlamda işçinin ücret bordrosunun düzenlenmesi, herhangi bir olayla ilgili savunmasının alınması ve aşı bilgilerinin kaydedilmesi kadar e-posta yazışmalarının incelenmesi, kamera ile gözetlenmesi, internet üzerindeki aktivitelerinin takip edilmesi de kişisel verilerinin işlendiği anlamına gelir. Bu nedenle söz konusu faaliyetler kapsamında işveren, KVKK'de öngörülen tüm yükümlülükler uygun davranmalıdır.

Kişisel veriler aynı zamanda kişilik hakkı kapsamında da korunmaktadır. Bilindiği üzere bir mutlak hak olan kişilik hakkının korunmasını herkesten ve dolayısıyla işverenden de talep edilebilir. Özel hukuk açısından kişiliği koruyan genel hükümler, Türk Medeni Kanunu'nun ("TMK") 23, 24 ve 25'nci maddeleri ile Türk Borçlar Kanunu'nun ("TBK") 58'nci maddesinde yer almaktadır. Bunun dışında işçinin kişiliğinin korunması ile ilgili olarak TBK'nin 417'nci maddesinin birinci fıkrasında özel bir hüküm de yer almaktadır. Bu fıkra göre "İşveren, hizmet ilişkisinde işçinin kişiliğini korumak ve saygı göstermek ve işyerinde dürüstlük ilkelerine uygun bir düzeni sağlamakla, özellikle işçilerin psikolojik ve cinsel tacize uğramamaları ve bu tür tacizlere uğramış olanların daha fazla zarar görmemeleri için gerekli önlemleri almakla yükümlüdür".

Belirtmek gerekir ki işverenin, işçisinin kişiliğini koruma borcuna aykırı davranması, işçinin temel hak ve özgürlüklerine haksız bir müdahale teşkil ettiği gibi işçi ile akdettiği iş sözleşmesine aykırı davranması sonucunu da doğurur.

İşverenin, işçisinin kişiliğini koruma borcuna aykırı davranması, işçi ile akdettiği iş sözleşmesine aykırı davranması sonucunu doğurur.

İşçinin kişisel verilerinin hukuka aykırı olarak işlenmesi, aynı zamanda işçinin kişiliğine hukuka aykırı olarak müdahale edilmesi anlamını taşır. Bu durumda işçinin öncelikle TMK ve TBK'de yer alan genel hükümler kapsamında sağlanan korumadan yararlanabilmesi mümkündür. Diğer yandan akdedilen iş sözleşmesinin kişilik hakkına aykırı olması (örneğin, iş sözleşmesinde işçinin tüm iletişiminin meşru bir gerekçe olsun ya da olmasın, devamlı olarak denetim altında tutulacağına ifade edilmesi) halinde TBK'nin 27'inci maddesi gereğince bu iş sözleşmesi kısmen ya da tamamen kesin hükümsüz olabilir; kişisel verilerin hukuka aykırı şekilde işlenmesiyle elde edilen delillere dayanılarak iş sözleşmesinin işveren tarafından feshedilmesi halinde bu feshin geçersizliği gündeme gelebilir. Somut olayın koşullarına göre işçinin, iş sözleşmesini haklı nedenle fesih imkânı⁵ doğabilir, bu durumda ayrıca

⁵ Sevimli'ye göre, böyle bir durumda işçi iş sözleşmesini İK md 24/2- c [İşveren işçiye(...) karşı satışmada bulunur (...)] hükmü gereğince feshedebilir. Bkz. Sevimli, Ahmet, İşçinin Özel Yaşamına Müdahalenin Sınırları, İstanbul, Legal Yayıncılık, 2006, s. 259; Savaş'a göre işveren, iş sözleşmesinin akdedilmesi sırasında bilgilendirme yükümlülüğünü yerine getirmemiş ise işçi, iş sözleşmesini İK md. 24/2-a [İş sözleşmesinin konusu olan işin yapılması için niteliğinden doğan bir sebeple işçinin sağlığı veya yaşayışı için tehlikeli olursa] hükmünün geniş yorumlanması suretiyle bu fıkraya dayanarak feshedebilir. Bkz. Savaş, Fatma Burcu, "İş Hukukunda Siber Gözetim", Çalışma ve Toplum, 2009/3, ss. 97-132, s. 124 (İş Hukukunda

işçinin İş Kanunu'nun ("İK") 26'ncı maddesinin ikinci fıkrası gereğince tazminat talebinde bulunabilmesi de mümkün olur. Kişisel verilerin işlenmesine bağlı olarak istihdam ilişkisi özelinde bir ayrımcılık meydana getirilmesi (örneğin, dini inanç nedeniyle) ve dolayısıyla işverenin eşit davranma yükümlülüğüne aykırı davranılması halinde, işçinin İK'nin 5'inci maddesinin altıncı fıkrasında öngörülen ayrımcılık tazminatı; bu ayrımcılık işçinin sendika ilişkileri özelinde gerçekleştiriliyorsa sendikal tazminat talep etme hakkı gündeme gelir (Sendika ve Toplu İş Sözleşmeleri Kanunu md. 25). Bunların yanı sıra işverenin söz konusu eyleminin Türk Ceza Kanunu'nun 132'nci ve devamı maddeleri gereğince hapis yaptırımını öngör⁶ suç teşkil etmesi de mümkündür. Öte yandan işverenin KVKK'nin 18'inci maddesinde düzenlenen idari para cezaları ile karşılaşması da olasıdır. Son olarak belirtmek gerekir ki işveren hukuka aykırı şekilde elde ettiği delilleri kural olarak, hukuk yargılamasında veya ceza yargılamasında delil olarak kullanamaz (AY md 38/6, HMK md 189/2, CMK md 206/2-a)⁷. Görüldüğü üzere böyle bir ihtimalde, işverenin karşılaşabileceği yaptırımlar çok çeşitlidir ve ihlalin içeriğine göre bu hukuka aykırı denetleme, hukukun değişik alanlarında yaptırıma tabi tutulmuştur⁸.

3. İşçinin Kullandığı Kurumsal Elektronik İletişim Araçlarının Denetlenmesi

“İşverenin işin organizasyonunu sağlamak amacıyla vereceği talimatlarla, yasa, toplu iş sözleşmesi ve iş akdine aykırı olmamak üzere, işin görülmesini (yürütümünü) ve işçilerin davranışlarını düzenleyebilme hakkına” yönetim hakkı denir⁹. İşverenin yönetim hakkı, verilen talimatlara ve işyerindeki diğer kurallara uyulup uyulmadığını denetleme yetkisini de kapsar¹⁰. Ancak yapılacak denetimin kapsamına ve kullanılacak yöntemlere göre, böyle bir denetlemenin işçinin kişisel verilerinin korunmasını isteme hakkı, haberleşme özgürlüğü gibi temel hak ve özgürlüklerine dolayısıyla temel hak ve özgürlüklerine haksız bir şekilde müdahale edilmesi riskini ortaya çıkabilir¹¹. Bu nedenle işverenin, işçinin bu elektronik iletişim araçlarını nasıl kullanacağını düzenleyebilmesi ile bunları denetleyebilmesi birbirinden ayrı değerlendirilmesi gereken hususlardır.

9 Süzek, s. 80; Çelik, Nuri/Caniklioğlu, Nurşen/Canbolat, Talat, İş Hukuku Dersleri, Yenilenmiş 34. Bası, Beta, İstanbul, 2021, s. 284.ve 326; Savaş, “İş Yerinde Siber Gözetim”, s. 118. “İşverenin iş hukuku kapsamındaki yönetim yetkisi, en geniş anlamı içinde iş sözleşmesinin yapılması, uygulanması ve sona ermesi sürecinde alacağı tek yanlı kararlar bütünüdür”. Güzel, Ali, “İş Hukukunda Yetki ve Özgürlük”, Prof. Dr. Turhan Esener'e Armağan, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Özel Sayısı, C. 15, S. 1, Ocak 2016, Seçkin, ss. 93-126 s. 98 (Yetki ve Özgürlük).

10 Ugan Çatalkaya, s. 298; Özdemir, “İşçinin Kişilik Hakkı”, s. 233; Okur, Zeki, “Yeni Teknoloji ve İş Hukuku”, Çimento İşveren Dergisi, S. 3, C. 20, Mayıs 2006, 4-19, s. 5 (Yeni Teknoloji ve İş Hukuku); Özdemir, “İşçinin Kişilik Hakkı”, 235-236.

11 Ugan Çatalkaya, s. 299.

3.1. Kurumsal Elektronik İletişim Araçlarının Kullanımının Düzenlenmesi

Hukukumuzda kurumsal elektronik iletişim araçlarının işçiler tarafından özel amaçlarla kullanılmasının sınırlandırıp sınırlandıramayacağı; böyle bir sınırlandırma söz konusu olur ise bunun sınırlarının ne olacağı hususunda bir düzenleme yer almamaktadır¹². İş sözleşmesi ya da toplu iş sözleşmesinde bu hususa dair bir hüküm yer almaması halinde işveren, yönetim yetkisi kapsamında işin görülmesi için sağladığı araçların nasıl kullanılacağına (*nerede, ne zaman, nasıl, hangi yöntemle*) dair işçilere talimatlar verebilir. Bu tür talimatlar işverenin işin görülmesine ilişkin talimatları kapsamında kalır¹³ ve bu talimatlara aykırı davranan işçinin, somut olayın özelliğine göre iş görme borcunu diğer bir ifadeyle iş sözleşmesini ihlal etmesi söz konusu olabilir.

İşveren, elektronik iletişim araçlarının özel amaçlarla kullanılmasını düzenlerken üç seçenekle karşılaşabilir: (i) İşçinin elektronik iletişim araçlarını özel amaçlarla kullanmasını tamamen yasaklamak, (ii) İşçinin elektronik iletişim araçlarını özel amaçlarla kullanmasını kısmen ya da tamamen serbest bırakmak ve (iii) İşçinin elektronik iletişim araçlarını özel amaçlarla kullanmasına ilişkin herhangi bir kural belirlememek.

İşveren, elektronik iletişim araçlarının özel amaçlarla kullanılmasının tamamen yasaklanmasını tercih

12 Güzel, “Yetki ve Özgürlük”, s. 116; Okur, “Yeni Teknoloji ve Hukuk”, s. 5; Özdemir, “İşçinin Kişilik Hakkı”, s. 233; Savaş, “İş Yerinde Siber Gözetim”, s. 114; Anayasa Mahkemesi E.Ü. Kararı, 17.09.2020 Tarihli, Başvuru No: 2016/13010, RG. 14.10.2020/31274 (E.Ü. kararı), para. 72.

13 Çelik/Caniklioğlu/Canbolat/Özkaraca, s. 326; Güzel, “Yetki ve Özgürlük”, a. 98; Savaş, “İş Yerinde Siber Gözetim”, s. 118; Okur, Zeki, “İşyerinde İşçinin Bilgisayar ve İnterneti Özel Amaçlı Kullanımının İş İlişkisine Etkisi”, Kamu-İş, C. 8, S. 2-2005, 47-75, s. 52 (Özel Amaçlı Kullanım).

İşveren, işçiye sunduğu e-posta, telefon, internet gibi iletişim amaçlarının nasıl kullanılacağına dair işçiye talimat verebilir.

ederse, işçi artık elektronik iletişim araçlarını özel amaçlarla kullanamaz. Aksi yönde bir davranış işçinin iş görme borcunu ihlal etmesi anlamında gelecektir¹⁴. Ancak belirtmek gerekir ki işveren bu hususu tamamen yasaklarsa dahi, Yargıtay'ın bir kararında da ifade ettiği üzere, bu yasağın, *“istisnaen acil durumlarda ve işine ilişkin sebeplerden dolayı meşru bir şekilde delinebileceğini”* kabul etmek gerekir¹⁵. Örneğin işçi, fazla mesaiye kalacağını e-posta yoluyla ailesine bildirebilir ya da aile bireylerinden birinin kaza geçirmesi halinde buna ilişkin olarak iletişim kurabilir¹⁶.

İşveren dilerse, elektronik iletişim araçlarının işçi tarafından özel amaçlarla kullanılmasına açık ya da örtülü bir şekilde izin verebilir¹⁷. İşveren bu kullanıma açıkça izin vercekse, işçinin iş sözleşmesinde ya

14 Frankfurt İş Mahkemesi, bir kararında (Urt. V. 20. 03. 2001, RDV 2001, 189.) işveren tarafından e-posta yoluyla haberleşmenin yasaklanmasına rağmen işçinin aynı e-postayı işyerinin kapalı ağı üzerinden çok sayıda işçiye göndermesi nedeniyle işinin iş sözleşmesinin feshedilmesini haklı bulmuştur. İstinaf mahkemesi de bu kararı onamıştır. Karar için bkz. Özdemir, “İşçinin Kişilik Hakkı”, s. 238.

15 Yarg. 9 HD, 17.03.2008 , E.2007/27583, K.2008/5294, (www.sinerjimevzuat.com.tr, Erişim Tarihi: 26.12.2021); Okur, “Yeni Teknoloji ve Hukuk”, s. 5.

16 Okur, “Özel Amaçlı Kullanım”, s. 53.

17 Okur, “Özel Amaçlı Kullanım”, s. 56; Okur, “Yeni Teknoloji ve Hukuk”, s. 5; Özdemir, “İşçinin Kişilik Hakkı”, s. 235.

da toplu iş sözleşmesinde buna dair bir düzenlemeye yer verebilir ya da bunu işyerinde tek taraflı olarak ilan edebilir¹⁸. İşverenin kullanım iznini ve varsa sınırlarını düzenleyen detaylı, anlaşılır, net ve adil işyeri politikaları oluşturması ve bunu uygun vasıtalarla işçinin bilgisine sunması gerekir¹⁹. Bu tür politikalarda şeffaflık ilkesi uyarınca özel amaçlı ve iş amaçlı kullanımın nasıl ayrılacağı, elektronik iletişim araçlarının hangi amaçlarla ve hangi yöntemlerle denetilebileceğinin belirtilmesi oldukça önemlidir²⁰.

Örtülü şekilde izin verilmesinden anlaşılması gereken ise işçilerin elektronik iletişim araçlarını özel amaçlarla kullanmasının işyeri uygulaması haline gelmesi yahut somut durumdan bunun anlaşılmasıdır. Örneğin işveren, işçilerin elektronik iletişim araçlarını özel amaçlarla kullandığını biliyor ve en az altı aylık bir süre boyunca buna karşı çıkmıyorsa ya da işçilerin dinlenme alanlarında internete girmek için kullanabilecekleri bilgisayarlar varsa durum böyledir²¹. Belirtmek gerekir ki iş sözleşmesinin bir koşulu ya da işyeri uygulaması haline gelmeyen açık ya da örtülü izin, işveren tarafından her zaman geri alınabilir²² ise de iş sözleşmesi

18 Okur, “Özel Amaçlı Kullanım”, s. 56; Özdemir, “İşçinin Kişilik Hakkı”, s. 238.

19 Uncular, Selen, “Teknolojinin Etkisiyle Dönüşen İş İlişkisinde Giriş Kontrol Sistemleri”, Çalışma ve Toplum, 2020/3, ss. 1673- 1700, s. 1685 (Teknoloji); Okur, “Yeni Teknoloji ve Hukuk”, s. 5; Savaş, “İş Yerinde Siber Gözetim”, s. 118.

20 Uncular, “Teknoloji”, s. 1685; Okur, “Yeni Teknoloji ve İş Hukuku”, s. 5.

21 Okur, “Özel Amaçlı Kullanım”, s. 56-57; Özdemir, “İşçinin Kişilik Hakkı”, s. 238; Konuya ilişkin Yargıtay kararı için bkz. Yarg. 9 HD, 03.11.2008, E.2008/5836, K.2009/29779 (www.legalbank.net, Erişim Tarihi: 26.12.2021).

22 Okur, “Yeni Teknoloji ve İş Hukuku”, s. 5; İşverenin en az 6 ay boyunca özel amaçlı internet kullanımına sessiz kalmasının örtülü izin verme şeklinde yorumladığı Yargıtay kararı için bkz. Yarg. 9 HD, 17.03.2008, E.2007/27583 K.2008/5294 (www.sinerjimevzuat.com.tr, Erişim Tarihi: 26.12.2021).

Kurumsal iletişim araçlarının kullanılmasında açıkça yasaklanmadıkça işçi, makul ölçülerde olmak kaydıyla bunları özel amaçlarla kullanabilir.

koşulu ya da işyeri uygulaması haline gelen elektronik iletişim araçlarının özel amaçlarla kullanılmasını izninin geri alınması, işçinin bunu kabul etmesi şartına bağlıdır²³. Bu nedenle işverenin bu kapsamda vereceği izni ihtiyarilik şartı ile yazılı olarak vermesi önerilmektedir²⁴.

İşveren, işçinin kullanımına sunduğu elektronik iletişim araçlarının özel amaçlarla kullanılmasını noktasında herhangi bir düzenleme yapmamış, talimat vermemiş olabilir. Böyle bir durumda işveren, iletişim araçlarının özel amaçlarla kullanılmış olabileceğini öngörmeli ve bu kapsamda hareket etmelidir²⁵.

3.2. Elektronik İletişim Araçlarının Hukuka Uygun Şekilde Denetlenmesi

Yukarıda ifade edildiği üzere işveren, çeşitli amaçlar doğrultusunda işçinin kullanımına tahsis ettiği elektronik iletişim araçlarını denetlemek isteyebilir. Bu bağlamda yapılacak denetimin hukuka uygun olması için, sağlanması gereken bazı koşullar bulunmaktadır.

23 Okur, “Özel Amaçlı Kullanım”, s. 57; Güzel, “Yetki ve Özgürlük”, s. 102.

24 Okur, “Özel Amaçlı Kullanım”, s. 57.

25 AYM, “E.Ü. kararı”, para. 75.

Kurumsal iletişim araçlarının denetlenmesinin hukuka uygun olabilmesi işçiye önceden kapsamlı bir şekilde bilgilendirme yapılmasına bağlıdır.

a. Haklı Bir Nedenin Bulunması (Meşruluk)

Öncelikle işverenin bu denetimi yapabilmek için haklı bir gerekçesi bulunmalıdır. İşveren, işçinin kullandığı elektronik iletişim araçlarını ve bu araçlarla gerçekleştirdiği iletişimi üzerindeki denetimi herhangi bir neden olmaksızın ya da örneğin, yalnızca merak ya da kıızgınlık gibi gerekçelerle gerçekleştiremez²⁶.

Özel hukuk kapsamında işveren tarafından yapılacak denetlemenin dayanağı olarak ileri sürülen gerekçenin, haklı kabul edilebilmesi, bu gerekçenin TMK'nin 24'üncü maddesinin ikinci fıkrasına ve kişisel verinin niteliğine göre, KVKK'nin 5'inci veya 6'ncı maddelerinde öngörülen hukuka uygunluk nedenlerinden birine uygun olması koşuluyla mümkün olabilir.

Yukarıda ifade ettiğimiz gibi işçiye tahsis edilen elektronik iletişim araçlarının denetlenmesi ihtiyacı çeşitli nedenlerden ileri gelebilir. Bu durumda bu ihtiyacın kanunlarda açıkça öngörülen bir halden ileri gelmesi yahut hukuki bir yükümlülüğün yerine getirilmesi ihtiyacından doğması halinde ve şeffaflık ve ölçülülük başlığı altında

açıkladığımız koşullar da yerine getirilmiş olmak kaydıyla işçinin açık rızası aranmaksızın, bir denetim yapılması imkânından söz edilebilir. Ancak örneğin, işçinin performansının değerlendirilmesi amacıyla bu denetlemenin yapılması yalnızca işçinin rızası dâhilinde mümkün olabilecektir.

b. İşçinin Bilgilendirilmesi (Şeffaflık)

İşverenin, işçiye tahsis ettiği elektronik iletişim araçlarını denetleyebilmesi için işçinin önceden bilgilendirilmiş olması şarttır²⁷. Anayasa Mahkemesi'nin E.Ü. kararında yapılacak bilgilendirmenin kapsamı şu şekilde ifade edilmiştir: “(...) *Bu bilgilendirmenin -somut olayın özelliklerine uygun düştüğü ölçüde- en azından iletişimin denetlenmesi ile kişisel verilerin işlenmesinin hukuki dayanağı ve amaçları, denetlemenin ve veri işlemenin kapsamı, verilerin saklanacağı süre, veri sahibinin hakları, denetlemenin ve işlemenin sonuçları ile verilerin muhtemel yararlanıcıları hususlarını kapsamayı gerekir. Ayrıca bildirimde iletişim araçlarının kullanımına ilişkin olarak işveren tarafından öngörülen sınırlamalara da yer verilmelidir*”²⁸.

Ayrıca belirtmek gerekir ki, yapılacak bu denetim, yukarıda da ifade edildiği üzere KVKK bağlamında da bir veri işleme faaliyetidir. Kişisel veri işleme faaliyeti özelinde bilgilendirme koşulu, “veri sorumlusunun aydınlatma yükümlülüğü” kenar başlığı altında KVKK'nin 10'uncu maddesinde özel olarak düzenlenmiş ve yapılacak bilgilendirmede asgari olarak bulunması gereken hususlar sayılmıştır. Madde gereğince işveren, kişisel verilerini işlediği işçileri, a) Veri sorumlusunun ve varsa temsilcisinin kimliği, b) Kişisel verilerin hangi amaçla işleneceği, c) İşlenen kişisel verilerin kimlere ve hangi amaçla aktarılabilceği, ç) Kişisel veri

²⁷ Ugan Çatalkaya, s. 299.

²⁸ AYM, “E.Ü. kararı” , para. 70(ii).

toplamanın yöntemi ve hukuki sebebi, d) KVKK'nin 11 inci maddesinde sayılan diğer hakları, konusunda bilgilendirmekle yükümlüdür. Görüldüğü üzere Anayasa Mahkemesi kararında ortaya konulan bilgilendirme kapsamı, KVKK'de öngörülen aydınlatmanın kapsamından daha geniştir. Bu bağlamda şeffaflığı sağlamak adına işçinin mümkün olduğu kadar geniş bir şekilde bilgilendirilmesi önemlidir.

İşverenin yapacağı bu bildirim iki aşamalı olarak ele almak gerekir: İlk olarak herhangi bir denetim ihtiyacı ortaya çıkmadan önce işverenin, işçileri “olası” bir denetlemeye ve sonuçlarına karşı önceden, ayrıntılı ve anlaşılabilir bir şekilde bilgilendirmesi gerekir²⁹. Kısaca ifade etmek gerekirse, işverenin bu bildirim yapmaksızın gerçekleştireceği herhangi bir denetim, diğer bir deyişle gizli denetim hukuka aykırıdır. Böyle bir denetim neticesinde elde edilecek deliller de hukuka aykırı olacağından iş sözleşmesinin feshine dayanak olarak kullanılabilmesi de mümkün değildir³⁰.

Olası bir denetimden önce olduğu gibi, denetimin fiilen yapılacağı aşamada da işçinin denetimin hedef ve kapsamı hususlarında bilgilendirilmesi gerekir. Ancak kötüye kullanıma ilişkin bir şüphe varsa, işverenin fiilen bir denetim yapacağı hususunda işçiyi bilgilendirmesi zorunlu değildir³¹. Zira böyle bir bilgilendirme işçinin, denetimle elde edilmesi planlanan delilleri yok etmesi neticesini doğurabilir.

²⁹ Article 29 Working Party, “Working document on the surveillance of electronic communications in the workplace”, Adopted on 29 May 2002, 5401/01/EN/Final, WP 55 (WP55) https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2002/wp55_en.pdf (Erişim Tarihi: 26.12.2021), s. 22.

³⁰ Yarg. 22 HD, E.2017/21857, K.2019/9884, T. 07.05.2019, www.yagitay.gov.tr (Erişim Tarihi: 26.12.2021) ; Özdemir, “İşçinin Kişilik Hakkı”, s. 243; Ugan Çatalkaya, s. 300.

³¹ Okur, “Yeni Teknoloji ve İş Hukuku”, s. 7.

Anayasa Mahkemesi'nin E.Ü. kararında da ifade edildiği üzere bu bilgilendirmenin belli bir şekilde yapılması zorunlu değildir, işçilerin söz konusu süreçten ve işleme faaliyetinin kapsamından haberdar olmasını sağlayacak herhangi bir yöntemin kullanılması mümkündür³². KVKK kapsamında da aydınlatmaya ilişkin bir şekil şartı öngörülmemekle birlikte aydınlatmanın yapıldığının ispat yükü, veri sorumlusu üzerindedir, bu nedenle aydınlatmanın yapıldığının ispat edilebilmesini sağlayacak bir yöntem tercih edilmesi gerekir.

c. Müdahalenin Gerekli Olması ve Sınırlarının Belirlenmesi (Ölçülülük)

İşverenin, işçinin kullandığı elektronik iletişim araçları üzerinde yapacağı denetimin hukuka uygun sayılabilmesi ve aynı zamanda işverenin, işçinin kişiliğini koruma borcunu ihlal etmemesi için işverenin menfaatlerinin, işçinin temel hak ve özgürlüklerinin korunması ihtiyacına üstün gelmesi³³ ve bu dengenin adil bir şekilde kurulması gerekir.

İşverenin menfaatinin değerlendirilmesinde, işçiye özel amaçla kullanım konusunda izin verilip verilmediği ve bu denetimle ulaşılmak istenen hedefin ne olduğunun belirlenmesi önemlidir³⁴. Şayet işveren, işçinin özel amaçlarla elektronik iletişim araçlarını kullanmasını açıkça yasaklamamış ise, işçinin bu durumdan kaynaklanan (işçinin temel hak ve özgürlüklerine keyfi bir müdahalede bulunulmayacağı) makul beklentisinin korunması gerekir.

Ölçülülük ilkesi kapsamında denetleme ile ulaşılmak istenen hedefe başka araçlarla ulaşmanın mümkün olup olmadığı, diğer bir deyişle işçinin temel hak ve

³² AYM, “E.Ü. kararı”, para. 70(ii).

³³ Güzel, “Yetki ve Özgürlük”, s. 116; Okur, “Yeni Teknoloji ve İş Hukuku”, s. 7; Özdemir, “İşçinin Kişilik Hakkı”, a. 248.

³⁴ Okur, “Yeni Teknoloji ve İş Hukuku”, s. 7.

özgürlüklerine daha az müdahale anlamını taşıyan bir yöntem söz konusu olup olmadığı araştırılmalıdır³⁵. Bu kapsamda işçinin savunmasının alınması, tanıkların dinlenmesi gibi yöntemlerle hedefe ulaşmak mümkün ise elektronik iletişim araçlarının denetlenmesinden kaçınılmalıdır. Şayet denetlemeye konu edilecek eylem, örneğin bir e-posta ekinin olağandan yüksek hacimde olması gibi basit bir durumsa, işçinin bu konuda uyarılması ile yetinilmelidir. Böyle bir durumda doğrudan işçinin kullanmakta olduğu elektronik iletişim aracının ve içeriğinin denetlenmesi, aşırı bir müdahale olarak değerlendirilecektir³⁶.

Yapılacak denetleme sonucunda elde edilecek bulgular yalnızca denetleme amacı ile uyumlu amaçlar kapsamında kullanılmalıdır. Bu bulguların daha sonra, ilk amacı aşan bir amaçla kullanılması, bu sonraki kullanımın hukuka aykırı olmasına neden olacaktır³⁷. Örneğin denetlemenin amacı sistem güvenliğinin sağlanması ise bu denetlemede elde edilen verilerin daha sonra işçinin performansının denetlenmesi amacıyla kullanılabilmesi mümkün değildir³⁸.

Denetim, zaman yönünden sınırlı olmalıdır. Sınırsız süre ile bir denetim yapılması kabul edilemez.

Denetim, konu yönünden de sınırlandırılmalıdır. Bu kapsamda örneğin, e-postalar yönünden e-posta akışı (gönderme tarihi, alma tarihi, gönderilen bilginin hacmi gibi) ile e-posta içeriğinin denetlenmesi birbirinden ayrılmalıdır. Bu bağlamda işverenlere çeşitli yöntemler tavsiye edilmektedir. Bunlardan bazıları işveren yönünden önemli bir ek bir maliyet doğurmamak kaydıyla,

³⁵ WP55, s. 13; Ugan Çatalkaya, s. 300; AYM, “E.Ü. kararı”, para. 70(iv).

³⁶ Sevimli, s. 208.

³⁷ AYM, “E.Ü. kararı”, para. 70(iii).

³⁸ WP55, s. 14.

Hedeflenen amaca iletişim araçları denetlenmeden de ulaşabiliyorsa denetleme yapılmamalıdır.

İşçilere iş ile ilgili yazışmalarında ve özel yazışmalarında kullanması için ayrı ayrı e-postalar tahsis edilmesi, işçilerin özel yazışmalarında konu kısmına “özel” ibaresini düşmesinin istenmesi³⁹, işçinin özel yazışmalarını ayrı bir dosyada saklamasının istenmesidir⁴⁰. Böyle bir durumda işveren, işçinin özel olarak sınıflandırdığı e-posta yazışmalarını ya da klasörünü incelemekten kaçınılmalıdır.

³⁹ Okur, “Yeni Teknoloji ve İş Hukuku”, s. 9; Özdemir, “İşçinin Kişilik Hakkı”, s. 239.

⁴⁰ WP55, 23; Öte yandan benzer bir olayda Teksas Temyiz Mahkemesi böyle bir ayırım yapılmasının incelenmenin kapsamını etkilemeyeceğine karar vermiştir. McLaren/ Microsoft davası olarak bilinen bir davada, Microsoft işveren sıfatıyla işçiye bir e-posta tahsis etmiş, işçiye yazışmalarını “gelen kutusu” ya da kişisel bir şifre ile korunan “kişisel dosyasında” saklama imkanı vermiştir. McLaren'in karşı çıkmasına rağmen Microsoft, söz konusu kişisel şifreyi kırarak (çözerek) işçinin kişisel dosyasına erişmiştir. Bu dosyada McLaren, kişisel şifre korunmuş bu dosyanın işveren tarafından işçilere tahsis edilen kilitli bir dolaptan farkı olmadığını ve işçilerin, kilitli dolaplarının incelenmeyeceği yönündeki makul bir beklentisinin uzun yıllardan bu yana korunduğunu ileri sürmüştür. Mahkeme ise, e-postaların öncelikle “gelen kutusuna” geldiğini, incelenmenin bu klasörü kapsadığını, e-postaların “gelen kutusundan” “kişisel bir dosyaya” taşınmasının bu gerçeği değiştirmediğini ifade ederek işçinin iddialarını kabul etmemiştir. Teksas Temyiz Mahkemesi, No. 05-97-00824-CV, 28.05.1999 Tarihli karar. https://cyber.harvard.edu/privacy/McLaren_v_Microsoft.htm (Erişim Tarihi 26.12.2021).

KÜLTÜR SANAT

Oktay Ünlü

Model Uçak Baş Öğretmeni

Bir Sevdadır Model Uçak

Evet dediğim gibi sevdadır, nasıl bir denizci karada olduğu zaman hüznü olur ya denizini, gemisini özler aynı durum biz havacılar için de geçerlidir atölyeden uzakta kalmak model uçağımızı göklerde kuşlar gibi özgürce uçar gibi uçmaktan geçen her gün bizim içimize hüznü dolar.

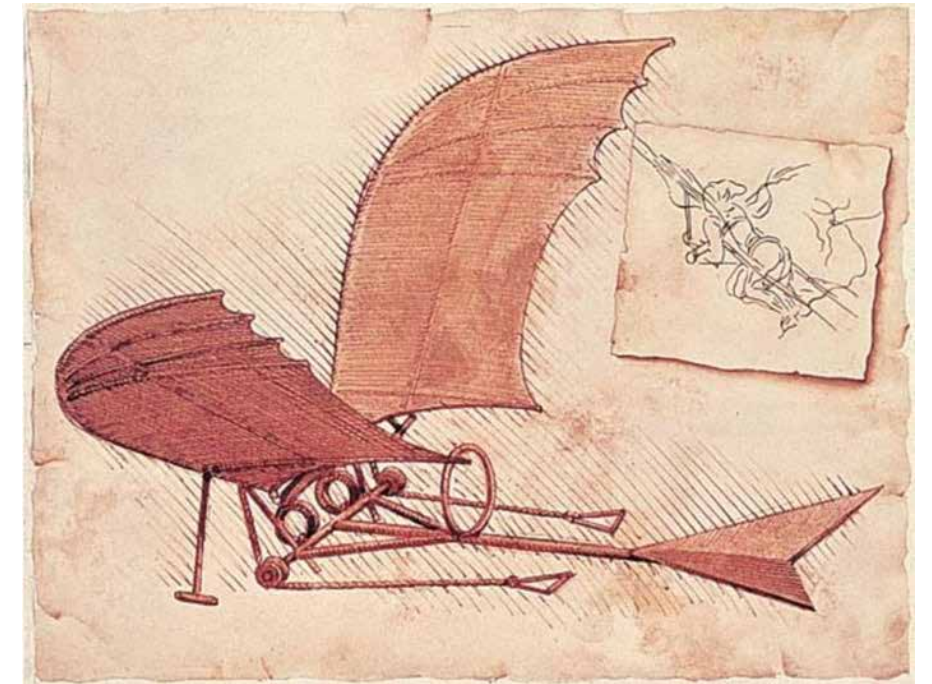


Model uçak yapımı ve uçurulması sizlere yaşamanıza olan katkıları çoktur, el becerisi kazanmanıza yardımcı olur, disiplinli ve sabırlı olursunuz, yardımlaşma bilinciniz artar ve en önemlisi yaşamınızdaki stersinizi sizden alıp gider.

Model uçakların tarihsel gelişimi için net bir tarih söylemem zor ama Mısır'ın Saqqara Bölgesinde 1898 yılında bulunan Pa-Di-İmen mezarındaki kazılarda ortaya çıkan Saqqara Kuşu'nun Milattan Önce 200'lü yıllarda yapıldığı tahmin ediliyor. Bu ahşap oyuncakçı dünya tarihinde ilk model uçak olarak gösterebiliriz.



Hadi tarihte biraz daha ilerleyelim ve karşımıza çıkan kişi, ünlü Leonardo da Vinci hemen aklınıza şimdi şifre çözeceğiz gelmesin, kendisinin çizdiği uçma makinesi aklımıza gelebilir. Galata Kulesi'nden da Vinci'nin kanat tasarımından esinlenerek ilk uçan Türk'ün ise Hezarfen Ahmet Çelebi olduğu söylenir.



Günümüze doğru biraz daha ilerlersek karşımıza muhteşem Nicola Tesla çıkıyor. Tesla 1898 yılında New York'da bir parkın havuzunda dünya tarihinin ilk radyo kontrollü gemisini sergiliyor ve bu buluşu dünyada ilk radyo kontrollünün icadı oluyor. Zamanla hava modelciliği gelişiyor ve yayılıyor bu yapılan çalışmaların bir çatı altına alıp kanunlar ve kurallar içerisinde yapılması gerektiği anlaşılıyor ve 1905'de Fransa'da FAI (Federation Aeronatique Internationale) Uluslararası Havacılık Federasyonuna bağlı olarak CIAM (Commission Internationale Aeromodelling) Model Uçak Komitesi teşkilatı kuruluyor.

Dünya da bu gelişmeler olurken bizim güzel ülkemizde model uçakçılık nasıl başladı? İşte hikayesi. Büyük Önderimiz Atatürk'ün direktifleriyle 16 Şubat 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti kuruluyor ve FAI'ye de 1929 yılında üye oluyoruz. 03 Mayıs 1935 tarihinde Türkkuşu Genel Müdürlüğü kuruluyor. Atamızın manevi kızı Sabiha Gökçen Hanım ile birlikte 7 erkek öğrenci Kırım Rusya'ya yüksek planörçülük eğitimini tamamlamak için gönderiliyor. Gönderilenlerin arasında sağlık sebebi nedeniyle ana vatana geri dönen yüksek planör pilotu adaylarını Atamız yanına çağırıyor, kendilerine ne gibi eğitim süreci olduğunu ve

planör dışında Rusların ne gibi havacılık faaliyetleriyle uğraştıklarını soruyor. Adaylar da planör dışında model uçakçılık ile uğraştıklarını ve nasıl yapıldığını kısaca anlatıyorlar. Atamız dikkatli bir şekilde adayların söylediklerini dinledikten sonra "Sizlere görev emirleri gelecek, tekrar gidip Rusya'da model uçakçılığı öğrenip geleceksiniz." diyor... net tarihi bilinmemekle birlikte 1936 yılında Model Uçak Okulu'nun kurulması ile Türkiye'de ilk olarak çalışmalar başlamış oluyor.

Ülkemizde en yaygın kullanılan model uçak İHA ve Drone'lardır

Model Uçak; havadan ağır, motorlu veya motorsuz, insan taşıma yeteneği olmayan sınırlı boyutlarda imal edilmiş uçaklardır.

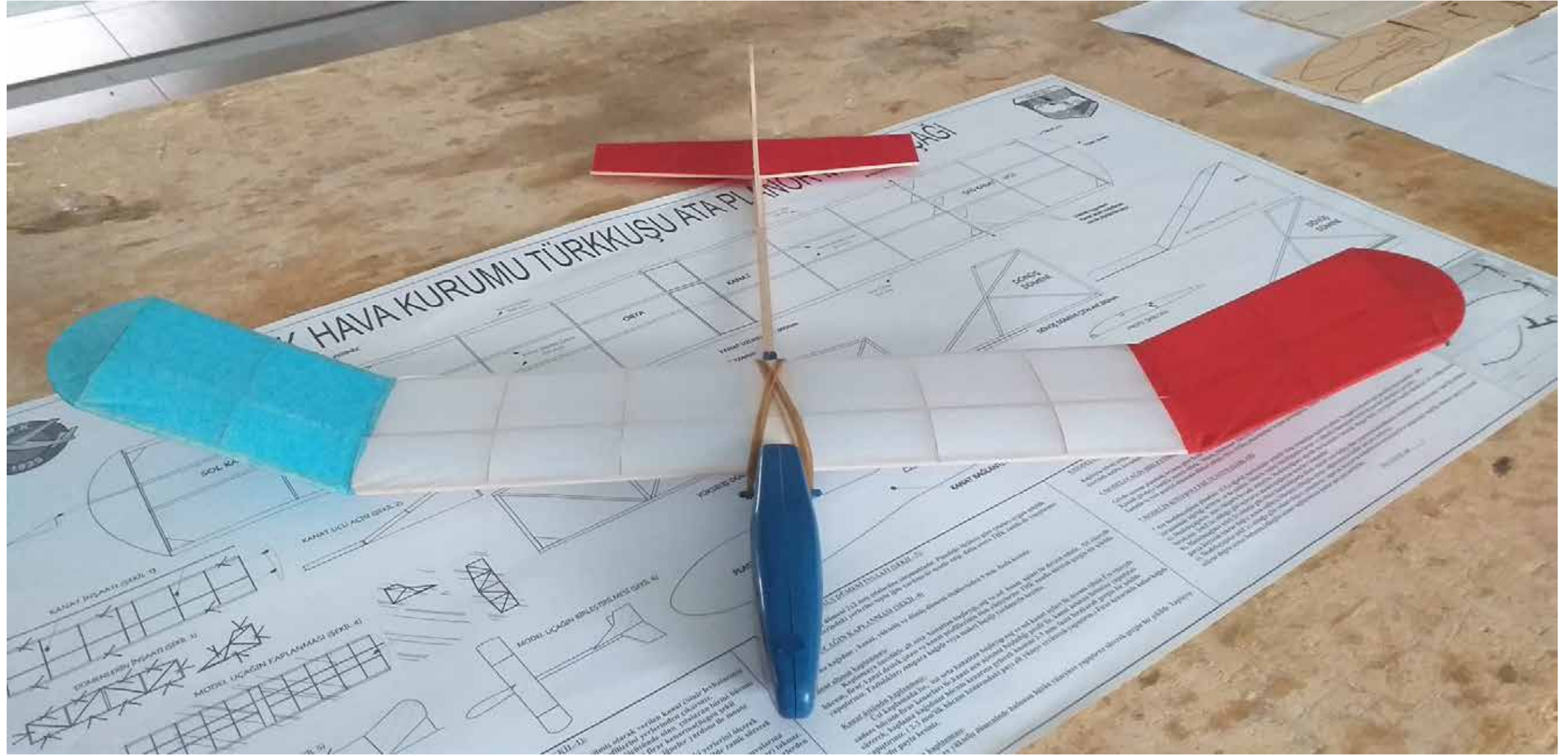
Model uçaklar serbest uçuş modelleri ve radyo kontrollü modeller olmak üzere imal edilirler.

CIAM yani Model Uçak Komitesinin toplantılarda aldığı kurallar ve model uçak sınıfları olarak;

- Serbest uçuş modeller (FF)
- Tel Kontrollü (F2)
- Radyo Kontrollü (F3)
- Uzay Modelleri (S)

ve günümüzde yaygın olarak kullanılan Drone'lar (F9) İHA (insansız hava aracı) da model uçak komitesinin dalları arasındadır, tabii bu beş sınıfın da alt dalları vardır. Ülkemizde en yaygın olarak radyo kontrollü ve İHA kullanıcılarının olduğunu söyleyebiliriz. Ben model uçak yapmak, uçurmak istiyorum ama çok mu geç kaldım diye düşünmenize gerek yok. Model uçak yapımı ve uçurulması havacılığın ilk temel basamağıdır, alt yaş sınırı 10 yaştır ve üst yaş sınırı yoktur (radyo kontrollü kurslarında alt yaş sınırı 16'dır).

Model uçak yapımı ve uçurulması sizlere yaşamınıza olan katkıları çoktur, el becerisi kazanmanıza yardımcı olur, disiplinli ve sabırlı olursunuz, yardımlaşma bilinciniz artar ve en önemlisi yaşamınızdaki



stersinizi sizden alıp gider. Bunların dışında sizlere olan katkısı belki meslek sahibi olmanızda yardımcı olur, nasıl mı? Pilot olmak istiyorsanız havacılık bilginizi ve bir model uçağın nelerde olduğunu, uçurulma prensiplerinin neler olduğunu öğrendiğiniz zaman, pilotaj kısmına havacılıkla ilk defa gelen pilot adayından daha başarılı olursunuz.

Bir serbest uçuş model uçak başlangıç kursunda neler yapıyoruz, neler öğreniyoruz?

Kursumuzda öncelikle Türk Hava Kurumunu ve FAİ'yi tanıtıyoruz,

bunların dışında Aerodinamik ve Meteoroloji konusunda da bilgiler veriyoruz.

Atölye çalışmalarımızda; ilk plan okumayı, malzeme bilgisi, üç parçadan oluşan kanat kısmının yapımı ve birleştirilmesini öğreniyoruz. Ardından yükseliş ve dönüş dümenlerinin imalatı, modelin kanat, yükseliş ve dönüş dümeninin kaplanması, kaplama bittikten sonra bu üç parçanın hafif ıslatılarak kalıba alınması (toplu iğneler yardımı ile zemine sabitlenmesi), gövde kısmının yapımı ve yükseliş, dönüş dümeninin gövdeye montajı gerçekleşiyor.

Son olarak uçuş öncesi model uçağın atölye ayarları ve saha ayarları geliyor. Nihayetinde model uçağımız uçurulmasıyla öğrencilerimizin gözlerinde beliren sevinç geliyor.

Toplamda model uçak başlangıç kursumuz üç gün ve on sekiz saatlik atölye çalışmamızla tamamlıyoruz. Atölye çalışmalarınızda modelinizi yaparken işinize yarayacak püf noktaları vermek isterim: Planınızı tekrar kullanmak ve modelinizi daha temiz çıkmasını istiyorsanız planınızın üzerine şeffaf naylon veya streç film sermeniz ve planınızı her köşesinde düz zemin üzerine monte ediniz.

Bir diğer püf noktası eğer ki modelimizi montaja başlayacağınız zaman kesinlikle sıvı japon yapıştırıcı ile uçağınızın tamamını monte etmeyin. Şimdi buraya kadar sıkılmadan okuduysanız aklınıza bir soru işareti takılmış olabilir ya da "Ama hocam içerik yapanlar model uçağı sıvı japon yapıştırıcı ile monte ediyorlar." diyebilirsiniz, haklısınız burada anlatmak istediğim olay sıvı japon yapıştırıcının özelliği yüzeysel ve kristalleşerek yapıştırır ve kurur, kırılmayacak bir malzemelerden yapmıyoruz modelimizi. Model uçağımızı ekonomik, hatanızı hemen kabul etmeyen ıhlamur ağacından

yapıyoruz. Elinizde modelci uhunuz yok beyaz ağaç tutkalı veya alipatik tutkal kullanmanızı tavsiye edebilirim. Ancak bu yapıştırıcıların daha geç kuruyacağını da hatırlatayım.

Umarım siz değerli okuyuculara model uçak tarihi ve model uçak başlangıç kursunda neler yaptığınızdan kısaca bahsetmeye çalıştım. Artık içinizde kalmış havacılık sevginiz varsa size en yakın Türk Hava Kurumu şubelerine ya da eğitim merkezlerimize sizleri görmekten, sorularınıza cevap vermekten mutluluk duyarız ve kurslarımızda yanımızda görmek isteriz...

KÜLTÜR SANAT

Pullarda Tema: Uçmak*

Pullar bir ülkenin ekonomik ve sosyal yaşamının simgesi oluyorlar. Pulların resim, şekil ve motifleri özel günleri, simgeleyerek bu temaları ölümsüz hale getiriyorlar. Yıllar sonra arşivlerin değerli parçası olarak yer alıyorlar.. Havacılığın zaman tüneline bu kez de pullar üzerinden bakalım.

Ülkemizde posta pulları ilk olarak 13 Ocak 1863 tarihinde kullanılmaya başlandı. O tarihten bu yana pullar iletişimin vazgeçilmezi olurken, aynı zamanda özel kesimlerin simgesel anlatım aracı oldu.

Türkiye'de basılan çok değişik pullar, posta tarihimizde özel bir yere sahip

bulunuyor. Örneğin ulaştırma ve haberleşme araçlarının işlendiği temalı pullar özel bir yer edinmiştir.

Ülkemizde havacılığa her zaman önem verilmiş, Türk Hava Kurumunun gelişmesi için ayrılan kaynaklarda pullar da yer almış bu maksatla 1926-2000 yılına kadar çeşitli pullar basılmıştır.



1967 Yılı

Uçak 1967 tarihli beş değerli Sürekli Posta Pulu satışa sunuldu.

10 Kuruşluk, De Havilland

İlk Havilland'lar 1936'da alındı ve zaman içinde bunların Ekspres, Domini ve Dragon gibi versiyonları da filoya katıldı. Çift kanatları ve İspanyol paça görünümü iniş takımlarıyla çok



güzeldi bu uçaklar. Bunların gövde ve kanatları metal renkliydi. Devlet Hava Meydanları ibaresi ilk olarak Havilland DH89'ların burun tarafına yazıldı.

60 Kuruşluk, F 27

Fokker F27'lerle 1960 yılında tanıştı yolcular. 40 koltuklu uçaklar üstten kanatlı olduğundan cam kenarında oturanlar aşağıyı daha iyi görebiliyorlardı.



130 Kuruşluk DC 9-30

1 Eylül 1967 THY'nin en önemli kilometre taşlarından birisidir. THY ilk kez, jet motorlu bir yolcu uçağını filosunda kullandı. İlk uçuş Ankara-İstanbul-Bürüksel arasında icra edildi. Uçağa Topkapı adı verilmişti. 1973 yılına kadar Türk Hava Yolları Filosuna başarıyla hizmet verdi.



1969 Yılı

Türkiye'de uçağın posta taşımacılığında kullanılmasının 55. yılı için 60 ve 75 kuruşluk iki değerli anma pulu sunuldu.

60 kuruş değerindeki posta pulunda Türkiye'de uçakla posta taşımacılığının ilk kez icra edildiği "Prens Celaeddin"



isimli uçağın görseli ile olayın gerçekleştiği 1914 yılı kullanılmıştır.

75 kuruşluk pulda Türkiye'de uçağın posta taşımasında kullanımının 55. yılı münasebetiyle çıkarılan pulda havadan taşınan mektupların resmi yer alıyordu.



1973 Yılı

Sürekli Posta Pulları konulu iki değerli 110 kuruş ve 250 kuruş bedelle sürekli uçak posta pulları satışa sunuldu.

110 kuruşluk pulda Fokker F-28 Hollandalı uçak üreticisi Hokker

tarafından tasarlanmış ve üretilmiş kısa menzilli jet uçağı görseli vardı. 250 kuruşluk pulda McDonnell Douglas DC-10 üç motorlu, orta ve uzun mesafeler için tasarlanmış, geniş gövdeli uçak resmi bulunuyordu.



* "Kaynak: Görsel(ler) PTT A.Ş. Genel Müdürlüğünün izniyle PTT Pul Müzesi arşivinden alınmıştır."

2001 Yılı

Altın Kanatlar konulu eski TL'ile 250.000, 300.000, 450.000 ve 500.000 TL değerli pullar satışa sunulmuştur.

Dünyada ilk defa 1913 yılında Paris-İstanbul-Kahire uçuşu gerçekleşti. Bu uçuş dünya havacılık tarihinde o



güne kadar gerçekleştirilmiş en büyük başarı olarak geçti. Türk havacılarının da dünyadaki emsallerinden geri kalmadıklarını göstermek için Harbiye Nazırı Enver Paşanın talimatı ile Türk uçağının İstanbul'dan Kahire'ye uçuşuna karar verildi. Birinci uçuş ekibinde Yüzbaşı Fethi Bey ve Gözlemci Üsteğmen Sadık Bey,

ikinci ekilde ise Pilot Üsteğmen Nuri Bey ve Gözlemci Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey yer aldı. Türk havacılık tarihinin ilk kahraman pilotlarının anısını yaşatmak amacıyla 15 Mayıs 2001 tarihinde hazırlanan bir model uçak ile aynı rota üzerinden uçularak bir dramatik belgesel film hazırlanmıştır.

2004 Yılı

Türk Yıldızları temalı dört değerli Anma Bloğu eski TL ile 600.000, 700.000, 800.000 ve 900.000 değerinde pullar satışa sunulmuştur.

Halkın Türk Hava Kuvvetlerine olan güven duygusunu pekiştirmek, gençlerin havacılığa olan sevgisini arttırmak, yurt dışında Türkiye'yi

temsil etmek, yurt içinde ve yurt dışında Türk havacılığının tanıtılması ve Türk pilotlarının imkan ve kabiliyetleri ile cesaretlerinin sergilenmesi amacıyla 1992 yılında Türk Yıldızları Akrotimi kuruldu. Yurt içinde ve yurt dışında adından övgüyle söz ettiren Türk Yıldızları anısına 4 değerden oluşan seri pul basıldı.



Türk Yıldızları anısına 4 değerden oluşan bir seri pul basıldı.

2007 Yılı

Uçaklar 2007 temalı 0,60, iki 0,70, TL'lik pul satışa sunuldu.

Üzerlerinde Brequet XIV B-2, Alpatros C-XV, FIAT R2 uçaklarını gösteren pullar basıldı.

Brequet XIV B-2 Fransız yapımı keşif amaçlı, iki kişilik, tek motorlu Brequet uçakları Türkiye'de daha uzun süreli hizmetle kalmış olup, Kurtuluş Savaşında hizmet veren Brequet XIV B-2 tipi uçak, 1922 yılında Hava Kuvvetlerinin



envanterine girdi. Sakarya Meydan Muharebesi'nin sona ermesinden sonra, 27 Eylül 1921 tarihinde Batı cephesinden Yunanlılardan ganimet olarak sağlanan ve Sakarya adı verilen Brequet uçağının, Büyük Taarruz ve Başkonutanlık Meydan Muharebesi öncesinde Cephe Tayyare Bölüğünde büyük hizmetleri oldu.

Albatros C-XV Alman yapımı olan Albatros uçakları Türkiye'de 1915 yılında hizmete girmeye başladı. Büyük Taarruz ve Başkonutanlık

Meydan Muharebesi sırasında hizmet veren iki Akbatros uçağı Türkiye'de 1915 yılında hizmete girmeye başladı.

Fiat R2 Kurtuluş Savaşı'nda; İnönü, Eskişehir-Kütahya ve Sakarya Muharebeleri boyunca hava birliklerinden faal olarak yer alan uçakların sayısı son derece sınırlı kaldı. Milli Mücadele döneminde Türk Hava Kuvvetleri envanterine giren farklı tipteki uçaklardan biri olan İtalyan yapımı Fiat 1 uçağı, tek motorlu iki kişilik keşif uçağıdır.

2008 Yılı

2008 yılında Uçaklar temalı üç değerli 0,65; 0,80 ve 0,85 TL olmak üzere üç değerden oluşan posta pulları tedavüle sunulmuştur.

Üzerlerinde Consolidated B-24 D Liberator, Curtiss Hawk II/III, PZL24 uçaklarını gösteren pullar basıldı.

Consolidated B-24 D Liberator, İkinci Dünya Savaşı'nda kullanılan en ünlü bombardıman uçaklarından birisi idi. 1942 yılında Amerikan Hava Kuvvetleri tarafından

Romanya'ya yapılan Ploesti taarruzlarında toplam 11 adet uçak Türkiye'ye zorunlu iniş yapmış olup Türkiye'nin tarafsızlığını ilan etmesi dolayısıyla uçaklar iade edilmedi, inen uçaklardan 5 adedi onarılarak 1943-1946 yılları arasında Türk Hava Kuvvetleri tarafından ağır bombardıman uçağı olarak kullanıldı.

Curtiss Hawk II/III Türk Hava Kuvvetleri'nin 1930'lu yıllarda avcı uçağı ihtiyacının karşılanması amacıyla Curtiss firmasından 31 adet alımı için anlaşma yapıldı.

Bu uçağın geliştirilmiş Curtiss Hawk III modelinden 14 adedi ise sonraki yıllarda Kayseri Tayyare Fabrika'sında üretildi.

PZL 24 Türk Hava Kuvvetleri'nin ihtiyacı için PZL 24 A model savaş uçaklarının 40 adedi Polonya'dan hazır olarak alınıp, 6 adedi gönderilen parçalarla ve 20 adedi ise lisans altında Kayseri Tayyare Fabrika'sında üretildi. Halen orijinal tek örneği Yeşilköy Havacılık Müzesi'nde sergilenmektedir.



2009 Yılı

Uçaklar temalı 0,65, 0,80 ve 1,00 TL olmak üzere üç pul satışa sunuldu. Üzerlerinde C-47 Dakato, F-86E Sabre, F-100D Süper Sabre uçaklarını gösteren pullar basıldı.

C-47 Dakato 1946-1998 yılları arasında toplam 110 adet C-47 uçağı Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. Son uçuşunu 8 Ocak 1998 tarihinde yapan C-47 uçakları, 221-222-223-224-



225'inci Filo Komutanlıkları ile Eğitim İrtibat Kıta Komutanlıklarında nakliye ve irtibat görevlerinde kullanılmıştır. Türk Hava Kuvvetleri'nde 52 yıl hizmet veren C-47 uçakları en uzun süre envantere kalan uçak özelliğine sahiptir.

F-86E SABRE 1954-1968 yılları arasında, toplam 107 adet F-86E uçağı Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterine girmiştir.

Türk Hava Kuvvetlerinin ilk jet av önleme uçağıdır.

F-100 SÜPER SABRE 1960-1970 yılları arasında Türk Hava Kuvvetlerinin uzun menzilli vurucu gücünü oluşturmuştur. 1958-1998 yılları arasında Av-Bombardıman görevlerinde kullanılan F-100D uçakları, 1964 ve 1967 Kıbrıs Hava Harekatları ile 1974 Kıbrıs Barış Harekatında görev yapmıştır.

2010 Yılı

Uçaklar temalı 0,75 TL, 0,90 TL ve 1,00 TL olmak üzere üç pul satışa sunuldu.

Üzerlerinde F-4 Phantom II, F-16 Savaşan Şahin uçaklarını gösteren pullar basıldı.

F-4 Phantom II, ABD'li MvDonnell Douglas Corporation tarafından üretilen çok amaçlı avcı bombardıman uçağı. Yapımına ilk kez 1961'de başlanmıştır. 1996 yılında kadar Amerikan Ordusu tarafından aktif hizmette kullanılmıştır. İsrail Havacılık



Endüstrisi ile ortak başlatılan modernizasyon projesi ile Türk Hava Kuvvetleri envanterindeki 54 adet F-4E üzerinde yapısal güçlendirme yeni nesil navigasyon sistemleri, HUD, HOTAŞ, MFD yeni nesil radyo ekipmanı, mevcut AN-APQ 120 raddının ELTA ELO/M-2032 radarı ile değişimi sağlanmıştır.

F-16 Savaşan Şahin Lockheed Martin üretimi çok amaçlı tek motorlu jet savaş uçağı. General Dynamics şirketi tarafından, ABD Hava Kuvvetleri için geliştirilmiştir. Hafif avcı olarak dizayn edilmiş başarılı birçok amaçlı avcı uçağıdır.

Geniş kullanım alanı, olağanüstü manevra kabiliyetiyle kendini kanıtlamış ve başarısıyla bir çok ülkeye ihraç edilmiştir. Bugün dünyada 24 ülkenin hava kuvvetleri F-16 savaş uçağının değişik modelleri kullanılmaktadır. F-16 çok amaçlı bir av-bombardıman uçağıdır. F-16'larda it dalaşı için sayısız yenileştirmeye gidilmiştir. Daha iyi bir görüş için konopi su damlası şeklinde yapılmıştır. Yüksek G kuvvetiyle yapılan dönüşlerde pilota kolaylık sağlaması için kontrol kolu sağ tarafa alınmıştır.

2011 Yılı

Türk Hava Kuvvetleri'nin 100. yılı temalı dört değerli Anma Bloğu 4*1,30TL olmak üzere toplam 5,20 TL bedelle, bu pullara ait İlk Gün Zarfı 5,50 TL bedelle abone sayısı kadar PTT Merkezi Müdürlüğünde satışa sunulmuştur.



2017 Yılı

Taşıtlar temalı altı değerli anma pulu satışa sunuldu. Altay, Atak, Hürkuş, Anka, Bayraktar, Milgem'e ait taşıtların görsellerinin yer aldığı anma serisi tedavüle sunulmuştur.

ALTAY, Kara Kuvvetleri Komutanlığı'nın modern muharebe anma tankı ihtiyacı doğrultusunda ortaya çıkan ALTAY Projesi, Türkiye'nin ilk özgün ana muharebe tankının yurt içinde tasarlanması, geliştirilmesi, prototip üretimi, test ve kalifikasyonunu kapsamaktadır.

ATAK, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin Taarruz ve Taktik Keşif Helikopteri ihtiyacının karşılanmasına yönelik olarak azami ölçüde yerli imkanlarla ve ortak geliştirme programı çerçevesinde üretilen ATAK tüm görev, silah, elektronik harp, haberleşme ve geliş/gidiş sistemleri milli çözümlerle özgünleşmesi sonucu ortaya çıkmış olup dünyada kendi sınıfındaki en etkin taarruz helikopteridir.

HÜRKUŞ, Avrupa Sivil Havacılık Otoritesi'nin tip sertifikası alan ilk



Türk uçağı olan HÜRKUŞ küresel sivil ve askeri havacılığın gelişen eğitim uçağı ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik tamamen özgün olarak tasarlanmıştır. Gece ve gündüz görev yapabilme kabiliyetine sahip HÜRKUŞ eğitim uçağı ile intibak, görerek, aletli uçuş, geliş/gidiş, gece ve kol uçuşu eğitimleri yapılabilmektedir.

BAYRAKTAR, Orta İntifa ve Uzun Menzil sınıfı İnsansız Hava Aracı konseptine uygun olarak geliştirilen Taktik İnsansız Hava Aracı Sistemi Milli ve Özgün tam otomatik uçuş

kontrol özellikleri ve üç yedekli uçuş kontrol sistem mimarisi, özgün geliş/gidiş ve sensör füzyonu uygulamaları ile dünya klasmanında en ileri teknolojik seviyede geliştirilmiş olan keşif ve gözetleme aracıdır.

MİLGEM, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın ihtiyacı için yürütülen, MİLGEM Projesi kapsamında, korvet sınıfı Denizaltı Savunma Harbi ve Keşif Karakol Gemisinin milli olarak tasarlanması ve yurt içi sanayinin azami katılımı ile inşası ve donatılması öngörülmüştür.

BAKIŞ



Emre Eldemir
Kurumsal Mimar*

Google'a Baktın mı?

Dünyadaki tüm internet kullanıcıları sayısız defa Google girişi yapmıştır. İster chrome, ister firefox, isterse vivaldi olsun çoğu tarayıcının başlangıcıdır. Google tek arama motoru değil elbette onlarca var. Ülkelere özgün arama motorları var. Ancak Google ara, yaz, sor, nedir, bak gibi ifade ve eylemlerin karşılığı durumunda. Aradım bulamadım deyince artık "E Google'a baktın mı?" söylene gelen bir cümle oldu. Pek çok Office programı gibi Google da bilenine çok sayıda kolaylık sunuyor. Yılın son yazısını da bu konuya ayırdım.

Arama motorlarında istediğimizi bulmakta zorlanıyor ve çok teknik bir şey ararken arama sonuçları çok ileri sayfalarda çıktığı için cevaba ulaşmak vakit alıcı olabiliyor.

Arama motorlarında bazen istediğimizi bulmakta zorlanıyoruz ya da çok teknik bir şey ararken arama sonuçları çok ileri sayfalarda çıktığı için cevaba ulaşmak vakit alıcı olabiliyor.

İçinde **Fiyat Listesi** geçen pdf uzantılı bir dosya aramamız gerekiyorsa (DOC, XLS, PPT gibi) önce arama ibaresi olarak fiyat listesi ardından filetype iki nokta üst üste ekleyerek pdf dosya uzantısını belirtmeniz gerekiyor.

Örnek: Fiyat listesi filetype:pdf

Eğer Excel dosyası aramamız gerekiyorsa **Fiyat listesi filetype:xls** şeklinde dosya uzantılarını yazabilirsiniz. Aramanızı biraz daha

özelleştirmek isterseniz, tam olarak aradığınız cümleyi tırnak arasına almanız gerekir

Örnek: "demir fiyat listesi" filetype:xls

Bu arama sonucunda Google tarafından ayrıştırılmış excel dosyalarının içinde **demir fiyat listesi** geçen cümleler ilk olarak gelecektir.

Bazen aklımızda ifadeler uçuşur. Tam yazamayız...İşte nokta nokta yerine geçen yıldız işareti bizi sonuca götürebilir.

Örnek: saha betonu * * sertleştiricisi

Define...

İngilizce bir metin okurken bir kelimeye takılı kaldınız, Google

arama motoru başka bir sözlüğe gerek kalmadan burada da devrede. İzlence yol yine önce iki nokta üst üste sonra da define yazmak.

Örnek: aviation :define

Havacılık demişken, uçağınızda rötar var mı?

Google'a uçuş numaranızı yazmanız yeterli, uçuş bilgileri ekrana gelecektir. (Elbette en doğru bilgi her zaman uçuşun yapılacağı havaalanının web sitesindedir. Tahir olan uçuşlarda da sanki tahir yokmuş gibi uçuş saatinde havaalanında olmanız gerekir.)

Ürün fiyat araması yapıyorsanız,

Örnek: Kamera 500TL

Size 500TL fiyatlı ürünler sonuç olarak dönecektir.

Fiyat bilgisi arasına yan yana iki nokta koyduğunuzda ise size iki fiyat arasındaki ürünler gösterilecektir

Örnek: Kamera 500TL .. 1500TL

Site içindeki arama sekmesini kullanarak bilgiye erişim sağlamak isteyebilirsiniz. Ancak bazen web sayfalarının aramalarından sağlıklı sonuç elde edilememekte. Google yine yardımcınız. Aradığınız ürünü belli bir sitede aramak istiyorsanız, web site adresini yazmadan önce başına **site ve iki nokta üst üste** eklemeniz gerekir.

Örnek: site:intes.org.tr "fiyat listesi"

Kurum satatülerine göre uzantı satın alınabilir. En yaygın ise bildiğiniz üzere com... Hatta bu göz alışkanlığı nedeniyle e-mail gönderilerinde sık hatalar olabiliyor. Örneğin aradığınız doküman devlet kurumlarında ise gov.tr uzantılı olacaktır.

• com : Ticari alan adı olarak üretilmiş olmasına rağmen

günümüzde her tür site için kullanılmaya başlamıştır. İngilizcede "commercial" anlamına gelmektedir. com.tr : Türkiye'de olan ticari sitelerin sonunda genellikle tr bulunmaktadır.

- gov : Devlet kuruluşlarının alan adı uzantısıdır. "government" kelimesinin kısaltılmışıdır. Devlet kurumlarımızın sonunda tr uzantısı bulunur.
- k12 : okul siteleri
- edu : eğitim siteleri
- org : organizasyon, İNTES gibi STK'lardır

Örnek: site:gov.tr "fiyat listesi"

Sosyal medya aramaları

Sosyal medyada arama yapmak için Başına @ işareti koyarak arama yapabilirsiniz

Hashtag'lerde arama yapmak için Başına # işareti koyarak arama yapabilirsiniz

Arama yaparken bazen başka kelimelerin arama dışı tutmak isterseniz başına tire işareti koymanız gerekir. Türkiye'deki resmi devlet sitelerinde 2021 fiyat listelerini görmek ama 2020'leri görmek istemiyorsanız. Aramanız **site:gov.tr "fiyat listesi" +2021-2020** şeklinde olmalı.

Daha önceden bilgi aldığınız web sitesi artık kapandı ve bilgilerine ulaşamıyorsunuz

Cache: ifadesi ile arama yapabilirsiniz ya da web sitesi üzerinden siteye ulaşım sağlayabilirsiniz. Hatta web sitesinde belli aralıkla yapılan değişiklikleri de görebilirsiniz.

Örnek: cache:intes.org.tr "fiyat listesi"

Daha gelişmiş bir arama yapmak istiyorsunuz : https://www.google.com.tr/advanced_search web sitesini kullanabilirsiniz.

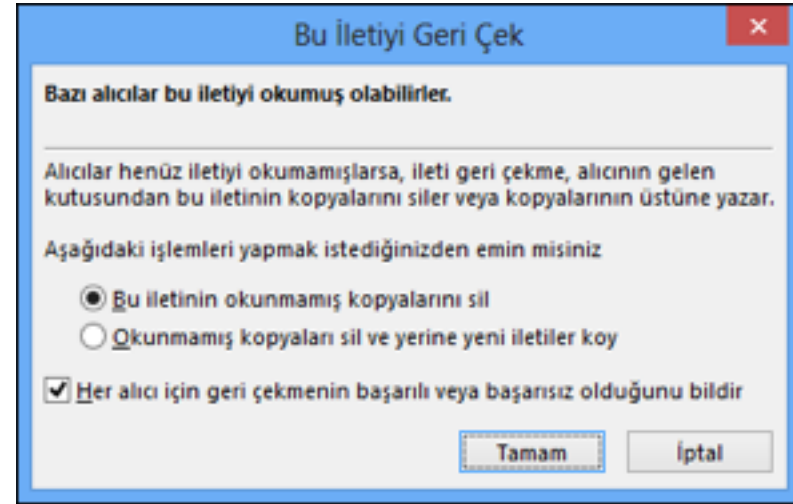
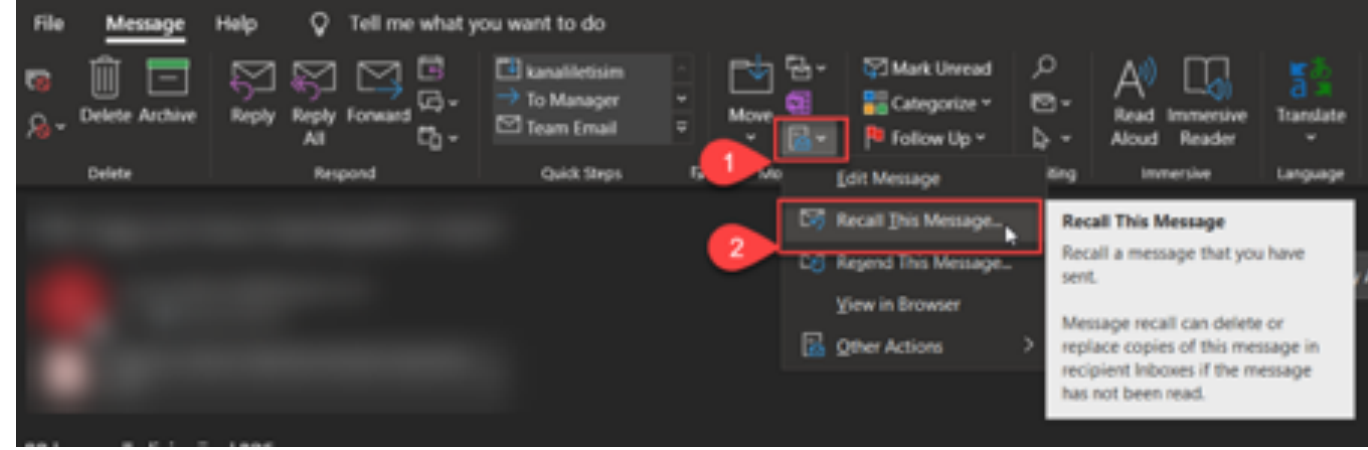
*Arama yaparken bazen başka kelimelerin arama dışı tutmak isterseniz başına tire işareti koymanız gerekir. Türkiye'deki resmi devlet sitelerinde 2021 fiyat listelerini görmek ama 2020'leri görmek istemiyorsanız. Aramanız **site:gov.tr "fiyat listesi" +2021-2020** şeklinde olmalı.*

* Kurumun hedefleri, yapısı, işleyişi, kullandığı sistemler ve sistemlerde kullanılan teknolojiler hakkında bilgi vermek ve mevcut yapıyı yönetmekle kalmayıp, kurumun gelecek planlarını destekleyecek IT altyapısını belirleme ve projeksiyon oluşturmaktan da sorumludur.

Patrona mail gitti, oysaki arkadaşınıza atacaktınız. Hemen fark ettiniz hala geri çekmek için zamanınız var.

Göndermiş olduğunuz bir ileti henüz bu iletiyi açmamış alıcıların posta kutularından geri alınır. Bu ileti yerine başka bir ileti de

koyabilirsiniz. Örneğin, eki iliştmeyi unuttuysanız, iletiyi geri çekmeyi deneyebilir ve sonra eki olan yeni bir ileti gönderebilirsiniz. Yapmanız gereken şey, attığınız e-maili gönderilenler klasöründen bulup, Eylemler 'i seçin ve > Geri Çekme 'yi seçin.

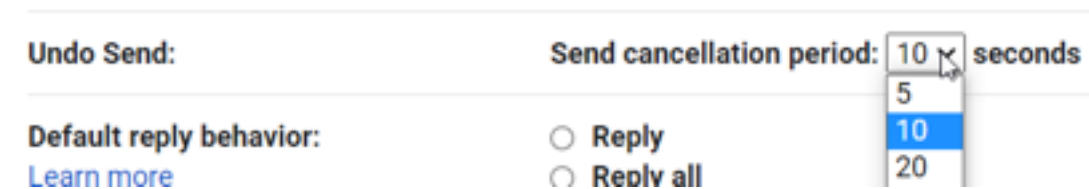


Bu özelliği kullanabilmeniz için sizin ve karşı tarafın e-mail sunucusunun program ve server ayarlarında buna gerekli ayar ve izinleri daha önceden verilmesi gerekir.

Google ile alınan e-mail adresleri de oldukça yaygın. G-mail'de de adres geri çekilebilir.

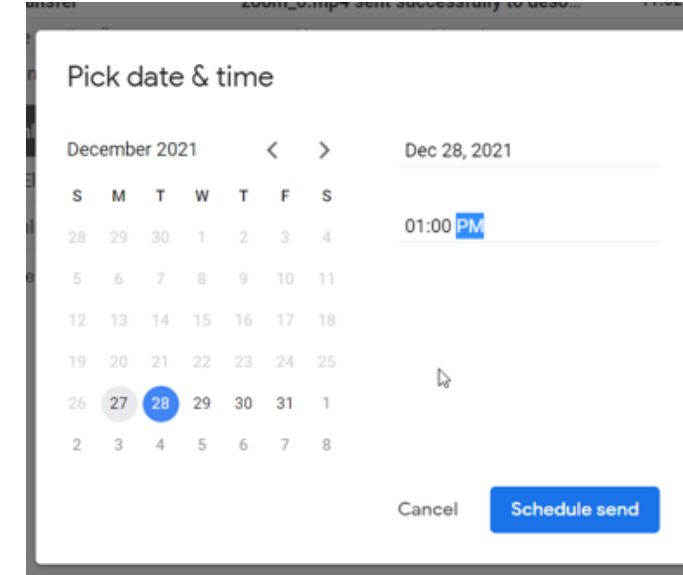
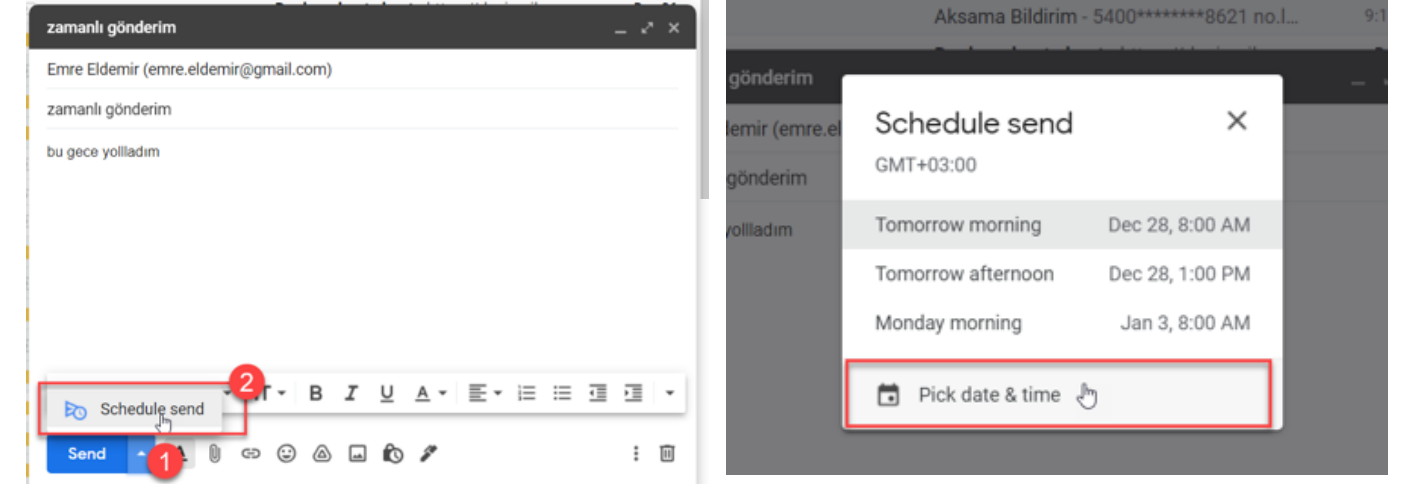
Bu özellik g-mail üzerinden yine bir g-mail kullanıcısına gönderildiği

zaman kullanılabilir. Ancak bunun için çok acele etmelisiniz. Size en fazla 30 saniyelik bir süre zarfından e-mailiniz geri çekme süresi veriliyor.

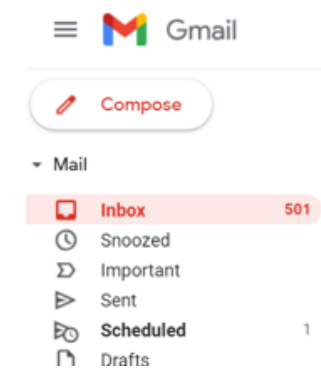


Gmail'de zaman ayarlı email yollama

Gmail'den isterseniz istediğiniz bir tarih ve saatte yollanacak bir e-mail hazırlayabilirsiniz.



E-mailinizin **Scheduled** kısmında gözükecektir. İsterseniz buradan e-mailinizi iptal edebilir veya üzerinde gerekli düzenlemeleri yapabilirsiniz



Bir ipucu da hayatımızın değişmez parçası haline gelen Whatsapp için

Whatsapp üzerinden mesaj yazarken Kalın/Bold yapmak istediğiniz cümlelerin başına ve sonuna yıldız * karakteri koyabilirsiniz (Örnek: *intes*) Cümlelerin başında ve sonunda _ Altçizgi var ise Yatık/Italic (_intes_), ~ işareti koyarsanız, üstü çizilerek karşı tarafa iletilir (~intes~).



Bu özel işaretler beraberinde kullanılabilir. *_intes_* şeklinde yazımda ise hem kalın hem de italik yazılacaktır.

HABERLER

İNTES Yeni Bir AB Projesine Daha İmza Atıyor

Mesleki ve Teknik Eğitimin Kalitesinin Artırılması Hibe Programı

Sendikamızın başvuru yapmış olduğu Sektörel Mükemmeliyet Merkezlerinin Kurulması Yoluyla Mesleki ve Teknik Eğitimin Kalitesinin Artırılması Hibe Programı kabul edildi.

Proje, 15 Aralık 2021 tarihinde Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Avrupa Birliği ve Mali Yardımlar Dairesi Başkanlığında İNTES Yönetim Kurulu Üyesi Deniz Kızılırmak ve İNTES Genel Sekreteri H. Necati Ersoy'un katılımıyla imzalandı.

Program kapsamında aşağıdaki faaliyetler planlanmakta.

MEB ile hizmet içi eğitim protokolü imzalanması,

Yapı meslek öğretmenleri için İNTES Yapı Mesleki Yetkinlik Merkezi kurulması,

Merkez ofis ihtiyaçları tedarik edilmesi,

İhtiyaç analiz raporları hazırlanması

Merkez personel ataması

Açılış toplantısı

Yapı meslek öğretmenlerinin eğitimi için işletmelerden uzmanları belirlemek



Alanlarında eğitilecek olan öğretmenlerin seçim süreci
Seçilmiş öğretmenlerin işbaşı eğitimleri (Alçı levha uygulayıcısı, inşaat boyacısı ve iskele kurulum elemanı)
Okul sanayi sektör temsilcileri arasında bir toplantı (Ankara)

Projematik web site ve işbirliği network platform kurulması
Sektör temsilcileri, diğer öğretmenler ve son faydalanıcıların katılımıyla işbaşı eğitim alan öğretmenlerin tecrübelerini paylaştığı bir toplantı
Ara ve son raporların sunulması.

HABERLER

Kreatif Endüstrilerde Verimlilik Kongresi

Kreatif Endüstrilerde Verimlilik Kongresi Ankara Bilim Üniversitesi ev sahipliğinde 15-16 Ekim'de ATO Congressiumda gerçekleştirildi.

Kreatif endüstrilerde üretimin kalitesi ve verimliliğine yönelik olarak atılabilecek somut adımların ve olası risklerin değerlendirilerek alınabilecek önlemlerin tespit edilmesi ve yeni yol haritalarının oluşturulması amacıyla düzenlenen etkinlikte Genel Sekreter Yardımcımız Derya Karademir sektörde verimliliği ve İNTES Akademinin çalışmalarını anlatan bir konuşma gerçekleştirdi. Söz konusu panelin oturum başkanlığı Prof. Dr. Haluk Pamir tarafından gerçekleştirildi.

Karademir konuşmasına her alanda verimliliğin yeniden keşfedilmesinin zorunlu hale geleceği bir dönemin başlangıcında olduğumuz vurgusuyla başladı.

Büyüme hedefleri için iklim ve çevre ile ilgili zorlukların üstesinden gelmek üzere kurgulanmakta olduğuna vurgu yaparak Döngüsel Ekonomi Eylem Planı önlemlerine değinerek sürdürülebilir, atık üretmeyen ürün, hizmet ve iş modelleri için güçlü, tutarlı ve uyumlu bir politika çerçevesi oluşturulması konusuna değinmiştir.



Karademir müteahhitlik sektörüne girişte henüz istenilen seviyede kalite standartlarının geliştirilememiş olmasının sektörde nitelik sorununa neden olduğunu belirterek İNTES'in uzun yıllardır

yapı sektöründe görev alacakların kalite ve yeterlilik kriterlerine sahip olmaları gerektiğini her platformda dile getirmekte olduğunu aktarmış bu konuda Sendika'nın görüşlerini paylaşmıştır.

HABERLER

Çalık Enerji'den Örnek Proje

Çalık Enerji tarafından yürütülen Enerjik Okullar Projesi İle Okullar Artık Kendi Enerjilerini Kendileri Üretecek. Çalık Enerji, sürdürülebilirliğin ancak kültürel bir değişimle toplum içinde yaygınlaşacağı inancıyla kurumsal sosyal sorumluluk alanındaki çalışmalarını devam ettirmekte.

Uzun soluklu sürdürülmesi planlanan Enerjik Okullar Sosyal Sorumluluk Projesi'nin ilk ayağı Amasya İl Milli Eğitim Müdürlüğü'nün koordinasyonunda Amasya'da başlatıldı. Fizibilite çalışmaları yaklaşık 1 yıl süren proje kapsamında Amasya İl Milli Eğitim Müdürlüğü tarafından teknik ve fiziki şartları uygun bulunan Şehit Gültekin Tırpan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'nin bahçesine kurulan 12 KWp kapasiteli güneş enerji panelleri sayesinde, okul bundan böyle enerjisinin büyük kısmını kendisi üretecek. Projenin bir hedefi de öğrencilerin sürdürülebilirlik ve yenilenebilir enerji kaynakları hakkındaki farkındalığını artırmak olacak.

Proje ortaklarından Mitsubishi Corporation ise okulda Tesisat ve İklimlendirme Teknolojisi Atölyesi'ni kurdu. Böylece öğrenciler atölyede, tesisat ve iklimlendirme konusunda son teknoloji eğitim setleri ve simülatörlerle eğitim alacak.

İklim Değişikliğiyle Mücadele Eden Okullar Farkındalık Yaratacak

Onur Yücekal: "Yenilenebilir enerji ile okullarımız kendi enerjilerini kendi üretecek"

Çalık Enerji Genel Müdürü Onur Yücekal, Enerjik Okullar Projesi ile ilgili yaptığı açıklamada projenin ilk adımının Amasya'da



atılmasından büyük memnuniyet duyduklarını ifade ederek sözlerini şöyle sürdürdü: "Biz Çalık Enerji olarak sürdürülebilirlik stratejimizi çevresel, sosyal ve finansal sürdürülebilirlik üzerine kurguladık. İstedik ki hayata geçireceğimiz sosyal sorumluluk projemiz, söz konusu üç bileşeni de içersin. Öyle bir okul hayal ettik ki kendi enerjisini üreterek finansal sürdürülebilirliğini sağlayabilsin, yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanarak iklim değişikliği

ile mücadele etsin, çevresel sürdürülebilirliğe katkısı olsun ve öğrencilerine sürdürülebilirliğin önemini somut olarak gösterip gerekli farkındalığı yaratabilsin. Çalışanlarımızla birlikte, ülkemizde ve farklı coğrafyalarda, tüm enerjimizle daha iyi bir gelecek inşa etmek amacıyla yürüttüğümüz çalışmalarını sosyal sorumluluk alanlarına da taşımaktan mutluyuz. Enerjik Okullar Projesi, Çalık Enerji'nin kurulduğu günden bu yana planladığı en büyük ve en uzun

soluklu sosyal sorumluluk projesi. Projenin hazırlıkları ve uygulanması döneminde birlikte çalışmaktan büyük mutluluk duyduğumuz Amasya İl Milli Eğitim Müdürü Sayın Ömer Coşkun'a ve tüm çalışanlarına, Yeşilirmak Elektrik Dağıtım A.Ş.'nin değerli ekibine, Amasya Belediyesi'ne ve açılışa katılımları ile bizlere destek olan Amasya Valisi Sayın Mustafa Masatlı'ya en içten teşekkürlerimizi sunarız."

Öğrenciler Tesisat ve İklimlendirme Konularını Simülatörlerle Öğrenecek

Kazuo Inada: "Öğrencilerin son teknoloji ile eğitim almalarına destek olmaktan mutluyuz"

Proje ortaklarından Mitsubishi Corporation Türkiye, Tokyo'da bulunan global Kurumsal Sosyal Sorumluluk Katılım Fonu'ndan aldığı bütçe ile projelerinin bir parçası olarak Şehit Gültekin Tırpan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'ne Tesisat ve İklimlendirme Teknolojisi Atölyesi kurdu. Atölye inşası kapsamında altyapı çalışmaları gerçekleştirilirken, tesisat ve iklimlendirme konusunda son teknoloji eğitim setleri ve simülatörler temin edildi, ekipmanların kullanımı hakkında eğitimcilerin eğitimler verildi. Proje katkıları konusunda açıklama yapan Mitsubishi Corporation Türkiye Genel Müdürü Kazuo Inada şunları söyledi: "Çalık Enerji ile birlikte bu sosyal sorumluluk projesinin bir parçası olmaktan gurur duyuyoruz. Bu proje ile amacımız genç neslin eğitimine, yenilenebilir enerjilerin geliştirilmesine ve kullanılmasına katkıda bulunmaktır. Mitsubishi Corporation olarak genç nesli desteklemeye her zaman hazırız. Sosyal sorumluluk projelerimiz, devam eden ve gelecekteki işlerimizle Türkiye'ye ve Türk



toplumuna katkılarımızı artırmayı hedefliyoruz'.

11 ülkede faaliyet gösteren Çalık Enerji, sürdürülebilirliğin ancak kültürel bir değişimle toplum içinde

yaygınlaşacağı inancıyla Enerjik Okullar Projesi'ni faaliyet gösterdiği coğrafyalarda yaygınlaştırmaya devam edecek.

HABERLER

Rönesans Holding'den Türkiye'ye 1,7 Milyar Dolarlık Sanayi Yatırımı

Rönesans Holding, Adana'nın Ceyhan ilçesinde, Türkiye'de özel sektörün gerçekleştireceği en büyük sanayi yatırımlarından birine imza atıyor. Ceyhan Endüstri Bölgesi içinde 62 hektar alanda faaliyet gösterecek Ceyhan Polipropilen Üretim Tesisi'nin temel atma töreni, 9 Ekim Cumartesi günü gerçekleştirildi. Yaklaşık 1,7 milyar dolarlık yatırımla hayata geçirilecek olan Ceyhan Polipropilen Üretim Tesisi ile Türkiye'nin yıllık polipropilen üretim kapasitesinin 3 kat artırılması ve toplam ithalatın yüzde 20'sinin ikame edilmesi amaçlanıyor.



Yıllık 450 bin ton üretim kapasitesi ile ülkemizin en büyük polipropilen üretim tesisi olacak bu yatırım ile Türkiye'nin dış ticaret dengesine yıllık 250 milyon dolar seviyesinde net pozitif katkı sağlanması hedefleniyor.

2025 yılında faaliyete geçmesi beklenen tesis, yakıt ihtiyacını kendi ürettiği hidrojeni kullanarak karşılayacak. Bunun yanı sıra elektrik ihtiyacının çok büyük bir bölümü ise Rönesans'ın hidroelektrik

santrallerinden tedarik edilecek. Böylece tesisin toplam enerji ihtiyacının yaklaşık %80'i yenilenebilir enerji kaynaklarından karşılanacak olacak.



Global Çözüm Ortakları ile Güçlü İş Birliği

En güncel teknoloji altyapısını kullanan ve bölgenin en rekabetçi polipropilen üretim tesisi olması hedeflenen projenin ana ortakları arasında Cezayir'in milli enerji şirketi Sonatrach yer alıyor. Sonatrach, 2040 yılına kadar yıllık yaklaşık 550 bin ton hammadde sağlayacak.

Projenin teknoloji altyapısının lisansörleri, ABD'li UOP Honeywell ve Hollandalı LyondellBasell olacak. Yapım sürecinde mühendislik çözümlerinin geliştirilmesi, tedarik ve inşaat faaliyetlerinin yürütülmesi ise, Rönesans ve İspanya'nın bu alanda binin üzerinde projeyi başarıyla hayata geçiren mühendislik şirketi Tecnicas Reunidas ortaklığıyla gerçekleştirilecek.

Ürünlerin Türkiye pazarındaki tüm firmalara dağıtımının etkin şekilde sağlanması için Belçika merkezli, 55 ülkede 50 bin müşteriye ulaşan Ravago ile işbirliği yapılacak. İnşaat

ve işletme döneminde, operasyon ve bakım hizmetlerinin yönetimi ve sürdürülebilir üretimin sağlanması için ise 27 ülkede petrokimya tesislerine hizmet sunan Fransız SPIE şirketi ile birlikte çalışılacak.

Polipropilen üretim tesisinin yanı sıra, bölgenin sıvı yük depolama ve terminal hizmetlerinin verimli bir şekilde sağlanması için alanında dünyanın en büyüklerinden biri olan Norveç'in köklü kuruluşlarından Stolt-Nielsen grubu ile ortak yatırım yapılacaktır.

Ceyhan Endüstri Bölgesi Türkiye'nin Petrokimya Üssü Olacak

Kara tarafında, yaklaşık 1.300 hektar (yaklaşık 2 bin futbol sahası) büyüklüğünde bir alana kurulacak Ceyhan Petrokimya Endüstri Bölgesi, Türkiye'nin önemli limanlarına ve petrokimya hammadde talebinin en yoğun olduğu bölgelere yakınlığı ile maliyet ve zaman yönetimi açısından çok avantajlı bir konumda.



Rönesans Holding Hakkında

Faaliyetlerine 1993 yılında Rusya Federasyonu'nda taahhüt şirketi olarak başlayan Rönesans, bugün 28 ülkede, yaklaşık 75 bin kişilik insan kaynağı ile müteahhitlik faaliyetlerini sürdürürken, gayrimenkul geliştirme, sağlık ve enerji alanlarında da yatırım projelerine iştirak ediyor.

Bugün yılda 5 milyar dolar seviyesinde konsolide ciro üreten ve yaklaşık 9 milyar dolar konsolide varlık büyüklüğüne sahip bir şirketler topluluğu haline gelen Rönesans Holding; çoğunluğu yurt dışında gerçekleştirilen inşaat projeleri yoluyla elde ettiği sermayeyi büyük oranda Türkiye'deki yatırım projeleri ile ülke ekonomisine kazandırıyor.

Dünyanın 28'inci, Avrupa'nın 9'uncu en büyük uluslararası müteahhitlik şirketi olan Rönesans Holding'in uluslararası ortakları ile birlikte bugüne kadar Türkiye'de gerçekleştirdiği yatırımların toplam tutarı yaklaşık 7 milyar dolara ulaştı.

Yapı Merkezi, Tanzanya'da 1.9 Milyar Dolarlık Yeni Bir Projeye Daha İmza Attı!

Dünya çapında dev projelere imza atan Yapı Merkezi, Doğu Afrika'nın en hızlı tren hattı olacak, Tanzanya Darüsselam-Mwanza Demiryolu'nun birinci ve ikinci fazından sonra Makutupora'dan Tabora'ya uzanan demiryolu hattının 3. faz çalışmalarını da üstlenerek, başarılarına bir yenisini daha ekledi.

Dünya çapında dev projelere imza atan Yapı Merkezi, Tanzanya'da başarılarına bir yenisini daha ekledi. Makutupora-Tabora Standart Hat Elektrikli Demiryolu (LOT 3) Tasarım ve İnşaatı Projesi için 28 Aralık 2021 tarihinde Tanzanya Başkanlık Ofisi'nde düzenlenen imza töreni, Tanzanya Cumhurbaşkanı Samia Suluhu Hassan, Tanzanya Darüsselam Büyükelçisi Dr. Mehmet Güllüoğlu ve Yapı Merkezi İnşaat Yönetim Kurulu Başkan Vekili Erdem Arıoğlu'nun da katılımıyla büyük bir törenle gerçekleşti. Tamamlandığında Darüsselam ile Mwanza'yı birbirine bağlayacak olan toplam 1.211 km'lik demiryolunun 3. fazı olan proje, aynı zamanda Tanzanya Demiryolları'nın (TRC) yatırım programı içinde de yer alan Burundi sınırına giden Tabora - Kigoma demiryolu hattı için de kilit öneme sahip bulunuyor.

"Ülkemiz Ekonomisinin Büyümesine Katkı Sağlıyoruz"

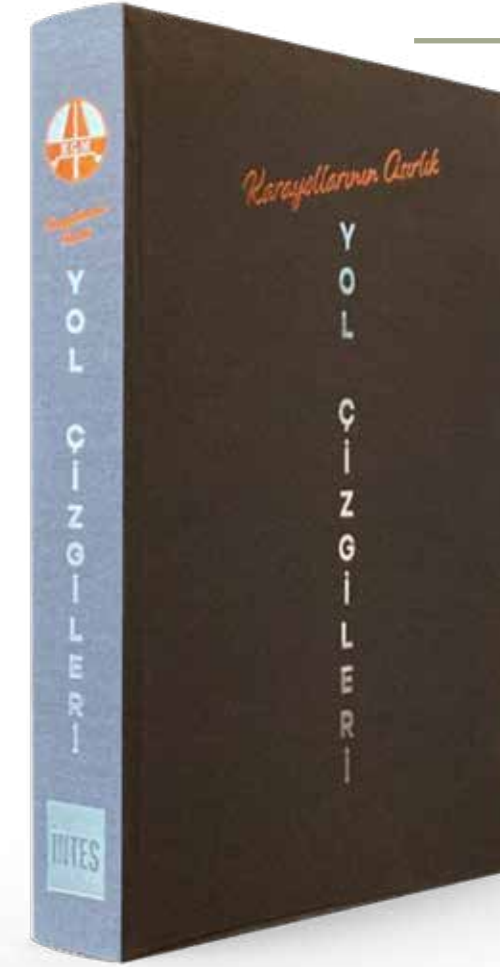
Tek hat olarak uzunluğu yaklaşık 358 km olan LOT 3 projesinin imza töreninde konuşan Erdem Arıoğlu şunları söyledi: "Afrika'da bugüne kadar gerçekleştirdiğimiz bir çok başarılı projeye bugün bir yenisini daha ekliyor olmanın mutluluğunu yaşıyoruz. Tanzanya'da gerçekleştirmekte olduğumuz,

Doğu Afrika'nın en hızlı tren hattı, Darüsselam-Mwanza Demiryolu'nun Darüsselam'dan Makutupora'ya kadar uzanan 705 km uzunluğundaki ilk iki kısmının da yapımını şirketimiz üstlenmişti. Tanzanya Demiryolları yetkilileri Yapı Merkezi'nin titizliği ve iş kalitesinden büyük bir memnuniyet duydular ki Tanzanya Cumhuriyeti'nin bu çok önemli demiryolu hattının bir bölümünü daha bizlere emanet ettiler. Bugün 3. fazını imzaladığımız projenin çok yakında 167 km'lik 4. fazı için imza atacağımızın müjdesini de vermek isterim. En büyük mutluluğumuz böyle dev bir proje ile ülkemize ciddi bir döviz girdisi sağlayarak ekonomimizin güçlenmesine katkıda bulunacak olmamızdır."

46 Ayda Tamamlanacak

Tanzanya'daki anahtar teslim tek hat demiryolu projesinde tüm altyapı işlerine ilave olarak, Makutupora ile Tabora şehirleri arasındaki toplam 7 istasyonun inşaatı, 358 km'lik tek hat demiryolunun yapımı, sinyalizasyon, telekom ve elektrifikasyon işlerinin de tümünü Yapı Merkezi üstlenmiş bulunuyor. 46 ayda teslim edilmesi planlanan projenin bedeli ise 1.9 milyar dolar. Önümüzdeki günlerde projenin 4. fazı için de imzalar atılacak.

Yapı Merkezi'nin, Tanzanya, Etiyopya, Senegal, Zambiya, Cezayir, Fas ve Sudan gibi diğer Afrika ülkelerinde de devam eden ve tamamlanmış ulaşım projelerinde imzası bulunuyor.



İnşaat sanayi yayınlarına bir yenisini daha ekledi. Karayollarının Asırlık Yol Çizgileri okuyucularımızla buluştu.

Aralık 2021 / Birinci Baskı

Karayollarının Asırlık Yol Çizgileri karayollarının geçmişine ışık tutan geleceğine yön verecek bir prestij eseri olarak sektöre armağan edildi.

Karayollarının Asırlık Yol Çizgileri karayollarımızın toprak yoldan şoseye, asfalta, oradan devasa viyadüklere, köprülere uzanan öyküsünü anlatıyor.

Türkiye karayolları tarihinde iz bırakan olaylar, insanlar, projeler ve 2000'li yılların dev projeleri kitabın içeriğini oluşturmaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğümüze bu çalışmanın hayata geçirilmesinde fotoğraf, arşiv ve doküman başta olmak üzere verdikleri tüm destek için şükranlarımızı sunuyoruz. Kitabımızda KGM'den edindiğimiz zengin arşiv bizlere büyük destek oldu.

Tekerleğin icadı ile başladı hikaye. Ardından Anadolu Medeniyetlerine uzandık. Dönemin ilklerini anlattık. Osmanlı İmparatorluğu ve Karayolları Politikasına değindik.

Kurtuluş Savaşı'nda yokluklara göğüs gererek var olma mücadelesini sunduk. Cumhuriyet döneminin ilk yol yatırımlarını anlattık, o günlerden bugüne, 2000'lere kadar uzandık.

Geçmişten bugüne dönemin tanıklarına ulaştık, röportajlar yaptık.

Ulaştırma Bakanımız Adil Karaismailoğlu kitabımızın hazırlanma sürecinde bizlere büyük destek verdi. 2000'li yılların mimarı Sayın Binali Yıldırım bugüne yansıyan dev projeleri anlattı. Tebessümle yansıyan anılarını paylaştı.

Binali Yıldırım
Adil Karaismailoğlu
Mehmet Cahit Turhan
Ahmet Arslan
Lütfi Elvan
Abdulkadir Uraloğlu
İsmail Kartal..
Atalay Coşkunoğlu
Yaman Kök
Gönül Talu
Naci Koloğlu

Aynur Uluğtekin
Ümit Özdemir
Mustafa Bozkurt
Mehmet Gül
Mehmet Coşan
Özger İnal
İbrahim Çeçen
Mehmet Tara
Ebru Özdemir
Ramazan Ağar
Celal Koloğlu..
Karayollarındaki tecrübelerini paylaştılar.

Karayolları kitabımız için alanında deneyimli çok değerli bir ekiple çalıştık. Onların emekleri olmasa bu özel kitap basılamazdı.

Ancak çok özel bir teşekkür de çalışmalar süresince bize destek veren, sponsor olan kıymetli üyelerimize.

Geçmişe ışık tutan bu eserin geleceğe yön vermesini temenni ediyoruz.

Kitabımızın dijital formatına web sayfamızdan da ulaşabilirsiniz.

YENİ YAYIN

Yargıtay ve Bölge Adliye Mahkemesi Kararları Işığında Bireysel İş Hukuku ve İş Yargılaması

Prof. Dr. M. Fatih Uşan, Doç. Dr. Ersin Erdoğan, Dr. Öğr. Üyesi Canan Erdoğan

Eylül 2021 / Birinci Baskı



İş hukuku, ülkemizde ekonomik yaşamla birlikte gelişme gösteren, toplumsal yaşama yön veren, en dinamik hukuk alanlarından birisidir.

Konunun öneminden hareketle, Yargıtay ve Bölge Adliye Mahkemesi Kararları Işığında Bireysel İş Hukuku ve İş Yargılaması” isimli bir kitap İNTES yayını olarak hukuk dünyasına sunulmuştur.

İş hukukunda usûl uygulamaları ile maddî hukukun birlikte ele alındığı

bu yayını, Prof. Dr. M. Fatih Uşan, Doç. Dr. Ersin Erdoğan ve Dr. Öğretim Üyesi Canan Erdoğan tarafından hazırlandı.

Son yıllarda iş hukuku uygulamalarının, Yargıtay kararları başta olmak üzere Bölge Adliye Mahkemesi kararları ile de şekillendiği dikkate alınan yayında Yargı kararlarına atıfta bulunulmuş, uygulamada sıklıkla karşılaşılan soru ve sorulara bilgi kutularında cevaplar verilmiştir.

İNTEs olarak; bu gelişim ve etki alanından hareketle, iş hukukunun

tarafları için doğru bilgilendirme ihtiyacını karşılamak, bu alanda sıkça karşılaşılan problemlere başvuru kaynağı olmak üzere hazırlanan bu yayının okuyucuları ile buluşmasına katkı vermektan mutluluk duyduk.

Bu önemli Eser'in daha fazla okuyucuya ulaşabilmesi amacıyla Web sitemizde yayına sunduk.

Yargıtay ve Bölge Adliye Mahkemesi Kararları Işığında Bireysel İş Hukuku ve İş Yargılaması kitabımız bağlantıdadır.

<https://intes.org.tr/bireysel-is-hukuku-ve-is-yargilamasi/>

DUAYENİN VEDASI



Oğuz Gürsel

1932 - 2021

Duayenlerin sesi de soluğu da hâlâ yollarda... Ama artık kendileri yok. O isimlerden biri de sektörün bir başka duayen ismi Oğuz Gürsel. Bir yandan yol yapan diğer yandan yaptığı yollarda lastik yakan bir isim o... Öyle “gençlik heyecanı” gibi değil tam 30 yıl boyunca motor sporlarıyla ilgilenen bir ralliçi Oğuz Gürsel. Ralli Kross dalında üç kez Türkiye Şampiyonluğu var.

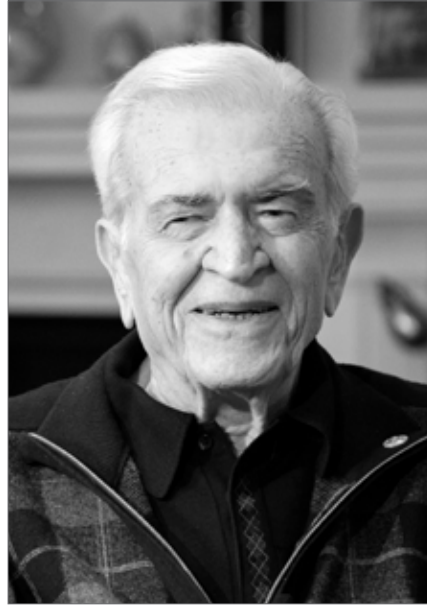
*Gidilecek çok yol,
yapılacak çok işimiz
var.*

Yolun cismini de ruhuna verdiği adrenalini de en iyi bilen isimlerden biri. En büyük düsturu, “Zorlukların üstesinden gelmek” idi Oğuz Gürsel’in. “Bunu da yaparız iddiası ile mühendis oldum, en zoruna talip oldum.” dediği hayatında layıkıyla yaptı her işini... Zoru seçip, zoru başarıp, zorlukları aşarak yaşadı koca bir ömrü. Ona göre sihirlî değnek yok çalışmak vardı. Hep çok çalıştı...

Ve hep, “Gidilecek çok yol, yapılacak çok işimiz var” dedi. Ancak işi de yollara sevdası da bitmeden yaşamı bitti...

1979-1989 yılları arasında Sendikamızda başkanlık görevi üstlenen Sayın Oğuz Gürseli kaybettik. Ailesinin, camiamızın ve tüm yakınlarının başı sağ olsun...

DUAYENİN VEDASI



Atalay Coşkunoğlu

Karayolları Eski Genel Müdürü
1969-1974, 1984-1991, 1991-1992

*Merhuma Allah'tan rahmet, kederli ailesine ve sevenlerine baş sağlığı dileriz.
Sektörümüze emeklerini minnet ve şükranla anıyoruz.*

*Sektöre büyük emek veren
Coşkunoğlu'nun emeklerini minnet
ve şükranla anıyoruz.*

Sayın Atalay Coşkunoğlu'nu kaybetmenin derin üzüntüsü içindeyiz. Merhuma Allah'tan rahmet, kederli ailesine ve sevenlerine baş sağlığı dileriz.

Sektöre büyük emek veren Coşkunoğlu ile son olarak yollarımız

Karayollarının Yol Çizgileri adlı kitabımızın röportajında birleşmişti. Sözleri, anıları Karayollarının kitabımızın sayfalarında ölümsüzleşti.

Sektörümüze emeklerini minnet ve şükranla anıyoruz.

SUMMARY

**Speed, reliance, comfort and quality:
Air transportation**



Aviation sector is a rare sector that puts signature to the future of our country, paves the way to many investment areas and contributes significantly to employment. Since Turkey is a large geographical area, it is highly suitable for the development of air transportation.

The location of our geography where 1.5 billion people can reach in 4 hours by plane, and the centuries of experience of the sector have become grounds for our success in aviation today.

The demand and need for air transportation where developments are at lightning speed, is increasing day by day.

What we have attained today is that we have a country that has grown nearly 3 times the world average in aviation having the fastest growing airline company in Europe.

Aviation is a high value-added service sector. It drags countless sectors along itself.

Today, our civil aviation, which has undergone great development and

transformation with the driving force of competition, has become the focal point of world aviation with its success story.

With the establishment of the Republic of Turkey, Atatürk attached great importance and value to aviation in order for Turkey to become an independent and powerful state.

With the foundations laid in those years, today Turkey has become a model country in the world in the development of aviation sector.

SUMMARY

Adil Karaismailoğlu: Minister Of Transportation And Infrastructure



Within the scope of the 'Regional Aviation Policy' our Ministry introduced in 2003 with the goal "Every Turkish citizen should board a flight at least once in a lifetime"; our civil aviation has entered a very rapid growth phase thanks to the competitive environment created by opening of our aviation to private sector enterprises. Atatürk Airport was also affected by this growth process. While an average of 1.300 planes were landing and departing at Atatürk Airport every day during its last period, approximately 465 thousand planes were benefiting from the hosting of Atatürk Airport each year.

Projects and investments in the field of air transportation allow for capital accumulation. Thus, construction and operational practices in air transportation increases the accumulation of capital by allowing foreign currency inflow to the country.

According to 2019 data in the aviation sector, 295 thousand 547 people were employed, and a turnover of TL 160,71 billion TL was achieved.

The aviation industry, which contributes to economic growth with all its components beyond its own volume, is the source of key economic activities. The most important economic contribution of the aviation sector is its effects on the performance and growth of other sectors.

With the air transportation policies and activities we have implemented since 2003, Turkey has become one of the fastest developing countries in the world.

Between 2003 and 2021, we have realized over 114.5 billion TL of aviation investments. By this means; today, we managed to increase our domestic flights to 56 destinations from 7 centers, which were made to 26 destinations with 2 centers in 2003. We had declared

that "There will be no place left in the world that we cannot reach." and thankfully we have achieved this goal to a large extent.

While we were flying to 50 countries with 60 destinations in 2003, today we have reached 335 destinations in 128 countries. With the putting into operation of Çukurova, Tokat, Rize-Artvin, Bayburt-Gümüşhane and Yozgat airports which are currently under construction, we will make our airline transportation network much stronger.

İstanbul Airport, which we opened on October 29, 2018, has made Turkey an international transit center with its huge capacity, and has crowned our country in global aviation. With Turkish Airlines which is one of the biggest airlines in the world, and İstanbul Airport being one of the most important transit hubs in the world; we will now take much more confident steps towards the future.

SUMMARY

State Airports Administration



With the establishment of the State Airlines Enterprise Administration with 24 personnel in 1933, Turkish Civil Aviation had an institutional structure for the first time. By way of adapting the aircrafts previously procured for military requirements suitable for passenger and cargo transportation; flights to İstanbul, Eskisehir and Ankara began 3 days a week with 5 planes having a total seat capacity of 28.

In 1943, flights were made with 36 planes and 200 personnel by DHY to 9 airports including İstanbul - Eskisehir - Ankara - İzmir - Bursa - Elazığ - Erzurum - Kayseri - Adana Airports.

In 1953, Yeşilköy Airport was opened to international air traffic with its newly built terminal building, and

became Turkey's first air gateway to the outside world.

As a result of these developments also affecting our country's aviation activities, giant improvements in the field of civil aviation have revealed that it would not be rational for the airport and aircraft operations to be carried out by a single organization.

Therefore, in order to ensure that the two services can be executed by two separate organizations; aircraft operations were transferred to Turkish Airlines Corporation (THY A.O.) on May 21, 1955 under the Law No. 6623, and the airport operations, ground services, air navigation and air communications services were transferred to the annexed budget legal entity General Directorate of State Airports Administration

(DHMI) on February 28, 1956 under the Law No. 6686. In 1955, DHY was demerged into two parts and the DHMI General Directorate and THY A.O. were established.

With the institutionalization in 1984, DHMI General Directorate was established as a reorganized Public Economic Organization. 2003 was the year of liberalization in the civil aviation sector in Turkey. In 2004, there was a significant increase in the number of domestic flights and consequently the number of passengers. In parallel with the increase in the domestic flights, a significant growth momentum was achieved also in the international flights during the same period. This trend continued almost uninterruptedly until 2020 when the COVID-19 pandemic began.

SUMMARY

General Directorate of Infrastructure Investments



One of the biggest breakthroughs made by our Ministry since 2002 has been in the airline sector.

In the rapidly developing airline sector thanks to the steps we have taken in line with our goal of improving the living comfort of our people by expanding airports throughout the country, the number of airports has increased from 26 in 2002 to 56.

In addition to the construction of new airports, inactive airports were improved and activated with investments and the military airports were opened for public use. Cities such as Hakkari, Şırnak, Bingöl and Iğdır which did not

have airports before, were also provided air transportation with the airports established by our General Directorate of Infrastructure Investments.

While air transportation to our Central and Eastern Black Sea regions was only being provided through Samsun and Trabzon cities, as these regions do not have suitable areas for airport construction due to their geographical structure; with the opening of the Ordu-Giresun Airport which is the first airport built on the sea in Europe, and the Rize-Artvin Airport which is currently under construction, these regions are also

provided with air transportation that was previously considered "impossible".

Facilities have been constructed to improve the logistics infrastructure of the airports not only for public use but also in consideration of the security units using the airports, and the transportation of military personnel and vehicles and equipment has been made faster and safer.

Aprons at Şırnak and Bingöl Airports for the security units, as well as new runway and aprons at Elazığ Airport for our İHA, SİHA and İKU units have been constructed.

SUMMARY

General Directorate of Civil Aviation Unmanned Air Transportation Activities



Unlike defense industry, UAVs are also used in racing, film and video production, hobby and model aircraft, mapping, agricultural applications and spraying, forest fires, search and rescue, disaster management, cargo and air transport, health and communication, etc.

While automatic permits can be granted through the UAV Registration System in the free zones in our country; in the permit-required regions, applications made through the system are examined with the coordination of other

institutions and organizations and the applicants are responded to at the earliest.

The widespread use of UAVs in the civil sector started in 2014-2015 and it continues to expand further day by day. Yet, their use in the military field dates far back.

The production volume of UAVs in domestic industry is continuing to enlarge. The production of body, wing and landing gear in particular, as well as autopilot software, controller software and other critical parts and electronic components

has been increasing recently. Many critical components and parts being imported within this context can now be produced in our country and used in domestic industry. This can also be seen in the manufacturer's registration documents which are examined especially during the airworthiness certification processes.

Autopilot software of the UAVs designed and produced in our country is also made by domestic engineers, and autonomous flight capabilities are brought to the UAVs.

SUMMARY

Turkish Aeronautical Association



The Turkish Aeronautical Association is one of our organizations that imposes very important missions on itself with its activities, focusing on continuous development and sustainability.

With the mission to establish the aviation industry of the Republic of Turkey ensuring the development of military, civil, sport and touristic aviation; Turkish Aeronautical Association (THK) has been carrying out its activities since 1925.

The aim of the Turkish Aeronautical Association is to train patriot aviators who love their homeland and are loyal to their nation. Since its establishment in 1925 by the Great Leader Gazi Mustafa Kemal, Turkish Aeronautical Association has provided aviation trainings to

hundreds of thousands of young people through courses and at training centers it has opened in every region of our country. THK has 382 branches and training centers throughout our country.

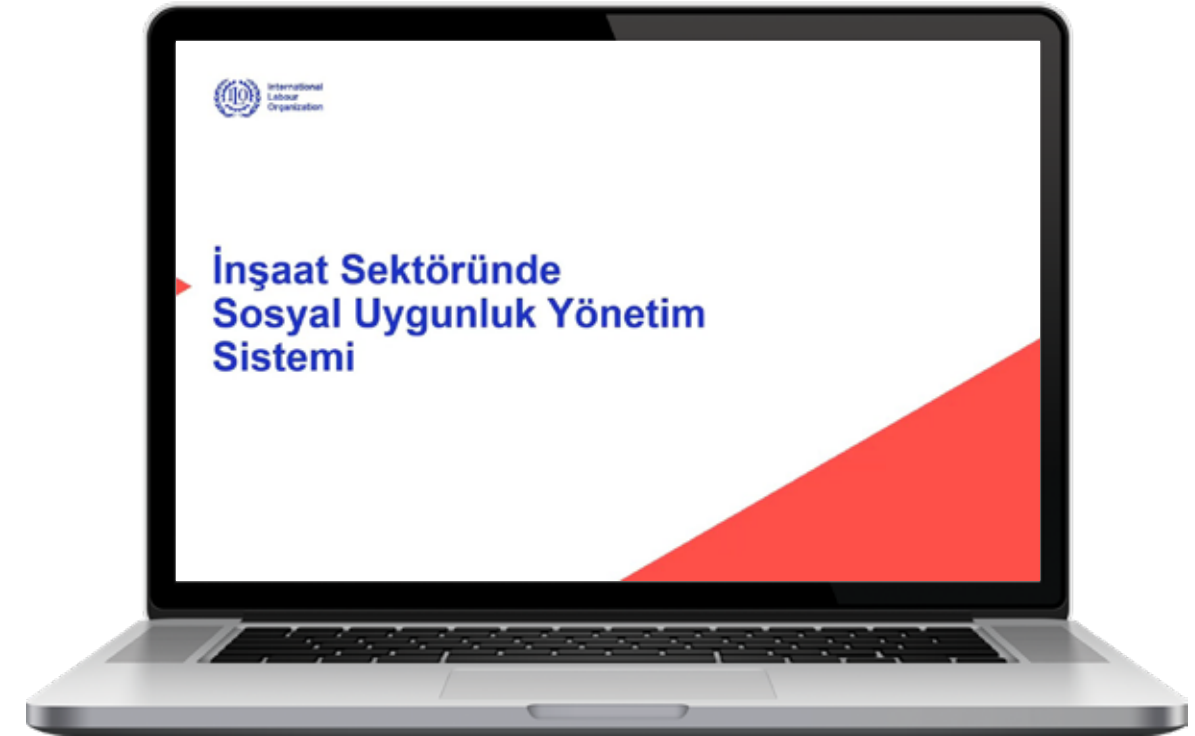
Pursuant to its Regulation approved by the Council of Ministers; the Turkish Aeronautical Association carries out its activities for the public weal. According to the THK Regulation, the President of the Republic of Turkey is the honorary President of the Association. The President of the Grand National Assembly of Turkey (TBMM), the Chief of the General Staff, the Commanders-in-chief of the Armed Forces and the senior officials of the Ministries are the delegates of the Association. The civilian authorities are the Honorary Presidents of the

branches of THK. THK is a member of the International Aviation Federation (FAI).

Since 1925, the Turkish youth trained by THK in various branches of aviation have not only participated in sports activities, but also took an active role in the defense of the country. The best example of this was seen in the 1974 Cyprus Peace Operation. The Parachute School has been founded under the Türkkuşu General Directorate established on May 3, 1935. On the same date, the Model Aircraft School organized competitions on national and international scale. Turkish Aeronautical Association is one of the leading organizations in our country also in unmanned aerial vehicles.

SUMMARY

Social Compliance Audit Training in Construction Sector by INTES ACADEMY



Within the scope of the project carried out by the International Labor Organization Office in Turkey (ILO) and supported by INTES, the sixth training of INTES ACADEMY on "Social Compliance Audit Training in Construction Sector" was organized.

The aim of the training was to instruct the participants about the concept of social compliance and auditing as well as about various international social compliance standards, to have them prepared for social compliance and certification audits acquiring technical knowledge on compliance and improvement, and to become proficient to audit and supervise the social compliance structures of their suppliers.

The target group of the training was those who have been working in their organization for at least one year and already or will soon be conducting social compliance management systems, as well as those from human resources, social compliance, personnel and quality departments.

The training started with the opening speech of the Deputy Secretary General of INTES Derya Karademir, which was followed by the ILO Representative addressing the participants. Stating that INTES is one of the important organizations in cooperation with the ILO in the construction sector, the ILO Representative gave

information about the scope, aim and the intended results of the training.

The instructor of the program was a Civil Engineer from Istanbul Technical University (ITU) and a Class-A Occupational Safety Specialist Beste Ardiç Arslan. The training topics included; Corporate Social Responsibility; Rules & Principles, Steps to Ensure Health and Safety, Regulation of Working Times, Prevention of Bribery and Corruption and Ethics, Establishment of Professional Relations, Principles of Employing Foreign Workers, Waste Management, Security and Energy.

KİŞİSEL VERİLERİN KORUNMASI KANUNU KAPSAMINDA İNTES BİLGİLENDİRME METNİ

Türkiye İnşaat Sanayicileri İşveren Sendikası (İNTES), 6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu ve diğer uygulanabilir mevzuat hükümleri doğrultusunda veri sorumlusu sıfatıyla, her türlü kişisel verinin korunmasında 6698 sayılı Kanuna uygun hareket ediyoruz.

Bu kapsamda, Sendikamıza üye firmaların temsilcilerinden, çalışanlarından, faaliyetlerimize, organizasyonlarımıza, seminerlerimize, eğitimlerimize katılan kişilerden gelen talepler üzerine Sendikamız tarafından yayımlanmakta olan "İNSAN İnşaat Sanayii Dergisi"ni kayıtlarımızda bulunan iletişim bilgilerinizi kullanarak posta veya e-posta yoluyla sizlerle paylaşıyoruz.

Sendikamız kayıtlarında bulunan kişisel verileriniz (ad, soyad, adres, e-posta adresi, çalıştığı kurum), yalnızca söz konusu iletişimin sağlanması amacıyla kaydedilmekte, saklanmakta ve gerektiğinde güncellenmektedir. İletişim bilgileriniz yukarıda sayılan duyuruların yapılabilmesi amacıyla sınırlı işlenmekte, kimlik ve adres bilgileriniz kargo şirketlerine ve e-posta bilgileriniz toplu e-mail hizmeti almakta olduğumuz firmalara aktarılmakta; bunun dışında yurt içinde veya yurt dışında hiçbir üçüncü kişi veya kurumla paylaşılmamaktadır.

6698 sayılı Kanununun 11. maddesi kapsamında sahip olduğunuz haklar çerçevesinde detaylı bilgi almak üzere www.intes.org.tr adresini ziyaret edebilir, bu adresteki başvuru formunun veya Kişisel Verileri Koruma Kurumu tarafından yayımlanmış Veri Sorumlusuna Başvuru Usul ve Esasları Hakkındaki Tebliğe uygun olarak hazırlanmış dilekçenizin imzalı bir nüshasını Şehit Mustafa Doğan Caddesi 719'uncu Sokak No: 3 Yıldızevler Mahallesi Yıldız-Çankaya/Ankara adresine kimliğinizi tespit edici belgeler ile veya intes@intes.org.tr iletişim kanalıyla iletebilir veya KVK mevzuatında belirtilen diğer yöntemler ile gönderebilirsiniz.

