



# Türkiye & Rusya

## Yakın İşbirliği Havacılıkta

### Yeni Fırsatlara Kapı Aralıyor



by Can Erel  
Aeronautical Engineer

Türk sivil havacılık otoritesi, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ndeki görevimde tanıştığım Alexander Neradko ile iletişimimiz sonrasında da sürer, havacılık alanında sürdürdüğüm

faaliyetlerimde de onun dostluğunu her zaman hissedirim; o ilk tanışmamıza yaptığımız çalışmalar sonunda karşılıklı imzaladığımız "Çalışma Düzenlemesi" bu dostluğun da bir nişanı oldu



© FATA

Türkiye'nin, Rusya Federasyonu ile 2017'de başlayan karşılıklı denetim sürecinin tamamlanması, her iki ülkenin de uçuşa elverişlilik ve uçuş güvenliği değerlendirme sistemlerinin ICAO standartlarına benzer ve uyumlu olduğu sonucuna varmasına neden olmuş, ardından, 7 Şubat 2018 tarihinde Türkiye ve Rusya sivil havacılık otoriteleri temsilcileri olarak bir "Çalışma Düzenlemesi" imzalamıştık. Bu anlaşma, hava aracı sertifikasyonu ile ilgili belgelerin karşılıklı tanınmasını

için basitleştirilmiş süreçlerin yolunu açıyordu. Böylelikle, Türkiye ve Rusya, karşılıklı tanınan hava aracı sertifikasyonu usul ve dokümanları ile iki taraflı hava aracı ihracat ve ithalatı için "elverişli bir ortam" uygulamasına başlamış oldular.

İnsanlık ve havacılık için bu kadar önemli bir zamanda, hem de sevgili Alexander Rusya Ulaştırma Bakanı Vekili iken, böylesine anlamlı bir söyleyişi yapma fırsatına sahip olmak benim için bir ayrıcalık oldu.

Böylesine değerli bir meslektaşımı tanımanın kariyerimde ilginç bir dönüm noktasından fazlası olduğu düşüncem, haklılığını aradan geçen süre de kanıtlamıştır; bunun sürmesini dilerim. Diğer taraftan, ülkelerimiz arasında yakın dönemde başlayacak çok güzel gelişmelerin ön bilgisi olarak kabul ettiğim böyle bir söyleşinin önemli bir bölümünü Yayın Kurulu Baş Danışmanı olduğum Aviation Turkey dergisi içinde de yayınlanmasından mutluluk duyuyorum.

## INTERVIEW

**Can Erel: Alexander Neradko kimdir ve havacılığa ilk ilgi nereden gelmektedir?**

**Alexander Neradko:** Havacılığa ilk ilgim, ilkokul çağlarımda uçaklar ve helikopterler, pilotlar, makinistler ve onların yaptıkları işleri kapsayan havacılık hakkındaki kitapları okuduğumda başladı.

Moskova Teknik Üniversitesine 1978 yılında başladım ve 1984 yılında "Uçak ve Motor İşletimi" alanında lisans diploması ile mezun oldum. Bu tarihten itibaren, meslekî faaliyetlerim sivil havacılık organizasyonlarında ve Rus Sivil Havacılık otoritesinden ayrılmadan devam etti

**Can Erel: Rus sivil havacılığa bir lider olarak 2000 yılında atanan Neradko için neler söyleyebilirsiniz?**

**Alexander Neradko:** Az değil, 20 sene önce Ağustos ayında Ulaştırma Bakan Birinci Yardımcısı - Devlet Sivil Havacılık Otoritesi Genel Müdürü olarak atandım. Bundan önce işim uçuş emniyeti gözetimi, havacılık kazaları ve olaylarının incelenmesi ile bağlantılıydı. Belki de bu geçmişim, gerilime dayanımımı geliştirdi ve gözden kaçan hiçbir şey olmadan her küçük ayrıntıya dikkat etme alışkanlığı kazandırdı.

Çocukluğumdan beri sporun bana yardımcı olduğunu söyleyebilirim. Spor, herhangi



Alexander Neradko and Can Erel

bir zorluğa direnmek için her zaman önemli olan güdülemeyi gerçekleştiriyor, karakter oluşturuyor ve "kazanma isteği" geliştiriyor, stratejik ve taktik düşünce, sabır, yarışmacılara ve takım arkadaşlarına saygıyı artırıyor, dayanıklılık ve "spor öfkesi" ile ilgili gelişim sağlıyor.

Sovyetler Birliği şampiyonalarında yüksek atlamada birkaç kere şampiyon oldum ve kürsüye çıktım; ayrıca, 1980 yılında o zamanın SSCB'sinde en iyi atletlerin ulaşabildiği 2,25 metrelik rekora ulaştım.

Sivil havacılık işi kesinlikle bir takım oyunudur; böyle karmaşık bir alanla tek başına başa çıkmak imkânsız. Rus havacılığının her zaman temel gücü

"insan" olmuştur. Bilgisi, usul ve deneyimi ile meslek sahibi ve lider olmama yardım eden mentörlerimi ve çalışma arkadaşlarımı her zaman içtenlikle anırım.

Karşılıklı görüşebilme sürekliliğinin sağlanmasının havacılık camiasında hayati derecede önemli olduğunu düşünüyorum. Örneğin, üst düzey havacılık yöneticilerinden oluşan bir kulübü, meslekî potansiyel ve yeteneklerini kullanmak için 2001 yılında "Deneyim" ismi ile hayata geçirdik. Federal Hava Taşımacılığı Ajansı (FATA) adını taşıyan sivil havacılık otoritemizin mevcut faaliyetine, yüksek nitelikli sivil havacılık profesyonellerinden oluşan bir "Danışma Konseyi", FATA hizmetlerinin niteliğini

izleyen ve değerlendiren halk ve yolculara ait kamuya açık bir araç olarak "halk konseyi", "sorumlu pilot kulübü", hava ulaştırma işleticileri, havaalanları, yolculara ait derneklere danışmanlık sağlanmaktadır. Rus bölgelerini temsil eden parlamenterler ve başkanları havacılık mevzuatları açısından büyük yardım sağlıyor. Herkes farklı açılardan yardım ile doğruyu yapmak için kendi katkısını sağlıyor ve tabii bu bazen kararın alınmasını da zorlaştırabiliyor.

Rusya Federasyonu Hükümeti Havacılık Birliği Başkan Yardımcısı olarak, bu seviyede ulusal sivil havacılığın çıkarlarını savunmaktan gurur duyuyorum.

**myTECHNIC**  
AIRCRAFT MAINTENANCE CENTER

# An MRO, as a One Stop Solution Provider with Variety of Shops

PAINT  
HYDRAULIC  
WHEEL AND BRAKE  
DECORATIVE COATING  
INTERIOR REFURBISHMENT  
NON DESTRUCTIVE TESTING (NDT)  
COMPOSITE AND STRUCTURAL  
ELECTRICAL AND ELECTRONIC  
SLIDE / RAFT AND LIFE VESTS  
COMPRESSED CYLINDER AND REGULATOR AND MASK  
ENGINE → GE CF6-80C2  
→ GE CF6-50  
→ GE CFM56-7B (Soon)

Adres: Sabiha Gökçen Havalimanı  
İstanbul/Türkiye

Telefon: +90 216 5880570 Faks: +90 216 5880572

 @mytechnic

 @mytechnic.aero

 @myTECHNIC\_MRO



www.mytechnic.aero



© FATA

URAL ATC

**Can Erel: Havacılık sektöründe 35 yılı aşan bir mesleki kariyeriniz var; bugün ulaştığı seviye ile Rusya Federasyonu (Rusya) sivil havacılığını nasıl değerlendiriyorsunuz? Güncel rakamlarla mevcut durumu kısaca bize değerlendir misiniz?**

Alexander Neradko: Rus sivil havacılığı 9 Şubat 2023 günü 100. yılını kutlayacak. Rusya şu anda yüksek teknolojisi ve tüm havacılık ürünlerini rekabetçi düzeyde üretebilecek şirketleri ile "Hava Gücü" statüsüne sahip dünyanın birkaç ülkesinden biri.

Rusya Federasyonu, 627 uluslararası uçuş rotası dâhil olmak üzere, toplam 883.181 km uzunluğa sahip 1.072 rotadan oluşan kapsamlı bir ağı ile 26 milyon km<sup>2</sup>'nin

üzerindeki hava sahasında hava seyrüsefer hizmetleri sunmaktadır. 2019 yılında Rus hava sahasında 1,8 milyonun üzerinde uçuş yapılmıştır.

Uçuş emniyetini sağlamak, kullanıcıların çıkarlarını karşılamak ve Rus hava sahasının transit potansiyelini artırmak için birleşik (askeri ve sivil sektörler bölünmemiş) hava trafik yönetim sisteminin yaratılmasını sağlayan büyük ölçekli bir hava seyrüsefer reformu 2005 yılında başlatıldı. Hava sahası yapısının iyileştirilmesini, yönetim sisteminin optimizasyonunu, yeni teknolojilerin uygulanmasını, seyrüsefer, iletişim, izleme ve havacılık hizmetleri için gelişmiş araç ve sistemlerin

uyarlanmasını, sivil havaalanlarının iniş için modern alet ve sistemlerle donatılmasını sürdürüyoruz. Bu vesile ile Aviation Turkey dergisini bu konuda ayrı bir makale hazırlamak üzere Rusya'ya davet ediyorum.

Sovyetler Birliğinin dağılması sonrası 1990'lı ve benim de endüstriye liderlik için atandığım 2000'li ilk yıllar, ulusal havacılığımızın zor zamanları idi. Bu dönemi zorlaştıran, mali fonlardaki toplam açık (finansman yetersizliği), yeni hava aracı ve motor şirketlerinin ve 1-2 uçaklık filoya sahip çok sayıda küçük havayolunun firmasının kapanması, 2002'de Bölüm 2 Gürültü Kısıtlamalarının uygulanmasıyla, pek çok ilgi gören turistik ülkeye, filolarımızın temel hava araçları olan Tu-134, Il-86

ve Il-76 kargo uçaklarına konulan engeller sonucu, trafikte düşüş oldu.

O dönemden bu yana sektörü geliştirmek için önemli seviyede çalışmalar yapılarak COVID-19 Salgını öncesi döneme kadar sektörel ana göstergelerde sürekli büyüme tespit edildi. Ruslar sadece dış hatlarda değil, iç hatlarda da daha sık uçmaya başladı.

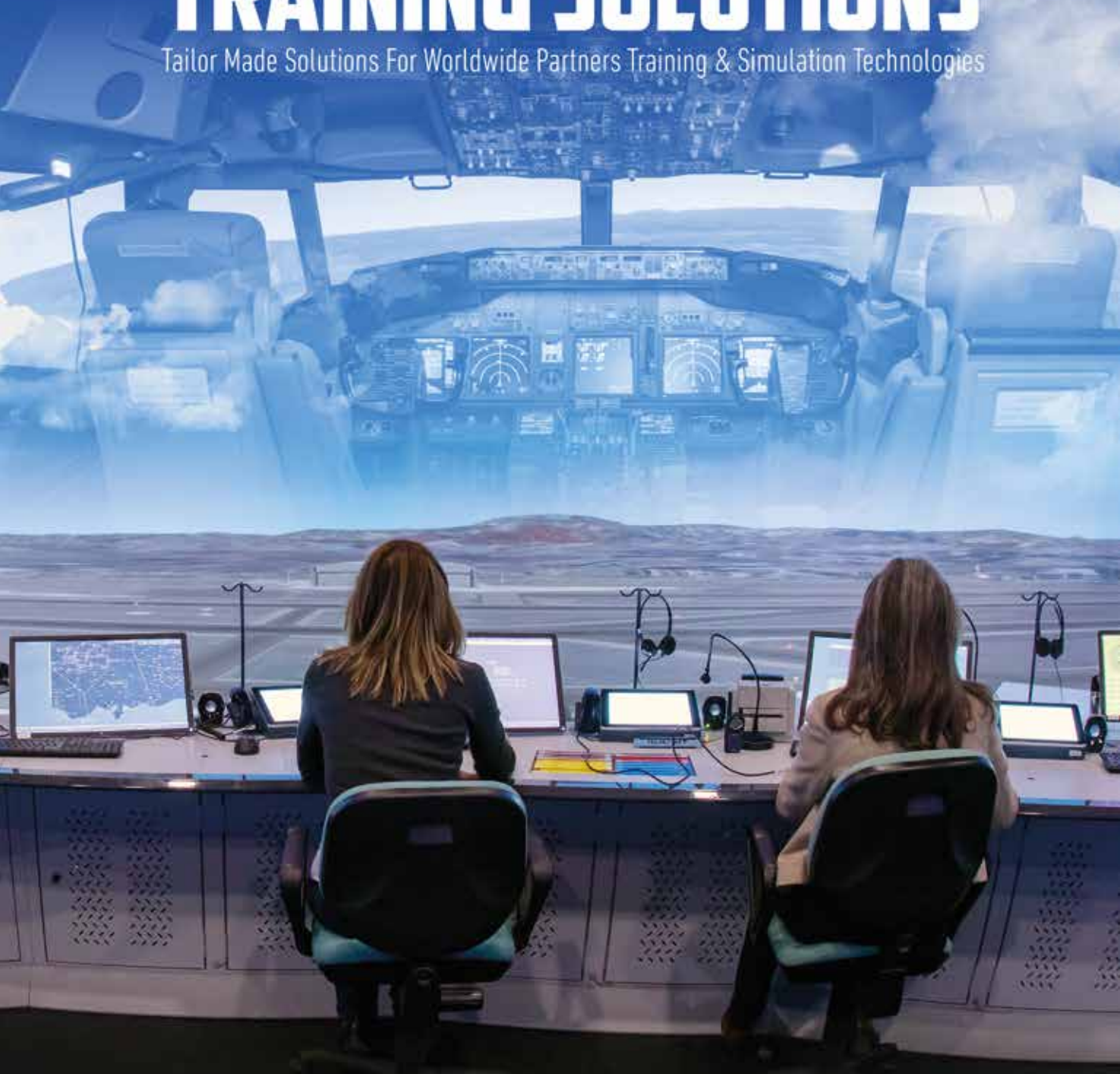
Rus havayollarının 2019'daki rakamlarına bakılırsa, dış hatlarda 55 milyondan fazla (önceki yıla göre %16,3 artış) yolcu ve iç hatlarda yaklaşık 73 milyon (yıllık %6 artış) yolcu dahil olmak üzere 128 milyon (yıllık %10,3 artış) yolcu aştı. Yaklaşık %65 pazar payına sahip ilk beş havayolumuz, Aeroflot, S7, Rusya, Pobeda ve Ural Havayolları olmuştur. Rus



HAVELSAN

# CIVIL AVIATION TRAINING SOLUTIONS

Tailor Made Solutions For Worldwide Partners Training & Simulation Technologies





havayolları 75 yabancı ülkedeki destinasyonlara tarifeli ve charter seferler düzenlerken, 72 ülkeden 155 yabancı havayolu, Rusya`ya yolcu uçuşları gerçekleştiriyordu.

Havaalanlarımız 2019 yılında, Rus ve yabancı havayolu şirketlerinin 221 milyon yolcusuna ve 968 bin ton kargo ve postasına hizmet verdi.

Şu anda Rusya'da 107 ticari havayolu, 220 hava işletmesi ve 69 genel havacılık operatörü resmi olarak kayıtlı olarak hizmet veriyor.

Rus firmalarının, filosunda güncel rakamlarla Rus ve yabancı menşeli 1120 helikopter, 873 uçak ve 277 bölgesel uçak bulunuyor. Toplamda 8830 kayıtlı hava aracı var. Rus havayolu şirketlerinin, 2030 yılına kadar 405 helikopter, 567 orta ve geniş gövde uçak ile 259 bölgesel uçak ihtiyacı

olduğu tahmin ediliyor. İthal etme politikası izleyerek şu anda sertifikalandırma çalışması sürdürülen gelecek vaat eden MC-21 uçağı ve diğer yeni Rus yapımı havacılık ürünleri konusunda da iyimseriz.

Rusya'da halen, 45 adedi ICAO Kategori-1, 6 adedi ICAO Kategori-2, 5 adedi ICAO Kategori-3 olan 79 uluslararası havaalanı olmak üzere 241 sivil havacılık havaalanı, 6 heliport ve 2112 de iniş pisti bulunuyor.

Endüstrimizde "3 km yol sizi çok uzağa götürmez, fakat 3 km pist sizi dünyaya açar" sözü sıkça söylenir.

Devasa alanı ve ulaşım güçlüğü çekilen yerleri ile Rusya coğrafyası, iklim koşulları düşünüldüğünde, ekonomik açıdan mal ve hizmetlere erişim, bu bölgelerdeki yaşayan insanların toplumsal hareketliliği ve kalitesinin, hayat standardının artırılması için hava ulaşımı tek seçenek ve bu, hava taşıyıcıları, sivil havacılık sayesinde mümkün olabilmektedir. Rusya`nın Uzak Doğu veya Kuzeyinde yer alan noktalar arasındaki

havayolu erişimini, ancak o noktalara binlerce kilometre mesafedeki Moskova üzerinden yapılacak hava transferi ile mümkün kılan durumu, kökten değiştirmeyi hedefliyoruz.

Bu hedefe ulaşmak için, sıfırdan inşa ederek veya SSCB döneminde inşa edilen havalimanı altyapısını modernize ederek, sosyal açıdan önemli bir bölgesel hava ağı geliştirmeli ve çeşitli koltuk kapasitelerine sahip hava filoları oluşturmaliyiz. Ayrıca, bölgesel ve yerel işletimlere ve bu rotalarda havayollarının kiralayacakları uçaklara yönelik mali destekler, havalimanlarından ve yer hizmetleri kuruluşlarından elde edilen gelir kaybının telafi edilmesine, havalimanı ve yer hizmetleri ile ilgili ücret ve alınan masraflardaki artışlardan koruma gibi çeşitli federal hükümet düzeyinde programları da başlattık. Rusya'da 2024 yılına kadar (büyük ve ekonomik açıdan önemli bölgelerde 25 ve uzak Doğu ve Kuzey Kutbu bölgelerinde 41 adet olmak üzere) toplam 66 havalimanının yeniden inşa edilmesi planlanıyor.



Total passenger carriages by the Russian airlines (scheduled and charter), mln pax

Bu hedefimiz biraz iddialı, hatta böylesi uzak alanlara yapı malzemelerinin erişimindeki lojistik zorluğu, havalimanı inşaatında yeterliliğe sahip müteahhit eksikliği, sert iklimin inşaat faaliyetleri için çok sınırlı takvim süresine izin vermesi gibi bazı handikaplar var. Ancak, üretilen çözümler, ülkenin bölgeleri arasındaki ekonomik ve sosyal bağlantı düzeyini doğrudan arttıracaktır.

Programın uygulanma aşamasını takip etmek için en uzak noktaları ve şantiyeleri bile ziyaret etmeye çalışıyorum.

**Can Erel: Sivil havacılık kariyerinizde sahip olduğunuz başarı ve karşılaştığınız büyük zorluklarınızı paylaşmısınız?**

**Alexander Neradko:** Kuşkusuz, siyasi ve ekonomik forumlar ve seçim kampanyaları, spor yarışmaları ve kültürel festivaller gibi ulusal ve uluslararası düzeydeki etkinliklere hava taşımacılığı desteği benim için konsantrasyon ve özel hazırlık gerektiren sorumluluğu yüksek bir görev. Ulaşım; kusursuz, emniyetli ve rahat bir şekilde organize edilmelidir. Örneğin Soçi, Saint Petersburg, Krasnoyarsk ve Vladivostok`ta her yıl düzenlenen ekonomik forumlar bu tür etkinlikler arasında yer alıyor. Ne yazık ki bu yıl, COVID-19 Salgını nedeniyle hiçbir etkinlik yapılamadı.



© Aktuğ Ateş

FATA için yeni sayılabilecek bir etkinlik de 2019 yılındaki “Rusya-Afrika Forumu” katılımcıları ve konukları için havacılık desteği organizasyonu idi.

Rusya, 2020 yılında da Rusya, Çin, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan`ın oluşturduğu Şanghay Paketi (SCO) ve Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika Cumhuriyeti`nin oluşturduğu BRICS oluşumuna başkanlık ediyor ve sınırlı hava bağlantılarına rağmen bu, Rus havacılık endüstrisi için büyük bir sorumluluk anlamına geliyor.

2014 Soçi Olimpiyatları, havacılık hizmetleri şüphesiz en üst seviyede organize edilenler arasında sayılabilir. Bunu yanı sıra Rusya`nın 13 havalimanını ve 11 şehrini kapsayan 2018 FIFA Dünya Kupası, Red Bull Air Race Dünya Şampiyonasının Kazan etabı, Soçi`de düzenlenen Formula 1 yarışları etabı, Kazan ve Krasnoyarsk`taki

öğrenciler arasında düzenlenen Yaz ve Kış Dünya Üniversiteler Oyunları, WorldSkills Şampiyonası gibi birçok büyük etkinliğe de en yüksek düzeyde hava ulaşımı hizmeti verildi.

Rus havacıların, havaalanlarının, hava seyrüsefer ve yer hizmeti sağlayıcılarının emekleri bu etkinliklerde yer alan ülkelerin liderleri tarafından kusursuz olarak değerlendirildi ve biz de haklı olarak bundan büyük memnuniyet duyduk, gururlandık.

Rusya`dan Hac ulaşımının organize edilmesini de ilginç bulabilir okuyucularınız; 2019 yılında 26.500`den fazla hacı adayının, dini vecibesini yapabilmelerini sağlayacak hava ulaştırmasını gerçekleştirdik.

Geçtiğimiz birkaç yıl içinde, ekonomik zorluklarla da yüzleşmek zorunda kaldık. Büyük Rus havayollarından

Transaero`nun 2015 sonbaharında ve VIM- Avia`nın 2017 yılında faaliyetleri sona erdi. Yoğun turizm sezonunun ortasında çok sayıda yolcu yurt dışından geri getirmek için acilen başka havayolu işletmeleri bulmak ve uçak bileti iadesini organize etme zorunluluğumuz vardı. Ayrıca, çok sayıda kalifiye havacılık personelinin işsiz kalması, borçlar ve grevlerle bu durum, büyük bir sosyal etki yarattı. Temininde güçlük çekilenleri hızlı istihdam etmek, söz konusu iki havayolunun, havalimanları, akaryakıt ve hava seyrüsefer hizmetleri ile ilgili borçlarının kapatılması da gerekiyordu. Türkiye Cumhuriyeti Sivil Havacılık Otoritesi SHGM bu zor günlerimizde, her iki havayolunun müşterisi olan, Rus turistlerin, Türk tatil köylerinden dönüşlerini organize ederek bizlere yardımcı olmasını, şükranla anımsıyorum.



## INTERVIEW

Hem duygusal hem de mesleki açıdan en zoru, çok sayıda yaşama mal olan kazalardır muhakkak. İlk dakikalardan itibaren olay yeri üzerinde çalışmam, arama - kurtarma faaliyetlerini yönetmem, çalışma arkadaşlarımla etkileşimde bulunmam, medya ve kurbanların yakınlarıyla iletişim kurmam gerekiyor. En öncelikli olan kazanın gerçek nedenlerini belirlemek ve tekrarını engelleyecek önlemleri almaktır. Uçuş emniyetini sağlama ve önlem konuları, Rus sivil havacılık otoritesinde en yüksek önceliğe sahiptir.

Uluslararası terörizmin küresel sivil havacılığa yönelik tehditleri nedeniyle, hava ulaştırması altyapısının ve hava araçları filosunun yasadışı eylemlerden korunması için güvenlik önlemlerine de en yüksek seviyede önem verilmektedir.

Bizim ve diğer ülkelerin havacılık idarelerinin tespit etmeye ve üzerinde karar vermeye çalıştığı zorluklar arasında, artan ticari havacılığın gerektirdiği nitelikte havacılık personeli açığından kaçınma gerekliliği olduğu da söylenebilir. Endüstrinin ihtiyaç duyduğu personel potansiyelinin geliştirilmesi ve güçlendirilmesi gerekmektedir.

**Can Erel: Ben de tam bu konu ile ilgili soru sormaya hazırlanıyordum. Bildiğimiz gibi ICAO, uluslararası hava taşımacılığının**

**geleceğinde sistemi işletmek, yönetmek ve sürdürülebilirliği sağlayabilecek yeterli niteliklere ve yetkinliğe sahip havacılık profesyonelinin hazır olmasını sağlamak için “Yeni Nesil Havacılık Profesyonelleri (NGAP)” girişimini başlattı. Bu girişimi destekleme yönünden Rus Sivil Havacılığının eğitim yapısı ve kabiliyetleri hakkında neler söyleyebilirsiniz?**

**Alexander Neradko:** Nitelik, yeterlilik ve mesleki sorumluluk sivil havacılık çalışanları ile ilgili eğitiminin temel ilkeleridir. Hava aracı emniyeti ve güvenilirliği, bakım ve hava aracının gerekli teknik seviyede operasyonu, bunların tümü, uygun eğitim seviyesine bağlıdır. Bu nedenle, sivil havacılık işletmelerinin başındakilerin ve uzmanların, sürekli tekrarlayan eğitimleri de dâhil olmak üzere, havacılık işletmelerinin tüm kadro ihtiyaçlarını sağlayacak personel eğitimi sadece endüstri için değil, tüm ülke için büyük önem taşımaktadır.

Rusya'nın 30 bölgesinde 60 şubeye sahip 81 havacılık eğitim merkezinde havacılık personelimizin eğitim faaliyetleri yürütülüyor.

Havayolları ile yapılan iş birliği ile, gelecekte ticari pilotlara olan talebin yıllık analizini yapıyoruz. Mevcut değerlendirmemiz, 2024 yılına kadar yaklaşık 850 uçak pilotu ve 90 helikopter pilotu seviyesindedir.

FATA, Moskova, Saint Petersburg ve Ulyanovsk'ta bulunan 3 devlet sivil havacılık üniversitesinin de kurucusudur. Her biri aynı zamanda orta öğretim (kolejler) seviyesinde organizasyonları da şube şeklinde içermektedir. 23 adedi endüstri odaklı, 32 adedi de meslekî ve özel uzmanlık alanında eğitim vermektedir.

Tüm eğitim kurumları, yabancı uçak ve ekipmanın işletimi için uzman yetiştirmek, uluslararası gereksinimlere uygun yenilikçi teknolojileri tanıtmak, eğitsel ve bilimsel alanlarda aktif olarak uluslararası iş birliğini geliştirmek, yabancı vatandaşları eğitmek üzere modern bir alt yapı ile donatılmıştır. Öğrenciler, öğretim elemanları, yurtdışındaki önde gelen eğitim ve bilim merkezlerinde stajlar için değişim programlarında yer almakta, araştırmalar yürütmekte, uluslararası eğitim projeleri, kongre, konferans ve sempozyumlara katılmaktadır.

Rus havacılık üniversitelerinin yabancılar için çekici bir özelliği var; burada havacılık ilişkili öğrenim, üniversite öncesi, lisans programları, uzmanlık - yüksek lisans, sivil havacılıkta talep edilen çok çeşitli mesleklerde uzmanlık programları gibi öğrencilerin kesintisiz olarak eğitim almalarına izin veren seviyelerine göre sıralanmış



bir zincir yapıdadır. Yabancı uyruklu öğrenciler içinde Rus dili öğrenimi yapılmaktadır.

Sivil havacılıkta görev yapan Türk meslektaşlarımızla eğitim ve öğretim alanında yakın akademik ve bilimsel ilişkilerimizin güçlendirilmesinden de memnuniyet duyacağımı belirtmek isterim.

**Can Erel: Rusya ve ICAO ilişkilerini nasıl değerlendiriyorsunuz? ICAO içinde Rusya'nın temel yaklaşımları ve farklı stratejilere yaklaşımı nedir?**

**Alexander Neradko:** Rusya'nın ICAO temsili doğrudan benim sorumluluğumda bulunuyor. Rusya Federasyonu, bütünlük ve emniyetli bir küresel hava taşımacılığı sistemi oluşumu için dünya havacılık topluluğu ile ortak çalışarak ve stratejik hedefleri destekleyerek ICAO faaliyetine her zaman aktif olarak katılıyoruz. Rus tarafının, ICAO gündemindeki tüm konularla ilgili yaklaşımlarının

ve politikasının oluşturulmasına büyük önem verilmektedir; bu amaçla, bakanlıklar arası bir ICAO İşleri Komisyonu da oluşturulmuştur.

Elbette, ICAO platformunda tartışılan bir konuda da Rusya, kendi fikrini açıkça beyan eder ve savunur. Dedikleri gibi, "gerçekler tartışma ile doğar".

Örneğin, "Uluslararası Havacılıkta Karbon Dengeleme ve Azaltma Sistemi (CORSA)" başlığında küresel pazar bazlı önlemleri, sivil havacılık sektörüne ek ve haksız bir mali yük bindirmenin kabul edilemez bir girişim olarak değerlendiriyoruz. Bu durum, özellikle gelişmekte olan ülkelerde, sivil havacılığın gelişme hızını olumsuz etkileyecek, bunun sektörde önemli miktarda mali kaynak kaybına sebep olacağı açıktır.

ICAO`da çok lisanlılık ilkesini sürdürmenin gerekliliğini de savunuyoruz. Birçok ülkenin katılımını ve görüşünü gerektiren uluslararası ICAO etkinliklerinin ilgili lisan hizmetlerindeki eksik nedeni ile desteklenmemesi kabul edilemez.

Genel olarak, ICAO üyeliğinde ülkemiz Chicago Sözleşmesinin tüm hükümlerine uyma, belirlenen standartların ve önerilen uygulamaların hayata geçirileceği ulusal hava mevzuatı hazırlama ve uyumlaştırılması politikasına bağlıdır.

Rusya Federasyonu, 1999 Montreal Konvansiyonuna, 2017 yılında katılmıştır.

Havacılık kazaları ve ciddi olayların soruşturulmasına ilişkin Uluslararası Büro`nun kurulması ve işletilmesi anlaşmasını da 2018 yılında imzaladı ve bölgemizdeki diğer devletlerin de bu anlaşmaya katılmasını bekliyoruz.

Daha önce, ICAO tavsiyelerine uygun olarak, Rusya Federasyonu Hükümeti, 2015 yılında sivil havacılık ürünlerinin sertifikasyon işlemlerini, Devletlerarası Havacılık Komitesi yerine, 1991 yılına kadar olduğu gibi ulusal seviyeye, ulusal havacılık otoritesi FATA'ya döndürme kararı aldı. Bu, sivil havacılıkta emniyetli işletimden doğrudan sorumlu olarak kapsamlı havacılık ürünleri listesine göre tasarım ve üretim yapan bir devlet olarak Rusya`nın ulusal havacılık sektörünü güçlendiren ve ihracat potansiyelini artıran gecikmiş bir adımdı. Rus yapımı sivil havacılık ürünlerini ithal eden devletler ve uluslararası havacılık topluluğu yanı sıra önde gelen havacılık güçleri de bu reformu tam olarak destekledi.

Şimdi, ICAO tarafından öngörüldüğü üzere, sertifikasyon ve uçuşa elverişlilik alanında birçoğu ile görüşme ve anlaşma imzalama sürecindeyiz.

Rusya, ICAO Evrensel Güvenlik Denetim

Programını 2019 yılında, %95 seviye gibi yüksek bir oranda başarıyla geçerek, havacılık güvenliği ve hava ulaştırması altyapısının ve hava araçları filosunun yasadışı müdahale eylemlerinden korunması alanında ICAO standartlarına yüksek düzeyde uyum gösterdiğini kanıtladı.

Kuşkusuz, ICAO "önce emniyet" ilkeli standartlarına uygun olarak, Rusya Federasyonu için temel öncelik uçuş emniyetinin sağlanmasıdır. Tanımlanmış risk faktörleri hakkında bilgiye, ilgili tüm tarafların ücretsiz olarak erişebileceği bir

dağıtım sistemini hayata geçirdik. Bu veri tabanı, havacılık kazası ve olay araştırma malzemeleri yanında 350 sivil havacılık sektörü kuruluşunu temsil eden 1400`den fazla kullanıcıyı bir araya getiren operasyonel olaylar ile en popüler bilgi kaynaklarından biridir. Pist emniyeti, hava yolu ve havaalanı operasyonlarının mevsimsel ve iklimsel belirginlikleri, kuş bilimi, insan faktörü ve CRM konularına, hava aracı tasarım ve imalat şirketleri, hava ulaştırması şirketleri katılımıyla belirli uçak tipleri ile ilgili teknik uçuş konferanslarının düzenli olarak organize edilmesine özen gösterilmektedir.



HANGARS FOR RENT & SALE Vnukovo-3	GROUND HANDLING & FBO VIP PORT	AIRCRAFT MANAGEMENT All-Net System	AIRCRAFT & YACHTS CLEANING AGS	ADVERTISING OPPORTUNITIES AMS	RUSSIAN BUSINESS AVIATION EXHIBITION RUBAE
--------------------------------------	-----------------------------------	---------------------------------------	-----------------------------------	----------------------------------	---

September 8-10  
2021

Tel.: +7 495 436 4215  
Fax: +7 495 436 4217

WWW.VNUKOVO3.RU



Dünyadaki tüm havacılar, 2019 yılının Aralık başında, uluslararası sivil havacılığa ilişkin sözleşmenin imzalanmasının, 75nci yıl dönümünü kutladı. Bu etkinliğin şerefine, Baykonur Kozmodromu'ndan (uzay üssü) 6 Aralık 2019 günü Uluslararası Uzay İstasyonu'na ICAO bayrağını gönderdik, sanırım bu bayrak daha önce hiç bu kadar yükseğe çıkmamıştı! Uluslararası Uzay İstasyonundaki ekip de bu önemli günde video konferans ile görüntülü bir konuşma gerçekleştirdi. Daha sonra yeryüzüne getirilen, bu benzersiz süreci yaşayan bayrağı, 7 Şubat 2020 günü ICAO Karargâhına bizzat elden teslim ettim.

Elbette şu anda da ICAO'nun COVID-19 Salgını ilgili girişimlerini de dikkatle izliyoruz.

**Can Erel: Hemen hemen tüm ülkeler, 2019'un ilk aylarında Çin'de ortaya çıkan ve hızla diğer ülkelere yayılan ve şimdiye kadar yaklaşık 1,5 milyon insan ölümüyle sonuçlanan koronavirüsle savaşmak için sıkı önlemler almaya zorlandı. Rusya'da COVID-19 enfekte olmuş havacıların hikâyesini, hükümetin ve sektörün, COVID-19 salgını ile nasıl savaştığını anlatır mısınız?**

**Alexander Neradko:** Nisan-Ağustos 2020 döneminde ilk 10 sırada yer alan Rus havayolunun uluslararası

hava trafiği 2019 yılının aynı dönemine göre %99'dan fazla azaldı. Bu yılın ilk 9 ayında toplam 52,6 milyon yolcu taşınırken, bu sayı geçen yılın aynı dönemine göre %47 azalış göstermiştir.

Karşılaştırmak gerekirse, tarihi geçmişi göz önünde bulundurarak, 1990 yılında tüm SSCB'deki iç hava taşımacılığındaki toplam yolcu sayısı yaklaşık 85,5 milyon idi. En düşük seviye ise 1999 yılında görüldü. O zamanlar, trafik neredeyse 4 kat azalarak 22 milyon yolcuya düşmüştü. Trafik miktarı ancak 2014 yılında düzeldi (84,6 milyon yolcu). Yani, havacılık endüstrinin toparlanması yaklaşık 15 yıl sürmüştü.

Mevcut koşullarda, düşüş neredeyse %100. Kriz olgusuna ek olarak, sosyal gerilim de bugünkü neticenin oluşmasında önemli bir etkiye sahip.

Burada "sivil havacılıkta hava yolcu taşımacılığını eski haline getirmek için COVID-19 salgını ile ilgili uygulanan kısıtlama rejiminden adım adım çıkış rehberi ilkelerini" Mayıs 2020 içinde hayata geçirdik. Havayolları ve havalimanlarının bu kılavuza uyması kalıcı hale getirilebilir. Varış noktaları Rusya olan yabancı havayollarının, uçuşlarına devam etmeleri için de bu gerekliliklere uymaları gerekmektedir.

Genel olarak, Rusya Federasyonu havacılık endüstrisi, salgında olumlu gelişmeler gösteren yabancı ülkelere /ülkelerden uçuşları karşılıklı olarak yeniden başlatmaya tamamen hazır.

Salgından en çok etkilenen sivil havacılığa yönelik öncelikli devlet desteği ilişkili tedbirlere gelince, bu konuda, iflas başvurularının yapılmasına ilişkin bir moratoryumun getirilmesi, şirketlere hava araçları ilişkili vergi, sigorta primi ve kira ödemeleri için ödemesiz süre tanınması gibi birkaç önemli yasal düzenleme kabul edilmiştir. İzinler uzatıldı, Rusya Federasyonu Hükümeti'nin ayrılmış fondan havayolları ve havalimanlarına sübvansiyonlar verildi, yolcu hava trafiğinin düşmesi

sonucu azalan gelirler nedeniyle maliyetlerin kısmi tazminine gidildi; Aeroflot ile beraber önde gelen diğer hava taşıyıcıları mali destek aldı. Çeşitli havayollarına, sosyal açıdan önemli ilaç ve sıhhi malzeme ile ekipmanları yolcu uçağının kabininde taşınmaları için özel izinler verildi – böylelikle, bu zorlu koşullara sahip endüstriyel süreçte şirketlerin operasyonel faaliyetlerinin ekonomik olarak desteklenmesi sağlanmış oldu.

**Can Erel: Kalkış havaalanı kapısından varış havaalanı kapısına kadar, hava ulaştırma zincirindeki COVID-19`a karşı alınan önlemleriniz nelerdir?**

**Alexander Neradko:** Son aylarda hepimiz için rutin olan, yolcunun uçuşun tüm aşamalarında kişisel koruyucu ekipman (maske ve eldivenler) kullanımı, dezenfeksiyon, sosyal mesafeyi koruma, vücut sıcaklığı ölçümü ve temaslarla ilgili bilgi sağlama ile ilgili önlemler denilebilir.

COVID-19 önlemleri ile ilgili bilgilendirmeler havalimanlarında ve hava araçları kabinlerinde duyurulmaktadır, terminal içlerinde refakatçi sayısı en aza indirilmiştir ve klima sistemlerinin kontrolü artırılmıştır. Yolcular, yeme-içme zamanı dışında tüm uçuş boyunca çıkarılamayan koruyucu maske ve eldivenlerle uçağa kabul edilmeye başlanmıştır.

Uçuş sırasında, yolcuların uçakta hareket etmesini en aza indirecek, "Emniyet kemerlerini bağla" modu sürekli aktif hale getirilmiştir.

**Yabancı uyruklu vatandaşların, Rusya`ya girişi, zorunlu sağlık sigortası ve COVID-19 PCR testi negatif sonucu gerekliliği ile şarta bağlanmıştır. Ayrıca, uçuştaki yolculardan birine koronavirüs teşhisi konulması durumunda ilgili diğer yolcuların hızlı bir şekilde tanımlanmasını sağlamak üzere iletişim bilgilerinin sunulması da zorunlu hale getirilmiştir.**

**Can Erel: Şimdi ülkelerimiz arasında hava ulaştırmasına geçelim. 2020 yılı yaz ayının ortalarında COVID-19 salgını nedeniyle 3,5 aylık aradan sonra Türkiye ve Rusya uçuşlarına devam etmek için anlaşılabilir. Türkiye ile Rusya arasındaki yolcu trafiği ve yük trafiği ile ilgili beklentilerinizi paylaşabilir misiniz?**

**Alexander Neradko:** Türkiye, son yıllarda Rus vatandaşları için turizm açısından en popüler 10 uluslararası destinasyon arasında lider durumdadır. Tabii ki, bu durumun en kısa sürede normale dönmesi dört gözle bekleniyor.

Rusya, bu yıl 1 Ağustos gününden itibaren, gerekli sıhhi koruma önlemlerine sahip tarifeli uluslararası uçuşları, Türkiye'nin de dâhil olduğu bazı ülkelere

yeniden başlattı. İlk etapta Moskova, Saint Petersburg ve Rostov'dan İstanbul`a seferler başladı. Rus ve Türk havayolu firmalarının Dalaman, Bodrum ve Antalya`ya çift yönlü tarifeli ve charter seferleri, 10 Ağustos 2020 tarihinden itibaren yeniden başlamış ve yoğun talep görmüştür.

**Şüphesiz, uçuş yoğunluğunun eski haline gelmesi zaman alacaktır ve bunun ne zaman olacağına dair herhangi bir tahminde bulunmak çok zor. Ancak hem Rus hem de Türk Havacılık yetkililerinin bu konuda birlikte çalışmaya hazır olduğunu belirlemek isterim.**

**Can Erel: Her iki girişimde de içinde yer aldığım, havadan yangın söndürme amaçlı sabit ve döner kanatlı uçaklarla ilgili programların ve iş ortaklıklarının mevcut durumu hakkında neler paylaşılabilir?**

**Alexander Neradko:** Rus uçakları ve helikopterleri, en kuzey ve en güney enlemlere kadar tüm iklim ve coğrafi koşullar için benzersiz uçuş özellikleri ve güvenilirliğe sahip olması nedenleri ile talep edilmekte ve batı ürünlerine kıyasla çok daha uygun fiyatlarla sunulabilmektedir.

SAVE UP TO 15%  
ON EARLY BIRDS DISCOUNT  
SALES@RUBAE.RU

**RUBAE**  
RUSSIAN BUSINESS  
AVIATION EXHIBITION  
2021

MOSCOW · SEPTEMBER 8-10  
15 YEARS ANNIVERSARY (2008-2023)

LEARN MORE AT RUBAE.RU

ORGANIZED BY Vnukovo-3



Be-200 Amphibious Aircraft

Ne yazık ki, bazen uluslararası havacılığı düzenleyen kural koyucu otoriteler ve operatörler, Rus yapımı havacılık ürünlerinin potansiyeli hakkında yeterince bilgi sahibi olamamaya başlamışlardır; ancak bu konuda daha fazla bilgilendirme için çalışıyoruz. Rus havacılık ürünlerinin tanınırlılığını sağlama görevi, MAKS, Le Bourget, Antalya'daki Eurasia-2018 gibi uluslararası fuar ve hava gösterilerine katılım ve tanıtım turları gibi çeşitli şekillerde yapılmaya başlandı.

Her yıl, orman yangınları büyük ekonomik ve

çevresel zararlara neden olmakta ve tüm dünyada can kayıplarına yol açmaktadır. Onlarla savaşmanın en etkili yolu yine havacılıktır.

Rus Be-200 amfibi uçağı bu konuda harika bir performans sergiliyor. Bu hava aracı, çok amaçlı olması ve benzersizliği ile gerçekten umut verici, sivil havacılık sertifikasyonu da mevcut. İnsanları, vahşi yaşamı ve altyapıyı kurtarmak için yaratılmış "üç temel güç; hava, ateş ve su" uçağı olduğunu söyleyebilirim.

Bu uçak, yangın söndürürken hız konusunda kimsenin inkâr

edemeyeceği avantajlar sağlayan dünyadaki tek amfibi jet uçağıdır; 12 tona kadar su alabilen uçak tek bir yakıt ikmali ile 270 ton suyu yangın üzerine boşaltabilmektedir. Buna ilave olarak, Be-200 hızlıca 43 yolcu veya sağlık donanımlarını orta mesafedeki rotalarda havaalanlarına veya suya iniş bölgelerine taşıyabilen bir uçağı dönüştürülebilmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti Tarım ve Orman Bakanlığı'nın kararıyla, Haziran 2020'den itibaren, Antalya, İzmir ve Bodrum yakınlarında Rus mürettebatı ile

yangın söndürme görevinde bulunan birkaç Be-200 amfibi uçağının olmasından memnuniyet duyuyoruz. Türk meslektaşlarımız, bu son derece kabiliyetli ve verimli uçağımızın, tüm potansiyelini değerlendirebilirler. Rusya, her yıl diğer ülkelerin orman yangınlarıyla mücadele çağrılarında her zaman anında cevap verebilmektedir.

Ayrıca, sadece yangınla mücadele değil, aynı zamanda arama ve kurtarma operasyonlarında, yüksek yapılar, kabin içinde ve harici yük askısı üzerinde



© Resobaronexport

kargo taşımacılığında, tomruk tutma, tıbbi tahliye, yoğun kentsel alanlarda, ücra dağ ve ormanlık bölgelerde işletilebilen, küçük gemilerin güvertesine, petrol platformu gibi yerlere inebilmesi için tasarlanmış Ka-32A11VS helikopterleri de 2019 yılında Türkiye`ye teslim edilmiştir.

Ka-32A11VS teslimatları, FATA ile Türkiye Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) arasında Şubat 2018 ayı içinde imzalanan uçuşa elverişlilik alanında yapılan "Çalışma Düzenlemesi" çerçevesinde gerçekleştirilmiştir.

© Russian Helicopters

**Can Erel:** Ülkelerimiz arasında, Yerli bölgesel ve / veya diğer tip uçaklar, Sabit ve/veya döner kanatlı hava aracı tadilatı, Yeni tip havalimanı, Akıllı kargo merkezi için ortak havacılık programları öngörüyor musunuz?

**Alexander Neradko:** Hava aracı tasarımı ve üretiminde potansiyel Türk-Rus iş birliği daha çok

Rusya Federasyonu Sanayi ve Ticaret Bakanlığı ile ilgili bir konudur. Ancak, bildiğim kadarıyla, havacılık üretiminde uzmanlaşmış ve çeşitli tipte yapısal üretebilen Türk Havacılık ve Uzay Sanayi (TUSAŞ) ile ciddi ekonomik ve ticari ilişkiler kurulmuştur. Bu nedenle, bu konu uçak ve helikopter tasarımı ve üretimi ile ilgilenen Rus şirketlerinin

kesinlikle ilgisini çekebilir. Havalimanlarına gelince, Türk şirketleri kendilerini kanıtladılar ve Rusya`da havalimanı terminallerinin yapımı için düzenli olarak ihaleler kazanıyorlar. Örneğin, Kemerovo havalimanına yolcu terminalini Türk inşaat konsorsiyumu inşa ediyor. Daha önce aynı müteahhit, Rostov-on-Don`da Aralık 2017`de başarıyla hizmete

Ka-32A11VS



© VIPport



Retinar Perimeter  
Surveillance Radar

## Airport Security in Harsh Environments

sales@meteksan.com | www.meteksan.com

**METEKSAN**  
SAVUNMA

açılan yeni Platov Havalimanı terminalini inşa etmiş ve Habarovsk havalimanındaki yeni yolcu iç hatlar terminalini de 2019 yılında faaliyete geçirmiştir.

Türk firmaları, Kazan havalimanına kargo terminali ve Novosibirsk havalimanının yeni terminali inşaatı ihalelerini de kazanmıştır. Şu anda Türk tarafı, Voronezh ve Mirny havalimanları için yeni terminal inşaatı projelerine ilgi duymaktadır. Türk firmaları tarafından gerçekleştirilen işin kalitesi ve şartları konusunda hiçbir şüphemiz yok - tüm yeni inşa edilen terminaller ve teknolojik donanımları, sınırlı hareket kabiliyetine sahip olanlar da dâhil, yolculara konfor sağlamak için en modern standartları, gereksinimleri karşılamışlardır. İnşa etmeyi ve yenilemeyi planladığımız havalimanı sayısı göz önüne alındığında, burada hem bizim hem de Türk müteahhitleri için yeterli iş olacağına varsayıyoruz.

**Can Erel: Türk ve Rusya havacılık otoriteleri arasındaki ilişkileri nasıl değerlendiriyorsunuz? Daha ileri / daha**

**derine inebilir miyiz ve nasıl?**

**Alexander Neradko:** Ülkelerimiz arasında 1997`de "Ticaret, ekonomik, endüstriyel, bilimsel ve teknik iş birliğinin geliştirilmesi için uzun vadeli bir program" anlaşması imzalandı, ayrıca ticaret, ekonomik, bilimsel, teknik, ulaşım ve kültürel alanlara yönelik birkaç hükümetler arası orta vadeli program da var.

Rusya ile Türkiye sivil havacılık idareleri arasında var olan iş ortaklığı ve iyi komşuluk ruhu içinde hava ulaştırması alanında karşılıklı fayda sağlayan iş birliğinin sürekli gelişmeye devam edeceğini kesin bir güvenle söyleyebilirim.

İş birliğimizi geliştirebileceğimiz ve karşılıklı deneyim aktarımı sağlayabileceğimiz alanlar arasında hava taşımacılığı, havacılık eğitimleri ve pilot eğitimi, uçuş emniyeti, havacılık güvenliği, uçuş elverişlilik, hava seyrüsefer ve havaalanı altyapısını sayabilirim. Hava ambulansı kullanımıyla acil tıbbi bakım alanında iş birliği konusu umut verici olabilir. Rusya 2021 yılına kadar tüm ülke sathını kapsayacak

şekilde bu sosyal açıdan önemli alanı geliştirme programını 2018 yılından itibaren başlatmıştı. Bu görevler için, Rus havacılık endüstrisi tarafından uçak ve helikopterler için kabin içi acil tıbbi modülleri, yeni doğan taşıma modülleri ve salgın durumunda bulaşıcı hastalar için kutular gibi çözümler geliştirilmiştir. Bunların Türkiye Cumhuriyeti`nin sağlık sistemi tarafından başarıyla kullanılabileceklerine inanıyorum.

**Can Erel: Ekleme istediğiniz son bir mesajınız var mı?**

**Alexander Neradko:** Sorularınız için teşekkür ederim. Ülkelerimizin sivil havacılığının böylesine zorlu bir zamanda sadece toparlanmasını değil ayakta kalmasını, aynı zamanda kargo ve yolcu trafiği sayısı ve cirosunu mümkün olan en kısa sürede arttırmasını diliyorum.

Gelecekte tüm okurlarınızı, doğası, mutfağı, kültürü ile çok güzel Rusya`ya uçmaya davet ediyorum. Ve en önemlisi, kendinize ve sevdiklerinize iyi bakın ve esen kalın!

**Can Erel: Teşekkür ederim**