

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme
Bakanı Ahmet Arslan:

DÜNYANIN
EN BÜYÜK
HAVALİMANI
OLACAK! S/12

“Türkiye’nin Sivil Havacılıktaki BAŞARISI tescillendi”



Havacılıkta kuş çarpması

Mehmet ALAGÖZ
S/32



Sorumlu pilot mu
sorunlu pilot mu?

Muhittin Hasan UNCULAR
S/42



Travma sonrası
stres bozukluğu

Uzman Psikolog Zekeriya ALP
S/44



15

DHMI’ye yeni genel müdür
atandı



16

“Hem F16 hem THY uçağı
kullanacak 800 pilot var”



11

3. Havalimanı inşaatı
‘darbe’ almadan yükseliyor



“Yılın Uçak Bakım Onarım Merkezi” Ödülü’nün
arkasında çalışanlarımızın gücü var!

Türkiye’nin uçak bakım onarım hizmetleri alanındaki gururu Türk Hava Yolları Teknik A.Ş., Air Transport News tarafından **“Yılın Uçak Bakım Onarım Merkezi”** ödülüne layık görüldü. 10. yılımızda aldığımız uluslararası düzeydeki bu değerli başarı ile vizyonumuzun, kalitemizin ve sektördeki uzmanlığımızın farkını bir kez daha ortaya koymanın mutluluğunu yaşıyoruz.



BÜTÜN PROJELERİMİZDE

120 AY
SABİT TAKSİT
0,70
VADE



GEÇERLİ OLMAK ÜZERE:

60 AY
SABİT TAKSİT
0,42
VADE

**2017'DE
TESLİM**

SUR YAPI, TÜRKİYE'NİN GELECEĞİNE GÜVENİYOR!

7'den 70'e bütün milletimizi kucaklayan bir anlayışla,
bu büyük kampanyayı büyük milletimize arz etmekten dolayı mutluyuz.



PRESTİJ TARZ KAZANDI

Güneşli'nin en gözde yerinde, seçkin hayatların buluşma noktası: Mirage Rezidans. Estetik mimari tasarımı, konforlu lüks rezidans daireleri ve her ihtiyacınızı karşılayacağınız çarşısı ile Mirage, prestijin yeni tarzıyla karşınızda. Satış ofislerimize gelin, siz de prestijin yeni tarzıyla tanışın.

SUR YAPI
MIRAGE
RESIDENCE

**ATATÜRK
HAVALİMANI'NA
~5 DAKİKA**



Mirage Rezidans Satış Ofisi: Evren Mah. Bahar Cad. No: 91 Metro Grossmarket Yanı Bağcılar / İSTANBUL

Axis İstanbul Alışveriş Merkezi Sur Yapı Projeler Satış Ofisi Giriş Kat: Topçular Mah. Osman Gazi Cad. Bayrampaşa Metro İstasyonu Yanı Eyüp / İSTANBUL

Metrogarden Alışveriş Merkezi Sur Yapı Projeler Satış Ofisi -1. Kat: Necip Fazıl Mah. Alemdağ Cad. No: 940 Ümraniye / İSTANBUL

SURYAPI
UYGARLIĞIN MİMARİ

444 5 787

Kampanya, 20 konutla sınırlıdır ve 15 Ekim 2016 tarihine kadar geçerlidir.



TÜSHAD
TÜM SİVİL HAVACILAR DERNEĞİ



Arif Ali GEZMİŞOĞLU
TÜSHAD (Tüm Sivil Havacılar
Derneği) Başkanı

Değerli Üyelerimize, Basın ve Kamuoyuna Duyurumuzdur*

Aziz milletimiz tarafından demokratik seçimlerle ülkemizi yönetme görevi verilmiş olan başta Sayın Cumhurbaşkanımız ve Hükümetimiz olmak üzere meşru devlet yöneticilerimize ve kurumlarımıza karşı 15 Temmuz akşamı başlatılmış olan meş'um kalkışma girişimini nefretle lanetliyoruz.

Bu gayrimeşru girişimi planlayan, aktif olarak katılan veya destekleyen en yakınlarımız dahi olsa tüm gözü dönmüş canavarları vatan haini addediyor ve en ağır şekilde cezalandırılmalarını temenni ediyoruz.

Bu mel'anetin ilk anlarından başlayarak bu millet düşmanı hainlere gereken cevabı veren kahraman güvenlik güçlerimiz ile necip milletimizin cesaret ve vatan aşkını tüm dünyaya bir kez daha gösteren ülkemizin cesur evlatlarını yürekten kutluyor, kalbi teşekkür ve minnetlerimizi ifade etmek istiyoruz.

İlk anlardan itibaren yönetimimiz ve üyelerimizin büyük çoğunluğu tarafından da aktif olarak iştirak edilen ve desteklenen bu kahramanlık destanıyla iftihar ediyor, tarihin altın harflerle yazacağı bu şanlı mücadeleyi, çocuklarımıza ve gelecek nesillere bırakacağımız en güzel hediye olarak görüyoruz.

Henüz tam anlamıyla bitmediğine kani olduğumuz bu mücadelede, devletimizi ve milletimizin gücüne güç katmak için TÜSHAD Yönetimi ve üyelerimiz adına yapabileceğimiz her türlü destek ve katkıya her zaman hazır olduğumuzu da bilhassa belirtmek istiyoruz.

Hâlen bu mücadeleyi büyük bir kararlılık, cesaret ve fedakârlıkla sürdüren başta Sayın Cumhurbaşkanımız ve Hükümetimiz olmak üzere tüm devlet görevlilerimize, güvenlik güçlerimize ve diğer yetkililerimize kolaylık, sağlık ve esenlikler diliyoruz.

Allah'ı Teala'nın (c.c.) bu tür musibet ve ağır sıkıntıların tekrarından aziz milletimizi muhafaza buyurması niyazıyla, bu büyük badirenin de devletimiz ve milletimizin parlak olduğuna inandığımız istikbâli için hayırlı ve güzel neticelere tebdil olacağını umuyor ve temenni ediyoruz.

Saygılarımızla,

**Tüm Sivil Havacılar Derneği (TÜSHAD)
Yönetim Kurulu adına,**

**Arif Ali GEZMİŞOĞLU
TÜSHAD Yönetim Kurulu Başkanı**

(*) Derneğimizce 22 Temmuz 2016'da yayımlanmıştır.

künye

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

Genel Yayın Yönetmeni
Ali Yaşar AYDOĞAN

Genel Koordinatör
Zekeriya ALP

Yayın Kurulu
Bilal DENİZ
Deniz VAR
Erol Süleyman GÜNDÜZ
İslam GÜRE
Mikail AKBULUT

Katkıda Bulunanlar
Ahmet KAYA
Can AKGÜN
Güneş Emre GÖNEL
Mehmet ALAĞÖZ
Muhittin Hasan UNCULAR

Reklam Rezervasyon
0530 073 44 87
reklam@sivilhavacilardergisi.com

İletişim

TÜSHAD - Tüm Sivil Havacılar
Derneği İstWest Sitesi Yenibosna
Merkez Mah. Değirmenbahçe
Caddesi A2a Blok Kat: 2 D: 24
Bahçelievler - İstanbul
Tel: 0212 661 10 71
www.sivilhavacilardergisi.com
www.tushad.org
info@tushad.org

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

Tasarım & Uygulama



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

Kreatif Direktör
Enis AK

BASKI: Aktif Matbaa
0212 698 93 54

ŞİMDİ BİRLİK ZAMANI



GÜN

**MİLLETÇE KENETLENME VE GELECEĞİMİZİ
BİRLİKTE İNŞA ETME GÜNÜDÜR**



SİVİL HAVACILAR

SİVİL HAVACILAR

Ali Yaşar AYDOĞAN

Sivil Havacılar Dergisi
Genel Yayın Yönetmeni

Yüzyılın İhanetinden, Diriliş Destanına: 15 Temmuz ve Havacılık

15 Temmuz gecesi idi, hava sıcaktı / Bir ihanet kalkışması ülkeyi yaktı
Gün bugündü bütün millet ayağa kalktı / Çoluk çocuk ihtiyar genç sokağa aktı
Demokrasi darbe yemiş, şaşkınlık millet / Ya özgürlük bundan sonra, yahut da zillet
Milyonların ayak sesi titretti yeri / Elde bayrak, dilde tekbir, koştı ileri

"15 Temmuz Demokrasi Marşı" isimli bu güzel eserin sözlerinde böyle veciz bir şekilde özetlenen meş'um 15 Temmuz kalkışmasının üzerinden aylar geçti; ama o gece yaşadığımız dehşet, şaşkınlık ve öfke karışımı duygular hepimizin hafızalarında hâlâ çok taze. Akıl ve iradelerini muhteris hainlere satmış mankurtların başrolde olduğu bu büyük ihanetin ilk haberlerini o akşam 21:00 sularında sosyal medyadan öğrenmiştik. İlerleyen saatlerde bunun bir darbe girişimi olduğunu anladığımızda da, pek çoğumuz gibi önce il merkezi, ardından da havalimanı gibi stratejik mevkilere koşmuş, meşru hükümetimize sadık devlet güçlerimizin kontrolü sağladığı kesinleşene kadar da evlerimize dönmemiştik.

O gece ve sonrasında olanı biteni hatırlatmak pek de gerekli değil aslında. Kaldı ki bugüne kadar hepimiz 15 Temmuz'la ilgili yeterince haber, makale vs. okuduk, TV programları seyrettik, hikayeler dinedik. Medyadaki manşetler bu olayı bir yönüyle "yüzyılın ihaneti" olarak tanımlarken, daha farklı bakanlar "diriliş (ve demokrasi) destanı" olarak nitelendirdiler. Bu iki yaklaşımın da kendi bakış açılarından haklı olduğunu söyleyebiliriz.

O uzun 15 Temmuz gecesinde yaşadıklarımız, "benzeri görülmemiş ihanet" ve hatta çok sinsi bir işgal girişimi olması gibi dehşete düşüren yönleriyle hepimizi fazlasıyla endişelendirdi ve üzdü elbette. Öte yandan, on yıllardır devletimizin ve diğer önemli kurumlarımızın içinde yuvalanmış olan hain ve mankurtların tasfiyesine kapı

açması, bu ülkede askeri darbelerin başarılı olma şansının artık olmadığını göstermiş olması gibi, "her şerde bir hayır vardır" düsturunu doğrular türden getirileriyle de birçok hayra vesile oldu ve olacak gibi de hamd olsun.

Bu her yönüyle benzersiz vak'anın ülkemiz açısından "krizleri fırsata çevirme" bağlamında sağlamış olduğu diğer birçok imkan ve getirileri de olabilir. İsmi lazım değil, malum ihanet çetesi elinde ki okullar, şirketler vb. bir çok varlık ve imkanın devletimize ve milletimize geri kazandırılması; milletimizin 7'den 70'e her kesimiyle istiklal ve istikbaline sahip çıkıp, "tek millet" olmanın en güzel örneğini sergilemesi gibi. Öte yandan, başta turizm ve dolayısıyla havacılık sektörümüz gibi, belirli bazı sektörlerdeki işletme ve çalışan gruplarına etkileri açısından 15 Temmuz olayının oldukça ağır neticelerinin olduğu da aşıkâr maalesef.

15 Temmuz öncesindeki yaklaşık 1 yıllık süreçte de, ülkemizin son 14 yılda süreklilik kazanan kalkınma ve güçlenmesiyle istikrarını koruması, şer güçlerin işine gelmemiş ve maşaları terör örgütleri aracılığıyla rahat durmayarak çok sayıda terör eylemleri gerçekleştirmişlerdi malumunuz. Bu zincirin son halkası olan Haziran ayı sonlarındaki Atatürk Havalimanı baskını eylemiyle, ülkemizin istikrar ve imajını bozma, turizm başta olmak üzere, ekonomimize zarar verme yönündeki mel'un amaçlarına hizmet etmeyi sürdürmüşlerdi. Bütün bu eylemleri tabiri caizse bire on



katarak duyuran sözde müttefik ve dost ülkelerdeki şer odaklarının kontrolündeki medya da, adeta terörizmin en büyük destekçi ve sözcüsü rolünü başarıyla oynuyordu.

Geçtiğimiz yıl Rusya ile yaşadığımız kriz de eklenince, 15 Temmuz ve önce-
sindeki bu sürecin turizm sektörü ile birlikte havacılık sektörümüze de malesef oldukça ağır bir darbe vurduğu söylenebilir. Bunun neticesi olarak da bildiğiniz üzere sektör şirketlerimizden bir kısmı ciddi zararlar açıklarken, kü-
çülmeye giden, en azından büyümesini yavaşlatan veya erteleyen firmalarımız oldu, en üzücüsü de önemli sayılarda işten çıkarmalar yaşandı.

Ülkemize ve ekonomimize paralel olarak, son 13-14 yıllık dönemde yüz
ağartıcı bir gelişme ve büyüme gösteren sektörümüzde faaliyet gösteren şirketler de, başta azami tasarruf ted-
birlerini almak ve alternatif pazarlar

aramak gibi önlemler olmak üzere, bu ağır krizi en az zararla atlama yönünde gerekli çalışmaları yaptılar ve yapıyorlar elbette. Bununla birlikte, harici faktörler nedeniyle şirketlerin kendi imkanlarıyla yapabilecekleri de sınırlı tabii ki. Bu sebeple, ekonomimize devasa katkıları ve stratejik önemi de göz önüne alınarak, sektörümüzün bu zor döneminde devletimizin ilgili kurumlarınca uygun ve güçlü şekilde desteklenmesi milli menfaatlerimiz açısından da elzem.

Bu çerçevede, uygun koşullu kredi ve kefalet desteği gibi, devletimiz ve ilgili kurumlarca bugüne kadar alınmış kararlar ve başlatılan uygulamalar mevcut. Bunlara ilaveten halen üzerinde çalışılan ve yakında uygulamaya konulması planlanan çeşitli kolaylık ve teşviklerin de olduğu ilgili çevrelerde konuşuluyor. Bu ve benzeri mümkün olan tüm desteklerin vakit geçirilmeden hayata geçirilmesinin,

sektörümüzün mevcut olağan üstü koşulları minimum zararla atlatarak, yeni bir büyüme ve gelişme dönemine girebilmesine ciddi katkıları olacaktır hiç şüphesiz.

Bu kapsamda sektör şirketleri ile ilgili kurumların münferit çaba ve çalışmalarının yanında, sektörümüzün önde gelen dernek vb. STK'larının ve bunların kendi aralarında oluşturabileceği platformların da önemli görevler üstlenebilecekleri ve hatta üstlenmeleri gerektiği kanaatindeyim. "Birlikten kuvvet doğar" ilkesi çerçevesinde, hem mevcut zorlukların üstesinden gelmeye dönük işe yarar fikirler üretilmesi ile hep birlikte etkin çalışmalar başlatılabilmesi, hem de sektör çalışanlarının mağdur edilmeden sıkıntıların aşılabilmesi için sektörümüzdeki tüm paydaşların ellerini taşın altına koymaları elzem görünüyor.

Bitirirken meramımızı tek cümleyle özetlemek gerekirse; "haydi dostlar, işbaşına!" diyerek, yazımıza başladığımız gibi yine "15 Temmuz Demokrasi Marşı"ndan şu güzel satırlarla veda edelim:

Milyonların ayak sesi titretti yeri	/	Elde bayrak, dilde tekbir, koştu ileri
Demokrasi destanında şahitler biziz	/	Bir ölünce bin dirilen şehitler biziz
Serden geçtik vatan, millet, Allah aşkına!	/	Bütün dünya bunu görüp döndü şaşkına!

TÜRKİYE

- 09 Ulaştırma Bakanı'ndan Havacılık Vurgusu
- 10 Yerli Eğitim Uçağı Hürkuş'a Sertifika
- 14 Türk Sivil Havacılık Akademisi'nin Temeli Atıldı
- 18 THY Teknik A.Ş Genel Müdür Danışmanı Tokel: "Gücümüzün Farkında Değiliz"
- 21 İstanbul'dan Airshow Geçti

DÜNYA

- 22 Airbus Uçaklarında Türkiye İmzası
- 23 Uçakların Tahtına Göz Dikti
- 24 Havacılıkta Emisyonların Azaltımı İçin Uluslararası Uzlaşmaya Varıldı
- 25 ACI, 25 Yıllık Havalimanı Projeksiyonunu Açıkladı
- 27 Almanlardan Havacılıkta Bir İlk!

FUAR

- 30 2016 Farnborough Fuarı

SEKTÖR

- 38 Uçak Kategorilerine Göre İşletme Maliyeti ve Utilizasyon

EĞİTİM

- 42 Sorumlu Pilot mu ? Sorunlu Pilot mu ?

MİSAFİR KALEM

- 50 Konuşabilmek *Lokman AYVA

AYNA

- 54 Seminer Devletin Sürdürülebilirliği



HAVACI GÖZÜYLE "SULLY"

34



11

3. HAVALİMANI İNŞAATI 'DARBE' ALMADAN YÜKSELİYOR



20

YAZ/KIŞ SAATİ UYGULAMASI KALKTI HAVA YOLU SEKTÖRÜNE ETKİSİ NASIL OLACAK?



08

TRAVMA SONRASI STRES BOZUKLUĞU

44

35

UÇAK
YOLCULUĞUNUN
REEL MALİYETİ
DÜŞÜYOR

26

Küresel talep
azalırken
uçak
teslimatları
erteleniyor

"Hem F16 hem THY uçağı kullanacak
800 pilot var"

16

40

TÜRBÜLANS HAKKINDA BİLMEMİZ GEREKEN 10 NOT



ÇİN, GELECEĞİ OTONOM
UÇAN HAVA
ARAÇLARINDA GÖRÜYOR

52



HAVACILIKTA KUŞ ÇARPMASI

32

‘TÜRKİYE’NİN ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIKTA BAŞARISI TESCİLLENDİ’



Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Arslan, “Türkiye, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü’nün konsey üyeliğine 172 oyun 156’sını alarak seçildi” dedi.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan, Türkiye’nin, 1950 yılından bu yana 2 kere aday olduğu Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü’nün (ICAO) konsey üyeliğine 172 oyun 156’sını alarak seçildiğini belirterek, “Böylesine önemli bir organın konsey üyesi olmak ciddi bir prestij. Türkiye, artık sivil havacılık konusunda dünyanın karar alıcı ülkeleri arasına girdi. Türkiye, yaptığı atılımlarla sivil havacılıkta devler ligindeydi. Bu karar onu tescil etmiş oldu” dedi.

Arslan, sektörün çatı örgütü olan ICAO’nun Birleşmiş Milletler’e bağlı olduğunu ve 69 yıl önce kurulduğunu hatırlatarak, Türkiye’nin de bu teşkilatın üyesi olduğunu söyledi.

Arslan, “1950 yılından bu yana ICAO’nun 2 kere konsey üyeliğine aday olmuşuz ancak seçilememişiz. 3 gün önce konsey üyeliğine adaylığımızı açıklamıştık. Çok başarılı bir çalışmanın ardından Türkiye’nin de bulunduğu grubun oylaması yapıldı. 172 oyun 156’sını alarak Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı’nın konsey üyeliğine seçildik. Böylesine önemli bir organın konsey üyesi olmak ciddi bir prestij. Türkiye, artık sivil havacılık konusunda dünyanın karar alıcı ülkeleri arasına girdi” diye konuştu.

Alınan kararları uygulayan değil, kararları alan organın içinde olduklarını belirten Arslan, bu gelişmenin Türkiye’nin sivil havacılık alanında son 13 yılda katettiği mesafenin göstergesi olduğunu kaydetti.

Son 13 yılda Türkiye’de 26 olan havalimanı sayısının 55’e, yılda 35 milyon olan yolcu sayısının ise 182 milyona yükseldiğini bildiren Arslan, “İstanbul Yeni Havalimanı, dünyanın en büyüğü olacak. Dolayısıyla sivil havacılık otoritelerinin hepsinin gözü Türkiye’deydi” dedi. Arslan, bu gelişmelerde Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Başbakan Binali Yıldırım ve Türk Hava Yolları’nın büyük katkısı olduğunu da vurguladı. ✈





ULAŞTIRMA BAKANI'NDAN HAVACILIK VURGUSU

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Arslan, 'Türkiye dünya sivil havacılığında da söz sahibi olacak' açıklamasında bulundu.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan, Türkiye'nin Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) Konsey Üyeliği ile dünya sivil havacılığında da söz sahibi olacağını söyledi.

Arslan, ICAO'nun 39. genel kurul çalışmalarına katılmak üzere Kanada'nın Montreal kentinde, değerlendirmelerde bulundu.

Türkiye'nin kurucuları arasında bulunduğu ICAO'da en son 66 yıl önce yöneticilik yaptığını anlatan Arslan, "Türk sivil havacılığında yaşanan gelişmeler, ICAO Konsey Üyeliği ile taçlanacak. Konsey üyeliği ile Türkiye, artık dünya sivil havacılığında da söz sahibi olacak. Türkiye bu üyelikle, etrafımızdaki coğrafyanın ve her alanda söylediğimiz gibi mazlum milletlerin haklarının korunmasını savunacak" dedi.

ICAO'da bundan sonra daha aktif ve söz sahibi olacaklarını dile getiren Arslan, "Bu sadece bu dönem için değil, bundan sonraki dönemler için de giderek artan bir önemde devam edecek. Artık kabuğumuza sığmıyoruz. Biz, kabuğumuzu kırarak dünyanın

birçok farklı bölgesinde yeni iş birliği çalışmaları ile daha da büyüyeceğiz" şeklinde konuştu.



Bakan Arslan, Kanada'nın Montreal kentinde devam eden 39. ICAO Genel Kurul Toplantısı'nda yaptığı konuşmada, Türkiye'nin, coğrafi konumu itibarıyla hava yolu ağları yönünden Asya, Avrupa ve Afrika'nın kesişim noktasında bulunduğunu ifade ederek "İstanbul'dan 3 saatlik uçuşla 41 ülkeye, 5 saatlik uçuşla 66 ülkeye ulaşılabilir. Türkiye 78 milyon nüfusu, 10 bin doları aşan kişi başı gayrisafi milli hasılasıyla G20'nin önemli bir üyesidir. Diğer taraftan, tarihi geçmiş itibarıyla bir açık hava müzesi olan ülkemiz, aynı zamanda doğal güzellikleriyle dünyada en çok tercih edilen 6. ülke durumundadır" diye konuştu.

Arslan, Türkiye'nin ICAO'nun kurucu üyelerinden biri olduğunu ifade ederek sözlerini şöyle tamamladı:

"Bugün, havacılık sektörümüzde kaydedilen dikkate değer büyüme ve geleceğe yönelik hedeflerimiz, ICAO'da daha etkin olmamızı, daha fazla katkı koymamızı gerektirmektedir. Türk sivil havacılığımız, ICAO, ECAC, EUROCONTROL, EASA, D-8 ve diğer bölgesel örgütler ile yakın ilişki içerisinde bulunmaktadır. Ayrıca ülkemiz Avrupa Birliği ile Kapsamlı Hava Taşımacılık Anlaşması'nın müzakere sürecinin başlatılması kararını almıştır. Türkiye, aynı zamanda ICAO içerisinde en fazla katkı veren 17 ülkeden biri konumundadır. Bu büyüklüğe erişmiş bir ülkenin ICAO'da daha fazla etkin olması bizim de önceliklerimiz arasındadır. Havacılığı son 13 yılda muazzam bir büyüme gösteren Türkiye'nin ICAO Konsey Üyesi olmasının, konsey çalışmalarına katkı sağlamasına imkân vereceğini düşünüyoruz. Havacılık alanında sergilediğimiz verimlilik ve geleceğe yönelik hedeflerimizin bu isteğimizi haklı kıldığını ve dostlarımızın da bu haklılığı teslim edeceğine inanıyoruz." ✈

YERLİ EĞİTİM UÇAĞI HÜRKUŞ'A SERTİFİKA

• Türkiye’de üretilen ve uluslararası alanda sertifikalandırılan ilk Türk sivil imalat olan Hürkuş Eğitim Uçağına Tip Sertifikası verilmesi dolayısıyla Türk Havacılık ve Uzay Sanayii AŞ (TUSAŞ) Kazan Tesisleri’nde tören düzenlendi.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan, törende yaptığı konuşmada, “Hava yolu halkın yolu olsun, herkes uçuşsun” ilkesiyle hava yolu sektöründe ciddi başarı elde ettiklerine dikkati çekerek sertifika töreninin bu açıdan büyük anlam ifade ettiğini söyledi. Türkiye’nin 2003’ten bu yana havacılık sektöründe dünyada 30. sıradan 10. sıraya yükseldiğine dikkati çeken Arslan, “Milli bayrak taşıyıcımız dünyanın ilk 15’i arasında, İstanbul’da Atatürk Havalimanı Avrupa’nın ilk 4’ü arasında, İstanbul’da yapacağımız 3. havalimanı dünyanın ilki olacak. Bugün milli gururu hep birlikte yaşıyoruz; ancak bununla yetinmemeliyiz. Artık sivil uçağımızı kendimiz ürettiğimiz ve kendimiz sertifikalandırdığımız bir aşamaya gelmemiz çok gecikti” diye konuştu.

Arslan, Vecihi Hürkuş’un yaptığı uçağın sertifikalandırılması için kamyon sırtında Çek Cumhuriyeti’ne gönderildiğini anımsatarak Hürkuş’un ‘Tip Sertifika Onayı’nın Türkiye’de verilebiliyor olmasının, dünyanın sivil otoritelerinin bunu kabul ve teyit etmesinin bugün açısından çok önemli olduğunu dile getirdi.

“SİVİL VE ASKERİ UÇAĞIMIZI YAPABİLMEK ADINA SİZLERE GÜVENİYORUZ”

Atak helikopteri ve insansız hava araçlarının (İHA) üretiminde gösterilen başarının Hürkuş ile taçlandığını vurgulayan Arslan, şunları kaydetti: “Sivil ve askeri uçağımızı yapabilmek adına sizlere güveniyoruz. İşin başı inanmak. Bu inancın ortaya konması, siyasi otorite tarafından desteklenmesi ile kâğıt üzerinde başlayan düşüncenin ete kemiğe bürünmesine şahit oluyoruz. İşçisinden, en tepedeki idarecisine kadar herkes buna inanmak zorunda. Biz bu güvenle ülkemizin tüm sektörlerinde artık sağlıklı planlamalar yapabiliyor, daha uzun vadeli hedefler ortaya koyabiliyoruz.”



Arslan, Türkiye’nin Avrupa ile Asya arasındaki coğrafya üzerinde köprü konumunda bulunduğuna işaret ederek 14 yıldır reel hayatta da Türkiye’yi köprü haline getirebilmek için çalıştıklarını anlattı. Söz konusu coğrafyada 3 saatlik uçuş mesafesiyle 1,5 milyar nüfusa ulaşılabilirdiğini belirten Arslan, bu coğrafyadaki ticaret hacminin 31 trilyon dolar, her yıl sadece ulaştırma için harcanan paranın 75 milyar dolar olduğunu söyledi. Arslan, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Marmaray, Avrasya Tüneli gibi projelerin, büyük fotoğrafın tamamlayıcısı olduğunu belirterek şöyle devam etti:

“Bu pastadan pay almak için artık sivil uçak, köprüler, bölünmüş yollar, yüksek hızlı tren yolları ve bu trenlerin kendisini yapar hale geliyoruz. ‘Bu dünyada biz de varız. Sizin bize biçtiğiniz role göre değil, kendi ülkemizin ve bu coğrafyadan medet uman mağdurların, mazlumların beklentisi neyse ona göre kendi rolümüzü belirliyoruz’ diyoruz. Biz büyük projeleri ortaya koydukça ve bu pastadan pay almak istedikçe Türkiye’ye karşı herkes ayağa kalkıyor. Rekabet ortamıdır olabilir. Ancak bu kalkışmanın aracı olan hainleri, maşaları anlayamıyoruz. Bu hainler bu coğrafyadan çıkınca işte adeta saçımızı, başımızı yolacak noktaya geliyoruz.”

“HÜRKUŞ, TİP SERTİFİKASI İLE UÇUŞ HÜRRİYETİNE KAVUŞTU”

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürü Bilal Ekşi de tasarım, imalat ve üretim kadar yorucu sertifikasyon testinden geçen uçağın, 11 Temmuz 2016’da SHGM’nin ilk defa verdiği Tip Sertifikası ile uçuş hürriyetine Hürkuş olarak kavuşmuş olduğunu söyledi. Türkiye’yi “imalatçı ülke” konumuna yükselten bu sertifikanın, üretici firma olarak TUSAŞ’ta bir uçağın ana tasarımcısı ve üreticisi olmak adına tüm aerodinamik, yapısal ve sistemsel tasarım, üretim kabiliyetinin kazanıldığı ve bu kabiliyetin testlerle doğrulandığının tescili olduğunu dile getiren Ekşi, “Bu sertifika aynı zamanda otorite olarak SHGM’nin de böyle bir uçağı denetleyerek, uygunluk verebilme yönünde kazandığı kabiliyeti ve bundan sonrakiler için de kendine güveni tescil etmektedir” diye konuştu. ✈



3. HAVALİMANI İNŞAATI ‘DARBE’ ALMADAN YÜKSELİYOR

• Türkiye’nin en önemli projelerinden biri olan 3. Havalimanı inşaatı, 15 Temmuz darbe girişimi sürecine rağmen aksama olmadan hızla devam ediyor. İnşaatın en önemli bölümü olan ana terminal binasının ortaya çıkan silueti, havadan görüntülendi.



Türkiye bir yandan darbe girişimleri ve terörle mücadele ederken, bir yandan da uluslararası ölçekteki dev projelerini tamamlıyor. 3. Havalimanı’ndaki inşaat çalışmaları, 15 Temmuz gecesindeki darbe girişimi ve sonrasında yaşanan sürece aldırmadan hızla devam ediyor. 76 milyon 500 bin metrekarelik dev inşaat alanını kapsayan ve tamamlandığında yıllık 200 milyonun üzerinde yolcu kapasitesiyle dünyanın en büyüğü olacak olan 3. Havalimanı’nın en önemli bölümü olan silueti ortaya çıkmış ana terminal binası havadan görüntülendi. Yıllık yolcu kapasitesi 101,5 milyon olan Atlanta Havalimanı’nı geride bırakacak olan 3. Havalimanı, tüm bölümler tamamladığında yıllık 200 milyonun üzerinde yolcu kapasitesi ile hizmet vermeye hazırlanıyor. İstanbul Atatürk Havalimanı’nın yoğunluğu ve kapasite yetersizliğine çare olacak 3. Havalimanı çalışmaları 7 gün 24 saat aralıksız bir şekilde devam ediyor. İnşaatın en önemli bölümü olan ana terminal binası da planlanan şekilde yükselmeye başladı. Havadan kayde-

dilen görüntülerde 1 milyon 300 bin metrekarelik alanda inşaatı devam eden ana terminal binasının meydana çıkmaya başladığı görülüyor.

PERSONEL SAYISI 30 BİNE ÇIKACAK



Dünyanın 12 ülkesinden işçinin çalıştığı havalimanı inşaatında en çok yabancı personel ise Vietnam ve Pakistan uyruklu vatandaşlardan oluşuyor. Dünyanın en büyük şantiyelerinden 3. Havalimanı’nda ilk bölümün 2018’in

başına yetiştirilmesi için 12 ülkeden 17 binin üzerinde personel, çalışmalarını sahanın farklı bölgelerinde eş zamanlı ve aralıksız olarak sürdürüyor. Devam eden çalışmalarda bin 500 ofis çalışanı, 14 bin 500’ünün de şantiye çalışanı olduğu belirtiliyor. Personel sayısının ise en yoğun çalışma döneminde 30 bine kadar çıkacağı belirtiliyor. Havalimanı, işletmeye açıldığında 100.000 kişiye yeni iş imkânı sağlarken, dolaylı etkilerle 1,5 milyon kişiye de gelir kaynağı olacak.

3 BİNİN ÜZERİNDE ARI GİBİ ÇALIŞAN İŞ MAKİNESİ

İstanbul Grand Airport (İGA) Havalimanları Üst Yöneticisi (CEO) Yusuf Akçayoğlu, 3. Havalimanı inşaatının tüm hızıyla devam ettiğini belirterek, halihazırda 2 bin 200 kamyon, 252 ekskavatör, 60 kule vinç, 57 greyder, 124 silindir, 101 dozer, 60 eklemlili kamyon, 57 tekerlekli yükleyici, 23 mobil vinç, 70 beton mikseri, 18 beton pompası ile toplamda 3 bin 22 aracın çalıştığını vurguladı. 🔄

DÜNYANIN EN BÜYÜK HAVALİMANI OLACAK!

Dünyanın en büyük havalimanı olacak İstanbul Yeni Havalimanı'nın 90 milyon yolcu kapasiteli ilk etabının yüzde 30'u tamamlandı.



İlk etap için şu ana kadar 2 milyar avro harcanırken, 17 bin 500 kişinin çalıştığı havalimanı inşaatında çalışan sayısı 30 bine ulaşacak.

11 bin adet futbol sahası büyüklüğünde olacak havalimanı, Kadıköy'ün 3 katı büyüklüğüne denk geliyor.

Cumhuriyet tarihinin en büyük projelerinin başında gelen İstanbul Yeni Havalimanı'nın 90 milyon yolcu kapasiteli ilk etabının yüzde 30'u tamamlandı.



İGA Üst Yöneticisi (CEO) Yusuf Akçayoğlu yaptığı açıklamada, Fetullahçı Terör Örgütü'nün (FETÖ) darbe girişiminin ardından çalışmalarına hiç ara vermediklerini belirterek, bu menfur girişimin çalışma azimlerini artırdığını söyledi.



Akçayoğlu, darbe girişimiyle Türkiye'nin Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan önderliğinde 2023 hedeflerine yürümesinin bazı kesimleri rahatsız ettiğinin daha iyi görüldüğünü aktardı.



**GUINNESS
REKORLAR
KİTABI'NA
GİRMEYE
ADAY**

Akçayoğlu, havalimanının dünyanın en büyük şantiyesi olmaya aday olduğunu belirterek, şu bilgileri verdi:

“Şantiyede kullanılan iş makineleri açısından da İstanbul Yeni Havalimanı, Guinness Rekorlar Kitabı'na girmeye aday.



Proje kapsamında aktif halde 2 bin 200 kamyon, 252 ekskavatör, 60 kule vinç, 57 greyder, 124 silindir, 101 dozer, 60 eklemli kamyon, 57 tekerlekli yükleyici, 23 mobil vinç, 70 beton mikseri, 18 beton pompası ile toplamda 3 bini aşkın araç bulunuyor.

Halihazırda bu özelliğiyle havalimanı projesi, şantiyede faal olan ekipman sayısı anlamında da dünyanın en büyük projesi olma sıfatını taşıyor.”



TÜRK SİVİL HAVACILIK AKADEMİSİ'NİN TEMELİ ATILDI

• Türk Sivil Havacılık Akademisi'nin temeli; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakan Yardımcısı Yüksel Coşkunyürek tarafından İstanbul Atatürk Havalimanı bölgesinde bulunan inşaat alanında düzenlenen bir törenle atıldı. 2017 yılı sonuna kadar tamamlanması planlanan projenin bölgedeki en büyük havacılık akademisi olması hedefleniyor.



Türkiye Cumhuriyeti Devleti ve Avrupa Birliği tarafından ortak finanse edilen "Türk Sivil Havacılığı Emniyet ve Güvenlik Eğitimi Kapasitesinin Geliştirilmesi Teknik Yardım Projesi" kapsamında kurulacak olan akademinin temel atma töreni, Sivil Havacılık Genel Müdürü Bilal Ekşi'nin evsahipliğinde ve Avrupa Birliği Komisyonu ve havacılık sektörü temsilcilerinin katılımlarıyla düzenlendi.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakan Yardımcısı Yüksel Coşkunyürek temel atma töreninde yaptığı konuşmada, havacılık eğitim politikalarının etkin bir yöntemle hayata geçirilmesinin havacılığın gelişmesi için büyük önem taşıdığını belirterek, Türk Sivil Havacılık Akademisi'nin sadece ülkemizde değil bölgemizde de havacılıkta ihtiyaç duyulan kalifiye personelin yetişmesine katkı sağlayacağını kaydetti.

Dünya ülkelerinin havacılıkta yıllık yüzde 5 büyümeye gösterirken, Türkiye'nin yıllık yüzde 10 büyümeye gösterdiğini belirten Bakan Yardımcısı Coşkunyürek, 13 yıl önce Dünya Sivil Havacılık Teşkilatı(ICAÖ) içinde 30. sırada yer alan Türkiye'nin bugün 10. sıraya yükseldiğini ifade etti.

"5 YIL İÇİNDE TÜRKİYE HAVACILIKTA AVRUPA'DA BİRİNCİ ÜLKE HALİNE GELECEK"

Türkiye'nin sadece sektörel gelişme rakamları ile değil aynı zamanda havacılıkta taşıdığı potansiyel bakımından da önem taşıdığına vurgu yapan Bakan Yardımcısı Coşkunyürek, uluslararası kuruluşlar tarafından Türkiye'nin, önümüzdeki beş yıllık dönemde havacılıkta yıllık yüzde 6'dan fazla büyüyerek Avrupa'da birinci ülke olacağını öngördüğünü hatırlattı.

"TÜRKİYE
HAVACILIK TEKNOLOJİLERİ
ÜRETEN BİR ÜLKE
HALİNE GELDİ"

Bakan Yardımcısı Coşkunyürek, Türkiye'nin aynı zamanda havacılık teknolojilerini üreten ve sertifikalandıran bir ülke haline geldiğini belirterek, Türkiye'nin ilk yerli eğitim uçağı olan HÜRKUŞ'un uluslararası standartlarda sertifikasyon çalışmalarının başarıyla tamamlanarak uçmaya hazır hale geldiğini kaydetti.

"TÜRKİYE, 336 UÇUŞ NOKTASI İLE DÜNYANIN EN GENİŞ UÇUŞ AĞINA SAHİP ÜLKELERDEN BİRİ"

Bakan Yardımcısı Coşkunyürek; Asya, Avrupa, Afrika olmak üzere kıtaların ve köprülerin buluşma noktasında yer alan ve 336 ülkeye doğrudan uçuş imkanı olan Türkiye'nin, dünyanın en büyük havalimanlarından biri olacak 150 milyon yolcu kapasiteli İstanbul 3. Havalimanı'nın 2018 yılı içinde hizmete açılmasıyla birlikte havacılıkta en önemli hub'lardan biri olacağını altını çizdi. Bu projelerin hayata geçirilmesi ile, Türkiye'nin 2023 yılı havacılık hedefleri olan büyük gövdeli uçak sayısının 750'ye, iç ve dış hatlarda toplam yolcu sayısını 350 milyona ve dünyadaki toplam uçuş noktasının 500'e çıkarılmasına hızla yaklaştığını belirtti.

Konuşmasında Türk sivil havacılığının bu başarılar neticesinde 2016 ICAÖ Konsey üyeliğine aday ülke olduğunu belirten Bakan Yardımcısı Coşkunyürek, Havacılık Eğitim Akademisi'nin AB ile ilişkileri daha da pekiştirilmesine katkı sağlayacağını belirterek AB delegasyonu üyelerine teşekkür etti.

Ev sahibi Sivil Havacılık Genel Müdürü Bilal Ekşi ise törende yaptığı konuşmada, havacılıkta dünyada ilk 5 ülkenin içinde yer almayı hedefleyen Türkiye'nin 3. Havalimanı ile nasıl bölgesel bir hub haline gelecektir Türk Sivil Havacılık Akademisi (TSHA) ile de bölgesindeki en önemli eğitim hub'ı olacağını kaydetti.

Son yıllarda, havacılık sektöründe eğitim kalitesinin artırılması, sektörün kendi personeline ve dışarıya verdiği eğitimleri standartize edilmesi, YÖK ile sağlanan iş birliği sayesinde havacılığın insan kaynakları ihtiyacını karşılamaya yönelik çok sayıda adım atıldığını belirten Genel Müdür Bilal Ekşi, uçuş okullarının ve havacılık meslek liselerinin Türk Sivil Havacılık Akademisi ile iş birliği içinde hareket etmesinin önemine değindi.



Türkiye'nin bölgesel bir eğitim merkezi haline getirecek akademinin 23 bin m² alana 15 milyon Euro bütçeyle hayata geçirileceğini belirten Genel Müdür Ekşi, yıllık 2 bin civarında yerli ve yabancı havacılık personeline AB ve uluslararası standartlarda eğitim verme kapasitesi ile merkezin 2017 yıl sonunda açılmasının planlandığını kaydetti.

Temel atma töreninde konuşma yapan AB Türkiye Delegasyonu Müsteşarı François Begeot, AB ve Türkiye'nin geleceğinde havacılığın en somut fırsatları barındıran bir iş birliği alanı olduğunu belirterek, Türkiye'nin AB pazarı için önemli bir ülke olduğunu ve bu eğitim merkezi ile birlikte hub olma hedefine daha çok yaklaştığını belirterek iş birliğine güçlü bir şekilde devam edeceklerini kaydetti.

AB Temsilcisi Matthew Baldwin ise konuşmasının başında, Atatürk ve Brüksel Havalimanı ile son olarak 15 Temmuz hain darbe girişiminde hayatlarını kaybedenlerin ailelerine taziye dileklerini dile getirerek, AB Komisyonu için kilit rol oynayan Türkiye'nin AB ile olan ilişkilerine bu akademinin yeni bir ivme kazandıracağını ve güçlendireceğini ifade etti. ✨



DHMİ'YE YENİ GENEL MÜDÜR ATANDI

Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdür ve Yönetim Kurulu Başkanlığına Funda Makbule Ocak atandı.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının konuya ilişkin atama kararı Resmi Gazete'de yayımlandı.

Buna göre açık bulunan DHMİ Genel Müdür ve Yönetim Kurulu Başkanlığına, Genel Müdür Yardımcısı ve Yönetim Kurulu Üyesi Ocak'ın atanması uygun görüldü.

1955 yılında Ankara'da doğan Ocak, Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Ekonomi Bölümü'nden mezun oldu. Ocak, DHMİ'de Araştırma Planlama Koordinasyon (APK) Daire Başkan Yardımcılığı, APK Başkanlığı ile DHMİ Müşavirliği yaptı.

Türkiye Kalkınma Bankası kaynak geliştirme uzmanı görevinde bulunan Ocak, 1999'da DHMİ'ye yeniden dönerek 2007 yılına kadar APK Daire Başkanlığını yürüttü. Ocak, 27 Aralık 2007 tarihinde ise genel müdür yardımcılığı ve yönetim kurulu üyeliğine atandı. Evli ve bir çocuk annesi Funda Ocak, İngilizce biliyor.

Ocak, DHMİ'nin ilk kadın genel müdürü olma özelliğini taşıyor. ✨

“HEM F16 HEM THY UÇAĞI KULLANACAK 800 PİLOT VAR”

THY Yönetim Kurulu Başkanı İlker Aycı, THY pilotlarının ABD’deki gibi hem orduda hem özel sektörde çalışabileceğini söyledi. Aycı “THY’de TSK kökenli 800 pilot var. Bunların 500’ü son 5 yılda geldi. Hepsı vatanperver, hepsi gönüllü. Liste hazırlayıp Savunma Bakanlığı’na gönderdik” dedi.



FETÖ darbe girişimi sonrası 248 savaş pilotunun atılmasıyla Türk Silahlı Kuvvetleri’nde yaşanan büyük açığın nasıl giderileceğinin cevabı Türk Hava Yolları (THY) Yönetim Kurulu Başkanı İlker Aycı’dan geldi. THY Yönetim Kurulu Başkanı İlker Aycı, THY bünyesinde silahlı kuvvetler kökenli 800 civarında pilot bulunduğunu belirterek, “Olaydan hemen 2 gün sonra bir ‘gönüllüler listesi’ hazırladık ve Milli Savunma Bakanlığı’na sunduk. TSK kökenli pilotlarımızın 500’ü son 5 yıl içinde ayrılıp gelenler. Pilotlarımızın hepsi vatanperver. Hemen hemen hepsi de TSK’ya dönmeye gönüllü” diye konuştu. İlker Aycı bu pilotlarla ilgili farklı formüllerin düşünüldüğüne dikkat çekerek, “Amerika’da pilotların hem orduda hem sektörde çalışabildiği modeller söz konusu. Biz de pilotların her iki kurumda çalışabileceği modelleri inceliyoruz. Bunun üzerinde çalışıyoruz. Bu konuda tamamen farklı yeni modeller de oluşturulabilir” dedi.

HEDEFLER REVİZE EDİLDİ

Yılın 6 aylık döneminde 1.9 milyar TL zarar açıklayan THY’nin yıl sonu hedeflerini revize ettiğini de duyuran İlker Aycı, bu süreçte terör etkisi ve

bozulan Türkiye algısı nedeniyle talep ve gelir kırılganlığı yaşadıklarını belirterek “Türkiye varışlı yolcularda yüzde 20 gerileme var. Bunun gelire etkisi ise yüzde 35 seviyesinde. İntihar saldırısı ve darbe girişiminin 411 milyon dolar menfi etkisi oldu” dedi.

YENİ SPONSORLUK YOK

Gelişmeler ışığında 2016 hedeflerini tekrar gözden geçirdiklerini açıklayan İlker Aycı, “Bu yıl 1.4 milyar dolarlık gelir kaybı bekliyoruz. Yolcu sayısı hedefimizi 72 milyondan 63.6 milyona çekti. Geçen yıla göre yolcu sayımızda yine az da olsa bir artış olacak. Geçen yıl 61.2 milyon yolcu taşımıştık” diye konuştu. Aycı, yıl sonunda 10 milyar dolara yakın bir satış geliri planladıklarını belirterek yaptıkları revizyon kapsamında kapsamlı bir tasarruf dönemine gireceklerini de duyurdu. Reklam ve sponsorluklardan ikrama, bazı hatlarda frekans azaltılmasından insan kaynaklarına uzanan tasarruf tedbirleri neticesinde 250 milyon dolar tasarruf etmeyi planladıklarını anlatan İlker Aycı “Bu tedbirleri uygulayacağız; ama yolcu bizim tasarrufta olduğumuzu anlamayacak” dedi. Aycı, THY’nin ses getiren uluslararası sponsorluklar

konusunda ise bir süre için yavaşlama olabileceğini sözlerine ekledi. 26 Temmuz itibarıyla Mali İşlerden Sorumlu Genel Müdür Yardımcılığına Murat Şeker’in atandığını da duyuran Aycı, “2016 istisnai bir yıl. Ancak biz uzun vadeli perspektifimizi koruyoruz. 2015’te filomuza 38 uçak geldi. Bu yıl 43 uçak daha eklenecek. 2016’da yüzde 20 kapasite artışı yaptık. Son iki yılda en yakın rakibimizden fazla kapasite artışı var. Bizden fazla kapasite artışı yapan da tek bir şirket bulunuyor. 2023 yılına kadar gelecek 180 civarı uçağımız var. Yolcu sayımızı da gelirlerimizi de artıracamız” dedi. Bu yıl ayrıca Şeyşeller ve Havana’ya hat açacaklarını da anlatan Aycı, gelirlerdeki düşüşün zam olarak yansımayaceğinin da altını çizdi. Aycı “Zam peşinde değiliz. Zaten Avrupa fiyatlarımız şu anda çok uygun. Bayram için de güzel sürprizlerimiz olacak” diye konuştu.

BİLET İADELERİ İÇİN 40 MİLYON DOLAR

15 Temmuz’da yaşanan darbe girişimini de değerlendiren Aycı, “Dünya demokrasi tarihi yazıldığında Türkiye’nin ayrı bir yeri olacak” dedi. THY’nin darbe girişimi sabahında da

havalimanına düzenlenen terör saldırısının ardından da sabah erken saatte uçuşlarına devam ettiğini hatırlatan Aycı, "Her iki olayda da yolcularımıza biletlerinin istenilen tarihe alabileceğini veya iptal edebileceğini bildirdik. Bunun şirketimize bedeli 40 milyon dolar oldu" dedi.

**ANADOLU JET
YURT
DIŞINA DA
UÇACAK**

THY, yeni stratejisi kapsamında kardeş şirketi Anadolu Jet'i de yurt dışına açmayı planlıyor. Şu an için sadece iç hatlarda uygun fiyata uçan Anadolu Jet'i yurt dışına açmayı planladıklarını vurgulayan İlker Aycı, "Low cost (düşük maliyetli) segmentindeki hava yolumuzu 4-6 saatlik uçuş mesafesindeki destinasyonlara açmak istiyoruz" diye konuştu. Önümüzdeki günlerde THY olarak yatırımcıları bilgilendirme turlarına çıkacaklarını anlatan İlker Aycı, "Yatırımcılarımıza yeni bütçemizi ve stratejilerimizi anlatacağız" dedi.

LOUNGE GİRİŞİNE CANLI BOMBA KAPANI

İlker Aycı, havalimanı içindeki THY Lounge'ı için ise 'kapan' formülünü hayata geçireceklerini söyledi. Üzerinde bir düzenek tespit edilen kişinin lounge girişinde otomatikman tespit edileceğini ifade eden Aycı, tespit edilen kişinin etrafının birkaç saniye içinde asansör gibi bir mekanizmayla sarılacağını ve patlama olsa bile çevresini etkilemeyeceğini anlattı. ✈

HAVACILIKTA CİRO 23,4 MİLYAR DOLARA ULAŞTI

✈ Türkiye'de, 2015 sonu itibarıyla sivil havacılık sektörünün cirosu 23,4 milyar dolar, sektörde istihdam edilen personel sayısı 191 bin 716 oldu.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) 2015 faaliyet raporundan derlenen bilgilere göre, hava yolu sektörü, havalimanı, uçak ve yolcu sayısındaki artışla son 10 yılda büyüme ivmesini devam ettirdi.

Türkiye'de iç hatlarda uçuş yapılan nokta sayısı 2015 itibarıyla 55'e, dış hatlarda ise 112 ülkede 261'e yükseldi.

YOLCU SAYISINDA DİKKAT ÇEKİCİ ARTIŞ

Küresel ekonomi 2015'te bir önceki yıla göre zor bir dönemden geçse de hava yolu ulaşımına olan talep ve ucuz uçak biletlerinin etkisiyle yolcu sayısındaki artış dikkati çekti. Hava yolunu kullanan toplam yolcu sayısı, geçen yıl 2006'ya göre yaklaşık yüzde 200 artarak 181,4 milyona ulaştı. Söz konusu dönemde iç hat yolcu sayısı 28,7 milyondan 97,5 milyona, dış hat yolcu sayısı ise 32,8 milyondan 83,9 milyona çıktı.

Hava yolu işletmelerinin uçak filosundaki büyük gövdeli uçak sayısı 10 yılda 259'dan 489'a, koltuk kapasitesi 42

bin 335'ten 90 bin 259'a ve kargo kapasitesi 873 bin 539 kilogramdan 1 milyon 759 bin 600 kilograma ulaştı. Hava yolu işletmeleri, hava alanı işletmecileri, bakım, eğitim, yer hizmetleri kuruluşlarından oluşan sivil havacılık sektörünün toplam cirosu geçen yıl sonu itibarıyla 23,4 milyar dolar, sektörde görev yapan personel sayısı 191 bin 716 oldu.

ATATÜRK HAVALİMANI AVRUPA İKİNCİSİ

Öte yandan, Uluslararası Havalimanı Konseyi (ACI) tarafından açıklanan 2015 trafik raporuna göre, yılda

25 milyonun üzerinde yolcu ağırlayan havaalanlarının oluşturduğu grupta Avrupa hava alanlarında yolcu trafiği ortalama yüzde 5,2 artış gösterirken İstanbul Atatürk Havalimanı yüzde 9,1 ile yolcu trafiğini en çok artıran ikinci havalimanı oldu. Söz konusu raporda ayrıca, Atatürk Havalimanı'nın hızlı büyümesi ile iki yıl içinde birinci olacağı öngörüsünde bulunuldu.

Sabiha Gökçen Havalimanı ise bulunduğu grupta yolcu sayısı artışında yüzde 19,7 ile Avrupa birincisi olurken, İzmir Adnan Menderes Havalimanı aynı grupta yüzde 12,1 ile Avrupa'da beşinciliğe yerleşti. ✈

THY Teknik A.Ş Genel Müdür Danışmanı Tokel:

“GÜCÜMÜZÜN FARKINDA DEĞİLİZ”

Türkiye'nin yüzde yüz yerli uçağını ve tankını kendisinin üretmesi gerektiğini ve bunun için üretici firma konusunda sıkıntı olmadığını ifade eden Türk Hava Yolları Teknik A.Ş Genel Müdür Danışmanı Halil Tokel, “Birçok yöneticimiz, bürokratlarımız ve sektörümüz kendi gücünün farkında değil. 2023 yılında kendi uçağımızı kendi tankımızı yaparız. Bunda bir sıkıntı yok. Bu işte görevli herkes inanacak, milletimiz de inanacak” dedi.



Atatürk Havalimanı'nda düzenlenen Airshow 2016 Havacılık Fuarı'na kendilerine çalışan üretici firmalarla katıldıklarının altını çizen THY Teknik A.Ş. Genel Müdür Danışmanı Halil Tokel, Türkiye'de 400 bin üreticinin bulunduğunu söyledi. Havacılık ve savunma sanayinde yüzde yüz yerli ürün üretilmesi için çalıştıklarını belirten Halil Tokel, Türkiye'nin uçak yapamaması için bir engelin olmadığını belirterek, “Savunma ve havacılık yüzde yüz yerli olmalıdır. Baktığımız zaman Türkiye'de inanılmaz rakamlar var. Türkiye'de 400 bin adet üretici firma var. 400 bin adet üretici firması olan bir ülkenin uçak yapamaması, deniz altı yapamaması, uydu yapamaması düşünülemez. Demek ki bizim burada bir koordinasyon eksikliği var. Firmalarımızı son ürüne yönlendireceğiz ve her türlü ürünün parçalarını yapabilecek hale getireceğiz” dedi.

FİRMALARA 'YAPAMAZ' GÖZÜYLE BAKILIYOR

Tokel, Türkiye'de bu üretime ilgi duyulmadığı için yapılamayacağı görüşünün hakim olduğunu ve bunu gerçekleştirebilmek için sanayiciyi örgütlediklerini kaydederek, şunları söyledi:

“Bu konulara ilgi duyulmadığı için firmalarımız yapamaz gözüküyorlar. Ama onların ötesinde nice parçaları yapan firmalarımız var. Bunları nasıl koordine edebiliriz, bunun birinci

kurumsal yolu kümelerimizdir. Türkiye'de şu anda 6 tane havacılıkla ilgili kümelerimiz var. Bu kümelerimizin bir tanesi ilk kurulan İzmir'de, iki tanesi Ankara, Eskişehir, Bursa ve en son bizim Türk Hava Yolları'nın öncülüğünde ticaret odamızın katkılarıyla Saha İstanbul diye havacılık ve savunma sanayi kümemiz kuruldu. Bu kümelerimize şu an da 500'ün üzerinde uluslararası uçak havacılık sektörüne üretim yapabilecek kalitede firmamız toplandı. Bu hedefi 5 bin'e çıkarmak istiyoruz. İki sene sonraki fuarda da bu 500 firmamız ürünleriyle katılacak. O zaman ise bir gövde gösterisine dönüşecek. Türkiye'nin sanayisinde bu potansiyel var.”

SEKTÖRÜMÜZ
BİLE KENDİ
GÜCÜNÜN
FARKINDA
DEĞİL

THY Teknik A.Ş Genel Müdür Danışmanı Tokel, Türkiye'nin kendi gücünün farkında olmadığını söyleyerek konuşmasına şöyle devam etti:

“Birçok yöneticimiz, bürokratlarımız farkında değil veya sektörümüz bile kendi gücünün farkında değil. Sadece

İkitelli'de 30 bin, OSTİM'de 5 bin 500 firma var. Bu kadar büyük bir üretim gücü olan ülkenin dünyanın en güzel ürünlerini yapması lazım. Yapabilecek potansiyeli de var. O zaman Türkiye'nin kalkınmasını bir seferberlik kapsamında düşünürsek bütün kamu yönetimi, özel sektör yönetimi, bütün insan kaynakları ve finans kaynaklarıyla beraber biz artık Türkiye'nin en zor, en yapılamaz gözükken savunma sanayi ve havacılık ürünlerini kısa sürede yapmamız lazım. 2023 yılında kendi uçağımızı kendi tankımızı, kendi deniz altımızı, kendi uydumuzu yaparız bunda bir sıkıntı yok. Bu işte görevli herkes inanacak, milletimiz de inanacak”

NURİ DEMİRAĞ'IN RUHU ŞAD OLACAK

Türkiye'nin ilk yerli uçak üreticisi Nuri Demirağ'ın torunu Bilge Kum da fuarda yer alan şirketleri ziyaret ederken Demirağ'ın ruhunun, yerli tasarım olacak uçağın uçuşuyla şad olacağını söyleyerek, “Sanayi hamlesi içinde yer almış büyük bir girişimciydi. Kendisini bundan 80 yıl evvel Türk tasarımı uçağı meydana getirmiş kendi öz sermayesiyle ve ne yazık ki o günün şartlarında engellendi. Bu proje bugün tekrar hayata geçiyor. Onun ruhuna sahip çıkan bir çok sanayicimizi görmekten son derece mutlu oluyorum. İnşallah ruhu şad olacaktır. Biz Türk tasarımı uçağı yeniden uçurmayı başardığımız zaman” diyerek duygularını dile getirdi. ✈

SUNEXPRESS, TÜRKİYE İLE AVRUPA ARASINDAKİ UÇUŞ AĞINI GENİŞLETİYOR

• Türk Hava Yolları ve Lufthansa'nın ortak kuruluşu SunExpress, 2016/17 dış hatlar kış tarifesini satışa açtı. Türkiye ile Almanya'yı tarifeli seferlerle en fazla bağlayan hava yolu olan SunExpress, bu kış sezonunda Türkiye'de 8 şchirden Avrupa'da 27 havaalanına haftada 150'den fazla uçuş gerçekleştirecek. SunExpress, Türkiye ile Avrupa arasında, özellikle Almanya ile hava köprüsü olmaya devam ediyor.

Frankfurt'ta 8 Eylül'de gerçekleştirilen basın toplantısında konuşan SunExpress Ticaret Direktörü Peter Glade, SunExpress'in Avrupa'dan Akdeniz ve Ege Bölgesine en fazla uçuş gerçekleştiren ve en fazla turist taşıyan hava yolu olduğunu söyledi: "Antalya bizim merkezimiz ve şu anda Antalya'dan yedi ülkede 30 destinasyona uçuş gerçekleştiriyoruz. Aktarma merkezimiz olan İzmir'den ise 12 ülkede 26 destinasyona, iç hatlarda ise 13 kente direkt tarifeli seferler düzenliyoruz. Geçtiğimiz Temmuz ayında ise İzmir'de Milano, Londra ve Brüksel'e olan uçuşlarımızı tekrar başlattık. Bunun yanı sıra aktarma merkezimiz İzmir üzerinden Anadolu'nun 13 kentinden Avrupa'daki destinasyonlarımıza haftada 110 seferle aktarma imkanı veriyoruz. İzmir ve Antalya'dan gerçekleştirilen aktarmalı uçuşlarımızın yanı sıra, Anadolu'nun dokuz kentini Avrupa'da 10 kente direkt tarifeli seferle bağlayan ilk hava yolu olduğumuzu hatırlatmak isterim."



Türkiye ile Avrupa arasındaki uçuş ağını bu sezon da güçlendirdiklerini belirten Glade, "2016/17 kış sezonunda toplam 1 milyon 650 bin civarında koltuk arz edeceğiz. Türkiye ile Almanya arasında mevcut uçuşlarımızın yanı sıra yeni uçuşlarımız da olacak. Bu kış sezonunda Trabzon-Dusseldorf, Frankfurt-Kayseri ve Köln-Ankara uçuşlarımız başlıyor. Bunun yanı sıra, İzmir-Amsterdam ve Antalya- Saarbrücken uçuşlarımızın frekanslarını artırıyoruz. Ayrıca, bu kış Antalya'dan Frankfurt, Berlin (TXL) ve Dusseldorf'a günlük uçuşmayı plan-

lıyoruz" dedi. SunExpress'in Türkiye dışındaki uçuşları hakkında bilgi veren Glade, SunExpress'in Avrupa'daki pozisyonunu güçlendirdiğini belirtti: "Bildiğiniz gibi 2010'da SunExpress Deutschland, Almanya'dan popüler tatil yörelerine uçuş düzenlemek amacıyla tatil taşıyıcısı olarak kuruldu. Bu yaz ile beraber, Türkiye dışında, 6 ülkede 18 havaalanına uçuyoruz. Hepinizin bildiği gibi, terör saldırıları nedeniyle turizm sektörü her yerde kötü etkilendi. Bu nedenle, biz de kapasitemizi İspanya, Bulgaristan'daki turist bölgelerine ve Kuzey Afrika'ya (Agadir, Marrakech and Nador) kaydirdık. Mısır pazarında yaşanan iyileşme doğrultusunda da bu kış Hurghada, Marsa Alam and Luxor'a olan uçuşları artırarak haftada 27 sefere çıkardık. Bu da Mısır pazarında, 2016 yazına oranla, yüzde 80'lik bir büyüme anlamına geliyor."

SunExpress'in Avrupa'daki, özellikle Almanya'daki Türkler için en ana taşıyıcı olduğunu belirten Glade, "SunExpress, kurulduğu günden bu yana Avrupa'daki Türkleri anavatanları Türkiye'ye en uygun fiyattan taşıdı ve taşıyor. Bundan sonra da aynı şekilde Avrupa'daki Türklerin ana taşıyıcısı olmaya ve özellikle Almanya ile Türkiye arasında bir hava köprüsü olmaya devam edeceğiz" dedi. ✈



YAZ/KIŞ SAATİ UYGULAMASI KALKTI HAVA YOLU SEKTÖRÜNE ETKİSİ NASIL OLACAK?

Resmi Gazete’de 8 Eylül 2016 tarihinde yayımlanan karara göre; gün ışığından daha fazla yararlanmak amacıyla, 26 Mart 2016 tarihinden itibaren bütün yurttaki saatlerin bir saat ileri alınması şeklinde başlayan yaz saati uygulamasının yıl boyu sürdürülmesi kararlaştırıldı.



Resmi Gazete’de yayımlanan Bakanlar Kurulu Kararı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığının 6 Eylül 2016 tarihli ve 24005 sayılı yazısı üzerine, Günün Yirmi Dört Saate Taksiminde Dair Kanun’un 2. maddesine ilişkin değişikliği içeriyor.

Buna göre, Bakanlar Kurulu Kararı’nda şu ifadelere yer verildi:

Gün ışığından daha fazla yararlanmak amacıyla bütün yurttaki 27 Mart 2016 Pazar günü saat 03.00’ten itibaren bir saat ileri alınmak suretiyle başlatılan yaz saati uygulamasının, her yıl, yıl boyu sürdürülmesi kararlaştırılmıştır.

“Gün ışığından daha fazla yararlanmak amacıyla saatlerin düzenlenmesi hakkındaki 14 Mart 2016 tarihli ve 8589 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı’nda yer alan ‘30 Ekim 2016 Pazar günü saat 04.00’ten itibaren bir saat geri alınması’ ibaresi yürürlükten kaldırılmıştır.”

KIŞ SAATİNE GEÇİLMEMEYİCEK

İlgili hüküm gereğince 27 Mart 2016 Pazar günü saat 03.00’ten itibaren bir saat ileri alınmak suretiyle başlatılan yaz saati uygulaması bundan böyle sürekli hale gelecek ve kış saatine geçilmeyecek.

Söz konusu karar, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığının ilgili yazısı üzerine, 697 sayılı kanunun 2. maddesi uyarınca Bakanlar Kurulu tarafından 7 Eylül 2016 tarihinde alındı.

HAVA YOLU SEKTÖRÜNE ETKİSİ NE OLACAK?

Geçtiğimiz yıllarda yaz/kış saati geçişleri çeşitli sebeplerle bir kaç kez ertelenmişti. 2011 yılında, üniversite birinci basamak sınavıyla, ileri saat uygulamasına geçiş tarihinin aynı güne denk getirilmesi, sınava girecek öğrencileri ve ailelerini telaşlandırmıştı. Bunun üzerine Bakanlar Kurulu tarafından alınan bir kararla, yaz saatine geçiş bir gün ertelenmişti. Aslında pek de önemli değilmiş gibi görünen bu uygulama, Türkiye varışlı ve kalkışlı tüm hava yolu şirketlerini çok yakından ilgilendiriyordu.

Zira 27 Mart 2011 tarihinde Türkiye çıkışlı yapılacak olan tüm uçuşlar, daha önce ilan edilmiş olan yaz tarifesindeki zamandan bir saat önce yapılmak zorunda kalmıştı. Yani yaz tarifesinde kalkış saati 14:00 olarak görünen bir uçuş, o güne özgü olmak üzere, saat 13:00’da icra edilmişti.

Türkiye’de bundan böyle yaz/kış saati değişimi olmayacağından, artık yukarıdaki gibi bir sorun yaşanmayacak. Ancak yıl boyunca aynı saat diliminin kullanılacak olması, özellikle dış hat uçuşlarında hava yolu şirketlerini zora sokabilir.

Çünkü “en azından şimdilik”, Avrupa, ABD, Rusya gibi ülkelerde yaz/kış saati uygulamasının devam etmesi sebebiyle, mesela THY’nin saat 22:15’te Londra Heathrow – İstanbul seferini yapacak olan uçağının kalkış

saati, her yıl mart ve ekim aylarının sonlarında gerçekleştirilen yaz/kış saati değişimine uyum sağlayabilmek amacıyla bir saat ileri veya geri kaydırılmak zorunda kalınabilir.

Londra Heathrow gibi, slotların altın değerinde olduğu bir meydana bırakın bir saati, bir kaç dakikalık bir değişikliğin dahi ne zor olduğu bilinen bir gerçek.

Zaten Avrupa’daki havalimanlarının çok büyük bir bölümünde var olan gece uçuş yasağı uygulamasını düşündüğümüzde, böylesi saat kaydırmalarının çok güç olacağını söyleyebiliriz. Türk hava yolu şirketleri, bu ve benzeri durumları, dünyanın önde gelen bir çok havalimanında yaşayabilir.

Dünyanın geri kalan bölgeleriyle hava yolu tarifelerindeki uyumu kaybetmemek adına ne gibi çözümlerin geliştirilebileceği merak konusu. Mesela THY gibi, stratejisini aktarmalı (transfer) yolcu taşıma üzerine kurmuş bir hava yolu şirketi için, tarife yapısında temelden değişiklikler yapmak o kadar da kolay olmasa gerek.

Acaba, her yaz/kış tarifesinde değişikliği ne denk gelen bu dönemde, Türk hava yolu şirketleri, yurt dışı kalkışlı seferlerin saatlerini sabit tutarak, yurt içi kalkış saatlerini mi değiştirecek?

Bekleyelim; görelim... ✈

Kaynak: www.Havayolu101.com

İSTANBUL'DAN AIRSHOW GEÇTİ

1996'dan beri düzenlenmekte olan İstanbul Havacılık Fuarı'nın 11.'si Uluslararası Sivil Havacılık ve Havalimanları Fuarı ve Havacılık Endüstrisi Tedarik Zinciri Platformu adıyla gerçekleştirildi.



Fuar, THY'nin Boeing'den satın aldığı 100. 737 tip uçağın temsili teslim töreni ile başladı. Bu uçak aynı zamanda Boeing'in ana üretim hattını teşkil eden 737 ana tipinde 6000. teslimatı temsil ediyor. Fuarın açılış törenine konu olan 737-800NG'de motor kanat tasarımı ve aerodinamikte yapılan geliştirmeler yanı sıra yakıt tasarrufu, işletme ve bakım maliyetlerinin düşürülmesi, iniş-kalkışın daha rahat hale getirilmesi bakımlarından ve kabin içinde de dekorasyon ve medya-eğlence sistemlerinde iyileştirmeler var.

THY TEKNİK

THY Teknik, Türkiye'de uçak sanayinin altyapısını oluşturacak imalatçıları koordine etmek ve desteklemek gibi oldukça stratejik ve zor bir görevi üstlenmiş durumda. Bu doğrultuda uçak imalatı ve donanımına yönelik olarak metal kalıptan, motor aksamına ve döşeme kumaşlarına dek çok sayıda küçük ve orta ölçekli firma, fuara THY Teknik ve Kosgeb'in himayesinde "Milli Havacılık Sanayi Firması" etiketi ile katılım gösteriyor.

THY tekniğin böyle bir misyonu sürdürebilmesi için muhtemelen yapılanmasında değişikliklere gitmesi ve holdingleşmesi gerekecektir.

TR-JET

Fuarda TR-JET görsel olarak ana temayı oluşturuyor. Bunu desteklemek adına Ulaştırma Bakanı Ahmet Arslan da Ankara'dan fuara uçuşunu hâlen BA bünyesinde faal olan müstakbel milli uçak adayı TRJ 328'in ana

platformunu oluşturan bir Dornier 328 uçağı ile yaptı.

Ancak Dornier328'in mülkiyet hakları kendisinde olan ve TRJ 328'in ilk planında 50 uçaklık üretimini üstlenecek olan ABD'de yerleşik Türkiye kökenli girişimci Fatih Özmen'in sahip olduğu teknoloji ve havacılık şirketi Sierra-Nevada ile SN'nin 2015'te bünyesine kattığı ve hâlen faal olan Dornier uçaklarının bakım-onarımını yapan Alman 328 Destek Hizmetleri firması yetkilileri girişimin henüz kontrat hazırlama safhasında olduğunu, üretim ve teknoloji transferi konularındaki detaylar nedeniyle çalışmaların ağır yürüdüğünü belirtiyorlar. Umarız bir dahaki fuarda uçağın görsellerini değil de kendisini meydana ağırırız.

FUARIN GENEL DURUMU

2016 Sivil Havacılık Fuarı'nda maalessel uluslararası katılım son derece düşük. Olanların çoğu da zaten Türkiye'de faaliyet gösteren havacılık işletmelerine ürün ve hizmet sağlayan partnerlerden ibaret. Fuarın manşetinde öne çıkarılan "Havalimanları" veya "Tedarik Zinciri" adına mevcut partnerlerin dışında yabancı katılımı neredeyse yok. Tedarik zinciri adına THY Teknik koordinatörlüğü altındaki KOSGEB firmaları ağırlıklı durumda. Öyle ki, geçen Temmuz ayında yapılan 2016 Farnborough Fuarı ile kıyaslandığında İstanbul'daki fuar değerinin neredeyse 10'da biri bile değil. Havacılıkta global hub olma iddiasındaki bir Türkiye için bu ölçekte bir fuar herhalde paydaşların hiçbir tarafından kabul edilebilir değildir.

Bu noktada önümüzde iki umut ışığı görünüyor. Bunlardan biri 2018'den itibaren planlanan 3. Havalimanı açılışı ile rahatlaması beklenen Yeşilköy meydanının sahip olduğu şehrin içinde olma, bünyesinde yeterli sayıda pist, geniş hangar ve bakım merkezlerini barındırması bakımlarından bu tür etkinlikler için mükemmel bir ortam teşkil edebilecek olması. Bu meydana düzenlenmesi muhtemel bir sonraki fuarın İstanbul'un iddiasına yakışır bir organizasyon olmasını temenni ediyoruz. Diğer somut bir proje ise Farnborough Fuarı'nı organize eden fuar firmasının geçen Temmuz ayındaki 2016 Farnborough Havacılık Fuarı'nda anons edilen ve Türkiye'den bir partner organizasyon firması ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti desteği ile 25-28 Nisan 2018 tarihinde Antalya'da Eurasia Airshow adıyla düzenleneceği belirtilen sivil ve askeri havacılık fuarı. Farnborough'nun mevcut uluslararası tecrübesi ve müşteri portföyü ile bu etkinliğin Antalya'da başarılı olmasını bekleyebiliriz. Aynı yıl aynı ülkede başlıca iki havacılık fuar etkinliği düzenlenebilir mi, ona da herhalde sektördeki piyasa yapımcıları karar verecek. ✈



AIRBUS UÇAKLARINDA TÜRKİYE İMZASI

Manisa'da havacılık sektörü için parça üreten şirket, Airbus'ın tedarikçileri arasına girerken, diğer iki büyük şirkete de parça veriyor. Manisa'da bulunan bir tesis, sektörde dünyanın önde gelen üreticilerine parça satarken, Airbus projelerindeki kritik parçaların üretiminde de rol almaya hazırlanıyor.



İzmir'de yüksek teknolojiye dayalı nikel ve alüminyum alaşım parça üretimi için iki ortağın kurduğu HMS Makina, Türk Havacılık ve Uzay Sanayi AŞ'nin Casa uçakları için yürüttüğü programa dahil olarak havacılık sektörüne girdi.

ÜÇ BÜYÜK KURULUŞA PARÇA VERİYOR

Boeing'in off-set taahhütleri kapsamında yeni parçaların üretimine başlayan şirket, milimetrenin binde biri ölçekte yürütülen üretim faaliyetlerinde sağladığı başarıyla sektörün üç büyük kuruluşu olan Airbus, Boeing ve Bombardier için parça üretmeye başladı.

Firma ayrıca, halen herhangi bir vakıf iştiraki bulunmaması ve tamamen yerli sermayeye sahip olmasıyla dikkati çekiyor.

KRİTİK PARÇALARA ADIM ATTI

Uçakların kapı üzerinde bulunan küçük parçaların torna işlerini yaparak sektöre giren, tuvalet kilidinden uçuş kontrol bilgisayarına kadar çok sayıda yapısal parçayla işi büyüten firma, son olarak kurduğu kimyasal proses

tesisiyle doğrudan uçağa takılacak kritik parçaların üretimine de adım attı. Tesisin faaliyete geçmesiyle Airbus'a başvuran şirket, Alman-

ya'dan gelen heyetin denetimleri sonrası elde ettiği başarıyla, havacılık devinin Türkiye'de TAI'nın ardından ikinci onaylı tedarikçisi oldu.

'ASIL KATMA
DEĞER
KAÇIYOR'

Şirketin genel müdürü Aziz Meydan, AA muhabirine yaptığı açıklamada, Ekonomi Bakanlığının Stratejik Yatırım Destek Programı kapsamında desteklediği şirketlerinin Türk havacılık sektörü için önemli bir eşiği geçtiğini dile getirdi.

Bugüne kadar ürettikleri parçaların uçaklara doğrudan takılmadığını, boya, korozyon direncinin artırılması ve montaj işlemlerinin yurt dışındaki firmalar tarafından yapıldığını, asıl katma değerli kısmı kaçırdıklarını anlatan Meydan, 4 milyon dolarlık projeye TAI'nın ardından ülkenin ikinci kimyasal prosesi tesisini kurduklarını ifade etti.

Meydan ayrıca, tesisin kapasite açısından Avrupa'nın 5'inci olduğunu söyledi. ✈



UÇAKLARIN TAHTINA GÖZ DİKTİ

Balon, helikopter ve uçağın bir karışımı olan “Airlander 10” isimli 90 metrelik hava aracı, yarım saatlik ilk uçuşunu tamamladı.



Askeri faaliyetler için geliştirilen hava aracı, henüz ticari uçuşlar için denenmedi.



30 milyon sterline mal olan dev araçtan beş yıl içinde 100 adet üretilmesi, araçların yolcu ve kargo taşımacılığı ile afet yardım çalışmalarında kullanılması öngörülüyor.



Projenin başındaki isim Stephen McGlennan, Airlander 10'un bir İngiliz buluşu olduğuna dikkat çekiyor.



Kalkış için bir piste ihtiyacı olmayan, yani su, buz hatta çölden kalkabilen aracın saatte 100 kilometre hız yapabileceği belirtiliyor.



5 bin metre yüksekliğe çıkabilen ve saatte 148 kilometre hıza ulaşabilen Airlander 10, havada 2 haftaya yakın bir süre kalabiliyor.



Aracın seri üretime geçmesi ile birlikte hava taşımacılığında ciddi bir alternatif oluşturabileceği belirtiliyor. 🔄

HAVACILIKTA EMİSYONLARIN AZALTIMI İÇİN ULUSLARARASI UZLAŞMAYA VARILDI



ICAO bünyesinde hükümetler, sanayi ve STK temsilcileri havacılık kaynaklı CO2 salınımlarını azaltma amaçlı olarak piyasa tabanlı yeni bir küresel kontrol ölçütü oluşturulması hususunda mutabakata vardılar.

Tarihi hamle BM Havacılık Ajansı'nın 39. Genel Kurulunda geldi.

ICAO Konsey Başkanı Dr. Olumuyiwa Benard Aliu'nun konu ile açıklaması şöyle: "Bu safhaya gelebilmemiz büyük çaplı gayret ve karşılıklı anlayış ile mümkün oldu, o yüzden tüm üye devletleri, sanayi ve STK temsilcilerini sergiledikleri uzlaşma ve fedakarlık ruhundan dolayı kutluyorum. Şimdi elimizde en başından itibaren çok sayıda devletin gönüllü olarak katılacağı pratik bir anlaşma ve uzlaşma var. Bu, ICAO'nun Uluslararası Havacılıkta Karbon Dengeleme ve Azaltma Programının global sera gazı salınımlarını azaltma çabalarına olumlu ve sürdürülebilir bir destek verecek."



ICAO'nun söz konusu programı hava taşımacılığı sektörünün uluslararası havacılıkta CO2 salınımlarını azaltma doğrultusunda takip etmekte oldukları tedbirler paketini tamamlamak üzere tasarlandı. Paket, teknik ve operasyonel iyileştirmeler yanı sıra havacılıkta kullanılacak sürdürülebilir alternatif yakıtların geliştirilmesi ve üretimini de kapsıyor.

Program 2021-23 aralığında bir pilot fazdan sonra, 2024-26 aralığında ilk safhasını tecrübe edecek. Bu ilk safhalara katılım gönüllü olacak. 2027-2035 aralığını kapsayacak müteakip periyotta ise tüm ülkelerin katılımı hedefleniyor. Bu noktada Çok Az Gelişmiş Ülkeler, Gelişen Küçük Ada Ülkeleri, Denize Sınırı Olmayan Ülkeler ve Çok Az Uluslararası Havacılık Faaliyeti olan Ülkelerin programa katılımdan istisna tutulabilmesi kabul edildi. ✈

ACI, 25 YILLIK HAVALİMANI PROJEKSİYONUNU AÇIKLADI

●●●●● Airports Council International (ACI), 2016 – 2040 yıllarını kapsayan 25 yıllık havalimanı yolcu projeksiyonunu açıkladı.



Kurum tarafından Aéroports de Montréal'in ev sahipliğinde bu yıl Montreal'de düzenlenen yıllık genel kurul toplantısının açılışında kamuoyu ile paylaşılan trafik tahmini, ilginç veriler içeriyor.

ACI'nın yaptığı tahmin çalışmasında küresel, bölgesel ve ülke bazlı ayrıntılar bulunuyor. Hava yolu ile seyahat eden yolcu sayısı, 2015 yılında 7 milyar sınırını aşmıştı.

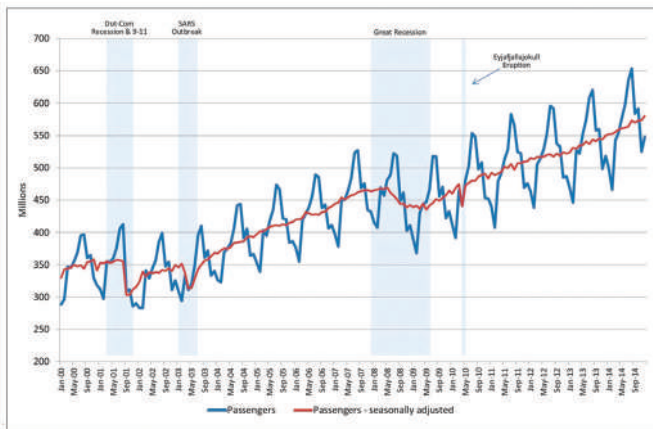
Önümüzdeki 15 yıl boyunca yolcu sayısının yıllık ortalama %5,2 oranında artacağı ve 2029 yılına gelindiğinde, bugünkü rakamı ikiye katlayacağı öngörülmüyor. Bu açıdan bakıldığında, havalimanı planlaması ve kapasite ihtiyaçlarının şimdiden tespit edilerek buna göre çalışmalar yapılmasının büyük önem arz ettiği açıkça görülüyor.

Geleceğe dönük olarak yapılan tahmin ve planlamalarda, uçak hareketi sayısı (aircraft movements), yolcu sayısı ve hava kargo hacmi gibi unsurlara özellikle dikkat edilmesi gerekiyor.

ACI World Genel Direktörü Angela Gittens yaptığı açıklamada, kısa vadeli dalgalanmalar yerine, uzun vadeli genel trende odaklanılması gerektiğini belirtiyor. Gittens, gelişmekte olan ülkelerdeki yüksek nüfus miktarının ve kişi başına düşen gelirdeki artışların, uzun vadede hava yolu trafiğine önemli katkıda bulunacağını vurguluyor.

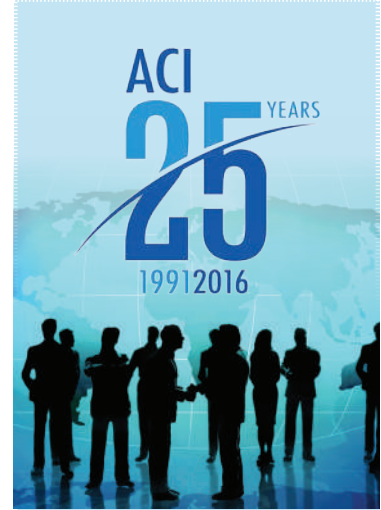
Buna ilave olarak sektör genelindeki rekabetin her geçen gün artması ve düşük maliyetli taşıyıcıların giderek yaygınlaşması, hava yolu seyahatine olan talebi destekleyen bir diğer önemli etken olarak öne çıkıyor.

Figure 2: Global passenger traffic (2000–2014)



Source: World Airport Traffic Database (2015)

Küresel
Hava yolu
Yolcu Sayısı
(2000 – 2014)



ACI 2015 – 2040 RAPORUNDAN SATIR BAŞLARI

ACI'nın 25 yıllık yolcu tahmin raporundan öne çıkan satır başları şu şekilde:

- %7,7 oranındaki yıllık ortalama büyüme ile, en hızlı gelişen bölge Orta Doğu olacak.
- 2029 yılına gelindiğinde, hava yolu ile seyahat eden yolcu sayısı yıllık 14 milyara ulaşacak.
- Asya – Pasifik bölgesinin halen dünya genelinde %34 mertebesinde olan pazar payı hızla artarak, %47'ye yükselecek.
- 2028 yılına gelindiğinde, dış hat yolcu sayısı ile iç hat yolcu sayısı eşitlenecek. Sonraki yıllarda ise dış hat yolcu sayısı iç hat yolcu sayısını bariz bir biçimde geride bırakacak.
- Gelişmekte olan ülkelerdeki hava yolu pazarları, nispeten daha hızlı bir biçimde büyüyecek.
- Önümüzdeki 25 yıllık dönemde, hava kargo hacmi yıllık ortalama %2,3 oranında, uçak hareketi sayısı ise %2,5 oranında artacak. 🔄

Kaynak: www.Havayolu101.com

KÜRESEL TALEP AZALIRKEN UÇAK TESLİMATLARI ERTELENİYOR

Hava yolu seyahatine olan talep miktarındaki yavaşlama, hava yolu şirketlerinin geleceğe yönelik yaptıkları filo planlamalarının gözden geçirilmesine yol açıyor. American Airlines'ın 22 adet Airbus A350 siparişini erteleyeceğini açıklaması, uçakla yapılan seyahatlere ilişkin talep endişelerini daha da artırdı.



Şirket, söz konusu 22 A350'nin siparişini ortalama 26 ay uzattığını belirtti. A350'lerin American'a teslimi 2018 yılının sonunda başlayacak ve 2022 yılına kadar devam edecek.

American Airlines bu sayede, 2017 yılında yapması gereken 500 milyon USD ve 2018 yılındaki 700 milyon USD tutarındaki uçak alım ödemelerini de ötelemiş oldu.

Şirket, bu yıl içerisinde yeni uçak alımlarını erteleyeceğini kamuoyu ile paylaşan üçüncü büyük Amerikalı taşıyıcı.

Geçtiğimiz ay Southwest, 67 adet Boeing 737 MAX tipi uçağın alımını ortalama altı yıl ertelediğini ve böylelikle 1,9 milyar USD tutarındaki uçak alım ödemesinin 2020'li yıllara kaldığını duyurmuştu.

Benzer şekilde Delta Airlines, 2018 yılına planlanan dört adet Airbus A350'nin teslimatının, 2019 ve 2020

yıllarına kaydırıldığını açıklamıştı. Bunlara ilave olarak American Airlines'ın geçtiğimiz yıl, beş adet Boeing 787 Dreamliner siparişini de halihazırda ertelemiş olduğunu hatırlatalım.

Neticede bu haberler, benzer kararların dünya genelindeki diğer hava yolu şirketleri tarafından da alınabileceği tartışmalarını beraberinde getiriyor.

2016 yılındaki geniş gövdeli uçak siparişleri, önceki yıllara göre bir hayli yavaşlamış durumda.

Hatırlanacağı üzere, geçtiğimiz günlerde kaleme aldığımız bir yazımızda, Amerikalı hava yolu şirketlerinin daha şimdiden büyümeyi yavaşlatmalarına değinmiştik. Ertelenen uçak teslimatlarıyla birlikte değerlendiril-

diğinde, sektördeki yavaşlamanın net bir gerçeklik olduğu rahatlıkla anlaşılabılır. Sektör analisti Sash Tusa, hava yolu şirketlerinin döngüsel bir düşüş sürecinin içerisine girdiğini belirterek, hava yolu pazarının en kârlıları olan Amerikalı taşıyıcıların uçak alımlarını ertelemeye başlamasının, sektörün geri kalanı için de oldukça negatif bir sinyal olduğuna dikkat çekiyor.

Aslına bakacak olursak, özellikle Amerikalı taşıyıcıların "yoğurdu üfle-yerek yediğini" söyleyebiliriz.

Petrol fiyatlarındaki sert düşüşün sağladığı yüksek kâr marjlarının büyüsüne kapılmayan bu şirketler, son derece sıkı bir biçimde kapasite yönetimi yapmaya devam ediyor ve en küçük bir gevşeklik göstermiyor.

ABD pazarındaki gelişmelerin, dünyanın geri kalan pazarlarına ne derecede sirayet edeceğini, bu yılın sonlarına doğru görmeye başlayabileceğimizi düşünüyoruz. 🔄

Kaynak: www.Havayolu101.com

ALMANLARDAN HAVACILIKTA BİR İLK!

Almanya’da yakıt hücresi teknolojisiyle çalışan yolcu uçağı ilk uçuşunu gerçekleştirdi.



Alman Havacılık ve Uzay Merkezi (DLR) tarafından geliştirilen temiz, sessiz ve enerji tasarruflu uçaklarının prototipi olarak geliştirilen hibrid yolcu uçağı HY4, şimdilik dört kişilik. İlk test uçuşunu gerçekleştiren uçak, 10 dakika havada kaldı. Bir hidrojen deposu, düşük sıcaklıkta hidrojen yakıt hücresi ve bir yüksek kapasiteli bataryadan oluştuğu belirtilen sistemin çevreye bıraktığı tek atık su.

Elektrikli uçan taksiler Zeit Online’in bildirdiğine göre, Alman Havacılık ve Uzay Merkezi uzmanları söz konusu uçakların ilk etapta Almanya ve Avrupa’da kısa mesafeli bölgesel uçuşlarda hava taksi olarak kullanılabilirliği görüşünde.

Uçağın uzun mesafeli uçuşlar ve yolcu uçağı olarak kullanılabilmesi için çalışmaların devam ettiği belirtilirken, bunun zaman alabileceği kaydedildi. DLR uzmanları, önümüzdeki 25 yıl içerisinde ortalama 40 yolcu kapasiteli hibrid uçakları bin kilometre mesafeye kadar uçurmayı planlıyor.



UÇAĞIN ÖZELLİKLERİ

Kanat açıklığı 21 metre 36 santim olan HY4 uçağının uzunluğu 7,40 metre. Şimdilik dört kişilik olan HY4 uçağının motor gücü 80 kilowatt. Saatte ortalama 165 kilometre hıza ulaşabilen uçak hız, uçuş yüksekliği ve yüküne bağlı olarak 750 ile bin 500 kilometreye kadar uçabiliyor. Uçağın toplam ağırlığı ise bin 500 kilogram. ♻️

LİMAK HOLDİNG KUVEYT HAVALİMANI İÇİN İMZALARI ATTI

Limak Holding, bir Türk şirketinin tek seferde yurt dışında yaptığı en büyük anlaşma olan 4,4 milyar dolarlık Kuveyt Havalimanı Terminal binası için imzaları attı.



Kuveyt Merkezi İhale Komisyonu (CTC), Kuveyt Uluslararası Havalimanı yeni terminal binası yapım ihalesinde Limak İnşaat'ın verdiği 1.312 milyar dinarlık (4.4 milyar dolar) teklifi onayladıktan sonra imzalar atıldı. Yaklaşık 4.4 milyar dolar değerindeki sözleşme Türk müteahhitle- rin yurt dışında tek başlarına ve tek kalemdede aldıkları en büyük iş olma özelliğini taşıyor.

Projeyle birlikte Kuveyt mevzuatının izin verdiği ölçüde Türkiye'den de önemli miktarlarda mal ve hizmet tedariki gerçekleştirilecek. Kuveyt Bayındırlık Bakanı Ali el-Amir ile Limak Şirketler Grubu Başkan Vekili Sezai Bacaksız, Uluslararası Kuveyt Havaalanı yeni yolcu terminalinin inşa edilmesi için 4,4 milyar dolar değerinde ki anlaşmayı Kuveyt'te imzaladı. Kuveyt Bayındırlık Bakanlığın- da yapılan imza töreninde Kuveytli Bakan Amir, bütçesinin tamamen devlet tarafından karşılanacağı bu projenin altı yıl içerisinde tamamlan- masının öngörüldüğünü, yeni terminal binasının yıllık 25 milyon yolcu kapasitesine sahip olacağını bildirdi. Kuveyt ve Arap basının oldukça ilgi

gösterdiği imza töreninde Türkiye'nin Kuveyt Büyükelçisi Murat Tamer de imza töreninde hazır bulundu.

Sözleşme imza töreninde bir konuşma yapan Limak Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkan Vekili Sezai Bacaksız; "Kuveyt Uluslararası Havalimanı'nın yeni yolcu terminalinin inşaatı için seçilmiş olmanın gururunu yaşıyoruz" dedi.

HAVALİMANININ ÖZELİKLERİ

Uluslararası Havacılık Örgütü (IATA) standartlarına göre çok üst düzeyde yolcu memnuniyeti ön planda tutularak tasarlanan yeni terminal binası çevre konusunda da oldukça hassas. ABD San Francisco Havalimanı'ndan sonra Kuveyt Uluslararası Havalimanı'nda LEED Gold sertifikasını almaya aday olması bekleniyor. Çatısı güneş panelleri ile kaplanacak olan yeni terminal binası Leed Gold sertifikası olarak çevrecilik alanında bu düzeyde akreditasyonu olan ilk yolcu terminali olmayı hedefliyor. Toplam 700 bin metrekarelik inşaat alanına sahip olacak yeni terminal binasının çatısına konulacak olan yaklaşık 66

bin güneş paneli 12 MW'lık kurulu güce sahip olacak.

İhale sürecinde Limak İnşaat'ın Kuveyt'teki temsilciliğini ise Kharafi National Company yaptı. Limak, Kuveyt'te havalimanı inşaatının yanı sıra hastane, altyapı projeleriyle 330 milyon dolarlık imar faaliyetinde bulunurken çok yakında bir konut projesine de imza atmayı bekliyor.

YENİ HAVALİMANININ TASARIMI

Toplam 25 milyon yolcu kapasitesine sahip olacak yeni terminal binasının inşaatı 6 yıl sürecek ve 2 yıl da işletme süreci olacak. Yeni terminal 51 kapısı ile her boyutta uçağa ev sahipliği yapabilecek. Kapasitesinin yanı sıra ikonik yapısıyla da dünya çapında Kuveyt'i simgeleyen bir yapı olacak. Pritzker ödüllü mimarlık firması Fosters + Partners tarafından tasarlanan Kuveyt Uluslararası Havalimanı'nın yeni terminal binası, ülke için önemli bir giriş kapısı olmasının yanı sıra dünyanın en teknolojik ve modern binalarından birisi olma özelliğini taşıyacak. ✈



TURKISH AVIATION ACADEMY

Your Learning Hub



M.Sc. in **Air Transport Management**



Commercial and Ground Handling Trainings

IATA Trainings

ICAO TrainAir Plus Trainings

Aviation & Cabin Crew & General English

Flight Phobia Programme

Heliport Trainings

Certified Language Assessment Center

2016 FARNBOROUGH FUARI



2016 Farnborough sivil ve askeri havacılık fuarı 15-17 Temmuz tarihleri arasında gerçekleştirildi.

Fuarda 124 milyar ABD doları tutarında sipariş ve opsiyon kontratı imzalandı. Bunun 94 milyar doları 856 uçak, 23 milyar doları 1407 uçak motoru, kalan 7 milyar doları ise havacılık tedarik zincirine ait muhtelif diğer işlerle ilgili olarak gerçekleşti.



Özellikle dikkat çeken siparişler arasında ticari olarak AirAsia'nın 100 adet A321neo'su, Virgin Atlantic'in 12 adet A350-1000'i ile askeri alanda İngiliz Hükümeti'nin 50 Apache helikopteri ile 9 Boeing P-8 Poseidon denizaltı ve yüzey saldırı uçağı sayılabilir.



Aşağıdaki uçaklar ilk defa 2016 Farnborough'da piyasaya ve kamuoyuna tanıtıldı:

Beş gün boyunca 73 bin ticari ziyaretçi kaydedildi. Ticari ziyaretçilerin %25'i CEO ya da GMY rütbesinde gerçekleşti.

Fuarda uçuş şovu veya statik sergileme ile 110 uçak yer aldı.

F-35 LIGHTNING II



F35 Lightning II çok amaçlı savaş uçağı

Boeing 737 Max





Bombardier C Series✈

Embraer E190-E2✈

Embraer KC 390✈

Embraer Legacy 500✈

Antonov AN-178✈

HondaJet✈

Diamond Dart-450✈

Gulfstream G500✈

52 ülkeden 1500 sergi katılımcısı yer aldı. Katılımcıların %71'i İngiltere dışından uluslararası nitelikte idi.

23 ülke pavyonu açıldı.

22 ülkeden 29 sivil ve ticari heyet ve 66 ülkeden 98 askeri heyet çoğu daha önceden ayarlanmış görüşmelerde bulundu.

Fuarın askeri yönü daha ağırlıkta idi.

Alıcı-satıcı buluşmalarında üç gün boyunca 13 ülkeden 40 alıcı ile 177 satıcı arasında 1680 görüşme gerçekleştirildi.

Fuarı akredite 1451 medya mensubu izledi.

Bu yılki fuarda 3 adet danışmanlık ve partnerlik anlaşması anons edildi. Bunlar Antalya'da 2018'de başlatılması planlanan Eurasia Airshow, Çin'in Sichuan eyaletinde inşa edilen ve 2019 yılında bitirilmesi planlanan yeni Chengdu Uluslararası Havalimanı'nda düzenlenecek olan Sichuan Uluslararası Havacılık Fuarı ve 2018 Kasım'da Bahreyn Uluslararası Havacılık Fuarı.

Farnborough'nun Türkiye partnerlik ayağında İstanbul'da kurulu fuarcılık ve organizasyon şirketi Medyacity var. Medyacity, Farnborough Uluslararası Fuarcılık şirketinden alacağı danışmanlık hizmeti ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti desteği ile 25-28 Nisan 2018 tarihinde Antalya'da Eurasia Airshow adıyla fuar düzenlemeye başlayacak. Bu fuar Avrupa-Asya ekseninde sivil, ticari ve savunma alanlarındaki havacılık piyasalarındaki iş imkanlarını

güçlendireceği, havacılık ve uzay sanayilerinin büyümesine katkıda bulunacağı beklentisi ile başlatılıyor. Havacılığın sivil ve askeri kanadından bine yakın katılımcı firma beklenen organizasyon üç gün sürecek ticari sergi ve akabinde bir günlük halka açık şov olarak planlanırken, çok sayıda uçuş şovu da gerçekleştirilmesi bekleniyor. Fuar mekanı olarak Antalya Havalimanı'nın seçilmesi Antalya meydanının fuarda sergilenmesi beklenen ticari ve askeri uçakların park edebilmesi için yeterli kadar alan sağlayabileceği düşünceyle yapıldı. Bilindiği gibi Yeşilköy'de bu açıdan bir sıkışıklık söz konusu. Planlanan fuarın tanıtımı ve satışı için Farnborough'da bir stand açıldı. Planlanan fuar Eurasia olarak adlandırılmakla birlikte Farnborough Fuar şirketi aynı anda Bahreyn Ulaştırma Bakanlığı ile de 2018 Kasım ayında organize edilecek Bahreyn Uluslararası Havacılık fuarı için partnerlik

anlaşması imzaladı. Yani bölgeye hitap etmek isteyen fuar organizasyonları tek başına kalacak gibi değil. Diğer yandan, Antalya'da planlanan fuarın Yeşilköy'de 1996'dan beri 2 yılda bir düzenlenmekte olan ve bu yıl Ekim ayında THY'nin ana sponsorluğunda 11.si düzenlenmesi planlı Sivil Havacılık Fuarı'nın yerini mi alacağı sorusu muhtemelen gündeme gelecektir.

Farnborough 2016, imalat ve işletme kanatlarıyla havacılık endüstrisinin büyümesini ve dinamizmini sürdürdüğü kanaatiyle ve 2018 için ümitleri büyütürken kapandı. Fuarda sivil ve askeri uçakların sergilenme ve şovları birbiriyle çatışmaktan ziyade fotoğrafı tamamlayıcı bir görüntü verdi. O açıdan 2018 için Antalya'da planlanan Eurasia Airshow'un da sivil ve askeri sektörleri birlikte ağırlamayı planlaması muhtemelen doğru bir hamle. ✈

HAVACILIKTA KUŞ ÇARPMASI

Eylül ayında vizyona giren ve US1549 numaralı uçuşu konu edinen Sully isimli sinema filmi havacılıkta kuş saldırısı konusunu gündeme getirdi.



* Mehmet ALAGÖZ



Havacılıkta kuş çarpması (bird strike, bird collision) uçmakta olan kuş veya kuş sürüsü ile uçuş halinde olan bir uçağın çarpışmasına verilen genel bir isimdir. Daha çok uçağın kalkış veya iniş sırasında gerçekleşen kuş çarpması, kimi zaman normal uçuş esnasında da karşılaşılan bir durumdur. Kuşların daha düşük yüksekliklerde uçmaları nedeniyle kuş çarpmaları daha çok uçağın kalkışı, tırmanışa geçişi, yaklaşma ve iniş aşamalarında meydana gelir. Yine, kuşların çoğunlukla gündüz uçmalarından dolayı kuş çarpmaları daha çok gündüz meydana gelmektedir.

Kuş çarpması uçaklar için tehlike arz edebilir. Emniyetli uçuşa engel olabilen kuş çarpmasının etkisi uçağın büyüklüğüne göre değişir. Küçük pervaneli uçaklarda kuş çarpması uçuş kompartimanına, kontrol paneline ve ön camlarına zarar verebilirken jet motorlu daha büyük uçaklarda ise motorun kullanılamayacak hale gelmesine neden olabilir. Özellikle kalkış sırasında motorlardan birinin çalışmayacak durumda olması bile uçuş güvenliğini tehliye sokabilir. Kuş çarpmaları daha çok ilkbahar veya sonbahar aylarında meydana gelir; çünkü bu aylar kuşların sürüler halinde göç ettiği aylardır.

İlk başarılı uçağın mucitleri olan Wright Kardeşler günlüklerinde 1905 yılındaki bir uçuş esnasında kuşlardan birinin uçağa çarpıp öldüğünden bahsetmektedirler. 1911'de Fransız

pilot Eugene Gilbert Paris-Madris uçuşu sırasında kızgın bir kartal ile karşılaştığını kendisini korumak için ateş etmek zorunda kaldığını belirtmektedir.

İlk ölümcül kuş çarpması 1912 yılında havacılığın öncülerinden Cal Rodgers'ın kullanmakta olduğu uçağa bir martının girmesi ile yaşandı. Uçağın kontrol kablolarına zarar veren martı uçağın Long Beach California'da düşmesine neden olmuş ve enkazın altında kalan pilotun ölmesine neden olmuştur.

Kuş çarpması sonucu meydana gelen en ölümcül kaza 4 Ekim 1960 tarihinde meydana gelmiştir. Eastern Airlines'a ait 375 numaralı Lockheed L-188 Electra tipi uçak Boston'dan kalkış yaptığı sırada sığırcık sürüsünün uçağın 4 motoruna da girmesi nedeniyle uçak Boston Limanı'na düşmüş ve uçağın 72 yolcudan 62'sinin ölümüne neden olmuştur.

Kuş çarpması ile en çok şöhret kazanan olay US Airways'e ait US1549 numaralı seferdir. 15 Ocak 2009 tarihinde New York'un LaGuardia Havaalanı'ndan Charlotte Havaalanı'na gitmek üzere kalkan, Kaptan Chesley Sullenberger ve First Officer Jeffrey Skiles tarafından kullanılmakta olan A320 tipi US Airways uçağı kalkıştan kısa bir süre sonra bir kaz sürüsüne çarptı. İki motor durması nedeniyle Kaptan Sullenberger New York şehrini kuzeyden güneye ikiye ayıran Hudson

nehrine acil iniş yapmak zorunda kaldı. Uçağın 155 yolcunun tamamının sağ bir şekilde kurtarılması nedeniyle Kaptan Sullenberger ve ekibi bu başarılı iniş için kahraman ilan edildiler.

Global sivil havacılığa zararı yıllık 1.2 milyar USD olan Kuş çarpmalarının etkisini azaltmak için genel olarak üç farklı metod uygulanmaktadır: Kuş çarpmalarına dayanıklı motorlar geliştirilebilir, kuşlar uçakların güzergahlarından uzaklaştırılabilir veya uçaklar kuşların uçuş yollarından çıkarılabilir.

1.8 kg üstünde bulunan bir kuşun uçak motoruna girmesi durumunda motorun zarar görmesini engellemek için motor kendiliğinden durabilmektedir. Yine kokpit camlarının da belli ağırlıktaki kuşların çarpmasına dayanıklı olarak üretilmektedir. Birçok jet motor üreticisi, motorun ortasına beyaz spiral yerleştirmektedir. Bu beyaz spiral yerde iken motorun çalıştığını göstermeye yararken havada beyaz bir daire şeklinde görünmekte ve kuşların motordan uzaklaştırmaktadır. Havalimanları çevresindeki doğal yaşam bölgelerinin değiştirilerek tehlike arz eden kuşların yaşamaları engellenebilir. Son olarak uçuşlar için rota belirlenirken göçmen kuşların izlemekte olduğu rotalardan uzak bir şekilde planlama yapılırken özellikle vahşi yaşamın olduğu alanlarda iniş ve kalkış yapılmamasına dikkat edilmektedir. ✿

HAVACI GÖZÜYLE SULLY



Bilgi, tecrübe, dikkat ve doğru durum değerlendirmesiyle verilmiş suya tahliye yapan bir uçak. Bu yönüyle karar vericimiz kaptan pilot olmakla birlikte, uygulayıcı kadromuz kalabalık.

Bir uçuşun yönetimi uçuş ekibine (kokpit & kabin) ait olmakla birlikte, yolcular da o ekibe dahildir. Hasta yolcu olması durumunda uçakta bulunan doktor yolcu, hastaya müdahale eder.

Uçuş esnasında yaşanabilecek acil durumlar, uçakta bulunan her canlıyı ekip haline getirir. Personel bu ekibin yönetiminden sorumludur.

Her bir uçuşu, çalıştığı birimin görev tanımı dahilinde eğitim alır ve görevini uçaktakilerle uyumlu olarak gerçekleştirir. Filmi bir uçuşu olarak seyreden biri olarak

değerlendirmem elbette farklı olacaktır. Bazı sahneleri bizzat kendim yaşıyormuş gibi izledim.

İnsanın işiyle kurduğu ilişki sonucu kendilik kazanması mümkün olabiliyor. Kişi işini ciddiye aldığı oranda karakter sağlamlığı elde ediyor. İşini daha iyi yapma çabası kişisel gelişimin ana başlıklarından. Bu gayretin verdiği enerji ile kişi, ilk başta ekibiyle uyum sağlıyor.

Kişisel gelişimin asıl amacı kişinin ilk evvela kendi huzurunu sağlaması ise (ki bendeniz öyle düşünmekte), işimizi şevkle yapmalıyız, filminden çıkardığım ilk mesaj bu.

Oluşturulan pozitif ortam sayesinde herkes işe sarılıyor ve böyle zor bir durum dahi yönetilebilir hale dönüşüyor. Her uçuşun dinamiği ayırır ve görevli ekip,

uçuşun değişkenliklerini şirketinin prosedürlerine uyumladığı oranda başarılıdır.

Uçuculuğun bir özelliği de görev alınmış uçuşla ilgili süreden daha uzun yorumlar yapılabileceğidir. Her şeylerin kalitesi olduğu gibi, bu konuşmaların da kalitesi vardır.

Yönetmenimiz Sully Kaptan özelinde bir suya tahliye konusunu işlemekle birlikte, filmin ikinci alt başlığı Amerika devlet adaletinin, adalet mekanizması. Kaza ile ilgili bilgilerin toplanma çabukluğu, mahkeme salonundaki kişi sayısının fazlalığı, algımıza Amerikan adaletiyle ilgili olumlu mesajlar veriyor, işliyor.

Dünya bir seyirdir efendim, seyri-niz hoş olsun. ✿

UÇAK YOLCULUĞUNUN REEL MALİYETİ DÜŞÜYOR



Uluslararası sivil havacılık trafiği özellikle İkinci Dünya Savaşı'nın ardından hızla gelişti.

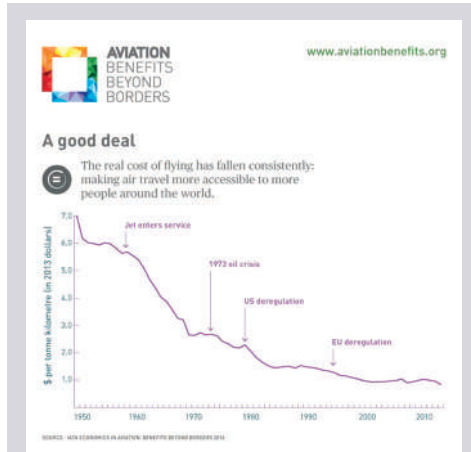
1980'li yıllara kadar çoğunlukla ayrıcalıklı, zengin kişilerin faydalanabildiği hava yolu hizmeti zamanla dünya genelinde tüm toplum kesimlerine yayıldı.

Önce 1950'li yılların sonlarından itibaren jet motorlu uçakların devreye girmesiyle hava yolu seyahati hızlandı ve konfor düzeyi arttı.

Bunun akabinde 1978 yılında ABD iç hat pazarının serbestleştirilmesi (deregülasyon) ve ardından 1990'lı yıllarda Avrupa Birliğinde kademeli olarak yaşanan benzer dönüşüm, hem hava yolu şirketleri arasındaki rekabeti hem de pazara arz edilen kapasiteyi ciddi oranda yükseltti.

Böylece uçak biletlerinin fiyatı reel anlamda düşerken, önceki yıllara nispeten çok daha fazla kişi uçakla seyahat etmeye başladı.

Aviation Benefits Beyond Borders adlı girişim tarafından hazırlanan bir grafik, bu durumu açıkça ortaya koyuyor.



Uçakla seyahatin reel maliyeti düşüyor (1950-2013)



2013 yılı Amerikan doları baz alınarak hazırlanan grafikte, uçakla yapılan seyahatlerin reel fiyatının son 60 sene içerisinde ne şekilde düştüğü görülüyor.

1950 yılı ile günümüzü kıyasladığımızda, hava yolu seyahatinin maliyetinin ciddi bir biçimde ucuzlayarak neredeyse yedide bir oranına gerilediğini söyleyebiliriz.

Özellikle jet motorlu yolcu uçaklarının hızla yaygınlaştığı 1960'lı yıllarda bu düşüş son derece sert olmuş.

1973 yılındaki petrol krizi sebebiyle bu düşüş trendi bir süre sektöre uğramış olsa da, yukarıda belirttiğimiz üzere, ABD iç hatlarında 1978 yılında gerçekleştirilen deregülasyon sonrasında yeniden hız kazanmış.

Bakalım gelecek yıllar bize ne gösterecek?

Uçakla seyahat etmenin maliyeti düşmeye devam edecek mi? Yoksa trend tersine mi dönecek? 🌀

Kaynak: www.Havayolu101.com

HERKES YERİNİ ALSIN HAVALANIYORUZ!



2016'da 3. Köprü bağlantı yolu ve 3. Havalimanı bağlantısı bu bölgeye ulaşıyor. 2018'de Marmaray ve 2019'da metro, kapınızda! Birçok alışveriş merkezi, eğitim kurumu ve spor tesisinin tam ortasında; 1+1, 2+1, 3+1, 3,5+1, 4+1 ve 4,5+1 seçenekleri sunan 465 daire ile 34 dükkan...

Hem benzersiz bir eve sahip olacaksınız hem de kazancınızı katlayacaksınız.



Basın Ekspres Yolu'nun üzerindeki konumu ve TEM Otoyolu'nun hemen yanı başında oluşu ona benzersiz bir ulaşım rahatlığı sağlıyor. E-5 Karayolu, Havalimanı ve sahil yolu da hemen yakınında. Metro istasyonu sadece 600 m mesafede.

1+1'den 4+1'e 208 daire ve 32 ticari ünitesiyle birbirinden keyifli alternatiflerle karşınıza geliyor.

www.referansbahcesehir.com



www.referansgunesli.com.tr



Kiler GYO'nun İstanbul'da bulunan 4 projesinde
%0,70 faiz oranıyla 120 ay vade...
Projeye Özel 60 Ay veya 48 Ay 0 faiz seçeneği.



Sıcacık komşuluklar, özlediğimiz mahalle kültürü ile
çevrelenmiş çağdaş bir yaşam...
31 ve 24 katlı 2 blokta yer alan 451 daire ve 800 m²'lik
ticari alan burada, havalimanına yakın bir konumda.
1+1'den 5+1'e panoramik deniz ve
Adalar manzarasına sahip daire
seçenekleri, zengin sosyal olanaklar ve
konforlu bir hayat Referans Kartal Towers'ta.
49 m²'den 404 m²'ye daire seçenekleriyle
tüm beklentilere cevap veren bir proje.

www.referanskartaltowers.com



Şimdi Kartal, Referans kalitesiyle yükselen bir yaşama
daha merhaba diyor; Referans Kartal Kordonboyu.
Çoğu Adalar manzaralı 94 dairesi ve 11 ticari ünitesiyle
mahalle sıcaklığında bir yaşam. Yeşili merkezine,
mutluluğu temeline yerleştiren bir yaşam.
Adalar'ı karşısına, yatırımı garantiye alan bir yaşama.
Referans Kartal Kordonboyu. Adalar manzarasıyla,
havalimanına yakınlığıyla ve İstanbul Referansıyla...
Nesiller boyu mutluluk.

www.referanskartalkordonboyu.com.tr



444 5 111

kilerGYO
KILER GAYRİMENKUL YATIRIM ORTAKLIĞI

UÇAK KATEGORİLERİNE GÖRE İŞLETME MALİYETİ VE UTİLİZASYON

2015 yılı içerisinde, ABD’deki hava yolu şirketlerinin filolarında bulunan dar ve geniş gövdeli uçakların işletme maliyetlerini ve utilizasyon sürelerini ele aldığımız.

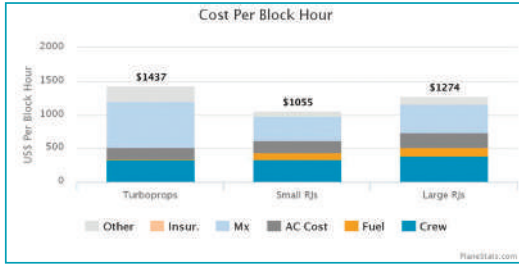
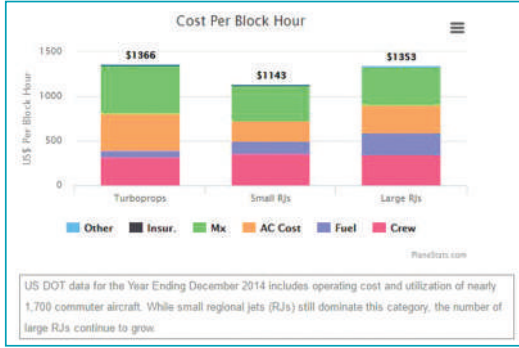


Planestats.com adlı web sitesi tarafından sunulan tablolar, ABD Ulaştırma Bakanlığı kaynaklı 2014 yılı verileri ile hazırlanmıştı. Hangi hava yolu şirketinin, hangi uçak tipinde, hangi maliyet kalemine ne kadar harcama yaptığı bu tablolarda yer alıyordu. Maliyetler, Blok Saat (Block Hour) ve Arz Edilen Koltuk-Mil (Available

Seat Miles) bazındaydı. Bu kez, 2015 yılı verilerine göre hazırlanan daha güncel tabloları yayımlıyoruz. Turboprop ve bölgesel jetler, dar gövdeli uçaklar ve geniş gövdeli uçakların hava yolu şirketi bazında işletme maliyetleri ve günlük uçak kullanımı saatleri (utilizasyon), bu tablolarda ayrıntılı bir biçimde yer alıyor.

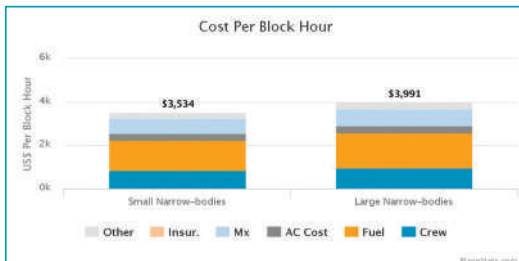
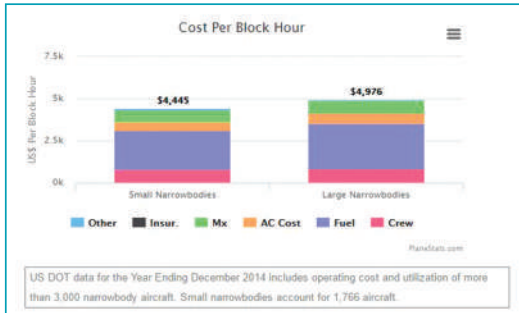
TURBOPROP VE BÖLGESEL JETLER

Bu kategorideki uçaklar kendi içerisinde turboprop (pervaneli), küçük bölgesel jet ve büyük bölgesel jet olmak üzere üçe ayrılmış. Turboprop kategorisindeki uçakların blok saat başı birim maliyetlerinde küçük bir artış olduğu görülüyor. Diğer bölgesel jetlerin maliyetlerinde ise %6-7 civarında bir düşüş söz konusu.



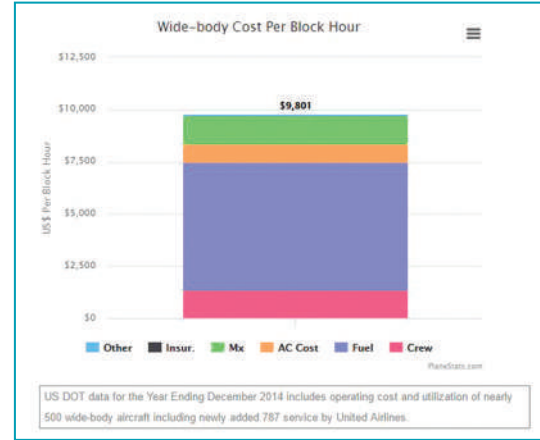
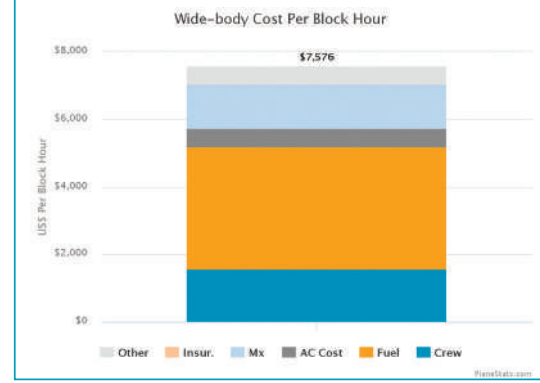
DAR GÖVDELİ UÇAKLAR

Dar gövdeli uçaklar, kendi içlerinde büyük ve küçük olmak üzere ikiye ayrılmış. 2014-2015 yılı mukayese edildiğinde, bu kategorideki uçakların blok saat başı birim maliyetlerinde dramatik denilebilecek oranda düşüşler kaydedildiği görülüyor. Gerek küçük dar gövdelerinde ve gerekse büyük dar gövdelerindeki birim maliyet düşüşleri %20'yi buluyor.



GENİŞ GÖVDELİ UÇAKLAR

Geniş gövdeli uçaklardaki maliyet düşüşü daha da yüksek seviyelere ulaşmış durumda. Bu kategorideki uçakların birim işletme maliyetleri bir önceki yıla nispeten neredeyse %23 oranında azalmış.



2014 – 2015

yılları arasındaki bu büyük maliyet farkının en temel sebebi, kolayca tahmin edileceği üzere, hızla düşen akaryakıt maliyetleri.

Akaryakıt maliyetleri düşerken, personel maliyetlerinin artıyor oluşu ise bir başka dikkat çekici nokta.

Buna rağmen, akaryakıt maliyetlerindeki düşüş o kadar büyük ki, personel maliyetlerindeki artışı fazlasıyla karşılıyor.

2000'li yılların ilk 10 yıllık bölümünde iflaslarla boğuşan Amerikalı hava yolu şirketlerinin bu süreçten başarıyla çıktığını ve kapasite yönetiminde adeta tüm dünyaya ders verir hale geldiklerini de belirtmemiz gerekiyor.

Her bir uçak tipindeki yıllık yolcu doluluk oranına (load factor) bakıldığında da, yine son derece yüksek seviyelere erişildiği dikkat çekiyor. ✈

TÜRBÜLANS HAKKINDA BİLMEMİZ GEREKEN

10 NOT

Zaman zaman yanlış bir biçimde “hava boşluğu” olarak da tâbir edilen türbülans, uçak yolculuklarının belki de en can sıkıcı şeylerinden bir tanesidir.

Özellikle, nispeten kuvvetli türbülans esnasında yaşanan ani düşüş hissi, bir çok yolcunun yüreğini ağzına getirir.

Aslında türbülans, uçakların ani bir biçimde irtifa kaybetmesine sebep olan ve hava cebi ya da hava çalkantısı olarak da isimlendirilen atmosferik durumdur.

Bir başka deyişle türbülans; irtifa, performans ve uçuş güvenliği yönlerinden uçak üzerinde önemli etkiye sahip olan düzensiz hava akımlarıdır. Uçağın rotası üzerinde yaşanan yukarı-aşağı hava hareketleri veya esmekte olan rüzgârın hızının ani bir biçimde değişmesi, türbülansa yol



açabilir. Aşırı şiddetteki türbülans, yolcular ve kabin görevlileri için tehlike oluşturabilir. 2015 yılının Aralık ayında bir Air Canada uçağında 21 kişi ani türbülans sebebiyle yaralanmıştı. Yine 2015 yılı içerisinde Do-ha-Manila seferini yapan bir Qatar Airways uçağı (Boeing 777-300ER), inişe 30 dakika kala türbülansa girmiş ve toplam 40 kişi yaralanmıştı.

Yakın bir süre önce, geçtiğimiz Mayıs ayında bu kez Etihad Airways’in bir uçağının, Endonezya’nın başkenti Cakarta’ya inişi öncesinde türbülansa girmesi sonucu 31 kişi benzer akıbete uğramıştı.

Bununla birlikte, her ne kadar rahatsız edici bir his olsa da, türbülanstıan pek de korkmaya gerek yoktur.

İşte türbülans hakkında bilmemiz gereken 10 şey:

1- Türbülans genelde zararsızdır:

Türbülans aslında sık görülen bir olgudur. Ve aşırı şiddetli olanları dışında pek de zararı yoktur.

2- Türbülans sebebiyle yaralanmalar olabilir:

ama nadiren FAA tarafından yapılan açıklamaya göre ABD’de yılda ortalama 58 kişi türbülans sebebiyle yaralanıyor. ABD’de her yıl 800 milyon civarında yolcunun uçakla seyahat ettiği düşünülüğünde, türbülans sebebiyle yaşanan yaralanmaların bir hayli düşük bir oranda olduğu söylenebilir.

3- Pilotlar, ne zaman olacağını bilir:

Pilotlar çoğu zaman çalkantılı bir hava ortamına gireceğini önceden bilerek yolcuları anons sistemi üzerinden ikaz eder ve kemer ikaz ışıkları yanar. Uçuş öncesi hazırlanan raporlar, uçaktaki hava durumu radarı ve çevredeki uçakların bildirimleri, pilotları türbülansa karşı tetikte tutar.

4- “Açık hava türbülansı” ise biraz farklı bir durumdur:

En tehlikeli türbülans türüdür. Açık havada meydana gelir ve uçaktaki hava durumu radarı tarafından tespit edilemez. Gerek uçuş ekibi ve gerekse yolcular hazırlıksız yakalanabilir. Bu yüzden türbülans kaynaklı yaralanmaların büyük bir bölümü açık hava türbülansı sebebiyle meydana gelir. Tüm yolculara, koltukta oturulduğu sürece mutlaka emniyet kemeri bağlı bir biçimde seyahat etmeyi tavsiye ediyoruz.

5- Açık hava türbülansları artıyor:

İşin can sıkıcı tarafı, küresel ısınma sebebiyle açık hava türbülanslarının sayısı artıyor. Bilim adamlarının tahminlerine göre, içerisinde bulunduğumuz yüzyılın ortalarına gelindiğinde bu türden hava çalkantılarının sayısı şimdiye nispeten ikiye katlanacak.

6- Emniyet kemeri ikazına dikkat!

Yukarıda da belirttiğimiz üzere, emniyet kemeri takılı bir biçimde oturmak, türbülansa karşı bir yolcunun alabileceği basit ama en kesin tedbirdir. Özellikle de emniyet kemeri ikazı yandığında...

7- Türbülans sebebiyle uçağınız düşmez:

Her ne kadar yaşanan duygu son derece kötü olsa da, şiddetli türbülans sebebiyle uçak düşmez. Uçaklar buna son derece dayanıklıdır. Mesela geniş gövdeli uçakların kanatları metrelerce esneyebilir. İnanmıyorsanız; şu Airbus A350’nin kanatlarına uygulanan teste bir göz atın!

8- Pilotlar, türbülans konusunda eğitilidir:

Pilotlar bu konuda eğitilidirler ve tespit edilebilen türbülanslardan, rotada değişiklik yaparak kaçınırlar.

9- Özel bebek koltukları kullanılabilir:

Türbülans esnasında bebekler, belki de en fazla riske maruz kalan yolculardır. Zira iki yaşından küçük bebeklerin koltuğu olmaz ve ebeveyninin kucağında seyahat eder. Buna karşı bir önlem olarak, uçak uyumlu otomobil bebek koltuğu kullanılabilir. Ama bunun için ilave bir bilet satın almanız gerekeceğini unutmayın.

10- Yakın bir gelecekte türbülanstı tamamen kurtulabiliriz:

Halen denemeleri devam eden morötesi lazer teknolojisi destekli sistemlerle, açık hava türbülanslarını dahi tespit etmek mümkün olabilecek. ✈

Kaynak: www.havayolu101.com



Singapur – Londra uçuşu sırasında yaşanan 20 metrelik ani düşüş, uçak içerisinde kaotik bir görüntüye yol açmıştı.

Sorumlu Pilot mu, Sorunlu Pilot mu?

Bir tutkudur, bir sevdadır havacılık. Belki de önemli bir kısım insanın çocukluk hayalidir ya kabin görevlisi olmak, ya da bir pilot. Belki de gökyüzünde özgürce uçabilmenin bilinçaltındaki bir yansıması...



Pilotlar... Gökyüzünde farklı tiplerde hava araçları uçuran insanlar. Dünyanın dört bir yanına uçup, dünyanın dört bir yanında farklı görevler yerine getiren pilotlar.

Kargo uçağı pilotu, yolcu uçağı pilotu, özel jet pilotu, helikopter pilotu, savaş uçağı pilotu vs. Türkiye’de hava yollarında pilot sağlanmasında en önemli kaynaklardan biri ve yıllarca yegâne kaynak olmuştur hava kuvvetleri.

Yıllar yılı Türk sivil havacılığının yükünü yüklenmiş olan bu asker kökenli pilotların yüklerini paylaşma adına daha sonraları “Yugo” adı verilen ve eğitimlerini eski Yugoslavya’da alan sivil kökenli pilotlar sahneye çıkmıştır. Bu pilotların hava yollarında görevlerine başlamalarının bazı asker kökenli pilotlarda birtakım rahatsızlıklar doğurduğu yönünde bilgiler vardı.

“Asker kökenli pilotların bir hegemonyası vardı ve bu bir şekilde yıkılıyor muydu?” sorusu ciddi bir rahatsızlığa sebebiyet mi vermişti?

Bazılarına göre “evet” sivil kökenli pilotlara tahammül yoktu ve bu uçuşlarda dahi kendini CRM noktasında göstermeye başlamıştı. Yaklaşık son altı yedi yılda Türkiye’deki havacılık sektörünün bir ihtiyacı olarak yabancı pilotlar da filolarda yerlerini almaya başlamıştı. Artık “askeri kökenli”, “Yugo-sivil kökenli” pilot sınıflandırmasının yanı sıra bir de yabancı pilotlar girmişti Türk uçaklarının kokpitine ve hatta bazıları en üst senyoriteli geniş gövdeli uçaklarda kaptan olarak başlamıştı.

Hangi kökenden, geçmişten ve disipinden gelirlerse gelsinler pilotlardan beklenen temel özelliklerden bir tanesi hem şirket politikalarına uygun, uyumlu, sorumlu ve güvenilir insanlar

olarak görevlerini yerine getirmek, yolcuları güvenli ve emniyetli bir şekilde sağ salım gidecekleri yerlere taşımaktır. Tabii ki bunları yaparken çalıştıkları şirketlerdeki gerek yönetimle, gerekse hem ast ve üstleri hükmünde tüm paylaşım içinde oldukları çalışanlarla uyumlu, saygılı ve mütevazı bir görüntü sergilemeleri de önem arz etmektedir.

Yazının başlığına bakarak ifade edecek olursak; kendisinde doğal bir üstünlük vasfı olduğuna inanan, ast ve üstleri ile iletişimlerinde yaka silkeleten, ‘Allah’ım şerrinden emin kıl’ dedirten, ailelerin de kendilerini şirketin doğal patronu olduğuna inanan “sorunlu” bir görüntü mü? Yoksa emin ve liyakatlı bir çizgi ile gerek kendilerine emanet edilen uçuş ekiplerinin, gerekse yolcuların sorumluluğunun ve vakarının bilinci ile “sorumlu” pilot mu?

“Sorunlu”

tabirinin içine aklınıza gelebilecek tüm profesyonellik ve insanlık dışı olumsuzlukları dahil edebilirsiniz. “Sorumlu” tabirini de tabii ki sayfalarca güzellik ve olumlu özellik sayarak ifade edebilmek mümkündür. Sorumluluk bilincini fedakarlıkla bezemiş birçok pilotun yanı sıra sorunlulukta sınır tanımayan pilotların sayısı da yadsınamayacak kadar fazladır.

Tabii ki bizlerin beklentisi “sorumlu” olanların sayılarının daha da fazla olması yönündedir.

“Sorunlu” pilotların sayılarının minimum, “sorumlu” pilotların sayılarının çok olduğu emniyetli, huzurlu ve güzel günler dilerim efendim. ✈



TRAVMA SONRASI STRES BOZUKLUĞU

● Son 14 senedir milli ve manevi olarak inkıtasız gelişen ülkemiz yakın zamanda, gerek yabancı düşmanlar gerek onların içerdeki işbirlikçileri sebebiyle son derece mühim iki badire atlattı. İlk hadise; 28 Haziran 2016 Salı günü akşamı Yeşilköy Havaalanı'ndaki terör saldırısı, ikincisi ise 15 Temmuz 2016 Cuma günü akşamı alçak bir darbe teşebbüsüydü. Gerçekleşen bu hadiseler neticesinde yüzlerce vatandaşımız Hakk'ın rahmetine kavuşurken, binlercesi ise hem fiziki hem de psikolojik olarak etkilendiler. Millet olarak yaşadığımız bu travmatik durumun yaralarını sararken, bu sayımızda siz değerli okuyucularımıza başlıkta da yer alan "travma sonrası stres bozukluğu" ile alakalı özet kabilinden naçizane bilgiler nakletmek istedik.

Ülkemizin önde gelen manevi liderlerinden Üstad Kadir Mısıroğlu " Her hareketin psikolojik bir zemini vardır, her hareket o zeminde vuku bulur" der. İnsan davranışlarının sebeplerine dair söylenmiş bu özlü söz ışığında travma nedir, belirtileri, travma sonrası gelişim, travmanın kalıcı tesirleri nelerdir suallerinin cevaplarına gelin hep birlikte bir göz atalım.

TRAVMA SONRASI STRES BOZUKLUĞU (TSSB) NEDİR?

"Çoğumuz travmatik bir hadiseye (sevi- len birinin kaybı, ciddi bir hastalık, kaza veya ferdi saldırı...) şahit olmuşuzdur veya yaşamışızdır. Zamanla, yas dönemi geçer, acı azalır ve hayat normal halinde seyretmeye başlar. Birçoğumuz travma- tik hadiseden sonra kendiliğimizden iyileşiriz. Bazı durumlarda ise kişiler travmatik hadiseden sonra aylar, hatta yıllar geçse bile iyileşemeyebilir, bunun tezahürü olarak travmadan sonra aşırı stres veya kaygı yaşamaya devam ederler.

Bu kişiler; sık sık hadiseyi tekrar yaşıyor gibi görüntülerini (flashback) veya hadise ile alakalı kabuslar görebilir, rahatlama- da, konsantre olmada, uyumada güçlük çekebilir, kendilerini sevdiği kişilere ya- bancılaşmış gibi hissederler. Bu belirtileri gözlemlediğimizde travma sonrası stres bozukluğundan bahsedebiliriz. "(1)

(a) Travma Sonrası Stres Aksülamelleri (Tepkileri)

"Yaşanan hadisenin "fevkalade" olarak algılandığı bir durumda gösterilen stres aksülamelleri (tepki), "anormal bir hadiseye verilen normal aksülameller" olarak görülür. Hemen ertesinde verilen aksülamelleri gözönüne alarak ciddi bir psikolojik rahatsızlıkla karşı karşıya kalındığına karar verilmesi yanlıştır. Yaşanan travmatik hadise sonrası herkes stres aksülamelleri gösterir; birkaç gün boyunca yaşamak normal ve beklenen bir durumdur. Yapılan araştırmalara göre; çoğu vakada orta şiddetteki stres aksü- lamelleri dahi, herhangi bir müdahale yapılmaksızın 6-16 ay içinde tamamen ortadan kalkabilmektedir.

Stres yaratan hadiselerle verilen aksüla- melleri; fiziki, hissi, bilişsel ve kişilerarası aksülameller olarak dört ana başlıkta toplamak mümkündür:

1. Fiziki Aksülameller: Sözü edilen nor- mal stres aksülamelleri, vücudumuzda sempatik ve parasempatik sinir sistemine dayalı olarak ortaya çıkar.

Sempatik sinir sistemi tehlike algılandığı anda devreye girer. Bedenin tehlikeli durumdan kaçmaya veya tehlikeyle savaşılmaya hazırlanması için gerekli değişikliklerin meydana gelmesini sağlar. Aktivitesi, kalp atışlarında ve nefes alıp vermede hızlanma, terleme, sindirim sisteminde hareketlenme, kaslarda gerginlik, yorgunluk, uykuya dalmada güçlükler, vücudun çeşitli yerlerinde ağrı ve acı, iştahta değişiklikler, mide bulantısı ve cinsel dürtülerde değişiklikler olarak hisse- dilir. Tehlike ortadan kalktıktan sonra ise parasempatik sinir sistemi devreye girer; sempatik

sistemin vücutta ortaya çıkardığı değişikliklerin geri dönüşümünü, beden aktivitelerinin normale dönmesini sağlar.

Bütün bu değişimler tabii olarak programlanmıştır ve normaldir, hatta hayatta kalmak için gereklidir. Buna karşın bazı durumlarda, sempatik sinir sistemi yoğun ve uzun süreli çalışmak durumunda kalır bu da parasempatik sinir sisteminin devreye girmesini, işlemin geri dönüşümünü güçleştirir. Bu noktada psikolojik travmaya bağlı olarak ortaya çıkan bir takım sorunlar söz konusu olur. Genel Uyum Sendromu (General Adaptation Syndrome) yaklaşımına göre, stres yaratan bir hadiseyle karşılaşıldığında vücut ilk önce dikkatin ve bütün duyuların keskinleştiği alarm durumuna geçer. Daha sonra hadisenin etkilerini azaltmaya yönelik direnç aşaması ile vücut stres yaratan durumla savaşmaya ya da ondan kaçmaya başlar. Eğer bu aşamada yapılanlar işe yaramazsa, vücutta bir tükenme hali söz konusu olur ve doku yıkımı, hatta ölüm görülebilir. Diğer bir deyişle devam eden yoğun stres karşısında, sıklıkla gözlenen psikolojik aksülamellerin yanısıra vücut da zarar görebilir.

2. Hissi (Duygusal) Aksülameller:

Travmatik bir hadise karşısında yoğun stres sonucu ortaya çıkan hissi aksülameller eğer ilk iki hafta gözleniyorsa normal karşılanmalıdır. Travmatize olmuş kişiler şok, korku, yas, öfke, suçluluk, utanç, çaresizlik, ümitsizlik, hissi uyuşukluk (sevgi, yakınlık, herhangi bir şeye ya da birine duyulan ilgi, gündelik faaliyetlerimizden aldığımız keyif gibi duyguların hissedilmesinde çekilen güçlük) gibi duyguları yoğun bir şekilde yaşayabilirler. İlk 1-2 haftadan sonra eğer bu duygular varlıklarını ve yoğunluklarını korurlarsa, bu muhtemel bir psikolojik soruna işaret edebilir.

3. Bilişsel Aksülameller: Strese verilen bilişsel aksülameller duygusal aksülamellerle bağlantılıdır. Verilen bilişsel aksülameller hem hadisenin kendisi hem de verilen fiziki ve hissi aksülameller nedeniyle ortaya çıkabilirler. Söz konusu aksülameller şaşkınlık, dalgınlık, mekan ve/veya zamana oryantasyonda güçlük, hafıza problemleri ve kafa karışıklığı olarak özetlenebilir.

4. Kişilerarası Aksülameller: Aşırı stres durumlarında; okulda ve/veya işteki arkadaşlık, evde eş ve ebeveynlik ilişkilerinde de ortaya çıkan bir takım belirtilerden söz etmek mümkündür. İlişkilerde gözlenebilen bu değişiklikleri; güvensizlik, tedirginlik, artan çatışma eğilimi, içe kapanma, yalnız kalma kendini reddedilmiş ya da terk edilmiş hissetme, uzaklaşma, önyargılı olma eğiliminde artış ve kontrol etme ihtiyacında artış olarak gruplandırabiliriz.

(b) Travma Sonrası Gelişim

Travma sonrası gelişim, psikologların yaşanan travmatik hadiselerden sonra yaşantıya bağlı ortaya çıkan olumlu özellikleri ifade etmek için kullandığı bir kavramdır. İlk bakışta insana oldukça alışılmadık gelebilmekle birlikte "İnsan bir felaketten yararlanabilir mi?" sorusu da tabiidir.

Büyük felaketler yaşamış insanların bir kısmı, bir süre sonra, yaşantıları vasıtasıyla kriz durumlarıyla nasıl başa çıkabildiklerini gördüklerini, ne kadar olumsuz ve yaralayıcı olursa olsun, iyileşebildiklerini ve bunun kendilerine güvenlerini arttırdığını anlatmaktadır. Ayrıca bu tür hadiselerin insanların kendi küçük topluluklarını daha yakın ve birbirine destek olabilen bir içtimai (sosyal) yapı haline dönüştürdüğünü, ferdlerin hayattaki önceliklerini, hedeflerini ve değerlerini gözden geçirmelerine fırsat tanıdığını, yaşanan hadisenin kendi şahsi gelişimlerine katkıda bulunduğunu düşünenler bulunmaktadır. Görüldüğü gibi "Her felaket hayatın iyileşmesi için bir fırsattır" anlayışını destekleyen kişilerde bu anlayış, stres ve travma sonrası iyileşme vetiresine (sürecine) yardımcı olmakta, vetireyi hızlandırmaktadır.



TSSB HABERCİSİ AĞIR STRES AKSÜLAMELLERİ

(a) Ağır Stres Aksülamelleri

Her ne kadar felaketlere maruz kalanların çoğu bu yaşantı karşısında hafif düzey stres aksülamelleri verirlerse de, her üç kişiden biri Travma Sonrası Stres Bozukluğu'nun (TSSB) habercisi olabilecek bir takım daha ağır stres aksülamelleri verebilmektedir. Söz konusu olan ağır stres aksülamelleri şunlardır:

Disosyasyon: Kendini gerçek dışı ya da bedeninin dışındaymış gibi hissetme; belirli dönemleri hatırlamak istendiğinde kafanın tamamen boş olması ve hiç bir şey hatırlayamama.

Hayatı sekteye uğratacak şekilde yeniden-deneyimleme: Dehşet verici anıları, kabusları yeniden yaşıyormuş gibi hissetme.

Rahatsız eden anılardan kaçınabilmek için normalde yapılmayacak davranışların sergilenmesi: Evden dışarı çıkamama, vb. Madde ve alkol kullanımı ve bağımlılığı

Aşırı aksülamellilik (hyperarousal): Panik ataklar, öfke nöbetleri, aşırı gerginlik, aşırı tedirginlik hissedilmesi.

Yoğun kaygı: Hayatı durduran derecede endişe duymak, aşırı çaresizlik hissi, düşünce veya davranışlardaki takıntılar.

Ağır depresyon: Umudun, kendilik değerinin, motivasyon ya da hayatın manasının tamamen yitirilmesi.

Psikotik belirtiler: Halüsinasyon, delüzyon, tuhaf düşünceler ve hayaller.

(b) Ağır Stres Aksülamellerine Haberci Olabilecek Hadiseler İlgili Faktörler

Yapılan araştırmalarla, ağır stres aksülamellerinin ve uyum vetiresinin uzun süreceğine dair ipucu veren, yaşanan hadise ile alakalı bir takım risk faktörleri belirlenmiştir. Belirlenen bu risk faktörlerini şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Hayatı tehdit eden ya da ağır yaralanmaya neden olan bir hadise yaşamak ya da buna şahit olmak.
- Aşırı şiddet nedeniyle ölümlere, yaralanmalara ya da hasarlara şahit olmak.
- Kişinin evini, değerli eşyalarını, ehemmiyet verdiği ve kendisi için destek grubu niteliği taşıyan ilişkilerini kaybetmesi.
- Aşırı derecede yorgunluk, uykusuzluk ve aç kalma.
- Tehlikelere uzun süreli maruz kalma ve kayıp yaşama.
- Zehirli maddelere maruz kalmış olma (zehirli gazları soluma, radyoaktif maddelere maruz kalmış olma).

(c) Tarihçedeki Risk Faktörleri

Yapılan araştırmalar ferdlerin travmatik tecrübelerinden önce yaşamış oldukları bir takım hadiselerin de ağır stres aksülamelleri göstermelerinde risk faktörleri oluşturabileceğini ortaya çıkartmışlardır. Bunun nedeni, halihazırda yaşanan travmatik hadisenin geçmişte yaşanmış olan hadiselerin hatıralarını ve daha sonra nenden oldukları aksülamelleri yeniden alevlendirmeleridir. Tarihçede belirlenen risk faktörleri şunlardır:

- Başka travmalara maruz kalmış olma (büyük kazalar, taciz, savaş, kurtarma çalışmalarına katılmış olma, vb.).
- Kronik tıbbi rahatsızlıklar ya da kronik psikolojik bozukluklara sahip olma.
- Kronikleşmiş yoksulluk, evsizlik, işsizlik durumlarında yaşamak ya da ayrımcılığa maruz kalmış olmak.
- Önemli ve zorlayıcı hayat hadiselerine maruz kalmış olmak (birden bire tek başına çocuk yetiştirme durumunda kalmış olmak, vb.).

(d) Stres Etkilerini Azaltmak ve Uyumu Arttırmak

Araştırmalar felaketlerden sonra stres aksülamellerini azaltmak için yapılabilecekler meselesine odaklanmaya başladı. Konuyla yapılan gözlemleri temel alarak, felaket sonrasında stres aksülamellerini azaltma ve felaket sonrası uyumu artırma yönünde faydalı olabileceği düşünülen tedbirler tavsiye edilebilir.

Korunma: Güvende olabileceğiniz, gıda ve içecek bulunan, sessizce oturup rahatlayabileceğiniz temiz bir yer bulup kısa bir süre uyuyun.

Yönlendirme: Ferdi ve aile üyeleriyle alakalı önceliklerinizi belirleyip bunlar üzerinde çalışmaya başlayın. Böyle durumlarda ortaya çıkması muhtemel olan ümit, gaye ve özgüven azalması engellenebilir.

Bağlantı Kurma: Kendi tecrübelerinizi anlatabilmek ve onların tecrübelerini dinleyebilmek için aile üyeleri, arkadaşlar ve psikolojik danışmanlarla bağlantı kurun. Böylece yaşanan felaketin yarattığı stresin yavaş yavaş yatışması mümkün olabilir.

Arama ve Seçme: İhtiyaçlarınızı karşılayabilecek kurumları biran önce araştırmaya başlayın ve içlerinden ihtiyaçlarınızı en uygun şartlarda karşılayabilecek olanları seçin.

▶ MUTABAKAT (UYUM) VETİRESİ OLARAK ORTAYA ÇIKAN TRAVMA SONRASI BELİRTİLER

Travmaya yol açan hadise ortadan kalktığı halde, hadiseye verilen aksülamellerin ortadan kalkmaması, travma kurbanlarının en önemli sorunudur. Yeniden tecrübeleme de denilen vetire, travma etkilerine bağlı olarak ortaya çıkan birçok tezahür ve bozukluğun açıklamasında kritik rol oynamaktadır. Bu vetirede kişinin yaşayabileceği sorunları sıkıntı veren ve istenmediği halde zorla akıldan geçen hatıralar ve görüntüler, kabuslar ya da kişinin başa çıkamakta zorlandığı çok yoğun hisler olarak özetlemek mümkündür.

Gündelik tecrübelerin bilgilerinin beyin tarafından işlenmesi sırasında sıkıntı verici yaşantılar ortaya çıkmaz; beyin zaten normal hızında çalışırken onları zorlanmadan işleyebilme kapasitesine sahiptir. Dolayısıyla travma sonrasında yaşanan bütün sıkıntılar, ilk başta beynin, travmatik hadise nedeniyle normalden çok daha fazla sayıda ve yoğunlukta hücum eden uyarıcıları diğer bütün yaşantılar gibi işlemeye çalışmasının bir sonucu olarak ortaya çıkar; uyuma yönelik bir vetirenin yan tesirleri olarak değerlendirilebilirler.

Problem; ancak işlenmesi gereken bilgileri zihninden değişik yollarla uzaklaştırdığı ve bu bilgilerin işlenmelerine engel olduğu zaman başlar. Travma tecrübelerinin neden oldukları yoğun ve dayanılmaz hisler nedeniyle, bir savunma mekanizması olarak kişi, değişik yollarla zihninden işlenmesi gereken bilgileri uzaklaştırabilir. Bu durumda, hala işlenmesi

gereken malzeme gündemde olur ama bilgi işleme vetiresi her seferinde yarım kaldığından kişi kendisini aşağıdaki şekilde de görülen bir fâsîd dâirede (kısır döngü) içinde buluverir.

▶ UYUMSUZ BAŞA ÇIKMA STRATEJİLERİNİN KULLANILMASI

Özellikle uzun süren travma yaşantılarında (aile içi taciz gibi) travma kurbanları, hadise sırasında olanlara katlanmak için kullanageldikleri ve kendilerini korumaya yönelik olan başa çıkma stratejilerini, söz konusu durum ortadan kalktıktan sonra da kullanmaya devam edebilirler. Bu stratejiler (aşırı hassasiyet, disosyasyon, kaçınma ve hissi uyuşukluk) zamanında gerçekten yardımcı olunmasına karşın, travmatik durum ortadan kalktıktan sonra da kullanılırlarsa kişinin hayatını problem yaratacak ölçüde engellemeye başlarlar.

Dolayısıyla travmayla bağlantılı olan bütün "belirtileri" mutabakat çabaları olarak düşünmek yararlı olabilir. Söz konusu olan belirtiler, travma kurbanlarının kendilerini zorlayan yoğun duygularıyla başa çıkma çabalarını yansıtır. Problem, şimdiki durumlarıyla daha mutabık olabilecek başa çıkma stratejilerini bilmemeleri; geçmişteki travmatik durumda kullandıkları davranış tarzlarını sürdürmeleridir. Buna bağlı olarak, travma kurbanlarının belirtileri karşısında, söz konusu davranışın neye hizmet ettiğinin sorgulanması gerekir. Eğer uyumsuz olan davranışların işlevleri anlaşılabilirse, bunların yerine aynı gayeye hizmet edecek olan daha ahenkli (uyumlu) davranışların yerleştirilmesi mümkün olabilir.



Psikolojik olarak travmatize olan kişilerin yaşayabilecekleri bütün belirtileri barındıran bir tanı bulunmamaktadır. Buna karşın, travmatize olan kişilerin sahip oldukları birçok tanı bulunabilir. Travmatize olan kişilerde sıklıkla görülen bozukluklar şunlardır:

- Madde kötüye kullanımı ve bağımlılığı
- Kişilik bozuklukları (özellikle Sınır Kişilik Bozukluğu [Borderline Personality Disorder])
- Depresyon
- Kaygı bozuklukları (Bu gruba Travma Sonrası Stres Bozukluğu [TSSB] da dahildir.)
- Disosyatif bozukluklar
- Yeme bozuklukları

Bunlar arasında TSSB, psikolojik travma etiolojisine (nedeni inceleyen bilim dalı) dayalı tek tanı kategorisidir. Herhangi birinin TSSB tanısı alabilmesi için, tarihçesinde bir travmatik hadise bulunması gerekmektedir. Tanıların çoğu açıklama yerine tasvir etmeye yönelik olduğundan, gruptan bağımsız olarak belirti ve davranışlara odaklanırlar; kişinin sözü edilen davranışları neden ve nasıl geliştirmiş olabileceğiyle alakalı bilgi vermezler (travmatik stresle başa çıkabilmek için, vb.). Travma ve bağlantılı belirtilerini ortaya çıkarabilmek için "Bu kişinin nesi var?" yerine "Bu kişi ne yaşamış?" sorusunu sormak gerekir. (2)

Travma sonrası stres bozukluğu ile alakalı bu yazımızı burada noktalarken bir kere daha aziz milletimizin böyle acılar yaşamaması temeniyle, edebiyete intikal eden kardeşlerimize Allah'tan rahmet, yaralanan kardeşlerimize acil şifalar dilerim.

Ve-minallahit-tevfik 🌸

Kaynakça:

- <http://www.npistanbul.com/tr/sayfa/travma-sonrasi-stres-bozuklugu>
- <http://www.dbe.com.tr/Yetiskinveaile/tr/psikolojik-travma-ve-emdr/travma-sonrasi-stres-bozuklugu-tssb-nedir/>

BÜTÜN PROJELERİMİZDE

120 AY
SABİT TAKSİT
0,70
VADE

SUR YAPI'DAN
BÜYÜK
MİLLETİMİZE
BÜYÜK
KAMPANYA

GEÇERLİ OLMAK ÜZERE:

60 AY
SABİT TAKSİT
0,42
VADE

SUR YAPI, TÜRKİYE'NİN GELECEĞİNE GÜVENİYOR!

7'den 70'e bütün milletimizi kucaklayan bir anlayışla, bu büyük kampanyayı büyük milletimize arz etmekten dolayı mutluyuz.

İlkbahar - Sultanbeyli



Gölbahçe Evleri - Sultanbeyli



Lavender - Sancaktepe



Mirage Rezidans - Güneşli



Axis İstanbul Ofis ve Alışveriş Merkezi - Eyüp



Exen İstanbul - Ümraniye



Marka Rezidans ve Alışveriş Merkezi - Nilüfer / Bursa



Metrogarden Alışveriş Merkezi Sur Yapı Projeler Satış Ofisi -1. Kat: Necip Fazıl Mah. Alemdağ Cad. No: 940 Ümraniye / İSTANBUL
Axis İstanbul Alışveriş Merkezi Sur Yapı Projeler Satış Ofisi Giriş Kat: Topçular Mah. Osman Gazi Cad. Bayrampaşa Metro İstasyonu Yanı Eyüp / İSTANBUL

SURYAPI
UYGARLIĞIN MİMARİ

444 5 787

Kampanya, 250 konutla sınırlıdır ve 15 Ekim 2016 tarihine kadar geçerlidir.



KONUŞABİLMEK

Bir çift laf edelim mi? Haydi haydi edelim. Bak, hiç zor olmayacak. Senin de konuşmaya ihtiyacın var, benim de. O zaman niye konuşmıyoruz ki? Ekonomik, sosyal, hukuki, siyasi, ahlaki, ruhi bir takım sonuçları olmasından korkuyorsun, sen de. Haksız sayılmazsın maalesef. Keşke haksız olsaydın. Ne yani konuşamayacak mıyız? Konuşmayı da başaramazsak tek kişilik dünyada yaşamaya mahkum olursak geriye ne kaldı ki... Tamam bu seferlik sen dinle, yalnız ben konuşayım. Üstelik de bu konuda konuşayım.

Nasıl konuşulur? Birbirimizi ziyarete gider bizde veya sizde konuşabiliriz. Olmazsa bir yerde oturur bir şeyler yer, içer, öyle konuşuruz. İş çıkışı serviste veya otobüste konuşuruz. Arabada da olabilir. O da olmadı telefonla, WhatsApp'la, bip'le, skype'la, viber'la falan konuşuruz.

Sizce bunlardan hangisi kolay? Bence hiç biri kolay değil. Konuşmamızın önünde o kadar çok engel var ki... Önce sıkıntılarını bir başkasına niye açasın ki... Senin sorunlarını, sıkıntıla-

rını, hatalarını veya yanlışlarını, zayıf yanlarını, sağlık sorunlarını, aldığın ikramiye, terfi edeceğin bilgisini, bir başkası niye bilsin ki...

Büyük bir ihtimalle eksik veya zayıf yanlarımı, sorunlarımı öğrenirse aramızda bir sorun çıktığında başıma kakar. O zaman gel çık işin içinden. En masum sağlık sorunlarımı bile öğrendiğinde evleneceğim kişiye bunları yetiştirirse ben ne yaparım o zaman? Haydi hatalarımı, zayıf yanlarımı konuşmasam diyelim; hatalarım,

zayıflıklarımın dolayısıyla iyi de içim içimi yiyorsa konuşabilseydim belki hem rahatlardım hem de belki karşımdaki bir akıl verirdi. Of, off. O zaman iyi şeyleri konuşsak. Mesela, babamın daireyi satışından eline geçen 800 bin lirayı 4 kardeşe üleştirdiğini söylesem. Beni mutlu eden bir olay. Şimdiye kadar hiç bu kadar param olmamıştı. Hem nasıl mutluluğumu paylaşmış oluruz hem de nasıl değerlendireceğim konusunda bir fikir verir. İyi de borç para isterse? Yahut başka bir şey. Bu devirde kim güveneceksin? Bari

işyerindeki terfi olayımı konuşsak. İnsanın başarısının takdir edilip terfi etmesi hoş bir duygu. Paylaşmak istiyorum bir arkadaşım. İyi de terfi edeceğimi öğrenen arkadaş gidip işyerindekilere söylerse o pozisyonda gözü olan veya benim terfi edeceğim pozisyonun şimdiki sahibi şahıslar filan da ayağımı kaydırmak için yalan dolan bir şeyler uydurursa ne olacak? Bu da olmadı.

Hadi güvенеcek birini buldum. Pekiyi nerede konuşacağız? Eve çağırırsam bir sürü hazırlık gerekiyor. Yaptığımı bakalım beğenecek mi? Eşyalarım

çok da yeni değil. En iyisi dışarıda bir yerlerde buluşalım. Orada hem canımızın istediğini yer, içeriz; hem de evi toparlamak, temizlemek me-mizlemek zorunda kalmam. Daima hazır ve nazır misafir odam da yok. İyi de nereye gideceğiz? "Şuraya gidelim" desem salaş malaş diye burun kıvrırsa ne derim. Valla pahalı yerlere de benim bütçem müsait değil. Sahi hesabı kim ödeyecek? Ben davet edersem ben ödeyeceğim. Şimdi Alman usulü de ayıp olur sanki. Tutar pahalı şeyler falan isterse zaten ağız tadıyla konuşamam. Konuşmamak sanki en iyisi. Bir de sosyal medyaya müracaat edelim.

En iyisi galiba telefonla konuşmak. Paketimde kontürüm de var.

Amaaaan... Telefonla konuşurken evdekiler şimdi tuhaf bir laf ederler, karşımdaki de duyar sonra rezil olurum. Zaten sakın bir köşe arayacağım diye dolaşıp durmak zorunda kalacağım. En iyisi mesaj. Canın ne isterse yaz. "MRB CANM NASILSN" Ama bizim arkadaş online değil. Ne olacak şimdi? Online olunca bakar. Ama bu sefer de evdeki biri bakarsa ne olacak? İşte o zaman rezil olduğumun resmidir. Of off. Şu hale bak ya. Bir çift laf edemedik.

Bu durumlar olmasın diye ben şöyle teknikler buldum:

- * Zayıflıklarım, hatalarımla önce ben barışıyorum. Sonra başkası duyunca açıklayabileceğim bir felsefem var artık.
- * Olumlu haberlerimi paylaşırken dinleyen arkadaşımın menfaat beklentisine girmesi halinde zaten onun için yapabileceğim birşey varsa yapıyorum yoksa da ona göre cümlelerim var artık.
- * Evime davet etmekten utanmıyorum. Benim arkadaşım zaten benim arkadaşım, eşyalarımın değil ki. Allah ne veriyse beraber yeyip içiyoruz. Kendime iyisini arkadaşşıma kötüsünü ikram etmiyorum ki.
- * Tuttuk bir yerde oturduk. Mekan arkadaşşığımıza, sohbetimize katkı yapan bir yer olsa iyi olur. Arkadaşımla olmak önemli, mekan önceliğim değil. Bütçem yettikçe niye ikram etmeyeyim ki... Paylaşmak eylemi paylaşılandan daha lezzetli değil mi zaten... Bütçem ne kadarsa onu da arkadaşşımla konuşurum. Yabancımla değil ya.
- * Mesaj yoluyla veya telefonla paylaşımlarımda da öyle gizlenip saklanmam. Arkadaşımla özelini duyurmayacak, başkalarını rahatsız etmeyeceğim bir yer olsun yeterli. Kör olduğum için sonradan öğrendiğim kadarıyla çevremdekileri rahatsız ettiğim de olmuş. Şimdi daha dikkatliyim.

Bunların hepsinden daha önemlisi şu belki de: Konuşabileceğim arkadaşşımla olması. Bu, kolay bulunmuyor. Bulmuşken kıymetlerini bilmeye çalışırım. İnaniyorum ki, bunlardan da daha önemlisi şu olsa gerek: Ben ne kadar başkalarının konuşmak için güvenebileceği, onu anlamaya çalışacak, yargılamayacak, akli erdiği kadar destek olabilecek, anlatılanların sorumluluğunu alabilecek biriyim? Bu sefer ben konuştum siz dinlediniz. Belki kafanızı şişirdim. Kusura bakmayın. Bir dahakine ben dinlemek isterim, tabi konuşmak isterseniz ve konuşabilecek birisini bulmadıysanız. ✿



ÇİN, GELECEĞİ OTONOM UÇAN HAVA ARAÇLARINDA GÖRÜYOR



noktasına taşıyabilmekte. Tamamen elektrikle çalışan araç sadece 3 saat içinde şarj edilebilirken havada tam 23 dakika kalabiliyor.

Son zamanlarda drone teknolojisinin artan gelişmeler ile kişisel uçan hava araçlarına artan yoğun ilgi de dikkatlerden kaçmıyor. Bu konuda en hızlı ve değerli gelişmeleri de Çin Halk Cumhuriyeti ortaya koymakta.

Tam anlamıyla bağımsız girişimci örneklerinin en başarılılarından biri diyebileceğimiz EHANG firması kendi geliştirdiği ve ürettiği otonom uçan hava araçları ile dünyanın ilgisini üstüne çekmeyi başarmış gibi gözüküyor. Firma en son ürettiği EHANG 184 Otonom Hava Aracını satışa sundu. Emniyet, ekonomi, ergonomi ve lüks anlamında muadillerinden bir adım

önde olduğunu iddia eden modelin bu araç sınıfında tutarlı bir pazarlama stratejisi ile pazarda sesini duyurma ihtimali en yüksek olanlardan biri olacağı aşikar.

Toplam ağırlığı 200 kg. olan uçan aracın 106 KW çıkış gücüne sahip 8 motoru maksimum 100 kg. taşıma kapasitesi ile yaklaşık 100 km/saat hıza ulaşabiliyor. Aracın en yüksek irtifası da 500 metre civarında. Tamiyle kompozit ve hafif malzemeden üretilen araç kullandığı GPS sayesinde otonom olarak istenilen destinasyona yolcu tarafından hiçbir müdahaleye gerek kalmadan A noktasından B

Klima, kamera, aydınlatma, 4G internet bağlantısı, bagaj bölümü konfor özelliklerinden en dikkat çekicileri olarak ön plana çıkmakta. Şimdilik tek kişilik koltuğa sahip olan aracın şık ve zarif tasarımı da ilgileri üstüne çekmesinde büyük rol oynuyor.

İnsan taşıyan drone da diyebileceğimiz otonom hava araçları sektörü gelecek 10 yıl içinde oyunun kurallarını değiştirecek gibi gözüküyor. Piyasa fiyatı yaklaşık 300 Bin dolar olan bu modeli ilk aşamada herkesin almayacağı belli fakat rekabet arttıkça gelecekte arabalar "out" uçan araçlar "in" olabilir. ⚙️



TÜRKİYE CUMHURİYETİ
CUMHURBAŞKANLIĞI
Minarelerinde



T.C. AİLE VE
SOSYAL POLİTİKALAR
BAKANLIĞI

Şehit ve Gazilerimizin Hatırasına Sahip Çıkmak İçin Destek Ol **Türkiye!**



15 Temmuz şehitlerimizin ve gazilerimizin ailelerine sahip çıkmak,
Türk Milleti için bir görev, daha da önemlisi bir şereftir.

**1507
SMS
BAĞIŞ**

Tüm operatörlerden “15 Temmuz” yazıp
1507'ye SMS göndererek sen de
kampanyaya destek olabilirsin.

Bağış Yapabileceğiniz Banka Hesap Numaraları

T.C. ZİRAAT BANKASI TL-IBAN	: TR710001001745032156205010	Hesap No: 17453215620-5010
T.VAKIFLAR BANKASI TL-IBAN	: TR220001500158007304883112	Hesap No: 00158007304883112
T.HALK BANKASI TL-IBAN	: TR560001200940800005000222	Hesap No: 05000222
VAKIF KATILIM BANKASI TL-IBAN	: TR150021000000001549700001	Hesap No: 15497-1
ZİRAAT KATILIM BANKASI TL-IBAN	: TR570020900000109963000001	Hesap No: 109963-1



**15 TEMMUZ
ŞEHİTLERİ**

**DAYANIŞMA
KAMPANYASI**

SEMİNER DEVLETİN SÜRDÜREBİLİRLİĞİ

TÜSHAD'ın düzenlediği "Jön Türkler, II. Abdülhamid ve İslam Birliği Politikaları Üzerinden Devletin Sürdürülebilirliği" konulu seminer THY Genel Müdürlük VIP Salonu'nda yoğun bir katılımı gerçekleşti. 15 Temmuz'da "Millî irade'ye ve Devletimize" karşı yapılan en hafif tabiriyle "hain" kalkışmanın henüz sıcaklığını koruduğu günlerde icra edilmesi sebebiyle seminerin konusu ayrı bir önem kazandı.

Devletin sürdürülebilirliği, klasik ifade ile "Devletin bekası" meselesi Türk siyaseti için yeni bir kavram değildir. En başından günümüze Türk siyasi tarihi, devlet ve bekası uğruna yapılabilecek fedakârlıkların sonsuzluğuna şahit olmaktadır. Bunun en son ve güncel örneği de aziz milletimizin 15 Temmuz'da meydana gelen darbe kalkışmasına karşı gösterdiği kahramanca fedakârlık ve muhterem Cumhurbaşkanımızın dik duruşudur. Bu bağlamda ne darbeler yenidir, ne girişimler, ne de bunları engellemek için alınan gelen

önlemler. "Sürdürülebilir Devlet" başlıklı seminer, herhangi bir güncel siyasi meseleye dokunmadıysa da, tarihin tekerrürü dinleyicilerin dikkatinden kaçmadı. Dönemin muhalif grubu olan, evrimci, devrimci ya da İslamcı Jön Türkler, dönemin ana aktörü olan, "Uluhan mı Kızıl Sultan mı?" tartışmalarıyla Osmanlı Devleti'nin en çok konuşulan Sultanı II. Abdülhamid Han ve İslam Birliği Politikaları üzerinden bunlar arasındaki kavga, günümüz siyasi sorunlarına farklı bir pencereden bakılmasını sağladı.



Viyana Üniversitesi Siyasal Bilimler ve Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde **"1908 Öncesi Jön Türk Basınında İttihad-ı İslam"** konulu doktoraasını tamamlayan; bu konudaki araştırmalarını Arapça ve Farsça kaynaklardan yaparak İngilizce'ye çeviren; Avusturya'da Almanca dilinde sunan ve bu arada daha birçok yazı kaleme alan müstesna bilim insanı, ülkemizin güzide bir kurumunda yönetici ve aynı zamanda sivil toplum kuruluşlarında gönüllü hizmetler veren **Dr. Hatice Yentürk**'ün bu fevkalade sunumundan bazı kesitleri aktaracak olursak:

ORTAK DÜŞMAN

O dönemin fraksiyonları arasındaki tek ortak nokta II. Abdülhamid düşmanlığı olmuştur.

MEDYA

II. Abdülhamid, İslam birliğini politik bir araç olarak kullanan ve kamuoyunu yönlendirmek ve başa çıkmak için basınla direk ilişkileri olan ilk padişah'tır.

EĞİTİM

II. Abdülhamid eğitimin modernize edilmesine hususi önem göstermiş, memleketin her tarafında açtığı modern okullarda okuyan kız çocuklarının fotoğraflarıyla dünyaya modern bir imajla çıkmıştır. Öte yandan kabilelerin devlete bağlılığı için Kürt ve Arap şeyhlerinin çocukları İstanbul'a getirilerek Aşiret Mektepleri'nde okutulmuş, yetişen bu nesil gittiğinde memleketinde devletin temsilcisi olarak üst düzey görevlere getirilmiştir. Diğer yandan Berlin'den Afrika'ya, Dünya'daki tüm uluslararası kongrelere katılınması ve bu yolla medeni milletler liginde imajı vermeye dikkat edilmiştir. Tüm bunların yanında sadece lisanslı kitapların basılabildiği bu dönemde sansür son derece yaygındır.

İMAJIN SULTANI

Halkını çok iyi tanıyan Sultan II. Abdülhamid, gerek modernist, gerek İslamî tüm imaj unsurlarını propagandası için başarıyla kullanmış, bu noktada son derece zayıf olan Jön Türkler ise o böyle yaptıkça, halkı bu boş imajlarla kandırdığını iddia ettikleri Sultan'a daha da öfkelenmişlerdir.

SİYASET

Osmanlı Devleti'nin en çok konuşulan Sultanının politikasının ana ilkeleri, batılı devletler arası rekabeti körükleyerek onları birbirine düşürmek ve Müslümanlar arası kardeşliği pekiştirmektir. Abdülhamid'in İslam birliği politikaları dinî değil siyasi amaçlar gütmektedir. Bu siyasette çağrı "İslam tehlikede", sebep "Batılı Hıristiyan güçler" ve aranan çare de "Halifenin etrafında toplanmak"tır. Bu sade formül gerçekten geleneksel olarak kriz ve felaket zamanlarında bir kurtarıcı beklemeye şartlanmış olan dünyanın değişik yerlerindeki milyonlarca Müslümana cazip gelmiş, bilhassa sömürge altındaki İslam ülkelerinde millî kimliklerin gelişmesinde önemli rol oynamıştır. İslam birliği fikrini tatbik edebilmek için en önemli ihtiyaç, tüm Müslümanların etrafında toplanabileceği bağımsız ve güçlü bir halifenin varlığıdır.

HİCAZ DEMİRYOLU

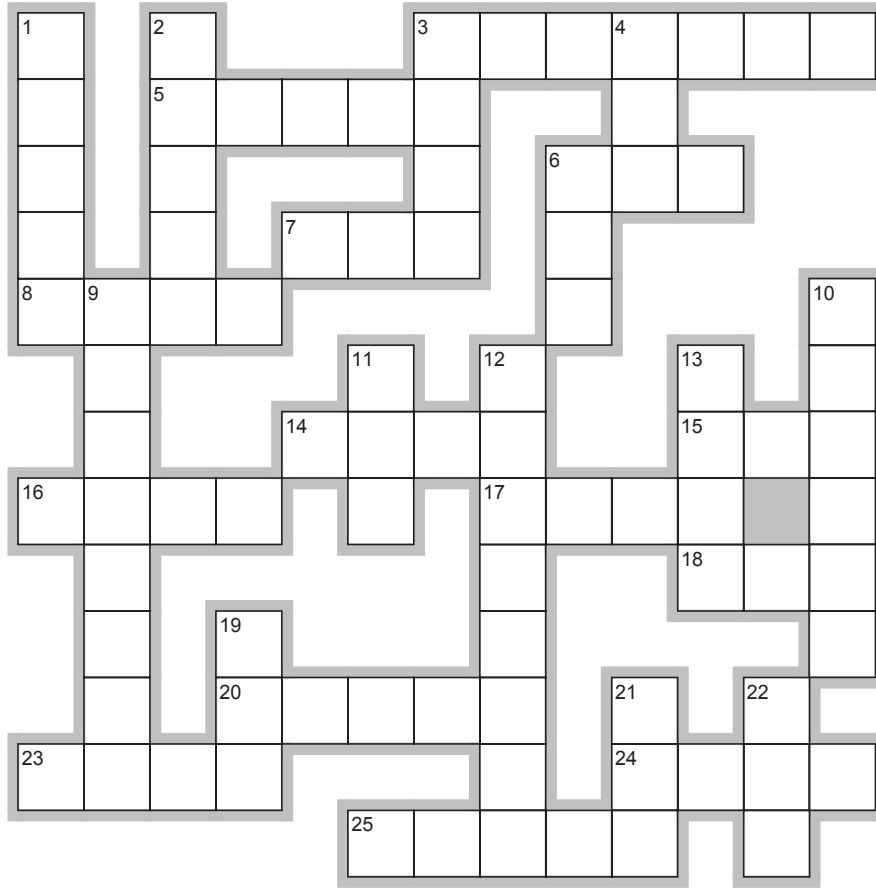
II. Abdülhamid'in en büyük hayali olan ve hem İslam birliği hem modernizasyon bağlamında önemli bir sembol olan Hicaz demiryolu, ümitsiz dünya Müslümanları için hem kendilerine inanmalarının, hem halifeye güvenmelerinin mühim bir yoludur.

SONUÇ

II. Abdülhamid'i, dönemi, mücadelesini ve Jön Türkler'i anlamak, Türk siyasi düşüncesini anlamının ön şartıdır.



Bu başarılı ve faydalı sunumu gerçekleştiren Dr. Hatice Yentürk'e TÜSHAD ve katılımcılar adına tekrar teşekkür ediyor, faaliyetlerimizin ülkemiz ve milletimiz adına hayırlara vesile olmasını yüce Allah'tan niyaz ediyoruz. ✿



SOLDAN / SAĞA

3. Akarsular tarafından taşınan kil, kum, çakıl gibi kütle parçalarının, suyun akış hızının azalması sonucu elverişli yerlere birikmesiyle meydana gelen tortular.
5. Radyo frekans enerjisini bir hüzmeye odaklayan elektromekanik cihazlar.
6. Ekip Kaynak Yönetimi (kıs.)
7. Ticari Açıdan Önemli Kişi (kıs.)
8. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (kıs.)
14. PSR'dan veya SSR-PSR kombinasyonu ile oluşan ekoların dijital sorgulama metotlarıyla bilgi olarak radar ekranına yansması.
15. Yardımcı Güç Ünitesi (kıs.)
16. Uçakların inişi ve kalkışı için hazırlanmış bir kara havaalanı üzerinde belirlenmiş bir dikdörtgen alan.
17. Otomatik Uçuş Kontrol Sistemi (kıs.)
18. Yaklaşma Işık Sistemi (kıs.)
20. Bir uçakta taşınan, nakliye edilen ve posta yönetimine ulaştırma amacı güdülen yazışma haberleri ve diğer nesnelerdir.
23. Hava Ulaşım Pilot Lisansı (kıs.)
24. Pistin iniş için kullanılacak bölümünün başlangıcı.
25. Uçuş hareketi ile ilgili görevlilere herhangi bir havacılık, hizmet, kolaylık, yöntem veya tehlikenin varlığı koşulları ya da değişikliğine özgü bilgileri zamanında duyurmak amacıyla yapılan bir uyarıdır.

YUKARIDAN / AŞAĞIYA

1. Kıtalar boyunca kesintisiz olarak uzanan, düzeltilmemiş ortalama deniz seviyesi (MSL) ile çıkışan, dünyanın yerçekimi alanındaki eşit potansiyelli yüzeydir.
2. Uçuş öncesi kontrol hariç olmak üzere, birlikte veya ayrı yapılmak üzere hava aracının muayenesi, revizyonu, parça değişimi, onarımı, arıza veya hasar giderimidir.
3. Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısı (kıs.)
4. Pilota; manyetik kuzeye göre uçağın yönünü ve seçilen bir radyale göre pozisyonunu bildiren VHF bandında yayın yapan yer tabanlı seyrüsefer yardımcı cihazdır.
6. Kategori veya Açık Hava Türbülansı (kıs.)
9. Helikopterlerin iniş, kalkış ve yer hareketlerini tamamen veya kısmen yapabilmelerine elverişli alan.
10. Yoldaki uçaklar için tasarlanmış uçuş yolu, ILS hattında ise pisti karşılayıcı yol anlamında kullanılan terim.
11. Aletli İniş Sistemi (kıs.)
12. Ulusal ve uluslararası sivil havacılık otoriteleri ile yasa koyucular tarafından dokümanite edilen, uygulanması Şirket için de mecbur kılınmış olan sistematik kurallar bütünüdür.
13. 15 Temmuz 2002 tarihinde hizmete geçen, Avrupa hava sahası ile ilgili bir emniyet kurumudur.
19. Ticari Pilot Lisansı (kıs.)
21. Havada bulunan su buharı miktarıdır.
22. Hidrant sisteminin uçak park pozisyonundaki hortum bağlantı noktası.

KEŞFETMENİN TAM ZAMANI!

Diğer tüm planlarını ertele.
Sonbahar-kış fırsatını yakala.
Bol bol uç, bol bol gez.

İÇ HATLARDA

29,99*
₺ den
başlayan
fiyatlarla

*Tek Yön | Her şey dahil

 sunexpressturkiye |  sunexpress

[sunexpress.com](https://www.sunexpress.com)



SunExpress

A STAR ALLIANCE MEMBER 



**TÜRKİYE'NİN BAYRAK TAŞIYICI
HAVAYOLU ŞİRKETİ OLARAK CUMHURİYETİMİZİN
93. YILINI GURURLA KUTLUYORUZ.**

TURKISHAIRLINES.COM

