

SİVİL HAVACILAR

3 Aylık Sektör Dergisi

www.tushad.org

Yaz 2018 / Sayı 21

BÜYÜK TAŞINMA



14



15 Yılda Uçuş
Ağında Rekor
Büyüme

18



'2030'da
Kendi
Uçağımızı
Yapacağız'

34



Pilot
Olsak mı?
Olmasak
mı?

M A I N T E N A N C E
E Q U I P M E N T
R E P A I R
H A R D W O R K I N G
D E S I G N
A O G S U P P O R T
O V E R H A U L
S A F E T Y
E N G I N E E R I N G
F A C I L I T Y
T E C H N O L O G Y
T R A I N I N G
L A N D I N G
C O M P O N E N T

Keyword of the MRO

KANAL İSTANBUL'A KOMŞU, 3. HAVALİMANINA YAKIN

Kanal İstanbul manzaralı Bizim Evler 7;

%20 İNDİRİM, 0.98 VADE ORANI VE HEMEN TESLİM

fırsatıyla sizleri bekliyor.



 İhlas Yapı

www.bizimevler.com.tr
212 405 10 00

BizimEvler 7



TÜSHAD
TÜM SİVİL HAVACILAR DERNEĞİ
2003



Arif Ali GEZMİŞOĞLU
Tüm Sivil Havacılar
Derneği Başkanı

BİR BAŞARI HİKAYESİ

Merhabalar havacılık tutkunları,

Sizlere havacılık hayalleri olan bir çocuktan ve onun başarısından söz etmek istiyorum. 4 Şubat 1902'de Detroit şehrinde bir erkek çocuğu dünyaya geldi. İyi eğitilmiş bir aile içinde Minnesota'da bir çiftlikte büyüdü. Charles ismi verilen bu zeki çocuğun havacılık en büyük tutkusuydu ve hep uçabilmeyi hayal etti. Büyüdüğü zaman pilot olmak istiyordu, çok uzaklara uçabilmek onu çok heyecanlandırıyordu. 18 yaşına geldiğinde Wisconsin Üniversitesi'ne girdi. Üniversitede iki yıl mühendislik okuduktan sonra uçaklara olan ilgisi yüzünden okulu terketti. Yeni gelişmekte olan havacılık alanına girebilmek ve uçuş dersleri alabilmek için Nebraska eyaletine gitti. Kasaba fuarlarında havada uçmakta olan uçakların kanatlarında yürümek ve paraşütle uçaktan atlamak gibi o günler için çok yeni ve tehlikeli olan gösteriler yapmaya başladı. 1923 yılında babasının kefil olmasıyla bankadan 900 dolar krediyle eski bir Curtiss JN-4 model bir uçak satın aldı. Tek başına ilk uçuşunu, aldığı bu uçakla 1923'te 21 yaşındayken yaptı.

Pilotluk eğitimi için 1924'te orduya yazıldı. 1925'te ordunun uçuş eğitim okulunu birincilikle tamamlayarak mezun oldu. Charles Lindbergh Uçuş Okulundan mezun olduktan sonra bir süre posta uçağı pilotu olarak çalıştı.

New York'lu bir otel sahibi olan Raymond Orteig, 1919'dan beri New York-Paris arasını hiç durmadan uçabilecek pilota 25.000 dolarlık bir ödül vaad ediyordu. Bu uçuşu hiç kimse başaramamıştı. Charles Lindbergh, böyle bir uçuşu yapıp verilen ödülü kazanmak ve okyanusu geçen ilk pilot olmak istiyordu. Kendisine güveniyordu çünkü San Diego-New York arasını 21 saat 20 dakikada aşarak bir uçuş rekoru kırmıştı.

St Louis şehrinde, okyanusu geçebilmek için onun istediği uçağı inşa edecek bir firma buldu. Kısa sürede bu hayalini gerçekleştireceği uçak hazırlandı. Ön camı olmayan bu uçakta, pilot önünü görebilmek için ya periskop kullanmalı, ya da bir araba sürer gibi başını camdan çıkarıp ileriye bakmalıydı.





'Yalnız Kartal ve Şanslı Lindy' diye lakapları olan Charles Lindbergh, 25 yaşındayken 20 Mayıs 1927 günü sabah saat 07.50'de New York'tan Paris'e havalandı ve The Spirit of St. Louis isimli uçağı ile tarihe geçecek uçuşuna başladı. 5800 km'lik mesafeyi tam 33.5 saatte kat eden 'Yalnız Kartal', 21 Mayıs 1927, saat 10.22'de Paris'in Le Bourget Havaalanı'na indi.

Yönünü pusula yardımı ile tayin etmeye çalıştığı bu hiç kolay olmayan uçuşu gerçekleştirek Atlas Okyanusu'nu uçakla tek başına geçen ilk pilot olma gururunu yaşadı. Lindbergh, karaya inince kendisini yüz binden fazla meraklı insan karşıladı. Avrupa ülkelerinin o sıradaki devlet başkanlarından Lindbergh'i kutlamaya gelenler oldu. Riskli ve zor yolculuğun ardından, daha önce haftalar süren Atlantik yolculuğunun saatlere inmesi dünyada heyecan uyandırdı. Herkes bu genç ve cesur pilottan övgüyle bahsetti. Amerika'ya dönüşünde de Lindbergh'i o sırada Amerikan Başkanı olan Calvin Coolidge karşıladı. Bu başarısından dolayı Lindbergh, hava albaylığına terfi ettirildi.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında bazı havayolu şirketlerine danışmanlık veren Charles Lindbergh, Boeing 747'nin tasarım aşamasında da görev aldı.

Atlas Okyanusu'nu tek başına geçişini anlattığı "The Spirit of St. Louis" isimli kitabı ile 1953 yılında Charles Lindbergh Pulitzer ödülü kazandı. Aynı zamanda yine The Spirit of St. Louis isimli 1957 yapımlı bir film de o heyecanı anlatan bir yapımdı.

Charles Lindbergh hayatının son yıllarını Hawaii adalarından Maui'de yaşayarak geçirdi ve efsane pilot, 26 Ağustos 1974'te hayatını kaybetti.

Bu başarı hikayesinin bir çok gence ilham olacağını düşünüyorum.

Her zaman hayallerinizin peşinden gitmenizi tavsiye ederim.



EN BÜYÜK GÜÇ

Bu satırları yazmaya başladığımda mübarek Ramazan-ı Şerif ayının 20. gününü idrak ediyorduk. Ramazan ve oruca dair hadis-i şeriflerden, ibadetler içinde orucun farklı bir yeri olduğunu anlıyoruz. Nitekim bu hadislerinden birinde Peygamberimiz (s.a.v.), Allah-u Teala'nın (c.c.) "Oruç, benim rızam için tutulmuştur. Bana aittir, mükâfatını da Ben vereceğim" buyurduğunu ifade etmiştir.

Milyonlarca Müslümana bir ay boyunca gündüzleri oruç tutturan, yani yemeden içmeden, dünya nimetlerinden kendi istekleriyle uzak tutan sizce nedir? Bazılarının aklına ilk gelebilecek cevap Allah (c.c.) olabilir. Amenna, Allah (c.c.) emrettiği için oruç tutuyoruz elbette, bildiğimiz bilmediğimiz alemlerde Allah'tan (c.c.) daha güçlü bir varlık da olamaz tabii ki. Ancak diğer tüm ibadetler gibi oruç tutmamızın nedeni de aslında imanımız, yani Allah'ın (c.c.) varlığına, Peygamberimize (s.a.v.) ve Kur'an'ın hükümlerine olan şüphesiz ve tam inancımızdır.

Bu durumda, görünürde kendi lehimize veya faydamıza olmasa bile yaptığımız her türlü fedakarlığın, gösterdiğimiz gayretin, çalışmanın kökeninde bir şeye duyduğumuz iman ya da sarsılmaz inanç olduğunu söylersek yanlış olmaz herhalde. Tüm ibadetlerde olduğu gibi, insanlara iyi davranmamızın, yalan, hırsızlık vb. kötülüklerden kaçınmamızın vs., tüm iyi ve güzel davranışlarımızın temelinde inançlarımız vardır. İman yani kesin inanç en önemli güç kaynağı veya bizatihi güçtür diyebiliriz yani.

Nitekim insanoğlu binlerce yıl gökyüzüne ve uçan kuşlara bakarak uçuş hayali kurdu. Ama sırf hayal kurmakla gerçekten uçulamıyordu tabii. Gerçekten uçabilmek için ilk önce insanın da uçabileceğine gönülden inanması, sonra da bunun için gerekli araştırma, hazırlık vb. çalışmaları yapmak ve en sonunda bunu fiilen de denemek gerekiyordu. Nitekim daha 1000'li yılların başlarında Türk asıllı İslam alimi İsmail Cevheri gibi bu işe kafa yorup, uzun araştırma ve çalışmalar sonrasında uçuşu deneyen, insanın da uçabileceğine inanan ve uçmaya gönül vermiş, tabiri caizse "ilk havacılar", ne mutlu bize ki Türk-İslam medeniyetine mensup atalarımız olmuştur. Horasan'ın Nişabur şehrindeki bir caminin çatısından atlayarak yapılan bu ilk uçuş denemesi maalesef başarısızlıkla neticelenmiş, uzun süre yaptığı hesaplar ve vücuduna iplerle bağladığı bir aparatla uçabileceğine inanan Cevheri "ilk hava şehidi" olarak da tarihe geçmiştir.

Tarihi kayıtlara göre, bundan 600 yıl kadar sonra yine şanlı ecdadımızın bir ferdi olan Lagari Hasan Çelebi, İmparatorluk başkentimiz İstanbul'da kendi imal ettiği barutlu bir füzeye kendisini bağlayarak başarılı bir uçuş denemesi gerçekleştirmiştir. Aynı dönemde kendi yaptığı kanatlarla Galata Kulesi'nden atlayıp, Üsküdar'a kadar başarıyla uçan meşhur Hezarfen Ahmet Çelebi gibi Lagari de, insanın uçabileceğine samimi olarak inanmış ve bunu başaran ilk insanlar olarak tarihe isimlerini yazdırmışlardır.

Çelebilerimizin bu başarılı uçuş denemelerinden yaklaşık 300 yıl kadar sonra bu kez Amerika'da Wright kardeşler bu işe gönül vermiş, adına "uçak" dediğimiz bir uçan araç vasıtasıyla uçuşun mümkün olacağına inanmışlardır. Uzunca süren hazırlık ve denemeler sonrasında nihayet 1903 yılında ilk uçağı kısa süre ve mesafe için de olsa havada tutmayı başarmışlardır. Böylelikle biz havacıların piri olan bu inançlı ve azimli insanları sadece bizler değil, tüm insanlık her zaman minnet ve şükranla yad edecek.

Bizler de ister öğrenci, ister profesyonel çalışanlar olalım, tüm çalışmalarımızda en büyük gücün ve öncelikli koşulun "inanç" olduğunu aklımızdan çıkarmamalıyız. Yaptığımız işe ve hedeflerimize can-ı gönülden inanarak çalışır, gerekli gayret ve azmi de gösterebilirsek, Allah'ın (c.c.) izniyle başarılı olmamız için hiçbir neden kalmaz. Tekrar görüşebilmek temennisiyle, tüm okurlarımıza hayırlı çalışmalar ve başarılar diliyorum.

ANTALYA'NIN EN YENİ CADDESİ

SUR CADDE ÖN SATIŞTA

Sur Cadde, 1,3 km'lik uzunluğu ve kendine ait ulaşım ağıyla, Türkiye'nin markası Antalya'nın en yeni caddesi oluyor. Siz de alışveriş, ticaret ve finansın yeni markası Sur Cadde'de 1+1, 2+1 daire ve ofislere yatırımınızı yapın, lansman öncesi fiyat avantajından yararlanın.

İstanbul, Bursa ve Antalya'da yer alan 12 satış ofisimizden size en yakın olanına gelin, bu büyük fikre ortak olun.

— Daire ve Ofisler —

137 bin TL'den başlayan fiyatlarla



Hayatın yeni merkezi



Antalya'nın yeni caddesi



Teknokent



Müze



Hastane



Tramvay



Dev Şehir Parkı



Eğitim Kurumları



Sosyal Alanlar



Alışveriş Merkezi

Satış Ofisi: Kepez Mah. 5 Temmuz Kurtuluş Cad. No: 2/1 Kepez/Antalya

TÜRKİYE

- 10 Havada 10 Milyar Dolarlık Şov
- 11 İlker Ayıcı: Tarihi Değiştirmenin Zamanı Geldi
- 12 THY Teknik A.Ş., Boeing ile Uçak Bakım Anlaşması İmzaladı
- 15 TAI ile Boeing Arasında Yeni Anlaşma
- 20 THY'den 2018'de Yüzde 12'lik Büyüme Hedefi
- 21 Sunexpress, 2018 Hedeflerini Açıkladı

DÜNYA

- 22 Dünyanın En İşlek Uçuş Hattı Belli Oldu
- 23 Yapılan Araştırmaya Göre Sera Gazının Yüzde 8'i Turizm Kaynaklı
- 26 Yuvarlak Havaalanları mı Geliyor?
- 30 ABD ile Birleşik Arap Emirlikleri Anlaştı
- 32 Uzun Uçuşlar Giderek Yaygınlaşıyor

PERSPEKTİF

- 36 İş Kitapları ve Kurumsal Hafıza

SEKTÖR

- 40 Duty-Free Satışlarında Başlı, Asya-Pasifik Bölgesi Çekiyor

MERCEK

- 42 Havalimanı Vergilerinin, Bilet Fiyatlarına Etkisi Var mı?

TRANSATLANTİK'TE
KARTLAR YENİDEN
DAĞITILYOR

38



16

YILDA 1,1 MİLYAR
DOLAR CİRO
SAĞLIYORHAVAYOLU
ENDÜSTRİSİNİN
GELECEĞİ

46



08

MİLLİ MUHARİP UÇAĞI TF-X İLE YER BEYAZ GÖK KIRMIZI

52



54

HAVACILIK YÖNETİMİ SEMPOZYUMU YAPILDI



50

TÜRKİYE'DE TAYYARECİLİK VE BALONCULUK TARİHİ

künge

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

Genel Yayın Yönetmeni
Ali Yaşar AYDOĞAN

Genel Koordinatör
Zekeriya ALP

Yayın Kurulu
Erol Süleyman GÜNDÜZ
İslam GÜRE
Can AKGÜN

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

Reklam Rezervasyon
0530 073 44 87

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

Tasarım & Uygulama



Kreatif Direktör
Enis AK

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

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

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.



BÜYÜK TAŞINMA

TAŞINMA SÜRECİ VE ATATÜRK HAVALİMANI, 3. HAVALİMANINA NASIL TAŞINACAK?

Üçüncü havalimanının resmi açılışı 29 Ekim'de yapılacaktır. Dünyanın en büyük taşınması olacak. İstanbul büyük bir sınav verecek. Peki, Atatürk Havalimanı nasıl taşınacak? Uçuşlar etkileenecek mi? Yeni havalimanının özellikleri neler olacak?

CNN TÜRK Muhabiri Zeynep Karamustafa'nın haberine göre dünyanın en büyük taşınması olacak olan Atatürk Havalimanı'nın taşınması 30 Ekim gecesi 03.00'da başlayacak ve 31 Ekim saat 23.55'e kadar devam edecek. Tam 45 saat sürecektir olan taşınmada en çok merak edilen nokta ise uçakların taşınması. Yabancı hava yolları şirketleri de dâhil olmak üzere tüm uçuş şirketleri uçuşlarını durduracak. Bazı uçaklar Atatürk Havalimanı'ndan yolcusuz kalkış yapacak ve 3. Havalimanına inecek. 1 Kasım itibarı ile de farklı şehirlerden kalkan tüm uçaklar yeni havalimanına inecek. Taşınmanın ilk etabında yer hizmeti veren şirketler olacak. Liftler,

merdivenler, kaldıraçlar, kompresörler ve teknik bölümün taşınması tırlar vasıtası ile yapılacaktır. tırlar Basın Ekspres Yolu ve ardından Mahmutbey Gişeleri'ni geçerek Odayeri Kavşağı'ndan 3. havalimanına ulaşacak. Trafik akışını ise AKOM koordine edecek. Son teknoloji ile donatılacak olan yeni havalimanının ilk etabı 90 milyon yolcu kapasiteli olacak. Tamamı bittiğinde ise bu sayı 150 milyona çıkacaktır. Açılışı yapılacak olan ilk etapta 3 bağımsız pist bulunacaktır. Tamamı bittiğinde pist sayısı 6 olacaktır. Sadece Türkiye'nin değil; dünyanın en büyük taşınmasına 6 ay kaldı. Bu taşınmayla hem İstanbul hem de Türkiye büyük bir sınav verecek. Peki,

bu taşınma nasıl olacak, uçaklar nasıl gidecek, yer hizmetleri, kargo ve teknik bölümler nasıl taşınacak? O tarihlerde seyahat planı yapanlar dikkat. Çünkü Türk Hava Yolları tam 12 saat boyunca hiç uçak kaldırmayacaktır. Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu Başkanı İlker Aycı, bu operasyonun nasıl yapılacağını anlattı: "Yeni bir havalimanına gidiyoruz, evet, ama bundan gurur duyuyoruz. 172 uçak intikal uçuşu ile gidecek. 149 tanesi buradan kalkacak, diğer 23 tanesi çevre havalimanlarından kalkarak gelecekler. Uçaklar boş uçuş yapacaklar. Yolcularımızın yurt dışı uçuşlarda en az üç saat, yurt içi uçuşlarda da en az iki saat önce havalimanında olmalarını başlangıçta

onlardan istiyoruz.” Dünyanın en büyük taşınması için, en büyük konvoylardan biri oluşturulacak. Atatürk Havalimanı’nın taşınması için tam 1500 tır kullanılacak. Tır şirketleri ile anlaşmalar neredeyse tamamlandı. Hangi şirket kaç araç verecek hesaplandı, yol planları dahi yapıldı. Sadece Türk Hava Yolları 600 tır ile taşınacak. Kalan 900 tır ise diğer havayollarını taşıyacak. İstanbul’daki birçok tır şirketi katılacak bu taşınmaya. Taşınacak olan parçaların yoğunluğu büyük. Bu da tır şirketlerinin önüne büyük bir engel olarak çıkıyor. Ağır Nakliyeciler Derneği Yönetim Kurulu Üyesi Muhammed Küçük, “Gişeden geçemeyecek büyüklükte parçalar var, gerekirse Hadımköy yolunu kullanacağız” diyor. Kara yolu taşınması Afet Koordinasyon Merkezi tarafından yürütülecek. TIR’lar Basın Ekspres Yolu’ndan Mahmut Bey Gişeleri güzergâhını takip ederek Odayeri Kavşağı’ndan 3. havalimanına gidecek. Yol güzergâhı üzerinde görev yapan belediye, jandarma ile tüm kamu ve kuruluşlar, AKOM’dan koordine edilerek taşınma yapılacaktır. Taşınma sırasında gerekirse trafik kesilebilecek.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan da 3. havalimanında uçakların iniş kalkış yapacağı piste gitti. Bakan Arslan, 3. havalimanının diğerlerinden ayıran özelliklerini anlattı: “3. havalimanında vardıya 24 saat esasına dayalı sürüyor. İş makineleri bir an olsun durmuyor. Resmi açılışı 29 Ekim’de Cumhurbaşkanı Erdoğan tarafından yapılacak. Birinci etap kullanıma açılacak. Havalimanı 4 ayrı etaptan oluşacak. İlk etabı açıldığında yolcu kapasitesi 90 milyon olacak. Hepsini bittiğinde ise bu sayı 150 milyon yolcuya çıkacak. Yeni havalimanının içinde 165 yolcu köprüsü, 3 teknik blok ve hava trafik kontrol kulesi bulunacak. İlk etabında 3 bağımsız pist yapılacak. Diğer etapların tamamlanmasıyla İstanbul Yeni Havalimanı’nda pist sayısı 6’ya çıkacak. Bunun yanı sıra 16 taksi yolu, 500 uçak park kapasiteli, toplam 6,5 milyon metrekare büyüklüğünde apron olacak. Yani uçaklara inmek de binmek de sıkıntı yaratmayacak. Atatürk Havalimanı’ndan en büyük farkı ise pistte herhangi bir araç ya da yaya yoğunluğu olmayacak olması. Çünkü özel tüneller yapıldı. 1 Kasım itibarıyla tüm uçaklar 3. havalimanına iniş-kalkış yapacak. Terminal binası neredeyse tamamlandı. Bittiğinde Avrupa’nın en büyük terminal binası olacak. Uçağa binış ve inişte yolcuların kullandığı körük sayıları da arttırıldı. Bakan Arslan, “Aynı anda 114 uçağa hizmet verebileceğiz. Ancak bunların bir kısmı çift körük olacak. Onun için 143 körgümüz olacak” dedi.



UÇAĞA BİNİŞTE KAPI ÖNLERİNDE YOĞUNLUK YAŞANMAYACAK

Atatürk Havalimanı artık mevcut yolcu yoğunluğunu karşılayamıyor. Kapasitesini çoktan doldurdu. 3. havalimanında belki de en dikkat çeken şey; yolcuların uçağa giderken kullanacakları kapılar. Sadece 1 terminal binasının içinde 19 ayrı kapı var. Yani yolcular uçağa 19 ayrı kapıdan binecek ve böylelikle kapı önlerinde yoğunluk yaşanmayacak. Açılacak olan 1. etapta artık hazırlıklarda sona gelindi. Son rötuşlar yapılıyor. Bagaj bekleme sorunu olmayacak.

En sık karşılaşılan sorunlardan birisi de bagaj bekleme süresi. Yeni havalimanında bu sıkıntının yaşanmayacağını belirten Bakan Arslan, “Çok sayıda konvör olacak. Yolcu, uçaktan çıkıp salona gittiğinde hemen valizini alabilecek. Dakikalarca bekleyip ‘Bagajım geldi mi, gelmedi mi?’ gibi sıkıntılar da olmayacak” diye konuştu.



HAVALİMANI METROSU SENEYE BİTECEK

Havalimanına ulaşımı sağlayacak metro hattı hakkında da konuşan Bakan Arslan, “Gayrettepe-havalimanı metrosunun inşaatı şuan devam ediyor. Onu da inşallah önümüzdeki yıl bitireceğiz. Gayrettepe-havalimanı metrosu ayrıca Halkalı’ya da uzamış olacak. Halkalı’da da Marmaray sistemi ile entegre olacağız” ifadelerini kullandı. 🌀



HAVADA 10 MİLYAR DOLARLIK ŞOV

Türkiye'nin şova dayalı ilk havacılık fuarı Eurasia Airshow, 25 - 29 Nisan tarihlerinde dünya havacılık sektörünün enlerini ve havacılık tutkunlarını Antalya Uluslararası Havalimanı'nda bir araya getirdi.

Havacılık ekosistemine yön veren 343 şirketin ve 63 ülkeden sivil ve askeri delegasyonunun katıldığı organizasyonda, 10 milyar dolarlık iş hacmi oluştu. Havacılık sektörünün küresel devlerini bir araya getiren Türkiye'nin şova dayalı ilk havacılık organizasyonu Eurasia Airshow, 25 - 29 Nisan 2018 tarihlerinde turizmin başkenti Antalya'da gökyüzünün yıldızlarını bir araya getirdi. Antalya ekonomisine de büyük katkı sağlayan uluslararası sektör profesyoneli ile toplamda 130 bin ziyaretçi ağırlandı.

EURASIA AIRSHOW İLKLERİN ADRESİ OLDU

Açılış gününde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakan Yardımcısı Yüksel

Coşkunyürek, Rusya Sanayi ve Ticaret Bakan Yardımcısı Oleg Bocharov, Savunma Sanayii Müsteşarı İsmail Demir, Antalya Valisi Münir Karaloğlu ve Antalya Büyükşehir Belediye Başkanı Menderes Türel'in de bulunduğu Eurasia Airshow'da U.K RAF Voyager, Qatar Airways Airbus 350-1000, Leonardo C-27J Spartan ve Antonov AN-178 uçaklarının tanıtımı gerçekleştirildi.

Dünyada sadece bir adet olan ve Türkiye'ye ilk kez gelen Qatar Airways'e ait Airbus A350-1000 uçağının da yer aldığı Eurasia Airshow'da dünyanın en büyük ikinci uçağı olan Antonov 124 de Türkiye'de uçuş gösterisi yapan en büyük uçak oldu.

Askeri ve sivil hava araçlarının ilk kez birlikte yer aldığı orga-

nizasyonda, İçişleri Bakanlığı'na bağlı Jandarma Genel Komutanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Sahil Güvenlik Komutanlığı personeli, ilk kez birlikte gösteri yaptı.

RUSYA İRAN'A 20 ADET SUPERJET 100 SATTI

Türkiye'de bir fuarda iki ülkenin yaptığı en büyük anlaşmaya da ev sahipliği yapan Eurasia Airshow'da Rus Sukhoi Şirketi, İran Airtour'a 20 adet Superjet 100 sattı. İran Airtour, 2019 yılında teslim alacağı 20 adet Superjet 100 için 1 milyar dolarlık sözleşmeye imza attı. Rus Sukhoi şirketi toplamda 104 adet Superjet 100 satarak 5 milyar dolarlık sözleşme imzaladı. Eurasia Airshow'da ayrıca Türkiye'nin ilk yerli sıcak hava balonu geliştirmesi projesi için Otonom Teknoloji ile Kapadokya Balon Bakım Merkezi arasında işbirliği sözleşmesi, Anova Mühendislik ile Figs A.Ş. ve Er Makina arasında işbirliği sözleşmesi ve Havelsan ile THY Teknik arasında ortak girişim işbirliği sözleşmesi de gerçekleşti.





İLKER AYCI: TARİHİ DEĞİŞTİRMENİN ZAMANI GELDİ

51 binin üzerinde çalışanıyla küresel ölçekte Türkiye'nin en değerli markasını temsil eden THY ailesi, Atatürk Havalimanı apronunda düzenlenen ramazan etkinliklerinde buluştu.

THY Basın Müşavirliği'nden yapılan açıklamaya göre, THY ve HAVAŞ ortaklığı ile faaliyetlerini sürdüren TGS Yer Hizmetleri AŞ'nin Ramazan'a özel hazırladığı iftar programında çalışanlar, THY Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkanı İlker Aycı, Genel Müdür Bilal Ekşi, TAV Havalimanları Yönetim Kurulu Üyesi ve İcra Kurulu Başkanı Sani Şener, TGS Yer Hizmetleri AŞ. Genel Müdürü Nuzat Erkal, HAVAŞ Genel Müdürü Kürşad Koçak ve çok sayıda üst düzey yönetici ile bir araya geldi.

Programda konuşan THY Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkanı Aycı, rahmet, mağfiret ve bereket ayı Ramazan'ın tüm çalışanlar için hayırlara vesile olmasını diledi. Çalışanlarla burada bir arada olmaktan daima mutluluk duyduklarını kaydeden Aycı, "Çünkü bu birliktelik bizleri zor günlerden bu güzel günlere taşıdı. THY'nin bu başarısında sizlerin payı çok büyük. İnşallah yeni evimiz, yeni havalimanımızda da nice başarılarla birlikte ulaşacağız. Şimdiden mübarek Kadir Gecenizi ve Ramazan

Bayramınızı kutlarım" ifadelerini kullandı. Program sonrasında çalışanlar, etkinlikler çerçevesinde kurulan alanda şut çekme, koridor yarışması, rodeo, boks makinası ve langırt gibi oyunlarda sahur vaktine kadar stres attı. Aycı ile Ekşi'nin de katıldığı oyunlar renkli görüntülere sahne oldu.

Aycı'ya sahur programında THY Teknik AŞ. Genel Müdürü Ahmet Karaman, Genel Müdür Yardımcısı Abdulkerim Çay ile THY Basın Müşaviri Yahya Üstün eşlik etti. İlker Aycı, Türk Hava Yolları Teknik AŞ'de birlikte gerçekleştirdikleri çalışmaların kendilerini önemli noktalara taşıdığına işaret ederek, "Şimdiyse tarihi değiştirme zamanı geldi çatı.

Bizim THY Teknik AŞ'deki hedefimiz; küresel havacılık pazarının en önemli Ar-Ge merkezlerinden biri olabilmektir. Bugüne kadar 5 yılda 500 mühendis yetiştirmek gibi bir beklentimiz vardı. Şimdi o hedefimizi 5 yılda bin mühendis yetiştirmek olarak yeniliyoruz. Çünkü yerleşmeye, millileşmeye kendi değerlerimizi üretmeye ve dışa bağımlılığımızı azaltmaya ihtiyacımız var. Ben sizlerde bu enerjiyi görüyorum, sizlere inanıyorum. Bu noktada gerekli tüm destekler ile önünüzü açmaya hazırız. Artık havacılık sanayine damga vuracak işlerin zamanıdır. Bu mübarek gecede sizlerle birlikte hedeflediğimiz güzel gelecek için dua edelim" değerlendirmesinde bulundu.





THY TEKNİK A.Ş., BOEING İLE UÇAK BAKIM ANLAŞMASI İMZALADI

Dünyanın dev uçak üreticilerinden Boeing ile THY Teknik A.Ş., uçak bakım anlaşması imzaladı.

Bu anlaşma ile Türk Hava Yolları Teknik A.Ş., Boeing uçaklarının hat bakımı, ağır bakım, komponent bakım ve onarım hizmetlerinde Boeing'in stratejik ortağı oldu. Anlaşma aynı zamanda, Boeing ve Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. ortaklığında teknisyen eğitimi ve sertifikalandırılmasına da imkan tanıyacak. Anlaşmayla ilgili görüş bildiren Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. Genel Müdürü Ahmet Karaman, "Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. olarak bugün İstanbul ve Ankara'daki temel bakım tesislerimizin yanı sıra 50'den fazla uluslararası hat bakım noktasında müşterilerimize kapsamlı bir MRO (uçak bakım onarım) hizmeti sunuyoruz. Hizmet skalamızı, 29 Ekim 2018 itibarıyla İstanbul Yeni Havalimanı'nda faaliyetlere başlayacak yeni tesisimizde daha da geliştiriyor olacağız. Boeing ile imzaladığımız bu önemli iş birliği, tüm Boeing operatörlerinin, uçak bakım, onarım, eğitim ve Boeing Global Filo Bakım

programının kapsamında yer alan diğer alanlarda Türk Hava Yolları Teknik A.Ş.'nin dünya standardındaki hizmet kalitesini deneyimleyebilmelerine imkan tanıyacakken, sıra dışı genişliğe sahip alanıyla yeni üssümüzdeki ve diğer bakım onarım merkezlerimizdeki kabiliyet ve operasyonumuza büyük bir katma değer sağlayacaktır" dedi.

Boeing International Başkanı Marc Allen, anlaşmaya ilişkin yaptığı açıklamada, "Boeing olarak, büyüme hızı ve potansiyeli çerçevesinde öncelik verdiğimiz belli başlı ülkelerden biri olan Türkiye, bakım ve onarım alanında önemli bir kabiliyete sahip. Türkiye'yi havacılık hizmetlerinde global bir oyuncu olarak konumlandırmak, geçtiğimiz yıl açıkladığımız Boeing Türkiye Milli Havacılık Planı'nın temel unsurlarından biri. Bu anlaşma ile, Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. ile bugüne kadar hayata geçirdiğimiz başarılı çalışmalara, Boeing ve

Türkiye'nin büyümesine katkı sağlayacak düzeyde önemli bir ivme katmış olacağız" ifadelerini kullandı. Türkiye'nin 2023 hedefleri doğrultusunda geçtiğimiz yıl, Boeing ve Türkiye'deki ortaklarınca Türk Havacılık Sanayii'nin geliştirilmesi adına "Milli Havacılık Planı" açıklanmıştı. Milli Havacılık Planı, Boeing yatırım ve programları ile Türk Hükümeti, Türk havayolu şirketleri, havacılık servis sağlayıcıları ve sanayi tedarikçileri ile karşılıklı faydaya dayalı stratejik bir çerçeve çiziyor. Boeing, Global Filo Bakım Programı ile 60'tan fazla müşterisinin, 2.500'ün üzerinde uçağına hizmet sağlamakta. Programın sağladığı filo mühendislik çözümleri, uçağın teknik performansının yönetimi ile ilgili mühendislik ve planlama faaliyetlerini kapsıyor. Filo Materyal Çözümleri kapsamında ise yedek parça planlanması, sipariş, tedarikçi yönetimi, komponent bakım ve onarımı, maliyetin düşürülmesi ve verimliliği artırma çalışmalarını yer alıyor. ✨



17 ÜLKE İLE İKİLİ HAVACILIK GÖRÜŞMESİ YAPILDI

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından 23-24 Nisan 2018'de Antalya'da düzenlenen Türkiye-Asya Sivil Havacılık Konferansı'nda 17 ülke ile ikili havacılık görüşmesi gerçekleştirildi.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) Başkanı Olumuyiwa Benard Aliu, D-8 Genel Sekreteri Dato'Ku Jaafar Ku Shaari başta olmak üzere 35 ülkenin sivil havacılık heyetlerinin katılımı ile gerçekleştirilen konferansta 17 ülke ile ikili havacılık müzakeresi gerçekleştirildi. Konferans kapsamında ayrıca ICAO Bölge Direktörlerinin Moderatörlüğünde dünya havacılığına yön veren önemli isimlerin konuşmacı olarak katıldığı üç ayrı panel organize edildi. Konferans süresince Bakan ve Bakan Yardımcısı düzeyinde katılımın olduğu Güney Kore, Kamboçya, Nijerya ve Rusya ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakan Yardımcısı Yüksel Çoşkunyürek tarafından ikili görüşmelerde bulunuldu. Bununla birlikte, Sivil Havacılık Genel Müdür Vekili Bahri Kesici ve Genel Müdür Yardımcıları Haydar Yalçın ve Can Erel başkan-

lıklarındaki heyetler tarafından konferans boyunca katılımcı ülkelerle ikili havacılık müzakereleri gerçekleştirildi. Bu kapsamda Afganistan, Azerbaycan, Gürcistan, İran, Kırgızistan, Malezya, Moldova, Myanmar, Sri Lanka, Tayland, Togo, Vietnam ve Yeşil Burun Adaları ile ikili müzakere düzenlendi. Müzakereler sonucunda 11 ülke ile sivil havacılık ilişkilerini düzenleyen anlaşma imzalandı.

Türkiye-Asya Sivil Havacılık Konferansı kapsamında ayrıca havacılıktaki gelecek öngörülerini doğrultusunda ülkeler arasındaki iş birliğinin geliştirilmesi amacıyla uluslararası örgütlerin yöneticilerinin moderatörlüğünde paneller gerçekleştirildi. Konferans'ın ilk oturumunda ICAO Seyrüsefer Bürosu Direktörü Stephen Creamer moderatörlüğünde "Dünya Sivil Havacılık Sektöründe

Yeni Gelişmeler" konulu panel düzenlendi. "Asya'da Liberalizasyon ve Bağlantılabirliğin Geliştirilmesi" başlıklı ikinci panel ise ICAO Avrupa ve Kuzey Atlantik Bölge Direktörü Fonseca De Almeida moderatörlüğünde gerçekleştirildi. Konferansın üçüncü oturumunda düzenlenen "Sivil Havacılıkta Eğitimin Gelişen Rolü-Asya Perspektifi" konulu panele ise ICAO Hava Seyrüsefer Komisyonu Başkanı Claude Hurley başkanlık etti. İki gün boyunca hem havacılık görüşmeleri hem de panellerle devam eden konferans sonrasında katılımcı ülkeler 25-29 Nisan 2018 tarihleri arasında düzenlenen EurAsia Airshow'un Açılış Töreni'ne katıldı. Fuar katılan konuk heyetlere, havacılık endüstrisindeki gelişmelerin yanı sıra ülkemizin turizm potansiyeli de tanıtıldı. ✿



500'ÜN ÜZERİNDE HAVACILIK MÜZAKERESİ İLE 15 YILDA UÇUŞ AĞINDA REKOR BÜYÜME

Türkiye'nin yurt dışı uçuş ağını geliştirmek üzere geçtiğimiz sene 36 ikili havacılık müzakeresi gerçekleştirdi. 2003 yılından bu yana yapılan ikili havacılık müzakerelerinin sayısı ise 503'e ulaştı.

Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), yurtdışı uçuşların artırılması ve yeni dış hat uçuş noktalarının belirlenmesi amacıyla 2017 yılında 36 ikili havacılık müzakeresi gerçekleştirdi. Mevcut anlaşmaların günün koşullarına göre revize edilerek yeni sefer noktaları ve frekans artışı sağlanan bu anlaşmalar ile yurt dışı uçuş ağıımız son bir yılda yüzde 3 oranında genişleyerek, 121 ülkede 300'den fazla noktaya ulaştı. Geçtiğimiz yıl, Şili ile ilk defa imzalanan Hava Ulaştırma Anlaşması'nın yanı sıra Paraguay, AB(3 kez)

Kazakistan, Guatemala, Honduras, Myanmar, Özbekistan, Venezuela, Sırbistan, Katar(2 kez), Suudi Arabistan, Brezilya, Şili, Bahreyn, Belarus, Kamerun, Gana, Ürdün, Nijerya, Malezya, Irak, Kenya, Morityus, Rusya, Sri Lanka, Zambiya, Tanzanya, Azerbaycan, Hong Kong, İspanya, Kanada, Brunei ile müzakere gerçekleştirildi.

Frekans artışı, yeni uçuş noktalarının belirlenmesi, kargo taşımacılığı, kod paylaşımı, bakım ve eğitim alanında iş birliği yapılmasını içeren bu ikili havacılık anlaşmaları kapsamında 89 frekanstan

fazla yolcu, 9 frekanstan fazla kargo, 5'ten fazla yeni nokta ve 3 öte nokta kazanım elde edilmiştir. (Geçen sene imzalanan anlaşmalar içinde sınırsız yolcu ve kargo frekansı, sınırsız nokta içeren anlaşmalar da mevcuttur.) 2003 yılından bu yana gerçekleştirilen ikili havacılık müzakerelerinin sayısı 503'e ulaşan Türkiye'nin bu anlaşmalara paralel olarak yıllar itibarıyla dış hat uçuş noktaları ve yolcu sayısı hızla artarken, ülkemiz 2017 yılsonu itibarıyla da dünya genelinde uçuş ağını en fazla geliştiren 11. ülke haline geldi. "Dünya'da uçmadığımız yer kalmayacak" hedefiyle ikili havacılık müzakerelerinin havacılık sektöründeki büyümenin itici unsuru olarak benimsenmesi ile elde edilen bu başarının, 23-24 Nisan 2018 tarihlerinde Antalya'da gerçekleştirecek Türkiye-Asya Sivil Havacılık Konferansı ile sürdürülmesi ve konferansa davetli ülkeler ile çok sayıda ikili müzakerede bulunulması hedefleniyor. ✈





TAI İLE BOEING ARASINDA YENİ ANLAŞMA

SSM Müsteşarı İsmail Demir, "TAI'nin ABD ve Avrupa'da ayağının olmasını, şirketler kurması veya almasını, bu şirketler vasıtasıyla teknoloji ve mühendislik boyutunda havacılıkta global bir oyuncu olmaya devam etmesini bekliyoruz" dedi.

Boeing ve Türk Havacılık ve Uzay Sanayii AŞ (TUSAŞ/TAI) arasında 737 MAX uçakları irtifa dümeni üretimi için anlaşma imzalandı. Anlaşma için TAI'nin Kahramankazan'daki tesislerinde tören düzenlendi. Savunma Sanayii Müsteşarı İsmail Demir, burada yaptığı konuşmada, Türkiye'nin Boeing ile uzun yıllara dayanan bir geçmişi olduğunu söyledi. Havacılık yapısal parçalarını üretmenin TAI açısından mükemmellik sağlanan bir iş olduğunu vurgulayan Demir, bu kabiliyetlerin F35 orta gövdede olduğu gibi daha sofistike kompozitlerin üretildiği, yüksek teknolojinin olduğu bir yere doğru gitmesi gerektiğini belirtti. Demir, "Bundan sonra yapısal parça üretmeyi başarmış bir hedef olarak alıp,

burada üstümüze rakip tanımadan devam edip, kazan-kazan durumunu sürdürmek gerekiyor. Artık kanada, belki de uçağa talip olmak, Boeing'in bundan sonra tasarlayacağı uçaklarda tasarımcı olarak yer almak, ortak olmak değerlendirilebilir. Artık TAI'nin uluslararası alanda yapılanması konusu da var. TAI'nin ABD ve Avrupa'da ayağının olmasını, şirketler kurması veya almasını, bu şirketler vasıtasıyla teknoloji ve mühendislik

boyutunda havacılıkta global bir oyuncu olmaya devam etmesini bekliyoruz" diye konuştu.

İsmail Demir, Boeing ile yapısal parça üretimi, çeşitli komponentlerde alt yüklenici olma yanında mühendislik ve tasarım boyutuna geçme, teknoloji üretimi, çeşitli Ar-Ge faaliyetleri, TAI'nin dışında da Türkiye'de geniş bir tedarikçi zinciri oluşturmayı değerlendirdiklerini ifade etti.





YILDA 1,1 MİLYAR DOLAR CİRO SAĞLIYOR

Dünyada sayılı uçak bakım ve onarım şirketleri arasında yer alan Türk Hava Yolları (THY) Teknik AŞ, yılda 1,1 milyar dolar cirosuyla ekonomiye katkı sağlıyor.

Merkezi İstanbul'da bulunan ve 2006'da kurulan THY Teknik, uluslararası sertifikalara uygun şekilde, yaklaşık 700 uçağın her türlü bakım ve onarımını titizlikle üstleniyor. İstanbul'da geniş ve dar gövdeli uçaklar için 5 büyük, 1 VIP ve hafif uçaklar hangarı, Ankara'da dar gövdeli uçak hangarı; Aydın'da 1 eğitim uçağı hangarı ile 13 binden fazla Boeing ve Airbus uçak komponentine bakım hizmetlerini sağlayan şirket, senelik 1,1 milyarlık ciroyla Türk ekonomisine de katkı sunuyor.

THY Teknik AŞ Genel Müdürü Ahmet Karaman, şirketin Atatürk Havalimanı'ndaki Yeni Hangarı'nda yaptığı açıklamada, uçak bakımının havacılık açısından çok önemli olduğunu söyledi. Bakımların arıza gidermek için ve planlı olarak iki şekilde yapıldığını dikkati çeken Karaman, "Arıza gidermek için bakım her seferinde de yapılabilir. Onun herhangi bir

saati yoktur. Planladığımız yani tarifeli dediğimiz, arıza olmasa da yapılan bakım, sefer arası, 'overnight' dediğimiz gece bakımı, haftalık A ile C bakımları olarak böyle gidiyor" diye konuştu. Karaman, ana bakımların uçağın yaşına göre yapıldığını, 2 hafta ile 1 ay arasında sürdüğünü belirtti. Uçakta özellikle motorun belirli kısımlarının kritik olduğunu, bunlara "ömürlük malzeme" denildiğini hatırlatarak, "Ömürlük malzemeler ya saatle ya iniş kalkış sayısı ya da tarihe göre takip edilir.

Günü geldiği zaman değiştirilir. Arızalanması veya bozuk olması beklenmez" dedi. Genel Müdür Karaman, uçağa kuş çarpmasının sıklıkla görüldüğünün belirtilmesi üzerine, bu durumu kaptan pilotun kendilerine rapor ettiğini anlattı. Karaman, her inişten sonra teknisyenin uçağın her yerini dolaşarak kan izi ile parçalarda eziklikleri kontrol ettiğini, hasar

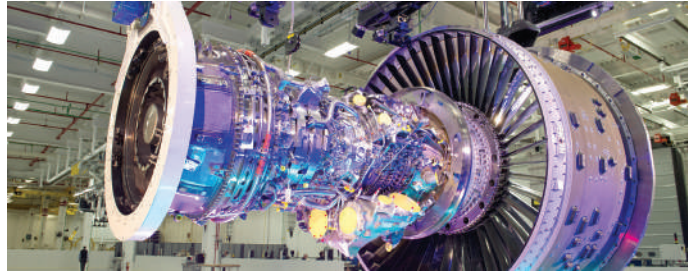
görülmemesi durumunda uçağın sefere verildiğini belirtti. Kuş çarpması nedeniyle uçakta hasar olması halinde ilgili parçaların tamir edildiğini ifade ederek, "Bu işlemler bir hayli vakit alabilir. İmalatçı firmayla hemen temasa geçilir" değerlendirmesini yaptı.

"YILDIRIM UÇAĞA BİR HASAR VERMEZ"

THY Teknik AŞ Genel Müdürü Karaman, uçağa yıldırım çarpması durumunda yapılacaklar hakkında da bilgi vererek, sefer sırasında kule görevlilerinin meteorolojik olaylar hakkında pilotları sık sık uyardığını söyledi. Uçakların belirli bölgelere sokulmama çalışıldığını anlatan Karaman, şunları kaydetti: "İniş ve kalkış sırasında yapılacak bir şey yok. Zaten belirli bir yere ineceksiniz. Meydanın başında bulut varsa da oraya ineceksiniz. Uçağa yıldırım vurabilir. Vurduğu zaman da zaten uçağın kendi koruma



sistemi var. Yani yıldırım uçağa bir hasar vermez ama belirli noktalarda, metalin bittiği perçin başlarında bazen yanmalar yapar. Onları açarak, çatlak kontrolü yapmanız gerekir. Tamirini yaparak, gerekirse imalatçıyla temas edeceksiniz. Ayrıca uçağın gövde üstünün de kontrol edilmesi gerekir. Bu çok kolay bir iş değil. Artık yıldırım çarpmalarında uçağı kontrol için yeni bir sistem getiriyoruz. Drone ile kontrol edeceğiz. Otomatik bir sistem getiriyoruz. Uçağın üstüne tırmanmadan, drone göndereceğiz. Hasar varsa bize bildirecek.” Karaman, THY Teknik AŞ’nin Türk firması olarak ekonomiye katkı sunduğunu vurgulayarak, şöyle devam etti: “Bizim senelik ciromuz 1,1 milyar dolar. Eğer THY Teknik olmasa bu paranın tamamı dışarı gidecek. Tabii ki bunların bir kısmı malzeme ama bu paranın daha çoğu yurt dışına gider. Biz bakım merkeziz. Bize gelen herkesin uçağını tamir ederiz. Yaklaşık 35 firmaya hizmet veriyoruz. Şu anda biz 700 uçağa bakıyoruz. THY’nin ise 300 kusura uçağı mevcut. Orta Doğu, Avrupa ve Endonezya’ya kadar hizmet veriyoruz. Havalimanlarının ‘hub’ olması bir etken. Bakım merkezi olarak genelde müşteri uçaklarının büyük bakımlarını Sabiha Gökçen Havalimanı’nda yapıyoruz.”



Uçak lastiklerinin bakımının da havacılıkta çok önemli olduğunun altını çizen Karaman, sert iniş yapılmadığı, pistte hasarın bulunmadığı durumda aynı lastiklerle 100-150 iniş yapılabileceğini belirtti. Ahmet Karaman, bazen uçakların pist başından dönebildiğini, bu sırada lastiklerin kesilebildiğini ifade ederek, bu durumda ilk seferden sonra bile lastiğin değiştirildiğini söyledi. Lastik maliyetlerinin standart olduğuna değinen Karaman, “İmalatçılarla THY’nin anlaşması var. Sadece lastik kısmı için eskisini verir yenisini alırız. Bunun maliyeti bin, bin beş yüz dolar arasında bir miktardır. Fakat jant pahalı bir malzemedir. Uçağına göre 10 bin dolardan, 25-30 bin dolara kadar gider. Neredeyse lüks bir araç kadar maliyeti vardır” ifadelerini kullandı.



THY TEKNİK A.Ş. GENEL MÜDÜR DANIŞMANI HALİL TOKEL: ‘2030’DA KENDİ UÇAĞIMIZI YAPACAĞIZ’

Hamburg’da devam eden sivil havacılık fuarı Hamburg Aircraft Fuarı’nda açıklamada bulunan THY Teknik A.Ş. Genel Müdür Danışmanı Halil Tokel, 2023’e kadar tüm uçak parçalarının Türkiye’de üretileceğini belirterek, “Asıl hedefimiz ise 2030’da kendi yerli ve milli uçağımızı dünya piyasasına sunmaktır” dedi.

THY Teknik A.Ş. Genel Müdür Danışmanı Halil Tokel, Hamburg Aircraft Interiors Expo 2018 ve Catering Fuarı’na özellikle kabin içi ekipmanı ve uçak tekstili üreten Türk firmaları damgasını vururken, fuara milli katılımı organize eden Orta Anadolu İhracatçı Birlikleri çatısı altında 2’si ferdi olmak üzere TCİ Cabin Interior, Cihan Deri Sanayi, TSİ Uçak Koltuk Üretimi Sanayi, Kets Tekstil, Havelsan, STM, Mapsis Metal, Akım Metal, MKT, Uyguner, Logo Sky, Turkish Teknik, Termikel ve İrfan Plastik adlı toplam 16 firma katıldı. Ayrı bölümde yapılan Catering Fuarı’nda ise Çobanpınarı İçme Suyu, Enmak Nakış ve Tekstil, Hamidiye Su, Sancak Uçak İçi Servisleri, SEM Plastik Sanayi, Selvan Tarım, Palandöken GmbH, 3H Plastik, Koçbey, ETS, DİKE, UPLASS ve Elma Farms gibi 13 firma yer aldı. 12 Nisan’a kadar devam edecek fuara

katılan şirketler, ilk günün çok verimli ve pozitif görüşmelerle geçtiğini aktardı. Ayrıca fuara katılan firma temsilcilerine Hamburg Başkonsolosluğu Devlet Konutu’nda resepsiyon verildi. Fuarla ve Türk havacılık sektörüyle ilgili açıklamalarda bulunan Türk Hava Yolları (THY) Teknik A.Ş. Genel Müdür Danışmanı, TAİ Yönetim Kurulu Danışmanı ve Saha İstanbul Savunma ve Havacılık Kümesi Başkan Yardımcısı Halil Tokel, yedek parça üretiminde çok hızlı bir şekilde ilerlediklerini belirterek, tüm hedeflerinin kendi uçaklarını üretmek olduğunu söyledi. THY bünyesinde uçak parçalarının yerli üretimiyile ilgili son yıllarda kurulan 200’den fazla firmanın bu alanda çalıştığını belirten Tokel, “Tüm hedeflerimiz 2023’e kilitlendi. Bu fuara ilk defa 2013’te birkaç firmayla katılmıştık. Bugün ise 25 firmayla katıldık.

Seneye 100, 2023’te de 500 firmayla bu fuara katılarak fuardaki firmaların yarısını oluşturmayı hedefliyoruz” dedi.

“ÜÇ ALANDA DÜNYA BİRİNCİSİYİZ”

Uçaklarda mutfak dolabı olarak bilinen Galley, eğlence sistemi ve koltuk üretiminde kalite, fiyat ve hafiflikte şu an dünyada birinci sırada olduklarını söyleyen Tokel, “THY, THY Teknik ve TAİ’nin ortaklaşa kurduğu TCİ Cabin Interior, uçağın en zor parçalarını üretiyor. 500 uçaklık aldığı siparişlerle 2025’e kadar kapasitemiz dolmuş vaziyette. Muazzam bir ilerleme var. Her yıl yarım milyar dolar uçak parçası alıyorduk. Bunu ilk etapta üçte bir oranında azaltmayı, sonra ise 2023’e kadar tüm parçalarımızı kendimiz üretmeyi planladık” diye konuştu. ✈



“İSTANBUL HAVALİMANLARI 2035’TE YILDA 200 MİLYON YOLCUYU AĞIRLAYACAK”

Özyeğin Üniversitesi, havacılık sektörünün geleceğini mercek altına alan İstanbul HUB Semineri’nin dördüncüsünü düzenledi.

IATA Yolcu Deneyimi Bölge Müdürü Nuria Fermo, “Türkiye’nin yolcu potansiyeli çok yüksek ve ivmesi de her geçen yıl hızla artıyor. 2035’te İstanbul’un yılda yaklaşık 200 milyon yolcu ağırlayacağını öngörüyoruz” dedi.

Özyeğin Üniversitesi Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi, hava taşımacılığı sektörünün gelişimi ve İstanbul’un bir havacılık merkezi olmasına katkıda bulunan etmenlerin farklı açıdan değerlendirildiği İstanbul HUB Semineri’nin dördüncüsüne ev sahipliği yaptı. Seminerde hem mevcut havalimanları hem de önümüzdeki ekim ayında hizmete

girecek olan Yeni İstanbul Havalimanı’ndaki yolcu deneyimine ilişkin uygulamalar ve görüşler tartışıldı. Seminerin açılış konuşmasını yapan Özyeğin Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Esra Gençtürk, “HUB seminerlerinin ilkinde İstanbul’un havacılık sektörü için önemini konuştuk, ikinci yılında yeni havalimanı için gerekli stratejileri tartıştık, geçtiğimiz yıl kargo ve lojistik konusuna odaklandık ve bu yıl da çok önemli olduğuna inandığım yolcu deneyimini ele alıyoruz” derken, Özyeğin Üniversitesi Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi Dekan Yardımcısı Öğretim Üyesi Dr. Hatice Küçükönel ise “Geleneksel hale getirdiğimiz

bu seminerle, akademisyenler ve sektör yetkililerini bir araya getirerek, güncel havacılık konularının tartışıldığı bir ortam sağlamayı amaçlıyoruz” diye konuştu.

“YENİ İSTANBUL HAVALİMANI YOLCU DENEYİMİ İÇİN BÜYÜK FIRSAT”

Sektörün desteklenmesi için bu gibi seminerlerin çok büyük önem taşıdığını vurgulayan IATA Yolcu Deneyimi Bölge Müdürü Nuria Fermo, “İstanbul havalimanlarında yolcu deneyimini geliştirmeyi hedefleyen bir takım teknolojik çözümler olduğunu görüyoruz fakat yapılması gereken daha çok şey var. 2018 yılında açılması planlanan yeni havalimanının bu anlamda çok büyük bir fırsat olduğunu düşünüyoruz. Türkiye’nin yolcu potansiyeli çok yüksek ve ivmesi de her geçen yıl hızla artıyor. 2035’te İstanbul’un yılda yaklaşık 200 milyon yolcu ağırlayacağını öngörüyoruz” şeklinde konuştu. ✿





THY'DEN 2018'DE YÜZDE 12'LİK BÜYÜME HEDEFİ

Türk Hava Yolları Genel Müdürü Bilal Ekşi, "Şu anda yüzde 11-12'lik bir büyüme öngörüyoruz, rezervasyonlar oldukça güzel görünüyor, inşallah 2018 yılı rekorların yılı olacak" dedi.

Türk Hava Yolları (THY) Genel Müdürü Bilal Ekşi, faaliyet kârında 2017'de son 8 yılın rekorunu kırdıklarını, yolcu sayısını yüzde 9 arttırdıklarını hatırlatarak, "2018 yılında bu artışın iki haneye çıkacağını biliyoruz. Şu anda yüzde 11-12'lik bir büyüme öngörüyoruz. İnşallah 2018 yılı rekorların yılı olacak" dedi. Ekşi, 24 Haziran'daki seçimlerde oy kullanma süreçlerini kolaylaştırmak adına biletleri ücretsiz değiştirme kararı aldıklarını belirtti. Türkiye'nin şova dayalı ilk havacılık fuarı Eurasia Airshow, Antalya Uluslararası Havalimanı'nda devam ediyor. Fuarın ana sponsoru olan Türk Hava Yolları Genel Müdürü Bilal Ekşi, Eurasia Airshow Fuarı'nın Türk ve uluslararası havacılığı bir araya getiren önemli bir fuar olduğunu kaydetti. Türk sivil havacılığının ve havacılık sektörünün hangi aşama geldiğini gösteren bir fuar olduğunu belirten Ekşi, "Fuar çok başarılı geçecek, 60'ın üzerinde ülke katılım gösterdi. Türkiye'nin de ilerleyen yıllarda ülkemizin en önemli fuarlarından birisi olacak" diye konuştu.

"YÜZDE 11-12'LİK BÜYÜME HEDEFİ"

THY'nin tüm ailesiyle fuarda yerini aldığını dile getiren Bilal Ekşi, "THY'nin kendisi, ortaklıkları, üretim firması, bakım firması, transfer firmamız, teknik servisimiz burada. THY tüm renkleriyle bu fuarda yer alıyor" ifadelerine yer verdi. THY'nin yakın zamanda sadece 2016 yılında kısa süreli bir çalkantı yaşadığını hatırlatan Ekşi, "2017 yılında biz rekor kırdık. Son 8 yılın rekorunu kırdık faaliyet kârında. Yolcu sayımızı yüzde 9 arttırdık. 2018 yılında bu artışın iki haneye çıkacağını biliyoruz. Şu anda yüzde 11-12'lik bir büyüme öngörüyoruz. Rezervasyonlar oldukça güzel görünüyor. İnşallah 2018 yılı rekorların yılı olacak" dedi.

"YENİ HAVALİMANI THY'NİN DAHA DA BÜYÜMESİNİ SAĞLAYACAK"

İstanbul 3. Havalimanı'nın 29 Ekim'de açılacağını aktaran Ekşi, "THY dört gözle buranın açılmasını bekliyor. Şu andaki

Atatürk Havalimanı bize çok büyük hizmetlerde bulundu. Yeni havalimanı 5 pisti ve 200 milyon yolcu kapasitesiyle Türk sivil havacılığının önünü açacaktır. THY'nin de daha fazla büyümesini sağlayacaktır. Büyük heyecanla açılışı bekliyoruz" diye konuştu.

"SEÇİMDE YOLCULARA KOLAYLIK"

Ekşi, THY'nin, Cumhurbaşkanlığı ve milletvekili seçiminin 24 Haziran'da yapılmasının planlanmasının ardından Türk vatandaşı olan yolcuların oy kullanma süreçlerini kolaylaştırmak adına biletlerdeki değişiklik koşullarında bazı düzenlemelere gidilmesi ile ilgili şu bilgileri verdi: "Türkiye'yi ilgilendiren ve halkımızın menfaatine olan konularda hemen düzenleme yapıyoruz. Vatandaşlarımızdan gelen başvurular üzerine biletlerini ücretsiz değiştirme için kârar aldık. Halkımızın herhangi bir sıkıntıda kalmadan oyunu kullanabilmesi gerekiyor. THY de kendi üzerine düşen görevi zamanında yerine getirmiş oldu." ✈



SUNEXPRESS, 2018 HEDEFLERİNİ AÇIKLADI

SunExpress CEO'su Jens Bischof, 2018'de yüzde 20 büyümeye hedeflediklerini ve Anadolu'dan Avrupa'ya 15 yeni uçuş yapacaklarını, söyledi.

Türk Hava Yolları ile Luft-hansa'nın ortak kuruluşu SunExpress'in, İstanbul'da bir otelde düzenlediği basın toplantısında 2017 yılı değerlendirilip 2018 yılı hedefleri açıklandı. 2017'de tarihinin en büyük cirosunu gerçekleştirdiği açıklanan şirketin, 2017 yılında bir önceki yıla göre yüzde 17 büyüyerek 1 milyar 154 milyon avroluk (4 milyar 751 milyon TL) gelir elde ettiği vurgulandı. 2017 yılında taşınan yolcu sayısı 8,8 milyon olurken, doluluk oranı ise yüzde 84 olarak gerçekleştiği bildirildi.

"2018'DE YÜZDE 20 BÜYÜME HEDEFLİYORUZ"

2018'de Türkiye'deki büyümemiz devam edecek diyen SunExpress CEO'su Jens Bischof, "Özellikle turistik merkezler olan Antalya, İzmir, Bodrum, Dalaman'da büyümeye devam edeceğiz. 2018'de yüzde 20 büyümeye hedefliyoruz. Bu yüzde 20 daha fazla koltuk anlamına

geliyor. Turistik merkezlere geliş ve gidişlerde büyümeye hedefleniyor. Bu toplam 5 milyon yeni koltuk anlamına geliyor. Bu yine Türkiye'de rekor bir büyümeye demek" açıklamasında bulundu.

"AVRUPA'DAN ANTALYA'YA 3 MİLYON KOLTUK ARZI"

Avrupa'dan Antalya'ya 3 milyon koltuk arzı gerçekleştireceklerini belirten Bischof, "Temelleri güçlü olan bir şirketiz. Operasyon ve zamanında uçuşlar olarak güvenli havayolu olarak iyi bilinmekte. Operasyonlar açısından mükemmel hizmet sunmaktayız. Aynı zamanda seyahat acentaları, tur operatörleri ve koltuk alımları konusunda yoğun çalışmalarımız var. Bu artışa hazırlıklıyız. 2018 yılında rekor artışı kolaylıkla karşılayabilecek durumdayız" diye konuştu.

Dijitalleşmedeki çalışmalara değinen Bischof, "Dijitalleş-

me havayolu şirketleri için çok önemli. Herkes kendine en uygun olan konuya odaklanıyor. Bizler için whatsapp yeni bir uygulama oldu. 7/24 burası üzerinden hizmet ile ilgili yolcularımızın her türlü sorusunu cevaplayabiliyoruz. Bu sadece küçük bir örnek. Yeni dijitalleşme ve inovasyonlar devam edecek. Örneğin; 2018'de uçuş içi eğlence sistemimiz olacak. Kendi akıllı cihazınız üzerinden film, müzik ve gazete gibi konuların takibi yapılabilecek" ifadelerini kullandı.

Şirketin 29 yıllık tarihinde güzel bir filo büyüklüğüne ulaştığını ifade eden Bischof, "70'den fazla uçak, 4 bin personel, 60'tan farklı destinasyon ve 20 farklı ülkeye uçuş yapılmakta. Türkiye turizminin önemli bir parçası haline geldik. Sorumluluğumuzun farkındayız ve 2018 yılında Türkiye turizmini yeni yüksek noktalara taşıma konusunda çalışmalara devam edeceğiz" dedi. ✈



DÜNYANIN EN İŞLEK UÇUŞ HATTI BELLİ OLDU

 Singapur ile Malezya'nın başkenti Kuala Lumpur arasındaki uçuş güzergâhının, dünyadaki en işlek uluslararası uçuş rotası olduğu bildirildi.

Havacılık araştırmaları şirketi OAG, geçen yılın mart ayından bu yılın şubat ayına kadarki dönemde kaydedilen verilere dayanarak dünyanın en işlek uçuş hatlarını açıkladı. Bu zaman aralığında, dünyanın en işlek uçuş hattı olarak belirtilen Singapur ile Kuala Lumpur Havalimanları arasında

30 bin 537 uçuş yapıldığı kaydedildi. Veriler, söz konusu süreçte, Kuala Lumpur-Singapur uçuş güzergâhında 4 milyondan fazla yolcu taşındığını ve günde ortalama 84 uçuş yapıldığını gösterdi. Listenin ikinci sırasında, 28 bin 887 uçuşla Hong Kong - Taipei, Tayvan hattı, üçüncü sırada da 27

bin 304 uçuşla Cakarta, Endonezya - Singapur rotası yer aldı. Aynı süreçte, Hong Kong - Taipei hattında 6,5 milyon, Singapur - Cakarta hattında da yaklaşık 4,7 milyon yolcunun uçakla seyahat ettiği ortaya konuldu. Listedeki 20 uçuş güzergâhının 14'ünün Asya'da olduğu kaydedildi. ✈

UÇUŞ SAATLERİ 70'Lİ YILLARA GÖRE DAHA UZUN

Teknolojik gelişmeler, havayolu taşımacılığında büyük değişimleri beraberinde getirdi. Ancak buna rağmen uçuşlar 1970'li yıllara göre daha uzun sürüyor.

Bu bilgi, teknoloji ve bilim habercileri yapan, "Business Insider" isimli internet sitesinde yer aldı. Habere göre ABD'de New York ile Houston arası uçuşlar, 1973'te 2 saat 37 dakika sürüyordu. Şimdi ise bir kentten diğerine 3 saat 50 dakikada varılıyor. İnternet sitesinde Avrupa'dan da örnekler var. Örneğin, Londra'dan Edinburgh'a da 90'ların ortasına göre uçuşlar 10 dakika; Madrid'den Barcelona'ya ise 20 dakika daha uzun. Bu uzamanın temel nedenlerinden biri petrol fiyatları olarak gösteriliyor. Dahası, internet sitesinin

verdiği bilgiye göre uçuş şirketleri pilotlardan daha yavaş uçmalarını istiyor. Bunun nedeni ise yavaş uçuşlar gerçekleştirerek daha az yakıt yani daha az para harcamak. Business Insider'a göre uçuş sürelerindeki uzamanın başka faktörleri de var. Bunlar hava trafiğindeki yoğunluk ve hava şartları olarak gösteriliyor. Özellikle de Avrupa hava sahasının çok yoğun olduğu belirtilen haberde; İngiltere'deki Heathrow ve Gatwick Havaalanlarında uçakların inişinin kuyruk nedeniyle uzun sürdüğü belirtiliyor. ✈





YAPILAN ARAŞTIRMAYA GÖRE SERA GAZININ YÜZDE 8'İ TURİZM KAYNAKLI

Bilim insanları artan küresel turizmin iklim değişikliğine yol açan sera gazı salınımlarını yükselttiğini açıkladı. Almanya, ABD ve Çin turizm ile çevreyi en çok kirletenler.

İklim değişikliği ile mücadele konusunda Almanya'nın Bonn kentinde bir araya gelen bilim insanları dünyadaki sera gazı salınımlarının on ikide birinin turizm sektörü kaynaklı olduğunu açıkladı. Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Sekreteryası bünyesinde 2015 yılında imzalanan Paris Anlaşması'nın "kural kitabını" oluşturmak üzere toplanan bilim insanları, 160 ülkede yapılan araştırma uyarınca iklim değişikliğine en fazla olumsuz katkıyı Amerika Birleşik Devletleri, Çin, Almanya ve Hindistan'da seyahat eden insanların yaptığını kaydetti. En son verilere göre turizm sektöründeki uçuşlar, konaklama ve yeme-içme, hatta hediyeelik eşyaların üretimi 2013 yılında küresel çapta 4,5 milyar ton karbondioksit salınımına yol açtı. Bu sayı 2009'da 3,9 milyar ton olarak kayıtlara geçmişti. Mevcut öngörülere göre 2025 yılına gelindiğinde turizm sektörü kaynaklı

sera gazı salınımlarının yılda 6,5 milyar tona ulaşacağı tahmin ediliyor. Araştırmacılar uçak yolculuklarının tek başına en büyük paya sahip olduğunu kaydederken, jet yakıtı tüketmenin atmosfere verdiği zarar dikkate alındığında, uçak bileti fiyatlarının çok daha fazla olması gerektiğini savundu.

Ancak turizmin sera gazı salınımlarındaki yüzde 8'lik payına karşın, sektörün bu konuda "ilerleme" kaydettiğini belirten BM İklim Değişikliği Sekreteryası Başkanı Patricia Espinosa "(Turizm) endüstrisinin sattığı birçok ürün çevrenin korunması, muhafaza edilmesi ve kullanmasına bağlı" şeklinde konuştu.

"KARBON TİCARETİ VE VERGİLERİ GEREKLİ"

Araştırmacılar, turizm sektöründeki salınımı kontrol altında tutmak için daha

fazla karbon vergisi uygulanması ve havacılık sektöründe karbondioksit ticaretinin artırılması gerektiğini kaydetti. Havacılık sektörünün tüm dünyadaki sera gazı salınımlarının yüzde 2'sine tekabül ettiğini kaydeden bilim insanları, bunun dünyadaki en fazla salınım yapan 12'inci ülke kadar yüksek bir miktara ulaştığını belirtti. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) verilerine göre hızla büyüyen havacılık sektörünü hacminin 2036 yılına kadar ikiye katlanarak yılda 7,8 milyar yolcuya ulaşması bekleniyor. 2015 yılında imzalanan Paris İklim Anlaşması turizm ve havacılık sektörlerini dikkate almadan hazırlanmıştı. Anlaşma uyarınca küresel ısınmanın 2 santigrat derecenin altında tutulması hedefleniyor. Ancak bilim insanlarına göre hâlihazırda 1 santigrat derece ısınmış dünyadaki küresel ısınmayı toplam 3 santigrat derecede tutmak bile oldukça zor görünüyor. 🌱



AVRUPA'DA LOW-COST UÇUŞLARIN PAYI ARTIYOR


Avrupa Politika Çalışmaları Merkezi (CEPS) tarafından yayımlanan son rapora göre, düşük maliyetli havayolu şirketlerinin (Low Cost Airlines) sunduğu hizmetler, Avrupa'yı daha da yakınlaştı-
rıyor.

Düşük maliyetli havayolu şirketlerinin 'Avrupa Birliği'ni Yakınlaştırmak' isimli çalışması, ekonomik ilişkiler açısından pazarın evrimine odaklanıyor. Aynı zamanda geçtiğimiz yıllarda taşınan hava yolcularının sayısındaki artışı da inceliyor. Brüksel merkezli kuruluşa göre, 2016 yılında Avrupa havaalanlarından, 2008 yılına kıyasla yaklaşık yüzde 25 artışla beraber ortalama 970 milyon yolcu seyahat etti.

Yolcuların yüzde 17'si ülke içerisinde seyahat ederken, yüzde 47'si diğer Avrupa destinasyonlarına seyahatlerini gerçekleştirdi. Aynı zamanda, düşük maliyetli havayollarını kullanma eğiliminde olan KOBİ çalışanları da dâhil olmak üzere daha geniş bir yelpazede iş seyahati yaygınlaşıyor. Fransa, Almanya, İtalya, İspanya, Portekiz ve İngiltere gibi ülkelerde, düşük maliyetli havayolları, 2005'ten 2017'ye kadar yur-
tiçi hava yolculuğu kapasite-

sinin önemli sağlayıcıları haline geldi. Birleşik Krallık'ta, iç hat uçuşlarının yüzde 60'ından fazlası düşük maliyetli havayolları ile yapılıyor. Rakamlar şimdilik İspanya ve İtalya'da yüzde 50'nin biraz altında, Yunanistan'da ise yüzde 20'den az bir oranda. LCC şirketlerinden biri olan Ryanair, bu yıl içerisinde 1800'ü aşkın farklı rotada 138 milyon müşteriyi taşımayı planlıyor. 37 farklı ülkede 216 havalimanına hizmet vermek, yerel ekonomiyi desteklemek ve daha az seyahat edilen bölgelerin bölgesel gelişimine destek sağlamak

da hedefleri arasında. Bunun yanında Erasmus öğrencilerine seyahatlerinde daha fazla tasarruf sağlayacak ve iş seyahatini teşvik etmeye de devam edecek. Avrupa'da iç hatlarda faaliyet gösteren düşük maliyetli havayolu olarak, Ryanair, İtalya, Portekiz ve Yunanistan'da pazar payının çoğunluğunu oluşturmaktadır. İngiltere'de iç hat uçuşlarında en büyük düşük maliyetli havayolu şirketi EasyJet. İspanya ve Macaristan'da ise Vueling ve Wizz Air, en önemli düşük maliyetli havayolu şirketleri denilebilir. ✈



SİVİL HAVACILARA ÖZEL
%20 İNDİRİM

UP!
WATCH

Kampanya Detayları

İndirimden faydalanabilmek için www.upwatch.com da beğendiğiniz ürünü sepete ekleyin ve indirim kodunuzu kullanın. "UPTSH01" kodu ile sivil havacılara özel %20 indirim ile alışverişinizi tamamlayabilirsiniz.

İndirim, UP! WATCH ve X WATCH markalarımızın tüm modellerinde geçerlidir.

Kampanya sadece internet alışverişlerinizde geçerlidir.



SİNGAPUR AIRLINES BLOCKCHAIN TABANLI SADAKAT UYGULAMASI BAŞLATTI

Blockchain tabanlı olan cüzdan sayesinde programa dahil olan kullanıcılar sahip oldukları milleri rahatça harcayabilecekler.

Singapur'un en büyük havayolu şirketi olan Singapur Airlines, kullanıcılarının sadakat programındaki harcamalarını artırmak adına Blockchain teknolojisini kullanacağını duyurdu. 5 Şubat tarihinde yapılan açıklamada, 6 ay içerisinde sık sık uçuş gerçekleştiren kişilerin dahil olduğu KrisFlyer programı için özel bir Blockchain ile güçlendirilecek dijital bir cüzdan oluşturulacağı bilgisi yer aldı. Şirketin bu girişimi, KPMG ve Microsoft ortaklığıyla başarılı bir konseptin oluşturulmasının hemen ardından gerçekleşti. Şu anda Singapur'daki perakende satıcıların pek çoğu, Blockchain tabanlı olan bu hizmete katılmak için sıraya girdiler. Avustralya'nın

Brisbane havalimanında çeşitli alışveriş ve yemek noktalarında Bitcoin kullanımı seçenekler arasında yer almıştı. Gerçekleşen bu yeniliklerin yanında ABD'li havayolu şirketi olan Surf Air,

bilet ödemelerinde kripto para birimleri kabul etmeyi planladığını açıklamış, Rus havayolu şirketi S7, uçak bileti yayınlamak adına Blockchain teknolojisini araştırdığını bildirmişti.



YUVARLAK HAVAALANLARI MI GELİYOR?

Hollandalı araştırmacıların uzun süredir kafa yorduğu yuvarlak, daire şeklindeki havaalanı gerçek olabilir gibi gözüküyor.

Havalimanlarının tasarımı daha verimli olmaları için her yıl biraz daha geliştirtiriliyor. Fakat hava limalarının yıllardır geliştirilmeyen tek yeri iniş kalkış pistleri. Hollanda Ulusal Havacılık Laboratuvarı (NLR) araştırmacısı Henk Hesselink ve ekibinin üzerinde çalıştığı "Sonsuz Pist" projesi Avrupa Komisyonu tarafından da desteklenen bir proje. Henk Hesselink'in iddiasına göre uçakların yuvarlak pistlerden kalkması birçok açıdan çok iyi fikir. Araştırmacı, pistin araba yarış pistleri gibi eğimli olmasının kalkış ve inişteki rüzgâr problemini çözeceğini söylüyor. Ayrıca pistin yuvarlak ve sonsuz



olmasının havalimanlarının şehirlerde kapladığı yeri ve iniş kalkıştaki uçak gürültüsünü azaltacağı belirtiliyor. Diğer bir faydası ise havalimanının daire biçiminde olmasından dolayı

yolcu nakli vb. maliyetlerin azalacağı da iddia ediliyor. Araştırmaların olumlu sonuç vermesi halinde birkaç sene içerisinde bu projenin hayata geçmesi olası gözüküyor. ✿

Yeşilaycı Olmak İçin *Bir Nedenim Var!*

Çünkü sevdiklerimle yaşayacağım güzel günlerim,
sağlıklı ve huzurlu bir hayat sürme hayalim var.

#BirNedenimVar

yesilay.
org.
tr/

    /1920yesilay





AVRUPA HAVACILIĞINDA “BREXIT” BİLMECESİ

İngiltere'nin veya daha doğru bir ifade ile Büyük Britanya'nın Avrupa Birliğinden (AB) ayrılma kararı (Brexit) almasının üzerinden neredeyse iki yıl geçti.

Onca konu başlığı arasında pek ön plana çıkmasa da, Brexit'in en sarsıcı biçimde hissedileceği noktaların başında havayolu sektörü geliyor.

İngiltere şu an AB havayolu pazarı içerisinde olduğundan, birlik üyesi herhangi bir ülkenin havayolu şirketleri buradaki havalimanlarına serbestçe uçuş yapıyor. Bunun tam tersi, İngiltere tescilli şirketler için de geçerli.

Ama Brexit sonrasında bu durum değişecek ve İngiltere, AB ile ayrı bir ikili hava ulaştırma anlaşması yapmak zorunda kalacak.

Halihazırda İngiltere'deki havalimanları Avrupa Birliği açısından bir iç hat uçuşu statüsündeyken, Brexit sonrasında bu durum değişecek ve dış hat gibi değerlendirilmeye başlanacak. İngiltere Başbakanı Theresa

May, 29 Mart 2017 tarihinde Brexit sürecini resmen başlatırken, sürecin yaklaşık olarak iki yılda tamamlanması öngörülüyordu. Ryanair CMO'su Kenny Jacobs, 2017 yılının Mart ayında yaptığı bir açıklamada, söz konusu iki yıllık süre içerisinde İngiltere ile Avrupa Birliği arasında havacılıkla ilgili gerekli ikili anlaşmaların tamamlanmaması durumunda, 2019 yılının Mart ayı ve sonrasında ciddi problemlerin yaşayabileceği konusunda uyarıda bulunmuştu.

Özellikle Ryanair, easyJet, Jet2.com, Virgin Atlantic ve British Airways gibi şirketler, söz konusu değişiklikten ciddi bir biçimde etkilenecek.

ANLAŞMA TEHLİKEDE

Bu tehlikenin farkında olan İngiliz Hükümeti, havacılık konusuyla ilgili bir geçiş süreci anlaşması taslağı hazırladı. Ancak Kenny Jacobs, Brexit'i

savunan İngiliz parlamenterlerin, Başbakan May'e baskı yaparak, söz konusu geçiş süreci anlaşmasının imzalanmasını engellemelerinden korkuyor. Korkulan bu durumun gerçekleşmesi halinde, İrlanda tescilli bir havayolu olan Ryanair'in, İngiltere çıkışlı olarak operasyon yapması imkânsız hale gelecek. Ryanair'i etkileyen diğer bir husus, şirketin mülkiyet yapısı.

AB kurallarına göre, bir havayolu şirketinin "Avrupalı" sayılabilmesi için, hisselerinin yarısından fazlasının AB üyesi kişi ve kurumlara ait olması gerekiyor. Ryanair'deki Avrupalı hisse payı %60 mertebesinde. Ancak bunun 20 puanlık bölümünün İngilizler'e ait olduğu tahmin ediliyor.

Yani Brexit sonrasında Ryanair'daki Avrupalı hisse oranı %40 mertebesine gerileyebilir.

Bu konuya da değinen Kenny Jacobs, Ryanair hissedarlarından İngiliz olanların bir bölümünün şirket merkezini Frankfurt'a alma planları olduğunu ve dolayısıyla söz konusu durumun kendileri için herhangi bir sorun teşkil etmeyeceğini belirtti.

Öte yandan, İngiltere tescilli easyJet ise AB içerisinde gerçekleştirdiği uçuşlar için Viyana'da "easyJet Europe" adı altında yeni bir havayolu şirketi kuracağını ve yeni kuracağı bu şirket için bir "Havayolu İşletme Ruhsatı" (AOC: Air Operator's Certificate) alarak, filosundaki mevcut 110 uçağı yeni ruhsat altında faaliyet gösterecek şekilde yeniden tescil ettireceğini duyurmuştu.



Virgin Atlantic ve British Airways gibi şirketlerin de AB üyesi ülkelere yaptıkları uçuşların sayısında, eskisi kadar rahat davranamayabilecekleri belirtiliyor.

Neticede önümüzdeki haftalarda Avrupa'daki bir çok havayolu şirketinin gözü kulağı, yukarıda değindiğimiz anlaşma taslağının akıbetinde olacak.

AB HAVAYOLU PAZARININ SERBESTLEŞTİRİLMESİ

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

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



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



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



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

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

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

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

Birlik içerisindeki havayolu pazarının serbestleştirilmesi beraberinde dört önemli fayda getirmiştir:

- a- Bilet fiyatlarının ucuzlaması,
- b- Uçuş noktalarının çeşitlenmesi,
- c- Uçuş sıklığının artması ve,
- d- AB üyesi ülkeler arasındaki hava trafik pastasının dramatik bir biçimde büyümesi. ✈



ABD İLE BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ ANLAŞTI

Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ile Birleşik Arap Emirlikleri (BAE), havayolu şirketlerinin hesaplarının şeffaf bir biçimde incelenilmesine yönelik bir anlaşmaya vardı.

Daha önce ABD ile Katar arasında varılan mutabakatın bir benzeri olan anlaşmaya göre Emiratler ve Etihad Airways'in hesapları tarafsız denetim firmalarının kontrolüne açık olacak.

Emirates ve Etihad ayrıca resmî birer mektup kaleme alarak, bundan böyle ABD'ye diğer ülkeler üzerinden 5. Trafik Hakkı yoluyla yeni uçuş yapmayacakları taahhüdünde bulundu.

Bilindiği üzere halihazırda Emirates'in Avrupa'da Milano ve Atina üzerinden New York'a gerçekleştirdiği seferler mevcut.

American Airlines, Delta Air Lines ve United Airlines'ın başını çektiği ve ABD'deki bazı işçi örgütlerinin de desteklediği Partnership for Open & Fair Skies adlı inisiyatif

bu gelişmeyi Amerikalı taşıyıcılar ve dolayısıyla çalışanlar için bir kazanç olarak değerlendirdi.

Partnership for Open & Fair Skies tarafından yapılan açıklamada, bu anlaşma ile Emirates ve Etihad'ın, adil olmayan rekabetin sektöre zarar verdiğini kabul ettiği iddia edildi. Öte yandan BAE tarafı da gelinen noktayı kendi açılarından bir başarı olarak görüyor.

Zira yıllardır sürdürülen müzakerelerin sonunda

varılan mutabakat, ABD ile BAE arasındaki açık semalar anlaşmasında herhangi bir değişiklik yapılmasını öngörüyor.

Yani Emirates ve Etihad, ABD'deki istedikleri herhangi bir noktaya istedikleri kadar uçuş yapma hakkını ellerinde bulundurmaya devam edecek.

Tabii aynı durum Amerikalı taşıyıcılar için de geçerli ancak günümüz itibarıyla Körfez'e sefer yapan hiçbir Amerikalı havayolu olmadığını da hemen ekleyelim.



Her ne kadar Emirates ve Etihad'ın yukarıda değindiğimiz mektupları olsa da mevcut anlaşma kapsamında 5. Trafik Hakkı'nın aynı şekilde devam ettiği de bir gerçek.

Zaten Emirates, Atina ve Milano üzerinden New York'a yapmakta

oldukları seferlerin aynı şekilde süreceğinin altını çizmiş durumda.

Beyaz Saray Ticaret Konseyi Başkanı Peter Navarro konuyla ilgili olarak yaptığı açıklamada, BAE tarafının, 5. Trafik Hakkı kapsamında Emirates ve Etihad'ın yeni uçuş plan-

lamayacaklarını taahhüt ettiğini belirtti.

Böylece Amerikalı ve Körfez'in üç lider havayolu arasında yıllardır süren anlaşmazlıklar en azından şimdilik sonuçlanmış oldu.

QATAR AIRWAYS, AMERİKALILAR İLE ANLAŞMIŞTI

ABD ve Katar'ın dışişleri bakanları, Rex Tillerson ve Abdulrahman al-Thani, geçtiğimiz ocak ayı sonunda Washington'da bir araya gelerek muhtemel iş birliklerini ele almışlardı.

{ Görüşmenin sonucunda sivil havacılık konusunda verildiği duyurulan kararlar bir hayli ilgi çekiciydi: }

❶ Qatar Airways bağımsız denetçiler tarafından uluslararası muhasebe kuralları çerçevesinde denetlenecek ve bunun sonucu, yıllık raporlar halinde kamuoyu ile paylaşılacak.

❷ Qatar Airways, önümüzdeki iki sene boyunca alacağı ciddi miktardaki devlet yardımlarını resmen duyuracak. Şirket ayrıca, söz konusu muhtemel yardımların, ticarî temellere dayanmasına dikkat edecek.

❸ Qatar Airways, 5. trafik haklarını kullanarak Avrupa ile ABD arasında herhangi bir sefer yapmayacağını taahhüt edecek.

Bu sayede, ABD ile Katar arasındaki sivil havacılık pazarında eşit şartlarda rekabet ortamının elde edilmesi hedefleniyor. Amerikalı taşıyıcılar ve ilgili dernekler, Trump yönetiminin bu konuda atmış olduğu adımdan duydukları memnuyeti belirten açıklamalar yapmışlardı. ✈





UZUN UÇUŞLAR GİDEREK YAYGINLAŞIYOR



Avustralyalı havayolu şirketi Qantas tarafından 24 Mart 2018 tarihinde icra edilen Perth (Avustralya)-Londra Heathrow seferi, gözlerin yeniden çok uzun menzilli uçuşlara dönmelerini sağladı.

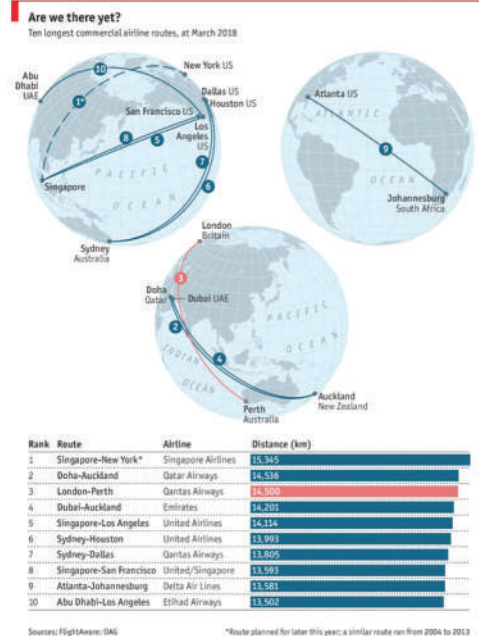
Avustralya ile İngiltere arasında hiç duraklama yapmaksızın uçakla seyahat etmek tarihte ilk kez mümkün hale gelirken, bu kadar uzun uçuşların hem ticarî hem de yolcu konforu açısından olumlu ve olumsuz yönleri tartışılmaya başlandı.

Zira günümüz itibarıyla dünyanın en uzun hatlarından bir tanesi olan Perth ile Londra arasındaki 14.500 km'lik mesafe, yaklaşık 17 saatte tamamlanıyor.

Çok küçük bir farkla en uzun hat konumundaki Doha-Auckland arasındaki uçuşlar da hemen hemen aynı süreyi buluyor. Bu yılın Eylül ayında hizmete girmesi beklenen ve Singapore Airlines'ın Airbus A350-900ULR tipi uçakla icra edeceği Singapur-New York hattı, 15.348 km'lik mesafeyle dünyanın zirvesine oturacak. 1 Eylül 2018'de Melbourne-San Francisco (Qantas, Boeing 787-9), 15 Eylül

2018'de Hong Kong-Washington Dulles (Cathay Pacific, Airbus A350-1000) ve 30 Kasım 2018'de hizmete girecek olan Auckland-Chicago

O'Hare (Air New Zealand, Boeing 787-9) hatları, 13.000 km civarındaki uzunluklarıyla bu niş pazara ilave canlılık katacak.



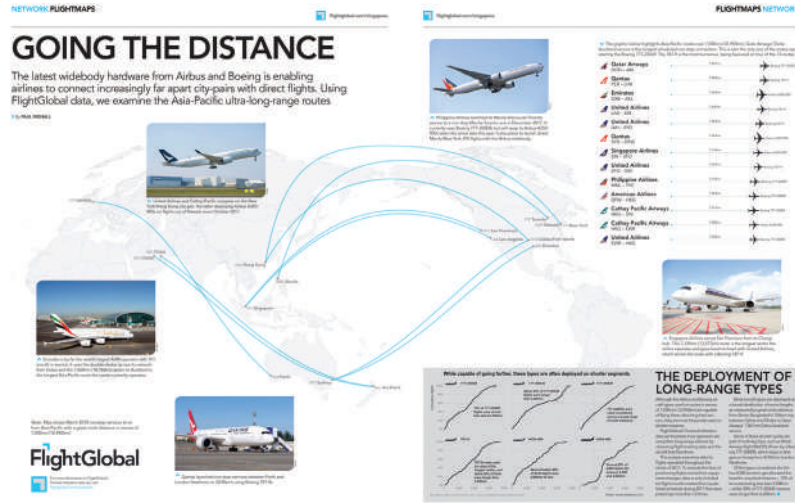
UZUN UÇUŞLAR NASIL MÜMKÜN OLDU?

Dünyanın en uzun 30 uçuşu listesine baktığımızda, bunların 14 tanesinin son iki yıl içerisinde hizmete girdiğini görüyoruz.

Önceki yıllarda birer birer kapatılan çok uzun hatları yeniden işletilebilir kılan iki temel etken bulunuyor. Bunlardan ilki, petrol fiyatlarının nispeten mâkûl seviyelerde bulunması.

İkincisi ise yeni nesil uçaklar. Boeing 787 ve Airbus A350, üretimlerinde kullanılan kompozit malzemenin sağladığı akaryakıt tasarrufu sayesinde, böylesine uzun uçuşları ticarî açıdan yapılabilir hale getiriyor.

Her şeye rağmen dünya ekonomisinin canlılığının korunması, iş amaçlı yapılan seyahatlerin artmasına ve iş adamlarının mesela Avustralya ile İngiltere arasında aktarmalı bir biçimde seyahat etmek yerine direkt uçuşu tercih etmeleri de, çok uzun menzilli uçuşları yeniden gündeme taşıyan etkenler arasında sayılabilir.



HUB KONUMUNDAKİ HAVALİMANLARI ETKİLENİR Mİ?

Tabii böylesine uzun mesafeli uçuşların sayısının her geçen gün artması, kendisini bir transfer noktası olarak konumlandıran İstanbul, Dubai, Doha gibi havalimanlarının gelecek yıllardaki durumuna ilişkin soru işaretleri oluşmasına sebep oluyor.

Qantas, Emirates ile yaptığı geniş iş birliği kapsamında, tarihî Kanguru Hatı'nın rotasını değiştirmiş ve 31 Mart 2013 tarihinden itibaren Londra uçuşlarını Dubai üzerinden yapmaya başlamıştı. Ancak geçtiğimiz hafta sonu devreye giren 2018 yaz tarifesini ile birlikte Qantas, bir yandan Perth-Londra arasında direkt sefer yapmaya başlarken, diğer taraftan da Airbus A380

tipi uçaklarla Sydney-Dubai-Londra şeklinde icra edilen seferlerin aktarma noktasını yeniden Singapur Changi Havalimanı'na kaydırmıştı.

Bu gelişme, Dubai Havalimanı için bir kayıp olarak nitelendirilmişti. Bununla birlikte, çok uzun menzilli uçuşların İstanbul, Dubai ve Doha için kısa vadede bir tehdit olacağını düşünmüyoruz.

Söz konusu havalimanlarını transfer yolcu açısından bekleyen asıl tehlike, Avrupa merkezli olarak art arda kurulan ve uzun menzilde turizm amaçlı seyahat edenlere yönelik taşıma yapan LEVEL, Eurowings, Joon, Norwegian, WOW Air gibi şirketler olacaktır. ✈





PİLOT OLSAK MI? OLMASAK MI?

Katılmış olduğumuz birçok seminer, konferans ve söyleşi gibi etkinliklerde havacılıkta insan kaynağı, özellikle de pilot ihtiyacından bahsetmeye devam ediyoruz.

Farklı ortamlarda, farklı vesilelerle dile getirdiğimiz bir husus da -yanlış anlaşılmasın ama- Türkiye’de sivil havacılığın halihazırda doyum noktasına ulaşabilmiş olmamasıdır. Türkiye’deki sivil havacılık tarihine baktığımızda özellikle gerek son yıllarda ortaya koyulan uluslararası mekik diplomasisi, gerekse devlet eliyle de havacılığın teşvik edilmesi havacılıkla ülke olarak ciddi mesafelerin alınmasında önemli rol oynamıştır.

Rakamlar ve büyüme oranları da ülkemizde sivil havacılığın ne denli bir gelişim içinde olduğunu ortaya koymaktadır. Ancak daha yapılacak çok iş olduğu da ayrı bir gerçektir.

Dünyanın dört bir yanında kangren olmuş mezvulardan bir tanesi de elbette kalifiye, liyakatlı ve donanımlı işgücü ve insan kaynağı temini ile alakalıdır. Elbette bu durum kendini havacılık sektöründe de göstermektedir. Alan ve saha tecrübesi ve bilgisi olmadan, farklı sektörlerde kalifiye ve liyakatlı olmayan insan kaynağı ile operasyon yürütmeye çalışan kurumlar büyük sorunlarla karşılaşmaktadır.

Ne var ki; havacılık sektörü özelinde kalifiye ve liyakatlı olmayan personel yapısıyla iş yürütebilmeye kalkışmak beraberinde hayati riskleri de getirebilmektedir.

Onlarca farklı iş ailesini içinde barındıran havacılıkta akla ilk gelen gruplar arasında hiç şüphesiz pilotluk gelmektedir. Teknisyenlik ve kabin memurluğunun da bunu takip ettiğini söylemek mümkün olabilir.

Ülkemizde özellikle nasıl pilot olabilirim sorusu sorulduğunda insanlar arasında bununla alakalı çok farklı “şehir efsanesi” halini almış kulaktan dolma bilgilerin yanı sıra, halen böyle bir mesleği insanların sadece belirli bir “elit” zümreye has bir iş kolu gibi görmeleri de ayrı bir incelenesi vakıadır.

“Gözlerimde bozukluk var”, “miyopum”, “hipermetropum” tarzında cümlelerin hemen arkasından da maalesef yanlış oluşmuş bir yargı ve bilgi olarak “ben pilot olamam” şeklinde bir cümle gelmektedir.

“Tanıdık olmadan bu işler olmaz”, “ne olursa olsun kesinlikle elenirim” tarzındaki cümleler de oluşmuş olan yanlış kanaatlerin bir sonucudur.

“Pilot olmayla alakalı bir kültür ve farkındalık oluşturmak” aslında

belki yıllar alacak bir süreç olmakla beraber bu kültür ve farkındalığın oluşması için bugün atılan her adımın ciddi bir değeri vardır.

“14 yaşında ilk solo uçuşumu yaptım. 16 yaşında PPL aldım” diyen onlarca insanla görüşme imkanımız oldu. Bir sürücü ehliyeti alma kolaylığında hatta Amerika’da bazı eyaletlerde sürücü ehliyeti alabilme yaşından daha da genç yaşta özel pilotluk lisansı alan kişilerle karşılaştık.

İnsanların genç yaşlardan itibaren uçuşa yönelmeleri ve pilotluğa bir meslek ve hayatın içinden bir meşgale olarak görmeleri beraberinde uçuş okullarının sayılarını da arttırmış ve bazı ülkelerin pilot yetiştirmeyle alakalı sorunu kalmamıştır.

Üniversite okumanın olmazsa olmaz toplumsal bir ön kabul halini almış olduğu ülkemizde ise; her yıl mutsuz ve mezun olduğu bölümle alakalı iş yapmayan ve sırf üniversite mezunu olabilmek için okumuş binlerce gençimiz hayatın farklı bir yüzüyle karşı karşıya kalmaktadır. Bu tarz bir genç grup için pilotluk da listedeki “olursa bir bakalım” tarzında yaklaşım başvurularında bulundukları bir meslek haline gelmektedir.

Amiyane tabirle “geçiyordum uğradım, bir şansımı denemek istedim, olursa olur, olmazsa bakalım” tarzında bakış açılarıyla pilotluk mesleğiyle yollarını kesiştirmeye çalışan kişilerle 16-17 yaşında özel pilotluk lisansı alıp bu mesleği bir hayat tarzı olarak benimseyen kişilerin halleri elbette birbirini tutmayacaktır.



Önemli bir diğer nokta da havacılıkta dil bilmektir ve pilotluk özelinde ise milyonlarca dolarlık uçakların ve ondan çok daha önemlisi yüzlerce hayatın emanet edildiği pilotların bir kaza ya da kırma sebebiyet vermeden, uçağı emniyetli ve güvenli bir şekilde A noktasından B noktasına götürebilmek

için ilgili tüm kişilerle gerek ana dillerinde gerekse İngilizce olarak sağlıklı bir iletişim kurabilmeleri de hayati önem taşıyan bir mevzudur.

Tabii ki her mesleğin zorlukları ve riskleri vardır. Ancak bunların bilincinde olarak bu mesleğe giren insanların halleriyle “bir bakalım olur mu” mantığıyla hareket edenlerin halleri bir olmayacaktır.

Pilot olma ideallerini gerçekleştirmek için çabalayan herkese başarılar, halihazırda pilotluk mesleğini icra edenlere de kazasız, kırmasız emniyetli uçuşlar dilerim.



İŞ KİTAPLARI VE KURUMSAL HAFIZA

TECRÜBEDEN ÖĞRENMEK

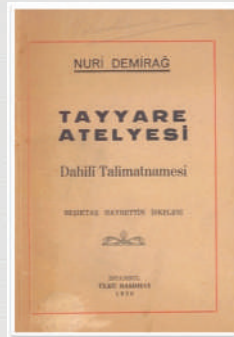
Günümüz iş dünyasında başarı, sıkı çalışmak kadar ciddi bir tecrübe ve bilgi birikimini zorunlu kılıyor. Tecrübe ya da bilgi birikimi, bir iş kolunda zaman içerisinde denenmiş uygulamalar ile elde edilmiş başarıların toplamını ifade eder. Tecrübe ya da bilgi birikiminden bahsedebilmek için tabii ki bunların sözlü surette kuşaktan kuşağa aktarılması, ama özellikle de kayıt altına alınarak korunmuş olması gerekir. Bu işletme fonksiyonu, kurumsal hafıza kavramı ile ifade edilmektedir. İşletmelerin bugün kendi iş pratiklerini kayıt altına almaları, varlıklarını yarınlara taşınmalarında oldukça belirleyici olmaktadır. İş pratiğini kayıt altına almak suretiyle oluşturulan kurumsal tarih ve bilgi bütünü, bu pratiğin sahibi şirketin geleceğini şekillendirmede değerli bir kılavuz görevi gör-

mektedir. Zira bir işletmede geçmişte yapılan başarılı ya da başarısız uygulamaların unutulması, aynı hataların ya da evvelce denenmiş uygulamaların - hiç yapılamamış yeni bir uygulama gibi - tekrara yol açabilmektedir. Bu da işletmeler için mali kayıplar yanında zaman ve itibar kaybına da yol açabilmektedir. İşletmelerde geçmişte yapılan başarılı ya da başarısız uygulamaların unutulması durumu, 'Kurumsal Alzheimer' olarak tanımlanmaktadır. İşletmeler, 'Kurumsal Alzheimer'dan korunmak için iş pratiklerinin sağlam bir sistem ile kesintisiz biçimde kaydını tutmak

durumundadır. Sağlam bir kayıt sistemi, en eski kayıtlara dahi hızlı surette erişmeyi ve onlardan istifade etmeyi sağlar. Kurumsal hafızayı kayıt altına almaya yönelik olarak işletmelerde yaygın olarak kalite yönetimi sistemlerinin kullanıldığı bilinmektedir. Ancak, kurumsal hafızayı zaman ve mekân sınırına takılmadan geniş kitlelere ulaştırmada iş pratiğini konu edinen kitaplar, benzersiz bir hizmet görmektedir.

İŞ PRATIĞINI YAZMAK

Bugünün yönetsel becerisi, işletmelerin zaman içerisinde kat ettiği aşamaların, karşılaştığı zorlukların ve bu zorluklara verilen tepkilerin iş bilgisi olarak değerinin bilincinde olmayı da kapsamaktadır. Bu bilinçle çoğu





yönetici, kariyerleri süresince edindikleri iş tecrübelerini kitap yazarak paylaşımına açmaktadır. İşletme yöneticileri ya da iş profesyonellerince kaleme alınan bu sınıftan kitaplar, kendi dönemlerindeki iş tecrübelerinin birinci elden kayıtlarıdır. Gelecek kuşakların faydalanması için iş pratiklerinin kayıt altına alınması elzemdir. Yaşanmış tecrübelerden öğrenmek, çok temel ve maliyetsiz bir öğrenme yöntemidir. Kurumsal hafızanın birinci elden aktarımına imkân sağlayan iş kitapları, işletmelerde bugünkü ve gelecekte çalışanlar için bir şevk, inanç ve enerji kaynağıdır. Bu eserlerdeki anlatımlar sayesinde, mevcut ve gelecekteki personel, güçlü bir tecrübeye yaslanmanın özgüvenine kavuşur. Ron Price ve Randy Lisk, **4/4'lük Lider** isimli kitapta, "yazılan her şey, değerlerin, uzmanlığın ve karakterin kalıcı ve şeffaf bir kayıttır" diye belirtirler. Dolayısıyla kurumsal hafızası güçlü şirketlerde, "geçmişte, güç zamanlarda, başarmıştık, gene başarabiliriz" inancı güçlüdür.

Havacılık gibi maliyetli ve tecrübenin, diğer bir deyişle 'kurumsal hafızanın' oldukça önemli olduğu bir iş kolunda kurumsal kayıtlara sahip olmak, çok daha büyük bir önem arz etmektedir. Cumhuriyet döneminde havacılık sahasındaki gayretlerini kaleme almış olan Nuri Demirağ, iş pratiğini kalıcı eserlere dönüştürmüş önemli bir müteşebbistir. Nuri Demirağ'ın 1938 baskı tarihli **Tayyare Atelyesi Dahili Talimatnamesi** isimli kitapçığı, iş tecrübesini konu edinen

eserlerin ileriki dönemlere tutacağı ışığa küçük ama iyi bir örnektir. Nuri Demirağ'ın bu eseri, onun 1938 şartlarında uçak imal eden fabrikasının adeta bir anayasası niteliğindedir. Bu eser, iş disiplini, iş ahlâkı ve vazife adamlığı gibi bugün için de geçerliliğini koruyan temel üretim ve yönetim kaidelerinden bahsetmektedir.

Sivil havacılık sahasındaki iş yönetimi uygulamalarının anlatıldığı bir diğer önemli kitap, Cem Kozlu tarafından kaleme alınmıştır: **Bulutların Üstüne Tırmanırken**. THY, Bir Dönüşüm Öyküsü ismini taşıyan bu kitap ile Kozlu, kendi iş tecrübelerinin kalıcı bir kaydını tutmuştur. Cem Kozlu, Türk Hava Yolları'nda 1988-1991 yılları arasında Genel Müdür ve Yönetim Kurulu Başkanı, 1997-2003 yılları arasında da Yönetim Kurulu Başkanı olarak görev yapmış bir yöneticidir. Kozlu, kitabında toplam dokuz yıl süreyle yöneticilik yaptığı Türk Hava Yolları'ndaki tecrübelerinden önemli aktarımlarda bulunmaktadır. Kitap bu yönü ile Türk Hava Yolları'nın kurumsal hafızasına dair 'temel' bir kaynaktır.

Genel manada Türk sivil havacılığı, özel manada ise Türk Hava Yolları'nın tarihi gelişimine dair önemli bilgilerin kayıtlarını sunan bir diğer kıymetli kitap, İlyas Albayrak tarafından hazırlanmış olan **Dünden Bugüne Türk Hava Yolları** (1933-1983) isimli eserdir. Albayrak'ın bu eseri, "50. Yıl Kitabı" diye de isimlendirilmektedir. "50. Yıl Kitabı"nda, Türk Hava Yolları'nın 1933'ten 1983'e kadar gerçekleştirdiği gelişim ve dönüşüm hamlelerinin yıl yıl anlatımı yapılmıştır. Bu kaynak kitap, 20 Mayıs 1933'te Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi adıyla kurulmuş şirketin, ilk 50 yıllık başarı hikâyesinin kalıcı bir kaydını sunmaktadır. "50. Yıl Kitabı", Türk Hava Yolları'nın 1933'te, toplam 5 uçaklık, 28 koltuk kapasiteli ve 24 kişilik personel kadrosuna sahip bir işletme olarak kurulduğu bilgisini vermektedir. Türk Hava Yolları, 2018 yılı itibarıyla, 23 bin çalışana, 327 uçaklık bir filoya sahip bir dünya şirketine dönüşmüştür. Türk Hava

Yolları'nın, kurulduğu yıldaki durumu ile 2018 yılında geldiği noktanın hızlı bir mukayesesi, tam manasıyla 'garaj hikâyesi' türünden bir başarı örneğidir.

İŞ PRATİĞİNDEN EKONOMİ ÜRETMEK

Türk Hava Yolları'nın zaman içerisindeki ciddi dönüşüm ve gelişim seyri, Cumhuriyetin ilk yıllarındaki şartlar düşünüldüğünde, Steve Jobs ya da Bill Gates örneklerinde sıkça atıf yapılan 'garaj hikâyeleri' değerinde bir başarıdır. Bu başarı hikâyesi, benzer konularda iş kuracak ve yönetecek yerli ya da yabancı işletme yöneticileri için 'sahici' rehberlik bilgisi [know how] kaynağıdır. Bu bilginin önce kitaplar yoluyla, ardından kongrelerde yapılan sunuşlarla geniş kitlelere anlatılması, Türk Hava Yolları'nın imajı ve marka değerine önemli katkı yapacaktır. Türk Hava Yolları iş pratiğinin kitap ve sözlü sunuşlarla paylaşılması, özellikle iş yönetimi konulu kongreler için yurtdışından getirilen yabancı konuşmacılara bağımlılığı ve onlara ödenen ücretleri önemli ölçüde azaltacaktır.

Sonuç olarak bu makalenin vermek istediği mesajı şu şekilde özetlemek mümkündür: Kurulduğu günden bugüne küresel ölçekte iş yönetimi başarılarına imza atmış olan Türk Hava Yolları'nın sektördeki iş pratiğinin ciddi bir iş bilgisi değeri vardır. Yukarıda özetlenen faydalar yönüyle Türk Hava Yolları'nın iş pratiğinin en yaygın vasıta olan kitap yazarlığı yoluyla kayıt altına alınmasının teşvik edilmesi ve hatta bir işletme geleneğine dönüştürülmesi önem arz etmektedir. 🌟



TRANSATLANTİK'TE KARTLAR YENİDEN DAĞITILIYOR

Dünyanın en yoğun ve en kârlı havayolu pazarı olan transatlantikte kartlar yeniden dağıtılıyor.

Yakın bir geçmişte dek az sayıda havayolu şirketinin faaliyet gösterdiği bu önemli pazarda gün geçmiyor ki yeni bir oyuncu rekabete dahil olmasın.

Sahibi İzlandalı olan ama Letonya'nın başkenti Riga'yı kendisine merkez seçerek, Kuzey Avrupa ile tatil destinasyonları arasında charter tipi faaliyet gösteren Primera Air, bunların en yenisi.

Primera Air, önümüzdeki yaz aylarında, İngiltere ve Fransa ile ABD arasında uçuşlara başlama-ya hazırlanıyor.

Halen Boeing 737 tipi dokuz adet uçağa sahip olan şirketin Airbus A321neo, A321LR ve Boeing 737 MAX 9 tipi uçaklardan oluşan sipariş listesi dikkat çekiyor.

Şirketin tek yön bilet fiyatının 99 USD'den başlayacağı belirtiliyor. Primera, bu uçuşlarında filosuna katacağı yeni nesil uçakları kullanmayı planlıyor.

Bir başka Kuzey Avrupalı taşıyıcı Norwegian'ın hikâyesini, Hava-yolu 101'i yakından takip edenler zaten biliyor.

Norwegian'ın pazara arz ettiği yolcu-kilometre'nin üçte ikisi, Norveç'e uğramıyor dahi. Şirket özellikle son bir iki sene içerisinde Londra ile ABD ve son olarak Arjantin'in başkenti Buenos Aires arasında açtığı hatlarla, British Airways'e adeta kök söktürüyor.

İzlanda'nın başkenti Reykjavík'i ABD ile Avrupa arasında bir aktarma noktası olarak konumlandırıran WOW Air, son dönemde transatlantikte oldukça hareketli.

WOW Air, ABD'de halen Baltimore, Boston, Chicago, Los Angeles, Miami (7 Nisan 2018'de kapanıyor), New York-Newark, Pittsburgh ve San Francisco olmak üzere 8 noktaya sefer düzenliyor.

Şimdi sıkı durun; WOW Air 2018 yılı içerisinde ABD'de 6 yeni hat açmayı planlıyor. Cincinnati, Cleveland, Dallas, Detroit, New York JFK ve St. Louis, şirketin uçuş ağına dahil olacak yeni noktalar.

WOW Air, Airbus A321neo tipi uçakların Avrupa'daki ilk kullanıcısı olduğunu da bu noktada hemen belirtelim.

WOW Air gibi İzlanda merkezli faaliyet gösteren Icelandair de transatlantikte son derece atak bir pozisyon içerisinde bulunuyor.

Icelandair, ABD'nin en doğusundan en batısına tam 13 noktaya sefer yapıyor. Bununla da kalmayan şirket, önümüzdeki Mayıs ve Haziran aylarında 5 yeni hat daha açmayı planlıyor.

Bir diğer deyişle, İzlandalı iki havayolu, Avrupa-ABD uçuşları için kıyasıya çekişiyor.

Gözünü transatlantik pazarına diken bir başka Avrupalı taşıyıcı Ryanair. 2015 yılında bu yönde resmen çalışmalara başlayan Ryanair, beş yıllık bir stratejik plan çerçevesinde hareket ediyor. Söz konusu plan çerçevesinde, ABD'deki 14 farklı kente, Avrupa'nın 14 farklı noktasından sefer yapılacaktır. New York, Boston, Chicago,

Miami, Londra Stansted, Dublin ve Berlin, ilk aşamada bahsi geçen şehirler. Transatlantik operasyonunun geniş gövdeli uçaklarla yapılacağı ve bunun için de dört-beş yıl kadar bir süreye ihtiyaç olduğu belirtiliyordu. Ryanair'in uçak üreticileri ile görüşmeleri halen devam ediyor. Ancak son dönemde özellikle Airbus

A321LR gibi menzili 7.400 km'ye kadar ulaşabilen bir modelin gündeme girmesi, Ryanair'in planlarını etkileyebilir.

Bu arada Ryanair'in, Air Europa ile bir iş birliği yaparak, aktarmalı uçuşlarla da olsa, 2017 yılının Mayıs ayında transatlantik pazarına ilk adımını attığını hemen hatırlatalım.



NEW YORK – LONDRA HATTI

Sektörde pasta üzerindeki çilek olarak tâbir edebileceğimiz New York – Londra hattındaki değişim, gelecek yıllarda neler olabileceğinin adeta habercisi. Bundan beş yıl kadar önce bu pazardaki kapasitenin %98,5 oranındaki bölümü British Airways, Virgin Atlantic, United Airlines, American Airlines ve Delta Air Lines tarafından arz edilmekteydi.

Son gelişmelerin ardından günümüzde bu oran, %90'ın altına düşmüş durumda. Ve önümüzdeki dönemde de benzer eğilimin devam edeceği öngörülüyor. 2013'ten günümüze kadar geçen sürede Avrupa ile Amerika arasında %15 oranında kapasite artışı sağlandı. Bunun oldukça büyük

bir bölümü düşük maliyetli iş modelini benimseyen havayollarından geldi.

Aslında bu durum pek de sürpriz değil. Yeni nesil uçakların birim maliyetleri hızla aşağıya çekmesi ve düşük maliyetli taşıyıcıların Avrupa'da neredeyse her yere uçuyor olması sebebiyle yeni pazar ihtiyaçlarının ortaya çıkması, bu sonucu doğurdu. Çok açık bir örnek vermek gerekirse, yolcu uçağı piyayasında "middle of the market" (ara pazar) olarak adlandırılan ve kısa menzil kapasitesiyle uzun menzili birleştiren uçakların yeniden doğuşu, gelecek yıllarda sektördeki en önemli oyun değiştirici etkenlerden bir tanesi olacak. Zamanında Boeing 757'nin üstlendiği bu görev,

bir kaç sene içerisinde Airbus A321LR tarafından üstlenilecek. Ve işin en dramatik tarafı, A321LR modeli uçağın birim işletim maliyeti, üretimi 2004 yılında sona eren Boeing 757'ye nispeten %40-45 kadar daha düşük. Bunun yanı sıra, Boeing 737-900 MAX tipi uçaklar da benzer etkiyi sağlayabilir. Pazarın büyük abileri network taşıyıcıları ise Level (British Airways), Eurowings (Lufthansa), Joon (Air France) gibi markalarla, genç rakiplerine cevap vermeye çalışıyor.

Her ne olursa olsun, 2020'li yıllarda tüm dünya genelinde uzun menzilli uçuşların renk değiştirdiğini ve daha ucuza daha fazla yolcunun seyahat edeceğini göreceğiz. ✈



DUTY-FREE SATIŞLARINDA BAŞI ASYA-PASİFİK BÖLGESİ ÇEKİYOR

Dünya genelinde yapılan duty-free niteliğindeki alışverişlerin cirosu 2017 yılında 68 milyar USD'yi aştı.

Bu tutar, 2016 yılıyla kıyaslandığında %8 oranında bir artış anlamına geliyor. Ve duty-free satışlarında her zaman olduğu gibi başı, Asya-Pasifik bölgesi çekti.

Bölgedeki satışların hacmi 30,6 milyar USD'yi bulurken, yıllık artış oranı %11,6'ya ulaştı. Diğer bir deyişle, dünya genelinde yapılan duty-free niteliğindeki alışverişlerin %45 gibi oldukça yüksek orandaki bir bölümü, Asya-Pasifik'teki havalimanlarından elde edildi. Perakende satışlardaki bu güçlü artışı destekleyen iki temel unsur bulunuyor:

- 1- Yolcu sayısındaki artış
- 2- Tüm olumsuzluklara karşın küresel ekonominin büyümeye devam etmesi

Airport Council International tarafından sağlanan veriye göre 2017 yılında havalimanlarını kullanan yolcu sayısı, bir önceki yıla oranla %8,4 artış kaydetti. Asya-Pasifik Bölgesindeki havalimanlarının

performansı ise bunun da ötesine geçti. Kuala Lumpur Havalimanı'ndaki dış hat yolcu sayısı artışı %14,7 oranına ulaşırken, Tokyo Narita'da bu oran %13,6 mertebesinde gerçekleşti.

Singapur Changi, Bangkok Suvarnabhumi, Delhi, Cakarta ve Guangzhou Havalimanları tarihlerinde ilk kez 60 milyon yolcu sınırının üzerine çıktı. Hong Kong ve Şanghay Havalimanlarındaki yolcu sayısı ise 70 milyonu geçti. Öte yandan küresel ekonomideki büyüme 2017 yılında %3,8 olarak açıklandı.

2018 yılında bu eğilimin devam etmesi ve dünya genelindeki ekonomik büyümenin %3,9 oranında gerçekleşeceği tahmin ediliyor.

EN FAZLA DUTY-FREE SATIŞI YAPILAN HAVALİMANLARI

2017 yılında Seul Incheon Havalimanı'ndaki duty-free dükkânlarından elde edilen ciro 2.1 milyar USD'yi buldu. Seul bu sonuçla, 2016

yılından sonra 2017'de de Dubai Havalimanı'nın önünde ilk sırada yer aldı.

Seul Incheon'daki duty-free ciro-sunun %38 oranındaki bölümünü parfüm ve kozmetik satışları oluşturuyor. Bunu, %22 ile alkol ve tütün ürünleri ve %15 ile deri ürünleri takip ediyor. İkinci sıradaki Dubai Havalimanı'nın 2017 yılı duty-free cirosu ise bir önceki yıla nispeten küçük bir artışla 1.93 milyar USD'ye yükseldi.

Dubai'de en fazla satılan ürün grubu, 300 milyon USD ile parfüm oldu. Onu, 298 milyon USD ile alkolü ürünler ve 189 milyon USD ile tütün ürünleri takip etti. 172 milyon USD ciro üreten kozmetik ürünleri dördüncü sırada yer alırken, havalimanındaki elektronik ürün satışı 150 milyon USD'ye ulaştı. Singapur Changi (1.9 milyar USD), Londra Heathrow ve Hong Kong, duty-free satışlarında başa oynayan diğer havalimanları. ✈

Kesfetmek için son 48 saat

Uçuş korkunuzu %99 başarı oranıyla hizmet
sunan Uçuş Korkusunu Yenme Programı'na
katılarak 48 saat içinde kolayca yenebilirsiniz.

Daha fazla bilgi ve rezervasyon için:

Tel: +90 212 463 6363

Dahili: 14257/12360/13101

E- posta: aviationacademy@thy.com

Web: akademi.thy.com

Turkish Aviation Academy

Atatürk Havalimanı, B Kapısı 34149 Yeşilköy / İSTANBUL

DÜNYA DAHA BÜYÜK.
K E Ş F E T.

TURKISH
AIRLINES





HAVALİMANI VERGİLERİNİN, BİLET FİYATLARINA ETKİSİ VAR MI?

Bir ürün veya hizmetin son kullanıcı veya tüketiciye olan satış fiyatı en basit tanımıyla, “girdi maliyetleri + kâr” şeklinde tarif edilebilir.

Havayolu sektöründe bilet fiyatlarının nasıl hesaplandığına gelindiğinde, yine aynı basit mantığın işlediği düşünülebilir.

Akaryakıt maliyeti, personel maaşı, uçak kirası, sigorta, teknik bakım maliyeti, havalimanı vergileri gibi unsurların toplanıp, üzerine belli bir kâr marjı ilave edilerek, uçak bileti fiyatının belirlendiği sanılabilir.

Ama iş hiç de öyle değil. Sektörün serbestleşerek rekabetin artması ve buna paralel bir biçimde gelişen gelir yönetimi sistemleri, “girdi maliyetleri + kâr” formülünün havayolu sektöründe geçersiz kalmasına yol açtı.

Özellikle 1990’lı yılların ikinci yarısında hızla yaygınlaşan internet kullanımı ve e-ticaret uygulamaları, havayolu sektöründeki bu önemli

değişimin son derece sarsıcı olmasına yol açtı. İşin içine hub & spoke adı verilen iş modeli girip, aktarmalı bir biçimde seyahat eden yolcuların sayısı da artınca, bilet fiyatlarının belirlenmesi iyice karmaşıklaştı.

Sonuçta uçak biletlerinin fiyatları, maliyetlerden ziyade, her bir hattaki rekabete ve yolcu talebine göre dinamik bir biçimde değişir hale geldi.

Bu yüzden mesela, 366 kilometrelik İstanbul – Ankara hattındaki uçak biletinin fiyatı, 1.274 kilometrelik İstanbul – Van hattındaki bileten çok daha pahalıya satılabiliyor.

Veya aynı hatta aynı gün içerisindeki farklı saatlerdeki uçuşların bilet fiyatları, birbirlerinden dramatik bir biçimde farklı olabiliyor. Daha da enteresani ve birçok yolcuyla isyan

noktasına getiren diğer bir örnek ise aktarmalı uçuşlarda yaşanabiliyor. İstanbul – New York uçuşu için bilet alan bir yolcu, aynı uçuşta Tel Aviv – İstanbul – New York şeklinde seyahat eden yani aslında iki ayrı uçuş yapan bir yolcuya göre çok daha fazla ücret ödemiş olabiliyor.

Havayolu sektöründe tüm dünya genelinde geçerli olan bu uygulama artık kanıksanmış durumda.

Dolayısıyla bir havayolu şirketi, aynı uçakta yan yana oturan iki yolcudan birisinden kâr ederken, diğerinden zarar edebiliyor.

Havalimanı vergilerinin, bilet fiyatlarına etkisi var mı? Bu noktada akıllara, dünyanın dört bir yanında değişik seviyelerde uygulanan havalimanı vergilerinin uçak bileti fiyatına olan etkisi geliyor.

FİYATLAR, DİNAMİK BİR BİÇİMDE BELİRLENİYOR

Mesela Londra Heathrow gibi, havalimanı vergilerinin oldukça yüksek olduğu bir noktaya sefer yapan havayolu şirketleri, söz konusu maliyetleri bilet fiyatlarına rahatça yansıtıyor mudur sizce?

Airports Council International (ACI) tarafından yapılan bir araştırma, tam da bu konuyu ele alıyor.

Avrupa genelinde gerçekleştirilen araştırmanın sonuçlarına göre havayolu şirketleri, havalimanı vergilerini bilet fiyatlarına yansıtıyor; yansıtıyor.

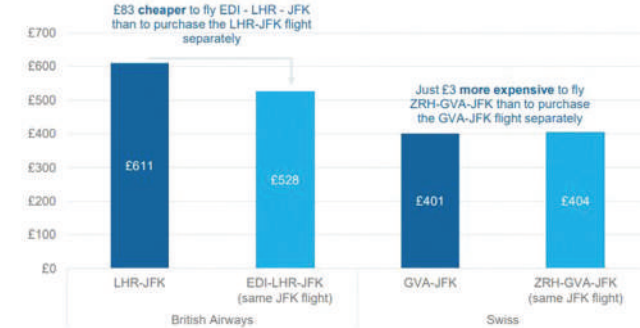
Zira yazımızın başında da belirttiğimiz üzere, uçak biletinin fiyatı, her bir hattaki rekabete ve yolcu talebine göre dinamik bir biçimde belirleniyor.

ACI'nın çalışmasındaki diğer bir dramatik bulgu, aynı hattaki en ucuz ve en pahalı bilet fiyatları arasında yedi kata kadar fark oluşabildiği yönünde.

Daha açık bir biçimde ifade etmek gerekirse, diğer şartlar aynı kalmak üzere, bir havalimanındaki vergiler artırıldığında, havayolu şirketinin kârı düşerken, vergilerin azaltılması halinde ise havayolunun kârı artıyor. 🌀



Exhibit 33: Ticket Price Comparison with an Additional Flight Leg



Note: Fares were requested on 25. April 2018. The British Airways flights are for a roundtrip from 13.-20. June 2018. The Swiss flights are for a roundtrip from the 11.-18. June 2018. Source: Google Flights, ita matrix

Exhibit 29: British Airways Pricing Comparisons

Price of Round Trip from London

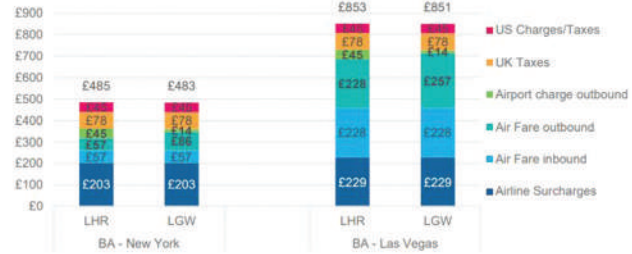


Exhibit 36: Average Air Fares from Frankfurt, January 2018

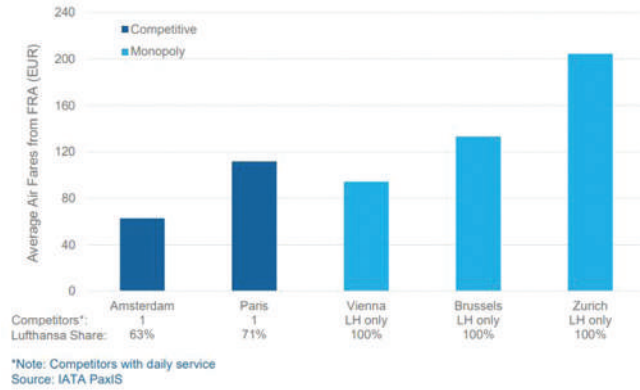
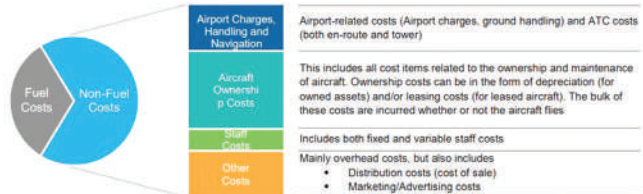


Exhibit 3: Airline Cost Structure



Source: ICF analysis



TÜRK SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN TÜRKİYE - AVRUPA BİRLİĞİ İLİŞKİLERİ BAĞLAMINDA DÖNEMSEL BİR İNCELEMESİ (2012-2017)

TÜRKİYE - AVRUPA BİRLİĞİ İLİŞKİLERİNİN TARİHÇESİ

Türkiye'nin Batılılaşma çabaları çok eskilere Osmanlı İmparatorluğu'nun son iki yüzyılına kadar dayanmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk'ün öncülüğünde gerçekleştirilen devrimler ile Batılılaşma yolunda çok önemli adımlar atılmıştır. 1959 yılında Avrupa Ekonomik Topluluğuna (AET) üyelik başvurusunda bulunan Türkiye, AET ile Ankara Antlaşmasını imzalamış ve 1973 yılında Katma Protokolü'nün yürürlüğe girmesiyle Avrupa Topluluğuna (AT) üyelik sürecinin hazırlık dönemini tamamlamıştır.

Türkiye Avrupa Birliği'ne (AB) üye olmayı değişen hükümetlere rağmen bir devlet politikası haline getirmiştir. 1996 yılında Gümrük Birliği'ne giren Türkiye'nin, 1999 yılında gerçekleştirilen Helsinki Zirvesi'nde tam üye adaylığı resmen onaylanmıştır. 1999 - 2005 döneminde yapılan anayasal değişikliklerin etkisiyle de Türkiye AB'ye tam

üyelik müzakerelerine 2005 yılında başlamıştır. Ancak 2004 yılında Kıbrıs sorununun Türkiye'nin BM Annan Planı'nı destekliyor olmasına rağmen çözülememesi nedeniyle Türkiye - AB ilişkileri tıkanma noktasına gelmiştir. 2006 yılından sonra Güney Kıbrıs Rum Kesimi, Fransa ve Almanya tarafından Türkiye'nin AB'ye üyeliğine ilişkin bazı müzakere başlıkları da bloke edilmeye başlamıştır.

TÜRKİYE - AVRUPA BİRLİĞİ İLİŞKİLERİNİN YAKIN TARİHÇESİ

AK Parti'nin iktidara gelmesi ile birlikte Türkiye komşularla sıfır sorun ve stratejik derinlik konseptindeki çok yönlü yeni Türk dış politikasını uygulamaya başlamıştır. Bu bağlamda Türkiye, Ortadoğu ve Afrika ülkeleriyle yeni ilişkiler geliştirmiş ve bu durum AB'nin dış politik tercihleri ile çelişmeye başlamıştır. Bu nedenle Türkiye'nin AB yolundan uzaklaşıp uzaklaşmadığı konusu AB'li liderler tarafından tartışılmaya başlamıştır. Bu dönemde Suriye iç savaşı nedeniyle Türkiye - AB ara-

sında Suriyeli mültecilerin AB'ye iltica etmesini engellemek adına Geri Kabul Antlaşması imzalanmıştır. IŞİD, PKK ve FETÖ terör örgütlerinin yoğun saldırıları nedeniyle 2013 sonrası dönemde Türkiye çok zor zamanlar yaşamış ve güvenlikçi politikalar geliştirmiştir. Bu güvenlikçi politikalar nedeniyle AB Türkiye'yi ciddi biçimde eleştirmiştir. Ayrıca 2016 ve 2017 yıllarında Türkiye ile Almanya, Hollanda, Avusturya ve Danimarka'nın ikili ilişkilerinde yaşanan gerilimler nedeniyle Türkiye - AB ilişkileri olumsuz etkilenmiştir.

TÜRK SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN TÜRKİYE-AVRUPA BİRLİĞİ İLİŞKİLERİ BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

Türk sivil havacılık sektörü 2002-2017 döneminde AB'ye uyum yasaları ve ekonomik liberalleşme hareketlerinin de etkisiyle Dünya sivil havacılık sektöründe yaşanan büyümeye paralel bir oranda büyümüştür. Türkiye'deki havayolu işletmelerinin yolcu taşıma kapasitesi son 15 yıl içerisinde %253 artarak

doksan yedi bine ulaşmış, kargo kapasitesi ise %517 artarak bir milyon sekiz yüz altmışaltıya ulaşmıştır.

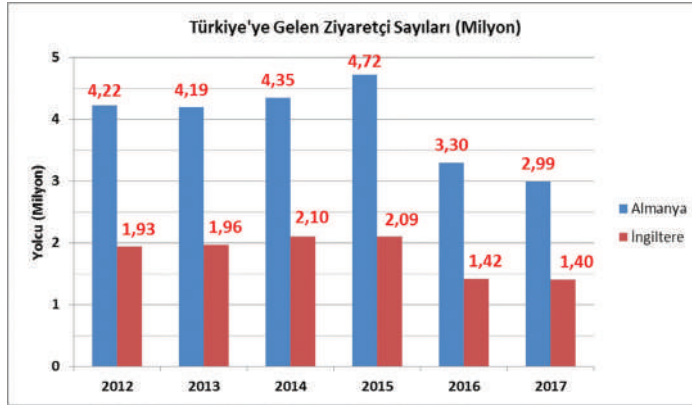
Türkiye’de terör saldırıları 2016 yılında yoğunlaşmış ve turizm sektörünü doğru- dan etkilemiştir. Özellikle yabancı uyruklu turistlere yönelik düzenlenmiş olan Sultan Ahmet saldırısı, İstiklal Caddesi bombalı saldırısı ve Reina saldırısının turizm sektörü üzerinde olumsuz etkileri olmuştur. Bu nedenle Türkiye’de 2016 yılında yoğunlaşan terör saldırıları Türk sivil havacılık sektörünü de olumsuz yönde etkilemiştir.

2016 yılında yaşanan terör olayları ve Almanya-Türkiye ikili ilişkilerindeki gerilimlerin de etkisiyle 2015 yılına kıyasla Alman ziyaretçi sayılarında %30 oranında bir düşüş yaşanmıştır. Tablo 1.1’e bakıldığında 2016 yılında artan terör olaylarının tüm AB ülkelerinden gelen ziyaretçi sayılarının düşüşünde belirleyici etken olduğu görülmektedir. 2017 yılında Türkiye’de terör olaylarının azalması ile birlikte düşüş trendi durmuştur. 2017 yılında azalan terör olaylarına rağmen, Almanya’dan gelen ziyaretçi sayıları Türkiye - Almanya ikili ilişkilerinde yaşanan olumsuz gelişmeler nedeniyle 2016 yılına göre %9 oranında azalmıştır. Benzer sonuçlar Türkiye’ye Hollanda, Avusturya ve Danimarka’dan gelen ziyaretçi sayılarında da görülmektedir. Buna rağmen 2017 yılında Türkiye ile ikili ilişkilerinde sorunlar yaşamayan Fransa, Belçika ve İngiltere’den gelen ziyaretçi sayıları neredeyse aynı kalmıştır.

Türkiye’ye Gelen Avrupalı Ziyaretçi Sayısının Bir Önceki Yıl Bazında Değişimi (%)					
	2013	2014	2015	2016	2017
Almanya	-1%	4%	9%	-30%	-9%
İngiltere	1%	7%	0%	-32%	-1%
Hollanda	1%	2%	-7%	-24%	-12%
Fransa	-2%	0%	-16%	-33%	-1%
İsviçre	11%	-1%	0%	-42%	-5%
İsveç	20%	-2%	-3%	-50%	-11%
İtalya	2%	-3%	-27%	-55%	-4%
Belçika	4%	4%	-8%	-32%	3%
Avusturya	-1%	3%	-3%	-35%	-8%
Danimarka	23%	-4%	2%	-17%	-26%
Toplam (10 ülke)	2%	3%	-1%	-32%	-7%

Tablo 1.1 Türkiye’ye Gelen Avrupalı Ziyaretçi Sayılarının Yüzdelik Değişimi

Grafik 1.1 içerisinde Almanya ve İngiltere’den Türkiye’yi ziyaret eden ziyaretçi sayıları gösterilmiştir. Bu iki ülkeden gelen ziyaretçi sayıları karşılaştırıldığında 2016 yılına kadar her iki ülkeden de gelen turistlerin sayısının artış trendinde olduğu ve 2015 yılında maksimum düzeye ulaştığı görülmektedir. Ancak her iki ülkeden de gelen ziyaretçi sayıları 2016 yılında Türkiye’de yaşanan yoğun terör olaylarının etkisiyle yüksek oranda bir düşüş yaşamıştır. 2017 yılında ise Almanya - Türkiye arasındaki ikili ilişkilerdeki gerilim daha belirleyici olmuş ve Almanya’dan Türkiye’ye gelen ziyaretçi sayıları düşmeye devam etmiştir. İngiltere’den Türkiye’ye gelen ziyaretçi sayıları ise 2017 yılında 2016 yılındaki rakamlarla aynı sayıda kalmıştır. Türkiye - İngiltere ikili ilişkilerindeki olumlu seyir ziyaretçi sayılarının 2017 yılında azalmamasında etkili olmuştur.



Grafik 1.1 Türkiye’ye Gelen Alman ve İngiliz Ziyaretçi Sayıları

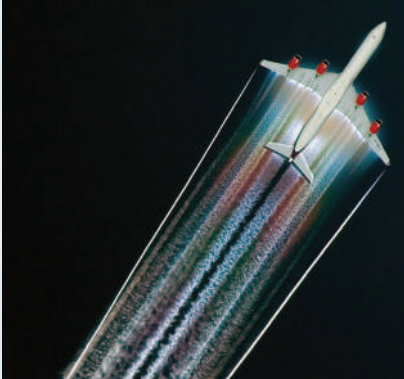
Türk sivil havacılık sektörü 2012-2017 döneminde büyüme trendine devam etmiştir. Ancak 2016 yılında yaşanan yoğun terör olayları nedeniyle AB’den gelen yolcu sayısında büyük bir düşüş yaşanmıştır. Bununla beraber 2017 yılında azalan terör olaylarıyla birlikte AB’den gelen yolcu sayısı bir önceki yıla oranla sabit kalmıştır. 2017 yılında Türkiye ile ikili ilişkileri kötüye giden Almanya, Hollanda, Avusturya ve Danimarka’dan gelen yolcu sayılarında ise düşüş devam etmiştir. Uzun yıllardır Batılılaşma ve AB’ye üyelik yolunda ciddi adımlar atmış olan Türkiye, incelenmiş olan veriler ışığında Türk sivil havacılık sektörünü olumlu etkileyebilmek adına AB ile ilişkilerini daha fazla geliştirmeli ve AB’ye üye olan ülkelerle ikili ilişkilerinde pozitif adımlar atmalıdır.

HAVAYOLU ENDÜSTRİSİNİN GELECEĞİ

2035

Dünya genelinde üyesi olan 265 havayolu şirketi ile sivil havacılık sektörünün %83'ünü bünyesinde barındıran IATA bu yıl başında önündeki iki onyılda stratejisini belirlemek için bağımsız bir araştırma şirketine 2035 yılı projeksiyonunu yaptırdı.

Raporda sektör liderlerinin bu süre zarfında havayolu endüstrisine ortalamanın üzerinde etkide bulunabileceğine veya belirsizlik katabileceğine dikkat çektiği unsurlar şöyle sıralandı:



♦ Alternatif yakıt ve enerji kaynakları:

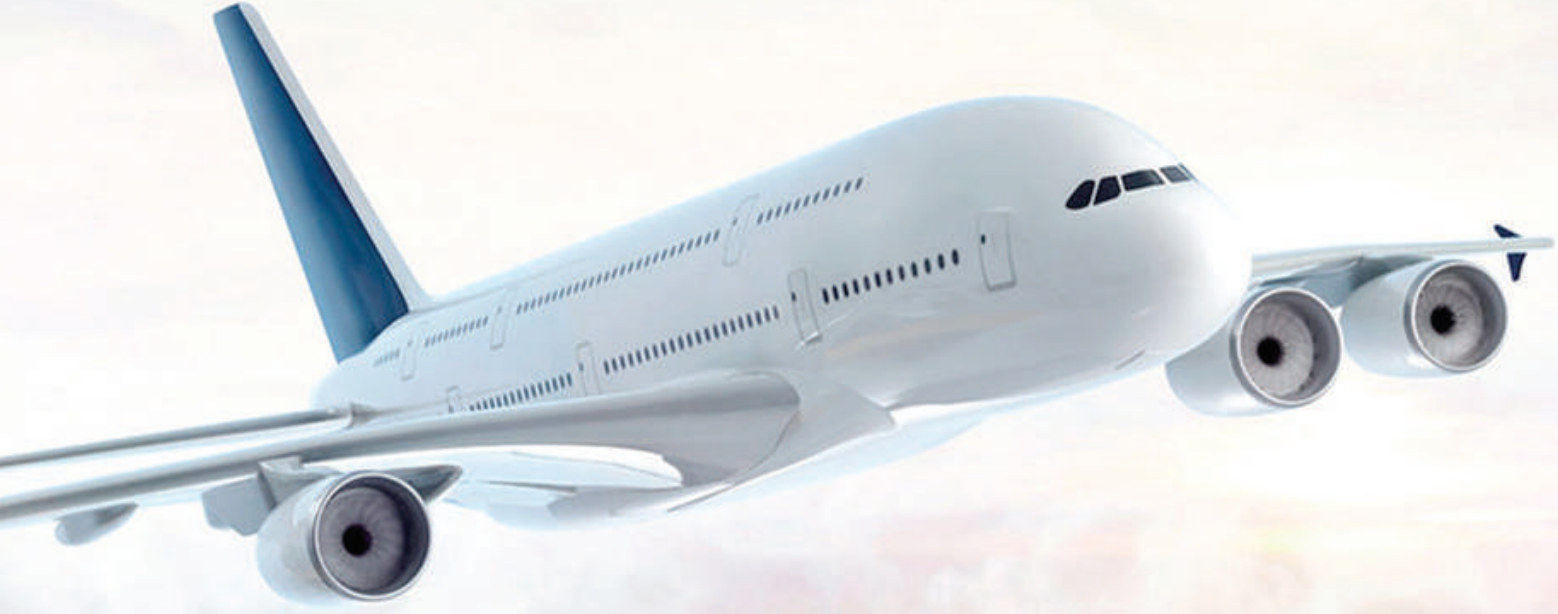
Bio enerji, yakıt hücreleri ve enerji depolama

♦ **Siber güvenlik:** Uçaklar ve havayolu sistemleri ile dış dünya arasında gerçek zamanlı bağlantı ve paylaşım arttıkça birey, şirket ve devlet kaynaklı siber saldırı tehditleri de büyüyor.

♦ **Çevreci faaliyetler:** Bu faaliyetler kamuyundan, hükümetlerden, havayolu çalışanlarından ve hatta hissedarlarından gelebilir.

♦ **Aşırı hava durumları:** Büyük yangınlar, kuraklık, aşırı ısı değişimleri, kasırga ve kar fırtınalarının frekansında bir artma olabilir mi? Böyle durumlardan altyapılar ve toplumlar nasıl etkilenir?

♦ **Jeopolitik istikrar veya istikrarsızlık:** İkinci dünya savaşından beri dünyada nisbi bir istikrar hakim. Ancak bu durumu teröristik faaliyetler, dini ve etnik gerilimler ve populist yaklaşımlar gittikçe artan bir dozda bozma eğilimi gösteriyor. Mevcut çatışma dinamiklerinin hangi ortamlarda etkili olacağı havayollarını yakından ilgilendiriyor.



♦ **Salgın hastalıklar:** 1960'larda artık salgın hastalıkların kontrol altına alındığı düşünülürken sonraki yıllarda, HIV, SARS Zika gibi yeni virus ve salgınlarla tanıştık. Önümüzdeki dönemde de yeni salgınlarla karşılaşsaks bunların seyahat ve ticaret hareketliliğini ne ölçüde etkileyebileceği havayolları açısından önemli.

♦ **Salınım ve gürültü kirliliği ile ilgili uluslararası düzenlemeler:** Havayolu endüstrisi diğer taşımacılık sektörleriyle karşılaştırıldığında karbo salınımı bakımından düşük seviyelerde.

♦ **Havayolu endüstrisi arz zincirinde entegrasyon seviyesi:** Özellikle gelişmekte olan ekonomilerin yükselttiği kaynak talebi arz zincirinin istikrarını tehdit edebilir.

♦ **Yeni tüketim tarzları:** Tüketimde bir yandan sahip olmaktan ziyade paylaşım anlayışı yaygınlaşırken, diğer yandan da standart ürünlerden bireye özel tecrübelere geçilmektedir. Yeni tarzların analizi ve markalaşması nasıl olacaktır?

♦ **Petrol fiyatı:** Son birkaç yıldır dengeli seyreden petrol fiyatlarında önümüzdeki 20 yılda seyir nasıl olacaktır? Kartelleşme yeniden tehdit olabilir mi? Nispeten düşük fiyatlar havayolu endüstrisinin maliyetlerine olumlu katkı yapıyor, ancak bu global ekonomi bakımından bir olumsuzluk getirebilir mi?

♦ **Global ekonominin direnci ve dalgalanmalar:** Yeni yüzyıla büyük çapta damgasını vuran finansal çalkantılar, artan iktisadi eşitsizlik-



ler yanı sıra uluslararası üretim ve ticaret dengelerindeki değişimler havayolu şirketlerini etkilemeye devam edecektir.

♦ **Veri güvenliği ile bilgi toplama faaliyetleri arasındaki gerilim:** Bağlantı ve paylaşım artışı şeffaflığı artırma yoluyla vatandaşları güçlendirirken, diğer yandan da şirketler ve hükümetler de yeni imkanları veri toplama ve gözleme için yeni fırsatlar olarak değerlendiriyor. Bireylerin alacakları menfaatler karşılığı şahsi bilgilerinden ne kadarını ortama açmayı kabul edecekleri havayolları açısından da önümüzdeki dönemin ikilemleri arasında.

♦ **Terörizm:** Teröristler kendilerine karşı alınan önlemlere sürekli biçimde uyum sağlayarak bugüne dek faaliyetlerini sürdürdüler. Klasik olarak ekonomisi zayıf; dini, etnik ve kültürel gerilimlerini yönetmeyen ülkeler terörün besleyici kaynakları olmaya devam edebilirler. Diğer yandan terörün fiziki alandan sanal aleme doğru kayışı da tehdidin boyutunu büyütüyor.



Bu beklentiler doğrultusunda rapor IATA'ya aşağıdaki önerilerde bulunuyor:

JEOPOLİTİK

Öneri 1 IATA, ICAO gibi global standart yapıcı kurumları desteklemeyi sürdürmeli ve bu tür kuruluşlarla IATA arasındaki ilişkilerin nasıl gelişeceği hususunda stratejik düşünmelidir. Gittikçe daha kutuplaşan ve güç dengelerinde kaymaların olduğu bir dünyada global bir endüstri için global standartların sürdürülmesi elzemdir.

Öneri 2 IATA, muhtemelen 2035'in en büyük pazarları olacak (Çin, ABD, Hindistan, İngiltere, AB ve Endonezya gibi) ülkelerde havacılık politikasını belirleme ve yasalaştırmada daha etkin bir rol elde edebilmek için (mesela Yeni Kalkınma Bankası gibi) yeni kurumlarla tez elden iş birliği içinde olmalıdır.

HUZUR VE GÜVENLİK

Öneri 3 Havayollarının çatışmalar ve diğer önemli sarsıntılardan kaynaklanabilecek kapasite problemlerini aşabilmesi doğrultusunda IATA rota ve tarife belirlemede daha elastikiyet taraftarı olmalıdır.

Öneri 4 IATA, güvenlik durumunun daha da kötüleşmesi durumunda yolcu araması, veri paylaşma ve güvenlik prosedürleri ile alakalı olarak bir acil durum rehberi ve prensipleri geliştirmelidir.

HUB VE DAHA KÜÇÜK MEYDANLAR

Öneri 5 IATA, ikinci ve üçüncü derece meydanlarla ilişkisini geliştirmelidir. Hub meydanların aşırı kalabalıklaştığı durumlarda veya yeni teknolojiler ile otomasyon ve iş modellerinin havayollarına hubları atlayarak yeni intermodal bağlantılar kurma imkanı vermesi halinde ilave kapasite sağlayabilir.

BIOHACKING

Öneri 6 IATA, biohacking konusunda çözüm sunmak üzere global harmonize standartlar geliştirmek için ilgili organizasyonlarla çalışmalıdır.

ÇEVRE

Öneri 7 Sürdürülebilirlikte Liderlik: IATA çevresel sürdürülebilirlikte

sektörün çabalarını desteklemeli ve bu alandaki faaliyetini sürekli güncellemelidir. Çevresel performans toplumun havacılıkla ilgili değişen beklentileri arasında anahtar unsurlardan biri olup, kaynakların kısıtlı olduğu bir dünyada gittikçe daha kritik bir hâl almaktadır. Bunun yanında sürdürülebilirlik yalnızca çevresel bir konu da olmadığından ülkelerin havayollarından beklentileri çevresel alanın ötesine taşacaktır. O yüzden IATA sektörün dünyada olumlu bir etki bırakabileceği ve potansiyel olarak BM'nin 'Sürdürülebilir Gelişme 2030' hedeflerine bağlanabilir başka yollar da araştırılmalıdır.

VERİ

Öneri 8 IATA, havayollarının veri sahipliğini (mahremiyet, ortak veri koruma prosedürlerine riayet) destekleyecek tedbirleri araştırmalı ve veri korumada sektör geneline şamil bir pozisyon oluşturmalıdır. Bu çerçevede global ve sektör düzeyinde verilere daha açık bir yaklaşım ve karşılıklı işbirliği hem sektör hem de tüketiciler açısından daha olumlu olabilir.



ARZ VE İŞ AKIŞI

Öneri 9 IATA, hâlen blockchain gibi yeni teknolojilerin avantajlarından nasıl yararlanılabileceği ve risklerinin nasıl idare edilebileceği hususunda araştırma yapıyor. Bu tür yeni teknolojilerin üye havayolları arasındaki iş ilişkilerine nasıl etkide bulunabileceğinin de mercek altına alınması önerilir.

SİBER GÜVENLİK

Öneri 10 IATA, siber güvenlik stratejisinin bir parçası olarak havayollarının siber güvenlik tehditleri hususunda bilgi alışverişi yapabilecekleri bir mekanizma kurmalı. Bu konudaki risklerin karşılanması önümüzdeki dönemde sektörün tüm arz zinciri yanı sıra devletlerle birlikte üstesinden gelmesi gereken ana sorunlardan biri olmaya aday.

TEKNOLOJİ

Öneri 11 IATA, hiperloop, İHA, kaptansız uçak, uzay gezi şirketleri gibi yenilikçi ulaştırma fikir ve araçlarını gündemine almalı, varsa bunlarla ilgili ortak ihtiyaçlar için iş birliği imkanlarını araştırmalıdır. Gelecekte yolcuların daha hızlı ve kendilerine özel seyahatler istemeleriyle daha sorunsuz seyahat ve servis sağlayıcılarla bağlantılar gittikçe artan bir öneme sahip olacak gibi duruyor. Bu noktada IATA'nın önündeki bir seçenek de havayolları dışındaki hava ulaştırma operatörlerini de üyeliğe kabul edecek biçimde IATA üyeliğini genişletmek olabilir.



UÇAKLARDA OTOMASYON

Öneri 12 Ulaştırma ve lojistikte otomasyonun artması bekleniyor. Havayolu sektörünün bu gelişmelerden faydalanmasını temin için IATA, insanlı ve insansız uçak operatörlerinin tümünü kapsayan ve standart oluşturma ve bilgi paylaşımını sağlayacak bir çalışma grubu oluşturmalıdır.

GELECEĞİN HAVALİMANLARI

Öneri 13 IATA, özellikle havalimanları çevresindeki büyük çaplı büyüme projelerinde yalnızca hava altyapısı otoriteleri ile değil, sorumlu şehir plancıları ile de ilişki hâlinde olup, genel altyapı planlamasının sektörün ihtiyaçlarını karşılayabiliyor olmasını temin etmelidir.

MÜŞTERİ

Öneri 14 Yaş ortalaması gittikçe yükselen bir dünya nüfusu ve engelli kişilerle ilgili değişen tutumlar yaş, tıbbi yardım veya engellilik bakımlarından özel ihtiyacı olan yolcularla ilgilenmeyi sektörün gittikçe daha önemli bir konusu hâline getirdiğinden IATA'nın yaşlı ve hareket kabiliyeti kısıtlı yolcuların seyahatlerini kolaylaştırma doğrultusunda temel prensipler belirlemesi gerekiyor.

GELİŞEN PAZARLARI KAVRAMAK

Öneri 15 IATA, gelişmekte olan pazarlardaki müşteri tutumlarını anlamak için tüm çabasını ortaya koymalı, ayrıca bu bölgelerde gelecekteki potansiyel yasal düzenlemelerde etkin olabilmek için hükümetler ve iş dünyasının havayolu endüstrisine bakış açılarını kavramalıdır.

Kaynak: <http://iata.org>



TÜRKİYE'DE TAYYARECİLİK VE BALONCULUK TARİHİ

Havayolu 101.com, Türkiye havacılık tarihinin en önemli eserlerinden biri olan Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi adlı kitabın tahlilini yaptı.

Ülkemizde havacılığın kuruluşunda önemli rol oynayan Süreyya İlmen tarafından kaleme alınan kitabın tam ismi, Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi.

İlk olarak 1947 yılında basılan ve günümüzde bulunması oldukça zorlaşan bu önemli eserin en kısa zamanda yeniden okuyucularla buluşması en büyük temennimiz.

İşte, havacılık ve tarih meraklısı herkesin okumasını tavsiye ettiğimiz bu önemli eserden satır başları:

✈️ 1947 yılında İstanbul'da basılan kitap, Hilmi Kitabevi tarafından yayımlanmış.

✈️ Kitap, "emekli tayyareci" Hayrünnas adlı bir kişinin 4 Şubat 1938 tarihli mektubu ile başlıyor.

✈️ Hayrünnas mektubunda Süreyya İlmen'e, "Türk havacılığının kurucusu" şeklinde hitap ediyor. Aynı mektupta, Genelkurmay Başkanlığı tarafından kurulan bir komisyonca, Türkiye'de havacılığın tarihinin yazıldığı, bu sebeple de Süreyya İlmen'in elinde bulunan belgelere ihtiyaçları olduğu belirtiliyor.

✈️ İstenen belgeleri göndermesine rağmen bu çalışma tamamlanmayınca Süreyya İlmen,

Türkiye havacılığının tarihini kendisi yazmaya başlıyor. Kitapta anlatılan olaylara ve döneme ilişkin fotoğraf ve çizimler de bulunuyor.

✈️ İlmen daha sonra, yine Hayrünnas tarafından 1927 yılında kaleme alınan bir makaleyi aktarıyor.

✈️ Söz konusu makalede Türkiye havacılık tarihi beş döneme ayrılmış:

- Balkan Savaşı öncesi ve sonrası
- Balkan Savaşı sonrası
- Dünya Savaşı
- Kurtuluş Savaşı
- Cumhuriyet dönemi

✈️ Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, 1911 yılında İstanbul'da bir tayyare istasyonu (havalimanı) kurulmasına ve bunun başına Türkiye'nin ilk pilotu Fesa (Evrensev) Bey'in getirilmesi talimatını veriyor.

✈️ Bunun yanı sıra, havacılık konusunda araştırmalar yapmak üzere bir komisyon kurulmasına, bu komisyonun başına Süreyya (İlmen) Paşa'nın getirilmesine ve Avrupa'ya gönderilerek temaslarda bulunmasına karar veriliyor.

✈️ Bu komisyonun kuruluş tarihi, Türk Hava Kuvvetleri'nin kuruluşu olarak kabul edilmektedir. (Sayfa 21)

✈️ Aynı yıl Fesa ve Yusuf Kenan beyler pilotluk eğitimi için Avrupa'ya gönderilmiştir. Sonrasında buna ilave olarak Fransa'ya 8 ve İngiltere'ye 7 öğrenci daha yollanmıştır.

✈️ Süreyya Bey başkanlığındaki komisyon 1912 yılında Avrupa'da çeşitli ülkeleri ziyaret ederek uçak fabrikalarında temaslarda bulunmuşlar.

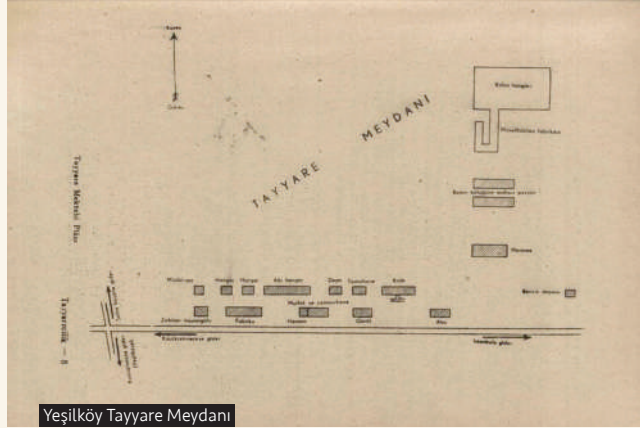
✈️ Gezinin sonucunda uçaklar ve balonlar satın alınarak Balkan Savaşları'nda kullanılmıştır.

✈️ Süreyya İlmen, Avrupa gezisi sonucunda hazırladığı raporda İstanbul'da bir havalimanı ve uçuş okulu kurulmasını tavsiye ediyor.

✈️ Neticede günümüzde İstanbul Atatürk Havalimanı'nın bulunduğu bölgede, Türkiye'nin ilk havalimanı kuruluyor.

✈️ İlmen kitabında daha sonra, yapılan çeşitli uçuş denemelerini aktarıyor.

✈️ 23 Nisan 1912 tarihinde, Padişah V. Mehmet Reşad'ın cülus yıldönümü törenleri çerçevesinde bir gösteri uçuşu yapılır. Zaten bu başarılı uçuşun ardından Mahmut Şevket Paşa, Süreyya Bey ve İstihkâm Binbaşı Mehmet Ali Bey'i,



araştırmalar yapmak üzere Avrupa'ya gönderir.

Heyet ilk olarak 7 Mayıs 1912'de trenle Viyana'ya gider. Hem uçak hem de balonlar incelenerek teknik bilgiler elde edilir.

14 Mayıs 1912'de yine trenle Viyana'dan Leipzig'e geçiyorlar. Buradaki uçak fabrikasını ziyaret ettikten sonra Berlin'e gidiyorlar.

Berlin civarında da çeşitli uçak ve balon fabrikaları ziyaret edilir.

O sıralarda Mahmut Şevket Paşa, Süreyya Bey'e telgraflar gönderir. Mesajlarda, İtalyanların Rodos'u işgal ettiği; bu yüzden en kısa zamanda birkaç uçak satın alınarak, bunları kullanacak pilotlarla birlikte Türkiye'ye getirilmesi gerektiği belirtilmektedir.

Süreyya Bey bunun üzerine, konuyla ilgili yaptığı temasları anlatan bir mektup yazar.

Neticede, 24 Mayıs 1912 tarihinde Almanlarla, iki uçak, bir pilot ve 50 adet bomba temini konusunda bir anlaşma imzalanır.

Burada Zeplin fabrikası da gezilir.

Kitapta, görülen hava araçlarının teknik çizimleri de bulunuyor.

5 Haziran 1912'de seyahatin Fransa bölümü başlar.

İlmen'in notlarından, o tarihlerde Almanya ve Fransa'da onlarca farklı uçak fabrikası olduğu anlaşılıyor.

Fransa'da bir uçuş öğretmeni ile bir yıllık bir anlaşma imzalanır.

18 Haziran 1912'de İngiltere'de Bristol kentine geçilir.

Bristol'deki fabrikadan daha önce bir uçak siparişi verilmiş zaten. Burada toplamda 2 uçak, 2 pilot, 2 makinist ve 180 adet bomba için bir anlaşma imzalanır.

Havacılık Komisyonu'nun Avrupa seyahati sırasında ayrıca hanger kurmaya yarayacak malzeme, çeşitli alet edevat ve uçuş okulunda kullanılmak üzere üç adet otomobil satın alınmıştır.

Heyet, 5 Temmuz 1912 tarihinde İstanbul'a varmıştır.

Kitapta bir görev raporu da yer almaktadır.

Süreyya Bey'in komisyon başkanlığı boyunca ikisi hediye olmak üzere toplam 17 adet uçak, ordu envanterine girmiştir.

Kitapta, İstanbul'un havadan çekilmiş ilk fotoğrafı da bulunuyor.

Avrupa dönüşü, komisyon, Yeşilköy'de bir uçuş okulu kurma çalışmalarına devam ederken, kabine değişikliği olmuş ve Mahmut

Şevket Paşa'nın yerine Nazım Paşa, Harbiye Nazırı tayin ediliyor.

Nazım Paşa, uçuş okulu kurulmasına yönelik çalışmaları iptal eder ve 1912 yılı sonlarında Balkan Savaşı çıktığında, Süreyya Bey farklı bir göreve tayin edilir. Havacılık çalışmaları bu yüzden akamete uğrar.

Süreyya Bey, bu yüzden eldeki uçakların Balkan Savaşı boyunca etkin bir biçimde kullanılmadığını iddia eder.

23 Ocak 1913 tarihindeki Bâb-ı Âli Baskını sonrası Mahmut Şevket Paşa bu kez sadrazam olarak kabineye geri döner.

Hemen ardından da Süreyya Bey yeniden havacılık işlerinin başına tayin edilir.

Kitabın sonlarında 2. Bölüm olarak, Türkiye'deki balonculuk çalışmaları anlatılıyor.

Balonlar özellikle İstanbul'un muhtemel bir saldırıya uğraması karşısında savunma amaçlı olarak düşünülmüştür. Bu çerçevede Almanya'dan, "yönlendirilebilir" türden bir balon ve bombalar satın alınmış ve 1913 yılının Nisan ayında Yeşilköy'deki tayyare istasyonuna getirilmiştir.

Balonun ilk deneme uçuşu ise ancak 5 Ağustos 1913 tarihinde gerçekleştirilmiştir.



MİLLİ MUHARİP UÇAĞI

TF-X İLE YER BEYAZ GÖK KIRMIZI

Türkiye'nin gökyüzünde gururu olacak olan ve TAI-TUSAŞ tarafından tasarlanarak üretilen 'Milli Muharip Uçak' gelecekte F-16 uçaklarının yerini alabilecek ileri teknoloji imkanlara sahip olacak şekilde yurt içi imkân ve kabiliyetler ile tasarlanmaktadır. Projede yeni nesil bir uçakta olması gereken düşük görünürlük, dâhili silah yuvası, yüksek manevra kabiliyeti, artırılmış durumsal farkındalık ve sensör füzyonu vb. teknoloji alanlarındaki çalışmaların sonucunda Türkiye, dünyada ABD, Rusya ve Çin'den sonra 5. nesil bir muharip uçağı üretebilecek alt yapı ve teknolojiye

sahip ülkeler arasında yer alacak. MMU'nun, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığının envanterine girmesi planlanan F-35A uçakları ile birlikte görev yapması ve üretilen uçakların 2070'lere kadar Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterinde yer alması öngörülmektedir. Beşinci nesil savaş uçağı teknik sistemlerine sahip olması planlanan TF-X isimli savaş uçağı gelişmiş radar sistemlerine de sahip olacak bir yeni nesil hava aracı ve Aselsan liderliğinde geliştirilen son teknoloji elektronik sistemler ile donatılacaktır. (RWR – Radar Warning Receiver), füze uyarı

sistemi (MWS – Missile Warning System), lazer uyarı sistemi (LWS – Laser Warning System), yanıltıcı parçacık ve işaret ışığı yönetimi, dağıtım sistemi ve sayısal radyo frekans hafızası (DRFM – Digital Radio Frequency Memory) tabanlı yayın bozma sistemi gibi gelişmiş sistemler ile donatılması planlanan uçak, 2070'lere kadar Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterinde yer alması öngörülmektedir. Motor konusundaki çalışmaları da hızlı bir şekilde devam eden savaş uçağının 2023 yılında gökyüzünde ülkemizi korumaya hazır hale gelmesi planlanıyor. ✨



EURASIA AIRSHOW FUARI'NDA TÜSHAD DA YERİNİ ALDI

Cumhurbaşkanlığı himayesinde, çok sayıda yerli ve yabancı havacılık sektörü şirketleri, paydaşların katılımı ile Antalya Uluslararası Havalimanı'nda 25-29 Nisan tarihleri arasında gerçekleşen Türkiye'nin şova dayalı ilk havacılık fuarında Tüm Sivil Havacılar Derneği de yerini aldı.

Ülkemizin havacılık anlamında geldiği noktanın da ispatı

niteliğinde olan fuarın dünya çapında katılım sağlanan ve yüksek standartları hedefleyen bir organizasyon olduğu göze çarpan özelliklerden biriydi. Fuar katılımının ve ilginin yüksek oluşu da bu anlamda önemliydi. Fuarda katılımcılar TÜSHAD standımıza da büyük ilgi gösterdi. TÜSHAD standımızda fuar boyunca ziyaretçilerimiz havacılık ve sektörle ilgili bilgilendirildi. ✈



İFTE FUARI'NDA ZİYARETÇİLERİN İLGİ ODAĞI OLDUK



Türkiye'nin ilk ve tek havacılık eğitim fuarı olan IFTE 2018, 11-12 Mayıs tarihleri arasında İstanbul WOW Otel'de gerçekleştirildi. Fuar stant açarak katılım sağlayan Tüm Sivil Havacılar Derneği, ziyaretçilerin ilgi odağı oldu. Öğrencisinden sektör profesyoneline kadar standımızı ziyaret eden

herkese havacılık sektörü hakkında ve derneğimiz faaliyetleri ile ilgili bilgiler sunuldu. Ziyaretçilerin bir sivil toplum kuruluşu olan derneğimize gösterdiği yoğun ilginin aslında gelişen dünya düzeninde STK'ların üstlendiği önemli rolün de göstergesi ve ispatı niteliğindedir. ✈





{ HAVACILIK YÖNETİMİ SEMPOZYUMU YAPILDI }

TÜSHAD'ın Aydın Üniversitesi Havacılık Yönetimi Bölümü ile birlikte düzenlediği sempozyuma THY Genel Müdürü Bilal Ekşi'nin yanı sıra sektörün temsilcileri ile havacılık alanında eğitim gören ve havacılığa ilgi duyan öğrenciler katıldı.

Aydın Üniversitesi'nin Florya Kampüsü'nde yapılan sempozyuma, Türk Hava Yolları (THY) Genel Müdürü Bilal Ekşi, Uluslararası İlişkiler ve İttifaklar Başkanı Özlem Salihoğlu, Star İttifakı Şefi Dr. Özlem Özyön, Lufthansa Türkiye Müdürü Kemal Geçer, Singapur Havayolları Pazarlama Başkanı Derya Pekruh, İstanbul Yeni Havalimanı İnşaatı Proje Koordinasyon Müdürü Ökçün Gülmez, Kaptan Pilot Menderes Çakıcı, Ruh Sağlığı Derneği Başkanı Dr. Öğretim Üyesi Ömer Akgül ve Uçuş Psikoloğu Mehmet Ali Erkuş

ile bazı davetliler katıldı. Ekşi, burada yaptığı konuşmada, Türkiye'nin dünyada havacılık alanında yolcu sıralamasında ilk sekizin, Avrupa'da ise ilk üçün içerisinde yer aldığını belirtti.

Sektördeki nitelikli insan kaynağının önemine ve ihtiyacına dikkati çeken Ekşi, inşası süren yeni havalimanının, İstanbul'un dünyanın en etkin havacılık merkezleri arasındaki konumunu daha da güçlendireceğini, aynı zamanda yeni istihdamlar açısından da Türkiye ekonomisine

önemli katkılar sağlayacağını söyledi. TÜSHAD Yönetim Kurulu Başkanı Arif Ali Gezmişoğlu ise sektöre dair en güncel gelişmeleri öğrencilerle paylaşmayı kendine görev edindiğini, buna benzer sempozyumların yapılmaya devam edileceğini kaydetti.

Havacılık yönetimi, uluslararası ticaret ve lojistik ve uçak teknolojisi gibi bölümlerden sempozyuma katılan öğrencilere çekilişle Kaptan Pilot Menderes Çakıcı'nın imzalı kitabı hediye edildi. ✈



AFRİKA'YA "TÜSHAD ELİ" UZANDI

Tüm Sivil Havacılar Derneği üyeleri tarafından Batı Afrika ülkesi Burkina Faso'da ihtiyaç sahiplerine gıda ve kıyafet yardımı yapıldı.



2018 yılının başlarında Burkina Faso'nun başkenti Ouagadougou'ya birkaç saat mesafedeki köylerde, Ortaklığımız kabin ve kokpit çalışanlarının da yardımıyla 19 koli gıda ve giyim malzemeleri 30 ihtiyaç sahibi aileye dağıtıldı. Toplanan paralar ile kurban kesildi ve yeni açılan mescit için harcama yapıldı. Ayrıca gerçekleştirilen bu yardım organizasyonunda 80 çocuğa da kırtasiye malzemeleri dağıtıldı.



Nisan ayında yapılan 2. organizasyonda ise bu kez farklı köylerde, yaklaşık 200 çocuk için bebek giyim malzemesi, 100'e yakın bebek için mama, süt gibi gıdalar, 250 çocuğa spor malzemesi, yaklaşık 1000 parça oyuncak, kadınlar için özel ihtiyaçların olduğu paketler, 100 adet Fransızca-Arapça Kuran-ı Kerim ve 200 adet Arapça Kuran-ı Kerim dağıtıldı. ✿



TÜSHAD ÜYELERİ GELENEKSEL İFTAR YEMEĞİNDE BİR ARAYA GELDİ

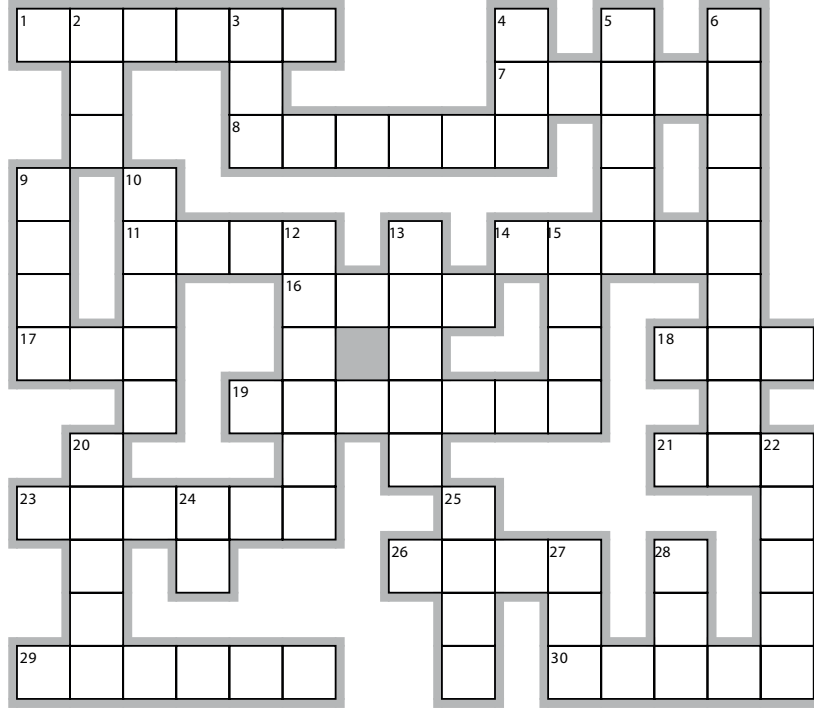
Sivil havacılık alanında Türkiye'nin en güçlü sivil toplum kuruluşlarından biri olan Tüm Sivil Havacılar Derneği (TÜSHAD), üyeleri ile geleneksel iftar yemeğinde bir araya geldi.

TÜSHAD kurulduğu 2005 yılından bu yana her yıl Ramazan ayında üyeleriyle iftarda bir araya gelerek birlikteliklerini pekiştiriyor. TÜSHAD Başkanı Arif Ali Gezmişoğlu, iftar öncesi yaptığı konuşmasında, "Üyelerimizle bir araya geldiğimiz bu iftar programının gerçek sahibinin derneğe üye olan milli ve manevi değerlere sahip çıkan havacılık tutkunları olduğunu, kurulduğu 2005 yılından bu yana TÜSHAD olarak sivil havacılık çalışanları arasında sosyal dayanışma ve birlikteliği güçlendirmeyi amaçladıklarını ve bu amaç doğrultusunda faaliyetlerini yürüten derneğimizin manevi huzur ve güzelliklerle dolu bu mübarek günde ilk günkü aşkla bizleri bir araya getiriyor olmasının bizlere cesaret ve güç vermekte olduğunu" ifade etti.



Son derece samimi ve Ramazan'ın güzelliğine yakışır bir atmosferde gerçekleşen iftar programına yaklaşık 110 üye katıldı. İftar süresince derneğin şimdiye kadar yaptığı çalışmalar barkovizyonda üyelere aktarıldı. TÜSHAD Başkanı Arif Ali Gezmişoğlu, iftar programına katılan üyelere TÜSHAD'a verdikleri destek için teşekkürlerini sunarak daha nice program ve organizasyonlarda bir araya gelebilmeyi temenni ettiğini belirtti. Program, Dernek Başkanı Arif Ali Gezmişoğlu ve üyelerin iftar sonrası hatıra fotoğrafı çektirmeleriyle son buldu. ✿





SOLDAN / SAĞA

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

YUKARIDAN / AŞAĞIYA

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

2017'de 8.8 milyon yolcu taşıdık,
57.675 uçuş gerçekleştirdik!



Türkiye içinde 15 şehre,
yurt dışına 32 şehre
aktarmasız uçuyoruz.

sunexpress.com



SunExpress



TURKISH
AIRLINES

KEŞFETMEDİĞİN YER KALMASIN

TURKISHAIRLINES.COM

A STAR ALLIANCE MEMBER