

'DÜNYANIN YENİ HAVACILIK KAVŞAĞI'

İSTANBUL HAVALİMANI AÇILDI



44



Küreselleşme
ve
Sivil Havacılık
Sektörü
Üzerine

25



Türkiye
Havayolu
Bağlantılarıyla
Avrupa'nın
Zirvesinde

50



Ekonomik
Krizler
Havacılık
Sektörünü
Nasıl
Etkiliyor?

Her zaman
Yanınızdayız
Her yerde



Uzman kadromuz ve güçlü envanterimizle AOG ekiplerimiz müşterilerimize komponent, yedek parça, sarf malzeme satışı, kiralama ve takas ihtiyaçları için 7/24 kaliteli ve hızlı hizmet vermekte.

Dünyanın dört bir yanında yüksek güvenilirlik ve hizmet anlayışımızla komponent yedek destek hizmeti vermekteyiz. Uygulamada olan web portalımız, müşterilerimizin ihtiyaç duyabileceği tüm gerekli bilgi ve desteğe 7/24 ulaşımını mümkün kılmaktadır.

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.



TÜSHAD
TÜM SİVİL HAVACILAR DERNEĞİ
2003

Arif Ali GEZMİŞOĞLU
Tüm Sivil Havacılar
Derneği Başkanı

BİR BAŞKA BAŞARI HİKAYESİ

Merhabalar Havacılık Tutkunları,

Dergimizin geçen sayısında havacılık tutkusu olan herkesin bilmesi gereken Charles Lindbergh'in hayatından bahsetmiştik. Lindbergh'in okyanusu uçarak geçen ilk insan olmasını sağlayan tutkusu, azmi ve 21 Mayıs 1927 günü 10.22'de Paris'in Le Bourget Havaalanı'na inmesiyle kazandığı başarısı tüm havacılık tutkunu olan gençlere örnek olacak niteliktedir.

Havacılık tutkunlarının bilmesi gereken bir başka önemli karakter de Vecihi Hürkuş'tur. Özellikle Türk havacılık tarihinde önemli bir yeri olan Vecihi Hürkuş, havacılık alanında yaptıklarıyla, başarısıyla hepimize ilham olacaktır.

Vecihi Hürkuş; 6 Ocak 1896'da, İstanbul'da dünyaya geldi. Üç çocuklu bir ailenin ikinci çocuğu olan Hürkuş, babasını 3 yaşındayken kaybetmesinin ardından annesi tarafından yetiştirildi. Çok başarılı ve zeki bir çocuk olarak etrafında bilindi. Sanata karşı olan kabiliyeti ve isteği nedeniyle Tophane Sanat Okuluna devam ederek mezun olmuştur. Gönüllü olarak Balkan Savaşı'na katılan Hürkuş, savaş sonrası esir kampına kumandan oldu. Sonrasında Tayyare Makinist Mektebi'nden mezun oldu. Birinci Dünya Savaşı'nda Bağdat Cephesi'ne makinist olarak gönderilen Vecihi Hürkuş, 2 Şubat 1916'da geçirdiği uçak kazasında yaralandığı için İstanbul'a gönderildi. İyileştikten sonra Yeşilköy'deki Tayyare Mektebi'ne girerek ilk uçuşunu 21 Mayıs 1916'da 20 yaşındayken gerçekleştirdi.

Tayyare Mektebi'nden mezun olarak pilot olan Hürkuş, 1917 senesinde, Kafkas Cephesi'nde bulunduğu sırada bir Rus uçağını düşürdü ve 'Düşman Uçağını Düşüren İlk Türk Pilotu' ünvanını aldı. Savaşta yaralanarak Ruslara esir düştü. Esir düşmeden önce uçağını düşmana teslim etmemek için yaktı. Esir olarak gönderildiği Nargin Adası'ndan yüzerek kurtulmayı başardı. İstanbul'a geldikten sonra İstanbul Hava Müdafaa Bölüğüne tayin oldu.

İstanbul'un işgalinde, Harem'den gizlice kalkan bir gemiyle İstanbul'dan ayrılarak Kurtuluş Savaşı'na katıldı. Kurtuluş Savaşı'nda sivil pilot olarak hizmet veren Vecihi Hürkuş, bir Yunan uçağını düşürdü ve İzmir'deki Seydiköy Hava Meydanı'nı işgalden kurtardı. Bu başarılarından dolayı Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından kendisine kırmızı şeritli 'İstiklal Madalyası' ve üç ayrı 'Tasdikname' verildi.

Kurtuluş Savaşı sonrası Seydiköy'de açılan tayyare okulunda eğitim vermeye başladı. Hürkuş, savaş sırasında Yunanlılardan kalan uçak malzemelerinden yararlanarak ilk uçağı Vecihi K-VI'yı yaptı. Uçağın ilk uçuşunu 28 Ocak 1925'te 29 yaşındayken gerçekleştirdi.



Almanya ve Fransa'da birçok uçak fabrikasında incelemelerde bulundu. 21 Nisan 1932'de, Sivil Tayyare Mektebi'ni kurdu. 1933 senesinde Vecihi K-XVI isimli uçağı tasarladı. 1937 senesinde Türk Hava Kurumu, Hürkuş'u mühendislik eğitimi alması için, Almanya'daki mühendislik okuluna gönderdi. 1939 senesinde mezun olarak ülkesine dönen Hürkuş, "Vecihi Havada" kitabını 1942'de yayınladı ve 1947'de 'Kanatlılar Birliği'ni kurdu. 1951'de beş arkadaşıyla birlikte havadan zirai ilaçlama yapmak üzere "Türk Kanadı" şirketini kurdu.

Türkiye'nin ilk sivil havayolu şirketi olan Hürkuş Hava Yolları'nı 29 Kasım 1954 tarihinde kuran Hürkuş, Türk Hava Yolları'nın seferden kaldırdığı uçaklardan sekiz tayyareyi satın alarak filosuna kattı. Ancak zorluklarla

karşılaşan Hürkuş Hava Yolları, bir süre sonra kapandı. Hürkuş, anılarını yazdığı sırada 16 Temmuz 1969'da geçirdiği beyin kanaması sonucu kaldırıldığı Gülhane Askeri Tıp Akademisi Hastahanesi'nde hayatını kaybetti.

Türk Havacılık ve Uzay Sanayii AŞ (TUSAŞ/TAI), hayatı boyunca havacılık alanında yaptığı çalışmalarda hep zorluklarla karşılaşmasına rağmen Türk havacılık tarihinde önemli bir yere sahip olan Vecihi Hürkuş'un adını, ürettiği yeni nesil temel eğitim uçağına vererek vefa örneği gösterdi.

Havacılık tutkusu olan her Türk; Hürkuş ile gurur duymalı ve yaptıkları için O'na teşekkür etmelidir. Hürkuş'u minnetle anıyoruz. ✿





MALAYANI KÖPRÜSÜ VE VERİMLİLİK

Malayani Köprüsü nedir, nerededir bilir misiniz? Aslında işe "malayani nedir, bilir misiniz?" diye başlamak daha doğru olur sanırım. Arapça kökenli bir kelime olan "malayani"yi sözlükler "(sıfat) Boş ve yararsız, saçma" (Örnek: "Malayani sözler.") şeklinde tanımlıyor. Malabadi Köprüsü'nü bilen veya en azından duyanlarınız epeyce vardır sanırım. Diyarbakır Silvan'daki, Artuklu dönemi eseri olup, Batman Çayı'nın üzerinde yer alan yaklaşık 900 yıllık bu kadim taş köprüyü gören ve üzerinden geçenleriniz bile vardır belki de. Orta yaş veya üzerinde olup, eskilerde Selçuk Alagöz'den, daha genç ise Murat Göğebakan'dan bu köprü için yapılmış şarkıyı dinleyenleriniz de çokcadır herhalde. Peki, "Malayani köprüsü nerededir?" sorusuna dönecek olursak, bu sorunun somut yani fiziki veya coğrafi bir cevabı yok. Soyut, daha doğrusu hayali bir köprüdür "Malayani köprüsü". Yeri ise istisnasız hepimizin hayatları yani günlük yaşantımızın tam da içinde ve ortasındadır. Uzunluğu ve üzerinden geçme sıklığı kişiden kişiye değişirse de, bu köprü'nün karşısındaki bölgenin adı veya niteliği pek değişmez: Verimsizlik, boşa zaman geçirme, zaman öldürme... Yüce dinimiz İslam'ın en başta gelen ve mukaddes kaynağı Kur'an-ı Kerim'de malayani, yani boş ve faydasız söz ve davranışların zararları ile bunlardan kaçınılması gereğine dair açık hüküm ve emirler mevcuttur. Örnek vermek gerekirse; Allah-u Teâlâ (c.c) mü'minlerin sıfatlarından birini şöyle beyan etmiştir: "Onlar ki, boş (sözden) ve faydasız işten yüz çevirirler." [Mü'minün Sûresi, ayet 23/3]

Sevgili peygamberimiz, hayatımızın her alanı için kendimize örnek almamız gereken o en mümtaz liderimiz Hz. Muhammed (s.a.v.) ise şöyle buyurmuştur: "Boş işleri ve boş sözleri terketmesi kişinin İslâm'ının güzelliğinden ve kemâlidir." (Hz. Ebû Hüreyre (r.a.)'den rivayet edilmiştir. Kaynak: Tirmizi)

Diğer yandan İslami kaynaklara göre; "Kuran-ı Kerim üzerinde dikkatleri canlı tutmak için zamanı hatırlatan tabirleri sıkça kullanır. Her çeşit farz, vacip ve nafile namazlar zaman tanzimine de yönelik gayeler taşımaktadır. Bu açıdan din, emirlerin büyük çoğunluğuyla, insana zamanı azami ölçüde değerlendirmeyi öğretmektedir. Hatta asıl gaye budur denilebilir." (*)

"Ahirete inanan, her gününden, her saatinden hesap vermenin endişesini vicdanının derinliklerinde duyan bir kimse için zaman değerlendirmede mühim bir telakki, ömrünü içinde bulunduğu gün bilmesidir." (*) (*Kaynak: <https://www.mumsema.org/misafir-sorulari/203416-gunu-verimli-kullanma-ile-ilgili-hadisler.html>)

İşte böyle bir dinin mensupları; "İki günü birbirine eşit olan ziyandadır, aldanmıştır." buyuran sevgili Peygamberimizin (s.a.v.) ümmetinin birer ferdi olarak bizler, ister iş isterse de özel hayatlarımızda 'malayani' olarak nitelenebilecek söz ve davranışlardan mümkün mertebe uzak durma gayreti içinde olmalıyız hiç şüphesiz. Bu çerçevede, İnternet'te, sosyal medyada, 'sözde akıllı' telefonlarımızın bolca imkân tanıdığı birbirinden cazip diğer oyun ve eğlence türü uygulamalarda fazlaca zaman geçirmek, bunlara fazla kapılıp 'zaman öldürmek' ilk aklımıza gelen 'malayani' şeylerden olsa gerek. Bunların dışında, çok sayıda dizi, eğlence programı vs. izleyerek, her akşam uzun süre TV seyretmek, futbol takımlarını ve maçlarını zamanımızın önemli kısmını ayırarak takip etmek gibi aslında ne bize ne de ailelerimize ve içinde yaşadığımız topluma neredeyse hiç faydası olmayan, yani apaçık malayani denilebilecek meşgalelerle ömrümüzü heba etmenin de bizlere pek yakışan işler olmadığını rahatça söyleyebiliriz sanırım.

Hepimiz için malayaniden uzak, her alanda başarılı, verimli, sağlıklı, hayırlı, huzurlu ve uzun ömürler temennisiyle, tüm okurlarımıza selam ve saygılarımı sunuyorum. ✿

YEMEN'E HEMEN YARDIM

Yemenli çocuklar savaş sebebiyle beslenemiyor,
susuzluk ve tıbbi malzeme yokluğundan ölüyor.
Türk Kızılay'a yapacağınız bağışlarla,
Yemen'e umut olun.



YEMEN YAZ
2868'E GÖNDER

1 SMS 10 TL



168
ÇAĞRI
MERKEZİ

BAĞIŞ İÇİN:
WWW.KIZILAY.ORG.TR

#KızılayYemende

[/TurkKizilayi.org](https://www.facebook.com/TurkKizilayi.org) [/Kizilay](https://www.instagram.com/Kizilay) [/TurkKizilayi](https://www.youtube.com/TurkKizilayi)



TÜRK
KIZILAY

TÜRKİYE

- 13 Havacılık Sektörü Yeni Havalimanıyla Uçuşa Geçecek
- 14 "2023 Yılına Kadar Havalimanı Sayımızı 65'e Yolcu Sayısını 350 Milyona Çıkartacağız"
- 18 İSG CEO'su Görül: "Sabiha Gökçen Havalimanı 10 Yılda 9 Kat Büyüdü"
- 28 THY, 14 Bin Yolcusunu İstanbul ile Buluşturdu
- 29 Alman CEO'dan Patron ve Yatırımcılara Türkiye Çağrısı

DÜNYA

- 30 20 Yılda 37 Bin 390 Adet Yeni Uçağa İhtiyaç Olacak
- 32 Hava Taşımacılığında Yeni Soluk: Kutu Kanatlı Uçak!
- 33 Dünyanın En Büyük Hava Aracı: Airlander 10
- 36 Nasa, Süpersonik Jetin Detaylarını Açıkladı
- 42 Katar Hava Yolları, Oneworld Üyelerinden Memnun Değil

GLOBAL VİZYON

- 44 Küreselleşme ve Sivil Havacılık Sektörü Üzerine

SEKTÖR

- 50 Küresel Ekonomik Krizler, Havayolu Sektörünü Nasıl Etkiliyor?

BİLİM&TEKNO

- 52 Havacılığın Geleceği İyon Uçaklarda mı?

CONFERENCE 2018



16

İSTANBUL ATATÜRK
HAVALİMANI,
DÜNYANIN EN İYİ
ÜÇÜNCÜ HAVALİMANI
SEÇİLDİ

YENİ HAVALİMANI
AÇILINCA,
UÇAK BİLETLERİ
UCUZLAYACAK MI?

46

İLKER AYCI THY'NİN
GELECEK PLANLARINI
ANLATTI

20



08

“ÖNÜMÜZDEKİ 5 YIL İÇİNDE 5 BİN PİLOT İHTİYACI OLACAK”

26



54

SİZİN PENCERENİZDEN KUDÜS GEZİMİZ



22

THY GENEL MÜDÜRÜ BİLAL EKŞİ: “4 BİN 600 KİŞİ İŞE ALINACAK”

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
Melih YILMAZ
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.ernemedia.com
ernemedia@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.





‘DÜNYANIN YENİ HAVACILIK KAVŞAĞI’ İSTANBUL HAVALİMANI AÇILDI

İstanbul Havalimanı’nın ilk fazı, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan’ın katıldığı programla uçuşlara açıldı.

Tamamlandığında dünyanın en büyük havalimanı olacak İstanbul Havalimanı’nın açılış törenine, vatan-daşların yanı sıra dünyanın dört bir yanından 50’nin üzerinde üst düzey konuk katıldı.

Cumhurbaşkanı Erdoğan’ı taşıyan özel uçak “CAN”, İstanbul’da açılış yapılan havalimanına indikten sonra Erdoğan’ı, Hazine ve Maliye Bakanı Berat Albayrak, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan, İstanbul Valisi Vasip Şahin, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Mevlüt Uysal ve diğer ilgililer karşıladı.

KONUK LİDERLERLE AİLE FOTOĞRAFI

Cumhurbaşkanı Erdoğan, “CAN” uçağından eşi Emine Erdoğan ile indikten sonra makam aracıyla terminal binasına geçti. Erdoğan, burada Limak/Kolin/Cengiz/Mapa/Kalyon Ortak Girişim Grubu yetkililerinden bilgi aldı. Beraberindekilerle terminal binasında bir süre yürüyen Erdoğan,

konuk liderlerle aile fotoğrafı çekti. Cumhurbaşkanı Erdoğan, törene katılan Dağıstanlı boksör Khabib Nurmagomedov ile selamlaştı.

ERDOĞAN’A GÜNÜN ANISINA BİNİŞ KARTI

Erdoğan, kullandığı elektrikli araçla bilet işlemlerinin yapıldığı THY kontuarına giderek görevlilerle sohbet etti. Görevliler de Erdoğan’a, günün anısına biniş kartı verdi. Türkiye Cumhurbaşkanı Erdoğan ve eşi Emine Erdoğan, TBMM Başkanı Binali Yıldırım ve eşi Semiha Yıldırım ile tören alanına geçtikten sonra davetlileri selamladı. Törende, Okay Temiz ve Roman Orkestrası ile Kültür ve Turizm Bakanlığı Orkestrası konser verdi, havalimanının tanıtım filmi gösterildi. Açış konuşmalarının yapılacağı kürsü, havalimanının lale figürlü, mimarlık ödüllü 90 metre yüksekliğindeki Hava Trafik Kontrol Kulesi’nin minyatürü şeklinde tasarlandı.

İSTANBUL HAVALİMANI’NIN İLK FAZI AÇILDI

Türkiye Cumhurbaşkanı Erdoğan ve eşi Emine Erdoğan, TBMM Başkanı Binali Yıldırım ve eşi Semiha Yıldırım ile tören alanına geçtikten sonra davetlileri selamladı. Açılış törenine, Arnavutluk Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Ilir Meta, Katar Devleti Emiri Şeyh Tamim Bin Hamad Al-Thani, Kırgız Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Sooronbay Jeenbekov, Kosova Cumhurbaşkanı Hashim Thaçi, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Mustafa Akıncı, Makedonya Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Gjorge Ivanov, Moldova Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Igor Dodon, Pakistan İslam Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Arif Alvi, Sırbistan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Aleksandar Vucic, Sudan Cumhurbaşkanı Feldmareşal Omar Hassan Ahmad Al Bashir, Bosna Hersek Bakanlar Kurulu Başkanı (Başbakan) Denis Zvizdic, Bulgaristan Başbakanı Boyko Borisov, Slovenya Başbakan Yardımcısı ve Altyapı Bakanı Alenka



Bratusek, Gürcistan Dışişleri Bakanı David Zalkaliani, İran Dışişleri Bakanı Muhammed Cevad Zarif, Moldova Cumhuriyeti Gagauz Özerk Yeri Başkanı Irina Vlah da katıldı.

Oktay Kaynarca ile Burcu Esmer-soy'un sunuculuğunu yaptığı törene, 11. Cumhurbaşkanı Abdullah Gül, eski Başbakanlardan Tansu Çiller ile eşi Özer Çiller, Türkiye Futbol Federasyonu Başkanı Yıldırım Demirören, Fener Rum Patriği Bartholomeos, Türkiye Museviler Hahambaşı İsak Haleva, Süryani Ortodoks Kilisesi Mor Filiksinosu Metropolit Yusuf Çetin, Tuluyhan Uğurlu, Orhan Gencebay, Sevim Emre, Aziz Yıldırım, Ali Ağaoğlu, Ferit Şahenk, Yavuz Bingöl, Şafak Sezer, Serdar Gökhan, Muazzez Ersoy, Demet Şener, eski bakanların da aralarında bulunduğu siyaset, sanat, spor ve iş dünyasından çok sayıda davetli de iştirak etti.

Erdoğan, konuşmasının ardından Lima/Kolin/Cengiz/Mapa/Kalyon Ortak Girişim Grubu yetkilileriyle fotoğraf çekti. Cumhurbaşkanı Erdoğan'a ayrıca Hava Trafik Kontrol Kulesi'nin minyatürü hediye edildi. Erdoğan, konuşmasının ardından konuk liderleri sahneye davet ederek, fotoğraf çekti. Diyanet İşleri Başkanı Prof. Dr. Ali Erbaş'ın yaptığı açılış duasının ardından Cumhurbaşkanı Erdoğan ve beraberindeki liderler, kürsüdeki dümeni hareket ettirip dev ekrana simülasyonla yansıtılan uçağı havalandırarak, İstanbul Havalimanı'nın ilk fazının açılışını gerçekleştirdi.

CUMHURBAŞKANI ERDOĞAN: "PAHA BİÇİLMEZ BU ŞEHRE YAPTIĞIMIZ BU ESERE İSTANBUL ADINI VERDİK"

Cumhurbaşkanı Erdoğan, yeni havalimanına "İstanbul" adının verildiğini belirterek, "Paha biçilmez bu şehre yaptığımız böylesine bu büyük eser, işte bunun için adını İstanbul verdik. Hayırlı olsun." dedi. Konuşmasına, "Bugün burada iki büyük mutluluğu bir arada yaşıyoruz. Dünyanın en büyükleri arasında yer alan İstanbul Havalimanı'mızın açılışını, yurt dışından gelen kıymetli dostlarımızla yapıyoruz. İstanbul Havalimanı'nın tüm dünyaya, bölgemize, ülkemize hayırlı olmasını Allah'tan temenni ediyorum." sözleriyle başlayan Erdoğan, "Cumhuriyetimizin 95. kuruluş yıl dönümünün gururunu da bugün hep birlikte yaşıyoruz. Cumhuriyetimizin 95. kuruluş yıl dönümü kutlu olsun." diye konuştu. Cumhurbaşkanı Erdoğan, Arnavutluk Cumhurbaşkanı Ilir Meta, Kırgızistan Cumhurbaşkanı Sooronbay Ceenbekov, Kosova Cumhurbaşkanı Hashim Thaçi'ye, KKTC Cumhurbaşkanı Mustafa Akıncı, Makedonya Gorge Ivanov, Moldova Cumhurbaşkanı Igor Dodon, Pakistan Cumhurbaşkanı Arif Alvi, Sırbistan Cumhurbaşkanı Aleksandar Vucic, Sudan Cumhurbaşkanı Ömer el-Beşir, Bosna Hersek Başbakanı Denis Zvizdic, Bulgaristan Başbakanı Boyko Borisov ve Azerbaycan Meclis Başkanı Oktay Asadov'a, diğer ülkelerden gelen bakan ve heyet başkanlarına teşekkür etti.



"İSTANBUL, EN DEĞERLİ MARKA"

Türkiye Cumhurbaşkanı Erdoğan, İstanbul'un sadece Türkiye'nin en büyük şehri olmadığını, aynı zamanda ülkenin en değerli markası olduğunu belirterek, konuşmasını şöyle sürdürdü: "Şair ne güzel söylemiş: 'Bu şehir-i İstanbul ki bi misl ü behadır/ Bir sengine yek pare Acem mülkü fedadır/ Bir gevher-i yekpare iki bahr arasında/ Hurşid-i cihan-tab ile tartılsa sezadır.'

Bunu günümüz Türkçesiyle tekrarlayacak olursak, 'Bu İstanbul şehri ki, ona paha biçilmez/Tüm Acem mülkü feda olsun onun tek bir taşına/Öyle tek bir incidir iki deniz arasında/Yeridir dünyanın güneşi ile tartılsa.' Paha biçilmez bu şehre yaptığımız böylesine bu büyük eser, işte bunun için adını 'İstanbul' verdik. Hayırlı olsun. Yeşilköy'deki Atatürk Havalimanı'mız, burası tam kapasiteyle hizmete girdiğinde ticari seferlere kapanacak olmakla birlikte havalimanı vasfını koruyacak. Gerek havacılık fuarları gerekse başka bir takım faaliyetler için Ata-

İLK ETABI YILDA 90 MİLYON YOLCU KAPASİTELİ

Finansmanından inşaatına kadar, her boyutuyla dünyada eşine arz rastlanı bu dev projeyi tamamladıklarını ve ilk etabının resmi açılış töreninin gerçekleştirildiğini belirten Cumhurbaşkanı Erdoğan, toplam 4 etaptan oluşan projenin açılan ilk etabının yılda 90 milyon yolcu kapasiteli olduğunu vurguladı. Cumhurbaşkanı Erdoğan, bu kapasitenin tüm etaplar bittiğinde 150 milyon yolcuya yükseleceğini dile getirerek, şöyle devam etti: "Hatta gerekirse 200 milyona

"HAVALİMANIMIZ BÜYÜMEYE DEVAM EDECEK"

Erdoğan, projenin ikinci etabında doğu-batı paralel pisti ve taksi yolları, üçüncü etabında ikinci terminal binası, ilave apron, paralel pist ve taksi yolu, son etabında ise ek terminal binası, paralel pist, taksi yolları ve ilave apron yer aldığını ifade etti. Tüm etapların 2028'e kadar tamamlanmasının öngörüldüğünü belirten Erdoğan, sözlerini şöyle sürdürdü: "Dolayısıyla önümüzdeki 10 yıl boyunca bu havalimanımız büyümeye devam edecektir. Ken-



türk Havalimanı aynı isimle hizmet vermeyi sürdürecektir. Atatürk Havalimanı'nın bu faaliyetler dışındaki alanları ise söz verdiğimiz şekilde millet bahçesi olarak İstanbul halkının kullanımına açılacaktır. Şu andaki kapalı alanları da inşallah ülkemizin, İstanbul'umuzun en büyük fuarı haline getireceğiz. Dolayısıyla orası Atatürk Havalimanı, burası ise İstanbul Havalimanı olarak isimlendirilecektir. Havalimanımızın ismi de hayırlı olsun."

kadar çıkartılabilecektir. Yaklaşık 76,5 milyon metrekarelik bir alana inşa edilen ve ilk etapta 3 pistle açılan havalimanımız toplamda 6 pisti, paralel taksi yolları, 2 milyon metrekareyi bulacak kapalı alanı, 6,5 milyon metrekare apron büyüklüğü, terminalleri arasındaki ulaşımı sağlayacak raylı sistemi, kargo ve genel havacılık terminalleri, kapasiteyi karşılayacak büyüklükteki kapalı ve açık otoparkları, destek birimleri, sosyal tesisleri, diğer tüm üniteleri ile gerçekten dev bir eserdir."

di enerjisini üreten, çevreci, tabiat dostu ve engelsiz bir proje olan havalimanımızdaki hizmetler için 120 bin kişi görev yapacaktır. Havalimanımızdaki her birim uluslararası standartların üzerinde son teknolojiye sahip şekilde tasarlanmış ve inşa edilmiştir. Şehir merkezine karayolu, raylı sistem ve deniz yoluyla alternatifli ulaşım imkânları sağlanacaktır." Hava trafiği ve güvenliği konusunda da bu projeye birlikte pek çok yeniliğe imza atılacağını dile getiren Erdoğan, "Yatırım bedeli 10

milyar 247 milyon avro. Devlete bu kira süreci içerisinde ödenecek kira bedeli de 22 milyar 152 milyon avro olmak üzere, vergiler hariç 32,4 milyar avro ekonomik büyüklüğü ifade ediyor.” diye konuştu. Erdoğan, ilk etabın finansmanının 4,5 milyar avro tutarındaki bölümünün Ziraat Bankası, Halk Bank ve Vakıf Bank ile 3 özel banka tarafından karşılanmış olmasını da çok önemli gördüğünü aktararak, şöyle konuştu: “Uluslararası standartta kredi formuna sahip olmasına karşılık ülkemiz hukukunun geçerliliği ve böyle bir yöntemin ilk defa bu projede uygulandı. Bu

kadar her aşamasında emeği geçen, katkısı olan kamu kurumlarımıza, bankalarımıza, yüklenici firmalara, taşeronlara, mimarından mühendisine tabii hepsinden öte işçisine teşekkür ediyorum.”

“DÜNYAYA YAPTIĞIMIZ BÜYÜK BİR HİZMET...”

Cumhurbaşkanı Erdoğan, şunları söyledi: “Coğrafi olarak ülkemiz özellikle de İstanbul tarih boyunca hep stratejik bir konumda yer almıştır. İstanbul Havalimanı’mızın hizmete girmesiyle Türkiye; kuzey,

ğinde yüzde 40 tasarruf sağlayacak özellikleri ve teknoloji ağırlıklı yönetimiyle havalimanının geleceğin dünyasına hitap eden akıllı havalimanı olarak faaliyet göstereceğini dile getiren Erdoğan, “İstanbul Havalimanı’nın hizmete girmesiyle Avrupa hava sahasının yeniden yapılandırılması gerekecektir. Artık en önemli transfer noktası İstanbul olacağı için kıtalar arası uçuşların güzergâhları da büyük ölçüde değişecektir. Konumu ve özellikleriyle tarihe damga vuracak bu eserin ülkemizde inşa edilmiş olması tesadüf değildir.” ifadelerini kullandı.



projenin finansmanında herhangi bir Hazine garantisi veya benzeri bir taahhüt söz konusu değildir. Sadece toplam bütçe içerisinde sembolik bir rakamı ifade eden ve projenin işletme süresinin ilk 12 yılıyla sınırlı olmak üzere 342 milyon avro dış hat yolcu geliri garanti edilmiştir. Görüldüğü gibi İstanbul Havalimanı hem mimarisi hem inşası hem işletmesi hem finansmanı ile gerçekten ülkemizin yüz akı, dünyada da örnek olacak bir projedir. Bu dev projenin etüdünden inşasına ve işletmesine

güney, doğu, batı aksları arasındaki en önemli transit merkez konumuna gelmiştir. Havalimanımız hitap ettiği bu geniş alanda 60 ülkeyi ve 20 trilyon dolarlık ekonomileri birbirine bağlıyor. Ülke olarak küresel ekonomilerin entegrasyonunda sahip olduğumuz kilit rolü bu havalimanıyla daha da ileriye taşıyoruz. Burası önemli bir hat, dolayısıyla biz İstanbul Havalimanı’nı sadece ülkemize değil, bölgemize ve dünyaya yaptığımız bir büyük hizmet olarak görüyoruz.” Enerji ve su verimlili-

“GELİN HEPİMİZ İÇİN MÜREFFEH BİR GELECEĞİ BİRLİKTE İNŞA EDELİM”

Erdoğan, “Buradan bölgemizdeki ve dünyadaki tüm dostlarımıza sesleniyorum, gelin hepimiz için huzurlu, güvenli ve müreffeh bir geleceği birlikte inşa edelim. Gelin düşmanlıklara, savaşlara, acılara zulümlere değil; sevgiye, barışa, dayanışmaya çıkan kapıları birlikte açalım. Gelin çocuklara, masumlara, mazlumlara umut verecek bir dünyanın

müjdesini, insanlığa hep birlikte verelim.” dedi. Erdoğan, İstanbul Havalimanı’nın açılış törenindeki konuşmasında, Türkiye’nin geçen 16 yılda eğitimden sağlığa, ulaştırmadan enerjiye, her alanda dev yatırımlar yaparak, kendisini geleceğe hazırladığını söyledi. Sadece havacılık alanında ulaştıkları seviyenin dahi başlı başına bir başarı hikayesi olduğuna işaret eden Erdoğan, “Ülkemizdeki havalimanlarının sayısı, göreve geldiğimiz zaman 26’ydi. Bugün itibarıyla 30 ilave yaparak, havalimanlarımızın sayısını 56’ya çıkarmış bulunuyoruz. Halen inşası ve projesi devam edenler buna ilave edildiği zaman, önümüzdeki yıllarda, havalimanlarımızın sayısı 64’e çıkacak. Yurt dışı uçuş noktalarımızın sayısını 60’tan 316’ya çıkardık, dünyada destinasyon olarak bir numarayız. Birinci sırada biziz. Uçulan ülke sayısını da 50’den 122’ye, büyük gövdeli uçak sayımızı 162’den 506’ya çıkardık.” diye konuştu.

“HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN CİROSU 25 MİLYAR DOLARA YÜKSELDİ”



Erdoğan, tüm bu atılımlar sayesinde havacılık sektörünün cirosunun 2,2 milyar dolardan 25 milyar dolara yükseldiğine dikkati çekerek, “Diğer alanlarda da benzer gelişmeler kaydettik. Üstelik bu başarılarla son 5 yılda yaşadığımız nice provokasyona, üzerimizde oynanan nice oyuna, ülkemize kurulan nice tuzağa, maruz kaldığımız nice saldırıya rağmen imzayı attık.” dedi. Bugün Türkiye’nin milli gelirine göre dünyada 17’nci, satın alma paritesine göre dünyada 13. sıraya yükseldiğini dile getiren Erdoğan, bunu devlet ve millet arasında kurdukları o güçlü bağdan aldıkları feyizle gerçekleştirdikleri hizmetler sayesinde başardıklarını aktardı. Cumhurbaşkanı Erdoğan, 15 Temmuz’da olduğu gibi istiklaline ve istikbaline sahip çıkan, geleceğine güvenli ve ümitle bakan bir Türkiye olarak hedeflerine doğru kararlılıkla yürümeye devam ettiklerini anlatarak, “Cumhuriyetimizin ilanının 95. yılında 2013 hedeflerimize olan bağlılığımız, hizmete aldığımız bu muhteşem eserle bir kez daha güçlenmiştir. Bu vesileyle özellikle milletimizin cumhuriyet bayramını tekrar tebrik ediyorum.



“MAZLUMLARA UMUT VERECEK BİR DÜNYANIN MÜJDESİNİ İNSANLIĞA HEP BİRLİKTE VERELİM”

Hedeflerine ulaşmayı sadece kendileri için değil tüm dostları için de istediklerini vurgulayan Erdoğan, “Bu anlayışla demokrasideki ve ekonomideki yolculuğumuzu dostlarımızla birlikte sürdürme arzumuzu her fırsatta dile getiriyoruz. Ne mazarinde sömürge ayıbı, ne alnında katliam karası, ne yüreğinde beşere dair husumet lekesi bulunmayan bir milletin mensupları olarak bize hüsnüniyetle yaklaşan herkesle birlikte yol yürümeye hazırız. Buradan bölgemizdeki ve dünyadaki tüm dostlarımıza sesleniyorum, gelin hepimiz için huzurlu, güvenliği ve müreffeh bir geleceği birlikte inşa edelim. Gelin düşmanlıklara, savaşlara, acılara zulümlere değil; sevgiye, barışa, dayanışmaya çıkan kapıları birlikte açalım. Gelin; çocuklara, masumlara, mazlumlara umut verecek bir dünyanın müjdesini insanlığa hep birlikte verelim.” ifadelerini kullandı. ✨





HAVACILIK SEKTÖRÜ YENİ HAVALİMANIYLA UÇUŞA GEÇECEK

İlk fazı 29 Ekim'de hizmete giren İstanbul Yeni Havalimanı'nın da etkisiyle gelecek 3 yılda havacılık sektörünün yüzde 27,5 büyümesi planlanıyor.

İstanbul Yeni Havalimanı'nın da etkisiyle Türkiye'de havayolunu kullanan yolcu sayısının 2020'de 250 milyona yaklaşması öngörülüyor. Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğü; "Uçak, Yolcu, Yük Serisi ve Tahminleri Raporu"nu güncelledi. Buna göre, geçen yıl direkt transit yolcular dâhil 193 milyon 576 bin 844 olan havayolu yolcu sayısının, bu yıl yüzde 13 artışla 218 milyon 976 bin 476'ya yükselmesi öngörülüyor. Gelecek yıl 233 milyon 659 bin 119 olması beklenen yolcu sayısının, 2020'de geçen yıla göre yüzde 27,5 artarak 246 milyon 794 bin 586'ya çıkaca-

ğı tahmin ediliyor. Havayolu yolcu sayısında en büyük artış dış hatlarda olacak. Geçen yıl 83 milyon 533 bin 953 olan dış hat yolcu sayısı, 2020'de yüzde 28,9 artışla 107 milyon 680 bin 262'ye çıkacak. Geçen yıl 109 milyon 511 bin 390 olan iç hat yolcu sayısı ise 2020'de, 2017'ye göre yüzde 26,6 artarak 138 milyon 644 bin 216 olarak gerçekleşecek.

UÇAK TRAFİĞİ ARTACAK

Geçen yıl transit üst geçişler dâhil 1 milyon 914 bin 17 olan uçak trafiğinin bu yıl 2 milyon 52 bin 672'ye yükselmesi öngörülüyor. Gelecek yıl 2 milyon 160 bin 993'e çıkması beklenen uçak trafiğinin, 2020'de 2 milyon 248 bin 844'e ulaşacağı tahmin ediliyor. İç hat uçak trafiği, 2020'de geçen yıla göre yüzde 17,5 artarak 1 milyon 68 bin 854 olacak. Dış hatlarda uçak trafiği ise söz konusu dönemde yüzde 14,6 artışla 591 bin 125'ten 677 bin 671'e yükselecek. Geçen yıla göre

2020'de transit üst geçişlerde yüzde 21,4 artış gerçekleşecek. Geçen yıl 413 bin 560 olan transit üst geçiş, bu yıl 452 bin 227'ye, gelecek yıl 478 bin 304'e, 2020'de ise 502 bin 309'a çıkacak.

2020'DE 4 MİLYON TON YÜK TAŞINACAK

Türkiye geneli havalimanlarında geçen yıl 3 milyon 481 bin 211 ton olan yük hareketinin ise bu yıl 3 milyon 772 bin 5, gelecek yıl 3 milyon 938 bin 355, 2020'de ise 4 milyon 149 bin 730 tona yükselmesi bekleniyor. Yük taşımacılığında 2020'de, geçen yıla göre yüzde 19,2'lik artış olacak. Söz konusu yılda, geçen yıla göre iç hatlarda yük trafiğinin yüzde 31, dış hatlarda ise yüzde 15 artması hedefleniyor. Geçen yıl 1 milyon 256 bin 224 ton kargonun taşındığı havalimanlarında, bu yıl 1 milyon 426 bin 159, 2019'da 1 milyon 578 bin 331, 2020'de 1 milyon 730 bin 502 ton taşıma planlanıyor. ✈





Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Cahit Turhan:

“2023 YILINA KADAR HAVALİMANI SAYIMIZI 65’E; YOLCU SAYISINI 350 MİLYONA ÇIKARTACAĞIZ.”



Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Cahit Turhan, 3. Havalimanında düzenlenen “Hedef 2023 Büyük Türkiye” zirvesine katıldı.

Zirvenin “İletişim ve Taşımacılık” başlıklı panelinde bir konuşma yapan Bakan Cahit Turhan, “Son 3 yüzyıla bakacak olursak, milletimizin dünya sahnesinde, Milli Mücadele döneminin ardından ilk defa bu kadar çok dikkat çektiğine, bu kadar çok konuşulduğuna

ve bu kadar merak uyandırdığına tanık olursunuz. Bununla bir yandan övünürken, diğer yandan da Rabbimize şükretmeliyiz. Hükümetlerimiz 16 yılda resmen tarih yazdı. Son haftalardaki küresel saldırının sebeplerinin başında da işte bu 16 yıllık başarının

yattığından kimsenin şüphesi olmasın. Milletimiz bizimle ve her şeyin farkında. Bu millet bize güveniyor, biz de milletimize güveniyoruz.” dedi.

“HAVAYOLLARIMIZI BİR YILDA 195 MİLYON KİŞİ KULLANIYOR”

Bakan Turhan, “16 yılda; ulaşım, altyapı, taşımacılık ve iletişim için 500 milyar liranın üzerinde harcama yaptık. Dün insanımız için hayal olan pek çok ulaşım ve bilişim hizmeti bugün gündelik hayatın vazgeçilmezi oldu. Yılda ortalama 1.500 kilometreye yakın bölünmüş yol yaparak Türkiye’nin bölünmüş yol ağını



26 bin 200 kilometreye çıkardık. Havacılıkta yeni bir çığır açtık, yaptığımız yatırımlarla havacılıkta dünyanın en hızlı büyüyen ülkelerinden biri olduk. Düne kadar birkaç milyon kişinin kullandığı havayollarımızı bir yılda 195 milyon kişi kullanıyor.” şeklinde konuştu.

4 KATINA ÇIKAKAK

Turhan, “Yapılan çalışmalarda ulaşım talebin 2023 yılına kadar en az bir kat daha artacağı, 2050 yılına kadar ise 4 kat büyüyeceği öngörülüyor. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak, oluşması beklenen bu talebin zamanında ve üstün kalitede karşılanmasını planlıyoruz. 2023 yılına ulaştığımızda; ulaşım ve haberleşmenin tüm ayakla-

rında vatandaşlarımızın güvenli, konforlu, ekonomik ve hızlı her türlü ihtiyaca cevap verebilecek alt yapıyı kurmak istiyoruz.” diye konuştu.

Bakan Turhan, “12 bin 710 kilometre olan demiryolu uzunluğunu 25 bin kilometreye çıkarmayı hedefliyoruz. Bununla birlikte milli yüksek hızlı trenini kendisi üreten, lojistik merkezlerle ülkesinin rekabet kabiliyetini güçlendiren bir Türkiye hedeflemekteyiz.” dedi. Turhan, “2023 yılına kadar tüm illerimizi birbirine bölünmüş yollarla bağlamış ve bölünmüş yol ağını 36 bin 500 kilometreye çıkarmayı hedeflemekteyiz.” diye konuştu.



YOLCU SAYISI 350 MİLYONA ÇIKAKAK

Bakan Turhan, şöyle devam etti: “2023 yılına kadar şu an 55 olan havalimanı sayımızı 65’e; yolcu sayısını ise 195 milyondan 350 milyona çıkartacağız. 2023 vizyonumuz içerisinde en çok önem verdiğimiz konulardan biri de bilgi ve iletişim sektörü. Keza 16 yılda yaptıklarımızla Türkiye, bu bilişim çağında küresel bir oyuncu olmuş durumda. Yakında 5G geliyor. Alt yapı çalışmalarına hız verdik. 5G teknolojisi ile sağlıktan tarıma, sanayiden ticarete hayatın her alanında büyük kolaylıklar sağlayacağız. Şu anda geniş bant abone sayımız 71,8 milyona ulaşmış durumda. E-devlette kullanıcı sayımız 40 milyon, kurum sayımız 473, hizmet sayımız 3.864’e ulaştı. Tüm kamu hizmetlerinin, 2018 yılı sonuna kadar e-devlet üzerinden sunulması yönünde yoğun bir çalışma yürütmekteyiz. 2023 yılına kadar; sabit geniş bant abone yoğunluğunu, yüzde 14’ten, yüzde 30’a çıkarmayı planlıyoruz. ‘Mobil Geniş bant Abone Yoğunluğu’nu ise yüzde 71’den, yüzde 100’e ulaştıracağız. Gündelik yaşamın vazgeçilmezi teknoloji altyapımızı yerli ve milli olarak büyüteceğiz. Bu hususta yerliliğe ve milliliğe özellikle dikkat ediyoruz. Biz tüm bunları yaparken, özel sektörümüzden de daha fazla taşın altına elini koymasını bekliyoruz.”



İSTANBUL ATATÜRK HAVALİMANI, DÜNYANIN EN İYİ ÜÇÜNCÜ HAVALİMANI SEÇİLDİ

Dünya genelinde yolcuların geri bildirimlerini dikkate alarak yüzlerce havalimanının kalitesini ölçen eDreams 2018 yılının en iyi ve en kötü havaalanlarını açıkladı.

eDreams 50 bin yolcunun katıldığı anket sonucunda 2018'in en iyi ve en kötü havaalanlarını seçti. Buna göre Singapore Changi Havalimanı toplamda aldığı 4.47 puan ile en iyi havaalanı seçildi. İkinci

Zürih Havalimanı olurken, İstanbul Atatürk Havalimanı 4.16 puanla üçüncü sırada yer aldı. Ankete katılanlar ziyaret ettikleri ülkelerin havaalanlarında bulunan restoranların kalitesini, alışveriş merkezle-

rini ve bekleme salonlarını değerlendirdi. Yolcular Atatürk Havalimanındaki restoranların kalitesine 5 üzerinde 4.01 puan, alışveriş dükkanlarına 3.89, bekleme salonlarına ise 3.99 puan verdi. ✈

EN İYİ 10 HAVALİMANI

1. Singapore Changi Havalimanı
2. Zürich Havalimanı
3. İstanbul Atatürk Havalimanı
4. Kopenhag Havaalanı
5. Munich Airport (MUC)
6. Düsseldorf Havaalanı
7. Frankfurt Havaalanı
8. Madrid-Barajas Airport
9. Rome Fiumicino Airport (FCO)
10. London Heathrow Airport (LHR)

EN KÖTÜ 5 HAVALİMANI

Dünyanın en kötü havaalanları sıralamasındaki ilk beşte 2 Alman havaalanının bulunması dikkat çekti:

1. Casablanca Mohammed V Airport (CMN)
2. Rome Ciampino Airport (CIA)
3. Berlin Tegel Airport (TXL)
4. Berlin Schoenefeld Airport (SXF)
5. London Luton Airport (LTN)



HAVAYOLLARINDAKİ TAZMİNATLAR İÇİN ‘TÜRK LİRASI’ ÇAĞRISI

HUKUK Fakültesi öğretim üyesi Dr. Sami Aksoy, döviz kurundaki artışın, ‘Havayoluyla Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik’te belirtilen tazminatların haddinden fazla yükselmesine yol açtığını ve bu durumun havayolu şirketlerinin aleyhine olduğunu söyledi. Aksoy, “Yönetmelikte yapılacak değişikliklerle parasal değerler eurodan çıkarılmalı, düşürülmeli ya da bilet bedeli gibi üst sınır getirilmelidir.” dedi.



Taşıma hukuku üzerine çalışmalarıyla bilinen Yaşar Üniversitesi Hukuk Fakültesi öğretim üyesi Dr. Sami Aksoy, Türk havacılık mevzuatında, uçuş iptalinde yolculara belli şartların mevcudiyeti halinde güzergah değişikliği ve bilet iadesinin yanı sıra ek parasal tazminat hakkı tanındığını belirtti. AB’nin 261/2004 sayılı tüzüğüne paralel olarak hazırlanan yönetmelikte, tazminatların euro üzerinden hesaplandığını kaydeden Aksoy, döviz kurundaki artışın, tazminatların da haddinden fazla yükselmesine neden olduğunu söyledi. Aksoy, “Örneğin; yolcu, havalimanına gelmiş ve iptalden o an haberdar edilmiş ise yolcuya planlanan hareket saatinden en fazla bir saat önce ayrılmasına ve son varış yerine planlanan varış saatinden en fazla 2 saat sonra ulaşmasına olanak veren yeni bir uçuş teklif edilmediği sürece, yolcu havayolu şirketinden uçuş mesafesine göre değişen oranda tazminat alma hakkına sahiptir. Ancak havacılık sektöründe uçuş iptalleri teknik ya da operasyonel bir sebepten de gerçekleşmiş olabilir. Şayet uçuşu icra eden havayolu şirketi tüm tedbirleri almasına rağmen hava durumu, grev gibi olağanüstü hallerin iptale neden olduğunu kanıtlayabildiği takdirde tazminat ödemekle yükümlü olmaz. Bu noktada; iptal, yolcu hakları ve euro ilişkisine değinmekte de fayda var.” diye konuştu.

‘OLMASI GEREKEN HUKUKA UYGUN DEĞİL’

AB para birimi eurodaki yükselişin, yolcu hakları açısından da havayolu şirketlerinin aleyhine olduğunu dile getiren Aksoy, “Yolcu Hakları Yönetmeliği’ndeki tazminatlar, AB tüzüğü gereği euro üzerinden kaleme alınmıştır. Bu durum, olması gereken hukuka uygun değildir.” dedi.

‘YENİ DÜZENLEME’ ÇAĞRISI

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından 2017 yılı içinde ‘Yolcu Hakları Yönetmeliği Taslağı’ yayımlandığını; ancak yönetmelikte henüz değişiklik yapılmadığını hatırlatan Aksoy, “2017’de yayımlanan bu taslakta, iç hat uçuşlar bakımından 100 yerine 50 euro; 1500 kilometre veya daha kısa tüm dış hat uçuşlarında ise 250 yerine 125 euro hükme bağlanmıştı. Eğer AB mevzuatına uyum sürecine etki etmeyecekse yönetmelikte yapılacak bir değişikliklikle

parasal değerler eurodan çıkarılmalı, düşürülmeli ya da bu konuda bilet bedeli gibi üst sınır getirilmelidir.” diye konuştu.

DIŞ HAT UÇUŞLARINDA TAZMİNAT ARTIYOR

Dr. Sami Aksoy, dış hat uçuşlarında tazminatların arttığını da belirterek, “Örneğin; İstanbul ile KKTC Ercan arası uçuş yaklaşık 760 kilometre uzunlukta. Yönetmeliğe göre tazminat olarak dış hat uçuşlarında yolculara 1500 kilometre veya daha kısa tüm uçuşlar için 250 euronun Türk Lirası cinsinden karşılığının ödenmesi gerekir. Bin 500 ile 3 bin 500 kilometre arası uçuşlar için 400 euro, 3 bin 500 kilometreden daha uzun uçuşlar için 600 euro veriliyor. Tazminat alacaklarının Türk lirası cinsinden karşılığı hesaplanırken biletin satın alındığı, yani bilet için ödemenin yapıldığı güne ait Merkez Bankası döviz satış kuru esas alınıyor.” dedi. ✈





İSG CEO'SU GÖRAL: "SABİHA GÖKÇEN HAVALİMANI 10 YILDA 9 KAT BÜYÜDÜ"

Türkiye'nin en büyük ikinci havalimanı olan İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı (İSG) turizm ve havacılık sektörünün öncü kuruluşlarını ağırladı. Toplantıya İSG CEO'su Ersel Göral, İSG Yönetim Kurulu Üyesi Dato Azmi Murad, TÜRSAB Yönetim Kurulu Üyesi Ali Bilir katıldı. İSG CEO'su Ersel Göral toplantıda yaptığı konuşmada, yeni açılan iç hatlar terminal ek binasının yanı sıra ikinci pist ve metro projesi ile İSG'nin yolcu sayısında geldiği nokta hakkında bilgi verdi. 10 yılda 9 kat büyümeye elde ettiklerini belirten Göral, İSG'nin proje ve hedeflerini anlattı. Qatar Airways ve Air Arabia Havayolu yetkilileri ise yaptıkları sunumlarla Sabiha Gökçen Havalimanı'nın operasyonlarında sağladığı avantajları aktardılar. Güçlü yatırımları sayesinde elde ettiği yolcu artış oranlarıyla, sadece Türkiye'de değil, yurt dışında da birçok başarı elde eden İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı'nın terminal işletmecisi İSG, Türkiye Seyahat Acentaları Birliği (TÜRSAB) ile birlikte 12 Eylül'de Sabiha Gökçen Airport Otel'de düzenlediği toplantıda İstanbul'daki seyahat acentaları ile önemli havayolu şirketlerinden

temsilcileri ağırladı. Toplantıya İSG CEO'su Ersel Göral, İSG Yönetim Kurulu Üyesi Dato Azmi Murad, TÜRSAB Yönetim Kurulu Üyesi Ali Bilir'in yanı sıra TÜRSAB üyesi çok sayıda acente ve havayolları şirketlerinin yöneticileri de katıldı. Yolcu sayısı açısından Türkiye'nin en büyük 2'nci, Avrupa'nın ise 13'üncü havalimanı konumunda olan İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı'nın yeni yatırımlarla birlikte Avrupa'nın önemli havalimanları arasında hızla yükseldiğine dikkat çeken İSG CEO'su Ersel Göral, toplantıda yaptığı konuşmada, şehir havalimanı kimliğine kavuşan Sabiha Gökçen Havalimanı'nın kalış oranıyla Dünya Dakiklik Ligi'nde

8'inci ve bu ligde dünyada ilk 10'a giren tek Türk havalimanı olmasının çok önemli bir başarı olduğunun altını çizdi. Göral, 10 yılda Sabiha Gökçen'in yaptığı çalışmalar hakkında şu bilgileri verdi: "Geçtiğimiz yıl 31.3 milyon yolcuya hizmet verdik. 31 milyon yolcuyla Avrupa'nın en yoğun 13'üncü havalimanı olduk. Bu da Avrupa'daki birçok başkent havalimanından daha fazla yolcuya hizmet verdiğimiz anlamına geliyor. 2017 yılında bir önceki yıla göre trafiğimizi yüzde 6 artırdık. Bu sene çift haneli bir artış öngörüyoruz. Zira Ağustos sonu itibarıyla artışı-mız toplamda yüzde 11. Yılsonunda muhtemelen 34 milyon yolcunun üzerine çıkmış olacağız."



"DÜNYA SİVİL HAVACILIK TARİHİNDE BİR İLK"

İSG'nin işletmeyi devraldığı 2008 yılında yolcu sayısının 4.3 milyon olduğunu ve 10 yılda 35 milyona ulaştıklarını altını çizen, iç hat trafiğinde ise geçen yıl 21 milyon iç hat yolcusuyla Türkiye'de en fazla iç hat yolcusuna hizmet veren havalimanı olduklarını belirten Göral, şunları

söyledi: "10 yılda yolcu sayımızı 9 kat artırdık. Bu artış bize birçok rekoru ve başarıyı da getirdi. 2009-2016 yılları arasında 7 yıl üst üste Avrupa'nın en hızlı büyüyen havalimanı olduk. Dünya sivil havacılık tarihinde böyle bir başarı bulunmuyor."

"İKİ YIL İÇERİSİNDE DENİZAFİ- Rİ UÇUŞLARI HEDEFLİYORUZ"

Sabiha Gökçen'den okyanus aşırı uçuşlar gerçekleştirme hedeflerinin olduğunu söyleyen Göral, "Bu Kuzey Amerika da olabilir, Uzak Doğu da. Ümit ediyorum iki yıl içerisinde 8 saat üzeri bir denizafiri uçuş başaracağız. Hedef bölgelerimiz, Kuzey Amerika, devamında Uzak Doğu ve orta-kısa vadede ise Ortadoğu, Kuzey Afrika, Rusya ve eski Sovyet Cumhuriyetleri olacak." dedi.

"İKİNCİ TERMİNALİN İNŞASI- NA 2019'DA BAŞLAYACAĞIZ"

35 milyon yolcuya tek pistte, tek terminalde ve tek çatı altında hizmet veren Sabiha Gökçen'in önümüzdeki yılsonunda ikinci piste kavuşacağını müjdesini veren Göral, böylece hava trafiği kapasitesini ikiye katlayacaklarını, mevcut terminalin yanına yapılacak ikinci terminalin inşaatına da 2019'da başlamayı hedeflediklerini söyledi. Yeni havalimanının devreye girmesiyle Sabiha Gökçen Havalimanı'nın öneminin büyük ölçüde artacağına dikkat çeken Göral, "Osmangazi Köprüsü sayesinde Bursa ile Sabiha Gökçen arasındaki mesafe artık 1 saat. Bir başka önemli yatırım da Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve ona bağlı Kuzey Marmara Otoyolu. Bu yol Avrupa'ya erişimimizi çok daha kolaylaştırdı. Ayrıca 2019'un ikinci yarısında bitmesi planlanan metro inşaatı da devam ediyor. İnşaat bittiğinde Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan 35 dakikada Kadıköy'e, 45 dakikada Taksim'e ulaşmak mümkün olacak. İkinci aşamada ise metro hattı ile Sultanbeyli, Sancaktepe, Çekmeköy üzerinden Üsküdar'a bağlanacağız." dedi.



{ İSG, ANADOLU'NUN HER KÖŞESİNE UÇUŞ İMKÂNI SAĞLIYOR }

Bugün dünyanın 44 ülkesine uçuş imkânı tanıyan Sabiha Gökçen'in Avrupa sıralamasına girme başarısının temelinde kaliteli hizmetin yattığını söyleyen TURSAB Yönetim Kurulu Üyesi Ali Bilir ise konuşmasında şunları vurguladı: "Hepiniz gibi ben de İstanbul'u çok seviyorum. Sabiha Gökçen Havalimanı'nı da Türkiye'deki tüm havalimanlarından daha çok seviyorum. Çünkü Kuzey Marmara Otoyolu ile evimden buraya ulaşmam 20 dakika. Bu çok büyük bir lüks. Sabiha Gökçen Havalimanı kendinizi evinizde hissettiren bir hizmet veriyor. Buradan Anadolu'nun her köşesine uçuş imkânı bulabiliyorsunuz. Sabiha Gökçen'in sağladığı en önemli avantajlardan biri de uçuşlarda çok az rötar olması. 2009 yılında terminal açılışında bulunmaktan heyecan duyduğum İstanbul Sabiha Gökçen, bugün dünyanın 44 ülkesine uçuş imkânı tanıyan bir havalimanı. Avrupa sıralamasına girmiş, önemli bir havalimanlarından birisi. Bunu sağlayan en önemli şey ise kaliteli hizmet." Sabiha Gökçen Havalimanı'nın yükünün, yeni havalimanının açılmasıyla birlikte daha da artacağını söyleyen Bilir, "Sabiha Gökçen'le birlikte bize de önemli işler düşüyor. Gelişmeleri değerlendirme imkânı bulduğumuz bu toplantı için İSG yönetimine ve TURSAB'daki arkadaşlarıma çok teşekkür ediyorum." dedi. Qatar Airways Türkiye Satış Müdürü Evren Ökmen ve Air Arabia Türkiye Satış Müdürü Meltem Özkeskin ise yaptıkları sunumlarda, İSG'nin sağladığı avantajların operasyonları ve müşterileri açısından büyük kolaylık getirdiğini vurguladılar. ✈



İLKER AYCI THY’NİN GELECEK PLANLARINI ANLATTI

Türk Hava Yolları’nın finansal açıdan çok sağlam olduğunu belirten THY Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkanı İlker Aycı, “Yeni havalimanında Türkiye’nin uzun vadeli turizm hedeflerinde de ülkenin finansal iş merkezi olma konusundaki hedeflerine de hizmet vereceğiz. Kültürel alışveriş açısında da aynı zamanda erişilebilirlik açısından İstanbul en önemli destinasyonlardan birisi olacaktır. THY bu ışık altında kaliteye, nitelik ve nicelikten daha fazla yatırım yapacaktır. Her şeyin kalitesini de artıracacağız. Tüm bunları tek bir havalimanında sunacağız.” ifadelerini kullandı.

Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkanı M. İlker Aycı Türkiye’de turizmin büyüdüğünü ve 40 milyonun üzerinde turist çekeceğini düşündüklerini belirterek, “Akıllı havalimanı bizim hedeflerimize hizmet verecek. İstanbul’da zaten bir merkez, 1 saatlik uçuş mesafesiyle 66 ülkeye ulaşabiliyorsunuz. Coğrafi ve konum açısından muazzam bir noktadayız. Yeni havalimanında Türkiye’nin uzun vadeli turizm hedeflerinde de ülkenin finansal iş merkezi olma konusundaki hedeflerine de hizmet vereceğiz. Kültürel alışveriş açısında da aynı zamanda erişilebilirlik açısından İstanbul en önemli destinasyonlardan birisi olacaktır.” dedi.

Türk Hava Yolları, kurumsal müşterileri için özel tasarladığı ayrıcalıklı programı “Turkish Airlines Corporate Club” kapsamında, 17-18 Eylül 2018 tarihlerinde Glo-

bal Business Travel Association-GBTA’nin iş birliğinde düzenlenen Turkish Airlines Corporate Club Conference’a ev sahipliği yaptı. Dünya genelindeki sektör liderlerinin bir araya gelerek, iş seyahatinin geleceğini tartıştığı uluslararası bir etkinlik olan konferans yılda bir kez düzenleniyor. Bu yıl 71 ülkeden 900 davetlinin katılım gösterdiği konferans, “Futuretainment” kitabının çok satan yazarı ve açılış konuşmacısı olan Mike Walsh’un ya da diğer bilinen adıyla “CEO of Tomorrow”un (Geleceğin CEO’su) yanı sıra küresel iş seyahati sektörünün önde gelen isimlerini İstanbul’da ağırladı. “Building for the Future-Geleceğe Hazırlık” ana temasına sahip bu yılki konferansın başlangıç oturumu, BBC spikeri Aaron Heslehurst’ın Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkanı M. İlker Aycı ile gerçekleştirdiği söyleşiye sahne oldu.

“GİDERİMİZ DE GELİRİMİZ DE DÖVİZ CİNSİNDENDİR”

Konferansta soruları yanıtlayan İlker Aycı, kurdaki artış ile alakalı sorulara, “Bu çalkantılı ve dalgalanmalı döviz kurunun yönetimi, aslında karşı karşıya kaldığımız büyük bir zorluktu. Deneyimimiz sayesinde bunu üstesinden geldik ama bizim için çok açık ve net bir durum var. Zamanlar çetinse, sizde çetin hareket etmek zorundasınız. Burada dışli olmak istiyorsanız, beklenmediği bekleyebilmelisiniz. Hava güneşliken de bütün önlemlerinizi almalısınız. Yağmur başladığında da hazır olmalısınız, yağmur varken önlem almaya çalışıyorsanız o olmaz, işe yaramaz. Dolayısıyla çok şükür THY küresel bir şirket ve evet gelirimizin büyük bir kısmı döviz kurundan etkileniyor. Ancak gelirleri-

mizin büyük bir kısmı da döviz cinsindendir. O yüzden bunu 'hedge' edebilmiş durumdayız. Finansal açıdan çok sağlam bir şirketiz ve aynı zamanda bir anda şirketimizi de emniyetli alanda tutuyoruz ve küresel bir ağı muhafaza ediyoruz." dedi.

"HİZMET KALİTEMİZİ MUHAFAZA ETMELİYİZ"

İlker Aycı, "Uçak konfigürasyon planlamasını da en iyi şekilde yapıyorlar. Bu unsurlar birbiriyle eşleştiği zaman, planlamanın üç dayanağı yolunda gittiği zaman hep kârlıdır demektir. Yük faktörü 80.4 oranındaydı, bu da tüm zamanların rekorudur. Bu, THY'nin sektörel tarihinde hem yolcularımız hem de ekibimiz sayesinde. En çok ülkeye biz uçuyoruz dedik ya bu bir unvandır. Bizim için çok önemli ve aslında bu bir şereftir. Bu unvana sahip olmak ve bunu koruyabilmek, yatırım yapmak ve diğer havayollarından daha çok destinasyona uçabiliyor olmak bizi çok gururlandırıyor. Özverili, doğru hesapları ve tahminleri yapmaya çalışıyoruz; bu aslında kolay değil. Gerçekten yönetim kurulundaki o 9 dişli kişiyi ikna etmek kolay değil. Halka açık bir şirket olduğumuz için hissedarları da ikna etmek kolay değil. THY yeni bir destinasyon açarken bunlara da dikkat etmeli. Bizim hizmet kalitemiz zaten dünya çapında ödüllüdür. Bunu korumak ve muhafaza etmek için yeni destinasyonlarda küresel olmalıdır." ifadelerini kullandı.

"TÜRKİYE 40 MİLYONUN ÜZERİNDE TURİST ÇEKECEK"

Aycı, "Türkiye turizmi büyüyor ve 40 milyon üzerinde turist çekeceği düşünülüyor. Bu ziyaretçilerin yüzde 70'i de THY tarafından taşınacak. Biz bundan gurur duyuyoruz. Zaten biz yolcu sayılarımızı da revize ettik. 74 değil, 75 milyon olacak, o yüzden daha fazla uçağa ve en iyilerine ihtiyacımız var. Çünkü yolcularımız en iyi hizmet kalitesini hak ediyorlar. Bizim sektörümüz 'Formula 1' yarışları gibi yani her zaman için en iyi pozisyonda olmanız ve bunu muhafaza etmeniz ve sektörün değişen dinamiklerini anlamamız lazım.

Herkesin beklentisi değişiyor ve sizde buna hazır olmalısınız ki bir adım önde olun. Aynı zamanda çeşitli ve akıllı kararlar vermeniz lazım ki hızlı olalım." diye konuştu.

"TESLİMATLAR GERÇEKLEŞİNCE 400 UÇAKLIK FİLOMUZ OLACAK"

Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkanı M. İlker Aycı, "2016'da çalkantılı bir yıl yaşadık. Bu yüzden 1 yıl ertelemek durumunda kaldık. Uçak teslimatlarında da gecikme oldu. Ama tutturduk ve önümüzdeki 5 yılın teslimatları za-

"AKILLI HAVALİMANI BİZİM HEDEFLERİMİZE HİZMET VERECEK"

Aycı, "Her zaman nicelik, kapasite değildir. Atatürk Havalimanı'nda kapasite zorluklarımız var, evet, ama yeni havalimanı tamamlandığında benim için bir şey önemlidir. O da 'Hizmet kalitemi artırabilmek için bu merkez benim için muhteşem midir?' sorusudur. Bu havalimanı bizim kalite hedeflerimize yanıt verecek mi? Bizler ve yolcularımız arasında daha iyi bağlantı kurabilecek miyiz? THY'de kalite ve nitelik, nicelikten daha önemlidir. Akıllı havalimanı bizim hedeflerimize hiz-



manında gerçekleşecek. Filomuz da bununla birlikte uçağımız 60 geniş gövdeli ve artı 3 kargo uçağımızla beraber 400 uçaklık filomuz dünyadaki en büyük ve genç filo olacak. Kağıt üzerinde muhteşem olabilirsiniz, ancak bunu mükemmel bir şekilde uygulamaya dökemezseniz, çözüm ortağı değilseniz olmaz. Havadan kaynaklanan zorluklar olacak, bunun yanı sıra yine de faaliyetlerinizi etkileyen faktörlere rağmen göstereceğiniz mücadele temel önem taşıyor. THY'nin başarısı da budur. 20 yıl önce THY belki diyorsunuz, ama şimdi ve gelecekte ne olacak? Şu anki fark bu. THY'nin öyküsü olağanüstü bir öyküdür." şeklinde konuştu.

met verecek. İstanbul'da zaten bir merkez, bir saatlik uçuş mesafesiyle 66 ülkeye ulaşabiliyorsunuz. Coğrafi ve konum açısından muazzam bir noktadayız. Yeni havalimanında Türkiye'nin uzun vadeli turizm hedeflerinde de ülkenin finansal iş merkezi olma konusundaki hedeflerine de hizmet vereceğiz. Kültürel alışveriş açısından da aynı zamanda erişilebilirlik açısından da İstanbul en önemli destinasyonlardan birisi olacaktır. THY, bu ışık altında kaliteye, nicelikten daha fazla yatırım yapacaktır. Her şeyin kalitesini de artıracaktır. Tüm bunları tek bir havalimanında sunacağız." ifadelerini kullandı. ✈



THY GENEL MÜDÜRÜ BİLAL EKŞİ: “4 BİN 600 KİŞİ İŞE ALINACAK”

Türk Hava Yolları (THY) Genel Müdürü Bilal Ekşi, İstanbul Yeni Havalimanı'nda alanın büyümesine ve operasyonların artmasına bağlı olarak yer hizmeti veren Turkish Ground Services şirketi'nin yaklaşık bin 600, THY'nin de 3 bine yakın personel alacağını belirtti.

THY Genel Müdürü Bilal Ekşi Yeni Havalimanı'na taşınma süreci ile ilgili konuştu. Ekşi, AA muhabirine, Türkiye'nin milli markası Anadolu Ajansı'nın (AA) global alanda gösterdiği başarının kendilerini de mutlu ettiğini vurgulayarak, THY Türkiye'ye yolcu taşıırken, AA'nın da haber taşıdığını, ülkenin büyümesi için iki markanın beraber çalıştığını söyledi. İlk resmi uçuşun Cumhurbaşkanı

başkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından 21 Haziran'da gerçekleştirildiği İstanbul Yeni Havalimanı'na THY'nin taşınma sürecinin de gerçekleşeceğine işaret ederek Ekşi, “Taşınmada 800 tırık operasyondan bahsediyoruz. Atatürk Havalimanı'ndan teçhizatlar alınacak ve yeni havalimanına götürülecek. Bu 12 saatlik sürede ve öncesinde 120 uçağımız boş olarak yeni havalimanına

nakledilecek. Diğer uçaklarımız yurt dışından yolculu ve yolcusuz olarak yeni havalimanına dönecek.” diye konuştu. Ekşi, “Yeni havalimanını heyecanla bekliyoruz. Türkiye'nin havacılıktaki global iddiasını perçinleyen bir proje olacak.” değerlendirmesinde bulundu.

İLK UÇUŞ ANKARA, AZERBAYCAN VE KKTC'YE

Söz konusu taşınma dolayısıyla yolcuların hiçbir mağduriyet yaşamayacağı'nı altını çizen Ekşi, THY'nin yeni havalimanından ilk uçuşunu yurt içinde Ankara'ya, yurt dışında Azerbaycan ve KKTC'ye yapmasının planlandığını dile getirdi. Ekşi, yeni havalimanına taşınma sürecine ilişkin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI), THY, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve diğer ilgili kurum ve kuruluşlarla



periyodik toplantılar yapıldığına dikkati çekerek, havalimanına ulaşım konusunda da yolcuların hiçbir şekilde mağdur edilmeyeceğini kaydetti. Havalimanına yolcuların toplu taşımayla sorunsuz ulaşacağını belirten Ekşi, İstanbul'dan havalimanına gelecek yolculara ilişkin analiz yaptıklarını ve hangi bölgeden, ne kadar yolcu geleceğini belirlediklerini, belediyenin de toplu taşıma araç seferlerini buna göre koyacağını söyledi.

GENÇLERE ÖNCELİK

THY'nin, yeni havalimanındaki özel yolcu salonlarının yapımına başladığını ifade eden Ekşi, mimari dizayn için uluslararası bir firmanın çalıştığını bildirdi. Ekşi, yeni terminalde bunların yerlerinin teslimini beklediklerine işaret etti. Yeni havalimanıyla havacılık sektörünün daha da büyüyeceğine dikkati çeken Ekşi, bu nedenle hem THY'nin hem de kendilerinden hizmet alan şirketlerin personel alımı yapacağını vurguladı. Ekşi, gençlere THY'nin web sayfasını sürekli kontrol etmeleri tavsiyesinde bulunarak, şöyle devam etti: "İstanbul Yeni Havalimanı'nda alanın büyümesi ve operasyonların artmasına bağlı olarak yer hizmeti veren Turkish Ground Services şirketi bin 600'e yakın eleman alacak. THY olarak biz de normal büyümemize paralel her yıl 3 bine yakın personel alıyoruz. Özellikle genç arkadaşlarımız, hem bizim hem de iştiraklerimizin web sitelerini takip edip, kendilerine uyan iş ilanlarına müracaatta bulunsun. Havacılık

sektörünün çıkmasını gençlerle yükseltelim. "Yeni havalimanında yeni ortaklıklarının olduğunu anımsatan Ekşi, burasının cazibe merkezi olarak görüldüğünü, yerli ve yabancı birçok firmanın THY ile iş birliği yaparak, havalimanında yer almak istediğini, bu konuda çalışmaların sürdüğünü ifade etti. Ekşi, THY'nin yeni havalimanıyla kapasite problemini de aşacağı için kaliteden ödün vermeden uçuş noktalarını artıracığını bildirdi. Atatürk Havalimanı'ndan ABD'ye ve İngiltere'ye uçuşlara yönelik DHMİ tarafından hizmete sunulan bagaj x-ray cihazlarının geçiş döneminde sıkıntıyı atlatmada kullanıldığını anlatan Ekşi, uygulamaların nasıl yapılacağına ilişkin mutabakata varıldığını ve bu cihazların artık ABD ve İngiltere uçak seferlerinde kullanılmadığını söyledi. Ekşi, söz konusu cihazların başka alanlarda kullanılabileceğini belirterek, "Yeni havalimanında olması gerekmiyor, ama bu bagaj x-ray cihazlarının nerede kurulacağına DHMİ ve havalimanı işletmecileri karar verir. ABD'ye ve İngiltere'ye yönelik uçuşlarda artık özellikle 'Şu cihazı kullanın.' diye bir şey yok, daha çok prosedür var. İnsanların ve bagajların nasıl aranacağına dikkat ediyoruz." dedi.

THY'NİN İKRAM ŞİRKETİ HAFTAYA BELLİ OLACAK

Ekşi, THY olarak iştiraklerle bir araya gelerek, İstanbul Yeni Havalimanı'nın hizmete girmesiyle farklı neler sunabilecekleri konusunda görüş alışverişinde bulunduklarını vurgu-

layarak, şöyle konuştu: "Yeni havalimanında THY'nin ikram hizmeti konusunda Singapur SATS firması çok cazip teklifte bulundu. Biz de finansman açısından çok cazip olan bu teklifi değerlendirerek, görüşmelere başladık. Turkish DO&CO, ikram konusunda ödülleri almamızı sağlayan çok güzel bir şirketimiz. Hakikaten ikramda THY'yi bir noktaya getirdi. Biz aslında bu şirketten memnunduk, ancak diğer şirketin finansman teklifi cazip olduğu için görüşmeler devam etti. Bazı detay konuları henüz çözemedik. O yüzden SATS ile görüşmeler istediğimiz ölçüde gitmiyor. Önümüzdeki hafta bu konuda karar verecek durumda olacağız. Biz Turkish DO&CO'dan memnunuz. Geldiğimiz noktayı değerlendireceğiz. Ekşi, ikramda yolcuların asla mağdur edilmeyeceğini, belli bir miktar parayı oraya harca-



dıklarını ve bu vizyonun devam edeceğini kaydetti. THY'nin, yolcusunu evine gelen bir misafir olarak kabul edip, evinde olan en güzel şeyi ikram etme kültürüne sahip olduğunu vurgulayan Ekşi, bunun yeni havalimanında da devam edeceğini dile getirdi.

TURKISH CARGO ÇİN'DE ŞİRKETİ EYLÜLDE KURUYOR

THY'nin kargo markası Turkish Cargo ile Çinli ekspres kargo devi ZTO ve Hong Konglu PAL Air arasında Hong Kong merkezli ortak şirket kurulmasına ilişkin iş birliği mutabakatının imzalandığına dikkati çeken Ekşi, THY Yönetim Kurulu Başkanı İlker Aycı'nın girişimleriyle şirketin önünün açıldığını ve son derece güzel bir iş birliği yapıldığını anlattı. Ekşi, ortaklıktan beklentilerinin THY'nin 2019'da 90 milyon dolar ciro yapması olduğunu vurguladı. Söz konusu cironun her geçen gün artmasını da belediklerini ifade eden Ekşi, "Elektronik malzemeler ve küçük aletler, dünyanın en büyük ihracatçısı Çin'den dünyaya yayılıyor. Dünyanın her yerine uçuş ağı olan THY gibi bir markayla dünyanın en büyük lojistikçisinin bir arada olması, THY'nin geldiği nokta açısından çok önemli." diye konuştu. Turkish Cargo'nun ayrı bir şirket kuracağına ilişkin haberlere de değinen Ekşi, THY'nin iş birimlerini yaparken dünyadaki gidişata baktığını, iştiraklerin THY ana markasından çıktıklarında ve kendi işlerine odaklandıklarında ne olacağı konusunu düşündüklerini söyledi. Ekşi, kargonun ayrı bir şirket haline gelebileceğini, ancak Turkish Cargo'nun ana güçlerinden birinin de yolcu uçaklarında taşıdığı kargolar olduğunu hatırlattı. THY'nin her yere kargo uçağı göndermediğini, ancak kargoyu yolcu uçaklarıyla gönderdiğini anlatan Ekşi, beraber iş yapmanın avantajları olduğu gibi bağımsız iş yapmanın da avantajlarının bulunduğunu dile getirdi. Turkish Cargo'daki birimin genel müdür yardımcılığı seviyesine çıkarıldığını ve kadro sayısının arttığını ifade eden Ekşi, burasının THY içinde kendi kendine karar verip, işini yapabilir bir ünite haline getirildiğini bildirdi. Ekşi, şirketin THY'den ayrılmasının hukuki bir nitelik taşıdığını, ancak şu anda verilen bir kararın söz konusu olmadığını bildirdi.

ANADOLUJET'İN DURUMU

THY Genel Müdürü Ekşi, şirket olarak yeni dönemde yeni nesil gövdeli uçaklarla daha uzak destinasyon-

2019 YILINDA 41 KERE MAŞALLAH DİYECEĞİZ

Ekşi, THY'nin, 2003'ten bu yana, sürekli büyüme eğrisinin olduğuna dikkati çekerek, şirketin bu süreçte ortalama yüzde 10'un üzerinde büyüdüğünü aktardı. Türkiye'nin gelişimine paralel olarak 2023 hedefleri doğrultusunda THY tarafından 4'ü kargo uçağı olmak üzere 14 uçak siparişinin verildiğine işaret eden Ekşi, "Bu sene kargo uçaklarımız da dâhil, 14 yeni uçağımız geliyor. İlk defa filomuza girecek Neo uçağı 15 gün içinde teslim edilecek, Max uçakları da daha sonra gelecek." değerlendirmesinde bulundu. Yeni tip uçaklarla daha az yakıtla daha uzak mesafelere gidebileceğinin altını çizen Ekşi, şunları kaydetti:

"Bu sene toplam 14 uçağımız gelecek. 2019'da ise '41 kere maşallah' diyoruz, 41 tane uçak gelecek. Tabii fiyodan çıkacak uçaklarımız da olacak. Toplam elimizde net kalacak uçak 25 civarında, ama gelecek sene 41 yeni uçağımız gelecek. Bunlar içinde ilk defa THY bünyesine girecek 787-900 dediğimiz yeni nesil, geniş gövde uçaklarımız gelecek. Bunlar hakikaten son derece sessiz, verimli uçaklar. Bunlar gelecek sene ağustos ayı itibarıyla filomuzda olacaklar. O uçaklarla Bali gibi daha önce uçmadığımız yerlere uçabilecek duruma geleceğiz. 2019 yılında THY için '41 kere maşallah' diyeceğiz."

lara uçmayı ve daha derin frekanslara ulaşmayı hedeflediklerini bildirdi. THY içinde bir birim olan Anadolujet'in durumuna ilişkin birkaç senedir kendi içlerinde müzakerelerde bulunduklarını anlatan Ekşi, şirket olarak idare edilen Anadolujet'in hukuki olarak markaları olduğunu söyledi. THY'nin taşıdığı yıllık 74 milyon yolcunun 15 milyonunun Anadolujet ile gideceği yere ulaştırıldığını vurgulayan Ekşi, iç hatlara hizmet veren şirketin, Ankara bazlı hareket ettiğini anlattı. Anadolujet'in adını, Anadolu ile Ankara arasında bağlantı sağlamasından dolayı aldığını anımsatan Ekşi, yapılacak yeni strateji toplantısında, bu şirketin durumunun ele alınacağını dile getirdi. Ekşi, Anadolujet'in bazen düşük, bazen başa baş maliyetle bazen de zararına hizmetle "Havayolu halkın yolu olacak." hedefi doğrultusunda Anadolu insanına hizmet verdiğine işaret ederek, operasyonların Ankara bazlı olarak artarak devam edeceğinin altını çizdi. Bu yıl Anadolujet'in kapasitesinin yüzde 10 artırıldığını belirten Ekşi, Anadolu insanı tarafından benimsenen şirketin, bu stratejisinin devam edeceğini vurguladı.

REKORLAR YILI

Ekşi, geçen yıl THY'nin 1 milyar doların üzerinde rekor bir kâr açıkladığını ifade ederek, bu yılın altı ayında da yolcu sayısının yüzde 17, kargo miktarının da yüzde 30 arttığını bildirdi. Yıl sonunda yüksek bir kâr açıklayarak, yeni bir rekor kıracaklarını dile getiren Ekşi, 2018 yılı için 74 milyon olarak belirledikleri taşınacak yolcu sayısının 75 milyon üzerine çıkmasını belediklerini kaydetti. Ekşi, biletlerin de özellikle yurt dışında daha iyi fiyata satıldığına ve bu durumun kar kârlılığa katkı sağlayacağına dikkati çekerek, "Şu anda biz 2018'i, tahminen 2017'den çok daha iyi bir netice ve rekor büyümeyle kapatacağız. Havacılık sektörünün çitasını gençlerle yükseltelim." dedi. ✈

TÜRKİYE HAVAYOLU BAĞLANTILARIYLA AVRUPA'NIN ZİRVESİNDE

Avrupa Havalimanları Konseyi (ACI) 2018 ilk yarı hub bağlantı raporunu açıkladı. Rapora göre, Türkiye; bağlantı sayısı bakımından İspanya, Almanya, İngiltere ve Fransa'dan sonra Avrupa'da 5. sırada yer aldı.



Ocak-Haziran döneminde bu beş ülke içinde doğrudan bağlantı sayısını en fazla arttıran ülke, yüzde 12 ile Türkiye oldu. Aktarmalı uçuşlarda ise yılın ilk altı ayında yüzde 10 büyümeye ile İspanya birinci, Türkiye ise yüzde 9 büyümeye ile ikinci oldu. Türkiye, havalimanı bazında ise yılın ilk yarısında yüzde 10,6 bağlantı artışı ile yine birinci sırada yer aldı.

2013-2018 ve 2008-2018 yıllarına ait beş ve on yıllık gelişme rakamlarının da verildiği rapora göre, Türkiye son beş yıl içinde doğrudan bağlantı sayısını yüzde 35, dolaylı bağlantılarını yüzde 23, havalimanı bağlantılarını yüzde 29 ve hub bağlantısını yüzde 47 geliştirdi. 2008'den bu yana doğrudan bağlantısını yüzde 191, dolaylı bağlantısını yüzde 130, havalimanlarını yüzde 157 ve Hub bağlantısını yüzde 534 arttıran Türkiye, son on yılda tüm kategorilerde uçuş ağını en fazla geliştiren ülke oldu.

ATATÜRK HAVALİMANI'NIN HUB BAĞLANTISI 10 YILDA YÜZDE 492 BÜYÜDÜ

Hub bağlantı sıralamasında İstanbul Atatürk Havalimanı, yılın ilk 6 aylık döneminde Frankfurt, Amsterdam ve Paris Havalimanlarının ardından 4. sırada yer aldı. Geçtiğimiz yılın ilk altı ayına göre en fazla büyümeye sağlayan havalimanı yüzde

12,8 ile Frankfurt Havalimanı olurken, İstanbul Atatürk Havalimanı yüzde 4,8 ile ikinci sırada yer aldı. Ocak Haziran döneminde, doğrudan bağlantı sayısı bakımından Atatürk Havalimanı 1,2 büyümeye ile Avrupa sıralamasında 5. olurken, dünya hub bağlantı sıralamasında 7. oldu. 2008 yılında dünya genelinde 32. sırada yer alan Atatürk Havalimanı 10 yıllık dönemde uçuş ağını en fazla geliştiren havalimanı oldu. Son beş yılda yüzde 43,2; son on yılda ise yüzde 492'lik rekor büyümeye ile İstanbul Atatürk Havalimanı hub bağlantısını en fazla geliştiren havalimanları içinde birinci sırada yer aldı.

AKTARMALI UÇUŞLARDA TÜRKİYE ZİRVEDE

2018'in ilk altı ayında aktarmalı uçuşlar bakımından ise Türk havalimanları zirveye oturdu. 25 milyondan fazla yolcu kapasitesine sahip 1. Grup havalimanları içinde Antalya

Havalimanı yüzde 44,8 büyümeye ile birinci olurken, 10-25 milyon yolcu kapasitesine sahip 2. Grup havalimanları içinde İzmir Adnan Menderes Havalimanı yüzde 23 artışla birinci, Esenboğa Havalimanı 22,9 artışla ikinci sırada yer aldı. Aktarmalı uçuşlarda 2013-2018 dönemine bakıldığında ise Sabiha Gökçen Havalimanı yüzde 64 büyümeye ile birinci sırada yer alırken, Antalya Havalimanı yüzde 45 büyümeye ile Avrupa'da dördüncü sırada yer aldı. 2008'den bu yana Sabiha Gökçen Havalimanı aktarmalı uçuşlarda yüzde 929 büyümeye ile birinci, Antalya Havalimanı yüzde 226 büyümeye ile ikinci, İstanbul Atatürk Havalimanı yüzde 104 büyümeye ile Avrupa'nın en fazla büyümeye gösteren ilk 5 havalimanının üçü oldu. İkinci grup havalimanları içinde on yıllık dönemde Esenboğa Havalimanı yüzde 169 ile en fazla büyüyen birinci havalimanı olurken, İzmir Adnan Menderes Havalimanı yüzde 131 büyümeye ile ikinci sırada yer aldı. ✈





ÖNÜMÜZDEKİ 5 YIL İÇİNDE 5 BİN PİLOT İHTİYACI OLACAK

MALTEPE Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Şahin Karasar, Airbus ve Boeing'in kesin sipariş ve satışlarından elde edilen verilere dayandığı, 'Türkiye'nin 2023 Havacılık İnsan Kaynağı' çalışmasının sonuçlarına göre, önümüzdeki 5 yıl içinde yaklaşık 5 bin kadar pilot ihtiyacının olduğunu bildirdi.

Özellikle Havacılık tarihinin dev projesi olarak görülen İstanbul Havalimanı'nın ilk fazının faaliyete girmesinin ardından Türkiye'de havacılık sektörü daha da önem kazandı. Bu anlamda kalifiye kabin ve uçak bakım personelinin yanı sıra pilot yetiştirmek üzere Maltepe Üniversitesi ile Cambridge Uluslararası Havacılık Akademisi arasında, havacılık sektörüne ilişkin önemli bir iş birliği anlaşması imzalandı. Yapılan iş birliği hakkında bilgi veren Maltepe Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Şahin Karasar, "Maltepe Üniversitesi olarak Cambridge Uzaktan Eğitim ve Sürekli Eğitim Merkezi ile bir iş birliği yapıyoruz. Bu anlamda Cambridge Uluslararası Havacılık Akademisi'ni kurduk. Amacımız İstanbul'u havacılık eğitim merkezi yapmak. Bu noktada hem Ortadoğu'ya, hem Afrika Kıtası'na, hem de Orta As-

ya'ya havacılık eğitimleri verebilmek. Maltepe Üniversitesi olarak Türk Hava Yolları (THY) ile iş birliklerimiz var. Ben de THY kökenli birisi olduğum için oradaki birikimimi akademik ortamda bu tarz uluslararası iş birliklerine aktarmak suretiyle dünyada havacılık anlamında bir mükemmel merkez yaratalım istedik. Dolayısıyla bu kapsamda Cambridge ile Maltepe markasını bir araya getirdik. Üniversitemizin havacılık programlarının hepsi bu programa akre-

dite. Ve güçlerimizi birleştirerek Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) tarafından da akredite olmuş olduk. Bu kapsamda Türkiye'nin IATA onaylı nadir eğitim merkezlerinden birisiyiz." diye açıklamada bulundu.

**"HAVACILIĞIN
GELİŞMESİNE KATKIDA
BULUNMAK İSTİYORUZ"**

Airbus ve Boeing'in kesin sipariş ve satışlarından elde edilen verilere dayandığı, 'Türkiye'nin 2023



Havacılık İnsan Kaynağı' çalışması-
nın sonuçlarını da paylaşan Prof. Dr.
Karasar, önümüzdeki 5 yıl içinde yak-
laşık 5 bin kadar pilot ihtiyacının ol-
duğunu ifade ederek şunları söyledi:
"Havacılık eğitimleri birkaç alanda
toplanıyor. Birincisi kabin personeli
eğitimi, ikincisi uçak bakım perso-
neli eğitimi, üçüncüsü başlı başına
önemli bir alan olan pilot yetiştirmek
için yapılan eğitimler. Bunlar ciddi bir
yatırım meselesi. Biz de üniversite
olarak bu yatırımı yapmaya hazırız.
Çünkü Türkiye'nin ve bölgenin önü-
müzdeki 5 yıl içinde pilot ihtiyacı ol-
dukça fazla. Bölgenin yaklaşık 5 bin
kadar pilot ihtiyacı var. Türkiye'de
satın alınacak uçaklar ciddi bir uçak
bakım teknisyeni, pilot, yer hizmet-
leri ve kabin memuru ihtiyacı doğu-
ruyor. Bütün bu ihtiyacı karşılamak
üzere Cambridge ile harekete geçtik.
Türkiye'de havacılık ulaştırma sektö-
rünün özellikle son 15 yılda nasıl bir
ivme ile ilerlediğini herkes görüyor.
Biz de Maltepe Üniversitesi olarak bu
alana kaynak ayırıp, yatırım yapmak
suretiyle havacılık endüstrisinin, sivil
havacılığın gelişmesine katkıda bu-
lunmak istiyoruz."



İNGİLTERE'DEKİ İMKÂNLARDAN FAYDALANILACAK



Maltepe Üniversitesi'nin havacılık alanında son yıllar-
da ciddi atılımlar yaptığını söyleyen Maltepe Üniversi-
tesi Havacılık Bölümü Öğretim Üyesi Muhittin Hasan
Uncular da, "Türkiye'de havacılık sektörünün gelişimi
ve yeni havalimanı projesinin bir sonucu olarak ortaya
çıkan kalifiye insan kaynağı ihtiyacı var. Maltepe Üni-
versitesi yıllardır havacılık sektörüne ciddi anlamda
hizmet veren ve öğrenci yetiştiren bir üniversite. Ha-
vacılık alanında da son yıllarda ciddi atılımları olan
bir üniversitemiz. Bu kapsamda atılan adımlardan bir
tanisi de İngiltere'de Cambridge International Aviati-
on Academy ile gerçekleştirilen bir stratejik ortaklık.
Bu Cambridge'de yerleşik olan bir akademi ve bu aka-
demi bünyesinde havacılık eğitimleri, kişisel gelişim
eğitimleri, havacılık İngilizcesi ile alakalı eğitimler de
dahil olmak üzere çok ciddi eğitimler sağlanabiliyor.
Bugün buradaki stratejik anlaşma ile beraber hem
Maltepe Üniversitesi'nin imkânları hem de Cambrid-
ge International Aviation Academy'nin İngiltere'deki
imkânlarıyla eğitim alınabilecek ortamlar sağlanmış
olacak." dedi. Tören iki tarafın iş birliğini sağlayacak
anlaşmaya imzaların atılmasıyla son buldu. ✿

THY, 14 BİN YOLCUSUNU İSTANBUL İLE BULUŞTURDU

Türk Hava Yolları, Stopover projesi ile bir yılda 14 bin transfer yolcuyu İstanbul'un eşsiz güzellikleri ile buluşturdu.



Türk Hava Yolları'nın, geçtiğimiz yıl başlattığı ve bağlantı süresi uzun transfer yolcularının hizmetine sunduğu Stopover ücretsiz konaklama hizmeti, yolcu deneyimini başka bir boyuta taşımaya devam ediyor. İlk yılın sonunda 14 binden fazla transfer yolcu Stopover uygulaması ile İstanbul'u keşfetme ayrıcalığı yaşadı.

Bayrak taşıyıcı havayolunun 2017 yılının Mart ayında pilot bölge olarak belirlenen Pakistan'da başlattığı ve Haziran ayında Rusya ile kapsamını genişlettiği Stopover konaklama hizmeti İstanbul'u transfer merkezi olarak kullanan yolculardan büyük beğeni topladı. Yolcuların memnuniyeti ve gelen talep üzerine kapsamı genişletilen uygulamayı ilk 6 ayda 11 farklı ülkeden 4 bin yolcu tercih etti. Birinci yılın sonunda ise 18 farklı ülkeden 14 bin yolcu seyahatleri sırasında İstanbul'u hiçbir ek ücret ödemedi keşfetme fırsatı buldu.

STOPOVER KAPSAMI 19 ÜLKEYE ÇIKTI

Türk Hava Yolları'nın Pazarlama ve Satış Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Ahmet Olmuştur, "Bir yıl önce başlattığımız uygulamamız ile yolcularımıza, Türk misafirperverliğini ve İstanbul'un eşsiz güzelliklerini tecrübe etme fırsatı

sunuyoruz. İki ülke ile başlamıştık, bugün bu hizmetimizin kapsamını 19 ülkeye çıkardık. Bir yıl boyunca yolcularımızdan aldığımız olumlu geri dönüşler bizi çok mutlu etti. Gelen talepler üzerine 2018 yılının üçüncü çeyreğinde aralarında Çin ve Hindistan'ın da bulunduğu 10 ülkeye daha bu hizmetimizi sunacağız. 122 ülkeye uçuyoruz, projemizin önü çok açık." dedi.

Stopover konaklama hizmetini tercih ederek seyahatleri sırasında dünyanın en güzel şehirlerinden birisi olan İstanbul'da konaklayan yolcuların yüzde 62'si Türk Hava Yolları ile ilk kez seyahat ettiğini, yüzde 73'ü ise Stopover ayrıcalığının Türk Hava Yolları'nı tercih etmelerinde önemli bir etken olduğunu belirtti. Uygulamayı en çok tercih eden bölgeler ise Pakistan, Rusya ve Güney Afrika oldu.

İSTANBUL YENİ HAVALİMANI İLE BİRLİKTE STOPOVER UYGULAMA- MASINA OLAN İLGİ ARTACAK

Türkiye'yi dünyanın yeni havacılık merkezi konumuna getirecek İstanbul Yeni Havalimanı ile birlikte İstanbul'a gelecek transfer yolcu sayısında önemli bir artış yaşanması bekleniyor. İstanbul'u aktarma merkezi olarak kullanacak transfer yolcular iki uçuşları arasındaki 20

saatten fazla zamanda Stopover konaklama hizmeti ile seyahatlerini daha konforlu ve eğlenceli bir yolculuğa dönüştürebilecek. Bu süreçte Stopover uygulamasının kapsamı da genişletilecek.

STOPOVER UYGULAMASI HAKKINDA

Türk Hava Yolları ile aktarmalı olarak seyahat eden, bağlantı süresi 20 saatten fazla, Stopover yolcuları bilet alımı akabinde düzenlenecek otel çeki ile; İstanbul'un Sultanahmet ve Taksim bölgesinde ekonomi sınıfı için 4 yıldızlı otelde 1 gece; business sınıfı için 5 yıldızlı otelde 2 gece ücretsiz konaklayarak İstanbul'da daha fazla keyifli vakit geçirme imkânına sahip olabiliyorlar.

Stopover projesiyle İstanbul'un eşsiz güzelliklerinin keşfedilmesi ve küresel aktarma merkezi olması için Türkiye turizmine katkı sağlamak ve Türk Hava Yolları'nın transfer yolcu sayısını artırmak hedefleniyor.

Türk Hava Yolları ile seyahat eden yolcuların Stopover hizmetinden faydalanabilmesi için gidiş dönüş bilete sahip olması ve İstanbul'da en az 20 saat bağlantı süresinin olması gerekiyor. ✈

ALMAN CEO'DAN PATRON VE YATIRIMCILARA TÜRKİYE ÇAĞRISI

SunExpress Üst Yöneticisi Jens Bischof: “Yatırımcılara tavsiyem yatırım kararlarını masabaşı araştırmasına göre almamaları. Buraya (Türkiye’ye) gelin, bu ülkeyi, çevreyi, altyapısını görün ve kendi algınızı yaratın. Türk turizminde ve ülkenin çekiciliğinde büyük bir sıçrama görüyoruz. Özellikle Avrupalı turistlerin gözünden baktığımızda yenisinden çok güçlü görülüyor.”



SunExpress Üst Yöneticisi Jens Bischof

SunExpress Üst Yöneticisi Jens Bischof, geçen yıl Türkiye’de turistik merkezlere ve Anadolu’ya toplam 8,8 milyon yolcu taşıdı. Koltuk doluluk oranımız yüzde 84’tü ve 1,15 milyar avro ile rekor gelir elde ettik. 2018 hem Türk turizmi hem de SunExpress için daha iyi olacak, açıklamasında bulundu.

Güneşli destinasyonlara turist taşıma amacıyla 30 yıla yakındır faaliyet gösteren SunExpress’in Üst Yöneticisi (CEO) Jens Bischof, Türk turizminde büyük bir sıçrama gördüklerini belirterek “Yatırımcılara tavsiyem, yatırım kararlarını masabaşı araştırmasına göre almamaları. Buraya (Türkiye’ye) gelin, bu ülkeyi, çevreyi, altyapısını görün ve kendi algınızı yaratın.” dedi. Bischof, “CEO Söyleşileri” kapsamında AA muhabirine, Türkiye’deki yatırım ortamına ilişkin izlenimleri, SunExpress’in faaliyetleri ve sosyal yaşamına ilişkin açıklamalarda bulundu. Türk Hava Yolları (THY) ile Lufthansa’nın ortak kuruluşu SunExpress hakkında bilgi veren Bischof, 1989’da kurulan şirketin faaliyetlerine Türkiye ve Avrupa arasında charter seferler düzenleyerek başladığını, 2001’den sonra ise Türkiye ve Avrupa arasında tarifeli uçuşları da ekleyerek Türkiye’den yurt dışında tarifeli sefer düzenleyen ilk özel havayolu oldu-

ğunu anlattı. Bischof, 2006’da sivil havacılığın liberalleşmesiyle Türkiye’de iç hat uçuşlarına da başladıklarını aktararak 2010’da Anadolu şehirlerinden de Avrupa’ya seferler düzenlemeye başladıklarını, şu an 10 Anadolu şehrinde 17 destinasyona uçtuklarını söyledi.

“BURADAKİ İŞ ANLAYIŞI VE ÇEVRESİNİ BEĞENİYORUM”

Bischof, Türkiye’de çalışmaya başlamadan önce ülkeye birçok kez ailesiyle turist olarak ve birkaç kez de iş nedeniyle geldiğini ifade ederek çalışmak için buraya gelmeden önce Türkiye’ye yönelik pozitif bir algısının olduğunu anlattı. Türkiye’yi her zaman çok çevik, dinamik genç ve gelişen bir ekonomi olarak gördüğünü aktaran Bischof, ayrıca ülkenin kültürel açıdan çok zengin ve insanların oldukça sıcakkanlı olduğuna işaret etti. Bischof, Türkiye’ye ilişkin deneyimlerinin daha da zenginleştiğini vurgulayarak şu değerlendirmeyi yaptı:

“Buradaki iş anlayışı ve ortamını beğeniyorum çünkü, Türkiye’de çok genç bir nüfus buluyorsunuz, çalışanlar çok iyi eğitilmiş. İşletmelerin ihtiyaçlarına hizmet eden bir sistem buluyorsunuz. İşinizi gerçekten çok

başarılı bir şekilde yapabilirsiniz, ancak piyasayı biraz anlamak zorundasınız. Ayrıca, piyasada deneyimlediğimiz biraz dalgalanma ve döngülerle yaşamak zorundasınız. Bunu yönetebilirsiniz Türkiye’de çalışmak çok başarılı ve heyecan verici olabilir.”

TEŞVİK VURGUSU

Bischof, Türkiye’de altyapı ve turizmin gelişmesine yönelik önemli desteklerin olduğunu belirterek bu desteklerin devam etmesi gerektiğini aktardı. Bölgesel ekonomiye katkı sunan güçlü bir oyuncu olduklarını dile getiren Bischof, bu sorumluluğun farkında olduklarını ve yeni şeyler denemek ve gelişmek için bazı teşviklere ihtiyaç olduğunu ifade etti. Bischof, destekler sağlandığı takdirde geleceğin daha parlak olacağına dikkati çekerek, işleri ve talebi canlandırmak için diğer ülkelerin uyguladığı teşviklere bakılabileceğini söyledi. Daha hızlı büyümek için nasıl başka destekler sağlanabileceğinin üzerinde durulması gerektiğine işaret eden Bischof, “Piyasaya güvenimiz tam. 2014’te 50 uçak sipariş ettik, bu uçakların çoğunu bu ülkede kullanacağız. Yeni pazar ve talep yaratmak için hükümetle özel sektör arasında etkileşime ihtiyaç var.” diye konuştu.

20 YILDA 37 BİN 390 ADET YENİ UÇAĞA İHTİYAÇ OLACAK

Airbus'ın 2018-2037 Küresel Pazar Tahmini'ne göre, gelecek 20 yıl içerisinde 5,8 trilyon dolar değerinde yaklaşık 37 bin 400 adet yeni uçağa ihtiyaç olacak.

AIRBUS'ın 2018-2037 Küresel Pazar Tahmini'ne göre, 20 yıl içerisinde dünyanın yolcu uçağı filosu 2 katın üzerine çıkarak 48 bine yükselirken, küresel yolcu trafiğinin yılda ortalama yüzde 4,4 büyümesiyle 37 bin 390 adet yolcu ve kargo uçağına ihtiyaç duyulacak. Gelişmekte olan ülkeler, ekonomik büyümenin yüzde 60'ından fazlasını kapsayacak ve kişi başına düşen yolculuk sayısı bu ülkelerde 2,5 katına çıkacak. Gelişen havayolu iş modelleri ve devam eden serbestleşme ile birlikte artan hava taşımacılığı, bölgesel yavaşlamalara karşı esnekliğin artmasını sağlayacak. Teknolojik gelişmeler sayesinde artan uçak menzili ve kapasitesi, hava yollarına maliyet azaltma yolunda yeni iş fırsatlarını keşfetme esnekliği sağlıyor.

540 BİN YENİ PİLOTA İHTİYAÇ DUYULACAK

Airbus, A320neo ile küçük, A350-900 ile geniş uçak segmentinde lider konumda bulunuyor. Genellikle bugünün tek koridorlu uçaklarının en büyük rekabet alanı olan küçük uçak segmentinde, gelecekte, tahmin edilen toplam talebin dörtte üçünden fazlasını temsil eden 28 bin 550 adet yeni uçağa ihtiyaç du-



yulması bekleniyor. Orta segmentte ise Airbus, daha küçük geniş gövde ve daha uzun menzilli tek koridorlu uçaklar tarafından sağlanan ekstra kapasite ve menzil esnekliği gerektiren operasyonlar için 5 bin 480 adet yolcu ve kargo uçağına ihtiyaç duyulacağını öngörüyor. Daha fazla kapasite ve menzil esnekliği için (bugün A350'lerin de bulunduğu geniş gövde segmenti) bin 760 adet uçağa ihtiyaç olacak. A350-1000 ve A380 de dâhil olmak üzere en geniş uçak modellerini içeren ve genellikle yüksek kapasiteli ve uzun menzilli operasyonlara hizmet eden ekstra geniş gövde segmentinde ise Airbus, gelecek 20 yıl içinde bin 590 adet uçağa talep olacağını öngörüyor. Talep edilecek olan 37 bin 390

yeni uçağın 26 bin 540 adedi büyüme için kullanılacak, 10 bin 850 adedi ise eski nesil daha az yakıt verimli uçağın yerini alacak. İki katın üzerine çıkarak 48 bine yükselecek olan dünya filosunda 540 bin yeni pilota ihtiyaç duyulacak. Airbus, büyüyen müşteri platformunun ihtiyaçlarını karşılamak için hizmet operasyonlarını geliştirmeye devam ediyor.

"ORTA PAZAR SEGMENTİNDE SON DERECE GÜÇLÜYÜZ"

Açıklamada görüşlerine yer verilen Airbus Ticari Direktörü Eric Schulz, şunları kaydetti: "Pazar segmentleri arasındaki sınırları bulanıklaştıran günümüzün daha yetenekli uçakları sayesinde daha geniş bir operasyon aralığında uçak kullanımı için giderek artan bir eğilim var. Bu gerçekler, hava yollarının çalışma şeklini daha iyi yansıtan küçük, orta, geniş ve ekstra geniş kategorileri ile birlikte yeni bir segment geliştirmemizi sağladı. Lider ve en kapsamlı uçak ailemizin çok yönlülüğü, tek koridorlarımızın en gelişmiş A321neo, uzun mesafeli güzergâhlarda verimli bir şekilde uçuyor ve A330neo gibi geniş gövdeli uçaklarımız da aynı şekilde bölgesel operasyonlara hizmet ediyor. Bu orta pazar segmentinde son derece güçlüyüz." ✨





NASA'DAN YOLCULARIN HAYATINI KOLAYLAŞTIRACAK TEKNOLOJİ

NASA, yeni geliştirdiği uçak parçaları ile uçakların inişte ve kalkışta oluşturduğu gürültüyü yüzde yetmiş oranında azaltmayı başardı.

NASA, genellikle uzay araştırmaları ve nükleer projeler üzerine çalışsa da insanlara yardımcı olacak teknolojileri de araştırıyor. Kurum geliştirdiği, uçakların inerken yarattığı gürültüyü yüzde 70 oranında azaltan parçaların testlerini tamamladı. Bu yeni uçak parçaları ile daha sessiz hava alanlarının ve gürültüden uzak bir toplumun temellerinin atılabileceği düşünülebilir. Bu yeni teknolojinin ticari uçaklarda kullanılıp kullanılmayacağı belirtilmemekle beraber NASA'nın insan yaşam kalitesini iyileştirmeye yönelik araştırmalar da yapmaya başlayacağı belirtiliyor.

UÇAK YOLCULUĞU SAĞLIĞIMIZI TEHDİT Mİ EDİYOR? (İŞTE NASA'NIN CEVABI)

NASA, havacılık alanında pek çok çalışmayı aynı anda yürütüyor. Örneğin havayolu yolculuklarının sağlığını etkileri bir süredir NASA'nın radarında. Pilot ve hosteslerin çoğu zaman "radyasyon işçileri" olarak anıldığını duymuşsunuzdur. Bunun nedeni yeryüzünden binlerce feet yükseklikte çalıştıkları süre boyunca radyasyon almaları. Peki, uçak

ile seyahat eden yolcular için risk ne boyutta? Bu sorunun cevabı Amerikan Havacılık ve Uzay Dairesi'nden (NASA) geldi. Konuyla ilgili Business Insider'a konuşan NASA'nın radyasyon uzmanı Eddie Semones kişinin aldığı radyasyon dozunun miktarı atmosfere yaklaştıkça artıyor. Semones aynı nedenle NASA'nın astronotların Uluslararası Uzay İstasyonu'nda (ISS) bir yıldan fazla kalmasına izin vermediğinin de altını çiziyor. Geçtiğimiz aylarda New Mexico'da içi helyum ile dolu araştırma balonunu gökkyüzüne çıkaran NASA bilim insanları uçak yolculuklarında maruz kalınan radyasyon miktarını belirlemişti. Yakla-

şık 1,5 yıl süren araştırmaya göre, 26 bin feet'ten (yaklaşık 8 bin metre) sonra yolcular radyasyona maruz kalmaya başlıyor. Yükseklik arttıkça radyasyon miktarı da artış gösteriyor. Zira adeta bir mıknaş gibi çalışan Manyetosfer'e yaklaşıldıkça maruz kalınan radyasyon oranı da artış gösteriyor. Bu nedenle kıtalar arası uçuşlarda irtifa kısa mesafeli uçuşlara oranla daha yüksek olduğu için alınan radyasyon oranı da artıyor. Aynı çalışmaya göre, kutuplar üzerinde yapılan kıtalar arası uçuşlarda alınan radyasyon oranı ekvator üzerinden yapılanlara oranla 3 kat daha fazla.✈





HAVA TAŞIMACILIĞINDA YENİ SOLUK: KUTU KANATLI UÇAK!

 Havacılık, ekonomiden ekolojiye pek çok zorlukla karşı karşıya. İtalya'da bilim insanları, endüstrinin karşı karşıya kaldığı sorunlara çözüm bulabilmek amacıyla farklı kanat sistemine sahip geleceğin uçaklarını tasarlıyor.

Avrupalı araştırma projesi Parsifal kapsamında geliştirilen uçağın ön ve arka kanatları birbirine bağlı. "Kutu kanat" adı verilen bu sistem uçağın karşılaştığı hava direncini azaltıyor, havalanmasını kolaylaştırıyor. Bu da uçağın çok daha az yakıtı ihtiyacı duymasını sağlıyor. Aerodinamik konseptini temel alan fütürist uçağın tasarımı 1924 yılındaki bir modelden esinleniyor. Araştırmacılar, o dönem hayata geçirelemeyen projenin bugünkü teknoloji ile mümkün olduğu, son teknolojilerin farklı kanat tasarımlı uçakları yapmaya fırsat tanıdığı kanısında. Proje koordinatörü Aldo Frediani, "Bir tarafta hava kirliliği sorunuyla karşı karşıyayız, öte tarafta gittikçe artan yolcu sayısı sorunuyla. Her iki durumda da havacılığın geleceği için yeni fikirlere ihtiyaç duyuyoruz. Uçakların daha az enerji tüketerek daha fazla yolcu

taşımasını sağlayacak yeni çözümler bulmalıyız." diyerek anlatıyor projenin nasıl ortaya çıktığını. Peki, ama uçak endüstrisi böylesi zorlayıcı bir yeniliğe hazır mı? Parsifal Projesi araştırmacılarına göre tasarladıkları uçağın oldukça ikna edici özellikleri mevcut. Hava mühendisi Vittorio Cipolla, yeni tasarımın avantajlarını şu şekilde sıralıyor:

"Bu uçak çok sayıda şirketin kullandığı Boeing 737 veya Airbus A320 ile aynı kate-

goride yer alacak. Boyutu ve kanat genişliğini hiç değiştirmiyoruz. Gövdesi biraz daha uzun ve geniş, bu bize uçağın içine ekstra 50 koltuk koyma fırsatı tanıyor." Kısacası, kutu kanatlı uçak, aynı kanat boyutuna sahip uçaklara göre çok daha fazla yolcu taşıma kapasitesine sahip. Havayolu şirketleri yeni tasarım uçakları kullanarak yakıt masraflarını düşürüp yolcu sayısını arttırabilecek. Uçağın 2035 yılında hizmete girmesi hedefleniyor. ✈





DÜNYANIN EN BÜYÜK HAVA ARACI: AIRLANDER 10

 Dünyanın en büyük yolcu uçağı Airbus A380'den yaklaşık 60 metre daha uzun Airlander 10 adlı hava aracının özelliklerini Hybrid Air Vehicles açıkladı.

Havacılık şirketi Hybrid Air Vehicles dünyanın en büyük hava aracının nasıl olacağını açıkladı. Airlander 10 adlı hava aracı, 4 adet 365 beygir gücünde dizel motorla çalışıyor. Kalkış için sabit kanatlı bir uçak gibi aerodinamik bir kaldırma sistemi kullanıyor. Aynı zamanda Airlander'ı havada tutan şey helyum.

5 GÜN HAVADA KALABİLİYOR

Hava gemisi Airlander, 10 tona kadar yük taşıyabiliyor ve 5 gün boyunca havada kalabiliyor. Ayrıca bunları yaparken bir piste ihtiyacı da yok. 302 metre uzunluğundaki Airlander, dünyanın en büyük yolcu uçağı Airbus A380'den yaklaşık 60 metre daha uzun. Saatte 91 mil (147 km) hızla hareket eden araç, 3 günlük yolculuğa çıkmak isteyen 19 yolcuğu ağırlayabilecek.

LÜKS HAVA ARACI

Bir havacılık ve otomobil firmasının tasarladığı hava gemisi, lüks yatak odaları ve salondan oluşuyor. Ayrıca tavandan tabana kadar pencerelere sahip. Bu sayede yolcular 16 bin feet yükseklikte manzaranın tadını çıkarabilecek. 2016'da yapılan 2'nci deneme testinde kaza yapan araç, 6 deneme testinin 5'ini başarıyla tamamladı. ✂





BOEING VE EMBRAER'DEN STRATEJİK ORTAKLIK

Boeing ve Embraer, iki şirketin küresel havacılık pazarında büyümesini hızlandıracak stratejik bir ortaklığa imza attı.

İmzalanan anlaşma ile Boeing'in ticari gelişimi, üretim, pazarlama ve kullanım süresi hizmetleriyle stratejik olarak uyumlu Embraer'in ticari uçakları ve servis hizmetlerini içeren bir ortak girişim oluşumu öngörülüyor. Anlaşma şartlarına göre Boeing, ortak girişimde %80 hisseye, Embraer ise %20 hisseye sahip olacak. Boeing Yönetim Kurulu Başkanı, Başkan ve CEO'su Dennis Muilenburg anlaşmaya ilişkin yaptığı açıklamada, "Bu stratejik ortaklığın kurulmasıyla her iki şirketin müşterileri, çalışanları ve hissedarlarının yanı sıra Brezilya ve ABD için büyük değer yaratacak ideal bir konuma geleceğiz. Bu önemli ortaklık, organik büyümeye yatırım yapan ve hissedarlarına değer olarak geri dönüş sağlamayı hedefleyen Boeing'in uzun dönemli stratejisi doğrultusunda büyüme planlarını hızlandırmaya yönelik yaptığı stratejik bir düzenleme." diye belirtti.

Embraer Başkan ve CEO'su Paulo Cesar de Souza e Silva an-

laşmaya ilişkin, "Boeing ile yaptığımız bu anlaşma, havacılık sanayiindeki en önemli stratejik ortaklığı kurarak her iki şirketin küresel pazardaki liderliğini daha da güçlendirecektir. Boeing ile olan bu birlikteliğin, Brezilya havacılık sanayii için verimli bir döngü yaratmasını, satış potansiyelini ve üretimi artırmasının yanı sıra istihdam ve gelir yaratarak yatırımları ve ihracatı artırmasını bekliyoruz. Tüm bu gelişmeler müşterilere, hissedarlara ve çalışanlara katma değer yaratacak." dedi. Bu ticari faaliyet, Embraer'in ticari uçak operasyonlarının yüzde 100'ü için 4,75 milyar dolar değer yaratırken; ortak girişim kapsamında Boeing'in yüzde 80'lik hissesi için 3,8 milyar dolarlık bir değer öngörüyor. Söz konusu ortaklığın, Boeing'in 2020'den başlayarak hisse başına kazancına katkı sağlaması ve üç yıl içerisinde yıllık olarak yaklaşık 150 milyon dolarlık vergi öncesi sinerji yaratması bekleniyor. Stratejik ortaklık, havacılık alanında 150 yıldan fazla liderliği ve dene-

yimi bir araya getirecek ve iki şirketin birbirini tamamlayıcı ticari ürün serilerini güçlendirecek. Ortaklık, Boeing ve Embraer arasında 20 yıldan uzun süredir devam eden iş birliğinin doğal bir sonucudur. Nihai hale geldiğinde, ticari havacılık ortak girişimi bir Başkan ve İcra Kurulu Başkanı dâhil olmak üzere Brezilya merkezli yönetim tarafından yönetilecek. Boeing, doğrudan Muilenburg'a raporlama yapacak olan bu yeni şirketin operasyonel ve yönetim kontrolüne sahip olacak. Ortak girişim, Boeing'in uçtan uca tasarım, üretim ve ticari yolcu uçağı desteği için mükemmeliyet merkezlerinden biri olacak ve Boeing'in geniş üretim ve tedarik zincirine tam anlamıyla entegre olacak. Boeing ve ortak girişim, 70 koltuklu uçak, 450'den fazla koltuklu uçak ve kargo uçağı da dâhil olmak üzere, kapsamlı ve bütünlüklü bir ticari uçak portföyü sağlarken küresel müşterileri tabanına daha iyi hizmet verebilmek için sınıfında en iyi ürünleri ve hizmetleri sunacak.

Ayrıca, her iki şirket tarafından ortaklaşa belirlenen fırsatlar baz alınarak savunma ürünleri ve hizmetleri, başta KC-390 çoklu görev uçakları olmak üzere yeni pazarlar ve uygulamalar geliştirmek amacıyla başka bir ortak girişim oluşturulacak. Embraer'in Finansal ve Yatırımcı ilişkileri'nden sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Nelson Salgado, anlaşmaya ilişkin yaptığı açıklamada, "KC-390'ın küresel pazarlamasındaki ortak yatırımların yanı sıra mühendislik, araştırma-geliştirme ve tedarik zinciri alanlarında bir dizi özel anlaşma karşılıklı ortak faydayı artırırken Boeing ve Embraer'in rekabet gücünü de kuvvetlendirecektir." diye belirtti. Stratejik ortaklığın mali ve operasyonel detaylarının nihai hale gelmesi ve kesin işlem anlaşmalarının müzakerelerinin önümüzdeki aylarda devam etmesi bekleniyor. Bu anlaşmaların yürürlüğe girmesiyle, bu ticari işlem, Brezilya Hükümeti'nin onayı ve diğer geleneksel kapanış koşulları da dâhil olmak üzere hissedarlar ve düzenleyici onaylara tabi olacak. Onayların zamanında alındığı varsayılırsa, ticari işlemin, nihai anlaşmaların yürürlüğe girmesinden 12-18 ay sonra, 2019'un sonuna kadar kapanması bekleniyor. Boeing Finans Direktörü ve Kurumsal

Strateji ve Performans Genel Müdür Yardımcısı Greg Smith anlaşmaya ilişkin, "Bu stratejik ortaklık, Boeing ve Embraer arasında 30 yılı aşkın bir dizi havacılık girişiminin ve uzun süredir devam eden iş birliğinin doğal bir sonucudur. Bu sonuç, Boeing'in, gerçek değeri gösteren ve organik büyüme planlarını hızlandıracak olan stratejik yatırım fırsatlarını takip etme stratejisi ile uyumludur. Bu ortaklık, Boeing'in dikey yeteneklerini güçlendirecek ve sektörün önde gelen ürün ve hizmetlerinin yaşam süresi boyunca müşterilerimiz için değerini artıracaktır." diye belirtti. Boeing ve Embraer, küresel tedarik zinciri, satış ve pazarlama ve hizmetler ağı dâhil olmak üzere, daha geniş bir ölçekte, kaynaklardan ve taban alanından faydalanacak. Böylece her iki şirket organizasyonlar arasında sınıfının en iyi verimliliklerinden faydalanabilecek. Ayrıca, bu stratejik ortaklık, üretim ve geliştirme programlarındaki en iyi uygulamaları paylaşma fırsatları sağlayacak. Bu ticari işlemin, Boeing ve Embraer'in 2018 finansal beklentileri veya Boeing'in nakit dağıtım stratejisine ve hissedarlara serbest nakit akışının yaklaşık yüzde 100'ünü iade etme taahhüdü üzerinde hiçbir etkisi olmayacak.



İLERİYE DÖNÜK BEYANLAR RİSK VE BELİRSİZLİĞE TABİDİR

Bu basın bültenindeki bazı beyanlar, 1995 tarihli Özel Menkul Kıymetler Davaları Reformu Yasası'nın kapsamı dâhilinde "ileriye dönük" olabilir; ortak girişimin faydaları ve sinerjileri ve gelecekteki iş fırsatları ile doğrudan ilgili olmayan diğer tüm ifadeler de dâhil olmak üzere herhangi bir tarihsel veya güncel gerçekle ilişkilendirilemez. İleriye dönük ifadeler, doğruluğu kanıtlanmamış gelecekteki olaylar hakkındaki mevcut varsayımlara dayanmaktadır. Bu beyanlar garanti değildir ve tahmin edilmesi zor olan durumlarda risklere, belirsizliklere ve değişikliklere tabidir. Birçok faktör, gerçek sonuçların bu ileriye dönük ifadelerden fiziki olarak farklılık göstermesine neden olabilir. Sonuç olarak, bu beyanlar sadece yapıldıkları tarih itibarıyla geçerlidirler ve tarafların hiçbir yasağın gerektirdiği durumlar haricinde ileriye dönük beyanları güncelleme veya gözden geçirme yükümlülüğü üstlenmez. Fiili sonuçların bu ileriye dönük beyanlardan önemli ölçüde farklılaşmasına neden olabilecek spesifik faktörler arasında, küresel ekonomik koşulların etkisi, tarafların bir işlem hakkında nihai anlaşmaya varma yeteneği, böyle bir işlemin gerçekleştirilmesi ve beklenen sinerjileri gerçekleştirilmesi ve diğer önemli faktörler bulunmaktadır. Bu gibi faktörler, daha önce ve zaman zaman, Boeing Company ve / veya Embraer'in Menkul Kıymetler ve Borsa Komisyonu ile yaptığı başvurularda açıklanmıştır. 🔄



NASA, SÜPERSONİK JETİN DETAYLARINI AÇIKLADI

NASA, geçtiğimiz günlerde ses hızını aşan ve yolcu taşıyabilecek bir uçak prototipine dair testler gerçekleştireceklerini açıklamıştı.

NASA, geçtiğimiz günlerde ses hızını aşan ve yolcu taşıyabilecek bir uçak prototipine dair testler gerçekleştireceklerini açıklamıştı. Son olarak da çalışmaya dair bazı yeni bilgiler geldi. Bir cisim ses hızının üzerinde hareket ettiğinde büyük bir ses patlaması meydana geliyor ve çıkan bu yüksek ses oldukça rahatsız edici olduğundan uçakların bu hızı yaygın olarak kullanması mümkün olmuyordu. Ancak NASA, gelecekte yolcu uçaklarının ses hızında uçarak çok daha hızlı yolcu taşımalarını hedeflediği için konuyla ilgili çalışmalara başlamıştı. Geçtiğimiz günlerde yaptıkları açıklamayla, bu yeni uçak üzerindeki çalışmaların başladığını bildiren NASA, projeye dair yeni detayları da bildirdi. 'Son of

Concorde' olarak anılan ve geçmişte çıkardığı gürültü yüzünden kullanım dışı bırakılan Concorde'un bir nevi yeni nesil üretimi sayılan araç için şu an ABD'de belirli bölgelerde mini testlerin gerçekleştirilmesi planlanıyor.

Saatte 1.770 km hızla gidecek olan bu uçakların yolcu taşımaya başlaması sayesinde, uçuşların sürelerinin yarı yarıya hatta daha fazla düşmesi bekleniyor. Eğer tüm testler başarı ile gerçekleşirse ve NASA hem teknik hem de sosyal anlamda bekledi tepkiyi alırsa, New York-Londra arası bir uçuşun 3 saatte tamamlanacağı söyleniyor. Normal şartlarda ortalama 8 saat süren bu uçuşun 3 saatte gerçekleşmesi ise özellikle kıtalar arası uzun yolculuklar

için büyük bir dönüm noktası olacak. NASA'nın araştırmalarına en önde tuttuğu kriter ise uçağın ses bariyerini aşmaması ve halktan gelen tepkilerin de bu yönde olması. Aksi takdirde uçak bu bariyeri aşmadığı ana kadar sürekli olarak test edilecek. Konuyla ilgili gelen bir diğer bilgi ise NASA'nın bunu mühendislik anlamında nasıl gerçekleştireceği. Basitçe bahsetmek gerekirse, uçak ses hızında ya da üstünde hareket etmeye başladığında dalgalar öne doğru sıkışır ve ses duvarında birikir. Biriken dalgalar birbirlerini güçlendirerek yüksek genlikte bir basınç dalgası oluştururlar. Bu dalga bize ulaştığında ise yüksek sesli bir patlama gibi algılarız. Ancak NASA, yeni tasarımında uçağın fiziksel özelliklerinde büyük bir değişikliğe giderek bunu önlemeyi hedefliyor. Tasarım olarak daha uzun ve ince bir uçağın da bunu başaracağı düşünülüyor. Henüz küresel çapta büyük testler başlamadı, fakat NASA'nın hedefi 2022'de kritik testleri tamamlamak ve 2023'te yolcuları ses hızında taşımak. ✨

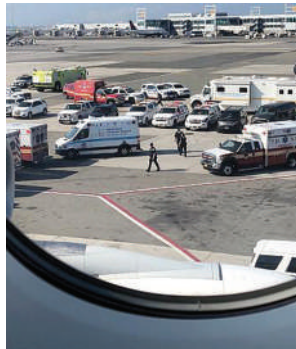




UÇAKTA HASTA OLMAMAK İÇİN HANGİ KOLTUĞU SEÇMEK LAZIM?

Amerika Birleşik Devletlerinde (ABD) çoğunlukla hacdan dönen yolcuları taşıyan 3 yolcu uçağında birçok kişinin rahatsızlanması sonrası güvenlik önlemleri artırıldı.

Bazı yolcuların ateş, öksürük ve mide bulantısından şikâyet etmesi üzerine terminale yanaştırılmayan uçağın bazı yolcuları sağlık ekiplerinin gözetiminde tahliye edilmişti. Peki, kalabalık insan grubuyla saatlerce havasız ortamda yolculuk yapmak hasta olma riskini artırıyor mu? ABD'nin Emory Üniversitesi'nde enfeksiyon hastalıkları uzmanı Vicki Stover Hertzberg'e uçak gibi toplu taşımalarda enfeksiyon riskinin neden yüksek olduğunu ve bundan kaçınmak için ne türlü tedbirler alınması gerektiğini sorduk.



CAM KENARINDA OTURMAK GRİP RİSKİNİ AZALTIYOR

Emory Üniversitesi'nden Hertzberg'in yer aldığı bir grup araştırmacının yaptığı çalışmada uçak yolculuğu sırasında yolcunun oturduğu koltuğa göre hastalık kapma riski ölçüldü. Yapılan simülasyon ile hastalığın bulaşma şekilleri haritalandı. Hertzberg, çalışma sonucuna göre cam kenarında oturan yolcuların virüs yoluyla bulaşan hastalıkları kapma riskinin diğer yolculara göre daha az olduğunu belirtiyor: "Yolculuk sırasında kapılan mikropların solunan havadan değil, yakınımızda oturan hasta bir yolcudan ya da koltuk ve çevresindeki yüzeylerden geliyor." Daha önce yapılan benzer bir çalışmada da öksüren bir yolcunun iki koltuk yanında, önünde veya arkasında oturan birinin hasta olma riskinin yaklaşık yüzde 8 olduğu tespit edilmişti.

MİKROPLARIN EN YOĞUN OLDUĞU YERLER

Hertzberg koltuk kolları, yemek sehpaları, tuvalet muslukları, kapı kolları ve benzer ortak kullanılan yerlerden alınan örneklerde yapılan incelemelerde tehlikeli mikroplara rastlanıldığını dile getirdi. "Mikropların bu yüzeylerde saatlerce canlı kaldığını, bir gün sonra bile hayatta olan virüsler bulunduğunu biliyoruz." diyen ABD'li Profesör: "Buralara dokunup sonra elimizi yüzümüze sürdüğümüzde hastalıklara davetiye çıkarmış oluruz, o yüzden sıkça ellerin yıkanması gerekiyor." uyarısında bulundu. 🔄



Kaynak: <https://tr.euronews.com>



2017'DE DÜNYANIN EN FAZLA ZİYARET EDİLEN ŞEHİRLERİ

Küresel ödeme sistemleri pazarının önde gelen firmalarından Mastercard, 2017 yılı dünyanın en fazla ziyaret edilen şehirlerinin sıralamasını (Global Destination Cities Index) yayınladı.

Mastercard'ın hazırladığı listede şehirler, ziyaret sayısına ve turistlerin yapmış olduğu harcama miktarına göre değerlendiriliyor. Buna göre dünya genelindeki sıralamada Tayland'ın başkenti Bangkok ilk sırayı aldı. 2016 yılına göre bir miktar artışla 20 milyon kişi tarafından ziyaret edilen Bangkok'u, 19,8 milyon kişiyle Londra takip ediyor. Paris, 17,4 milyon kişiyle üçüncü sırada bulunuyor. Bangkok'u en fazla Çinliler, Japonlar ve Güney Koreliler ziyaret ederken, Dubai'nin ilk üç ziyaretçi grubu sırasıyla Hindistan, Suudi Arabistan ve İngiltere'den. İstanbul'un ziyaretçileri ise en çok Rusya, İran ve Almanya'dan geliyor. Antalya'nın ilk üçü; Rusya, Almanya ve Ukrayna. Londra'yı ziyaret edenlerin %80'i eğlence, %20'si iş amacıyla burada bulunuyor. 2016 yılında yaşanan olumsuzlukları 2017'de üzerinden atmaya başaran İstanbul, 11 milyona yaklaşan turist sayısı ile dünya genelinde 9. sırada yer alıyor. İstanbul 2016 yılında yaklaşık 9 milyon turiste ev sahipliği yapmıştı. Avrupa genelinde Londra ve Paris'in

ardından üçüncü sırada bulunan İstanbul'u 2015 yılında ise 12 milyon kişinin ziyaret ettiğini hemen vurgulayalım.



TURİST HARCAMALARINDA DUBAİ ZİRVEDE

Mastercard'ın çalışmasındaki bir diğer ilgi çekici nokta, turistler tarafından yapılan harcama miktarı. Bu açıdan dünyanın zirvesinde önceki yıllarda olduğu gibi Dubai yer alıyor. 2017 yılında Dubai'yi ziyaret eden 15,8 milyon turist toplamda 29,7 milyar USD harcama gerçekleştirdi. Dubai'nin ardından açık ara

farkla Mekke geliyor. Hac ve umre için Mekke'yi ziyaret edenlerin buraya bıraktığı para 18,5 milyar USD mertebesinde. Dubai ve Mekke'yi, Londra (17,5 milyar USD), Singapur (17 milyar USD) ve Bangkok (16,4 milyar USD) takip ediyor. Öte yandan, İstanbul'u ziyaret eden yaklaşık 11 milyon turist, sadece 6,8 milyar USD tutarında harcamaya ulaşmış durumda. İstanbul, dünyanın en fazla ziyaret edilen ilk 10 kenti arasında bulunmakla birlikte, bu 10 nokta arasında turistlerin günlük ortalamada en az para harcadıkları yer olarak da dikkat çekiyor. Mukayese etmek açısından, 2016 yılında Barselona'yı ziyaret eden 8,4 milyon kişinin bıraktığı paranın yıllık toplam 8,9 milyar USD'ye ulaştığını hemen hatırlatalım. Turizm sektöründe Londra özellikle alışveriş açısından dikkat çekiyor.

Londra'daki turist harcamalarının %46,7'si alışverişe gidiyor. Bunu %30,1 ile konaklama giderleri ve %16,5 ile yeme-içme giderleri takip ediyor. Turistlerin oransal olarak en fazla harcama yap-

tığı kent ise Güney Kore'nin başkenti Seul. Seul'e gelen turistler, paralarının %56,5 oranındaki bölümünü

alışverişe harcıyor. İstanbul ise yeme-içme harcamalarında zirvede yer alıyor. İstanbul'a gelen turistler,

harcamalarının %33,6'lık bölümünü karınlarını doyurmaya ayırıyor.

Rank	City	Total International Visitors
01	Bangkok	20.05 mn
02	London	19.83 mn
03	Paris	17.44 mn
04	Dubai	15.79 mn
05	Singapore	13.91 mn
06	New York	13.13 mn
07	Kuala Lumpur	12.58 mn
08	Tokyo	11.93 mn
09	İstanbul	10.70 mn
10	Seoul	9.54 mn
11	Antalya	9.42 mn
12	Phuket	9.29 mn
13	Makkah	9.18 mn
14	Hong Kong	9.03 mn
15	Milan	8.81 mn
16	Palma de Mallorca	8.78 mn
17	Barcelona	8.69 mn
18	Pattaya	8.67 mn
19	Osaka	8.42 mn
20	Bali	8.30 mn



Rank	City	Total Spend (USD)
01	Dubai	\$29.70 bn
02	Makkah	\$18.45 bn
03	London	\$17.45 bn
04	Singapore	\$17.02 bn
05	Bangkok	\$16.36 bn
06	New York	\$16.10 bn
07	Paris	\$13.05 bn
08	Palma de Mallorca	\$11.96 bn
09	Tokyo	\$11.91 bn
10	Phuket	\$10.46 bn
11	Bali	\$9.58 bn
12	Taipei	\$8.67 bn
13	Kuala Lumpur	\$8.59 bn
14	Santa Cruz de la Palma	\$8.43 bn
15	Los Angeles	\$8.36 bn
16	Sydney	\$7.99 bn
17	Miami	\$7.91 bn
18	Seoul	\$7.21 bn
19	İstanbul	\$6.75 bn
20	Barcelona	\$6.55 bn



ŞANGHAY, İŞ YAPMAK İÇİN ZİYARET EDİLİYOR

Çin'in Şanghay kenti, burasının ziyaret edilme amacı açısından oldukça ilgi çekiyor. Şanghay'a gelen turistlerin %48,4 oranındaki bölümü, iş

amacıyla burada bulunuyor. Şanghay iş amaçlı ziyaretler açısından zirvedeyken, Malezya'nın başkenti Kuala Lumpur ise tatil amaçlı gelenler açısından dünyanın zirvesinde bulunuyor. Kuala Lumpur'a gelen turistlerin %92,2'si, tatil için buraya seya-

hat ediyor. Dünya genelindeki turist hareketleri hem havayolu şirketleri hem de havalimanı işletmecileri için büyük önem taşıyor. Sadece turist sayısının artırılmasına değil, turistlerin yapmakta oldukları harcamalara da odaklanmak gerekiyor. ✿

Additional Insights Into Top 20 Destination Cities

BY TOTAL OVERNIGHT INTERNATIONAL VISITORS



HAVAALANLARINDA SIRA BEKLEMeye SON: ELEKTRONİK BAGAJ ETİKETLERİ GELİYOR

Hollanda merkezli özel bir tasarım firması olan BagTag tarafından geliştirilen elektronik bagaj etiketleri, geleceğin yolculuklarında havaalanlarında uzun kuyrukları ve valizlerin kaybolmasını önleyecek.

Bir daha asla sıraya girmem anlamına gelen 'never Q again' mottosuyla çıkış yapan BagTagde kullanıcılar, elektronik etiketin içindeki yazılımı sayesinde bluetooth aracılığıyla akıllı telefonlarına bağlanarak hem check-in yapabilecek, hem sıra beklemekten kurtulacak hem de valizini an be an izleyebilecek. Havalimanlarında uzayan kuyruklar birçok yolcunun uçuşu kaçırmasına sebep olabiliyorken, valizin üzerine yerleştirilen dayanıklı ekranı ile BagTag dijital ekran, sıra beklemeden uçağa binme imkânı sağlıyor. Valizin üzerine yerleştirilen ve telefona benzeyen küçük



ekranın üzerinde, elektronik uçuş kartı ve okunabilir barkodu yer alıyor. BagTag elektronik bagaj etiketi sadece kullanıcıların bildiği bir şifre ile 2500 uçuş boyunca aktif olabiliyor. Valizler elektronik ekran takmak için pek uygun

görünme de cihaz çarpma düşme gibi olasılıklara karşı ekstra güçlendirilmiş dayanıklı malzemeden üretiliyor. Son olarak kâğıt tüketimini de azaltan elektronik bagaj etiketlerinin çevre dostu olduğunu da ekleyelim. ✿

AB'DEN ELEKTRONİK BİLET SİSTEMLERİ ŞİRKETLERİNE İNCELEME

Avrupa Birliği (AB) Komisyonu, seyahatler için elektronik biletleme sistemleri olan Amadeus ve Sabre'nin sektörde rekabeti engelleyip engellemediğini belirlemek üzere inceleme başlattı.

AB Komisyonu, elektronik rezervasyon sistem sağlayıcıları Amadeus ve Sabre ile havayolu şirketleri ve seyahat acenteleri arasındaki anlaşmalar hakkında resmi inceleme başlatıldığını açıkladı. Açıklamada, Amadeus ve Sabre'nin havayolları ve seyahat acenteleriyle yaptığı anlaşmalardaki şartların AB antitröst kurallarını ihlal edip etmediği ve sektördeki rekabeti engelleyip engellemediğinin değerlendirileceği kaydedildi.

İspanya merkezli Amadeus ve ABD merkezli Sabre, elektronik rezervasyon sistemlerinde öncü konumda bulunuyor. Bu sistemler; havayolu şirketlerinin uçuş programları, kol-



tuk müsaitliği ve bilet fiyatları hakkında bilgi topluyor.

Seyahat acenteleri, bu sistemlerle havayolu hizmetlerini karşılaştırıp bilet rezervasyonu yapabiliyor.

AB ülkelerinde faaliyet gösteren şirketlerin sektörlerinde rekabete aykırı bir durum olup olmadığını denetleme

yetkisi AB Komisyonu'nda bulunuyor. Komisyon, söz konusu incelemelerde rekabete aykırı bir durum olup olmadığını değerlendiriyor.

Rekabete zarar verecek durumların tespit edilmesi halinde AB Komisyonu, bu duruma son veriyor ve şirketlere yüksek para cezaları uyguluyor. ✿

SRI LANKA HAVAYOLLARI ORTAK ARIYOR

Sri Lanka Turizm Bakanı, John Amaratunga, Sri Lanka Hava Yollarının (UL) Avrupa'ya olan uçuşlarını arttırmak için yıl sonuna havayolu şirketine ortak aradıklarını belirtti.

Sri Lankalı bayrak taşıyıcısının Avrupa uçuşları sadece günlük sefer icra ettiği LHR ile sınırlı. Havayolu Melbourne, Pekin, Shanghai, Guangzhou, Hong Kong, Tokyo, Mahe, Jakarta ve bazı Suudi Arabistan ve Körfez ülkeleri olmak üzere 28 uçaklık filosu ile 43 destinasyona tarifeli seferler gerçekleştiriyor. Oneworld'e üye olsa da UL'nin halen hiçbir şirketle ortak girişimi bulunmuyor. ✿



İNGİLİZ REKABET GÖZLEMCİSİ IAG-AA-FINNAIR ORTAK GİRİŞİMİNİ İNCELİYOR



İngiltere Rekabet ve Piyasalar Otoritesi (CMA) transatlantik British Airways (BA), Iberia (IB), American Airlines (AA) ve Finnair (AY) arasındaki transatlantik ortak girişimini 11 Ekim'de incelemeye aldığını duyurdu. Mart 2019'a kadar sürmesi beklenen inceleme, katılımcı havayollarına uygulanan

sınırlandırmaları araştırıyor. BA ve IB'nin bir araya gelerek kurduğu Uluslararası Havayolları Grubu (IAG) 2011 yılında kuruldu. Grup 2012 yılında Barcelona merkezli low-cost taşıyıcı olan Vueling'i, 2015 yılında ise İrlandalı bayrak taşıyıcı Aer Lingus'u satın aldı. Gruptan hisseler alma-ya başlayan Katar Hava

Yolları hisse oranını % 9.99'a sonrasında % 20'ye çıkardı. BA, AA, IB ve AY arasındaki dörtlü ortak girişim Avrupa'da 160 şehir ile ABD'de 240 şehir arasında iş birliğini sağlıyor. Bu girişim Londra ve New York arasında günde 17 uçuş olmak üzere günlük 120'den fazla transatlantik uçuşu kapsıyor. ✿

KATAR HAVA YOLLARI, ONEWORLD ÜYELERİNDEN MEMNUN DEĞİL

Katar Hava Yolları CEO'su Akbar Al Baker, üyesi oldukları Oneworld'ün diğer üyelerinden memnun olmadıklarını söyledi. Özellikle birliğin diğer üyesi American Airlines (AA)'nın birliğin ruhuna aykırı davranarak QR'a saldırıldığını ve Amerikan hükümetine yanlış bilgiler verdiğini ifade etti. AA, uzun

zamandan beri QR'ı Katar devletinden haksız sübvansiyonlar almakla suçluyor.

Al Baker, QR'ın MXP hub'ını kullanan Air Italy (IG)'deki % 49 hisseleri nedeniyle AA tarafından haksız bir şekilde suçlandığını söyledi. Al Baker, birliğin diğer üyesi Qantas (QF)'in de QR'ın Avusturalya'da

büyümesini engellediğini iddia etti. QR, halen Avusturalya'da Melbourne, Sydney, Canberra, Adelaide ve Perth'e haftalık 42 frekans sefer icra ediyor. QF ise QR'ın rakibi Emirates ile 2013 yılında ortak girişim kurdu ve Perth, Singapur ve Dubai hub'ları üzerinde 2000 parkurlu bir network'ü bir araya getirdi. ✿



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



KÜRESELLEŞME VE SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜ ÜZERİNE



Küreselleşmeyi kısaca tanımlamak gerekirse kapitalizmin dünyada bir ekonomik sistem olarak yayılmasıyla ortaya çıkmış ve aynı zamanda kapitalizmin yayılmasında bir araç olan yerel farklılıkları içine katarak dönüştüren bir süreç olarak açıklanabilir. Kapitalizm ile küreselleşmeyi ilişkilendirmek ekonomik olduğu kadar siyasal ve kültürel temelleri de olan bir yaklaşımdır.

15. yüzyıl Avrupa'sında coğrafi keşiflerle hammaddeye erişim kolaylaşmış ve tarihi ipek yolunun dünya ticareti üzerindeki önemi azalmaya başlamıştır. Denizciliğin Batı Avrupa'da gelişmesi ile dünya ticaretinin hakimiyeti Avrupalı devletlere geçmeye başlamıştır. Bu yaşanan gelişmelerle beraber sermaye birikimi artışı yaşanan Avrupa'da, burjuva sınıfı ve kapitalizm ortaya çıkmıştır. Küreselleşme sanayi devriminin etkisiyle 19. yüzyılda hızlı bir şekilde yayılmaya başlayarak günümüzde tüm dünyada etkin hale gelmiştir. Küreselleşme yerel kültürleri tek

düze bir küresel kültürün parçasına dönüştürdüğü gibi, bilgi ve sermaye akışını da hızlandırır. Küreselleşme evrensel bir değerler kümesi yaratırken ayrıca yerel olan değerler ile de karşılıklı bir ilişki içerisinde girerek kendisini yeniden yaratır. Bu evrensel değerler kümesinin alanları ekonomik, siyasal ve kültürel alanlardır. Sonuç olarak küreselleşme tüm dünya üzerinde toplamda tekdüzelğe giden bir küresel değerler sistemi yaratmaya devam eder.

HAVACILIK VE KÜRESELLEŞME İLİŞKİSİ

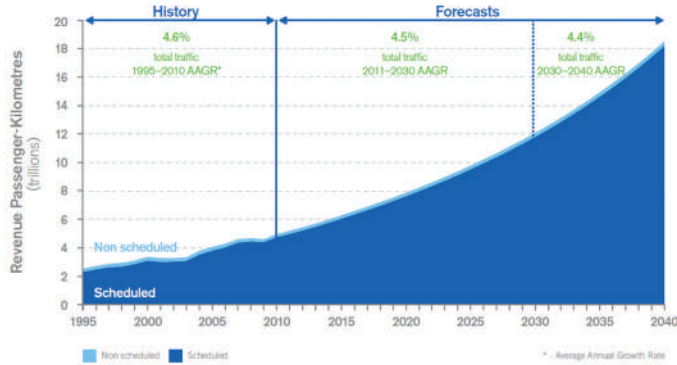
20. yüzyılda bilim ve teknolojiye yaşanan büyük atılımın etkisiyle, II. Dünya Savaşı sonrasında sivil havacılık sektörü yolcu ve yük taşımacılığında hızlı bir şekilde büyümeye başlamıştır. Sermaye mallarını taşınması ve farklı kültürleri kolayca bir araya getirmesiyle sivil havacılık sektörü yolcu ve yük taşımacılığını en hızlı şekilde yaparak küreselleşme sürecini destekler. Havayolu taşımacılığı vasıtasıyla sermaye mallarının ve yolcuların ülkeler arasında hızlı bir şekilde taşınmasıyla ürün veya hizmete ilişkin kültürel öğeler medya ve ürünün ta kendisi ile birlikte yerel toplumun kültürü ile etkileşime girerek onu küresel olan kültürün bir parçasına dönüştürür.

Yolcu ve yük taşımacılığını çok hızlı sağlamasıyla bilinen sivil havacılık sektörünün sermaye mallarının taşınması ve küresel kültürel değerlerin yayılmasında kritik bir rolü vardır. Sermaye mallarının ülkeler arasında taşınmasının sağlanabilmesi ulus devletlerin karşılıklı

ekonomik ve siyasal ilişkiler geliştirmelerini zorlar. Devletler arası imzalanan ikili havacılık müzakereleri ve uluslararası havacılık organizasyonları vasıtasıyla sivil havacılık sektörü devletlerin siyasal ve ekonomik ilişkilerini geliştirmektedir. Sermaye mallarının ülkeler arası akışının kolaylaşması beraberinde küreselleşmenin toplumlar üzerinde kültürel etkilerini de getirir. İşte tam bu noktada sivil havacılık sektörü ülkeler arası yolcu taşımacılığını kolaylaştırarak hem farklı kültürlerle ulaşımı kolaylaştırır hem de sermaye akışı için gerekli olan çalışanların ülkeler arası yolculuğunu hızlandırır. Bunun yansıra turizm sektörünün iş hacmi sivil havacılık sektörü sayesinde hızla büyüyerek insanların farklı kültürleri tanınması ve küresel bir dünya kültürünün bir parçası olmasını kolaylaştırır.

Dünyada artan rekabet ve küresel dinamiklerin etkilerine paralel olarak havayolu taşımacılığında kayda değer bir artış gözlemlenmektedir. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) verilerine göre dünya genelinde 1995 yılında RPK (RPK=yolcu sayısı x kilometre) 2 trilyon civarında iken, 2010 yılında bu rakam 5 trilyona yaklaşmıştır. 1995 -2010 yılları arasında RPK değerinde yıllık %4,6 oranında bir artış gözlemlenmiştir. ICAO'nun yaptığı gelecek öngörüsünde 2011 - 2030 yılları arasında yıllık artış oranı %4,5 olarak tahmin edilmektedir. Yine ICAO'nun öngörülerine göre 2018 yılında 7 trilyon civarında olan RPK değeri, 2030 yılında 12 trilyona ulaşacak ve 2040 yılında ise 18 trilyonu geçecektir.

Figure 6-3: World passenger traffic: 1995–2040

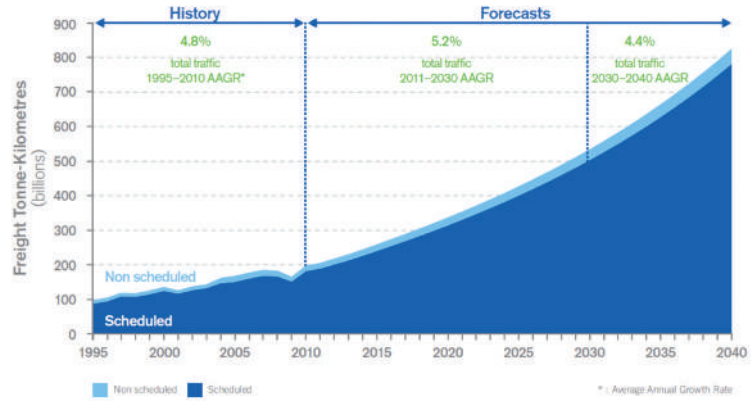


Kaynak: ICAO Global Air Transport Outlook to 2030 and trends to 2040 (2013)

Dünya genelindeki yük taşımacılığı değerlerine ilişkin ICAO'nun öngörülleri RPK ile paralellik göstermektedir. 1995 yılında FTK (FTK=taşınan yük[ton] x kilometre) 100 milyar iken, 2010 yılında bu değer 200 milyar olmuştur. FTK'nin yıllık büyüme oranı 1995-2010 yılları arasında %4,8 iken, 2010 - 2030 yılları arasında %5,2 ve 2030 - 2040 yılları arasında %4,4 olacağı öngörülmektedir. ICAO'nun öngörüllere göre yük taşımacılığında FTK değeri 2018 yılında 300 milyar iken 2040 yılında bu değer 800 milyarı geçecektir.

Gelecek yıllarda sivil havacılık sektöründeki büyümeye ve sektörün erişilebilirliğiyle doğru orantılı olarak dünyada fiziki sınırların tam anlamıyla ortadan kalkacağını, ülkeler ve bireyler arasındaki ilişkilerin daha fazla iç içe geçen bir hale geleceği öngörülebilmektedir. Havayolu taşımacılığı ülkelerin ekonomik düzey gelişmişliği ile doğrudan ilişkilidir. Gelir düzeyi yüksek ülkelerde havayolu taşımacılığı artarken, gelir düzeyi düşük ülkelerde düşmektedir. Bu da küreselleşmeyi hızlandıran sivil havacılık sektörünün ekonomik ilişkilere olan bağlılığının bir başka yönünü göstermektedir. Bir başka deyişle devletlerarası ekonomik ilişkileri hızlandıran etkili bir araç olan sivil havacılık sektörü ekonomik gelişmişliğin kendisinden beslenerek büyümektedir.

Figure 6-4: World total cargo traffic: 1995–2040



Kaynak: ICAO Global Air Transport Outlook to 2030 and trends to 2040 (2013)

Dünya genelinde sivil havacılık sektörünün küreselleşmeye katkıları ağırlıklı olarak ekonomik alanda olmakla birlikte siyasal ve kültürel alanlarda da küreselleşmeye katkıları bulunmaktadır. Küreselleşme sürecinin ekonomik boyutuna sivil havacılık sektörü sermaye malları ve yolcu taşımacılığının hızlı ve güvenilir bir şekilde taşıyabilmesi ile büyük bir katkı sağlar. Yolcu taşımacılığının ve ülkeler arası ekonomik ilişkilerin hızlanması ile birlikte kültürel düzeyde de küreselleşmenin toplumlara etkisi sivil havacılık sektörü yardımıyla artmaktadır. Gelecek yıllarda da dünya ekonomisi ve sivil havacılık sektöründe beklenen büyüme nedeniyle küreselleşme sürecine sivil havacılık sektörünün katkısı giderek daha da fazla artacaktır.



YENİ HAVALİMANI AÇILINCA, UÇAK BİLETLERİ UCUZLAYACAK MI?

Geçtiğimiz Çarşamba günü (29 Ağustos 2018), Türk Hava Yolları'ndan (THY), Kamuyu Aydınlatma Platformu'na (KAP) gönderilen bir bildirim dikkat çekiciydi. Bildirimde, THY Genel Müdürü Bilal Ekşi'nin bir süre önce basına verdiği bir mülakatla sarf ettiği, "THY'nin, İstanbul Yeni Havalimanı'na taşınması ile birlikte söz konusu havalimanında oluşacak rekabet sonucunda bilet fiyatlarının düşeceği" yönündeki ifadesine açıklama getirilmişti. Doğrusunu söylemek gerekirse Ekşi'nin bu ifadesi için pek de açıklama ihtiyacı bulunmuyordu. Bilal Ekşi gerçekten de, yeni havalimanında uçak biletlerinin ucuzlayacağını belirtmişti. Ekşi, bu yönde görüş belirten ilk üst düzey yönetici de değildi. THY'nin önceki genel müdürü Temel Kotil'in de bundan bir kaç sene evvel benzer şekilde bir ifadesi vardı. Sadece THY tarafı değil, yeni havalimanını inşa eden ve açılıştan sonra 25 sene boyunca işletecek olan İGA'dan da aynı yönde açıklamalar gelmişti. Geçtiğimiz Nisan ayında görevinden hiç beklenmedik bir biçimde ayrılan İGA CEO'su Yusuf Akçayaoglu, 2017 yılı ortalarındaki bir demecinde, yeni havalimanı ile birlikte uçak biletlerinin ucuzlayacağını vurgulamıştı. Aslında üç yöneticinin "ucuz bilet" söyleminin temelinde, yeni havalimanı açılınca artması beklenen rekabet unsuru yatıyordu.

Gelin bu noktada, can alıcı sorumuzu tekrar soralım: İstanbul Yeni Havalimanı açılınca, uçak biletleri gerçekten ucuzlayacak mı?



UÇAK BİLETLERİNİN FİYATI NASIL BELİRLENİYOR?

İlk olarak, uçak biletlerinin fiyatının nasıl belirlendiğine bakmamız gerekiyor. 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

Milliyet.com.tr Son Dakika Yazarlar Siyaset EB

03.08.2017 13:08 | Son Dakika 03.08.2017 13:08

Yeni havalimanı ile bilet fiyatları ucuzlayacak

İGA Havalimanları İnşaatı Üst Yöneticisi Yusuf Akçayaoglu, İstanbul Yeni Havalimanı'nın Türkiye'nin yeni bir dünya havacılık ve ulaşım sektörüne çok büyük bir katkı sağlayacağını ifade ederek, "Bizim havalimanımıza birçok hava yolu şirketinin başvuru yapacağına eminiz. Dünya yollarının da bilet fiyatlarının ucuzlamasına sebep olacaktır." dedi.

Almanya'nın Leipzig kentinde düzenlenen Uluslararası Ulaştırma Forumu (ITF) 2017 Yüksek Zorunda AA muhabirinin sorularını yanıtlayan İGA Havalimanları İnşaatı Üst Yöneticisi (CEO) Yusuf Akçayaoglu, Türkiye'nin coğrafik konumundan dolayı rekabet avantajına sahip olduğunu söyledi. Akçayaoglu, "Bu da Türkiye'yi taşıma, ulaşım alanında çok rekabet ediyor. Bunu enerji kesiminde olmayan bütün ulaşımın diğer bütün alanlarına dahil edebiliyor" dedi.



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 bileti, 1.274 kilometrelik İstanbul-Van hattındaki bileten çok daha pahalıya satılabiliyor.

YENİ HAVALİMANINDA YOLCU BAŞINA TAHSİL EDİLEN HİZMET BEDELİNE ZAM

Hatırlanacağı üzere, 29 Ekim 2018 tarihinde hizmete girecek olan İstanbul Yeni Havalimanı'nda, dış hat giden yolcu başına havayollarından tahsil edilen hizmet bedeline zam yapılacağı açıklanmıştı. İstanbul Atatürk Havalimanı'nda 15 ABD Doları olan söz konusu bedel, yeni havalimanında 20 Euro olarak belirlenmişti. Bir başka deyişle, İstanbul Yeni Havalimanı'ndan icra edilecek dış hat seferleri için havayolları toplamda, eskisine göre yılda yaklaşık 100 milyon Euro daha fazla ödeme yapmak zorunda kalacak.



YENİ HAVALİMANINA YATIRIM MALİYETİ

Yeni havalimanında, havayollarına yansıyan tek maliyet unsuru tabii ki bu değil. Özellikle burayı bir hub olarak kullanan yerli havayolları, yeni havalimanı için bir çok yeni yatırım yükünün altına girmek durumunda. Sadece THY'nin taşınma maliyetinin 500 milyon Doları bulabileceği, bizzat genel müdür Bilal Ekşi tarafından ifade edilmişti.



HAVALİMANI VERGİLERİNİN BİLET FİYATLARINA ETKİSİ VAR MI?

Uçak biletlerinin fiyatı, girdi maliyetinden ziyade pazardaki rekabete göre şekilleniyor. Airports Council International (ACI) tarafından Avrupa genelinde gerçekleştirilen bir araştırmanın sonuçlarına göre havayolu şirketleri, havalimanı vergilerini bilet fiyatlarına yansıtmıyor; yansıtamıyor.

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.

THY'NİN PAZAR PAYI

Bilet fiyatlarının rekabete göre belirlendiği bir ortamda, havayollarının pazardaki yoğunluğu son derece belirleyici bir etken olarak ön plana çıkıyor. İstanbul Atatürk Havalimanı'nda THY'nin pazar payı %80'i buluyor. Onu takip eden diğer iki Türk taşıyıcı, AtlasGlobal ve Onur Air'in pazar payları ise sırasıyla %3,7 ve %2,8 mertebesinde. (Toplamda %6,5 civarında.) THY'yi gerek yerel ve gerekse küresel rakiplerine göre farklı kılan bir diğer husus, sefer düzenlediği nokta sayısının çokluğu. Dünya genelinde 120'den fazla ülkede 250 dış hat noktasına sefer yapan THY, bu bakımdan bir numaralı havayolu konumunda. Daha açık ifade etmek gerekirse, İstanbul'un son varış veya ilk kalkış noktası olduğu durumlarda THY adeta rakipsiz denilebilir.

AKTARMALI YOLCU

Tabii THY'nin stratejisinin temelinde, aktarmalı (transfer) yolcular bulunduğundan, rekabet ve

YENİ HAVALİMANI, YENİ HAVAYOLLARINI ÇEKEBİLECEK Mİ?

İstanbul, ister Atatürk Havalimanı olsun ister yenisi, yabancı havayolları için bir aktarma noktası değil; bir son varış veya ilk kalkış noktası. Dolayısıyla, buraya sefer yapan yabancı havayollarının İstanbul'u bir aktarma noktası olarak kullanması söz konusu değil. İstanbul'a daha fazla sayıda havayolunun sefer yapması için, İstanbul'un hem ekonomik hem de turistik cazibesinin mevcut duruma göre artırılması gerekiyor. Samimi olmak gerekirse, yeni havalimanı açıldıktan sonra da yabancı havayollarının İstanbul'a çok fazla sefer artışı veya yeni hat açacağını düşünmüyoruz. THY'nin pazardaki ağırlığı ve buna bağlı olarak rekabet gücü o kadar fazla ki, THY'nin sadece 2019-2020 yıllarında filosuna katılacak uçaklar ile birlikte, iki yıllık toplam kapasite büyümesinin %10'u geçeceğini öngörülmekte. Sayısal olarak ifade etmek gerekirse, THY'nin, İstanbul'dan bir günde yaptığı kalkış sayısı 50 adet civarında artacak. Buna karşılık yerli veya yabancı, diğer havayolu şirketlerinin İstanbul Yeni Havalimanı'nda bu sayıda yeni uçuş planlayacağını tahmin etmiyoruz. Bir başka deyişle, THY, yeni havalimanındaki pazar payını kısa-orta vadede daha da artıracaktır. Zaten en fazla havayolunun uçuş yaptığı havalimanları sıralamasında İstanbul'un çok gerilerde kalması, bu durumun bir yansıması. İlk sıradaki Paris CDG Havalimanı'na 100'den fazla havayolu sefer yaparken, Atatürk Havalimanı'nda ve dolayısıyla yeni havalimanının da bu sayı 55-60 civarında.

dolayısıyla bilet fiyatı konusunda bir de bu açıdan bakmak gerekiyor. İş transfer yolcu olunca, bilet fiyatının belirlenmesi yukarıda da değindiğimiz üzere tamamen rekabete ve yolcu talebine göre dinamik bir biçimde gerçekleşiyor. Daha açık bir örnek vermek gerekirse; THY'nin Bangkok uçuşlarındaki bilet fiyatları, İstanbul-Bangkok yolcuları için ayrı, Avrupa'dan Bangkok'a seyahat etmek isteyenler için ayrı bir şekilde belirleniyor. İstanbul - Bangkok uçuşunu direkt olarak yapmak isteyen yolcular için THY'nin rakibi bulunmuyor. Ancak aynı uçuşu aktarmalı yaparım diyenler için işin içine Emirates, Qatar Airways, Etihad gibi alternatifler giriyor. Avrupa'dan Bangkok'a seyahat etmek isteyenler için ise Avrupalı çok sayıda taşıyıcının yanı sıra, Emirates, Qatar Airways, Etihad gibi şirketler THY'nin rakibi olarak bilet fiyatlarına etki ediyor. Yani aktarmalı yolcuları çekmeye çalışan bir havayolunun, bilet fiyatlarını pazardaki münferit bir oyuncuymuşçasına artırması mümkün değil. Buna bir de "behind" olarak tâbir edilen yolcuları kattığımızda, iş daha da karmaşık hale geliyor. Son olarak, birim gelirler açısından bakıldığında aktarmalı yolcuların oranının çok yüksek olmasının, hem havayolları hem de havalimanı işletmecileri tarafından pek de istenmediğini hemen ekleyelim.

BİLET FİYATLARI, REKABET VE TALEBE GÖRE BELİRLE- NECEK

Havayolları, yeni havalimanı ile birlikte her bakımdan artması kaçınılmaz olan maliyetlerini kimi hatlarda bilet fiyatına yansıtırken, çoğu hatta ise bu mümkün olmayacak. Ve neticede şu anda olduğu gibi, İstanbul Yeni Havalimanı açıldıktan sonra da uçak bileti fiyatları, rekabet ve talebe göre belirlenmeye devam edecek. ✿

BİR HAVALİMANINDAKİ “EN KİRLİ” YER NERESİDİR?

Her yıl dünya genelinde uçakla seyahat eden milyarlarca yolcu havalimanlarını kullanıyor. Özellikle büyük havalimanları adeta birer Birleşmiş Milletler Genel Kurulu görünümüne sahip. Onlarca farklı milletten kişi, havayolu seyahatinin artık olağan hale gelen telaşı içerisinde bir yerden diğerine koşuşturuyor. Havalimanları bu yüzden aynı zamanda, bulaşıcı hastalıkların yayılması için son derece elverişli bir ortam sağlıyor. Kasım 2002 - Temmuz 2003 döneminde Güneydoğu Asya’da ortaya çıkan solunum yetersizliği (SARS: severe acute respiratory syndrome) salgını, günümüzde bu gibi hastalıkların ne kadar kolay ve hızlı bir biçimde yayılabileceğine bir örnek teşkil etmişti. SARS salgını sırasında bir çok kişi havayolu ile seyahat etmekten uzak durmuş ve bunun sonucunda yolcu sayısında son derece sert bir düşüş meydana gelmişti. Havayolu sektörü üzerinde SARS kadar olumsuz sonuçlara sebep olmasa da, 2009 yılında yaşanan domuz gribi vakaları gözlerin yine havalimanlarına dönmesine yol açmıştı.

Bugün artık önde gelen havalimanlarının bir çoğunda, ülkeye giriş yapan yolcuların ateşini anlık bir biçimde ölçebilen termal kameralar bulunuyor. Yolculardan vücut ısı 38,5 dereceyi geçenler tespit edilerek hemen karantina odasına götürülüyor. Gereken kontroller sonrasında bir virüs tespit edilme halinde yolcu, bir ambulansla hastaneye sevk ediliyor. Geçtiğimiz Eylül ayının sonunda Newark Havalimanı’nda, Tel Aviv’den gelen bir yolcudan kızamık vakasına rastlanmıştı. New Jersey Sağlık Müdürlüğü tarafından yapılan açıklamada, 28 Eylül 2018 tarihinde sabah saat 05.30-10.30 arasında havalimanının B terminalini kullanmış olan yolcu ve personelin, söz konusu kızamık



virüsüne maruz kalmış olabileceği belirtilmiş ve bu kişilerin kızamık belirtilerine karşı dikkatli olmaları tavsiye edilmişti. Benzer bir durum yine geçtiğimiz Ağustos ayında Southwest Airlines uçuşlarında yaşanmış ve dört farklı uçuştaki tüm yolcular kızamık riskine karşı uyarılmıştı. İş böyle olunca insanın aklına ister istemez, havalimanlarının en kirli olabilecek noktalarından mümkün mertebe kaçınmak gerektiği geliyor.

SİZCE BİR HAVALİMANINDAKİ EN KİRLİ YER NERESİDİR?

ABD’nin üç büyük havalimanında yapılan bir araştırmaya göre, self check-in kiosklarının ekranları, çok büyük bir farkla en kirli yer olarak tespit edildi. Bu ekranlar, ortalama bir evdeki bir klozet kapağındakine nispeten tam 1.475 kat daha fazla bakteri barındırıyor. Self check-in kiosklarının ekranlarındaki her 6,5 cm²’ye düşen ortalama bakteri miktarı, 253.857 CFU olarak ölçüldü. (Colony Forming Units: Biyometride mikroorganizmaların makroskopik sayımında kullanılan ölçü birimi) Bu sayının ortalama olduğunu ve söz konusu araştırmada incele-

nen kiosklerden bir tanesindeki CFU miktarının 1 milyonu aştığını hemen belirtelim. Yolcuların terminal içerisinde oturduğu koltukların kolçakları (21.630 CFU) ve içme suyu musluklarının açma kapama düğmeleri (19.181 CFU), kiosk ekranlarını, havalimanlarındaki en kirli ikinci ve üçüncü noktalar olarak takip ediyor.

Kiosklardaki CFU miktarının yüksekliğine dikkat! Bununla birlikte, çok da telaş etmemek gerekiyor. Kioskla işiniz bittiğinde ellerinizi yıkamanız veya dezenfekte edici bir jel veya mendille temizlemeniz, temas yoluyla bulaşabilecek bir çok hastalığı daha en baştan engelleyecektir. 🌱



KÜRESEL EKONOMİK KRİZLER, HAVAYOLU SEKTÖRÜNÜ NASIL ETKİLİYOR?

Havayolu sektörü, küreselleşmenin en önemli temel taşlarından bir tanesi. Dolayısıyla, küresel ekonomik gelişmeleri olumlu ya da olumsuz yönde etkileyen herhangi bir unsur, çok kısa bir sürede havayolu sektörüne yansıyor. Bir mâlî kriz, bir salgın hastalık veya büyük bir doğal felaket, uçuş ve yolcu sayısında ani düşüslere sebep olabiliyor. IATA tarafından hazırlanan ve 2002-2018 yıllarını kapsayan bir grafikte bu durumu açık bir biçimde görmek mümkün. Grafikte, Ücretli Yolcu Kilometre (Revenue Passenger Kilometer) ve Kargo Ton Kilometre (Freight Tonnes Kilometer) bazında dünya sivil havayolu sektörü incelenmiş.

Ele alınan dönem içerisinde yaşanan iki önemli gelişmenin havayolu sektörünü nasıl etkilediği gösterilmiş. Bunlardan ilki, Güneydoğu Asya'da meydana gelen akut solunum yetersizliği (SARS: severe acute respiratory syndrome) salgını; ikincisi ise 2008-2009 yıllarında dünyayı kasıp kavuran küresel mâlî kriz. SARS salgını sırasında yolcu sayısında sert bir düşüş meydana gelirken, kargo hacminde hemen hemen hiç bir olumsuz etki gözlemlenmiyor. Küresel mâlî kriz yıllarında ise hem yolcu hem de kargo taşımacılığında son derece sert düşüşler kaydedilmiş. Yolcu sayısı, kriz öncesindeki trendini ancak 2016 yılı sonlarında yakalarken, hava kargo işinde toparlanma biraz daha uzun sürmüştü. 'Kargo Ton Kilometre' performansı, kriz öncesi dönemindeki trendine ancak 2018 yılında çok yaklaşmış. Ancak henüz bunun üzerine çıkabilmiş değil. Önümüzdeki yıllarda,



küresel çapta bir kriz yaşanmadığı takdirde, havayolu ile seyahat eden yolcu sayısının kuvvetli bir biçimde

artmaya devam edeceği tahmin ediliyor. Hava kargo taşımacılığındaki artış ise sınırlı bir oranda kalacak. ✈

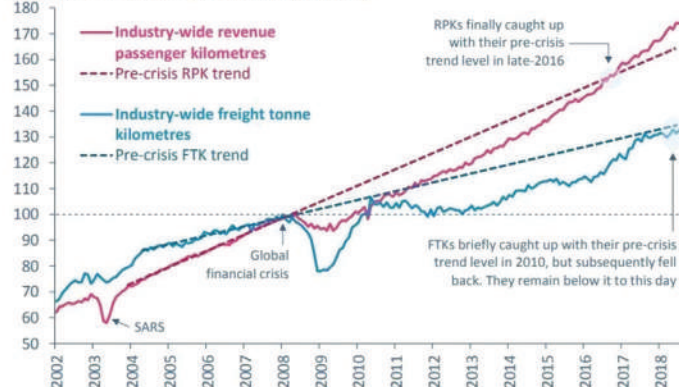


IATA ECONOMICS' CHART OF THE WEEK

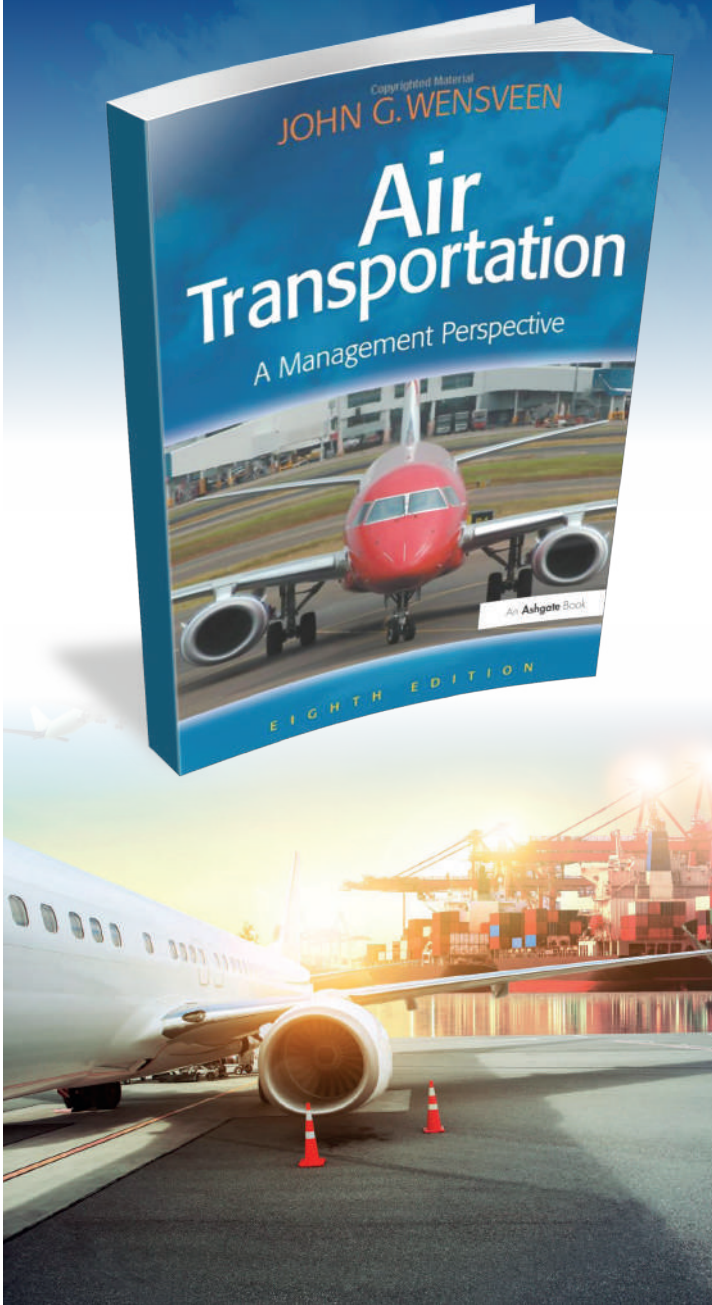
14 SEPTEMBER 2018

GLOBAL FINANCIAL CRISIS COST THE INDUSTRY \$280BN IN LOST REVENUES

Indices (Pre-GFC peaks = 100*, seasonally adjusted)



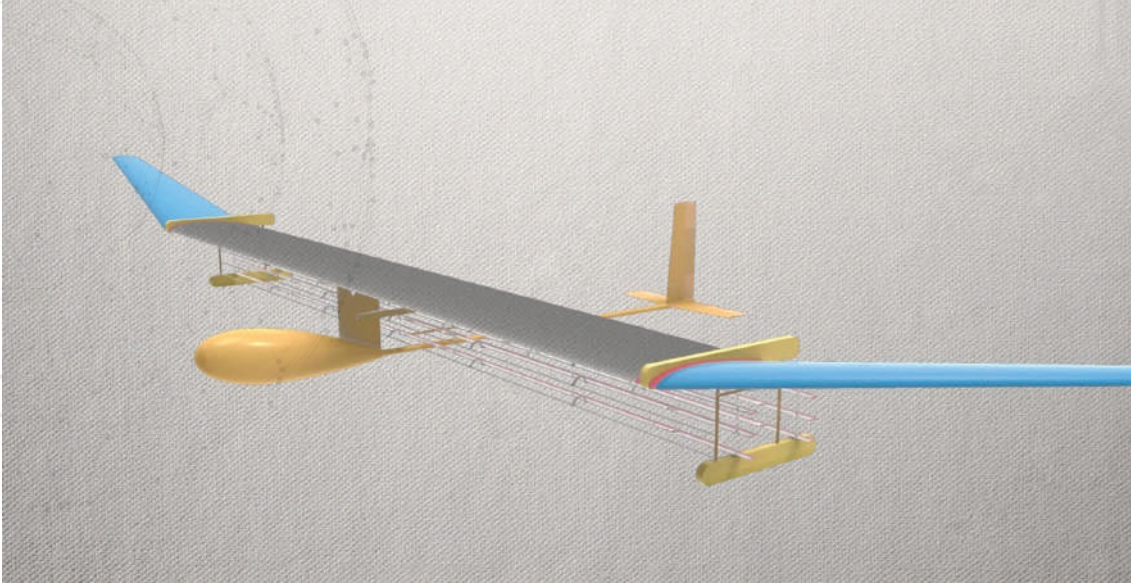
“AIR TRANSPORTATION: A MANAGEMENT PERSPECTIVE”



Kitap notları bölümümüzde John G. Wensveen tarafından kaleme alınan “Air Transportation: A Management Perspective” adlı çalışmayı ele alıyoruz.

Wensveen eserini, bir ders kitabı olarak kullanılacak biçimde hazırlamış. Dört ana bölüm ve 17 alt bölümden oluşan ve onlarca tablo ve grafikle desteklenen bu çok kapsamlı çalışma tam 656 sayfa. Kitap, hava ulaştırmasının temel unsurları ve tarihçesi ile başlıyor. Daha sonra, havayolu şirketlerinin ekonomik yapıları ve genel olarak havayolu sektörü inceleniyor. Bir sonraki bölümde ise, bir havayolu şirketinin işleyişi son derece derinlemesine bir biçimde anlatılıyor. Kitap, havacılığın uluslararası boyutuna ilişkin bilgiler ve geleceğe yönelik öngörülerle son buluyor. John G. Wensveen, bu kitabı aslında çok eski tarihlerde yazmış. Ama Wensveen, çok zor olan bir şeyi başarmış ve yıllar geçip sektör adeta baştanbaşa yenilenirken, kitabını sürekli güncellemiş. Air Transportation adlı kitabın 2015 yılında basılan en son versiyonu, tam tamına sekizinci edisyon. Bu kitabı, genel olarak havayolu sektörü ve özel olarak havayolu şirketlerinin yönetimi hakkında bilgi sahibi olmak isteyen herkese tavsiye ediyoruz. ⚙️

* Abdullah NERCİZ



HAVACILIĞIN GELECEĞİ İYON UÇAKLARDA MI?

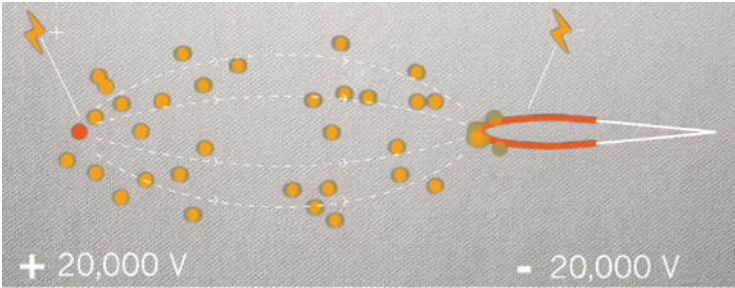
MIT'den havacılık uzmanları sadece elektrik ve iyonların hareketini kullanarak radyal olarak farklı düzlem üzerinde sessiz uçuş gerçekleştirmeyi başardı. Araştırmacılar yaklaşık 5 kilo ağırlığında olan 16 metrelik bir kanat açıklığına sahip uçağı MIT'deki kapalı pistte toplam on kez uçurdular. Hızı yaklaşık 11 mile ulaşan uçağı güçlendiren teknik mekanizma, elektro-aerodinamik tahrik olarak adlandırılıyor. Elde ettikleri şeyin, elektro-aerodinamik itme gücüyle harekete geçen bir uçağın ilk sürekli uçuşu olduğunu ve bunun da, birçok tanım ile hiçbir hareketli parça olma-

dığı anlamına gelen ilk katı hal uçuşu" olduğunu belirten Barret bir gün, dronlar veya daha büyük gemiler için bu sistemin kullanılabileceğini de sözlerine ekliyor.

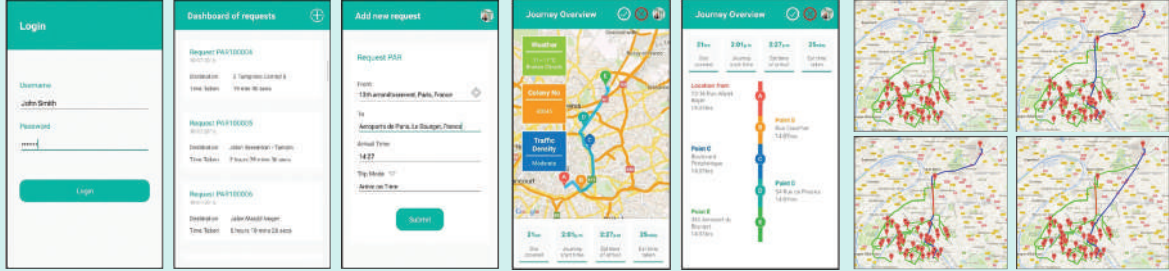
Dizaynda anahtar bileşenler, yatay olarak çalışan kanat altında bulunan elektrotlar. Uçağın nasıl uçtuğunu anlamak için, sadece ikisi arasındaki ilişkinin dikkate alınması gerekiyor. Tel gibi ince bir elektrot ve uçağın üzerindeki bir batarya ve güç dönüştürücüsü sayesinde, elektrot 20.000 Voltluk bir elektrığe şarj ediliyor. Bu ince elektrotun

arkasında bulunan ikinci elektrot negatif 20.000 Volt ile şarj ediliyor ve 40.000 Volt fark oluşuyor. Bu iki elektrot uçağın uçmasına yardımcı oluyor, çünkü birincisi 20.000 volta kadar şarj edilmiş vaziyette ve bir elektronun pozitif yüklü hale gelmesi için yakındaki azot moleküllerini yayıyor. Pozitif nitrojen iyonları daha sonra negatif elektrığe sahip olan ikinci elektrotla doğru çekiliyor. "Sihir, bir nitrojen iyonu elektrotlar arasında giderken gerçekleşir, çünkü düzenli hava moleküllerine çarpar. Her çarpışmada enerjileri bu moleküllere aktarıyor ve nötr hava rüzgarı yaratıyor" diyor Barrett bunun kısaca iyonlarla güçlendirilmiş bir uçak olduğunu aktarıyor.

İyon tahrikinin minyatür uçaklara ya da mevcut uçtukları prototiple aynı genel ölçekte inşa edilen diğer el aletlerine güç verebileceğini söyleyen Barret, bu tasarımı sonunda yolcu taşıyabilen daha büyük uçaklarda da geliştirebilmeyi ümit ediyor. ✨



DÜNYA DÜZENİNİ DEĞİŞTİREN TASARIM



Zihinde canlanan bir fikrin üstüne gidilerek zor şartlar altında da olsa sahiplenilmesi sonucunda dünya çapında düzenlenen bir inovasyon yarışmasında 1.lik ödülüne layık görülmesi ile ateşlenen projenin dünyanın dört bir yanından profesör, yazılım mühendisleri ve tasarımcıların dizayn sürecine başlaması sonucunda prototip üretimi gerçekleştirilen yepyeni, teknolojik bir ürün.

Akıllı ve dijital araç anahtarlarının gelecekte yer alacağına inanan mühendis Can Akgün, kağıt üzerinde yazılı bu tasarımı Ontario Windsor Üniversitesi'nden WiCIP Laboratuvarı Başkanı Prof. Dr. Kemal TEPE ile ilk paylaştığında oluşan sinerji ile kısa bir süre içinde kurulan 5 kişilik akademisyen ve mühendis ekip yardımıyla gece gündüz çalışarak ilk prototiplerini üretmeyi başardılar. "Sistematiik Olarak Rezerve Edilmiş Araç Kolonizasyonu Yoluyla Akıllı Rota Planlaması" başlığı ile tasarlanan sistemin ilk apk versiyonu Singapur ve Amerika'da başarılı çalışmalara imza atan Prof. Dr. Daniel Wong'un da destekleri ile android versiyonu aplikasyon tasarımı başarı ile tamamlanarak ticari versiyonunun dünyaya arzı için hazır hale getirildi.

Çok kısa bir süre içinde belki de dünyadaki tüm otonom araç sahiplerinin kullanacağı sistem, bir havuz veri tabanında seyahat taleplerini önceden toplayarak algoritmik yazılımı sayesinde rota ve zaman bazlı araç ve seyahat rezervasyonu yapıyor.



Can Akgün

Araçları kapasiteleri ve tiplerine göre kolonize eden sistem, yolcuların akıllı anahtarları üzerinden bir nevi seyahat ajandası oluşturmalarına yardımcı oluyor. Yolcular yaklaşan seyahatleri öncesinde tahmini hangi zaman aralığında araçlarında olmaları gerektiği hakkında sesli ve görsel olarak bilgilendirilirken, yine seyahat taleplerine istinaden otomatik rota ataması yapılırken yine güzergâhlara da kullanıcıların rezervasyon saatine göre araç atamaları yapılıyor. Tüm araçların rezervasyon sistemi ile bir nevi planlı ve robotik bir düzende trafiğe çıkması aynı zamanda muhtemel trafik sıkışıklığının da önüne geçiyor. Zaman ve güzergâh optimizasyonu ile aynı zamanda hava du-

rumu ve jeolojik durum raporlarını da işlemek üzere tasarlanan sistem akıllı anahtar ve araç içi telematik sistemleri ile de internet üzerinden entegreli olduğundan herhangi bir konumdan anahtar veya telefon üzerinden tanımlanan tüm veriler anlık olarak araçta da tanımlanabiliyor. Seyahatlerin anlık olarak değiştirilmesi durumunda üstün algoritmik işlem yeteneği ile kolonilerdeki anlık kapasitelere atamalar gerçekleştirerek en avantajlı ve adil alternatif seyahatlere imkân kılıyor.

Havacılık sektöründe kullanılan rezervasyon sistemlerinden ilham alarak ürünü tasarladığını ileten Can Akgün, sisteme Almanya ve Fransa'da üretim yapan otomotiv şirketlerinden talep olduğunu fakat kendisinin bu sistemin lansmanını ilk üretilecek yerli otonom araçlarda görmek istediğini de belirtiyor. İnsanoğlunun hayal ettiği ve düşünebildiği her şeyin mümkün olduğuna inanan ve aynı zamanda TÜSHAD Yönetim Kurulu üyesi de olan Akgün, özellikle gençlere inandıkları ve hayal ettiklerinden asla vazgeçmeden özgüvenli olmalarını ve mümkün olduğu kadar sosyal ve girişimci olmalarını tavsiye ediyor. Tüm insanlığın faydasına olacak her tür faydalı yeni icat ve tasarımın ülkemizin prestijini de artıracığını ve küresel oyunda bu tür yenilikler üretenlerin, rakiplerinden her zaman önde olarak, kuralları uygulayan değil kuralları yapanlar olacağını ifade ediyor. ✨

SİZİN PENCERENİZDEN KUDÜS GEZİMİZ



Bu sayımızda Tüm Sivil Havacılar Derneği olarak 26- 28 Temmuz 2018 tarihlerinde tertip ettiğimiz Kudüs temalı gezimizde geziye katılan üyelerimizin gezi ile alakalı bize ilettikleri duygu ve düşüncelerini siz değerli okuyucularımızla paylaşıyoruz.

Fotoğraflar için Süleyman Fatih Gül Bey'e derneğimiz adına teşekkür ederiz.

Huriye TOPAL

Ben kendi adıma hiç istemeden gittiğim (niye bilmiyorum) Kudüs'ten çok ama çok mutlu olarak ayrıldığımı söylemek isterim. Her şey için çok sağ olun. Bir daha görüşmeyi çok isterim. Rabbim tekrarını nasip etsin, daha uzun bir süre olarak inşallah. Öyle çok özlüyorum ki oraları, rüyalarımda ve düşüncelerimde sürekli. Oralara gitmeme vesile olan başta eşimden ve emeği geçen herkesten Allah razı olsun. Tekrarını nasip etsin Rabbim inşallah.



Ensar KILIÇOĞLU

Her şey için teşekkürler. Dolu dolu bir program çıkarmak için özverili bir şekilde bizler için koşturan rehberimiz Mehmet Mücahit'ten de Allah razı olsun. Kendisine hassaten teşekkür ederiz.



Fatih BEY

Muhteşem yerleri ziplenmiş halde üç güne sığdırdığı için öncelikle Mücahit Bey'e ve size teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca THY olarak geniş bir aileye sahibiz,

ama çok kısa mesafedeki insanlarla bile işlerimiz yüzünden tanışmamışız. Bu da durumumuzun ayrı bir özelliğiymiş. İlk turumdu, herkese tavsiye edeceğim.

Cemile BİRÇEK

Emeği geçen tüm yetkililere ve rehberimiz Mehmet Mücahit Bey'e teşekkürler. daha nice programlarda buluşmak dileğiyle hayırlı akşamlar dilerim.

Süheyl BEY

Çok keyifli ve bir o kadar da dolu dolu bir programdı. TÜSHAD'a ayrıca teşekkürler. Mücahit Bey'in gayreti ile bilgi ve tarihe doyduğumuz bir tur gerçekleşti. Bir sonraki organizasyonda görüşmek üzere inşallah.

Kemal&Hatice BİLGİN

TÜSHAD öncülüğünde düzenlenen bu programda emeği geçen herkese ayrı ayrı teşekkür ederiz. Ayrıca tarihle-mekanı karşılaştırarak bilgi ve birikiminden çokça istifade ettiğimiz Mehmet Mücahit kardeşimizden de Rabbim razı olsun; onun azmini ve gayretlerinin arttırsın; diline, gönlüne ve hafızasına kuvvet versin; doktorasını tez vakitte bitirmeyi ve saçlarının canlanmasını nasip eylesin.

Peygamber Efendimiz(SAV)'in gidip namaz kılmayı tavsiye ettiği mescitlerini ziyaret ederek umre ibadetine karşılık gelecek kadar kutsal kılınan bu kutlu yolculuğa çıkmış olmanın yanı sıra, Kudüs üzerinde oynanan oyunlara ve insanlık tarihinden beri süre gelen 'Hak-Batıl' mücadelesine bizzat şahitlik ederek ümmet olma şuurumuzu ve kardeşlik bilincimizi kazandırabilmek/arttırabilmek için mümkün olduğunca bu vb. programları arttırmalarını derneğimizden talep ediyoruz. Bir başka programda karşılaşmak ümidiyle. Saygı ve hürmetlerimizle.

M. Zahid UYSAL

Selamünaleyküm, Her şey için çok teşekkür ederim. Kendi adıma çok verimli ve manevi bir program oldu. Rehberimiz elinden geleni fazlası ile yaptı. Allah razı olsun. Ama şunu anladım ki bir kez gitmek yetmez. Hem destek olmak adına hem de öğrendiklerimizi pekiştirip aktarmak adına tekrar gitmek gerektiğini düşünüyorum. Ekip olarak da uyum içinde muhabbetli bir birlikteliğimiz oldu. Tek tavsiyem otelin mescide daha yakın bir yerden seçilmesi olacak. Emeği geçen ve ekipteki tüm arkadaşlara teşekkürler.

**Tahir Gülden ŞAHİN**

Hayırlı günler Kudüs dostları. Öncelikle sizlerle birlikte bu kutsal yolculukta beraber olmaktan çok mutluyuz. Bu organizasyonu düzenleyen herkese ve oğlum Murat'a çok teşekkürler. Mehmet Mücahit Bey'e ayrıca teşekkürler. Bilgisine emeğine sağlık, Allah her şeyi gönlünce versin.

Ercan SÖYLEMEZ

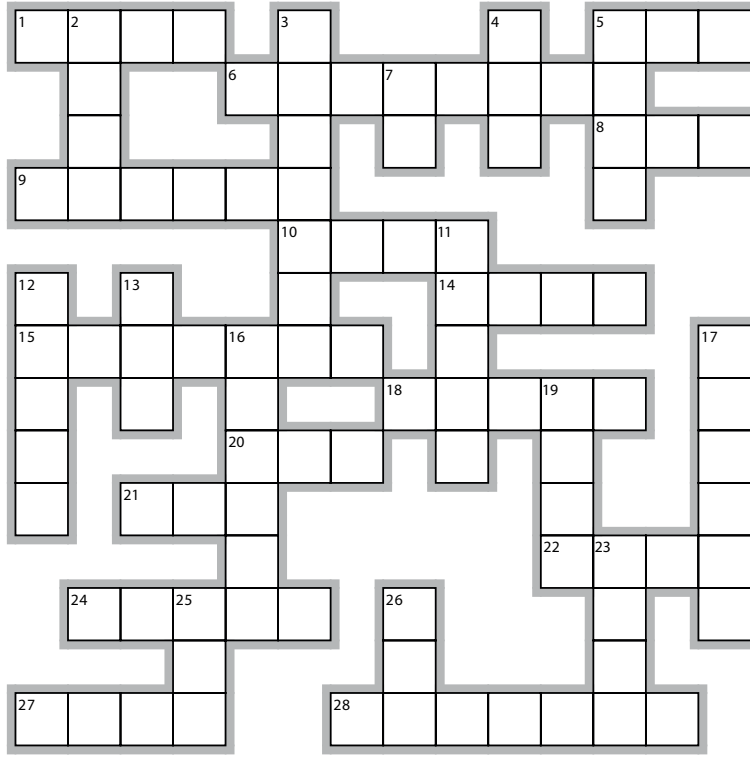
Hayırlı günler Kudüs dostları. Başlangıçta çocuklarla birlikte böyle bir tura katılma hususunda çekincelerim vardı. Allah'a çok şükür herkes tekrar ziyaret etmek için hemfikir. Bu organizasyonda emeği geçen başta TÜSHAD, Anjum Tur ve rehberimiz Mehmet kardeşimizden Allah razı olsun. Rehberimiz bilgi birikimi ve azmiyle bizlere çok güzel rehberlik yaptı. İnşallah bir dahaki sefere Mehmet kardeşimiz sırma saçlarıyla bizleri karşılar. Tura katılan tüm arkadaşlarla başka organizasyonlarda karşılaşmak umuduyla Allah'a emanet olunuz.

Ayşe Nur KAY

Hayırlı günler. Çok güzel ve dolu dolu bir turdu. Herkese ayrı ayrı çok teşekkür ederim, özellikle de rehberimize. Hakkınızı helal ediniz. İnşallah tekrar Kudüs'e gitmek nasip olur. THY Kargo binasına yolunuz düşerse muhakkak beklerim. Selam ve dua ile.

Sebahattin - Mustafa MÜCAHİTOĞLU

Kudüs ziyaretimizde emeği geçen Zekeriya Alp ve Arif Ali Gezmişoğlu Beylere teşekkür ve dua ediyoruz. Hamdolsun Peygamberler tarihini 3 günde temaşa ettik. Filistinli kardeşlerimizin yanında olduk. İttihad-ı İslâm ve Alem-i İslâm'ın nusreti için dualar ettik. Allah tekrarlarını nasip etsin. Mimar Musa Bey'in konuşmasında belirttiği gibi, Cenab-ı Allah Kudüs'e vizesiz gitmeyi, Kudüs'e ve çevresine İslâm'ın hakim olduğunu görmeyi hepimize nasip etsin. Selam ve saygılarımızla.



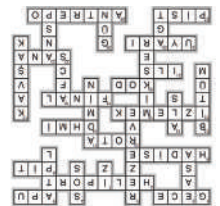
SOLDAN / SAĞA

1. Akşam alacakaranlığının bitimi ile sabahın başlangıcı arasındaki saatler veya otorite tarafından belirlenmiş günbatımı ile gündeğümü arasındaki zaman dilimidir.
5. Yardımcı Güç Ünitesi (kıs.)
6. Helikopterlerin iniş, kalkış ve yer hareketlerini tamamen veya kısmen yapabilmelerine elverişli alan.
8. Hidrant sisteminin uçak park pozisyonundaki hortum bağlantı noktası.
9. İşletme güvenliğini olumsuz etkileyen ya da etkileyebilecek, bir hava aracının kullanılmasıyla ilişkili, kazadan (accident) farklı olarak ortaya çıkan durum.
10. Uçağın coğrafi bir noktaya veya havayoluna göre 2 boyutlu pozisyonunu belirtir.
14. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (kıs.)
15. Hava trafik kontrolörünün temel fonksiyonudur. Radar ekranında trafiğin takip edilmesidir.
18. Aletli veya görerek yaklaşma yapan bir uçağın iniş için pisti karşıladığı hat.
20. SSR sorgulayıcısına cevap veren cevaplayıcı tarafından yayılan sinyallerde bulunan verilerin kombinasyonudur.
21. Aletli İniş Sistemi (kıs.)
22. Ulusal olarak uçan uçakların, teknik, emniyet ve operasyonel yönden SHGM tarafından denetlenmesidir.
24. Bir hareketin tanınma ve doğrulanma işlemlerinden oluşan haber verme sistemidir.
27. Uçakların inişi ve kalkışı için hazırlanmış bir kara havaalanı üzerinde belirlenmiş bir dikdörtgen alan.
28. Gümrük gözetimi altında bulunan eşyanın konulması amacıyla hava alanı içerisinde veya dışında bulunan ve kuruluşunda aranılacak koşulları ve nitelikleri yönetmelikle belirlenen yerdir.

YUKARIDAN / AŞAĞIYA

2. 15 Temmuz 2002 tarihinde hizmete geçen, Avrupa hava sahası ile ilgili bir emniyet kurumudur.
3. Uçucu personelin aylık uçuş planlaması dışında ihtiyaç duyulacak uçuş ve yer görevleri için hazırlıklı bulunması halidir.
4. Mors haberleşmesinde tehlike sinyali.
5. Hava Ulaştırma Pilot Lisansı (kıs.)
7. Bir hava aracının havada çizdiği yolun yeryüzü üzerindeki izdüşümü olup, yönü kuzeyden derece olarak ifade edilir.
11. Yönetim (kıs.)
12. Keskin bir koku, alev ve koyu duman çıkararak yanan, karbon ve hidrojen bakımından çok zengin doğal yakıt maddelerinin genel adı.
13. Yaklaşma Işık Sistemi (kıs.)
16. Mekanik karıştırıcı.
17. İki veya daha fazla seyrüsefer yardımcısının uçuş başı, radyal veya rotalarının kesişmesiyle tanımlanan nokta. İki pist, bir pist ve bir taksi yolu veya iki taksi yolunun kesişme noktası.
19. Otomatik Uçuş Kontrol Sistemi (kıs.)
23. Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısı (kıs.)
25. Seyahat Acentesi (kıs.)
26. 00.01 UTC ile 24.00 UTC arasındaki süredir.

Cevaplar



Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan havayolu!



Türkiye'de 13,
Avrupa'da 40
şehre aktarmasız
uçuyoruz.

sunexpress.com



SunExpress



ZANZİBAR

DÜNYANIN EN FAZLA ÜLKESİNE
UÇAN HAVAYOLUYLA KEŞFET



TANZANYA

[TURKISHAIRLINES.COM](https://www.turkishairlines.com)

A STAR ALLIANCE MEMBER

