

SİVİL HAVACILAR

3 Aylık Sektör Dergisi

www.tushad.org

İlkbahar 2019 / Sayı 23

ATATÜRK HAVALİMANI TAŞINDI RAKAMLARLA BÜYÜK GÖÇ



36



BOEING 787
Rüya Uçak

40



Havacılığın
Ağırlık
Merkezi ve
Değişen Risk
Faktörleri

49



MÜSİAD
Genel Başkanı
Abdurrahman
Kaan'ı Ziyaret
Ettik

RAMAZAN'DA
AZ ÇOK DEMEDEN PAYLAŞIYORSAN
HİLÂL OLSUN
Türkiye!



KIZILAY'A BAĞIŞ YAPIN, YARDIMLARINIZ DOĞRUDAN İHTİYAÇ SAHİPLERİNE ULAŞSIN.



ZEKÂT
168
ÇAĞRI MERKEZİ

FİTRE
YAZ
1877
'YE GÖNDER

FİDYE
YAZ
1877
'YE GÖNDER

RAMAZAN
YAZ
2868
'E GÖNDER

23^{TL}

10^{TL}



kizilay.org.tr
f/TurkKizilayi.org Kizilay

ANTALYA'DA YENİ BİR ANTALYA KURULUYOR

Şimdi Sur Yapı'ya gelin, 120 ay 0,98 vade fırsatından yararlanın,
bu tarihi kampanyayı kaçırmayın.

120 AY 0,98 VADE

25 BİN TL peşinat
1.350 TL 'den başlayan
taksitlerle

TÜRKİYE'NİN
EN BÜYÜK
KENTSEL
DÖNÜŞÜM
PROJESİ

1 MİLYON 300 BİN m²'LİK
MODERN ŞEHİR



Kendine ait ulaşım sistemi



Rengarenk bahçeler



Sur Yapı, marka şehir Antalya'da, 1 milyon 300 bin m²'lik alanda, 19 bin konut, home ofis, dükkân ve diğer üniteleriyle dev bir şehir kuruyor. Yaklaşık 70 bin kişinin yaşayacağı bu dev şehirde siz de yerinizi alın.

Satış Ofisi: Kepez Mahallesi 5 Temmuz Kurtuluş Caddesi No: 2/1 Kepez/Antalya

SURYAPI
UYGARLIĞIN MİMARİ

444 5 787

1.350 TL taksit, satış alanı 50 m², brüt alanı 37,52 m², net alanı 31,21 m² ve toplam maliyeti 244.248 TL olan 1+1 daire için geçerlidir.
Kampanya stoklarla sınırlı olup bitiş tarihi 31 Mayıs 2019'dur.



TÜSHAD
TÜSHAD
2005



Arif Ali GEZMİŞOĞLU
Tüm Sivil Havacılar
Derneği Başkanı

DÜNYANIN BULUŞMA NOKTASI: İSTANBUL HAVALİMANI

Merhaba havacılık tutkunları,

Biliyorsunuz İstanbul Havalimanı Nisan ayı başında gerçekleşen büyük taşınma ile tüm dünyadan yolcularını ağırlamaya başladı. Dünyanın buluşma noktası olan İstanbul Havalimanı ile ilgili Cumhurbaşkanımız "Bu sadece bir havalimanı değil, bir zafer anıtıdır" sözü, bu eserin ekonomik değerinin çok üstünde bir anlamı olduğunu gösteriyor.

İstanbul Havalimanı'nın sağlayacağı bağlantı gücü, büyüme potansiyeli ve geliştirilmiş seyahat deneyimiyle milli havacılığımız, yoluna irtifasını arttırarak devam edecektir. Dosyamızda dünyanın yeni buluşma noktası havalimanımıza ve gerçekleşen Büyük Göç'e dair derlediğimiz ilgi çekici bilgileri incelemenizi tavsiye ederim.

TÜSHAD olarak Ocak ayındaki Genel Kurulumuz sonrasında göreve gelen yeni yönetimimizle birlikte kurumsal dönüşümümüze de hız verdik. Sahip olduğumuz değerlerden aldığımız ilhamla imajımızı yenileyerek; siz havacılık tutkunlarına temas ettiğimiz her noktada çok daha yüksek değer sunmak istiyoruz.

Şubat ayından bu yana; Yıldız Teknik Üniversitesi, Eskişehir Teknik Üniversitesi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, İstanbul Kültür Üniversitesi, Gebze Teknik Üniversitesi gibi önde gelen eğitim kurumlarında gerçekleşen çok faydalı havacılık etkinliklerinde düzenleyici ve katılımcı olarak yer aldık. TÜSHAD'ın sektör ile eğitim kurumları arasında köprü olma misyonunu bu etkinliklerimizle desteklemeye devam edeceğiz.

Havacılığı yeni kitlelere ulaştırmakla birlikte, sektörümüz çalışanlarını da farklı kültürel organizasyonlarda bir araya getirmek üzere 'TÜSHAD Seminerlerimiz' Türk Hava Yolları ev sahipliğinde gerçekleşiyor. Bu kapsamda Mayıs ayı başında Sn. Taha Kılınç Kudüs'e dair bilgi birikimini bizlerle paylaştı.

Geçtiğimiz yıllarda yoğun talep alan ve büyük bir memnuniyetle düzenlediğimiz Umre ve Kudüs turlarımız devam etmekle birlikte yeni dönemde seyahat destinasyonlarımız arasına; Bosna Hersek, Endülüs, Buhara, Semerkand'ın yanı sıra memleketimizin kültürü, tarihi ve doğasıyla ilgi çekici noktalarını ekleyeceğiz. Tur davet duyurularımız için takipte kalınız.

Sizleri bir kez daha havacılık sektörünün öncü sivil toplum kuruluşu olan derneğimizi sosyal medya hesaplarımızdan takip etmeye ve üye olarak onun bir parçası olmaya davet ediyoruz:

[Twitter](#) [Instagram](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) /tushadorg

Sevgi ve saygılarımla,



TURKISH AVIATION ACADEMY

Your Learning Hub

HAVACILIK AKADEMİSİ GELİŞEN EĞİTİM KATALOĞU İLE SİZLERİ BEKLİYOR

- IATA EĞİTİMLERİ
- TEHLİKELİ MADDELER EĞİTİMLERİ
- KARGO EĞİTİMLERİ
- YER HİZMETLERİ OPERASYON EĞİTİMLERİ
- GÜVENLİK EĞİTİMLERİ
- ORGANİZASYONEL GELİŞİM EĞİTİMLERİ
- DİJİTAL EĞİTİMLER
- DİL EĞİTİMLERİ
- HAVA TAŞIMACILIĞI YÜKSEK LİSANS PROGRAMI
- UÇUŞ KORKUSUNU YENME PROGRAMI

Turkish Aviation Academy

M: aviationacademy@thy.com Web: akademi.thy.com

T: +90 (212) 463 63 63 Dahili: 13175, 12360, 14257, 14684



SEVİYELİ ve KALİTELİ YAYINCILIK YAPIYORUZ

Havacılığa gönül vermiş bir grup güzel insan havacılıkla ilgili kurmuş oldukları Tüm Sivil Havacılar Derneği (TÜSHAD) bünyesinde bir de dergi çıkarmaya karar verir. "Niyet hayır, akıbet hayır" denilerek atılan adımlar boşa gitmez ve peş peşe güzel işlere imzalar atılır.

İşte bu güzel işlerden biri de Sivil Havacılar Dergisi'dir. Samimiyet ve birliğin bir yansıması olarak derginin ilk sayısı 2012 senesinin Eylül ayında çıkmıştır. Yıllar önce o ilk sayıda katkıda bulunup, çorbada tuzu olanlardan birisi olmak şahsıma da nasip olmuştu.

Daha sonra dergimizin sayıları birbirini izledi ve Allah'a şükürler olsun, düzenli olarak çok kıymetli dostlarımızın, kardeşlerimizin destekleriyle yıllardır siz kıymetli okuyucularımıza hitap etmeye devam ediyor.

Bugün yeni sayımız olan 23. sayımızı sizlere sunmanın heyecanını yaşıyoruz. Gerek yurtiçinden, gerekse yurtdışından havacılığa dair haber, yazı, röportaj gibi bölümlerimizle siz değerli okuyucularımızın huzurlarında olmaya devam edeceğiz.

Hedeflerimizden birisi de havacılık sektörünün nabzını tutan dergimizi havacılığın farklı alanlarındaki kıymetli akademisyen ve yazarların da katkı ve yazılarıyla daha da güçlendirmektir.

Yayınlanmaya başladığı ilk günden itibaren seviyeli ve kaliteli yayıncılık prensibiyle hareket eden yayın kurumumuz çizgisini bozmadan aynı şekilde devam edecektir. Bu süreçte hedeflediğimiz şeylerden birisinin de dergimizin sizlerle daha da özdeşleşmesi ve sizlerin de dergimizi içtenlikle sahiplenerek " Sivil Havacılar Dergimiz" demenize ortam sağlamak olduğunu belirtmek isterim.

Dergimizi önümüzdeki sayılarımızda hem Türkçe hem de İngilizce yayınlayarak gerek yurt içinde gerse yurt dışında daha da geniş kitlelere ulaşabilmek bir diğer hedefimizdir.

Şahsıma tevdi edilen Tüm Sivil Havacılar Derneği Yönetim Kurulu Üyeliği, Yayın Komisyonu Başkanı ve Genel Yayın Yönetmeni görevlerini de Allah layıkıyla yerine getirebilme gücünü ve imkânını nasip etsin.

Bu vesile ile bugüne kadar bu dergimizin yayınlanmasında emeği geçen herkese kalbi şükranlarımı arz ediyorum.

Baki selam ile...

SİVİLHAVACILAR

Dr. Muhittin Hasan
UNCULAR
Sivil Havacılar Dergisi
Genel Yayın Yönetmeni

UĞUR OKULLARI

TOPKAPI KAMPÜSÜ

AÇILIYOR!

Ortaokul - Anadolu Lisesi



**ERKEN KAYIT AVANTAJLARI
DEVAM EDİYOR!**

**UĞUR OKULLARI
TOPKAPI KAMPÜSÜ**

TANITIM OFİSİ: YENİYÜZYIL ÜNİVERSİTESİ TOPKAPI YERLEŞKESİ
(Maltepe Mah. Ayazma Cad. No:26 Cevizlibağ - Zeytinburnu/İST.)

0543 677 34 00

  UgurOkullariTopkapi  UgurTopkapi


BAHÇEŞEHİR UĞUR
EĞİTİM KURUMLARI

uğur
okulları

TÜRKİYE

- 14 20 Yıl Trafik Sorunu Olmaz
- 16 "Türk Hava Yolları 8 Bin Personel Alacak
- 18 PEGASUS, 2018 Yılı'nı 8,3 Milyar TL Ciro ile Kapattı
- 22 SunExpress, Rekora Doymuyor
- 25 Milli Teknoloji Hamlesi İçin 342 Firmalı Dev İş Birliği
- 26 İstanbul Havalimanı Ekonomisi: Gelecek ve Fırsatlar

DÜNYA

- 28 IATA, Havacılık Sektörü İçin 2019 Öngörülerini Açıkladı
- 30 Rolls -Royce, Dünyanın En Hızlı Elektrikli Uçağı İçin Çalışıyor
- 32 Avrupa Havacılık Sektörüne Uyarı : **Winter is Coming!**
- 34 Havayolu Şirketleri Memnuniyet Anketi Açıklandı

SEKTÖR

- 36 BOEING 787 Rüya Uçak

GLOBAL VİZYON

- 40 Havacılığın Ağırlık Merkezi ve Değişen Risk Faktörleri

PANO

- 47 Havacılığa Kadın Eli Değdi



54

ASELSAN'IN
YANSITMA ÖZELLİKLİ
YENİ LAZER SİLAHI

YENİ İSTANBUL
HAVALİMANI
HAKKINDA HER ŞEY

10



20

HEDEF 70 MİLYON
TURİST 70 MİLYAR
DOLAR GELİR



08



ÖĞRENCİLERİN
KALBİNE DOKUNDUK

48



42

SİVİL HAVA TAŞIMACILIĞINDA
GİDERLERİN DÜŞÜRÜLMESİ
STRATEJİLERİ

31

DÜNYANIN EN BÜYÜK UÇAĞI
GÖKYÜZÜNDE

künye

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

Genel Yayın Yönetmeni
Dr. Muhtetin Hasan UNCULAR

Genel Koordinatör
İslam CÜRE

Yayın Kurulu
Ali Yaşar AYDOĞAN
Can AKGÜN
Erol Süleyman GÜNDÜZ
Zekeriya ALP

Katkıda Bulunanlar
Abdullah AYDIN
Ahmet KAYA
Güneş Emre GÖNEL
Mehmet ALAGÖZ

Reklam Rezervasyon
0530 073 44 87

İletişim
TÜSHAD
Tüm Sivil Havacılar Derneği
Yenibosna Merkez Mah. Çınar Caddesi
No:6/1 Bahçelievler-İSTANBUL
Tel: 0542 3 TÜSHAD
0542 3 8 874 2 3
www.tushad.org - info@tushad.org
/tushadorg

Tasarım & Uygulama



Kreatif Direktör
Ümit ATICI

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

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

Dergide yayınlanan 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.





ATATÜRK HAVALİMANI TAŞINDI: RAKAMLARLA BÜYÜK GÖÇ

Havacılık sektöründe dünyanın en büyük göçü olarak nitelendirilen İstanbul Havalimanı Taşıma Projesi, büyük bir başarıyla tamamlandı. 'Büyük Göç' planlanan bitiş süresinden 13 saat daha erken tamamlandı.

Türk Hava Yollarının, İstanbul Havalimanı'na taşınması selamlama uçuşuyla sona erdi. Boeing 777-300 tipi uçak Atatürk Havalimanı üzerinde 'veda' niteliğinde bir tur attıktan sonra, İstanbul'un tarihi yerlerinden geçerek 'selamlama uçuşu' yaptı. THY uçağı bir havacılık geleceği olan 'su takı' ile karşılandı.



Rakamların konuşulduğu büyük göç ile ilgili veriler:

 5 Nisan Cuma günü saat 03.00 itibarıyla başlatılan ve 'Büyük Göç' adı verilen Atatürk Havalimanı'ndan İstanbul Havalimanı'na taşıma çalışmaları planlanan süreden erken bitti.



 Daha önce 45 saat süreceği belirtilen taşıma işleminin yüzde 96'sı 33 saat içerisinde tamamlanmış oldu. Kalan yüzde 4'lük bölüm ise saat 20.00 sularında tamamlandı.



 Büyük göç esnasında toplam çalışan sayısı 41 bin 805 çalışan kişi oldu. Bu sayının içinde bin 805 personel de yer aldı.



 Bin 557 araç ile çift vardiya olarak planlanan kesintisiz taşıma 33 saat sürdü.





44 ton ağırlığındaki uçak çekme aparatlarından çok hassas aletlere kadar 10 bin parçadan fazla olan malzemeler 5 bin tıra yüklenerek eksiksiz, hatasız ve hızlı bir şekilde İstanbul Havalimanı'na ulaştırıldı.



Büyük Göç" sırasında taşınan ekipman sayısı 10 bin 459 adet oldu.



Yüklerin bulunduğu araçların arka arkaya sıralandığındaki uzunluğu 80 kilometredir.



Taşınan ekipmanların kapladığı alan 242 bin 555 metrekare. Yani bu rakamın 33 futbol sahasına eşdeğer olduğunu söyleyebiliriz.



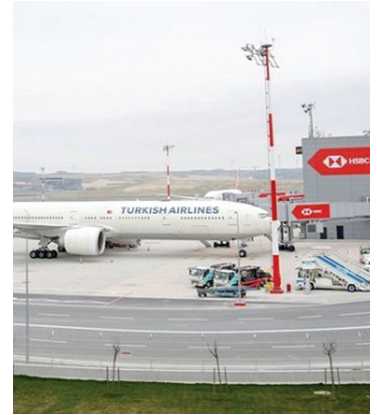
Taşınan ekipmanların toplam ağırlığı 47 bin 360 tondur.



Taşınan ekipmanların toplam uzunluğu ise 121 kilometredir.



Taşınan araçların katettiği yolun toplam 400 bin kilometredir. Yani taşınan araçların katettiği mesafenin 10 dünya turuna eşdeğer olduğunu da ekleyelim.



Ayrıca taşınma operasyonu sırasında iki havalimanı arasında 40 kilometrelik güzergâh üzerinde 5 tane acil durum için yardım istasyonu da kuruldu.

İstanbul Havalimanı'nda ilk tarifeli uçak saat 14.00'da Ankara'ya hareket etti. Atatürk Havalimanı'nın uçuşlara kapanması sonrasında, İstanbul Havalimanı'ndan kalkan Türk Hava Yolları'nın (THY) ilk 'IST' kodlu uçağı, Ankara Esenboğa Havalimanı'na iniş yaptı.

Kaynak: <https://listelist.com/>



YENİ İSTANBUL HAVALİMANI HAKKINDA HER ŞEY

İstanbul'u önemli bir aktarma merkezi haline getirmesi beklenen Yeni İstanbul Havalimanı uçuşları ve havaalanına ulaşım hakkında bütün bilgiler burada.

1953'ten bu yana sivil havaalanı olarak hizmet veren Atatürk Havalimanı'ndaki bütün uçuşlar 6 Nisan 2019 tarihinden itibaren yeni İstanbul Havalimanı'ndan yapılmaya başlandı. Yani artık İstanbul Havalimanı bilet alma işlemlerinizi yaparken ulaşımın önceye göre farklı şekilde olacağını aklınızdan çıkarmayın.

YENİ İSTANBUL HAVALİMANI NEREDE?

6 Nisan 2019'dan itibaren de Atatürk Havaalanı'ndaki bütün faaliyetler yeni havaalanına taşındı; yani artık İstanbul'un ana havaalanı yeni İstanbul Havalimanı oldu. Peki, İstanbul Havalimanı neresi? İstanbulluların, şehri ziyaret edenlerin ve uluslararası aktarmalı uçuş yapan yabancı yolcuların ana durağı haline gelecek olan proje ile ilgili olarak en son haberleri derledik. Dünyanın en önemli aktarma merkezlerinden biri haline gelen İstanbul, mevcut Ata-

türk Havalimanı ve Sabiha Gökçen Havalimanı ile yükselen talebi karşılayamaz duruma geldi. Bölgenin stratejik öneminin artmasıyla birlikte yeni bir havalimanı inşa edilmesi için kollar sıvandı. Dünya havayolu endüstrisi içindeki en büyük projeye start verildi ve bu proje büyük ölçüde tamamlandı.

Doğudaki ülkelerin dünya ticareti ve turizminde ön plana çıkmasıyla dünya havayolu trafiği doğuya doğru yönelmeye başladı. Bu durum havayolu endüstrisi için İstanbul'un coğrafi önemini arttırdı.

İstanbul Havalimanı, tam kapasite çalışmaya başladığında dünyanın bir çatı altındaki en büyük havalimanı olacak. İlk fazı tamamlandığında yıllık 90 milyon yolcu kapasitesine sahip olacak havalimanının 2025 yılında 120 milyon yolcu kapasitesine sahip olması hedefleniyor.

İSTANBUL YENİ HAVALİMANI YÜZÖLÇÜMÜ NE KADAR?

İki ana terminale sahip havaalanı 76,5 kilometrekarelik bir alana yayılıyor. Altı piste ve biri sanal olmak üzere üç kontrol kulesine sahip olacak havalimanından dünyanın 350 noktasına günde 3.500 sefer düzenlenebilecek.

Yeni havalimanı teknolojik özellikleriyle de dikkat çekiyor. Teknolojik özellikler bakımından dünyanın en gelişmiş havalimanlarından biri olan İstanbul Havalimanı'nda yolcu konforunu arttıracak ve çevreyi koruyacak teknolojiler kullanıldı.

YENİ HAVALİMANI OTOPARK HİZMETİ

İstanbul Havalimanı 18.000 araç kapasiteli bir otoparka sahip olacak.

Yeni havalimanı sadece bir havalimanı olmanın ötesinde bir alışveriş alanı olarak da yolculara hizmet verecek. Bir bölümü lüks tüketim markalarına ayrılacak alışveriş alanlarında toplam 53.000 metrekarelik dünyanın en büyük duty free alanı kurulacak.

YENİ İSTANBUL HAVALİMANI ULAŞIM

Yeni İstanbul Havalimanı'na ulaşımın mümkün olduğunca rahat olması için çalışmalar sürüyor. Havaalanı; Çatalca, Göktürk, Arna-

vutköy kavşağında, Terkos Gölü'ne yakın bir alanda inşa edildi. Bununla birlikte İstanbul Havalimanı kaç km sorusu da merak konusu oldu. Peki, İstanbul Havalimanı'na nasıl gidilir? İstanbul Havalimanı transfer seçenekleri nelerdir?

ARABAYLA İSTANBUL YENİ HAVALİMANI YOL TARİFİ

İstanbul Havalimanı karayolu taşımacılığında Kuzey Marmara Otoyolu ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü ile bağlantılı olacak. Ayrıca D20 Kara-

yolu üzerinden de şehir merkezine ulaşmak mümkün olacak.

İSTANBUL HAVALİMANI'NA ULAŞIM

Raylı sistem olarak, Yüksek Hızlı Tren havalimanındaki aktarma istasyonunda sonlanacak. Ayrıca İstanbul yeni havalimanı metro hattı olarak Gayrettepe'den yapılacak hat ile Yenikapı - Hacıosman metro hattına ulaşmak mümkün olacak. Yapılacak diğer bir metro hattıyla da Halkalı'ya ulaşım sağlanacak.

İSTANBUL YENİ HAVALİMANI İETT VE HAVAİST SEFERLERİ

İstanbul Havalimanı'na ulaşım için belirlenen başlıca İETT hatlarını tabloda görebilirsiniz.

HAT	KALKIŞ NOKTASI
H-1	Mahmutbey Metro İETT
H-2	Mecidiyeköy İETT
H-3	Halkalı İETT
H-4	Atatürk Havalimanı

Havaalanına şehrin merkezi noktalarından düzenlenen HAVAİST seferleri aşağıdaki gibidir.

HAT	DURAKLAR
İST-1	Yenikapı İDO – Bakırköy İDO, Yenibosna Kuleli, Başakşehir Metrokent
İST-2	TÜYAP, Beylikdüzü-Cumhuriyet, Bahçeşehir-Merkez
İST-3	Esenler Otogar, Otogar Yolu Esenler, Alibeyköy Otogar
İST-7	Kozyatağı-Metro, Ümraniye-Tepeüstü, Kavacık Köprüsü, Hasdal
İST-19	Taksim, Beşiktaş İETT Peronlar, Zincirlikuyu Metrobüs, 4. Levent Metro, Göktürk



İstanbul Havalimanı'na İstanbul'un çeşitli noktalarından otobüsle ulaşmak mümkün. Açılan yeni hatlar yolcuların havalimanına ulaşımını mümkün olduğunca kolaylaştırmayı hedefliyor. En çok

otobüsün çalışacağı hat Yenikapı - Sirkeci hattı, en uzununu ise 93 kilometreyi bulan Pendik hattı. Bu otobüs seferleriyle havaalanı ile kent merkezi arasında her gün 75.000 yolcu taşınması bekleniyor.

İstanbul kent merkezi ile İstanbul Havalimanı arasında çalışacak otobüsler yeni araçlar olacak. En fazla 5 yaşında olması planlanan bu araçların minimum 35 koltuk kapasitesi olacak.

YER	MESAFE	SÜRE
Beylikdüzü Tüyap	52 km	15 dakika
Otogar	38 km	15 dakika
Bakırköy	44 km	10 dakika
Yenikapı-Sirkeci	50 km	1 dakika
Beşiktaş	43 km	20 dakika
Alibeyköy Cep Otogar	31 km	30 dakika
Kadıköy	64 km	20 dakika
Pendik	93 km	45 dakika
Haciosman	40 km	30 dakika
Tepeüstü	91 km	30 dakika
Arnavutköy	22 km	40 dakika
Kemerburgaz	21 km	40 dakika
Sarıyer	40 km	30 dakika
Başakşehir	27 km	30 dakika
Bahçeşehir	40 km	40 dakika
Mahmutbey Metro	36 km	45 dakika
Halkalı	40 km	50 dakika
Mecidiyeköy	37 km	15 dakika

İSTANBUL HAVALİMANI UÇUŞLARIYLA İLGİLİ

İstanbul Havalimanı'nın açılışı resmi olarak 29 Ekim günü yapıldı. Ticari uçuşlar da 1 Kasım günü başladı. İstanbul yeni havalimanı ilk uçuş olarak Ankara'ya gerçekleştirilen Türk Hava Yolları seferini yaptı. Yeni havalimanından yurt dışına ilk seferler K.K.T.C. ve Azerbaycan'a düzenlendi. Tam havaalanı taşınması ise 6 Nisan 2019'da yapıldı. İstanbul yeni havalimanı bilet satış işlemleri de böylece tamamen yeni havaalanı üzerinden yapılmaya başlandı.

İSTANBUL YENİ HAVALİMANI KODU NEDİR?

6 Nisan 2019 tarihinden itibaren Atatürk Havalimanı için kullanılan IST kodu yeni havalimanında kullanılmaya başlandı. Yeni İstanbul Havalimanı ismi açılış sırasında duyuruldu; marka değeri açısından da önemli bir adım atılarak İstanbul Havalimanı isminde karar verildi. Yine bir hatırlatma yapalım, İstanbul Yeni Havalimanı kodu "IST" ve Atatürk Havalimanı kodu "ISL" dir. Atatürk Havalimanı'nın bundan sonraki kullanım şekli henüz netlik kazanmadı.



Kaynak: <https://www.skyscanner.com.tr>





THY GENEL MÜDÜRÜ BİLAL EKŞİ'DEN FLAŞ BOEING AÇIKLAMASI!

THY, Etiyopya'da meydana gelen uçak kazasının ardından Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün (SHGM) talebi doğrultusunda filosunda bulunan 12 adet Boeing 737 MAX tipi uçağını yere indirmiş ve uçuşlarını askıya almıştı. Uçaklarla ilgili olarak bir açıklama yapan THY Genel Müdürü Bilal Ekşi, Amerika Sivil Havacılık Örgütü'nün (FAA) yazılımın değişmesi ve yeniden sertifikaya edilmesi için çalışmaların devam ettiğini vurguladı.

Boeing 737 MAX tipi uçakları ile ilgili açıklamalarda bulunan Türk Hava Yolları (THY) Genel Müdürü Bilal Ekşi, "Amerika Sivil Havacılık Örgütü (FAA) MAX'leri sertifikaya ettiği zaman ben yüzde 110 eminim ki, bunu THY Genel Müdürü olarak değil bir baba olarak söylüyorum, ben çocuk bu uçaklara rahat ve güvenilir bir şekilde binirim." dedi.

MAX tipi uçaklarla ilgili yazılım problemi olduğunun altını çizen Ekşi, "Şu an Amerika Sivil Havacılık Örgütü (FAA) bu yazılımın değişmesi ve yeniden sertifikaya edilmesini istedi. Bununla alakalı çalışmalar devam ediyor. FAA bütün ciddiyeti ile ve bütün kredibilitesini üzerine koyarak MAX'leri yeniden sefere vermek istiyor. FAA, bugün MAX'leri sertifikaya ettiğinde ben yüzde 110 eminim ki ben bunu sadece THY Genel Müdürü olarak söylemiyorum bir baba olarak söylüyorum ben çocuk çocuğum ile MAX'lere çok rahat binirim. Çünkü FAA'nın bir daha hata yapma lüksü yok. bütün gözler onun üzerinde zaten açıklamalarında da bunu söylüyor. Biz MAX'lerin inşallah kısa bir sürede FAA tarafından yeniden sertifikaya edilerek ve uçuş güvenliğini yüzde 110 garanti ederek, seferlere verileceğine inanıyoruz. Dolayısıyla MAX'ler yeniden seferlere verildiğinde MAX'ler güvenilir ve emniyetli uçaklar olacaktır." dedi.

BAZI UÇUŞLARIMIZI AZALTMAYA GİDEBİLİRİZ

Filolarında bulunan 12 adet Boeing 737 MAX tipi uçağı seferden çektiklerini hatırlatan Ekşi, "Bizim toplam 330 uçağımız var. Bu sene 12 MAX'in üzerine 12 uçak daha gelecekti. 2019 tarifemizi buna göre hazırlamıştık, bu uçakların yerde olması nedeniyle tarifelerimizde sıkışıklık ve sıkıntılar olmaya başladı. Zaman zaman bazı tehirlere yapmak zorunda kaldık. Yüzde 10 uçağımız filodan çıktı. Dolayısıyla bu süreç uzarsa bu sene MAX'lerle alakalı planladığımız bazı uçuşlarımızda azaltmaya gitmek zorunda kalabiliriz. Bununla olmaması için çalışıyoruz." diye konuştu.

MADDİ ZARARLA KARŞILAŞTIĞIMIZI ONLAR DA GÖRÜYOR

THY'nin Boeing ile uzun yıllara dayalı bir ticari ilişkileri olduğunu söyleyen THY Genel Müdürü Bilal Ekşi, "Onların Türk Hava Yolları'nın yaşadığı bu sıkıntıları anlayacaklarına inanıyoruz. Maddi zararlarla karşılaştığımızı onlar da görüyor. Biz bununla ilgili yazımızı yazdık ve Boeing'ten cevap bekliyoruz. Elbette ben herhangi bir firmanın yüzünden zarara uğramışsam bunu karşılıklı iyi niyet çerçevesinde bir şekilde karşılanması ya da buna uygun bazı çözümler üretilmesi gerekiyor. Bunu karşılıklı iyi niyetle çözeceğimize inanıyorum."



20 YIL TRAFİK SORUNU OLMAZ

ULAŞTIRMA ve Altyapı Bakanı Cahit Turhan, İstanbul Havalimanı'na taşınmanın gerçekleştirildiğini dile getirerek, "Mesafe olarak bazı noktalara uzak olabilir. Mesela Bakırköy'e, Küçükçekmece'ye, Zeytinburnu'na ya da İstanbul'un batı bölgesindeki Avcılar ile Fatih arasındaki bölgelere göre biraz uzak olabilir. Ama bu uzaklık ulaşım bakımından bir zorluk gerektirmiyor. İstanbul Havalimanı'nın olduğu bölgede kara yolu trafiği bakımından önümüzdeki 20 yılda bir sıkıntı beklemiyoruz." dedi.

CNN TÜRK'te Hakan Çelik'in sorularını yanıtlayan Bakan Turhan, dünya havacılık tarihinin en büyük taşınmasını gerçekleştirdiklerini kaydederek, herhangi bir aksaklığa fırsat vermeden, bir sorun, sıkıntı yaşanmadan taşınma işlemlerinin tamamlandığını belirtti. Turhan, şöyle konuştu: "26 saat kapalı olması gereken yol 13 saatte açıldı, 12 saat kapalı olacak yol 8 saatte trafiğe açıldı. Ve bu süre içerisinde İstanbullu hemşehrilerimizin gösterdiği hoşgörüye de teşekkür etmek istiyoruz. Operasyonlar artık yeni havalimanından yapılıyor. Bu havalimanında sadece hava taşımacılığı yapan birimler yok. Gümrük

birimlerimiz, idari birimlerimiz var. Yavaş yavaş her iki tarafta da işlemlerini yapıp yürütecek birimlerimiz var. Atatürk Havalimanı'nda belirli bir süre kargo uçuşlarımız devam edecek."

2020'DE METRO DEVREDE

İstanbul Havalimanı'nın en önemli avantajlarından biri de Atatürk Havalimanı'na göre ulaşım yollarının yeterli kapasitede olması olduğuna dikkat çeken Turhan, İstanbul Havalimanı'nın ulaşım noktalarını şöyle açıkladı: "Havalimanının açılmasından hemen önce Mahmutbey-Odayeri Havalimanı Bağlantı Yolu'nu 2x4 şerit şeklinde, şu anda ki İstanbul'un trafiği en rahat olan A hizmet seviyesinde hiçbir trafik sorunu yaşamadan seyahat edebileceğiniz bir güzergâh haline getirdik. Hasdal Kavşağı ile havaalanı arası güzergâhı da 2x4 şerit şekline çevrildi. Yine batı taraftan gelen Çatalca, Yassören ile havaalanı istikameti 2x3 şeritli devlet yolu. İstanbul Havalimanı'nın olduğu bölgede karayolu trafiği bakımından önümüzdeki 20 yılda bir sıkıntı beklemiyoruz. 2020'nin ilk yarısında Gayrettepe-Havalimanı arasındaki

metroyu hizmete alacağız. Hazirana gelmeden bitecek. 32 kilometre uzunluğunda bir metro hattı. Seyahat süresi yarım saatten az olacak. İşletim hızımız 80 kilometre olacak. Hattımız 120 kilometreye imkân veriyor. 6 istasyon var. Ortalama 80 kilometreyi getirdiğimizde yarım saatten az oluyor. Havaist ulaşımı var. İstanbul'dan 20 noktada havalimanına servis yapacak. 2 bin 300 adet gidiş geliş yapacak. 90 bin kişiyi günde taşıyacak. Ayrıca İETT otobüsleri de İstanbul'un belirli merkezlerinden 24 saat hizmet verecek. Havalimanında taksi hizmetleri de disiplinize edildi."

RÖTAR OLMAYACAK

Gecikme ve rötarın İstanbul Havalimanı'nın fiziki şartlarından dolayı olmayacağını söyleyen Turhan, havalimanının Atatürk Havalimanı'na göre çok daha büyük kapasiteye sahip olduğunu kaydetti. Turhan, "Eski havalimanımızda saatlik iniş kalkış kapasite 70 idi. Burada 3. pist açılmadığı halde 80. Açılınca buradaki kapasite 120'ye çıkacak. Yeni pisti gelecek yıl bugünlerde açacağız. 2020'nin mart ayı olarak düşünüyoruz." dedi.

ANKARA'DAN YHT İLE GELİRİM

Bakan Turhan, Ankara'dan İstanbul'a ya da İstanbul'dan Ankara'ya yolculukta ise Yüksek Hızlı Tren ile gitmeyi tercih edeceğini belirterek, "Saatinde geliyor. Sizi istediğiniz saatte bırakıyor. Ankara garla İstanbul arası 4,5 saat" dedi.

TAKSİCİYE İNGİLİZCE ŞARTI

Bakan Turhan, havalimanında çalışacak taksilerle ilgili şunları söyledi: "İstanbul Havalimanı'nda görev yapacak taksiler şu anda 660 adet. Sonrasında artırılabilecek ve 1000 üzerine çıkabilecek. Buradaki taksiyi kullanacak sürücülere İngilizce bilme şartı getirdi, İGA. Ve bunu denetliyor. Turistle sıkıntı olmayacak. Taksilerin içindeki özel ekranlarla yolcu nereye gideceğini söylediğinde sürücü kendisine yol tercihi sunacak. Yolcu isterse aracın plakasını, sürücüyü öğrenme şansı olacak. Kredi kartı ile ödeme imkânı olacak."

YABANCI HAVAYOLLARINA DAHA ÇOK UÇUŞ VERİLECEK

Bakan Turhan, "Atatürk Havalimanı'na uçuş isteyip de veremediğimiz bir çok dost ülke vardı. Yeni havalimanının yapılmasının önemli gerekçelerinden biri de buydu. Kapasitemiz doluydu, veremiyorduk. Yeni havalimanı ile bu sorunlar çözülmüş oldu. Ülke ekonomisine ve turizmüne önemli katkı sağlamış oldu. Havayolunda, 5 yıl içinde yüzde 20 artış yaşanacak. Yurtdışı ve yurtiçi uçuşlar ayrı. İç hatlarda bilet fiyatı tavanını biz belirliyoruz. Belirli bir limitin üzerine çıkamıyor. Rekabet açısından kendileri ticari pazarlama tekniklerini kullanıyor. Son fiyatın tavanını biz belirliyoruz. Dış hatlarda ise daha fazla yerli yabancı havayolu şirketinin direkt uçuş yapması, ulaşım maliyeti avantajı getirecek. Aktarma havayolu kullanan insanlar yüksek maliyetle ulaşım hizmeti alıyor." dedi.

ATATÜRK HAVALİMANI'NIN AKİBETİ NE OLACAK?

Atatürk Havalimanı'na ilişkin soruyu Bakan Turhan şöyle yanıtladı: "Atatürk Havalimanı, park ve fuar alanı olacak. Plan ve projelendirmesi Çevre Bakan-

lığımız tarafından yürütülüyor. Bizim alanımız eğitim merkezi olarak kullanılacak. Yeni havalimanında hangarlar yapılabilecek kadar 1- 1.5 yıl kargo uçuşları ve özel uçuşlar için kullanılacak. Sivil havacılık için Teknofest Fuarı'nı burada yapacağız. Havacılık konusunda öne çıkaracak olan bir fuar olacak, bunun için en uygun yer burası. Genel havacılık hizmetleri için burada bir pisti tutacağız. 5G de 2020'de başlayacak."

'ALAÇATI HAVALİMANI 2021'DE AÇILACAK'

Bakan Turhan, "Alaçatı Havalimanı'nı Yap-İşlet-Devret ile yapıyor. 2021'de açılacak. Daha çok turizm amaçlı. Turizm kapasitesi yüksek bir bölge. Turizme hizmet edecek. Kaş, Batı Antalya Havalimanı... Yer tespiti ile ilgili etütler tamamlandı. Yer tespiti çok önemli. Mali, meteoroloji kriterleri var. Antalya yaz aylarında yetmiyor. Oraya yeni havalimanı gelecek. Bitirme tarihini şimdiden söylemek doğru değil ama bunu da Yap-İşlet-Devlet ile yapmayı hedefliyoruz. Kendisini yaptırarak bir projedir. Burasını ticari amaçlı bir havalimanı olarak görüyoruz. Kars, Muş, Bingöl gibi kamu hizmeti değil." dedi.





TÜRK HAVA YOLLARI, 8 BİN PERSONEL ALACAK



THY Yönetim Kurulu Başkanı İlker Aycı, bu yıl 8 bin yeni personel alacaklarını müjdesini verdi. Bu sayının bin 100'ü İstanbul Havalimanı'nda görev alacak.

Türkiye'nin milli bayrak taşıyıcısı Türk Hava Yolları (THY), 2018'i güçlü bir mali performansla kapattı. Turizm sektörünün hem ziyaretçi hem gelir bakımından zirve dönemini yaşadığı 2018'de THY; global havacılık sektörüne kıyasla daha iyi performans gösterdi. THY Yönetim Kurulu ve İcra Kurulu Başkanı İlker Aycı, İstanbul'da şirketin genel müdür yardımcılarıyla birlikte düzenlediği basınla sohbet toplantısında 2018'in rakamlarını ve yeni yıl hedeflerini anlattı.

62,8 MİLYAR LİRALIK SATIŞ GELİRİ

THY'nin geçen yılki net dönem kârının bir önceki yıla göre yüzde 533 artarak 4 milyar 45 milyon lira olduğunu belirten İlker Aycı, THY'nin toplam satış gelirlerinin yüzde 58 artışla 62 milyar 853 milyon liraya ulaştığını, esas faaliyet kârının ise 6 milyar 192 milyon lira olduğunu söyledi. Rakamları dolar bazında paylaşan Aycı, "Satış gelirimiz 2018'de bir önceki yıla göre yüzde 17,3 artarak 12 milyar 855 milyon dolara yükseldi. Esas faaliyet kârımız ise 1 milyar 191 milyon dolar, net dönem kârımız ise 753 milyon dolar oldu." dedi.

DOLULUK ORANLARI YÜZDE 82'YE DAYANDI

THY'nin geçen yıl yolcu talep artışı yüzde 8,9, kapasite artışı yüzde 5,2 ve doluluk oranı 2,8 puan gelişme gösterdi. 2018'de yolcu doluluk oranı yüzde 81,9 olarak gerçekleşti. Türk Hava Yolları'nın 2018 yılında taşıdığı yolcu sayısı da bir önceki yılın aynı dönemi ile kıyaslandığında yüzde 9,5 artarak 75 milyon yolcuya ulaştı. Dış hat yolcu sayısında yüzde 9,6 artış yaşandı. Aycı, bu rakamların şirketin ulaştığı zirve rakamlar olduğunu vurguladı.





KARGODA HEDEF İLK BEŞ

THY yolcu tarafındaki başarısını kargo taşımacılığında da devam ettirdi. THY, son on yılı aşkın süredir kargo pazarında yürütmekte olduğu güçlü büyüme trendini 2018'de de sürdürmeyi başardı. Yönetim Kurulu Başkanı İlker Aycı, "Şirketimiz THY Kargo; geçen yıl taşıdığı kargoyu yüzde 25, kargo gelirini de yüzde 25 arttırdı. Yolcudaki liderliğimizi kargoya da taşıdık. Şu anda en çok ülkeye ve en çok noktaya uçan kargo şirketiyiz. Taşıdığımız yük miktarı 1,4 milyon tonu aştı. Yeni havalimanıyla birlikte kendimize 2 milyon ton yük taşıma hedefi koyduk. Şu anda dünyanın sekizinci büyük kargo şirketiyiz. Hedefimiz 2023'te ilk beşte olmaktır." dedi.

BU YIL 8 BİN PERSONEL ALACAK

İlker Aycı, THY'nin personel sayısının 2018 sonu itibarıyla bir önceki yıla göre yüzde 11 artışla 26 bin 739'a yükseldiğini belirtti. Aycı, THY'nin

bağlı iştirakleriyle birlikte sağladığı istihdamın 60 bini aştığını ifade etti. Bu yıl 3 bin 200 kişisi THY'de olmak üzere 8 bin civarında yeni personel alacaklarını anlatan Aycı, bunların bin 100 kişilik bölümünün TGS tarafından alımlarının yapıldığını ve bu ekibin İstanbul Havalimanı'nda sadece yönlendirme işinde çalışacağını kaydetti. Aycı, 2019'un sonunda grup olarak toplam istihdamlarının 70 bin kişiye yaklaşacağını belirtti.

"YENİ HAVALİMANINA BİRLİKTE ALIŞACAĞIZ"

İlker Aycı, İstanbul Havalimanı'ndaki yeni sürecin iyi bir alışkanlıkla atlatılması için bin 100 kişilik bir yolcu yönlendirme personeli istihdamı yaptıklarını vurguladı. Aycı, "Zaman çok önemli. Birinci görevimiz, yolcumuzun mutlu ve memnun olarak yeni havalimanına alışmasını sağlamak olacak. Oluşabilecek uçak kaçırma gibi aksaklıklarda bizim sunacağımız fırsatlar ve kolaylıklar olacak.

Bir yaz bir de kış görmemiz lazım. Yeni havalimanına birlikte alışacağız. THY olarak yeni havalimanını seviyoruz. Şu anda gittiğinizde kocaman bir lunapark gibi. Ama bütün uçuşları buraya aldığımızda büyük bir hareketlilik olacak." dedi.

THY Yönetim Kurulu Başkanı İlker Aycı, bu yılki hedeflerine ilişkin soru üzerine sözü Mali İşlerden Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Murat Şeker'e verdi. Şeker, şu bilgileri aktardı: "2019'da iç hatlarda 33 milyon, dış hatlarda 47 milyon olmak üzere toplam 80 milyon yolcu taşımayı hedefliyoruz. Bu yıl yaklaşık 14,1 milyar dolar tutarında satış geliri elde etmeyi hedefliyoruz. Yolcu doluluk oranımızın yüzde 81-82 aralığında olmasını bekliyoruz. Toplam akaryakıt tüketiminde yüzde 8-9 artış öngörüyoruz. Yakıt hariç birim giderlerde yüzde 3-5 arasında artış bekliyoruz. Konsolide EBITDAR marjımızın yüzde 22-24 arasında olması hedefliyoruz."



PEGASUS, 2018 YILINI 8,3 MİLYAR TL CİRO İLE KAPATTI



Pegasus Hava Yolları, 2018 yılında cirosunu yüzde 55 yükselterek 8,3 milyar ₺'ye çıkardı.

Pegasus Hava Yolları, 2018 yılı finansal sonuçlarını açıkladı. Kamuyu Aydınlatma Platformu'nda (KAP) yer alan verilere göre 2018 yılında misafir sayısını yüzde 8 artırarak 30 milyon misafire yaklaşan Pegasus, cirosunu ise yüzde 55 yükselterek 8,3 milyar ₺'ye çıkardı. Pegasus'un 2018 yılı net dönem kârı ise 507 milyon ₺ olarak gerçekleşti.

"2019 YILI BİZİM İÇİN YİNE BÜYÜME YILI OLMAYA ADAY"

2018 yılının sonuçlarını değerlendiren Pegasus Hava Yolları Genel Müdürü Mehmet T. Nane, "2018 yılı Pegasus Hava Yolları açısından son derece olumlu geçti. Artan turist sayısı ile birlikte biz de dış hat yolcu sayımızı yüzde 12 artırmayı başardık. İç hatlarda ise yolcu sayımız yüzde 5 artış gösterdi. Gelirlerimizi 1,5 kat artırdık, kârlılığımızı ise artan petrol fiyatlarına rağmen geçen yılki seviyede korumayı başardık. Kısacası her önemli metrikte iyileşme olan bir yıl daha geçirdik diyebiliriz." dedi.

2019'a dair görüşlerini de aktaran Mehmet T. Nane; "2019 yılı, zor geçen bir 2018'in devamı niteliğinde olacaktır. Turizm, 2018 yılına büyük katkı sağladı. 2019 yılında bunun devam edeceğini öngörüyoruz. Buna paralel olarak da havayoluyla seyahat eden yolcu sayısının artacağını düşünebiliriz. Biz de planlamalarımızı buna uygun şekilde yapıyoruz. Dalgalı suları hem ülkemiz hem de şirketimiz için avantajlı hale getirmek konusunda önemli sektörlerden biri olduğumuzu düşünüyoruz. Bu





nedenle 2019 yılı bizim için yine büyüme yılı olmaya aday." ifadelerini kullandı.

"2019 YILINDA FİLOMUZA YENİ UÇAKLAR EKLEMeye DEVAM EDECEĞİZ"

2019 yılında da hız kesmeden yatırımlarına devam edeceklerini belirten Mehmet T. Nane; "2018 yılında 10 uçak teslim almıştık. 2019 yılında filomuza yeni uçaklar eklemeye devam edeceğiz. Bu bağlamda 11 yeni uçağı bu sene Airbus'tan teslim almayı bekliyoruz. İlk 321neo'larımızı bu sene teslim alacağız. Misafir memnuniyeti en büyük başarı kriterlerimizden bir tanesi ve buradan asla ödün vermiyoruz. Dijitalleşme ise misafirlerimizin deneyimlerini artırarak bizi tercih etmelerini sağlayan önemli unsurlardan" şeklinde konuştu.

DİJİTAL DÖNÜŞÜME SON HIZ DEVAM

Dijitalleşme yatırımlarının son sürat devam edeceğini ifade eden Mehmet T. Nane, "Dijitalleşme, Pegasus'un son yıllardaki en önemli odak alanı. 2018 yılında girdiğimiz dijital dönüşümle amacımız, bilet satın alımından seyahatin tüm adımlarına kadar misafirlerimizin deneyimini kolaylaştıracak ve yalınlaştıracak dijital çözümler üretmek. Önceliğimiz ise misafirlerimizin seyahatlerinde en fazla olumlu etkiyi oluşturacak alanlar. Bu kapsamda dijitalleşmeyi internet sitemiz ve mobil kanallarımızın yanı sıra havaalanı ve uçak içi seyahat deneyiminde de oluşturuyoruz." dedi.

Hava alanı süreçlerinin dijitalleşmesinin ve yalınlaşmasının toplam misafir deneyimi açı-

sından çok önemli olduğunu vurgulayan Mehmet T. Nane, "Sabiha Gökçen Havalimanı'nda uygulamaya başladığımız; misafirlerimizin hızlı, pratik ve dijital yolculuğunda bagajlarını kolay ve hızlı teslim edebilmeleri için geliştirdiğimiz Ekspres Bagaj hizmeti ve misafirlerimizi seyahatleri boyunca bilgilendirerek yönlendirebilmek ve seyahat deneyimlerini kolaylaştırmak için geliştirdiğimiz Seyahat Asistanı Programı çok güzel birer örnek. Bu ve benzeri uygulamaları diğer hava alanlarında da uygulamaya almak ve daha fazla dijital temas noktasını misafirleri yönlendirici şekilde kullanmak hedefindeyiz. Türkiye'nin dijital havayolu olarak, 2019'da da teknolojiyi en üst seviyede kullanacağız ve misafir deneyiminde fark oluşturma hedefiyle geliştirdiğimiz projelerimizi üretmeye devam edeceğiz." şeklinde konuştu.



BAKAN AÇIKLADI: HEDEF 70 MİLYON TURİST 70 MİLYAR DOLAR GELİR

Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Ersoy; " Turizmde yeni hedef 70 milyon turist 70 milyar dolar gelir. Ocak ayı ilk havalimanı verilerini Antalya'da almaya başladık. Antalya'nın havalimanı verilerinde ortalama yüzde 60 artış görüyoruz." açıklamasında bulundu.

Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Ersoy, Hollanda'nın Utrecht kentinde bu yıl 49'uncusu düzenlenen turizm fuarına katıldı. Türk turizmciilerin büyük ilgi gösterdiği fuar da Türk stantlarını tek tek gezen Bakan Ersoy, Türk turizminin 2018 yılında ciddi bir ivme kazandığını belirterek, "Turist sayısında Türkiye rekorunu kırdık. Tahminen 45 milyon turist sayısını aşmış olacağız. 2019 yılında erken rezervasyon verileri oldukça iyi görünüyor. Özellikle Avrupa pazarında çok ciddi artış var. Ocak ayı ilk havalimanı verilerini Antalya'da almaya başladık. Antalya'nın havalimanı verilerinde ortalama yüzde 60 artış görüyoruz. Türkiye genelinde de ciddi bir artışın göstergesi. Hollanda'da yüzde 25-30 arası artış var." dedi.

2019'DA TURİST SAYISINDA YÜZDE 20'LİK ARTIŞ BEKLENTİSİ

2019 yılında turist sayısı bakımından yüzde 18-20'lik artış beklemediklerine işaret eden Ersoy, "Umarım 2019 için bu rakamları yakalayacağız. 2023 için eski bir hedefimiz vardı, 50 milyon turist diye. Onu 2019 yılında 52 milyon turist olarak yakaladık diye düşünüyorum. Artık hedefleri yükselttik, biliyorsunuz. Yeni hedefimiz 70 milyon turist, 70 milyar dolarlık gelirdir." diye konuştu.

70 milyon turist hedefinde Türkiye'nin zorlanacağını sanmadığını anlatan Ersoy, "Türkiye bu konuda uzmanlaştı. Önemli olan 70 milyar dolarlık kısmı yakalamak. Nitekimli turiste, konaklama günü ve harcaması yüksek turiste odaklanmamız gerekiyor. Bunlarla ilgili çalışmalarımızı yapmaya başladık." dedi.

TURİZM OKULLARI KOLEJE DÖNÜŞTÜRÜLECEK

Ersoy, turizm okullarının koleje dönüştürülmesi konusunda Milli Eğitim Bakanlığı ile çalışmalar yapıldığını vurgulayarak, şunları söyledi:

"Müfredatlar da oluşturuldu. Sevindirici olan kısmı, otellerimiz bu yeni konseptte sahip çıktı. Türkiye'de 76 turizm meslek lisesi var. İlk etapta deneme amaçlı 11'yle sınırlandırıldı bu okullar. Projeye dâhil olmak için 30'un üzerinde otel başvuru yaptı. İlk yıl 11 okulla sınırlı tutacağız. Uygulamadaki artılar ve eksileri göreceğiz. İlk seneyi atlattıktan sonra gelecek yıl talebin tamamını karşılamış olacağız. Zaman içinde 76 okulun yeterli olmayacağını düşünüyoruz. Bir sınırlamamız yok. Talep geldikçe diğer meslek liseleri turizm kolejiine dönüştürülecek.

İhtiyaç kaç okursa o kadar okul turizm kolejinde dönüştürülecek. Böylelikle sektörün en büyük sorunu olan sezonluk personel ihtiyacı da karşılanmış olacak. Öğrenciler 20 Nisan- 20 Ekim arasında eğitimlerini otellerde görüyor. Hem sezonluk personel ihtiyacı karşılanmış hem de öğrencilere ücret ödenmiş oluyor. Herkes için kazançlı. 4 yıllık eğitimden sonra oteller kendi istedikleri şekilde yetiştirilmiş, 3 dil öğrenmiş personele kavuşacak. Öğrencilerin de mezun olduktan sonra iş bulmaları garanti olmuş oluyor."

DİREKT UÇUŞLAR ARTACAK

Bakan Ersoy, nitelikli turist getirmesi için yaptıkları ikinci büyük değişikliğin ise direkt uçuşlar olduğunu kaydetti. Türk Hava Yolları (THY) ile ortak çalışma ile direkt turizm hamlesi yaptıklarını söyleyen Bakan Ersoy, Nisan sonunda Antalya, Bodrum, Dalaman, İzmir Havalimanları-

na Avrupa'dan, Almanya'nın birçok kentinden, İngiltere, Rusya ve Körfez ülkelerinden direkt seferlere başlayacaklarını açıkladı. Protokolü haftalık 67 sefer olarak yaptıklarını ancak düzeltmeye giderek haftalık 80 sefere çıkardıklarını söyleyen Bakan Ersoy şöyle devam etti: "2020 yılından itibaren THY bünyesine her yıl 50 yeni uçak katılacak. Bu turizm hamlesiyle 2023 yılına kadar Antalya, Bodrum, Dalaman Havalimanlarına sefer sayılarını misliyle artırmaya gideceğiz. 500 tarifeli sefere kadar bu sayıyı çıkaracağız. Tarifeler açılmaya başlandı. Birkaç ay içinde kış tarifelerini de açacağız. THY kışın da uçmaya devam edecek. Sezonluk değil 12 aylık uçuş öngörülüyor. Turizmdeki hedeflere ulaşmak için diğer bir çalışma ise tanıtım. Tanıtım bütçeleri ve direkt tanıtım seferberliği başlatıldı. Ocak ayı itibarıyla Türkiye'ye en çok misafir veren ülkelerde Türk hükümeti direkt tanıtım çalışmalarına başladı. İngiltere, Almanya, Hollanda, Ukray-

na, Rusya ve Körfez ülkelerinde, 15 Ocak'tan itibaren mağazinlerde ve televizyonlarda yoğun tanıtım yapılacaktır. Bunu dijital tanıtım seferberliği takip edecek. Artık sayıya değil, gelire konsantre olacağız."

Bu amaç için son bir eksiğin kaldığını, en önemlisinin ise turizm geliştirme fonu olduğunu söyleyen Bakan Ersoy, dünyada en çok turizm geliri elde eden 10 ülkenin 7'sinde turizm geliştirme fonu bulunduğunu hatırlattı. Bakan Ersoy, "Turizm geliri yüksek ülkelerin iki unsuru var. Milli havayolları var, ikincisi turizm geliştirme fonu. Bizde milli havayolu zaten çok başarılı, çok iyiydi ama istediğimiz yere uçmuyordu. Antalya, İzmir, Dalaman, Bodrum'a uçmuyordu. Bu sene protokolle bu işi başardık. İnşallah yıl içinde turizm geliştirme fonunu kuracağız. İkinci eksiğimizi gidermiş olacağız. Nitelikli turist hamlesini gerçekleştirmiş olacağız." dedi.





REKORA DOYMUYOR

Türk Hava Yolları ile Lufthansa'nın ortak kuruluşu SunExpress, 2018 yılında tarihinin en yüksek gelirini elde ederek rekor bir büyümeye imza attı.

SunExpress, 2018 yılında bir önceki yıla göre %10 büyüyerek yaklaşık 1 milyar 300 milyon euro'luk gelir elde etti. 2018 yılında taşınan yolcu sayısı yaklaşık 10 milyonu bulurken, doluluk oranı ise % 84 olarak gerçekleşti. SunExpress CEO'su Jens Bischof, SunExpress'in güçlü finansal yapısıyla istikrarlı büyümesini 2 yıl üst üste rekorlarla sürdürdüğünü belirterek, "2018'de 1 milyar 300 milyon euro ile tarihimizin en yüksek cirosunu elde ederek, bir önceki yıla göre %10 bir büyüme gerçekleştirdik. Yolcu sayımızı ise, bir önceki yıla göre %10 arttırarak yaklaşık 10 milyona çıkardık. Güçlü finansal yapımız, turizmdeki uzmanlığımız ile 2019 yılında da Türk turizm taşımacılığının bel kemiği olmaya devam edeceğiz." dedi.

2019 YILINDA ORTA AVRUPA'DAN TÜRKİYE'YE 6,6 MİLYON KOLTUK ARZI

Türkiye ile Avrupa arasında hava köprüsü oluşturan SunExpress, 2019 yılında Orta Avrupa'dan Türkiye'ye rekor bir kapasite ile toplamda 6,6 milyon koltuk sunuyor. 2019 yılında Türkiye ile Avrupa arasında arz ettikleri koltuk sayısını geçen

yıla göre yüzde 20'nin üzerinde bir rekor kapasite artışı ile gerçekleştirdiklerini belirten Bischof, "Direkt ve tarifeli seferlerle Akdeniz ve Ege bölgelerine en fazla turist taşıyan havayolu şirketiyiz. Bunun yanı sıra rekor sayıda Anadolu kentini Avrupa'ya direkt olarak bağlıyoruz. Bu yaz, Türkiye'de 16 noktadan Avrupa'da 36 destinasyona tarifeli direkt seferler düzenleyeceğiz." dedi.

2019 YAZINDA ANTALYA'YA REKOR KOLTUK ARZI VE 4 YENİ ROTA

Antalya'yı dış hatlarda direkt ve tarifeli seferlerle en fazla noktaya bağlayan havayolu SunExpress, 2019 yazında Türkiye'nin turizm başkenti ve SunExpress'in merkezi olan Antalya'ya 3,7 milyon koltuk ile tarihinin en yüksek arzını gerçekleştiriyor. Bischof, "Aslında en başta Antalya için 3,5 milyon koltuk kapasitesi planlamıştık. Ancak artan talebe bağlı olarak bu kapasitemizi yaklaşık 200 bin ilave koltuk ile 3,7 milyona çıkardık." dedi. SunExpress, bu yıl Antalya'dan Norveç'te Oslo, İsveç'te Göteborg, Hollanda'da Eindhoven ve Çekya'da Prag olmak üzere 4 yeni rotaya uçuyor ve mev-

cut birçok hatta uçuş frekansını da arttırıyor. 2019 yazında havayolu nun Antalya'dan sunacağı toplam dış hat destinasyon sayısı 36 olacak.

2019 YAZINDA İZMİR'E 1,7 MİLYON KOLTUK ARZI VE 3 YENİ ROTA

SunExpress, aktarma merkezi İzmir'e ise bu yaz 1,7 milyon koltuk arz ediyor. SunExpress'in İzmir operasyonuna başladığı günden bu yana büyümeye ve kent turizmine katkıda bulunmaya devam ettiğini belirten Bischof, "İzmir üzerinden Anadolu'nun birçok kentinden Avrupa'ya bağlantı da sunuyoruz. Bu yaz İzmir çıkışlı yeni dış hat noktaları, Hollanda'da Eindhoven, Rusya'da St. Petersburg ve Fransa'da Marsilya olacak. Bu yeni destinasyonlar ile birlikte İzmir'den sunduğumuz toplam dış hat destinasyon sayısı 32 olacak." dedi.

ANADOLU'DA YÜZDE 30 KAPASİTE ARTIŞI; TOPLAMDA 1 MİLYON KOLTUK

"Avrupa'da yaşayan Türklerin karşılıklı aile ziyaretlerini kolaylaştırmak adına 2010 yılından bu yana Anado-

lu'ya gerçekleştirdiğimiz direkt tarifeli uçuşlar, SunExpress'in en hızlı büyüyen pazarı haline geldi." diyen Bischof, şöyle konuştu: "Bu yıl, uçtuğumuz mevcut Anadolu kentlerine Kütahya/Zafer ve Malatya'yı da ekledik. Artık, geçen yıla göre 30 kapasite artışı ile Kütahya, Malatya, Adana, Ankara, Gaziantep, Elazığ, Konya, Kayseri, Ordu-Giresun, Samsun, Trabzon ve Diyarbakır olmak üzere toplamda 12 Anadolu kentinden Avrupa'nın 16 şehrine direkt tarifeli seferler sunuyoruz." dedi. Bu yaz, Anadolu'dan gerçekleşecek yeni uçuşlar ise Düsseldorf-Malatya, Düsseldorf-Kütahya/Zafer, Köln-Samsun, Stuttgart-Diyarbakır, Stuttgart-Konya ve Oslo-Konya olacak.

BU YIL 5 ADET MAX FİLOYA KATILIYOR

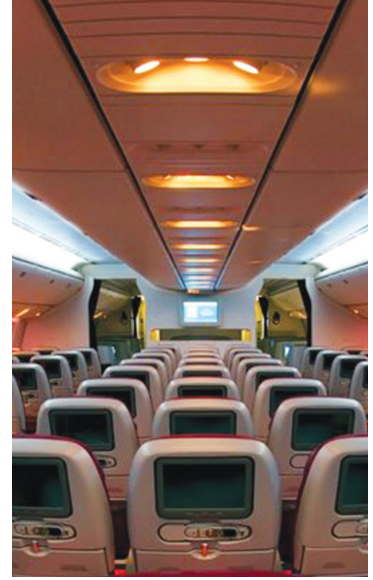
2019 yılında SunExpress'in, 83 uçakla tarihinin en büyük filosuna sahip olacağını belirten Bischof, "2024'e

kadar filomuza katılacak olan Boeing'in en yeni 737 modeli olan 32 adet MAX-8'in ilk 5 uçağı Nisan'dan itibaren filomuza katılmaya başlayacak. Ayrıca, Almanya'daki şirketimiz olan SunExpress Almanya için de 3 adet Boeing 737 MAX-9 kiralayacağız. Bununla da yetinmiyoruz tabii ki; Antalya çıkışlı uluslararası uçuşlarda kullanmak üzere 8 adet Airbus A320 kiralayacağız." dedi.

2019 TÜRK TURİZMİ İÇİN REKORLAR YILI OLACAK

"SunExpress, Türk turizm taşımacılığının bel kemiğidir." diyen Bischof, şöyle devam etti: "Biz, dünyanın en iyi 5., Türkiye'nin ise en iyi tatil havayolu seçildik. Bunun yanı sıra Türkiye'nin en büyük 2. hizmet ihracatçısıyız. 30'dan fazla ülkede toplamda 90 destinasyona uçuş düzenliyoruz. Avrupa'da bir Türkiye uzmanı olarak, Avrupa'nın en büyük tur operatörleri ile çalışıyoruz. 2019 için SunExpress'in gerçekleştirdiği

bu rekor kapasite artışı, Türk turizminde yaşanması beklenen artışın önemli bir göstergesidir. 2019'un, Türk turizminde rekorlarla dolu bir yıl olmasını bekliyoruz." dedi.





ULUSLARARASI HAVACILIK İÇİN KARBON OFSET VE AZALTMA PLANI SEMİNERİ

Uluslararası Havacılık için Karbon Ofset ve Azaltma Planı Semineri İstanbul'da gerçekleşti. Pegasus Hava Yolları Genel Müdürü Mehmet Nane: "Türk sivil havacılık sektörü adına, bu önemli seminere destek olmaktan büyük mutluluk duyuyoruz."

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği'nin (IATA) düzenlediği Uluslararası Havacılık için Karbon Ofset ve Azaltma Planı (CORSIA) Semineri İstanbul'da gerçekleşti. Pegasus Hava Yolları açıklamasına göre, IATA'nın düzenlediği CORSIA Emisyon İzleme Planı Semineri, Pegasus Hava Yolları sponsorluğunda Crowne Plaza İstanbul-Asia Hotel'de gerçekleştirildi.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) tüm üye ülkelerinde 1 Ocak 2019'dan itibaren geçerli olacak CORSIA Planı'nı ele alan seminer, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) yetkilileri, ulusal ve uluslararası havayolu temsilcileri, Anadolu Üniversitesi, Özyeğin Üniversitesi öğretim üyeleri olmak üzere 6 ülkeden toplam 34 katılımcıyla gerçekleştirildi. Havayollarının, CORSIA planına hazırlanmalarına ve emisyon izleme planlarını geliştirmelerine yardımcı olmak amacıyla düzenlenen seminerde, emisyon izleme yöntemlerinden yakıt kullanımı izleme yöntemlerine, veri

yönetimi gereksinimlerinden veri boşluklarına kadar birçok alanda bilgiler aktarıldı ve havayollarının emisyonların izlenmesine hazır hale getirilmesi için gerekli tüm tedbirleri almasının önemi vurgulandı.

"ETKİNLİK, SEKTÖRÜN KARBON EMİSYONUNU KONTROLLÜ ŞEKİLDE AZALTMASINA KATKILAR SAĞLAYACAK"

Pegasus Hava Yolları Genel Müdürü Mehmet Nane, çalıştay açılış konuşmasında, "Standartlar, şüphesiz ki bir sektörün gelişimi ve sürdürülebilir büyümesi için kritik önem taşıyor, özellikle de sivil havacılık gibi hassas ve önemli bir sektör için. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği IATA'nın düzenlediği ve ICAO'nun CORSIA Planı'nın detaylarıyla aktarıldığı bu etkinlik, sivil havacılık sektörünün karbon emisyonunu kontrollü şekilde azaltması ve çevreye duyarlı bir şekilde daha da gelişmesi adına değerli katkılar sağlayacak. Türk sivil havacılık sektörü adına, bu önemli seminere destek olmak-

tan büyük bir mutluluk duyuyoruz." ifadelerini kullandı. Pegasus Hava Yolları Entegre Yönetim Sistemleri ve İş Mükemmelliği Danışmanı Dr. Ümit Özen de seminer kapsamında Pegasus Hava Yolları'nı tanıtan, şirket içinde yapılan yakıt tasarrufuna yönelik yapılan projeleri ve CORSIA kapsamında yapılan çalışmaları anlatan bir sunum gerçekleştirdi. IATA Türkiye, Azerbaycan, Türkmenistan Bölge Müdürü Funda Çalışır ise "Çalıştayın Türkiye'de yapılması konusunda Pegasus Hava Yolları tarafından verilen destek için çok teşekkür ediyoruz. Verimli bir çalıştay olacağına inanıyoruz." şeklinde konuştu.

YENİ STANDARTLAR 1 OCAK'TAN İTİBAREN GEÇERLİ OLACAK

ICAO Konseyi, ICAO'nun Uluslararası Havacılık için Karbon Ofset ve Azaltma Planı'nın uygulanması için uluslararası standartları ve önerilen uygulamaları 27 Haziran 2018'de kabul etmiştir. Yeni standartlar, tüm ICAO üye ülkelerinde 1 Ocak 2019'dan itibaren geçerli olacak.



MİLLİ TEKNOLOJİ HAMLESİ İÇİN 342 FİRMALI DEV İŞ BİRLİĞİ

Savunma, havacılık ve uzay sanayisinde faaliyet gösteren 27 firmanın katılımıyla Türkiye'nin en büyük kümelenmesi SAHA İstanbul'un üye sayısı 342'ye yükseldi.



SAHA İstanbul'un yeni üyeleri arasında Türkiye'nin lider havacılık sanayi şirketi TUSAŞ, ülkedeki test ve değerlendirme altyapısının etkinliğinin artırılması ve güçlendirilmesi amacıyla kurulan TRTest de yer aldı.

Türkiye'nin savunma, havacılık ve uzay sanayisindeki milli teknoloji hamlesine destek vermek amacıyla faaliyet gösteren ve ülkenin en büyük kümelenmesi haline gelen Savunma, Havacılık ve Uzay Kümelenmesi Derneği (SAHA İstanbul) yeni katılımlarla güçlendi. Kuzey Marmara hattında yer alan sanayici, tersane, üniversite ve teknoparkların oluşturduğu potansiyelin savunma, havacılık ve uzay sanayisinde değerlendirilmesi amacıyla kurulan SAHA İstanbul'un etkinliği artıyor. SAHA İstanbul, 2019'a 27 yeni firmanın katılımıyla büyüyerek başladı. Türkiye'nin lider havacılık sanayi şirketi Türk Havacılık ve Uzay Sanayii (TUSAŞ), ülkedeki test ve değerlendirme altyapısının etkinliğinin artırılması ve güçlendirilmesi amacıyla kurulan TRTest, kümelenmenin yeni üyeleri oldu.

Türkiye'nin savunma, havacılık ve uzay sanayisindeki millileştirme hamlesine katkıda bulunmak için iş birliğine katılan diğer firmalar Mahrek Teknoloji, Ortem Elektronik, Günili Yazılım, Berkin Savunma, Desi Alarm, İstanbul Silah, Bozok Savunma, Floran Kimya,

Kontal Elektronik, Mir İzolasyon, BİAS Mühendislik, Vis Videsan, Gürdesan Gemi Makina, CDT Bilgi Teknolojileri, Gökçeler Makina, Özer Elektronik, Matil Malzeme, Erdem Cam, Karakamlar Havacılık, Erin Motor, Hisar Kalıp, Kastaş Sızdırmazlık, Uzmar Gemi İnşaat, Denner Makina ve Mobit Bilişim oldu.

HÜRKUŞ, LAZER SİLAH SİSTEMLERİ, AEROJEL

SAHA İstanbul'un destek ve koordinasyonuyla bugüne kadar bir dizi önemli proje hayata geçirildi. Temel eğitim uçağı Hürkuş'un iklimlendirme ve kabin basınç sistemi için küme üyelerinden konsorsiyum kuruldu. Bu konsorsiyum TUSAŞ'ın da içinde olduğu bir şirkete dönüşüyor.





İSTANBUL HAVALİMANI EKONOMİSİ: GELECEK VE FIRSATLAR

İGA, THY ve Boğaziçi Üniversiteler Derneği iş birliğiyle üniversitenin Albert Long Hall Salonu'nda Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan'ın katılımlarıyla gerçekleşen "İstanbul Havalimanı Ekonomisi: Gelecek ve Fırsatlar Paneli"ne TÜSHAD olarak katılım gösterdik.

Etkinliğin açılışında konuşan Turhan, İstanbul Havalimanı'nın, Türkiye'nin gelecek dönem büyüme hikâyesinin itici güçlerinden biri, hatta en önemli sembolü olma potansiyelini taşıdığını söyledi. Birçok bilimsel çalışma ve raporun bunu gözler önüne serdiğini dile getiren Turhan, dünyada hava ulaşımının öneminin, diğer ulaşım modlarına göre her geçen gün arttığını, yolcu ve kargo taşımacılığının hızla büyüdüğünü belirtti.

"TARİFELİ YOLCU SAYISI 2018'DE 4,3 MİLYARA ULAŞTI"

Turhan, dünyada 38 milyona ulaşan uçak seferlerindeki tarifeli yolcu sayısının 2018'de yüzde 6 artarak 4,3 milyara ulaştığını kaydederek, küresel ticaretin yüzde 35'inin ve e-ticaretin yüzde yüzde 90'ının havayolu ile sağlandığı bilgisini verdi. Havacılık faaliyetlerinin bugün dünyada, sadece ulusal ve bölgesel değil, küresel gelişmenin, kalkınmanın en önemli unsurlarından biri haline geldiğini aktaran Turhan, Türkiye'nin kilit konumundaki coğrafi lokasyonu ile 1,5 milyar insanın

yaşadığı, 35 milyar dolar GSMH ve 7 milyar dolar ticaret hacmine sahip ülkelere 4 saat uçuş mesafesinde olduğunu vurguladı.

"YAPTIĞIMIZ HAVACILIK YATIRIMI 56 MİLYAR TL'Yİ BULDU"

Turhan, bu kapsamda son 16 yılda havacılığa ciddi önem verildiğini belirttik, şöyle devam etti:

"Tüm bunları dikkate alarak 2003'ten beri yürüttüğümüz hava ulaşım politikaları ve faaliyetleriyle, dünyada en hızlı gelişim gösteren

ülkelerden biri haline geldik. Bugün ülkemiz, özellikle de İstanbul, dünyanın en büyük küresel transit merkezlerinden biri haline gelmiştir. Bu nedenle bugüne kadar yaptığımız havacılık yatırımı 56 milyar TL'yi buldu."

"TÜRK HAVACILIĞINDA HEDEF 450 MİLYON YOLCA KAPASİTESİ"

Turhan, İstanbul Havalimanı'nın sahip olduğu ekonomik potansiyellerle kendi kendisini yaptırıldığını ve yatırım maliyetini karşılayacağını belirterek, "Her yıl 882 milyon avro devlete kira ödeyecek. Böyle potansiyeli olan bir havalimanımız." diye konuştu. Türk havacılık sektörünün dünya ortalamasının üç katı büyüdüğünü, 34 milyon olan yolcu sayısının son 15 yılda 210 milyona ulaştığını kaydeden Turhan, "Hedefimiz 450 milyona ulaşmak." ifadesini kullandı. Yolcu sayısında Avrupa'da 4'üncü, dünyada 10'uncu sıraya yükseldiklerini dile getiren Turhan, taşınan yük miktarının 4 milyon tona yaklaştığını, bu rakamın 15 yıl önce 964 bin ton olduğunu aktardı.



Turhan, dün Tunus ile Türkiye arasında Dünya Posta Birliği'nin (UPU) Ecom@Afrika Projesi kapsamında "E-Ticaret İş Birliği Anlaşması" imzalandığını anımsatarak, "İstanbul'da e-ticaretin merkezini kurmak amacıyla bu anlaşmayı imzaladık. Arkasından Kenya, Fildişi Cumhuriyeti, Güney Afrika, Somali geliyor ve diğer Afrika ülkeleri de sıraya girdi. 'Biz de e-ticaretle ürünlerimizi dünyaya pazarlamak istiyoruz.'" dedi. Bu ülkelerin e-ticaretin yeni merkezi olabilecek İstanbul Havalimanı'ndan yer istediğini kaydederek, PTT vasıtasıyla bu ticaretin yapılabilceğini, PTT'nin Amazon ve Alibaba gibi global bir şirket olma yolunda bu sayede ilerleyeceğini anlatan Turhan, "İstanbul Havalimanı kargo ve e-ticaretin merkez üssü olacak." diye konuştu.

"HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN CİROSU 110 MİLYAR LİRAYA ÇIKTI"

Turhan, havacılık sektörünün cirosunun 11 kat artarak 110 milyar liraya çıktığını kaydederek, daha yapacakları çok işlerinin olduğunu, gelecek 20 yılda dünya genelinde hava trafiğinin iki katın üzerinde, hizmet verilen yolcu sayısının ise yıllık ortalama yüzde 4,4 artmasının beklendiğini paylaştı. Bu pazardan daha fazla pay alabilmek adına, orta ve uzun vadedeki hedeflerini gerçekleştirmek için tüm güçleriyle çalıştıklarını anlatan Turhan, İstanbul Havalimanı'nın bunun en somut adımı olduğunu belirtti. Turhan, Türkiye'nin dünyaya açılan yeni kapısı olan İstanbul Havalimanı'nın, İstanbul'un küresel anlamda finans merkezi olmasına da büyük katkı sağlayacağını ifade etti.

"THY'NİN DIŞ HATTA HEDEFİ 360 NOKTAYA ULAŞMAK"

Turhan, havacılıkta Türkiye'nin gurur markası THY'nin şu anda havacılık alanında dünyada bilinirlikte ikinci sırada olduğunu belirterek, sözlerini şöyle sürdürdü: "Bugün 332 uçaklık filosuyla; 51'i yurt içi, 258'si uluslararası olmak üzere dünyanın 124 ülkesinde 309 noktaya uçuş gerçekleştiriyor. Buna her geçen gün yeni noktalar ekleniyor ve bu kapsamda dış hat uçuş noktami-

zı 360'a çıkarmayı planlıyoruz. Havacılığa dair bu tür büyük hedeflerimiz için İstanbul Havalimanı bizlere çok sağlam bir zemin hazırlamıştır. Çünkü İstanbul Havalimanının yolcu ve uçak trafiğini karşılama anlamında kapasite sorunu yoktur. Ayrıca dünyanın her yönüne hizmet edecek noktada bulunuyoruz; havayolu şirketleri için çok cazip bir durum bu. İstanbul Havalimanı 350'nin üzerinde destinasyona uçuş imkânı sağlamaktadır."

"THY'NİN 2019 HEDEFİ 90 MİLYON YOLCU"

Etkinliğin açılışında konuşan THY Genel Müdür Yardımcısı Abdülkerim Çay, küresel havacılık sektöründe bu yıl yolcu sayısının 4,6 milyara ulaşmasının beklendiğini kaydederek, "THY'ye baktığımızda ise 2018'de 75 milyon yolcu taşıdı. Bu sene de hedefimiz yaklaşık 90 milyon yolcu." dedi. THY'nin şu anda 124 ülkeye ve 311 nokta uçtuğunu kaydederek, hem yolcu hem de kargo açısından dünyada en fazla noktaya uçan havayolu şirketi olduklarını söyledi. THY'nin Türkiye'nin en değerli markalarından olduğunu dile getiren Çay, dünyada havacılıkta marka bilinirliğinde ikinci sırada yer aldıklarını ifade etti. Çay, daha önce operasyon yaptıkları Atatürk Havalimanı'ndan taşındıkları İstanbul Havalimanı'nın kendilerine sunduğu yüksek kapasiteyle büyüme hedeflerini daha iyi gerçekleştirebileceklerini anlattı.

"İSTANBUL HAVALİMANI THY'NİN REKABET GÜCÜNÜ ARTIRACAK"

Çay, İstanbul Havalimanı'nın hub olma kabiliyetinin kendileri için çok değerli olduğunu belirterek böyle

bir tesisin varlığının sektör açısından çok önemli olduğunu söyledi. THY'nin yanı sıra bu havalimanına dünyanın diğer ülkelerinden de büyük havayolu şirketlerinin geleceğini veya operasyonlarının artacağını aktaran Çay, bu durumun rekabet güçlerini ve kabiliyetlerini artıracığını vurguladı.

"TÜM FAZLAR TAMAMLANDIÇINDA 225 BİN İSTİHDAM BEKLİYORUZ"

İGA Havalimanı İşletmesi İcra Kurulu Başkanı ve Genel Müdürü Kadri Samsunlu, İstanbul Havalimanı'nın büyümesi için THY'ye iyi hizmet sağlanması gerektiğini belirterek, havayolu ile havalimanı arasındaki iş birliğinin önemine değindi. THY'nin şu anda dünyanın en itibarlı havayolu şirketlerinden olduğunu dile getiren Samsunlu, şirketin uçuş noktalarından ve sayılarından bahsetti. Dünyada ekonomide en hızlı katkı sunacak yatırımlardan birisinin havalimanları olduğunu aktaran Samsunlu, "İstanbul Havalimanı projesiyle Türkiye'nin gerçekten özgüven kazandığını düşünüyorum." dedi. Samsunlu, havalimanının inşa eden ortakların müthiş bir deneyim kazandığını, dünyanın her yerinde böyle yatırımlar yapabilecek bilgi ve tecrübeye sahip olduğunu belirterek, bugüne kadar havalimanında 200 bin işçi çalıştığını, bu personelin başta yakın bölgeler olmak üzere dünyanın farklı noktalarına transfer edildiğini anlattı. Havalimanının tüm fazları tamamlandığında 225 bin istihdam beklediklerini dile getiren Samsunlu, projenin lojistik, havacılık, kargo gibi alanlarda ekonomiye sunacağı katkılardan bahsetti.

"HAVALİMANININ EKONOMİK HACMİ GSMH'MİZİN YÜZDE 5'İNE ULAŞACAK"

Boğaziçi Üniversiteler Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Fehim Paluolu ise, havalimanlarının ekonomiye katkısına değinerek "İstanbul Havalimanı, 2025 yılı itibarıyla gayri safi milli hasılamızın yüzde 5'ine tekabül eden ekonomik hacme ulaşacak. Bu hacme ulaşmada, sadece yolcu taşımacılığı değil kargo kapasitesinin de katkısı olacak." diye konuştu.





IATA, HAVACILIK SEKTÖRÜ İÇİN 2019 ÖNGÖRÜLERİNİ AÇIKLADI

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği IATA, küresel ölçekte havacılık sektörünün 2019 yılına ilişkin öngörülerini paylaştı.

Türk Hava Yolları (THY) dâhil tüm dünyada 290 havayolu şirketini çatısı altında toplayan ve küresel hava trafiğinin yüzde 82'sini temsil eden Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği IATA, 2019 yılında havayoluyla seyahat eden yolcu sayısının 4,6 milyar kişiye ulaşacağını açıkladı.

IATA, 2019 yılında havacılık sektörünün toplam net kârının ise 2018 yılına kıyasla (32,3 milyar dolar) hafif bir artışla 35,5 milyar dolara yükseleceğini öngördü. Havayoluyla taşınan kargo miktarının ise 2018 yılında 63,7 milyon ton iken, bu rakamın 2019 yılında 66 milyon tona ulaşması bekleniyor.

TOPLAM GELİR 885 MİLYAR DOLAR

İsviçre'nin Cenevre şehrinde gerçekleştirilen küresel basın toplantısının da (GMD) açıklanan IATA verilerine

göre, küresel ölçekte havacılık sektörünün toplam gelirleri 2018 yılına kıyasla (821 milyar dolar) yüzde 7,7'lik artışla 885 milyar dolar düzeyine çıkacak. Öz sermaye kârlılığı için 2019 yılına yönelik yüzde 8,6'lık bir oran öngörülürken, vergi sonrası kâr oranı yüzde 4 olacak. 2019 yılında hem öz sermaye kârlılığı hem de vergi sonrası kâr oranı için 2018 yılına kıyasla bir artış beklenmiyor. Öte yandan yolcu başına sağlanan gelirin 2018 yılına yakın bir düzeyde kalarak 7,75 dolar olacağı öngörüldü. Küresel basın toplantısında bir değerlendirme yapan IATA Başkanı Alexandre de Juniac, artan maliyetler nedeniyle sektörün 2018 yılında kârlılığının baskı altında olduğunu, ancak petrol fiyatlarındaki düşüşün olumlu etkilerinin 2019 yılında hissedileceğini belirterek, 2019 yılıyla birlikte sektörünün kârlılıkta kesintisiz 10'uncu yılı geride bırakacağını söyledi. IATA Başkanı, "Normalde artan maliyetlerin 2019

yılında kârlılığı zayıflatacağını bekliyorduk. Fakat petrol fiyatlarındaki sert düşüşün yanı sıra GSYH büyüme hedeflerindeki güçlü rakamlar bize sağlam bir tampon yarattı. Havayolu şirketleri beş yıldır yatırımcılarına ve hissedarlarına kâr yaratmaya devam ediyorlar. Biz temkinli bir iyimserlikle 2019 yılının da hissedarlar için değer yaratılacağı yeni bir yıl olacağını düşünüyoruz. Bu iyimserliğe rağmen, ekonomik ve politik ortamdaki dalgalı tablo aşağı yönlü riskleri de içinde taşıyor." dedi.

"HAVADA YOLCULUK HİÇ BU KADAR CAZİP OLMADI"

IATA Başkanı de Juniac, havacılık sektöründeki toplam harcamanın 2019 yılında 920 milyar dolara ulaşacağını ve bu rakamın küresel GSYH'nın yüzde 1'ine eşit bir düzeyi temsil ettiğini belirtirken, hava yollarının sağladığı vergi gelirinin de 2019 yılında yüzde 5,8'lik artışla

136 milyar dolara çıkacağını söyledi. IATA Başkanı de Juniac, "Havayoluyla seyahat tüketiciler ve bireyler için hiç bu kadar iyi bir seçim olmamıştır. Sadece bilet fiyatları düşük kalmıyor, seyahat edecekler için yeni rota seçenekleri de hızla artıyor. 2018 yılında şehirlerarası doğrudan uçuşta 1.300 yeni rota açıldı. 2017 yılına kıyasla havayolunda 250 milyon adet daha fazla seyahat gerçekleşti." dedi.

2019 İÇİN GENEL ÖNGÖRÜLER

IATA tahminlerine göre 2019 yılında küresel ekonomi 2018'e kıyasla hafif bir düşüşle yüzde 3,1 büyümeye gösterecek. Ticaret savaşları, siyasi belirsizlikler ve Brexit gibi faktörler nedeniyle büyüme üzerinde aşağı yönlü riskler var.

2018 yılında 73 dolar düzeyinde seyreden varil petrol fiyatının 2019 yılında ortalama 65 dolara ineceği öngörülmüyor. Uçak yakıtı fiyatlarının ise 2018 yılında varil başına 87,6 dolar iken 2019'da 81,3 dolara düşeceği tahmin ediliyor. Yakıt giderlerinin toplam maliyetler içindeki payı 2018 yılına kıyasla (yüzde 23,5) artarak yüzde 24,2'ye yükselecek. Bir anlamda toplam maliyetin dörtte biri oranına yaklaşacak. IATA üyesi havayolu şirketlerinde çalışan sayısı 2018 yılına kıyasla yüzde 2,2'lik artışla 2019 yılında 2,9 milyon kişiye ulaşacak. Havacılık sektöründe iş gücü piyasasındaki darlık nedeniyle ücretler artarken, iş gücü maliyetleri uzun bir istikrar döneminin ardından 2019 yılında yükselerek yüzde 2,1'lik bir artış kaydedecek.

Kilometre başına yolcu gelirinin (RPK) 2019 yılında yüzde 6 büyümesi beklenirken, yolcu gelirleri toplamda 2018'e kıyasla 42 milyar dolarlık artışla 606 milyar dolara çıkacak.

2019 için öngörülen hava kargodaki yıllık artış yüzde 3,7 ile toplam taşınan yük miktarını 65,9 milyon tona çıkartsa da bu rakam 2016 yılından bu yana en yavaş büyümeye işaret ediyor. Korumacılık önlemlerinin dünya ticareti üzerindeki olumsuz etkisi bu rakamlarla hava kargodaki

ılımlı büyümenin de yansıtıcısı olarak gösteriliyor.

2018 yılında yüzde 10 gibi istisnai bir büyüme kaydeden kargo getirisinin 2019 yılında yüzde 2 düzeyinde bir artış sağlayacağı tahmin ediliyor. Maliyet artışlarının düşük düzeyde seyretmesinin getirdiği avantajla hava kargo işinin güçlenmeye devam edeceğini öngören IATA, toplamda hava kargo gelirlerinin 2019 yılında 116,1 milyar dolara ulaşacağını hesaplıyor.

AFRİKA DIŞINDA TÜM DÜNYADA KÂR BEKLENİYOR

IATA öngörülerine göre Afrika hariç tutulursa tüm dünya bölgeleri hem 2018 hem de 2019 için kârlı kalmaya devam edecek. Sivil havacılıkta toplam gelirlerin neredeyse yarısını tek başına oluşturan Kuzey Amerika bölgesi mali performansta dünya havacılığına öncülük etmeyi sürdürecektir. Avrupa dışında tüm bölgelerde 2019 yılında mali performansın 2018 yılına kıyasla iyileşeceği öngörülmüyor. Yapılan hesaplamalara göre Kuzey Amerika'da kurulu bulunan havayolu şirketleri 2019 yılında net 16,6 milyar dolar (2018 yılı 14,7 milyar dolar) kâr elde edecekler. Avru-

palı havayolu şirketlerinin ise 2019 yılında 7,4 milyar dolarlık bir net kâr elde etmesi bekleniyor. Bu rakamla Avrupalı taşıyıcıların 2018 yılına kıyasla net kârlarında hafif bir düşüş olacak.

Asya-Pasifik bölgesi havayolu şirketleri ise 2018 yılına kıyasla (9,6 milyar dolar) net kârlarını 10,4 milyar dolara çıkaracaklar.

Öte yandan Ortadoğu'da faaliyet gösteren havayolu şirketlerinin net karının 2018'deki 600 milyon dolarlık zayıf bir kar rakamına göre artış kaydederek 800 milyon dolar olarak hesaplanıyor.

Güney Amerika bölgesinde ise havayolu şirketleri toplamda 2019 yılına 700 milyon dolarlık bir net kar hedefiyle giriyorlar. 2018 yılında bu bölgenin net kâr rakamının 400 milyon dolar olarak gerçekleşmesi bekleniyor.

Afrika bölgesi havayolu şirketlerinin 2018'de 400 milyon dolar olan zarar rakamını bir ölçüde azaltsalar da 2019 yılında da bilançoyu toplamda 300 milyon dolar zararla kapatacakları öngörülmüyor.





ROLLS-ROYCE, DÜNYANIN EN HIZLI ELEKTRİKLİ UÇAĞI İÇİN ÇALIŞIYOR

Rolls-Royce liderliğindeki bir grup, elektrikli uçak hız rekorunu kırmak için 480km/saate ulaşmaya çalışıyor ve bu süreç havacılığın 'üçüncü dalgasının' öncüsü olarak tanımlanıyor.

Rolls-Royce liderliğindeki bir grup, elektrikli uçak hız rekorunu kırmak için 480km/saate ulaşmaya çalışıyor. Mevcut hız rekoru 338km/saat ile 2017 yılında Siemens's ait. 2020'de uçuşu planlanan sıfır emisyonlu elektrikli uçak, Uçuş Elektrifikasyonunun Hızlandırılması (ACCEL) sürecinin bir parçası olarak geliştiriliyor ve bu süreç havacılığın 'üçüncü dalgasının' öncüsü olarak tanımlanıyor.

Cheltenham'daki Gloucestershire Havaalanı, Roll-Royce, elektrik motoru ve kumanda üreticisi YASA ve elektrikli uçakları tamamen yeni bir seviyeye çıkaracak tek kişilik bir uçak projesi geliştiren havacılık girişimi Electroflight tarafından mühendislerin, tasarımcıların ve veri uzmanlarının çalışmaları için kulla-

nılıyor. Kısmi olarak İngiliz hükümeti tarafından finanse edilen ACCEL, bir e-uçak rekoru kırmak için 482 km/saate ulaşan ve potansiyel olarak, bir gün 1931 yılında 552 km/saate ulaşmak için bir Rolls-Royce "R" motoru kullanan Schneider Trophy'nin kullandığı Supermarine S.6B rekorunu aşacak bir uçak üretme çabasıyla Formula E'nin uzmanlığını kullanmaya dayanıyor.

Bu hedeflere ulaşmak için Rolls-Royce ekibi, uçağa monajının en fazla enerji harcadığını iddia ettiği 6.000 hücreli bir pil takımı üzerinde çalışıyor. Uçak çalışır durumda iken güç aktarma sistemi 750 V'ta çalışacak ve maksimum 750 kW gücüne sahip olacak. (Bu 250 evin elektrik ihtiyacını karşılamaya yetecek bir miktar anlamına geliyor.) Uçak,

bir 'Aktif Termal Yönetim Soğutma Sistemi' radyatörü ile soğutulacak ve Londra'dan Paris'e direkt uçmak için yeterli şarja sahip olacak.

Rolls-Royce'a göre bu tasarımın anahtarı sadece yeterince büyük bir pil yapmak değil, bu pilin aynı zamanda aşırı ısınmayacak, uçuş için yeterince hafif olacak ve sabit bir gövdeye takılabilecek şekilde olması. Pil, YASA tarafından üretilen üç adet 750R e-motoru besliyor. Tek pervanenin elektrikle çalıştırılan üç bıçağı, yüzde 90'a kadar verimlilik ve sıfır emisyonla daha istikrarlı bir uçuş için 2.400 devirde çalışıyor. Bunlara ek olarak sensörler, mühendislere performans hakkında bol miktarda veri sağlamak için güç aktarma organlarındaki 20.000 noktayı izleyecek.

Kaynak: www.dunyahalleri.com





DÜNYANIN EN BÜYÜK UÇAĞI GÖKYÜZÜNDE

Stratolaunch Systems şirketinin geliştirdiği çift gövdeli, 6 motorlu ve 117 metrelik dev uçak ilk uçuşunu gerçekleştirdi.

ABD'de Stratolaunch Systems isimli şirket tarafından uzay araştırmalarında görev almak üzere geliştirilen dünyanın en büyük uçağı görücüye çıktı. Çift gövdesi ve 6 adet Boeing 747 motoru bulunan uçağın, 250 ton yük taşıma kapasitesine sahip olduğu bildirildi. Uzay araştırmalarında kullanılmak üzere tasarlanan uçak, roketleri yaklaşık 10 kilometre yüksekliğe taşıyıp oradan uzaya fırlatarak, uyduların yörüngeye daha uygun ve verimli bir şekilde taşınmasını sağlayacak.

6 ADET BOEING MOTORU VAR

Kanat genişliği 117 metre olan uçak, Los Angeles kentinin kuzeyindeki Mojave Havalimanı'ndan havalandı. Üzerinde 6 adet Boeing 747 motoru bulunan uçağın, 250 ton yük taşıma kapasitesine sahip olduğu bildirildi. Uzay araştırmalarında kullanılmak üzere tasarlanan uçak, roketleri yaklaşık 10 kilometre yüksekliğe taşıyıp oradan uzaya fırlatarak, uyduların yörüngeye daha uygun ve verimli bir şekilde taşınmasını sağlayacak.

NASA yöneticilerinden Thomas Zurbuchen, Twitter'dan yaptığı açıklamada "Bu olay tasarım ekibi için tarihi bir dönüm noktasıdır. Uçağı uzayın kenarına ve ötesine göndermek söz konusu" ifadelerini kullandı.





AVRUPA HAVACILIK SEKTÖRÜNE UYARI: WINTER IS COMING!

Prologis Strategy CEO'su deneyimli havacılık danışmanı Gerd Pontius'a göre, önümüzdeki yıl havacılık sektörü, havalimanları, kamu otoriteleri ve diğer paydaşlar Brexit, Avrupa Tek Gökyüzü ve diğer önemli konular hakkında acil kararlar almak zorunda kalacak.

Gerd Pontius, kaleme aldığı makalesinde sektörün sorunlarına ve zorluklarına vurgu yaptı.

'KIŞ GELİYOR'

Pontius, değerlendirmelerine 'Game of Thrones' adlı dizinin karanlık kehaneti 'Kış Geliyor' (Winter is coming) cümlesinden yola çıkarak başlıyor. Pontius'a göre 2019 yılında havacılık endüstrisi önemli değişikliklerle karşı karşıya kalacak. Ucuz yakıtın, düşük faiz oranlı kredilerin ve sürekli artan yolcu sayılarının sona ereceğine değinen Pontius, özellikle Avrupa havacılık sektöründeki firmaların zayıf sermaye yatırımlarına ve düşük marjlara rağmen ayakta kalmayı başardığını ve bu durumun havacılık sektöründe tekelleşmelerin gerçekleşmesine engel olduğunu ifade etti. Pontius'a göre henüz para kazanamamış firmalar için durum gelecekte daha da zorlaşacak, gelecek sert çalışma ortamı ile de piyasa

tekelleşmesi hızlanacak. Bu durumda daha büyük ve eski şirketlerin artık baskı altında olacağını gösteriyor. Pontius bu durumun iflas ve devirler getirmeyeceğini sadece bağımsız piyasa katılımcılarının sayılarında düşüşe sebep olacağını, ortak girişimlerinse rekabeti azaltacağını ifade etti.

'YOLCU SAYILARI BÜYÜK MERKEZLERDE ARTIYOR, KÜÇÜKLERDE DÜŞÜYOR'

ABD'deki tekelleşmiş pazarın, söz konusu menfaatlara bağlı olarak bir rol model ya da tehdit edici bir senaryo olarak ele alındığını belirterek beş havayolu şirketinin pazarın yüzde 80'den fazlasına hükmettiğini vurgulayan Pontius, yüksek gelirli rotaların pazar liderlerinin odak noktası haline geldiğini ve bunun da son beş yılda fiyatları yüzde 50'nin üzerinde arttırdığını belirtti. Pontius, "Büyük merkezlerdeki yolcu sa-

yıları giderek artarken küçük havalimanlarındaki yolcu sayıları sürekli düşüyor." dedi.

'AVRUPA'DA DA BENZER DURUMLAR YAŞANABİLİR'

Pontius karşılaşılabilecek durumlardan bazılarını şöyle sıralıyor:

- Bölgesel havalimanlarının kullanımının azalması, aktarma merkezlerinde önemli yolcu artışlarına sebep olabilir.
- Büyük bütçeli havayolu şirketleri ile havayolu ittifaklarının agresif fiyat politikasına cevap veremeyen küçük veya uzman hava yolları, zor durumda kalabilir.
- Havacılık sektörünü bir şirket domine etmeye başladığında, fiyat artışı kaçınılmaz olur.

'ÇIKAR ÇATIŞMALARI NEDENİYLE BAŞARISIZ OLUYOR'

Altyapılardaki gerginliklerin giderek daha belirgin hale geleceğini ifade eden Pontius, Avrupa'daki her üç uçuştan birinin ertelendiği 2018 yılında yaşanan kapasite sınırlamalarını yakın gelecekte tekrarlanması muhtemel olduğunu da belirtti. Acil eylem ihtiyacının hem havacılık sektörü yetkilileri hem de ulaştırma politikacıları tarafından fark edildiğini ifade eden Pontius, bu sorunları çözmek için kullanılan kavramların ilgili tarafların çıkar çatışmaları nedeniyle başarısız olduğunu vurguladı.

'UZUN VADELİ ÇÖZÜMLER İÇİN İNSANA VE TEKNOLOJİYE YATIRIM YAPILMALI'

Pontius, Lufthansa Havayolları'nın kritik öneme sahip noktalar için sunduğu teklif önerisi gibi havayolu ve havalimanlarının kapasitelerinin artırılmasına yönelik tedbirlerin alınmasının kısa vadede baskıyı hafifletebileceğine de değindi. Ancak

bu durumun kapasite üzerindeki baskıyı arttıracak ve sistemlere aşırı yük bindireceğini de ifade etti. Pontius'a göre uzun vadeli ve etkili çözümler bulmanın yolu insana, teknolojiye ve lojistiğe yatırım yapmaktan geçiyor. Pontius, 2019 yılında bu kavramlar üzerine yapılacak çalışmaların ve bütçe planlamalarının önümüzdeki birkaç yıl içinde rahatlama getireceğini vurguluyor. Daralan paranın her şeye rağmen problemlerin en küçüğü olduğunu kaydeden Pontius, havacılık endüstrisinin aldığı altyapı önlemlerinin birçoğunun Batı Avrupa'daki ana pazarlarda büyük bir kamu direnci ile karşılaştığına değindi ve bunun en büyük örneğinin Münih'teki üçüncü pist olduğunu ifade etti.

AVRUPA NE ZAMAN TEK GÖKYÜZÜ OLACAK?

Temelde herkesin Avrupa'nın tek merkezli yönetilen sınırsız bir gökyüzüne ihtiyacı olduğunu kabul ettiğini, bu durumun uçuş sürelerini ve gecikmeleri azaltarak maliyetleri düşüreceğini kabul ettiğini ifade

eden Pontius, gerekli sistemlerin geliştirilmesi için SESAR ile uzun zamandır çalışıldığını ve bu milyarlarca euro değerindeki çalışmaların AB fonları tarafından desteklendiğini söyleyerek, "Kısa bir süre sonra operasyonel kullanıma hazır hale geleceği belirtilse de, bu sistemlerin devreye girip girmeyeceği konusunun belirsizlik var." değerlendirmesini yaptı.

BELİRSİZLİĞİN SEBEBİ HÜKÜMETLER ARASI ÇEKİŞME

Bu belirsizliğin nedeninin merkezi yönetim konusunda Avrupa Birliği içinde yer alan hükümetlerin çekişmesi olduğunu belirten Pontius, sadece hükümetlerin değil trafik kontrolörlerinin de bu çatışmasının bir parçası olduğunu ifade etti. Pontius, 2019 yılının, AB Komisyonu, ulusal hükümetler ve trafik kontrolörlerinin arasındaki çekişmelerin Avrupa'yı 'tek bir gökyüzü' altında birleştirme isteğinden daha güçlü olup olmadığını görüleceği bir yıl olduğunu belirtti.





HAVAYOLU ŞİRKETLERİ MEMNUNİYET ANKETİ AÇIKLANDI

Havacılık sektöründe yaşanan dönüşüm ve değişen müşteri algısı yayımlanan anketle açıklandı.

Teleperformance'ın Müşteri Deneyimi Araştırma Merkezi (CX Lab), 14 ülkeyi ve 18 sektörü kapsayan, yaklaşık 200 bin görüşle oluşturulan araştırmasının sonuçlarını açıkladı. Hazırlanan kapsamlı rapor, müşteri algısının bütünsel bir görünümünü oluşturmak için iki farklı perspektiften konuya yaklaşıyor. Bu bağlamda sunulan ürünler/hizmetler, çeşitlilik, kalite, fiyatlar ve iletişim gibi belirleyici kriterler üzerinden müşteri memnuniyeti, elçiliği ve sadakati ile marka performansı analiz edilirken; müşteri hizmet deneyimi başlığı altında etkileşim nedenleri, müşterilerin kullandığı ve tercih ettiği iletişim kanalları ve son kurulan temas sonrası çözüm, memnuniyet ve çaba değerlendirildi.

Anketle ilgili yapılan bilgilendirmede; havacılık sektörü özelinde hazırlanan özel çalışmada ise bu 14 ülkede, son 12 ayda şahsen uçak bileti almış ve uçmuş yaklaşık 11 bin müşteriyle birebir kendi dillerinde

online görüşmeler yapıldı. Araştırma kapsamındaki ülkeler ise ABD, Almanya, Avustralya, Birleşik Arap Emirlikleri, Brezilya, Çin, Fransa, Hollanda, İngiltere, İtalya, Japonya, Kolombiya, Meksika ve Rusya olarak sıralandı. Yolcuların yaş dağılımlarına bakıldığında 1981-1999 arasını temsil eden milenyum kuşağı yüzde 44'le ilk sırayı alırken, 1965-1980 arası doğmuş X Kuşağı temsilcileri ise yüzde 33'lük oranla temsil edildi.

HAVAYOLLARININ REKABETÇİ FIYAT POLİTİKALARI, DÜŞÜK MÜŞTERİ SADAKATİNİN EN ÖNEMLİ NEDENİ

Araştırmasının sonuçlarına göre, katılımcıların yüzde 14'ü aynı havayolu şirketlerini tercih etmekte çekingen kalırken, sebepler incelendiğinde önceliğin rekabetçi teklifler olduğu ortaya çıktı. Bu kesimin yüzde 35'i, diğer havayolu şirketlerinin daha uygun fiyatlar

sunması sebebiyle tekrar aynı şirketten bilet alma isteklerinin düşük olduğunu belirtti. Bunu, yüzde 29 ile sunulan hizmet ve ürünün düşük kalitesi; yüzde 26 ile ihtiyaç ve beklentilerin karşılanamaması; yüzde 23 ile düşük kalitede müşteri hizmetleri takip etti.

SOSYAL MEDYADA MÜŞTERİ HİZMETLERİ DENEYİMİ

Araştırmaya göre; müşteriler kullandıkları markaların müşteri hizmetleri ile ilgili sosyal medyada paylaşım yapıyor. Elde edilen sonuçlara göre her 10 müşteriden 3'ü müşteri hizmetlerinden aldığı deneyime dair yorumlarını paylaşmaktan çekinmiyor. Paylaşımında bulunanların yüzde 69'u yorumlarını kişisel hesap ve sayfalarından yaparken, yüzde 34'ü markaların sosyal medya sayfalarını kullanıyor. Forumlar, blog ya da haber sayfaları gibi farklı sosyal medya kanallarında paylaşım yapanların oranı ise yüzde 13'e ulaşıyor.

En fazla yorum yapanların oranı yüzde 57 ile Çinli müşteriler olurken bu ülkeyi yüzde 47 ile Meksika ve yüzde 44 ile ABD izliyor. En az yorum yapanlar ise yüzde 11 ile Japon müşteriler, yüzde 18 ile Almanlar yüzde 19 ile Hollandalılar ve Avusturalyalılar.

MÜŞTERİLER TERCİH ETTİKLERİ HAVAYOLU ŞİRKETLERİNİN MOBİL UYGULAMALARINDAN HABERSİZ

Rapor, havacılık sektöründeki markaların mobil uygulamalarının tanıtımı konusunda daha fazla çaba sarf etmeleri gerektiğini de ortaya koydu. Katılımcıların yüzde 47'si, tercih ettikleri şirketin bir mobil uygulaması olduğundan haberleri olmadığını ifade ederken, yüzde 20'lik bir kesim ise haberdar olmakla birlikte kullanmadığını belirtiyor. İlgili markanın mobil uygulamasını kullandığını açıklayanların oranı ise yüzde 28'de kalıyor. Bu da gösteriyor ki sektörde mobil uygulamaları duyurmak havayolları şirketleri için bir fırsat.

MARKALAR KİŞİSEL BİLGİ HIRSIZLIĞINA KARŞI ÖNLEM ALMALI

Araştırma, aynı zamanda sektörde sahtekârlık ve kişisel bilgi hırsızlığının sıklığını ve etkisini sorguluyor. Buna göre katılımcıların yüzde

67'si, kullandıkları şirketlerle ilgili bu konularda bir haber görürse o markadan vazgeçeceğini belirtiyor. Bununla birlikte son 12 ayda bu tür bir olay yaşadığını ifade edenlerin oranı ise yüzde 7 seviyesinde bulunuyor. ABD, yüzde 21 ile böyle bir olay yaşadığını en fazla dile getiren katılımcıların olduğu ülke olarak dikkat çekiyor. Japonya'da bu oran yalnızca yüzde 2 iken diğer ülkelere de yüzde 10 barajının altında değerlere ulaşıyor.

GENÇ MÜŞTERİLER SANAL ASİSTANLARI ESKİ NESİLLERE NAZARAN DAHA ÇOK TERCİH EDİYOR

Araştırma, müşteri hizmetleri alanında yükselen bir trend olan sanal asistanların havacılık sektöründeki konumunu da ortaya koyuyor. Buna göre 2000 sonrası doğumlular sanal bir asistan ile iletişim kurmayı gerçek müşteri temsilcisine, önceki kuşaklara göre daha fazla tercih ediyor. Bu oran milenyum kuşağı üyelerinde yüzde 9, Z kuşağında ise yüzde 13 seviyesinde. Sanal asistanların tercih edilmesinde ise iki temel faktör öne çıkıyor: Daha hızlı bir şekilde iletişime geçilebilmesi ve her zaman çevrimiçi olması sayesinde 7/24 hizmet alınabilmesi. Bununla birlikte gerçek bir müşteri temsilcisiyle iletişim kurmayı tercih etme sebepleri incelendiğinde sanal asistanların 'kişisiz' bu-

lunması, alınan yanıtların yetersiz olduğunun düşünülmesi ve sorulacak sorunun karmaşık olması öne çıkıyor.

MÜŞTERİ HİZMETLERİ EN ÇOK BİLET ALIMI VE REZERVASYONDA DEVREYE GİRİYOR

Katılımcıların yüzde 44'ü, en son iletişim kurma nedenlerini bilet alımı ya da rezervasyon olarak açıklıyor. Genel bilgi alımı ise yüzde 32 ile bu seçeneği takip ederken, kişisel hesapları ile ilgili müşteri hizmetlerine ulaşanların oranı yüzde 7, bagaj ya da rötör sebebiyle iletişim kuranların oranı ise yüzde 6 seviyesinde bulunuyor.

MÜŞTERİ HİZMETLERİ MARKA SADAKATİNİ YÜKSELTİYOR

Teleperformance CX Lab araştırması, marka sadakatiyle müşteri hizmetleri deneyimi arasındaki güçlü bağlantıyı da ortaya koyuyor. Buna göre son 12 ay içinde markaların müşteri hizmetleriyle iletişim kurmayan müşterilerin ortalama sadakat puanı 8,05 seviyesinde. Etkileşim kurup da olumlu bir deneyimle iletişimi sonlandıranlarda bu puan yüzde 16'lık bir artışla 9,31'e yükseliyor. Yine etkileşim kurup memnun kalmayanlar ise 5,90 puanla hiç etkileşime girmeyenlerle karşılaştırıldığında %27 daha düşük bir değerlendirme yapıyor.





BOEING 787 RÜYA UÇAK

UÇAĞIN GELİŞTİRİLMESİNE HARCANAN PARA
YAKLAŞIK 32 MİLYAR AMERİKAN DOLARIDIR

Havacılıktaki kıyasıya rekabet şartlarında diğer uçak firmaları gibi Boeing firması da havayolu şirketlerinden gelen isteklere göre daha verimli, daha ekonomik ve değişebilir ihtiyaçları karşılayan uçaklar üretmeye çalışıyor. İşte bu ihtiyaçlardan doğan uçaklardan biri de Boeing 787 Dreamliner uçağı (rüya uçağı) olmuştur. Boeing firması bu uçağın geliştirilmesinde yaklaşık 32 milyar \$ harcamıştır.

Bu uçak, Airbus firması ile rekabet ortamında Boeing 767 uçağı-

nın yerini alması için tasarlandı ve Boeing 767 uçağına göre yüzde 20 daha az yakıt tüketmektedir.

Boeing 787 uçağı, Boeing firması tarafından üretilen orta büyüklükte geniş gövdeli, iki motorlu jet yolcu uçağıdır. Rüya uçağın farklı modellerinde kabinde üç sınıfta olan oturma düzeninde 242 ila 335 arasında yolcu taşınmaktadır. Gövdesinin yapımında ilk defa ana malzeme olarak kompozit kullanılan yolcu uçağıdır.

UÇAĞIN FARKLI MODELLERİ

Bu uçaklar şimdilik 3 farklı alt modelde tasarlandı. Bunlar Boeing 787-8, Boeing 787-9 ve Boeing 787-10.

Uçakların en küçük modeli 787-8 ve en büyük modeli ise 787-10'dur. Operasyon menzili olarak 14.440 kilometre ve 290 yolcu kapasitesinde olan ikili yolcu sınıfı (Ekonomi + Business) ile 787-9 uçağı ise en uzun menzilli uçağıdır.

Uçağın normal seyir sürati 0,85 Mach olarak belirlenmiştir. Yani uçağın ekonomik seyir hızı artırılmıştır.

MODEL	YOLCU KAPASİTESİ (2 Sınıflı)	MENZİLİ	UZUNLUĞU	YÜKSEKLİĞİ	KANAT AÇIKLIĞI	MAKSİMUM KALKIŞ AĞIRLIĞI
787-8	242	13.620 km	57 m	17 m	60 m	227.950 kg
787-9	290	14.140 km	63 m	17 m	60 m	254.000 kg
787-10	330	11.910 km	68 m	17 m	60 m	254.000 kg

MOTOR SEÇENEKLERİ

Boeing firması B787 uçağı için havayolu şirketlerine iki farklı motor seçeneğı sunulmuştur. Bu motorlar Rolls-Royce Trent 1000 ve General Electric GENx motorlarıdır.

Trent 1000 serisi uçak motoru 62.264 lbf ile 81.028 lbf kalkış motor gücü üretecek şekilde üretilmiştir.

General Electric GENx serisi motor ise 69.800 lbf ila 76.100 lbf kalkış motor gücü üretecek şekilde üretilmiştir.

Boeing 787 uçaklarını kullanan havayolu şirketlerinin motor seçiminde bu yılın başına göre en çok tercih edilen motor olarak GENx modeli önde gitmiştir. Bundan sonraki tercih sıralaması şirketlerin tercihin ve bakım giderlerine göre değişebilecektir.

Uçak motorları hem az yakıt yakan hem de daha az gürültü çıkaracak şekilde tasarlanmıştır. Ayrıca motorların iç kısmında iklim değişikliklerinden dolayı artan kristal buzlanmaya karşı otomatik iç buzlanmayı önleme sistemi konulmuştur.

UÇAĞIN SERTİFİKASYONU VE YAŞADIĞI BAZI SORUNLAR

Uçak, Amerika Birleşik Devletler Havacılık Kurumundan (FAA) 2011 yılında sertifika edilip aynı yıl içinde ticari, seferlerine başlamıştır. Proje yürütülürken başta Lithium-ion batarya problemi olmak üzere değişik nedenlerden dolayı aksama olsa da uçağın yaşadığı tüm problemler giderilmiştir.



Uçağın ilk uçuşundan bugüne kadar dünyadaki çeşitli havayolu firmalarından Boeing 787 uçağı için siparişler artarak devam etmiştir. 2019 yılı başına kadar toplam 1441 uçak sipariş verilmiştir. Verilen siparişlerden 817 adeti teslim edilmiştir.

UÇAKTA TÜRBÜLANS DAHA AZ HİSSEDİLİYOR

Uçağa türbülansı azaltma sistemi konulmuştur. Uçakta önündeki havayı analiz edip, havanın uçağa türbülans yaratıp yaratmayacağını tahmin eden sensörler vardır. Yapılan türbülans tahminine göre bilgisayarlar türbülanslı havanın etkisini azaltmak için kontrol yüzeylerine sinyaller gönderir. Bunun sonucu olarak 'Rüya Uçak'ta türbülans daha az hissedildiği için uçuş daha az sarsıntılı ve sessiz olarak geçer.

Doğal olarak dikey türbülansı azaltmak için Boeing 787'nin kanatları çok esnek bir yapıda yapılmıştır.

Bu kanat yapısı Boeing 787 uçağının uçuştaki türbülans performansını nasıl etkiler ?

Sizler açık hava veya Cumulus tipi türbülans bulutlarından dolayı hissedilen türbülansı daha az hissedebilirsiniz. Çünkü esneyen kanat yapısı ile kanada etki eden yük miktarları daha etkili olarak azaltılabiliyor. Uçaklar ilk tasarlanıp üretildiğinde kanatların dayanabileceği maksimum yük miktarının test edilmesi olağan bir sertifikasyon kuralıdır. Boeing 787 ilk üretildiğinde yapılan testte rüya uçağın kanat uçları 25 feet yani yaklaşık 7 metre 62 cm yukarı doğru esnetilmiştir. Bu da gerçek uçuşta uçağın kanatlarına hiçbir zaman binemeyecek bir yükün üzerinde bir kuvvete dayanma gücüne (% 150'e) eşittir.

BOEING 787'Yİ KULLANINCA BİZ DE BEĞENDİK

Bu uçağın genişletilmiş fark ve öğretilenlik eğitimini İngiltere'deki Boeing eğitim tesislerinde aldık. İlk izlenim olarak uçağı teknolojik, yenilikçi ve çevreci olması nedeniyle beğendik.

Uçaktaki bazı göze çarpan yenilikleri özetlersem sizlere şöyle sıralayabilirim:

Uçak daha hafif kompozit malzemedir (plastik uçak gibi). Uçağın motoru yeni nesil ve daha az yakıt tüketiyor. Uçakta havalandırmada motordan gelen hava kullanılmıyor. Kanat altındaki hava girişinde alınan hava kompresör sistemi ile basınçlandırılıyor ve yolcu kabine veriliyor. Dayanaklı bir kompozit gövde olduğu için içerideki hava daha fazla basınçlandırılıyor. Kabinde konforlu bir hava var. Kanat buzlanmasına karşı motordan alınan sıcak hava kullanılmıyor. Bunun yerine elektrikli ısıtıcılar kullanılıyor. Kokpit camları daha iyi aerodinamik uçak profili için hiç açılmıyor. Uçakta sistemlerin çoğunluğu elektrik jeneratörlerinden gelen elektriği kullanıyor. Uçakta fren sistemi dahil çoğu sistem elektrik ile çalışıyor. Bu nedenle uçakta elektrik tüketimi diğer uçaklara göre 5 kat daha fazladır. Uçakta türbülans daha az hissediliyor. Bunun ana nedeni kanatların daha esnek yapıda olması. Esneyen kanatlar sanki otomobildeki amortisör gibi yaşanan türbülansı hafifletiyor.

Askeri uçaklarda sıkça kullanılan baş üstü ekranı artık yolcu uçaklarında da sıkça kullanılmaya başladı. İngilizce Head-up displays (HUDs) kelimelerin baş harflerinden oluşan HUD ekranı pilotun kokpit camından dışarıya bakarken uçuş bilgisi-

yarından gelen önemli bilgileri kullanarak uçağı uçurmasını sağlıyor. Bu ekran Boeing 787 uçağında standart bir donanımdır. Çoğu uçakta ise bu ekran isteğe bağlı uçağa monte ediliyor. Sistem bilgisayar işlemcisi, kontrol paneli, ikaz ekranı, holografik görüntünün oluşmasını sağlayan saydam cam birleştirici ve bilgisayar görüntüsünü cama yansıtan katot ışın tüpü veya LCD görüntü kaynağının olduğu baş üstü ünitesinden oluşuyor. Yolcu pencerelerinde plastik cam perdeleri yok. Bunu yerine elektronik bir perdeleme var. Karartma etkisi, iki ince cam parçası arasına sıkıştırılmış elektrikli bir jelin sonucudur. Elektrik akımı arttıkça, jel kararır ve azaldıkça jel şeffaflaşır. Ayrıca kabin pencereleri büyük ve ferah olarak tasarlanmış.

TÜRK HAVA YOLLARI

Türk Hava Yolları filosuna haziran ayından itibaren Boeing 787-9 Dreamliner uçakları katılmaya başlayacaktır. Sipariş verilen beşi opsiyon olmak üzere toplam 30 uçağın ilk altısı bu yıl içinde teslim edilmiş olacaktır. Türk Hava Yollarının Boeing 787-9 uçaklarında GENx motorlar kullanılacaktır.

Şimdiden bu uçakların başta ülkemiz sivil havacılığına ve uçakları uçurmaya başlayacak bayrak taşıyıcı şirketimiz Türk Hava Yollarına hayırlı olmasını dilerim.



VAZGEÇME! UMUDUNU YİTİRME!



“Ölene dek sorumlusun, gönül bağı kurduğun her şeyden” dedi yıllar önce okuduğum Küçük Prens'te Antoine de Saint Exupéry ve haklıydı.

Belki çocuk yaşlarda değil ama zaman geçtikçe insan hayatta neye, nereye ait olduğunu bulmalı; dünyaya geliş amacı ve farklı görevi var, her insanın Farklı yer ve zamanlarda bulunmasının sebebi, yani her şeyin bir nedeni var, insanın bunu fark edip yerini bulması lazım, kendini bulup anlayabilmesi için bu şart. Kendi ruhunda değerli mutlaka bir taşı var, binlerce taş arasından bulup çıkarmak evet belki zor ve işaretler çoğu zaman yanıltabilir ama doğrular pes etmeyip sonuna kadar uğraşıldığında gelir. Yani aslında herkesin sahip olduğu bir rengi var ve gökkuşağını oluşturabilmek için bu renklere ihtiyacımız var.

Kendi rengimi fark etmemi sağlayan yıllar önce okuduğum bu kitap. Şanslıydım belki erken karşıma çıkmıştı ama okumak her zaman hedefi kolay bulmayı sağlar, daha çok, daha çok okumak yolu daha da kestirme haline sokar.

Benim rengim yeşildi. Uçsuz, bucaksız bahçe yapmak istedim kalbime, belki rengârenk çiçeklerden; ama göz alabildiğine orman, çayır içinde. Ne kadar çok insan seversem bir ağacım artacaktı, ne kadar çok insanın ruhuna dokunabilirsem bir fidem olacaktı. Belki çoğu tutmayacaktı, kırılacaktı, açmayacaktı ya da susuz kalacaktı ama kendime kurduğum en büyük cümle;

-Vazgeçme! Sevmek için, karşılık bekleyerek sevmek, umudunu yitirme, yeniden yeniden dene, sadece gönül bahçeni büyüt, eğer yeşil sana huzur veriyorsa bunu kendin için yap, gözünün gördüğü her yeri yeşert.

Yeşilliğim iyilik yaptıkça, bir insanı mutlu ettikçe artacaktı. O arttıkça ben daha çok büyüyecektim. Bir gönle girmenin anahtarı tebesümdür ve karşılıklı hale geldiğinde mucizeler doğurur. Sarılıp kucaklaşmak, başka insanın derinde kendi yararı sarmak, fark etmeden keşfettiğim terapi yöntemimdi. Daha çok denedim ve fayda bulduğum hayata ne için geldiğimi, nereye ait olduğumu buldum. Genellikle ihtiyaç dâhilinde Doğu ve Güney-

doğu Anadolu'daki köy okullarına gençlerle yardımlaşmaya, biraz sohbet etmeye biraz da naçizane tavsiye vermeye başladık. Son güzergâhımız Batman Tüpraş Ortaokulu oldu. Bizleri mükemmel bir ev sahipliğiyle ağırlayan değerli öğretmenleri ve ısıltı sorgulayan meraklı gözleriyle, bizi anlamlı kılan hepsinden sanırım öğreneceğim çok şey var. Yani sadece büyükler küçüklere değil, insanlar birbirine aslında çok şey öğretir, bunu fark ettim. Onlardan öğreneceğim çok şey vardı. Gönül bahçemin hedefi, iki ucu bilinmeyen orman olması. Hep kalplere dokunarak, sarılarak, konuşurken gözünün içine bakıp dinleyerek, önem verirken kendinin yüceldiğinin farkında olarak. Ben gençleri ve çocukları seçtim, fidelelerim küçük. Onlara bakarken geleceğimin aydınlığına bakıyor gibi oluyorum. Umut; iyileştirir, sevmek güzelleştirir.

Okumak; aydınlatır. Daha çok okumak cehaletten kurtarır.

Gönül bahçemde, daha çok fidelelerimle sere serpe okumak dileğiyle...



HAVACILIĞIN AĞIRLIK MERKEZİ ve DEĞİŞEN RİSK FAKTÖRLERİ *THE BALANCE OF AVIATION & VARIABLE RISK FACTORS*

Son 15 yıla baktığımızda, ülkemizde ve uluslararası alanda sivil havacılığın ve bu sektörün getirdiği ekonomik etkilerin hızla değiştiğini görüyoruz. Özellikle Emirates, Etihad ve Katar Hava Yolları gibi şirketlerin Orta Doğu'da yaptığı atılıma karşılık, Türk Hava Yolları (THY) yeni açılan İstanbul Havalimanı ile yarışta en iddialı aday olduğunu bir kez daha kanıtlamış oldu.

Karadeniz kıyısında bulunan İstanbul Yeni Havalimanı, ilk etapta yılda 90 milyon yolcuya hizmet verecek. Tamamen işlevsel hale geldiğinde,

yılda 200 milyon yolcuya hizmet vermesi bekleniyor. 19.000 dönümden fazla alana yayılan altı pistin şu anda dünyanın en işlek havalimanı olan Atlanta'nın Hartsfield-Jackson'ını trafik açısından da geçmesi öngörülüyor. Üç kıtadan üç saat içinde ulaşılacak olan yeni havaalanı, 60 başkent ve 120 ülkeye hizmet vermek için iyi bir konuma sahip olup, dünyada havacılık sektöründe oyun kurucu rolü üstleniyor.

Değişen ekonomik dengeler, büyüyen Uzak Doğu ve Asya pazarı ile birlikte gelişen küresel ekonomi,

The world has been observing the rapid changes within civil aviation and the economic effects of this sector for the last 15 years. Specifically, in contrast to the leap that airline companies such as Emirates, Etihad and Qatar in the Middle East have made recently, Turkish Airlines has proven once again that it is the most ostentatious candidate in this competition with its new home, Istanbul Airport.

Istanbul New Airport, which is situated on the shores of the Black Sea, will serve 90 million passengers during its first stages. Once it becomes fully operational,

it is expected to serve 200 million passengers per year. With its six runways sprawling over 19.000 decares, it is expected that it will outrun air traffic in the world's current busiest airport, the Hartsfield-Jackson in Atlanta. The new airport, which will be reached from three continents in three hours, has a unique location that will cater for 60 capital cities and 120 countries, while undertaking the role of playmaker in the aviation sector of the world.

The changing economic balances, the expanding market of the Middle East and Asia, as well as the

havacılık üzerinde de etkisini hissettirmektedir. 1970-2000 yılları arasında Atlantik Okyanusu'nda bulunan havacılığın ağırlık merkezi, düzenli bir değişimle Avrupa'da doğuya doğru kaymakta ve merkezin 2030'lu yıllarda Doğu Akdeniz'de olması beklenmektedir. Jeopolitik özelliğiyle çok önemli bir hub olan İstanbul Havalimanı hem yoğunlaşan bu hava trafiğini karşılayabilme hem de Uzak Doğu ve Asya'dan gelip Avrupa'ya transfer olacak yolcuların, körfez ülkeleri yerine ülkemizi tercih etmesine olanak sağlama açısından önemlidir.

Bu derecede büyük ve önemli bir proje, kendine yöneltilen diğer risk faktörlerini doğuruyor. Yakın gelecekte havacılığı çeşitli riskler ve tehlikeler beklemekle beraber, en önemli sorunlardan birinin "Siber Güvenlik" olduğu söylenebilir. Havacılıkta siber riskler arasında tanımladığımız ve tehlikeye maruz kalabilecek üç ana unsur vardır: Hava trafik kontrolleri, havalimanı ve uçaklar.

Siber güvenlik, işlevleri büyük ölçüde sistemdeki ağ bağlantıları arasındaki iletişime dayanan modern hava trafik kontrolü (ATC) sistemlerinde en önemli sorunlardan biri olarak ortaya çıkmıştır. Mevcut ATC sistemleri, siber güvenliğini korumak için özel olarak tasarlanmış mekanizmalar içermediğinden, GPS sahtekarlığı, yanlış veri enjeksiyonu ve bilgisayar virüsü gibi potansiyel siber saldırılar, sistemlerin güvenliğini tehdit edebilir.

Havalimanı anlamında ki siber tehlike ise iki ana gruba ayrılabilir. Havacılık güvenlik önlemlerini (tarama, erişim kontrolü vb.) düşürerek geleneksel bir saldırıyı kolaylaştırabilecek saldırılar ve başlıca havaalanı ve havayolu operasyonlarını engelleme amaçlı saldırılar; kalkış kontrolü, bagaj taşıma vb.

Örneklerine baktığımızda havalimanlarında bulunan bilgi sistemlerini kısmen ya da tamamen çalışmaz hale getirerek, fide talepli saldırıların yapıldığını ve bu durumun sadece yöneticileri değil büyük kitleleri de etkilediğini açık şekilde görebiliriz.

Siber güvenlik şu anda havacılıkta kritik bir sorun olarak görülmesi de bunun gelecekte havacılıkta bilgi teknolojilerinin benimsenmesiyle çok daha önemli hale gelmesi muhtemeldir. Özellikle uçak seyrüsefer ve haberleşme sistemlerine yapılacak bir siber saldırı, tüm hava trafiğini tehdit etmekte ve risk oluşturmaktadır. İstanbul Havalimanı ile küresel havacılıkta oyun kurucu rolünü üstlenen ülkemiz, havacılık anlamında siber tehlikeye karşı alınacak önlemleri önceden belirlemeye, yazılımları millileştirmeye, diğer sistemlerden izole ederek muhtemel saldırıların etkisini en aza indirmeye ve özellikle alternatif çözümler üretmeye yönelmektedir. Milli yazılım ve donanımlar ile bu süreci yönetecek ekip ise önlemlerin en önemli unsurunu oluşturmakta ve sürekli gelişime açık şekilde önlemler almaktadır.

developing global economy has also shown its effects on aviation. The center of gravity for the aviation sector, which had been located around the Atlantic Ocean between the years of 1970 and 2000, has been steadily gliding towards the east of Europe and is expected to be centred in the Eastern Mediterranean region by 2030. Istanbul Airport, which is a crucial hub with its geopolitical aspects, is salient in terms of fulfilling the increasing air traffic as well as becoming a stopover location instead of the Gulf countries for all transfer passengers travelling from the Far East and Asia to Europe.

This grand and significant project inevitably brings forth various risk factors. As many risks and dangers are soon expected in the aviation sector, it could be stated that one of the most important issues is 'Cyber Security'. The three main elements in civil aviation in regards to cyber risks include air traffic controls, airports and planes.

Cyber security is one of the most crucial problems in relation to modern air traffic control systems (ATC), which is based on functioning on network systems. As the current ATC systems do not include mechanisms that are specifically designed to protect its cyber security, potential cyber attacks such as GPS fraud, insertion of incorrect data and computer viruses threaten the security of these systems.

On the other hand, cyber threats in relation to airports can be categori-

sed in two sections. First, attacks that could undermine aviation security precautions (scanners, access control etc.) leading to the facilitation of traditional attacks as well as attacks preventing the operations of the airport and airlines such as departure controls and luggage transportation. Many instances have shown that such attacks have either partially or completely disabled data systems in airports with demands of ransom, while affecting not only managers but the masses too.

Although cyber security is not currently considered to be a critical issue in aviation, it is highly probably that this consideration will change once future aviation adopts data technologies within its operations. In particular, a cyber attack against an air navigation or communication systems will inevitably threaten all air traffic and cause grave risks.

Our country, which has undertaken the role of playmaker in global aviation with its Istanbul Airport, is gravitating towards determining all precautions against cyber threats in terms of aviation, nationalising its softwares, isolating it from other systems while minimising any form of possible attacks and its effects and in particular, producing alternative solutions in this respect. The team that will manage this process with its nationalised softwares and hardwares is considered to be the the most important element of precautions and to take further provisions that are continuously open to development.



SİVİL HAVA TAŞIMACILIĞINDA GİDERLERİN DÜŞÜRÜLME STRATEJİLERİ

Sivil Hava Taşımacılığının her geçen yıl daha da büyümesi hem havayollarının hem de uçak üreticilerinin operasyonel giderleri düşürmek için çalışmalar yürütmesine neden olmaktadır.

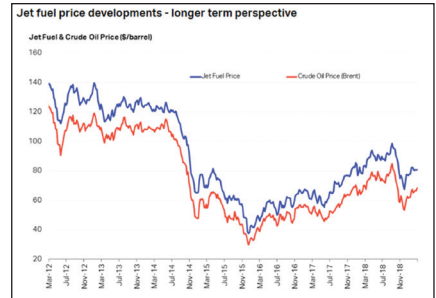


Bir havayolunun giderleri içerisinde en büyük payı yakıt masrafları ve personel masrafları oluşturmaktadır. Yakıt fiyatlarının son yıllarda artıyor olması ve büyüyen sivil hava taşımacılığı nedeniyle personel ihtiyacının artıyor olması sektörü giderleri düşürmek için yeni çalışmalar yapmaya zorlamaktadır. Dünyada ve ülkemizde hızlı bir şekilde büyüyen sivil hava taşımacılığında havayolları arasında var olan rekabetin artıyor olması da giderlerin düşürülmesi için yeni stratejilerin oluşturulmasına sektörü zorlamaktadır.

SİVİL HAVACILIKTA YAKIT TASARRUFU STRATEJİLERİ

Ticari hava taşımacılığı yapan havayollarının operasyonel giderinin yaklaşık %30'u yakıt masrafından oluşmaktadır. Yanda IATA'nın resmi web sitesinden alınan yakıt varil fi-

yatlarının değişimi grafiğinde her ne kadar fiyatlar 2015 yılında minimum değerlere ulaştıysa da, 2015 yılı sonrasında artış trendindedir. Bu nedenle havayolları için yakıt tasarrufu günümüzde daha fazla önem kazanmıştır.



Kaynak: IATA resmi internet sitesi – Jet Fuel Price Monitor

Uçak ve uçak motoru üreticilerinin yakıt tasarrufunu arttırmak için yaptıkları teknolojik geliştirmeler havayollarının uçak siparişlerinde belirleyici olmaktadır. Airbus ve Boeing daha az yakıt yakan uçak modelleri için çalışmalar yapmaktadır. Örneğin Airbus A320neo ve Boeing 737-MAX uçak modelleri bir önceki modellerine kıyasla %15 civarında daha az yakıt yakmaktadır. Bunu sağlayabilmek için uçak üreticileri daha verimli yeni nesil motorları uçaklarına takarken, yeni tip winglet'lerin uçaklarda kullanılmasıyla aerodinamik verimliliği arttırarak daha az yakıt yakan uçaklar üretmektedirler. Bir havayolu için bir başka önemli gider kalemi olan bakım masraflarını azaltabilmek adına da uçak üreticileri tasarımlarını iyileştirmekte ve bu yönde çalışmalar da devam etmektedir. Elektronik ve bilişim sistemlerinin gelişmiş olması uçaklarda daha fazla otomatik sistemin geliştirilmesine olanak sağlamaktadır. Bu sayede arıza tespiti için daha kısa sürede bakımın tamamlanması mümkün olabilmektedir.

Yakıt tasarrufunu sağlamak adına havayolu şirketlerinin de yaptığı çalışmalar mevcuttur. Günümüzde birçok şirkette yakıt tasarrufu programı işletilmekte ve farklı birimlerden çalışanlar yakıt giderlerini düşürmek için ortak çalışmalar yürütmektedir. Bilişim teknolojilerinin gelişmesiyle birlikte havayolu operasyonel verilerinin kullanımı ile oluşturulan yakıt tasarrufu yazılımları birçok havayolunda yaygın bir biçimde kullanılmaya başlanmıştır. IATA'nın çalışmalarına göre başarılı bir havayolu yakıt tasarrufu kampanyası ile şirketlerin yakıt giderlerini %4 civarında düşürmesi mümkün olabilmektedir. Genel hatlarıyla yakıt tasarrufu çalışmalarına örnekler; pilotların uçuş sırasında daha az yakıt yakmasını sağlayacak usuller, ağırlığın azaltılması, teknolojik yatırımlar, uçuş rotalarının verimli planlanması ve analizi, vb. şeklinde sıralanabilir. Şirket genelinde ortak bir çalışmayı gerektiren yakıt tasarrufu kalemlerinin sayısı çok fazladır. Başarılı bir havayolu yakıt tasarrufu programı için yakıt tasarrufu kalemlerinin belirlenmesi, verilerin toplanması, toplanan verilerin analizlerinin yapılması, şirket çalışanları

ile sürekli ve sağlıklı işleyen iletişim kanallarının oluşturulması, düzeltici işlemlerin yapılarak tekrar ölçümlerin yapılması gerekmektedir. Kısacası sürekli iyileştirme prensibi ile havayolu yakıt tasarrufu programı uygulanmalıdır.

SİVİL HAVACILIKTA PERSONEL GİDERLERİNİ DÜŞÜRME STRATEJİLERİ

Bir diğer önemli gider kalemi olan personel masraflarını düşürmek için hem uçak üreticileri hem de havayolu şirketleri çalışmalar yürütmektedir. Uçak üreticileri Boeing ve Airbus'un yaptığı çalışmalar arasında pilotsuz uçak projesi de bulunmaktadır. Bazı havacılık uzmanları pilotsuz uçuşun mümkün olmayacağını öne sürmektedir. Pilotsuz ticari uçuşların mümkün olabileceğini düşünen uzmanlar ise bunun kısa vadede mümkün olmadığını belirtmektedir. Böyle bir tasarımın mümkün olsa bile öncelikle otomasyon sistemlerinin daha fazla gelişmesi, bu geliştirilen sistemlerin uzun bir süre denenmesi gerektiği ifade edilmektedir. Havayolu taşımacılığında uçuş güvenliğinin çok önemli olması nedeniyle uzun yıllar sürecektir. Avrupa hava taşımacılığı kurallarına göre 19 yolcu kapasitesinden büyük olan hava araçlarını minimum 2 pilot kullanması gerekmektedir. Bu nedenle Boeing pilotsuz uçak kavramından önce kokpitte

otomasyonun daha fazla artırılması sonucunda 2 pilot gerekliliğinin daha kısa sürede değişerek 1 pilota inebileceğini öngörmekte ve bu yönde çalışmalarını yürütmektedir.

Havayolu şirketleri ise personel giderlerini düşürebilmek adına süreçlerin iyileştirilmesi ve yalın üretim tekniklerine daha fazla önem vermektedir. Yalınlaşan süreçlerle birlikte hem ürün kalitesi artmakta hem de aynı süreci gerçekleştirmek için gereken personel sayısı azalmaktadır. Bunun yanı sıra dijitalleşme ve otomasyon sayesinde süreçlerin daha kısa sürede yapılabilmesi mümkün olmakta ve dolayısıyla havayolu şirketlerinin personel ihtiyaç sayısı azalmaktadır.

UÇUŞ GÜVENLİĞİNİN SEKTÖRÜN DEĞİŞİMİNE ETKİSİ

Sivil hava taşımacılığı sektörünün giderlerinin azaltılması çalışmaları ağırlıklı olarak yakıt tasarrufu ve personel giderlerinin azaltılması üzerine odaklanmaktadır. Ancak uçuş güvenliğinin birincil öncelik olduğu sektörümüzde atılan adımlar temkinli olmakta ve diğer sektörlerle nazaran yapılan değişiklikler yavaş ilerlemektedir. Sonuç olarak sivil havacılık sektörü tarihte yaşanmış olan kazalardan aldığı dersler neticesinde sistemin yavaş değişebilmesine müsaade etmektedir. Bir başka deyişle uçuş güvenliğinin öncelikli olması sektörün uzun yıllardır sigortası olma işlevini yürütmektedir.





Bilal DEMİR (THY Teknik A.Ş. Üretim ve Destek Müdürü)

Erhan SAVAŞ (THY Teknik A.Ş. Uçuş Elverişlilik Mühendisi) • Serhat YILMAZ (THY Teknik A.Ş. Uçuş Elverişlilik Mühendisi)

UÇAK, TASARIM ve ÜRETİM YETKİNLİK BELGELENDİRMESİ

Türkiye Cumhuriyeti, 2023 hedefleri doğrultusunda özellikle savunma sanayisi ve ileri teknolojiler alanlarında çok büyük milli ve yerli atılımlar atarak geleceğe daha çok güvenle bakabilmeyi hedeflemektedir. Bu atılımlar çerçevesinde hayata geçirilmesi düşünülen savaş uçağı ve bölgesel jet uçağı çalışmaları kapsamında havacılıkta çok büyük önem arz eden **yetkinlik belgelendirmesi (sertifikasyon)** gereksinimleri ortaya çıkmıştır. Bu ihtiyacın giderilmesi hususunda yapılması gereken çalışma ve izlenmesi gereken yollar aşağıda genel hatlarıyla açıklanmaya çalışılmıştır.

UÇAK YETKİ BELGELENDİRME GEREKSİNİMLERİ

Sivil (ticari) uçaklar için yetkinlik belgelendirmesi gereksinimleri, **Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü-USHÖ (International Civil Aviation Organisation-ICAO)** Ek 8 Uçağın Uçuş Elverişliliği [ICAO,

2016] ve ICAO Uçuş Elverişlilik El Kitabı, Kısım (Part) V Tasarım Seviyesi ve Üretim Seviyesi [ICAO, 2014]'ten alınmıştır. Her ICAO sözleşme devleti, daha sonra, uluslararası kabul görmüş ölçünleri (stand), Tasarım Kuruluşu Onayı-TKO (Design Organisation Approval-DOA) ve Üretim Kuruluşu Onayı-ÜKO (Product Organisation Approval-POA) artları ve önerilen uygulamaları hayata geçirmek için kendi yasal çerçevesini oluşturur.

Havacılık ürünlerinin (uçak, motorlar ve pervaneler) yetkinlik belgelendirilmesi için **yöntemler (prosedürler)** her devlette yayınlanmaktadır. **Avrupa Birliğinde** bunlar 748/2012 **Avrupa Topluluğu-AT (European Community-EC)** Yönetmeliği Ek I - Kısım 21 [EC, 2012]'de bulunurken, **Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'nde Amerikan Federal Havacılık Düzenlemesi-AFHD (Federal Aviation Regulation-FAR)** Kısım

21 [**Amerikan Federal Havacılık Kurulu-AFHK (Federal Aviation Administration-FAA), 2017**]'de yer almaktadır. Bu "Kısım 21" yönetmelikleri, ayrıca, tasarım kuruluşlarının (Alt kısım J) ve üretim kuruluşlarının (Alt kısım G) onayı için gerekli yöntemleri de içerir. Bu süreçler, sırasıyla, **Tasarım Kuruluşu Onayı-TKO (Design Organisation Approval-DOA)** ve **Üretim Kuruluşu Onayı-ÜKO (Product Organisation Approval-POA)** olarak bilinir. Bu onaylar, ürün yetkinlik belgelendirmesi elde edebilmek için gerekli bir ön koşuldur. Yetkinlik belgelendirmesi ürünlerinin tasarımı için izlenecek farklı ürün **sınıfları (kategorileri)** ve çevre etkenleri için geçerli olan ana teknik kodlar, aşağıda Avrupa [**Avrupa Sivil Havacılık Emniyet Kurumu(Ajansı)-ASHEK; European Aviation Safety Agency-EASA**] için yetki belgelendirme şartnamelerinin bir listesi ve ABD (FAA) için uçuş elverişlilik ölçünleri olarak belirlenmiştir:



SHGM & ASHEK (EASA)	Başlık	AFHK (FAA)	Başlık
CS-22	Planör ve Motorlu Planörler		
CS-23	Normal, Akrobasi, Genel Maksat, Komuter Uçaklar	Part 23	AIRWORTHINESS STANDARDS: NORMAL, UTILITY, ACROBATIC, AND COMMUTER CATEGORY AIRPLANES
CS-25	Büyük Uçaklar	Part 25	AIRWORTHINESS STANDARDS: TRANSPORT CATEGORY AIRPLANES
CS-27	Döner Kanatlı Küçük Hava Araçları	Part 27	AIRWORTHINESS STANDARDS: NORMAL CATEGORY ROTORCRAFT
CS-29	Döner Kanatlı Büyük Hava Araçları	Part 29	AIRWORTHINESS STANDARDS: TRANSPORT CATEGORY ROTORCRAFT
CS-31GB CS-31HB	(Gaz Balonları) (Sıcak Hava Balonları)	Part 31	AIRWORTHINESS STANDARDS: MANNED FREE BALLOONS
CS-E	Motorlar	Part 33	AIRWORTHINESS STANDARDS: AIRCRAFT ENGINES
CS-P	Pervaneler	Part 35	AIRWORTHINESS STANDARDS: PROPELLERS
CS-LSA	Hafif Sportif Uçaklar		
CS-VLA	Çok Hafif Uçaklar		
CS-VLR	Çok Hafif Döner Kanatlı Hava Araçları		
CS-34	Motor Salımı (Emisyonu) ve Yakıt Boşaltma	Part 34	FUEL VENTING AND EXHAUST EMISSION REQUIREMENTS FOR TURBINE ENGINE POWERED AIRPLANES
CS-36	Hava Aracı Gürültüsü	Part 36	NOISE STANDARDS: AIRCRAFT TYPE AND AIRWORTHINESS CERTIFICATION

EASA Yetki Belgelendirmesi Şartnameleri'nin tüm ayrıntıları için, EASA **Kurum (Ajans)** kurallarına bakılmalıdır (bağlayıcı olmayan hukuk) [EASA, 2017]. FAA ölçünlerinin tüm ayrıntıları da mevcuttur [FAA, 2017].

Bu şartnamelere veya ölçünlere uygunluk, ihtiyaca bağlı olarak iki yoldan biri ile ele alınmaktadır. Yapılar için tipik olarak **belirlenimci (deterministik)** olarak bilinen bir yaklaşımda bulunulurken, düzenekler (sistemler) için ise olasılıksal bir yaklaşım kullanılır. Her yaklaşımın birer örneği şöyle olabilir:

- **Yapı için:** Belirli bir manevra büyüklüğü tarafından üretilen yükler altında, uçak gövdesinde zararlı bir biçimsizleşme (deformasyon) olmaz.
- **Düzenekler (sistemler) için:** Herhangi bir yıkıcı arıza durumu (i) son derece imkânsız olmalıdır (109 uçuş saatinde 1 kez); ve (ii) tek bir arızadan kaynaklanmamalıdır.

Hava aracı düzeneklerinin emniyet değerlendirmesi için düzenlemeler, EASA CS25.1309 [EASA, 2016] ve FAA Havacılık Kural Koyucu

Danışma Heyeti taslak AC25.1309-1B'de [FAA, 2002] yer almaktadır. Güvenlik değerlendirme sürecinin yürütülmesine yönelik faydalı kılavuzlar ARP4761 [**Amerikan Otomotiv Mühendisleri Birliği-AOMB (Society of Automotive Engineers-SAE)**, 1996]'da da verilmiştir.

TİP YETKİ BELGELENDİRMESİ SÜRECİ

Süreç, tip yetki belgelendirmesinin yapıldığı sivil uçaklar için işlem dört adımdan oluşur. Bunlar aşağıda özetlenmiştir; ancak ek ayrıntılar,



EASA (2010), Tip yetki belgelendirmesi [EASA, 2010] ve FAA **Usul (Order)** 8110.4C [FAA, 2011]'de bulunabilir.

1. Teknik Genel Bakış ve Yetki Belgelendirmesi Temelleri Ürün tasarımcısı, projeyi **Birincil Yetki Belgelendirmesi Yetkilisine-BYBY (Primary Certificating Authority-PCA)** -AB'de EASA, ABD'de FAA- yetterince olgunlaştığında sunar. Yetki belgelendirmesi ekibi ve bu belirli ürün tipinin yetki belgelendirilmesi için geçerli olacak kurallar seti (Yetki Belgelendirmesi Temelleri) oluşturulur. **İkisel olarak (prensipde)**, bu kabul edilen yetki belgelendirmesinin temeli, bir uçak için beş yıl, bir motor için üç yıl boyunca değişmeden kalır.

2. Yetki Belgelendirmesi Programı PCA ve tasarımcı, ürün tipinin Yetki Belgelendirmesi Temelinin her şartına uygunluğunu göstermenin yollarını tanımlayıp bunlar üzerinde anlaşılır. Ayrıca bu aşamada düzenleyici katılım düzeyi önerilir ve üzerinde anlaşılır.

3. Uygunluk Gösterimi Tasarımcının, uçağın düzenleme gereksinimleri ile uygunluğunu göstermesi gerekir: ürünün tüm elemanları için; örneğin, uçak gövdesi, düzenekler, motorlar, uçuş nitelikleri ve başarımlar (performans). Uygunluk gösterimi, yer ve uçuş testi ile birleştirilen çözümler (analizler) ile yapılır. PCA, seçilen evrak incelemeleri ve test tanıklığı yoluyla bu uygunluk gösteriminin ayrıntılı bir incelemesini gerçekleştirir.

4. Teknik Kapatma ve Tip Yetki Belgesi (Sertifikası) Yayını Tasarımcı tarafından yapılan uygunluk gösterimi teknik olarak yeterli bulunduğunda, PCA araştırmayı kapatır ve bir Tip yetki belgesi (sertifikası) yayınlar. Avrupa tasarımlı uçaklar için EASA; daha sonra diğer ülkeler tarafından kendi ülkelerinde tescil ve işletme için geçerli sayılacak birincil yetki belgelendirmesini sunar, ABD'de FAA gibi. Benzer şekilde EASA, ABD tarafından tasarlanmış uçağın FAA yetki belgelendirmesini geçerli sayacaktır. Bu geçerli saymalar, ilgili devletler arasında **İkili Havacılık Emniyeti Anlaşması-IHEA (Bilateral Aviation Safety Agreement-BASA)** kapsamında yapılır.

NOTLAR

- a Bir Tip Yetki Belgesi, belirli bir Tip Tasarımına sahip bir uçak (motor veya pervane) için geçerlidir. Bu tipteki her bir uçak, ancak yetki belgeli Tip Tasarımıyla uyumlu ve emniyetli bir çalışma koşulunda olduğu gösterilebildiği zaman elde edilen kendi Uçuşa Elverişlilik Yetki Belgesini-UEYB (Certificate of Airworthiness-C of A) almak zorundadır. Genel bir kural olarak, sivil uçakların geçerli bir "C of A"sı olmadıkça uçmalarına izin verilmez.
- b Kısım 21 kapsamında yayınlanan kuruluş onayları, üstlenilen görevlerle ilgili olarak yetenek, tesisler, insan gücü, kaynaklar ve kalite güvence düzeneklerinin düzenleyici değerlendirmesine dayanmaktadır. Bu konuda faydalı destekleyici ölçünler AS/EN 9100 ve AS/EN9120B[SAE, 2016]'dir.
- c Askeri uçakların yetki belgelendirilmesi, geçmişte yukarıda belirtilen tipik Tip Yetki Belgelendirmesi Sürecini takip etmemiştir. Bununla birlikte, Avrupa'da 2010 yılından bu yana, Avrupa Savunma Kurumu-ASK (European Defence Agency-EDA) tarafından çok benzer bir süreç geliştirilmiştir. Askeri Uçuşa Elverişlilik Yetkilileri-AUEY (Military Airworthiness Authorities-MAWA) Forumu [EDA, 2017] tarafından yayınlanan ve Avrupa Askeri Uçuşa Elverişlilik Gereksinimleri-AAUEG (European Military Airworthiness Requirements-EMAR) 21 [EDA, 2016] olarak isimlendirilen belgeler, yetki belgelendirmesi için askeri bir rehberdir. Belgeler, gereksinimler olarak yayınlanır ve yasal bir dayanakları yoktur, ancak yine de Avrupa içinde ve dışında bir dizi devlet tarafından takip edilir.

KAYNAKLAR

- De Florio F (2016), Airworthiness: An Introduction to Aircraft Certification, 3rd edition, Butterworth-Heinemann
- EASA (2018), Certification Specifications and Acceptable Means of Compliance for Large Aeroplanes CS-25, Amendment 22
- EASA (2018) Certification Specifications
- EC (2012), Commission regulation (EU) No 748/2012, laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations.
- EC (2014), Commission regulation (EU) No 1321/2014 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products,

parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks.

- FAA, FAA Standards
- FAA, FAR Part 21 - Certification Procedures for Products and Articles
- ICAO (2016), Annex 8 Airworthiness of Aircraft, 11th Edition, ICAO
- SAE International (1996), ARP 4761 Guidelines and Methods for conducting the safety assessment process on civil airborne systems and equipment, SAE (1996)
- SAE International (2016), AS/EN9100D, Quality Management Systems - Requirements for Aviation, Space, and Defence Organisations





HAVACILIĞA KADIN ELİ DEĞDİ

Dünyanın ilk kadın pilotu Barones Raymonde De LAROCHE'in pilot lisansını 8 Mart 1910'da alması 4-10 Mart haftasını "Dünya Havacı Kadınlar Haftası" olarak kabul edilmesini sağlamıştır. Tüm Sivil Havacılar Derneği (TÜSHAD) de ulusal havacılığın ilerlemesinde emek ve pay sahibi olan kadınların yükseliş öykülerinin aktararak genç yeteneklere ilham vermesi için 4 Mart tarihinde İstanbul Ticaret Üniversitesi'nde Sivil Havacılık Topluluğu iş birliğiyle "Havacılıkta Kadın Eli" isimli başarılı bir sempozyuma imza attı.

TÜSHAD Başkanı Arif Ali Gezmişoğlu, düzenledikleri sempozyumla ba-

yan öğrencilere yönelik iş imkânlarına dair farkındalık yaratırken, onları sektör içindeki başarılı ve rol model olabilecek havacı kadınlarla tanıştırmayı hedeflediklerini aktardı. Sn. Gezmişoğlu aynı zamanda kadınların havacılık faaliyetlerine yönelmelerini ve daha da önemlisi ebeveynlerinin onları cesaretlendirerek destekleyebilmeleri için her seviyedeki eğitim kurumlarıyla ortak çalışmalar planladıklarına dikkat çekti.

Sempozyumda Singapur Havayolları Pazarlama Başkanı Derya Pekruh, kadınların hem ulusal hem de dünya havacılığına katkılarına değinirken, Dr. Özlem Özyön'ün moderatörlü-

ğünü yaptığı panelde Türk Hava Yolları'nda görevli İl. Pilot Özge Sümer, Kabin Amiri Seval Tatar, Ankara Nöbetçi İstasyon Müdürü Serap Ulusoy ve Güvenlik Eğitmeni Berrak Damla Yıldırım kadın olmalarından kaynaklanan yüksek empati yetenekleriyle yolcularla kurdukları iyi iletişimin iş yapış biçimlerine etkilerini ve mesleklerinin yaşamlarına olan yansımalarını öğrencilerle paylaştılar.

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. Kabin İçi Bakım Müdürü Sayın Gülsüm Karakaş ise, mesleğindeki başarı öyküsüyle öğrencilere kadınların idari departmanlar dışında her alanda başarılı olabileceğine dikkat çekti.





ÖĞRENCİLERİN KALBİNE DOKUNDUK

Türk Hava Yolları (THY) Batman Müdürlüğü ve Tüm Sivil Havacılar Derneği (TÜSHAD), Batman Tüpraş Ortaokulu'nda havacılık faaliyetlerini tanıtmak, sevdirmek ve eğitim seviyesi yüksek bireyler yetiştirmesine destek olmak amacıyla meslek tanıtım programı kapsamında kabin memurluğu mesleğiyle ilgili ortaokul öğrencilerine bilgi verdi.

Batman'da öğrencilerin meslek seçimlerine yardımcı olmak için Tüpraş Ortaokulu Rehber Öğretmeninin girişimleri ile THY Batman Satış Müdürü Melih Torlak, Pazarlama Temsilcisi Masum Keserci, Kabin Memuru Emine Çelik ve Büşra Nur Dişçi ile TÜSHAD Yönetim Kurulu Üyesi ve Sosyal Sorumluluk Komisyonu Başkanı Nazan Yalçinkaya meslek tanıtım programına katıldı.

Meslek tanıtım programında kendi hayat hikayelerinden kesitler sunan ve yaptıkları meslekle ilgili bilgi veren THY kabin ekibi daha sonra öğrencilerle soru-cevap şeklinde sohbet etti. Meslek tanıtım programı ile ilgili bilgi veren Nazan Yalçinkaya, "TÜSHAD Yönetim Kurulundayım. Derneğimizin sosyal sorumluluk projesi kapsamında

yapmış olduğu bir çalışmayla ilgili olarak Batman'da yer almaktayız. Buradaki öğrencilere havacılığı sevdirmek, havacılıkla ilgili bilgiler vermek ve gelecek nesillere bunu doğru bir şekilde aktarabilmek adına burada bir çalışma gerçekleştirdik. Kabin memuru 2 bayan arkadaşımız da bize eşlik etti. Güzel bir program olduğu inancındayım. Bugün 8 Mart Dünya Kadınlar Günü. Yaptığımız programın kız çocuklarının okuması noktasında önemli katkısı olacağı kanaatindeyim. Özellikle de üç bayan arkadaş olarak burada yer alıyoruz. İnşallah güzel örnek olmuşuzdur, güzel rol model olmuşuzdur." dedi.

'ÇOCUKLARIMIZA IŞIK OLMAK İÇİN GELDİK'

Türk Hava Yolları Kabin Memuru Emine Çelik, çocuklara meslekleri ile ilgili faydalı olabilecek bilgiler verdiklerini söyleyerek şu ifadelerde bulundu: "Bizi davet ettikleri için çok şanslıyım ve mutluyum. Öğrencilerimize, geleceğimize biraz yardımcı olabilmek, ışık tutmak ve motive etmek amacıyla buraya geldik. Onlarla sohbet etmek için buradayız. Faydalı olacağını düşündüğümüz kendi tecrübelerimizden bilgiler paylaştık."

'MESLEĞİNİZİ SEVEREK YAPIN'

Tüpraş Ortaokulu öğrencilerine meslek tanıtımı için Batman'a gelen Türk Hava Yolları Kabin Memuru Büşra Nur Dişçi, "6 yıldır Türk Hava Yolları'nda kabin memuru olarak çalışıyorum. Bu iş görüldüğü gibi kolay bir iş değil. Çocukluğumuzda hepimizin hayalimdi. İşe girdikten sonra işin zorluğunu görüyoruz. Gençlere tavsiyem, yaptıkları işi sevmeleridir. Sevdikten sonra her şey çok kolay oluyor. Sevdikten sonra gece geç yatmak, erken kalkmak hiç problem olmuyor." diye konuştu.

ÇOCUKLAR SİVİL HAVACILIK HAKKINDA BİLGİLENDİRİLDİ

Batman Tüpraş Ortaokulu Rehber öğretmeni Fatma Çelik, "Tüpraş Ortaokulu olarak farklı etkinlikler yapıyoruz. Meslek tanıtımlarında sivil havacılık, pilot ve kabin memurluğuna yönelik öğrencilerimizi bilgilendirmek istedik. Bu anlamda TÜSHAD'ın destekleriyle Türk Hava Yolları ile irtibata geçtik. Yaklaşık bir aydır onlarla irtibat halindeyiz. Onları bugün okulumuzda ağırladık. Teşekkür ediyoruz, onlar da bizi kırmadılar ve geldiler. Gerekli bilgilendirmeleri yaptıktan sonra verdikleri promosyon ürünleri ile de çocuklarımızı sevindirdiler." dedi.

MÜSİAD GENEL BAŞKANI ABDURRAHMAN KAAN'I ZİYARET ETTİK



Tüm Sivil Havacılar Derneği (TÜSHAD) Yönetim Kurulu olarak MÜSİAD Genel Başkanı Abdurrahman Kaan'ı ziyaret ettik. Görüşmede TÜSHAD Başkanı Arif Ali Gezmişoğlu tarafından havacılık sektörüne öncülük eden sivil toplum kuruluşu TÜSHAD Derneği ve projeleri hakkında bilgi verildi. MÜSİAD Genel Başkanı Abdurrahman Kaan ile karşılıklı fikir alışverişinde bulunularak TÜSHAD ile MÜSİAD arasında iş birliği yapılabilir konular ele alındı.



KUŞ BAKIŞI BİR SÖYLEŞİYDİ

GÖZLERİ GÖKYÜZÜNDE OLANLARIN, YERYÜZÜNDE OLMAYAN BİR HAYALİ VARDIR!

TÜSHAD sponsorluğunda Gebze Teknik Üniversitesi Havacılık ve Uzak Kulübü ev sahipliğinde 7 Mart tarihinde "Kuş Bakışı Söyleşileri"nin 3.sü gerçekleştirildi. Etkinliğe TÜSHAD Yönetim Kurulu Üyesi ve Türk Hava Yolları Öğretmen Kaptan Pilotu Hakan Uçar derneğimiz adına katılım göstererek profesyonel havacılıkla ilgili bilgi ve tecrübelerini gençlerle paylaştı. Ç.H.H.A Pilotu Erkan Hoş sportif havacılığın önemine değinerek sportif havacılığın Türkiye'deki gelişimini, THK Darıca Şubesi Başkanı Kazım Yıldız THK'nın önemini ve yaptıkları çalışmalarını, Stratüs Havacılık

Yönetim Kurulu Başkanı Ömer Enes Kocabaş üniversitelerde havacılıkla ilgili yaptıkları etkinlikleri, AKUT Üyesi ve Profesyonel Paraşütçü Volkan Şekerci paraşütçülüğün önemini ve eğlenceli yanlarını, İHA Pilotu Sarper Karataş ise model uçaklar üzerine yaptığı çalışmaları gençlere aktardı. Etkinlik kapsamında Gebze Teknik Üniversitesi semalarında THK Darıca ekibi paraşütle paramotor gösterisi yaparken, İHA Pilotu Sarper Karataş ve ekibi ise model uçakla gösteriler yaptı ve gençleri heyecanlandırdılar.



SOFRAMIZ BİR OLSUN

TÜSHAD olarak Ramazan ayı içerisinde "Soframız Bir Olsun" sloganıyla Türk Hava Yolları "Widen Your Heart" ekibiyle birlikte iftar programları, kumanya dağıtımı, kurban kesimleri ve aynı bağışlar yapmak üzere Filisten'e gidiyoruz. Bunun yanı sıra, özellikle Gazze'deki

öğrencilere burs vereceğiz ve belirlenen hastaların tedavi masrafları için bağışta bulunacağız. Sıradan bir turistik seyahatten farklı olarak Kudüs halkına hem maddi hem de manevi yönden destek olma misyonu taşıyan gezi öncesinde gazeteci yazar Taha Kılınç ile "Kudüs'ün Dünü,

Bugünü ve Yarını"nı konuştuk. Seminerde Kudüs şehrini gezerken dikkat edilmesi gerekenleri anlatan Taha Kılınç, bu gezinin turistik bir seyahat olmadığını altını çizerek "Birincil olarak önemseydiğimiz şey, oradaki insanların hayatlarına ne katabileceğimiz olmalıdır." dedi.



9. OLAĞAN GENEL KURULUMUZU GERÇEKLEŞTİRDİK

Derneğimizin 9. Olağan Genel Kurulu, Türk Hava Yolları Genel Müdürlük Binası VIP Salonu'nda üyelerimizin katılımıyla gerçekleştirildi. Yapılan seçim sonucunda derneğimizin yönetimine Arif Ali Gezmişoğlu'nun başkanlığındaki liste seçildi.



Yeni Yönetim ve Denetim Kurulu listesi aşağıda yer almaktadır:

Yönetim Kurulu Listesi

Arif Ali Gezmişoğlu
Çağrı Kaya
Dr. Muhittin Hasan Uncular
Dr. Özlem Özyön
Emre Arpa
Hakan Uçar
İslam Güre
Mustafa Mücahitoglu
Nazan Yalçinkaya
Ozan Akgün
Tolga Baki
Yavuz Ulusoy

Yönetim Kurulu Yedek Listesi

Erhan Savaş
Esra Kılıç
Fatih Ağbal
Hasan Taşdişer
Hüseyin Karpınar
Levent Savaş
Muhammed Cihad Aydın
Muhammed Fatih Çalışkan
Muhammed Hamza Arslan
Ömer Enes Kocabaş
Recep Bat
Üzeyir Arda Ener

Denetleme Kurulu Listesi

Ahmet Kaya
Alparslan Doğan
Ömer Önder Haberdar

Denetleme Kurulu Yedek Listesi

Abdullah Aydın
Abdullah Yormaz
Zekeriya Alp

Yeni yönetim olarak önceki hedefimiz;

Ulusal sivil havacılık yararına faaliyet gösteren güçlü, güvenilir ve köklü bir dernek olmanın bilinci ile ülkesi ve tüm paydaşlarının menfaatinin birlikte gözetilen modern ve şeffaf yönetim ilkelerini benimsemiş yönetim anlayışı ile hedef ve stratejilerini şekillendirmektedir.

14. İLTEK GÜNLERİ'NDE STRATEJİK PARTNER OLARAK YER ALDIK

Yıldız Teknik Üniversitesi IEEE Öğrenci Kulübü'nün bu sene 14.'sünü düzenlediği teknolojinin lider öğrenci etkinliği İLTEK Günleri'ne, Türkiye'de üniversite-sanayi iş birliğine katkıda bulunarak hem yeni projelerin üretilmesine hem de kariyer imkânlarının oluşturulmasına ortam oluşturmak için, Savunma Sanayii Başkanlığı ve SASAD ile birlikte TÜSHAD stratejik ortak olarak yer aldı.



İletişim, bilişim, savunma sanayii, havacılık, uzay teknolojileri, mekatronik, yazılım ve telekomünikasyon sektörleri başta olmak üzere ülkemizdeki ve dünyadaki en güncel teknolojik gelişmelerin, bu teknolojilerin günlük hayatımızdaki ve iş dünyasındaki yerlerinin mercek altına alındığı etkinlikte; Microsoft, Intertech, Mercedes-Benz Türk, Huawei, Siemens, B/S/H, Yapı Kredi, Koçfinans ve Doğuş Teknoloji

gibi sektörün lider firmaları, en son teknolojik trendleri katılımcılarla paylaştı. Ayrıca katılımcılar stant alanlarında firma yetkilileri ile birebir görüşme şansı bulup, staj ve iş başvurusu yaptılar.

Tüm bunlarla birlikte 14. İLTEK Günleri etkinliğinin son gününde "Havacılık ve Uzay Teknolojileri Fuarı" ile sektörün en öncü şirketlerinin

getirdikleri son teknoloji ürünleri, prototipleri, simülasyonları ve drone gösterilerini deneyimleme ve bizzat geliştirici mühendisleriyle birlikte inceleme şansı buldular. Türk Yıldızları ekibinin de konuk olarak yer aldığı bir oturumda ise havacılık ve pilotluk mesleği hakkında merak edilen tüm sorular ülkemizin en başarılı pilotları tarafından cevaplandırıldı.

AVIVATION ZİRVESİ'NE KATILDIK

23-24 Mart 2019 tarihlerinde Eskişehir Teknik Üniversitesi Sivil Havacılık Kulübü tarafından ilki düzenlenen 'AVIVATION' isimli Havacılık Zirvesi'ne katılım gösterdik. Sektörden birçok değerli konuşmacının yer aldığı etkinlikte Türk Hava Yolları Kabin Amiri ve TÜSHAD Yönetim Kurulu Üyesi Esra Kılıç, kabin memurluğu mesleği hakkında bilgi vererek tecrübelerini katılımcılarla paylaştı.



TATCA İFTARINA KATILDIK

Türkiye Hava Trafik Kontrolörleri Derneği'nin geleneksel iftar yemeğine Genel Sekreterimiz İslam Güre ve beraberindeki heyet katılım gösterdi. DHMİ Florya Tesisleri'ndeki iftar programında TATCA Genel Başkanı Selim Ergün Lak ile karşılıklı fikir alışverişinde de bulunuldu, TÜSHAD ile TATCA arasında iş birliği yapılabilecek konular ele alındı.

AB EMİSYON TİCARETİ DİREKTİFİ KAPSAMINDA HAVACILIK SEKTÖRÜ ÇALIŞTAYINA KATILDIK



Avrupa Birliği tarafından desteklenen, **T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı** koordinasyonunda yürütülen; **"Düşük Karbonlu Kalkınma için Çözümsel Tabanlı Strateji ve Eylem Geliştirilmesi Teknik Yardım Projesi"** kapsamında Radisson Blu Otel'i'nde gerçekleştirilen çalışmaya **Tüm Sivil Havacılar Derneği (TÜSHAD)** olarak katılım sağladık. Sektörü regüle eden ICAO, IATA, Avrupa Birliği gibi paydaşların havacılığa dair uygulamaları derneğimiz tarafından yakından takip edilmektedir. Bu kapsamda bahse konu çalıştayda öne çıkan bilgileri aşağıda sizler için özetledik:

Dünya nüfusunda son yıllarda yaşanan kontrolsüz artış, sanayileşme, şehirleşme gibi faktörler, doğal kaynaklara olan talebi hızla artırmıştır. Diğer bir söyleyiş ile insanlığın günlük yaşamını devam ettirmesi için yaptığı her faaliyette enerjiye ihtiyaç vardır ve enerjiye olan talep yıllar içerisinde katlanarak artmıştır. Günümüzde enerji, fosil yakıtlar ve yenilenebilir kaynaklar olmak üzere başlıca iki kaynaktan elde edilmektedir. Küresel enerji talebinin %87 gibi büyük bir kısmı petrol, kömür, doğal gaz gibi fosil yakıtlardan elde

edilmektedir. Fosil yakıtların yoğun ve bilinçsizce kullanımı çevre kirliliği, küresel ısınma, sera gazı ve iklim değişikliği gibi pek çok sorun ortaya çıkmıştır. Karbon emisyonu, bunlardan bir tanesidir.

Peki, karbon emisyonu nedir? Karbon emisyonu, en basit anlamda karbonun atmosfere salınması anlamına gelir. Karbon emisyonu denildiğinde akla birçok farklı tanım gelmektedir, fakat karbon emisyonu aslında sera gazı emisyonundan bahsetmektedir. Sera gazı emisyonları genellikle karbondioksit eşdeğerleri olarak hesaplandığından dolayı, herhangi bir küresel ısınma veya sera gazı etkisi tartışmasında genellikle "karbon emisyonu veya karbon salınımı" şeklinde adlandırılır. Ayrıca, sera gazlarının büyük bir çoğunluğunda karbon molekülüne rastlanmaktadır. CO2 ve sera etkisine neden olan diğer beş gazın salınımını azaltmaya veya bunu yapamıyorsa, salınım ticareti yoluyla haklarını arttırmaya söz vermektedirler. 27 Haziran 2008 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti tarafından da benimsenen Kyoto Protokolü'ne göre; protokolü imzalayan ülkeler CO2 ve sera etkisine neden olan

diğer gazların salınımını azaltmaya veya bunu yapamıyorsa, salınım ticareti yoluyla haklarını arttırmaya söz vermektedirler.

Avrupa Birliği bu kapsamda; Sera Gazı Emisyon Ticaret Sistemi (EU ETS) adını verdiği sistemi; Ocak 2005'te çok sektörlü olarak faaliyete geçirmiştir. EU ETS üç faz halinde işlemektedir: 2005-2007 (birinci faz), 2008-2012 (ikinci faz), 2013-2020 (üçüncü faz). Sistemde her emisyon salıncıya atanan AB emisyon tahsislerinin (EUA) miktarı üye ülkeler tarafından hazırlanan ve Avrupa Komisyonu tarafından onaylanan Ulusal Tahsis Planlarında belirlenmiştir.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ICAO ise; CORSIA adı verilen Uluslararası Havacılık için Karbon Ofset ve Azaltma Planı hazırlamıştır. ICAO Konseyi, ICAO'nun Uluslararası Havacılık için Karbon Ofset ve Azaltma Planı'nın uygulanması için uluslararası standartları ve önerilen uygulamaları 27 Haziran 2018'de kabul etmiştir. Yeni standartlar, tüm ICAO üye ülkelerinde 1 Ocak 2019'dan itibaren geçerli olmuştur. Havayolları 2019 ve 2020 yılında; emisyon salınımlarını ölçmeli, kayıt altına almalı ve teyit ettirmelidir.



İSTANBUL KÜLTÜR ÜNİVERSİTESİ'NDE “LOJİSTİK SEMPOZYUMU” DÜZENLEDİK



Tüm Sivil Havacılar Derneği (TÜSHAD) olarak; 18 Nisan'da İstanbul Kültür Üniversitesi'nde "Lojistik Sempozyumu" düzenledik.

Türkish Cargo'da görev yapan Gümrük Müdürü Seyfullah Topal, Load Master Oğuz Şan, Kargo Gelişim Projeleri Şefi Osman Nuri Ustabas ve Özel Kargolar Uzmanı İbrahim Sipahi sempozyuma konuşmacı olarak katılım sağlayarak değerli

bilgi ve tecrübelerini öğrencilere aktardılar ve öğrencilerin sektöre dair tüm sorularını yanıtladılar.

Sempozyumda öğrencilere; hava kargo taşımacılığının önemi, genel taşımacılıktaki payı, yeni havalimanının Türkiye ve dünya hava-kargo sektörüne yapacağı katkılar, özel ve değerli kargo türleri, nitelikli depolama alanları, Load Master'ın görevleri, Kargo 4.0 kapsamındaki

inovatif çözümler ve gümrük uygulamaları konularına ayrıntılılarıyla yer verilmiştir.

Tüm konuşmacılar; özellikle İstanbul'un; kıtalar arasında stratejik bir noktada bulunması yönüyle ve Türk Hava Yolları'nın hava kargo taşımacılığındaki küresel düzeydeki girişimleri kapsamında paydaşlar tarafından yürütülen üstün çabaya ve sağlanan katma değere vurgu yaptı.



PİLOTLAR GÜNÜ'NÜ YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ'NDE KUTLADIK

26 Nisan Dünya Pilotlar Günü, Türkiye'nin ilk pilotu ve 1 numaralı lisans sahibi Fesa Evrensev'in Türkiye semalarında ilk uçuşunu gerçekleştirdiği gündür. Bizler de TÜSHAD olarak; havacılığın en temel ve vazgeçilmez unsuru, üstlenmiş oldukları sorumlulukla uçuş emniyeti ve havacılık güvenliğinin ayrılmaz parçası olan değerli pilotlarımızın Dünya Pilotlar Günü'nü Yıldız Teknik Üniversite ev sahipli-

ğinde gerçekleştirdiğimiz sempozyumla kutladık. Sempozyumda; yüksek stres altında ve saat mefhumu olmaksızın çalışan, gökyüzünü evi bilen pilotların aldıkları kapsamlı eğitimler ve pilot olma serüvenleri mercek altına alındı. Türk Hava Yolları A320 Tip Eğitim Şefi ve TÜSHAD Yönetim Kurulu Üyesi Hakan Uçar kaptanımızın sunum ve moderatörlüğünde, Türk Hava Yolları II.Pilotu Rafia Funda

Ölçen ile eşsiz bir söyleşi gerçekleştirildi. Yamaç paraşütü eğitmeni Hakan Güler paraşütcülüğün önemini ve eğlenceli yanlarını paylaştığı sempozyuma, Türk Hava Yolları kabin ekibinin canlı müzik performansını da renk kattı. Büyük sorumluluk gerektiren bu onurlu görevi yerine getiren pilotlarımızı bir kez daha kutluyor, emniyetli uçuşlar diliyoruz.





ASELSAN'IN YANSITMA ÖZELLİKLİ YENİ LAZER SİLAHI

Geçtiğimiz günlerde Aselsan Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Haluk Görgün, yaptığı basın toplantısında tanıtımını gerçekleştirdiği yeni nesil yansıtma özellikli lazer silahı hakkında bilgi verdi. Türkiye'nin son dönemlerde savunma sanayisinde attığı önemli adımlar neticesinde geliştirilen yüksek teknoloji ürünü taarruz ve savunma ekipmanları arasında bulunan lazer sistemleri; tespit, konumlama ve silah olarak kullanılmakta.

Çok farklı kullanım alanlarına sahip olan lazer sistemleri, özellikle uzun mesafede üstün keskinlikte hedef vurabilme özelliğinin yanında, yansıtma teknolojisi ile bariyer ve duvar-

ların arkasında bulunan, görünmeyen hedefleri de vurabilmekte. Yerde bulunan bir lazer savunma silahı, havada uçan bir insansız hava aracının oluşturduğu yansıma alanına yolladığı lazer ışınını yerde ulaşılması ve vurulması zor olan bir hedefe aktararak gereken tahribatı gerçekleştirebilmekte.

Günümüzde yeni geliştirilen bu ve benzer savunma sistemlerinin gelecek dönemlerde çok daha gelişmiş versiyonları ile karşımıza çıkması bekleniyor. Çoklu drone saldırılarına karşı, çoklu lazer ışınları ile taarruz ve yok etme gibi savunma sistemlerinin de bunlardan bazıları olacağı konu-

şulanlar arasında. Aselsan 1993 yılından beri 2 yılda bir düzenlenen "IDEF Uluslararası Savunma Fuarı"na katılım sağlayarak, geliştirdiği ürünlerle katılımcıların ilgisini üzerine çekmeyi başardı.





YAZMACA VE 5 N...

Son bir kaç senedir bu derginin 'Editör'den' sayfasında bir şeyler yazmakta idim. Dergimizin Genel Yayın Yönetmenliği görevine ilaveten, bu yazılarımla da okurlarımızla -naçizane- kendimce faydalı veya güzel bir şeyler paylaşmaya çalışıyordum. Geçtiğimiz Ocak ayında yapılan TÜSHAD Genel Kurulunda seçilen yeni Yönetim Kurulu ve oluşturulan komisyonlar çerçevesinde 'Yayın Sorumluluğu ve Genel Yayın Yönetmenliği' görevi değerli arkadaşımız Muhittin Hasan Uncular'a emanet edildi. Biz de geçen sene sonuna kadar ifa etmeye çalıştığımız dergiyle ilgili görevlerimizi kendisine devrettik.

Böylece Editör'den sayfasında artık yeni ve güçlü bir kalem sizlere hitap ediyor olacak. Bil'vesile kendisine ve yeni yönetim kurulu ile komisyonlarda görev alan tüm arkadaş ve kardeşlerimize başarı ve kolaylıklar niyaz ediyorum.

Dergimize imkân ve zaman bulduğum ölçüde, dernek ve dergi yönetiminin de uygun bulduğu ve talep ettiği süreçte, bu tür yazılarla ve ih-

tiyaç duyulabilecek diğer şekillerde, bilâ sıfat ve meccani olarak katkı yapmayı sürdürmeye çalışacağım. Dergideki görevlerimden ve hatta TÜSHAD'dan önce de çeşitli mahalli ve ulusal medya kanallarında yazmakta olduğum gibi, bu yazılarımda da "Yazmaca" üst başlığını kullanıyorum diyorum. Lâkin bu bağlamda aklıma gelen "yazmaca ama neyi, nasıl, neden, nerede ve ne zaman yazmaca?" sorularına cevap arayıp, bulmak lâzım öncelikle.

İletişim profesyonelleri bu soruları kısaca "5N" diye isimlendirirler malumunuz. Bir de "+ 1K"sı vardır bu kısaltmanın ama "kim" sorusunun cevabı açık olduğundan, biz N'lere cevap bulmaya çalışalım kısaca dilerseviz.

'Ne veya neyi?' sorusuna kendimce cevabı "öncelikle sektörümüzü ya da birer insan ve bu milletin birer ferdi olarak hepimizi ilgilendiren, sizlerle paylaşmakta fayda olabilecek bilgi ve görüşlere sahip olduğumu düşündüğüm muhtelif konuları" şeklinde vermeme uygun

olacaktır sanırım. Bu çerçevede zaman zaman güzel olduğunu düşündüğüm hikâyeler, anılar, anekdotlar vb. şeyler de yazabilirim tabii ki.

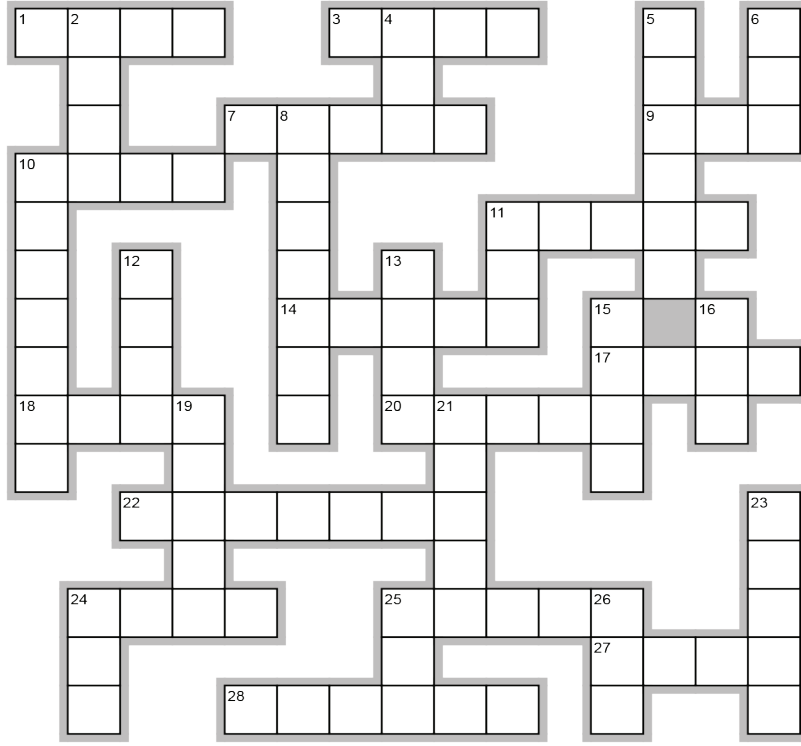
Nasıl mı yazacağım? Şimdi yazdığım, yani okuduğunuz gibi yani herhalde, işte böyle bir şey...

Neden mi yazacağım? Yazmasam delirirdim, mi demişti bir meşhur yazar? Faydalı ve güzel olduğunu düşündüğüm bir şeyleri paylaşmak için yazacağım sanırım.

Nerede? İşte burada, bu dergide, bana yani yazıma uygun bulunacak sayfalarda...

Ne zaman? Genellikle yani normal şartlarda 3 ayda 1, senede 4 kere yazacağım, okumak isterseniz yani ve sağlığım ve de diğer şartlar da elverdiği sürece elbet...

Bu yazıya ayrılan sayfanın sınırlarını daha fazla zorlamadan, sizleri de fazlaca sıkmadan, gelecek sayıda tekrar görüşmek temennisiyle, sağlık ve esenlik dilekleriyle...



SOLDAN / SAĞA

1. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (kıs.)
3. Veri haberleşmelerinde saniyede gönderilen sembol sayısıdır.
7. Akarsular ve dalgalar olmak üzere dışgüçlerle anakayadan kopartılan, sürüklenmeleri sırasında çeşitli biçimler alan parçalı, kırıklı taş parçası.
9. Mors haberleşmesinde tehlike sinyali.
10. 1955'ten beri faaliyetlerine devam eden uluslararası bir organizasyondur. Amacı, Avrupa hava taşımacılık sisteminin güçlendirilmesi, güvenli ve etkili gelişiminin devam ettirilmesidir.
11. Kıtalar boyunca kesintisiz olarak uzanan, düzeltilmemiş ortalama deniz seviyesi (MSL) ile çıkışan, dünyanın yerçekimi alanındaki eşit potansiyelli yüzeydir.
14. Mode S sistemi aracılığıyla, ilgili mesajların kapsama alanı içindeki tüm uçaklara gönderilmesine izin verir.
17. İçine yük konularak uçağa yerleştirilen altsız, fiberglas, metal veya uygun başka bir maddeden yapılmış esnek olmayan dipsiz bir hücre/teçhizat.
18. Pistin iniş için kullanılacak bölümünün başlangıcı.
20. ECAC üyesi ülkelerin hava trafik sistemlerini eşgüdümlü hale getirerek, iniş-kalkış zamanlarındaki gecikmeleri azaltmak, tercih edilen uçuş profilleri ile uçuş emniyeti, ülke güvenliği, çevresel etkiler gibi konularda minimum tahditleri planlayan sistem.
22. Eğitim boşluğunu doldurmak ve kursun hedefine ulaşması için gerekli eğitim konularını ve başlıklarını belirlemek için oluşturulan liste.
24. PSR'dan veya SSR-PSR kombinasyonu ile oluşan ekoların dijital sorgulama metodlarıyla bilgi olarak radar ekranına yansımaları.
25. Radyo frekans enerjisini bir hüzmeye içersine odaklayan elektromekanik cihazlar.
27. 15 Temmuz 2002 tarihinde hizmete geçen, Avrupa hava sahası ile ilgili bir emniyet kurumudur.
28. Örnek.

YUKARIDAN / AŞAĞIYA

2. Hava Trafik Kontrol Merkezi (kıs.)
4. Uluslararası Havalimanları Konseyi (kıs.)
5. Ulusal sivil havacılık otoritelerince uçakların hangi ülkeye ait olduklarının belirlenmesi amacıyla kayıt altına alınması.
6. Aletli İniş Sistemi (kıs.)
8. Akarsular tarafından taşınan kil, kum, çakıl gibi kütle parçalarının, suyun akış hızının azalması sonucu elverişli yerlere birikmesiyle meydana gelen tortular.
10. İnsan veya maddi varlıkların zarara uğrama olasılığının kabul edilebilir bir düzeye indirilmesinin ve bu düzey veya altında kalıcılığının sağlanmasının sürekli bir tehlike tanımlama ve risk yönetim süreci yoluyla sağlandığı durumdur.
11. 00.01 UTC ile 24.00 UTC arasındaki süredir.
12. Kavramlar, talimatlar ve bilgilerin, haberleşme ve açıklamalar için uygun formata getirilmiş hali.
13. Bir anlam ifade eden en küçük sayısal veri kümesidir.
15. Uçakların inişi ve kalkışı için hazırlanmış bir kara havaalanı üzerinde belirlenmiş bir dikdörtgen alan.
16. Yaklaşma Işık Sistemi (kıs.)
19. Bir hava aracında, posta, ikram malzemesi ve bagajların dışında, taşınan her türlü eşya.
21. Yönetim (kıs.)
23. Operatörün izniyle, uçakta taşınan ya da uçağa yüklenen yolcu ve mürettebatın kişisel eşyalarıdır.
24. Hidrant sisteminin uçak park pozisyonundaki hortum bağlantı noktası.
25. Yardımcı Güç Ünitesi (kıs.)
26. Havada bulunan su buharı miktarıdır.

"Yukarıdaki bulmacayı doğru cevaplandırarak info@tushad.org adresine gönderen üç okurumuz, Kaptan Pilot Menderes Çakıcı tarafından kaleme alınan "Havada Kalan Sorular" kitabının imzalı kopyasını kazanacaktır. Talihliler, 31 Temmuz'a kadar doğru cevabı gönderen okurlarımız arasında yapılacak çekilişle belirlenecektir."

Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan havayolu!



Türkiye'de 13,
Avrupa'da 50
şehre aktarmasız
uçuyoruz.

sunexpress.com



SunExpress

A STAR ALLIANCE MEMBER 

MİSAFİRLİKTEN ÇOK DAHA FAZLASI

Sizi bulutların ötesine çıkaran benzersiz Business Class deneyimimizin sırrı, yaptığımız her işin kalbinde dünyaca ünlü misafirperverliğimizin bulunmasında saklı.



TURKISH AIRLINES

turkishairlines.com