

Ulaşım biçimleri (Hava ulaşımı)

Hava ulaşımının ilk evresi ve gelişimi

Hava ulaşımının ilk evresi ve gelişimi

İnsanlığın ilk günlerindeki ilkel uçuş denemeleri ve 17 Aralık 1903'te Wright Kardeşlerin ilk havadan ağır motorlu uçuşu yapması da dahil olmak üzere günümüze değin geçen süredeki tüm gelişmeler havacılık tarihini kapsar.

şüphesiz ki, bu uzun tarihçe içinde uzun süren denemelerin ve deneyimlerin sonucunda, 17 Aralık 1903'te ABD'de Kuzey Karolina'nın Kitty Hawk kasabasına 8 kilometre uzaklıktaki Kill Devil Hills kumulunda Wright Kardeşler tarafından uçakla gerçekleştirilen ilk insanlı uçuşun özel ve ayrı bir yeri bulunmaktadır.

Wright Kardeşlerin İlk Uçuğu (1913)



Kaynak: Wikimedia Creative Commons.

Hava ulaşımının ilk evresi ve gelişimi

İnsanlığın ilk günlerindeki ilkel uçuş denemeleri ve 17 Aralık 1903'te Wright Kardeşlerin ilk havadan ağır motorlu uçuşu yapması da dahil olmak üzere günümüze değin geçen süredeki tüm gelişmeler havacılık tarihini kapsar.

şüphesiz ki, bu uzun tarihçe içinde uzun süren denemelerin ve deneyimlerin sonucunda, 17 Aralık 1903'te ABD'de Kuzey Karolina'nın Kitty Hawk kasabasına 8 kilometre uzaklıktaki Kill Devil Hills kumulunda Wright Kardeşler tarafından uçakla gerçekleştirilen ilk insanlı uçuşun özel ve ayrı bir yeri bulunmaktadır.

Hava ulaşımının ilk evresi ve gelişimi

1903 yılında Kitty Hawk'ta Wright Kardeşler atılımı sonrasında hava taşımacılığı yavaş gelişti. Planlanan yolcu hizmetlerini başlatmak için ilk çabalardan önce on yıldan fazla bir süre geçti. 1 Ocak 1914'te Tampa ve St. Petersburg, Florida'yı ayıran koyun karşısında ücretli bir yolcuyla gerçekleşen uçuş, dünyanın tarifeli uçuşu oldu. Havayolu endüstrisinin ilk yıllarında askeri havacılık ile simbiyotik bir ilişkisi vardı. Tampa'dan ilk uçuştan sadece aylar sonra başlayan I. Dünya Savaşı, hava gücü kullanılmaya başlandıkça ve daha iyi uçaklar hızlı bir Őekilde tasarlandıka ticari havacılığının gelişimine gcl bir teşvik sağladı. Savaşın bıraktığı binlerce yeni işsiz pilot ve uçak mirası bu yeni teknolojinin geleceği için önemli bir potansiyel oluşturmaktaydı.

Hava ulaşımının ilk evresi ve gelişimi

Savaştan sonra sivil uçaklar hızla bir şekilde gelişti. Örneğin, savaşlar arası yılların başında en popüler olan 8-12 kişilik Hollanda yapımı Fokker Trimotor, saatte 170 kilometrelik bir azami hıza ve Amsterdam'dan Roma'ya olan mesafeden biraz daha az olan 1.100 kilometrelik menzile sahipti. II.Dünya Savaşı arifesinde, dünya çapındaki havayolları ABD'de imal edilen 28 yolcu kapasiteli, saatte 310 kilometre hızda ve 2.400 kilometreden fazla menzile sahip Douglas DC-3'ler devreye girdi. DC-3, 1936'da New York ve Chicago arasında ilk ticari uçuşunu yaptı.

Hava ulaşımının ilk evresi ve gelişimi

Hükümetler yeni doğan havayolu endüstrisini beslediler, teşvik ettiler. Avrupa'da hükümetler yeni yolcu havayolları kurdular, Atlantik'in diğer tarafında ise Amerikan hükümeti hava postasını büyük ölçüde sübvansede etti. Havayolu, hava taşımacılığının ticari olarak ilgili hale geldiği en eski yollardan biriydi, çünkü para arzının hızını hızlandırmaya yardımcı oldu ve kıta ve kıtalararası işletmelerin ortaya çıkmasını kolaylaştıran çok uzak işletmeleri birbirine bağladı. ABD havayolu ayrıca ilk büyük ABD yolcu havayollarının ortaya çıkışını sübvansede etti.

Havayolu posta taşımacılığı, hava taşımacılığının ticari bakımdan ilgili olduğu ilk uygulamalardan biriydi çünkü para arzının hızını artırmaya yardımcı olmuş ve kıta ve kıtalararası işletmelerin ortaya çıkmasını kolaylaştırmış, çok uzak işletmeleri birbirine bağlanmasına yardımcı olmuştur.

Hava ulaşımının ilk evresi ve gelişimi

ABD havayolu posta taşımacılığı ayrıca ilk büyük ABD'de yolcu taşımacılığının ortaya çıkışını maddi bakımdan destekledi.

II. Dünya Savaşı'nın arifesinde, hava ulaşımı adeta uçuşa geçti. Örneğin ABD'de, yolcu sayısı 1934 ile 1939 arasında 462.000'den 1.900.000'e ulaşarak beş kat arttı. Yine de, havacılık, özellikle uzun yol rotaları için çoğu yolcunun erişemeyeceği düzeydeydi. Örneğin, 1936'da Pan American World Airways Pasifik'te San Francisco ve Manila arasında 1.438 \$ (2018 fiyatlarıyla yaklaşık 26.100 \$) gidiş-dönüş creti ile hizmet başlattı. Ücretlerin bu denli yüksek olması nedeniyle yalnızca seçkinler veya hkmet yetkilileri bu tür ilk kıtalararası uçuşlardan yararlanabiliyorlardı.

Hava ulaşımının ilk evresi ve gelişimi

Yine de savaşta hava gücü askeri operasyonların önemli bir unsuru oluşturduğu için hava taşımacılığının hızlı büyümesini yeniden teşvik etti. Yeni havaalanları, çok sayıda eğitimli pilot, jet uçaklarında büyük adımlar ve radar dahil havacılık ile ilgili diğer teknolojiler II. Dünya Savaşı'nın mirasları arasındaydı. Bu gelişmeler ve savaşı takip eden daha geniş ekonomik patlama ile desteklenen hava taşımacılığı, nihayet gelişmiş ülkelerde uzun mesafe yolcu seyahatinin baskın biçimi haline geldi. Hava yolculuğu daha yaygın bir Őekilde gelişiyordu ve standart ücret yapıları ortaya çıkıyordu.

Hava ulaşımının yükselişi

Hava ulaşımının yükselişi

Havacılığın hız avantajı, 1950'lerin ortalarında jet yolculuğunun ortaya çıkmasıyla büyüdü. Ekim 1958'de, Boeing 707 ilk ticari uçuşunu New York ve Paris'i birbirine bağlayan Pan American World Airways rotası ile gerçekleştirdi.

Douglas DC-8 dahil olmak üzere B707 ve diğeri ilk jetler, hava taşımacılığının hızını iki katına çıkardı ve havayolu verimliliğini önemli ölçüde artırdı ve ücretlerin düşmesini sağladı. B707'nin çıkışından sadece birkaç yıl sonra jet hizmeti havayollarında birçok büyük dünya pazarına yayıldı. Jet ulaşımı, insanlar ve yerler arasındaki bağlantıların genişletilmesini kolaylaştırdı.

Hava ulaşımının yükselişi

Jet Çağının başlangıcından bu yana geçen yıllarda, ticari uçaklar kapasite ve menzil bakımından önemli ölçüde ilerlemiştir. 134 koltuklu (tipik iki sınıflı yapılandırmada) B707'nin çıkışından sadece 12 yıl sonra, 366 koltuklu (tipik üç sınıflı yapılandırmada) B747 ilk uçuşunu yaptı. 747 ve diğer geniş gövdeli jetler tarafından desteklenen ölçek ekonomileri, uçak bileti fiyatlarının aşağı inmesine yardımcı oldu ve böylece havacılık sektörünü önemli ölçüde demokratikleştirdi. B747'nin, özellikle 1980'lerin sonlarında tanıtılan daha uzun menzilli B747-400 versiyonu, Asya'yı dünyanın geri kalanına yakınlaştırdı. Sonraki yıllarda havacılık sektörü ve hava ulaşımı gelişen bilgi ve teknolojinin yardımıyla büyük bir gelişme gösterdi.

Hava ulaşımının yükselişi

Hava taşımacılığı artık kıta içi ve kıtalararası seyahatlerde baskın bir ulaşım türü olup, birçok bölgesel pazarda daha kısa yolculuklar için daha rekabetçi hale gelmiştir. Düşük maliyetli taşıyıcılar, havacılığın kısa mesafeli pazarlara erişimini genişletmede etkili olmuştur. Dünyanın en işlek hava yolları, esasen 1.000 km'den daha az mesafeye sahip şehirler arasındadır ve bu şehir çiftlerinin çoğu gelişmekte olan pazarlarda bulunur. Daha genel olarak, uzun mesafeli uçuşların genişlemesine ve ekonominin artan küreselleşmesine rağmen, kısa mesafeli uçuşlar günümüzde baskın durumdadır. Uçak koltuklarının yaklaşık % 59'u iç hat uçuşlarında olduğu için dünya için önemlidir ve daha büyük ülkeler için bu pay daha da yüksektir. Örneğin Çin'de bu oran % 88 düzeyindedir.

Hava Taşımacılığının Yükselişi

Hava taşımacılığının dünya ticaretinin mallar içindeki payı ağırlıkça% 1'den azdır ancak değer olarak% 35'ten fazladır. Bunun temel nedeni, hava ulaşımının uzun mesafelerde taşınan, zamana duyarlı, değerli veya bozulabilir yükler için oldukça önemli olmasıdır. Zira hava kargosu, elektronik eşyalar başta olmak üzere, düşük stok seviyelerine sahip malların taşındığı hayati bir ulaşım sektörüdür. Bu yönüyle de hem ülkemizde hem de dünyada giderek büyüme gösteren ve rekabetin de sürekli arttığı bir ulaşım biçimi durumundadır. Hava kargoları, malların hızlı teslimatının maliyet meselelerine üstün geldiği acil durumlarda da hayati önem taşımaktadır.

Aircraft	First Commercial Service	Speed (km/hr)	Maximum Range at Full Payload (km)	Seating Capacity
Douglas DC-3	1935	346	563	30
Douglas DC-7	1953	555	5,810	52
Boeing 707-100	1958	897	6,820	110
Boeing 727-100	1963	917	5,000	94
Boeing 747-100	1970	907	9,045	385
McDonnell Douglas DC-10	1971	908	7,415	260
Airbus A300	1974	847	3,420	269
Boeing 767-200	1982	954	5,855	216
Boeing 747-400	1989	939	13,444	416
Boeing 777-200ER	1995	1030	13,420	305
Airbus A340-500	2003	886	15,800	313
Airbus A380	2007	930	14,800	555
Boeing 787-8	2008	1040	15,700	250

CONCORDE

- İlk Uçuş: 1969
- Hizmete Giriş: 1976
- Hizmetten Çıkış: 2003
- Toplam Üretim: 16 Adet
- Hız: 2172 km/h
- Yerden uçuş yüksekliği :18 bin 200 metre
- Atlantığı geçiş: ortalama 3 saat
- Yolcu kapasitesi :125 kişi
- New York – Paris bilet fiyatı: 12.000\$
- Başlıca Kullanıcılar: Air France, British Airways

From	To	Airline	Aircraft	Flying Time	Distance (km)
Singapore	New York	Singapore	Airbus A340-500	18:35	15,335
Singapore	Los Angeles	Singapore	Airbus A340-500	18:20	14,104
Bangkok	New York	Thai International	Airbus A340-500	17:30	13,950
New York	Hong Kong	Continental	Boeing 777-200ER/LR	16:00	12,952
Chicago	Hong Kong	United	Boeing 747-400	15:55	12,517
Toronto	Hong Kong	Air Canada	Airbus A340-500	15:30	12,550
Melbourne	Los Angeles	Qantas	Boeing 747-400	15:20	12,751
Karachi	Toronto	Pakistan	Boeing 777-200ER/LR	15:15	11,671
Atlanta	Johannesburg	South African	Boeing 747-400	15:05	13,575

Seçilmiş Ultra - Uzun Menzilli Nonstop Havayolu Rotaları

Hava Yolu Ağlarının Coğrafyası

Hava Yolu Ağlarının Coğrafyası

Yapılandırma faktörleri

Havayolculuğunun liberalizasyonu

Uçak teknolojisi ve havayolu ağları

Trafik türüne ve mevsime göre farklılıklar

HAVAALANLARI

Country	Airport	Year Opened	Cost (USD Billion)
China	Hong Kong (Chek Lap Kok)	1998	20.1
Japan	Osaka (Kansai International)	1994	14.4
Japan	Nagoya (Centrair)	2005	7.3
South Korea	Seoul (Incheon International)	2001	5.8
Germany	Munich (Franz Strauss)	1992	5.3
USA	Denver International	1995	4.2
Malaysia	Kuala Lumpur International	1998	3.2
Thailand	Bangkok (Suvarnabhumi)	2006	3.3
China	Guangzhou (Baiyun)	2004	2.5
China	Shanghai (Pudong)	1999	1.4

Son Yillarda Tamamlanmış Havaalanları ve Maliyetleri

Kaynakça

Ekler, C. 2002. Ulaşımında Politika ve Pratik, Ankara.

Kılınçaslan, T. 2012. Kentsel Ulaşım: Ulaşım Sistemi-Toplu Taşıım-Planlama-Politikalar, Ninova Yayınları, İstanbul.

Rodrigue, J.P., Comtois, B.C., Slack, B. 2013. The Geography of Transport Systems, Routledge, New York.

Saatçioğlu, C. 2006. Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları, gazi Kitabevi, Ankara.

Tümertekin, E. 1987. Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Yayın No: 2053, İstanbul.

Tümertekin, E., Özgüç, N. 2015. Beşeri Coğrafya: İnsan. Kültür. Mekan, Çantay Kitabevi, İstanbul.

Tümertekin, E., Özgüç, N. 2015. Ekonomik Coğrafya Küreselleşme ve Kalkınma, Çantay Kitabevi, İstanbul.

Worldwatch Enstitüsü, Dünyanın Durumu, 1993-2012, Tema Yayınları, İstanbul.

Yollar Türk Milli Komitesi. 1994. Karayolları ve Çevre: El Kitabı. Ankara, 1994.