

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

MİMARLIK ANABİLİM DALI

**HAVALİMANI TERMİNAL BİNASI TASARIMINDA FORM OLUŞUMU VE
KİMLİKSEL ARAYIŞLARIN İNCELENMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mimar Ömer ASLANÖZ

OCAK 2019
TRABZON



KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ



Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsünce

Unvanı Verilmesi İçin Kabul Edilen Tezdir.

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : / /

Tezin Savunma Tarihi : / /

Tez Danışmanı :

Trabzon

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**Mimarlık Anabilim Dalında
Ömer ASLANÖZ Tarafından Hazırlanan**

**HAVALİMANI TERMİNAL BİNASI TASARIMINDA FORM OLUŞUMU VE
KİMLİKSEL ARAYIŞLARIN İNCELENMESİ**

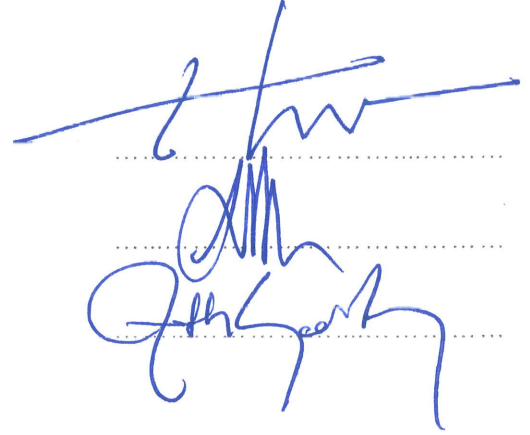
başlıklı bu çalışma, Enstitü Yönetim Kurulunun 25 / 12 / 2018 gün ve 1784 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından yapılan sınavda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

Başkan : Doç. Dr. Cengiz TAVŞAN

Üye : Doç. Dr. Altay ÇOLAK

Üye : Öğr. Gör. Dr. Fatih ŞAHİN



Prof. Dr. Sadettin KORKMAZ

Enstitü Müdürü

ÖNSÖZ

Her daim kılavuzum olan çok kıymetli hocam Öğr. Gör. Dr. Fatih ŞAHİN'e, yaşam kaynağım, canımdan çok sevdiğim annem Gönül ASLANÖZ'e, desteklerini hiçbir zaman esirgemeyip, her zaman arkamda duran fedakar babam Ahmet ASLANÖZ'e, sevgi ve enerjileriyle hep yanımda olan canımdan öte kardeşlerim Zeynep ASLANOĞLU, Hicret ASLANÖZ, Büşra ASLANÖZ ve Ali ASLANÖZ'e, her zaman yanımda olduğu gibi tez sürecinde de beni yalnız bırakmayan çok değerli arkadaşım Arş.Gör. Güray Yusuf BAŞ'a, bilgi ve desteklerini benden esirgemeyen meslektaşlarım Arş.Gör. Melis YAZICI ve Arş.Gör. Tayfur Emre YAVRU'ya, lisans ve yüksek lisans eğitimim boyunca her türlü desteği sağlayan kıymetli KTÜ mimarlık ailesine sevgi ve teşekkürlerimle...

Ömer ASLANÖZ

Trabzon 2019

TEZ ETİK BEYANNAMESİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Havalimanı Terminal Binası Tasarımında Form Oluşumu ve Kimliksel Arayışların İncelenmesi” başlıklı bu çalışmayı baştan sona kadar danışmanım Öğr. Gör. Dr. Fatih ŞAHİN in sorumluluğunda tamamladığımı, verileri/örnekleri kendim topladığımı, deneyleri/analizleri ilgili laboratuvarlarda yaptığımı/yaptırdığımı, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallara uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ederim. 15/01/2019

Ömer ASLANÖZ

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖNSÖZ	III
TEZ ETİK BEYANNAMESİ.....	IV
İÇİNDEKİLER.....	V
ÖZET	IX
SUMMARY	X
ŞEKİLLER DİZİNİ	XI
TABLOLAR DİZİNİ.....	XII
1. GENEL BİLGİLER	1
1.1. Giriş ve Konuya Yaklaşım.....	1
1.2. Çalışmanın Amaç ve Kapsamı.....	2
1.3. Havacılık, Havalimanı, Havalimanı Terminal Binası.....	3
1.3.1. Havacılık Kavramı ve Havacılığın Tarihsel Gelişimi.....	3
1.3.1.1. Dünya Havacılık Tarihi.....	3
1.3.1.2. Türkiye Havacılık Tarihi.....	4
1.3.2. Havalimanı ve Havalimanı Terminal Binaları.....	5
1.3.2.1. Terminal Binalarının Tarihsel Gelişimi	7
1.3.2.2.1. Küçük Ölçekli Havalimanı Terminal Binaları.....	8
1.3.2.2.2. Orta Ölçekli Havalimanı Terminal Binaları	9
1.3.2.2.3. Büyük Ölçekli Havalimanı Terminal Binaları.....	9
1.3.2.3. Bina Tiplerine Göre Havalimanı Terminal Binaları	10
1.3.2.3.1. Basit Bina Tipi	10
1.3.2.3.2. Lineer Bina Tipi.....	11
1.3.2.3.3. İskele Bina Tipi.....	12
1.3.2.3.4. Uydu Bina Tipi	12
1.3.2.3.5. Mobil Taşınabilir Bina Tipi.....	13
1.3.2.3.6. Çoklu Lineer Bina tipi	14
1.3.2.3.7. Çoklu Ada İskele Bina Tipi	14
1.3.2.4. Kademelerine Göre Havalimanı Terminal Binaları.....	16
1.3.2.4.1. Tek Katlı Yol-Tek Katlı Terminal	16
1.3.2.4.2. Tek Katlı Yol-Çift Katlı Terminal	16
1.3.2.4.3. Çift Katlı Yol-Çift Katlı Terminal	17

1.3.2.4.4.	Tek Katlı Yol-Çift Katlı Terminal	17
1.3.2.5.	Havalimanı Terminal Binalarının Bileşenleri	17
1.3.2.5.1.	Check-in Salonu	18
1.3.2.5.2.	Havayolu Bilet Satış Bankoları	19
1.3.2.5.3.	Bekleme Alanları	19
1.3.2.5.3.1.	Gelen Yolcu Salonu	19
1.3.2.5.3.2.	Uçuş Kapısı Salonu	20
1.3.2.5.4.	Giden Yolcu Salonları	20
1.3.2.5.5.	Ortak Kullanım Alanları	21
1.3.2.5.6.	Havayolu Operasyonları Alanı	21
1.3.2.5.7.	Yiyecek ve İçecek Servisleri	21
1.3.2.6.	Terminal Binasına Erişim ve Otopark	21
1.3.2.7.	Apron	22
1.3.2.7.1.	Apron Çeşitleri	23
1.3.2.7.2.	Apron-Terminal İlişkisi	23
1.3.2.8.	Terminal Binası ile Uçak Arasındaki Bağlantı	24
1.3.2.8.1.	Uçak Merdivenleri	24
1.3.2.8.2.	Yolcu Yükleme Köprüleri	25
1.3.2.8.3.	Taşıyıcılar	25
1.3.2.9.	Terminal Binaları Tasarım Kriterleri	25
1.4.	Mimari Tasarımın Anlamsal ve Fiziksel Oluşumları	26
1.4.1.	Mimari Tasarımın Anlamsal Oluşumları	26
1.4.1.1.	Anlamsallık	26
1.4.1.2.	Bağlam	27
1.4.1.3.	Kimlik	31
1.4.1.4.	Kamusallık	32
1.4.2.	Mimari Tasarımın Fiziksel Oluşumları	33
1.4.2.1.	Formun Biçimlenmesi	33
1.4.2.2.	Form	34
1.4.2.3.	Malzeme	36
1.4.2.3.1.	Zemin Malzemeleri	36
1.4.2.3.2.	Duvar Malzemeleri	36
1.4.2.3.3.	Tavan Malzemeleri	36

1.4.2.4.	Aydınlatma.....	36
1.4.2.4.1.	Doğal Aydınlatma.....	37
1.4.2.4.2.	Yapay Aydınlatma	38
1.4.2.5.	Renk	38
1.4.2.6.	İmgeler	40
1.4.2.6.1.	Yollar (Koridorlar).....	40
1.4.2.6.2.	Kenarlar (Duvarlar).....	40
1.4.2.6.3.	Bölgeler (Mekanlar).....	40
1.4.2.6.4.	Odak Noktaları.....	41
1.4.2.6.5.	İşaret Ögeleri.....	41
2.	YAPILAN ÇALIŞMALAR.....	44
2.1.	Çalışmanın Yöntemi	44
2.2.	Örneklerin Seçimi	46
2.3.	Kimlik Kartlarının Hazırlanması	46
2.4.	Türkiye ve Dünya'dan Seçilen Terminal Binalarının İncelenmesi....	46
2.5.	Türkiye'de 1990-2018 Tarihleri Arasında Mimari Yarışmayla Yapılan Havalimanı Terminal Binaları	84
2.5.1.	Mimari Yarışmayla Yapılan Havalimanı Terminal Binalarının İncelenmesi	85
2.5.1.1.	Esenboğa Havalimanı	87
2.5.1.2.	Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası.....	97
2.5.1.3.	Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası	107
2.5.1.4.	Dalaman Havalimanı Terminal Binası.....	117
2.5.1.5.	Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası	126
2.5.1.6.	Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası	135
2.5.1.7.	Antalya Havalimanı	144
3.	BULGULAR VE İRDELEMELER.....	153
3.1.	Esenboğa Havalimanı Terminal Binası	153
3.1.1.	Fiziksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdemeler	153
3.1.2.	Kimliksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdemeler	154
3.2.	Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası.....	157
3.2.1.	Fiziksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdemeler	157
3.2.2.	Kimliksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdemeler	158
3.3.	Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası.....	161

3.3.1.	Fiziksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdemeler	161
3.3.2.	Kimliksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdemeler	162
3.4.	Dalaman Havalimanı Terminal Binası.....	165
3.4.1.	Fiziksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdemeler	165
3.4.2.	Kimliksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdemeler	166
3.5.	Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası	169
3.5.1.	Fiziksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdemeler	169
3.5.2.	Kimliksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdemeler	169
3.6.	Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası	172
3.6.1.	Fiziksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdemeler	172
3.6.2.	Kimliksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdemeler	173
3.7.	Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası.....	176
3.7.1.	Fiziksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdemeler	176
3.7.2.	Kimliksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdemeler	177
3.8.	Terminal Binaları Karşılaştırmalı İrdemeler.....	180
4.	SONUÇLAR VE ÖNERİLER.....	188
5.	KAYNAKÇA.....	194
6.	EKLER.....	200
ÖZGEÇMİŞ		

Yüksek Lisans Tezi

ÖZET

HAVALİMANI TERMİNAL BİNASI TASARIMINDA FORM OLUŞUMU VE
KİMLİKSEL ARAYIŞLARIN İNCELENMESİ

Ömer ASLANÖZ

Karadeniz Teknik Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı
Danışman: Öğr. Gör. Dr. Fatih ŞAHİN
2019, 199 Sayfa, 56 Ek Sayfalar

Havacılık sektöründe yaşanan gelişmeler, havayolu taşımacılığının hızlı, konforlu, güvenilir ve uygun fiyatlarda olmasına imkan vererek, havayolu taşımacılığının yaygınlaşmasına sebep olmuş ve dünyanın çok sayıda kentinde büyük ölçekli havalimanı terminal binalarına ihtiyacı arttırmıştır. Zaman içinde havalimanı terminal binaları ülkeler ve kentler için prestij yapılarına dönüşmüştür. Kara ile hava arasında köprü görevini üstlenen bu binalar, yolcu sayısının artması sonucu devasa boyutlara ulaşmıştır. Kentlerin giriş kapısı olarak nitelendirebileceğimiz havalimanı terminal binalarında biçimsel ve anlamsal arayışların ön plana çıktığı görülmektedir. Bu tez kapsamında, havalimanı terminal binalarının biçimsel oluşumlarının ve kimliksel arayışlarının incelenerek, detaylı analizlerinin yapılması amaçlanmıştır. Bu bağlamda çalışma Genel Bilgiler, Yapılan Çalışmalar, Bulgular ve İrdeleme, Sonuçlar ve Öneriler olmak üzere dört başlıkta toplanmıştır. Genel Bilgiler bölümünde tanımı, kapsamı, yöntemi ve konuya yaklaşım ortaya konmuştur. Ayrıca bu bölümde havalimanları ve havalimanı terminal binalarına ait tarihsel süreç yer almakta, havalimanı terminal binalarına ilişkin kavramların tanımları yapılmaktadır. Yapılan Çalışmalar bölümünde araştırma yer almakta, araştırmanın yürütülmesi, yöntemi ve teknikleri açıklanmaktadır. Çalışma kapsamındaki tüm analizlere bu bölümde yer verilmektedir. Bulgular ve İrdeleme bölümünde incelenen havalimanı terminal binalarının değerlendirilmesi yapılmakta ve seçilen terminal binalarının karşılaştırması yer almaktadır. Sonuç ve Öneriler bölümünde ise yapılan incelemelerden çıkarılan sonuçlara yer verilmekte ve tüm çalışmanın sonucunda sunulan önerilere değinilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Havacılık, Havalimanı, Havalimanı Terminal Binası

Master Thesis

SUMMARY

STUDY OF FORM FORMATION AND SEARCHING OF IDENTITY IN AIRPORT
TERMINAL BUILDINGS

Ömer ASLANÖZ

Karadeniz Technical University
The Graduate School of Natural and Applied Sciences
Architectural Graduate Program
Supervisor: Inst. Check. Dr. Fatih ŞAHİN
2019, 199 Pages, 56 Pages Appendix

The developments in the aviation sector have lead to become widespread air transportation by ensuring that air transportation is fast, comfortable, reliable, and affordable. Also they have increased the need for large-scale airport terminal buildings in many cities of the world. In progress of time, airport terminal buildings have turned into prestige structures for countries and cities. These buildings, which serve as a bridge between land and air, have reached enormous dimensions as a result of the increase in the number of passengers. So formal and semantic searchings come to the fore in the airport terminal buildings, which can be described as the entrance gate of the cities. This study aims to analyze the formal formations and identity researchings of airport terminal buildings. In this context, the study consists of four chapters; The General Information, The Achieved Studies, The Findings and The Analysis, The Results and The Proposals. In the General Information the description, scope, method and approach to the subject has been emphasized. In addition in this chapter there are informations about the historical process of airports and airport terminal buildings and definitions of the concepts related to the airport terminal buildings. In the Achieved Studies the conduct of the research, its method and techniques have been explained. Also all analyzes are included in this chapter. In the Findings and The Analysis the evaluation of researched the terminal terminal buildings and the comparison of the selected terminal buildings have been included. In the Results and Proposals the results obtained from the researchs have been included also recommendations have been presented for this study.

Key Words: Aviation, Airport, Airport Terminal Buildings

ŞEKİLLER DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 1.	Trabzon ve Antalya kentlerine ait uydu görüntüleri 7
Şekil 2.	Basit Bina Tipi 11
Şekil 3.	Lineer Bina Tipi 11
Şekil 4.	İskele Bina Tipi..... 12
Şekil 5.	Uydu Bina Tipi 13
Şekil 6.	Mobil taşınmalı Bina Tipi..... 13
Şekil 7.	Çoklu lineer Bina tipi..... 14
Şekil 8.	Çoklu Ada İskele Bina Tipi 14
Şekil 9.	Tek katlı yol-tek katlı terminal 16
Şekil 10.	Tek katlı yol-çift katlı terminal 16
Şekil 11.	Çift katlı yol-çift katlı terminal 17
Şekil 12.	Tek katlı yol-çift katlı terminal 17
Şekil 13.	Check-in Salonu..... 19
Şekil 14.	Uçuş Kapısı Salonu..... 20
Şekil 15.	Esenboğa Havalimanı Terminal Binası 87
Şekil 16.	Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası..... 97
Şekil 17.	Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası 107
Şekil 18.	Dalaman Havalimanı Terminal Binası..... 117
Şekil 19.	Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası 126
Şekil 20.	Atatürk Havalimanı Maket Fotoğrafları 135

TABLolar DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 1.	Havalimanı Terminal Binalarına ait grafiksel anlatımlar 15
Tablo 2.	Formun Biçimlenmesi..... 34
Tablo 3.	Formların insan üzerindeki algısı..... 35
Tablo 4.	Rengin Psikolojik Etkisi 39
Tablo 5.	İmgeler 41
Tablo 6.	Form oluşumları..... 42
Tablo 7.	Kent İmgeleri 43
Tablo 8.	Araştırma Modeli 45
Tablo 9.	Türkiye'den Seçilen Havalimanları..... 48
Tablo 10.	Dünya'dan Seçilen Havalimanları..... 48
Tablo 11.	Antalya Havalimanı Terminal Binası 49
Tablo 12.	Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası 50
Tablo 13.	Atatürk Uluslararası Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası..... 51
Tablo 14.	Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası 52
Tablo 15.	Ankara Esenboğa Havalimanı Terminal Binası..... 53
Tablo 16.	Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Terminal Binası 54
Tablo 17.	Balıkesir Koca Seyit Havalimanı Terminal Binası 55
Tablo 18.	Erzincan Havalimanı Terminal Binası..... 56
Tablo 19.	Hatay Havalimanı Terminal Binası 57
Tablo 20.	Kars Harakani Havalimanı Terminal Binası..... 58
Tablo 21.	Sivas Nuri Demirağ Havalimanı Terminal Binası..... 59
Tablo 22.	İzmir Adnan Menderes İç Hatlar Terminal Binası 60
Tablo 23.	Mardin Havalimanı Terminal Binası 61
Tablo 24.	Ordu-Giresun Havalimanı Terminal Binası..... 62
Tablo 25.	İstanbul Havalimanı Terminal Binası 63
Tablo 26.	J.F.K. havalimanı T.W.A terminal binası 64
Tablo 27.	Washington Dulles Havalimanı Terminal Binası 65
Tablo 28.	Frankfurt Havalimanı Terminal Binası..... 66
Tablo 29.	Cidde Kral Abdulaziz Uluslararası Havalimanı Terminal Binası..... 67
Tablo 30.	Stansted Havalimanı Yeni Terminal Binası..... 68
Tablo 31.	Kansai Havalimanı Terminal Binası..... 69

Tablo 32.	Hong Kong Uluslararası Havalimanı Terminal Binası.....	70
Tablo 33.	San Francisco Uluslararası Havalimanı Terminal Binası	71
Tablo 34.	Sondika Havalimanı Terminal Binası.....	72
Tablo 35.	Madrid Barajas Uluslararası Havalimanı Terminal Binası.....	73
Tablo 36.	Dubai Uluslararası Havalimanı Terminal Binası.....	74
Tablo 37.	Hamburg Havalimanı Terminal Binası.....	75
Tablo 38.	Marrakesh Menara Havalimanı Terminal Binası.....	76
Tablo 39.	Pekin Başkent Uluslararası Havalimanı Terminal Binası.....	77
Tablo 40.	Kraliçe Alia Havalimanı Yeni Terminal Binası.....	78
Tablo 41.	Kutaisi Uluslararası Havalimanı Terminal Binası	79
Tablo 42.	Chhatrapati Shivaji Uluslararası Havalimanı Terminal Binası.....	80
Tablo 43.	Heydar Aliyev Uluslararası Havalimanı Terminal Binası.....	81
Tablo 44.	Pulkovo Uluslararası Havalimanı Terminal Binası	82
Tablo 45.	Kuveyt Uluslararası Havalimanı Terminal Binası.....	83
Tablo 46.	Mimari Yarışmayla Yapılan Havalimanı Terminal Binaları	84
Tablo 47.	Esenboğa Havalimanı Terminal Binası'na Ait Fotoğraflar	88
Tablo 48.	Tasarımcısının Anlatımı ile Esenboğa Havalimanı Terminal Binası.....	89
Tablo 49.	Esenboğa Havalimanı Terminal Binası Form Oluşum Analizi	90
Tablo 50.	Esenboğa Havalimanı Terminal Binası İç Mekan Analizi	91
Tablo 51.	Esenboğa Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Yollar).....	92
Tablo 52.	Esenboğa Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Kenarlar)	93
Tablo 53.	Esenboğa Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Bölgeler)	94
Tablo 54.	Esenboğa Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Odak Nok.).....	95
Tablo 55.	Esenboğa Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (İşaret Öge.).....	96
Tablo 56.	Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası'na Ait Fotoğraflar	98
Tablo 57.	Tasarımcısının Anlatımı ile Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası	99
Tablo 58.	Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası Form Oluşum Analizi	100

Tablo 59.	Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası İç Mekan Analizi.....	101
Tablo 60.	Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Yollar)	102
Tablo 61.	Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Kenarlar).....	103
Tablo 62.	Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Bölgeler).....	104
Tablo 63.	Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Odak Nok.)	105
Tablo 64.	Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (İşaret Öge.)	106
Tablo 65.	Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası'na Ait Fotoğraflar	108
Tablo 66.	Tasarımcısının Anlatımı ile Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası	109
Tablo 67.	Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası Form Oluşum Analizi	110
Tablo 68.	Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası İç Mekan Analizi.....	111
Tablo 69.	Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Yollar)	112
Tablo 70.	Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Kenarlar).....	113
Tablo 71.	Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Bölgeler).....	114
Tablo 72.	Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Odak Nok.)	115
Tablo 73.	Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (İşaret Öge.)	116
Tablo 74.	Tasarımcısının Anlatımı ile Dalaman Havalimanı Terminal Binası.....	118
Tablo 75.	Dalaman Havalimanı Terminal Binası Form Oluşum Analizi	119
Tablo 76.	Dalaman Havalimanı Terminal Binası İç Mekan Analizi.....	120
Tablo 77.	Dalaman Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Yollar)	121
Tablo 78.	Dalaman Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Kenarlar)	122
Tablo 79.	Dalaman Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Bölgeler)	123

Tablo 80.	Dalaman Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Odak Nok.).....	124
Tablo 81.	Dalaman Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (İşaret Öge.).....	125
Tablo 82.	Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası'na Ait Fotoğraflar	127
Tablo 83.	Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası Form Oluşum Analizi .	128
Tablo 84.	Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası İç Mekan Analizi	129
Tablo 85.	Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Yollar)	130
Tablo 86.	Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Kenarlar).....	131
Tablo 87.	Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Bölgeler).....	132
Tablo 88.	Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Odak Nok.).....	133
Tablo 89.	Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (İşaret Öge.).....	134
Tablo 90.	Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası'na Ait Fotoğraflar	136
Tablo 91.	Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası Form Oluşum Analizi	137
Tablo 92.	Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İç Mekan Analizi.....	138
Tablo 93.	Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (Yollar)	139
Tablo 94.	Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (Kenarlar).....	140
Tablo 95.	Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (Bölgeler).....	141
Tablo 96.	Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (Odak Nok.).....	142
Tablo 97.	Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (İşaret Öge.).....	143
Tablo 98.	Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası'na Ait Fotoğraflar	144
Tablo 99.	Tasarımcısının Anlatımı ile Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası	145
Tablo 100.	Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası Form Oluşum Analizi	146

Tablo 101.	Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İç Mekan Analizi (Zemin)	147
Tablo 102.	Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İngesel Analiz (Yollar)	148
Tablo 103.	Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İngesel Analiz (Kenarlar).....	149
Tablo 104.	Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İngesel Analiz (Bölgeler).....	150
Tablo 105.	Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İngesel Analiz (Odak Nok.)	151
Tablo 106.	Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İngesel Analiz (İşaret Öge.)	152
Tablo 107.	Terminal Binaları Karşılaştırmalı Analiz Kartı (Yollar)	183
Tablo 108.	Terminal Binaları Karşılaştırmalı Analiz Kartı (Kenarlar).....	184
Tablo 109.	Terminal Binaları Karşılaştırmalı Analiz Kartı (Odak Noktaları).....	185
Tablo 110.	Terminal Binaları Karşılaştırmalı Analiz Kartı (Bölgeler).....	186
Tablo 111.	Terminal Binaları Karşılaştırmalı Analiz Kartı (İşaret Ögeleri).....	187
Tablo 112.	Terminal Binaları Karşılaştırmalı Sonuç Kartı (Form Oluşumu).....	190
Tablo 113.	Terminal Binaları Karşılaştırmalı Sonuç Kartı (Malzeme)	191
Tablo 114.	Terminal Binaları Karşılaştırmalı Sonuç Kartı (Renk).....	192
Tablo 115.	Terminal Binaları Karşılaştırmalı Sonuç Kartı (Yollar)	192
Tablo 116.	Terminal Binaları Karşılaştırmalı Sonuç Kartı (Kenarlar)	193
Tablo 117.	Terminal Binaları Karşılaştırmalı Sonuç Kartı (Odaklar)	193
Ek Tablo 1.	Esenboğa Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Yol Analizi.....	200
Ek Tablo 2.	Esenboğa Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Yol Analizi.....	201
Ek Tablo 3.	Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Yol Analizi	202
Ek Tablo 4.	Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Yol Analizi	203
Ek Tablo 5.	Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Yol Analizi	204
Ek Tablo 6.	Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Yol Analizi	205
Ek Tablo 7.	Dalaman Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Yol Analizi.....	206

Ek Tablo 8.	Dalaman Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Yol Analizi.....	207
Ek Tablo 9.	Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Yol Analizi	208
Ek Tablo 10.	Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Yol Analizi	209
Ek Tablo 11.	Atatürk Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Yol Analizi.....	210
Ek Tablo 12.	Atatürk Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Yol Analizi.....	211
Ek Tablo 13.	Antalya Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Yol Analizi.....	212
Ek Tablo 14.	Antalya Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Yol Analizi.....	213
Ek Tablo 15.	Esenboğa Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Kenar Analizi	214
Ek Tablo 16.	Esenboğa Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Kenar Analizi	215
Ek Tablo 17.	Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Kenar Analizi	216
Ek Tablo 18.	Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Kenar Analizi	217
Ek Tablo 19.	Adnan Menderes Havalimanı Terminal B. Giden Yolcu Katı Kenar Analizi	218
Ek Tablo 20.	Adnan Menderes Havalimanı Terminal B. Gelen Yolcu Katı Kenar Analizi	219
Ek Tablo 21.	Dalaman Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Kenar Analizi	220
Ek Tablo 22.	Dalaman Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Kenar Analizi	221
Ek Tablo 23.	Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Kenar Analizi	222
Ek Tablo 24.	Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Kenar Analizi	223
Ek Tablo 25.	Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal B. Giden Yolcu Katı Kenar Analizi	224
Ek Tablo 26.	Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal B. Gelen Yolcu Katı Kenar Analizi	225
Ek Tablo 27.	Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal B. Giden Yolcu Katı Kenar Analizi	226

Ek Tablo 28.	Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal B. Gelen Yolcu Katı Kenar Analizi	227
Ek Tablo 29.	Esenboğa Havalimanı Terminal B. Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi	228
Ek Tablo 30.	Esenboğa Havalimanı Terminal B. Gelen Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi	229
Ek Tablo 31.	Sabiha Gökçen Havalimanı T.B. Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi	230
Ek Tablo 32.	Sabiha Gökçen Havalimanı T.B. Gelen Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi	231
Ek Tablo 33.	Adnan Menderes Havalimanı T. B. Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi	232
Ek Tablo 34.	Adnan Menderes Havalimanı T. B. Gelen Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi	233
Ek Tablo 35.	Dalaman Havalimanı Terminal B. Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi	234
Ek Tablo 36.	Dalaman Havalimanı Terminal B. Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi	235
Ek Tablo 37.	Milas-Bodrum Havalimanı T. B. Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi	236
Ek Tablo 38.	Milas-Bodrum Havalimanı T. B. Gelen Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi	237
Ek Tablo 39.	Atatürk Havalimanı Terminal B. Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi	238
Ek Tablo 40.	Atatürk Havalimanı Terminal B. Gelen Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi	239
Ek Tablo 41.	Antalya Havalimanı Terminal B. Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi	240
Ek Tablo 42.	Antalya Havalimanı Terminal B. Gelen Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi	241
Ek Tablo 43.	Esenboğa Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Bölgesel Analiz	242
Ek Tablo 44.	Esenboğa Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Bölgesel Analiz	243
Ek Tablo 45.	Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal B. Giden Yolcu Katı Bölgesel Analiz	244
Ek Tablo 46.	Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal B. Gelen Yolcu Katı Bölgesel Analiz	245
Ek Tablo 47.	Adnan Menderes Havalimanı Terminal B. Giden Yolcu Katı Bölgesel Analiz	246

Ek Tablo 48.	Adnan Menderes Havalimanı Terminal B. Gelen Yolcu Katı Bölgesel Analiz.....	247
Ek Tablo 49.	Dalaman Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Bölgesel Analiz.....	248
Ek Tablo 50.	Dalaman Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Bölgesel Analiz.....	249
Ek Tablo 51.	Milas-Bodrum Havalimanı Terminal B. Giden Yolcu Katı Bölgesel Analiz.....	250
Ek Tablo 52.	Milas-Bodrum Havalimanı Terminal B. Gelen Yolcu Katı Bölgesel Analiz.....	251
Ek Tablo 53.	Atatürk Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Bölgesel Analiz.....	252
Ek Tablo 54.	Atatürk Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Bölgesel Analiz.....	253
Ek Tablo 55.	Antalya Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Bölgesel Analiz.....	254
Ek Tablo 56.	Antalya Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Bölgesel Analiz.....	255

1. GENEL BİLGİLER

1.1. Giriş ve Konuya Yaklaşım

İnsanoğlu, varoluşundan beri bir yerden bir yere hareket etme gereksinimi duymuştur. Bu hareketin altında birçok sebep yatmaktadır. Bu sebepler çağdan çağa farklılık göstermektedir. İlkçağ toplumlarında güvenlik, besin bulma gibi sebeplerle gerçekleştirilen hareket eylemi modern toplumlarda yerini mesleki ve tatil amaçlı hareketlere bırakmıştır. İlkçağlardan bu yana genel olarak bakıldığında zaman; güvenli bölge bulma, barınma, besin bulma, savaş, iş, tatil gibi amaçlarla hareket eyleminin gerçekleştiği görülmektedir. Bu hareket çağın olanaklarının izin verdiği ölçüde her çağda farklılık göstererek devam etmiştir. İlk çağlarda insanın yürüyerek veya hayvanları kullanarak gerçekleştirdiği hareket eylemi, tekerleğin bulunmasıyla birlikte yeni bir boyut kazanmıştır. Gelişen teknik ve teknolojiyle birlikte, mesafeler arası geçen süre gittikçe kısalmıştır. Otomobil, gemi, tren gibi ulaşım araçlarının kullanılmaya başlaması ile ulaşımda geçen sürenin kısalmasının yanı sıra kültürler arası etkileşim artmaya başlamış ve küreselleşme süreci ivme kazanmıştır. Tüm bu gelişmeler insanoğlunu tatmin etmemiş ve ulaşımda harcanan sürenin kısalması için yeni arayışlara sokmuştur. Mesafeleri kısaltma arzusu, insanların uçuş eylemine olan merakı, okyanusların kısa sürede aşılma istenmesi gibi sebeplerle havacılık faaliyetleri başlamış ve adım adım uçakların üretimine doğru ilerlemiştir. Uçakların çok sayıda üretilip yaygınlaşması ile birlikte insan-gökyüzü ilişkisinin kurulmasını kolaylaştıracak mekanlara ihtiyaç duyulmuştur ve bu ilişkinin kurulmasını sağlayan terminal binaları literatüre girmiştir. İlk terminal binası örneklerine gelişmiş ülkelerin büyük kentlerinde rastlanırken zaman ilerledikçe terminal binaları yaygınlaşmış ve büyük küçük fark etmeksizin gereksinim duyulan her kentte yer bulmuştur. Günümüzde artan nüfus ve çağın gereksinimleri ile birlikte havalimanlarına duyulan ihtiyaç artmış, binlerce havalimanı terminal binası inşa edilmiştir. Hızlı yaşamın getirileri ile birlikte uçak kullanımının artması sonucu insanların kent ile kurdukları ilk ilişkinin havalimanları olması bir diğer ifadeyle havalimanlarının kentin giriş kapısı olması sebebiyle havalimanı terminal binaları önem taşımaktadır. Bir kente gidildiğinde, o kentin müzesine, inanca yapısına, alışveriş merkezine gidilmeyebilir ancak havalimanları kente uçakla gidenler için o kente dair kullanımı zorunlu olan yapılardır. Aynı zamanda terminal

binaları yalnızca geçiş mekanları değil, çok sayıda insanın bir arada bulunmasına olanak veren kamusal mekanlardır. Bu bağlamda, terminal binaları sadece ulaşım yapısı olmaktan öte, kullanıcıya sunduğu sosyal olanaklarla birlikte kompleks yapılardır.

Tez çalışması kapsamında; belirli kriterlere göre seçilen terminal binalarının fiziksel mimari oluşumu ve sahip olduğu kimliksel unsurları incelenmektedir. Çalışma; Genel Bilgiler, Yapılan Çalışmalar, Bulgular ve İrdeleme, Sonuçlar ve Öneriler olmak üzere dört başlık üzerine kurulmuştur. Genel Bilgiler bölümünde çalışmanın tanımı, kapsamı, yöntemi ve konuya yaklaşımı ortaya konmuştur. Bu bölümde havalimanları ve havalimanı terminal binalarına ait tarihsel süreç yer almakta, havalimanı terminal binalarına ilişkin kavramların tanımları yapılmaktadır. Mimari tasarımın kimlik, bağlam gibi anlamsal oluşumları ve form, malzeme, renk gibi fiziksel oluşumları yine genel bilgiler bölümünde açıklanmaktadır. Yapılan Çalışmalar bölümünde yapılan araştırma yer almakta, araştırmanın yürütülmesi, yöntemi ve teknikleri açıklanmaktadır. Seçilen havalimanı terminal binalarının kimlik kartlarına ve çalışma kapsamındaki tüm detay analizlerine bu bölümde yer verilmektedir. Bulgular ve İrdeleme bölümünde analizleri yapılan havalimanı terminal binalarının değerlendirilmesi ve seçilen terminal binalarının karşılaştırmalı irdelemesi yer almaktadır. Sonuç ve Öneriler bölümünde ise yapılan incelemelerden çıkarılan sonuçlara yer verilmekte ve tüm çalışmanın sonucunda sunulan önerilere değinilmektedir.

1.2. Çalışmanın Amaç ve Kapsamı

Günümüz dünyasının getirmiş olduğu hızlı yaşam biçimi ile birlikte artan zaman ihtiyacı her alanda çeşitli yöntemlerle giderilmektedir. Artan bu zaman gereksinimi en çok ulaşım ve iletişim noktasında kendini göstermektedir. Günlerce süren yolculuk süreleri saatlere inerken, haftalarca beklenen haber süreleri saniyelere inmiştir. İnsanlar zamandan tasarruf etmek amacıyla teknolojinin sınırlarını zorlamakta ve her geçen gün eylemleri gerçekleştirmek için geçen süre biraz daha kısalmaktadır. Günümüzde hızlı yaşamın yoğun olarak gözlemlendiği yerlerden olan havalimanı terminal binalarının incelenmesi çalışma konusu olarak seçilmiştir.

Günümüzde en hızlı ulaşım türü olarak karşımıza çıkan havayolu ulaşımı, özellikle uzak varış noktaları için en çok tercih edilen ulaşım türü olmaktadır. Havayolunun yoğun kullanımı ile birlikte karayla olan ilişkiyi sağlayan mekanlara ihtiyaç artmıştır. Bu ihtiyacı

karşılmak için tasarlanan terminal binaları üstlendiği işlev ve sahip olduğu büyüklük açısından gün geçtikçe gelişim göstermektedir. Terminal binaları, bir kent veya bir ülke ile kurulan ilk ilişki olması bakımından önem taşımaktadır. Bir kente dair ilk izlenimlerin edinildiği, havasının solunduğu, kent insanı ile ilk diyalogların gerçekleştirildiği mekanlar olması ve aynı zamanda bir kentten ayrılırken de son izlenimlerin yaşandığı mekanlar olması sebebiyle terminal binaları incelenmeye değer bulunmuştur.

Çalışma kapsamında kütüphanelerden, süreli yayınlardan, bilgisayar aracılığı ile elde edilen bilgilerden, seçilen havalimanlarına ait fotoğraf, eskiz ve planlardan yararlanılmıştır. Yapılan alan çalışmasında terminal binalarına ait fotoğraflar çekilerek, gözlem yöntemi ile terminal binaları analiz edilmiştir. Çekilen fotoğraflara tez çalışmasında yer verilmiş ve gözlemler sonucu elde edilen veriler analiz çalışmalarında kullanılmıştır.

1.3. Havacılık, Havalimanı, Havalimanı Terminal Binası

1.3.1. Havacılık Kavramı ve Havacılığın Tarihsel Gelişimi

1.3.1.1. Dünya Havacılık Tarihi

İnsanoğlunun gökyüzü ile kurduğu ilişkinin en ilkel yöntemi olarak ele alabileceğimiz uçurtmaların, milattan önce Çin'de yaygın olarak kullanıldığı bilinmektedir. İnsanın gökyüzü ile bedenen kurduğu ilk ilişki olarak, tarihi kaynaklar Endülüslü Abbas İbn Firnas'ın 875 yılında geliştirdiği aleti göstermektedir. İbn Firnas geliştirdiği aletin her yerini kumaşla kaplamış, kanat kısmına kuş tüyleri yapıştırmış ve bu sayede havalanmayı başarmıştır. Kurtuba Camisinden yaptığı atlama ile havada uzun süre kuşlar gibi süzülerek, yavaşça yere indiği aktarılmaktadır (Özdemir, 2017).

1766 yılına gelindiğinde, Henry Cavendish'in hidrojen gazının havadan hafif olduğunu bulması ve 1767'de Joseph Black'ın, hafif bir aracın hidrojenle doldurulduğu zaman uçabileceğini öne sürmesiyle balon fikri doğmuştur. İlk balon uçuşu ise 1783'te Montgolfier kardeşler tarafından gerçekleştirilmiştir. 1797 yılında ise André-Jacques Garner'in 7 metre çapında çadır bezi kullanarak yaptığı paraşüt ile 750 metre yükseklikteki hidrojen balonu sepetinden atlaması sonucu ilk paraşüt atlayışı gerçekleşti (Başol, 2016).

1852 yılında buhar gücü ile çalışan kontrol edilebilir ilk balon uçuşu gerçekleştirildi. 1856'da ise ilk insanlı planör uçuşu kayıtlara geçti. 1883 yılında ilk kez elektrik gücü ile çalışan balon kullanılmıştır (Özdemir, 2017).

Amerika Birleşik Devletleri'nde tek kanatlı ve buhar motorlu ilk pervaneli uçak, Alman Gustav Weisskopf tarafından Nisan 1899'da uçuruldu. Uçak ilk uçuşunda yerden ancak 7,5 metre havalanmış ve yolu üzerindeki üç katlı bir binayı aşamayarak ona çarpmıştır. Yine aynı yılda Augustus Herring'in çift kanatlı uçağı 15 metrelik mesafeyi aşabilmiştir. 1900 yılına gelindiğinde Ferdinand von Zeppelin tarafından ilk zeplin uçuşu gerçekleştirildi. Saatte 27 km hız yaparak ve 5 km yol alan zeplin dümen kilitlenmesi sonucu yere inmiştir. Wright kardeşler, 1903 yılında yaptıkları ilk uçaklarını, 36,5 metre boyunca ve 12 saniye süre ile uçurmuştur. Aynı gün yaptıkları ikinci deneyde ise, 259,7 m mesafeyi 59 saniyede almayı başarmışlardır. Fransa'da ilk pilotlu helikopter uçuşu, Maurice Volomart tarafından 1907'de gerçekleştirildi. İlk denemede yerden sadece 60 cm yükselebilen helikopterin, sonraki denemelerde yerden yüksekliği 1 metrenin üzerine çıkabilmiştir. 1908 yılında, ilk yolculu uçuş ve 27 km mesafelik ilk şehirler arası uçuş gerçekleştirilmiştir. Aynı yılda dünyanın ilk havaalanı olarak tarihe geçen Port Aviation Havaalanı, Paris'in 19 km dışında açılmıştır. Louis Blériot, 1909 yılında uçakla Manş Denizi'ni geçen ilk pilot olmuştur. 1910 yılında ilk savaş uçağı ve ilk uçak gemisi üretimi gerçekleşmiştir. 1913'de Paris-Berlin arasındaki 1037 km'lik mesafe uçakla aktarmasız olarak aşılarak, uçakla alınan en uzun mesafe rekoru kırılmıştır. Kuzey Atlas Okyanusu üzerinde 3221 km'lik mesafe, 1919'un Mayıs ayında 16 saat 27 dakika süren yolculuk sonucunda aşılmıştır. 1947'de füze motoruyla fırlatılan Bell X-1, ses hızını aşan ilk uçak olarak kayıtlara geçmiştir. 1968 yılında ilk sestan hızlı ticari uçuş, TU-144 modeli yolcu uçağı ile gerçekleştirilmiştir (Başol, 2016).

1.3.1.2. Türkiye Havacılık Tarihi

Türkiye'de havacılık faaliyetlerine 1911 yılında pilot yetiştirme ve uçak alımı çalışmaları ile başlandı. 29 Haziran 1911'de yapılan sınav sonucu belirlenen iki subay pilotaj öğrenimi görmek üzere Fransa'ya gönderildi. Aynı yılın Aralık ayında iki uçak siparişi verildi. Bu uçaklar 12 Mart 1912 günü İstanbul'a geldi ve aynı ay içerisinde Ayastefanos'un kuzeyinde hava meydanı ve uçuş okulu yeri belirlenerek hangar yapımına başlandı. Fransa'dan dört uçak daha sipariş edilerek, yedi pilot bu fabrikanın okuluna

gönderildi. 1911'de Fransa'ya uçuş eğitimine gönderilen subaylar, 1912 yılının Nisan ayında eğitimlerini tamamlayarak İstanbul'a döndüler ve Türk ordusunun ilk pilotları oldular. 1912 yılında Ayastefonos (Yeşilköy) ile Safraköy (Sefaköy) arasında Türkiye'nin ilk havaalanı yapıldı. 700 metre genişliğe ve 1500 metre uzunluğa sahip bu alanda, 16'şar metre yüksekliğinde iki adet de hangar inşa edildi.

Yeşilköy'de (Ayestefanos) Hava Okulunun açılmasıyla birlikte Türk Ordusu, pilotlarını kendi topraklarında yetiştirmeye başladı. Türk askeri havacılığının gelişmesinde önemli aşamalardan biri olan Hava Okulu'nun açılması ile Türk Ordusu'nda havacılık çalışmaları hızlandı ve personel sayısı artarak, kısa zamanda hava bölükleri (tayyare bölükleri) kuruldu ve havacılar aktif görev almaya başladı.

Türk Havacılığının geliştirilmesi amacıyla yapılan çalışmalar tamamlanmadan Birinci Dünya Savaşı'na girildi. Fransa'dan sipariş edilen uçaklar alınmadığından Türk Askeri Havacılığı bu savaşa sadece 7 pilot ve 6 uçakla katılabildi. Savaş sırasında Almanya'dan sağlanan uçaklarla tayyare bölükleri kurularak, tüm cephelerde uçaklar kullanıldı. Almanya'dan toplam 300 kadar uçak sağlanmıştı ancak savaş sonunda Türk ordusunda 100 kadar uçak bulunmaktaydı. 1920'nin Haziran ayında, alanı basan İngilizler Türk ordusunun elindeki tüm uçakları parçaladı. Bu olay sonrasında havacılar, Anadolu'ya giderek Konya'da toplanmaya başladı. Burada bulunan uçakların onarılması ile birlikte 3-4 uçaklık bir tayyare bölüğü kuruldu. Kurtuluş Savaşı içerisinde Yunanlılardan ele geçirilen, İtalyanlardan sağlanan ve 1921 Ankara Anlaşması sonrası Fransızların verdiği uçaklarla Türk havacıları harekâta katılarak, keşif ve bombardıman uçuşları yaptı (Özdemir, 2017).

İlerleyen tarihlerde uçaklar sadece savaş aracı olmaktan çıkarak Türkiye'de de sivil havacılık faaliyetlerine başlanmıştır. Türkiye'de ilk iç hat seferi 3 Şubat 1933 tarihinde Devlet Hava Yolları bünyesinde, F-13 tipi uçak ile İstanbul'dan Ankara'ya Eskişehir aktarmalı olarak dört yolcu ile yapılmış ve uçuş 3 saat sürmüştür. İlk uluslararası uçuş ise; 12 Şubat 1947'de Atina'ya yapıldı. Devlet Hava Yolları pilotları tarafından DC-3 tipi uçak ile yapılan uçuş, Ankara'dan İstanbul aktarmalı olarak Atina'ya toplam 2 saat 40 dakika sürmüştür (Başol, 2016).

1.3.2. Havalimanı ve Havalimanı Terminal Binaları

Havalimanı; karada veya suda, içerisindeki tüm yapılar da dahil olmak üzere uçakların iniş ve kalkış yapmaları için düzenlenmiş sahalar olarak tanımlanır.

Havalimanında hava tarafı tesisleri ve kara tarafı tesisleri olmak üzere, tesisler iki ana bölümde toplanmaktadır. Hava tarafı tesisleri uçak hareketleri için düzenlenmiş olup, uçakların iniş-kalkış yaptığı pisti, karadaki hareketlerini düzenleyen taksi yollarını, yolcuların uçağa binış yaptıkları apronu ve yolcu köprülerini kapsamaktadır. Kara tarafı tesisleri ise, kullanıcıya uçuş öncesi hizmet vermekte olup; yolcu kabul salonu, bilet satış bölümleri, restoranlar, mağazalar, bagaj alım salonu, bekleme alanları gibi birimleri içermektedir (Erden, 2007).

Uçakların yaygınlaşması ile birlikte, güvenli bir şekilde iniş ve kalkış yapılabilecek geniş düzlüklere ihtiyaç artmıştır. Uçakların uzun mesafeleri aşmak için yakıt ikmaline ihtiyaç duyması sebebiyle, uçuş mesafeleri üzerinde çok sayıda piste ihtiyaç duyulmuştur. Zaman ilerledikçe yakıt ikmalini gerçekleştirmek için kurulan pistler, uçakların daha geniş kitlelere ulaşmasıyla birlikte kamunun kullanımına açılmaya başlanmıştır. I. Dünya Savaşı'nın ardından ise sivil havacılık hızlı gelişme göstermiştir.

Sanayi Devrimi ile başlayan yenilik hareketleri, ulaşım alanında da kendisini göstermiştir. İnsanların uzun sürede ulaşabildikleri mesafelere, teknolojinin ilerlemesiyle birlikte oldukça kısa sürede erişilmeye başlanmıştır. Trenlerin yük ve insan taşımacılığında benimsenmesi sonucunda, tren kullanımı önemli derecede artmıştır. Artan tren kullanımıyla birlikte, yolcuları bir yerden başka bir yere aktarmak için tren istasyonlarına ihtiyaç duyulmuş ve ilerleyen zaman içinde tren istasyonları ülkelerin ilk giriş kapısı olma özelliği kazanmıştır. Bu nedenle tren istasyonları ülkeler tarafından önemsenerek, prestij yapılarına dönüşmüştür (Önal, 2015).

İlerleyen zaman içinde havacılığın gelişmesi ile birlikte havalimanı terminal binaları ülkelerin ilk giriş kapısı olma özelliğini üstlenecek ve terminal binaları devletlerin güç gösterme yarışına ev sahipliği yapacaktır.

Havalimanı terminal binaları sivil havacılıkta yaşanan gelişmelerle birlikte yirminci yüzyılın ikinci yarısının önemli yapı türlerinden biri olmuştur. Havalimanı terminalleri bazı açılardan daha önceki tarihlerde ortaya çıkmış tren istasyonlarına benzerlik gösterse bile ölçek ve kullanıcı yoğunluğu açısından farklılık göstermektedir. Pistleri ve terminal binaları ile birlikte ele alındığında havalimanları, kentteki diğer yapılara kıyasla oldukça büyük ölçeğe sahiptir. Hatta kentlerin uydu görüntülerine bakıldığı zaman, ilk olarak algılanan yapıların başında havalimanları gelmektedir (Edwards, 2005).



Şekil 1. Trabzon ve Antalya kentlerine ait uydu görüntüleri

Londra'daki Heathrow havalimanı gibi büyük ölçekteki havalimanlarını bir yıl içinde kullananların sayısı, o ülkenin nüfusuna denk olabilmektedir. Heathrow havalimanı yılda 63 milyon yolcuyla ağırlamaktadır ve bu sayı İngiltere'nin nüfusundan fazladır. Heathrow havalimanı 68.000 kişiye doğrudan ve 245.000 kişiye de dolaylı olarak iş imkanı sunarak, Oxford kentinden daha büyük bir nüfusu istihdam etmektedir. Havalimanları; bünyesinde bulundurduğu otelleri, alışveriş birimleri, konferans salonları, otoparkları ile içinde bulunduğu kentten bağımsız bir kentsel yapı olduğunu söylemek mümkündür (Edwards, 2005).

Terminal binalarının üstlendiği üç ana fonksiyon bulunmaktadır. Bu fonksiyonlar:

1-Transit veya aktarmalı yolcuların transferinin gerçekleştirilmesi,

2-Yolcuların bilet, bagaj, güvenlik ve kontrol işlemlerinin yapılması,

3-Yolcuların hava ulaşım aracından kara ulaşım aracına veya kara ulaşım aracından hava ulaşım aracına geçişinin sağlanmasıdır (Kesikbaş, 2006).

Havalimanı terminalleri bu fonksiyonların yanı sıra yolcuların yeme-içme, dinlenme gibi diğer ihtiyaçlarını da karşılamaktadır. Günümüzde ise terminal binaları, sadece yolcuların seyahat öncesinde ziyaret ettikleri alanlar olmaktan çıkıp, içinde kafe, sinema, mağaza gibi birimleri de barındıran alışveriş merkezlerine dönüşmüştür (Demir, 2011).

1.3.2.1. Terminal Binalarının Tarihsel Gelişimi

Hava meydanları ve terminal binalarındaki ilk ilerlemeler I. Dünya Savaşı'nın ardından görülmeye başlanmıştır. İlk dönem terminallerindeki ortak özellik; kara tarafı ile hava tarafı arası geçişi sağlayan bir veya iki katlı, düz dikdörtgen binalar olmaları ve ilerleyen yıllarda artması beklenen ihtiyacı karşılamak üzere büyümeye elverişli olarak inşa edilmeleridir (Şaşmaz, 2007).

1920 yılında kıtasal uçuşlara elverişli bir meydan olan Croydon Hava Meydanı, dünyanın ilk havalimanı olmuştur. Croydon havalimanında hangar ve otel yer almıştır (Temiztepe, 2001). Avrupa’da ilk büyük terminal binasını içeren havalimanı, 1925 yılında Paul ve Klaus Engler tarafından tasarlanan Tempelhof havalimanı olmuştur. Havalimanı iki katlı oval formda bir terminal binasına sahiptir. Terminal planı kademeli gelişmeye elverişli olup yapılan eklemelerle sonradan yapılan terminal binalarına örnek olmuştur. İlerleyen zamanla birlikte; 1928’de Londra Croydon Havalimanı, 1930’da Moskova Havalimanı, 1931’de Münih Havalimanı, 1932’de Brüksel Haren Havalimanı, 1935’de Venedik Havalimanı, 1936’da Amsterdam Havalimanı, 1937’de Paris Le Bourget Havalimanı, 1939’da Kopenhag Havalimanı terminal binaları inşa edilmiştir (Şaşmaz, 2007).

İlk terminal binalarında tüm yolcu işlemleri havalimanı içinde tek bir çatı altında toplanmaktaydı. Tek üniteli terminaller olarak sınıflandırılan bu binalarda, yolcu işlemleri, idari ofisler ve hava trafik kontrol merkezleri tek ünite içerisinde bulunmaktaydı. 1950’lerde artan uçak, yolcu ve kargo sayısına cevap verebilmek için terminal binaları genişlemeye başladı. Bu genişlemeyle birlikte bagaj ve yolcu işlemlerinin yapıldığı birimler birbirinden ayrılarak, birleşik üniteli terminal binası modeli ortaya çıktı (Wells, 1992).

Hava yollarının giderek genişlemesi sonucu ayrı binalar inşa edildi ve her bir bina kendi terminali gibi davranmaya başladı. Bu terminal binası modeli ise çok üniteli terminal binası olarak adlandırıldı. Tek üniteli, birleşik üniteli ve çok üniteli terminallerle birlikte, gelen yolcu kapısı kavramı ortaya çıktı. Gelen yolcu kapısının ortaya çıkışıyla otomobil park alanları ile uçak park alanı birbirine yaklaştırılarak terminal alanlarının toplam büyüklüğü azaltıldı (Wells, 1992).

1.3.2.2. Büyüklüklerine Göre Havalimanı Terminal Binaları

1.3.2.2.1. Küçük Ölçekli Havalimanı Terminal Binaları

Sivil havacılık faaliyetleri sonucunda terminal binalarına ihtiyaç duyulmasıyla ortaya çıkan bu sistem, günümüzde hava trafik yoğunluğunun düşük olduğu havalimanlarında ve genel olarak şehirlerarası hava ulaşımı için kurulmuş havaalanlarında kullanılmaktadır.

Genellikle terminal binasının kara tarafında otopark yer alırken, hava tarafında apron yer almaktadır (Önal, 2015).

Küçük ölçekli terminal binaları, yıllık yolcu kapasitesinin iki milyonu aşmayan havalimanlarında kullanılan terminal binası tipidir. Genellikle dikdörtgen planlı, bir veya iki katlı, merkezi sistemli, genişleme olasılığı düşük olan terminal binalarıdır. Terminal binası, ofis birimi ve hava trafik kontrol birimleri aynı bina içerisinde yer almaktadır (Edwards, 2005, Kazda ve Caves, 2015).

1.3.2.2.2. Orta Ölçekli Havalimanı Terminal Binaları

Orta ölçekli terminal binaları genellikle iki veya ikiden fazla katlı olarak inşa edilmektedir. İlk yapılan terminal binalarında, terminal binası, ofis ve hava trafik kontrol birimleri aynı bina içerisindeyken, günümüzde ayrı binalar olarak tasarlanmaktadır. Yıllık on milyona kadar yolcuya hizmet veren terminal binaları orta ölçekli terminal binası olarak sınıflandırılmaktadır. Teknolojik ilerlemeler ve yolcu sayısındaki artış ile birlikte çok katlı binalar olarak tasarlanmaya başlanmıştır. Terminal binasının zaman içinde artan alan ihtiyacını karşılamak için, bina formunun izin verdiği yapılarda, ana bina yanına eklentiler yapılmakta, formun izin vermediği yapılarda ise ana binaya müdahale mümkün olmadığı için ana binadan bağımsız yeni binalar tasarlanarak ana binaya erişim, koridorlar aracılığıyla sağlanmaktadır (Edwards, 2005).

1.3.2.2.3. Büyük Ölçekli Havalimanı Terminal Binaları

Terminal binaları, havayollarını kullanan yolcu sayısındaki artış ile birlikte doğru orantılı bir büyüme göstermiştir. Zamanla daha geniş açıklıkların geçildiği ve çok sayıda fonksiyonu bünyesinde barındıran binalara ihtiyaç duyulmuştur. Büyük açıklıkların geçilmesi için geliştirilen sistemler, terminal binalarında da kullanılmaya başlanmıştır. Bunun sonucunda esnek, çok katlı, geniş mekanlar sunan terminal binaları ortaya çıkmıştır.

Yıllık on milyonu aşkın yolcuya hizmet verebilen havalimanı terminal binaları, büyük ölçekli olarak sınıflandırılmaktadır. Büyük ölçekli havalimanları, terminal binası, ofis birimi, hava trafik kontrol birimleri, otel, alışveriş merkezi gibi çok sayıda birimleri bünyesinde barındırmaktadır (Edwards, 2005, Kazda ve Caves, 2015).

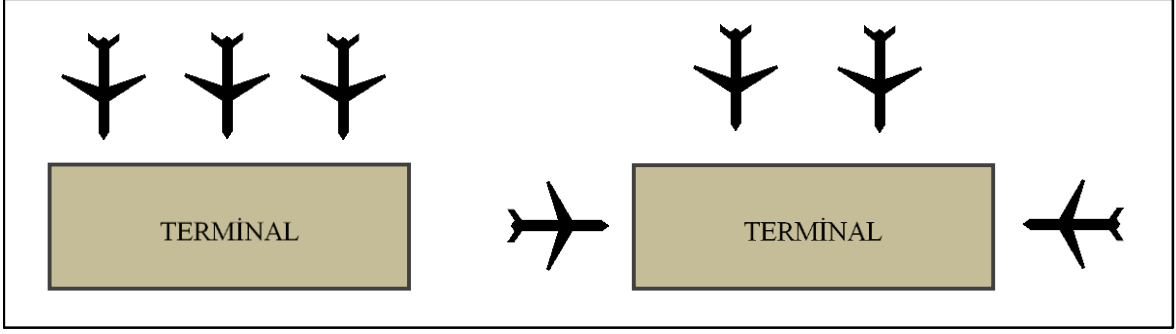
1990'lı yıllardan sonra havayollarını kullanan yolcu sayısındaki artış, ülkemizdeki havalimanlarında da büyüme sorununu ortaya çıkarmış ve yapılar yetersiz kalmaya başlamıştır. Bunun sonucu olarak büyük ölçekli havalimanı terminal binalarına ihtiyaç duyulmuştur. 2000 yılında İstanbul Atatürk Havalimanı dış hatlar terminal binası ve 2006 yılında Ankara Esenboğa uluslararası havalimanı terminal binası ülkemizin ilk büyük ölçekli terminal binalarıdır (Önal, 2015).

1.3.2.3. Bina Tiplerine Göre Havalimanı Terminal Binaları

Havalimanı yapısı içerisinde pist, apron ve terminal binası birimleri birbirleriyle bağlantılı olarak tasarlanmaktadır. Terminal binasındaki yolcunun apronda bekleyen uçağa aktarılma biçimine göre terminal binaları sınıflandırılabilir. Bu bağlamda terminal binaları; basit, mobil taşınabilir, lineer, iskele, uydu, çoklu lineer ve çoklu ada iskele tipleri olarak kategorilere ayrılabilir. Bazı havalimanı terminal binalarında birden fazla tipin aynı anda kullanıldığı karma kullanımlar da mevcuttur. Terminal binası tipinin seçiminde en önemli faktör havalimanını kullanacak olan yolcu kapasitesidir (Blow, 1996, Kazda ve Caves, 2015).

1.3.2.3.1. Basit Bina Tipi

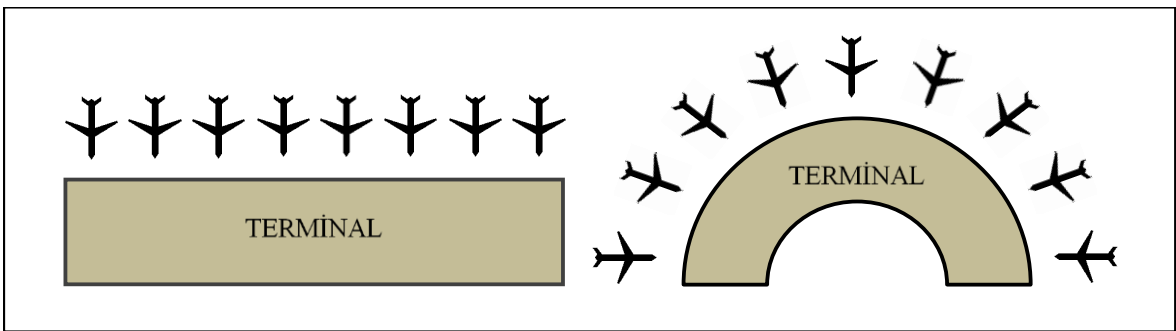
Basit terminal binası, küçük bir park apronuna birkaç çıkışı olan tek bir ortak bekleme ve bilet alanından oluşmaktadır. Bu sistem, yoğun olmayan havayolu faaliyetine sahip havalimanlarında ana terminal binası olarak, yoğun havalimanlarında ise ayrı bir ünite olarak kullanılmaktadır. Genellikle yolcu sayısının bir milyonu aşmadığı havalimanlarında ana terminal binası olarak tercih edilmektedir. Bu sistemde terminal binası, ticari amaçlı birkaç uçağın kullanabileceği yakın bir aprona sahiptir. Basit tip terminal binaları, uçakla bağlantının apron üzerinden yürüyerek yapıldığı tek katlı bir yapı sistemidir (Blow, 1996).



Şekil 2. Basit Bina Tipi

1.3.2.3.2. Lineer Bina Tipi

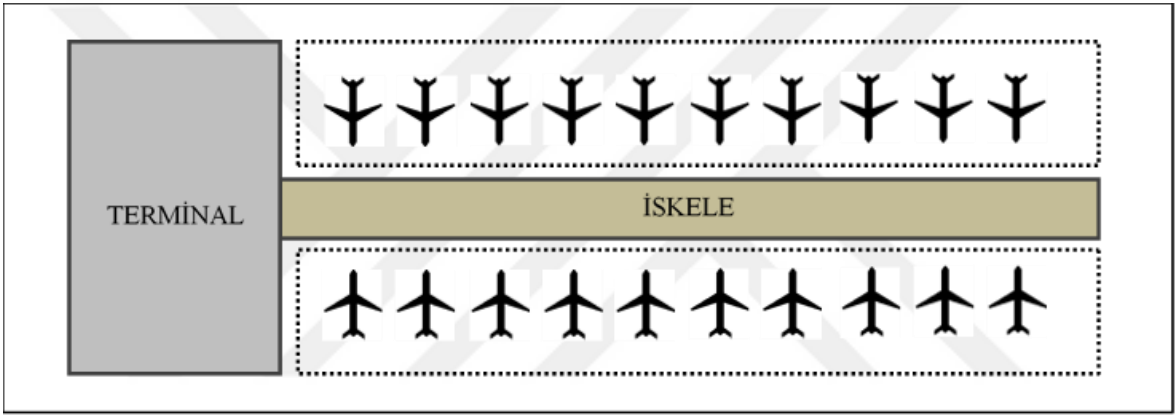
Lineer bina tipi, basit bina tipinin daha fazla sayıda kapı ve yolcu işlemleri için daha fazla bina içi mekan elde etmek amacıyla yan yana tekrarlandığı bir yapı sistemidir. Bu bina tipinde uçaklar yolcu terminali boyunca sıralanarak park etmektedir. En çok tercih edilen terminal binası tipidir. Lineer sistem, küçük terminal binalarında yolcuya kısa yürüme mesafeleri sağlarken, büyük terminal binalarında uzayan mesafeler yürüyen bantlar ile çözülmektedir. Yolcu ve bagaj işlemleri genellikle terminalin merkezi bir noktasında gerçekleştirilmektedir. Ayrıca bu sistemde körüklerin de kullanılmasıyla yolcuların aprondan yalıtılarak güvenli bir şekilde doğrudan uçağa aktarımı gerçekleştirilmektedir (Kazda ve Caves, 2015).



Şekil 3. Lineer Bina Tipi

1.3.2.3.3. İskele Bina Tipi

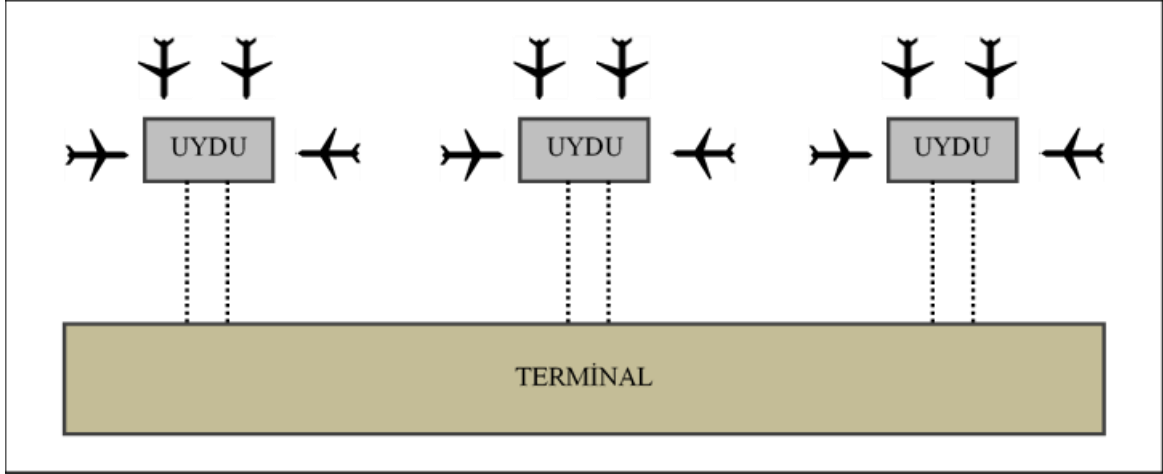
Genellikle yolcu yoğunluğunun fazla olduğu havalimanlarında tercih edilmektedir. Bu bina tipinde, ana binadan aprona doğru iskele adı verilen Y veya T formunda lineer binalar uzanmaktadır. İskele binaları ana binaya paralel veya dik şekilde konumlanabilir. Bu sistemde uçaklara ulaşan bütün kapılar tek çatı altında toplanmış olup, uçaklar iskele boyunca sıralanmış olan kapılara park etmektedirler. İskele bina tipinin kullanımı ile, yolcu terminalinin uzunluğunu artmakta ve daha fazla uçağa park imkanı sağlanmaktadır (Blow, 1996, Kazda ve Caves, 2015).



Şekil 4. İskele Bina Tipi

1.3.2.3.4. Uydu Bina Tipi

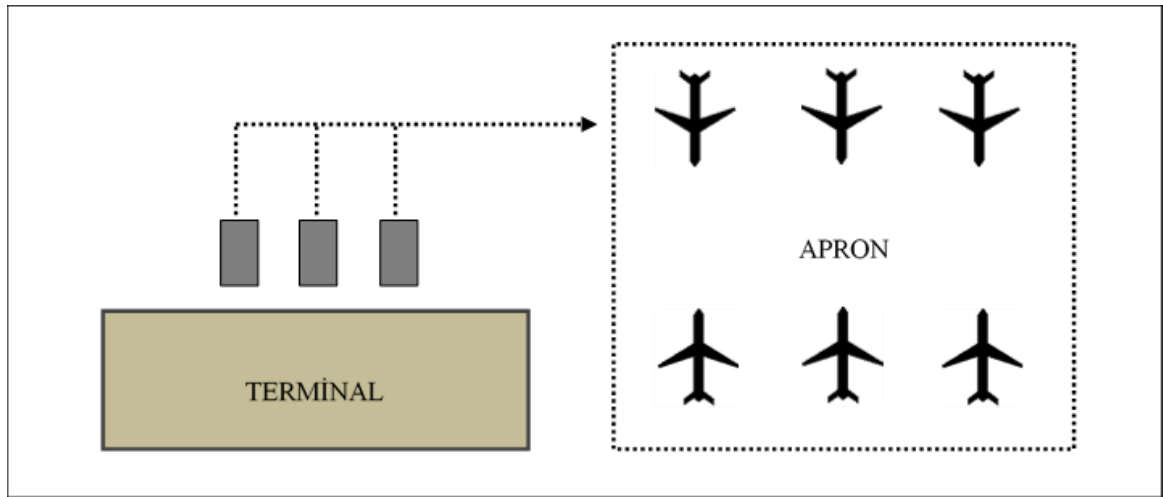
Hava ulaşımında artan trafik hacmi ile birlikte, iskele sisteminde yürüme mesafeleri maksimum seviyeye ulaştığı ve köprülerin uzatılma imkanı kalmadığı için çözüm olarak uydu sistem ortaya çıkmıştır. Uydu sistemlerde, uydu binalar tünel veya köprülerle ana binaya bağlanmaktadır. Uydu binalarda yolcular için bekleme alanları bulunmaktadır. Ana bina ile uydu bina arası mesafenin fazla olması sebebiyle yolcular, raylı sistem veya yürüyen bant gibi sistemler aracılığıyla ana binadan uydu binalara ulaşır. Bu sistemde uydu binalara bekleme alanları dışında fonksiyon yüklenmemekte, her türlü bilet ve bagaj işlemleri ile ek hizmetler tek bir merkez terminalinde toplanmaktadır (Kazda ve Caves, 2015).



Şekil 5. Uydu Bina Tipi

1.3.2.3.5. Mobil taşınmalı Bina Tipi

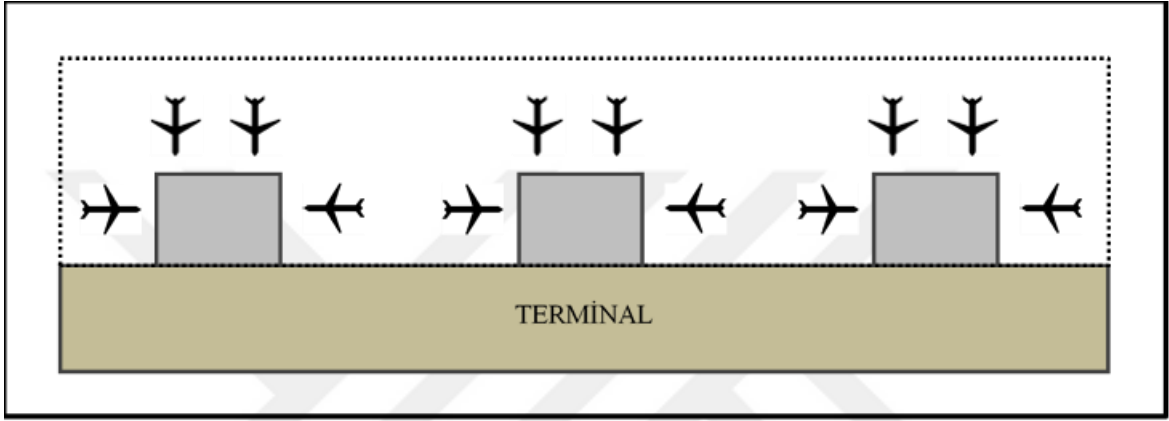
Bu sistemde, gelen ve giden yolcuların ulaşımı araçlarla sağlanmaktadır. Diğer bina tipleriyle bir arada kullanımı mümkündür. Yolcular, terminal binasının çıkış kapıları önüne gelen mobil taşıma araçları ile uçağa götürülür. Büyük terminal binalarında, uzak aprona park eden uçaklara ulaşmak için yine bu sistem kullanılmaktadır (Blow, 1996, Kazda ve Caves, 2015).



Şekil 6. Mobil taşınmalı Bina Tipi

1.3.2.3.6. Çoklu Lineer Bina tipi

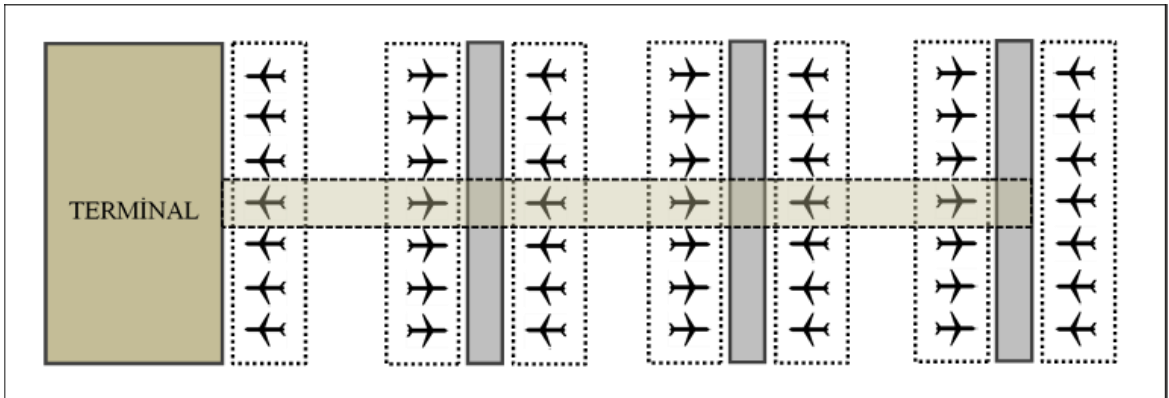
Ana terminal binasına lineer bir biçimde küçük terminal binalarının eklenmesi ile oluşan bina tipidir. Her birim terminal binasının temel işlevini yerine getirecek şekilde tasarlanır. Kapsamlı hizmet birimleri, alanın küçük olması sebebiyle sadece ana terminal binası içinde konumlanmaktadır (Blow, 1996).



Şekil 7. Çoklu lineer Bina tipi

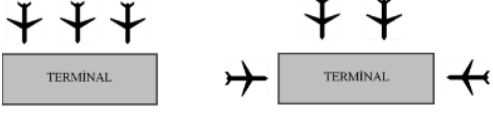
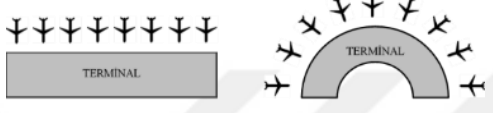
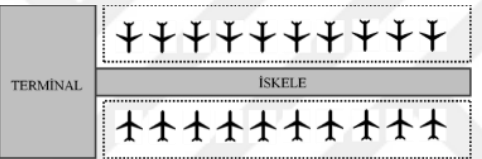
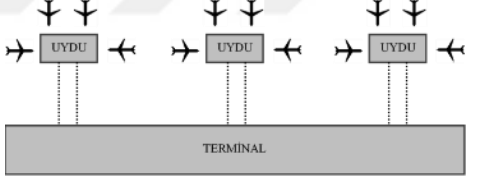
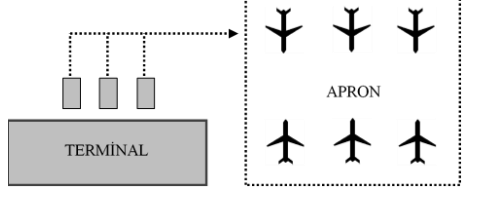
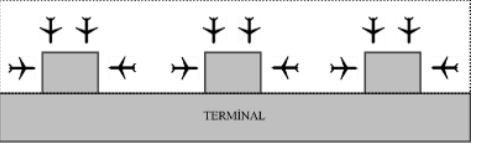
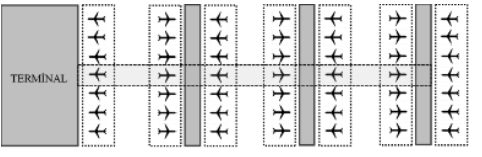
1.3.2.3.7. Çoklu Ada İskele Bina Tipi

Ana terminal binasına tüneller aracılığıyla bağlanan çoklu lineer iskelelerin oluşturduğu bina tipidir. Yolcu yoğunluğunun yüksek olduğu havalimanı terminal binalarında tercih edilmektedir (Blow, 1996).



Şekil 8. Çoklu Ada İskele Bina Tipi

Tablo 1. Havalimanı Terminal Binalarına ait grafiksel anlatımlar

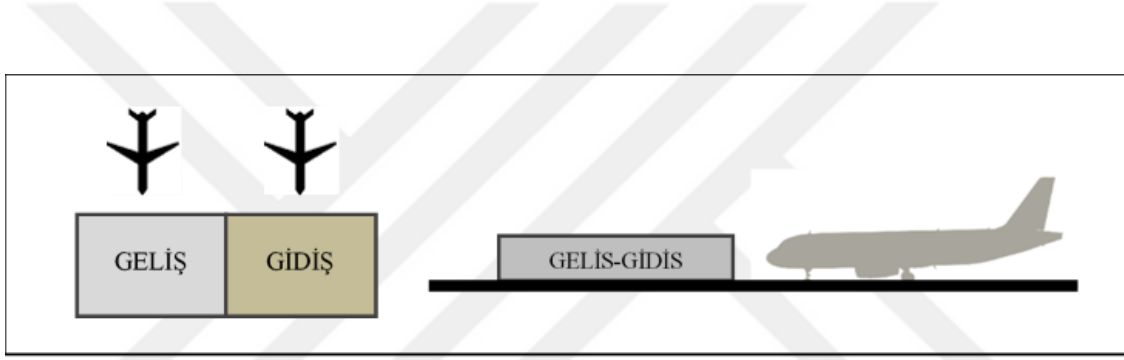
HAVALİMANI TERMİNAL BİNASI TİPLERİ		
BİNA TİPİ	GRAFİKSEL ANLATIM	ÖRNEKLER
Basit		Erzincan Havalimanı Terminal Binası, Kars Havalimanı Terminal Binası
Lineer		Mexico City, Kansai, Londra Heathrow Havalimanları Terminal Binaları
İskele		San Francisco, Chicago O'Hare havalimanları terminal binaları, J.F.K. havalimanı T.W.A Terminal Binası
Uydu		Atlanta, Denver, Charles de Gaulle Terminal 1 Binası, Tokyo Narita Terminal 2 Binası
Mobil Taşınabilir		Washington Dulles Havalimanı Terminal Binası, Atatürk Havalimanı Terminal Binası
Çoklu Lineer		Pekin Havalimanı Terminal Binası, Amman Kraliçe Alia Havalimanı Terminal Binası
Çoklu Ada		Stansted Havalimanı Terminal Binası, Denver Havalimanı Terminal Binası

1.3.2.4. Kademelerine Göre Havalimanı Terminal Binaları

Terminal binalarını, yolcu gelişi, yolcu işlemleri ve yolcu gidişi faaliyetlerinin gerçekleştirildiği kademelere göre sınıflandırmak da mümkündür (Anonim, 1987).

1.3.2.4.1. Tek Katlı Yol-Tek Katlı Terminal

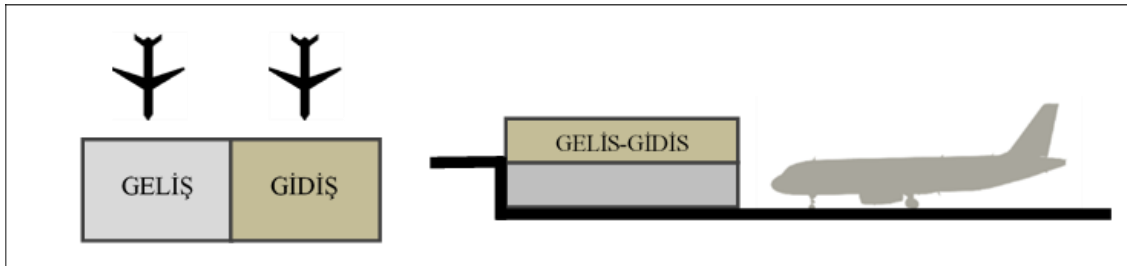
Terminaldeki geliş ve gidiş işlemleri yatay olarak birbirlerinden ayrılarak, aynı kademede gerçekleştirilmektedir. Yolcuların uçağa binmesi için merdivenler kullanılmaktadır.



Şekil 9. Tek katlı yol-tek katlı terminal

1.3.2.4.2. Tek Katlı Yol-Çift Katlı Terminal

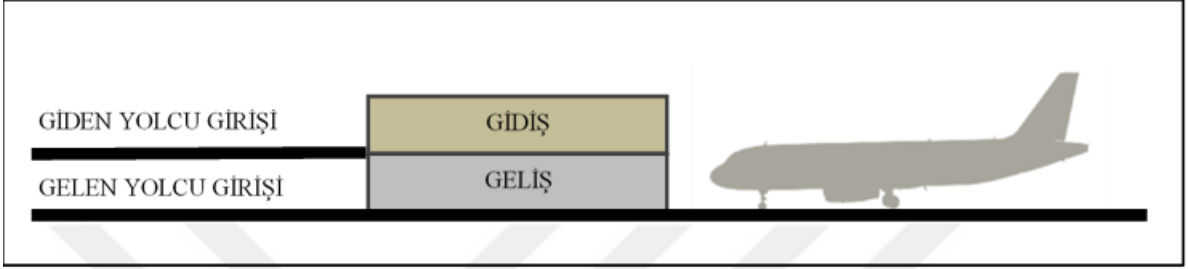
Terminaldeki geliş ve gidiş işlemleri aynı kademede yapılmakta ancak, yolcu yükleme köprülerinin kullanımına da olanak sağlayacak şekilde aprondan yüksek bir kademede gerçekleştirilmektedir. Geliş ve gidiş işlemleri terminal binasının giriş kotundan sağlanmaktadır.



Şekil 10. Tek katlı yol-çift katlı terminal

1.3.2.4.3. Çift Katlı Yol-Çift Katlı Terminal

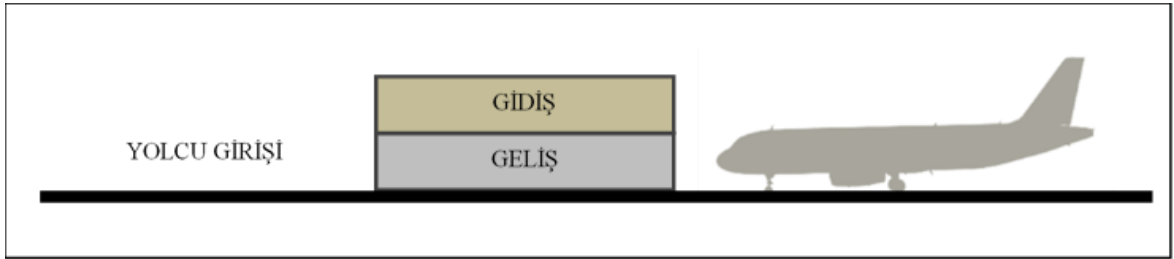
Geliş ve gidiş işlemlerinin farklı kademelerde gerçekleştirildiği binalardır. Ulaşım yolları ve erişim hatları da ayrı kademelerde konumlandırılmaktadır. Genellikle üst kademe giden yolcular, alt kademe gelen yolcular için kullanılır.



Şekil 11. Çift katlı yol-çift katlı terminal

1.3.2.4.4. Tek Katlı Yol-Çift Katlı Terminal

Bu sistemde geliş ve gidiş işlemlerine hizmet veren ulaşım yolları düşey olarak değil, yatay olarak ayrılmıştır.



Şekil 12. Tek katlı yol-çift katlı terminal

1.3.2.5. Havalimanı Terminal Binalarının Bileşenleri

Terminal binalarını şekillendiren, tasarımına yön veren çok sayıda fonksiyon bulunmaktadır. Fonksiyonel bir bina olan terminaller için beklenen işlevlerin karşılanması gerekmektedir. Havayolu şirketlerinin bilet bankoları ve ofisleri, bagaj kontrol sistemleri ve yolcu kabul mekanları, gelen ve giden yolcu salonları, sirkülasyon alanları, havaalanı

işletme ve servis alanları, yurtiçi ve yurtdışı uçuşlar için güvenlik alanları, kontrol tesisleri, restoran, kafeterya, gümrük mağazaları gibi birimler havaalanı terminal binalarının fonksiyonlarından bazılarıdır. Genel anlamıyla gelen yolcular için havalimanı işleyişi; gelen yolcunun uçaktan indikten sonra bagaj alma noktasına ulaşması, ardından terminal binası çıkışına genellikle yürüyerek yönlenmesi, terminal binasının raylı sistemle bağlantısı varsa raylı sisteme ulaşması şeklindedir. Giden yolcu için ise; terminal binasına kontrollü giriş yaptıktan sonra bilet kontrol gişelerinden geçip bagajını teslim etmesi ve güvenlik biriminden geçerek uçağa ulaşması olarak özetlenebilir.

Terminal binalarını kullanan yolcuları 4 gruba ayırmak mümkündür. Bunlar;

Giden Yolcu: Bir havalimanını, o havalimanından uçakla ayrılmak için kullanan yolculara verilen isimdir.

Gelen Yolcu: Bir havalimanına uçakla gelen ve başka bir uçuşla havalimanını terk etmeyen yolculardır.

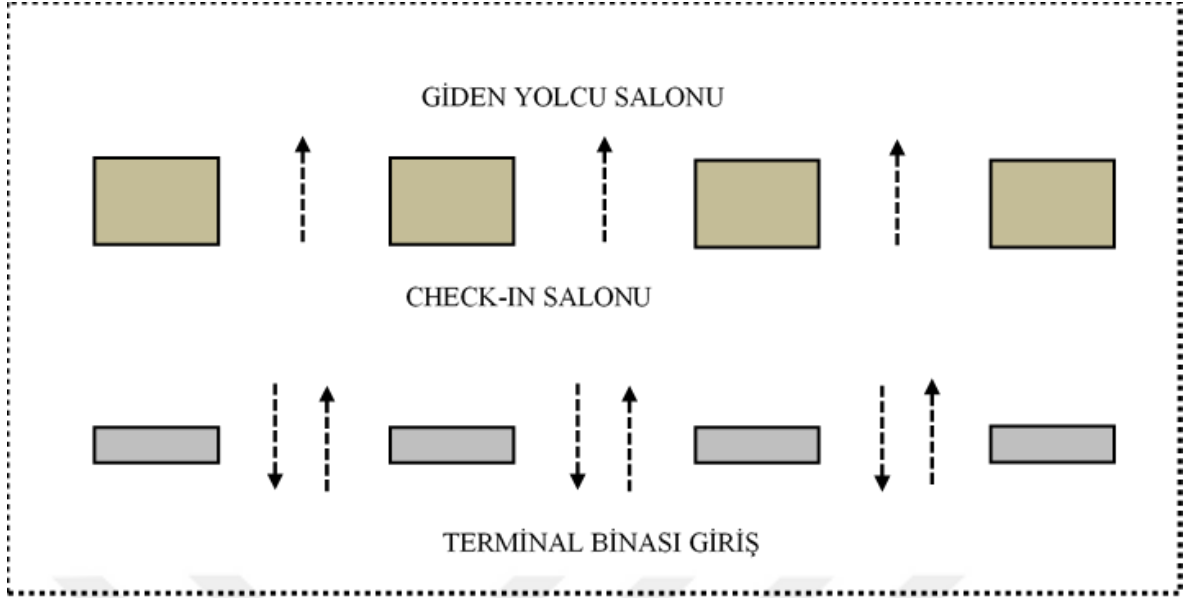
Transit Yolcu: Bir havalimanına uçakla gelen ve havalimanını aynı uçakla terk eden yolculardır.

Transfer Yolcu: Bir havalimanına başka bir yöne olan bir uçuşa katılmak için gelen yolculara verilen isimdir (Baysal, 2012).

1.3.2.5.1. Check-in Salonu

Terminal binası girişi ile check-in noktaları arasında kalan alandır. Yolcuların, terminal binasına girdiklerinde yöneldikleri ilk birim check-in kontuarları olmaktadır. Yolcuların, binaya girdiklerinde check-in kontuarlarını rahatça görülebilecekleri şekilde düzenlenmesi önem arz etmektedir. Bu salonda check-in işlemlerine ek olarak, bekleyen yolcu kayıtları, uçak operatörlerinin danışma, bilet satış ve kambiyo işlemleri gibi hizmetler de gerçekleştirilmektedir.

Check-in salonunun boyutları, kontuarlarda oluşması beklenen kuyruk uzunluğuna ve kontuarlara paralel doğrultuda oluşacak yaya trafiğine bağlı olarak belirlenmektedir. Küçük ve orta büyüklükteki havalimanı terminal binaları için, yaklaşık 10 metrelik bir derinlik check-in salonları için yeterli olmaktadır (Anonim, 2009).



Şekil 13. Check-in Salonu

1.3.2.5.2. Havayolu Bilet Satış Bankoları

Bilet satış bankoları, henüz bilet satın almayan, rezervasyon değişikliği talep eden veya fazla bagaj için ödeme yapmak isteyen yolcular tarafından kullanılan birimlerdir. Bilet satış bankoları genellikle terminalin ön cephesine paralel olarak, yolcu kabul salonu ile aynı mekanda yer almaktadır. Check-in bankolarından ayrı olarak, havayolu şirketleri kendilerine ayrılmış bilet satış bankolarına gereksinim duymaktadır (Anonim, 2009).

1.3.2.5.3. Bekleme Alanları

Kapılarda bulunan bekleme alanları, terminal binasının bekleme alanı ihtiyacını azaltmaktadır. Ancak kapılarda sağlanan bekleme alanları, terminal binasında sunulan hizmetlerden faydalanmak isteyen yolcuların bekleme ihtiyacını karşılamadığı için ana girişle bağlantılı bekleme alanlarına ihtiyaç duyulmaktadır (Ateş, 2008).

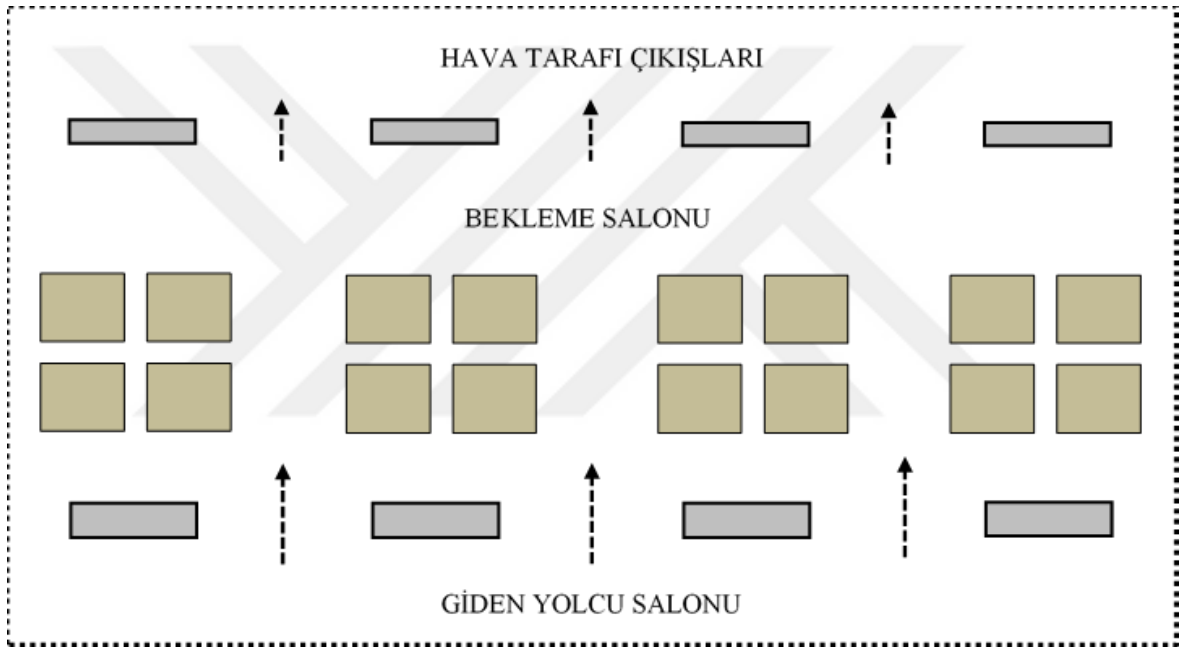
1.3.2.5.3.1. Gelen Yolcu Salonu

Gelen yolcu salonları, ayrı bir sirkülasyon alanı ile birlikte yolcuları bekleyen, karşılayan veya yolcular için kısa süreli bir bekleme alanı sunmaktadır. Araç kiralama, otel

rezervasyonları, döviz ofisi, para çekme gibi hizmet birimleri genel olarak bu salonlarla bağlantılı olarak konumlandırılır (Anonim, 2009).

1.3.2.5.3.2. Uçuş Kapısı Salonu

Uçuş kapısı salonları, uçağa geçiş yapmayı bekleyen yolcular ve bazı transit yolcular için tasarlanan bekleme alanlarıdır. Terminal binasının aprona bakan cephesinde, uçak çıkış kapısının önünde konumlanmaktadır.



Şekil 14. Uçuş Kapısı Salonu

1.3.2.5.4. Giden Yolcu Salonları

Giden yolcu salonları, uçuş kapısı salonları ve transit yolcu salonları terminallerde üç ayrı salon olarak tasarlanabileceği gibi, tek bir salon olarak da tasarlanabilir. Giden yolcu salonlarını kullanan yolcular üç ana kategoride toplanabilir. Bunlar;

- Kara tarafından terminale giriş yapan yolcular,
- Hava tarafında işleme tabi tutulması gereken aktarma yolcuları,
- Yolculuklarına aynı uçuş ile devam edecek olan transit yolculardır.

1.3.2.5.5. Ortak Kullanım Alanları

Gelen ve giden yolcuları uğurlamak ya da karşılamak için terminal binasına gelen bireylerin ve terminal binasında görevli çalışanların ortak kullandığı alanlardır. Gidişlerin en verimli ve düzgün kullanımını pekiştirmek amacıyla, check-in birimlerine bitişik olmayan alanlarda bulunmalıdır. Ziyaretçi oranının yüksek olduğu terminal binalarında, bu alanlar havayolunu kullanmayacak kişilerin yolcu kabul bankolarına giremeyecek şekilde düzenlenmektedir. Yön ve danışma levhalarının büyük kısmı bu mekanlarda yer almaktadır (Tunç, 2003).

1.3.2.5.6. Havayolu Operasyonları Alanı

Havayolları personeli tarafından kullanılan alanlar olup, genellikle apronun yakınında konumlanır. Uçuş mürettebatı için gerekli hizmetler de bu bölümde sağlanır. Personel için tuvaletler, yemek odaları, soyunma odaları gibi olanaklar ve havalimanındaki mağazalar için destek alanları bu bölümde yer alır (Küçükönel, 2000).

1.3.2.5.7. Yiyecek ve İçecek Servisleri

Yiyecek ve içecek servisleri, snack barları, kafeleri, restoran ve barları kapsamaktadır. Küçük ölçekli havalimanlarında genellikle küçük ölçekte bir kafe bulunur iken, büyük ölçekli havalimanlarında snack barlar, kafeler, barlar ve restoranlar bulunmakta ve bu servislere geniş mekanlar sunulmaktadır (Anonim, 2009).

1.3.2.6. Terminal Binasına Erişim ve Otopark

Genel olarak havalimanına gidiş ve geliş ulaşımı, özel araçlar ve toplu taşıma araçları ile sağlanmaktadır. Toplu taşıma aracı olarak otobüslerin kullanımı oldukça yaygındır. Bazı havalimanlarında raylı sistemler aracılığıyla da havalimanına erişim gerçekleştirilmektedir. Bu noktada toplu taşıma araçlarının terminal binası ile kurduğu bağlantının ve özel araçların park yerlerinin çözümü önem arz etmektedir.

Araç park yerlerinin tasarımı ile ilgili olarak, hizmet verdiği alana yakın olması ve kara tarafında minimum alan kaplaması beklenmektedir. Kullanılan alanın küçük olması, araç park yeri ile terminal binası arasındaki mesafeyi kısaltarak yayaların binaya ulaşımını kolaylaştırmaktadır. Büyük havalimanlarında yaya yürüme mesafesini kısaltmak ve park yerlerinin kapladığı alandan tasarruf etmek amacıyla katlı otoparklar çözülmektedir.

Havaalanı otopark ihtiyacı yolcu, personel ve karşılama için gelen kişi sayısına bağlı olarak değişmektedir. Büyük havalimanlarında yolcu otoparkı ile misafir otoparkı ayrılırken, küçük havalimanlarında tek otopark bulunmaktadır (Tunç, 2003).

1.3.2.7. Apron

Bir havalimanında uçakların yolcu veya kargo transferi, yakıt ikmali, park ve bakım amacı ile durdukları bölge apron olarak adlandırılmaktadır (Anonim, 1987).

Uçaklar kalkıştan hemen önce bagaj, yolcu ve yakıt yüklemesinden dolayı, apronlarda maksimum kütleyle ulaşmaktadır. Bu sebeple apronların tüm hareket alanı kaplamaları yüksek ağırlıklara maruz kalmaktadır. Aynı zamanda bu kaplamalar, sabit duran veya yavaşça hareket eden uçakların tekerleklerinin oluşturduğu yoğun noktasal ağırlığın etkisindedir. Bunlara ek olarak motorların çalışması ile birlikte oluşan titreşimler, kaplamalar üzerindeki basıncı artırmaktadır. Geçmişte, apron kaplamaları için yalnızca beton kullanılır iken, zaman ilerledikçe beton apronlar asfalt tabakaları ile kaplanmaya başlamıştır. Ancak kaplama üzerine dökülen kerosen veya benzin kısa bir süre için bile yüzeyde kalırsa, asfalt kaplamaların hasar görmesine sebep olmaktadır. Kaplamaların hasar görmesini engellemek için, asfalt tabakası özel macunlar ile işlenebilmektedir (Kazda ve Caves, 2015).

Apronlar, amaç ve fonksiyonlarına göre farklı şekillerde sınıflandırılabilir. Havalimanlarında kullanılacak apron tipinin, havalimanında beklenen trafik yoğunluğuna bağlı olarak belirlenmesi gerekmektedir. Apronların terminal binaları ile bağlantılı olarak tasarlanmaları gerekmektedir. Bu bağlamda apronların yerleşimi ile ilgili olarak dikkat edilmesi gereken esaslar aşağıda özetlenmiştir (Anonim, 1987):

- Pistler ve uçak park yerleri arasındaki mesafenin; yakıt, zaman ve bakım tasarrufu açısından minimum değerlerde tutulması,
- Programlı uçuşların zamanında gerçekleşmesini sağlamak ve rötarları en aza indirmek için uçak hareketlerinin mümkün olduğunca esnek olması,

- Gelecekteki genişlemeler ve teknolojideki ilerlemeler için yeterli alanın ayrılması.

1.3.2.7.1. Apron Çeşitleri

Kullanım amacına bağlı olarak apronlar aşağıdaki gibi sınıflandırılabilir (Tunç, 2003):

Terminal apronu: Terminal binalarına yakın ya da bitişik olarak konumlanan, uçakların manevra yapabilecekleri ve park edebilecekleri alanlardır. Yolcuların inme-binme, bagajın yükleme-boşaltma işlemleri, yakıt ikmali ve servis hizmetleri bu bölgede yapılmaktadır.

Kargo apronu: Kargo binasına bitişik olup sadece kargo uçaklarına hizmet veren, genellikle terminal apronlarına uzak mesafede konumlanan alanlardır.

Park apronu: Belirli bir süre park edecek uçaklar için, terminal apronlarından ayrı ve uzakta konumlanmış alanlardır.

Servis ve hangar apronu: Servis apronu uçakların bakım ve onarımı için ayrılan açık alanlar, hangar apronu ise bakım ve onarım için ayrılan kapalı alanlardır.

Genel havacılık apronu: Kişisel veya özel uçakların park etmesi için ayrılmış alanlardır.

1.3.2.7.2. Apron-Terminal İlişkisi

Basit çözüm: Uçuş yoğunluğunun düşük olduğu havalimanlarında uygulanan bu sistemde, uçaklar burun içeri ya da burun dışarı yerleşebilmektedir. Yolcuların uçağa binmek üzere hava tarafına geçiş yaptıklarında zarar görmelerini engellemek için, apron ucunda ve terminal binası önünde uygun boşluğun bırakılması gerekmektedir (Anonim, 1987).

Doğrusal çözüm: Uçakların açılı ya da paralel bir düzende park etmesi mümkündür. Apron kenarlarının kullanımını ve uçak-yolcu ilişkisini güçlendirmek için, apron kenarıyla terminal arasında asgari boşluk bırakılarak uçakların burun içeri park etmesi daha yaygındır (Anonim, 1987).

İskele çözüm: bu sistemde uçakların, iskelenin her iki yanına, açılı paralel veya dik düzende park etmesi mümkündür (Anonim, 1987).

Uydu çözüm: Uydu kavramı, terminal binasından ayrılmış yolcu kapıları ile çevrili bir uydu ünitesinden oluşmaktadır. Terminalden uydu ünitesine yolcu ulaşımı, yer altından, yerden yüksek bir koridordan veya yer seviyesinden yapılabilir. Uydunun şekline bağlı olarak, uçaklar uydu etrafına dairesel, paralel veya farklı şekillerde park edilebilmektedir (Anonim, 1987).

Taşıyıcı çözüm: Terminal binasından bağımsız olarak konumlandırılan apron yerleşimidir. Uçaklar açısından düşünüldüğünde, daha kısa taksi mesafesi, daha kolay manevra imkanı ve apronlarda daha fazla esneklik sağladığı için avantajlı olabilmektedir. Buna karşın, terminalle uçak arasında yolcular, bagaj ve kargo taşıyıcılar aracılığı ile daha uzun mesafeler kat ettiği için, hava tarafında trafik karışıklığına sebep olabilmektedir (Anonim, 1987).

Karma çözüm: Yukarıda adı geçen çözümlerin birden fazlasının bir arada kullanıldığı düzenlemeleri ifade etmektedir. Genellikle taşıyıcı sistemin diğer sistemlerden biriyle bir arada kullanılması oldukça yaygındır (Anonim, 1987).

1.3.2.8. Terminal Binası ile Uçak Arasındaki Bağlantı

Terminal binası ile uçak bağlantısının sağlanması için birden fazla yöntem kullanılmaktadır. Bu yöntemler; uçak merdivenlerinin yürüyerek çıkılması, yolcu yükleme köprülerinin kullanılması ve taşıyıcılar aracılığıyla uçağa gidilmesi olmak üzere 3 başlık altında toplanabilir (Anonim, 1987).

1.3.2.8.1. Uçak Merdivenleri

50 ile 120 arası koltuk kapasitesine sahip uçaklarda entegre uçak merdivenleri kullanılmaktadır. Yolcu akışı binme ya da inme şeklinde olmak üzere tek yönlüdür. Yolcu akış hızı dakikada 25 kişiye yükselebilmektedir. Yükleme ya da boşaltma hızını arttırmak amacıyla birden fazla merdiven kullanılabilen ancak, bu durum apron üzerinde trafik karışıklığına neden olabilmektedir (Anonim, 1987).

1.3.2.8.2. Yolcu Yükleme Köprüleri

Yolcu yükleme köprüleri, uçak ile terminal binası arasında hızlı ve düzenli yolcu akışı sağlamaktadır. Bununla birlikte yolcuların hava şartları, gürültü ve dumandan korunarak uçağa aktarılmasına yardım etmektedir. En iyi yolcu akışı için, yolcu yükleme köprülerinin iç genişliğinin, çocukların, yaşlıların ve engellilerin gereken yardımı alabilecekleri, en az iki kişinin yan yana yürütmesine izin verecek boyutlarda olması beklenmektedir. Zemin eğimi genel olarak 1/10'u geçmeyecek şekilde düzenlenmektedir (Anonim, 1987).

1.3.2.8.3. Taşıyıcılar

Uçakların terminal binasından uzağa park ettiği durumlarda taşıyıcı araçlar devreye girmektedir. Uzaktaki uçak park yerleri ile terminal binası arasında yolcu ulaşımını sağlamak amacıyla, genellikle özel olarak tasarlanmış yolcu otobüsleri kullanılmaktadır. Bu araçların yerden yüksekliği az, kapıları geniş ve yüksek yolcu kapasitesi için koltuk sayısı düşüktür (Anonim, 1987).

1.3.2.9. Terminal Binaları Tasarım Kriterleri

Terminal binası tasarımında, yolcuların özel araçlarına ya da toplu taşıma vasıtalarına ulaşım kolaylığının sağlanması ve havalimanının uçuş yoğunluğuna bağlı olarak yeterli sayıda araç park yerinin ayrılması önem taşımaktadır. Terminal binalarının pistlere yakın mesafede konumlandırılmaları, taksi mesafelerini azaltarak yakıt tasarrufu sağladığı gibi, uçakların yerde hareket ettikleri süreyi azaltarak trafik karışıklığını da engellemektedir (Anonim, 1987).

Terminal binalarının tasarımında, basitlik kavramı önem arz etmektedir. Birçok fonksiyonu bir arada barındıran bu yapılarda, kolay algılanan akış güzergahlarının varlığı, kullanıcının kendini güvende hissederek en hızlı şekilde yönlendirilmesini sağlamaktadır. Basitliğe ulaşmanın temel prensiplerinden biri, fonksiyonların birbirlerinden açık bir şekilde ayırt edilmesidir. Çok katlı ofis blokları, araç parkları, kontrol kuleleri gibi diğer fonksiyonların terminal binalarıyla bir arada tasarlanması, kullanıcının akış güzergahlarında karmaşaya sebep olmaktadır.

Terminal binalarında geniş alanların daha küçük parçalara ya da modüllere bölünerek tasarlanması, kullanıcının mekandaki hareketlerini daha tanımlı hale getirmektedir. Aynı zamanda terminal binalarının gelecekte ortaya çıkması olası ihtiyaçlara uyum sağlayabilecek esneklikte tasarlanması önem taşımaktadır. Terminal binasının ulaşım sistemlerinin çözümünde, şehir merkezi ile terminal binası arasındaki toplu taşıma sistemlerinin öncelikli olarak ele alınması gerekmektedir.

Bir havalimanında yolcular ile ilgili ele alınması gereken akış prensipleri, maddeler halinde aşağıdaki şekilde sıralanabilir (Anonim, 1987);

- Yaya güzergahlarının kısa, direkt ve açık olması, ayrıca bu güzergahların, yolculara, bagajlara ve araç trafiğine ait diğer güzergahlar ile kesişmemesi,
- Yaya güzergahlarında yaya güvenliği açısından kot farklarından kaçınılması,
- Yayaların, personelin yardımı ve komutlarına ihtiyaç duymaksızın bina içerisinde yönlerini bulabilmesi,
- Uçağa binecek olan yolcuların mümkün olan ilk noktada bagajlarını teslim edebilmesi,
- Hava ve yer ulaşımı arasındaki serbest akış güzergahlarının, mümkün olduğunca kesintiye uğramaması,
- Yolcuların, aynı tipteki kontrol noktalarından bir kereden fazla geçmeyecek şekilde yönlendirilmesi,
- Akış güzergahlarının görüş devamlılığı sunacak şekilde tasarlanması,
- İşaretlerdeki karmaşık terminolojiden ve çok doğrultulu bağlantılardan kaçınılması,
- Yolcu güzergahlarının akış hızının, bagaj akışı ve uçak dönüş zamanı gibi diğer sistem özelliklerine uygun olması gerekmektedir.

1.4. Mimari Tasarımın Anlamsal ve Fiziksel Oluşumları

1.4.1. Mimari Tasarımın Anlamsal Oluşumları

1.4.1.1. Anlamsallık

İnsanoğlu, varoluşundan bu yana kültürel ve düşünsel birikimini, mimarlık eylemi aracılığıyla dünyayı yeniden biçimlendirerek somutlaştırmıştır. Bu yeniden biçimlendirmenin ortaya çıkışında pek çok unsur rol almakta ve bu unsurlar doğrultusunda

mimari ürünün biçimlenişi gerçekleşmektedir. İnsanoğlu yüzyıllar boyunca biçimlendirme eylemini gerçekleştirmek için formüller aramış, biçimin hangi ilkelere göre oluşturulması gerektiğini sorgulamıştır. İdeal biçimler aranmış ve biçimlendirme kuralları belirlenmeye çalışılmıştır (Yücel, 1981).

İnsanın içinde bulunduğu yapısal çevre, ilerleyen zamanla birlikte toplumdan topluma, kültürden kültüre göre farklı olarak biçimlenmiştir. Ekonomik girdiler, zamanla değişen ihtiyaçlar, teknolojik gelişmeler gibi çok sayıda etmen mimarlık ürünlerinin biçimlenmesinde etkili olmuştur. İnsanlık tarihi boyunca, mimarlığın temel eylemi olan biçimlendirme, bünyesinde çeşitli kıstaslar ve anlamlar barınmıştır (Ersal, 2013).

Modernizmin ardından patlak veren II. Dünya Savaşı sonrası yapılaşmanın anlamı kaybettiğine dair büyük çaplı bir tepki oluşmuştur. Bu tepkiyle birlikte mimarlık çevrelerinde, mimarlığın nasıl anlam üreteceği konusu gündeme gelmiştir (Yücel, 2005).

Anlam en genel tanımıyla; bir kelime, davranış veya olgudan anlaşılan şey, bunların hatırlattığı düşünce ya da bir eser veya düşüncenin iletmek istediği şeydir (TDK, 2018). Doğal ve yapısal çevre, bireyleri duygusal olarak etkileyebilecek sözsüz mesajları barındırmaktadır. Çevrenin sunduğu bu sözsüz mesajların, bireylerin duygusal algıları aracılığıyla kavranması sonucu ortaya çıkan özellikler anlamı oluşturmaktadır. Anlamlar, bireysel değerlendirmelerin ürünüdür (Kancıoğlu, 2001).

Binaların oluşturduğu anlam, binanın bulunduğu çevreye kimlik kazandırarak tanınır hale gelmesini sağlar. Bu bağlamda, bir binanın ürettiği anlam, kullanıcının çevresi ile özel bir bağ kurmasına yardımcı olmaktadır. Binalar, onları kullanan veya önünden geçen insanlara farklı duygular hissettirmektedir. Bir bina, binanın tasarım, yapım ve kullanım sürecine dahil olanlar için farklı anlamlar ifade etmektedir ve mimari anlam bu farklı anlamların oluşturduğu bütündür (Çelebi, 2011).

1.4.1.2. Bağlam

Bağlam genel anlamıyla; herhangi bir olguda olaylar, durumlar, ilişkiler örgüsü veya bağlantısı olarak tanımlanmaktadır. (TDK 2018). Özetle, içinde bulunulan koşullar olarak ifade edilen bağlamın mimarlıktaki karşılığı ise; herhangi bir yapının içinde bulunduğu fiziksel ve sosyal çevre olarak ifade edilebilir.

Mimari bağlam, genel olarak yerin özlenen geçmişi ile arzu edilen geleceği arasındaki ilişkiyi kuran, tasarımsal ve kavramsal düzlemdeki yapı sökülüdür. Mimari

literatürde bağlamcılık olarak da kullanılan bu kavram bir bölgenin, yerin kültürel ve fiziksel kaynaklarının değerlendirilmesi ve toplumsal, ruhsal karakterinin aranmasıyla ortaya çıkan bir tasarımsal gerçekliktir. Bu gerçeklik, mimarının belirleyici girdisi olarak kabul edebileceğimiz yer ve mimarlık nesnesinin daha derin bir bakışla, doğru bir şekilde kavranmasına yardımcı olmaktadır (Gür, 2007).

Shane'a göre bağlam; düzenli olana karşı düzensizliği, formele karşı informeli, tiplere karşı çeşitliliği, şekillere karşı alanları, merkeze karşı dolguyu, dokuya karşı sınır kenarını gibi kaçınılmaz soyut ikilikleri içerir (Shane, 1995). Shane'nın bu yorumu bağlamın, birbiri içine geçen, kimi zaman birbiriyle çatışan fakat bütünsel olarak algılanması gereken kentsel bir kavram olduğu anlamına gelmektedir (Demirkaynak, 2010).

Bilgin'e göre bağlam, her yerin belirli yöntemler kullanılarak yorumlanabilir, tarif edilebilir, anlaşılabilir bir özellikler örüntüsü olduğunu, bir yeri diğer yerlerden farklı kılan değerlerin bütününe ifade etmektedir (Bilgin, 2001). Abdi Güzer bağlamın, mimarlık ürününü özgünleştiren bir kavram olduğunu, geçmişten yapılan alıntıların bağlama duyarlı bir tasarım içinde yeniden anlam kazanması gerektiğini savunur (Güzer, 2007). Tümertekin'e göre mimari tasarımın bağlamı, "öteki" ile kurulacak bağın tanımlanması ve güçlendirilmesidir (Tümertekin, 1999). Johnson için bağlam, bir projenin içine yerleştirildiği inşa edilmiş fiziksel bir dokuya, şekil-zemin algısındaki zemine ya da kültürel ve tarihsel olarak bir çevreye işaret eden kavramdır (Johnson, 1994).

Eisenman bağlamın, dün, bugün ve yarına ait referansların buluşturulmasıyla ortaya çıkan bir kavram olduğunu, Zumthor ise malzemenin saklı niteliklerinin açığa çıkmasıyla zihinsel ve duyuşsal olarak algıladığımız her şeyin bağlam olduğunu savunur (Güleç, 2011).

Brolin'e göre ise bağlamsal mimarlık; farklı çağ ve tarzlardaki binalar arasında, tür benzerliği kurmayı amaçlayan zorunlulukları ifade eder (Brolin, 1980). Brolin'in bu bakış açısı, bağlam kavramının mimaride sadece biçimsel zorunluluklar olarak görülmesinin sonucudur. Özellikle post modern dönemde bağlam kavramı sadece tarihi binaların oluşturduğu doku üzerinden değerlendirilmiştir. Modern mimarının, kesin bir çizgiyle kendisini, önceki mimari geleneklerden ayırmış olması; post-modern mimariyi bağlam konusunda daha duyarlı olmaya sürüklemiştir. Sahip olduğu çeşitlilikle birlikte post-modernizm, binanın bağlamına, tarihine ve kullanıcının ihtiyaçlarına duyarlılık geliştirmiştir (Nesbitt, 1996).

Yücel'e göre, modernizmin getirdiği katı kurallar ve evrensel ürünlere gelen en ciddi eleştiri, modernizmin tekdüzeliği ve anlamdan arınmış tasarımlarıdır (Yücel, 1982). Giddens'a göre modernleşmeyle birlikte toplumlar bağlamdan koparılmış, toplumsal ilişkiler, kurum ve nesnelere bir yere ait olma özelliğini yitirmiştir. Bu durum aidiyetin kaybolduğunu, her şeyin her yerde olabileceğini ifade etmektedir. Modern zamanda mekan yerden bağımsızlaşarak, kişiler arası etkileşimden uzak ilişkiler geliştirmiştir. Bu da mekanların, farklı kültür ve toplumlardan etkilenip biçimlenmesi anlamına gelmektedir (Giddens, 2014).

Tasarımlar ve tasarımcılara ait her kavramın ve sözün bağlamla ilişkisi bulunmaktadır. Bu sözlerin anlamlarını, bir yer ya da zamandan, yani bağlamdan bağımsız değerlendirmek doğru değildir. Tasarımlar ya da binalar, biçimsel özelliklerinin yanı sıra, soyut olarak çok sayıda sembolik, teknolojik, anlamsal değerlere de sahiptir. Tasarım salt biçimden oluşmayıp, bağlamlar aracılığıyla ortaya konulan çok yönlü bir oluşumdur. Mimarlık, çok boyutlu yapısından dolayı bilimsel olduğu kadar sanatsal; teorik olduğu kadar uygulamaya dayalı bir disiplindir. Mimari tasarım, teorik altyapısı ve sayılarla ifade edilemeyen deneyimsel gerçeklerinin harmanlanması sonucu ortaya çıkmaktadır. Mimarlık, olasılığı gerçekliğe, soyut olanı somuta, biçimi performansa dönüştüren bir eylem alanı olarak tanımlanmaktadır (Sağocak, 2000).

Schulz'a göre bir yerin genel atmosferini, yerin karakteri belirlemekte ve bu karakteri iklim koşulları, coğrafi özellikler, yapıları çevre gibi yerin tüm özellikleri oluşturmaktadır (Schulz, 1991). Rapaport, bir mimari ürünün tek başına incelenemeyeceğini, içinde yer aldığı sistemle birlikte bir anlam kazanacağını savunur. Bir yapının fiziksel analizi için; açık mekanların, yolların, öteki komşu yerleşmelerle birlikte tüm çevrenin analiz edilmesi ve birbirleriyle ilişkileri doğrultusunda incelenmesi gerektiğini söyler (Rapaport, 2004).

Özellikle teknolojinin hızlı gelişimi sonucu, disiplinler arası etkileşim artmakta, mimarlık ortamı ve bağlam anlayışı sürekli değişmekte ve dönüşmektedir. Günümüzde bağlam kavramı, sınırlayıcı bir unsur olmaktan çıkmış ve tasarım için çok sayıda potansiyeli sunmaya başlamıştır. Bununla birlikte yeni tasarım yöntemleri ve yeni mimari üslupların ortaya çıkmasına yardımcı olmuştur. Geleneksel mimaride tasarımı yerinden, zamanından, yaşanmışlıklarından koparan “bağsız mimarlık”, çağdaş mimaride tasarımcı tarafından yapılan bir seçim, söylenen bir söz, alınan bir tavır olabilmektedir. Bugün geçerli olan bu koşullar, yarın değişip dönüşebilmektedir. Bundan dolayı bağlamın

günümüzdeki değişim ve dönüşümüyle birlikte, mimari yorumlaması geçmiştekinden farklı olmaktadır (Düzgün, 2016).

Tschumi, günümüz mimarlığında bağlamın değişmeyen bir etken değil, bir deneyim ve yorumlama konusu olduğunu; tasarımları kavramların ve bağlamın anlamlı kıldığını dile getirmiştir. Günümüz mimarlığında tasarım, yalnızca iklim, topografya, yön gibi yerel özellikler doğrultusunda değil, kullanıcı kimlikleri, ihtiyaçlar, estetik değerler gibi kültürel özellikler de dikkate alınarak biçimlendirilmektedir. Tschumi'ye göre her bina, tasarım sürecini gerekçelendiren yeni bir dile sahiptir. Bu dil, durağanlığın devingenliğe, kesinliğin olasılığa, tipolojinin topolojiye, korumacılığın yeniliğe, kalıcılığın ise geçiciliğe dönüştüğünü göstermektedir (Güleç, 2012).

Günümüzde hızlı yaşamın getirdiği hızlı üretim eylemi, çevreye olan duyarlılığı azaltmakta, mimarlığın duygusal boyutunu çoğu zaman görmezden gelmektedir. Mimarlığın temelini oluşturan plastik ve mekansal deneyim yerine, reklamcılık ve anında ikna stratejisi benimsenmiş, binalar varoluşsal derinlik ve içtenlikten kopuk ürünlere dönüşmeye başlamıştır (Pallasmaa, 2011). Günümüz toplumunun tüketim odaklı ilişki yapısı, bir başka deyişle tüketicinin ilişkiler ağında doğrudan bulunması, mekan oluşumunu büyük ölçüde etkilemektedir. Mekanın özgünlüğünün, biricikliğinin, kendine özgünlüğünün yerini, geniş kitlelerce kabul gören evrensel mekan anlayışı almıştır. Modern sistemle birlikte mekanın bulunduğu yerin önemi azalarak, sadece fiziksel var oluşu öne çıkmış ve mekan çevresinden soyutlanmaya başlamıştır. Mekana yüklenen bu yeni anlamla birlikte, mekan evrensellik kazanmış ve Dünya'nın her köşesinde benzer mekan kurguları ortaya çıkmıştır. Günümüz dünyasında gelişen geçici olma durumu, mekan oluşumuna da etkileyerek geçici mekanları ortaya çıkarmıştır (Çiğın, 2009). Auge'ye göre; havalimanları, uzay istasyonları, büyük otel zincirleri, eğlence parkları ve büyük ölçekli alışveriş merkezleri, bireyi yalnızca kendi kendinin başka bir imgesiyle ilişkiye sokacak kadar garip bir iletişimin içine sokmaktadır (Auge, 2017). İlişkilerin yüz yüze olduğu, doğrudan temas halinde bulunulabilen mekanların tersine, birey "yok-mekan" da iletişimini çoğunlukla yazılı ve görsel elemanlar aracılığıyla kurmaktadır. Alışveriş merkezleri, havalimanı terminalleri gibi binalarda kullanıcıya yüklenmiş olan müşteri ya da yolcu tanımlaması eşittir, kişiden kişiye göre değişmemektedir (Çiğın, 2009).

İl'e göre, "yok-mekan" zamana ilişkin deneyim olanağı sunmamaktadır. Mekan, dış ortamdan soyutlandığı için gün içindeki zaman dilimlerinin etkilerinden arındırılmıştır. Yok-mekanda her zaman dilimi birbirine denk ya da birbirine yakındır. Mekan içinde

yaşanan değişimleri okumaya olanak vermez. Mekan sürekli olarak güncellenmekte, tarihselleşmemektedir. İşlev göremeyecek duruma gelen mekan tamamen yenilenir, değişip dönüşmez; çünkü mekan her an yeni olmak durumundadır (İl, 2005).

Bağlamı önemseyen mimarlar, tasarlayacakları yapının bulunacağı çevrenin koşullarını analiz ederek tasarım girdisi olarak kullanmaktadır. Her mimari yapı bir bağlam içinde var olur, kendi bağlamında anlamlıdır ve bu bağlamdan koparılınca anlamını yitirir. Bağlama uygun mimari yapı, içinde bulunduğu mevcut verilere uyum sağlamakla ilgili olup, yapının bulunduğu çevrede kendine yer edinip, içinde var olabilmesidir (Uzunkaya, 2014).

Mimarlığın günümüzde sanal ortamda üretimiyle birlikte, bağlamdan söz etmek gittikçe güçleşmektedir. Dijital olarak tasarlanan, görsel olarak yaşanan, fakat elle tutulup hissedilmeyen, aslında hiç var olmayan sanal mekanlarda bağlamdan söz etmek pek de mümkün görünmemektedir. Duyularla algılanması zayıflamış, fiziksel olarak var olmayan dijital tasarımlar, bize sanal bir gerçeklik yaratan animasyonlar için “bağsamsız mimarlık” tanımını yapılabilmektedir (Düzgün, 2016).

1.4.1.3. Kimlik

Kimlik kavramı; farklı alanlarda, farklı yaklaşımlarla tanımlanabilen, içerisinde birçok sınıflandırmayı barındıran disiplinler arası bir kavramdır. Psikoloji alanında kimlik, bireyin özne olma yeteneği olarak kabul edilirken; sosyolojide kimlik, bireyin toplumla olan ilişkisini ifade etmektedir. Temelde, kimlik herhangi objeyi veya özneyi diğerlerinden ayıran, farklı kılan özellikler olarak tanımlanabilir (Ağan, 2018).

Kimlik kelimesinin sözlük anlamına bakmak gerekirse; kimlik, genel anlamıyla toplumsal bir varlık olarak insana özgü olan belirti, nitelik ve özelliklerle, kişinin belirli bir kimse olmasını sağlayan koşulların bütünü olarak tanımlanır (TDK, 2018).

Güvenç (1997), kimlik kavramını, kişilerin, grupların, toplum veya toplulukların “Kimsiniz, kimlersiniz?” sorusuna verdikleri yanıt olarak tanımlamaktadır.

Balcı’ya göre kimlik, bir bireyi veya toplumu diğerlerinden ayıran ya da ortak kılan özellikler, özel değerler ve ilişkiler bütünü, bir özdeşlik ya da farklılık tanımı, bir ait olma problemini ifade etmektedir (Balcı, 2005).

Kimlik üzerine yapılan bu tanımlamalar, genel olarak kimliğin ayırt ediciliği üzerine yoğunlaşmaktadır. Kimlik, benzerler arasında kıyaslanmayı gerektirir ve benzerine göre

sahip olunan ayırt edici özellikleri ortaya koyar. Bireyler ve gruplar, sadece sahip oldukları nitelikler ile değil, karar ve tasarılarının sonucu olan eylemleri ile kimliklerini biçimlendirmektedirler (Schlesinger, 1994).

Mimari kimlik, bir mimari ürünü diğerlerinden ayıran, farklı kılan ürünün sahip olduğu tüm özelliklerdir. Diğer bir tanımlamayla mimari kimlik, şekillenmiş toplumsal değerlerden oluşan bir dildir ve her toplumda özgün bir yapısı vardır. Buradan hareketle mimari kimlik, bir toplumun kültürel değerlerinin ve tarihi mirasının mimaride vücut bulmuş halidir. Mimarlık, toplum kimliğinin biçime yansımasıdır (Özgen, 2003).

Lynch imgeyi tanımlarken, imgenin kimlik, yapı ve anlam bağlamında üçe ayrıldığını söyler. İmge, öncelikle bir nesnenin tanımlanmasını, böylelikle diğer şeylerden ayrıştırılmasını ve bir varlık olarak kabul edilmesini gerektirir. Bu da kimliğini ortaya koyar. Başka bir şeyle eşdeğer olması anlamına gelmeyip, bu onun tekliğini veya tekilliğini ifade etmektedir (Lynch, 1973).

1.4.1.4. Kamusalılık

Habermas kamusal alanı; toplumun ortak yararını belirlemeye ve gerçekleştirmeye yönelik düşünce, söylem ve eylemlerin üretildiği ve geliştirildiği ortak toplumsal etkinlik alanı olarak tanımlar (Habermas, 2010).

Kamusal alanlar devletten bağımsız olarak, bireylerin toplumla kurdukları ilişkilerde bütünü göz ardı etmeksizin eylemlerini gerçekleştirebildiği alanlardır (Ünüvar, 2006). Kamusal alanlar; konut gibi özel alanlar dışında insanların toplanabileceği, toplumdaki herkes tarafından erişilebilen, günlük yaşamda insanların bir araya gelerek kamusal yaşamda var olmalarına imkan veren sokaklar, meydanlar, bulvarlar, parklar, tiyatrolar, konser salonları, kafeler, sinemalar gibi fiziksel mekanlardır (Bilsel, 2010). Kamusal alan ve kamusal mekan kavramları ise kesin bir çizgiyle ayıramayacak kadar yakın anlamlıdır (Güney, 2007; Çelebi, 2011).

Arendt'e göre kamusal olma özelliğini taşıyan olgu, herkes tarafından görülebilir ve duyulabilir olmalıdır. Bireye ait olan özeline dışında kalan herkesin ulaşabileceği ortak bir dünyayı ifade etmesi gerekmektedir (Arendt, 1994).

Sosyal ilişkileri, kamusal ve özel olmak üzere ikiye ayırmak mümkündür. Özel yaşam kişiseldir, orada yaşayan tarafından kontrol edilir, bir bireyin korunmuş yaşam bölgesidir. Kamusal yaşamın ise karakteristik 3 özelliği; ortak fayda için ortak refah,

yabancılar tarafından gözleme açık olma ve farklı davranış biçimleri arasında hoşgörünün gelişmesini sağlamadır (Brill, 1989; Şahin, 2011).

Kamusal eylem, kamusalık açısından farklı derecelere sahip olabilir. Farklı derecelere sahip olan kamusal eylemler, farklı mekan türlerine ihtiyaç duyar. Eylemin kamusalık derecesi, çeşitli ölçütlere göre belirlenmektedir. Bunlar; etkileşim tipi, oluşturulan anlam, günlük yaşamla ilgili oluşu, etkileşimde bulunan bireylerin sayısı, politik ve siyasi çerçeve gibi ölçütlerdir (Şahin, 2011).

Kamusallık kavramı genel anlamıyla ortak kullanım alanlarını kapsadığı için, terminal binalarında yoğun kamusalık gözlenmektedir. Bu bağlamda, terminal binalarında farklı konseptlerle gelişen kamusalığın, çok sayıda kamusal mekan türüne dönüşerek somutlaştığı görülmektedir.

1.4.2. Mimari Tasarımın Fiziksel Oluşumları

1.4.2.1. Formun Biçimlenmesi

Temel formları, boşluk içinde yer alacağı pozisyonlar ve birbirleriyle kuracakları ilişkiler bakımından sekiz farklı başlık altında toplamak mümkündür (Wong, 1972).

Kopma: İki formun birbiriyle ilişkiye ve etkileşime girecek kadar yakın konumlandığı durumdur. Ancak, bu iki form birbirinden bağımsızdır ve birbirine değmemektedir.

Değme: İki form birbirleriyle etkileşime girecek kadar yakındırlar ve birbirlerine dokunmaktadır. Ancak bu formlar birbirlerinin kapladıkları alanlara girmemekte, kapladıkları alanın sınırında birbirlerine temas etmektedir.

Üst üste gelme: İki formun birbiriyle etkileşime girecek kadar iç içe olduğu durumdur. Birinci form, ikinci formun kapladığı alanı örtecek şekilde üstünde konumlanmıştır. Birinci formu meydana getiren konturlar, yeni formun konturlarını oluşturmaktadır.

İç içe girişme: Üst üste gelme yöntemiyle benzer sisteme sahiptir ancak bu sistemde iki form da saydamdır ve konturları gözükmemektedir. Ön-arka ilişkisi olmayıp, formlar aynı düzlem üzerindedir. İki formun oluşturduğu ortak alan çıkararak, yeni bir form oluşmuştur.




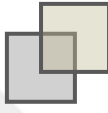

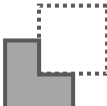
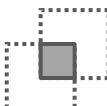

Birleşme: İki formun iç içe geçerek, büyük ve tek bir formun ortaya çıktığı durumdur. Böylelikle formları oluşturan yüzeyler birer parçalarını kaybetmektedir.

Eksiltme: Mat bir formun saydam bir formla üst üste gelmesi sonucu, mat formun kapladığı alandan bir parçasını yitirmesi ile oluşan durumdur. Oluşan yeni form, mat formun kapladığı alan içindedir.

Kesişme: İki form, iç içe girişme yöntemindeki gibi bir araya gelir, ancak bu yöntemde çıkarılan alanlar formun kesişmeyen parçalarıdır. Görünür halde kalan kısım, oluşan yeni formdur. Bu form kendisini oluşturan formlara benzemeyip, oluşan yeni form daha küçüktür.

Denk gelme: İki formun birbirine tamamen yaklaşarak, tüm sınırlarının birbirine denk gelmesi sonucu oluşur. Bu yöntemde, yeni formun tek bir form olarak algılanması sağlanmaktadır.

Tablo 2. Formun Biçimlenmesi










			
Kopma	Değme	Üst Üste Gelme	İç İçe Girişme
			
Birleşme	Eksiltme	Kesişme	Denk Gelme

1.4.2.2. Form

Form, bir nesnenin görünümüdür ve dikdörtgen, kare, üçgen, oval gibi farklı geometrik biçimlere sahip olabilir. Üçgenler ve diyagonaller genellikle dinamizmi ifade ederken, dikdörtgen ve kare gibi formlar dinginliği çağırır (Yazıcıoğlu ve Meral, 2011). Yaşadığımız çevreyi şekillendiren, biçimsel düzeni sağlayan tasarım öğelerinden biri de formdur. Formlar, insanlar üzerinde farklı etkiler bırakarak, kullanım şekline bağlı olarak insanların algısını etkilemektedir. Kare ve dikdörtgen dik kenarlarından dolayı düzeni, dürüstlüğü simgelediği için; insanlar tarafından tanıdık ve güvenilir olarak algılanmaktadır.

Formların insanlar üzerindeki algısı üzerine çok sayıda çalışma yapılmış olup, formların insan algısı üzerinde yarattığı etkiler saptanmıştır ve bu çalışmalar derlenerek Tablo 3'te sunulmuştur.

Tablo 3. Formların insan üzerindeki algısı (Yazıcıoğlu ve Meral, 2011).

Form	Grafik	İnsan Üzerindeki Algısı
Kare		Kararlı, güvenilir, tanıdık
Dikdörtgen		Dinlendirici, hareketsizlik, güvenli, dinginlik
Üçgen		Hoşnutluk, iyi niyet, merhamet, açık sözlülük, dürüstlük, esneklik, huzur, heyecan giderici, sakinleştirici
Daire		Üstünlük, samimiyet, dost canlısı
Elips		Hareket, canlılık, enerji
Küp		Kararlı, dinlendirici, bütünlük, eşitlik
Küre		Hareket halinde olma, statik kalamama hissi
Piramit		Kararlı bir özellik gösterir.
Silindir		Faydacıl bir formdur.

1.4.2.3.Malzeme

1.4.2.3.1. Zemin Malzemeleri

Zemin; kullanıcı ile yakın temas halinde olan, malzeme farklılığı yardımıyla farklı işlevlerde kullanılabilen, kullanıcıları yönlendirmeye yardım eden, yaya akışını sağlayan yapı elemanıdır. Zeminde tercih edilecek malzemeler, mekanın estetik değerini etkilediği gibi kullanıcı davranışını da şekillendirmektedir. Bu sebeple, estetik kaygılara ek olarak mekanın işlevine uygun seçimlerin yapılması mekanın kullanılabilirliğini arttırmaktadır. Taş, ahşap, halı, plastik, çakıl, mozaik, çimento, seramik, kauçuk, mantar, metal gibi malzemeler mekanın işlevine göre zemin malzemesi olarak kullanılmaktadır (Ağan, 2018).

1.4.2.3.2. Duvar Malzemeleri

Birleştirici ve yönlendirici özellikleriyle mekanı sınırlandıran bir diğer yapı elemanı ise duvardır. Mekanın, doluluk boşluk algısında etkili olan duvarlar gelen ışığın ve hava sirkülasyonunun belirleyicisi olarak kullanılmaktadır. Ahşap, cam, çimento, doğal taş, tuğla, porselen, metal gibi farklı malzemeler kullanılmaktadır (Ağan, 2018).

1.4.2.3.3. Tavan Malzemeleri

Tavan düzlemi, zemin ile birlikte mekansal alanı tanımlayan, sahip olduğu renk, form, doku gibi özellikleriyle insan üzerinde farklı duygular ve anlamlar oluşturabilen, binaların çoğunda aydınlatma öğelerini içeren yapı elemanıdır. Günümüz modern tasarım anlayışıyla tavanlar, mimari tasarıma daha çok dahil olmaya başlamış ve mozaik, seramik, bakır, demir, titanyum, pirinç gibi farklı malzemelerle farklı konseptlerde tavan tasarımları ortaya çıkmıştır (Ağan, 2018).

1.4.2.4. Aydınlatma

Mekan tasarımlarında aydınlatma ögesi, mekana canlılık kazandırarak, renklerin, biçimlerin ve dokuların görülebilmesini mümkün kıldığı için tasarımın önemli

parçalarındandır. Bir binanın tasarımı, ne kadar estetik olursa olsun aydınlatmasının iyi olmaması halinde insanlar üzerinde arzulanan etki yaratılamaz. Mimarlığı; doğru, güzel ve akıllı mekanların ışıkla olan beraberliği olarak ifade eden Le Corbusier, mekan tasarımında aydınlatmanın önemini vurgulamıştır (Ağan, 2018).

Mekarlarda kullanılan malzemeler gibi aydınlatma ögesi de mekanın ruhunu etkilemekte ve kullanıcılar üzerinde olumlu veya olumsuz duygular uyandırabilmektedir. Mekanın aydınlatma tasarımıyla mekan; sıcak, samimi, enerjik, canlı gibi pozitif etkiler oluşturabileceği gibi, soğuk, karamsar, huzursuz bir atmosfer de yaratabilmektedir. Aydınlatma ögesini doğal ve yapay aydınlatma olarak iki başlık altında toplamak mümkündür.

1.4.2.4.1. Doğal Aydınlatma

Mekan içindeki görsel gereksinimleri karşılamak üzere, ana kaynağı güneş olan ışığın mekan içine alınabilmesi için tasarlanan sistemdir (Üstünel,2012).

Canlı yaşamının başlangıcından bu yana gün ışığı canlıların hayatını şekillendirmiş, görme yetisini mümkün kılarak yaşamı kolaylaştırmıştır. Tarih boyunca farklı medeniyetler yaşama mekanlarını aydınlatmak için çeşitli yöntemler denemiş ve gün ışığından en üst düzeyde faydalanmaya çalışmıştır. Teknolojinin gelişmesiyle birlikte cephelerde açılan boşlukların boyutları büyüyerek, mekanların aydınlık seviyeleri yükselmiştir.

Günışığı miktarı mevsimlere, saate, iklime, coğrafi konuma göre farklılık gösterdiğinden, doğal aydınlatma yapay aydınlatmadan farklı olarak değişken bir yapıya sahiptir. Gün içerisinde mekana gelen ışık insanların mekanı farklı algılamasına olanak sağlamaktadır. Yıl içerisinde düşünüldüğünde ise mevsimlerin oluşturduğu farklılıklar insanlara çok sayıda farklı atmosfer sunmaktadır (Üstünel,2012).

Gün ışığı kapalı hacimlere pencere, kapı gibi boşluklardan girdiği için, bu boşlukların boyutları ve konuları mekandaki aydınlanma düzeyini doğrudan etkilemektedir. Güney cephesinden süzölen gün ışığı genellikle daha parlak ve sıcak etkiler yaratırken, kuzey cephesinden gelen ışık daha mat ve soğuk bir etki yaratmaktadır.

1.4.2.4.2. Yapay Aydınlatma

Yapay aydınlatmanın kullanılmaya başlanması, tarih öncesi dönemlere dayanmaktadır. Ateşin keşfi ile önemli bir aydınlatma ve ısınma kaynağına erişilmiştir. İlerleyen zamanla birlikte farklı teknikler geliştirilmiş ve ateşi taşıyabilecek daha pratik yöntemler kullanılmaya başlanmıştır. Ateşin keşfi ile başlayan aydınlanma süreci, ampulün icadına kadar ilerlemiş ve günümüzde elektrik enerjisinin kullanılmasıyla devam etmektedir. Yapay aydınlatma tanımlanacak olursa; yapma ışık kaynaklarından üretilen ışığın, görsel konfor gereksinmelerini karşılamak üzere tasarlanan aydınlatma sistemidir (Üstünel,2012; Ağan, 2018).

Gün ışığının görme gereksinimini karşılayamadığı zamanlarda yapay aydınlatma devreye girerek, insanların çevrelerini algılamalarına ve mekanların ışık aracılığıyla anlam, biçim ve ruh kazanmasına yardımcı olur. Yapay aydınlatmada istenilen görsel etkinin elde edilmesi, mekana arzulanan anlam ve karakterin verilmesi mümkün olmaktadır. Doğal aydınlatmanın niteliği, insanların görsel algılama gereksinimlerine bağlı olmaksızın gün içinde sürekli değişir iken, yapay aydınlatmanın niteliği kullanıcının gereksinimine bağlı olarak ayarlanabilmektedir. Bu sebeple mekanda kullanılan yapay aydınlatmanın kontrolü, doğal aydınlatmanın kontrolünden daha kolaydır (Turgay ve Altuncu, 2011).











1.4.2.5. Renk

Renk, ışığın farklı dalga boylarında yansmasıyla gözümüzde oluşan duyumdur. Mimari tasarımda estetik arayışlara hizmet eden renk; bir binayı ya da mekanı vurgulamak, form veya malzemesine dikkat çekmek ve istenen yüzeyleri belirginleştirmek gibi fonksiyonlara sahiptir (Faulkner, 1972).

Renk; mekan tasarımında, mekana kimlik kazandırma ve arzulanan atmosferi oluşturmada önemli araçlardan biridir. Rengin insanlar üzerindeki anlamsal etkileri bu alanda yapılan çok sayıda araştırma ile tespit edilerek, birey üzerinde pozitif veya negatif etkiler uyandırabileceği kanıtlanmıştır. Örneğin; mavi rengin oluşturduğu sakinlik, huzur, özgürlük etkisinden dolayı, mavi renk ferah atmosfer yaratılmak istenen alanlarda kullanılır. Pozitif yönüne karşın mavi renk, birey üzerinde donuk ve sıkıcı bir etki de doğurabilmektedir. Kırmızı renk ise, heyecan verici, harekete geçirici bir renk olup, öfkeyi ve kontrolsüz tutkuyu ortaya çıkarma özelliği de bulunur (Manav,2015). Renklerin

kullanılacakları mekanda yaratacağı atmosfer göz önünde bulundurularak oluşturulan tasarımlar, mekanın doğru algılanmasına yardım ederek, kullanıcının üzerinde istenilen etkinin oluşmasını sağlayacaktır.

Tablo 4. Rengin Psikolojik Etkisi

Ad	Renk	Rengin Psikolojik Etkisi
Kırmızı		Dikkat arttırıcı, ilgi çekici, hareketlilik sağlayıcı, beyni çalıştırıcı, heyecan verici, canlılık, aşk, zafer, enerji, cömertlik, fedakarlık, acıma, cesaret, güç, hayat doluluk
Sarı		Zenginlik, bolluk, şeref, sadakat, entelektüel olma, yöneticilik, hırs, iddia, özgürlük, canlılık
Mavi		Hoşnutluk, iyi niyet, merhamet, açık sözlülük, dürüstlük, esneklik, yumuşak başlılık, anlaşma, uzlaşma, iş birliği, huzur, heyecan giderici, sakinleştirici
Yeşil		Serinletici, sakinleştirici, sessizlik, verimlilik, hayat, büyüme, doğa, bilgelik, inanç, kendine saygı, adalet, güven
Turuncu		Neşe verici, ısıtıcı, birlik olmaya yönlendirici, zenginlik, ışık, verimlilik, sevinç, iyimserlik
Mor		Asalet, mistizm, utanç, hüznün, aşk ve akıl, itibar
Kahve.		Olgunluk, ayağı yere basan, kararlı, ketum, ciddi
Bej		Birleşme, sessizlik, hoşluk, sakinlik, memnuniyet, yalınlık, ferahlık, açık yüreklilik, samimiyet, rahatlık, resmiyetten uzaklık
Beyaz		Birlik, saflık, açıklık, şeffaflık
Siyah		Yas, pişmanlık, suçluluk, dinlendirici, sessizlik, sonsuzluk, kuvvet

1.4.2.6. İmgeler

1.4.2.6.1. Yollar (Koridorlar)

Bir kent için yollar, kentlinin hedef noktaya ulaşabilmek için kullandığı kanallardır. Bu kanallara; caddeler, sokaklar, yürüyüş yolları, demir yolları örnek verilebilir (Lynch,1960). Yollar, kentsel dokuda yer değiştirmeyen öğeler olan yapı adaları arasında, kentliye ve kente hareketlilik sağlayan öğelerdir. Kentsel dokuyu belirleyen ve onun içinde olan bir ana aks, bu aksı belirleyen yapılar ve öğelerle, bu aksa bağlanan yan yollarla, kent sakinleri tarafından çok sık kullanılmaktadır (Giritlioğlu,1991). Kent ölçeğinde yolların üstlendiği fonksiyonu, bina ölçeğinde koridorlar üstlenmektedir. Kent ölçeğinde yapıları birbirine bağlayan yollar, bina ölçeğinde birimleri birbirine bağlamaktadır.

1.4.2.6.2. Kenarlar (Duvarlar)

Kenarlar, bir alanın dış sınırları, mahalleleri ayıran fiziksel engeller ya da iki alanı fiziksel olarak diğerlerinden farklı kılan elemanlar olarak görev yapmaktadır. Bir kenar bazen bir yol olarak görev alsa bile, temelde birbirlerinden farkları bulunmaktadır. Yolların bağlayıcı, birleştirici görevleri olmasına karşın, kenarlar ayırıcı elemanlar olarak dikkate alınmaktadırlar (Ağan, 2018). Bir kent için akarsular, nehirler, surlar demiryolları, kıyıları, duvarlar, çitler sınır elemanı olarak görev yapan öğeler iken, binalar için duvarlar, kot farkları, dikey sirkülasyon elemanları, mobilyalar sınır elemanı olarak görev yapmaktadır.

1.4.2.6.3. Bölgeler (Mekanlar)

Bölgeleri, ortak özelliklere sahip olan, gözlemciler tarafından benzerliği açıkça okunabilen kent parçaları olarak tanımlamak mümkündür. (Lynch, 1960). Bölgeler çok çeşitli karakterlerle betimlenebilirler, örneğin benzer yapı tipleriyle kentin geleneksel bölgesini oluşturabilecekleri gibi, bir kentin ticaret bölgesini de oluşturabilirler (Ağan, 2018). Kent ölçeğinden bina ölçeğine inildiği zaman, bir binada benzer işlevlerin olduğu mekanların, bölge oluşturduğu söylenebilir. Terminal binası için, check-in bölgesi, bagaj alma bölgesi gibi sınıflamaların yapılması mümkündür.

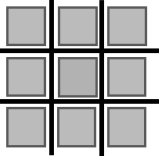


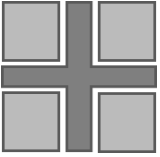
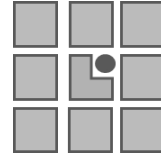
1.4.2.6.4. Odak Noktaları

Odak noktaları, yol kavşakları veya bazı eylemlerin yoğunlaştığı alanlardır. Kavramsal olarak küçük noktalar olarak görünseler bile, kentteki büyük meydanlar, genişletilmiş doğrusal alanlar veya daha büyük ölçekte düşünüldüğünde tüm merkez bölgesini kapsayan büyük alanlar odak noktaları olabilmektedir (Lynch,1960). Odak noktaları insanları yönlendirebilen, kendine özgü karakteristikleri olan güçlü öğelerdir. Venedik San Marco Meydanı odak noktalarına verilebilecek örneklerden biridir. Kentin dar, kıvrımlı, karmaşık yollarına zıt olarak geniş, bölüntüsüz meydan, kent içinde yapısı ve görüntüsüyle farklılaşmıştır (Ağan, 2018). Terminal binası ölçeğinde düşünüldüğünde ise, koridorların kesiştiği alanlar, check-in bankolarının önü, uçak çıkış kapıları ve önündeki bekleme alanları, bagaj alma holleri odak noktası olarak değerlendirilebilmektedir.

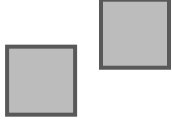
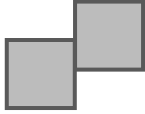
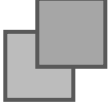
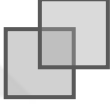
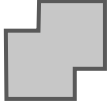
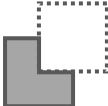
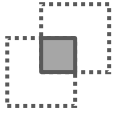

1.4.2.6.5. İşaret Öğeleri

Gözlemciler için kolayca algılanabilen noktasal referanslardır. İşaret öğeleri, ölçek açısından çeşitlilik gösterebilen basit fiziksel unsurlardır (Lynch,1960). İşaret öğelerinin fark edilebilir ve akılda kalıcı olması gerekmektedir. örneğin dikdörtgen formun baskın olduğu bir sokakta, üçgen form dikkat çekeceği gibi, tamamen geleneksel alçak binaların olduğu bir alanda yüksek bir bina boyut açısından dikkat çekecektir (Ağan, 2018). Bina ölçeğinde düşünüldüğü zaman, kenttekine benzer olarak diğer öğelerden farklılaşarak öne çıkan öğeleri işaret öğesi olarak tanımlamak mümkündür. Terminal binalarının tasarımına bağlı olarak, belirli bir başlık altında toplanamayacak sayıda öğe, işaret öğesi olarak öne çıkarılabilmektedir. Genel olarak düşünüldüğünde, check-in bankoları, bagaj konveyörleri gibi öğeler fark edilebilirlik düzeylerinin yüksek olması sebebiyle mekanda ön plana çıkmaktadırlar.

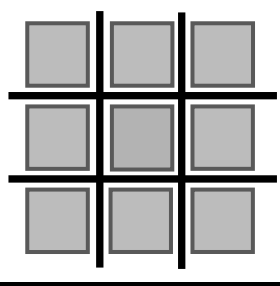
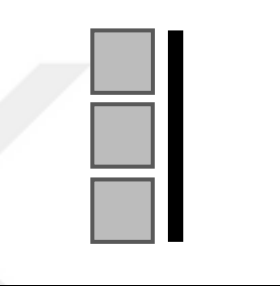
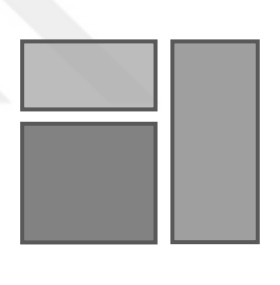
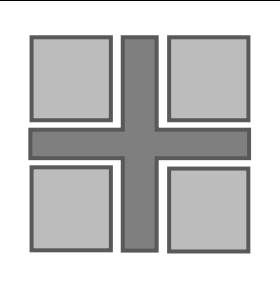
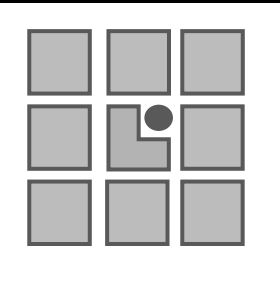
Tablo 5. İmgeler

				
Yollar	Kenarlar	Bölgeler	Düğüm Noktaları	İşaret Öğeleri

Tablo 6. Form oluşumları

FORM OLUŞUMLARI		
Kopma	İki formun birbirine yakın konumlandığı durumdur. Formların kurduğu yakın ilişkide formlar birbirine temas etmemektedir.	
Degme	İki formun birbirine teğet olduğu durumdur. Formlar arasındaki etkileşim çizgiseldir ve birbirlerinin alanlarına girmemektedirler.	
Üst üste g.	İki formun üst üste binmesi ile oluşan durumdur. Formlar arasındaki ilişki düzlemseldir ve hacimsel temasları yoktur.	
İç içe geç.	İki formun hacimsel olarak ilişki kurarak birbirlerinin içine geçtiği durumdur. Formlar arasında düzlem bulunmamaktadır.	
Birleşme	İki formun birbirine eklenmesi sonucu tek bir forma dönüşmesi durumudur. Formlar arasında sınır yoktur.	
Eksiltme	Bir formun hayali bir form tarafından boşaltılması sonucu oluşan durumdur. Hacimsel olarak tek form bulunmaktadır.	
Kesişme	İç içe geçen iki formun kesişim bölgesinde form oluşması durumudur. Kendisini oluşturan formlara benzememektedir.	
Denk gel.	İki formun aralarındaki tüm sınırlar kalkacak derecede birbirine yaklaşmasıyla oluşan durumdur. Tek form olarak algılanır.	

Tablo 7. Kent İmgeleri

KENT İMGELERİ		
Yollar	Kent için yollar, kentliyi bir yerden bir yere ulaştıran alanlar iken; terminal binaları için yollar, mekanlar arası bağlantılara olanak sağlayan ve kullanıcıya mekanlar arası geçiş imkanı sunan alanlardır.	
Kenarlar	Kent ölçeğinde kenarlar, iki bölge arasındaki sınır olarak tanımlanır iken; terminal binalarında kenarlar, mekanları birbirinden ayıran düzlemler olarak tanımlanabilir. Bu düzlemler; duvar, cam, mobilya gibi sınırlayıcı öğelerdir.	
Bölgeler	İki boyutlu geniş alanlar olan bölgelere kent ölçeğinde konut, eğitim, ticaret bölgesi örnektir. Terminal binası için bölgelere, çeşitli sınırlarla ayrılmış bekleme salonu, kafeteryalar gibi birimler örnek verilebilir.	
Düğüm noktaları	Kent ölçeğinde düğüm noktaları daha çok kesişen yolları, insanların yön değiştirdiği veya toplandığı alanları ifade eden kavşaklar, meydanlar iken terminal binasında mekanları birbirine bağlayan yolların kesişimleridir.	
İşaret öğeleri	İşaret öğeleri bir yeri diğerlerinden farklı kılan, akılda kalıcılığı yüksek olan ve algılanabilirliği yüksek olan bina, işaret levhası gibi oluşumlardır. Terminal binalarındaki levhalar, zemin farklılıkları örnektir.	

2. YAPILAN ÇALIŞMALAR

Havalimanı terminal binaları, literatür ve alan çalışması sonucu elde edilen veriler doğrultusunda, formel oluşum ve kimliksel arayış başlıkları altında incelenmiştir. Yapılan incelemeler sonucunda, seçilen havalimanı terminal binalarının analizleri yapılmıştır.

2.1. Çalışmanın Yöntemi

Çalışma kapsamında havalimanı terminal binalarının form ve iç mekan oluşumlarının belirlenmesi, kimliksel arayışlarının tespit edilmesine yönelik araştırma yapılmaktadır. Havalimanı terminal binalarının formel ve imgesel oluşumlarının tespit edilmesine yönelik analizlerin yapılması, çalışmanın ana strüktürünü oluşturmaktadır. Yapılan çalışmaların ilk aşaması olarak seçilen 35 havalimanı terminal binasının literatür taraması tamamlanarak, belirlenen başlıklar altında kimlik kartları oluşturulmuştur.

Çalışmanın ikinci bölümünde, Türkiye’de mimari yarışma yoluyla yapılan 7 havalimanı terminal binasının formel ve imgesel oluşumlarının detaylı analizleri yapılmaktadır. Seçilen havalimanı terminal binaları; form oluşumu, iç mekan kurgusu, yolcu-terminal binası etkileşimi, kent-terminal binası ilişkisi doğrultusunda incelenmektedir. Literatür ve alan çalışması sonucunda elde edilen havalimanı terminal binalarına ait görsellerden, terminal binalarının tasarım ofislerinden ve kitaplardan elde edilen terminal binalarına ait teknik çizimlerden yararlanılarak, Autocad programı aracılığıyla terminal binalarının planları grafiksel olarak yeniden oluşturulmuştur. Çalışma kapsamında belirlenen başlıklar, oluşturulmuş planlar üzerinde Autocad programı yardımıyla grafiksel olarak analiz edilmiştir. Grafiksel anlatımlara ilişkin lejantlara analiz tabloları içinde yer verilmiştir. Yapılan analizler sonucu elde edilen veriler, çalışmanın son bölümünde irdelenmiş ve çalışmadan çıkarılan sonuçlara yer verilerek, çalışma tamamlanmıştır.

Tez çalışmasına ait araştırma modeli dört adımda kurgulanmış ve sırasıyla; Saptama, Analiz 1, Analiz-2, Sentez-Sonuç adımlarından oluşturulmuştur (Tablo 6).

Tablo 8. Araştırma Modeli

1.ADIM	SAPTAMA
1.1.	Araştırma Alanının Seçimi: Havalimanı Terminal Binaları
1.2.	Örneklerin Seçimi (35 Terminal Binası)
1.3.	Literatür ve alan çalışmasının yapılması
1.4.	Seçilen örnek binalara ilişkin verilerin elde edilmesi

2.ADIM	ANALİZ 1
2.1.	Kimlik Kartlarının Hazırlanması (35 Terminal Binası)
2.2.	Araştırma Alanının Sınırlandırılması
2.3.	Detay Analizleri İçin Örneklerin Belirlenmesi (7 Terminal Binası)
2.4.	Detay Analiz Kartlarının Hazırlanması

3.ADIM	ANALİZ 2
3.1.	Terminal Binalarının Tanıtımlarının Yapılması (7 Terminal Binası)
3.2.	Terminal Binalarının Fiziksel Oluşum Analizlerinin Hazırlanması
3.3.	Terminal Binalarının İmgesel Analizlerinin Hazırlanması
3.4.	Yapılan Analizlerin Tablolarının Oluşturulması

4.ADIM	SENTEZ-SONUÇ
4.1.	Yapılan Analizlerin Değerlendirilmesi
4.2.	Analizlerin Fiziksel ve Kimliksel Oluşumlar Üzerinden İrdelenmesi
4.3.	Yapılan Çalışmaların Sonuçlarının Çıkarılması

2.2.Örneklerin Seçimi

Örneklerin seçimi iki aşamada gerçekleşmiştir. İlk olarak havalimanlarının genel özelliklerini ortaya koymak amacıyla, farklı bölge ve farklı kültürlerden 35 adet havalimanı terminal binası seçilmiştir. Farklı iklim tiplerinin görüldüğü, farklı ekonomik düzeylere sahip coğrafyalardan örneklerin seçilmesi ile terminal binasının bulunduğu bölgenin mimari tasarıma olan etkisini incelemek hedeflenmiştir. İkinci aşamada ise seçilen 35 havalimanı terminal binası arasından detaylı analizlerini yapmak üzere Türkiye’de mimari yarışma yoluyla yapılan 7 havalimanı terminal binası seçilmiştir. Mimari yarışma yoluyla üretilen projelerin, çok sayıda proje arasından seçilerek uygulanması nedeniyle örneklem alanı olarak yarışma projeleri uygun görülmüştür.

2.3. Kimlik Kartlarının Hazırlanması

Kimlik kartları, literatür çalışması sonucu Türkiye’den 15 ve Dünya’dan 20 olmak üzere toplamda 35 havalimanı terminal binası üzerinden hazırlanmıştır. Mimar, adres, inşaat alanı, proje yılı, yapım yılı ve kat sayısı bilgileri verilmiştir. Yapılar üzerinde yapılan incelemeler sonucunda apron biçimlenme tipi, tasarım yaklaşımı ve ölçek bilgilerine ait veriler kimlik kartlarına eklenmiştir. Literatür çalışması ve alan çalışması sonucunda elde edilen havalimanı terminal binalarına ait görsellere kimlik kartlarında yer verilmiştir. Literatür çalışmasıyla elde edilen plan ve kesitlerden yararlanılarak Autocad programı aracılığıyla hazırlanan grafikler, kimlik kartlarına eklenmiş, havalimanının kent ile kurduğu ilişkiyi görmek amacıyla uydu görüntülerine de yer verilerek kimlik kartları tamamlanmıştır. Terminal binaları yapılış yıllarına göre kronolojik olarak sıralanmıştır.

2.4. Türkiye ve Dünya’da Seçilen Terminal Binalarının İncelenmesi

Türkiye Havalimanları Terminal Binalarından Örnekler:

YK-1. Antalya Havalimanı Terminal Binası, Antalya

YK-2. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası, Muğla

YK-3. Atatürk Uluslararası Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası








YK-4. Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası, Muğla

- YK-5. Ankara Esenboğa Havalimanı Terminal Binası, Ankara
- YK-6. Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Terminal Binası, İstanbul
- YK-7. Balıkesir Koca Seyit Havalimanı Terminal Binası
- YK-8. Erzincan Havalimanı Terminal Binası, Erzincan
- YK-9. Hatay Havalimanı Terminal Binası, Hatay
- YK-10. Kars Harakani Havalimanı Terminal Binası, Kars
- YK-11. Sivas Nuri Demirağ Havalimanı Terminal Binası, Sivas
- YK-12. İzmir Adnan Menderes İç Hatlar Terminal Binası, İzmir
- YK-13. Mardin Havalimanı Terminal Binası, Mardin
- YK-14. Ordu-Giresun Havalimanı Terminal Binası, Ordu
- YK-15. İstanbul Havalimanı Terminal Binası, İstanbul

Dünya Havalimanları Terminal Binalarından Örnekler:

- YK-16. J.F.K. havalimanı T.W.A terminal binası, New York, ABD
- YK-17. Washington Dulles havalimanı terminal binası, Washington, ABD
- YK-18. Frankfurt Havalimanı Terminal Binası, Frankfurt, Almanya
- YK-19. Cidde Kral Abdulaziz Havalimanı Terminal Binası, Cidde, Suudi Arabistan
- YK-20. Stansted Havalimanı Yeni Terminal Binası, Londra, İngiltere
- YK-21. Kansai Havalimanı Terminal Binası, Osaka, Japonya
- YK-22. Hong Kong Uluslararası Havalimanı Terminal Binası, Hong Kong
- YK-23. San Francisco Uluslararası Havalimanı Terminal Binası, Atlanta, ABD
- YK-24. Sondika Havalimanı Terminal Binası, Bilbao, İspanya
- YK-25. Madrid Barajas Uluslararası Havalimanı Terminal Binası, Madrid, İspanya
- YK-26. Dubai Uluslararası Havalimanı Terminal Binası, Dubai, BAE
- YK-27. Hamburg Havalimanı Terminal Binası, Hamburg, Almanya
- YK-28. Marrakesh Menara Havalimanı Terminal Binası, Marrakesh, Fas
- YK-29. Pekin Başkent Uluslararası Havalimanı Terminal Binası, Pekin, Çin
- YK-30. Kraliçe Alia Havalimanı Yeni Terminal Binası, Amman, Ürdün
- YK-31. Kutaisi Uluslararası Havalimanı Terminal Binası
- YK-32. Chhatrapati Shivaji Uluslararası Havalimanı Terminal Binası, Mumbai, Hindistan
- YK-33. Heydar Aliyev Uluslararası Havalimanı Terminal Binası, Bakü, Azerbaycan
- YK-34. Pulkovo Uluslararası Havalimanı Terminal Binası
- YK-35. Kuveyt Uluslararası Havalimanı Terminal Binası, Kuveyt




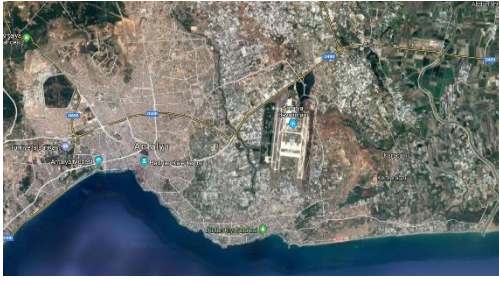
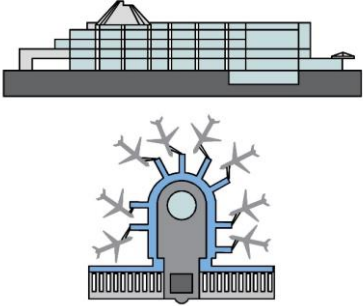
Tablo 9. Türkiye'den Seçilen Havalimanları

Yıl	1991	1998	2000	2006	2006
Yapı					
Kod	YK-1	YK-2	YK-3	YK-4	YK-5
Yıl	2009	2010	2011	2011	2013
Yapı					
Kod	YK-6	YK-7	YK-8	YK-9	YK-10
Yıl	2013	2014	2014	2015	2018
Yapı					
Kod	YK-11	YK-12	YK-13	YK-14	YK-15


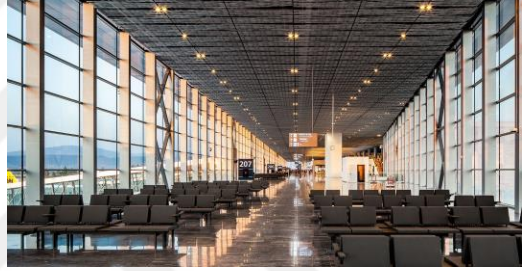
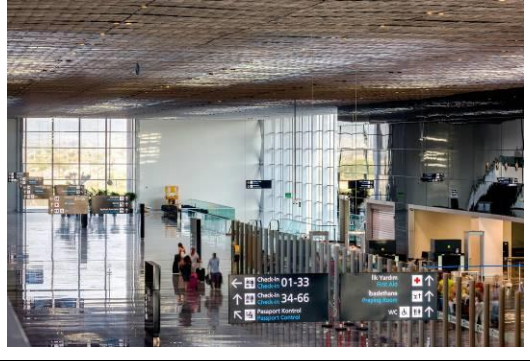

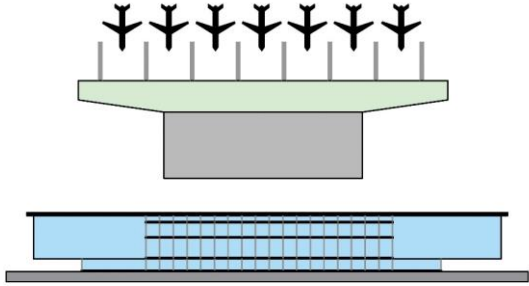
Tablo 10. Dünya'dan Seçilen Havalimanları

Yıl	1962	1963	1972	1981	1991
Yapı					
Kod	YK-16	YK-17	YK-18	YK-19	YK-20
Yıl	1994	1998	2000	2000	2006
Yapı					
Kod	YK-21	YK-22	YK-23	YK-24	YK-25
Yıl	2008	2008	2008	2008	2012
Yapı					
Kod	YK-26	YK-27	YK-28	YK-29	YK-30
Yıl	2013	2014	2014	2014	2020
Yapı					
Kod	YK-31	YK-32	YK-33	YK-34	YK-35

Tablo 11. Antalya Havalimanı Terminal Binası (URL-1,2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-1	
Antalya Havalimanı Terminal Binası			
YAPIYA AİT VERİLER		GENEL FOTOĞRAFLAR	
Yapım Yeri	Antalya		
Proje Yılı	1991		
Yapım Yılı	1998		
Mimarı	Doğan Tekeli		
Alan (m ²)	85.000 m ²		
Kat sayısı	3		
APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm	Lineer Çözüm		●
İskele Çözüm	Uydu Çözüm		●
Taşıyıcı Çözüm	Karma Çözüm	●	
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik	Geometrik		●
Pragmatik	Tipolojik		
ÖLÇEK			
Küçük ölçekli			
Orta ölçekli	●		
Büyük ölçekli			
YAPIYA AİT ÇİZİMLER		KENT İÇİ KONUM	
			

Tablo 12. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası (URL-2, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-2			
Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası					
YAPIYA AİT VERİLER		GENEL FOTOĞRAFLAR			
Yapım Yeri	Muğla				
Proje Yılı	1998				
Yapım Yılı	2012				
Mimarı	Murat Tabanlıoğlu				
Alan (m ²)	100.967 m ²				
Kat sayısı	4				
APRON BİÇİMLENME TİPİ					
Basit Çözüm				Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm	●			Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm	●	Karma Çözüm	●		
TASARIM YAKLAŞIMI					
Analojik				Geometrik	●
Pragmatik				Tipolojik	
ÖLÇEK					
Küçük ölçekli					
Orta ölçekli				●	
Büyük ölçekli					
YAPIYA AİT ÇİZİMLER		KENT İÇİ KONUM			
					

Tablo 13. Atatürk Uluslararası Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası (URL-3, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI	YK-3
Atatürk Uluslararası Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası	

YAPIYA AİT VERİLER	
Yapım Yeri	İstanbul
Proje Yılı	1997
Yapım Yılı	2004
Mimarı	Ebru Kantaşı
Alan (m ²)	450.000 m2
Kat sayısı	3

APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm		Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm	●	Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm	●	Karma Çözüm	●

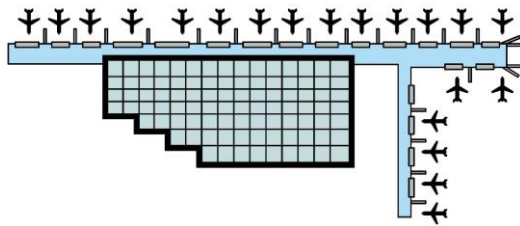
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik		Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik	

ÖLÇEK	
Küçük ölçekli	
Orta ölçekli	
Büyük ölçekli	●

GENEL FOTOĞRAFLAR



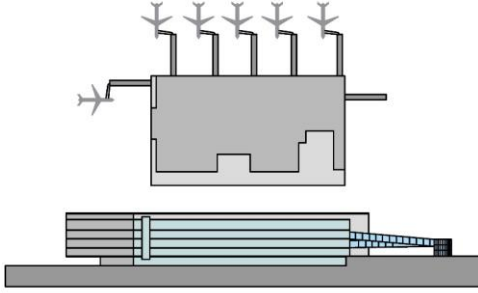



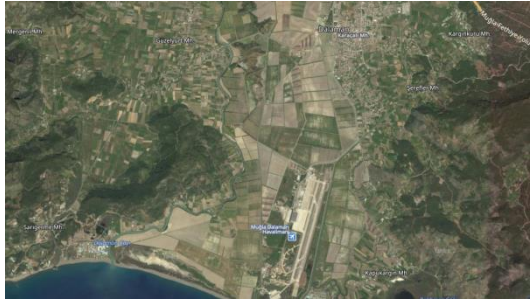
YAPIYA AİT ÇİZİMLER



KENT İÇİ KONUM



Tablo 14. Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası (URL-4, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-4	
Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası			
YAPIYA AİT VERİLER			
Yapım Yeri	Dalaman, Muğla		
Proje Yılı	1999		
Yapım Yılı	2006		
Mimarı	Emre Arolat		
Alan (m ²)	130.000 m ²		
Kat sayısı	4		
APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm		Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm	●	Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm	●	Karma Çözüm	●
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik		Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik	
ÖLÇEK			
Küçük ölçekli			
Orta ölçekli	●		
Büyük ölçekli			
YAPIYA AİT ÇİZİMLER			
			
GENEL FOTOĞRAFLAR			
			
			
			
KENT İÇİ KONUM			
			

Tablo 15. Ankara Esenboğa Havalimanı Terminal Binası (URL-5, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI	YK-5
Ankara Esenboğa Havalimanı Terminal Binası	

YAPIYA AİT VERİLER	
Yapım Yeri	Ankara
Proje Yılı	2004
Yapım Yılı	2006
Mimarı	Ercan Çoban
Alan (m ²)	293.000 m ²
Kat sayısı	3

APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm		Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm	●	Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm	●	Karma Çözüm	●

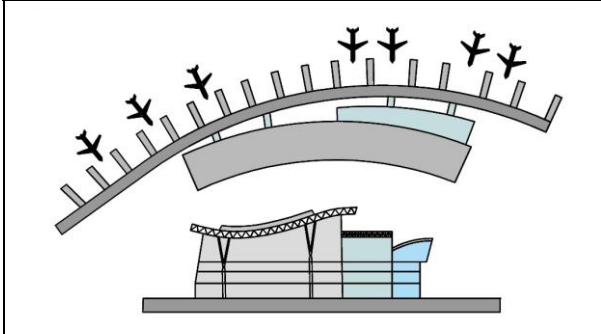
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik		Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik	

ÖLÇEK	
Küçük ölçekli	
Orta ölçekli	
Büyük ölçekli	●

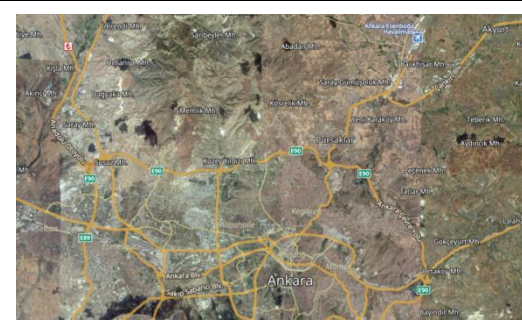
GENEL FOTOĞRAFLAR



YAPIYA AİT ÇİZİMLER



KENT İÇİ KONUM



Tablo 16. Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Terminal Binası (URL-6, 2018)

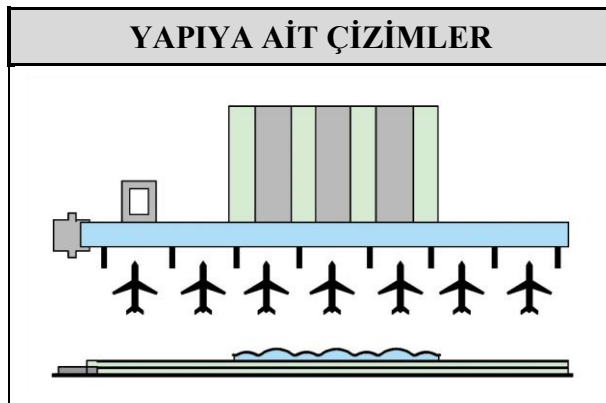
YAPI KİMLİK KARTI	YK-6
Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Terminal Binası	

YAPIYA AİT VERİLER	
Yapım Yeri	İstanbul
Proje Yılı	2007
Yapım Yılı	2009
Mimarı	Tekeli - Sisa Mimarlık
Alan (m ²)	345.000 m ²
Kat sayısı	4

APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm		Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm	●	Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm	●	Karma Çözüm	●

TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik		Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik	

ÖLÇEK	
Küçük ölçekli	
Orta ölçekli	
Büyük ölçekli	●



GENEL FOTOĞRAFLAR



KENT İÇİ KONUM



Tablo 17. Balıkesir Koca Seyit Havalimanı Terminal Binası (URL-7, 2018)

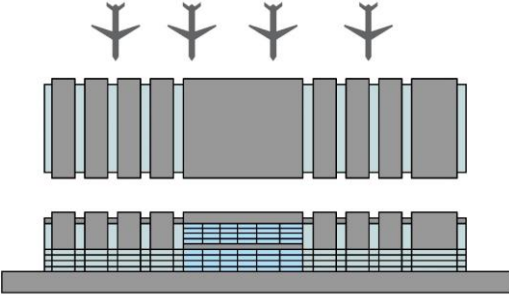
YAPI KİMLİK KARTI	YK-7
Balıkesir Koca Seyit Havalimanı Terminal Binası	

YAPIYA AİT VERİLER	
Yapım Yeri	Edremit, Balıkesir
Proje Yılı	2008
Yapım Yılı	2010
Mimarı	Balkan Mimarlık
Alan (m ²)	17.000 m ²
Kat sayısı	2

APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm	●	Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm		Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm		Karma Çözüm	

TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik		Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik	

ÖLÇEK	
Küçük ölçekli	
Orta ölçekli	●
Büyük ölçekli	

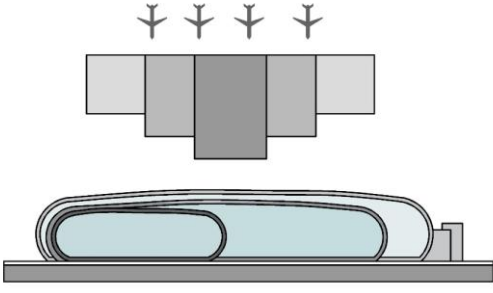




YAPIYA AİT ÇİZİMLER


GENEL FOTOĞRAFLAR




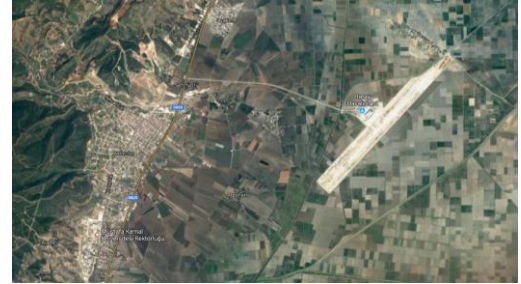
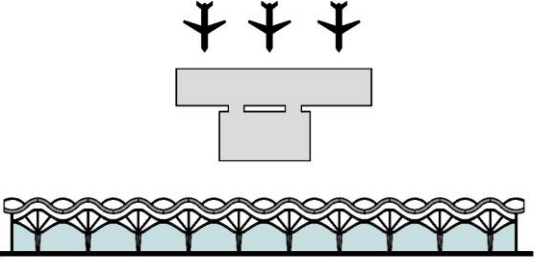



KENT İÇİ KONUM


Tablo 18. Erzincan Havalimanı Terminal Binası (URL-8, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-8	
Erzincan Havalimanı Terminal Binası			
YAPIYA AİT VERİLER			
Yapım Yeri	Erzincan		
Proje Yılı	2009		
Yapım Yılı	2011		
Mimarı	Yakup Hazan Mimarlık		
Alan (m ²)	27.132 m ²		
Kat sayısı	2		
APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm	●	Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm		Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm		Karma Çözüm	
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik		Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik	
ÖLÇEK			
Küçük ölçekli			
Orta ölçekli			●
Büyük ölçekli			
YAPIYA AİT ÇİZİMLER			
			
GENEL FOTOĞRAFLAR			
			
			
			
KENT İÇİ KONUM			
			

Tablo 19. Hatay Havalimanı Terminal Binası (URL-9, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-9			
Hatay Havalimanı Terminal Binası					
YAPIYA AİT VERİLER		GENEL FOTOĞRAFLAR			
Yapım Yeri	Hatay				
Proje Yılı	2009				
Yapım Yılı	2011				
Mimarı	Yakup Hazan Mimarlık				
Alan (m ²)	46.826 m ²				
Kat sayısı	2				
APRON BİÇİMLENME TİPİ					
Basit Çözüm	●			Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm				Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm		Karma Çözüm			
TASARIM YAKLAŞIMI					
Analojik				Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik			
ÖLÇEK					
Küçük ölçekli					
Orta ölçekli				●	
Büyük ölçekli					
YAPIYA AİT ÇİZİMLER		KENT İÇİ KONUM			
					

Tablo 20. Kars Harakani Havalimanı Terminal Binası (URL-10, 2018)

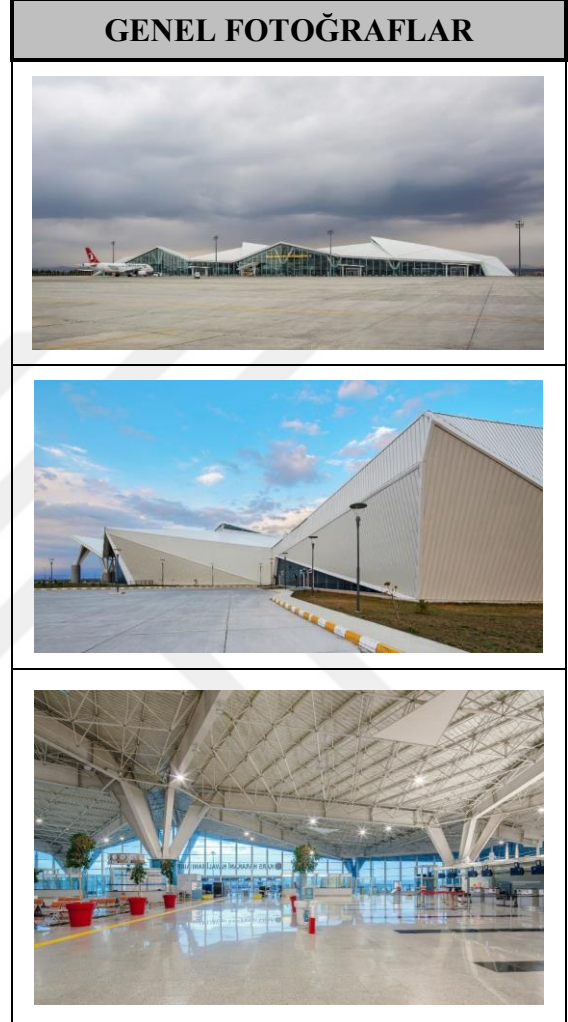
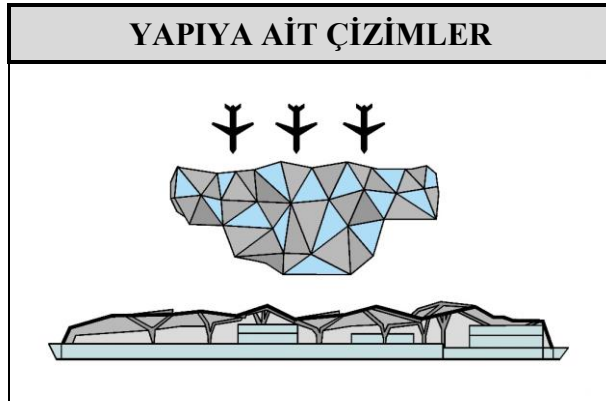
YAPI KİMLİK KARTI	YK-10
Kars Harakani Havalimanı Terminal Binası	

YAPIYA AİT VERİLER	
Yapım Yeri	Kars
Proje Yılı	2011
Yapım Yılı	2013
Mimarı	Hazan Mimarlık
Alan (m ²)	35,900 m ²
Kat sayısı	2




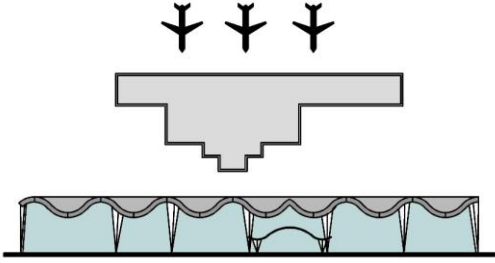

APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm	●	Lineer Çözüm	
İskele Çözüm		Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm		Karma Çözüm	

TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik	●	Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik	

ÖLÇEK	
Küçük ölçekli	
Orta ölçekli	●
Büyük ölçekli	



Tablo 21. Sivas Nuri Demirağ Havalimanı Terminal Binası (URL-11, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-11	
Sivas Nuri Demirağ Havalimanı Terminal Binası			
YAPIYA AİT VERİLER		GENEL FOTOĞRAFLAR	
Yapım Yeri	Sivas		
Proje Yılı	2008		
Yapım Yılı	2013		
Mimarı	Yakup Hazan Mimarlık		
Alan (m ²)	19,495 m ²		
Kat sayısı	2		
APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm	●	Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm		Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm		Karma Çözüm	
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik		Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik	
ÖLÇEK			
Küçük ölçekli			
Orta ölçekli			●
Büyük ölçekli			
YAPIYA AİT ÇİZİMLER		KENT İÇİ KONUM	
			

Tablo 22. İzmir Adnan Menderes İç Hatlar Terminal Binası (URL-12, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI	YK-12
İzmir Adnan Menderes İç Hatlar Terminal Binası	

YAPIYA AİT VERİLER	
Yapım Yeri	İzmir
Proje Yılı	2011
Yapım Yılı	2014
Mimarı	Yakup Hazan Mimarlık
Alan (m ²)	291,267 m ²
Kat sayısı	3

APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm		Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm	●	Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm	●	Karma Çözüm	●

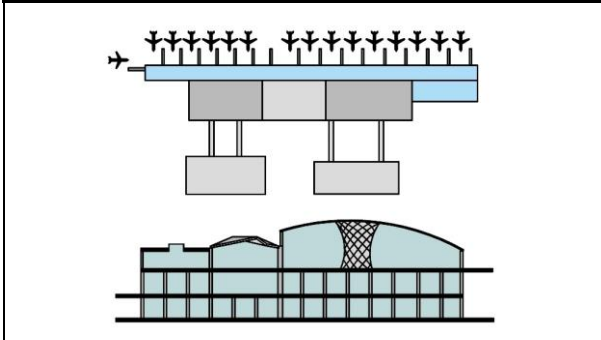
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik		Geometrik	
Pragmatik		Tipolojik	

ÖLÇEK	
Küçük ölçekli	
Orta ölçekli	
Büyük ölçekli	●

GENEL FOTOĞRAFLAR





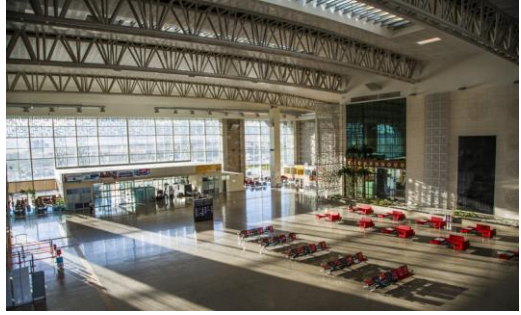
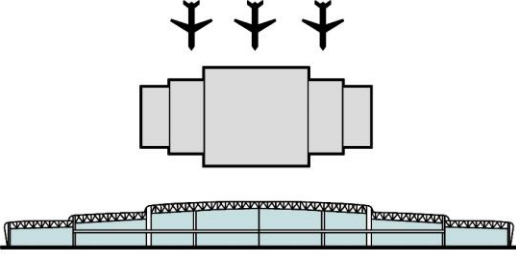

YAPIYA AİT ÇİZİMLER






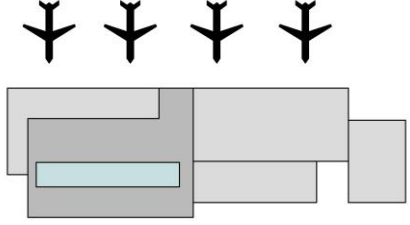

KENT İÇİ KONUM







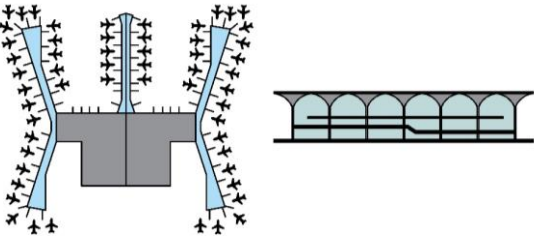

Tablo 23. Mardin Havalimanı Terminal Binası (URL-13, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-13	
Mardin Havalimanı Terminal Binası			
YAPIYA AİT VERİLER		GENEL FOTOĞRAFLAR	
Yapım Yeri	Mardin		
Proje Yılı	2010		
Yapım Yılı	2014		
Mimarı	Şakir Babacan		
Alan (m ²)	33.150 m ²		
Kat sayısı	2		
APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm	●	Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm		Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm		Karma Çözüm	
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik		Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik	
ÖLÇEK			
Küçük ölçekli			
Orta ölçekli			●
Büyük ölçekli			
YAPIYA AİT ÇİZİMLER		KENT İÇİ KONUM	
			

Tablo 24. Ordu-Giresun Havalimanı Terminal Binası (URL-14, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-14	
Ordu-Giresun Havalimanı Terminal Binası			
YAPIYA AİT VERİLER		GENEL FOTOĞRAFLAR	
Yapım Yeri	Ordu		
Proje Yılı	2011		
Yapım Yılı	2015		
Mimarı	A1 İnşaat		
Alan (m ²)	20.250 m ²		
Kat sayısı	2		
APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm	●	Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm		Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm		Karma Çözüm	
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik		Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik	
ÖLÇEK			
Küçük ölçekli			
Orta ölçekli			●
Büyük ölçekli			
YAPIYA AİT ÇİZİMLER		KENT İÇİ KONUM	
			

Tablo 25. İstanbul Havalimanı Terminal Binası (URL-15, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-15			
İstanbul Havalimanı Terminal Binası					
YAPIYA AİT VERİLER		GENEL FOTOĞRAFLAR			
Yapım Yeri	İstanbul				
Proje Yılı	2013				
Yapım Yılı	2018				
Mimarı	Nordic, Grimshaw, Haptic				
Alan (m ²)	1.300.000 m ²				
Kat sayısı	4				
APRON BİÇİMLENME TİPİ					
Basit Çözüm				Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm	●			Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm	●	Karma Çözüm	●		
TASARIM YAKLAŞIMI					
Analojik				Geometrik	●
Pragmatik				Tipolojik	
ÖLÇEK					
Küçük ölçekli					
Orta ölçekli					
Büyük ölçekli	●				
YAPIYA AİT ÇİZİMLER		KENT İÇİ KONUM			
					

Tablo 26. J.F.K. havalimanı T.W.A terminal binası (URL-16, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI	YK-16
J.F.K. havalimanı T.W.A terminal binası	

YAPIYA AİT VERİLER	
Yapım Yeri	New York, ABD
Proje Yılı	1956
Yapım Yılı	1962
Mimarı	Eero Saarinen
Alan (m ²)	70.100 m ²
Kat sayısı	2

APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm		Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm	●	Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm		Karma Çözüm	●

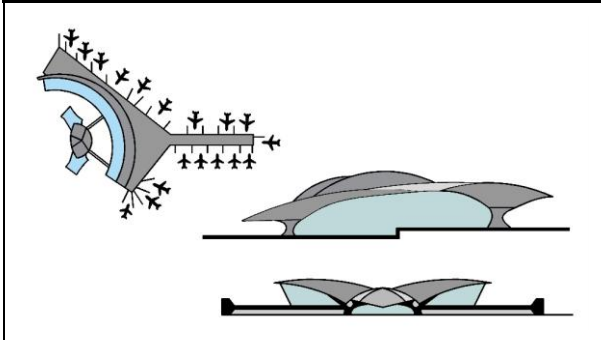
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik	●	Geometrik	
Pragmatik		Tipolojik	

ÖLÇEK	
Küçük ölçekli	
Orta ölçekli	●
Büyük ölçekli	

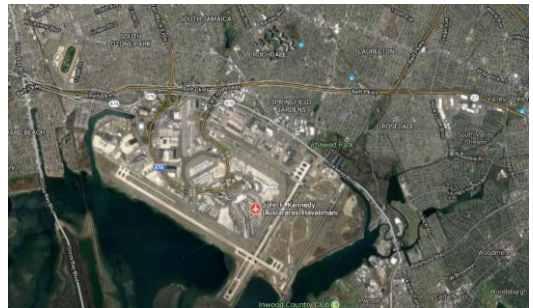
GENEL FOTOĞRAFLAR






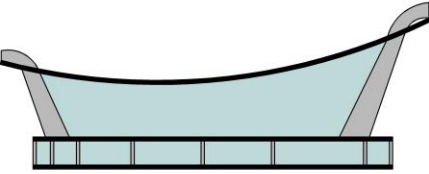

YAPIYA AİT ÇİZİMLER







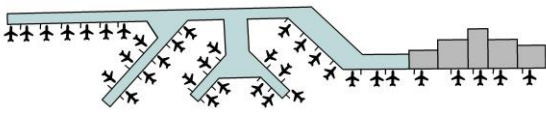
KENT İÇİ KONUM




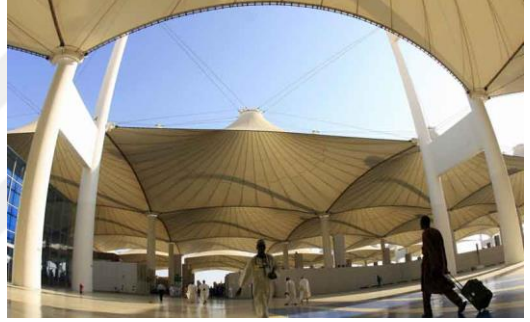

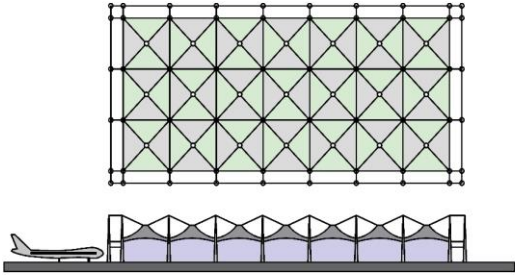

Tablo 27. Washington Dulles Havalimanı Terminal Binası (URL-17, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-17	
Washington Dulles Havalimanı Terminal Binası			
YAPIYA AİT VERİLER		GENEL FOTOĞRAFLAR	
Yapım Yeri	Washington, ABD		
Proje Yılı	1958		
Yapım Yılı	1963		
Mimarı	Eero Saarinen		
Alan (m ²)	49.000 m ²		
Kat sayısı	2		
APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm		Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm		Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm	●	Karma Çözüm	
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik		Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik	
ÖLÇEK			
Küçük ölçekli			
Orta ölçekli			●
Büyük ölçekli			
YAPIYA AİT ÇİZİMLER		KENT İÇİ KONUM	
			

Tablo 28. Frankfurt Havalimanı Terminal Binası (URL-18, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-18			
Frankfurt Havalimanı Terminal Binası					
YAPIYA AİT VERİLER		GENEL FOTOĞRAFLAR			
Yapım Yeri	Frankfurt, Almanya				
Proje Yılı	1965				
Yapım Yılı	1972				
Mimarı	GMP Architekten				
Alan (m ²)	185.000 m ²				
Kat sayısı	4				
APRON BİÇİMLENME TİPİ					
Basit Çözüm				Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm	●			Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm	●	Karma Çözüm	●		
TASARIM YAKLAŞIMI					
Analojik				Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik			
ÖLÇEK					
Küçük ölçekli					
Büyük ölçekli	●				
YAPIYA AİT ÇİZİMLER		KENT İÇİ KONUM			
					

Tablo 29. Cidde Kral Abdulaziz Uluslararası Havalimanı Terminal Binası (URL-19, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-19	
Cidde Kral Abdulaziz Uluslararası Havalimanı Terminal Binası			
YAPIYA AİT VERİLER		GENEL FOTOĞRAFLAR	
Yapım Yeri	Cidde, Suudi Arabistan		
Proje Yılı	1978		
Yapım Yılı	1981		
Mimarı	SOM		
Alan (m ²)	260,000 m ²		
Kat sayısı	3		
APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm		Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm	●	Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm	●	Karma Çözüm	●
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik		Geometrik	●
Pragmatik	●	Tipolojik	
ÖLÇEK			
Küçük ölçekli			
Orta ölçekli			
Büyük ölçekli			●
YAPIYA AİT ÇİZİMLER		KENT İÇİ KONUM	
			

Tablo 30. Stansted Havalimanı Yeni Terminal Binası (URL-20, 2018)

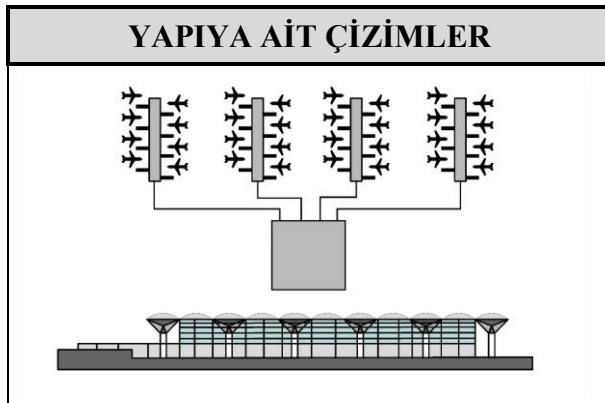
YAPI KİMLİK KARTI	YK-20
Stansted Havalimanı Yeni Terminal Binası	

YAPIYA AİT VERİLER	
Yapım Yeri	Londra, İngiltere
Proje Yılı	1981
Yapım Yılı	1991
Mimarı	Norman Foster Mimarlık
Alan (m ²)	85,700m ²
Kat sayısı	2

APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm		Lineer Çözüm	
İskele Çözüm	●	Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm		Karma Çözüm	

TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik		Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik	

ÖLÇEK	
Küçük ölçekli	
Orta ölçekli	
Büyük ölçekli	●







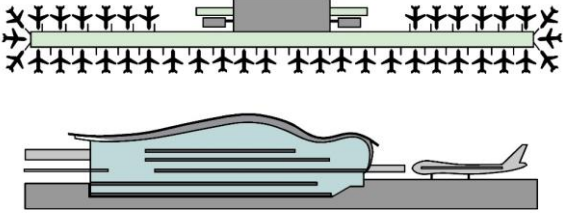
GENEL FOTOĞRAFLAR



KENT İÇİ KONUM



Tablo 31. Kansai Havalimanı Terminal Binası (URL-21, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-21	
Kansai Havalimanı Terminal Binası			
YAPIYA AİT VERİLER		GENEL FOTOĞRAFLAR	
Yapım Yeri	Osaka, Japonya		
Proje Yılı	1988		
Yapım Yılı	1994		
Mimarı	Renzo Piano		
Alan (m ²)	126,113 m ²		
Kat sayısı	5		
APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm	Linear Çözüm		●
İskele Çözüm	Uydu Çözüm		
Taşıyıcı Çözüm	●	Karma Çözüm	●
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik	Geometrik		●
Pragmatik	Tipolojik		
ÖLÇEK			
Küçük ölçekli			
Büyük ölçekli	●		
YAPIYA AİT ÇİZİMLER		KENT İÇİ KONUM	
			

Tablo 32. Hong Kong Uluslararası Havalimanı Terminal Binası (URL-22, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI	YK-22
Hong Kong Uluslararası Havalimanı Terminal Binası	

YAPIYA AİT VERİLER	
Yapım Yeri	Hong Kong
Proje Yılı	1992
Yapım Yılı	1998
Mimarı	Foster+Partners
Alan (m ²)	516.000 m ²
Kat sayısı	4

APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm		Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm	●	Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm	●	Karma Çözüm	●

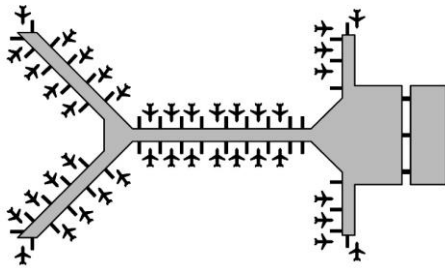
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik		Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik	

ÖLÇEK	
Küçük ölçekli	
Orta ölçekli	
Büyük ölçekli	●

GENEL FOTOĞRAFLAR






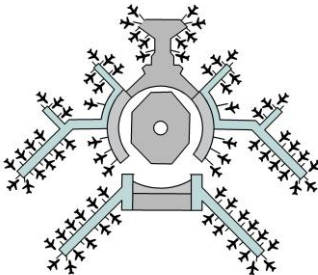

YAPIYA AİT ÇİZİMLER






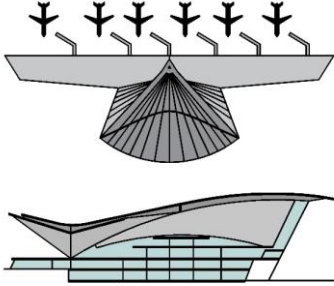

KENT İÇİ KONUM




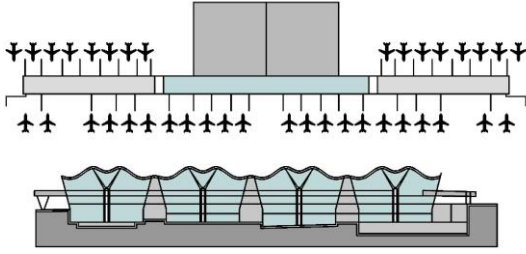

Tablo 33. San Francisco Uluslararası Havalimanı Terminal Binası (URL-23, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-23	
San Francisco Uluslararası Havalimanı Terminal Binası			
YAPIYA AİT VERİLER		GENEL FOTOĞRAFLAR	
Yapım Yeri	San Francisco, ABD		
Proje Yılı	-		
Yapım Yılı	2000		
Mimarı	SOM		
Alan (m ²)	162.000 m ²		
Kat sayısı	5		
APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm		Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm		Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm	●	Karma Çözüm	●
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik		Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik	
ÖLÇEK			
Küçük ölçekli			
Orta ölçekli			
Büyük ölçekli			●
YAPIYA AİT ÇİZİMLER		KENT İÇİ KONUM	
			




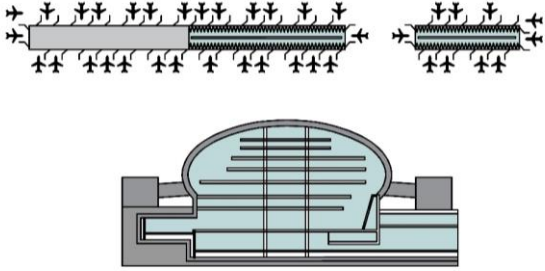

Tablo 34. Sondika Havalimanı Terminal Binası (URL-24, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-24	
Sondika Havalimanı Terminal Binası			
YAPIYA AİT VERİLER		GENEL FOTOĞRAFLAR	
Yapım Yeri	Bilbao, İspanya		
Proje Yılı	1990		
Yapım Yılı	2000		
Mimarı	Santiago Calatrava		
Alan (m ²)	32.000 m ²		
Kat sayısı	4		
APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm		Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm	●	Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm		Karma Çözüm	
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik	●	Geometrik	
Pragmatik		Tipolojik	
ÖLÇEK			
Küçük ölçekli			
Orta ölçekli			●
Büyük ölçekli			
YAPIYA AİT ÇİZİMLER		KENT İÇİ KONUM	
			



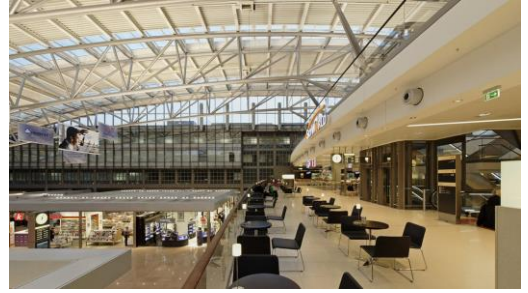

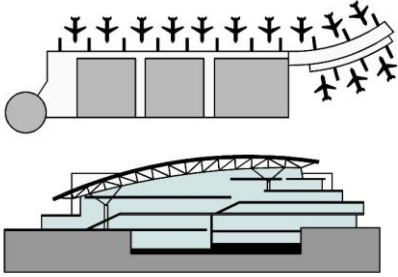
Tablo 35. Madrid Barajas Uluslararası Havalimanı Terminal Binası (URL-25, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-25	
Madrid Barajas Uluslararası Havalimanı Terminal Binası			
YAPIYA AİT VERİLER		GENEL FOTOĞRAFLAR	
Yapım Yeri	Madrid, İspanya		
Proje Yılı	2000		
Yapım Yılı	2006		
Mimarı	A. Lamela – R. Rogers		
Alan (m ²)	470.000 m ²		
Kat sayısı	5		
APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm		Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm	●	Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm	●	Karma Çözüm	●
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik		Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik	
ÖLÇEK			
Küçük ölçekli			
Orta ölçekli			
Büyük ölçekli			●
YAPIYA AİT ÇİZİMLER		KENT İÇİ KONUM	
			






Tablo 36. Dubai Uluslararası Havalimanı Terminal Binası (URL-26, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-26	
Dubai Uluslararası Havalimanı Terminal Binası			
YAPIYA AİT VERİLER		GENEL FOTOĞRAFLAR	
Yapım Yeri	Dubai, BAE		
Proje Yılı	2004		
Yapım Yılı	2008		
Mimarı	Paul Andreu		
Alan (m ²)	1,713,000 m ²		
Kat sayısı	8		
APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm		Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm		Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm	●	Karma Çözüm	●
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik		Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik	
ÖLÇEK			
Küçük ölçekli			
Orta ölçekli			
Büyük ölçekli			●
YAPIYA AİT ÇİZİMLER		KENT İÇİ KONUM	
			



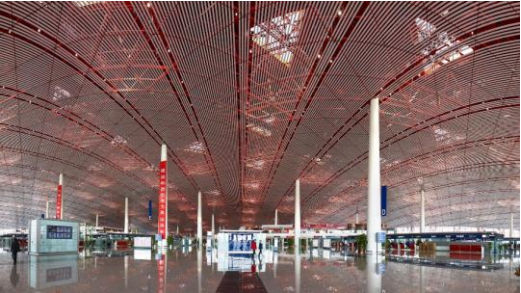
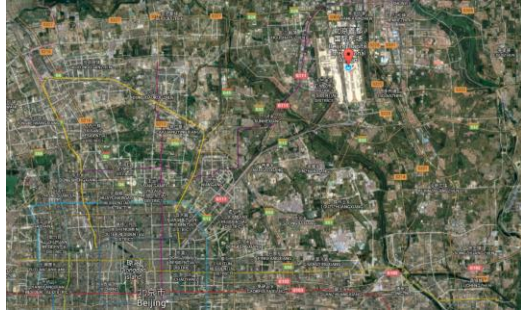
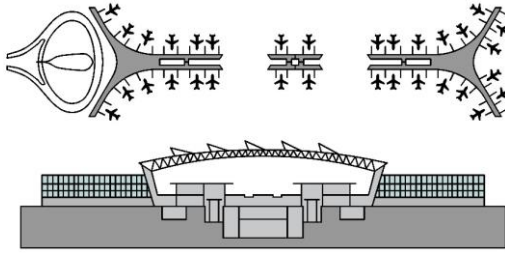
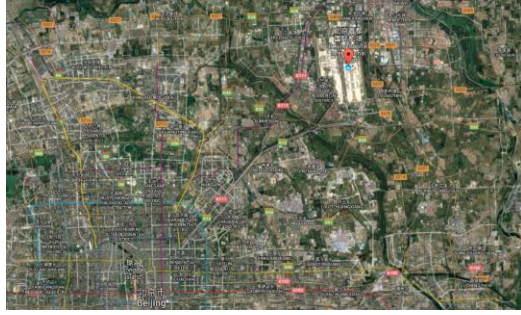
Tablo 37. Hamburg Havalimanı Terminal Binası (URL-27, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-27			
Hamburg Havalimanı Terminal Binası					
YAPIYA AİT VERİLER		GENEL FOTOĞRAFLAR			
Yapım Yeri	Hamburg, Almanya				
Proje Yılı	2005				
Yapım Yılı	2008				
Mimarı	GMP Architekten				
Alan (m ²)	375.000 m ²				
Kat sayısı	6				
APRON BİÇİMLENME TİPİ					
Basit Çözüm				Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm	●			Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm	●	Karma Çözüm	●		
TASARIM YAKLAŞIMI					
Analojik	●			Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik			
ÖLÇEK					
Küçük ölçekli					
Büyük ölçekli	●				
YAPIYA AİT ÇİZİMLER		KENT İÇİ KONUM			
					





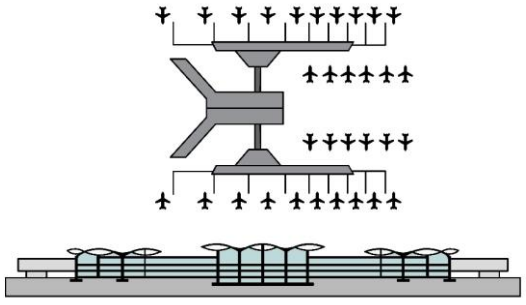

Tablo 38. Marrakesh Menara Havalimanı Terminal Binası (URL-28, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-28	
Marrakesh Menara Havalimanı Terminal Binası			
YAPIYA AİT VERİLER		GENEL FOTOĞRAFLAR	
Yapım Yeri	Marrakesh, Fas		
Proje Yılı	2006		
Yapım Yılı	2008		
Mimarı	E2A Architecture		
Alan (m ²)	15,300 m ²		
Kat sayısı	2		
APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm	•	Lineer Çözüm	•
İskele Çözüm		Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm		Karma Çözüm	
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik	•	Geometrik	•
Pragmatik		Tipolojik	
ÖLÇEK			
Küçük ölçekli			
Orta ölçekli			•
Büyük ölçekli			
YAPIYA AİT ÇİZİMLER		KENT İÇİ KONUM	
			






Tablo 39. Pekin Başkent Uluslararası Havalimanı Terminal Binası (URL-29, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-29			
Pekin Başkent Uluslararası Havalimanı Terminal Binası					
YAPIYA AİT VERİLER		GENEL FOTOĞRAFLAR			
Yapım Yeri	Pekin, Çin				
Proje Yılı	2003				
Yapım Yılı	2008				
Mimarı	Norman Foster Mimarlık				
Alan (m ²)	1.300.000 m ²				
Kat sayısı	5				
APRON BİÇİMLENME TİPİ					
Basit Çözüm				Lineer Çözüm	
İskele Çözüm	●			Uydu Çözüm	●
Taşıyıcı Çözüm	●	Karma Çözüm	●		
TASARIM YAKLAŞIMI					
Analojik	●			Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik			
ÖLÇEK					
Küçük ölçekli					
Orta ölçekli					
Büyük ölçekli	●				
YAPIYA AİT ÇİZİMLER		KENT İÇİ KONUM			
					

Tablo 40. Kraliçe Alia Havalimanı Yeni Terminal Binası (URL-30, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-30			
Kraliçe Alia Havalimanı Yeni Terminal Binası					
YAPIYA AİT VERİLER		GENEL FOTOĞRAFLAR			
Yapım Yeri	Amman, Ürdün				
Proje Yılı	2005				
Yapım Yılı	2012				
Mimarı	Norman Foster				
Alan (m ²)	116,000 m ²				
Kat sayısı	4				
APRON BİÇİMLENME TİPİ					
Basit Çözüm				Lineer Çözüm	●
İskele Çözüm	●			Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm	●	Karma Çözüm	●		
TASARIM YAKLAŞIMI					
Analojik	●			Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik			
ÖLÇEK					
Küçük ölçekli					
Büyük ölçekli	●				
YAPIYA AİT ÇİZİMLER		KENT İÇİ KONUM			
					

Tablo 41. Kutaisi Uluslararası Havalimanı Terminal Binası (URL-31, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-31	
Kutaisi Uluslararası Havalimanı Terminal Binası			
YAPIYA AİT VERİLER		GENEL FOTOĞRAFLAR   	
Yapım Yeri	Kutaisi, Gürcistan		
Proje Yılı	2011		
Yapım Yılı	2013		
Mimarı	UNStudio		
Alan (m ²)	12,000 m ²		
Kat sayısı	2		
APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm	●	Lineer Çözüm	
İskele Çözüm		Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm		Karma Çözüm	
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik		Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik	
ÖLÇEK			
Küçük ölçekli			
Orta ölçekli			●
Büyük ölçekli			
YAPIYA AİT ÇİZİMLER		KENT İÇİ KONUM 	
			

Tablo 42. Chhatrapati Shivaji Uluslararası Havalimanı Terminal Binası (URL-32, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI	YK-32
Chhatrapati Shivaji Uluslararası Havalimanı Terminal Binası	

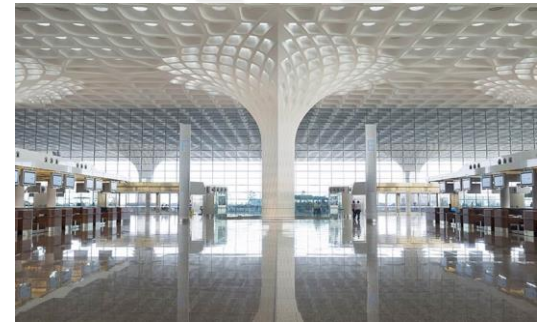
YAPIYA AİT VERİLER	
Yapım Yeri	Mumbai, Hindistan
Proje Yılı	2010
Yapım Yılı	2014
Mimarı	SOM Mimarlık
Alan (m ²)	450,000 m2
Kat sayısı	4

APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm	<input type="checkbox"/>	Linear Çözüm	<input checked="" type="checkbox"/>
İskele Çözüm	<input checked="" type="checkbox"/>	Uydu Çözüm	<input type="checkbox"/>
Taşıyıcı Çözüm	<input type="checkbox"/>	Karma Çözüm	<input checked="" type="checkbox"/>

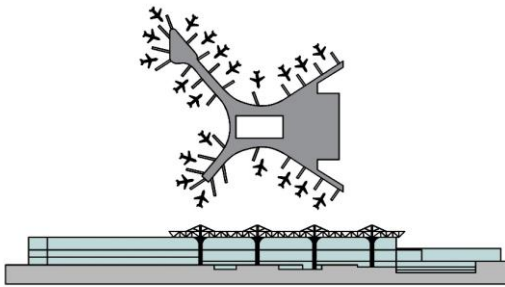
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik	<input checked="" type="checkbox"/>	Geometrik	<input checked="" type="checkbox"/>
Pragmatik	<input type="checkbox"/>	Tipolojik	<input type="checkbox"/>

ÖLÇEK	
Küçük ölçekli	<input type="checkbox"/>
Orta ölçekli	<input type="checkbox"/>
Büyük ölçekli	<input checked="" type="checkbox"/>

GENEL FOTOĞRAFLAR



YAPIYA AİT ÇİZİMLER



KENT İÇİ KONUM



Tablo 43. Heydar Aliyev Uluslararası Havalimanı Terminal Binası (URL-33, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI	YK-33
Heydar Aliyev Uluslararası Havalimanı Terminal Binası	

YAPIYA AİT VERİLER	
Yapım Yeri	Bakü, Azerbaycan
Proje Yılı	2012
Yapım Yılı	2014
Mimarı	Autoban
Alan (m ²)	65.000
Kat sayısı	3

APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm	<input type="checkbox"/>	Lineer Çözüm	<input type="checkbox"/>
İskele Çözüm	<input checked="" type="checkbox"/>	Uydu Çözüm	<input type="checkbox"/>
Taşıyıcı Çözüm	<input checked="" type="checkbox"/>	Karma Çözüm	<input checked="" type="checkbox"/>

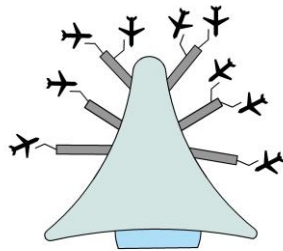
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik	<input checked="" type="checkbox"/>	Geometrik	<input checked="" type="checkbox"/>
Pragmatik	<input type="checkbox"/>	Tipolojik	<input type="checkbox"/>

ÖLÇEK	
Küçük ölçekli	<input type="checkbox"/>
Orta ölçekli	<input type="checkbox"/>
Büyük ölçekli	<input checked="" type="checkbox"/>

GENEL FOTOĞRAFLAR



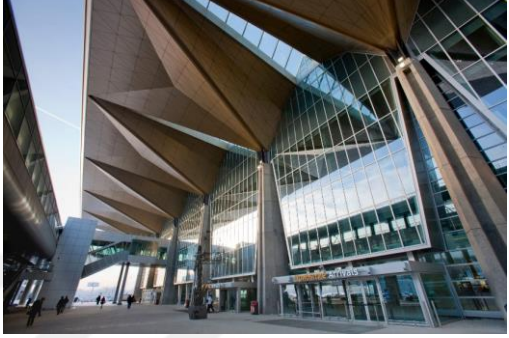



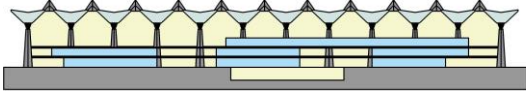

YAPIYA AİT ÇİZİMLER



KENT İÇİ KONUM



Tablo 44. Pulkovo Uluslararası Havalimanı Terminal Binası (URL-34, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI		YK-34			
Pulkovo Uluslararası Havalimanı Terminal Binası					
YAPIYA AİT VERİLER		GENEL FOTOĞRAFLAR			
Yapım Yeri	Saint Petersburg, Russia				
Proje Yılı	2007				
Yapım Yılı	2014				
Mimarı	Grimshaw Architects				
Alan (m ²)	110,000 m ²				
Kat sayısı	3				
APRON BİÇİMLENME TİPİ					
Basit Çözüm				Lineer Çözüm	
İskele Çözüm	●			Uydu Çözüm	
Taşıyıcı Çözüm	●	Karma Çözüm	●		
TASARIM YAKLAŞIMI					
Analojik	●			Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik			
ÖLÇEK					
Küçük ölçekli					
Orta ölçekli					
Büyük ölçekli	●				
YAPIYA AİT ÇİZİMLER		KENT İÇİ KONUM			
					

Tablo 45. Kuveyt Uluslararası Havalimanı Terminal Binası (URL-35, 2018)

YAPI KİMLİK KARTI	YK-35
Kuveyt Uluslararası Havalimanı Terminal Binası	

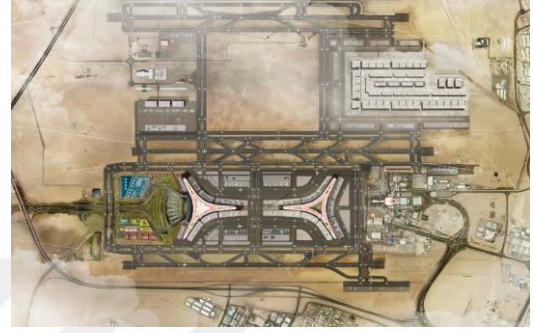
YAPIYA AİT VERİLER	
Yapım Yeri	Kuveyt
Proje Yılı	2010
Yapım Yılı	Tahmini 2020
Mimarı	Foster + Partners
Alan (m ²)	708,000 m ²
Kat sayısı	4

APRON BİÇİMLENME TİPİ			
Basit Çözüm		Lineer Çözüm	
İskele Çözüm		Uydu Çözüm	●
Taşıyıcı Çözüm	●	Karma Çözüm	●

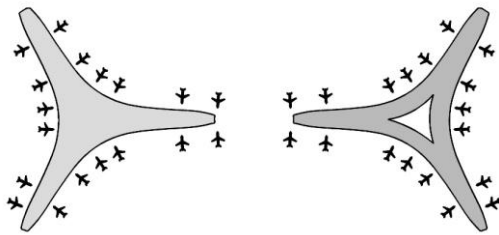
TASARIM YAKLAŞIMI			
Analojik	●	Geometrik	●
Pragmatik		Tipolojik	

ÖLÇEK	
Küçük ölçekli	
Orta ölçekli	
Büyük ölçekli	●

GENEL FOTOĞRAFLAR



YAPIYA AİT ÇİZİMLER



KENT İÇİ KONUM



2.5.Türkiye’de 1990-2018 Tarihleri Arasında Mimari Yarışmayla Yapılan Havalimanı Terminal Binaları

Tablo 46. Mimari Yarışmayla Yapılan Havalimanı Terminal Binaları

Mimari Yarışmayla Yapılan Havalimanı Terminal Binaları				
Yarışma Adı	Antalya Hava Limanı Dış Hatlar Terminali	Yılı	1991	1.Ödül
1. Ödül	Doğan Tekeli, Sami S. Sisa			
2. Ödül	Ertur Yener, Erdoğan Elmas, Zafer Gülçur, Cahit Ertürk, Levent Özışık, Mustafa Öztürk, Şener Ertürk, İsmail Toluk, Karsten Brauer			
3. Ödül	Vedat Dalokay, Alev Erkmen, Advıye Hışır, Şerife Meriç			
Yarışma Adı	Atatürk Hava Limanı Dış Hatlar Terminali	Yılı	1996	1.Ödül
1. Ödül	Ebru Kantaşı Behlil			
2. Ödül	B. Filiz Ekren, Zafer Arıkanoglu, Ahmet Melih Uçar			
3. Ödül	Ercüment Akman			
Yarışma Adı	Adnan Menderes Havaalanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası	Yılı	1998	1.Ödül
1. Ödül	Yakup Hazan			
2. Ödül	Selim Velioglu, Bünyamin Derman, Özlem Berk, Dilek Derman			
3. Ödül	Erdoğan Elmas, Çağla Akyürek, Can Elmas			
Yarışma Adı	Esenboğa Havalimanı Yeni Terminal Binası	Yılı	1998	1.Ödül
1. Ödül	Ercan Çoban, Suzan Esirgen, Süleyman Bayrak, Ahmet Yertutan			
2. Ödül	Yakup Hazan			
3. Ödül	Ali Evrenay Özveren			
Yarışma Adı	Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası	Yılı	1998	1.Ödül
1. Ödül	Murat Tabanlıoğlu, Ümit Kalpaklı, Şeyda Ergüner			
2. Ödül	Leyla Sezer			
3. Ödül	Özgür Ecevit, Azize Ecevit			
Yarışma Adı	Dalaman Havalimanı Proje Yarışması	Yılı	1999	1.Ödül
1. Ödül	Emre Arolat, Bünyamin Derman			
2. Ödül	Ersin Pöğün, Volkan Duruk, Kıvılcım Duruk, Yüksel Pöğün, Can Aysan			
3. Ödül	Yakup Hazan			
Yarışma Adı	Sabiha Gökçen Havalimanı	Yılı	2007	1.Ödül
1. Ödül	Tekeli - Sisa Mimarlık			
-	Emre Arolat Architects			
-	Yakup Hazan			

2.5.1. Mimari Yarışmayla Yapılan Havalimanı Terminal Binalarının İncelenmesi

Bu bölümde Türkiye’de mimari yarışmayla yapılan 7 Havalimanı Terminal Binasının detaylı analizleri yapılmaktadır. Yapılan analizler; Form Oluşum Analizi, İç Mekan Analizi ve İmgesel Analiz olmak üzere 3 ana başlık altında toplanmaktadır. Form oluşum analizi başlığı altında, terminal binalarının plan ve kesit düzleminde biçimsel oluşumu irdelenmektedir. İç mekan analizinde ise, terminal binalarının iç mekanlarının renk, malzeme, doku gibi niteliklerinin analizi yapılmaktadır. Son olarak imgesel analiz başlığı altında terminal binaları, yollar, kenarlar, odak noktaları, bölgeler, işaret öğeleri olmak üzere 5 imge üzerinden incelenmektedir. Seçilen 7 terminal binasının her biri için 7 adet detay analiz kartı oluşturularak, toplamda 49 adet detay analiz kartı hazırlanmıştır.

Detay Analiz Kartları

- DA-1. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası Form Oluşum Analizi
- DA-2. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası İç Mekan Analizi
- DA-3. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Yollar)
- DA-4. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Kenarlar)
- DA-5. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Bölgeler)
- DA-6. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Odak Nok.)
- DA-7. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (İşaret Öge.)
- DA-8.. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası Form Oluşum Analizi
- DA-9.. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası İç Mekan Analizi
- DA-10. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Yollar)
- DA-11. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Kenarlar)
- DA-12. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Bölgeler)
- DA-13. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Odak Nok.)
- DA-14. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (İşaret Öge.)
- DA-15. Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası Form Oluşum Analizi
- DA-16. Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası İç Mekan Analizi
- DA-17. Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Yollar)
- DA-18. Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Kenarlar)
- DA-19. Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Bölgeler)
- DA-20. Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Odak Nok.)

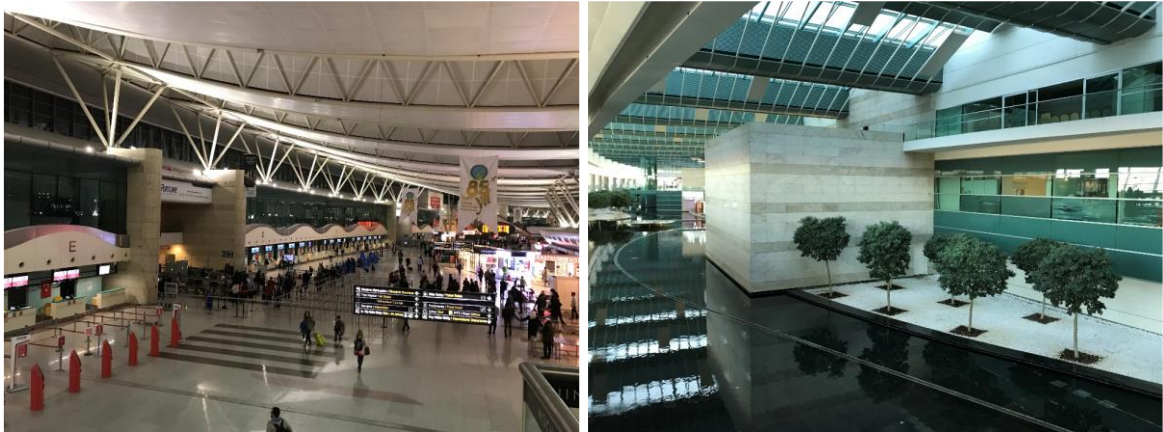
- DA-21. Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (İşaret Öge.)
- DA-22. Dalaman Havalimanı Terminal Binası Form Oluşum Analizi
- DA-23. Dalaman Havalimanı Terminal Binası İç Mekan Analizi
- DA-24. Dalaman Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Yollar)
- DA-25. Dalaman Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Kenarlar)
- DA-26. Dalaman Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Bölgeler)
- DA-27. Dalaman Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Odak Nok.)
- DA-28. Dalaman Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (İşaret Öge.)
- DA-29. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası Form Oluşum Analizi
- DA-30. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası İç Mekan Analizi
- DA-31. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Yollar)
- DA-32. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Kenarlar)
- DA-33. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Bölgeler)
- DA-34. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Odak Nok.)
- DA-35. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (İşaret Öge.)
- DA-36. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası Form Oluşum Analizi
- DA-37. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İç Mekan Analizi
- DA-38. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (Yollar)
- DA-39. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (Kenarlar)
- DA-40. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (Bölgeler)
- DA-41. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (Odak Nok.)
- DA-42. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (İşaret Öge.)
- DA-43. Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası Form Oluşum Analizi
- DA-44. Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İç Mekan Analizi (Zemin)
- DA-45. Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (Yollar)
- DA-46. Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (Kenarlar)
- DA-47. Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (Bölgeler)
- DA-48. Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (Odak Nk.)
- DA-49. Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (İşaret öge)

2.5.1.1. Esenboğa Havalimanı

Esenboğa Havalimanı ilk olarak 1955 yılında hizmet vermeye başlamış olup, bugün kullanılmakta olan terminal binası ise 182.000 m² kapalı alanıyla 2006 yılında hizmete girmiştir. Havalimanı şehir merkezine yaklaşık 28 km mesafede konumlanmış olup; havalimanına erişim taksi, özel araç veya toplu taşıma araçlarıyla yapılabilmektedir.

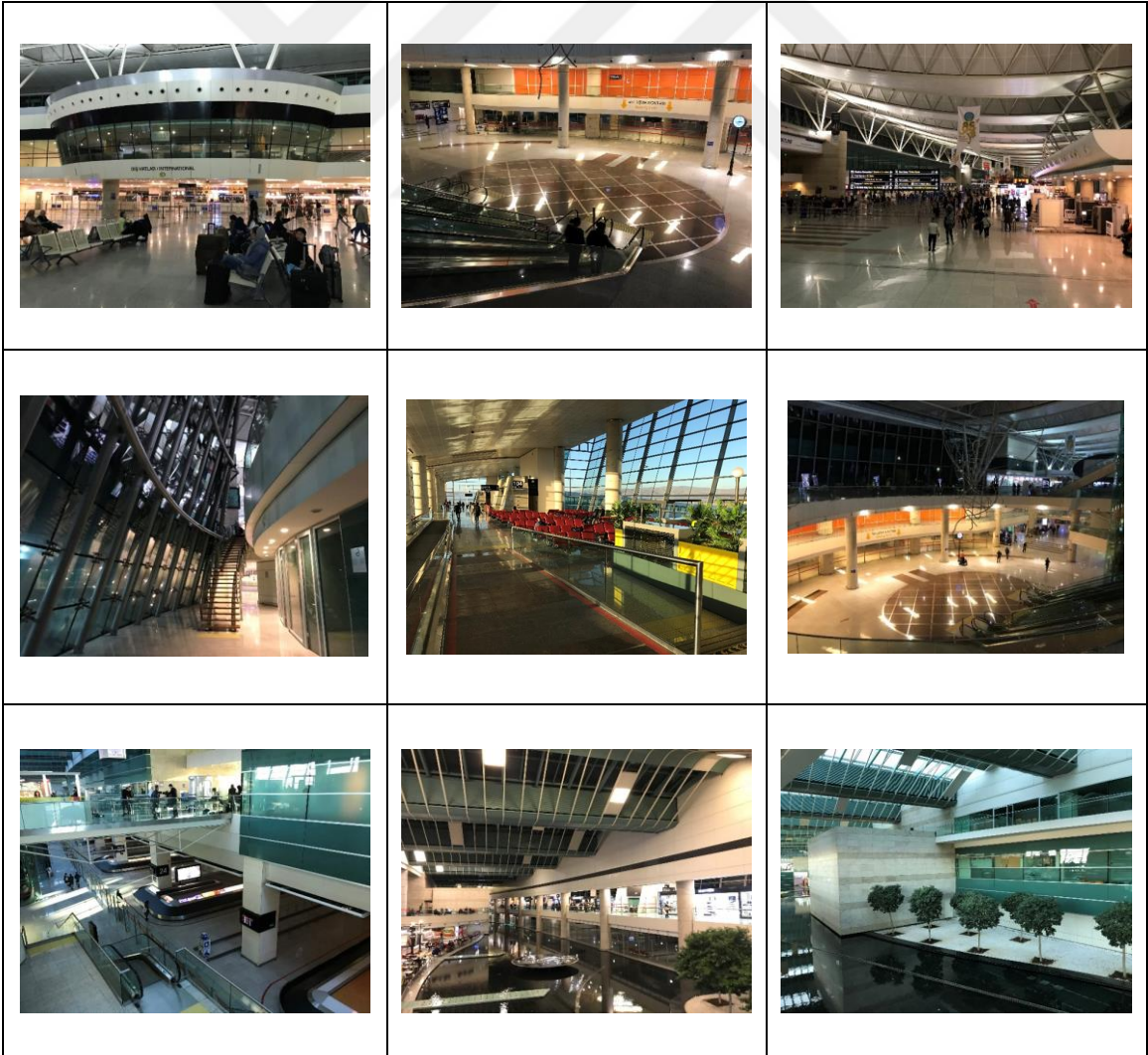
“Sonsuzluk” kavramı projenin konseptini oluşturmakta ve projenin mimarları yapıyı başı sonu olmayan bir çizgi olarak nitelendirmektedir. Cephede kullanılan geniş şeffaf yüzeyler sayesinde doğal aydınlatmadan yüksek seviyede yararlanılmaktadır. Zeminde granit, duvarlarda ise cam ve metal malzeme kullanılmıştır (Mutlu, 2011). Terminal yapılarının yoğun ve karmaşık durumunu daha rahat bir ortama dönüştürmek için giden yolcu salonları ve kafelerin bulunduğu salonda havuzlar ve bitkiler kullanılmıştır (Akçeer, 2016). Havalimanında iç ve dış hatlar terminali bir arada olup, yolcuların iç hatlardan dış hatlara geçişinde herhangi bir engel oluşturulmamıştır. İç ve dış hatlar arasındaki geçiş, diğer koridorlara oranla daha dar koridorlardan sağlanmaktadır. Fonksiyon olarak dış hatlar; pasaport kontrol, güvenlik, karantina alanları, satış noktaları gibi ekstra birimlere ihtiyaçları duyduğu için iç hatlardan daha geniş alan kaplamaktadır (Şaşmaz, 2007).

Ercan Çoban, projenin yolcu odaklı olduğunu ifade ederek, mekanı en çok kullanacak olan yolcuların mekan içinde rahat ve huzurlu olmalarını amaçladıklarını vurgular. Yapının batı bölümü iç hatlara doğu bölümü dış hatlara, orta bölümü ise geçiş hollerine ayrılmıştır. Dikey olarak ise; alt kat gelen yolculara, üst kat giden yolculara hizmet vermektedir (Şaşmaz, 2007).



Şekil 15. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası

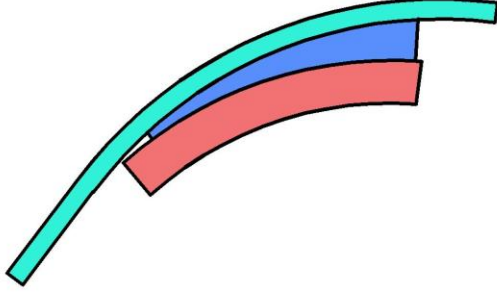
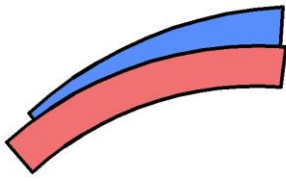
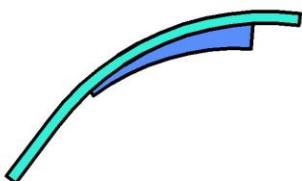
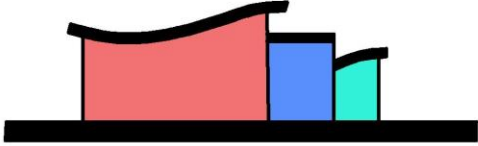
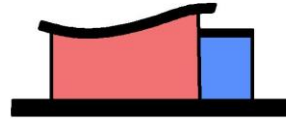

Tablo 47. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası'na Ait Fotoğraflar

ESENBOĞA HAVALİMANI TERMİNAL BİNASI'NA AİT FOTOĞRAFLAR**GENEL FOTOĞRAFLAR****İÇ MEKAN FOTOĞRAFLARI**

Tablo 48. Tasarımcısının Anlatımı ile Esenboğa Havalimanı Terminal Binası





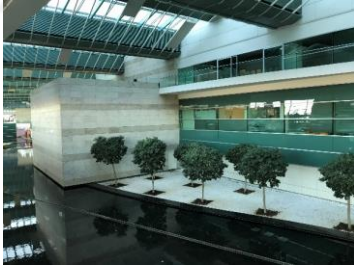


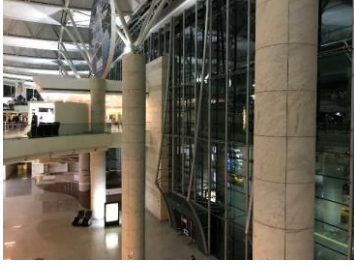




ESENBOĞA HAVALİMANI TERMİNAL BİNASI		
Tasarımcısının Anlatımı ile Esenboğa Havalimanı Terminal Binası		
MİMARİ TASARIM	Form	Sonsuzluk kavramıyla yola çıkılarak, başı sonu olmayan bir çizgi ana formu belirlemiştir. Yolcuyu rahatlatmak amacıyla gün ışığının maksimum düzeyde yapıya alınması amaçlanmıştır.
	Malzeme	Gün ışığını maksimum düzeyde alabilmek için cephelerde cam kullanılmış ve yolcuyu rahatlatmak için doğanın uzantısı olan doğal taş, ağaç ve su kullanımı binanın ana malzemesini oluşturmuştur.
	Genel Kurgu	Dış hat ve iç hat yolcusunun ana binadan dağılarak, eşit mesafede uçağına ulaşabilmesi kurgulanarak, terminal binası kullanıcısının tümüne hizmet veren bir ortak alan tasarlanmıştır.
FONKSİYONEL KURGU	Giden Yolcu Katı	Giden yolcunun kafası karışmayacak şekilde, kapıdan girmesiyle check-in bankoları yolcuyu karşılamakta ve yolcular köprüden geçerek kapılara ulaşmaktadır. Gelen ve giden yolcu vadi olarak adlandırılan ortak alanda buluşmaktadır. Ortak alan evlerimizdeki hayat kavramı gibi, ev yaşamına dair birçok şeyi bir arada sunmaktadır. Bu alanda alışveriş yapabileceği gibi yeme-içme eylemleri de gerçekleştirilebilmektedir.
	Gelen Yolcu Katı	Havalimanları iç hatlar için şehre, dış hatlar için ülkeye giriş kapısı ve havalimanından ayrılırken de aklımızda kalacak son imgedir. Gelen yolcuyu, tarihe özgü motiflerin karşılaması yerine geniş, aydınlık ve huzurlu mekanların karşılaması hedeflenmiştir.

Tablo 49. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası Form Oluşum Analizi

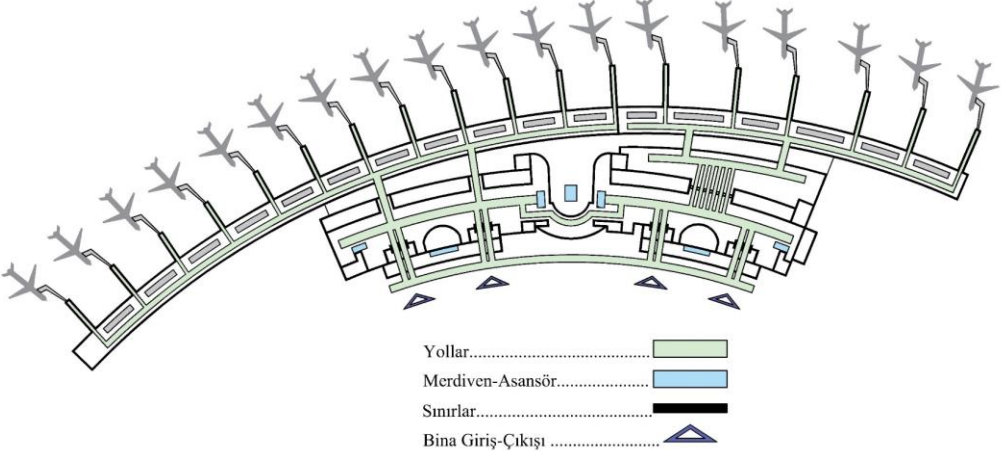
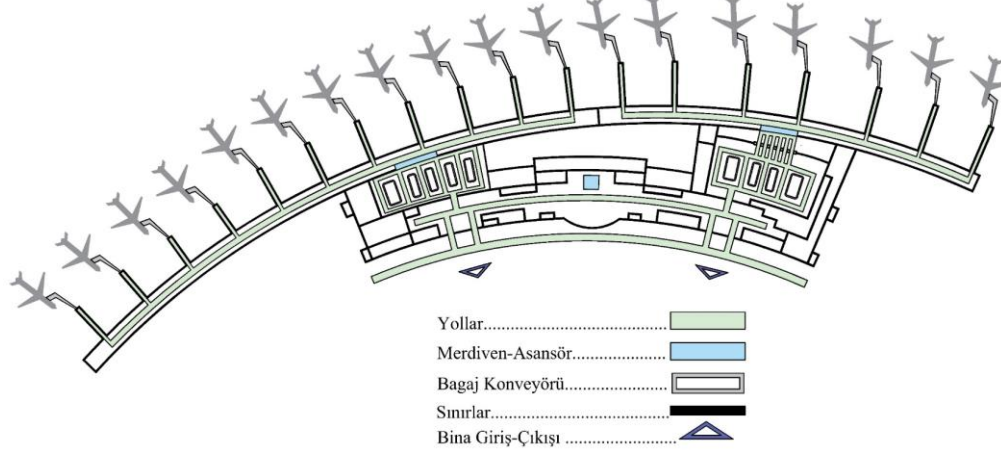
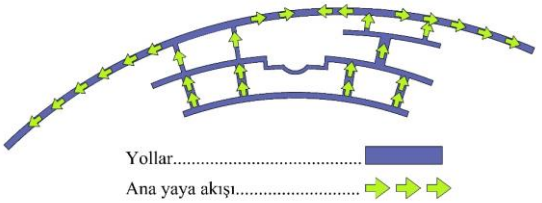
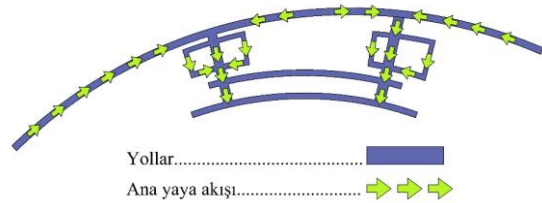
DETAY ANALİZ KARTI						DA-1	
Esenboğa Havalimanı Terminal Binası							
FORM OLUŞUM ANALİZİ							
PLAN DÜZLEMİNDE							
Kopma		Değme	•	Üst üste gelme		İç içe girişme	
Birleşme		Eksiltme		Kesişme		Denk gelme	
KESİT DÜZLEMİNDE							
Kopma		Değme	•	Üst üste gelme		İç içe girişme	
Birleşme		Eksiltme		Kesişme		Denk gelme	
GRAFİKLERLE FORM OLUŞUM ANALİZİ							
PLAN DÜZLEMİNDE							
	Değme 1	Değme 2					
							
KESİT DÜZLEMİNDE							
	Değme 1	Değme 2					
							

Tablo 50. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası İç Mekan Analizi

DETAY ANALİZ KARTI		DA-2
Esenboğa Havalimanı Terminal Binası		
İÇ MEKAN ANALİZİ		
Renk	Mavi, Bej, Beyaz	
Malzeme	Cam, Doğal Taş, Çelik	
Yeşil-Su	Ortak kullanım alanında yeşil ve su birlikte kullanılmış	

FOTOĞRAFLAR		
		
		
		
		

Tablo 51. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Yollar)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-3
Esenboğa Havalimanı Terminal Binası		
İMGESSEL ANALİZ		
1- YOLLAR		
Giden Yolcu Katı Yol Analizi		
 <p>Yollar.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Sınırlar.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı</p>		
Gelen Yolcu Katı Yol Analizi		
 <p>Yollar.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Bagaj Konveyörü.....</p> <p>Sınırlar.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı</p>		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
 <p>Yollar.....</p> <p>Ana yaya akışı.....</p>	 <p>Yollar.....</p> <p>Ana yaya akışı.....</p>	

Tablo 52. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Kenarlar)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-4
Esenboğa Havalimanı Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
2-KENARLAR		
Giden Yolcu Katı Kenar Öğeleri Analizi		
<p> Birimler-Duvarlar..... ■ Güvenlik kontrolleri..... ■ Merdiven-Asansör..... ■ Oturma Birimleri..... ■ Bina Giriş-Çıkışı ▲ </p>		
Gelen Yolcu Katı Kenar Öğeleri Analizi		
<p> Birimler-Duvarlar..... ■ Güvenlik kontrolleri..... ■ Bagaj Konveyörleri..... ■ Merdiven-Asansör..... ■ Bina Giriş-Çıkışı ▲ </p>		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
<p>Kenarlar/Sınırlar..... ■</p>	<p>Kenarlar/Sınırlar..... ■</p>	

Tablo 53. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Bölgeler)

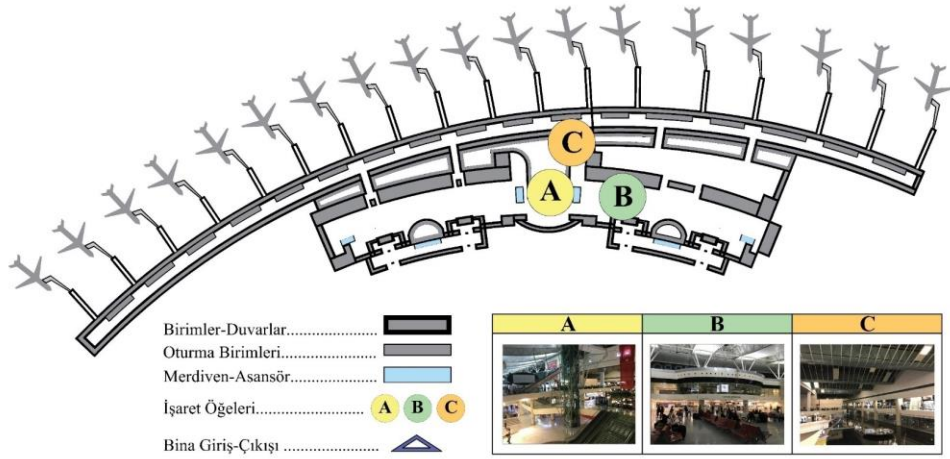
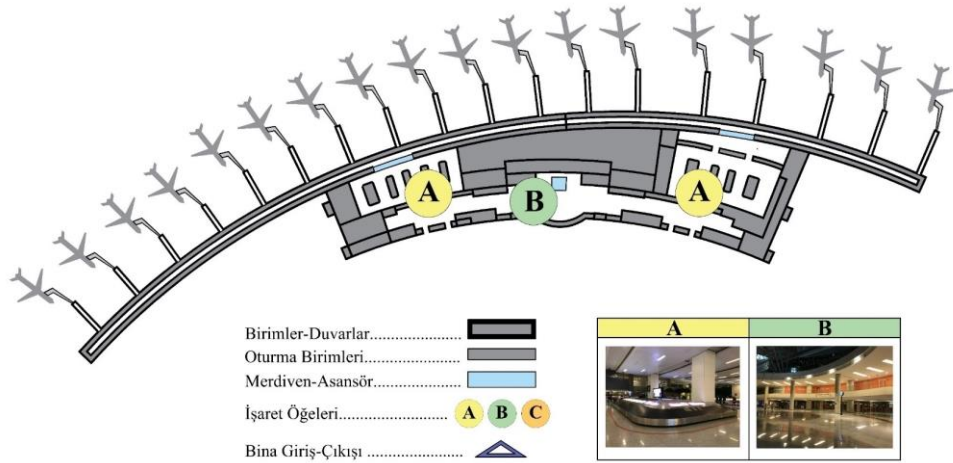
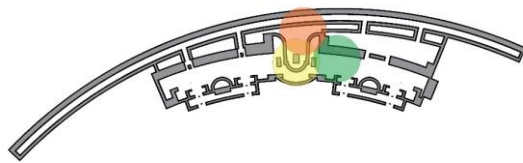
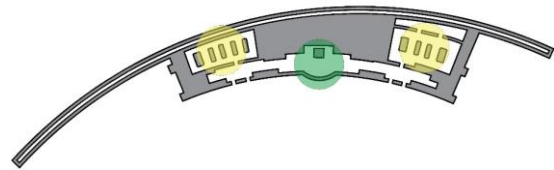
DETAY ANALİZ KARTI		DA-5
Esenboğa Havalimanı Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
3- BÖLGELER		
Giden Yolcu Katı "Bölgeler" Analizi		
Gelen Yolcu Katı "Bölgeler" Analizi		
Giden Yolcu Katı		Gelen Yolcu Katı
<p>Güvenlik Bölgesi.....</p> <p>Check-in Bölgesi.....</p> <p>Pasaport Kontrol Bölgesi.....</p> <p>Hizmet Birimleri.....</p> <p>Gümrüksüz Alışveriş Bölgesi.....</p> <p>Giden Yolcu Salonu.....</p> <p>Hizmet Birimleri.....</p>		<p>Yolcu Karşılama Bölgesi.....</p> <p>Bagaj Alma Bölgesi.....</p> <p>Pasaport Kontrol Bölgesi.....</p> <p>Hizmet Birimleri.....</p> <p>Hizmet Birimleri.....</p> <p>Gelen Yolcu Salonu.....</p> <p>Gümrüksüz Alışveriş Bölgesi.....</p>

Tablo 54. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Odak Nok.)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-6
Esenboğa Havalimanı Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
4-ODAK NOKTALARI		
Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi		
<p>Yollar..... [Light Blue Line] Düğüm Noktası (Uçak Kapısı)..... [Green Circle]</p> <p>Merdiven-Asansör..... [Blue Rectangle] Düğüm Noktası (Duty-Free)..... [Red Circle]</p> <p>Sınırlar..... [Black Line] Düğüm Noktası (Check-in)..... [Yellow Circle]</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı [Blue Triangle] Düğüm Noktası (Kesişim)..... [Blue Plus]</p>		
Gelen Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi		
<p>Yollar..... [Light Blue Line] Düğüm Noktası (Kesişim)..... [Blue Plus]</p> <p>Merdiven-Asansör..... [Blue Rectangle] Düğüm Noktası (Bagaj Alma)..... [Yellow Circle]</p> <p>Sınırlar..... [Black Line] Düğüm Noktası (Duty-Free)..... [Red Circle]</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı [Blue Triangle]</p>		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
<p>Yollar..... [Light Blue Line]</p> <p>Düğüm Noktaları..... [Blue Plus] [Red Circle] [Green Circle]</p>	<p>Yollar..... [Light Blue Line]</p> <p>Düğüm Noktaları..... [Blue Plus] [Red Circle] [Green Circle]</p>	

Tablo 55. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (İşaret Öge.)

DETAY ANALİZ KARTI	DA-7
Esenboğa Havalimanı Terminal Binası	
İMGESEL ANALİZ	

5-İŞARET ÖGELERİ**Giden Yolcu Katı İşaret Ögeleri Analizi****Gelen Yolcu Katı İşaret Ögeleri Analizi****Giden Yolcu Katı****Gelen Yolcu Katı**

2.5.1.2. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası

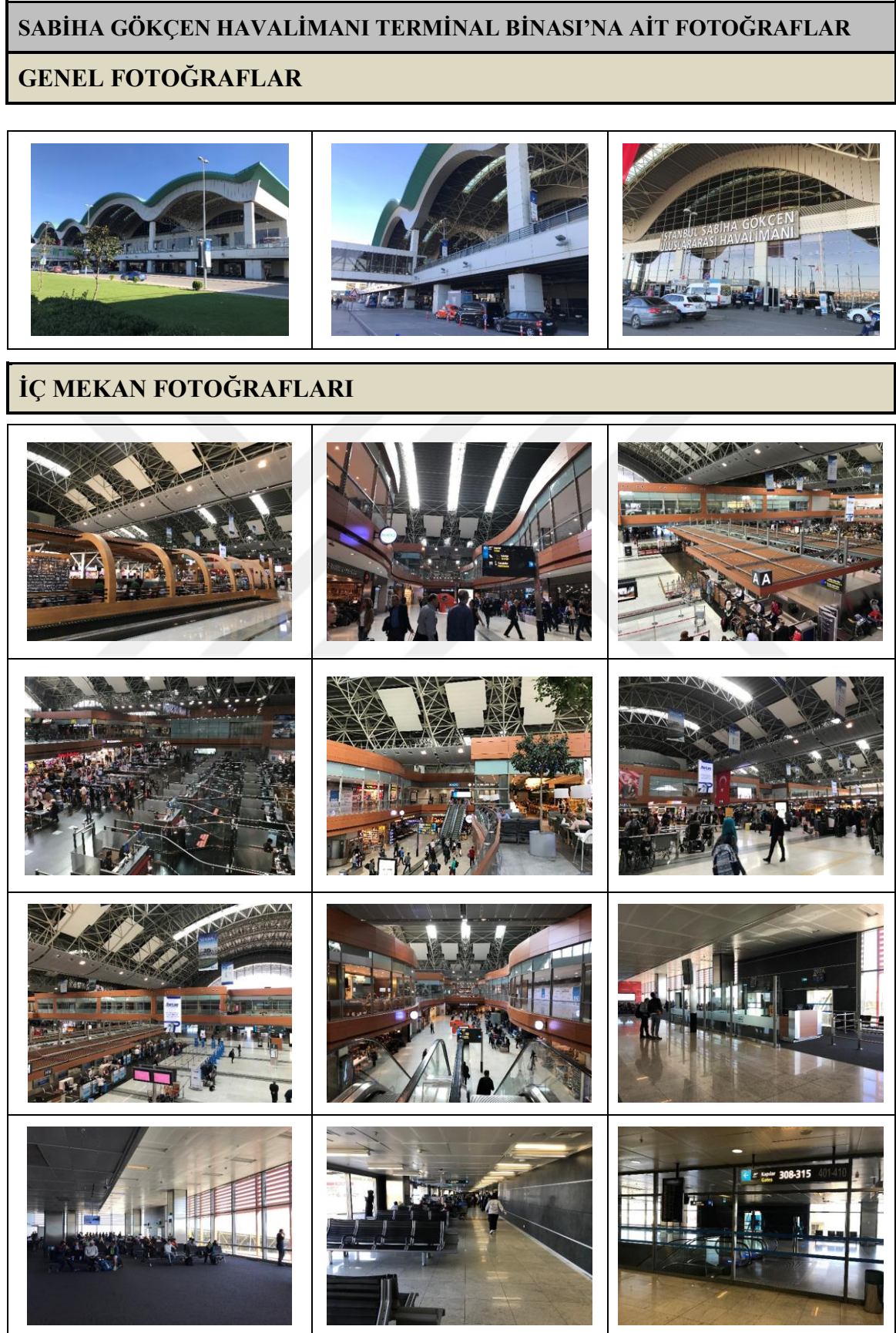
Mimari tasarımı Doğan Tekeli, Dilgün Saklar, Mehmet Emin Çakırkaya, Nedim Sisa'ya ait olan Terminal Binası, 345.000 m²'lik kapalı alanıyla 2009 yılında hizmete girmiştir. Havalimanı ismini, Türkiye'nin ilk kadın pilotu olan Sabiha Gökçen'den almıştır. Havalimanı şehir merkezine yaklaşık 50 km mesafede konumlanmış olup; havalimanına erişim taksi, özel araç veya toplu taşıma araçlarıyla yapılabilmektedir. Terminal girişinde güvenlik kontrol noktalarını geçtikten sonra, yolcu bekleme alanına bitişik bir şekilde bilet, bagaj ve check-in işlemleri için birimler bulunmaktadır. Kara ve hava taraflarının her ikisinde de yolcuların yeme-içme, alışveriş, dinlenme ve eğlence gereksinimlerini giderebilecekleri birimler bulunmaktadır. Sabiha Gökçen Havalimanı terminal binasında geniş cam yüzeyler ve büyük açıklıklar sayesinde geniş mekanlar elde edilmiştir. Binanın üstünü örten farklı yüksekliklerde tonozların dalga formu oluşturacak şekilde bir araya getirilmesi ile oluşan kabuk, mimari tasarımın en belirgin ögesidir. Binanın aprona bakan cephesinde yaklaşık 3 metre genişliğindeki saçak ve ahşap görünümlü alüminyum güneş kırıcı elemanlar aracılığıyla güneş kontrolü sağlanmaktadır (Akçaeer, 2016).

Terminal binası içerisindeki sirkülasyona, merdiven, yürüyen bant, asansör gibi elemanlar yardımcı olmaktadır. Yapının dış cephesinde cam giydirme ve alüminyum kompozit levhalar kullanılmış olup, iç mekanda ise cam bölmeler, metal ve laminat kaplamalar kullanılmıştır. Mekan içerisinde kullanılan geniş şeffaf yüzeyler sayesinde doğal aydınlatmadan önemli ölçüde faydalanılmaktadır. Ayrıca şeffaf yüzeyler aracılığıyla yolcuların apron ile görsel temas kurması mümkün kılınmıştır. Zeminde genel olarak granit kullanılmış olup, uçağa çıkış kapılarındaki bekleme salonlarının zemininde halı kullanılmıştır. Duvarlarda ise cam bölmeler ve ahşap esaslı metal kaplamalar tercih edilmiştir.



Şekil 16. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası

Tablo 56. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası'na Ait Fotoğraflar



Tablo 57. Tasarımcısının Anlatımı ile Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası

SABIHA GÖKÇEN HAVALİMANI TERMİNAL BİNASI		
Tasarımcısının Anlatımı ile Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası		
MİMARİ TASARIM	Form	Tonoz biçimindeki çatı örtüsü, giden yolcu platformunun üzerini örterek, yapının uzaktan algılanışında oluşturduğu derin gölgeyle yapının kimliğini vurgulamaktadır. Hava tarafında ise, iskele bloğu, uzun ve doğrusal bir kütle oluşturarak ona bağlanan köprüler ve köruklerle hareketli bir mimari oluşturmaktadır.
	Malzeme	Eğrisel çatı örtüsünün uçlarında metal, yüzeylerinde metal kaplama, görünüşlerde brüt beton, doğal taş kaplama ve alüminyum kompozit levha kaplama, güneş kırıcılarında ise ahşap malzeme kullanılmıştır.
	Genel Kurgu	Havalimanındaki yapılarla uyumlu, her iklim ve ülkede bulunabilecek mekanik bir yapıdan ziyade, insana sıcak gelen, kendine özgü, akılda kalacak bir mimari kimliğe sahip tasarım düşünülmüştür.
FONKSİYONEL KURGU	Giden Yolcu Katı	Giden yolcu holüne 2 holden geçilerek, 4 noktadan girilmektedir. Check-in bankoları lineer düzende konumlandırılarak, yolcu tarafından kolay kavranan, bölünmeyen ferah mekan etkisi sağlanmıştır. Bu sistem, yolcu trafiğinin yoğun olduğu zamanlarda uzun kuyrukların oluşmasını engellemektedir. Tasarlanan serbest orta mekan bilet satış acentelerine, bankalara ve kafelere ulaşımı kolaylaştırmaktadır.
	Gelen Yolcu Katı	Uzakta park eden uçaklardan gelen yolcuyla geniş bir hol karşılamakta ve gelen yolcular, yürüyen merdiven ya da asansörle bir kat çıkarak gelen yolcu koridoruna ve pasaport holüne ulaşmaktadır. Terminale yanaşan uçakların yolcuları ise köprülerden doğrudan gelen yolcu ve pasaport holüne ulaşmaktadırlar. Pasaport kontrolünden geçen yolcular, az eğimli bir rampa aracılığıyla bagaj holüne ulaşmaktadır.




Tablo 58. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası Form Oluşum Analizi


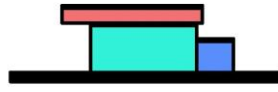


DETAY ANALİZ KARTI	DA-8
Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası	
FORM OLUŞUM ANALİZİ	

PLAN DÜZLEMİNDE							
Kopma		Değme	•	Üst üste gelme		İç içe girişme	
Birleşme		Eksiltme		Kesişme		Denk gelme	

KESİT DÜZLEMİNDE							
Kopma		Değme	•	Üst üste gelme	•	İç içe girişme	
Birleşme		Eksiltme		Kesişme		Denk gelme	

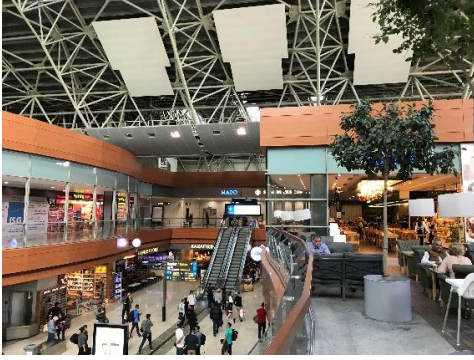
GRAFİKLERLE FORM OLUŞUM ANALİZİ

PLAN DÜZLEMİNDE		
	Değme 1	Değme 2
		

KESİT DÜZLEMİNDE		
	Üst üste geçme	Değme
 		

Tablo 59. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası İç Mekan Analizi

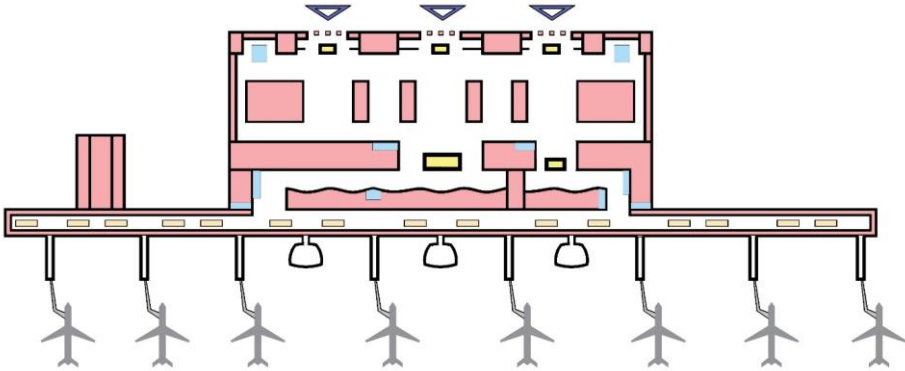
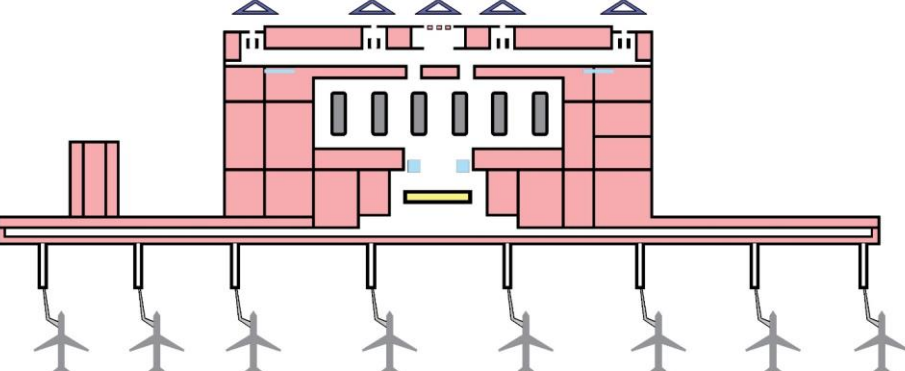

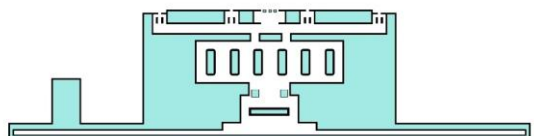
DETAY ANALİZ KARTI		DA-9
Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası		
İÇ MEKAN ANALİZİ		
Renk	Kahverengi, Bej, Beyaz, Gri	
Malzeme	Ahşap, Metal, Cam, Granit	
Yeşil-Su	Kafeteryaların olduğu alanlarda ağaçlara yer verilmiştir.	

FOTOĞRAFLAR

Tablo 60. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Yollar)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-10
Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
1- YOLLAR		
Giden Yolcu Katı Yol Analizi		
<p>Yollar.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Sınırlar.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı</p>		
Gelen Yolcu Katı Yol Analizi		
<p>Yollar.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Bagaj Konveyörü.....</p> <p>Sınırlar.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı</p>		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
<p>Yollar.....</p> <p>Ana yaya akışı.....</p>	<p>Yollar.....</p> <p>Ana yaya akışı.....</p>	

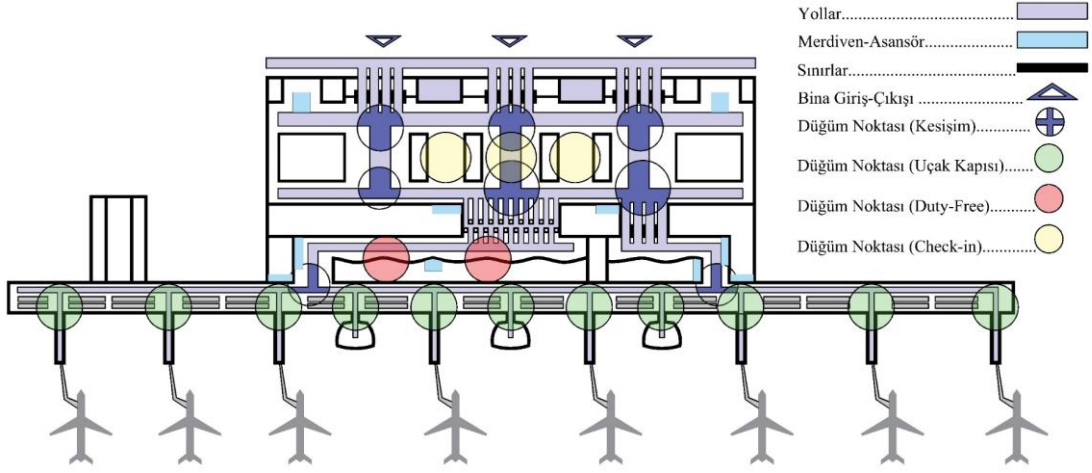
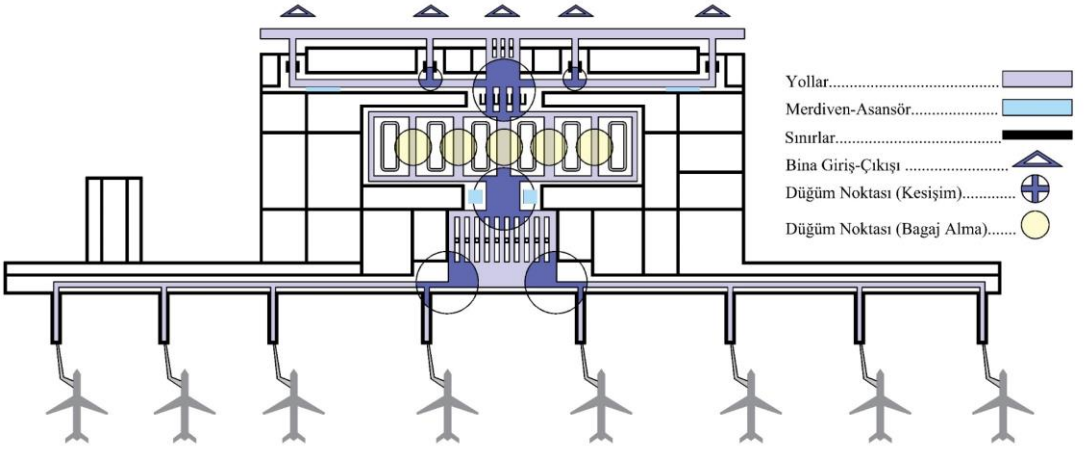
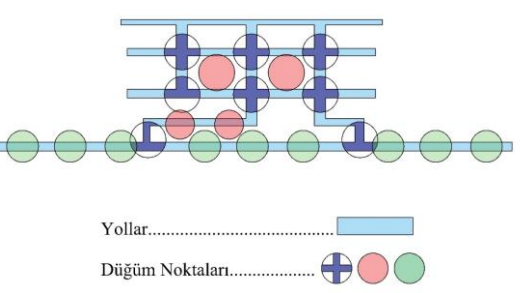
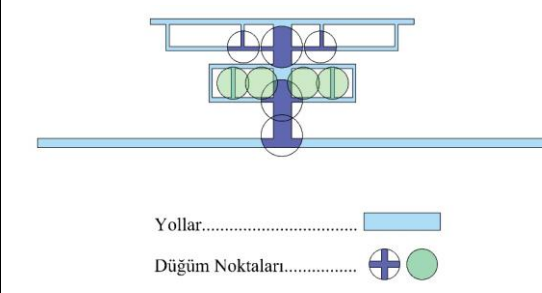
Tablo 61. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Kenarlar)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-11
Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
2-KENARLAR		
Giden Yolcu Katı Kenar Öğeleri Analizi		
 <p> Birimler-Duvarlar..... ■ Güvenlik kontrolleri..... ■ Merdiven-Asansör..... ■ Oturma Birimleri..... ■ Bina Giriş-Çıkışı..... ▲ </p>		
Gelen Yolcu Katı Kenar Öğeleri Analizi		
 <p> Birimler-Duvarlar..... ■ Güvenlik kontrolleri..... ■ Bagaj Konveyörleri..... ■ Merdiven-Asansör..... ■ Bina Giriş-Çıkışı..... ▲ </p>		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
 <p>Kenarlar/Sınırlar..... ■</p>	 <p>Kenarlar/Sınırlar..... ■</p>	

Tablo 62. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Bölgeler)

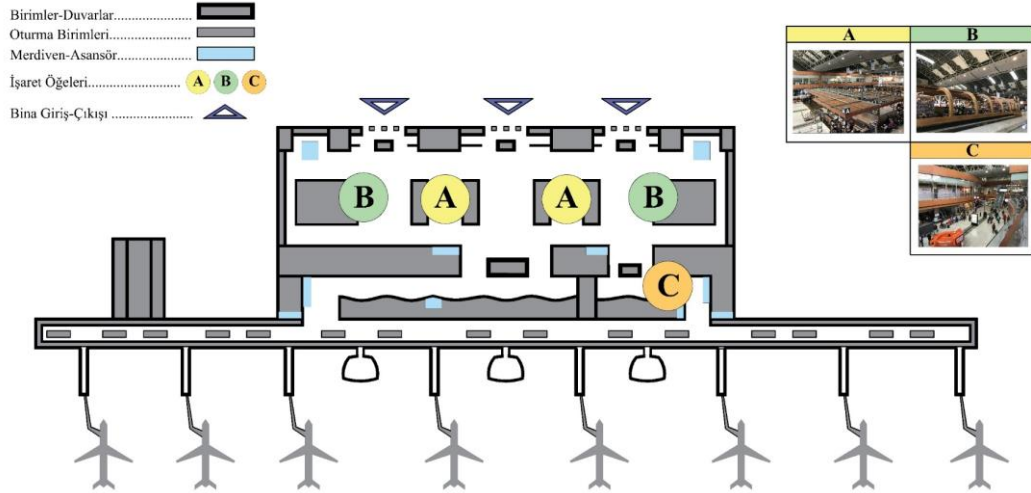
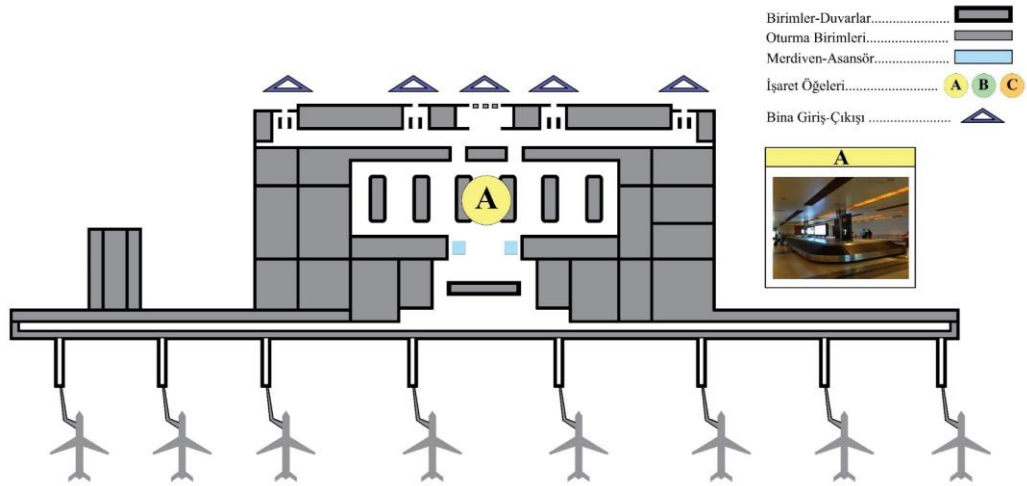
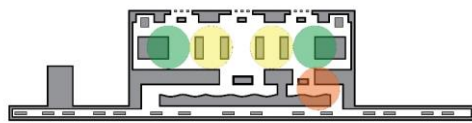
DETAY ANALİZ KARTI		DA-12
Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
3- BÖLGELER		
Giden Yolcu Katı "Bölgeler" Analizi		
		<p>Güvenlik Bölgesi.....</p> <p>Check-in Bölgesi.....</p> <p>Pasaport Kontrol Bölgesi.....</p> <p>Hizmet Birimleri.....</p> <p>Gümrüksüz Alışveriş Bölgesi.....</p> <p>Giden Yolcu Salonu.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı.....</p>
Gelen Yolcu Katı "Bölgeler" Analizi		
		<p>Yolcu Karşılama Bölgesi.....</p> <p>Bagaj Alma Bölgesi.....</p> <p>Pasaport Kontrol Bölgesi.....</p> <p>Hizmet Birimleri.....</p> <p>Gelen Yolcu Salonu.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı.....</p>
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
<p>Güvenlik Bölgesi.....</p> <p>Check-in Bölgesi.....</p> <p>Pasaport Kontrol Bölgesi.....</p> <p>Gümrüksüz Alışveriş Bölgesi.....</p> <p>Giden Yolcu Salonu.....</p> <p>Hizmet Birimleri.....</p>	<p>Yolcu Karşılama Bölgesi.....</p> <p>Bagaj Alma Bölgesi.....</p> <p>Pasaport Kontrol Bölgesi.....</p> <p>Hizmet Birimleri.....</p> <p>Gelen Yolcu Salonu.....</p>	

Tablo 63. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Odak Nok.)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-13
Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası		
İMGESSEL ANALİZ		
4-ODAK NOKTALARI		
Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi		
		<p>Yollar.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Sınırlar.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı</p> <p>Düğüm Noktası (Kesişim).....</p> <p>Düğüm Noktası (Uçak Kapısı).....</p> <p>Düğüm Noktası (Duty-Free).....</p> <p>Düğüm Noktası (Check-in).....</p>
Gelen Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi		
		<p>Yollar.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Sınırlar.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı</p> <p>Düğüm Noktası (Kesişim).....</p> <p>Düğüm Noktası (Bagaj Alma).....</p>
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
 <p>Yollar.....</p> <p>Düğüm Noktaları.....</p>	 <p>Yollar.....</p> <p>Düğüm Noktaları.....</p>	

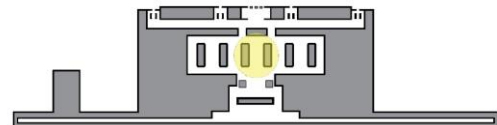
Tablo 64. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (İşaret Öge.)

DETAY ANALİZ KARTI	DA-14
Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası	
İMGESEL ANALİZ	

5-İŞARET ÖGELERİ**Giden Yolcu Katı İşaret Ögeleri Analizi****Gelen Yolcu Katı İşaret Ögeleri Analizi****Giden Yolcu Katı**

Kenarlar/Sınırlar.....

İşaret Ögeleri.....

Gelen Yolcu Katı

Kenarlar/Sınırlar.....

İşaret Ögeleri.....

2.5.1.3. Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası

Yakup Hazan mimarlık grubu tarafından projelendirilen İzmir Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminali 2006 yılında, 9 yolcu köprüsü ve 107.000 m² lik kapalı alanıyla hizmete girmiştir. Yeni terminal binasının hizmete girmesiyle birlikte, eski terminal binası iç hat seferleri için kullanılmaya başlanmıştır. Havalimanı şehir merkezine yaklaşık 20 km mesafede yer alıp, havalimanına erişim taksi, özel otomobil, toplu taşıma araçları ve raylı sistemle sağlanmaktadır. Kara tarafı yolcu bekleme alanıyla bağlantılı bir şekilde bilet, bagaj ve check-in işlemleriyle ilgili birimler yer almaktadır.

Mevcut şeffaf yüzeyler aracılığıyla apronun izlenebilmesi mümkündür. Zemin kaplama malzemesi olarak granit kullanılmış, duvarlarda ise yoğun olarak cam ve metal kullanılmıştır.

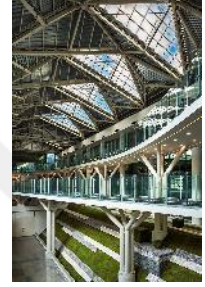
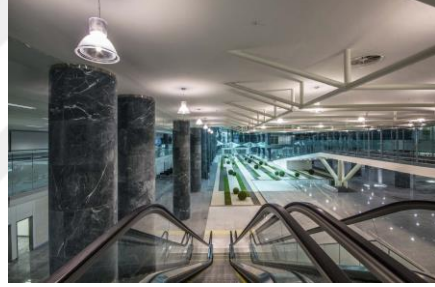
Projenin mimarı Yakup Hazan, gelen ve giden yolcuların buldukları kottan ayrılmaksızın yatay düzlemde hareket ederek, hedef noktalarına gidebildiklerini söylemiştir. Teknik mekanlar en alt kata toplanmış, üzerine sırasıyla gelen yolcu katı, giden yolcu katı ve son olarak yeme içme alanlarının olduğu galeri katı yerleştirilmiştir.

Yakup Hazan projesini anlatırken, uçaktan yeryüzüne bakıldığında bir kentin bütünüyle algılanarak, ölçeğin değiştiğini ve benzer şekilde terminal binasının check-in holünde ölçek değiştirerek mekanın beklenen sınırlarının kaldırıldığını söyler. Uçakta giderken ölçeği kaybolan insanın, check-in holünde de 27 m yüksekliğindeki örtü ile ölçeği sorgulanır (Şaşmaz, 2007).



Şekil 17. Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası

Tablo 65. Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası'na Ait Fotoğraflar

ADNAN MENDERES HAVALİMANI TERMİNAL BİNASI'NA AİT FOTOĞRAFLAR**GENEL FOTOĞRAFLAR****İÇ MEKAN FOTOĞRAFLARI**

Tablo 66. Tasarımcısının Anlatımı ile Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası

ADNAN MENDERES HAVALİMANI TERMİNAL BİNASI		
Tasarımcısının Anlatımı ile Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası		
MİMARİ TASARIM	Form	Havalimanlarının gökyüzü ile ilişkisi olup, yolcular gökyüzünden gelir ve gökyüzüne giderler. Yolcular, gökyüzünde boşluktadır ve sınırlar kaybolmuştur. Yolcuların gökyüzünde yaşayacağı deneyim terminal binasında başlatılmış, sınırlar kaldırılmış, ölçek değişmiş ve gökyüzüne yakın olma hissi yaratılmıştır. Lineer form tercih edilerek, binanın geometrik formu ve taşıyıcı sistemi net ve basittir.
	Malzeme	Apron bölgesinde renksiz cam kullanılmıştır. Uçak kapısı salonlarında tavanda cam kullanılmış ve buraya gelen yolcunun hava tarafıyla iç içe olması planlanarak cephelerde tamamen cam kullanılmıştır. Check-in salonunun tavanında çelik kirişler kullanılmıştır.
	Genel Kurgu	Terminal ve iskele binası çözümünde lineer şema kullanılmıştır. Giden ve gelen yolcu trafiği farklı kotlarda çözülerek, gelen ve giden yolcu hiçbir noktada birbirleri ile karşılaşmamaktadır. Basit ve anlaşılır yolcu sirkülasyonu geliştirilmiştir.
FONKSİYONEL KURGU	Giden Yolcu Katı	Check-in salonunda check-in bankoları girişi karşılayacak şekilde lineer formda çözülmüştür. Bankoların önünde oluşacak kuyruklar, sirkülasyona engel olmayacak şekilde düzenlenmiştir. Check-in salonuna açılan galeri katına yürüyen merdivenlerle ulaşılmakta ve mescit, restoran gibi birimler galeri katında konumlanmıştır. Biniş kartı alan yolcular yürüyüş bantları veya yürüyüş yolları ile iskele binasına aktarılmaktadır.
	Gelen Yolcu Katı	Pasaport kontrolünden sonra yolcular, 5 adet bagaj konveyörü aracılığıyla valizlerini alırlar. Yolcu sirkülasyonu planlamasında, yolcuların geriye dönme durumu olmayıp, ileri gitmeleri sağlanmıştır. Gümrük ofisleri, vezne bankoları ve duty-free birimleri bagaj alma holünde konumlandırılmıştır.

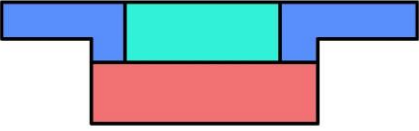


Tablo 67. Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası Form Oluşum Analizi

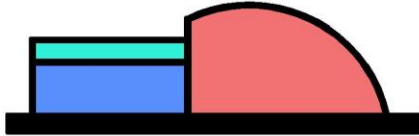
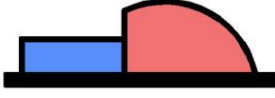

DETAY ANALİZ KARTI	DA-15
Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası	
FORM OLUŞUM ANALİZİ	

PLAN DÜZLEMİNDE							
Kopma		Değme	•	Üst üste gelme		İç içe girişme	•
Birleşme		Eksiltme		Kesişme		Denk gelme	

KESİT DÜZLEMİNDE							
Kopma		Değme	•	Üst üste gelme		İç içe girişme	•
Birleşme		Eksiltme		Kesişme		Denk gelme	

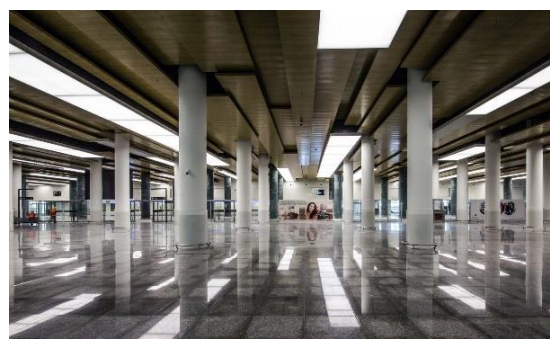
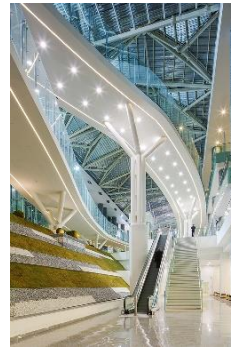
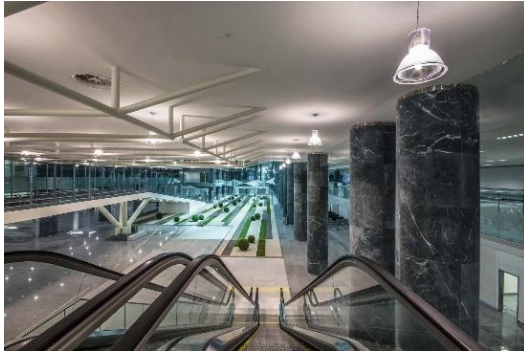
GRAFİKLERLE FORM OLUŞUM ANALİZİ

PLAN DÜZLEMİNDE		
	Değme	İç içe geçme
		

KESİT DÜZLEMİNDE		
	Değme	İç içe geçme
		

Tablo 68. Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası İç Mekan Analizi

DETAY ANALİZ KARTI		DA-16
Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası		
İÇ MEKAN ANALİZİ		
Renk	Beyaz, Gri, Mavi, Yeşil	
Malzeme	Cam, Çelik, Granit, Mermer	
Yeşil-Su	Görsel zenginlik katmak için çim ve ağaç kullanılmıştır.	

FOTOĞRAFLAR

Tablo 69. Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Yollar)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-17
Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
1- YOLLAR		
Giden Yolcu Katı Yol Analizi		
<p>Yollar.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Sınırlar.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı</p>		
Gelen Yolcu Katı Yol Analizi		
<p>Yollar.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Bagaj Konveyörü.....</p> <p>Sınırlar.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı</p>		
Giden Yolcu Katı	Giden Yolcu Katı	
<p>Yollar.....</p> <p>Ana yaya akışı.....</p>	<p>Yollar.....</p> <p>Ana yaya akışı.....</p>	

Tablo 70. Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Kenarlar)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-18
Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
2-KENARLAR		
Giden Yolcu Katı Kenar Öğeleri Analizi		
<p>Birimler-Duvarlar.....</p> <p>Güvenlik kontrolleri.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Oturma Birimleri.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı</p>		
Gelen Yolcu Katı Kenar Öğeleri Analizi		
<p>Birimler-Duvarlar.....</p> <p>Güvenlik kontrolleri.....</p> <p>Bagaj Konveyörleri.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı</p>		
Giden Yolcu Katı	Giden Yolcu Katı	
<p>Kenarlar/Sınırlar.....</p>	<p>Kenarlar/Sınırlar.....</p>	

Tablo 71. Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Bölgeler)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-19
Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
3- BÖLGELER		
Giden Yolcu Katı "Bölgeler" Analizi		
Gelen Yolcu Katı "Bölgeler" Analizi		
Giden Yolcu Katı		Gelen Yolcu Katı
Güvenlik Bölgesi..... Check-in Bölgesi..... Pasaport Kontrol Bölgesi..... Hizmet Birimleri.....	Gümrüksüz Alışveriş Bölgesi..... Giden Yolcu Salonu..... Hizmet Birimleri.....	Yolu Karşılama Bölgesi..... Bagaj Alma Bölgesi..... Pasaport Kontrol Bölgesi.....
		Hizmet Birimleri..... Gelen Yolcu Salonu.....

Tablo 72. Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Odak Nok.)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-20
Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
4-ODAK NOKTALARI		
Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi		
<p>Yollar.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Sınırlar.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı</p> <p>Düğüm Noktası (Kesişim).....</p> <p>Düğüm Noktası (Uçak Kapısı).....</p> <p>Düğüm Noktası (Duty-Free).....</p> <p>Düğüm Noktası (Check-in).....</p>		
Gelen Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi		
<p>Yollar.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Sınırlar.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı</p> <p>Düğüm Noktası (Kesişim).....</p> <p>Düğüm Noktası (Bagaj Alma).....</p>		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
<p>Yollar.....</p> <p>Düğüm Noktaları.....</p>	<p>Yollar.....</p> <p>Düğüm Noktaları.....</p>	

Tablo 73. Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (İşaret Öge.)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-21
Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
5-İŞARET ÖGELERİ		
Giden Yolcu Katı İşaret Ögeleri Analizi		
<p>Birimler-Duvarlar.....</p> <p>Oturma Birimleri.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>İşaret Ögeleri..... A B C</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı.....</p>		
Gelen Yolcu Katı İşaret Ögeleri Analizi		
<p>Birimler-Duvarlar.....</p> <p>Oturma Birimleri.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>İşaret Ögeleri..... A B C</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı.....</p>		
Giden Yolcu Katı		Gelen Yolcu Katı
<p>Kenarlar/Sınırlar.....</p> <p>İşaret Ögeleri.....</p>		<p>Kenarlar/Sınırlar.....</p> <p>İşaret Ögeleri.....</p>

2.5.1.4. Dalaman Havalimanı Terminal Binası

1999 yılında açılan yarışma sonucu Emre Arolat ve Bünyamin Derman tarafından tasarlanan proje 1.lik ödülüne layık görülmüştür. 2004 yılında inşasına başlanan yapı 2006 yılında tamamlanarak kullanıma açılmıştır. Apron-terminal biçimlenme tipi olarak mobil taşınabilir, lineer ve iskele tipleri kullanılmıştır. Ana binadan iskele binasına geçen yolcular köprüler vasıtasıyla uçaklara ulaşmaktadırlar. Terminal binasına yanaşmayan uçaklara ulaşmak için yolcular, aprondan otobüslere binmektedirler. İskele binası aprona paralel bir şekilde lineer olarak konumlandırılmıştır.

Yapı plan ve kesit düzleminde geometrik biçimde tasarlanmıştır. Lineer olarak konumlanan yapıda, belirli bir aks sistemine göre sıralanan kolon giriş sisteminde yapının büyüyebilme esnekliği bulunmaktadır. Dalaman havalimanı terminal binasında betonarme ve çelik bir arada kullanılmıştır. Terminal binasının ana strüktüründe betonarme sistem kullanılırken, ana strüktürden 2,50 metre yukarıda konumlanmış olan örtüde çelik malzeme kullanılmıştır. Yatayda ve düşeyde ana binadan koparılan çelik örtü ile ana bina arasında kalan boşlukta güneş kırıcı elemanlar konumlandırılmıştır. Örtüyü taşıyan çelik kolonlar çatı üzerinde betonarme kolonlara, ana binanın sınırlarını aşan yerlerde ise zemine oturmaktadır. Yapının taşıyıcı sistemi çıplak bırakılarak, strüktür ön plana çıkarılmıştır. Çıplak beton, doğal ahşap ve mat döşeme kaplamaları kullanılmıştır. Binanın ana kurgusunu gridal sistem oluştururken, bina cephelerinde giydirme cam cephe sistemi kullanılmıştır (Önal, 2015).

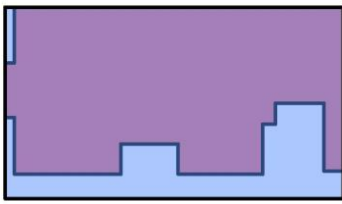
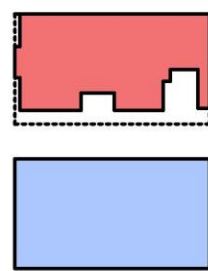
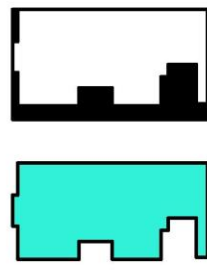
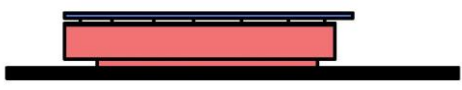



Şekil 18. Dalaman Havalimanı Terminal Binası (URL-4, 2018)

Tablo 74. Tasarımcısının Anlatımı ile Dalaman Havalimanı Terminal Binası

DALAMAN HAVALİMANI TERMİNAL BİNASI		
Tasarımcısının Anlatımı ile Dalaman Havalimanı Terminal Binası		
MİMARİ TASARIM	Form	“Büyük bir gölge oluşturmalı. Dev bir çardak inşa etmeli. Terminali de onun içine koymalı. Koyu, loş, serin. Çatı ısınmaz, yapıyı da ısıtmaz. Fazla takıp takıştırmaya, taşıyıcı sistemi örtmeye de kalkmamalı hiç. Bir havaalanı çıplak olmalı demiş Le Corbusier. Havaalanlarının bütün güzelliği, geniş açık mekanlarının görkeminde. Havaalanlarında uygun mimarlık, hemen hemen görünmez olanı. Sadece gökyüzü, çim ve beton pist” (Arolat, 2007).
	Malzeme	Parlak malzemeler ve çok ışıltılı hacimler yerine, çıplak beton, doğal ahşap ve mat döşeme kaplamaları kullanılmıştır.
	Genel Kurgu	Terminal binası, bir betonarme ızgara yapı ile ondan 2,50 metre koparak üzerinde inşa edilen çelik bir örtüden oluşmaktadır. Yatayda ve düşeyde ana yapıdan kopartılan örtünün, arada kalan boşluk ve güneş kırıcı elemanlarla kendi iklimini yaratması ve rüzgara açılarak sistemin nefes alması sağlanmıştır.
FONKSİYONEL KURGU	Giden Yolcu Katı	Giden yolcu katının genel sirkülasyon şeması; güvenlikten geçen yolcunun check-in salonuna ulaşması, check-in işlemlerini tamamlaması, pasaport kontrol noktasından geçerek giden yolcu bekleme salonlarına ulaşması ve körukler vasıtasıyla uçağa binmesi şeklindedir.
	Gelen Yolcu Katı	Gelen yolcu katının genel sirkülasyon şeması; uçaktan terminal binasına giriş yapan yolcuların pasaport kontrolünden geçerek bagaj holüne ulaşması, bagajını alması, karşılayıcılar holüne geçmesi ve terminal binasından çıkış yapması şeklindedir.








Tablo 75. Dalaman Havalimanı Terminal Binası Form Oluşum Analizi

DETAY ANALİZ KARTI						DA-22	
Dalaman Havalimanı Terminal Binası							
FORM OLUŞUM ANALİZİ							
PLAN DÜZLEMİNDE							
Kopma	•	Değme		Üst üste gelme		İç içe girişme	
Birleşme		Eksiltme	•	Kesişme		Denk gelme	
KESİT DÜZLEMİNDE							
Kopma	•	Değme		Üst üste gelme		İç içe girişme	
Birleşme		Eksiltme		Kesişme		Denk gelme	
GRAFİKLERLE FORM OLUŞUM ANALİZİ							
PLAN DÜZLEMİNDE							
	Kopma		Eksiltme				
							
KESİT DÜZLEMİNDE							
	Kopma						
							

Tablo 76. Dalaman Havalimanı Terminal Binası İç Mekan Analizi

DETAY ANALİZ KARTI	DA-23
Dalaman Havalimanı Terminal Binası	
İÇ MEKAN ANALİZİ	

Renk	Kahverengi, Gri, Bej, Beyaz
Malzeme	Beton, Ahşap, Cam, Çelik
Yeşil-Su	Terminal binası içinde yeşil veya su kullanılmamıştır.

FOTOĞRAFLAR		
		
		
		

Tablo 77. Dalaman Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Yollar)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-24
Dalaman Havalimanı Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
1- YOLLAR		
Giden Yolcu Katı Yol Analizi		
<p>Yollar.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Sınırlar.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı.....</p>		
Gelen Yolcu Katı Yol Analizi		
<p>Yollar.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Bagaj Konveyörü.....</p> <p>Sınırlar.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı.....</p>		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
<p>Yollar.....</p> <p>Ana yaya akışı.....</p>	<p>Yollar.....</p> <p>Ana yaya akışı.....</p>	

Tablo 78. Dalaman Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Kenarlar)

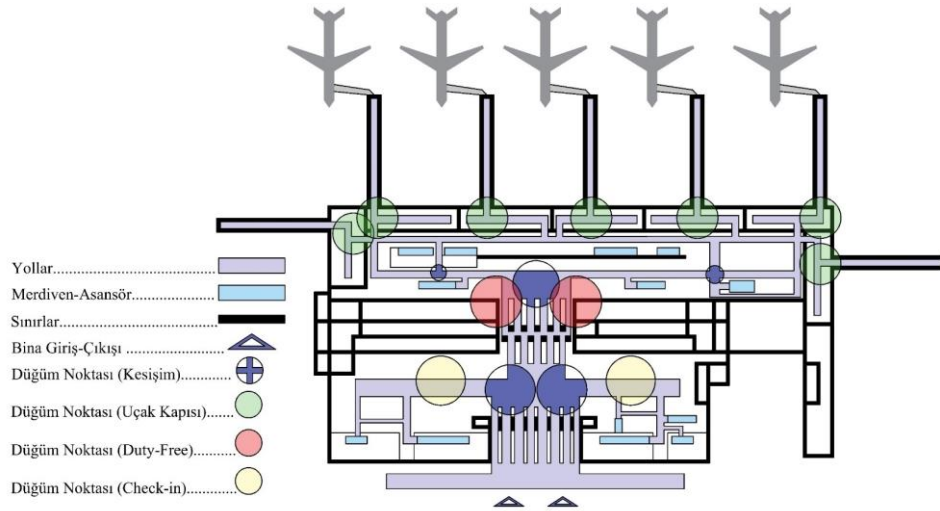
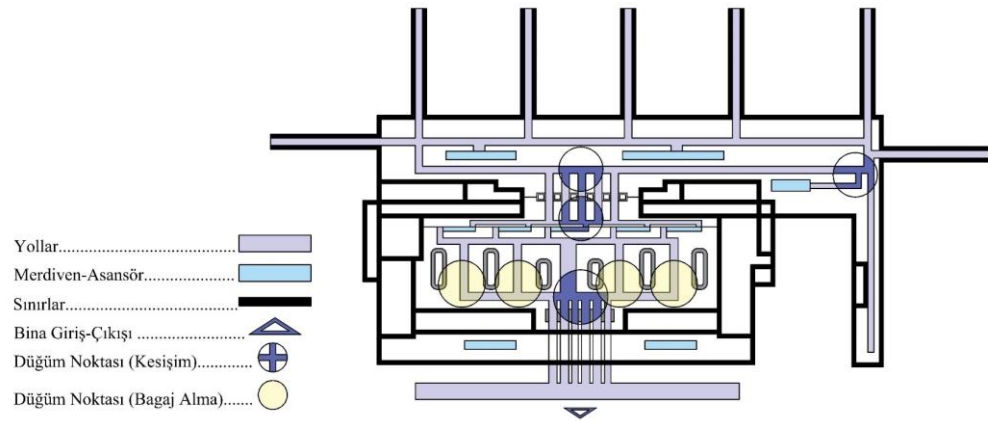
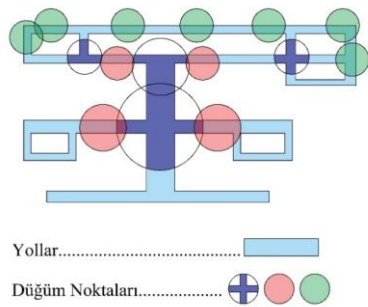
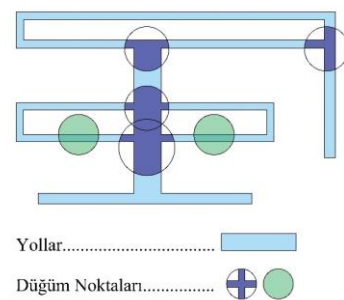
DETAY ANALİZ KARTI		DA-25
Dalaman Havalimanı Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
2-KENARLAR		
Giden Yolcu Katı Kenar Öğeleri Analizi		
Gelen Yolcu Katı Kenar Öğeleri Analizi		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
<p>Kenarlar/Sınırlar.....</p>	<p>Kenarlar/Sınırlar.....</p>	

Tablo 79. Dalaman Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Bölgeler)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-26
Dalaman Havalimanı Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
3- BÖLGELER		
Giden Yolcu Katı "Bölgeler" Analizi		
<p>Güvenlik Bölgesi.....</p> <p>Check-in Bölgesi.....</p> <p>Pasaport Kontrol Bölgesi.....</p> <p>Hizmet Birimleri.....</p> <p>Gümrüksüz Alışveriş Bölgesi.....</p> <p>Giden Yolcu Salonu.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı.....</p>		
Gelen Yolcu Katı "Bölgeler" Analizi		
<p>Yolcu Karşılama Bölgesi.....</p> <p>Bagaj Alma Bölgesi.....</p> <p>Pasaport Kontrol Bölgesi.....</p> <p>Hizmet Birimleri.....</p> <p>Gelen Yolcu Salonu.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı.....</p>		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
<p>Güvenlik Bölgesi.....</p> <p>Check-in Bölgesi.....</p> <p>Pasaport Kontrol Bölgesi.....</p> <p>Gümrüksüz Alışveriş Bölgesi.....</p> <p>Giden Yolcu Salonu.....</p> <p>Hizmet Birimleri.....</p>	<p>Yolcu Karşılama Bölgesi.....</p> <p>Bagaj Alma Bölgesi.....</p> <p>Pasaport Kontrol Bölgesi.....</p> <p>Hizmet Birimleri.....</p> <p>Gelen Yolcu Salonu.....</p>	

Tablo 80. Dalaman Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Odak Nok.)

DETAY ANALİZ KARTI	DA-27
Dalaman Havalimanı Terminal Binası	
İMGESEL ANALİZ	

4-ODAK NOKTALARI**Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi****Gelen Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi****Giden Yolcu Katı****Gelen Yolcu Katı**

Tablo 81. Dalaman Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (İşaret Öge.)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-28
Dalaman Havalimanı Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
5-İŞARET ÖGELERİ		
Giden Yolcu Katı İşaret Ögeleri Analizi		
<p>Birimler-Duvarlar.....</p> <p>Oturma Birimleri.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>İşaret Ögeleri.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı.....</p>		
Gelen Yolcu Katı İşaret Ögeleri Analizi		
<p>Birimler-Duvarlar.....</p> <p>Oturma Birimleri.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>İşaret Ögeleri.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı.....</p>		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
<p>Kenarlar/Sınırlar.....</p> <p>İşaret Ögeleri.....</p>	<p>Kenarlar/Sınırlar.....</p> <p>İşaret Ögeleri.....</p>	

2.5.1.5.Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası

Muğla'da bulunan Bodrum-Milas havalimanı dış hatlar terminal binası Murat Tabanlıoğlu tarafından tasarlanmış olup 2013 yılında yapımı tamamlanmıştır. Yapıda apron-terminal biçimlenme tipi olarak mobil taşınmalı, lineer ve iskele tipleri kullanılmıştır. Ana binadan iskele binasına geçen yolcular körükler aracılığıyla uçaklara ulaşmaktadırlar. Ayrıca kapıdan geçen yolcular aprona ulaşım otobüsler aracılığıyla uçaklara ulaşmaktadırlar. İskele binası, aprona paralel olarak lineer şekilde konumlandırılmıştır.

Terminal binasının taşıyıcı sistemini betonarme kolon-kiriş sistemi oluşturmaktadır ve gridal sistem kullanılmıştır. Kolon-kiriş sisteminin üstü örtülmeyerek, strüktür ön plana çıkarılmıştır. Bina, plan ve kesit düzleminde geometrik sistemde tasarlanmıştır. Çatı düzleminde iç mekana doğal ışık almayı sağlayan ışıklıklar bulunmaktadır (Önal, 2015).

Check-in kontuarlarında Bodrum'a özgü mavi cam tonu yorumlanarak kullanılmıştır. İç mekanda ahşap ve metalin birlikte kullanımı ön plana çıkmaktadır. Zemin döşemesi olarak, yöreye özgü gri-siyah mermer seçilmiştir.



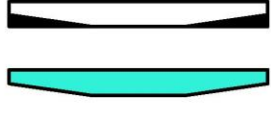




Şekil 19. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası

Tablo 82. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası'na Ait Fotoğraflar

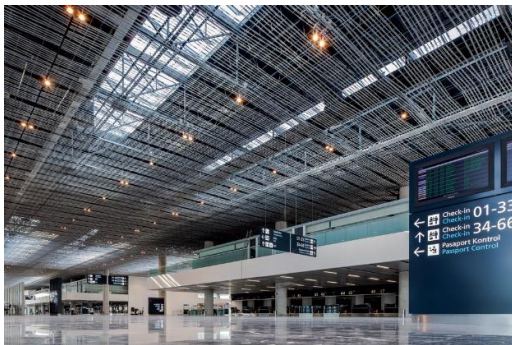
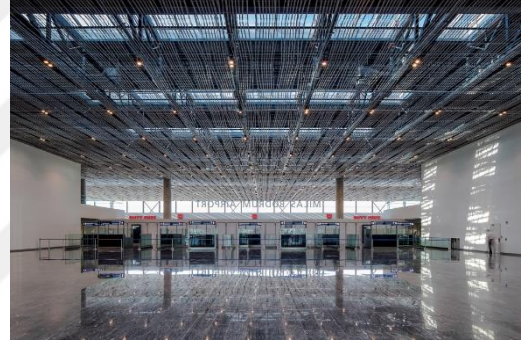
MİLAS-BODRUM HAVALİMANI TERMİNAL BİNASI'NA AİT FOTOĞRAFLAR**GENEL FOTOĞRAFLAR****İÇ MEKAN FOTOĞRAFLARI**

Tablo 83. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası Form Oluşum Analizi

DETAY ANALİZ KARTI						DA-29	
Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası							
FORM OLUŞUM ANALİZİ							
PLAN DÜZLEMİNDE							
Kopma		Değme	•	Üst üste gelme		İç içe girişme	
Birleşme		Eksiltme	•	Kesişme		Denk gelme	
KESİT DÜZLEMİNDE							
Kopma		Değme	•	Üst üste gelme		İç içe girişme	
Birleşme		Eksiltme		Kesişme		Denk gelme	
GRAFİKLERLE FORM OLUŞUM ANALİZİ							
PLAN DÜZLEMİNDE							
		Değme		Eksiltme			
							
KESİT DÜZLEMİNDE							
		Değme					
							

Tablo 84. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası İç Mekan Analizi

DETAY ANALİZ KARTI		DA-30
Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası		
İÇ MEKAN ANALİZİ		
Renk	Kahverengi, Gri, Beyaz, Füme	
Malzeme	Ahşap, Çelik, Cam, Mermer, Çıplak beton	
Yeşil-Su	Terminal binasında yeşil veya su ögesi kullanılmamıştır.	

FOTOĞRAFLAR

Tablo 85. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Yollar)

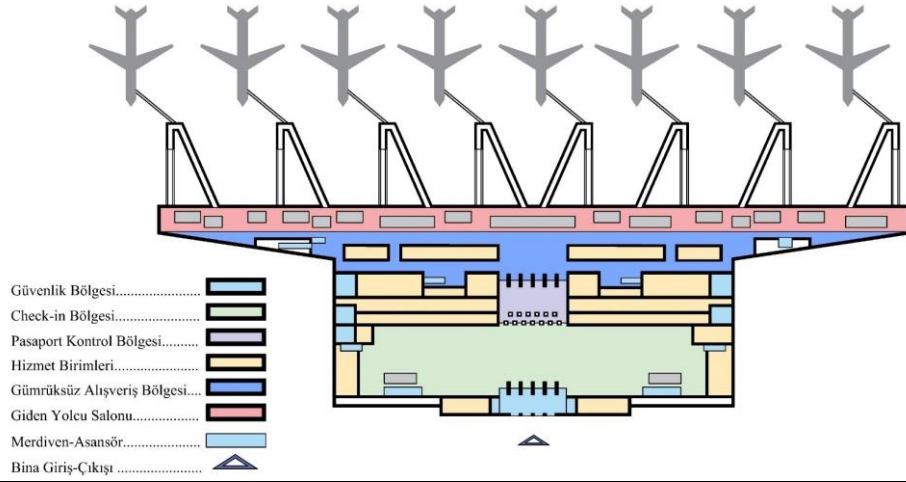
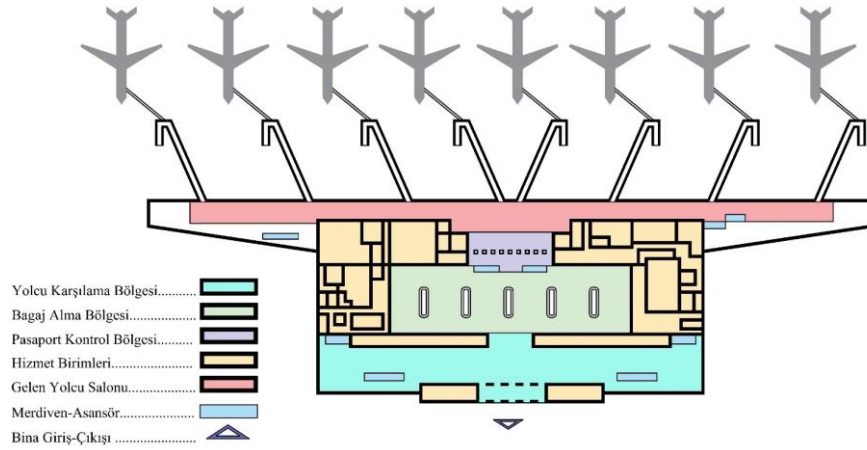
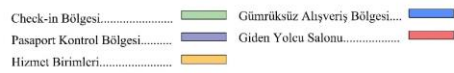
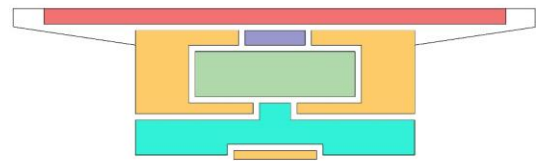
DETAY ANALİZ KARTI		DA-31
Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
1- YOLLAR		
Giden Yolcu Katı Yol Analizi		
<p>Yollar.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Sınırlar.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı</p>		
Gelen Yolcu Katı Yol Analizi		
<p>Yollar.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Bagaj Konveyörü.....</p> <p>Sınırlar.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı</p>		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
<p>Yollar.....</p> <p>Ana yaya akışı.....</p>	<p>Yollar.....</p> <p>Ana yaya akışı.....</p>	

Tablo 86. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Kenarlar)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-32
Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
2-KENARLAR		
Giden Yolcu Katı Kenar Öğeleri Analizi		
<p>Birimler-Duvarlar.....</p> <p>Güvenlik kontrolleri.....</p> <p>Galeri Boşlukları.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Oturma Birimleri.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı</p>		
Gelen Yolcu Katı Kenar Öğeleri Analizi		
<p>Birimler-Duvarlar.....</p> <p>Güvenlik kontrolleri.....</p> <p>Bagaj Konveyörleri.....</p> <p>Kat Sınırı.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı</p>		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
<p>Kenarlar/Sınırlar.....</p>	<p>Kenarlar/Sınırlar.....</p>	

Tablo 87. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Bölgeler)

DETAY ANALİZ KARTI	DA-33
Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası	
İMGESEL ANALİZ	

3- BÖLGELER**Giden Yolcu Katı “Bölgeler” Analizi****Gelen Yolcu Katı “Bölgeler” Analizi****Giden Yolcu Katı****Gelen Yolcu Katı**

Tablo 88. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (Odak Nok.)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-34
Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
4-ODAK NOKTALARI		
Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi		
<p>Yollar.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Sınırlar.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı.....</p> <p>Düğüm Noktası (Kesişim).....</p> <p>Düğüm Noktası (Uçak Kapısı).....</p> <p>Düğüm Noktası (Kafeterya).....</p> <p>Düğüm Noktası (Check-in).....</p>		
Gelen Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi		
<p>Yollar.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Sınırlar.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı.....</p> <p>Düğüm Noktası (Kesişim).....</p> <p>Düğüm Noktası (Bagaj Alma).....</p>		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
<p>Yollar.....</p> <p>Düğüm Noktaları.....</p>	<p>Yollar.....</p> <p>Düğüm Noktaları.....</p>	

Tablo 89. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası İmgesel Analiz (İşaret Öge.)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-35
Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
5-İŞARET ÖGELERİ		
Giden Yolcu Katı İşaret Ögeleri Analizi		
Gelen Yolcu Katı İşaret Ögeleri Analizi		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	

2.5.1.6. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası

İstanbul'da yer alan İstanbul Atatürk Havalimanı dış hatlar terminal binası Ebru Kantaşı tarafından tasarlanmış olup, 2000 yılında yapımı tamamlanmıştır. Yapıda apron-terminal biçimlenme tipinde mobil taşınabilir, lineer ve iskele tipleri kullanılmıştır. Ana binadan iskele binasına geçen yolcular körükler vasıtasıyla uçaklara ulaşırlar. Ayrıca kapıdan geçen yolcular aprona yanaşan otobüsler aracılığıyla hava araçlarına ulaşırlar. İskele binası aprona paralel olarak lineer bir şekilde konumlandırılmıştır.

İstanbul Atatürk havalimanı dış hatlar terminal binasında iskelet ve fraktal geometrik strüktür sistemler kullanılmıştır. Taşıyıcı sistemini betonarme ve çelik oluşturmaktadır. Yapı modüler olarak tasarlanmış olup her modülü piramit görünümündedir. Her modül yan yana konularak iç mekanı örtmektedir. Bazı noktalarda piramitlerin ortasında ışıklıklar bulunmaktadır. Böylece doğal ışık binanın içine alınmaktadır (Önal, 2015).

Terminal binasında yalnızca kolon ve zemin döşeme malzemeleri betonarmedir. Bu alanlar dışında yapı tamamen çelik konstrüksiyon üzerine alüminyum ve cam giydirme sistem olarak tasarlanmıştır. Uzun bir dikdörtgen plana sahip olan dış hatlar terminali içerisinde; hava trafik kontrol kulesi, itfaiye birimi, sağlık ve ilk yardım üniteleri, uçak bakım hangarları, ikram hizmet binaları, işletme binaları, emniyet binaları ve otopark alanları bulunmaktadır. Ayrıca 26 köprü, 224 check-in kontuarı, geliş katında 11 bagaj bandı bulunmaktadır (Akçaer, 2016).

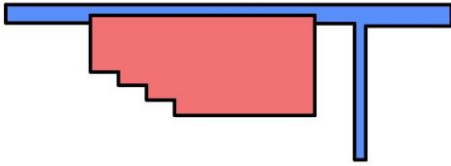
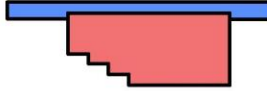
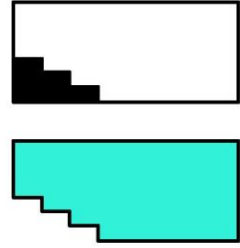




Şekil 20. Atatürk Havalimanı Maket Fotoğrafları

Tablo 90. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası'na Ait Fotoğraflar

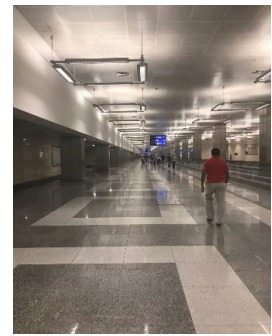
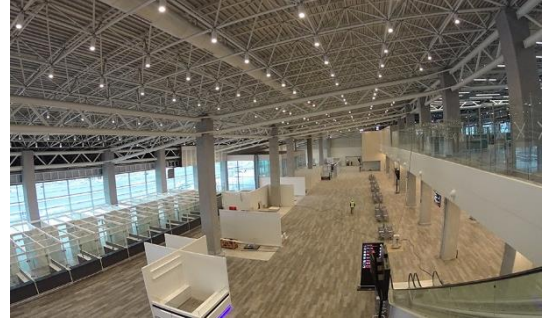
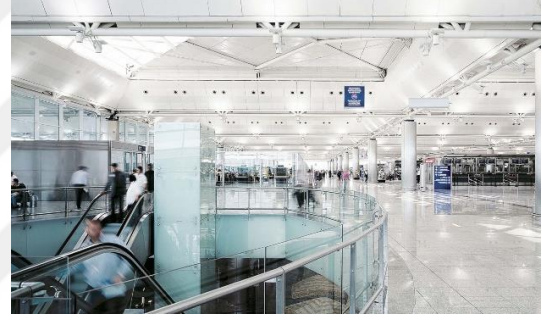
ATATÜRK HAVALİMANI DIŞ HATLAR TERMİNAL BİNASI'NA AİT FOTOĞRAFLAR**GENEL FOTOĞRAFLAR****İÇ MEKAN FOTOĞRAFLARI**

Tablo 91. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası Form Oluşum Analizi

DETAY ANALİZ KARTI						DA-36
Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası						
FORM OLUŞUM ANALİZİ						
PLAN DÜZLEMİNDE						
Kopma		Değme		Üst üste gelme		İç içe girişme •
Birleşme		Eksiltme	•	Kesişme		Denk gelme
KESİT DÜZLEMİNDE						
Kopma		Değme		Üst üste gelme		İç içe girişme •
Birleşme		Eksiltme		Kesişme		Denk gelme
GRAFİKLERLE FORM OLUŞUM ANALİZİ						
PLAN DÜZLEMİNDE						
	İç içe geçme	Eksiltme				
						
KESİT DÜZLEMİNDE						
	İç içe geçme					
						

Tablo 92. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İç Mekan Analizi

DETAY ANALİZ KARTI		DA-37
Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası		
İÇ MEKAN ANALİZİ		
Renk	Beyaz, Gri, Bej	
Malzeme	Çelik, Alüminyum, Cam, Granit	
Yeşil-Su	İç mekanda kısmi yeşil ve su ögesi kullanılmıştır.	

FOTOĞRAFLAR

Tablo 93. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (Yollar)

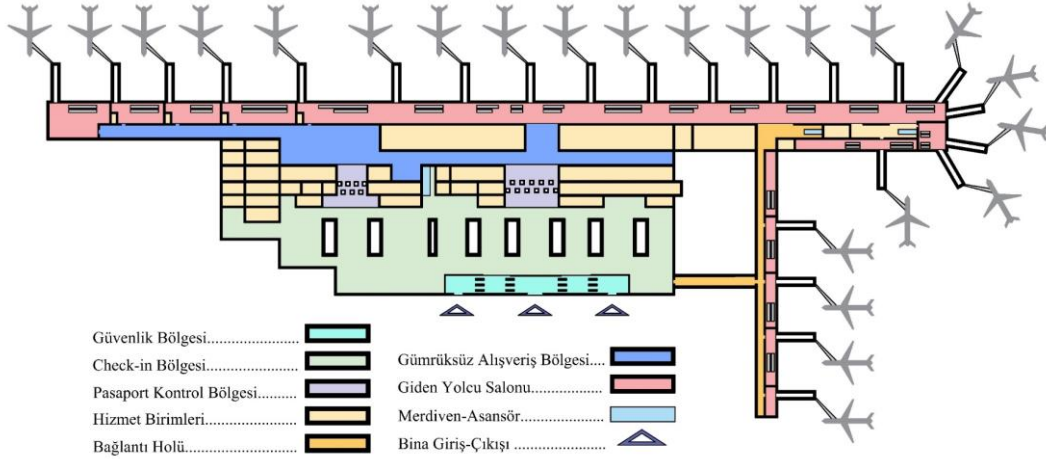
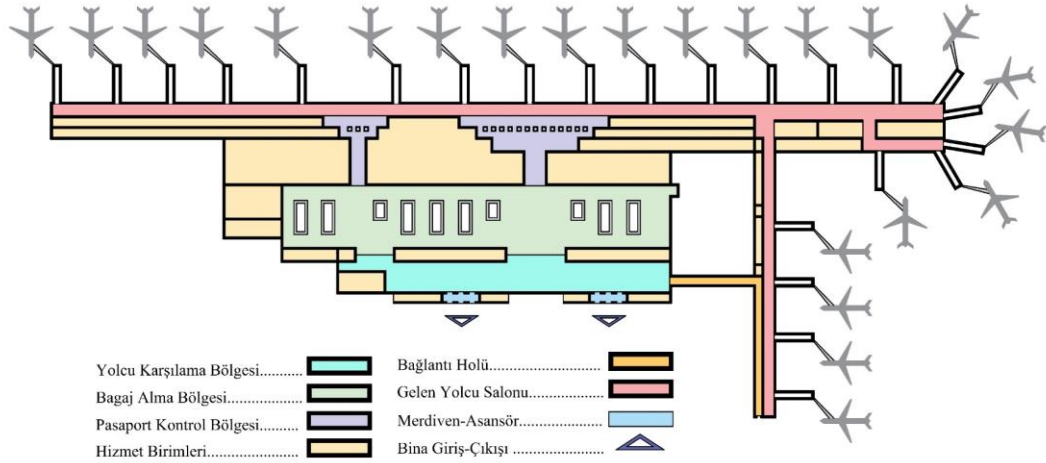
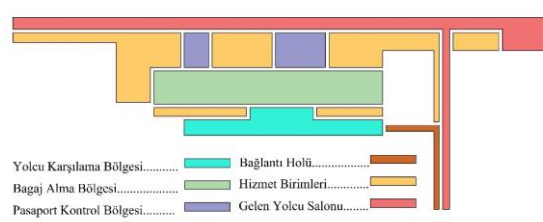
DETAY ANALİZ KARTI		DA-38
Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
1- YOLLAR		
Giden Yolcu Katı Yol Analizi		
<p>Yollar..... Yollar..... Merdiven-Asansör..... Merdiven-Asansör..... Sınırlar..... Sınırlar..... Bina Giriş-Çıkışı..... Bina Giriş-Çıkışı.....</p>		
Gelen Yolcu Katı Yol Analizi		
<p>Yollar..... Yollar..... Merdiven-Asansör..... Merdiven-Asansör..... Sınırlar..... Sınırlar..... Bina Giriş-Çıkışı..... Bina Giriş-Çıkışı.....</p>		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
<p>Yollar..... Ana yaya akışı.....</p>	<p>Yollar..... Ana yaya akışı.....</p>	

Tablo 94. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (Kenarlar)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-39
Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
2-KENARLAR		
Giden Yolcu Katı Kenar Öğeleri Analizi		
<p> Birimler-Duvarlar..... ■ Güvenlik kontrolleri..... ■ Oturma Birimleri..... ■ Merdiven-Asansör..... ■ Bina Giriş-Çıkışı ▲ </p>		
Gelen Yolcu Katı Kenar Öğeleri Analizi		
<p> Birimler-Duvarlar..... ■ Güvenlik kontrolleri..... ■ Merdiven-Asansör..... ■ Bagaj Konveyörleri..... ■ Bina Giriş-Çıkışı ▲ </p>		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
<p>Kenarlar/Sınırlar..... ■</p>	<p>Kenarlar/Sınırlar..... ■</p>	

Tablo 95. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (Bölgeler)

DETAY ANALİZ KARTI	DA-40
Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası	
İMGESEL ANALİZ	

3- BÖLGELER**Giden Yolcu Katı “Bölgeler” Analizi****Gelen Yolcu Katı “Bölgeler” Analizi****Giden Yolcu Katı****Gelen Yolcu Katı**

Tablo 96. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (Odak Nok.)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-41
Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
4-ODAK NOKTALARI		
Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi		
Gelen Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	

Tablo 97. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (İşaret Öge.)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-42
Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
5-İŞARET ÖGELERİ		
Giden Yolcu Katı İşaret Ögeleri Analizi		
<p>Birimler-Duvarlar.....</p> <p>Oturma Birimleri.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>İşaret Ögeleri..... A B C</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı.....</p> <p>A B</p>		
Gelen Yolcu Katı İşaret Ögeleri Analizi		
<p>Birimler-Duvarlar.....</p> <p>Oturma Birimleri.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>İşaret Ögeleri..... A B C</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı.....</p> <p>A</p>		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
<p>Kenarlar/Sınırlar.....</p> <p>İşaret Ögeleri.....</p>	<p>Kenarlar/Sınırlar.....</p> <p>İşaret Ögeleri.....</p>	

2.5.1.7. Antalya Havalimanı

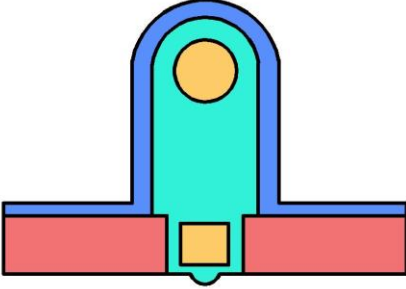
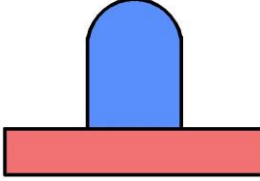
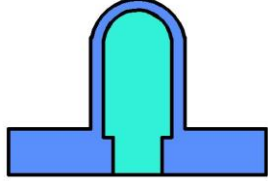
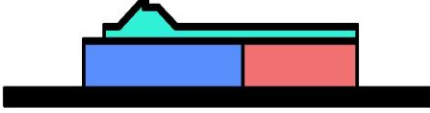


Tablo 98. Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası'na Ait Fotoğraflar



Tablo 99. Tasarımcısının Anlatımı ile Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası

ANTALYA HAVALİMANI DIŞ HATLAR TERMİNAL BİNASI		
Tasarımcısının Anlatımı ile Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası		
MİMARİ TASARIM	Form	Düzenlenen dairesel orta hol boşaltılarak, üstteki camlı kubbeden aydınlatılmış ve Antalya'nın sembolik bir maketi konulmuştur. Bina içinde düzenlene Akdeniz bahçeleri ile doğanın yapı içine çekilmesi amaçlanmıştır. Yapı kara tarafında uzun dikdörtgen bir blok, apron tarafında ise U biçiminde bir blok olarak tasarlanmıştır.
	Genel Kurgu	Terminal binasının iyi işleyen bir makine olmasından ziyade, ülkemizin ulaştığı medeni seviyeyi gösterecek nitelikte, gereksiz gösterişten uzak bir yapı olması düşünülmüştür. Aynı zamanda turistin ülkeye geliş ve gidişte ilk ve son izleniminin olumlu yönde olması ve hatırlatıcı niteliklerin bulunması amaçlanmıştır.
FONKSİYONEL KURGU	Giden Yolcu Katı	Giden yolcu, kara tarafındaki dairesel tek katlı bölümden binaya girmektedir. Bu noktadan girilen uğurlayıcılar holü tek katlı olup, bilet satış ofislerini, danışma, banka, kafeterya gibi servisleri barındırmaktadır. Giden yolcular, check-in holünden yürüyen merdivenlerle üst kotta çıkarak, pasaport kontrolüne ulaşmaktadırlar. Duty-free, kafeterya gibi birimler bu kotta yer almaktadır. Kontrol sonrası aynı kottaki uçak kapılarına geçiş yapılmaktadır.
	Gelen Yolcu Katı	Gelen yolcular, terminale yanaşan uçaklardan körukler vasıtasıyla pasaport holüne ulaşmaktadırlar. Buradan alt kottaki bagaj holüne geçerek bagajlarını alabilirler. Bagaj alma holünden, gelen yolcu karşılama holüne ulaşılmaktadır. Gelen yolcu holünde, duty-free, gümrük bürosu gibi birimler, karşılama holünde ise kafeterya, banka, otomobil kiralama birimleri bulunmaktadır.

Tablo 100. Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası Form Oluşum Analizi

DETAY ANALİZ KARTI						DA-43	
Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası							
FORM OLUŞUM ANALİZİ							
PLAN DÜZLEMİNDE							
Kopma		Değme	•	Üst üste gelme	•	İç içe girişme	
Birleşme		Eksiltme		Kesişme		Denk gelme	
KESİT DÜZLEMİNDE							
Kopma		Değme	•	Üst üste gelme	•	İç içe girişme	
Birleşme		Eksiltme		Kesişme		Denk gelme	
GRAFİKLERLE FORM OLUŞUM ANALİZİ							
PLAN DÜZLEMİNDE							
	Değme		Üst üste geçme				
							
KESİT DÜZLEMİNDE							
	Değme		Üst üste geçme				
							

Tablo 101. Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İç Mekan Analizi (Zemin)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-44
Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası		
İÇ MEKAN ANALİZİ		
Renk	Beyaz, gri, Bej	
Malzeme	Çelik, Cam, Granit	
Yeşil-Su	İç mekanda Yeşil veya Su ögesi kullanılmamıştır.	

FOTOĞRAFLAR

Tablo 102. Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (Yollar)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-45
Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası		
İMGESSEL ANALİZ		
1- YOLLAR		
Giden Yolcu Katı Yol Analizi		
<p>Yollar.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Sınırlar.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı.....</p>		
Gelen Yolcu Katı Yol Analizi		
<p>Yollar.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Bagaj Konveyörü.....</p> <p>Sınırlar.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı.....</p>		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
<p>Yollar.....</p> <p>Ana yaya akışı.....</p>	<p>Yollar.....</p> <p>Ana yaya akışı.....</p>	

Tablo 103. Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (Kenarlar)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-46
Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
2-KENARLAR		
Giden Yolcu Katı Kenar Öğeleri Analizi		
<p>Birimler-Duvarlar.....</p> <p>Güvenlik kontrolleri.....</p> <p>Galeri Boşlukları.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı.....</p>		
Gelen Yolcu Katı Kenar Öğeleri Analizi		
<p>Birimler-Duvarlar.....</p> <p>Güvenlik kontrolleri.....</p> <p>Galeri Boşlukları.....</p> <p>Bagaj Konveyörleri.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı.....</p>		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
<p>Kenarlar/Sınırlar.....</p>	<p>Kenarlar/Sınırlar.....</p>	

Tablo 104. Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (Bölgeler)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-47
Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
3- BÖLGELER		
Giden Yolcu Katı “Bölgeler” Analizi		
Gelen Yolcu Katı “Bölgeler” Analizi		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	

Tablo 105. Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (Odak Nok.)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-48
Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası		
İMGESSEL ANALİZ		
4-ODAK NOKTALARI		
Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi		
<p>Yollar.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Sınırlar.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı</p> <p>Düğüm Noktası (Kesişim).....</p> <p>Düğüm Noktası (Uçak Kapısı).....</p> <p>Düğüm Noktası (Duty-Free).....</p> <p>Düğüm Noktası (Check-in).....</p>		
Gelen Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi		
<p>Yollar.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>Sınırlar.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı</p> <p>Düğüm Noktası (Kesişim).....</p> <p>Düğüm Noktası (Bagaj Alma).....</p> <p>Düğüm Noktası (Check-in).....</p>		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
<p>Yollar.....</p> <p>Düğüm Noktaları.....</p>	<p>Yollar.....</p> <p>Düğüm Noktaları.....</p>	

Tablo 106. Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası İmgesel Analiz (İşaret Öge.)

DETAY ANALİZ KARTI		DA-49
Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası		
İMGESEL ANALİZ		
5-İŞARET ÖGELERİ		
Giden Yolcu Katı İşaret Ögeleri Analizi		
<p>Birimler-Duvarlar.....</p> <p>Oturma Birimleri.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>İşaret Ögeleri.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı.....</p>		
Gelen Yolcu Katı İşaret Ögeleri Analizi		
<p>Birimler-Duvarlar.....</p> <p>Oturma Birimleri.....</p> <p>Merdiven-Asansör.....</p> <p>İşaret Ögeleri.....</p> <p>Bina Giriş-Çıkışı.....</p>		
Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı	
<p>Kenarlar/Sınırlar.....</p> <p>İşaret Ögeleri.....</p>	<p>Kenarlar/Sınırlar.....</p> <p>İşaret Ögeleri.....</p>	

3. BULGULAR VE İRDELEMELER

Türkiye’de mimari yarışma yoluyla yapılan havalimanı terminal binalarının incelendiği bu çalışmada, terminal binalarının formel ve imgesel analizleri tamamlanarak, analizler sonucu elde edilen verilerin karşılaştırmalı irdelemesi yapılmaktadır. Bu aşamada terminal binaları fiziksel ve kimliksel oluşumları üzerinden yapılan irdelemeler olmak üzere 2 ana başlık altında değerlendirilmektedir. Fiziksel oluşumları üzerinden yapılan irdelemeler, form oluşumu ve iç mekan kurgusu olarak; kimliksel oluşumları üzerinden yapılan irdelemeler ise; kimlik ve imgeler olmak üzere 2 alt başlık altında irdelenmektedir. Kimliksel oluşumları üzerinden yapılan irdelemeler başlığı altında yer alan imgeler; yollar, kenarlar, odak noktaları, bölgeler ve işaret öğeleri olarak 5 ilke üzerinden incelenmektedir.

3.1. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası

3.1.1. Fiziksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdemeler

✓ Form Oluşumu

Terminal Binasının ana biçimlenişini eğrisel formlar belirlemektedir. Birbirine paralel üç yay biçimindeki formun birbirine teğet olacak şekilde eklenmesiyle binanın ana formu oluşmaktadır. Değme yöntemiyle bir araya getirilen bu üç form, formların kesişim noktalarındaki yüzeylerin çıkartılması sonucu iç mekanda hacimsel olarak bütünleşmektedirler. Kesit düzleminde ele alındığı zaman, tasarlanan eğrisel çatı ile mekana hareketlilik kazandırılmış ve iç hacmin genişleyerek iç mekanda ferah bir atmosfer oluşturulmasına imkan verilmiştir.

✓ İç Mekan Kurgusu

Mimari ve konsept olarak diğer terminal binalarından farklılaşmaktadır. İç mekan içerisindeki birimler arası bağlantının algılanabilir olması rahat bir dolaşım imkanı sağlamaktadır. Mekan çözümlemesi, kullanılan malzeme seçimi ve detay çözümleri başarılı olup, kendine özgü bir mimari dil oluşturmaktadır. Su ve yeşil kullanımı ile ortak mekana nitelik kazandırılmıştır. Ortak mekanda kullanılan su öğesi, terminal binasının

odak mekanını oluşturmaktadır. Su ögesinin yanlarında konumlandırılan oturma birimleri ile kullanıcıya nitelikli bir sosyalleşme ve vakit geçirme alanı sunulmuştur. Cephelerde kullanılan cam yüzeyler sayesinde, iç mekana yüksek miktarda doğal ışık alınmaktadır.

3.1.2. Kimliksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdelemeler

✓ Kimlik

Ankara kentiyle veya bulunduğu coğrafyayla doğrudan kimliksel bir bağ arayışına gidilmemiştir. Ancak yapılan incelemeler sonucunda, Esenboğa Havalimanı terminal binasını, diğer terminal binalarından ayıran, farklı kılan kimliksel oluşumların varlığı tespit edilmiştir. Günümüzde makine binalar olarak da değerlendirilen terminal binaları konseptinden farklılaşan bir mimari oluşumdan bahsetmek mümkündür. Bu bağlamda,

✓ İmgeler (Yollar-Kenarlar-Odak Noktaları-Bölgeler-İşaret Ögeleri)

Yollar

Giden yolcu katında, yolcular dört noktadan terminal binasına giriş yapabilmektedir. Giden yolcu katında iç hatlar ve dış hatlar arasında ayırıcı yüzeyler bulunmadığı için, sirkülasyon açısından süreklilik bulunmaktadır. Yaya sirkülasyonunun oldukça net olduğu ve kolayca algılanabildiği tespit edilmiştir. Sirkülasyon kanallarının akış formunu, terminal binasının iç mekan kurgusu lineer olarak şekillendirmektedir. Sirkülasyon kanallarının sınırlarını oluşturan ana elemanlar olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cam cepheler, iç mekandaki check-in bankoları ve geniş galeri boşlukları tespit edilmiştir. Yaya sirkülasyonun formunu belirleyen ikincil elemanlar olarak ise; oturma birimleri bulunmaktadır. Giden yolcu katının genel sirkülasyon şeması; güvenlikten geçen yolcunun check-in salonuna ulaşması, check-in işlemlerini tamamlaması, köprülerden geçerek uçak kapısı bekleme salonlarına ulaşması ve körükler vasıtasıyla uçağa binmesi şeklindedir.

Gelen yolcu katında, körükler aracılığıyla terminal binasına giriş yapan yolcular dikey sirkülasyon elemanlarıyla aşağı kotta inerek bagaj alma holüne ulaşmakta, otobüsler ile aprondan giriş yapan yolcular ise aynı kotta bulunan bagaj holüne yatay doğrultuda ulaşmaktadır. İç ve dış hatlar olmak üzere iki ayrı bagaj holü bulunmaktadır. Bagajını alan yolcular bagaj holünden tek noktadan karşılayıcılar holüne geçiş yapmakta ve tekrar bagaj holüne dönememektedir. Karşılayıcılar holünde sirkülasyon lineer olup, dış hatlar gelen

yolcu sirkülasyonu ile iç hatlar gelen yolcu sirkülasyonu birbirine bağlanmaktadır. Sirkülasyon kanallarının sınırlarını oluşturan ana elemanlar olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cam cepheler, bagaj holündeki bagaj konveyörleri ve iç mekan bölücü duvarları tespit edilmiştir. Gelen yolcu katının genel sirkülasyon şeması; uçaktan terminal binasına giriş yapan yolcunun bagaj holüne ulaşması, bagajını alması, karşılayıcılar holüne geçmesi ve terminal binasından çıkış yapması şeklindedir.

Kenarlar

Giden yolcu katına girecek olan yolcular için, ilk olarak terminal binasının cam cepheleri sınır görevi yapmaktadır. Giriş kapıları yolcu geçişine izin vermekte ve ardından güvenlik kontrolleri yolcu hareketini sınırlandırmaktadır. Güvenlikten geçerek check-in salonuna giriş yapan yolcular için, galeri boşlukları ve check-in bankoları mekanı sınırlandırmaktadır. Merdiven ve asansörler, o an için onları kullanmayan yolcular için sınır teşkil ederken, kullanımda olan yolcular için “kenar” yerine “yol” imgesi olarak görev yapmaktadır. Giden yolcu katında sınır/kenar elemanları olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cam cepheler, iç mekandaki check-in bankoları, galeri boşlukları, yürüyen merdivenler, asansörler, oturma birimleri ve güvenlik kontrol noktaları tespit edilmiştir.

Gelen yolcu katında, körükler aracılığıyla terminal binasına giriş yapan iç hat yolcuları için, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları sınır oluşturmakta, dikey sirkülasyon elemanları yol görevi üstlenmekte ve herhangi bir güvenlik kontrolünden geçmemektedirler. Körükler aracılığıyla terminal binasına giriş yapan dış hat yolcuları için, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları ve pasaport kontrol birimleri sınır oluşturmakta, dikey sirkülasyon elemanları yol görevi üstlenmektedir. Otobüsler ile aprondan giriş yapan iç hat yolcuları için, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları ve dikey sirkülasyon elemanları sınır oluşturmakta, herhangi bir güvenlik kontrolünden geçmemektedirler. Otobüsler ile aprondan giriş yapan dış hat yolcuları için, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları, pasaport kontrol birimleri ve dikey sirkülasyon elemanları sınır oluşturmaktadır. Bagaj holünde, bagaj konveyörleri ve duvarlar sınır teşkil ederken, karşılayıcılar holünde, düşey sirkülasyon elemanları, duvarlar ve bina cephesi sınır oluşturmaktadır. Gelen yolcu katında sınır/kenar elemanları olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cam cepheler, bagaj holündeki bagaj konveyörleri, dikey sirkülasyon elemanları ve iç mekan bölücü duvarları tespit edilmiştir.

Terminal binasının kenar analizleri sonucu elde edilen grafiklere bakıldığı zaman, binanın geniş dolaşım mekanları sunarak, ferah bir atmosferinin olduğunu söylemek mümkündür.

Odak Noktaları

Giden yolcu katında, yaya sirkülasyon akslarının kesişim noktaları, yaya trafiği açısından yoğun olup düğüm noktası oluşturmaktadır. Check-in salonunda check-in bankolarının önü, giden yolcu için odak noktası teşkil etmektedir. Terminal binasına giriş yapan yolcuların ilk yöneldikleri noktanın, check-in bankoları olduğu tespit edilmiş ve giden yolcu katındaki en önemli odak noktası olarak check-in bankolarının önü belirlenmiştir. Uçuş saati gelen yolcular için, uçak kapıları odak noktasına dönüşmektedir. Dış hat giden yolcuları için duty-free, ikinci dereceden odak noktası oluşturmaktadır.

Gelen yolcu katında, giden yolcu katında olduğu gibi yaya sirkülasyon akslarının kesişim noktalarının düğüm noktası oluşturduğu belirlenmiştir. Bagaj holünde bagaj konveyörlerinin çevresi, gelen yolcu için odak noktası teşkil etmektedir. Gelen yolcuların terminal binasına girdikleri zaman, ilk yöneldikleri noktanın, bagaj konveyörleri olduğu tespit edilmiş ve gelen yolcu katındaki en önemli odak noktası olarak bagaj konveyörlerinin çevresi belirlenmiştir. Dış hat gelen yolcuları için duty-free, ikinci dereceden odak noktası oluşturmaktadır.

Bölgeler

Giden yolcu katı, bölgesel analiz sonucu 6 bölgeye ayrılmıştır. Bunlar; güvenlik bölgesi, check-in bölgesi, pasaport kontrol bölgesi, gümrüksüz alışveriş bölgesi, hizmet birimleri ve giden yolcu salonu olarak sınıflandırılmıştır. Kapladıkları alan olarak en büyük iki bölgenin check-in bölgesi ve giden yolcu salonu olduğu tespit edilmiştir. Bölgeler, birbirlerine paralel olarak konumlanmaktadır. Bölgeler, terminal binasının formunun etkisiyle yay formunda oluşmuş ve lineer doğrultuda biçimlenmiştir.

Gelen yolcu katı, bölgesel analiz sonucu 5 bölgeye ayrılmıştır. Bunlar; yolcu karşılama bölgesi, bagaj alma bölgesi, gümrüksüz alışveriş bölgesi, hizmet birimleri ve gelen yolcu salonu olarak sınıflandırılmıştır. Kapladıkları alan olarak en büyük iki bölgenin yolcu karşılama bölgesi ve gelen yolcu salonu olduğu tespit edilmiştir. Bölgeler, birbirlerine paralel konumda, yay formunda ve lineer doğrultuda oluşturulmuştur.

İşaret Ögeleri

Giden yolcu katında, iç hatlar ile dış hatların bağlantı noktasında tasarlanan geniş galeri boşluğu terminal binasının en belirgin işaret ögesidir. Galeri boşluğunun tavanından sarkan metal obje ve galeri boşluğuna takılmış panoramik asansör güçlü işaret öğelerindedir. Su ve yeşil ögesine bakan galeri boşluklarıyla birlikte, su ve yeşilin algısı güçlendirilerek, bu öğeler giden yolcu katı için işaret ögesi olarak belirlenmiştir. Check-in salonu ile giden yolcu salonları arasındaki güvenlik geçişlerinin üzerinde konumlanan dairesel çıkımlar, mekanı vurgulayan güçlü işaretler olarak tespit edilmiştir.

Gelen yolcu katında bagaj konveyörlerinin, mekan tanımlama anlamında güçlü etki gösterdiği tespit edilerek, gelen yolcu katı için en belirgin işaret ögesi olarak değerlendirilmiştir. Yolcu karşılama holünde üst katlarla görsel ilişki kurmayı sağlayan geniş galeri boşluğu ve galeri boşluğunun döşemesinde yazılı olan “Buluşma Noktası” yazısı güçlü işaret öğeleridir. Ayrıca galeri boşluğunda yer alan saat objesi ikincil dereceden işaret ögesi olarak belirlenmiştir.

3.2. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası

3.2.1. Fiziksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdelemeler

✓ Form Oluşumu

Terminal Binasının ana biçimlenişini dikdörtgen formlar belirlemektedir. Dikdörtgen biçimindeki iki formun birbirine teğet olacak şekilde eklenmesiyle binanın ana formu oluşmaktadır. Değme yöntemiyle bir araya getirilen bu iki form; formların kesişim noktalarındaki yüzeyler çıkartılarak, iç mekanda hacimsel olarak bütünleşmektedirler. Kesit düzleminde ele alındığı zaman, tasarlanan dalga formundaki çatı ile mekana hareketlilik kazandırılmıştır. Kesit düzleminde, form bakımından farklılık teşkil eden iki hacmin üst üste eklenerek, kesişim noktalarındaki yüzeylerin boşaltılması sonucu elde edilen bir oluşum söz konusudur.

✓ İç Mekan Kurgusu

Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası, konsept olarak diğer terminal binalarından farklılaşmakta ve terminal binası kullanıcılarına ulaşım eylemine ek olarak çeşitli iç mekan deneyimleri de yaşatmaktadır. İç mekanda birimler arası bağlantı kolayca

algılanabilmekte ve kullanıcıya rahat bir dolaşım imkanı sağlamaktadır. Kullanılan ahşap malzeme ile terminal binalarının alışlagelmiş mekanik atmosferinden uzaklaşarak, daha samimi bir iç mekan kurgusu geliştirilmiştir. Cephelerde kullanılan yoğun cam yüzeyler sayesinde, iç mekana yüksek miktarda doğal ışık alınmaktadır. Aynı zamanda aprona bakan cephelerde camın kullanımı ile bekleme salonlarında oturan yolculara görsel zenginlik sunulmaktadır.

3.2.2. Kimliksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdelemeler

✓ Kimlik

İstanbul kentiyile veya bulunduğu coğrafyayla doğrudan kimliksel bir bağ arayışına gidilmemiştir. Ancak yapılan incelemeler sonucunda, Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binasını, diğer terminal binalarından ayıran, farklı kılan, kimliğini oluşturan niteliklerin varlığı tespit edilmiştir. Dalga formundaki çatı örtüsü, terminal binasının en belirgin kimlik ögesi olarak belirlenmiştir.

✓ İmgeler (Yollar-Kenarlar-Odak Noktaları-Bölgeler-İşaret Ögeleri)

Yollar

Giden yolcu katında, yolcular üç noktadan terminal binasına giriş yapabilmektedir. Giden yolcu katında iç hatlar ve dış hatlar arasında ayırıcı yüzeyler bulunmadığı için, sirkülasyon açısından süreklilik bulunmaktadır. Yaya sirkülasyonunun oldukça net, karmaşadan uzak olduğu ve kolayca algılanabildiği tespit edilmiştir. Sirkülasyon kanallarının akış formunu, terminal binasının iç mekan kurgusu lineer olarak şekillendirmektedir. Giden yolcu katında sirkülasyon kanallarının sınırlarını oluşturan ana elemanlar olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cepheler, iç mekandaki check-in bankoları, kafeteryalara ait oturma alanları ve diğer hizmet birimlerinin duvarları tespit edilmiştir. Yaya sirkülasyonun formunu belirleyen ikincil elemanlar olarak ise; giden yolcu salonundaki oturma birimleri belirlenmiştir. Giden yolcu katının genel sirkülasyon şeması; güvenlikten geçen yolcunun check-in salonuna ulaşması, check-in işlemlerini tamamlaması, güvenlikten geçerek giden yolcu bekleme salonlarına ulaşması ve körükler vasıtasıyla uçağa binmesi şeklindedir.

Gelen yolcu katında, körükler aracılığıyla terminal binasına giriş yapan yolcular rampalar aracılığıyla bagaj alma holüne ulaşmakta, otobüsler ile aprondan giriş yapan yolcular ise üst katta bulunan bagaj alma holüne dikey sirkülasyon elemanlarıyla ulaşmaktadır. İç ve dış hatlar olmak üzere iki ayrı bagaj holü bulunmaktadır. Bagajını alan yolcular, tek noktadan karşılayıcılar holüne geçiş yapmakta ve tekrar bagaj holüne dönememektedir. Karşılayıcılar holünde sirkülasyon aksı lineer formdadır. Sirkülasyon kanallarının sınırlarını oluşturan ana elemanlar olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cepheler, bagaj holündeki bagaj konveyörleri ve iç mekan bölücü duvarları tespit edilmiştir. Gelen yolcu katının genel sirkülasyon şeması; uçaktan terminal binasına giriş yapan yolcunun bagaj holüne ulaşması, bagajını alması, karşılayıcılar holüne geçmesi ve terminal binasından çıkış yapması şeklindedir.

Kenarlar

Giden yolcu katına girecek olan yolcular için, terminal binasının cam cepheleri sınır görevi yapmaktadır. Giriş kapıları yolcu geçişine izin vermekte ve ardından güvenlik kontrolleri yolcu hareketini sınırlandırmaktadır. Güvenlikten geçerek check-in salonuna giriş yapan yolcular için, check-in bankoları, kafeteryalara ait oturma alanları ve diğer birimlere ait duvarlar mekanı sınırlandırmaktadır. Merdiven ve asansörleri kullanmayan yolcular için sınır ögesi olan düşey sirkülasyon elemanları, kullanan yolcular için “kenar” yerine “yol” işlevi üstlenmektedir. Giden yolcu katında sınır/kenar elemanları olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cepheler, iç mekandaki check-in bankoları, mekanları ayıran duvarlar, yürüyen merdivenler, asansörler, oturma birimleri ve güvenlik kontrol noktaları tespit edilmiştir. Giden yolcu katının kenar analizleri sonucu elde edilen grafiklere bakıldığı zaman, giden yolcu katında geniş dolaşım mekanlarının ve ferah bir atmosferin olduğunu söylemek mümkündür.

Gelen yolcu katında, körükler aracılığıyla terminal binasına giriş yapan iç hat yolcuları için, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları sınır oluşturmakta ve yolcular herhangi bir güvenlik kontrolünden geçmemektedirler. Körükler aracılığıyla terminal binasına giriş yapan dış hat yolcuları için, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları ve pasaport kontrol birimleri sınır oluşturmaktadır. Otobüsler ile aprondan giriş yapan iç hat yolcuları için, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları sınır oluşturmakta, dikey sirkülasyon elemanları yol görevi üstlenmekte ve herhangi bir güvenlik kontrolünden geçmemektedirler. Otobüsler ile aprondan giriş yapan dış hat

yolcuları için, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları, pasaport kontrol birimleri sınır oluştururken, dikey sirkülasyon elemanları yol işlevi üstlenmektedir. Bagaj holünde, bagaj konveyörleri ve duvarlar sınır teşkil ederken, karşılayıcılar holünde, düşey sirkülasyon elemanları, duvarlar ve bina cephesi sınır oluşturmaktadır. Gelen yolcu katında sınır/kenar elemanları olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cam cepheler, bagaj holündeki bagaj konveyörleri, dikey sirkülasyon elemanları ve iç mekan bölücü duvarları tespit edilmiştir. Gelen yolcu katının kenar analizleri sonucu elde edilen grafiklere bakıldığı zaman, gelen yolcu katında giden yolcu katına oranla daha dar dolaşım mekanlarının ve daha kapalı bir hacmin olduğunu söylemek mümkündür.

Odak Noktaları

Giden yolcu katında, yaya sirkülasyon akslarının kesişim noktaları, yaya trafiği açısından yoğun olup düğüm noktası oluşturmaktadır. Check-in salonunda check-in bankolarının önü, giden yolcular için odak noktası teşkil etmektedir. Terminal binasına giriş yapan yolcuların ilk yöneldikleri nokta, check-in bankoları olmakta ve giden yolcu katındaki en önemli odak noktası olarak check-in bankolarının önü belirlenmiştir. Uçuş saati gelen yolcular için, uçak kapıları odak noktasına dönüşmektedir. Giden yolcu salonunda ve check-in salonunda yer alan kafeteryalar, ikinci dereceden odak noktası olarak belirlenmiştir. Dış hat giden yolcuları için duty-free, ikinci dereceden odak noktası teşkil etmektedir.

Gelen yolcu katında, giden yolcu katında olduğu gibi yaya sirkülasyon akslarının kesişim noktalarının düğüm noktası oluşturduğu belirlenmiştir. Bagaj holünde bagaj konveyörlerinin çevresi, gelen yolcu için odak noktası teşkil etmektedir. Gelen yolcuların terminal binasına girdikleri zaman, ilk yöneldikleri noktanın, bagaj konveyörleri olduğu tespit edilmiş ve gelen yolcu katındaki en önemli odak noktası olarak bagaj konveyörlerinin çevresi belirlenmiştir.

Bölgeler

Giden yolcu katı, bölgesel analiz sonucu 6 bölgeye ayrılmıştır. Bunlar; güvenlik bölgesi, check-in bölgesi, pasaport kontrol bölgesi, gümrüksüz alışveriş bölgesi, hizmet birimleri ve giden yolcu salonu olarak sınıflandırılmıştır. Kapladıkları alan olarak en büyük iki bölgenin check-in bölgesi ve giden yolcu salonu olduğu tespit edilmiştir. Bölgeler,

birbirlerine paralel olarak konumlanmaktadır. Bölgeler, terminal binasının formuyla uyumlu olarak dikdörtgen formda oluşmuştur.

Gelen yolcu katı, bölgesel analiz sonucu 5 bölgeye ayrılmıştır. Bunlar; yolcu karşılama bölgesi, bagaj alma bölgesi, pasaport kontrol bölgesi, hizmet birimleri ve gelen yolcu salonu olarak sınıflandırılmıştır. Kapladıkları alan olarak en büyük iki bölgenin bagaj alma bölgesi ve hizmet birimleri olduğu tespit edilmiştir. Bölgeler, birbirlerine paralel konumda ve dikdörtgen formda oluşturulmuştur.

İşaret Ögeleri

Giden yolcu katında, check-in bankoları konum ve malzeme seçiminden dolayı işaret ögesi olarak belirlenmiştir. Check-in salonundaki eğrisel ahşap strüktürlerle oluşturulmuş kafeterya, mekanda farklılaşarak işaret ögesi olarak değerlendirilmektedir. Giden yolcu salonuna gitmek üzere, güvenlikten geçtikten sonra konumlanan turuncu renkteki banko da işaret ögelerindedir.

Gelen yolcu katında bagaj konveyörlerinin, mekan tanımlama anlamında güçlü etki gösterdiği tespit edilerek, gelen yolcu katı için en belirgin işaret ögesi olarak değerlendirilmiştir.

3.3. Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası

3.3.1. Fiziksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdelemeler

✓ Form Oluşumu

Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binasının plan düzlemindeki biçimlenişini dikdörtgen formlar oluşturmaktadır. Paralel konumlu iki dikdörtgen formun birbirine teğet olacak şekilde eklenmesiyle binanın ana formu oluşmaktadır. Değme yöntemiyle bir araya getirilen bu iki form, formların kesişim noktalarındaki yüzeylerin çıkartılması sonucu, iç mekanda hacimsel olarak bütünleşmektedir. Kesit düzleminde incelendiği zaman, çeyrek daire kesitli form ile dikdörtgen formun değme yöntemiyle bir araya getirildiği ve dikdörtgen kesitli iki formun iç içe geçme yöntemiyle bütünleştirildiği görülmektedir.

✓ İç Mekan Kurgusu

İç mekan içerisindeki birimler arası bağlantının algılanabilir olması rahat bir dolaşım imkanı sağlamaktadır. Mekan çözümlemesi, kullanılan malzeme seçimi ve detay çözümleri başarılı olup, kendine özgü bir mimari dil oluşturmaktadır. Tasarlanan geniş açıklıklı örtü elemanı ile iç mekanda ferah bir atmosfer oluşturulmuştur. Cephelerde kullanılan yoğun cam yüzeyler sayesinde, iç mekana yüksek miktarda doğal ışık alınmaktadır. İç mekanda kullanılan yeşil ögesi mekana nitelik kazandırmaktadır. Binanın tavan düzleminde oluşturulan boşluklar aracılığıyla gökyüzü ile bağlantı kurulmuş ve iç mekan aydınlatmasında doğal ışığın kullanımını arttırılmıştır. İç mekanda kullanılan beyaz, mavi ve yeşil renkleriyle, sakin, huzurlu, ferah, dingin bir atmosfer oluşturulmuştur.

3.3.2. Kimliksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdelemeler

✓ Kimlik

İzmir kentiyle veya bulunduğu coğrafyayla doğrudan kimliksel bir bağ arayışına gidilmemiştir. Ancak yapılan incelemeler sonucunda, Adnan Menderes Havalimanı terminal binasını, diğer terminal binalarından ayıran, farklı kılan kimliksel oluşumların varlığı tespit edilmiştir. Tasarlanan geniş açıklıklı dairesel çatı örtüsünün, terminal binasının en belirgin kimlik ögesi olduğu belirlenmiştir. Örtüyü taşıyan parabolik yapılar, yapının kimlik kazanmasına önemli ölçüde katkı sağlamaktadır.

✓ İmgeler (Yollar-Kenarlar-Odak Noktaları-Bölgeler-İşaret Ögeleri)

Yollar

Giden yolcu katında, yolcular üç noktadan terminal binasına giriş yapabilmektedir. Yaya sirkülasyonunun oldukça net olduğu ve kolayca algılanabildiği tespit edilmiştir. Sirkülasyon kanallarının akış formunu, terminal binasının iç mekan kurgusu lineer olarak şekillendirmektedir. Sirkülasyon kanallarının sınırlarını oluşturan ana elemanlar olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cam cepheler, iç mekandaki check-in bankoları ve bölücü duvarlar tespit edilmiştir. Giden yolcu katının genel sirkülasyon şeması; güvenlikten geçen yolcunun check-in salonuna ulaşması, check-in işlemlerini tamamlaması, bilet kontrol ve güvenlik biriminden geçmesi, uçak kapısı bekleme salonlarına ulaşması ve körükler vasıtasıyla uçağa binmesi şeklindedir.

Gelen yolcu katında, körükler aracılığıyla terminal binasına giriş yapan yolcular pasaport kontrolünden geçerek, aynı kattaki bagaj alma holüne ulaşmaktadır. Otobüsler ile aprondan giriş yapan yolcular ise düşey sirkülasyon elemanları aracılığıyla üst kata çıkararak, pasaport kontrolünden geçmekte ve bagaj alma holüne ulaşmaktadır. Bagajını alan yolcular bagaj holünden tek noktadan karşılayıcılar holüne geçiş yapmakta ve tekrar bagaj holüne dönememektedir. Sirkülasyon kanallarının sınırlarını oluşturan ana elemanlar olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cam cepheler, bagaj holündeki bagaj konveyörleri ve iç mekan bölücü duvarları tespit edilmiştir. Gelen yolcu katının genel sirkülasyon şeması; uçaktan terminal binasına giriş yapan yolcuların pasaport kontrolden geçerek bagaj holüne ulaşması, bagajını alması, karşılayıcılar holüne geçmesi ve terminal binasından çıkış yapması şeklindedir.

Kenarlar

Giden yolcu katına girecek olan yolcular için, ilk olarak terminal binasının cam cepheleri sınır görevi yapmaktadır. Giriş kapıları yolcu geçişine izin vermekte ve ardından güvenlik kontrolleri yolcu hareketini sınırlandırmaktadır. Güvenlikten geçerek check-in salonuna giriş yapan yolcular için, check-in bankoları ve salonu dış mekandan yalıtan cam cepheler mekanı sınırlandırmaktadır. Merdiven ve asansörler, o an için onları kullanmayan yolcular için sınır teşkil ederken, kullanımda olan yolcular için yol işlevi üstlenmektedir. Giden yolcu katında sınır/kenar elemanları olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cam cepheler, iç mekandaki check-in bankoları, kapalı hacimlerin duvarları, yürüyen merdivenler, asansörler, oturma birimleri ve güvenlik kontrol noktaları tespit edilmiştir.

Gelen yolcu katında, körükler aracılığıyla terminal binasına giriş yapan yolcular için, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları, dikey sirkülasyon elemanları ve pasaport kontrol noktaları sınır oluşturmaktadır, Otobüsler ile aprondan giriş yapan yolcular için ise, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları ve pasaport kontrol noktaları sınır oluştururken, dikey sirkülasyon elemanları yol görevi görmektedir. Bagaj holünde, bagaj konveyörleri ve duvarlar sınır teşkil ederken, karşılayıcılar holünde, düşey sirkülasyon elemanları, duvarlar ve bina cephesi sınır oluşturmaktadır. Gelen yolcu katında sınır/kenar elemanları olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cam cepheler, bagaj holündeki bagaj konveyörleri, dikey sirkülasyon elemanları pasaport kontrol noktaları ve iç mekan bölücü duvarları tespit edilmiştir.

Terminal binasının kenar analizleri sonucu elde edilen grafiklere bakıldığı zaman hem gelen hem de giden yolcu katlarının geniş dolaşım mekanları sunarak, ferah bir atmosferinin olduğunu söylemek mümkündür.

Odak Noktaları

Giden yolcu katında, yaya sirkülasyon akslarının kesişim noktaları, yaya trafiği açısından yoğun olup düğüm noktası oluşturmaktadır. Check-in salonunda check-in bankolarının önü, giden yolcu için odak noktası teşkil etmektedir. Terminal binasına giriş yapan yolcuların ilk yöneldikleri noktanın, check-in bankoları olduğu tespit edilmiş ve giden yolcu katındaki en önemli odak noktası olarak check-in bankolarının önü belirlenmiştir. Uçuş saati gelen yolcular için, uçak kapıları odak noktasına dönüşmektedir. Duty-free birimleri ise, ikinci dereceden odak noktası oluşturmaktadır.

Gelen yolcu katında, giden yolcu katında olduğu gibi yaya sirkülasyon akslarının kesişim noktalarının düğüm noktası oluşturduğu belirlenmiştir. Bagaj holünde bagaj konveyörlerinin çevresi, gelen yolcu için odak noktası teşkil etmektedir. Gelen yolcuların terminal binasına girdikleri zaman, ilk yöneldikleri noktanın, bagaj konveyörleri olduğu tespit edilmiş ve gelen yolcu katındaki en önemli odak noktası olarak bagaj konveyörlerinin çevresi belirlenmiştir.

Bölgeler

Giden yolcu katı, bölgesel analiz sonucu 6 bölgeye ayrılmıştır. Bunlar; güvenlik bölgesi, check-in bölgesi, pasaport kontrol bölgesi, gümrüksüz alışveriş bölgesi, hizmet birimleri ve giden yolcu salonu olarak sınıflandırılmıştır. Kapladıkları alan olarak en büyük iki bölgenin check-in bölgesi ve giden yolcu salonu olduğu tespit edilmiştir. Bölgeler, birbirlerine paralel olarak konumlanmaktadır. Bölgeler, terminal binasının form oluşumuna bağlı kalarak, dikdörtgen formda biçimlenmiştir.

Gelen yolcu katı, bölgesel analiz sonucu 5 bölgeye ayrılmıştır. Bunlar; yolcu karşılama bölgesi, bagaj alma bölgesi, pasaport kontrol bölgesi, hizmet birimleri ve gelen yolcu salonu olarak sınıflandırılmıştır. Kapladıkları alan olarak en büyük iki bölgenin bagaj alma bölgesi ve gelen yolcu salonu olduğu tespit edilmiştir. Bölgelerin, birbirlerine paralel konumda ve dikdörtgen formda oluşturulduğu belirlenmiştir.

İşaret Ögeleri

Giden yolcu katında, check-in salonunda konumlanan sarı, kırmızı ve mavi renklerinde objeler, salonun üst örtüsünü taşıyan parabolik strüktür güçlü işaret ögeleri olarak tespit edilmiştir. Giden yolcu salonunda konumlanan yeşil renk tonlarındaki objeler de işaret ögesi olarak belirlenmiştir.

Gelen yolcu katında bagaj konveyörlerinin, mekan tanımlama anlamında güçlü etki gösterdiği tespit edilmiş ve gelen yolcu katı için önemli işaret ögesi olarak değerlendirilmiştir. Üçgen formundaki beyaz örtü elemanları da gelen yolcu katı için işaret ögesi olarak belirlenmiştir.

3.4. Dalaman Havalimanı Terminal Binası

3.4.1. Fiziksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdellemeler

✓ Form Oluşumu

Terminal Binasının ana biçimlenişini dikdörtgensel formlar belirlemektedir. Binanın ana formu plan düzleminde, büyük bir dikdörtgenden eksiltme yöntemiyle küçük dikdörtgenlerin çıkarılması sonucu oluşturulmuştur. Kesit düzleminde kopma yöntemiyle bir araya getirilen formlar, birbirine yakın konumlanmakta ancak temas etmemektedirler. Terminal binasına ikincil bir çatı olarak tasarlanan çelik örtü, ana binadan koparılmıştır.

✓ İç Mekan Kurgusu

Mekan çözümlenmesi, kullanılan malzeme seçimi ve detay çözümleri başarılı bulunmuştur. Diğer terminal binalarından farklılaşan, kendine özgü bir mimari dil geliştiren iç mekan kurgusuna sahiptir. Cephelerde kullanılan cam yüzeyler sayesinde, iç mekana yüksek miktarda doğal ışık alınmaktadır. Kullanılan ahşap malzemeye eşlik eden, çıplak beton yüzeyler iç mekana doğal bir atmosfer kazandırmaktadır. Kullanılan malzemeler ve renk seçimiyle; sakin, huzurlu, gösterişten uzak, doğaya yakın bir mekan kurgusu oluşturulmuştur.

3.4.2. Kimliksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdelemeler

✓ Kimlik

Dalaman kenti ile doğrudan ilişki kurulmamış ancak, bulunduğu coğrafya ile kimliksel bir bağ arayışına gidilmiştir. Bölgenin iklimsel verileri doğrultusunda saçak formu geliştirilerek, binaya kimlik kazandırılmıştır. Dalaman Havalimanı terminal binasını, diğer terminal binalarından ayıran, farklı kılan en önemli kimliksel oluşumun saçak elemanı olduğu belirlenmiştir. İç mekanda kullanılan çıplak beton yüzeyler, taşıyıcı sistemin çıplak sergilenmesi ve kullanılan ızgara sistem yapının kimlik kazanmasına önemli ölçüde katkı sağlamaktadır.

✓ İmgeler (Yollar-Kenarlar-Odak Noktaları-Bölgeler-İşaret Ögeleri)

Yollar

Giden yolcu katında, yolcular tek noktadan terminal binasına giriş yapabilmektedir. Yaya sirkülasyonu check-in salonunda oldukça net ve kolay algılanabilir iken, giden yolcu katı hava tarafında kısmen daha karmaşık olduğu tespit edilmiştir. Sirkülasyon kanallarının akış formunu, terminal binasının iç mekan kurgusu lineer olarak şekillendirmektedir. Sirkülasyon kanallarının sınırlarını oluşturan ana elemanlar olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cam cepheler, iç mekandaki check-in bankoları, galeri boşlukları ve güvenlik kontrol noktaları tespit edilmiştir. Giden yolcu katının genel sirkülasyon şeması; güvenlikten geçen yolcunun check-in salonuna ulaşması, check-in işlemlerini tamamlaması, pasaport kontrol noktasından geçerek giden yolcu bekleme salonlarına ulaşması ve körükler vasıtasıyla uçağa binmesi şeklindedir.

Gelen yolcu katında, körükler aracılığıyla terminal binasına giriş yapan yolcular pasaport kontrol noktasından geçiş yaptıktan sonra, dikey sirkülasyon elemanlarıyla aşağı kote inerek bagaj alma holüne ulaşmaktadır. Otobüsler ile aprondan giriş yapan yolcular ise dikey sirkülasyon elemanlarıyla üst kata çıkmakta, pasaport kontrol noktasından geçiş yaptıktan sonra, dikey sirkülasyon elemanlarıyla aşağı kote inerek bagaj alma holüne ulaşmaktadır. Bagajını alan yolcular bagaj holünden tek noktada karşılayıcılar holüne geçiş yapmakta ve tekrar bagaj holüne dönememektedir. Sirkülasyon kanallarının sınırlarını oluşturan ana elemanlar olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cam cepheler, galeri boşlukları, bagaj holündeki bagaj konveyörleri ve iç mekan bölücü duvarları tespit

edilmiştir. Gelen yolcu katının genel sirkülasyon şeması; uçaktan terminal binasına giriş yapan yolcuların pasaport kontrolünden geçerek bagaj holüne ulaşması, bagajını alması, karşılayıcılar holüne geçmesi ve terminal binasından çıkış yapması şeklindedir.

Kenarlar

Giden yolcu katına girecek olan yolcular için, ilk olarak terminal binasının cam cepheleri sınır görevi yapmaktadır. Giriş kapıları yolcu geçişine izin vermekte ve ardından güvenlik kontrolleri yolcu hareketini sınırlandırmaktadır. Güvenlikten geçerek check-in salonuna giriş yapan yolcular için, galeri boşlukları ve check-in bankoları mekanı sınırlandırmaktadır. Merdiven ve asansörler, o an için onları kullanmayan yolcular için sınır teşkil ederken, kullanımda olan yolcular için yol görevi yapmaktadır. Giden yolcu katında sınır/kenar elemanları olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cam cepheler, iç mekandaki check-in bankoları, kapalı hacimlere ait duvarlar, galeri boşlukları, yürüyen merdivenler, asansörler, oturma birimleri ve güvenlik kontrol noktaları tespit edilmiştir.

Gelen yolcu katında, körükler aracılığıyla terminal binasına giriş yapan yolcular için, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları ve pasaport kontrol noktaları sınır oluştururken, bagaj holüne inmeyi sağlayan dikey sirkülasyon elemanları yol görevi görmektedir. Otobüsler ile aprondan giriş yapan yolcular için ise, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları ve pasaport kontrol noktaları sınır oluştururken, uzak uçak gelen yolcu salonundan pasaport holüne çıkmayı ve pasaport holünden bagaj holüne inmeyi sağlayan dikey sirkülasyon elemanları yol görevi görmektedir. Bagaj holünde, bagaj konveyörleri ve duvarlar sınır teşkil ederken, karşılayıcılar holünde, düşey sirkülasyon elemanları, duvarlar ve bina cephesi sınır oluşturmaktadır. Gelen yolcu katında sınır/kenar elemanları olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cam cepheler, bagaj holündeki bagaj konveyörleri, dikey sirkülasyon elemanları pasaport kontrol noktaları ve iç mekan bölücü duvarları tespit edilmiştir.

Terminal binasının kenar analizleri sonucu elde edilen grafıklere bakıldığı zaman hem gelen hem de giden yolcu katlarının geniş dolaşım mekanları sunarak, ferah bir atmosferinin olduğu söylenebilir.

Odak Noktaları

Giden yolcu katında, yaya sirkülasyon akslarının kesişim noktaları, yaya trafiği açısından yoğun olup düğüm noktası oluşturmaktadır. Check-in salonunda check-in

bankolarının önü, giden yolcu için odak noktası teşkil etmektedir. Terminal binasına giriş yapan yolcuların ilk yöneldikleri noktanın, check-in bankoları olduğu tespit edilmiş ve giden yolcu katındaki en önemli odak noktası olarak check-in bankolarının önü belirlenmiştir. Uçuş saati gelen yolcular için, uçak kapıları odak noktasına dönüşmektedir. Duty-free ise, ikinci dereceden odak noktası oluşturmaktadır.

Gelen yolcu katında, giden yolcu katında olduğu gibi yaya sirkülasyon akslarının kesişim noktalarının düğüm noktası oluşturduğu belirlenmiştir. Bagaj holünde bagaj konveyörlerinin çevresi, gelen yolcu için odak noktası teşkil etmektedir. Gelen yolcuların terminal binasına girdikleri zaman, ilk yöneldikleri noktanın, bagaj konveyörleri olduğu tespit edilmiş ve gelen yolcu katındaki en önemli odak noktası olarak bagaj konveyörlerinin çevresi belirlenmiştir.

Bölgeler

Giden yolcu katı, bölgesel analiz sonucu 6 bölgeye ayrılmıştır. Bunlar; güvenlik bölgesi, check-in bölgesi, pasaport kontrol bölgesi, gümrüksüz alışveriş bölgesi, hizmet birimleri ve giden yolcu salonu olarak sınıflandırılmıştır. Yapılan analizler sonucunda kapladığı alan bakımından en büyük bölgenin check-in bölgesi olduğu tespit edilmiştir. Bölgeler, birbirlerine paralel olarak konumlanmaktadır. Bölgeler, terminal binasının formunun etkisiyle dikdörtgen formda ve lineer doğrultuda şekillenmiştir.

Gelen yolcu katı, bölgesel analiz sonucu 5 bölgeye ayrılmıştır. Bunlar; yolcu karşılama bölgesi, bagaj alma bölgesi, pasaport kontrol bölgesi, hizmet birimleri ve gelen yolcu salonu olarak sınıflandırılmıştır. Kapladıkları alan olarak en büyük iki bölgenin bagaj alma bölgesi ve gelen yolcu salonu olduğu tespit edilmiştir. Bölgeler, birbirlerine paralel konumda, dikdörtgen formda ve lineer doğrultuda oluşturulmuştur.

İşaret Ögeleri

Giden yolcu katında, giden yolcu salonlarına geçiş koridorunda konumlanan ızgara formlu ahşap yüzey, mekandaki diğer yüzeylerden farklılaşarak işaret ögesi tanımına girmektedir. Terminal binasının girişinde yer alan iki adet uzun yürüyen merdiven de işaret ögesi olarak belirlenmiştir.

Gelen yolcu katında bagaj konveyörlerinin, mekan tanımlama anlamında güçlü etki gösterdiği tespit edilmiş ve gelen yolcu katı için önemli işaret ögesi olarak değerlendirilmiştir.

3.5.Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası

3.5.1. Fiziksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdelemeler

✓ Form Oluşumu

Terminal Binasının ana biçimlenişini dikdörtgensel formlar belirlemektedir. İskele binası, eksiltme yöntemiyle dikdörtgen formdan iki adet üçgen formun çıkarılması sonucu oluşturulmuştur. Ana terminal binası dikdörtgen formda olup, iskele binasıyla değme yöntemiyle bir araya getirilmiştir. Formların kesişim noktalarındaki yüzeylerin çıkartılması sonucu iç mekanda hacimsel olarak bütünleşme sağlanmıştır.

✓ İç Mekan Kurgusu

Mekan çözümlenmesi, kullanılan malzeme seçimi ve detay çözümleri başarılı bulunmuştur. Diğer terminal binalarından farklılaşan, kendine özgü bir mimari dil geliştiren iç mekan kurgusuna sahiptir. Cephelerde kullanılan cam yüzeyler sayesinde, iç mekana yüksek miktarda doğal ışık alınmaktadır. Tavan yüzeylerinde kullanılan ahşap malzeme, taşıyıcı sistemin çıplak beton yüzeyleri ve zeminde kullanılan doğal taş iç mekana doğal bir atmosfer kazandırmaktadır. Kullanılan malzemeler ve renk seçimiyle; sakin, huzurlu ve doğaya yakın bir mekan kurgusu oluşturulmuştur.

3.5.2. Kimliksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdelemeler

✓ Kimlik

Bodrum ve Milas kentlerinin arasında konumlanan terminal binasının tasarımında, bulunduğu coğrafyayla kimliksel bir bağ arayışına gidilmemiştir. Ancak yapılan incelemeler sonucunda, Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası'nı, diğer terminal binalarından ayıran, farklı kılan kimliksel oluşumların varlığı tespit edilmiştir. İç mekanda taşıyıcı sistemin çıplak sergilenmesi, tavan yüzeylerinde kullanılan ahşap detaylar ve oluşturulan galeri katları yapının kimlik kazanmasında etkili olmuştur.

✓ İmgeler (Yollar-Kenarlar-Odak Noktaları-Bölgeler-İşaret Ögeleri)

Yollar

Giden yolcu katında, yolcular tek noktadan terminal binasına giriş yapabilmektedir. Yapılan analizler sonucunda, yaya sirkülasyonunun giden yolcu katında oldukça net ve kolay algılanabilir olduğu tespit edilmiştir. Sirkülasyon kanallarının akış formunu, terminal binasının iç mekan kurgusu lineer olarak şekillendirmektedir. Sirkülasyon kanallarının sınırlarını oluşturan ana elemanlar olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cam cepheler, iç mekandaki check-in bankoları, kapalı hacimlere ait duvarlar, galeri boşlukları ve güvenlik kontrol noktaları tespit edilmiştir. Giden yolcu katının genel sirkülasyon şeması; güvenlikten geçen yolcunun check-in salonuna ulaşması, check-in işlemlerini tamamlaması, pasaport kontrol noktasından geçerek giden yolcu bekleme salonlarına ulaşması ve körükler vasıtasıyla uçağa binmesi şeklindedir.

Gelen yolcu katında, körükler aracılığıyla terminal binasına giriş yapan yolcular pasaport kontrol noktasından geçiş yaptıktan sonra, dikey sirkülasyon elemanlarıyla aşağı kota inerek bagaj alma holüne ulaşmaktadır. Otobüsler ile aprondan giriş yapan yolcular ise dikey sirkülasyon elemanlarıyla üst kata çıkmakta, pasaport kontrol noktasından geçiş yaptıktan sonra, dikey sirkülasyon elemanlarıyla aşağı kota inerek bagaj alma holüne ulaşmaktadır. Bagajını alan yolcular bagaj holünden tek noktada karşılayıcılar holüne geçiş yapmakta ve tekrar bagaj holüne dönememektedir. Sirkülasyon kanallarının sınırlarını oluşturan ana elemanlar olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cam cepheler, galeri boşlukları, bagaj holündeki bagaj konveyörleri ve iç mekan bölücü duvarları tespit edilmiştir. Gelen yolcu katının genel sirkülasyon şeması; uçaktan terminal binasına giriş yapan yolcuların pasaport kontrolünden geçerek bagaj holüne ulaşması, bagajını alması, karşılayıcılar holüne geçmesi ve terminal binasından çıkış yapması şeklindedir.

Kenarlar

Giden yolcu katına girecek olan yolcular için, ilk olarak terminal binasının cam cepheleri sınır görevi yapmaktadır. Giriş kapıları yolcu geçişine izin vermekte ve ardından güvenlik kontrolleri yolcu hareketini sınırlandırmaktadır. Güvenlikten geçerek check-in salonuna giriş yapan yolcular için, galeri boşlukları ve check-in bankoları mekanı sınırlandırmaktadır. Merdiven ve asansörler, o an için onları kullanmayan yolcular için sınır teşkil ederken, kullanımda olan yolcular için yol işlevi üstlenmektedir. Giden yolcu

katında sınır/kenar elemanları olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cam cepheler, iç mekandaki check-in bankoları, kapalı hacimlere ait duvarlar, galeri boşlukları, yürüyen merdivenler, asansörler, oturma birimleri ve güvenlik kontrol noktaları tespit edilmiştir.

Gelen yolcu katında, körükler aracılığıyla terminal binasına giriş yapan yolcular için, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları ve pasaport kontrol noktaları sınır oluştururken, bagaj holüne inmeyi sağlayan dikey sirkülasyon elemanları yol görevi üstlenmektedir. Otobüsler ile aprondan giriş yapan yolcular için ise, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları ve pasaport kontrol noktaları sınır oluştururken, uzak uçak gelen yolcu salonundan pasaport holüne çıkmayı ve pasaport holünden bagaj holüne inmeyi sağlayan dikey sirkülasyon elemanları yol görevi görmektedir. Bagaj holünde, bagaj konveyörleri ve duvarlar sınır teşkil ederken, karşılayıcılar holünde, düşey sirkülasyon elemanları, duvarlar ve bina cephesi sınır oluşturmaktadır. Gelen yolcu katında sınır/kenar elemanları olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cam cepheler, bagaj holündeki bagaj konveyörleri, dikey sirkülasyon elemanları, pasaport kontrol noktaları ve iç mekan bölücü duvarları tespit edilmiştir.

Terminal binasının kenar analizleri sonucu elde edilen grafiklere bakıldığı zaman hem gelen hem de giden yolcu katlarının geniş dolaşım mekanları sunarak, ferah bir atmosferinin olduğu söylenebilir.

Odak Noktaları

Giden yolcu katında, yaya sirkülasyon akslarının kesişim noktaları, yaya trafiği açısından yoğun olup düğüm noktası oluşturmaktadır. Check-in salonunda check-in bankolarının önü, giden yolcu için odak noktası oluşturmaktadır. Terminal binasına giriş yapan yolcuların ilk yöneldikleri noktanın, check-in bankoları olduğu tespit edilmiş ve giden yolcu katındaki en önemli odak noktası olarak check-in bankolarının önü belirlenmiştir. Check-in salonunda yer alan kafeteryalar ve hava tarafında bulunan duty-free ikinci dereceden odak noktaları olarak değerlendirilmiştir. Uçuş saati gelen yolcular için, uçak kapıları odak noktasına dönüşmektedir.

Gelen yolcu katında, giden yolcu katında olduğu gibi yaya sirkülasyon akslarının kesişim noktalarının düğüm noktası oluşturduğu belirlenmiştir. Bagaj holünde bagaj konveyörlerinin çevresi, gelen yolcu için odak noktası teşkil etmektedir. Gelen yolcuların terminal binasına girdikleri zaman, ilk yöneldikleri noktanın, bagaj konveyörleri olduğu

tespit edilmiş ve gelen yolcu katındaki en önemli odak noktası olarak bagaj konveyörlerinin çevresi belirlenmiştir.

Bölgeler

Giden yolcu katı, bölgesel analiz sonucu 6 bölgeye ayrılmıştır. Bunlar; güvenlik bölgesi, check-in bölgesi, pasaport kontrol bölgesi, gümrüksüz alışveriş bölgesi, hizmet birimleri ve giden yolcu salonu olarak sınıflandırılmıştır. Yapılan analizler sonucunda kapladığı alan bakımından en büyük bölgenin check-in bölgesi olduğu tespit edilmiştir. Bölgeler, birbirlerine paralel olarak konumlanmaktadır. Bölgeler, terminal binasının formunun etkisiyle gümrüksüz alışveriş bölgesi hariç dikdörtgen formda ve lineer doğrultuda şekillenmiştir. Gümrüksüz alışveriş bölgesi ise üçgensel forma sahiptir.

Gelen yolcu katı, bölgesel analiz sonucu 5 bölgeye ayrılmıştır. Bunlar; yolcu karşılama bölgesi, bagaj alma bölgesi, pasaport kontrol bölgesi, hizmet birimleri ve gelen yolcu salonu olarak sınıflandırılmıştır. Kapladıkları alan olarak en büyük iki bölgenin bagaj alma bölgesi ve yolcu karşılama bölgesi olduğu tespit edilmiştir. Bölgeler, birbirlerine paralel konumda, dikdörtgen formda ve lineer doğrultuda oluşturulmuştur.

İşaret Ögeleri

Giden yolcu katının girişinde yer alan iki adet uzun yürüyen merdiven, algısal olarak güçlü elemanlar olup, işaret ögesi olarak belirlenmiştir.

Gelen yolcu katında bagaj konveyörlerinin, mekan tanımlama anlamında güçlü etki gösterdiği tespit edilmiş ve gelen yolcu katı için önemli işaret ögesi olarak değerlendirilmiştir.

3.6. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası

3.6.1. Fiziksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdelemeler

✓ Form Oluşumu

Terminal Binasının ana biçimlenişini dikdörtgensel formlar belirlemektedir. Binanın ana formu plan düzleminde, büyük bir dikdörtgenden eksiltme yöntemiyle küçük dikdörtgenlerin çıkarılması sonucu oluşturulmuştur. Uzun dikdörtgen formdaki iskele

binası ile ana terminal binası iç içe geçme yöntemiyle bir araya getirilerek, iki formun bütünleştirildiği görülmektedir.

✓ İç Mekan Kurgusu

Mekan çözümlemesi karmaşık, kullanılan malzemeler ise sıradan bulunmuştur. Tavan yükseklikleri terminal binası için yetersiz bulunmuş, bu sebeple yeterli doğal aydınlatmadan yararlanılamamaktadır. Giden yolcu salonlarında aprona bakan cephelerde kullanılan cam yüzeyler sayesinde, yolcular için görsel zenginlik oluşturulmuş ve bu noktalarda doğal ışıktan yararlanılmıştır.

3.6.2. Kimliksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdelemeler

✓ Kimlik

İstanbul kentiyile veya bulunduğu coğrafyayla doğrudan kimliksel bir bağ arayışına gidilmemiştir. Ancak; Atatürk Havalimanı Terminal Binası'nı, diğer terminal binalarından ayıran, farklı kılan, kimliğini oluşturan niteliklerin varlığı tespit edilmiştir. Tavan düzlemini oluşturan piramidal modüller, yapının kimlik kazanmasında etkili olmaktadır. Ayrıca, aprona bakan cephelerde tasarlanan modern cumba yorumu da yapının kimliksel oluşumlarına örnek verilebilir.

✓ İmgeler (Yollar-Kenarlar-Odak Noktaları-Bölgeler-İşaret Ögeleri)

Yollar

Giden yolcu katında, yolcular üç noktadan terminal binasına giriş yapabilmektedir. Giden yolcu katında iç hatlar ve dış hatlar arasında ayırıcı yüzeyler bulunmadığı için, sirkülasyon açısından süreklilik bulunmaktadır. Yaya sirkülasyonunun okunabilirliğinin düşük olduğu tespit edilmiştir. Sirkülasyon kanallarının akış formu, lineer ve gridal olarak şekillenmektedir. Sirkülasyon kanallarının sınırlarını oluşturan ana elemanlar olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cepheler, iç mekan bölücü duvarları ve check-in bankoları tespit edilmiştir. Yaya sirkülasyonunun formunu belirleyen ikincil elemanlar olarak ise; oturma birimleri bulunmaktadır. Giden yolcu katının genel sirkülasyon şeması; güvenlikten geçen yolcunun check-in salonuna ulaşması, check-in işlemlerini tamamlaması, pasaport

kontrol veya güvenlik kontrol noktalarından geçmesi, giden yolcu salonlarına ulaşması ve körükler vasıtasıyla uçağa binmesi şeklindedir.

Gelen yolcu katında, körükler aracılığıyla terminal binasına giriş yapan iç hat yolcuları doğrudan bagaj alma holüne ulaşmakta, dış hat yolcuları ise pasaport kontrolünün ardından bagaj alma holüne ulaşmaktadır. Otobüsler ile aprondan giriş yapan yolcular ise düşey sirkülasyon elemanlarını kullanarak üst kata çıkmakta ve bagaj holüne ulaşmaktadır. İç ve dış hatlar yolcularının sirkülasyon kanalları bagaj holünde buluşmaktadır. Bagajını alan yolcular bagaj holünden iki noktada karşılayıcılar holüne geçiş yapmakta ve tekrar bagaj holüne dönememektedir. Karşılayıcılar holünde sirkülasyon lineer olup, yolcuların bina dışına çıkması için iki nokta bulunmaktadır. Sirkülasyon kanallarının sınırlarını oluşturan ana elemanlar olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cepheler, bagaj holündeki bagaj konveyörleri ve iç mekan bölücü duvarları tespit edilmiştir. Gelen yolcu katının genel sirkülasyon şeması; uçaktan terminal binasına giriş yapan yolcunun bagaj holüne ulaşması, bagajını alması, karşılayıcılar holüne geçmesi ve terminal binasından çıkış yapması şeklindedir.

Kenarlar

Giden yolcu katına girecek olan yolcular için, ilk olarak terminal binasının cam cepheleri sınır görevi yapmaktadır. Giriş kapıları yolcu geçişine izin vermekte ve ardından güvenlik kontrolleri yolcu hareketini sınırlandırmaktadır. Güvenlikten geçerek check-in salonuna giriş yapan yolcular için, binanın dış cephesi, iç mekan bölücü duvarları ve check-in bankoları mekanı sınırlandırmaktadır. Merdiven ve asansörler, o an için onları kullanmayan yolcular için sınır teşkil ederken, kullanımda olan yolcular için yol görevi yapmaktadır. Giden yolcu katında sınır/kenar elemanları olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cepheler, check-in bankoları, kapalı hacimlere ait duvarlar, yürüyen merdivenler, asansörler, oturma birimleri ve güvenlik kontrol noktaları tespit edilmiştir.

Gelen yolcu katında, körükler aracılığıyla terminal binasına giriş yapan iç hat yolcuları için, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları sınır oluşturmakta ve herhangi bir güvenlik kontrolünden geçmemektedirler. Körükler aracılığıyla terminal binasına giriş yapan dış hat yolcuları için, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları ve pasaport kontrol birimleri sınır oluşturmaktadır. Otobüsler ile aprondan giriş yapan iç hat yolcuları için, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları sınır oluşturmakta, dikey sirkülasyon elemanları yol görevi yapmakta ve yolcular herhangi bir

güvenlik kontrolünden geçmemektedirler. Otobüsler ile aprondan giriş yapan dış hat yolcuları için, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları ve pasaport kontrol birimleri sınır oluşturmakta, dikey sirkülasyon elemanları ise yol işlevi üstlenmektedir. Bagaj holünde, bagaj konveyörleri ve duvarlar sınır teşkil ederken, karşılayıcılar holünde, iç mekan duvarları ve bina cephesi sınır oluşturmaktadır. Gelen yolcu katında sınır/kenar elemanları olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cepheler, bagaj holündeki bagaj konveyörleri, dikey sirkülasyon elemanları ve iç mekan bölücü duvarları tespit edilmiştir.

Terminal binasının kenar analizleri sonucu elde edilen grafiklere bakıldığı zaman, binanın geniş sirkülasyon alanları sunduğunu söylemek mümkündür.

Odak Noktaları

Giden yolcu katında, yaya sirkülasyon akslarının kesişim noktaları, yaya trafiği açısından yoğun olup düğüm noktası oluşturmaktadır. Check-in salonunda check-in bankolarının önü, giden yolcu için odak noktası teşkil etmektedir. Terminal binasına giriş yapan yolcuların ilk yöneldikleri noktanın, check-in bankoları olduğu tespit edilmiş ve giden yolcu katındaki en önemli odak noktası olarak check-in bankolarının önü belirlenmiştir. Uçuş saati gelen yolcular için, uçak kapıları odak noktasına dönüşmektedir. Dış hat giden yolcuları için duty-free, ikinci dereceden odak noktası oluşturmaktadır.

Gelen yolcu katında, giden yolcu katında olduğu gibi yaya sirkülasyon akslarının kesişim noktalarının düğüm noktası oluşturduğu belirlenmiştir. Bagaj holünde bagaj konveyörlerinin çevresi, gelen yolcu için odak noktası teşkil etmektedir. Gelen yolcuların terminal binasına girdikleri zaman, ilk yöneldikleri noktanın, bagaj konveyörleri olduğu tespit edilmiş ve gelen yolcu katındaki en önemli odak noktası olarak bagaj konveyörlerinin çevresi belirlenmiştir.

Bölgeler

Giden yolcu katı, bölgesel analiz sonucu 7 bölgeye ayrılmıştır. Bunlar; güvenlik bölgesi, check-in bölgesi, pasaport kontrol bölgesi, gümrüksüz alışveriş bölgesi, hizmet birimleri, giden yolcu salonu ve bağlantı holü olarak sınıflandırılmıştır. Kapladıkları alan olarak en büyük iki bölgenin check-in bölgesi ve giden yolcu salonları olduğu tespit edilmiştir. Bölgeler, birbirlerine paralel veya dik olarak konumlanmaktadır. Bölgeler, terminal binasının formuna uyumlu olarak dikdörtgensel formlarda oluşmuştur.

Gelen yolcu katı, bölgesel analiz sonucu 6 bölgeye ayrılmıştır. Bunlar; yolcu karşılama bölgesi, bagaj alma bölgesi, pasaport kontrol bölgesi, hizmet birimleri, gelen yolcu salonu ve bağlantı holü olarak sınıflandırılmıştır. Kapladıkları alan olarak en büyük iki bölgenin bagaj alma bölgesi ve hizmet birimleri olduğu tespit edilmiştir. Bölgeler, birbirlerine paralel veya dik konumda, dikdörtgensel formlarda oluşmuştur.

İşaret Ögeleri

Giden yolcu katında, check-in salonlarında bulunan kırmızı renkli self check-in cihazları algısal olarak güçlü elemanlar olup, işaret ögesi olarak belirlenmiştir.

Gelen yolcu katında bagaj konveyörlerinin, mekan tanımlama anlamında güçlü etki gösterdiği tespit edilmiş ve gelen yolcu katı için önemli işaret ögesi olarak değerlendirilmiştir.

3.7.Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası

3.7.1. Fiziksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdellemeler

✓ Form Oluşumu

Terminal Binasının ana biçimlenişini dikdörtgen ve dairesel formlar belirlemektedir. Dikdörtgen ve dairesel formların birbirine teğet olacak şekilde eklenmesiyle binanın ana formu oluşmaktadır. Değme yöntemiyle bir araya getirilen bu iki formun kesişim noktalarındaki yüzeyler çıkartılarak, iç mekanda bütün bir hacim elde edilmiştir. Oluşan bu bütünleşik forma, üst üste geçme yöntemiyle dairesel bir form daha eklenerek, terminal binasının form oluşumu tamamlanmıştır.

✓ İç Mekan Kurgusu

Kullanılan malzeme ve detaylar sıradan bulunmuştur. İç mekan kurgusundaki en güçlü noktanın dairesel formdaki galeri boşluğu ve üzerindeki konik biçimlenme olduğu belirlenmiştir. Tavan düzleminde yapılan boşaltmalar ile terminal binasına yeterli düzeyde doğal ışık alınmaktadır.

3.7.2. Kimliksel Oluşum Üzerinden Yapılan İrdelemeler

✓ Kimlik

Terminal binasının bulunduğu coğrafyayla kimliksel bir bağ arayışına gidilmiş ve bölge mimarisine uyumlu olarak tamamen beyaz cephelerin kullanıldığı bir oluşuma gidilmiştir. Antalya Havalimanı Terminal Binası'nı, diğer terminal binalarından ayıran, farklı kılan en önemli kimliksel oluşumun, dairesel formun ortasında bulunan galeri boşluğu ile üzerinde yer alan konik biçimlenmenin birlikteliği olarak belirlenmiştir.

✓ İmgeler (Yollar-Kenarlar-Odak Noktaları-Bölgeler-İşaret Ögeleri)

Yollar

Giden yolcu katında, yolcular tek noktadan terminal binasına giriş yapabilmektedir. Yaya sirkülasyonu net ve kolay algılanabilir olarak tespit edilmiştir. Sirkülasyon kanallarının akış formu, terminal binasının kara tarafında lineer iken, hava tarafında dairesel olarak şekillenmektedir. Sirkülasyon kanallarının sınırlarını oluşturan ana elemanlar olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cepheler, check-in bankoları, galeri boşlukları ve güvenlik kontrol noktaları tespit edilmiştir. Giden yolcu katının genel sirkülasyon şeması; güvenlikten geçen yolcunun check-in salonuna ulaşması, check-in işlemlerini tamamlaması, düşey sirkülasyon elemanları ile üst kata çıkarak pasaport kontrol noktasından geçmesi, giden yolcu bekleme salonlarına ulaşması ve körükler vasıtasıyla uçağa binmesi şeklindedir.

Gelen yolcu katında, körükler aracılığıyla terminal binasına giriş yapan yolcular pasaport kontrol noktasından geçiş yaptıktan sonra, dikey sirkülasyon elemanlarıyla aşağı kota inerek bagaj alma holüne ulaşmaktadır. Otobüsler ile aprondan giriş yapan yolcular ise dikey sirkülasyon elemanlarıyla üst kata çıkmakta, pasaport kontrol noktasından geçiş yaptıktan sonra, dikey sirkülasyon elemanlarıyla aşağı kota inerek bagaj alma holüne ulaşmaktadır. Bagajını alan yolcular bagaj holünden karşılayıcılar holüne geçiş yapmakta ve tekrar bagaj holüne dönememektedir. Sirkülasyon kanallarının sınırlarını oluşturan ana elemanlar olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cepheler, galeri boşlukları, bagaj holündeki bagaj konveyörleri ve iç mekan bölücü duvarları tespit edilmiştir. Gelen yolcu katının genel sirkülasyon şeması; uçaktan terminal binasına giriş yapan yolcuların pasaport kontrolünden geçerek bagaj holüne ulaşması, düşey sirkülasyon elemanlarıyla alt kota

inerek bagajını alması, karşılayıcılar holüne geçmesi ve terminal binasından çıkış yapması şeklindedir.

Kenarlar

Giden yolcu katına girecek olan yolcular için, ilk olarak terminal binasının cepheleri sınır görevi yapmaktadır. Giriş kapıları yolcu geçişine izin vermekte ve ardından güvenlik kontrolleri yolcu hareketini sınırlandırmaktadır. Güvenlikten geçerek check-in salonuna giriş yapan yolcular için, check-in bankoları ve kapalı hacimlere ait duvarlar mekanı sınırlandırmaktadır. Giden yolcu salonuna ulaşmak için merdiven veya asansör kullanımı zorunlu kılındığı için bu elemanlar sınır görevi yapmamaktadır. Giden yolcu katında sınır/kenar elemanları olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cepheler, check-in bankoları, galeri boşlukları, oturma birimleri ve güvenlik kontrol noktaları tespit edilmiştir.

Gelen yolcu katında, körükler aracılığıyla terminal binasına giriş yapan yolcular için, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları ve pasaport kontrol noktaları sınır oluştururken, bagaj holüne inmeyi sağlayan dikey sirkülasyon elemanları yol görevi üstlenmektedir. Otobüsler ile aprondan giriş yapan yolcular için ise, bagaj holüne geçene kadar iç mekan bölücü duvarları ve pasaport kontrol noktaları sınır oluştururken, uzak uçak gelen yolcu salonundan pasaport holüne çıkmayı ve pasaport holünden bagaj holüne inmeyi sağlayan dikey sirkülasyon elemanları yol görevi görmektedir. Bagaj holünde, bagaj konveyörleri ve duvarlar sınır teşkil ederken, karşılayıcılar holünde, düşey sirkülasyon elemanları, duvarlar ve bina cephesi sınır oluşturmaktadır. Gelen yolcu katında sınır/kenar elemanları olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cepheler, bagaj holündeki bagaj konveyörleri, dikey sirkülasyon elemanları, pasaport kontrol noktaları ve iç mekan bölücü duvarları tespit edilmiştir.

Terminal binasının kenar analizleri sonucu elde edilen grafiklere bakıldığı zaman, incelenen diğer terminal binalarına oranla daha dar dolaşım mekanları sunulduğu tespit edilmiştir.

Odak Noktaları

Giden yolcu katında, yaya sirkülasyon akslarının kesişim noktaları, yaya trafiği açısından yoğun olup düğüm noktası oluşturmaktadır. Check-in salonunda check-in bankolarının önü, giden yolcu için odak noktası teşkil etmektedir. Terminal binasına giriş yapan yolcuların ilk yöneldikleri noktanın, check-in bankoları olduğu tespit edilmiş ve

giden yolcu katındaki en önemli odak noktası olarak check-in bankolarının önü belirlenmiştir. Uçuş saati gelen yolcular için, uçak kapıları odak noktasına dönüşmektedir. Duty-free ise, ikinci dereceden odak noktası oluşturmaktadır.

Gelen yolcu katında, giden yolcu katında olduğu gibi yaya sirkülasyon akslarının keşişim noktalarının düğüm noktası oluşturduğu belirlenmiştir. Bagaj holünde bagaj konveyörlerinin çevresi, gelen yolcu için odak noktası teşkil etmektedir. Gelen yolcuların terminal binasına girdikleri zaman, ilk yöneldikleri noktanın, bagaj konveyörleri olduğu tespit edilmiş ve gelen yolcu katındaki en önemli odak noktası olarak bagaj konveyörlerinin çevresi belirlenmiştir.

Bölgeler

Giden yolcu katı, bölgesel analiz sonucu 6 bölgeye ayrılmıştır. Bunlar; güvenlik bölgesi, check-in bölgesi, pasaport kontrol bölgesi, gümrüksüz alışveriş bölgesi, hizmet birimleri ve giden yolcu salonu olarak sınıflandırılmıştır. Kapladığı alan olarak en büyük bölgenin check-in bölgesi olduğu tespit edilmiştir. Bölgeler, terminal binasının formunun etkisiyle dikdörtgen ve dairesel formlarda oluşmuştur.

Gelen yolcu katı, bölgesel analiz sonucu 5 bölgeye ayrılmıştır. Bunlar; yolcu karşılama bölgesi, bagaj alma bölgesi, pasaport kontrol bölgesi, hizmet birimleri ve gelen yolcu salonu olarak sınıflandırılmıştır. Kapladığı alan bakımından en büyük bölgenin bagaj alma bölgesi olduğu tespit edilmiştir. Bölgeler, terminal binasının formuyla uyumlu olarak dikdörtgen ve dairesel formlara sahiptir.

İşaret Ögeleri

Giden yolcu katında bulunan daire formundaki galeri boşluğu ve galeri boşluğunda yer alan Antalya kentine ait sembolik maket, algısal olarak güçlü elemanlar olup, işaret ögesi olarak belirlenmiştir.

Gelen yolcu katında bagaj konveyörlerinin, mekan tanımlama anlamında güçlü etki gösterdiği tespit edilmiş ve gelen yolcu katı için önemli işaret ögesi olarak değerlendirilmiştir.

3.8. Terminal Binaları Karşılaştırmalı İrdemeler

Seçilen havalimanı terminal binalarının analizleri sonucu elde edilen veriler, her terminal binası için ayrı olarak değerlendirilmiştir. Çalışmanın bu bölümünde ise, toplanan verilerden genel sonuçlar çıkarılmaktadır. Karşılaştırmalı irdemeler ana başlığı altında, havalimanı terminal binaları Yollar, Kenarlar, Odak Noktaları, Bölgeler ve İşaret Ögeleri olmak üzere 5 alt başlıkta incelenmekte, terminal binalarına ilişkin ortak özellikler tespit edilmektedir.

✓ Yollar

Giden yolcu katında, sirkülasyon kanallarının sınırlarını oluşturan ortak elemanlar olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cepheler, check-in bankoları ve iç mekan bölücü duvarları tespit edilmiştir. Yaya sirkülasyonunun formunu belirleyen ortak ikincil elemanlar olarak ise; oturma birimleri bulunmaktadır. İncelenen terminal binalarında giden yolcu katının genel sirkülasyon şeması; güvenlikten geçen yolcunun check-in salonuna ulaşması, check-in işlemlerini tamamlaması, güvenlik veya pasaport kontrolden geçerek giden yolcu salonlarına ulaşması ve körukler vasıtasıyla uçağa binmesi şeklindedir (Tablo 107).

Gelen yolcu katında, sirkülasyon kanallarının sınırlarını oluşturan ortak elemanlar olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cepheler, bagaj holündeki bagaj konveyörleri ve iç mekan bölücü duvarları tespit edilmiştir. İncelenen terminal binalarında gelen yolcu katının genel sirkülasyon şeması; uçaktan terminal binasına giriş yapan yolcunun pasaport kontrolünden geçerek veya doğrudan bagaj holüne ulaşması, bagajını alması, karşılayıcılar holüne geçmesi ve terminal binasından çıkış yapması şeklindedir (Tablo 107).

✓ Kenarlar

Giden yolcu katında ortak sınır/kenar elemanları olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cepheler, check-in bankoları, yürüyen merdivenler, asansörler, oturma birimleri, güvenlik kontrol noktaları ve iç mekan bölücü duvarları tespit edilmiştir (Tablo 108).

Gelen yolcu katında ortak sınır/kenar elemanları olarak; yapının dış sınırlarını oluşturan cepheler, bagaj holündeki bagaj konveyörleri, dikey sirkülasyon elemanları ve iç mekan bölücü duvarları tespit edilmiştir (Tablo 108).

✓ Odak Noktaları

Giden yolcu katında, yaya sirkülasyon akslarının kesişim noktaları, yaya trafiği açısından yoğun olup düğüm noktası oluşturmaktadır. Terminal binasına giriş yapan yolcuların ilk yöneldikleri noktanın, check-in bankoları olduğu tespit edilmiş ve giden yolcu katındaki en önemli odak noktası olarak check-in bankolarının önü belirlenmiştir. Uçuş saati gelen yolcular için, uçak kapıları odak noktasına dönüşmektedir. Dış hat giden yolcuları için ise duty-free, ikinci dereceden odak noktası oluşturmaktadır (Tablo 109).

Gelen yolcu katında, giden yolcu katında olduğu gibi yaya sirkülasyon akslarının kesişim noktalarının düğüm noktası oluşturduğu belirlenmiştir. Gelen yolcuların terminal binasına girdikleri zaman, ilk yöneldikleri noktanın, bagaj konveyörleri olduğu tespit edilmiş ve gelen yolcu katındaki en önemli odak noktası olarak bagaj konveyörlerinin çevresi belirlenmiştir. Dış hat gelen yolcuları için duty-free, ikinci dereceden odak noktası oluşturmaktadır (Tablo 109).

✓ Bölgeler

Giden yolcu katında yapılan bölgesel analiz sonucu, güvenlik bölgesi, check-in bölgesi, pasaport kontrol bölgesi, hizmet birimleri ve giden yolcu salonu ortak olarak tespit edilmiştir. Giden yolcu katında bölgeler; terminal binasının formuna uyumlu olarak biçimlenmektedir (Tablo 110).

Gelen yolcu katında yapılan bölgesel analiz sonucu, yolcu karşılama bölgesi, bagaj alma bölgesi, hizmet birimleri ve gelen yolcu salonu ortak olarak tespit edilmiştir. Gelen yolcu katında bölgeler; terminal binasının formuna uyumlu olarak biçimlenmektedir (Tablo 110).

✓ İşaret Ögeleri

Giden yolcu katında, işaret ögelerinin gelen yolcu katına oranla daha fazla olduğu tespit edilmiştir. Terminal binalarının giden yolcu katında ortak işaret ögeleri bulunamamıştır. Ancak seçilen terminal binalarında, check-in bankoları kısmi olarak işaret ögesi potansiyeli barındırmaktadır (Tablo 111).

Gelen yolcu katında ise bagaj konveyörlerinin, mekan tanımlama anlamında güçlü etki gösterdiği tespit edilerek, gelen yolcu katı için ortak işaret ögesi olarak değerlendirilmiştir (Tablo 111).

Karşılaştırmalı Analiz Kartları

KA-1. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Analiz Kartı (Yollar)

KA-2. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Analiz Kartı (Kenarlar)

KA-3. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Analiz Kartı (Odak Noktaları)

KA-4. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Analiz Kartı (Bölgeler)

KA-5. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Analiz Kartı (İşaret Ögeleri)

Karşılaştırmalı Analiz Kartlarında Kullanılan Kısaltmalar:

ESNB T.B. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası

SBH T.B. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası

ADN T.B. Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası

DLMN T.B. Dalaman Havalimanı Terminal Binası

BDRM T.B. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası

ATRK T.B. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası

ANTL T.B. Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası

Tablo 107. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Analiz Kartı (Yollar)

KARŞILAŞTIRMALI ANALİZ KARTI		KA-1
YOL ANALİZİ		
Terminal Binaları Karşılaştırmalı Yol Analizi		
	Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı
ADN T.B.		
DLMN T.B.		
ANTL T.B.		
BDRM T.B.		
ATRK T.B.		
SBH T.B.		
ESNB T.B.		


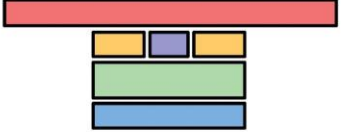

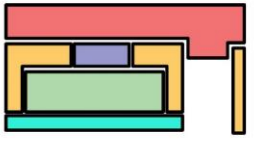
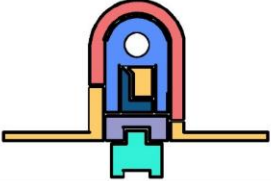
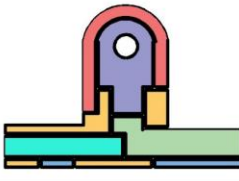
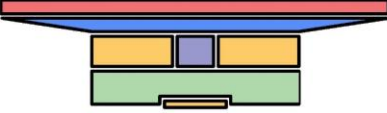

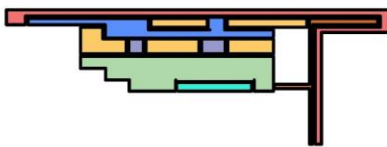
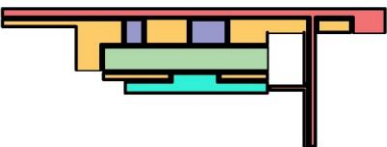

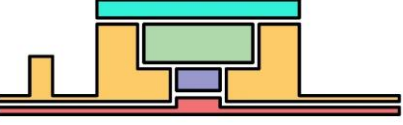
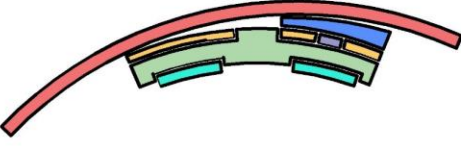
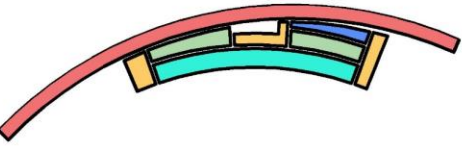
Tablo 108. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Analiz Kartı (Kenarlar)

KARŞILAŞTIRMALI ANALİZ KARTI		KA-2
KENAR ANALİZİ		
Terminal Binaları Karşılaştırmalı Kenar Analizi		
	Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı
ADN T.B.		
DLMN T.B.		
ANTL T.B.		
BDRM T.B.		
ATRK T.B.		
SBH T.B.		
ESNB T.B.		

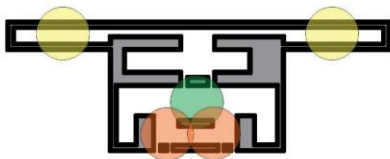
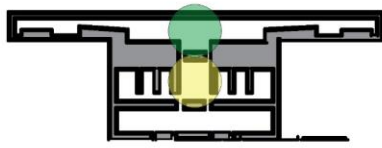
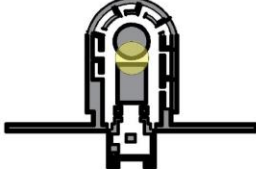

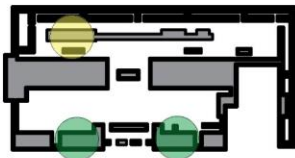
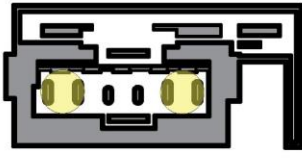
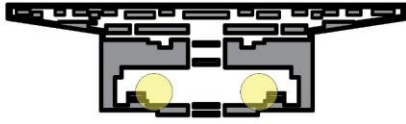
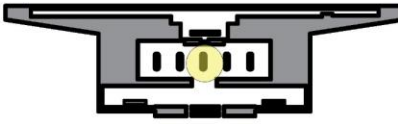

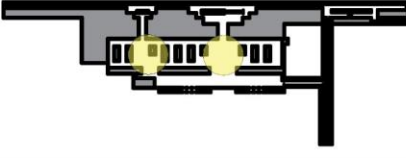
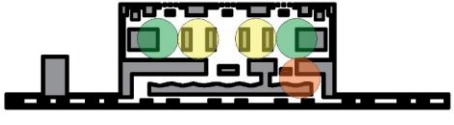



Tablo 109. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Analiz Kartı (Odak Noktaları)

KARŞILAŞTIRMALI ANALİZ KARTI		KA-3
ODAK NOKTALARI ANALİZİ		
Terminal Binaları Karşılaştırmalı Odak Noktaları Analizi		
	Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı
ADN T.B.		
DLMN T.B.		
ANTL T.B.		
BDRM T.B.		
ATRK T.B.		
SBH T.B.		
ESNB T.B.		

Tablo 110. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Analiz Kartı (Bölgeler)

KARŞILAŞTIRMALI ANALİZ KARTI		KA-4
BÖLGESEL ANALİZ		
Terminal Binaları Karşılaştırmalı Bölgesel Analiz		
	Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı
ADN T.B.		
DLMN T.B.		
ANTL T.B.		
BDRM T.B.		
ATRK T.B.		
SBH T.B.		
ESNB T.B.		

Tablo 111. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Analiz Kartı (İşaret Ögeleri)

KARŞILAŞTIRMALI ANALİZ KARTI		KA-5
İŞARET ÖGELERİ ANALİZİ		
Terminal Binaları Karşılaştırmalı İşaret Ögeleri Analizi		
	Giden Yolcu Katı	Gelen Yolcu Katı
ADN T.B.		
DLMN T.B.		
ANTL T.B.		
BDRM T.B.		
ATRK T.B.		
SBH T.B.		
ESNB T.B.		

4. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Günümüz dünyasının içinde bulunduğu hızlı yaşam modeliyle, insanlar uzak mesafelere ulaşmak için havayolunu yoğun bir şekilde tercih etmektedirler. Artan havayolu ihtiyacını karşılamak üzere, yeni havalimanları inşa edilmekte veya var olanlar genişletilmektedir. Havayolu ulaşımının ana ögesi olan havalimanı terminal binalarına duyulan ihtiyaca cevap verebilmek için, terminal binaları hacimsel olarak genişlemekte ve eklenen fonksiyonlarla işlevsel açıdan yeni bir yapı modeline dönüşmektedir.

Tez çalışması kapsamında gerçekleştirilen literatür çalışması, alan çalışması ve terminal binalarına ait analizler sonucunda çıkarılan genel sonuçlar aşağıdaki gibi sıralanabilir;

✓ Havalimanı terminal binaları, barındırdığı kamusal mekan özellikleri ile farklı coğrafyalardan insanları bir arada bulduran yapılardır. Bu bağlamda, terminal binaları ulaşım yapısı olmanın yanı sıra kamusal yapılardır.

✓ Mekanın fiziksel özellikleri, mekanın niteliğini oluşturan görsel ve algısal girdiler, mekanın farklı davranış biçimlerine uygunluğu, mekanın kullanımını etkileyen unsurlar arasında yer almaktadır. Terminal binalarında şeffaflık, açıklık, kolay algılanabilirlik ve destek öğelerinin varlığı (yeşil, su, aydınlatma) estetik kaliteyi artırarak mekan kullanımına olumlu katkı sağlamaktadır.

✓ Yaratılan çevrenin bir kimliğinin olması ve kullanıcılar üzerinde pozitif yönde duygu oluşturmaları mimari tasarımın niteliği açısından önemlidir. Terminal binalarında kullanılan malzeme, renk seçimi, mobilya ve aydınlatma elemanları kimlik oluşumunu etkileyen unsurlar olarak belirlenmiştir.

✓ Tasarlanan mekanlarda kullanıcı üzerinde aidiyet oluşturacak öğelerin kullanılması, kişilerin kendilerini toplumun veya bir bütünün parçası hissetmelerini sağlamaktadır. Terminal binalarında, ahşap, doğal taş gibi doğal malzemelerin kullanımı aidiyet duygusunu arttıran öğeler olarak belirlenmiştir. Aynı zamanda, tasarlanan iç mekanın tanıdık olmasının, aidiyet duygusunu güçlendirdiği tespit edilmiştir.

✓ Terminal binalarında yaya sirkülasyonunu belirleyen ana öğeler olarak, iç mekandaki duvarlar ve mobilyalar belirlenmiştir.

✓ Seçilen terminal binalarında genel olarak; karmaşadan uzak, net, kolay algılanabilir mekan organizasyonu geliştirilmiştir. Terminal binalarının kullanıcı kitlesinin

çok çeşitli olması, tasarımcıları herkes tarafından kolayca çözümlenebilecek mekan kurgusuna yönlendirmektedir.

✓ Terminal binalarında genel olarak dikdörtgen form kullanıldığı ve iç mekan organizasyonunda da dış formun içe yansıdığı görülmektedir.

✓ Yapılan incelemeler sonucunda, zemin düzleminde kullanımı kolay kılmak için kot farklarından kaçınılmış, sadelik ve homojenlik sağlanmıştır. İç mekan tasarımını zenginleştirmek için, tavan düzleminde farklılaşmaya gidilmiş, eğrisel yüzeyler, organik formlar kullanılmıştır.

✓ Cephelerde kullanılan cam yüzeylerin, diğer yapı türlerine oranla çok yüksek olduğu tespit edilmiştir. Doğal ışığın insanlar üzerinde sakinleştirici etki yapması, terminal binalarının büyük ölçekte yapılar olması ve sürekli kullanıma açık olması sonucu enerji ihtiyacının yüksek olması, cephelerde kullanılan cam yüzey oranını arttırmaktadır.

✓ Terminal binalarında genel olarak beyaz, bej, gri renklerinin yoğun kullanımı tespit edilmiştir. Bunun nedeni ise; bu renklerin insan üzerinde; sakinlik, ferahlık, dinginlik oluşturmasıdır.

✓ Terminal binalarının kentlerle kurduğu ilişkinin zayıf olduğu, genel olarak bağlamdan yoksun yapılar olduğu tespit edilmiştir.

Bu çalışma sonucunda, günümüz mimarlık disiplinine ve mimarlık alanı başta olmak üzere çeşitli alanlarda çalışmalar yürüten bilim dünyasına bazı öneriler sunulabilir;

✓ Havalimanı terminal binalarının, kent ile kurduğu ilişkinin güçlendirilmesi noktasında iyileştirmeler yapılabilir.

✓ Havalimanı terminal binalarında kullanıcı üzerinde aidiyet duygusu oluşturmaya yardım edecek iç mekan öğelerinin (su, yeşil, mobilya) kullanımı arttırılabilir.

✓ Havalimanı terminal binalarının mekan niteliğini arttırmak amacıyla, farklı teknik ve yöntemler kullanılarak mevcut binalardaki niteliksiz mekan sorununa çözüm arayışlarına gidilebilir.

✓ Bu çalışma kapsamında incelenen Türkiye'deki mimari yarışma yoluyla yapılan havalimanı terminal binaları ölçeğindeki araştırmanın devamında, Dünya'daki mimari yarışma yoluyla yapılan havalimanı terminal binalarının incelemesi yapılabilir.

✓ Çalışma kapsamında havalimanı terminal binaları özelinde yapılan formel ve imgesel oluşum analizi, diğer bina tiplerinde de yapılabilir.

✓ Mimari yarışma yoluyla yapılan terminal binaları ile diğer terminal binaları arasında karşılaştırmalı bir analiz çalışması gerçekleştirilebilir.

Karşılaştırmalı Sonuç Kartları

SK-1. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Sonuç Kartı (Form Oluşumu)

SK-2. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Sonuç Kartı (Malzeme)

SK-3. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Sonuç Kartı (Renk)

SK-4. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Sonuç Kartı (Yollar)

SK-5. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Sonuç Kartı (Kenarlar)

SK-6. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Sonuç Kartı (Odaklar)

Karşılaştırmalı Sonuç Kartlarında Kullanılan Kısaltmalar:

ESNB T.B. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası

SBH T.B. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası

ADN T.B. Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası

DLMN T.B. Dalaman Havalimanı Terminal Binası

BDRM T.B. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası

ATRK T.B. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası

ANTL T.B. Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası

Tablo 112. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Sonuç Kartı (Form Oluşumu)

KARŞILAŞTIRMALI SONUÇ KARTI							SK-1	
FORM OLUŞUMU								
	Kopma	Değme	Üst üste gelme	İç içe girişme	Birleşme	Eksiltme	Kesişme	Denk gelme
ADN T.B.		•		•				
DLMN T.B.	•					•		
ANTL T.B.		•	•					
BDRM T.B.		•				•		
ATRK T.B.				•		•		
SBH T.B.		•	•					
ESNB T.B.		•						

Tablo 113. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Sonuç Kartı (Malzeme)

KARŞILAŞTIRMALI SONUÇ KARTI							SK-2		
İç Mekan Malzeme ve Yeşil/Su Kullanımı									
	Cam	Çelik	Alüminyum	Ahşap	Granit	Beton	Mermer	Yeşil	Su
ADN T.B.	•	•			•		•	•	
DLMN T.B.	•	•		•		•			
ANTL T.B.	•	•			•				
BDRM T.B.	•	•		•		•	•		
ATRK T.B.	•	•	•		•			•	•
SBH T.B.	•	•		•	•			•	
ESNB T.B.	•	•			•			•	•

Tablo 114. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Sonuç Kartı (Renk)

KARŞILAŞTIRMALI SONUÇ KARTI							SK-3
İç Mekan Renk Kullanımı							
	Beyaz	Bej	Gri	Kahverengi	Füme	Mavi	Yeşil
ADN T.B.	•		•			•	•
DLMN T.B.	•	•	•	•			
ANTL T.B.	•	•	•				
BDRM T.B.	•		•	•	•		
ATRK T.B.	•	•	•				
SBH T.B.	•	•	•	•			
ESNB T.B.	•	•				•	

Tablo 115. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Sonuç Kartı (Yollar)

KARŞILAŞTIRMALI SONUÇ KARTI							SK-4
Yol Akslarını Belirleyen Elemanlar							
	Check-in Bankoları	Oturma Birimleri	Merdiven	Galeriler	Duvarlar	Cepheler	Kot farkları
ADN T.B.	•	•	•	•	•	•	
DLMN T.B.	•	•	•	•	•	•	
ANTL T.B.	•	•	•	•	•	•	
BDRM T.B.	•	•	•		•	•	
ATRK T.B.	•	•	•		•	•	
SBH T.B.	•	•	•	•	•	•	
ESNB T.B.	•	•	•	•	•	•	

Tablo 116. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Sonuç Kartı (Kenarlar)

KARŞILAŞTIRMALI SONUÇ KARTI							SK-5
Kenar Ögesi Oluşturan Elemanlar							
	Check-in Bankoları	Oturma Birimleri	Merdiven	Galeriler	Duvarlar	Cepheler	Kot farkları
ADN T.B.	•	•	•	•	•	•	
DLMN T.B.	•	•	•	•	•	•	
ANTL T.B.	•	•	•	•	•	•	
BDRM T.B.	•	•	•		•	•	
ATRK T.B.	•	•	•		•	•	•
SBH T.B.	•	•	•	•	•	•	
ESNB T.B.	•	•	•	•	•	•	

Tablo 117. Terminal Binaları Karşılaştırmalı Sonuç Kartı (Odaklar)

KARŞILAŞTIRMALI SONUÇ KARTI					SK-6
Odak Noktası Oluşturan Elemanlar					
	Check-in Bankoları	Bagaj Konveyörleri	Yol kesişim noktaları	Duty-Free	Uçak Kapıları
ADN T.B.	•	•	•	•	•
DLMN T.B.	•	•	•	•	•
ANTL T.B.	•	•	•	•	•
BDRM T.B.	•	•	•	•	•
ATRK T.B.	•	•	•	•	•
SBH T.B.	•	•	•	•	•
ESNB T.B.	•	•	•	•	•

5. KAYNAKÇA

- Acar, M. C., 2006. Havaalanı Terminal Binaları, Sivil Havacılık Yayınları, Ankara.
- Ağan, M., 2018. Şehir Kimliği Olgusunun Restoran İç Mimari Tasarımına Etkisi ve Şanlıurfa Cevahir Restoranı Üzerinden Değerlendirilmesi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Akçaer, G., 2016. Havalimanı Terminal Binalarında Geniş Açıklık Geçme Sorununun Sonlu Elemanlar Yöntemiyle Araştırılması, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Anonim, 1987. Havaalanı Planlama Kılavuzu, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı, İkinci Baskı, Ankara.
- Anonim, 2009. Havaalanı Yolcu Terminalleri Tasarım Esasları, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Auge, M., 2016. Yok Yerler, Çeviren: Turhan Ilgaz, 2.Baskı, Daimon Yayıncılık, İstanbul.
- Ateş, S., 2008. Havaalanı Master Planlaması Yaklaşımları ve Bir Uygulama, Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Balcı, H. G., 2005. Anıt Kavramı, Kimliğin Sürekliliği ve Değişim: Gevher Nesibe Medresesi Deneyimi, Mimarlık Dergisi, 322, İstanbul
- Başol, S., Havacılık Kronolojisi, <http://www.servetbasol.com/Articles/HavacilikKronolojisi.htm>, 04 Ekim 2018.
- Bilgin, İ., 2001. Emre Arolat Profili, Arredamento Mimarlık, Boyut Yayıncılık, İstanbul, 10.
- Blow, C. J., 1996. Airport Terminals, Second Edition, Architectural Press, London.
- Brolin, B. C., 1980. Architecture in Context: Fitting New Buildings with Old, Van Nostrand Reinhold Company, USA.
- Çelebi, Ü., 2011. Isparta Kenti Kamu Yapılarının İmaj, Kimlik ve Anlam Bağlamında İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Isparta.
- Çiğın, A., 2009. Camın Mekan Kurgusunda Yersizlik/Zamansızlık Kavramı: Havaalanı Örnekleme.

- Demir, G., 2011. Havalimanı Terminal Binalarının Mimari Açısından Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Isparta.
- Demirkaynak, D., 2010. Mimaride Bağlam Kavramı Ve Metaforik Temelli Yaklaşımlar, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Düzgün, H., 2016. Güncel Mimarlık Ortamında Kabuk-Bağlam İlişkisinin Sorgulanması, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Edwards, B., 2005. The Modern Airport Terminal, Second Edition, Spoon Press, London.
- Erden, E., 2007. Türkiye'deki Havalimanlarının İç Hat Uçuşları Yönünden Etkinliklerinin Karşılaştırılması: Bir Veri Zarflama Analizinin Uygulanması, Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.
- Ersal, E., 2013. Mimari Mekanın Biçimlendirilmesi Ve Anlam Boyutu: Ontolojik Yaklaşım, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Faulkner, W., 1972. Arcitecture and Color, John Wiley and Sons Canada Inc., NewYork.
- Giddens, A., 2014. Modernliğin Sonuçları, Çeviri: Ersin Kuşdil, 6. Baskı, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Güleç, G., 2011. Çağdaş Mimarlıkta Bağlamın Yeniden Kavramsallaştırılması Üzerine Eleştirel Bakış, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Güleç, G., 2012. Olay-Kentler: Yeni Bir Bağlamsal Mimarlık Terminolojisi, Mimarlık Dergisi, 366.
- Güzer, A., 2007. Mimarlıkta Gerçekle Taklidin Sınırları, Mimarlık Dergisi, 333.
- İl, A., 2005, Kapitalist Sistemde Mekan ve Yer-Olmayan Kavramı, Yüksek Lisans Tezi, Osmangazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Eskişehir.
- Johnson, P., A., 1994. Context and Contextualism, Edition: Illustrated, John Wiley and Sons, New York.
- Kalınkara, V., 2001. Konutta İç Dekorasyon, Teknik Yayınevi, Ankara.
- Kancıoğlu, M., 2001. Çevresel İmaj-Kimlik-Anlam Bağlamında Akdeniz Bölgesi Turizm Binalarının İncelenmesi, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kazda, A. ve Caves, R. E., 2015. Airport Design and Operation, Third Edition, Emerald, Bingley.

- Kesikbaş, E., 2006. Havaalanı Terminal İşletmeciliği ve Konya Havaalanı Uygulaması, Yüksek Lisans Tezi, Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.
- Küçükonal, H., 2000. Havaalanı Güvenliği ve Sabiha Gökçen Havaalanı Güvenlik Sistemi İçin Bir Model Önerisi, Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Manav, B., 2015. Renk-Anlam-Mekan İlişkisi, The Turkish Online Journal of Design, Temmuz, İstanbul.
- Mutlu, Ö., 2011. Havalimanı ve Havaalanı Terminal Yapılarında Yolcu Beğenisinin Araştırılması ve Ölçülmesi, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Nesbitt, K., 1996. Theorizing a New Agenda for Architecture, Princeton Architectural Press, New York.
- Önal, T., 2015. Havalimanı Terminal Binalarındaki Strüktürel Sistem Gelişiminin Biçime Etkisi ve Analizi, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Özdemir, O. V., 2017. Havacılık Tarihi ve Uçaklar Dosyası, UGSAM.
- Özgen, S., 2003. Ege Adaları'nda Mimari Kimliğin Yeri, Yapı Dergisi, 260, İstanbul.
- Pallasmaa, J., 2016. Tenin Gözleri, Çeviren: Aziz Ufuk Kılıç, Yem Yayınları, İstanbul.
- Rapaport, A., 2004. Kültür-Mimarlık-Tasarım, Çeviren: Selçuk Batur, 1. Baskı, Yem Yayınları, İstanbul.
- Sağocak, A. M., 2000. Mimarlığı Anlamak ve Yorumlamak: Temel İlişkiler, Boyut Yayın Grubu.
- Schlesinger, P., 1994. Medya, Devlet ve Ulus, Çeviren: Mehmet Küçük, Ayrıntı Yayınevi, İstanbul.
- Schulz, C., 1991. Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture, Rizzoli International Publications, New York.
- Lynch, K., 1973. Kent İmgesi, Çeviren: İrem Başaran, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Habermas, J., 2010. Kamusalın Yapısal Dönüşümü, Çevirenler: Tanıl Bora, Mithat Sancar, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Şahin, F., 2005. Alışveriş Merkezlerinin Biçimlenmesinde Önemli Boyutlardan Kamusal Mekan ve Kamusal Olgusu, Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.

- Şahin, F., 2011. Günümüz Alışveriş Merkezlerinde Kentsel Kamusal Mekan Olgusu, Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Şaşmaz, V., 2007. Havaalanı terminallerinde büyük açıklık geçme sorununun analizi, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Tunç, A., 2003. Havaalanı Mühendisliği ve Uygulamalar, Birinci Baskı, Asil Yayın, Ankara.
- Turgay, O., Altuncu, D., 2011. İç Mekanda Kullanılan Yapay Aydınlatmanın Kullanıcı Açısından Etkileri, Çankaya University Journal of Science and Engineering, Volume 8, Ankara.
- Tümertekin, H., 1999. Sıfırdan Başlamak, Anytime Konferans Bildirileri Kitabı, Mimarlar Derneği, Ankara.
- URL-1, http://tekelisisa.com/?portfolio_page=antalya-havalimani-1-uluslararası-terminal-binasi. 05 Ekim 2018.
- URL-2, <http://www.tabanlıoglu.com/project/bodrum-milas-international-airport/>. 04 Ekim 2018.
- URL-3, <http://www.arkiv.com.tr/proje/ataturk-havalimani-ve-genisletme-projeleri/6107>. 05 Aralık 2018.
- URL-4, <http://www.arkiv.com.tr/proje/dalaman-havalimani-dis-hatlar-terminali/1770>. 05 Ekim 2018.
- URL-5, <http://www.arkiv.com.tr/proje/esenboga-havalimani/3274>. 09 Ekim 2018.
- URL-6, <https://www.sabihagokcen.aero/basin-odasi/foto-galeri>. 11 Ekim 2018.
- URL-7, <https://www.korfez.dhmi.gov.tr/havaalanlari/sayfa.aspx?hv=16&mnu=Foto%C4%9Fraf%20Galerisi&mnuT=1>. 03 Ekim 2018.
- URL-8, <http://www.arkitera.com/proje/734/erzincan-havaalani-ic-ve-dis-hatlar-terminali>. 07 Ekim 2018.
- URL-9, <http://www.arkiv.com.tr/proje/hatay-havalimani-ic-ve-dis-hatlar-terminal-binasi/9514>. 4 Aralık 2018.
- URL-10, <http://www.arkitera.com/proje/6756/kars-havalimani-ic-ve-dis-hatlar-terminali>. 2 Ekim 2018.
- URL-11, <http://www.hazanmimarlik.com/project/sivas-airport>. 09 Ekim 2018.
- URL-12, <http://www.arkitera.com/proje/4128/izmir-adnan-menderes-havalimani-ic-hatlar-terminali>. 04 Ekim 2018.

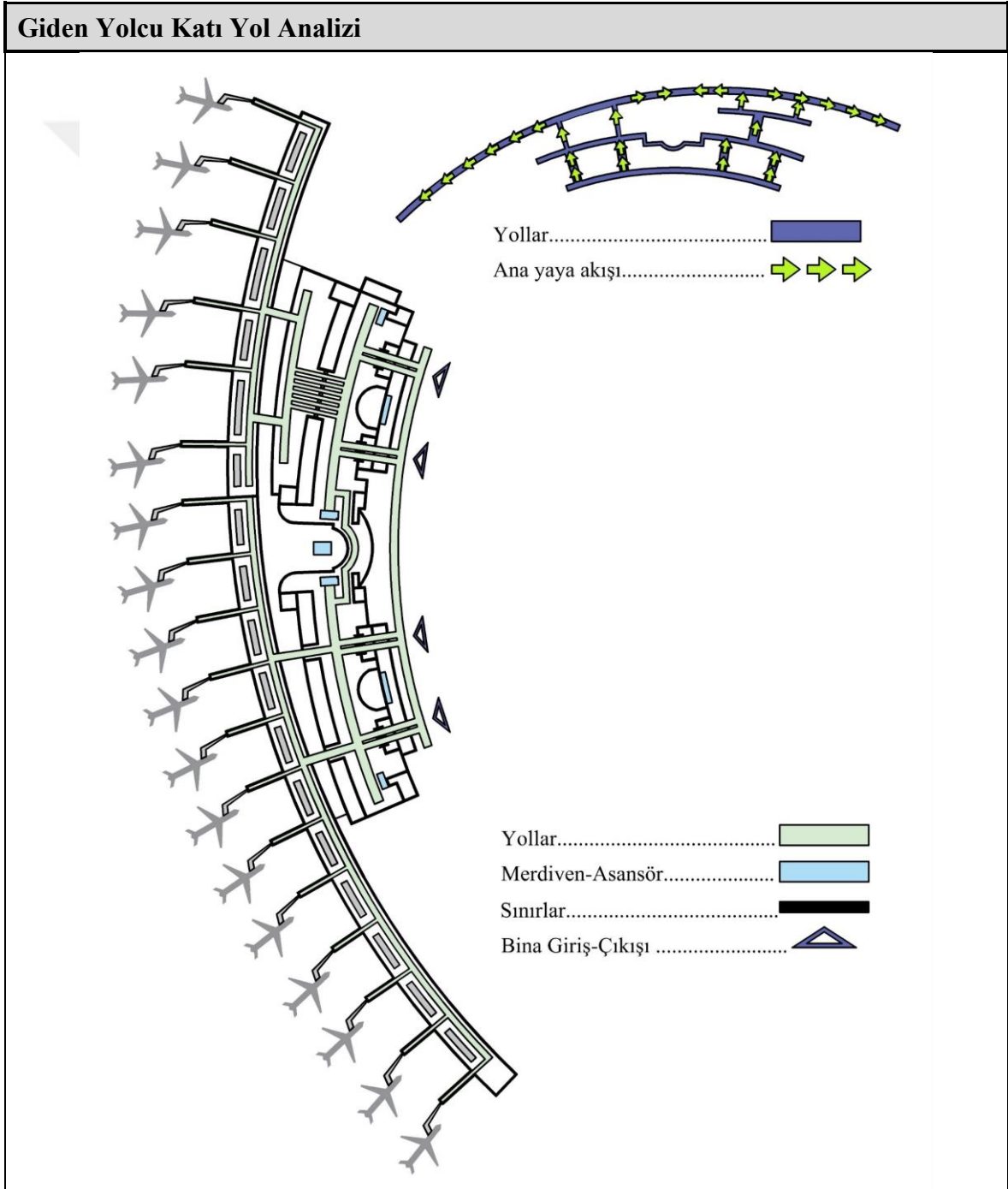
- URL-13, <http://www.mardin.dhmi.gov.tr/havaalanlari/sayfa.aspx?hv=30&mnu=Foto%C4%9Fraf%20Galerisi&mnuT=1#.WdaRCmi0NPY>. 09 Ekim 2018.
- URL-14, <http://www.ordugiresun.dhmi.gov.tr/havaalanlari/default.aspx?hv=54>. 12 Ekim 2018.
- URL-15, <http://igairport.com/tr/basin-merkezi/multimedya>. 05 Aralık 2018.
- URL-16, <http://www.archdaily.com/66828/ad-classics-twa-terminal-eero-saarinen>. 03 Ekim 2018.
- URL-17, <http://www.archdaily.com/102060/ad-classics-dulles-international-airport-eero-saarinen>. 07 Ekim 2018.
- URL-18, <https://www.archdaily.com/278957/extension-of-gate-a-at-frankfurt-airport-gmp-architekten>. 06 Aralık 2018.
- URL-19, http://www.som.com/projects/king_abdulaziz_international_airport_hajjterminal. 06 Ekim 2018
- URL-20, <https://www.fosterandpartners.com/projects/stansted-airport/>. 07 Ekim 2018.
- URL-21, https://en.wikipedia.org/wiki/Kansai_International_Airport. 03 Aralık 2018.
- URL-22, <https://www.fosterandpartners.com/projects/hong-kong-international-airport/>. 09 Ekim 2018.
- URL-23, http://www.som.com/projects/san_francisco_international_airport_international_terminal. 09 Ekim 2018.
- URL-24, https://calatrava.com/projects/sondica-airport-bilbao.html?view_mode=gallery&image=4&image=4. 09 Ekim 2018.
- URL-25, <https://www.e-architect.co.uk/madrid/barajas-airport>. 09 Ekim 2018.
- URL-26, <http://www.dubaiairports.ae/corporate/media-centre/photo-gallery#album/terminal-1>. 05 Aralık 2018.
- URL-27, <http://www.gmp-architekten.de/projekte.html>. 09 Ekim 2018.
- URL-28, <http://akross.info/?k=Marrakesh+Menara+Airport++Wikipedia>. 01 Aralık 2018.
- URL-29, <https://www.archdaily.com/1339/beijing-airport-foster-partners>. 03 Aralık 2018.
- URL-30, <https://www.fosterandpartners.com/projects/queen-alia-international-airport/>. 11 Ekim 2018.
- URL-31, <https://www.unstudio.com/en/page/3369/kutaisi-international-airport>. 09 Ekim 2018.

- URL-32, <https://www.arch2o.com/chhatrapati-shivaji-international-airport-som/>. 05 Aralık 2018.
- URL-33, <http://www.arkitera.com/proje/3418/heydar-aliyev-havalimani-ic-mekan-projesi>. 09 Ekim 2018.
- URL-34, <https://grimshaw.global/projects/pulkovo-airport/>. 07 Ekim 2018.
- URL-35, <https://www.archdaily.com/175164/kuwait-international-airport-foster-partners>. 07 Aralık 2018.
- Uzunkaya, A., 2014. 'Yer' ve 'Yersizlik' Kavramları Üzerine Bir İrdeleme, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Wells, A. T., 1992. Airport Planning And Management.
- Wong, W., 1972. Principles of Two Dimensional Design, Von Nostrand Rinehart Inc., New York.
- Yazıcıoğlu, D. A. ve Meral, P. S., 2011. İç Mekan Tasarımının Kurum Kimliğine Uygunluğunun Ölçülmesine Yönelik Yöntem Önerisi, Yalova Sosyal Bilimler Dergisi, 1.
- Yılmaz, B., 2013. Ulaşım Yapıları, Projeler Yapılar 7, Birinci Baskı, YEM Yayın, Ankara.
- Yücel, A., 1981. Mimarlıkta Biçim ve Mekanın Dilsel Yorumu Üzerine, İstanbul.
- Yücel, A., 1982. Çağdaş Mimarlık, Çevre, Anlam ve Mimarlığımız Üzerine, Mimarlık Dergisi, 185.
- Yücel, A., 2007. Ferdiyetin Yüceliği Bir Karatepe sabahı Turgut Cansever düşünce adamı ve mimar, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul.

6. EKLER

Ek Tablo 1. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Yol Analizi

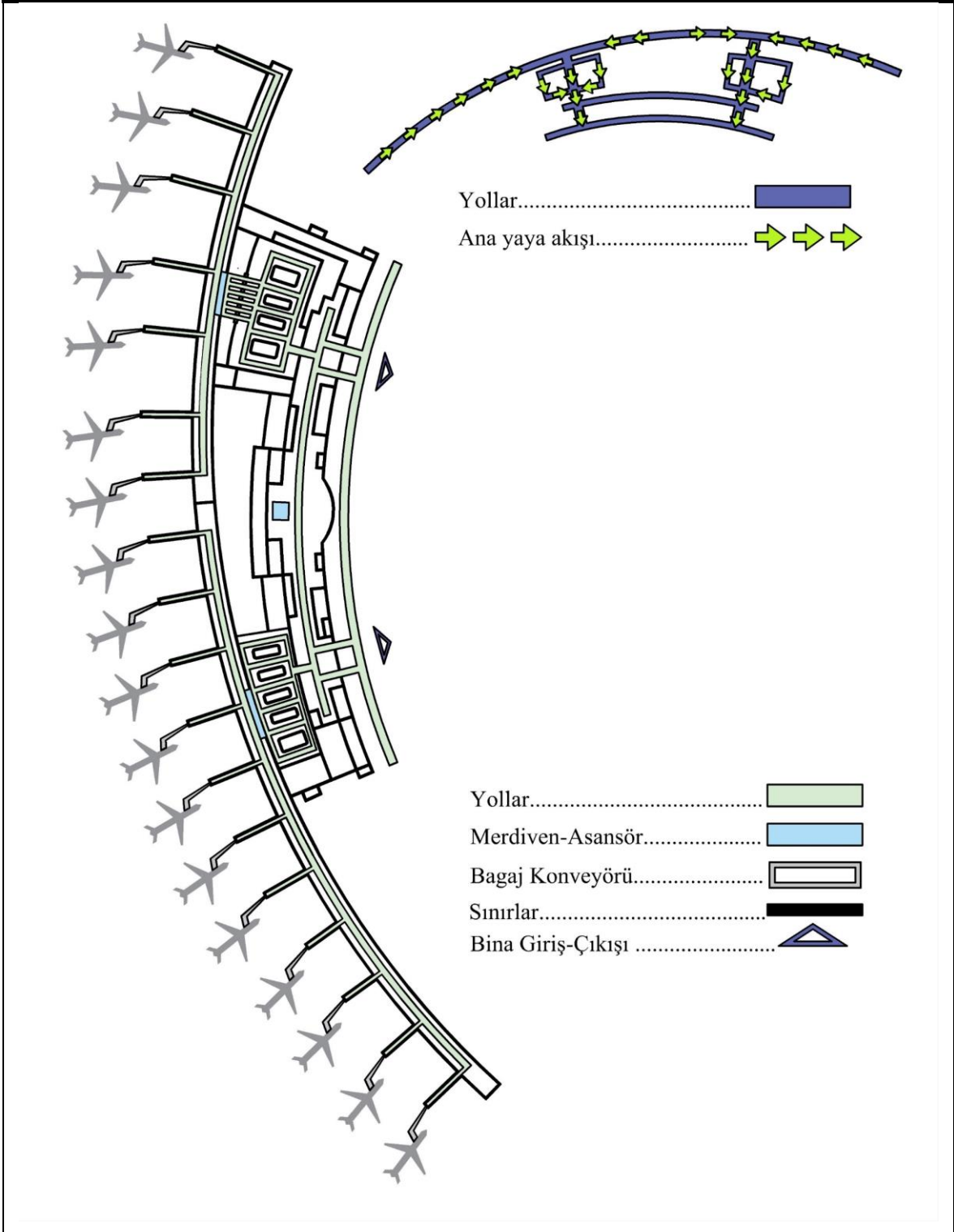
ESENBOĞA HAVALİMANI TERMİNAL BİNASI	EK-1
İMGESEL ANALİZ	



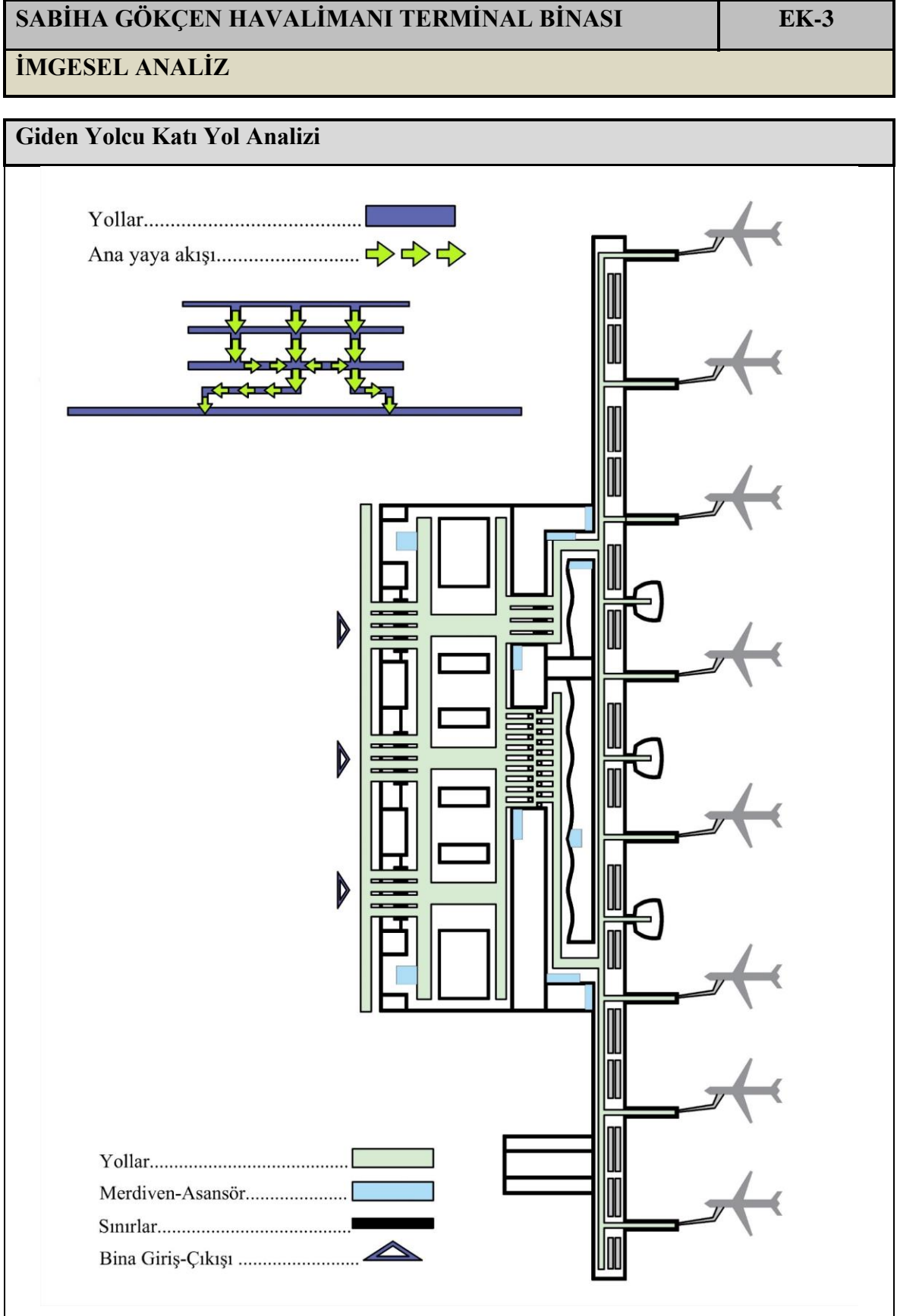
Ek Tablo 2. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Yol Analizi

ESENBOĞA HAVALİMANI TERMİNAL BİNASI	EK-2
İMGESEL ANALİZ	

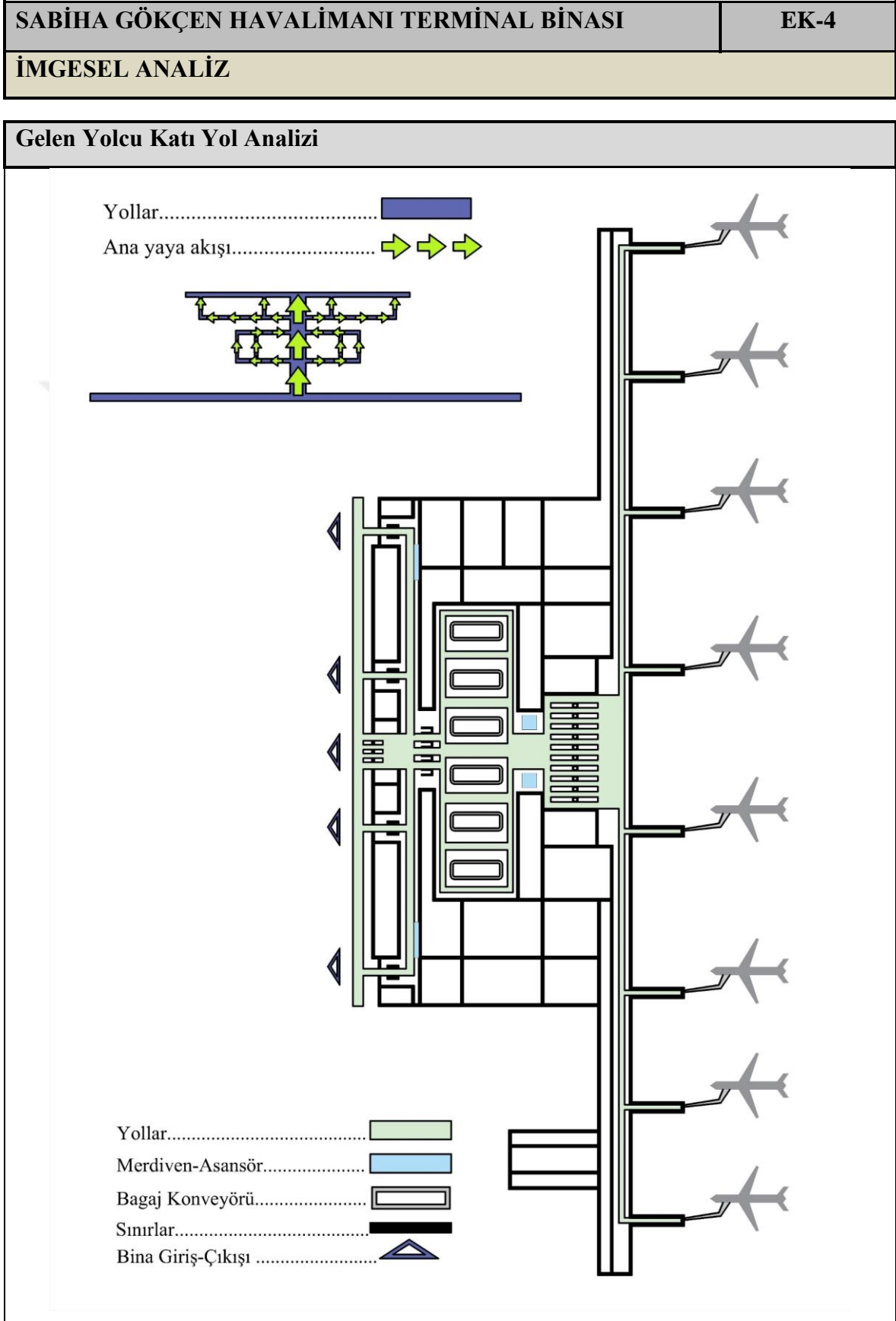
Gelen Yolcu Katı Yol Analizi



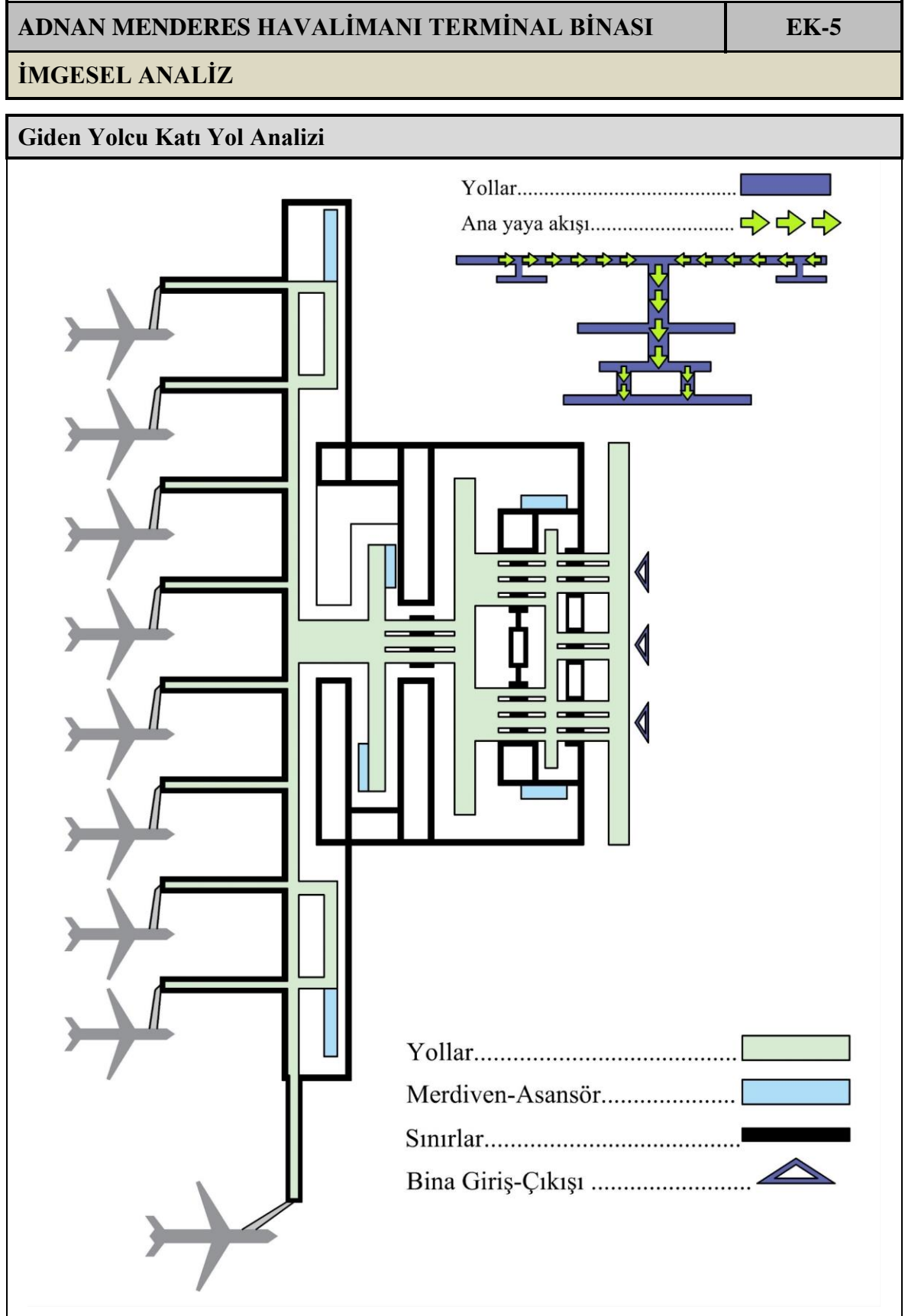
Ek Tablo 3. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Yol Analizi



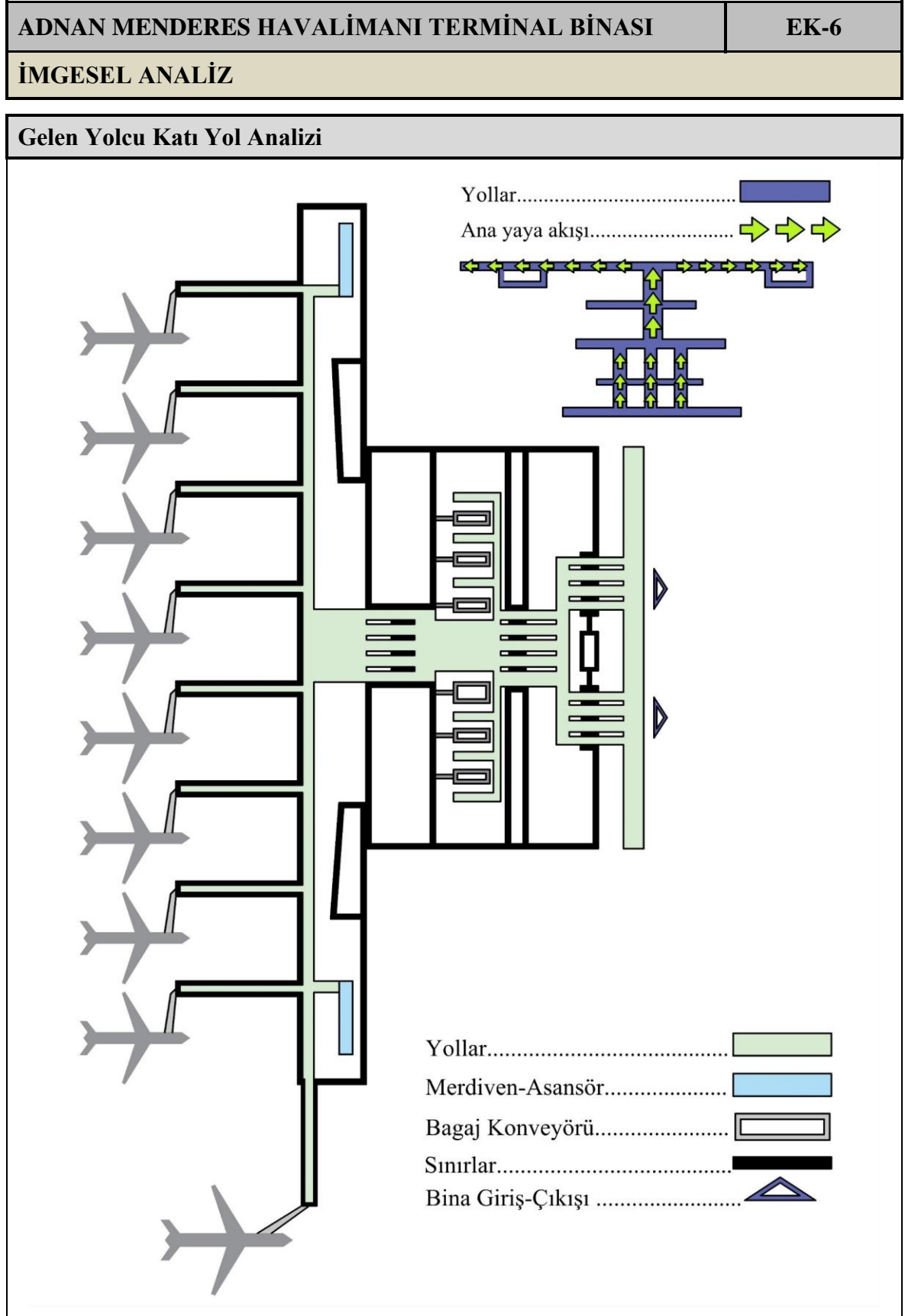
Ek Tablo 4. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Yol Analizi



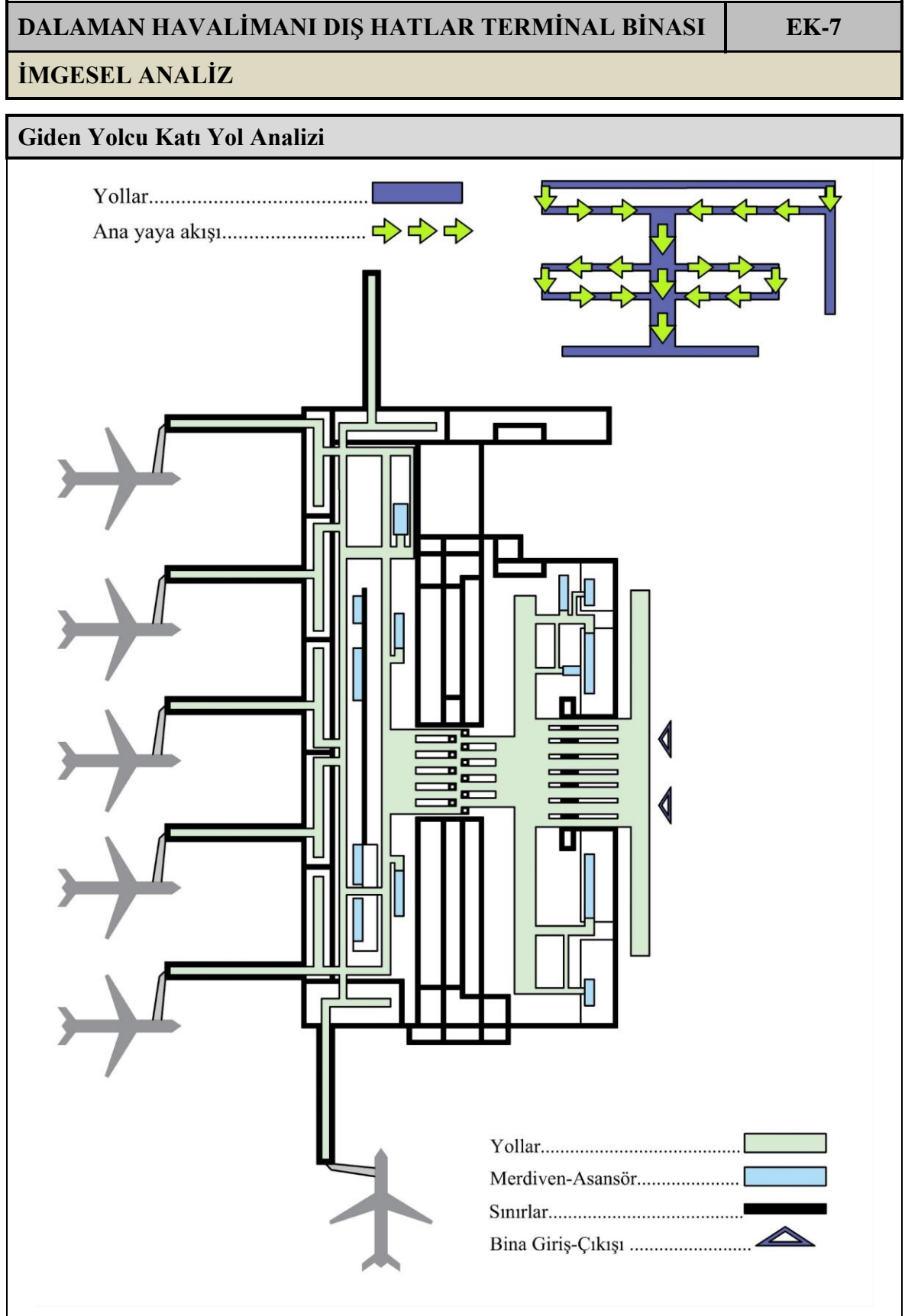
Ek Tablo 5. Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Yol Analizi



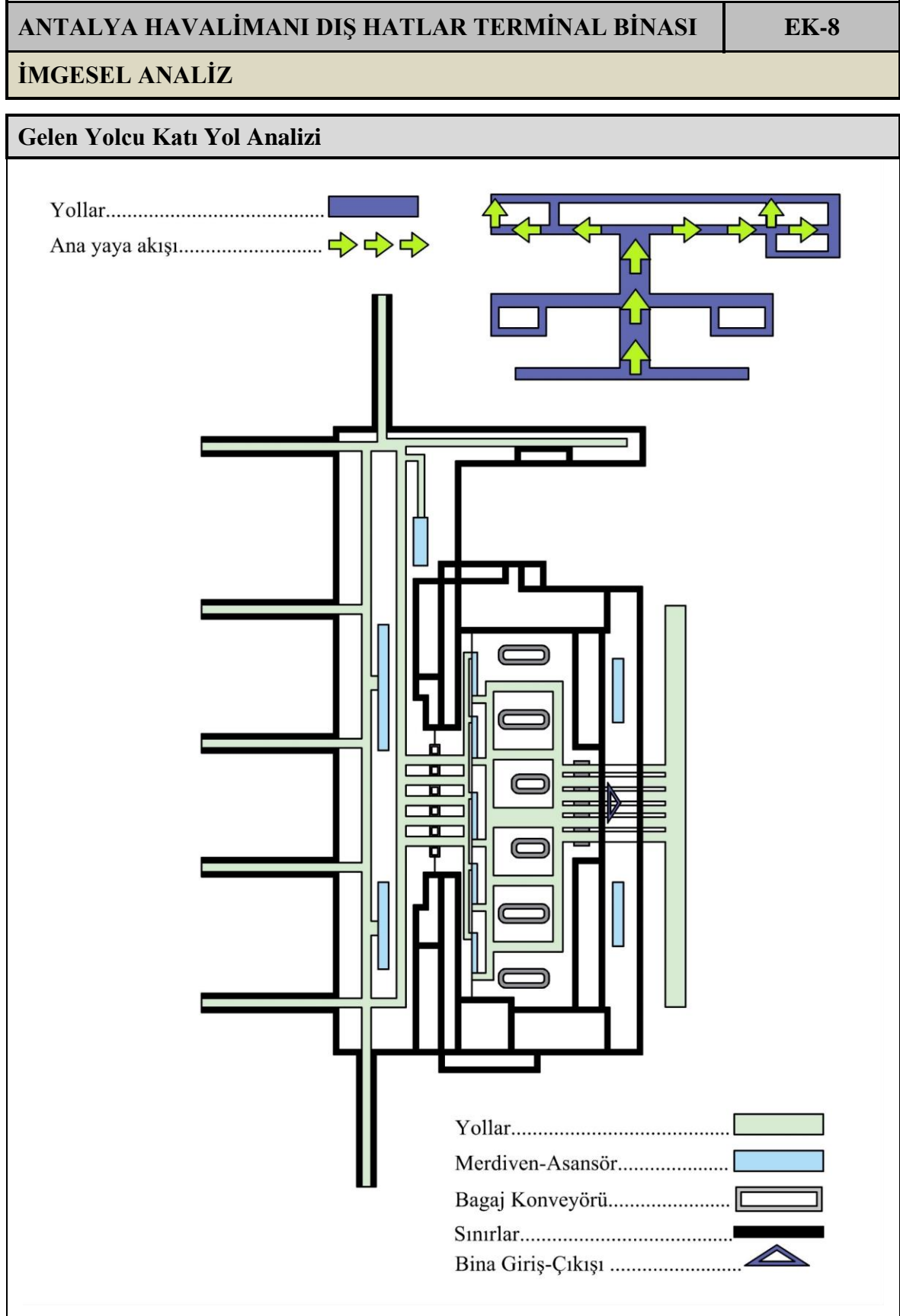
Ek Tablo 6. Adnan Menderes Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Yol Analizi



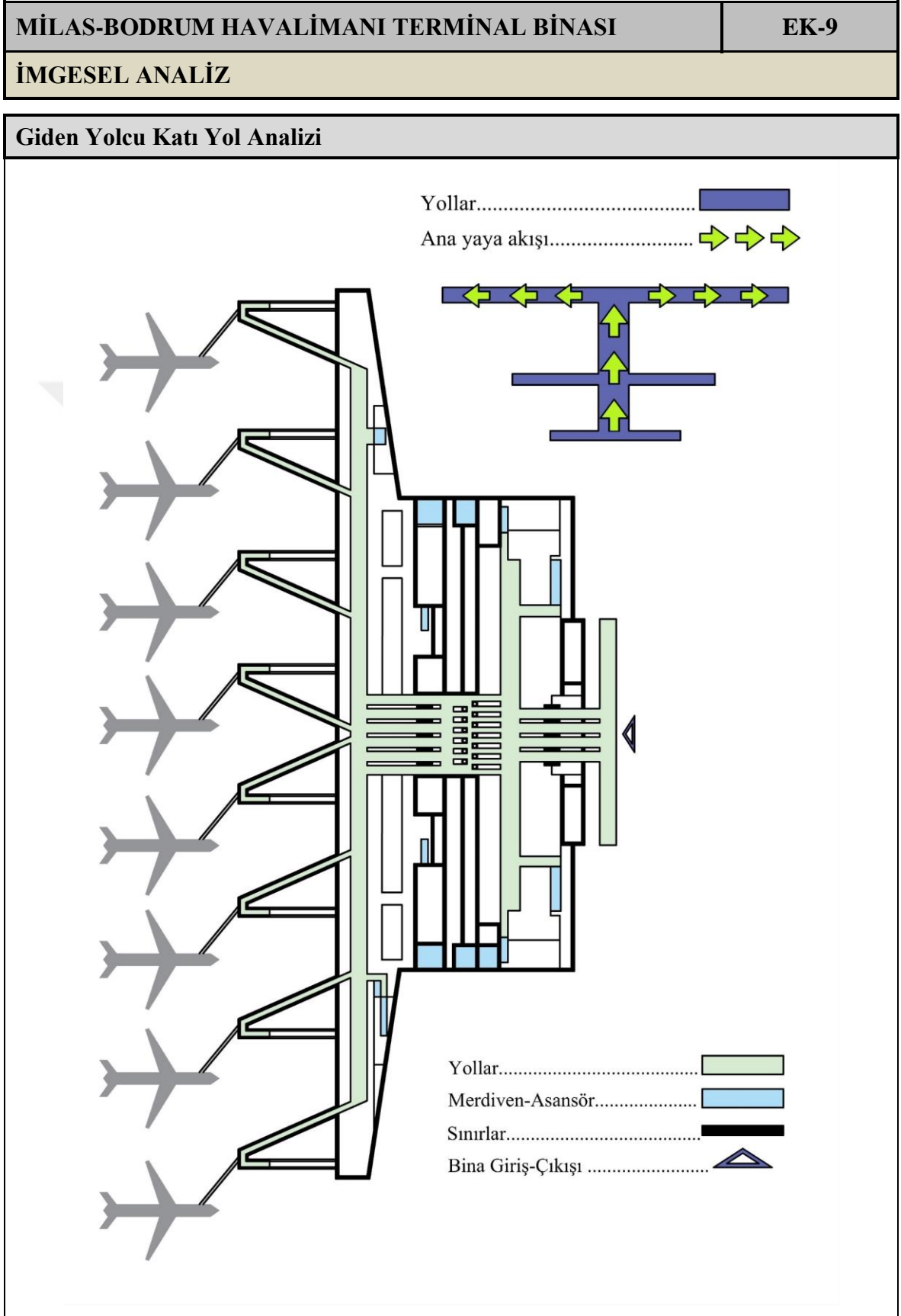
Ek Tablo 7. Dalaman Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Yol Analizi



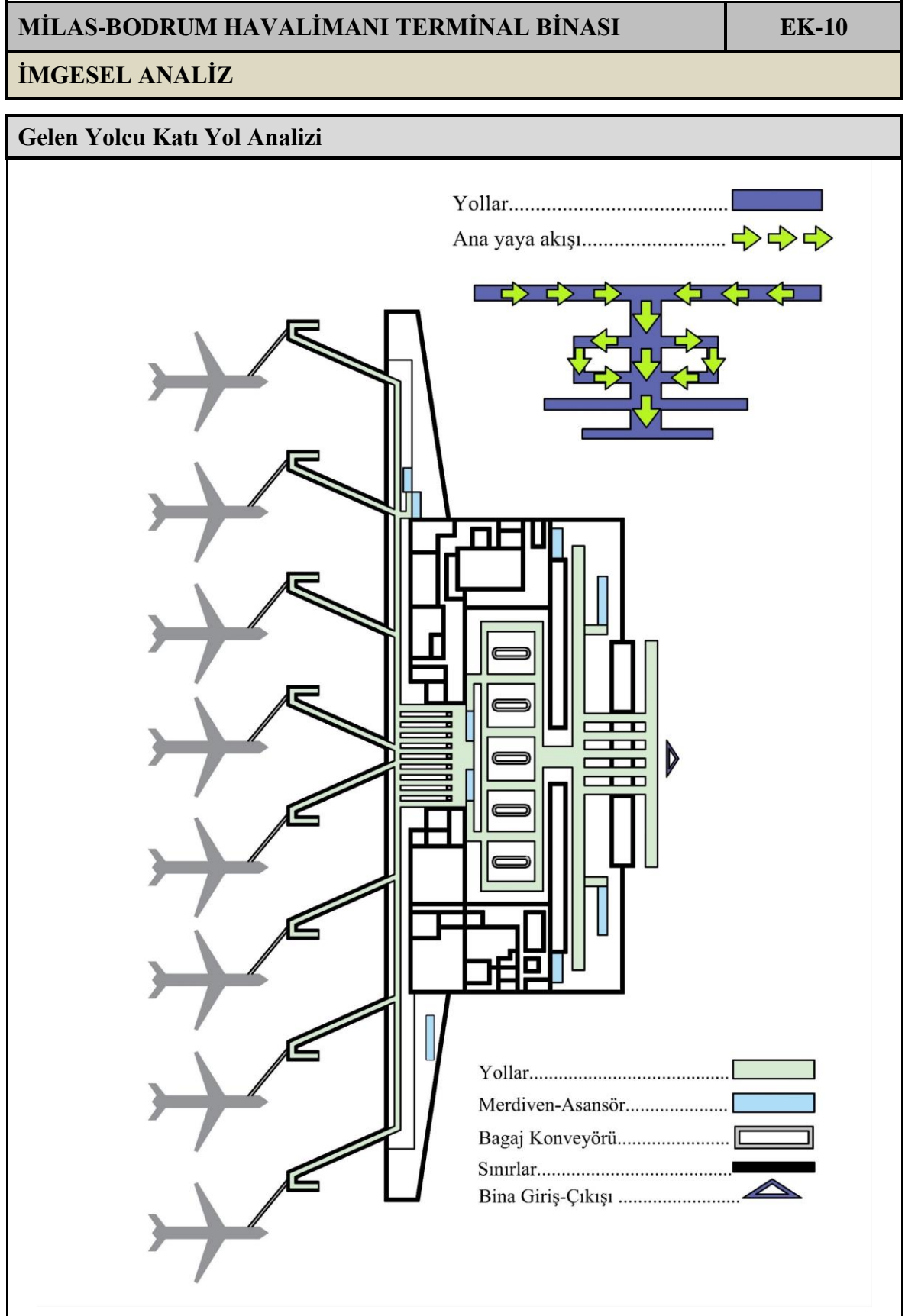
Ek Tablo 8. Dalaman Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Yol Analizi



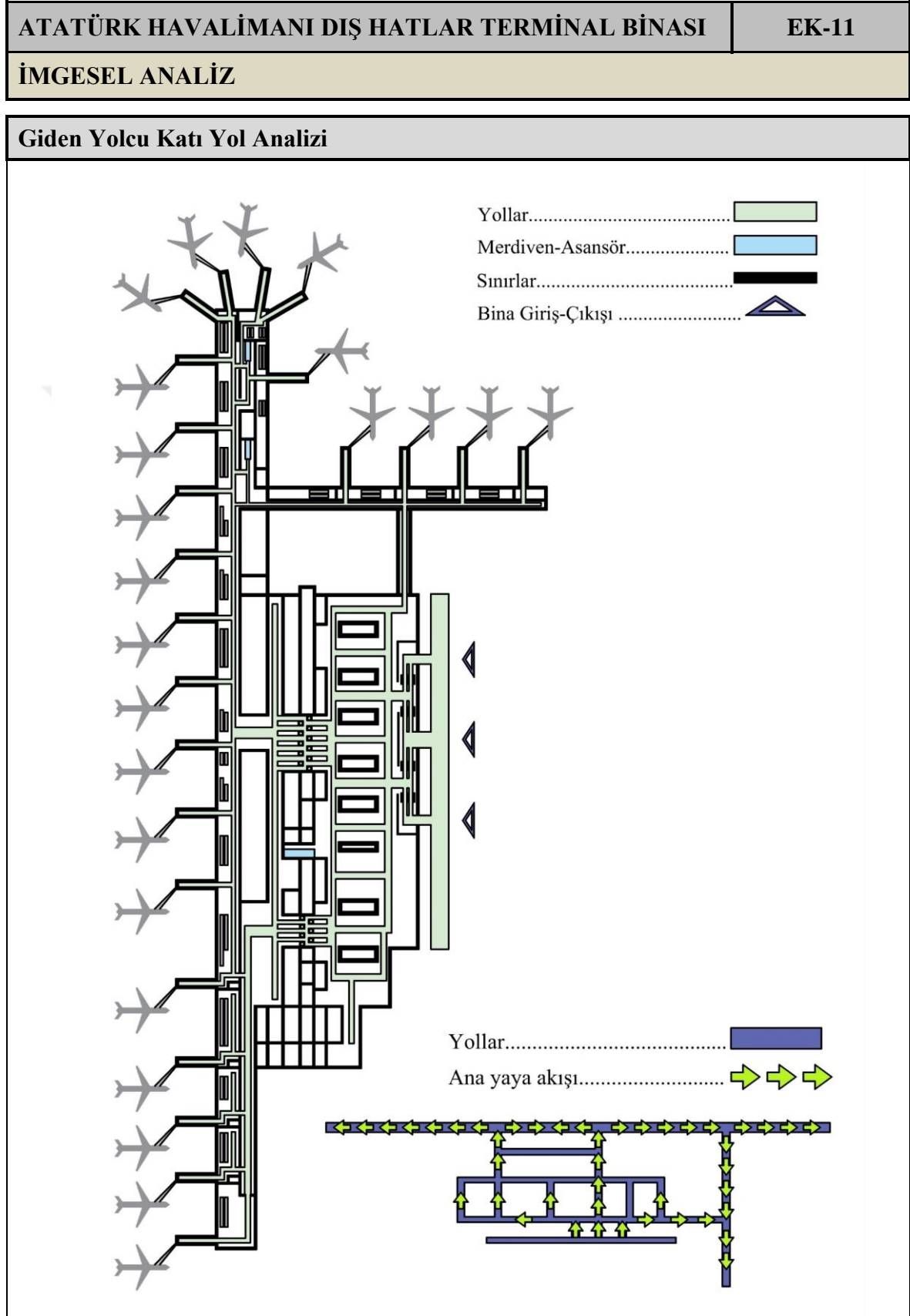
Ek Tablo 9. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Yol Analizi



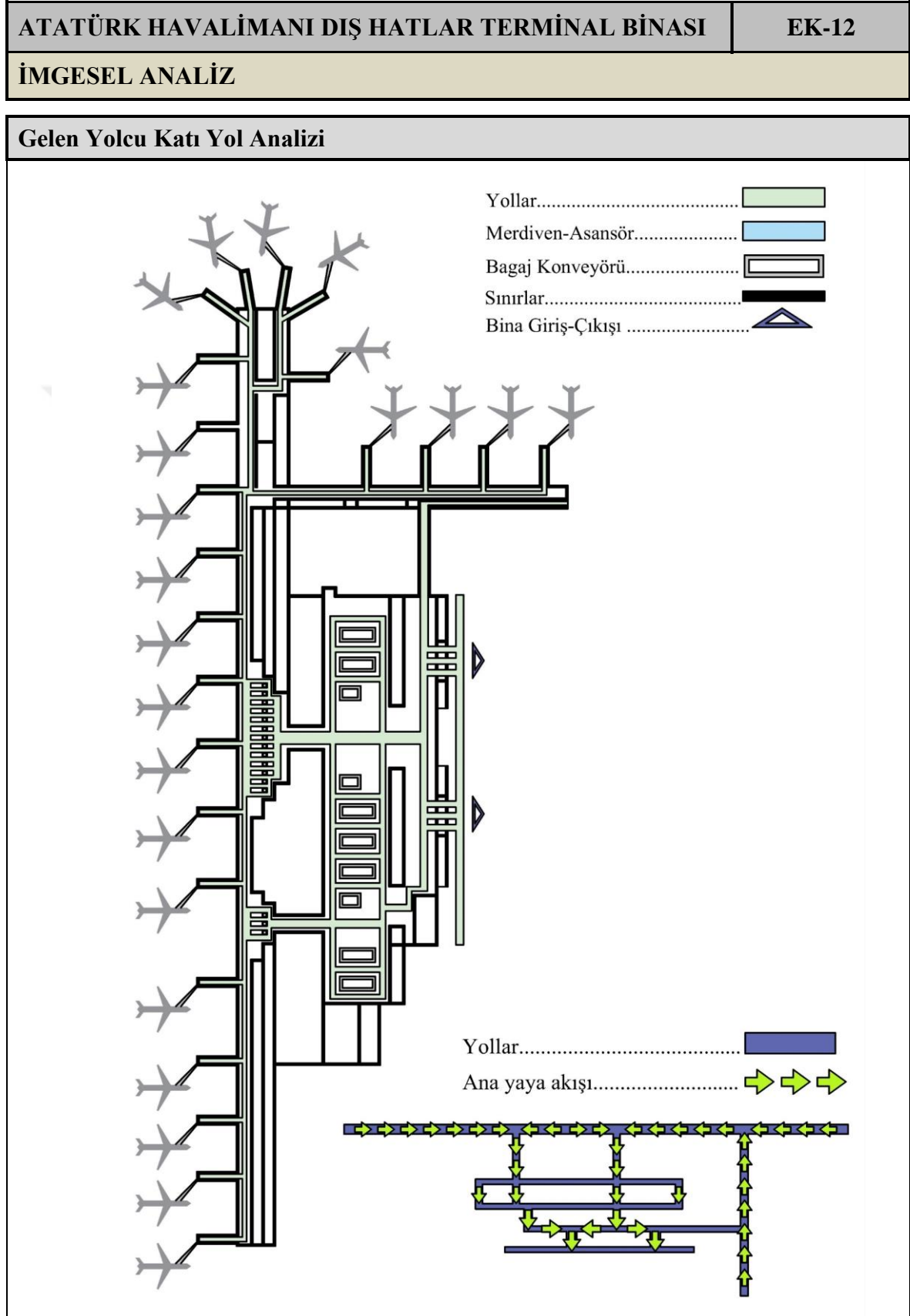
Ek Tablo 10. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Yol Analizi



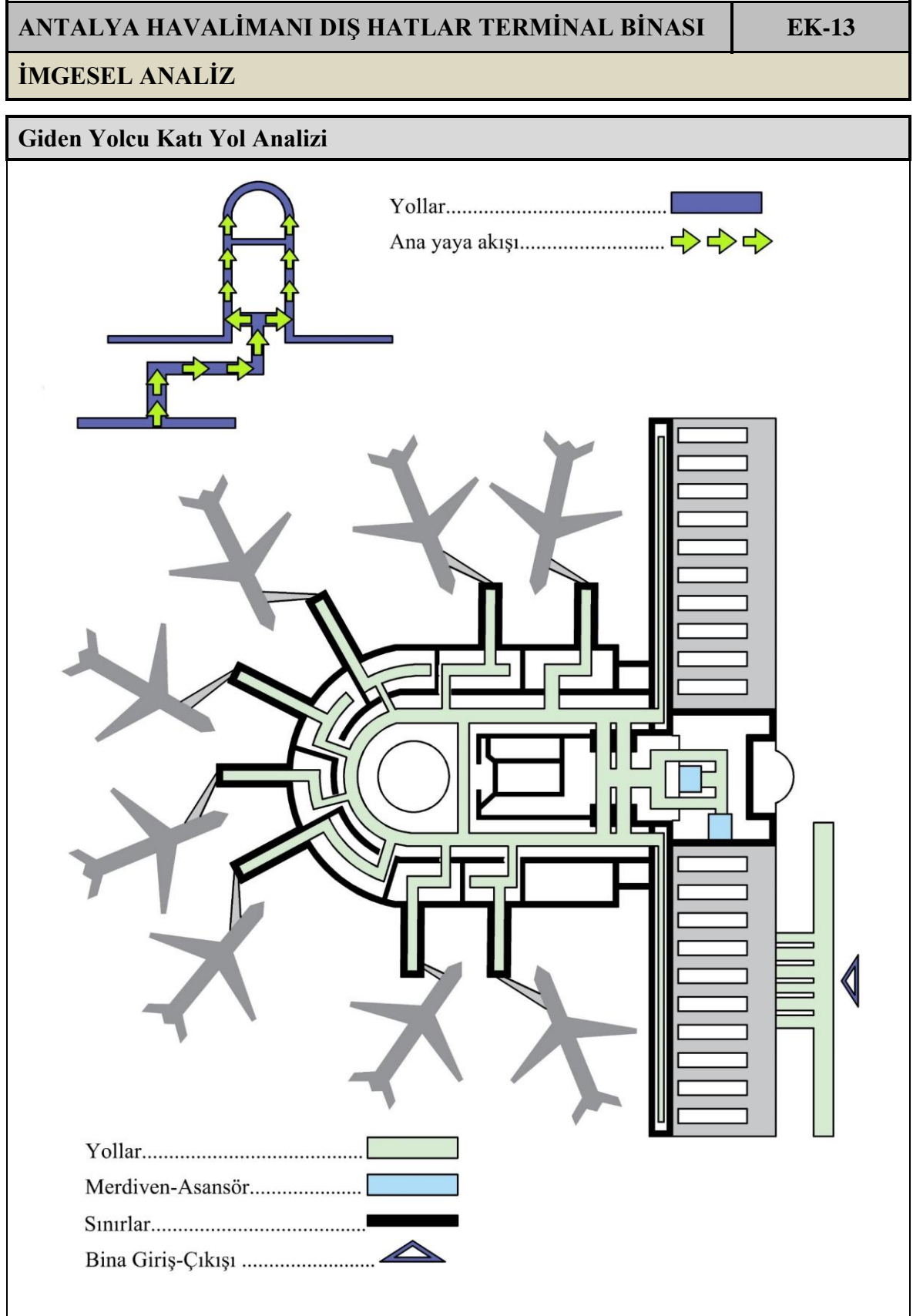
Ek Tablo 11. Atatürk Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Yol Analizi



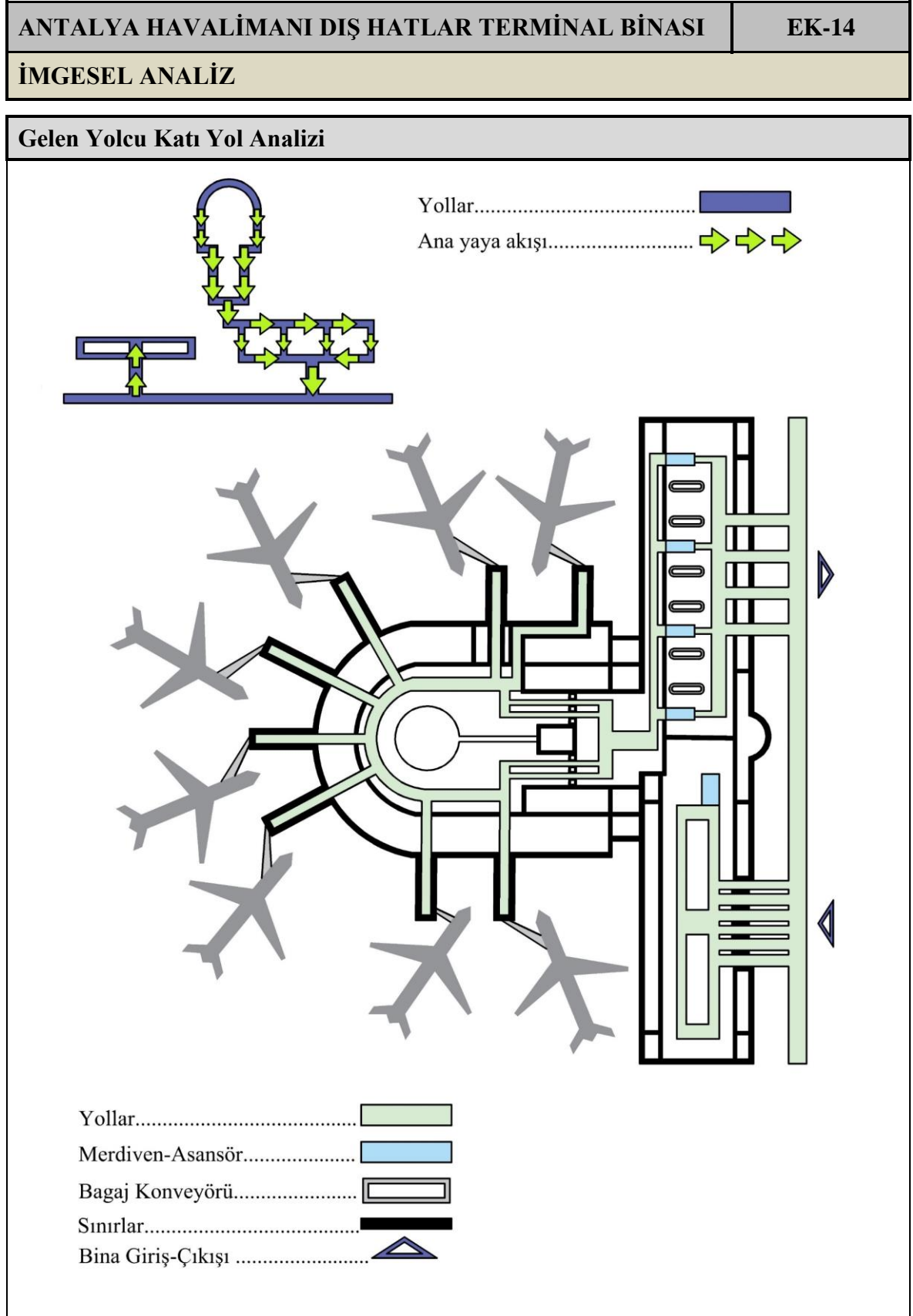
Ek Tablo 12. Atatürk Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Yol Analizi



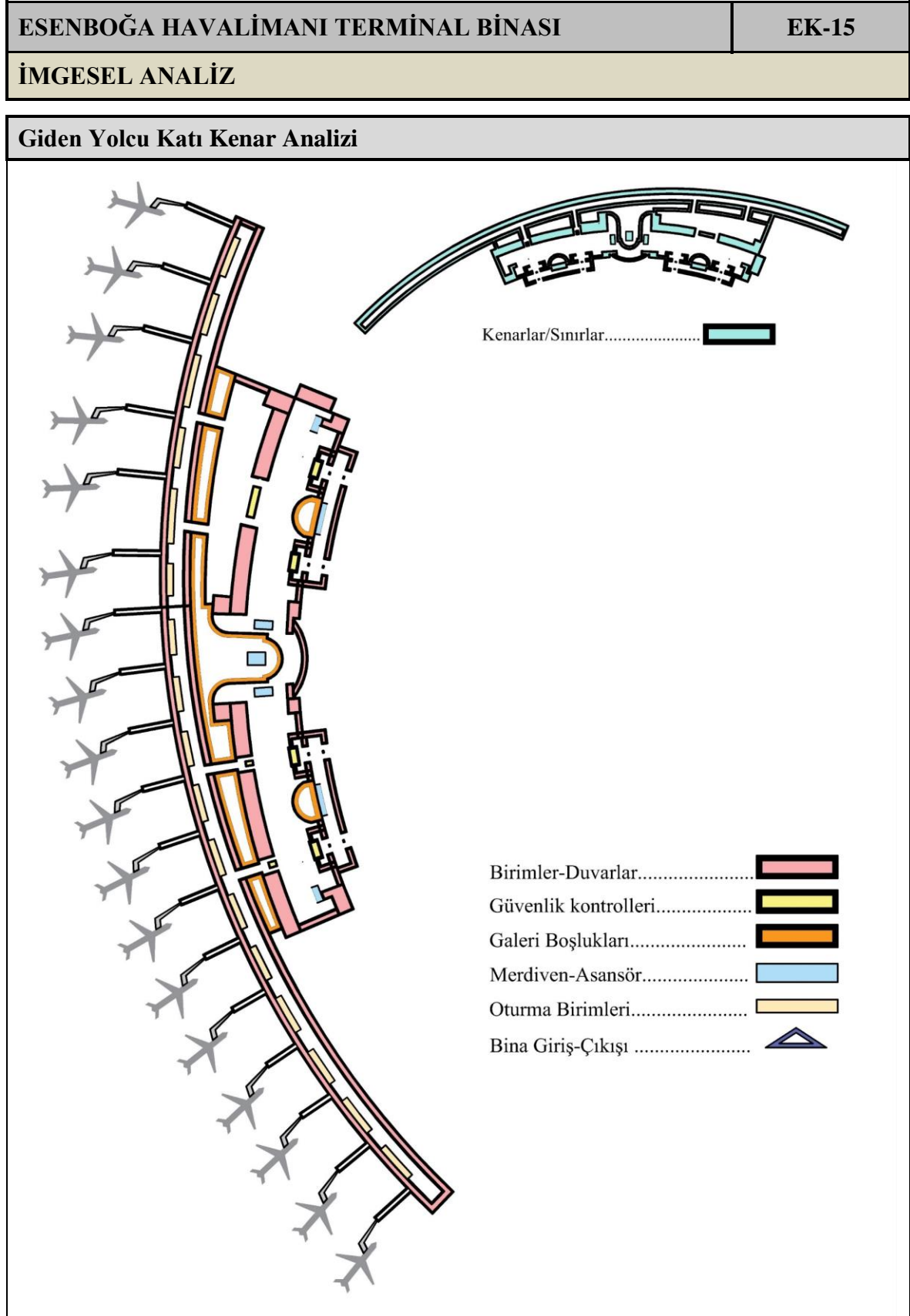
Ek Tablo 13. Antalya Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Yol Analizi



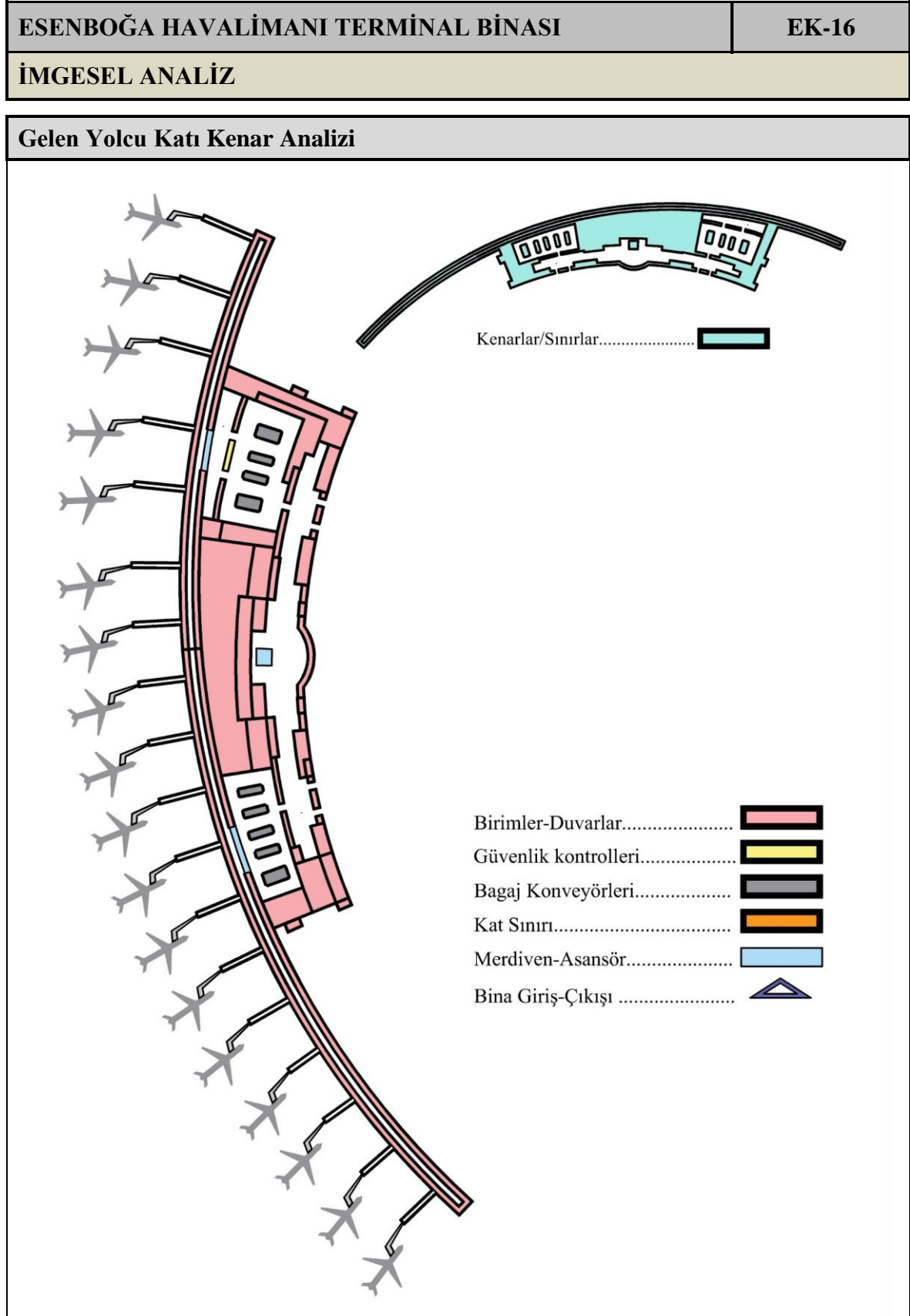
Ek Tablo 14. Antalya Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Yol Analizi



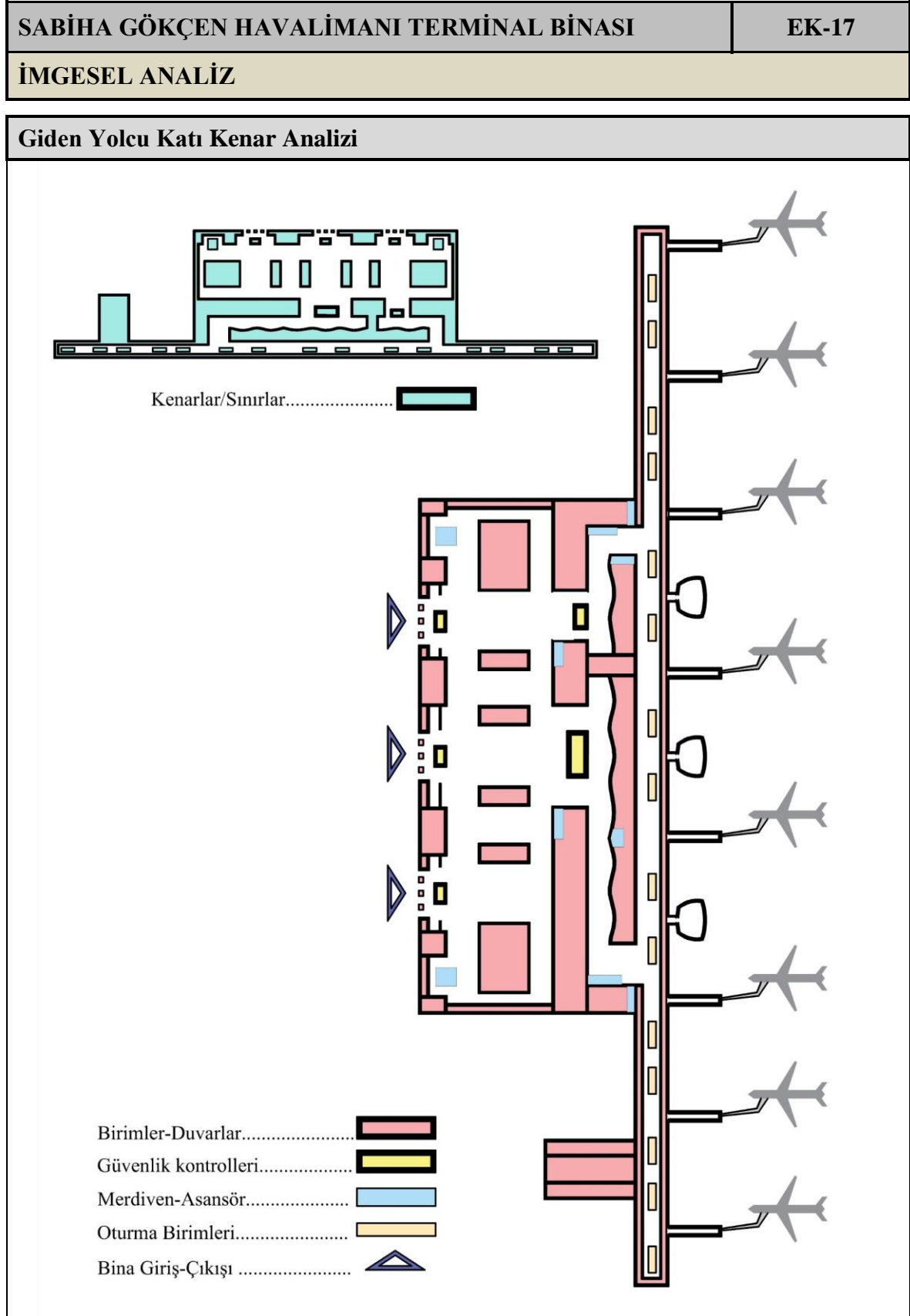
Ek Tablo 15. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Kenar Analizi



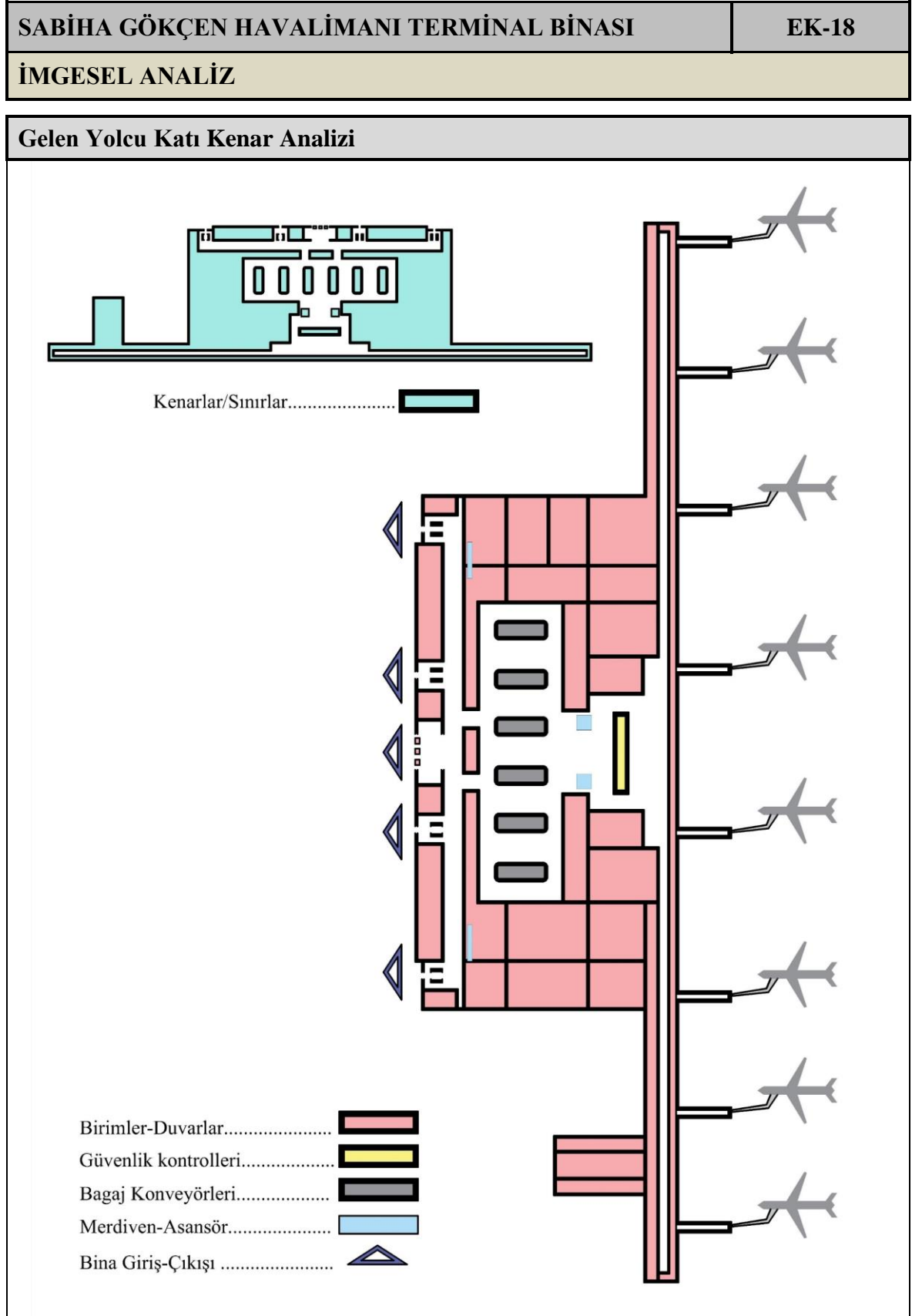
Ek Tablo 16. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Kenar Analizi



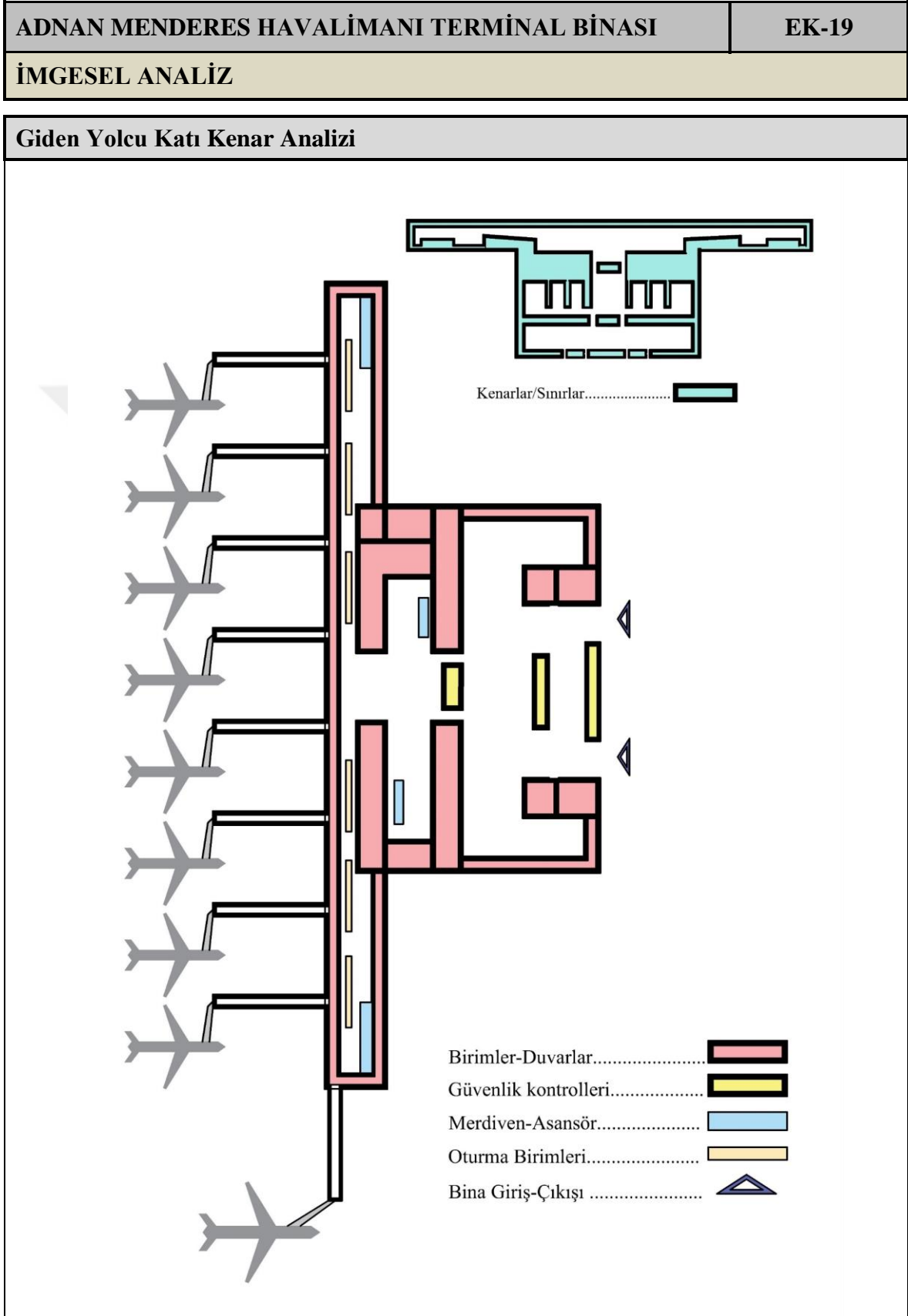
Ek Tablo 17. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Kenar Analizi



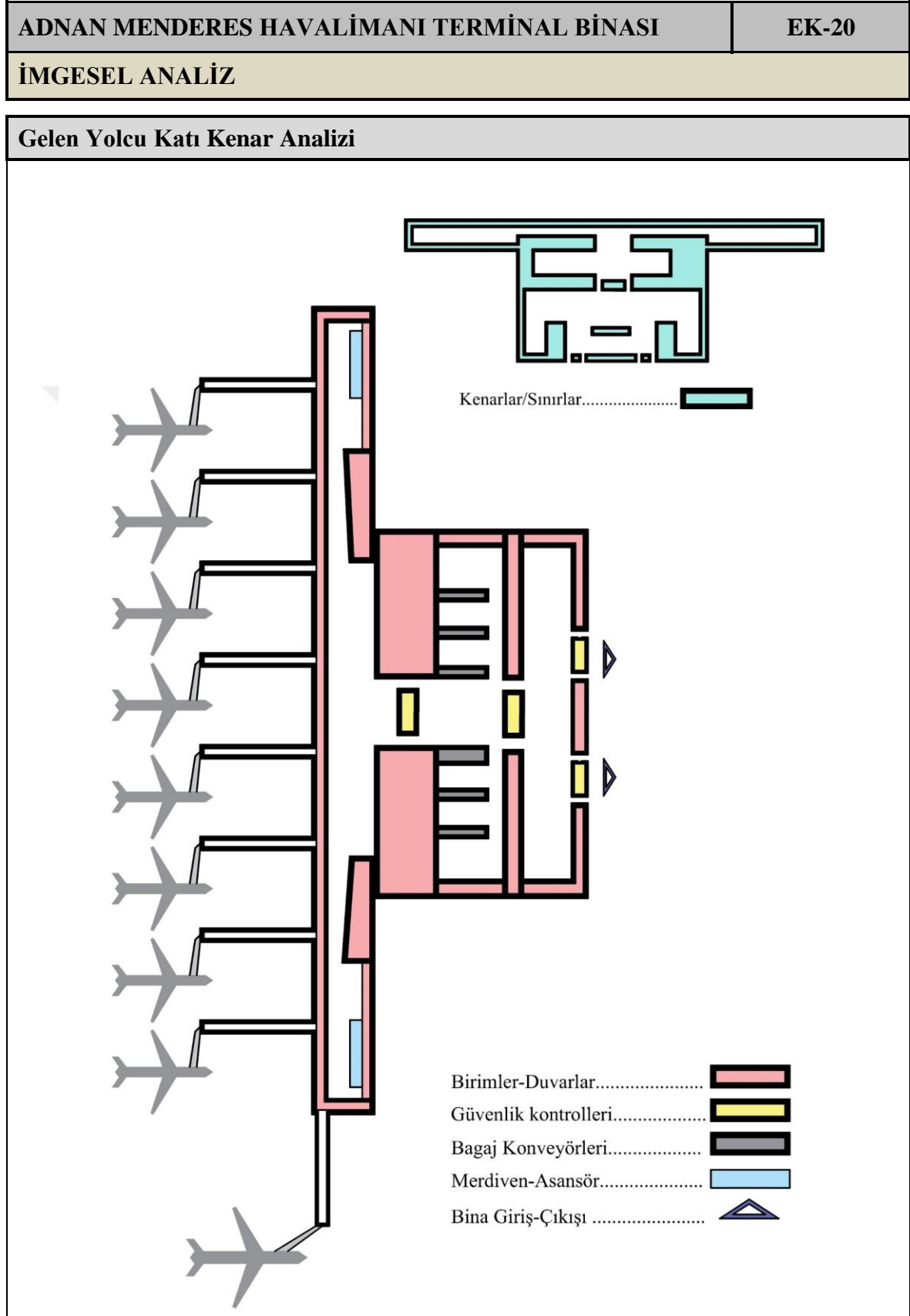
Ek Tablo 18.Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Kenar Analizi



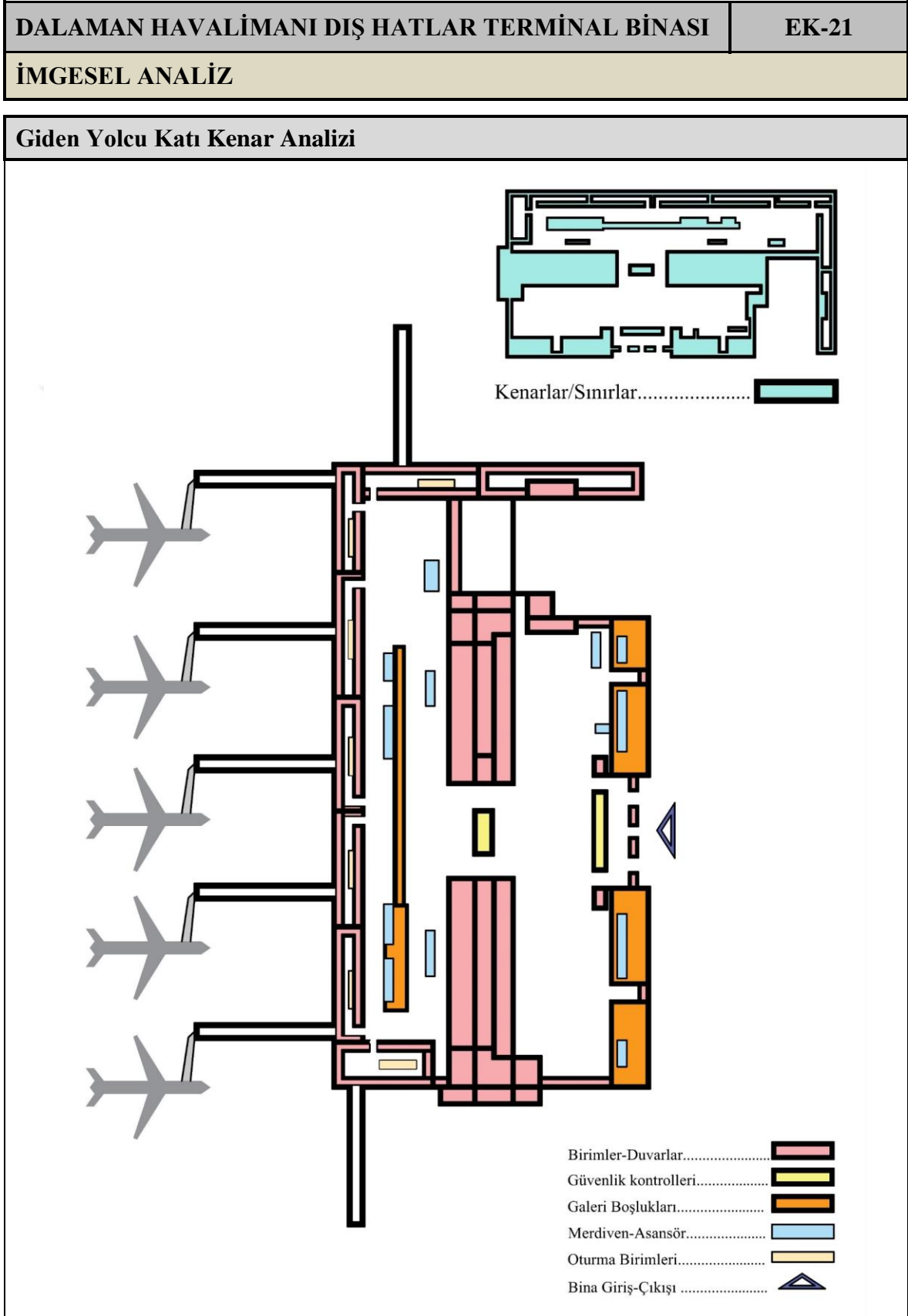
Ek Tablo 19. Adnan Menderes Havalimanı Terminal B. Giden Yolcu Katı Kenar Analizi



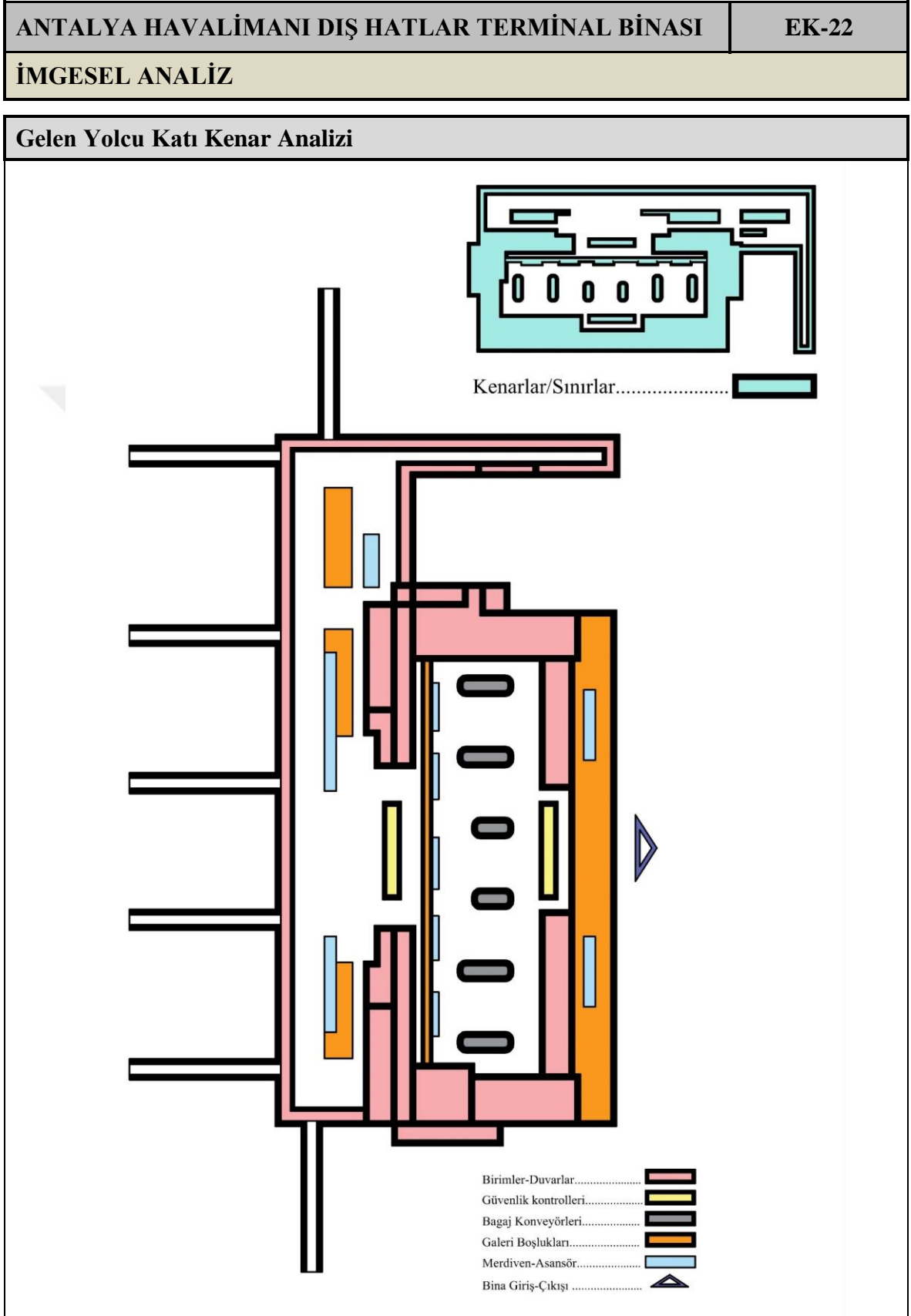
Ek Tablo 20. Adnan Menderes Havalimanı Terminal B. Gelen Yolcu Katı Kenar Analizi



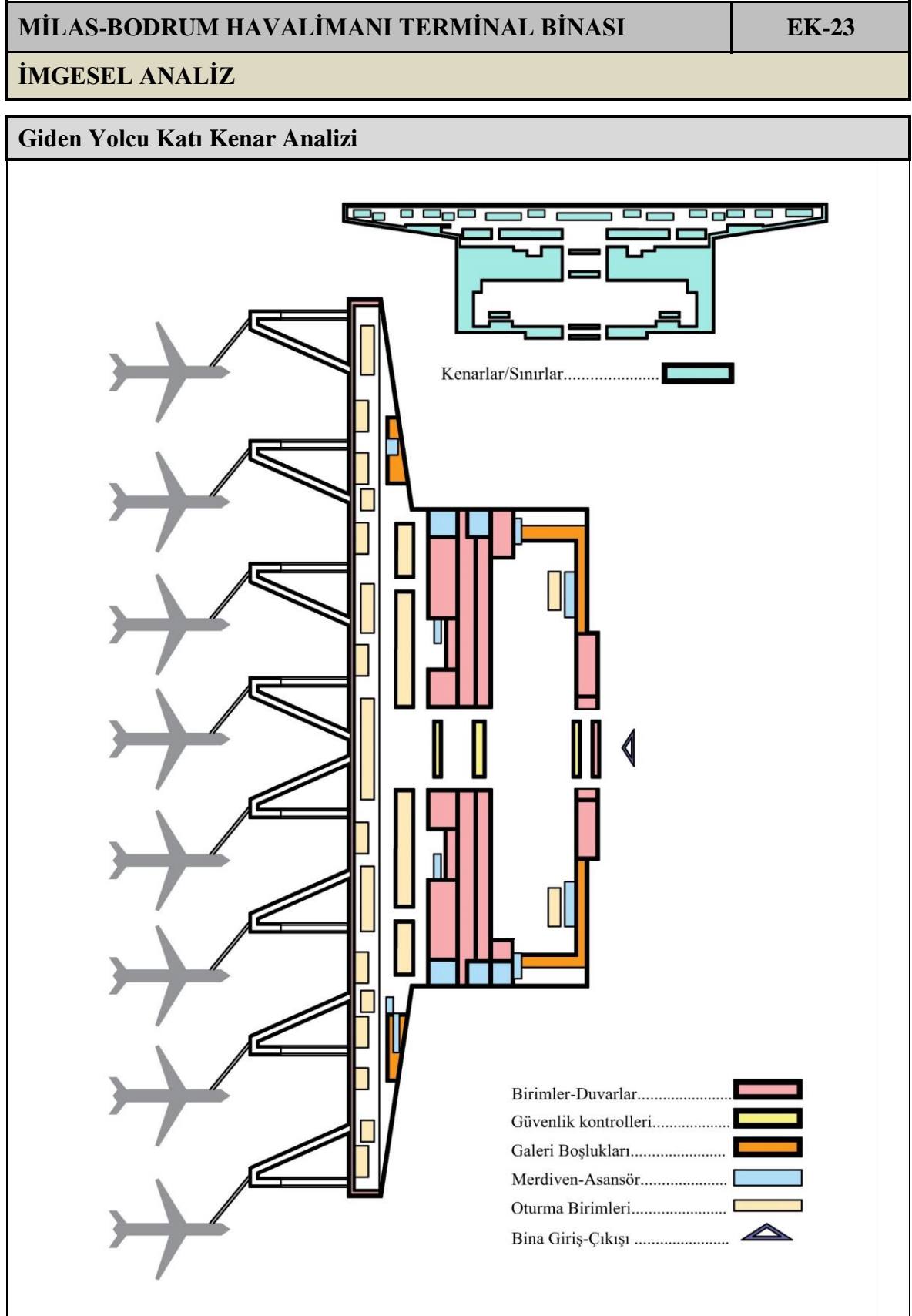
Ek Tablo 21. Dalaman Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Kenar Analizi



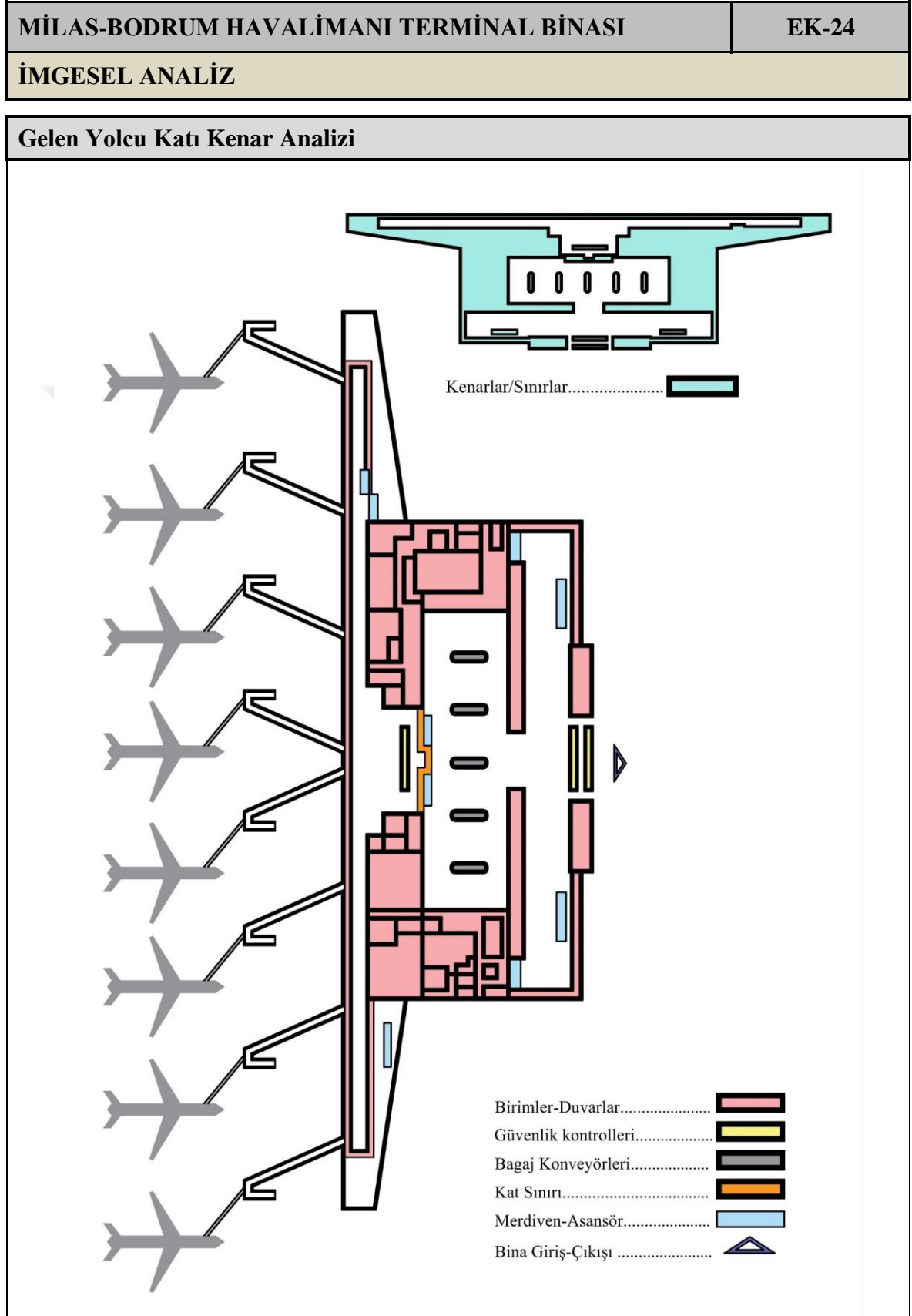
Ek Tablo 22. Dalaman Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Kenar Analizi



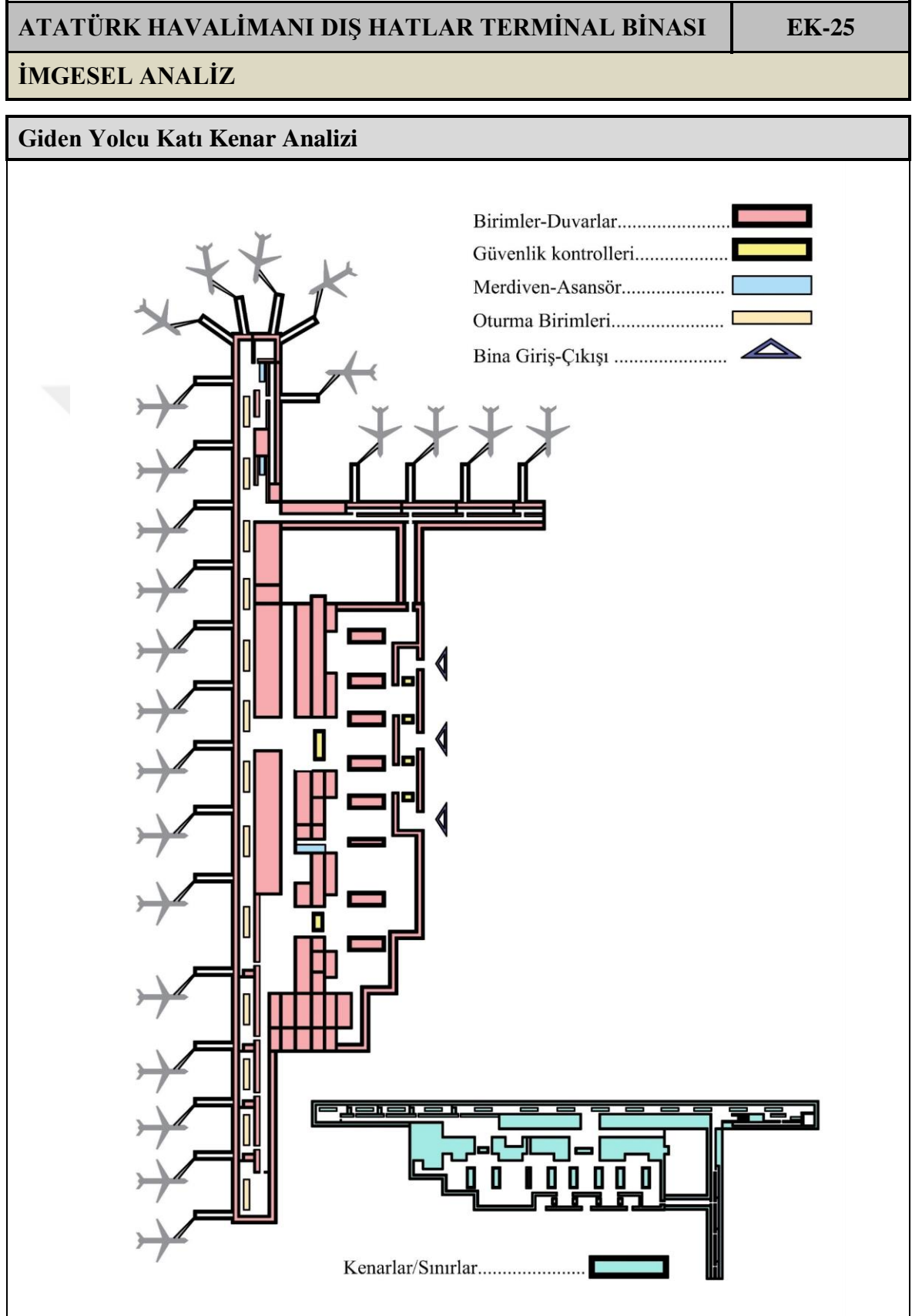
Ek Tablo 23. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Kenar Analizi



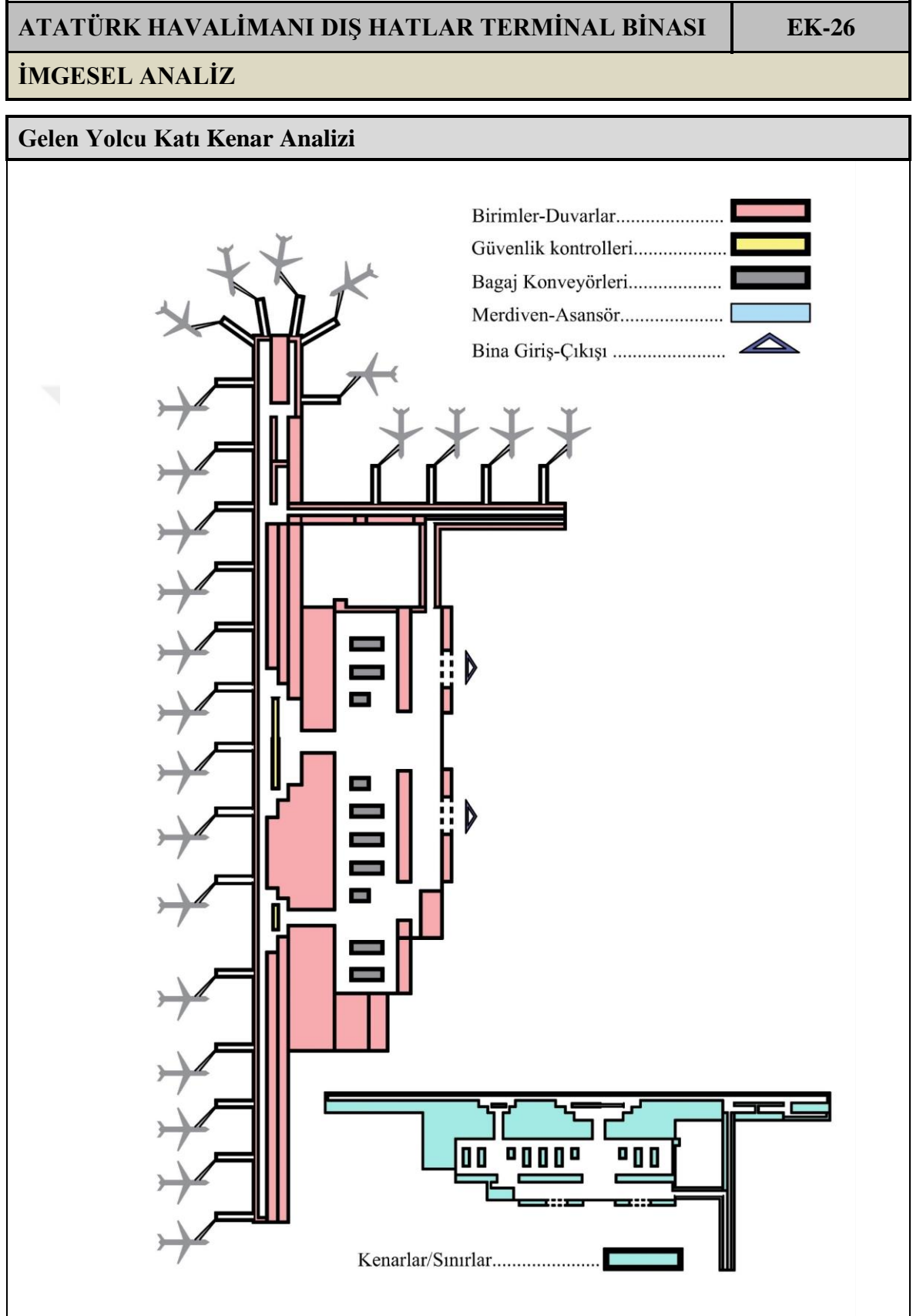
Ek Tablo 24. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Kenar Analizi



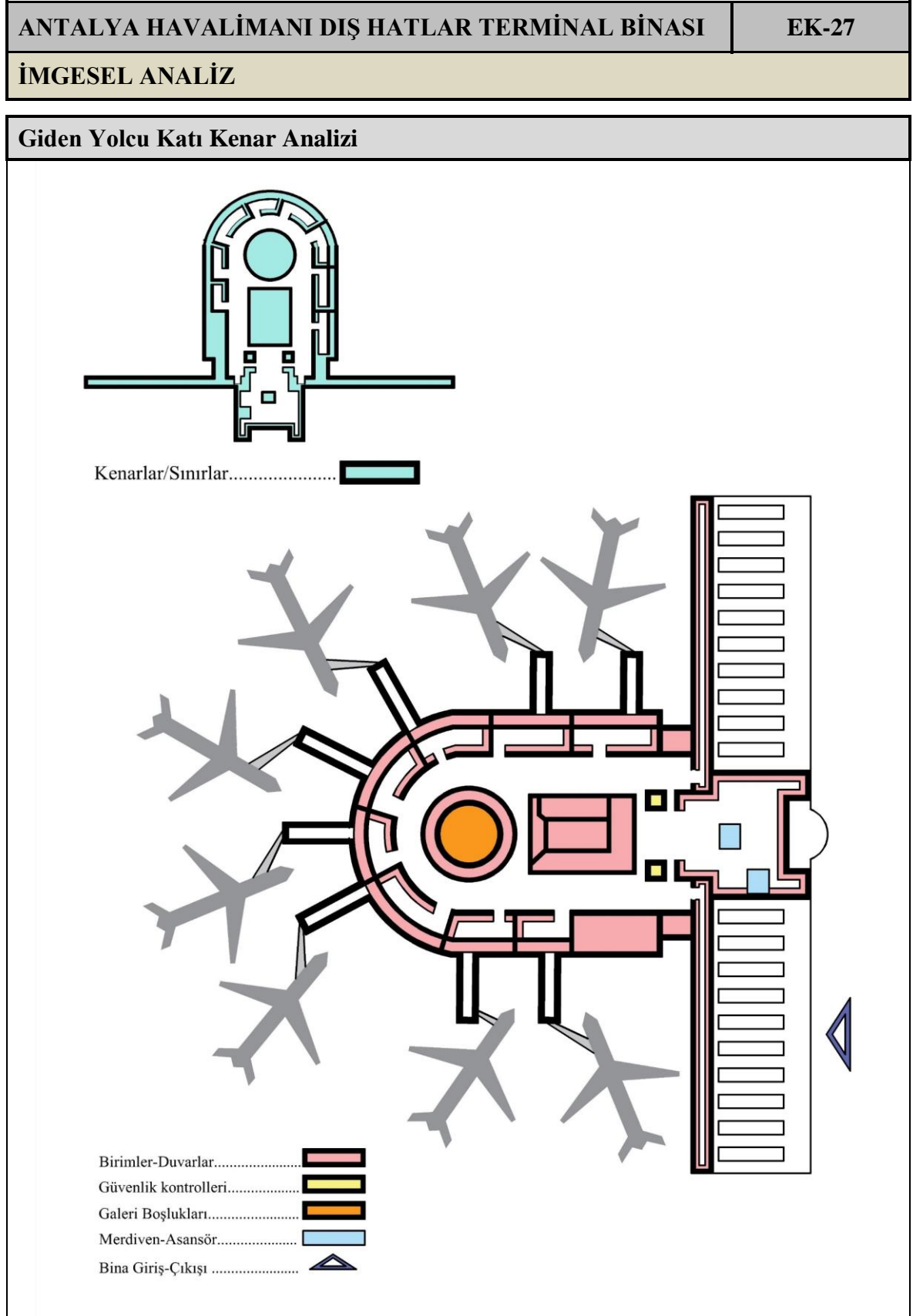
Ek Tablo 25. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal B. Giden Yolcu Katı Kenar Analizi



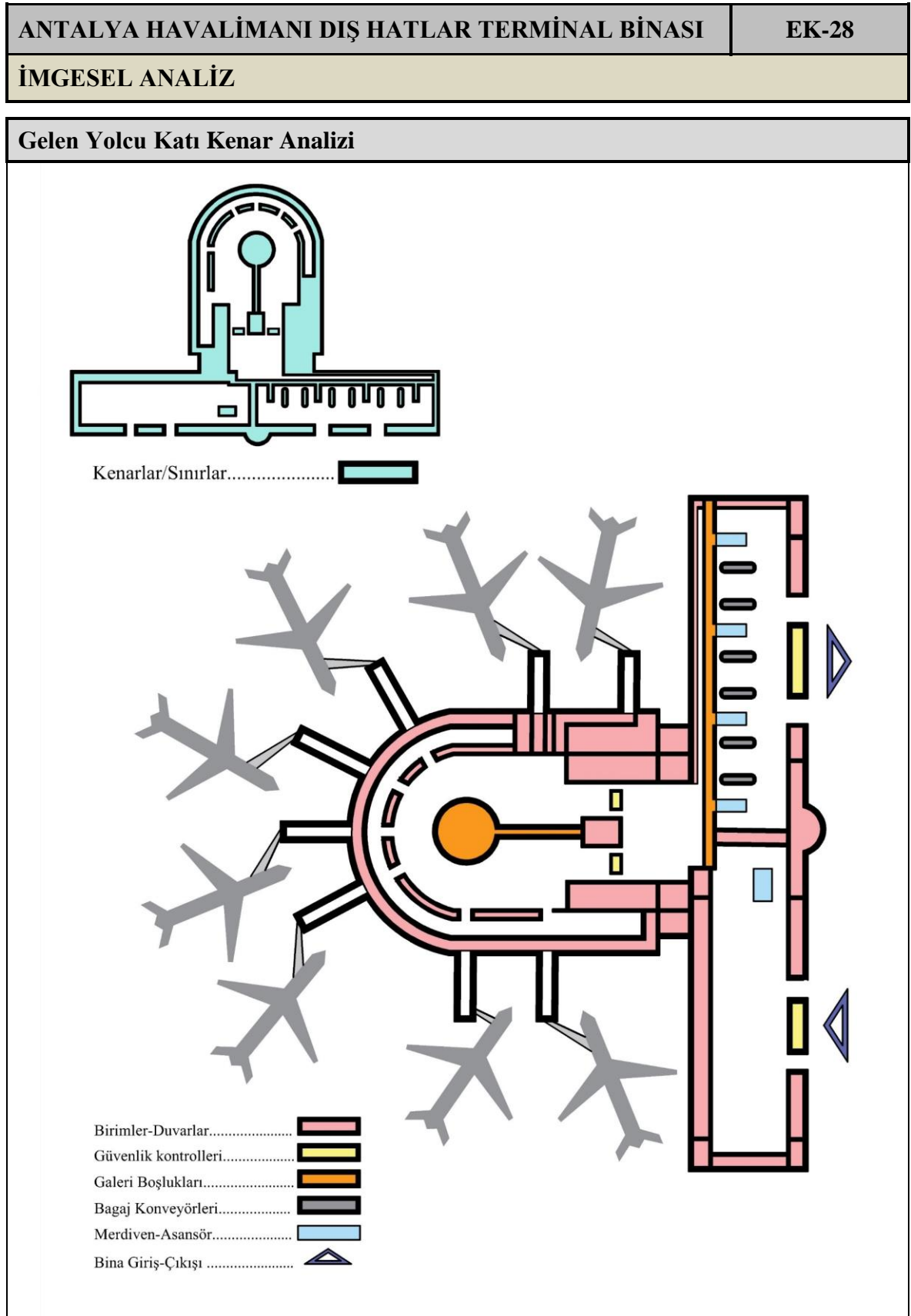
Ek Tablo 26. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal B. Gelen Yolcu Katı Kenar Analizi



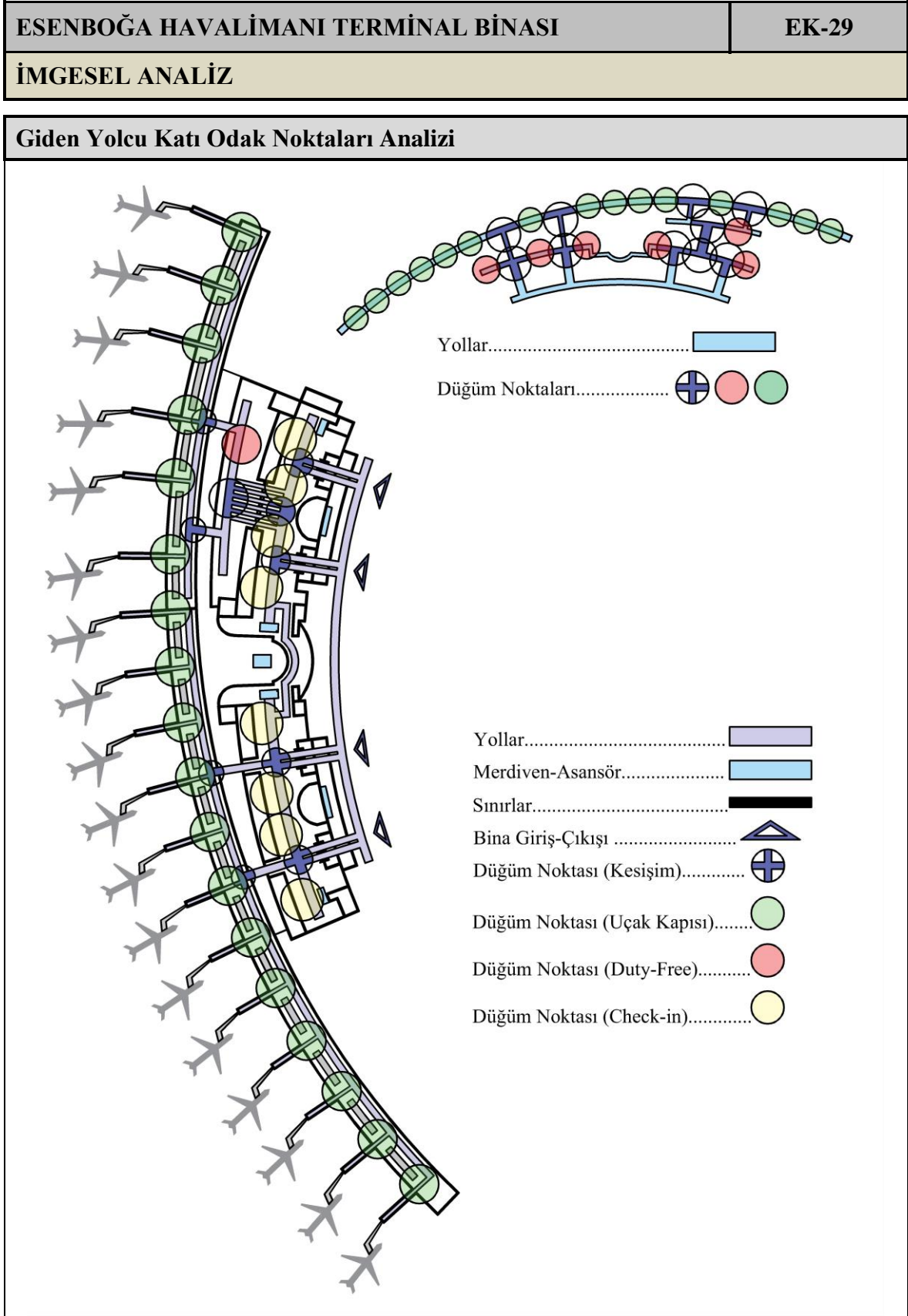
Ek Tablo 27. Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal B. Giden Yolcu Katı Kenar Analizi



Ek Tablo 28. Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminal B. Gelen Yolcu Katı Kenar Analizi



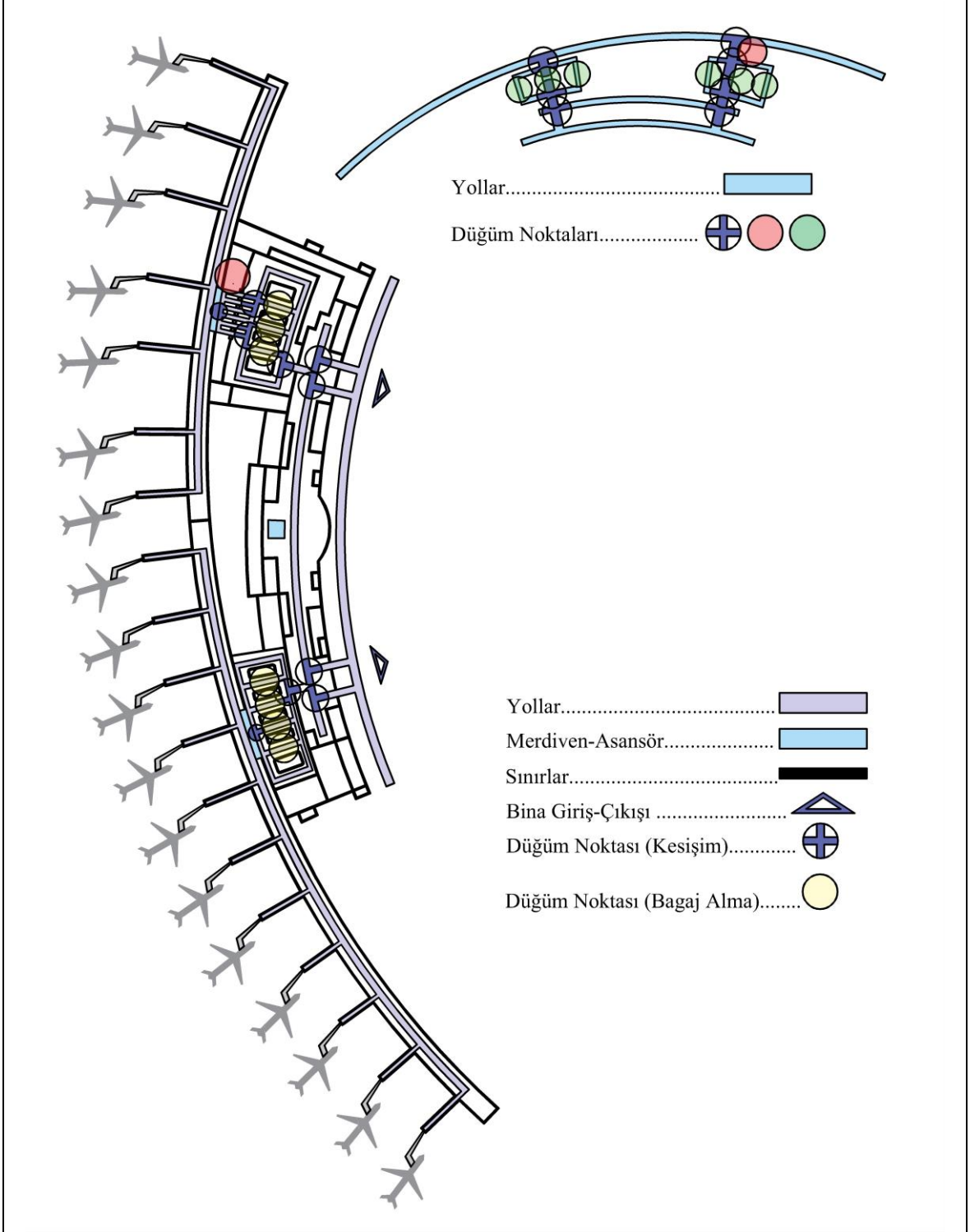
Ek Tablo 29. Esenboğa Havalimanı Terminal B. Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi



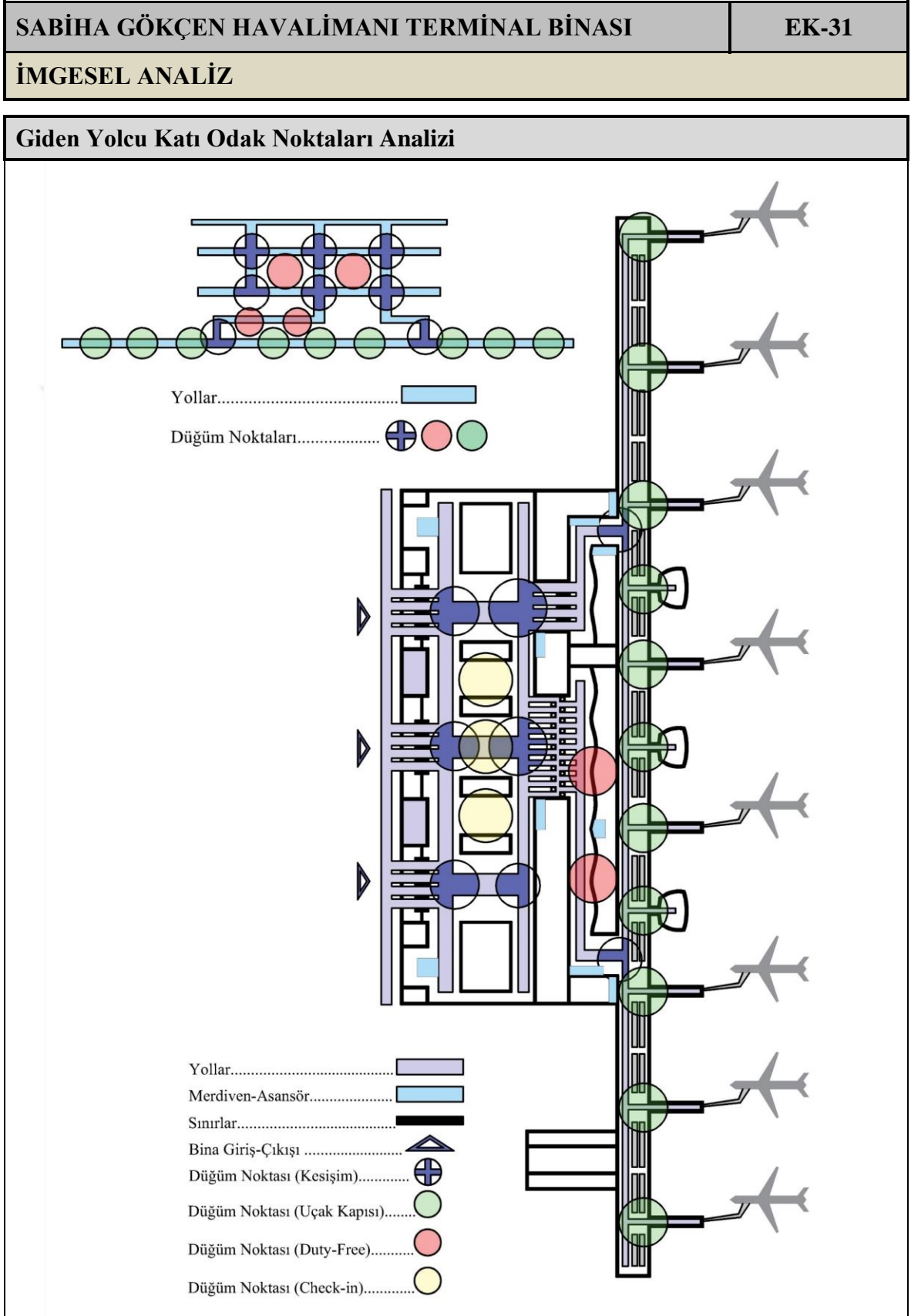
Ek Tablo 30. Esenboğa Havalimanı Terminal B. Gelen Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi

ESENBOĞA HAVALİMANI TERMİNAL BİNASI	EK-30
İMGESEL ANALİZ	

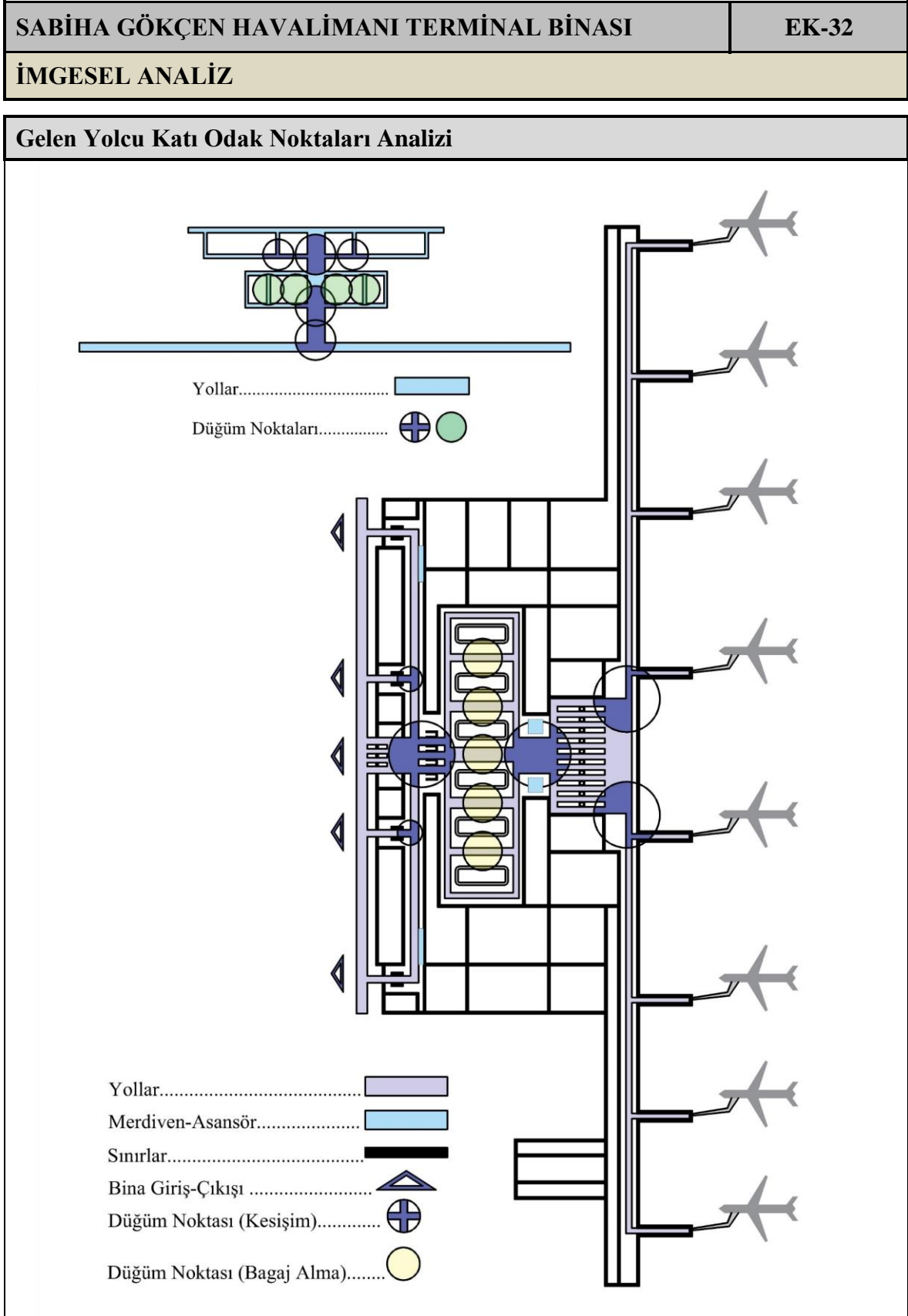
Gelen Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi



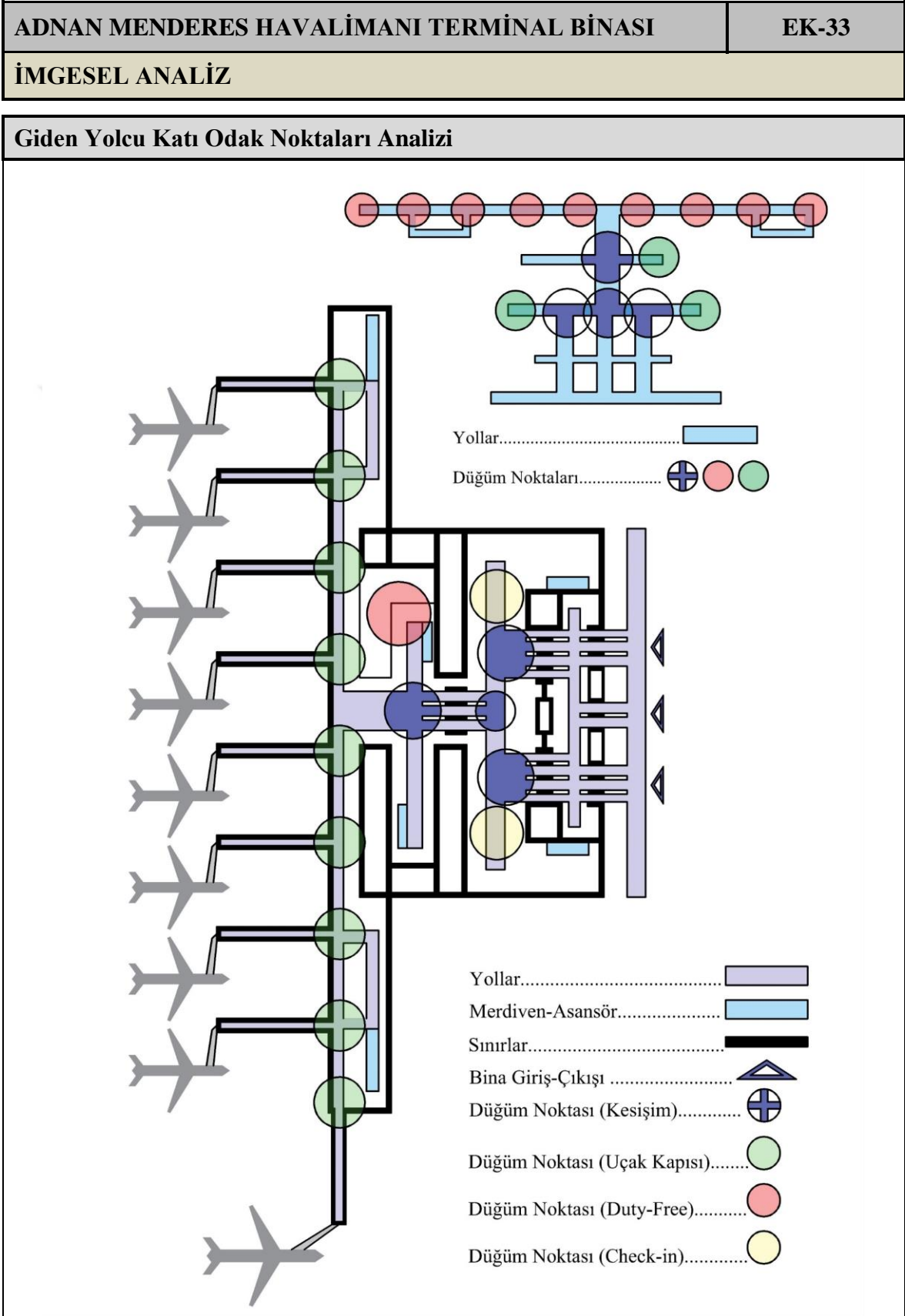
Ek Tablo 31. Sabiha Gökçen Havalimanı T.B. Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi



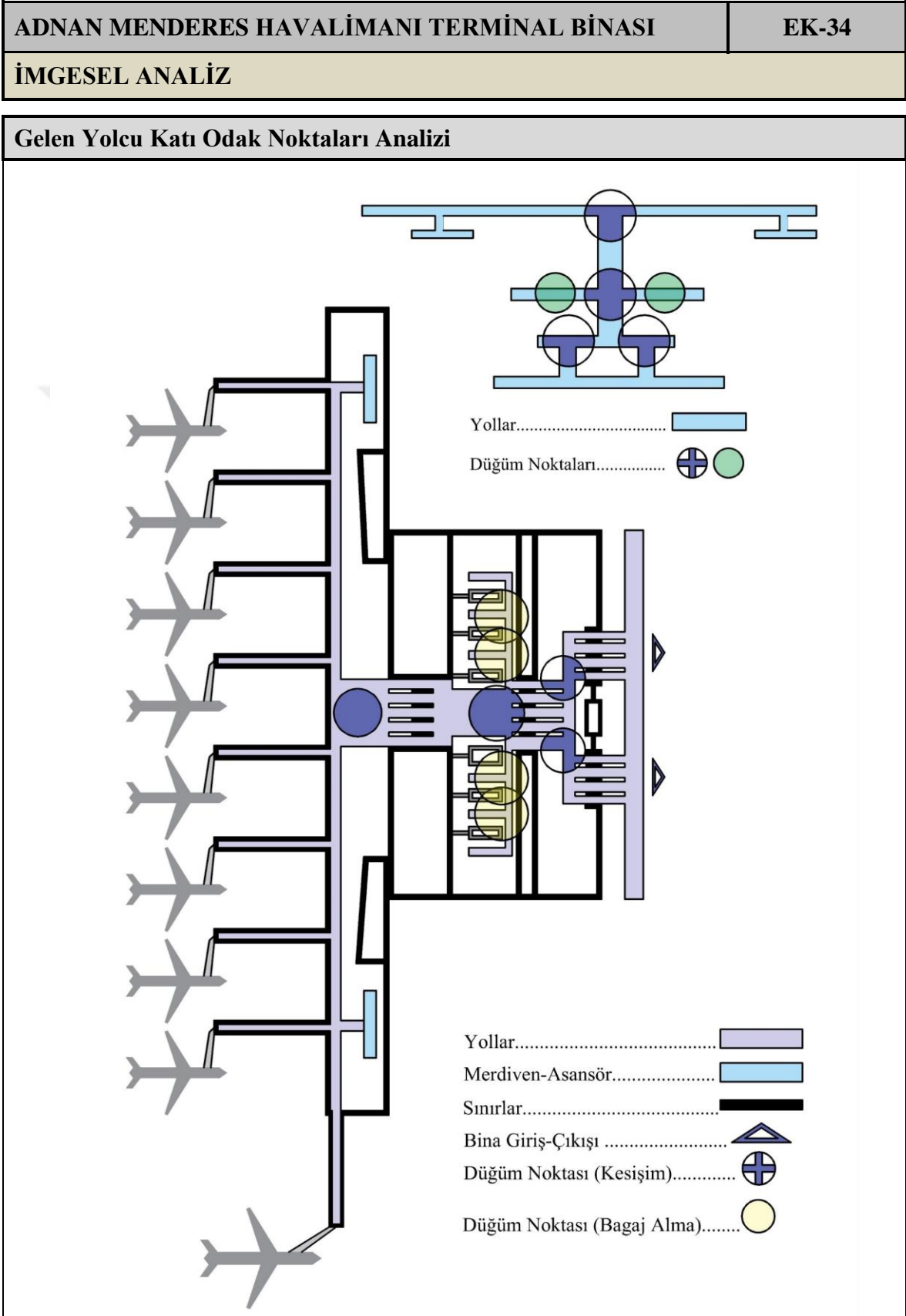
Ek Tablo 32. Sabiha Gökçen Havalimanı T.B. Gelen Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi



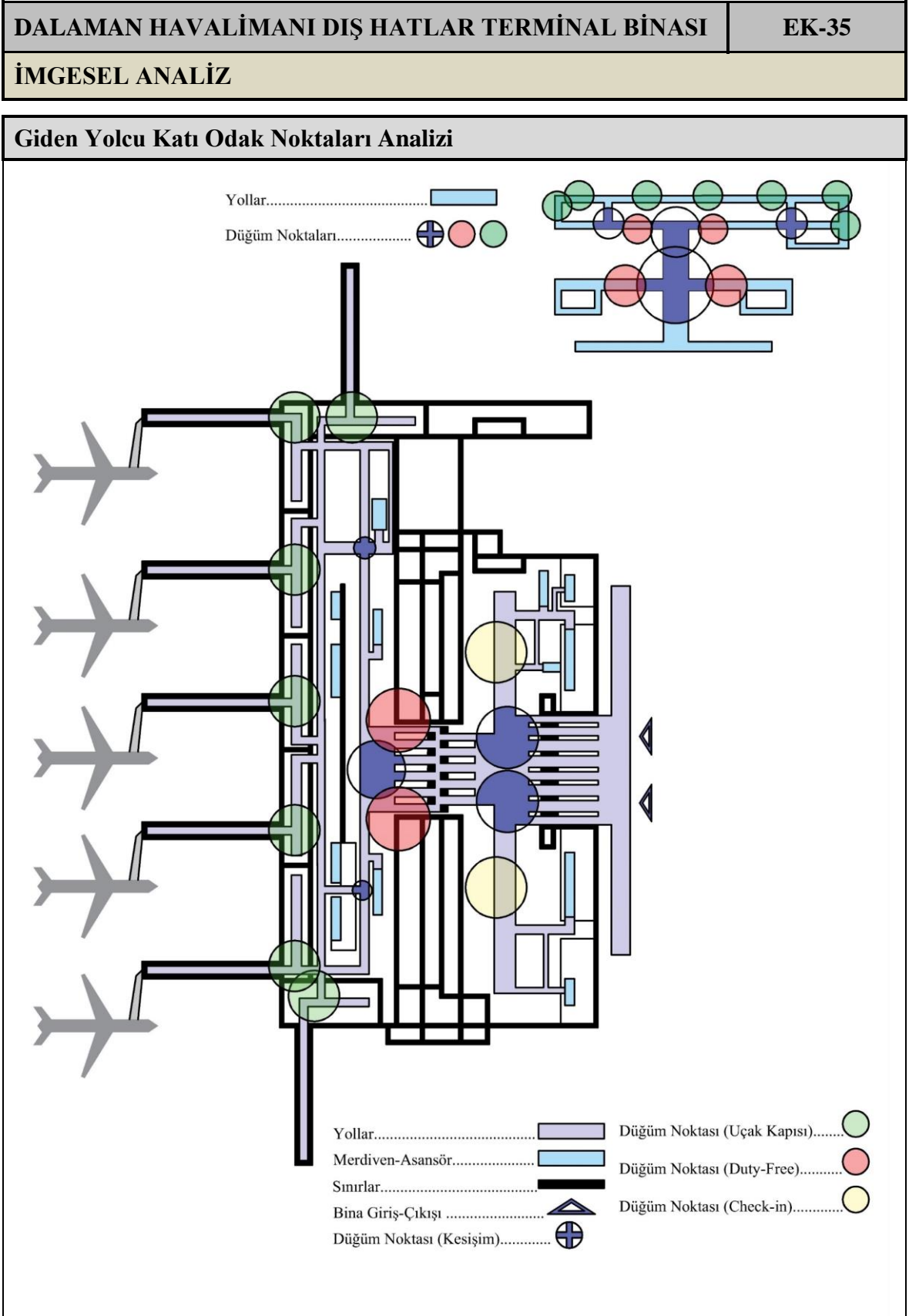
Ek Tablo 33. Adnan Menderes Havalimanı T. B. Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi



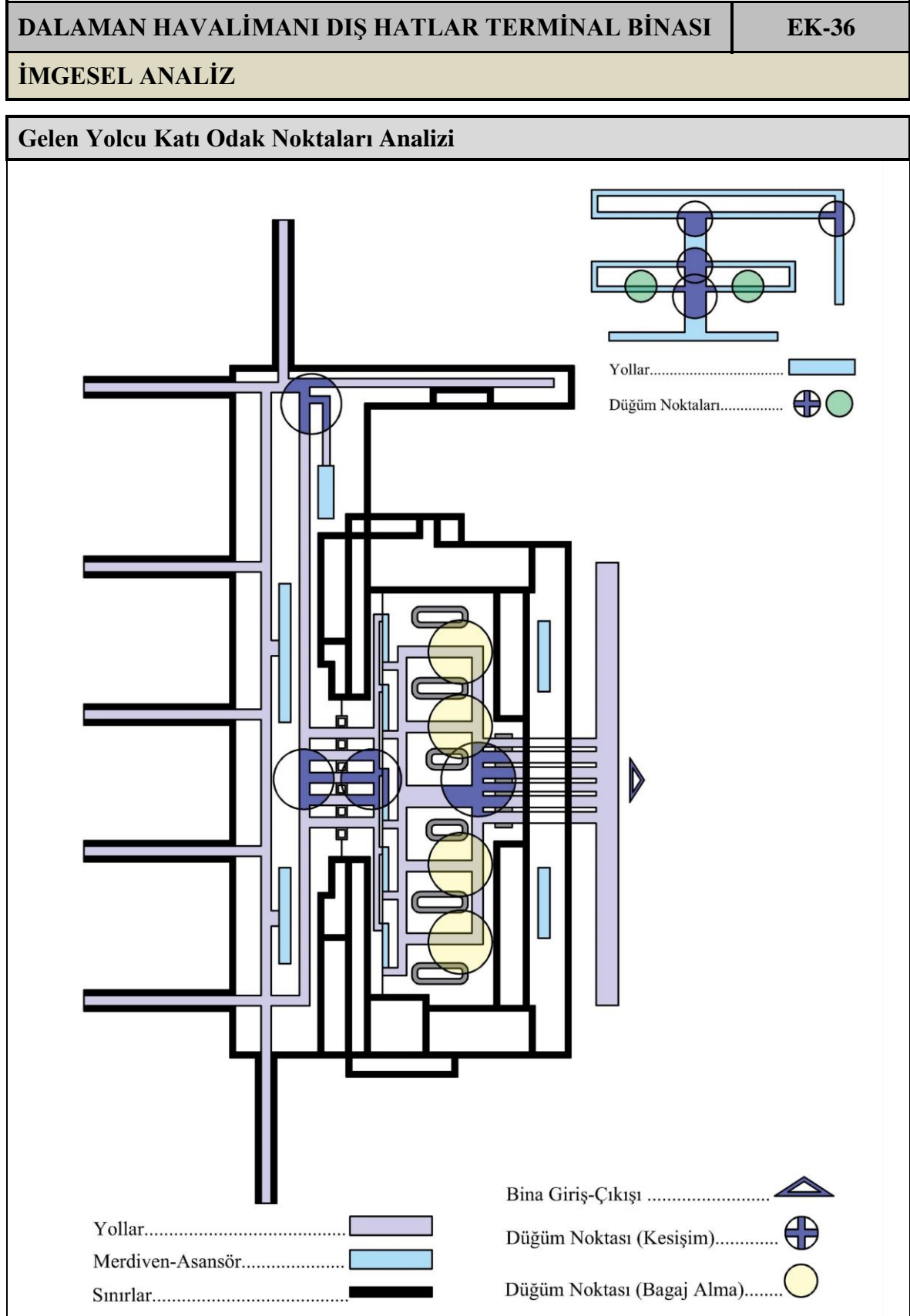
Ek Tablo 34. Adnan Menderes Havalimanı T. B. Gelen Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi



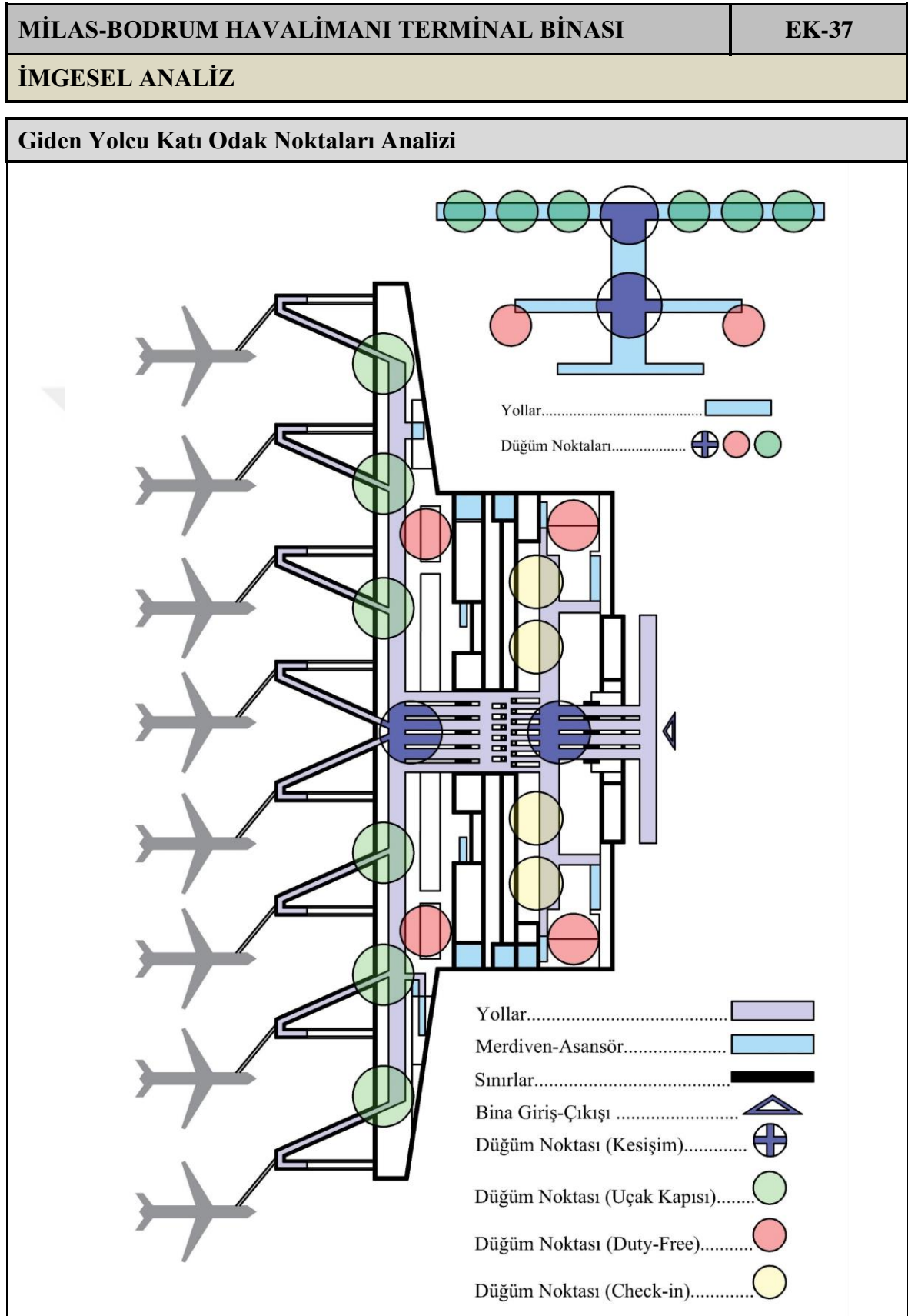
Ek Tablo 35. Dalaman Havalimanı Terminal B. Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi



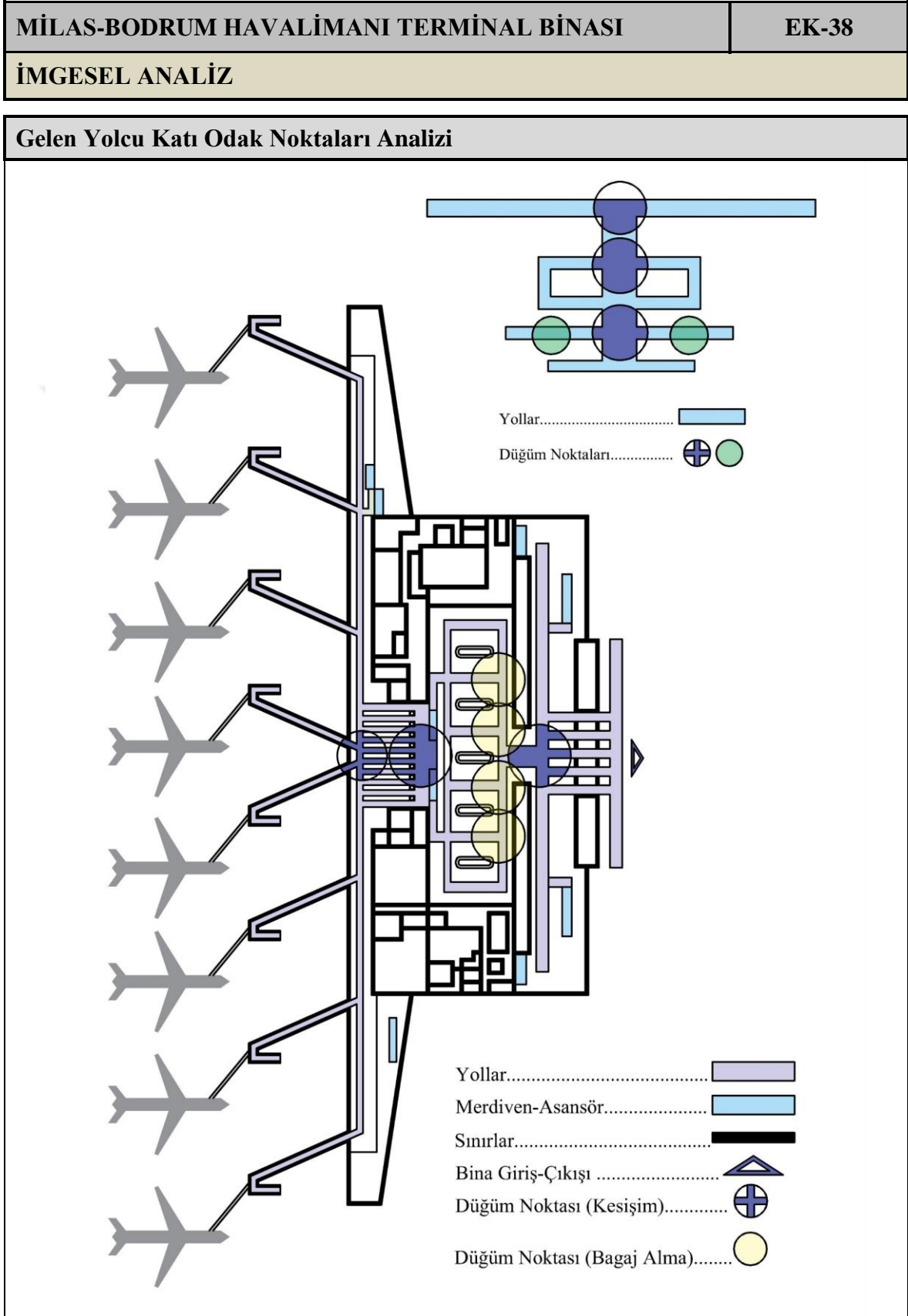
Ek Tablo 36. Dalaman Havalimanı Terminal B. Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi



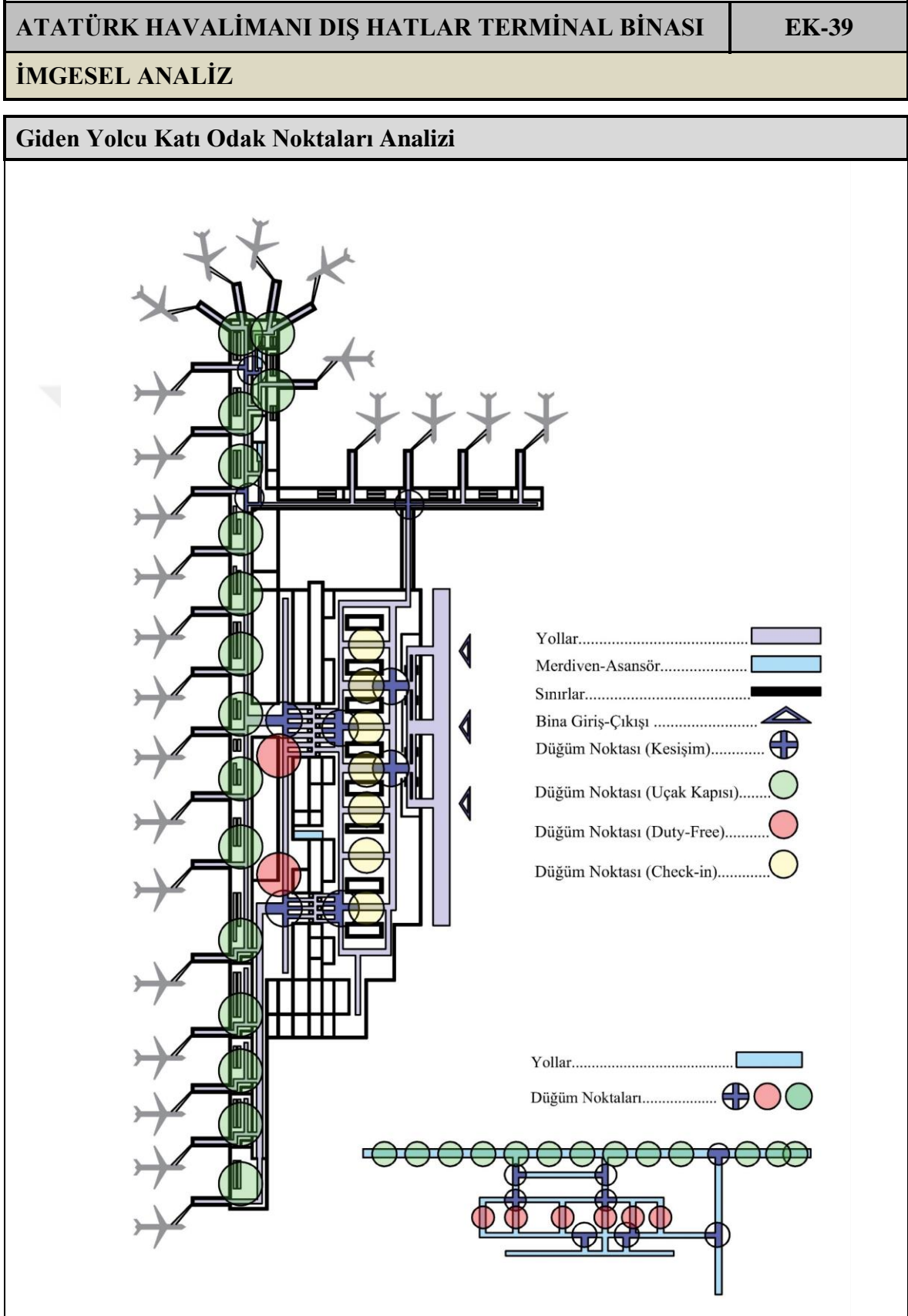
Ek Tablo 37. Milas-Bodrum Havalimanı T. B. Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi



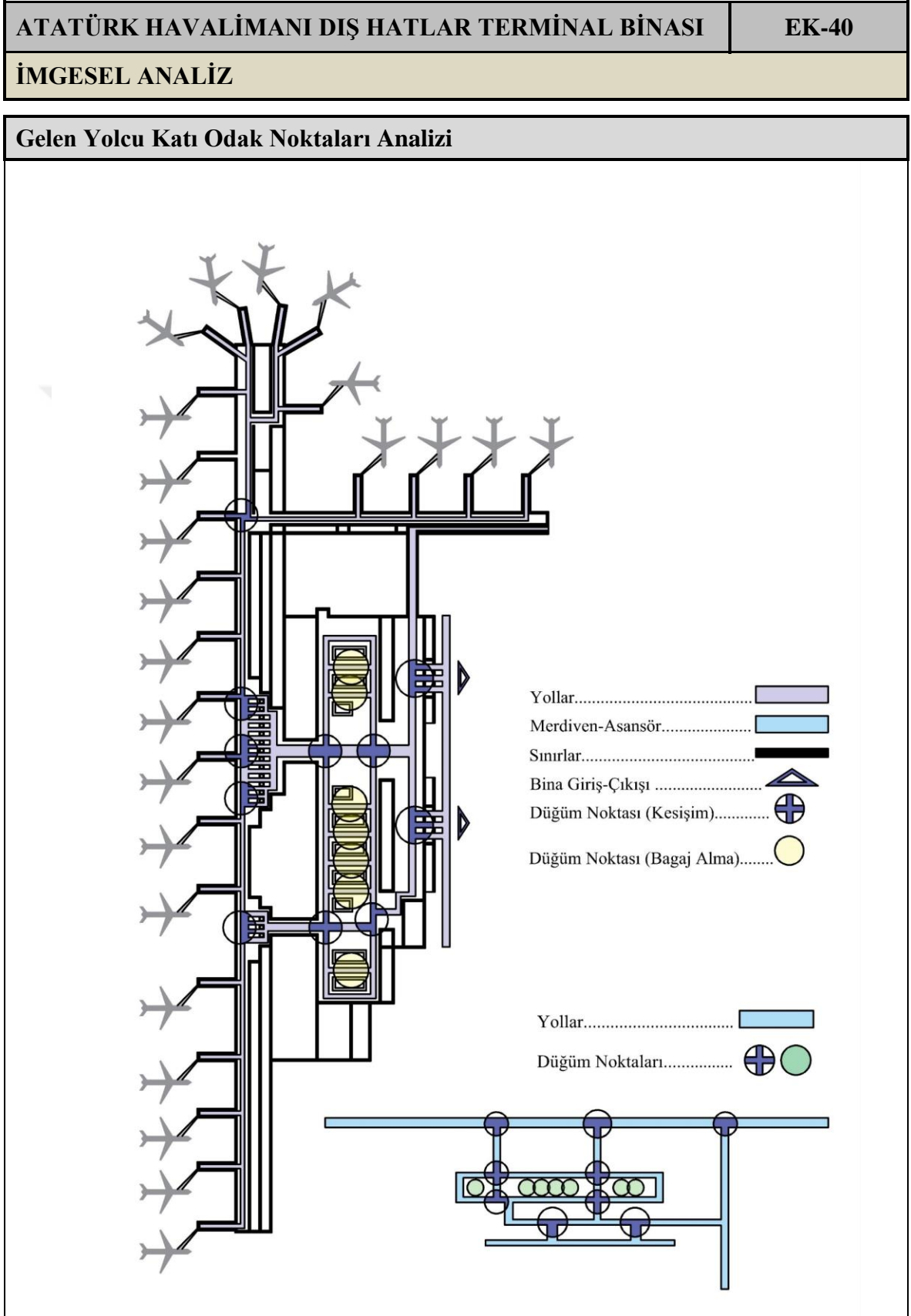
Ek Tablo 38. Milas-Bodrum Havalimanı T. B. Gelen Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi



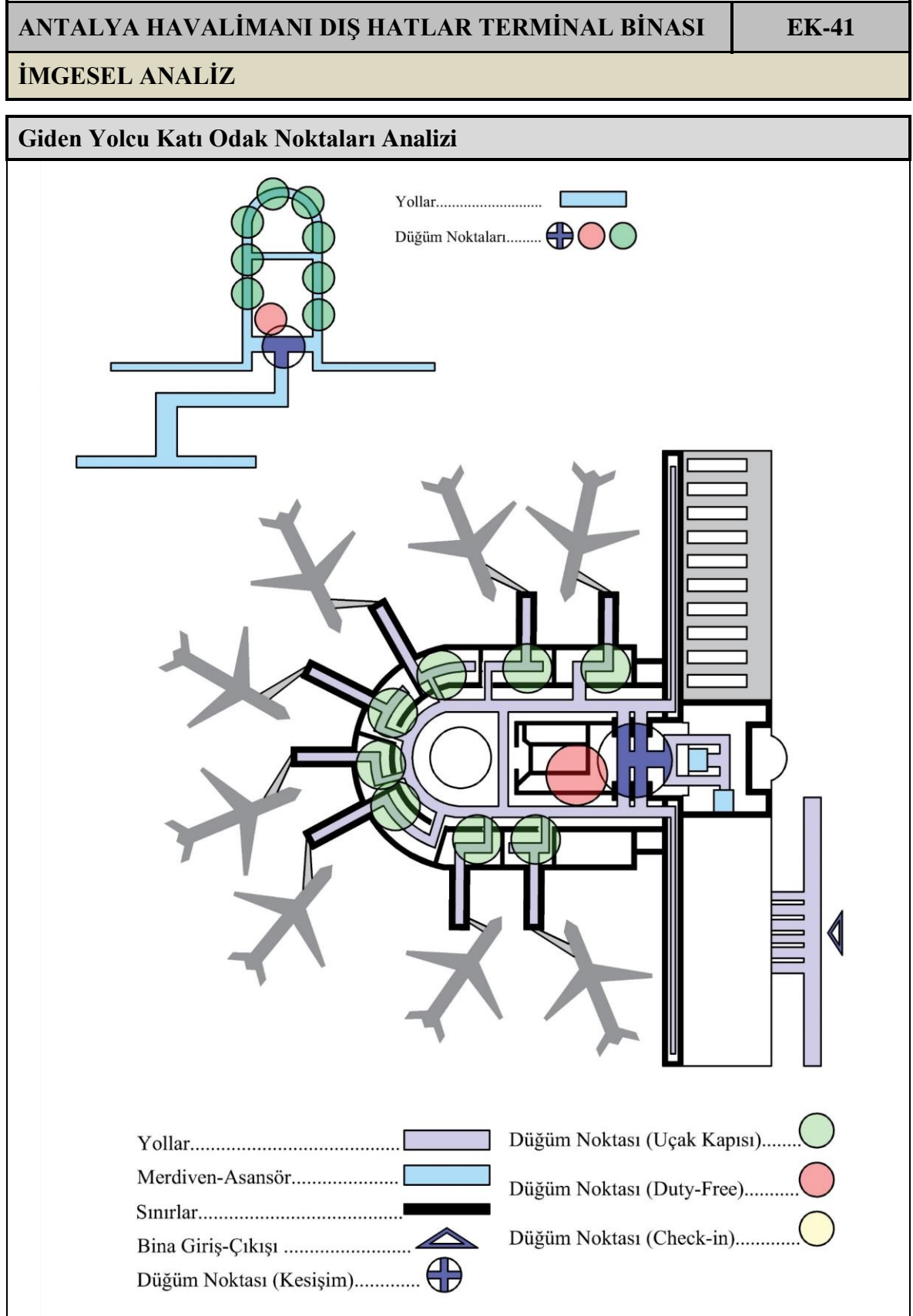
Ek Tablo 39. Atatürk Havalimanı Terminal B. Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi



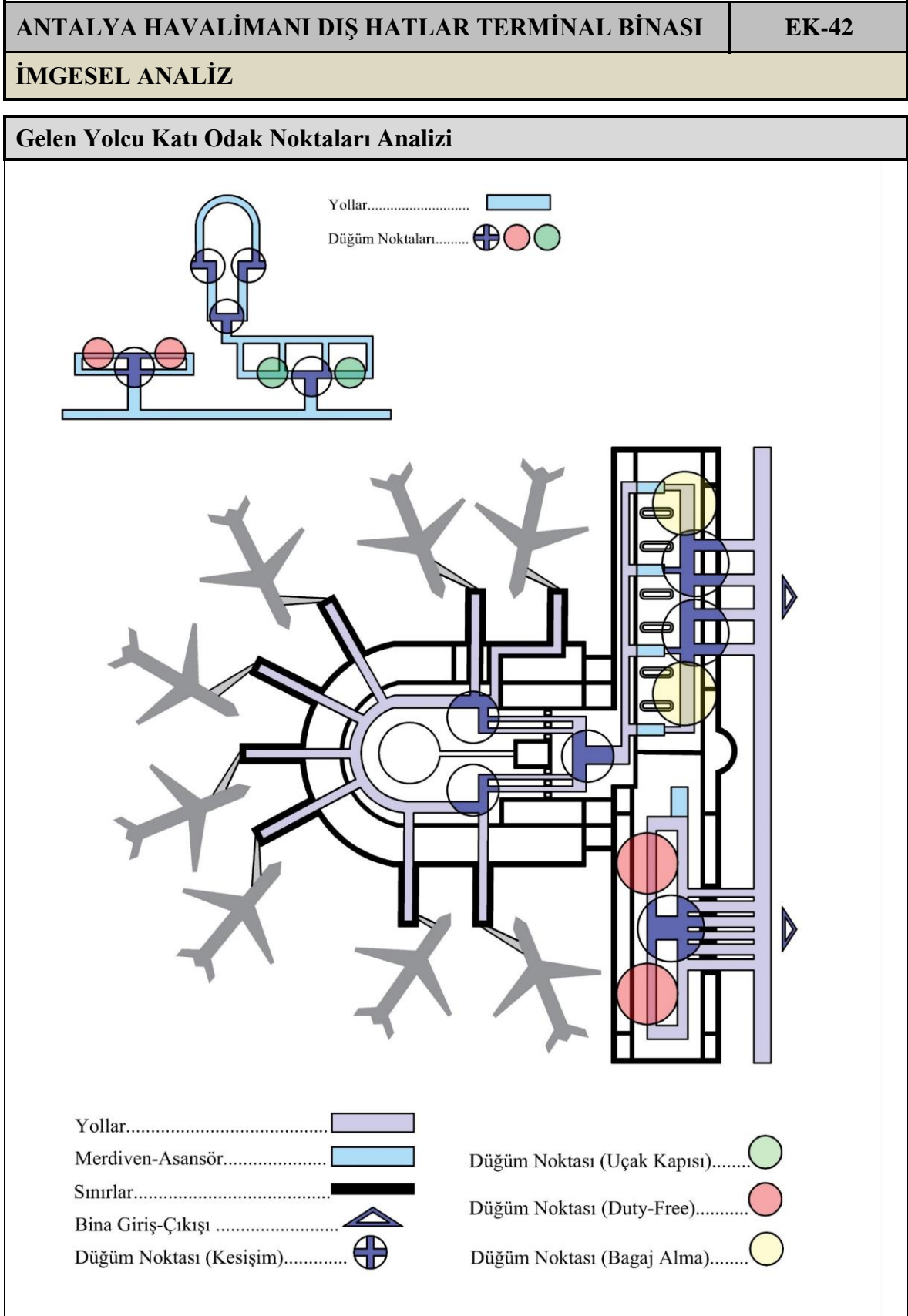
Ek Tablo 40. Atatürk Havalimanı Terminal B. Gelen Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi



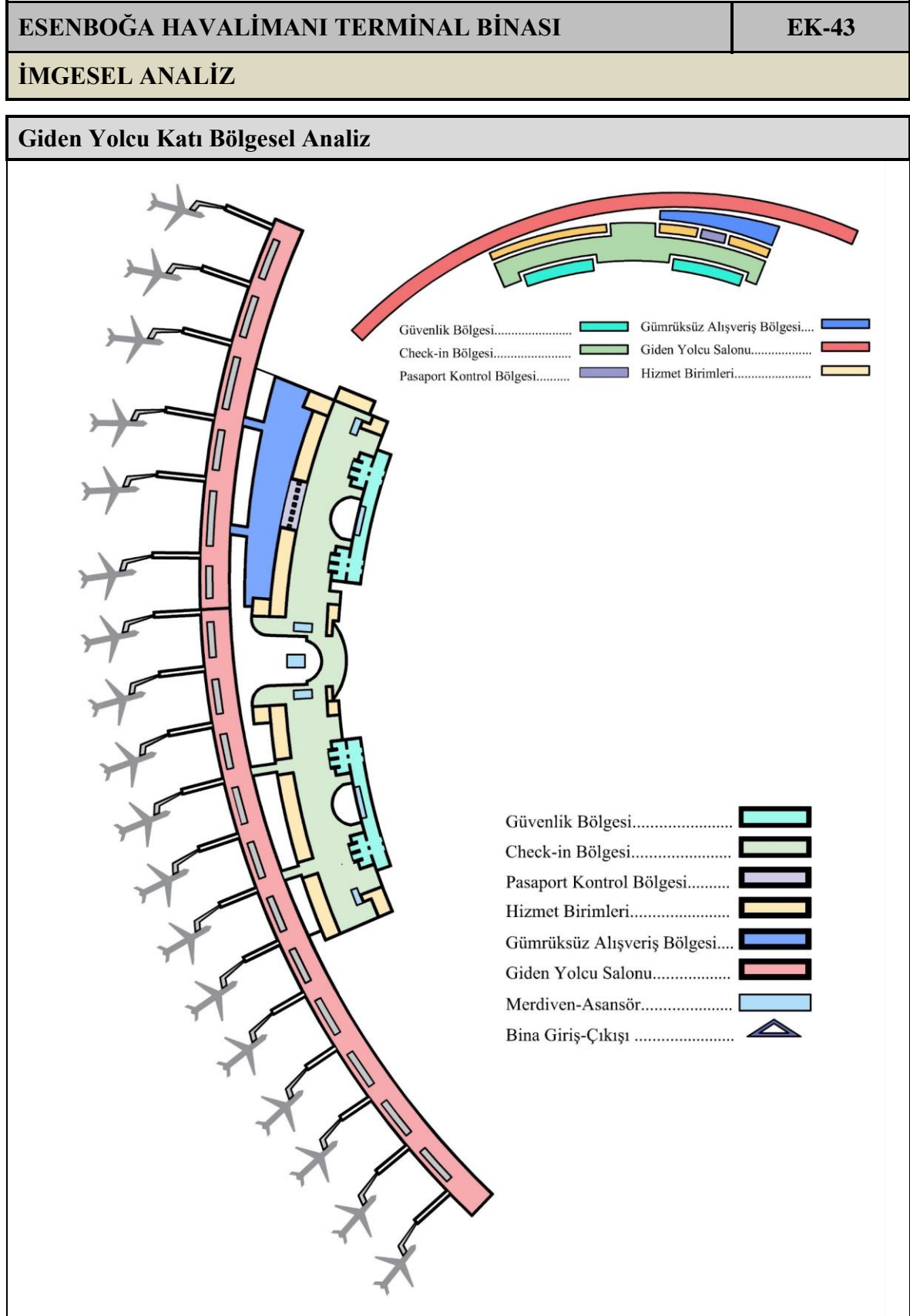
Ek Tablo 41. Antalya Havalimanı Terminal B. Giden Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi



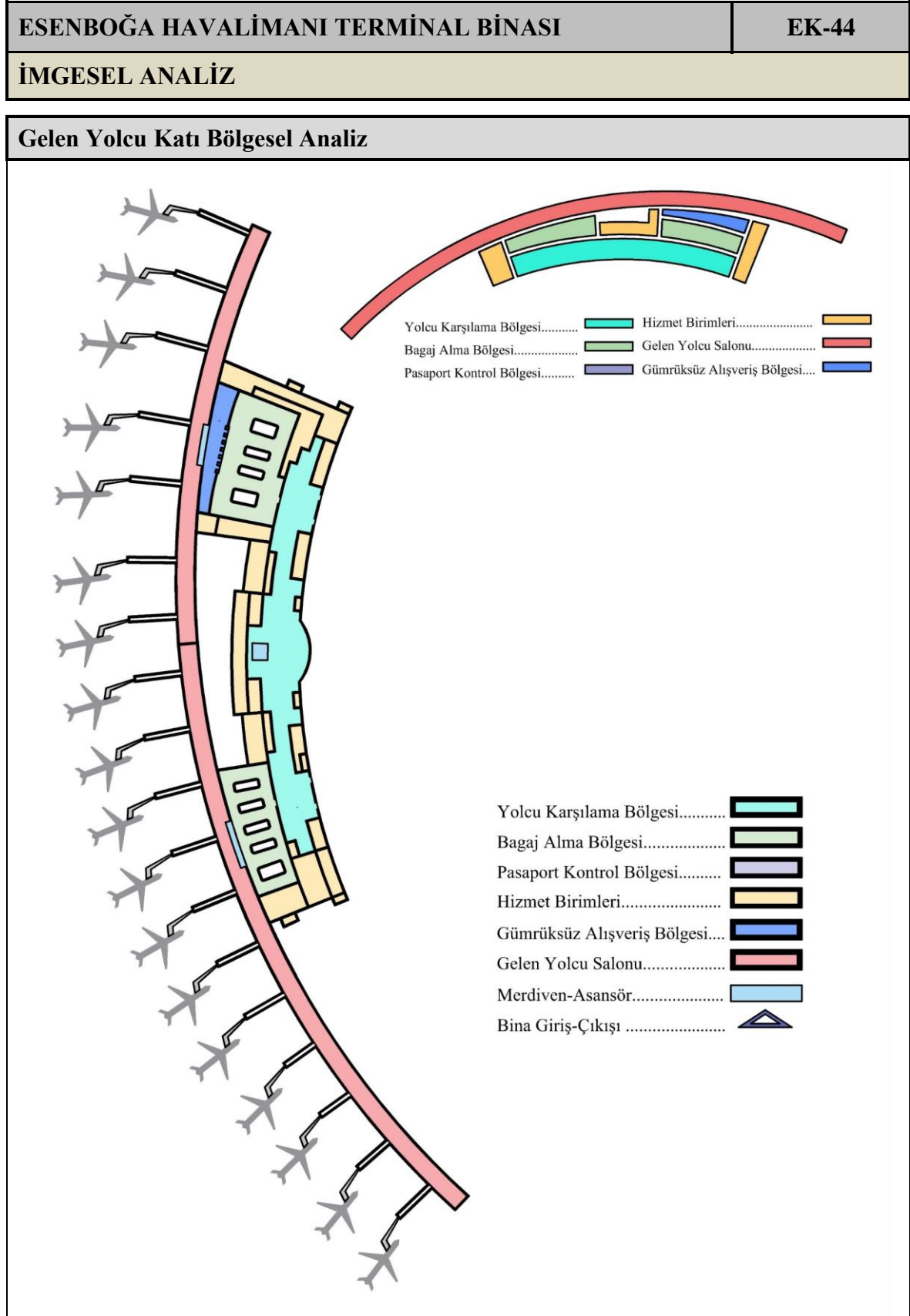
Ek Tablo 42. Antalya Havalimanı Terminal B. Gelen Yolcu Katı Odak Noktaları Analizi



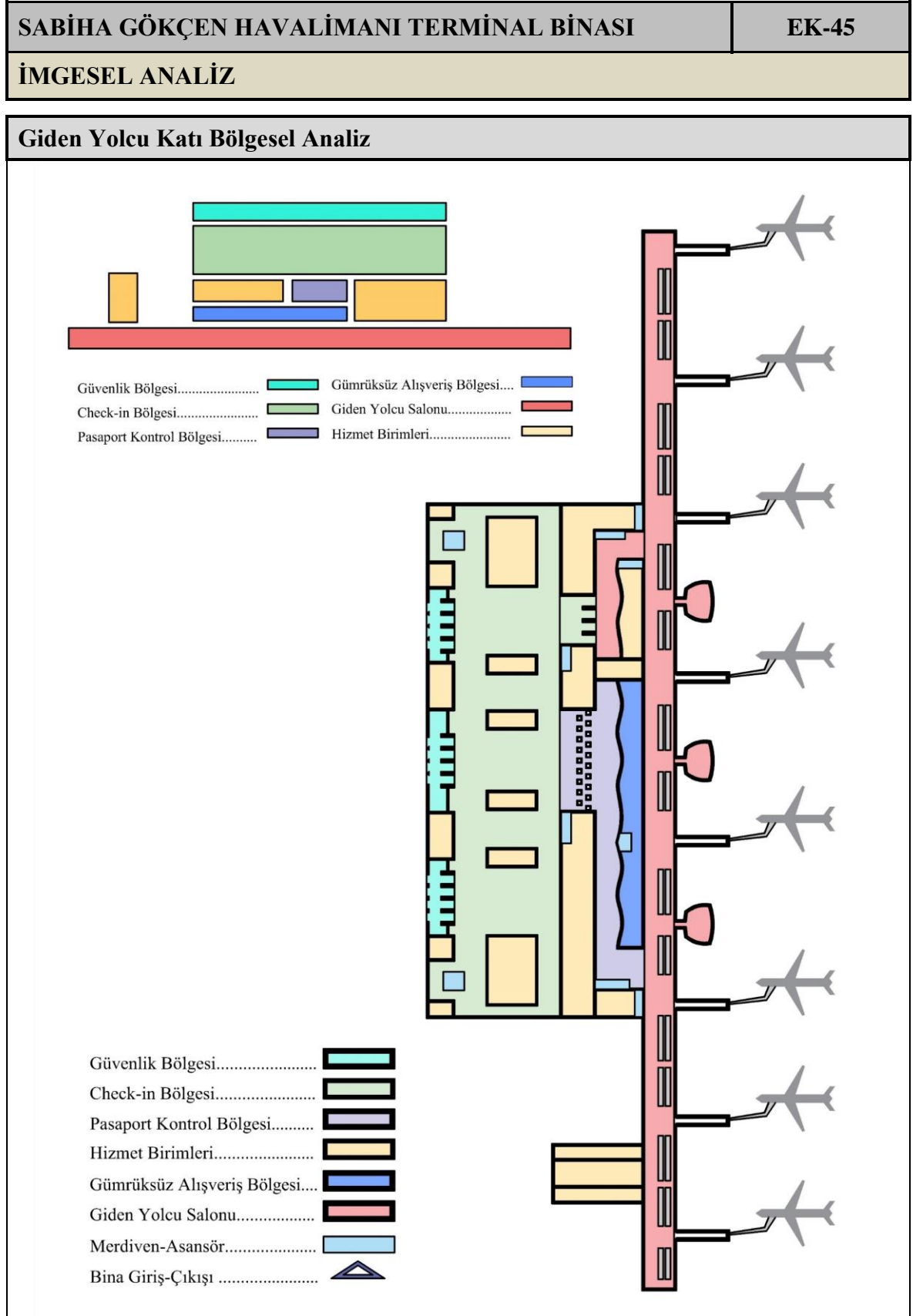
Ek Tablo 43. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Bölgesel Analiz



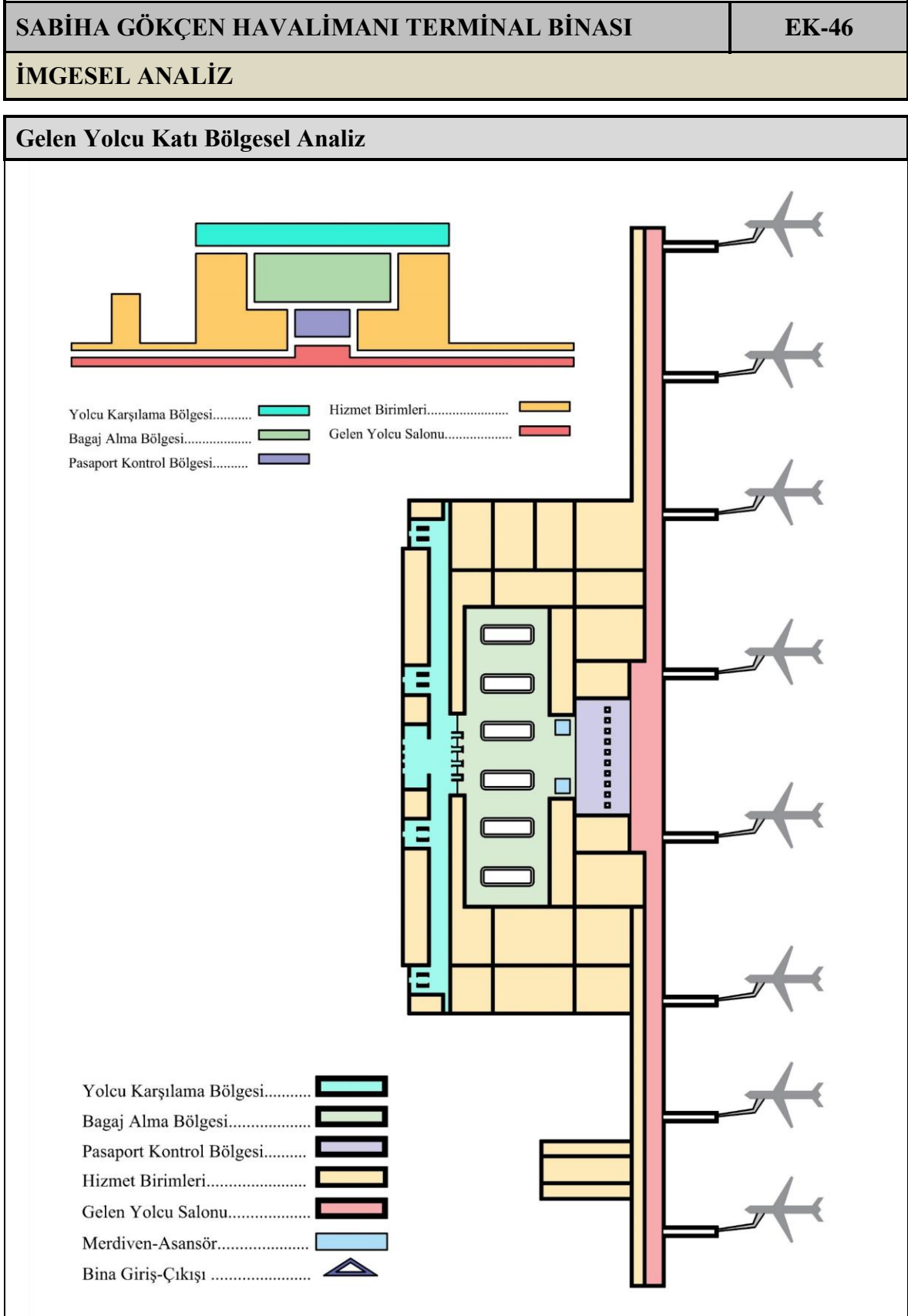
Ek Tablo 44. Esenboğa Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Bölgesel Analiz



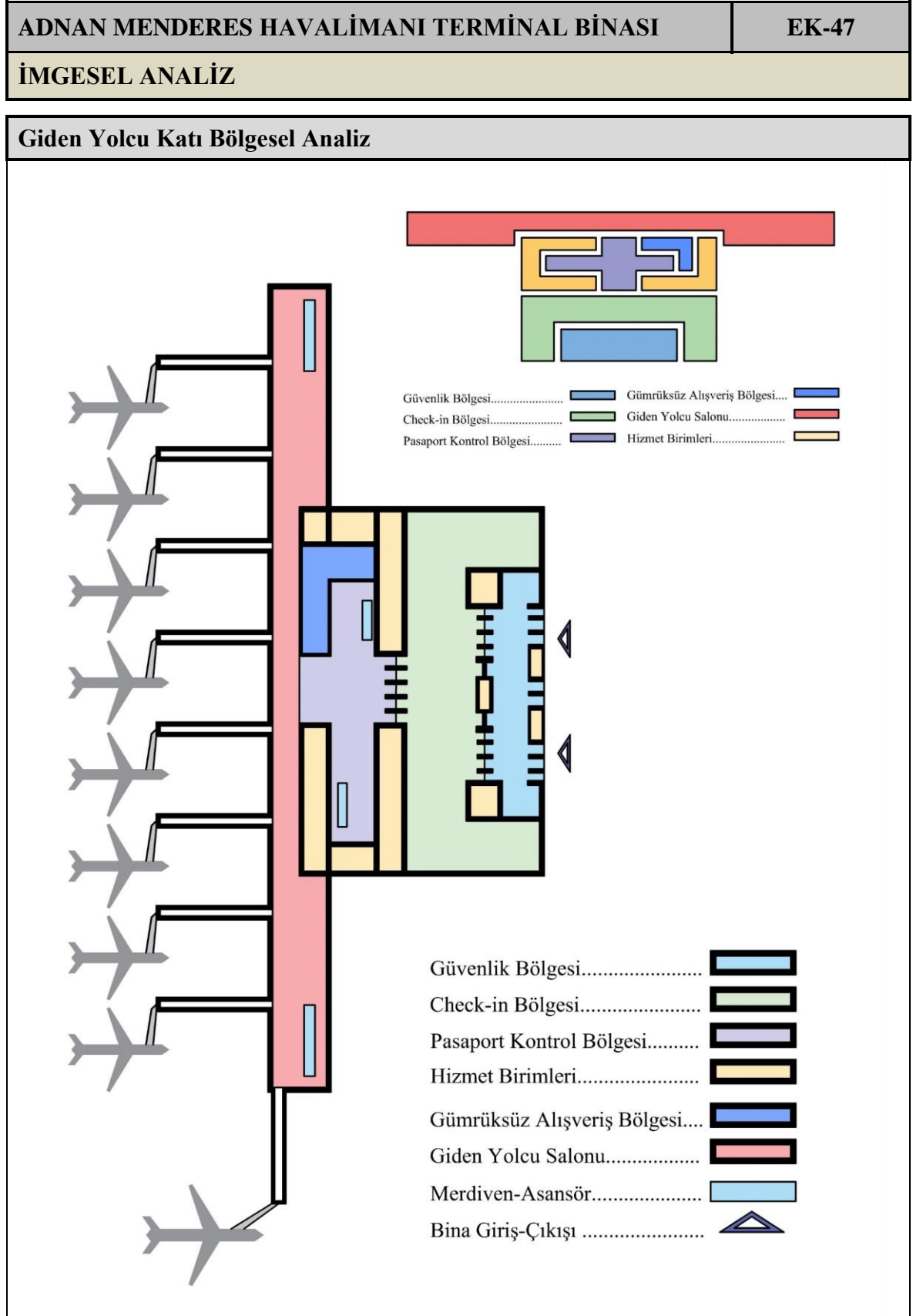
Ek Tablo 45. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal B. Giden Yolcu Katı Bölgesel Analiz



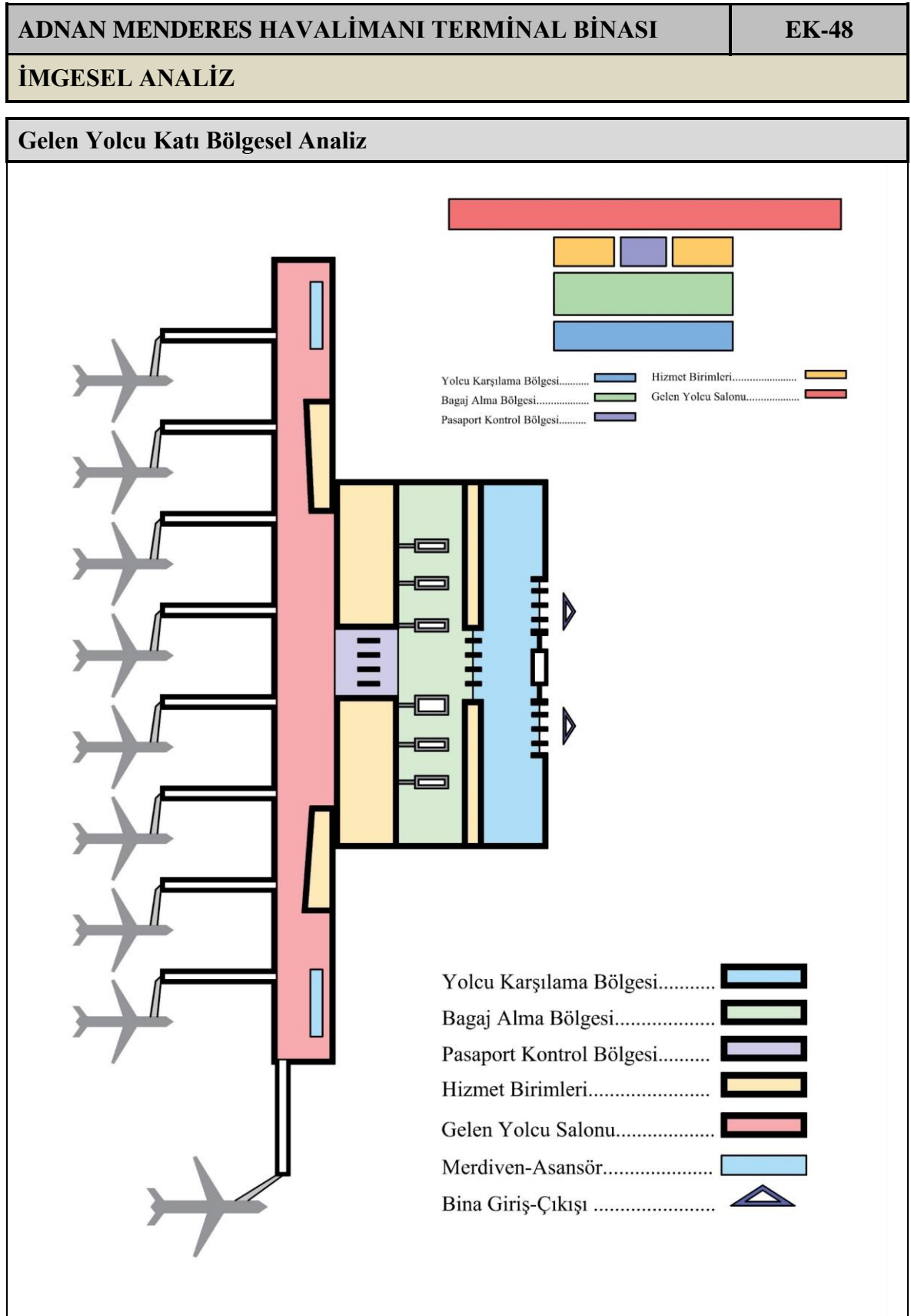
Ek Tablo 46. Sabiha Gökçen Havalimanı Terminal B. Gelen Yolcu Katı Bölgesel Analiz



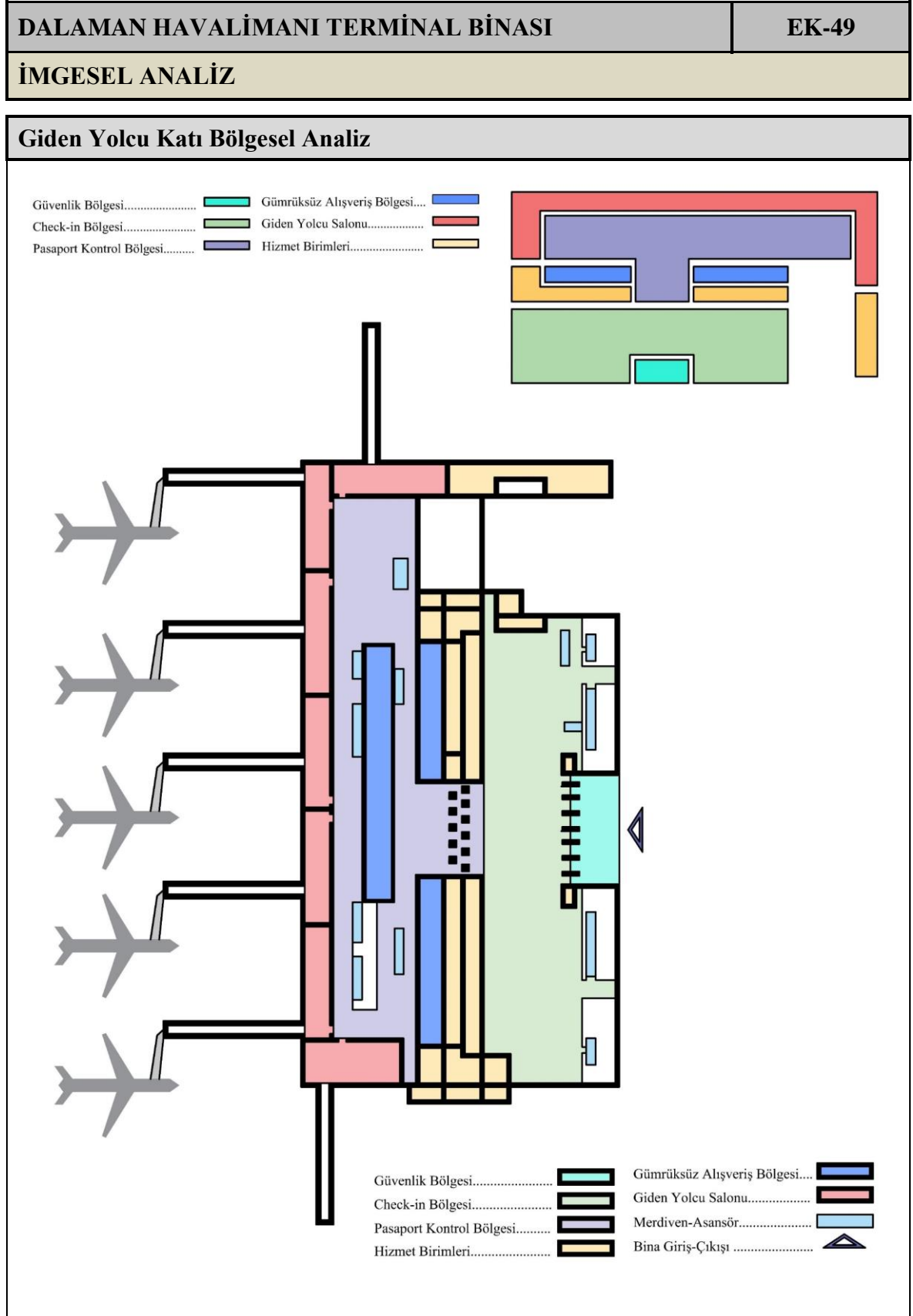
Ek Tablo 47. Adnan Menderes Havalimanı Terminal B. Giden Yolcu Katı Bölgesel Analiz



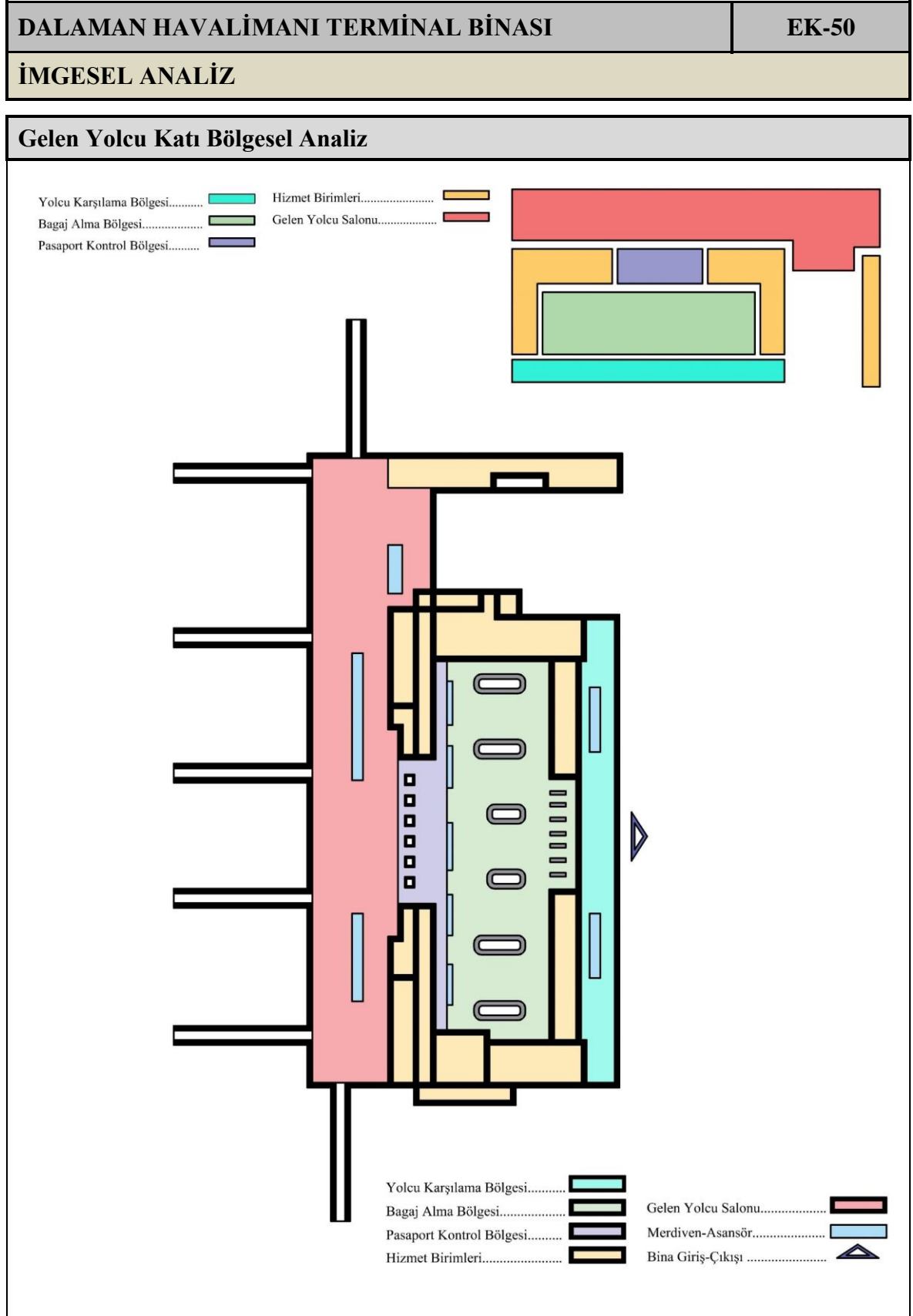
Ek Tablo 48. Adnan Menderes Havalimanı Terminal B. Gelen Yolcu Katı Bölgesel Analiz



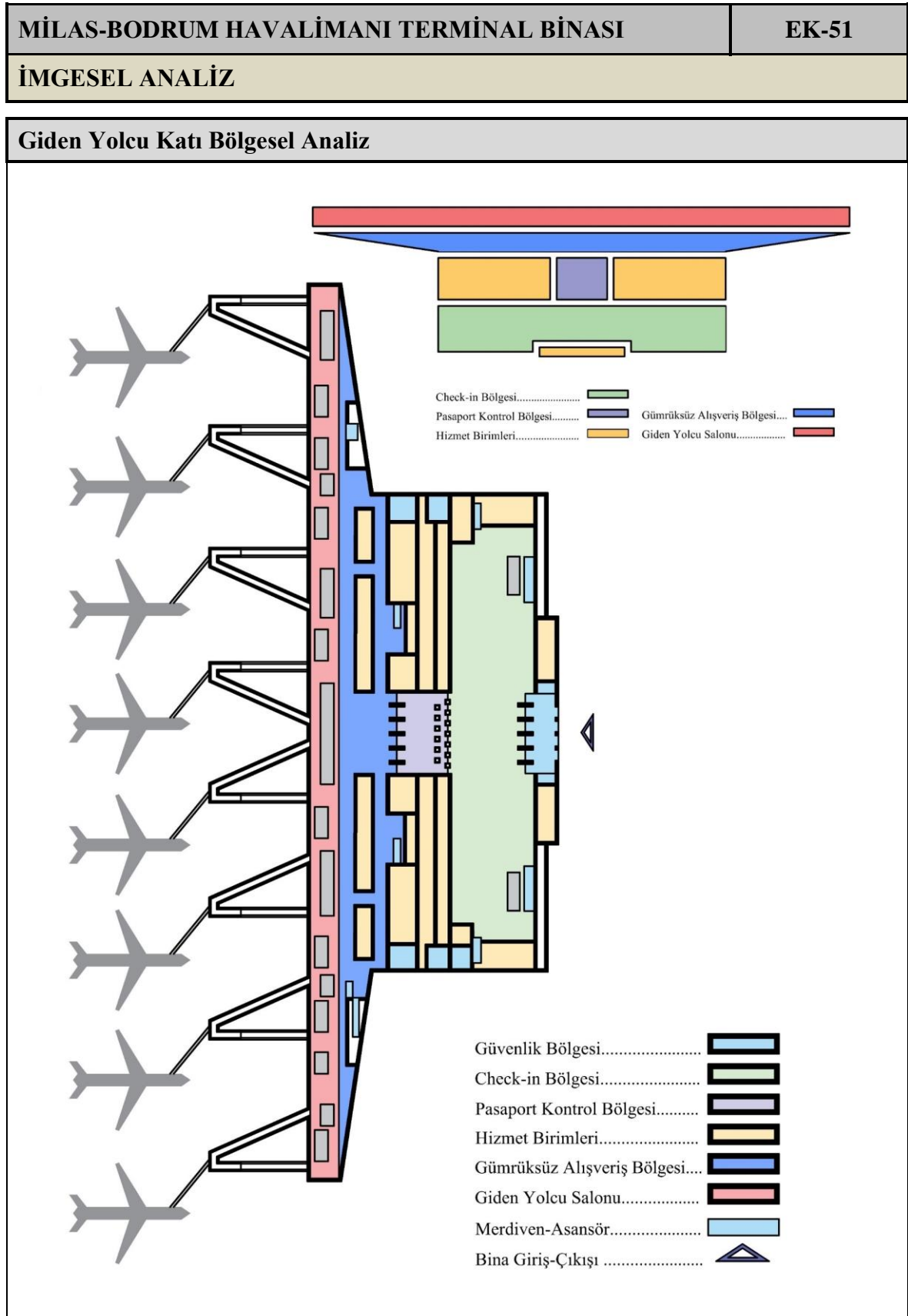
Ek Tablo 49. Dalaman Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Bölgesel Analiz



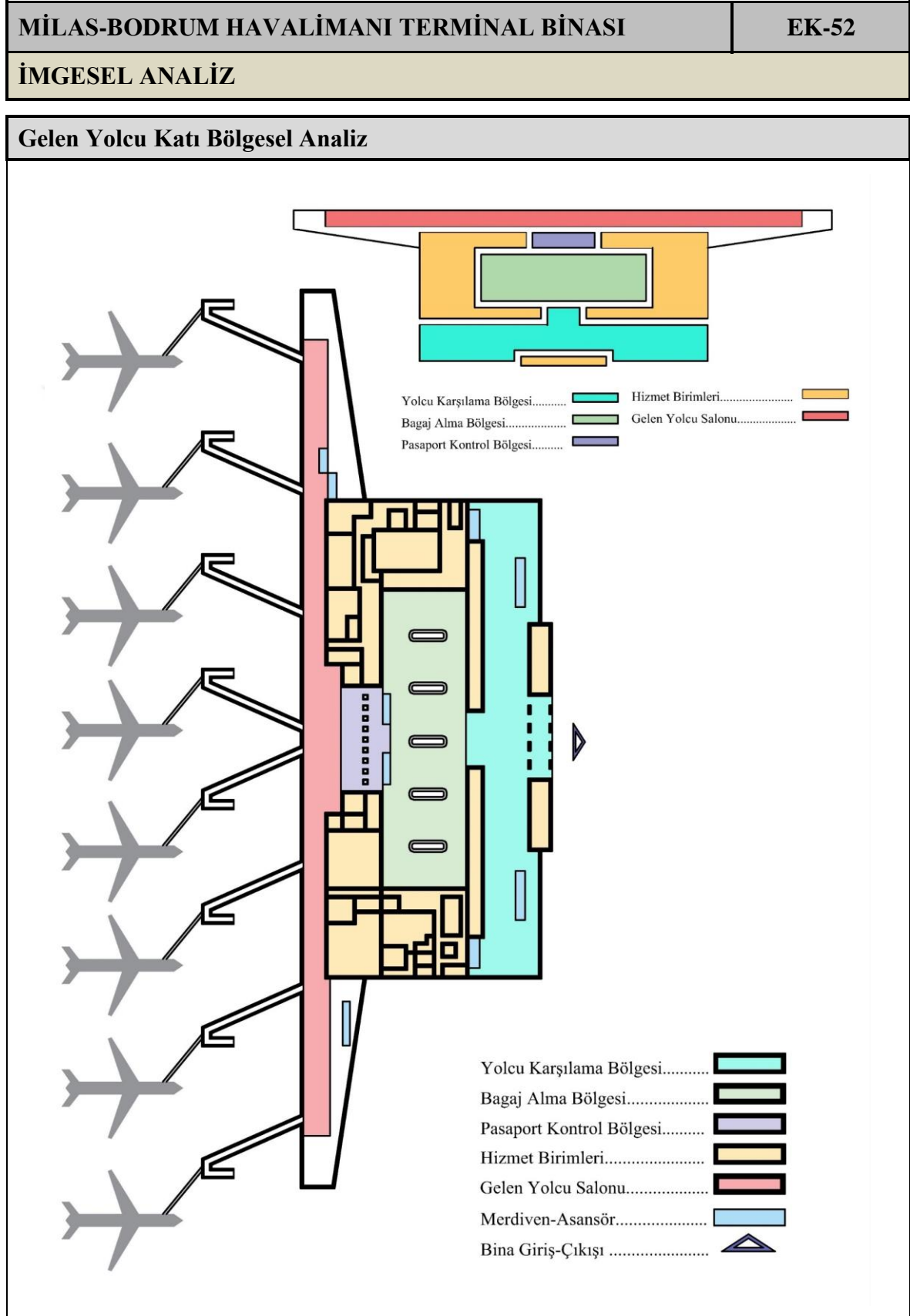
Ek Tablo 50. Dalaman Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Bölgesel Analiz



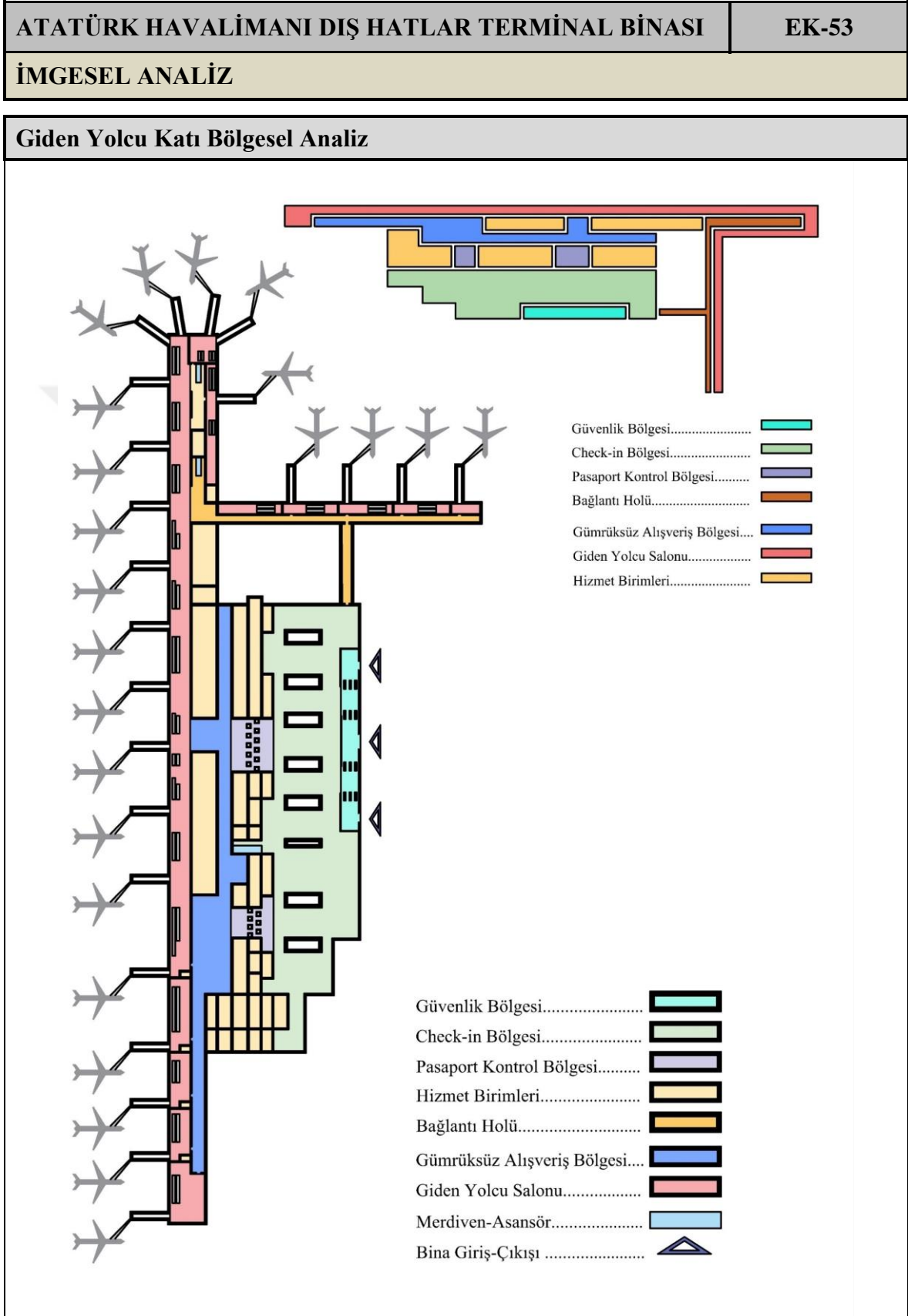
Ek Tablo 51. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal B. Giden Yolcu Katı Bölgesel Analiz



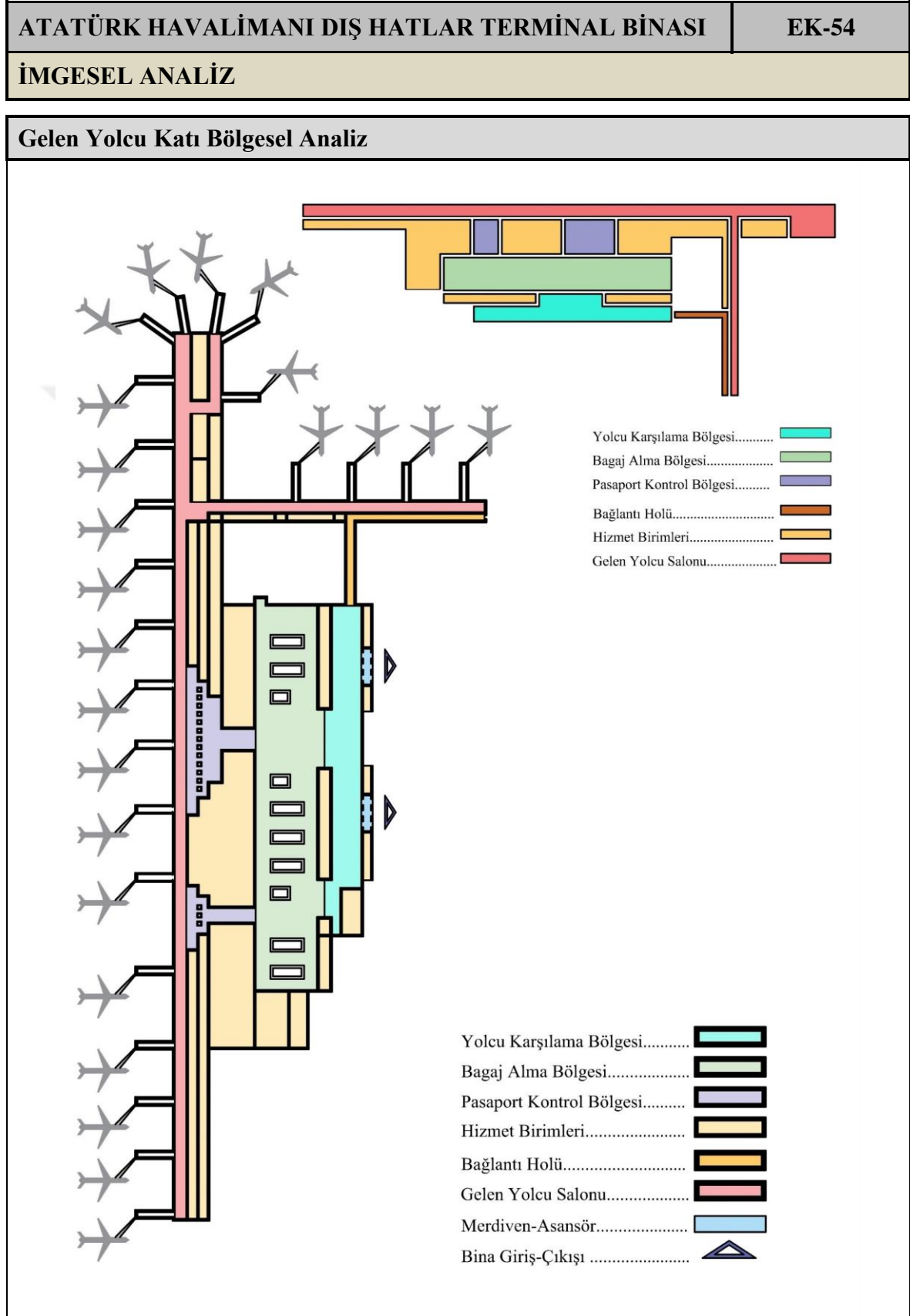
Ek Tablo 52. Milas-Bodrum Havalimanı Terminal B. Gelen Yolcu Katı Bölgesel Analiz



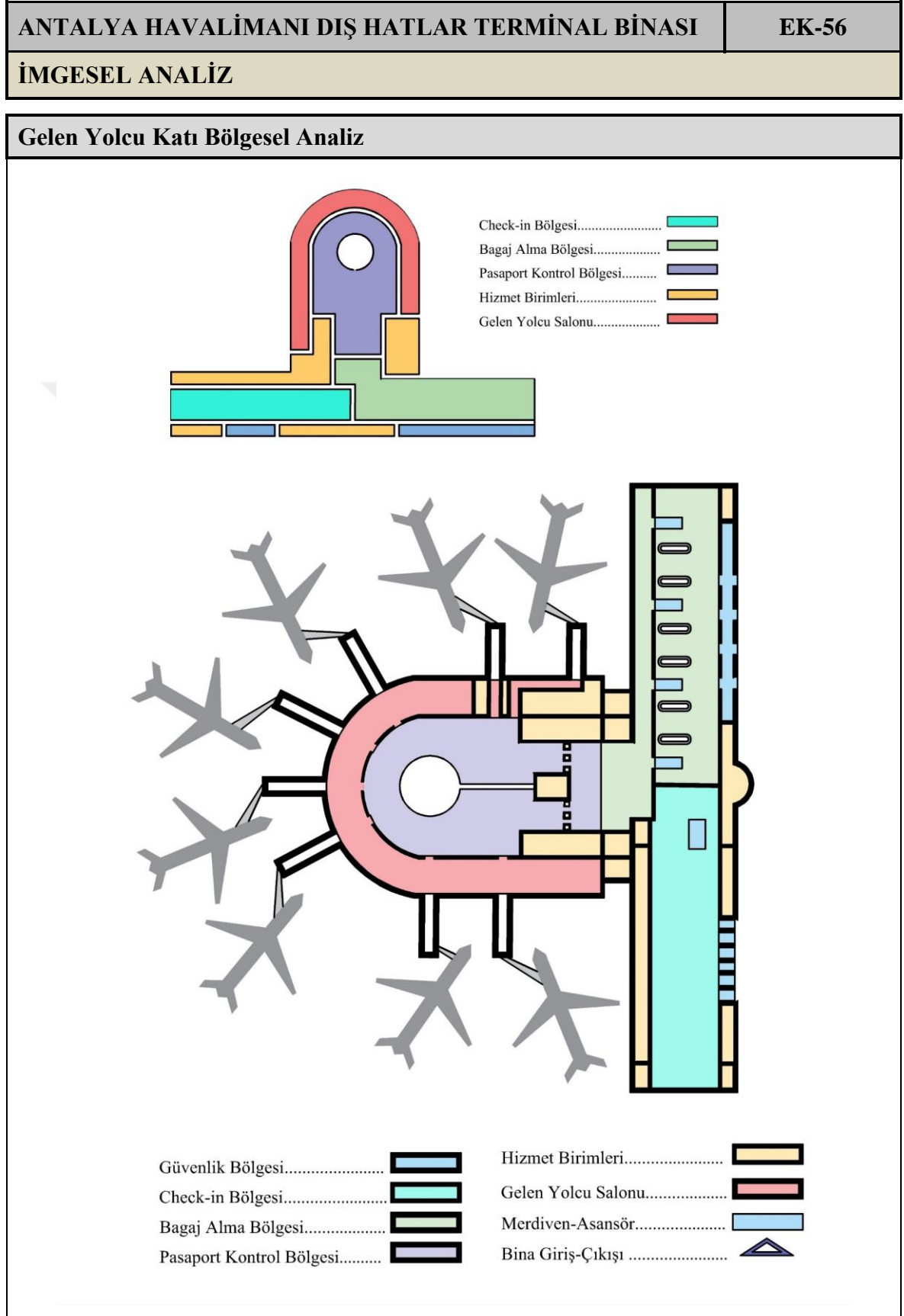
Ek Tablo 53. Atatürk Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Bölgesel Analiz



Ek Tablo 54. Atatürk Havalimanı Terminal Binası Gelen Yolcu Katı Bölgesel Analiz



Ek Tablo 56. Antalya Havalimanı Terminal Binası Giden Yolcu Katı Bölgesel Analiz



ÖZGEÇMİŞ

Ömer ASLANÖZ; 1992 yılında Van'da doğdu. 2010 yılında ilk ve orta eğitimini tamamlayarak, Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Bölümü'nde lisans öğrenimine başladı. 2014 yılında KTÜ Mimarlık Bölümü'nden fakülte ve bölüm birincisi olarak mezun oldu. Aynı yıl Mimarlar Odası Trabzon Şubesi tarafından başarı ödülü kazandı.

2014-2015 yılları arasında İstanbul'da bir mimarlık bürosunda çalıştı. 2015 yılında KTÜ Mimarlık Bölümü Bina Bilgisi Anabilim Dalında yüksek lisans eğitimine başladı. 2016 yılında AÇÜ Mimarlık Bölümü Bina Bilgisi Anabilim Dalına araştırma görevlisi olarak atandı. Yüksek lisans ve Doktora eğitimini tamamlamak üzere araştırma görevlisi olarak KTÜ Mimarlık Bölümü'nde görevlendirilerek aynı kurumda çalışmalarına devam etmektedir.

Ulusal ve uluslararası düzeyde birçok mimarlık organizasyonuna, seminer ve konferansa katıldı. Katıldığı mimarlık atölyelerinde birincilik de dahil olmak üzere ödüller kazandı.

İngilizce bilmektedir.