



PEGASUS HAVA YOLLARI OCAK –EYLÜL 2014 YATIRIMCI VE ANALİST SUNUMU

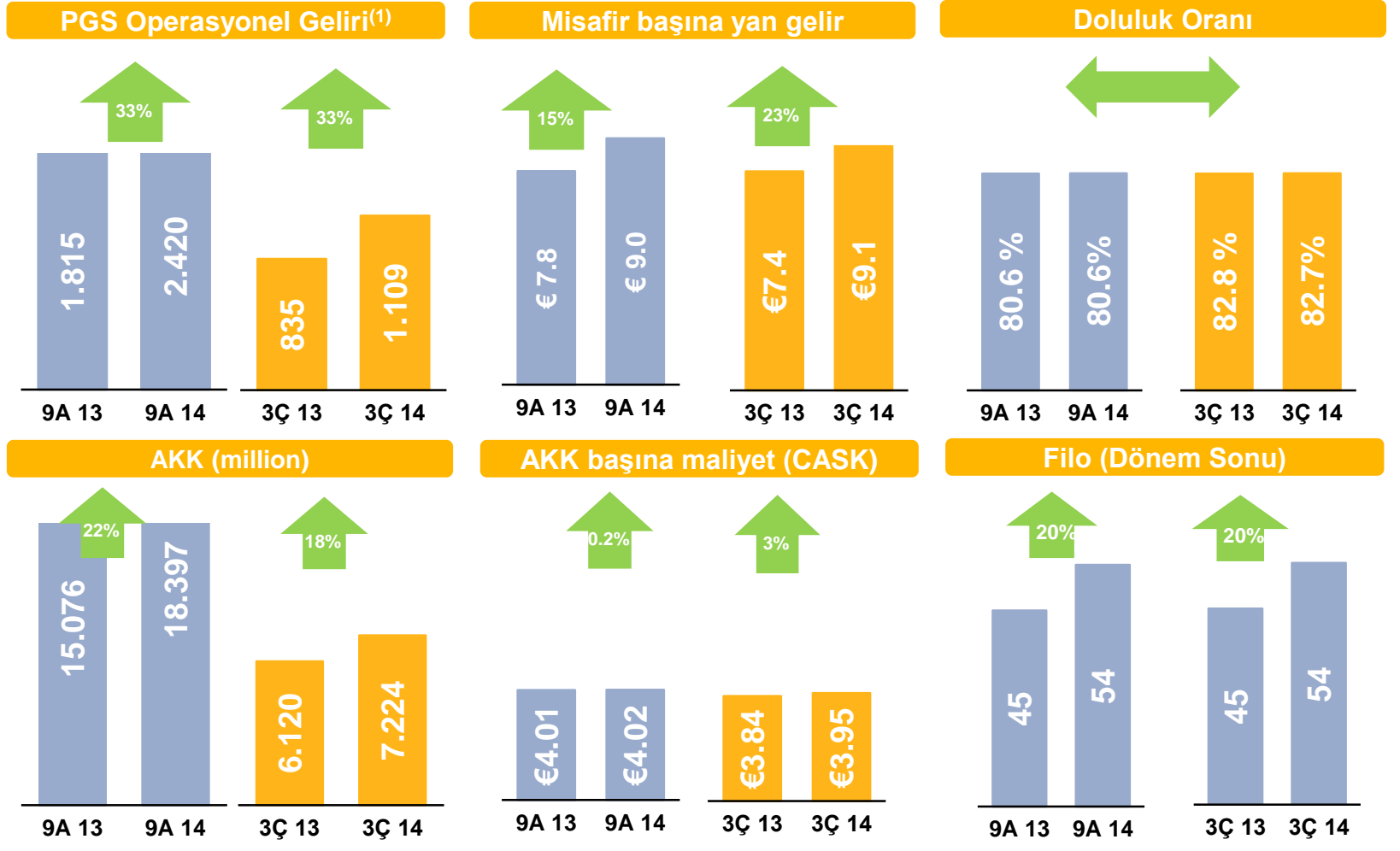
Özet Finansal ve Operasyonel Sonuçlar



- Ocak – Eylül 2014 döneminde taşınan misafir sayısında yüzde 19 artış gösterildi.
- Ocak-Eylül 2014 döneminde misafir doluluk oranı yatay seyrederek yüzde 80.6 gerçekleşti.
- PGS Operasyonel gelirlerinde⁽¹⁾ tarifeli misafir hizmetleri ve yan gelirlerdeki artışlar ile desteklenerek yüzde 33 artış gösterdi.
- Misafir başına elde edilen yan gelirler Euro bazında yüzde 15 artış gösterdi.
- 2014 yılının 3.çeyreğinde Euro bazında arz edilen koltuk kilometre başına yakıt harici giderler misafir başına Euro 2.25 olarak gerçekleşti. Geçen yılın aynı döneminde Euro 2.15 olarak gerçekleşti.
- Yılın ilk 9 ayında TRYmn 234.1 net kar elde edildi.

1. PGS Operasyonel Geliri¹: AirBerlin operasyonu haricindeki Pegasus gelirleri anlamındadır;

Karşılaştırmalı Genel Değerlendirme



1. AirBerlin operasyonu haricindeki Pegasus gelirleri anlamındadır

Operasyonel Performans



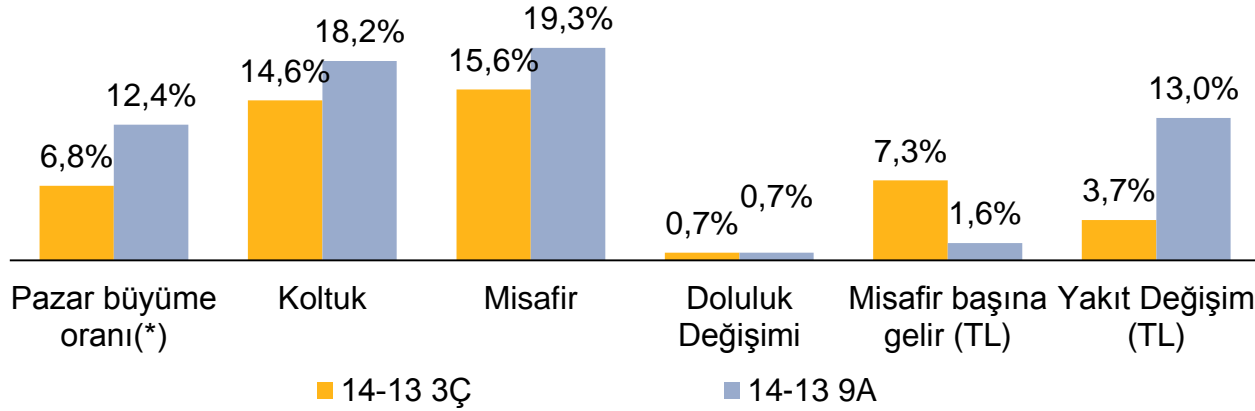
İÇ HATLAR	9A 2014	9A 2013	Değişim %		3Ç 2014	3Ç 2013	Değişim %
Misafir/Yolcu (mio)	9,06	7,60	19,3%		3,32	2,88	15,6%
Koltuk (mio)	10,96	9,27	18,2%		3,96	3,45	14,6%
Doluluk Oranı (%)	82,7%	82,0%	0,7%	pp	84,0%	83,3%	0,7%
Konma	58.492	49.344	18,5%		21.114	18.406	14,7%
Konma/Misafir	155	154	0,6%		157	156	0,8%
AKK (mio)	6.362	5.271	20,7%		2.277	1.945	17,1%
DIŞ HATLAR(1)	9A 2014	9A 2013	Değişim %		3Ç 2014	3Ç 2013	Değişim %
Misafir/Yolcu (mio)	5,96	4,98	19,5%		2,45	2,16	13,8%
Koltuk (mio)	7,67	6,33	21,2%		3,02	2,62	15,3%
Doluluk Oranı (%)	77,7%	78,7%	-1,0%	pp	81,1%	82,2%	-1,1%
Konma	42.026	34.587	21,5%		16.628	14.311	16,2%
Konma/Misafir	142	144	-1,6%		147	151	-2,1%
AKK (mio)	12.035	9.805	22,7%		4.947	4.174	18,5%
TOTAL	9A 2014	9A 2013	Değişim %		3Ç 2014	3Ç 2013	Değişim %
Misafir/Yolcu (mio)	15,02	12,58	19,4%		5,78	5,03	14,8%
Koltuk (mio)	18,63	15,60	19,4%		6,98	6,08	14,9%
Doluluk Oranı (%)	80,6%	80,6%	0,0%	pp	82,7%	82,8%	-0,1%
Konma	100.518	83.931	19,8%		37.742	32.717	15,4%
Konma/Misafir	149	150	-0,3%		153	154	-0,5%
AKK (mio)	18.397	15.076	22,0%		7.224	6.120	18,1%
Blok Saat (BS)	178.010	143.692	23,9%		69.032	57.543	20,0%
Uçak kullanım (BS)	12,8	12,8	-0,1%		13,9	14,0	-0,7%

(1) Charter operasyonları dahildir.

Büyüme Analizi



İÇ HATLAR



Misafir Başına Gelir(TL)

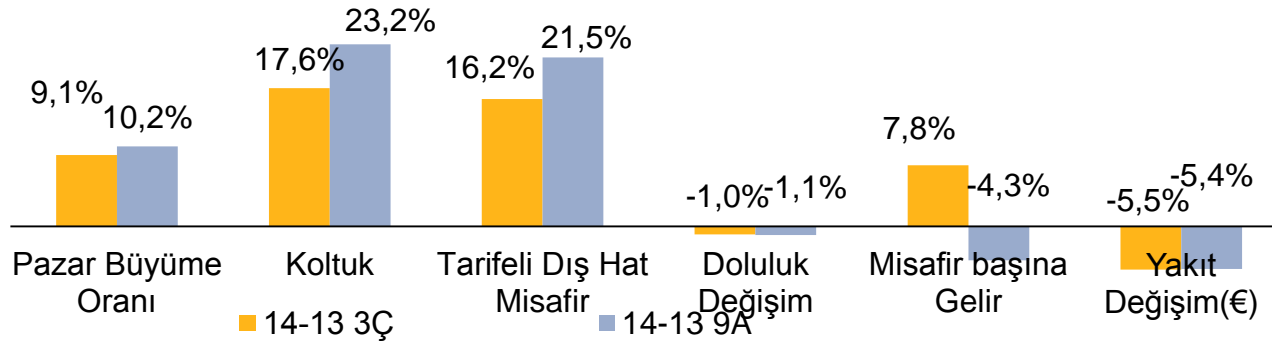
2013 3.Ç 86.3

2014 3.Ç 92.6

2013 9A 79.0

2014 9A 80.3

DIŞ HATLAR



Misafir Başına Gelir (€)

2013 3.Ç 82.8

2014 3.Ç 89.2

2013 9A 73.5

2014 9A 70.3

Yeni Uçuş Noktalarımız ve Frekans Artışlarımız



Yeni Noktalarımız

- Nice
- Oslo
- Lyon
- Londra-Gatwick
- Milan-Malpensa
- Türkmenbaşı
- Tunus
- Dammam
- Sharm el-Seyh, Hurgada Ekim 2014

Frekans Artışlarımız

- Basel haftalık 10 (ek 3 frekans)
- Stuttgart haftalık 10 (ek 1 frekans)
- Arlanda haftalık 10 (ek 2 frekans)
- Vienna haftalık 12 (ek 1 frekans)
- Orly günlük 2
- Amsterdam günlük 2
- Düsseldorf günlük 2 (ek 4 frekans)
- Kuveyt günlük 2 (ek 7 frekans)
- Tel Aviv günlük 4 / (ek 7 frekans)

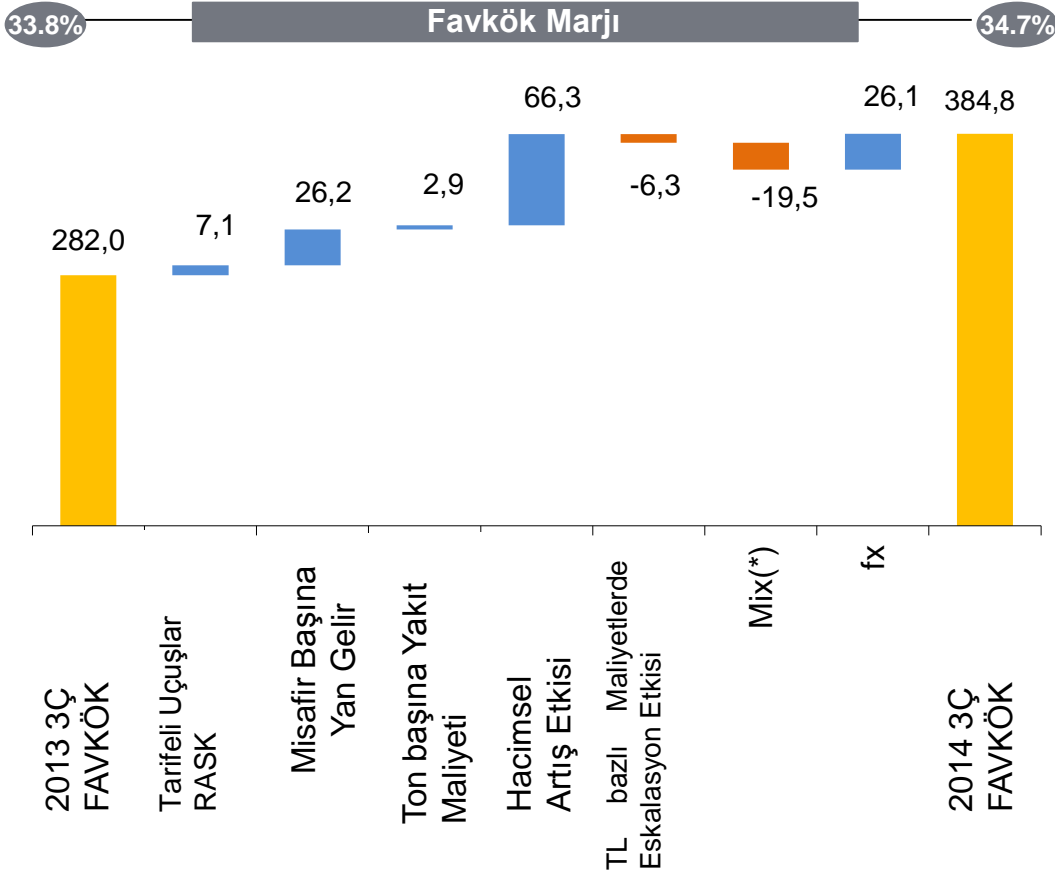
Pegasus Bugün

- Eylül 2014 itibariyle 54 uçaklık 4.68 yaş ortalamasına sahip Avrupanın en genç filolarından birine sahip
- Yüzde 28 iç hat Pazar payı ile Türkiye'nin ikinci büyük havayolu
- 30 yurt içi, 56 yurt dışı olmak üzere 36 ülkede 86 noktaya uçuş

FAVKÖK Analizi –2014 3.Çeyrek



2013-2014 FAVKÖK Köprüsü



Değerlendirme

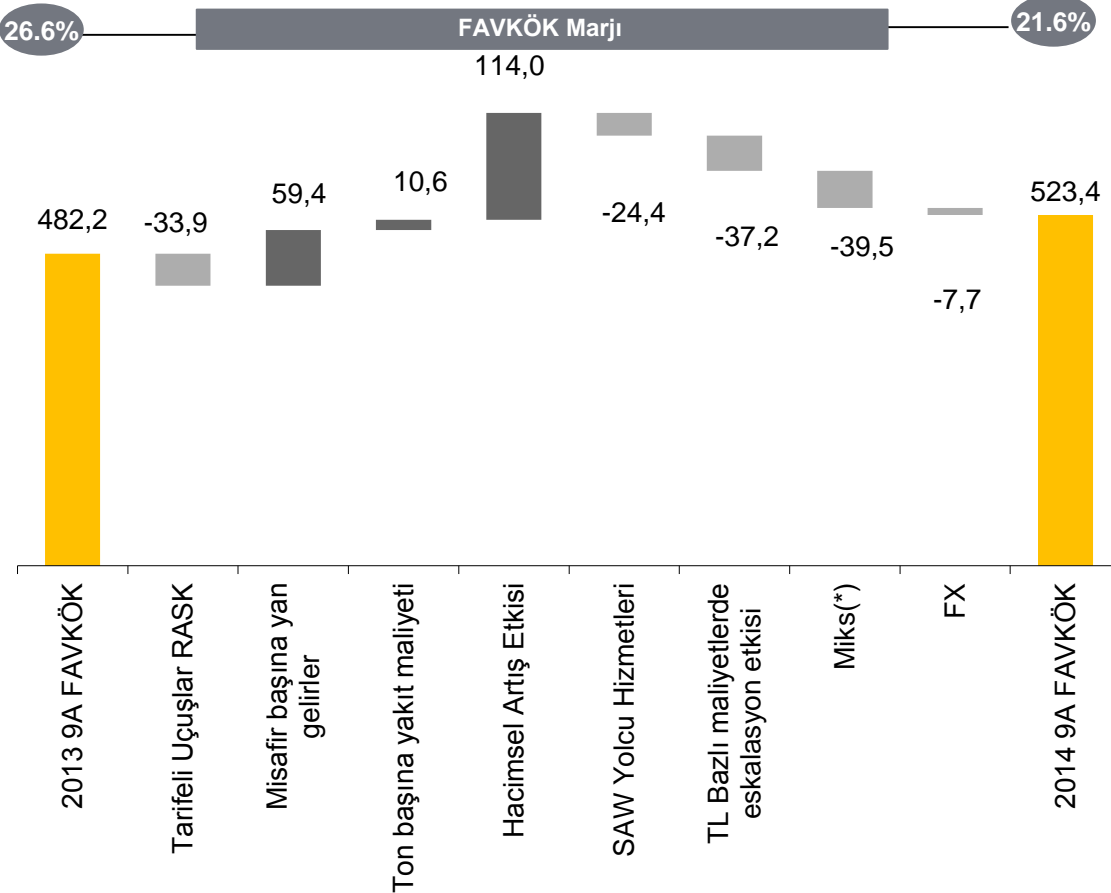
- 2014 Temmuz-Eylül döneminde TL 384.8m FAVKÖK gerçekleştirildi. Bir önceki yılın aynı dönemine göre Yüzde 36 artış sağlandı.
- Değişimin temel nedenleri
 - Hacimsel artış etkisi
 - Misafir başına yan gelir
 - TL bazlı maliyetlerdeki eskalasyon etkisi
 - Tarifeli uçuşlar RASK

(*) Mix etkisi :Izair ve Air Manas sabit maliyetlerinin, Motor bakım karşılıklarındaki değişim etkisi, filo sahiplik yapısı ve personel maliyetlerindeki yapısal değişimlerin net etkisi

FAVKÖK Analizi –2014 Ocak-Eylül



2013-2014 FAVKÖK Köprüsü



Değerlendirme

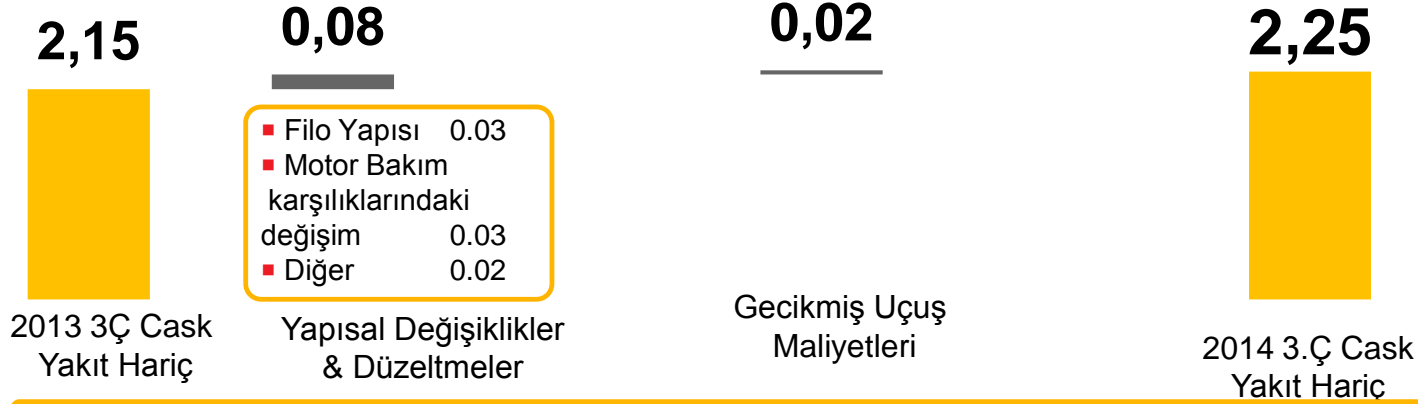
- 2014 yılı ilk 9 aylık operasyonel FAVKÖK'ü geçtiğimiz yılın aynı dönemine göre yüzde 9 artış göstererek TLmn523.4 gerçekleşmiştir.
- 2011-2013 Yıllık birleşik büyüme oranı yüzde 64.0 olarak gerçekleşti.
- Değişimin temel nedenleri
 - Hacimsel artış etkisi
 - Misafir başına yan gelir
 - FX

(*) Miks etkisi :Izairve Air Manas sabit maliyetlerinin, Motor bakım karşılıklarındaki değişim etkisi, filo sahiplik yapısı ve personel maliyetlerindeki yapısal değişimlerin net etkisi

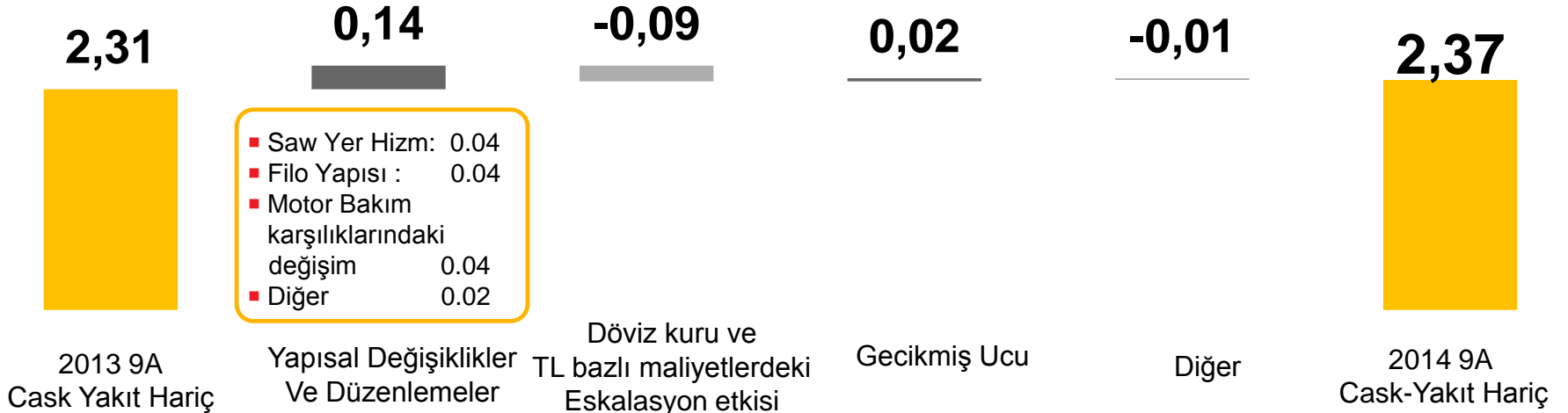
CASK / AKK başına maliyet Analizi



CASK € (yakıt hariç) Köprüsü – 3Ç 2014



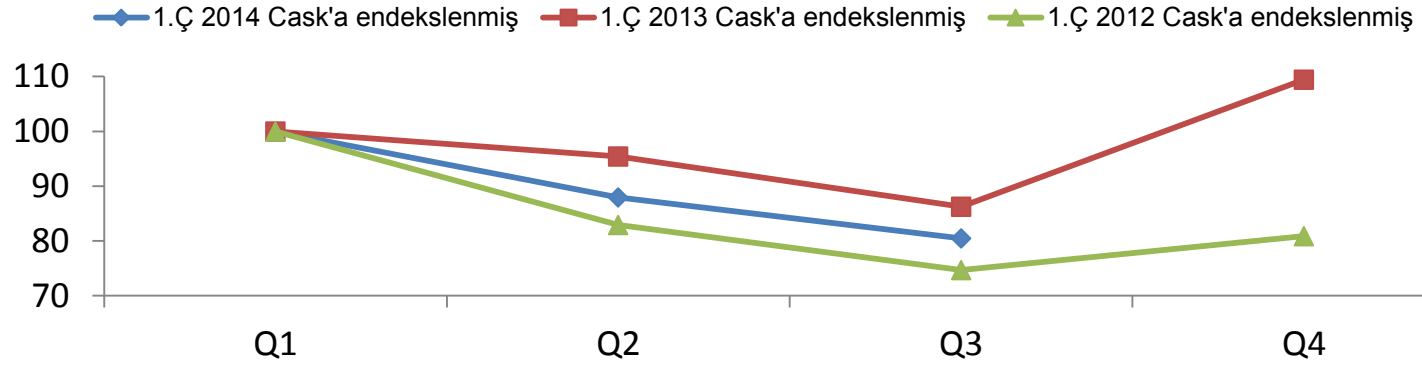
CASK € (Yakıt Hariç) Köprüsü – 9A 2014



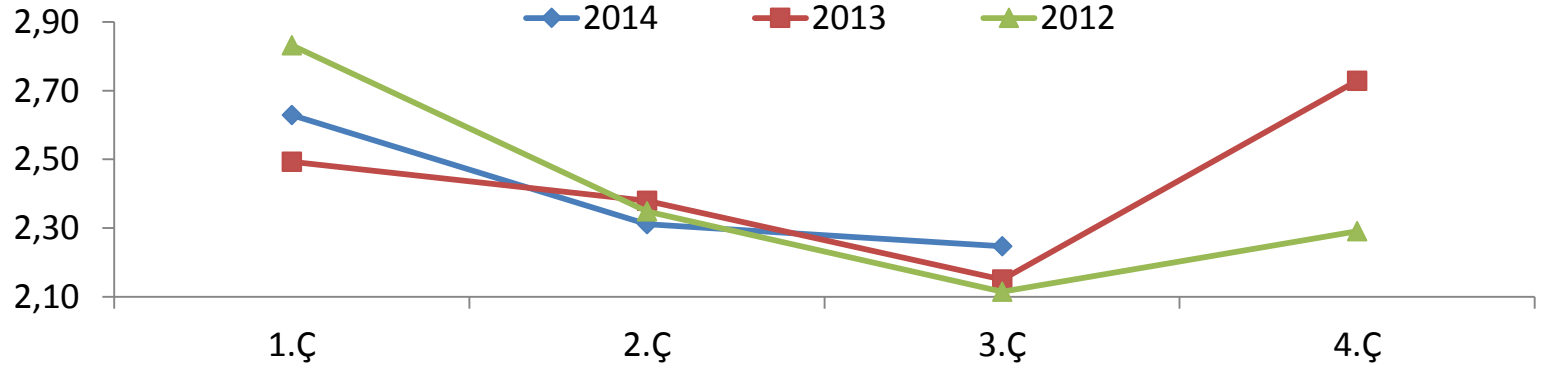
CASK Sezonsallık Analizi



CASK (yakıt hariç) Sezonsallık ilişkisi



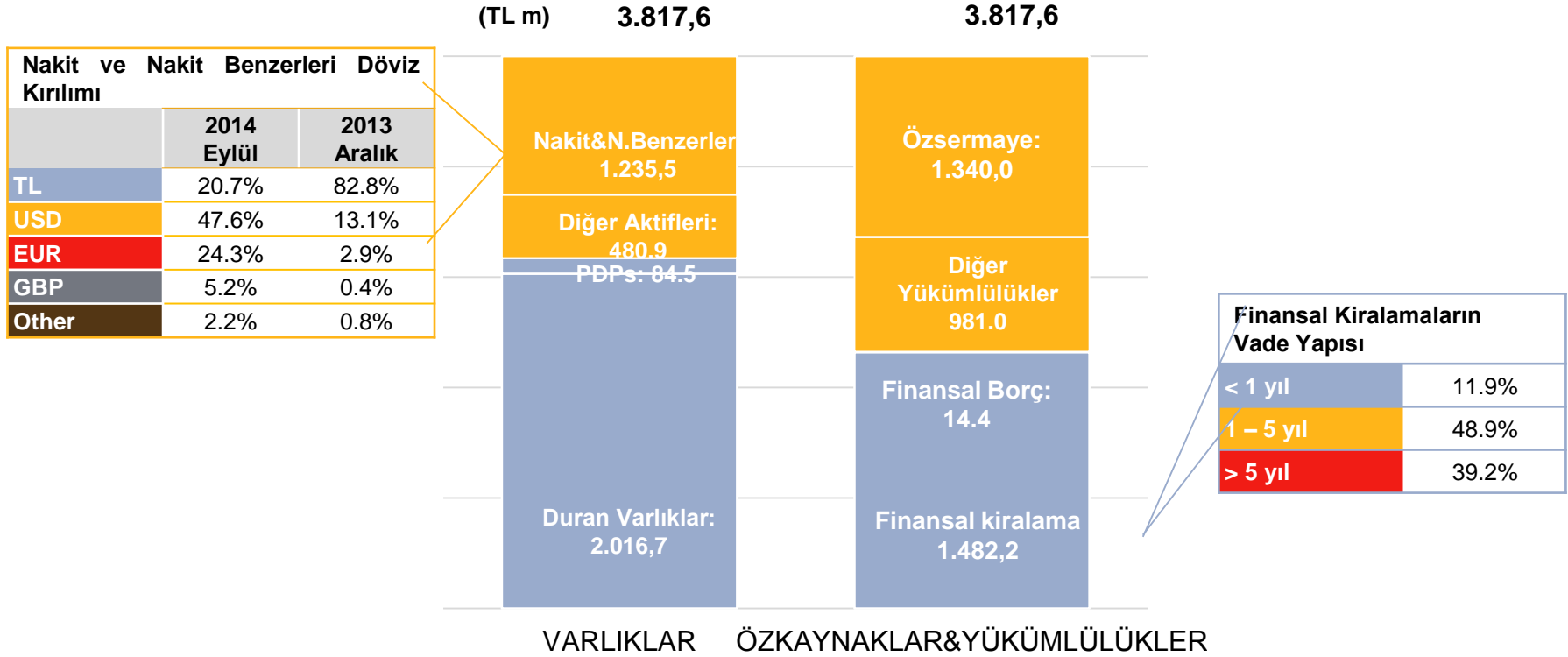
Nominal CASK yakıt hariç değerleri



Bilanço Yapısı



Bilanço Yapısı (30 Eylül 2014)

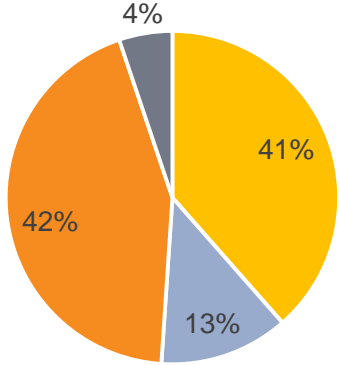


Yabancı Para Pozisyonu

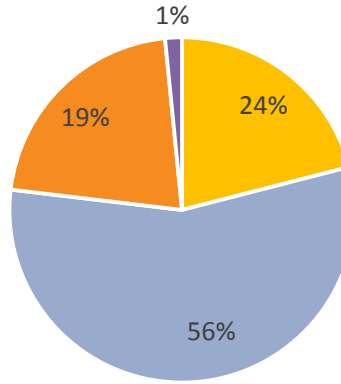


Gelir Tablosu Döviz Profili (%)

Gelir Tablosu Kırılımı



EBIT Giderlerin Kırılımı



■ Euro ■ USD ■ TL ■ Diğer

Fig. 2: Duyarlılık Analizi (TLM)

2014 9A	EUR/TL	USD/TL	Yakıt
Δ	+0.01	+0.01	+\$10
	EUR/TL	USD/TL	Fuel
Gelirler	3.4	1.5	-
Op. Maliyetler	1.8	5.5	8.7
EBIT	1.6	-4.0	-8.7
EBITDAR	2.0	-3.4	-8.7

Akaryakıt ve Döviz Kuru Risk Yönetiminin

- Pegasus Euro ve Türk Lirası fazla pozisyonlarının yüzde 100'ünü riskten korunma işlemleri dahilinde hedge etmektedir.
- Hedging Oranlarımız
 - Yakıt – 2014: 59%; 2015: 66%
 - Amerikan Doları – 2014: 78%; 2015: 11%

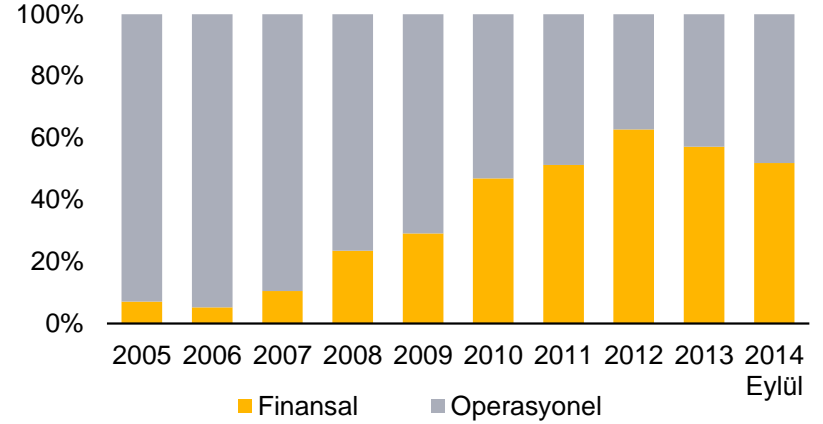
Pegasus Filo Gelişimi



Mevcut Filo Bilgileri

30 Eylül 2014	Finansal	Operasyonel	Toplam
Boeing 737-800	27	22	49
Boeing 737-400	1	0	1
Airbus A320 CEO	0	4	4
Total Filo	28	26	54

Sahiplik Yapısı



Filo Gelişimi (Mevcut Kontratlar)

Fleet	Q4 2014 ⁽¹⁾	FY 2014	FY 2015 ⁽²⁾	FY2016
Sahip	1	1	1	1
Finansal Kira	27	27	27	34
Operasyonel Kira	26	26	29	29
Total	54	54	57	64

Değerlendirmeler

Airbus A320neo siparişimizde teslim alacak olduğumuz uçak paketinin ilk yarısının, uçakları bilançomuza alacak şekilde ECA garantili finansman veya EETC veya JOLCO finansman yapıları kapsamında finanse edilmesi öngörülmektedir.

(1) 2014 4.Çeyrekte 56 uçak olması planlanmaktadır

(2) Mart 2015 tarihinde teslim edilecek 1 Boeing 737-800 kapsamaktadır. 13

Görünüm & Trendler (1)



Trafik ve Pazar Büyümesi

- Türkiye havacılık sektöründe yolcu sayısındaki büyümenin devam edeceği öngörülmektedir.
 - 2014'te toplam yolcu sayısı büyümesinin yaklaşık 18 % ulaşması beklenmektedir
- DHMI Türkiye'deki yolcu sayısının 2011-2015 yılları arasında 10% ile BYBO artmasını öngörmektedir

Kapasite Artışı

- Önümüzdeki üç yıl boyunca uçuş ağında her yıl 18% seviyelerinde ASK artışı planlanmaktadır

Doluluk Oranları Ve Gelir

- İç hatlar : Doluluk oranları mevcut seviyelerinde korunarak misafir başına ortalama gelirlerde kısmi bir artış beklenmektedir..
- Dış Hatlar : Sabit misafir başına gelir beklentisi korunurken doluluk oranları üzerindeki baskının devam edeceği öngörülmektedir.

Misafir Başına Yan Gelir

- 2014 Yıl sonu €9'nun üzerinde misafir başına yan gelir beklenmektedir.
- Önümüzdeki üç yılda yolcu başına yan gelirin €10-12 yükseltilmesi hedeflenmektedir.

Operasyonel Maliyetler (CASK)

- Yakın gelecekte sabit seyredeceği beklenmektedir.

2014 EBITDAR Marjı

- 2014 yılı mali sonuçları kapsamında 17-19% EBITDAR marjı hedeflenmektedir

Yatırım Harcamaları ve Nakit Akışı

- Uçaklar harici düşük bir yatırım harcaması planlanmaktadır

1.. Trend ve Hedefler bazı risk ve belirsizlikleri içermekte ve sonuçlar beklentilerden farklı gerçekleşebilmektedir. Lütfen sunumun 15. ve 16. sayfasındaki Önemli Not'a bakınız

Önemli Not 1/2



İşbu sunum içerisindeki bilgiler, Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş. ("**Şirket**" veya "**Pegasus**") tarafından, Şirket paylarının halka arzı ("**Halka Arz**") ve Şirket'in İstanbul Menkul Kıymetler Borsası'nda ("**Borsa**") işlem görme hedefleri ile ilgili olarak yapılacak bir sunumda kullanılmak üzere hazırlanmıştır. İşbu sunum ve içeriğinin kesin suretle gizli tutulması gerekmekte olup katılımcı bazında bilgi amaçlı kullanılmalıdır. İşbu sunum herhangi bir formda çoğaltılamaz, (aşağıda tanımlandığı şekli ile ilgili Kişi olsun veya olmasın) herhangi bir kişiye dağıtım yapılamaz veya kısmen ya da tamamen herhangi bir amaç için yayınlanamaz. Bu sınırlama ve aşağıda bahsedilen diğer sınırlamalara uyulmaması, ilgili menkul kıymetler mevzuatına aykırılık teşkil edecektir.

İşbu sunum, kısmen veya tamamen, Şirket'in herhangi bir menkul kıymetine ilişkin bir satış teklifi veya diğer bir arza veya iştirak taahhüdüne veya devralmaya ilişkin olarak teklif ya da davet veya bir yatırım yapılmasına ilişkin bir teşvik teşkil etmemektedir. İşbu sunumun hiçbir bölümü ve de bunun dağıtılmış olması durumu, herhangi bir sözleşmenin, taahhüdün veya yatırım kararının temelini oluşturamaz ve de bu kapsamda dikkate alınamaz. Halka arz edilmiş payların her şekilde satın alınması kararı, yatırımcılar için hazırlanan ve Halka Arz ile ilgili olarak Türkiye Cumhuriyeti sınırları dahilinde yayımlanacak olan izahnamedeki ("**İzahname**") bilgiler baz alınarak verilmelidir. İzahname'nin bir kopyası, ilanı takiben, Şirket'in merkezinde incelemeye hazır bulundurulacak olup Kamuyu Aydınlatma Platformu (www.kap.gov.tr) ve Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.'nin web sitesinde (www.flypgs.com) yayımlanacaktır.

İşbu sunum, yalnızca Şirket'in sorumluluğu altındadır. Bu sunum içeriğindeki bilgilerin geniş kapsamlı olması amaçlanmadığı gibi, bu bilgiler bağımsız olarak da doğrulanmamıştır. Sunumda kullanılan bilgiler tartışma amaçlı olup, sunumda Şirket'i veya onun faaliyetlerini, finansal durumunu veya gelecek performansını değerlendirebilmek adına gerekli tüm bilgilerin kullanılması amaçlanmamıştır. Bu belge kapsamındaki bilgi ve görüşler, sunum tarihi itibarıyla temin edilmiş olup, bunlardaki değişiklikler bildirimine konu edilmeyeceklerdir. Bilgilerden bir kısmı taslak niteliğinde olup nihai halleri Sermaye Piyasası Kurulu'nun ("**SPK**") onayını takiben ilan edilecek İzahname'de yer alacaktır. Şirket, İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş. ("**İş Yatırım**") ya da bunların ilgili şirketleri, danışmanları veya temsilcileri tarafından bu sunumda yer alan bilgi veya görüşlerin yeterliliği, doğruluğu ve tamlığı (veya herhangi bir bilginin bu sunuma girilmesinin ihmal edilip edilmediği) konusunda açık veya zımni herhangi bir beyan veya taahhütte bulunulmamış ve bulunulmayacak olup, böyle bir varsayımda da bulunulmamalıdır. Mevzuatın izin verdiği ölçüde Şirket, İş Yatırım ve bunların ilgili yönetim kurulu üyeleri, çalışanları, ilişkili şirketleri, danışmanları veya temsilcileri, bu sunum veya içeriğinin kullanılmasından, ya da bu sunum ile ilgili olarak başka bir şekilde ortaya çıkan, doğrudan veya dolaylı olarak doğan hiçbir zarardan dolayı hiçbir sorumluluğu (ihmal veya başka bir şekilde) kabul etmemektedirler.

İşbu sunumda yer alan endüstri, pazar ve rekabet ortamı verileri mümkün olduğunca resmi veya üçüncü kişi konumundaki kaynaklardan sağlanmıştır. Üçüncü kişi konumundaki sektör yayınları, çalışmaları ve araştırmaları genellikle, söz konusu kaynaklarda yer alan verilerin güvenilir olduğu düşünülen kaynaklardan temin edildiğini, ancak bu verilerin doğruluğu veya tamlığı hususunda herhangi bir garantinin söz konusu olmadığını belirtmektedirler. Şirket, her bir yayının, çalışmanın ve araştırmanın güvenilir kaynaklar tarafından hazırlandığına inanıyor olsa da, söz konusu bilgilerin doğruluğunu bağımsız olarak teyit etmemiştir. Buna ek olarak, bu sunumdaki belli endüstri, pazar ve rekabet ortamı verileri Şirket'in faaliyet gösterdiği pazarlarda Şirket yönetiminin bilgi ve tecrübesi temelinde Şirket'in kendi iç araştırma ve tahminlerine dayanmaktadır. Şirket, bu araştırma ve tahminlerin uygun ve güvenilir olduğuna inanmakla birlikte, bu araştırma ve tahminler ve bunlara ilişkin temel metodolojiler ile varsayımlar herhangi bir bağımsız kaynak tarafından doğruluk ve tamlıkları bakımından tasdik edilmemişlerdir ve bunlardaki değişiklikler bildirimine konu edilmeyecektir. Dolayısıyla, bu sunumda yer alan hiçbir endüstri, pazar veya rekabet ortamı verisine gereğinden fazla anlam yüklenmemelidir. Bu sunum veya sunuma ilişkin dağıtılan herhangi bir materyal, götürülmesi, dağıtılması, yayımlanması, varlığı veya kullanımı yasa dışı olan veya kayıt veya lisanslama işlemi gerektiren yargı alanlarının vatandaşı veya mukimi olan herhangi bir gerçek veya tüzel kişiye götürülemez, dağıtılamaz ve iletilemez.

Hisseler, 1933 tarihli değişik Birleşik Devletler Menkul Kıymetler Kanunu ("**Menkul Kıymetler Kanunu**") uyarınca veya herhangi bir Birleşik Devletler eyaletinin, bölgesinin veya diğer bir yargı alanının (Columbia Bölgesi dahil) mevzuatı kapsamında kayda alınmamıştır ve alınmayacaktır ve de Birleşik Devletler sınırlarında kayda alınmaksızın, Menkul Kıymetler Kanunu veya herhangi bir Birleşik Devletler eyaletinin, bölgesinin veya diğer bir yargı alanının mevzuatının kayda alınma şartlarından doğan bir istisnaya tabi olarak veya bu şartlara tabi olmayan bir işlem kapsamında arz edilmeyecek veya satılmayacaktır. Pegasus, halka arza konu menkul kıymetlerin hiçbir kısmını Birleşik Devletler'de kaydettirmemiştir veya kaydettirmeyi veya Birleşik Devletler'de herhangi bir menkul kıymet halka arzı gerçekleştirilmeyi düşünmemektedir.

Bu sunum veya herhangi bir kısmı Avustralya, Kanada, Japonya veya Suudi Arabistan'da veya bu ülkelere veya bunların herhangi bir mukimine yönelik olarak doğrudan veya dolaylı olarak iletilemez veya dağıtılamaz. Bu sınırlamalara aykırılık, Avustralya, Kanada, Japonya veya Suudi Arabistan menkul kıymetler mevzuatı hükümlerine aykırılık teşkil edebilecektir. Hisseler, Avustralya, Kanada, Japonya veya Suudi Arabistan menkul kıymetler mevzuatı uyarınca kayda alınmamıştır ve alınmayacaktır ve de belirli istisnalara tabi olarak, Avustralya, Kanada, Japonya veya Suudi Arabistan'da arz edilmeyecek veya satılmayacaktır.

İşbu sunumun ve planlanan Halka Arz ve Borsa'da işlem görmeye ilişkin diğer bilgilerin arzı ve dağıtımı, belirli yargı alanlarında kanunen kısıtlanmış olabilir. İşbu sunumu veya burada atıfta bulunulan herhangi bir belgeyi veya bilgiyi elde eden kişiler işbu kısıtlamalardan haberdar olmalı ve bu kısıtlamaları göz önünde bulundurmalıdır. Bu kısıtlamalara uyulmaması, bahsi geçen yargı alanlarındaki menkul kıymetler kanunlarının ihlali sonucunu doğurabilir.

Önemli Not 2/2



İşbu sunum yalnızca kendisi ile yasal olarak iletişime geçilebilecek kişiler kapsamındaki sınırlı sayıdaki davetli (“İlgili Kişi”) için yapılmış olup, bu davetlileri hedeflemektedir. Bu sunumdaki hiçbir bilgi, yatırım tavsiyesi içermemekte olup, burada yer alan herhangi bir tavsiye, yatırım amaçları, finansal durum veya belirli alıcıların belirli ihtiyaçları değerlendirmesi baz alınarak oluşturulmamıştır. İlgili Kişiler dışındaki kişiler, işbu sunum veya içeriğine dayanmamalı veya bunlara göre hareket etmemeli ve de bunları Şirket’e derhal iade etmelidir. İşbu iletişimin ilgilendirdiği herhangi bir yatırım veya yatırım faaliyeti, yalnızca İlgili Kişilere uygundur ve yalnızca İlgili Kişiler tarafından iştigal edilebilir.

İşbu sunum “ileriye dönük ifadeler” içermektedir. Bu ifadeler “öngörmek”, “olacak”, “inanmak”, “amaçlamak”, “tahmin etmek”, “beklemek” ve benzeri terimler içermektedir. Geçmişe dönük bilgiler dışındaki, Şirket’in finansal konumu, beklentileri, büyümesi, iş stratejisi, planları ve yönetimin gelecekteki operasyonlar ile ilgili hedefleri (yeni rotalar, uçak sayısı, hazır finansman bulundurulması, müşteri teklifleri, yolcu ve faydalanma istatistikleri ve Şirket’in ürün ve hizmetleriyle ilgili hedefler de dâhil olmak üzere) de dâhil olmak üzere ancak bunlar ile sınırlı olmaksızın, ilgili tüm ifadeler ileriye dönük ifadedir. İşbu ifadeler, İzahname’de belirtilen ve Şirket’in gerçek sonuçlarının, performansının veya başarılarının, bu ileriye dönük ifadelerde belirtilen veya ima edilen sonuç, performans veya başarılarından esaslı derecede farklı olmasına sebep olacak riskler ve belirsizlikler de dahil, ancak bunlarla sınırlı olmamak kaydıyla, bilinen ve bilinmeyen riskleri, belirsizlikleri ve diğer önemli faktörleri de içerir. İşbu ifadeler, Şirket’in mevcut ve ileriye dönük iş stratejilerine ve Şirket’in ileride faaliyet göstereceği iş çevresine ilişkin çok sayıda varsayıma dayanmaktadır. Bu ileriye yönelik ifadeler, yalnızca işbu sunumun yapıldığı tarihi itibarıyla dikkate alınmalıdır. Şirket, ileriye dönük ifadelerin Şirket’in gelecekteki performansına bir garanti teşkil etmediğini ve Şirket’in asıl finansal konumu, beklentileri, büyümesi, iş stratejisi, planları ve gelecek operasyonlara ilişkin yönetimin hedeflerinin, işbu sunumda yer alan ileriye dönük ifadelerde belirtilen veya açıklananlar ile esaslı olarak farklılık gösterebileceği hususunda bu sunumun muhataplarını uyarmaktadır. Bunlara ek olarak, Şirket’in finansal konumu, beklentileri, büyümesi, iş stratejisi, planları ve yönetimin gelecekteki operasyonlar ile ilgili hedefleri, sunumda yer alan ileriye dönük ifadeler ile tutarlı dahi olsa, bu sonuçlar veya gelişmeler gelecekteki herhangi bir dönemde elde edilecek sonuçlar veya gelişmeler için bir gösterge teşkil etmez. Şirket, beklentilerinde meydana gelen değişikliklerin yansıtılması amacıyla veya sunum tarihinden itibaren gerçekleşecek bir olay veya meydana gelecek şartlar veya koşullar sebebiyle, işbu sunumda yer alan herhangi bir ileriye dönük ifadeyi inceleme veya teyit etme veya bu ifadelerle ilişkin güncellemeleri veya tadilleri kamuya açıklamayı taahhüt etmemekte olup, böyle bir yükümlülüğü açıkça reddetmektedir.

İşbu sunumun tarihi itibarıyla İzahname henüz 6362 sayılı Sermaye Piyasası Kanunu uyarınca onaylanmamıştır. İzahname veya Halka Arz, Türkiye Cumhuriyeti dışındaki herhangi bir yetkili makam tarafından onaylanmamış; bu makamlara bildirilmemiş veya bu makamlar tahtında kayda alınmamıştır (halka arz edilecek veya borsa kotuna alınacak menkul kıymetler için yayınlanacak prospektüslere ilişkin tadil edilmiş hali ile Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin 4 Kasım 2003 tarih ve 2003/71/EC sayılı Direktifi çerçevesinde herhangi bir Avrupa Ekonomik Alanı üyesi ülke dahil). Halka arzın veya satışın hukuken başka hiçbir ek gereksinimin karşılanmasına gerek olmaksızın yapılabileceği bölgeler dışında, halka arz edilen paylar Türkiye Cumhuriyeti sınırları dışında halka arz edilemez veya satılamaz.

İşbu sunum, tadil edilmiş hali ile 2003/71/EC sayılı Direktifin (herhangi bir Üye Devlet’teki ilgili uygulama tedbirleri ile birlikte “Prospektüs Direktifi”) uygulandığı herhangi bir Avrupa Ekonomik Alanı Üye Devlet’inde Prospektüs Direktifi kapsamında bir Prospektüs teşkil etmez.

İş Yatırım, münhasıran Şirket ve Esas Holding A.Ş. adına hareket etmekte olup Halka Arz ile bağlantısı bulunan başka kimse adına hareket etmemektedir ve Şirket ile Esas Holding A.Ş. dışında hiç kimseye karşı ilgili müvekkillerine sundukları korumadan veya Halka Arz’a ilişkin verdiği tavsiyelerden dolayı sorumlu tutulamaz.

İşbu sunuma katılarak veya sunum sayfalarını okuyarak, yukarıda yer alan kısıtlama ve sınırlamaları kabul ettiğinizi, ve özellikle: (i) yukarıda yer verilen yasal uyarıyı okuduğunuzu ve sunumu ve içeriğini gizli tutma yükümlülüğü de dahil olmak üzere ancak bununla sınırlı olmamak kaydıyla yasal uyarının içeriğine riayet edeceğinizi, (ii) (yukarıda tanımlandığı şekliyle) İlgili Kişi olduğunuzu, (iii) Şirket’e, işine, finansal konumuna ve gelecekteki performansına ilişkin değerlendirmelerinizden yalnızca sizin sorumlu olacağınızı ve herhangi bir yatırım kararını yalnızca SPK tarafından onaylanmış İzahname’ye dayanarak yapacağınızı beyan, tekeffül ve taahhüt edersiniz.

Tanımlar



Sunumdaki bütün gelir, CASK, yakıt dışı CASK, FAVKÖK ve FAVKÖK Marj değerleri Pegasus operasyonel verileridir. Bu değerler IZair ile AirBerlin Türkiye markası altında Antalya ve Almanya'nın çeşitli şehirleri arasında yapılan split charter uçuşlarını (1 Kasım 2011'de başlamıştır) içermemektedir.

- “ASK”: Arz edilen koltuk kilometre anlamındadır ve belirli bir dönem içinde yolculara arz edilen koltukların sayısı ile bu koltukların uçtuğu kilometre sayısının çarpımı sonucu bulunan rakama eşittir;
- “ASL”: Arz edilen koltuk kilometrelerinin (ASK) kapasiteye bölünmesi yoluyla hesaplanan, kilometre cinsinden ortalama uçuş mesafesi anlamındadır;
- “Blok saat”: Bir uçağın kalktığı andan indiği ana kadar geçen süre anlamında olup taksi süresini de kapsamaktadır;
- “BYBO “: Bileşik Yıllık Büyüme Oranı
- “CASK”: Arz edilen koltuk kilometre başına gider anlamında olup, Pegasus Operasyonel Hizmet Bedeli, genel yönetim giderleri ve satış, pazarlama ve dağıtım giderlerinin toplamının arz edilen koltuk kilometreye (ASK) bölünmesi suretiyle hesaplanmaktadır;
- “CASK (yakıt hariç)”: Jet yakıtı giderleri hariç CASK değerinin arz edilen koltuk kilometreye (ASK) bölünmesi suretiyle hesaplanmaktadır;
- “Charter uçuşlar”: Tur operatörü gibi belirli bir müşteri ile bir uçağın kapasitesinin kullanılması için yapılan anlaşma çerçevesinde (normal tarifelerin dışında) gerçekleştirilen uçuşlar;
- “Doluluk oranı”: Belirli bir dönem içinde taşınan yolcu sayısının koltuk toplamına bölümüyle elde edilen orandır;
- “FAVKÖK”: Faiz, İştirak kar/zararı, Amortisman, Vergi, Faaliyet kiralaması giderleri Öncesi Kar anlamındadır;
- “Günlük konma”: Bir uçağın ortalama günlük konma sayısı anlamında olup, toplam konma sayısının, uçağın çalıştırıldığı gün sayısına bölünmesi suretiyle hesaplanır;
- “Kapasite”: Herhangi bir zamanda toplam arz edilen koltuk sayısı anlamındadır;
- “Kod paylaşımı” : İki havayolu şirketinin uçuş programlarının koordine edilerek uçuş ağlarının birleştirilmesidir;
- “Koltuk kapasitesi”: Bir uçakta taşınabilecek toplam yolcu sayısı anlamındadır;
- “Konma”: Kalkış anından bir sonraki inişine kadar bir uçağın faaliyeti anlamındadır;
- “JAR”: Joint Aviation Requirements kısaltmasıdır;
- “Noktadan noktaya uçuş”: Bir yolcuyu başlangıç noktasından itibaren aktarma yapmaksızın diğer destinasyona taşıyan uçuş anlamındadır;
- “Ortalama uçak kullanımı”: Ortalama blok saat şeklinde ölçülmektedir;
- “RASK”: Arz edilen koltuk kilometre (ASK) başına gelir anlamındadır;
- “Satın Alma Hakkı Devri”: Uçak satın alma haklarının ilk olarak bir kiralama şirketine transfer edilmesi ve ardından bu kiralama şirketi ile bir operasyonel kiralama anlaşması imzalanarak devredilen haklara istinaden kiralama şirketinin satın aldığı uçakların kiralınması anlamındadır.
- “Split charter uçuşları”: Bir tur operatörünün bir charter uçuşunda uçağın kapasitesinin tamamını taahhüt etmek yerine belirli sayıda koltuk satın almasını ve uçuşun koltuk kapasitesinin çeşitli tur operatörlerine kısmen satılmasını kapsayan bir düzenleme anlamındadır. Standart charter uçuşların aksine split charter uçuşlarda uçağın doldurulmasından tur operatörleri değil, nihai olarak havayolu taşıyıcıları sorumludur;
- “Ücretli yolcu”: Bir havayolu taşıyıcısının taşımak için ücret aldığı yolcu anlamındadır;
- “Wet lease”: Bir havayolu şirketinin (kiralayan) bir uçağı, uçak mürettebatının tamamını, bakım ve sigorta hizmetlerini (ACMI) diğer bir havayolu taşıyıcısının (kiracıya) kullanımına sunmasını ve kiracının uçağın çalıştırıldığı saatler için kiralayana ödeme yapmasını kapsayan bir düzenleme anlamındadır. Wet lease kullanımlarda kiracı yakıt, havaalanı ücretleri ve diğer harç, vergi ve benzeri giderleri karşılamakla sorumludur. Uçuş, kiracının uçuş numarası kullanılarak yapılır;
- “Yolcu başına gelir”: Herhangi bir dönemde elde edilen toplam gelirin yolcu sayısına bölünmesi suretiyle hesaplanır;
- “Zamanında kalkış”: Kalkış zamanından itibaren 15 dakika içinde uçağın kapısı kapanacak şekilde tarifeli bir uçuşun gerçekleşmesi anlamındadır.