T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Araştırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı

7/136

07 ŞUBAT 2003

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/- 194 -5042
KONU :Konya Milletvekili
Sayın Nezir BÜYÜKCENGİZ'in
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ: 22.01.2003 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-471 sayılı yazınız.

Konya Milletvekili Sayın Nezir BÜYÜKCENGİZ'in 7/136-486 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK:
1 Cevap formu(2 Sayfa)

KONYA MİLLETVEKİLİ SAYIN NEZİR BÜYÜKCENGİZ'İN 7/136-486
SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI 7/136

SORULAR:

1-Özellikle sis ve benzeri nedenlerle, görüş bulunmayan ortamlarda inme olanağı sağlayan INSTRUMENTAL LANDİNG SYSTEM (ILS) adlı aletin tüm havaalanlarımıza yerleştirilmesi hususunda Bakanlığınızca herhangi bir çalışma yapılmakta mıdır?

2-Yapılmakta ise bu aletler ne zaman faaliyete geçebilecektir?

3-Bu konuda çalışma yapılmıyor ise ne gibi önlemler almayı düşünüyorsunuz?

CEVAP:

Ülkemizde, hava seyrüsefer emniyetinden sorumlu olarak görev yapan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü; üyesi bulunduğu Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı ICAO ve ECAC'ın hava seyrüsefer güvenliği konusundaki norm ve standartlarını uygulama zorunluğu bulunan ve bu hizmetleri nedeniyle de uluslararası niteliğe haiz bir Kamu Kuruluşudur. Bu zorunluluk; Kuruluş'un hava seyrüsefer alt yapısında kullandığı sistem ve cihazların sürekli idame, modernizasyon ve periyodik bakım sorumluluğunu da yüklemektedir.

Bu sorumluluk gereği olarak, sürekli denetimlere tabi olan bu sistem ve cihazlar, meydanların bulunduğu yerin topoğrafik yapısı itibariyle, konusunda uzman, teknik bir heyet marifetiyle yapılan teknik etütlerin sonuçlarına göre temin ve tesis edilmektedir. ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı) tarafından düzenlenen kurslarla eğitilen, ihtisas sahibi personelce dizayn edilmiş ILS Yaklaşma Usulleri; DHMİ Genel Müdürlüğü'ne ait 2 adet C-550 uçuş kontrol/kalibrasyon uçakları ile kontrol edilerek Türkiye AIP'sı (Havacılık Bilgi Yayını) vasıtasıyla tüm havacılara ilan edilmektedir. Askeri amaçlı yada sivil-asker müşterek kullanılan meydanlarda ise; bu gibi çalışmalara, askeri uzmanların da katılımı sağlanmaktadır. Her meydanın sahip olduğu hava seyrüsefer alt yapısına göre ilan edilen bu kriterler çerçevesinde, yerli ve yabancı uçaklar, meydanlara güvenle iniş ve kalkış yapabilmektedirler. Bu anlamda, teknik yönden ILS yaklaşması yapılamayan meydanların "güvensiz" olmadığıdır.

Aletle alçalma usulleri; hava alanının konumuna, çevre şartlarına, arazi yapısına, meteorolojik şartlara ve teknik değerlendirmelere bağlı olarak her bir havaalanı için seyrüsefer yardımcı cihazlarından biri veya bir kaçı kullanılarak hazırlanmaktadır. Bir meydana sefer planlayan pilot, o meydandaki cihazlara göre alçalma usullerinden birisini uygulamak durumundadır. Bu kapsamda; tüm dünyadaki örneklere bakıldığında ILS'e bağlı yaklaşma usullerinin yanı sıra, işlevsel olarak benzer seyrüsefer cihazları olan NDB (Non Directional Beacon), VOR (VHF Omni Range), DME (Distance Measuring Equipment) cihazlarının, NDB, NDB/DMA, VOR, VOR/DME tarzında planlanan yaklaşma usulleri ile yaygın olarak kullanıldığı görülmektedir. İngiltere, Fransa ve Almanya gibi Avrupa Ülkelerinde dahi, bütün havaalanlarında ILS mevcut olmayıp; alçalma ve inişlerinde güvenli sayılan operasyonlar düzenlemektedirler.

./..

7/136

8.01.2003 tarihinde meydana gelen müessif kazanın resmi soruşturması devam etmekte olup sonuç ayrıca açıklanacaktır.

Teknik alt yapı yönünden eksiği bulunmayan ve 50 yıldır sivil hava ulaşımına açık olan Diyarbakır Havaalanına, ILS tesis edilmediği halde, mevcut seyrüsefer cihaz ve usulleri ile; on yıllık dönemde 27.822 uçak, güvenli bir şekilde iniş-kalkış yapmıştır. Bu haliyle; 1976 yılında Gaziantep, 1988 yılında ise Şanlıurfa Havaalanları hizmete verilinceye kadar Diyarbakır Havaalanı, sivil hava ulaşımında Güneydoğu Anadolu Bölgemizin merkezi konumunda başarıyla hizmete vermiştir.

Diyarbakır'da meydana gelen uçak kazası nedeniyle gündeme giren ILS cihazı, **Aletli İniş Sistemi** olarak adlandırılan bir seyrüsefer kolaylığı sistemidir. Bu sistem, yatay ve düşey olarak uçağa kılavuzluk görevi yapıp, NDB, VOR, DME'ye nazaran yere ve piste daha fazla yaklaşılmasını sağlayan sistemin genel adıdır. Özellikle; görüşün kısıtlı olduğu, sisli, yağmurlu ve karlı havalarda pist başına göre mümkün olduğunca alçalmak ve yaklaşmak, iniş ihtimalini artıran bir unsurdur. Ancak, söz konusu sistemin bir meydana tesis edilebilmesi için; coğrafi yapı ve manialarn, uçakların ILS'te süzülüş açısı sağlayan Glide-Path hüzmesine piste yeterli mesafe kala girmesine müsaade edecek kriterlerde olması da büyük önem taşımaktadır. Aksi taktirde ILS'den fayda elde edilmesi mümkün değildir.

Bu nedenle, DHMİ Genel Müdürlüğü, meydanlara ILS tesisinin mümkün olup olmadığının belirlenmesi amacıyla; ilki 1993 yılında, hizmet alımı şeklinde, İtalyanlarla ortak olarak yedi havaalanı için (Kars, Muş, Adana, Adnan Menderes, Gaziantep, Diyarbakır, Van) ILS etüdü yaptırılmıştır. Etüt sonucunda, olumlu sonuç alınan Kars, Muş, Adana ve Adnan Menderes Havaalanlarına sistem tesis edilmiştir. 1999 yılında ise, Türkiye Genelinde DHMİ Genel Müdürlüğü'nün oluşturduğu bir heyet ile Eurocontrol uzmanları tarafından, tabii ve suni manialar dikkate alınarak ICAO Annex-10 ve Doc-8168 dökümanlarında yayınlanan parametreler kullanılarak yerinde yapılan incelemeler sonucu toplam 53 havaalanında ILS etütleri yapılmıştır. Bu etütler sonucunda;

-8 adet (Adıyaman, Edremit-Körfez, Elazığ, Erzincan, Kahramanmaraş, Isparta Süleyman Demirel, Siirt ve Van Ferit Melen) Havaalanlarına teknik olarak ILS sistemi tesisinin mümkün olmadığı,

-4 adet (Ağrı, Çanakkale, Gaziantep ve Şanlıurfa) Havaalanlarına ILS sistemi tesisinin mümkün olduğu ancak, coğrafi yapı nedeniyle ideal değere alçalma sağlanamadığı için tesisin rantabl olmadığı,

-3 adet (Diyarbakır, Konya ve Malatya) Havaalanlarına Askeri Havaalanları olması nedeniyle ILS sistemi tesisinin mümkün olmadığı

anlaşılmıştır.

Bugün, DHMİ Genel Müdürlüğünün fiili olarak işletiminde bulunan 33 adet havaalanının 16 adedinde toplam 24 adet ILS cihazı mevcuttur. 17. havaalanı olan Kayseri Havaalanının ILS cihazı ise, fabrika imalatı aşamasında olup, bitimini müteakip tesis çalışmaları başlatılacaktır. Mardin Havaalanı ise, son etüt çalışmalarından sonra hizmete açılmış olup, ILS etüdü planlanmaktadır. 33 Havaalanının 9 adedinde ise bugün itibariyle uçak seferi bulunmamaktadır.