

7/138

T.C.
ULAŖTIRMA BAKANLIĐI
AraŖtırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu BaŖkanlıĐı

07 ŖUBAT 2003

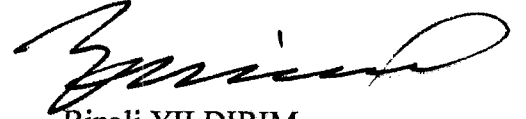
SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/ - 195-5043
KONU :İstanbul Milletvekili
Sayın Zeynep Damla GÜREL'in
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŖKANLIĐINA

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

İstanbul Milletvekili Sayın Zeynep Damla GÜREL'in 7/138-488 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ekte sunulmuŖtur.

Bİlgilerinize arz ederim.


Binali YILDIRIM
UlaŖtırma Bakanı

E K :
1 Cevap formu(3 Sayfa)

İSTANBUL MİLLETVEKİLİ SAYIN ZEYNEP DAMLA GÜREL'İN 7/138-488
SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

SORULAR:

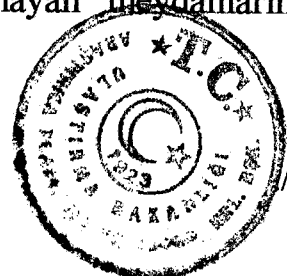
09.01.2003 tarihinde İstanbul-Diyarbakır tarifeli THY uçağı Diyarbakır Havaalanına yaklaştığı sırada düşmüş ve bu elim kazada 75 vatandaşımız hayatını kaybetmiştir. Daha sonraki günlerde özellikle hava meydanlarının teknik donanımı ile ilgili bir çok iddia ortaya atılmıştır. Özellikle ILS isimli cihazın Diyarbakır Havaalanında bulunuyor olmasının kaza olma olasılığını azaltacağı kamuoyunda yaygın bir kanı olarak ortaya çıkmaktadır.

Mevcut havaalanlarının hangilerinde ILS cihazı bulunmaktadır? ILS cihazı bulunmayan havaalanlarında bu tür kazaların tekrarlanmaması için ne tür ekstra önlemler alınmaktadır? Bakanlığınızın tüm havaalanlarına ILS takılması için herhangi bir çalışma olacak mıdır?

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 kaç kullanılarak hazırlanmaktadır. Bir meydana sefer planlayan pilot, o meydanadaki cihazlara göre alçalma usullerinden birisini uygulamak durumundadır. Bu kapsamda; tüm dünyadaki örneklerle 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 düzenlenmektedirler.

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

Teknik alt yapı yönünden eksik 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 verilmeye 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 maniaların, uçakların ILS'te süzülüş açısı sağlayan Glide-Path hüzmesine piste yeterli mesafe kala girmesine müsaade edecek kriterlerde olması da büyük önem taşımaktadır. Aksi takdirde 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 Geneline 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.

