T.C. 7/6662, 6663, 6664, 6665
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI 6666, 6667, 6668
Araştırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı 6669, 6670
6671, 6672, 6673

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.610-01/-1306-29510
KONU :Diyarbakır Milletvekili
Sayın Mesut DEĞER'in
yazılı soru önergeleri

21 TEMMUZ 2005

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: TBMM Başkanlığının 14.06.2005 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-11860 sayılı yazısı.

Diyarbakır Milletvekili Sayın Mesut DEĞER'in ekli listede yer alan yazılı soru önergelerinin cevabı ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK :
13 Adet Cevap formu, ekleri ve liste(24 Sayfa)
DAĞITIM:
TBMM Başkanlığına
Başbakanlığa

7/6663

DİYARBAKIR MİLLETVEKİLİ SAYIN MESUT DEĞER'İN 7/6663-11833 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

8 ocak 2003 tarihinde Diyarbakır da düşen uçak için uçuş ekibi tarafından 2800 ft irtifada MDA ya gelinmesine ve yaklaşma ışıkları veya pistin görülememesine rağmen inişte ısrarcı davranılması ve kötü hava koşulları nazara alınması kuralı çerçevesinde uçak kazasından ders alınarak yapılması gereken...

SORU 1- Türk Hava Yollarının kaptan olma ve ekip oluşturma ve planlama standartlarını yeniden gözden geçirilmekte midir? Bu konuda ne gibi önlemler alınmaktadır?

CEVAP 1- THY A.O. kokpit ekibi oluşturma esasları, mevcut yasal düzenlemelerin çok ilerisinde, uçuş emniyetini birincil amaç güder biçimde düzenlenmiştir. Ancak THY A.O. prosedürlerini sürekli geliştiren bir şirkettir. Bu anlamda kaptanlığa terfi süreci; THY A.O.'nın "Türk Hava Yolları A.O. Kaptan ve Sorumlu Kaptan Pilotluğa Terfi Yönetmeliği" ile Bakanlığımız Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün SHT 61-103 no.lu talimatını kısıtlayıcı hükümleri göz önüne alınarak gerçekleştirilmekte, bunlara ek olarak tüm kaynaklar kullanılarak adayın bütün özellikleri saptanmakta ve teknik yeterliliğin yanı sıra özellikle CRM yeterliliği de göz önünde bulundurulmaktadır.

8 Ocak 2003 tarihinde Diyarbakır'da yaşanan müessif kazada, kaptan olma, ekip oluşturma veya planlamaya ilişkin herhangi bir yetersizlik ya da uygunsuzluğun rol oynamadığı raporun genelinden anlaşılmaktadır. Müessif olaydaki ekibin deneyimleri; uluslararası standartlara uygun biçimde olup, tip deneyimi görece düşük bir kaptanın yanında tip deneyimi oldukça yüksek olan ikinci pilot biçiminde teşkil edilmek suretiyle kokpit deneyimi belli bir seviyenin üzerinde tutulmuştur. Ayrıca kazanın, uçak tipine ilişkin bilgi veya deneyim eksikliğinden kaynaklandığına dair bir bulgu da mevcut değildir.

Öte yandan, THY A.O. kokpit ekibi oluşturma esaslarının değiştirilmesi için bir neden olmamakla birlikte, süreç içinde daha da iyileştirilmesi yönündeki araştırma ve çalışmalar sürdürülmektedir.

SORU 2- THY'nın özellikle askeri pilot olarak kullanılan RAPCON hizmetlerini kullanmış olan uçuş ekiplerine başta olmak üzere uçuş ekiplerine ICAO onayı olmayan sistemlerin kullanılmaması hakkında eğitimler verilmekte midir?

CEVAP 2- RAPCON hizmeti, askeri radar tarafından verilen bir yaklaşma ve/veya iniş (GCA) hizmeti olup, ICAO onaylı olmaması nedeniyle sivil trafikler tarafından kullanılması da uygun değildir. Diyarbakır'da yaşanan uçak kazasında, uçuş ekibi tarafından her iki hizmet de alınmamış, tümüyle ICAO onaylı olan VORDME 34 aletli yaklaşması uygulanmıştır. Diyarbakır meydanının askeri meydan olması ve burada Hava Trafik Kontrol Ünitesinin adının yerel yetkililerce RAPCON olarak benimsenmesi nedeniyle, Türkiye AIP'sinde yayınlanmış olan VORDME yaklaşması uygulanmasına karşılık sehven RAPCON alçalması uygulanmış gibi algılanmıştır.

./..

THY A.O., pilotlarına verdiği temel ve yenileme eğitimlerinde ICAO onaylı olmayan sistemlerin kullanılmaması konusunda özel önem vermekte, kontrol ve denetlemelerde bu hususa dikkat etmektedir. Konuyla ilgili olarak OM Part A. Sayfa 8.1.19 paragraf 8.1.3.2.2'de Non Precision Landing Minima bölümünde LLZ, SRA, VOR, VOR/DME, NDB, VDF yaklaşmaları için temel minimumlar verilmiş, SOP sayfa 3.12-10 paragraf 3.12.4.1'de non ILS yaklaşmalar RNAV, GPS, VOR, NDB, LLZ biçiminde sıralanmıştır. Ancak tüm bunlara rağmen raporda yer alan tavsiye doğrultusunda RAPCON hizmetinin kullanılmamasına ilişkin açık bir ifadenin OM'de yer alması için THY A.O. tarafından gerekli çalışmalar başlatılmıştır.

THY A.O. tarafından uygulanan planlama esasları, Bakanlığımızca son yayınlanan SHT 6A-50 esasları doğrultusunda, emniyeti artırıcı yönde bazı kısıtları da içerir biçimde uygulanmakta olup, bu yöndeki ortaklık yönetmeliğinin revizyon çalışmaları sürdürülmektedir.

SORU 3- THY ve diğer uçakları kullanımı 1 ocak 2005 tarihinde zorunlu hale gelecek olan arazi duyarlılığı (Terrain Awareness) ve uyarı sistemi (TAWS) ile teçhiz edilmiş midir? Edilmemiş ise neden?

CEVAP 3- Avrupa Hava Sahası için Ocak-2005 tarihinden itibaren zorunlu olan TAWS sistemi, THY A.O.'nın envanterinde bulunan uçaklara 2003 yılından itibaren takılmaya başlanmıştır. THY A.O.'nın envanterinde mevcut bütün B737-400, B737-800, A319/20/21 ve A340 uçaklarında EGPWS sistemi mevcut ve çalışır vaziyettedir. A310 uçaklarına sistemin takılması işlemi 01.06.2005 tarihi itibariyle tamamlanmıştır.