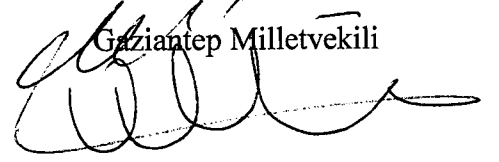


TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın Milli Savunma Bakanı Sayın Fikri Işık tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim. 02/06/2017

Prof. Dr. Ümit Özdağ

Gaziantep Milletvekili



Genelkurmay Başkanlığı'nca yapılan açıklamada; "31 Mayıs 2017 Çarşamba günü, Şırnak/Şenoba Tugay Komutanlığı'ndan kalkış yapan ve içinde 13 personelimizin bulunduğu AS 532 COUGAR tipi bir helikopter, kalkışından kısa bir süre sonra, ilk alınan bilgilere göre, yüksek gerilim hatlarına takılması sonucunda saat 20.55 sularında kaza kırımı uğramıştır." denilmektedir.

Medyaya da yansıdığı şekilde 1993 yılından bu yana yüksek gerilim hatlarına takılmak suretiyle 8 helikopter kaza kırımının yaşandığı, bunların sonucunda toplam 37 askerin şehit ve 8 askerin yaralı olduğu görülmektedir.

Genelkurmay Başkanlığı'nca son kazaya ilişkin yapılan açıklama, kaza sonrası olay yerinden gelen görüntüler ve önceki kazaların dökümüne bakıldığında yüksek gerilim hatlarının neden olduğu/olabileceği kazaların önlenip önlenemeyeceğine, helikopter düştükten sonra kazanın büyümesine ve zayıtın artmasına neden olan etkenlerin azaltılıp azaltılamayacağına ilişkin soruları ve muhtemel ihmalleri gündeme getirmiştir.

Bu bağlamda;

1. Helikopterin düşme nedeninin yüksek gerilim hattına takılarak gerçekleştiği somut olarak tespit edilmiş midir? Helikopterin düştüğü noktanın üstünde yüksek gerilim hattı geçmekte midir? Hattın var olduğu ve olay sonrası koptuğu tespit edilmiş midir?

2. Türk Silahlı Kuvvetleri (Kara, Deniz, Hava Kuvvetleri), Jandarma Genel Komutanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığı envanterindeki helikopterlerde helikopterlerin yüksek gerilim hatları gibi engelleri tespit ederek pilotu uyarın Helikopter Engel Tespit Sistemleri mevcut mudur? Bu sistemler söz konusu komutanlıklardaki helikopterler için zorunlu emniyet/güvenlik teçhizatı/sistemi olarak belirlenmiş midir? Belirlenmediyse nedeni nedir? Belirlemek için kaç kazanın yaşanması, kaç şehidin olması beklenmektedir?

3. Konuyla ilgili yapılan incelemede Savunma Sanayi Müsteşarlığı'nın (SSM) İnternet sayfasında Helikopter Engel Tespit Sistemleri Projesi başlıklı bir projenin olduğu, projeye

K.K.K.lığı envanterindeki 172 helikoptere bu sistemin kazandırılmasının amaçlandığı belirtilmektedir. Anılan projenin Savunma Sanayii İcra Komitesinin 2010 yılı Haziran ayında Helikopter Engel Tespit Sistemi (HETS) projesi için başlangıç kararı aldığı, projenin yurt içi geliştirmeyle gerçekleştirilmek suretiyle elde edilmesinin hedeflendiği, ancak 2013 yılında projenin acil yurt dışı hazır alım olarak gerçekleştirilmesine karar verildiği öğrenilmiştir. SSM İnternet sayfasında son güncelleme tarihi 30 Mart 2017 olan bilgiye göre proje "Acil" kategorisinde olmasına rağmen halen imza çalışmalarına devam edildiği belirtilmektedir. Acil ihtiyaç olmasına rağmen 2010 yılında başlayan 2013'te hazır alım kararı alınmasına rağmen 7 yıldır bu sistemlerin helikopterlere entegre edilememesinin nedenleri nedir? Bu sistemlerin alınmasını engelleyen yeterli bütçe ayırlamaması mıdır, karar alma konumundaki personel zafiyeti midir, yoksa konunun önemsenmemesi midir?

4. SSM'in internet sayfasındaki söz konusu proje sadece K.K.K.lığı envanterindeki helikopterleri kapsamaktadır. Hava ve Deniz Kuvvetleri ile Jandarma Genel Komutanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığının, hatta Emniyet Genel Müdürlüğü'nün helikopterlerinde bu sistem var mıdır ki projeye dahil edilmemiştir?

5. 31 Mayıs 2017'de Şırnak-Şenoba'da meydana gelen kazanın enkaz görüntüleri incelendiğinde helikopterin yere düşmesi sonrasında bütün enkazı kapsayan yangın çıktığı görülmektedir. Bu görüntüler helikopterlerin yakıt tanklarının düşme sonrasında patlamaya karşı korumalı ("self sealing" ve "crash resistant") olması gereken şartları taşımadığı izlenimi vermektedir. TSK ve diğer güvenlik güçlerinin envanterindeki helikopterlerin yakıt depoları bu tür kazalardaki patlamalara karşı korumalı mıdır?