



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

7/2823
GK 16

Sayı : 44697349-610.01/8 2 1 7 1
Konu : Kahramanmaraş Milletvekili
Sayın Ali ÖZTUNÇ'un
yazılı soru önergesi

02-11-2018

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

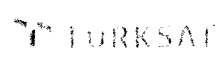
İlgi: 08.10.2018 tarihli ve 43452547-120.07-E.357748 sayılı yazınız.

Kahramanmaraş Milletvekili Sayın Ali ÖZTUNÇ'un 7/2823 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.

M. Cahit TURHAN
Bakan

EK :1) Cevap formu (2 Sayfa)





T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

**KAHRAMANMARAŞ MİLLETVEKİLİ SAYIN ALİ ÖZTUNÇ'UN
7/2823 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

2 Eylül 2018 günü 23.55'te Ankara'dan Kahramanmaraş'a hareket etmek için ayrılan 7131 sefer sayılı yolcu uçağı, konum hatası veren pist nedeniyle 20 dakika havada kalmış, GPS hatası yüzünden defalarca pisti pas geçmiş ve tam kapasite olan yolcu uçağı Gaziantep Havaalanı'na zorunlu iniş yapmıştır. Büyük panik yaşayan yolcular, otobüslerle Kahramanmaraş'a nakledilmiştir. Kahramanmaraş havaalanında buna benzer olaylar sıkça yaşanmaktadır. Buna istinaden;

SORULAR:

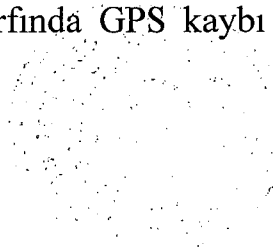
- 1) Kahramanmaraş Havaalanında uçakların inişlerinde sıklıkla sorunlar yaşanmasının sebepleri nedir?
- 2) Kahramanmaraş'a son üç yılda yapılan uçuşlarda GPS hatası gibi çeşitli nedenlerle iniş yapılamayan uçuş sayısı nedir?
- 3) Kahramanmaraş Havalimanı'nda hava trafiğinin kontrolü; uluslararası havacılık kurallarına göre Türkiye Hava Sahası'ndaki uçuş emniyeti ve akışının temini hususunda kullanılan sistemler nelerdir? Bu sistemlerin kullanım ömürleri ne kadardır? Bu sistemler en son ne zaman yenilenmiştir?
- 4) Kahramanmaraş'ta yapımı devam eden yeni havalimanı ne zaman açılacaktır?

CEVAPLAR:

GPS, Amerika Birleşik Devletleri tarafından geliştirilmiş, uyduya dayalı yer belirleme ve zaman transfer sistemidir. Bu sistem yüksek doğrulukta, yer, hız ve zaman bilgilerini, 24 saat boyunca GPS alıcısı olan herhangi bir kullanıcıya ulaştırır. Sistem genel olarak uzay (uydular), kontrol (yer istasyonları) ve kullanıcı (GPS alıcısı) olmak üzere üç bölümden oluşur.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne gerek havayolu şirketleri gerekse hava trafik kontrol üniteleri tarafından rapor edilen GPS kayıpları Genelkurmay Başkanlığı, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne bildirilerek, bahse konu kesintilerin önlenmesine yönelik gerekli tedbirlerin alınması talep edilmektedir. İlgili kurumlardan alınan cevabi yazılarda söz konusu kesintilerin çok büyük oranda yurtdışı kaynaklı olduğu belirtilmektedir.

Kahramanmaraş Havalimanında 2016 senesinde toplam 2030, 2017 senesinde toplam 2166 ve 2018 senesi Eylül ayı sonu itibariyle toplam 1817 ticari uçuş gerçekleşmiş olup, bu süre zarfında GPS kaybı nedeniyle başka bir havalimanına divert eden trafik sayısı 4'tür.





T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

Bahse konu GPS kayıpları son bulana dek, Kahramanmaraş Havalimanı iniş/kalkış trafiklerince kullanılan GPS'e dayalı RNAV usullerinin askıya alınıp alınmaması yönünde havalimanına sefer düzenleyen hava yolu şirketlerinin görüşlerine başvurulmuş olup; tüm şirketlerden mevcut uygulamanın devamı yönünde görüşler gelmiştir.

Kahramanmaraş Havalimanında uluslararası standartlarda VOR DME ve NDB seyrüsefer cihazları ile hava/yer telsiz cihazları bulunmaktadır. Pilotlarca uyulması zorunlu olan mevcut cihazlara uygun olarak tasarlanan iniş ve yaklaşma prosedürleri ve Dünya havacılık otoritelerince tanımlanan kurallara uyulduğu müddetçe uçuş emniyetini riske sokacak herhangi bir güvenlik zafiyeti bulunmamaktadır.

Ayrıca, Türkiye Hava Sahasının bir çok noktasında bulunan PSR/SSR Radar cihazlarından aldığı bilgi ile Hava Trafik Kontrol Merkezinden kontrol edildiği Gözetim Sistemi de mevcut olup, Kahramanmaraş Havalimanı uçuş yolları üzerindeki Hava Trafiği bilgisini merkeze gönderen Radar İstasyonları da mevcuttur. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nce söz konusu cihazların günde 24 saat çalışır vaziyette tutulmasına büyük önem gösterilmekte cihazların bakımı, özel eğitimler verilerek lisanslandırılan Hava Trafik Emniyeti Elektronik Personeline (ATSEP) düzenli olarak yapılmaktadır. Hava Trafiğine hizmet veren bütün Haberleşme Seyrüsefer ve Radar (CNS) cihazlarımıza yönelik belirli bir kullanım süresi olmayıp, sistemler uzman ATSEP elemanlarının görüş ve raporları doğrultusunda titizlikle modernize edilmektedir. Son olarak Kahramanmaraş Havalimanında pilotlara mesafe bilgisi veren DME cihazı 2014 yılında yenilenmiştir. İlave olarak, Kahramanmaraş Havalimanı 25 pistine direkt yaklaşma imkanı sağlayan RNP- Performansına Dayalı Seyrüsefer - yaklaşma usulü dizayn edilmiştir.

Bu yaklaşma yöntemiyle uçaklar yerde bulunan cihazlara ihtiyaç duymaksızın uyduya dayalı olarak seyrüsefer yapmakta ve uydu üzerinden alınan bilgilerle tespit edilmiş manialar dikkate alınarak belirlenmiş rotalar üzerinde alçalma ve yaklaşmalarını tamamlamaktadır. Kahramanmaraş Havalimanı Annex14 mania koruma yüzeylelerini ihlal eden manialar nedeniyle yapılan etüt çalışmaları neticesinde her iki pist için de direkt yaklaşma imkanı sağlayan RNP APCH (LNAV) usulleri tasarlanmış uçuş kontrollerin ardından 12 Kasım 2015'de ilan edilmiştir.

Öte yandan, Kahramanmaraş Havalimanı Terminal Binası ve Müteammim Tesislerinin yapımı devam etmekte olup 2018 yılı içerisinde açılması hedeflenmektedir.

