

03 Nisan 2014 Tarihli Hava Hadisesinin

Değerlendirme Raporu

- 1- **Hadisenin tarihi:** 03.04.2014
- 2- **Hadisenin meydana geldiği Havalimanı/ Alan:**
 - a) **ICAO kodu:** LTAJ, LTCR, LTCA
 - b) **Hadisenin meydana geldiği AIM ünitesi:** Gaziantep AIM ünitesi
- 3- **Hadiseye ilişkin başka havalimanı / üniteler var mı?**
 - a) **ICAO kodu :** LTAJ, LTCR, LTCA
 - b) **Ünitenin adı:** Gaziantep AIM, Mardin AIM, Elazığ AIM üniteleri
- 4- **Hadisenin meydana geldiği Terminal Kontrol/hava sahaları:** Gaziantep TMA, Mardin TMA, Elazığ TMA
- 5- **Hadiseyi rapor eden merci:** Makam Talimatı
- 6- **Hadiseye karışan hava aracı/araçları hakkında bilgi:**
 - a) **Çağrı adı:** TC-ASH
 - b) **Uçak tipi:** H25B
 - c) **Kalkış havalimanı:** LTAJ
 - d) **Kalkış saati:** 16:00 UTC
 - e) **Planlanan iniş havalimanı:** LTCR
 - f) **İniş gerçekleştirdiği havalimanı:** LTCA
 - g) **İniş saati:** Mardin havalimanı tahmini iniş saati 16:29 UTC
 - h) **Uçak İşleticisi:** Sportif Havacılık Turizm Anonim Şirketi
 - i) **Diğer bilgiler:** Sportif Havacılık Turizm Anonim şirketinin Sağlık Bakanlığı ile 26.08.2016 tarihine kadar Sağlık Bakanlığı Hava Ambulans uçak hizmetleri için “TC-NRY” ve TC-ASH” çağrı adlı uçakları ile sözleşmesi mevcuttur.
 - j) **Veriler:** Uçuş Planları, Vukuat formları, Havaalanı çalışma saatleri ile ilgili NOTAM, uçuşla ilgili strip

7- **Hadisenin Özeti:**

H24 çalışma saatinde hizmet veren Mardin havalimanının çalışma saatlerinin olay günü değişikliğe uğraması, Mardin havalimanının kapalı ve AIM biriminin hizmet vermediği saatlerde Sportif Havacılık tarafından NOTAM' lar incelenmeden “TC-ASH” çağrı adlı hava ambulans uçağı için IFPS üzerinden Uçuş Plan bilgilerini göndermesi, Gaziantep havalimanından kalkış yapan söz konusu uçak, Mardin havalimanının belirtilen saatlerde kapalı olması nedeniyle iniş yapamadığı ve bir sonraki uçuş bacağı olan Elazığ havalimanına yönlenerak, iniş yapması.

8- Hadisenin gelişimi: (Saatler UTC' dir.)

10:00: Mardin Havalimanı çalışma saati “H24” iken 20:30-1445 olarak değiştiğinin NOTAM ile yayınlanması,

14:45: Mardin AIM ofisi personeli çalışma saatine uygun ofisten ayrılması,

15:11: “TC- NRY” ait Uçuş Planının (LTAJ1600-LTCR) Gaziantep havalimanı AIM ofisine AFTN üzerinden gelmesi,

15:20: Gaziantep havalimanı AIM ofisinde görevli AIM personeli Sportif Havacılık şirketi; ilgili Uçuş Planının 18. maddesinde belirtilen telefonda aranarak, “TC-NRY” çağrı adlı uçağın uçuşunun durdurulduğu ve ayrıca Mardin çalışma saatleri ile ilgili bilgi verilmesi,

15:27: Gaziantep havalimanı AIM ofisinde görevli AIM personelince TC-NRY çağrı adlı uçağın (LTAJ1600-LTCR) AFTN üzerinden iptal mesajı alındığı,

15:28: Uçuşu durdurulan hava aracı yerine “ TC-ASH” (LTAJ1600-LTCR) ait Uçuş Planının (LTAJ1600-LTCR) Gaziantep havalimanı AIM ofisine AFTN üzerinden gelmesi,

15:44: Kule tarafından, TC-ASH çağrı adlı uçağa motor çalıştırma müsaadesi verilmesi,

15:54: Kule tarafından, TC-ASH” çağrı adlı uçağa Gaziantep havalimanından kalkış müsaadesi verilmesi,

15:57: TC-ASH çağrı adlı uçağın (LTCR1700- LTCA) Uçuş Planının IFPS tarafından ilgi ünitelere gönderilmesi,

17:06: TC-ASH çağrı adlı uçağın Elazığ Havalimanına iniş yapması,

17:22: Elazığ Havalimanı AIM ofisince TC-ASH çağrı adlı uçağın Elazığ havalimanı iniş mesajı (ARR) yayınlandığı belirlenmiştir.

9- Hadiseyi yaratan temel sebepler:

- Türkiye AIP' si AD 1.1-1 sayfasında Havaalanı Çalışma Saatlerinin kullanılma usulleri 2.1 maddesinde “Türkiye'deki bütün hava alanları NOTAM' larla yayınlanan saatler içerisinde faaliyet gösterir. Uçuş planı doldurulmadan önce, çalışma saatleri için Türkiye AIP' si ve NOTAM'lar tetkik edilmelidir.” denilmektedir. Ayrıca 2.2 maddesinde “ Normal şartlarda bir uçağın iniş havaalanına veya yedek meydanına çalışma saatleri içerisinde iniş yapamayacağına kalkıştan önce anlaşılması halinde, çalışma saatlerinin uzatılmasının temininden kaptan pilot sorumludur.” denilmektedir. Bu nedenle Uçak işleticisinin veya pilotun Gaziantep, Mardin ve Elazığ Havalimanına ait çalışma saatlerine ilişkin NOTAM' ları titizlikle incelemeleri gerekmektedir.
- Havalimanı çalışma saatlerinin bir tarife döneminde sık sık değişmesi ve yenilenen çalışma saatlerinin aynı gün geçerli olması,
- Havalimanı çalışma saatlerinin her hangi bir uçuş için uzatılma işleminden uçuş planını (FPL) kabul eden diğer havalimanlarının haberdar olmaması,

- AIM personeline Uçuş Planlarını kabul ederken kalkış ve iniş havalimanlarına ait NOTAM' ların daha dikkatli inceleyerek pilot veya uçak işleticisine gerekli uyarıları yapmaları gerekmektedir.

10- Hadisenin tekrarlanmaması için alınması gereken önlemler

- Uçak işleticileri veya pilotlar tarafından kalkıştan önce geçerli NOTAM' ların incelenmesi ve buna uygun FPL doldurarak, sunmaları,
- Tüm AIM personeline Uçuş Planlarını kabul ederken kalkış ve iniş havalimanlarına ait NOTAM' ları daha dikkatli incelemeleri, pilot veya uçak işleticisine gerekli uyarıda bulunmaları ve Uçuş Planını bu doğrultuda kabul etmeleri gerekmektedir.