

T.C.
CUMHURBAŞKANLIĞI
Devlet Denetleme Kurulu

İNCELEME RAPORU

RAPORUN KONUSU

Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Sayın Muhsin YAZICIOĞLU ve beraberinde seyahat eden kişilerin hayatlarını kaybetmesine yol açan 25.03.2009 tarihli helikopter kazasına ilişkin arama ve kurtarma faaliyetleri ile kaza nedeninin belirlenmesine dair yürütülen çalışmaların yeterliliğinin değerlendirilmesi.

Aynı konu ile ilgili olarak Savcılıkça yürütülmekte olan hazırlık soruşturmasının gizliliği ve kişisel veri mahremiyeti nedeniyle internet sayfamızda Rapora sınırlı olarak yer verilmiştir.

Tarihi : 21 / 01 / 2011

Sayısı : 2011 / 1

Eki :

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	I
TABLO LİSTESİ	V
KUTU LİSTESİ	VI
ŞEKİLLER VE RESİMLER LİSTESİ	VII
KISALTMALAR	X
GİRİŞ	1
ÇALIŞMAYA İLİŞKİN BİLGİLER	1
I- ÇALIŞMANIN KONUSU VE DAYANAĞI	1
II- ÇALIŞMANIN KAPSAMI VE YÖNTEMİ	1
BİRİNCİ BÖLÜM	3
HAVA KAZALARINA İLİŞKİN MEVZUAT	3
I-KAZA İNCELEMELERİNE İLİŞKİN MEVZUAT	3
A. ULUSLARARASI MEVZUAT	3
B. ULUSAL MEVZUAT	5
II-ARAMA-KURTARMA UYGULAMALARI	8
A. ULUSLARARASI YÜKÜMLÜLÜKLER	8
B. ULUSAL MEVZUAT HÜKÜMLERİ	12
İKİNCİ BÖLÜM	25
KAZA HAKKINDA YÜRÜTÜLEN ÇALIŞMALARA İLİŞKİN BİLGİLER	25
I- KAZA SORUŞTURMA KURULU TARAFINDAN YAPILAN ÇALIŞMALARA İLİŞKİN BİLGİLER	25
A. KAZA SORUŞTURMA KURULUNCA DELİLLERİN TOPLANMASI	26
B. KAZA SORUŞTURMA KURULUNCA DELİLLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ	28
C. KAZA SORUŞTURMA KURULUNUN BULGULARI VE MUHTEMEL KAZA NEDENİ	30
II- KAZA HAKKINDA İLERİ SÜRÜLEN İDDİALARA İLİŞKİN BİLGİLER	37
A. KAZA NEDENİNE İLİŞKİN İDDİALAR	38
B. ARAMA-KURTARMA FAALİYETLERİNE İLİŞKİN İDDİALAR	45

C. DİĞER KONULARA İLİŞKİN İDDİALAR	47
III- KAZA İLE İLGİLİ ARAŞTIRMA VE SORUŞTURMALARA İLİŞKİN BİLGİLER	49
A. TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ	50
B. BAŞBAKANLIK	52
C. İÇİŞLERİ BAKANLIĞI	56
D. ULAŞTIRMA BAKANLIĞI	64
E. SAĞLIK BAKANLIĞI	83
F. KAHRAMANMARAŞ VALİLİĞİ	86
G. KAYSERİ VALİLİĞİ	87
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	89
DEVLET DENETLEME KURULU TARAFINDAN YÜRÜTÜLEN ÇALIŞMALAR	89
I- BİLGİ VE BELGE İLE OLAY YERİ İNCELEMELERİ	89
II- TEKNİK İNCELEMELER	90
A. TEKNİK KOMİSYONUN İNCELEMELERİ VE TEKNİK RAPOR	92
B. KANADA'DA YAPTIRILAN İNCELEMELER	101
C. ODTÜ'DE YAPTIRILAN İNCELEMELER	102
III- ADLİ TIP İNCELEMELERİ	103
A. HAVACI SAĞLIĞI UYGULAMALARI HAKKINDA GENEL BİLGİLER	104
B. ADLİ TIP UZMANININ İNCELEMELERİ	106
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	141
KAZA NEDENİNİN BELİRLENMESİNE YÖNELİK TESPİT VE DEĞERLENDİRMELER	141
I- İŞLETİCİ ŞİRKET, HELİKOPTER VE PİLOT İLE İLGİLİ TESPİT VE DEĞERLENDİRMELER	142
A. İŞLETİCİ ŞİRKET İLE İLGİLİ TESPİT VE DEĞERLENDİRMELER	142
B. HELİKOPTER İLE İLGİLİ TESPİT VE DEĞERLENDİRMELER	147
C. PİLOT İLE İLGİLİ TESPİT VE DEĞERLENDİRMELER	151
D. HELİKOPTERİN KİRALAMA SÜRECİNE İLİŞKİN TESPİT VE DEĞERLENDİRMELER	152
E. UÇUŞ PLANI VE GÜZERGAHINA İLİŞKİN TESPİT VE DEĞERLENDİRMELER	157
F. ELT CİHAZINA İLİŞKİN TESPİT VE DEĞERLENDİRMELER	161

II- KSK'NUN OLUŞUMU VE FAALİYETLERİNE İLİŞKİN TESPİT VE DEĞERLENDİRMELER	175
A. KSK OLUŞUMUNA İLİŞKİN TESPİT VE DEĞERLENDİRMELER	175
B. KSK FAALİYETLERİNE İLİŞKİN TESPİT VE DEĞERLENDİRMELER	188
III- MUHTEMEL KAZA NEDENİNE İLİŞKİN TESPİT VE DEĞERLENDİRMELER	193
IV- KAZA NEDENİNİ DEĞİŞTİREBİLECEK YENİ BULGULARA İLİŞKİN TESPİT VE DEĞERLENDİRMELER	245
A. GPS CİHAZLARININ YOK OLMASI/ÇALINMASI	247
B. HAVA ARAÇLARININ ETKİSİNE MARUZ KALMA	259
C. ADLİ TIP BULGULARI	280
BESİNCİ BÖLÜM	294
ARAMA-KURTARMA FAALİYETLERİNE İLİŞKİN BİLGİLER	294
I- KAZANIN ÖĞRENİLMESİ VE TELEFON GÖRÜŞMELERİ	294
A. İSMAİL GÜNEŞ'İN 112 KAHRAMANMARAŞ ACİL KKM İLE YAPTIĞI GÖRÜŞMELER	295
B. İSMAİL GÜNEŞ'İN DİĞER GÖRÜŞMELERİ	297
II- HELİKOPTERİN YERİNİN BULUNMASIYLA İLGİLİ TEKNİK ÇALIŞMALAR	302
A. ELT CİHAZI VE COSPAS-SARSAT UYDU SİSTEMİ İLE İLGİLİ ÇALIŞMALAR	302
B. BAZ İSTASYONLARI ÜZERİNDEN YAPILAN ÇALIŞMALAR	303
C. UYDU SİSTEMLERİ ÜZERİNDEN YAPILAN ÇALIŞMALAR	323
III- ARAMA KURTARMA KOORDİNASYON MERKEZLERİNİN ÇALIŞMALARI	325
A. DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI (AAKKM)	326
B. SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (HAVA-AKKM)	334
C. BAŞBAKANLIK KRİZ MASASI VE ACİL DURUM YÖNETİMİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	337
D. DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (YHAKKM)	340
E. SAĞLIK BAKANLIĞI KRİZ MERKEZİ	349
F. KAHRAMANMARAŞ VALİLİĞİ KRİZ MERKEZİ	352
IV- KARADAN GERÇEKLEŞTİRİLEN ARAMA KURTARMA ÇALIŞMALARI	353
A. 25 MART 2009 TARİHİNDE YÜRÜTÜLEN FAALİYETLER	354
B. 26 MART 2009 TARİHİNDE YÜRÜTÜLEN FAALİYETLER	437
C. 27 MART 2009 TARİHİNDE YÜRÜTÜLEN FAALİYETLER	466
D. 28 MART 2009 TARİHİNDE YÜRÜTÜLEN FAALİYETLER	510
E. 29 MART 2009 TARİHİNDE YÜRÜTÜLEN FAALİYETLER	522
F. 30 MART 2009 TARİHİNDE YÜRÜTÜLEN FAALİYETLER	524

G. 31 MART 2009 TARİHİNDE YÜRÜTÜLEN FAALİYETLER	525
H. 1 NİSAN 2009 VE SONRASINDA YÜRÜTÜLEN FAALİYETLER	525
V- HAVADAN YAPILAN ARAMA-KURTARMA ÇALIŞMALARI	535
VI- BEYAN VE İFADELER	548
A. GÖREVLİLERİN BEYANLARI	548
B. KÖYLÜLERİN VE DİĞER KİŞİLERİN BEYANLARI	567
C. BÜYÜK BİRLİK PARTİSİ MENSUPLARININ BEYANLARI	588
<u>ALTINCI BÖLÜM</u>	646
<u>ARAMA VE KURTARMA FAALİYETLERİNE İLİŞKİN TESPİT VE DEĞERLENDİRMELER</u>	646
I- KAZA YERİNİN BELİRLENMESİNE YÖNELİK TESPİT VE DEĞERLENDİRMELER	646
II- KAZA SONRASINDA OLUŞAN BİLGİ KİRLİLİĞİNE İLİŞKİN TESPİT VE DEĞERLENDİRMELER	663
III- KARADAN VE HAVADAN YAPILAN ARAMA-KURTARMA ÇALIŞMALARINA İLİŞKİN TESPİT VE DEĞERLENDİRMELER	697
IV- ARAMA-KURTARMA FAALİYETLERİNDEKİ GENEL YÖNETİM ZAAFIYETİNE İLİŞKİN TESPİT VE DEĞERLENDİRMELER	741
<u>SONUÇ</u>	751
<u>KAYNAKÇA</u>	781

TABLO LİSTESİ

Tablo 1- CO Değerlerinin Klinik Yorumu	116
Tablo 2- COHb Oranlarına İlişkin Semptom ve Bulgular	117
Tablo 3- BELL 206L-4 Tipi Helikopterin Genel Özellikleri	148
Tablo 4- TC-HEK Tescil İşaretli BELL 206L-4 Tipindeki Hava Aracının Hava Aracı Tescil Sertifikası	149
Tablo 5- Kiralanan ve Kiralanmasından Vazgeçilen Helikopterlerin Teknik Kıyaslaması	157
Tablo 6- KSK Ağırlık ve Denge Hesaplamaları	200
Tablo 7- İTÜ Bilirkişi Heyeti Ağırlık ve Denge Hesaplamaları	200
Tablo 8- Teknik Komisyonun Ağırlık ve Denge Hesaplamaları	201
Tablo 9- Sivas Havaalanı Yolcu Kolaylıkları	211
Tablo 10- Skymap IIC Cihazı Bakım Kayıt Sayfası	257
Tablo 11- Kaza Bölgesindeki Hava Durumu (Karayakup Tepesi) Tahmini	738

KUTU LİSTESİ

KUTU 1-Teknik Komisyonun BBP'nin 08.04.2009 Tarihli Raporuna İlişkin Değerlendirmeleri	210
KUTU 2- F4 ve F16 Savaş Uçakları ile Ses Duvarı Patlaması ile İlgili Bilgiler	278
KUTU 3- Gözlem Uyduları Hakkında Teknik Bilgi Notu.....	325
KUTU 4- Denizcilik Müsteşarlığı AAKKM Ceride Kayıtları.....	328
KUTU 5- Helikopter Uçuşlarında Hava Trafik Kontrol Hizmetleri İle İlgili Bilgi Notu	347
KUTU 6-Sağlık Bakanlığı Acil Sağlık Hizmetleri Birimleri	350
KUTU 7- Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürlüğü İstihbarat Şube Müdürlüğü Bilgi Notu-1.....	358
KUTU 8- Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürlüğü İstihbarat Şube Müdürlüğü Bilgi Notu-2.....	361
KUTU 9- Kurucaova- Güneylük Tepesi Araması	374
KUTU 10- 112 Acil Komuta Kontrol Merkezi Kayıtları.....	382
KUTU 11- 155 Kayıtları	390
KUTU 12- 156 ve Ceride Kayıtlarında Öne Çıkanlar (25 Mart 2009).....	392
KUTU 13- 156 ve Ceride Kayıtları (Kazayla İlgili İlgisiz Yerlerden Yapılan İhbarlar)	396
KUTU 14- Basına Yansıyan Enkaza Ulaşıldı Ve Diğer Haberler (25 Mart 2009)	399
KUTU 15- Kayseri Valisinin Açıklaması.....	435
KUTU 16- Ilica-Hacıbudak Bölgesi Aramaları.....	447
KUTU 17- 156 ve Ceride Kayıtlarından Öne Çıkanlar (26 Mart 2009).....	449
KUTU 18- Basına Yansıyan Haberler (26 Mart 2009)	455
KUTU 19- 156 ve Ceride Kayıtlarından Öne Çıkanlar (27 Mart 2009).....	487
KUTU 20- Basına Yansıyan Haberler (27 Mart 2009)	492
KUTU 21- 156 ve Ceride Kayıtlarından Öne Çıkanlar (28 Mart 2009).....	513
KUTU 22- Basına Yansıyan Haberler (28 Mart 2009)	514
KUTU 23- Basına Yansıyan Haberler (29 Mart 2009)	523
KUTU 24- Basına Yansıyan Haberler (Nisan 2009).....	526
KUTU 25- Helikopter ve CASA Uçağındaki AK Kabiliyet ve İmkanları.....	543

ŞEKİLLER VE RESİMLER LİSTESİ

Şekil 1-Türk Arama Kurtarma Bölgesi Haritası.....	15
Şekil 2-Türk Arama Kurtarma Koordinasyon Düzeni	17
Şekil 3- Deniz Yardımcı AKKM Sınırları Haritası	18
Şekil 4- Hava Yardımcı AKKM Sınırları Haritası.....	18
Şekil 5- Helikopterin Muhtemel Çağlayancerit-Kaza Yeri Rotası-1.....	159
Şekil 6- Helikopterin Muhtemel Çağlayancerit-Kaza Yeri Rotası-2.....	159
Şekil 7- Cospas-Sarsat Sisteminin Temel Yapısı.	163
Şekil 8- TC HEK İşaretli Helikopterde Daha Önce Takılı Olan ELT Cihazı (Pointer 100 121,5 MHz) ...	166
Şekil 9-TC-HEK İşaretli Helikopterde Mevcut ELT Cihazı (Enkaz Üzerinde)	166
Şekil 10-TC-HEK- Mevcut ELT Cihazı (Söküldükten Sonra).....	167
Şekil 11-TC-HEK İşaretli Helikopterin İthalindeki ELT cihazı Anteni	167
Şekil 12-TC-HEK İşaretli Helikopterde Mevcut ELT Cihazının Anteni.....	167
Şekil 13-Kırılan ELT Anteninin Gövde Üzerinde Kalan Parçası	168
Şekil 14- TCAD Ekran Görüntüleri	206
Şekil 15- 25.3.2009 Tarihli Saat 12:00 UTC'de Hazırlanan 850 hPa (yaklaşık 1500 m) Seviyesine Ait Sıcaklık Haritası	235
Şekil 16- 25.3.2009 Tarihli Saat 12:00 UTC'de Hazırlanan 700 hPa (Yaklaşık 3000 m) Seviyesine Ait Sıcaklık Haritası.	235
Şekil 17- 25.03.2009 00 UTC de Hazırlanan MM5 Modeli Meteogram Çıktısı	236
Şekil 18- 25.3.2009 06:00 UTC 850 hPa Rüzgar Haritası.....	236
Şekil 19- 25.3.2009 06:00 UTC 700 hPa Rüzgar Haritası.....	237
Şekil 20- 25.3.2009 12:00 UTC 850 hPa rüzgar haritası.....	237
Şekil 21- 25.3.2009 12:00 UTC 700 hPa Rüzgar Haritası.....	238
Şekil 22- MSG IR10.8 Kanah Görüntüsü (25.3.2009 Saat 13:00 UTC)	238
Şekil 23- Bulut Tiplerini Tespit İçin Geliştirilmiş RGB Uygulaması Görüntüsü.	239
Şekil 24- Uydu Görüntüleri (VISIBLE GÖRÜNTÜ)	240
Şekil 25- Uydu Görüntüleri (INFRARED GÖRÜNTÜ).....	241
Şekil 26- NOAA Uydusundan Alınan Karla Kaplı Alan Ürünü	243
Şekil 27- Argus 500 CE Enkaz Yerindeki Fotoğrafı (29.03.2009).....	248
Şekil 28- Argus 5000 CE Enkaz Yerindeki Fotoğrafı (30.03.2009)	248
Şekil 29- Argus 5000 CE Kokpitten Sökülmüş Durumda (31.03.2009)	249
Şekil 30- SKYMAP IIC Enkaz Yerindeki Görüntüsü (29.03.2009).....	249
Şekil 31- SKYMAP IIC Cihazının Helikopterde Kullanımı (25.03.2009)	250
Şekil 32- Skymap IIC GPS Cihazına Ait Bendix/King Data Card	250
Şekil 33- Garmin GNS 430 GPS Cihazı.....	251
Şekil 34- Garmin GNS 430 GPS Cihazı Enkaz Görüntüsü (29.03.2009)	251

Şekil 35- GNS 400 Serisi Jeppesen NavData Card	253
Şekil 36- Garmin GPS- Data Card Slot Locations	253
Şekil 37- Garmin GPS- Data Card İinsertion/Removal Detail.....	254
Şekil 38- ARGUS 5000CE Ekranı	254
Şekil 39- ARGUS 5000CE Enkazdaki Görüntü	255
Şekil 40- Argus 5000 CE Uçuş Kayıt Sayfası ve Kaydedilen Uçuş Sayfası	255
Şekil 41- SKYMAP III C Ekran Görüntüsü	256
Şekil 42- SKYMAP IIIC Arkadan Görünüm.....	256
Şekil 43- A0400-A1612 VE AKIN526N Çağrı İşaretli Uçakların Uçuş Güzergahı.....	267
Şekil 44- A2404 ve A2400 Çağrı İşaretli Uçakların Uçuş Güzergahı.....	267
Şekil 45- A2447 Çağrı İşaretli Uçağın Uçuş Güzergahı	268
Şekil 46- A0100-D020 Çağrı İşaretli Uçakların Uçuş Güzergahı.....	269
Şekil 47- A1714 Çağrı İşaretli Uçağın Uçuş Güzergahı	269
Şekil 48- A1612 ve A0600 Çağrı İşaretli Uçakların Uçuş Güzergahı.....	270
Şekil 49- A1434-A2424-A1030 Çağrı İşaretli Uçakların Uçuş Güzergahı	271
Şekil 50- A1575 Çağrı İşaretli Uçağın Uçuş Güzergahı	271
Şekil 51- A1561 Çağrı İşaretli Uçağın Uçuş Güzergahı	272
Şekil 52- A2437 Çağrı İşaretli Uçağın Uçuş Güzergahı	273
Şekil 53- A2431-A1723 Çağrı İşaretli Uçakların Uçuş Güzergahı.....	273
Şekil 54- A1674 Çağrı İşaretli Helikopterin Uçuş Güzergahı	274
Şekil 55- ŞARK 41 CASA Uçağının Uçuş Güzergahı.....	274
Şekil 56- A2431-A1723 Çağrı İşaretli Uçakların Uçuş Güzergahı.....	275
Şekil 57- A2400-A2463 Çağrı İşaretli Uçakların Uçuş Güzergahı.....	275
Şekil 58- SAFA 50 Çağrı İşaretli Uçağın Uçuş Güzergahı	276
Şekil 59- A2431-A1723 Çağrı İşaretli Uçakların Uçuş Güzergahı.....	277
Şekil 60- Tümyönlü ve Sektörel Baz İstasyonları.....	304
Şekil 61- GSM Baz İstasyonu Dilimlerine İlişkin Örnekler	305
Şekil 62- GPS Çalışma Prensibi.....	306
Şekil 63- TİB 0-532-2315430 Nolu Telefonla İlgili Turkcell Bilgileri.....	309
Şekil 64- TİB 0-506-8543500 Nolu Telefonla İlgili AVEA Bilgileri.....	309
Şekil 65- Turkcell Numaralı Telefona Göre Muhtemel Kaza Yeri Haritası.....	311
Şekil 66-Turkcell Tarafından Üretilen Harita- (25.03.2009-19:00).....	313
Şekil 67- Jandarma Ast. Bçvş. Süleyman Akdoğru'nun Tahmin Haritası	314
Şekil 68- TİB 0-505-9182727 Nolu Telefonla İlgili AVEA Bilgileri.....	315
Şekil 69- Turkcell ve AVEA Numaralı Telefonlara Göre Muhtemel Kaza Yeri Haritası (Ortak Nokta). 316	
Şekil 70- Turkcell Tüllücepete Baz İstasyonu Görüş Açısı	317
Şekil 71- Turkcell Tüllücepete Baz İstasyonu Görüş Açısı (Yakın Plan).....	317
Şekil 72- TİB'çe 26.03.2009 Tarihinde Saat 11:00'de Üretilen Turkcell ve Avea Müşterek 1. Harita.....	318

Şekil 73- TİB’çe 26.03.2009 Tarihinde Saat 11:00’de Üretilen Turkcell ve Avea Müşterek 2. Harita.....	319
Şekil 74- Turkcell Görüş Açısı Haritası.....	319
Şekil 75- 25.03.2009 Günü ADY ekibi arama bölgesi haritası	370
Şekil 76- 25.03.2009 Günü Arama Yapılan Alanlar Haritası (Valilik Raporu)	374
Şekil 77- ADY ve Ekinözü Jandarma Ekiplerinin 26.03.2009 Günündeki Arama Haritası.....	441
Şekil 78- 26.03.2009 günü Karadan Arama Yapılan Alanların Haritası (Valilik Raporu)	446
Şekil 79- 26.03.2009 günü Karadan Arama Yapılan Alanların Haritası (Kurulumuz Tespitlerine Göre).....	447
Şekil 80- Bursa Dağcılık-ADY Ekibi ile Erzurum SS Ekibi 27.03.2009 Arama Haritası	473
Şekil 81- 27.03.2009 Günü Yapılan Aramalar Haritası (Valilik Raporu).....	486
Şekil 82- 27.03.2009 Günü Yapılan Artama Haritası (Kurulumuzca Yapılan Tespitlere Göre).....	487
Şekil 83- ADY Ekibi Enkaz Bölgesine Tırmanma Yolu (28.03.2009)	511
Şekil 84- Jandarma Genel Komutanlığı Turkcell Yay (68 km Boyunda)	651
Şekil 85- Turkcell Tüllücepete Baz İstasyonu Görüş Açısı	652
Şekil 86- Turkcell Tüllücepete Baz İstasyonu Görüş Açısı (Yakın Plan).....	652
Şekil 87- AVEA Yay (37 KM).....	653
Şekil 88- Ortak Yay (15 KM).....	653
Şekil 89- Bölge Haritası Üzerinde Ortak Yayın Alanı.....	654
Şekil 90- Ast. Bçvş. Süleyman Akdoğdu Tahmin Haritası	654
Şekil 91- TİB 0-532-2315430 Nolu Telefonla İlgili Ham Harita	656
Şekil 92-TİB 0-532-2315430 Nolu Telefonla İlgili İşlenmiş Harita	657
Şekil 93- Gökçedağ ve Korçik Radarlarının 8000 Feet ve Üstü İçin Kapsama Alanı.....	661
Şekil 94- Gökçedağ ve Korçik Radarlarının 6000 Feet ve Üstü İçin Kapsama Alanı.....	661
Şekil 95- BBP’li 4 Mühendis, AKUT ve Veli Emek’in Aranmasını İstedığı Ilıca Bölgesi.....	703
Şekil 96- Kızılöz köyü ve enkazın bulunduğu yerin görünümü (ADY).....	715
Şekil 97- ADY –Kozcağz Köyünden Enkaz Bölgesinin Görünümü	717
Şekil 98- Kozcağz Köyünden Karayakup Tepesinin Görünümü	717
Şekil 99- Turkcell Yay (47 km Boyunda 1 km Eninde).....	719
Şekil 100- Turkcell Tüllücepete Baz İstasyonu Görüş Açısı (Yakın Plan).....	720
Şekil 101- Bölge Haritası Üzerinde Ortak Yayın Alanı.....	722
Şekil 102- Ast. Bçvş. Süleyman Akdoğdu Tahmin Haritası	722
Şekil 103- 25.03.2009 Günü Yürütülen AK Faaliyetlerini Gösterir Harita	723
Şekil 104- DDK Tespitine Göre Arama Yapılan Bölgeler (26.03.2009)	725
Şekil 105- DDK Tespitine Göre Arama Yapılan Bölgeler (27.03.2009)	728

KISALTMALAR

AA	Anadolu Ajansı
AAIB	The UK Air Accidents Investigation Branch (İngiliz Hava Kazaları İnceleme Şubesi)
AAKKM	Denizcilik Müsteşarlığı Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AD	Airworthiness Directives (Teknik Bülten)
ADGM-HM	Başbakanlık Acil Durum Yönetimi Genel Müdürlüğü Haberleşme Merkezini
ADF	Automatic Direction Finder (Otomatik Yön Bulucu)
ADY	Petrol ve Doğalgaz Boru Hatlarında Arama Kurtarma Görevi Verilen Özel Şirket
AFTN	Aeronautical Fixed Telecommunication Network (Sabit Havacılık Haberleşme Ağı)
AIP	Aeronautical Information Publication (Havacılık Bilgi Yayımları)
AKAMER	Arama Kurtarma Alt Merkezleri
AKBİR	Arama Kurtarma Birlikleri
AKUT	Arama Kurtarma Derneği
AME	Yetkili Uçuş Tabibi
AMC	Yetkili Uçuş Merkezi
APRS	Automatic Position Reporting System (Otomatik Pozisyon Belirleme Sistemi)
APRS.FI	Yabancı bir WEB sitesi adresi
ARR	Arrival (Varış)
ATC	Air Traffic Control (Hava Trafik Kontrol Hizmeti)
ATSB	The Australian Transport Safety Bureau (Avustralya Ulaştırma Emn. Ofisi)
BBP	Büyük Birlik Partisi
BKYM	Başbakanlık Kriz Yönetim Merkezi
BTİK	Bilgi Teknolojileri İletişim Kurumu
BYEK	Bakım Yönetimi El Kitabı
CALEA	Communication Assistance for Law Enforcement Act (Kanun Yaptırımı İçin Haberleşme Yardımı)
CRS	Certificate of Release to Service (Bakım Çıkış Sertifikası)
CVR	Cocpit Voice Recorder (Kokpit Ses Kayıt Cihazı)
DAK Timi	Genelkurmay Başkanlığı Özel Kuvvetler Komutanlığı Dağ Arama Kurtarma Timi
DDK	Devlet Denetleme Kurulu
DEP	Departure (Kalkış)
DHMI-FİC	Devlet Hava Meydanları İşletmesi Esenboğa Yardımcı Hava Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi
DSB	The Dutch Safety Board (Hollanda Emniyet Kurulu)
EASA	European Aviation Safety Agency (Avrupa Havacılık Emniyet Kurulu)
ECAC	European Civil Aviation Conference (Avrupa Sivil Havacılık Konferansı)
EGM	Emniyet Genel Müdürlüğü
ELT	Emergency Locator Transmitter (Acil Yer Belirleme Vericisi)
EK-12 (Annex-12)	Uluslararası Arama ve Kurtarma Usullerine Yönelik Esaslar
EK-13 (Annex-13)	Uluslararası Hava Aracı Kaza-Kırım/Olayı İnceleme Usullerine Yönelik Esaslar
EPROM	Erasable Programmable Read Only Memory (Silinip Programlanabilir Sadece Okunabilen Bellek)

Esas Havacılık A.Ş.	Esas Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret Anonim Şirketi
FAA	Federal Aviation Authority (ABD Federal Havacılık Otoritesi)
FDR	Flight Data Recorder (Uçuş Kayıt Cihazı)
FIR	Flight Information Region (Uçuş Malumat Bölgeleri)
GKK	Geçici Köy Korucusu
GPS	Global Positioning System (Küresel Konumlama Sistemi)
GSM	Global System for Mobile Communications (Mobil İletişim İçin Küresel Sistem)
Hava AKKM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü-Hava Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi
hPa	Hectopascal
İHA	İhlas Haber Ajansı
IAMSAR	Uluslararası Havacılık ve Denizcilik Arama ve Kurtarma Kılavuzu
ICAO	International Civil Aviation Organization (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü)
IFR	Instrument Flight Rules (Aletli Uçuş Şartları)
İTÜ	İstanbul Teknik Üniversitesi
JAA	Joint Aviation Authorities (Avrupa Sivil Havacılık Otoritesi)
JAR	Joint Aviation Regulations (Avrupa Sivil Havacılık Kuralları)
KKK	Kara Kuvvetleri Komutanlığı
KKY 1-25	KKK Hava Araçları Kaza-Kırım Yönergesi
KOMİSYON	Çeşitli kurumlardan davet edilerek DDK'da geçici süreli görevlendirilen ve teknik raporu hazırlayan uzman heyet.
KSK	Ulaştırma Bakanlığı tarafından 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu ve Sivil Hava Araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği (SHY-13) hükümlerine göre kurulan Kaza Soruşturma Kurulu (Araştırma ve İnceleme Kurulu).
MCA	Marine and Coastguard Agency (Deniz ve Sahil Güvenlik Acentesi)
METAR	Meteorological Aerodrome Report (Havaalanı Meteoroloji Raporu)
MME	Maintenance Management Exposition (Bakım Yönetim Dokümanı)
MTOW	Hava Aracı Kalkış Ağırlığı
MSG	METEOSAT Second Generation (İkinci Nesil Meteoroloji Uydusu)
MSI	Maritime Safety Information (Denizcilik Güvenlik Bilgileri)
NDB	Non-Directional Beacon (Bir Çeşit Seyrüsefer Yardımcısı)
NM	Nautical Miles (Deniz Mili)
NTSB	The National Transportation Safety Board (Amerikan Ulusal Ulaşım Emniyet Kurulu)
NVM	Non Volatile Memory (Geçici Olmayan Hafıza)
ODTÜ	Orta Doğu Teknik Üniversitesi
PICAO	Provisonal Civil Aviation Organization (Geçici Uluslararası Havacılık Örgütü)
P/N	Part Number (Parça Numarası)
RAM	Random Access Memory (Rastgele Erişilebilen Bellek)
RAPOR	Helikopterin Düşme Nedenlerinin Ortaya Konulması Maksudıyla Kaza Soruşturma Kurulu Tarafından Hazırlanan Hava Aracı-Kazası Nihai Raporu.
RCC	Rescue Coordination Center (Kurtarma Koordinasyon Merkezi)
RMI	Radio Magnetic Indicator (Manyetik Radyo Göstericisi)
RPM	Rotations Per Minute (Dakikada Devir)
SAR	Search and Rescue (Arama-Kurtarma Faaliyeti)
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SHY-6A	Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği
SHY-13	Sivil Hava Araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği

SHT 21.1	Uçuşa Elverişlilik Sertifikası Verilme Ve/Veya Temdit Edilme Kuralları Talimatı
SHY-145-01	Onaylı Bakım Kuruluşları Yönetmeliği
SHY 66 - 01	Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği
SHY-M	Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi Yönetmeliği
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
S/N	Serial Number (Seri Numarası)
SRR	Search and Rescue Region (Arama Kurtarma Bölgesi)
STC	Supplemental Type Certificate (Ek Tip Sertifikası)
TA	Cep telefonunun baz istasyonundan olan uzaklığını gösteren değer
TAF	Terminal Aerodrome Forecast (Havaalanı Cıvarı Rasat)
TAY	Türkiye Acil Durum Yönetimi Genel Müdürlüğü
TECHLOG	Teknik Bakım Kayıtları
TCAD	Traffic and Collision Alert Device (Trafik ve Çarpışma İkaz Cihazı)
TC-HEK	25.03.2009 tarihinde düşen helikopterin çağrı işareti
TİB	Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı
TK	DDK tarafından oluşturulan Teknik Komisyon
TRAC	Türkiye Telsiz ve Radyo Amatörleri Cemiyeti
TSK	Türk Silahlı Kuvvetleri
UMKE	Ulusal Medikal Kurtarma Ekibi
UTC	Universal Time Coordinated (Evrensel Saat)
VHF	Very High Frequency (Çok Yüksek Frekans)
VFR	Visual Flight Rules (Görerek Uçuş Şartları)
VML	Shall Wear Multifocal Lenses and Carry Spare Set off Spectacles (Multifokal Gözlük Takacak ve Yedek Gözlük Bulunduracaktır)
YAKKM	Yardımcı Arama Kurtarma Merkezleri

SONUÇ

25.03.2009 tarihinde meydana gelen ve yolculuk yaptıkları helikopterin düşmesi nedeniyle Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Sayın Muhsin YAZICIOĞLU ile beraberindeki beş kişinin hayatlarını kaybettiği olayı müteakiben gerek arama ve kurtarma faaliyetlerinde yaşanan sıkıntı ve gecikmeler ile ilgili iddiaların araştırılması gerekse söz konusu kazanın nedenlerinin belirlenmesine dair yürütülen teknik inceleme ve araştırmaların yeterliliğinin değerlendirilmesi amacıyla Cumhurbaşkanlığı Yüce Katının talimatları uyarınca yürütülen çalışma sonucunda işbu rapor hazırlanmıştır.

Raporun Birinci Bölümünde, ulusal ve uluslararası mevzuat ve yükümlülükler; hem kaza kırım incelemeleri hem de arama kurtarma çalışmaları bakımından incelenmiştir. İkinci Bölümde, öncelikle Ulaştırma Bakanlığı Kaza Soruşturma Kurulu (KSK) tarafından yürütülen çalışmalar ile kaza sonrasında ileri sürülen iddiaların icmaline yer verilmiştir. Aynı bölümde, kaza ile ilgili olarak Kurulumuz dışında TBMM Araştırma Komisyonu ve diğer kamu kurum ve kuruluşları tarafından yürütülen inceleme, araştırma ve soruşturmalara ilişkin bilgiler özetlenmiştir. Üçüncü Bölümde, kazaya ilişkin olarak Kurulumuz tarafından gerçekleştirilen çalışmalar anlatılmıştır. Dördüncü Bölümde, helikopterin kırına uğrama nedenine ilişkin iddialar değerlendirilmiş ve ileriye dönük alınacak tedbirler ile kaza kırım nedenine ilişkin tespit ve önerilere yer verilmiştir.

Raporun Beşinci ve Altıncı Bölümünde ise, olayın öğrenilmesi, 112, 155, 156 numaralı acil servis kayıtları ile merhum İsmail Güneş'in en yakın görgü tanığı olarak verdiği bilgiler, düşen helikopterin bulunmasına yönelik teknik çalışmalar, arama-kurtarma faaliyetlerine ilişkin bilgiler, arama kurtarma koordinasyon merkezlerinin çalışmaları, karadan ve havadan yürütülen çalışmalar ile enkaza ulaşılmasını müteakip gerçekleştirilen faaliyetler ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir.

Kazanın meydana geliş tarihinden itibaren bir yıldan daha fazla süre geçmiş olması, enkazın ilk bulunduğu andaki pozisyonu ve helikopter parçalarının arazi üzerindeki dağılımı ile ilgili sağlıklı ve detaylı bir bilginin bulunmaması, hava aracı üzerinde bulunan uçuş kritik parça ve sistemlerin yurtiçi ve yurt dışında, kesilerek, sökülerek veya tahrip edilmek suretiyle test işlemlerine tabi tutulması nedeniyle kaza sonrasındaki bütünlüklerinin kaybolması, ARGUS 5000CE ve SKYMAP IIIC modeli GPS cihazlarının kaybolması, kaza mahallindeki arazi yapısının büyük ölçüde değişikliğe uğraması, görgü tanıklarının aradan bir yılı aşkın bir zaman geçmesinden dolayı sağlıklı bilgi verememeleri ve benzeri sebepler çalışmayı güçleştirmiştir.

Bu nedenle, yürütülen çalışmalar Kaza Soruşturma Kurulu ve diğer kişi ve kuruluşlar tarafından hazırlanan kaza kırım raporlarının incelenmesine yönelmiştir. Bununla birlikte,

yapılması gerekip de önceki çalışmalarda yapılmamış olan bir takım tetkik ve analizler de ilgili kurum ve kuruluşlar marifetiyle gerçekleştirilmiş ve rapora dâhil edilmiştir.

Kaza ile ilgili olarak Devlet Denetleme Kurulu tarafından yürütülen çalışmanın kapsamı, kaza nedeninin belirlenmesi hususunda kamu idareleri ile diğer kişi ve kuruluşların gerçekleştirdiği çalışmaların ve hazırlanan raporların; bilimsel ilkelere, uluslararası düzenlemelere, mevzuata ve işin gereğine uygunluğunun değerlendirilmesidir. Bu amaçla, yürürlükteki mevzuat dikkate alınarak “büyük kaza” tanımına giren bir hava aracı olayının incelenmesini yapmak üzere oluşturulması gereken KSK’ya benzer yapıda, farklı disiplinlerden üyelerin katıldığı bir Teknik Komisyon kurulmuş ve kaza nedenini bulmaya yönelik çalışmalar ile bu konudaki iddialar anılan komisyon tarafından değerlendirilmiştir.

Çalışma kapsamında öncelikle Ulaştırma Bakanlığı Hava Aracı Kazası Nihai Raporu incelenmiş, anılan raporda ulaşılan sonuçların doğruluğu, bu sonuçlara ulaşmak için yapılan değerlendirmelerin uygunluğu, enkazın ve delillerin ulusal ve uluslararası dokümanlarda yer aldığı şekilde, bilimsel yöntemlerle toplanıp toplanmadığı ve usulünce muhafaza edilmediği hususları araştırılmıştır.

Bununla birlikte; söz konusu rapordan ayrı olarak gerek Büyük Birlik Partisinin öncülüğünde hazırlanan gerekse diğer kişilerce hazırlanarak DDK’ya ulaştırılan rapor ve yazılar incelenmiş ve bu rapor ve yazılardaki iddia ve kanaatler de değerlendirilmiştir. Ayrıca, merhum Muhsin YAZICIOĞLU’nun eşi Sayın Gülefer YAZICIOĞLU ve BBP tarafından Cumhurbaşkanlığı Yüce Katına ulaştırılan iddialar ile kamuoyuna yansıyan diğer iddialar da araştırılmıştır.

Söz konusu raporlarda yer verilen ve ilgilileri tarafından iddia edilen hususlar dışında kaldığı halde teknik komisyon üyelerinin mesleki birikimleri gereğince ve uluslararası kaza kırım incelemelerinde bakılan hususlar ayrıca araştırılmış, Adli Tıp Kurumunda, üniversite laboratuvarlarında ve Kanada’da ilave test ve incelemeler yaptırılmıştır.

Çalışma ekipleri tarafından; helikopterin ithali öncesindekiler dâhil bakım kayıtları, lisanslama işlemleri, enkaz incelemesine ilişkin bulgular ve benzeri her türlü hususu içeren “teknik rapor” ve adli tıp uygulamalarını ele alan rapor olmak üzere iki ayrı rapor hazırlanmıştır.

Kırına uğrayan helikopterin seyahat güzergahı takip edilmek suretiyle manialar, konumlandırma bilgileri, yeryüzü şekilleri değerlendirilmiş ve güzergah üzerinde mukim tanıklar ile görüşmeler yapılmıştır. Ayrıca, teknik komisyon tarafından havadan ve karadan fotoğraf ve video çekimleri gerçekleştirilmiş ve uçuş sırasında helikoptere etki edebilecek hususlar değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Çok sayıda görgü tanığı yanında enkaza ilk ulaştıkları bildirilen yöre sakinleriyle birebir görüşmeler yapılmak suretiyle enkazın ilk durumu hakkında kanaat edinilmiştir. Helikopterin Esenboğa Havaalanında muhafaza edilmekte olan enkazı, teknik komisyon tarafından ayrıntılı olarak incelenmiş ve bakım kayıtları üzerinden çıkarılan malzeme ve ekipmanlar ile enkazda

bulunan ekipmanlar karşılaştırılmıştır. Bu suretle bazı cihaz ve parçaların kaybolduğuna ilişkin ilk tespitler yapılmıştır. Ayrıntıları raporda belirtildiği üzere, helikopterin işletici firmasında ve bakım yapan firmalar ile buralarda görevli bulunan personel ile görüşülmüş ve böylece belge incelemesi ile ulaşılan sonuçlar tanık ifadeleriyle de desteklenmiştir.

Arama kurtarma faaliyetlerine katılan bütün kurum ve kuruluşlar ile kişilerden sözlü veya yazılı bilgi alınmış, bunların TBMM Araştırma Komisyonu ve diğer yetkili birimlere yaptıkları açıklamalar elde edilen diğer bulgularla kıyaslanmıştır. Olay günü yapılan tüm TV yayınları tekrar seyredilmiş, 112, 155 ve 156 acil durum kayıtları incelenmiştir. Bu çerçevede, Büyük Birlik Partisi mensupları, merhum Muhsin YAZICIOĞLU'nun Eşi ve diğer kişilerce ileri sürülenler ile basın-yayın organlarında yer alan iddialara ilişkin olarak tespit edilen hususlar ile önerilerimiz ilgili bölümlerde anlatılmıştır.

Raporun önceki bölümlerinde ayrıntılı olarak açıklandığı üzere, gerek KSK gerekse bu kapsamda diğer kuruluş/firmaların kullanmış oldukları inceleme metotları ve uyguladıkları test prosedürlerinin mevzuata ve teknik icaplara uygun olduğu değerlendirilmiş ve kaza araştırma raporu bünyesinde bir takım eksiklikler bulunmakla beraber; bu eksiklikler Kurulumuzun çalışmaları ile büyük ölçüde giderildiğinden yeniden kaza araştırma kurulu oluşturulmasının ek bir fayda sağlamayacağı sonuç ve kanaatine varılmıştır.

Tahmini kaza saatinde, kaza mahallinde farklı hava olaylarına müsait ve ani olarak değişen meteorolojik koşulların mevcut olduğu anlaşılmıştır. Kaza mahallinde ve tahmini kaza saatinde; havanın; çok bulutlu, bulut taban yüksekliğinin muhtemel yer seviyesinde (sisli) olduğu, kar yağışına uygun şartların mevcut olduğu, kuvvetli rüzgar nedeniyle arazi üzerinde bulunan karın savrulduğu (tipi görünümü), sıcaklığın -1 ila -3 derece civarında olduğu, buzlanma şartlarının mevcut olduğu, rüzgarın güneybatı yönünden 35-40 km/saat hızında estiği, kaza-mahallinde bulunduğu düşünülen stratus bulutlarının, kuvvetli rüzgarın etkisiyle hareket etmesi sonucunda, görüş mesafesinde ani değişikliklere sebep olacağı ve yeryüzünün tamamen karla kaplı olduğu değerlendirilmektedir.

Sonuç olarak, tahmini kaza anında, kaza mahallinde farklı hava olaylarına müsait ve ani olarak değişen meteorolojik koşullar mevcut olduğundan hava durumunun kesin olarak tespitinin mümkün olamayacağı değerlendirilmektedir. Ancak, söz konusu koşulların VFR uçuşlar için muhtemel bir kaza nedeni oluşturabileceğinin kabulü de mümkün görülmektedir. Başka bir deyişle, TC-HEK helikopter kazasında; çevresel şartlara bağlı olarak pilotun oryantasyon kaybının muhtemel kaza nedeni olarak değerlendirilebileceği düşünülmektedir. Bu durum, KSK tarafından belirlenen muhtemel kaza nedeninin geçerliliğini devam ettirdiğini göstermektedir.

Öte yandan, söz konusu muhtemel kaza nedeni yanı sıra; önceki bölümlerde ayrıntısı verilen ve çalışma kapsamında ilk kez varlığı tespit edilen ilave bazı husus ve bulguların da “muhtemel kaza nedeni” olarak değerlendirilmesi ve araştırılması gerektiği düşünülmektedir.

• Helikopter enkazından, helikopterin kaza öncesine ilişkin irtifa ve güzergah gibi kaza nedeninin belirlenmesine yardımcı olabilecek ilave uçuş bilgilerini sağlayabileceği değerlendirilen ARGUS 5000 CE ve SKYMAP IIIC GPS cihazlarının kaza mahallinden yok olması/çalınması,

• Pilot ve yolcuların kanlarında sebebi açıklanamayan yüksek oranlarda karbonmonoksit gazı bulunması ile adli tıp uygulamalarındaki bazı düzensizlikler ve pilotun sağlık durumu hakkında tespit edilen bazı yeni bilgiler,

• Transponderi açık olmayan veya alçaktan uçtuğu düşünülen bazı hava araçlarının kaza anı ve mahallindeki hareketliliklerinin varlığı ve yukarıda bahsedilen cihazların kaza mahallinden yok olması/çalınması.

Söz konusu hususlar ile önceki bölümde ifade edilen ve herhangi bir şekilde anlamlandırılmayan; arama-kurtarma faaliyetlerinde yaşanan bilgi kirliliği ile TİB tarafından üretilen tek bilimsel veri çerçevesinde belirlenen kaza yerine ilişkin koordinatlarda hiç arama yapılmamasına ilişkin ciddi ihmal ve eksiklikler birlikte düşünüldüğünde, söz konusu hususlar arasında illiyet bağı olabileceği gözetilerek mutlaka Cumhuriyet Savcılığınca DDK'nin sahip olmadığı yetki ve yöntemlerle mezkur muhtemel kaza nedenlerinin araştırılmasının gerektiği sonucuna varılmıştır.

Öte yandan, arama-kurtarma faaliyetlerinin yürütülmesi esnasında önemli eşgüdüm sorunları ile ciddi düzeyde ihmal ve eksiklikler belirlenmiştir. Bu kapsamda, yürürlükteki Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğinin ihtiyacı karşılamadığı ve eşgüdüm sorunlarını çözemediği; aşırı dikey yapılanma nedeniyle yetki ve görev tanımlamalarında belirsizliklere yol açıldığı; böylece, eşgüdüm ve icra faaliyetlerinin içice girmesi nedeniyle hangi birimin hangi işlevi yerine getireceği hususunun netleştirilemediği ve buna uygun idari ve teknik kapasitelerin lüzumlu birimlerde oluşturulamadığı ve sivil ve askeri unsurların eşgüdüm içerisinde çalışmalarına olanak sağlayamadığı tespit edilmiştir. Bu durum, kazazedelerin telefon sinyallerinin kim tarafından değerlendirileceği, kaza yerinin kim tarafından belirleneceği ve nasıl değerlendirileceği, kazazedelerin portatif anten kullanımlarının nasıl sağlanacağı gibi en kritik hususların bile yapılamamasına ve arama-kurtarma faaliyetlerinde önemli ihmal ve eksikliklerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu çerçevede, sistemin bütünüyle tasarımından AAKKM olarak Denizcilik Müsteşarlığının; hava arama kurtarma faaliyetlerindeki genel yönetim ve koordinasyon zaafiyetinden ve mevcut kaynakların amaca yönelik olarak etkin bir şekilde organize edilememesinden Denizcilik Müsteşarlığı ile birlikte HAKKM olarak SHGM'nin; hava arama-kurtarma faaliyetlerinde operasyon kabiliyeti olan bir iş gücü, araç ve gereç ile diğer

teknik altyapı unsurlarının tam olarak oluşturulmamasından Denizcilik Müsteşarlığı ve SHGM ile birlikte YAKKM olarak DHMİ'nin sorumlu olduğu tespit edilmiştir.

Özetle, gerek kaza nedeninin belirlenmesi gerekse arama-kurtarma faaliyetlerine ilişkin ülkemizin mevzuat, idari ve teknik kapasite ve yeteneklerinin uluslararası düzenlemeler ve uygulamalar karşısında yeterli olmadığı ve mevcut kaynaklarında etkin bir şekilde örgütlendiremediği/değerlendirilemediği anlaşılmaktadır. Nitekim, incelenen helikopter kazasında olayın her iki boyutuyla ilgili yapılan tespit ve değerlendirmeler de bunu net bir şekilde ortaya koymaktadır.

Bu bağlamda, özellikle arama-kurtarma boyutunda Devletin topyekun seferber olmasına rağmen; istenen neticenin alınamamış olmasının ve ağır bir kamu hizmet kusurunun ortaya çıkmış olmasının temelinde de söz konusu zaafiyet ve noksanların önemli bir payı olmuştur. Bu durum, kaza nedeni ile ilgili olarak yürütülen çalışmaların güvenilirliğinin de sorgulanmasına yol açmıştır.

Her ne kadar arama-kurtarma çalışmaları çok zor hava ve coğrafi şartlarda gerçekleştirilmiş olsa da; arama-kurtarma faaliyetlerinin tasarımı mevcut olan sorunların bireysel hata ve eksiklikler ile birleşerek kamu yönetiminde önemli bir zaafiyete neden olduğu görülmüştür. Olayın oluş şekli ve yapılan tespitler çerçevesinde kaza mahalline erken ulaşılsa bile, can kaybını önlemek açısından yapılabilecek şeyler sınırlı olmakla birlikte, enkaza daha erken ulaşılmasının gerek aileler ve toplum açısından gerekse kamu yönetimi açısından arzu edilmeyen neticelerin ortaya çıkmasını engelleyeceği açıktır.

Bu itibarla, gerek kaza nedeninin belirlenmesine gerekse arama-kurtarma faaliyetlerinin etkinliğine yönelik olarak yapılan tespit, değerlendirme ve önerilerin icmaline aşağıda yer verilmiştir.

TESPİT 1: Ulaştırma Bakanlığı Kaza Soruşturma Kurulu tarafından TC-HEK tescil işaretli BELL 206-L4 modeli helikopterden alınan parça, cihaz ve örnekler; yurt içi ve yurt dışında ayrıntılı incelemelere tabi tutulmuş ve muhtemel kaza nedeni olabilecek hususlar değerlendirilmiştir. KSK, bulgularını Raporunda 32 madde halinde sıralamış; kazanın yardımcı faktörleri olarak "hava aracına Çağlayancerit kalkışında uçuş planı dışında son anda binen yolcunun hava aracı kalkış ağırlığını (MTOW) etkilemesi ve uçuş dokümanına göre limit dışı olmasına sebebiyet vermesi, hava aracının karlı ve buzlu hava şartlarına sertifikasyonunun olmaması, hava aracının tek pilotla uçuş yapmasına rağmen pilotun cep telefonu ile konuşarak ağır meteorolojik koşullarda dikkatini dağıtması"; kazanın muhtemel nedeni olarak da "Helikopter Pilotunun Çağlayancerit-Kayseri Erkilet istikametindeki meteorolojik bilgilerini incelemeden Çağlayancerit'ten kalkış yapması, Türkiye AIP ENR1.2 VFR Uçuş Kuralları Madde 1.2 Not l'de yer alan Helikopterler için yer görüş değeri kontrollü sahalar dışında 2Km'den az

olmayacaktır" hususuna riayet etmeyerek görüş mesafesi "300-500 metre" olan yoğun kar yağışlı kontrolsüz sahada VFR uçuşa ısrarla devam ederek oryantasyon (vertigo/his yanılması) kaybına uğraması nedeniyle bulunduğu coğrafya ve arazi yapısını doğru değerlendiremeyerek hava aracının dağlık alanda araziyle temas etmesini engelleyememesi" olarak belirlemiştir.

TESPİT 2: Büyük Birlik Partisi mensupları ve merhum Genel Başkan Muhsin Yazıcıoğlu'nun ailesinin talepleriyle hazırlanan raporlar, çeşitli yazılar ve bilgilendirme notlarında, özetle; helikopter işleticisi firma ile SHGM'nin, KSK'nın ve diğer kurum ve kuruluşların ihmalleri üzerinde durularak kaza nedeni ve arama-kurtarma çalışmalarına ilişkin muhtelif iddialar gündeme getirilmiştir.

TESPİT 3: Helikopter kazasıyla ilgili (28) ayrı iddia, Başbakanlık, İçişleri Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı ile Kahramanmaraş ve Kayseri Valiliklerince müfettiş veya görevlendirilen diğer personel aracılığı ile araştırma, ön inceleme ve soruşturmaya tabi tutulmuştur. Bu iddialarla ilgili olarak, yalnızca Kayseri Valisi Mevlüt Bilici'nin basına yansıyan beyanı konusunda yapılan incelemede sorumlular hakkında disiplin ve ceza soruşturmaları talep edilmiş; diğer iddialarla ilgili olarak ise inceleme ve soruşturmayı yürütenler tarafından kamu görevlilerinin ihmalinin ve kusurunun bulunmadığı kanaatine ulaşılmıştır.

TESPİT 4: BBP Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu'nun vefatı ile sonuçlanan helikopter kazası ile ilgili olarak TBMM'de İçtüzüğü'nün 104. maddesi çerçevesinde iki defa araştırma komisyonu kurulmuştur. Söz konusu Komisyonun çalışma sonuçları henüz yayımlanmamıştır.

TESPİT 5: Yürürlükteki mevcut mevzuat dikkate alınarak "büyük kaza" tanımına giren bir hava aracı olayının incelenmesini yapmak üzere oluşturulması gereken KSK'ya benzer yapıda, farklı disiplinlerin temsil edildiği bir Teknik Komisyon (TK) kurulmuş ve kaza nedenini bulmaya yönelik çalışmalar ile bu konudaki iddialar anılan komisyona teknik yönden incelenmiştir. Öte yandan, anılan komisyonun talebi ile Kanada'da ve ODTÜ'de ilave test ve teknik incelemeler yaptırılmıştır. Ayrıca, konunun adli tıbbi ilgilendiren boyutları hakkında uzmanlık incelemesi için Adli Tıp Uzmanı çalıştırılmış ve çalışmaların devamı sırasında görülen lüzum üzerine İstanbul Adli Tıp Kurumu Başkanlığında kazazedelerin kanlarında karbonmonoksit (CO) ve siyanür taraması yaptırılmıştır. Teknik Komisyonda Mehmet ÇUHACI (Bakım Uzmanı, Uçak Mühendisi, 2. Sınıf Emniyet Müdürü), Nezih GÖÇMEN (Kr. Pilot Binbaşı), O. Volkan TAŞABATLI (Kr. Pilot Yüzbaşı), Ahmet TEKİN (Pilot, Emniyet Amiri), Burak ENGİN (Kaza-Kırım İnceleme Uzmanı, Metalürji ve Malzeme Mühendisi), Nurettin ÇAM (Meteoroloji Mühendisi), Cihat DOĞAN (Haberleşme Uzmanı, Elektronik Mühendisi), Hamit SOYERTEM (Hava Trafik Uzmanı, Hava Trafik Kontrolörü), Yusuf TANCAN (İletişim Uzmanı, Elektronik Mühendisi) ve Dr.Gülşin CANOĞULLARI (Adli Tıp Uzmanı, Uzman Doktor) görev yapmışlardır.

TESPİT 6: Teknik Komisyon tarafından, gerek KSK gerekse diğer kuruluş/firmaların kullanmış oldukları inceleme metotları ve uyguladıkları test prosedürlerinin mevzuata ve teknik icaplara uygun olduğu değerlendirilmiş ve kaza araştırma raporu bünyesinde bir takım eksiklikler bulunmakla beraber; yeniden kaza araştırma kurulu oluşturulması ve yeniden rapor yazımını gerektirecek bir durumun ortaya çıkmadığı sonuç ve kanaatine varılmıştır.

TESPİT 7: Kaza kırıma uğrayan helikopterin işleticisi ve sahibi olan ESAS Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret A.Ş., 2000 yılında kurulmuştur. Helikopterin kiralanmasına aracılık eden Medair firması'nın % 77 oranındaki hissesi Esas Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret A.Ş.'nin helikopter hizmetlerine aittir. Esas Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret A.Ş. SHY-6A yönetmeliğine göre Hava Taksi İşletmeciliği yapmak üzere ilk olarak 26 Mart 2007 tarihinde filosunda A109E ve Al19 Koala hava araçları ile 20 Mart 2008 tarihine kadar geçerli olmak üzere İşletme Ruhsatı almıştır. Son olarak, 20 Mart 2009 tarihinde İşletme Ruhsatı 22 Mart 2011 tarihine kadar geçerli olmak üzere uzatılmıştır. SHGM tarafından "İşletme Ruhsatı ve Operasyon Denetlemeleri" ile "Bakım Denetlemeleri" mevzuatında öngörülen sürelerde yapılmıştır. Denetimler sonucunda tespit edilen eksikliklerin süresi içerisinde firma tarafından giderildiği görülmüştür.

ÖNERİ 1: 03 Mart 2009 tarihinde yapılan bakım denetlemesi sonucunda düzenlenen Görev Sonu Raporunun sonradan değiştirilerek (9) nolu bulgunun eklendiği ve bu suretle ortaya çıkan farklı içerikli iki ayrı raporun dosyasında bulunduğu ve her iki raporun altındaki imzaların da birbirinden farklı olduğu anlaşılmıştır. Ancak, söz konusu eksikliğin ve yapılan usulsüzlüğün kaza nedenini etkileyebilecek bir durum oluşturmadığı ve disiplin ve ceza hukuku çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiği kanaatine varılmıştır. Bu itibarla, sözkonusu hususun Başbakanlıkça incelenmesinin/soruşturulmasının uygun olacağı düşünülmektedir.

TESPİT 8: Kaza kırıma uğrayan helikopter; BELL Helicopter Textron Inc. tarafından 1999 yılında 52215 seri numarası ile üretilmiş olup ilk olarak Amerika'da mukim Southern Inc. firmasınca N474SF tescili ile işletilmiş, 2006 yılında "hard landing (sert iniş)" yapmış, bu nedenle FAA (Federal Havacılık Otoritesi-Federal Aviation Authority-ABD) onaylı BIG VALLEY AVIATION INC./ABD bakım ünitesinde Üreticinin Bakım El Kitabı Kısım 5-26 "hard landing" yöntemine göre 07.08.2006 tarihinde bakım ve onarım görmüştür. Türkiye'de mukim ESAS Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret A.Ş. tarafından 2008 yılında ithal edilinceye kadar 3438 saat uçuş yapmıştır. Helikopterin ithali üzerine SHGM tarafından 18.03.2008 tarihinde "TC-HEK" işareti ile tescil edilmiş ve sertifika numarası 1982 olarak belirlenmiştir. Türkiye'de bulunduğu süre içerisindeki bakımları Ankara'da mukim Skyline Ticaret A.Ş. ve İstanbul'da mukim Sancak Hava Taşımacılığı ve Turizm A.Ş. tarafından yapılmıştır. Helikopter düştüğü tarihe kadar Türkiye'de 237 saat uçuş gerçekleştirmiştir. SHGM tarafından "Uçuşa Elverişlilik Sertifikası

Verilme ve/veya Temdit Edilme Kuralları Talimatı" (SHT 21.1 Rev.2) gereğince, Helikopterle ilgili olarak, 04.03.2008 ve 11.06.2008 tarihlerinde uçuşa elverişlilik denetlemesi yapılmıştır. Denetleme sonucunda, TC-HEK tescil işaretli hava aracının Uçuşa Elverişlilik Sertifikası 17.06.2008 tarihinden geçerli olacak şekilde 16.06.2009 tarihine kadar uzatılmıştır.

TESPİT 9: Pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE, 29.03.1994 tarihinde Kara Kuvvetlerinden 16 uçuş hizmet yılı ve 4500 uçuş saati ile Kara Pilot Binbaşı olarak emekli olmuştur. 12.04.1994 tarihinde Türk Silahlı Kuvvetleri'nde almış olduğu eğitim ve yetkilerine istinaden KKY.21-5 Sivil Pilot Lisans ve Sertifika Yönergesi ile SHT T-33 Lisans Yönetmeliği esaslarına göre SHGM tarafından AB-205 ve R-22 helikopter tip yetkileri işlenmiş olarak 3031 numaralı CPL, IR ve FI (öğretmen pilot) sertifikası tanzim edilmiştir. Pilot Mustafa Kaya İstektepe'ye ait Pilot Log Book'da yapılan incelemelerde pilotun BELL 206/206L tipindeki hava araçlarında toplam 769 saat uçuş yaptığı tespit edilmiştir. En son uçucu personel periyodik sağlık muayenesine 04.12.2008 tarihinde İstanbul/Alman Hastanesi'nde girmiş olup uçuşa elverişli olduğuna dair Sağlık Muayene Raporu almıştır.

TESPİT 10: Mitingler için bir helikopter kiralınması kararının ne zaman verildiğine ilişkin herhangi bir kayda rastlanılmamıştır. BBP yetkililerince helikopter kiralınması mevzuunun bazı toplantılarda görüldüğü, ancak resmi bir karar alınmadığı beyan edilmiştir. Kiralanan ve kırma uğrayan helikopterden önce başka bir helikopter konusunda da araştırma yapıldığı anlaşılmıştır. Ancak, kiralanan ve kırma uğrayan helikopterin, diğerine nazaran transmisyon gücü, motor gücü, faydalı yük kapasitesi, azami hızı, azami ve standart kalkış ağırlığı ve yolcu kapasitesi bakımından daha üstün niteliklere sahip olduğu ve BBP kurumsal sorumluluğu içerisinde kiralınmış olduğu sonuç ve kanaatine ulaşılmıştır.

TESPİT 11: Merhum Pilot M.Kaya İSTEKTEPE'nin, 25.03.2009 tarihinde yapacağı bütün uçuşları VFR şartlar dâhilinde icra etmeyi planladığı ve uçuş planlarını ilgili otoritelere sunduğu tespit edilmiştir. Ancak, uçuş planı ile gerçekleştirmeler arasındaki farklılığın ise pilot hatasından ziyade yolcuların programlarının ortaya çıkardığı bir sapma olduğu değerlendirilmiştir. Öte yandan, seyahatin Kayseri'den sonraki bölümüyle ilgili uçuş planlarında maddi hata tespit edilmiş olmakla birlikte; pilotun tecrübesi, uçuş saati ve gündeğümü-günbatımı saatleri göz önüne alındığında, gerçekleşmeyen Yerköy-Ankara uçuşunda, pilotun uçuş emniyetini aksatmayacak şekilde VFR şartlar sona ermeden önce gerekli planlamayı yaparak muhtemelen son motor susturduğu yerde konaklayacağını kabulü gerekmektedir.

ÖNERİ 2: Ankara Esenboğa Uçuş Bilgi Merkezince, Kayseri'den sonrasına ilişkin uçuş planlarında pilot tarafından yapılan maddi hataların tespit edilememesinin, anılan merkezce uçuş planları üzerinde sadece şekli inceleme yapılması buna karşın içeriğine bakılmamasından kaynaklandığı anlaşılmıştır. Bu nedenle VFR uçuşlara ilişkin uçuş planlarının içerik dâhil daha

dikkatli incelenmesi ve açık maddi hatalar konusunda pilotun uyarılması için gerekli mevzuat düzenlemelerinin yapılması gerektiği düşünülmektedir.

ÖNERİ 3: Türk Hava Sahasındaki VFR uçuşlara ilişkin uçuş emniyetini arttırmak amacıyla; Türk Hava Sahasının sınıflandırılmasının yapılması, AIP'deki VFR uçuşlarla ilgili düzenlemelerin ve VFR uçuşlara sağlanan hizmetlerin açık ve net olarak tanımlanması, mümkün olan yerlerde (Terminal Sahası dışında) VFR uçuş koridorlarının belirlenmesi, hava-yer muhaberesinin muhafazası için gerekli tedbirlerin alınması, hava araçlarının uçuşları boyunca ekran üzerinden görsel takibinin sağlanması amacıyla gerekli sistemlerin kurulması, kaza-kırım sebep faktörlerinin net olarak tespit edilebilmesi ve benzer sebepli kazaların önlenmesi açısından önemli bulguların elde edilebildiği, uçuş bilgileri ve kokpit içi konuşmaların kaydedildiği sistemlerin tüm hava araçlarında kullanımının yaygınlaştırılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

TESPİT 12: TC-HEK tescil işaretli helikopter üzerinde Artex Aircraft Supplies Inc. firması tarafından üretilen Artex ME406P model ELT (Emergency Locator Transmitter-Acil Yer Belirleme Vericisi) cihazının bulunduğu görülmüştür. Söz konusu ELT'nin montajı, B1 lisans yetkisine sahip Teknisyen ██████ tarafından yapılmış olup adı geçen teknisyenin söz konusu işlemi yapmasında herhangi bir yetki kısıtlamasının bulunmadığı anlaşılmıştır. Artex ME406P model ELT cihazı, 121.5 MHz ve 406 MHz'lik iki farklı sinyal yayınlama özelliğine sahiptir. ELT cihazı aktif olduğu anda, cihazdan 121.5 MHz'lik analog sinyal yayınlanmakta ve bu sinyal batarya ömrü tamamlanıncaya kadar yayınlanmaya devam etmektedir. Buna ilave olarak; cihazın aktif olmasını müteakip 24 saat süresince cihazdan 406 MHz üzerinden, her 50 saniyede bir 440 milisaniye süreli dijital sinyal COSPAS-SARSAT uydularına gönderilmektedir. COSPAS-SARSAT uyduları, 406 MHz'lik sinyalin yerini, gece 2,5 saate, gündüz 1 saate kadar olan bir sürede, yaklaşık 1-5 km yarıçapında bir doğrulukla belirleyebilmektedir.

TESPİT 13: Esas Havacılık personeli teknisyen ██████ ELT antenini iki yönden hatalı monte ettiği tespit edilmiştir. Bunlardan ilki vidalama ve torklama işleminin hatalı yapılması, ikincisi ise en yakın antene uzaklığının en az 75 cm olacağı kuralına uyulmamış olmasıdır. KSK raporunda bu hususa hiç değinilmemiş olması bu yönde bir tespit yapılamadığını göstermektedir. Antenin kırılma nedeninin hatalı montaj olup olmadığı ODTÜ'de yapılacak inceleme sonucu ortaya çıkacaktır.

TESPİT 14: ELT cihazının kaza anında aktif duruma geçip geçmediği ile ilgili olarak yurt içi ve yurt dışında yapılan incelemeler sonucunda; 1) Cobham-Avionics firması tarafından gönderilen raporda cihazın kaza anında aktif olduğunun belirtilmesi, 2) KSK personelinin kaza mahallinde portatif anten kullanarak ELT cihazını S-70 modeli helikopterde bulunan VHF telsiz yardımıyla test ederek aktif olduğunu tespit etmesi, 3) ODTÜ Bilirkişi Heyet Raporunda cihazın

kaza anında çalışır durumda olduğunun belirtilmesi nedenleriyle, ELT cihazının kaza anında aktif olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Ancak, Teknik Komisyonca, 5'inci Ana Bakım Merkezi Komutanlığı'nda 21.08.2010 tarihinde, aynı model ELT cihazının antensiz olarak yapılan testlerinde, ELT cihazının 121.5 MHz ve 406 MHz frekanslarında sadece 20 metre civarında bir uzaklığa sinyal yayınlatabildiği görülmüştür. Sonuç olarak; ELT cihazından antensiz olarak yayınlanan sinyalin çok kısa mesafelere ulaşabilmesi nedeniyle, antenin kırılması neticesinde COSPAS-SARSAT uyduları tarafından yer tespitinin yapılamadığı anlaşılmıştır.

TESPİT 15: Denizcilik Müsteşarlığından DDK'ya gönderilen 03.11.2010 tarih ve 34453 sayılı yazıda Ulusal Beacon Veri Bankasında bulunan ELT kayıtları arasında TC HEK tescil işaretli helikopter ile ilgili herhangi bir veri kaydının olmadığı bildirilmiştir. Aynı yazıda kazadan sonra 02.07.2010 tarihinde ODTÜ Mühendislik Fakültesi Dekanlığı tarafından yapılan testler dışında anılan Müsteşarlık aracılığı ile test yapılmadığı ve sistemlerinde bilgileri dışında test amaçlı veya cihazın yanlışlıkla çalıştırılması sonucu herhangi bir sinyal alınmadığı belirtilmiştir. Ayrıca, Esas Havacılık A.Ş tarafından, Artex ME406P model P/N 453-6611 parça no ve S/N 188-01154 seri numaralı ELT cihazının ruhsatlandırılması için T.C. Telekomünikasyon Kurumu'na (BTİK/Bilgi Teknolojileri İletişim Kurumu) müracaat edilmediği tespit edilmiştir. Ancak, TC-HEK tescil işaretli helikoptere 406 MHz ELT cihazının 23.01.2009 tarihinde monte edilmiş olması nedeniyle, sinyal gönderdiği takdirde helikopterin kaza sonrasında COSPAS-SARSAT uyduları tarafından yerinin kimliksiz olarak tespit edilmesine mani bir durum bulunmadığı anlaşılmıştır.

TESPİT 16: ICAO'nun, kaza-kırım inceleme faaliyetlerini düzenleyen "EK-13" isimli dokümanın 5'nci kısımda, inceleme faaliyetlerinin ICAO Doc 6920-AN/855/4 rehberliğinde yapılabileceği belirtilmektedir. Bu dokümana ilave olarak, ICAO Doc 9756 AN/965 dokümanı da kaza-kırım inceleme faaliyetlerini düzenlemekte ve standart uygulamalar getirmektedir. Söz konusu dokümanlarda kaza inceleme araştırma ve soruşturma kurullarının teşkilinde, genel yaklaşım olarak bir heyet başkanı liderliğinde çalışma gruplarından oluşan bir inceleme yapısına değinilmektedir. Bu yapı içerisinde uçuş harekât, meteoroloji, hava trafik hizmetleri, tank ifadeleri, uçuş kayıt cihazları, gövde/uçuş kumandaları, motor, hava aracı diğer sistemleri, bakım ve hava aracı kayıtları, insan faktörleri, hayatta kalma/tahliye/arama-kurtarma, organizasyon, inceleme, patolojik inceleme vb. gruplar yer almaktadır. Oluşturulacak çalışma grup/grupların sayısı ve özellikleri, kazanın karmaşıklığı ve diğer faktörlere göre belirlenmektedir. Bu gruplarda, konularında uzman ve kaza-kırım inceleme eğitimi almış personel görevlendirilmesi hususları da vurgulanmaktadır.

TESPİT 17: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden alınan Türk Hava Sahasında gerçekleşmiş hava aracı kazalarına ilişkin Kaza Soruşturma Kurullarının oluşturulmasıyla ilgili belgelerde; kurul üyelerinin genel olarak SHGM personeli olduğu ve üç ila beş kişiden oluştuğu

tespit edilmiştir. “Ulusal Düzeyde Kaza Araştırma Kurulu” oluşum örnekleri incelendiğinde ise bağımsızlık gerekliliğinin yeterince sağlanamadığı; üyelerin kahir ekseriyetle SHGM bünyesinden görevlendirildiği görülmüştür.

TESPİT 18: Kaza Soruşturma Kurul üyelerinin tamamı havacılık konusunda özgeçmişe sahiptir. Kurul üyelerinin, birisi hariç defalarca kaza soruşturması yaptıkları ve yeterli tecrübeye sahip oldukları görülmüştür. Ancak Kaza Soruşturma Kurulunun oluşturulması esnasında SHGM Teknik Denetçilerin Görev Yetki ve Sorumlulukları ile Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik hükümlerine uygun olarak Uçuş Emniyeti Komisyonu üyeleri arasından en az üç kişi görevlendirilmesi gerekirken, bir kişinin bu Komisyondan görevlendirildiği anlaşılmıştır. Bu durumun, 2920 sayılı Kanunda 2008 yılında yapılan değişikliği müteakip bahsedilen Yönetmelik ile Sivil Hava - Araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği'nin uyumlaştırılmamış olmasının uygulamada ortaya çıkardığı bir sorun olduğu değerlendirilmiştir.

TESPİT 19: Sivil havacılık alanında gelişmiş olan ülkelerde; ulaşım sektöründe meydana gelen kaza veya olayların araştırılması, gerekli tedbirlerin alınması ve benzer sebepli kaza/olayların önlenmesi maksadıyla, ilgili bakanlıklar veya diğer kurum ve kuruluşlardan bağımsız olarak işleyen, “Ulaştırma Emniyet Kurulları” bulunmaktadır. Bu kurulların teşkil edilmesinin, tecrübeye bağlı profesyonelliği arttırdığı, kazaya müdahale ve kaza yerine ulaşım süresini kısalttığı, heyetin teşkili için ön hazırlık gerektirmediği, kaza-kırım inceleme teçhizatının kullanım etkinliğini arttırdığı ve gelecekte kaza-kırım inceleme heyetinin oluşturulmasına yönelik doğacak tereddütleri ortadan kaldırdığı kabul edilmektedir.

ÖNERİ 4: Ülkemizde meydana gelen hava aracı kaza-kırım incelemelerinde görev alacak kaza inceleme ekipleri, Ulaştırma Bakanlığı emri ile mevcut kanun ve yönetmelikler çerçevesinde, kazadan sonra teşkil edilmektedir. Bugüne kadar meydana gelen kaza-kırımlar ile ilgili oluşturulan kurullar incelendiğinde, bu kurullarda genellikle SHGM personelinin görev aldığı tespit edilmiştir. TC HEK tescil işaretli helikopter kazasında, kaza soruşturma kurulu üyelerinin tamamının SHGM personeli olması; kurulun sayı ve nitelikçe yetersizliği yanında, bağımsızlık sorununu da gündeme getirmektedir. Sonuç olarak, ulaşım emniyetinin artırılması maksadıyla; hava aracı kaza-kırım/olaylarının, bünyesinde uzman personel bulunduran bağımsız bir organizasyon tarafından incelenmesinin uygun olacağı değerlendirilmekte olduğundan, mevcut Uçuş Emniyet Komisyonunun yeniden yapılandırılarak aktif hale getirilmesi önerilmektedir.

ÖNERİ 5: ICAO Annex-13'te yer alan tanımlar ile SHY-13'te bulunan tanımlar arasında farklılık bulunması nedeniyle, ileride meydana gelebilecek ve diğer ülke kaza-kırım personelinin de katılacağı çok uluslu kaza-kırım incelemelerinde, tereddüt ve yanlış anlaşılmalara sebebiyet

verebileceği değerlendirildiğinden, SHY-13'ün ICAO Annex-13'e göre güncellenmesi ve diğer mevzuat düzenlemelerinin de bu çerçevede yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

TESPİT 20: Kaza yeri ile ilgili meteorolojik ve coğrafi şartlar, KSK'nın kaza mahalline ulaşımını ve burada etkin bir şekilde çalışma yapmasını güçleştirmiştir. Bu durum, kaza soruşturma kurulunun kaza yerinde lüzumlu emniyet tedbirlerini alınıp alınmadığını kontrol etmek ve gerektiğinde bu faaliyetlere nezaret etmek ve kanıt toplamak gibi görevlerini yeterince yerine getirememesine yol açmıştır. Bu itibarla, bulgu ve kanıtların güvenilirliği olumsuz bir şekilde etkilenmiştir.

ÖNERİ 6: Delillerin güvenilirliğinin sağlanması bakımından bundan böyle enkazın ilk bulunmasından itibaren savcılık makamı ve kaza soruşturma kurulunun enkaz üzerindeki kontrolünü zaafiyete uğratacak ihmal ve engellemelerin önüne geçilmesi, sonradan şüphe doğuracak durumların ortaya çıkmasına meydan verilmemesi gerekmektedir.

TESPİT 21: KSK Raporunda; mevzuatta öngörülmüş olmasına rağmen arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin hiçbir bilgi bulunmamaktadır. Ancak, bu duruma diğer kaza incelemelerinin bazılarında da rastlanılmıştır. Ayrıca, KSK tarafından enkaz bölgesinde ve enkaza ilişkin havadan yeterli ve istenilen teknik özelliklerde fotoğraf çekimi yapılamadığı, enkaz delil görüntüleri arasında yer alması gereken kabin içi durum fotoğraflanması ve incelemelerinin eksik yapıldığı ve kaza kırım raporunda yer almadığı ve KSK Raporunda görgü tanıklarının ifadelerine yer verilmediği görülmüştür.

TESPİT 22: Kaza Soruşturma Kurulunca kaza yeri incelemesinde ve kaza kırım raporu hazırlanırken Adli Tıp Uzmanı katkısının alınmadığı, bu nedenle tıbbi ve patolojik bilgilerin kaza kırım raporunda yer almadığı, arama kurtarma faaliyetleri hakkında hava aracı içindeki kişilerin bulunduğu yerlere göre yaralanma durumu, koltuk ve emniyet kemerlerinin durumu ve yaralanmalara etkileri kısmına değinilmediği; sadece otopsi sonuçlarına göre değerlendirme yapıldığı anlaşılmaktadır.

TESPİT 23: DDK TK raporunda belirtildiği üzere; TC-HEK tescil işaretli helikoptere ait (Türkiye'ye ithalinden önceki kullanıcı kayıtları da dâhil olmak üzere) bakım kayıtları, helikoptere uygulanması gereken Airworthiness Directives (AD) ve Teknik Bülten'ler, kaza sonrasında helikoptere ait parçaların KSK tarafından yurt içi ve yurt dışında yaptırılan test sonuçları incelenmiş, bütün bunlarda bakım kaynaklı bir aksaklık tespit edilmemiş olması nedenleriyle, bakım hususunun kaza-kırım yardımcı veya ana sebep faktörü olamayacağı değerlendirilmiştir.

TESPİT 24: Motor yağı değişimi zamanı ile ilgili olarak, SHGM tarafından onaylı ESAS MME'ye göre hesaplama yapıldığında; bakım zamanı motor saati olarak aşılmamış ancak tarih

olarak aşılmıştır. Kaza-kırım sonrasında yapılan kontrollerde, motor ve motor yağında herhangi bir anormal durum bulunmamıştır. Motor yağı değişim zamanının Bell Helicopter Textron firması toleranslarına göre hesaplama yapıldığında ise kaza tarihinde motor yağ değişim zamanı; motor saati veya tarih olarak aşılmamıştır. Bu nedenle, motor yağı değişiminin zamanında yapılıp yapılmadığı hususunun meydana gelen kaza-kırma bir etkisinin bulunmadığı değerlendirilmektedir.

TESPİT 25: 206-L-03-211 Numaralı teknik bültenin ana bakım programına dâhil edilmiş bulunması; ana bakım programındaki 300 saatlik periyodik bakıma 69.2 saat süre bulunması ve Almanya’da yapılan fiziksel kontrollerde, transmisyon hidrolik pompası ve rotor RPM takometre jeneratöründe herhangi bir anormal durumun tespit edilememesi sebebiyle, 206-L-03-211 numaralı teknik bültenin münferiden uygulanmamasının, meydana gelen kaza kırma etkisinin bulunmadığı değerlendirilmektedir.

TESPİT 26: Helikopter uçuş ve bakım kayıt defterinin 24.03.2009 tarih ve 000566 sayılı sayfasında hava aracı uçuş saati 3670 olarak görülmektedir. Aynı sayfada İstanbul-Ankara-Sivas-Kahramanmaraş uçuşları için toplam 5 saat 30 dakika (1.9+1.6+2.0) hava aracı uçuş saati yazılmıştır. Bu uçuş süresine Kahramanmaraş-Çağlayancerit uçuşu için geçen 16 dakika ilave edildiğinde, toplam hava aracı uçuş süresinin 5 saat 46 dakika olduğu görülmektedir. Bu şartlarda, Çağlayancerit-Kayseri uçuşuna başlamadan önce hava aracının toplam uçuş saatinin 3675 saat 46 dakika olduğu ve “Ana Rotor Mast Somunu Tork Kontrol” işleminin, Bell Helicopter Textron tarafından verilen toleranslara göre hesaplama yapıldığında, 1 saat 58 dakika aşılmış olduğu tespit edilmiştir. SHGM tarafından onaylı ESAS MME’ye göre hesaplama yapıldığında (tolerans kullanılmadığı zaman) ise; söz konusu bakım işleminin, 2 saat 46 dakika aşılmış olduğu görülmektedir. Ancak kaza-kırım sonrasında Almanya’da yapılan teknik kontrollerde, söz konusu tork değerinin limitler dâhilinde olduğunun tespit edilmesi nedeniyle, bu hususun meydana gelen kaza-kırma tesirinin olmadığı değerlendirilmiştir.

TESPİT 27: Transmisyon yağının değişimi esnasında “yağ pompasının temizlik ve kontrolünün yapılması” ile ilgili bir bakım uygulaması yoktur. Sadece, yağ pompası filtresinin temizlik ve kontrolü söz konusudur. Yağ pompası filtresinin temizlik ve kontrolü ise, bakım kitabının transmisyon yağı değişiminin alt başlığıdır ve standart olarak yapılmaktadır. Dolayısıyla, söz konusu bakım uygulamalarının, sicil kayıtlarında ayrıca belirtilmesine gerek bulunmadığı değerlendirilmektedir. Ayrıca, Sancak Hava Taşımacılığı ve Turizm A.Ş’nin ilgili teknisyeni ile yapılan görüşmede; 20.11.2008 tarihinde yapılan 100 saat’lik ve yıllık bakımda transmisyon yağı değişimi ile birlikte, transmisyon yağ pompası filtresinin temizlik ve kontrol işlemlerinin de yapılmış olduğunun bilgisi alınmıştır.

TESPİT 28: Merhum Pilot M.Kaya İSTEKTEPE'nin Çağlayancerit-Erkilet uçuşu öncesi performans planlamalarında, ağırlık ve denge hesaplamalarını doğru olarak yapmadığı ve azami kalkış ağırlığının 21.5 kg aşıldığı tespit edilmiştir. Ancak helikopterin kalkış limit ağırlığının üzerinde olmasına rağmen, kaza tarihindeki son uçuşunda Çağlayancerit'ten emniyetli bir şekilde kalkış yaptığı bilinmektedir. Hava aracının kaza esnasındaki ağırlığının, helikopterin performans limitleri içerisinde olduğu tespit edilmiştir. Yapılan teknik incelemeler sonucunda helikopter sistem ve komponentlerinde, kalkış ağırlığının limit üstü olması durumunda ortaya çıkabilecek bir hasara dair herhangi bir bulgu olmaması nedeniyle, helikopterin azami kalkış ağırlığının üzerinde kalkış yapmış olmasının kaza kırırma sebebiyet veren yardımcı faktörlerden biri olamayacağı değerlendirilmiştir. Öte yandan, hava aracına Çağlayancerit-Erkilet kalkışında uçuş planı dışında son anda binen bir yolcu olduğu iddia edilmesine rağmen, merhum İsmail Güneş'e ait fotoğraf makinesinden elde edilen görüntüler incelendiğinde bu yolcunun, Sivas-Çağlayancerit uçuşunda da mevcut olduğu görülmektedir. Dolayısıyla, son uçuş bakımından helikoptere pilotun inisiyatifi dışında son anda binen bir yolcu bulunmamaktadır.

TESPİT 29: Kaza sonrasında KSK tarafından yapılan incelemelerde, kokpit camının uçuş esnasında parçalanmasıyla bağlantılı olarak kazanın meydana geldiğine dair herhangi bir bulguya rastlanılmamıştır. Bu nedenle, Esas Havacılık A.Ş. teknisyeni Mehmet AYTAR tarafından yapılan çatlak onarım işleminin, kaza kırırma yol açabilecek veya uçuş emniyetini olumsuz yönde etkileyebilecek mahiyette olmadığı değerlendirilmektedir.

TESPİT 30: Rotor Break sistemi; helikopter yerde iken motor susturulmasını müteakip ana rotoru daha kısa sürede durdurmak maksadıyla kullanılan ve isteğe bağlı monte edilen bir sistemdir. Bu sistem, kara araçlarındaki fren sistemine benzer bir prensiple çalışır. Rotor Break sistemi sayesinde özellikle rüzgârlı havalarda, motor susturulduktan sonra ana rotorun aşırı flaplayarak/eğilerek helikoptere ve/veya hava aracı dışındaki personele zarar vermesi önlenir. Bu kapsamda, "Rotor Break" sistemi üzerinde yetkisiz onarım işlemi gerçekleştirildiği tespit edilmiş ancak söz konusu sistemin helikopterin uçuşunu etkileyecek özellikte olmaması nedeniyle, yetkisiz olarak yapılan onarım işleminin, meydana gelen kaza-kırırma etkisinin olamayacağı değerlendirilmiştir.

TESPİT 31: DDK'nın talebi üzerine, Sürat Saati, Varyometre, Suni Ufuk, Directional Gyro Göstergelerinin iç mekanizma kontrolleri Kanada/Ottawa'da bulunan Kanada Ulaştırma Emniyet Kurulu Laboratuvarlarında yaptırılmıştır. Testler sonucunda hazırlanan raporda; varyometre göstergesinde; +0.5 değerinden -0.3 değerine doğru bir ibre izinin bulunduğu, ancak +0.5 üzerinde bulunan izin -0.3'te bulunan ize kıyasla daha derin olduğu belirtilmiştir. DDK TK tarafından; TC-HEK tescil işaretli helikopterin çarpma anında +0.5 (500 feet\dakika) ile tırmanış durumunda olduğu değerlendirilmiştir. Bu çerçevede; TC-HEK tescil işaretli

helikopterin tırmanış durumunda olması sebebiyle mekanik bir probleminin bulunmadığı ve bu hususun KSK nezaretinde yurt dışında yaptırılan hava aracı sistem inceleme sonuçları ile de paralellik arz ettiği anlaşılmıştır.

TESPİT 32: Pilotun telefonla konuşması ile muhtemel kaza saati arasında en az 4 dakika 40 saniye olduğundan, pilotun telefon kullanmasının kazanın oluşumunun yardımcı faktörleri arasında sayılamayacağı tespit edilmiştir.

TESPİT 33: KSK nezaretinde TCAD cihazı AVIDYNE Corp.55 Old Bedford Road Lincoln, MA 01773/ABD'de incelenmiş ve "9900BX'in normal olarak çalıştığı ve pilota herhangi bir yakın çarpışma tehlike sinyali vermediği" tespit edilmiştir. TCAD cihazının sadece transponder cihazı aktif olan hava araçlarına ilişkin tehlike sinyali vermesi nedeniyle helikopterin transponderi açık olan herhangi bir hava aracı ile temas etmediği anlaşılmıştır.

TESPİT 34: İHA Muhabiri merhum İsmail Güneş hariç merhum Muhsin Yazıcıoğlu ve diğer yolcuların otopsilerinin 28.03.2009 günü Kahramanmaraş Devlet Hastanesi morgunda saat 14:30-19:30' saatleri arasında; İHA Muhabiri İsmail Güneş'in otopsisinin ise 30.03.2009 günü aynı yerde 17:30-19:30 saatleri arasında yapıldığı, 28.03.2009 günü yapılan otopside biri profesör olmak üzere 4 adli tıp uzmanı, bir patoloji uzmanı ve 2 olay yeri inceleme fotoğrafçısı ile savcı ve adliye görevlilerinin hazır buldukları anlaşılmış olup, olayın önemi dikkate alındığında otopsilerin, konunun önemi ile uyumlu bir ekip tarafından gerçekleştirildiği görülmüştür. Ancak Kahramanmaraş Devlet Hastanesinin bu tür bir uygulama için yeterli donanıma sahip olmadığı değerlendirilmektedir.

ÖNERİ 7: Ölümlü kazalarda, cesetlere ulaşıldığı andan itibaren ayrıntılı ve ölçeklendirilmiş görsel ve yazılı tutanak hazırlanmalı, mümkünse kamera kayıtları alınmalıdır. Yaralanmalı ve ölümlü kaza kırım raporu hazırlanma aşamasında olay yerine adli tıp uzmanı davet edilmelidir. Daha sonra çıkabilecek ihtilafı önleyebilmek adına otopsi sırasında istediği adli tıp uzmanı bilirkişiyi otopside hazır bulundurabileceğine ilişkin yasal hakkın ölenin yasal mirasçılara veya vekillerine hatırlatılması ve bildirildiğinin belgelenmesi uygun olacaktır.

ÖNERİ 8: Uçucular için sağlık sertifikası vermeye yetkili hastanelerin karar verirken yeterince titiz davranıp davranmadığı denetlenmelidir.

ÖNERİ 9: Türkiye'de sivil havacılığın hızla gelişen bir sektör olduğu göz önüne alındığında kazaların artmasının kaçınılmaz bir sonuç olacağı değerlendirildiğinden, havacılık tıbbi ve postmortem tıp konusunda uzman hekimlerden oluşturulacak bir timin Türkiye'de ve/veya Türkiye'yi ilgilendiren hava kazalarında olaya müdâhil olması, en kısa zamanda olay yerine gitmesi, toksikolojik inceleme için gereken kan örneklerinin hazır kitler ile olay yerinde alınması gerektiği düşünülmektedir.

TESPİT 35: Yapılan dış muayene ve otopsi; pilotun çok yönlü travmaya maruz kaldığını göstermekte ve çok sayıda ölümcül nitelikte yaralanma bulguları içermektedir. Ayrıca otopsi sonuçları, pilotun kendisinde mevcut olay ile ilgisi olmayan kısmen tıkaçıcı nitelikte aterosklerotik kalp damar hastalığı bulunduğunu belgelemektedir. Otopsi sırasında gözle sol koroner arterde % 10-20 darlık belirtilmiş olmakla birlikte daha hassas ölçüm vermesi beklenen histopatolojik incelemede koroner arter lümeninin % 60 tıkalı olduğu bildirilmiştir. Ancak otopsi sırasında sol koroner arterdeki tıkaçıcı özellikten bahsedilmiş olup, sağ koroner arterin açık olduğu belirtilmiştir. Çukurova Üniversitesi Tıp Fakültesi Adli Tıp Anabilim Dalı Histopatoloji laboratuvarının 08.04.2009 tarihli sonuç raporunda hangi koroner arterlerin incelendiği ve hangilerinin % 60 tıkalı olduğu ile ilgili bir kayıt bulunmamaktadır.

TESPİT 36: DDK'ya intikal ettirilen ve BBP Genel Merkezi Yöneticilerinin girişimi ile 06.04. 2009 tarihinde Almanya'dan Kahramanmaraş'a gelerek kaza-kırım çalışmalarına katılan Kaza-kırım uzmanı Uwe REIBEL ile aslen Türk Alman vatandaşı olan Pilot Volkan SÜRME'Lİ'nin 08.04.2009 tarihinde, kaza mahallinde helikopterin enkazı üzerinde yaptıkları çalışmalara istinaden hazırlamış oldukları rapordaki iddiaların tamamı Teknik Komisyona incelenmiş olup söz konusu Raporda belirtilen muhtemel kaza nedenine ilişkin belirlemelerin kaza-kırımı yol açan neden olarak nitelendirilemeyeceği anlaşılmıştır. Ayrıca, diğer yazı ve raporlarda da KSK raporu ile ilgili ifade edilen eksiklik ve hata iddialarının yeni bir muhtemel kaza nedenine işaret etmediği görülmüştür.

ÖNERİ 10: Kaza mahallinde yakılarak kısmen yok edilen helikoptere ait bazı parça ve atıkların, 28.03.2009 günü bölgede bulunan [REDACTED] ve daha sonra oraya ulaşan ve gece orada kalan [REDACTED] timi tarafından yakılmış olabileceği anlaşılmıştır. Ayrıca söz konusu parça atıkların KSK tarafından tek tek fotoğraflandığı ve helikopterin hangi parçaları olduğunun belirlendiği görülmüştür. Ancak, yakılan parçaların mahiyeti de dikkate alınarak enkazla ilgili delillerin bozulmasına yol açılıp açılmadığının Kahramanmaraş Cumhuriyet Başsavcılığı'nca soruşturulması gerektiği düşünülmektedir.

TESPİT 37: Tahmini kaza anında, kaza mahallinde farklı hava olaylarına müsait ve ani olarak değişen meteorolojik koşulların mevcut olduğu anlaşılmıştır. Kaza mahallinde ve tahmini kaza anında; havanın; çok bulutlu, bulut taban yüksekliğinin muhtemel yer seviyesinde (sisli) olduğu, kar yağışına uygun şartların mevcut olduğu, kuvvetli rüzgar nedeniyle arazi üzerinde bulunan karın savrulduğu (tipi görünümü), sıcaklığın -1 ila -3 derece civarında olduğu, buzlanma şartlarının mevcut olduğu, rüzgarın güneybatı yönünden 35-40 km/saat hızında estiği, kaza mahallinde bulunduğu düşünülen stratus bulutlarının, kuvvetli rüzgarın etkisiyle hareket etmesi sonucunda, görüş mesafesinde ani değişikliklere sebep olacağı ve yeryüzünün tamamen karla kaplı olduğu değerlendirilmektedir. Sonuç olarak, tahmini kaza saatinde, kaza

mahallinde farklı hava olaylarına müsait ve ani olarak değişen meteorolojik koşullar mevcut olduğundan hava durumunun kesin olarak tespitinin mümkün olamayacağı değerlendirilmektedir. Ancak, söz konusu koşulların VFR uçuşlar için muhtemel bir kaza nedeni oluşturabileceğinin kabulü de mümkün görülmektedir.

TESPİT 38: TC-HEK helikopter kazası incelendiğinde; çevresel şartların pilotun oryantasyonunu kaybetmesine sebep olabileceği hususu kabul edilebilir bir muhtemel kaza nedeni olarak değerlendirilmiştir. Ancak, pilotta oryantasyon kaybı söz konusu olsa bile bunun vertigo kaynaklı olup olmadığıyla ilgili bir değerlendirme yapmak için uygun verilerin mevcut olmadığı düşünülmektedir.

ÖNERİ 11: Kaza Soruşturma Kurulu tarafından belirlenen muhtemel kaza nedeni yanı sıra; Helikopter enkazından, helikopterin kaza öncesine ilişkin irtifa ve güzergah gibi kaza nedeninin belirlenmesine yardımcı olabilecek ilave uçuş bilgileri sağlayabileceği değerlendirilen ARGUS 5000 CE ve SKYMAP IIIC GPS cihazlarının kaza mahallinden yok olması/çalınması; Pilot ve yolcuların kanlarında sebebi açıklanamayan yüksek oranlarda karbonmonoksit bulunması ve adli tıp uygulamalarındaki bazı düzensizlikler; Transponderi açık olmayan veya alçaktan uçtuğu düşünülen bazı hava araçlarının kaza anı ve mahallindeki hareketliliklerinin varlığı gibi bazı tespit ve bulguların da muhtemel kaza nedeni olarak değerlendirilmesi ve araştırılması gerekmektedir. Söz konusu hususlar ile arama-kurtarma faaliyetlerinde yaşanan bilgi kirliliği ile TİB tarafından üretilen tek bilimsel veri çerçevesinde üretilen kaza yerine ilişkin koordinatlarda hiç arama yapılmaması hususlarının, aralarında bir illiyet bağı olabileceği gözetilerek mutlaka Cumhuriyet Savcılığınca DDK'nin sahip olmadığı yetki ve yöntemlerle araştırılması önerilmektedir.

TESPİT 39: KSK üyeleri, 29.03.2009 tarihinde helikopterin kokpit cihazlarını kontrol ettiklerini ve bu cihazlar arasında ARGUS 5000 CE markalı GPS cihazının bulunduğunu, 31.03.2009 tarihinde olay yerine ulaştıklarında ise bahse konu GPS'in kokpit panelinden sökülüp alınmış olduğunu gördüklerini ifade etmiştir. Bu tarihten sonrada ARGUS 5000 CE cihazı bulunamamıştır KSK üyeleri diğer bir GPS olan SKYMAP IIIC cihazını kaza mahallinde hiç görmediklerini, bununla birlikte yapmış oldukları arama çalışmalarında cihaza ulaşamadıklarını ifade etmiştir. Ancak KSK tarafından 29.03.2009 tarihinde çekilen fotoğrafların DDK'da incelenmesi sırasında, söz konusu GPS'e ait karlar arasında ters yüz olmuş vaziyette bir görüntünün bulunduğu tespit edilmiştir. Sonuç olarak, helikopterin kaza öncesine ilişkin irtifa ve güzergah gibi kaza nedeninin belirlenmesine yardımcı olabilecek ilave uçuş bilgileri sağlayabileceği değerlendirilen ARGUS 5000 CE ve SKYMAP IIIC GPS cihazlarının kaza mahallinde muhafaza edilemediği ve KSK raporunda bu konuda hiçbir bilginin bulunmadığı tespit edilmiştir.

ÖNERİ 12: Son uçuşlara ait bir takım (irtifa ve güzergah gibi) uçuş bilgilerinin elde edilebileceği ve bu bilgilerin kazanın nasıl gerçekleştiğine dair değerlendirmelere katkısı olabilecek olan ve kaza mahallinde bulunamayan ARGUS 5000CE cihazı ile SKYMAP IIIC cihazlarından; SKYMAP IIIC cihazının tersyüz olarak fotoğraflandığı 29.03.2009 tarihinden sonra, ARGUS 5000CE cihazının ise en son fotoğraflandığı 30.03.2009 tarihi öğle saatleri ile kaybolduğunun fotoğraflandığı 31.03.2009 günü öğle saatleri arasında yok olduğu/çalındığı anlaşılmıştır. Cihan Haber Ajansından alınan görüntülere göre, 30.03.2009 günü öğle saatlerinden itibaren İsmail Güneşi arayan tüm ekiplerin kaza mahallinden ayrıldığı, bu bölgede saat 17:00'ye kadar çalışmalarını sürdüren [REDACTED] yer alan bazı personelin TC-HEK işaretli helikopter enkazı üzerinde çalışma yaptıkları görülmüştür. Bu itibarla, 29.03.2009 tarihinden 31.03.2009 günü öğle saatlerine kadar kaza mahallinde bulunan başta [REDACTED] olmak üzere tüm şüpheliler hakkında Cumhuriyet Savcılığınca soruşturma yapılması önerilmektedir.

TESPİT 40: Helikopter kazasının olduğu günün sabahından itibaren kazanın olduğu bölge yakınlarında yoğun bir hava aracı hareketliliği olduğu, kaza anında da söz konusu hareketliliğin devam ettiği, ancak muhtemel kaza saatinden sonra iki saat kadar hava hareketliliği yaşanmadığı ve daha sonra yeniden bir hava hareketliliğinin görüldüğü tespit edilmiştir. Sivil radarlardan izlenebilen görüntülerde ve helikoptere ait TCAD cihazından transponderi açık herhangi bir hava aracı ile doğrudan temas (çarpışma/tehlikeli temas) olmadığı anlaşılmıştır. Ancak, helikopter kazasının gerçekleştiği mahalde; radar görüntü irtifasının daha altında uçan ve transponderini kapatan bazı hava araçlarının da bulunabileceği, sivil radarlardaki görüntülerden ve patlama sesi duyulduğuna ilişkin görgü tanığı beyanlarından anlaşılmıştır. [REDACTED]

[REDACTED] Bu itibarla, helikopterin çok yakınından geçen bir başka uçak nedeniyle savrulmuş veya düşmüş olabileceği iddiası araştırılmaya değer bulunmuştur.

ÖNERİ 13: Radar görüntüleri izlenemeyen, ancak bölgede uçtukları yine sivil radar görüntülerinde zaman zaman görünüp kaybolmalarından anlaşılan diğer uçakların güzergâh ve irtifalarının, uçaklarda bulunan kayıt cihazlarından elde edilecek veriler çerçevesinde Cumhuriyet Başsavcılığınca incelenmesi ve bu konudaki tüm tereddütlerin giderilmesi önerilmektedir.

TESPİT 41: Adana Adli Tıp Grup Başkanlığı'nda ölenlere ait buzdolabında saklanan kan örneklerinin DDK'nın talebi üzerine, olaydan yaklaşık 14 ay sonra tekrar incelenmek üzere

Adalet Bakanlığı Adli Tıp Kurumu Başkanlığı Kimya İhtisas Dairesi Toksikoloji Şubesi'ne gönderilmesi sureti ile tekrar çalışılan kan örnekleri ile ilgili 07.07.2010 tarihinde Cedia-GC/MS-ve CO-Oximetre analiz ve inceleme yöntemleri kullanılarak yapılan çalışma sonunda düzenlenen raporda; Muhsin Yazıcıoğlu'nun kan örneğinde; %13.1 CoHb (karboksihemoglobin); Mustafa İstektepe'nin kan örneğinde, %26.6 CoHb; Erhan Üstündağ'ın kan örneğinde %21.8 CoHb; Yüksel Yancı'nın kan örneğinde %8.5 CoHb; İsmail Güneş'in kan örneğinde %27 CoHb; Murat Çetinkaya'nın kan örneğinde %10.1 CoHb olduğu, 21.09.2010 günü yapılan siyanür incelemesinde; Mustafa Kaya İstektepe hariç (kan örneği kalmadığından) diğer ölenlerin kanlarında siyanür tespit edilmediği anlaşılmıştır.

TESPİT 42: Olay tarihinden bir yıldan fazla zaman geçtikten sonra yapılan toksikolojik incelemede karboksihemoglobin düzeyinin yüksek çıkması akıllara çeşitli soruları getirebileceğinden, hava kazaları incelemelerinde, uçuş sırasında veya çarpışmadan sonra yangın meydana gelip gelmediğini tanımlamak ve toksik gazların kaynaklarını saptamak önem kazanmaktadır. Otopsi bulguları hava aracı içinde yangını desteklememektedir. Ölenlerin dış muayenelerinde yanık, is v.s bulunmamıştır. Yangın ortamında bulunan ölenlerin bronşlarında trakealarında izlenebilecek yanma ürünleri partikülleri izlenmemiştir. Teknik olarak akü çevresinde tespit edilen yanık alanlar dışında boğucu gaz oluşumunu destekleyecek belirti bulunmamıştır. Bu durumda, Adli Tıp Kurumunca tespit edilen COHb kaynağına ilişkin helikopter enkazından kaynaklanan bir bulgu olmadığı anlaşılmaktadır. Öte yandan, Adli Tıp Kurumu tarafından COHb düzeyine ilişkin yapılan açıklamalar da yeterli ve tatmin edici bulunmamıştır.

ÖNERİ 14: (1) Otopsi uygulamalarının yetkin bir heyet tarafından yapılmış olmasına rağmen donanımı yetersiz bir hastane seçilmesi; (2) 10.04.2009 tarihli ek raporlarda kazazedelerden ikisinin kanlarında CO (karbonmonoksit) bulunmadığı belirtilmesine rağmen diğerlerinde CO ile ilgili bir tespitinin yer almaması, sözlü olarak yapılan görüşmelerde raporlara CO'ye ilişkin ifadenin sehven yazıldığı belirtilmesi; (3) Çukurova Üniversitesi Tıp Fakültesi ABD Histopatoloji Laboratuvarı Sonuç Raporlarında kazazedelerin tamamı için "Koroner arter: Lümeni tam-tama yakın (%70-90 oranında) tıkalı özellikte, kısmen hyalinize ve kalsifiye aterosklerotik vasküler hastalığa özgü değişiklikler ve koroner arteritis" izlendiğinin belirtilmesi ancak Adli Tıp Kurumu Adana Adli Tıp Grup Başkanlığı'nın 27.04.2009 tarih ve Morg İhtisas Dairesi'nin 2009/1318/312 no'lu ek raporunda; tekrar yapılan histopatolojik incelemede mikroskopik olarak ileri aterosklerotik bulgular olmakla birlikte koroner arter lümenlerinin % 60 civarında tıkalı olduğunun görülmesi, [REDACTED] raporda yer alan ifadesini koroner arterlerde ileri düzeyde aterosklerotik tutulum anlamında kullandığını belirttiğinin ifade edilmesi; (4) DDK tarafından yaptırılan testlerde kazazedelerin kanlarında %8,5 ile %27

arasında değişen oranlarda CO tespit edilmesine rağmen bu konuda Adli Tıp Kurumunca verilen bilgiler ile literatür bilgilerinin örtüşmemesi nedenleriyle Adli Tıp Kurumunda parafin bloklar içinde saklanan kan ve doku örneklerinden yapılabilen bütün testlerin savcılık iddianamesinden önce bir üniversite laboratuvarında yenilenmesi gerektiği düşünülmektedir.

TESPİT 43: Olay öncesinde; [REDACTED]

[REDACTED]

bir ifadeyle bunların yetkili sağlık kuruluşundan ve SHGM'nden gizlendiği anlaşılmıştır.

TESPİT 44: TC-HEK işaretli helikopterin düştüğü, helikopterde bulunan İHA muhabiri İsmail Güneş'in 112 acil servisini 15:26:59'de araması ile öğrenilmiş olup İsmail Güneş ile son görüşme saat 17:23:33'de Kahramanmaraş 112 Acil Komuta Kontrol Merkezi (KKM) tarafından gerçekleştirilmiştir. 112 Acil servis görevlilerince kaza, saat 15.30.13'de 155 Emniyet servisine, 15.33.04'de ise 156 Jandarma servisine iletilmiş ve 155 Emniyet servisinden yer tespiti yapılması istenilmiştir. Ayrıca, 15:31:26 ve 16:31:35 saatleri arasında İHA Sivas, Yozgat ve Ankara muhabirleri, İHA Genel Müdür Yardımcısı, İHA Genel Müdürü, 155 görevlileri, Esenboğa FİC görevlileri, Esas Hava Taşımacılık, Yozgat İl Jandarma Komutanlığı görevlisi, Çağlayancerit Emniyet Müdürlüğünden bir polis memuru, BBP Genel Başkan Yardımcısı [REDACTED] ve BBP Kahramanmaraş İl Yönetiminden [REDACTED] ile görüşmeler yapıldığı anlaşılmıştır.

TESPİT 45: İsmail Güneş ile yapılan görüşmelerden net bir yer tespiti yapılamamış olup kazanın oluş şekline ilişkin de hiçbir bilgi edinilemediği tespit edilmiştir. Sadece olay yerinin bir dağın başı olduğu, sis ve tipi olduğu, heryerin karla kaplı olduğu ve diğer yolcuların yaşayıp yaşamadığına ilişkin bilgiler edinilebilmiştir.

TESPİT 46: İsmail Güneş tarafından 112 acil servisi ile yapılan ilk üç görüşmede; düşen helikopterde BBP Genel Başkanı Muhsin YAZICIOĞLU dâhil olmak üzere toplam 6 kişinin bulunduğu, kazanın meydana geldiği alanın sisle kaplı olduğu, kendisinin helikopterin içerisinde

sıkışmış ve ayağının da kırık olduğu, nerede olduğunu bilmediği, Yerköy'e gittikleri, diğer kişilerin durumlarının ağır olduğu ve herkesin komada olduğu, yanında şuuru açık olan kimsenin olmadığı, herkesin dağınık olduğu, diğerlerinden hiç ses alamadığı, herkesin ölmüş ya da ölmek üzere oldukları, patlama olup olmadığını hatırlamadığı ifade edilmiştir. Erhan Üstündağ'ın kısa süre için yaşadığına ilişkin konuşmalar olmakla birlikte, 16:19:40 ve 17:15:41 yapılan beşinci ve altınca görüşmelerde diğerlerinin tümünün öldüğü İsmail Güneş tarafından ifade edilmiştir.

TESPİT 47: Saat 16:22:25 de ██████████ telefonu ile BBP Kahramanmaraş İl Yönetiminden ██████████ tarafından yapılan görüşmede, İsmail GÜNEŞ'in Muhsin YAZICIOĞLU'nun öldüğünü ve sadece bir kişinin can çektiğini; saat 16:26:58 de İsmail Ballı (İhlâs Haber Ajansı Genel Müdür Yrd.) ve 16:31:35 de Fevzi Kahraman (İHA Genel Müdürü) ile yapılan görüşmelerde de kendisi dışındaki herkesin vefat ettiğini söylediği tespit edilmiştir. Ayrıca 16:19:55 ve 16:21:16 saatlerinde İsmail Güneş tarafından aynı bilgilerin BBP Genel Merkez yöneticilerine de verildiği ve ██████████ aldığı bilgiyi Genel Sekreter ██████████ bizzat ulaştırdığı anlaşılmıştır.

TESPİT 48: 112 Acil Servisi tarafından saat 17:23:33 de gerçekleştirilen yedinci ve son görüşmede ise İsmail Güneş'in sadece "Alo" sesi duyulmuş; yanındaki yaralılarından birisine "sıfır beş yüz kaç abi" diye sorduğu ve sonra 0-543'le başlayan numarayı yazdırmaya başladığı, ancak telefon kesildiği tespit edilmiştir. 0-543 ile başlayan bir tek Yüksel Yancı'ya ait telefon hattı bulunduğundan, sonradan enkazda da İsmail Güneş'in hemen yanında bulunan Yüksel Yancı'nın baygın durumdayken bu saat itibarıyla kendisine geldiği ve yaşadığı değerlendirilmiştir.

TESPİT 49: TC-HEK tescil işaretli helikopterde mevcut Artex ME406P Model ELT Cihazına ait helikopter gövdesine monteli bulunan harici anten kırılmış olup, cihazın üretmiş olduğu acil durum sinyalleri COSPAS-SARSAT uydularına iletilmemiştir. İsmail Güneş ile yapılan görüşmelerden de kaza yerine ilişkin herhangi bir belirleme yapılamamıştır. Bu nedenle, kaza yerinin belirlenmesi konusunda; cep telefonu sinyallerinden yer tespiti ile helikopter güzergahındaki görgü şahitlerinin bilgilerinin değerlendirilmesi ve uydu üzerinden konum belirlenmesi yöntemleri dışında başkaca bir yöntemin kullanılma olanağı kalmamıştır.

ÖNERİ 15: TC-HEK tescil işaretli helikopterde mevcut Artex ME406P Model ELT Cihazına ait helikopter gövdesine monteli bulunan harici anten kırılmış olup, cihazın üretmiş olduğu acil durum sinyalleri COSPAS-SARSAT uydularına iletilmemiştir. Ancak, aynı ELT cihazına ait, cihazın hemen yanında portatif bir antenin de mevcut olduğu bilinmektedir. Kaza sonrasında, yaralı olan gazeteci merhum İsmail GÜNEŞ tarafından bu antenin cihaza monte edilmesi yoluyla acil durum sinyalinin COSPAS-SARSAT uydularına iletilmesinin mümkün olabileceği değerlendirilmiştir. Halihazırda hava araçlarında kullanılan bir çok ELT cihazının

harici anten dışında, portatif antenin de mevcut olduğu düşünüldüğünde; pilot tarafından uçuş öncesinde yolculara acil durumda uygulamaları gereken usuller hakkında bilgi verilmesi, bununla birlikte 112, 155, 156, 158 gibi acil hizmet birimlerinde görevli personelin ELT cihazları ve bu cihazların kazadan kurtulan kişiler tarafından nasıl aktive edilebilecekleri konularında eğitilmelerinin uygun olacağı düşünülmektedir.

TESPİT 50: Kahramanmaraş Emniyet Müdürlüğü 155 Haber Merkezi görevlilerince yer tespiti için gereksiz yere telefonun açık tutulmasının istendiği ve bu suretle İsmail Güneş'in telefonlarının şarjının tüketiildiği görülmüştür.

ÖNERİ 16: 112, 155 ve 156 merkezleri ile diğer arama kurtarma personelinin, telefon görüşmelerinden yer tespiti ve "neredeyim" hizmeti konusunda hizmet içi eğitime tabi tutulması önerilmektedir.

TESPİT 51: Emniyet Genel Müdürlüğü birimlerinin kendilerine verilen telefon numaralarını yer tespiti için TİB'e geç bildirdiği, Jandarma Genel Komutanlığı birimlerinin ise, kendilerine iletilen İsmail Güneş'e ve diğer yolculara ait telefon numaralarını yer tespiti için TİB'e bildirmedikleri tespit edilmiştir. Söz konusu birimlerce sıralı hiyerarşik düzen içerisinde bildirim yapılana kadar TİB kendisine başka kaynaklardan gönderilen cep telefonlarından; kaza yerine ilişkin bilgileri makul bir sürede sağlamış ve TİB'de bulunan yetkili kurum temsilcilerine iletildiği görülmüştür.

ÖNERİ 17: Yapılacak bir yasal düzenlemeyle; insan hayatı ile ilgili acil durumlarda telefon hatları ve görüşmelerinden yer tespitinin yapılabilmesine imkan sağlanması, yer tespitinin TİB tarafından arama kurtarmaya yetkili kriz merkezi ya da olay yeri koordinatörünün talebi ile yapılabilmesi, bu şekilde yapılan tespitlerin kötüyü kullanımının önlenmesi için 24 saat içinde Adalet Bakanlığına yazılı olarak rapor edilmesi, GSM operatörlerinin ve Türk Telekom'un şebeke üzerinde yapacağı ek yatırımlarla yer tespitindeki hassasiyetin artırılması, değişik GSM operatörlerine ait numaralara acil durumlarda diğer operatörlerce de hizmet verilebilmesinin sağlanması önerilmektedir.

TESPİT 52: TİB'den saat 16:30'da alınan telefon görüşmelerine dayalı yer tespitine yarayacak bilgiler, Emniyet Genel Müdürlüğü İstihbarat Daire Başkanlığı'nca İl Emniyet Müdürlüğüne geç bildirilmiş; İl Emniyet Müdürlüğüncü bu bilgiler İl Valisine ve Kriz merkezine bildirilmemiş ve enkazın bulunması yönünde kullanılmamıştır. İl Jandarma Komutanlığıncü da TİB Başkanlığından alınan telefon görüşmelerine dayalı yer tespitine yarayacak bilgiler, İl Valisine ve Kriz merkezine bildirilmemiştir.

ÖNERİ 18: TİB'den alınan TC-HEK işaretli helikopterin enkazına ve yaralılara ulaşılmasını sağlayacak verilerin yorumlanarak AK faaliyetlerinde kullanılmak üzere kriz

merkezlerine, İl Valisi ve İçişleri Bakanı'na sunulmaması hususunda görevini yerine getirmeyen Emniyet Genel Müdürlüğü personeli ile Adana Jandarma Bölge Komutanlığı ve İl Jandarma Komutanlığı personeli hakkında sorumluların tespiti amacıyla Başbakanlık Müfettişlerince inceleme yapılması önerilmektedir.

TESPİT 53: TIB'ce cep telefonu sinyallerinden elde edilen yer tespitine yarayacak bilgiler, jandarma ve emniyet dışında bu konuda yeterli teknik elemanı bulunmayan diğer bazı Kurumlarca da talep edilmiş, bu talepler karşılanırken kurum çalışanlarına yapılan "bu bilgilerin olduğu gibi kullanılmayacağı, yoruma muhtaç olduğu" bilgisi ve açıklaması yetersiz kalmıştır. Sonuçta üretilen bilgiler, ehil olmayan elemanlar tarafından yarar yerine zararlı sonuçlar doğuracak şekilde kullanılmış ve yanlış yerlerde aramalar yapılmasına yol açılmıştır.

TESPİT 54: Türksat A.Ş.'nce ticari amaçla hizmete açık uydular üzerinden enkaz alanının fotoğraflanması için çalışmalar yapıldığı, ancak bu çalışma sırasında enkaz alanına ilişkin sağlıklı bir bilgi (telefon sinyallerinden tespit edilen 1 km eninde 30 km boyunda alanın bildirilmemesi gibi) alınmadığı için gelen çeşitli bilgilerin değerlendirilmesi sonucu uydudan çekim yapılacak alanın 4.000 km²'ye ulaştığı; ancak, bu alanın tamamına yönelik bir sipariş verilemediği anlaşılmıştır. Uyduların bir kısmının hava şartları bir kısmının da ülkemiz üzerinden geçiş saatleri nedeniyle müsait olmadığı, müsait olan iki uyduya sipariş verildiği; ancak, sipariş verilen alanın enkaz bölgesini kapsamadığı görülmüştür. Öte yandan, Genelkurmay Başkanlığı'nca askeri ve istihbarat amaçlı uydulara yönelik herhangi bir çalışma yapılmadığı anlaşılmıştır.

ÖNERİ 19: Hava aracı kazalarında yer tespiti amacıyla uyduların kullanılması hususunda izlenecek prosedürün ve Genelkurmay Başkanlığı ile TÜRKSAT Genel Müdürlüğüne verilecek görevlerin önceden yönerge ile belirlenmesi önerilmektedir.

TESPİT 55: Bölgeye mobil istasyon getirilmesi halinde, helikopterin yerinin daha dar bir alan olarak tespit edileceği görüşünün teknik açıdan kesin olmadığı; bölgedeki şartlar dâhilinde daha isabetli bir yer tespitinin mümkün olmayabileceği anlaşılmıştır.

TESPİT 56: TC-HEK işaretli helikopterin uçuş süresince transponderinin açık olduğu, Sivas-Çağlayancerit/Çağlayancerit-Kahramanmaraş uçuşlarında uygun arazi koşulları ve irtifada uçtuğu anlarda zaman zaman radar görüntüsü verdiği, Çağlayancerit-kaza yeri arasındaki güzergahının ise radarların konumu, arazi koşulları ve irtifa açısından radar görüntüsü alınmasına imkan vermediği ve bu uçuş için sivil radarlarda herhangi bir görüntü olmadığı tespit edilmiştir.

TESPİT 57: Jandarmanın kullandığı grid sisteminin enkaz yerinin bulunmasında olumsuz bir etkisinin olmadığı, helikopterin son kalkış yerinin de hiçbir şekilde Kahramanmaraş

olarak baz alınmadığı, helikopterin Çağlayancerit'ten kalktığına herkes tarafından bilindiği görülmüştür.

TESPİT 58: Kazanın kamuoyunca duyulmasından itibaren; kaza yerine, kazazedelere ulaşıldığına ve yaralıların hastaneye kaldırıldığına ilişkin saat 16:40'da televizyonlarda yayınlanan haberlerle başlayan ve saat 17:28'de Kayseri Valisine atfen yayınlanan haberle en üst noktaya ulaşan arama-kurtarma faaliyetlerinin gecikmesine yol açabilecek nitelikte bir bilgi kirliliği ortamı oluştuğu, bazı kamu personeli ile BBP mensuplarının da olayın seyri, üzüntüsü ve çaresizliği içerisinde söz konusu yanlış ve yanıltıcı haber ve bilgilerin yayılmasına katkıda buldukları görülmüştür. Kazadan sonraki ilk saatlerde yaşanan kazazedelere ulaşıldığına ve yaralıların hastaneye kaldırıldığına ilişkin bilgi kirliliğinin resmi arama kurtarma ekiplerinin faaliyetlerinde bir gecikmeye yol açmadığı anlaşılmıştır. İlk gün saat 16:40'dan-17:28'deki Kayseri Valisine atfen yayınlanan habere kadar televizyonlarda yayınlanan haberlerin kaynağının ekseriyetle BBP yetkililer olduğu ve bunların da kaynak olarak Jandarma İstihbaratını gösterdikleri tespit edilmiştir. 17:28'den sonraki haberlerin kaynağının ise Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürlüğü İstihbarat Şubesi olduğu görülmüştür. Ancak, bilgi kirliliğinin kaynağı tam olarak tespit edilememiş olup tanık ifadelerinden ██████ adlı kişinin bu sürece katkıda bulunmuş olabileceği değerlendirilmektedir.

ÖNERİ 20: Kazanın kamuoyunca duyulmasından itibaren kaza yerine, kazazedelere ulaşıldığına ve yaralıların hastaneye kaldırıldığına ilişkin oluşan bilgi kirliliğinin maksatlı olup olmadığının araştırılması amacıyla Cumhuriyet Başsavcılığınca soruşturma yapılması ve bu soruşturma kapsamında şüpheliler arasına ██████ adlı kişinin de dâhil edilmesi gerekmektedir.

ÖNERİ 21: Afet ve acil durumlarda tek bir merkezden yönetim ve koordinasyon ihtiyacı yanında toplumu tek bir yerden kısa aralıklarla bilgilendirme ihtiyacının da karşılanması gerekmektedir. Bu itibarla, benzeri durumlarda basın ve kamuoyunun sürekli olarak bilgilendirilmesine yönelik gerekli tedbirler alınmalıdır.

TESPİT 59: Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürlüğü İstihbarat Şubesinin, kendisine ulaşan gerçeğe aykırı bilgi ve duyumları yeterli ölçüde araştırmadan ve teyit almadan diğer birimlere aktardığı ve bu suretle; üst makamların ve kamuoyunun yanıltılmasına neden olduğu tespit edilmiştir.

ÖNERİ 22: Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürlüğü kaynaklı "enkaza ulaşıldı, yaralıları hastaneye kaldırılıyor" şeklindeki gerçeğe aykırı bilginin Kayseri valiliğine ulaşması ve BBP'li yöneticilerce basına açıklanmasıyla ilgili esas sorumlu oldukları değerlendirilen Kahramanmaraş İstihbarat Şube Müdürü ██████ ile Emniyet Amiri ██████ ve

diğer istihbarat görevlileri hakkında sorumluluklarının tespiti amacıyla (soruşturmanın selameti açısından gerekli idari tedbirler alınarak) Başbakanlık Müfettişlerince inceleme yapılması gerekmektedir.

TESPİT 60: Kazanın duyulduğu ilk anlardan itibaren helikopterin düştüğü yere ilişkin (Yerköy-Kurucaova-İlıca-Hacıbudak gibi) yanlış bilgi, duyum ve değerlendirmelerin olduğu, bu yanlış bilgilere itibar edilmesinin enkazın bulunmasını geciktirdiği, bu durumun oluşmasına TİB'den alınan tek doğru ve bilimsel verinin kriz merkezlerince değerlendirilmemesinin de etkisinin olduğu görülmüştür.

ÖNERİ 23: DHMİ Esenboğa YHAKK Merkezi yöneticisi ██████████, helikopterin Yozgat Yerköy yakınlarında düştüğü yönündeki değerlendirmesi herhangi bir dayanaktan yoksun bulunduğundan sorumluluğunun tespiti amacıyla Başbakanlık Müfettişlerince inceleme yapılması gerekmektedir.

TESPİT 61: Kurucaova'da amatör bir Telsizcinin internet üzerinde işaret koyduğu bir nokta enkaz burada diye saatlerce ve defalarca aranmıştır.

ÖNERİ 24: Cumhuriyet Başsavcılığınca, Kurucaova'da sıradan bir Telsizcinin internet üzerinde işaret koyduğu bir noktanın enkaz burada diye saatlerce ve defalarca aranması ile ilgili olarak adları geçen ██████████ ██████████ adlı kamu görevlilerinin birbirleriyle bağlantılarının ve olayın maksatlı olup olmadığının soruşturulması gerekmektedir.

TESPİT 62: BBP'li 4 Mühendis, AKUT ve Veli Emek isimli vatandaşın aranmasını istediği bölgenin İlıca bölgesi olduğu, bu bölgenin helikopterin üzerinden geçtiği bölgelerden birisi olduğu, ancak enkazın bulunduğu yere 30-40 km uzaklıkta olduğu, dolayısıyla söz konusu kişi ve kurumlarca aranması istenilen bölgenin de yanlış bölge olduğu tespit edilmiştir.

TESPİT 63: Malatya TRAC Derneğinden ██████████ adlı kişinin, 27.03.2009 günü çeşitli televizyon kanallarına canlı telefon bağlantıları ile gerçek dışı bilgiler verdiği, kamuoyunu yanılttığı, kazazede yakınları ve toplum üzerinde infiale yol açacak beyanlarda bulunduğu görülmüştür.

ÖNERİ 25: Malatya TRAC Derneğinden ██████████ adlı kişinin, 27.03.2009 günü çeşitli televizyon kanallarına canlı telefon bağlantıları ile gerçek dışı bilgiler verdiği, kamuoyunu yanılttığı, kazazede yakınları ve toplum üzerinde infiale yol açacak beyanlarda bulunduğu tespit edilmiş olup ilgili hakkında Kahramanmaraş Cumhuriyet Başsavcılığınca soruşturma yapılması gerekmektedir.

TESPİT 64: Kaza enkazına ulaşıldığı günlerde Korucu Selim Işık adlı vatandaşa atfen; alçaktan uçan helikopteri gördükleri, düştükten sonra yanık kablo kokusu aldıkları, enkazın yeri

ile ilgili bilgileri partililere ve Başbakanlık korumalarına ilettiklerini, uyarılar dikkate alınsaydı enkaza ilk gün ulaşılabilirdi gibi iddiaların gündeme getirildiği, bu iddiaların halen internet sitelerinde paylaşıldığı görülmüştür. Yapılan araştırma sonucunda, Selim Işık ve arkadaşlarının korucu olmadıkları, ulaştıkları mevki itibarıyla kablo kokusu duymalarının mümkün olmadığı, Başbakan'ın korumalarına telefonla ilettikleri ihbarın İlçe Emniyet Müdürüne ve BBP yöneticilere iletiildiği, söz konusu ihbar ve uyarı ikinci gün resmi makamlara ulaştırıldığından ilk gün için ulaşılabilirdi değerlendirilmesinin yanlış olduğu, Selim Işık'ın enkazı görmediği halde ■■■■■ de görmüş gibi yanlış bilgi verdiği; ayrıca, Selim Işık'ın başka bir kişi gibi tanıtılıp ekrana çıkarıldığı anlaşılmıştır.

TESPİT 65: Havadan yapılan arama çalışmalarından olumsuz hava koşulları ve sis yüzünden bir netice alınmadığı görülmüştür. Enkazın aranması amacıyla bölgeye gönderilen hava araçları, helikopterden bir sinyal alınamaması nedeniyle tahmini bölgelerde "gözle arama" yapmışlardır. Ancak meteorolojik koşulların çok kötü olması ve yüksek rakımlı tepelerde sis ve kar yağışı nedeniyle helikopterlerin buralara girememesi sonucunda herhangi bir netice alınamamıştır. Öte yandan, havadan arama kurtarma çalışmalarının yapılmasında ilk gün yeterince hızlı tepki verilemediği anlaşılmıştır. Bu çerçevede, muhtemel kaza mahalline en yakın noktalardaki hava araçları yerine daha uzak noktalardaki hava araçlarının görevlendirildiği tespit edilmiştir.

TESPİT 66: Arama kurtarma çalışmalarında eldeki imkanlar (Binlerce asker, sivil savunma ekibi, korucu ve diğer vatandaşlar) etkinlikle kullanılmamış olup eldeki tek bilimsel veri olan TİB'den alınan bilgi ve bu bilgiye dayalı olarak oluşturulan haritalar, arama kurtarma çalışmalarında dikkate alınmamıştır. Bu bilgi ve haritalar İl Valisi ve İçişleri Bakanı ile paylaşılmamış ve aramalar büyük oranda görgü şahitlerince bildirilen ve doğruluğu yeterince araştırılmayan yanlış alan ve yerlerde yapılmıştır. Bu esnada, helikopter enkazının Karayakup bölgesinde olduğuna ilişkin görgü şahitlerinin beyanları ile diğer görevlilerin ikazlarının da yeterince dikkate alınmadığı ve TİB verileri ile birlikte değerlendirmesinin yapılmadığı görülmüştür.

TESPİT 67: 25.03.2009-27.03.2009 tarihleri arasındaki arama kurtarma çalışmaları birlikte değerlendirildiğinde; enkazın bulunduğu en muhtemel yer olan Karayakup tepesinin hiç aranmadığı; cep telefonu sinyallerinden tespit edilen 1 km eninde 15 km boyunda kestirme alana ilişkin kısmi alanların (cep telefonlarının çekmediği alçak irtifalar) bazı ekiplerce aranmış olduğu; amatör bir TRAC görevlisinin internet üzerinde muhtemel enkaz yeri diye işaretlediği bölgenin dokuz kez aranmış olduğu; Ilica, Hacıbudak, Kurucaova ile Sisne mezrasının güney bölgelerinde yüzlerce km² alanın gereksiz yere aranmış olduğu ve sonuçta enkazın "kendiliklerinden aramaya çıkan 17 köylü vatandaş" tarafından bulunduğu anlaşılmıştır. Bu

esnada, arama kurtarma çalışmalarını planlayan başta [REDACTED] olmak üzere bazı askeri personelin TİB verilerince belirlenen enkaz bölgesinin aranması konusunda gerekli dikkat ve titizliği göstermediği müşahade edilmiştir.

ÖNERİ 26: Enkazın, bilimsel verilerle (telefon sinyali) ve görgü tanıklarının ifadesine göre 1 km² bir alanda olduğu bilgisine rağmen, bu bilginin İçişleri Bakanı ve İl Valisine iletilmemesi; yanlış yerlerin aranması ve/veya yanlış yerlerin aranmasına kayıtsız kalınması; eldeki imkanların enkazın olması en muhtemel yer için etkin bir şekilde kullanılmaması ve bu bölge için gerektiği kadar ekip görevlendirilmemesi ve aramaların cep telefonu sinyallerinden belirlenen bölgede yapıldığı yönünde yanlış bilgi verilmesi hususları ile ilgili olarak sorumluların tespiti amacıyla Başbakanlık Müfettişlerince inceleme yapılması önerilmektedir.

TESPİT 68: AK faaliyetlerine ilişkin olarak hazırlanan ve Kahramanmaraş Valiliğince Kurulumuza ve konuyla ilgili diğer birimlere gönderilen raporlarda, ihmali ve gecikmeyi saklamak için değişiklikler ve ilaveler yapıldığı, ilk güne ilişkin olarak olayların saatlerinin genel olarak bir saat geri alındığı, raporlarda bir çok tutarsızlıklar bulunduğu tespit edilmiştir.

ÖNERİ 27: AK faaliyetlerine ilişkin olarak hazırlanan ve gönderilen raporlarda ve diğer belgelerde, ihmali ve gecikmeyi saklamak için değişiklikler ve ilaveler yapılması, ilk güne ilişkin olarak faaliyet saatlerinin genel olarak bir saat geri alınması ile ilgili sorumluların ve sorumlulukların tespiti amacıyla Başbakanlık Müfettişlerince inceleme yapılması önerilmektedir.

TESPİT 69: Genelkurmay Başkanlığı DAK timi ile Jandarma Genel Komutanlığı dağıtım arama kurtarma timi hariç askeri birliklerin ve sivil savunma ekiplerinin büyük oranda teknik donanım ve eğitim eksikliği olduğu tespit edilmiştir.

TESPİT 70: Meteorolojik durum ve arazi koşullarının arama kurtarma faaliyetlerini son derece olumsuz şekilde etkilediği; ancak başta askeri birlikler olmak üzere sivil savunma ekipleri ile diğer vatandaşların kendi hayatlarını tehlikeye atma pahasına, büyük bir fedakarlık ve özveri içinde çalışmalara katıldıkları tespit edilmiştir.

TESPİT 71: Kaza bölgesine yapılan ziyaretlerin; arama kurtarma bölgesine gelen Büyük Birlik Partili veya diğer vatandaşların tutum ve davranışlarının ve kazazedelerin telefonları ile arama kurtarma ekiplerinin ve il yöneticilerinin telefonlarının sürekli olarak aranmasının, arama kurtarma çalışmalarını olumsuz etkilediği görülmüştür.

ÖNERİ 28: Afet ve kazalarda, arama kurtarma faaliyetlerini aksatacak nitelikte; olay bölgesine üst yöneticilerin ve siyasetçilerin ziyareti, resmi kurumlarca teyid edilmeyen hususların haber amaçlı olarak kullanılması, olayın gerçekleştiği tahmin edilen bölgenin giriş-çıkışlarının kolluk kuvvetlerince kontrol altına alınması ve kazazedelere ve AK ekiplerine ait

iletişim araçlarının aranılarak arama kurtarma faaliyetlerine zarar verilmesi gibi hususlarda; siyasal, toplumsal, idari ve bireysel hassasiyetin geliştirilmesi gerekmektedir.

TESPİT 72: Yürürlükteki Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğinin ihtiyacı karşılamadığı ve eşgüdüm sorunlarını çözemediği; aşırı dikey yapılanma nedeniyle yetki ve görev tanımlarında belirsizliklere yol açıldığı; böylece, eşgüdüm ve icra faaliyetlerinin içice girmesi nedeniyle hangi birimin hangi işlevi yerine getireceği hususunun netleştirilemediği ve buna uygun idari ve teknik kapasitelerin lüzumlu birimlerde oluşturulmadığı; sivil ve askeri unsurların eşgüdüm içerisinde çalışmalarına olanak sağlayamadığı; bu haliyle Kriz Koordinasyon Merkezleri'nin çalışmalarının krizi önlemekten çok krizi büyüttüğü ve yeterli nitelikleri haiz arama kurtarma ekiplerinin ve imkanlarının oluşturulmamasına ve arama kurtarma çalışmalarının bilimsel esaslara göre ve etkinlikle yürütülememesine yol açıldığı tespit edilmiştir. Bu durum, kazazedelerin telefon sinyallerinin kim tarafından değerlendirileceği, kaza yerinin kim tarafından belirleneceği ve nasıl değerlendirileceği, kazazedelerin portatif anten kullanımlarının nasıl sağlanacağı gibi en kritik hususların bile yapılamamasına neden olmuştur. Öyle ki, hava kazalarıyla ilgili arama kurtarma çalışmalarının koordinasyonu ile görevli birimlerde ve oluşturulan kriz merkezlerinde, kriz anında ne yapılması gerektiği ile ilgili bir plan ve yönerge olmadığı, düzenli bir kayıt tutulmadığı, nöbetçi personelin tecrübe ve inisiyatifine göre hareket edildiği ve yeterli araç ve gereç bulunmadığı görülmüştür. Bu çerçevede, sistemin bütünüyle tasarımından AAKKM olarak Denizcilik Müsteşarlığının; hava arama kurtarma faaliyetlerindeki genel yönetim ve koordinasyon zaafiyetinden ve mevcut kaynakların amaca yönelik olarak etkin bir şekilde organize edilememesinden Denizcilik Müsteşarlığı ile birlikte HAKKM olarak SHGM'nin; hava arama-kurtarma faaliyetlerinde operasyon kabiliyeti olan bir iş gücü, araç ve gereç ile diğer teknik altyapı unsurlarının tam olarak oluşturulmamasından Denizcilik Müsteşarlığı ve SHGM ile birlikte YAKKM olarak DHMİ'nin sorumlu olduğu tespit edilmiştir.

ÖNERİ 29: Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğinin tümüyle yeniden ele alınması; Ana Arama Kurtarma Koordinasyon ve Yönetim Merkezi olarak Başbakanlık Afet ve Acil Durum Başkanlığının görevlendirilmesi, İllerde de arama-kurtarma operasyonlarının koordinasyon ve yönetiminden kurulmakta olan 'İl Afet ve Acil Durum Merkezlerinin' sorumlu kılınması; hava aracı kazalarında, kazayı öğrenen birimce hangi merkez ve makamlara haber verileceğinin ve oluşturulan tüm kriz merkezlerinde tutulacak kayıt ve defterlerin önceden yönergelerle belirlenmesi; acil durum çağrı merkezlerinin (112, 155, 156 vs) tek bir numara altında (911 veya 112) birleştirilmesine ilişkin olarak yürütülen ve Antalya'da pilot uygulaması yapılan projenin en kısa sürede tüm illere yaygınlaştırılması; karadaki kazalara havadan ulaşma amacıyla Sağlık Bakanlığınca kiralama ve hizmet alımı suretiyle ülkemizin her köşesine kısa sürede ulaşımı sağlayacak merkezlerde konuşlanmak üzere yeteri kadar arama kurtarma

helikopter ve uçağı sağlanması; karadaki kazalara ve afetlere karadan ulaşma ve arama kurtarma hizmeti icra etmek üzere hizmet alımı suretiyle illerde İl Afet ve Acil Durum Müdürlüklerine bağlı olarak “Arama Kurtarma Timleri” edinilmesi ve tim ve birliklerin her türlü araç, gereç ve teçhizatla donatılması, tim ve birliklerde görev alacak insan gücünün her türlü arama kurtarma görevine ilişkin olarak eğitilmesi; Türk Silahlı Kuvvetleri Arama Kurtarma Yönergesinin değiştirilerek, “tehlike safhasında” bulunan askeri veya sivil ayrımı yapılmaksızın her türlü olayda, AK birliklerinin ve hava araçlarının birlik komutanının emriyle herhangi bir yerden emir beklemeksizin olaya müdahale etmesine imkan sağlayacak şekilde değiştirilmesi; savaş ve çatışma anı dışında askeri görevlerin önceliğinin kaldırılması ve önceliğin askeri veya sivil her türlü “tehlike safhasına” gelmiş olay olarak tanımlanması; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün, uçuş güvenliğine yönelik olarak havacılık şirketleri ve hava araçları üzerindeki denetim görevine odaklanması ve bu alandaki nitelikli personel eksikliğini süratle gidermesi; Devlet Hava Meydanları İşletmesinin Esenboğa ve Atatürk FİC birimlerinin Yardımcı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi olarak devamı, ancak bu merkezlerin nitelikli personel yönünden takviye edilmesi; arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin ilgili tüm birimlerin görevleriyle ilgili yönergeler hazırlaması ve yürürlüğe konulması; herhangi bir kaza anında kaza yerinin tespitine ilişkin tüm verilerin, operasyonu yönetecek tek merkezde Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezinde toplanması ve bu bilgilerin operasyonu yürütecek tek bir merkeze İl Afet ve Acil Durum Yönetimi Merkezine iletilmesi; ülkemizde tescilli tüm helikopterler için, halen Kara Kuvvetleri Komutanlığı ve Sağlık Bakanlığı ambulans helikopterlerinde kullanılan GSM altyapısı üzerinden iletişime dayalı Uçuş Takip Sistemi’nin uygulanmasının zorunlu hale getirilmesi; uçuş, seyir, dağcılık, kayak vb. sportif faaliyetlerde bulunan sivil kurum/kuruluş ve şahısların, faaliyet öncesinde ne şekilde izin alacağı, izin alabilmesi için sahip olması gereken vasıflar, icra edeceği faaliyetin rotası ve zaman aralığı konusunda hangi kuruma bilgi vereceğine ilişkin düzenleme yapılması ve sıkı denetime tabi tutulması; sivil helikopterler için ülke genelinde iniş kalkış yapabilecek heliport veya pilot sorumluluğunda iniş kalkış yapılabilecek yeterli güvenli iniş alanı yapılması hususunda ilçe düzeyine kadar yerel yönetimlere görev verilmesi önerilmektedir.

Bu nedenle, yukarıda özetlenen ve ayrıntıları Raporun ilgili bölümlerinde yer alan tespit, değerlendirme ve önerilerin gereğinin yapılmasını teminen işbu Raporun, 2443 sayılı Devlet Denetleme Kurulu Kurulması Hakkında Kanun'un 6'ncı maddesi uyarınca Başbakanlık ile birlikte Kahramanmaraş Cumhuriyet Başsavcılığına gönderilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

Saygılarımızla arz ederiz. 21.01.2011

(İmza)
Cemal BOYALI
Başkan

(İmza)
İsmail Hakkı SAYIN
Üye

(İmza)
Faik CECELİ
Üye

(İmza)
Mehmet İLHAN
Üye

(İmza)
Mehmet Ali ÖZKILINÇ
Üye

KAYNAKÇA

AIP Türkiye (2007). Görerek Uçuş Kuralları, Ankara: DHMİ, ENR 1.2-1.

Bell Helicopter Textron. Erişim Tarihi: 3 Mayıs 2010, <http://www.bellhelicopter.net>

Bell Helicopter Textron (2006). Bell 206L4 Rotorcraft Flight Manual USA, (ss. 4-9, 25.)

Canfield DV, Chaturvedi AK, Dubowski KM. "Carboxyhemoglobin and blood cyanide concentrations in relation to aviation accidents", Aviat Space Environ Med. Oct;76(10):978-80. abstract, 2005.

Chace DH, Goldbaum LR, Lappas NT. Factors affecting the loss of carbon monoxide from stored blood samples, Anal Toxicol. 1986 Sep-Oct;10(5):181-9. abstract.

Chaturvedi AK, Sanders DC, Endecott BR, Ritter RM. Exposures to carbon monoxide, hydrogen cyanide and their mixtures: interrelationship between gas exposure concentration, time to incapacitation, carboxyhemoglobin and blood cyanide in rats, J Appl Toxicol. 1995 Sep-Oct;15(5):357-63. abstract.

Cobham Avionics. (2009). Description, Operation, Installation And Maintenance Manual ME406P ELT 570-1700 REV. B". USA.

Ertürk A.G. (2009). Meteosat Second Generation Uydu Görüntülerini Yorumlama Kılavuzu, DMİ Matbaası. Ankara. Türkiye.

Esas Havacılık (2008). Maintenance Management Exposition-MME, Türkiye

Forensic Science International, Volume 22, Issues 2-3, August-September 1983, pages 131-135.

Garmin International Inc. (2009). Garmin GNS 430(A) Pilot's Guide and Reference. USA.

Honeywell (2002). SKYMAP IIIC & Tracker Pilot Guide And Operating Manual. England.

ICAO Annex-13 (2001). Aircraft Accident Investigation, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü, Kanada.

ICAO Annex-12 (2004). Search and Rescue, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü, Kanada.

ICAO Doc 6920-AN/855-4 (1970). Manual of Aircraft Accident Investigation, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü, Kanada.

ICAO Doc 7030 (2008). Regional Supplementary Procedures, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü, Kanada.

ICAO Doc 9756 AN/965 (2000). Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü, Kanada.

IMO & ICAO (2010). International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual-IAMSAR, Kanada.

JAA (2007). Joint Aviation Requirements- OPS 3. Colarado. USA.

Klöppel A, Weiler G. "Putrefaction-induced changes in the concentration and temporal detectibility of carbon monoxide in cadaveric blood samples" Z Rechtsmed.;97(2):105-9, abstract, 1986.

Kojima T, Nishiyama Y, Yashiki M, Une I. Postmortem formation of carbon monoxide, Forensic Sci Int. 1982 May-Jun;19(3):243-8.

Kunsman GW, Presses CL, Rodriguez P. Carbon monoxide stability in stored postmortem blood samples, J Anal Toxicol. 2000 Oct;24(7):572-8. abstract.

Lafçı, A. (2006). "Havacılık Kazalarında Devlet Kurum ve Kuruluşlarının Alabileceği Önleyici Tedbirler ve Arama Kurtarma Görevleri", Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. Ankara. Türkiye.

Operation and Installation Instructions for Model 4000 (AF) (AP). USA.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı (2009). Hava Aracı Kazası Nihai Raporu, Türkiye.

Wiegmann, D. ve Shappell, S. (2003). A Human Error Approach to Aviation Accident Analysis. USA.

Wood, R. Ve Sweginnis, R. (2008). Aircraft Accident Investigation. USA.

Yüksel, H.S. (2007). "Disoryantasyon ve Diorantasyonun Kara Havacılığı Kazaları Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi", Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. Ankara. Türkiye.