



Dönem: 23

Yasama Yılı: 5

(S. Sayısı: 700)

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

**Sivas Milletvekili ve Büyük Birlik Partisi
Genel Başkanı Muhsin YAZICIOĞLU ve
5 Kişinin Hayatını Kaybettiği Helikopter Kazası ve
Kurtarma Çalışmalarının Tüm Yönleriyle
Araştırılarak Benzer Durumların
Yaşanmaması İçin Alınması Gereken
Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Kurulan**

MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONU RAPORU

Şubat 2011

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

**Sivas Milletvekili ve Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu ve 5 Kişinin Hayatını Kaybettiği Helikopter Kazası ve Kurtarma Çalışmalarının Tüm Yönleriyle Araştırılarak Benzer Durumların Yaşanmaması İçin Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Yeniden Kurulan Meclis Araştırması Komisyonu
(10/333, 334, 335-3/1090)**

Sayı : A.01.1.GEÇ. 10/333, 334, 335-3/1090-82-32

22/02/2011

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Sivas Milletvekili ve Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu ve 5 Kişinin Hayatını Kaybettiği Helikopter Kazası ve Kurtarma Çalışmalarının Tüm Yönleriyle Araştırılarak Benzer Durumların Yaşanmaması İçin Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Kurulan ve çalışmalarına 18.02.2010 tarihinde başlayan (10/333, 334, 335 - 3/1090) Esas Numaralı Meclis Araştırması Komisyonu, Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 105'inci maddesinde belirtilen süre içerisinde çalışmasını tamamlamış ve raporunu ilişikte sunmuştur.

Bilgilerinizi ve gereğini arz ederim.

Veysi KAYNAK
Kahramanmaraş Milletvekili
Komisyon Başkanı

Ek: Rapor

Cumhuriyet Halk Partisi Grubu Adına Grup Başkanvekili Ankara Milletvekili Hakkı Suha Okay'ın (10/333); Adalet ve Kalkınma Partisi Grubu Adına Grup Başkanvekilleri Kocaeli Milletvekili Nihat Ergün, Kayseri Milletvekili Mustafa Elitaş, Giresun Milletvekili Nurettin Canikli, Hatay Milletvekili Sadullah Ergin ve Yozgat Milletvekili Bekir Bozdağ'ın (10/334); Milliyetçi Hareket Partisi Grubu Adına Grup Başkanvekilleri Mersin Milletvekili Mehmet Şandır ve İzmir Milletvekili Oktay Vural'ın (10/335); Sivas Milletvekili ve Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu ve 5 Kişinin Hayatını Kaybettiği Helikopter Kazası ve Kurtarma Çalışmalarının Tüm Yönleriyle Araştırılarak Benzer Durumların Yaşanmaması İçin Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Anayasa'nın 98'inci İhtüzük'ün 104 ve 105 inci Maddeleri Uyarınca Bir Meclis Araştırması Açılmasına İlişkin Önergeleri ile (10/333, 334, 335-3/1090) Esas Numaralı Meclis Araştırması Komisyonu Raporu

İÇİNDEKİLER

TABLolar CETVELİ.....	XI
RESİMLER LİSTESİ.....	XII
ŞEKİLLER LİSTESİ	XV
KISALTMALAR	XVII
KOMİSYON BAŞKANININ SUNUŞU.....	1
ÖNERGE METİNLERİ	3

BİRİNCİ BÖLÜM

KOMİSYONUN İŞLEYİŞİ VE KOMİSYON ÇALIŞMALARI

1.1. MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONUNUN İŞLEYİŞİ.....	10
1.1.1. Meclis Araştırması Önergelerinin Özeti ve Konusu	10
1.1.2. Meclis Araştırması Komisyonunun Kuruluşu	12
1.1.3. Meclis Araştırması Komisyonu Çalışmaları	14
1.1.4. Meclis Araştırması Komisyonu Toplantıları.....	14
1.1.5. Merhum Muhsin Yazıcıoğlu'nun Aile Fertlerinin Meclis Araştırması Komisyonundan Beklentileri.....	18
1.1.6. Komisyona İntikal Eden Bilgi ve Belgeler.....	20
1.2. MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONUNUN TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ DIŞINDA YAPTIĞI ÇALIŞMALAR.....	20
1.2.1. İlk Komisyon Çalışmaları	20
1.2.1.1. Kahramanmaraş İlinde Yapılan İnceleme ve Araştırma Ziyareti.....	20
1.2.1.2. Ankara-Esenboğa Havalimanında Yapılan İnceleme Ziyareti.....	21
1.2.2. İkinci Komisyon Çalışmaları	21
1.2.2.1. Denizcilik Müsteşarlığı Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezine Yapılan Ziyaret.....	21
1.2.2.2. Ankara Esenboğa Havalimanına Yapılan İnceleme Ziyareti	21
1.2.2.3. Kaza Yapan Helikopterin Rotasının Tespiti Amacıyla Yerinde Yapılan İnceleme ve Araştırma Ziyareti	21

İKİNCİ BÖLÜM

SİVİL HAVACILIK KAZALARI İLE ACİL DURUM YÖNETİMİ MEVZUATI

2.1. 2920 SAYILI TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNU.....	24
2.2. 3348 SAYILI ULAŞTIRMA BAKANLIĞININ TEŞKİLAT VE GÖREVLERİ HAKKINDA KANUN.....	27
2.3. 5431 SAYILI SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜNÜN TEŞKİLAT VE GÖREVLERİ HAKKINDA KANUN	28
2.4. 5902 SAYILI AFET VE ACİL DURUM YÖNETİMİ BAŞKANLIĞININ TEŞKİLAT VE GÖREVLERİ HAKKINDA KANUN	31
2.5. TÜRK ARAMA VE KURTARMA YÖNETMELİĞİ.....	33
2.6. SİVİL HAVA ARAÇ KAZALARI SORUŞTURMA YÖNETMELİĞİ	40
2.7. ARAMA KURTARMA İLE İLGİLİ DİĞER MEVZUAT.....	51

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

HELİKOPTER KAZASIYLA İLGİLİ İDDİALAR: KAZA ÖNCESİ DURUM

3.1. GENEL OLARAK.....	52
3.2. KAZANIN OLUŞUNA KADAR UÇUŞ SAFHASI	52
3.3. PİLOT VE TEKNİK PERSONELE AİT BİLGİLER	54
3.3.1. Pilot	54
3.3.2. Hava Aracı Bakım Teknisyenleri	55
3.4. HAVA ARACINA AİT BİLGİLER	56
3.4.1. Hava Aracı Genel Özellikleri	56
3.4.2. Hava Aracı Bakım Durumu.....	56
3.4.3. Uçuşa Elverişlilik Sertifikası	64
3.4.4. Hava Aracı Tescil Sertifikası ve İşletme Ruhsatı	64
3.4.5. Yakıtın Uçuşa Elverişliliğinin İrdelenmesi.....	65
3.5. METEOROLOJİK ŞARTLARIN UÇUŞA ELVERİŞLİLİĞİ.....	66
3.6. İHLAS HABER AJANSI MUHABİRİ GAZETECİ İSMAİL GÜNEŞ TARAFINDAN KAZA GÜNÜ ÇEKİLEN FOTOĞRAFLAR	83
3.7. KAZA YAPAN HELİKOPTERİN ROTASININ TESPİTİ AMACI İLE YAPILAN ÇALIŞMALAR	114
3.7.1. Çalışmaya Esas Teşkil Eden Bilgiler, Çalışma Usulü ve Kısıtlar.....	114

3.7.2. Fotoğraflarda Görülen Mevkilerin Yaklaşık Konumlarının Tespiti.....	114
3.7.3. Uçuş Rotasının ve Sürat Bilgisinin Tespiti	121
3.7.4. Keşif Uçuşu ve Rota Tespitinin Değerlendirilmesi	125
3.8. UÇUŞA YARDIMCI TEKNİK DONANIM	126
3.8.1. Hava Aracında Bulunan Seyrüsefer ve İniş Yardımcıları	126
3.9. RADAR KAYITLARI	128
3.9.1. Genel Olarak	128
3.9.2. Kazaya İlişkin Radar Kayıtları	131
3.9.3. Küresel Konumlama Aygıtı (GPS).....	136
3.9.4. TC-HEK'e Ait Kayıp Cihazlar	137
3.9.4.1. Enkazda Bulunamayan Cihazların Tespiti	137
3.9.4.2. Eventide Argus 5000ce Cihazı	138
3.9.4.3. Bendix/King Skymap Iııc Cihazı	138
3.9.4.4. Enkazda Kaybolan Cihazların Değerlendirilmesi.....	149
3.10. HELİKOPTERİN DÜŞMESİ ÖNCESİ NTV İSİMLİ HABER KANALININ SANTRALİNDEN YAPILDIĞI İDDİA EDİLEN ARAMALAR.....	149
3.11. PİLOTA AİT TIBBİ VE PATOLOJİK BULGULAR	152
3.12. PİLOT VE DİĞER KAZAZEDELERİN OTOPSİ SONUÇLARINA İLİŞKİN DEĞERLENDİRME	152
3.13. İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİNİN RAPORU	153

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KAZA SONRASI YÜRÜTÜLEN ARAMA-KURTARMA ÇALIŞMALARI

4.1. GENEL OLARAK	156
4.2. KAZANIN ÖĞRENİLMESİ VE KAZA YERİ TESPİTİ İLE İLGİLİ YÜRÜTÜLEN ÇALIŞMALAR	156
4.2.1 25.03.2009 Tarihli Kule Ses Kayıt Cihazının Dökümü	156
4.2.2. Kahramanmaraş- Çağlayancedit Seferi için Yapılan Kule Ses Kayıt Cihazının Dökümü	158
4.3. KAZANIN ÖĞRENİLMESİ	159
4.4. YER TESPİT ÇALIŞMALARI	163
4.5. HELİKOPTER ÜZERİNDE BULUNAN ELT CİHAZI VERİLERİ İLE YÜRÜTÜLEN YER TESPİT ÇALIŞMALARI	195
4.5.1. Uydu İle Yer Tespit Çalışmaları	204

4.6. ARAMA –KURTARMA ÇALIŞMALARI	209
4.6.1. 25.03.2009 Tarihinde Yürütülen Arama-Kurtarma Çalışmaları	210
4.6.2. 26.03.2009 Tarihinde Yürütülen Arama-Kurtarma Çalışmaları	221
4.6.3. 27.03.2009 Tarihinde Yürütülen Arama-Kurtarma Çalışmaları	226
4.6.4. 28.03.2009 Tarihinde Yürütülen Arama-Kurtarma Çalışmaları	231
4.6.5. 29.03.2009 Tarihinde Yürütülen Arama-Kurtarma Çalışmaları	234
4.6.6. 30.03.2009 Tarihinde Yürütülen Arama-Kurtarma Çalışmaları	235
4.7. KRİZ MERKEZİ OLUŞUMU	241
4.8. KAZANIN MEYDANA GELDİĞİ YERİN COĞRAFİ ÖZELLİKLERİ VE METEOROLOJİK HAVA ŞARTLARI	244
4.9. TELEKOMÜNİKASYON İLETİŞİM BAŞKANLIĞININ ARAMA KURTARMA FAALİYETLERİNDEKİ ROLÜ	249
4.10. KOLLUK KUVVETLERİNİN HELİKOPTER KAZASIYLA İLGİLİ ELDE ETTİKLERİ BİLGİ, BELGE VE HARİTALARI KULLANMALARI İLE BİLGİ PAYLAŞMALARI	257

BEŞİNCİ BÖLÜM

SONUÇ VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

5.1. HELİKOPTER KAZASININ OLUŞUMU	259
5.2. ARAMA-KURTARMA FAALİYETLERİNİN YÜRÜTÜLMESİ ÇALIŞMALARI	261
5.2.1. Tespit ve Değerlendirmeler	261
5.3. ÖNERİLER	264
KAYNAKÇA	269
MUHALEFET ŞERHLERİ	271

TABLÖLAR CETVELİ

Tablo 1. Komisyon Üyesi Milletvekilleri	13
Tablo 2. Birinci Komisyon Döneminde Bilgisine Başvurulan Kurum, Kuruluş ve İlgili Şahıslar...15	
Tablo 3. İkinci Komisyon Döneminde Bilgisine Başvurulan Kurum, Kuruluş ve İlgili Şahıslar16	
Tablo 4. Meteoroloji Hizmetlerine Ait Bilgiler	71
Tablo 5. Radyo Seyrüsefer ve İniş Yardımcıları.....	126
Tablo 6. ATS Haberleşme Tesisleri.....	127
Tablo 7. Kahramanmaraş Havalimanı Bilgileri	127
Tablo 8. NTV İsimli Haber Kanalına Ait HTS Telefon Kayıt Dökümü	150
Tablo 9. İHA Muhabiri İsmail Güneş'e Ait (0506)85 43 500 Numaralı Cep Telefonuna Ait HTS Telefon Kayıt Dökümü	151
Tablo 10. 25-28 Mart 2009 Tarihleri Arasındaki Meteorolojik Rapor.....	246
Tablo 11. 26 Mart 2009 Gününe Ait Günlük Hava Tahmin Raporu.....	247
Tablo 12. 27 Mart 2009 Gününe Ait Günlük Hava Tahmin Raporu.....	248
Tablo 13. 28 Mart 2009 Gününe Ait Günlük Hava Tahmin Raporu.....	249

RESİMLER LİSTESİ

Resim 1. Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğünden Alınan Uydu Görüntüleri	67
Resim 2. Kutupsal Yörüngeli Uydu Görüntüleri (NOAA 17 Uydu 08:30 Lokal ve 10:10 Lokal).....	69
Resim 3. Uydu Görüntüleri (MODIS-TERRA Uydu 10:40 Lokal ve MODIS-AQUA Uydu 12.20 Lokal 721 Kanal RGB'si)	70
Resim 4. Kahramanmaraş Havalimanı'na Ait LTCN AD2.11 Meteoroloji Bilgileri.....	71
Resim 5. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.35:47'de Çekilmiş Fotoğraf ve Özellikleri	84
Resim 6. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.35:50'de Çekilen Fotoğraf ve Özellikleri	86
Resim 7. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.36:41 de Çekilen Fotoğraf ve Özellikleri	88
Resim 8. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.39:34'de Çekilen ve Helikopterin Havalandığını Gösteren Fotoğraf ve Özellikleri.....	90
Resim 9. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.50:27'de Menzelet Baraj Gölü Üzerinde Çekilen DSC-147 Fotoğraf ve Özellikleri	92
Resim 10. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.50:57'de Çekilen Fotoğraf ve Özellikleri	94
Resim 11. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.51:04'de Menzelet Baraj Gölü Üzerinde Çekilen Fotoğraf ve Özellikleri	96
Resim 12. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.51:10'da Menzelet Baraj Gölü Üzerinde Çekilen Fotoğraf ve Özellikleri	98
Resim 13. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.58:39'da Çekilen Fotoğraf ve Özellikleri	100
Resim 14. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.58:41'de Çekilen Fotoğraf ve Özellikleri	102
Resim 15. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.58:46'da Çekilen Fotoğraf ve Özellikleri	104
Resim 16. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.58:52'de Çekilen Fotoğraf ve Özellikleri	106
Resim 17. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.59:03'de Çekilen Fotoğraf ve Özellikleri	108

Resim 18. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.59:28’de Çekilen Fotoğraf ve Özellikleri	110
Resim 19. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 15.00:35’de Çekilen Son Fotoğraf ve Özellikleri	112
Resim 20. Saat 14.51:10’da Çekilmiş DSC-147 Resmi, Google Earth’den Alınan Görüntü ve Keşif Uçuşunda Çekilen Fotoğraf	115
Resim 21. Saat 14.58:46’da Çekilmiş DSC-150 Resmi, Google Earth’den Alınan Görüntü ve Keşif Uçuşunda Çekilen Fotoğraf	117
Resim 22. Saat 14.59:04’de Çekilmiş DSC-152 Resmi, Google Earth’den Alınan Görüntü ve Keşif Uçuşunda Çekilen Fotoğraf	118
Resim 23. Saat 14.59:28’de Çekilmiş DSC-153 Resmi ve Google Earth’den Alınan Görüntü.	120
Resim 24. Helikoptere Uygun Şekilde 80 FL Uçuş Yüksekliği İçin Çıkarılmış Resim.....	129
Resim 25. Çağlayancerit- Kahramanmaraş Hava Meydanı Uçuşuna Ait İlk Radar İzi.....	131
Resim 26. Hava Aracının Çağlayancerit-Kahramanmaraş Hava Meydanı Uçuşuna Ait Radar İzi.....	132
Resim 27. Helikopterin Çağlayancerit İçin Uçuşuna Devam Ettiğine İlişkin Radar İzi.....	133
Resim 28. Hava Aracının G90 Knot’la Çağlayancerit İçin Uçuşuna Devam Ettiğine Ait Radar İzi.....	134
Resim 29. Enkaz Sahasının Radar Görüntüsü.....	135
Resim 30. EGPWS Ekranında Arazi Yükselti Haritası.....	137
Resim 31. SKYMAP IIIC GPS Cihazı Hafıza Kartının Ön Yüz Fotoğrafı.....	142
Resim 32. SKYMAP IIIC GPS Cihazı Hafıza Kartının Arka Yüz Fotoğrafı.....	142
Resim 33. Sağlam Bir SKYMAP IIIC GPS Cihazının Arka Düzen Görüntüsü.....	143
Resim 34. Gazeteci İsmail Güneş Tarafından Çekilmiş Olan BENDIX/KING SKYMAP IIIC GPS Cihazı Fotoğrafı.....	143
Resim 35. EVENTIDE ARGUS 5000CE ve BENDIX/KING SKYMAP IIIC Cihazlarının Bulunmaları Gereken Konumları	144
Resim 36. Kaza Kırım Heyeti Tarafından Enkaz Yerinden Çekilen BENDIX/KING SKYMAP IIIC Fotoğrafı.....	144
Resim 37. Kaza Kırım Heyeti Tarafından Enkaz Yerinden Çekilen ARGUS 5000CE Fotoğrafı.....	145
Resim 38. Kaza Kırım Heyeti Tarafından Enkaz Yerinden Çekilen ve ARGUS 5000CE’nin Varlığını Kanıtlayan Fotoğraflar	145
Resim 39. ARGUS 5000 CE’nin Yuva Boşluğunu Açıkça Gösteren Fotoğraflar	147
Resim 40. EVENTIDE ARGUS 5000 CE Cihazı ile BENDIX/KING SKYMAP IIIC Cihazının İçerikleri.....	148
Resim 41. EVENTIDE ARGUS 5000 CE Uçuş Kaydı Seçim Ekranı ve Uçuş Kaydı.....	148

Resim 42. ELT Cihazı Teknik Özellikleri	197
Resim 43. TC-HEK Hava Aracı Kargo Kapağı	197
Resim 44. ELT Cihazı Enkaz Alanı Görüntüsü	198
Resim 45. Kopan Antenin Gövde Üstü Bağlantısı	198
Resim 46. Kopan Antenin Enkaz Yeri Görüntüsü	199
Resim 47. ELT Cihazı Arka Görüntüsü	199
Resim 48. ELT Cihazı-Gövde Anteni-Portatif Anten	200
Resim 49. ELT Cihazı İç Yapısı	200
Resim 50. TİB'in Elde Ettiği Telefon Numaralarından "0532 231 54 30 "Hattına Ait Yer Tespit Sorgulaması Yapılmış, Sinyal Alınan Hizmet Baz İstasyonu ve Hedef Numarasının Bulunduğu Aralık İle İlgili, Başlangıç ve Bitiş Açılı, Baz İstasyonuna Olan Uzaklıkları ve Koordinatları Gösteren Harita (Ek-1)	251
Resim 51. TİB'in Kurum Temsilcilerinden Saat 16:25 ve 16:30'da Elde Ettiği 0506 854 3500 Nolu Telefonun Koordinat Aralığına Ait Bilgiler Üzerine Yapılan Harita (EK-2).	252
Resim 52. TİB'e Saat 22:00 Civarında Bildirilen 0505 918 27 27 Numaralı Telefonda 22:30 Civarında Alınan Sinyale Göre Üretilen Harita (EK-3).	253
Resim 53. Jandarma Teknik Birimince Kendi Harita Sistemlerinde Gerekli Kestirme Çalışması Yapılması ve Arama Yapılan Alanın Daraltıldığına Dair Harita (EK-4).....	254
Resim 54. TİB Tarafından 26.03.2009 Günü Saat 11:00 Civarında Hazırlanan Harita (EK-5).	255
Resim 55. TURKCELL AŞ Tarafından Üretilen Kapsama Haritası (Ek-6).....	256

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Komisyon Teknik Heyetinin 01.09.2010 Tarihinde Kaza Mahallinde Yapmış Olduğu Uçuş Keşfi Güzergâhı ve GPS İle Tespit Edilen Noktaların Harita Üzerine Uygulanması.....	22
Şekil 2. 25.03.2009 Tarihli Saat 12:00 UTC'de Hazırlanan 850 Hpa (Yaklaşık 1500 m.) Seviyesine Ait Sıcaklık Haritası.....	74
Şekil 3. 25.03.2009 Tarihli Saat 12:00 UTC'de Hazırlanan 700 Hpa (Yaklaşık 3000 M) Seviyesine Ait Sıcaklık Haritası.....	74
Şekil 4. 25.03.2009, 00 UTC'de Hazırlanan MM5 Modeli Meteogram Çıktısı.....	75
Şekil 5. 25.03.2009, 06:00UTC 850 Hpa Rüzgâr Haritası.....	76
Şekil 6. 25.03.2009, 06:00 UTC 700 Hpa Rüzgâr Haritası.....	76
Şekil 7. 25.03.2009, 12:00 UTC 700 Hpa Rüzgâr Haritası.....	77
Şekil 8. 25.03.2009, 12:00 UTC 850 Hpa Rüzgâr Haritası.....	77
Şekil 9. MSG IR10.8 Kanalı Görüntüleri.....	78
Şekil 10. Bulut Tiplerini Tespit İçin Geliştirilmiş RGB Uygulaması Görüntüsü.....	79
Şekil 11. NOAA Uydusundan Alınan Karla Kaplı Alan Ürün Görüntüsü.....	80
Şekil 12. VISIBLE Görüntüleri (UTC 10:00- 16:45).....	80
Şekil 13. INFRARED Görüntüleri.....	82
Şekil 14. Turkcell ve Avea Baz İstasyonu Ortak Kapsam Alanı.....	183
Şekil 15. Turkcell ve Avea Ortak Alan Görünümü: 1.....	185
Şekil 16. Turkcell ve Avea Ortak Alan Görünümü: 2.....	186
Şekil 17. Turkcell'e Ait Görüş Analiz Haritası-1.....	187
Şekil 18. Turkcell'e Ait Görüş Analiz Haritası-2.....	188
Şekil 19. Turkcell-Avea Ortak Yayınının Turkcell'e Ait Görüş Analizi Haritasına Uygulanmış Hâli- 1.....	189
Şekil 20. Turkcell- Avea Ortak Yayınının Turkcell'e Ait Görüş Analizi Haritasına Uygulanmış Hâli- 2.....	190
Şekil 21. Uydü Görüntüsü Aranması İstenen Alanlar İle Enkaz Yeri Haritaları.....	207
Şekil 22. Turkcell- Avea Ortak Yayın İle Uydü Görüntüsü Aranacak Alanların Uygulanması.....	208
Şekil 23. 25.03.2009 Tarihinde Yapılan Arama Kurtarma Çalışmaları.....	221
Şekil 24. 26.03.2009 Tarihinde Yapılan Arama Kurtarma Çalışmaları.....	226
Şekil 25. 27.03.2009 Tarihinde Yapılan Arama Kurtarma Çalışmaları.....	231
Şekil 26. 28.03.2009 Tarihinde Yapılan Arama Kurtarma Çalışmaları.....	233
Şekil 27. 29.03.2009 Tarihinde Yapılan Arama Kurtarma Çalışmaları.....	235

Şekil 28. 30.03.2009 Tarihinde Yapılan Arama Kurtarma Çalışmaları	237
Şekil 29. 25-30 Mart 2009 Tarihleri Arasında Yapılan Arama Tarama Faaliyetlerinin Enkaz Yeri İle Birlikte ve Farklı Renklerle Gösterilmesi	238
Şekil 30. Turkcell-Avea Ortak Yayını ile Uydu Görüntüsü Alınacak Bölgeler	240

KISALTMALAR

AAKKM	Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi
AFM	Atomik Kuvvet Mikroskobu/Atomic Force Microscopy
AFTN	Sabit Havacılık Haberleşme Şebekesi/Airnotical Tix Telecommunication Network
AIP	Havacılık Bilgi Yayını/Aeronatical Information Publication
AK	Arama ve Kurtarma
AKAMER	Arama Kurtarma Alt Merkezi
AKB	Arama Kurtarma Bölgesi
AKBİR	Arama Kurtarma Birliği
AKH	Arama ve Kurtarma Hizmeti
AKKM	Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezleri
AKUT	Arama Kurtarma Derneği
AŞ	Anonim Şirket
ATS	Elektronik Güvenlik Havaalanı Aktarma Sistemi /Airport Transit System
ATSS	Ana Tele Sağlık Servisi
AWACS	Havadan Erken Uyarı Kontrol Sistemi
BBP	Büyük Birlik Partisi
BKYM	Başbakanlık Kriz Yönetim Merkezi
CFIT	<u>Kontrollü Uçuşta Yere Çarpma</u>
CTR	Hava Sahasında Trafik Kontrolü /Crash Team Racing
DAK	Doğal Afetler Arama Kurtarma Timleri
DHMİ	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
EASA	European Aviation Safety Agency
EGPWS	Gelişmiş Yer Yaklaşımı İkaz Sistemi /Enhanced Ground Proximity Warning System
ELT	Acil Yer Vericisi /Emergency Locator Transmitter
EMC	Elektromanyetik Uyumluluk /Electromagnetic Compalibility
FTP	Jandarma İç İletişim Ağı
G	Merkezkaç Kuvvetinden Oluşan Etki/Gravity
GCWS	Yere Çarpma İkaz Sistemi /Ground Collision Warning System
GKK	Geçici Köy Korucusu
GPS	Küresel Konumlama Aygıtı
GSM	Mobil İletişim İçin Küresel Sistem/Global System for Mobile Communications
GMT	Greenwich Saati Zamanı/Greenwich Mean Time

ICAO	International Civil Aviation Organization
İHA	İhlâs Haber ajansı
JÖAK	Jandarma Özel Asayiş Komutanlığı
Kg	Kilo Gram
LTCN	Uzun Süreli Bakım Ağı /Long Term Care Network
METAR	Rutin Meteoroloji Raporu
MM	Milli Metre
MSA	Emniyetli Uçuş İrtifası /Minimum Safe Altitude
MSG	Meteosat Second Generation
MKYK	Merkez Karar Yönetim Kurulu
NDB	Doğrusal Olmayan İşaret Işığı/Non-Directional Beacon
NM	Deniz Mili/ Nautical Mile
NOAA	Ulusal Okyanus ve Atmosfer Yönetimi / National Oceanic And Atmospheric Administration
OYK	Olay Yeri Koordinatörü
PÖH	Polis Özel Harekat
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SKKHM	Silahlı Kuvvetler Komuta ve Harekât Merkezi
SSR	İkincil Gözlem Radarı/ Secondary Surveillance Radar
SVG	Emniyet İç İletişim Ağı
TA	Zamanlama/Timing Advance
TAF	Terminal Sahası Hava Raporu
TAWS	Arazi Bilinirlik ve İkaz Sistemi/ Terrain Awareness and Warning System
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TSK	Türk Silahlı Kuvvetleri
TSS	Tele Sağlık Servisi
TWR	Yürüyen Dalga Reaktörü/Traveling wave Reactor
UMKE	Ulusal Medikal Kurtarma Ekipleri
UTC	Eşgüdümlü Evrensel Zaman/ Universal Time Coordinated
VFR	Görsel Uçuş Kuralları/ Visual Flight Rules
VMC	Görerek Meteorolojik Koşulları
VOR/VHF	Çok Yüksek Frekanslı Tüm Yönlere Açık Telsiz/Very High Frequency Omnidirectional Radio Range
YAKKM	Yardımcı Arama Koordinasyon Merkezi

KOMİSYON BAŞKANININ SUNUŞU

25 Mart 2009 tarihinde Kahramanmaraş ili merkez Keş Dağı Karayakup sırtlarında deniz seviyesinden 6500 fit yükseklikte meydana gelen helikopter kazasında Sivas Milletvekili ve Büyük Birlik Partisi (BBP) Genel Başkanı Muhsin YAZICIOĞLU ile yanındaki beş kişi hayatını kaybetmiştir.

Kamuoyu bu olayı, kazanın meydana gelişinden kazazedelerin bulunuşuna kadar üzüntüyle takip etmiş, siyasal partiler seçim mitinglerini iptal etmiş, pek çok vatandaşımız da gönüllü olarak arama ve kurtarma çalışmalarına katılmak üzere olayın meydana geldiği yere gitmiştir.

Merhum Muhsin YAZICIOĞLU'nun elim bir helikopter kazası sonucu hayatını kaybetmesi toplumun her kesiminde derin üzüntü meydana getirmiştir. Bu üzüntüde merhumun bir milletvekili ve bir siyasal partinin genel başkanı olmasının yanı sıra toplumun her kesiminde sevilen ve saygı duyulan bir kişi olması da büyük etki yapmıştır.

Kamuoyu nezdinde, kazanın meydana gelmesi ve kazazedelerin günlerce bulunamaması birçok konuda şüphelerin meydana gelmesine neden olmuştur. Söz konusu, helikopter kazasıyla ilgili olarak otaya atılan iddialar ile tüm şüphe ve tereddütleri gidermek amacıyla Türkiye Büyük Millet Meclisinde grubu bulunan üç siyasi parti tarafından araştırma önermeleri verilmiş ve bu şüphelerin araştırılmasını sağlamak için bir araştırma komisyonunun kurulması istenmiştir. Bu kapsamda, TBMM'de, "*Sivas Milletvekili ve BBP Genel Başkanı Muhsin YAZICIOĞLU ve 5 Kişinin Hayatını Kaybettiği Helikopter Kazası ve Kurtarma Çalışmalarının Tüm Yönleriyle Araştırılarak Benzer Durumların Yaşanmaması İçin Alınması Gereken Önlemlerin belirlenmesi amacıyla*", Anayasa'nın 98'inci, İçtüzük'ün 104 ve 105'inci maddeleri gereğince bir araştırma komisyonu kurulması kararlaştırılmıştır. İlk Komisyonun çalışmalarını 4 aylık çalışma süresi içerisinde bitirememesi sebebiyle TBMM Genel Kurulunda aynı mahiyette ikinci bir komisyon kurulmuştur.

Meydana gelen elim kaza ile ilgili olarak Komisyonumuz, kazayla ilgili tüm şüphe ve tereddütleri gidermek ve gerçeğin ortaya çıkarılması konusunda büyük gayret göstermiştir. Bu bağlamda, konu hakkında bilgi edinmek üzere ilgili kamu ve özel kuruluşlarından yetkililer, sivil toplum kuruluşlarından temsilciler, olayın görgü tanıkları ile ilgili uzman ve kişiler davet edilerek görüşleri alınmıştır. Ayrıca BBP Genel Merkezinin ve rahmetli YAZICIOĞLU ailesinin araştırmasını istediği hususlar da Komisyonumuzca kendilerinden talep edilmiş ve çalışmalarımıza katkı vermeleri istenmiştir. Komisyon çalışmaları sırasında her iddia ciddiye alınmış ve kararlılıkla üzerine gidilmiştir.

TBMM Araştırma Komisyonu üyesi milletvekilleri ve uzmanların katılımlarıyla Muhsin YAZICIOĞLU ve beş kişinin hayatını kaybettiği helikopter kazası ve arama-kurtarma çalışmalarının tüm yönleriyle araştırılarak benzer durumların yaşanmaması için alınması gereken önlemlerin belirlenmesi ve bu konudaki sorunların yerinde incelenmesi amacıyla, önceden hazırlanan bir program dâhilinde Kahramanmaraş iline iki kez gidilmiştir. Ayrıca, araştırma konusu ile ilgili olarak çeşitli kamu kurum ve kuruluşlarında yerinde inceleme ve araştırmalarda bulunulmuştur.

Komisyon faaliyetleri, toplam 15 Milletvekili ve Komisyon çalışmalarımıza teknik destek vermek ve Komisyonun rapor çalışmalarına katkıda bulunmak amacıyla geçici olarak çeşitli kurumlardan görevlendirilen uzmanlarla sürdürülmüştür. İlk olarak, 20 Mayıs 2009 tarihinde bakanlıklar, kamu kurum ve kuruluşları, özel sektör ve derneklerin temsilcilerinden brifing alınmaya başlanmıştır. Birinci ve ikinci Komisyonun çalışma süresince toplam 22 toplantı

gerçekleştirilmiş ve 135 kişinin bilgisine başvurulmuştur. Ayrıca, BBP Genel Sekreteri Mustafa DESTİCİ, Tuna KOÇ, Av. Kemal YAVUZ ve Merhum Muhsin YAZICIOĞLU'nun ailesi ikinci Komisyon toplantılarına gözlemci olarak katılmış ve kendileri ile her türlü iş birliği yapılmıştır. Bu kapsamda kendilerine katkılarından dolayı ayrıca teşekkür ediyorum.

Komisyon Raporu, kurulan her iki komisyonun çalışmaları neticesinde ortak metin olarak hazırlanmıştır. Bu vesileyle, raporun hazırlanmasında emeği geçenlere, Komisyon çalışmalarına büyük bir özveri ile katılan tüm Komisyon üyesi milletvekili arkadaşlarıma ve Komisyon uzmanlarına teşekkürlerimi sunar, ilgililere hayırlı olmasını temenni ederim.

Söz konusu helikopter kazası sonucu hayatını kaybeden başta merhum Muhsin YAZICIOĞLU ile onunla aynı helikopterde bulunan Erhan ÜSTÜNDAĞ, Yüksel YANCI, Murat ÇETİNKAYA, İsmail GÜNEŞ ve pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE'ye Allaha rahmet, sevenlerine ve kederli ailelerine başsağlığı dilerim.

Saygılarımla.

Veysi KAYNAK
Komisyon Başkanı
Kahramanmaraş Milletvekili

ÖNERGE METİNLERİ

CUMHURİYET HALK PARTİSİ GRUBU ADINA GRUP BAŞKANVEKİLİ ANKARA MİLLETVEKİLİ HAKKI SUHA OKAY'IN ÖNERGESİ (10/333)

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

25.3.2009 tarihinde meydana gelen helikopter kazasında, Büyük Birlik Partisi lideri Muhsin Yazıcıoğlu'nun da aralarında bulunduğu 6 kişi yaşamını yitirmiştir. Gazeteci İsmail Güneş kazayı, derhal 112 Acil hattına ve çalıştığı ajansın yetkililerine bildirmiştir.

- Telefon kayıtları bulunmasına karşın, teknolojinin ulaştığı noktayla tezat bir şekilde kaza bölgesinin zamanında tespit edilememesi,
- Kaza bölgesine yalnızca doğa koşulları ile açıklanamayacak kadar geç bir sürede ulaşılması,
- Uyarı ve ihbarlara rağmen kurtarma çalışmalarının kazanın meydana geldiği bölgeden farklı yerlerde sürdürülmesi,
- Kaza bölgesinin kurtarma çalışması kapsamındaki birimlerce değil, yöredeki köylüler tarafından tespit edilmesi ve ulaşılması,
- Uluslararası sivil havacılık kurallarının Türkiye'deki sivil havacılık otoritesi tarafından uygulanıp uygulanmadığına ilişkin kuşkular,
- Helikopterin acil yer bulma vericisinden sinyal alınamaması ve aynı model helikopterler için kısa bir süre önce yapılan arıza uyarılarının gereğinin yerine getirilip getirilmediğine ilişkin belirsizlikler,
- Kurtarma çalışmalarında gerekli olan teknik donanımın yeterli olup olmadığı konusundaki kuşkular,
- Siyasi iktidar ve kamu görevlileri tarafından kurtarma çalışmalarına ilişkin olarak yapılan yanlış ve çelişkili açıklamalar,
- Kurtarma çalışmalarında eksiklikler, zafiyet ve ihmaller yaşandığı iddialarına neden olmuştur.

Kaza haberi 25.3.2009 tarihinde saat 15.55'de emniyet güçlerine ulaşmış ve ilk sinyal bilgileri de saat 16.22'de tespit edilmiştir. Ancak, helikopterin yeri aradan 47 saat geçtikten yani yaklaşık iki gün sonra saat 14.45'de tespit edilebilmiştir.

Yaklaşık üç bin kişi ile sürdürülen arama çalışmalarında sonuç alınmazken, kaza bölgesinin yöre köylüleri tarafından tespit edilmesi düşündürücüdür.

Kaza haberi, Anadolu Ajansının saat 16.29 bülteninde helikopterde 5 kişi yaralandı şeklinde kamuoyuna duyurulmuştur. Anadolu Ajansının saat 17.40'da Kayseri Valisini kaynak göstererek verdiği haberde, "Bana gelen bilgilere göre, kurtarma ekipleri olay yerine ulaştı. Muhsin Yazıcıoğlu yaralı, şuuru açık. Arkadaşlar kendisini hastaneye ulaştıracaklar. Henüz hastaneye kaldırılmadı." bilgisine yer verilmiştir. Sayın Başbakan kazanın ardından, saat 18.16'da

5 yaralı bulunduğunu kamuoyuna açıklamıştır. Aynı gün saat 23.22'de Anadolu Ajansına Başbakan Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın "Alanı iyice daralttıklarını az önce müsteşarım bildirdi. Bu daralma sebebiyle biraz daha işi neticelendirmeye yaklaştığımızı düşünüyorum." şeklindeki açıklaması yansımıştır. Kaza bölgesi Sayın Başbakanın bu açıklamasından 39 saat sonra tespit edilebilmiştir. Siyasi iktidar yetkililerinin ve kamu görevlilerinin yaptığı bu çelişkili açıklamalar kurtarma çalışmalarının ciddiyeti konusunda kamuoyunda kuşkuların oluşmasına neden olmuştur.

Yaşanan kaza ve afetler öncesinde gerekli önlemleri alan ve bu kaza ve afetler sonrasında tüm unsurlarıyla organize olarak afet zararlarını en aza indirgeyebilen toplumlar gelişmiş toplumlardır. Aksi durumda, ne kadar iyi niyetli olunursa olunsun, yaşam hakkının ihlali söz konusudur. 112 Acil Servise ulaşan İsmail Güneş'le yapılan görüşmenin uzatılmasından dolayı telefonunun şarjının bitmesi, bu konudaki personelin uluslararası standartlarda eğitilmiş olup olmadığı noktasında soru işaretlerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bununla birlikte acil yardım durumlarında Türk halkının ne şekilde yardım alacağına ilişkin yeterince bilinçlendirilmediği de bu kaza ile net bir şekilde ortaya çıkmıştır.

Sayın Yazıcıoğlu'nun da yaşamını yitirdiği kazada, daha kaza bölgesinin dahi 47 saat sonra tespit edilmesinin, günümüzde teknolojinin ulaştığı nokta düşünüldüğünde kabul edilebilir gerekçesi olamaz. Kurtarma çalışmalarının iyi niyet ve büyük çabalarla sürdürüldüğüne şüphe duyulmamakla birlikte, kurtarma çalışmalarının sonucu krizin başarısız olarak yönetildiğini ortaya koymaktadır. Bu açıdan benzer ve daha vahim olayların yaşanması durumunda birçok yurttaşının yaşamlarının tehlikede olduğu bir tablo yaşanmaması için Türkiye'nin bu konudaki eksikliklerinin Yüce Meclisimizce belirlenmesi son derece önem taşımaktadır.

Yukarıda belirtilen gerekçelerle kazanın nedenlerinin tespiti ve kurtarma çalışmalarında yaşanan eksiklik, ihmal ve zafiyetlerin ortaya çıkarılması ile benzer felaketlerin yaşanmaması için gerekli önlemlerin belirlenmesi amacıyla Anayasa'nın 98 inci, TBMM İçtüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri uyarınca CHP Grubu adına Meclis araştırması açılmasını saygılarımla arz ederim.

Hakkı Suha OKAY
Ankara Milletvekili
CHP Grup Başkanvekili

**ADALET VE KALKINMA PARTİSİ GRUBU ADINA GRUP BAŞKANVEKİLLERİ
KOCAELİ MİLLETVEKİLİ NİHAT ERGÜN, KAYSERİ MİLLETVEKİLİ MUSTAFA
ELİTAŞ, GİRESUN MİLLETVEKİLİ NURETTİN CANIKLI, HATAY MİLLETVEKİLİ
SADULLAH ERGİN VE YOZGAT MİLLETVEKİLİ BEKİR BOZDAĞ'IN ÖNERGESİ
(10/334)**

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Kahramanmaraş'ta meydana gelen helikopter kazası sonucu hayatını kaybeden BBP Genel Başkanı Merhum Muhsin Yazıcıoğlu'nun maruz olduğu bu kazanın araştırılması ve alınması gereken önlemlerin tespit edilmesi hususunda Anayasa'nın 98'inci iç Tüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri gereğince Meclis Araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz.

AK PARTİ Grubu Adına
Grup Başkanvekilleri

Mustafa ELİTAŞ
Kayseri Milletvekili

Nurettin CANIKLI
Giresun Milletvekili

Nihat ERGÜN
Kocaeli Milletvekili

Sadullah ERGİN
Hatay Milletvekili

Bekir BOZDAĞ
Yozgat Milletvekili

GEREKÇE:

Seçim çalışmaları nedeniyle, Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu ve beraberindeki 5 kişiyi Kahramanmaraş'tan Yozgat'a götürmek üzere hareketlenen helikopterle kalkışından bir süre geçtikten sonra bağlantı kurulamamıştır.

Bunun üzerine Cumhurbaşkanı ve Başbakanımız başta olmak üzere devletimizin bütün birimleri seferber olmuştur. İçişleri Bakanımız aynı gün; Başbakanımız ve Ulaştırma Bakanımız da ertesi gün arama çalışmalarına bizzat katılarak, herhangi bir ayrıntının kaçırılmaması için büyük gayret göstermişlerdir. Adeta, sivil-asker herkes seferber olmuştur. Ancak arazinin ve havanın olumsuz şartları nedeni ile helikopterin enkazına 27 Mart 2009 tarihinde ulaşılabilmektedir.

Bu olay ülkemizi derin bir üzüntüye boğmuştur.

Muhsin Yazıcıoğlu, Türk siyasi hayatının uzun yıllarına damgasını vurmuş çok önemli bir siyasetçidir.

Türkiye'nin buhranlı zamanlarında hep demokrasiden yana tavır koymuştur. Krizden çıkış yolu olarak hep milleti işaret eden Yazıcıoğlu, bu dik duruşuyla vatandaşlarımızın takdirini kazanmıştır.

Merhum Yazıcıoğlu'nun hayatını kaybettiği kaza ile ilgili toplumumuzda en ufak bir şüpheye yer bırakmamak için Yazıcıoğlu ve 5 kişinin hayatını kaybetmesiyle sonuçlanan helikopter kazasının araştırılarak alınması gereken önlemlerin tespit edilmesini talep etmekteyiz.

**MİLLİYETÇİ HAREKET PARTİSİ GRUBU ADINA GRUP BAŞKANVEKİLLERİ
MERSİN MİLLETVEKİLİ MEHMET ŞANDIR VE İZMİR MİLLETVEKİLİ OKTAY
VURAL'IN ÖNERGESİ (10/335)**

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

25.03.2009 Çarşamba günü Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı ve Sivas Milletvekili Sayın Muhsin Yazıcıoğlu ve 5 arkadaşını taşıyan helikopterin Kahramanmaraş'ın Göksun İlçesi yakınlarında düşmesinin ardından arama kurtarma çalışmalarındaki etkinlik ve koordinasyon zaafklarının ve kurtarma çalışmalarının, kazanın meydana geldiği yerlerden farklı yerlerde sürdürülmesinin sebeplerinin belirlenmesi amacıyla Anayasanın 98'inci, TBMM İçtüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri uyarınca MHP Grubu adına "Meclis Araştırması" açılmasını saygılarımızla arz ederiz.

Oktay Vural
İzmir Milletvekili
MHP Grup Başkan Vekili

Mehmet Şandır
Mersin Milletvekili
MHP Grup Başkan Vekili

GEREKÇE:

25.03.2009 Çarşamba günü Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı ve Sivas Milletvekili Sayın Muhsin Yazıcıoğlu'nu ve 5 arkadaşını taşıyan helikopterin Kahramanmaraş'ın Göksun ilçesi yakınlarındaki Berit Dağına düştükten sonra Saat:15.55'te İHA Muhabiri İsmail Güneş'in 112 acil servisinde görevli memuru cep telefonuyla arayarak 20 dakikaya yakın görüşmesinin ardından telefon şarjının bittiği, ilk sinyal bilgilerinin 16.22'de tespit edildiği, daha sonra haber alınmadığı, Anadolu Ajansının Saat: 17.40'taki ilk açıklamasında Kayseri Valisi Mevlüt Bilici'yi kaynak göstererek verdiği haberde, Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Sayın Muhsin Yazıcıoğlu'na ulaşıldığını, kendisinin yaralı, şuuru açık olduğunu, görevlilerin hastaneye ulaştıracakları şeklinde açıklama yaparak, dakikaların önemli olduğu bu aşamada başta ailesi olmak üzere Türk halkını, bilgi kirliliği yaratarak yalan yanlış beyanlarla oyalamış ve kurtarma çalışmalarının zaman kaybına neden olmuştur.

Sayın Başbakan ise Saat: 18.30 dolaylarında 5 yaralı olduğunu kamuoyuna açıklamıştır.

Başbakan Sayın Recep Tayyip Erdoğan Saat: 23.20 dolaylarında tekrar, Anadolu ajansına "Alanı iyice daralttıklarını az önce müsteşarım bildirdi. Bu daralma sebebiyle işi neticelendirmeye yaklaştığımızı düşünüyorum" şeklinde açıklaması yer almıştır.

Kaza bölgesi ise bu açıklamadan yaklaşık 39 saat sonra tespit edilebilmiştir. Ancak günümüz teknolojisiyle uydudan gelen sinyallerle cep telefonunun yerinin tespit edilmesi çok kısa sürede mümkün iken bu kadar zaman zarfında neden kaza yerinin bulunmadığı, kaza bölgesinin yalnızca doğa koşulları ile açıklanamayacak kadar geç sürede iki gün sonra cuma günü saat: 15.00 sularında tespit edilmiş olmasının ifade edilen gerekçeleri kabul edilemez.

Kurtarma çalışmaları hakkında siyasi iktidar ve kamu görevlileri tarafından yanlış ve çelişkili açıklamalar yapıldığı, zafiyet ve ihmallerin yaşandığı iddialarına neden olmuştur.

Yukarıda belirtilen nedenlerle Meclis araştırması açılmasını uygun görmekteyiz.

SİVAS MİLLETVEKİLİ VE BÜYÜK BİRLİK PARTİSİ GENEL BAŞKANI MUHSİN YAZICIOĞLU VE 5 KİŞİNİN HAYATINI KAYBETTİĞİ HELİKOPTER KAZASI VE KURTARMA ÇALIŞMALARININ TÜM YÖNLERİYLE ARAŞTIRILARAK BENZER DURUMLARIN YAŞANMAMASI İÇİN ALINMASI GEREKEN ÖNLEMLERİN BELİRLENMESİ AMACIYLA KURULAN MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONUNUN YENİLENMESİNE İLİŞKİN ÖNERGE (3/1080)

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

ESAS Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret AŞ envanterinde kayıtlı olan TC-HEK tescil işaretli BELL 206L-4 tipi helikopter, “görevde uçuş” şartlarında Kahramanmaraş Çağlayancerit-Yozgat Yerköy planlı uçuşu sırasında, 25 Mart 2009 tarihinde Kahramanmaraş İli Merkez Keş Dağı 37° 58 72 N, 36° 40 16 E koordinatlarında deniz seviyesinden 6500 ft yükseklikteki yere çarparak düşmüştür. Kaza sonucunda helikopterde bulunan Sivas Milletvekili ve Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Muhsin YAZICIOĞLU ile birlikte Erhan ÜSTÜNDAĞ, Yüksel YANCI, Murat ÇETİNKAYA, gazeteci İsmail GÜNEŞ ve Pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE hayatlarını kaybetmişlerdir.

Meydana gelen bu helikopter kazasına ilişkin olarak, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu Adına Grup Başkanvekili Ankara Milletvekili Hakkı Suha OKAY’ın (10/333), Adalet ve Kalkınma Partisi Grubu Adına Grup Başkanvekilleri Kocaeli Milletvekili Nihat ERGÜN, Kayseri Milletvekili Mustafa ELİTAŞ, Giresun Milletvekili Nurettin CANIKLİ, Hatay Milletvekili Sadullah ERGİN ve Yozgat Milletvekili Bekir BOZDAĞ’ın (10/334), Milliyetçi Hareket Partisi Grubu Adına Grup Başkanvekilleri Mersin Milletvekili Mehmet ŞANDIR ve İzmir Milletvekili Oktay VURAL’ın (10/335), Sivas Milletvekili ve Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Muhsin YAZICIOĞLU ile 5 kişinin hayatını kaybettiği helikopter kazası ve kurtarma çalışmalarının tüm yönleriyle araştırılarak benzer durumların yaşanmaması için alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla bir Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergeleri Genel Kurulun 09.04.2009 tarihli 75’inci birleşiminde görüşülmüş ve bir komisyon kurulması kararlaştırılmıştır.

Genel Kurulun 05.05.2009 tarihli 85’inci birleşiminde Komisyon üyelikleri ile aynı tarihte Komisyon Başkanlık Divanı seçimi yapılmıştır. Başkanlık Divanı seçiminin yapıldığı tarihten itibaren çalışmalarına başlayan Komisyonumuz; Anayasanın 98., Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü’nün 104 ve 105’inci maddeleri ile diğer hükümleri çerçevesinde görev yapmıştır. TBMM İçtüzüğü’nün 105’inci maddesi gereği, 3 aylık süre içerisinde çalışmalarını tamamlayamayan Komisyonumuz, 1 aylık ek süre kullanmıştır.

Komisyonumuz, 4 aylık çalışma süresi içerisinde resmi olarak toplam 12 toplantı yapmış ve konu hakkında bilgi edinmek üzere ilgili kamu ve özel kuruluşlarından yetkililer, sivil toplum kuruluşlarından temsilciler, olayın tüm görgü tanıkları ile ilgili uzman ve kişileri davet ederek görüşlerini almıştır. Komisyon çalışmaları süresince toplam 172 adet yazışma yapılmış ve yaklaşık 95 kişinin bilgisine ve görüşüne başvurulmuştur.

Komisyonumuz, 11-13 Haziran 2009 tarihleri arasında kazanın meydana geldiği Kahramanmaraş ilinde ve 09.11.2009 tarihinde ise kaza yapan helikopterin radar kayıtlarını incelemek üzere, radar kayıtlarının tutulduğu Esenboğa Hava Limanı Başmüdürlüğüne inceleme yetiretleri gerçekleştirilmiştir. Komisyon çalışmaları 05.12.2009 tarihinde resmî olarak sona ermiştir.

Komasyon çalışmalarına ışık tutacak ve olayı aydınlatacak en önemli belge, Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulunun vermiş olduğu nihai Rapordur. Ancak Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu Raporu, Komasyonumuza, ek süre dahil Komasyon alışma süresi tamamlandıktan sonra 16.12.2009 tarihinde ulaşmıştır. Bu Rapor üzerinde, resmî çalışma süresini tamamlayan Komasyonumuzca gerekli inceleme ve müzakereler yapılamamıştır. Çünkü Anayasa ve TBMM İçtüzüğü kapsamında Komasyonun alışma süresini uzatma imkanı bulunmamaktadır. Bir sonuca ulaşılabilmesi ve kaza kırım raporu üzerinde gerekli müzakerelerin yapılması adına araştırmanın genişletilmesinde mutlak zaruret vardır. Bu sebeple Komasyonumuz, kazanın oluşumu ve sonrasında yürütölen arama ve kurtarma faaliyetleri konusunda nihai bir görüşe varılmasını uygun görmemiştir.

Sonuç olarak; Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu Raporunun incelenip müzakere edilmesi, çıkacak sonuca göre, gerekirse araştırmanın genişletilmesi, ortaya çıkacak yeni bilgi, belge ve bulguların sağlıklı olarak değerlendirilmesi için TBMM İçtüzüğünün 105'inci maddesi uyarınca yeni bir Meclis Araştırması Komasyonu kurulmasını yüce Meclisin takdirlerine saygılarımla arz ederim.

Hakkı KÖYLÜ
Kastamonu Milletvekili
Komasyon Başkanı

Cumhuriyet Halk Partisi Grubu Adına Grup Başkanvekili Ankara Milletvekili Hakkı Suha Okay'ın (10/333); Adalet ve Kalkınma Partisi Grubu Adına Grup Başkanvekilleri Kocaeli Milletvekili Nihat Ergün, Kayseri Milletvekili Mustafa Elitaş, Giresun Milletvekili Nurettin Canikli, Hatay Milletvekili Sadullah Ergin ve Yozgat Milletvekili Bekir Bozdağ'ın (10/334); Milliyetçi Hareket Partisi Grubu Adına Grup Başkanvekilleri Mersin Milletvekili Mehmet Şandır ve İzmir Milletvekili Oktay Vural'ın (10/335); Sivas Milletvekili ve Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu ve 5 Kişinin Hayatını Kaybettiği Helikopter Kazası ve Kurtarma Çalışmalarının Tüm Yönleriyle Araştırılarak Benzer Durumların Yaşanmaması İçin Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Anayasa'nın 98'inci İchtüzük'ün 104 ve 105 inci Maddeleri Uyarınca Bir Meclis Araştırması Açılmasına İlişkin Önergeleri ile (10/333, 334, 335-3/1090) Esas Numaralı Meclis Araştırması Komisyonu Raporu

BİRİNCİ BÖLÜM KOMİSYONUN İŞLEYİŞİ VE KOMİSYON ÇALIŞMALARI

1.1. MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONUNUN İŞLEYİŞİ

1.1.1. Meclis Araştırması Önergelerinin Özeti ve Konusu

23. Dönemde Meclis Araştırması Komisyonunun kurulmasına dayanak teşkil eden; Cumhuriyet Halk Partisi Grubu Adına Grup Başkanvekili Ankara Milletvekili Hakkı Suha OKAY'ın (10/333), Adalet ve Kalkınma Partisi Grubu Adına Grup Başkanvekilleri Kocaeli Milletvekili Nihat ERGÜN, Kayseri Milletvekili Mustafa ELİTAŞ, Giresun Milletvekili Nurettin CANİKLİ, Hatay Milletvekili Sadullah ERGİN ve Yozgat Milletvekili Bekir BOZDAĞ'ın (10/334), Milliyetçi Hareket Partisi Grubu Adına Grup Başkanvekilleri Mersin Milletvekili Mehmet ŞANDIR ve İzmir Milletvekili Oktay VURAL'ın (10/335), Sivas Milletvekili ve Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Muhsin YAZICIOĞLU ve 5 kişinin hayatını kaybettiği helikopter kazası ve kurtarma çalışmalarının tüm yönleriyle araştırılarak benzer durumların yaşanmaması için alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Anayasa'nın 98., Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasını isteyen önergelerinin gerekçesinde özetle;

* Meydana gelen kaza ile ilgili olarak toplumdaki tüm şüphe ve tereddütlerin giderilmesi ve gerçeğin ortaya konularak kazanın araştırılması gerektiği,

* Günümüz teknolojisiyle uydudan gelen sinyallerle cep telefonunun yerinin tespit edilmesi çok kısa sürede mümkün iken kaza yerinin bulunamamasının yalnızca doğa koşulları ile açıklanamayacağı,

* Uyarı ve ihbarlara rağmen kurtarma çalışmalarının kazanın meydana geldiği bölgeden farklı yerlerde sürdürüldüğü,

* Uluslararası sivil havacılık kurallarının Türkiye'deki sivil havacılık otoritesi tarafından uygulanıp uygulanmadığına ilişkin kuşklar oluştuğu,

* Helikopterin acil yer bulma vericisinden sinyal alınamaması ve aynı model helikopterler için kısa bir süre önce yapılan arıza uyarılarının gereğinin yerine getirilip getirilmediğine ilişkin belirsizlikler olduğu,

* Kurtarma çalışmalarında gerekli olan teknik donanımın yeterli olup olmadığı konusunda kuşklar oluştuğu,

* Yaklaşık üç bin kişi ile sürdürülen arama çalışmalarında sonuç alınamazken kaza bölgesinin yöre köylüleri tarafından tespit edilmesinin düşündürücü olduğu,

* Kaza bölgesinin 47 saat sonra tespit edilmesinin günümüzde teknolojinin ulaştığı nokta düşünüldüğünde kabul edilebilir bir gerekçesinin olmadığı,

* Arama-kurtarma çalışmalarının sonucu, çalışmaların iyi niyet ve büyük çabalarla sürdürülmesine karşın, krizin başarısız olarak yönetildiğini ortaya koyduğu,

* Anadolu Ajansının saat 17.40'taki ilk açıklamasında Kayseri Valisini kaynak göstererek verdiği haberde, Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Muhsin YAZICIOĞLU'na ulaşıldığını, kendisinin yaralı, suuru açık olduğunu, görevlilerin hastaneye ulaştıracakları şeklinde açıklamasının bilgi kirliliği oluşturduğu ve bu açıklamanın arama-kurtarma çalışmalarında zaman kaybına neden olduğu,

* Kurtarma çalışmaları hakkında siyasi iktidar ve kamu görevlileri tarafından yanlış ve çelişkili açıklamalar yapıldığı, bunun da zafiyet ve ihmallerin yaşandığı iddialarına neden olduğu ifade edilmiştir.

Yukarıda belirtilen Meclis araştırma önergesi doğrultusunda 09.04.2009 tarihinde bir Meclis Araştırması Komisyonu kurulmuş ve 05.05.2009 tarihinde çalışmalarına başlamıştır.

Ancak bu Komisyon; çalışma süresinin sınırlı olması ve Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu Raporu'nun geç gelmesi nedeniyle çalışmalarını tamamlayamamıştır. Komisyon Başkanlığının Meclis Başkanlığına sunduğu 28.01.2010 tarihli yazısında;

"ESAS Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret AŞ envanterinde kayıtlı olan TC-HEK tescil işareti BELL 206L-4 tipi helikopter, "görerek uçuş" şartlarında Kahramanmaraş Çağlayancerit-Yozgat Yerköy planlı uçuşu sırasında, 25 Mart 2009 tarihinde Kahramanmaraş İli Merkez Keş Dağı 37° 58 72 N, 36° 40 16 E koordinatlarında deniz seviyesinden 6.500 ft yükseklikteki yere çarparak düşmüştür. Kaza sonucunda helikopterde bulunan Sivas Milletvekili ve Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu ile birlikte Erhan Üstündağ, Yüksel Yancı, Murat Çetinkaya, gazeteci İsmail Güneş ve Pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE hayatlarını kaybetmişlerdir.

Meydana gelen bu helikopter kazasına ilişkin olarak, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu Adına Grup Başkanvekili Ankara Milletvekili Hakkı Suha Okay'ın (10/333), Adalet ve Kalkınma Partisi Grubu Adına Grup Başkanvekilleri Kocaeli Milletvekili Nihat Ergün, Kayseri Milletvekili Mustafa Elitaş, Giresun Milletvekili Nurettin Canikli, Hatay Milletvekili Sadullah Ergin ve Yozgat Milletvekili Bekir Bozdağ'ın (10/334), Milliyetçi Hareket Partisi Grubu Adına Grup Başkanvekilleri Mersin Milletvekili Mehmet Şandır ve İzmir Milletvekili Oktay Vural'ın (10/335), Sivas Milletvekili ve Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu ve 5 kişinin hayatını kaybettiği helikopter kazası ve kurtarma çalışmalarının tüm yönleriyle araştırılarak benzer durumların yaşanmaması için alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla bir Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi Genel Kurulun 09.04.2009 tarihli 75. birleşiminde görüşülmüş ve Komisyon kurulması kararlaştırılmıştır.

Genel Kurulun 05.05.2009 tarihli ve 85'inci birleşiminde Komisyon üyelikleri ile aynı tarihte Komisyon Başkanlık Divanı seçimi yapılmıştır. Başkanlık Divanı seçiminin yapıldığı tarihten itibaren çalışmalarına başlayan Komisyonumuz; Anayasanın 98., Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri ile diğer hükümleri çerçevesinde görev yapmıştır. TBMM İçtüzüğü'nün 105'inci maddesi gereği, 3 aylık süre içerisinde çalışmalarını tamamlayamayan Komisyonumuz, 1 aylık ek süre kullanmıştır.

Komisyonumuz, 4 aylık çalışma süresi içerisinde resmî olarak toplam 12 toplantı yapmış ve konu hakkında bilgi edinmek üzere ilgili kamu ve özel kuruluşlarından yetkililer, sivil toplum kuruluşlarından temsilciler, olayın tüm görgü tanıkları ile ilgili uzman ve kişileri davet ederek görüşlerini almıştır. Komisyon çalışmaları süresince toplam 172 adet yazışma yapılmış ve yaklaşık 95 kişinin bilgisine ve görüşüne başvurulmuştur.

Komisyonumuz, 11-13 Haziran 2009 tarihleri arasında kazanın meydana geldiği Kahramanmaraş ilinde ve 09.11.2009 tarihinde ise kaza yapan Helikopterin radar kayıtlarını incelemek üzere, radar kayıtlarının tutulduğu Esenboğa Hava Limanı Başmüdürlüğüne inceleme ziyaretleri gerçekleştirilmiştir. Komisyon çalışmaları 05.12.2009 tarihinde resmî olarak sona ermiştir.

Komisyon çalışmalarına ışık tutacak ve olayı aydınlatacak en önemli belge, Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulunun vermiş olduğu nihai Rapordur. Ancak Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu Raporu, Komisyonumuza, ek süre dâhil Komisyon çalışma süresi

tamamlandıktan sonra 16.12.2009 tarihinde ulaşılmıştır. Bu Rapor üzerinde, resmî çalışma süresini tamamlayan Komisyonumuzca gerekli inceleme ve müzakereler yapılamamıştır. Çünkü Anayasa ve TBMM İçtüzüğü kapsamında Komisyonun çalışma süresini uzatma imkânı bulunmamaktadır. Bir sonuca ulaşılabilmesi ve kaza kırım raporu üzerinde gerekli müzakerelerin yapılması adına araştırmamızın genişletilmesinde mutlak zaruret vardır. Bu sebeple Komisyonumuz, kazanın oluşumu ve sonrasında yürütülen arama ve kurtarma faaliyetleri konusunda nihai bir görüşe varılmasını uygun görmemiştir.

Sonuç olarak; Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu Raporunun incelenip müzakere edilmesi, çıkacak sonuca göre, gerekirse araştırmamızın genişletilmesi, ortaya çıkacak yeni bilgi, belge ve bulguların sağlıklı olarak değerlendirilmesi için TBMM İçtüzüğü'nün 105'inci maddesi uyarınca yeni bir Meclis Araştırması Komisyonu kurulmasını yüce Meclisin takdirlerine saygılarımla arz ederim." şeklinde ifade edilmek suretiyle yeni bir komisyon kurulmasının gerekliliği ifade edilmiştir.

1.1.2. Meclis Araştırması Komisyonunun Kuruluşu

İlk kurulan Komisyon Başkanlığının 28.1.2010 tarihli yazısı üzerine; TBMM İçtüzüğü'nün 105/2 maddesinde belirtilen "Bu komisyonun üye adedi, çalışma süresi ve gerektiğinde Ankara dışında da çalışabileceği hususu Meclis Başkanının teklifi ile Genel Kurulca tespit edilir. Araştırmasını üç ay içinde bitiremeyen komisyona bir aylık kesin süre verilir. Komisyon bu süre sonunda da çalışmasını tamamlayamadığı takdirde süre bitiminden itibaren onbeş gün içinde araştırmamızın tamamlanmaması nedenleri veya o ana kadar varılan sonuçlar üzerinde Genel Kurulda görüşme açılır. Genel Kurul bu görüşme ile yetinebileceği gibi yeni bir komisyon da kurabilir." hükmü doğrultusunda TBMM Genel Kurulunun 02.02.2010 tarihli ve 55'inci birleşiminde konuya ilişkin bir görüşme açılmıştır.

TBMM Genel Kurulunda yapılan görüşme sonucunda, "Sivas Milletvekili ve Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Muhsin YAZICIOĞLU ve 5 Kişinin Hayatını Kaybettiği Helikopter Kazası ve Kurtarma Çalışmalarının Tüm Yönleriyle Araştırılarak Benzer Durumların Yaşanmaması İçin Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla" yeniden bir Meclis Araştırması Komisyonu kurulması kararlaştırılmıştır.

Komisyonun yeniden kuruluşuna ilişkin 02.02.2010 tarihli ve 957 sayılı Kararda; araştırmayı yapacak Komisyonun 16 üyeden oluşması, çalışma süresinin başkan, başkanvekili, sözcü ve kâtip üye seçimi tarihinden itibaren 3 ay olması ve gerektiğinde Ankara dışında da çalışma yapabilmesi hususlarına yer verilmiştir. Komisyonun kuruluş kararı 11.02.2010 tarihli ve 27490 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

Bu kararı takiben Genel Kurulun 18.02.2010 tarihli ve 63'üncü birleşiminde Komisyon üyeliklerine ve aynı tarihte yapılan ilk Komisyon toplantısında başkan, başkanvekili, sözcü ve kâtip üyeliklere yapılan seçimler sonucunda aşağıda adları ve seçim çevreleri yazılı milletvekilleri seçilmişlerdir.¹

¹ Barış ve Demokrasi Partisi Komisyonunda kendisine düşen bir üyelik için aday göstermemiştir. Bu sebeple Komisyon 15 üye ile çalışmaya başlamıştır.

Tablo 1. Komisyon Üyesi Milletvekilleri

ADI VE SOYADI	UNVANI	PARTİSİ	SEÇİM BÖLGESİ
VEYSİ KAYNAK	BAŞKAN	AK PARTİ	KAHRAMANMARAŞ
SELAMİ UZUN	BAŞKANVEKİLİ	AK PARTİ	SİVAS
YILMAZ TUNÇ	SÖZCÜ	AK PARTİ	BARTIN
MEHMET ERDEM	KÂTİP	AK PARTİ	AYDIN
KÜRŞAT ATILGAN	ÜYE	MHP	ADANA
TACİDAR SEYHAN	ÜYE	CHP	ADANA
NECDET ÜNÜVAR	ÜYE	AK PARTİ	ADANA
FAZİLET DAĞCI ÇIĞLIK	ÜYE	AK PARTİ	ERZURUM
HASAN ÖZDEMİR	ÜYE	MHP	GAZİANTEP
HAKKI KÖYLÜ	ÜYE	AK PARTİ	KASTAMONU
HASAN ANGI	ÜYE	AK PARTİ	KONYA
MUSTAFA KABAKÇI	ÜYE	AK PARTİ	KONYA
MALİK ECDER ÖZDEMİR	ÜYE	CHP	SİVAS
MUSTAFA ÇETİN	ÜYE	AK PARTİ	UŞAK
OSMAN COŞKUNOĞLU	ÜYE	CHP	UŞAK

Bu seçime ilişkin 18.02.2010 tarihli ve 959 sayılı Türkiye Büyük Millet Meclisi Kararı 24.02.2010 tarihli ve 27503 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmıştır. Ancak Kastamonu Milletvekili Hakkı KÖYLÜ Komisyon üyeliğinden istifa etmiştir. Boşalan Komisyon üyeliğine Ordu Milletvekili Mustafa HAMARAT seçilmiştir.

1.1.3. Meclis Araştırması Komisyonu Çalışmaları

Genel Kurul Kararı gereğince; Başkanlık Divanı seçiminin yapıldığı 18.02.2010 tarihinden itibaren çalışmalarına başlayan Komisyonumuz; Anayasanın 98'inci, Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri ile diğer hükümleri çerçevesinde görev yapmıştır.

Komisyonumuz, 04.03.2010 tarihli toplantısında çalışma programını belirlemiş ve bu çerçevede;

* Komisyonun gerekli görmesi hâlinde yurt içinde ve yurt dışında Komisyon olarak ya da oluşturulacak alt komisyonlar marifetiyle mahallinde inceleme ve araştırmalar yapılmasına,

* Komisyon çalışmalarına yardımcı olmak üzere, kamu kurum ve kuruluşlarından uzman görevlendirilmesi, konuyla ilgili gerekli yazışmaların yapılması, davet edilecek kişi ve kurumların tespiti hususlarında Komisyon Başkanlığının yetkili kılınmasına,

* Komisyon görüşmelerinde tam tutanak tutulmasına,

* Komisyonun Genel Kurul çalışma saatlerinde de çalışma yapabilmesi için İçtüzüğün 35'inci maddesi uyarınca Başkanlık Divanından izin istenmesine,

karar vermiştir.

Komisyon çalışmalarına ve rapor yazımına teknik katkıda bulunmak üzere;

TBMM Genel Sekreterliği Kanunlar ve Kararlar Müdürlüğü Yasama Uzmanları Mahmut BÜLBÜL ile A. Haluk KURNAZ, Adalet Bakanlığı Adalet Başmüfettişi (Hakim) Mustafa AYDIN ve İçişleri Bakanlığı Mülkiye Başmüfettişi Cengiz GEVREK Komisyonunda uzman olarak görev almışlardır. Ayrıca konunun özelliğine göre; Emniyet Genel Müdürlüğü, Orman Genel Müdürlüğü, Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü, Devlet Meteoroloji Genel Müdürlüğü, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü ve Adli Tıp Kurumu Başkanlığı uzmanlarından geçici süreli olarak yararlanılmıştır. Bununla birlikte, BBP temsilcileri bütün Komisyon toplantılarımızı takip etmiş ve kendileri ile her türlü iş birliği yapılmıştır.

TBMM İçtüzüğü'nün 105'inci maddesi gereği, 3 aylık süre içerisinde çalışmalarını tamamlayamayan Komisyonumuz 1 aylık ek süre kullanmıştır. Komisyonun görev süresinin uzatılmasına ilişkin 06.05.2010 tarihli 964 sayılı TBMM Kararı 13.05.2010 tarihli ve 27580 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Komisyonumuz 4 aylık çalışma süresi içerisinde resmî olarak 9 toplantı yapmıştır.

Komisyonumuz araştırma konusu hakkında bilgi edinmek üzere ilgili kamu ve özel kuruluşlarından yetkilileri, sivil toplum kuruluşlarından temsilcileri, olayın tüm görgü tanıkları ile ilgili uzman ve kişileri davet ederek görüşlerini almış, bilgi ve belge temin etmiştir. Ayrıca konuyla ilgili olarak çalışma yürüten Kahramanmaraş Cumhuriyet Başsavcılığı ve Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulu üyeleri ile fikir alışverişinde bulunulmuştur.

1.1.4. Meclis Araştırması Komisyonu Toplantıları

Komisyonumuzca; ilk kurulan Komisyonun çalışmaları aynen benimsenmiş ve daha önce elde edilen tüm bilgi, belge ve dokümanlardan doğrudan istifade edilmiştir. İlk komisyon tarafından bilgisine başvuru kurum ve kişilerin yanında daha önce bilgisine başvurulmamış kişi ve kurumlar Komisyon toplantılarına davet edilmiştir. Ayrıca bazı konularda bilirkişi incelemeleri de yaptırılmıştır.

a) İlk Komisyon Çalışmaları

İlk Komisyon tarafından yapılan toplantılar ile bu toplantılara Komisyonu bilgilendirmek üzere katılan kurum, kuruluş ve şahıslar aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tablo 2. Birinci Komisyon Döneminde Bilgisine Başvurulan Kurum, Kuruluş ve İlgili Şahıslar

TOPLANTI NO /TARİHİ	GÜNDEM/KURUM, KURULUŞ VE SİVİL TOPLUM ÖRGÜTLERİ	BİLGİSİNE BAŞVURULAN KİŞİLER
1. TOPLANTI 05.05.2009	Komisyon Başkanlık Divanı Seçimi	
2. TOPLANTI 12.05.2009	Komisyon Çalışmalarında İzlenecek Yöntem	
3. TOPLANTI 20.05.2009	Büyük Birlik Partisi Temsilcileri	- Gülefer YAZICIOĞLU Muhsin YAZICIOĞLU'nun Eşi -Dr. Ahmet ŞANVERDİ Genel Başkan Yrd. - Mustafa DESTİCİ Genel Başkan Yrd. - Av. Kemal YAVUZ MKYK Üyesi
4. TOPLANTI 26.05.2009	İçişleri Bakanı	Prof. Dr. Beşir ATALAY
5. TOPLANTI 02.06.2009	THY Teknik AŞ	- Nevzat PAKDİL TBMM Başkanvekili -Kemal YILLIKÇI Tasarım Geliştirme Müdürü
6. TOPLANTI 09.06.2009		- Fevzi ALTUNBULAK Kaptan Pilot - Necmettin GÜNEŞ Mühendis
7. TOPLANTI 16.06.2009	Sivil Toplum Kuruluşları	- Nasuh MAHRUKİ Arama Kurtarma Derneği Başkanı - Ercüment GÜLER Arama Kurtarma Ekibi Başkanı
8. TOPLANTI 20.10.2009		- Mehmet Niyazi TANILIR Kahramanmaraş Valisi - Mevlüt BİLİCİ Kayseri Valisi - Orhan ÖZDEMİR Kayseri Eski İl Emniyet Müdürü

9. TOPLANTI 04.11.2009	Sivil Savunma Genel Müdürlüğü	- Atilla ÖZDEMİR Genel Müdür - Volkan SÜRMELE Hava Pilot
10. TOPLANTI 11.11.2009	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü	- Dr. Ali ARIDURU Genel Müdür -Ali ÜNSAL Esenboğa Havalimanı Başmüdürlüğü Elektronik Müdürü -Hamit SOYERTEM Merkez Hava Trafik Kontrolörü
11. TOPLANTI 18.11.2009	Esas Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret AŞ SKY LİNE Ulaşım Ticaret AŞ Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu	-M. Kemal SÜLER Kaptan Pilot İşletme Müdürü - Candaş Erkan ÖZDOĞU Teknik Müdür - Edip Selim KÖKSAL Teknisyen - Basri AKTEPE Teknik Daire Başkanı
12. TOPLANTI 03.12.2009	Ulaştırma Bakanı	- Binali YILDIRIM

b) İkinci Komisyon Çalışmaları

İkinci Komisyon tarafından yapılan toplantılar ile bu toplantılara Komisyonu bilgilendirmek üzere katılan kurum, kuruluş ve şahıslar aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tablo 3. İkinci Komisyon Döneminde Bilgisine Başvurulan Kurum, Kuruluş ve İlgili Şahıslar

TOPLANTI NO /TARİHİ	GÜNDEM/KURUM, KURULUŞ VE SİVİL TOPLUM ÖRGÜTLERİ	BİLGİSİNE BAŞVURULAN KİŞİLER
1. TOPLANTI 18.02.2010	Komisyon Başkanlık Divanı Seçimi	
2. TOPLANTI 04.03.2010	Komisyon Çalışmalarında İzlenecek Yöntem	

3. TOPLANTI 18.03.2010	Avea İletişim Hizmetleri AŞ Genel Müdürlüğü Turkcell İletişim Hizmetleri AŞ Genel Müdürlüğü Borusan Telekom ve İletişim Hizmetleri AŞ Emniyet Genel Müdürlüğü Jandarma Genel Komutanlığı Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu	-Cüneyt DELİKTAŞ -Selçuk KALAFAT -Av. Rana TEZCAN AÇIKGÖZ -Kaan ÜNVER -Mutlu KORKMAZER -Burhanettin AL İsmail ÇETİN - Utku SERT - Cantürk BAYSAL - Hüseyin KESKİNKILIÇ Emniyet Genel Müdürlüğü TİB temsilcisi -Binbaşı Yaşar KALKAN Jandarma Genel Komutanlığı TİB Temsilcisi - Adil BİÇER İletişim Uzmanı - Ömer SAYILIR İletişim Uzmanı
4. TOPLANTI 01.04.2010	Emniyet Genel Müdürlüğü İstihbarat Dairesi Başkanlığı Jandarma Genel Komutanlığı İstihbarat Başkanlığı Başbakanlık Güvenlik İşleri Genel Müdürlüğü	-Ahmet Ümit SEÇGİN -Jandarma Yarbay Nuh KÖROĞLU -Alpaslan KAVAKLIOĞLU Genel Müdür
5. TOPLANTI 15.04.2010	TÜRKSAT Uydu Haberleşme Kablo TV ve İşletmesi Genel Müdürlüğü Denizcilik Müsteşarlığı Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi Başkanlığı TCDD Bandırma Liman İşletmesi Telsiz ve Radyo Amatörleri Cemiyeti Başkanlığı	-Nihat OKTAY Müdür Yardımcısı -Hakan DURMAZ Daire Başkanı -Ender UYGUN -Aziz ŞASA Başkan -Hüseyin Murat ODABAŞ -Efe ÖZÇAĞLAR

6. TOPLANTI 25.05.2010	Esas Hava Taşımacılık Turizm Ve Ticaret AŞ Temsilcisi Emniyet Genel Müdürlüğü Denizcilik Müsteşarlığı Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi Başkanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	-Mehmet AYRAR Bakım Teknisyeni - Harun SEÇME Bakım Teknisyeni -Serdar DOĞAN Bakım Teknisyeni -Hakan DURMAZ Daire Başkanı -Betül DOĞAN Hava Seyrüsefer Daire Başkanı -Onur ERTUĞRUL Mühendis
7. TOPLANTI 02.06.2010	Gülhane Askeri Tıp Akademisi (GATA) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	-Doç Dr. Üzeyir ERDEM Hava Tabip Albay -Nigar ÇELİK Uçuş Standartları Daire Başkanı (Emekli) -Zafer ŞİMŞEK Bakım ve Uçuşa Elverişlilik Müdür Vekili -Doğan KÜÇÜK Uçuş Ekibi Lisans Müdür Vekili -Taner BÜYÜKİKİZ Uçuş Operasyon Müdür Vekili
8. TOPLANTI 04.06.2010	Komisyon Faaliyetleri Hakkında Genel Değerlendirme	
9. TOPLANTI 17.06.2010	Ulaştırma Bakanlığı Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu	-Feridun SEREN Kurul Başkanı -Mehmet SEVDİM Üye -Kerem MUMCUOĞLU Üye

1.1.5. Merhum Muhsin Yazıcıoğlu'nun Aile Fertlerinin Meclis Araştırması Komisyonundan Beklentileri

Merhum Muhsin YAZICIOĞLU'nun yakınları Komisyonumuza yaptıkları yazılı başvuruda beklentilerini ve kendilerine göre eksik veya hiç yapılmadığını düşündükleri konuları belirtmiş ve kamu vicdanını rahatlatarak bir çalışmanın yapılmasını talep etmişlerdir.

Merhum Muhsin YAZICIOĞLU'nun aile fertleri 4.03.2010 tarihinde Komisyonumuza yazılı olarak yaptıkları başvuruda aşağıdaki hususların araştırılmasını;

MED-AIR firmasının havacılık lisansının usulüne uygun olup olmadığının denetlenmesini,

- MED-AIR firmasının lisans denetiminin usulüne uygun olarak yapılıp yapılmadığını,
 - Pilotun uçuş lisansının sorgulanmasını,
 - Firmanın teknik bakım için yeterli düzeyde personelinin bulup bulunmadığını,
 - Helikopterin mutad ve süreli bakımların yapılıp yapılmadığını,
 - Kaza kırım raporunun yersiz ve yanlı olduğunu ve raporu hazırlayan yetkililerin soruşturulması gerektiğini,
 - Helikopter enkazı üzerinde yeterli incelemenin yapılmasının sağlanmasını,
 - Helikopterin radar kayıtlarının olmamasının izah edilmesi gerektiğini,
 - Küresel konumlama aygıtı (GPS) ve hafıza kartı ile ilgili bilgilerin yetersiz olduğunu, bu konuda tatmin edici bir açıklamanın yapılmasını,
 - Helikoptere uçuş izninin verilmesinin araştırılmasını,
 - Helikopterin düşme sebeplerinin tartışma götürmeyecek şekilde ortaya konulması gerektiğini,
 - Kaza gününe ait meteorolojik bilgilerin tam olarak araştırılarak belirtilmesi gerektiğini,
 - Görüş mesafesi, oryantasyon/vertigo his yanılması, fazla yolcu iddiası ve pilotun kaza anında telefonla konuşup konuşmadığının araştırılması gerektiğini,
 - Arama-kurtarmada yaşanan ihmal ya da kasıtlı gecikmenin ölüme neden olması nedeniyle ayrıca araştırılması gerektiğini,
 - ELT cihazının neden çalışmadığı konusunda ikna edici bir araştırmanın yapılmasını,
 - Sahada görevli askerî yetkililerce, kaza mahalline yönelerek arama kurtarma çalışması yapmak isteyen köylülerin sahaya girmesine neden izin verilmediğinin araştırılması gerektiğini,
 - Devletin arama kurtarmadaki ihmalinin araştırılmasını,
 - Kayseri Valisi Mevlüt BİLİCİ'nin açıklamalarına dayanak teşkil eden bilgi notunun kaynağının belirlenmesini,
 - NTV'nin 8 ayı sabit hatla helikopterde bulunan 4 ayı mobil telefonunu yüzlerce kez neden aradığının incelenmesini,
 - Helikopter kazası ve arama kurtarma faaliyeti ile ilgili yapılan telefon konuşmalarının sesli olarak teminini
- talep etmişlerdir.

Bu konular, Komisyonumuzun yaptığı inceleme ve araştırmalar ile kaza mahalline ve diğer ilgili yerlere yaptığı ziyaretler, uzmanlar ve kurumlar aracılığıyla yaptırdığı teknik incelemeler, ayrıca Komisyona gelen bilgi, belge, harita/kroki ve bilgisine başvuru alan kişilerden elde edilen bilgiler çerçevesinde ilgili bölümlerde değerlendirilmiştir. Bununla birlikte Meclis araştırma komisyonlarının soruşturma yetkisinin bulunmadığı bilinmelidir.

1.1.6. Komisyona İntikal Eden Bilgi ve Belgeler

Komisyonomuzca, kurulduğu tarihten itibaren çeşitli kurum, kuruluş, üniversite, sivil toplum örgütleri ve görgü tanıklarından brifing alımı, uzmanların görevlendirilmesi, sektörün potansiyeli ve sorunlarına ilişkin bilgilendirme notları, yerinde yapılan inceleme ve araştırma ziyaretlerine ilişkin olarak valilikler ve çeşitli kurumlarla yapılan yazışmalara ilişkin olmak üzere birinci ve ikinci komisyon dönemlerinde toplam 210 yazı yazılmıştır.

Diğer taraftan; Komisyon çalışmalarına ışık tutmak ve hazırlanan raporda yer vermek üzere çeşitli bilgilerden yararlanılması ve yerinde yapılan inceleme ve araştırma ziyaretlerine ilişkin olmak üzere; çeşitli kurum, kuruluş, milletvekilleri, valilik, dernek, üniversiteler ve Kahramanmaraş Cumhuriyet Savcılığı tarafından Komisyonomuza toplam 186 adet yazı gönderilmiştir.

Araştırma Komisyonunun kurulma konusunu teşkil eden taraflar dinlenmiş, yazılı görüşleri alınmış ve önemli tespitler yapılmıştır. Bu incelemeler ve tespitlere ilişkin bilgi, belge, harita ve fotoğraflar, raporun ilgili kısımlarında ele alınarak değerlendirilmiştir.

1.2. MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONUNUN TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ DIŞINDA YAPTIĞI ÇALIŞMALAR

1.2.1. İlk Komisyon Çalışmaları

1.2.1.1. Kahramanmaraş İlinde Yapılan İnceleme ve Araştırma Ziyareti

11-13 Haziran 2009 tarihleri arasında kazanın meydana geldiği Kahramanmaraş ilinde bir inceleme ziyaretinde bulunulmuştur. İnceleme ziyareti, Komisyon Başkanvekili Kayseri Milletvekili Sadık YAKUT başkanlığında, İstanbul Milletvekili Nusret BAYRAKTAR, Adana Milletvekili Kürşat ATILGAN, Gaziantep Milletvekili Hasan ÖZDEMİR, Kahramanmaraş Milletvekili Veysi KAYNAK, Sivas Milletvekili Malik Eceder ÖZDEMİR, Sivas Milletvekili Selami UZUN ile Komisyon uzmanları Mülkiye Başmüfettişi Cengiz GEVREK, Adalet Başmüfettişi Mustafa AYDIN ve TBMM Yasama Uzmanı Mahmut BÜLBÜL'den oluşan bir heyetle gerçekleştirilmiştir.

İnceleme programı çerçevesinde, Komisyona, Kahramanmaraş Valisi Mehmet Niyazi TANILIR ile Vali Yardımcısı Servet GÜNGÖR tarafından kaza sonrası yürütülen arama kurtarma çalışmaları hakkında genel bir brifing verilmiştir.

Komisyonce, enkazın bulunduğu kaza mahalline gidilerek coğrafik şartlar yerinde görülmüş, yetkililer ile görgü tanıklarından arama kurtarma faaliyetlerinin yürütüldüğü tarihlerdeki meteorolojik şartlar hakkında bilgi alınmıştır.

Bu inceleme sırasında; Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürü Necdet Çelikkbilek, İl Jandarma Alay Komutanı, Albay Sezai Akgün, İl Havaalanı Müdürü Şah Murat Mutsan, İl Sivil Savunma Müdürü Hüsamettin Bulut, İstihbarat Şube Müdürü İsmail Duman, Emniyet Amiri Dursun Özmen, Havaalanı Muhabere Görevlisi Emrullah Akben, İl Havaalanı Meteoroloji Müdürü Harun Temel, İl Havaalanı Trafik Kontrolörü Alaattin Bulut, Meteoroloji Memuru Ersin Bozdemir, 112 Acil Görevlileri; Tuğba Ünal Çetin, Dr. Nuran Çakmak, Aynur Kavak, Aynur Kayaş, Fatma Kuzkaya, Hacı Bayram Polat, Dr. Rafet Arslanoğlu, Döngel Köyü Muhtarı Yılmaz Tilki, Abdullah Göllü, Duran Karayılan, Kemal Ateş, Yaşar Şimşek, Cuma Kaya, Musa Kör, İsmet Kaya, Mustafa Saltık ve Abdullah Parlak'ın bilgisine başvurulmuştur.

Ayrıca hazırlık soruşturmasını yürüten Kahramanmaraş Cumhuriyet Başsavcılığı ziyaret edilerek fikir alışverişinde bulunulmuştur.

1.2.1.2. Ankara-Esenboğa Havalimanında Yapılan İnceleme Ziyareti

09.11.2009 tarihinde kaza yapan helikopterin radar kayıtlarını incelemek üzere radar kayıtlarının tutulduğu Esenboğa Hava Limanı Başmüdürlüğüne bir ziyaret gerçekleştirilmiştir. Bu ziyarete Komisyon Başkanı Kastamonu Milletvekili Hakkı KÖYLÜ, Adana Milletvekili Kürşat ATILGAN, Kahramanmaraş Milletvekili Veysi KAYNAK ile Komisyon Uzmanları katılmışlardır.

Bu inceleme ziyareti çerçevesinde; yetkililer tarafından Komisyona, kaza yapan helikopterin 25.3.2009 tarihinde tespit edilen radar görüntüleri, helikopterin uçuş tipi ile Kahramanmaraş çevresindeki mevcut radarların yükseltiye bağlı olarak belirlenen kapsama alanları hakkında bilgi verilmiştir.

1.2.2. İkinci Komisyon Çalışmaları

1.2.2.1. Denizcilik Müsteşarlığı Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezine Yapılan Ziyaret

26.5.2010 tarihinde Komisyonumuzca Denizcilik Müsteşarlığı Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi Ziyareti gerçekleştirilmiştir. Bu ziyaret kapsamında Komisyona Denizcilik Müsteşarlığı Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi Başkanı Hakan DURMAZ tarafından merkezin çalışması hakkında bilgiler verilmiştir.

Bu ziyarete, Komisyon Başkanı Kahramanmaraş Milletvekili Veysi KAYNAK, Sivas Milletvekili Selami UZUN, Adana Milletvekili Kürşat ATILGAN, Gaziantep Milletvekili Hasan ÖZDEMİR, Konya Milletvekili Hasan ANGI ile Komisyon uzmanları katılmışlardır.

1.2.2.2. Ankara Esenboğa Havalimanına Yapılan İnceleme Ziyareti

26.5.2010 tarihinde Komisyonumuzca Esenboğa Hava Arama ve Kurtarma Merkezi ziyaret edilerek Merkezin çalışmaları hakkında bilgi alınmıştır.

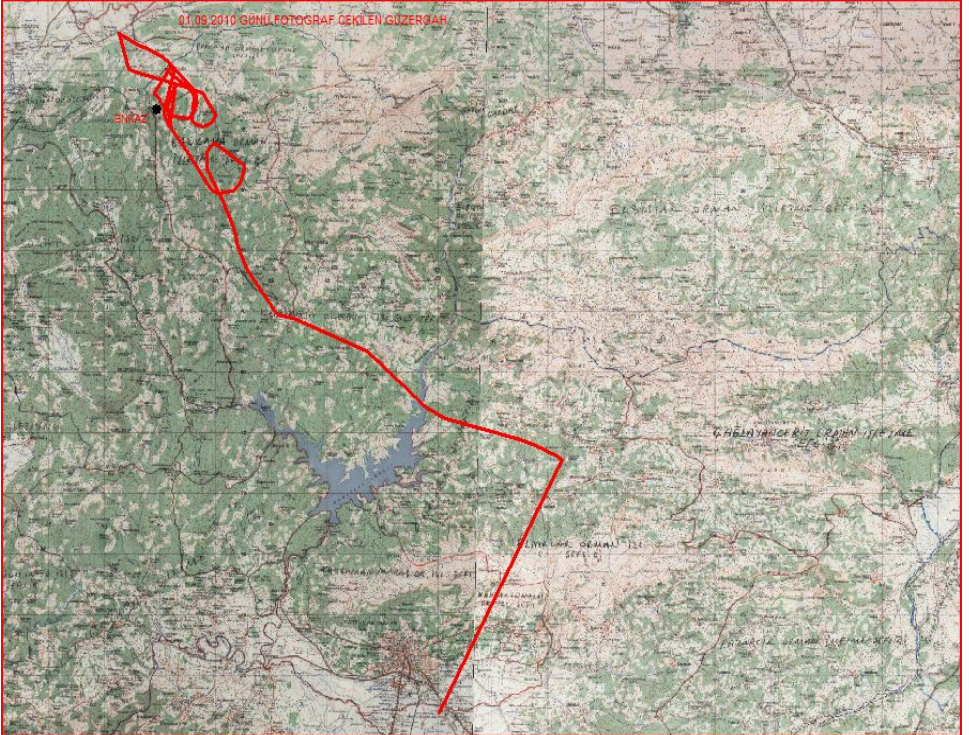
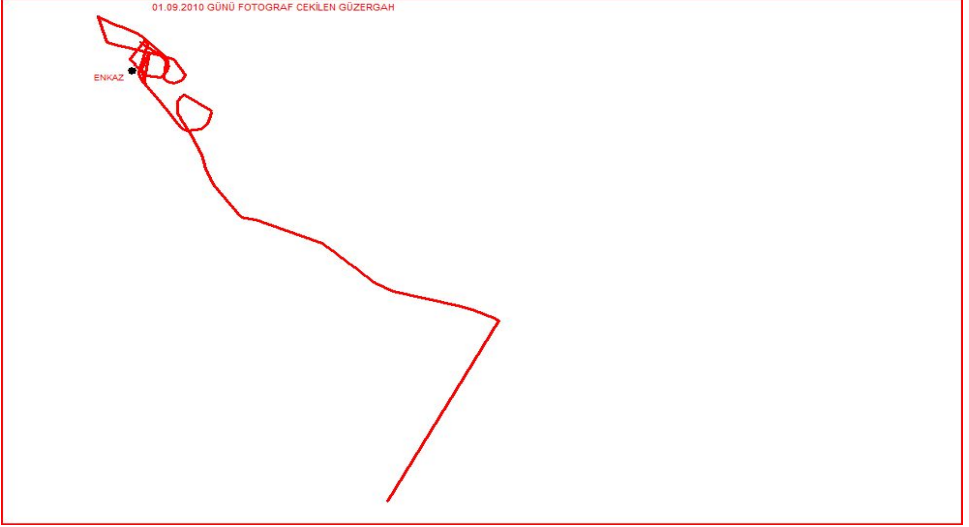
Ayrıca Komisyonumuzca kaza yapan helikopterin enkazında inceleme yapılmıştır. Bu inceleme ziyaretine Komisyon Başkanı Kahramanmaraş Milletvekili Veysi KAYNAK, Sivas Milletvekili Selami UZUN, Adana Milletvekili Kürşat ATILGAN, Gaziantep Milletvekili Hasan ÖZDEMİR, Konya Milletvekili Hasan ANGI ile Komisyon uzmanları katılmışlardır.

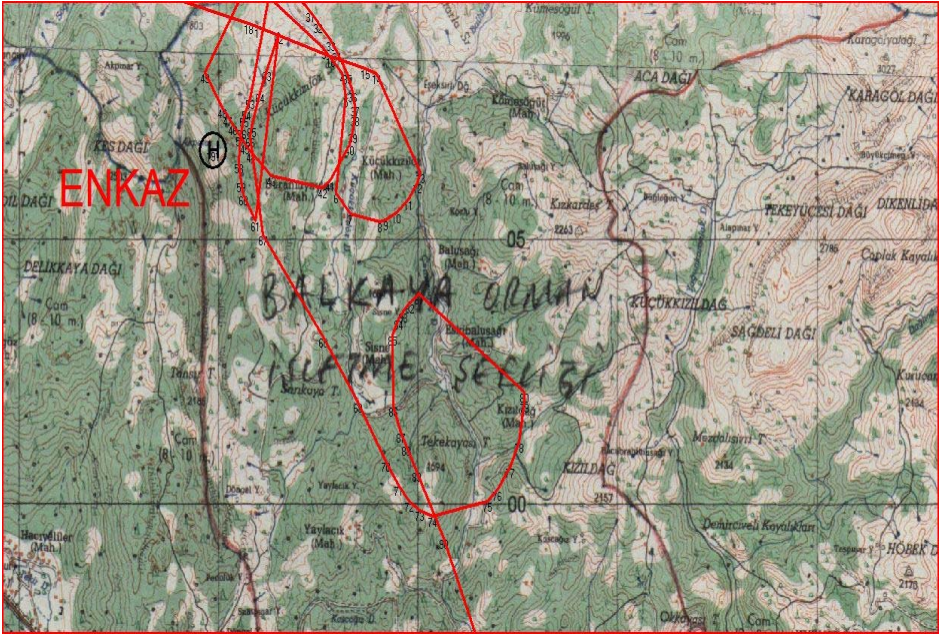
1.2.2.3. Kaza Yapan Helikopterin Rotasının Tespiti Amacıyla Yerinde Yapılan İnceleme ve Araştırma Ziyareti

Komisyon, 1 Eylül 2010 tarihinde Komisyonunda görevli teknik heyetin katılımıyla kaza bölgesinde tespit edilen rotanın teyidi amacıyla, Ankara Gölbaşı Ufuk Danışmend Havaalanı'ndan "SKORSKY" tipi -Emniyet Genel Müdürlüğüne ait- helikopterle muhtemel güzergâhta incelemelerde bulunmuştur. Daha önceden belirlenmiş güzergâhtan gidilerek düşen helikopterin muhtemel uçuş güzergâhı tespit edilmeye çalışılmıştır. Önce muhtemel helikopter rotası tersinden gidilmiş ve daha sonra kaza yeri ile Çağlayancerit ilçesi arasında belirlenen rota üzerinde uçulmuş ve bu esnada fotoğraf çekimleri ve video kaydı yapılmıştır. Ayrıca keşif uçuşu sırasında helikopterin bulunduğu konum GARMİN tipi el GPS'i ile ölçülmüş ve ölçüm değerleri ile zaman aralığını içeren bir Exel dosya hazırlanmıştır. Elde edilen kayıt ve fotoğraflar ile kazadan önce İHA Muhabiri İsmail Güneş tarafından çekilen fotoğraflarla eşleştirme çalışmaları yapılmış, örtüşen fotoğraflar tespit edilmiştir. Yapılan uçuş ve uçuş sonrası değerlendirmeler tespit edilen rotanın doğruluğunu teyit etmektedir.

Komisyonunda görevli teknik heyetin katılımıyla kaza bölgesinde tespit edilen rota üzerinde yapılan uçuş raporda sunulan tespitleri teyit eder mahiyette olup doğru rota üzerinde çalışmalar yapılmıştır.

Şekil 1. Komisyon Teknik Heyetinin 01.09.2010 Tarihinde Kaza Mahallinde Yapmış Olduğu Uçuş Keşfi Güzergâhı ve GPS ile Tespit Edilen Noktaların Harita Üzerine Uygulanması (3 adet)





Yukarıda belirtilen incelemeler ve yapılan tespitlere ilişkin bilgi, belge ve fotoğraflar raporun ilgili bölümlerinde ele alınarak değerlendirilmiştir.

İKİNCİ BÖLÜM SİVİL HAVACILIK KAZALARI İLE ACİL DURUM YÖNETİMİ MEVZUATI

2.1. 2920 SAYILI TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNU

14/10/1983 tarih ve 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'ndaki sivil hava araçları kazaları, kaza ile ilgili araştırma ve inceleme faaliyeti, denetim, seyrüsefer güvenliğinin sağlanması, pilotların görev ve sorumlulukları ile ilgili bazı maddeler şunlardır:

Madde 10 – Her türlü sivil hava aracı kazası, sorumlu pilot veya mümkün olmadığı hallerde mürettebattan biri, işleten ve mahalli yetkililer tarafından en seri vasıta ile Ulaştırma Bakanlığına bildirilir.

Madde 11 – Zorlu kurtarmaya yardım işlemleri ile can ve mal güvenliğini korumaya yönelik tedbirler dışında, araştırma ve soruşturmanın selamete yürütülmesini engelleyecek işler yapılmaz ve delillerin aynen muhafazası sağlanır. Bu konuda mahalli mülki amirler gereken tedbirleri alırlar.

Madde 12 – Kazanın nedenlerini ve oluş şekli açıklığa kavuşturmak ve sivil havacılıkta can ve mal güvenliğinin sağlanması bakımından tekrara engel olmak amacıyla yönelik olarak her sivil hava aracı kazası ile ilgili olarak teknik bakımdan araştırma ve inceleme yapılır.

Madde 13 – Ulaştırma Bakanlığı, havacılık alanında uzmanlığı kabul edilmiş kişilerden seçilecek bir kurulu, kazanın sebeplerini araştırması için görevlendirir. Bu Kurul, yukarıdaki maddede belirtilen amaç dairesinde her türlü araştırma ve incelemeyi yapar, soruşturma işlemlerini yürütmekle görevli Cumhuriyet savcısı ile işbirliği yaparak, delillerin toplanmasına yardımcı olur.

Kurul, yaptığı araştırma ve inceleme faaliyeti sırasında ilgili kişileri dinleyebilir; açıklama yapmaktan kaçınan kişilerin Cumhuriyet savcısına başvurarak ifadesinin alınmasını sağlayabilir; bu ifade alma sırasında hazır bulunarak, açıklığa kavuşturulması istenen hususlarla ilgili olarak ifadesi alınan kişiye sorular sorulmasını isteyebilir.

Kurul, araştırma ve inceleme faaliyeti sırasında teknik ve uzmanlığı gerektiren sair hususlarla ilgili olarak başka uzman kişiler görevlendirebilir.

Araştırma ve İnceleme Kurulunun oluşturulması, araştırma ve incelemenin yürütülmesi, yetki ve sorumluluklar, hava aracı kazalarında yapılacak kurtarma ve yardım işleri Ulaştırma Bakanlığınca bir yönetmelikle düzenlenir. Bu yönetmelikte Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar göz önünde tutulur.

Madde 14 – Araştırma ve İnceleme Kurulu; tespit ettiği hususları, vardığı sonucu, tekrarlara engel olunması bakımından alınmasını uygun bulduğu önlemleri, önerileri ile birlikte ayrıntılı ve gerçekçi bir rapor hâlinde Ulaştırma Bakanlığına verir.

Raporda yer alan hususlara kısmen veya tamamen katılmayan üyeler, kişisel görüşlerini ek bir raporda belirtebilirler.

Ulaştırma Bakanlığı raporun bir suretini ilgililere verir ve raporun tekemmül etmiş olduğunu Resmi Gazete ile üçüncü şahıslara duyurur. Resmi Gazete ile yapılan duyuruda raporun ilgililerce nerede ve ne suretle incelenebileceği belirtilir. Rapor, gerektiğinde kısmen veya tamamen uygun bulunacak vasıtalar ile yayımlanır. Ancak, meydana gelen kaza ile ilgili olarak soruşturma başlatılması hâlinde, Ulaştırma Bakanlığı hazırlanan raporun bir örneğini yapılan soruşturma veya kovuşturma kapsamında değerlendirilmek üzere, sadece ilgili Cumhuriyet başsavcılığına verir.

Madde 15 – Bir kaza, ölüm veya yaralanma ile sonuçlanmasa dahi, sivil havacılıkta can ve mal güvenliğinin korunması bakımından önem taşıyan olaylar hakkında da Ulaştırma Bakanlığı bu bölümde yer alan esaslar dairesinde kıyasen işlem yapmaya yetkilidir.

Madde 16 – Kaza sonucu hava aracı enkaz haline gelmiş ise; maliki 90 gün içinde muhafaza masraflarını vererek enkazı alabilir.

Madde 27 – Türk sivil hava araçları ile faaliyette bulunan tüm kamu kurum ve kuruluşları ve gerçek ve özel hukuk tüzelkişileri Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün hava seyrüsefer güvenliğini sağlamak amacıyla yapacağı veya yaptıracığı teknik denetime tabidirler.

Yapılacak denetimin esasları, denetleme elemanlarının seçimi ile yetki ve sorumlulukları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce hazırlanacak yönetmelikle belirlenir.

Sivil havacılık alanında faaliyet gösteren tüm işletmeler ve yeterli belgesine sahip olması gereken personel, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yürürlüğe konulan düzenlemeleri takip etmek, Genel Müdürlüğün verdiği talimatlara uymak, Genel Müdürlük yetkililerince talep edilen her türlü bilgi ve belgeyi vermek ve istenen ekipmana her zaman erişebilmelerini sağlamakla yükümlüdür.

Genel Müdürlük tarafından görevlendirilen teknik denetçiler, denetimlerde;

- a) Hava aracının uçuşa elverişli olmaması,
- b) Mürettebatın o hava aracı tipi için gerekli nitelikleri taşımaması veya uçuşu yürütecek fiziksel ya da zihinsel kapasiteye sahip olmaması,
- c) Operasyonun can ve mal emniyeti için tehlike oluşturması,
- d) Tespit edilen eksiklik veya bulguların can ve mal emniyeti ile uçuş emniyetini doğrudan ilgilendirmesi,

Durumlarında işletmecinin ya da yeterli belgesi gerektiren personelin uçuş operasyonunu ve/veya işletmecinin faaliyetini durdurmaya yetkilidir.

Madde 42 – Ulaştırma Bakanlığı, uçuş güvenliği ile can ve mal emniyetinin sağlanması için ehil personelden oluşan kurtarma yardım teşkilatı kurulmasını ve bunların emrine, yeterli sayı ve nitelikte araç ve gereç verilmesini sağlar.

Kurtarma ve yardım ekibinin görevini yapmasına, kazaya uğramış olan ve tehlike içinde bulunan hava aracı personeli ile yerel kolluk kuvvetleri ve diğer yetkililer, yardımcı olmakla yükümlüdürler.

Kurtarma ve yardım teşkilatının kuruluşu, görev ve yetkileri ve çalışma esasları yönetmelikle belirlenir.

Madde 43 – Ulaştırma Bakanlığı; sivil havacılık faaliyetlerinin güvenli, düzenli ve süratli bir biçimde yürütülmesini sağlamak amacı ile, havaalanlarında ve gerekli göreceği diğer yerlerde, Türk hava sahası ile sorumluluğu Türkiye'ye ait olan hava sahalarına ilişkin, meteoroloji, hava trafik ve uçuş bilgilerini doğru ve hassas bir şekilde toplayıp ilgililere dağıtılması için gerekli önlemleri alır.

Hizmetin yürütülmesi ve hizmetten yararlanma şekil ve şartları yönetmelikle belirlenir.

Madde 85 – Sivil hava araçları; Türk uçak siciline tescil edilmeden önce ve tescilden sonra da belirlenmiş bulunan hallerde, uçuşa elverişlilik yönünden muayene ve kontrol edilir. Bu husus Ulaştırma Bakanlığınca hazırlanacak yönetmelikle düzenlenir.

Madde 86 – Türk sivil hava araçlarına uçuşa elverişlilik belgesinin verilmesi, belgenin geri alınması veya iptaline ilişkin şartlar ile bu işlemlere ait yetki ve sorumluluklar. Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri saklı kalmak şartı ile, Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanacak yönetmelikler ile belirlenir.

Madde 95 – Pilotlar ile hava aracının sevk ve idaresi bakımından gerekli personelin, faaliyette bulunabilmeleri için, Ulaştırma Bakanlığından yeterlik belgesi almaları ve bu belgeleri belirli süreler içinde yenilemeleri zorunludur.

Ulaştırma Bakanlığı yeterlik belgesi almaları gereken birinci fıkrada belirtilen personel ve diğer havacılık personelinin kategorilerinin saptanması, belge verilmesi, geçerliliği, yenilenmesi, geri alınması ve sicillerin tutulması kurallarını yönetmelikle düzenler.

Madde 100 – Sorumlu kaptan pilot hava aracının, can ve mal güvenliğini sağlayacak surette sevk ve idaresinden birinci derecede sorumlu olup, olağanüstü durumlarda gereken önlemleri almaya yetkilidir.

Madde 101 – Sorumlu kaptan pilot, hava aracında emniyet ve düzenin sağlanması için önlem almaya ve bu amaçla, yolculara, personele ve hava aracında bulunan diğer kişilere emir ve talimat vermeye ve gerektiğinde bunları hava aracından çıkarmaya yetkilidir.

Sorumlu kaptan pilot, uçuş sırasında gerçekleşen doğum ve ölüm olaylarını bir tutanakla saptar ve inilen ilk havaalanında mahalli yetkililere, yurt dışında ise Türk konsolosluğuna bildirir veya bildirilmesini sağlar. Yurda dönüşünde ayrıntılı rapor verir.

Sorumlu kaptan pilot Kanun, tüzük veya yönetmelik uyarınca hava aracında uçuş sırasında tutulması veya bulundurulması gereken tüm defter, kayıt ve belgelerin bulundurulmasından ve usulü dairesinde tutulmasından sorumludur.

2.2. 3348 SAYILI ULAŞTIRMA BAKANLIĞININ TEŞKİLAT VE GÖREVLERİ HAKKINDA KANUN

Bu Kanunla, ülkenin ulaştırma ve haberleşme sistem ve hizmetlerinin ülkenin ihtiyaçlarına uygun olarak tesisi ve geliştirilmesi için Ulaştırma Bakanlığının kurulmasına, teşkilat ve görevlerine ilişkin esaslar düzenlenmiştir. Kanun'un 2'nci maddesinde, "Ulaştırma ve haberleşme sistemlerinin düzenlenmesi, hava ve taşıma araçlarının teknik nitelikleriyle, bunlarda çalışanların yeterlilik şartlarının belirtilmesi hususlarında temel prensip ve politikayı tespit etmek; bu konularda koordinasyonu sağlamak" ve "Ulaştırma ve haberleşme işlerinde Karayolları Trafik Kanunu hükümleri saklı kalmak üzere kamu düzenini, can ve mal güvenliğini sağlayacak şekilde tedbirler almak, aldirtmak ve uygulanmasını takip etmek ve denetlemek," Ulaştırma Bakanlığının görevleri arasında sayılmıştır.

Bu Kanunun bazı maddeleri aşağıda gösterilmiştir.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Madde 12 - Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün görevleri şunlardır:

a) Sivil havacılık faaliyetlerinin teknik, ekonomik ve sosyal gelişmeleri kamu yararına ve milli güvenlik amaçlarına uygun olarak kurulmasını ve geliştirilmesini sağlayacak esasları tespit etmek ve uygulanmasını takip etmek ve denetlemek,

b) Türkiye hava sahasında faaliyette bulunan sivil uçakların uçuşa elverişlilik şartlarını tayin etmek ve belgelerini tanzim ederek sicillerini tutmak, mürettebat ehliyetlerini mevzuata göre denetlemek,

c) Türk sivil havacılık sahasında görev alan ve ihtisası dolayısı ile gerekli görülen personelin ehliyet şartlarını tayin etmek ve lisanslarını tanzim ederek sicillerini tutmak,

d) Yurt içinde ve dışında hava ulaştırma faaliyetlerinde bulunmak isteyen Türk ve yurt içinde ulaştırma faaliyetlerinde bulunmak isteyen yabancı gerçek veya tüzelkişilere verilecek izinlerin esaslarını ve şartlarını hazırlamak, faaliyetlerini denetlemek,

e) İlgili kuruluşların görüşlerini almak suretiyle, Türkiye hava sahasında sivil uçakların seyruferini, trafik haberleşme hizmetlerini kamu güvenliği bakımından düzenlemek, denetlemek, gerekli tedbirleri almak ve aldirtmak,

f) Hava seyruferi güvenliği bakımından hava meydanlarının teknik niteliklerini ve işletme esaslarını tayin etmek ve uygulamaları denetlemek,

g) Milletlerarası sivil havacılık sahasındaki gelişmeleri takip ederek ülkemiz sivil havacılık faaliyetlerinde bu gelişmelerin uygulanması için tedbirler almak, sivil havacılıkla ilgili planların hazırlanmasını sağlamak ve uygulaması ile ilgili faaliyetlerde diğer milletlerarası kuruluşlarla işbirliği yapmak,

h) Türkiye hava sahasında hava arama ve kurtarma hizmetlerinin yapılması hususunda ilgili kuruluşlarla işbirliği sağlamak ve sivil havacılık kazalarını tahkik etmek, tahkikat sonuçlarına göre gerekli tedbirleri almak,

i) Sivil havacılık eğitim müesseselerinin kuruluş ve çalışma esaslarını tayin etmek ve denetlemek,

j) Sivil havacılık faaliyetleri ile ilgili olarak konulmuş mevzuat ve kurallara aykırı hareket eden gerçek ve tüzel kişiler hakkında kanuni yollara başvurmak,

k) Hava ulaştırması konusunda milletlerarası ikili ve çok taraflı anlaşmaların uygulanmasını takip etmek, bunlarla ilgili çalışmalara katılmak,

l) Bakanlıkça verilecek benzeri görevleri yapmak.

2.3. 5431 SAYILI SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜNÜN TEŞKİLAT VE GÖREVLERİ HAKKINDA KANUN

Bu Kanunla, Ulaştırma Bakanlığına bağlı, kamu tüzel kişiliğini haiz, özel bütçeli Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün teşkilat, görev, yetki ve sorumlulukları ile ilgili esasları düzenlenmiştir.

Bu Kanunun bazı maddeleri aşağıda gösterilmiştir.

Görevler ve yetkiler

MADDE 4 . - Genel Müdürlüğün görev ve yetkileri şunlardır:

a) Sivil havacılık faaliyetlerinin kamu yararına, ekonomik ve sosyal gelişmelere ve millî güvenlik amaçlarına uygun olarak düzenlenmesi ve gelişmesini sağlamak amacıyla, Bakanlık tarafından oluşturulacak politikaları uygulamak ve takip etmek.

b) Sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarında düzenlenmesini, sürdürülebilirliğini ve gelişmesini sağlayacak esasları tespit etmek.

c) Uluslararası sivil havacılık alanındaki gelişmeleri takip etmek, ilgili uluslararası kuruluşlara üye olmak, katkı veya katılma paylarını ödemek, bu kuruluşlarla iş birliğinde bulunmak; üyesi olduğumuz uluslararası kuruluşlarca kabul görmüş kural ve standartların güncel olarak uygulanması için gerekli düzenlemeleri yapmak ve uygulanmasını sağlamak.

d) Sivil havacılık faaliyetlerine yönelik mevzuata aykırı eylemlerin önlenmesi amacıyla gerekli tedbirleri almak.

e) Türk hava sahası ve uluslararası anlaşmalar gereğince hizmet sorumluluğu üstlenilen uluslararası hava sahalarının kullanımına ilişkin strateji ve politikalara esas teşkil edecek ilkelerin belirlenmesine yönelik çalışmalar yapmak; hava trafik yönetim hizmetleri konusunda 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa uygun olarak sivil-asker koordinasyonuna ilişkin esasları belirlemek ve uygulanmasını sağlamak.

f) İlgili kuruluşların görüşlerini almak suretiyle, Türk hava sahasını kullanan sivil hava araçlarının uyması gereken hava trafik yönetim hizmetleriyle ilgili düzenlemeler yapmak.

g) Türk hava sahasında hava arama ve kurtarma hizmetlerinin ilgili kuruluşlarla koordineli bir şekilde mevzuata ve uluslararası standartlara uygun olarak yapılmasını sağlamak.

h) Yurt içinde ve yurt dışında hava ulaştırma faaliyetlerinde bulunmak isteyen Türk ve yabancı gerçek veya tüzel kişilere verilecek izinlerin esaslarını ve şartlarını hazırlamak, gerekli görülmesi hâlinde ilgili bakanlık ve kamu kurum ve kuruluşları ile koordinasyonu sağlamak.

i) Sivil hava ulaştırması konusunda ülke politikalarını belirlemek; ikili ve çok taraflı anlaşmaların çalışmalarına katılmak ve bunları sonuçlandırmak.

j) Sivil havacılığın yasadışı müdahaleler ile diğer tehlikelerden, yangın, sel, deprem gibi doğal afetlerden korunması için gerekli politikaları belirlemek, önlemleri almak, aldirtmak ve uygulamaları takip etmek.

k) Bakanlık tarafından verilen yetki kapsamında sivil havacılık kazalarının ve olaylarının soruşturmasını yapmak veya yaptırmak, sonuçlarına göre gerekli tedbirleri almak, bu konuda kamuoyunu bilgilendirmek.

l) Türk hava aracı siciline kaydedilecek sivil hava araçlarının tescil ve sicil işlemlerini uluslararası standartlara uygun olarak yapmak, ilgili uluslararası kurum ve kuruluşlarla iş birliğinde bulunmak, sicilleri bildirmek ve siciller üzerindeki hukuki düzenlemelere uygun kayıtları tutmak.

m) Sivil hava araçlarıyla emniyetli uçuş operasyonları yapmak için gerekli olan önlemleri almak, denetimler yapmak ve belge düzenlemek, onaylamak, yenilemek, iptal etmek ve kayıtları tutmak.

n) Sivil havacılık alanında faaliyette bulunan ve kurallara aykırı hareket eden gerçek ve tüzel kişilere uygulanacak idari ve teknik yaptırımlara ilişkin esasları belirlemek ve bunlar hakkında yasal işlem yapmak.

o) Uçuş emniyetinin veya uluslararası standartlar ve kuralların ihlal edildiğinin tespit edilmesi hâlinde, uçuş operasyonlarını ve faaliyetlerini yasaklamak, gerektiğinde işletme ruhsatlarını askıya almak veya iptal etmek ve cezai yaptırım da dâhil gereken her türlü önlemi almak.

p) Bu Kanunda öngörülen görev ve yetkileri yerine getirmek üzere yönetmelik ve genelgeleri hazırlamak.

r) Sivil havacılıkla ilgili teknik alt yapıya ilişkin düzenlemeler yapmak ve uygulanmasını sağlamak.

s) Genel Müdürlüğün hizmet alanı, görev ve yetkileriyle ilgili konularda Bakanlıkça belirlenen esaslar dâhilinde, diğer kamu kurum ve kuruluşları ve mahalli idarelerle gerekli iş birliği ve koordinasyonu sağlamak.

t) Sivil havacılık sektörünün gelişimini sağlayacak tedbirleri almak ve gerekli düzenlemelerin yapılması hususunda ilgili kuruluşlara önerilerde bulunmak.

u) Kurumun faaliyet alanları ile ilgili fiyat tarifelerini belirlemek ve Bakan onayına sunmak.

v) 14.10.1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümleri ve uluslararası uygulamalar çerçevesinde, hava alanları, hava araçları, yolcu, yük ve üçüncü şahıslara yönelik sigorta sorumluluk limitlerinin belirlenmesi çalışmalarına katılmak, sigorta şartlarının sağlanmasını kontrol ve takip etmek.

y) Bakanlık döner sermaye imkânları ve kabiliyetleri kapsamında sivil havacılık eğitimi veren kişi ve kurumları desteklemek, teşvik etmek, sivil havacılıkla ilgili yurt içi ve yurt dışı kurumlara müşavirlik hizmeti vermek, kurs, toplantı, konferans, seminer ve eğitim faaliyetleri düzenlemek.

z) Bakanlık tarafından verilecek benzeri görevleri yapmak.

Hava Seyrüsefer Daire Başkanlığı

MADDE 10 . - Hava Seyrüsefer Daire Başkanlığının görevleri şunlardır:

a) Sivil terminal ve kontrol sahaları, hava trafik hizmetleri ile ilgili hava sahası düzenleme çalışmaları yapmak, ilgili sivil ve askerî kurum ve kuruluşlar ile koordinasyonu sağlamak.

b) Hava trafik yönetim hizmetlerinin düzenli, emniyetli, süratli ve ekonomik bir şekilde yürütülmesi için ilgili kuruluşlar ile koordinasyon içinde planlamalar yapmak, kural koymak ve uygulanmasını sağlamak.

c) Hava hadiselerini incelemek, incelemek ve değerlendirmek, konuyla ilgili kişi ve kurumlara gerekli uyarıları yapmak ve gerekli önlemleri olarak koordinasyonu sağlamak.

d) Uçuş operasyonu ile ilgili personele herhangi bir havacılık kolaylığı, hizmeti, yöntemi ya da bir tehlikenin varlığı, koşulları ve değişikliğine ilişkin bilgileri zamanında duyurmak amacıyla NOTAM ile Havacılık Bilgi Yayınının güncel olarak yayınlanmasını sağlamak.

e) Hava arama kurtarma konusunda koordinasyonu sağlamak.

f) Hava trafik yönetimi ile ilgili yapılan anlaşmaların uygulanmasını takip etmek.

g) Havacılık haberleşmesi ve uygulamalarını takip etmek ve bu çerçevede frekans koordinasyonunu sağlamak.

h) Havacılık meteorolojisi ile ilgili çalışmaları koordine etmek, uygulanmasını sağlamak.

i) Sivil hava araçlarının kamu ve uçuş emniyeti ile hava seyrüsefer güvenliği bakımından uyması gereken düzenlemeleri yapmak, denetlemek, hava trafik yönetim hizmetleriyle ilgili önlemler almak ve ilgili personelin lisanslandırılma esaslarını belirlemek, takibini yapmak, yenilemek ve iptal etmek.

j) Yasak, tahditli ve tehlikeli sahaların belirlenmesi aşamasında askerî ve sivil kuruluşların görüşlerini alarak gerekli işlemleri başlatmak.

k) Hava trafik personeline eğitim verecek kurumların eğitim esaslarını belirlemek, bunları ruhsatlandırmak, denetlemek ve kayıtlarını tutmak.

l) Genel Müdür tarafından verilecek benzeri görevleri yapmak.

Teknik denetçiliğe görevlendirme

MADDE 23.- Hava aracı uçuşa elverişlilik, hava aracı bakım ve imalat, personel lisansları, hava alanları, hava trafik yönetim hizmetleri, yer hizmetleri, sivil havacılık güvenliği, havacılık işletmeleri, havacılık bakım, sağlık ve eğitim kuruluşları ile havacılıkla ilgili diğer inceleme ve denetimleri yapmak üzere; havacılıkla ilgili eğitim görmüş ve uluslararası geçerliliği olan sertifikaya sahip Genel Müdürlük personelinden sivil havacılık alanında en az üç yıl çalışmış olanlar teknik denetçi olarak görevlendirilebilir.

Teknik denetçi olarak görevlendirileceklerin görev ve yetkileri, çalışma usûl ve esasları Genel Müdürlükçe çıkarılacak yönetmelikle belirlenir.

Anlaşmalarla hizmet yapma, sınavlar, denetlemeler

MADDE 27.- Genel Müdürlük, görev kapsamı içinde kalmak kaydıyla bedeli karşılığında sözleşmelerle hizmet yapmaya veya yaptırmaya yetkilidir.

Genel Müdürlük görev ve yetki kapsamı içinde bulunan, yeterlik belgesini haiz veya yeni belge alacak sivil havacılık personelinin sınavları ve bunların denetimleri ile sivil havacılık işletmelerinin uluslararası sivil havacılık kural ve standartları, kanunlar ve yönetmeliklerle belirlenmiş her türlü denetim, yetkilendirme, ruhsat, sertifika ve lisans hizmetlerini, Bakanlık tarafından belirlenecek ücretler karşılığında yapar. Sivil havacılık işletmelerinin uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarına uygunluğunun denetimi bağımsız dış denetim kuruluşlarına ve teknik gözetim şirketlerine yaptırılabilir.

Genel Müdürlük tarafından bağımsız dış denetim kuruluşlarından ve teknik gözetim şirketlerinden temin edilerek görevlendirilecek denetçilerin, bu Kanunun 23 üncü maddesinde belirtilen özellikleri taşıması ve 2'nci maddesinin (d) bendinde tanımlanmış kuruluşlarda fiilen çalışıyor olmaması şartı aranır.

2.4. 5902 SAYILI AFET VE ACİL DURUM YÖNETİMİ BAŞKANLIĞININ TEŞKİLAT VE GÖREVLERİ HAKKINDA KANUN

29.5.2009 tarihinde kabul edilen 5902 sayılı Kanun'la, afet ve acil durumlar ile sivil savunmaya ilişkin hizmetleri yürütmek üzere, Başbakanlığa bağlı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı kurulmuştur. Başkanlığın afetler, depremler, toplu iltica ve büyük nüfus hareketleri, tehlikeli salgın hastalıklar gibi normal durumdan, seferberlik ve savaş hâli durumuna kadar olan her türlü olağan dışı olayla ilgili acil durum yönetimini ülke düzeyinde etkin bir şekilde gerçekleştirmesi öngörülmektedir.

Bu Kanun'la, afet ve acil durumlar ile sivil savunmaya ilişkin hizmetlerin ülke düzeyinde etkin bir şekilde gerçekleştirilmesi için gerekli önlemlerin alınması ve olayların meydana gelmesinden önce hazırlık ve zarar azaltma, olay sırasında yapılacak müdahale ve olay sonrasında gerçekleştirilecek iyileştirme çalışmalarını yürüten kurum ve kuruluşlar arasında koordinasyonun sağlanması ve bu konularda politikaların üretilmesi ve uygulanması konularında düzenlemeler getirilmiştir.

Bu Kanun'la birlikte, Türkiye Acil Durum Yönetimi Genel Müdürlüğü, Sivil Savunma Genel Müdürlüğü ve Afet İşleri Genel Müdürlüğü tek bir çatı altında birleştirilerek Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı kurulmuştur. Taşradaki sivil savunma müdürlükleri ile afet işleri şube müdürlükleri il özel idarelerine devredilmektedir. Başkanlığın mahallinden yürütülecek hizmetleri, valinin sevk ve idaresinde gerçekleştirilecektir.

Bu Kanun'un bazı maddeleri aşağıda gösterilmiştir.

Afet ve Acil Durum Yüksek Kurulu

MADDE 3- (1) Afet ve acil durumlarla ilgili olarak hazırlanan plan, program ve raporları onaylamakla görevli, Başbakan veya görevlendireceği Başbakan Yardımcısının başkanlığında, Milli Savunma, İçişleri, Dışişleri, Maliye, Milli Eğitim, Bayındırlık ve İskan, Sağlık, Ulaştırma, Enerji ve Tabii Kaynaklar ile Çevre ve Orman bakanlarından oluşan Afet ve Acil Durum Yüksek Kurulu kurulmuştur. Kurul toplantılarına, ilgili bakan, kurum ve kuruluş, sivil toplum kuruluşları temsilcileri ve konu ile ilgili uzmanlar çağrılabilir.

(2) Kurul, yılda en az iki kez toplanır. Kurul, ayrıca Kurul Başkanının isteği üzerine toplanabilir. Kurulun sekreteryasını Başkanlık yürütür.

Afet ve Acil Durum Koordinasyon Kurulu

MADDE 4- (1) Afet ve acil durum hallerinde bilgileri değerlendirmek, alınacak önlemleri belirlemek, uygulanmasını sağlamak ve denetlemek, kurum ve kuruluşlar ile sivil toplum kuruluşları arasındaki koordinasyonu sağlamak amacıyla, Başbakanlık Müsteşarının başkanlığında, Milli Savunma, İçişleri, Dışişleri, Maliye, Milli Eğitim, Bayındırlık ve İskan, Sağlık, Ulaştırma, Enerji ve Tabii Kaynaklar, Çevre ve Orman bakanlıkları ve Devlet Planlama Teşkilatı müsteşarları, Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanı, Türkiye Kızılay Derneği Genel Başkanı ile afet veya acil durumun türüne göre Kurul Başkanınca görevlendirilecek diğer bakanlık ve kuruluşların üst yöneticilerinden oluşan Afet ve Acil Durum Koordinasyon Kurulu kurulmuştur.

(2) Kurul, yılda en az dört kez toplanır. Ayrıca, ihtiyaç hâlinde Kurul Başkanının çağrısı üzerine olağanüstü toplanabilir. Kurulun sekreteryasını Başkanlık yürütür.

Müdahale Dairesi Başkanlığı

MADDE 9- (1) Müdahale Dairesi Başkanlığının görevleri şunlardır:

a) Afet ve acil durum esnasında kamu, özel ve sivil toplum kuruluşları, yabancı kişi ve kuruluşlara ait her türlü kaynakları değerlendirerek afet veya acil durumun etkilerini gidermeye yönelik müdahale çalışmalarını yürütmek.

- b) Başbakanlık afet ve acil durum yönetimi merkezini idare etmek.
- c) Kamu kurum ve kuruluşları ile illerde afet ve acil durum yönetimi merkezlerinin açılması ve yönetilmesini sağlamak.
- ç) İtfaiye, arama ve kurtarma hizmetlerinin standartlarını belirlemek.
- d) İtfaiye, arama ve kurtarma hizmeti veren kurum ve kuruluşlarla işbirliği yapmak.
- e) Gönüllü itfaiye ile arama ve kurtarma hizmetlerini düzenlemek ve teşvik etmek.
- f) Koruyucu ve kurtarıcı faaliyetleri planlamak ve yürütmek.
- g) Afet ve acil duruma ilişkin anlaşmalarla verilen görevleri yürütmek.
- ğ) Yabancı devletlerle ve uluslararası kuruluşlarla görev alanına giren konularda işbirliği yapmak.
- h) Başkan tarafından verilecek benzeri görevleri yapmak.

Koordinasyon ve işbirliği

MADDE 16- (1) Başkanlık, görevleriyle ilgili konularda kamu kurum ve kuruluşları, üniversiteler, yerel yönetimler, Türkiye Kızılay Derneği ve konu ile ilgili diğer sivil toplum kuruluşları, özel sektör ve uluslararası kuruluşlar ile işbirliği ve koordinasyonu sağlamakla yetkilidir.

2.5. TÜRK ARAMA VE KURTARMA YÖNETMELİĞİ

20.09.2001 tarihli 2001/3275 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği yürürlüğe girmiştir.² Bu Yönetmelikle, arama ve kurtarma hizmetlerinin yürütülmesinde, ilgili bakanlık ile kurum veya kuruluşların görev ve sorumluluklarının tespiti, insan hayatını kurtarmaya yönelik faaliyetlerin ilgili ulusal mevzuat ve uluslararası sözleşmelere uygun olarak yürütülmesinin sağlanması amaçlanmıştır. Bu Yönetmelik hükümleri Türk arama ve kurtarma bölgesi sınırları içerisinde kalan hava sahası, kara ülkesi, iç suları, karasuları ve açık deniz sahaları ile kendilerine arama kurtarma hizmetlerinin yerine getirilmesinde doğrudan veya dolaylı olarak görev verilen bakanlıklar ile kurum veya kuruluşları kapsamaktadır.

² Bu Yönetmelik, 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun, 4749 sayılı Şikago'da 07/12/1944 de Akit ve İmza Edilmiş Olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması (ICAO) ile Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması Hakkında Kanun, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, 6812 sayılı İstisari Denizcilik Teşkilatının Kurulması Hakkındaki Devletlerarası Sözleşmeye Katılmamıza ve Bu Sözleşmenin Tasdikine Dair Kanun, 3169 sayılı Hükümetlerarası Deniz İstisari Teşkilat Sözleşmesinde Yapılan Değişikliklerin Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun, 3171 sayılı Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi ile Ekinin ve Konferans Kararlarının Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun, 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu, 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, 2803 sayılı Jandarma Teşkilat, Görev ve Yetkileri Hakkında Kanun, 2559 sayılı Polis Vazife ve Selahiyet Kanunu, 3201 sayılı Emniyet Teşkilatı Kanunu, 7126 sayılı Sivil Savunma Kanunu, 4458 sayılı Gümrük Kanunu, 485 sayılı Gümrük Müsteşarlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname hükümlerine dayanılarak hazırlanmıştır. (Resmî Gazete: 12/12/2001 – 24611)

Bu Yönetmeliğin bazı hükümleri aşağıda gösterilmiştir.

Arama ve Kurtarma Komuta Kontrol Düzeni

MADDE 5 - Arama ve kurtarma komuta düzeni aşağıda belirtilmiştir.³

a) Türk hava sahası, içsular, karasuları ve açık denizlerde, tehlike içinde bulunan hava ve deniz vasıtalarına ait AKH 8 inci maddeye göre yapılır. Bu çalışmaların koordinasyonu AAKKM'nce yürütülür.

b) Türk Arama Kurtarma Bölgesinde kara esaslı muhabere alt yapısı, sahil istasyonları dâhil uygun tehlike alarm yollarını belirleme ve uygun hizmet koordinasyonunu sağlanabilmesi amacıyla, AK faaliyetlerini desteklemek üzere deniz ve hava AKKM kurulur.

c) AK faaliyetinin koordinatörlüğü Deniz ve Hava AKKM'lerine verilmiştir. Şartlar icap ettiği takdirde kazayı ilk öğrenen birim, en kısa zamanda AK faaliyetine başlar ve en seri vasıta ile de AAKKM/AKKM ve ilgili YAKKM'ne bilgi verir. Ayrıca bölgedeki kuruluş yöneticileri kendi kanallarından herhangi bir tehlike mesajı almaları hâlinde, mesaj gerçek olsun veya olmasın, derhal ilgili YAKKM'ni gelişmelerden haberdar kılarlar.

d) Mevzuatımıza tabi olarak, AKB içerisinde AK faaliyetlerini icra edileceği olay yerini belirlemek, kazaya uğrayan insanları kurtarmak için, komşu devletlerin arama ve kurtarma merkezleri ile işbirliği yapılabilir.

e) AKB'de kara ve adalar üzerindeki hizmetin AK koordinatörü Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'dür. Hava-AKKM'ni kurar, uluslararası standartlarda uygun yeterli malzeme, teçhizat ve personel ile donatır. Kara AK faaliyetlerini AAKKM adına koordine ve icra eder.

f) AKB'de kıyılardan itibaren deniz sahalarındaki AK faaliyetlerinin koordinatörü Sahil Güvenlik Komutanlığıdır. Deniz-AKKM'ni kurar, uluslararası standartlarda, uygun yeterli malzeme, teçhizat ve personel ile donatır. Deniz AK faaliyetlerini AAKKM adına koordine ve icra eder.

g) Arama Kurtarma Alt Merkezlerinin ve Deniz AKBİR'ini Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü ve Sahil Güvenlik Komutanlığı aralarında yapacakları bir protokol çerçevesinde kurar, araç-gereç ve personel ile donatır ve icra ederler.

h) Kara-AKBİR istasyonları, Jandarma Genel Komutanlığı ve Sivil Savunma Genel Müdürlüğü tarafından kurulur. Jandarma Genel Komutanlığı özellikle, Sivil Savunma Genel Müdürlüğü birimlerinin bulunmadığı ve yeterli olmadığı yerlerde, bu istasyonları kurar ve işletir.

i) AK hizmetlerine tahsis edilen bütün unsurlar, YAKKM adına AK faaliyetlerini icra eder. Arama Kurtarma Alt Merkezi ve Olay Yeri Koordinatörünün idaresinde, AK faaliyetlerine iştirak ederler. Olay Yeri Koordinatörü, YAKKM tarafından belirlenir. Ancak, kaza meydana geldiği sırada olay mahallinde bulunan veya aldığı ihbar üzerine, AK maksadı ile olay yerine ilk

³ Bu Yönetmelik'te geçen kısaltmalar; Arama ve Kurtarma (AK), Arama ve Kurtarma Hizmeti (AKH), Arama Kurtarma Bölgesi (AKB), Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM), Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezleri (AKKM), Yardımcı Arama Koordinasyon Merkezi (YAKKM), Arama Kurtarma Alt Merkezi (AKAMER), Arama Kurtarma Birliği (AKBİR), Olay Yeri Koordinatörü (OYK), Tele Sağlık Servisi (TSS), Ana Tele Sağlık Servisi (ATSS).

intikal eden gruptaki veya birlikteki en kıdemli personel Olay Yeri Koordinatörünün görev ve sorumluluklarını, YAKKM tarafından özel olarak bir olay yeri koordinatörü tayin edilinceye kadar yürütür.

j) Kara Olay Yeri Koordinatörü, olayın meydana geldiği Arama Kurtarma Alt Merkezi sorumluluk sınırları içerisinde bulunan ilin valisidir veya il valisinin uygun gördüğü bir vali yardımcısıdır. Sorumluluğundaki il sınırları içerisinde meydana gelen bir AK faaliyetinde veya valiliğe AAKKM/AKKM/YAKKM'nce yapılacak AK taleplerinde, ilgili Kara-YAKKM ile koordine kurarak AK faaliyetlerinin tüm sorumluluğunu YAKKM adına üstlenir, AK faaliyetlerini icra eder.

k) AKBİR'ler her an bir AK hizmetine katılabilecek hazırlık derecesinde bulunacaklardır. Arama kurtarmada görevlendirilmesi planlanan bütün personel AK usullerini bilmekle yükümlüdür.

Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezlerinin Görevleri

MADDE 6 - Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezlerinin görevleri şunlardır;

a) Arama ve kurtarma bölgesinde mevcut AK imkanları hakkında bütün bilgileri elinde bulundurmak; bunları tablo ve haritalar hâlinde muhafaza etmek, ilgili bakanlık, kurum veya kuruluşlardan gelen bilgi ve belgelerle ilgili değişiklikleri işleyerek güncel hâlde muhafaza etmek,

b) AK faaliyetlerinin icra ve koordinasyonundan sorumlu merkez olarak, bilgi toplama, değerlendirme, planlama ve söz konusu bilgileri aktarma suretiyle kendi alt kuruluşları ve diğer ilgili kurum veya kuruluşlarla AK faaliyetlerini AAKKM adına icra etmek,

c) 7 nci maddede belirtilen bakanlık ve kurum veya kuruluşlar ile koordineyi sağlamak,

d) AKB'nde meteorolojik durumu devamlı takip etmek,

e) Tehlike haberlerini değerlendirip, ayrıntılı bilgi toplamak,

f) Belirsizlik, alarm ve tehlike safhalarına ait mevcut bütün bilgileri ve hizmet ile ilgili gelişmeleri devamlı olarak AAKKM'ne aktarmak.

Görev ve Sorumluluklar

MADDE 7 - Katılımcı bakanlık ve kurum veya kuruluşlar aşağıda belirtilen sorumlulukları yerine getireceklerdir.

a) Genelkurmay Başkanlığı (Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri Komutanlıkları); askerî AK faaliyetlerini yürütür, imkân ve kaynaklarını askerî görevlere mani olmamak kaydı ile AK faaliyetlerinin ihtiyaçları için kullanır. AAKKM ile Deniz veya Hava AKKM'nce yapılacak talepleri değerlendirerek imkânları ölçüsünce karşılar. AK faaliyetlerine ilişkin görevlendirme, koordinasyon, teşkilat, muhabere ve eğitim hususlarını kapsayan kendi özel yönergesini yayımlar.

b) Milli Savunma Bakanlığı; Türk Silahlı Kuvvetlerinin ihtiyaç duyduğu AK faaliyetleri için gerekli malzeme, teçhizat ve vasıtaları, kaynağın tahsisine bağlı olarak 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu hükümlerine göre satın alır. AK faaliyetlerinde kullanılmak üzere harekât ve

planlama açısından gerekli harita, kroki ve ilgili dokümanları temin eder. Harita Genel Komutanlığına bağlı hava vasıtalarına, ihtiyaç duyulduğunda talep edilen görevlendirmeyi yapar.

c) İçişleri Bakanlığı (Jandarma Genel Komutanlığı-Genelkurmay Başkanlığı ile koordine edilerek, Emniyet Genel Müdürlüğü, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Sivil Savunma Genel Müdürlüğü, İller İdaresi Genel Müdürlüğü, Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü); ilgili teşkilatları uluslararası seviyede araç, gereç ve yeterli personel ile donatır. Bünyesinde bulunan kuruluşlara bağlı araç, gereç ve personeli, AAKKM veya ilgili AKKM'nin talepleri doğrultusunda yapılacak AK faaliyetinin niteliğine göre tek tek veya beraberce tahsis eder. İl sınırları içerisinde valiliğe yapılan AK maksatlı müracaatlarda ildeki imkânların seferber edilmesini, mahalli idareler ve sivil savunma teşkilatlarının AK faaliyetlerini yürütmek üzere özel düzenlemeler yapmasını ve gerekli tedbirleri almasını sağlar. AK faaliyetlerine ilişkin görevlendirme, koordinasyon, teşkilat, muhabere ve eğitim hususları kapsayan kendi özel yönergesini yayımlar. Sahil Güvenlik Komutanlığı; Deniz AKKM'ni ve AK faaliyetlerinin icra edilmesi amacıyla Deniz-YAKKM'lerini kurar.

d) Dışişleri Bakanlığı; AKH ile ilgili olarak uluslararası teşkilatlardan ve diğer ülke makamlarından Bakanlığa intikal eden belge ve bilgileri, AK faaliyetlerinin koordinasyonundan sorumlu ilgili makamlara iletir. AK çalışmalarının siyasi nitelikteki hususlarına ilişkin değerlendirmelerde bulunur ve gerektiğinde Denizcilik Müsteşarlığı ve diğer ilgili bakanlık ile kurum veya kuruluşlarla istişare ederek kararlar alır. Uluslararası kuruluşlar ve yabancı ülkelerle temas ve görüşmeler, anlaşma, protokol vb. belgelerin akdedilmesi Dışişleri Bakanlığı'nın uygun görüş ve koordinasyonunda yapılır.

e) Maliye Bakanlığı; AK faaliyetlerinin organizasyon planlama ve icrası açısından ilgili kurumlarca belirlenen ihtiyaçların mevcut bütçe kaynaklarından karşılanmasına ilişkin esasları belirler.

f) Bayındırlık ve İskân Bakanlığı; AAKKM, Hava-AKKM ve valilikler tarafından yapılacak taleplere göre, bünyesindeki kuruluşlara ait araç, teçhizat ve bunları kullanacak personelin AK faaliyetlerine katılımını sağlar. AK faaliyetlerine ilişkin görevlendirme, koordinasyon, teşkilat, muhabere ve eğitim hususlarını kapsayan kendi özel yönergesini yayımlar.

g) Sağlık Bakanlığı (Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü, Temel Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğü); AK faaliyetlerine ilişkin gerekli ilk yardım ve kurtarma teçhizat ve personel desteğini sağlamak üzere tedbir alır. Kamu ve özel sağlık kuruluşlarının konu ile ilgili faaliyetlerini düzenler. Gemilerden gelecek tıbbi yardım taleplerinin karşılanması için Tele Sağlık Servisi'ni ve Ana Tele Sağlık Servisini kurar. Gemi personellerinin, AK faaliyetlerinde oluşan veya normal seyirlerinde meydana gelen, sağlık sorunları ile ilgili yardım taleplerinin karşılanması amacıyla, sağlık durumlarının değerlendirilmesini ve sağlık hizmetlerinin teminini sağlar. Bu merkezlere özel bir telefon numarası tesis eder ve ilgili bakanlık ve kurum veya kuruluşlara bildirir. TSS merkezlerinin belirlenmiş telefon numaralarını sadece bu hizmete cevap verecek bir şekilde her zaman hazır bulundurur.

h) Ulaştırma Bakanlığı (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Türk Telekom AŞ Genel Müdürlüğü); kara üzerinde yapılacak tüm AK faaliyetlerinin koordinasyonundan sorumlu merkez olarak, bilgi toplama, değerlendirme,

planlama ve ilgili bilgileri aktarma suretiyle kendi alt kuruluşları ve diğer ilgili kurum veya kuruluşlarla AK faaliyetlerini AAKKM adına icra eder. AK faaliyetleri sonunda, bu faaliyetlere katılmış bulunan ilgili birimlerce düzenlenen raporların kendisine ulaşmasını müteakip, alınan bu bilgileri derleyip, detaylı olay raporunu düzenler ve AAKKM'ne gönderir. Deniz üzerinde yapacağı AK faaliyetlerini, Deniz-AKKM'nin taleplerine göre icra eder. AK Bölgesine ait hava tahmin raporlarını her an takip eder.

1) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü; Hava AKKM'ni kurar, uluslararası standartlarda uygun, yeterli malzeme, teçhizat ve personel ile donatır. Yirmidört saat etkinlikle görev yapılmasını sağlar. Hava AK faaliyetlerini en üst düzeyde koordine eder. Hava AK faaliyetlerine katılması planlanan kuruluşların Hava AKKM'ne bildirdikleri imkan ve kabiliyetleri ile ilgili bilgilerin güncelliğini sağlar. Hava AK faaliyetlerine ilişkin görevlendirme, koordinasyon, teşkilat, muhabere ve eğitim konularını içeren Hava AKKM yönergesini ilgili bakanlık ile kurum veya kuruluşlar ile koordineli olarak hazırlar ve yayımlar.

2) Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü; AK faaliyetlerinin icra edilmesi amacıyla, Hava YAKKM'lerini kurar. Bu teşkilatları uluslararası seviyede araç ve yeterli personel ile donatır. AK faaliyetlerini destekleyecek şekilde hava trafik kontrol ve uçuş servis hizmetlerini idame ettirir. Her hangi bir AK faaliyetinde AAKKM ve AKKM'lerinin ihtiyaçlarını karşılayacak tedbirleri alır. YAKKM'lerin sorumluluklarındaki bölgelerin sınırlarını dikkate alarak bu bölgelerdeki hava vasıtalarının pozisyonlarını anlık takip eder. AKKM'ler ve kendi YAKKM'leri ile aralarında sadece AK faaliyetleri için kullanacak etkin bir haberleşme sistemi kurar. AK faaliyetleri sonunda bu faaliyetlere katılmış bulunan ilgili birimlerce düzenlenen AK raporlarının kendisine ulaşmasını takiben, bilgileri derleyip detaylı olay raporunu hazırlar ve AAKKM/AKKM'lere bildirir. AK faaliyet sahasının gerektiğinde notamlama işlemi, uydu kanalıyla AFTN (Airmotical tix telecommunication network/sabit havacılık haberleşme şebekesi) devrelerinden ulaşan COSPAS/SARSAT (Cospas: Space system for search of vessels in distress/tehlakedeki gemilerin aranmasına yönelik uzay sistemi - Sarsat: Search and rescue satellite aided tracking/Uydusal olarak arama ve kurtarma takip sistemi) mesajlarının değerlendirilip, sonuçlarının AK ile ilgili birimlere aktarılmasını sağlar.

3) Türk Telekom Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü; AK faaliyetlerine yönelik AAKKM veya AKKM'lerinin ihtiyaçlarını karşılayacak tedbirleri alır. Sahil radyo istasyonlarının efektif kullanımını sağlayarak, Türk arama kurtarma sahasındaki gemi haberleşmesini idame ettirir. AKB'lerinde etkin haberleşmesi için, DSC ve telsiz istasyonlarının kurulması ve işletilmesinden sorumludur. Acil durum haberleşmesi için, sahil telsiz istasyonlarına gelen AK taleplerini, tatbikatları ve AK faaliyetlerindeki haberleşmeleri arşivlemek için yazılı rapor tutar, sağlık yardım talepleri de dâhil bütün konuşmaları arşivler ve gerektiğinde AAKKM'ne gönderir. Haberleşme sistemlerindeki teknolojik gelişmelerden, bu plan kapsamındaki katılımcı kuruluşları bilgilendirir. Gemilerden telsiz haberleşmesi yoluyla gelecek sağlık yardım taleplerini Sağlık Bakanlığının belirlemiş olduğu en yakın TSS'ne bildirerek olayın koordinasyonunu üstlenir. Bu merkezler için Sağlık Bakanlığınca yapılacak telefon numarası tahsisi ve tesisi işlemlerini öncelikli olarak yerine getirir.

i) Orman Bakanlığı; AAKKM, Hava-AKKM ve valilikler tarafından yapılacak taleplere göre, bünyesindeki kuruluşlara ait araç, gereç ve bunları kullanacak personelin AK faaliyetlerine katılımını sağlar.

j) Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı (Boru Hatları ile Petrol Taşıma AŞ Genel Müdürlüğü, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü); Deniz ve Hava-AKKM ile valilikler tarafından yapılacak taleplere istinaden bünyesindeki kuruluşlara ait araç, teçhizat ve bunları kullanacak personelin AK faaliyetlerine katılımını sağlar.

k) Çevre Bakanlığı; Deniz ve Hava AKKM ile valilikler tarafından yapılacak taleplere istinaden bünyesindeki kuruluşlara ait araç, teçhizat ve bunları kullanacak personelin AK faaliyetlerine katılımını sağlar.

l) Denizcilik Müsteşarlığı; AAKKM'ni kurar ve uluslararası standartlarda, uygun, yeterli malzeme, teçhizat ve personel ile donatarak, yirmidört saat etkinlikle görev yapılmasını sağlar. AK faaliyetlerini en üst düzeyde koordine eder. AK faaliyetlerine katılması planlanan kuruluşların AAKKM'ne bildirdikleri imkân ve kabiliyetleri ile ilgili bilgilerin güncelliğini sağlar. AK faaliyetlerine ilişkin görevlendirme, koordinasyon, teşkilat, muhabere ve eğitim konularını da içeren, Ulusal Arama Kurtarma Planı'nı, ilgili bakanlık ve kurum veya kuruluşlar ile koordineli olarak hazırlar ve yayımlar.

Ulusal imkân ve kabiliyetlerin araştırılmasını sağlamak, planın geliştirilmesi ve aksaklıkları ortadan kaldırmak amacıyla bir çalışma grubu kurar ve başkanlık eder. AK faaliyetlerine ilişkin gerekli duyuruları yapar. İlgili bakanlık ve kurum veya kuruluşlarca tespit edilecek AK faaliyetlerinde kullanılacak özel araç ve teçhizatın ithalinde gümrük muafiyeti sağlanmasına ilişkin gerekli çalışmayı yapar. Deniz AK faaliyetlerine ilişkin gerekli duyuruların yayınlanması işlemlerini yapar. Uluslararası çok taraflı ve/veya iki taraflı sözleşmeler esaslarına göre komşu ve ilgili ülkelerle de AKB içinde ve/veya dışında icra edilecek AK faaliyetleri için koordinasyon ve işbirliği sağlar.

m) Gümrük Müsteşarlığı; uluslararası yük ve yolcu taşıyan hava ve deniz nakil vasıtalarından arama ve kurtarma faaliyetleri kapsamında kurtarılan eşyaya ilişkin olarak, arama kurtarma faaliyetlerini destekleyecek şekilde, arama ve kurtarma bölgesine en yakın yerdeki gümrük ve gümrük muhafaza idarelerinden yeteri kadar personelin görevlendirilmesini sağlayarak, kurtarılan eşyanın gümrük statüsü belirleninceye kadar, 4458 sayılı Gümrük Kanununda belirtilen kontrol ve gözetim görevinin ifa edilmesini sağlar ve Denizcilik Müsteşarlığı ve Ulaştırma Bakanlığı ile koordineli çalışır. AAKKM/AKKM'lerin talebi üzerine uygun pozisyonda olan deniz vasıtalarının AK faaliyetlerine iştirakini sağlar.

n) Telekomünikasyon Kurumu; uluslararası ve milli frekans planlamaları ile tespit edilen AK frekanslarının ve ihtiyaç duyulması hâlinde diğer özel haberleşme frekanslarının ilgili kuruluşlar nezdinde enterferansa meydan verilmeksizin sağlıklı olarak kullanımını ve haberleşmenin yapılmasını temin eder. Denizde can ve mal emniyetini sağlamak için telsiz haberleşmesi kural ve yöntemlerini geliştirir, hazırlar ve yayımlar. YAKKM'lerinden gelen AK yardım taleplerine göre elindeki mevcut iletişim cihazlarının etkin kullanımını sağlar.

o) Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü; AAKKM'nin koordinesinde ve AAKKM/AKKM'leri tarafından AK faaliyetleri için yardım talep edildiğinde

kendi kurumuna ait tüm imkânları (makine, teçhizat vb.) ile arama kurtarma faaliyetlerine katılır. Buna bağlı olarak, uluslararası standartlara uygun personel yetiştirmeye yönelik tedbirler alır.

p) Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü (Türkiye Sualtı Sporları, Can Kurtarma, Paletli Yüzme ve Su Kayağı Federasyonu, Dağcılık Federasyonu, Kayak Federasyonu); AAKKM/AKKM'nin istekleri doğrultusunda bünyesindeki sporcuların AK faaliyetlerine katılımını sağlar.

r) Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü; AAKKM, Hava-AKKM ve valilikler tarafından yapılacak taleplere istinaden, bünyesindeki kuruluşlara ait araç, teçhizat ve bunları kullanacak personelin AK faaliyetlerine iştirakini sağlar.

s) Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü; AK faaliyetinin yürütüldüğü sahaya ait genel hava ve deniz durumu ile ilgili tahminleri, talep üzerine AAKKM veya ilgili AKKM'ne telefon veya fax ile bildirir. Gerekliğinde YAKKM'nde bir meteoroloji uzmanı görevlendirir.

t) Türk Hava Kurumu Genel Başkanlığı; gerektiğinde, AAKKM/AKKM'leri tarafından AK faaliyetleri için yardım talep edildiğinde mevcut imkan ve kabiliyetleri dâhilinde AK faaliyetlerine katılır. Havadan arama görevlerini icra eder.

Arama ve Kurtarma Faaliyetleri

MADDE 8 - AK faaliyetlerinin esasları şunlardır:

a) AK faaliyetlerinin asli amacı insan hayatını kurtarmaktır. Tehlikeye maruz kalan deniz ve hava vasıtalarının kurtarılmasını kapsamaz. Milliyet farkı gözetmeksizin icra edilen bu faaliyet milli bir sorumluluk olup, sulh zamanlarında diğer görevlere nazaran öncelik taşır. "Arama Kurtarma" kodu ile istenilecek muhabere taleplerine, Türk Telekom Anonim Şirketi Genel Müdürlüğünün tüm birimlerince mutlak öncelik sağlanır.

b)AAKKM, bu Yönetmelikte belirtilen esaslar çerçevesinde, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından teşkil edilir. Denizcilik Müsteşarlığının ilgili bakanlık, kurum veya kuruluşlar ile koordineli olarak hazırlayacağı Ulusal Arama Kurtarma Planı'nı yayımlar.

c) Bu Yönetmelik kapsamında, kendi özel yönergelerini çıkarmakla görevlendirilen bakanlık ve kurum veya kuruluşlar, 1979 tarihli Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (Hamburg 1979), bu Yönetmelik ve Ulusal Arama Kurtarma Planı esasları doğrultusunda hazırlayacakları kendi özel yönergelerini Ulusal Arama Kurtarma Planının yayımlanmasından itibaren üç ay içinde hazırlamak, AAKKM'ne göndermek ve yönergelerinde belirtilen görevleri yapmakla yükümlüdürler.

d) 7 nci maddede belirtilen bakanlık ve kurum veya kuruluşlar ile bunların birimleri AK faaliyetlerinin konusu olabilecek her türlü ihbarı içeren mesajları süratle AAKKM/AKKM'lerine bildirirler.

e) AK hizmetleri ile ilgili gelişmeler hakkında, AAKKM'ne devamlı bilgi akışı sağlanır. Her hangi bir AK hizmeti sonunda bu faaliyeti yürüten ilgili AKKM, safahat ve sonucu içeren, yönergelerinde bir örneği bulunan bu raporu en seri şekilde AAKKM'ne ulaştırır.

f) AK faaliyetlerinde görevlendirilen AAKKM/AKKM/YAKKM/AKAMER ile AKBİR, AK bölgesinde olay yerinin tespit edilmesinde, uygun ölçekli deniz, kara ve havacılık haritalarını kullanırlar. Mevkiler coğrafi koordinatla bildirilir.

g) Komşu ülkelerle müşterek icra edilecek AK faaliyetlerinde komşu ülkelerin AKKM'leri ile yapılacak işbirliği esasları, uluslararası kurullarla veya söz konusu ülkeler ile aramızda yapılacak olan anlaşmalarla tespit edilir.

h) Açık denizler üzerindeki hava sahasında, ICAO kurallarına göre tanınan AK sorumluluğu, denizdeki AK faaliyetlerini kapsamaz. Türkiye'nin karasuları dışındaki denizlerde AK hizmetinin yapacağı bölgeler, ilgili devletlerle yapılacak anlaşmalarla tespit edilir.

i) AK faaliyetleri sonucunda, denizden kurtarılacak eşyalar ve sair mallar hakkında, 4458 sayılı Gümrük Kanununun ilgili maddeleri ve ilgili mevzuat hükümlerine göre işlem yapılır.

2.6. SİVİL HAVA ARAÇ KAZALARI SORUŞTURMA YÖNETMELİĞİ

Sivil Hava Araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 13'üncü maddesine göre sivil hava - araçlarının sebep olduğu ve karşılaştığı kaza ve olayların; bildirilmesi, soruşturulması, incelenmesi, sonuçlarının belirlenmesi ve rapor edilmesi ile ilgili her türlü faaliyetleri düzenlemektedir. Bu Yönetmelik; hava aracının sahibini, işletmecisini, imalatçısını, hava alanı işletmecisini, mahalli mülki idare amirlerini, kazanın meydana geldiği ülkenin sivil havacılık otoritesi ve ilgili ünitelerini, hava - aracının tescil edildiği ve imal edildiği ülkelerin sivil havacılık otoritesi ve ünitelerini kapsamaktadır.

Bu Yönetmeliğin bazı maddeleri aşağıda gösterilmiştir.

Soruşturmanın Amacı

MADDE 6- Bir hava-aracı kazası veya olayının uluslararası düzeyde soruşturulmasının temel amacı; kaza ve olayların sebeplerinin ortaya çıkarılarak hava-aracıları kazalarının meydana gelmesini önlemektir.

Delillerin Korunması

MADDE 7- Kazanın meydana geldiği devlet; soruşturma maksatlarının gerektirdiği kadar bir süre için delilleri korumak, hava aracının ve içindekilerin muhafazasını sağlamak için bütün tedbirleri alır. Bu tedbirler genel olarak aşağıdaki hususları kapsar;

a) Kaybolma, bozulma, silinme, çürüme ve tahrip olma ihtimali bulunan delillerin fotoğraf veya diğer usullerle tespit edilmesi,

b) Mevcut delillerin bozulması, karıştırılması, tahribi ve çalınmasını önlemek için güvenlik tedbirlerinin alınması,

c) Özellikle uçuş kayıt ve ses kayıt cihazlarının sökülmesi, taşınması, değerlendirilmesi ve muhafazası.

Bakanlığın Kazalar ile İlgili Görevleri

MADDE 10- Ulaştırma Bakanlığı, Sivil Havacılık Ünitelerinin hava - araç kazaları ile ilgili görevleri şunlardır:

a) Hava - aracı kazaları konusunda yapılacak işlemleri, alınacak önlemleri, uygulanacak usulleri tespit etmek, konu ile ilgili formları yayınlamak ve uygulamanın kontrolünü yapmak,

b) Türkiye hükümlerinde meydana gelen yerli ve yabancı tescilli sivil hava - araçları kazalarına yapılacak işlemleri tespit etmek,

c) Yabancı ve uluslararası sahalarda meydana gelen Türk tescilli hava - araçları kazalarına yapılacak işlemleri tespit etmek,

d) Gelen kaza haberlerini inceleyerek, Bakanlık soruşturma kurulunun kaza mahalline gönderilip gönderilmeyeceğini, kazanın ait olduğu kurum, kuruluş, gerçek ve tüzel kişilere bildirmek,

e) Kaza mahalline gidilecek ise kaza soruşturma kurulunu teşkil etmek,

f) Kaza geçiren hava - aracının ait olduğu işletmeciden gelen kaza raporlarının tetkikini yaparak, uçuş emniyetinin sağlanması için gerekli işlemlerin yapılmasını istemek ve tavsiyelerde bulunmak,

g) Bulgu ve nihai raporları hazırlamak ve dağıtımını yapmak.

Hava - Aracı Sahibinin Görevleri

MADDE 11- Kazaya uğrayan hava aracı sahibinin görevleri şunlardır;

a) Bir kaza olduğunda yapılacak işlemlerle ilgili plan ve programları hazırlamak,

b) Kaza olduğunda görevlendirileceği kişi veya kişileri tespit etmek,

c) Kaza haberini bu yönetmelik esaslarına göre Sivil Havacılık Ünitelerine bildirmek,

d) Kaza soruşturması için Bakanlık veya Soruşturma Kurulunun gelmeyeceği hallerde, kaza raporlarını bu yönetmelikte açıklandığı şekilde açıklandığı şekilde eksiksiz hazırlamak ve zamanında göndermek,

e) Havaalanı kaza talimatında belirtilen; zorunlu kurtarma, yardım, kaza ile ilgili delillerin yerlerini değiştirilmemesini ve kaybolmamasını sağlamak,

g) Bakanlık Kaza Soruşturma Kurulunun kaza ile ilgili isteklerinin yerine getirilmesine yardımcı olmak. Gerekteğinde Mahalli Mülki amirlere konu ile ilgili müracaatta bulunmak,

h) Kamu kuruluşları tarafından işletilen hava alanları dışından uçuş yapan hava - aracı sahipleri kaza olduğunda, kurtarma, yangın söndürme, enkaz kaldırma işlemlerinin ivedilik ve öncelikle yerine getirilmesi için kendi imkânları olmadığı veya yetmediği hallerde özel ve resmî kuruluşlardan yardım sağlayabilmek için önceden bu kuruluşlarla protokol yapmak,

ı) Kaza sonuç raporlarındaki işlem ve tavsiyelere göre gerekli önlemleri almak ve uygulamak,

i) Meydana gelen kazaların kayıtlarını tutmak ve dosyalarını muhafaza etmek.

Kaza Soruşturma Kurulu

MADDE 14- Ulaştırma Bakanlığı, havacılık alanında uzman kişilerden seçilecek bir kurulu, kazanın soruşturulması için görevlendirir. Bu kurul kazanın nedenlerini ve oluş şeklini açıklığa kavuşturmak ve sivil havacılıkta can ve mal güvenliğinin sağlanması bakımından kazaların tekrarına engel olmak amacı ile hava araç kazalarının ayrıntılı inceleme ve soruşturmasını yapar.

Kaza Soruşturma Kurulunun Teşkili

MADDE 15- Kazanın küçük kaza veya büyük kaza olmasına göre, kaza soruşturma kurulunun teşkili ve görülmesinde aşağıda açıklanan esaslar uygulanır.

a) Gereğinde, küçük kazaların soruşturulması için; Ulaştırma Bakanlığı tarafından, kazanın mahiyetine göre aşağıda belirtilen ihtisaslı personelden oluşan bir soruşturma kurulu teşkil edilerek görevlendirilir.

- (1) Kontrol pilotu,
- (2) Uçuş emniyet ve kaza kırımı uzmanı,
- (3) Uçak mühendisi veya uçak bakım uzmanı,
- (4) Gerekli ise hava trafik uzmanı.

b) Büyük kazaların soruşturulması için, Bakanlık onayı ile kazanın mahiyetine göre aşağıda belirtilen ihtisas sahalarında lüzumlu görülenlerden oluşan bir soruşturma kurulu teşkil edilir ve görevlendirilir.

- (1) Kurul Başkanı,
- (2) Kontrol Pilotu,
- (3) Uçuş emniyet ve kaza-kırım uzmanı,
- (4) Uçak mühendisi veya uçak bakım uzmanı,
- (5) Hava trafik uzmanı,
- (6) Havaalanı tesis ve kolaylıkları uzmanı,
- (7) Haberleşme uzmanı,
- (8) Meteoroloji uzmanı,
- (9) Hareket ve yer işletme uzmanı,
- (10) Gerek görülen diğer uzmanlar.

Kaza Soruşturma Kurulunun Görevleri

MADDE 16- Kaza soruşturma kurulunun görevleri şunlardır;

a) Kaza haberi alınır alınmaz belirlenen yerde toplanarak heyet üyeleri arasında görev taksimi yapmak,

b) Kaza yerinde en kısa zamanda ulaşmak için, gerekli planlamayı yapmak ve lüzumlu malzeme ve teçhizatı temin etmek,

c) Kaza yerinde lüzumlu emniyet ve güvenlik tedbirlerinin alınıp alınmadığını kontrol etmek ve gereğinde bu faaliyetlere nezaret etmek,

d) Soruşturma selameti açısından gereğinde yangın söndürme ve kurtarma faaliyetlerine nezaret etmek,

e) Enkaz, delil görüntülerinin gerekli incelemesini ve değerlendirilmesini yapmak,

f) Görgü tanıklarının ifadelerini ses kayıt cihazı ile veya yazı olarak almak,

h) Delil özelliği taşıyan her türlü kayıt, bilgi, doküman ve uçuş kayıt cihazlarına el koymak ve incelemek,

ı) Zarar ve ziyanı tutanakla tespit etmek,

j) Hava aracının hasar durumunu belirlemek,

k) Soruşturma ile ilgili raporları, Yönetmelik hükümlerine uygun olarak tanzim etmekle ilgili makamlara sunmak,

l) Bakanlık onayında geçen sonuç raporlarını ilgili makamlara göndermek.

Soruşturma Kurulunun Yetkileri

MADDE 17- Soruşturma Kurulu, soruşturmanın yürütülmesinde bağımsız hareket eder ve yetkisi hiçbir şekilde sınırlanmaz. Soruşturma Kurulunun Konu ile ilgili çalışmalarına, bütün yetkililer gerekli kolaylığı göstermek ve yardımı yapmakla yükümlüdürler.

Soruşturmanın selameti, en kısa zamanda ve doğru olarak neticelendirilmesi bakımından, Soruşturma Kurulunun yetkisine müdahale edilemez.

Soruşturma Kurulu Başkanı, lüzum gördüğü hâllerde otopsi yapılmasını isteyebilir. Kaza Soruşturma Kurulunun elverişsiz hava şartlarında, dağlık, bataklık ve ormanlık bölgelerde uzun süreli ve zor şartlar altında görev yapabilmeleri dikkate alınarak çalışmalarını kolaylaştırıp verimini artırabilmek için, daha önceden gerekli hazırlık yapılarak lüzumlu malzeme ve teçhizat kaza kırım sandığında muhafaza edilir. Kazanın durumuna, mevki ve uzaklığına, özelliğine ve iklim şartlarına göre bu malzeme ve teçhizatlardan gerekli olanlar alınır. Ayrıca gerekli yiyecek temin edilerek gecikmeksizin kaza mahalline hareket edilir.

Genel Sorumluluk

MADDE 19- Bir kazanın oluşunda; Hava-aracının üzerinde meydana gelen hasar, diğer malzeme hasarı, ölü ve yaralı durumu, resmî ve özel mülke zarar ve ziyan hakkında bilgiler telefon teleks veya mesajla Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık ünitelerine bildirilir.

Kaza haberini bildirmekten, uçağın sorumlu pilotu veya mümkün olmadığı hâllerde ekipten biri, işletmeci, mahalli mülki amirler, havaalanı işletmecisi sorumludur.

Bir hava - aracı kazasında ilk olarak bildirilecek hususlar şunlardır;

- a) Mesajın başına kaza raporudur diye yazılmalı veya ifade edilmelidir,
- b) Kazayı bildiren şahsın adı, soyadı, unvanı,
- c) Hava - aracının tipi, milliyeti,
- d) Hava - aracının sahibi veya işletmecisi,
- e) Pilotun adı ve soyadı,
- f) Kazanın tarih ve saati,
- g) Hava - aracının son kalktığı ve inişini planladığı havaalanı,
- h) Kaza mahalline soruşturma kurulunun kolayca ulaşmasını sağlamak için kaza yerinin açık ve ayrıntılı tarifi ve coğrafi koordinatı,
 - 1) Ekip ve yolcuların sayıları ve sıhhi durumları,
 - i) Hava- aracının hasar derecesi,
 - j) Kaza yerinin fiziki durumu,
 - k) Kaza haberi başka bir yerden alınmış ise o makam veya kişilerin tanıtılması.

Kaza Sınıflarına Göre Sorumluluk

MADDE 20- Kaza sınıflarına göre kazanın bildirilmesine ait sorumluluklar aşağıda açıklanmıştır.

a) Büyük kazalar, ölüm ve ağır yaralanma ile sonuçlanan kazalar ve uçuş sırasında hava aracının herhangi bir kısmı veya bir sisteminde yangın çıkması hâlinde en seri haberleşme vasıtasıyla, en kısa zamanda Ulaştırma Bakanlığına bildirilir.

Ancak yolcuların yolcu kabininde sebebiyet verdikleri ve sadece hava aracının kabini kapsayan, uçuşla ilgili herhangi bir alet veya sisteme etki etmeyen yangınlar bu hükmün dışındadır.

Kazanın oluşu anından itibaren Ulaştırma Bakanlığı soruşturma kurulu tarafından verilecek müsaadeye kadar hava aracı ve bütün parçaları kaza yerinde oldukları gibi muhafaza edilir.

Kurtarma işlemleri veya gerekli emniyet tedbirleri maksadıyla yapılan müdahaleler hariç, kazanın incelenmesine yardım edecek herhangi bir delilin ortadan kalkmasına veya soruşturmanın sıhhatini bozacak bir değişiklik yapılmasına izin verilmez.

Yukarıdaki fıkradaki hususların sağlanmasından uçağın işletmecisi ve yöneticisi sorumlu olup, gereğinde mahalli mülki amirlerden yardım isteyebilir.

b) Küçük kazalar Ulaştırma Bakanlığına mesajla veya diğer usullerle bildirilir. Hava aracı ve kaza delillerinin olduğu yerde korunmasına lüzum yoktur. Küçük kazaların soruşturması işletmeci tarafından yaptırılır ve raporun kopyası Ulaştırma Bakanlığına gönderilir.

c) Hava aracı olayları işletmeci veya yetkilileri tarafından Ulaştırma Bakanlığına mesajla bildirilir.

Türk Hava - Aracının Uluslararası Hava Sahasındaki Kazaları

MADDE 25- Kazanın uluslararası hava sahasında olduğu kat'i olarak tespit edildiğinde, soruşturma Bakanlıkça başlatılır ve yürütülür. Ancak, lüzumu hâlinde soruşturmanın tamamı ve bir kısmı anlaşma ile diğer bir devlete devredilebilir.

Kaza ile ilgili Bilgilerin Açıklanması

MADDE 26- Kazalar hakkında erken ve hatalı sonuçlara varılmasını önlemek amacı ile, aynı zamanda emniyet ve gizliliğe uyulma bakımından aşağıdaki bilgileri açıklamaya, Ulaştırma Bakanı veya görevli kılacağı bir makam yetkilidir.

- a) Kaza sebepleri, sonuç ve karar,
- b) Kazadaki sorumluluklar,
- c) Gizlilik derecesi olan her türlü bilgiler,
- d) Kazanın incelenmesi için çekilen fotoğraflar ile krokiler,
- e) Uçuş kayıt ve ses kayıt teyplerindeki bilgiler.

Delillerin Korunması

MADDE 31- Bir kaza meydana geldiğinde kaza yerine ilk varan kimseler genellikle, güvenlik görevlileri, o yerdeki sakinler veya kaza havaalanı civarında olmuş ise havaalanı personeldir.

Bu kimseler kaza soruşturma kurulu gelinceye kadar; kaza ile ilgili adli ve teknik soruşturmaya esas olacak enkaz, ceset parçaları ve şahsi eşya gibi delillerin yerinde korunmasına azami özeni göstermelidirler.

Kaza Kurtarma İşlemleri

MADDE 32- Kaza mahalline ilk gelen kişi ve görevli;

- a) Sağ kalanların kurtarılması ve eşyaların korunmasına,
- b) Kurtarılan kimselerin; yerlerinin, koltuk numaralarının ve kurtarma işlemleri yapılırken enkaz üzerinde yapılan değişikliklerin işaretlenmesi ve bu yerlerin yazılı olarak tespit edilmesine,
- c) Kurtarma araçları ve personelinin hareketleri sırasında delillerin yok edilmemesine, azami itina'yı göstermekle sorumludurlar.

Mahalli Güvenlik Görevlilerinin faaliyetleri

MADDE 33- Soruşturma kurulu kaza yerine gelinceye kadar mahalli güvenlik görevlilerinin yapacağı işler şunlardır;

- a) Tıbbi müdahale için yardım çağırarak, enkazın yanmasına veya daha fazla hasara uğramasına mani olmak,
- b) Kaza ile ilgili bilgileri Bakanlığa bildirmek,
- c) Kazaya uğrayan hava - aracında patlayıcı veya radyoaktif maddelerin bulunması ihtimaline karşı tedbirli olmak,
- d) Kaza ile ilgili delillerin kaybolmaması veya yerinden oynatılmaması için güvenlik önlemlerini almak,
- e) Enkaz üzerindeki geçici delillerin kaybolmaması için mümkünse fotoğrafını çekmek,
- f) Kaza tahkikatına yardımcı olacak bütün görgü tanıklarının isim ve adreslerini tespit etmek.

Enkazın Korunması

MADDE 34- Enkazın korunması için, mahalli mülki amirler; polis, jandarma ve gerektiğinde askerî güçlerden yararlanarak aşağıdaki hususları sağlar.

- a) Mal ve mülkün emniyetini,
- b) Enkazın olduğu gibi korunmasını,
- c) Soruşturma Kurulu başkanının izin verdiği kişiler dışında hiç kimsenin kaza yerine sokulmamasını,
- d) Hava aracının kaza anında meydana getirdiği iz ve görüntülerin korunmasını,
- e) Görevlilere yaka kartı verilmesini,
- f) Kaza yerinin ip ve telle çevrilmesini,
- g) Enkazın yangın olması hâlinde, güvenilir mahalli şahıslarla güvenlik görevlilerinin takviye edilmesini.

Enkazın Genel Tetkiki

MADDE 35- Soruşturma kurulu, kaza yerine gelir gelmez öncelikle aşağıda açıklanan işlemleri yapar.

- a) Kaza mahallinde bulunan personelden kaza ile ilgili genel bir bilgi alır,
- b) Kaza geçiren hava aracının ilk vuruş noktasını tespit eder,
- c) Aracın vuruş noktasından itibaren civarda bıraktığı izleri tespit eder,
- d) Muhtemel uçuş yolu, vuruş açısı, vuruş hızı, hava- aracının kontrolünde olup olmadığı ve arızanın havada meydana gelip gelmediğini öğrenmek ve tespit etmek amacıyla; hava aracı parçalarının, eşyaların, ölü ve sağ kalan kişilerin yerlerini tam olarak belirler,
- e) Daha önce alınmış olan tedbirlerin yeterliliğini gözden geçirir ve gerekiyorsa ilave tedbirler alınmasını sağlar. Enkazın korunması soruşturma kurulunun sonuca varması veya

soruşturmaya devam eden aracı kazalarında, hem soruşturma kurulu başkanı hem de savcı tarafından soruşturmanın sonuçlandırıldığı bildirilinceye kadar devam eder,

f) Soruşturma Kurulu, kaza yerine geldiğinde yangın devam ediyorsa, söndürme işi yapılırken yangının daha fazla artmamasına veya başka kişi; tesis, mal ve vasıtalara zarar verdirilmemesine dikkat eder,

g) İşletmeciden aldığı bilgiler, manifestolar ve yerinde yaptığı inceleme sonucu enkaz içinde patlayıcı veya radyoaktif maddeler varsa bunların kurtarılması veya imhasını uzmanlara yaptırır.

Enkaz İncelenmesi

MADDE 36- Enkaz incelenmesinde aşağıda belirtilen işlemler uygulanır;

a) Kazanın Yeri;

Kazanın yeri; mahalli haritalardan da yararlanılarak bir kroki üzerinde gösterilmelidir. Eğer kaza havaalanında olmuş ise, hava alanının krokisi çizilmeli, ayrıca kazanın pist üzerinde, kalkışta veya inişte olduğu tespit edilmelidir.

b) Fotoğraf Çekilmesi;

Soruşturma Kurulu Başkanı; mümkün olan ve kısa zamanda görüntüler kaybolmadan hava aracının yere vuruş noktasından başlamak üzere parçaların, ölülerin ve hatta mümkünse hayatta kalanların fotoğraflarının dört bir taraftan çekilmesini sağlamalıdır. Gerektiğinde havadan fotoğraf çekmesini de sağlayarak özellikle aşağıdaki hususların fotoğrafla tespitini temin etmelidir;

- 1) Aletler,
- 2) Kumanda aletlerinin pozisyonları,
- 3) Radyo ve telsiz cihazlarının durumları,
- 4) Otomatik pilot durumu,
- 5) Yakıt selektörlerinin durumu,
- 6) Diğer şalterlerin durumu,
- 7) Eleronlar, flaplar ve aletlerin durumu,
- 8) Fletner ayar durumu,
- 9) Şüpheli görülen, kırık, çatlak ve bükülme durumları,
- 10) Pervane pal açısı ve hat ve durumu,
- 11) Motor parçalarının ve saatlerinin durumları,
- 12) Yangın yerleri,
- 13) Yerdeki vuruş izleri,
- 14) Koltuk ve emniyet kemerlerinin durumu.

c) Enkazın dağılım durumu;

Genel tetkik ve fotoğrafların çekilmesinden sonra soruşturma kurulunca, ana parça uçuş alınmak üzere bütün parçalar, cesetler ve diğer bulgular ölçekli bir kroki üzerine işaretlenir.

d) İzlerin ve parçaların tetkiki;

Soruşturma Kurulu: yerdeki, ağaçlardaki, binalardaki izleri, hava aracının yere gömülmesi veya bir yönde uzun süre sürüklenmesini, hava aracı parçalarının, cesetlerin ve eşyaların dağılımını inceleyip değerlendirerek hava aracının vuruş yönünü, vuruş açısını ve uçuş hızını tespit eder. Ayrıca bu bulgulardan yararlanarak hava aracının motorunun çalışıp çalışmadığını, hava aracının kontrollü veya kontrolsüz olduğunu, parçalanmanın yerde veya havadan olduğunu tespit eder, şayet kaza havaalanına inerken meydana gelmişse pistteki izlerin rengi, şekli ve boyları dikkatle incelenerek arızanın nedenlerini tespit eder.

e) Bulguların değerlendirilmesi;

Kaza tahkik heyetince, kaza mahallinde yapılan incelemelerde elde edilen bulgular değerlendirilmek suretiyle kazanın kesin oluş sebebi tespit edilir. Bu amaçla, heyetçe lüzum görülmesi hallerinde, kaza mahallinden elde edilen numuneler, ilgili laboratuvarında veya ihtisas elemanlarına inceltirilir.

Hava Aracı Enkazının Kaldırılması

MADDE 38- Hava - aracı enkazının kaldırılmasında aşağıda belirlenen esaslar uygulanır.

a) Pist ve benzeri yerlerde bulunan enkazın meydan trafiğini veya can emniyeti tehlikeye düşmesi gibi durumlar hariç, inceleme sona erinceye kadar enkaz kaldırılmaz ve tahrir edilmez.

b) Soruşturma sonuçlandıktan sonra soruşturma kurulu başkanı, enkazın kaldırılma veya yerinde terkine bir tutanakla karar verir.

c) Hava aracının meskûn bir yere düşmesi hâlinde kamu hizmetleri ve can emniyeti, ayrıca meydan içinde olan kazalarda trafiği ve uçuş emniyetini aksatan durumlarda enkaz hemen kaldırılır. Enkaz parçalarının durumu, yerleri ve istikametleri fotoğraf ve krokilerle tespit edilir.

d) Hava aracı enkazı ilgili kuruluş veya mal sahibi tarafından kaldırılır.

e) Bilhassa hava alanlarında meydana gelebilecek diğer kazalarla karışmaması için, enkaz kaldırıldıktan sonra iyice gözden geçirilip izler ve emareler tamamen ortadan kaldırılır.

Kaza Sebep Faktörlerinin Sınıflandırılması

MADDE 47- Hava - aracı kazalarının sebep faktörleri, pilotaj, malzeme, idari ve diğer faktörler olmak üzere dört (4) sınıf olarak belirlenir.

Pilotaj Faktörü

MADDE 48- Pilotaj faktörü aşağıda açıklanan ikinci derece olayları kapsar;

a) Muhakeme Faktörü: Mevcut durum ve şartlara uygun olmayan ve pilot tarafından verilen yanlış karar sonucu meydana gelen hava aracı kazalarıdır.

b) Kullanma Tekniği Faktörü: Hava aracının kumanda ve sistemlerinin kullanılmasında yeteneksizlik ve çeşitli göstergelerin yanlış kıymetlendirilmesi gibi kullanma tekniği noktasından ileri gelen kazalardır.

c) Dikkatsizlik Faktörü: Dikkatsizlik nedeniyle meydana gelen hava - aracı kazalarıdır.

d) Bilgisizlik Faktörü: Hava - aracı ile ilgili teknik bilgi eksikliği ile Hava - aracıma ait karakteristiklerdeki bilgi veya uçuş görevinin yapılmasına ait bilgilerdeki eksikliklerden ileri gelen Hava aracı kazalarıdır.

e) Disiplinsizlik Faktörü: Kanun, Yönetmelik, Yönerge ve emir esaslarını tam olarak uygulamama ve aykırı davranışlar sonucu meydana gelen hava aracı kazalarıdır.

f) Sağlık Faktörü: Vücut yapısı, ruhsal bozukluklar ve diseryantasyon durumu gibi tıbbi yönleri ihtiva eden sebepler sonucu meydana gelen hava aracı kazalarıdır.

Malzeme Faktörü

MADDE 49- Malzemenin yorulması, bozulması, kendi kendine kırılması yapım yetersizliği ile hava aracının bölümleri, aksesuarları, teçhizatları ve diğer parçalarında hiçbir kimsenin kusuru bulunmayan teknik sebepler sonucu meydana gelen kazalardır.

Bakım Faktörü

MADDE 50- Hava aracının teknik el kitaplarına göre yapılmayan hatalı bakım, onarım, arıza giderme, revizyon, normal bakım, kontrol ve tadilat işlemleri sonunda meydana gelen kazalardır.

İdari Faktör

MADDE 51- İdari faktör aşağıda açıklanan tali sınıfları kapsar;

a) Sevk ve İdari Faktör: Mevcut durum ve şartlar ile görevin özelliklerine uygun olarak personel ve malzemenin kullanılmaması, gerekli önlemlerin alınamaması, yerde ve uçuşta kontrol görevinin tam olarak yapılamaması sonucunda meydana gelen kazalardır.

b) İdari Disiplinsizlik Faktörü: Sevk ve idari kademesine mevcut esasların uygulanamaması veya eksik, uygulanması sonucunda meydana gelen kazalardır.

Diğer Faktörler

MADDE 52- Pilotaj, malzeme, bakım ve idari faktörler dışındaki sebeplerle meydana gelen kazalardır. Kuş çarpması, FOD (yabancı madde hasarı) tesiri, seyruşefer yardımcılarının arızalanması, meteorolojik nedenler ve benzeri faktörler "Diğer faktör" olarak değerlendirilir.

Ön Rapor

Raporun Kapsamı ve Sorumluluk

MADDE 53- Bir Türk hava aracı kazası veya Türkiye'de kaza geçiren bir hava aracı ile ilgili olarak, hava aracının pilot, sahibi, işletmecisi, kiralayanı veya mahalli yetkililer aşağıdaki bilgileri kapsayan ön raporu, Bakanlığa en çabuk haberleşirme vasıtasıyla derhal, bilahare yazılı olarak 48 saat içinde bildirmekle sorumludur.

- a) Hava aracının tipi,
- b) Hava aracının milliyet ve tescil işareti,
- c) Hava aracının işletmecisi, sahibi varsa kiralayıcının ismi,
- d) Pilotun adı ve soyadı,
- e) Kazanın tarih ve saati,
- f) Uçuş maksadı ve uçuş yolu,
- g) Kaza yerinin coğrafi koordinatı ve tanımı,
- h) Ölü ve yaralı miktarı, mümkünse isimleri,
- ı) Bilindiği kadar kazanın mahiyet ve sebebi,

Bu raporda istenen hususlar tam olarak bilinmiyorsa, bilahare edinilen bilgiler tali bir raporla en kısa sürede Bakanlığa gönderilir.

Bakanlık Rapor Sorumluluğu

MADDE 54- Bakanlık 30 gün içerisinde ilk raporla, Ek-13 ve ICAO Doc.9156-AN / 900 esaslarına göre;

- a) 5700 kg'dan daha ağır hava araçları için;

1. Tescil devletine,
2. İşletmeci devletine,
3. İmalatçı devlete,
4. ICAO'ya bildirir.

b) 5700 kg ve daha az ağırlıktaki hava aracı kazaları, uçuşa elverişlilik yönünden, lüzum gördüğü takdirde ICAO hariç, (a) paragrafındaki devletlere bildirilir.

c) Kazada uçuş emniyeti yönünden hemen bir tedbir alınması gerekiyorsa, bu rapor 30 gün beklemeden derhal ilgililere bildirilir.

Bilgi İşlem Raporu

Raporun Kapsamı ve Sorumluluk

MADDE 55- Kaza geçiren hava aracı 5700 kg'dan daha ağır ise, Bakanlık tarafından ICAO Doc. 9156 - AN/900 esaslarına uygun olarak, rapor ICAO'ya gönderilir. Bu raporda aşağıdaki bilgiler kodlu olarak yer alır.

- a) Kaza ile ilgili raporu veren devlet,
- b) Hava aracının tipi, tescili, ait olduğu devlet, kazanın yeri ve zamanı,
- c) Kazanın hangi görev esnasında ve hangi uçuş durumunda nasıl meydana geldiği,
- d) Ölüm ve yaralanmalar,

- e) Hasar derecesi,
- f) Uçuş ekibi ile ilgili bilgiler,
- g) Hava aracının tipi, niteliği ve kategorisi ile ilgili bilgiler,
- h) Meteorolojik bilgiler,
- ı) Seyrüsefer yardımcıları,
- j) Kaza bir hava alanında meydana gelmiş ise o hava alanına ait bilgiler,
- k) Hava ve yer uçuş kayıt cihazları,
- l) Enkazın ve uçuş yerinin incelenmesi ile ilgili bilgiler,
- m) Tıbbi bulgular ve işlemler,
- n) Yangın yeri ve oluşu,
- o) Kaza faktörleri,
- p) Düşünceler.

2.7. ARAMA KURTARMA İLE İLGİLİ DİĞER MEVZUAT

Arama kurtarma konusunda birçok yasal ve idari düzenleme bulunmakta olup bu konudaki başlıca mevzuat aşağıda verilmiştir.

- 1.) 3160 SAYILI EMNİYET TEŞKİLATI UÇUŞ VE DALIŞ HİZMETLERİ TAZMİNAT KANUNU
- 2.) 5302 SAYILI İL ÖZEL İDARESİ KANUNU
- 3.) 7126 SAYILI SİVİL SAVUNMA KANUNU
- 4.) AFETLERE İLİŞKİN ACİL YARDIM TEŞKİLATI VE PLANLAMA ESASLARINA DAİR YÖNETMELİK
- 5.) BAŞBAKANLIK KRİZ YÖNETİM MERKEZİ YÖNETMELİĞİ
- 6.) BELEDİYE İTFAİYE YÖNETMELİĞİ
- 7.) SİVİL SAVUNMA ARAMA VE KURTARMA BİRLİKLERİ VE EKİPLERİNİN KURULUŞU, GÖREVLERİ, ÇALIŞMA USUL VE ESASLARINA DAİR YÖNETMELİK
- 8.) GENELKURMAY BAŞKANLIĞI ARAMA KURTARMA YÖNERGESİ

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

HELİKOPTER KAZASIYLA İLGİLİ İDDİALAR: KAZA ÖNCESİ DURUM

3.1. GENEL OLARAK

ESAS Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret AŞ envanterinde kayıtlı olan TC-HEK⁴ tescil işaretli BELL 206L-4 tipi helikopter, VFR tabir edilen “görerek uçuş” şartlarda Kahramanmaraş Çağlayancerit-yakıt ikmali için Kayseri Erkilet Havaalanı -Yozgat Yerköy planlı uçuşu sırasında 25.03.2009 tarihinde Kahramanmaraş ili Merkez Keş Dağı bölgesine

Nokta No:	Y	X	Nokta No:	Y	X
1	294959.368	4206404.711	2	294977.843	4206391.873
3	294994.835	4206402.337	4	294991.784	4206429.498
5	294954.656	4206427.109	6	294949.496	4206415.311

koordinatlarında⁵ deniz seviyesinden 6500 fit yükseklikteki yere⁶ çarparak düşmüş, kazada Sivas Milletvekili ve BBP Genel Başkanı Muhsin YAZICIOĞLU ile beraberindeki beş kişi hayatını kaybetmiştir.

3.2. KAZANIN OLUŞUNA KADAR UÇUŞ SAFHASI

Meclis Araştırması Komisyonu tarafından elde edilen tüm delil ve belgeler ile Kaza Araştırma ve Soruşturma Kurulu Raporu'na göre;

TC-HEK tescil işaretli BELL 206L-4 tipindeki hava aracı, 25.03.2009 tarihi için planlanmış olan Sivas-Kahramanmaraş Çağlayancerit-Yozgat Yerköy “görerek uçuş” kurallarına göre yapacağı uçuşunu gerçekleştirmek üzere 24.03.2009 tarihinde Pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE kontrolünde yolcusuz olarak tek pilotla Ankara Esenboğa Havalimanı (yakıt ikmali) için Atatürk Havalimanı A14 park yerinden Greenwich saatine göre 08.07:24'de İstanbul Hava Trafik Kontrol Merkezi Kule'yi telsizle arayarak motor çalıştırma izni istemiş, 08.07:54'de bu müsaadeyi almış, 08.13:56'da gerekli kule talimatlarını almasını müteakip kalkışını gerçekleştirmiş, 08.15:38'de Atatürk Havalimanı 18 pistini ve 08.19:07'de 24 pistini kat etmiş, 08.21:32'de doğudan kontrol harici olmuştur. Ankara için seyrüseferini yer seviyesine göre 1000 fit irtifada gerçekleştireceğini rapor eden helikopter pilotu muhtemel varış saatini 10.00:00 olarak vermiş, İstanbul Atatürk Havalimanı Hava Trafik Kontrol Merkezi Yaklaşma Kontrol /Saha Kontrol Merkezi Sesli Haberleşme Sistemi kayıtlarında bu uçuşa ait herhangi bir konuşma tespit edilmemiştir.

⁴ TC-HEK kuyruk tescilli Bell 206 L-4 tipi helikopter, 1999 yılında imal edilmiş olup havada 2 saat 30 dakika süreyle kalabilen, 275 deniz mili menzilli, maksimum 127 deniz mili sürat yapabilen, 2 pilot ve 5 yolcu kapasiteli ve 1 adet Rolls Royce 250-C30p tipi motoru bulunan hava aracıdır.

⁵ Kaza Araştırma ve Soruşturma Kurulu raporunda kaza yeri koordinatları “37 58 72 N-36 40 16 E” olarak gösterilmiş ise de Komisyonumuzca Kahramanmaraş Orman Bölge Müdürlüğü ekiplerine hassas GPS cihazı ile yaptırılan incelemede enkazın dağılımı da dikkate alınarak bu sonuca varılmıştır.

⁶ Hesaplanan alan 1190.801 m² dir.

Pilot, Greenwich saatine göre 09.41:30'da 119.6 Mhz frekansından Esenboğa Havalimanı Hava Trafik Kontrol Merkezi Yaklaşma Kontrol Merkezini arayarak görerek şartlarda Esenboğa Havalimanı'na ineceğini bildirmiştir. Esenboğa Havalimanı Kule ile 10.03:45'de temas geçerek 10.07:00'de özel hangarlar bölgesine inişini tamamlamıştır. Esenboğa Havalimanı Kule'den Sivas Meydanı için kalkış uçuş planını kontrol etmiş, 11.00:00 için planı olduğuna ait teyidi almış, yakıt ikmalini müteakip 11.05:20'de motor çalıştırma müsaadesi istemiş, 11.09:55'de Transponder Kod A4303 bağlayarak görerek uçuş kuralları talimatı gereği kalkışını önce meydan batısı istikametine yapmış ve bilahare yine kule talimatı gereği meydan doğusuna doğru uçarak Esenboğa pistlerini geçmiştir.

12.35:00'de Sivas kule ile temas ederek 12.44:00'de RWY01 iniş istikameti sol tarafında yer alan heliport alanına inişini gerçekleştirmiştir.

24.03.2009 tarihinde gerçekleştirmiş olduğu İstanbul-Ankara-Sivas seyrüseferlerini müteakip Sivas Meydanı'nda bir gece kalmıştır.

25.03.2009 tarihindeki Sivas-Çağlayancerit seyrüseferi için 09.27:00'de Sivas Kule ile temas ederek Kahramanmaraş için motor çalıştırma istemiş, 09.30:00'de kalkış müsaadesini almıştır. 09.38:00'de kalkışını gerçekleştirerek 09.40:00'de 150 Radyal 12NM 6000 fit kat edışı Sivas Kule'ye rapor etmiş ve 09.41:00'de Kule'yi tekrar arayarak daha önce 11.00:00 Greenwich olarak vermiş olduğu Çağlayancerit varış tahminini 11.20:00 olarak yenilemiştir.

251123 LTARZPZX ARR kodlu telsiz mesajında hava aracının Çağlayancerit inişi 11:10 olarak çekilmiştir. Söz konusu mesajda hava aracının Çağlayancerit-Kahramanmaraş Hava Meydanı için kalkış saati 11.15 olarak çekilmiştir. Helikopter 11.23:52'de Kahramanmaraş Kule ile ilk temasını kurmuş ve Çağlayancerit'ten kalkış yaptığını, görerek şartlarda Meydan'a geldiğini 10 deniz mili mesafede ve 4000 fitte olduğunu rapor etmiştir. Kule'den kullanılan pist ve meteoroloji bilgilerini alan hava aracına 11.28:34'de aprona iniş müsaadesi verilmiş ve hava aracı 11.31:00'de Kahramanmaraş Hava Meydanı apron sahasına inişini gerçekleştirmiştir. Yakıt ikmalini gerçekleştirerek 12.00:16'da Kahramanmaraş Kule'yi arayarak motor çalıştırma izni istemiş ve 12.00:23'de motor çalıştırma müsaadesi, kullanılan pist ve meteoroloji bilgileri ile birlikte verilmiştir. 12.03:53'de Kule ile temas ederek kalkışa hazır olduğunu bildirmiş ve almış olduğu kalkış müsaadesi ile (Kule kayıtlarına göre) 12.05:00'de kalkışını tamamlamış ve Çağlayancerit'e varış tahminini 12.20:00 olarak rapor etmiştir. 251227 LTCNZGZX ARR mesajında hava aracının Çağlayancerit inişi 12.20 Greenwich olarak bildirilmiştir.

251301 LTCNZGZX DEP mesajında, Kahramanmaraş Çağlayancerit'ten Kayseri Erkilet Hava Meydanı (yakıt ikmal) müteakiben Yozgat/Yerköy uçuşu için kalkış 12:35:00 olarak çekilmiştir. Komisyonumuzca Kahramanmaraş ilinde yapılan incelemeler sırasında⁷; Kahramanmaraş Hava Meydanı Hava Trafik Kontrol Merkezi Yaklaşma Kontrol Kule kontrolörü tarafından adı geçen meydanadaki haberleşme operatörünün cep telefonunun pilota verilmesi nedeniyle uçuş planına göre 12.30'da kalkması gereken hava aracının kalkış kalkmadığını öğrenmek için haberleşme operatörü tarafından hava aracı pilotunun 12.54'de cep telefonundan arandığı, pilotun bu aramada kendisine cevap vermediği, bir dakika sonra 12.55'de pilotun bu memuru arayarak kalkışta aramayı unuttuğu ve kalkışın 12.35'de olduğunu rapor ettiği ve akabinde 251301 LTCNZGZX DEP mesajının haberleşme operatörü tarafından çekildiği anlaşılmıştır.

⁷ AKBEN Emrullah, AFTN Memuru, Kahramanmaraş Havaalanı, 11-13 Haziran 2009 Kahramanmaraş Toplantı Tutanağı.

25.03.2009 tarihinde Hava Trafik Yönetimi bünyesinde pilot ile sağlanan en son temasın; Kahramanmaraş Hava Meydanı haberleşme operatörü ile pilot arasındaki hava aracının Çağlayancerit'ten kalkışına ait yapılan cep telefonu konuşması olduğu tespit edilmiştir.

3.3. PİLOT VE TEKNİK PERSONELE AİT BİLGİLER

3.3.1. Pilot

Pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE 14.12.1954 doğumlu olup helikopter pilot eğitimini 1979 tarihinde Türk Silahlı Kuvvetleri Kara Havacılık Okulunda almıştır. 29.03.1994 yılında Kara Kuvvetlerinden 16 uçuş hizmet yılı ve 4500 uçuş saati ile Kara Pilot Binbaşı olarak emekli olmuştur. 12.04.1994 tarihinde Türk Silahlı Kuvvetlerinde almış olduğu eğitim ve yetkilerine istinaden KKY.21-5 Sivil Pilot Lisans ve Sertifika Yönergesi ile SHT T-33 Lisans Yönetmeliği esaslarına göre Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından AB-205 ve R-22 helikopter tip yetkileri işlenmiş olarak 3031 numaralı CPL, IR ve FI sertifikası tanzim edilmiştir.

Komisyonumuza Gelen Belgelere Göre;

28.03.1995 tarihinde Mach Air/İstanbul'da aldığı eğitime istinaden BELL 206-L3,

16.11.1995 tarihinde BELL Helicopter Textron Inc. ve Flight Safet Inc./ABD-Teksa's'da alınan eğitim karşılığı BELL 222/230,

20.11.2003 tarihinde Flight Safet Inc./ABD-Teksa's'da verilen eğitim sonucu BELL 430, 08.02.2007 tarihinde Agusta Westland Corp./ABD-Philadelphia'da geçirdiği eğitim ile Agusta A119 Koala,

Helikopter tip yetkisi lisansına işlenmiştir.

09.05.2008 tarihinde Sancak Air/İstanbul'da alınan BELL 206L-4 fark eğitimine istinaden lisansına BELL 206L-4 helikopter yetkisi eklenmiştir.

30.07.2008 tarihinde SHT-2 Helikopter Pilot Lisans Talimatı'nın 21/22/23. Madde esaslarına göre lisansı JAR FCL lisans formatına dönüştürülmüştür.

Helikopter Pilot Lisansı BELL 206L-4 tipinde 30.04.2009 tarihine kadar geçerlidir.

Pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE'nin 4500 saati TSK'da olmak üzere çeşitli helikopter tiplerinde toplam 9500 saat uçuş tecrübesi bulunmaktadır.

Pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE'nin tek pilotla onaylı hava aracında, yolcu taşıyan ticari havayolu operasyonlarında görev yaptığı ve 40 yaşını geçmiş olduğu için 6 (altı) ayda bir uçucu personel sağlık muayenesine girdiği, en son uçucu personel periyodik sağlık muayenesinin 04.12.2008 tarihinde gerçekleştiği ve rapor sonucuna göre uçuşa mani hâlinin bulunmadığı anlaşılmıştır.

Kaza Araştırma ve Soruşturma Kurulu Raporu ekinde yer alan belgelerden Pilot Log Book'a göre, pilotun BELL 206/206L tipindeki helikopterlerde toplam 769 saat uçuş yaptığı⁸, son 3 aylık uçuş saatinin 33 saat 54 dakika, son 1 aylık uçuş saatinin 16 saat 12 dakika olduğu belirlenmiştir.

⁸ Komisyonumuza gelen 11.11.2009 tarih ve 49 sayılı belgeye göre ise bu tip hava araçlarında toplam uçuş 768 saat olarak gösterilmiştir.

3.3.2. Hava Aracı Bakım Teknisyenleri

Esas Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret AŞ İşletmesi, Sivil Havacılık Yönetmeliği 145'inci madde kapsamında bakım yetkisine sahip olmadığı ve bu nedenle TC-HEK tescil işaretli BELL 206L-4 tipindeki hava aracının bakımları için adı geçen yetkiye sahip bakım merkezleri olan Sky Line Ulaşım Ticaret AŞ ile 28.01.2008 tarihinde ve Sancak Hava Taşımacılığı ve Turizm AŞ ile 14.11.2008 tarihinde bakım anlaşması yapmıştır. Ayrıca Sky Line Ulaşım Ticaret AŞ'nin Esas Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret AŞ'de görev yapan bakım teknisyenleri HBL3100 lisans numaralı Mehmet AY TAR⁹ ve HBL4540 lisans numaralı Kenan KÖKSAL 30.04.2008 tarihinde aşağıda yer alan bakım hususlarında yetkilendirilmiştir.

- Herhangi bir düzeltici işlem gerektirmeyen, sadece tespit ve kontrol gerektiren uçuşa elverişlilik direktifi/uyarı servis bülteni vb. uygulamaları

- Special inspection (3-8 hours after each installation)

- Lubrication 50 hours or 12 months

- Minor modification

- Corrosion Control (90 days or 100 hours)

Teknisyen Mehmet AY TAR, 19.02.1997 tarihinde 2. sınıf hava aracı bakım teknisyeni lisansına sahip olup, lisansına 08.08.1997 tarihinde B-206LT tipi hava aracı için gövde ve yine aynı tarihte 250-C motor tipinin Ulaştırma Bakanlığı SHGM tarafından işlendiği tespit edilmiştir. 27 Haziran 1997/07 Temmuz 1997 tarihleri arasında Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulunda 105 saat BELL 206 tipi gövde ve 105 saat Allison 250C motor konularında toplam 210 saat eğitim almıştır. Adı geçen teknisyenin ayrıca, 15/26 Mart 1999 tarihleri arasında BELL Helicopter Customer Training Academy/Fortworth-Teksa s'da Model 206L serileri hava araçları için 80 saat eğitim aldığı saptanmıştır.

Teknisyen Kenan KÖKSAL 05.07.2006 tarihinde 2. sınıf hava aracı bakım teknisyeni lisansına sahip olup, lisansına 25.04.2008 tarihinde BELL 206LT tipi hava aracı için gövde ve yine aynı tarihte RR Corp. 250 motor tipinin Ulaştırma Bakanlığı SHGM tarafından işlendiği belirlenmiştir. Adı geçen teknisyenin ayrıca, 25 Şubat/ 07 Mart 2008 tarihleri arasında BELL Helicopter Training Academy/Fortworth-Teksa s'da Model 206L hava araçları için 80 saat eğitim almış olduğu belirlenmiştir.

Sky Line Ulaşım Ticaret AŞ'de çalışan 3199 lisans numaralı Adnan AKINCI'nın, 29.05.1998 tarihinde 2. sınıf hava aracı bakım teknisyeni lisansına sahip olduğu ve lisansına 17.06.1998 tarihinde BELL 407 tipi hava aracı için Line Maintenance, 01.12.1998 tarihinde BELL 222/230 tipi hava araçları için gövde ve yine aynı tarihte Allison 250-C30 motor tipinin Ulaştırma Bakanlığı SHGM tarafından kaydedildiği tespit edilmiştir.

Skyline Ulaşım Ticaret AŞ'de çalışan 3200 lisans numaralı Edip Selim KÖKSAL'ın, 29.05.1998 tarihinde 2. sınıf hava aracı bakım teknisyeni lisansına sahip olduğu, 01.12.1998 BELL 206L tipi hava aracı için gövde ve yine aynı tarihte Allison 250-C30 motor tipinin Ulaştırma Bakanlığı SHGM tarafından işlendiği anlaşılmıştır. Edip Selim KÖKSAL'ın 02/13 Kasım 1998 tarihleri arasında BELL Helicopter Customer Training Academy/Fortworth-Teksa s'da Model 206L serileri hava araçları için 80 saat hava aracı üzerinde bakım eğitimi, 16/20 Kasım 1998

⁹ Mehmet AY TAR'ın ELT cihazının değişimi ile ilgili yetkisi komisyonumuzda tartışma konusu olmuştur. Helikopterin ana gövdesi dışında yapılan değişimlerin "minor modification" kapsamında bulunduğu, 30.04.2008 tarihinde bu kişinin diğer yetkilerle birlikte helikopter üzerinde minor modificationda bulunma hususunda da yetkilendirildiği anlaşılmıştır.

tarihleri arasında BELL Helicopter Customer Training Academy/Fortworth-Teksaş'da BELL 206 B/L serileri için 40 saat Component Overhaul eğitimi ve 23/27 Şubat 2004 tarihleri arasında BELL Helicopter Training Academy/Fortworth-Teksaş'da 40 saat hava aracı üzerinde "Bakım Tazeleme Eğitimi" almış olduğu saptanmıştır.

Sancak Hava Taşımacılığı ve Turizm AŞ'de çalışan 2125 lisan numaralı Fabri TURAN'ın, 29.03.1991 tarihinde 2. sınıf hava aracı bakım teknisyeni lisansına sahip olduğu, 25.04.2008 tarihinde BELL 206L tipi hava aracı için gövde ve 15.05.1992 tarihinde Allison 250-C30 motor tipinin Ulaştırma Bakanlığı SHGM tarafından işlendiği, 25 Şubat/ 07 Mart 2008 tarihleri arasında BELL Helicopter Training Academy/Fortworth-Teksaş'da Model 206L hava araçları için 80 saat eğitim almış olduğu anlaşılmıştır.

3.4. HAVA ARACINA AİT BİLGİLER

3.4.1. Hava Aracı Genel Özellikleri

İmalatçısı	: BELL Helicopter Textron Canada Limited
Tipi	: BELL 206L-4
Seri Numarası	: 52215
Üretim Yılı	: 1999
İşletici	: Esas Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret AŞ
Sahibi	: Esas Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret AŞ
MTOW	: 2064 kg. (Harici yük aparatlı)

Hava aracı harici yük aparatlı 2064 kg azami kalkış ağırlığına sertifikalandırılmıştır. Hava aracına ait uçuş el kitabına göre yolcu taşıma işleminde MTOW 2018.5 kg ve hava aracı uçuşa elverişlilik raporunda yolcu kapasitesi (pilot dahil) toplam 6 kişi olarak gösterilmiştir.

Motor İmalatçısı	: Rolls-Royce
Motor Modeli	: 250-C30P
Motor Seri Numarası	: CAE-895899
Motor Üretim Yılı	: 1998
FH	: 3670 saat
Motor Saati	: 3514.4

Uçuş saati ve motor saati, hava aracı enkazından bulunan uçuş kayıt defterinin 20.03.2009 tarih ve 000565 numaralı sayfasından Kaza Araştırma ve Soruşturma Kurulu tarafından belirlenerek yazılmıştır.

3.4.2. Hava Aracı Bakım Durumu

TC-HEK tescil işaretli BELL206 L-4 tipindeki S/N52215 olan hava aracı BELL Helicopter Textron Inc. tarafından 1999 tarihinde üretilmiştir.

Kaza Kırım Raporu'na göre;

“SHGM tarafından 18 Mart 2008 tarihli onaylı bakım programında belirtilen bakım döngüleri üretici firma tarafından belirtilen bakım aralıklarıyla eş değer olup aşağıda yer almaktadır:

100 saat ve yıllık

Not: Onaylı Bakım Dokümanı Kısım 5-5 Madde 6 “Perform corrosion inspection in accordance with Corrosion Control Guide/Korozyon incelemesini Korozyon Kontrol Rehberine göre uygula”

300 saat

1200 saat

Haftalık

Not: Onaylı Bakım Dokümanı Kısım 5-8 “**WEEKLY INSPECTION/HAFTALIK BAKIM** “This inspection must be accomplished when operating in rain, corrosive salt laden air, or other adverse environmental conditions/Bu inceleme yağmur, korozyona sebep olabilecek hava koşulu (toz ortamı) veya diğer elverişsiz çevresel şartlarda operasyon gerçekleştirileceği zaman uygulanmak zorundadır.”

12 ay,

24 ay

600 saat veya 12 ay komponent bakımı

1200 saat komponent bakımı

1200 saat veya 24 ay komponent bakımı

1500 saat komponent bakımı

3000 saat komponent bakımı

12 ay komponent bakımı

Yukarıda yer alan dönemler çerçevesinde hava aracına Türk tesciline girişi itibarıyla (18.03.2008) onaylı bakım programına dönemsel bakımlar uçuşa elverişlilik yönergesi, uyarı servis bülteni ve servis bültenine göre denetim ve uygulamalar aşağıda yer almaktadır:

Bakım Kuruluşu Adı : SKYLINE Ulaşım Ticaret AŞ

SHGM SHY 145 Onay No : TR-00054

Bakıma Giriş Tarihi : 29.02.2008

FH : 3440.9 saat

EH : 3285.3 saat

Yapılan Bakım:

AD 2003-13-14 Part B-1, ASB 206L-07-146 Part II/ASB 206L-08-149 Part I.

Bakım Kuruluşu Adı : SKYLINE Ulaşım Ticaret AŞ

SHGM SHY 145 Onay No : TR-00054

Bakıma Giriş Tarihi : 24.03.2008

Bakımdan Çıkış Sertifika Tarihi	: 25.04.2008
FH	: 3445.4 saat
LC	: 20481
EH	: 3289.8 saat
EC	: 4520

Yapılan Bakım:

100 saat ve yıllık gövde ve motor bakımı

300 saat gövde ve motor bakımı

1200 saatlik bakım

12 aylık bakım

24 aylık bakım

300 saat veya 12 ay komponent bakımı

1200 saat komponent bakımı

12 ay komponent bakımı

Pitot statik ve transponder test

Ana Rotor Straps ve Ana Rotor Pins Değişimi

Kontrol ve Uygulamalar:

Uçuşa Elverişlilik Direktifi

GÖVDE: 2007-19-52, 2007-01-06, 2005-21-03, 2003-13-14, 2002-25-07, 2001-20-03, 2001-13-51, 99-17-19, 99-13-10, 99-13-03

MOTOR: 2006-20-07, 2006-16-04, 98-24-28

Uyarı Servis Bülteni: 2006L-08-149, 2006L-07-149/147/146/145/144/143

CEBA: CEBA-73-3032, CEBA-73-3075 ve CSL3117

Bakım Kuruluşu Adı : SKYLINE Ulaşım Ticaret AŞ

SHGM SHY 145 Onay No : TR-00054

Bakıma Giriş Tarihi : 24.06.2008

FH : 3515.6 saat

EH : 3360.0 saat

Yapılan Bakım:

90 günlük veya 100 saat "korozyon" incelemesi.

Bakım Kuruluşu Adı : SKYLINE Ulaşım Ticaret AŞ

SHGM SHY 145 Onay No : TR-00054

Bakıma Giriş Tarihi : 12.08.2008

Bakımdan Çıkış Sertifika Tarihi	: 14.08.2008
FH	: 3546.6 saat
LC	: 20763
EH	: 3391.0 saat
EC	: 4666

Yapılan Bakım:

100 saat gövde bakımı

90 günlük veya 100 saatlik “korozyon” incelemesi.

Kontrol ve Uygulamalar:

Uçuşa Elverişlilik Direktifi: 2008-14-03/06

ASB: ASB-206L-08-150/151

Bakım Kuruluşu Adı	: SKYLINE Ulaşım Ticaret AŞ
SHGM SHY 145 Onay No	: TR-00054
Bakıma Giriş Tarihi	: 22.09.2008
Bakımdan Çıkış Sertifika Tarihi	: 22.09.2008
FH	: 3590 saat
LC	: 20891
EH	: 3435.2 saat
EC	: 4727

Yapılan Bakım : 150 saat motor bakımı

Kontrol ve Uygulamalar

AD: 2004-0009

CEBA: CEBA-73-3075

Bakım Kuruluşu Adı	: SKYLINE Ulaşım Ticaret AŞ
SHGM SHY 145 Onay No	: TR-00054
Bakıma Giriş Tarihi	: 11.11.2008
FH	: 3639.3 saat
EH	: 3483.7 saat

Yapılan Bakım:

90 günlük veya 100 saat “korozyon” incelemesi.

Bakım Kuruluşu Adı	: Sancak Hava Taşımacılığı ve Turizm AŞ
SHGM SHY 145 Onay No	: TR-00070

Bakıma Giriş Tarihi	: 19.11.2008
Bakımdan Çıkış Sertifika Tarihi	: 20.11.2008
FH	: 3642.07 saat
Yapılan Bakım	: 100 saatlik ve yıllık bakım
Bakım Kuruluşu Adı	: SKYLINE Ulaşım Ticaret AŞ
SHGM SHY 145 Onay No	: TR-00054
Bakıma Giriş Tarihi	: 02.02.2009
FH	: 3658.2 saat
EH	: 3502.6 saat
Yapılan Bakım	: 90 günlük veya 100 saat “korozyon” incelemesi.
Bakım Kuruluşu Adı	: SKYLINE Ulaşım Ticaret AŞ
SHGM SHY 145 Onay No	: TR-00054
Bakıma Giriş Tarihi	: 03.03.2009
FH	: 3665 saat
EH	: 3510 saat

Kontrol ve Uygulamalar

AD: 2004-0009 Revizyon2

ASB: 206L-09-151/153/154

CEBA-73-3075”

yapılmıştır.

Helikopter bakım teknisyenleri tarafından 18.11.2009 tarihinde Komisyonumuza verilen bilgilere göre¹⁰, **10.03.2009 tarihinde** hava aracı üreticisi tarafından yayınlanmış olan ASB 206L-09-155; 15.03.2009 tarihinde SKY-LINE Ulaşım Ticaret AŞ tarafından uygulandığı ve bu uyarı servis bülteninin 19.03.2009 tarihinde FAA tarafından yayınlanmış olan 2009-07-52 numaralı Uçuşa Elverişlilik Direktifinin karşılanmış olduğu tespit edilmiştir.

Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu tarafından yapılan inceleme neticesinde;

- Hava aracının ABD’de N474SF tescili ile 2006 yılında uçarken “Hard Landing (sert iniş) ” yapmış olduğu, bu nedenle FAA 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 gördüğü,

- Onaylı Bakım Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-145-01) Üçüncü Bölüm Bakım Kuruluşunun Yapısı Madde 15 (b) bendi gerekliliklerine uygun olarak SKYLINE Ulaşım Ticaret AŞ tarafından Esas Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret AŞ’de görev yapan HBL3100 lisans numaralı Mehmet AYTAR’ı 30.04.2008 tarihinde aşağıda yer alan bakım hususlarında;

¹⁰ 18.11.2009 tarihli Komisyon Toplantı Tutanağı.

-Herhangi bir düzeltici işlem gerektirmeyen, sadece tespit ve kontrol gerektiren AD/ASB vb. uygulamaları

-Special inspection/Özel İnceleme (3-8 hours after each installation/ 3-8 saat her yükleme işleminden sonra)

-Lubrication/Yağlama 50 hours or 12 months/50 saat veya 12 ay

-Minor modification/Küçük değişiklik

-Corrosion Control/Korozyon Kontrol (90 days or 100 hours/90 gün veya 100 saat)

yetkilendirdiği, ancak HBL 3100 lisans numaralı Mehmet AYTAR'ın yetkilendirme kapsamı dışında TC-HEK tescil işaretli BELL 206L-4 tipindeki hava aracı kokpit camı üzerinde 08.08.2008 tarihinde çatlak tamir işlemi yaptığı,

- Onaylı Bakım Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-145-01) Üçüncü Bölüm Bakım Kuruluşunun Yapısı Madde 15 (b) bendi gerekliliklerine uygun olarak SKYLINE Ulaşım Ticaret AŞ tarafından Esas Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret AŞ'de görev yapan Teknisyen Mehmet AYTAR'ın 30.04.2008 tarihinde yukarıda yer alan bakım hususlarında yetkilendirdiği, ancak Mehmet AYTAR'ın yetkilendirme kapsamı dışında bahse konu hava aracının üzerinde takılı bulunan rotor break pompası üzerinde 01.10.2008 tarihinde tamir işlemi yaptığı,

- Sancak Hava Taşımacılığı ve Turizm AŞ tarafından 20.11.2008 tarihinde yapılan 100 saatlik ve yıllık bakımda; SHGM tarafından 18 Mart 2008 tarihli onaylı bakım programı ve üretici firma tarafından belirtilen bakım dokümanı Kısım 5.6 "Lubrication and Servicing" madde 7'de "transmisyon yağı değiştirildiğinde transmisyon yağ pompasının temizlik ve kontrolünün yapılması" gerekli görülmesine rağmen Esas Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret AŞ tarafından bu işlemin yaptırılmadığı,

- SKYLINE Ulaşım Ticaret AŞ tarafından en son 03.03.2009 tarihinde hava aracının 3665 uçuş saatinde "Main Rotor Hub and Blade alignment static and dynamic balancing " uygulamasının yapıldığı, SHGM tarafından 18 Mart 2008 tarihli onaylı bakım programı ve üretici firma tarafından belirtilen bakım el kitabı 5.3 "Special Inspection" çerçevesinde 3 ila 8 uçuş saati arasında ana rotor mast torqlaması gerekli olup bu işlemin 3673'üncü uçuş saatinde kadar yapılmasının gerektiği hâlde, hava aracına ait uçuş ve bakım kayıt defterinin 20.03.2009 tarih ve 000565 sayılı sayfasında hava aracı uçuş saatinin 3670 saat olduğu, söz konusu hava aracına ait adı geçen uçuş ve bakım kayıt defterinin 24.03.2009 tarih ve 000566 sayılı sayfasında İstanbul-Ankara-Sivas-Kahramanmaraş uçuşları için pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE tarafından toplam 5 saat 30 dakika hava aracı uçuş saatinin yazıldığı ve bu uçuş süresine Kahramanmaraş-Çağlayancerit uçuşu için geçen 16 dakika ilave edildiğinde toplam hava aracı uçuş süresinin 5 saat 46 dakika olduğu, bu şartlarda; SHGM tarafından 18 Mart 2008 tarihli onaylı bakım programı ve üretici firma tarafından belirtilen bakım el kitabı 5.3 "Special Inspection" çerçevesinde 3 ila 8 uçuş saati arasında ana rotor mast torqlaması işleminin kaza tarihi itibarıyla 2 saat 46 dakika geçmiş olduğu,

- SHGM tarafından 18 Mart 2008 tarihli onaylı bakım programı ve üretici bakım el kitabı 5.7 Engine-Inspection /Check yöntemine göre motor yağ değişikliği 300 saat veya 6 ay (hangisi önce gelirse) içerisinde yapılması gerekirken en son yağ değişikliğinin SKY-LINE Ulaşım Ticaret AŞ tarafından 22.09.2008 tarihinde yapıldığı ve müteakip yağ değiştirme tarihi olan 21.03.2009 tarihinde motor yağının Esas Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret AŞ tarafından değiştirilmediği veya sözleşmesi olduğu bakım kuruluşlarına da değiştirme işlemini yaptırılmadığı,

- Hava aracı üreticisi olan BELL Helicopter Textron Inc. tarafından yayınlanmış olan 2006L-03-211 numaralı teknik bültenin(TACH Generator) her 300 uçuş saatinde bir uygulanması

gerekirken en son 08.03.2007 tarihinde 3343.5 uçuş saatinde ABD'de yapıldığı, bir sonraki uygulama saati olan 3643.5 uçuş saatinin geçilmiş olmasına rağmen bu hususta teknik bülten uygulaması bulunmadığı,

- Üretici firma tarafından bakım el kitabında belirtilen uçuş öncesi kontroller için uçuş ve bakım kayıt defterlerinde yapılan incelemelerde; Esas Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret AŞ tarafından bazı uçuşlarda uçuş öncesi kontrollerin yapıldığına dair herhangi bir kayıt tutulmadığı görülmüştür.

Kaza Araştırma ve Soruşturma Kurulu Raporuna göre, hava aracının uçuş öncesi kontrol kaydına rastlanılmayan uçuşları aşağıda gösterilmiştir.

“25.04.2008 LTAC-LTBA

02.05.2008 LTBA-ÇERKEZ KÖY-LTBA

05.05.2008 ÇERKEZ KÖY-İSTİNYE-LTBA

07.05.2008 LTBA LOKAL

08.05.2008 ÇERKEZ KÖY-İSTİNYE-LTBA

09.05.2008 LTBA LOKAL

11.05.2008 LTBA-F1-AĞAOĞLU, AĞAOĞLU-F1-LTBA

12.05.2008 ÇERKEZKÖY-LTBA, LTBA-GEBZE-LTBA, LTBA-ÇERKEZKÖY-LTBA

13.05.2008 ÇOBANÇEŞME-İSTİNYE-LTBA

20.05.2008 ÇERKEZKÖY-LTBA

21.05.2008 LTBA LOKAL

31.05.2008 LTAI LOKAL

04/05.06.2008 LTAI LOKAL

10.06.2008 LTAI LOKAL

12.06.2008 LTAI LOKAL

13.06.2008 LTAI-KEMER

16.06.2008 LTAI LOKAL

17.06.2008 LTAI-LIFE-LTAI

18.06.2008 LTAI LOKAL

19.06.2008 LTAI LOKAL

23.06.2008 KALISTA-KALISTA

24.06.2008 KALISTA-LTAI-KEMER- (okunamadı)

27.06.2008 KALISTA-KALISTA

27.06.2008 KALISTA-KALISTA

28.06.2008 KALISTA-LTAI-KALISTA-ELA

- 30.06.2009 KALISTA-ELA QUALITY
02.07.2008 ELAQUALITY-KALKAN-LTAI-ELAQUALITY
03.07.2008 ELAQUALITY-LTAI-RIOS-ADAM/EVE
04.07.2008 ADAM/EVE-LTAI-ADAM/EVE
05.07.2008 ADAM/EVE-ADAM/EVE
07.07.2008 BELEK-LTAI, LTAI-BELEK
09.07.2008 BELEK-BELEK
10.07.2008 BELEK-BELEK
11/12/14.07.2008 BELEK-BELEK (14.07.2008 2 bacak)
16/17/19.07.2008 BELEK - BELEK
20.07.2008 BELEK -LTAI
21/22/23.07.2008 BELEK -BELEK
29/31.07.2008 BELEK -BELEK
06.08.2008 LTFC (Isparta)-LTBA
17.08.2008 LTBJ (Konya)-ÇEŞME-TORBA-LTFE, LTFE-ÇEŞME-LTBJ, LTBE-ÇEŞME-BUSE-LTBA
19.08.2008 İZMİT-LTBA
21.08.2008 LTFC-LTAI
21.08.2008 LTAI-BELEK
24.08.2008 BELEK-BELEK (2 bacak)
26/27/28/29.08.2008 LTAI LOKAL
30.08.2008 LTFC-LTBA, LTBA LOKAL
04.09.2008 ESKİŞEHİR-LTBA, LTBA LOKAL
05.09.2008 LTBA LOKAL
08.09.2008 LTBA LOKAL
09.09.2008 LTBA LOKAL
11.09.2008 LTBA LOKAL.
24.09.2008 LTBA LOKAL
12.10.2008 LTBA LOKAL
16.10.2008 BOZHÖYÜK-LTBA
20.10.2008 LTBA LOKAL

23.10.2008 LTAC (Belko) –LTBA

25.10.2008 LTBA LOKAL

31.10.2008 LTBA-LTFC, LTFC-LTAI

01.11.2008 LTAY-CANKURTARAN-LTAI

11.11.2008 AĞAOĞLU-LTBA

11.11.2008 LTBA LOKAL

26.11.2008 BOZHÖYÜK-LTBA”

20.02.2009 BURSA-LTBA 24.03.2009 LTAC-LTAR, LTAR-LTCN (Hava aracı enkazından bulunan uçuş ve bakım kayıt defter sayfasından yazılmıştır.)

SKYLINE Ulaşım Ticaret AŞ ve Sancak Hava Taşımacılığı ve Turizm AŞ’de yapılan bakımlar sonrası bakım çıkış sertifikalarının bakım kuruluşları tarafından düzenlenmiş olduğu tespit edilmiştir.

Esas Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret AŞ’nin Sivil Havacılık Yönetmeliği-M kapsamında yapılması gereken yıllık denetimlerinin 15.02 2007, 06.03.2008 ve 03.03.2009 tarihlerinde SHGM tarafından yapıldığı tespit edilmiştir.

3.4.3. Uçuşa Elverişlilik Sertifikası

TC-HEK tescil işaretli, BELL 206L-4 tipindeki ve 52215 Seri Numaralı hava aracına 17.12.2007 tarihinde ABD Federal Havacılık Dairesi tarafından İhraç Uçuşa Elverişlilik Belgesi düzenlendiği, bu belgeye göre de hava aracının yıllık bakımının yapıldığı ve uçuşa elverişli olarak Türkiye’ye ihraç edilmesinde bir sakınca bulunmadığı, SHGM tarafından 04.03.2008 tarihinde Türk Sivil Havacılık Tesciline kayıt için uçuşa elverişlilik denetlemesinin yapıldığı, teknik bakımdan sakınca bulunmadığının tespit edilmesini müteakip işletcinin BELL 206L-4 tipi helikopterlerde ilk deneyimi olması nedeniyle 17 Haziran 2008 tarihine kadar geçerli olmak üzere 3 ay süreyle 1982 numaralı ilk Uçuşa Elverişlilik Sertifikasının düzenlendiği, adı geçen sertifikanın temdit edilebilmesi için 11.06.2008 tarihinde yeniden denetleme yapıldığı ve bu denetlemeden sonra 17.06.2008 tarihinden 16.06.2009 tarihine kadar geçerli olmak üzere hava aracının Uçuşa Elverişlilik Sertifikasının bir yıllık temdit edildiği toplanan bilgi ve belgelerden anlaşılmıştır.

3.4.4. Hava Aracı Tescil Sertifikası ve İşletme Ruhsatı

Komisyonumuza gelen belgelere göre;

TC-HEK tescil işareti ile SHGM tarafından 18.03.2008 tarihinde tescil edilmiş olup, Sertifika Numarası 1982’dir.

ESAS Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret AŞ; SHY-6A yönetmeliğine göre Hava Taksi İşletmeciliği yapmak üzere ilk olarak 26 Mart 2007 tarihinde filosunda A109E ve A119 Koala hava araçları ile 20 Mart 2008 tarihine kadar geçerli olmak üzere işletme ruhsatı almıştır.

19 Mart 2008 tarihinde kaza konusu helikopter işletme şartlarına eklenmiş ve 20 Mart 2009 tarihine kadar ruhsatı uzatılmıştır.

19 Eylül 2008 tarihinde ruhsat, işletme adresi değişikliği nedeniyle değiştirilmekle birlikte A109E tipi hava aracı işletme şartlarından çıkartılmıştır.

28 Ocak 2009 tarihinde işletmede görevli yönetici personel değişikliği nedeniyle işletme şartları yeniden düzenlenmiştir.

Ruhsat, 20 Mart 2009 tarihinden 22 Mart 2011 tarihine kadar geçerli olmak üzere uzatılmıştır.

Kaza Araştırma ve Soruşturma Kurulu Raporunun ekindeki belgelerden, SHGM tarafından ESAS Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret AŞ'ye 07.02.2007 tarihinde Asıl Ruhsat Denetlemesi, 02.12.2007 ve 22.12.2008 tarihlerinde işletme ruhsatı yenileme denetlemesinin yapıldığı tespit edilmiştir.

3.4.5. Yakıtın Uçuşa Elverişliğinin İrdelenmesi

Kaza yapan helikopterin yakıt durumu aşağıda incelenmiştir. Kaza Araştırma ve Soruşturma Kurulu Raporuna göre;

Hava aracının Kahramanmaraş Hava Meydanı-Çağlayancerit inişinde kalan yakıtı: 302 kg.....A

Çağlayancerit-Kayseri Erkilet Hava Meydanı uçuşu için kalkış öncesi herhangi bir motor çalıştırma iznine ait VCS kaydı olmaması nedeniyle motor çalıştırma süresi olarak Kahramanmaraş Hava Meydanı'ndaki motor çalıştırma süresi olan 3 dakika esas alınmıştır.

3 dakika Kahramanmaraş motor çalıştırma: $3 \times 1 = 3 \text{ kg/dak} \dots \dots \dots B$

Çağlayancerit kalkışında toplam yakıt miktarı = $A - B = 302 - 3 \text{ kg} = 299 \text{ kg}$

Pilot tarafından Çağlayancerit-Kayseri Erkilet Hava Meydanı 1 saat 20 dakika olarak verilmiştir. Bu noktada;

Çağlayancerit-Kayseri Erkilet Hava Meydanı yakıt ihtiyacı: $1.73 \text{ kg/dak} \times 80 \text{ dak} = 139 \text{ kg}$

Not: 1.73 kg/dakika ağırlık ve denge hesabından alınmıştır.

$139 \text{ kg} < 299 \text{ kg}$ olup \rightarrow hava aracının Kayseri Erkilet Hava Meydanı için yeterli yakıtı vardır.

Kayseri Erkilet Hava Meydanı inişine müteakip kalan yakıt = $299 - 139 = 160 \text{ kg}$

Kayseri Erkilet Hava Meydanı inişe müteakip 20 dakikalık tank yedek yakıtı: $(160 \div 60) \times 20 = 54 \text{ kg}$ olması gereklidir.

$54 \text{ kg} < 160 \text{ kg}$ (tankta kalan yakıt miktarı) \rightarrow hava aracında 20 dakikanın üzerinde yedek yakıt vardır.

Hava aracı pilotu tarafından hazırlanmış olan Çağlayancerit-Kayseri Erkilet Hava Meydanı Uçuş Planı'nda yedek meydan yer almamaktadır. Bu nedenle yedek meydan yakıt hesabı yapılmamıştır.

3.5. METEOROLOJİK ŞARTLARIN UÇUŞA ELVERİŞLİLİĞİ

Kahramanmaraş Hava Meydanı ATC VCS kayıt cihazı üzerinde yapılan incelemelerde TC-HEK tescil işaretli BELL 206L-4 tipindeki hava aracına Çağlayancerit-Kahramanmaraş seyrüseferinde hava meydanına ait meteoroloji bilgilerinin 13.23:59 UTC'de TWR tarafından verildiği tespit edilmiştir. Bu husus da hava aracı ve TWR arasında geçen konuşmalar aşağıda yer almaktadır.

“13:23:52 TC HEK: Maraş kule TC HEK İyi günler, Çağlayancerit'ten kalktık, görerek şartlar, meydan yapıyoruz, 10 mil mesafe, 4000 fit, yaklaşma-iniş talimatı

13:23:59 KCM KULE: TC HEK Maraş iyi günler olsun!

13:24:15 KCM KULE: TC HEK Maraş kullanılan pist 25, rüzgâr 210 dereceden 4 Kt, altimetre 1016, sıcaklık 10 derece, işba 5 derece, 5 mil ikaz”

TC-HEK tescil işaretli BELL 206L-4 tipindeki hava aracına Kahramanmaraş-Çağlayancerit seyrüseferi için motor çalıştırma müsaadesi sırasında hava meydanına ait meteoroloji bilgilerinin Greenwich'e göre, 14.00:23'de kule tarafından verildiği tespit edilmiştir. Bu hususta hava aracı ve kule arasında geçen konuşmalar aşağıdadır.

“14:00:16 TC HEK: Maraş Kule-TC HEK iyi günler. Çağlayancerit için motor çalıştırma, hazır olunca arayacağım. EK

14:00:23 KCM KULE: HEK- Maraş İyi günler olsun, HEK-Maraş Motor çalıştırma serbest, kullanılan pist 25 bulunduğunuz pozisyonundan kalkabilirsiniz, rüzgâr 270 dereceden 3 kt, altimetre 1006, düzeltiyorum 1016 sıcaklık 11 derece, işba 5 derece, tamam.

14:03:53 TC HEK: Maraş-HEK kalkışa hazırız.

14:03:53 KCM KULE: HEK- Maraş, Rüzgâr 210 dereceden 4 Kt, bulunduğunuz pozisyonundan kalkış serbest”

Kahramanmaraş Hava Meydanı meteoroloji ünitesi tarafından yayınlanan 11:50 UTC, 12:50 UTC ve 13:50 UTC METAR raporları aşağıda yer almaktadır.

Rutin Meteoroloji Raporu (METAR)

11:50 UTC LTCN 251150Z 24004KT 9999 BKN035 BKN100 11/05 Q1016=

12:50 UTC LTCN 251250Z 16002KT 9999 BKN035 BKN100 11/05 Q1016=

13:50 UTC LTCN 251350Z 22002KT 9999 BKN035 BKN100 11/05 Q1016=

Kahramanmaraş Hava Meydanı meteoroloji ünitesi tarafından yayınlanan 10:40 UTC ve 13:40 UTC rasat saatlerine ait TAF raporları aşağıda yer almaktadır.

Terminal Sahası Hava Raporu (TAF)

10:40 UTC LTCN 251040Z 2512/2521 18009KT 9999 BKN030 BKN100 TEMPO 2516/2520-SHRA =

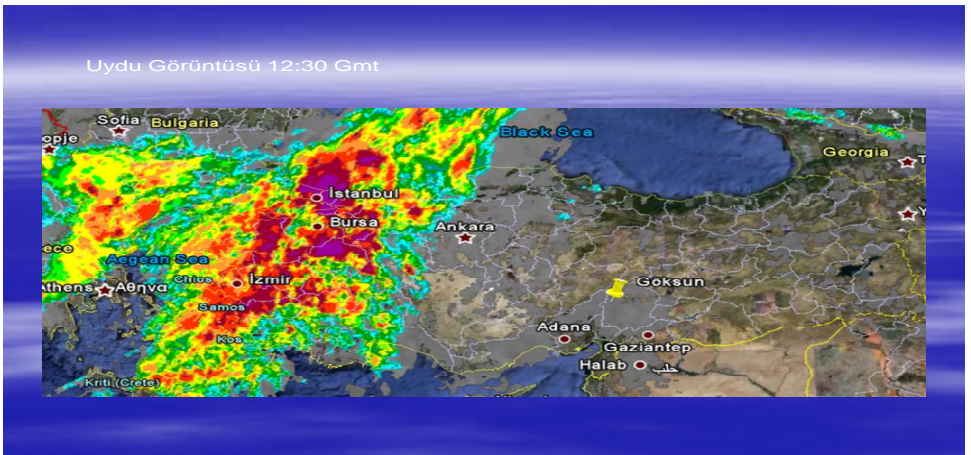
13:40 UTC LTCN 251340Z 2515/2524 VRB02KT 9999 BKN035 BKN100 TEMPO 2515/2518-SHRA BCMG 2522/2523-SHRA=

Komisyonumuzca Kahramanmaraş'ta yapılan incelemelerde, Pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE'nin Çağlayancerit'ten yakıt ikmali için gittiği Kahramanmaraş Hava Meydanı'na inişini müteakip, adı geçen meydana Meteoroloji İstasyon Müdürlüğü ile bir sonraki görenek uçuş

seyrüseferlerine ait meteorolojik bilgilerin incelenmesi ve temini amacıyla irtibata geçmediği tespit edilmiştir. Pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE'nin almış olduğu meteorolojik bilgiler, Kahramanmaraş Meydanı'na inişinde ve Çağlayancerit için kalkışı sırasında kendisine Kahramanmaraş Hava Meydanı Hava Trafik Kontrol Merkezi Kule tarafından kurallara uygun olarak verilen ve "havaalanı çevresi ile sınırlı" rutin meteoroloji raporu ile sınırlı kalmıştır.

25.03.2006 tarihli ve 12.00/12.30/13.00/14.00/14.30/16.00 UTC grupları için uydu görüntülerinde Kahramanmaraş ili sınırları içerisinde meteorolojik olumsuzluk açık olarak görülmektedir. Kaza Araştırma ve Soruşturma Kurulu Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğünden kaza araştırma ve incelemesi için temin ettiği uydu görüntüleri (saat 12.00- 16.00) aşağıdaki resimlerde yer almaktadır.

Resim 1. Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğünden Alman Uydu Görüntüleri (6 tane)



Uydu Görüntüsü 13:00 Gmt



Uydu Görüntüsü 14:00 Gmt



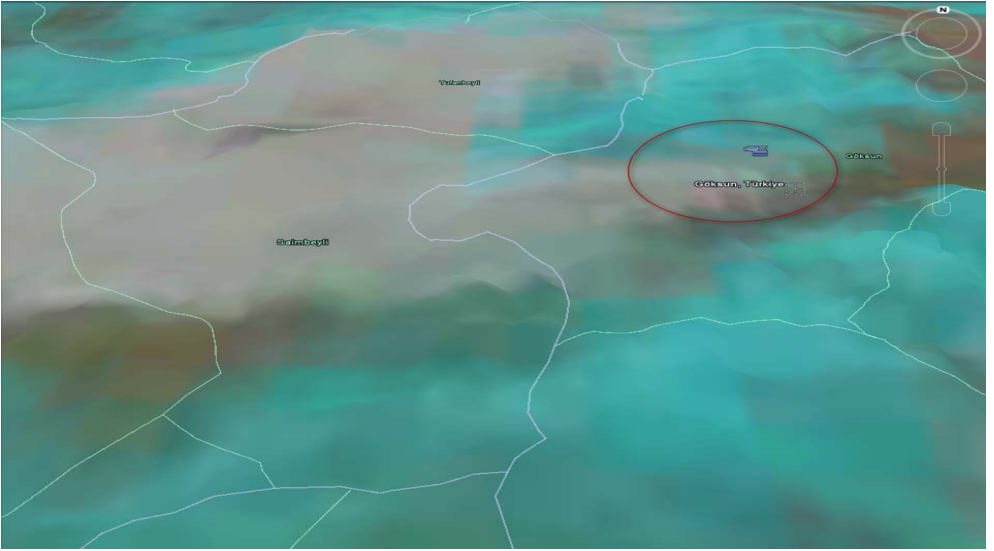
Uydu Görüntüsü 14:30 Gmt

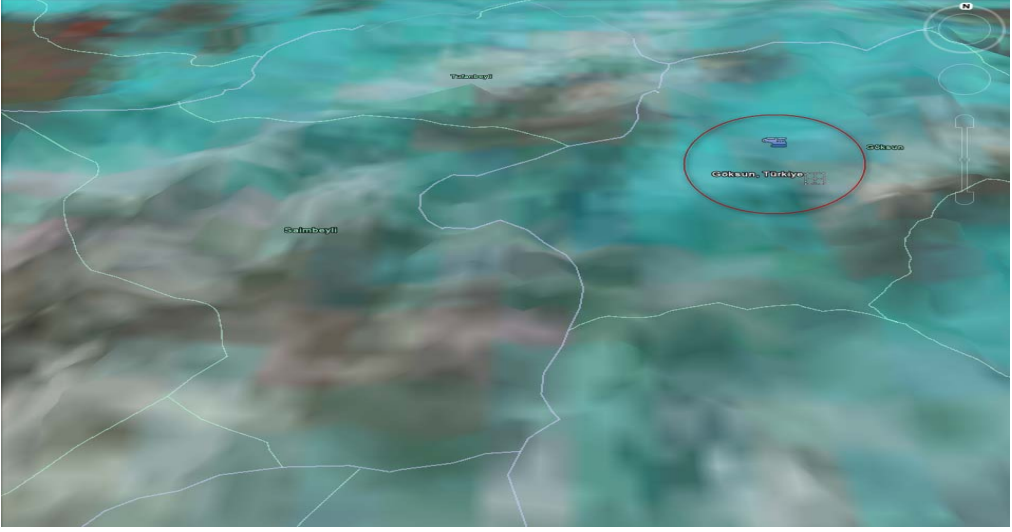


Uydu Görüntüsü 16:00 Gmt

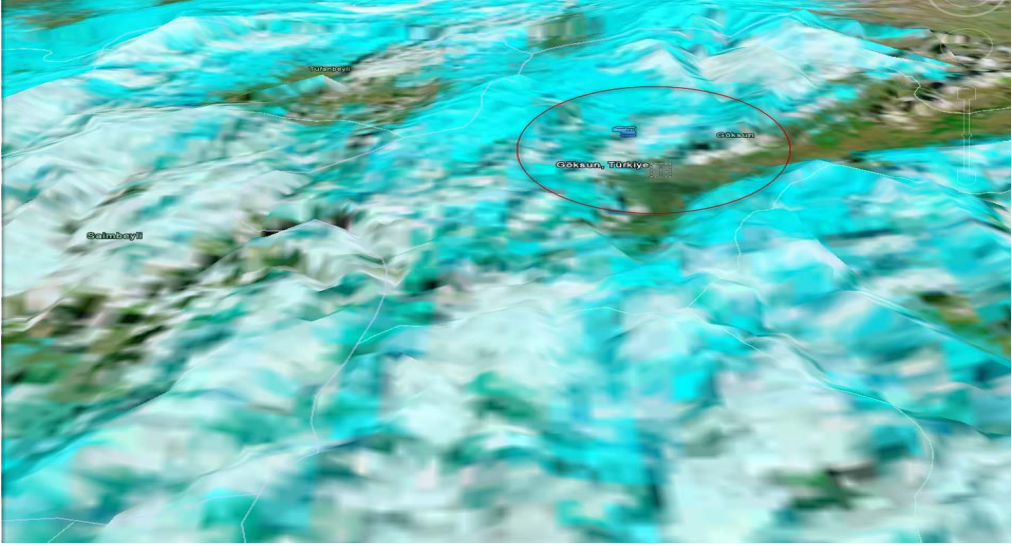


Resim 2. Kutupsal Yörüngeli Uydu Görüntüleri (NOAA 17 Uyudusu 08:30 Lokal ve 10:10 Lokal)





Resim 3. Uydu Görüntüleri (MODIS-TERRA Uydusu 10:40 Lokal Ve MODIS-AQUA Uydusu 12:20 Lokal 721 Kanal RGB'si)



Resim 4. Kahramanmaraş Havalimanı'na Ait LTCN AD2.11 Meteoroloji Bilgileri



Tablo 4. Meteoroloji Hizmetlerine Ait Bilgiler

LTCN AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Associated MET Office	İncirlik
2	Hours of service MET Office outside hours	As AD
3	Office responsible for TAF preparation Periods of validity	İncirlik 9-HR
4	Type of landing forecast Interval of issuance	NIL
5	Briefing/consultation provided	Personal consultation
6	Flight documentation Language(s) used	Charts abbreviated plain language text TU-EN
7	Charts and other information available for briefing or consultation	-
8	Supplementary equipment available for providing information	Telefax, Dial-up PC connection
9	ATS units provided with information	KAHRAMANMARAS Control TWR
10	Additional information (limitation of service, etc.)	Aerodrome Warnings

Kaza Araştırma ve Soruşturma Kurulu tarafından yapılan incelemelerden ve Rapora yansayan açıklamalardan, TC-HEK tescilli hava aracının Çağlayanerit-Kayseri Erkilet - Yozgat/Yerköy seyrüseferi sırasında kat etmeye çalıştığı Kahramanmaraş ili Merkez Kızılöz Köyü dağlık alanda 25 Mart 2009 tarihine ait Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü meteorolojik harita, diyagram ve uydu görüntülerinin analizi neticesinde 11:00-18:00 Greenwich saatleri arasında özellikle öğle saatlerinden sonra çok bulutlu ve kar yağışlı olduğu, hava sıcaklığının -5 ile -7 derece civarında ölçüldüğü, rüzgârın güneybatı yönlerden saatte 35-40 km hızla kuvvetli olarak estiği, **görüş mesafesinin 300-500** metre arasında olduğu belirlenmiştir.

Yukarıda belirtilen meteorolojik şartların kazaya etkisi “Kaza İnceleme ve Araştırma Kurulu” tarafından aşağıdaki şekilde yorumlanmıştır.

“Türkiye AIP ENR 1.2 Görev Uçuş Kuralları Kısım 1.2 NOT 1: Helikopterler için yer görüş değeri kontrollü sahalar dışında 2 km'den az olmayacaktır ifadesine yer vermektedir. Kontrollü sahalar kule kontrol sahası, terminal sahası, askeri terminal kontrol bölgesi ve yollardır. Helikopterin görerek uçuş şartlarına göre kalkış yaptığı Kahramanmaraş İli Çağlayanerit İlçesi Kahramanmaraş Hava Meydanı Kule Kontrol Sahası dışında yani kontrolsüz sahadadır ve uçuş görerek şartlarda Kayseri Erkilet (yakıt ikmali) Askeri Terminal Kontrol Bölgesine girene kadar kontrolsüz sahalarda yapılmak üzere planlanmıştır. Türkiye Havacılık Bilgi Yayını ilgili maddesindeki “helikopterler için yer görüş değeri kontrollü sahalar dışında 2km'den az olmayacaktır” şartı bu uçuşta TC Çevre ve Orman Bakanlığı Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü'nün 11.00 -18.00 UTC saatleri arasında yer alan meteoroloji tespitlerinde yer alan görüş mesafesinin “300-500 metre arasında” olması nedeniyle ihlal edilmiştir. Bir başka ifadeyle hava aracı pilotu tarafından VFR planlanan Çağlayanerit-Kayseri Erkilet (yakıt ikmali)-Yozgat/Yerköy uçuşunda; hava aracının Kahramanmaraş İli Merkez Kızılöz Köyü dağlık alanı kat edişindeki meteorolojik şartlar VFR uçuşa müsaade etmemesine rağmen pilot tarafından söz konusu uçuşa devam edilmiştir. -5/-7°C ve kar yağışlı ortam ana rotor ve kıvrık rotoru palleri üzerinde buzlanma yaratmaya müsait hava koşulu olarak görülmektedir. Bu koşulun hava aracının havada tutunabilmesini etkilediği bilinmektedir. Bu nedenle; hava aracı pilotunun uçuş rotasına ait meteorolojik bilgileri almamasından kaynaklanan buzlanmaya müsait hava koşulu ayrı bir meteorolojik faktör olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca, Çevre ve Orman Bakanlığı Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü ile yapılan müteakip çalışmalarda Kutupsal Yörüngeli Uydu Görüntüleri Analizi ve Sabit Yörüngeli Uydu Analiz sonuçları değerlendirilmiştir. Yapılan bu değerlendirmeler sonucunda “ Helikopterin düştüğü bölge 25 Mart 02.00 Türkiye saatinden itibaren sisin etkisinde bulunmakta olduğu, sis 10.40 lokal saate kadar bölge üzerinde devam ettiği, 10.00'den itibaren alçak seviyeli bulut grubunun Göksum ilçesi ve dağlık alanlar üzerinde etkili olduğu, bu bulutlardan kar türünde yağışın dağlık alanlar üzerinde aralıklarla hafif olarak devam edeceğinin muhtemel olması sonucu dağlık alanları kapatacağı, uzaktan algılama yöntemleriyle sisin hala devam ettiğine dair bulgular teknik olarak mümkün olmamakla birlikte saat 12.00 civarında gündüz sıcaklıklarının yükselmesiyle sisin parçalar halinde dağlık alanlar üzerindeki vadilerde kısmen kalabileceğinin göz önünde bulundurulması gerekliliği” sonucuna varılmıştır. Ayrıca Her 15 dakikada bir görüntü alan MeTeosat-9 uydusunun (Sabit Yörüngeli Uydu) 10.8 µm. kanal görüntülerine bakıldığında; Göksum ilçesi ile helikopterin düştüğü koordinat üzerinde, düşüş öncesi ve sonrasında 2 saat süresince bulut tepe sıcaklıklarının -9 ila -14 °C arasında olduğu gözlemlenmiş olup ve bu değerler alçak seviyeli bulutların (Stratocumulus tipi bulutların) tepelerinden alınan değerlerdir.

Yukarıda yer alan meteorolojik oluşum merhum İHA Muhabiri İsmail Güneş'in 112 servis ile yapmış olduğu görüşmelerde de kar, tipi, sis, çok soğuk gibi tanımlarda açık olarak ifade edilmiştir. Merhum tarafından kaza mahallinde hava aracının içinde yapılan bu tanımlamalardan; hava aracının uçmuş olduğu bölgede VFR koşulların ortadan kalktığı, yağan tipi şeklindeki kar

nedeniyle pilotun yer görüşünü istikrarlı bir şekilde takip edemediği olasılığını güçlendirdiği ve bu meteorolojik koşullara rağmen uçuşunu aynı istikamette devam ettirdiği belirlenmiştir.”

Komisyonumuz tarafından kaza yerinde yapılan incelemelerde dinlenen tanıklar da o günkü hava şartlarının çok kötü olduğunu teyit etmiştir.

Gerçekten de Komisyonumuz tarafından dinlenen uzman kişilerden Kaptan Pilot Fevzi ALTUNBULAK o andaki meteorolojik şartların helikopterin düşmesine önemli ölçüde etkisinin olmuş olabileceğini aşağıdaki şekilde ifade etmiştir.¹¹

“... Efendim, meteoroloji yön vermez ancak bölgesel olarak pilot uçacağı kalkış yaptığı meydan, gideceği meydan ve yol boyu güzergâhla ilgili meteorolojik raporları alır, buna göre hareket eder ancak helikopterler görerek uçacağı için bulunduğu yerden gideceği meydan ya da yere bir çizgi çekip bunun sağma soluna sapabilir. Mutlaka o çizgiyi takip etmek zorunda değildir. Genellikle de vadiler tercih edilir. O helikopter o günkü hava şartlarında bulut içinde kesinlikle ve kesinlikle uçamayacak durumdaydı. Buluta girdiği takdirde motor ve pallerinde şiddetli buzlanma olup zaten düşerdi. Buluta giremezdi. Yani bulut içinde uzun süre uçamazdı. Kuvvetle muhtemeldir ki pilot dağları aşmak için vadileri kullanmak istedi, aşamadı, geri dönme teşebbüsündeyken... Gidişinin en büyük nedeni de uçak değil helikopter olması “Gidemediğim yerde inerim, geri dönerim.” düşüncesiyle hareket etmiş olabilir, “Nasıl olsa helikopter her yere iniyor.” diye... Ancak bendeki kanaat kesin olmamakla birlikte dönüşe karar verdiği sırada, dönüş sırasında buluta girdiği ve bulut içerisindeyken de tepeye çarptığı şeklinde ama bu tahminden öteye gitmez. Fakat kesin olan şudur ki: O gün o helikopter bulutun üstüne çıkamazdı, bulut içinde uçamazdı, o günkü şartlarda helikopterin uçmaması gerekiyordu bu kesin...”

Komisyonumuz tarafından Devlet Meteoroloji Genel Müdürlüğü personeli Meteoroloji Mühendisi Nurettin ÇAM'dan olayla ilgili meteoroloji raporu hazırlaması istenmiş ve aşağıda yer alan bilgiler komisyonumuza sunulmuştur.

“Meteorolojik haritalar yer seviyesi ve atmosferin çeşitli yüksekliklerinden alınan parametrelerle hazırlanmaktadır. Bunlardan 850 hPa haritası kaza yeri seviyesinin alt kısmından (yaklaşık 1500m), 700 hPa haritası ise üst kısmından (yaklaşık 3000 m) ölçülen değerlerle hazırlanmaktadır. Günde iki defa (00:00 UTC ve 12:00 UTC) oluşturulan bu haritalar tahmin haritaları olmayıp gerçek durumu göstermektedir. Bu veriler baz alınarak geleceğe yönelik aynı seviyelerin tahmin haritaları üretilmektedir.

Yüksek seviye meteoroloji haritalarından 25.03.2009 tarihli saat 12:00 UTC’de hazırlanan 850 hPa ve 700 hPa seviyelerine ait sıcaklık haritaları Şekil-2 ve Şekil-3’te verilmiştir.

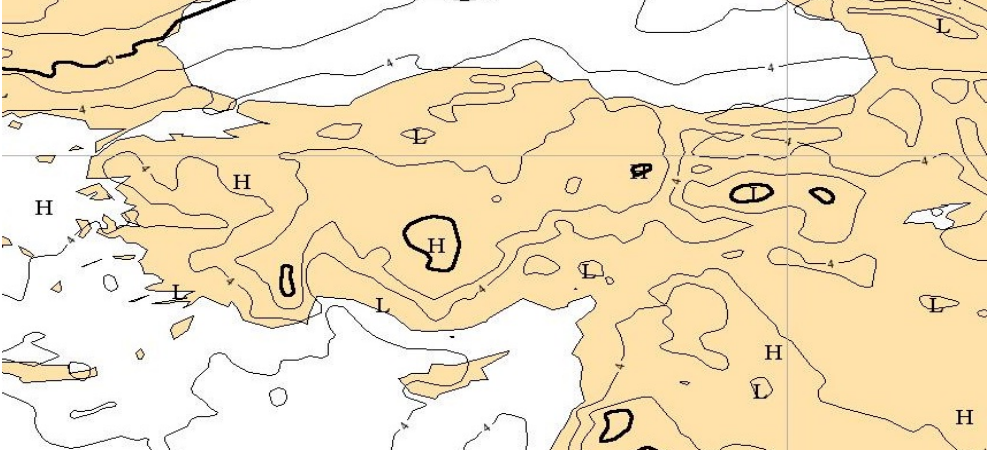
Kaza yerinin yüksekliği 1960 m olduğu düşünüldüğünde, bu yükseklikteki sıcaklık, rüzgâr vb. meteorolojik parametrelere ulaşmak için bu iki seviyeye ait haritaların kullanılması gerekecektir.

Bu harita değerleri ile birlikte aynı anda ölçülen başka birçok parametre başlangıç değeri olarak alınarak, hava tahmin modeli girdileri elde edilir. Uluslararası meteoroloji kuruluşlarının ya da gelişmiş birkaç ülkenin üretebildiği küresel hava tahmin modelleri programlarının çalıştırılması sonucunda istenilen bir koordinatın ya da bu koordinata yakın bir bölgenin hava tahmini elde edilebilmektedir.

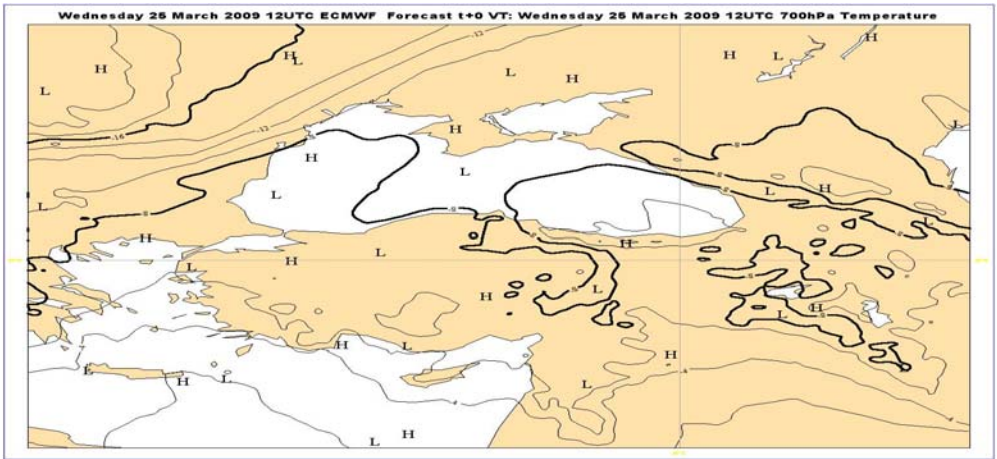
¹¹ 09.06.2009 tarihli Komisyon Toplantı Tutanağı.

Bu anlatımların sonucunda kaza günü bölgedeki hava sıcaklığının; 12:00 UTC'de -1°C ve -3°C , ilerleyen saatlerde ise -5°C ve -7°C 'ye kadar düşmüş olması mümkün görülmüştür.¹²⁻¹³

Şekil 2. 25.03.2009 Tarihli Saat 12:00 UTC'de Hazırlanan 850 HPa (Yaklaşık 1500 m) Seviyesine Ait Sıcaklık Haritası.



Şekil 3. 25.3.2009 Tarihli Saat 12:00 UTC'de Hazırlanan 700 Hpa (Yaklaşık 3000 m) Seviyesine Ait Sıcaklık Haritası.

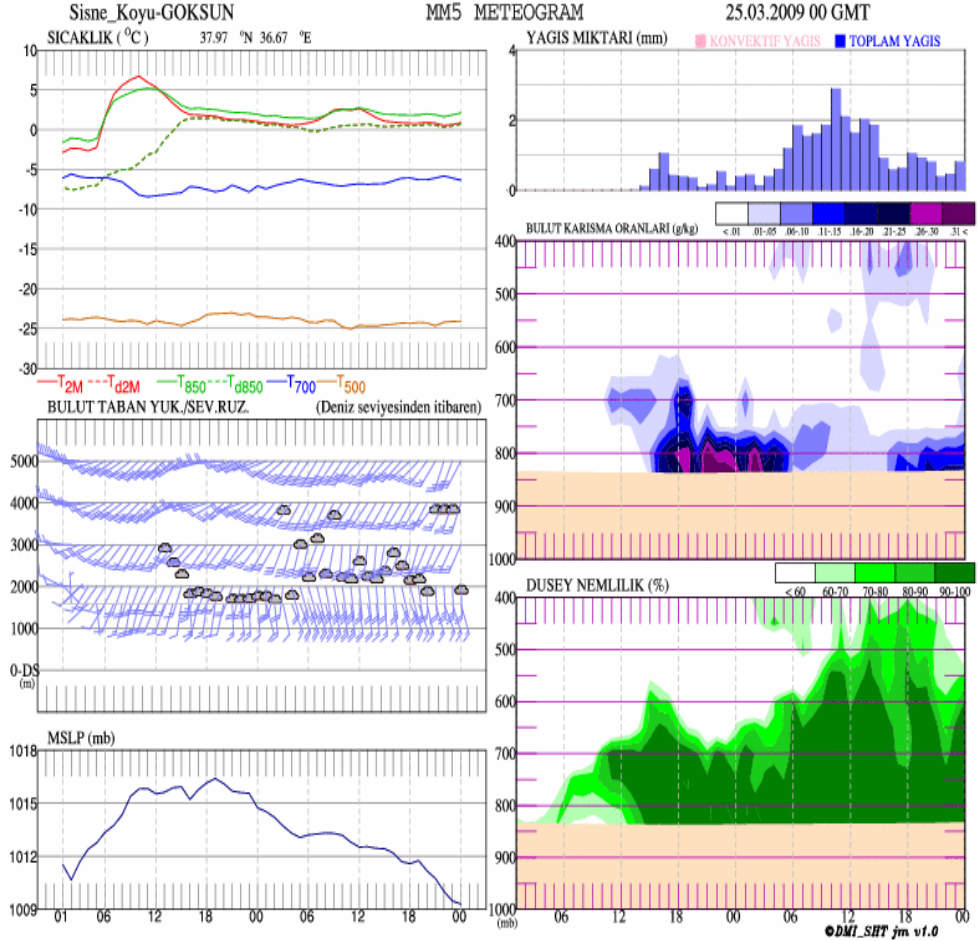


¹² Kaza bölgesi için yapılan tahminler daha sonra yerinde ölçüm yapılarak doğrulanamadığından bu şekilde bir değerlendirme yapılmıştır.

¹³ Kaza sonrası sıcaklığın oldukça düşük olduğu, merhum İHA Muhabiri İsmail Güneş'in telefon konuşmalarından da anlaşılmaktadır.

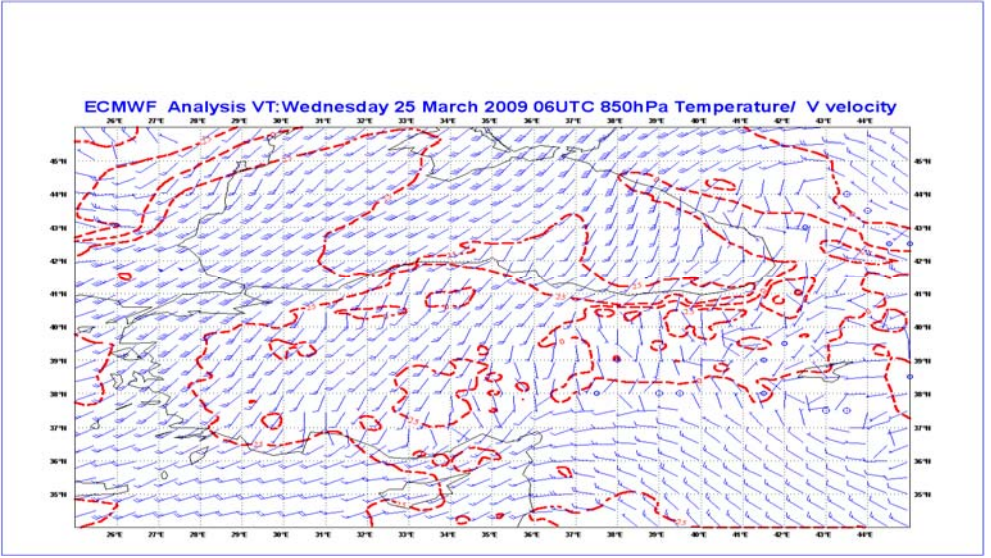
Kaza yeri koordinatı için hazırlanan MM5 modeli meteogram çıktısında (Şekil-3) hava sıcaklığının 12:00 UTC'den sonra hızla düştüğü gözlemlenmektedir. Bu modeller yumuşatılmış topografya kullanıldığından sıcaklığın gerçek değerini tespitten ziyade eğilimini anlamada kullanılır. Ayrıca bu model çıktısından elde edilen bulut karışma oranları ve nem profili bilgilerinin uydu (MSG) bulut görüntüleri ile uyumlu olması, 3000 m yükseltiye kadar alçak seviye bulutu ve sis ihtimalini kuvvetlendirmektedir.

Şekil 4. 25.03.2009, 00 UTC'de Hazırlanan MM5 Modeli Meteogram Çıktısı

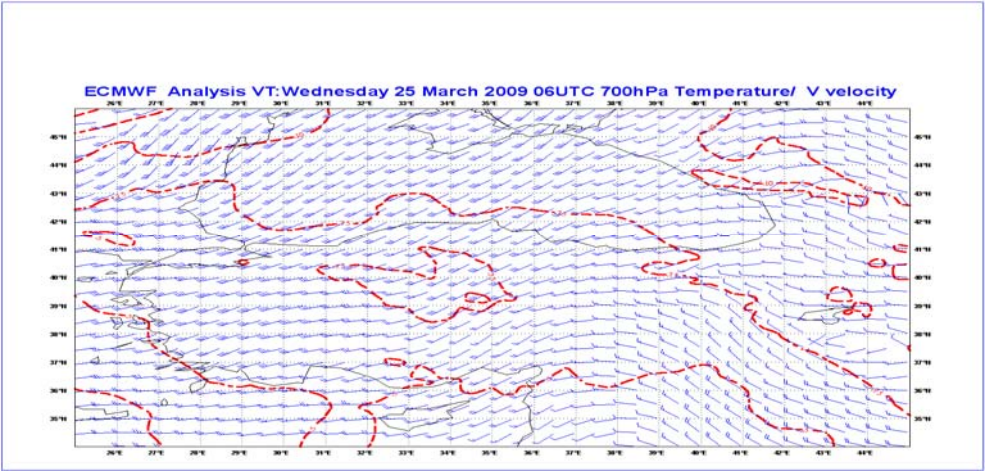


Yine aynı seviyelere ait rüzgâr haritalarından rüzgârın; sabah saatlerinde 5-10 km/saat, 12:00 UTC'den sonra ise güneybatıdan 35-40 km/saat hızla estiği görülmektedir (Şekil-5,6,7 ve 8).

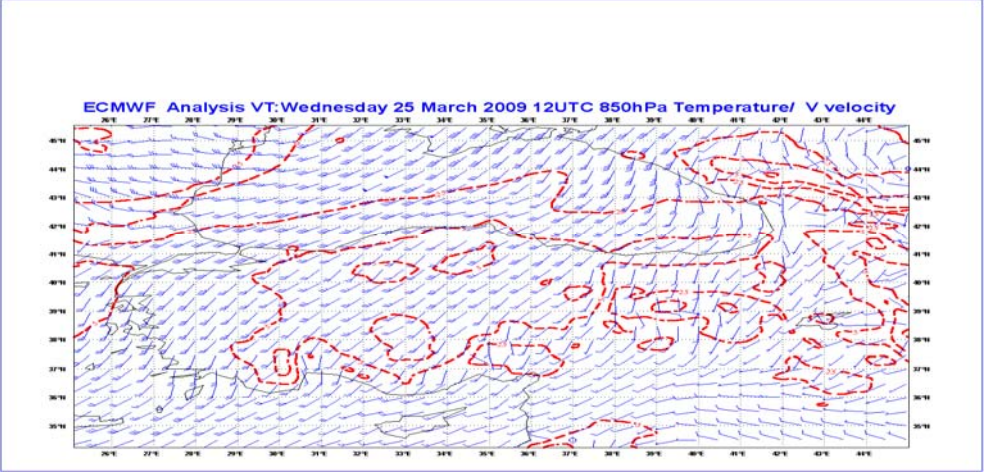
Şekil 5. 25.03.2009 06:00UTC 850 Hpa Rüzgâr Haritası



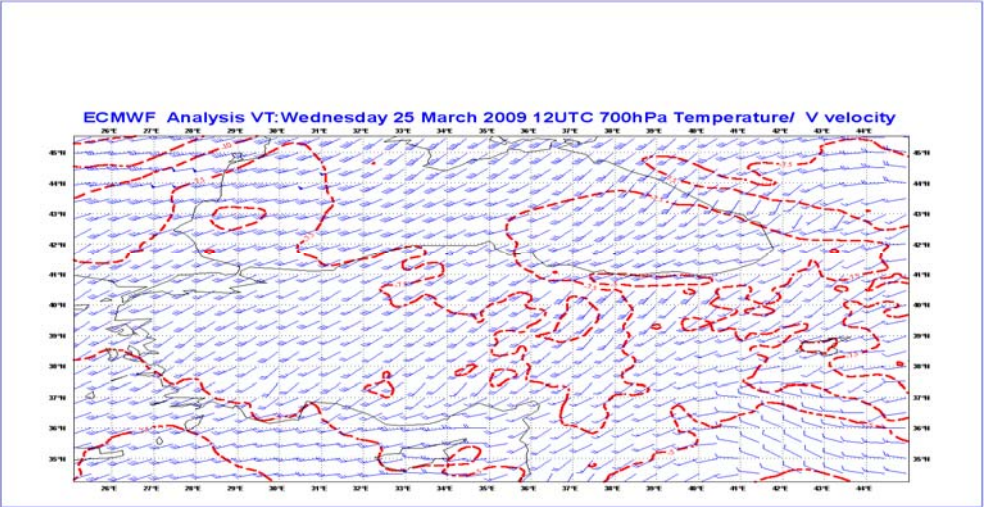
Şekil 6. 25.03.2009 06:00 UTC 700 Hpa Rüzgâr Haritası



Şekil 7. 25.03.2009 12:00 UTC 700 HPa Rüzgâr Haritası



Şekil 8. 25.03.2009 12:00 UTC 850 HPa Rüzgâr Haritası

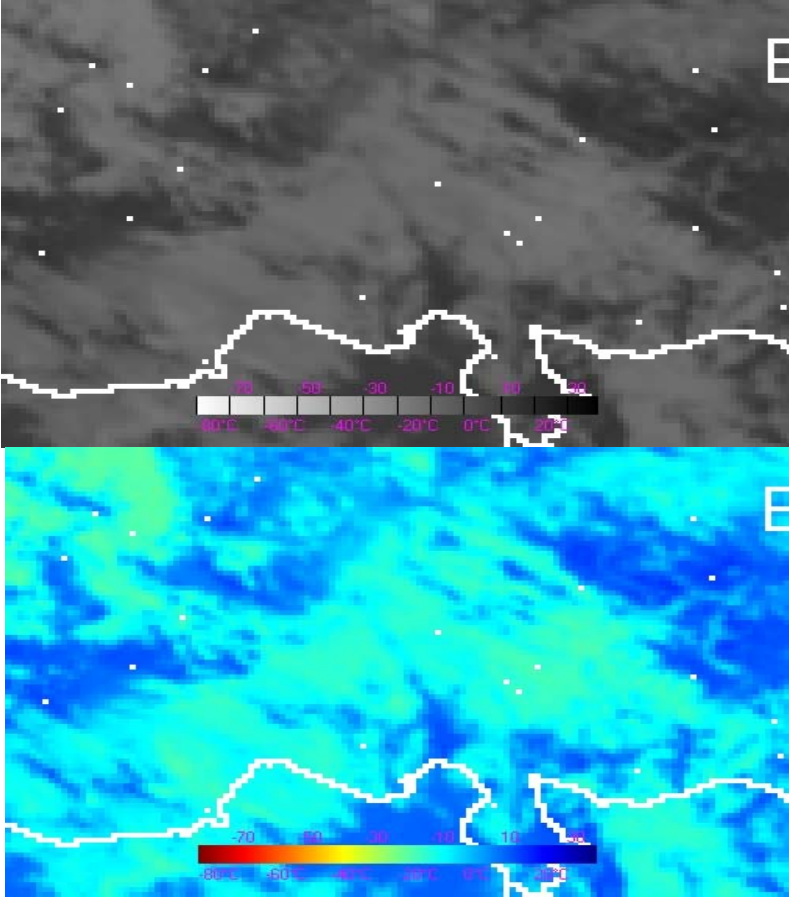


Meteorolojik uydulardan alınan bilgiler görünür ve kızılötesi olmak üzere iki farklı kanaldan elde edilmektedir. Kızılötesi görüntülerinden elde edilen değerler yaklaşık olarak bulut tepesi sıcaklığını vermektedir.¹⁴

Kaza anı ve sonrasında ait uydu görüntülerinin 13:00 UTC'den başlayan bulut durumu incelemesinde; 13:00 UTC'de bölgede, tepe sıcaklığı -10 °C civarında ölçülen bir alçak bulut kütleli görülmektedir (Şekil-9).

¹⁴ Raporda kullanılan uydu görüntüleri sabit yörüngeli METEOSAT ikinci nesil MSG (Meteosat Second Generation) uydularından alınan kızılötesi (IR) 10.8 mikron kanalına ait görüntülerdir.

Şekil 9. MSG IR10.8 Kanalı Görüntüleri

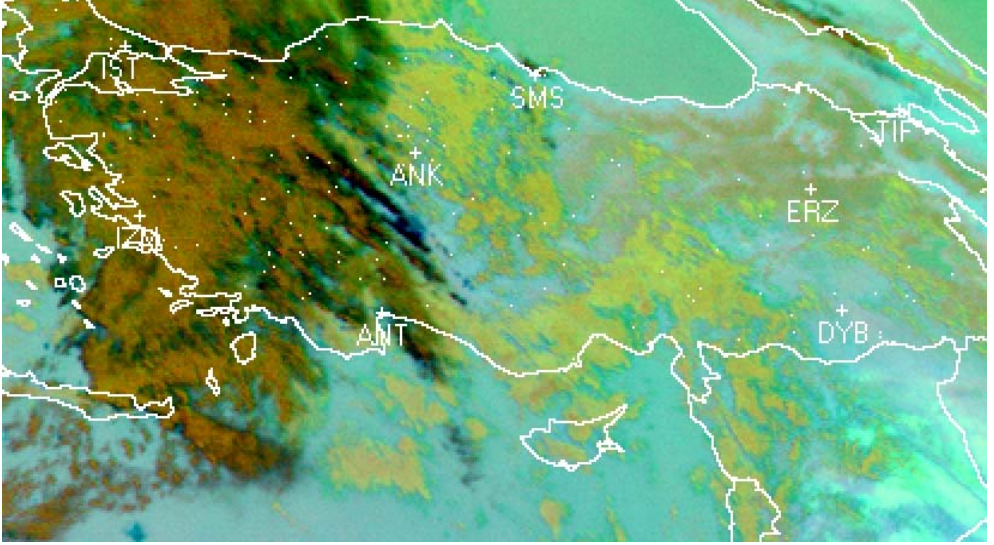


25.3.2009 saat 1300 UTC. A) Gri Ölçek B) renklendirilmiştir. -10 °C olarak belirlenen bulut tepe sıcaklığından kaza mahalli seviyesi sıcaklığı çıkarıldığında: (-3) - (-10) = 7 °C değere erişilmektedir.

Bu sıcaklık farkı bulut tepesi ile olay yeri yüksekliği hakkında bilgi verir. Nemli bir havada (bulut içinde) düşey sıcaklık değişimi yaklaşık (Lapse Rate) 0.7 °C/100 m'dir. 7°C'lik sıcaklık farkından; kaza yeri seviyesi ile bulut tepesi yüksekliği arasındaki yaklaşık mesafenin $700/0.7 = 1000$ m olduğu sonucu ortaya çıkar. Buradan olay yerindeki bulutların yüksek ya da orta bulut olmadığı tespit edilmiş olur.

Tespit edilen bu durum: olay zamanında bölgede yüksek bulut olmaması nedeniyle atmosferin daha alt seviye bilgilerinin alınabilmesine imkân sağlamıştır.

Şekil 10. Bulut Tiplerini Tespit İçin Geliştirilmiş RGB Uygulaması Görüntüsü

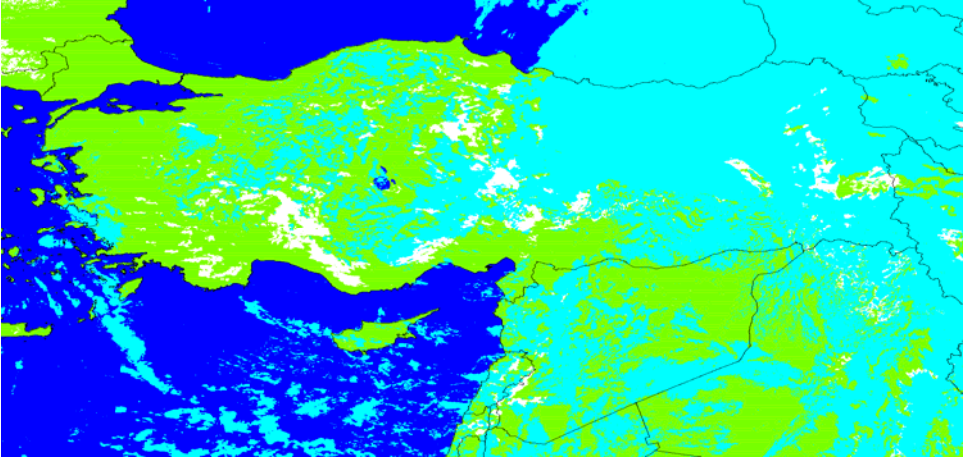


Türkiye'nin batısındaki koyu renkler orta ve yüksek bulutları, doğudaki açık (yeşil) renkler alçak bulutları göstermektedir. Kaza yerindeki bulutların yüksek ya da orta bulut olmadığı Şekil 10'daki uydu görüntüsünden de anlaşılmaktadır. Kaza zamanına yakın saatlerdeki uydu görüntülerinin animasyonu incelendiğinde buradaki kütlelin yere çok yakın stratus alçak bulutu ya da sis olabileceği tahmin edilmiştir. Zira pozisyonu durağandır. Ayrıca hafif kar yağışı ve rüzgârın artmasıyla da tipi olayının meydana gelmiş olabileceği düşünülmüştür.

Bu bulutların taban yüksekliğinin, kaza yeri seviyesinden başlaması yüksek bir ihtimaldir. Keza yer seviyesinde var olmasa dahi, helikopterin asgari uçuş yüksekliği de göz önüne alınırsa kazanın hemen öncesinde helikopterin sis içinde bulunduğunu varsaymak yanlış bir değerlendirme olmayacaktır.¹⁵

¹⁵ Gazeteci İsmail Güneş'in kazadan hemen önce çektiği fotoğraflar da bu ihtimali güçlendirmektedir.

Şekil 11. NOAA Uydusundan Alınan Karla Kaplı Alan Ürün Görüntüsü

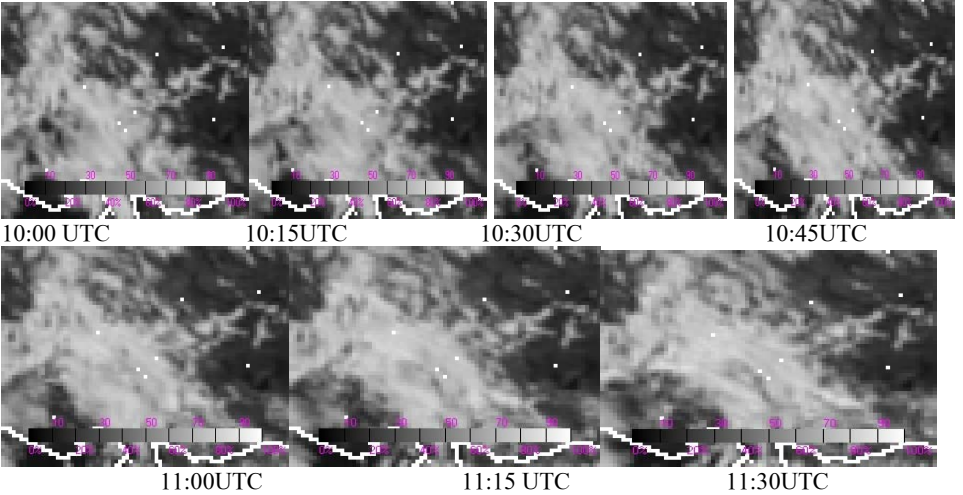


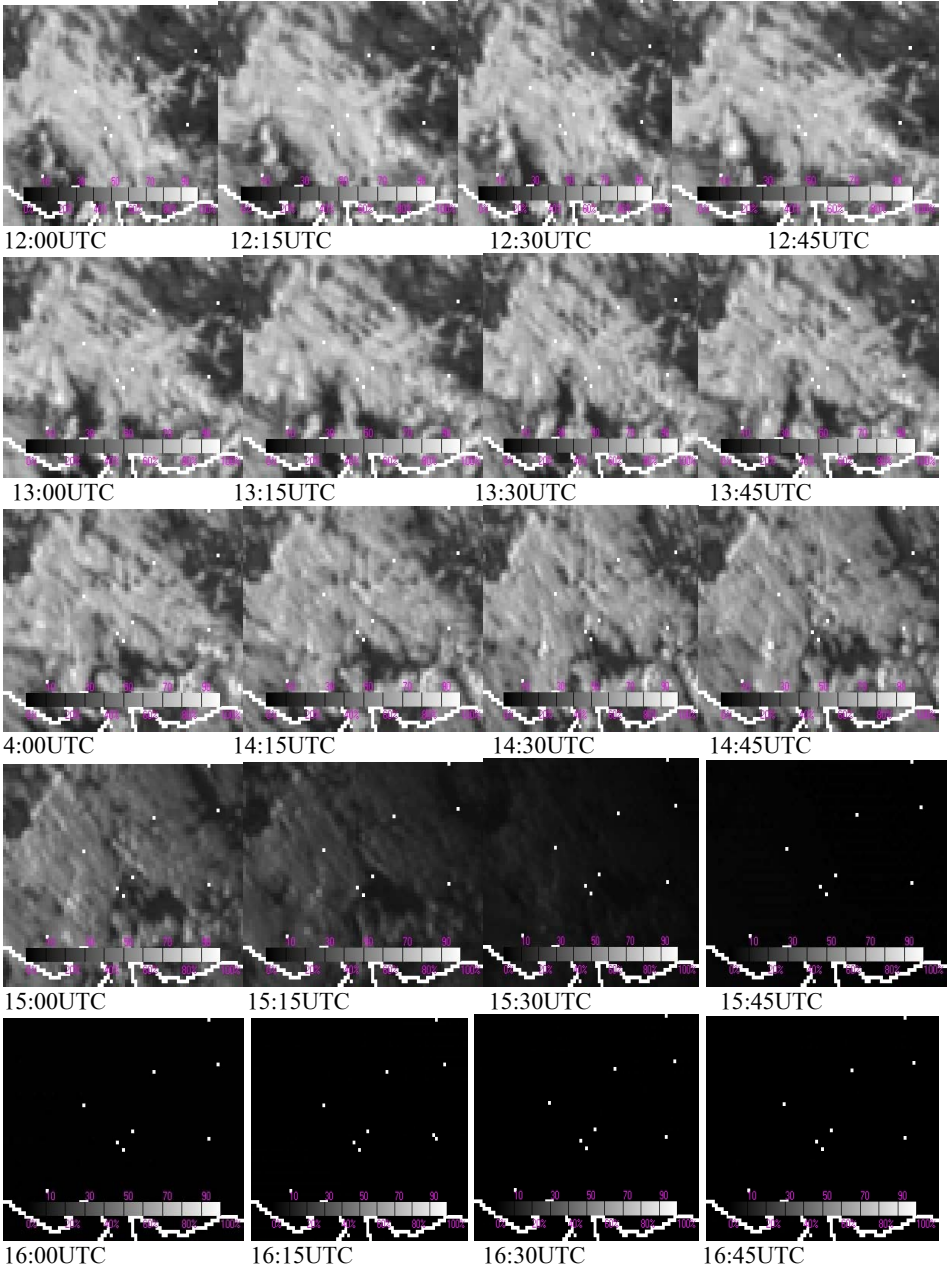
NOAA uydü görüntülerinden 24.03.2009'da elde edilen "karla kaplı alan ürünü" ile yapılan tespite bölgenin daha önceden karla kaplı olduğu görölmektedir.

Bölgenin yüksek kesimlerinin tamamının alçak bulutlarla kaplı olması; pilotun olay yeri rakımına yaklaşincaya kadar (daha aşağı seviyelerde) normal uçuş hızı ile geldiği varsayılsa, hava muhalefeti sorunu olan bölgelerde değişik yerlerden bir ya da birkaç defa zirveyi aşma girişiminde bulunmuş olabileceği de göz önünde bulundurulmalıdır.

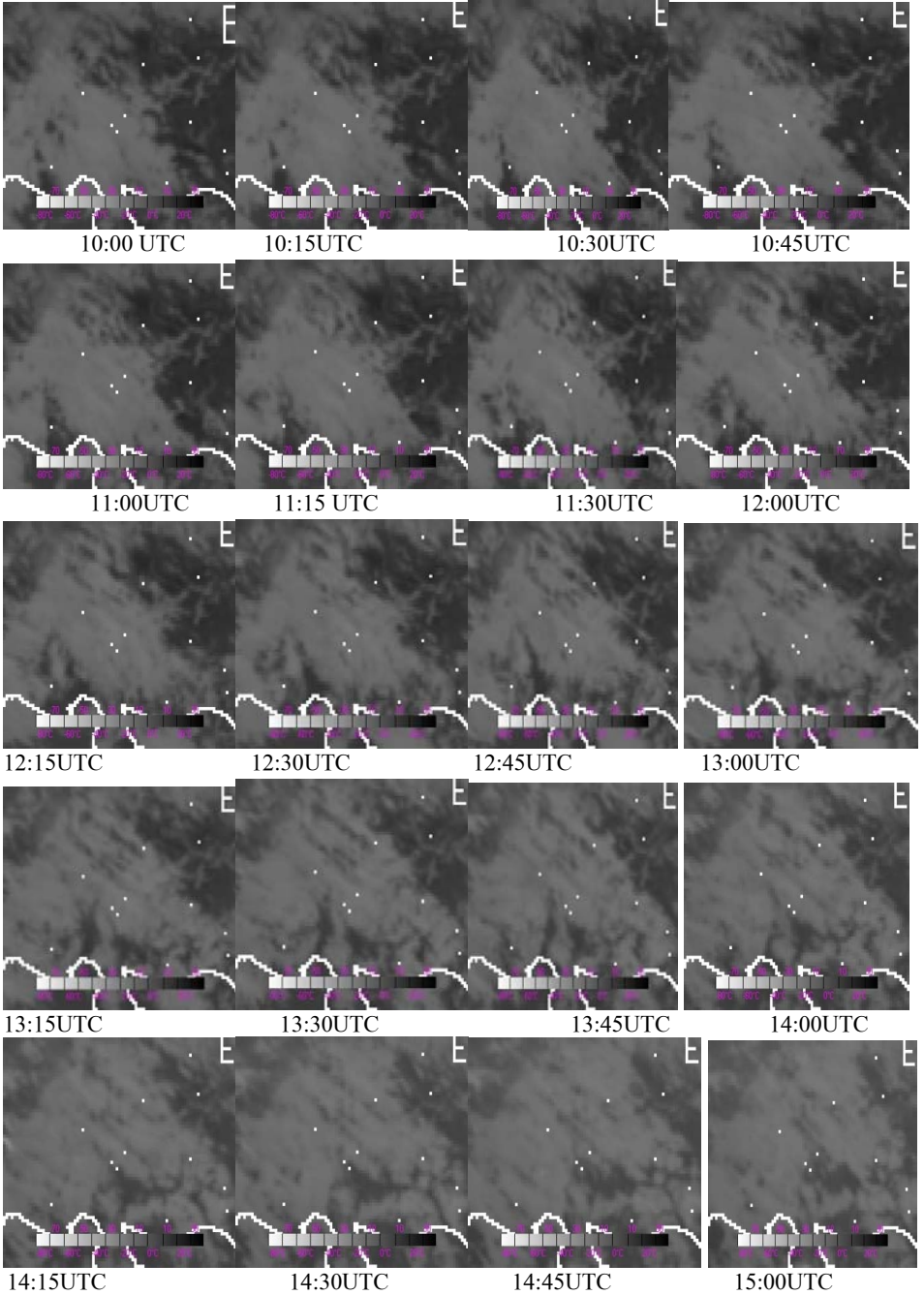
Kaza öncesi saatlerden itibaren 15 dakika aralıklarla alınan VİSİBLE ve NFRARED MSG uydü fotoğrafları aşağıdadır.

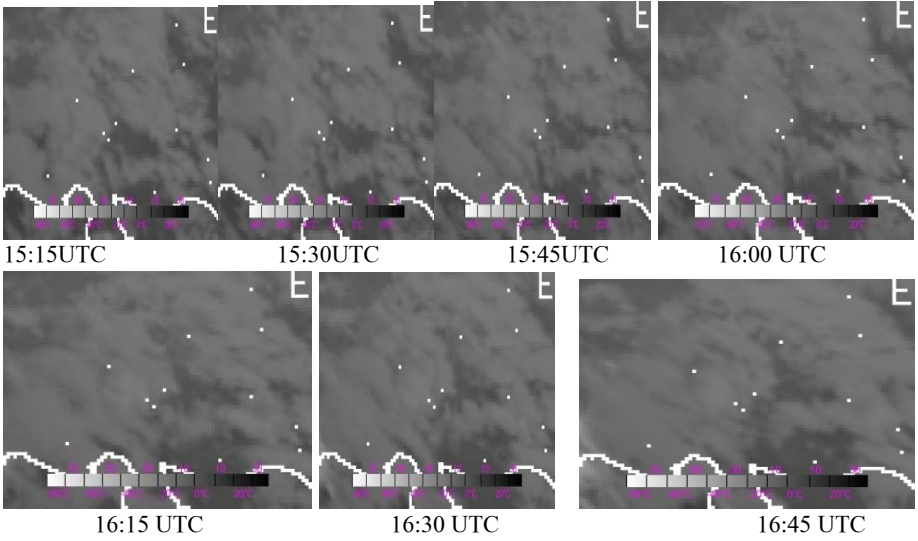
Şekil 12. VISIBLE Görüntüleri (UTC 10:00- 16:45)





Şekil 13. INFRARED Görüntüleri





3.6. İHLAS HABER AJANSI MUHABİRİ GAZETECİ İSMAİL GÜNEŞ TARAFINDAN KAZA GÜNÜ ÇEKİLEN FOTOĞRAFLAR

Kazadan sonra kazazedeler arasında bulunan Gazeteci İsmail Güneş'in fotoğraf makinesinden çıkan ve kazadan hemen önce çektiği anlaşılan fotoğraflar kaza sebebinin ortaya çıkarılmasında önem arz etmektedir.

Aşağıda "Nikon D70s" marka ve model makine ile kaza günü saat 14:35'ten itibaren çekilen fotoğraflar ve özellikleri bulunmaktadır. Bu saatte hava aracı Çağlayancerit ilçesinden kalkışa hazırlanma anı ile düşme anına kadar çekilen fotoğraflar yer almaktadır.

Kaza günü çekilen fotoğraflar incelendiğinde bulutlanmanın yol boyunca arttığı ve buna mukabil görüş mesafesinin gittikçe azaldığı görülmektedir. Söz konusu olan bu fotoğraflar ilgili bölümlerde ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir.

Resim 5. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından¹⁶ Lokal 14.35:47'de Çekilmiş Fotoğraf ve Özellikleri



¹⁶ İHA Muhabiri merhum İsmail GÜNEŞ'in fotoğraf makinesinde 25.03.2009 tarihine ait saat 11:29-15:00 arasında çekilmiş toplam 134 fotoğraf bulunmaktadır.

Properties - File	Properties - EXIF	Properties - Custom
File Information	Sensing method	One-chip color area sensor
File:	Scene type	A directly photographed image
DSC_0137	CFA pattern	(00,02,00,02,02,01,01,00)
Located in:	Custom Rendered	Normal process
C:\Users\ak2\Desktop\M. Yazıcıoğlu Beki\M Yazıcıoğlu Foto	Exposure mode	Auto exposure
Type: ACDSee Pro 3 JPEG Image	White balance	Manual white balance
Size: 641,9 KB	Digital zoom ratio	1
Created: 31.08.2010 14:19:49	Focal length in 35mm film	27 mm
Modified: 25.03.2009 14:35:48	Scene capture type	Standard
Accessed: 10.09.2010 16:10:33	Gain control	Low gain up
<input type="checkbox"/> Read only <input type="checkbox"/> Hidden	Contrast	Soft
Image Attributes	Saturation	Normal
Image Dimensions: 3008 x 2000 (6.0 MP)	Sharpness	Normal
Uncompressed Size: 17,2 MB	Subject distance range	unknown
Bit Depth: 24-bit color	Miscellaneous	
Pages: 1 page(s)	Exif version	2.21
Pixels Per Inch: 300 PPI	FlashPix version	1.0
Image Dimensions (in inches): 10.03 x 6.67	File source	DSC
Embedded Color Profile: N/A	White balance	Preset
EXIF metadata (summary):	Flash bias	+1.0 eV
Model	Nikon Maker Notes	
Date/Time Original	Quality	BASIC
25.03.2009 14:35:47	White balance	Preset
Exposure Time	ISO setting	ISO 1250
1/500 s	Image sharpening	AUTO
F-number	Focus mode	AF-S
f/11	Flash setting	REAR SLOW
Exposure bias value	AF Focus	Center
0.00 eV	Flash bias	+1.0 eV
Metering mode	Flash bracket compensat...	0.0 eV
Spot	Contrast	AUTO
Flash	Noise reduction	OFF
Flash did not fire	Image optimization	NORMAL
Focal length	Saturation	NORMAL
10 mm	Colorspace	Portrait sRGB
White balance	Lens	18-70 mm
Manual white balance		
Quality		
BASIC		
Database File EXIF IPTC Custom	Database File EXIF IPTC Custom	Database File EXIF IPTC Custom
		ACD Database
		Caption
		Flating
		Keywords
		File Properties
		Filename
		DSC_0137
		File Type
		ACDSee Pro 3 JPEG Image
		Created Date
		31.08.2010 14:19:49
		Modified Date
		25.03.2009 14:35:48
		Size (KB)
		642 KB
		Image Dimensions
		3008x2000
		BPP
		24
		EXIF
		Model
		NIKON D70s
		Date/Time
		25.03.2009 14:35:47
		Shutter speed va...
		Aperture value
		ISO speed ratings
		Exposure bias va...
		0.00 eV
		Metering mode
		Spot
		Flash
		Flash did not fire
		Focal length
		18 mm
		White balance
		Manual white balance
		IPTC
		Caption
		Writer
		Headline
		Keywords
		Copyright notice
		Photographer



Resim 6. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.35:50'de Çekilen Fotoğraf ve Özellikleri




Properties - File	Properties - EXIF	Properties - Custom
File Information	Subsec time 20	ACD Database
File:	Subsec time original 20	Caption
DSC_0138	Subsec time digitized 20	Rating
Located in:	Colorspace sRGB	Keywords
C:\Users\lab2\Desktop\W. Yazooçlu Belg\W. Yazooçlu Foto	Pixel X dimension 3008	
Type: ACDSee Pro 3 JPEG Image	Pixel Y dimension 2000	File Properties
Size: 612,4 KB	Interoperability IFD 28938	Filename DSC_0138
Created: 31.08.2010 14:19:49	Sensing method One-chip color area sensor	File Type ACDSee Pro 3 JPEG Image
Modified: 25.03.2009 14:35:50	Scene type A directly photographed image	Created Date 31.08.2010 14:19:49
Accessed: 10.09.2010 16:10:33	CFA pattern (00,02,00,02,02,01,01,00)	Modified Date 25.03.2009 14:35:50
<input type="checkbox"/> Read only <input type="checkbox"/> Hidden	Custom Rendered Normal process	Size (KB) 613 KB
Image Attributes	Exposure mode Auto exposure	Image Dimensions 3008x2000
Image Dimensions: 3008 x 2000 (6.0 MP)	White balance Manual white balance	BPP 24
Uncompressed Size: 17,2 MB	Digital zoom ratio 1	EXIF
Bit-Depth: 24-bit color	Focal length in 35mm film 27 mm	Model NIKON D70s
Pages: 1 page(s)	Scene capture type Standard	Date/Time 25.03.2009 14:35:50
Pixels Per Inch: 300 PPI	Gain control Low gain up	Shutter speed va...
Image Dimensions (in inches): 10.03 x 6.67	Contrast Normal	Aperture value
Embedded Color Profile:	Saturation Normal	ISO speed ratings
N/A	Sharpness Normal	Exposure bias va... 0.00 eV
EXIF metadata (summary):	Subject distance range Unknown	Metering mode Spot
Model NIKON D70s	Miscellaneous	Flash Flash fired, auto mode, return light detected
Date time original 25.03.2009 14:35:50	Exif version 2.21	Focal length 18 mm
Exposure time 1/400 s	FlashPix version 1.0	White balance Manual white balance
Fnumber 7/11	File source DSC	 IPTC
Exposure bias value 0.00 eV	White balance Preset	Caption
Metering mode Spot	Flash bias +1.0 eV	Writer
Flash Flash fired, auto mode, return light detected	Nikon Maker Notes	Headline
Focal length 18 mm	Quality BASIC	Keywords
White balance Manual white balance	White balance Preset	
Quality BASIC	ISO setting ISO 1250	Copyright notice
Database File EXIF IPTC Custom	Image sharpening AUTO	Photographer
	Focus mode AFS	
	Flash setting REAR SLOW	
	AF Focus Center	
	Auto flash mode Built-in TTL	
	Flash bias +1.0 eV	
	Flash bracket compensat. 0.0 eV	
	Contrast AUTO	
	Noise reduction OFF	
	Image optimization NORMAL	
	Saturation NORMAL	
	Colorspace Portrait sRGB	
	Lens 18-70 mm	
	Database File EXIF IPTC Custom	Database File EXIF IPTC Custom



Resim 7. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.36:41 de Çekilen Fotoğraf ve Özellikleri



Properties - File	Properties - EXIF	Properties - Custom
File Information	Subsec.time 10	ACD Database
File:	Subsec.time original 10	Caption
DSC_0139	Subsec.time digitized 10	Rating
Located in:	Colorspace sRGB	Keywords
C:\Users\ab2\Desktop\M_Yazooçulu Beki\M_Yazooçulu Foto	Pixel X dimension 3008	
Type: ACDSee Pro 3 JPEG Image	Pixel Y dimension 2000	
Size: 759,1 KB	Interoperability IFD 28640	File Properties
Created: 31.08.2010 14:19:50	Sensing method One-chip color area sensor	Filename DSC_0139
Modified: 25.03.2009 14:36:42	Scene type A directly photographed image	File Type ACDSee Pro 3 JPEG Image
Accessed: 10.09.2010 16:10:33	CFA pattern (00,02,00,02,02,01,01,00)	Created Date 31.08.2010 14:19:50
<input type="checkbox"/> Read only <input type="checkbox"/> Hidden	Custom Flendered Normal process	Modified Date 25.03.2009 14:36:42
Image Attributes	Exposure mode Auto exposure	Size (KB) 759 KB
Image Dimensions: 3008 x 2000 (6.0 MP)	White balance Manual white balance	Image Dimensions 3008x2000
Uncompressed Size: 17,2 MB	Digital zoom ratio 1	BPP 24
Bit-Depth: 24-bit color	Focal length in 35mm film 27 mm	EXIF
Pages: 1 page(s)	Scene capture type Standard	Model NIKON D70s
Pixels Per Inch: 300 PPI	Gain control Low gain up	Date/Time 25.03.2009 14:36:41
Image Dimensions (in inches): 10.03 x 6.67	Contrast Normal	Shutter speed va...
Embedded Color Profile:	Saturation Normal	Aperture value
N/A	Sharpness Normal	ISO speed ratings
EXIF metadata (summary):	Subject distance range unknown	Exposure bias va... 0.00 eV
Model NIKON D70s	Miscellaneous	Metering mode Spot
Date/Time original 25.03.2009 14:36:41	Exif version 2.21	Flash Flash fired, auto mode, return light detected
Exposure time 1/500 s	Flash/Pix version 1.0	Focal length 18 mm
F-number f/11	File source DSC	White balance Manual white balance
Exposure bias value 0.00 eV	White balance Preset	IPTC
Metering mode Spot	Flash bias +1.0 eV	Caption
Flash Flash fired, auto mode, return light detected	Nikon Maker Notes	Writer
Focal length 18 mm	Quality BASIC	Headline
White balance Manual white balance	White balance Preset	Keywords
Quality BASIC	ISO setting ISO 1250	
Database File EXIF IPTC Custom	Image sharpening AUTO	Copyright notice
	Focus mode AF-S	Photographer
	Flash setting REAR SLOW	
	AF Focus Center	
	Auto flash mode Built-in, TTL	
	Flash bias +1.0 eV	
	Flash bracket compensat. 0.0 eV	
	Contrast AUTO	
	Noise reduction OFF	
	Image optimization NORMAL	
	Saturation NORMAL	
	Colorspace Portrait sRGB	
	Lens 18-70 mm	
	Database File EXIF IPTC Custom	Database File EXIF IPTC Custom



Resim 8. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.39:34'de Çekilen ve Helikopterin Havalandığını Gösteren Fotoğraf¹⁷ ve Özellikleri



¹⁷ Kahramanmaraş KCM Kule kayıtlarına göre pilotla en son bağlantı saat 14.14:11'de kurulmuştur.

Properties - File	Properties - EXIF	Properties - Custom
File Information	Scene type A directly photographed image	ACD Database
File: DSC_0142	CFA pattern (00,02,00,02,02,01,01,00)	Caption
Located in: C:\Users\ab2\Desktop\M. Yazıcıoğlu Belg\M Yazıcıoğlu Foto	Custom Rendered Normal process	Rating
Type: ACDSee Pro 3 JPEG Image	Exposure mode Auto exposure	Keywords
Size: 731,9 KB	White balance Manual white balance	
Created: 31.08.2010 14:19:51	Digital zoom ratio 1	File Properties
Modified: 25.03.2009 14:39:34	Focal length in 35mm film 40 mm	Filename DSC_0142
Accessed: 10.09.2010 16:10:33	Scene capture type Standard	File Type ACDSee Pro 3 JPEG Image
<input checked="" type="checkbox"/> Read only <input type="checkbox"/> Hidden	Gain control Low gain up	Created Date 31.08.2010 14:19:51
Image Attributes	Contrast Soft	Modified Date 25.03.2009 14:39:34
Image Dimensions: 3008 x 2000 (6.0 MP)	Saturation Normal	Size (KB) 732 KB
Uncompressed Size: 17,2 MB	Sharpness Normal	Image Dimensions 3008x2000
Bit-Depth: 24-bit color	Subject distance range unknown	BPP 24
Pages: 1 page(s)	Miscellaneous	EXIF
Pixels Per Inch: 300 PPI	Exif version 2.21	Model NIKON D70s
Image Dimensions (in inches): 10.03 x 6.67	FlashPix version 1.0	Date/Time 25.03.2009 14:39:34
Embedded Color Profile: N/A	File source DSC	Shutter speed va...
EXIF metadata (summary):	White balance Preset	Aperture value
Model NIKON D70s	Flash bias +1.0 eV	ISO speed ratings
Date/Time original 25.03.2009 14:39:34	Nikon Maker Notes	Exposure bias va... 0.00 eV
Exposure time 1/400 s	Quality BASIC	Metering mode Spot
FNumber f/11	White balance Preset	Flash Flash fired, auto mode, return light detected
Exposure bias value 0.00 eV	ISO setting ISO 1250	Focal length 27 mm
Metering mode Spot	Image sharpening AUTO	White balance Manual white balance
Flash Flash fired, auto mode, return light detected	Focus mode AF-S	IP T C
Focal length 27 mm	Flash setting REAR SLOW	Caption
White balance Manual white balance	AF Focus Center	Writer
Quality BASIC	Auto flash mode Built-in TTL	Headline
Database File EXIF IPTC Custom	Flash bias +1.0 eV	Keywords
	Flash bracket compensat... 0.0 eV	Copyright notice
	Contrast AUTO	Photographer
	Noise reduction OFF	
	Image optimization NORMAL	
	Saturation NORMAL	
	Colorspace Portrait sRGB	
	Lens 18-70 mm	
	Database File EXIF IPTC Custom	Database File EXIF IPTC Custom



Resim 9. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.50:27'de Menzelet Baraj Gölü Üzerinde Çekilen DSC-147 Fotoğraf ve Özellikleri



Properties - File	Properties - EXIF	Properties - Custom
File information	Scene type: A directly photographed image	ACD Database
File: DSC_0143	CFA pattern: (00,02,00,02,02,01,01,00)	Caption:
Located in: C:\Users\ak2\Desktop\M. Yazıcıoğlu Belgeleri\Yazıcıoğlu Foto	Custom Rendered: Normal process	Rating:
Type: ACDSee Pro 3 JPEG Image	Exposure mode: Manual exposure	Keywords:
Size: 749,7 KB	White balance: Manual white balance	
Created: 31.08.2010 14:19:52	Digital zoom ratio: 1	
Modified: 25.03.2009 14:50:28	Focal length in 35mm film: 36 mm	
Accessed: 10.09.2010 16:10:33	Scene capture type: Standard	
<input type="checkbox"/> Read only <input type="checkbox"/> Hidden	Gain control: Low gain up	
Image Attributes	Contrast: Normal	
Image Dimensions: 3008 x 2000 (6.0 MP)	Saturation: Normal	
Uncompressed Size: 17,2 MB	Sharpness: Normal	
Bit-Depth: 24-bit color	Subject distance range: unknown	
Pages: 1 page(s)	Miscellaneous	
Pixels Per Inch: 300 PPI	Exif version: 2.21	
Image Dimensions (in inches): 10.03 x 6.67	Flash fix version: 1.0	
Embedded Color Profile: N/A	File source: DSC	
EXIF metadata (summary):	White balance: Preset	
Model: NIKON D70s	Flash bias: +1.0 eV	
Date time original: 25.03.2009 14:50:27	Nikon Maker Notes	
Exposure time: 1/320 s	Quality: BASIC	
F-number: f/11	White balance: Preset	
Exposure bias value: 0.00 eV	ISO setting: ISO 1250	
Metering mode: Spot	Image sharpening: AUTO	
Flash: Flash fired, auto mode, return light detected	Focus mode: AF-S	
Focal length: 24 mm	Flash setting: REAR	
White balance: Manual white balance	AF Focus: Center	
Quality: BASIC	Auto flash mode: Built-in TTL	
Database: File EXIF IPTC Custom	Flash bias: +1.0 eV	
	Flash bracket compensat...: 0.0 eV	
	Contrast: AUTO	
	Noise reduction: OFF	
	Image optimization: NORMAL	
	Saturation: NORMAL	
	Colorspace: Portrait sRGB	
	Lens: 18-70 mm	
	Database: File EXIF IPTC Custom	
		File Properties
		Filename: DSC_0143
		File Type: ACDSee Pro 3 JPEG Image
		Created Date: 31.08.2010 14:19:52
		Modified Date: 25.03.2009 14:50:28
		Size (KB): 749 KB
		Image Dimensions: 3008x2000
		BPP: 24
		EXIF
		Model: NIKON D70s
		Date/time: 25.03.2009 14:50:27
		Shutter speed va...:
		Aperture value:
		ISO speed ratings:
		Exposure bias va...: 0.00 eV
		Metering mode: Spot
		Flash: Flash fired, auto mode, return light detected
		Focal length: 24 mm
		White balance: Manual white balance
		IPTC
		Caption:
		Writer:
		Headline:
		Keywords:
		Copyright notice:
		Photographer:
		Database: File EXIF IPTC Custom



Resim 10. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş tarafından Lokal 14.50:57’de çekilen Fotoğraf ve Özellikleri



Properties - File	Properties - EXIF	Properties - Custom
File Information	Scene type: A directly photographed image	ACD Database
File: DSC_0145	CFA pattern: (00,02,00,02,02,01,01,00)	Caption
Located in: C:\Users\lab2\Desktop\M. Yazıcıoğlu Belg\ M Yazıcıoğlu Foto	Custom Rendered: Normal process	Rating
Type: ACDSee Pro 3 JPEG Image	Exposure mode: Manual exposure	Keywords
Size: 752,5 KB	White balance: Manual white balance	
Created: 31.08.2010 14:19:54	Digital zoom ratio: 1	
Modified: 25.03.2009 14:50:58	Focal length in 35mm film: 36 mm	File Properties
Accessed: 10.09.2010 16:10:33	Scene capture type: Standard	Filename: DSC_0145
<input type="checkbox"/> Read only <input type="checkbox"/> Hidden	Gain control: Low gain up	File Type: ACDSee Pro 3 JPEG Image
Image Attributes	Contrast: Normal	Created Date: 31.08.2010 14:19:54
Image Dimensions: 3008 x 2000 (6.0 MP)	Saturation: Normal	Modified Date: 25.03.2009 14:50:58
Uncompressed Size: 17,2 MB	Sharpness: Normal	Size (KB): 753 KB
Bit-Depth: 24-bit color	Subject distance range: unknown	Image Dimensions: 3008x2000
Pages: 1.page(s)	Miscellaneous	BPP: 24
Pixels Per Inch: 300 PPI	Exif version: 2.21	EXIF
Image Dimensions (in inches): 10.03 x 6.67	FlashPix version: 1.0	Model: NIKON D70s
Embedded Color Profile: N/A	File source: DSC	Date/Time: 25.03.2009 14:50:57
EXIF metadata (summary):	White balance: Preset	Shutter speed va...:
Model: NIKON D70s	Flash bias: +1.0 eV	Aperture value:
Date/Time original: 25.03.2009 14:50:57	Nikon Maker Notes	ISO speed ratings:
Exposure time: 1/320 s	Quality: BASIC	Exposure bias va...: 0.00 eV
F-number: f/11	White balance: Preset	Metering mode: Spot
Exposure bias value: 0.00 eV	ISO setting: ISO 1250	Flash: Flash fired, auto mode, return light detected
Metering mode: Spot	Image sharpening: AUTO	Focal length: 24 mm
Flash: Flash fired, auto mode, return light detected	Focus mode: AF-S	White balance: Manual white balance
Focal length: 24 mm	Flash setting: REAR	IPITC
White balance: Manual white balance	AF Focus: Center	Caption:
Quality: BASIC	Auto flash mode: Built-in, TTL	Writer:
Database File EXIF IPTC Custom	Flash bias: +1.0 eV	Headline:
	Flash bracket compensat...: 0.0 eV	Keywords:
	Contrast: AUTO	
	Noise reduction: OFF	
	Image optimization: NORMAL	
	Saturation: NORMAL	Copyright notice:
	Colorspace: Portrait sRGB	Photographer:
	Lens: 18-70 mm	
	Database File EXIF IPTC Custom	Database File EXIF IPTC Custom



Resim 11. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.51:04’de Menzelet Baraj Gölü Üzerinde Çekilen Fotoğraf ve Özellikleri





Properties - EXIF	Properties - File	Properties - Custom
Scene type: A directly photographed image	File Information	ACD Database
CFA pattern: (00,02,00,02,02,01,01,00)	File: DSC_0146	Caption
Custom Rendered: Normal process	Located in: C:\Users\ab2\Desktop\1_M_Yazooçüü Belirli Yazooçüü Foto	Rating
Exposure mode: Manual exposure	Type: ACDSee Pro 3 JPEG Image	Keywords
White balance: Manual white balance	Size: 721,2 KB	
Digital zoom ratio: 1	Created: 31.08.2010 14:19:54	
Focal length in 35mm film: 52mm	Modified: 25.03.2009 14:51:04	
Scene capture type: Standard	Accessed: 10.09.2010 16:10:34	
Gain control: Low gain up	<input checked="" type="checkbox"/> Read only <input type="checkbox"/> Hidden	
Contrast: Soft	Image Attributes	
Saturation: Normal	Image Dimensions: 3008 x 2000 (6.0 MP)	
Sharpness: Normal	Uncompressed Size: 17,2 MB	
Subject distance range: unknown	Bit-Depth: 24-bit color	
Miscellaneous	Pages: 1 page(s)	
Exif version: 2.21	Pixels Per Inch: 300 PPI	
FlashPix version: 1.0	Image Dimensions (in inches): 10.03 x 6.67	
File source: DSC	Embedded Color Profile: N/A	
White balance: Preset	EXIF metadata (summary):	
Flash bias: +1.0 eV	Model: NIKON D70s	
Nikon Maker Notes	Date time original: 25.03.2009 14:51:04	
Quality: BASIC	Exposure time: 1/320 s	
White balance: Preset	F-number: f/11	
ISO setting: ISO 1250	Exposure bias value: 0.00 eV	
Image sharpening: AUTO	Metering mode: Spot	
Focus mode: AF-S	Flash: Flash fired, auto mode, return light detected	
Flash setting: REAR	Focal length: 35 mm	
AF Focus: Center	White balance: Manual white balance	
Auto flash mode: Built-in, TTL	Quality: BASIC	
Flash bias: +1.0 eV	Database File EXIF IPTC Custom	
Flash bracket compensat.: 0.0 eV		
Contrast: AUTO		
Noise reduction: OFF		
Image optimization: NORMAL		
Saturation: NORMAL		
Colorspace: Portrait sRGB		
Lens: 18-70 mm		
Database File EXIF IPTC Custom		

Resim 12. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.51:10'da Menzelet Baraj Gölü Üzerinde Çekilen Fotoğraf ve Özellikleri



Properties - File

File:
DSC_0147

Located in:
C:\Users\ab1\Desktop\M_Yaziciöğ...M_Yaziciöğlü Foto

Type: ACDSee Pro 3 JPEG Image

Size: 731,4 KB

Created: 17.09.2010 01:16:03

Modified: 25.03.2009 14:51:10

Accessed: 17.09.2010 01:16:03

Read only Hidden

Image Attributes

Image Dimensions: 3008 x 2000 (6.0 MP)

Uncompressed Size: 17,2 MB

Bit-Depth: 24-bit color

Pages: 1 page(s)

Pixels Per Inch: 300 PPI

Image Dimensions (in inches): 10.03 x 6.67

Embedded Color Profile:
N/A

EXIF metadata (summary):

Model	NIKON D70s
Date/time original	25.03.2009 14:51:10
Exposure time	1/320 s
F-number	f/11
Exposure bias value	0.00 eV
Metering mode	Spot
Flash	Flash fired, auto mode, return lig...
Focal length	25 mm
White balance	Manual white balance
Quality	BASIC

Database File EXIF IPTC Custom

Organize Properties - File

Properties - EXIF

File

Comment

Camera

Make	NIKON CORPORATION
Model	NIKON D70s
Orientation	Upper Left
X-resolution	300/1
Y-resolution	300/1
Resolution unit	inches
Software	Ver.1.00
Date/Time	25.03.2009 14:51:10
YCbCr positioning	co-sited

Image

Image description

Artist	
Copyright	
Exposure time	1/320 s
F-number	f/11
Exposure program	Manual
Date/time original	25.03.2009 14:51:10
Date/time digitized	25.03.2009 14:51:10
Component config	YCbCr
Compressed BPP	1
Exposure bias value	0.00 eV
Max. aperture value	f/3.7
Metering mode	Spot
Light source	unknown
Flash	Flash fired, auto mode, retu...
Focal length	25 mm
User comment	
Subsec time	10
Subsec time original	10
Subsec time digitized	10
Colorspace	sRGB
Pixel X dimension	3008
Pixel Y dimension	2000

Database File EXIF IPTC Custom

Organize Properties - EXIF

Properties - Custom

Caption

Rating

Keywords

File Properties

Filename	DSC_0147
File Type	ACDSee Pro 3 JPEG Image
Created Date	17.09.2010 01:16:03
Modified Date	25.03.2009 14:51:10
Size (KB)	732 KB
Image Dimensions	3008x2000
BPP	24

EXIF

Model	NIKON D70s
Date/time	25.03.2009 14:51:10
Shutter speed va...	
Aperture value	
ISO speed ratings	
Exposure bias va...	0.00 eV
Metering mode	Spot
Flash	Flash fired, auto mode, return light ...
Focal length	25 mm
White balance	Manual white balance

IPTC

Caption

Writer

Headline


Keywords

Copyright notice

Photographer

Database File EXIF IPTC Custom

Organize Properties - Custom



Resim 13. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.58:39'da Çekilen Fotoğraf ve Özellikleri



Resim 14. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.58:41'de Çekilen Fotoğraf ve Özellikleri



Properties - File	Properties - EXIF	Properties - Custom
File information	File	ACD Database
File: DSC_0149	Camera	Caption
Located in: C:\Users\ab2\Desktop\M. Yaacoğlu Belg\W.Yaacoğlu Foto	Make NIKON CORPORATION	Rating
Type: ACDSee Pro 3 JPEG Image	Model NIKON D70s	Keywords
Size: 760,7 KB	Orientation Upper Left	
Created: 31.08.2010 14:19:59	X resolution 300/1	File Properties
Modified: 25.03.2009 14:58:42	Y resolution 300/1	Filename DSC_0149
Accessed: 10.09.2010 16:10:34	Resolution unit inches	File Type ACDSee Pro 3 JPEG Image
<input checked="" type="checkbox"/> Read only <input type="checkbox"/> Hidden	Software Ver.1.00	Created Date 31.08.2010 14:19:59
Image Attributes	Date/time 25.03.2009 14:58:41	Modified Date 25.03.2009 14:58:42
Image Dimensions: 3008 x 2000 (6.0 MP)	YCbCr positioning co-sited	Size (KB) 761 KB
Uncompressed Size: 17,2 MB	Image	Image Dimensions 3008x2000
Bit-Depth: 24-bit color	Image description	BPP 24
Pages: 1 page(s)	Artist	EXIF
Pixels Per Inch: 300 PPI	Copyright	Model NIKON D70s
Image Dimensions (in inches): 10.03 x 6.67	Exposure time 1/320 s	Date/time 25.03.2009 14:58:41
Embedded Color Profile: N/A	F-number f/11	Shutter speed va...
EXIF metadata (summary):	Exposure program Manual	Aperture value
Model NIKON D70s	Date/time original 25.03.2009 14:58:41	ISO speed ratings
Date/time original 25.03.2009 14:58:41	Date/time digitized 25.03.2009 14:58:41	Exposure bias va... 0.00 eV
Exposure time 1/320 s	Component config YCbCr	Metering mode Spot
F-number f/11	Compressed BPP 1	Flash Flash did not fire
Exposure bias value 0.00 eV	Exposure bias value 0.00 eV	Focal length 25 mm
Metering mode Spot	Max. aperture value f/3.7	White balance Manual white balance
Flash Flash did not fire	Metering mode Spot	IP T C
Focal length 25 mm	Light source unknown	Caption
White balance Manual white balance	Flash Flash did not fire	Writer
Quality BASIC	Focal length 25 mm	Headline
Database File EXIF IPTC Custom	User comment	Keywords
	Subsec time 90	
	Subsec time original 90	
	Subsec time digitized 90	
	Colorspace sRGB	
	Pixel X dimension 3008	
	Pixel Y dimension 2000	
	Database File EXIF IPTC Custom	Copyright notice
		Photographer
		Database File EXIF IPTC Custom



Resim 15. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.58:46'da Çekilen Fotoğraf ve Özellikleri




Properties - File	Properties - EXIF	Properties - Custom
File Information	Camera	ACD Database
File:	Make: NIKON CORPORATION	Caption
DSC_0150	Model: NIKON D70s	Rating
Located in:	Orientation: Upper Left	Keywords
C:\Users\ab2\Desktop\IM Yazoo@U Belg\IM Yazoo@U Foto	X-resolution: 300/1	...
Type: ACDSee Pro 3 JPEG Image	Y-resolution: 300/1	
Size: 715,3 KB	Resolution unit: inches	File Properties
Created: 31.08.2010 14:20:00	Software: Ver.1.00	Filename: DSC_0150
Modified: 25.03.2009 14:58:46	Date/time: 25.03.2009 14:58:46	File Type: ACDSee Pro 3 JPEG Image
Accessed: 10.09.2010 16:10:34	YCbCr positioning: co-sited	Created Date: 31.08.2010 14:20:00
<input type="checkbox"/> Read only <input type="checkbox"/> Hidden	Image	Modified Date: 25.03.2009 14:58:46
Image Attributes	Image description	Size (KB): 716 KB
Image Dimensions: 3008 x 2000 (6.0 MP)	Artist	Image Dimensions: 3008x2000
Uncompressed Size: 17,2 MB	Copyright	BPP: 24
Bit-Depth: 24-bit color	Exposure time: 1/320 s	EXIF
Pages: 1 page(s)	F-number: f/11	Model: NIKON D70s
Pixels Per Inch: 300 PPI	Exposure program: Manual	Date/time: 25.03.2009 14:58:46
Image Dimensions (in inches): 10.03 x 6.67	Date/time original: 25.03.2009 14:58:46	Shutter speed va...
Embedded Color Profile: N/A	Date/time digitized: 25.03.2009 14:58:46	Aperture value
EXIF metadata (summary):	Component config: YCbCr	ISO speed ratings
Model: NIKON D70s	Compressed BPP: 1	Exposure bias va...: 0.00 eV
Date/time original: 25.03.2009 14:58:46	Exposure bias value: 0.00 eV	Metering mode: Spot
Exposure time: 1/320 s	Max. aperture value: f/3.5	Flash: Flash did not fire
F-number: f/11	Metering mode: Spot	Focal length: 18 mm
Exposure bias value: 0.00 eV	Light source: unknown	White balance: Manual white balance
Metering mode: Spot	Flash: Flash did not fire	IPTC
Flash: Flash did not fire	Focal length: 18 mm	Caption
Focal length: 18 mm	User comment	Writer
White balance: Manual white balance	Subsec time: 20	Headline
Quality: BASIC	Subsec time original: 20	Keywords
Database File EXIF IPTC Custom	Subsec time digitized: 20	...
	Colorspace: sRGB	
	Pixel X dimension: 3008	
	Pixel Y dimension: 2000	
	Interoperability IFD: 27208	
	Sensing method: One-chip color area sensor	
	...	
	Database File EXIF IPTC Custom	Database File EXIF IPTC Custom



Resim 16. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.58:52'de Çekilen Fotoğraf ve Özellikleri




Properties - File	Properties - EXIF	Properties - Custom
File Information	Camera	ACD Database
File: DSC_0151 Located in: C:\Users\lab2\Desktop\W. Yazıcıoğlu Belg\W. Yazıcıoğlu Foto	Make: NIKON CORPORATION Model: NIKON D70s Orientation: Upper Left X resolution: 300/1 Y resolution: 300/1 Resolution unit: inches Software: Ver.1.00 Date/time: 25.03.2009 14:58:52 YCbCr positioning: co-sited	Caption: Rating: Keywords:
Type: ACDSee Pro 3 JPEG Image Size: 666,1 KB Created: 31.08.2010 14:20:00 Modified: 25.03.2009 14:58:52 Accessed: 10.09.2010 16:10:34 <input type="checkbox"/> Read only <input type="checkbox"/> Hidden	Image	File Properties
Image Attributes	Image description: Artist: Copyright: Exposure time: 1/320 s F-number: f/11 Exposure program: Manual Date/time original: 25.03.2009 14:58:52 Date/time digitized: 25.03.2009 14:58:52 Component config: YCbCr Compressed BPP: 1 Exposure bias value: 0.00 eV Max. aperture value: f/3.5 Metering mode: Spot Light source: unknown Flash: Flash did not fire Focal length: 18 mm User comment: Subsec time: 00 Subsec time original: 00 Subsec time digitized: 00 Colorspace: sRGB Pixel X dimension: 3008 Pixel Y dimension: 2000 Interoperability IFD: 25968 Sensing method: One-chip color area sensor	Filename: DSC_0151 File Type: ACDSee Pro 3 JPEG Image Created Date: 31.08.2010 14:20:00 Modified Date: 25.03.2009 14:58:52 Size (KB): 667 KB Image Dimensions: 3008x2000 BPP: 24
Image Dimensions: 3008 x 2000 (6.0 MP) Uncompressed Size: 17,2 MB Bit-Depth: 24-bit color Pages: 1 page(s) Pixels Per Inch: 300 PPI Image Dimensions (in inches): 10.03 x 6.67 Embedded Color Profile: N/A	Flash: Focal length: User comment: Subsec time: Subsec time original: Subsec time digitized: Colorspace: Pixel X dimension: Pixel Y dimension: Interoperability IFD: Sensing method:	EXIF
EXIF metadata (summary):	Flash: Flash did not fire Focal length: 18 mm User comment: Subsec time: 00 Subsec time original: 00 Subsec time digitized: 00 Colorspace: sRGB Pixel X dimension: 3008 Pixel Y dimension: 2000 Interoperability IFD: 25968 Sensing method: One-chip color area sensor	EXIF
Model: NIKON D70s Date/time original: 25.03.2009 14:58:52 Exposure time: 1/320 s F-number: f/11 Exposure bias value: 0.00 eV Metering mode: Spot Flash: Flash did not fire Focal length: 18 mm White balance: Manual white balance Quality: BASIC	Flash: Flash did not fire Focal length: 18 mm User comment: Subsec time: 00 Subsec time original: 00 Subsec time digitized: 00 Colorspace: sRGB Pixel X dimension: 3008 Pixel Y dimension: 2000 Interoperability IFD: 25968 Sensing method: One-chip color area sensor	EXIF
Database File EXIF IPTC Custom	Database File EXIF IPTC Custom	EXIF
		EXIF

Resim 17. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.59:03'de Çekilen Fotoğraf ve Özellikleri



Properties - File	Properties - EXIF	Properties - Custom
File Information	Camera	ACD Database
File: DSC_0152	Make NIKON CORPORATION	Caption
Located in: C:\Users\lab2\Desktop\M. Yazıcıoğlu Bekir M. Yazıcıoğlu Foto	Model NIKON D70s	Rating
Type: ACDSee Pro 3 JPEG Image	Orientation Upper Left	Keywords
Size: 849,3 KB	X resolution 300/1	
Created: 31.08.2010 14:20:00	Y resolution 300/1	
Modified: 25.03.2009 14:59:04	Resolution unit inches	
Accessed: 10.09.2010 16:10:34	Software Ver 1.00	
<input checked="" type="checkbox"/> Read only <input type="checkbox"/> Hidden	Date/Time 25.03.2009 14:59:03	
Image Attributes	YCbCr positioning co-sited	
Image Dimensions: 3008 x 2000 (6.0 MP)	Image	File Properties
Uncompressed Size: 17,2 MB	Image description	Filename DSC_0152
Bit-Depth: 24-bit color	Artist	File Type ACDSee Pro 3 JPEG Image
Pages: 1 page(s)	Copyright	Created Date 31.08.2010 14:20:00
Pixels Per Inch: 300 PPI	Exposure time 1/125 s	Modified Date 25.03.2009 14:59:04
Image Dimensions (in inches): 10.03 x 6.67	F-number f/9	Size (KB) 850 KB
Embedded Color Profile: N/A	Exposure program Manual	Image Dimensions 3008x2000
EXIF metadata (summary):	Date/Time original 25.03.2009 14:59:03	BPP 24
Model NIKON D70s	Date/Time digitized 25.03.2009 14:59:03	EXIF
Date/Time original 25.03.2009 14:59:03	Component config YCbCr	Model NIKON D70s
Exposure time 1/125 s	Compressed BPP 1	Date/Time 25.03.2009 14:59:03
F-number f/9	Exposure bias value 0.00 eV	Shutter speed va...
Exposure bias value 0.00 eV	Max. aperture value f/3.5	Aperture value
Metering mode Spot	Metering mode Spot	ISO speed ratings
Flash Flash did not fire	Light source unknown	Exposure bias va... 0.00 eV
Focal length 18 mm	Flash Flash did not fire	Metering mode Spot
White balance Manual white balance	Focal length 18 mm	Flash Flash did not fire
Quality BASIC	User comment	Focal length 18 mm
Database File EXIF IPTC Custom	Subsec time 90	White balance Manual white balance
	Subsec time original 90	IPTC
	Subsec time digitized 90	Caption
	Colorspace sRGB	Writer
	Pixel X dimension 3008	Headline
	Pixel Y dimension 2000	Keywords
	Interoperability IFD 28306	
	Sensing method One-chip color area sensor	Copyright notice
		Photographer
	Database File EXIF IPTC Custom	Database File EXIF IPTC Custom



Resim 18. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal 14.59:28'de Çekilen Fotoğraf ve Özellikleri



Properties - File	Properties - EXIF	Properties - Custom
File Information	Camera	ACD Database
File: DSC_0153	Make: NIKON CORPORATION	Caption
Located in: C:\Users\lab2\Desktop\1_M Yazıcıoğlu Belo\1_M Yazıcıoğlu Foto	Model: NIKON D70s	Rating
Type: ACDSee Pro 3 JPEG Image	Orientation: Upper Left	Keywords
Size: 681,9 KB	X resolution: 300/1	
Created: 31.08.2010 14:20:03	Y resolution: 300/1	
Modified: 25.03.2009 14:59:28	Resolution unit: inches	
Accessed: 10.09.2010 16:10:34	Software: Ver.1.00	File Properties
<input type="checkbox"/> Read only <input type="checkbox"/> Hidden	Date/time: 25.03.2009 14:59:28	Filename: DSC_0153
Image Attributes	YCbCr positioning: co-sited	File Type: ACDSee Pro 3 JPEG Image
Image Dimensions: 3008 x 2000 (6.0 MP)	Image	Created Date: 31.08.2010 14:20:03
Uncompressed Size: 17,2 MB	Image description:	Modified Date: 25.03.2009 14:59:28
Bit-Depth: 24-bit color	Artist:	Size (KB): 682 KB
Pages: 1 page(s)	Copyright:	Image Dimensions: 3008x2000
Pixels Per Inch: 300 PPI	Exposure time: 1/125 s	BPP: 24
Image Dimensions (in inches): 10.03 x 6.67	F-number: f/9	EXIF
Embedded Color Profile: N/A	Exposure program: Manual	Model: NIKON D70s
EXIF metadata (summary):	Date/time original: 25.03.2009 14:59:28	Date/time: 25.03.2009 14:59:28
Model: NIKON D70s	Date/time digitized: 25.03.2009 14:59:28	Shutter speed va...
Date/time original: 25.03.2009 14:59:28	Component config: YCbCr	Aperture value
Exposure time: 1/125 s	Compressed BPP: 1	ISO speed ratings
F-number: f/9	Exposure bias value: 0.00 eV	Exposure bias va...: 0.00 eV
Exposure bias value: 0.00 eV	Max. aperture value: f/3.5	Metering mode: Spot
Metering mode: Spot	Metering mode: Spot	Flash: Flash did not fire
Flash: Flash did not fire	Light source: unknown	Focal length: 18 mm
Focal length: 18 mm	Flash: Flash did not fire	White balance: Manual white balance
White balance: Manual white balance	Focal length: 18 mm	IPTC
Quality: BASIC	User comment:	Caption
Database File EXIF IPTC Custom	Subsec time: 00	Writer
	Subsec time original: 00	Headline
	Subsec time digitized: 00	Keywords
	Colorspace: sRGB	
	Pixel X dimension: 3008	
	Pixel Y dimension: 2000	
	Interoperability IFD: 24460	
	Sensing method: One-chip color area sensor	
		Copyright notice
		Photographer
		Database File EXIF IPTC Custom

Resim 19. İHA Muhabiri Merhum İsmail Güneş Tarafından Lokal **15.00:35'de Çekilen Son** Fotoğraf ve Özellikleri¹⁸



¹⁸ İsmail GÜNEŞ tarafından çekilen bu son fotoğraftan sonra yaklaşık 1-2 dakika daha uçtuğu tahmin edilmektedir.

Properties - File	Properties - EXIF	Properties - Custom
File Information	Camera	ACD Database
File: DSC_0154	Make NIKON CORPORATION	Caption
Located in: C:\Users\lab2\Desktop\M. Yazıcıoğlu Belg\M. Yazıcıoğlu Foto	Model NIKON D70s	Rating
Type: ACDSee Pro 3 JPEG Image	Orientation Upper Left	Keywords
Size: 204,3 KB	X resolution 300/1	
Created: 31.08.2010 14:20:03	Y resolution 300/1	
Modified: 25.03.2009 15:00:36	Resolution unit inches	
Accessed: 10.09.2010 16:10:34	Software Ver.1.00	
<input type="checkbox"/> Read only <input type="checkbox"/> Hidden	Date/time 25.03.2009 15:00:35	
Image Attributes	YCbCr positioning coated	
Image Dimensions: 3008 x 2000 (6.0 MP)	Image	
Uncompressed Size: 17,2 MB	Image description	
Bit-Depth: 24-bit color	Artist	
Pages: 1 page(s)	Copyright	
Pixels Per Inch: 300 PPI	Exposure time 1/125 s	
Image Dimensions (in inches): 10.03 x 6.67	F-number f/9	
Embedded Color Profile: N/A	Exposure program Manual	
EXIF metadata (summary):	Date/time original 25.03.2009 15:00:35	
Model NIKON D70s	Date/time digitized 25.03.2009 15:00:35	
Date/time original 25.03.2009 15:00:35	Component config YCbCr	
Exposure time 1/125 s	Compressed BPP 1	
F-number f/9	Exposure bias value 0.00 eV	
Exposure bias value 0.00 eV	Max. aperture value f/4.3	
Metering mode Spot	Metering mode Spot	
Flash Flash did not fire	Light source unknown	
Focal length 40 mm	Flash Flash did not fire	
White balance Manual white balance	Focal length 40 mm	
Quality BASIC	User comment	
Database File EXIF IPTC Custom	Subsec time 90	
	Subsec time original 90	
	Subsec time digitized 90	
	Colorspace sRGB	
	Pixel X dimension 3008	
	Pixel Y dimension 2000	
	Interoperability IFD 13380	
	Sensing method One-chip color area sensor	
	EXIF	
	Model NIKON D70s	
	Date/time 25.03.2009 15:00:35	
	Shutter speed va... Aperture value	
	ISO speed ratings	
	Exposure bias va... 0.00 eV	
	Metering mode Spot	
	Flash Flash did not fire	
	Focal length 40 mm	
	White balance Manual white balance	
	IPTC	
	Caption	
	Writer	
	Headline	
	Keywords	
	Copyright notice	
	Photographer	
	Database File EXIF IPTC Custom	

Komisyonomuzca elde edilen bilgi, doküman, fotoğraf ve raporlar ile bilgisine başvuru alan kişi ve uzmanların beyanlarından, hava aracının Kahramanmaraş ili Merkez Kızılöz köyü dağlık alanından geçişi süresince buzlanma, rüzgâr kayması, türbülans, kar yağışı ve bulut içi kısıtlı görüş nedenlerinden dolayı atmosferik koşulların görerek uçuş için elverişli olmadığı görüşüne varılmıştır.

3.7. KAZA YAPAN HELİKOPTERİN ROTASININ TESPİTİ AMACI İLE YAPILAN ÇALIŞMALAR

Pilot M. Kaya İSTEKTEPE'nin takip ettiği rotayı belirlemek amacıyla, 01.09.2010 tarihinde helikopterle keşif çalışması yapılmıştır. Keşif uçuşu sonrası Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde görevli Pilot, 4. Sınıf Emniyet Müdürü Mehmet DAYIOĞLU Komisyonomuza bir rapor vermiştir.

Buna göre;

3.7.1. Çalışmaya Esas Teşkil Eden Bilgiler, Çalışma Usulü ve Kısıtlar

Bu rapor kapsamında yapılan değerlendirmeler Komisyonomuza gelen bilgi, belge ve fotoğrafların "Google Earth Harita Programı" üzerine işlenmesi ile yapılmıştır. Çalışmada belge ve fotoğraflardan alınan bilgilerin yanı sıra merhum pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE'nin kaza günündeki hava şartları altında yapmış olabileceği güzergâh ve irtifa tercihleri değerlendirilmiş ve bu yönde bazı ön kabuller yapılmıştır. Örneğin, hava şartlarından dolayı rota boyunca uçuş irtifasının bulutlanma nedeniyle 6500 fit ve altında olduğu, bu nedenle pilotun Çağlayancerit-Kayseri rotasını arazi yüksekliği nedeniyle doğrudan uçma imkanının olmadığı ve rota boyunca arazi yüksekliğinin en düşük olduğu rotayı izlediği öngörülmektedir.

Nihai Kaza Raporu, Kahramanmaraş hava trafik kontrol ünitesinin kayıtlarına dayanarak TC-HEK tescil işaretli helikopterin lokal saat 14:35'de Kayseri, Erkelet Meydanı için Kahramanmaraş, Çağlayancerit'den havalandığını belirtmiştir. Merhum gazeteci İsmail Güneş'in fotoğraflarında da kalkış zamanı 14:39 olarak tespit edilebilmektedir. Rotanın tespitinde asıl kaynak olarak Gazeteci İsmail Güneş'in fotoğrafları ve bu fotoğraflardaki zaman aralıkları kullanıldığından bu çalışma için Çağlayancerit kalkış saati 14:39 olarak alınmıştır.

Bu çalışmada sunulan bilgilerin değerlendirilmesinde şu kısıtlamalar göz önünde tutulmalıdır:

1. Haritalara işlenmiş veriler resmî kayıtlardan elde edilmiş bilgilerin doğruluğu ve güvenilirliği ile sınırlıdır.

2. GPS teknolojisi gelişmiş bir teknoloji olmakla birlikte irtifa (yükselti) bilgilerinde 50-100 fit (15-30 m) kadar hatalar olabilir ve uydudan taranan görüntüler gerçek görüntülerle bütünüyle örtüşmeyebilir.

3.7.2. Fotoğraflarda Görülen Mevkilerin Yaklaşık Konumlarının Tespiti

Gazeteci merhum İsmail Güneş tarafından çekilen fotoğraflar helikopterin hangi saatte hangi konumda bulunduğunu tespit amaçlı kullanılmıştır. Bu maksatla özellikle 5 fotoğraftan yararlanılmıştır.

1. Lokal 14.39:34'de çekilmiş DSC-142 fotoğrafı helikopterin Çağlayancerit'den kalkış saatini tespit için kullanılmıştır.

2. Saat 14.51:10'da Menzelet Baraj Gölü üzerinde çekilen DSC-147 fotoğrafı helikopterin bu saat itibariyle hangi noktada bulunduğunu ve kalkış zamanı ve noktası ile olan farklar dikkate alınarak Çağlayancerit-Menzelet Barajı arasındaki ortalama seyir süratının hesaplanmasında kullanılmıştır.

3. Saat 14.58:46'de çekilen DSC-150 fotoğrafı ayırt edilebilir bir coğrafi yapıyı resmettiğinden bu saat itibariyle bulunulan konumu tespit etmede yararlı olmuştur.

4. Saat 14.59:04'da çekilen DSC-152 fotoğrafı yine ayırt edilebilir bir coğrafi yapıyı (patika yol ve kıvrım yapan su yolu) resmettiğinden bu saat itibariyle bulunulan konumu tespit etmede yararlı olmuştur.

5. Saat 14.59:28'de çekilen DSC-153 fotoğrafı yine ayırt edilebilir bir coğrafi yapıyı (birbirine paralel uzanan sırtlar) resmettiğinden bu saat itibariyle bulunulan konumunu tespit etmede ve helikopterin yaklaşık istikameti konusunda fikir vermede yararlı olmuştur. Bu fotoğraftan sonra 16:00 zamanlı bir fotoğraf daha çekilmiş, bu fotoğrafta % 90 üzerinde beyazlık hakim olduğundan konum tespitinde bu fotoğraftan yararlanılamamıştır. Bu nedenle 14:59:28 konumu bilinen son konum olarak alınmıştır.

DSC-147, DSC-150, DSC-152 ve DSC-153 fotoğraflarında görülen yerlerin Google Earth üzerinden tespit edilmiş görüntüleri aşağıda sunulmuştur. Daha önce bahsedilen kısıtlardan ötürü Google Earth görüntülerinin fotoğraflarla birebir örtüşmesi ve her detayın görülmesi beklenmemelidir. Bu resimleri kıyaslarken büyük ölçekli unsurların örtüşmesine bakılmalıdır. Örneğin DSC-147 resminde baraj gölünün çizdiği yay şekli, DSC-150 resminde deve hörgücü şeklinde iki tepe, DSC-150 resminde patika yol ve kıvrım yapan su yolu, ve DSC-153 resminde birbirine paralel uzanan sırtlar görülebilmektedir.

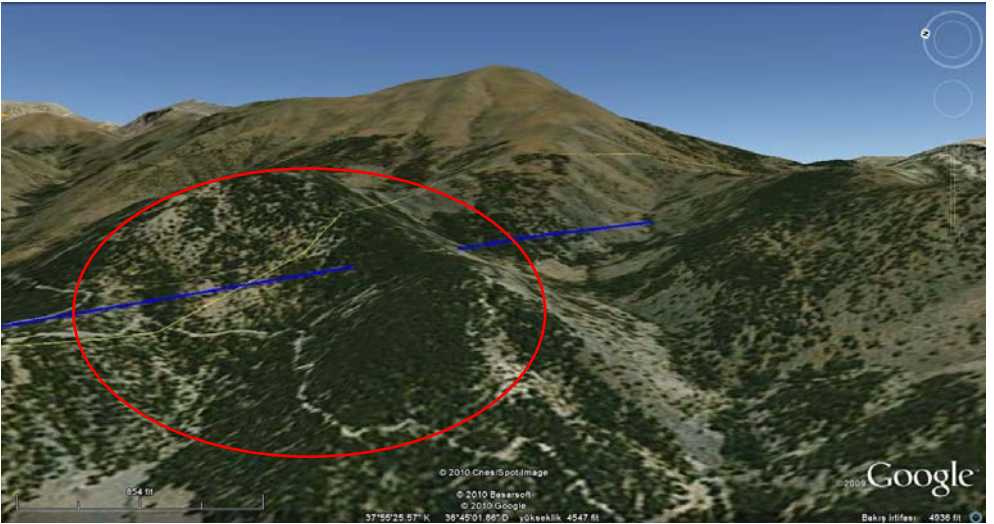
Aşağıda İsmail Güneş'in çektiği fotoğraflar ile Google Earth ve Komisyonun teknik heyeti tarafından kaza mahallinde çekilen fotoğraflar karşılaştırılmıştır.

Resim 20. Saat 14.51:10'da Çekilmiş DSC-147 Resmi, Google Earth'den Alınan Görüntü ve Keşif Uçuşunda Çekilen Fotoğraf





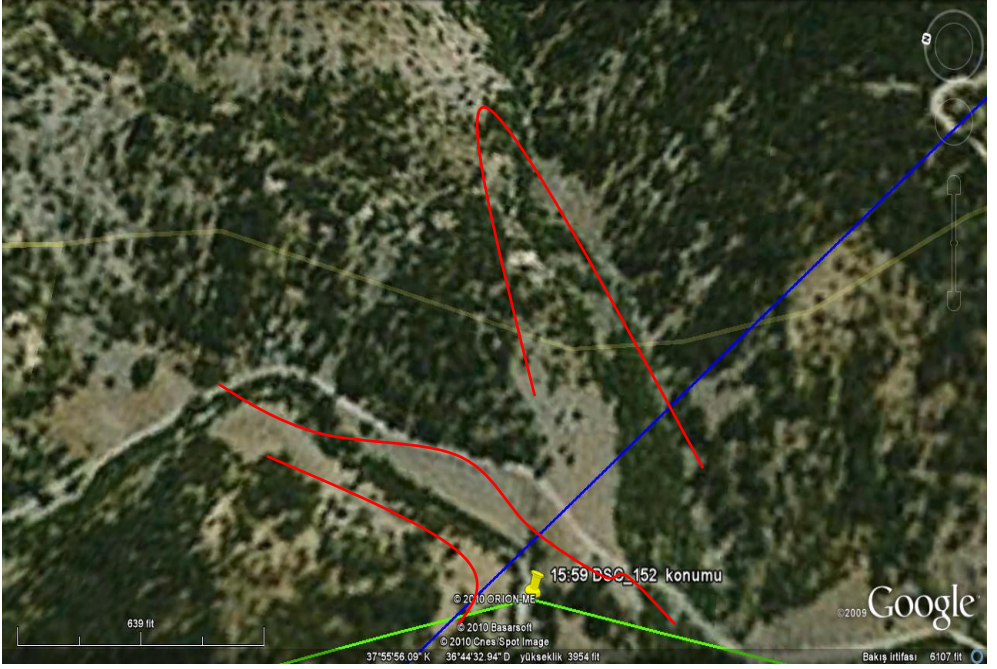
Resim 21. Saat 14.58:46'da Çekilmiş DSC-150 Resmi, Google Earth'den Alınan Görüntü ve Keşif Uçuşunda Çekilen Fotoğraf



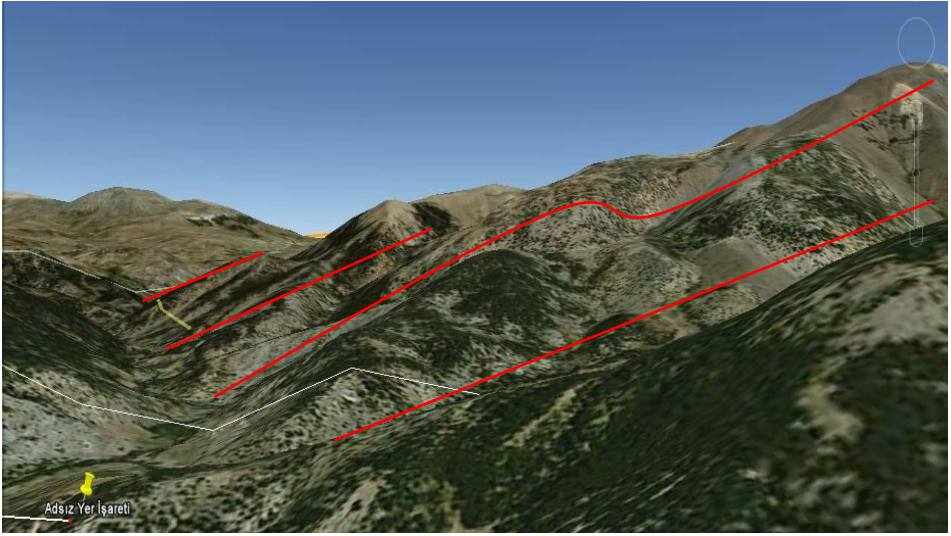


Resim 22. Saat 14.59:04'de Çekilmiş DSC-152 Resmi, Google Earth'den Alınan Görüntü ve Keşif Uçuşunda Çekilen Fotoğraf.



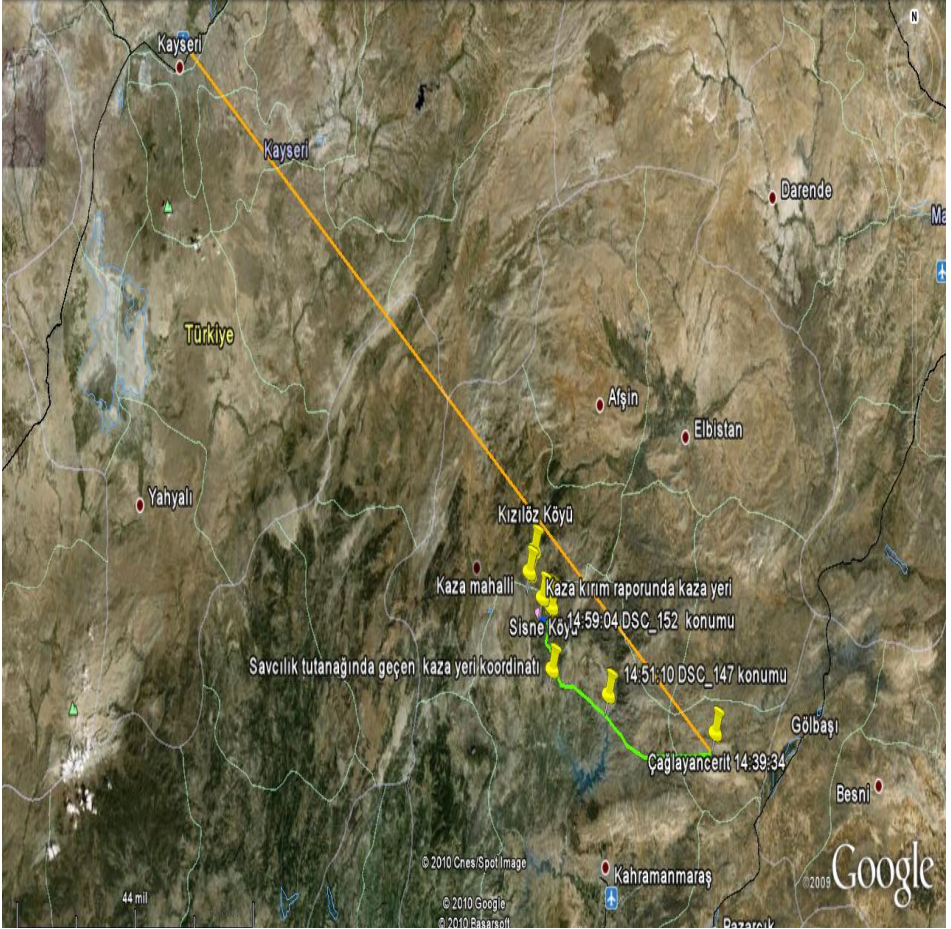


Resim 23. Saat 14.59:28'de Çekilmiş DSC-153 Resmi ve Google Earth'den Alınan Görüntü.



3.7.3. Uçuş Rotasının ve Sürat Bilgisinin Tespiti

Uçuş rotasının ve sürat bilgisinin tespiti amacıyla Çağlayancerit – Kayseri/Erkilet doğrudan rotası sarı olarak işlenmiştir. Bu rotada arazi yüksekliği çok fazla olduğu için tercih edilmemiştir. TC-HEK'in yeşil olarak işaretlenmiş ve arazinin alçak olduğu rotanın kat edildiği düşünülmektedir.

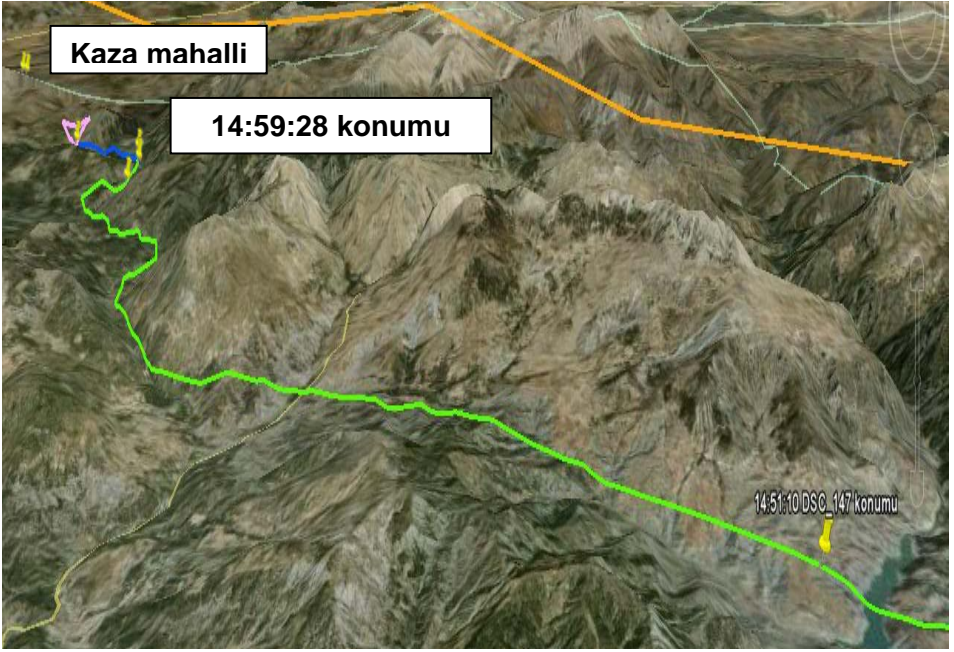


Yeşil olarak işaretlenmiş rotada Çağlayancerit’den “Menzelet Baraj Gölü”ne kadar olan mesafe 33.5 km (18.24 NM)’dir. Çağlayancerit kalkışı 14.39:34, DSC-153 fotoğrafının çekildiği noktayı geçiş 14.59:28’dir. Havada geçen süre 00.19:54’dür (19 dakika 54 saniye). Bu durumda helikopterin bu iki nokta arasında ortalama seyir süratinin 181 km/s (98 KT) olduğu düşünülebilir.



Menzelet Baraj Gölü'nden kaza mahalline kadar kat edilen yol ve ufki görünüm aşağıda belirtilmiştir.





Helikopterin muhtemel güzergâhı TBMM Araştırma Komisyonu tutanaklarında isimleri geçen görgü tanıklarına göre TC-HEK'in Sinse köyü üzerinden geçtiği ifadesi yer almaktadır. Bu ifade dikkate alınır, helikopterin DSC-153 konumundan batıya doğru uçuşunu kabul etmek gerekecektir. DSC-153 konumundan Sinse köyüne olan mesafe 2.3 km (1.2 NM)'dir. Helikopterin ortalama seyir sürati dikkate alınarak bu mesafeyi 45 saniyede kat ettiği kabul edilebilir. DSC-153 (14.59:28) ve DSC-154 (15:00:36) fotoğrafları arasındaki zaman farkı 01'08'dir (1 dakika 8 saniye). Helikopterin hesaplanan ortalama seyir sürati 181 km/s (98 KT) baz alınır, 14.59:28 konumundan sonra DSC_154 fotoğrafının çekildiği zamana kadar helikopter yaklaşık 3.4 km (1.9 NM) yol almış olmalıdır. Bu durumda helikopter Sinse köyünü kat ettikten sonra DSC-154 fotoğrafının çekildiği noktaya kadar yaklaşık 1.1 km (0.7 NM) ilave yol almış olmalıdır. Bu hesaplamalar ortalama seyir sürati (yer hızı) dikkate alınarak yapılmış olduğundan tespit edilen bu noktaların kesinliğinden bahsedilemez, ancak yaklaşık bilgiler olarak alınabilir. Ortaya çıkan durum karşısında uçuşun her safhasında pilot hızında uygun değişiklikler yapabilir. Sinse köyünden sonra helikopterin Kızılöz köyü istikametine uçuşuna dair görgü tanığı ifadeleri dikkate alındığında helikopterin DSC-154 fotoğrafı çekildiğinde bulunması muhtemel konum, arazi yükseklikleri de dikkate alınarak beyaz koni olarak işaretlenmiştir. Bu koninin kaza mahalline en yakın noktasından, kaza yerine uzaklık 4.4 km (2.4 NM)'dir. Helikopterin hesaplanan ortalama seyir sürati 181 km/s (98 KT) baz alınır, muhtemel DSC-154 (15.00:36) konumu ile kaza mahalline kadar olan mesafe yaklaşık 1 dakika 28 saniyede kat edilir. Bu durumda kaza saati 15.02:04 olarak kabul edilebilir. Pilotun bu bölgede hızını biraz daha düşürmüş olması (görüşün kaybolması veya çok azalması hâlinde ilk refleks bu olacaktır) ve bu yolu doğrudan değil kısmen uygun arazi üzerinden uzatarak kat ettiği düşünülürse bu sürenin biraz daha uzaması da mümkün görünmektedir.



3.7.4. Keşif Uçuşu ve Rota Tespitinin Değerlendirilmesi

Daha önce de belirtildiği üzere Komisyonunda görevli teknik heyetin katılımıyla kaza bölgesinde tespit edilen rotanın teyidi amacıyla, Ankara ilinden hareketle helikopterle bölgeye intikal edilmiştir. Kaza yeri ile Çağlayancerit ilçesi arasında belirlenen rota üzerinde uçulmuş ve bu esnada fotoğraf çekimleri ve video kaydı yapılmıştır. Elde edilen kayıt ve fotoğraflar ile merhum İsmail Güneş'in çektiği fotoğraflar kıyaslanarak çalışmalar yapılmış ve örtüşen fotoğraflar tespit edilmiştir. Yapılan uçuş ve uçuş sonrası değerlendirmeler tespit ettiğimiz (takip ettiğimiz) rotanın doğruluğunu teyit etmektedir.

Resmî kayıtlardan elde edilen veriler, genel uçuş kaideleri ve kaza bölgesinde yapılan uçuş ve incelemelere dayanılarak TC-HEK tescil işaretli helikopterin 25.03.2009 tarihinde katetmiş olması muhtemel rotayı makul bir oranda yansıttığı düşünülmektedir. Mehmet

DAYIOĞU'nun da raporunda belirttiği gibi bu bilgiler kesin değerler olarak alınmamalı, başta arz edilen kısıtlardan kaynaklanabilecek eksikliklerin olabileceği dikkate alınmalıdır.

3.8. UÇUŞA YARDIMCI TEKNİK DONANIM

Uçuşa yardımcı teknik donanım hava aracına ait "Uçuş El Kitabı"nda belirtilmiştir. Hava aracına ait Uçuş El Kitabı Kısım 1-5-B "Optional Equipment" kısmında kar yağışı ve/veya tipide uçuş gerçekleştirilecekse hava aracında "Particle Deflector Kit'in" bulunmasının gerekliliği yer almaktadır. Hava şartlarının görerek uçuşa uygun olmadığı ile ilgili tespitler yukarıda yapılmıştır. Buna göre;

3.8.1. Hava Aracında Bulunan Seyrüsefer ve İniş Yardımcıları

TC-HEK tescil işaretli BELL 206L-4 tipindeki hava aracının yakıt ikmali için en son iniş/kalkış yaptığı Kahramanmaraş Hava Meydanı'na DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından temin ve tesis edilmiş olan radyo seyrüsefer ve iniş cihazlarına ait Türkiye AIP LTCN AD 2.19'da yer alan özellikler Resim 5 'de yer almaktadır.

Tablo 5. Radyo Seyrüsefer ve İniş Yardımcıları

LTCN AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Type of aid, CAT of ILS/MLS (For VOR/ILS/MLS, give VAR)	ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmitting antenna Coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
*NDB	KHM	374 KHZ	H24	373217N 0365713E		Coverage 75 NM
**VOR/DME	KHM	113.9 MHZ CH86X	H24	373217N 0365713E	568M	Coverage 75 NM
*KHM NDB 374 KHZ UNUSABLE BTN DEGREES 310-070 BEYOND 4 NM.						
**KHM VOR/DME 113.9 MHZ / CH86X UNUSABLE BTN R310-R070 BELOW 16000FT BEYOND 4NM.						

TC-HEK tescil işaretli BELL 206L-4 tipindeki hava aracında ATC birimleri ile iki yönlü muhabereyi sağlayan VHF telsiz mevcuttur. Kahramanmaraş Hava Meydanı ATC APP/TWR'a ait Türkiye AIP AD2 LTCN VHF/UHF ve SAR frekansları FİĞÜR 6'de yer almaktadır.

25.03.2009 tarihinde iniş ve kalkış yaptığı Sivas ve Kahramanmaraş Hava Meydanları ATC APP/TWR VCS kayıtları üzerinde yapılan incelemede iki yönlü muhaberenin; frekans temasının sağlandığı an itibarıyla anlaşılabilir kalitede olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 6. ATS Haberleşme Tesisleri

LTCN AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Service designation	Call sign	Frequency	Hours of operation	Coordinates	Contact Info	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
TOWER	Kahramanmaraş Tower	118.750 MHZ 278.625 MHZ 121.5 MHZ 243.0 MHZ	H24	-	-	Emergency Emergency
SAR	Kahramanmaraş Rescue Sub-center	5680 KHZ 3023 KHZ 123.1 MHZ 282.8 MHZ	HO	-	-	-

TC-HEK tescil işaretli BELL 206L-4 tipindeki hava aracının yakıt ikmali için en son iniş ve kalkış yaptığı Kahramanmaraş Hava Meydanı şehir merkezinden 8 km uzaklıkta 373218N 0365707E koordinatlarında olup rakımı 1723 fittir. Hava Limanı CTR'ı 373256N 0365759E merkezli, yarıçapı 5 NM ve dikey limiti 3000 fit AMSL/SFC olup intikal irtifası 12000 fittir. Hava Meydanı'na ait Türkiye AIP AD2.2'de yer alan coğrafi ve idari bilgiler, AD 2.3 çalışma saatleri ve AD 2.17 ATS hava sahası resimde yer almaktadır.

Tablo 7. Kahramanmaraş Havalimanı Bilgileri

LTCN AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	ARP coordinates and site at AD	373218N - 0365707E
2	Direction and distance from (city)	8 KM NE
3	Elevation/Reference temperature	1723 FT (525.18 M)
4	MAG VAR/Annual change	4°19'E (2006)
5	AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS	Switchboard : 0.344.2360792 Airport Manager : 0.344.2361897 Fax : 0.344.2361896
6	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
7	Remarks	NIL

TC-HEK tescil işaretli BELL 206L-4 tipindeki hava aracında;

a) JAR-OPS 3 “Commercial Air Transportation (Helicopters)” Kısım 3.700/Cockpit voice recorder ve 3.715/Flight data recorder,

b) ICAO ANNEX6 “Operation of Aircraft” Bölüm III Kısım 4.9 “Flight Recorders” maddelerinin kapsamında

MTOW sebebiyle uçuş kayıt cihazı bulundurma zorunluluğu yoktur.

Bu çerçevede; TC-HEK tescil işaretli BELL 206L-4 tipindeki hava aracının 25.03.2009 tarihinde yapmış olduğu Çağlayancerit-Kayseri Erkilet Hava Meydanı uçuşundaki teknik donanımı yetersizdir. Bir başka ifadeyle uluslararası havacılık kuralları gereği helikopterin düştüğü zaman ve yerdeki hava koşulları dikkate alındığında pilotun belirtilen seyrüsefer güzergâhı içerisinde uçuşunu gerçekleştirebilmesi için helikopter üzerinde “Snow Deflector Kit” ve/veya “Snow Deflector Kit” ve “Particle Deflector Kit” birlikteliğinin sağlanması, aksi hâlde uçuşun gerçekleştirilmemesi gerekmektedir.

3.9. RADAR KAYITLARI

Hava araçlarının yapmış oldukları seyrüsefer esnasında hava radarları vasıtasıyla takip ve kontrollerinin yapıldığı da göz önünde bulundurulduğunda 25.03.2009 tarihinde Kahramanmaraş ili merkez sınırları içerisinde düşen TC-HEK tescil işaretli BELL 206L-4 tipindeki helikopterin Çağlayancerit-Kayseri Erkilet Havaalanı uçuşu esnasında uçuş özelliklerinin de göz önünde bulundurularak radar kayıtlarının incelenmesi önem arz etmektedir.

3.9.1. Genel Olarak

Radar kayıtlarının incelenmesi yönünden pilotun tercih etmiş olduğu uçuş tipinin özelliklerinin irdelenmesi gerekmektedir.

IFR Uçuş: Kontrollü yol ve sahalarda (hava koridorları, hava alanları etrafında oluşturulan terminal sahaları, meydan kontrol bölgeleri) Aletli Uçuş Kurallarına (IFR_Instrument Flight Rules) göre icra edilen (hava araçlarının birbirleriyle ve mâniyalarla çarpışmalarını önlemek üzere hava trafik kontrol hizmeti alan) bir uçuş türü olup; bu uçuşlarda uçuş emniyetini tesis etme sorumluluğu, hava trafiğinin sevk ve idaresinden sorumlu Hava Trafik Kontrol Ünitelerine (DHMI Genel Müdürlüğüne) aittir.

Hava trafik kontrol hizmeti (ATC-Air Traffic Control) sağlanan IFR trafikler; uçuşlarını hava seyrüsefer yardımcı cihazlarından referans alarak / yararlanarak, kontrollü yol ve sahalarda içinde, belirlenen emniyet seviye / irtifaları dâhilinde gerçekleştirmektedir. Hava trafik kontrol hizmetinin sağlandığı bölgede yeterli radar kaplaması varsa hizmet, “radarlı hava trafik kontrol hizmeti”, radar kapsamı yoksa “radarsız hava trafik kontrol hizmeti” olarak adlandırılır. Türk hava sahasında transit geçiş yapan uçuşlara hava koridorları boyunca ve yoğun hava trafiğinin yaşandığı hava limanlarında ve hava sahalarda, hava araçları arasında sağlanan ayırma değerlerini düşürerek hava trafiğini hızlandırma adına, radarlı hava trafik kontrol hizmeti sağlanmaktadır.

IFR uçuşlara radarlı hava trafik kontrol hizmeti vermek üzere hâlen DHMI'ye ait toplam 17 adet SSR (Secondary Surveillance Radar/İkincil Gözlem Radarı) sistemi bulunmaktadır. SSR sistemi tarafından bir hava aracının tespit edilebilmesi için, sivil havacılık kuralları gereğince hava aracında transponder teçhizatının bulunması gerekmektedir.

SSR sistemi, uzaya yayınlanan 1030 Mhz frekansındaki elektromanyetik sinyallerin, uçak üzerinde bulunan transponder teçhizatınca algılanıp 1090 Mhz frekansında cevap sinyalinin gönderilmesi tekniği ile çalışmaktadır. Karşılıklı olarak SSR sistemi ile transponder teçhizatı arasındaki söz konusu elektromanyetik sinyaller aracılığı ile haberleşme sonucunda hedef (hava aracı) SSR sistemi tarafından tespit edilip ilgili hava trafik kontrol merkezinde görüntülenmekte ve kayıt altına alınmaktadır.

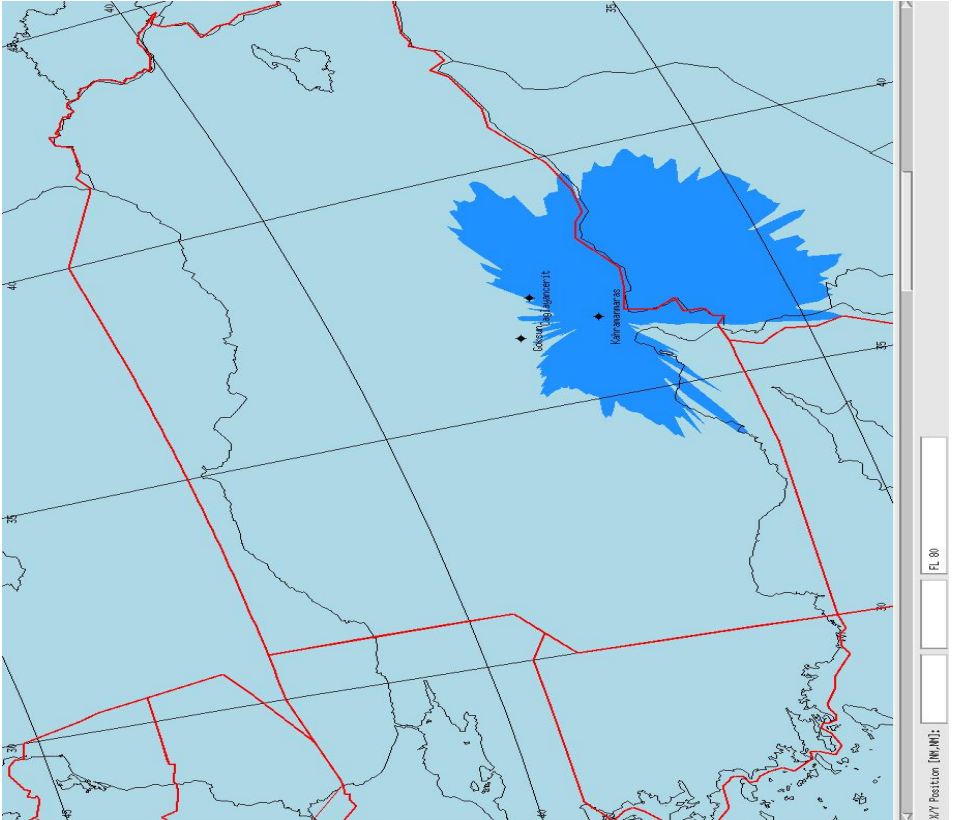
Söz konusu 1030 ve 1090 Mhz frekans aralığındaki elektromanyetik dalgalar, uzayda düz bir şekilde yol alırlar. Bu nedenle transponder teçhizatına ait uçak üzerindeki anten ile SSR sistemine ait yerdeki antenin, arada herhangi bir engel olmaksızın birbirini ufki olarak görüyor olması gerekmektedir.

SSR sisteminin azami menzili 200 NM(Deniz Mili) ile 250 NM arasında değişmekte olup, DHMİ'ye ait SSR sistemleri marifetiyle 200 FL uçuş yüksekliğindeki tüm uçaklar en az 2 SSR sistemi tarafından tespit edilmekte ve ilgili hava trafik kontrol merkezine ait radar bilgi işlem merkezlerinde kayıt edilmektedir.

Şayet hava aracının uçuş yüksekliği yeterli değilse, yukarıda bahsedilen şekilde doğal engeller nedeniyle SSR sistemince hava aracının tespit edilmesi mümkün olmamaktadır.

Kuzeyde Engizek Dağları ile güneyde Ahır Dağı arasındaki Çağlayancerit'ten kalkıp Gökün'a doğru gitmekte iken düşen helikopterin düştüğü bölgeye en yakın konumda bulunan Kahramanmaraş-Gökçedağ SSR sistemine ait kapsama diyagramı, helikoptere uygun şekilde 80 FL uçuş yüksekliği için çıkarılmış olup buna ait resim aşağıda yer almaktadır.

Resim 24. Helikoptere Uygun Şekilde 80 FL Uçuş Yüksekliği İçin Çıkarılmış Resim



VFR Uçuş: Gerek kontrollü yol ve sahalarda gerekse kontrolsüz sahalarda sadece göreyek meteorolojik koşullarda (VMC) Göreyek Uçuş Kurallarına (VFR) göre icra edilen (hava araçlarının birbirleriyle ve engellerle çarpışmalarını önlemek üzere Hava Trafik Kontrol Hizmeti almayan) bir uçuş türü olup; bu uçuşlarda uçuş emniyetini tesis etme sorumluluğu VFR uçuşu yapan hava aracının pilotuna aittir.

VFR şartlarında uçan hava araçları; bu uçuş türünün kuralları gereği kontrollü yol ve sahalardan dışında uçuş yapabildikleri ve IFR uçuşlar için belirlenmiş asgari emniyet irtifalarına riayet etmek zorunda olmadıkları için (özellikle düşük irtifalarda) radar kaplama sahası dışında kalmakta olup; radar sistemini haiz hava trafik kontrol ünitelerince radar ekranında takip edilememektedir. Zira radar kaplama sahası minimaları belirlenirken esas alınan temel unsur, hava trafik kontrol hizmeti verilen, IFR şartlarda düzenlenecek uçuşların takip ve kontrol edilmesidir.

Ancak, VFR uçuş gerçekleştiren hava araçlarına gerekli görülmesi ve pilotun talep etmesi durumunda yardım amaçlı 'monitör/gözlem hizmeti' verilebilmekle birlikte; hava koşulları ve engelleri nedeniyle IFR uçuşlar için belirlenmiş asgari emniyet irtifalarına bağlı kalmaksızın uçuşun düşük seviye/irtifalarda gerçekleştirilmesi, doğal engellerinin oluşması nedeniyle söz konusu hava araçlarının radar kaplama sahaları dışında kalmalarına yol açmakta ve VFR trafiklerin monitör amaçlı radar takibi çoğunlukla mümkün olmamaktadır.

Ayrıca VFR (Visual Flight Rules/Göreyek Uçuş Kuralları) uçuşa ilişkin kriterler ICAO mevzuatına uygun olarak Türkiye AIP'sinde (Aeronautical Information Publication/Havacılık Bilgi Yayını) ilan edilmiştir.

VFR uçuş yapılabilmesi için uluslararası kural ve standartlara uygun olarak belirlenmiş asgari değerler (görüş, bulutlara olan yatay/dikey mesafe vb.) ve uçuş ekiplerinin meteorolojik verileri değerlendirerek bu değerlere uygun uçuş yapma sorumlulukları Türkiye AIP'sinde açıkça belirtilmiştir.

Uçuşun kontrollü sahalardan dışında yapılması durumunda meteorolojik verileri elde edecek ve elde edilen meteorolojik şartların bu uçuş için uygun olup olmadığına karar verecek kişi, hava aracının kaptan pilotudur. Zira, kontrolörün meteoroloji ofisinden aldığı bilgiler, sadece o hava alanı ve yakın civarına ait meteorolojik bilgilerdir. Uçuş rotası üzerindeki meteorolojik bilgilerin meteoroloji ofislerinden pilotlar tarafından alınması gerekir. Kontrolörlerin, pilotlara uçuş güzergâhları üzerindeki meteorolojik hadiselerle ilgili olarak bilgi verme sorumluluğu bulunmamaktadır. VFR uçuş planlayan hava aracı uçuş ekibinin, bulutlar ve araziye göre kendi ayırmasını sağlayarak, hava şartlarına göre uçuşla ilgili nihai kararı (uygun güzergâh ile uçuşa devam veya en yakın noktaya iniş) vermesi gerekmektedir. Bu nedenlerle, VFR uçuşların çok büyük bir kısmı radar ekranında görülemez.

Ülkemizdeki askerî radarlarla sivil radarların kuruluş amaçları birbirinden farklıdır. Askerî radarlardaki temel amaç, hava sahasının savunmasına yönelik olup; hava sahasına girecek olan ya da hava sahasında uçuş hâlindeki IFR/VFR trafikleri teşhis etmek ve dost/düşman tanımlamaları ile savunma fonksiyonunu yerine getirmektir. Askerî radarlar elektromanyetik dalgalının hedefine çarpıp geri dönmesi ve oluşan ekonun radar ekranında takibi prensibine dayalı olup bu tip radarlar "Approach" radar olarak tanımlanmaktadır.

Approach özelliği taşıyan radarlar sadece büyük havaalanlarında yaklaşma-kalkış kontrolü amacıyla kullanılmakta olup orta ve küçük havaalanlarında kullanılan radarlar genellikle bu niteliğe sahip olmayan radarlardır.

Seyir hâlindeki sivil hava araçlarının takibine özgülenmiş sivil radarların kuruluş ve işletme amaçları ise; hava trafik kontrol hizmeti sağlarken, radarlardan alınacak bilgiler vasıtasıyla izleme yapmak ve uçuş emniyetini artırarak trafik akışını hızlandırmak şeklinde özetlenebilir.

3.9.2. Kazaya İlişkin Radar Kayıtları

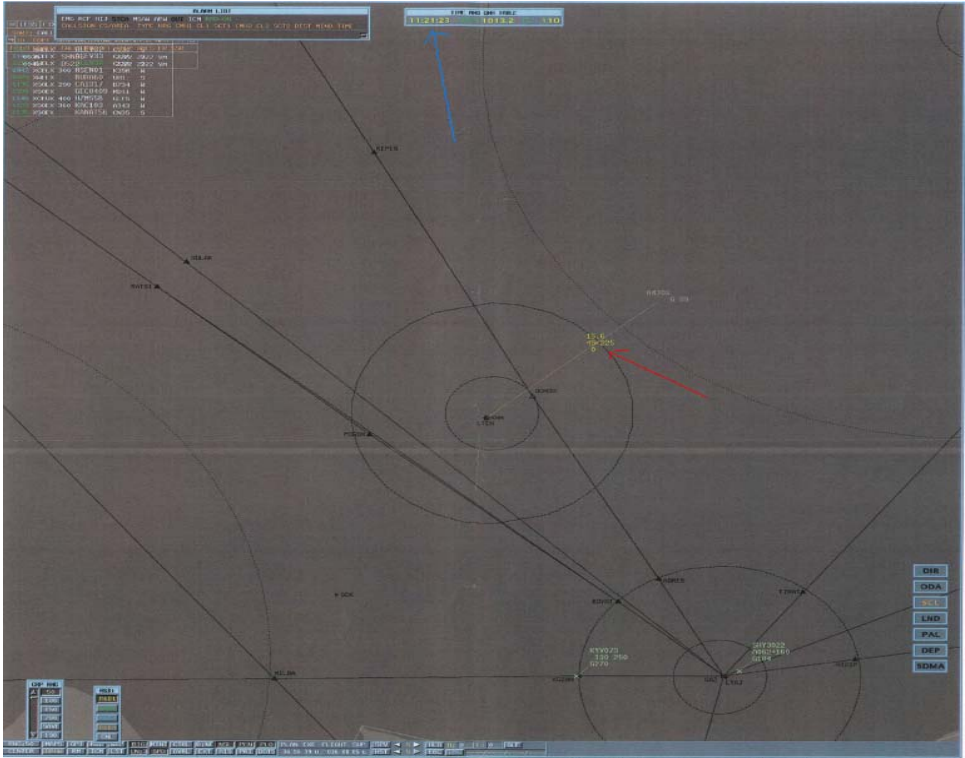
Komisyonumuz tarafından Esenboğa Hava Meydanı Uçuş Kontrol Merkezi'nde yapılan inceleme, gönderilen kayıtlar ve Kaza Araştırma ve Soruşturma Kurulu tarafından hazırlanan Rapor birlikte değerlendirildiğinde;

a) 251123 LTARZPZX ARR mesajında hava aracının Çağlayancerit inişi 11.10:00 Greenwich olarak çekilmiştir.

Söz konusu mesajda ayrıca hava aracının Çağlayancerit-Kahramanmaraş Hava Meydanı için kalkış saati 11:15:00 olarak yer almaktadır. Hava aracı 11.23:52'de Kahramanmaraş Kule ile ilk teması kurarak Çağlayancerit'ten kalkış yaptığını, görerek şartlarda Meydan'a geldiğini 10 deniz mili mesafede ve 4000 fitte olduğunu rapor etmiştir. Kule'den Hava Trafik Kontrol Merkezi talimatlarını alarak 11.31:00'de Kahramanmaraş Hava Meydanı apron sahasına inişini gerçekleştirmiştir. Hava aracı bu uçuşunu yolcusuz ve yakıt ikmali amacıyla yapmıştır.

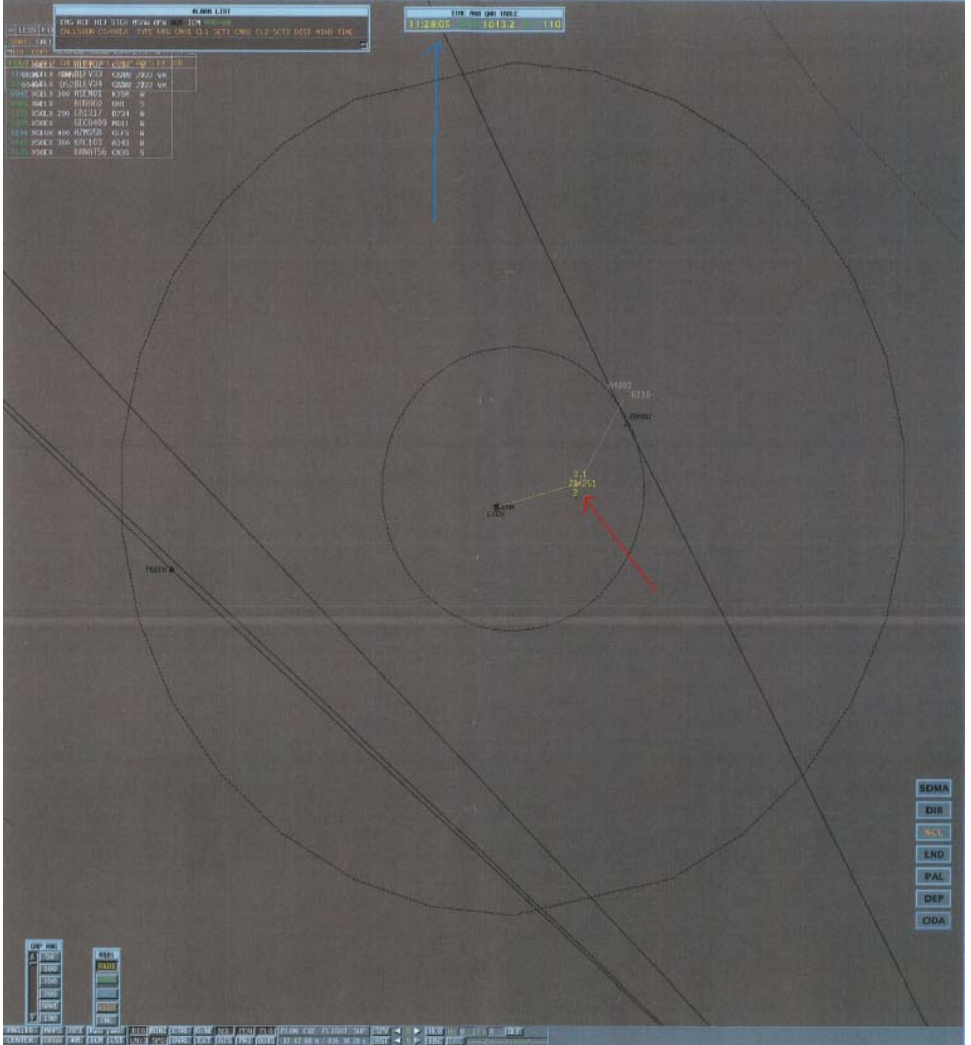
Çağlayancerit- Kahramanmaraş Hava Meydanı uçuşuna ait ilk radar izi transponder A4303 üzerinden 11.21:23'de meydan doğu-kuzey doğusu 15.6 NM'da, G89Knot ve ModeC (irtifa bilgisi) olmadan alınmış olduğu tespit edilmiştir. Söz konusu radar izi aşağıda yer almaktadır.

Resim 25. Çağlayancerit- Kahramanmaraş Hava Meydanı Uçuşuna Ait İlk Radar İzi



b-) Hava aracının 11.29:05 Greenwich Kahramanmaraş Hava Meydanı 3.1NM doğusu radar izinde Mode C bilgisi olmadığı ve G110 Knot'la yaklaşma yaptığı radar görüntüsü ise aşağıda yer almaktadır. Hava aracının Çağlayancerit-Kahramanmaraş Hava Meydanı uçuşuna ait başka bir radar izi tespit edilmemiştir.

Resim 26. Hava Aracının Çağlayancerit-Kahramanmaraş Hava Meydanı Uçuşuna Ait Radar İzi

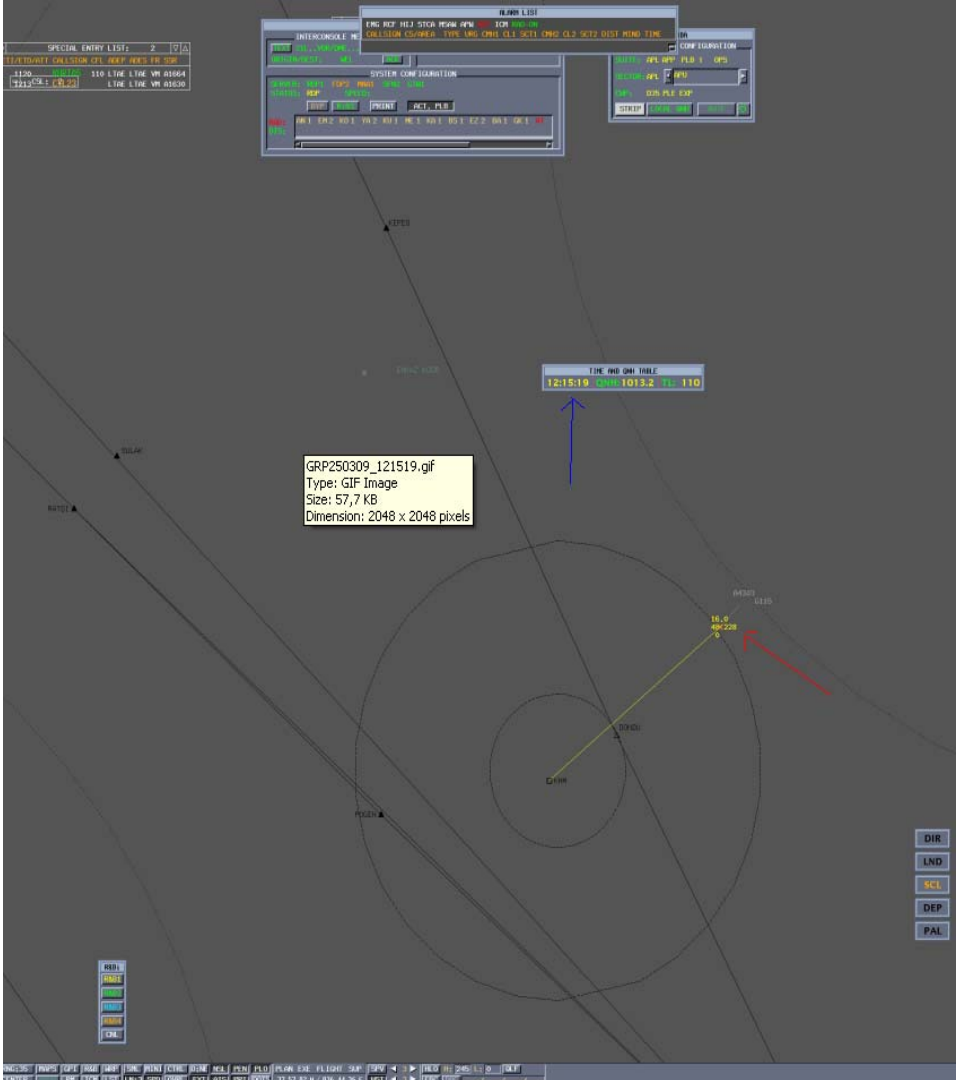


c-) Yakıt ikmalini yapan TC-HEK tescil işaretli hava aracı 12.00:16 Greenwich'de Kahramanmaraş Kule'yi arayarak motor çalıştırma istemiş, 12.00:23'de Kule tarafından motor çalıştırma müsaadesi, kullanılan pist ve meydan meteoroloji bilgileri pilota verilmiş, 12.03:53'de hava aracı pilotu kalkışa hazır olduğunu bildirmiş ve almış olduğu kalkış müsaadesi ile (Kule

kayıtlarına göre) 12.05:00'de kalkışını tamamlamış ve Çağlayancerit'e varış tahminini 12.20:00 olarak rapor etmiştir.

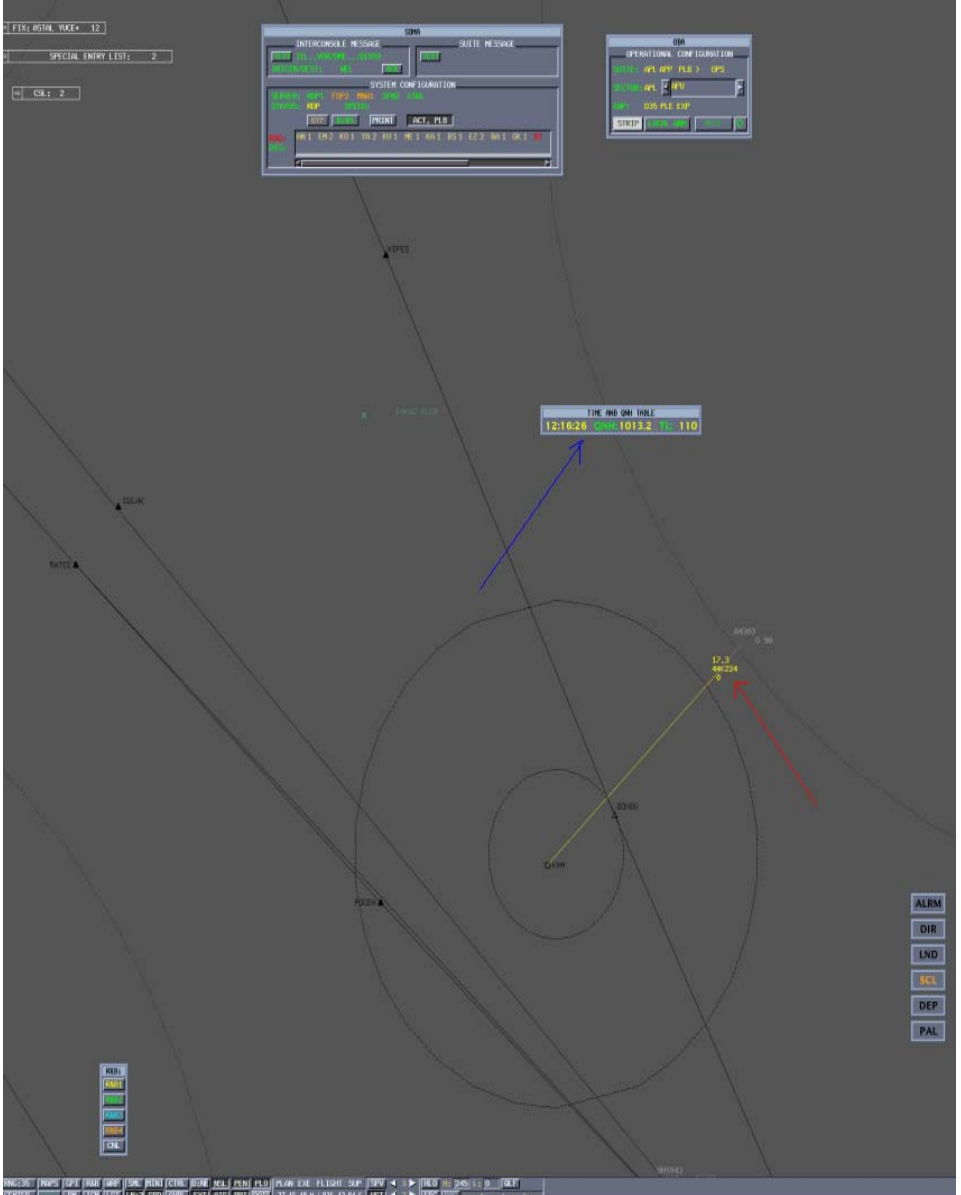
12.05:00'de Kahramanmaraş Hava Meydanı'ndan Çağlayancerit için kalkış yapan TC-HEK tescil işaretli hava aracına ait ilk radar görüntüsü Transponder A4303 üzerinden Hava Meydanı'ndan 16NM kuzey-kuzey doğuda kalkıştan 10 dakika sonra 12.15:19'de alınmıştır. Bu radar izinde ModeC (irtifa) bilgisinin olmadığı ve G115 Knot'la hava aracının VFR olarak Çağlayancerit için uçuşuna devam ettiği görülmekte olup buna ilişkin radar görüntüsü aşağıdadır.

Resim 27. Helikopterin Çağlayancerit İçin Uçuşuna Devam Ettiğine İlişkin Radar İzi



d-) Kahramanmaraş Hava Meydanı-Çağlayancerit uçuşuna ait son radar görüntüsü Transponder ModeA 4303 üzerinden 12.16:26 Greenwich'de Kahramanmaraş Hava Meydanı 17.3NM kuzey-kuzey doğuda alınmıştır. Bu radar izinde de hava aracından ModeC (irtifa) bilgisinin alınmadığı ve hava aracının G90Knot'la Çağlayancerit için uçuşuna devam ettiği görülmekte olup buna ilişkin radar görüntüsü aşağıda yer almaktadır.

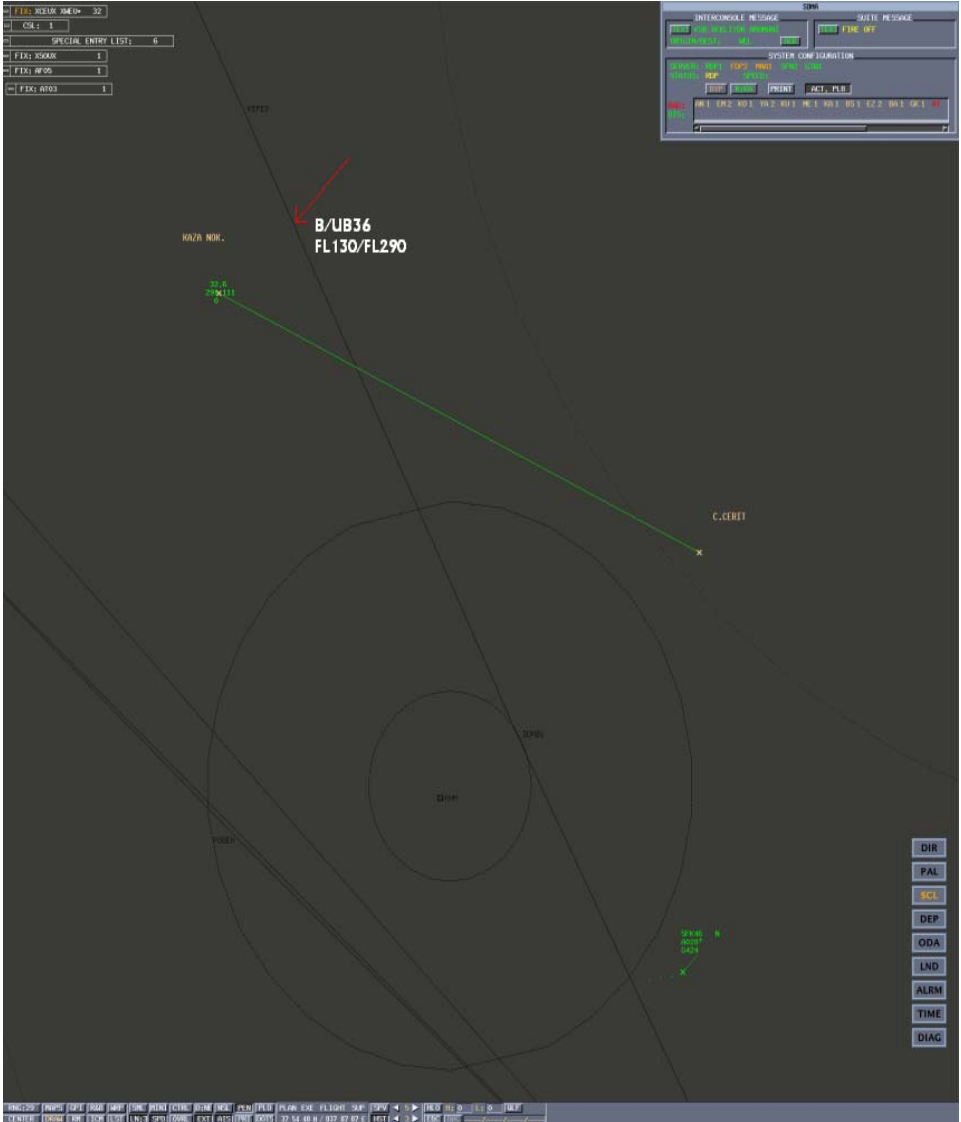
Resim 28. Hava Aracının G90Knot'la Çağlayancerit İçin Uçuşuna Devam Ettiğine Ait Radar İzi



251227 LTCNZGZX ARR mesajda hava aracının Çağlayancerit inişi 12:20 Greenwich olarak çekilmiştir.

e-) Enkaz sahasının radar görüntüsü aşağıda yer almaktadır.

Resim 29. Enkaz Sahasının Radar Görüntüsü



f) İncelenen tüm radar görüntülerinden de anlaşılacağı üzere, kazanın meydana geldiği yer ve saat itibariyle düşen helikoptere ait radar görüntüleri mevcut olmadığı gibi, helikopterin uçuş emniyetini tehlikeye sokacak başka bir hava aracına ait radar kaydına da rastlanmamıştır. Öte yandan DHMİ ve Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı arasındaki yazışmalardan elde edilen bilgiler

işığında kaza mahalli ve çevresinde AWACS türü herhangi bir hava aracının uçuşunun mevcut olmadığı, ayrıca AWACS tipi uçakların da sinyal göndererek başka bir hava aracını rotasından saptırmak gibi bir kabiliyeti bulunmadığı bildirilmiştir.¹⁹ Ayrıca düşen helikopter komplike bir mekanizmaya sahip olmayıp manuel olarak çalışan bir hava aracıdır.

Tüm bunlar bir arada değerlendirildiğinde;

Kazaya konu helikopterin yakıt ikmali için geldiği Kahramanmaraş havaalanından kalkarak Çağlayancerit ilçesine varıncaya kadar olan süre içerisinde tespit edilen son radar görüntüsü sonrası başkaca bir kaydının alınmadığı, öncesinde ise zaman zaman radarların kapsama alanına girdiği-çıkıtığı,

Her ne kadar aracın transponderı açık olsa da görerek uçuş şartlarına göre seyreden helikopterin bu sırada bulunduğu irtifanın yolculuk süresince radarlar tarafından sürekli takibine imkân tanımadığı,

Bu hâlin VFR (Görerek Uçuş Kuralları) uçuşun niteliğinden kaynaklandığı belirtilmiştir.

3.9.3. Küresel Konumlama Aygıtı (GPS)

Helikopterde bulunan GARMİN firmasına ait GSN 430 tipi GPS'in küresel konumlama aygıtı 3 boyutlu niteliğe sahip olup yükseklikleri de takip edebildiği, çarpma ihtimali durumunda uyarı vermesi gerektiği dile getirilmişse de yine yapılan inceleme ve yayınlanan raporlardan cihazın böyle bir özelliğe sahip olmadığı anlaşılmıştır.

Anılan cihazın Türkiye distribütörü Eker Havacılık Şirketi tarafından Komisyonumuza gönderilen yazıda; *“Hâlihazırda temsilcisi bulunduğumuz GARMİN Firmasına ait GSN 430 tipi cihazların Terrain özelliği²⁰ sadece uçaklarda kullanılabilmekte, helikopterlerde bu özellik kullanılamamaktadır. Dolayısıyla uçuş esnasında pilot sesli ve görüntülü ikaz alamamaktadır”* denmiştir.

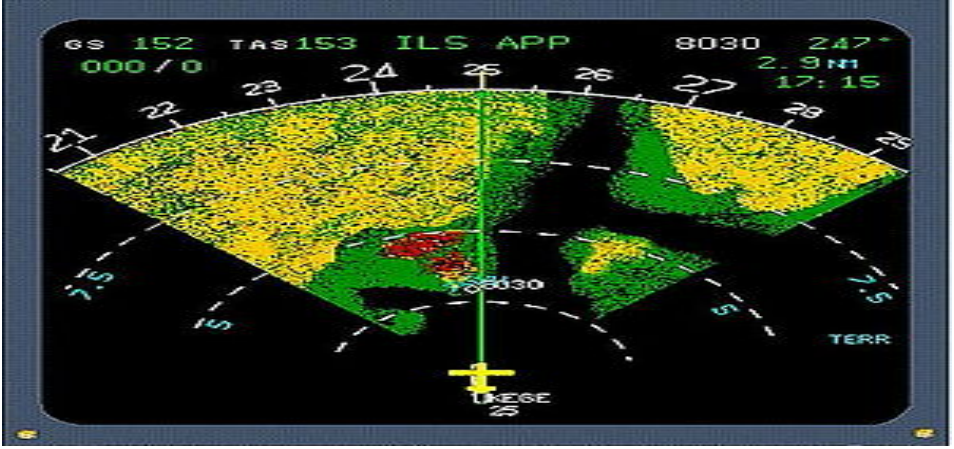
¹⁹ Komisyon gelen 11.11.2009 tarihli ve 50 sayılı yazı.

²⁰ **Yer yaklaşım ikaz sistemi** (EGPWS, İngilizce:Enhanced ground proximity warning system) uçak yere yakın veya bir arazi engeline doğru ani tehlike içine girmiş ise pilotu uyararak için tasarlanmış ikaz sistemidir. *Arazi Bilinirlik ve İkaz Sistemi* (TAWS İngilizce:Terrain Awareness and Warning System) ve *yere çarpma ikaz sistemi* (GCWS, İngilizce:Ground collision warning system) benzer işlevlere sahip uyarı ve önleme sistemleridir.

1974 yılında kullanıma sunulan GPWS sistemine 1990'lı yıllarda *arazi yükselti haritası veri tabanı ve küresel konumlandırma sistemi* (GPS) özellikleri eklenmiş ve geliştirilmiş *yer yaklaşım ikaz sistemi* (EGPWS) olarak anılmaya başlamıştır. TAWS (A Sınıfı) ile EGPWS (Mark V ve sonrası) aynı özelliklere sahiptir.

Yer yaklaşım ikaz sistemleri, *kontrollü uçuşa vere çarpma (CFIT)* kazalarının meydana gelmesini önlemeye yardım etme amacı güder. Sistem istenilen uyarıları verebilmek amacıyla, uçağın algılama ve ölçüm donanımlarından topladığı girdileri, birtakım hesaplama ve değerlendirme *algoritmalarına* tabi tutarak tehlike oluşturacak durumlarda, uçuş ekibini sesli mesajlar ve görsel uyarılar ile ikaz eder ve uyarı eşikleri bantlarının ne oranda aşıldığını kabinde bulunan göstergelerinde gösterir. (Kaynak: Wikipedia)

Resim 30. EGPWS Ekranında Arazi Yükselti Haritası



GPS cihazına iki boyutlu yüzeyel tarama dışında üçüncü boyut özelliği katarak pilota yükselteleri de görme özelliği katan “terrain” tabir edilen niteliğin kazaya konu helikopterde bulunan Garmin marka GSN 430 tipindeki cihazda bulunmadığı anlaşılmıştır.

3.9.4. TC-HEK'e Ait Kayıp Cihazlar

Komisyonumuza ulaşan belgeler, fotoğraflar ve beyanlardan kazaya konu hava aracında seyrüsefer yardımcısı iki adet elektronik aletin kayıp olduğu anlaşılmıştır. Bu donanımla ilgili Kahramanmaraş Cumhuriyet Başsavcılığı'nın başlattığı soruşturma hâlen devam etmektedir. Komisyonun kayıp cihazlar hakkında yaptığı incelemede yine pilot, 4. Sınıf Emniyet Müdürü Mehmet DAYIOĞLU'nun uzmanlığından faydalanılmıştır.

3.9.4.1. Enkazda Bulunamayan Cihazların Tespiti

Meclis Araştırma Komisyonuna gelen evrak ve 4.12.2009 tarihli kaza raporunun incelenmesi sonucunda kaza sonrasında enkazda bulunamayan cihazların “1 adet EVENTIDE ARGUS 5000CE kayar harita göstergesi” (moving map display) ve “1 adet BENDIX/KING SKYMAP IIIC GPS” olduğu tespit edilmiştir. Söz konusu cihazların marka ve modellerine ilişkin tespit, kazada hayatını kaybeden gazeteci merhum İsmail Güneş'in çektiği fotoğraflar ve enkazdan alınan görüntüler üzerinden yapılmıştır. Merhum İsmail Güneş'in çektiği fotoğraflar Meclis Araştırma Komisyonuna gelen belgeler arasında yer almakta olup iki fotoğrafta (DSC_0056 ve DSC_0065) helikopterin gösterge panelinin yaklaşık %70'i görülmektedir. Yine kaza mahallinde enkazdan alınmış ilk görüntülerde helikopterin gösterge paneli açıklıkla seçilmektedir. Bu fotoğraflarda görülen gösterge paneli kaza raporunda yer alan, enkazdan çekilmiş gösterge paneli görüntüleriyle örtüşmektedir (göstergelerin konumları, işaret ve etiketler, okunabilen marka ve model bilgileri gibi).

İHA Muhabiri İsmail Güneş tarafından çekilen fotoğraflarda ve yine kaza mahallinde enkazdan alınan görüntülerde bulunan iki cihazın (EVENTIDE ARGUS 5000CE ve BENDIX/KING SKYMAP IIIC) kaza raporunda yer alan gösterge paneli fotoğrafında yer almadığı tespit edilmiştir. Söz konusu cihazlardan EVENTIDE ARGUS 5000 CE'nin gösterge panelinin sağ alt kısmında Directional Gyro (VSI) göstergesinin hemen altında bulunmaktadır. BENDIX/KING SKYMAP IIIC GPS cihazı ise gösterge panelinin üzerine ayrı bir aparat ile monte

edilmiş vaziyettedir. Gazeteci merhum İsmail Güneş tarafından çekilmiş olan 25.03.2009 (12.33) tarihli DSC-0056 numaralı fotoğrafta BENDIX/KING SKYMAP IIIC GPS helikoptere monte edilmiş ve çalışır vaziyette görülmektedir (Resim 1). Kaza Araştırma ve Soruşturma Kurulu Raporunda kayıp cihazlarla ilgili herhangi bir ifadeye yer verilmemektedir.

3.9.4.2. Eventide Argus 5000ce Cihazı

Bu kısımda sunulan bilgiler ARGUS 5000CE cihazının üreticisi olan EVENTIDE firmasının <http://tide1.eventide.com/argus/ce5and7.htm> web adresinden alınmıştır.

EVENTIDE ARGUS 5000CE bir GPS sistemi olmayıp, herhangi bir GPS'den aldığı konum bilgisini kullanarak pilota seyrüsefer planlaması ve uçuş esnasında kolaylıklar sağlayan bir sistemdir. Sistem veri tabanında havaalanları, VOR, NDB istasyonları gibi seyrüsefer yardımcıları, hava yolları ve kavşaklar yer alır. GPS'ten alınan konum bilgisi bu cihaz tarafından değerlendirilir ve pilota uçuşa faydalı olabilecek bilgiler bir ekran üzerinden verilir.

EVENTIDE ARGUS 5000CE'nin uçuş kayıt (flight recorder) özelliği bulunmaktadır. Sistem, kullanıcının seçimine göre, her (2 -5) veya (10) saniyede bir GPS'den gelen konum bilgisini kayıt ederek ekranda göstermektedir. Her 10 saniyede bir konum bilgisi kaydedilmesi hâlinde yaklaşık 10 saatlik uçuş kaydedilebilir ve görüntülenebilir. Uçuş kayıt özelliğinin aktif hâle getirilmesi durumunda, hava aracının manevraları "X" işaretleri ile ekranda gösterilir.

3.9.4.3. Bendix/King Skymap IIIC Cihazı

Bu kısımda sunulan bilgiler Skymap IIIC ve Tracker IIIC Pilot Kılavuzu ve Kullanıcı Elkitabı'ndan (Skymap IIIC & Tracker IIIC Pilot Guide & Operating Manual) alınmıştır. İlgili belgeye https://www.bendixking.com/servlet/com.honeywell.aes.utility.PDFDownloadServlet?FileName=/TechPubs/repository/1100110431_8.pdf adresinden ulaşılabilir.

BENDIX/KING firmasının üretimi olan SKYMAP IIIC bir GPS cihazıdır. GPS cihazları GPS uydularından aldıkları referanslar doğrultusunda coğrafi konum belirlemeye yardımcı olurlar. BENDIX/KING SKYMAP IIIC sadece bir GPS değil aynı zamanda bir kayar haritadır. Kayar haritalar küresel konum bilgisini dijital bir harita üzerinde gösteren sistemlerdir. Sistemin veri tabanına işlenmiş bilgiler doğrultusunda bu haritalarda yerleşim yerleri, yollar, su kaynakları, havaalanları, VOR ve NDB istasyonları gibi seyrüsefer yardımcıları, hava yolları, kavşaklar gibi ilave bilgiler görüntülenebilir. Bu veri tabanının yüklenmemiş olması hâlinde, data kartının cihaz üzerinde takılı ve çalışır durumda olması şartıyla, sistem çalışmasına devam edecektir. Bu durumda kullanıcıya büyük kolaylık sağlayan veri tabanında kayıtlı bilgiler ekranda görüntülenemeyecek, ancak GPS bulunduğu konumdan koordinatları girilen bir başka noktaya seyrüsefer bilgilerinin verilebilecektir.

SKYMAP IIIC konum bilgisiyle birlikte irtifa bilgisi de verebilmektedir. Ancak GPS'den alınan irtifa bilgisi ve harita üzerinde isteğe bağlı olarak görüntülenebilen arazi yükseklik bilgisi (terrain data) sadece yardımcı mahiyettedir ve asla asli veri olarak kullanılamaz, bu verilere dayanarak uçuş yapılamaz (Kullanıcı Elkitabı sayfa 10-2). Planlanan bir rotada emniyetli uçuş irtifası da cihaz tarafından hesaplanıp pilota bilgi olarak verilmektedir. Cihaz emniyetli uçuş irtifası (Minimum Safe Altitude - MSA) rota üzerinde 10 mil çaplı alan içinde en yüksek mâniaya 1000 fit ilave ederek hesaplar. Ancak kaza günü meteorolojik şartlar MSA'da uçmaya imkân tanımadığı için, pilotun daha alçak irtifada uçtuğu bilinmektedir. Görerek şartlar (VFR) muhafaza edildiği sürece pilotun bu kararında uçuş emniyeti yönünden bir sakınca yoktur.

Yukarda belirtilen Türkiye veri tabanının yüklenmemiş olması hâlinde terrain data ve MSA bilgisi elde edilemeyecek ve pilot uçtuğu irtifadan daha yüksek bir engele yaklaşması hâlinde çarpma ikazı alamayacaktır.

BENDIX/KING SKYMAP IIIC konum bilgisini kaydedebilme özelliğine sahiptir. Kullanıcı kayıt sıklığını seçebilir ve kaydedilmiş seyrüseferleri DEMO MODE ekranında izleyebilir veya bir bilgisayara aktarabilir. İlgili ayarlar kısmında kayıt sıklığı için 000 ile 999 saniye arasında bir değer girilebilir. 000 seçilmesi durumunda kayıt fonksiyonu kapatılır. Cihaz

toplam 2000 noktayı kaydedebilir. Sistem daima en son 2000 noktayı hafızasında tutar ve eski kayıtları siler (en yeni kayıt en eski kaydın üzerine yapılır) (Kullanıcı Elkitabı sayfa 14-3). Her 10 saniyede bir konum bilgisi kaydedilmesi hâlinde yaklaşık 5 saatlik uçuş kaydedilebilir ve görüntülenebilir.

SKYMAP IIIC GPS kayıp ise de bu cihaza ait hafıza kartı emanette olup Kaza Araştırma ve Soruşturma Kurulu tarafından incelenmiştir. Kartın içerisinde pasif veri tabanı (database) bilgileri yer almaktadır.

Kartın veri tabanında bilgiler şunlardır.

(Line features used only for drawing map)

Coastline, Inland water, Political boundaries, Roads, Railways, Urban areas, Terrain

(Navigation data)

Airports, VORs, NDBs

Enroute waypoints (intersections)

Airways, Controlled airspace, Restrictive airspace

FIRs & UIRs.

Minimum off-route altitudes, Obstacles, Visual Reporting Points

Cities/towns, The following information is provided for each airport:

Position (latitude/longitude), ICAO Ident, Name & city, Elevation, Runways

Communications frequencies (up to 15 for each airport)

For each runway the following information is provided:

Threshold positions (if available), Length & width (if available), Runway number

Surface type (hard or soft), Lighting (lit or unlit), For each NDB or VOR the following is provided:

Position, Ident, Name, Frequency, For each enroute waypoint: Position, Ident

For each airway, the list of NDBs, VORs and enroute waypoints comprising the airway is stored (there is no leg type information, just the list of fixes).

For airspace, the name, class, boundary and altitude limits are provided.

For FIRs & UIRs, boundaries are provided.

Minimum off-route altitudes are provided in 1 degree x 1 degree blocks.

For each obstacle: Position, Name, Height above sea-level, Height above ground, For each city, town & VRP: Position, Name

The database does *not* contain any terminal procedures (SID, STARs or approaches).

The IIIC has a flight logging function which can be turned on or off by the user. Flight logs are not stored on the data card, but in an EEPROM chip within the IIIC, and can be retrieved by a PC via an RS232 interface.

SKYMAP IIIC GPS cihazının hafıza kartında ayrıca havaalanından havaalanına uçuş kaydı da bulunmaktadır. Seyir esnasında periyodik olarak alınan güzergâh bilgileri ise cihaz üzerinde bulunan rom bellekte bulunduğundan değerlendirilememiştir.

Havaalanından havaalanına bilgiler aşağıdadır.

“ICAO”, “Name”, “City”

“LTAB,GUVERCINLIK AB,ANKARA

LTAC,ESENBOGA,ANKARA

LTAD,ETIMESGUT AB,ANKARA

LTAE,AKINCI AB,ANKARA

LTAf,ADANA,ADANA

LTAG,INCIRLIK AB,ADANA

LTAH,AFYON AB,AFYON

LTAI,ANTALYA,ANTALYA

LTAJ,OGUZELI,GAZIANTEP

LTAk,HATAY,ISKENDERUN

LTAL,UZUNYAZI,KASTAMONU

LTAN,KONYA AB,KONYA

LTAP,MERZIFON AB,AMASYA

LTAf,SIVAS,SIVAS

LTAS,CAYCUMA,ZONGULDAK

LTAT,ERHAC AB,MALATYA

LTAU,ERKILET AB,KAYSERI

LTAW,TOKAT,TOKAT

LTAx,ERDEMİR,EREGLİ

LTAY,CARDAK AB,DENİZLİ

LTAZ,KAPADOKYA,NEVSEHIR

LTBA,ATATURK,İSTANBUL

LTBD,CILDIR,AYDIN

LTBF,BALIKESİR AB,BALIKESİR

LTBG,BANDIRMA AB,BALIKESİR

LTBH,CANAKKALE AB,CANAKKALE

LTBI,ESKİSEHIR,ESKİSEHIR

LTBJ,ADNAN MENDERES,İZMİR

LTBK,GAZIEMIR AB,IZMIR
LTBL,CIGLI AB,IZMIR
LTBN,KUTAHYA AB,KUTAHYA
LTBO,USAK,USAK
LTBP,YALOVA AB,YALOVA
LTBQ,TOPEL AB,IZMIT
LTBR,YENISEHIR AB,BURSA
LTBS,DALAMAN,MUGLA
LTBT,AKHISAR AB,AKHISAR
LTBU,CORLU,TEKIRDAG
LTBV,IMSIK,BODRUM
LTBW,HEZARFEN,ISTANBUL
LTBX,SAMANDIRA AB,ISTANBUL
LTBY,ANADOLU,ESKISEHIR
LTCA,ELAZIG,ELAZIG
LTCC,DIYARBAKIR,DIYARBAKIR
LTCD,ERZINCAN,ERZINCAN
LTCE,ERZURUM,ERZURUM
LTCF,KARS,KARS
LTCH,TRABZON,TRABZON
LTCH,SANLIURFA,SANLIURFA
LTCL,FERIT MELEN,VAN
LTCL,BATMAN AB,BATMAN
LTCK,MUS AB,MUS
LTCL,SIIRT,SIIRT
LTCL,SINOP,SINOP
LTCL,KAHRAMANMARAS,KAHRAMANMARAS
LTCL,AGRI,AGRI
LTCL,ADYAMAN,ADYAMAN
LTCL,MARDIN,MARDIN
LTCL,KAKLIC AB,IZMIR
LTCL,SELCUK-EFES,IZMIR

LTFC,SULEYMAN DEMIREL,ISPARTA

LTFD,EDREMIT KORFEZ,BALIKESIR

LTFE,BODRUM,MILAS

LTFH,CARSAMBA,SAMSUN

LTFJ,SABIHA GOKCEN,ISTANBUL”

Buradan da anlaşılacağı üzere son nokta Sabiha Gökçen Havaalanı olarak gözükmektedir. Bu durumda Pilot Kaya İSTEKTEPE'nin İstanbul Atatürk Hava Limanı'ndan başlayan son yolculuğunun tüm safhalarında SKYMAP IIIC GPS cihazını aktif hâle getirmediğini söylemek mümkündür.

Resim 31. SKYMAP IIIC GPS Cihazı Hafıza Kartının Ön Yüz Fotoğrafi



Resim 32. SKYMAP IIIC GPS Cihazı Hafıza Kartının Arka Yüz Fotoğrafi



Aşağıda ise sağlam bir başka SKYMAP IIIC GPS cihazının arka düzen görüntüsü yer almaktadır.

Resim 33. Sağlam Bir SKYMAP IIIC GPS Cihazının Arka Düzen Görüntüsü

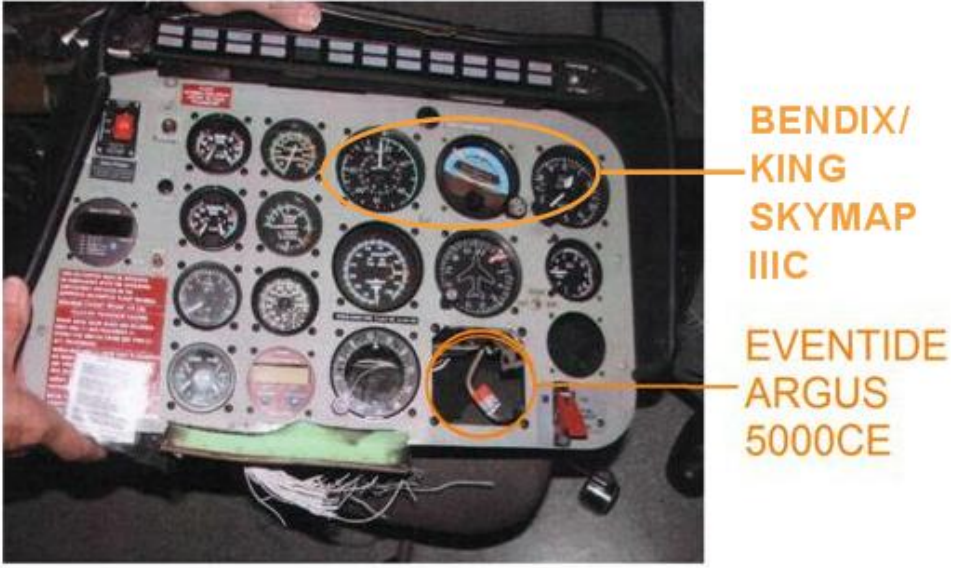


Gazeteci merhum İsmail Güneş tarafından çekilmiş olan fotoğrafta BENDIX/KING SKYMAP IIIC GPS cihazı gösterge panelinin üst kısmında monte edilmiş ve çalışır vaziyette görülmektedir (DSC-0056, 25.03.2009, 12:33).

Resim 34. Gazeteci İsmail Güneş Tarafından Çekilmiş Olan BENDIX/KING SKYMAP IIIC GPS Cihazı Fotoğrafı



Resim 35. EVENTIDE ARGUS 5000CE ve BENDIX/KING SKYMAP IIIC Cihazlarının Bulunmaları Gereken Konumları



Aşağıdaki fotoğraflar ise **29.03.2009** günü **kaza mahallinde çekilmiştir**. İlk fotoğraf BENDİXKİNG SKYMAP IIIC değerleri panoyla birlikte ARGUS 5000 CE aittir.

Resim 36. Kaza Kırım Heyeti Tarafından Enkaz Yerinden Çekilen BENDİXKİNG SKYMAP IIIC Fotoğrafi



Resim 37. Kaza Kırım Heyeti Tarafından Enkaz Yerinden Çekilen ARGUS 5000CE Fotoğrafi



Resim 38. Kaza Kırım Heyeti Tarafından Enkaz Yerinden Çekilen ve ARGUS 5000CE'nin Varlığını Kanıtlayan Fotoğraflar





Enkazın bulunmasından iki gün sonra çekilen bir başka resimde ARGUS 5000CE cihazının yuvasında olmadığı görülmektedir. Bu durumu belgeleyen aşağıdaki iki resim 31.03.2010 tarihinde çekilmiştir. Resimlerde görüldüğü üzere ARGUS 5000CE'nin yuva boşluğu açıkça anlaşılmaktadır.

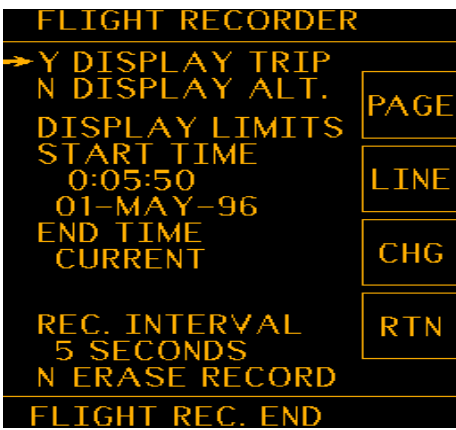
Resim 39. ARGUS 5000CE'nin Yuva Boşluğunu Açıkça Gösteren Fotoğraflar



Resim 40. EVENTIDE ARGUS 5000CE Cihazı ile BENDIX/KING SKYMAP IIIC Cihazının İçerikleri



Resim 41. EVENTIDE ARGUS 5000CE Uçuş Kaydı Seçim Ekranı ve Uçuş Kaydı



3.9.4.4. Enkazda Kaybolan Cihazların Değerlendirilmesi

Her iki cihaz da, kullanıcı tarafından kayıt fonksiyonu aktif hale getirilmişse, en güncel uçuş bilgilerini (konum ve zaman) kayıt edebilme özelliğine sahiptir. Kayıt fonksiyonunun her uçuşta yeniden aktif edilmesi gereği yoktur. Bir kere aktif hâle getirildikten sonra, cihazlar her açılışta sürekli en güncel bilgileri hafızalarında saklarlar. Kaza esnasında cihazların açık olduğuna dair bir delil olmamakla birlikte, söz konusu sistemlerin özellikle kötü hava şartlarında pilotlara çok faydalı olmaları nedeniyle arızalı olmadıkları sürece açık ve kullanımda olduklarını kabul etmek makul olacaktır. Nitekim bir önceki uçuş sırasında çekilen fotoğrafta cihazın faal ve kullanımda olduğu görülmektedir. Cihazlar bulunmuş olsalardı, açık ve kayıta olmaları durumunda, kaza ile sonuçlanan son uçuşta helikopterin izlediği gerçek rota ve zaman bilgilerine ulaşmak, çarpma istikametini tespit etmek ve kaza ile ilgili daha sağlıklı değerlendirmeler yapmak mümkün olabilecekti.

3.10. HELİKOPTERİN DÜŞMESİ ÖNCESİ NTV İSİMLİ HABER KANALININ SANTRALİNDEN YAPILDIĞI İDDİA EDİLEN ARAMALAR

NTV haber kanalı santralinden yapılan kesintisiz aramalar ile helikopterin rotasının takip altında tutulduğu ve kazanın meydana gelmesine bir şekilde bu aramaların yol açmış olabileceği iddia olarak değerlendirilmiş ve bu konu ulusal yayın yapan bir gazete tarafından da manşet haber olarak değerlendirilmiştir.

Kaza öncesi helikopterde bulunanlara ait telefon görüşme detayları (HTS raporları) Komisyonumuz tarafından özenle incelenmiştir. Gerçekten de adı geçen haber kanalı tarafından pek çok kez kazazedelere ait bazı telefonlar aranmıştır. Temel tartışma konusu aramaların zamanı ile ilgilidir.

Konu hakkında bilgisi olabilecek kişiler Komisyonunda dinlenmiştir. NTV kanalına haberleşme hizmeti veren Borusan Telekom AŞ. alt yapı sistemine ait saatin Greenwich saatini (GMT Greenwich Mean Time) kullandığını, bu nedenle yerel saate eşgüdümlü evrensel zaman/ Universal Time Coordinated (UTC) göre 2 saat önce gösterdiğini, aslında yapılan aramaların yerel saate göre söz konusu kazadan sonra olduğunu iddia etmiştir.

NTV'ye ait santralden yapılan aramaların neredeyse tamamı cevapsız kalmış ise de sadece bir arama karşılık bulmuş ve görüşme 2 saniye sürmüştür.

NTV santralinin HTS kaydına göre;

- (0212) 335 41 63 numaralı telefon (0506) 854 35 00 numaralı telefonu 25.03.2009 günü saat 14.48:17 de aramıştır, görüşme süresi 2 saniyedir.

İsmail Güneş'e ait (0506) 854 35 00 numaralı cep telefonunun HTS kaydına göre ise;

(0506) 854 35 00 numaralı telefon (0212) 335 41 63 numaralı telefon tarafından 25.03.2009 tarihinde saat 16.48:24'te aranmıştır. Arama süresi 2 saniyedir.

Her iki telefonun karşılıklı görüşme detay kayıtları birbirini doğrulamakta, buradan NTV santraline hizmet sağlayan Borusan Telekom AŞ.'nin Greenwich saatini kullandığı anlaşılmaktadır.

Keza bilindiği gibi Türkiye ile Greenwich arasındaki saat farkı 30 meridyen/boylam ve GMT+2'dir. Aradaki 7 saniyelik farkın ise AVEA ile Borusan Telekom'un sistem saatleri arasındaki ayar farkından kaynaklandığı değerlendirilmiştir. Bu iddianın önemine binaen söz konusu kayıtlara ait bilgisayar çıktısı dökümü aşağıda tablolar hâlinde gösterilmiştir.

Tablo 8. NTV İsimli Haber Kanalına Ait HTS Telefon Kayıt Dökümü

1	2123354161	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:34:36	0 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:81 /- SİS'Lİ İSTANBUL(A VRUPA)	YOK-YOK	YOK-YOK	YOK-YOK	U	84.44.89.10:580 95
2	2123354161	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:41:02	0 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:81 /- SİS'Lİ İSTANBUL(A VRUPA)	YOK-YOK	YOK-YOK	YOK-YOK	U	84.44.89.10:252 96
3	2123354160	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:47:16	0 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:81 /- SİS'Lİ İSTANBUL(A VRUPA)	YOK-YOK	YOK-YOK	YOK-YOK	U	84.44.89.10:499 46
4	2123354160	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:47:27	0 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:81 /- SİS'Lİ İSTANBUL(A VRUPA)	YOK-YOK	YOK-YOK	YOK-YOK	U	84.44.89.10:582 79
5	2123354160	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:48:17	2 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:81 /- SİS'Lİ İSTANBUL(A VRUPA)	YOK-YOK	YOK-YOK	YOK-YOK	S	84.44.89.10:551 76
6	2123354160	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:48:34	0 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:81 /- SİS'Lİ İSTANBUL(A VRUPA)	YOK-YOK	YOK-YOK	YOK-YOK	U	84.44.89.10:599 69
7	2123354160	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:48:49	0 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:81 /- SİS'Lİ İSTANBUL(A VRUPA)	YOK-YOK	YOK-YOK	YOK-YOK	U	84.44.89.10:627 81
8	2123354160	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:49:21	0 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:81 /- SİS'Lİ İSTANBUL(A VRUPA)	YOK-YOK	YOK-YOK	YOK-YOK	U	84.44.89.10:571 90
9	2123354160	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:49:52	0 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:81 /- SİS'Lİ İSTANBUL(A VRUPA)	YOK-YOK	YOK-YOK	YOK-YOK	U	84.44.89.10:583 02
10	2123354160	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:50:01	0 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:81 /- SİS'Lİ İSTANBUL(A VRUPA)	YOK-YOK	YOK-YOK	YOK-YOK	U	84.44.89.10:386 20
11	2123354160	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:50:28	0 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:81 /- SİS'Lİ İSTANBUL(A VRUPA)	YOK-YOK	YOK-YOK	YOK-YOK	U	84.44.89.10:631 41

Tablo 9. İHA Muhabiri İsmail Güneş'e Ait (0506)85 43 500 Numaralı Cep Telefonuna Ait HTS Telefon Kayıt Dökümü

1	2123354161	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:34:36	0 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:61 / - ŞİŞLİ, İSTANBULIA VRUPA)	YOK-YOK	YOK-YOK	YOK-YOK	U	84.44.89.10.580 95
2	2123354161	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:41:02	0 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:61 / - ŞİŞLİ, İSTANBULIA VRUPA)	YOK - YOK	YOK-YOK	YOK-YOK	U	84.44.89.10.352 96
3	2123354163	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:47:16	0 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:61 / - ŞİŞLİ, İSTANBULIA VRUPA)	YOK - YOK	YOK-YOK	YOK-YOK	U	84.44.89.10.499 46
4	2123354163	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:47:27	0 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:61 / - ŞİŞLİ, İSTANBULIA VRUPA)	YOK - YOK	YOK-YOK	YOK-YOK	U	84.44.89.10.582 79
5	2123354163	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:48:17	2 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:61 / - ŞİŞLİ, İSTANBULIA VRUPA)	YOK - YOK	YOK-YOK	YOK-YOK	S	84.44.89.10.551 76
6	2123354163	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:48:34	0 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:61 / - ŞİŞLİ, İSTANBULIA VRUPA)	YOK - YOK	YOK-YOK	YOK-YOK	u	84.44.89.10.599 69
7	2123354163	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:48:48	0 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:61 / - ŞİŞLİ, İSTANBULIA VRUPA)	YOK - YOK	YOK - YOK	YOK-YOK	u	84.44.89.10.527 81
8	2123354163	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:49:21	0 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:61 / - ŞİŞLİ, İSTANBULIA VRUPA)	YOK - YOK	YOK - YOK	YOK-YOK	u	84.44.89.10.571 90
9	2123354163	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:49:52	0 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:61 / - ŞİŞLİ, İSTANBULIA VRUPA)	YOK - YOK	YOK-YOK	YOK-YOK	u	84.44.89.10.583 02
10	2123354163	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:50:01	0 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:61 / - ŞİŞLİ, İSTANBULIA VRUPA)	YOK - YOK	YOK-YOK	YOK-YOK	u	84.44.89.10.386 20
11	2123354163	Aradı	5068543500	25.03.2009 14:50:28	0 sn	Borusan Telekom A.Ş.	DOĞUŞ YAYIN GURUBU AŞ	MASLAK MAH BÜYÜKDERE CD USO CENTER NO:61 / - ŞİŞLİ, İSTANBULIA	YOK - YOK	YOK-YOK	YOK - YOK	u	84.44.89.10.531 41

3.11. PİLOTA AİT TIBBİ VE PATOLOJİK BULGULAR

Mustafa Kaya İSTEKTEPE'ye ait gönderilen kan, iç organ parçaları ve idrarın Adana Adli Tıp Grup Başkanlığı Morg İhtisas Dairesinin incelemesi sonucu hazırlanan 10/04/2009 tarihli ve 2009/951/420 sayılı toksikoloji raporunda;

1- Kanda Alkol (Etanol-Metanol) bulunmadığı,

2- Kan, iç organ ve idrarda aranan uyutucu-uyuşturucu ve toksik maddelerden hiçbirinin bulunmadığı

belirtilmiştir.

Delayısıyla pilotun uçuş sırasında uçuş emniyetini tehlikeye sokacak şekilde bir maddenin etkisi altında bulunmadığı, kanında şüphe doğuracak başkaca her hangi bir kimyasal madde olmadığı saptanmıştır.

3.12. PİLOT VE DİĞER KAZAZEDELERİN OTOPSİ SONUÇLARINA İLİŞKİN DEĞERLENDİRME

Kazazedelerin otopsileri Adli Tıp Kurumu Adana Grup Başkanlığı tarafından yapılmıştır. Adana Grup Başkanlığı Raporu, Komisyonumuzca da incelenmiştir. Bu amaçla Adli Tıp Kurumu Başkanlığı uzmanlarından, 1. Adli Tıp İhtisas Kurulu Başkanı Uzman Dr. A. Sadi ÇAĞDIR ve Ankara Grup Başkan Vekili Uzman Dr. Mustafa KARAPİRLİ'den rapor hazırlamaları istenmiştir.

Adli Tıp Kurumu uzmanlarının hazırladığı rapora göre,

- Adana Grup Başkanlığınca yapılan otopsilerin bilimsel yöntemlere göre doğru ve eksiksiz yapıldığı, düzenlenen raporların yeterli ve açıklayıcı nitelikte olduğu,

- Otopsilerde kişilerin vücut dış ve iç muayenelerinde saptanan lezyonların bu kazanın meydana gelişi ve helikopterdeki hasarın durumu ile uyumlu olduğu,

- İsmail GÜNEŞ haricindeki kişilerin vücutlarında tespit edilen lezyonlar değerlendirildiğinde bu lezyonların ani ölüm meydana getirir nitelikte olduğu,

- Otopsi raporlarına göre; pilotta kendisinden kaynaklanan kazaya neden olabilecek bir hastalığın delillerinin tespit edilemediği,

- Yapılan toksikolojik analizlere göre; pilotun kazaya neden olabilecek nitelikte bir alkol, uyutucu, uyuşturucu veya başka bir maddenin etkisi altında olduğunun delillerinin saptanmadığı,

- Özellikle pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE ve Muhsin YAZICIOĞLU'na yapılan otopsilerde tespit edilen koroner damarlarındaki daraltıcı vasıftaki ateroskleroz plaklarının kişilerin ölümlerinde etkisinin olmadığı

sonucuna varılmıştır.

Ayrıca İsmail Güneş'in olay sonrası 112 Acil Sağlık Servisi görevlisi ile yaptığı telefon konuşmasında sarf ettiği bazı "Ayağım çok kötü kırıldı. Ölen de var herhâlde. **Bu arkadaş kim ya.**" sözlerinin şuurulu ya da şuursuz bir şekilde söylenip söylenmediği hususunun "psikiyatri ve nöroloji" uzmanları tarafından incelenmesinin yararlı olacağı belirtilmiştir.

3.13. İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİNİN RAPORU

Kahramanmaraş Cumhuriyet Başsavcılığı kazanın nedenleri hakkında İstanbul Teknik Üniversitesinden teknik rapor istemiş, Üniversitece hazırlanan 13.08.2010 gün ve 3389 sayılı raporda;

- Kazanın Meydana Gelme Nedeni

Dosya içinde bulunan belgeler pilot, helikopteri işleten şirketteki teknisyenler, bakım şirketleri ve hava trafik kontrolörünün yeterli lisansa sahip olduğunu göstermektedir.

Bununla birlikte;

İşletici şirket teknisyenlerinin yetkilendirme kapsamı dışında tamir işlemleri yapması,

Transmisyon yağ pompasının temizlik ve kontrolünün zamanında yapılmaması,

Ana rotor mast torklaması işleminin zamanında yapılmaması,

Motor yağının zamanında değiştirilmemesi,

Hava aracı üreticisi olan BELL Helikopter Textron Inc. tarafından yayınlanmış olan teknik bültenin zamanında uygulanmaması,

63 uçuşla, uçuş öncesi kontrollerin yapıldığına dair herhangi bir kayıt tutulmaması

Helikopterin işletilmesi sırasında eksik veya yetkisiz kişiler tarafından işlemlerin yapıldığını ve şirketin teknik bakım konusunda yeterli özeni göstermediğini işaret etmektedir. Bu eksiklerin varlığına rağmen kazanın doğrudan bakım eksikliği nedeniyle oluştuğunu gösteren bir delile de rastlanmamıştır.

Hava aracının uçuş elverişlilik sertifikası bulunmaktadır.

Kaza raporu ve görgü tanıklarının ifadeleri doğrultusunda kazadan önce ve/veya sonra yangın oluşmadığı yönündedir.

Hava aracı ana bileşenlerinin doğrudan kazaya neden olabilecek bir kusura sahip olduğunu gösteren bir delile rastlanmamıştır.

Yakıt, yağ ve hidrolik sıvısının inceleme sonuçlarından elde edilen bulguların, helikopter motorunun iç aşınmaya sahip olduğunu göstermesine rağmen, kazaya doğrudan neden olabilecek özelliklere sahip olmadığı anlaşılmıştır.

- Bilirkişi Heyeti Kanaatinde Kazaya Neden Olabilecek Şartlar

Kalkış yapılırken helikopter izin verilen maksimum kalkış ağırlığından daha fazla ağırlığa sahiptir.

Hava aracı pilotu Çağlayancerit-Kayseri Erkilet (yakıt ikmali)-Yozgat/Yerköy uçuşunu görenek uçuş (VFR) olarak planlamıştır. Fakat hava aracının Kahramanmaraş ili Merkez Kızılöz Köyü dağlık alanından geçişi süresince buzlanma, rüzgâr kayması, türbülans, kar yağışı ve alçak seviyeli bulut içi kısıtlı görüş nedenlerinden dolayı atmosferik koşulların görenek uçuş için elverişli olmadığı tahmin edilmektedir.

Hava aracına ait AFM Dokümanı Kısım 1-5-B "Optional Equipment" kısmında kar yağışı ve/veya tipide uçuş gerçekleştirilecekse bu ekipmanın veya bu ekipman ve "particle deflector kit'in" olması gerekliliği yer almaktadır. Hava aracının uçuş bölgesinde kar yağışı olduğu ve ayrıca merhum İHA Muhabiri İsmail Güneş'in 112 servis ile yapmış olduğu görüşmelerde de havanın "tipi şeklinde karlı" olduğunu ifade ettiği görülmektedir. Bu çerçevede; TC-HEK tescil

işaretili BELL 206L-4 tipindeki hava aracı 25.03.2009 tarihinde yapmış olduğu Çağlayancerit-Kayseri Erkilet Meydanı uçuşunda teknik donanım olarak yetersizdir. Bu şartlarda “Snow Deflector Kit” ve/veya “Snow Deflector Kit” ve “Particle Deflector Kit” birlikteliği sağlanmadan hava aracının bu operasyonu yapmaması gerekmektedir.

Bütün bu bilgiler pilotun, bu kalkış ağırlığıyla ve görerek uçuş şartlarında uçuşa devam etmesinin hatalı olduğunu göstermektedir.

- Kazanın Meydana Gelmesinde Ölen Helikopter Pilotu da Dâhil Herhangi Bir Kişinin Kusur, İhmal ya da Kastının Olup Olmadığı

Pilotun, izin verilen maksimum kalkış ağırlığından fazla kalkış ağırlığıyla uçuşa devam etmesi, buzlanma, rüzgâr kayması, türbülans, kar yağışı ve bulut içi kısıtlı görüş nedenlerinden dolayı atmosferik koşulların görerek uçuş için elverişli olmadığı ortamda ve Snow Deflector Kit'in kullanılmadığı durumda görerek uçuş şartlarında uçuşa devam etmesinin hatalı olduğunu göstermektedir.

- Helikopter Sahibi Olan Şirketin Bakım ve Onarım İle İlgili Herhangi Bir İhmalinin Bulunup Bulunmadığı, İhmal Var İse Bu İhmalin Kazanın Meydana Gelmesine Neden Olacak Nitelikte Olup Olmadığı

Helikopter sahibi olan şirketin bakım ve onarım konusunda, eksik veya yetkisiz kişiler tarafından yapılan işlemler nedeniyle, yeterli özeni göstermediğini ortaya koymaktadır. Fakat Bilirkişi Heyeti, bu hususun kazanın meydana gelmesini etkileyen, doğrudan bir neden olmadığını düşünmektedir.

- Kaza İnceleme Raporunda Belirtildiği Şekilde ELT Cihazının Antenin Kırılması ve Sinyal Göndermemesi İle İlgili Bölümlerin Teknik Olarak Mümkün Olup Olmadığı

ELT cihazının kaza sırasında aktif olduğu ancak antenin kırılmış olmasının sinyal gücünü uyduya ulaşamayacak kadar azalttığı sonucuna varılmıştır. Bu durumun teknik olarak mümkün olabileceği belirtilmektedir.

Cihazın, kırılan antenin yerine yedek sabit antenini takarak çalışmasını sağlamanın mümkün olduğu ancak, düşmeden sonra bir süre sağ kaldığı anlaşılan şahsın bunu yapabilecek bilgi, beceri ve fiziki aktivitesinin olmaması (kaza sonucu olağan bir durum olarak) nedeniyle kaza koordinatlarının uydu üzerinden izleme merkezine iletilmediği sonucuna varılmıştır.

- Söz Konusu Helikopterin Raporda Belirtilen Özellikleri Dikkate Alınarak Cep Telefonundan ya da Sabit Telefondan Gönderilen Sinyal İle Yani Yapılan Aramalar İle Düşürülmesinin Mümkün Olup Olmadığı

Tüm elektronik eşyalarda olduğu gibi hava araçları da elektromanyetik uyumluluk (Electromagnetic Compability - EMC) esasları dikkate alınarak tasarlanmakta ve üretilmektedir. Bu esaslar iki ana grup altında oluşturulmuştur. Bir cihaz bulunduğu ortama izin verilen değerden daha yüksek değerlerde bozucu işaret yaymamalı (YAYII.IM -EMISSION) ve ortamda olası yüksek değerdeki bozucu işarete karşı dayanıklı korunaklı olmalıdır (BAĞIŞIKLIK - IMMUNITY). Ayrıca radyo frekans işaretlerin gücü uzaklıkla çok yüksek değerde zayıflamaktadır. Hava aracının bu esaslara göre üretilmiş ve servis bakımlarının yapılmış olduğu düşünüldüğünde, olası etkileyici cihazın yaratacağı elektromanyetik işaret gücü ile arızalandırılması ya da düşürülmesi olanaklı görülmemektedir.

- Genelkurmay Başkanlığı Tarafından 25.03.2009 Tarihinde Bahse Konu Helikopterin Düştüğü Yerde AWACS Uçaklarının Planlı Herhangi Bir Görev İcra Etmediği,

Ayrıca Söz Konusu Uçakların Sinyal Yayararak Yön Değiştirme İmkân ve Kabiliyetinin Olmadığı Belirtilmiş İse de Bu Şekilde İleri Sürülen İddianın Değerlendirilmesi

Bilirkişi Heyeti TSK Genelkurmay Başkanlığı tarafından verilen bilgilerin yeterli ve güvenilir olduğu görüşüne katılmaktadır.

Ayrıca, yukarıda da belirtildiği gibi radyo işaretleri ile yalnızca görerek uçuş kabiliyetinde olan bir hava aracının yönünün değiştirilmesi, hava aracı içinde dışarıdan denetlenebilme özelliğinde olan bu türden uzaktan kumanda mekanizması olmaksızın söz konusu değildir. İnceleme konusu hava aracında anılan türden bir kumanda mekanizmasına rastlanmadığı dosyadaki bilgilerden anlaşılmaktadır. Yüksek güçte elektromanyetik darbe (EMP-Electromagnetic Pulse) ile anılan türden uygulamaların yapıldığına ilişkin bir kayıt literatürde ve pratikte bulunmamaktadır. Açıklanan nedenlerle hava aracının yönünün dışarıdan herhangi bir radyo erişimi ile değiştirilmiş olduğunun belirlenemeyeceği tespit edilmiştir.

- Bilirkişi Heyetine Göre Kazanın Değerlendirmesi

Bilirkişi Heyetine göre, *“Pilotun, izin verilen maksimum kalkış ağırlığından fazla kalkış ağırlığıyla uçuşa devam etmesi, buzlanma, rüzgâr kayması, türbülans, kar yağışı ve bulut içi kısıtlı görüş nedenlerinden dolayı atmosferik koşulların gerekerek uçuş için elverişli olmadığı ortamda ve Snow Deflector Kit’in kullanılmadığı durumda gerekerek uçuş şartlarında, uçuşa devam etmesinin”* kazanın meydana gelmesinde etkili olduğu kanaatindedir.

Meclis Araştırması Komisyonumuz, TCHEK tescilli helikopterin kırıma uğramasında “vertigo”nun etkisi olup olamayacağı konusunda GATA personeli Hava Tabip Albay Doç. Dr. Üzeyir ERDEM’in uzmanlığından da faydalanmıştır.

Komisyonun teknik heyeti tarafından 01.09.2010 tarihinde Kahramanmaraş ilinde yapılan yerinde inceleme ve araştırma ziyaretine Doç. Dr. Üzeyir ERDEM de katılmıştır. Yerinde yapılan inceleme ve araştırmalar ile kaza raporları ve fotoğraflarının incelemesinden kazanın düz bir uçuş esnasında, karla kaplı eğimli bir araziye yandan önce pal vuruşu sonra gövde çarpması şeklinde olduğu izlenimi edinilmiştir.

Doç Dr. Üzeyir ERDEM; *“Pilotun sisli ortamda bir müddet uçuşu kabul edilse de, pilotun derinlik ve mesafe algısının azalması sonucu referans noktası kaybı ve mekân algı bozukluğu yaşadığını, bunun sonucunda kazanın gerçekleştiği ihtimali düşünülebileceğini, ancak kazanın teknik ve diğer incelemelerinin sonuçlanması ile birlikte değerlendirilmesinin uygun olacağını”* ifade etmiştir.

Yukarıda yapılan açıklamalar ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun 100 ve 101’inci maddelerine göre gerekli önlemleri almayan kaptan pilotun ve dolayısıyla işletenin sorumlu tutulması gerekmektedir. 100’üncü maddeye göre sorumlu kaptan pilot hava aracının, can ve mal güvenliğini sağlayacak surette sevk ve idaresinden birinci derecede sorumlu tutulmuş ve olağanüstü durumlarda gereken önlemleri almaya yetkili kılınmıştır. Kaptan pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE sevk ve idare konusunda görevini ihmal etmiş “olağanüstü durumu” yetkililere bildirmemiştir. Yine mezkur kanunun 101’inci maddesi ise, sorumlu kaptan pilotun hava aracında emniyet ve düzenin sağlanması için önlem almaya ve bu amaçla yolculara, personele ve hava aracında bulunan diğer kişilere emir ve talimat verebileceği ve gerektiğinde kurallara ve emirlere uymayanları hava aracından çıkarmaya yetkili olduğu belirtilmiştir. İddia edildiği gibi helikopterin ağırlık nedeniyle düştüğü kabul edilecek olursa bu konuda uyarma görevini yapmayan kaptan pilotun ve dolayısı ile işletenin sorumluluğuna gidilmesi gerekecektir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KAZA SONRASI YÜRÜTÜLEN ARAMA-KURTARMA ÇALIŞMALARI

4.1. GENEL OLARAK

MED-AIR Esas Havacılık ve Ticaret AŞ. envanterinde bulunan TC-HEK tescil işaretili Bell206-L4 tipindeki hava aracının (helikopter) içinde bulunan altı (6) yolcu ile birlikte 25.03.2009 tarihinde Kahramanmaraş ili merkeze bağlı Kızıllöz köyü yakınındaki dağlık alana düşmesi neticesinde yaşanan süreçte, kazanın gerek kamuoyunun yoğun ilgisini çekmesi ve gerekse yer tespit ve arama-kurtarma faaliyetlerinin yürütülmesi açısından iki önemli özelliğinin ayırt edici olduğu açıktır.

Bunlardan birincisi kaza yapan helikopterin yolcularından birisinin kamuoyunun yakından tanıdığı BBP Genel Başkanı ve Sivas Milletvekili Muhsin Yazıcıoğlu'nun olması, ikincisi ise yine kaza yapan helikopterin yolcularından birisi olan ve kazadan yaralı olarak kurtulan İHA Muhabiri İsmail Güneş'in kazanın akabinde kendi cep telefonu ile Kahramanmaraş Valiliği İl Sağlık Müdürlüğü 112 Acil Servisini arayarak kazayı haber vermesi ve yardım talebinde bulunmasıdır.

4.2. KAZANIN ÖĞRENİLMESİ VE KAZA YERİ TESPİTİ İLE İLGİLİ YÜRÜTÜLEN ÇALIŞMALAR

Partisince Kahramanmaraş ili Çağlayancerit ilçesinde gerçekleştirilecek olan açık hava toplantısına katılmak üzere BBP Genel Başkanı ve Sivas Milletvekili Muhsin YAZICIOĞLU ve beraberindeki üç (3) kişilik heyet 25.03.2009 tarihinde Kaptan Pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE yönetimindeki MED-AIR Esas Havacılık ve Ticaret AŞ. envanterinde bulunan TC-HEK tescil işaretili Bell206-L4 tipindeki hava aracı (helikopter) ile resmî kayıtlara göre saat 11.38'de Sivas Havaalanından hareket etmiştir. Pilot tarafından hazırlanan uçuş planına göre helikopterde toplam beş (5) kişi mevcuttur.

Kalkıştan sonra Pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE tarafından Çağlayancerit varış tahmini 13:20 olarak belirtilmiş, ancak daha sonraki mesajında Çağlayancerit inişinin saat 13.10 olduğu belirtilmiştir. Burada BBP Genel Başkanı ve Sivas Milletvekili Muhsin YAZICIOĞLU ve beraberindeki kişileri indirdikten sonra helikopter pilotu tarafından saat 13.23:52'de Kahramanmaraş Havaalanı ile ilk temas kurulmuş ve Çağlayancerit'den kalkış yaptığını, görerek şartlarda uçuş yaparak yakıt ikmali amacıyla Kahramanmaraş Havaalanına yaklaşmakta olduğu bilgisini vermiş, kendisine Kahramanmaraş kule tarafından pist ve meteoroloji bilgileri ile birlikte saat 13.28:34'de aprona iniş müsaadesinin verilmesine müteakip helikopter saat 13.31'de aprona inişini gerçekleştirmiştir. Bu uçuş esnasında Kahramanmaraş kule ile pilot arasında yaşanan diyalog şu şekildedir:

4.2.1 25.03.2009 Tarihli Kule Ses Kayıt Cihazının Dökümü

Pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE ile Kahramanmaraş Havaalanı yetkilileri arasında geçen konuşmalar aşağıda verilmiştir.

“13.23:52 TC HEK: Maraş: kule TC HEK iyi günler, Çağlayancerit'ten kalktık, görerek şartlar, meydan yapıyoruz, 10 mil mesafe, 4000 fit, yaklaşma-iniş talimatı...”

13.23:59 KCM KULE: TC HEK Maraş iyi günler olsun.

13.24:15 KCM KULE: TC HEK Maraş kullanılan pist 25, rüzgâr 210 dereceden 4 Kt, altimetre 1016, sıcaklık 10 derece, işba 5 derece, 5 mil ikaz.

13.24:39 TC HEK: *Bu arada petrol ofisine haber verebilir misiniz efendim, tabanca Jet I A, tanker, kredili...*

13.24:39 KCM KULE: *Anlaşıldı.*

13.24:39 TC HEK: *Teşekkürler.*

13.24:39 KCM KULE: *Tabançalı mı efendim?*

13.24:39 TC HEK: *Tabançalı efendim, mutabık.*

13.26:36 TC HEK: *5 mil kuzeydoğu.*

13.26:36 KCM KULE: *Anlaşıldı efendim,25 pisti için apron son yaklaşmayı ikaz edin.*

13.26:36 TC HEK: *Apron için son yaklaşma ikaz EK Maraş.*

13.27:46 KCM KULE: *VIP mevcut mu efendim helikopterde.*

13.27:46 TC HEK: *Negatif boş geliyorum, yakıt alıp döneceğim.*

13:27:46 KCM KULE: *Anlaşıldı.*

13:28:28 TC HEK: *Apron için son yaklaşma, 25 için EK.*

13.28:34 KCM KULE: *TEK- Maraş rüzgâr 210 derecen 4 Kt, Aprona iniş serbest.*

13.29:12 KCM KULE: *EK- Maraş ilgili trafik negatif efendim. İndikten sonra sizce uygun bir yere park edin.*

13.29:12 TC HEK: *Alındı teşekkürler.*

13.29:27 TC HEK: *Buradan kalkış planı mevcut mutabık mıyız?*

13.29:27 KCM KULE: *Mutabıkız efendim.*

13.29:27 TC HEK: *Teşekkürler.*

13.30:16 TC HEK: *Sizce uygun mu burası?*

13.30:16 KCM KULE: *Uygun efendim, hoş geldiniz, ayrıca 31 'de indiriz. Hoş geldiniz.*

13.30:16 TC HEK: *Teşekkür ediyorum.*

13.31:53 KCM KULE: *EK- Maraş, TC HEK-Maraş”*

Yakıt ikmalinin gerçekleştirilmesi üzerine TC-HEK tescil işaretli Bell206-L4 tipindeki helikopter Pilotu Mustafa Kaya İSTEKTEPE tarafından saat 14.00:23'de kalkış müsaadesi istenmiş, kule tarafından saat 14.00:23'de pist ve meteoroloji bilgileri ile birlikte kendisine kalkış müsaadesi verilmiştir. Burada helikopter pilotuna Kahramanmaraş Havaalanı kule yetkilileri tarafından verilen meteoroloji bilgileri hava araçlarının iniş ve kalkışı için gerekli olan havaalanı ve çevresiyle ilgili meteorolojik bilgiler olduğundan hava aracının muhtemel uçuş güzergâhını kapsamamaktadır. Dolayısıyla pilotun bizzat kendisi tarafından temin edilmesi gereken görerek uçuş şartlarındaki hava aracının muhtemel uçuş güzergâhı üzerindeki seyrüseferine ait meteorolojik bilgilerin edinilmesi amacıyla Kahramanmaraş Havaalanında bulunan Çevre ve Orman Bakanlığı Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğüne bağlı Meteoroloji İstasyon Müdürlüğü ile herhangi bir temasının olmadığı ve bu bilgileri temin etmediği anlaşılmıştır. Kahramanmaraş Havaalanı Meteoroloji İstasyonu müdürü Harun TEMEL ile hava trafik kontrolörü Alaattin BULUT da Komisyonumuza 11.06.2009 tarihinde vermiş oldukları ifadede

helikopter pilotunun kendileri ile herhangi bir temasının olmadığını ve uçuş güzergâhıyla ilgili hava tahmin bilgilerini almadığını belirtmiştir.

4.2.2. Kahramanmaraş- Çağlayancerit Seferi için Yapılan Kule Ses Kayıt Cihazının Dökümü

TC HEK Helikopteri, kule kayıtlarına göre saat 14.05'de kalkışını tamamlamış ve Çağlayancerit iniş tahminini ise saat 14.20 olarak rapor etmiştir. Bu uçuş esnasında Kahramanmaraş kule ile pilot arasında yaşanan diyalog şu şekildedir:

“14.00:16 TC HEK: *Maraş kule-TC HEK iyi günler. Çağlayancerit için motor çalıştırma, hazır olunca arayacağım. EK*

14.00:23 KCM KULE: *HEK- Maraş iyi günler olsun, HEK-Maraş motor çalıştırma serbest, kullanılan pist 25, bulunduğunuz pozisyondan kalkabilirsiniz, rüzgâr 270 dereceden 3kt, altimetre 1006, düzeltiyorum 1016 sıcaklık 11 derece, işba 5 derece, tamam.*

14.03:53 TC HEK: *Maraş-HEK kalkışa hazırız.*

14.03:53 KCM KULE: *HEK- Maraş, rüzgâr 210 dereceden 4 Kt, bulunduğunuz pozisyondan kalkış serbest.*

14.03:53 TC HEK: *EK.*

14.04.56 KCM KULE: *5 geçe kalktınız. Ayrıca Çağlayancerit tahmininiz ne olur efendim?*

14.04.57 14.04:57 TC HEK: *12.20 olabilir efendim.*

14.04.58 KCM KULE: *Anlaşıldı, Transponder kodu bağlı mı efendim?*

14.04:57 TC HEK: *4303,4303 bağlı.*

14.04.57 KCM KULE: *Anlaşıldı, 4303 muhafaza edin, yol boyu irtifamız ne olacak.*

14.04:57 TC HEK: *1000 ve üzeri olur. Çağlayancerit'ten kalkıştan sonra, Kayseri Erkilet Havalimanı olacak. İnişi ben size telefonla bildireceğim, Çağlayana...*

14.04.57 KCM KULE: *Anlaşıldı, Telefonumuz mevcut mu?*

14.04:57 TC HEK: *Mutabık, 1 dakika, 344 236 53 50 doğru mu?*

14.04.57 KCM KULE: *Doğrudur efendim. Ben size doğru o numaradan arayın efendim. Belki de cepten ulaşamayabilirsiniz.*

14.04:57 TC HEK: *Alındı, Teşekkür ederim. Görüşmek üzere!*

14.06.20 KCM KULE: *HEK-Maraş efendim. Muhabere ofisinin telefonunu vereyim, isterseniz cep telefonundan direk oraya ulaşın.*

14.06:20 TC HEK: *1 dakika beklemede kalın, alıyorum?*

14.06.20 KCM KULE: *0505 272 57 64 mutabıkız efendim. Bu numaraya ulaşırsanız direk uçuşunuzu kapatalım. Ayrıca tekrar kalkmadan yarım saat önceden bu verdiğimiz numarayı arayın, Kayseri planınızı biz buradan çekelim.*

14.06:20 TC HEK: *0505 272 57 64*

14.06:20 TC HEK: Benim Kayseri planım mevcut, ben Kayseri'ye çektim o planları, inişi müteakip sizi arayacağım, hemen ardından da kalkacağım, birkaç dakika sonra.

14.06.20 KCM KULE: Anlaşıldı efendim. Kontrol harici oluşu ikaz edin.

14.06:20 TC HEK: EK

14.13.46 KCM KULE: HEK Maraş, Pozisyon nedir. HEK Maraş?

14.14.11 KCM KULE: Efendim bulunduğunuz pozisyonu muhafaza ederek, uçuşa devam edebilirsiniz. Sesinizi alamıyorum. İyi uçuşlar olsun!"

Çağlayancerit'ten BBP Genel Başkanı ve Sivas Milletvekili Muhsin YAZICIOĞLU ve beraberindeki dört (5) yolcuyu aldıktan sonra TC-HEK tescil işaretli Bell206-L4 tipindeki helikopterin Çağlayancerit-Kayseri Erkilet Havaalanından yakıt ikmalini müteakip Yozgat ili Yerköy ilçesine gitmek üzere kalkış saatinin pilot tarafından Kahramanmaraş Havaalanı kule yetkililerine daha önceki mesajında tahmini olarak 14.35 olarak belirtilmesine rağmen kalkıştan sonra bilgi verilmemesi üzerine kule yetkilileri tarafından pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE saat 14.54'te cep telefonundan aranmış, ilk aramada pilot tarafından cep telefonuna cevap verilmemiş ancak, bundan bir dakika sonra saat 14.55'te helikopter pilotu yine cep telefonundan kule yetkililerini kendisi arayarak kalkışta aramayı unuttuğunu ve kalkışın saat 14.35'te gerçekleştiğini bildirmesi üzerine kule yetkilileri de kalkış saatinin 14.35 olarak rapor etmişlerdir. TC-HEK tescil işaretli Bell206-L4 tipindeki helikopter pilotu Mustafa Kaya İSTEKTEPE ile Kahramanmaraş Havaalanı kule yetkilileri tarafından gerçekleştirilen son temas bu olmuştur. Pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE ile bu görüşmeyi gerçekleştiren Kahramanmaraş Havaalanı AFTN memuru Emrullah AKBEN bu görüşmeyi 25.03.2009 tarihinde tutanakla belgelemiştir. Daha sonra helikopter ile herhangi bir şekilde resmî bir temas gerçekleşmemiştir.

4.3. KAZANIN ÖĞRENİLMESİ

BBP Genel Başkanı ve Sivas Milletvekili Muhsin YAZICIOĞLU ve beraberinde beş kişinin bulunduğu helikopterin düştüğü, 25 Mart 2009 tarihinde, Kahramanmaraş Valiliği İl Sağlık Müdürlüğü 112 Acil Servisini saat **15.32:55**'te arayan ve adının İsmail GÜNEŞ olduğunu belirten kişinin 112 Acil Servis görevlisi ile yaptığı 1 dakika 14 saniyelik görüşme ile resmî olarak öğrenilmiştir. Bu görüşmede İsmail GÜNEŞ kendisinin İHA Muhabiri olduğunu, BBP Genel Başkanı Muhsin YAZICIOĞLU ile beraber seyahat ettikleri helikopterin bilmediği bir yerde düştüğünü bildirmiş ve bağlantı kesilmiştir. Kazazede İHA Muhabiri İsmail GÜNEŞ ile ikinci görüşme kendisinin 15.35:53'te 05065043901 numaralı telefonla 112 Acil Servisi araması suretiyle gerçekleşmiş, ilk aramada elde edilen bilgilere ilave olarak toplam 1 dakika 23 saniye süren bu görüşmede İsmail GÜNEŞ, düşen helikopterde BBP Genel Başkanı Muhsin YAZICIOĞLU dâhil olmak üzere toplam 6 kişinin bulunduğunu, kazanın meydana geldiği alanın sisle kaplı olduğunu, kendisinin helikopterin içerisinde sıkışmış ve ayağının da kırık olduğunu belirtmiştir. Ayrıca İsmail GÜNEŞ ile birçok kişi telefon görüşmesi yapmıştır. Örneğin, İHA Yozgat muhabiri Ömer Ertuğrul İsmail Güneş ile iki kez telefon bağlantısı kurmuş, olay hakkında bilgi almış ve ikinci görüşmesinde de İsmail Güneş dışındaki diğer kişilerin hayatını kaybettiğini, kendisinin de kımıldayamadığını ve ölmek üzere olduğunu öğrendiğini ifade etmiştir.

Kazanın öğrenilmesi ve kazayla ilgili önemli sorulara cevap teşkil etmesi nedeniyle İHA Muhabiri İsmail Güneş ile 112 Acil Servis görevlileri arasında aşağıdaki telefon konuşması gerçekleşmiştir. Kayıtlara geçen konuşma;

"112 Görevlisi : 112.

İsmail Güneş (İ.G): Ben İHA Muhabiri İsmail Güneş. Helikopter ile düştük.

112 : Nerede? Neredesiniz?

İ.G : Bilmiyorum nerede olduğumuzu. BBP Genel Başkanı Yazıcıoğlu ile birlikteydik.

112: Neredesiniz?

İ.G : Hatırlamıyorum.

112: Etrafınıza bakın, ne görüyorsunuz?

İ.G : Her taraf kar, sis. Her taraf sis.

112: Helikopteri nereden kiraladınız?

İ.G : Bacağım kırık olduğu için konuşamıyorum. Erhan ağabey nereden çıkış yapmıştık. Çağlayancerit orada bir yerde düştük. Hangi yere düştüğümüzü hatırlamıyoruz, her taraf sis, göremiyorum. 35 00 benim numaram.

112 : Telefonu kapatmayalım, yerinizi tespit etmeye çalışıyoruz.

İ.G : Kahramanmaraş'ın dağlarından, her taraf si., göremiyorum.

112: Parti merkezinden kiminle görüşebiliriz, sizinle ilgili?

İ.G : Bilmiyorum, şarjım bitmek üzere. Alo. Biz nereye gidiyorduk? Yozgat tarafında bir yere gidiyorduk hanımefendi.

112: Kapatmayın yerinizi tespit etmeye çalışıyorlar.

İ.G: Erhan ağabey, nereden geldik, nereye gidiyoruz. Şu an Çağlayancerit'ten gelip, nereye gidiyoruz. Yozgat-Yerköy mü? Çağlayancerit'ten, Yozgat-Yerköy'e gidiyoruz. Burası çok soğuk Alo. Yer tespit edemiyor musunuz?

112 : Siz kapatmayın beyefendi telefonu.

İ.G : Hanımefendi şarjım bitecek.

112: Alo, Alo. İyi misiniz?

İ.G : Kötüyüm, ayağım kırık.

112: Şu anda siz helikopteri görebiliyor musun?

İ.G: Şu anda helikopterin içindeyim.

112: Alo. Diğer beş kişi yanınızda değil mi şu anda? Size cevap verebiliyorlar mı?

İ.G: Diğerlerinden ses yok. Erhan ağabey, Erhan ağabey de ihlayarak cevap veriyor. Alo, hanımefendi, yerimizi tespit edemediniz mi?

112: Şu anda emniyet bulmaya çalışıyor, sakın olun!

İ.G: Erhan ağabey, ihliyor sadece. Ben de üşümeye başladım. Ben sakın olmaya çalışıyorum.

112: Sakın olmaya çalışın, tespit etmeye gayret ediyorlar.

İ.G: Muhsin Bey'i göremiyorum.

112: Ayni helikopter ile mi havalandınız?

İ.G: Evet. Ayağım çok kötü kırıldı. Ölen de var herhâlde. Bu arkadaş kim ya.

112: Ayağım kırık, yerinden kımıldayamıyorum. Emniyetle görüşüyorum.

İ.G: Alo, hanımefendi.

112: Açık kalsın telefon.

İ.G: Şarjım bitmek üzere. Benim numaramı görebiliyor musun?

112: Kapatmayalım, ulaşıyorlar, kapatmayalım numarayı. Sizin nereye gittiğinizi anladık. Yozgat-Yerköy'e gidiyoruz dediniz.

İ.G: Alo. Sakin olalım da şu anda donuyoruz burada, ayağım da kırık.

112 : Kapatmayın, bir saniye.

İ.G: Alo. Erhan ağabey, Erhan ağabey. Sen kalkabiliyor musun yerinden? Hanımefendi.

112: Şarjınız bitinceye kadar açık kalsın, aramaya devam ediyorlar çünkü. Kapatmayın alo.

İ.G: Alo. Ayağım kırıldı.

112: Başka yerinizde kanama var mı?

İ.G: Gözükmüyor.

112: Kravatınız var mı? İp gibi kravat gibi bir şeye elinizi uzatabilir misiniz?

İ.G: Kravat yok. Şu anda gözükmüyor.

112: Polis ekipleri yerinizi bulmaya çalışıyor. Siz moralinizi yüksek tutun. Zaten sizin yerinizi tespit edecekler. Edemediler daha. Tespit etmeye devam ediyor.

İ.G: Herkes öldü herhâlde.

112: Kanamadan dolayı sessiz kalmış olabilirler, endişe etmeyin, sizi kurtaracaklar.

İ.G: Erhan ağabey, Erhan ağabey. Kırık ayağımın altında, kaval kemiğimde. Kanama değil, kırıldı ya!

112: Alo, beyefendi. Şu anda bacağımızın durumu nasıl?

İ.G: Ağrıyor. Alo. Yeri tespit edemediniz mi? Donmaya başladım,

Üşümeye başladım. Üşüyorum. Tipi var. Helikopterin içine girdim. (İnleme sesleri) Buradakiler öldü herhalde ya!... Erhan ağabey, Erhan ağabey. Yok. Kimseden ses gelmiyor, gelmiyor. Eyvah çok kötü.

112: Ayağınız sıkıştı mı?

İ.G: Evet. "İnlemeler" tespit edemediler mi ya!... İnleme ayağımı oynatamıyorum.

112: Emniyet yerinizi tespit etmeye çalışıyor.

İ.G: Erhan ağabey. Ağabey bir kendine gelmeye çalış. Bak ben kendime gelmeye çalışıyorum. Yatıyor ıhlıyor.

112: Başka kimseden ses gelmiyor mu?

İ.G: Yok, yok. Çok kötü ayağım kırıldı. İnlene, hanımefendi hâlâ bulamadınız mı yerimizi? Burada donacağız, diğer insanlar öldü herhalde. İnlene sesleri, ayağımı oynatamıyorum. Çok pis kırıldı ayağım. Yerimizi ne zaman tespit edeceksiniz hanımefendi?"

İçinde BBP Genel Başkanı ve Sivas Milletvekili Muhsin YAZICIOĞLU ile birlikte Erhan ÜSTÜNDAĞ, Yüksel YANCI, Murat ÇETİNKAYA ve İhlas Haber Ajansı (İHA) muhabiri İsmail GÜNEŞ'in olduğu, Pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE yönetimindeki TC-HEK tescil işaretli Bell206-L4 tipindeki helikopterin düştüğünün, İsmail GÜNEŞ tarafından Kahramanmaraş Valiliği İl Sağlık Müdürlüğü 112 Acil Servisinin aranması sonucunda öğrenilmesi üzerine, İl Sağlık Müdürlüğü 112 Acil Servisi kayıtlarına göre servis görevlilerince 25.03.2009 tarihinde saat 15.36'da Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürlüğüne, saat 15.39'da ise İl Jandarma Komutanlığına haber verilmiş ve bu saat itibarıyla helikopterin kaza yaptığı yerin tespiti ve arama-kurtarma faaliyetleri başlamıştır.²¹

Komisyonumuz tarafından 17.06.2009 tarihinde bilgisine başvuru Kahramanmaraş İl Jandarma Alay Komutanı Albay Sezai AKGÜN ile İl Emniyet Müdürü Necdet ÇELİKBİLEK de kazayı 112 Acil Servisinin haber merkezlerini araması sonucu öğrenmiş olduklarını teyit etmişler, İl Emniyet Müdürü olayı öğrendiği saat olarak tam bir zaman belirtmemiş ancak İl Jandarma Alay Komutanı Sezai AKGÜN Jandarma Haber Merkezinin 25.03.2009 tarihinde saat 15.33 civarında 112 Acil Servisi tarafından aranması sonucu olayı öğrendiklerini, 15.37 civarında da yine 112 Acil Servisi görevlilerince kendilerine İsmail GÜNEŞ'e ait olduğu belirtilen 506.... ile başlayan iki adet cep telefonu numarası verildiğini beyan etmiştir. 112 Acil Servisi ile Jandarma kayıtlarındaki bu saat farkının iki birim kayıt merkezlerindeki saat farkından kaynaklandığı değerlendirilmiştir.

Konuyla ilgili olarak Kahramanmaraş Valiliği Kriz Merkezi tarafından hazırlanan raporda "Kazanın 112 Acil Servis tarafından, 155 Polis İmdat hattına bildirildiği saat 112 Acil Servis kayıtlarına göre 15.36.39 iken İl Emniyet Müdürlüğü kayıtlarına göre ise 15.25'tir. Benzer şekilde kazanın 112 Acil Servis tarafından 156 Jandarma İmdat hattına bildirildiği saat 112 Acil Servis kayıtlarına göre 15.39 iken İl Jandarma Komutanlığı kayıtlarına göre 15.33'tür. Kurum kayıtları arasında görülen bu çelişkinin kurum kayıt cihazlarının zaman ayarlarının farklı olmasından kaynaklanmış olacağı değerlendirilmektedir. Nitekim konuyla ilgili olarak İl Sağlık Müdürlüğü yetkilileri ile yapılan şifahi görüşmelerde 112 Acil Servis tarafından kullanılan kayıt programının zaman ayarında ileri gitme sorunun zaman zaman yaşandığı, bu sorunun giderilmesi için belli aralıklarla kayıt programının saatinin geri alındığını, en son 30 Mart 2009 tarihinde kayıt programının 5-6 dakika geri alınarak zaman ayarının düzeltildiği ifade edilmiştir. Tüm bu hususlar birlikte düşünüldüğünde olay 112 Acil Servisin kayıt saatinin 5-6 dakika ileri olduğu, 155 Polis İmdat hattının yaklaşık 4 dakika ileri olduğu ve 156 Jandarma İmdat hattının ise doğru olduğu değerlendirilmektedir. Dolayısıyla helikopter kazasının İl Emniyet Müdürlüğü ve İl Jandarma Komutanlığına bildirilmesinden sonra yaşanan gelişmelerin zamanı hakkında İl Jandarma Komutanlığı kayıtları esas alınmıştır." şeklinde açıklamada bulunulmuştur.

Ayrıca yine İl Jandarma Alay Komutanı Sezai AKGÜN aynı gün helikopteri işleten şirket olan MED-AIR yetkililerinin de Jandarma 156 haber merkezini saat 15.45 civarında arayarak helikopterin düşmüş olabileceğini belirttiklerini ifade etmiştir.

²¹ Burada üzerinde durulması gereken önemli bir husus olarak da telefon kayıtlarındaki zaman aralığı farkıdır. Kazanın 112 Acil Servis tarafından, 115 Polis imdat hattına bildirdiği saat 112 Acil Servis kayıtlarına göre **15.36:39** iken İl Emniyet Müdürlüğü kayıtlarına göre ise **15.25:00'**dir. Benzer şekilde kazanın 112 Acil Servis tarafından 156 Jandarma imdat/ihbar hattına bildirdiği saat 112 Acil Servis kayıtlarına göre **15.39** iken İl Jandarma kayıtlarına göre **15.33'**tür. Kurum kayıtları arasında görülen bu çelişkinin kurum kayıt cihazlarının zaman ayarlarının farklı olmasından kaynaklanmış olabileceği değerlendirilmektedir. **Bu tür zaman farkının oluşmaması için imdat ihbar hatlarına ait telefonların saat ayarları belli aralıklarla uyumlaştırılması uygulama birlikteliği sağlanması açısından yararlı olacaktır.**

İl Jandarma Komutanı tarafından olay saat 15.50 civarında İl Valisi Niyazi TANILIR'a bildirilmiş, İl Valisi Niyazi TANILIR tarafından konu İl Emniyet Müdürlüğünden de teyit edildikten sonra Emniyet Genel Müdürlüğü ve 2. Ordu Komutanlığından arama kurtarma faaliyetlerinde kullanılmak üzere helikopter talep edilmiş, ayrıca bir Vali Yardımcısı başkanlığında Valilik bünyesinde Kriz Merkezi oluşturulmuştur. Bu gelişmeleri müteakiben Vali Niyazi TANILIR İl Emniyet Müdürü ile eş zamanlı olarak arama-kurtarma çalışmalarına yerinde nezaret etmek amacıyla olay yeri olarak tahmin edilen Göksun ilçesine hareket etmiştir.

4.4. YER TESPİT ÇALIŞMALARI

BBP Genel Başkanı ve Sivas Milletvekili Muhsin YAZICIOĞLU ve beraberinde beş kişiyi taşıyan TC-HEK tescil işaretli Bell206-L4 tipi helikopterin düştüğünün resmî makamlar tarafından öğrenilmesinden itibaren kaza yerinin tespit edilmesi çalışmaları ile birlikte arama-kurtarma çalışmalarının eş zamanlı olarak başlatıldığı anlaşılmaktadır.

Bu kapsamda yapılan ilk faaliyet Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı tarafından kaza mahallinden alınan cep telefonu sinyallerinin değerlendirilmesi çalışmasıdır. Bu kurum, Türkiye'de mevcut GSM operatörlerinin veri tabanına kendisine ait merkezden ulaşabilmektedir. Bu bağlamda 25.03.2009 günü saat 16.25 sıralarında kendisinden sinyal alınan Turkcell isimli operatörün hizmet verdiği 0532 231 54 30 numaralı cep telefonunun konum bilgisi (cell id:36711, X:38.129931, Y:36.823589, Start Angel:190, Stop Angel:310) kurumda sürekli görevli olarak bulunan Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı ve Millî İstihbarat Teşkilatı Başkanlığı temsilcilerine bildirilmiş, bu kişiler tarafından ise sıralı üstleri olan Jandarma Genel Komutanlığı ile Emniyet Genel Müdürlüğü İstihbarat Daire Başkanlıkları ve ayrıca Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürlüğüne, Yozgat ve Kahramanmaraş Jandarma Komutanlıklarına bildirilmiştir.²²

Aynı gün saat 22.44'te 0 505 918 27 27 numaralı Avea isimli operatörden alınan veriler aynı şekilde adı geçen yerlere iletilmiştir.²³

Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu tarafından Komisionumuza gönderilen yazıda;

“Sivas Milletvekili ve BBP Genel Başkanı Muhsin YAZICIOĞLU ve beraberindeki 5 kişinin hayatını kaybettiği helikopter kazası ve kurtarma çalışmalarının tüm yönleriyle araştırılarak benzer durumların yaşanmaması için alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla kurulan Meclis Araştırması Komisionunun ilgi yazılarında belirtilen hususlar Kurumumuzca incelenmiş olup gerekli açıklamalar aşağıda yapılmaktadır. Buna göre;

1- 25.03.2009 tarihinde Kahramanmaraş'ta meydana gelen helikopter kazası ile ilgili; Kurumumuz İletişim Başkanlığında kurum temsilcisi olarak görev yapan Jandarma Genel Komutanlığı temsilcisi Binbaşı Yaşar KALKAN ile Emniyet Genel Müdürlüğü temsilcisi Emniyet Müdürü Hüseyin KESKİNKILIÇ'ın aynı gün saat 16.20'de iletilen 0506 854 35 00 - 533 314 95 40 - 532 231 54 30 numaralı GSM hatları ile ilgili olarak yer tespit sorgulamaları yapılmış ve elde edilen baz istasyonu ve hedef numaranın bulunduğu aralık ile ilgili başlangıç ve bitiş açılan, baz istasyonuna olan uzaklıkları ile koordinatlar ilgili Kurum temsilcilerine, daha sonra Kurumumuz İletişim Başkanlığını telefonla arayarak aynı bilgileri isteyen Başbakanlık Kriz Yönetimi Merkezine saat 16.25'ten itibaren belli periyotlarla iletilmiştir.

²² 18.03.2010 Tarihli Komisyon Tutanakları.

²³ 18.03.2010 Tarihli Komisyon Tutanakları.

Bunun yanı sıra daha sonra iletilen 506 504 39 01 - 541 585 80 57 - 532 711 04 84 - 543 559 90 58 numaralı telefonlar ile ilgili çalışma yapıldığında telefonlardan herhangi bir sinyal alınmadığı için anlık yer bilgisi elde edilememiştir. Ancak en son görüşme yapılan baz istasyonu belirlenerek yukarıda belirtilen ilgili birimlere bildirilmiştir.

Kaza mahallî olan Göksun-Kahramanmaraş civarında kaza mahalline en yakın olarak 2 işletmeciyeye ait baz istasyonu mevcut olup...”

şeklinde bilgi vermiştir.

Yine konu hakkında bilgisine başvurulana Bilgi ve Teknolojileri ve İletişim Kurumu Teknik Daire Başkanı Basri AKTEPE 18.11.2009 tarihinde Komisyonumuza yaptığı sunumda özetle; Jandarma Genel Komutanlığından görevli bir binbaşı, Emniyet Genel Müdürlüğünden görevli bir emniyet müdürü, Millî İstihbarat Teşkilatından da görevli bir daire başkanının bizzat sabahdan akşama kadar kurumlarında görev yaptığını, helikopter kazasının meydana geldiği 25.03.2009 tarihinde **Saat dördü yirmi geçe**, ilk önce Jandarma Genel Komutanlığından görevli binbaşının birkaç dakika sonra da Emniyet Genel Müdürlüğünde görevli şube müdürünün kendilerine yer tespitiyle ilgili telefon numarasını verdiklerini, kendilerinin hemen üç dakika sonra yerine bakarak saat 16.25'te bu bilgiyi yetkililere ilettiklerini, aynı bilgiyi doğrudan doğruya Başbakanlık Kriz Merkezinde bir daire başkanına, Genelkurmay Başkanlığında bir paşaya ve Ulaştırma Bakanlığında Acil Durum Merkezinden sorumlu müsteşar yardımcısına da ilettiklerini, ancak bu bilginin yorumlamaya muhtaç olduğunu, güvenlik birimlerinin bu bilgiyi yorumlayabilecek durumda olduklarını, kendilerinin verdiği bilgide başlangıç açısıyla bitiş açısı belli olan bir halka olduğunu ve bunun yetkililerce yorumlanabileceğini, zaten daha sonra da kazanın kendi vermiş oldukları halka içerisinde bulunduğunu, bunun bir nokta tayini şeklinde olmayıp 1 kilometrelik mesafede 15-20 kilometreyi bulan bir alan olduğunu, ilk anda kendilerine 3 adet telefon numarası verildiğini, onlardan bir tanesinden sinyal alabildiklerini, ilk başta bunun dışında hiçbir telefondan sinyal alınmadığını, daha sonra yine kurum temsilcileri vasıtasıyla kendilerine beş telefon numarası daha verildiğini, gece saat 02.30'a kadar bu telefonlardan bir sinyal alınabileceği beklentisiyle çalışmaların devam ettiğini, daha sonra Avea hatlı bir telefondan da sinyal alınca, biri Turkcell biri Avea olmak üzere iki farklı yerdeki baz istasyonlarının kesişme noktasını çıkarttıklarını, orada mesafenin 7-8 kilometreye, belki 5 kilometreye düşmüş olabileceğini, ilerleyen saatlerde yalnızca iki telefondan sinyal alabildiklerini, bunlardan bir tanesinden alınan sinyalin 26.03.2009 saat 02.30'a kadar devam ettiğini, sinyal alınabilmesi için telefonun açık olmasının yeterli olduğunu ve ayrıca kişinin konuşmasının gerekmediğini” beyan etmiştir.

Yukarıdaki bilgilerin ortaklaşa değerlendirilmesi yapıldığında; Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu tarafından kendilerine iletilen telefon numaralarından sinyal bilgileri elde edilerek saat 16.25 itibarıyla kurumda görevli temsilcileri aracılığıyla Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığına bilgi verildiği ayrıca kendilerinden talep edilmesi üzerine aynı bilginin Başbakanlık Kriz Merkezi ve Genelkurmay Başkanlığı ile Ulaştırma Bakanlığında da ulaştırıldığı, bu bilginin kaza yerinin nokta tayini şeklinde tespiti olmayıp 1 km'lik bir alanda 15-20 km'lik bir uzunluğu kapsadığı, daha sonra Avea ve Turkcell olmak üzere iki baz istasyonundan alınan sinyallerin kesişme noktaları çıkartılarak bu mesafenin 7-8 km'lik hatta 5 km'lik bir alana düşürüldüğü, fakat kurum tarafından yetkililere verilen bu bilgilerin yorumlanmaya muhtaç olduğu ve konusunda uzman kişiler tarafından coğrafi özellikleri gösteren bir harita üzerinde yorumlanması gerektiği anlaşılmaktadır.

Komisyonumuzda bu çerçevede bilgilerine başvurulana Emniyet Genel Müdürlüğü İstihbarat Daire Başkanlığı Teknik Takip Şubesi Müdür Yardımcısı Ahmet Ümit SEÇGİN:

“Olay günü 16.30 sıralarında üstlerim tarafından Sayın Yazıcıoğlu’nu taşıyan helikopterin kaybolduğuna ilişkin bilgi gelmesi üzerine, Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı ile çalıştığım birim arasındaki irtibatı ben kurduğum için, söylemiş olduğunuz Hüseyin KESKİNKILIÇ; Telekomünikasyon İletişim Başkanlığındaki Emniyet temsilcisini aradım. Üstlerim tarafından bana pilotun 532’li telefon numarası bildirilmişti, bu numarayı kendisine ileterek konum bilgilerine ilişkin bilgileri talep ettim. Kendisi de bir müddet sonra bana döndü ve ben bunu yine hiyerarşik sıra içerisinde üstlerime bildirdim. Bununla ilgili bildiğim kadarıyla hem Başbakanlık Kriz Yönetim Merkezine hem de Emniyet Genel Müdürlüğü Havacılık Daire Başkanlığına iletilmek suretiyle çalışmaların yapıldığını biliyorum,

...

Ayrıca mevki de yani şu anda tam net olarak hatırlamıyorum ama konum bilgisi bizde (x) ve (y) şeklinde yani sayısal rakamlar şeklindedir. Bunun ayrıca Telekomünikasyon İletişim Başkanlığından ben yani Göksun İlçesi Tüllüce mevki gibi hem adres şeklinde hem de (x), (y) koordinatı şeklinde almıştım, o şekilde de ilettim.

...

Telekomünikasyon İletişim Başkanlığından bize verilen bilgi, ..., söz konusu hedefin baz istasyonu üzerinde, baz istasyonuna yakınlığı, sadece baz istasyonunun bulunduğu yer değil, hedefin o baz istasyonuna, cep telefonunun gittiği koordinat, yani uzaklığı, diyelim ki baz istasyonu Tüllüce tepesinde, ona kaç kilometre uzakta, hangi açıda yön anlamında bu bilgi.”

Jandarma Genel Komutanlığı Teknik İstihbarat Daire Başkan Vekili Jandarma Yarbay Nuh KÖROĞLU ise;

“Olay günü 25 Mart saat 16.30 sıralarında Yaşar Kalkan Binbaşım telefonla üzücü kazanın olduğunu bize bildirip konum bilgisi konusunda... Bizler de o esnada tabii diğer kaynaklarımızdan öğrenmiştik bir kaybolma mı bir kaza mı belirsiz bir durum olduğunu... Konum bilgisine yönelik olarak da helikopter pilotuna ait 532’li telefonun nokta olarak değil... Özellikle bunu vurgulamak istiyorum. Yani bize TİB tarafından şifahi olarak temsilcimiz aracılığıyla verilen bilgiler bazın bulunduğu koordinat bilgisi. Bazın bir bakış açısı vardır. Bu başlangıç açısı ve bitiş açısı diye kuzeye göre belirlenir. Bu açı ve telefonun da muhtemel en yakın ve en uzak mesafesidir. Ki, bu olaya yönelik olarak baz istasyondan söz konusu telefonu yaklaşık 20.500-21.500 metre olarak algıladık. Yani 20 kilometrenin üzerinde bir mesafe olduğunu bildirmişlerdi. Bu değerleri biz aldıktan sonra derhâl Kahramanmaraş İl Jandarma Komutanlığına bildirdik. Herhangi bir şekilde bu kendi dairemizde zaman kaybı olmaması için ilk başlangıçta bir çalışma yani “Şu noktada, bu noktada...” diye bir değerlendirme yapmadık.”²⁴

demişlerdir.

Bu aşamadan sonra kurumlar tarafından yapılan çalışmalar ilgili yerlerden sorulmuş, Jandarma Genel Komutanlığı 16.04.2010 tarihli, Jandarma Yarbay Nuh KÖROĞLU imzalı aşağıdaki yazıyı Komisyonumuza göndermiştir.

²⁴ 18.03.2010 tarihli Komisyon Tutanakları.

T.C.
İÇİŞLERİ BAKANLIĞI
JANDARMA GENEL KOMUTANLIĞI ANKARA

İSTH. :2000-/1113070-10/Tek.İsth.D.
Konu: Bilgi Talebi

16 Nisan 2010

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA
(MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONUNA)

- İLGİ :(a) Meclis Araştırması Komisyonunun 02 Nisan 2010 tarihli ve A.01.1.GEÇ. 10/333, 334, 335 -3/1090-26 sayılı "Bilgi Talebi" konulu yazısı.
(b) Telekomünikasyon İletişim Başkanlığının 09 Nisan 2010 tarihli ve B.62.0.BTK.0.14.01.14-405.05.00.2010-120164 sayılı "J.G.K.İhına İletilen Bilgiler" konulu yazısı.

1. İlgî (a) ile sorulan konular hakkında yapılan inceleme ve ilgi.(b) yazıda belirtilen hususlarla ilgili aşağıdaki bilgiler elde edilmiştir. Bu kapsamda;

a.Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı (TİB) Jandarma temsilcisi tarafından; 25 Mart 2009 tarihinde, saat 17.15 sıralarında, helikopter pilotuna ait olduğu belirtilen 532.231 54 30 numaralı telefonun; hizmet aldığı baz, istasyonu numarası (Cell ID:36711), bazın X ve Y koordinatı (X:38.129931 Y:36.823589), görüşme yapılan baz sektörünün kuzeye göre başlangıç ve bitiş açısı (Start Angel:190 Stop Angel:310), telefonun bazdan muhtemel, en yakın ve en uzak mesafe bilgileri (In Radius:20.000 m. Out Radius:21.000 m.) telefonla bildirilmiş, telefonla alınan sayısal bilgiler değerlendirmeyi müteakip 25 Mart 2009 tarihinde saat 18:00'de Kahramanmaraş İl J. K.İhına iletilmiştir (EK-A).

b.TİB görevlisi tarafından; 25 Mart 2009 tarihinde saat 23.00 sıralarında, 505 918 27 27 numaralı telefonun da enkaz bölgesinde aktif olduğu belirtilmiş, arama yapılan alanın daraltılması amacıyla, telefonun hizmet aldığı baz istasyonu (Cell ID: 32842), baz istasyonu açısı (Cell Merkez Açısı: 160 derece) ve telefonun bazdan muhtemel en yakın ve en uzak mesafe bilgileri (telefonun baz istasyonuna olan mesafesi: 20.500 m. - 21.500 m.) telefonla iletilmiş, telefonla alınan sayısal bilgiler değerlendirmeyi müteakip 25 Mart 2009 tarihinde saat 23.30'da Kahramanmaraş İl J.K.İhına bildirilmiştir (EK-B).

c.TİB görevlisi tarafından; 26 Mart 2009 tarihinde saat 02.30'dan sonra, enkaz bölgesindeki telefonların bataryaları bittiği için sinyal bilgisi alınmadığı bildirilmiş ve alınan bilgiler zaman geçirmeksizin ilgili birliğe iletilmiştir.

2.TİB veya TİB bünyesinde görev yapan temsilcimiz tarafından Komutanlığımıza telefon ile bildirilen hususlar dışında herhangi bir belge veya harita gönderilmemiş, gönderilmediği hususu da ilgi (b) ile teyit edilmiştir.

Arz ederim.

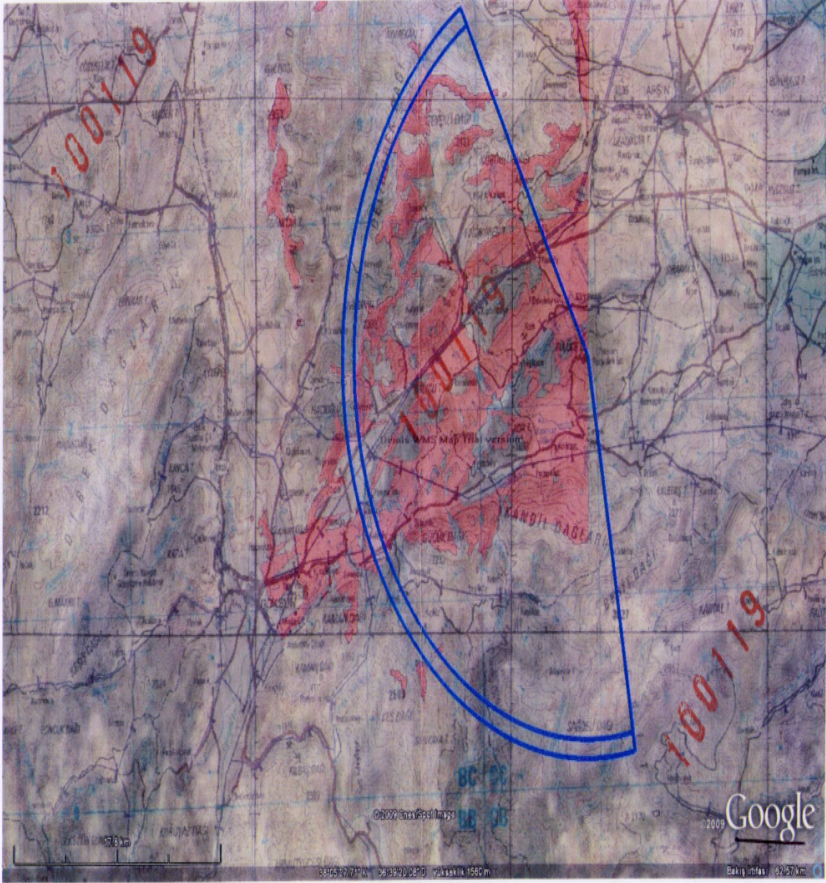
Nuh KÖROĞLU
J.Yb.
Tek İsth.D.Bşk. Vek.

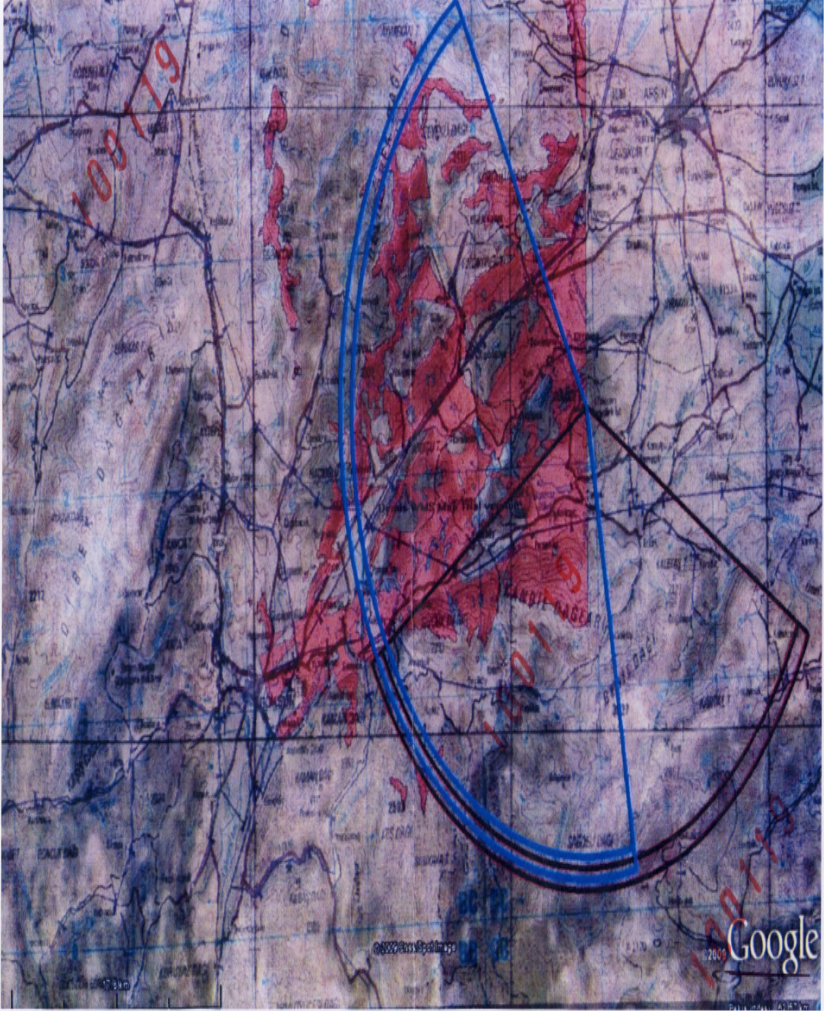
EKLER:

EK-A (25 Mart 2009 Tarihinde Saat 18.00'de Oluşturulan Harita)

EK-B (25 Mart 2009 Tarihinde Saat 23.30'da Oluşturulan Harita)

EK-A





Snipping Tool

Bu haritaların Jandarma Genel Komutanlığı tarafından Komisyonumuza gönderilmesi üzerine Orman Genel Müdürlüğü ile Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü'nden uzman harita mühendisleri görevlendirilmiştir. Yapılan görevlendirme ile birlikte Turkcell ve Avea operatörlerinden "Tüllüce Tepe"de bulunan baz istasyonlarının Cell ID, start angel - stop angel, in radius - out radius değerleri ile birlikte sinyal analiz haritaları getirilmiş ve kurulan ekiple birlikte bu haritalar incelenmiş, zemine applike edilmiş elde edilen veriler eşliğinde yer tespit çalışmaları değerlendirilmeye tabi tutulmuştur.

Buna göre;

Jandarma Genel Komutanlığı tarafından 16.04.2010 tarihli ve 100119 sayılı yazı ile Komisyonumuza gönderilen EK-A isimli haritanın Turkcell'e ait baz istasyonunun değerlerini göstermekte olup iki mavi daire parçası arasında kalan alan sinyal alınan cep telefonunun bulunduğu yayı, kırmızı alanlar ise ilgili baz istasyonu sinyallerinin kapsama alanını,

EK-B isimli haritada ise; iki siyah daire parçası arasında kalan alanın anlatılana ek olarak Avea isimli operatöre ait baz istasyonundan sinyal alan cep telefonunun bulunduğu yer

gösterdiği tespit edilmiştir.

Arama kurtarma faaliyeti için önem arz eden bu yeni bilginin ehemmiyetine binaen haritaları hazırlayan kişi olduğu öğrenilen Jandarma Astsubay Başçavuş Süleyman AKDOĞU Komisyona davet edilerek bilgisine başvurulmuştur. Adı geçen görevlinin beyanları tam tutanak altına alınmıştır.²⁵Jandarma Astsubay Başçavuş Süleyman AKDOĞU 09.09.2010 tarihinde Komisyonunda yaptığı sunumda;

“.....olay günü öğleden sonra izin aldığımı Sincan'da eşinin iş yerine gittiğini, cep telefonundan Binbaşı Yaşar Kalkan tarafından arandığımı, acil bir durum olduğunu söylendiğini ve iş yerine geri dönmeyi istediğimi, bunun üzerine hemen Jandarma Genel Komutanlığına geri geldiğimi, saatin tahminen 16.40 gibi olduğunu ve Telekomünikasyon İletişim Kurumu Başkanlığındaki temsilcileri vasıtası ile kaza yerindeki telefonlardan Turkcell hattına ait başlangıç-bitiş açısı ve en yakın mesafe-en uzak mesafe koordinatlarını (x-y) olarak aldığımı, kendisinin de oturup bunları 15-20 dakika içinde ellerindeki harita üzerinde görüş analizi hâline getirdiğini, görüş analizlerini, askerî “*raster*” harita ve “*Google*” benzeri bir uydu görüntüsü üzerinde yaptığımı, yaptığım çalışmayı verilen emir üzerine Kahramanmaraş İl Jandarma Teknik İstihbaratına Jandarma Genel Komutanlığımın kullandığı *network/intranet* olan FTP üzerinden gönderdiğini, daha sonra bir de telefonla teyit ettiğimi ve gönderdiği haritanın ne anlama geldiğini karşı tarafa Astsubay Kıdemli Çavuş Ümit NOGAYLAROĞLU'na aktardığımı,

Saat 22.00-22.30 sularında TİB'deki temsilcilerinden Avea hattına ait ikinci bir koordinat aldığımı, kendisinin daha önce yaptığı gibi bu koordinatı da görüş analizi doğrultusunda haritalaştırdığımı ve Turkcell hattına ait koordinatı ile karşılaştırdığımı aslında iki yayın çakışmasının kendiliğinden oluştuğunu, 8-10 km²'lik bir kesişme alanı oluştuğunu, çok kısa bir süre içerisinde “JPEG formatında” pafta üzerine oturtulmuş şekilde harita olarak Kahramanmaraş İl Jandarma Teknik İstihbaratına FTP üzerinden gönderdiğini ve muhatapları ile telefonda konuştuğunu ve görüş analizinin ne anlama geldiğini ve öncelikle çakışma alanının yani “Elmalının güney bölgesinde Sisne”ye doğru bir alanı gösterdiğini ve aramaların o bölgede yoğunlaştırılması yönünde konuşmalarının olduğunu hatırladığımı, bu konuşmanın 23.30 sularında olabileceğini fakat daha sonraki konuşmalarında söz konusu alanda arama yapılıp yapılmadığını sormadığımı, görevinin sadece verileri işleyip sorumlu makamlara iletmekle sınırlı olduğunu,

Arama kurtarma faaliyetinin sonuna kadar görev yerinden ayrılmadığımı 72 saat boyunca aralıksız çalıştığımı, bu süre içerisinde elde ettiği bilgi ve belgeleri yalnız Kahramanmaraş İl Jandarma Komutanlığı ile paylaştığımı, bunun dışında Başbakanlık, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Genelkurmay Başkanlığı ile herhangi bir iletişim kurmadığımı, fakat “bölgesel izdüşümü” modeliyle ilgilenen ve sistemin başında bulunan TİB personeli “Yusuf TANCA” ile zaman zaman telefonla görüş alışverişinde bulunduğumu,

²⁵ 09.09.2010 tarihli Komisyon tutanakları.

Jandarma Genel Komutanlığı Teknik İstihbarat Dairesi Başkanlığı Jandarma Yarbay Nuh KÖROĞLU imzası ile Araştırma Komisyonu Başkanlığına 16 Nisan 2010 tarih ve 2000-1113070-10 sayılı yazı ile gönderilen haritaların (Ek: A ve B) kendisi tarafından üretildiğini, ifade etmiştir.

Sinyal analiziyle ilgili haritanın ellerinde var olup olmadığına ilişkin soru üzerine;

TİB'ten Turkcell ve Avea'ya ait aldığı koordinatlar (x-y) üzerine piyasada mevcut olan ve kendilerinde de bulunan bir program aracılığıyla önce yayı çizdiğini, yayı çizdikten sonra sinyal analizi yaptığını, yaptığı çalışmayı önce amirlerine gösterdiğini, bir değerlendirme yapıldıktan sonra Kahramanmaraş'ın dosyasına koyduğunu, ilgiliyi telefonla aradığını (.....80 54) bir harita daha koydum buna da bakın dediğini, “çocuk bakıyordu, şurada kapıyor, burada kapıyor, onunla da bu bilgileri paylaşıp size anlattığım şekliyle, hatta daha uçuk bir şekilde de paylaştığımız şeyler olmuştur hani hayal ürünü, bunu götür ver diyorduk, veriyordu, döndükten sonra da verdim” telefonla arayarak harekât merkezine teslim ettiğini bildirdiğini, harekât merkezi dışında başka bir yere teslim etmesinin de mümkün olmadığını açıklamıştır.

Kahramanmaraş İl Jandarma Teknik İstihbaratı ile görüşünce, Ek: A ve B haritalarında belirtilen yerlerin aranıp aranmadığı yönünde aranızda bir görüşme olup olmadığına ilişkin soru üzerine;

“Yok. O taraf beni hiç ilgilendirmez. Bugüne kadar yaptığım hiçbir çalışmada da bir hedef var, hedefin yerinin siz orada olduğuna inanıyorsunuz, başka donelerle birleştirip, oraya gidildi mi, hedef yakalandı mı hiç bunu sorgulamamışım. Dediğim gibi, resmî bir görevde söz konusu olmadığı için burada bir yaptırım gücünüz de yok. Oradaki kişiyi arayıp buraya gidip bakın deme şansınız yok. Biz yardımcı olmak babında yaptık” şeklinde cevap vermiştir.

Yukarıdaki ifadelerde adı geçen Kahramanmaraş İl Jandarma Komutanlığında görevli Jandarma Astsubay Kıdemli Çavuş Ümit NOGAYLAROĞLU bilgisine başvurulmak üzere Komisyonumuza davet edilmiştir. Jandarma Astsubay Kıdemli Çavuş Ümit NOGAYLAROĞLU Komisyonumuza 21.09.2010 tarihinde vermiş olduğu ifadeye özet hâlinde doğrudan tutanaktan alınmıştır:²⁶

“J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: Şimdi, efendim, ben o gün, olayın meydana geldiği gün yanlış hatırlamıyorsa vekâleten başka bir time komutanlık ediyordum, çünkü oradaki tim komutanı izinliydi, AKOM Tim Komutanı izinliydi. Ben Pazarcık İlçesine bu AKOM timiyle ilgili bir vazife için gittim. Yanlış hatırlamıyorsa, saat 16.00 civarında döndüm Pazarcık ilçesi'nden. Daha sonra, 16.00'dan sonra Süleyman Başçavuşum -kendisi o zaman Ankara'da teknik dairede görevliydi- helikopterin düştüğünü, kendilerinin işte, bu, helikopterin düştüğü yerle ilgili bir harita çalışması yaptıklarını, bunu da Ankara'yla bizim aramızdaki FTP bağlantısıyla sisteme attığını söyledi. O zaman da o akşam bizim teknik istihbaratta yani İstihbarat Şubenin bünyesinde teknik istihbaratta nöbetçi -şu anda dışarıda arkadaşımız- Sabit Arslan, Uzman Jandarma Beş Kademeli Çavuş, oydu nöbetçi, orada görevli olan. Telefonla irtibata geçtikten sonra haritayı çıkardık. Bizim hareket merkezimiz, olayların koordine edildiği yer. Orada Hamza Tiryaki Yarbayıma -şu anda albay kendisi, oradan tayini çıktı- götürdüm. Oradaki işte...

SORU: Nerede şimdi Hamza Albayımızın görev yeri?

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: Efendim, burada, Jandarma Genel Komutanlığı Denetleme Başkanlığı diye biliyorum.

SORU: O zaman görevi neydi Kahramanmaraş'ta?

²⁶ 21.09.2010 tarihli Komisyon Tutanakları.

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: İl Jandarma Komutan Yardımcısıydı yani Komutanımızdan sonra ikinci kişiydi. Hareket merkezinde görevliydi. Komutanımız tabii o zaman olay yerine hareket etmişti.

Ben götürdüm. Zaten olay boyunca ben kendisiyle irtibat hâlindeydim yani Ankara bana bildirdi, ben kendisine arz ettim. Çünkü hareket merkezinde rütbeli fazla sayıdaydı ama en...

SORU: Saat hatırlayabiliyor musun, hangi saat tahminen?

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: Efendim, ben şimdi görevden saat 16.00'da... Ben görev defterine baktım gelmeden önce, hata yapmayayım diye. Saat 16.00'da görevden döndüm Pazarcık'tan. 16.00'dan sonra ama net olarak tarihini hatırlayamıyorum yani aradan zaman geçtiği için.

Ben bu haritayı götürdüm Hamza Tiryaki'ye, Yarbayımızdır.

SORU: Saat 16.00'dan sonradır da ama mesela 22.00, 23.00 müdür yoksa daha evvel bir saat midir?

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: Efendim, yani yaklaşık olayın üzerinden belki bir saat yani 17.00, 17.00 civarıydı yani öyle fazla değil de 16.45 olur, 17.00 olur yani yarım saat, bir saat diyeyim, o şekilde bir zaman. Çünkü geldim hemen zaten televizyon izleniyordu, ortalık karıştı. En fazla -nasıl söyleyeyim, hata yapmayayım, yanlış söylemeyeyim de- bir, bir buçuk saat, belki bir saat, belki 17.00'dir yani bir saat diyelim.

Bana Ankara'nın aktardığı teknik bilgi yani gönderdiği harita Turkcell bazıydı, Turkcell bazında yay vardı, işte helikopterin bu yayın arasında olabileceği... Zaten bana gönderdiği o harita da sinyal değil görüş analizi. Yani o bazın bulunduğu yerden işte etrafında görebildiği alanlar. Görüş analizi diye harita gönderdi, ben onu götürdüm Hamza yarbayımıza, aynı Ankara'nın... Tabii net olarak hatırlayamıyorum şimdi bana ne söylediğini. Götürdüm arz ettim, komutanım bunu Ankara bu şekilde bize FTP'den attı, helikopterin bulunabileceği yer bu yay dedim. Yayın bazın bulunduğu noktayla yani birinci yay, ikinci yayın arasındaki mesafeleri hatırlayamıyorum yani tabii onun bir mesafesi vardı o zaman. "O yayın arasında" diye ben kendisine arz ettim. Daha sonra hani ne yaptılar çünkü orada kendilerinin önünde haritalar vardı, çalışma yapıyordu, daha sonrasını... Ben kendisine arz ettim.

Daha sonra ikinci bir harita geldi, o daha herhâlde saat 22.00-22.30'da. O zaman da bu belirtilen Turkcell yayının üzerine bu alanın daraltılması için Avea yayı üzerine bindirilmişti yani helikopterde bulunan şahısların, rahmetlilerin telefon numaraları tespit edilmiş işte Avea telefonu, o Avea telefonu da o Turkcell yayının üzerine bindirilince ikinci bir doğal olarak harita meydana geliyor. O harita da 22.30'du herhâlde o civarda, ben tekrar götürdüm hareket merkezindeki görevlilere.

SORU: Ankara'dan gelen haritayı üstlerinize, amirlerinize, komuta kademesine götürüyorsunuz? Sizin onun üzerine bir çalışmanız, bir işleminiz olmadı...

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: Arz edeyim efendim.

Şimdi efendim biz düz jandarma personeliyiz, bizim o kadar teknik bilgimiz yok, bu işin uzmanı, bu işi bilen, yetişmiş personel Ankara. Bize Ankara FTP üzerinden haritayı gönderiyor, biz alıyoruz hareket merkezinde o zaman İl Jandarma Komutan Yardımcımız Hamza Tiryaki Albayımız diyeyim şu anda albay, karışıklık olması diye. Ben götürüyordum kendisine arz ediyorum. Bizim harita üzerinden yorum yapabilme yetkimiz yok. Bana Ankara ne söyledi, ne belirtti, ben gidiyordum haritayla beraber arz ediyordum, arz ettikten sonra tekrar Ankara'ya dönüyorum diyorum ki: Komutanım ben haritayı götürdüm, falanca komutanımıza arz ettim, sizin

de belirttiğiniz hususları arz ettim diye. Her haritayı götürdüğümüz zaman ben tekrar dönüyordum komutanımıza teyit amacıyla Süleyman Başçavuşumuza, komutanım gönderdiğiniz haritayı ben çıkardım götürdüm Hamza Tiryaki Albay'ımıza arz ettim, belirttiğiniz hususları, hatta daha sonra kendisi beni aradı ikinci harita geldikten sonra 22.30'dan sonra dedi ki: "Ümit ben de aradım Hamza Tiryaki Albayınızı, ben de görüştüm, ben de izah ettim, bilgin olsun." "Anlaşıldı komutanım." dedim. O da, kendisi de yine aynı şekilde benim arz ettiğim gibi kendisinin de telefonla arz ettiğini bana söyledi, bana bildirdi.

Şimdi, bu Ankara'nın bize ilettiği bilgileri, yani gerek bu harita olsun gerek Turkcell olsun iletilenlerin hepsinin aynı şekilde iletildiği gibi, yani gerek çeken yerler, çekmeyen yerler hareket merkezine ilettik. Ben aradıktan sonra, yani ben ilettikten sonra kendi Süleyman Başçavuşum da aradı, kendisi arz etti Hamza Tiryaki Albayımıza. Dedi ki: "İşte bu Turkcell'in haritası, diğer Avea'nın haritası, şuralar da işte sinyal alındığı yerler" diye kendisi de arz etti.

SORU: Bu kime arz ediliyor?

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: Hamza Tiryaki Albayımıza. Yani ben de arz ettim efendim.

SORU: Hayır, siz Hamza Tiryaki Yarbaya...

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: Süleyman Başçavuş'un kendisi de arz etti. İkinci harita geldikten sonra kendisi de arz etti.

SORU: Şimdi, tamam, yani biz şunu anlıyoruz: O gün saat 22.30'dan önce enkazın bulunduğu yerle ilgili noktasal olarak bir şey vardı. Şimdi, bu haritaya bakıldığı zaman da haritadan anlayan bir insan buradan enkazın bulunduğu yeri açıkça görebiliyor. Yani ne oldu da aranmadı burası?

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: Efendim bize gelen teknik bilgiyi aynı şekilde, yani harita burada, kırmızı yerler çeken yerler diye ben arz ettim. Benden sonra...

SORU: Ne oldu bilmiyorsunuz.

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: Hayır efendim, benden sonra da Süleyman Başçavuş'um tekrar aradı, dedi ki: "Ümit, ben gönderdiğim haritaya istinaden ben de aradım Hamza Tiryaki Albayımızı. Aynı şekilde sana söylediklerimi ben ona da arz ettim" dedi. Yani, "bu Turkcell, bu Avea, işte yay, kırmızı yerler çeken yerler, bulunabileceği yerler diye benim sana söylediğim şeyleri ben bir daha arz ettim" dedi ama hareket merkezine haritaları teslim ettikten sonra, ondan sonrası hakkında benim malumatım yok. Ben tekrar görevime döndüm, tekrar hani harita gelir, teknik bir bilgi gelir diye ben kendi görevime döndüm.

Şimdi, ben birinci harita geldi, 17.00-17.30, ikinci harita geldi, ikinci harita derken bu sefer -birinci harita Turkcell'di- ikinci harita Turkcell-Avea idi.

Harita geldi, birinci haritayı götürdüm. Saat 17.00. Komutanım dedim, birinci harita gelen bu, bu Turkcell yayı anlattım. Ankara ne aktardıysa, işte kırmızı yerler çeken yerler...

SORU: Bunu söylediniz yani, bu kırmızı yerler çeken yerler, kestirme yayı.

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: Efendim, zaten bu kırmızının bulunma amacı ne? Hamza Tiryaki şu anda Albay. Bize, arz ettiğim gibi, Adana bölgeden komutanlarımız geldi, kursu verdiler, biz de kendi bünyemizde, yani kendi takip ettiğimiz numaraları biz bu şekilde çıkarıyoruz.

Biz burada bulunan her söyleneni... Tabii, şimdi, ben Süleyman Başçavuşumun söylediğinin dışında ben bir yorum yapmadım. Çünkü dediğim gibi, ben düz jandarmayım.

Haritacılık bilgimi de söylediğiniz gibi ben arz ettim size. O ne söylediye teknik bilgi olarak ben arz ettim. Komutanım dedim, mavi çizgi Turkcell dedim, birinci haritada, şu kırmızı yerler de dedim, görüş analizi yapılan, muhtemelen bulunabileceği yerler. Birinci Turkcell'i verdikten sonra ikinci harita geldi, yani şu harita geldi, Turkcell ve Avea. Götürdüm, Hamza Tiryaki Albayımıza arz ettim. Dedim ki: Komutanım bu birleştirilmiş -aynı sizin dediğiniz gibi- şu ara bulunabileceği -sonuçta alan genişti, iki tane baz birbiriyle çakışınca ne oldu, alan azalmış oldu- bu da muhtemelen bulunabileceği yerlerdir dedim, görüş analizi burada ama tabii yayın üzerinde Turkcell ile Avea'nın çakıştığı bulunabileceği muhtemel yerler dedim. Daha sonra ben bunları söyleyince Süleyman Başçavuşumu arıyorum tabii. Komutanım diyorum...

SORU: Telefonla?

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: Tabii. Telefonla götürdüm, arz ettim.

SORU: İrtibat telefonla mı yoksa mail üzerinden mi?

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU – Haritalar FTP üzerinden gelir, görüşme sadece telefonla olur. Daha sonra, ben bunu arz ettikten sonra, Süleyman Başçavuşumla daha sonra da teyit ettik biz bunu. Beni aradı, dedi ki: “Ümit, ben gönderdiğim haritalarla ilgili -zaten ikinci harita geldikten sonra- yani bu kapsama alanı daraldıktan sonra- Hamza Tiryaki Albayımızı aradım dedi, senin de bilgin olsun” dedi. “Bir de ben arz ettim” dedi. Ben söyledim dedi.

...

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU – Evet, ben Hamza Tiryaki Albayımızı aradım.

SORU: Size söylediğinin ne olduğunu hatırlayabiliyor musunuz şu anda yaklaşık olarak?

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: Bana söylediği bu efendim. Sana anlattığım işte bu Turkcell, bu Avea, ikisinin kesişme noktası, otomatik olarak ikinci haritayı üzerine bindirdiğiniz zaman bu yayın, yani yaklaşık olarak nereden bakarsan, üçte birinden fazlası, üçte ikisi devre dışı kalıyor. Bakılabilecek, aranabilecek arazi azalıyor.

SORU: Peki, şeyi de söyledi mi size? Yani yayı çok azaltıyor, bu doğru, kesin doğru. Ayrıca sinyal alınan yerler bakımından da buralara yoğunlaşın siz dedi mi?

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: Tabii efendim. Yoğunlaşılması gereken yerler zaten o kırmızıyla bulunan yerler. Yani burada görüş analizi yapıldığı zaman burada çektiği yerler. Yani oraları sonuçta baz görüyor yani. Bunu söyledikten sonra “Ben kendim telefonla aradım, bir de ben arz ettim Hamza Tiryaki Albayımıza. Bu şekilde aynı sana söylediklerimi işte bu Turkcell...”

SORU: Süleyman Başçavuşla sürekli görüştünüz?

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU – Onu da arz edeyim efendim. Sürekli görüştük. Yani saat en son yanlış hatırlamıyorsam gece yarısı ikiden sonra sinyal kesildi, yani telefonların herhâlde bataryası bitti, iki yerde görüştük ama bunu kendisi söyledi bana. Ben aradım Hamza Tiryaki Albayımızı, sana söylediklerimi kendisine de arz ettim. Aynı şekilde, harita üzerinden arz ettiğim gibi değerlendirmeyi kendisine ben bizzat söyledim dedi.

...

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: Tabii efendim.

Demim ki: "Bura Genelkurmayın bildirdiği koordinat, Ankara'nun bildirdiği yer bura. Bununla, bunun arasında 20 kilometre fark var" dedim, herhâlde Genelkurmay bazın bulunduğu noktanın koordinatını aldı dedim. Yani büyük bir çelişki var dedim, aynı şekilde aktardım.

SORU: Peki, Genelkurmay tekrar çekti o koordinatı?

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: Efendim, şöyle arz edeyim: Hareket merkezi ile benim bulunduğum oda farklıydı. Bana hareket merkezinden koordinat, bizim hareket merkezimizden, İl Jandarma Hareket Merkezinden bana getirildi koordinat, arz ettiğim programı ben çevirdim, çünkü normal coğrafi...

SORU: Neresi çıkıyordu Genelkurmayın gönderdiği?

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: Efendim, koordinatı çevirmeden SHA DOS'a giremedik. O koordinat kırmızı-mavi nokta olur böyle, 38,966, onu çevirebilmeniz lazım ki SHA DOS programı kabul etsin onu. Ben onu dönüştürücüden çevirdim, girdim, daha sonra bazın bulunduğu yer, Tüllüce Tepe noktası veya işte çok büyük bir mesafe yoktu, ya orası ya biraz altı, orasını verdim. Bu şekilde götürdüm efendim. Dedim ki: "Komutanım, bizim Ankara'nın bildirdiği, Teknik Dairenin bildirdiği yer burası, Genelkurmayın bildirdiği nokta burası. Alakası yok, en az 20 kilometre mesafe var" Yani o şekilde ben gelen bilgiyi de aktarmak zorundayım.

...

SORU: Kimler vardı hatırlıyor musun Ümit Bey, Hamza Yarbay, o zamanki yarbayınız, şimdi albayınız dışında?

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: Arz edeyim efendim. Hamza Tiryaki Albayımız. Yani aktif olan kişileri söyleyeyim, çünkü bayağı kişi vardı. Kemal Sarıtaş, yüzbaşıydı, Binbaşımız var, şu anda Ankara'da, o da burada. Yani ondan sonra, yanlış hatırlamıyorsam ikinci rütbeli kişiydi, yani Hamza Tiryaki Albayımızdan sonra ikinci aktif rolü oynayan Kemal Sarıtaş Binbaşımızdı. Diğer personel bayağı kalabalıktı. Subay olarak bunlar aklıma geldi.

SORU: Son olarak. Turkcell'le Avea birleştiği zaman on buçukta gelen ikinci haritada tam kesişme yeri belli. Bunu Süleyman Başçavuş size bildirmiş.

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: Efendim, ben de arz ettim, Süleyman Başçavuş da beni aradı, "Ümit" dedi, "İkinci haritayı..."

SORU: "Hamza Yarbay"la ben de görüştüm." demiş.

SORU: Siz, yani Hamza Yarbaya yer burası dediniz mi? Harita üzerinde.

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: Efendim, zaten çeken yer belli. Dedik ki harita üzerinde kapsama alanı burası. Kesiştiği yer bura, çeken yerler de bura diye arz ettik tabii. Ben arz ettim.

SORU: Yani şu daire içindeki yeri gösterdiniz?

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: Tabii efendim. Yani kırmızı yerlerin amacı zaten muhtemel bulunabileceği yerler. Ben arz ettikten sonra Süleyman Başçavuşum da aradı, beni aradı, "Ümit, ben de arz ettim bir daha" dedi.

SORU: Yani sadece haritayı verip, geldi harita demediniz, burası dediniz?

J. KD. ÇVŞ. ÜMİT NOGAYLAROĞLU: Şimdi, ben haritayı götürüp versem bir şey anlamaz. Benim anlatmam lazım ona. Ben gidiyorum, teknik, komutanım Ankara'nın gönderdiği harita bu, şu Turkcell, şu Avea, şu kesişme noktası, kırmızı yerler görüş analizi, bulunabileceği

yerler. Tabii aynı arz ettiğim gibi, bu kırmızının 300-500 metre batısı da olabilir, doğusu da olabilir. Ama Ankara'nın bildirdiği kırmızı yerler, yayın üzerindeki kırmızı yerler enkazın bulunabileceği yerler diye ben de söyledim, Süleyman Başçavuşum da söyledi. Nereden biliyorum? Süleyman Başçavuşum beni aradı, hatta ararken, aradığı zamanda Sabit Arslan Uzman Çavuşumla aynı odadaydık. Dedi ki: Ümit, dedi sen anlattın. Çünkü ben haritayı teslim ediyorum, bilgiyi aktarıyorum, Süleyman Başçavuşumu arıyorum, teyit ediyorum. Komutanım, haritayı götürdüm, arz ettim, bilgileri de arz ettim, bilginiz olsun diyorum. "Tamam, Ümit" diyor. Sonra o beni aradı. "Ümit, ben de tekrar aradım" dedi. İkinci harita gittikten sonra özellikle, yani ilk harita gittikten sonra değil. "Ben de aradım, ben de gördüm, ben de aktarım bilgilerimi" diye kendisi o şekilde söyle efendim bana, net şekilde yani." şeklinde beyanatta bulunmuştur.

Komisyonomuz 21.09.2010 tarihinde Ümit NOGAYLAROĞLU ile birlikte kaza günü ve daha sonraki günlerde arama kurtarma faaliyetlerine bir şekilde katılan Jandarma Kıdemli Başçavuş Bülent EKİZOĞLU ile Uzman Jandarma V. Kıdemli Çavuş Sabit ARSLAN'ı da dinlemiştir. Adı geçen şahıslar birbirlerini teyit edecek şekilde genel bilgiler vermişlerdir.

Bu durumda Jandarma Genel Komutanlığı İstihbarat Daire Başkanlığı tarafından 25.03.2009 günü gönderilen haritaların kaza mahallini gösterir haritalar olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır.

Haritaların ulaşması ile birlikte yapılması gerekenler ise özetle;

Kaza mahallinin her iki operatörün ortak çekim alanında aranması gerekecektir.

Öte yandan kırmızı renkli alanlarda cep telefonu ile baz istasyonunun sinyal transferi yapabildikleri anlaşıldığından muhtemel kaza yerine ait saha daha da daralacaktır.

EK-B isimli harita incelendiğinde cep telefonlarının her iki operatöre ait ortak çekim alanının çok küçük bir yerinde sinyal aldıkları görülmektedir.

O hâlde arama kurtarma faaliyetleri sırasında ilk bakılması gereken yerin burası olması gerekmektedir. Zira Jandarma Genel Komutanlığının anılan yazısından bu bilginin kazanın olduğu 25.03.2009 günü, gece yarısından önce Kahramanmaraş Jandarma Komutanlığı'na gönderildiği anlaşılmaktadır.

Nitekim kazadan sonra Kahramanmaraş İl Jandarma Komutanlığına ait 156 telefon numarasını arayan bölge halkından şahıslar da bu doğrultuda bilgiler vermişlerdir.²⁷ Ancak birbirleriyle örtüşen bu bilgilerin yeterince değerlendirilmediği ortaya çıkmaktadır.

Örneğin;

"Sıra no: 26

Tarih ve saat : 25.03.2009 – 20.52:08

Arayan: x

Aranan:156

156	Jandarma
x şahıs	İyi akşamlar
156	İyi akşamlar
x şahıs	Bu uçak düşme kazasından arıyoruz da biz

²⁷ Kahramanmaraş İl Jandarma Komutanlığı 156 Jandarma ihbar hattına 25.03.2009-30.03.2009 tarihlerinde gelen telefon çağrılarının dökümü yapılmıştır. Görüşmeler toplam 412 sayfadır.

156	Nerden?
x şahıs	Göksün tarafından.
156	Evet.
x şahıs	Bu uçak Sisli tarafında şuan bir haber geldi de o köyden görenler olmuş sisli tarafına düştü deniliyor buraya ekip çıkartabilir misiniz
156	Bir saniye bekleyin alo?
x şahıs	İyi akşamlar!
156	İyi akşamlar buyurun!
x şahıs tarafındayız da...
156	Nerde?
x şahıs	Göksün tarafı var ya bu uçak kazası...
156	Evet?
x şahıs	Şuan buralarda arama yapılıyor da bir haber gelmiş...
156	Ne tarafından?
x şahıs	Şahinkayası var ya...
156	Şahinkayası tarafından.
x şahıs	Oralardan haber gelmiş oralarda düştüğünü gören olmuş o tarafa ekip çıkartabilir misiniz?
156	Tamam beyefendi Şahinkayası tarafında peki Şahinkayası ne tarafı?
x şahıs	Doğalak tarafı.
156	Doğalak tarafı?
x şahıs	He araçlarla hareket edeceğiz yani...
156	Tamam ağabey.
x şahıs	Ben size bilen birini vereyim tam adres olarak da.
156	Tamam.
x şahıs	Adem gel hele gel gel jandarmayı aradık da tam adresi versinler de ona göre diyorlar al alo
156	Buyurun beyefendi sizi dinliyorum adresi alabilir miyim?
x şahıs	bir saniye beyefendi biz şimdi Şahinkayalıkta bir korucu ile konuşuyoruz da bir dakika o tarafı bilen bir arkadaşı veriyorum alo?
156	Buyurun beyefendi dinliyorum devam edin.
x şahıs	Ballı Kayasını mı usta?
156	usta neresini söylüyorsa Şahinkayası tarafında nereye bakılacakmış?
x şahıs	Sisili'den haber gelmiş ya!
156	Sisli'den geldi doğru.
x şahıs	Sisli'den haber gelmiş mi sizden yanı düşmüş diye belli bir bilgileri var mıymış?
156	Yok yok kesin değil!
x şahıs	Kimsenin bilgisi yok!
156	Yok!
x şahıs	Şimdi komutanım Sisli o Balkaya'nın orda telefon çekmiş adam aramış ya...
156	Evet.

x şahıs	O zaman..... yüksek bir yer var daha önce orda olduğum için oradan başka bir yerde telefon çekmiyor orda...
156	Evet.
x şahıs	Oralarda daha aşağılarda telefon çekmez.
156	Nerden çeker?
x şahıs	Kara.... denen yeni bir yer var orda.
156	Kara?
x şahıs	Karayap!
156	Karayap!
x şahıs	He telefon orda çeker Balkaya'nın orda telefon çekmez.
156	Anladım.
x şahıs	Bir de şey var güllük tepesi diye bir yer var orda çekerse çeker...
156	Tamam zaten tüllü tepe alındı oraya bakılıyor.
x şahıs	Sisliden bir haber yok mu komutanım?
156	Yok.
x şahıs	Tamam oldu komutanım.
156	Sağ ol!

156 Jandarma İmdat/ihbar hattına gelen çağrılarının dökümünde benzer mahiyette kaza yerini ve civarını belirten birçok telefon daha geldiği tespit edilmiştir. Örneğin Ali Söylemez adında bir vatandaş 25.03.2009 tarihinde saat 21.13 (36 numaralı arama), 21.15:59'da (39 numaralı arama), 22.40:04'te (76 numaralı arama) üç kez aramıştır. Birbirini teyit eden aramalar gece boyunca devam etmiştir. 25.03.2009 günü saat 15.33 ila 30.03.2009 günü saat 16.39 arasından 156 Jandarma İmdat ihbar hattına gelen telefonların dökümü toplam 413 sayfa tutmaktadır.

“Sıra no: 76

Tarih ve saat : 25.03.2009 - 22:40:04

Arayan: Ali Söylemez

Aranan:156

Jandarma 156	Jandarma
Ali SÖYLEMEZ	Abi iyi akşamlar!
Jandarma 156	İyi akşamlar!
Ali SÖYLEMEZ	Abi ben Kozcağız Köyünden Ali Söylemez. Oraya telefon numaramı verdim. Yetkili birisinin beni aramasını bekliyorum. Benim şu anda telefonumda kontörüm yok. Televizyondaki haberleri tek tek izliyorum. Şu an Jandarmanın aradığı yer yanlış , ben Kozcağız Köyü'nden arıyorum. Yetkili biri ile görüşmek istiyorum.
Jandarma 156	Siz nerden biliyorsunuz beyefendi nerede olduğunu?
Ali SÖYLEMEZ	Abi uçağın düştüğü mevkiyi buradan görenler var.
Jandarma 156	Kim görmüş?

Ali SÖYLEMEZ	Biz burada bütün çevre köyleri araştırdık. Net olarak yerini bilmiyoruz. Eğer telefonda yetiştilerse düşen kişiler telefonda yetiştişye bilemiyorum. Ama o mevkiide bir noktadan telefon çekiyor. Bizim de tahmin ettiğimiz bölge o bölge.
Jandarma 156	Tamam beyefendi biz size döneceğiz.
Ali SÖYLEMEZ	Abi yetkili birisinin aramasını bekliyorum. İsmim Ali Söylemez. İyi akşamlar

Arama kurtarma konusunda elde edilen yeni bilgiler üzerine, arama kurtarma faaliyetlerinde önemli rol oynayan ve söz konusu kaza günü Kahramanmaraş İl Jandarma Komutanlığı emrinde görevli olan Hamza TİRYAKİ, Kemal SARITAŞ ve Ahmet ERGEÇ'in bilgilerine başvurulmak amacıyla Komisyonumuza davet edilmişlerdir.

Albay Hamza TİRYAKİ Komisyonumuza 01.10.2010 tarihinde Komisyonumuza vermiş olduğu ifade;

Helikopter olayını tesadüfen öğrendiğini,....düşen helikopterle ilgili ilk mevki bilgisinin Sarıgözel şeklinde geldiğini daha sonra Tüllüce Tepe olarak değiştiğini, akabinde Hacıömer bölgesini işaret eden başka bir verinin ulaştığını, aramaya buralardan başladıklarını,

Bu arada Sisne Köyü'nden bir vatandaşın aradığını, o vatandaşla kendisinin de görüştüğünü, bu kişinin: "Komutanım ben Sisneliyim, bizim üzerimizden helikopter geçti, şu saatte, çok alçaktan uçuyordu, sis vadiye oturmuştu, belki bir 40-50 metre yükseğe kadar sis oturmuştu, o yüzden sisin içinden gitmemek için helikopter de kavak ağaçlarını yalarmış gibi alçaktan uçarak bizim üzerimizden gitti. Büyük bir ihtimalle buradan Kızılöz Köyü istikametine doğru gitti." dediğini, dolayısıyla bu bilgiyi değerlendirdiklerini, Sisne Köyü'nü geçtikten sonra vadinin ikiye ayrıldığını, bir Kızılöz tarafına bir de sol tarafa devam edebildiğini, orada hâkim arazinin Keş Dağı bölgesi olduğunu, zaten kabartma harita üzerinden de helikopterin gidiş istikameti olarak düşmüş olabileceği yer ve muhtemelen telefonların çekmiş olduğu yeri kabartma harita üzerinden tespit ettiklerini, evet bu bölgede düşmüştür dediklerini,

Kendilerinin değerlendirmeyi yaparken veya yapmadan bir müddet önce Genelkurmay Başkanlığından kaza mahallinin Kurucuova bölgesinde de olabileceği, oraya da bakmaları gerektiğini bilgisinin geldiğini, bunun üzerine Bölge Komutanı'nın kendisine "Olay anlaşıldı, helikopterin düştüğü yeri kabaca burası olarak tahmin ediyoruz. Bundan sonraki aramaları buna göre yapacağız, yalnız şimdi Kurucuova'da da arama var, şimdi bu bölgede, Kızılöz tarafında Alay Komutanı, Asayiş Şube Müdürü, Vali, herkes var. Yarın sabah erkenden sen, senin emrine vereceğimiz birliklerle Kurucuova bölgesine git ve aramayı sen yönet, orayı teferruatlı ara. Hemen ayrıl istirahat et." diye sözlü emir verdiğini,

"Gece 24.00 sularında istirahata çekildiğini, sabah 04.00'te kalktığını, Sabah arama için Kurucaova'ya gittiğini akşama kadar burada kaldığını, Birinci gün güneyde bir yerde arama faaliyetine katıldığını", ifade etmiştir.

Öte yandan ilk gün Jandarma Genel Komutanlığı tarafından oluşturulan bir haritanın kendisine getirildiğini, haritadaki bilgileri Komutanları Ali LAPANTA ve Mazlum KOÇOĞLU ile paylaştığını, mevcut bilgiler ve vatandaş beyanlarından helikopterin Sisne-Kızılöz köyleri arasında bir yere düştüğünü zaten tahmin ettiklerini, kendisine verilen haritadaki kırmızı alanların ne olduğunu bilmediğini, kendisine daha fazla daraltılmış alan bilgisi verildiğini hatırlamadığını,

Ümit Astsubayın söylediği ve valilikten gelen krokinin kendisine geldiğini, net olarak tam kendisine komisyonumuzda gösterilen kroki diyemese de iki veya üç krokinin önüne geldiğini ama bu krokinin burada iddia edildiği gibi telefonun çektiği yeri nokta olarak göstermediğini, öyle

olsa bile kendisinin bundan haberinin olmadığını, “telefonun çektiği yerler kırmızı yerlerdir dolayısıyla geriye bir tek bu nokta kalıyor, burada kırmızı yer var, sadece burasıdır” diye algılamadığını,

İlerleyen beyanında; Ümit Astsubay’ın kendisine “Komutanım, kroki bu, çektiği yer burasıymış.” dediğini, kendisinin de zaten daha önce bu tepeye aşına olduğu yani o yayın telefonun oradan bir yerden çekmiş olduğunu bildiği için fazla sorgulamadığını, orada başka da bilgi göremediğini, algılayamadığını,

Süleyman Astsubayın kendisine koordinat vermediğini,

22.30 civarında gelen bilgiyi orada bulunan Jandarma Bölge Komutanı Tuğgeneral Ali LAPANTA ve Kurmay Başkanı Kurmay Albay Mazlum KOÇOĞLU ile paylaştığını, saat on civarı onlar harekât merkezine gelince kendisinin zaten harekât merkezinde görevli olmadığını, orada en yüksek rütbeli subay olarak bulunduğunu, daha yüksek rütbeli subay gelince de o andan itibaren orada görevinin sona erdiğini, bilgileri kendilerine iletildiğini, krokileri gösterdiğini, harita üzerinden değerlendirme yaptıklarını ve ertesi gün için yaptıkları bir görevlendirmeden sonra o bölgeden ayrıldığını

ifade etmiştir.

Jandarma Genel Komutanlığı tarafından hazırlanan haritayla ilgili genel yorumu;

“Ben net olarak hatırlamıyorum. Bana getirilen haritalara da çok net olarak “Evet, bu haritaydı.” diyemiyorum. Ben o telaş içerisinde bu veya buna çok benzeyen bir harita, bir krokinin geldiğini, bundan bu yay üzerinde çeken yerler olduğunu ve bize gelen ifadelerden belki Ümit Astsubay bana bu şekilde söyledi, “Kırmızı noktalar çeken bölge.” dedi, belki benim o anda dikkatimi çekmedi, başka bir şeye yoğunlaşmıştım, bilmiyorum. Ama şimdi şu haritayı, diyelim şu nokta, o kırmızıyla işaretlediğiniz nokta, “Haydi bunu 1/25.000 üzerinden gösterin.” veya “Bu nokta koordinatı neresidir?” dediğinizde hemen böyle bir, iki saatlik uzman personelin çalışması lazım gelen bir şey. Bu iki tane haritayı birbirine oturtmak, 1/25.000’e göre koordinatını çıkarmak ve “Şu bölgededir.” demek kolay iş değil. O noktanın hangi dağ olduğu bile belli değil. Bakın, o noktanın olduğu yerde hiç etrafta köy falan feşmekân var mı? Yok. Orada benim yapmam gereken, bizim yapmamız gereken pratik bir değerlendirme. Yani elimizde şu var, o harita var, bir de Valilikten gelen onun sivil versiyonu var, kabartma harita var, vatandaşların ifadesi var ve bu ifadeye göre biz bunu akşam on buçuk sıralarında Bölge Komutanı, Kurmay Başkanı ve ben değerlendirdik. Yani elimizden geleni yaptık. Elimizden gelen o an onu yapmaktı.

...

İkinci gün bu bölgelerde arama yapıldı ama cerideye işlenirken yani birlik komutanı -örnek veriyorum- oraya aramaya gönderdiğimiz birlik komutanı dolaştığı yeri, koordinatını nokta nokta ölçüp bildirmiyor ki kabaca bir bölgedir, orada kroki, belki ne bileyim 300 metre bu taraftan geçilmiştir belki ama o bölge arandı. Yani illa bize alaydan gönderilen krokilere, yazılara itibar etmek yerine o aramaya bizzat katılan rütbeli personelin, sivil vatandaş, herkes orada. Yani fiilî olarak arama yapıldı ama kâğıt üzerinde...

...

Ben Ümit Astsubay. Bana şöyle söyledi, böyle yönlendirdi veya bu haritayı gösterdi, şu değerlendirmeyi yaptı-yapmadı konusuna çok girmek istemiyorum. Bize harita geldi. Bakın, 250.000’lik haritada komutanın bu noktada dediği yer arazide arkadaşın söylediği 46 hektar. Bir de “Bunun 300-500 metre sağım solunu da değerlendirin.” demişse Komutanım bana, 300-500 metresini falan da katarsanız oranın ne kadar bir alan olduğunu herhâlde takdir edersiniz.

Nereden baksanız 100 hektar ve benim bahsettiğim işte 10 kilometrekarelik alana tekabül eder. Burası bölge. Yani bize nokta bildirilmedi. Bildirilemez. İddia ediyorum...

...

Yani bize düştüğü nokta koordinatı asla bildirilmedi ama bölge koordinatı geldi. Bu bölge koordinatını, düştüğü bölgeyi zaten biz harita üzerinden de değerlendirdik diyorum, birbiriyle örtüştü. Vatandaşın ifadesinden de değerlendirdik ve birinci gün akşamı saat 22.30 itibarıyla 10 kilometrelik alanı, düştüğü yeri biz değerlendirdik ve o değerlendirme olduğu andan itibaren Bölge Komutanım “Tamam, senin işin bitti, sen yarın şu operasyonda görevlisin, hadi git.” dedi. Ondan sonrası hakkında hiçbir fikrim yok.”

şeklinde dir.

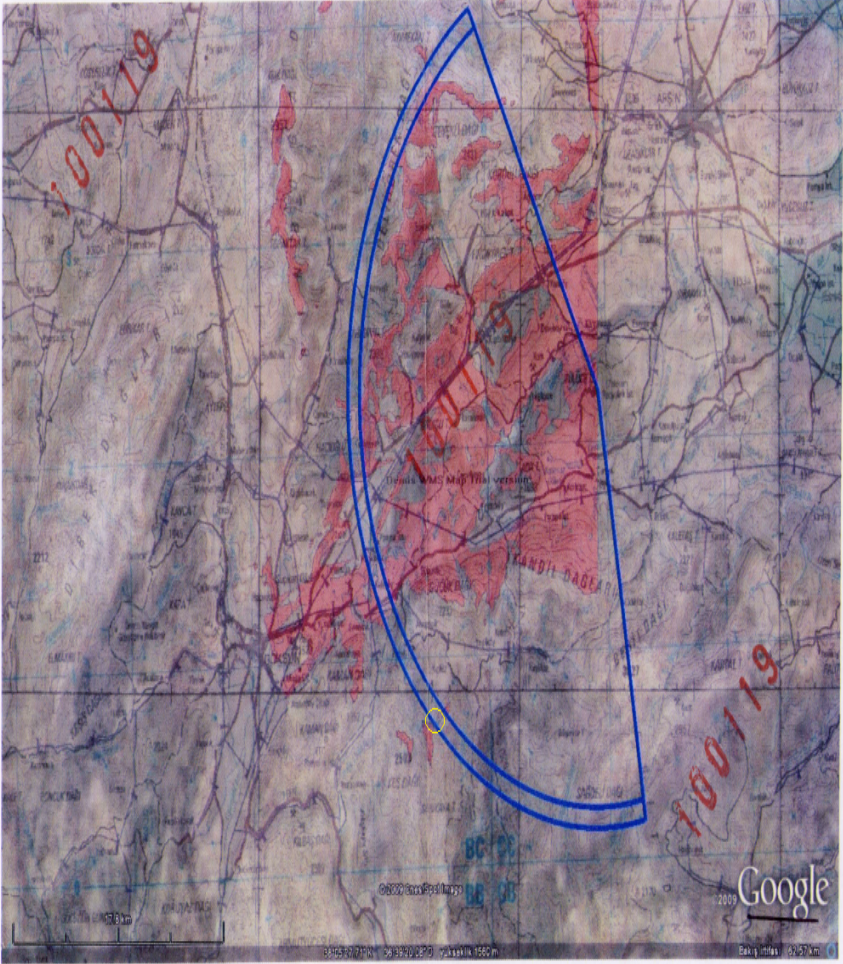
Albay Hamza TİRYAKİ her ne kadar saat 24.00’te uyumak için karargahtan ayrıldığını ifade etse de 156 telefon kayıtlarının dökümünden 26.03.2009 günü saat 02.17:08’de Vali Yardımcısı Servet GÜNGÖR ile saat 05.09:57 de Vali Yardımcısı Mustafa ANTEPLİOĞLU ile, saat 07.04.14 de yine Vali Yardımcısı Servet GÜNGÖR ile, saat 07.06:59 da Şaban isimli Astsubay ile, 07.28:05’te İl Jandarma Komutanı ile telefon görüşmesi yapmıştır ve kendisi o sırada karargahtadır. 156 telefon kayıtlarının dökümünden de anlaşılacağı üzere Hamza TİRYAKİ’nin sözlerinde birçok çelişki bulunmaktadır.

Komisyonumuz 01.10.2010 tarihinde Albay Hamza TİRYAKİ ile birlikte kaza günü ve daha sonraki günlerde arama kurtarma faaliyetlerine fiilen katılan Yarbay Ahmet ERGEÇ ve Binbaşı Kemal SARITAŞ’ı dinlemiştir. Adı geçen şahıslar arama kurtarma faaliyetleri hakkında genel bilgiler vermişlerdir.

Komisyonumuzun yaptırdığı teknik çalışmalar sonucu elde ettiği bilgiler ve yapılan işaretleme ler aşağıdaki haritalar üzerinde gösterilmiştir. Aşağıdaki haritaların bir kısmı çeşitli kurumlarca üretilmiştir.

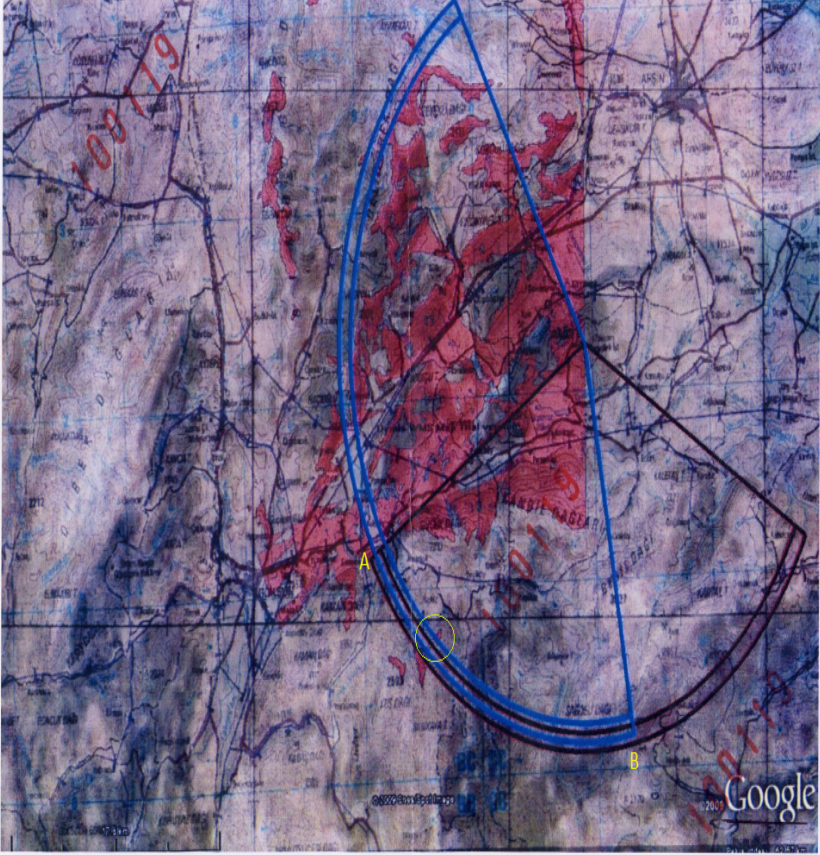
EK-A HARİTADA ENKAZ YAKLAŞIK OLARAK SARI DAİRE İÇİNDEKİ YERDEDİR

EK-A



EK-B HARİTADA DA ENKAZ A ve B NOKTALARI ARASINDA KALAN SARI DAİRE İÇİNDEDİR.

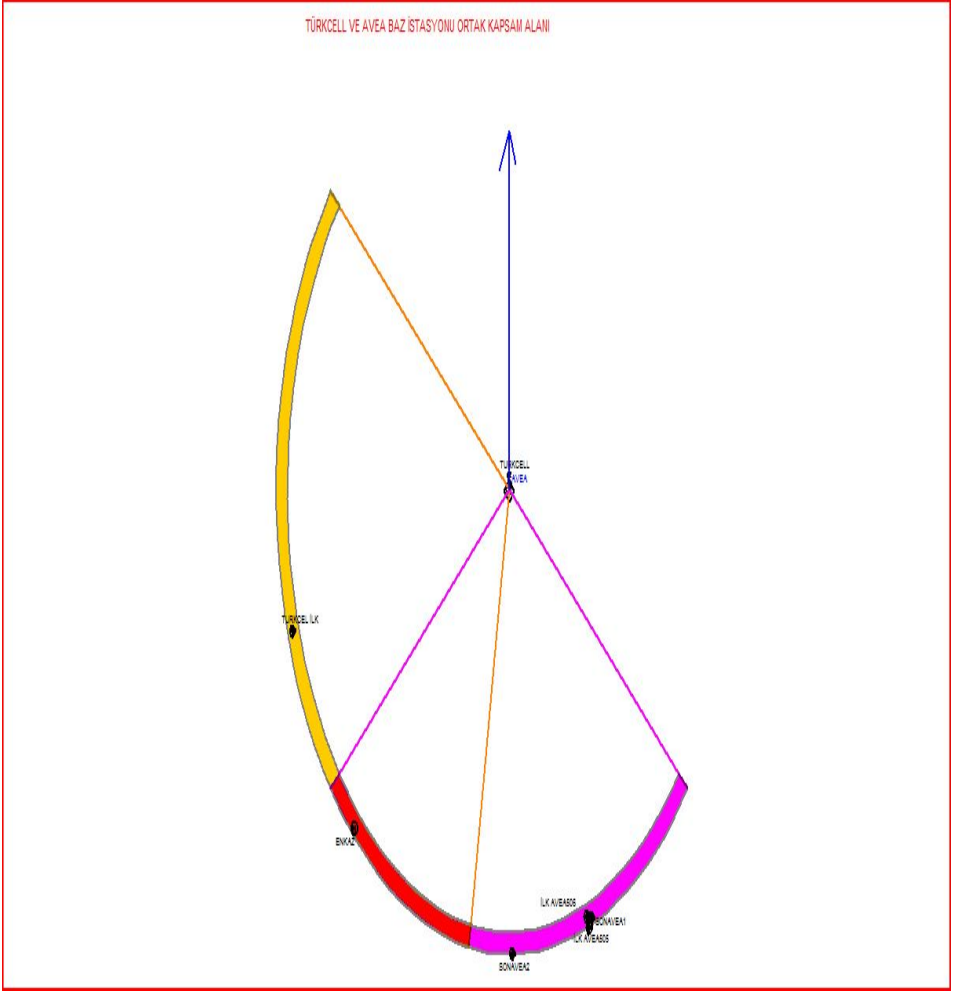
EK-B









Bu bilgilerin doğruluğunun teyidi amacıyla referans bilgi ve belgeler bir kez de Komisyonumuz tarafından ilgili yerlerden istenilmiş ve uzman harita mühendisleri tarafından değerlendirilmiştir.

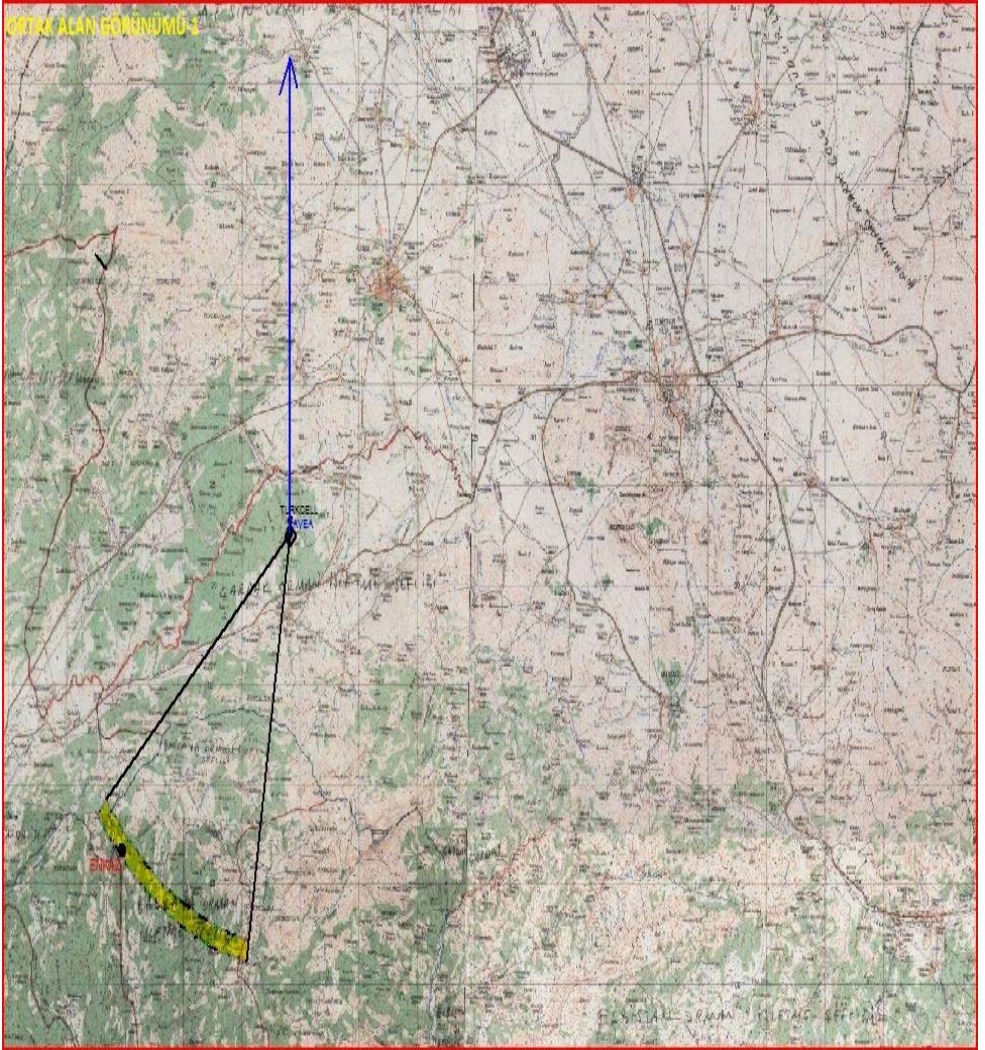
Gelen bilgi ve belgeler ile bunların paftaya uygulanması aşağıdaki gibidir.

Şekil 14. Turkcell ve Avea Baz İstasyonu Ortak Kapsam Alanı



	START ANGLE : 130 STOP ANGLE :230 (AVEA) START ANGLE : 190 STOP ANGLE :310 (TÜRKCELL) İN RADIUS :20625 OUT RADIUS :21682
	ORTAK YAY
	AVEA-TURKCELL BAZ İSTASYONUNUN BULUNDUĞU GÖKSUN TÜLLÜCE TEPE
	RAPORLARDAKİ KOORİNATLARA GÖRE İŞTERLENEREN YERLER
	ENKAZIN YERİ
	JANDARIMA VE TIB RAPORUNDAKİ VERİLERLE AVEA BAZ İSTASYONUNUN KAPSAMI ALANI (MİNİMUM VE MAKSİMUM MESAFELER) (25.03.2009)
İLKAVEA506	HABERLEŞME GENEL MÜDÜLÜĞÜ RAPORUNDAKİ AVEANIN SAAT 16:30:33 DA 506 NOLU TELEFONUN KOOR DİNATI (25.03.2009)
İLKAVEA505	HABERLEŞME GENEL MÜDÜLÜĞÜ RAPORUNDAKİ AVEANIN SAAT 22:30:05 DA 505 NOLU TELEFONUN KOOR DİNATI (25.03.2009)
SONAVEA1	DENİZ ULAŞTIRMA GENEL MÜDÜLÜĞÜ RAPORUNDAKİ AVEANIN SAAT 00:15 DA VERDİĞİ KOORDİNAT (27.03.2009)
SONAVEA2	DENİZ ULAŞTIRMA GENEL MÜDÜLÜĞÜ RAPORUNDAKİ AVEANIN SAAT 00:15 DA VERDİĞİ KOORDİNAT (27.03.2009)
	HABERLEŞME GENEL MÜDÜLÜĞÜ RAPORUNDAKİ VERİLERLE TÜRKCELL BAZ İSTASYONUNUN KAPSAMI ALANI (MİNİMUM VE MAKSİMUM MESAFELER) (25.03.2009)
TURKCEL İLK	HABERLEŞME GENEL MÜDÜLÜĞÜ RAPORUNDAKİ TÜRKCELİN SAAT 16:25:16 DA 532 NOLU TELEFONUN KOOR DİNATI (25.03.2009)

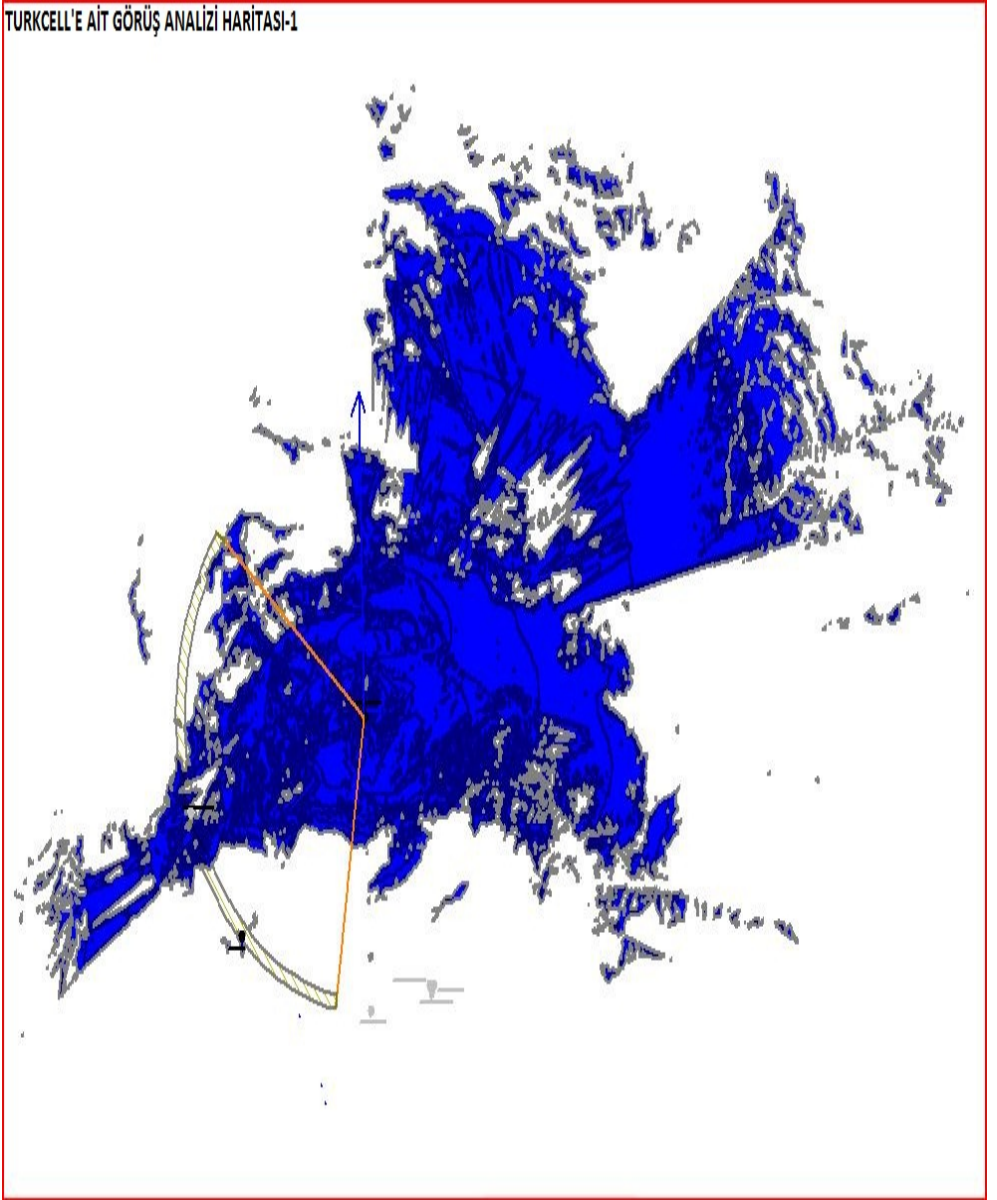
Şekil 15. Turkcell ve Avea Ortak Alan Görünümü: 1



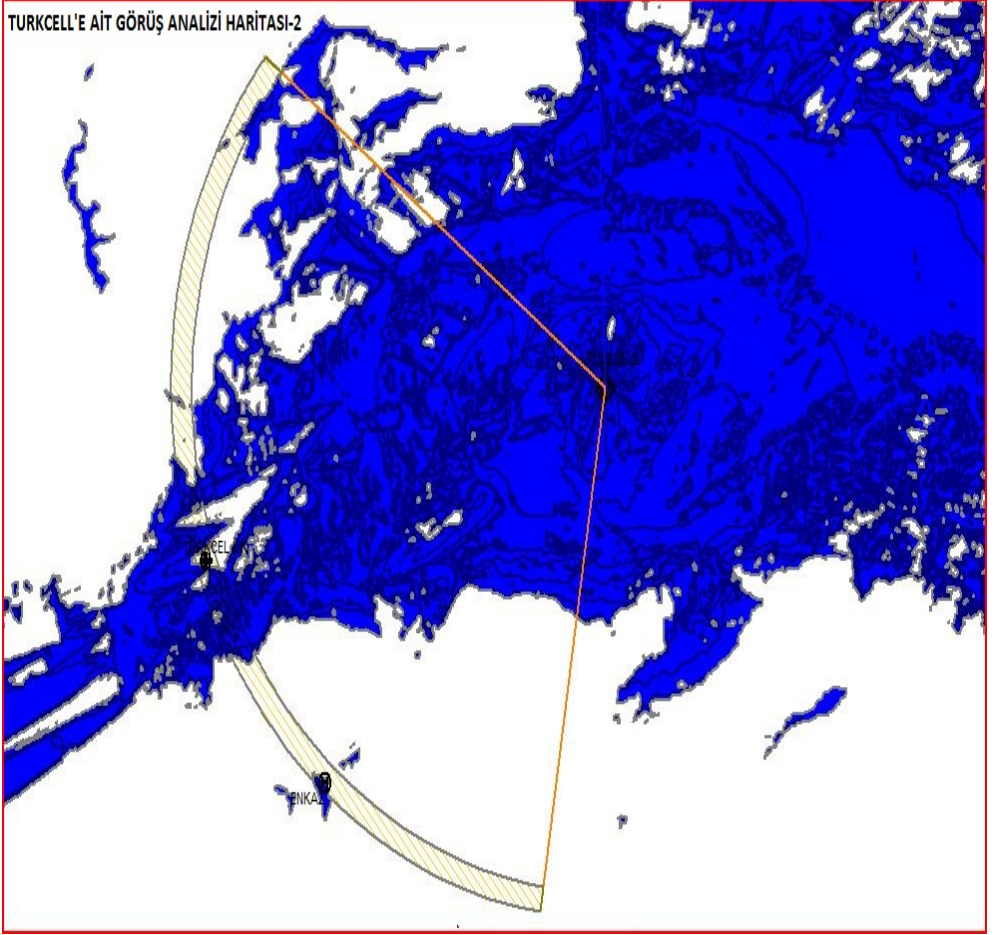
Şekil 16. Turkcell ve Avea Ortak Alan Görünümü: 2



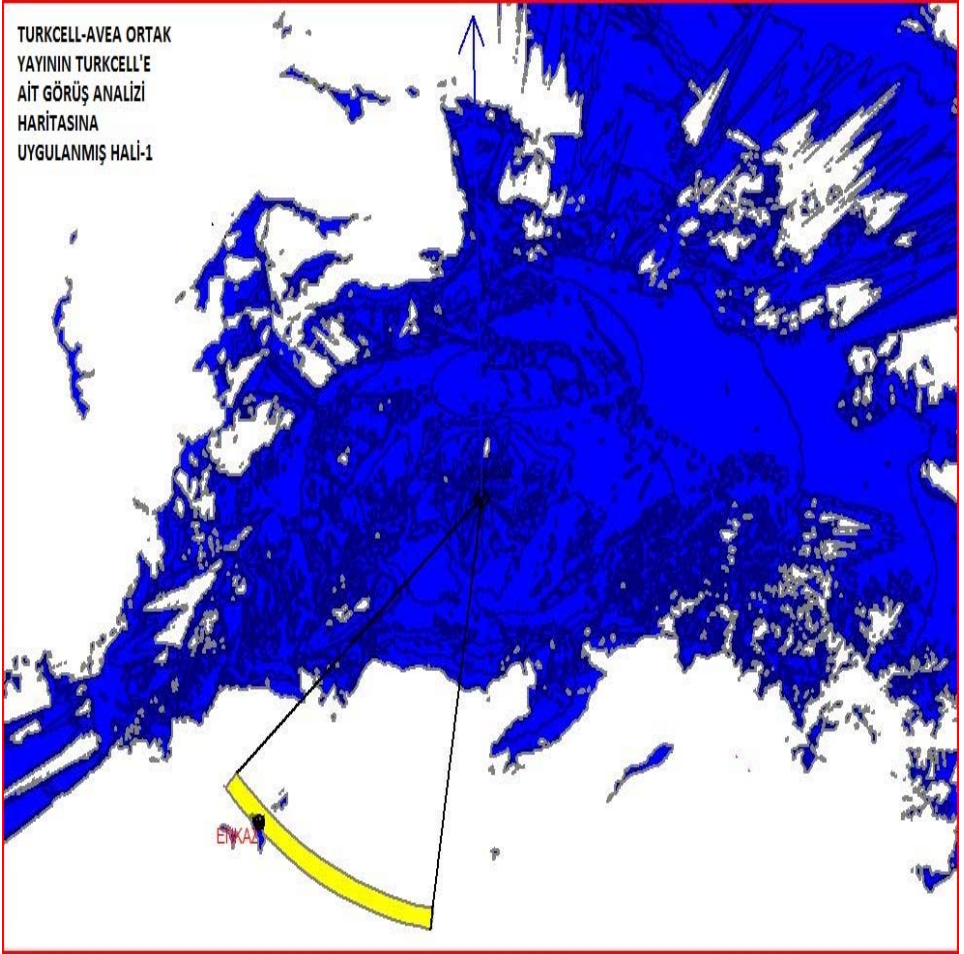
Şekil 17. Turkcell'e Ait Görüş Analiz Haritası-1



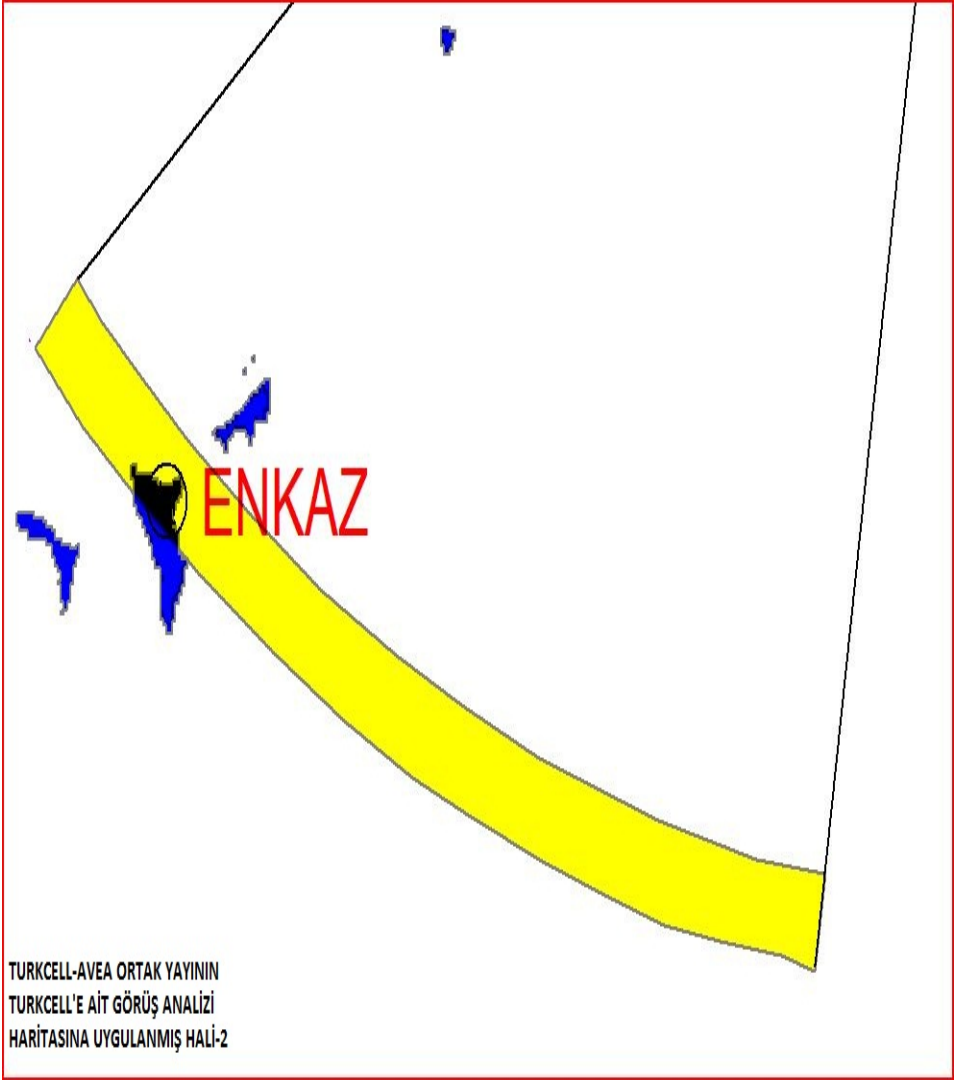
Şekil 18. Turkcell'e Ait Görüş Analiz Haritası-2



Şekil 19. Turkcell- Avea Ortak Yayının Turkcell'e Ait Görüş Analizi Haritasına Uygulanmış Hâli- 1



Şekil 20. Turkcell-Avea Ortak Yayının Turkcell'e Ait görüş Analizi Haritasına Uygulanmış Hali- 2



Bu durumda Jandarma Genel Komutanlığı İstihbarat Dairesi Başkanlığının yaptığı çalışma sonucu helikopterin enkazının bulunduğu yeri çok küçük bir alan içerisinde kalacak şekilde 25.03.2009 günü saat 23.30'da harita hâlinde Kahramanmaraş İl Jandarma Komutanlığına gönderdiği, bu haritanın 16.04.2010 tarihinde Komisyonumuza gönderilen yazının ekinde bulunan EK-B isimli harita olduğu, bu andan itibaren arama çalışmalarının bu doğrultuda yapılması gerektiği, ya da en azından aranacak sahaya bu alanın da dâhil edilmesi gerektiği anlaşılmıştır.

Keza; arama kurtarma faaliyetlerini gösterir haritalar da bunu teyit etmektedir. Bu hususa aşağıda değinilmiştir.

Öte yandan, kazanın öğrenildiği ilk andan itibaren arama-kurtarma çalışmalarını yerinde yönetmek üzere muhtemel olay mahalline hareket eden Kahramanmaraş Valisi Mehmet Niyazi TANILIR elde edilen koordinatlarla ilgili olarak;

“Kendisinin olay yerine intikal etmek üzere Valilikte hazırlık yaptığı bir zamanda Göksun Kaymakamının kendisini arayarak “Başbakanlık Güvenlik İşleri Genel Müdürü Alpaslan KAVAKLIOĞLU aradı bir koordinat verdi, bu koordinatı tespit etmişler, bu koordinata göre aramaların yapılması lazım. Oradan ilgili birimlere bildirmişler” dediğini, bu koordinatları kendisinin hemen İl Jandarma Komutanına verdiğini, Başbakanlık Güvenlik İşleri Genel Müdürü Alpaslan KAVAKLIOĞLU’nun verdiği koordinatlara göre kazanın Hacıömer köyü civarında olduğunu, bu koordinatın alındığı yerin Tüllüce Tepe baz istasyonu olarak görüldüğünü, aşağı yukarı Hacıömer, Tüllüce Tepe, Berit Dağı denilen bir alan olduğunu, gelen bu bilgiler üzerine oraya doğru yola çıkmaya karar verdiklerini, Tüllüce Tepe ve Hacıömer Köyü ile enkazın bulunduğu yerin mesafesinin 23.4 km olduğunu,”

ifade etmiş,

“Yine Sisne Mahallesinden görgü tanıklarının helikopteri gördüklerini belirtmeleri üzerine aynı gün Sisne’ye geçtiklerini, burada buldukları bir zamanda tahminen gece yarısından biraz sonra İl Jandarma Komutanına Genelkurmay Başkanlığı tarafından ulaştırılan bir bilgi ile Kurucaova Köyü’nden sinyal alındığının belirtildiği, Kurucaova’yla helikopterin düştüğü yer arasında çok fazla da bir mesafe olmamasına rağmen arada bir dağ bulunduğunu, esasen bu bilgiyi çok da yorumlamadıklarını, Çünkü arada dağ olduğu için normalde helikopterin o tarafa düşmesi için köylülerin belirttiği güzergâhtan farklı bir güzergâh takip ederek oraya gitmesinin gerektiğini, bu bilginin olay yerine intikal eden İçişleri Bakanına iletilmesi üzerine Kurucaova’da da bir ekibin arama tarama yapmasına karar verildiğini, sabahleyin gün doğumuyla birlikte Kurucaova tarafına Bakan beyle birlikte hareket ettiklerini,”

beyan etmiştir.

Özetle, kendilerine koordinat olarak olaydan hemen sonra Başbakanlık Güvenlik İşleri Genel Müdürü Alpaslan KAVAKLIOĞLU tarafından Göksun Hacıömer köyü, yine gece yarısından sonra Genelkurmay Başkanlığı tarafından ise Merkez Kurucaova köyü koordinatlarının verildiği anlaşılmaktadır.

Kahramanmaraş Valiliği tarafından hazırlanan kaza ile ilgili raporda da; “Saat 16.15 sıralarında Başbakanlık Güvenlik İşleri Genel Müdürü Alpaslan KAVAKLIOĞLU, Göksun Kaymakamını arayarak helikopterin düştüğü yer ile ilgili olarak herhangi bir bilgiye sahip olup olmadıklarını sormuş ve konunun kendileri tarafından da araştırıldığını ifade etmiştir.

Saat 16.30 sıralarında Göksun Kaymakamı Başbakanlık Güvenlik İşleri Genel Müdürü tarafından tekrar aranmış ve kaza yeri ile ilgili olarak tespit edilen koordinatların **X:36.8236 Y:538.1299** olduğu ve tespit edilen koordinatların ilçeye bağlı Hacıömer köyü civarında olabileceği ifade edilmiştir.

Başbakanlık Güvenlik İşleri Genel Müdüründen elde edilen koordinat bilgisi Göksun Kaymakamı tarafından derhal İlçe Jandarma Komutanına iletilerek gerekli çalışmaların yapılması talimatı verilmiştir. Tespit edilen koordinatlarla ilgili bilginin Göksun Kaymakamı tarafından acilen Kahramanmaraş Valisi Mehmet Niyazi TANILIR’a da arz edilmesi üzerine Kahramanmaraş Valisi Mehmet Niyazi TANILIR tarafından İlçe Kaymakamına koordinatların ait olduğu Hacıömer köyünde ve civar köylerde yaşayan vatandaşların durumdan haberdar edilerek hava kararmadan

aramalara başlanması yönünde talimat verilmiştir.” şeklinde ifade edilmiş ve verilen koordinatların Göksun Hacıömer köyü olduğu belirtilmiştir.

Konuyla ilgili olarak 25.03.2009 günü saat 18.11’de Başbakanlık Acil Durum Yönetimi Genel Müdürlüğünden yapılan ve Anadolu Ajansı tarafından geçilen yazılı açıklamada, “BBP Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu’nun seçim gezileri sırasında kullandığı helikopterin Kahramanmaraş’ın Çağlayancerit İlçesi’nden hareket ettikten sonra düştüğünün haber alınması üzerine, helikopterin düştüğü yerin koordinatlarının hızla tespit edildiği,

Sivil savunma ve kurtarma birliği, Jandarma birliği ve köy korucularından oluşan arama kurtarma birliklerinin karadan, Genelkurmay Başkanlığınca gece görüş kabiliyetli bir helikopterin, Sağlık Bakanlığının ambulans helikoptерinin, Emniyet Genel Müdürlüğüne ait bir başka helikopterin de havadan olay yerine sevk edildiği ifade edilen açıklamada, konuyla ilgili çalışmaların devam ettiği” ifade edilmiştir.

Valilik Kriz Merkezi tarafından hazırlanan raporda Genelkurmay Başkanlığı tarafında gece yarısından sonra iletildiği ve Kurucaova köyü yakınları olarak belirtilen koordinatlardan bahsedilmemekle birlikte, raporda Kurucaova köyü’nde yapılan arama- kurtarma faaliyetleri ayrıntılı bir şekilde anlatılmıştır.

Kazanın öğrenilmesinden itibaren muhtemel olay yerine ilk hareket eden ve daha ilk dakikadan itibaren arama- kurtarma çalışmalarına nezaret eden Kahramanmaraş İl Jandarma Komutanı Albay Sezai AĞGÜN ise konuyla ilgili olarak 11.06.2009 tarihinde Komisyonumuza yaptığı sunumda:

“Saat 16.30 sıralarında korucularla takviyeli İl Merkez Jandarma Komutanlığından çıkardığı kuvvetlerin Sarıgözel, Hacıbudak, Berikli köyleri arasında arama faaliyetine başladığını, yine aynı saatte Göksun Kaymakamına gelen bir bilginin kendilerine intikal ettiğini, Başbakanlıktan kaza yeri koordinatının bildirildiğini, bu bilginin kendisine, hem Sayın İl Valisi, hem de Göksun Kaymakamı tarafından verildiğini, Hacıömer Köyü civarında olduğunun belirtildiğini, bunun üzerine hemen Göksun İlçe Jandarma Komutanına emir vererek o bölgeye karakoldaki askerleri ve bölgeyi en iyi bilen korucuları da yanına alarak o bölgeye gitmesi talimatını verdiğini, saat 17.00 sıralarında koordinat verilen Hacıömer bölgesine komando bölüğünü sevk ettiğini,

Saat 18.35 sıralarında İl Sağlık Müdürlüğünden Göksun-Çardak Jandarma Karakolu’na Tüllüce Tepeden helikopterin orada olabileceğine dair bilgi geldiğinin kendisine aktarıldığını, Tüllüce Tepe dedikleri yerin karakola yaklaşık üç dört kilometre mesafede olduğunu, Karakolun bahçesine çıkınca Tüllüce Tepe’nin gözüktüğünü, Tüllüce Köyü’nün ve Çardak Karakolunun olduğu bölgede sis bulunmadığını, havanın karardığını, helikopterlerin o alanı hemen taramaya başladığını, aynı zamanda da sivil savunma ekipleri ile birlikte korucuları, erleri ve devriyeleri Tüllüce Tepe’ye yönlendirdiğini,

Daha sonra saat 18.45-19.00 civarında yine bu defa Genelkurmay Başkanlığından Jandarma harekât merkezine ulaşan bir bilgi olduğunu, helikopterin il merkez-Ilıca-Sarıgözel bölgesinde olabileceğine dair bilgi geldiğini,

Saat 23.20 sıralarında Vali Bey ile buradan gelen bir ihbar üzerine Sisne köyüne vardıklarını, arama çalışmalarının o bölgede yoğunlaştırıldığını ve o köyde buldukları esnada Genelkurmay’dan ikinci bir bilgi geldiğini, bu bilgide “Helikopterin sinyalinin alındığını ve il merkeze bağlı Kurucaova köyü bölgesinde olduğu”nun belirtildiği,

Gelen bilgiler arasında bazen 80 kilometre, bazen 20 kilometre, bazen de 30 kilometre fark bulunduğunu, kazadan sonra cep telefonlarının yerinin sabit kaldığı ve gelen tüm bilgiler cep

telefonu sinyallerinden edinilmiş olduğu hâlde bu çelişkili bilgiler arasından bir eleme yapılmayıp bütün bilgilerin tek tek değerlendirildiğini, Genelkurmay Başkanlığından bildirilen Kurucaova köyünün olay yerine kilometre olarak 3-4 kilometre olmasına rağmen araziden geçişin olmadığı Göksun tarafından dolaşım Kurucaova köyüne gitmek için en az üç saat gerektiğini, kaza yerinin dağın batısı Kurucaova köyünün ise doğusunda bulunduğunu, bu bilgi üzerine hep beraber sabaha karşı 06.30'dan itibaren Sayın Bakan ve Vali ile birlikte Kurucaova köyüne intikale başladıklarını” beyan etmiştir.

Ayrıca konuyla ilgili olarak yine aynı sunumda belirttiği kişisel yorumunda;

İl Jandarma Komutanlığına bağlı bütün ilçe jandarma komutanlıklarındaki karakollardaki bütün erleri ve bütün korucuları Kurucaova köyü ve Sisne bölgesine, Kızılöz köyüne gelmesi için emir verdiğini, Genelkurmay'ın “buradan sinyal alınıyor.” şeklinde bilgi verdiğini, bölgenin dokuz defa arandığını ve bir sonuç alınmadığını ancak kişisel değerlendirmelerinde yanıtlıklarını fakat bunun kendilerinden kaynaklanmadığını, kendilerine bildirilen Tüllüce Tepe ve Kurucaova köyünde sinyal alındığı belirtilen bölgede baz istasyonları bulunduğunu, sinyal alındığı bildirilen yerlerin aslında bu baz istasyonları olduğunu, bu nedenle yanıtlıklarını düşündüğünü, **kendi komutanlığında herhangi bir teknik ekip bulunmadığını**, gelen bu bilgiler doğrultusunda onları hemen doğru bir bilgi kabul ederek söz konusu bölgeye birlikleri kaydırıp arama yaptıklarını” belirtmiştir.

Yukarıdaki bilgilerden de görüleceği üzere cep telefonu sinyallerinden alınan bilgilere göre sahada arama yapan arama-kurtarma birimlerine değişik kurumlardan değişik koordinatların bildirildiği, arama-kurtarma çalışmaları yapan birimler tarafından bu bilgilerin biri hariç geri kalanının değerlendirilerek arama-kurtarma faaliyetleri icra edildiği, ancak belirtilen koordinatların Hacıömer Köyü ve Kurucaova Köyü'nde yer alan cep telefonu baz istasyonlarının bulunduğu alana ait olduğu, Jandarma Genel Komutanlığı İstihbarat Dairesi Başkanlığı tarafından üretilen haritanın ve buna bağlı olası enkaz yeri bilgilerinin ise arama-kurtarma birimlerine aktarılmadığı, bu haritanın kaza mahallini gösteren tek doğru bilgi olduğu anlaşılmıştır.

Ayrıca yine elde edilen cep telefonları sinyallerinden daha dar bir alan tespit edilebilmesi amacıyla sinyal bilgileri alınan iki baz istasyonuna ilave olarak seyyar baz istasyonlarının bölgeye getirilip getirilmediği de ayrı bir tartışma konusu olmuştur. Konuyla ilgili olarak Komisyonumuza Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu tarafından gönderilen yazıda;

“Kaza mahallindeki geçici baz istasyonunun ne zaman kurulduğuna dair Kurumumuzda herhangi bir bilgi bulunmamakla birlikte, GSM İşletmecileri ile yapılan yazışmalar sonucu elde edilen bilgiler aşağıda yer almaktadır:

Turkcell İletişim Hizmetleri AŞ tarafından; uydu mobil baz istasyonunun hava muhalefetinden dolayı 27 Mart 2009 Cuma günü saat 17.00'da aktif edildiği,

Vodafone Telekomünikasyon AŞ tarafından; uydu mobil baz istasyonunun 27 Mart 2009 Cuma günü İstanbul'dan bölgeye sevk edildiği ve istasyonun hava muhalefetinden dolayı uydu transmisyona link hatlarında meydana gelen sorun nedeniyle ancak 28.03.2009 saat 17.17'de aktif edildiği,

Avea İletişim Hizmetleri AŞ tarafından; hava muhalefetinden dolayı 27 Mart 2009 Cuma günü saat 20.36'da 1 adet, 28.03.2009 tarihinde saat 12.32'de 1 adet olmak üzere toplam 2 adet mobil baz istasyonunun aktif edildiği bildirilmiştir.”

şeklinde bilgi verilmiştir.

Yine Turkcell İletişim Hizmetleri AŞ'nin Komisyonumuzun konuyla ilgili 24.11.2009 tarih ve A.01.1.GEÇ. 0/333, 334, 335-76 sayılı yazısına cevap verdiği 04.12.2009 tarih ve RTE/104074 sayılı yazısında;

"İlgi yazınız ile 25.03.2009 tarihinde Kahramanmaraş il sınırlarında meydana gelen ve Sivas milletvekili ve BBP Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu ve 5 kişinin hayatını kaybettiği helikopter kazasıyla ilgili olarak;

Şirketimizce kaza mahalline mobil baz istasyonunun gönderilip gönderilmediği, konularında bilgi ve belgelere gerek duyulduğundan bahisle söz konusu bilgi ve belgelerin Komisyonunuza gönderilmesi Şirketimizden talep edilmektedir.

Kazanın duyulmasını müteakip Şirketimizin teknik birimleri, kendilerine bu konuda bir başvuru olabileceği düşüncesiyle teyakkuza geçmiş olup, Telekomünikasyon İletişim Başkanlığına (TİB) Şirketimizden herhangi bir desteğe ihtiyaç duyulup duyulmadığı sorulmuştur.

25 Mart 2009 tarihinde saat 19.00 civarında Telekomünikasyon İletişim Başkanlığından (TİB) telefon ile gelen sözlü yardım talebine dayanarak kazada bulunanlardan birine ait olduğu belirtilen 1 adet cep telefonundan sinyal alınmış, bu sinyallerin değerlendirilmesi neticesinde oluşturulan EK-1'deki harita aynı gün saat 20.50 civarında TİB'e gönderilmiştir.

Mart 2009 Çarşamba akşamı saat 20.00 civarında Kahramanmaraş İl Jandarma (156) ile irtibata geçilmiştir. Şirketimizin radyo şebekesinden sorumlu bölge planlamacısı tarafından jandarmaya bilgi verilerek Şirketimizin bu gibi durumlarda mobil istasyon desteği sağlayabileceği belirtilmiştir. Jandarma'ya gerekli durumlar için bölge planlamacısı irtibat bilgileri verilmiştir.

Mart 2009 Perşembe sabahı saat 07.30'da Jandarma tarafından bölge planlamacısı aranarak Göksun- Kurucaova ve Sisne için acil mobil istasyon talebinde bulunulmuştur. Jandarmaya teknik analizlere göre mobil için uygun yerin Sisne değil, kurtarma çalışmalarının da ilerleyen saatlerde yoğunlaşacağı Kızılöz köyü üstündeki tepeler olduğu belirtilmiştir. Kaza lokasyonu Kızılöz köyünün 4 km. güneybatısında kalmaktadır.

Harita üzerinde yapılan analizde köy üzerinden yola 200 metre yakın bir tepeden Kanlıkavak istasyonuna doğrudan veya pasif hop/atlama noktası ile transmisyon görüşü sağlanabileceği anlaşılmıştır.

TİB'e yukarıda verilen bilgiden sonraki çalışmaların devamında arazi şartları ve uçuş hakkında gelen ek bilgi ve değerlendirmeler sonrasında 26 Mart 2009 saat 13.00'te konuyla ilgili harita TİB'e gönderilmiştir.

Mobil istasyon saat 10.00'da Kahramanmaraş 11.30 civarı Tekir polis karakoluna ulaşmış ve buradan saat 12.30 civarında Kızılöz köyüne varmıştır. Mobil yeri tespit edildikten sonra buraya kadar yaklaşık 300 m civarı yol açılabilmesi için greyder tedariki için çalışılmıştır. Bölgedeki greyder ve iş makineleri arama kurtarma çalışmaları için kullanıldığı için tedarikte sıkıntı yaşanmış ve Göksun Devlet Su İşlerinden saat 17.00 civarında yolu açacak greyder olay yerine ulaşmıştır. Greyder ile yol açma çalışmalarına başlanmış ve bir saat sonra mobil araç greyder ile çekilerek tepe yakınına çıkarılmıştır. Normalde radyo link transmisyon görüşü sağlanabilecek olan bu noktadan hava karardığı ve sisle beraber kar yağışı ve tipi başladığı için transmisyon bağlantısı sağlanamamıştır. Çalışmalar gece boyunca sabaha karşı saat 04.00'e kadar devam etmiş ancak olumsuz hava koşulları sebebi ile maalesef olumlu sonuç alınamamıştır.

Bu çalışmalara paralel olarak transmision bağlantısının sağlanamama ihtimaline karşı saat 20.00 civarında **Uydu Mobil İstasyon** talebinde de bulunulmuştur. 26 Mart 2009 tarihinde İstanbul'dan saat 22.00'de yola çıkan uydu üzerinden hizmet veren mobil istasyon olarak kullanılacak olan uydu mobil araç ise 27 Mart 2009 Cuma günü ulaşım koşullarının da kötü olmasının etkisi ile ancak saat 14.00'te Kızılöz köyüne ulaşabilmiştir. Uydu mobil istasyon Elmalı mevkiinde saat 17.00'de (2 tru-14 kanal olarak) aktif edilmiştir.

Gece boyunca yağın kar sebebi ile daha önce açılmış olan yol da kapandığı için transmision çalışmaları devam eden diğer mobil araç mahsur kalmış ve bu operasyonda kullanılması imkânı kalmamıştır. Akşam saatlerinde yolun tekrar açılmasıyla mahsur kalan bu mobil araç kurtarılmış ve muhtemel bir ilave kapasite talebe ihtiyacı karşılamak için Göksun ilçe merkezine gönderilmiş ve gece devam edilen çalışmalar neticesinde Göksun Devlet Hastanesi civarına kurulmuştur.

Çalışmakta olan uydu mobil istasyonun 2 tru-14 kanal olan kapasitesi ihtiyaç olan talebi karşılayamayınca yapılan çalışmalar ile saat gece 01.00'de kapasitesi 8 tru-60 kanala çıkarılmıştır.

28 Mart 2009 Cumartesi günü Göksun Devlet Hastanesi önündeki mobil aracın konumu bütün Göksun ilçesine servis verecek şekilde değiştirilmiştir.

28 Mart 2009 Cumartesi öğleden sonra Kahramanmaraş Devlet Hastanesi civarına mobil istasyon kurulumu için hazırlık çalışması yapılmış, ancak nakledilen cenazelerin otopsilerinin burada çok kısa sürdüğü ve yarım saat içinde cenazeler uçakla nakledildiği için mobil istasyon çalıştırılmasına gerek kalmamıştır.

Başbakanlık Krizi Merkezinde çalışmak için şirketimizden görevli talep edilmemiş ancak TİB yetkilileri ile 24 saat sürekli irtibat hâlinde çalışılmıştır.

Kaza mahallinde, Göksun ve Kahramanmaraş'ta çalışmalara katkı sağlama adına yetkili personel bulundurulmuş bu personelimiz yetkililer ile daimi irtibat hâlinde olmuşlardır.”

şeklinde açıklamada bulunmuşlardır.

Dolayısıyla kazazedelere ait cep telefonlarından sinyal alınarak arama-kurtarma faaliyetlerinin daha dar bir alanda icra edilebilmesi açısından ihtiyaç duyulan mobil baz istasyonunun hava muhalefetinden dolayı en erken Turkcell İletişim Hizmetleri AŞ tarafından; 27 Mart 2009 Cuma günü saat 17.00'de aktif hâle getirildiği,

Daha sonra sırasıyla Avea İletişim Hizmetleri AŞ tarafından; 27 Mart 2009 Cuma günü saat 20.36'da 1 adet, 28.03.2009 tarihinde saat 12.32'de 1 adet olmak üzere toplam 2 adet mobil baz istasyonunun, Vodafone Telekomünikasyon AŞ tarafından ise ancak 28.03.2009 saat 17.17'de 1 adet mobil baz istasyonunun aktif edildiği anlaşılmıştır.

Zaten baz istasyonlarının bölgede aktif hâle getirilmesinden önce 27.03.2009 günü saat 14.28 civarında Döngel köyünden bir grup vatandaş kaza yerine ulaşmış olduğundan, kaza yerinin tespiti konusunda mobil baz istasyonlarından herhangi bir fayda sağlanamamıştır.

4.5. HELİKOPTER ÜZERİNDE BULUNAN ELT CİHAZI VERİLERİ İLE YÜRÜTÜLEN YER TESPİT ÇALIŞMALARI

Emergency Locator Transmitter (ELT) cihazları zor durumda olan, kaza yapmış hava araçlarının konumlarını temel olarak uluslararası Cospas-Sarsat uyduları aracılığı ile saptayarak

arama kurtarma çalışmalarına yardımcı olmayı hedefleyen verici cihazlardır. Kaza yapan helikopterde bir ELT cihazının bulunup bulunmadığı, bulunuyor idiyse söz konusu cihazdan enkazın yerini tespit edecek sinyal alınamamış olmasının nedenleri, kaza sonrasında en çok tartışılan ve üzerinde spekülasyon yapılan konuların başında gelmektedir.

Ulaştırma Bakanlığının Komisyonumuza yazmış olduğu 29.06.2009 tarih ve B.11.0.MÜST.0.00-57 sayılı yazıda TC-HEK tescil işaretli Bell206-L4 tipindeki hava aracında üretici adı Artex Aircraft Supply INC olan Modeli ME406P ve P/N 453-6611 olan ELT cihazının mevcut olduğu ve bu cihazın “**Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu**” tarafından enkaz mahallinde bulunduğu, tutanakla Kahramanmaraş Cumhuriyet Savcılığına teslim edildiği ve akabinde ek bir tutanakla savcılık makamından teslim alındığı bildirilmiştir. Yine Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu tarafından hazırlanan 04.12.2009 tarihli Raporda konuyla ilgili olarak (sayfa 149 vd);

“Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu tarafından TC-HEK tescil işaretli BELL 206-L4 tipindeki hava aracı enkazı kargo bölümünde bulunan Modeli ME406P P/N 453-6611 S/N 188-01154 Üreticisi ARTEX Aircraft Supply Inc. olan ELT cihazı (HEX-ID AIEDD 2E82A CO2F1) Kurul nezaretinde COBHAM Avionics Artex Products 14405 Keil Road NE Aurora,OR 97002/ABD’de incelenmiştir (Resim 42-43 ve 44).

Yapılan söz konusu incelemelerde aşağıda yer alan bulgular tespit edilmiştir:

ELT Cihazının dış yüzeyinde ve içinde hasar yoktur.

P/N 110-338 Revizyon A S/N 260523 olan ELT hava aracı gövde anteni kırılmıştır (Resim 4) . Söz konusu anten enkazın taşınması sırasında Kurul tarafından bulunmuştur (Resim 5).

ELT cihaz vericisi tamamen fonksiyonel bulunmuş ve çıkış seviyeleri bütün belirlenmiş tasarım parametrelerini karşılamıştır. Delta G-Anahtarı ELT’yi aktif hâle getirmiştir. Beş (5) aksis HM- G Anahtar modülü beş yönün tamamında aktiftir.

Kumanda anahtarıyla ELT devresinin tamamen fonksiyonel olduğu doğrulanmıştır.

COBHAM Avionics Artex Product’da cihazın sökülerek yapılan testinde;

ELT cihazının bütün fonksiyonları kontrol edilmiş ve tasarım özellikleri çalışmıştır,

Batarya takımının 120 saatten fazla çalışmış olduğundan ELT cihazının kaza sırasında aktif olduğu, ancak antenin kırılmış olmasının sinyal gücünü uydura ulaşamayacak kadar azalttığı sonucuna varılmıştır.

Resim 42. ELT Cihazı Teknik Özellikleri



Resim 43. TC-HEK Hava Aracı Kargo Kapağı



Resim 44. ELT Cihazı Enkaz Alanı Görüntüsü



Resim 45. Kopan Antenin Gövde Üstü Bağlantısı



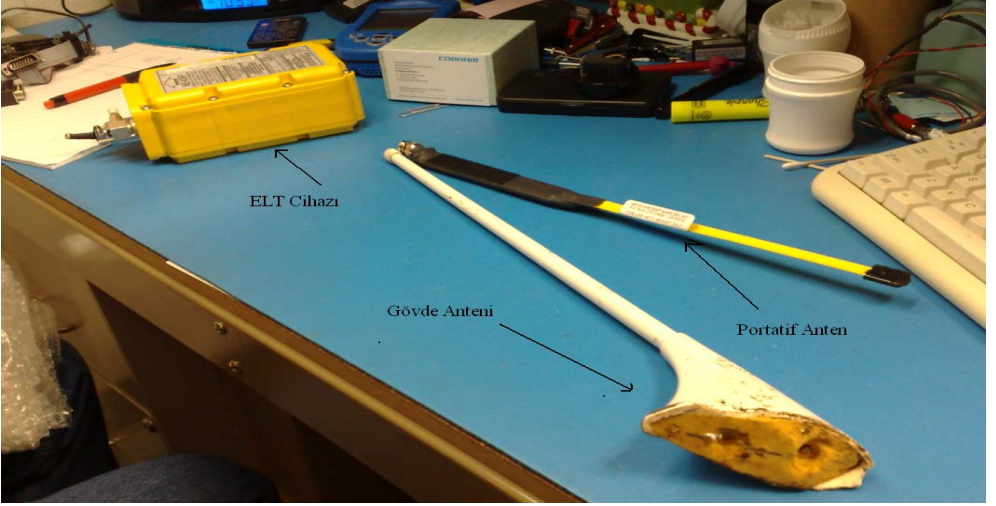
Resim 46. Kopan Antenin Enkaz Yeri Görüntüsü



Resim 47. ELT Cihazı Arka Görüntüsü



Resim 48. ELT Cihazı-Gövde Anteni-Portatif Anten



Resim 49. ELT Cihazı İç Yapısı



Söz konusu cihaza 30 Aralık 2008 tarihinde LV52029N Onay Numarası ile Bakım Kuruluşu tarafından FAA Form 8130-3 düzenlendiği ve Modeli ME406P P/N 453-6611 S/N 188-01154 olan ELT cihazının TC-HEK tescil işaretli hava aracına 23.01.2009 tarihinde Esas Hava Taşımacılık ve Turizm AŞ'de görev yapan HBL3100 lisans numaralı Mehmet AYTAZ tarafından hava aracına ait 000550 numaralı teknik kayıt defterine göre takıldığı görülmektedir. Ancak söz konusu cihazın üretici firması olan Artex tarafından yayımlanan "**DESCRIPTION, OPERATION, INSTALLATION AND MAINTENANCE MANUAL ME406P ELT 570-1700 REV. B**" dokümanında yer alan testlerin yapıldığına dair adı geçen 000550 numaralı teknik kayıt defterinde herhangi bir kayıt görülmemiştir.

Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu tarafından COBHAM Avionics Artex Products 14405 Keil Road NE Aurora, OR 97002/ABD'de incelemelerde hava aracında bulunan Üreticisi ARTEX Aircraft Supply Inc. Modeli ME406P P/N 453-6611 S/N 188-01154 olan ELT cihazından HEX-ID: AIEDD 2E82A CO2F1 olarak tespit edilmiştir. Ancak; Esas Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret A.Ş'nin 24.11.2008 tarihindeki müracaatına müteakip SHGM tarafından ICAO Ek 10 Volume III'te belirtilen kriterler çerçevesinde 05.12.2008 tarihinde tahsis ettiği ELT kodu HX-ID: 21E6974156 FFBFF'dur. Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu tarafından bu hususta yapılan müteakip çalışmalarda; HEX-ID: 21E6974156FFBFF'nin uzun mesaj formatı olduğu, ME406P P/N 453-6611 S/N 188-01154 olan ELT cihazının uzun mesaj format kapasitesine sahip olmadığı, söz konusu cihazın kısa mesaj format kapasitesine sahip olması nedeniyle Esas Hava Taşımacılık ve Turizm A.Ş tarafından bu kod işlemini yapması amacıyla müracaat etmiş olduğu AVIALL Aircraft Parts. Global Distribution firması tarafından cihaza HEX-CODE: AIEDD2E82AC02F1 kodunu ayrıca yüklediği ve bunu yaptığına dair belgesini 30.12.2008 tarihinde Esas Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret AŞ'ye bildirildiği, adı geçen firma tarafından yapılan bu kod değişikliğinin onay için Esas Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret A.Ş tarafından SHGM'ye bildirilmediği ve her iki HEX-CODE'un elektronik ortamda kontrol edilmesinde HEX-ID olarak 4BA0AB'nin alındığı ve Ülke Kodu olarak 271'in doğru olarak set edildiği tespit edilmiştir.

TC Telekomünikasyon Kurumuna (Bilgi Teknolojileri İletişim Kurumu) ait ITH00368HV1 sayılı Hava Aracı Ruhsat Belgesinde ELT cihazı; ELT4000-10 Seri No:408412 olarak yer almaktadır. Hava aracında bulunan ELT cihazı ise yukarıda yer aldığı şekliyle ME406P Model S/N 188-01154'dir. Bu çerçevede; Esas Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret A.Ş tarafından Modeli ME406P P/N 453-6611 S/N 188-01154 Üreticisi ARTEX Aircraft Supply Inc. olan ELT cihazının ruhsatlandırılması için Telekomünikasyon Kurumu'na (BTİK/Bilgi Teknolojileri İletişim Kurumu) müracaat etmediği tespit edilmiştir.

Esas Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret A.Ş tarafından HEX-CODE: AIEDD2E82AC02F1'in SHGM'ye bildirilmemesi ve TC Telekomünikasyon Kurumuna (BTİK/Bilgi Teknolojileri İletişim Kurumu) yeniden ruhsatlandırılmak üzere P/N 453-6611 S/N 188-01154 Üreticisi ARTEX Aircraft Supply Inc. olan ELT cihazının bildirilmemesi idari hususlardır. Bu hususların yerine getirilmemesi ELT cihazının çalışmasına ve yer tespitinin yapılmasına engel hususlar değildir."

denilmiştir.

Yetkili firmalarda yapılan incelemeler sonucunda helikopter üzerindeki ELT cihazının sağlam ve çalışır vaziyette olduğunun, ancak antenin kırılmış olması nedeniyle sinyal gücünün uyduya ulaşamayacak kadar azaldığının ve bu sebeple sinyal alınamadığının anlaşıldığı belirtilmektedir.

Dolayısıyla kaza yerinin tespiti açısından helikopter üzerinde bulunan ELT cihazından sinyal alınamaması nedeniyle herhangi bir fayda sağlanamadığı anlaşılmaktadır.

Helikopter kazası ile ilgili olarak BBP adına incelemelerde bulunan ve Komisyonumuza 09.6.2009 tarihinde bir sunum yapan İnşaat Yüksek Mühendisi Necmettin GÜNEŞ ELT cihazı ile ilgili olarak yaptığı açıklamada;

“Şimdi bir başka şey söylenildi “ELT cihazının anteni kırıldı. Dolayısıyla bu yüzden sinyal vermedi.” dendi. Şu mesafe yaklaşık 60 santimetre civarında (Resim üzerinde anlatarak), şu mesafe de 1 metreden fazla. Ceviz büyüklüğünde dahi bir çöküntü yok orada. Ben bir mühendisim, bunu başka arkadaşlarımız da inceledi, uçak mühendisi arkadaşlarımız inceledi, makine mühendisi arkadaşlarımız inceledi. Şimdi, doğal olarak beklersiniz ki eğer bu anten bir darbeden dolayı kırıldıysa çevresinde de o darbenin bir etkisini, bir sonucunu görmek gerekir. Şu an maalesef burada (antenin kırıldığı yerin resmini göstererek) böyle bir şey görmüyoruz, neredeyse çizik bile yok.

Ayrıca bir başka bilgi... Hiçbir cep telefonunun çekmediği Baluşağı Köyü'nde bile bizim 200-300 YTL'lik GPS cihazları yedi veya sekiz civarında uydu görüyordu. Koordinat belirlemek için minimum dört uydu görmek gerekiyor. Dolayısıyla, bölge bu COMPAS/SARSAT uydularının kapsama alanında olan bir bölge. Eğer ELT'nin anteni kırılmış olsaydı bile o ELT oradan sinyal alırdı. Aynı marka (ARTEX ME 406 P) ELT cihazı alınırsa istediğimiz şekilde antenini kırıp o bölgede açabiliriz ve COMPAS/SARSAT uydularının bu sinyali algılayacağını görürsünüz.”

şeklinde ELT cihazı ile ilgili şüphelerini ifade etmiştir.

Bu arada Telsiz ve Radyo Amatörleri Cemiyeti tarafından Komisyonumuza sunulan 14.04.2010 tarihli raporda ELT cihazları başlığı altında sunulan bilgiler oldukça ilginçtir.

Raporda;²⁸

*“Küçük uçak ve helikopter kazalarının çoğu üzerine yapılan araştırmalar, ELT'lerin büyük bir kısmının kaza sonunda sağlam kalarak çalışır hâlde olmasına rağmen gövdeye takılı anten bağlantısının aynen bizdeki kaza gibi hasar görmesi nedeniyle sinyal gönderemediğini göstermiş. **ELT'lerin kaza sırasında gördüğü hasar nedeniyle yüzde 75 oranında çalışmadığı saptanmış,***

Bu kazalarda ELT'ler ancak yüzde 25 oranında başarılı bir şekilde sinyal göndermiş ve bunlardan ancak yüzde 12'si doğru şekilde değerlendirilerek araştırma başlatılmış,

Kaza sonu yapılan tetkiklerde, -yine aynen bizdeki gibi- ELT yedek anteni takıldığında kazanın yerini belli edecek güçte sinyal gönderildiği belirlenmiş...

Bu durum uzun yıllardır bilindiği hâlde, bu konuda hiçbir gelişme de sağlanmamıştır. Bu sistem şimdi daha pahalı ve modern bir hâle gelmesine rağmen yine anten arızası (Bilhassa anten bağlantı noktaları) nedeniyle, en lazım olduğu durumlarda kullanılamaz hâlde olabilmektedir, (bu, imalatçı yönünden çok büyük bir eksiklik olup acilen düzeltilmelidir)

ELT'ler bir çukur içinde kaldığında, su içine düştüğünde veya bir metal kütleli tarafından üzeri kapandığında uydularına sinyal gönderememekte ve kimseye faydası da olmamaktadır.

Araştırılan 1319 kazada ELT'lerin;

245'inde G sensörü çalışmamıştır.

42'sinde akü zayıftır.

²⁸ Ayrıca BAŞUSTA Ünal “Helikopter Kazasından Alınacak Dersler”, isimli makalede konu ayrıntısıyla anlatılmıştır. Web adresi: <http://www.airkule.com/default.asp?page=yazar&id=196>

280'inde yangın hasarı görülmüştür.

356'sında çarpmadan kaynaklanan hasar bulunmaktadır.

180'inde anten hasarı saptanmıştır.

60'ında su hasarı vardır.

70'inde ARM yapılmamıştır.

66'sında diğer sebepler yüzünden ELT sinyali gönderememiştir...

Kenya Hava Yolları'na ait bir B-737-800 Douala Cameroon'dan kalkış yapar yapmaz 5 bin fit raporunu veremediği hâlde, havaalanı civarı yerine ELT'nin gönderdiği yanlış sinyal nedeniyle tam 250 km uzaklıkta aranmaya başlanmış, fakat bir köylü tarafından 40 saat sonra havaalanına 5 km. mesafede tesadüfen bulunmuştur.

denmektedir.

Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mühendislik Fakültesi tarafından hazırlanan 06.09.2010 tarihli ve 5111 sayılı Raporda konuyla ilgili olarak;

-2 Temmuz 2010 tarihinde Esenboğa Havalimanı'nın genel havacılık bölgesinde ELT cihazı üzerinde bir dizi deney yapıldığını,

-Deneylerde Artex marka test cihazının (Model: MEZ2000, PN: 453-1000, anten: 110-338) doğrulanma amaçlı kullanıldığını, yapılan deneyler sonucunda;

1-) Saat 10.30'da hangarda bulunan bir Cessna tek motorlu uçağın içerisine kaza ELT'sinin yerleştirildiğini, uçağın kendi ELT anteni kullanılarak test yapıldığını, cihazın çalıştığı ve 121.5 MHz ve 406 MHz sinyallerini yaydığı test cihazları kullanılarak tespit edildiğini,

2-) Saat 11.07'de kaza ELT'si ve antenin bağlı olduğu uçağın aprona çıkarıldığı, kule 121.5 MHz sinyali duyduğunu telsizle bildirildiği, Denizcilik Müsteşarlığında bulunan yetkililerin 40°07'59" N ve 33°00'33" E koordinatlarında 406 MHz alarm alındığını telefonla bildirdiklerini,

3-) Kaza ELT'sine mobil anten takıldığında cihazın çalıştığını ve Denizcilik Müsteşarlığından sinyal alındığının bildirildiğini,

4-) Anten bağlı değilken ELT'nin ON konumuna alınması durumunda cihazın çalışmadığını, AUTO konumunda ise cihazın çalıştığının saptandığını, anten yokken cihazın yaydığı 121.5 MHz sinyalinin **en fazla 30 metre** uzaklığa kadar alınabildiğinin tespit edildiğini,

5-) ELT'nin antensiz olarak çalıştırıldığını ancak uzunca bir süre beklenmesine karşın Denizcilik Müsteşarlığınca hiçbir sinyal alınmadığını,

6-) Saat 11.05'de yapılan testte kaza ELT'sinin mobil antenle çalıştırıldığını, kulenin 121.5 MHz sinyali duyduğunu bildirdiğini, Denizcilik Müsteşarlığı yetkililerinin "40° 08' 10" N ve 33° 00' 16" E koordinatlarından 406 MHz alarm alındığını 11.57'de telefonla bildirdiklerini,

7-) Cihazın sarsılması sonucunda otomatik olarak çalışmaya başladığının tespit edildiğini belirtmiştir.

Sonuç olarak da kaza sonucunda TCHEK tescil işaretli helikopter enkazında bulunan ELT cihazının çalışır durumda olduğu, ancak helikopterin üzerinde bulunan ELT antenin kopması sonucunda gerek 121.5 MHz gerekse de 406 MHz sinyallerinin arama kurtarma faaliyetinde bulunan araçlar tarafından ve/veya uydular tarafından algılanmasının olanaksız bulunduğu kanaatine varılmıştır.

Komisyonomuzca yapılan incelemeler ve yukarıda açıklanan raporlara göre ülkemizde kaza anında kullanılan acil durum sistemi ve ELT'lerin gözden geçirilmesi ihtiyacı ortaya çıkmaktadır.

4.5.1. Uydu ile Yer Tespit Çalışmaları

TÜRKSAT şirketinin Komisyonomuza gönderdiği 0005-22/40/17-i sayılı Rapora göre yapılan çalışmalar aşağıda gösterilmiştir.

Kronolojik Bazda Çalışma Raporu

a) 25 Mart 2009 Çarşamba

Saat 16.00

Merhum Muhsin YAZICIOĞLU'nun da içinde bulunduğu helikopterin düştüğü haberi medyada duyurulmuştur.

b) 26 Mart 2009 Perşembe:

Saat 08.00

Helikopterin düştüğü tahmin edilen alan Başbakanlık Güvenlik İşleri Genel Müdürü Alparslan KAVAKLIOĞLU tarafından Tüllüce baz istasyonu nokta koordinatları TÜRKSAT'a bildirilmiştir. Bu koordinatlardan yola çıkılarak 8 km² yarıçaplı bir daire olacak şekilde 1 metre ve daha altı görüntü çözünürlüğü olan optik ve radar uydularına yönelik görüntü çekim alanı oluşturulmuştur.

Saat 09.20

Çekim alanının Optik Kompsat uydusu çekimi için ilgili firmaya e-posta gönderilmiştir.

Saat 09.21

Çekim alanının radar Terra SAR X uydusu ile çekimi için ilgili firmaya e-posta gönderilmiştir.

Saat 09.36

Çekim alanının Optik Quick Bird-2 uydusu tarafından çekimi için ilgili firmaya e-posta gönderilmiştir.

Saat 10.00

Çekim alanının Optik World View 1 uydusu tarafından çekimi için ilgili firmaya e-posta gönderilmiştir.

Saat 10.15

İKONOS uydusu tarafından çekilmesi için telefonla INTA SPACETURK firması telefonla aranmıştır.

Saat 10.28

Optik Kompsat uydusu firma yetkilisinden bilgi alınarak ilgili çekim alanının 28 Mart tarihinde çekilebileceği fakat bu tarihte bölgede hava koşullarının çekim için uygun olmadığı bilgisi alınmıştır. Bu durum nedeniyle çekim siparişi verilmemiştir.

Saat 11.09

Çekim alanının Optik İKONOS uydusu tarafından çekimi için ilgili firmaya ayrıca e-posta gönderilmiştir.

Saat 11.28

Optik Quick Bird-2 uydusu firma yetkilisinden ilgili çekim alanının 28 Mart tarihinde uygun olacağı fakat hava şartlarının uygun olmaması nedeniyle çekilemeyeceği bilgisi alınmıştır. Bu durum nedeniyle çekim siparişi verilmemiştir.

Saat 13.12

Optik World View 1 uydusu firma yetkilisinden dönüş yapılarak ilgili çekim alanının 28 Mart tarihinde uygun olacağı fakat hava şartlarının elvermemesi nedeniyle çekilemeyeceği bilgisi alınmıştır. Bu durum nedeniyle çekim siparişi verilmemiştir.

Saat 13.57

Optik İKONOS uydusu firma yetkilisinden dönüş yapılarak kötü hava koşullarından dolayı çekimin yapılamayacağı ve uydunun Türkiye üzerinden 26 Mart tarihinde saat 10.30'da geçtiği, zaten TÜRSAT tarafından bu görüntü çekim talebinin telefonla 10.30'dan önce yapılmasına karşın kötü hava koşullarından dolayı çekimin yapılamadığı bildirilmiştir. Bu uydunun aynı yerden ancak 29 Mart Pazar günü geçeceğiinden bu tarih için sipariş verilmemiştir.

Saat 14.28

Radar Terra SAR X uydusu firma yetkilisi çekim alanının 27 Mart 2010 Cuma günü saat 17.30'da aynı gün (26 Mart Perşembe günü) saat 17.00'ye kadar kendilerine sipariş edilmesi durumunda çekiminin yapılabileceğini bildirmiştir.

Saat 15.15

Başbakanlıktan alınan baz istasyonu koordinat bilgisi esas alınarak oluşturulan 8 km yarıçaplı 200 km²'lik bir alan için Terra SAR-X firmasına çekim siparişi verilmiştir.

Saat 21.00

Terra SAR X radar uydusuna verilen çekim alanının dışında arama yapılan bölgeler için medya haberleri dikkate alınarak, ilave bir çekim alanı daha oluşturulmuş olup bu yeni alan, Sar Lupe uydusuna sipariş verilmiştir.

c) 27 Mart 2009 Cuma

Saat 09.16

Terra SAR X radar uydusuna verilen çekim alanının dışında arama yapılan bölgeler için medya haberleri dikkate alınarak, ilave bir çekim alanı yeni medya haberlerine göre revize edilmiş, radar uydusu olan RADARSAT uydusu tarafından çekiminin sağlanması için firma yetkilisine gönderilmiştir.

Saat 09.27

RADARSAT uydusu firma yetkilisi çekim alanının 28 Mart Cumartesi günü uygun olacağını bildirmiştir. Daha önceki tarih için Terra SAR X radar uydusuna sipariş verildiği için bu uyduya verilen sipariş iptal edilmiştir.

Saat 10.00

Radar Sar LUPE uydusu sahibi Alman kuruluşun yetkilisiyle telefon görüşmesi yapılmış ve aynı gün çekilebileceği bilgisi alınmıştır. Revize çekim alanı Sar LUPE Firmasına tekrar sipariş edilmiştir.

Genelkurmay Başkanlığından gelen koordinatları içeren alan oluşturulmuş ve ayrıca AKUT telefonla aranarak arama yaptıkları bölge koordinatları temin edilip farklı bir alan tanımlanmıştır. Bu alanlar, sipariş verilen bölgeler ile karşılaştırılmış, Genelkurmay Başkanlığından gelen alanlardan **Kuzey Bölgesinin**, Başbakanlıktan gelen bölge ile örtüştüğü, **Batı Bölgesinin** ise medya haberlerinden oluşturulan bölgeye yakın olduğu anlaşılmıştır.

Daha önce tanımlanan 200 km²'lik alana ilave olarak arama çalışmalarının yapıldığı alanlar da dikkate alınarak yeni bir genel alan oluşturulmuştur. Fakat tüm bunları kapsayacak şekilde bir alan oluşturulması durumunda toplam 4000 km²'lik bir çekim alanı oluşmaktadır. Uydu tek geçişte en fazla 10 km²'lik bir genişlikte olan bir alanı çekebildiğinden, 4000 km²'lik büyüklükteki bu yeni alanın uydunun bir tek geçişinde çekimi mümkün olmamaktadır. Bununla birlikte, TerraSar-X radar uydusuna yeni ilave alanların çekimi konusunda verilen ilave sipariş, adı geçen firma tarafından uydunun yörüngesinde söz konusu saat itibarıyla artık değişiklik yapılamayacağı gerekçesiyle reddedilmiştir.

Saat 15.00

Yapılan kriz merkez toplantısı esnasında helikopterin bulunduğu haberi gelmiştir.

Saat 16.00

Sar LUPE yetkilileri helikopter enkazının bulunduğundan haberdar olduklarını ve bu nedenle talep edilen çekimi yapmayacaklarını bildirmişlerdir.

Saat 17.30

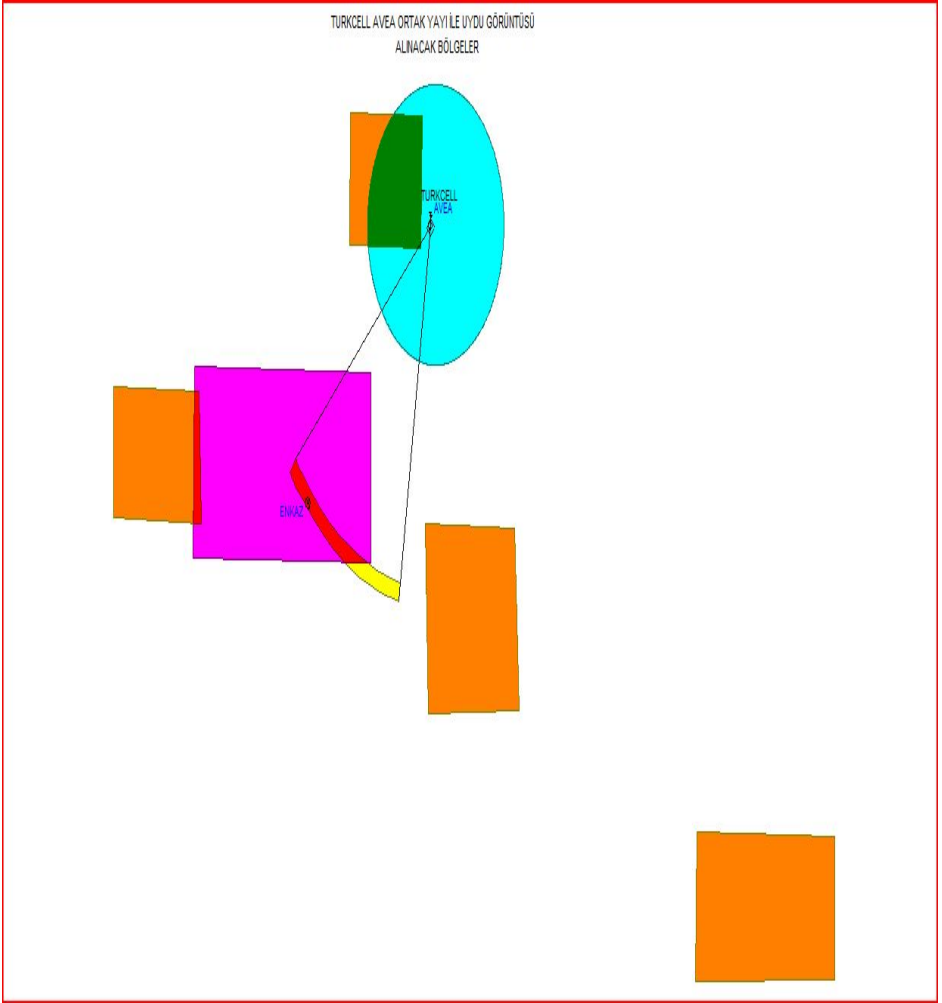
Başbakanlık tarafından gönderilen koordinat baz alınarak oluşturulan alanın çekimi Terra SAR X uydusu tarafından yapılmıştır.

26 Mart Perşembe günü Başbakanlıktan gelen Tüllüce baz istasyonu koordinatlarına göre çekim alanı (200 km²) belirlenmiş ve TERRASAR uydu görüntüsü siparişi verilmiştir. Ancak arama kurtarma çalışmalarının yapıldığı alanların ilk çekim alanından 26 km kuzeyde olduğu görülmüştür.

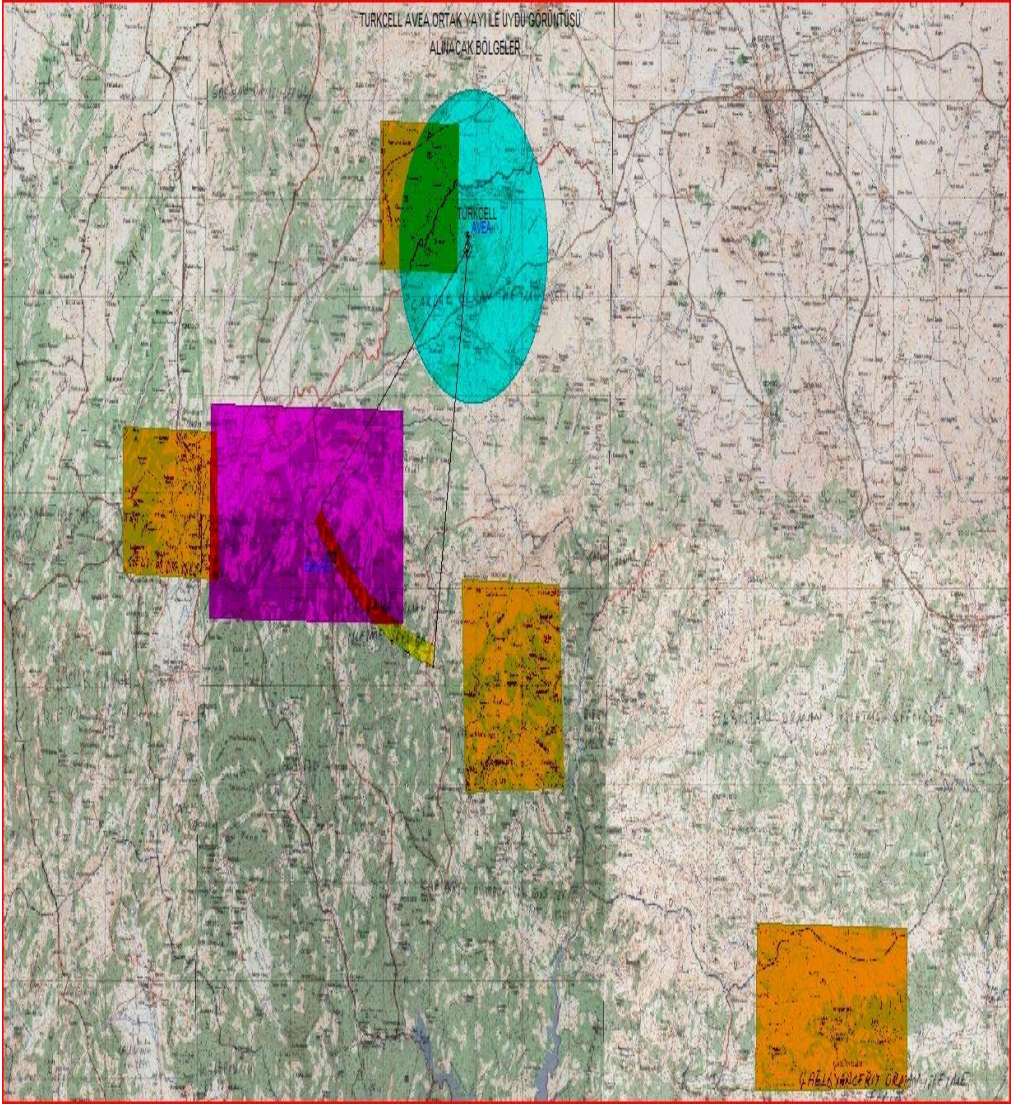
Arama kurtarma bölgeleri baz alınarak oluşturulan ilave çekim alanının da, kaza bölgesi dışında kaldığı anlaşılmıştır.

Başbakanlık üzerinden Genelkurmay ve AKUT'tan gelen koordinatlar doğrultusunda arama yapılan tüm alanlara göre oluşturulan 4000 km²'lik en geniş çekim alanının da helikopterin bulunduğu yeri kapsamadığı tespit edilmiştir.

Şekil 21. Uydu Görüntüsü Aranması İstenen Alanlar ile Enkaz Yeri Haritaları



Şekil 22. Turkcell - Avea Ortak Yayını ile Uydu Görüntüsü Aranacak Alanların Aplikasyonu



UYDU GÖRÜNTÜSÜ ALINACAK ALANLAR

	TURKCELL VE AVEA BAZ İSTASYONUNUN BULUNDUĞU	GÖKSUN TÜLLÜCE TEPE
	ENKAZIN YERİ	
	BAZ İSTASYONLARININ KAPSAM ALANINA GÖRE ORTAK	YAY
	BAŞBAKANLIK TARAFINDAN UYDU GÖRÜNTÜSÜ ALINILMASI İSTENİLEN ALAN	(26.03.2009)
	UYDU GÖRÜNTÜSÜ ALINILMASI İSTENEN ALAN	(KOORDİNATLARLARI MEDYADAN ALINARAK) (27.03.2009)
	UYDU GÖRÜNTÜSÜ ALINILMASI İSTENEN ALAN (KOORDİNATLARLARI GENELKURMAY VE AKUTTAN ALINARAK)	(27.03.2009)

4.6. ARAMA –KURTARMA ÇALIŞMALARI

Kaza tarihi olan 25.03.2009 gününden itibaren arazide yapılan arama-tarama faaliyetlerini gösterir haritalar Kahramanmaraş Jandarma Komutanlığı Ceride Defteri örneği getirtilerek uzman harita mühendislerine çizdirilmiştir. Bu haritalarda arama-kurtarma ekiplerinin arazideki faaliyetlerinin çerçevesi ve uydu görüntüsü alınması istenen bölgeler işaretlidir.

TC-HEK tescil işaretli Bell206-L4 tipindeki helikopterin düştüğünden, İsmail GÜNEŞ tarafından Kahramanmaraş Valiliği İl Sağlık Müdürlüğü 112 Acil Servisini saat 15.32:55 aranması sonucunda haberdar olunması üzerine, bu saat itibariyle helikopterin kaza yaptığı yerin tespiti ve arama-kurtarma faaliyetleri başlamıştır.

Gerçekleştirilen arama-kurtarma faaliyetlerinde dakikaların dahi önemli olduğu göz önünde bulundurularak yürütülen çalışmaların günlük olarak ele alınmasının yerinde olacağı değerlendirilmiştir.

4.6.1. 25.03.2009 Tarihinde Yürütülen Arama-Kurtarma Çalışmaları

Kazanın öğrenilmesinden itibaren yapılan arama-kurtarma çalışmalarına ilişkin rapor resmi kayıtlar esas alınarak Kahramanmaraş Valiliği Kriz Merkezi tarafından hazırlanmıştır. Bu raporun hazırlanmasında olayın meydana geldiği yerin Jandarma bölgesi olması nedeniyle Jandarma tarafından tutulan “ceride” kayıtları esas alınmıştır. Kahramanmaraş Valisi Niyazi TANILIR’ın belirttiği gibi bu kayıtlarda her hareket dakika dakika kaydedilmiş kimin nereye göreve gittiği, görev kapsamında neler yapıldığı, görev dönüşünde hangi sonuçlara ulaşıldığı bu kayıtlarda belirtilmiştir. Bu kayıtlar esas alınarak hazırlanan raporda bu tarihte yürütülen çalışmalar şu şekilde kayda alınmıştır;

“İHA Muhabiri İsmail GÜNEŞ ile 112 Acil Servis arasında yapılan ikinci görüşmeden sonra olay hakkında 112 Acil Servis görevlileri tarafından ilk olarak 155 Polis İmdat aracılığıyla İl Emniyet Müdürlüğüne ve çok kısa bir süre sonra da saat 15.33:00’te 156 Jandarma İmdat aracılığıyla İl Jandarma Komutanlığına bilgi verilmiştir. Bu saatten sonra 112 Acil Servis görevlileri tarafından kazazede İsmail GÜNEŞ’in vermiş olduğu telefon numaralarına ulaşılmaya çalışılmış ancak irtibat sağlanamamıştır. Kazazede İsmail GÜNEŞ ile yapılan görüşmelerden elde edilen cep telefonu numaralarından yer tespitinin yapılabilmesi amacıyla İsmail GÜNEŞ’e ait 05068543500 ve 05065043901 telefon numaraları 112 Acil Servis tarafından 15.37:00’da İl Jandarma Komutanlığı Harekât Merkezine ve İl Emniyet Müdürlüğü İstihbarat Şube Müdürlüğüne bildirilmiştir. Elde edilen bu numaralar, koordinat tespiti yapılması amacıyla İl Jandarma Komutanlığı tarafından Adana Jandarma Bölge Komutanlığı ve Jandarma Genel Komutanlığına, İl Emniyet Müdürlüğü tarafından da Emniyet Genel Müdürlüğüne iletilmiştir. Saat 15.45 sıralarında helikopterin sahibi olan MED-AIR şirketinden yetkili bir kişi tarafından 05333274943 numaralı telefonla İl Jandarma Komutanlığı Harekât Merkezi aranmış ve Çağlayancerit İlçesinden Yozgat Yerköy’e giden helikopterin düşmüş olabileceği bildirilmiştir. Aynı saatlerde helikopterin düştüğü yerin tespit edilmesi amacıyla İl Emniyet Müdürlüğü görevlileri tarafından helikopterin sahibi olan MED-AIR havacılık şirketi ile telefon bağlantısı kurularak şirkete helikopter ile irtibatlarının olup olmadığı ve radar ile yer tespiti yapıp yapmadıkları sorulmuştur. Helikopterin düştüğü bilgisinin netleşmesi üzerine elde edilen bilgiler saat 15.50 dolaylarında İl Jandarma Komutanı tarafından Kahramanmaraş Valisi Mehmet Niyazi TANILIR’a arz edilmiştir. Bu sırada İl Emniyet Müdürlüğü tarafından MED-AIR havacılık şirketi bir kez daha aranarak helikopterin düşmesi ile ilgili ayrıntılı bilgilerinin olup olmadığı, helikopterde yer belirlemek için bir sistemin olup olmadığı ve kaza ile ilgili olarak herhangi bir kuruluşa bilgi verilip verilmediği sorulmuş, firma yetkilisinden Ankara Esenboğa Hava Limanındaki Uçuş Bilgi Birimine, Arama Kurtarma Birimine ve askerî yetkililere bilgi verildiği cevabı alınmıştır.

Helikopter kazasının Kahramanmaraş Valisi Sayın Mehmet Niyazi TANILIR’a arz edilmesi üzerine kendisinin talimatı gereğinde Valilik bünyesinde bir Kriz Merkezi oluşturarak derhal çalışmalara başlanılmıştır. Saat 15.50’den itibaren Kriz Merkezi aracılığıyla ilk olarak kazanın meydana geldiği mevki nokta olarak belirlenemediği için helikopterin uçuş güzergâhı üzerinde bulunan bölgelerdeki sivil ve askerî tüm unsurların teyakkuza geçirilmesi amacıyla çalışma başlatılmıştır. Bu çerçevede, Göksun, Ekinözü, Çağlayancerit, Nurhak, Afşin ve Elbistan kaymakamları telefonla aranarak meydana gelen helikopter kazası ile ilgili olarak ilçe kaymakamları bilgilendirilmiş, kaza ile ilgili olarak gelen ve gelecek ihbarların değerlendirilmesi, kazanın kendi bölgelerinde olup olmadığının tespit edilmesi amacıyla kolluk güçleri aracılığıyla muhtarlar ve vatandaşlar ile bağlantıya geçilmesi, kendi bölgelerinde yapılabilecek arama ve kurtarma çalışmaları için tüm unsurların hazırlanması ve kazazedelere tıbbi müdahalenin

zamanında yapılabilmesi için tüm sağlık tesislerinin, araçlarının ve görevlilerinin hazır hâlde bekletilmesi talimatı verilmiştir. Kazanın merkez ilçe sınırları içerisinde meydana gelmediğinin tespiti amacıyla İl Merkez Jandarma Komutanlığına karakollar aracılığıyla muhtarlar ve vatandaşlar ile bağlantıya geçilmesi talimatı verilmiştir. Benzer şekilde İl Sağlık Müdürlüğüne kazazedelere tıbbi müdahalenin zamanında yapılması amacıyla hastanelerin ve sağlık görevlilerinin hazır bekletilmesi talimatı verilmiştir. Aynı saatlerde İl Jandarma Komutanı tarafından İl Merkez, Göksun, Afşin, Elbistan, Ekinözü, Çağlayancerit ve Nurhak İlçe Jandarma Komutanlıkları aranarak düşen helikopter ile ilgili arama çalışmalarına başlanması talimatı verilmiştir. Ayrıca ihtiyaç duyulması hâlinde kullanılmak üzere, Çoğulhan, Pazarcık ve Nurhak Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlıklarına arama kurtarma faaliyeti için hazırlık yapmaları talimatı verilmiştir. Saat 16.00 civarında Kahramanmaraş Valiliğine bağlı Sivil Savunma Arama Kurtarma Teknisyenlerinden oluşan ve üç ekip hâline getirilen ekiplere görev hazırlıklarını tamamlayarak sevk için hazır beklemeleri talimatı verilmiştir.

Göksun Kaymakamlığının "İl Kriz Merkezi" tarafından helikopter kazası ile ilgili olarak bilgilendirilmesi üzerine Göksun Kaymakamı tarafından ilk aşamada İlçe Jandarma Komutanlığına helikopter kazası ile ilgili bir bilgi veya ihbarın ulaşıp ulaşımadığı sorulmuş, İlçe Jandarma Komutanı Jandarma Üsteğmen Hasan ERBAĞ tarafından, konudan kendilerinin haberdar oldukları ve konunun köy muhtarları ve geçici köy korucuları aracılığıyla ilçe genelinde araştırıldığı bildirilmiştir. Göksun Kaymakamı tarafından kazanın meydana geldiği bölgenin ulaşım yönünden zor bir bölge olabileceği ihtimali düşünülerek ve olumsuz hava şartları da dikkate alınarak Göksun Orman İşletme Şefliği yetkililerine kuruma ait arazi araçlarının Kaymakamlık Kriz Merkezinde hazır bekletilmesi talimatı verilmiştir. Saat 16.05 itibarıyla Göksun İlçe Jandarma Komutanlığı tarafından geçici köy korucuları ile takviye edilmiş Jandarma unsurları gruplandırılarak, Soğukpınar Köyü ile Mehmetbey Köyü arasındaki dağlık ve ormanlık alanların, Kımkköz Köyü ile Ericek Köyü arasındaki dağlık ve ormanlık alanların, Kımkköz Köyü ile Kızılöz Köyü bölgesinin, Kızılöz Köyü ile Elmalı Köyü arasındaki bölgenin, Hacıömer, Çardak Köyleri ile "Tüllüce Tepe" civarlarının ve Kızılöz Köyünün güneyinin aranması için intikal ettirilmiş ve bahse konu bölgelerde ilk arama faaliyetlerine başlanılmıştır.

Saat 16.15 sıralarında Başbakanlık Güvenlik İşleri Genel Müdürü Alparslan KAVAKLIOĞLU, Göksun İlçe Kaymakamını arayarak helikopterin düştüğü yer ile ilgili olarak herhangi bir bilgiye sahip olup olmadıklarını sormuş ve konunun kendileri tarafından da araştırıldığını ifade etmiştir.

İl Sivil Savunma Müdürlüğünde hazır bekletilen birinci ve ikinci arama kurtarma ekipleri kaza yeri netleşmemesine rağmen 16.20 sıralarında Göksun istikametine doğru sevk edilmiştir. Göksun İlçesine yönlendirilen birinci ekiple irtibat kurularak Ilıca'ya yönlendirilmiş diğer ekibin Göksun İlçesine doğru devam etmesi talimatı verilmiştir. Aynı saatlerde Nurhak Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlığının il merkezinden muhtemel kaza bölgelerine intikaline başlanılmıştır. Kaza bölgesinin Göksun ile Merkez ilçe sınırı arasında olabileceği değerlendirilerek saat 16.25 itibarı ile arama tarama faaliyetlerine başlayan ekipleri sevk ve idare etmek üzere İl Jandarma Komutanı Göksun istikametine doğru hareket etmiştir. Saat 16.30'dan itibaren Ilıca Jandarma Karakol Komutanlığı ve geçici köy korucuları tarafından Sarıgözel ve Hacıbudak Köyleri ile Erikli Obası bölgelerinde arama faaliyeti icra edilmeye başlanılmıştır.

Saat 16.30 sıralarında Göksun Kaymakamı Güvenlik İşleri Genel Müdürü tarafından tekrar aranmış ve kaza yeri ile ilgili olarak tespit edilen koordinatların X36.8236 Y538.1299 olduğu ve tespit edilen koordinatların ilçeye bağlı Hacıömer Köyü civarında olabileceği ifade edilmiştir.

Başbakanlık Güvenlik İşleri Genel Müdüründen elde edilen koordinat bilgisi Göksun Kaymakamı tarafından derhal İlçe Jandarma Komutanına iletilerek gerekli çalışmaların yapılması

talimatı verilmiştir. Tespit edilen koordinatlarla ilgili bilginin Göksun Kaymakamı tarafından acilen Kahramanmaraş Valisi Mehmet Niyazi TANILIR'a da arz edilmesi üzerine Kahramanmaraş Valisi Mehmet Niyazi TANILIR tarafından İlçe Kaymakamına koordinatların ait olduğu Hacıömer Köyü'nde ve civar köylerde yaşayan vatandaşların durumdan haberdar edilerek hava karamadan aramalara başlanması yönünde talimat verilmiştir. Sayın Valiye bildirilen koordinatlar kendisi tarafından gereği yapılmak üzere aynı zamanda telefonla İl Jandarma Komutanına bildirilmiştir. Bu yeni gelişme doğrultusunda Kriz Merkezi tarafından hâlihazırda Göksun ve Ilca istikametlerine yönlendirilen Sivil Savunma Müdürlüğüne bağlı birinci ve ikinci arama kurtarma ekiplerinin derhal bölgeye intikal etmeleri talimatı verilmiştir.

Kaza yerine ilişkin bu koordinat bilgisinin kendilerine ulaşması üzerine Kahramanmaraş Valisi Mehmet Niyazi TANILIR tarafından kaza bölgesinin havadan taranması için kurumlar ile telefon görüşmesi yapılmıştır. Bu kapsamda Emniyet Genel Müdürü ve Malatya Valisi ile görüşülerek Emniyet Genel Müdürlüğü ile 2. Ordu Komutanlığından helikopter talep edilmiştir. Valilik Makamında yapılan bu telefon görüşmelerinden sonra tespit edilen koordinatlar bölgesinde yürütülecek arama kurtarma çalışmalarını yerinde sevk ve idare etmek üzere Sayın Valimiz ve İl Emniyet Müdürü saat 16.35 dolaylarında Göksun İlçesi'ne doğru hareket etmişlerdir. Saat 16.40 sıralarında İl Sivil Savunma Müdürlüğünde hazır bekletilen üçüncü ekip İl Özel İdaresinden temin edilen bir arazi aracı ile Hacıömer Köyü bölgesine yönlendirilmiştir.

Göksun Kaymakamı da Başbakanlık Güvenlik İşleri Genel Müdürlüğünden gerekli koordinat bilgilerini aldıktan sonra Hacıömerli Köyü'ne doğru hareket etmiştir. Saat 17.00 sıralarında Hacıömerli Köyüne intikal eden Göksun Kaymakamının sevk ve idaresinde bölgede helikopter kazası ile ilgili olarak daha önceden haberdar edilen vatandaşların, İl Sağlık Müdürlüğü Ulusal Medikal Kurtarma Ekiplerinin (UMKE) ve Çoğulhan Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlığının katılımıyla arama faaliyetleri yürütülmüştür. Göksun Orman İşletmesine ait 21 personel; Hacıömer, Karaömer köyleri civarında 21.00'a kadar çalışma yapmışlardır. Orman İşletmesi ekipleri ikinci mevkii olarak saat 21.00'den itibaren, Kınıkköz Köyü civarında çalışmalarını sürdürmüşlerdir. Ayrıca İl Merkezinden saat 19.00 itibarı ile 23 personel Kınıkköz Köyü'ne hareket ederek, oradaki ekip ile birlikte çalışmalara başlamışlardır.

Saat 17.30'dan itibaren İl Merkez Tekir Jandarma Karakol Komutanlığı tarafından geçici köy korucularıyla takviye edilmiş jandarma unsurları ile birlikte Şahinkayası Beldesi-Balıışağı-Sisne Obası istikametinde arama faaliyeti icra edilmeye başlanmıştır. Bunun yanında daha önceden sinyal alındığı ifade edilen Hacıömerli Köyü civarında arama kurtarma faaliyetlerinde görev alan Çoğulhan Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlığı, Göksun İlçe Jandarma Komutanlığına bağlı unsurlar, Kahramanmaraş Sivil Savunma Müdürlüğüne bağlı ekipler ve gönüllü dağcı ekipler ve Gaziantep AKUT personeli ile birlikte saat 18.30'dan itibaren Kızılöz ve Sisne Bölgesinde arama faaliyetine başlamıştır.

Bölgede yapılan arama ve kurtarma çalışmalarına destek olmak amacıyla saat 17.00'den itibaren Hava Kuvvetleri Komutanlığına ait (1) CASA uçağı ve (1) A/K helikopteri ile Kara Kuvvetleri Komutanlığına bağlı (2) UH-60 helikopter tahsis edilmiştir. Malatya 2. Ordu Komutanlığından kalkan (2) helikopter ile Hacıömer, Temurağa Köyleri ile Çardak-Ericek Beldesi civarlarında havadan arama faaliyetleri icra edilmiş ancak olumsuz hava koşulları nedeniyle bahse konu helikopterler saat 22.25'te Malatya İli'ne dönmek zorunda kalmıştır. Benzer şekilde bölgede yürütülen çalışmalara havadan destek vermek amacıyla saat 17.05'te Adana 10'uncu Tanker Üs Komutanlığı ait (1) helikopter Adana'dan kalkmış ancak olumsuz hava şartlarından dolayı geri dönmek zorunda kalmıştır.

Saat 18.10'da Sağlık Bakanlığı Kriz Merkezinden Göksun Kaymakamlığı Kriz Merkezine Çardak Mevkii ve Tüllüce Tepesi bölgesinden sinyal alındığı, dolayısıyla helikopterin düştüğü yerin bu bölge olabileceği bilgisinin iletilmesi üzerine daha önceden Hacıömer Köyü'ne

yönlendirilen İl Sivil Savunma Müdürlüğüne bağlı ekipler ile Sağlık Bakanlığı UMKE'leri Tüllüce Baz İstasyonu civarına yönlendirilmiştir. Bu kapsamda bahse konu ekipler tarafından Domuzderesi ve Tüllüce Tepe bölgelerinde projektörler yardımıyla çok hızlı bir arama tarama çalışması icra edilmiştir. Bu çalışmaların tamamlanmasına müteakip Göksun Kaymakamı tarafından Kahramanmaraş Valiliği Sivil Savunma Müdürlüğüne bağlı üç sivil savunma ekibinden ikisi Kızılöz Köyü bölgesine yönlendirilmiştir.

Bölgede devam eden arama çalışmalarını yerinde sevk ve idare etmek üzere daha önceden Göksun İlçesine doğru hareket eden Kahramanmaraş Valisi Sayın Mehmet Niyazi TANILIR saat 18.20 sıralarında Çardak Jandarma Karakol Komutanlığına ulaşmıştır. Başbakanlık Güvenlik İşleri Genel Müdürlüğü ve Sağlık Bakanlığı Kriz Merkezi aracılığıyla bildirilen koordinatlar çerçevesinde, Hacıömer Köyü ve Tüllüce Tepe bölgesinde yapılan arama çalışmalarının tamamlanmasını müteakip saat 19.30'da Çardak Jandarma Karakol Komutanlığında Kriz Merkezi Başkanı Kahramanmaraş Valisi Mehmet Niyazi TANILIR'ın başkanlığında, İl Jandarma Komutanı, İl Emniyet Müdürü, Göksun Kaymakamı ve diğer yetkililerin katılımı ile bir durum değerlendirmesi yapılmıştır. Bu kapsamda Göksun Kaymakamlığı Kriz Merkezine saat 19.00 sıralarında ulaşan bir ihbar değerlendirilmeye alınmıştır. İhbarı yapan vatandaşlar Kozaçız Köyü, Sisne Mahallesi ve Kızılöz Köyü bölgesinde kırmızı bir helikopterin alçaktan uçuş yaptığını ve ardından bir gürültü duyulduğu şeklinde beyanda bulunmuşlardır. Bu beyanların doğruluğunu tespit amacıyla verilen sabit telefon numaraları ve uydu telefonu Göksun Kriz Merkezi tarafından aranmış ve kişilerin aynı ifadeleri tekrarlamaları üzerinde daha önceden Jandarma ve Sivil Savunma ekipleri tarafından aranmaya başlanmış olan bölgede arama ve tarama çalışmalarının yoğunlaştırılmasına karar verilmiştir. Sisne bölgesinde yoğunlaştırılan arama çalışmalarını yerinde sevk ve idare etmek üzere Kahramanmaraş Valisi Mehmet Niyazi TANILIR, İl Jandarma Komutanı ve İl Emniyet Müdürü ile birlikte Sisne bölgesine intikal etmişlerdir. Bahse konu bölge ile ilgili olarak vatandaşlar tarafından yapılan ihbarların değerlendirilmesinden sonra daha önceden bölgeye yönlendirilmiş olan Çoğulhan Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlığının koordinesinde Göksun İlçe Jandarma Komutanlığına bağlı unsurlar, Sivil Savunma Müdürlüğü ekipleri ve Sağlık Bakanlığı UMKE'leri saat 19.30'dan itibaren Sisne Yaylası, Duranın Mahallesi, Kızılöz Köyü, Küçükkızılöz Sırtı, Düllütepe, Kurudere Mevkiinde arama faaliyetlerine devam etmişlerdir. Benzer şekilde Nurhak Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlığı saat 21.00 itibarı ile aynı bölgeye İl Merkez Şahinkaya Beldesi'nden arama yaparak intikalini tamamlamıştır. Daha önceden Valilik Kriz Merkezi aracılığıyla Adana İl Sivil Savunma Müdürlüğünden talep edilen (27) kişilik arama kurtarma ekibi, saat 23.00 sıralarında Şahinkaya Beldesi istikametinden Sisne Mahallesine doğru iki geçici köy korucusunun kılavuzluğunda arama çalışmalarına başlamıştır. Pazarcık Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlığı, Pazarcık İlçe merkezinden saat 19.00 itibarı ile bölgeye intikale başlamış ve saat 21.30'dan itibaren, Şahinkaya Beldesi istikametinden araçların gidebildiği son noktadan itibaren Sisne Mahallesine doğru arama tarama faaliyetine başlamış ve saat 24.00'te Sisne Mahallesine ulaşmıştır.

Arama çalışmalarında bulunmak üzere bölgeye sevk edilen askerî birliklerin sevk ve idaresi için saat 23.15'te Adana Jandarma Bölge Komutanı Tuğgeneral Ali LAPANTA, Kahramanmaraş İl Jandarma Komutanlığına intikal ederek görevli askerî birliklerin sevk ve idaresini ele almış, takviye kuvvet olarak, Adıyaman ve Hatay Jandarma Özel Harekât Taburları ile Gölbaşı ve Nurdağı Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlıklarına sabah bölgeye intikal etmeleri için emir verilmiştir.

Kızılöz Köyü ile Sisne Obası arasında kalan bölgede arama çalışmalarının yoğunlaştırılmış olduğu 23.20 dolaylarında, Genelkurmay Başkanlığı Harekât Merkezinden, İl Jandarma Komutanlığına Kurucuova Köyü, Güneyoluk Tepe bölgesinden sinyal alındığının bildirilmesi üzerine, Tekir Jandarma Karakol Komutanlığından (1) mekanize tim, (30) geçici köy

korucusu, ve (25) kişilik AKUT ekibi bölgeye intikal ettirilmiş ve saat 23.25 itibariyle bölgede arama çalışmalarına başlanılmıştır. Bölgedeki arama çalışmalarının hızlı bir şekilde icra edilmesi için İl Kriz Merkezi tarafından İl Özel İdaresine ve Karayolları 55. Şube Şefliğine bölgede kapalı köy ve mezra yollarının açılması talimatı verilmiş ve iş araçları derhal bölgeye sevk edilmiştir. 00.30 itibarı ile Nurhak Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlığına, Kızılöz mevkiinden, Kurucuova-Güneyoluk Tepe istikametine doğru arama çalışması yapmak üzere intikal emri verilerek bölgede yapılan arama çalışmaları takviye edilmiştir.

25 Mart 2009 tarihinde meydana gelen helikopter kazası ile ilgili olarak Kriz Merkezinin koordinesinde gün boyunca yapılan arama tarama çalışmalarına İl Jandarma Komutanlığına bağlı (13) Subay, (26) Astsubay, (27) Uzman Jandarma, (270) Erbaş/Er, (897) Geçici Köy Korucusu, Adana ve Kahramanmaraş Sivil Savunma Müdürlüklerine bağlı (48) arama kurtarma personeli, Gaziantep AKUT'a bağlı (12) personel ve Sağlık Bakanlığına bağlı (10) Ulusal Medikal Kurtarma Ekipleri (UMKE) personeli ve (36) 112 personeli katılmıştır. Bölgede gün boyunca kar yağışı, sis ve tipinin devam etmesi nedeniyle kapanan yolları açmak üzere Karayolları 55. Şube Şefliği ile İl Özel İdaresine ait iş araçlarının aralıksız olarak çalışmaları sağlanmıştır.”

şeklinde dir.

Kahramanmaraş Valisi Niyazi TANILIR da Komisyonumuza 20.10.2009 tarihinde yapmış olduğu sunumda kendisinin olayı saat 15.50 civarında İl Jandarma Komutanından öğrendiğini, İl Emniyet Müdürlüğünden de olayı teyit ettikten sonra, gerekli hazırlıkları yaparak muhtemel kaza yeri olarak tahmin ettikleri Göksu İlçesine doğru saat 16.30-17.00 gibi yola çıktığını, İl Jandarma Komutanının kendisinden biraz önce yola çıktığını, yolda olduğu süre zarfında Göksun Kaymakamının kendisini arayarak Başbakanlık Güvenlik İşleri Genel Müdürlüğü tarafından kazanın koordinatları olarak Göksun Hacıömer köyü yakınlarının verildiğini bildirdiğini, bunun üzerine İl Jandarma Alay Komutanıyla da görüşerek bu bölgeye en yakın yer olan Çardak Jandarma Karakoluna geçmeye karar verdiklerini belirtmiştir.

İl Jandarma Alay Komutanı da 11.06.2009 tarihinde Komisyonumuza yaptığı sunumda olayı Jandarma Haber Merkezinden öğrendikten sonra İl Valisini bilgilendirdiğini ve gerekli hazırlıkları yaparak ilgili birliklere arama-kurtarma çalışmaları için gerekli emirleri verdikten sonra saat 16.25 civarında olay yerine hareket ettiğini, yolda iken kendisine kaza yeri olarak Hacıömer Köyü yakınları olduğunun bildirilmesi üzerine İl Valisiyle de görüşerek bildirilen yere en yakın merkez olan Çardak Jandarma Karakoluna yöneldiğini, İl Valisi Niyazi TANILIR ile ayrı araçlarla olmasına rağmen eş zamanlı olarak saat 18.20 civarında karakola ulaştıklarını belirtmiştir.

Kazanın meydana geldiği günün ilk saatlerinde helikopterin düştüğü bilgisinin basın yayın kuruluşlarına ulaşmasından sonra özellikle bütün televizyon kanalları normal yayın akışlarını keserek bu konuya yoğunlaşmışlar, konuyla ilgili yetkili olmayan kişilerden elde edilen bilgiler nedeniyle yoğun bir bilgi kirliliği yaşanmasına sebebiyet verilmiştir. Özellikle kazanın meydana geldiği yer ve kazazedelerin durumuyla ilgili spekülasyonlar pek çok haber basın yayın kuruluşları aracılığıyla kamuoyuyla paylaşılmıştır. Bu bağlamda basın yayın kuruluşları tarafından Kayseri Valisi Mevlüt BİLİCİ'ye dayandırılarak verilen ve arama-kurtarma çalışmalarının aksamasına sebep olduğu iddia edilen Sivas Milletvekili ve BBP Genel Başkanı Muhsin YAZICIOĞLU ile diğer kazazedelerin kazadan yaralı olarak kurtulduğu ve ambulans ile hastaneye getirilmekte olduğu şeklindeki gerçeğe bağdaşmayan haber üzerinde durulmasında fayda bulunmaktadır.

Bu konuda olayın birinci derecede muhatabı olan ve kendisi haberin kaynağı olarak gösterilen Kayseri Valisi Mevlüt BİLİCİ konuyla ilgili olarak Komisyonumuza 20.10.2009 tarihinde yapmış olduğu sunumda özetle;

“Kazanın olduğu tarihte rutin işlerini yaparken İl Emniyet Müdürünün 25 Mart Çarşamba günü kendisine helikopter kazası olduğu bilgisini ilettiğini, doğal tepki olarak kazanın kendi bölgelerinde de olabileceği düşüncesiyle gerekli araştırmaların yapılması talimatı verdiğini, bir müddet sonra İl Emniyet Müdürünün kazazedelere ulaşıldığı ve yaralı olarak hastaneye götürüldükleri bilgisini kendisine getirdiğini, bu bilginin teyit edilmemiş bir bilgi olduğunu, o nedenle bu bilgiyi herhangi bir basın kuruluşuyla resmî ya da gayriresmî olarak paylaşmadığını ve hiçbir basın kuruluşuna bir açıklamasının olmadığını, daha sonra BBP Genel Sekreteri Yalçın TOPÇU’nun kendisini telefonla aradığını ve tabii bu arada başka kişilerin de aradığını, “Böyle bir haber ulaştı, ancak bu kesin değildir.” yönünde teyit edilmiş bir bilgi olduğu kaydıyla bu bilgiyi paylaştığını, onun da bu bilgiyi yanında bulunan basın mensuplarıyla paylaştığını ve “Kayseri Valisi böyle diyor.” şeklinde açıklama yaptığını ancak teyit edilmediği veya kesin bilgi olmadığı yönünde açıklama yapmadığını, beş veya on dakika sonra bu bilginin doğru olmadığı ortaya çıktıktan sonra sorun kalmadığını, söz konusu bilginin doğru olmadığı ortaya çıkınca müdür beyi hemen ardından telefonda çağırdığını ve: “*Bu doğru olmayan bir bilgi, bunu nereden aldınız?*” şeklinde sorduğunu, İl Emniyet Müdürünün de “İstihbarattan aldım.” dediğini, konuyla ilgili olarak hiçbir basın kuruluşuna açıklamada bulunmadığını” ifade etmiştir.

Kaza meydana geldiği zaman Kayseri İl Emniyet Müdürü olarak görev yapan ve hâlen Ankara İl Emniyet Müdürlüğü görevini yürüten Orhan ÖZDEMİR ise Komisyonumuza vermiş olduğu 20.10.2009 tarihli ifadesinde özetle;

25.03.2009 tarihinde saat 15.00 civarında kendisine içinde Muhsin YAZICIOĞLU’nun da bulunduğu helikopterin düştüğü bilgisinin geldiğini ve durumu İl Valisine bildirdiğini, daha sonra Kahramanmaraş istihbaratından kendi istihbarat birimlerine sözlü olarak telefonla “helikopterin muhtemelen düştüğü yerin tespit edildiğine, Muhsin Başkanın da yaşıyor olabileceğine” dair bilgi geldiğini, bu bilgiyi de İl Valisi ile paylaştığını, ancak daha sonra bu bilginin doğru olmadığını anlaşılması üzerine Kahramanmaraş Emniyet Müdürlüğünden yazılı olarak teyit istediklerini, kendilerine gelen daha sonra informe edilmiş birinci bilgede “*Med-Air Firmasına ait, Esas Havacılık Şirketine ait Ayazağa Mahallesi Candere Mevkii No: 35 adresinde faaliyet gösteren şirkete ait özel helikopter 13.10’da miting için Çağlayancerit ilçesine geldi. 14.30’da miting bitiminde BBP Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu ve altı kişilik mürettebatla birlikte saat 14.35’te Yozgat İli Yerköy İlçesi’ne hareket ettiği, bir saat geçmesine rağmen intikal etmediğinin öğrenilmesi üzerine yapılan çalışmalarda, ilimiz haber merkezinden 112’yi arayan İsmail Güneş’in İHA Sivas Muhabiri olduğu, 0506 845 35 00 numaralı telefonu kullandığı değerlendirilen şahsın irtibat kurduğu telefonda, Muhsin Yazıcıoğlu ve mürettebatın içinde olduğu altı kişilik grubun bulunduğu, şahsın yaralı olduğu, ambulans istendiği şeklinde bilgilerin gelmesi üzerine 0541 585 80 57, 0532 235 54 30, 0506 504 39 01 ve 0506 843 35 43, 0506 854 35 00, 0506 504 39 01 numaralı telefonlara yapılan teknik çalışmalarda sabah saatlerinde Sivas İli’nden çıkış yaptıkları saat 13.00 – 14.30 saatleri arasında ilimiz Çağlayancerit ilçesinden “cell” verdikleri, ancak şu an itibarıyla ulaşılamadıkları, Çağlayancerit, Göksun ve Pazarcık ilçelerimizde emniyet, sağlık ve jandarma birimlerimizde gerekli çalışmalar sürmekte olup, gelişme olduğunda bilgi verilecektir.” denildiğini,*

Kahramanmaraş istihbaratı tarafından aktarılan diğer bilginin ise “*Med-Air firmasına ait, Esas Havacılık Şirketine ait Ayazağa Mahallesi Candere Mevki No: 35 adresinde faaliyet gösteren şirkete ait özel helikopter Sivas İli’nden 13.10’da miting için ilimiz Çağlayancerit İlçesi’ne geldi. 14.30’da miting bitiminde BBP Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu ve altı kişilik mürettebatla birlikte saat 14.35’te Yozgat İli Yerköy İlçesi’ne hareket ettiği, bir saat geçmesine rağmen intikal etmediği bildirilmiştir.*

Devam eden çalışmalarda ilimiz Göksun İlçesi Hacıömer Köyü, Temurağa Köyü, Kazmadere mevkiinde helikopterin enkazına ulaşıldığı, gruptan BBP Genel Başkanı Muhsin

Yazıcıoğlu'nun ayağının kırık olduğu, ölü olmadığı, diğer şahısların yaralı oldukları, ilimiz Göksun Devlet Hastanesine intikal ettirilmeekte oldukları, Göksun Devlet Hastanesi görevlilerinin yaralılara müdahale için hazır bekledikleri şeklinde bilgi intikal etmiş olup, gelişmelerden ayrıca bilgi verilecektir.” şeklinde geldiğini,

beyan etmiştir.

Kahramanmaraş Emniyet Müdürü Necdet ÇELİKBİLEK ise konuyla ilgili olarak Komisyonumuza verdiği 11.06.2009 tarihli ifadesinde özetle;

Belirtilen istihbarat bilgi notunu 25.03.2009 günü saat 17.40'da Kayseri istihbaratı ile birlikte çevre illere Kahramanmaraş Emniyeti İstihbarat Müdürlüğünde görevli Dursun isimli emniyet amirinin çektiğini, kendisinin kaza mahalline gitmek üzere yolda olduğu için bu bilgiden haberinin olmadığını, yolda seyir hâlinde iken Kayseri Emniyet Müdürünün aradığını ve böyle bir bilgi sorduğunu ancak kendisine böyle bir bilgi ulaşmadığını söylediğini, durumu kaza ile ilgili kargaşa geçtikten sonra öğrendiğini, zaten bu bilginin teyide muhtaç bir bilgi olduğunu, ilgili emniyet amirinin bu bilgiyi nereden aldığına dair savcılığa ifade verdiğini, istihbarat elemanı aracılığıyla elde edilen bir bilgi olduğunu ve kaynağının Kahramanmaraş Emniyeti İstihbaratı olduğunu” belirtmiştir.

Tartışma konusu istihbarat bilgi notunu çevre illere gönderdiği iddia edilen Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürlüğü İstihbarat Şube Müdürlüğünde görevli Emniyet Amiri Dursun ÖZMEN ise Komisyonumuza 12.06.2009 tarihinde vermiş olduğu ifadede belirtilen istihbarat bilgisini kendisinin çektiğini kabul ederek konuyla ilgili olarak;

*“Belirtilen istihbarat bilgi notunu kendisinin çektiğini, istihbarat şubede ikinci rütbeli kişi olduğunu, İl Emniyet Müdürü ve İstihbarat şube müdürü olay yerine gittiği için şubede tek yetkili olduğumu ancak kendi çektikleri bilgi notunun saatinin 17.40 olduğu, bunun şubeye ulaşmasının 17.41 olacağı ancak olay günü Kayseri Valisine dayandırılan haberin basın yayın kuruluşlarınca 17.28 veya 17.29'dan itibaren verilmeye başlandığını, dolayısıyla belirtilen haberin kendi çektikleri bilgi notundan önce yayımlandığını” belirtmiş, ayrıca bu istihbaratı hangi kaynaktan elde ettiği ile ilgili yöneltilen soruya kesin bir kişi ve kurumu belirtmeden **“olay günü gerek emniyet haber merkezine ve gerekse kendi telefonlarına gelen vatandaşlara ait ihbar telefonlarını birleştirdiklerini, ayrıca hastanelerde yaşanan hareketliliği de göz önüne aldıklarını, kendisi bizzat telefon başında olmadığı için kimlerin aradığını bilmediğini, ayrıca telefonlarının da görüşmeleri kayda almadığını, bu bilgi notunun amacının yürütülen kurtarma çalışmalarını aksatmak veya yavaşlatmak değil, bilakis tedbirlerin hızlandırılması ve koordinesini sağlamak amacıyla böyle bir bilgi paylaşımı gerçekleştirmek olduğunu, bu bilgi notunu İl Emniyet Müdürü ile İstihbarat Şube Müdürüne de bildirmek için gayret ettiğini ancak olay yerine gittikleri için ulaşamadığını”** ifade etmiştir.*

Komisyonumuzca yapılan ayrıntılı inceleme ile Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürlüğünün Başbakanlık Acil Durum Genel Müdürlüğü için hazırladığı rapora göre, Kahramanmaraş Emniyet Müdürlüğü personeli ve özellikle İstihbarat Şube Müdürü Dursun Özmen'in beyanlarındaki çelişkiler gözden kaçmamıştır. Bu kişi ifadesinde İsmail Güneş ile telefonla görüşülmediğini ve görüşme kayıtlarının da tutulmadığını belirtmiştir. Oysaki Komisyonumuzun yaptığı inceleme ve Kahramanmaraş Emniyet Müdürlüğü tarafından hazırlanan rapora göre İsmail Güneş'in Kahramanmaraş Emniyet Müdürlüğü'ne ait telefondan sekiz kez arandığı ve sekizinci aramada bağlantı kurulduğu görülmüştür.

Kahramanmaraş Emniyet Müdürlüğü'nce hazırlanan rapora göre kaza günü;

- Saat 15.25'te 112 görevlisi 155 Polis İmdatı arayarak "**helikopterin düştüğünü ve İHA muhabiri ile 15 dakika görüşüklerini ancak muhabirin helikopterin düştüğü yeri tarif edemediğini**" söylediği şeklinde bilgi verildiği,

- Saat 15.28'de 112 görevlisi tarafından 155 Polis İmdatı verilen İHA muhabirinin 0506 504 39 01 numaralı telefonunun 7 kez art arda arandığını, fakat ulaşılamadığı,

- Saat 15.34'te polis haber merkezi **tarafından 8'inci aramada İHA muhabirinin telefonuna ulaşıldığı**, muhabire bulunduğu yer ile ilgili sorular sorulduğu ancak sağlıklı bilgi alınmadığı ve telefon görüşmesinin kesildiği,

- Saat 15.35'te İHA muhabirinin 2 kez daha arandığı fakat bağlantı kurulamadığı,

- Saat 15.36'da 112 Acil Servis görevlisinin "**İHA muhabirine tekrar ulaştığını ve irtibat hâlinde olduğunu**" Haber Merkezine bildirdiği, 112 görevlisinin verdiği 0506 504 39 01 ve 0506 845 35 00 numaralı telefon numaralarının yer tespiti için **İstihbarat Şube Müdürlüğüne iletildiği**,

belirtilmiştir. Ayrıca 155 Polis İmdat telefonuna gelen çağrılar deşifre edilmiş ve inceleme konumuz için önem arz eden kısmı aşağıya alınmıştır.

"155 Kayıt Çözümü, (15.25, 112 den gelen ilk ihbar)

TARİH: 25.03.2009

SAAT: 15.25:37

155 Efendim 155!

112 Alo!

155 Efendim?

112 Beyefendi 112'den arıyorum da...

155 Evet Buyrun?

112 Biraz önce bize bir ihbar geldi Muhsin Yazıcıoğlu ve İsmail Güneş helikopter düştü dedi ama nerde olduğunu bilmiyor.

155 Kim söyledi?

112 İsmail Güneş aradı bizi.

155 İsmail Güneş Kim ya?

112 Şu anda da görüşüyoruz bi dakika....bi dakika düşmüş, helikopter düşmüş, şu anda helikopterin nerde olduğunu bilmiyor. Yalnız, Emmiyetle görüşüyorum. Yani bir araştırır mısınız hemen, bize bir koordinat belirlemeye çalışır mısınız?

155 İsmail Güneş kim?

112 Muhsin Yazıcıoğlu'nu siz öncü alın Muhsin Yazıcıoğlu buraya mitinge gelmişti.

155 Tamam biliyorum onu.

112 Helikopterleri düşmüş.

155 Tamam telefon numarasını verin bize.

112 Telefonuna ulaşılamıyor. 0506 ...

- 155 İsmail Beyin telefonunu...
112 0506 504 39 01.
155 Bu İsmail Beyin.
112 Evet.
155 Soy ismi neydi?
112 Güneş.
155 Güneş.
112 Evet.
155 Tamam bir araştırılım bakalım.
112 Hemen bize dönerseniz tekrardan...
155 Efendim?" şeklindedir.

155 Polis İmdat çağrı hattında görevli polis memuru İsmail Güneş ile bağlantı kurmuş söz konusu konuşma aşağıda verilmiştir. Bu konuşmadan sonra bir daha bağlantı kurulamamıştır.

"155 KAYIT ÇÖZÜMÜ"

TARİH : 25.03.2009 (0506 504 39 01 numaralı telefona ait görüşme kaydı)

SAAT : 15.34:17

- İsmail Güneş :Alo, Alo, Alo!
155 :Alo!
İsmail Güneş :Efendim?
155 :İsmail bey siz misiniz?
İsmail Güneş :Evet.
155 :Kardeş bu helikopterle ilgili görüşecektik bu helikopter düştü demişsiniz...
İsmail Güneş :Doğru!
155 :Nerde düştü?
İsmail Güneş :Bilmiyorum abi...
155 :Bilmiyorsunuz nerde düştü yani hangi mevki de düştü?
İsmail Güneş :Valla mevkiisini de bilmiyorum...
155 :Siz neredesiniz şu an?
İsmail Güneş :Helikopterin içinde...
155 :Tamam helikopter... Ne kadar çıktınız Çankırı düzeltiyorum Maraş'tan ne kadar mesafeye gittiniz tahminen. Alo?"

Kahramanmaraş Valisi Niyazi TANILIR ise 20.10.2009 tarihli beyanında; “*olay günü kendisine her an ulaşmanın mümkün olduğunu ve birçok kişinin kendisine ulaştığını, ancak emniyet kaynaklarından belirtilen istihbari bilginin kendisine ulaştırılmadığını, ancak kaza mahalline seyir hâlinde iken eşinin kendisini arayarak Kayseri Valisine atfedilen bir haberde Muhsin YAZICIOĞLU'nun yaralı olarak kurtulduğu şeklinde bir haber olduğunu söylediğini, kendisi bu haberin teyidi için Kayseri Valisini aramak üzereyken Kahramanmaraş Vali Yardımcısının kendisini aradığını ve bu haberin yalanlandığını söylemesi üzerine Kayseri Valisini aramaktan vazgeçtiğini, yoluna da devam ettiğini bu haberin yürüttükleri arama-kurtarma çalışmalarında bir aksama oluşturmadığını,*” belirttiikten sonra kendisinin bu istihbarat bilgisinin kaynağının Kahramanmaraş olduğunu ne zaman öğrendiği ve ne işlem yaptığının sorulması üzerine “*Kendisinin arama-kurtarma çalışmaları bittikten sonra konuyu **İl Emniyet Müdürüne bunun kaynağının Kahramanmaraş olup olmadığını sorduğunu, Emniyet Müdürünün ise böyle bir şeyin olmadığını söylediğini,** kendisinin bu olayı Meclis Araştırma Komisyonu Üyelerinin Kahramanmaraş'a yaptıkları inceleme programı (11-13 Haziran 2009) sırasında Komisyon üyelerinden öğrendiğini, bu konuyu Emniyet Müdürüne sorduğunda ise kendisinin de konuyu yeni öğrendiğini ifade ettiğini, konuyla ilgili olarak il bazında idari soruşturma açtığını, ancak çıkan sonuçtan tatmin olmadığı için daha kapsamlı bir soruşturma için İçişleri Bakanlığından müfettiş talebinde bulunduğunu ve sürecin devam ettiğini beyan etmiştir.*

Arama kurtarma çalışmalarına başından itibaren katılmış olan Kahramanmaraş İl Jandarma Alay Komutanı Sezai AKGÜN de konuyla ilgili olarak Komisyonumuza verdiği beyanda “*bu haberin kendisine de olay yerine seyir hâlindeyken ulaştığını, ancak yaptığı kısa bir araştırma sonunda haberin gerçeği yansıtmadığını öğrendiğini, Göksun İlçe Jandarma Komutanının da “böyle bir haberin kesinlikle gerçek olmadığını” kendisine belirttiğini, bu haberin kendi yürüttükleri arama-kurtarma faaliyetlerinde herhangi bir aksama yaratmadığını”* ifade etmiştir.

Olayı özetlemek gerekirse, Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürlüğünde görevli Emniyet Amiri Dursun ÖZMEN, ifadesinde kendilerine gelen ihbarları ve hastanelerde yaşanan hareketliliği de dikkate alarak bir istihbarat bilgi notu hazırladığını ve çevre illere bu notu çektiğini belirtmiştir. Emniyet Genel Müdürlüğünün Komisyonumuza gönderdiği 11.07.2009 tarihli ve 90004 sayılı yazısına göre bu notun içeriği şu şekildedir;

“*MED AIR firmasına ait esas havacılık şirketine ait Ayazağa Mahallesi Candere Mevkii No:35 adresinde faaliyet gösteren şirkete ait özel helikopter, Sivas İli'nden 13.10'da miting için İlimiz Çağlayancerit İlçesi'ne geldiği, 14.30'da miting bitiminde BBP Genel Başkanı Muhsin YAZICIOĞLU ve 6 kişilik mürettebat ile birlikte Saat:14.35 Yozgat İli Yerköy İlçesi'ne hareket ettiği, 1 saat geçmesine rağmen intikal etmediği bildirilmiştir.*

Devam eden çalışmalarda; İlimiz Göksün İlçesi Hacı Ömer Köyü, Temurağa Köyü, Kazmadere mevkiinde helikopterin enkazına ulaşıldığı, gruptan BBP Genel Başkan Muhsin YAZICIOĞLU'nun ayağının kırık olduğu, ölü olmadığı, diğer şahısların yaralı oldukları, İlimiz Göksün Devlet Hastanesine intikal ettirilmekte oldukları, Göksün Devlet Hastanesi görevlilerinin yaralılara müdahale için hazır bekledikleri şeklinde bilgiler intikal etmiş olup gelişmelerden ayrıca bilgi verilecektir.”

Bu notun ulaştığı iller ve saatleri yine aynı yazıda şu şekilde belirtilmiştir.

“*Adana : 25.03.2009 tarih ve saat: 17.40'da,*
Adıyaman : 25.03.2009 tarih ve saat: 17.40'da,
Gaziantep : 25.03.2009 tarih ve saat: 17.40'da,

<i>Hatay</i>	: 25.03.2009 tarih ve saat: 17.40'da,
<i>Osmaniye</i>	: 25.03.2009 tarih ve saat: 17.4'de,
<i>Kayseri</i>	: 25.03.2009 tarih ve saat: 17.4'de,
<i>Malatya</i>	: 25.03.2009 tarih ve saat: 17.41'de,
<i>Kilis</i>	: 25.03.2009 tarih ve saat: 17.41'de,
<i>Sivas</i>	: 25.03.2009 tarih ve saat: 17.41'de,
<i>Yozgat</i>	: 25.03.2009 tarih ve saat: 17.45'te gönderilmiştir.”

Netice itibariyle belirtilen teyide muhtaç istihbari bilgi notunu saat 17.41'de alan Kayseri İl Emniyet Müdürü durumu İl Valisi Mevlüt BİLİCİ'ye arz etmiş, Kayseri Valisi de bu esnada bir bilgi alabilmek ümidiyle kendisini arayan BBP yetkilileriyle bu bilgiyi paylaşmıştır. Bu haber daha sonra basın-yayın kuruluşlarıyla paylaşılması sonucunda kamuoyu tarafından öğrenilmiştir. Teyide muhtaç olan bu istihbari bilginin ne şekilde elde edildiği konusunda yetkililerin Komisyonumuza vermiş oldukları bilgiler arasında belirsizlik ve tutarsızlıklar bulunmaktadır.

25.03.2009 günü yapılan çalışmalarını gösterir harita aşağıdadır. Buna göre;

Haritada 1 numarası ile işaretlenen bölgelerde Göksun İlçe Jandarma Komutanlığı ekipleri, Sivil Savunma ekipleri ve Orman Bölge Müdürlüğü ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 2 numarası ile işaretlenen bölgelerde Çoğulhan Jandarma Asus Komando Bölük Komutanlığı, Jandarma Komutanlığı ekipleri, Sivil Savunma ekipleri ve Orman Bölge Müdürlüğü ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 3 numarası ile işaretlenen bölgelerde Çardak Jandarma Komutanlığı ekipleri ve Sivil Savunma ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 4 numarası ile işaretlenen bölgede Ekinözü İlçe Jandarma Komutanlığı ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 5 numarası ile işaretlenen bölgelerde İl Merkez Tekir Jandarma Komutanlığı ekipleri ve Sivil Savunma ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

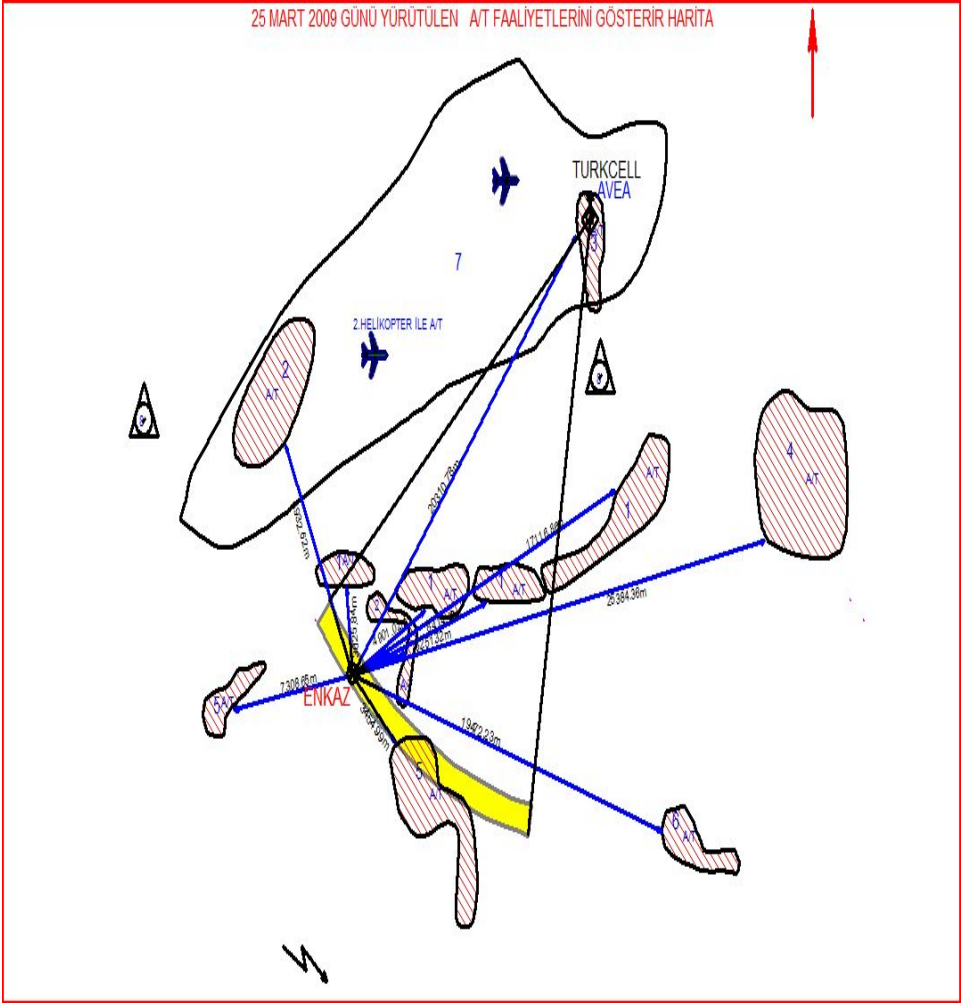
Haritada 6 numarası ile işaretlenen bölgelerde İl Merkez Ilıca Jandarma Komutanlığı ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Ayrıca haritada helikopter işareti bulunan taralı bölgenin de havadan helikopter ile tarandığı

saptanmıştır.

(H) ile gösterilen alan helikopter enkazını göstermektedir.

Şekil 23. 25/03/2009 Tarihinde Yapılan Arama-Kurtarma Çalışmaları



4.6.2. 26.03.2009 Tarihinde Yürütülen Arama-Kurtarma Çalışmaları

Kahramanmaraş Valiliği Kriz Merkezi tarafından hazırlanan raporda 26.03.2009 tarihinde yürütülen çalışmalar şu şekilde belirtilmiştir:

“Bölgede helikopter enkazının aranmasına yönelik arama tarama çalışmaları olumsuz hava şartlarına rağmen gece boyunca aralıksız devam etmiştir. Bölgede arama faaliyetinde bulunan ekipleri takviye etmek amacıyla İl Sivil Savunma Müdürlüğü tarafından Adıyaman, Malatya, Osmaniye, Şanlıurfa, Hatay, Diyarbakır, Kayseri, Elazığ, Sivas, Gaziantep, Mersin,

Erzurum İl Sivil Savunma Müdürlükleri telefonla aranarak, arama kurtarma ekipleri talep edilmiştir. Bahse konu ekipler sabahın erken saatlerinden itibaren bölgeye ulaşarak arama çalışmalarına katılmışlardır. Saat 02.30'da Göksun İlçesini teşrif eden İçişleri Bakanı Sayın Beşir ATALAY, arama çalışmalarına katılan tüm ekiplerin sevk ve idaresini devralmıştır.

26 Mart 2009 tarihinde yürütülen arama faaliyetlerine Kızılöz ve Kurucaova köylerinden olmak üzere iki bölgeden başlanılmıştır. Kızılöz Köyü bölgesinde yürütülen arama faaliyetleri Adıyaman Jandarma Özel Harekât Taburu, Pazarcık ve Çoğulhan Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlıkları ile Afşin, Elbistan, Ekinözü, Nurhak, il merkez ve Göksun İlçe Jandarma Komutanlıkları tarafından icra edilmiştir. Adıyaman Jandarma Özel Harekât Tabur Komutanlığı; (92-09), (91-08), (91-07) koordinatlarının aramasını yaptıktan sonra (91-07) koordinatına ulaşmış şiddetli tipi ve görüş mesafesinin 10 metreye düşmesine rağmen (92-07), (92-08), (93-09) koordinatlarının aramasını da tamamlayarak saat 20:00'da Elmalı Köyüne ulaşmıştır. Pazarcık Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlığı tarafından Sisne (98-02) Köyü'nden Sisne Yaylası (98-03), **Doyalak mevkii (95-04)** istikametinde arama faaliyeti icra edilmiş, yoğun kar yağışının neden olduğu sisten dolayı görüş mesafesinin zaman zaman 5 metreye kadar düşmesine rağmen saat 17.00'de Göksun-Çardak Jandarma Komutanlığına doğru hareket edilmiştir. Çoğulhan Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlığı tarafından saat 07.00'den itibaren Sisne Yaylası'nın (99-04) batı bölgesindeki kesimler aranmıştır. Elbistan İlçe Jandarma Komutanlığınca; Göksun Kumçukuru Tepe (95-09) istikametinde Yalak Sırtı Tepe (95-07), Tansur sırtları (94-03), Dürlü Tepe (96-05), Küçük kızılöz Sırtı (96-07) ve Kumçukuru Tepe (95-09) bölgeleri aranmış, havanın sisli görüş mesafesinin 5-10 metre civarında ve kar yağışının tipi şeklinde olması nedeniyle daha güneye inilememiştir. Afşin İlçe Jandarma Komutanlığı tarafından Kızılöz Köyü'nden Kumçukuru mevkii (96-09) istikametinde, kar yağışı ve görüş mesafesi 20 metre olmasına rağmen, arama çalışmalarına başlanılmış, müteakiben Yanıkkışla (94-09), Bozardıçlı Çukuru (94-08), Yalaksırtı mevkii (95-07), 2066 Rakımlı Tepe (96-07), 1943 Rakımlı Tepe (96-07) bölgeleri aranmıştır. İl Merkez Tekir Jandarma Karakol Komutanlığı tarafından Sisne mahallesinden Sisne Yaylası (98-03), (97-04) bölgesi, Doyalak mevkii (95-04) Tansur sırtlarının doğusu (95-03), Ardıçlı sırtları (96-03), Küllük Tepe (97-02), Sarıkaya Tepe (96-02), Bakla Tepe (96-01) eteklerinden (97-01), (98-01) istikametinde arazi araması yapılarak Sisne Mahallesi (98-02) varılmıştır. Göksun İlçe Jandarma Komutanlığına bağlı ekipler tarafından saat 05.00 itibarıyla Göksun Kızılöz Köyü'nden hareket edilerek Sisne Yaylası batısı, (98-03) 1690 Rakımlı tepe (97-08), Kurudere mevkii güneyi (97-06), Küçük Kızılöz deresi mevkii (97-05), Duranın yaylası (92-05) bölgeleri aranmış, arama çalışmaları havanın sisli, tipi şeklinde kar yağışlı, görüş mesafesinin 5-10 metre olmasına rağmen aralıksız olarak sürdürülmüştür. Nurhak İlçe Jandarma Komutanlığı tarafından Kızılöz Köyü güney (96-10) bölgesi aranmış, ayrıca Çağlayancerit sınırı boyunca Umutlu Köyü (53-94), Ayrarpınarı (52-90), Kengeralamı (51-92), Yılanovası (48-00), Subatan mevkisi (50-90), Kaletepe (52-96), Şerbent (53-97) ve Osmankuyusu (54-00) bölgeleri aranmıştır.

Kurucova Köyü bölgesinde yürütülen arama faaliyetleri Nurhak, Gölbaşı ve Nurdağı Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlıkları ile Çağlayancerit, Andırın, Türkoğlu, İl Merkez ve Pazarcık İlçe Jandarma Komutanlıkları, Gaziantep ve Adana AKUT görevlileri ve gönüllü dağcı ekipler ve İl Emniyet Müdürlüğüne bağlı Polis Özel Harekât personeli tarafından icra edilmiştir. Bölgedeki yolların açılması amacıyla saat 03.00 sıralarında Kriz Merkezi tarafından görevlendirilen iş araçları ile kapalı yollar açılmıştır. Gölbaşı Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlığı, Kurucaova (87-04) köyü bölgesinde arama faaliyetlerine katılmış, tipi ve arazideki yoğun kar yağışına rağmen bölgenin alçak kesimlerinin arama tarama çalışmaları tamamlanmıştır. Yoğun kar yağışına ve sıcaklığın -5 dereceye ve görüş mesafesinin 10 metreye kadar düşmesine rağmen Nurdağı Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlığı tarafından Kurucaova (87-04), Çağla Mahallesi (86-05), Subatan Çukuru (84-06), Güneyoluk Tepe (86-06) bölgeleri aranmıştır. Nurhak Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlığı tarafından sivil

savunma ekipleri ile beraber Kurucaova Subatan Çukuru (84-06), Güneyoluk Tepe (86-06) bölgeleri aranmıştır. Pazarcık İlçe Jandarma Komutanlığı tarafından (87-04) ve TRT Role istasyonu (85-06) bölgeleri saat 16.00'a kadar aranmıştır. Andırın İlçe Jandarma Komutanlığı tarafından Kurucaova Köyü'nün batısı (86-04), (85-04), Çıtlalı güney sınırları (83-04), 2100 Rakımlı Tepe (83-05), Porsuk Tepe (83-06), Subatan Çukuru (84-06), Güneyoluk Tepe (85-06), (86-06), Çağlayan Mahallesi (86-05) bölgeleri aranmıştır. İl Merkez Jandarma İlca Karakol Komutanlığı tarafından yaklaşık 2 metre karla kaplı araziye ve tipi şeklinde devam eden kar yağışına rağmen İlca bölgesinde bulunan Kuruçak Tepe (02-12) mevkiinden 1800 rakımlı Nadar Tepe (13-99) istikametinde arama faaliyetine devam edilerek bu alanlar taranmış ve Hacıbudak Köyü istikametinden İlca Jandarma Karakol Komutanlığına doğru intikal edilmiştir. İl Merkez Jandarma Karakol Komutanlığı tarafından sivil savunma ekipleri ile beraber Kurucaova (87-04) Köyü'nden hareket edilerek Çağla Mahallesi (86-05), Güneyoluk (86-06), Kayalı (08-98) bölgeleri aranmıştır. Türkoğlu İlçe Jandarma Komutanlığı tarafından Nurhak Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlığı ile koordineli olarak Saraycıkbeli (89-08) bölgesinde arama faaliyeti icra edilmiştir. Çağlayancerit İlçe Jandarma Komutanlığı tarafından Kurucaova Çağla Mahallesi (86-05) ve çevresinin aranmasını müteakip çalışmalar Subatan Çukuru (84-06), Güneyoluk Tepesi (86-06) bölgelerinde yoğunlaştırılmıştır.

26 Mart 2009 tarihinde helikopter enkazının bulunmasına yönelik arama tarama ve kurtarma çalışmalarda görev yapan askerî birlikler ve geçici köy korucularının yanında Kahramanmaraş İl Sivil Savunma Müdürlüğüne bağlı ekipler ile diğer illerden takviye amaçlı gönderilen sivil savunma ekipleri de arama faaliyetlerine katılmıştır. Bu kapsamda; Kahramanmaraş Sivil Savunma Müdürlüğüne ait arama kurtarma ekibi 3'e ayrılarak asker ve köy korucularından oluşturulan arama ekipleri ile birlikte akşam saat 17.30'a kadar arama ve tarama çalışması yapmıştır. İlk gün Kurucaova Köyü'nden arama çalışmalarına başlayarak Sisne Köyü'ne ulaşan Adana Sivil Savunma Arama ve Kurtarma Birlik Müdürlüğü ekipleri ara vermeksizin Sisne bölgesindeki arama çalışmalarına katılmıştır. Kayseri ve Sivas Sivil Savunma ekipleri de öğle saatlerinden itibaren Sisne bölgesindeki arama çalışmalarına katılmıştır. Adana, Malatya Adıyaman, Osmaniye ve Gaziantep Sivil Savunma ekipleri Kurucaova bölgesinde, Sivas Sivil Savunma Ekibi Elmalı Köyü bölgesinde, Mersin Sivil Savunma Ekibi Kızılöz-Kanlıçukur bölgesinde, Kayseri Sivil Savunma Ekibi Sisne Köyü ile Baluşağı mezrasında, Hatay Sivil Savunma Ekibi Kızılöz Köyü civarında akşam saatlerine kadar arama çalışmalarına devam etmişlerdir. Göksun Kriz Merkezi tarafından İlca Kasabasına yönlendirilen Elazığ İl Sivil Savunma arama kurtarma ekibi olumsuz hava şartlarına rağmen saat 22.30'da İlca Kasabasına ulaşmış ve Hacıbudak bölgesinde arama faaliyetlerine başlamıştır. Gün boyunca arama yapan ekiplerin yorulması, hava şartlarının ağırlığı ve görüş mesafesinin azalması, yoğun kar yağışı ve tipi nedenleri ile arama tarama çalışmalarına ara verilmiştir. Çeşitli illerden Göksun İlçesine intikal eden Arama Kurtarma Birlik ekipleri Afşin ve Göksun İlçelerinde oluşturulan toplanma merkezlerine intikal etmiştir. Kahramanmaraş, Sivas ve Kayseri Sivil Savunma ekipleri ise Kızılöz Köyü'nde havanın aydınlanmasını beklemiştir.

Karadan yapılan arama çalışmalarının yanında olumsuz hava şartlarına rağmen gün içerisinde Hava Kuvvetlerine ait (3) Casa uçağı ile (2) Cougar helikopter, Genelkurmay Özel Kuvvetler Komutanlığına ait (2) helikopter, Kara Kuvvetleri Komutanlığına ait (2) helikopter, Emniyet Genel Müdürlüğüne ait (1) adet SKORSKY olmak üzere toplam (3) CASA uçağı ve (7) helikopter ile destek verilmeye çalışılmıştır.

Saat 14.50'de Göksun ilçesine teşrif eden Başbakan Sayın Recep Tayyip ERDOĞAN'a Göksun Kaymakamlığı Kriz Merkezinde İçişleri Bakanı Sayın Beşir ATALAY, Kahramanmaraş Valisi Sayın Mehmet Niyazi TANILIR ve diğer yetkililer tarafından yürütülen ve planlanan çalışmalar ile ilgili olarak brifing arz edilerek, konuyla ilgili Sayın Başbakan'ın talimatları alınmıştır.

Bölgede gün boyu süren arama çalışmaları olumsuz hava şartlarından ötürü güçlükle sürdürülmüştür. Saat 12.45 sıralarında Kızılöz Köyü - Sisne Mahallesi'nde faaliyet gösteren İl Jandarma Komutanlığı Asayiş Şube Müdürü Yüzbaşı Ahmet ERGEÇ tarafından arama faaliyetlerinin devam ettiği bölgede yoğun tipi ve sis bulunduğu ve görüş mesafesinin yer yer 2-3 metreye kadar düştüğü bilgisi Jandarma Harekât Merkezine bildirilmiştir. Saat 15.05 sıralarında Jandarma Harekât Merkezine, Çağlayancerit /Engizекler / Ayrıncını Dağı bölgesine görevlendirilen bir GKK timinin yoğun tipi nedeniyle ilerleyemedikleri ve Büyükyazıyayla (53-85) bölgesinde mahsur kaldıkları, Kızılöz Köyü – Sisne Mahallesi ile Kurucaova Köyü bölgesinde görüş mesafesinin 5-10 metre arasında olduğu kar yağışının yoğun olarak devam ettiği bilgisi ulaştırılmıştır. Saat 18.05'te bölgede hazır bekleyen helikopterlerle irtibat sağlanmış ancak helikopterlerin olumsuz hava şartlarından dolayı bölgeyi havadan tarayamadıkları bilgisi alınmıştır. Saat 20.10 sıralarında Kızılöz ve Sisne Mahallesi civarlarında sıcaklığın çok düştüğü, kar yağışı ve sisin rüzgâr ile birlikte devam ettiği hususları Harekât Merkezine bildirilmiştir. Gün boyunca Kurucaova bölgesi teferruatlı olarak arandığından bu bölgede görev yapan askeri unsurlar ile sivil savunma ekipleri Sisne bölgesinde devam eden arama faaliyetlerine katılmak üzere bu bölgeye yönlendirilmiştir. Benzer şekilde arama birliklerini takviye etmek maksadıyla bölgeye sevk edilen Ankara Jandarma Özel Asayiş Komutanlığından (2) arama kurtarma timi, (1) Jandarma Özel Asayiş Komutanlığından (2) Bölük ve Hatay Jandarma Özel Harekât Taburu, saat 13.00 itibarıyla Göksun İlçe Jandarma Komutanlığına ulaştırılmıştır.

26 Mart 2009 tarihinde, gün boyunca yürütülen arama çalışmalarında İl Jandarma Komutanlığına bağlı (37) Subay, (86) Astsubay, (194) Uzman Jandarma, (545) Erbaş/Er ile (876) Geçici Köy Korucusu, Polis Özel Harekâttan (67) personel, Sivil Savunma Arama Kurtarma Birliklerinden (231) arama kurtarma personeli, Gaziantep, Adana ve İstanbul AKUT'tan (60) personel ve Sağlık Bakanlığına bağlı (5) UMKE, (50) Gönüllü Dağcı ve Göksun ve Merkez Orman İşletme Müdürlüklerinden toplam (52) personel katılmıştır. Bölgede devam eden yoğun kar yağışı ve tipi dolayısıyla kapanan yolların açılması amacıyla Karayolları 55. Şube Şefliği ile İl Özel İdaresine ait iş araçları görevlendirilmiştir.”

Kazanın ikinci günü olan 26.03.2009 tarihinde yürütülen arama kurtarma çalışmalarıyla ilgili olarak üzerinde durulması gereken birinci husus, İçişleri Bakanı Beşir ATALAY'ın saat 02.30 civarında olay yerine gelerek arama-kurtarma çalışmalarının komuta ve kontrolünü bizzat ele alması ve yine aynı gün Başbakan Recep Tayyip ERDOĞAN'ın da saat 14.30 civarında Göksun ilçesine gelerek yürütülen çalışmalarını yerinde incelemesidir. Diğer bir önemli husus ise Genelkurmay Başkanlığından Jandarma kanalıyla kaza yerinin koordinatları olarak Kurucaova Köyü yakınlarının bildirilmesi neticesinde arama-kurtarma personelinin önemli bir bölümünün bu bölgeye kaydırılması, kazanın olduğu bölgenin doğusunda kalan Kurucaova'daki yoğun çalışmalardan bir netice elde edilememesidir. Oysa ki Jandarma Genel Komutanlığının Kahramanmaraş İl Jandarma Komutanlığına FTP üzerinden gönderdiği harita doğru yeri göstermesine rağmen değerlendirilememesi üzüntü vericidir.

Çalışma yapan ekipler ve görev bölgeleri aşağıdaki haritada işaretlidir. Buna göre;

Haritada 1 numarası ile işaretlenen bölgede Andırın ve Çağlayancerit İlçe Jandarma Komutanlığı ekipleri ve Sivil Savunma ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 2 numarası ile işaretlenen bölgede Nurdağı ve Nurhak Jandarma Asayiş Komando Komutanlığı Ekipleri, İl Merkez Jandarma Komando Komutanlığı ve Sivil Savunma ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 3 numarası ile işaretlenen bölgede Gölbaşı Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlığı ekipleri ve Sivil Savunma ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 4 numarası ile işaretlenen bölgede Türkoğlu İlçe Jandarma Komutanlığı ekipleri ve Sivil Savunma ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 5 numarası ile işaretlenen bölgede Adıyaman Jandarma Tabur Komutanlığı ekipleri ve Orman Bölge Müdürlüğü ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 6 numarası ile işaretlenen bölgede Afşin İlçe Jandarma Komutanlığı ekipleri ve Orman Bölge Müdürlüğü ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 7 numarası ile işaretlenen bölgede Nurhak İlçe Jandarma Komutanlığı ekipleri, Orman Bölge Müdürlüğü ekipleri ve Sivil Savunma ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 8 numarası ile işaretlenen bölgede Elbistan İlçe Jandarma Komutanlığı ekipleri ve Orman Bölge Müdürlüğü ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 9 numarası ile işaretlenen bölgede Çoğuhan Jandarma Asayiş Komando Bölüğü Komutanlığı ekipleri, Orman Bölge Müdürlüğü ekipleri ve Sivil Savunma ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 10 numarası ile işaretlenen bölgede Pazarcık Jandarma Asayiş Komando Bölüğü Komutanlığı ekipleri ve Sivil Savunma ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 11 numarası ile işaretlenen bölgede İl Merkez Tekir Jandarma Komutanlığı ekipleri, Orman Bölge Müdürlüğü ekipleri ve Sivil Savunma ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

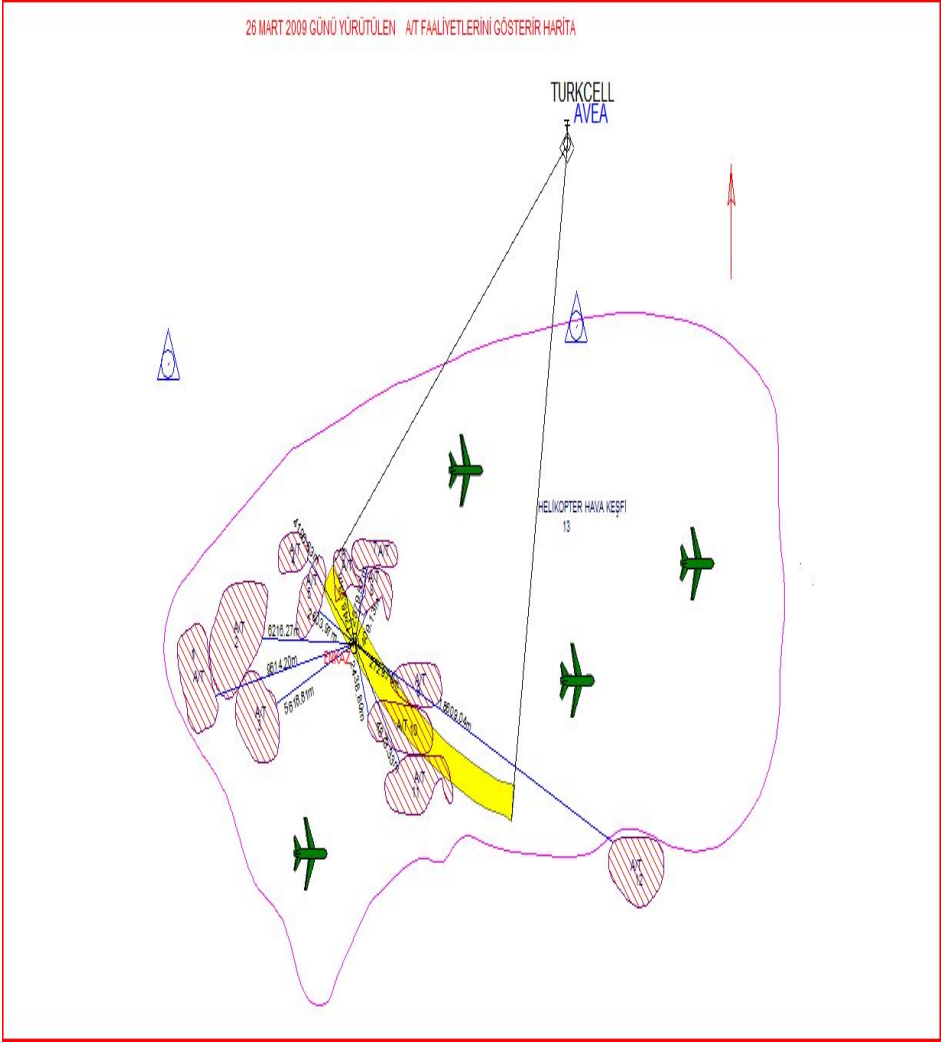
Haritada 12 numarası ile işaretlenen bölgede İl Merkez Ilıca Jandarma Komutanlığı ekipleri ve Sivil Savunma ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Ayrıca haritada helikopter işareti bulunan taralı bölgenin de havadan helikopter ile tarandığı

belirlenmiştir.

(H) enkaz yerini göstermektedir.

Şekil 24. 26/03/2009 Tarihinde Yapılan Arama Kurtarma Çalışmaları



4.6.3. 27.03.2009 Tarihinde Yürütülen Arama-Kurtarma Çalışmaları

Kahramanmaraş Valiliği Kriz Merkezi tarafından hazırlanan raporda 27.03.2009 tarihinde yürütülen çalışmalar şu şekilde belirtilmiştir:

“27 Mart 2009 saat 01.30 sıralarında Genelkurmay Başkanlığına ait (1) helikopter İl Merkez İlca Beldesi - Sarıgül Köyü bölgesine arama yapmak için kalkmış, ancak olumsuz hava şartları nedeniyle bölgeye giremeyerek Göksun İlçesi'ne geri dönmüştür. Saat 04.00-05.00

arasında havadan arama yapmak amacıyla Diyarbakır'dan (1) CASA uçağı ve Malatya'dan (1) COUGER helikopteri kalkmış ancak kötü hava koşulları nedeniyle helikopter faaliyetleri yarıda bırakılmak zorunda kalınmıştır.

Kriz Merkezinde yapılan değerlendirmeler sonucunda hazırlanan faaliyet planı kapsamında 27 Mart 2009 tarihinde saat 05.00'dan itibaren, Jandarma Komando Özel Asayiş Komutanlığından (1) Jandarma Özel Harekât Taburu ve (2) Dağ Arama Kurtarma Timi, Hatay Jandarma Özel Harekât Taburu, Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlığından (3) Bölük, Polis Özel Harekâtın (1) ekip, (6) İlçe Jandarma Komutanlığından çıkartılan Jandarma Timleri ve geçici köy korucuları ile Sisne güneyi (98-02), Elmalı Köyü güneyi (93-10), Keş Dağı bölgesi (92-06), Kurucaova Köyü'nün batısındaki Kılbaş bölgeleri (87-04), (84-01) olmak üzere (6) bölgede arama çalışmalarına başlanılmıştır. Ayrıca Genelkurmay Başkanlığı Özel Kuvvetler Komutanlığı, Doğal Afetler Kurtarma Taburundan (24) kişilik (2) tim, arama çalışmalarında yer almak üzere bölgeye intikal etmiştir.

Jandarma Özel Asayiş Komutanlığına bağlı dağcılık ekipleri tarafından Tansır Sırtı (94-03), Tansır Tepe (94-02), Kabak Tepe (94-99), Karmağarası mevkii (94-98), Döngel Yaylası (94-97), Zorkun sırtı (96-95), Yenice Tepe (97-95), Şahinkayası tepe (87-94), Hamze Çeşmesi (97-94), Kayon mevkii (97-93), Kalkaya Tepe (97-92), Aptalınarı (96-91) koordinatlarında arama faaliyetleri yürütülmüştür. Jandarma Özel Asayiş Komutanlığı, (1) ve (3)'ncü Jandarma Özel Harekât Birlikleri tarafından Ardıçlı Sırtı (96-03), Kumçuru Tepe (96-02), Doyalar Pınarı (95-01), Balkaya Tepe (96-01), Döngel yaylası (95-00), Kozcağız Tepe (96-99), Kozcağız Sırtı (96-97), Zorkun Sırtı (96-95), Yenice Tepe (97-95), Hamze Çeşmesi (97-94), Kayon mevkii (97-93), Kalkaya Tepe (97-92), Aptalınarı (96-91) koordinatlarında arama çalışmaları yürütülmüştür. Hatay Jandarma Özel Harekât Taburu Sisne Yaylası Tepe (88-04), Küllük Tepe (97-02), Sisne Mahallesi (98-02), Sarıkaya Tepe (97-02), Şeytanpınarı Deresi (98-01), Kozcağız Tepe (97-99), Büyükyaylacık Tepe (97-99), Yaylacık Mahallesi (98-99), Kozcağız Deresi (98-98), Döngel Yaylası (97-97), Çorak Tepe (98-97), Zorkun Deresi (97-96), Yenice Tepe (97-95), Hamze Çeşmesi (97-94), Kayon mevkii (97-93), Kalkaya Tepe (97-92), Aptalınarı (96-91) koordinatlarında arama faaliyeti icra etmiştir. Polis Özel Harekât Timleri tarafından Avcılar (05-90) bölgesinden saat 05.00'te hareket edilerek Kozcağız (04-93) ve kuzeyi bölgesi aranmıştır. Gölbaşı Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlığı tarafından saat 04.30 sıralarında Göksun Karaömer'den hareketle Sisne Yaylası Tepe (98-02), Sisne Yaylası (98-04), Çatalkaya Dere (99-01) ve Küçük Yaylacık Tepe (99-00) bölgelerinde arama faaliyetleri icra edilmiştir. Nurdağı Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlığı tarafından saat 04.30'da Şahinkayası (96-91) beldesine intikal edilerek kılavuz GKK'lerle birlikte gün boyunca tipi şeklinde kar yağışı ve görüş mesafesininin 10 metrenin altına düşmesine rağmen saat 15.00'e kadar Karaağaç Mevkii (97-92), Kalkaya Tepe (97-92), Şahinkayası (97-93), Şahinkaya Tepe (97-94), Karatepe (98-95), Ataca Tepe (98-94), Topukluboyun Mevkii (99-93) bölgeleri aranmıştır. Nurhak Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlığı tarafından Tekir Jandarma Karakol Komutanlığından saat 04:30'da Şahinkayası beldesine hareket edilmiş, saat 06.30'dan itibaren Kalkaya Tepe (97-92), Şahinkayası Tepe (97-94), Karatepe (98-95), Adaca Tepe (98-94), Topuklu Boyun mevkii (99-93), Arpalıhopur Tepe (98-91), Yoncalık Tepe (99-91), Aydoğmuş Tepe (00-92), Karatepe (01-93), Deliktaş Tepe (01-95) bölgelerinde arama faaliyetlerinde bulunulmuştur.

Saat 05.00'te başlayan çalışmalara Osmaniye İl Sivil Savunma Müdürlüğü ekipleri Elmalı Köyü güneyi (16-03), Adıyaman İl Sivil Savunma Müdürlüğü ekipleri Sarıgül Köyü güneyi (16-03), Malatya İl Sivil Savunma Müdürlüğü ekipleri Sarıgül Köyü güneyi (16-03), Kayseri İl Sivil Savunma Müdürlüğü ekipleri Kızılöz Köyü Sisne Köyü arası, Gaziantep İl Sivil Savunma Müdürlüğü ekipleri Sarıgül Köyü güneyi (16-03), Erzurum Sivil Savunma Arama Kurtarma Birlik Müdürlüğü ekipleri Elmalı Köyü güneyi (16-03), Diyarbakır Sivil Savunma Arama kurtarma Birlik Müdürlüğü ekipleri Püren Geçidi Berit Dağı'nın kuzeyi, Şanlıurfa İl Sivil

Savunma Müdürlüğü ekipleri Tekne Dağı güneyi ve Keş Dağı, Elazığ İl Sivil Savunma Müdürlüğü ekipleri Ilca bölgesi, Mersin İl Sivil Savunma Müdürlüğü ekipleri Kılbaşı Dağı ve batısı, Hatay İl Sivil Savunma Müdürlüğü ekipleri Kızılöz Köyü civarı, Sivas İl Sivil Savunma Müdürlüğü ekipleri Kılbaşı Dağı batısı, Adana Arama Kurtarma Birlik Müdürlüğü Birinci Dağcı Grubu Ilca Teke Yücesi Dağı güneyi, Adana Arama Kurtarma Birlik Müdürlüğü İkinci Dağcı Grubu Tekne Dağı güneyi (82-05), Kahramanmaraş İl Sivil Savunma Müdürlüğü ekibi Sisne ve Elmali bölgelerinde arama yaparak destek vermişlerdir. Sivil savunma ekipleri dışında Bursa Dağcılık ekibi (16) dağcı, Kayseri ve Niğde UMKE'leri, Gaziantep AKUT ekibi (12) kişi Kahramanmaraş Dağcılık ekibi (11) dağcı, İl Sağlık Müdürlüğü (50) personel, İl Özel İdaresi (12) Personeli ile Orman Bölge Müdürlüğü (25), Geben ADY (Geben Boru Hattı Arama Kurtarma ekibi) (8) personel ve BOTAŞ ekibi (15) personel ile gün boyu arama çalışmalarında görev almıştır. Adıyaman Jandarma Özel Harekât Taburu Ilca/Süleymanlı batısı (06-95), Süleymanlı kuzeyi (09-98) bölgelerinde arama faaliyetinde bulunmak üzere saat 11.00'da intikale başlamış ve saat 13.30'da Süleymanlı bölgesine ulaşarak bu bölgede arama faaliyeti icra etmiştir.

Karadan yürütülen arama çalışmalarına havadan destek sağlamak amacıyla (1) Cougar helikopter Diyarbakır'da, Özel Kuvvetlerden (2) UH-60 helikopter Göksun'da, Orman Genel Müdürlüğüne ait (2) helikopter Kayseri'de ve (1) Casa uçağı olmak üzere toplam (6) hava aracı gün boyunca hazır bekletilmiş ancak olumsuz hava şartlarından ötürü etkin olarak kullanılamamıştır.

Arama faaliyetleri icra edilirken 27 Mart 2009 saat 14.28'de İl Merkez Döngel Köyü muhtarı tarafından İl Jandarma Harekât Merkezi aranarak "Helikopterin enkazına Sisne Mahallesi yakın olan Kanlıçukur mevkiinde rastladıklarını, helikopterde bulunan iki kişinin cesetlerini gördüklerini" bildirilmiştir. Enkaza ulaşan 17 vatandaş tarafından verilen bilgiler değerlendirilerek helikopter enkazı koordinatının İl Merkez /Karayakuplu sırtı (94500-06400) olduğu tespit edilmiş ve enkaz alanının koordinat bilgileri ilgili birliklere bildirilmiştir. Helikopter enkazının bulunduğuna ilişkin gelen bilgilerin doğrulanması üzerine Göksun Kriz Merkezinde bulunan İçişleri Bakanı Beşir ATALAY, Emniyet Genel Müdürü Oğuz Kaan KÖKSAL, Sivil Savunma Genel Müdürü Atilla ÖZDEMİR, Kahramanmaraş Valisi Mehmet Niyazi TANILIR, İl Jandarma Komutanı Sezai AKGÜN ve İl Emniyet Müdürü Necdet ÇELİKBİLEK ile birlikte enkaz bölgesine en yakın köy olan Kızılöz Köyü'ne hareket etmişlerdir. Bu saatten sonra helikopterin enkazına ulaşılmasına yönelik çalışmalar Kızılöz Köyü'nden sevk ve idare edilmiştir. Enkazın bulunması üzerine Kızılöz güneyi ve diğer bölgelerde arama faaliyetinde bulunan birliklere saat 15.00'den itibaren emniyetli bir şekilde operasyon çıkış bölgesine dönmeleri emri verilmiştir.

İçişleri Bakanı, Emniyet Genel Müdürü, Kahramanmaraş Valisi, İl Jandarma Komutanı ve İl Emniyet Müdürü ve diğer yetkililer ile Kızılöz Köyü'nde yapılan değerlendirmeler sonucunda arama faaliyetlerinde bulunan tüm askerî ve sivil ekiplerin toplanma merkezlerine çağırılması ve helikopterin enkazına ulaşılmasında teknik beceri sahibi ve yeterli donanımlı bulunan askerî birlikler ile sivil savunma ekiplerinin kullanılması kararlaştırılmıştır. Bu çerçevede Erzurum ve Adana sivil savunma ekiplerinden (25) kişi, Çoğulhan Jandarma Asayiş Komando Bölüğünden (3) tim, enkaz alanını bilen ve kılavuzluk edecek (31) GKK'den oluşan toplam (108) kişilik bir ekiple enkaz mahalline doğru saat 20.40'ta intikale başlanmıştır. Genelkurmay Özel Kuvvetlere bağlı (8) kişilik DAK timi, Kızılöz Köyü'ne ulaşmasını müteakip, saat 21.30 itibarı ile intikale başlayarak önde giden ekiplere katılmıştır.

27 Mart 2009 tarihinde saat 14.28'de helikopterin düştüğü alanın tespit edilmesine kadar geçen sürede yapılan çalışmalar ile bu saatten sonra enkaz alanına ulaşılmasına yönelik olarak yürütülen faaliyetlere İl Jandarma Komutanlığına bağlı (32) Subay, (86) Astsubay, (120) Uzman Jandarma, (633) Erbaş/Er ile (647) Geçici Köy Korucusu, Polis Özel Harekattan (70) personel, Sivil Savunma Arama Kurtarma Birliklerinden toplam (263) arama kurtarma personeli,

Gaziantep, İstanbul ve Adana AKUT'tan (60) personel ve Sağlık Bakanlığımıza bağlı (5) UMKE, (5) Gönüllü Dağcı ve Gökşun ve Merkez Orman İşletme Müdürlüklerinden toplam (16) personel katılmıştır. Bölgede devam eden yoğun kar yağışı ve tipi dolayısıyla kapanan yolların açılması amacıyla Karayolları 55. Şube Şefliği ile İl Özel İdaresine ait iş araçları görevlendirilmiştir.”

Kaza mahalline ilk ulaşan grupta bulunan Döngel köyü eski muhtarı Yılmaz TİLKİ Komisyonumuza 12.06.2009 tarihinde vermiş olduğu ifadesinde helikopter enkazına nasıl ulaştıklarıyla ilgili şu açıklamaları yapmıştır:

“Kaza yerine ulaşan 17 kişilik grubu kendisinin topladığını, Döngel köyünde 1999-2009 tarihleri arasında iki dönem muhtarlık yaptığını ve aynı zamanda gönüllü köy korucusu olduğunu, yanındaki grupta kendi köyünden ve Çevrepınar Köyü'nden kişilerin bulunduğunu, olaydan bir gün önce perşembe günü bazı hazırlıklar yaptığını, muhtar arkadaşlarıyla telefon görüşmeleri sonunda, Baluşağı Köyü'nden bir vatandaşın helikopteri gördüğünü ve Gökşun istikametine gittiğini söylediğini, bu bilgiler ışığında helikopterin Keş Dağı'na çarpmış olabileceğini tahmin ettiğini ve Tekir Jandarma Karakoluna giderek bunu anlattığını, karakolda bir yarbayın olduğunu ve o bölgeyi araştırdıklarını söylediğini, bunun üzerine kendisi bir ekip kurarak Kızılöz Köyü'ne geçtiğini ve tahmin ettiği istikamette aramaya başladıklarını, havanın yükseklerde kar yağışlı olduğunu ve arkadaşlarının kaybolmasından endişe ettiği için zaman zaman yoklama aldığını, zaten daha önceden harita üzerinden bir çalışma yaptığını, Baluşağı Sisne arasından geçen tam takip edilince Keş Dağı'nın ortasında yani ters yüzünün ortasında olabileceğini tahmin ettiğini, yüksek bir tepeye çıktıklarını ve helikopteri gördüklerini, enkaza ulaştıklarında saatin 14.30 civarında olduğunu, yaşayan birini bulabilecekleri ümidiyle acele ettiklerini, aşırı sis dolayısıyla görüş açısının çok düşük olduğunu, hatta enkaza ulaştıktan sonra üzerlerinden bir helikopter sesi duyduklarını ancak göremediklerini, olay yerine vardıklarında hemen 156'yı aradığını, üzerlerinde hem Turkcell hem de Avea telefonların bulunduğunu ve hepsiyi arama yapılabildiğini, sonra kendilerini basın kuruluşlarının aramaya başladığını ve telefonlarını nasıl öğrendiklerini anlayamadığını” belirtmiş,

Kaza yerinde neler gördüklerine yönelik soru üzerine;

“Helikopter enkazının çarpma sonucu geniş bir alana dağıldığını, ön tarafta pilot olduğunu tahmin ettiği bir cesedin helikopter içerisinde olduğunu, yine onun tam arkasında bir koltukta sırtı pilota dönük oturan Erhan ÜSTÜNDAĞ'a ait olduğunu tahmin ettiği bir cesedin daha bulunduğunu, sağ tarafta altta da iki adet cesedin bulunduğunu, toplam dört ceset gördüklerini, hiçbir yaşam belirtisinin olmadığını, bunlar içerisinde Muhsin YAZICIOĞLU'nun bulunmadığını, ayrıca olay yerinde bir pardösü bularak ön taraftaki cesedin üzerine örttüğünü, ayrıca bir çanta ve büyük bir kamera gördüklerini ama hiçbir şey el sürmediklerini, olay yerinde gördüğü çantanın daha sonra kendisine savcılıkta gösterilen laptop çantası olduğunu, helikopterin kar ve tipi nedeniyle etrafı kapalı olduğundan arama ekiplerinin bulabilmesi açısından helikopterin kırmızı rengi görünsün diye karları temizlediklerini, aşırı tipi olması nedeniyle fazla kalamadıklarını ve dönmeye karar verdiklerini, bazı arkadaşların Sisne istikametine gidelim demesine rağmen kendisinin geldikleri istikamette izlerinin olması nedeniyle kaybolmamak açısından aynı istikametten gidelim dediğini ve gece saat 11.30-12.00 gibi Kızılöz Köyü'ne dönebildiklerini”

ifade etmiştir.

Ayrıca Yılmaz TİLKİ çarşamba ve perşembe günü yürütülen, yani kazanın birinci ve ikinci günü yürütülen arama faaliyetlerine katılmadığını sadece kazaya ulaştıkları **cuma günü aramaya çıktığını** da ifadesinde belirtmiştir.

Ceride defterinden;

Haritada 1 numarası ile işaretlenen bölgede Sivil Savunma ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 2 numarası ile işaretlenen bölgede Sivil Savunma ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 3 numarası ile işaretlenen bölgede Sivil Savunma ekipleri ve Orman Bölge Müdürlüğü ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 4 numarası ile işaretlenen bölgede JÖAK, Jandarma Özel Harekât Tabur Komutanlığı, 2. Dağ A/T Timi, Hatay Jandarma Özel Hareket Tabur Komutanlığı ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 5 numarası ile işaretlenen bölgede Gölbaşı Jandarma Asayiş Komando Bölüğü Komutanlığı, Orman Bölge Müdürlüğü ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 6 numarası ile işaretlenen bölgede Sivil Savunma ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 7 numarası ile işaretlenen bölgede Nurhak ve Nurdağı Jandarma Asayiş Komando Bölüğü Komutanlığı ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 8 numarası ile işaretlenen bölgede Polis Özel Harekât ekiplerinin arama yaptığı,

Haritada 9 numarası ile işaretlenen bölgede Adıyaman Jandarma Özel Harekât Tabur Komutanlığı ekipleri tarafından aramaların yapıldığı,

Haritada 10 numarası ile işaretlenen bölgede Ilıca Jandarma Komutanlığı ve Sivil Savunma ekipleri tarafından aramaların yapıldığı

görülmektedir.

şartlarının çok kötü ve bölgenin coğrafi şartlarının çok ağır olması nedenleri ile ekiplerin çok zor durumda oldukları bilgisi alınmıştır. Hatta gönderilen ekipler içerisinde hipotermi tehlikesi ile karşı karşıya kalan (10) personele Kriz Merkezinin görüşü doğrultusunda 28 Mart 2009 günü saat 04.30 sıralarında Kızılöz Köyü'ne geri dönmeleri talimatı verilmiştir. Kalan diğer ekip enkaz bölgesine doğru intikale devam etmeleri talimatı verilmiştir.

Özel Kuvvetlere ait (2) adet helikopter aynı gün havanın müsait olması ile birlikte saat 08:10'dan itibaren Kızılöz Köyü güneyinde faaliyete başlamış, saat 10.10 sıralarında (95090-06200) koordinatları bölgesinde düşen helikopterin enkazını tespit etmiştir. Helikopterlerden biri, 27 Mart 2009 günü saat 22.00'da olay bölgesine intikal ettirilen Özel Kuvvetler Komutanlığına bağlı DAK Timinden bir unsuru saat 10:15 sıralarında **Karayakup Tepe (94600-05800) bölgesinden ararak (95090-06200)** koordinatlarındaki olay bölgesine bırakmış, ikinci unsuru da saat 10:25 sıralarında enkaz alanına bırakmıştır. Enkaz bölgesinde (11) DAK personeli, (3) Jandarma Komando Eri, (1) GKK (Kılavuz) toplam (15) personel ile arama çalışmalarına başlanılmıştır. Ayrıca Diyarbakır Arama Kurtarma Birliğinden (10) kişi, Sivas Sivil Savunma ekibinde (5) kişi sabah 08.00'da olay yerine yürüyerek hareket etmiş olup, saat 13.00'da olay yerine ulaşmışlardır. DAK Timlerinin çalışmaları sonucunda (4) ceset bulunmuş, bulunan cesetler Göksun İlçesinden saat 12.25'te enkaz bölgesine doğru hareket ettirilen Emniyet Genel Müdürlüğüne ait (1) helikopter ile saat 13.40 sıralarında Kızılöz Köyüne getirilmiştir. Enkaz alanında bulunan ekipler alana dağılarak kayıp (2) cesedi aramaya başlamışlardır. Kısa bir süre sonra helikopter enkazının, 10 metre uzağında BBP Genel Başkanı merhum Muhsin YAZICIOĞLU'nun cesedine ulaşılmıştır. Özel Kuvvetler Komutanlığına ait (1) UH-60 helikopter ile saat 13.45'te merhum Muhsin YAZICIOĞLU'nun naaşı Kızılöz Köyü'ne getirilmiştir.

Helikopter enkaz bölgesinde bulunan ekipler tarafından kayıp olan İsmail GÜNEŞ'in bulunması için arama çalışmalarına devam edilmiştir. Bu kapsamda enkaz alanında görev yapan Adana, Diyarbakır ve Sivas Sivil Savunma Arama Kurtarma Ekipleri çalışmalara devam etmiş, hava şartlarının bozulmasıyla birlikte toplanma bölgesi olan Kızılöz Köyü'ne dönmek zorunda kalmışlardır. Kahramanmaraş İl Sivil Savunma Müdürlüğüne bağlı arama kurtarma ekipleri de Kızılöz Köyünde müdahale amaçlı olarak bekletilmiştir. Helikopter enkazı bölgesindeki Özel Kuvvetler Komutanlığı DAK timinin çalışmalarını takviye etmek amacı ile Jandarma Özel Asayiş Komutanlığından toplam (19) personelden oluşan (2) Dağ Arama Kurtarma Timi saat 16.30'da helikopterle enkazın bulunduğu bölgeye intikal ettirilerek yorgun düşen DAK timi yerinde değiştirilmiş ve bulunamayan İsmail GÜNEŞ'i arama faaliyetlerine ara verilmeden gece boyunca da devam edilmiştir. Adıyaman Jandarma Özel Harekât Tabur Komutanlığı (40) personeli müdahale maksatlı olarak Kızılöz Köyü'nde bırakılmıştır. Arama çalışmalarına katılan diğer jandarma unsurlarına bir sonraki gün "Mahalli İdareler Seçimleri"nde görevli oldukları için kendi görev bölgelerine dönmeleri talimatı verilmiştir.

27 Mart 2009 tarihinde saat 14.28'de helikoptere ait enkaz alanının tespit edilmesi ile beraber 28 Mart 2009'da gün boyunca vefat eden (5) kişinin cesedine ulaşılması ve İHA Muhabiri İsmail GÜNEŞ'in aranmasına yönelik yürüten faaliyetlere İl Jandarma Komutanlığına bağlı (32) Subay, (86) Astsubay, (120) Uzman Jandarma, (633) Erbaş/Er ile (647) Geçici Köy Korucusu, Polis Özel Harekâttan (70) personel, Sivil Savunma Arama Kurtarma Birliklerinden toplam (263) arama kurtarma personeli, Gaziantep, İstanbul ve Adana AKUT'tan (60) personel ve Sağlık Bakanlığına bağlı (5) UMKE, (5) Gönüllü Dağcı ve Göksun ve Merkez Orman İşletme Müdürlüklerinden toplam (16) personel katılmıştır. Karayolları 55. Şube Şefliği ile İl Özel İdaresine ait iş araçları ihtiyaç duyulması hâlinde kullanılmak üzere Kızılöz Köyü'nde hazır bekletilmiştir."

4.6.5. 29.03.2009 Tarihinde Yürütülen Arama-Kurtarma Çalışmaları

Helikopter enkazında 5 kişinin naaşına ulaşıp tahliye edilmesine rağmen kazazedde İsmail GÜNEŞ'e 28.03.2009 tarihinde de ulaşılamaması üzerine çalışmalar 29.03.2009 tarihinde de devam etmiştir. Kahramanmaraş Valiliği Kriz Merkezi tarafından hazırlanan raporda bu çalışmalar şu şekilde kayıt altına alınmıştır:

"29 Mart 2009 tarihinde saat 08.30'da BBP Genel Başkanı merhum Muhsin YAZICIOĞLU ile helikopter kazasında vefat eden diğer (4) kişiye ait cenazelerin Kahramanmaraş'tan gönderilmesini müteakip Kahramanmaraş Valisi Mehmet Niyazi TANILIR İHA Muhabiri İsmail GÜNEŞ'in bulunmasına yönelik arama çalışmalarına devam eden ekiplerin sevk ve idaresini yerinden yapmak üzere tekrar Göksun İlçesi'ne hareket etmişlerdir. Kahramanmaraş Valisi tarafından çalışmalara katılan Genelkurmay Özel Kuvvetler, Jandarma, Emniyet Özel Harekât, Sivil Savunma Arama Birlikleri, Gençlik ve Spor İl Müdürlüğüne bağlı dağcılık ekibi ve geçici köy korucularınca müştereken yürütülen çalışmaların aralıksız devam etmesi ve enkaz bölgesindeki aramalara civardaki mağaraların da dâhil edilmesi, arama kurtarma ekiplerinin enkaz bölgesine intikallerinin hava durumu müsait olduğu müddetçe Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından görevlendirilen helikopter ile sağlanması ve arama çalışmaları sırasında çığ ve sis gibi risklere karşı tüm ekiplerin dikkatli olması talimatları verilmiştir.

İHA Muhabiri İsmail GÜNEŞ'in bulunmasına yönelik arama çalışmaları, 29 Mart 2009 tarihinde saat 07.00'den itibaren Sivil Savunma arama kurtarma ekipleri, geçici köy korucuları, askerî personel ve polis özel harekât görevlilerinin katılımıyla yoğunlaştırılmıştır.

*Genelkurmay Başkanlığı Özel Kuvvetlere ait bir helikopter ile saat 08.30'da enkaz mahalli keşfedilmiştir. Saat 10.30'da (40) kişilik Adıyaman Jandarma Özel Harekât Tabur Komutanlığı, 28 Mart 2009 günü olay bölgesine giderek gece boyunca arama faaliyeti icra eden (19) kişilik Jandarma Özel Asayiş Komutanlığı Dağ Arama Kurtarma timlerinden görevi devralarak arama çalışmalarına devam etmiştir. Adana Arama Kurtarma Birliğinde (8) personel, askerler ve özel harekât polislerinden oluşan ekipler helikopter ile enkaz bölgesine sevk edilmiştir. Helikopter enkazının bulunduğu bölgede kılavuzluk yapması ve arama faaliyetlerine katılması amacıyla geçici köy korucuları da helikopter ile enkaz mahalline gönderilmiştir. Enkaz mahallinde görev yapan arama kurtarma ekipleri gün boyunca helikopterin bulunduğu enkazın 300 metre kuzey **doğusundaki kokurdanlık alanda** ve enkazın bulunduğu yerden güney doğuya uzanan vadi boyunca arama faaliyeti icra etmişler ve havanın kararması ve hava şartlarının bozulması nedeniyle saat 22.00'de toplanma bölgesi olan Kızılöz Köyü'ne geri dönmüşlerdir. Saat 15.00 itibarıyla Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü'nün talebiyle Kızılöz Köyü'ne gelen Elbistan Dağcılık ekibinden özel donanımlı (10) kişi enkaz mahalline trümanarak 30 Mart 2009 tarihinde yapılacak çalışmalara katılmak için geceyi enkaz mahallinde geçirmiştir.*

Gün boyu enkaz mahallinde yapılan arama çalışmaları 2'nci Ordu Komutanlığından (2), Özel Kuvvetlere ait (1), Emniyet Genel Müdürlüğüne ait (1) olmak üzere toplam (4) helikopter ile desteklenmiş, aynı gün içerisinde Jandarma Genel Komutanlığına ait (1) adet UH-60 helikopteri, saat 18.00'de ihtiyaten Göksun İlçesi'ne gönderilmiştir. Göksun Kriz Merkezi tarafından 30 Mart 2009 tarihinde yapılacak arama çalışmalarına katılmak üzere Ankara Arama Kurtarma Birliğinden 13 kişilik bir dağcılık ekibi talep edilmiş ve bahse konu ekip gün sonunda Göksun'a varmıştır. Vali Mehmet Niyazi TANILIR saat 23.00'te telefonla Emniyet Genel Müdürlüğü ile görüşerek arama çalışmalarında faydalanılmak üzere (4) adet cesede duyarlı arama köpeği talep etmiştir.

29 Mart 2009 tarihinde İHA Muhabiri İsmail GÜNEŞ'in bulunmasına yönelik olarak yürütülen arama çalışmalarına Adıyaman Jandarma Özel Harekât Taburundan (40 kişi), DAK

ulaşılabilmiştir. 30.03.2009 tarihinde yürütülen çalışmalar Kahramanmaraş Valiliği Kriz Merkezi kayıtlarında şu şekilde belirtilmektedir;

“30 Mart 2009 tarihinde İHA Muhabiri İsmail GÜNEŞ'in bulunmasına yönelik olarak enkaz mahalli çevresinde sondalama yöntemiyle yapılan arama çalışmalarına Çoğulhan Jandarma Asayiş Komando Bölük Komutanlığından (47), GKK'ler ile takviye edilmiş toplam (213) kişiden oluşan 15 JİG Tim, Polis Özel Harekât timlerinden (56), Adana, Ankara ve Kahramanmaraş Sivil Savunma ekiplerinden (48) ve Elbistan ve Kahramanmaraş Dağcılık ekiplerinden (17) kişi katılmıştır. Saat 09.00 itibariyle toplam (19) kişiden oluşan 2 Jandarma Özel Asayiş Komutanlığı Dağ Arama Kurtarma Timi, Adıyaman Jandarma Özel Harekât Tabur Komutanlığına bağlı (31) personel ve Polis Özel Harekât'tan (10) kişilik bir tim katılmıştır. Emniyet Genel Müdürlüğünden talep edilen (4) ceset arama köpeği Kahramanmaraş'a getirilmiş, buradan da bacaklıları ile birlikte helikopterle enkaz bölgesine intikal ettirilerek arama çalışmalarında kullanılmaya başlanmıştır. Enkaz alanında tüm yönlere doğru sondalama yöntemiyle yapılan arama tarama çalışmaları sonrasında kayıp olan İHA Muhabiri İsmail GÜNEŞ'in cesedi saat 13.00 sıralarında helikopter enkazının yaklaşık olarak 400 metre doğusunda çukurun içerisinde, (95500-06200) koordinatlarında Adıyaman Jandarma Özel Harekât Tabur Komutanlığı unsurları tarafından karın içine gömülü şekilde bulunmuştur. İsmail GÜNEŞ'e ait ceset Olay Yeri İnceleme Timleri tarafından yapılan detaylı incelemeye müteakip saat 15.45 sıralarında Emniyet Müdürlüğüne ait helikopter ile Kahramanmaraş Devlet Hastanesi morguna nakledilmiştir.

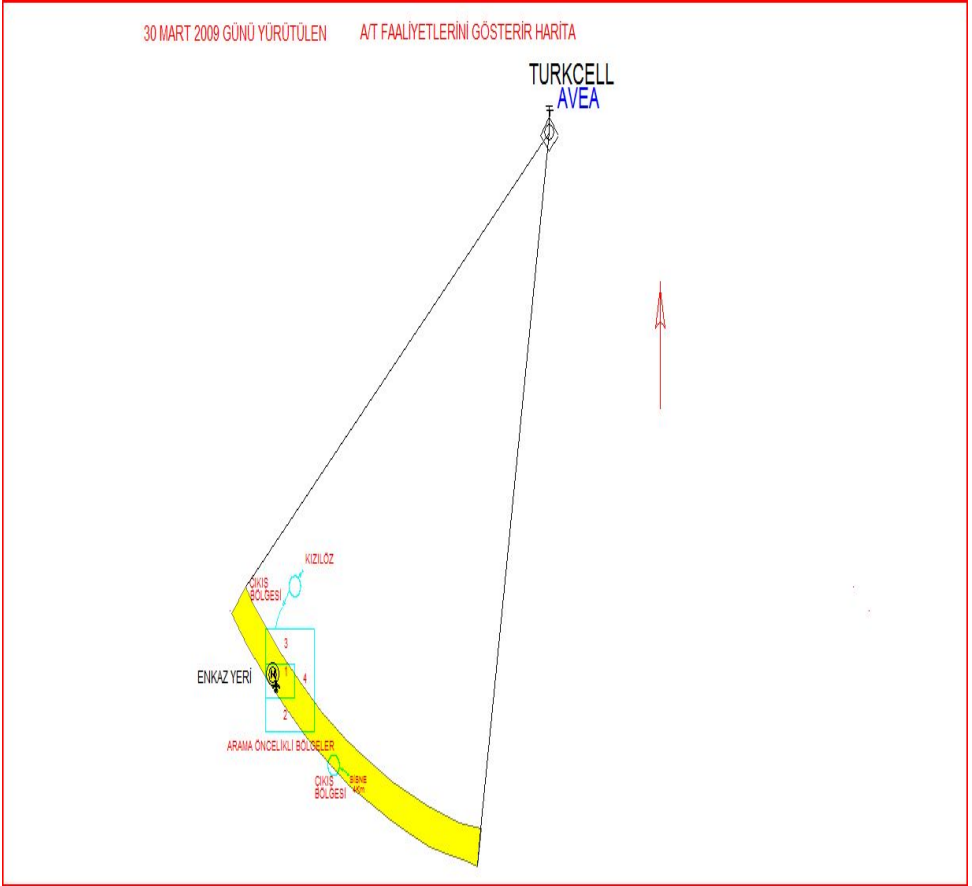
25 Mart 2009 tarihinde İlimiz sınırları içerisinde düşen helikopterde bulunan İsmail GÜNEŞ'e ait cesedin 30 Mart 2009 tarihinde saat 13.00 sıralarında bulunmasından sonra Kahramanmaraş Valisi Mehmet Niyazi TANILIR'ın talimatları doğrultusunda arama çalışmalarına son verilmiş, Jandarma Özel Asayiş Komutanlığı ve Adıyaman Jandarma Özel Harekât Tabur Komutanlığı unsurları helikopter ile saat 16.00 sıralarında Göksun İlçesi'ne dönmüş, planlandığı gibi emniyetli bir şekilde yaya olarak Kızılöz Köyü'ne dönen diğer birlikler ile sivil savunma kurtarma ekipleri ve dağcılık ekipleri son yoklamaları alındıktan sonra, vukuatsız olarak kendi görev yerlerine dönüşe geçmişlerdir.”

Kaza meydana geldikten sonra telefonla 112 Acil Servisine ulaşan ve helikopter içerisinde sıkışmış durumda olduğunu ve ayağının da kırık olduğunu belirten İsmail GÜNEŞ'in kendi gayretleri ile sıkıştığı yerden kurtularak belki bir yerleşim yerine ulaşım ümidi ile yokuş aşağı indiği anlaşılmaktadır.

Arama çalışmalarını yürüten İl Jandarma Alay Komutanı Albay Sezai AKGÜN, İHA Muhabiri İsmail GÜNEŞ'e ulaşımla ilgili olarak komisyonumuza vermiş olduğu 11.06.2009 tarihli ifadesinde;

“Önce dar bir bölgede arandığını, fakat bulunamadığını sonra halkayı genişleterek 50, 100 metre, olmadı 150 metre şeklinde kar temizlenerek arandığını ve nihayetinde enkazın 400-500 metre daha doğusunda, aşağıda bir çukurun içinde İsmail GÜNEŞ'in cenazesine ulaşıldığını, yanında da helikopterden çıkma bir koltuk parçası bulunduğunu, ilk değerlendirmede ayağı kırık olduğu için onun üzerine oturup, o eğimden faydalanıp köye doğru gitmeye çalıştığını tahmin ettiklerini” belirtmiştir.

Şekil 28. 30/03/2009 Tarihinde Yapılan Arama Kurtarma Çalışmaları



Haritada;

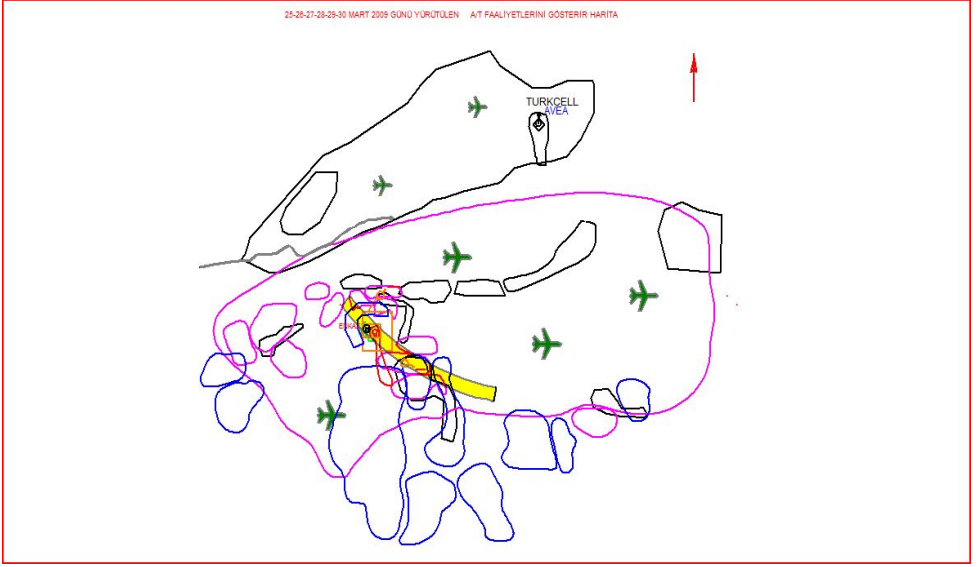
1 numarası ile helikopter enkaz yeri,

2, 3 ve 4 numara ile Askerî Birlikler, Orman Bölge Müdürlüğü ve Sivil Savunma ekipleri (A/T),

Gösterilmiştir.

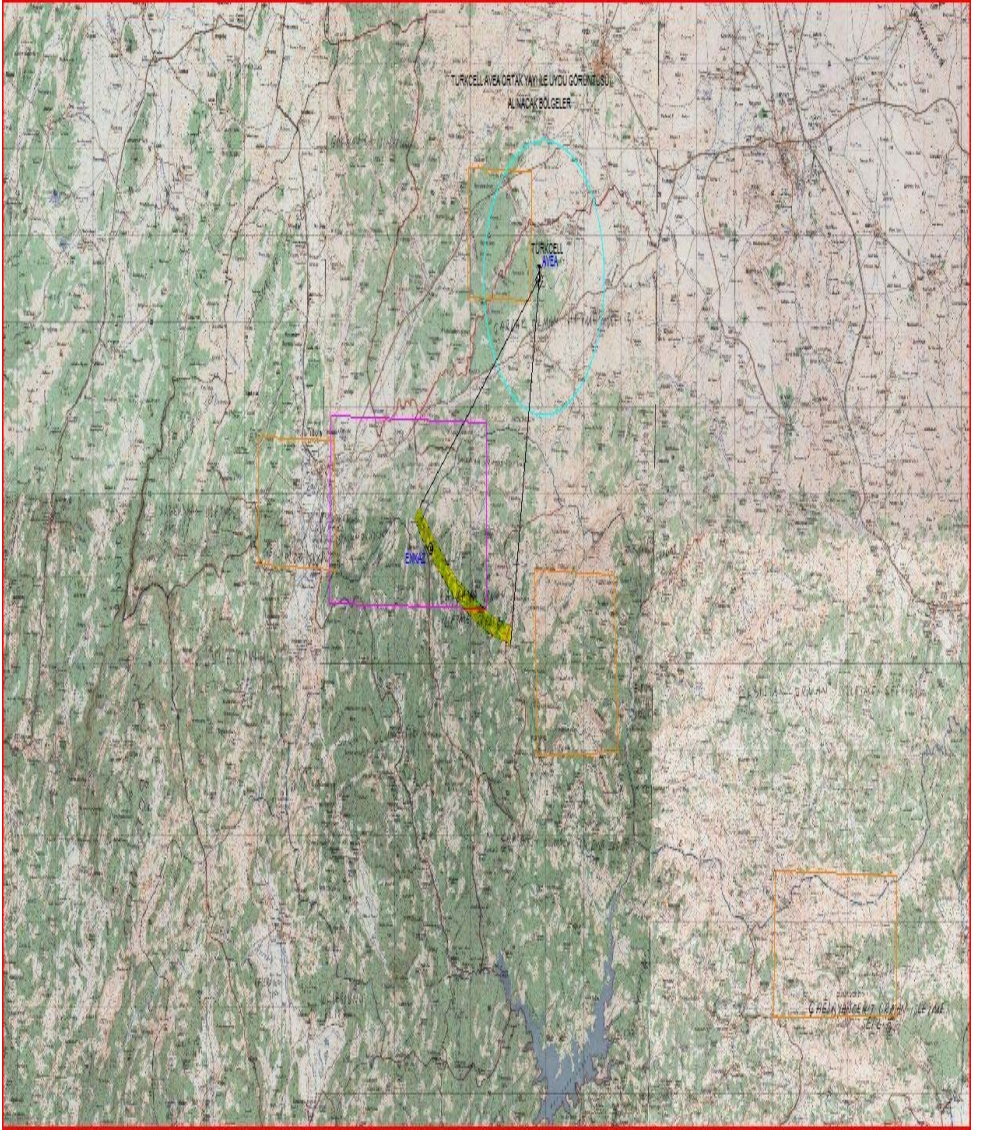
Not: Kazazede İsmail Güneş enkazdan yaklaşık 400 metre güneyde bulunmuştur.

Şekil 29. 25-30 Mart 2009 Tarihleri Arasında Yapılan Arama Tarama Faaliyetlerinin Enkaz Yeri İle Birlikte ve Farklı Renklerle Gösterilmesi

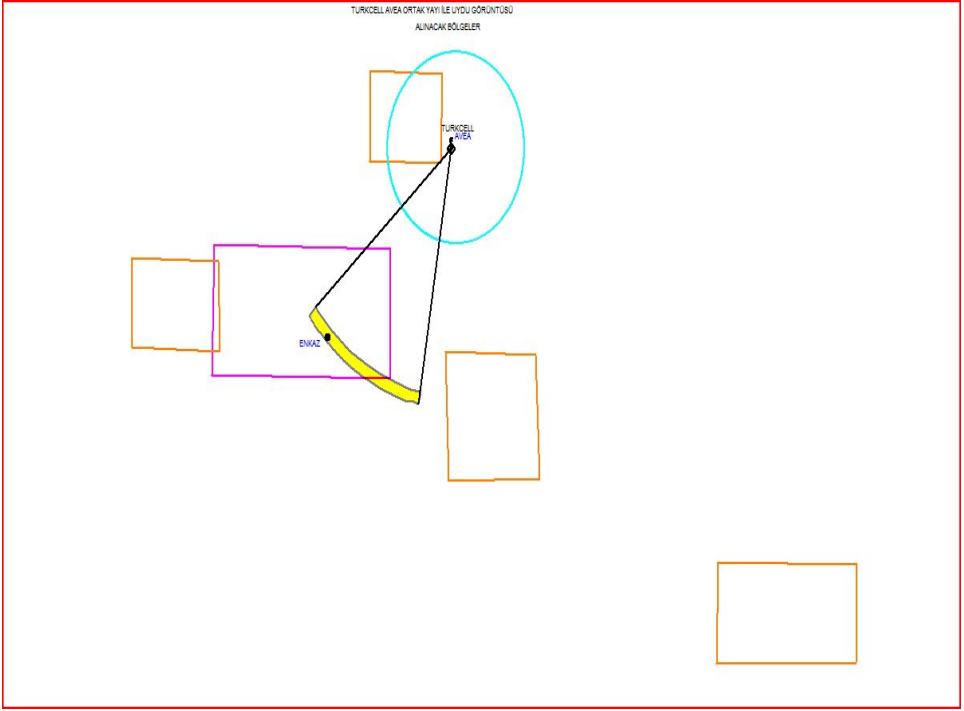


GÜNLERE GÖRE A/T KATILAN BİRİMLERİN SINIRLARI

	25 MART 2009 GÜNÜ YÜRÜTÜLEN A/T FAALİYETLERİNİ GÖSTERİR
	26 MART 2009 GÜNÜ YÜRÜTÜLEN A/T FAALİYETLERİNİ GÖSTERİR
	27 MART 2009 GÜNÜ YÜRÜTÜLEN A/T FAALİYETLERİNİ GÖSTERİR
	28 MART 2009 GÜNÜ YÜRÜTÜLEN A/T FAALİYETLERİNİ GÖSTERİR
	29 MART 2009 GÜNÜ YÜRÜTÜLEN A/T FAALİYETLERİNİ GÖSTERİR
	30 MART 2009 GÜNÜ YÜRÜTÜLEN A/T FAALİYETLERİNİ GÖSTERİR
(H)	HELİKOPTER ENKAZININ YERİ
	JANDARMANIN CERİ DEFTERİNE GÖRE ENKAZININ YERİ



Şekil 30.Turkcell-Avea Ortak Yayılı İle Uydu Görüntüsü Alınacak Bölgeler



UYDU GÖRÜNTÜSÜ ALINACAK ALANLAR

	TURKCELL VE AVEA BAZ İSTASYONUNUN BULUNDUĞU	GÖKSUN TULLUCE TEPE
	ENKAZIN YERİ	
	BAZ İSTASYONLARININ KAPSAM ALANINA GÖRE ORTAK YAY	
	BAŞBAKANLIK TARAFINDAN UYDU GÖRÜNTÜSÜ ALINILMASI İSTENİLEN ALAN	(26.03.2009)
	UYDU GÖRÜNTÜSÜ ALINILMASI İSTENEN ALAN (KOORDİNATLARLARI MEDYADAN ALINILMIŞTIR)	(27.03.2009)
	UYDU GÖRÜNTÜSÜ ALINILMASI İSTENEN ALAN (KOORDİNATLARLARI GENELKURMAY VE AKUTTAN ALINILMIŞTIR)	(27.03.2009)

4.7. KRİZ MERKEZİ OLUŞUMU

Kriz Merkezinin teşkili ile ilgili çalışmaların kazanın öğrenilmesinden itibaren başlandığı ve faal hâle getirildiği Kahramanmaraş Valisi Niyazi TANILIR'ın beyanlarından anlaşılmaktadır. Vali Niyazi TANILIR kazayı 25.03.2009 tarihinde saat 15.50 civarında öğrendiğini ve Valilik Makamına geçerek bir vali yardımcısı başkanlığında Kriz Merkezini kurduğunu ve gerekli hazırlıkları yaptıktan sonra olay yerine hareket ettiğini ifade etmiştir.

Kazanın öğrenilmesini müteakiben Valilik Kriz Merkezi ile eş zamanlı olarak Başbakanlık Kriz Merkezinin de çalışmalara başladığı anlaşılmaktadır. Zira Kahramanmaraş Valiliği Kriz Merkezi Raporundaki kayıtlara göre saat 16.15 sıralarında Başbakanlık Güvenlik İşleri Genel Müdürü Alparslan KAVAKLIOĞLU, Göksun İlçe Kaymakamını arayarak helikopterin düştüğü yer ile ilgili olarak herhangi bir bilgiye sahip olup olmadıklarını sormuş ve konunun kendileri tarafından da araştırıldığını ifade etmiştir.

Yine Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Teknik Daire Başkanı Basri AKTEPE 18.11.2009 tarihinde Komisyonumuza yaptığı sunumda helikopter kazasının meydana geldiği 25.03.2009 tarihinde saat 16.20'de, ilk önce Jandarma Genel Komutanlığından görevli binbaşı tarafından, birkaç dakika sonra da Emniyet Genel Müdürlüğünde görevli şube müdürünün kendilerine yer tespitiyle ilgili telefon numarasını verdiklerini, kendilerinin hemen üç dakika sonra yerine bakarak saat 16.25'te bu bilgiyi yetkililere ilettiklerini, aynı bilgiyi doğrudan Başbakanlık Kriz Merkezinde bir Daire Başkanına da bildirdiklerini ifade etmiştir.

Kahramanmaraş Valiliği Kriz Merkezi Raporu ve Kahramanmaraş Valisinin beyanlarına göre de kaza ile ilgili olarak ilk koordinatlar Başbakanlık Güvenlik İşleri Genel Müdürü tarafından saat 16.30 sıralarında Göksun Kaymakamına ulaştırılmıştır.

Kazanın öğrenilmesini takiben özellikle İl Valisi, İl Jandarma Alay Komutanı ve İl Emniyet Müdürünün muhtemel olay yeri olarak tahmin edilen Göksun ilçesine geçmeleri, kaza ile ilgili bilgilerin burada toplanması ve bu bilgilerin değerlendirilerek arama-kurtarma faaliyetlerinin buradan yönlendirilmesi göz önünde bulundurulduğunda asıl kriz merkezinin burada oluşturulduğu açıktır. Ayrıca yine aynı gün olay yerine hareket eden İçişleri Bakanı Beşir ATALAY'ın 26.03.2009 günü saat 02.30 civarında Göksun ilçesine ulaştığı ve yer tespit ve arama-kurtarma çalışmalarının komuta ve kontrolünü üstlendiği anlaşılmaktadır.

Konuyla ilgili olarak arama-kurtarma çalışmalarına ilk andan itibaren nezaret eden İl Jandarma Alay Komutanı Albay Sezai AKGÜN Komisyonumuza verdiği bilgide kriz merkezinin Göksun Kaymakamlığında oluşturulduğunu belirtmiş, yine BBP MKYK üyesi Avukat Kemal YAVUZ, merkezine önce Göksun Jandarma Komutanlığında daha sonra da Göksun Kaymakamlığında çalışmalarını yürüttüğünü belirtmiştir.

Resmi Gazete'de 09.01.1997 tarihinde yayınlanarak yürürlüğe giren Başbakanlık Kriz Yönetim Merkezi Yönetmeliği'nin Tanımlar başlığını taşıyan 4/b maddesinde;

“Kriz hâli; Devletin ve milletin bölünmez bütünlüğü ile millî hedef ve menfaatlerine yönelik hasmane tutum ve davranışların, Anayasa ile kurulan hür demokrasi düzenini veya hak ve hürriyetlerini ortadan kaldırmaya yönelik şiddet hareketlerinin, tabii afetlerin, tehlikeli ve salgın hastalıkların, büyük yangınların, radyasyon ve hava kirliliği gibi önemli nitelikteki kimyasal ve teknolojik olayların, ağır ekonomik bunalımların ve iltica ve büyük nüfus hareketlerinin ayrı ayrı veya birlikte vuku bulduğu hâlleri” olarak tanımlanmış,

4/c maddesinde ise;

“Başbakanlık Kriz Yönetim Merkezi; Krizle ilgili hususları çözümlemek ve krizi sona erdirmek üzere Başbakanlık sorumluluğunda Millî Güvenlik Kurulu Genel Sekreterliği bünyesinde teşkil edilen merkezi,” olarak tanımlanmıştır.

Yine aynı Yönetmelik’in “Kriz Yönetimini Gerektiren Hâller” başlığını taşıyan 5’inci maddesinin b/5’inci fıkrasında “Kara, deniz ve havada meydana gelen büyük ölçekteki kazalar” kriz yönetimini gerektiren hâller arasında sayılmıştır.

Ayrıca aynı Yönetmelik’in “Kriz Merkezleri ve Görevleri” başlığını taşıyan 11’inci maddesinde;

“Kriz Merkezleri Genelkurmay Başkanlığı, bakanlıklar, ilgili kurum ve kuruluşlar ile krizin meydana geldiği il ve ilçelerden en üst düzey yöneticilerin başkanlığında kurulur. İl ve ilçelerde var ise ilgili kuruluş amirleri de Kriz Merkezine dâhil edilir.

Kriz Merkezlerinin görevleri;

(1) Krizle ilgili durumları izler ve değerlendirir, değerlendirme sonuçlarına göre kararlar alır ve uygular,

(2) Sorumluluk alanındaki ihtiyaçları belirler, imkân dâhilindeki ihtiyaçları karşılar, imkân dışındaki ihtiyaçları bir üst merkeze bildirir,

(3) Birimler arası koordinasyonu sağlar,

(4) Gelişme ve uygulamalarla ilgili hususları Başbakanlık Kriz Yönetim Merkezine bildirir,

(5) Başbakanlık Kriz Yönetim Merkezinin düzenleyeceği tatbikatlara katılır.”

şeklinde sayılmıştır.

Bu tanım çerçevesinde; gerekli değerlendirmeleri yaparak karar alan ve koordinasyonu sağlayan Kriz Merkezinin önce İl Valisi, daha sonra da İçişleri Bakanı başkanlığında faaliyet gösteren ve Gökşun İlçesinde kurulan Kriz Merkezi olduğunu söylemek mümkündür.

Yine konumuzla ilgili olarak 12.12.2001 tarihli ve 24611 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 2001/3275 sayılı Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği’nin tanımlar başlığını taşıyan 4’üncü maddesinin (a) fıkrasında arama-kurtarma faaliyeti;

“Arama ve Kurtarma (AK); hava ve deniz vasıtalarının karada, havada, su üstünde ve su altında tehlikeye maruz kalması, kaybolması veya kazaya uğraması hâllerinde bu vasıtalarındaki şahısların her türlü araç, özel teçhizat veya kurtarma birlikleri kullanılarak aranması ve kurtarılması işlemi” şeklinde tanımlanmış,

(b) fıkrasında;

“Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM); karada, denizde ve havada, arama ve kurtarma hizmetinin en üst düzeyde koordinasyonunu ve iş birliğini sağlayan ve hâlin icabına göre kanunlar uluslararası çok taraflı ve/veya iki taraflı sözleşmeler esaslarına göre komşu ve ilgili ülkelerle de AKB içinde ve/veya dışında icra edilecek AK faaliyetleri için koordinasyon ve iş birliği kuran merkezi,

(c) fıkrasında;

“Arama ve Kurtarma Hizmeti (AKH); iş birliği yapan hava, deniz araçları ile diğer vasıtalar dâhil, kamu ve özel kaynakların kullanımı yoluyla, tehlike mesajlarını izleme, muhabere, koordinasyon, tıbbi danışmanlık ve ilk yardım dâhil AK fonksiyonlarının icra edilmesini”

(f) fıkrasında;

“Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezleri (AKKM); AKB içinde, AK faaliyetlerinin etkin bir şekilde organize edilmesinden ve AK faaliyetlerinin icrasından Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM) adına sorumlu olan merkezi (Kıyılarından itibaren deniz sahalarındaki harekâtın koordinasyonundan sorumlu merkezleri Deniz AKKM, kara ve adalar üzerindeki harekâtın koordinasyonundan sorumlu merkez Hava AKKM olarak adlandırılır. Bu merkezler arama ve kurtarma faaliyetlerinin düzenli ve çabuk yürütülmesini sağlamak için kendi, yardımcı ve gerekirse tali AKKM’lerini oluşturabilirler. Deniz ve Hava AKKM’leri, Ek-2’de gösterilen ilgili kuruluşların teşkilat yapıları içinde oluşturdukları ve yönergelerinde belirttikleri AK ile görevlendirilen birimlerle de koordineli olarak çalışırlar,”

(h) fıkrasında;

Arama Kurtarma Alt Merkezi (AKAMER); ilgili Yardımcı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezine bağlı olarak ve onu tamamlamak üzere kurulmuş, Arama Kurtarma Birliklerinin bulunduğu merkezi,

(j) fıkrasında ise;

“Olay Yeri Koordinatörü (OYK); kaza yerinde arama ve kurtarma faaliyetlerini, sorumluluk bölgesindeki YAKKM adına koordine ve icra eden personeli (Olay meydana geldiği sırada olay mahallinde bulunan veya aldığı ihbar üzerine arama ve kurtarma amacıyla olay yerine ilk intikal eden gruptaki veya birlikteki en kıdemli personel olay yeri koordinatörünün görev ve sorumluluklarını, AK merkezleri tarafından özel olarak bir olay yeri koordinatörü tayin edilinceye kadar yürütür),”

şeklinde tanımlama getirilmiştir.

Aynı Yönetmelik’in “Arama ve Kurtarma Komuta Kontrol Düzeni” başlığını taşıyan 5’inci maddesi;

“Arama ve kurtarma komuta düzeni aşağıda belirtilmiştir.

a) Türk hava sahası, iç sular, karasuları ve açık denizlerde, tehlike içinde bulunan hava ve deniz vasıtalarına ait AKH 8’inci maddeye göre yapılır. Bu çalışmaların koordinasyonu AAKKM’ce yürütülür.

b) Türk Arama Kurtarma Bölgesinde kara esaslı muhabere altyapısı, sahil istasyonları dâhil uygun tehlike alarm yollarını belirleme ve uygun hizmet koordinasyonunu sağlanabilmesi amacıyla AK faaliyetlerini desteklemek üzere deniz ve hava AKKM kurulur.

c) AK faaliyetinin koordinatörlüğü Deniz ve Hava AKKM’lerine verilmiştir. Şartlar icap ettiği takdirde kazayı ilk öğrenen birim, en kısa zamanda AK faaliyetine başlar ve en seri vasıta ile de AAKKM/AKKM ve ilgili YAKKM’ne bilgi verir. Ayrıca bölgedeki kuruluş yöneticileri kendi kanallarından herhangi bir tehlike mesajı almaları hâlinde, mesaj gerçek olsun veya olmasın, derhal ilgili YAKKM’yi gelişmelerden haberdar kılarlar.

d) Mevzuatımıza tabi olarak, AKB içerisinde AK faaliyetlerini icra edileceği olay yerini belirlemek, kazaya uğrayan insanları kurtarmak için, komşu devletlerin arama ve kurtarma merkezleri ile iş birliği yapılabilir.

e) AKB’de kara ve adalar üzerindeki hizmetin AK koordinatörü Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüdür. Hava-AKKM’yi kurar, uluslararası standartlarda uygun yeterli malzeme, teçhizat ve personel ile donatır. Kara AK faaliyetlerini AAKKM adına koordine ve icra eder.”

şeklinde düzenleme getirerek Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne kara ve adalar üzerindeki hizmetin arama-kurtarma koordinatörlüğü görevi vermiştir.

Yönetmeliğin “Görev ve Sorumluluklar” başlığını taşıyan 7’nci maddesinin (c) fıkrasında

“İçişleri Bakanlığı (Jandarma Genel Komutanlığı-Genelkurmay Başkanlığı ile koordine edilerek, Emniyet Genel Müdürlüğü, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Sivil Savunma Genel Müdürlüğü, İller İdaresi Genel Müdürlüğü, Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü); ilgili teşkilatları uluslararası seviyede araç, gereç ve yeterli personel ile donatır. Bünyesinde bulunan kuruluşlara bağlı araç, gereç ve personeli, AAKKM veya ilgili AKKM’nin talepleri doğrultusunda yapılacak AK faaliyetinin niteliğine göre tek tek veya beraberce tahsis eder. İl sınırları içerisinde valiliğe yapılan AK maksatlı müracaatlarda ildeki imkânların seferber edilmesini, mahalli idareler ve sivil savunma teşkilatlarının AK faaliyetlerini yürütmek üzere özel düzenlemeler yapmasını ve gerekli tedbirleri almasını sağlar. AK faaliyetlerine ilişkin görevlendirme, koordinasyon, teşkilat, muhabere ve eğitim hususları kapsayan kendi özel yönergesini yayınlar. Sahil Güvenlik Komutanlığı; Deniz AKKM’yi ve AK faaliyetlerinin icra edilmesi amacıyla Deniz-YAKKM’lerini kurar.”

(h) fıkrasında ise;

“Ulaştırma Bakanlığı (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Türk Telekom AŞ Genel Müdürlüğü); kara üzerinde yapılacak tüm AK faaliyetlerinin koordinasyonundan sorumlu merkez olarak, bilgi toplama, değerlendirme, planlama ve ilgili bilgileri aktarma suretiyle kendi alt kuruluşları ve diğer ilgili kurum veya kuruluşlarla AK faaliyetlerini AAKKM adına icra eder. AK faaliyetleri sonunda, bu faaliyetlere katılmış bulunan ilgili birimlerce düzenlenen raporların kendisine ulaşmasını müteakip, alınan bu bilgileri derleyip, detaylı olay raporunu düzenler ve AAKKM’ye gönderir. Deniz üzerinde yapacağı AK faaliyetlerini, Deniz-AKKM’nin taleplerine göre icra eder. AK Bölgesine ait hava tahmin raporlarını her an takip eder.” hükümlerine yer verilmiştir.

8. maddede arama kurtarma faaliyetinin esasları düzenlenmiştir.

Maddenin (d) fıkrasında *“7’nci madde de belirtilen bakanlık ve kurum veya kuruluşlar ile bunların birimleri AK faaliyetlerinin konusu olabilecek her türlü ihbarı içeren mesajları süratle AAKKM/AKKM’lerine bildirirler”*

şeklinde görev ve sorumluluklar düzenlenmiştir.

4.8. KAZANIN MEYDANA GELDİĞİ YERİN COĞRAFİ ÖZELLİKLERİ VE METEOROLOJİK HAVA ŞARTLARI

25.03.2009 tarihinde Kahramanmaraş il sınırları içinde meydana gelen Sivas Milletvekili ve BBP Genel Başkanı Muhsin YAZICIOĞLU ve beraberindeki 5 kişinin hayatını kaybettiği helikopter kazası ile ilgili olarak, kazanın öğrenilmesini müteakip kaza yerinin tespiti ve arama-kurtarma çalışmalarına katılan resmî görevlilerin ve bu çalışmalara gönüllü olarak katılan kişi ve kurumların üzerinde ittifak ettikleri en önemli konu kazanın meydana geldiği ve arama-kurtarma çalışmalarının devam ettiği günlerdeki olumsuz hava şartları ile kaza yerinin topografik şartlarının yürütülen çalışmaları olumsuz etkilemiş olmasıdır. Özellikle Çağlayancerit ilçesinden havalanan helikopterin Kahramanmaraş ili Merkez sınırlarında kalan dağlık bir bölgede düşmesi ve havanın mevsim şartları itibarıyla yoğun kar yağışı ve sis altında olması, görüş mesafesinin düşük olması, yapılan yer tespit ve arama-kurtarma çalışmalarının güçlükle yürütülmesine sebebiyet verdiği gibi bu çalışmalara katılan personel açısından da haklı bir endişe yaratmıştır.

Kazanın meydana geldiği yerdeki olumsuz coğrafi ve meteorolojik şartlar, kazazede İHA Muhabiri İsmail GÜNEŞ'in 112 Acil Servisi yetkilileri ile kurmuş olduğu telefon bağlantısında da ifade edilmiştir. İsmail GÜNEŞ bu görüşmelerde, acil servis görevlilerinin kaza yeri ile ilgili sorduğu sorulara; helikopterin yüksek bir dağ yamacında düştüğünü, aşırı sis nedeniyle çevresinde hiçbir şey görmediğini, havanın çok soğuk olması nedeniyle üşüdüğünü ve tipi şeklinde kar yağışı olduğunu belirtmiştir.

Yer tespit ve arama-kurtarma çalışmalarına kazanın öğrenilmesinden itibaren nezaret eden Kahramanmaraş Valisi Niyazi TANILIR meteorolojik şartlar nedeniyle ilk gün Emniyet Genel Müdürlüğünden gelen helikopterlerin Göksun ilçesine geçemediğini, Kayseri tarafında kaldıklarını, ertesi gün de hava koşullarının çok kötü olduğunu, sabah yine helikopterlerin bir kısmının geçemediğini, o üç gün boyunca hava muhalefetinin devam ettiğini, hem meteorolojik şartları hem de topoğrafik şartların göz önüne alınmadan yapılacak değerlendirmenin yanıltıcı olacağını, havadan yapılan arama-kurtarma çalışmasına bizzat katıldığını, belli bir alanda helikopter dolaşabildiğini ama belli bir yerde sis başladığı zaman bir metre bile ileriye gidilemediğini, sisin yanında yağışın da yoğunlaştığını, kar yağışının tipi şeklinde olduğunu belirtmiştir.

Yine arama-kurtarma çalışmalarının ilk günden itibaren başında bulunan İl Jandarma Alay Komutanı Albay Sezai AKGÜN de ilk gün Adana 10'uncu Tanker Üs Komutanlığına ait bir helikopterin kalkmasına rağmen olumsuz hava şartları yüzünden kaza yerine ulaşamadığını, hava koşullarının olumsuzluğu nedeniyle bölgede dolaşan vatandaşlar, sivil savunma ekipleri, korucular ve erlerden zayıat verme korkusu yaşamaya başladıklarını, ekiplerden bir kısmının cep telefonu ve telsiz irtibatı olmadığı için afaki tahminlerle gönderilen noktalardan geriye dönemediklerini, donmamak için en yakın köylere sığınmaya başladıklarını belirtmiştir.

BBP Merkez Karar Yönetim Kurulu (MKYK) Üyesi Avukat Kemal YAVUZ da Komisyonumuza yaptığı sunumda kazanın olduğu bölgedeki olumsuz hava koşullarına dikkat çekerek kaza mahallinde ısının eksi 15'in altına düşmediğini, zaman zaman eksi 20'ye çıktığını, sürekli kar yağdığı, tipi olduğu, sis olduğu ve görüş mesafesinin zaman zaman 2 metreye kadar düştüğünü ifade etmiştir.

Komisyonumuzun 27.05.2009 tarih ve A.01.1.GEÇ.10/333.334.335-17 sayılı yazısı ile Çevre ve Orman Bakanlığı Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğünden kazanın meydana geldiği tarih ve arama-kurtarma çalışmalarının devam ettiği günlerde kaza yerindeki meteorolojik şartlar sorulmuş, Genel Müdürlük cevabi yazısında aşağıdaki bilgileri sunmuştur:

“Kazanın meydana geldiği 25 Mart 2009 tarihinden itibaren muhtemel kaza yeri olarak belirlenen ve koordinatları tespit edilen Kurucaova, Göksun, Tekir ve Döngel mevkillerine ait hava tahmin bilgileri ilgili birimlere anında iletilmiştir.

Meteorolojik harita, diyagram ve uydu görüntülerinin analizi neticesinde 25-28 Mart 2009 tarihleri arasında kazanın meydana geldiği bölgede hava şartlarının aşağıdaki gibi olabilmesi mümkün görülmektedir.

Tablo 10. 25-28 Mart 2009 Tarihleri Arasındaki Meteorolojik Rapor

MERKEZ	TARİH	HAVA DURUMU
Kahramanmaraş Kızılöz köyü civarı (Yaklaşık 2000-2200 metre rakımlı)	25 Mart 2009	Parçalı bulutlu, öğle saatlerinden sonra çok bulutlu ve kar yağışlı, hava sıcaklığı -5 ile -7 derece civarında, rüzgâr güneybatı yönlerden saatte 35-40 km hızla, görüş mesafesi 300 - 500 metre arasında.
Kahramanmaraş Kızılöz köyü civarı (Yaklaşık 2000-2200 metre rakımlı)	26 Mart 2009	Parçalı bulutlu, öğleden soma çok bulutlu, akşam saatlerinden itibaren kar yağışlı, hava sıcaklığı -4 ile -6 derece civarında, rüzgâr güney yönlerden saatte 30-35 km hızla, görüş mesafesi 100-200 metre arasında.
Kahramanmaraş Kızılöz köyü civarı (Yaklaşık 2000-2200 metre rakımlı)	27 Mart 2009	Çok bulutlu ve kuvvetli kar yağışlı, hava sıcaklığı -5 ile -7 derece civarında, rüzgâr doğu ve güneydoğu yönlerden saatte 20 - 25 km hızla, görüş mesafesi 50 - 100 metre arasında.
Kahramanmaraş Kızılöz köyü civarı (Yaklaşık 2000-2200 metre rakımlı)	28 Mart 2009	Çok bulutlu, öğle saatlerine kadar kar yağışlı, öğleden sonra parçalı bulutlu, hava sıcaklığı -4 ile -6 derece civarında, rüzgâr kuzey ve doğu yönlerden saatte 15-20 km hızla, görüş mesafesi 300-500 metre arasında.

Kahramanmaraş Valiliği Kriz Merkezi tarafından kaza ve sonrasında yürütülen arama-kurtarma faaliyetlerini içeren raporda da bölgenin meteorolojik şartları şu şekilde belirtilmiştir.

Tablo 11. 26 Mart 2009 Gününe Ait Günlük Hava Tahmin Raporu

MERKEZ	TARİH	HAVA DURUMU	SICAKLIK
Kurucaova Rakım:1587m Enlem-Boylam: 37.9386-36.6182	26.03.2009	Öğleden sonra çok bulutlu akşam saatlerinden itibaren kar yağışlı geçecek. Kar yağışının gece saatlerinden itibaren kuvvetlenerek etkisini artırması bekleniyor. Görüş mesafesi; ortalama 1000 m, yağış anında 100-300 m, kuvvetli kar yağışı sırasında 50-100 m arasında seyredecek. Rüzgâr güney ve güneydoğu yönlerden 25-35 km/saat hızla esecek.	<i>Max: 1/-3</i> <i>Min:-3/-6</i>
Tekir Mevkii Rakım:1591m Enlem-Boylam: 37.8741-36.6124	26.03.2009	Öğleden sonra çok bulutlu, akşam saatlerinden itibaren kar yağışlı geçecek. Kar yağışı gece saatlerinden itibaren kuvvetlenerek etkisini artırması bekleniyor. Görüş mesafesi; ortalama 1000 m, yağış anında 100-400 m kuvvetli kar yağışı sırasında 60-100 m arasında seyredecek. Rüzgâr güney yönlerden 26-36 km/saat hızla esecek.	<i>Max:0/-2</i> <i>Min: -4/-7</i>
Göksun Rakım:1430m Enlem-Boylam: 38.0076-06.5421	26.03.2009	Öğleden sonra çok bulutlu, akşam saatlerinden itibaren, kar yağışlı geçecek. Kar yağışı gece saatlerinden itibaren kuvvetlenerek etkisini artırması bekleniyor. Görüş mesafesi; ortalama 1000 m, yağış anında 100-400 m. kuvvetli kar yağışı sırasında 60-100 m arasında seyredecek. Rüzgâr güney yönlerden 25-35 km/saat hızla esecek.	<i>Max:0/2</i> <i>Min : -2/-4</i>
Kaza Yeri Koordinatlarına En Yakın Nokta Rakım:1759m Enlem-Boylam: 38.1228-36.7994	26.03.2009	Öğleden sonra çok bulutlu, akşam saatlerinden itibaren kar yağışlı geçecek. Kar yağışının gece saatlerinden itibaren kuvvetlenerek, etkisini artırması bekleniyor. Görüş mesafesi; ortalama 700 m, yağış anında 100-400 m, kuvvetli kar yağışı sırasında 50-100 m arasında seyredecek, Rüzgâr; güney ve güneybatı yönlerden 20-45 km/saat hızla esecek.	<i>-2/-4</i> <i>-6/-8</i>

Tablo 12. 27 Mart 2009 Gününe Ait Günlük Hava Tahmin Raporu

MERKEZ	TARİH	HAVA DURUMU	SICAKLIK
Kurucaova Rakım:1587m Enlem-Boylam: 37.93-36.61	27.03.2009	Çok bulutlu ve kuvvetli kar yağışlı geçecek. Görüş mesafesi; ortalama 300-500 metre kuvvetli kar yağışı anında 50-100 metre arasında seyredecek. Rüzgâr; güneydoğu ve doğu yönlerinden 20-25 km/saat hızla esecek.	Max:0/2 Min: -4/-2
Tekir mevkii. Rakım:1591m Enlem-Boylam: 37.87-36.61	27.03.2009	Çok bulutlu ve kuvvetli kar yağışlı geçecek. Görüş mesafesi; ortalama 300-500 metre kuvvetli kar yağışı sırasında 50-100 metre arasında seyredecek. Rüzgâr güneydoğu ve doğu yönlerinden 15-25 km/saat hızla esecek.	Max:0/-2 Min: -5/-8
Göksun Rakım:1430m Enlem-Boylam: 38.00-36.54	27.03.2009	Çok bulutlu ve kuvvetli kar yağışlı geçecek. Görüş mesafesi; ortalama 300-500 metre kuvvetli kar yağışı sırasında 50-100 metre arasında seyredecek. Rüzgâr güney yönlerden 15-25 km/saat hızla esecek.	Max:0/-1 Min: -3/-5
Ilıca Mevkii Rakım:1404m Enlem-Boylam: 37.86-36.85	27.03.2009	Çok bulutlu ve kuvvetli karla karışık yağmur ve kar yağışlı geçecek. Görüş mesafesi; ortalama 300-500 metre kuvvetli kar yağışı sırasında 50-100 metre arasında seyredecek. Rüzgâr; güney, güneydoğu yönlerden 15-30 km/s. hızla esecek.	Max:0/-2 Min: -4/-2

Tablo 13. 28 Mart 2009 Gününe Ait Günlük Hava Tahmin Raporu

MERKEZ	TARİH	HAVA DURUMU	SICAKLIK
Döngel Mevkii Rakım:1500m Enlem-Boylam: 37.88-36.66	28.03.2009	Akşam ve gece saatlerinde parçalı çok bulutlu, aralıklı kar yağışlı. Görüş mesafesi; ortalama 300 metre yağışı anında 100 metrenin altında. Rüzgâr; kuzey ve kuzeydoğu yönlerinden 35-40 km/saat hızla esecek.	0 / -12
Kurucaova Rakım:1587m Enlem-Boylam: 37.93-36.61	28.03.2009	Çok bulutlu öğle saatlerine kadar kar yağışlı geçecek. Görüş mesafesi; ortalama 300-500 metre arasında seyredecek. Rüzgâr kuzey ve doğu yönlerinden 15-20 km/saat hızla esecek.	-6 / 0
Göksun Rakım:1430m Enlem-Boylam: 38.00-36.54	28.03.2009	Çok bulutlu ve öğle saatlerine kadar kar yağışlı geçecek. Görüş mesafesi; ortalama 300-500 metre arasında seyredecek. Rüzgâr kuzey ve doğu yönlerden 15-20 km/saat hızla esecek.	-6 / 0

Yukarıdaki verilerden de anlaşılacağı gibi kazanın meydana geldiği ve arama-kurtarma çalışmalarının yürütüldüğü mahallerde ısının genel itibariyle sıfırın altında olduğu, havanın kar yağışlı ve görüş mesafesinin 50 metreye kadar düştüğü görülmektedir.

Helikopterin dağlık bir bölgeye düştüğü, kazanın meydana geldiği bölgeye herhangi bir şekilde yol olmadığı, kaza yerine yakın yerleşim birimlerine ait yolların ise yetersiz ve yoğun kar yağışı nedeniyle kapalı olduğu ve bu nedenle ulaşım zorlukların yaşandığı anlaşılmaktadır. Ayrıca Komisyonumuzca 12 Haziran 2009 tarihinde kazanın meydana geldiği mahalde, gerçekleştirilen inceleme de karayollarıyla ulaşım şartlarının zorluğu nedeniyle Emniyet Genel Müdürlüğünden temin edilen helikopter vasıtasıyla gerçekleştirilebilmiştir.

Sonuç olarak, helikopterin düştüğü alanın topografik şartları ile söz konusu tarihlerdeki olumsuz hava şartlarının arama-kurtarma faaliyetlerine olumsuz yönde etkisi göz ardı edilemeyecek boyutlardadır.

4.9. TELEKOMÜNİKASYON İLETİŞİM BAŞKANLIĞININ ARAMA KURTARMA FAALİYETLERİNDEKİ ROLÜ

Bakanlar Kurulu kararıyla yürürlüğe konan 20/9/2001 tarihli ve 2001/3275 sayılı Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği'nin 7'nci maddesinin, birinci fıkrasının (h) bendinin (3) numaralı alt bendinde, Türk Telekom Anonim Şirketi Genel Müdürlüğünün arama-kurtarma faaliyetlerine

yönelik Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi veya Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezlerinin ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde tedbirler alacağı belirtilmiştir. Özelleştirme nedeniyle günümüzde Türk Telekom Anonim Şirketinin görevini şu anda Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı yapmaktadır.

Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı tarafından kazazedelerin GSM hatlarına ait yer tespit sorgulamaları yapılmıştır. TİB yaptığı çalışmaları kurumlarla paylaşmış ve elde edilen koordinatlar; Başbakanlık Kriz Yönetimi Merkezine, Jandarma Genel Komutanlığına ve Emniyet Genel Müdürlüğünün ilgili birimlerine iletilmiştir.

TİB, 25.03.2009 tarihinde Kahramanmaraş il sınırları içinde meydana gelen helikopter kazası ile ilgili olarak saat 16.20'den itibaren kuruma ulaştırılan 506 854 35 00- 533 314 95 40- 532 231 54 30 numaralı GSM hatlarına ait yer tespit sorgulamaları yapılmış ve elde edilen baz istasyonu ve hedef numaranın bulunduğu aralık ile ilgili başlangıç ve bitiş açıları, baz istasyonuna olan uzaklıkları ile koordinatları yukarıda belirtilen kurumlara saat 16.25'ten itibaren belli periyotlarla iletilmiştir (Resim 50 ve 51).

Söz konusu günün ilerleyen saatlerinde helikopterde bulunanlar arasında olduğu söylenen 505 918 27 27 numaralı telefon kuruma iletilmiştir. Yapılan incelemede bu telefon numarasının açık olduğunun tespiti üzerine yer sorgulaması yapılmış ve konumunun diğer telefonlardan elde edilen verilerden farklı olmadığı sonucuna varılmıştır. Bahse konu numara gece boyunca takip altında tutulmuş, anlık konumu tespit edilmiş, hatta hizmet aldığı baz istasyonu ilgili operatör ile yapılan çalışma kapsamında kapatılmış, başka bir baz istasyonundan da servis almadığı görülmüştür.

TİB tarafından yapılan çalışmalar sonucunda helikopterde bulunan ve sinyal alınan bütün GSM hatlarının Çardak'ın 4 km kuzeyinde bulunan Tüllüce mevkiindeki kulede bulunan baz istasyonlarından (Turkcell ve Avea) hizmet aldıkları belirlenmiş ve elde edilen koordinat verileri yukarıda isimleri sayılan birimlere anlık olarak iletilmiştir.(Resim 52 ve 53). 26.03.2006 tarihinde saat 03.00 itibariyle bütün sinyal bilgilerinin kesilmesi ile birlikte başkaca bir işlem yapılamamıştır.

TİB arama kurtarma faaliyetlerine teknik destek vermek amacıyla çalışmalarına devam etmiştir. TİB tarafından 26.03.2009 tarihinde saat 11.00 civarında bir harita hazırlanmış (Resim 54) ve Turkcell'den gönderilen kapsama alan haritası (Resim 55) ile birlikte Başbakanlık Kriz Yönetimi Merkezi ve Ulaştırma Bakanlığına e-posta yoluyla iletildiği belirtilmiştir.

Helikopter enkazının bulunduğu bildirilen yerin, TİB tarafından yapılan yer tespiti sonucunda elde edilip ilgili mercilere bildirilen alan içerisinde kaldığı görülmüştür. TİB Komisyonumuza yazdığı yazıda meydana gelen olayın aciliyeti ve çalışmaların büyük kısmının gece olması nedeniyle resmî bir yazışma yapılmadan elden veya e-posta yoluyla muhataplarına iletildiğini belirtmiştir.

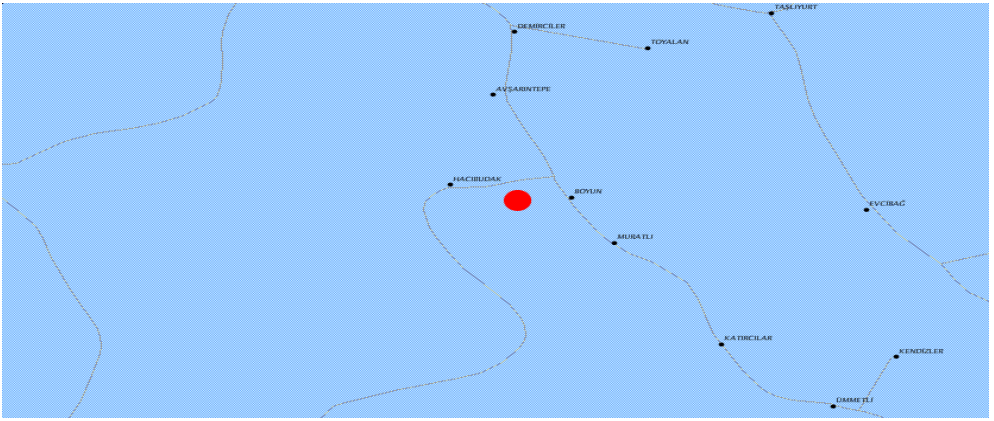
Komisyonumuz tarafından aşağıdaki haritalar üzerinde yapılan incelemeye göre;

- Resim 50 (Ek:1), Resim 51 (Ek:2) ve Resim 52 (Ek:3)'teki haritalar üzerinde belirtilen "yaklaşık hedef konumu" olarak verilen koordinatlara bakıldığında belirtilen yerlerin yaklaşık olarak başlangıç ve bitiş açılarının orta noktası alındığı,

- Resim 53 (Ek:4)'teki haritada ise Turkcell ve Avea tarafından kapsama açıları ve uzaklık bilgileri kullanılarak hazırlanan muhtemel koridorların aynı harita üzerinde işaretlenmesi sonucu her iki kapsama koridorlarının çakışan bölgesinin dikkate alınmasının doğru tercih olacağını,

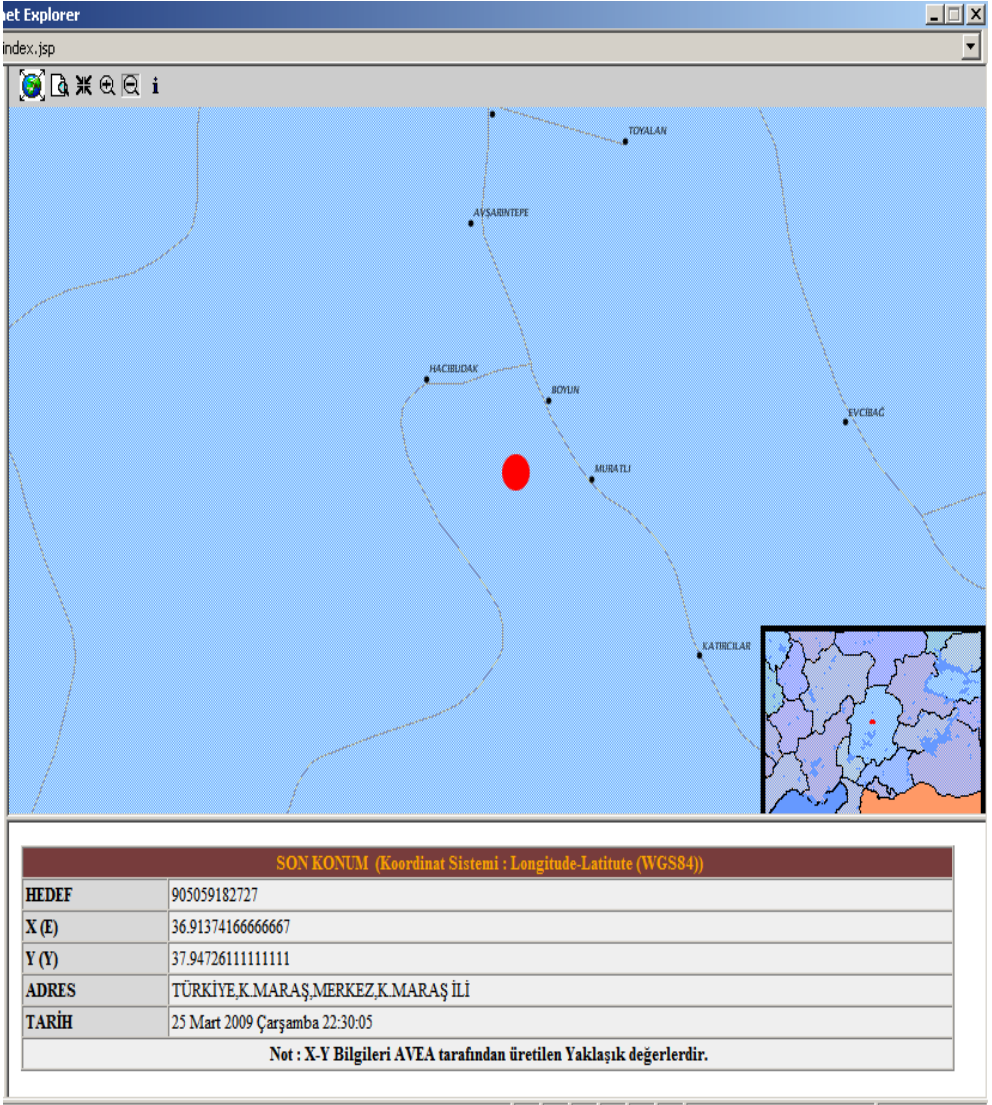
X (E)	36.596308314473106	BAZ X (E)	36.823611111111111
Y (N)	38.06620425329308	BAZ Y (N)	38.12999999994442
IN RADIUS	20625	START ANGLE	190
OUT RADIUS	21682	STOP ANGLE	310
ADRES	TÜRKİYE,K.MARAŞ,GÖKSUN,GÖKSUN		
TARİH	25 Mart 2009 Çarşamba 16:25:16		
NOT: X-Y Bilgileri TURKCELL tarafından üretilen Yaklaşık değerlerdir. Mavi Nokta Baz, Kırmızı Nokta Yaklaşık Hedef Konumudur.			

Resim 51. TİB'in Kurum Temsilcilerinden Saat 16.25 ve 16.30'te elde Ettiği "506 854 3500" Nolu Telefonun Koordinat Aralığına Ait Bilgiler Üzerine Yapılan Harita (EK-2).

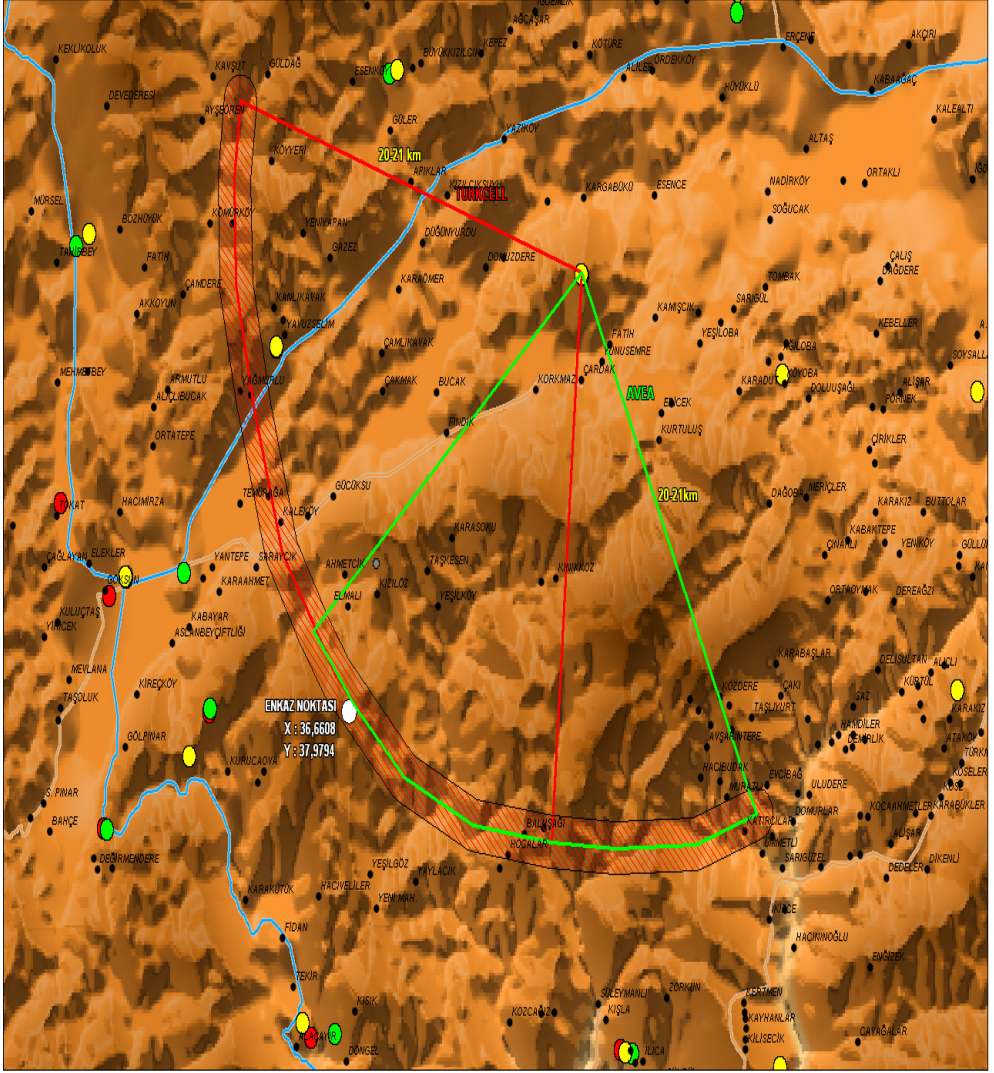


SON KONUM (Koordinat Sistemi : Longitude-Latitute (WGS84))	
HEDEF	905068543500
X (E)	36.91148888888889
Y (Y)	37.95187222222223
ADRES	TÜRKİYE, KAHRAMANMARAŞ, MERKEZ, KAHRAMANMARAŞ İLİ
TARİH	25 Mart 2009 Çarşamba 16:30:33
Not: X-Y bilgileri AVEA tarafından üretilen yaklaşık değerlerdir.	

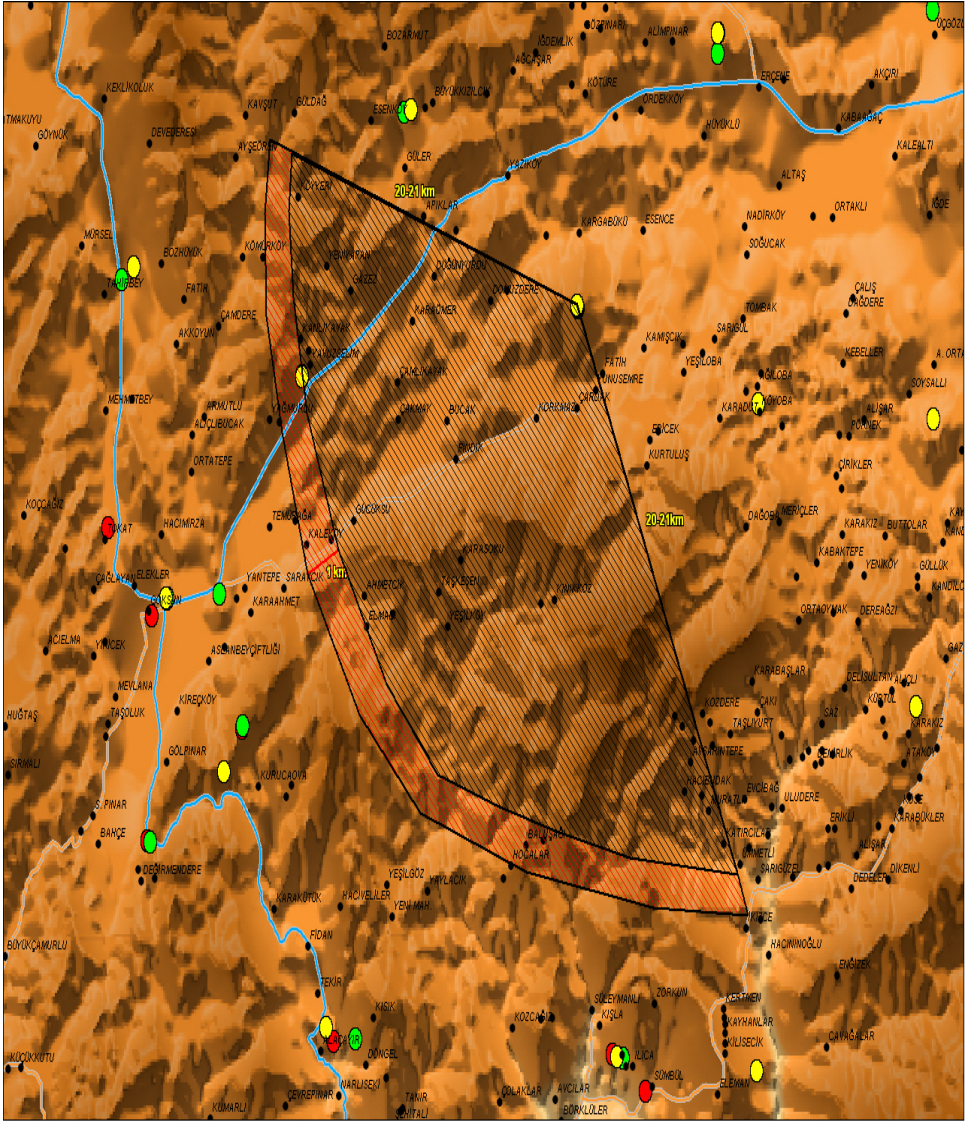
Resim 52. TİB'e Saat 22.00 Civarında Bildirilen "0505 918 27 27" Numaralı Telefonda 22.30 Civarında Alınan Sinyale Göre Üretilen Harita (EK-3).



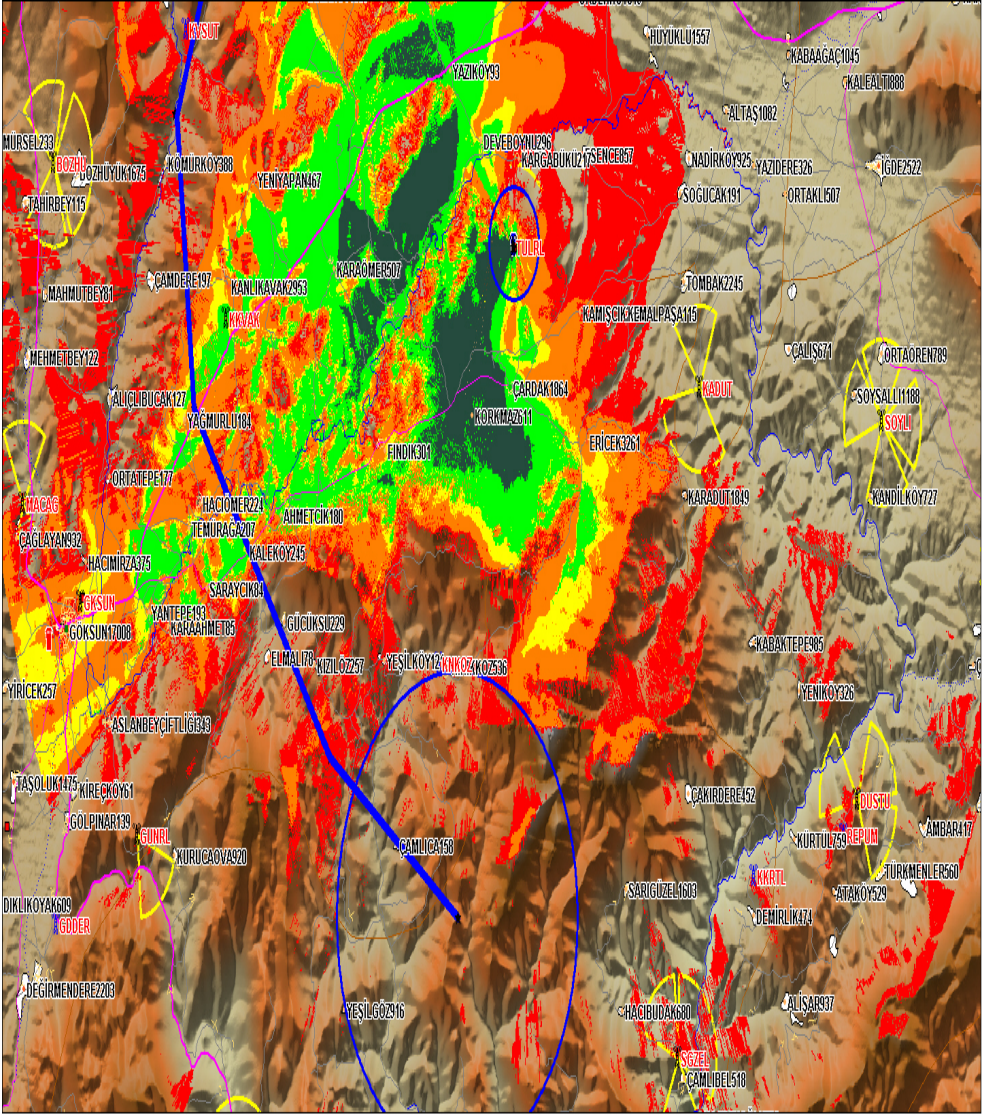
Resim 53. Jandarma Teknik Birimince Kendi Harita Sistemlerinde Gerekli Kestirme Çalışması Yapılması ve Arama Yapılan Alanın Daraltıldığına Dair Harita (EK-4).



Resim 54. Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı Tarafından 26.03.2009 Günü Saat 11.00 Civarında Hazırlanan Harita (EK-5).



Resim 55. TURKCELL AŞ Tarafından Üretilen Kapsama Haritası (Ek-6).



4.10. KOLLUK KUVVETLERİNİN HELİKOPTER KAZASIYLA İLGİLİ ELDE ETTİKLERİ BİLGİ, BELGE VE HARİTALARI KULLANMALARI İLE BİLGİ PAYLAŞMALARI

Helikopter kazasının meydana geldiği tarih ve sonraki günlerde TİB tarafından yapılan analizler sonucu elde edilen (x-y) koordinat bilgileri, Emniyet Genel Müdürlüğüne, Jandarma Genel Komutanlığına ve Başbakanlık Kriz Yönetim Merkezine periyodik aralıklarla iletilmiştir. Arama kurtarma faaliyetlerinde rol oynayan kurumların elde edilen bilgi ve belgeleri nasıl kullandıklarını inceleyecek olursak;

1-) Emniyet Genel Müdürlüğü Komisyonumuza yazdığı yazıda, TİB'teki temsilcileri vasıtası ile temin ettikleri hedef telefonların muhtemel koordinat bilgilerini anında kazanın meydana geldiği Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürlüğü'nün yetkili birimine ilettiklerini, TİB tarafından kendilerine iletilen bahse konu koordinatları haritaya bağlama imkânlarının kurum olarak olmadığını,

- TİB tarafından kendilerine iletilen 3 adet haritanın Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürlüğü İstihbarat Şube Müdürlüğüne 25.03.2010 günü saat 22.39 sularında bilgisayar ortamında kurumun kullandığı elektronik ağ aracılığıyla gönderildiğini

belirtmiştir.

Komisyonumuzca, Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürlüğü ile yukarıda belirtilen bilgi ve belgelerin arama kurtarma faaliyetlerinde nasıl değerlendirildiği ile söz konusu ilgili Emniyet Genel Müdürlüğü yazılarında belirtilen; bilgi, kroki ve haritaların birer suretinin istenmesine ilişkin yazışma yapılmıştır.

Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürlüğüne verilen cevabi yazıda²⁹;

Emniyet Genel Müdürlüğü İstihbarat Dairesi Başkanlığı tarafından kendilerine 25.03.2010 günü saat 22.39'da İstihbarat Şube Müdürlüğünce elektronik/bilgisayar ortamında gönderilen "2009 TEKOPPPP 1. TIF" isimli bir dosyanın mevcut olduğunun tespit edildiğini,

Söz konusu dosyanın resmî evrak statüsünde olmamasından dolayı evrak transfer programını düzenleyen sistem tarafından otomatik olarak silindiği ve bilgisayar /arşiv kayıtlarında da bulunmadığını

belirtmiştir.

İlgili kroki ve haritalarının arama kurtarma faaliyetlerinde nasıl değerlendirildiğine ilişkin soruya da;

Kahramanmaraş İl Emniyet İstihbarat Şube Müdürü olan ve halen İl Emniyet Müdür Yardımcılığı görevini yürütmekte olan 128021 sicil sayılı 2. Sınıf Emniyet Müdürü İsmail Duman ile anılan tarihte Kahramanmaraş İstihbarat Şube Müdür Yardımcısı olan ve halen İl Emniyet Müdürlüğü Eğitim Şube Müdürlüğü görevini yürütmekte olan 182692 sicil sayılı 4. Sınıf Emniyet Müdürü Dursun Özmen'den alınan yazılı beyana göre, mezkur belgelerin arama kurtarma faaliyetlerinde bulunanlara önce telefonla daha sonra da Çardak Jandarma Karakoluna faks çekildiği ve söz konusu haritaların da Kahramanmaraş Valisi M. Niyazi TANILIR ile paylaşıldığı belirtilmiştir. Ayrıca Komisyonumuzca birer sureti istenen haritalardan **Resim 50 ve 52** belirtilenler

²⁹ Komisyonumuzun 10.11.2010 tarih ve A.01.1.GEÇ.10/333,334,335-3/1090-82 sayılı yazısına istinaden Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürlüğü'nün 15.11.2010 tarih ve B.05.1.EGM.4.46-21894.(32394) 2456-15791 sayılı yazısı.

gönderilmiş, TİB tarafından üretilen ve daraltılmış keşişme alanı gösteren ve **Resim 54'te** belirtilen harita ile ilgili herhangi bir açıklama yapılmamıştır.

Komisyonumuzca Kahramanmaraş Valiliği ile yapılan yazışma ve telefonla yapılan görüşmelerden anlaşıldığına göre yukarıda belirtilen belgelerin iddia edildiğinin aksine Kahramanmaraş Valisi ile paylaşılmadığı anlaşılmıştır.

2-) Jandarma Genel Komutanlığı Komisyonumuza yazdığı yazıda ve kurum temsilcilerinin bilgilerine başvurulmaları neticesinde, TİB'teki temsilcisi aracılığıyla temin ettiği koordinat ve haritalar ile kurumdaki teknik personel aracılığıyla ürettiği haritaları görüş analizleri ile birlikte 25.03.2010 günü saat 17.30 ve 22.30'da Kahramanmaraş İl Jandarma Komutanlığına FTP üzerinde elektronik ortamda gönderildiği belirtilmiştir.

Komisyonumuzca yapılan inceleme ve yazışmalar neticesinde Jandarma Genel Komutanlığınca üretilen ve helikopter enkaz yerinin bulunması için hayati öneme sahip haritaların jandarma teşkilatı dışında Genelkurmay Başkanlığı, Başbakanlık Kriz Yönetim Merkezi ve Kahramanmaraş Valiliği İl Kriz Merkezi ile paylaşılmadığı, arama kurtarma faaliyeti için çok kıymetli olan bu haritaların gereği gibi kullanılmadığını tespit edilmiştir.

3-) Genelkurmay Başkanlığı Komisyonumuza yazdığı yazıların incelemesinde;

- TİB tarafından hazırlan Turkcell ve Avea operatörlerinin hizmet verdiği 3 adet telefona ait "Cell ID, Start Angel, Stop Angel, in radius, aut radius" değerlerini içeren çalışma haritalarının, Genelkurmay Başkanlığına 25 Mart 2009 günü değil, 26 Mart 2009 tarihinde, saat 11.05'te Başbakanlık Kriz Yönetim Başkanlığı tarafından iletilindiğini,

- Başbakanlık Kriz Yönetim Başkanlığı tarafından gönderilen TİB'in hazırladığı söz konusu çalışma haritalarında yer alan bilgilerin Genelkurmay Başkanlığı Silahlı Kuvvetler Komuta ve Harekât Merkezi (SKKHM)'ne ulaşmasını müteakip teknik personel tarafından coğrafi koordinatlara çevrildiğini, zaman kaybını önlemek amacıyla gecikmeksizin ilgili AKKM'lere (Hava Kuvvetleri Komutanlığı Harekât Merkezi ile Kahramanmaraş Valiliğince teşkil edilen **Kriz Merkezine bağlı olarak, Kahramanmaraş İl Jandarma Komutanlığında tesis edilen hareket Merkezi ve Göksun/Kahramanmaraş'daki Taktik Harekât Merkezine telefonla bildirildiğini,**

- Başbakanlık Kriz Yönetim Başkanlığı tarafından 25 Mart 2009 günü saat 22.30'da düşen helikopterden sinyal alındığını ve sinyalin ("**37°58'50-036°34'11D**") koordinatlara tekabül ettiğinin telefonla kendilerine bildirildiğini, Kahramanmaraş merkez ilçeye bağlı Kurucaova köyü ile Sisne yaylası arasında yer alan bahse konu koordinatın aynı gün saat 22.34'de Kahramanmaraş İl Jandarma Komutanlığına telefonla bildirildiğini

belirtmiştir.

Yukarıdaki açıklamadan da anlaşılacağı üzere TİB tarafından Genelkurmay Başkanlığına herhangi bir bilginin verilmemesi belirtilmiştir. Komisyonumuzca bu konuda yapılan inceleme ve yazışmalar neticesinde **TİB'in yazılarımıza verdiği cevapta; 25.03.2009 günü yaptığı çalışmalar hakkında telefonla; saat 19.28, 20.14, 20.29 ve 20.51'de Başbakanlık Kriz Yönetim Merkezine ve saat 20.31, 20.33 ve 20.48'de Genelkurmay Başkanlığına o ana kadar elde edilen verilerin iletilindiğini ve bu verilerle ilgili açıklamalarda bulunulduğunu, ayrıca bu bilgilerin bir de uzman tarafından yorumlanması gerektiğini belirtmiştir.**

BEŞİNCİ BÖLÜM

SONUÇ VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

5.1. HELİKOPTER KAZASININ OLUŞUMU

ESAS Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret AŞ envanterinde kayıtlı olan TC-HEK tescilli işaretli BELL 206L-4 tipi helikopter, “görev uçuşu” şartlarında Kahramanmaraş Çağlayancerit-Yozgat Yerköy planlı uçuşu sırasında, 25 Mart 2009 tarihinde Kahramanmaraş ili Merkez Keş Dağı 37° 58 72 N, 36° 40 16 E koordinatlarında deniz seviyesinden 6500 fit yükseklikteki yere çarparak düşmüştür. Kaza sonucunda helikopterde bulunan Sivas Milletvekili ve BBP Genel Başkanı Muhsin YAZICIOĞLU ile birlikte Erhan ÜSTÜNDAĞ, Yüksel YANCI, Murat ÇETİNKAYA, Gazeteci İsmail GÜNEŞ ve Pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE hayatlarını kaybetmişlerdir.

Kahramanmaraş ili Merkez Kızıllöz köyü dağlık alanda 25 Mart 2009 tarihine ait Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü meteorolojik harita, diyagram ve uydu görüntülerinin analizi neticesinde 11.00-18.00 Greenwich saatleri arasında özellikle öğle saatlerinden sonra çok bulutlu ve kar yağışlı olduğu, hava sıcaklığının -5 ile -7 derece civarında ölçüldüğü, rüzgârın güneybatı yönlerinden saatte 35-40 km hızla estiği, görüş mesafesinin 300-500 metre arasında olduğu belirlenmiştir. Kaza günü Gazeteci İsmail GÜNEŞ tarafından çekilen fotoğraflar incelendiğinde bulutlanmanın yol boyunca arttığı ve buna mukabil görüş mesafesinin gittikçe azaldığı görülmektedir. Söz konusu bu fotoğraflar ile mevcut hava durumu bilgileri birbirini teyit etmektedir.

Pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE'nin Çağlayancerit'ten yakıt ikmali için gittiği Kahramanmaraş Hava Meydanına inişini müteakip, adı geçen meydana Meteoroloji İstasyon Müdürlüğü ile bir sonraki görev uçuş seyrüseferlerine ait meteorolojik bilgilerin incelenmesi ve temini amacıyla irtibata geçmediği tespit edilmiştir. Pilot Mustafa Kaya İSTEKTEPE'nin almış olduğu meteorolojik bilgiler, Kahramanmaraş Hava Meydanına inişinde ve Çağlayancerit için kalkışı sırasında kendisine Kahramanmaraş Hava Meydanı Hava Trafik Kontrol Merkezi Kule tarafından kurallara uygun olarak verilen ve “havaalanı çevresi ile sınırlı” rutin meteorolojik bilgileri kapsamaktadır.

Olayın meydana geldiği yer dik ve sarp kayalıklardan oluşan, yer yer bölgeye ait orman ağaçları ile kaplı dağlık bir alandır.

Uluslararası havacılık kuralları gereği helikopterin düştüğü zaman ve yerdeki hava koşulları dikkate alındığında pilotun belirtilen seyrüsefer güzergâhı içerisinde uçuşunu gerçekleştirebilmesi için helikopter üzerinde “Snow Deflector Kit (Kar saptırma sistemi)” veya “Snow Deflector Kit” ve “Particle Deflector Kit” birlikteliğinin sağlanması aksi hâlde uçuşun gerçekleştirilmemesi gerekmektedir. Uçuş esnasında helikopterde güzergâh üzerinde güvenli şekilde seyretmesini sağlayacak bu seyrüsefer yardımcılarının hava aracında bulunmadığı Kaza Kırım Raporu içeriğinden anlaşılmıştır.

Kazaya konu helikopterin yakıt ikmali için geldiği Kahramanmaraş Havaalanından kalkarak Çağlayancerit ilçesine varıncaya kadar zaman zaman radarların kapsama alanına girdiği- çıktığı görülmüştür. Çağlayancerit kalkışından kaza anına kadar başkaca bir radar görüntüsü alınamamıştır. Her ne kadar hava aracının transponderi açık olsa da görev uçuş şartlarına göre seyreden helikopterin bu sırada bulunduğu irtifa, yolculuğun süresince radarlar tarafından sürekli takibine imkan tanımamaktadır. Bu durum VFR (Görerek Uçuş Kuralları) uçuşun niteliğinden kaynaklanmaktadır.

Komisyonumuzca elde edilen bilgi, doküman, fotoğraf ve raporlar ile bilgisine başvuru edilen kişi ve uzmanların beyanlarından, hava aracının Kahramanmaraş ili Merkez Kızılöz köyü dağlık alanından geçişi süresince buzlanma, rüzgâr kayması, kar yağışı ve bulut içi kısıtlı görüş nedenlerinden dolayı atmosferik koşulların görecelik uçuş için elverişli olmadığı görüşüne varılmıştır.

Helikopter pilotu Mustafa Kaya İSTEKTEPE'nin mevzuatta belirtilen periyodik sağlık kontrollerini süresi içerisinde yaptırdığı, bu kontrollerin neticesine göre uçuşa mani bir durumunun bulunmadığı, keza otopsi sonucuna göre de uçuş emniyetini tehlikeye sokacak herhangi bir uyuşturucu ve uyutucu kimyasal maddenin etkisi altında olmadığı belirtilmiştir.

Helikopterin yakıt ikmali için Çağlayancerit'ten Kahramanmaraş Havaalanına intikali ve tekrar kalkışı arasında geçen süre içerisinde helikoptere sadece yakıt ikmalini yapmakla görevli kişilerin yaklaştığı, bunun haricinde şüphe doğurabilecek herhangi bir durum meydana gelmediği Kahramanmaraş Havaalanı kamera kayıtları ve tanık ifadelerinden anlaşılmaktadır.

Helikopterde bulunan GARMİN firmasına ait GSN 430 tipi GPS'nin (küresel konumlama aygıtı) 3 boyutlu niteliğe sahip olup yükseklikleri de takip edebildiği, çarpma ihtimali durumunda uyarı vermesi gerektiği dile getirilmişse de yine yapılan inceleme ve yayınlanan raporlardan cihazın böyle bir özelliğe sahip olmadığı anlaşılmıştır.

Komisyonumuza ulaşan belgeler, fotoğraflar ve beyanlardan kazaya konu hava aracında seyrüsefer yardımcısı iki adet elektronik aletin kayıp olduğu anlaşılmıştır. Enkazda bulunamayan cihazların "1 adet EVENTIDE ARGUS 5000CE kayar harita göstergesi" (moving map display) ve "1 adet BENDIX/KING SKYMAP IIIC GPS" olduğu tespit edilmiştir. Söz konusu cihazların marka ve modellerine ilişkin tespit, kazada hayatını kaybeden gazeteci merhum İsmail GÜNEŞ'in çektiği fotoğraflar ve enkazdan alınan görüntüler üzerinden yapılmıştır. Uçuş sırasında mevcut olan ancak daha sonra bulunamayan her iki cihaz da, kullanıcı tarafından kayıt fonksiyonu aktif hale getirilmişse, en güncel uçuş bilgilerini (konum ve zaman) kayıt edebilme özelliğine sahiptir. Kaza esnasında cihazların açık olduğuna dair bir delil olmamakla birlikte, söz konusu sistemlerin özellikle kötü hava şartlarında pilotlara çok faydalı olmaları nedeniyle arızalı olmadıkları sürece açık ve kullanımda olduklarını kabul etmek makul olacaktır. Nitekim bir önceki uçuş sırasında çekilen fotoğrafta cihazın faal ve kullanımda olduğu görülmektedir. Cihazlar bulunmuş olsalardı, açık ve kayıta olmaları durumunda, kaza ile sonuçlanan son uçuşta helikopterin izlediği gerçek rota ve zaman bilgilerine ulaşmak, çarpma istikametini tespit etmek ve kaza ile ilgili daha sağlıklı değerlendirmeler yapmak mümkün olabilecekti.

Helikopter pilotunun Kahramanmaraş kule ile yaptığı konuşma dökümlerinin incelenmesi neticesinde, uçuş emniyetini tehlikeye sokacak herhangi bir bulguya rastlanmamıştır.

Genel olarak;

- Pilotun, kuleden havaalanı çevresiyle sınırlı meteorolojik bilgileri edindiği, ancak hava aracının muhtemel uçuş güzergâhı üzerindeki genel hava durumu ile ilgili bilgiyi Kahramanmaraş Meteoroloji İstasyonundan almadığı,

- TC-HEK tescil işaretli BELL 206L-4 tipindeki hava aracının 25.03.2009 tarihinde yapmış olduğu Çağlayancerit-Kayseri Erkilet Hava Meydanı uçuşundaki teknik donanımının yetersiz olduğu,

- Pilotun tüm bu olumsuzluklara rağmen dönmeyi ya da iniş yapmayı düşünmeden uçuşa ısrarcı olduğu,

anlaşılmıştır.

Ayrıca elde edilen bilgi ve belgeler ile bilgisine başvuru alan kişilerin ifadeleri birlikte değerlendirildiğinde helikopter gövdesi, elektronik cihazlar ve transmisyon ekipmanı üzerinde dışarıdan herhangi bir şekilde müdahale yapıldığı izlenimini verecek bulguya rastlanmadığı,

sonuçlarına ulaşılmıştır.

Nihayetinde kazanın meydana gelişi ile ilgili Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu Raporunu da değerlendirilerek son kararı verecek olan merci ilgili Cumhuriyet Başsavcılığı ve mahkemeler olduğundan, hâlen devam eden adli soruşturma da dikkate alınarak bu aşamada Komisyonumuzca başkaca görüş bildirilmesinin doğru olmayacağı kanaatine varılmıştır.

5.2. ARAMA-KURTARMA FAALİYETLERİNİN YÜRÜTÜLMESİ ÇALIŞMALARI

5.2.1. Tespit ve Değerlendirmeler

Kazazede İHA Muhabiri İsmail GÜNEŞ'in 25.03.2009 günü saat 15.32'de 112 Acil Servisini araması sonucunda kazanın resmî makamlar tarafından öğrenilmesiyle birlikte BBP Genel Başkanı ve Sivas Milletvekili Muhsin YAZICIOĞLU ve beraberinde beş kişiyi taşıyan TC-HEK tescil işaretli Bell206-L4 tipi helikopterin düştüğü yerin tespiti ve arama-kurtarma çalışmalarının eş zamanlı olarak başlatıldığı ilgili kurum kayıtları ile bilgisine başvuru alan kişilerin ifadelerinden müşahede edilmiştir.

Arama ve kurtarma çalışmalarının başlamasını müteakiben Kahramanmaraş Valiliği bünyesinde bir vali yardımcısı başkanlığında kriz merkezi oluşturulmuştur. Daha sonra il valisi ile birlikte arama kurtarma çalışmalarında görev yapacak yetkililerin muhtemel kaza yeri olarak tahmin edilen Göksun ilçesine gitmeleri sonucunda kazaya ilişkin elde edilen bilgi ve bulguların daha iyi değerlendirilip arama ve kurtarma çalışmalarının yerinde komuta ve kontrolünün sağlanması açısından Göksun ilçesinde de kriz merkezi kurulmuştur. İçişleri Bakanı Beşir ATALAY 26.03.2009 tarihinde saat 02.30 civarında Göksun ilçesine ulaşmasıyla birlikte burada bulunan kriz merkezinin komuta ve kontrolünü devralmıştır. Kazanın öğrenilmesi ile birlikte Başbakanlık bünyesinde de kriz merkezinin oluşturulduğu ve arama çalışmalarının devamı süresince mevcut kriz merkezlerinin koordinasyon içerisinde çalışmalarını yürüttüğü resmi kayıtlar ve tanık ifadelerinden anlaşılmaktadır.

Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulunun hazırlamış olduğu Raporda, helikopterde bulunan ELT cihazının aktif durumda olmasına rağmen antenin kırılması nedeniyle sinyal gücünün uyduya ulaşmadığı ve bu nedenle ELT cihazıyla kaza yerinin tespit edilemediği ifade edilmiştir. ELT cihazı, monte edildiği hava taşıtının belirli hızla bir yere çarpması ya da belirli (G) kuvvetine maruz kalması durumunda otomatik olarak çalışmaya başlayan ve uluslararası kurallara göre belirlenmiş frekans modunda uyduya kaza mahallinin koordinatlarını havi sinyal gönderen ve bu şekilde kazaya maruz kalan hava aracının yerinin tespitine yarayan bir cihazdır. Bu nedenle ELT cihazının hava aracına takılma amacı, ancak hava aracının bir kaza yapması ve bu çarpma etkisiyle sinyal göndermesi sayesinde gerçekleşecektir. Bir hava aracının düşmesi ya da herhangi bir şekilde kaza yapması durumunda bahsedilen ELT cihazının antenin kırılma ihtimali çok yüksek olduğu düşünüldüğünde, hava araçlarında bulunması zorunlu bu cihazların kaza sonrası arama kurtarma faaliyetine katkısı kendisine verilen önemle orantılı olmayacaktır. Nitekim istatistiki bilgiler de bu doğrultudadır.

Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu tarafından kendilerine iletilen telefon numaralarından sinyal bilgileri elde edilerek saat 16.25 itibarıyla kurumda görevli temsilcileri aracılığıyla Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığına bilgi verildiği ayrıca

kendilerinden talep edilmesi üzerine aynı bilginin Başbakanlık Kriz Merkezi ve Genelkurmay Başkanlığı ile Ulaştırma Bakanlığına da ulaştırıldığı, Jandarma Genel Komutanlığı İstihbarat Daire Başkanlığı tarafından bu bilgilerin olabilecek en kısa sürede değerlendirilerek oluşturulan haritaların Kahramanmaraş İl Jandarma Komutanlığına gönderildiği, neredeyse nokta şeklindeki konum bilgisinin gerek Ankara gerekse Kahramanmaraş'taki jandarma görevlileri tarafından komutanlarına aktarıldığı, fakat her nasılsa bu bilginin değerlendirme dışı tutulduğu gibi Yönetmelik gereği "Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi"ne gönderilmediği de tespit edilmiştir.³⁰

Ayrıca Kahramanmaraş Valiliğince Komisyonumuza ulaştırılan belgelerin incelenmesi sonucu, TİB ve Jandarma Genel Komutanlığınca kaza günü ve sonrasında üretilen harita ve krokilerin Göksun'da kurulan kriz merkezine ve dolayısıyla arama ve kurtarma ekiplerine ulaştırılmadığı da anlaşılmıştır.

Bu kapsamda, Emniyet Genel Müdürlüğü, TİB tarafından gönderilen haritalarla ilgili olarak, Komisyonumuza yazdığı yazıda; TİB tarafından kendilerine iletilen 3 adet haritanın Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürlüğü İstihbarat Şube Müdürlüğüne 25.03.2010 günü saat 22.39 sularında bilgisayar ortamında kurumun kullandığı elektronik ağ aracılığıyla gönderildiği ifade edilmiştir. Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürlüğü İstihbarat Şube Müdürü İsmail Duman ve İstihbarat Şube Müdür Yardımcısı Dursun Özmen'den alınan yazılı beyana göre, mezkur belgelerin arama kurtarma faaliyetlerinde bulunanlara önce telefonla daha sonra da Çardak Jandarma Karakoluna faks çekildiği ve söz konusu haritaların da Kahramanmaraş Valisi M. Niyazi TANILIR ile paylaşıldığı belirtilmiştir. Ayrıca Komisyonumuzca birer sureti istenen haritalardan Resim 50 ve 52 belirtilenler gönderilmiş, TİB tarafından üretilen ve daraltılmış keşişme alanı gösteren ve Resim 54'de belirtilen harita ile ilgili herhangi bir açıklama yapılmamıştır. Ancak Komisyonumuzca Kahramanmaraş Valiliği ile yapılan yazışma ve telefonla yapılan görüşmelerden anlaşıldığına göre yukarıda belirtilen belgelerin iddia edildiğinin aksine Kahramanmaraş Valisi ile paylaşılmadığı anlaşılmıştır. Görüleceği üzere, Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürlüğü yetkililerinin kendilerine gelen harita ve krokiler ile ilgili vermiş olduğu bilgilerde çelişkiler bulunmaktadır.

Arama kurtarma çalışmaları telefon sinyallerinin alındığı baz istasyonlarının kurulu bulunduğu bölge olan Göksun Hacıömer köyü ve Merkez Kurucaova köyü çevresinde yoğunlaştırılmıştır. Arama ve kurtarma faaliyetleri icra edilirken her bilgi, belge, doküman ve ihbar sağlıklı olarak değerlendirilmemiş, eldeki tek teknik veri olan telefon sinyalleri ciddi bir analize tabi tutulmadan sahada çalışma yapan ekiplere aktarılmıştır. Kaza enkazının 26.03.2009 günü gece yarısından itibaren, kazanın meydana geldiği yerle ilgisi bulunmayan ve cep telefonları sinyallerinden faydalanılarak elde edilen alanın dışında bulunan Kurucaova köyü yakınlarında aranmaya başlaması ve bu arama çalışmalarının gün boyunca bu bölgede devam ettirilerek önemli ölçüde zaman kaybına sebebiyet verilmesi "yanlış değerlendirmenin" açık örneğidir.³¹ Kurucaova köyü yakınlarında başlatılan aramaya esas teşkil eden bilginin yeterli değerlendirme ve analize tabi

³⁰ Polis Vazife ve Salahiyetleri Kanunu'nun 2 ve 25'inci maddeleri ile Jandarma Teşkilatı Görev ve Yetkileri Yönetmeliği'nin 63/a maddeleri gereği "bir tehlike karşısında bulunan ve yardım isteyen herkese yardım etme görevi" Jandarma Teşkilatı'na yasal bir vazife olarak yüklenmiş olup aksine hareketin ceza hukuku anlamında da sorumluluk doğuracağı açıktır. Ayrıca, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 42'nci maddesinin ikinci fıkrasında, "*Kurtarma ve yardım ekibinin görevini yapmasına, kazaya uğramış olan ve tehlike içinde bulunan hava aracı personeli ile yerel kolluk kuvvetleri ile diğer yetkililer, yardımcı olmakla yükümlüdürler.*" hükmü yer almaktadır. Bu hükmü göre, kazaya uğramış olan ve tehlike içinde bulunan hava aracı personeline, yerel kolluk kuvvetleri ile diğer yetkililerinin arama ve kurtarma ekiplerinin görevini gereği gibi yapmasında yardımcı olmakla yükümlü kılınmıştır.

³¹ Telefon sinyallerinin yanlış değerlendirilmesinin bir diğer örneği de Tüllüce Tepede 8 defa yapılan arama faaliyetidir.

tutulmayan bir ihbardan kaynaklandığı Komisyonumuza gelen bilgi ve belgelerden açıkça anlaşılmaktadır.³²

Kazanın öğrenildiği saatten itibaren, kazazede İsmail GÜNEŞ'in kendisine ait 0506 8543500 numaralı telefonla 7 kez görüştüğü 112 Acil Servisi haricinde, çeşitli kişi ve kurumlar tarafından 18 (onsekiz) defa arandığına ilişkin görüşme kaydı bulunmaktadır. Oysa Kazazede İsmail GÜNEŞ ile arama-kurtarma konusunda uzman bir yetkilinin görüşmesi durumunda kaza yerinin tespitine yönelik kendisinden daha değerli bilgiler elde edilebileceği gibi kazazedenin içinde bulunduğu olumsuz koşullardan korunması için kendisine faydalı olabilecek hayati bir takım bilgiler de verilebileceği değerlendirilmiştir. Örnek olarak enkaz alanında yer tespitinde yararı olabilecek bir kısım teçhizatın var olup olmadığı hususu hiç araştırılmamıştır. Helikopterde bulunanlar tarafından kullanılan çok sayıda cep telefonunun ve helikoptere ait GPS cihazlarının varlığı bilinmektedir. ELT cihazının sinyal gönderemese de manüel anteninın takılarak bunun sağlanabileceği öğrenilmiştir. Yeni nesil cep telefonlarının bir çoğunda GPS özelliği bulunduğu da dikkate alındığında, kazazede İsmail GÜNEŞ ile iletişim kurarak, yakınında bulunan teknolojik cihazlara ait özellikleri değerlendirebilecek, ilgiliyi bu yönde yönlendirebilecek beceri ve donanıma sahip bir uzman ile görüştürülmesinin belki de olayın akışını tümüyle değiştirebileceği görülmüştür.

Kazazedelere ait cep telefonlarından sinyal alınarak arama-kurtarma faaliyetlerinin daha dar bir alanda icra edilebilmesi açısından ihtiyaç duyulan mobil baz istasyonunun, hava muhalefetinden dolayı en erken Turkcell İletişim Hizmetleri AŞ tarafından; 27 Mart 2009 Cuma günü saat 17.00'de aktif hâle getirildiği, daha sonra sırasıyla AVEA İletişim Hizmetleri AŞ tarafından; toplam 2 adet mobil baz istasyonunu ve Vodafone Telekomünikasyon AŞ tarafından da 1 adet mobil baz istasyonu olay mahalline yakın bir yerde aktif edilmiştir. Ancak baz istasyonlarının bölgede aktif hâle getirilmesinden önce 27.03.2009 günü saat 14.28 civarında Döngel köyünden bir grup vatandaş kaza yerine ulaşmış olduğundan, kaza yerinin tespiti konusunda mobil baz istasyonlarından herhangi bir fayda sağlanamamıştır. Kazazedelere ait cep telefonlarından en son 26.03.2009 günü saat 02.30 civarında sinyal alınmasına rağmen, iletişimi şirketlerinden mobil baz istasyonu talebi 26.03.2009 tarihi 07.30'da yapılmıştır. Kaza bölgesine yetkili birimlerce ilgili iletişim şirketleri tarafından mobil baz istasyonu kurulmasının talep edilmesinin asıl amacının diğer baz istasyonları ile kestirme almak suretiyle kazazedelerin yerinin tespiti değil arama kurtarma faaliyetlerine katılan birimler arasındaki iletişimin sağlanması olduğu anlaşılmaktadır. Bu durum arama-kurtarma faaliyetine katılan yetkili kişiler tarafından da ifade edilmiştir.

Cep telefonlarından sinyal alınabildiği süre içerisinde, bahsedilen mobil baz istasyonlarının bölgeye sevk edilerek kurulması durumunda, bölgedeki mevcut baz istasyonları ile kestirme yapılmak suretiyle sinyal alınan alanın oldukça daraltılması sonucu kazazedelerin bulunduğu yere çok daha kısa süre içerisinde ulaşılacağı açıktır. Bu nedenle mobil baz istasyonun geç intikalinin kaza mahallinin tespiti açısından bir faydasının olmadığı sonucuna varılmıştır.

³² Türkiye Telsiz ve Radyo Amatörleri Cemiyeti tarafından "aprs.fi" adlı web sayfasında ELT cihazının yayınladığı telsiz sinyalinin dinlenmesi için ideal yer olarak gösterilen koordinatın Bandırma Limanında görevli bir şahıs tarafından görülmesi ve Başbakanlık Kriz Merkezine "muhtemel kaza yeri" olarak bildirilmesi üzerine bu bilginin Başbakanlık Kriz Merkezi tarafından doğruluğu teyit edilmeden 25.3.2009 tarihi 22.30 civarında Genelkurmay Başkanlığı Harekat Merkezine verilmesi üzerine arama kurtarma faaliyeti koordinatın gösterdiği yer olan Kurucaova bölgesinde yoğunlaşmıştır.

Helikopterin dağlık bir bölgede düşmesi ve havanın mevsim şartları itibariyle yoğun kar yağışı, tipi ve sis altında olması, görüş mesafesinin düşük olması nedeniyle havadan ve karadan yürütölen arama-kurtarma çalışmaları olumsuz etkilemiştir.

Arama-kurtarma faaliyetlerini icra etmek üzere bölgeye gerek kamuya ait gerekse sivil kişilere ait arazinin zorlu şartlarına uyumlu olmayan araçlar gelmiştir. Araçların iyi niyetli bir çaba içerisinde olsa da dar, yetersiz ve balçık hâline gelmiş yollara sokulması sonucu yollarda tıkanmalar oluşmuştur. Bu durum uzman ekiplerce yapılması gereken çalışmaları zora sokmuştur.

Raporun ilgili bölümlerinde, kazanın meydana geldiği 25.03.2009 tarihinden itibaren yürütölen arama kurtarma faaliyetleri ayrıntılı olarak belirtilmiştir. Kazanın öğrenilmesinden itibaren, kaza yeri olarak tahmin edilen bölgeye gerek Kahramanmaraş ilinden ve gerekse çevre illerden yeterli miktarda arama kurtarma elamanı ile araç, gereç ve ekipman sevk edilmiştir. Ancak iyi niyetle yürütölen tüm çalışmalara rağmen, mevcut arazi ve iklim şartlarının olumsuzluğu ile kazazedelere ait cep telefonlarından elde edilen bilgiler yeterli bir şekilde değerlendirilmemiştir. Ayrıca İçişleri Bakanı Beşir ATALAY'ın Komisyonumuza verdiği bilgilerden, söz konusu alanın iki defa uydu fotoğraflarının çekilmesine rağmen sis dolayısıyla yeterli sonuç alınamadığı belirtilmiştir.

Kazazedelerden birisinin Sivas Milletvekili ve BBP Genel Başkanı Muhsin YAZICIOĞLU olması, diğer taraftan kazazede gazeteci İsmail GÜNEŞ'in kazadan sonra 112 Acil Servisini arayarak olayı haber vermesi ve bu görüşmenin basın-yayın organları tarafından aynı saatlerde yayınlanması kamuoyunun yoğun ilgisinin olay üzerine odaklanmasına sebebiyet vermiştir. Bu süreçte yazılı ve görsel basın- yayın kuruluşlarının kaynağı belli olmayan ya da olayla resmî bir ilişkisi bulunmayan kişilere atfen yapmış oldukları ve çoğu gerçekte bağdaşmayan haber ve yorumlarla kamuoyunun yanlış yönlendirilmesi sonucunu doğuran yoğun bir bilgi kirliliği yaşanmıştır. Bu durum yetkili kişi veya kuruluşlar tarafından kamuoyunun doğru bilgilendirilmesinin yerinde ve zamanında tam olarak yapılmadığını göstermektedir.

Kaynağı Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürlüğü olan "helikopterin enkazına ulaşıldığı, gruptan BBP Genel Başkanı Muhsin YAZICIOĞLU ile diğer kazazedelerin yaralı olduğu ve Göksun Devlet Hastanesine intikal ettirilmekte oldukları" şeklindeki istihbari bilgi, Kayseri Valisi Mevlüt BİLİCİ kaynak gösterilmek suretiyle kamuoyu ile paylaşılmıştır. Teyide muhtaç olan bu istihbari bilginin ne şekilde elde edildiği konusunda yetkililerin Komisyonumuza vermiş oldukları bilgiler arasında belirsizlik ve tutarsızlıklar mevcuttur. Ayrıca konuyla ilgili olarak İçişleri Bakanlığınca idari bir soruşturma yürütölmüş ve konuyla ilgili müfettiş raporu hazırlanmıştır. Ancak kazanın oluşumunun daha iyi anlaşılabilmesi ve tam olarak aydınlatılabilmesi, kapsamlı olarak yürütöülecek adli ve idari bir soruşturma sonucunda mümkün olacaktır.

Söz konusu haberin basına yansması neticesi arama-kurtarma çalışmalarının duraksadığı ileri sürölmüş ise de bu durumun resmî görevliler üzerinde herhangi bir etki yaratmadığı ve yürütölen çalışmalarda bir aksamaya sebebiyet vermediği, elde edilen bilgi ve belgeler ile kazanın öğrenilmesinden itibaren arama ve kurtarma çalışmalarına katılan yetkililer tarafından ifade edilmiştir. Bu konuda adli ve idari soruşturmanın neticesini beklemek yerinde olacaktır.

5.3. ÖNERİLER

1. 12 Aralık 2001 tarihli ve 24611 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği'nde arama ve kurtarma faaliyetleri ile ilgili yaklaşık kırk kurum veya kuruluş yer almaktadır. Bunların her birinin görevlerinin net olarak belirlenmesinde, koordine edilmesinde ve yürütölmesinde ciddi anlamda zorluklar bulunmaktadır.

Arama ve kurtarma faaliyetlerinde eşgüdümü sağlayacak ve gerekli tüm yetkilerle donatılmış bir üst makamın bulunmaması, mevcut olanlarının görev ve yetkilerinin açıkça belirlenmemesi ya da eksik olması, Türk Havacılık Kanunu ile belirlenen Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği ve 5902 sayılı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunun birbiriyle uyumaması nedeniyle sistemin idamesinde sıkıntı yaşanmaktadır. Arama-kurtarma sisteminin etkin bir şekilde işlerliğinin sağlanabilmesi için kanun düzeyinde mevzuattaki uyumsuzluğun giderilmesi, gerekli yasaların çıkarılması ile tüm yetkilerin Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığının bünyesinde toplanması, arama kurtarma faaliyetleri ile ilgili yönetmelik, yönerge vb. alt hukuk normlarının günümüz şartları çerçevesinde ve kurumların kapasiteleri de göz önünde bulundurularak yeniden düzenlenmesi, sivil ve askeri kurumlar arası koordinasyonun sağlanması büyük önem taşımaktadır. Yine bu merkezde, kaza veya afet anlarında, kazanın/afetin meydana geldiği yeri, koşulları değerlendirerek gereken tüm tedbirleri alacak uzmanlardan oluşacak çekirdek bir ekibin bulunması, arama-kurtarma hizmetlerinin kalifiye personel ve araç yönünden desteklenmesi gerekmektedir.

2. Yer tespit çalışmalarında ciddi önemi bulunan cep telefonlarının yayınladığı sinyallerin farklı operatörlere ait baz istasyonlarına ulaşmasına rağmen altyapı uyumsuzluğu nedeniyle bu bilgilerin sim kartının sahibi firma dışındakiler tarafından okunamadığı, dolayısıyla sinyalin geldiği alanın farklı istasyonlardan gelen dataların kesiştirilememesi nedeniyle daraltılmadığı saptanmıştır. Bu nedenle gerekirse mevzuat düzenlemesi cihetine gidilerek kaza mahallinden yayılan sinyallerin, ulaştığı tüm baz istasyonlarının işleticileri tarafından değerlendirilmesine imkan tanınmasının elzem olduğu düşünülmektedir.

3. Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu Raporunda bahsi geçen ELT cihazı antenin kırılması sonucu uyduya sinyal gönderemediği savı teknik olarak kabul edilecek olursa, bundan sonra hava araçlarına takılan ELT cihazı antenlerinin şiddetli bir çarpma sonucu kırılma ihtimali göz önünde bulundurularak üretilmesi ve cihazın hava aracına monte edilecek yerinin özel olarak seçilmesi önem arz etmektedir.

Yine uydu hareketleri ile yer tespitine yarar konum bilgisi üreten ELT cihazlarında oluşan büyük yanılma payları dikkate alınarak GPS modülü içeren ELT cihazlarının kullanımının zorunlu hâle getirilmesi gerekmektedir.

4. Cep telefonu lokasyon bilgileri uygulamada mahkemeler tarafından “haberleşmenin gizliliği” kapsamında değerlendirildiğinden ve hâkim kararı olmadan temin edilemediğinden acil durumlar göz önüne alınarak öncelikle Ceza Muhakemesi Kanunu'nun 135'inci maddesi olmak üzere mevzuatta gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

5. Arama-kurtarma faaliyetlerinin en büyük gereksinimleri olan uygun araç ve gerecin ilgili kuruluşlara gelişen teknolojiler dikkate alınarak tedariki sağlanmalıdır. Arama-kurtarma faaliyetlerinde haberleşmenin önemine istinaden, arama-kurtarma merkezlerinin modern ve hızlı haberleşme imkânlarıyla donatılması gerekir. Sadece arama ve kurtarma faaliyetlerinde kullanılmak üzere kesintisiz bir muhaberenin sağlanması için Türkiye genelinde bir adet ana ve bir adet yedek frekans tahsis edilmesi yerinde olacaktır.

6. Kriz anında iyi niyetli olsa bile yetkisiz kişi veya kurumlar tarafından yapılacak her açıklama veya beyan, kriz yönetiminde bilgi kirliliği meydana getirerek istenmeyen sonuçların doğmasına yol açabilecek niteliktedir. Yakın zamanda bu konuda olumsuz örneklerin yaşandığı bir gerçektir. Bu bağlamda bilgi kirliliğinin önlenmesi ile kamuoyunun tek elden doğru bir şekilde bilgilendirilmesi açısından sorumlu makamlarca etkin bir bilgilendirme düzeni kurulmasında zaruret vardır. Ayrıca, basın ve yayın organlarının da ancak yetkili makamlar tarafından yapılacak açıklamalara itibar etmeleri, kaynağı belli olmayan veya yetkisiz kişilerin açıklamalarına yer

vererek kamuoyunun yanlış yönlendirilmesi sonucunu doğuracak tutum ve davranışlardan uzak durmaları sorumlu habercilik anlayışının gereğidir.

7. Çok sayıdaki değişik amaca hizmet eden ancak aralarında irtibat ve koordinasyon gereken 112, 155, 156 gibi çağrı merkezlerinin tek çatı altında toplanması sağlanmalı, gelen her türlü ihbar ve şikâyet kayıt altına alınmalı, bilgisayar ortamında gereken log'lar oluşturulmalı, gereken durumlarda geçmişe dönük her türlü bilgiye erişilebilmeli, kriz dönemlerinde kurulan kriz merkezlerinin telefon çağrıları kayıt altına alınmalı, bu yolda gereken yasal düzenlemeler gerçekleştirilmeli, bu sağlanıncaya kadar mevcut uyumsuzluk problemlerinin asgariye indirilmesi için gerekenler yapılmalıdır.

8. Çalışmaları hâlen devam eden 112 Acil Çağrı Merkezleri Projesi uygulaması hızla yaygınlaştırılmalı, acil numaralar tek numara altında birleştirilmeli, acil çağrı merkezini arayan vatandaşların lokasyon bilgisinin de çağrı merkezine iletilmesini sağlayacak bir mekanizma kurulmalıdır.

9. Tüm uçuşlarda ilgili hava meydanı ile birlikte tüm güzergâh meteorolojik bilgilerinin alınması zorunlu hale getirilmelidir.

10. Kaza ya da afet bölgesine üst düzey yetkililer tarafından gerçekleştirilecek ziyaretlerin yürütülen çalışmaları aksatmaması için yerel yöneticiler tarafından gerekli tedbirlerin alınmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

11. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, hem sivil hava şirketlerinin denetimi hem de arama kurtarma ve kaza kırım incelemelerine yönelik önemli bir konumda olmasına rağmen sınırlı imkânlarla sahip bulunmaktadır. Özellikle ülkemizde havacılık sektöründe son yıllarda yaşanan hızlı gelişme de göz önünde bulundurularak bu alanda artan ihtiyaçların da gereği gibi karşılanması açısından Genel Müdürlüğün nitelikli ve yeterli sayıda teknik personel ile takviye edilmesinde büyük bir aciliyet vardır.

Ayrıca havacılık sektörünün önemi ve devam eden büyüme eğilimi karşısında uzun vadede sivil havacılığın Ulaştırma Bakanlığının örgüt yapısı dışında düzenleyici ve denetleyici bir kurum olarak bağımsız ve özerk bir idari otorite şeklinde yeniden yapılandırılması hedeflenmelidir.

12. Havacılık kazaları sonrasında kazanın gerçek sebebini ortaya koymaya yönelik incelemeyi yürüten Kaza İnceleme ve Araştırma Kurullarının Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından kendi bünyesindeki personeli de içerecek şekilde oluşturulmaktadır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün aynı zamanda havacılık alanında faaliyet gösteren şirketlerin denetiminden ve yetkilendirilmesinden sorumlu olması da göz önünde bulundurulduğunda aynı Genel Müdürlük bünyesinde oluşturulan Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulunun hazırladığı raporların objektifliğine gölge düşmektedir. Bu kurulun Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden bağımsız bir yapıya kavuşturulmasının yararlı olacağı düşünülmektedir.

13. Arama ve kurtarma hizmetlerinin; Türk hava sahası, kara hudutları, iç sular ve karasuları ile uluslararası hava sahası ve açık deniz sahalarında kesintisiz ve 24 saat esasına göre etkinlikle yürütülebilmesi amacıyla "Ulusal Arama Kurtarma Eylem Planı" hazırlanmalıdır.

14. Çeşitli kurumların bünyesindeki arama kurtarma ve sivil savunma ekiplerinin profesyonel eğitim kurslarından geçirilerek bilgi, beceri ve teknik teçhizat bakımından daha donanımlı hâle getirilmeleri sağlanmalıdır.

15. Arama kurtarma faaliyetlerinde, resmî kurum ve kuruluşların yanında, önemli katkılar sağlayabilecek gönüllü kuruluşlar da eğitim, proje ve ekipman bakımından desteklenmelidir.

16. Havacılığın uluslararası bir karakter taşıması nedeniyle, küreselleşen dünyada uçuş emniyetinin en üst seviyede temini bakımından ülkemiz havacılığının uluslararası uygulamalar ile tam bir paralelliğinin sağlanması gerekmektedir. Belirli aralıklarla ulusal ve uluslararası havacılık şuraları düzenlenerek alınacak kararların sivil havacılık sistemiyle bütünleşmesi çok önemlidir. Bu kapsamda havacılık ile ilgili olarak bilimsel çalışmaların yapılması amacıyla araştırma enstitülerinin kurulması sağlanmalıdır.

17. Havacılık sektöründe çalışmakta olan personel ve özellikle pilotlar ile ilgili çalışma yasasının olmaması bir eksikliklerdir. Pilotların risk taşıyan durumlarda inisiyatif kullanmasını zorlaştırdığı ifade edilen mevcut mevzuatın yeniden gözden geçirilmesi ve Hava İş Kanunu'nun çıkarılması sağlanmalıdır.

18. Havacılık sektörünün gelişimi ve uçuş güvenliğinin en üst seviyede sağlanması amacıyla; hava aracı, yedek parça, seyrüsefer yardımcılarını ve yedek motorlarının ithal ve ihracı ile ilgili kolaylıkların sağlanması gerekmektedir.

19. Sivil havacılık sektörünün ihtiyaç duyduğu pilot, kontrolör ve diğer teknik ve lisanslı personelin sektörün ihtiyacını karşılayacak sayıda ve uluslararası standartlarda temini amacıyla ilgili üniversiteler ve diğer eğitim kurumları desteklenmelidir.

20. Helikopter yolcularına da uçak yolcularında olduğu gibi uçuş öncesi acil durum eğitimi verilmesi zorunlu hâle getirilmelidir.

21. Helikopter pilotlarının Türkiye'nin coğrafi şartlarına uygun eğitim almaları sağlanmalı ve ilgili kuruluşlar tarafından gerekli denetimler yapılmalıdır.

22. Ticari hava taşımacılık işletmelerinin denetiminin sağlıklı bir yapıya kavuşturulması için yeni ve etkin bir denetim sisteminin uygulanması yararlı olacaktır.

23. İstihbarat birimlerinin teftiş ve denetimleri İçişleri Bakanlığı müfettişlerince düzenli olarak yapılmalı, istihbarat birimlerinin denetimine ilişkin rehberler oluşturulmalıdır.

24. İhmalî davranış veya suç işleme kastı ile hareket etme ihtimali olan kamu görevlileri ve diğer şahıslar hakkında adli ve idari mercilerce gerekli işlemler yapılmalı bu amaçla ilgili birimlere Rapor'un bir sureti ihbar yazısı ekinde gönderilmelidir.

10/333, 334, 335-3/1090 ESAS NUMARALI
MECLİS ARAŞTIRMASI KOMİSYONU

Karar No: 2

Karar Tarihi: 22/02/2011

Yapılan araştırmalar ve incelemeler sonucu düzenlenmiş olan iş bu Rapor, Genel Kurul'a sunulmak üzere Yüce Başkanlığa saygı ile arz olunur.

BAŞKAN Veysi KAYNAK Kahramanmaraş Mv.	BAŞKANVEKİLİ Selami UZUN Sivas Mv.	SÖZCÜ Yılmaz TUNÇ Bartın Mv.
KÁTİP Mehmet ERDEM Aydın Mv.	ÜYE Kürşat ATILGAN Adana Mv. Muhalefet şerhi vardır	ÜYE Necdet ÜNÜVAR Adana Mv.
ÜYE Tacidar SEYHAN Adana Mv. Muhalefet şerhi vardır	ÜYE Fazilet DAĞCI ÇIĞLIK Erzurum Mv.	ÜYE Mustafa KABAKÇI Konya Mv.
ÜYE Hasan ÖZDEMİR Gaziantep Mv. Muhalefet şerhi vardır	ÜYE Hasan ANGI Konya Mv.	ÜYE Malik Eceder ÖZDEMİR Sivas Mv. Muhalefet şerhi vardır
ÜYE Mustafa ÇETİN Uşak Mv.	ÜYE Osman COŞKUNOĞLU Uşak Mv. Muhalefet şerhi vardır	ÜYE Mustafa HAMARAT Ordu Mv.

KAYNAKÇA

112 Acil Servis Hattı Telefon Kayıtları (CD)

155 Polis İmdat/İhbar Hattı Telefon Kayıtları (338 sayfa)

156 Jandarma İmdat/İhbar Hattı Telefon Kayıtları (413 sayfa)

Adli Tıp Kurulundan Alınan Rapor

Anadolu Ajansının 25 Mart 2009- 28 Mart 2009 Tarihleri Arasında BBP Genel Başkanı Muhsin YAZICIOĞLU ve Beraberindeki 5 Kişiyi Taşıyan Helikopterin Düşmesiyle İlgili Abonelerine Geçtiği Haberlerin Dökümü

Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu Raporu

Başbakanlık Acil Durum Genel Müdürlüğünden Alınan Bilgi ve Belgeler

Başbakanlık Güvenlik İşleri Genel Müdürlüğünden Alınan Bilgi ve Belgeler

Başbakanlık Teftiş Kurulu Başkanlığı Tarafından Hazırlanan Rapor

Birinci ve İkinci Komisyon Tutanakları (toplam 1450 sayfa)

Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğünden Alınan Bilgi ve Belgeler

Denizcilik Müsteşarlığından Alınan Bilgi ve Belgeler

Devlet Hava İşletmeleri Genel Müdürlüğünden Alınan Bilgi ve Belgeler

Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğünden Alınan Bilgi ve Belgeler

Emniyet Genel Müdürlüğünden Alınan Bilgi ve Belgeler

Esas Havacılık Turizm Anonim Şirketinden Alınan Bilgi ve Belgeler

Genelkurmay Başkanlığından Alınan Bilgi ve Belgeler

Göksun Kaymakamlığından Alınan Bilgi ve Belgeler

İstanbul Teknik Üniversitesi Raporu

İçişleri Bakanlığı Mülkiye Başmüfettişi Mahmut Kuş Tarafından Hazırlanan Rapor

Jandarma Genel Komutanlığından Alınan Bilgi ve Belgeler

Kahramanmaraş Emniyet Müdürlüğüne Hazırlanan Rapor

Kahramanmaraş Valiliği İl Kriz Merkezinden Elde Edilen Belgeler

Kahramanmaraş Valiliği Tarafından Hazırlanan ve Helikopter Kazası Sonrasında Yürütülen Faaliyetler Hakkındaki Rapor

Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu Raporu

Kaza ile İlgili Çekilen Fotoğraflar

Millî Savunma Bakanlığı Harita Genel Komutanlığından Alınan Haritalar

Muhsin YAZICIOĞLU'nun Aile Fertleri ile Aile Avukatlarından Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

Orman Genel Müdürlüğü Kahramanmaraş Orman Bölge Müdürlüğünden GPS ile ilgili Alınan Bilgi

Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dekanlığı Raporu

Sağlık Bakanlığından Alınan Bilgi ve Belgeler

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden Alınan Bilgi ve Belgeler

Telekomünikasyon İletişim Başkanlığından Alınan Bilgi ve Belgeler

Telsiz ve Radyo Amatörler Cemiyeti Başkanlığından Alınan Rapor

TURKCELL ve AVEA Şirketlerinden Elde Edilen Bilgi, Belge ve Haritalar

MUHALEFET ŞERHİ

1- 25 Mart 2010 tarihinde helikopterin düşmesinin öğrenilmesini müteakip Başbakanlık ve K.Maraş'ta kriz merkezleri kurulmuş ancak Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğine uygun yönetmelik hükümlerini yerine getirerek ve bu tip olaylarda arama ve kurtarma faaliyetlerini icra ve organize edecek esas kurum olan SHGM devre dışı kalmış, olaya müdahil olmamıştır. Bu da açık bir görev ihmalidir.

2- Kaza Soruşturma Kurulu, SHY-13 Yönetmeliğinde belirtilen arama-kurtarma ile ilgili görevlerini zamanında yerine getirmemiştir.

3- Ulaştırma Bakanı'nın onayı ile kaza-kırım komisyonu ilgili yönetmeliklere aykırı olarak kurulmuştur. Taraflı ve sayı olarak yetersizdir. Üç kişiden oluşturulan bu kurul meclis araştırma komisyonunda söyledikleri gibi kaza-kırım uzmanı değildir. Bu konuda eğitimleri yoktur. Muhsin Yazıcıoğlu ve arkadaşlarının hayatını kaybettiği olay büyük kaza sınıfına girmesine rağmen üç kişilik bir komisyon oluşturulmuştur. Yönetmelik ölümle sonuçlanan kazaların hepsini büyük kaza sınıfına almış ve on kişilik kaza-kırım komisyonunun kurulması gerektiğini tanımlamıştır.

4- Ulaştırma Bakanlığı teftiş kurulu raporları da gereği kadar değerlendirilmemiştir. İhmalî olanlar hakkında idari ve adli soruşturma açılmasına gerek duyulmamıştır.

5- Kaza Soruşturma Kurulu enkazın, kazanın aydınlatılmasında önemli rol oynayacak helikopterin düşme öncesi seyri seferini belirleyecek 2 adet GPS aleti (EVENTIDE ARGUS 5000 CE – BENDIX/KING SKYMAP IIIC) ve hafıza kartları gibi hayatiyet arzeden parçaları koruyamamış kasten veya ihmal sonucu kaybolmalarına sebebiyet vermişlerdir. Kaza izlerinin ve kazazedelere ait eşyaların korunmasını da sağlayamamıştır.

6- ELT cihazı (yer bildirme cihazı) nı takan firmanın yetkili personeli Mehmet AYTAR kendisinin yetkisiz olarak bunu taktığını ifade etmesine rağmen bu değerlendirilmemiştir. Ayrıca ilgili kurumun çarpmada kırılmış tespiti aksine mecliste ifade veren uzmanlar bir kırılma değil, bağlantı yerinden koparılmış olduğu iddiasında bulunmuşlardır.

7- Helikopterin bakım defterlerinde tahrifat yapıldığı ve sahte imzaların bulunduğu çiplak gözle dahi görülebilmektedir. Gereğinin yapılarak firma yetkililerinden hesap sorulmalıdır.

8- İçişleri Bakanlığı Mülkiye Müfettişlerinin hazırladığı rapor yeterince değerlendirilmemiştir. Raporda ihmalî tespit edilen yetkililerin savcılık soruşturmasına izin verilmemiştir. İdari bir soruşturma da açılmamıştır.

9- Karbon-monoksit zehirlenmesi ile ilgili adli tıp kurumundan basına yansıyan raporun akıbetinin beklenilmesi gerekmektedir. (her ne kadar araştırma kurulu yazılı bir cevap almış ise de bu konuda adli tıp yüksek ihtisas kurulunun hazırlamakta olduğu raporun sonucunun beklenilmesi gerekmektedir.)

10- Kayseri Valisi tarafından açıklanan enkazın bulunduğu ve BBP Genel Başkanı Sayın Muhsin YAZICIOĞLU'na yaralı olarak ulaşıldığı yönündeki haberler yeterince araştırılmamış, bu bilginin nereden ve nasıl edinildiği konusunda çalışma yapılmamıştır. Kamuoyunda bu bilginin yasa dışı bir dinleme sonucunda elde edildiğine dair bir iddia varken, komisyonumuz bu iddianın üzerine gitmemiştir.

SONUÇ

Raporun genel değerlendirilmesi yapıldığında icra sorumluluğu bulunan resmi kurumların eksikliklerinin yeterince rapora yansıtılmadığı ve kazanın oluş nedeninin pilot hatası ön plana çıkartılarak tanımlandığı görölmektedir. Arama kurtarma konusunda Ankara'daki kriz merkezinin ve K.Maraş'taki kriz masasının uhdesinde olan birtakım çalışmaların eksik ve yanlış yapıldığı komisyonumuza ilęililer tarafından ifade edilmesine rağmen bu eksikliklerin rapora yansıtılmadığı görölmüş olup tüm sorumluluk Turkcell ve Avea haritasını kaza günü saat 18:00'de aldığı tespit edilen Jandarma Arama Kurtarma birimine çıkarılmıştır. Bu temelden yola çıkarak raporda sivil yönetimin aklanması, askeri yönetimin suçlanması ön plana çıkarılmıştır.

Tacidar SEYHAN
Adana Milletvekili

Osman COŞKUNOğLU
Uşak Milletvekili

Malik Ecder ÖZDEMİR
Sivas Milletvekili

MUHALEFET ŞERHİ

- 1- Arama-Kurtarma faaliyetleriyle ilgili Türk Arama-Kurtarma Yönetmeliğinde belirtilen teşkilatların/birimlerin daha etkin bir şekilde çalışması ve hareket edebilmesi için dünyadaki örneklerine benzer şekilde teçhiz edilmesi gerekir.
- 2- Yine bütün dünyada olduğu gibi kaza inceleme heyetlerinin bağımsız bir üst kurul oluşturulmalıdır. SHGM ile organize bir bağı olan hiç kimse bu heyette yer almamalıdır.
- 3- Yönetmeliğin anlaşılır olabilmesi için her birimin yetki ve sorumluluklarının daha anlaşılır bir dille yazılması gerekmektedir.
- 4- Pilotların iş güvenliği ile ilgili olarak tasarı halinde bekletilen Hava-İş Kanunu bir an evvel çıkartılmalıdır. Bu kanun çıkana dek bir genelge yayınlanıp, mülki amirlerin ve sivil havacılık yöneticilerinin dikkatinin çekilerek, pilotların teknik açıdan kusurlu ve elverişsiz olan şartlarda hava yolu şirketlerince uçuşa zorlanmalarının önünün alınması gerekir. Ulaştırma Bakanlığı tarafından tüm havayolu işletmelerine yayınlanacak olan böyle bir genelgede aşağıdaki ifadelerin yer alması ihtiyacı geçici olarak giderecektir.

“Uçucu personel ile yapılacak olan iş sözleşmelerinde aşağıdaki ifadeler aynen yer alacaktır.” denilerek:

- a) Bu sözleşmede bulunmayan hususlarda 4857 sayılı Kanun hükümlerinin uygulanmasını taraflar kabul etmişlerdir.
- b) Sözleşmelere 4857 sayılı Kanun hükümlerine aykırı hüküm konulamaz. Konulursa bu hüküm yerine yasa hükmü geçerli olacaktır.
- c) Tüm işletmeler bir ay içerisinde eski uçucu personel sözleşmelerini yukarıdaki hükümleri içerecek şekilde yenileyeceklerdir.

Uçuş emniyetinin sağlanması ve uçak kazalarının önlenmesi bakımından bu tedbirin alınması ivedilik arz etmektedir.

- 5- Konuyla ilgili Ulaştırma Bakanlığı'nın yayınladığı kaza-kırım raporunda tahmine dayalı bilgilerin verilmesi yerine, bu bilgilerin daha net bir şekilde yer alacağı bir raporun hazırlanması gerekir. Söz konusu rapor bu konuda yetersizdir. Şöyle ki:

a- Kaza raporunda kazanın asli sebebinin bulunmadığı anlaşılmaktadır. Bu nedenle kaza raporunda kazanın sebebi “muhtemel neden” başlığı altında yer almıştır. Hava aracı kazalarının incelenmesinin en önemli gerekçesi uçuş emniyetinin sağlanması, kazayı oluşturan sebeplerin giderilmesi ve gelecekte olacak kazaların önlenmesidir. Muhtemel benzer kazaların önlenmesi için tespit edilen eksiklik ve aksaklıkların giderilmesi amaçlanır. Bu yüzden, Avrupa, ABD ve gelişmiş ülkelerde maliyeti ne olursa olsun kazaların asli sebebi mutlaka bulunur. Muhtemel neden diye tamamıyla tahmin ve varsayımlara dayalı rapor düzenlenmez.

b- Kaza Soruşturma Kurulu SHY-13 Yönetmeliği hükümlerine göre Ulaştırma Bakanlığı tarafından teşkil edilir. EK-11 de bulunan yönetmeliğin 15. maddesi hükümlerince küçük kazalarda (a) bendinde belirtildiği gibi 3-4 kişilik bir ekip, (b) bendinde ise büyük kazalarda 5-10 uzmandan oluşan daha büyük bir Kaza Soruşturma Kurulu oluşturulur. Bu kaza küçük bir kaza olarak değerlendirilmiş olmalı ki üç kişilik bir ekip oluşturulmuştur. Kaza Soruşturma Kurulu üyelerinin nitelikleri nasıl olmalıdır? Kurul üyelerinin konularında ihtisas sahibi (uzman) olmaları ön şartı vardır. Kaza Soruşturma Kurulu aşağıdaki kişilerden oluşturulmuştur.

Başkan - Ferudun SEREN Asıl Mesleği : Kimya Mühendisi
Üye - Ş.Mehmet SEVDİM Asıl Mesleği : K.K.İğımdan Emekli Pilot
Üye - Kerem MUMCUOĞLU Asıl Mesleği : Mühendis

- Raporu hazırlayan ekip, konusunda uzman değildir.
- Raporu hazırlayan ekip, kaza soruşturma kursu görmemiştir.
- Ekip üyelerinden sadece birisi havacı olup diğerleri havacı da değildir.
- Ekip üye sayısı da yeterli değildir.
- Raporu hazırlayan ekip bağımsız da değildir. Kazaların asli ve önemli sebeplerinden birisi işletmelerin denetim eksikliğidir. Kaza Soruşturma Kurulu üyeleri bu denetimden sorumlu olan SHGM yönetiminin (Amirlerinin) kusur ve eksikliklerine raporda yer verebilmesi mümkün değildir. Bakanlık dışındaki sivil insanlar raporu eleştirmeye dahi çekinirken mahiyetindeki memur, amirinin ve kendi çalıştığı kurumun eksikliğini elbette ki açıklayamaz. Bu nedenle Kaza Soruşturma Kurulu bağımsız olmadığı süreçte SHGM'nin kusurları, özellikle denetim eksiklikleri ortaya çıkarılamaz ve giderilemez.

c- Raporda kazanın oluşu ile ilgili muhtemel neden değil, kazanın kesin nedeni bulunmak zorundadır. Kurul, kaza sebebinin vertigo olabileceğini düşünöğüğünü belirtmektedir. Kazanın muhtemel nedeni olarak; pilot Kaya İstektepe'nin, "hava şartları helikopterin görerek (VFR) uçuşuna müsait olmadığı halde VFR uçuşa ısrarla devam ederek oryantasyon (vertigo/his yanılması) kaybına uğraması nedeniyle bulunduğu coğrafya ve arazi yapısını doğru değerlendiremeyerek hava aracının dağlık alanda arazi ile temas etmesini engelleyemediği olduğu düşünölmektedir." Raporda yer alan bu ifade:

- Havacılık ilmiyle bağdaşmayan, hatta tamamıyla ters ve yanlış bir ifadedir.
- Görerek uçuşta vertigo olunmaz. Çünkü görsel referanslar vertigoyu ortadan kaldırır. Vertigo bulut içerisinde oluşur. Buluttan çıkınca hatalı oryantasyon bozukluğu düzelir.
- Bu helikopterin o günkü hava şartlarında -10 derece soğukta (buzlanmanın en şiddetli oluşacağı sıcaklık derecesi) uçabilmesi mümkün değildir. Buluta girdiği takdirde en fazla bir dakika içerisinde Ana Paller, Kuyruk Palleri ve motor buzlanması sebebiyle uçamaz ve düşer.

- Vertigo, yani Türkçesi his yanılması olduğundan, adından da anlaşılacağı üzere pilot helikopterin yer yüzeyine göre pozisyonunu değerlendiremez. Örneğin helikopter düz uçuş pozisyonunda olduğu halde pilot helikopterin sağa, veya sola yatışta olduğunu ya da dalışta, veyahut tırmanış durumunda olduğunu hisseder. Bu his o kadar kuvvetlidir ki, pilot, uçuş aletlerinin gösterdiği durumu kabul etmez. Aletler yanlış gösteriyor diye düşünür. Bu kuvvetli his yanılması sonucunda aslında düz uçmakta olan helikopteri sözde düzeltmek için hatalı kumanda verir. Hatalı kumanda sonucu, daha önce düz uçmakta olan helikopter, pilot tarafından verilen hatalı kumanda ile anormal duruma sokulmuş olur. Anormal duruma giren helikopter de elbette ki uçamaz ve yere çakılır.

- Eğer pilot VERTİGO olmuş olsaydı, helikopterin anormal duruma girerek çakılması gerekirdi. Halbuki helikopterin yere çarpmadan önce, hem de çok düzgün bir şekilde, düz uçuş durumunda olduğu, anormal durumda olmadığı kesindir. Bu durumda vertigodan bahsetmek havacılık ilmiyle bağdaşmaz.

d- Kazanın oluşuna etki eden “Yardımcı Faktörler” başlığı altında: “Hava aracının tek pilotla uçuş yapmasına rağmen pilotun cep telefonu ile konuşarak ağır meteorolojik koşullarda dikkatini dağıtması.” kazanın oluşunda yardımcı faktör olarak değerlendirilmektedir. Bu cümle tamamıyla tahmine dayalı olup, merhum pilota büyük bir haksızlıktır. Çünkü, raporun hiçbir yerinde, pilotun kaza sırasında cep telefonu ile konuştuğuna dair ne bir belge ne de kanıt yoktur.

- Pilot, Çağlayancerit kalkışını kuleye telefon ile rapor edeceğini söylemiş, ancak rapor etmemiştir. Uçuş kleransında belirtilen kalkış saati de geçince bu defa, Kahramanmaraş muhabere görevlisi pilotu aramış, Pilot bu aramaya hemen cevap vermemiş, ancak bir dakika sonra bu defa pilot muhabere görevlisini arayarak, kalkışı rapor etmeyi unuttuğunu belirtmiş, kalkış saati olarak da 12,35 UTC olduğunu bildirmiştir. Bu konuşma 12. 55 ve 12.56 UTC de olmuştur. Kanıt belge AFTN memuru Emrullah Akben bu konuşmayı takiben saat 12.57’de helikopterin kalkış mesajını çektiğini raporunda belirtiyor. Saat 12.57 de pilotun muhabere memuru ile konuşmadığını ve bu konuşmanın 12.56 da bittiğinin belge ile kanıtıdır.

- Kazanın oluş saati raporda yer almamaktadır. Kaza Soruşturma Kurulu çok önemli olduğu halde bunu araştırmamış, hesaplama zahmetine dahi girmemiştir.

- Kaza yerinin Çağlayancerit’e uzaklığı kuş uçuşu (Direk) 60 km’dir. Helikopterin tam olarak düz bir hatta uçmadığı, vadileri takip ettiği bilinmektedir. Bu durumda uçulan mesafenin en azından 65 km. olduğu kabul edilebilir. Helikopterin hız göstergesi 98 knot (kara mili) hızla uçtuğunu göstermektedir. Ortalama hızın da 98 knot olduğu kabul edilebilir. Bir kara mili 1.61 km’dir. Helikopterin uçtuğu mesafenin 40 MPH (kara mili) olduğu bulunur. Helikopter ortalama 98 knot (kara mili) hız ile bu mesafeyi 25 dakikada uçar. Pilotun muhabere görevlisi ile uçuşun 20-21’nci dakikasında konuştuğu, kazanın ise kalkıştan 25–26’nci dakikada olduğu, bu konuşmanın en fazla bir dakika süre alacağı, bu tespitler ışığında pilotun kaza sırasında telefon ile konuşmadığı anlaşılmış olur. Pilot ile sağlanan en son temasın AFTN memuru ile yapılan konuşma olduğunu Kaza Soruşturma Kurulu, Kaza raporunun 10. sayfası 1. paragrafında teyit etmektedir.

- Helikopterde otomatik pilot yoktur. Pilot helikopteri sürekli iki el ile ve iki ayağı ile kullanmak zorundadır. Tek el ile uzun süre (arazi yapısına bağlı) helikopter kullanılamaz. Bir el ile Lövy’e kumanda edilir. Bu el Lövy’e’yi hiç bırakamaz. Diğer el ile kolektife kumanda edilir. Eğer arazi düz ise, kolektifi idare eden el kısa bir süre kolektifi bırakabilir. Eğer mikrofon ve kulaklık seti kullanmıyorsa pilot, bu şartlarda uzun süre (1 dakikadan fazla) telefon ile konuşamaz.

- Pilotun kaza sırasında telefon ile konuştuğu, bunun da oryantasyon bozukluğuna yardımcı olduğu düşüncesi, gerçek olmayan bir tahminden ibarettir.

- Kazanın gerçek sebebi bulunamadığı halde çok kapsamlı bir inceleme yapıldığı izlenimi verilmesi amacıyla birçok gereksiz bilgi ve belgeye yer verilmiştir. Örneğin bir gün önceki uçuşun hikâyesi ve radar görüntülerinin, yapılan konuşmaların, kazanın oluşu ile hiçbir ilgisi yoktur. Buna benzer ne buldularsa hepsini rapora ekleyerek kazayı çok iyi incelediklerini göstermeye çalışmışlar. Ancak kazanın asıl sebebini bulamamışlar. Tahmin ve gerçektışı varsayımlarla rapor düzenlenmiştir.

Özetle sövlersek:

- 1- Kaza Soruşturma Kurulunun yetkili olmasına karşın ehil (uzman) kişilerden oluşturulmadığı. Kurul üyelerinin kaza inceleme kursu görmedikleri ve asli meslekleri havacılık da olmadığı için hazırladıkları raporun Uluslar Arası Havacılık Teşkilatı ICAO nezdinde geçerli olmayacağı,

- 2- ICAO Annex-13 ve SHY-13 gereği kurulun yeterli sayıda ehil (uzman) kişiden oluşturulmadığı,
- 3- Raporun amacına uygun olarak kazanın gerçek sebebinin araştırılıp bulunmadığı, tahmine dayalı ve havacılık ilmiyle bağdaşmayan bir sonuca varılmış olduğu,
- 4- Raporda kimlerin ya da hangi kurum ve kuruluşların ne derecede kusurlu olduğunun tespit edilemediği, hatalı ve gerçek olmayan değerlendirmelerin yapılmış olduğu,
- 5- Kazada asli kusurlulardan birisi olan ve şirketin denetiminden, yetkilendirilmesinden sorumlu olan Sivil Havacılık Genel M¼d¼rl¼đ¼'n¼n aynı zamanda Kaza Soruşturma Kurulu ¼yelerinin amiri olduğu için, bağımsız olmadıklarından objektif ve gerçekleri açıklayan bir rapor hazırlamalarının m¼mk¼n olmayacağı. Nitekim bu kazada da kazayı yapan şirketin denetimsiz, teknik bakımdan yetersiz ve personel sayısı da yetersiz olduğu halde usuls¼z olarak sertifikalandırıldığı anlaşılmıştır.
- 6- Mevcut durumda, yeniden yeterli sayıda uzman ekipten oluşan bir kurul oluşturularak tahmin değil, kazanın gerçek sebebinin bulunması ve buna g¼re yeniden rapor tanzim edilmesi veya açılacak dava sonucunda yetkili mahkeme tarafından tayin edilecek bilirkişi heyeti tarafından kazanın gerçek sebebinin ortaya çıkarılması gerekmektedir.

Kaza sonrasındaki Arama ve Kurtarma zafiyeti şu Şekilde ¼zetlenebilir:

1- AAKKM ve AKKM y¼netmelikte kendilerine verilen g¼revi etkin bir Şekilde yerine getirememiştir. Daha etkin bir Şekilde yerine getirmeleri için bu birimlerin ihtiyaçlarının neler olduğu konusunda bir çalışma yapılması gerekir.

2- Arama-Kurtarma sorumluluğu Ulaştırma Bakanlığı'nda olmasına rağmen, İçişleri Bakanı'nın koordinat¼r olarak b¼lgeye gitmesinin nedeni tam olarak anlaşılamamıştır. Y¼netmeliđe g¼re Ulaştırma Bakanı'nın koordinat¼r olarak gitmesi gerekirdi.

3- Kaza Soruşturma Kurulu'nun oluşturulmasına dair ilgili y¼netmeliklerde daha net ve anlaşılabilir tanımlamalara yer verilmelidir. ¼rneđin, kazaların niteliksel olarak k¼¼k-b¼y¼k kaza ayırımı nicel verilerle desteklenmelidir.

4- Maraş Valiliği ve Emniyet M¼d¼rl¼đ¼ arasındaki bilgi akışındaki aksaklık ortaya çıkarılarak, sorumlular hakkında yasal işlem yapılmalıdır.

5- Kayseri Valiliği'nin yapmış olduğu açıklamalar bu konudaki koordinasyonsuzluğun bariz belirtisidir. Bu t¼r açıklamaların bundan sonra olmaması için yetkili tek bir merkezden açıklama yapılması gerekir.

6- 20.09.2001 tarih ve 2001/3275 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile kabul edilen T¼rk Arama Kurtarma Y¼netmeliđi, aradan geçen 8 yıla rağmen herhangi bir d¼zenlemeye tabi tutulmamıştır. Bu çerçevede y¼netmeliđin uluslararası arama-kurtarma mevzuatındaki yenilikler ile teknolojik gelişmelere g¼re yeniden d¼zenlenmesi gerekmektedir. ¼te yandan y¼netmeliđin 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel M¼d¼rl¼đ¼ Teşkilat ve G¼revleri Hakkında Kanun ile 2920 sayılı T¼rk Sivil Havacılık Kanununun, y¼netmeliđin kabul tarihi olan 20.09.2001 sonrasında değiştirilen h¼k¼mlerine uyumlulaştırılması gerekmektedir.

7- Arama Kurtarma faaliyetlerinde teknolojiadaki gelişmelere bağlı olarak Bilgi Teknolojileri İletişim Kurumu ile müşterek çalışmaların yapılmasına olanak sağlayacak şekilde Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği ve ilgili kanun hükümlerinin yeniden değerlendirilmesi gerekmektedir.

8- Arama-Kurtarma sorumluluğu Ulaştırma Bakanlığı'nda olmasına rağmen, İçişleri Bakanı'nın koordinatör olarak bölgeye gitmesine anlam vermek zordur. Bu anlamda kurumlar arasındaki yetki sorumluluklarını tartışmaya açmayacak hukuki düzenlemeler gerekmektedir.

Sonuç olarak,

Ülkemiz deniz ve göllerinde icra edilecek olan Arama ve Kurtarma görevi için Denizcilik Müsteşarlığı tarafından kurulmuş olan AAKKM (Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi), bu görevi istenilen düzeyde yerine getirmektedir. Ancak ülkemizin kara sahası ve adaları üzerinde icra edilmesi gereken Hava Arama Kurtarma görevi gerektiği gibi yapılamamaktadır. Bu görev bugüne kadar şimdiye kadar yardımcı unsur olarak adlandırılan ve aslında vazifeli olmayan Türk Silahlı Kuvvetleri tarafından yapılmaktadır. Ancak mevzuattan da anlaşılacağı üzere asli sorumluluk yasa ve yönetmeliklerle Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne verilmiştir.

Halen SHGM bünyesinde Arama ve Kurtarma faaliyeti konusunda hiçbir birim olmadığı gibi, bu konuda görevlendirilmiş bir tek personel ve araç geç de bulunmamaktadır. SHGM iç yönetmeliklerinde, talimatlarında, genelgelerinde ve taslak çalışmalarında Arama ve Kurtarma konusu hiçbir şekilde yer almamaktadır. Halen bu konuda yürütülmekte olan bir çalışma da yoktur. Ulaştırma Bakanlığı tarafından bu yıl Ulaştırma Şurası yapılmıştır. Bu şurada alınan kararlar içerisinde Arama ve Kurtarma faaliyeti konusuna yer verilmemiştir.

Maalesef Göksun'da yaşananlardan da ders alınmamıştır. SHGM bu konudaki zafiyetini ve kusurunu inkâr etmektedir. Kazazedelerin köylüler tarafından bulunduğu ve yaralı kurtulan iki kişinin donarak öldüğü gerçeği de görmezlikten gelinmektedir. Mevcut durumun ICAO, EASA ve diğer Dünya Havacılık teşkilatları tarafından öğrenilmesi halinde Türkiye Hava Sahasının güvenilmez ilan edilmesi ve ülkemize ağır yaptırımlar uygulanması kaçınılmaz olacaktır.

Tüm bu tespitlerimizin ve önerilerimizin Komisyonumuzun değerli üyelerince dikkate alınarak, Komisyonun nihai raporunun daha sağlıklı kaleme alınması adına önemli katkılar sağlayacağını düşünmekteyiz. Bilgilerinize sunarız.

Hasan ÖZDEMİR
MHP Gaziantep Mv.

Kürşat ATILGAN
MHP Adana Mv.

