

FERHAT ÜNLÜ

Helikopter kazalarının perde arkası



Türkiye'de her uçak ve helikopter kazasından sonra kamuoyunun ortak zihninde beliren ve tartışmaya da açılan yaygın soru şu: "Teknik arızayla mı düştü, yoksa işin içinde bir komplo mu var?"

Özellikle askeri bir hava aracı söz konusu ise sorulan bu sorunun haklı nedenleri var elbette. Bununla birlikte bu tür kazaları değerlendirirken 'komplo'dan önce bilgiye, bulguya, istihbarata ihtiyaç olduğu hatırdan çıkarılmamalı. Bilgi, komployu önlese de zaman zaman paradoksal olarak zihnimizin komplolara inanma kapasitesini artırdığı için bilgiyi de ölçülü biçimde kullanma, sindirme ve resmi bütünlüklü biçimde anlama zorunluluğu var.

Bu hafta Üç Boyutlu Portre için biri [Türk Silahlı Kuvvetleri](#)'nden emekli bir helikopter pilotu olmak üzere bu tür kazaları yakından takip eden iki isimle konuştum ve kazaların perde arkasını anlamaya çalıştım. Vesile, geçtiğimiz Salı günü dört askerimizin şehadetiyle sonuçlanan Çekmeköy'deki helikopter kazası...

Teknik ayrıntılara geçmeden önce şu gerçeği dile getirmekte fayda var: Bu tür kazalardan sonra [kaza](#) kırım heyetlerinin hazırladığı araştırma inceleme raporları maalesef çok gecikiyor. Mesela Çekmeköy'deki son kazadan önce Sancaktepe'de 27 Kasım 2018 günü yaşanan helikopter kazasının araştırma inceleme raporu henüz yayınlanmış değil.

Sancaktepe'deki o kazada da tıpkı Çekmeköy'deki gibi UH-1 tipi helikopter düşmüştü. UH-1'lerin sicili hakikaten parlak değil. Türkiye'de yaşanan UH-1 kazalarından belli başlıları şunlar:

8 Kasım 2002: Bandırma 6. Ana Jet Üssü'ne bağlı UH-1 tipi bir helikopter eğitim alanına inişe geçtiği sırada düştü. Toplam 6 askeri personel yaralandı.

16 Mart 2006: Erzincan'a gitmekte olan UH-1 tipi helikopter yüksek gerilim hattına çarparak düştü. Kazada 5 asker şehit olurken, bir asker de yaralandı.

10 Nisan 2006: Kocaeli'nin Uzunçiftlik beldesi yakınlarında UH-1 tipi helikopter düştü. Üç askeri personel şehit oldu.

10 Ocak 2011: Kara Havacılık Okul Komutanlığı'na ait eğitim uçuşu yapan UH-1 tipi askeri helikopter Sincan İlçesi'nde düştü, 5 subay şehit oldu.

KUVVETLE MUHTEMEL MOTOR ARIZASI

Yukarıda saydığım kazaların araştırma inceleme raporu yayınlandığı için kesin kaza sebebi bellidir. Kasım 2018'deki kaza ile bu son kazanın motor kaynaklı olduğu değerlendiriliyor. Ancak kesin sonucu çıkacak raporla anlamak mümkün. Kaza araştırma inceleme raporlarının temel amacı, kazanın kaynağının ortaya konulması, böylece aynı nedenlerden kaynaklanabilecek olası kazaların önüne geçilmesi. Ne yazık ki bu raporların yayımlanması ülkemizde yıllar alıyor ve zaman kaybediliyor. Hesap edin, Kasım 2018'deki askeri helikopter kazası şöyle dursun, 2017 yılının Mart ayında Beylikdüzü'nde televizyon kulesine çarparak düşen helikopterle ilgili araştırma inceleme raporu bile kazanın üstünden iki yıl geçmesine rağmen yayınlanmadı.

Gelelim UH-1 meselesine... Türk Silahlı Kuvvetleri'nin envanterinde 130 adet UH-1 tipi helikopter var. Envanterdeki en önemli genel maksat helikopteri UH-1.

[TSK](#)'da kullanılan helikopterler amaçlarına göre ikiye ayrılıyor:

- 1- Genel maksat helikopterleri: UH-1 (Utility Helicopter), Sikorsky Blackhawk, MI-17(Jandarma kullanıyor).
2. Taarruz helikopterleri: AH-1P, AH1W (Attacking Helicopter), T-129.

UH-1 helikopterleri ordumuzda 1970 yılından itibaren kullanılmaya başlandı. Yani yaklaşık yarım asırdır bu helikopteri kullanıyoruz. UH-1, ordumuzun temel genel maksat helikopteri. Tüm kara-havacı helikopter pilotları, temel helikopter eğitimini bu helikopterle alıyor, daha sonra diğer helikopterleri kullanmaya başlıyor.

Tarihin en başarılı genel maksat helikopteri olarak bilinen Sikorsky'ler 1990'lı yılların başında TSK envanterine girdi. Halihazırda ordumuzun tüm birimlerinde kullanılıyor ve TAI tarafından üretimine devam ediliyor.



UH-1'in üreticisi ise Amerikan Bell Helicopter Textron firması. Bu tipi 1956 yılından beri üretiyorlar. Şimdiye kadar toplam 16 bin adet üretilmiş. Bunlardan yedi bini asıl ününü kazandığı Vietnam Savaşları'nda 1962-1971 yılları arasında kullanılmış. UH-1, yakın geçmişe kadar [ABD](#)'nin kara, hava ve deniz kuvvetlerinde kullanılan temel genel maksat helikopteri idi. Ancak ABD kara kuvvetleri, 2016 yılı Aralık ayında UH-1 helikopterini envanterinden çıkardı. ABD hava kuvvetleri halen bu helikopteri kullanıyor, ancak envanterdeki bu helikopterler de 2020 yılında İtalyan AW139 helikopteri ile değişecek.

UH-1'lerin TSK'da konfigürasyon (yapılandırma) yönetimi 2005 yılına kadar ABD Silahlı Kuvvetleri tarafından sağlanan bakım destekle yürütüldü. ABD Silahlı Kuvvetleri, 2003 yılında bir karar aldı ve 2005 yılından itibaren bu helikopterlere bakım destek vermeyeceğini, bakım destek almak isteyen ülkelerin silahlı kuvvetlerinin bu helikopterin gövde üreticisi Bell Helicopter Textron ve motor üreticisi Honeywell ile kontak kurmalarını istedi.

Bell Helicopter Textron, bu helikopterlere bakım desteği ücretsiz olarak internet üzerinden vereceğini ilan etti, ancak Honeywell firması bakım destek anlaşması için ücret istedi. Buradan şu sonuç çıkıyor: UH-1'lerle ilgili ilk sorgulanması gereken konu TSK'nın, hem gövde üreticisi Bell Helicopter Textron, hem de motor üreticisi Honeywell ile bakım destek anlaşması yapıp yapmadığı. Çünkü bir helikopterin emniyetli bir şekilde uçuşunu devam ettirebilmesi için konfigürasyon yönetimini sıkı bir şekilde takip etmek ve bakım destek anlaşmaları kapsamında güncel bakım verileri olarak adlandırılan bakım el kitapları, teknik bültenler, uçuşa elverişlilik direktiflerinin gerekliliklerini zamanında ve eksiksiz yerine getirmek gerekiyor.

'HAVA ARAÇLARININ YAŞI YOKTUR'

Uzmanlar bu helikopterlerin 'yaşlı' olduğu ve envanterden çıkarılması gerektiği yönündeki yaklaşımların yanlış olduğunu vurguluyor ve bunu şu cümlelerle açıklıyorlar:

"Hava araçlarının yaşı yoktur. Bakım el kitaplarının gerektirdiği bakımların zamanında yapılması, teknik bülten ve uçuşa elverişlilik direktiflerinin gecikmeksizin uygulanması, gövde yenileştirmelerinin yapılması, değişmesi gereken ömre tabi parçaların zamanında ve havacılık standartlarına ve üreticinin spesifikasyonlarına uygun parçalarla değiştirilmesi, gerekli modernizasyon işlemlerinin uygulanması kaydıyla uzun yıllar bir hava aracını uçurabilirsiniz. O nedenle kamuoyunda sıklıkla dile getirilen, ABD'nin bile 2005 yılından beri uçurmadığı 60 yıldır kullanımda olan bir helikopterin neden uçurulduğu şeklindeki yaklaşımlar doğru değildir. Helikopterlerimizin yenileştirilerek bir süre daha uçurulması kararı ile uçuşunun kesilip envanterden çıkarılarak daha modern ve yeni helikopterlerle değiştirilmesi kararı, devletlerin kendi bütçeleri, maliyet ve etkinlik analizleri ile verecekleri üst kararlardır. Bu tip eleştiriler haklı değildir. Kaldı ki ABD hava kuvvetleri, gerekli modernizasyon işlemlerini tamamlayarak halen bu helikopterleri kullanmaktadır."

MOTORLARIN ÜST LİMİTLERİ ZORLANINCA...

Henüz kaza kırım heyeti raporunun çıkmadığını hatırlattığımız 27 Kasım 2018'deki kazanın, eğitim uçuşunun doğası gereği, aracın son limitlerine kadar zorlanması sonucu muhtemelen motordan kaynaklanan güç kaybı ya da motor durması sonucu meydana geldiği sanılıyor.

Geçtiğimiz Salı günkü kaza ise bakım uçuşu sonrası test uçuşu sırasında meydana geldi. Bu test uçuşunda yine motorların üst limitlerine ulaşıldı. Helikopterin düşmeden önceki görüntülerine bakıldığında önce ses, ardından egzoz tarafından bir duman geldiği görülüyor ve devamında da helikopterin kontrolünün kaybolduğu gözlemleniyor. Bu kaba gözlemler helikopterin motorla ilgili konfigürasyon yönetiminin tam anlamıyla yerine getirilip getirilmediği şüphesini akla getiriyor. Uzmanların bana aktardığına göre bu noktada sorulması gereken sorular şunlar:

1. Motor üreticisi firma Honeywell ile ABD Silahlı Kuvvetleri'nin desteğini çekmesinden sonra bakım destek sözleşmesi yapıldı mı?
2. Bakım verileri (bakım el kitapları, teknik bültenler, uçuşa elverişlilik direktifleri) zamanında ve güncel olarak temin edilip uygulandı mı?
3. Ömre tabi olan ve ömrünü dolduran parçalar, zamanında, standartlara uygun parçalarla değiştirildi mi? Bu soru önemli. Çünkü bu helikopterlerin envanterden çıkarılma kararı verilmesinin ardından üretici firmalar, yedek parça üretimini kısıtladı, bu noktada yedek parça temininde zorluklar yaşanmış olması kuvvetle muhtemel.



GEREKEN TEDBİRLER ALINIRSA UÇAR

Aldığım bilgilere göre Kasım 2018'deki kazadan sonra UH-1'lerin motorlarıyla ilgili konfigürasyondan kaynaklanan sıkıntıların olduğu ve kazada ağır şüphenin motor üzerinde yoğunlaştığı yönünde bir rapor hazırlandı. 130 helikopterin aynı anda envanterden çıkarılması mantıklı olmadığı için konfigürasyon şart. Yıllar önce biri, Malatya'da özel kuvvetler personelinin şehit düştüğü kaza olmak üzere üç CASA uçağı kazasından sonra konfigürasyon ile bu uçaklar sağlıklı, emniyetli biçimde uçmaya başladı. Yani gereken tedbirler alınırsa UH-1'lerin kullanılmaya devam edilmesinde de bir mahzur yok. Ama tekraren altını çizelim: Gerekenler yapılırsa...

2017'nin Mayıs ayının son günü Cougar tipi bir helikopterin düşmesi üzerine de araçların modernizasyonu tartışmaları gündeme gelmişti. Bu tartışmaları, 4 Haziran 2017'de bu köşede 'Cougar kazasının teknik nedenleri' başlıklı yazıda vermiştik. Mayıs 2017'nin sonunda Şırnak Şenoba'da Cougar tipi helikopterin düşmesi akıllara ilk anda bir PKK saldırısı ya da FETÖ sabotajı ihtimalini getirmişti.

O kazada kalkıştan sonra helikopter, üç dakika boyunca sarp yükseltilelerle örülü bir vadi boyunca ilerledi ve ardından yüksek gerilim hattı gibi engellere karşı 'engel tanıma ve uyarı sistemi' bulunmadığı için tellere çarpıp düştü. Düşükten sonra da yerde infilak etti. O kazada Kato Dağı'nı teröristlerden temizleyen 23. Jandarma Sınır Tümen Komutanı Tümgeneral Aydoğan Aydın'ın da aralarında bulunduğu 13 kahraman askerimiz şehit olmuştu.

Buna benzer bir kaza 29 Nisan 2003'te Isparta Eğirdir'e meydana gelmişti. Eğitim uçuşundaki AS 532 Cougar helikopter yüksek gerilim hattına takılarak düşmüştü. Kazada 4 askerimiz şehit olmuştu.

Uzmanların verdiği bilgiye göre karada çıplak gözle görülen yüksek gerilim telleri, havada pilotlar tarafından çok zor fark edilebiliyor. Bu yüzden teller, özellikle alçak uçuşta helikopterler için en büyük pasif tehditlerden biri olarak nitelendiriliyor. Bu tehdidi bertaraf etmek için geliştirilen engel tanıma sistemi görsel ve işitsel olarak pilotu uyarıyor. Bu yüzden engel tanıma sistemi gerekli.

Ordumuzun envanterindeki helikopterleri daha donanımlı hale getirmemiz şart. Bu konuda milli savunma sanayii imkânlarıyla seferberlik dönemi performansıyla yürütülen çalışmalar devam ediyor. Yerli üretim çalışmaları sürerken konfigürasyon çalışmalarına da ağırlık verilmeli.

Komplo meselesi ile ilgili de birkaç cümle sarf edip yazıyı tamamlayayım: Motor veya başka bir sebepten kaynaklanan arıza sonucu meydana gelen kazaların Türkiye'ye 'komplo' olarak yorumlanması mücadeleye ettiğimiz güçler ve onların taşeronu olan terör örgütlerini olduğundan güçlü gösterme potansiyeline sahip. O yüzden her ne kadar bilgi zaman zaman komplolara inanma kapasitemizi artırsa da önce derinlemesine araştırma şiarıyla hareket etmek şart. Bilgiye vakitlice ulaşmak içinse kaza kırım heyeti raporlarının hazırlanmasını hızlandırmak elzem.

Yasal Uyarı: Yayınlanan köşe yazısı/haberin tüm hakları Turkuvaz Medya Grubu'na aittir. Kaynak gösterilse veya habere aktif link verilse dahi köşe yazısı/haberin tamamı ya da bir bölümü kesinlikle kullanılamaz.
Ayrıntılar için lütfen tıklayın.

YAZARIN ÖNCEKİ YAZILARI

[Tüm Yazıları >](#)

- > **'Luminol' temizliğin ses kayıtları (10.2.2019)**
- > **'Zaman Makinesi'nin kısa tarihi (3.2.2019)**
- > **FETÖ'yle savaşın ana esasları (27.1.2019)**

