

Haberler > Yazarlar > Uğur CEBECİ > Uçakların günahı ne?



Uğur Cebeci

## Uçakların günahı ne?

7 Şubat 2018



**Hemen hemen her uçak kazasından sonra gazetelerde, TV ekranlarında katil uçak, yine o uçak, uçan tabut gibi kelimelerle teknoloji katliamı yapılıyor. Hiç yakışıyor mu anlamadan dinlemeden uçakları karalamak? Onların da savunmaları var. Karakutular açılıyor ve insan hataları ortaya saçılıyor.**

**HER** uçak kazasından sonra bunu yaşıyoruz. En masum ve en savunmasız uçakların adlarının başına acımasız bir şeyler ekleyerek onları ölüm makinesi gibi gösteriyoruz. Yayıncılar bu hataları hep yapıyorlar ve sürekli tekrarlıyorlar. 80'li yıllardan sonra biraz daha dikkat varken yine o dikkat kayboldu. Acımasız ifadeler kullanılıyor. Uçakta kokpitteki konuşmaları kaydeden 'Cockpit Voice Recorder CVR' ile uçağın parametrelerini, yani uçuşun büyük kısmında yaptığı her şeyi, verilen komutları kaydeden dijital sistem 'Flight Data Recorder FDR' okununcaya kadar uçaklar günahsızdır.

Şunu diyebilirsiniz; 30 yıllık uçağa sahip çıkmak sana mı kaldı? Elbette değil. Ama görünen köy de

kıllavuz istemiyor. Türkiye de olan dört CASA CN235 kazasına bakıyoruz. Bir eğitimde tek motora kalmada yanlış yöne dönüş sonrasında anormal duruma girip düşmüş. Bir başkasında Türkiye’de fabrikada eleronlar yani kanatlarda dönüş kumandası veren yüzeyler ters bağlanmış. Üçüncü kazada aşırı yük ve asker sayısı uçağın havadaki hareket kabiliyetini iyice zorlamış. Ve son kaza alçak, süratli uçuş ve dağa çarpma.

## ÖZEL GÖREVLER

Diğer taraftan birçok zorlu görevde Türk pilotları 360 bin saat bu uçaklarla güvenle uçuşlar. Türk kamuoyunda imalatçısının adı CASA ile anılan CN235’ler, VIP hizmetinden ambulansa, özel kuvvetlerden paraşüt atmaya kadar bütün dünyada kullanılıyor. Uçaklar yaşlanmaz, ekonomik ömürleri azalır. Ama bakıp, modernize ederek bu pahalı uçaklar uzun yıllar hizmet ederler.

## TÜRKİYE’DE 360 BİN SAAT UÇTU

BUGÜN Airbus’ın Askeri uçaklar bölümü şemsiyesi altında olan İspanyol CASA şirketinin tasarımı CN235 uçakları, 1989 yılında seri olarak üretilmeye başlandı. Bugüne kadar üretilen uçaklar 30’a yakın ülkede sivil ve askeri 40 kullanıcı tarafından neredeyse 30 yıldır uçuruluyor. Bu nakliye uçakları bugüne kadar 1 milyon 300 saatin üzerinde uçtular.

Türkiye’de Hava, Deniz ve Sahil Güvenlik Komutanlıkları envanterinde düşen uçak dahil 59 adet CN235 bulunuyor. Bu uçaklar 20 yılda 360 bin saatin üzerinde uçtular. TAI tarafından Türkiye’de montaj ve teslim sürecinde bugüne kadar bakım onarım ve işletme için gerekli tüm kabiliyetler milli olarak gerçekleşti. Kayseri’deki 2. Hava İkmal Bakım Merkezi, CN235’lerin bölge bakım üssü oldu. Başka ülkelerin hatta yabancı özel kuvvetler uçaklarının da Türkiye’de bakımı için ciddi iş birlikleri yapıldı.

Kendi sınıfında hem satış hem de işletme maliyeti düşük olan CN235 ‘Work Horse’ yani ‘Çalışan At’ diye biliniyor.

## SİNYAL İSTİHBARAT UÇAĞI

CN235 uçakları 6 ton yük ya da 51 asker taşıyabiliyor. Hava Kuvvetleri Komutanlığımız sahip olduğu teknik kabiliyetleri kullanarak bu uçaklardan ambulans, VIP uçakları dışında Aselsan ile birlikte ‘Sinyal İstihbarat-MILSIS’ uçağı, ayrıca açık semalar anlaşması için Gözetleme (ASA) platformu milli imkanlarla yapıldı. Deniz Karakol görevlerinde CN235 ciddi bir platform haline geldi. Dünya da tasarım nedeniyle düşen CN235 uçağı yok.

## KARA YAKINLIĞI UYARI SİSTEMİ YOKTU

CN235’lerin Yarı Ömür Modernizasyonu (MLU) için proje başlatıldı. Airbus ve Milli Savunma Bakanlığı arasındaki görüşmeler sürüyor. Modernizasyonda, dağ, tepe gibi yükseltilere bağlı olarak pilota sesli olarak ‘Yükselmelisin’ ikazı yapan EGPWS denilen ‘Enhanced Ground Proximity Warning System’ yani ‘Geliştirilmiş Kara Yakınlığı Uyarı Sistemi’ takılması da bu modernizasyon çalışmaları içinde yer alıyor. Ama hala bu konuda bir ilerleme yok.

FETÖ yandaşları tarafından bu sistemin takılması için daha önce yeterli çaba harcanmadığı da iddialar arasında. Düşen uçakta bu sistem olsaydı, pilotlar ikaza uyararak yükselecek ve dağa çarpmayacaklardı. Tabii bu sistemin yokluğu bilindiği halde düşük irtifada ve üstelik sis içinde yüksek süratle seyretmek ciddi bir tartışma konusu. Uçuş eğitimi için Havelsan tarafından yapılan CN235 simülatöründe milli yazılım kullanılıyor.

## TELEFON YUTAN KOLTUKLAR

**Birçok** havayolunun kullandığı business koltuklar cep telefonu yutuyor. Genellikle kol koyma bölümünün orta kısımdaki küçük sabit tepsi gibi olan uzantısına konan cep telefonları elden kaçtığına büyük bir sorun oluyor. Elden kaçan telefon koltuğun iç kısmında açılan tepsi bölümünün aşağı iç bölümünde yer alan delikten içeri kaçıyor.

İşte ondan sonrası kabin ekiplerini de perişan ediyor. El girmeyen dar bir cep şeklindeki deliğe ekipler genellikle ucuna yapışkan bant taktıkları bir şeyi daldırıp telefonu çıkarmaya çalışıyorlar. Bu da uzun süren bir işlem oluyor. Gerçi kabin memurları neredeyse bu konuda uzman olmuşlar. Siz siz olun telefonunuzu koltuk ortasındaki kısımdan alırken elinizden kaçırmayın. Ama havayolu şirketlerinin de bu koltuklar için almaları gereken bir tedbir var. O cep oluşturan bölümün üzerinin silikon bir bantla kapatılması gerekiyor. Belli ki o açıklık koltuğa arıza anında müdahale için bırakılmış. Ama yine de bir tasarım hatası. THY'nin de bu koltuklar için bir tedbir alması gerekiyor.

## UÇMANIN TAM ZAMANI

**Şu** günlerde bilet alıp nisan ayı sonuna kadar birçok uzak ülkeye çok ucuza uçabilirsiniz.

Bilet fiyatları birçok havayolunda kampanyalarla düşmüş durumda. 350 ile 600 dolar arasındaki bilet ücretleri ile Amerika'dan Uzakdoğu ya kadar birçok noktaya uçabilirsiniz. Mayısla birlikte fiyatlar yükselecek ve yaz aylarında da elbette artacak. Hemen hemen bütün havayolları bu ocak mart aralığını uçaklarını doldurabilmek için ilginç kampanyalar yapıyorlar. THY'nin de kampanyaları var. Türkiye çıkışlı uçuşlarda THY ile rekabet eden büyük havayolu şirketleri de aktarmalı da olsa daha düşük fiyatlar vererek doluluk oranlarını arttırmaya çalışıyorlar. Yaz için şimdilerde bilet almak yüzde 20'ye yakın ucuzluk imkânı sağlıyor.

## EKMEKLER UÇAK OLURDU BİZİ KORURDU

**Böyle** zamanlarda insanın pişmanlığı da artıyor. Türk Hava Kuvvetleri, elbette kara ve denizde dahil terörden ülkemizi korumak için büyük çaba harcıyorlar. Canlarını ortaya koyuyorlar.

Savunma sanayimiz yaşadığımız coğrafya da vazgeçilmeyecek bir sanayi olarak hep gündemde kalacak. Çalkantılı bir bölgede yaşıyoruz, gözler hep üzerimizde. Henüz kendi yaptığımız yüksek kabiliyetli bir savaş uçağımız yok. Ciddi adımlar atıldı. Son 10 yılda ülkece çöpe attığımız ekmekleri düşünün. Onları daha az tüketip tasarruf yapsaydık belki de şu anda 50'nci kendi savaş uçağımız üretim bandından çıkardı.

üretim bantından çıkıyor.

Tasarruf elbette sadece ekmekte değil, her şey de. Çok savurgan bir millet olduk. Tüketim toplumlarındaki dayanılmaz hastalığa yakalandık. Bundan sonra en önemli kampanyalar bu yönde olmalı. Kamu spotlarının uyarıcılığına inanıyorum. Hedef gösterilerek bu spotlar hazırlanmalı. Ve milli savaş uçağımızı, yolcu uçağımızı artık daha fazla zaman kaybetmeden hayata geçirmeliyiz. Sonuçta oluyor işte. Hiç ihtiyaç olmaması en güzeliydi. Ama yaşadığımız coğrafya bunlara bizi mecbur edince inanılmaz füzeleri, akıllı mühimmatları, insansız hava araçları yerli imkanlarla yapıldı. Başkalarının kontrolünde olmayan yazılımlar ortaya çıktı. Hedeflerinden şaşmıyorlar. Ya insansız hava araçlarımız teknoloji casuslarını, yazılımcıları çılgına çeviriyorlar. Bu kadar hızlı ve başarılı sonuçlar almamız dünyada kıskançlık yaratıyor.

Kıbrıs Barış Harekâtı'ndaki gibi tehditler artık yapılamıyor. Bize tasarrufla ilgili hedefler de koyulduğunda göreceksiniz ekonomimizi zorlamadan kendi koruma kalkanlarımızı ve refah artışını da çok daha kolay gerçekleştireceğiz. Böyle şeyler geliyor aklıma...

#### HER YERDE HÜRRİYET



#### DİĞER KANALLAR

[Facebook](#)

[Twitter](#)

[RSS](#)

[Kişisel Verilerin Korunması](#)

[Hürriyet Kurumsal](#)

[Bize Ulaşın](#)

**Hürriyet**  
com.tr

© Copyright 2022 Hürriyet Gazetecilik ve Matbaacılık A.Ş.