

IFALPA Accident Analysis & Prevention WG Toplantı Sonuç Raporu

Toplantı tarihi: 14-16 Ekim 2016

Toplantı yeri: Kenzi Tower Otel, Kazablanka

Katılımcı: Kpt. Plt. Kutay Müniroğlu

Toplantı Özeti

AAP komitesi çalışma grubunda uzun zamandan beri Türkiye'den kimsenin katılmadığı ve TALPA'nın burada temsil edilmesinden duyulan memnuniyet bana bildirildi.

Bazı ülkelerde gereğinden fazla kaza kırım uzmanı var iken bazı ülkelerde hiç temsilci yok veya kimi ülkelerde ise yeterli sayıda değil. Toplantı süresince Türkiye'den de minimum iki kişinin IFALPA ACCREDITED ACCIDENT INVESTIGATOR olmasının gereğinden ve IFALPA'nın kurslarının alınabilecek en ekonomik kurs olduğunu ifade edildi. Her sene IFALPA kurs düzenliyor ve önümüzdeki zamanlarda Türkiye'den de bu kursa bir AIRBUS bir de BOEING olmak üzere iki kişiyi göndermek faydalı olacaktır.

İlk defa METRO AIR kazasından sonra RUSYA, kaza kırım araştırmasına IFALPA'dan bir temsilci çağırdı. Bu durumun IFALPA'nın kaza kırım araştırmalarına olan katkısının bundan sonra da artacağına bir göstergesi olduğunun altı çizildi.

Flight Data analizlerinin Körfez Ülkelerinde IFALPA'nın istediği şekilden farklı olarak uygulandığından bahsedildi.

2011 yılında kurulan ve hedefi güvenlik yönetimi (Safety Management) konusuna adanmış yeni bir Annex'in (Annex 19) geliştirilmesi için önerilerde bulunmak olan Güvenlik Yönetimi Paneli (SMP-Safety Management Panel) üyesi SEPLA'dan Kaptan Lorenzo tarafından bir sunum yapıldı. Sunumda ICAO Annex 19'da yapılmak istenen değişiklikler anlatıldı. 2013'de yayınlanan ve ilk değişiklik talebi Mart 2016'da kabul edilen Annex 19'un yeni halinin Kasım 2019'da yürürlüğe girmesi bekleniyor. Yapılan değişiklikler üç ana başlıkta toplanıyor; Denetim ve Ülke Güvenlik Programları (State Safety Program – SSP) için ICAO tarafından tanımlanmış 8 kritik faktörün (temel havacılık mevzuatı, açıkça belirlenmiş operasyon kuraları, ülke sivil havacılık sistemi ve güvenlik denetim fonksiyonları, teknik personel kalifikasyonları ve eğitimi, güvenlik için önemli bilgilere dair teknik kılavuz, araçlar ve hükümler, lisanslama, sertifikasyon, otorizasyon ve onay zorunlulukları, takip etme zorunlulukları, güvenlik sorunlarının çözümü) harmanizasyonu, SMS (Safety Management System) lerin daha etkin olması için geliştirilmiş kılavuzlar ve uygulamaları, Güvenlik bilgisinin çok daha fazla geliştirilmiş korunması. Ek olarak ANNEX 19 (3.4.2) deki bazı ifadeler IFALPA önerisi olarak SHOULD ifadeleri SHALL ile değiştirildi. Bunlarla ilgili değişikliklerin yapıldığı dokümanlar toplantı sonuç raporunda yayınlanacak.

Farklı ülkelerdeki alkol ve uyuşturucu testlerinin nasıl yapıldığı, kaza sonrası ekiplere uygulanan testlerin yapılış biçimi ve farklı uygulamalar konuşuldu. Bunlarla ilgili düzenlemeler ve farklılıklar ülkeden ülkeye değişmekte. Örneğin Fransa 'da alkol ve uyuşturucu testleri sadece polis ve jandarma tarafından yapılabilir. Şirket kendisi bu tür testleri uygulayamıyor. Şirketlerin test yaptırdıkları kuruluşların ne kadar güvenilir ve ne kadar yetkili yerler olduğu konusunda şüpheler var. Ölümlü bir kaza sonrası cesetlerden yapılan alkol ve uyuşturucu testleri yanlış sonuçlar doğurabiliyor. Gözden alınan testlerde aslında sonuç negatifken pozitif çıktığı durumlar yaşanabiliyor. Bu durumlar kaza kırım araştırmasını tamamı ile yanlış yönlendirebilecek durumlara yol açabiliyor.

AAP Komitesi, ülkelerdeki spesifik test uygulamalarının son durumlarının paylaşılmasını istiyor.

IFALPA uzun zamandan beri gündemde olan Airborne Image Detector yerine, bütün switchlerin hareketlerinin, PFD, ND, motor saatleri, traffic terrain ve weather display'lerin, standby instruments, EFB CLASS 3, crew alerting displays, aircraft system monitoring displays'lerin kaydedildiği yeni nesil FDR'ları destekliyor.

CVR bulk erase buton'u kullanıldığı zaman bilgileri tamamen silmiyor. CVR üzerindeki adresleri değiştirerek normal yollarla CVR bilgilerine ulaşılmasını engelliyor. Kaza Kırım durumunda üretici firma bulk erase fonksiyonu kullanılmış olsa bile bilgilere gene ulaşabiliyor. Önümüzdeki yıllarda EASA nın uygulamaya koyacağı düzenleme ile CVR kayıtları 25 saate çıkacak. Bu kadar uzun süre kaydın gerekli olup olmadığı ve uçuş emniyetine nasıl bir katkıda bulunacağı ve CVR ın şirketlerin amaç dışı kullanımına olanak verebileceği konuşuldu.

CVR MAINTENANCE ile ilgili düzenlemeler ve varsa ülkelerin spesifik uygulamaları soruldu.

IFALPA nın CVR bakımları ile ilgili önerileri aşağıdaki gibidir.

- Bütün uçuş ekibinin önceden mümkünse yazılı izin alınmalı.
- Uçuş tamamlandıktan sonra uçuş sırasında araştırmaya gerek duyulacak bir olay olmadığının teyidini almak için pilotların olumlu teyitleri istenmeli.
- CVR bakımları tercihen üçüncü bir yüklenici tarafından yapılmalı ve data şifreli gönderilmeli.
- Eğer CVR bakımı üçüncü bir yüklenici yerine operatörün kendisi tarafından yapılıyorsa sadece bakım/yetkili personel CVR'ın kendisine, verilere ve bakım kontrol sonuçlarına ulaşabilir
- CVR ses dosyasının veya transkriptinin açığa çıkmaması için bir olasılıkta kayıtların data analizinin görüngen çizimsel (spectrographic) olarak yapılmasıdır.

- CVR bakım kontrolüne başlamada önce yukarıdaki kaideleri içeren bir protokol pilot birlikleri ve operatör yönetimi arasında imzalanmış olmalıdır. Bu protokoller EU 2015 – 2338 veya ileri versiyonlarında CVR bakımı ile ilgili pilotların endişelerini giderebilecek regülasyonlar konulana dek devam etmelidir.

VR2C ENGINEERING CVR SOLUTIONS şirketi yetkilisi CVR bakımları sırasında CVR kayıtları dinlenmeden görsel olarak CVR testinin yapıldığını bir sunum ile paylaştı. Sunumu [\(CVR-Analysis\)](#) ekte bulabilirsiniz.

Daha sonra toplantı ajandasında bulunan kazalar ile ilgili sunumlar yapıldı. Rostov'da meydana gelen FLY DUBAI kazasında yorgunluk (fatigue) ve yarattığı sonuçlar üzerinde duruldu. Gene körfez şirketlerinde fatigue diye bir tanımın neredeyse olmadığından bahsedildi.

Sırasıyla ,

MALAYSIAN AIRLINES B777 MH370, 7 MART 2014

Kaza ile ilgili son gelişmeler paylaşıldı. Uçağa ait olduğu kesinleşen parçaların ama enkazın çok büyük bir alana yayıldığı okyanus akıntılarının parçaları inanılmaz mesafelere taşıdığı ve araştırmanın halen devam ettiği belirtildi.

TRANSASIA ATR72 GE222, 23 HAZİRAN 2014

Minimumların altına, görsel referanslar olmadan inildiği için gerçekleşen bir kaza. Son zamanlarda kasıtlı minimum ihlalleri halen devam ediyor.

SWIFTAIR MD83 AH5017, 24 HAZİRAN 2014

Ice crystal icing nedeni ile buzlanma sebebi ile Loss of control in flight. 2010-2014 arası kazalarda hala en büyük kaza nedeni "loss of control in flight".

AIR ASIA A320 QZ 8501, 28 ARALIK 2014

Kazanın nedeni loss of control in flight.

TRANASIS ATR72 GE 235, 4 ŞUBAT 2015, JAZZ AVIATION DHC-8 AC7795, 24 SUBAT 2015 & AIR CANADA A320 AC624, 29 MART 2015 & ASIANA A320 OZ162, 14 MART 2015

Bu kazalar ile ilgili sunumlar yapıldı.

TURKISH AIRLINES A320 TK1878 25 NISAN 2015

Bu kaza ile ilgili ve ayrıca Katmandu kazası ile ilgili TALPA'dan genel bir bilgi sunumu istediler. Bir sonraki toplantıda hem Katmandu hem de bu kaza ile ilgili bir sunum hazırlayıp sunacağımızı bildirdik.

HUMAN PERFORMANCE BASED SOP ile ilgili bir sunum yapıldı. Standart operasyon prosedürlerinin insan faktörü bakış açısı ile yenilenmesi gerektiğini söyleyen sunumu ([Human-Centered Operating Procedures](#)) ekte bulabilirsiniz.

CIRP (CRITICAL INCIDENT RESPONSE PROGRAM) & CISM (CRITICAL INCIDENT STRESS MANAGEMENT) adlı sunumda yaşanan kazalar sonrası pilotlarda oluşan negatif etkiler ile mücadele etmek ve etkileri minimuma indirmek için oluşturulmuş yardım ve destek programından bahsedildi. Bazı ülke ALPA ları bu konuda uygulamalar yapıyorlar. Psikoterapi değil, gizlilik çerçevesinde kaza sonrası pilotlara yardımcı olmak için oluşturulmuş bir program. Sunumu ([CIRP-CISM](#)) ekte bulabilirsiniz.

Son gün ülkelerdeki akredite kaza kırım uzmanları grafiklerle gösterildi. Türkiye'de IFALPA "Accredited Accident Investigator" olmadığı ve 2 veya 3 kişinin bu kursu görmüş olması beklendiği belirtildi. Bir sonraki AAP komitesi Toplantı Tarihi 14-16 EYLÜL 2017'de TOKYO da yapılacağı bildirildi.