

## ECA ATMA WG TOPLANTI SONUÇ RAPORU

Toplantı Tarihi: 9 Mart 2017  
Toplantı Yeri: SEPLA Ofisi, Madrid  
Katılımcılar: Alper Beykoz

09.03.2016 tarihinde katıldığım toplantıda öncelikle konu başlıkları hakkında gerekli bilgileri sunan konuşmacılar çeşitli yorumlamalar da bulundular. Bu toplantıda İspanyol Pilotlar Sendikası temsilcisi, Madrid Hava Sahasındaki yeni düzenlemelerden bahsetti ve rahatsızlık duydukları konuları dile getirdi. Özellikle Madrid'in kuzey ve batı girişlerindeki yeni STAR'ların MRVA değerlerinin düşürülmesi ve bunun sonucunda da ground ile olan terrain kleransının daha da azaltıldığı ve özellikle kış aylarında bulut içi olduğu durumlarda çok yoğun türbülansa maruz kaldıkları, ayrıca yaz döneminde uçan VFR trafiklerle de ayrımların tehlikeli durumlara yol açtığını ve açabileceğini belirtti. Bununla ilgili ANSP ile gerekli görüşmelerin başlatıldığını, yeni STAR giriş noktaları oluşturulmasının gerekliliği ve irtifaların yeniden düzenlenmesi konusunda tavsiyelerde bulunulduğunu belirtti.

Hollanda temsilcisi, Amsterdam Schiphol Havalimanı için yaptığı yorumlarda yeni bir otoban inşaatının başlaması sonucu, inşaat faaliyetleri nedeni ile çok yoğun kuş aktivitelerinin görüldüğünü ve havalimanının kuzey batı tarafında başlayan inşaatla alakalı 18 pist yaklaşmalarında kısa olan RNAV'ın tekrar kullanıma açılması gerekliliğini ilgili ANSP'ye bildirdiklerini söyledi.

Alman temsilcisinin yaptığı sunumda Almaya Hava Sahasında bulunan E tipi hava sahalarında bilgi eksikliğinden kaynaklı olarak yasal olmayan irtifalarda 250 KT (knot) ve üzeri süratlere çıkıldığı, dolayısıyla bu durumun VFR trafiklere tehlike arz ettiği belirtildi. Özellikle büyük gövdeli uçakların kalkışlarında ağırlıktan dolayı flap up speed i 250 KT nin üzerinde olduğu için bu durumla ilgili bazı istisnaların yer alması gerektiği belirtildi.

Ayrıca UTM (Unmanned Traffic Management) ile ilgili olarak da pilotsuz uçaklar, dronelar ve insansız hava aracı ile alakalı olarak bir urban hava sahasının tanımlanması gerektiği ve bunun 2019'a kadar bitirilip bu tip havacılık faaliyetlerinin buralarda yapılmasının uygun görüleceği belirtildi. 2017 yılına ait istatistiklere göre 500 feet altında Alman hava sahasında 1 000 000 civarı RPAS (Remotely Piloted Aircraft System) hareketliliği gözlemlendiği ve hatta bunların tam anlamıyla kontrol edilemediği için medikal bir helikopter uçuşunun gerekli yere inememesi sonucu 17 yaşında bir kızın hayatını kaybettiği örneklenmiştir. Bu yüzden bunun ayrıca EASA regülasyonu ile de düzenlenmesi gerekliliği üzerine tavsiyelerde bulunulmuştur.

EASA'nın bu konu ile ilgili faaliyetleri başlamış olup RPAS Integration Into EU Airspace isimli bir çalışma grubu belirlenmiştir. Bu grubun droneları kategorize edecek ve buna göre bir hareket planı belirleyeceği; ayrıca RPAS organizasyonları ile iletişime geçilerek işin ciddiyetinin kendilerine aktarılması ve ticari havacılığa olan etkilerinin belirtilmesi konusu tartışılmıştır.

Almaya'da hava trafik kontrolünden sorumlu olan DFS firmasının, RST (Runway Safety Team) lerden özellikle lokal meydanlar için pilot organizasyonlarını çıkardığı ve bu "runway incursion" tarzı toplantılara pilotların katılmalarının çok gerekli olmadığı ön görüşünde bulunduğu bahsedildi. Bu yüzden ilgili sendikalarla iletişime geçilerek pilotların bu tip toplantılara katılımının bir zorunluluk olduğunu DFS'e iletilmesi gerektiği ve en azından lokal pilot organizasyonlarının mutlaka bunlara katılması gerekliliği tartışıldı.

RTS (remote tower system) hakkında İsveçli katılımcı tarafından yapılan sunumda hali hazırda İsveç'te üç havalimanının birleştirilerek kamera yardımı ile hava trafik kontrol hizmetinin (meydan kontrol) verildiği ve ileride de Malmö Havalimanı'nda dahil ederek sayının beş havalimanına çıkarılması planlandığı anlatıldı. Bunu ile ilgili en büyük endişenin kamera sistemlerindeki herhangi bir aksaklık ve bağlantıların sağlanamaması sonucu özellikle acil durumlardaki aksiyon planının belirlenmemesidir. Ancak bu sistemin farklı meydan kuleleri ile entegre edilmesi sonucunda herhangi bir meydan kontrol biriminin faaliyet veremeyeceği durumda bir yedekleme olarak kullanılabilmesinin daha mantıklı olacağı tartışıldı.

SESAR projesi çerçevesinde, SWIM (System Wide Information Management) sisteminin entegrasyonu ile SATCOM üstünden bilgi akışının çok daha hızlı, çok daha sağlıklı olarak ve bununda ANSP açısından çok kesin kalkış ve iniş tahminisi belirlemede önemli rol oynayacağı, ayrıca çok daha kesin hava durumu, NOTAM ve ilgili meydan bilgilerinin anlık olarak uçaklara iletilip ve uçağa entegrasyonu yüzde yüze yakın bir doğrulukla sağlanabileceği konuşuldu.

“Carbon Brake” sistemlerinin uçaklara entegrasyonu ile birlikte çıkan en büyük problemlerden bir tanesinin pist buzlanmalarını engellemek için piste dökülen solüsyonların ve kimyasal maddelerin bu sistemler üzerinde korozyona yol açtığı ve bu maddelerin “carbon” ile etkileşimini minimuma indirecek solüsyonların kullanılması gerekliliği tartışıldı.