



# SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

## PİST/TAKSİ YOLLARI İHLALLERİ ÇALIŞTAYI

(İstanbul, 25 Nisan 2019)

### SONUÇ RAPORU

25 Nisan 2019 tarihinde Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş. ev sahipliğinde İstanbul'da gerçekleştirilen Pist/Taksi Yolları İhlalleri Çalıştayı'na Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Hava Seyrüsefer Daire Başkanı G. Betül DOĞAN ile Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş. SMS&QUA Direktörü M. Cem ALKAN'ın gerçekleştirdiği açılış konuşmaları ile başlanmıştır.

Müteakiben Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, DHMİ Genel Müdürlüğü, Pegasus Hava Taşımacılığı, ESTU, HEAS, THY A.O.'lığı, Güneş Ekspres Hava Taşımacılığı, Hürkuş, ACT, Atlasjet ve Corendon Havayolları temsilcileri tarafından, 2018 yılı ATM ile Bağlantılı Pist İhlallerinin detayı, önleyici sistemler, meteorolojik koşullar, havaalanı dizaynı, eş zamanlı piste girişler ile kavşak kalkışlar, koşullu müsaadeler, kalkış müsaadesindeki son dakika değişiklikleri, birden fazla dil kullanımı, standart olmayan freyzoloji kullanımı, İngilizce dil becerisi, iş yükü gibi pist ihlallerinin meydana gelmesinde etken faktörlerle ilgili sunumlar yapılmıştır.

Sunumlarda;

- Pist ihlallerinin, artan hava trafiğine bağlı olarak yükselen bir trend gösterdiği,
- “Stopbar” ların 24 saat esaslı tüm havaalanlarında kullanılması,
- Koşullu müsaadelerin anlaşılabilir, mutabakata varılmış olması hususu ile talimata ilişkin read-back ve talimatın uygulanmasının kontrol altında olması,
- Mahalli pist emniyet grupları,
- Pilotlar için yapılan yorgunluk risk yönetimi uygulamasının hava trafik kontrolörlerine yönelik de yapılması,
- Hava tarafı araç kullanan personelin standart freyzoloji kullanımı,
- Bütünleşik eğitim modeli ile ATCo'ların pilot eğitimlerine, pilotların ise ATCO eğitimlerine katılması, yer personelinin de simülatör ortamındaki eğitimlere katılması,
- Pist ihlallerini önlemeye ilişkin araç sürücülerine eğitim verilmesi,
- Pist kat edişleri tehdit olarak değerlendirilmesi ve brifinglerde irdelenmesi,



## SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

- Yüksek süratte verilen talimatların tekrarı, uçak kontrol altına alınıncaya kadar geciktirilmesi,
- ATC talimatlarının dikkatle dinlenmesi ve diğer pilotla mutabakat sağlamadan uygulamaya geçilmemesi,
- Hava Trafik Kontrolleri tarafından şartlı talimat kullanımının efektif bir hava trafik yönetimi için önem arz ettiği, ancak, readback-hearback hususları ile 3 üncü bir onaylamanın gerekli olduğu,
- Hava Trafik Kontrolörleri tarafından ardışık verilen talimatların risk yaratabileceğinden hareketle read back/hear backlerin önem arz ettiği,
- Aynı anda birden fazla talimat verilmemesi gerektiği,
- Yakın pistlerin kullanılmasında operasyonlara dikkat edilmesi,
- Dil bariyerini aşmak için pilotlara uçuş okullarında verilen eğitimlere önem verilmesi ile dil kriterinin yükseltilmesi gerektiği,
- Pilotlar tarafından, European Action Planda yer alan 90 saniye içerisinde talimat uygulanamayacak ise “refuse” edilmesi gerektiği, (bu kapsamda Antalya ATC ünitesi tarafından Thomas Cook havayolu ile benzer uygulamanın yapıldığı, Sunexpress tarafından da 10 saniye içerisinde kalkış gerçekleşmeyecek ise durumun bildirildiği),
- PANS-ATM dokümanında yer alan “Hold Short” talimatlarına riayet edilmesinin önemli olduğu,
- RWSL (Runway Status Lights) gibi gibi insan faktörünü minimize edecek geleceğe yönelik projeler için araştırma yapılması ve gelişme planlarına dahil edilmesi,

ifade edilmiştir.

Ayrıca;

- İstanbul Havaalanına ilişkin değerlendirme yapılarak, pist başlarında yakın pistlerde “Wide body” uçaklar için belirlenen bekleme noktalarına uygun şekilde durulmasının pist ihlallerinin önlenmesi aşamasında büyük önem arz ettiği,
- İstanbul Havaalanında Mahalli Pist Emniyet Toplantılarının sürekli olarak yapıldığı, hotspot alanlarının belirlenerek bir kitapçık halinde dağıtım yapıldığı, AIP’de ilan edildiği,



## SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

- Meteorolojik koşullar, havaalanı dizaynı, eş zamanlı piste girişler ile kavşak kalkışlar, koşullu müsaadeler, kalkış müsaadesindeki son dakika değişiklikleri, birden fazla dil kullanımı, standart olmayan freyzoloji kullanımı, İngilizce dil bilgisi, iş yükünün pist ihlallerine sebep olabileceği,
- Stopbar kullanımına ve otomasyonun sağlanmasına Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve DHMİ Genel Müdürlüğü olarak önem verildiği,
- TATCA, TALPA gibi organizasyonlar tarafından da uçuş emniyetine yönelik benzer çalışmaların yapılmasının önem arz ettiği, uçuş emniyetine yönelik çalışmaların devam ettiği, benzer çalışmalarda yer almak istedikleri hususları dile getirilmiştir.

Sonuç olarak;

### 1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından;

1.1. ATM ile Bağlantılı Emniyet Olaylarına ilişkin olarak hazırlanan Yıllık Emniyet Raporlarının tüm ilgili taraflara Haziran ayı içerisinde iletilmesine,

1.2. Mahalli Pist Emniyet Toplantılarına tüm paydaşların katılımın önemli olduğu, bu kapsamda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından mevzuat çalışmalarında sona gelindiği, 1 ay içerisinde sektör görüşlerine açılmasına,

1.3. Şartlı talimat, read-back hear-back usulleri, standart freyzoloji kullanımı hususunda pilotlara ve hava trafik kontrollerine yönelik 1 Haziran 2019 tarihine kadar bülten yayımlanmasına,

1.4. PAT Sahalarında araç kullanan ilgili personele standart freyzoloji kullanımı ve simülasyon ortamında eğitim verilmesi yönelik çalışma başlatılmasına,

1.5. Tüm havayolu işletmeleri tarafından en kısa sürede pilotlarına havaalanlarına ilişkin lokal uygulamaların AIP'den takip edilmesinin esas olduğu, havayolu işletmelerinde Jeppesen/Lido gibi sağlayıcılardan alınan bilgilerde AIP'deki söz konusu düzenlemelerin yer alamayabileceği hususunun bir bülten ile yeniden hatırlatılmasına,

1.6. Pist meşguliyet süresinin azaltılması ve efektif bir hava trafik hizmetinin sağlanabilmesini teminen European Action Planda yer alan 90 sn kuralına ilişkin olarak, tüm havaalanlarından uygulanması için DHMİ Genel Müdürlüğü ve ilgili paydaşlar ile çalışma yapılmasına,

1.7. Stopbar uygulamaları hususunda DHMİ Genel Müdürlüğü ile çalışma yapılmasına,

### 2. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından;

2.1. Mahalli Pist Emniyet Toplantılarına tüm ilgili paydaşların katılımının sağlanması ile toplantı takvimleri ile sonuç raporlarının Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile paylaşılmasına,



## SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

---

2.2. DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından ATC Üniteleri bazında emniyet temas noktası oluşturulması, listenin Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve tüm paydaşlar ile paylaşılmasına,

2.3. Son anda yaşanan pist değişiklikleri esnasında verilen kalkış müsaadelerinin iptal ve/veya değişiklikleri sırasında mümkün olan en üst düzeyde konsantrasyonun sağlanmasının önem arz ettiği hususuna ilişkin olarak tüm Hava Trafik Kontrol personeline yeniden hatırlatma yapılmasına,

2.4 AIP’de ilan edilen hotspotlara ilişkin, Aerodrome Chart’larda detaylı bilgiye yer verilmesi hususunda değerlendirme yapılmasına,

### **3. Tüm havayolu işletmeleri ile havaalanı işletmeleri tarafından;**

3.1. Pist ihlallerine yönelik farkındalık oluşturulabilmesine teminen tüm ilgili personele bilgilendirmelerin yapılmasına,

karar verilmiştir.