

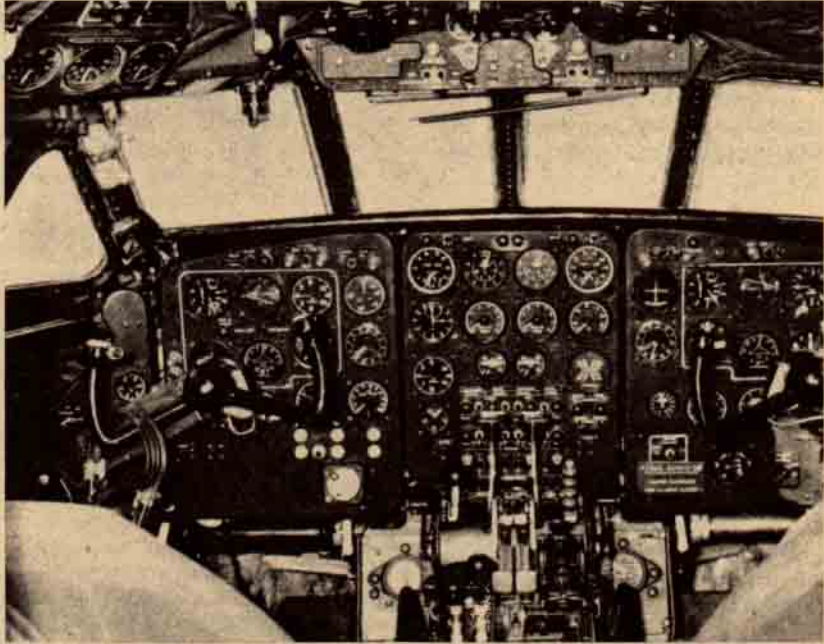
mak olanağı vardır. Bir dili konuşur veya yazarken, anadilimizin nitelik ve niceliklerini gözönünde bulundurarak, yabancı dil düşünce-mekanizmasına kendimizi alıştırmak gereklidir. Bir İngiliz gibi düşünüp Türkçe konuşulamıyacağı gibi, Türk gibi düşünüp İngilizce konuşmak veya yazmak da olanaksızdır. Yabancı dil öğrenirken onu kendi dilimizle karşılaştırmak, bir öğrenim, kaynak ve hedef dillerin ilişkilerini tanımlamak ve sonra uygulamaya geçmek zorunludur. Çocukların anadillerini çok doğal olarak öğrenebil-

melerine karşın yetişkinlerin düşünce mekanizmalarında bir değişim, alıştırma ve daha süratli bir yanaşıma ihtiyaç olduğu tartışılmaz. Başka bir deyişle özellikle yetişkinlerde metodoloji üzerinde etraflıca düşünmek zorunludur.

- (1) TÖREL, Sedat, «Hindu - Avrupalı Dillerden Türkçe'ye Çeviri Yönünde Geliştirilmiş Bir Yöntem» Bilim ve Teknik, Şubat, 1975.
- (2) TÖREL, Sedat, «Türkçe'den Hint - Avrupa Dillerin Çeviri'de Anahtarlar ve Fonksiyonları», Bilim ve Teknik, Haziran, 1975.

# UÇAK KAZA NEDENLERİ

Ferit DORA



**S**ivil havacılıkta uçak kazası; motorlarının yerde çalışması veya uçuşu esnasında yaralanmaya, bir ay süre içinde ölüme, uçağın kırım veya kısmen hasarına sebebiyet veren olay şeklinde tanımlanır.

## Başlıca Nedenler

YAPIM, UÇAK İŞLETMECİLİĞİ, MEYDAN İŞLETMECİLİĞİ yönlerinden üç kategoride özetlenebilir :

## YAPIM HATA FAKTÖRLERİ

Başlıca uçak yapım firmaları; Amerikan BOEING, DOUGLAS, GENERAL DYNAMIC ile, Sovyetler, İngiliz-Fransızların elinde bulunmaktadır. Bütün bu ve bunların dışında kalan firmalar, hava şirketlerinin işletmelerini de dikkate alarak, uluslararası rekabet, emniyet tekniği, sürat ve konfor yönünden gelişmeleri kapsayan uçaklarını piyasaya arz etmektedir.

Motor, aksesuar ve teçhizatla, tüm olarak uçak bünyesinde en küçük bir yapım hatası bulunmaması esastır. Havacılık yapım tekniği, çok hızlı bir gelişme ile bu günkü en mükemmel seviyesine ulaşmıştır denebilir. Çünkü kazalarda herhangi bir yapım hatasının tesbiti halinde, milyonlarca liralık tazminatlara ilâveten, piyasadaki bütün o tip uçakların işletmeden alınarak bedellerinin ödenmesi gibi korkunç zararlara sebebiyet verebilir. Nitekim JET yapım tarihçesi boyunca sadece, havada infilâk eden ve bu nedenle piyasadan çekilen COMET — 2'lerle, bagaj kapısının hatalı olduğu görülen ve düzeltilen DC — 10'lerden başkaca fabrikasyon nedeninden ileri gelen kazalara rastlanmamıştır denebilir.

Yapım hatalarının, tüm uçak kazalarının takriben % 15 oranında oluşu da bunu ispatlamaktadır. Bu bakımdan malzemeye itimat edilmesi ve kazaya maruz kalan herhangi bir tip uçağa karşı kuşku duyulmaması uygundur. Çünkü her bakımdan garanti görülmedikçe, hiç bir uçağın işletmeye devamı, uluslararası kaidelere ve denetimlerine göre mümkün olamaz.

## UÇAK İŞLETMECİLİĞİ FAKTÖRLERİ

PİLOTAJ ve BAKIM hataları olmak üzere iki kategoride özetlenebilir:

### PilotaJ Hataları

Canımızı emanet ettiğimiz pilotlar, modern anlamda eğitim ve uzun tecrübeler sonucu uluslararası breve almış ve kullandıkları uçaklarda intibak eğitimi gören değerli elemanlardır. Yolcu uçaklarındaki kumanda mevkiinde birden fazla pilot bulunmasına rağmen, birinci planda ele alınmakta ve nedenler şöylece özetlenebilmektedir:

- Kalkış öncesi kontrollerdeki ihmal ve dikkatsizlikler.
- Mevcut şart ve duruma, uçağın performansına uymayan yanlış muhakeme ve uygulama.
- Kumanda ve sistemlerinin kullanılmasındaki maharetsizlik, çeşitli göstergelerin yanlış değerlendirilmesi ve dikkatle takibedilmemesi gibi teknik hatalar.
- Kendine aşırı güven, yetki dışı davranışlar, kuleden verilen talimatlara ta-

mamen uyulmaması veya uçuş tekniğine riayetsizlik, dikkatsizlikler.  
— Başkaca pilotaj hataları.

### Bakım Hataları

Bütün hava şirketleri, Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO) standartlarına uygun bakım, bakım kontrol, arıza ve revizyon atelye ve tesisleri ile, elektronik cihazların bulunduğu ERA atelyelerine sahip olma zorunluluğundadır. Bunları sağlayacak yetenekli teknik personelin ihmal ve herhangi bir sebeple görevlerini tam yapmamları, kaza nedenlerinde büyük rol oynar.

## MEYDAN İŞLETMECİLİĞİ FAKTÖRLERİ

Uluslararası ve iç hava trafiğine açık bütün hava meydanları, kalkış/inişlerin fevkalâde hassas bulunduğu dikkate alınarak, en modern elektronik cihaz ve yetişmiş teknik ve idarî personele sahiptir.

Meydan işletmeciliği yönünden dikkate alınan başlıca kaza nedenleri:

- Uçuş pistlerinin müsait olmamasına rağmen, ilgili hava trafik kontrol ünitesinin uçuşa/inişe müsaade etmesi.
  - Uçakların yaklaşma, iniş ve kalkışlarını kontrol eden personelin yanlış muhakeme ve kararları, yetki dışı davranış, ihmal ve dikkatsizlikler.
  - Meydanlardaki radyo ve hava trafik yardımcı cihaz ve sistemlerinin kifa-yetsizliği, hatalı çalışmaları, âniden ârızalanmaları gibi teknik faktörler.
- Bunlar dışında kalan, kuş, yıldırım çarpması, havada çarpışma, yangın ve sabotaj, tesbiti mümkün olmayan nedenler de birer faktör olabilir.

## NETİCE

Yılda milyar birimine yaklaşan yolcu kapasitesi ile semalarda bir ağ kurmuş bulunan uçaklarda karşılaşılan kazalar binlerde sıfırlar halinde ifade edilebilecek kadar az ve nadir olmasına rağmen, karakteristiği nedeniyle heyecan uyandırır ve bütün dünyaya duyurulur. Buna karşılık karayolu kazaları, her ülkede, her gün yüzlerce olur, fakat mutad hale gelmiş, kanıksanmış olduğundan, önem verilmez.

Hiç bir kaza, uçakların EMNİYET, SÜRAT ve KONFOR bakımından en mükemmel ve garantili bir ulaşım aracı olduğu inancını sarsmamış, rağbeti azaltmamıştır.