



Ulaşım Emniyeti
İnceleme Merkezi

T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
ULAŞIM EMNİYETİ İNCELEME MERKEZİ BAŞKANLIĞI

HAVA ARACI CİDDİ OLAYI ARAŞTIRMA VE İNCELEME NİHAİ RAPORU

Sahibi	: ER-AH Havacılık Tic. Ltd. Şti.
İşleticisi	: ER-AH Havacılık Tic. Ltd. Şti.
Hava Aracının Tip ve Modeli	: Textron Aviation Inc.172N
Tescil İşareti	: TC-MFD
Ciddi Olay Yeri	: Denizli İli, Çal İlçesi (37°59'54.3"N 29°29'15.5"E)
Ciddi Olay Tarihi	: 01.01.2025 / 09:15 UTC
Ölü ve Yaralı Durumu	: Yok
Hava Aracı Hasar Durumu	: Hafif Hasar

Değerlendirme Heyeti Karar No:02 / H-02 / 2026

Tarih: 05 / 02 / 2026

Bu araştırma ve incelemenin tek amacı, Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi mevzuatı çerçevesinde benzer kaza ve hadiseleri önlemeye yönelik tavsiyelerde bulunmaktır.

Bu rapor adli ve idari soruşturma niteliğinde olmayıp, suçu, suçluyu tespit etme ve sorumluluk paylaşımı ortaya koyma amacını taşımaz.

ÖNSÖZ

01.01.2025 tarihinde ER-AH Havacılık Tic. Ltd. Şti. işletmesindeki TC-MFD tescil işaretli Textron Aviation Inc.172N tipi hava aracının, öğrenci pilot (SP-23351) kumandasında ilk yalnız seyrüsefer uçuşu görevinde motor durması neticesinde araziye mecburi iniş gerçekleştirmesi sonucu hava aracı ciddi olayı meydana gelmiş, meydana gelen ciddi olayda ölen ya da yaralanan olmamıştır.

Bu ciddi olay ile ilgili araştırma ve inceleme 19.10.1983 tarihli ve 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu, 08.11.2022 tarihli Sivil Hava Aracı veya Ciddi Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği HKY-13 ve ICAO Ek 13'e göre yürütülmüştür.

Ulaşım Emniyeti İnceleme Grubu yukarıda bahsedilen mevzuat çerçevesinde Başkanlığımızın 21.03.2025 tarih ve E-94665312-403.03-2608255 sayılı Oluru ile aşağıda yer alan üyelerden oluşmuştur.

Önsöz	2
Kısaltmalar	4
1 CİDDİ OLAY İLE İLGİLİ GERÇEK BİLGİLER	5
1.1 Uçuşun Hikayesi	5
1.1.1 Genel	5
1.1.2 Uçuş Hazırlığı, Ciddi Olayın Oluşuna Kadar Uçuş Safhası	5
1.2 Ölü ve Yaralı Durumu	7
1.3 Hava Aracındaki Hasar Durumu	7
1.4 Diğer Hasarlar	8
1.5 Personele Ait Bilgiler	8
1.5.1 Hava aracı Pilotu	8
1.6 Hava Aracına Ait Bilgiler	8
1.6.1 Hava aracı Genel Özellikleri	8
1.6.2 Hava aracı Bakım Durumu	9
1.6.3 Uçuşa Elverişlilik Sertifikası	10
1.6.4 Hava aracı Tescil Sertifikası	10
1.6.5 Ağırlık ve Denge Durumu	10
1.6.6 Yakıt	11
1.7 Meteoroloji Bilgileri	11
1.8 Seyrüsefer Yardımcıları	12
1.9 Haberleşme	12
1.10 Uçuş Kayıt Cihazları	12
1.11 Enkaz ve Yere Çarpma Bilgileri	13
1.12 Tıbbi ve Patolojik Bilgiler	13
1.13 Yangın	14
1.14 Arama ve Kurtarma	14
2 ANALİZ	14
3 Bulgular	15
4 MUHTEMEL NEDEN	16
5 Tavsiyeler	16
5.1 Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne Yapılan Tavsiyeler	16
5.2 ER-AH Havacılık Tic. Ltd. Şti. ' ne Yapılan Tavsiyeler	16
6 EKLER	18

KISALTMALAR

AD	Uçuş Elverişlilik Direktifi
HATS	Hava Aracı Takip Sistemi
ICAO	Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı
LTAY	Denizli Havalimanı
LTBO	Uşak Havalimanı
LTFC	Isparta Süleyman Demirel Havalimanı
METAR	Rutin Meteoroloji Raporu
MTOW	Azami Kalkış Ağırlığı
NOTAM	Havacılara Bilgi
SB	Servis Bülteni
SP	Öğrenci Pilot Lisansı
S/N	Seri Numarası
TAF	Meydan Meteoroloji Tahmini
UEİM	Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi
UKA	Uçuş Kontrol Amiri
UTC	Eş Güdümlü Evrensel Zaman
VFR	Görerek Uçuş Kuralları

1. CİDDİ OLAY İLE İLGİLİ GERÇEK BİLGİLER

1.1 Uçuşun Hikâyesi

1.1.1 Genel

Uçuşun Amacı	: Eğitim
Uçuşun Tipi	: VFR
İşletme Tipi	: Onaylı Uçuş Eğitim Organizasyonu
Hava aracı Tipi	: Textron Aviation Inc.172N (S/N: 17270413)
Son kalkış yeri	: Uşak Havalimanı (LTBO)
Kalkış Zamanı	: 08:00 UTC
Planlanan İniş yeri	: Denizli Çardak Havalimanı (LTAY)
Ciddi Olay Yeri	: Denizli İli, Çal İlçesi (37°59'54.3"N 29°29'15.5"E)
Ciddi Olay Saati	: 09:15 UTC
Not: UTC = Yerel Saat- 3 saat	

1.1.2 Uçuş Hazırlığı, Kazanın Oluşuna Kadar Uçuş Safhası

- 01.01.2025 tarihinde, öğrenci pilotun (SP-23351) uçuş öncesi hazırlıklarını tamamladıktan sonra, 06:15 UTC’ de tazeleme uçuşunu gerçekleştirdiği,
- Takiben gidilecek olan rota, meteoroloji ve NOTAM kontrollerinden sonra, TC-MFD tescil işaretli hava aracı ile E24-S (1,2,3) görevinin içeriği olan yalnız seyrüsefer uçuşu görevini icra etmek amacı ile Isparta Süleyman Demirel Havalimanı, 23 pistinden sorunsuz şekilde kalkış gerçekleştirdiği,
- Uşak Havalimanı 09 pistine emniyetli bir şekilde inişini tamamladığı ve ardından Uşak Havalimanı 27 pistinden varış meydanı Denizli Çardak Havalimanı olacak şekilde kalkış gerçekleştirdiği,
- Öğrenci pilotun uçuş esnasında olması gereken irtifanın 400 feet altında olduğunu fark ettiği, irtifa almak için gazı tam açtıktan sonra motor takatini arttırmak için yarım açık konumda olan karbüratör ısıtıcısını kapalı konuma getirdiği,
- Bu esnadan sonra motorda güç kaybının başladığı ve sonrasında motorun durması ile uygun olan araziye mecburi iniş gerçekleştirdiği,
- İnişin akabinde arazinin yumuşak olması sebebi ile burun tekerinin batması neticesinde hava aracının ters dönerek durduğu anlaşılmıştır.

Öğrenci pilotun ifadesinden;

- 01.01.2025 günü saat 06:15 UTC'den, 06:45 UTC'de kadar TC-MFD tescil işaretli hava aracında tazeleme uçuşu gerçekleştirdiği,
- İlk görev olan, Isparta Süleyman Demirel Havalimanından, Uşak Havalimanına E-24S (1) görevini 8500 irtifada icra ettiği,
- Uşak Havalimanına iniş gerçekleştirdikten sonra kişisel ihtiyaçlarını gidererek, uçağa yakıt almak için bekledikten sonra, Uşak-Çardak seyrüseferini gerçekleştirmek için kalkış yaptığı, düz uçuşa geçtiğinde hava sıcaklığının sıfır dereceye yakın olduğu için karbüratör ısıtıcısını yarım açık konumuna getirdiği,
- Kule ile yaklaşma, iniş talimatı istedikten sonra olması gereken irtifanın yaklaşık olarak 400 feet altında olduğu için, uçağa irtifa kazandırmak amacı ile gaz kolunu açtığı zaman motor takatinin düştüğünü fark ettiği,
- Yaklaşık olarak 6000 feet irtifada iken, motorun durduğunu fark ederek iniş yeri seçtikten sonra gerekli prosedürleri uyguladığı,
- Bunun neticesinde hava aracının tarlaya acil iniş gerçekleştirdiğinde, zemin çamur olduğu için ön dikme yer ile temas ettiği anda uçağın kabotaj olduğu anlaşılmıştır.

Uçuş planlarının incelenmesinden;

- Yapılacak S/S uçuşunun LTFC-LTBO-LTAY şeklinde olacağı,
- Uşak Havalimanı kalkış saatinin 08:20 UTC Olduğu,
- Uçuşun VFR, yedek meydanın Isparta Süleyman Demirel Havalimanı,
- Uçuşun amacının VFR eğitim uçuşu olduğu,
- Hava aracında bir kişi olacağı bilgilerinin verildiği tespit edilmiştir.

1.2 Ölü ve Yaralı Durumu

Ölü / Yaralı Durumu	Pilot	Yolcu	3. Şahıs
Ölü	-	-	-
Ağır Yaralı	-	-	-
Hafif Yaralı / Sağlam	- / 1	- / -	-

1.3 Hava Aracındaki Hasar Durumu

TC-MFD tescil işaretli, Textron Aviation Inc.172N (Seri no: 17270413) tipi hava aracı ciddi olayı sonrası yapılan incelemeler neticesinde hava aracında;

- Ön iniş takımı hasarı,
- Pervane hasarı,
- Motor hasarı,
- Kanat ve kuyruk hasarı olduğu tespit edilmiştir.

Hava aracı hasar derecesinin, HKY-13 (Sivil Hava Aracı Kaza veya Ciddi Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği) 38.Maddesine göre hafif hasar seviyesinde olduğu değerlendirilmiştir.



Resim-1: Hava Aracı Hasar Durumu

1.4. Diğer Hasarlar:

01.01.2025 tarihinde, TC-MFD tescil işaretli Textron Aviation Inc.172N (Seri no: 17270413) tipi hava aracının, Denizli İli, Çal İlçesi yakınlarında gerçekleşen ciddi olayı sonrasında, üçüncü şahıslara ait mal ve cana yönelik herhangi bir hasar oluşmamıştır.

1.5 Personele Ait Bilgiler:

1.5.1 Öğrenci Pilot:

Doğum Tarihi	18.11.2005
Milliyeti / Cinsiyeti	TC / Erkek
Lisans Türü	
Veriliş Tarihi	27.11.2023
Yetki Tipi	C-172
Sağlık Sertifikası Sınıfı	Sınıf 1
Sağlık Sertifikası Veriliş Tarihi	13.08.2024
Muayene Tarihi	13.08.2024
Sağlık Sertifikası Geçerlilik Tarihi	22.08.2025
Sağlık Kısıtlaması	Yok
Toplam Uçuş Saati	43:50

Öğrenci pilota ait belgeler **UEİM** arşivinde yer almaktadır.

1.6 Hava Aracına Ait Bilgiler

1.6.1 Hava Aracı Genel Özellikleri

Sahibi	ER-AH Havacılık Tic. Ltd. Şti
İşleticisi	ER-AH Havacılık Tic. Ltd. Şti
Tescil İşareti	TC-MFD
Modeli	Textron Aviation Inc.172N
MSN	17270413
İmal yılı	1978
MTOW	1157 kg

Toplam Uçuş Saati	11415,90
Tescil Sertifikası Veriliş Tarihi	19.02.2024
Uçuşa Elverişlilik Geçerlik Tarihi	25.01.2026
Telsiz Sertifikası Veriliş Tarihi / Numarası / Geçerlilik	03.12.2020 / HV201700093 / 03.12.2025
Motor Üreticisi	LYCOMING
Motor Modeli	O-360-A4M
Seri No	L-43613-36E
Toplam Uçuş Saati	791,50

Pervane Üreticisi	SENSENICH
Pervane Modeli	76EM8S10-0-60
Seri No	106545K
Toplam Uçuş Saati	1193,40

1.6.2 Hava Aracı Bakım Durumu

Ciddi olay sonrasında, TC-MFD tescil işaretli, 17270413 seri numaralı, Cessna 172N tipi hava aracına ait bakım belgeleri üzerinde yapılan incelemelerde;

- TC-MFD tescil işaretli, 17270413 seri numaralı, Cessna 172N tipi hava aracına ait Bakım Takip Çizelgesinde 50-100-200'er saatlik bakım periyodlarının olduğu,
- Ciddi olay tarihinden önceki 50 saatlik bakımın, 24.12.2024 tarihinde, ER-AH Havacılık Tic. Ltd. Şti. tarafından, uçak uçuş saati 11412,00 iken, ER-AH-MFD-24-017 nolu iş emri ile bakım organizasyonu olan ER-AH Teknikte yaptırıldığı ve Bakım Çıkış Sertifikasının düzenlenmiş olduğu,
- Bakım Takip Çizelgesinin incelenmesinden hava aracında açık bakım kaydının bulunmadığı,
- Hava aracına ait ömürlü parçaların zaman limitleri içerisinde olduğu,

AD ve SB listelerinin incelenmesinden, tüm Uçuşa Elverişlilik Direktifleri ve Servis Bültenlerinin uygulanarak kapatılmış olduğu tespit edilmiştir. Bakımın ciddi olaya faktör olmadığı kanaatini oluşturmaktadır.

1.6.3 Uçuş Elverişlilik Sertifikası

TC-MFD tescil işaretli 17270413 seri numaralı Cessna 172N tipi hava aracına ait 2045 numaralı Uçuş Elverişlilik Sertifikası, 13.02.2024 tarihinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından düzenlenmiştir. Uçuş Elverişlilik Gözden Geçirme Sertifikası ER-AH Havacılık Tic. Ltd. Şti. tarafından 25.01.2026 tarihine kadar geçerli kılınmıştır.

Uçuş Elverişlilik ve Gözden Geçirme Sertifikası **EK-A**'da yer almaktadır.

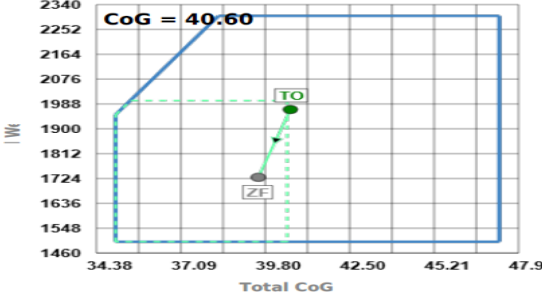
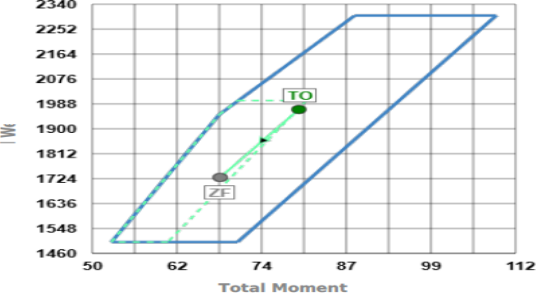
1.6.4 Hava Aracı Tescil Sertifikası

TC-MFD tescil işaretli, 17270413 seri numaralı, Cessna 172N tipi hava aracı sahibi ve işleticisi, ER-AH Havacılık Tic. Ltd. Şti. olup, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından 19.02.2024 tarihinde düzenlenmiş, 2045 numaralı Hava Aracı Tescil Sertifikası mevcuttur

Tescil sertifikası **EK-B**'de yer almaktadır.

1.6.5 Ağırlık ve Denge Durumu

Ağırlık ve balans hesaplamasının 01.01.2025 tarihinde, E-24S(1,2,3) görevi kodu için yapılarak, NNWB-001 WEIGHT And BALANCE SHEET doldurulduğu ve kalkış ağırlığının mevcut belgeye göre limitler içinde olduğu tespit edilmiştir. Ağırlık ve dengenin ciddi olaya faktör olmadığı kanaatini oluşturmaktadır.

 ERAH AVIATION ACADEMY WEIGHT & BALANCE SHEET				Form Kodu	NNWB-001
				Sayfa	1
				Rev. Tarihi	21.06.2022
				Rev. No.	00
Fcode	██████████	AIRCRAFT REGISTRATION	TC-MFD	DATE OF FLIGHT	1 Ocak 2025
ITEM	WEIGHT (Lbs)	ARM (Inch)	MOMENT (Inch.Lbs)	LOAD TABLE	
Basic Empty	1558.45	39.86	62.11	Front Seat 1	77.00 Kg
Front Seat	169.76	37.00	6.28	Front Seat 2	
Rear Seat		73.00		Rear Seat 1	
Baggage 1		95.00		Rear Seat 2	
Baggage 2		123.00		Baggage 1	
ZERO FUEL TOTAL (ZF)	1728.20	39.58	68.39	Baggage 2	
Fuel	240.00	48.00	11.52	Fuel (AV GAS)	40.00 Gal
TAKE OF TOTAL (TO)	1968.20	CoG: 40.60	79.91		
(Normal) Center of gravity TO point is in range. (Utility) Center of gravity TO point is out of range.					
CENTER OF GRAVITY LIMITS 			CENTER OF GRAVITY MOMENT ENVELOPE 		

Grafik-1: Ağırlık ve Denge Formu

1.6.6 Yakıt

TC-MFD tescil işaretli, 17270413 seri numaralı, Textron Aviation Inc.172N tipi hava aracına ait, 01.01.2025 tarihli Ağırlık Denge Formunda bulunan bilgilere göre, hava aracında 152 kg yakıt bulunduğu anlaşılmıştır. Yakıtın ciddi olaya faktör olmadığı kanaatini oluşturmaktadır.

1.7 Meteorolojik Bilgiler

01.01.2025 tarihli uçuş için, öğrenci pilot tarafından Meteoroloji Genel Müdürlüğüne ait Hezarfen Havacılık sayfasından meteorolojik veriler incelenmiş ve meteorolojinin uçuş için uygun olduğu değerlendirilmiştir.

01/01/2025 07:50->

METAR LTBO 010750Z 10007KT CAVOK 07/M04 Q1031

01/01/2025 07:40->

TAF LTBO 010740Z 0109/0118 09012KT CAVOK

Yukarıda yer alan bu veriler meteorolojik koşulların ciddi olaya faktör olmadığı kanaatini oluşturmaktadır.

1.8 Seyrüsefer Yardımcıları

TC-MFD tescil işaretli ve 17270413 seri numaralı, Textron Aviation Inc.172N tipi hava aracında, VFR uçuş yapabilecek seyrüsefer cihazları mevcut olup, Hava Aracı İstasyonu Ruhsatnamesinde belirtilmektedir.

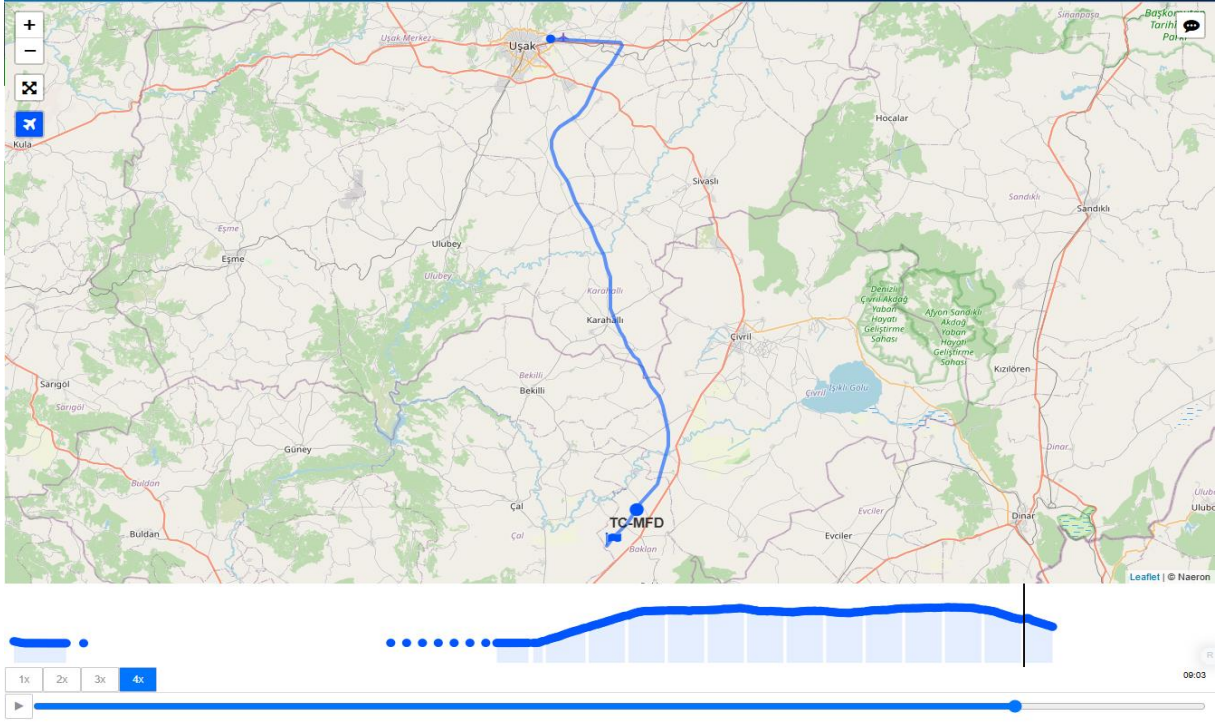
1.9 Haberleşme

TC-MFD tescil işaretli ve 17270413 seri numaralı, Textron Aviation Inc.172N tipi hava aracı için, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından, 12.05.2022 tarihinde düzenlenmiş, 5 yıl süre ile geçerli, HV201700061 nolu, Hava Aracı İstasyonu Ruhsatnamesi mevcut olup, ruhsatta haberleşme cihazlarına ait marka ve modeller belirtilmiştir. Haberleşmenin ciddi olaya faktör olmadığı kanaatini oluşturmaktadır.

Hava Aracı İstasyonu Ruhsatnamesi **EK-C**'de yer almaktadır.

1.10 Uçuş Kayıt Cihazları

TC-MFD tescil işaretli ve 17270413 seri numaralı, Textron Aviation Inc.172N tipi hava aracında, ICAO Ek-6 ve SHT-OPS ilgili maddeleri gereği, uçuş kayıt cihazı bulundurma zorunluluğu yoktur. Ancak Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Hava Aracı Takip Sistemi (HATS) Genelgesi kapsamında, hava aracında bulunan HATS cihazından uçuş ile ilgili verilere ulaşılmıştır.



Harita-1: HATS Uçuş Verileri

1.11 Enkaz ve Yere Çarpma Bilgileri:

01.01.2025 tarihinde, TC-MFD tescil işaretli hava aracının, E24-S (1,2,3) görevinin içeriği olan yalnız seyrüsefer uçuşu icra ettiği esnada motor durması nedeni ile Denizli İli, Çal İlçesi yakınlarında, boş araziye mecburi iniş yapması, arazinin yumuşak olması nedeni ile burun tekerinin araziye saplanması ve ileri ataletle bağlı olarak hava aracının kabotaj olması ile sonuçlanan hasarlı hava aracı ciddi olayı meydana gelmiş, hava aracı bütünlüğünde bozulma olmamıştır.

1.12 Tıbbi ve Patolojik Bilgiler:

Ciddi olay sonrasında, Denizli Devlet Hastanesi'nde öğrenci pilota uygulanan alkol testi sonucunda alkol oranının 0.00 promil olduğu tespit edilmiş ve raporlanmıştır.

Pilota ait alkol raporu, Ulaştırma Emniyeti İnceleme Merkezi (UEİM) arşivinde yer almaktadır.

1.13 Yangın:

01.01.2025 tarihinde meydana gelen ciddi olay sonrası bölgeye AFAD, Jandarma, ambulans ve itfaiye ekibi intikal etmiş, hava aracında yangın emaresinin olmaması nedeni ile ekipler herhangi bir müdahalede bulunmamışlardır.

1.14 Arama ve Kurtarma:

01.01.2025 tarihinde, Denizli İli, Çal İlçesi yakınlarında meydana gelen ciddi olay sonrası, öğrenci pilot hava aracını emniyete alarak kendi imkanları ile terk etmiş, bölgeye intikal eden kurtarma ekipleri ise ciddi olay bölgesinde öğrenci pilota ilk sağlık muayenesini yaptıktan sonra kontrol amaçlı hastaneye sevk etmiş, diğer birimler ise emniyet amaçlı bölgede beklemiş, şirket temsilcilerinin ciddi olay bölgesine intikal etmesi ile hava aracı tamamen emniyete alındıktan sonra, Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığının bilgisi dahilinde kanatları sökülerek kara yolu ile Isparta Süleyman Demirel Havalimanında bulunan şirket hangarına taşınarak emniyete alınmıştır.

2.0 ANALİZ

Yapılan incelemeler neticesinde;

- Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığının nezaretinde ER-AH Teknik tarafından hava aracına pervane takılmış, harici depo yardımı ile yakıt verilmiş ve ilk denemede motorun çalıştığı görülmüştür.
- Bu çalıştırmada tüm motor değerlinin normal olduğu,
- Hava aracı uçuş verileri ve kokpit kamera kayıtlarının incelenmesinden, motor durmasına neden olabilecek bulgunun olmadığı,
- Motorda meydana gelen takat kaybı ve motor durmasına kadar giden arızanın öğrenci pilot tarafından iyi analiz edilmediği,
- Öğrenci pilotun o gün ki meteorolojik koşulların nelere sebebiyet verebileceğini değerlendiremediği tespit edilmiştir.

3.0 BULGULAR

- a) Öğrenci pilot için düzenlenmiş, pilot lisansının mevcut ve geçerli olduğu,
- b) Öğrenci pilotun sağlık kontrollerinin zamanında yapıldığı, geçerli sağlık sertifikasına sahip olduğu,
- c) Hava aracının belirlenmiş usullere uygun olarak tescilinin yapıldığı, geçerli Tescil Sertifikasının ve Uçuşa Elverişlilik Sertifikasının olduğu,
- d) Hava aracının periyodik bakımlarının zamanında yapıldığı, bakım kayıtlarına göre eksik bakım işleminin bulunmadığı,
- e) Ciddi olay sonrası, öğrenci pilotun Genel Adli Muayene Raporunda olumsuz bir durumun olmadığı, alkol testi sonucuna göre 0.00 promil ölçüm yapıldığı ve alkolsüz olduğu,
- f) Hava aracının ağırlık ve dengesinin uçuş için uygun olduğu,
- g) Hava aracında planlanan uçuş için yeterli yakıtın bulunduğu,
- h) Meteorolojik koşulların uçuş için uygun olduğu,
- i) Hava aracına ait HATS sisteminin ciddi olayın meydana geldiği tarihte çalıştığı,
- j) Hava aracında bulunan kameranın ciddi olay anında çalıştığı, son anlara ait görüntüye ulaşılarak değerlendirme yapıldığı,
- k) Motorda meydana gelen takat kaybı ve motor durmasına kadar giden arızanın öğrenci pilot tarafından iyi analiz edilmediği,
- l) Öğrenci pilotun o gün ki meteorolojik koşulların nelere sebebiyet verebileceğini değerlendiremediği,
- m) Öğrenci pilotun uçuş esnasında olması gereken irtifanın 400 feet altında olduğunu fark ederek, irtifa almak için gazı tam açıktan sonra motor takatini arttırmak için yarım açık konumda olan karbüratör ısıtıcısını kapalı konuma getirmesi nedeni ile karbüratör buzlanması yaşandığı,
- n) Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı personelinin öğrenci pilot ile yaptığı mülakattan, öğrenci pilotun bir gece önce yılbaşı olması sebebi ile Antalya'da ailesinin yanında olduğu, uçuşunu geç saatte öğrenerek ancak gece 02:30 da Isparta'daki ikametine ulaştığı, sabah 05:30 da kalkarak havalimanına gitmek için hazırlık yaptığı, dolayısı ile öğrenci pilotun yorgun olduğu,

- o) Ayrıca öğrencilerin uçuş öncesinde evrak kontrolünü yapmaktan sorumlu olan UKA tarafından da bu durumun sorgulanmadığı tespit edilmiştir.

4.0 MUHTEMEL NEDEN:

Ulaşım Emniyeti İnceleme Grubu, TC-MFD tescil işaretli 17270413 seri numaralı Textron Aviation Inc.172N tipi hava aracının 01.01.2025 tarihinde Denizli İli Çal ilçesi yakınlarında, ilk yalnız 150 Nm seyrüsefer uçuşu sırasında yaşanan motor güç kaybı ve akabinde motor durmasına istinaden araziye mecburi iniş ile sonuçlanan hasarlı hava aracı ciddi olayının muhtemel nedenini;

Öğrenci pilotun bilgi noksanlığının yanında, hava şartlarını iyi değerlendirememesi, hava aracı sistemlerini doğru ve bilinçli kullanmaması sonucu karbüratör buzlanmasının meydana gelmesi ile motor durmasını pilotaj faktörü olarak değerlendirmektedir. Ayrıca yorgunluk meydana gelen ciddi olaya yan faktör olarak değerlendirilmiştir.

5.1 Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne Yapılan Tavsiyeler

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından aşağıda yer alan hususların takip edilmesi, bu hususların düzeltilmesi için gerekli hassasiyetin gösterilerek uygun görülen yöntemlerle önleyici tedbirlerin alınması ve bu tedbirlerin Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı'na gönderilmesi;

- Öğrenci pilotun durumuna yönelik tedbirlerin Genel Müdürlüğünüz tarafından alınması uygun mütalaa edilmiştir.

5.2 ER-AH Havacılık Tic. Ltd. Şti 'ne Yapılan Tavsiyeler

ER-AH Havacılık Tic. Ltd. Şti tarafından aşağıda yer alan hususların takip edilmesi, bu hususların giderilmesi için gerekli hassasiyetin gösterilmesi, önleyici tedbirlerin ivedi alınması ve bu tedbirlerin Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı ve SHGM'ye gönderilmesi;

- Bulgular bölümü değerlendirilerek Eğitim Müdürlüğü tarafından uygun görülecek tedbirlerin alınması,

- İşletmenizde bulunan hava araçları hakkında öğrencilere yeterli teknik bilgi verilecek bir sistemin oluşturulması, ERAH Teknik kısmının eğitimlere dahil edilmesinin üst yönetim tarafından değerlendirilmesi,
- Tüm uçucu ve öğrencilere teknik olarak hava araçlarında yaşanacak performans kayıplarının nedenleri ve işarlarının neler olabileceği konusunda hatırlatıcı eğitim verilmesi,
- Uçuş Kontrol Amirlerinin uçuş öncesinde öğrencilerin yorgunluk durumu hakkında analiz yapmaları yönünde uyarılmaları uygun mütalaa edilmiştir.

6.0 EKLER

EK-A: Uçuş Elverişlilik ve Gözden Geçirme Sertifikası

EK-B: Tescil Sertifikası

EK-C: Hava Aracı İstasyon Ruhsatnamesi

UEN