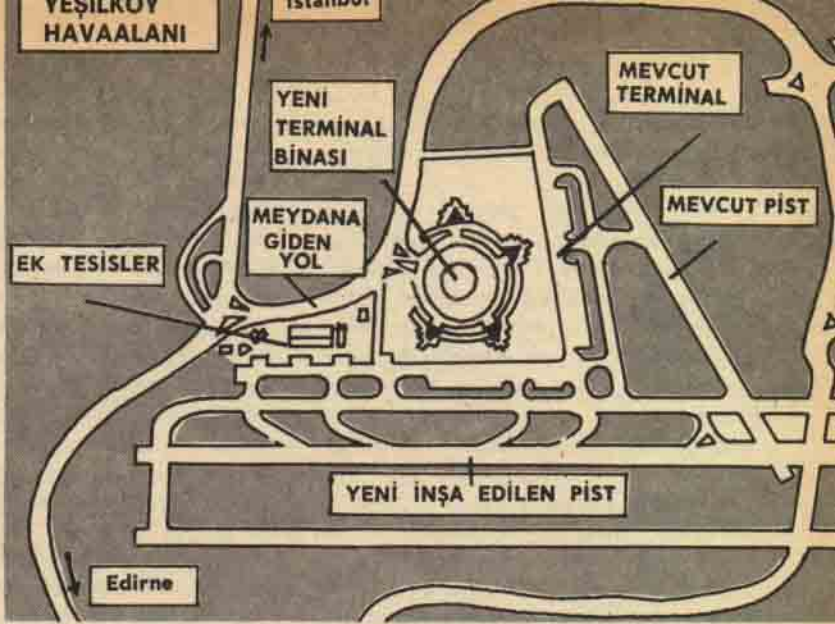


Senan BİLGİN



- Yeşilköy ,TK-131. İstanbul 7000 ft.e alçalıyorum. Alçalma talimatı.
- TK-131, Yeşilköy. VOR 3000 ft.e alçalış serbest. İniş 06, rüzgar 050 dereceden 12 not, altimetre 1002.6, 3000 ft.e alçalışı ve meydana görüşünü rapor ediniz.
- Yeşilköy, anlaşıldı.
- Yeşilköy, meydan görüldü.
- TK-131, rüzgâr altını rapor edin.
- Yeşilköy, Kuzeye dönüyorum.
- TK-131, Rüzgâr 060 dereceden 10 not. İniş serbest.
- TK-131, 14.56 (GMT) da indiniz. Orta taksi rutten terminale serbestsiniz.

Ve Türk Hava Yolları'nı 131 sefer sayılı uçağı, bu İngilizce konuşmalardan sonra, Yeşilköy Hava Limanı'na indi. 1948 den önce de uçaklar inip kalkardı Yeşilköy'e. Fakat o zamanlar hava limanı yoktu. Nuri Demirağ'ın kişisel çabaları ile yapıp, uçurduğu uçaklar inip kalkardı Yeşilköy'ün yeşil çimenlerine.

1933 de «Hava Yolları Devlet İşletmesi»nin kurulması ile ilgililer bakmışlar ki mevcut alan ihtiyaca yetmiyor, çimene inip kalkmak da olmuyor, 1948 de inşaatla başlamışlar; 1953 yılı Ağustosunda da işletmeye açmışlar Yeşilköy Hava Limanı'nı.

Bugün Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİGM) yönetiminde olan Yeşilköy Hava Limanı, dünya havacılığının gelişimine paralel ola-

rak, gerek Bayındırlık Bakanlığı'nın inşaatları ile, gerekse DHMİGM'nin planlamasındaki yatırımlarla hergün artan ihtiyaçlara tam olmamakla beraber cevap vermeğe gayret etmektedir. Tesislerde halen 5000 civarında personel çalışmaktadır. Bu 5000 personel içinde en önemileri hiç şüphesiz, gündüzleri 11, geceleri 13 saat çalışan kontrol kulesinin isimsiz kahramanları, hava trafik kontrolörleridir. Yüzlerce insan hayatının ve milyonlarca liralık uçakların emniyetinin bu kişilerin omuzlarında olduğunu belirtmek, onlara vermemiz gereken değeri belki biraz hatırlatır bizlere. Uçakla seyahat edenlerin hemen hemen hepsi, uçağın havadaki seyrini tamamem pilotlara maleder. Halbuki Türkiye semalarında, Bursa hattı ve bazı askeri uçuşlar hariç, görerek uçuş yapmak yasaklanmıştır; sadece kör uçuş yapılır. Havadaki pilotun herşeyi yerdeki yol ve hava trafik kontrolörleridir. Onlarsız emniyetli bir uçuş düşünülemez.

Türkiye semaları iki trafik kontrol merkezinin (FIR) kontrolundadır. Bunlardan, batıdaki hava koridorunun giriş yeri, Aleksandropolisten Ankara'ya kadar olan Yeşilköy'ün; Ankara'dan doğu sınırına kadar olan da Esenboğa'nın kontrolü altındadır. Hava Limanlarının üzerleri de iki bölüme ayrılmıştır. Yerden 7000 ft. yüksekliğe kadar kontrol kulesi, 7000 ft.ten üzeri ise «yol kontrol» tarafından idare edilir. Halen Yeşilköy'de radar hariç en yeni sistem elektronik cihazlar (İLS, VOR, MARKER) uçaklar için büyük kolaylıklar sağlar. Radarın ikin-

ci plana düşmesinin sebebi yukarıdaki elektronik cihazların radarlardan daha yararlı olmasındandır.

Yeşilköy Hava Limanı İtfaiyesi Avrupalın Sayılı alan İtfaiyelerinden bile her yönden daha iyidir. Yangın söndürme araçları son sistemdir. İtfaiçiler 20 saniyede giyilebilen yanmaz amyant elbiseler giyerler. Alanın neresinde olursa olsun, alarm verildikten sonra, yer altındaki merkezden vaka mahalline 2 dakika gibi kısa bir zamanda gidilebilmektedir.

Aşağıdaki olay alan İtfaiyesinin nitelikleri hakkında bize daha kesin bir fikir vermesi bakımından oldukça ilginçtir :

Yıl 1965. Yağmurlu, rüzgârlı bir gün. 97 yolcusu ile Alman Kondor turist uçağı inişe geçiyor. Pilotaj hatasından normalden alçak iniş yapan uçağın iniş takımları hemen parçalanıyor. 150 m. gövdesi üzerinde sürükleniyor, 2 motorunu düşürüyor, bir kanadını kırıyor. Uçak durduğu anda İtfaiye yerini almıştır bile. Benzin depoları infilak etmek üzere... Uçağın 97 yolcusu ölümle burun buruna... İtfaiyecilerden biri uçağın üstüne çıkıp elektrikli testere ile tavanda bir delik açıyor; içeri köpük sıkılıyor. Sonunda 97 yolcu ve mürettebat burunları dahi kanamadan kurtarılıyor. Bu büyük başarıdan sonra 5—6 ülkeden yabancı İtfaiye otoriteleri tebrik ve takdirlerini belirtmek için yurdumuza gelmişlerdir.

Yeşilköy Hava Limanı, iç ve dış hat terminaleri olmak üzere iki binayı kapsar. Bunun dışında THY uçaklarının revizyon gördüğü hangarlar, gümrük binası, şirketlere tahsis edilen bakım hangarları, meteoroloji istasyonu hava limanı sınırları içindedir. Halen 25 yabancı uçak işletme şirketi tarifeli uçuşları ile, 30 a yakın şirket de tarifesiz uçuşları ile meydana yararlanmaktadır. Aralarında Hint, Japon ve Lübnan Hava Yollarının da bulunduğu 10 yabancı şirkete yer yokluğundan maalesef ofis tahsis edilememektedir. Bunlardan ayrı olarak 3 yerli «Handling» şirketi uçakların çeşitli yer hizmetlerini görmektedir.

Alanın ihtiyaca kâfi gelmemesinin en önemli nedeni, tek pisti bulunmasıdır. Bugünkü pistin uzunluğu 2358 m., genişliği 60 m. ve beton kalınlığı da 40 cm. dir. Yeşilköy Hava Limanında, terminal binalarının kabaca karşısına düşen bölgede Hava Kuvvetlerinin tesisleri vardır. Hem askeri, hem sivil bir hava limanı sayılabilecek Yeşilköy'ün trafiğinin % 98 i sivil, % 2 gibi küçük bir oranı da askerdir. Her iki trafik de

limanın kontrol kulesi ve yol kontrol bölümü tarafından idare edilir. Trafik genellikle, sabahları Avrupa'dan Asya'ya, akşamları ise Asya'dan Avrupa'ya akar. Öğleden sonra 15-16 saatleri trafiğin nisbeten daha hafif olduğu saatlerdir. Yaza günde 200, kışın ise 90-110 arası uçak meydana yararlanır.

Yapılan istatistiklere göre, son iki yılın artışı ile, yılda ortalama 40 bin uçak Yeşilköy'ün pistine iniş kalkış yapmaktadır. Bir günde terminalere giren çıkan insan sayısı ise tam 10 bindir. Yani yılda 3 milyon 600 bin kişi .Nasıl aşınıyor o taşlar hayret doğrusu!

Yeşilköy'ün komşularımıza nazaran en büyük avantajı sahile çok yakın olmasından, uçakların deniz üzerinde alçalabilmeleridir. Bu sayede meydana nadiren kaza olmaktadır. Yalnız yılda 4-5 uçak pist dışına çıkar ki, bunları da kazadan saymamak gerekir. Meydan hakkında bir kaç istatistikî değer vermek yerinde olur :

Gelen giden yolcu sayısı	
1966	737.613
1967	843.413
1968	1.073.118

1968 den bu yana gelen giden yolcu sayısının da % 20 oranında bir artış olduğu görülmüştür. 1969 da ise 1.245.446 yolcunun alandan yararlandığı ortaya çıkmıştır. Önümüzdeki yıllarda yolcu sayısının % 30 kadar artacağı ilgililer tarafından belirtilmektedir.

Gelen giden uçak sayısı :	
1966	32.788 (İniş kalkış)
1967	34.595
1968	39.635
1969	41.227

Taşınan yük : (Posta dahil)	
1966	8952 ton
1967	9529
1968	14.649
1969	19.728

Rakamlardan da anlaşılacağı gibi yolcu-yük-uçak istatistikleri muazzam artış göstermektedir. İlgililer 1968-69 yıllarındaki yüksek artışların, Almanya'ya işçi sevkiyatının ve gelişen turizmimizin bir sonucu olduğunu söylediler.

Yeşilköy Hava Limanı'nın ülkemizin ekonomisindeki yeri :

Orta Doğu ve batı komşularımız içinde, Atina ve Beyrut hariç, Yeşilköy diğer bütün alanlardan her bakımdan ileridir. Atina'nın bizden ileri durumunun nedeni, Avrupa-Afrika yol merkezinde bulunması ve 2 piste sahip olmasıdır. Beyrut ise, Lübnan ekonomisinin başlıca gelir kaynağı olması nedeni ile çok gelişmiştir.

Yeşilköy'ün tüm gelirleri bir kamu ve devlet kuruluşu olduğu için Maliyeye intikal eder. Bu gelirler uçaklardan alınan konma (25 ile 1800 TL. arası) konaklama, ofis, dükkan vs. kiralari, dış hat yolcularından alınan 15 TL'lik hizmet ücreti, ki bu ücret dünyanın bütün hava limanlarında alınır, (ABD de 2 dolar, Almanya'da 5 DM). uçak hareketi ile ilgili mesajlardan alınan ücretler ve yeni konulan transit vergileridir. (350 TL.) Meydandan temin edilen gelir miktarları şöyledir :

1966	8.462.777 TL.
1967	10.481.282
1968	11.913.943
1969	16.757.023

1970 yılı sonunda 30 milyon liralık bir gelir elde edileceği hesaplanmıştır. Hemen hemen iki misli olan bu artış, son zamanlarda, meydan servis vs. ücretlerinin Avrupa hava limanları ayarına getirilmesinin sonucudur.

İç hatlarda, kargo naklinde uçağa üreticiler pek rağbet etmemektedirler. Çünkü navlun ücretleri oldukça pahalıdır. Buna rağmen dış hatlarda, Almanya ve İtalya'ya uçakla yaş meyve ve balık ihracatında büyük artış kaydedilmektedir. Yaygın hale gelecek hava ulaştırma ve nakliyesinin ekonomimizde olumlu bir etkisi olacağı şüphesizdir. Ayrıca döviz kazancımız da artacaktır.

Yapım Çalışmaları :

Devamlı olarak artan ihtiyaçları karşılamak amacıyla ikinci Beş Yıllık Plan'da, Yeşilköy Hava Limanı'nın yeniden düzenlenmesi kararlaştırılmıştır. Yapılacak ikinci pist ve terminal binası ortalama 400 milyon TL. sına çıkacaktır. Pist inşaatına geçen yıl bir İngiliz firması tarafından başlanmış olup 1971 yılı ortalarında işletmeye açılacağı sanılmaktadır. 3500 m. boyunda ve 40 m. genişliğinde inşa edilecek pist kuzey-güney tabir edilen dereceleri kapsayacak ve 83 milyon liraya malolacaktır. Yeni pist Londra Asfaltı'nı 300 m. kesip öbür tarafa geçmektedir. Bu yüzden yolun Çobançeşme-Beşyol arası 1,5 km

kuzeye kaydırılmıştır.

Yıldız biçiminde olacak yeni terminal binasının projesi bir Türk mimarı tarafından yapılmaktadır. Plan ve proje çalışmaları yakın bir gelecekte bitecek ve ihale yapılacaktır. İnşaat ünite ünite yapılacak, tamamı 20 milyon yolcunun bir yılda iniş kalkışına elverişli olacaktır. Bugünkü terminallerin kapasitelerinin 1 milyon 250 bin olduğu düşünülürse, konu hakkında daha sağlam bir fikir edinilebilir. 2020 yılının ihtiyaçları göz önünde bulundurularak inşa edilecek yeni terminal binasında, Amsterdam Hava Limanı'nda olduğu gibi «Finger-Parmak» (Yolcuların uçaklara, körüklü, mekanik tünellerle kötü hava şartlarına maruz kalmadan girip çıkmasını sağlayan sistem) sistemi bulunacak, bagajlar yürüyen bantlarla nakledilecektir. Son sistem elektronik kompüter cihazları kullanılacak, yolcu dağıtımı için yürüyen koridor ve merdivenler bulunacaktır. Şimdiki binanın 500 m. kuzeyine yapılacak olan yeni terminal binası 300 milyon liraya çıkacaktır.

4 yıl sonra, yani 1974 yılında hizmete girecek yeni Yeşilköy Hava Limanı bütün Akdeniz, Orta-Doğu ve Yakın Avrupa'nın en büyük Hava Limanı olacaktır.

Boeing 747 ler :

Hepimizi az veya çok ilgilendiren Boeing 747 ler, yani diğer adları ile «Jumbo Jetler» yakın bir gelecekte İstanbul ve Ankara göklerini de süsleyecekler. Başımızın üzerinde uçan bu dev demir kuşlar bizleri epey şaşırtacak ama henüz Rusları, İsraillileri, Çekleri, Danimarkalıları, İsveçlileri, Meksikalıları, Brezilyalıları pek şaşırtamayacaklar. Çünkü Viyana, Roma, Amsterdam, Cenevre, Şikago, San Fransisko, Tokyo gibi dünyanın belli başlı hava limanları ile birlikte Yeşilköy ve Esenboğa bu yıl içinde Jumbo Jetlerin hizmetinde olacaktır. Bu iş için özel bir komite kurulmuş, ilgili hava yoluna 500 m² lik bir ek arazi verilmiştir.

747 ler bugünkü piste rahatlıkla inebilecek, yalnız orta taksit ruttan dönemeyeceklerdir. Bu yüzden apronun yanısıra orta yol da 50 m. genişletilecektir.

4 yıl sonra kıvanç duyabileceğimiz bir hava limanı haline gelecek yeni Yeşilköy Hava Limanı'nı sizlere yine Bilim ve Teknik'in sayfalarından tanıtabilmek ümidiyle, yazımın hazırlanmasında yardımları dokunan ilgililere teşekkürlerimi sunarım.