

Bir Pilotun Ölümü

Gece yarısını biraz geçmişti, kapı ziline havlayan köpeğimizin sesiyle uyandım. Çok şaşırmıştım. David neden kapı zilini çalıyordu ki? Kapıyı açtım ve gözlerimin önünde filodan arkadaşları ve bir papazın durduğunu gördüm. Midemde taş gibi bir ağırlık hissettim. Bakışları her şeyi anlatıyordu. Bir kaza olduğunu ve ne yazık ki David'in kurtulamadığını söylediler. O anda bütün yaşamım değişti ve kalbim milyonlarca parçaya bölündü. Birkaç saat sonra onun soğuk dudaklarını son kez öptüm. Sevdiklerinizi kendinize yakın tutun. Onları son görüşünüz olabileceğini asla bilemezsiniz. Valerie Schmitz

Ercan Caner, Sun Savunma Net, 20 Haziran 2021



Kazada hayatını kaybeden David Schmitz, F-16 B kurs eğitimini aldığı Holloman Hava Kuvvetleri Üssünde savaş uçağının önünde gururla poz verirken. Fotoğraf: Valerie Rudolph Schmitz

Valerie Rudolph, New Mexico eyaletinin Las Cruces kentinde bir askeri tatbikat için 2011 yılında bir araya gelen ve o gece Olive Garden'de akşam yemeğinde günün stresini atmak için buluşan Hava Kuvvetleri C-17 Globemaster III pilotları ve yükleme uzmanlarıyla dolu olan masaya bakan asıl garson değildir.

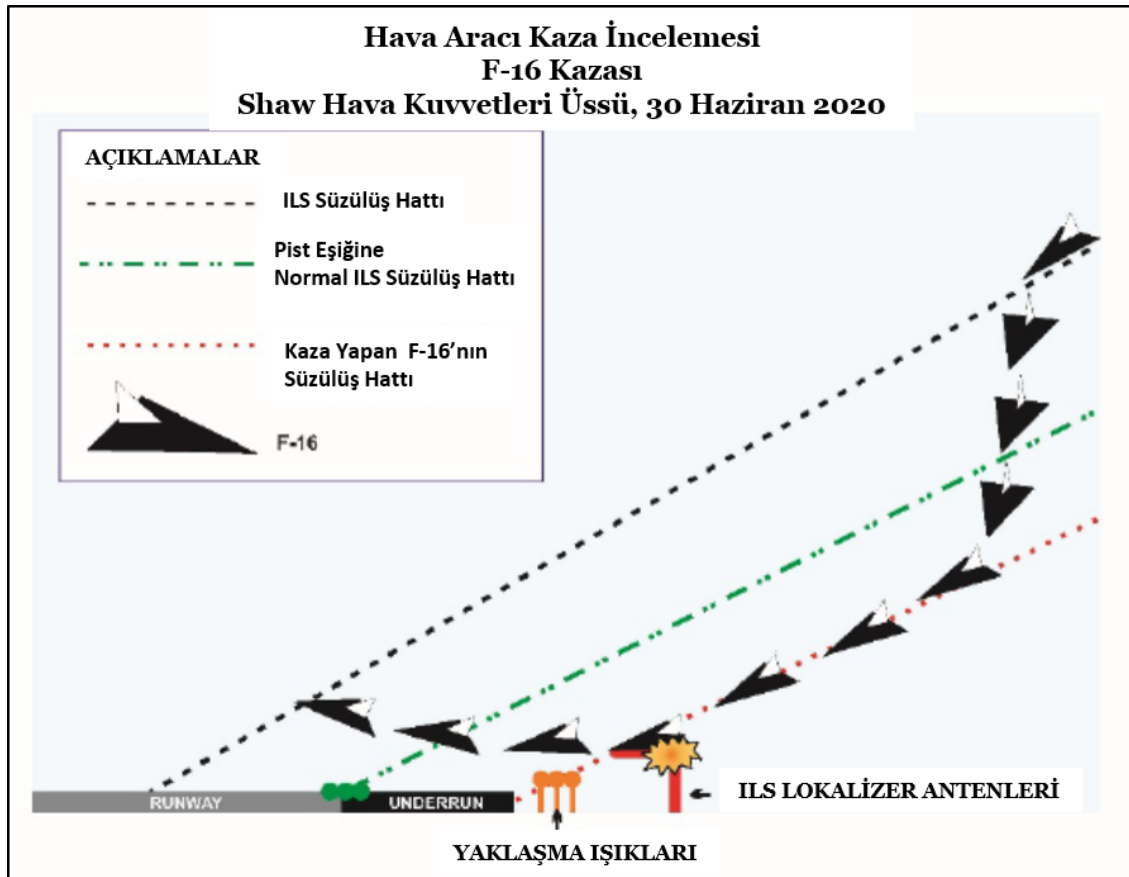
Ama masaya bakan çalışma arkadaşlarından birisi, üzerinde Valerie'nin adı ve telefon numarası olan bir peçeteyi gizlice masada oturanlardan yükleme şefi David Schmitz'e verir.

“Eğer aramaz ise, ne önemi var ki bir daha onu görmeyeceksin” der kendi kendine Valerie, şansını denemeye karar vermiştir. Ve aynı gece, ilk kez çıktıkları o anlarda David'i ona gelecekle ilgili hayallerini anlatırken bulur kendisini.

David ona; okulunu tamamlayacağını, Subay Eğitim Okuluna gideceğini ve pilot olacağını anlatmaktadır.

Takvimlerin 30 Haziran 2020 tarihini gösterdiği gün, David ile yedi yıldır evli olan Valerie, South Carolina, Sumter'deki evlerinde gece yarısı kapının vurulduğunu duyar. F-16 Savaşan Şahin savaş jeti kursunu henüz yeni tamamlamış kocasının anahtarlarını unuttuğunu düşünür.

Fakat gecenin o saatinde kapısını çalanlar, Shaw Hava Kuvvetleri Üssü'nden ona kocasının öldüğünü söylemeye gelen asker arkadaşları ve bir papazdır.

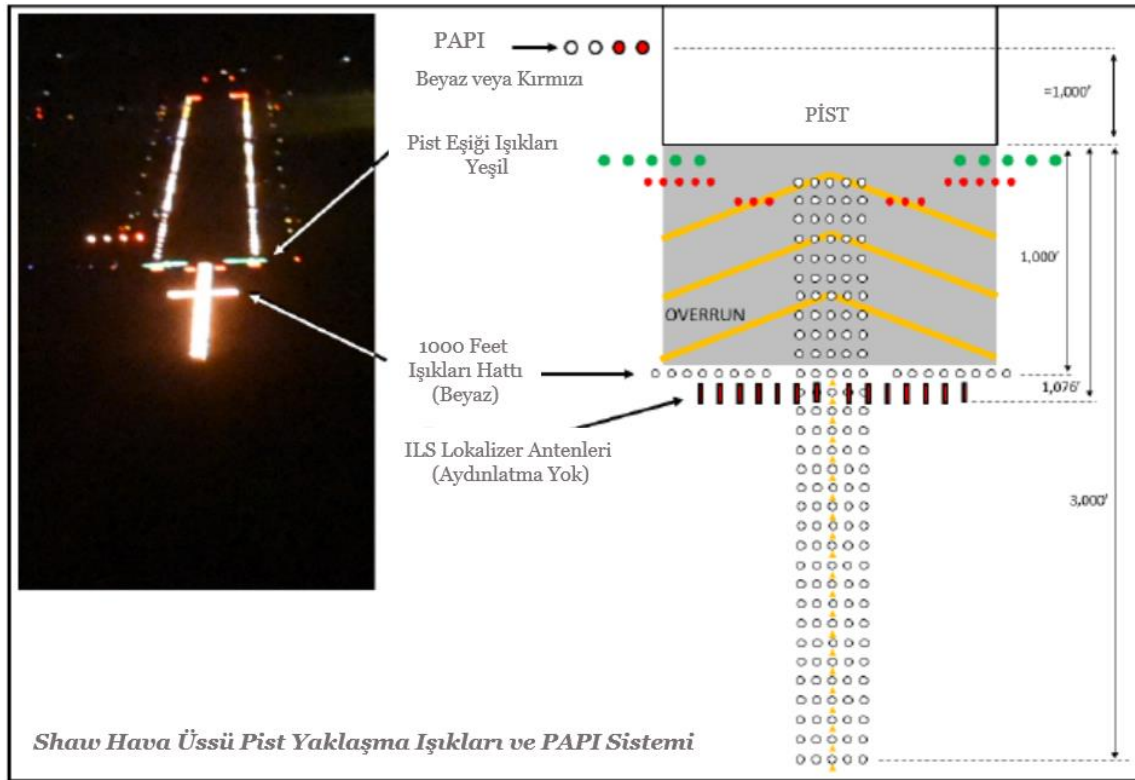


Kasım 2020'de yayınlanan kaza kırım raporuna göre; 77'nci Savaş Filosuna atanan David, bir gece uçuş eğitimi esnasında, piste kısa kalan ve yere sert temas esnasında iniş takımları ciddi şekilde hasar gören F-16 savaş uçağını ve kendisini kurtarmayı

başaramamıştır. Kontrol kulesindeki arkadaşlarının yanlış tavsiyesi üzerine hasarlı iniş takımı ile pistteki çelik tutucudan yararlanarak iniş yapmayı ve sonrasında da uçağın sol kanadı piste çarptığında, fırlatma koltuğunu devreye sokarak atlamayı denemiş, ancak fırlatma koltuğu çalışmamış ve uçağı yere çarpan henüz 32 yaşındaki David hayatını kaybetmiştir.

Kaza-Kırım Raporu

Son yaklaşma esnasında Schmitz'in hava aracı çok erken alçalır ve pist eşiğine gelmeden önce, ILS (Instrument Landing System – Aletli Yaklaşma Sistemi) lokalizer antenlerine çarpma sonucu sol iniş takımı ciddi şekilde hasar görür.



Kaza-kırımı inceleyen heyet üyelerine göre, Schmitz'in ILS lokalizer antenlerine çarpmasının nedeni; pist eşiğini tanımlamada kullanılan yaklaşma aydınlatma sistemini (Approach Lightning System) yanlış yorumlamasıdır.

Çarpma, iniş takımına hasar verir ve iniş tekerleğinin dönerek uçağın gidiş istikametine dik duruma gelmesine neden olur. İniş tekerleğinin bu şekilde dönmesi, hidrolik borularını hasarlandırır ve iniş takımı, burun tekerleği ve tekerlek frenlerini kontrol eden ikincil hidrolik sistemi arızalanır. Schmitz'in uçağı yaklaşık 330 feet pist üzerinde ilerler ve Schmitz pas geçmek için yeniden havalanır.

Schmitz bu esnada, ne yapması gerektiği konusunda uçuş kulesindeki uçuş danışmanı ve kol lideriyle de konuşur. Her ikisi de Schmitz'in "Açık/Emniyetsiz İniş Takımı ile

İniş” acil durum prosedürünü uygulaması ve kanca tutucusu kullanarak iniş yapmasının uygun olduğuna karar verir. Bunun anlamı; iniş sonrası F-16 modeli savaş uçağının, kuyruk kancasının pist üzerinde bulunan çelik bir kabloya (arresting hook) takılarak durmasıdır.



İniş takımının parçalandığının farkında olan Schmitz, kuledeki uçuş danışmanına hasarlı iniş takımına rağmen acil durum prosedürünü yerine getirmesinin uygun olup olmadığını sorar. Kuledeki danışman Schmitz’in sorusuna yanıt vermezken, kol lideri prosedürü yerine getirmenin uygun olduğuna inandığını söyler. Kazanın ardından bilgisine başvurulmuş F-16 üreticisi Lockheed Martin şirketinin mühendisleri ise acil durum prosedürünün sadece açılmayan iniş takımlarında uygulanması ve iniş takımları hasar gördüğünde uygulanmaması gerektiğini söylemişlerdir.



Solda pist üzerindeki çelik halat, sağda ise işlevini yerine getiren bir kuyruk kancası ve çelik halat görülmektedir.

Hem kuledeki uçuş danışmanı hem de kol lideri, şartların daha da kötüye gitmesi durumunda atlamasının gerekebileceğini de Schmitz’ hatırlatırlar. Schmitz’in pist

üzerindeki durdurucu çelik halat ve kuyruk kancasını kullanarak iniş yapmasına karar verilir. Fakat diğer faktörlere ilave olarak; uçağın istikamet hâkimiyetinin kaybolması nedeniyle kuyruk kancası çelik halata takılmaz ve uçağın sol kanadı yere temas esnasında piste sertçe çarpar.

Schmitz fırlatma sistemini devreye sokar, o esnada uçağın yer hızı 129 knottır, ancak ACES II fırlatma koltuğunda bir arıza vardır. Sürat 250 knotın altında ve irtifa 15,000 feetten düşüktür ve bu koşullar, atlamadan önce ikinci paraşütün açılmadığı Mode 1 fırlatması uygulanması gerekmektedir.



Solda Schmitz'in uçağının piste ikinci teması sonrası yaşananlar, sağda ise Textron AirLand Scorpion savaş eğitim uçağına takılması planlanan Martin-Baker fırlatma koltuğu test esnasında görülmektedir.

Normal olarak koltuk uçağı terk ettiğinde; koltuğun istikrarı, pilot/koltuk ayrımı ve paraşütün açılmasını sağlayan DRS (Digital Recovery Sequencer - Sayısal Kurtarma Düzenleyicisi) sisteminin devreye girmesi gerekmektedir. DRS: atlama şartlarına göre sandalyenin çalışma sıralamasını otomatik olarak belirleyen sistemdir. Fakat DRS sisteminde kritik bir arıza vardır ve fonksiyonunu yerine getirmez.

DRS normal olarak; fırlatma sürecini başlatmak üzere birçok piroteknik kapsüle ateşleme sinyali göndermektedir. Schmitz'in başına gelen olayda da altı adet piroteknik kapsülün ateşlenerek, iki saniyeden daha az bir sürede paraşütü açması gerekmektedir. Ancak kapsüller ateşlenmez ve paraşüt açılmaz. Fırlatma prosedürünü başlatan Schmitz'in acil durum paraşütünü açmak için, acil durum manüel paraşüt kolunu çekmesi için sadece 3-4 saniye süresi vardır.

Kaza inceleme heyeti başkanı Tümgeneral Randal K. Efferson, bunun mümkün olduğunu, fakat bu kadar kısa bir sürede birçok pilotun bunu başaramamasının çok büyük bir olasılık olduğunu ifade etmiştir. Hâlâ koltuğa bağlı olan Schmitz hızla yere çarpar ve çarpma esnasında hayatını kaybeder.

David'in trajik ölümü savaş uçağı eğitimlerinde yaşanabilecek bir olaydır. Ancak genç pilotun trajik ölümü, sınırlı uçuş saati eğitimleriyle, gerçek hayattaki görevleri nedeniyle sınırlı sayıdaki hava araçlarından kaynaklanan yetersiz eğitimlerin etkilerine de acı bir şekilde ışık tutmaktadır. Kongre ve ABD Hava Kuvvetleri tarafından yürütülen, havacılık dünyasında yaşanan kaza-kırımların gerçek nedenlerini anlamaya yönelik bütün çabalara rağmen, bu alanda yapılacak daha çok işin olduğu açık ve nettir.



Kaza sonrası uçağı müdahale eden yangın söndürme ekibi.

David Schmitz o gece iki ayrı uçuş eğitim görevine odaklanmıştır. Eğitim uçuşunda ilk görev; dörtlü bir savaş uçağı kolunun, KC-135 Stratotanker uçağından havada yakıt ikmali yapması, ikincisi de düşman hava savunma sistemlerinin baskı altına alınmasıdır. ABD Hava Kuvvetleri'nin ifadesine göre bu iki eğitim görevini birleştirmek oldukça doğaldır, fakat David'in iki eğitim görevinde de geçmiş deneyimi bulunmamaktadır. Hayatında gündüz görerek şartlarda havada yakıt ikmal eğitimini bir kez bile yapmayan Schmitz, o geceki eğitimin bir parçası olarak havada yakıt ikmalini birçok kez denemesine rağmen, yapamadan Shaw Hava Üssü'ne dönmek zorunda kalmıştır. Kol uçuşundaki diğer pilotlar onu sakinleştirmeye çalışmış, ancak pilotluk gururu kırıldığı belli olan David'in cevabı; "Mazeret Yok!" olmuştur.

COVID-19 salgını nedeniyle 2020 yılında David çok az eğitim uçuşu yapabirmiştir. Kaza kırım raporuna göre; kaza öncesindeki 30 günde David'in toplam uçuş eğitim süresi sadece sekiz saattir. Ve bütün F-16 eğitim süresi içinde David'in yaptığı toplam gece uçuş sayısı da sadece 12'dir ve bunların sadece ikisini Shaw Hava Kuvvetleri Üssü'nde gerçekleştirmiştir.

David, Shaw Hava Kuvvetleri Üssü'ne, F-16 başlangıç eğitimini gördüğü New Mexico Holloman Hava Üssü'nden o Ocak ayında gelmiş ve eğitimin geçici olarak durdurulmasından önce, sadece birkaç hafta gerçek uçuş eğitimi alma fırsatı olmuştur.

Oysa David'in havada yakıt ikmal eğitimini, resmi eğitim kurumu olan Holloman Hava Üssü'nde alması gerekmektedir, fakat David bu eğitimi almamıştır. Kaza kırım inceleme heyeti bütün bu faktörlerin; geçmiş deneyimi olmayan bir pilot için zaten karmaşık olan görevlerin yerine getirilmesini iyice zorlaştırdığını ve kazaya katkıda bulunan nedenler olduğunu belirtmiştir. Bütün faktörler bir araya geldiğinde, rutin bir eğitim görevi ne yazık ki ölümcül bir kazaya dönüşmüştür. Meydana gelen bu üzücü kaza, Schmitz'in ölümünün ardından bir daha böyle bir olay yaşanmamasını sağlamak isteyen en azından bir senatörün dikkatini çekmiştir.



Havadan yakıt ikmal, uçağın menzil ve havada kalış süresini uzatmak maksadıyla yakıt taşıyan bir hava aracından, başka bir hava aracına yakıt aktarılmasıdır. İkmal esnasında iki hava aracının yakın kol uçuşunda uçmaları gerekir. Yakıt ikmal uçağının hortumu tam olarak açıldığında ikmal yapacak uçağın burun kısmına yerleştirilen içeri çekilebilir probu hortumun sepeti içine sokulur. Kritik an probun sepet içine sokulma anıdır. Kaynak: NAVAIR ve DVIDS

David Schmitz'in ailesiyle temasta olan Cumhuriyetçi Parti California Senatörü Ken Calvert kazayla ilgili Military.com'a yaptığı açıklamada; Shaw Hava Kuvvetleri Üs komutanlığının, ilk havada yakıt ve hava savunma uçuş eğitimlerini aynı sortide ve gece yapmaması gerektiğini ifade etmiştir. Kaza-kırım heyeti tarafından yapılan inceleme de pilotların ilk havada yakıt ikmal eğitimlerini sadece iki koltuklu bir savaş uçağında ve öğretmen pilot nezaretinde yapması gerektiği sonucuna ulaşmıştır. Raporda; daha önce hiç havada yakıt ikmal eğitimi almamış bir pilotun, gece uçuşu esnasında ve tek başına bu eğitimi yapmaması gerektiğinin de altı çizilmektedir.

Senatör Calvert, Hava Kuvvetleri'nin, emniyetli eğitim koşullarının belirlenmesindeki etkinliğinin geliştirilmesi maksadıyla risk yönetim süreçlerini de gözden geçirmesi gerektiğini söylemiştir.

Hava Kuvvetleri Hava Muharebe Komutanlığı hava ve uzay operasyonları direktörü Tümgeneral Mark Slocum da açıklamasında; Hava Kuvvetleri'nin Schmitz'in yaşadığı türden benzer kazaları bir daha yaşamaması için gerekli adımları atması gerektiğini ifade etmiştir.

Tümgeneral Slocum yaptığı bir açıklamada; hava kuvvetleri genelinde düzenlenen liderlik konferansları, çok katılımlı komutanlık seminerleri ve muharebe uçuşu yapan filolara yayınlanan direktifler aracılığı ile mürettebatın risk seviyesini asgariye indirmek maksadıyla, her seviyeden komutanlar ile F-16'nın yanı sıra bütün silah sistemlerine yönelik olarak bu trajik kazadan alınması gereken dersleri ortaya çıkarmak için birlikte çalışıldığını ifade etmiştir.



Shaw Hava Kuvvetleri Üssü'nde 07 Temmuz 2015 tarihinde meydana gelen bir kaza sonrası F-16 savaş uçağının görünümü, atlamayı başaran pilot kazadan yara almadan kurtulmayı başarmış ve gözlem altına alınmak maksadıyla hastaneye kaldırılmıştır.

Shaw Hava Kuvvetleri Üssü 20'nci Savaş Kolu Komutanı Albay Lawrence Sullivan da pilotların yeterli seviyeye gelebilmeleri maksadıyla; son yıl boyunca havadan yakıt ikmali yapan tankerler ile daha fazla eğitim yaptıklarını açıklamıştır.

Albay Sullivan geçtiğimiz ay verdiği bir demeçte; bu tür başlangıç eğitimlerinin her ne kadar eğitim merkezlerinde verilmesi gerekiyor ve standart uygulamanın dışında da olsa, kendilerine tahsis edilen ödeneğin bir kısmının havadan yakıt ikmali yapan uçakların üsse getirilmesi ve savaş pilotlarıyla birlikte uçuş eğitimi yapmalarının sağlanması maksadıyla kullanıldığını ifade etmiştir.

Pilot eğitimlerinin çoğunu sağlayan Hava Kuvvetleri Eğitim ve Öğretim Komutanlığı, yeterli eğitimin verilmesini sağlamak maksadıyla; temel pilotaj eğitiminin ardından

atandıkları F-16, F-22 Raptor ve F-35 Lightning II hava araçlarının harbe hazırlık eğitimlerinin verildiği resmi eğitim birliklerine, ilave havadan yakıt ikmal tankeri sağlanmasını talep etmiştir.

Kayıp Eğitim Süresi ve Azalan Fırsatlar

California eyaletinde doğan Schmitz, pilot lisansını 17 yaşında almıştır. Hemen ardından Hava Kuvvetleri'ne giren Schmitz, C-17 yükleme uzmanı olarak çalışırken çavuşluk rütbesine terfi etmiştir. Eşi Valerie onun lisans eğitimini Embry-Riddle Havacılık Üniversitesinde havacılık güvenliği alanında yaptığını söylemiştir.



Havada yakıt ikmal riskli bir muharebe görevidir. 01 Şubat 2001 tarihinde meydana gelen bir olayda, havadan yakıt ikmal esnasında USAF KC-10 modeli tanker uçağının sepeti F/A-18 modeli savaş uçağının yakıt ikmal probuna sıkışmış ve savaş uçağının kanopisinin çatlamasına neden olmuştur. Savaş uçağı sepetle birlikte emniyetli iniş yapmayı başarmıştır. Kaynak: The Aviation Geek Club.

Yükleme uzmanı olarak, Washington'daki Lewis-McChord Müsterek Üssü'ne atanan Schmitz, Valerie'yi, ona bir gün belki de kendi pilot adayı öğrencilerine uçmayı öğretmek istediğini söylediği Cessna modeli uçağıyla bir gece uçuşuna çıkarır. Valerie onun çok hedef odaklı ve motive bir insan olduğunu, yaptığı en iyi işin uçmak olduğunu ve bir gün başkalarına uçmayı öğretmeyi hedeflediğini söylediğini anlatmaktadır.

Schmitz 2016 yılında Subay Eğitim Okuluna kabul edilir. Bir yıl sonra T-6 Texan II ve ardından da T-38 Talon modeli uçaklarda eğitim görür. Hava Kuvvetleri kayıtlarına göre, Texas San-Antonio-Lackland müşterek eğitim üssündeki pilot eğitimini seçkin öğrenci statüsüyle başarıyla tamamlar.

Pilot brövesini aldıktan sonra, başlangıç eğitiminden savaş uçağı temel eğitim safhasına geçiş eğitimini kapsayan sekiz haftalık bir kursa katılır. Schmitz hava-hava eğitimi esnasında gösterdiği istisnai performans nedeniyle “Top Gun Mükâfatı” ile ödüllendirilir.

Kaza meydana geldiğinde Schmitz, pilotların muharebe görevlerine hazırlık için eğitildiği, görev eğitimi alan F-16 intibak eğitimini tamamlamış pilotudur. Ortalamanın biraz üzerinde başarılı bir öğrencidir ve savaş uçağında toplam uçuş süresi 100 uçuş saatine yaklaşmıştır.



Valerie ve David Schmitz çifti, David'in yaklaşık bir yıl süren temel uçuş eğitimini tamamlaması öncesinde, 2018 yılında katıldıkları bir düğünde görülürken. Fotoğraf: Valerie Rudolph Schmitz.

Albay Sullivan, Shaw Hava Kuvvetleri Üssü'ne neredeyse her hafta yeni öğrenciler katıldığını, bunun da üste her an bir düzine kadarı görev intibak eğitimi gören, toplam 120 adet F-16 pilotu olduğu anlamına geldiğini ifade etmektedir. Kaza meydana geldiğinde Schmitz, tam göreve hazır olabilmek için intibak eğitiminin yaklaşık üçte ikisini tamamlamak üzeredir.

Valerie, Schmitz'in filosunun sonbaharda bir muharebe görevine gitmek üzere hazırlandığını söylemektedir. Hava Kuvvetleri kaynaklarından, özellikle Orta Doğu'da görevlendirmeler öncesinde eğitim ve muharip birliklerde bir yoğunluk yaşandığı bilgisi verilmiştir.

Operasyonel uçuş birliklerinde yapılması gereken harbe hazırlık eğitimlerini de üstlenen uçuş eğitim okullarının eğitim süresine ilave haftalar eklenmiş ve yükleri artmıştır. 2018 yılında, zamanın Hava Muharebe Komutanı olan General Mike Holmes, uçuş eğitim okullarında normal eğitim süresi olan altı aylık zaman dilimine dönülmesi direktifini verir.

Bunun sonucu olarak da resmi eğitim birimlerine kaydırılan ileri seviye eğitimler yeniden operasyon birliklerine verilir. Ve bu kaydırma sonucu da operasyonel uçuş birlikleri ilave eğitim ihtiyaçlarını karşılamak maksadıyla göreve yönelik eğitim programlarını değiştirmek zorunda kalırlar.

Uçuş eğitim birimlerinin sadece temel ve esas uçuş yeteneklerini, operasyonel uçuş birliklerinin de ileri seviye savaş taktiklerini öğretmesine yönelik direktif halen geçerliliğini korumaktadır.



Boeing firması tarafından imal edilen MQ-25 T1 modeli insansız hava aracı ABD Donanmasına ait bir F/A-18 Super Hornet modeli savaş uçağına havada yakıt ikmali yaparken. Kaynak: BOEING

Valerie, Schmitz'in havadan yakıt ikmal uçağı olmaması nedeniyle uçuşta yakıt ikmal eğitimi almadığını söylediğini hatırlamaktadır. Bu eğitim; uçuş eğitim birimlerinde operasyonel uçuş birliğine gitmeden önce, gece şartlarında değil, gündüz ve görerek şartlarda yapılması gereken bir eğitimidir.

Schmitz, eşi Valerie'ye, bütün uçuş eğitim kayıtlarının üstlerinde olduğunu ve görev yeri olan Shaw Hava Kuvvetleri Üssü'ne gitmeden önce havada yakıt ikmal eğitimini almayı ümit ettiğini de söylemiştir.

Kaza-kırım raporuna göre; kazanın meydana geldiği gece görev uçuşuna liderlik eden pilot, bir uçuş öncesinde; deneyim, hava durumu faktörleri ile diğer koşulları değerlendirerek risk seviyesini belirleyen risk yönetim kontrol listesini hatalı doldurmuştur.



Üç adet F-16 operasyonel filoya ev sahipliği yapan Shaw Hava Kuvvetleri Üssü'nde, bütün yeni katılan pilotlar için tam muharebeye hazır olmadan önce yapması gereken uçuş eğitimlerinin takip ve kontrolü maksadıyla bir eğitim takip kartı tutulmaktadır.

Albay Sullivan, uçuş eğitiminin zaman gerektiren bir faaliyet olduğunu ifade etmektedir. Geleneksel olarak harbe hazırlık eğitimi 90 gün süren bir eğitimidir. Pilot sayısındaki artış nedeniyle bu eğitimin süresi 120 güne çıkarılmıştır. Eğitim süresinin 120 güne uzatılmasının temel nedeni ise üste bulunan deneyimli pilot sayısındaki yetersizliktir. Harbe hazırlık eğitimin temeli; eski ve deneyimli pilotların genç pilotlara muharebe yetenek paketlerini bizzat uygulayarak öğretmesi ve deneyimlerini aktarması esasına dayanmaktadır. Ve üsteki deneyimli pilot sayısı, deneyimsiz pilot sayısına oranla giderek düşmektedir.

Albay Sullivan üste bulunan deneyimli - deneyimsiz pilot oranını sürekli takip ettiklerini ve birçok faktör göz önüne alındığında, sağlıklı bir oranın %60 deneyimli ve

%40 deneyimsiz pilot oranı olduğunu ifade etmektedir. Pilot yetersizliğinin bu oranı bazen olumsuz etkilediğini söyleyen Albay Sullivan, bazen de çeşitli nedenlerden ötürü yeterli eğitim fırsatlarının olmadığını dile getirmektedir. ABD Hava Kuvvetleri bünyesinde yıllardır yaşanan bir pilot sıkıntısı vardır ve daha çok pilot yetiştirilmesi için çabalar sürdürülmektedir.

Uygulanamayan Metrikler

Bir F-15 Eagle pilotu olan ve 2014-2017 yılları arasında Hava Muharebe Komutanlığı görevini yürüten emekli General Herbert “Hawk” Carlisle, elde mevcut uçuş eğitim fırsatlarını kontrol etmenin genellikle komutanın kontrolü dışında olduğunu söylemektedir.



Günlük olarak yaptığımız birçok faaliyette kas hafızası büyük bir yer tutmaktadır. Kas hafızasının öğrenmede büyük rol oynadığı faaliyetlere; bir müzik aletini çalmayı, yazmayı ve bisiklete binmeyi öğrenmek gösterilebilir. Kas hafızası en basit anlatımı ile bir faaliyetin defalarca tekrarlanarak öğrenilmesidir. Bisiklete binmek bir kez öğrenildiğinde, aradan uzun yıllar dahi geçse asla unutulmaz. Bir sanatçının çaldığı müzik aletinde ustalaşmasında da kas hafızasının büyük katkısı bulunmaktadır.

Emekli General Carlisle kendisiyle yapılan görüşmede; kas hafızası ve öğrenmenin ve öğrenilenleri tekrarlayanın uçuş eğitiminde inanılmaz ölçüde önemli olduğunu ifade etmiştir.

Carlisle; savaş uçakları ve havada yakıt ikmal tankerlerinin dünyanın çeşitli yerlerinde operasyon görevlerinde olması ve uçuş eğitimlerine ayıracak hava aracı olmaması gibi nedenlerle uçuş eğitim programlarının her zaman uygun şekilde düzenlenemediğini açıklamıştır. Gerçek muharebe görevleri ve COVID-19 salgını gibi nedenlerle eğitime ara verilmekte ve yeterli uçuş eğitim sortileri yapılamamaktadır.

Carlisle, Schmitz'in başına gelen kazayla ilgili olarak; derinlik algısının önemli ölçüde farklı olması nedeniyle, gece uçuş sortilerinin havada yakıt ikmalinde ustalaşmanın anahtarı olduğuna dikkat çekmektedir.

Carlisle, pilotların giderek çok daha az uçabildiklerinin de altını çizmektedir. ABD Hava Kuvvetleri komutanlığı harbe hazırlık seviyesi ve yeteneklerinin artırılmasının önemini vurgulamasına rağmen denizaşırı yerlerdeki muharebe görev uçuşları dâhil 2020 yılında 1,33 milyon olan toplam uçuş süresi, 2021 yılında 1,24 milyona düşmüştür. Hava Kuvvetleri 2022 mali bütçe yılında bu uçuş süresini daha da azaltarak 1,15 milyon uçuş saatine düşürmeyi planlamıştır.



Üst düzey liderler pandemi ekonomisi nedeniyle pilotları daha uzun süre hizmette tutmakta başarı elde etmişler, ancak uçuş kumandaları başında geçen eğitim süresini artırmamayı seçmişlerdir.

Hava Kuvvetleri bütçesinden sorumlu Tümgeneral James D. Peccia'ya göre; azalan denizaşırı muharebe görevleri de uçuş saatlerinin düşürülmesinde bir dereceye kadar rol oynamıştır.

Tümgeneral Peccia, 2022 mali yılı bütçe görüşmeleri esnasında verdiği brifingde gazetecilere, bir önceki yıl uçuş süresinin aslında mali bütçeye göre ayarlandığını ve 2022 yılı mali yılı için de aynı yaklaşımla hareket edeceklerini ve barış zamanı uçuş saatlerini biraz daha azaltma riskini seçtiklerini ifade etmiştir.



David Schmitz için düzenlenen cenaze töreni

Kongre üyesi Calvert yaptığı açıklamada; uçuş eğitim saatlerinde önerilen kesintinin reddedilmesi için elinden geleni yapacağına söz vermiştir. Carlisle ise; gerilim altında ve aşırı yük altında çalışan Hava Kuvvetlerinin görev temposuna dikkat edilmesi gerektiğini, birçok bileşen olduğunu ve bunlardan bir tanesinin de zaman olduğunu ifade etmiştir.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın sürekli olarak eski hava araçlarını uçuşa hazır hale getirmekle boğuştuğunu söyleyen Carlisle ayrıca; uçuş saatlerinde yapılan kesintinin sırf öyle istendiği için yapılmadığını, gerçek nedenin uçuş yapılacak hava aracı sayısındaki eksiklik olduğuna da dikkat çekmektedir.

Kongre tarafından görevlendirilen bir komisyon, 2018 yılında ölümcül hava aracı kazalarındaki ani yükseliş nedeniyle, geçtiğimiz yıl senatörler ve Savunma Bakanlığı'na bu konuda daha fazla şeyler yapılmasını söylemiştir.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2007-2012	2013-2018
Army Fatalities	39	17	9	27	15	12	8	6	14	8	10	6	119	52
Air Force Fatalities	2	13	6	9	2	9	11	10	5	16	5	19	41	66
Navy Fatalities	14	6	7	8	2	2	5	4	0	1	1	9	39	20
Marine Corps Fatalities	9	0	7	13	7	17	0	2	19	14	20	5	53	60
All DoD Fatalities	64	36	29	57	26	40	24	22	38	39	36	39	252	198
Army Destroyed Aircraft	18	10	10	16	9	10	6	9	6	4	6	5	73	36
Air Force Destroyed Aircraft	14	15	8	7	8	10	14	2	7	9	7	10	62	49
Navy Destroyed Aircraft	8	13	5	7	5	8	4	11	6	7	4	3	46	35
Marine Corps Destroyed Aircraft	8	5	3	5	6	6	6	5	5	8	10	3	33	37
All DoD Destroyed Aircraft	48	43	26	35	28	34	30	27	24	28	27	21	214	157
Army Fatalities/Destroyed Aircraft	2.17	1.70	0.90	1.69	1.67	1.20	1.33	0.67	2.33	2.00	1.67	1.20	1.63	1.44
Air Force Fatalities/Destroyed Aircraft	0.14	0.87	0.75	1.29	0.25	0.90	0.79	5.00	0.71	1.78	0.71	1.90	0.66	1.35
Navy Fatalities/Destroyed Aircraft	1.75	0.46	1.40	1.14	0.40	0.25	1.25	0.36	0.00	0.14	0.00	3.00	0.85	0.54
Marine Corps Fatalities/Destroyed Aircraft	1.13	0.00	2.33	2.60	1.17	2.83	0.00	0.40	3.80	1.75	2.10	1.67	1.61	1.65
All DoD Fatalities/Destroyed Aircraft	1.33	0.84	1.12	1.63	0.93	1.18	0.80	0.81	1.58	1.39	1.33	1.86	1.18	1.26

Askeri Havacılık Emniyeti Ulusal Komisyonu tarafından yapılan ve 2013-2018 yıllarını kapsayan araştırmanın sonuçları tabloda gri renkle gösterilmiştir. Bu yıllar arasında bütün ABD silahlı kuvvetleri kapsamında 6,000'den fazla kaza-kırım olayı yaşanmış ve 198 personel hayatını kaybetmiştir. Kayıpların ABD ulusuna maliyeti 9,41 ABD dolarıdır. Tablo Askeri Havacılık Emniyeti Ulusal Komisyonu tarafından hazırlanan ve 01 Aralık 2020'de yayınlanan rapordan alınmıştır. Tabloda gri renkle gösterilmeyen veriler ise Force Risk Reduction database verileridir.

Askeri Havacılık Emniyeti Ulusal Komisyonu da Aralık 2020'de 2013 ile 2018 yılları arasındaki kazaları inceleyen bir rapor yayınlamıştır. Raporda vurgulanan en önemli problemlerden bir tanesi de yetersiz yönetim ve genelde göz ardı edilen eğitim ile tecrübe eksikliğinin hava aracı kazalarında büyük artışa bağlanabileceğidir. Komisyon,

pilotların uçuş eğitim saatlerinin geçmişte uygulanan seviyelere döndürülmesi tavsiyesinde bulunmuştur.

Raporda; F-16 savaş uçağı ile 2018 yılında uçmayı öğrenen Hava Kuvvetleri pilotlarının, sekiz yıl öncesine nazaran 28.1 saat daha az uçtukları ifade edilmektedir. Eksik uçuş saatinin bir kısmının simülatör uçuşları ile telafi edildiği ve 2018 yılında uçuş operasyon birliğine katılan bir pilotun önemli ölçüde daha az uçuş tecrübesine sahip olduğunun altı çizilmiştir. Uçuş okulları eğitim programında yapılan yaklaşık 20 saatlik kesinti operasyonel uçuş birliklerini olumsuz etkilemiştir.

Çalışma; 2013-2018 yılları arasında meydana gelen askeri havacılık kazaları sonucu 198 pilotun hayatını kaybettiğini ortaya çıkarmıştır. 2019-2020 yıllarında bütün silahlı kuvvetler bünyesinde hayatını kaybeden pilot sayısı da 26 olmuştur. Schmitz de bu pilotlardan bir tanesidir.

01 Aralık 2020 tarihli Askeri Havacılık Emniyeti Ulusal Komisyonu raporuna göre 2013 yılından raporun yayınladığı tarihe kadar geçen sürede 224 pilot ölmüş, 186 hava aracı imha olmuştur ve toplam zarar 11.6 milyar ABD dolarıdır. Birçok havacı da bu rakamların giderek artacağını düşündüklerini ifade etmiştir.

Ölümünden bir yıl sonra eşi Valerie neler yapılması gerektiğini dile getirmektedir. Valerie'ye göre kocası Schmitz, hiçbir uçuş eğitimini gündüz yerine getirmeden direkt olarak gece uçuş eğitimine planlanmaması gerekmektedir.

Carlisle de Valerie ile aynı düşüncüyü paylaşmakta, Schmitz'in havada yakıt ikmal eğitimini önce gündüz şartlarında yapması gerektiğini ve bu tür olayların bir daha olmaması için bütün sorumluların çok sıkı çalışılması gerektiğini vurgulamaktadır.

Schmitz ailesi bu ayın sonlarına doğru, havacılıkta kariyer yapmak isteyen 5-18 yaş arası çocuklara burs vermek maksadıyla David'in adına düzenlenen bir burs programı davetine katılmak üzere Shaw Hava Kuvvetleri Üssü'nde olacak. David'in doğum günü olan 17 Şubat tarihinde kurulan vakıf onun adına 24 çocuğa burs vermiştir.

Valerie öğretmen pilotlar ve komutanların her bir öğrenci pilot ile özellikle ilgilenmelerini ve daha fazla eğitime ve ilerlemeye ihtiyaç duydukları alanları ihmal ve göz ardı etmeden onların gerçekten bütün uçuş görevlerine hazır olmalarını sağlamalarını ümit etmektedir.

“Filoya yeni bir pilot gelmiş, F-16 tip intibak eğitimini henüz tamamlamış ve o güne kadar hiç havada yakıt ikmal eğitimi yapmamış, ashna bakarsanız COVID-19 salgını nedeniyle yapması gereken birçok uçuş eğitimini yapmamış. Eğitim açısından bakıldığında eğitimin sürekli gelişimi sağlayacak şekilde düzenlenmesini ümit

ediyorum. Adımları atlamayın. Bunun pilotlara yapılan bir haksızlık olduğunu düşünüyorum. Biliyorum, benim elimde sadece David örneği var, fakat bu bile beni düşündürüyor.”

ABD Kongresi Askeri Havacılık Emniyeti Ulusal Komisyonu tarafından hazırlanan raporda belirtildiği üzere; havacılık personeline “Bir sonraki hava aracı kazasına neyin neden olacağını düşünüyorsunuz?” sorusu sorulmuştur. Ülkenin her yerinde görev yapan binlerce pilot ve bakım personeline sorulan bu soruya verilen yanıtlar aşağıdadır.

**Yetersiz Uçuş Süresi
Düşen Yeterlilik Seviyeleri
Yetersiz Eğitim Programları
Aşırı İdari Görevler
Yetersiz Mali Kaynak
Riskli Bakım Uygulamaları
Sonu Gelmeyen Operasyon Temposu**

Kaza günü eşiyle vedalaştığını söyleyen Valerie, evden ayrılırken David’in arkasından baktığını ve o anların onu son görüşü olduğunu bilmediğini, David’in o gece zor bir uçuşa çıkacağını bildiğini ve her zamanki edasıyla; “Tamam, sorun yok, gidip şu işi yapalım” dediğini dün gibi hatırlıyor...

Çevirenin Notları: Öncelikle hayatını kaybeden genç pilota tanrıdan rahmet diliyorum, toprağı bol olsun. Bu duygusal öğelerle bezenmiş yazıyı çevirmemin maksadı; ister sivil isterse askeri uçuşlarda Türkiye’de meydana gelen hava aracı kaza-kırımları inceleme raporlarının gizli olması ve kamuoyu ile paylaşılmamasıdır. Gelişmiş ülkeler, son yıllarda havacılık eğitiminde klasik ve geleneksel eğitim yönteminden; önce **SENARYO TABANLI EĞİTİM** sistemine, müteakiben de **KANIT TABANLI EĞİTİM** sistemine geçmek için büyük çabalar sarfetmektedir. Senaryo tabanlı eğitim stratejisi; öğrencilerin teorileri ve kavramları gerçek dünyadaki kritik olaylara dâhil ederek, birçok faktörü değerlendirmeye zorlandığı ve kararlar verdiği derin öğrenme ve farkındalığı artıran öğrenci merkezli bir yaklaşımdır. Bu çabaların tek nedeni; tıpkı kaza-kırım incelemelerinin de tek nedeni olan, gelecekteki benzer hava aracı kazalarını önlemek ve insan kayıpları ile milyarlarca dolar kayıpların önüne geçmektir.

Senaryo Tabanlı Eğitim sistemini, Sun Savunma Net sitesinde 23 Mart 2021’de yazdığım “Havacılıkta Yeni Eğitim Sistemleri” başlıklı yazıda anlattım. Türkiye’de sivil ve askeri uçuş eğitimi, halen geleneksel yöntemler kullanılarak yürütülmektedir. Senaryo Tabanlı Eğitim sistemi safhası ne yazık ki pas geçilmiştir. Türkiye’de yaşanan kaza-kırımlardan veri elde edilmesi ve ders alınması (kanıtlar) mevcut yasa

ve düzenlemelere göre yasak olduğundan kanıt tabanlı eğitim sisteminin uygulanabilmesi de ne yazık ki mümkün değildir.

Neden mi? Kanıt tabanlı eğitim, bir ülkede, ister sivil isterse askeri havacılıkta yaşanan hava aracı kaza-kırımlarının ardından hazırlanan kaza inceleme raporlarındaki verilere dayanmaktadır. Her ülke kültürünün farklı olması gibi HAVACILIK KÜLTÜRÜ de ülkelere göre büyük farklılıklar göstermektedir. Bu raporların gizli olması ve kamuoyu ile paylaşılmaması, TBMM dâhil, akademik kuruluşlar, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve uçuş eğitim organizasyonlarının kolektif bir çaba ile belirleyebilecekleri KANIT TABANLI EĞİTİM istem gereklerinin ortak bir çabayla hazırlamasının önündeki en büyük engeldir.

Uçuş emniyeti; pilotlar ile hava araçlarının emniyetle uçurulmasını sağlayan bakım personelinin iyi eğitilmesine bağlıdır. Tecrübeli personeli havacılık ortamında muhafaza etmek ve onların beceri ve yeteneklerinden faydalanmak esas olmalıdır.

Bütün uçuculara emniyetli uçuşlar dilerim...

https://www.military.com/daily-news/2021/06/12/f-16-pilots-runway-death-forces-reckoning-over-tight-flight-hours-training-gaps.html?ESRC=eb_210614.nl