

KOMUTAN'IN ŞÜPHELİ ÖLÜMÜ

Araştırma / İnceleme



Cüneyt Özdemir



yeniden açılan
Eşref Bitlis
“kaza dosyası”nın
öyküsü



KOMUTAN'IN ŞÜPHELİ ÖLÜMÜ

Yeniden Açılan Eşref Bitlis "Kaza Dosyası"nın Öyküsü

Yazan: Cüneyt Özdemir

Yayın hakları: © Doğan Egmont Yayıncılık ve Yapımcılık Tic. A.Ş.

Dijital yayın tarihi: Ekim 2011 / ISBN 978-605-09-0156-6

Kapak tasarımı: Geray Genç

Dijital format: Atalay Altınçekiç

Doğan Egmont Yayıncılık ve Yapımcılık Tic. A.Ş.

19 Mayıs Caddesi, Golden Plaza No. 1 Kat 10, 34360 Şişli - İstanbul

Telefon: (212) 373 77 00 / **Faks:** (212) 355 83 16

www.dogankitap.com.tr / editor@dogankitap.com.tr / satis@dogankitap.com.tr

Komutan'ın Şüpheli Ölümü

Yeniden Açılan Eşref Bitlis "Kaza Dosyası"nın Öyküsü

Cüneyt Özdemir



anneme ve babama...

“Hiçbir şey hayal ürünü değildir”

Önsöz

Bugünün penceresinden bakıldığında dün

Babasını bundan yıllar önce kaybeden bir albayın oğluya sohbet ediyoruz. Babası bir lojmanda ölü bulunmuş. Raporlar babasının intihar ettiğini söylemiş ama aile ikna olmamış. Şimdi basına ve savcılığa koşturuyorlar. Babasının öldürüldüğünü düşünüyor ve katillerinin cezalandırılmasını istiyor. “Neden bunca yıl sustunuz da bugün konuşmaya başladınız?” diye merakla soruyorum.

“Çünkü şimdi bunları konuşabileceğimiz bir ortam var, dün konuşamıyorduk. Tabii bir de referendum sonuçları...” diyor.

Elinizde tuttuğunuz bu kitap 17 yıl önceki kaza üzerine, bundan tam 14 yıl önce yazıldı ve yayımlandı. Bugünden düne baktığımda kitapla ilgili aklımda iki sözcük beliriyor.

“Vay be..!”

Bu kitabı o yıllarda, yani henüz Türkiye’de Susurluk skandalı bile olmamışken faili meçhul cinayetler ve JİTEM’in gölgesi Türkiye’nin üzerinde kol gezerken yazmak, basmak, yayımlamak gerçekten “Vay be..!” dedirtecek bir cesaret istiyordu. Normal şartlarda standart demokratik özgürlüklerle donatılmış bir ülkede mesele bile olmayacak bu araştırma, o yıllarda hepimiz adına bir ölüm fermanı demekti.

Yine de gençliğin hızıyla ve gazeteciliğe biat etmenin güveniyle yazıp yayımlamışız.

Bu vesileyle ben henüz 26 yaşında genç bir gazeteci ve toy bir yazarken, elinizde tuttuğunuz bu kitabın her satırını baştan sona elden geçiren, o yıllarda İletişim Yayınları editörü Ümit Kıvanç’a bir kez daha teşekkür etmek gerekiyor.

Yıllarca dosyaların sessizliğinde tozlu raflarda unutulup giden bir “kaza dosyası” bugün yeniden açılıyor.

2010 yılı sonbaharında Türkiye’de yayımlanan gazetelerde hemen her gün Eşref Bitlis’in hayatını kaybettiği kaza dosyasıyla ilgili yeni ve ilginç haberler okuyoruz. Ortam dinlemeleri, gizli tanıkların gazetecilere söyledikleri, bilirkişilerin yıllar süren sessizliğinin bozulmasıyla en sonunda referandum değişiklikleri eklenince alelacele kapatılmış dosya bir kez daha alelacele raftan indiriliyor. “Neden bugün?” sorusunun en büyük cevabı 2010 Eylül ayında referanduma sunulan ve yüzde 58’lik halk çoğunluğunun evet demesiyle kabul edilen Anayasa paketindeki bir maddenin içerdiği değişiklik.

Artık Türkiye yasalarına göre askerler de sivil mahkemelerde yargılanabilecekler. Bu Eşref Bitlis Dosyası için şu anlama geliyor, dosya yeni ifadeler ve belgelerle bir kez daha açılabilir, üstelik bu sefer dava sivil bir mahkemede görülebilir.

Nitekim Ankara Cumhuriyet Savcılığı da Eşref Bitlis dosyası iddiaları üzerine yeni bir soruşturma başlattığını duyurdu.

Bu kitap Türkiye’de 1993 yılında Jandarma Genel Komutanı da olan bir orgeneralin hayatını kaybettiği uçak kazasının soruşturma dosyalarının nasıl kapatıldığının hikâyesini anlatmaktadır.

Aynı zamanda üst düzey subayların alelacele ve üstünkörü demeçlerle silah arkadaşlarına karşı gösterdiği vefasızlığın da belgesidir.

Bir ordunun standart bir kaza soruşturmasını nasıl manipüle edebildiği, belgeleri ve tanıklarıyla gösterilmektedir.

Ama en önemlisi bir ablanın kardeşi uğruna hayatını gözden çıkartmasının, parçalanmış ailelerin, kolun kırılıp yenin içinde kaldığı farklı bir askeriye hikâyesidir.

“Eşref Bitlis kazası gerçekten bir kaza mı yoksa suikast mıydı?” sorusuna tanıklar ve belgelerle cevap aramaktadır. Bunu yaparken komplo teorilerine değil, tamamen gerçeklere itibar edilmiştir. Bu haliyle bir döneme damgasını vuran isimler ve ilişkiler kitabın gündemindedir.

Kitabı yayımlarken 14 yıl önceki haline sadece son gelişmelerin yer aldığı bir bölüm eklemekle yetindik. Bunu yaparken amacımız bir dönemin atmosferini sizlere aynen tekrar sunabilmek.

İstedik ki aradan onca zaman geçmiş olmasına rağmen değişmeyen o aile

dramını, askeriye içindeki ilişkileri ve döneme damgasını vuran iddiaları bugünden düne baktığınız bir pencereden siz de görün.

Biliyoruz ki dünün hesaplarını kapatmadan geleceğe yürüyemeyiz. “Eşref Bitlis kazası” soruşturma şekliyle bile askeriyenin ayağına takılmış bir pranga gibidir.

Bugün dosya yeniden açılıyor. Bu kitapta o dosyanın kapağının nasıl aralandığını ve içindekileri göreceksiniz.

Gördükleriniz karşısında hayret edecek ve siz de belki benim gibi “vay be” demekten kendinizi alamayacaksınız.

Evet, bugün Eşref Bitlis dosyası bu kitapla beraber bir kez daha açılıyor.

Eşref Bitlis dosyasının kapatılması için tekrar açılması şart görünüyor...

Cüneyt Özdemir

25 Ekim 2010

Birinci basıma önsöz

Bu kitap, bir orgeneralin, bir babanın, bir kocanın, bir kardeşin, bir avukatın, bir gazetecinin, bir pilotun, bir oğlun, bir politikacının, gerçek hayatta yaşadığı çıkmazları, çaresizlikleri, kuşkuları, umutları, anıları, düşleri, düş kırıklıklarını, şaşkınlıkları, handikapları, ayak oyunlarını, göz yaşını, çocukluk sevinçlerini, acıları, yasları, sevgiyi, mücadeleyi, inadı, onuru, terörü, kanı, sessizlikleri, çılgınlıkları anlatıyor.

Bu kitap, aradan dört yıl geçmiş olmasına rağmen, üzerinde hâlâ şaibeler bulunan kapatılmış bir “uçak kazası” dosyasının “sabotaj ihtimallerine” uzanan yol hikâyesinin peşinden koşuyor.

Bu kitap, içinde yer alan kahramanların hepsini gerçek hayattan almıştır, belgeler resmi belgelerdir, olayların geçtiği mekânlar gerçek mekânlardır. Tanıkların anlattıklarında imlâ düzeltmeleri dışında herhangi bir değişiklik

yapılmamış, olaylar anlattıkları şekliyle aynen kitaba alınmıştır. Yalnızca kimi anlatılarda ismi geçen insanların güvenlikleri açısından gerçek isimleri yerine başka isimler kullanılmıştır.

Bu kitap tek bir kişi tarafından yazılmış gibi gözükse de örnek bir ekip çalışmasının ürünüdür. Araştırmaların ilk gününden bu yana oluşumunda ve gelişiminde hiçbir yardımı esirgemeyip özverili bir şekilde çalışan, tek bir ayrıntının yakalanması için günlerce uğraşan, kimi tanıklara ulaşmak için aylarca çaba sarf eden, gazete arşivlerinin taranmasında ve kimi söyleşilerin yapılmasında yardımcı olan Aylin Atasoy, Emiyra Yılmaz, Oray Eğin, Özgül Apaçe ve değerli uyarılarıyla yol gösteren Rıdvan Akar'a teşekkür etmek, kitabın yazarının boyun borcudur.

Arşivlerinin kapısını açarak yaptıkları haberlerle kitabın yazımına yardımcı olan Sabah, Hürriyet, Milliyet gazetelerinin muhabir ve arşivlerine, ayrıca Aydınlık dergisi çalışanlarına özel bir teşekkür etmek gerekiyor.

Bu kitap cevaplar aramıyor, yaşanan olaylar hakkında sorular soruyor.

Yazılanların hepsi yaşanmıştır, yaşanmaktadır...

Cüneyt Özdemir

5 Ağustos 1997, İstanbul

Şükran Bitlis (Eşref Bitlis'in karısı): Olaydan yaklaşık bir hafta önceydi. Bursa'da tedavi görüyordum. Hemşire geldi dedi ki: "Eşiniz gelecekmiş". Yok canım çok işi vardır, gelemez ki o, dedim. Birazdan baktım kapıda belirdi. Yüzünde her zamanki yorgunluğun dışında sanki bir canlılık var gibiydi. Hayırdır, sen nereden çıktın, dedim. "İşlerim var, ama bir buçuk saat geç gideyim, ne olacak ki" dedi. Beraber bir yemek yedik. Sonra gitti. Bu onu son görüşüm oldu...

Tarık Bitlis (Eşref Bitlis'in oğlu): Son görüştüğümüzde, zannederim 15-20 gün evveldi, bir akşam yemeğinde beraber olduk. O sırada silahını verdi bana. Silahını satın almıştım, üzerime geçirmek için. Tesadüf yani tamamen... Ama işte hoş bir şey oldu. Emir subayı vardı, rahmetli Fahri abi. İkiisi çalışıyorlardı. Ben dışarıda bekledim bir ara. Genellikle onlar konuştukları zaman hep dalarlar... Hattâ allahâısmarladık bile diyemedim. Son görüşmemiz bir akşam yemeği oldu işte... Son derece keyifli güzel bir sohbetti. Ondan sonra da işte, o Ankara'daki rutin işine döndü, ben

İstanbul'a...

Meltem Bitlis (Eşref Bitlis'in kızı): O gün beni aradığında saat 12.00 sıralarıydı. Önce annemi aramış, ama tedavideymiş, ulaşamamış. "Sabah gidecektim, uçağım bozuldu. Yapamadılar, uçak bekledik, ancak şimdi bulduk, birazdan gidiyorum" dedi. "Keşke gitmeseydin" dedim. "Rüyaları hâlâ görüyorum" diye de ekledim. Gerçekten de neredeyse bir ay boyunca her gece aynı rüyayı görüyordum. Babam ile ben Mısır'a piramitleri gezmeye gitmişiz. Ben piramitlerin içine girmek istemiyorum, babam da "Gel, bir şey olmaz" diyor. Sonra içeri giriyoruz babam önde, ben arkasında, piramitlerin içinde ilerliyoruz. Birden her yer kararıyor. Ben çok korkuyorum. "Baba!" diye bağırmaya başlıyorum. Sonra arkamdan bir el dokunuyor. Dönüp bakıyorum, o zamanın içişleri bakanı İsmet Sezgin. "Haydi gidiyoruz" diyor. "Babam?" diyorum. "O artık gelmeyecek" diyor. Bu rüyayı babama anlatmış ve korktuğumu söylemiştim. Benim rüyalarım inanırdı. O son konuşmamızda "Baba, ben rüyaları hâlâ görüyorum" deyince şöyle bir duraladı... Bence o gün de o uçağa biraz tedirgin bindi.

Rota Diyarbakır'dı

Ankara, 17 Şubat 1993, 12.19

Ankara'da Kara Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı Güvercinlik askeri havaalanından Beechcraft 12 modeli bir uçak, iki yolcusu, bir teknisyeni ve iki pilotuyla havalanmak için kuleden izin bekliyordu. Birazdan gerekli izin geldi. Uçak ıslak pistte hızlandı, hızlandı, hızlandı... Saatler 12.19'u gösterirken havalandı. Rota Diyarbakır'dı. Uçak yönünü doğuya çevirdi. Güvercinlik havaalanında aletli yaklaşma ve iniş için gerekli sistemler bulunmadığından, iletişim civardaki Etimesgut, Mürted ve Esenboğa alanlarındaki kulelerden birinin yardımıyla sağlanıyordu. Saatler 12.21'i gösterdiğinde uçaktan Esenboğa havalimanındaki kuleye ilk çağrı yapıldı. Çağrıyı yapan, uçağın ikinci pilotu Tuğrul Sezginler'di. Çağrıya Esenboğa'da kulede bulunan bir kadın kontrolör cevap verdi. Ancak hava şartları Esenboğa kule ile Beechcraft 12 arasındaki telsiz konuşmasının kesilmesine yol açıyor, iki taraf zaman zaman birbirini duyamıyordu. Aynı dakikalarda Ankara semalarında Türk Hava Yolları'nın 131 sefer sayılı yolcu uçağı vardı. Kaptanı bütün konuşmaları rahatça duyabiliyordu. Beechcraft 12'nin telsizinden yapılan çağrıya kulak vermiş ve kule ile uçağın iletişimini sağlamak için iki tarafa yardım etmeye başlamıştı. Güvercinlik'ten havalanan küçük yolcu uçağının telsiz konuşmalarındaki kodu "Zafer 12"ydi...

Havalandıktan iki dakika sonra Zafer 12, Esenboğa kontrol kulesiyle iletişime geçmişti.

Aralarındaki konuşmalar yalnızca beş dakika sürdü.

12.21.05. Kule: "Zafer 12, Esenboğa..."

12.21.18. Pilot: "Yaklaşma, Zafer 12."

12.21.30. Kule: "Zafer 12, Esenboğa yaklaşmayı duyuyor musunuz?"

12.21.55. Kule: "Zafer 12, Esenboğa duyuyor musunuz?"

12.22.00. THY 131 uçağının pilotu: "Zafer 12, Esenboğa sizi arıyor."

12.22.02. Pilot: "Zafer 12, efendim şu anda motorlarda anormallik var."

12.22.10. THY 131: "Esenboğa, duydunuz mu, Zafer 12'yi?"

12.22.20. Kule: "Mutabıkız efendim. Devamlı bekledim ama cevap gelmedi, kesiyorum. Zafer 12, yaklaşma..."

12.22.24. Pilot: "Yaklaşma, Zafer 12 efendim, localizer ILS[1] alçalması talep ediyor."

12.23.03. Kule: "Anladım efendim, Ankara NDB'ye... (verici istasyonu) düzeltiyorum, Esenboğa'ya devam etmek istiyorsunuz, mutabık mıyız?"

12.23.10. Pilot: "Mutabıkız efendim. Şu anda radarda takip ediyorsunuz, mutabık mıyız?"

12.23.19. Kule: "Mutabıkız efendim. Ankara güneyi yaklaşık bir milde takip ediyorum. Soldan dönüşle localizer'a oturabilirsiniz. Müteakiben yaklaşma serbest."

12.23.41. Kule: "Zafer 12, yaklaşma..."

12.23.43. Pilot: "Devam edin..."

12.23.44. Kule: "İfadeler anlaşıldı. Devam ediyorsunuz. ILS'e mutabık mıyız?"

12.24.05. Kule: "Zafer 12, efendim istiyorsanız direkt meydana vektör (yön) verebiliriz."

12.24.10. Pilot: "Mutabıkız efendim, direkt meydana vektör verin."

12.24.17. Kule: "Anladım efendim. Sola. Düzeltiyorum. Uçuş başı 040 olsun. Meydan 03 sol pisti vektör için..."

12.25.30. Pilot: "Tamam çekiyorum."

12.25.43. Kule: "Zafer 12, yaklaşma..."

12.25.45. Pilot: "..."

12.26.00. Kule: "Zafer 12, yaklaşma..."

12.26.05. Pilot: "..."

12.27.00. Kule: "Zafer 12, yaklaşma?"

12.27.05. Pilot: "....."



[1] ILS Alçalması: Pilotların iniş yapılacak pisti görmesine gerek kalmadan teknik aletlerle radarın üzerine gelerek piste otomatik yaklaşmasını ifade eden havacılık terimi.

“Bir kaza olmuş...”

Bursa, 13.05

Şükran Bitlis tedavi için bulunduğu Bursa Orduvevi’nde öğle yemeği için garnizon komutanının davetini geri çevirmemiş ve birkaç arkadaşıyla yemek için komutanın lojmanına gitmişti. Yemek sırasında telefon çaldı. Kısa bir sessizlikten sonra yemektekiler tek tek dışarı çıktı. Bir süre sonra Şükran Bitlis odada yalnız başına kaldığını fark etti.

Şükran Bitlis: İşte o an bir şeylerin garipleştiğini anladım. Odada yapayalnız kalmıştım. Sanki herkes benden bir şeyler gizlemek istermişçesine dışarı çıkmıştı. Zaten telefon konuşmasından sonra garnizon komutanına “Ne oldu?” diye sorduğumda, “Hiçbir şey” demesinden şüphelenmiştim. Zira yüzüme bakamıyordu. Bir sessizlik oldu... Koltuğun birine oturdum... Bir anda bağırmaya başladım.

“Eşref’e ne oldu, vurdular mı?” diye çığlık çığlığa bağırdım. Meğerse onlar da kapının yanında haberi bana nasıl vereceklerini düşünüyorlarmış. İçeri girdiler. Yanlarında doktorlar da var. Komutan ve eşi dediler ki: “Bir kaza olmuş, eşiniz hastanedeymiş.” Yanlarındaki doktor hemen bana bir iğne yaptı. Kapının önünde bekleyen arabaya bindik, apar topar Ankara’ya doğru yola çıktık.

Hastaneye gideceğimizi düşünüyordum. Aklıma daha kötü bir şey gelmiyordu.

İstanbul, 13.08

Tarık Bitlis (Eşref Bitlis’in oğlu): Bir yakınım aradı, televizyonu izleyip izlemediğimi sordu. “İzlemedim” dedim hiçbir şey söylemedi, kapattı. Ondan sonra bir uçağın düştüğünü öğrendim. Sonra araştırdım. Aslında ben zaten hemen öğrendim. Yani olay öğleyin olmuştu, yarım saat sonra haber geldi. Haber geldikten sonra bir süre düşünemedim. O kargaşa içinde kız kardeşimi, eşimi, çocukları aldım, Ankara’ya uçtuk. Ankara’ya uzun bir uçak yolculuğuyla gittik. Belki de hayatımın en uzun yolculuklarından biriydi. O sırada annem de askeri bir arabayla Bursa’dan Ankara’ya doğru yola çıkmıştı.

Makedonya, 13.10

Cumhurbaşkanı Turgut Özal, Makedonya Cumhurbaşkanı Kiro Gligorov'un onuruna verdiği öğle yemeğindeydi. Makedonya Meclisi'nin görkemli tören salonundaki masada her şey yolunda görünüyordu. Cumhurbaşkanı sırayla gezinin önemini anlatan konuşmalar yapmış, kadehler kalkmış, yemeğe geçilmişti. İlk lokmalar alınırken Özal'ın yanına yaveri yaklaştı, kulağına eğildi ve bir şeyler söyledi. Özal önce şaşırdı, daha sonra olayla ilgili ayrıntılı bilgi istedi. Yemekte bulunan ve gelişmeleri merakla izleyen Türk gazetecilere döndü, üzüntülü bir ses tonuyla yalnızca bir cümle söyledi: "Memleketimiz değerli bir evladını kaybetmiştir."

Enkaz alanında

Ankara, 13.30

Dışarıda sulu kar yağıyordu. Soğuk bir Ankara günüydü. Büronun penceresinden dışarıya bakıyordu. Telefon çaldı. Konuştu. Yenimahalle'de bir uçak düşmüştü.

14.35

Geldiklerinde, her şey olmuş bitmişti.

Yenimahalle'deki posta idaresinin büyük, çirkin binasının hemen ardından dumanlar yükseliyordu. Önden baktığınızda sanki olağanüstü hiçbir şey yokmuş gibiydi. Ancak binanın arkasına geçtiğinizde manzara korkunçtu. Bembeyaz bir örtüyle kaplı bahçenin yaklaşık 500 metrekarelik kısmı kararmıştı. Bekçi kulübesi olduğu anlaşılan küçük bir kulübe köz halindeydi. Her taraf dumanı tüten metal yığınlarıyla doluydu. PTT'nin bütün çalışanları ya camlarda ya da kapının önünde, olan biteni anlamaya çalışıyorlardı. Bakışlarındaki sükûnetten hepsinin en az birkaç saattir aynı yerde, aynı durumda olduğu anlaşılıyordu. Enkazın bulunduğu alan yavaş yavaş koruma altına alınıyordu. Garip olan, her yerde askerlerin bulunuşuydu. Etrafta yüzlerce asker sanki enkazın arasında kaybettikleri bir şeyleri arıyormuş gibi dolaşıyordu. Metal yığınlarının yoğun olduğu kimi yerlere nöbetçiler yerleştirilmişti. Havada küller, kağıtlar uçuşuyordu. Dağılan enkazın içindeki insan parçaları biraraya getirilmeye çalışılıyor, sedyelerin üzerine toplanan parçalar ambulanslara yükleniyordu. Özel eşyalar belirli noktalara getirilip üst üste yığılıyor, sessiz bir telâşla aynı yerde toplanıyordu. Bir inzibat eri elindeki bavul parçasını getiriyor, bir başka asker çeşitli dosyaları yığının yanına bırakıyordu. Tomsonlu inzibat erleri toplanan bu yığınların bozulmaması ya da kaybolmaması için yanlarında nöbet tutmaya başlamıştı.

Onca askere rağmen ortalıkta tam bir karmaşa hüküm sürüyordu. Bir-iki astsubay ellerindeki eski tip fotoğraf makinalarıyla bütün bu manzarayı görüntülemeye çalışıyordu. Özellikle etrafa saçılmış enkaz parçalarının tek tek fotoğraflarını çekiyorlardı. Elli kişiye varan bir gazeteci ordusu da onları ve yaşananları görüntülemeye çalışıyordu. Tüm objektifler karaltıların içine yönelmiş, ne aradıklarını bilmez bir şekilde dolaşıyordu. Kimi zoomla yaklaşıp uçaktan geriye kalan metal yığınının detaylar alıyor, kimi genel planlarda bir kazanın karmaşasını kamerasına sığdırmaya çalışıyordu.

Uçağın neden düştüğünden çok, bu kadar çok askerin burada ne aradığı kafasına takılmıştı. Düşen uçağın parçalarının beyaz renkte oluşuna bakılırsa, bir savaş uçağı ya

da askeri uçak değil, sivil bir uçak düşmüştü. Bir yolcu uçağı kadar büyük değildi. Nitekim etraftaki insan parçaları da uçağın çok kalabalık olmadığını gösteriyordu.

PTT'nin arka bahçesini cehenneme çeviren bir yolcu uçağı değildi. Bir askeri uçak da değildi...

Ancak bu işin askerlerle bir ilgisi vardı...

14.50

Bir el omzundan tuttu.

"N'aber bakalım, yakışıklı?" dedi.

Döndü, Tayfun'u karşısında buldu.

"Abi merhaba, hayırdır, siz burada ne yapıyorsunuz?" dedi.

Tayfun, Ankara Emniyeti'nin en gözde polislerinden biriydi. Daha doğrusu en iyi bomba uzmanlarından biri.

"Jandarma Genel Komutanı da uçaktaymış" dedi Tayfun.

"Nasıl yani?" Şaşırmıştı. "Eşref Bitlis mi yani?" dedi.

Tayfun hiç duraksamadan cevap verdi: "Evet, Bitlis Paşa. Yanında birkaç subay daha varmış."

"Kurtulan var mı?"

"Hayır, yok."

"Kaza mı yoksa bir başka durum mu var?"

Tayfun güldü. "Biz yarım saat kaldık. Çıkardılar. Soruşturmayı onlar yürüteceklermiş."

Sonra birden, sanki gerektiğinden fazla konuşmuş gibi yüzü gerildi.

"Ben seni ararım" dedi, gitti.

15.00

Uçağın ortada görünen tek tekerleğı, yıkıntıların neredeyse 200 metre uzağındaydı. Uçak binanın arka girişinde yer alan garaj kapısının yanındaki kulübenin sanki içinden geçmiş gibiydi. O sırada kulübede bulunan PTT görevlisinin ağır yaralandığı ve

hastaneye kaldırıldığı söyleniyordu. Bu kulübeden yaralı çıkmak bile başlı başına mucizeydi. Uçak düştükten sonra büyük parçalar bir miktar daha sürüklenerek 300 metre uzaktaki duvarın dibine yığılmıştı. Etraftaki birçok PTT aracı kısmen yanmıştı. PTT binasının camları patlamanın etkisiyle kırılmıştı. Enkazın arasında dolaşan askerlerin sayısıyla birlikte, etraftaki kalabalık ve gazetecilerin sayısı da giderek artıyordu.

Birazdan Genelkurmay Başkanı'ndan Meclis Başkanı'na kadar birçok üst rütbeli subay ve politikacı kaza yerine gelmeye başladılar. Enkazın arasına girdiler ve etrafa dağılan parçaların üzerinde dolaşarak, her zamanki anlamsız incelemelerini yaptılar. Gelenlerin arasındaki bir kişi, diğerleriyle kıyaslandığında oldukça şaşkın ve üzgün görünüyordu. Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş kaza yerine hemen hemen ilk ulaşan kişiydi.

Doğan Güreş (1997'de STV'ye anlatıyor): Sayın Cumhurbaşkanı (kaza sırasında başbakandı) Demirel'le beraber Raket-San'a gidiyorduk. Yenimahalle'den geçerken, "buraya bir helikopter düştü" dediler. Sayın Cumhurbaşkanı'yla beraber gittik. Uçağı görünce tabii içim cız etti. Bunu hiç unutmam. Ve bu işin üzerine gittim. O günün gazeteleri yazar bunu.

Kameramanlar ordusu enkazı görmeye gelen her "önemli kişinin" ardından dalgalanıyor, gelenlerin etrafını sarıyordu. Muhabirler soru soruyor, o da öbürleri de her söyleneni, ağırlıkları omuzlarında gittikçe artan kameralarıyla kaydetmeye çalışıyorlardı. Ancak sorular değişse de cevaplar değişmiyordu. Kameraların kayıt cihazları sürekli, değişik ton ve üslûplarda telaffuz edilen "yorum yok" sözlerini kaydediyordu.

Soğuktan büzüşen gözleri ekip arkadaşlarını uzakta bir yerlerde yakaladı. Biraz geç de olsa Yenimahalle'ye onlar da gelmişlerdi işte. Kameramanın yanına gitti.

"Yanınızda mikrofon getirdiniz mi?" diye sordu.

Birazdan, elinde mikrofon, düşen uçağı gören tanıkları arıyordu. Düşen bir uçak... Böyle bir olayla ilk defa karşılaşılıyordu. Bir uçak nasıl düşer... Hiçbir fikri yoktu. Ancak önsezileri vardı...

Tanıkların sıcağı sıcağına anlatacağı kimi ayrıntılar sonraki günlerde yapılacak araştırmalarda çok faydalı olabilirdi. En güvenilir tanıklar, PTT binasından sabahtan beri hiç çıkmamış olanlar, olanı biteni pencerelerden izleyenlerdi.

Binanın içindeki manzara da iç açıcı değildi. Uçak sanki binanın dışına değil içine düşmüştü. Memurların arasından geçti, cama en yakın duran masalara yöneldi. Mikrofonu uzattı:

"Siz uçağın nasıl düştüğünü gördünüz mü, anlatır mısınız?"

Soruyu sorduğu ilk kişi uçağın nasıl düştüğünü değil, düştükten sonra olan bitenleri

görenlerdendi. Büyük bir gürültü duymuş, cama koşmuştu.

Daha sonra soru sorduğu ikinci tanık da, üçüncüsü de...

Yüksek sesle kalabalık izleyici topluluğuna doğru bağırdı:

“Uçağın nasıl düştüğünü gören var mı?”

İki kişi el kaldırdı. PTT araçlarını kullanan şoförlerdendi ikisi de. Olayın şokunu üzerlerinden atamamışlardı.

“Biz gördük. Arabayla binanın ön tarafından girdik, garaja doğru ilerliyorduk. Havada bir gürültü duyduk, kafamızı kaldırdık, baktık bir uçak yanarak geliyor. Sonra bir bomba gibi yere çakıldı.”

Bir tanık daha buldu. Aynı soruları sorup, benzer cevaplar aldı. Dışarı çıktı. Mikrofonu verip arkadaşlarından ayrıldı. Bir taksi bulmak için yola doğru yürüdü. Hava soğuktu. Buğulu camları olan bir başka taksi durdu. Binmeden önce son bir defa daha kaza yerine baktı. Sulu kar yerini lapa lapa kar yağışına bırakmıştı.

Uçak enkazındaki dumanlar yavaş yavaş dağılıyordu.

Kar her şeyin üzerini örtüyordu...

Bitlis Baba

Tarık Bitlis (Eşref Bitlis'in oğlu): "Hey gidi koca topçu" tâbirini çok kullanırdı. Topçuydu. Topçuluğu severdi. Bir de "kavruk" kelimesi. Televizyondaki bir dizide bir tip vardı, "Kavruk" diye, onu çok severdi.

"Sabotaj değil, kaza"

(Sabah gazetesi, 18 Şubat 1993)

Türkiye 18 Şubat gününü Eşref Bitlis'in uçağının düştüğünü bildiren gazete başlıklarıyla karşıladı. İlk açıklamalar yapılmış, pilotların son konuşmaları ele geçirilmiş, bunlar bir gece önce, başta TRT olmak üzere bütün kanallarda uzun uzun yayınlanmıştı. Gazetelerin hemen hepsi olayı kaza diye duyurmuştu. Başta Sabah gazetesi olmak üzere hemen hepsi, büyük başlıklarla olayın sabotaj olmadığını özellikle altını çiziyordu. Ancak büyük puntolu başlıkların hemen altında cevap arayan kimi sorular yer almıştı.

Devlet, tek kelimeyle "üzgün"dü. İçişleri Bakanı İsmet Sezgin enkazın arasında dolaşırken gözyaşlarını tutamamıştı. Dönemin Başbakanı Süleyman Demirel olayı duyduktan hemen sonra Genelkurmay Başkanlığı'na gitmiş, kırk dakika boyunca Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş'le başbaşa görüşmüştü. Olay basit bir uçak kazası değildi. Şehit olan beş subayın içinde Türk ordusunun en önemli üst rütbeli beş subayından biri yer alıyordu: Türkiye'nin dört bir yanında ve yurt dışında başarıyla görev yapmış ve mesleğinin zirvesine tırmanmış bir asker, içişleri bakanının, cumhurbaşkanının, başbakanın yakın çalışma arkadaşı, Jandarma Genel Komutanı Eşref Bitlis.

Kazanın meydana geldiği 1993 yılında Türk ordusunun sahip olduğu en tecrübeli orgenerallerden biri.

Bir orgeneral ve bir aile babası.

Eşref Bitlis ismi gündeme hep asker yönüyle gelmişti. Aslında bu adı konmamış bir gelenektir de... Türkiye devlet geleneğini farklı şekilde yaşayan bir ülkeydi. Cumhurbaşkanı'nın, politikacıların, işadamlarının özel yaşantıları çeşitli vesilelerle gündeme gelmiş olsa da hiçbir orgeneralin özel hayatının kapıları görev başındayken kamuya açılmamıştı. Eşref Bitlis gibi bir asker de bu geleneği bozmamıştı. Sert ve taviz vermez görünüyordu. Özel hayatının kapıları sıkı sıkıya kapalıydı. İç tüzükler, kışlalardaki koyu tonlar, emir komuta zincirindeki uygulamalar, kapalı kapıların kaybolan

anahtarlarıydı.

Devlet, ciddiyetini, asık yüzünü koruyor, üniformalar özel yaşantıları perdeliyordu. Komutanların özel yaşantıları tabu alanları olarak kalıyordu.

Eşref Paşa eve gittiğinde üzerindeki asker üniformasını çıkarıyordu.

Gerilimlerini, başında olduğu bir savaşta çektiği stresi, acıları, karmaşık uluslararası ilişkileri, çekişmeleri, çıkmazları ve bütün gün yaşadığı en özel duyguları üniformasıyla birlikte elbise dolabında bırakıyordu. Kapıdan içeriye, çocuklarının yanına, Orgeneral Eşref Bitlis değil, başka bir Eşref Bitlis geliyordu.

Çocukları, karşılarında bir orgenerali değil, bir aile reisini, babalarını buluyordu.

Orgeneral Eşref Bitlis 1933 yılında Malatya'da doğdu. Bir kız, bir de erkek babasıydı. Kızının adı Meltem, oğlunun adı Tarık'tı. Şükran Hanım'la yıllarca hiç kavga etmeden yaşamayı başarmışlardı. Özellikle oğluyla farklı bir ilişkisi vardı.

Tarık Bitlis: Anadolu'dan çıkmış bir kişi kendisi. Malatyalı'dır. Lise çağına kadar Malatya'dan çıkamamış bir genç düşünün. İlk çıkışı da futbol takımıyla olmuş. Maç komşu şehirde olmuş. Şehirden ilk ayrılışı bu. Orta halli bir aileden. İşte, anne-baba terzi. Malatya şartlarında okumuş, sonra da tahsilini devam ettirmiş.

Eşref Bitlis, 1952 yılında Kara Harp Okulu'na girdi. Yurtdışına ilk kez Harp Okulu'ndayken çıktı. Akademideki öğrencilerin düzenlediği 10 günlük bir turistik geziyle Amerika'ya gitti. 1954 yılında Topçu Okulu'nu bitirdi. Türkiye'nin çeşitli bölgelerindeki askeri birliklerde topçu üsteğmen olarak göreve başladı.

İbrahim Aksoy (Emekli Albay): Malatyalı'ydı. Aslının Bitlis'ten geldiğini söylerdi. Eşref Bitlis'le Kara Harp Okulu'nda tanıştık. Gayet çalışkan, munis, arkadaşlarıyla iyi geçinen, iyi bir talebeydi. Arkadaşlığımız zamanla pekişti. Özellikle benim Uzunköprü'ye tayinimden sonra. İkimiz de orada üsteğmendik. Orada iki sene ailece pikniklere gittik, toplantılara katıldık. Bir sürü anımız oldu. Çok iyi bir insandı.

Eşref Bitlis 1966'da Kara Harp Akademisi'ni bitirdi. Bir yıl sonra dil eğitimi görmeye Almanya'ya gitti. Goethe Enstitüsü'ndeki iki yıllık eğitimi sırasında Batı kültürüyle tanıştı. Eşref Bitlis Almanya'da yalnız değildi. Ailesini de götürmüştü. Ancak okul çağında bir çocuğu olan orta yaşlı bir subay için kısa dönemli bir yurtdışı görevi beraberinde çeşitli zorlukları ve zor kararları da getiriyordu.

Eşref Bitlis'in bu ilk Almanya seyahatinde rütbesi henüz binbaşydı. Gidiş amacı Almanca öğrenmekti. Bunun için gerekli başvuruları yapmış, bir sınava girmiş ve kazanıp

Almanya'ya gelmişti. Ancak aldığı burs ilk yıl ailesini yanına aldırmaya yetmedi. Sürekli ailesine mektuplar yazıyor, telefon ediyordu. İkinci yıl ailesi için kalacak bir yer ayarladı ve yanına aldırdı. Tarık Bitlis henüz 14 yaşındaydı. Hayatında ilk kez gittiği Almanya'da tek kelime Almanca konuşamıyordu. Eşref Bitlis oğlunu karşısına aldı ve daha sonraki yıllarda benzerlerini yapacağı konuşmalardan birini yaptı.

Tarık Bitlis şöyle anlatıyor bu konuşmayı:

"Tatilsin bu sene" dedi. "Hiç okul falan düşünme. Bir sene kaybedeceksin. Ben seni okula yazdırmayacağım. Bir sene dışarda gezeceksin. İnsanları tanıyacaksın, geliştirebiliyorsan konuşmanı geliştireceksin." Çok hoşuma gitti tabii bu. O yaşta böyle bir karardan bayağı keyif alıyorsun. Oh, dedim, babam müsaade etti bir sene gezeceğim.

Bitlis ailesinin bu ilk Almanya seferi oldukça keyifli geçti. Evde o yılların ünlü romantik şarkıcılarından Berkant ve o yılların en ünlü ismi Cem Karaca'nın Türkiye'den özel olarak getirtilen kırkbeşlikleri, uzun çalarları dinleniyor, vatan hasreti bir nebze giderilmeye çalışılıyordu. Neyse ki uzun sürmedi. İkinci yılın sonunda Bitlis ailesi Türkiye'ye döndü.

Eşref Bitlis 1969'da Türkiye'de çeşitli birliklerde görev aldı. Sonra yine yol göründü gurbete. İstikamet yine Almanya'yaydı. Ancak bu gidişi diğerinden farklıydı. Ortada pek de alışık olunmayan bir durum vardı. Eşref Bitlis bu sefer dil öğrenmeye değil, Almanya'daki Harp Akademisi'nde mesleki kariyerinin önemli kilometre taşlarından birine ulaşmaya gidiyordu. Hem yaşı hem de rütbesi Almanya'da Kara Harp Akademisi'nde okuyan öteki öğrencilerin üstündeydi. Ancak bu sefer ilk gidişinden daha tecrübeliydi. Üstelik Almancayı çok iyi biliyordu artık.

Aile Almanya'nın yolunu tuttu. Yıl 1972'ydi. Türkiye'de hem siyasetteki hem de ordudaki çalkantılar devam ediyordu. Politik hesaplar yalnızca Millet Meclisi'nde değil, kışlalarda da yapılıyordu. Kimi üst düzey askerler politikaya uzaktan müdahale ediyor, kimileri bizzat içinde yer almak için görevlerinden ayrılıyordu.

Türkiye'de kapıların Batı'ya açılması için henüz uzun yılların geçmesi gerekiyordu. Türkiye'de ne yoksa Almanya'da o vardı. Türkiye'nin buhran yılları, Bitlis ailesi için hayatlarının en güzel yıllarıydı. Almanya'yı ve Almanların yaşantısını çok iyi tanır olmuşlardı. Çocuklar okula başladı.

Bitlis, eğitimini başarıyla tamamlayıp ikinci yılın sonunda Türkiye'ye döndüğünde, elinde Alman Kara Harp Akademisi'nden mezuniyet belgesi vardı. Bir yıl boyunca Kara Harp Akademisi'nde öğretim üyeliği yaptı. Sonra kışlaya çıktı. Çeşitli karargâhlarda ve alaylarda komutanlık görevinde bulundu. Bu yarı akademisyen Avrupalı subayı görev aldığı birliklerde en alt rütbeliden en üst rütbeli askere kadar herkes seviyordu.

İbrahim Aksoy (Emekli Albay): Yerine göre sertti, yerine göre mülâyimdi. Tabiri caizse bir asker ve er babasıydı. Fakat otoriter, disiplinli, görevini aksatmayan, bilgili, iyi bir subaydı.

1974 yılında Türk ordusunun önünde yeni bir görev emri vardı. Asker, Kore Savaşı'ndan sonra ilk kez yurt dışına yeni bir görevle çıktı. Sıcak bir Temmuz ayında başlayan savaşın adı "Barış Harekâtı"ydı... Türk askerleri denizden ve havadan Kıbrıs'a çıkartma yaptı. Askerleri taşıyan araçlardan birinin içinde Eşref Bitlis de vardı. Bitlis Kıbrıs'ta 1. ve 2. Barış Harekâtı'na katıldı. Üstün başarı gösterdi.

O yıllarda Eşref Bitlis, kışlada bir komutan, evde ise hamarat ve iddialı bir aşçı portresi çiziyordu. Lezzetli pilav pişiriyor, yoğurt yapıyor, revani yapımının usulleri üzerine uzun tartışmalara giriyordu. Evdeyken çoğu zaman yeşil hırkasını üzerinden hiç çıkartmıyor, eskiyen eşyalarının ardından üzüldüğü, oğlunun yaş gününde hediye ettiği çakıyı bulamayınca ortalığı ayağa kaldırıyor.

Kışlada "yerine göre sert yerine göre yumuşak" olan paşa, oğluna göre, evde çocuklarına demokrasi dersi veriyordu.

Tarık Bitlis anlatıyor:

Aslında kışlada ne ise evde de oydu. Bir sertlik ya da aşırı derecede bir kalıplaşma yoktu. Yani işte kararlılık, dışarıdan aldığını dışarıya yansıtıp biçimi, demokratik, karşı tarafı dinleme, karşı tarafla her şeyi paylaşabilme cesareti... Bu saydığım özelliklerini beraber çalıştığı insanlar da doğrulayacaktır. Bağırarak çağırarak tepki göstermezdi. İkaz eder, hoşgörülüdür, sevgisi vardır. Ben zaman zaman işyerine gittiğim zaman evdeki tavrını orada da sürdürdüğünü gördüm.

Eşref Bitlis eve iş taşımıyordu. Herhangi bir evrakı getirmiyor, saklamıyor, üzerinde çalışmıyordu. Oğlunun kendisine hediye ettiği çakıyı yanından hiç ayırmıyordu. Tarık Bitlis okulla ilgili problemlerini babasına getirmez, kendi çözerdi. Baba, aile bireylerine sorumluluklar dağıtıyor, gerekmeden müdahale etmiyordu. Ama bir gün Tarık Bitlis ortaokulu bitirip, "Ben de senin gibi asker olacağım" dediğinde müdahale etti.

Şöyle anlatıyor Tarık Bitlis:

Pilot olmak istiyordum. O zaman beni ilk kez çok ciddi olarak bir kenara çekti ve dedi ki: "Benim velâyetim altındasın. Askeri okula gitmene izin vermiyorum. Liseyi bitirdikten sonra istediğin okula gitme hakkına sahipsin." İzah etti: "Sıkılmana üzülmene gerek yok. Çünkü ben asker olamazsın demiyorum. Bu hak lise sonrasında da var, o zaman kullanabilirsin. Ama şu anda müsaade etmiyorum."

Eşref Bitlis ilk kez oğlunun özel hayatına müdahale etmiş, bir asker için pek alışılmadık bir tavır sergilemiş ve oğlunun asker olmasına "şimdilik" kaydıyla izin vermemişti.

Sonraki yıllarda ise her zaman oğlunun arkasında durmuş, ilk sigara içtiğinde,

üniversiteye ilk girdiğinde, ilk kez tek başına eve çıkmak istediğinde mesafeli ve ılımlı tavırla, baba-oğul ilişkisinde iki tarafı da tatmin edecek seviyeli bir düzey yakalamıştı. Özel hayatını, karısını, kızını ve oğlunu hiçbir zaman ikinci plana atmamış, ancak işiyle ilgili sorunları onlarla paylaşmamıştı. Aile bireyleri Eşref Bitlis'in ne tür stresler yaşadığını yalnızca sezgiyle anlamaya çalışıyor ve prensip icabı hiçbir zaman işiyle ilgili soru sormuyorlardı. Eşref Bitlis de aradaki çizgiyi her zaman koruyordu.

Eşref Baba, üniformayı üzerine giymeden Eşref Paşa olmuyordu.

Eşref Paşa ise aile ilişkilerinde gösterdiği başarıyı işinde de gösteriyor ve hızla zirveye doğru tırmanıyordu.

1978 yılında tuğgeneral oldu. 1982'ye kadar komando tugay komutanlığı yaptı. 1982'de tümgeneral rütbesine yükseldi ve ikinci defa Kıbrıs'a gitti. Görevi, Kıbrıs Barış Kuvvetleri'nde 28. Piyade Tümen Komutanlığı'ydı. 1984'te Türkiye'ye döndü ve 3. Kolordu Komutanlığı'na getirildi. Artık korgeneral. 1988'de üçüncü defa Kıbrıs'taydı; bu sefer Kıbrıs Barış Kuvvetleri Komutanı olarak.

1990'da döndüğünde, Bitlis ailesi için gergin bir bekleyiş başladı. Yüksek Askeri Şura toplanacak, Eşref Bitlis ya yeni bir görev alacak ya da emekli olacaktı. Her terfi döneminde emekli olacakmış gibi hazırlanmaya alışmıştı. Her seferinde, emekli olduğu zaman ne yapacağını kabaca bir programını çıkartıyor ve ailesini emekliliğe hazırlıyordu. Ancak bu sefer bir askerin kariyerindeki en gergin anları yaşıyordu. Askerlik mesleğine ömrünü vermiş biri olarak ya zirveye çıkacaktı ya da...

Gerilim doruktaydı ama onun bir avuntusu vardı. En önemli varlıkları, koca bir hayatı paylaştığı karısı ve çocukları, sonuç ne olursa olsun her zaman yanındaydı.

Tarık Bitlis anlatıyor:

"Allah devlete millete zeval vermesin" sözü bizim evde sürekli tekrarlanırdı. Babam, "Ben nereden geldim, şimdi neredeyim. Yıldız taktıysam, bir makam arabasında oturuyorsam, bunun getirdiği bir ayrıcalık varsa, ben bunları bu devletin parasıyla elde ettim" derdi. Çok keyifli olduğu zamanlarda da hep "Allah devlete millete zeval vermesin" derdi. Şunu hep söylerdi: "Biz görevimizi yapıyoruz. Bizimle çalışmak istiyorlarsa seçerler, çalışmak istemiyorlarsa ne yapabilirim ki?" Yani kurallara göre oynardı her şeyi. İşte, beş kişi var, ikisi olacak, kim olacak, en iyisi olacak... "Eğer, derdi, ben bu şartlar altında iyiysen olurum, iyi değilsem zaten olamam. Tersten alalım, diyelim ki, bu şartlar iyiyi seçmiyor. Ben zaten bu şartlarda yaşamak istemem."

Eşref Bitlis 1990 yılında orgeneralliğe yükseldi. Topçu sınıfından gelen çiçeği burnunda orgeneralin önü açılmıştı. Geleceğin jandarma genel komutanıydı...

Bitlis ailesini sevince boğan bu haber aynı zamanda acılı günlerin habercisi, sonun

başlangıcıydı.

Eşref Bitlis hiç emekli olamayacaktı.

Bitlis Paşa

İbrahim Aksoy (Emekli Albay): Jandarma Genel Komutanı olduktan sonra ara sıra makamına giderdim. Sohbet ederdik. Bana bir şey söylemiyordu. PKK olayını bastırmak için var gücüyle çalışıyordu. O muhitin çocuğu olduğu için yöredeki faaliyetlerini biliyordu. "Sonucunu alacağım" diyordu. Topçu olduğu için kendisi bazı şeyleri de bana söylüyordu. JİTEM'in kurucularındandı. Jandarma İstihbarat Talimatı'na göre her ünitenin bir istihbarat timi bulunur. Bir ilçedeyseniz, karakol komutanlığının, bölük komutanlığının, alay komutanlığının kendine göre bir istihbaratı vardır. Yalnız bu istihbarat elemanlarının birbirlerinden haberleri olmaz. Gizlidir. O da JİTEM'i kurmuştu.

Eşref Bitlis ismi, hizmetlerinden dolayı askeri çevrelerde iyi tanınıyordu. Sivil Türkiye onunla Jandarma Genel Komutanı olduktan sonra tanıştı. Bitlis'in göreve geldiği yıllar PKK'yla mücadelenin de en yoğun yapıldığı yıllardı. Kamuoyunda tam bir belirsizlik vardı. Kimi siyasi çözümden bahsediyor, kimi artan terörü daha sert önlemlerle bastırmayı öneriyordu. Kimileri insan haklarını, hukuku bir kenara bırakırlarsa birkaç hafta içinde ortada PKK diye bir şeyin kalmayacağını söylüyor, kimileri açık açık "ver kurtul" tezlerini ortaya atıyordu. Yalnızca terörle canları pahasına mücadele eden askerler değil, yazarından, gazetecisine, politikacısından, sanatçısına kadar bütün Türkiye ilk kez tanıştığı bu tür terör karşısında bir strateji belirlemeye çalışıyordu.

Eşref Bitlis, PKK ile Kürt sorununu birbirinden ayırma taraftarıydı. Bitlis'e göre sivil çözümün konuşulabilmesi için de önce PKK'nın bitirilmesi gerekiyordu. PKK bitmese bile dağda yalnız bırakılmalı, halkla bağları tamamen koparılmalıydı. PKK'yla mücadelede sivil halk ile PKK'lılar arasında ayırım gözetilmeli, sivil insanlara en az zarar verecek bir terörle mücadele yöntemi izlenmeliydi.

Oysa bölgede gerilim tırmanıyordu. Yıllarca yapılamayan, yarım bırakılan yatırımların, Körfez Savaşı'nın ardından Habur sınır kapısının kapanışının, bir türlü verilemeyen kültürel hakların, Ankara'da Meclis'te yükselen gerilimin faturasını Güneydoğu'nun önüne koymaya hazırlanıyordu. Bir süre sonra fatura ödenmeye başlandı...

Olağanüstü Hal Bölge Valiliği'nin PKK'yla mücadele konusunda verdiği rakamlar bunu doğruluyordu. 24 Temmuz 1997'de Olağanüstü Hal Bölge Valiliği PKK'yla mücadelenin köşe taşlarını (kitabın yazarının isteği üzerine) açıkladığında Türkiye için çıkan bilanço oldukça üzücüydü. Ölümlerin, yaralamaların, adam kaçırmaların, silahlarla yakalananların, ele geçenlerin sayıları her yıl biraz daha artmış, terör ve terörle mücadele Güneydoğu'yu kan gölüne çevirmişti.

Açıklanan resmi rakamlara bakıldığında, özellikle 1990 yılından 1993 yılına kadar uzanan dönemde her yıl biraz daha artan şiddetin boyutları daha iyi gözüküyordu. 1984 yılında başlayan olaylar, Eşref Bitlis'in göreve başladığı tarihten ölümüne uzanan zaman diliminde tek kelimeyle patlamıştı. Eşref Bitlis'in ölümünün ardından ise, en çok kanın döküldüğü, en çok şehidin verildiği, en çok silahın yakalandığı, en çok olayın meydana geldiği, en çok PKK'lının öldürüldüğü kapalı bir savaş dönemine girilmişti.

Bitlis'in görevde bulunduğu yıllar ile ölümünü takip eden yıllarda rakamlar arasında büyük farklılıklar ortaya çıkıyordu. Olağanüstü Hal Bölge Valiliği'nin bildirdiği rakamların ortaya koyduğu buydu.

Bitlis'ten sonra durum kötüleşti

Bitlis'in göreve geldiği 1990'dan 1992'ye kadar geçen süre ile ölümünden sonraki üç yılın rakamları kıyaslandığında hemen her alandaki artış dikkat çekecek ölçülerdeydi.

Eşref Bitlis döneminde 991 güvenlik görevlisi şehit düşmüş, 2074'ü yaralanmıştı. Ölümünden sonraki dönemde bu rakamlar ikiye katlanmıştı. Şehit düşen güvenlik görevlilerinin sayısı 2174'e, yaralananların sayısı 4802'ye çıkmıştı. Sivillerde de durum farksızdı. Bitlis döneminde 1190 sivil ölmüş, 1550'si yaralanmıştı. Ölümünden sonrasındaki dönemde rakamlar yine iki katına çıkmış, 2482 kişi ölmüş, 2978 kişi yaralanmıştı. Bölgede meydana gelen olay sayısı Bitlis'in görevde olduğu sırada 2479'ken, Bitlis'in ardından üç kat artışla 7889'a yükselmişti.

Bitlis döneminde 2744 PKK'lı ölü ya da diri ele geçirilmiş, sonraki dönemde bu rakam neredeyse dörde katlanıp 9230'a ulaşmıştı.

Eşref Bitlis'in PKK'yla mücadeledeki rolünü, başarılı mı başarısız mı sayılması gerektiğini bu rakamlara bakarak bulup çıkarmak mümkün değil. Yaşasaydı bu rakamlar ne oranda değişecekti, cevap vermek imkânsız.

Ancak şu kolayca söylenebilir ki, 90'ların başı, Güneydoğu Anadolu bölgesinde PKK'nın ortaya çıkışından bu yana terörün en fazla tırmanışa geçtiği yıllardı.

Devlet PKK'yla mücadelede hangi yöntemi uygulayacağını gözden geçiriyordu.

Yöntem ne olursa olsun mücadelenin kilit ismi belliydi.

Jandarma Genel Komutanı, uygulayacağı politikalar ve vereceği kararlarla PKK'yla mücadeleye yön verecek en önemli isimdi.

Bu komutanın adı, Eşref Bitlis'ti.

Çekiç Güç

Bitlis görevi sırasında yalnızca PKK'yla uğraşmıyordu.

Gündeminde bir de Çekiç Güç vardı...

Körfez Savaşı'nın hemen ardından, Saddam Hüseyin'in gazabından kaçan 500 bin Kürt, Türkiye sınırına yığılmıştı. Kaçıyorlardı, zira kısa bir süre önce Saddam kendisine karşı ayaklanan Kürtlerin köylerine kimyasal silahlarla acımasız saldırılar düzenlemiş, çoluk çocuk demeden binlerce insanı öldürmüştü. Kuzey Iraklı Kürtler için bir daha hiçbir şey eskisi olmayacaktı. Şimdi sarp dağlarda zorlu bir yolculuğa çıkan Kürtler gerilerinde uzun ve meşakkatli bir mücadeleyi de bırakıyorlardı. İlk günler hazırlıksız yakalanan Türkiye kapılarını açmış, ancak gelenlerin ardı arkası kesilmeyince çaresiz kalmıştı. Körfez Savaşı'nın ekonomik yaraları sarılmadan ortaya çıkan bu sürpriz konuklar Türkiye'yi zor bir tercihin eşiğine getirmişti. Ya kapılar kapanacak ve gelenler geri gönderilecek ya da kapılar açılacak ve gelenlerin hepsi Türkiye'ye kabul edilecekti. Kuzey Iraklı Kürtlerin Türkiye'ye kabul edilmelerinin yalnızca maddi maliyeti bile Körfez Savaşı'nın ardından zararlarını karşılamaya uğraşan Türkiye'nin gücünü aşıyordu. Bir kumar oynanmaya kalkılmış, kaybedilmişti. Ortaya çıkacak siyasi ve sosyal sorunlar şimdiden pek çok kişinin uykularını kaçırıyordu. Özellikle Körfez Savaşı'nın ilk günlerinde ABD'yle direkt telefon hattından yapılan kimi üst düzey görüşmelerde bir koyup üç alma hesapları yapılmış, ancak evdeki hesap çarşıya uymamıştı. Türkiye Körfez Savaşı'na katılmamış olsa da, şimdiden kaybedenler safında yer alıyordu.

İşte böyle bir dönemde "zararın neresinden dönülse kârdır" atasözü devreye girdi. Türkiye, ABD, İngiltere ve Fransa'dan yardım istedi. Bu fikir Türkiye'ye mi aitti, yoksa "kimi" Batılı ülkelerden Türkiye'ye teklif ya da telkin mi geldi, bugün hâlâ tartışılıyor.

Soruna Birleşmiş Milletler el attı. Saddam'a ve Irak kuvvetlerine 36. Paralel'in kuzeyine geçiş yasaklandı. Kürt bölgesi güvence altına alındı. 36. Paralel'in güvenliğini Çekiç Güç uçakları sağlayacaktı. Çekiç Güç'ten habersiz, hiçbir ülkenin uçağı ya da helikopteri bu bölgede uçmayacak, izinsiz uçanlar anında düşürülecekti. 5 Nisan 1991'de Amerikan, İngiliz ve Fransız askerleri Türkiye'ye geldiler. Kuzey Irak sınırına yığılmış 500 bin sivil Kürt'ün güvenliğini 22 bin Batılı asker sağlayacaktı. İlk iş olarak sınırdaki Kuzey Iraklı Kürtlerin acil ihtiyaçları karşılandı. İki ay içinde havadan ve karadan milyonlarca dolarlık çadır, giyecek, yiyecek Kürtlere ulaştırıldı. Aylarca sınırdaki zor şartlarda yaşayan 500 bin Kürt'ün hemen hemen tamamı aynı yıl geri döndü.

Çekiç Güç için özel yasa

Kürtlerden geriye, aklıktan soğuktan kaçış yolculuğunda kucaklarında ölen bebeklerinin Türk sınır boyuna gömmek zorunda kaldıkları mezarları, binlerce tonu aşan yardım malzemesinin artıkları, televizyon kanallarının tozlu arşivlerine kaldırılan, bir parça ekmeğe uzanan ellerin trajik görüntüleri ve Çekiç Güç kaldı.

Bir sorun vardı: Çekiç Güç'ün o yıllarda Türkiye'de bulunması Türkiye yasalarına göre imkânsızdı. Kollar sıvandı, özel yasalar çıkarıldı. Çekiç Güç'ün Türkiye'de kalışına, süresi her dört ya da altı ayda bir uzatılmak şartıyla izin verildi.

Türkiye'de kalan Çekiç Güç'ün kara kuvveti yoktu. Bu yeni birlik üç yabancı ülkenin, İngiltere, Fransa ve ABD'nin hava kuvvetlerinden oluşuyordu. Aslında Türkiye de bu koalisyona dahil gözüküyordu ama silah ve asker vermiyordu. Çok daha önemli bir ortaklık payı vardı. Topraklarında yabancı askerlerin, yabancı bir ülkenin vatandaşlarını komşusunun gazabından korumasına izin veriyordu.

İlk günler sorun çıkmadı. Çekiç Güç Türkiye sınırları içinde istediği gibi hareket ediyordu. Çekiç Güç'ün emrinde üç ülkeden gelmiş 1800 asker bırakılmıştı. 75 adet de savaş uçağı ve helikoptere sahipti. Filosu, F-16, F-111 ve A-10'lardan oluşuyordu. Helikopterlerinin çoğu Skorsky idi. Bu arada iki AWACS dinleme uçağı da nöbetleşe 24 saat havadan gözetleme ve koordinasyonu sağlıyordu.

Çekiç Güç uçakları silahlarıyla havalanıyor ve "vur emri" taşıyorlardı. Her an sıcak bir çarpışmaya hazırdılar.

Çekiç Güç'ün ana üssü İncirlik'ti. Bütün askerleri burada kalıyor, helikopterleri ve uçakları burada barındırılıyor, bakımları burada yapılıyordu. Çekiç Güç daha sonra Diyarbakır üssünü kullanmaya başladı. Bir süre sonra Kuzey Irak'ın Türkiye'ye yakın kasabası Zaho'da da küçük bir koordinasyon merkezi kuruldu. Burada Türkiye dahil dört ülkeden yalnızca 13 asker bulunuyordu. Çekiç Güç'ün görev sahası BM kararlarına göre 36. Paralel'in kuzeyi olarak kabul edilmişti. Çekiç Güç bu bölgeye hiçbir Irak uçağının girmemesini sağlıyordu. Bir de güvenlik kuşağı vardı ki, buraya Irak, piyadesini bile sokamıyordu.

Çekiç Güç'ün başında (sembolik de olsa) bir Türk komutan vardı. Kurallar gereği Türkiye'deki üslerden havalanan uçaklar ya da helikopterler, bir kazaya uğramadıkları sürece uçuş sırasında, inene kadar, asla kapılarını açamıyorlardı. İnecekleri alan dışında başka bir yere inmeleri de kesinlikle yasaktı. Havalanan her helikopterde bir Türk subayı bulunuyordu. Bu pilot nerede uçulduğunu, hangi irtifada olduğunu, uçağın ya da helikopterin doğru rotayı izleyip izlemediğini takip edecek teknik bilgiye sahipti. Helikopterler çok yüksekten uçmak zorundaydılar. Her helikopterin üzerinde normalden çok çok büyük bir ABD bayrağı yer alıyordu. Bu özellikle PKK'ya karşı alınmış bir tedbirdi. Çekiç Güç helikopterleri Türk helikopterleriyle karıştırılıp PKK'ya hedef olmak istemiyorlardı.

Kuzey Irak'ta Batılı dernekler

Çekiç Güç Batı'nın Ortadoğu'yu gözleyen Türkiye'de kurulmuş bir askeri temsilciliği gibi çalışıyordu. Bölgedeki asıl amacının Kuzey Iraklı Kürtleri korumak değil, Batının Ortadoğu'daki çıkarlarını gözetmek olduğu söyleniyordu. Nitekim Kuzey Irak'ta Çekiç Güç'ün koruması altında sekiz ayrı ülkeden 30 ayrı dernek faaliyet gösteriyordu. Hepsi de bölgeye insani amaçlarla geldiklerini söylüyordu. Derneklerin hepsi sosyal amaçlı görünümlü, hepsi gayriresmiydi.

Bu kurumların temsilcileri tek tek Kuzey Irak'taki Kürt köylerini dolaşıyor, okul ve hastane yapımlarına destek veriyorlardı. Buna karşılık bölgede Türkiye'nin tek bir derneği veya resmi kuruluş temsilciliği yoktu. Gerçi daha sonra benzer amaçlarla Kızılay adı altında Türkiye de bölgede faaliyet göstermeye başladı ancak Batılı derneklerin maddi imkânlarıyla kıyaslandığında Türkiye'nin varlığı daha çok sembolik bir anlam taşıyordu.

Bölgeye ilgi manevi alanda da farklı değildi. Bir yıl içinde Kuzey Irak'ı Batı ülkelerinden 100'ü aşkın senatör ve milletvekili ziyaret etmişti. Türkiye'den gelen politikacı sayısı ise yalnızca ikiydi. Aynı yıl Kuzey Irak'a gazeteci kimliğiyle giren yabancıların sayısı iki bini aşmış, Türkiye'den giden gazeteci sayısı 25'e zar zor ulaşmıştı.

Pek çok üst düzey devlet yetkilisinin daha çok Türkiye'nin içinde olup bitenlerle ilgilenmeyi tercih ettiği bir dönemde Türkiye'de bu bölgeyle yakından ilgilenen tanınmış bir isim vardı: Eşref Bitlis. Kuzey Irak'ın gerek PKK'yla mücadelede, gerekse Türkiye'nin bölgedeki siyasi çıkarları açısından önemli olduğunu düşünüyordu. Bölgenin, yıllar sonra Türkiye için tam bir baş belâsına dönüşeceği gerçeğini görmüş ve tedbirler almak için adımlar atmaya başlamıştı. Bölgedeki liderlerle temasa geçmiş, ikili görüşmeler yapıyordu. Görüşmeler sırasında Talabani ve Barzani'yi tartıyor, doğru bir karar vermeye çalışıyordu. Barzani'ye daha yakın duruyordu.

PKK'ya lojistik destek iddiası

Zaman, Eşref Bitlis'i haklı çıkaracaktı. Barzani Kuzey Irak'ta Türkiye'yle işbirliğine yanaşırken, Talabani PKK'ya arka çıkacak, İran'la işbirliği yapacaktı. Ancak her iki Kürt gurubu da "önce ben" demekten vazgeçmeyecekti...

1992 yılında Türkiye açık açık Çekiç Güç'ün varlığını tartışmaya başladı. Türkiye'deki üslerinden kalkan Çekiç Güç helikopterlerinin zor durumda kalan PKK'lılara lojistik destek verdiği iddiaları yayıldı. Helikopterlerden yiyecek atıldığı, hattâ kimi zaman Çekiç Güç askerlerinin PKK'lılara tıbbi yardımda bulunduğu haberleri gazetelerde sık sık yer almaya başladı. Çekiç Güç tüm bu iddiaları reddetti, yetkililerden delil göstermelerini istedi.

Kulaktan kulağa Eşref Bitlis'in elinde bu yardımları belgeleyen fotoğraflar bulunduğu

fısıldanmaya başladı.

1992 yılının sonuna gelindiğinde bir başka iddia askeri ve siyasi çevrelerde yankılanmaya başladı. Başta Eşref Bitlis olmak üzere pek çok asker, Çekiç Güç'ün görev süresinin uzatılıp Türkiye'de kalmasının Türkiye çıkarlarına aykırı düşeceğine inanıyordu.

Çekiç Güç bir an önce gönderilmeliydi.

Oysa Çekiç Güç'ün henüz bölgede işi bitmemişti. Ve Batılılar hiç de gitmeye niyetli görünmüyordu...

Bitlis'in helikopterine taciz

Silopi, 17 Aralık 1992. "Kaza"dan iki ay önce.

Eşref Bitlis bahar aylarında PKK'ya karşı düzenlenecek operasyonun hazırlıklarını yapıyordu. Kuzey Irak'a gidilecek ve hazırlıklar yerinde gözlemlenecekti. Silopi'ye gece hava kararırken vardı. Helikopterler zorunlu olmadıkça bölgede gece uçmamayı tercih ediyordu. Kuzey Irak'a geçmeyi sabaha bıraktı. Sabah erkenden kalkılacak ve doğrudan Silopi'den Selahaddin'e, Mesut Barzani'nin komuta merkezine gidilecekti. O sabah gün ağarmadan uyandı. Kahvaltıdan sonra çalışır durumda bulunan helikopterin bulunduğu piste gitti. Eşref Bitlis ve kurmay subaylarını Selahaddin kentine götürecek helikopter Silopi'den havalandığında saat 07.55'ti. Pilotlar kalkış öncesi gidecekleri istikameti her zamanki gibi Mardin'de bulunan radar istasyonuna bildirmişlerdi. Mardin radarında Çekiç Güç'e bağlı çalışan askerler de gerek helikopterin içindeki önemli yolcuları gerekse helikopterin istikametini, sınırı havadan gözetleyen AWACS uçağına bildirdiler. Saatler 08.12'de yani helikopterin kalkışından 17 dakika sonra, Türkiye sınırı henüz yeni geçilmişken gökyüzünde beliren bir jet hızla Bitlis'in içinde bulunduğu helikoptere yaklaşmaya başladı. Pilotlar daha ilk şaşkınlıklarını üzerlerinden atamadan helikopterin radarında hızla kendilerine yaklaşan birkaç savaş uçağı daha görüldü.

Büyük bir tehlike atlatıldı

Helikopterin pilotları kim olduklarını, helikopterin içinde kimin bulunduğunu ve nereye gittiklerini uçaklara anlatmaya çalıştılar. Ancak uçaktakiler aldırmadı. Jet motorları ile uçan savaş uçaklarının helikopterin üzerinden geçmesi ile oluşacak basınç silah kullanmadan helikopteri düşürebilirdi. Bunu bilen helikopterin kaptan pilotu manevralarla uçaklardan kurtulmaya çalışırken yardımcı pilot Mardin'deki radarla bağlantı kurmaya çalıştı. Bir süre sonra, kimliği belirsiz savaş uçaklarının helikopteri taciz ettiği Mardin'deki radar üssüne bildirildi. Mardin radar üssü derhal havada dolaşan AWACS'ı uyardı. AWACS savaş uçaklarını geri çağırdı.

Uçaklar geldikleri gibi gittiler.

Bitlis'in helikopteri büyük bir tehlike atlatmıştı.

Türkiye topraklarındaki üslerinden kalkan Çekiç Güç'e ait uçaklar, Türk ordusunun jandarma genel komutanını taşıyan helikopteri taciz etmiş, daha sonra da hiçbir şey olmamış gibi Türkiye'deki üslerine geri dönmüşlerdi.

Birileri sanki Eşref Bitlis'e bir mesaj vermek istemişti...

Evine işiyle ilgili hiçbir şeyi taşımayan Eşref Bitlis de olan bitenin farkındaydı. İlk kez eşine işinden bahsediyor ve o gün yaşadıklarının ciddiyetini anlatıyordu.

Şükran Bitlis: O gün eve geldi ve dedi ki: "Şükran, henüz ecelimiz gelmemiş, nerede ise bugün helikopter düşüyordu, Allah korudu son anda kurtulduk." Tabii ben o zaman ne demek istediğini tam olarak anlamamıştım. Sonradan sağda solda yazılıp çizilince anladım."

Bu olay Bitlis'in uçağı düştükten sonra dönemin muhalefet partisinin kurmayları tarafından Meclis'e taşındı. Kocaeli milletvekili Şevket Kazan Refah Partisi adına Başbakan'a yazılı bir soru önergesiyle, "Merhum Jandarma Genel Komutanı Orgeneral Eşref Bitlis'in helikopterinin Çekiç Güç uçakları tarafından rahatsız edildiği iddiasına ilişkin" araştırma yapılıp yapılmadığını sordu.

Cevap o gün yaşananları açıklayıcı ve şaşırtıcıydı.

Şevket Kazan: Bir süre rahatsız ediyorlar Eşref Bitlis'in helikopterini, ama sonradan uyarı geliyor ki, tacizden vazgeçiyorlar. Bunun üzerine tahkikat açılıyor Silopi'deki komutanlıkta. Açılan tahkikat neticesinde de Bitlis'in uçuşunun geç haber verildiği, yani Awacs'ın koordinasyonunu idare eden merkeze geç haber verildiği, dolayısıyla bundan kaynaklanan bir yanlış anlama neticesinde müdahale olduğu belirtiliyor. Ancak sonuçta herhangi bir kimseye bir sorumluluk izafe edilemeyeceğinin görüldüğü, o nedenle dosyanın kapatıldığı ifade ediliyordu. Bunun belgesi var. Bende Milli Savunma Bakanı'nın imzasını taşıyan belgesi var.

Şevket Kazan'ın bahsettiği belge, 29 Nisan 1993'te Milli Savunma Bakanı Nevzat Ayaz'dan gelen cevaptı. Soru önergesine verilen cevapta tacizin yapıldığı doğrulanıyordu. Ancak Bitlis'in içinde bulunduğu helikopterin uçuş planının uçuştan çok kısa süre önce Mardin radarına bildirildiği, bu yüzden de Çekiç Güç'e ait uçakların helikoptere "teşhis önlemesi" yaptığı söyleniyordu. Daha sonra Mardin radarı ve Awacs tarafından yapılan müdahale sonucu bu önlemeden vazgeçildiği de cevap metninde yer almıştı.

Olayla ilgili hiçbir seviyede görevle ilgili kusur ve noksan bulunmamış, herhangi bir soruşturma açılmasına gerek görülmemişti.

Aynı cevap metni bu olaydan başka, benzer bir olayın yaşanmadığının da altını özellikle çiziyordu.

Dış görevler

Eşref Bitlis'in Türkiye'nin en kritik bölgesinde en kritik görevlerden birini yaptığı biliniyordu. Ancak Bitlis'in görev alanı Türkiye sınırları dışına da uzanıyordu. PKK'nın Kuzey Irak'ta her geçen gün güçlenmesini önlemek için sık sık Kuzey Irak'a gidiyor ve Kürt liderlerle işbirliği yapmanın yollarını arıyordu. Normal şartlarda düşman kardeşler gibi olan Mesut Barzani ile Celal Talabani, Eşref Bitlis'le aynı masada biraraya geliyor ve ortak kararların altına imza atıyorlardı. Bitlis, Kuzey Irak'ı denetimleri altında tutan bu iki başrol oyuncusunun tavırlarını sürekli izliyordu. Yakınlarıyla konuşurken, Barzani ve Talabani'nin kontrol altında tutulması gerektiğini, ancak ikisi anlaşılırsa Türkiye için daha tehlikeli olabileceklerini söylüyordu. Bitlis'e göre Barzani feodal ve güvenilir bir liderdi. Talabani'nin ise, gözünüzü kapadığınızda ne yapacağı pek belli değildi. O yüzden özellikle Talabani'nin çok iyi kontrol altında tutulması gerektiğini, çayına kaç şeker attığına kadar hakkındaki her türlü küçük ayrıntının bilinmesi gerektiğini düşünüyordu. Kuzey Irak'ta ipleri elden kaçırmamak, Türkiye'nin çıkarlarını korumak açısından şarttı. Bitlis sık sık Kuzey Irak'a gidip geliyordu. Kendi gidemediğinde, en yakın yardımcılarını gönderiyordu.

Bitlis'in en yakın yardımcılarının arasında Cem Ersever de vardı.

Eşref Bitlis göreve geldikten kısa bir süre sonra İran'da içişleri bakanları düzeyinde yapılan güvenlik görüşmelerine de katılmıştı. Bu görüşmeler, Türkiye açısından yararlı sonuçlar doğurdu. Çünkü, bu zamana kadar yapılan bütün resmi toplantılarda, İranlı yetkililer, PKK'ya herhangi bir destek vermediklerini ileri sürüyorlar, Ankara'nın iddialarını kanıtlayacak deliller göstermesini istiyorlardı. İşte Bitlis'in katıldığı toplantıda, gerekli delil sunulabildi. Bu, İran yetkililerinin Türk vatandaşı bir PKK militanına verdiği oturma izniydi.

Eşref Bitlis'in sık sık Batı'ya gidip gelmesini gerektiren görevleri de vardı. Çeşitli Avrupa ülkelerine yolculuk ediyor, onların jandarma örgütleriyle teknik ve eğitim alanlarında önemli işbirliği anlaşmaları imzalıyordu. Özellikle İspanya ve Fransa ile yakın bir işbirliği içindeydi. Söylentilere bakılırsa İngilizler de böyle bir ilişki için Bitlis'ten sürekli randevu istiyordu, ama o İngilizlere randevu vermemekte ısrarlıydı.

JİTEM

İran-Türkiye görüşmeleri sırasında Bitlis'in masaya koyduğu belgeyi nasıl ele geçirdiği öğrenilemedi. İddiaya göre, belgeyi ele geçirip Bitlis'e ulaştıran, "Jandarma İstihbarat Terörle Mücadele" birimi, yani "JİTEM"di.

Bugün "JİTEM" adıyla bildiğimiz kuruluşun, ilk olarak 1938 yılında oluşturulan benzer bir örgütlenmeye dayandığı söyleniyor. 1987 civarında tekrar ortaya çıkana kadar uzun yıllar kimse böyle bir kuruluştan söz etmemişti.

JİTEM doğrudan Jandarma Genel Komutanlığı'yla irtibatlı bir örgüttü. Türkiye'de yedi ayrı bölgede faaliyetlerini yürütüyordu. Her bölgenin başında bir grup komutanı bulunuyordu.

JİTEM'de görev yapan askerler öteki askerlere pek benzemiyordu. Çoğu üniforma giymiyor, askeri araçlarla dolaşmıyorlardı. Dış görünüş bakımından bölge insanlarından farksızdılar. Zaten aralarında gerçekten bölgeden insanlar, itirafçılar da yer alıyordu. Bu kişilerin PKK'yla mücadelede etkin rol oynadığı belirtiliyordu.

JİTEM'e dair en ilginç durum şuydu: Adı gerçi açık açık yazılıyor, çiziliyordu ama Genelkurmay Başkanlığı yetkilileri bu örgütün varlığını kabul etmiyordu. (JİTEM'in varolmadığının ileri sürülüşü, buna karşılık varlığının bir teşekkür belgesiyle kanıtlanması için Ekler bölümüne bakınız.)

Bu karışık duruma, şüphesiz, hem JİTEM'in yürüttüğü mücadelenin tarzı hem de bu kuruluş elemanlarının Güneydoğu'da birtakım karanlık işlere karıştığı iddiaları yol açıyordu.

90'ların başında henüz bu söylentiler ayyuka çıkmamıştı. O yıllarda JİTEM'de Eşref Bitlis'in çok güvendiği kurmay subaylar görev alıyordu. Daha sonra adı sık sık anılacak istihbarat grubu başkanı bir subay, yalnızca JİTEM içinde değil bölgede adından söz ettirmeye başlamıştı. Kürtçe konuşan, çoğu zaman sivil kıyafetlerle halkın arasına karışan bu subay, sınır ötesi operasyonlara katılıyor, etkili mücadele edebilmek amacıyla PKK'yı yakından tanımaya çalışıyordu. Hırslı ve akıllıydı. Biçimi ve bedeli ne olursa olsun bölgede kesin çözüm taraftarıydı. "Bu iş dağda başladı dağda bitmeli" diyordu. Siyasi çözümden önce askeri çözüm yollarını benimsiyor, PKK'lı itirafçıları örgütlediği iddia ediliyordu. Güneydoğu'da hangi taşı kaldırırsanız altından bu subayın adı çıkıyordu.

Kullandığı PKK itirafçılarıyla beraber, JİTEM'i, Güneydoğu sorunuyla ilişkili olarak adı

en sık anılan, en çok tartışılan örgütlerden birine dönüştüren bu genç subay kurmay binbaşının adı Cem Ersever'di.

Bölgede, en azından ilk yıllarda Eşref Bitlis'in en çok güvendiği subaylardan biriydi. Bölgeyi çok iyi tanıyordu. Kuzey Irak'a yapılacak operasyonların planlanmasına katılıyordu, Eşref Bitlis'le beraber. Hatta Bitlis'in yerine Barzani ve Talabani'yle resmi görüşmeler yapabiliyordu.

Uzun bir süre uyum içinde çalışan Bitlis ve Ersever ikilisinin arası Kuzey Irak'a düzenlenen operasyonun ardından açıldı. Ersever, Kuzey Irak operasyonunun başarısız olduğunu düşünüyor, bunu da her yerde açık açık söylemekten çekinmiyordu. Gerçi bu başarısızlığın sorumlusu olarak kimi gösterdiğini isim vererek açıklamıyordu, ama üstü kapalı olarak üst düzey komutanları, yani bir yerde Eşref Bitlis'i suçluyordu. Aynı günlerde Eşref Bitlis ile Cem Ersever'in arasının pek iyi olmadığı konuşulmaya başlandı. Sonraki yıllarda Ersever'e Eşref Bitlis hakkındaki görüşleri sorulduğunda, anlaşmazlıklarına değinmemeyi tercih etmişti: "Ben Bitlis Paşa'nın istihbarat grup komutanı olarak çalıştım. Bitlis Paşa bir şeyler yapmak istiyordu. Bu mücadele içinde bulunan en şuurlu askerlerden biriydi. Söyleyeceğim bu kadar. Kendisi ölmüştür. Eşref Paşa hakkında konuşmak istemem" (Hikmet Çiçek'in Ersever'le görüşmesi, Aydınlık, 11 Kasım 1993).

Soner Yalçın, Binbaşı Ersever'in İtirafı kitabında Ersever'e Eşref Bitlis'le ilgili başka sorular da sormuştu:

Peki sizin açınızdan Eşref Paşa'nın öldürülmesinde bir kuşku var mı?

Ersever: Bana göre yok! Milyonda bir olabilecek bir kaza Eşref Paşa'yı bulmuştur. Suikast olsaydı bugüne kadar çıkardı, yapanlar açıklamalarda bulunurdu.

Türk ordusu içinde bir kuvvet değil de Amerika, İngiltere gibi bir kuvvet, kendi stratejilerine ters düştüğü gerekçesiyle suikast yapmış ve bunu gizlemiş olamaz mı?

Ersever: Bu konuda herhangi bir yorum yapmak istemiyorum. Şu an için herhangi bir soru işareti bulunmuyor bana göre.

Eşref Bitlis'in stratejisi Amerika, İngiltere, Almanya'yla çelişiyor muydu?

Ersever: Eşref Paşa şunu her zaman söylemiştir, Kürt meselesi ile PKK aynı şey değildir. Bu sözleri bakarak siz yorumda bulunun! Eşref Paşa bu konuda bilinçliydi. Eşref Paşa dağdaki gerillanın kökünün kazınmasını arzu ediyordu. PKK sorununa çözüm bulmadan, Kürt sorununa –eğer varsa- çözüm aranmaya başlanamaz. Öcalan ve PKK ortada kalmayacaktır, ondan sonra eğer varsa çözüm aranacaktır.

Söyleşinin bundan sonrasında Ersever, kendi "çözüm" anlayışını anlatıyordu.

1990'ların başına ait bir söylenti de, ordu içinde JİTEM'le ilgili bir gerilimin var olduğuydu. İddialara bakılacak olursa Genelkurmay ile Jandarma Genel Komutanlığı

arasında bir çekişme yaşanıyordu. Hattâ bu ekişme Eşref Bitlis ile Genelkurmay başkanı Doğan Gûreş'in arasını da açmıştı.

Gerçi sonraki günlerde Genelkurmay başkanlığı JİTEM diye bir kuruluşun varolmadığını iddia etti, ancak iddialara göre Bitlis'in ölümünden sonra JİTEM Jandarma Genel Komutanlığı'ndan alınıp Genelkurmay Başkanlığı'na bağlanmıştı. Hattâ 6 Haziran 1993'te Cem Ersever bu yeni yapılanmayı protesto ederek istifa ettiğini açıkladı (Aydınlık, 28 Eylül 1993). Ancak 8 Ağustos 1997'de Radikal gazetesinde, Cem Ersever'le ilgili dizi yazının o günkü bölümünde yazılana göre, Ersever yeni yapılanmayı protesto etmek için değil Eşref Bitlis'in isteği üzerine istifa etmek zorunda kalmıştı.

Hedef

Eşref Bitlis 1993 yılında tek kelimeyle hedefti.

1990'dan bu yana PKK'yla mücadelenin en kritik ismiydi. Attığı her adım, ağzından çıkan her söz verdiği her karar önemliydi. 1993'e ulaşıldığında PKK'nın en büyük hedefiydi.

Eşref Bitlis, aldığı eğitim dolayısıyla Türk ordusunda ABD'den çok Alman kültürüne yatkın sayılı üst düzey subaydan biriydi. Almanya'da dil eğitimi görmüş, Alman Kara Harp Akademisi'nden mezun olmuştu. Yakın silah arkadaşları, Eşref Bitlis'in her zaman bölgeye ilişkin Amerikan politikalarını fazla belirleyici görmediğini, Türkiye'nin çıkarlarını ön planda tuttuğunu söylüyordu.

Eşref Bitlis, Amerikan çıkarlarını savunanların boy hedefiydi.

Bitlis, 17 Şubat 1993 günü Diyarbakır'a giderken, bahar aylarında yapılacak bir operasyonun planlarını da yanında götürüyordu. Uçağı düşmeden kısa süre önce Milliyet gazetesinden Soner Gürel'e bu planların içeriğini "şimdilik yayımlanmamak kaydıyla" anlatmıştı. Milliyet, 19 Şubat 1993'te, yani kazadan iki gün sonra yayımladığı haberde, güneydoğudaki operasyonun aslında Ocak ayında yapılacağını, yoğun kar yağışı yüzünden Mart ayına ertelendiğini yazıyordu. Harekât sonrasında, "Newruz" bayramından önce PKK'ya büyük bir darbe vurup etkisiz hale getirilmesi planlanıyordu. Kuzey Irak'tan 450 PKK'lının Türkiye'ye girip 1800 kişilik bir grupla birleştiği öğrenilmişti. Bu PKK'lıların yerleri tesbit edilmiş, gerekli mücadele için tüm hazırlıklar yapılmaya başlanmıştı. Eşref Bitlis, Diyarbakır'a işte bu "son operasyon" hazırlıklarını yerinde görmek için gidiyordu.

Eşref Bitlis, "son operasyon"un yapılış biçimine ya da zamanlamasına katılmayanların da hedefiydi.

Bitlis'in PKK'yla mücadele tarzında da yıllar içinde değişimler olmuştu. Yalnızca askeri yöntemlerin bu mücadelede yeterli olamayacağını, kimi politik kararlarla, barışçı yollarla başarıya ulaşılabileceğini düşünmeye başlamıştı. Genelkurmayla, özellikle de Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş'le aralarında meseleye ciddi bir yaklaşım farkı olduğu iddia ediliyordu.

1990'ların başında Genelkurmay tek kelimeyle kapalı bir kutuydu ve içeride nelerin olduğuna dair tek bir veri dışarıya sızılmıyordu. Eşref Bitlis'in öbür üst rütbeli subaylarla

anlaşmazlık içinde olup olmadığı merak ediliyordu. Bitlis hakkında farklı yerlerde farklı sorular soruluyor; cevaplar, söylenti, dedikodu, iddia sınırını aşamıyordu.

Bitlis, Güreş'le ilgili dedikoduların da odağındaydı.

20 Eylül 1993 tarihli Aydınlık dergisi, İstanbul kaynaklı imzasız bir haberinde, Bitlis'in 22 Mart 1992'de dönemin cumhurbaşkanı Turgut Özal'a gizli bir mektup gönderdiğini iddia etti. Aydınlık'a göre, iki sayfalık bu mektubun ilk sayfasında bir ön yazı, ikinci sayfasında Bitlis'in Kürt sorunuyla ilgili tespit ve görüşleri yer alıyordu. Dergi, bu mektubun dönemin Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş'in Jandarma Genel Komutanı Bitlis'i Özal'a şikâyet etmesi üzerine yazıldığını iddia etti. Aydınlık'ın haberine göre Özal, Bitlis'e "Güreş Paşa'yla aranızdaki çekişme nedir?" diye sormuş, Bitlis cevabını yazılı olarak bildireceğini belirtip, bu mektubu kaleme almıştı. Aydınlık, haberin devamında mektubun içeriğinden de alıntılar yapıyordu:

"Zât-ı âlinizin telefonla şahsıma verdiğiniz emir gereği, bahsini ettiğiniz konuya açıklık getirmek için, Güneydoğu Anadolu bölgesindeki terör olayına ışık tutacağına inandığım görüşlerimi aşağıda iletıyorum."

"...Yöreyle yönelik operasyonlarda, hava saldırılarında, sivil yerleşim bölgelerindeki vatandaşlarımızın can kaybına uğrayabileceklerine inanmaktayım."

"...Çekiş Güç'ün zaman zaman PKK ile beraber hareket ettikleri konusunda istihbari bilgiler bulunmaktadır."

"... Son Kuzey Irak ziyaretimde Talabani, PKK konusunda kendilerinin sorumlu tutulmamasını dile getirdi."

"... İlk birifingde konuyla ilgili bilgileri size aktaracağım."

Aydınlık'ın haberinde mektupla ilgili başka bilgiler de verilmiş, bütün bu bilgilerin ve alıntıların yayımlanmasına rağmen, iddia edilen mektubun orijinaline haberde yer verilmemişti.

17 Şubat 1993 günü Eşref Bitlis'in içinde bulunduğu uçak düştükten sonra bütün bu iddialar, dedikodular, söylentiler "bir süre için" noktalandı.

Eşref Bitlis, düşen uçağının içinde, dört subayla birlikte öldü.

Geride, uçağının bembeyaz bir karın üzerindeki kapkara enkazı ve şehitlerin "şok geçiren" acılı aileleri kaldı...

Aileler

Uçağın içinde beş kişi vardı. Uçak yere düşerken bir kulübeye çarptı, bir de PTT görevlisi ağır yaralandı. Daha sonra o da öldü.

Altı acılı aile...

Babalarını, çocuklarını, kardeşlerini, ağabeylerini kaybetmişlerdi. Ölüm kapıya dayanmış, umulmadık bir zamanda evlerinin içine girivermişti. Televizyon haberleri, gazeteler, yakınlar, akrabalar, uzaktan arkadaşlar, bu beklenmedik kara haberin duyulmasıyla birlikte altı evi doldurdu.

Bitlis ailesinin evindeki durum aslında diğer evlerdeki durumun bir özeti gibiydi. Şükran Bitlis'e eşinin bir kaza geçirdiği söylenmişti. Ankara girişinde arabasını yetkililer karşılamış ve acı haberi vermişlerdi. Şükran Hanım ilk andan itibaren tahmin ettiği gerçeğe karşı karşıya kalmış ve karşı konulamaz bir ağlama krizine tutulmuştu. Bitlis'lerin evi sürekli doluydu. Kara Kuvvetleri Komutanı Fisunoğlu her gün aileyi ziyarete geliyor, acılarına ortak olmaya çalışıyordu. Sabah 9'dan akşam yemeğine kadar ziyaretçilerin ardı arkası kesilmiyor, Şükran Bitlis sanki başsağlığına gelen her kişiyle olayı bir kez daha yaşıyordu. Sorulara cevap veremiyor, yalnızca ağlıyordu. Evde tam bir kargaşa vardı. Devletin zirvesinin başsağlığı mesajı için doldurduğu Bitlis'lerin evi gece de boş kalmıyor, her gece neredeyse 20-25 kişi evde yatıya kalıyordu.

Ailesi, Eşref Bitlis'in yokluğuna hazırlıksız yakalanmıştı. Bir daha hiç görmek istemeyecekleri bir kara filmin başrol oyuncularına gibiydiler. Anne ve kızkardeşin paniğini evin tek oğlu Tarık Bitlis yatıştırmaya çalışıyordu. Aralarında en sakin görünen oydu. Olan biteni kabullenmiş gibiydi. Metin görünüyordu. Oysa o da panik içindeydi.

Bir süre sonra Eşref Bitlis'in üzerinden çıkan özel eşyalar eve getirildi. Bir çantanın içindeki pijamaları, oğlunun bir yaş gününde hediye olarak aldığı tırnak makası ve bir cüzdan. Cüzdanın içinden bir miktar para çıktı. Eşref Bitlis yokluğunda bile ailenin zor gününde yardıma yetişmiş, cenaze masrafları için gerekebilecek parayı ayırmıştı.

İşte o an Bitlis ailesinde bir şeyler donuklaştı, buruklaştı.

Eşref Bitlis'in ölümü ilk kez somutlaştı.

Kazadan üç gün sonra Tarık Bitlis uçağın düştüğü yere gitti. Merakı sonsuzdu. Son anda babası ne yapmıştı? Uçak nasıl düşmüştü? Kendini bunları düşünmekten

alı koyamıyordu.

PTT'nin arka bahçesindeki karaltı neredeyse olduğu gibi duruyordu.

Enkazdan kalanlar da...

Uçağın düşüş şeklini, pilotların yaptığı kahramanlığı, bir de bekçi kulübesinde ölen kişiyi düşündü. İşte bunun adı kader olmalıydı. Bir uçak düşüyordu üstünüze ve hiç beklemediğiniz bir anda ölüveriyordunuz.

Sonra babası geldi aklına ve babasının emir subayı Fahir Bey. Yıllarca beraber çalışmışlar, beraber ölmüşlerdi. Uçağın arka kısmında oturuyorlardı herhalde. "Emir subayıyla birbirlerine sarılmışlardır" diye düşündü.

Her yer bembeyazdı.

Bir kar vardı, bir de koku.

Garip bir yanık kokusu...

“Kaza”

Saime Sezginler (2. pilot Tuğrul Sezginler’in ablası): “Benim kardeşim yok olmuştu. Üstelik paramparça bir şekilde yok olmuştu. İlk zamanlarda, ilk duyduğumda büyük bir şok yaşadım. Kullandığım ilaçların etkisiyle ayakta durmaya çalışıyordum. Daha sonra işin duygusal boyutu daha başka şekle dönüşmeye başladı. Kendimi kardeşimin yerine koymaya çalıştım. Onun olay anında ne hissettiğini, ne düşünebileceğini anlamaya çalıştım. Bir ölüm olayıyla karşı karşıyaydım. Bunun yanında kardeşimin ölüme giden sesini televizyondan izlemiştim. Neredeyse ölüm anındaki sesiydi...”

Soğuk bir Şubat günü düşen uçağında, Eşref Bitlis yalnız değildi. Uçakta dört subay daha vardı. Kaza sırasında uçağın arka tarafında Bitlis’le birlikte oturan yaveri Albay Fahir Işık, Bitlis’in yıllardır en yakınında olan kişiydi. Kıdemli Başçavuş Emin Öner uçuş ekibinde yer alıyordu. Uçağın pilot kabininde iki kişi vardı. Pilot Binbaşı Yaşar Erian ve yardımcı pilot Yüzbaşı Tuğrul Sezginler.

Uçakta yolunda gitmeyen bir şeylerin olduğunu ilk olarak pilotlar sezmişti. Güvercinlik’ten ayrıldıktan birkaç dakika sonra Ankara’nın en büyük havaalanı Esenboğa’nın kontrol kulesiyle bağlantı kurmuşlar ve acil iniş istediklerini bildirmişlerdi. Uçak bu acil inişin rotasına oturmak üzereyken düşmüştü. Zaten bu yüzden uçağın düşüş yeri Yenimahalle ve civarıydı. Zira Ankara’nın bir ucundan, Güvercinlik’ten havalanan uçak Ankara’nın diğer ucundaki Esenboğa’ya inebilmek için geniş bir daire çizmek zorunda kalmıştı. Telsiz bağlantısında son olarak motorlarda bir arıza olduğu söylenmiş, bir daha da uçaktan haber alınamamıştı.

Görgü tanıklarının anlattıklarına, uçağın düştüğü yerde yapılan ilk incelemeler eklendiğinde pilotların büyük bir faciayı başarıyla engelledikleri ortaya çıkıyordu. Zira uçak Yenimahalle’de yüzlerce kişinin çalıştığı posta idaresi binasını kıl payı sıyırmıştı. Üstelik görgü tanıkları bu sırada uçağın motorlarından birinin alev almış olduğunun altını çiziyordu. Daha sonra uçak binanın hemen arka bahçesine doğru alçalmış, ancak pilotlar son anda içinde bir bekçinin olduğu kulübeye çarpmayı önleyememişlerdi. Sonuçta bekçi kulübesinde bulunan güvenlik görevlisi Ruhi Salay ve uçaktaki beş subay ölmüş, ancak binadaki yüzlerce kişi kurtulmuştu.

Her iki motorda sarsıntı...

Pilotlar birer kahramandı.

Uçağın neden düştüğü ise anlaşılamamıştı.

Uçak düştükten sonra ilk resmi açıklama, 18 Şubat 1993'te, yani olayın ertesi günü yapıldı. Genelkurmay Başkanlığı Genel Sekreteri Tümgeneral Yaşar Büyükanıt basın kuruluşlarına bir yazılı açıklama gönderdi. Açıklamada, yapılan araştırmalar sonrasında elde edilen sonuçların, Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nca oluşturulan bir heyet tarafından teyit edildiği belirtiliyor, olayın gelişimi dakika dakika şöyle anlatılıyordu:

17 Şubat 1993 tarihinde Kur. Plt. Bnb. Yaşar Erian, Kur. Plt. Yzb. Tuğrul Sezginler ve Kd. Başçavuş Emir Öner'den oluşan uçuş ekibi, Orgeneral Eşref Bitlis ve emir subayı Albay Fahir Işık'ı Diyarbakır'a götürmek üzere Güvercinlik meydanından saat 12.19'da kalkmıştır. Kalkışı müteakip 12.20'de Esenboğa yaklaşma kontrole temasa geçilmiş ve Diyarbakır uçuş rotasına girmek üzere yönlendirilmiştir. Uçak kalkıştan itibaren Esenboğa radarı tarafından takibe alınmıştır. Pilot 12.23'te her iki motorda sarsıntı olduğunu bildirerek Esenboğa meydanına aletli iniş talep etmiştir. Esenboğa tarafından iniş müsaadesinin verilmesini müteakip, bu yöne doğru iniş hazırlıklarını yapmış, ancak 12.24'ten itibaren radar teması ve daha sonra telsiz teması kaybolmuştur. Tahminen 12.26'da Yenimahalle Posta İşlem Merkezi park yerine düşmüştür.

“Bitlis’in uçağı bozuk”

Bu açıklamanın devamında B-200 Süper King Air tipi uçağın tüm dünyada kullanılan güvenilir bir VIP uçağı olduğu belirtiliyor, TSK envanterine yeni girdiğinin altı çiziliyordu.

Uçak, sanıldığıının aksine Eşref Bitlis’in uçağı değildi. Zira Bitlis uçuşlarını Jandarma Genel Komutanlığı’na ait, bundan daha küçük bir uçakla yapıyordu. Şükran Bitlis de eşinin genel olarak jandarmaya ait daha küçük bir uçakla uçtuğunu ve düşen uçağın aslında eşinin her zaman kullandığı uçak olmadığını belirtiyor. Kızı Meltem Bitlis ise son gün, düşen uçak havalanmadan yarım saat önce babasının kendisini aradığını ve kendi uçağı bozuk olduğu için yeni bir uçağı beklediklerini, bu uçağın da bulunduğunu ve birazdan havalanacaklarını söylediğini belirtiyordu.

Güreş: Sabotaja ihtimal vermiyorum

Eşref Bitlis’in kendi uçağı bozulmuştu. Bir süre önce bozulan uçak için parçalar istenmiş, ama nedendir bilinmez, bu parçalar bir türlü gelmemişti. Jandarma’nın uçağı da aslında yine Güvercinlik’te duruyordu. Jandarmanın denetim ve gözetimi altındaydı. Düşen uçak ise Güvercinlik’te Kara Kuvvetleri Havacılık Okulu’nun gözetim ve denetimi altında tutulan bir uçaktı. Bu uçağın Eşref Bitlis’e tahsis edilişi ve daha sonra yetkililerin verdikleri demeçler kafaları daha da karıştırıyordu. Kara Kuvvetleri Komutanı gazetecilere Eşref Bitlis’le kazadan bir gün önce bir kokteylde karşılaştıklarını ve Bitlis’in kendisine uçağının bozuk olduğunu söylediğini, bunun üzerine de kendisinin düşen uçağı ayarladığını söylüyordu. Yani bu uçakla Bitlis’in uçaacağı pek bilinmiyordu, dolayısıyla bu bir suikast olamazdı. Doğan Güreş de benzer bir görüşü 1997 yılında STV’de yaptığı bir konuşmada yineliyordu.

Doğan Güreş (Eski Genelkurmay Başkanı): Bir gün evvel Genelkurmay’a benim yanıma geldi. Kuvvet komutanlarımla beraber, Jandarma Genel komutanı olan rahmetli Eşref Bitlis dahil, İzmir’e bir seminer çalışmasına gidecektik. Fakat Güneydoğu için de bazı şeyler söylemişim ben. Lojistik ihmali ve diğer yönleri... Bana geldi ve dedi ki “Benim bunu gidip yerinde görmem lazım.” Ben de kendisine dedim ki “Gel İzmir’e, seminer önemli” dedim. “Hem orada değişik bir konu üzerinde fikir jimnastiği yapmış olursun.” “Komutanım beni affedin, bir emir verdim, şunu gidip yerinde göreyim” dedi. O gün bu müsaadeyi aldı. Ertesi gün gitti. Zaman çok kısaydı. Herkes de bilmiyordu bunu. Ertesi gün Kara Kuvvetleri uçağı tahsis edildi. Ve sonra bunu o gün söylediği gibi benimle ondan başka bilen öyle kimse de yoktu. Ertesi gün de bu iş oldu. Ne zaman bunun sabote hazırlığı

yapılacak. Ben de 128 defa gittim, hem de uçakla gittim. Yani ben ihtimal vermiyorum.

Önce Adnan Kahveci'ye tahsis edilmişti

Oysa yazışmalar bunun tersini gösteriyordu. Pazartesi günü Jandarma Genel Komutanlığı bir yazıyla Genelkurmay Başkanlığı'na Bitlis'in her zaman kullandığı uçağın bozuk olduğunu bildirmiş ve bir uçak tahsis edilmesi için yardım edilmesini rica etmişti. Genelkurmay Başkanlığı durumu Kara Kuvvetleri Havacılık Okulu'na bildirmiş, onlar da gerekli hazırlıklara başlamıştı. Üstelik uçuş ekibi ailelerine Çarşamba günü bir VIP uçuşları olduğunun haberini iletmış, kurallar gereği hiçbir içeriği hakkında bilgi vermemişti. Garip olan, bütün bunlar bilinmesine rağmen uçağın birinci pilotu Yaşar Erian'ın uçuştan bir gece önce nöbet tutmuş olmasıydı. Sabah evine bir asker gönderip eşyasını aldirmıştı. Uçağın düştüğü gün Genelkurmay'daki üst düzey subaylar İzmir'de devam eden bir tatbikattaydılar. Eşref Bitlis'in de yeri ayrılmış, ancak Bitlis bir hafta önceden operasyon hazırlıkları için Diyarbakır'a gideceğini birçok subaya söylemişti.

Düşen uçaksa 1990 yılında Maliye ve Gümrük Bakanı Ekrem Pakdemirli için alınmıştı. Havacılık merakı bilinen Pakdemirli bu yeni uçağıyla uçamadan görevden ayrılınca uçak yeni maliye bakanına, daha sonra bir trafik kazasında ölen Adnan Kahveci'ye tahsis edilmişti. Bakanlıktaki ilginç uygulamalarıyla tanınan Kahveci, makam uçağının, yayınladığı tasarruf genelgelerine uygun düşmeyeceğini düşünmüş ve uçağı Kara Kuvvetleri Komutanlığı'na devretmişti. Genelkurmay Başkanlığı'nın kazayla ilgili ilk açıklamasında, uçuş öncesi kontrollara ilişkin bilgiler veriliyordu:

Uçak bir gün önce usul gereği, VIP öncesi test uçuşu yapılarak hangarda emniyete alınmıştır. Uçuş günü yine usul gereği, uçuş öncesi her türlü bakım ve kontrolden geçirilmiş, ayrıca pist başında da pilotları tarafından hayati kontrolü yapılmıştır. Aynı zamanda hadise günü, kalkış meydanı, yedek meydanlar ve gidiş meydanı meteorolojik şartların uygun olması sonucu, saat 12.19'da kalkış yapılmıştır.

Gerçi ilk açıklama uçağın kalkış yaptığı saati doğru veriyordu, ancak bir başka gerçekten hiç bahsetmiyordu. Zira Bitlis içindeyken uçağın kalkış saati aslında öğlen değil sabah 9 civarıydı. Güvercinlik havaalanının bir gün önceden yapılan uçuş planlamasında kalkış saati sabahtı. Oysa uçak planlanandan saatler sonra kalkmıştı. Peki ama bu gecikmenin gerçek sebebi neydi?

Meltem Bitlis'e bakarsanız son telefon konuşmasında Bitlis kızına "gerekli parçalar gelmediği için kendi uçağının kalkamadığını söylemiş ve yerine yeni bir uçak arandığı için bu kadar geciktiklerini" belirtmişti. Bir başka iddiaya göre Bitlis sabah dışıye gitmiş ve bu yüzden uçuş gecikmişti. Gerçi Bitlis'in uçağı kalkmamıştı ama listede görünen diğer uçaklar havalanmıştı. Resmi raporlar Bitlis'in uçağının neden geciktiğini sonraki günlerde bir başka nedenle açıklayacaktı.

Genelkurmay'ın açıklaması daha sonra uçak kalktıktan sonra nelerin olduğunu

anlatıyordu.

Kalkış müteakip pilotlar, gerek Güvercinlik gerekse Esenboğa havaalanı kuleleriyle gerekli telsiz irtibatları sağlanmıştır. Kalkıştan bir süre sonra alınan hava raporlarına rağmen o an ve o bölgedeki beklenmedik şekilde ortaya çıkan yoğun buzlanma şartları sonucu motorlarda buzlanma ve bu nedenle aşırı sarsıntı ve takat düşüşü meydana gelmiş ve pilotlar Esenboğa'nın aletli yaklaşma imkanlarından yararlanarak Esenboğa'ya mecburi iniş talep etmişlerdir. Belirlenen bazı emarelere göre (motor sesinde değişiklik) pilotların buzlanmayı önlemek için son çare olan pervane ve hatve değişikliğini yaptıklarını, ancak irtifa azlığından uçağın kontrolünün sağlanamamış olduğu ve müessif kazanın bu nedenle meydana geldiği sonucuna varılmıştır.

19 Şubat 1993 Sabah, Cumhuriyet

Olayın üzerinden henüz 24 saat bile geçmemişti. Yapılan açıklama ise gerek uçağın içinde yaşananları, gerekse nasıl düştüğünü bir film senaryosu gibi en ince detaylarına kadar plan plan anlatıyordu. Olayın "kesinlikle" bir kaza olduğunun altı çiziliyor, açıklamalarda yapılan ince tariflerle en ufak bir şüpheye bile yer verilmiyordu. Görünen o ki Genelkurmay Başkanlığı Bitlis dosyasını "kaza" diyerek kapatıyordu.

Oysa dosya henüz kapanmamıştı.

Abla

17 Şubat 1997

19.30, Ankara

Akşam haberlerinde "kazanın" ilk görüntüleri yayınlanıyordu. Sezginler ailesinin evinde oturacak yer kalmamıştı. Şehit pilotun genç meslektaşları, ailenin yakınları, üst düzey komutanlar, komşular herkes evdeydi. Haber saati geldiğinde herkes susmuştu. Evde yalnızca kaza haberini veren televizyonun sesi duyuluyordu. Önce birkaç görüntü, sonra uçaktan son konuşmalar. Evde Tuğrul Sezginler'in Esenboğa kontrol kulesiyle yaptığı konuşmalar yankılandı. Bir şok dalgası dolandı evde. Genç pilotun, cızırtılar arasında zor duyulan sesi... Ölüm öncesi son dakikalar... "O an" bir kez daha yaşanıyordu. Saime Sezginler bir anda yerinden fırladı ve kardeşinin arkadaşlarına televizyonu gösterip bağırmaya başladı. "Bakın, bir hata görüyor musunuz, söyleyin bir hata var mı?" Bir abla kardeşini son dakikada ölümden kurtarmak için bir şeyler yapmaya çabalıyordu. Pilotlar, "Yok, hayır, her şey normal gözüküyor" dediler. Saime Sezginler'in gözlerinde bir an için doğan umut ışığı birazdan televizyondan yükselen hissettirilerle söndü. Uçak düşmüştü.

Sezginler ailesi

Saime Sezginler için bu sesten sonra hiçbir şey bir daha eskisi gibi olmayacaktı. Dayanamadı. Bayıldı.

Saime Sezginler kardeşinin ölüm haberini İstanbul'daki eczanesinde öğrenmiş, oğlunu alıp Ankara'ya kardeşinin ve ailesinin beraber yaşadığı Anıttepe'deki evlerine gelmişti. Sezginler ailesinin evindeki manzara Bitlis ailesinin evindekinden farksız değildi. Sezginler ailesi asker kökenli bir aileydi. Hasan Sezginler bir albay emeklisiydi. Kübra Sezginler ve oğlu Tuğrul Sezginler'le Ankara Anıttepe'deki evlerinde mütevazı bir hayat sürdürüyordu. "Kaza" haberi geldikten sonra ev genç pilotun görev arkadaşlarıyla dolup taştı. Anne ve baba Sezginler ilk şoku üzerlerinden atmaya çalışırken, abla, yani Saime Sezginler eve gelen kardeşinin arkadaşlarından bilgi almaya çabalıyordu. İlk öğrenmek istediği kardeşini kazadan sonra kimsenin görüp görmediği idi. Aslında durumunun nasıl olabileceğini az çok tahmin ediyordu. Ancak yine de delicesine bir merak içini kemiriyordu. Tuğrul Sezginler'in arkadaşları aileyi daha fazla üzmemek istemiyor ve bu tür soruları genel ifadelerle geçiştirmeye çalışıyorlardı. Kimi "görmedik" diyor, kimi "parçalanmıştı" deyip hemen başka bir konuya geçiyordu. Ancak genç pilotlardan biri Saime Sezginler'in meslek hayatını bitirecek bir cümleyi ağızından kaçırdı. "Gördük,

parçaları bir sedyenin üzerinde duruyordu” dedi. İstanbul’da bir hastanenin eczanesinde çalışan Saime Sezginler sonraki günlerde ne zaman bir sedye görse aklına bu cümle ve kardeşi gelecek, emekliliğini beklemeden bir dilekçe verip, her gün önünden yüzlerce sedyenin geçtiği hastanedeki görevine bir daha geri dönmeyecekti.

Garip bir merak duygusu

Sezginler ailesi için yeni bir dönem başlıyordu. Anne ve baba evlat acısını unutmaya çalışırken Saime Sezginler kardeşinin ölümünü aklından çıkartamıyordu. Kazadan geriye kafasına tam olarak oturtamadığı kimi ayrıntılar kalmıştı.

Ne yaparsa yapsın kardeşini bir daha geri getiremeyecekti, bunu biliyordu ancak yine de kardeşinin ölüm şeklini kabullenemiyordu.

Ne ilkokuldaki oğlu, ne durmak dinmek bilmeden ağlayan annesi, ne de sessiz ve vakur bir tavırla “ani ölümü” kabullenmeye çalışan babası, kendine durmadan sorular sormasını engelleyebiliyordu. İlk zamanlar kardeşinin kaza sonrasındaki durumunu merak eden Saime Sezginler, daha sonra kazanın nasıl olduğunu merak etmeye başladı.

Bu sefer kaza alanına gitme sırası ondaydı. O da Tarık Bitlis gibi birkaç gün sonra uçağın düştüğü alana gitti. Garip bir merak duygusu ölenlerin yakınlarını teker teker kaza yerine çekiyordu. O da Tarık Bitlis gibi uçaktakilerin son anlarını hissetmeye çalıştı. Beyaz karların ortasındaki karaltıda ve uçağın kalan parçalarının arasında gerçeklerle bir kez daha yüzleşti. Kardeşinin öldüğü artık kesindi. Bir duvarın üzerine oturup kaza alanını seyretti.

Ağladı, ağladı, ağladı...

Sonra kazanın nasıl olduğunu bir kez de etraftakilerden duymak istedi. Görgü tanıkları bulmaya çalıştı. Uçağın nasıl düştüğünü sordu. İçinde şüphe vardı. Şüphe bulutlarını dağıtmak zorundaydı. Karaltıları ve enkazdan artakalanları geride bırakırken hayatta tek bir amacı kalmıştı: Bu işin peşini bırakmayacaktı.

Evlerini her gün dolduran şehit kardeşinin eski arkadaşlarına kazanın sebebini sormaya başladı. Her seferinde aynı cevabı aldı. Söylenen tek söz “buzlanma”ydı. Aslında Genelkurmay’ın basına yaptığı açıklamalarda da hep aynı kavramın üzerinde duruluyordu. Saime Sezginler ilk şoku atlattıktan sonra olaylara farklı bir gözle bakmaya başladı. Aklına ilk gelen soru şuydu: Nasıl olmuş da böyle bir kazanın buzlanma yüzünden meydana geldiği hemen anlaşılabilmişti? Açıklamalar nasıl olup böylesine kesin ve kararlı bir şekilde hemen yapılabilirdi? Zira sonunda bu bir teknik konuydu ve böylesine darmadağın olmuş bir uçak hakkındaki teknik açıklamanın bu kadar çabuk yapılması Saime Sezginler’i hem şaşkınlık hem de merak içinde bırakmıştı.

O gün başka hiçbir uçak buzlanmadı!

Açıklanan rapor bir yana, Tuğrul Sezginler daha kısa bir süre önce uçağın 1. Pilotu Yaşar Erian'la birlikte önce ABD'ye gidip bunca özel eğitim almışken, nasıl olup da "buzlanma"nın farkına varamamışlardı. Aslında bunlar yalnızca Saime Sezginler'in içinden geçirdiği sorular değildi. Evlerini başsağlığı için dolduran genç pilotlar da aralarında benzer konuşmalar yapıyorlardı. Böylesine modern uçakların nasıl olup da "buzlanma"dan düştüğünü birbirlerine soruyorlardı. Saime Sezginler İstanbul'da yaşasa da kardeşinin hayatını yakından takip ediyordu. Düşen uçakta yer alan diğer pilotun ve kardeşinin öğretmen pilot olduklarını, üstelik kardeşinin daha kısa bir süre önce bu uçakların İngilizce yazılmış kullanım kitaplarını Türkçeye çevirdiğini bizzat kendisinden duymuştu. Uçak düşmeseydi Tuğrul Sezginler bu notların yardımıyla yeni pilotlara pazartesi gününden itibaren uçuş intibak eğitimi vermeye başlayacaktı.

Saime Sezginler merakını ve öfkesini acıyla birleştiriyor, "kaza"yı kabullenemiyordu. Sorular beynini kemiriyordu, ama havacılık hakkında hemen hiçbir şey bilmiyordu. Belki çocukçaydı, ama örneğin "buzlanma" kelimesi aklına takılmıştı. Bunun hangi hava şartlarında olabileceğini düşünmeye başladı. "Acaba hava şartları gerçekten buzlanmaya elverişli miydi?" Ya da "Meteorolojik şartlarla ilgili veriler yanlış yayınlanmış olabilir miydi?"

Saime Sezginler (2. Pilot Tuğrul Sezginler'in ablası): Bu çok çocukça bir düşünceydi. O an için benim düşüncemdi. Birkaç gün sonra kendimi Meteoroloji Genel Müdürlüğü'nde buldum. Diyarbakır'a gidecekti uçak. Hem Diyarbakır'ın meteorolojisini hem de Ankara'ninkini o an için öğrenmek istedim. Meteoroloji raporlarını almak istedim. Haklı olarak bunun verilmesinin yasak olduğunu söylediler. Ayrıca, bunların alanda bir şubeleri varmış, alan meteorolojisiyle ilgilenen. Oradan almam gerektiği söylendi. Tabii çok acılı bir şekilde gittim. Dışarı çıkarken, şu an tanımam mümkün değil, zaten oradakileri de hatırlamam mümkün değil, yanıma birileri yaklaştı. "Hanımefendi, o gün Ankara'dan havalanan birçok uçak var ama aynı gün buzlanma sebebiyle düşen başka uçak yok. Buzlanma şartları yoktu o saatte. Biz bu işin uzmanıyız. Tabii ki buzlanma açıklaması yapıldıktan sonra biz de kendi aramızda, bu bina içinde bunu tartışıyoruz. Siz bunun altında başka şeyler araştırın" gibi bir ifade kullandı.

Biraz ilerledim, iki kişi daha yaklaştı, benzer şeyler söylediler. Birkaç gün ben bu konuyu düşünmeye başladım. İlk andaki duygusal davranışlar yerini şüpheye bırakmaya başladı. Duygusal bir araştırma yapıyordum. "Kardeşim ölüirken ne hissetti, heyecanlandı mı?" gibi düşünceler yerini şüpheye bıraktı.

Güvercinlik'ten kalkan Yenimahalle'de düşen B-200 uçağı yeniden Güvercinlik hava üssüne taşınıyordu. Tek bir parça olarak havalanan uçağın parçaları şimdi kamyonlara doldurularak tek tek üsse getiriliyordu. Gelen parçalar askeri üste özel olarak ayrılmış bir hangarda toplanıyordu. Oluşturulan özel bir heyet ya gelen parçaları biraraya getiriyor ya da tek tek inceliyordu. 1. Rapor çoktan yayımlanmış ve teorik olarak uçağın düşüş şekli en ince ayrıntısına kadar açıklanmıştı. Şimdi sıra teknik olarak da uçağın düşüşünün aydınlatılmasına gelinmişti. Olay yerinde çekilen fotoğraflar, metal erime oranları, uçağın parçalarının etrafa dağılışı şekli, kaybolan parçalar...

2. Rapor yazılmaya başlandı.

Ankara, 6 Mart 1993

Bitlis dosyası resmi olarak kapatılmıştı. Sıra yaraların sarılmasına gelmişti. Oysa bir abla içinde taşıdığı kardeş acısının verdiği güçle bu kazanın perde arkasında yaşananları öğrenmeye çalışıyordu. Bitlis'in düşen uçağının ikinci pilotunun ablası Saime Sezginler kazayı kolay kolay unutacağına benzemiyordu. Pilot kardeşinin mesleğinin inceliklerini öğrenmek için kolları sıvamıştı.. Uçağın gerçekten kaza sonucu mu düştüğünü anlamak için öncelikle bir uçağın nasıl uçtuğunu öğrenmesi gerekiyordu.

En büyük yardımcısı yine Tuğrul Sezginler oldu.

Gerçi kardeşi ölmüştü ancak ölmeden önce kullandığı uçağın el kitabını Türkçeye çevirmişti. Saime Sezginler satır satır bu kitabı okuyup Beechcraft 12 uçaklarının nasıl uçtuğunu öğrenmeye başladı. Anlayamadığı yerlerde kardeşinin pilot arkadaşlarına danışıyor, okuyor, soruyor, araştırıyordu.

"Bu kadar basit olamaz"

Bu arada "demeçlerle" kapatılan Bitlis dosyasıyla ilgili son bürokratik işlemler, tahkikatlar devam ediyordu. Yapılan soruşturmaların sonuçlarını en çok merak eden kişi Saime Sezginler'di. Artık bütün gelişmeleri yakından adım adım takip edecekti. Tahkikatı yapacak makamın Kara Kuvvetleri Askeri Savcılığı olduğunu öğrendi. Ve savcının makamına gitmeye karar verdi. Soruşturmayı yürüten askeri savcının adı Yüksel Ferah'tı. Saime Sezginler kafasında kurduğu teorileri ve soru işaretlerini birisiyle paylaşmak istemişti. Aradan geçen günler içinde resmi açıklamalarla olay "kaza" denilerek kapatılmış olsa da Saime Sezginler'in kafasında farklı bir senaryo vardı. İpuçları Sezginler'i bu olayın bu kadar basit bir kaza olmayabileceği ihtimali üzerinde durmaya itiyordu. Yüksel Ferah kuşkusuz Sezginler'den bu yönde bir şeyler duymayı beklemiyordu. Oysa Saime Sezginler söze zihnindeki kuşkuvarı anlatarak başladı.

Saime Sezginler: "Birtakım söylentiler kulağıımıza geliyor, ben çok üzüliyorum. Kardeşim 32 yaşında hayatını kaybetti. Üstelik paramparça

oldu. Yapılan tahkikata güvenmek istiyorum” diye açık bir şekilde duygularımı ifade ettim.

Savcı ilk şaşkınlığı üzerinden attıktan sonra hemen söze girdi. Karşısında kimi gazetelerden okuduklarından etkilenmiş acılı bir şehit ablasının bulunduğunu düşünüyordu. Onu rahatlatmak istedi: “Çok şanslısınız. Yaptığım bu tahkikata güvenebilirsiniz” dedi.

Saime Sezginler öyle kolay kolay rahatlayacak gibi görünmüyordu. Kafasına takılan sorular vardı. Üstelik o artık yalnızca ölenlerin ardından gözyaşı döken sıradan bir şehit yakını değil, merak eden, inceleyen, araştıran bir ablaydı. Son günlerde çevresindeki pek çok kişi kazayla ilgili pek çok konuda fikir beyan ediyor ve olur olmaz her şeyi yanında rahatça konuşuyorlardı. Saime Sezginler bunları anlamazmış gibi dinliyor, fakat daha sonra notlar alıyor, konuşulanlarla ilgili aklına takılanları araştırıyor ve bir yapbozun parçalarını tek tek yan yana getiriyordu.

Saime Sezginler’in savcıya söyleyecek sözleri vardı.

Saime Sezginler: Kafama takılan birtakım soruları yönelttim. Hatta şöyle dedim: “Sizin önünüzde konuşulmayabilir ama bizim yanımızda, olayın da şokuyla, kardeşimin çok yakınında olan bir yığın pilot var veya orada görevli insan var. Farkında olmadan söyledikleri bazı şeyler var” dedim. Aslında onlar da bunları bilinçli yapmıyorlardı. Ben bunlardan bazı neticelere ulaşıyordum. Savcıya daha sonra, “Benim de bildiğim birtakım şeyler olabilir, ben de bu bilgilerimi size sunmak istiyorum” dedim.

Saime Sezginler, özellikle uçağın düşüş nedeni “buzlanma” diye açıklandıktan sonra, bir uçakta buzlanmanın nasıl olacağını araştırmaya başlamıştı. Bir uçağın motorlarının buzlanması demek o uçağın motorlarının donması anlamına gelmiyordu. Tam tersi buzlanma demek motorların donmasını önleyecek sistemin donması anlamına geliyordu. Bir uçak havalandıktan sonra yükseklik arttıkça hava sıcaklığı düşüyor ve kimi zaman sıcak bir yaz gününde güneşli bir havada uçarken bile yükseklik nedeniyle motorlarda buzlanma olabiliyordu. Bu yıllardır havacılıkla uğraşan herkes tarafından biliniyor, bu yüzden de uçakların üretiminden kalkışına kadar buzlanmayı önleyici pek çok tedbir alınıyordu. Uluslararası havacılık kuralları içinde özellikle buzlanma tehlikesinin olabileceği havalarda uçaklar kalkmadan önce özel yapılmış makinelerle alkolle ykanıyordu. Böylece bir uçak kalkmadan önce buzlanmaya karşı ilk tedbir yerde alınıyor ve şayet bir buzlanma oluşmuşsa alkolle çözülüyordu. Daha sonra, uçarken de, çeşitli otomatik ya da elle çalıştırılan mekanizmalar aracılığıyla buzlanmaya karşı tedbirler alınıyordu.

Buzlanma aynı zamanda, uçağın motorunu soğutucu sistemlerin donması anlamına geliyordu. Yüksek hızda çalışan uçak motorları doğal olarak yüksek ısı üretiyorlar, bu ısıyı

değede tumak için bütün uçaklarda motorları soğutucu mekanizmalar yer alıyordu. İşte buzlanan da bu mekanizmalardı. Yani soğutucular donuyor ve uçakların motorları aşırı ısınmadan dolayı arızalanıyor ki, bunun sonucu çoğu zaman metal erimesi gerçekleşiyordu. İşte motorların ısınmasını engelleyecek bu soğutucu sistemlerin donup çalışamaz duruma gelmesini engellemek için de her uçakta bir ısıtıcı bulunuyordu. Yani bu soğutucu, uçak motorlarını soğutan sistemleri ısıtarak donmasını önlüyordu. İşte bu soğutucular donunca uçak motorlarında bir buzlanma oluşuyor, motor deforme oluyor ve uçaklar ya düşüyor ya da şanslıysalar inmeyi başarabiliyorlardı.

Savcı: Hiç duymadım!

Saime Sezginler bütün bunları öğrendikten sonra kafasında oluşan ilk soruyu hemen savcıya sordu:

“Acaba uçak alkollenseydi... Tabii ki motor değil alkollenecek olan... Gövde, özellikle gövde buzlanmasına karşı alkollenseydi acaba uçak düşmeyecek miydi? Mademki buzlandı, belki bu alkollenme engelleyecekti.”

Savcı bu soruyu hayretle karşıladı: “Ben böyle bir şey hiç duymadım. Yani uçağın buzlanmaya karşı alkollenmesiyle ilgili herhangi bir şey duymadım” dedi.

Bu sefer şaşıрма sırası Sezginler’e gelmişti. Zira tahkikatın çoktan bitmiş olması gerekiyordu. 10, hattâ 15 gün Kara Kuvvetleri Havacılık Okulu’nda kalınmış, gerekli incelemeler yapılmış ve karar verilme aşamasına gelinmişti. Oysa savcı ilk kez böyle bir olasılıkla karşılaşmış gibi davranıyordu. Ancak bu olasılığı gözardı da etmiyordu.

Savcı, “Siz bana bu konuda yardımcı olun, alkollenmeyle ilgili elinizde bilgi varsa getirin” dedi.

Saime Sezginler: Evet, dedim. Size alkollenmeyle ilgili bir fotoğraf getireceğim. Bir cihazın fotoğrafı. Neredeyse uçak büyüklüğüne yakın bir cihaz. Kullanılan cihaz bu olmalı. Daha sonraki araştırmalarımda bunu teyit ettiler. Mesela THY’nin veya diğer havayollarının uçakları soğuk havalarda alkolleniyormuş böyle bir cihazın yardımıyla. Daha sonra kendisine bir fotoğraf postaladım ve altına da birtakım notlar ilıstırdim. Alkollenmeyle ilgili bilgiler... Bu arada savcı bana Kara Kuvvetleri Komutanlığı kaza kırım ve uçuş emniyet kurulu müşterek raporunu beklediğini ve bu rapordan sonra karar vereceğini söyledi. Biz de bu raporu beklemeye geçtik.

Rapor Sezginler ailesine ulaşmadan Sabah gazetesi yazarı Ahmet Vardar’ın eline bir haber geldi. Sabah gazetesi rapordaki ayrıntıları kaynak belirtmeden, sürmanşetten “Gizlenen Gerçek” diye kullandı. Haberde Ahmet Vardar, Bitlis’in uçağının düşüş nedenini pilotların yorgunluğuna ve eğitimlerinin yetersiz olduğuna bağılıyordu. Yaşar Erian’ın

çocuğu hasta olduğu için bir gece önce uykusuz kaldığı, bu yüzden fizik ve moral çöküntü içinde olduğu belirtiliyordu. Ayrıca ikinci pilot Tuğrul Sezginler'in uçağı kullanmak için Amerika'da aldığı eğitimin yetersiz olduğu da habere ekleniyordu. Habere göre ayrıca pilotlar üstlerine düşen görevleri tam olarak yapmamışlardı. Uçağı bir gün önce, her VIP uçuşunda zorunlu olan deneme uçuşuna tâbi tutmamışlar, uçuş sabahı saatlerce soğuk havada bekletmişlerdi.

Ayrıca haberde pek çok deneyimli pilotun ordudan ayrıldığı ve VIP uçaklarını Tuğrul Sezginler gibi genç pilotların kullanmak zorunda kaldıkları belirtiliyordu.

Ayrıca habere göre Genelkurmay Sekreterliği bu iddiayla yakından ilgilenmişti. Kazanın, ölen pilotların "ihmal"inden kaynaklandığı, dolayısıyla pilotların "kusurlu" olduğuna ilişkin "kanıtlardan" sonra Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş haberi incelemiş ve Kara Kuvvetleri Komutanı Muhittin Fisunoğlu'ndan soruşturma açılmasını istemişti.

Yani? Yani, kazanın sorumluları, suçluları uçaktaydı.

Kabahat, ölen pilotlardaydı.

Haber, Sezginler ailesinin evine bomba gibi düştü.

Silinmesi gereken kara leke

Bir gece önce uçağın rotasını son anda postaneye düşmekten çevirmeyi başarıp yüzlerce kişiyi kurtaran kahraman şehit pilotun acılı ailesi olarak yatan Sezginler, sabahleyin Jandarma Genel Komutanı'nın ölümünden sorumlu, beceriksiz, tecrübesiz genç pilotun ailesi olarak uyandı.

Önce yakınları gazeteleri aile fertlerinden sakladı. Ancak öğrenmeleri uzun sürmedi.

Sezginler ailesi için artık bu uçak kazasının nasıl olduğunu tam olarak öğrenmek acılı bir ablanın kuru bir merakından ibaret değildi.

Şehit oğullarının üzerinden silinmesi gereken bir leke vardı.

Ve oğullarını görev başında şehit veren Sezginler ailesi için yaşamak ile "onur" kelimeleri eş anlamlı hale gelmişti.

Sezginler ailesinin saklanan gazetelerden birkaç gün sonra haberi oldu. Saime Sezginler, Ahmet Vardar'a bir mektup yazdı, Sabah gazetesinde hiç yayımlanmayan bu mektup aylar sonra Aydınlık gazetesinde yer aldı. Saime Sezginler mektubuna, "Tuğrul Sezginler ile ilgili haberinizde 'başarısız ve tecrübesiz bir pilot' ifadelerini kullanmakta, kamuoyunda böyle bir intiba uyandırmakta ve hiç de hak etmediği halde (kardeşimi) vuku bulan elim kazanın nedenlerinden biri gibi göstermektesiniz" diye başlıyor ve

Vardar'ın suçlamalarına sekiz maddede cevap veriyor, mektubunun aynı sütunlarda yayımlanmasını istiyordu.

Mektupta Tuğrul Sezginler, ablası tarafından şöyle anlatılıyordu:

Genelkurmay Başkanlığı bu yeni uçakları almaya karar verdikten sonra gelecek vaat eden sekiz pilotu Amerika'da Flight-Safety uçuş merkezinde eğitime göndermişti. Bu kursun sonunda zaman yetmemiş ve dört pilot bütün kursu tamamlamış, kalan dört pilot ise 'emergency' eğitimini Türkiye'ye döndüklerinde tamamlamak zorunda kalmışlardı. Tuğrul Sezginler de kalan eğitimini Türkiye'de tamamlayan dört pilottan biriydi.

“İyi pilot” sıfatını kazanmıştı

Ahmet Vardar haberinde bu durumun kursu başarısızlıkla bitirmek anlamına geldiğini iddia ediyordu. Saime Sezginler ise yolladığı mektubunda şöyle karşılık veriyordu: “Böyle olsaydı 'bu tür uçaklarda uçamaz' diye bir kayıt düşerlerdi onun için.” Saime Sezginler, kardeşiyle ilgili başka bilgiler de veriyordu... Tuğrul Sezginler Amerika'daki kurs yarım kaldığı için yalnızca ikinci pilot olarak bu tür uçuşlara katılabiliyordu. Gerçi eğitimini daha sonra “pekiyi” dereceyle Türkiye'de tamamlamıştı, ancak yine de bu uçuşta ikinci pilot görevindeydi. Sezginler Türkiye'ye döndükten sonra Diyarbakır Piringlik Üssü'nde görevlendirildi. Çekiç Güç'ün Kuzey Irak'a yaptığı seferlere altı ay boyunca gözlemci olarak katıldı.

Kazanın olduğu güne kadar Beechcraft Super King Air B-200 uçağında toplam 130 saat uçuşu vardı. Zaten bu tip uçakları Amerika'dan Türkiye'ye getirenler de o ve arkadaşlarıydı. Bu uçaklarla hava sıcaklığının eksi 60 dereceyi bulduğu Atlantik Okyanusu'nu ve çeşitli bölgeleri aşmışlar, Türkiye'ye inişlerinde törenlerle, şampanyalarla karşılanmışlardı.

Sezginler'in toplam uçuş saati 1554 saatti. Yani normal havacılık kurallarında “iyi pilot” sıfatını kazanmak için gereken 1500 saatlik uçuş süresini aşmıştı. Üstelik o güne kadar çeşitli VIP uçuşlarında da görev almıştı. Ayrıca Tuğrul Sezginler B-200'lerin elkitabını Türkçeye çevirmiş ve genç pilotlara eğitim vermeye hazırlanıyordu. Aslında Bitlis'in uçağının düştüğü 17 Şubat 1993 tarihindeki görev çizelgesinde adı yazmıyordu. Ancak sonradan bir değişiklik olmuş ve görevli olduğunu öğrenince uçağın rutin uçuşlarını yapmıştı. Düşen uçakla bir gün önce uçmuş, gece hangara bıraktırmıştı.

Sabah yapılması gereken deneme uçuşu ise bir türlü gerçekleştirilememişti. Uçuş programında sabah 8.30 civarında kalkması planlanan uçağın kalkışı öğlene ertelenmişti. Ancak yine de tedbir elden bırakılmamış ve uçak pistte 30 dakika çalıştırılarak herhangi bir sabotaj ihtimaline karşı tedbir alınmıştı.

Sezginler'in bu açıklaması Sabah gazetesinde hiç yer almadı. Saime Sezginler bunun üzerine Ahmet Vardar'a bir dava açtı. Gazetede yayımladığı bütün bu bilgilerin kaynağını sordu. Cevap alamadı ama davayı kazandı. Haberdeki bilgiler ise bir süre sonra resmi bir

belgede yer alacaktı.

Rapor... Rapor... Rapor...

Ankara, 5 Mayıs 1993

Kara Kuvvetleri Komutanlığı Askeri Savcılığı, Sezginler ailesinin beklediği ilk raporu açıkladı. Ancak bu bir rapor değil, kazayla ilgili herhangi bir "kovuşturmaya yer olmadığı kararı"ydı. Askeri Savcı Hakim Yarbay Yüksel Ferah imzalı dört sayfalık kararda, soruşturmanın nasıl yapıldığı ve kazayla ilgili soruşturmaya neden gerek duyulmadığı ayrıntılı olarak anlatılıyordu.

Soruşturma 24 Aralık 1991'de uçağın Amerika'dan bir pilot albay, iki pilot binbaşı ve bir sivil pilot tarafından getirilişinden başlatılmıştı.

Karar metnine göre, düşen uçak 26 Aralık 1991 tarihinde Kara Havacılık Okulu Komutanlığı'na teslim edilmişti. En son kontrolü kazadan bir gün önce yapılmıştı.

"Kovuşturmaya yer olmadığına..."

İlginç bir ayrıntı, düşen uçak sigortalı değildi. (Gerçi karar metninde değinilmiyordu, ancak bu şu anlama geliyordu: Şayet uçak sigortalı olsaydı, sigorta şirketi de uçağın düşüş şekliyle ilgili olarak askeri makamlardan ayrı kendi araştırmasını yapacaktı.) Bir gece önce önünde bir başka uçağın durduğu bir hangarda yarısı hangarın dışında kalacak şekilde muhafaza edilmişti. Karar metninde bir sabotaj ihtimalinin öncelikle araştırıldığına altı çiziliyordu. Bir gece önce uçağın yakınında nöbet tutan 30 kişiyle görüşülmüş, ifadeleri alınmıştı. Uçağın yakıt aldığı tankta kimyasal analiz yapılmış, herhangi bir sabotaj ihtimalinin bulunmadığı belirlenmişti. Bununla da yetinilmemiş, uçağın durduğu hangara gidilmiş, hangarın durumu, uçağın kapı anahtarlarının muhafaza edildiği özel cam dolabın fotoğrafla tespiti yapılmıştı. Hatta uçağın kapı anahtarını ele geçiren birinin uçağa binip binemeyeceğinin tatbikatı yapılmıştı. Uçak kapısının açılabilmesi için kapı koluyla birlikte kolun altında bulunan özel basma butonuna aynı anda basılması gerektiği, bunu bilmeyen bir kimsenin uçağa girmesinin mümkün olamayacağı anlaşılmıştı.

Ayrıca 1. Pilot Yaşar Erian'ın bir önceki gece nöbetçi olduğu, ancak gece 23.00'te istirahata çekilip sabah 06.30'da uyandırıldığına, yani 1. Pilot'un yorgun olmadığına, kimsenin de pilotları uçuşa zorlamadığına altı özellikle çiziliyordu.

Daha sonra kararın hazırlanmasında faydalanan raporlardan alıntılar yapılıyor ve uçağın yüzde 60 pilot hatası, yüzde 40 buzlanma yüzünden düştüğü belirtiliyordu.

Kararın devamında o anda görevli hiç kimsenin kazayla ilgili hiçbir sorumluluk taşımadığı çeşitli şekillerde anlatılıyordu.

Karar metni, "takip ve tahsil bedelleri saklı kalmak kaydıyla kovuşturmaya yer olmadığına karar verildi" denerek sona eriyordu.

Ne sorular, ne de cevaplar var

Karar metni hemen resmi makamlara ve tabii kazada yakınlarını kaybetmiş olan ailelere iletildi. İlk anda hiç kimsenin rapora bir itirazı yoktu. Zaten raporda o güne kadar konuşulanların dışında çok da farklı bir konuya değinilmiyordu. Oysa Saime Sezginler raporu daha farklı bir gözle okuyordu. Ne de olsa bir süre önce raporu hazırlayan savcıyla konuşmuş ve aklındaki kimi soruları gündeme getirmişti. Savcının kendisinden rica ettiği belgeleri ve hatta fotoğrafları vakit kaybetmeden kendisine ulaştırmıştı. Şimdi "kovuşturmaya yer olmadığı" kararını okurken bir süre önce savcıyla paylaştığı soruların cevaplarını da arıyordu. Oysa elindeki belgede ne aradığı sorular ne de cevapları vardı.

Şöyle anlatıyor Saime Sezginler:

Belgede bende hayret uyandıran ifadeler vardı. Mesela savcı bana alkollenmeyle ilgili hiçbir bilgisi olmadığını söylemişti ve o tarihte orada yapılan tahkikat da çoktan bitmişti. Yani yeni bir bilgi edinildiğini de sanmıyorum. Oysa metinde şöyle bir ifade kullanılıyordu: "Pilotlar uçuşa çıkmadan evvel uçağı el pulvarizatörü ile alkollemek lüzumunu hissetmediler." Bu bende bir şok yarattı. Kara-Havacılık Okulu'nda veya başka yerlerde pilotun el pulverizatörüyle uçağı alkollendiği görülmüş bir olay değil. Ayrıca bu konuda hiçbir bilgisi olmadığını söylediği halde böyle bir ifade kullanmış olması da şaşırtıcıydı(...) Benim kanaatime göre bu rapor tamamen pilotları suçlamaya yönelik. Daha doğrusu pilotları suçlamaya yönelik demeyeyim de olayı tamamen pilotlara bağlayarak, yaşayanları içinden çıkarmaya yönelik bir rapordu, takipsizlik kararıydı.

Müşterek Kanaat Raporu'nun önemi

Saime Sezginler karar metninde yazılanlara inanmasa da yapabileceği bir şey yoktu. Ama bu işin peşini bırakmaya da hiç niyetli değildi. Kazayı araştırmaya devam etti. Bu sefer teknik araştırmaları bir süreliğine bir kenara bırakıp askeri tahkikatların nasıl yapıldığını öğrenmek için hukuk öğrenmeye başladı. İlk öğrenmek istediği bu tür uçak kazalarında nasıl bir tahkikat yapıldığı, bu tahkikatın hangi aşamalardan geçtiği ve prosedürün ne olduğuydu. Yine ilk olarak kardeşinin meslektaşlarına başvurdu. Daha sonra sivil pilotlarla konuşmaya başladı. Yaptığı bütün araştırmalar Sezginler'i o güne

kadar duymadığı çeşitli kurullar ve bu kurulların hazırladığı raporlara götürdü. Pilotlar, Kara Kuvvetleri Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu adlı bir heyeti ve bu heyetin hazırlayacağı "müşterek kanaat raporunun" önemini anlattılar. Bu raporu elde etmek çok önemliydi. Bir başka önemli rapor da teknik rapordur. Kazayla ilgili bütün teknik araştırmaların sonucu bu raporda yer alıyordu. Üstelik teknik rapor kapsamında yapılan araştırmalarda uçağın bulunabilen bütün parçaları tek tek inceleniyor ve fotoğrafları çekiliyor, bütün bunlar değerlendirmeden geçirildikten sonra bir rapora dönüştürülüyordu. Saime Sezginler hemen bu iki raporun peşine düştü. Kısa bir süre sonra da bu iki raporu ele geçirmeyi başardı.

"Tabii bunlara ulaşmak kolay olmadı" diyor Sezginler.

Babama baskı yaparak bunları talep etmesini istedim. Hem dilekçe hem mektup gibi yarı duygusal bir yazı yazarak bunları talep ettik. Bir süre sonra rapor elimize geçmişti. Hatta fotoğraflar da vardı. Şimdi elimde teknik raporlar mevcut, uçağın enkazının her parçasının tek tek fotoğrafı mevcut, kaza kırım heyetinin raporu mevcuttu.

Fakat bütün bu raporların Saime Sezginler'in eline geçmiş olması çok da bir anlam ifade etmiyordu. Kapatılan kaza dosyasının karşısında eli kolu bağlıydı. Üstelik elinde bir teknik rapor vardı ama bu raporu tek başına deşifre edip anlaması, edindiği bütün teknik bilgilere rağmen pek mümkün gözüküyordu. Bu yüzden iş bir kez daha kardeşinin arkadaşlarına düştü. Aslında böylesine bir raporu çözmek onlar için bile zordu ama yine de raporu inceleyenler hayretlerini gizleyemiyordu. Saime Sezginler'in duydukları doğruysa teknik raparlarda uçak motorlarında buzlanma pek gözüküyor gibiydi. Yine de teknik raporu tam anlamıyla hiç kimse deşifre edememiş ve söylenen sözler eldeki teknik rapordaki bilgilerin kesinliğine rağmen yorumdan öteye geçememişti. Sezginler bir süre daha çaresizce beklemeye koyuldu. Ta ki bir gün bir yakını arayıp kendisine o güne kadar adını bile duymadığı bir gazetede çıkan başlıktan bahsedene kadar...

“Kaza değil, suikast”

(Aydınlık, 18 Eylöl 1993)

Eşref Bitlis’in uçağı 17 Şubat 1993 tarihinde düştükten sonra 18 Şubat tarihli Sabah gazetesi “Sabotaj değil kaza” başlığıyla çıkmıştı. Aradan tam tamına sekiz ay geçtikten sonra Aydınlik gazetesi bu başlığı ters yüz etti. Aydınlik’in Eşref Bitlis’in uçağının düşüşüne koyduğu yeni teşhis “kaza değil suikast”tı. Aydınlik’in haberine göre, kaza sonrasında araştırmalar yapılmış, raporlar düzenlenmiş, savcılığın yaptığı kovuşturmalara olay tamamen kapatılmıştı ama...

Aması vardı.

Sonrasındaki 12 gün boyunca Aydınlik gazetesi Eşref Bitlis başlıklarıyla çıktı. Raporlardan alıntılar yapılıyor, mektuplardan, gizli hesaplardan bahsediliyor; adları açıklanmayan kimi askeri yetkililerin, politikacıların, şehit yakınlarının anlattıkları Aydınlik sayfalarında yer alıyordu.

Sanki yere dökölmüş bir yapbozun parçaları tek tek yerlerine yerleştiriliyor ve ortaya bir resim konmaya çalışılıyordu.

Nusret Senem’le verilen söz

Eksik kalan kimi parçaları ise Saime Sezginler elinde tutuyordu. Aylar sonra ilk kez Sezginler’in kafasına takılan sorulara, birileri daha yanıt arıyordu. Saime Sezginler o güne kadar yayınlandığından haberi bile olmadığı Aydınlik gazetesiyle ilk kez bu haber üzerine tanıştı. Bir Aydınlik gazetesi aldı, kazayla ilgili çıkan ilk haberi okudu ve hemen telefona sarıldı. Karşısına çıkan sese ilk sorduğı soru bu haberleri neye dayanarak yazdıklarıydı? Aydınlik yetkilileri ellerindeki kimi belgelerden, duyumlardan bahsettiler. Bunun üzerine Saime Sezginler elindeki teknik raporu anlattı. Bu raporun bir türlü deşifresini yaptıramadığını söyledi. Aydınlik gazetesinde konuştuğı muhabirler, “Biz size yardımcı olalım” dediler. Oldular da...

Teknik raporun deşifresi kısa süre içinde yaptırıldı. Yanıt en az, yapılan inceleme sonucu ortaya çıkan teknik veriler kadar kesin ve netti: "Uçak motorlarında buzlanma yoktur." Yani önce kaza kırım heyeti, daha sonra askeri savcılık uçağın düşüş nedeni olarak buzlanmadan bahsederken ya bu raporu göz önüne almamış ya da taraflı karar vermişlerdi. Saime Sezginler bir süre daha ne yapacağını bilmez halde ortada dolaşmaya başladı. Karşılaştığı tüm pilotlara, subaylara ve hukukçulara edindiği raporlardan, bilgilerden söz ediyor, ancak ne yapacağını bilemiyordu. Saime Sezginler'in uçak kazasıyla ilgili çaresizliği bir uçak yolculuğunda son buldu.

Saime Sezginler: Bir gün İstanbul'dan uçakla Urfa'ya giderken tesadüfen yanımda biri oturdu. Konuşma arasında kendisinin hâkim olduğunu öğrendim. Tabii bu uçak kazası gazetelere aksettiği için herkesin haberdar olduğu bir olaydı. Bu konudan bahsettim, bana şunu söyledi: "Ben" dedi, "askeri bir hâkimim, fakat bu tahkikatın doğru yapıldığına ben de inanmadım. Yani üstü kapatıldı, olayın gerçek yüzü kapatıldı. Tamamen yaşayanları korumaya yönelik bir rapor hazırlandı" dedi. "Peki" dedim, "ben ne yapabilirim bu tarihten sonra? Bana bir yol gösterebilir misiniz?" Çünkü savcılığın raporu çıkmıştı, neticelenmişti. Daha doğrusu takipsizlik kararı verilmişti. Saniyorum, zaman aşımına uğradığı için benim itiraz sürem de geçmişti. yapılacak bir şey kalmamış gibi görünüyordu. Bana şöyle bir yol gösterdi: "Siz öncelikle kendinize bir avukat bulmak zorundasınız. Daha sonra bu avukatla birlikte bir dosya hazırlamalısınız. Bu dosyayı Milli Savunma Bakanlığı'na iletmelisiniz. Tahkikatın tekrar açılma yetkisi Milli Savunma Bakanlığı'na aittir. Sadece onun yetkisindedir. Bu yola başvurun" dedi. Hatta bana yardımcı olmak üzere birkaç avukat adresi verdi. Ben tekrar Ankara'ya geldim. Ankara'da birçok avukata başvurdum. Belki sekiz-on avukata müracaat ettim. Eğer tazminat davası açmak istersem bu davayı alabileceklerini, ama diğer davalar veya araştırmalar için karşılarında Silahlı Kuvvetler olduğu için böyle bir işe girmek istemediklerini, netice çıkaramayacaklarını, yani kapalı kapılar ardında mücadeleyi göze alamayacaklarını söyleyerek kabul etmediler. Bir tek avukat kabul etti; şu anki vekilim Nusret Senem. Onunla konuyu enine boyuna görüştük. Hatta aramızda birbirimize söz de verdik, ölmek var dönmek yok diye.

Saime Sezginler'in avukatı ve daha sonraki yıllarda Eşref Bitlis'in düşen uçağıyla ilgili davalarda en önemli yoldaşı Nusret Senem 1950 doğumlu bir avukattı. 1975'den bu yana avukatlık yapıyordu. İşçi Partisi ve Aydınlık gazetesinin çeşitli davaları dahil "belalı" denebilecek pek çok davayı alıp, üzerine gitmekten çekinmiyordu. Sezginler neyle uğraştığını o güne kadar tam olarak bilemese de Senem başlarına gelebilecekleri tahmin edebiliyor ve bu yüzden Sezginler'i uyarma ihtiyacını hissediyordu. Zaten "ölmek var dönmek yok" sözünü gündeme getiren de yine Nusret Senem'di.

Nusret Senem (Saime Sezginler'in avukatı): Bu olay tabii büyük bir olaydı. Bir anlamda bir ordu komutanının ölmüş olması. Diğer çok kaliteli pilotların, subayların olayda ölmüş olması çok önemli bir konuydu. Dolayısıyla ilk günden itibaren ciddiyetle yapılması gereken bir soruşturmaydı. Ben hanımefendiyle beraber davaya başladıktan sonra elimizde belge, doküman yoktu. Birkaç tane rapor ve kamuoyunda da bu olayın kaza olmadığı, suikast olduğu gibi yaygın bir kanaat vardı, o kadar. Medya konuyu geniş olarak işliyordu. Olaydan bir yıl sonra ben davayı üstlendim. Dolayısıyla yeni dokümanlara ulaşmak, olayın gerçek yönlerini belgelemek ihtiyacı çok önemliydi. Buna nasıl ulaşacağımı planlama yoluna gittim.

Şimdi bir hukuk maratonu başlıyordu. İkilinin elinde Askeri Savcılığın verdiği takipsizlik kararı ve KKK Uçuş Emniyet Kurulu'nun düzenlediği müşterek kanaat raporu vardı. Sonuçta olayın buzlanmadan ve pilot hatasından meydana geldiği gibi bir neticeye varılmıştı. Ancak eldeki dokümanlar hazırlanan dosyaların ancak bir kısmıydı. Asıl düğümü çözmek ve en önemlisi hukuksal altyapıyı sağlam temellere oturtabilmek için dokümanların tamamına ulaşmak gerekiyordu. Nusret Senem hukuk labirentlerinde bir çıkış yolu aramaya başladı.

İşe ilk önce, "takipsizlik kararına itiraz edilebilir mi" sorusuyla başladı. Gerçi bu karar metni müvekkiline önceden yollanmıştı ama yine de bir usulsüzlük olabilirdi. Takipsizlik karar metni yalnızca anne ve babaya gönderilmişti. Oysa Senem'e göre bu yeterli değildi. Ölen pilotun kardeşi de vardı ve karardan bir kopyanın da kardeşine tebliğ edilmesi gerekiyordu. Oysa tebligat yapılmamıştı. Buradan hareketle Askeri Savcılığın takipsizlik kararına itiraz etti. İtiraz Jandarma Genel Komutanlığı Askeri Mahkemesi'nce değerlendirildi. Cevap kısa sürede ellerine ulaştı. "Usulde bir hata yoktu", başvuru reddedilmişti. Senem yeni bir yol aramaya başladı. Bu sefer aklına Milli Savunma Bakanlığı'nın Askeri Ceza Usul Yasası'na göre elinde tuttuğu bir yetki geldi. Buna göre bakanlık soruşturmayı yenileyebilirdi. Senem vakit geçirmeden bakanlığa başvurmaya karar verdi. Dosyadaki eksiklikleri ve kamuoyunda oluşan yaygın kanaati gözönüne alarak acaba soruşturma yeniden açılabilir miydi?

Saime Sezginler: Bir dosya hazırladık ve bunu sunmak üzere birlikte Milli Savunma Bakanlığı'na gittik. Orada şöyle bir şey dikkatimi çekti; Milli Savunma Bakanlığı'nda görevli bir kurmay albay sohbet sırasında farkında olmadan kendi fikrini söyledi. Söylediği fikir şahsi fikri ama aslında genel bir görüşü kapsıyordu. Benim için o yönü çok önemliydi. "Dünyanın her tarafında, hele hele askeri uçak kazalarında, olay genelde pilotun üzerine atılarak kapatılır. Şimdi birini oradan oraya alarak tayin edeceksiniz, öbürünü açığa alacaksınız, öbürünü sorgulayacaksınız. Bu iş zor ve uzundur. Onun için pilotların üzerine atılıp kapatılır. Siz bu işin üzerine fazla gitmeyin" dedi. Bu beni çok üzdü. Anlamadıkları, ölen benim kardeşimdi... "Ölüler konuşmadığı için mi böyle yapılır" dedim, "evet" dedi. "Ben üzerine

gideceğim, dosyayı buyurun” dedim. Aslında o anda bana kendi fikrini söylemişti ama bu genel bir düşünce tarzıydı. Benim başından beri gördüğüm kadarıyla vurgulanan da zaten hep buydu. Bir süre sonra Milli Savunma Bakanlığı’nda bize, çok gerekçeli bir dosya hazırladığımız halde, iki satırlık bir cevap geldi, “tahkikat doğru yapılmıştır, yeniden ortaya dökülmesi gerekmez” şeklinde.”

Avukat Nusret Senem: Bu başvurumuzda birkaç noktaya değinmişlerdi. Onlar dikkatimi çekti. Birincisi pervane buzlanmasından bahsediyordu. Oysa askeri savcılığın takipsizlik kararında uçağın pervane buzlanmasından değil, motor buzlanmasından dolayı düştüğü ifade ediliyordu. Bir bu nokta... İkincisi de teknik rapor, Kara Havacılık Okulu’ndan bir albayın ve uçak şirketinden iki yetkilinin düzenlediği rapordaki bilgilerin aslında sadece enkazla ilgili olduğunu, uçağın düşüş nedeniyle ilgili olmadığını söylüyor. Oysa o rapor uçağın düşüş nedeniyle ilgili olarak önemli bilgiler içeriyordu, buzlanma olmadığını ifade ediyordu. Bunlar çok dikkatimi çekti.

Görünen o ki Bitlis dosyası askeri makamlarca, bir daha açılmamak üzere çoktan kapatılmıştı.

Zaman, bir kez daha düşünme zamanıydı...

Dava

Ankara, 4 Nisan 1994

Düşündüler...

Yönlerini bulamıyorlardı.

Kazanın üzerinden nerede ise bir yılı aşkın zaman geçmişti. Tek hedefleri vardı: Askeri savcılığın elinde bulunan tahkikat dosyasını bulabilmek. Ancak o zaman tüm belgelere ulaşabilecek ve bir yön bulabileceklerdi. Kafalarındaki bütün soruların cevabı o dosyada yer alıyordu. Ulaşmak ise imkânsızdı. Bir yol bulmak için düşündüler, düşündüler, düşündüler... Bütün resmi yollar kapalıydı. Sonunda bir başka yol buldular.

Avukat Nusret Senem: Olayın böyle üstünkörü kapatılmaya çalışıldığı konusunda askeri makamlarda genel bir mutabakat olduğu anlaşıyordu. Onu gözlemledim. Daha fazla olayın detayına girme ihtiyacı doğdu. Bunu nasıl daha mümkün hale getiririz diye düşünürken Amerikalı şirket aleyhine bir dava açarak belgeleri, savcılığın soruşturma belgelerini Kara Kuvvetleri'nin müşterek kanaat raporuna konu olan belgeleri oraya getirtmek mümkün olur gibi bir fikir geldi aklımıza. Şirket aleyhine bir tazminat davası olacaktı. Ama esas olarak hukuksal bir yoldu... Tazminat almak amacından öte asıl amaç belgelere ulaşmaktı. Müvekkilimin de istediği buydu. Maddiyatla ilgili zaten bir beklentisi yoktu.

Dava 4 Nisan 1994'te sivil bir mahkemeye, Ankara Asliye Hukuk Mahkemesi'ne açıldı. Davacı Saime Sezginler, davalı ise bir Amerikan şirketi, Beechcraft'tı; uçağın üreticisi.

Dava ilk bakışta gerçekten de düşen uçaktan Amerikalı şirketin sorumlu olup olmadığının araştırılmasına yönelik bir tazminat davası gibi görünüyordu.

Avukat Nusret Senem planlarının işleyip işlemeyeceğini merakla bekliyordu. İlk kez bir askeri mahkemede değil, sivil bir mahkemede askeri uçak kazasıyla ilgili dava açılıyordu. Bu davanın sağlıklı görülebilmesi için de askeri savcının hazırladığı kararların ve bu kararlara altyapı oluşturan raporların tamamının askeri savcılıktan istenmesi ve davayla ilgili kişilerce incelenmesi gerekiyordu.

Tabii bu kişilerin başında da davacı Saime Sezginler ve avukatı Nusret Senem geliyordu. Yine de raporlara ulaşmanın bu kadar kolay olmayacağını biliyorlardı.

Kolay olmadı da...

Askeri savcılık ilk olarak raporların bir kısmını gönderdi. Bu raporlardan birer fotokopi aldılar. Fotokopileri dikkatle incelediklerinde gelen raporlarda kimi sayfaların eksik olduğunu gördüler. Bunun üzerine askeri savcılıktan bir defa daha talepte bulunup Ankara Asliye Hukuk Mahkemesi'ndeki davanın selahiyeti açısından raporları eksiksiz görmek istediklerini belirttiler.

Eksik sayfaları tamamlanan raporlar bir süre sonra gönderildi. Fakat bu sefer önlerinde araştırmalarını geliştirmelerini önleyen yeni bir engel vardı: Zaman...

Raporlar bir süre sonra ellerinde olacaktı. Raporları ayrıntılı biçimde incelemek içinse zamanla yarışacaklardı...

Saime Sezginler: Bir süre bir direniş oldu. Dosya pek gönüllü bir şekilde gönderilmedi. Daha sonra da bir yüzbaşıya veriliyor dosya. Aslında biz tarafız. Davacı tarafız. Bütün delilleri, dosyayı inceleme hakkına sahibiz hukuki olarak, fakat bu haktan mahrum edildik. Bize kısıtlı bir zaman verildi, sadece bir-bir buçuk saatlik bir zaman zarfında incelememiz gerektiği söylendi. Fotokopi çekme yasağı kondu. Ben uçağa atlayıp bu bir saatlik zaman için İstanbul'dan Ankara'ya geldim. Orada, kalemdeki görevlilerin kaprisiyle de karşılaştık. Bir yasaklamanın içindeydik. Bir-bir buçuk saat içinde çok hızlı bir şekilde incelemek zorunda kaldık. Dosya elimize geçtikten sonra ise olay aydınlanmaya başladı bizim açımızdan. Zaten başından beri en önemli şey bu dosyayı ele geçirmektir. Dosyada dikkatimi çeken ilk şey olayın en başından bu yana benim yanılmadığımı ispat etmesiydi...

İkili, bu bir buçuk saat zarfında dosyaların ellerine ulaşmayan parçalarını çıkarttı, notlar tuttu. İnceleme bittikten sonra ise ellerindeki belgelerle notları birleştirip olayı bir kez daha yaşamaya başladılar. Önlerinde, hazırlanan raporların hepsi vardı artık ve zaman makinası bir kez daha, bu sefer geriye, kazanın olduğu o ilk anlara doğru çalıştı..

1. Rapor

Saime Sezginler ve avukatı Nusret Senem raporları tek tek incelemeye başladıklarında kimi ayrıntılar dikkatlerini çekti. Saime Sezginler aylarca çalışmış, kardeşinin arkadaşlarıyla saatlerce konuşmuş, kitaplar tercüme etmiş, ettirmiş ve bir uzmanın sahip olacağı teknik bilgiyi edinmişti.

Saime Sezginler şimdi düşen uçakla ilgili teknik raporları, acılı bir ablanın gözüyle değil, bir teknisyen, bir hukukçu dikkatiyle incelemeye başladı. Bununla da kalmadı. Raporları incelerken, gelişmelerini yakından izlediği olayda kimi yetkililerin yaptığı açıklamalar ile raporlardaki kimi ifadelerin ortak yönlerini, farklılıklarını karşılaştırmaya başladı. Yapbozun parçaları yerlerine oturuyordu.

Avukat Nusret Senem: Şimdi raporların detayına girdiğimiz zaman kuşkularımızı çok yoğunlaştıran noktalar oldu. Olayın ilk günü düzenlenmiş bir rapor var örneğin. Bir binbaşı, bir yüzbaşı ve üç astsubaydan oluşan bir kaza kırım heyeti çağrılıyor. Hemen yarım saat sonra bunlar olay yerine ulaşıyor. O arada bir inceleme yapıyorlar. Bu incelemenin neticesinde vardıkları sonuç, uçak buzlanmadan, pervanelerdeki ve motordaki buzlanmadan dolayı düşmüş olabilir. Bir ihtimal olarak bu hususu belirtiyorlar. Aynı gün Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş olay yerine geliyor. Güreş daha sonra Kara Havacılık Okulu'na gidiyor ve orada bir demeç veriyor. Diyor ki "uçak buzlanmadan düşmüştür". Olayın ilk günü böyle bir neticeye varmak için kâhin olmak lazım. Bu görüşler savcılığın aylar süren soruşturmasında da hiçbir değişikliğe uğramadan, hattâ o demeçlere uydurularak bir sonuca varılıyor. Bunlar çok dikkat çekiciydi. Bunları izlediğimde olayın kapatılmaya çalışıldığı izlenimine kapıldım. Dosyanın içerisine girdikçe bu kanaatim daha da güçlendi.

1. Rapor kaza günü düzenlenmişti. Adı "Anket Heyeti Müşterek Kanaat Raporu"ydı. Raporu hazırlayan heyetin başkanı Kurmay Pilot Albay Erol Polat'tı. Heyette dört üye daha vardı: Kurmay Pilot Albay Tünay Çelen, Pilot Binbaşı C. Arat, Teknisyen Yüzbaşı N. Şahinbaş, Tabip Üsteğmen Vahdettin Bayram.

Tanıklardan farklı ifadeler

Hazırlanan ilk raporda teknik heyetin uçağın düştüğü alana gittiği söyleniyor ve burada "Kazanın oluş sebebini ortaya çıkaracak herhangi bir parçaya rastlanmamıştır" deniyordu.

Üstelik heyetin hazırladığı rapora göre, uçağın düşüşünü gören görgü tanıkları ilk gün gazetecilerin konuştuğu görgü tanıklarından da farklı ifadeler vermişti.

Gazetecilere “uçak havada yanarak geldi yere çakıldı” diyen tanıklar, anket heyetinin hazırladığı raporlara göre, farklı konuşmuşlardı. Raporlarda, tanıkların “uçağın sağ kanadı aşağıda, diğeri yukarıda olarak dalış halinde gelip yere vurduğunu, vurmayı müteakip bir ateş topu meydana geldiğini beyan ettiği” yer alıyordu.

Daha sonra raporda pilotlar ve uçağın durumuyla ilgili genel bilgiler veriliyor ve uçuş sırasındaki meteorolojik şartlar belirtiliyordu.

İlk rapor olay saatlerinde kar yağışı olduğunu, hava sıcaklığının eksi 2 ila eksi 4 derece arasında değiştiğini bildiriyor ve özellikle meteorolojik durumun altını çiziyordu. “Kalkış anında meteorolojik durumun uçağın performansına uygun olduğu görülmüştür” deniyordu.

Raporun üçüncü sayfasında ise “Takriben saat 10.30’dan itibaren dışarıdaki hava sıcaklığının artmasından dolayı karlar erimeye başlamıştır. Bu nedenlerle uçağın yerde buzlanma şartları altında olmadığı kıymetlendirilmiştir” yazıyordu.

Rapor, uçağın uçuş rotasıyla ilgili gerekli bilgilerin verildiğini ve yer personelinin hiçbir şekilde kusurlu olmadığının da altını çiziyor ve olayın nedenlerini anlatmaya başlıyordu.

“VIP’in uçağa binişini müteakip uçak saat 12.19’da kalkmıştır. Kalkıştan itibaren yaklaşma ile temas kurmak üzere kule frekansı terk edilir. Tahminen 3-4 dakika sonra uçağın meydan yakınlarından aşırı gazlı geçtiği duyulur. Daha sonra 2. Pilot Esenboğa yaklaşma ile temas ederek motorlardaki anormal çalışmayı bildirerek...” denerek, teknik koordinatlar vererek olayın gelişiminin radarda nasıl görüldüğü tekrar ediliyordu.

Rapora göre uçak havalanmış ve havalandıktan üç dört dakika sonra aşırı gazla alanın yakınından geçtiği duyulmuştu. Ancak bu sesi kim duymuştu, nasıl duymuştu belli değildi.

Raporda uçağın aşırı gazla alanın yakınından geçtiğinin belirtilmesinin ise özel bir nedeni vardı. Beechcraft 12 tipi uçaklarda Boeing yolcu uçaklarında kullanılan motorlar kullanılıyor. Bu motorlar havada herhangi bir buzlanma ihtimaline karşı her türlü tedbir alınarak üretiliyor. Motorda otomatik buz çözücüler olduğu gibi, gerektiğinde pilotlar manuel (elle çalıştırılan) buz çözücülerini de devreye sokabiliyor. Ya da motorlardaki buzlanmayı çözmek için kanatların üzerindeki kimi sistemleri manuel olarak (elle) harekete geçiriyorlar. Buna havacılık deyimleriyle “hatve değişikliği” deniliyor. Ve motordaki bu açı değişikliği pilot tarafından yapılırken uçağın motorunda aşırı gaz veriyormuş gibi bir ses değişikliği olabiliyor. Şayet havadaki uçak çok yüksekte ya da çok uzakta değilse, şayet etrafta çok fazla gürültü yoksa ve şayet birileri dikkatle uçağı dinliyorsa ve de bu birileri hatve değişikliğinin ne anlama geldiğini biliyorsa havadaki

uçağın motorlarında buzlanma olduğunu ve pilotların da bunu gidermeye çalıştıklarını anlayabiliyor. Yani rapora göre bütün bunlar olmuş ve “hatve değişikliği”, yani buzlanma anlaşılmıştı.

Saime Sezginler: Şöyle bir ifade var dosyada; “Pilotlar son çare olan hatve değişikliğine başvurdular.” Şimdi o ilk gün düzenlenen raporun düzenleyicisi olan subayları uçak şirketi aleyhine açtığımız davada tanık olarak dinlettim. O raporun doğru olduğunu söylediler. Nasıl böyle bir kanaata vardıklarını sordum.

Avukat Nusret Senem: Cevapları çok ilginçti. Uçak kalkıştan epey sonra aşırı gaz veren bir ses çıkardı. Bu hatve değişikliği anlamına geliyor. Hatve değişikliği, teknik olarak pilotlardan öğrendik, pervanelerdeki açı değişikliği anlamına geliyormuş. Gaz alıp vererek yapılan bir uygulamaymış bu. Bu sesi duyduktan sonra uçağın pervanelerdeki buzlanmadan ötürü böyle bir ses çıkardığını, buzlanmayı atmaya çalıştığını bunu başaramadığını, dengesini kaybedip yere vurduğunu değerlendirdik diyorlar. Bu saçma bir gerekçe. Neden? Çünkü uçak kalktıktan altı yedi dakika sonra cereyan etmiş bir olayı bu insanların izlediğini iddia etmeleri olayın tabiatına aykırı. Çünkü hiçbir zaman uçak kalktıktan sonra bu ne ses çıkartacak diye insanlar arkasından sesini izlemezler. Kaldı ki uçağın bulunduğu yerler kalkış yerine çok uzak. Aşağı yukarı Gölbaşı, Ankara üzeri. Böyle bir sesi duymaları olanağı yok. Üçüncüsü o gün sadece bu uçak havada değil, onlarca uçak var. Dolayısıyla orada sadece bu uçağın bulunduğunu iddia etmeleri de mantıklı değil. Yani bu rapor tamamen hayali, tamamen olayın bir sebep bulunarak kapatılmasına yönelik bir rapordur. Hele ilk günden düzenlenmiş olması ve bütün askeri çevrelerin buna itibar ediyor olması da çok dikkat çekici.

Anket Heyeti’nin raporu olayın tahliliyle son buluyordu.

Doğrudan neden olarak, “Meteorolojik nedenlerle uçağın havada motor ve pervanelerinin buzlanması neticesi meydana gelen aşırı sarsıntı, nisbi güç düşüklüğü ve pilotun uçağa hakimiyetinin zayıflaması” gösteriliyordu.

Dolaylı nedenler ise, “1. Uçakta meydana gelen aşırı titreşimin buzlanmadan dolayı olabileceğinin, muhtemelen pilotlarca teşhis konulmamış olabileceği; 2. Buz önleyici sistemlerden herhangi bir tanesinin (motor, pervane, gövde) zamanında devreye sokulmamış olabileceği veya sistemlerin arıza yapmış olabileceği” olarak gösteriliyordu.

Anket Heyeti Müşterek Kanaat Raporu, “Netice ve Karar” bölümünde kazanın sorumlularını açıklıyordu:

“Kaza; yüzde 40 pilotaj (yüzde 15 muhakeme faktörü, yüzde 25 kullanma tekniği)

faktöründen, yüzde 60 diğer faktörlerden (aşırı buzlanma) meydana gelmiştir.”

1. Rapora göre uçağın düşüşü kazaydı ve ortada ölenlerden başka suçlu yoktu.

2. Rapor

2. Rapor kazadan iki gün sonra hazırlanmaya başlanmıştı. Raporun başlığında, "Kaza teftişine destek olarak Türk Kara Kuvvetleri için düzenlenen güç kaynağı incelemesi" yazıyordu.

Avukat Nusret Senem: İkinci rapor, uçağı satan şirketin ABD'li yetkilisi, uçağı satan Kanadalı şirketin temsilcisi ve Kara Kuvvetleri Havacılık Okulu Erkân Başkanı Albay Erdal Özden'in birlikte düzenledikleri bir rapor. Bu 19-24 şubat günleri, yani 17 Şubat uçağın düşüş tarihi, iki gün sonra başlıyor bu çalışma. Üç kişi tarafından 24'ünde neticeleniyor.

Raporu üç kişi hazırlamıştı. Hazırlayanlardan yalnızca biri Türk'tü: Kara Kuvvetleri Havacılık Okulu Erkan Başkanı Pilot Albay Erdal Özden.

Diğer iki kişi uçağın yapımcılarının yurtdışından gönderdiği iki sivil yabancı teknisyendi. Beech uçak anonim şirketi uçak kazası teftişçisi John Ward ve Prett & Whithney Kanada Hava Güvenlik Teftişçisi Thomas A. Berthe.

Bu üç uzman beraberce enkaz alanından toplanan ve Güvercinlik'te bir hangara doldurulan uçak parçalarını incelemişlerdi. Tamamen teknik bir inceleme yapmışlar, fotoğraflara, gelen parçalardaki metallerin durumuna göre teknik terimlerle dolu bir rapor hazırlamışlardı.

Raporda konuyla hiçbir ilişkisi olmayan herhangi birinin anlayacağı ifadeler de yer alıyordu.

Örneğin inceleme bulguları bölümünde "Motor elemanlarının hiçbirinde çarpma öncesi anormallik tehlikesi göstermedi" deniyor, ancak ardındaki satırlarda hemen bir ekleme yapılıyordu: "Bu inceleme çarpma hasarının imkân verdiği ölçüde yapıldı."

Sonuç bölümünde ise, "Çarpma öncesi normal motor çalışmasını engelleyecek herhangi bir işlevsel çalışmaya delalet eden bir şey yoktur" cümlesi dikkat çekiyordu.

2. Rapor önemli bir "Tartışma" bölümüyle son buluyordu. Bu bölümde Bitlis kazasının ilk gününden itibaren gündeme gelen, kamuoyunda sıkça konuşulan "buzlanma" en ince ayrıntısına kadar tarif ediliyor ve buzlanmanın nasıl oluştuğu, motora ne gibi etkilerde bulunduğu, daha da önemlisi bunun uçağı nasıl düşürebileceği ayrıntılı olarak anlatılıyordu:

Uçuş esnasındaki buz akimilasyonu ve motor hava girişindeki tıkanma veya buz yutma ve kompresör bir yabancı madde ile, verilen hasarlar kompresör verimliliğinin azalmasına ve hava akımına sebep olacaktır. Hava akımı kaybı kompresör dalgalanmasına veya durmasına bu da zincirleme olarak motor gücü kaybına sebep olacaktır. Yanma sahasına daha az soğutucu hava geldikçe ve benzin gönderimi önceden belirlenen kompresör hızını ayarlayan benzin kontrolü ile sağlandığı için sıcak kısım bileşenlerine hasar verecek, bir aşırı ısı durumu ortaya çıkacaktır. Motorların incelenmesi sonucu sıcak kısım tehlikesine rastlanmadı fakat çarpma sonucu ortaya çıkan yüksek güç gözlemlendi. Dolayısı ile çarpma anında motor hava girişinin buzla kapanması ve kompresör buz yutma durumu pek muhtemel karşılanmamaktadır.

İki rapor çelişiyor

Bu karışık ifadeler şu anlama geliyordu:

Uçağın ilk düştüğü andan itibaren yetkililerin üzerine basa basa iddia ettikleri "buzlanma" varsayımlarını bir tarafa koyup düşen uçağın parçaları üzerinde tamamen teknik bir inceleme yapan ekip tarafından buzlanma pek "muhtemel gözüküyor"du.

Kaza teftişine destek olarak Türk Hava Kuvvetleri için düzenlenen Güç Kaynağı Raporu, Anket Heyeti Müsterek Kanaat Heyeti'nin hazırladığı raporu teknik verilerle çürütüyordu.

Kazanın üzerinden iki gün geçmiş ve birbiriyle çelişen iki rapor ortaya çıkmıştı.

Peki hangisi daha güvenilirirdi? Kuşkusuz varsayımlardan öte teknik bir inceleme daha güvenilir bir rapordur.

Ama bu raporda da bir problem vardı.

Hazırlanan ilk raporun altında raporun hazırlanması için çalışan beş uzmanın da imzası vardı.

2. Rapor'u ise ikisi yabancı üç uzman hazırlamış, ancak ortaya iki farklı imzayla iki farklı 2. Rapor çıkmıştı.

Saime Sezginler'in eline noktasından virgölüne kadar tamamen birbirinin aynı olan 2. Rapor'un bir İngilizce bir de Türkçe hazırlanmış nüshaları geçmişti. İngilizce yayımlanan raporun Türkçeye çevirisi yapılırken görüldü ki, aralarındaki tek fark raporların imza bölümlerinde...

Raporun İngilizce hazırlanan bölümünde raporu hazırlayan üç kişinin adları ve görevleri yazılmıştı.

Türkçe kopyasında ise iki yabancı uzmanın isimleri hiç yazılmamış, Pilot Albay Erdal Özen'in ismi elyazısıyla yazılmış, ancak imza atılmamıştı.

Dava dosyasında da işte bu nüsha yer alıyordu.

Görünmeyen bir el raporlara istediği gibi yön vermiş gibiydi.

Kapalı kapıların ardında, aynı rapor iki ülkeye, iki ayrı dilde, iki farklı imza örnekleriyle sunulmuştu.

Avukat Nusret Senem: Bu rapor askeri savcılık dosyasında mevcuttu. Askeri savcılık dosyasındaki düzenlenişine göre iki rapor gibi görülüyor. Albay Erdal Özen'in düzenlediği gibi görünen bir ilk bölüm var. Bir de tamamen uçak parçaları üzerine yapılmış incelemeyi gösteren bir ikinci bölüm görünüyor. Biz 1995'in ortalarına kadar bunun iki ayrı rapor olduğunu sanıyorduk ve bütün başvurularımızı ona göre yapıyorduk. Oysa Kara Kuvvetleri Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu'nun elindeki İngilizce aslı ve Türkçe tercümesi geldikten sonra anladık ki bu aslında üç kişinin düzenlediği ortak bir rapor. Neden böyle bir parçalama yapılmış, bunu doğrusu şüpheyile karşılıyorum, çünkü savcılığa gönderilen iki parçaya bölünmüş hali. Böyle bir şey sanıyorum savcılığın soruşturmasını olumsuz etkilemek için, yani raporun etkisini de zayıflatmak için yapılabilir. Birisi tek kişi tarafından düzenlenmiş. Elbette böyle olunca daha etkisiz olur. Üç kişinin ortak olarak vardığı kanaat ayrıdır, tek kişinin söylediği kanaat tabii ki daha farklıdır. Oysa bu üç kişinin vardığı kanaat şudur: Uçak buzlanmadan düşmemiştir.

3. Rapor

3. Rapor "Kara Kuvvetleri Komutanlığı Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu Müşterek Kanaat Raporu"ydı.

Dokuz sayfalık raporu Tuğgeneral Alptekin Yapakçı başkanlığında, üç albaydan oluşan bir heyet hazırlamıştı. Daha önce hazırlanan ilk raporun altında imzası olan Erol Polat'ın yanı sıra, Kurmay Pilot Albay İsmet Işık ve Kurmay Pilot Albay Hilmi Emri vardı.

Raporu onaylayan imza Kara Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Muhittin Fisunoğlu'na aitti.

Raporda diğer raporlardan farklı iki ayrı meteorolojik tahmine yer verilmişti. İlki saat 09.15'te Tuğrul Sezginler tarafından alınmıştı. Havanın sıcaklığı eksi 5 olarak gözüküyordu. "Kar ve sis, yerden itibaren buzlanma, mutedil buzlanma ve bulut içi kuvvetli buzlanma"yla havanın uçakların motorunun buzlanmasına müsait olduğu belirtiliyordu.

Saat 12.00'de ise hava durum pilotlara şifahi olarak bir kez daha bildiriliyordu. Buna göre sıcaklık eksi 5'ten, eksi 2'ye yükselmişti. Kar yağışından bahsedilmiş, ancak buzlanma tehlikesi tahminlerin içinde yer almamıştı.

Raporun sonuç bölümünde şu kanılara varılıyordu:

1. Pilotlarca meteorolojik raporun uçuştan önce detaylı olarak incelenmediği...

2. Buzlanmanın beklendiği durumlarda buz önleyici sistemlerin önceden devreye sokulması gerekirken muhtemelen kalkışta uçakta motor buzlanmasını önleyen, ancak güç düşüklüğüne neden olan buz önleyici sistemin devreye sokulmadığı, bu nedenle uçuşta motorlardaki sarsıntının teşhisinde zaman kaybedip sistemleri daha sonra devreye soktukları ve uçuşun devamı süresince buzlanmanın en yoğun olduğu irtifalarda uçmaları nedeniyle buz önleyici sistemin yetersiz kaldığı, pervane, özellikle motor buzlanmasına mani olunamadığı...

3. Motorlardaki sarsıntının giderilmesinin pilotlarda paniğe yol açmış olabileceği, bu nedenle Esenboğa aletli iniş sistemi (ILS) hattına yaklaşmalarına ve vektör edilmelerine rağmen CURS'a oturamayışları ve Esenboğa'nın ısrarlı arayışlarına karşı cevap vermeyişleri pilotlarda muhtemelen his yanılgısının (vertigo) başladığı...

4. Yukarıda sayılan bütün nedenlere ilave olarak da buzlanmanın beklenenden çok daha kuvvetli olması kazayı hazırlayan en önemli bir faktör olarak değerlendirilmiştir.

"Olayın Tahlili" bölümünde ise "doğrudan neden" şöyle gösteriliyordu:

a. Meteoroloji raporunda belirtilen buzlanmanın uçağın seyrettiği irtifalarda beklenenden daha kuvvetli olması ve uçakta mevcut buz önleyici sistemlerin pilotlarca zamanında devreye sokulmaması, en kuvvetli ihtimal olarak da birlikte devreye sokulmuş olması halinde ise arıza yapmış olabileceği, arızanın teşhisi ile manuel sistemin devreye sokulması için yeterli zamanın bulunmadığı veya devreye sokulan sistemlerin yetersiz kalması nedeniyle uçakta meydana gelen buzlanma.

b. 1. ve 2. pilotların uçuş öncesi ve uçuşun başlangıcında kendilerini meteorolojik verilere ve ifr uçuşa tam olarak oryante edememiş olmaları.

c. Pilotların eğitimlerine, tecrübelerine ve uçağın teknik donanımlarına aşırı güvenerek yeterince aktif davranmamış olmaları.

“Netice ve karar” bölümünde yer alan ifade şuydu:

Kaza,

Pilotaj faktörü yüzde 60

a. Muhakeme faktörü yüzde 30

b. kullanma tekniği faktörü yüzde 30

Diğer faktörler yüzde 40, buzlanmanın beklenenden çok daha kuvvetli meydana gelmiş olması, faktörlerinden meydana gelmiştir.

Bu raporda kazanın faturası pilotlara çıkarılmıştı.

Saime Sezginler: Pilotlar Ice Man’i açmayı unuttular, vertigo oldular ve uçak düştü. Şimdi vertigo’yu şuna bağlıyorlar, daha sonraki sayfaları çevirdikçe gördüm. Esenboğa’ya yaklaşmayla, yani kuleyle pilotlar arasında bir konuşma oluyor. Bunun metni dosyada mevcut. Bir ara yaklaşma uçağa seslendiği halde uçaktan cevap alınamıyor. Fakat önceden bildiğim kadarıyla bir bağlantı kesikliği oluyor kuleyle uçak arasında ve burada THY uçağı, yani tesadüf eseri, o sırada orada seyreden THY uçağı irtibatı sağlıyor. Yani bu durumun vertigo’yla bir bağlantısı yok. En son sürekli “Zafer 12, Zafer 12” diye sesleniyor kuledeki bayan. Cevap yok. Ama zaten o zamana kadar her şey bitmiş. Bunun vertigo’yla bir bağlantısı olamaz. Uçak yerde ve şehit olmuş uçağın içindeki pilotlar. Zaten cevap vermeleri de mümkün değil.

Esenboğa’ya yöneliyorlar, aletli iniş için izin istiyorlar. Ve kuleyle irtibata geçiyorlar. Şimdi gene konuşmalara dikkat ediyorum. Daha sonradan araştırdım direkt vektör isteniyor. Bunun ne olduğunu sordum. Güvercinlik Ankara’dan kömür işletmelerinin hizasına rastlayan Esenboğa iniş hattı başlangıcı var. Genelde uçaklar başlangıç noktasına gelerek

Esenboğa iniş hattına girer ve Esenboğa'ya indirilmiş alet ile veya yaklaşmanın yardımıyla inerlermiş. Onlar da Güvercinlik'le bu iniş hattı başlangıcı arasında direkt vektör istiyorlar. Çünkü çok acil durumdalar. Yaklaşma direkt vektör veriyor. Bu arada yangın alarmı ister misiniz diye soruluyor. Evet diyor. Yangın alarmı veriliyor. Bu şekilde inmeye çalışıyorlar. Mesela meteorolojik iki rapor gördük. Biri pilotların sabah 9 civarında meteoroloji istasyonundan aldığı rapor. İkincisi yola çıkmaya karar vermeden hemen önce elde ettikleri rapor. Aslında sabah çıkacaklardı, meteorolojik veriler uygun olmadığı için çıkmadılar. Daha sonra öğlen meteorolojisi alındı. Bu saatlerdeki meteorolojik rakamlar uygun olduğu için yola çıkmaya karar verdiler. Kaza Kırım Heyeti karar aşamasına gelindiğinde bu iki raporu da değiştirmişti. Değerlendirme yapılırken yola çıktıkları andaki meteorolojik şartlar değil de sabahki meteorolojik şartlar dikkate alınarak buzlanma kararı verilmişti. Burada korkunç bir yanlışlık veya kasıt görmüş olduk.

Tanık

Saime Sezginler: Dosya içindeki ifadeler arasında bir erin ifadesi dikkatimizi çekti.

Elbette Kaza Kırım Heyeti'nin hazırladığı dosyada yalnızca teknik raporlar, incelemeler yoktu. Bir de yapılmış iç soruşturmalar, alınan ifadeler ve en önemlisi, konuşan tanıklar vardı. Yapılan soruşturma sırasında olayla ilgileri olabileceği düşünülen 30 kişi tek tek sorguya çekilmiş, ifadeleri alınmış, dinlenmişlerdi. Pilotlar kazada kaybettikleri pilot arkadaşlarının son dakikalarını anlatmışlardı. Güvercinlik'te bir gece önce uçağın başında nöbet tutan erler, teknisyenler ise uçakla ilgili bildiklerini... İşte bu ifadelerin içinde biri Saime Sezginler ve avukatının dikkatini çekmişti. Bu ifade diğerlerinden farklı şeyler söylüyordu. İfadenin sahibi Tahir Metin adlı bir erdi. Uçağın düşmesinden bir önceki gece uçağın bulunduğu hangarın önünde nöbet tutmuştu. Verdiği ifadede, "Şüpheli bir durumla karşılaştın mı?" sorusuna "evet" cevabı vermiş, olan biteni anlatmış, sonra da terhis olup memleketine geri dönmüştü.

Saime Sezginler: Gece saat sekiz-dokuz civarında hangara yakın bir yerde nöbet tuttuğunu ifade ediyor ve nöbet tuttuğu saatlerde hangarın önünde üzerinde resmi elbise olan, dahili kıyafet olan, başında bere bulunan, astsubay olduğunu tahmin ettiği bir kişi gördüğünü, fakat hangarın içi çok aydınlık olmadığından, hangarın içi loş olduğundan yüzünü seçemediğini söylüyor. Fakat bu karşılaştığı kişi parolayı bilmiş. Nöbetçi kolluğu da yokmuş. Bu şekilde bir ifade kullanıyor asker. "Parolayı bildiği için üstünde fazla durmadım" diyor.

"Peki o tarihe kadar, daha önce, nöbet tuttuğun zamanlarda hangarın önünde yaya olan birine rastladın mı?" diye sordukları zaman, "Ben burada dört aydır nöbet tutarım. Hiçbir nöbetimde hangarın önünden yürüyerek geçen birine rastlamadım" diye bir ifade veriyor. Böyle bir ifade olduğu halde, bunun üzerine hiç gidilmediğini gördüm."

İstanbul

Geride kalan üç yıl boyunca işleri değişmiş, çalıştığı şirketler değişmiş, arkadaşları değişmiş, yaşadığı şehir değişmiş, hatta bir ara yaşadığı ülke değişmiş, ama bir alışkanlığı değişmemişti. Gazeteleri okuyor, televizyonları izliyor ve ne zaman Bitlis'in düşen uçağıyla ilgili bir şey duysa özel dosyasına not ediyordu. Kupürler, haberler ve telefon numaralarının yanında karlı bir şubat günü Ankara Yenimahalle'de çekilmiş iki video kaset duruyordu. Nereye giderse gitsin yaptığı birçok şeyi geride bırakıyor ama bu dosyayı gittiği yerlere beraberinde taşıyordu.

Üç yıl boyunca Bitlis dosyasıyla ilgili küçüklü büyüklü birçok haberi toplamıştı. 1996 yılının Ağustos ayına gelindiğinde artık yavaş yavaş Bitlis dosyası tamamen unutulmaya başlanmıştı ki, ufak tefek birkaç haber, dosyanın henüz kapanmadığının işaretlerini vermeye başladı. Haberlerde adları geçen kişileri buldu ve konuştu.

B-200'ün içinde...

Davanın bayrağını Saime Sezginler ve avukatı Nusret Senem taşıyordu. Onları buldu ve konuştu. Ancak aynı günlerde kendisi gibi birkaç gazeteci daha Bitlis'in düşen uçağını unutmamıştı. Nitekim Şule Çizmeci'nin haberi 20 Ağustos 1996'da Milliyet gazetesinin manşetini süsledi.

Başlık, "Sır Dolu Dosya" idi.

Ancak yine de o konuştuğu kişilerle yetinmedi. Elinde oldukça geniş bir Bitlis dosyası vardı ve kimi konuları derinleştirmek gerekiyordu. Bitlis ailesi hâlâ sessizliğini koruyordu. Yalnızca Nusret Senem ve Saime Sezginler konuşuyordu.

Raporları ve anlatılanları teyit ettirmek için 1993 yılındaki kazada düşen uçağın 2. Pilotu olan Tuğrul Sezginler'in arkadaşlarına ulaşmaya çalıştı.

Birkaç gün sonra İstanbul Atatürk Havaalanı'nın arka tarafında yer alan özel şirket ofislerinden birindeydi. Karşısındaki kişiyi Tuğrul Sezginler'e ait kasetlerde görmüştü. Sezginler'in en yakın çalışma arkadaşlarından biriydi. Beraber Amerika'ya gitmişler, düşen B-200 uçaklarıyla ilgili eğitim almışlardı. Ayrıca Türkiye'de çekilmiş özel aile kasetlerinde de karşısında duran pilotun görüntüsü yer alıyordu.

Aynı pilotu daha sonra defalarca izlediği kaza yerinde çektiği kasetlerde de görmüştü. Ancak üzerinde o zaman pilot ya da havacı kıyafeti değil, karacı üniforması vardı.

“Neden?” diye sorunca, “Tanınmamak içindi” cevabını aldı.

“Neden tanınmak istemiyordunuz ki?” dedi

Cevap vermedi. Kazadan hemen sonra ordudan ayrılmış ve özel uçak şirketlerinde pilotluğa başlamıştı.

Yapılacak haberlerde adının açıklanmasını, görüntüsünün çekilmesini kesinlikle istemiyordu. Aslında konuşmak da istemiyordu. Ancak ısrar etti. Raporlarda gördüğü kimi havacılık deyimlerini anlatmasını istedi.

Özel hiçbir soru sorulmayacaktı.

Bir süre sonra bir B-200’ ün bulunduğu hangara indiler. Uçağın etrafında motorların buzlanma sırasında neresinin donacağını, ısının nasıl yükseleceğini anlattı. İçine girdiler. “Hatve değişikliğinin” nasıl yapıldığını “Ice-Man”ın nasıl açıldığını gösterdi.

“Yakın bir hangarda Amerikalılar vardı”

Uçağın içindeyken, böyle bir uçağın nasıl düşebileceğini konuşmaya başladılar.

“Bu uçaklar dünyanın en sağlam uçaklarıdır, bu yüzden VIP’ler tarafından tercih edilir, düşmeleri hemen hemen imkânsızdır” dedi.

Daha sonra pilot kabinindeki iki kişi arasında dönüp dolaşan kelimeler konuyu uçağın düştüğü güne getirdi.

“Aslında bir gece önce uçağın yarısı dışarıda olarak bırakıldığı hangarın hemen biraz aşağısında bir başka hangarda Amerikalılar da kendilerine ait uçakları muhafaza ediyorlardı. Bu nedenle üssü adım adım biliyorlar ve hemen hemen her yerinde dolaşabiliyorlardı” dedi.

Kaza gününün sabahı ise düşen uçağın yanındaydı. Tuğrul Sezginler’le uçağı iki-üç defa çalıştırmışlar, 30 dakika kadar uçağın çalışmasında herhangi bir problem olup olmadığına bakmışlardı.

Daha sonra Eşref Bitlis’i alandan uğurlamış, Tuğrul Sezginler’in havalanışını seyretmiş ve içeri girmişti.

Herhangi bir “hatve değişikliği” sesi ya da uçağın motorundan gelen anormal bir ses duymamıştı.

Ankara

PTT binasının arka bahçesinde uçağın düştüğü yerin izi bile kalmamıştı. Yeni bir bahçe düzenlemesi yapılmış ve düşen uçağın bir harabeye çevirdiği bekçi kulübesinin yerine yenisi dikilmişti.

Uçak buraya hiç düşmemiş, beş subay ölmemiş gibiydi.

Binanın arkasından içeriye giren yoldan aşağıya indi. Şoförlerin oturduğu odanın kapısından başını uzattı. Kendisini tanıttı. Üç yıl önce bir stajyer muhabirken aynı yerlerde sorduğu soruyu bir kez daha tekrarladı.

“Uçağın düşüşünü gören var mı?”

Geçen zaman içinde personel değişmiş, tayinler, sürgünler, emekliler, işe yeni girenlerin ardından o günlerden bu günlere kimse kalmamıştı. Dışarıya çıktı. Kameramanıyla eskiden kara bir izin beyazlıkları yardığı, şimdi ise yerini yemyeşil çimlere bıraktığı bahçede dolaşmaya, çekimler yapmaya başladı.

İleriden bir ses duyuldu:

“Hop! Hooooop! Çimlere basmayın kardeşim, çıkın bakalım ordan...”

Sesin sahibi elinde bir hortumla yanlarına geldi. Binanın bahçivanıydı.

“Kusura bakma dayı, basılmayacağını bilemedik” dedi.

“Bu yaşına gelip çimlere basılmayacağını hâlâ öğrenemediysen benim sana diyecek bir şeyim yok” diye üsteledi bahçıvan. Kamerayı görünce duraksadı. Kameramana döndü, “Hangi televizyon?” diye sordu.

O ise bir kez daha şansını denedi:

“Dayı, sen şimdi çimleri bırak da burada bir uçak düşmüştü, hatırlıyor musun sen onu?”

“Hatırlamaz mıyım?” dedi. “Ben burada binaya giriyordum, bir uğultu duydum. Döndüm baktım tayyare geliyor, çatının şu ucunu görüyor musun, neredeyse oraya çarpacaktı... Bir kanadı yanıyor... Neyse onu kurtardı. Geldi şuraya gümbürtüyle yığıldı. Binanın tüm camları da onunla beraber aşıağı...”

“Uçak düşerken yanıyor muydu, iyi gördün mü peki?”

“Yanmaz olur mu, sağ kanadının orası yanıyordu...”

Bir düdük sesi konuşmayı böldü. Bekçi üniformalı bir güvenlik görevlisi koşarak yanlarına geldi. Adam hızlı hızlı soluyarak sordu,

“Siz kimden izin aldınız kardeşim?”

“İzin almadık” dedi.

Bursa

Bursa'nın Yenişehir-Kızılköy'ün muhtarı telefonda Tahir Metin'in artık köyde oturmadığını söylüyordu. Askerliğinden sonra köye gelmiş, kısa bir süre köyde kalmış, sonra şehire dayısının yanına yerleşmişti. Dayısı ise köye hiç gelmemişti.

"Bir arkadaşı yok mu köyde Tahir'in?" diye sordu.

"Var ama o da bugün Bursa'da, sen en iyisi yarın ara."

Tahir Metin askerliğini Ankara Güvercinlik Havaalanı'nda yapmış yüzbinlerce erden biriydi. Bitlis'in uçağının düşmesinden sonra verdiği ifadede otürü unutulmamıştı. Söyledikleri raporlara geçmiş, raporlar da Saime Sezginler'in açtığı dava sonucu gazetecilerin eline geçince Tahir Metin adı gündeme gelmişti. Tahir Metin hakkındaki tek bilgi ise, tutanaklarda adının hemen yanına yazılmış üç sözcüktü: Bursa, Yenişehir, Kızılköy.

Nöbetçi er Tahir Metin

Telefonla Kızılköy muhtarının telefonuna ulaşmış, ancak Tahir Metin'e ulaşamamıştı.

Ertesi gün aradığında telefona Tahir Metin'in bir arkadaşı çıktı. Ve Tahir'le Bursa'dayken hiç görüşmediğini, elinde Tahir'in eski adresinin bulunduğunu söyledi bu arkadaş.

Ertesi gün ellerinde bir akrabanın eski adresiyle Tahir Metin'i arıyorlardı. Eski adreslerden yeni adresler öğrenildi, yeni adreslere gidildiğinde başka yeni adresler söylendi. Arana arana sonunda en yeni adres bulundu. Ancak Tahir Metin ortada yoktu. Evdekiler Tahir'in belki uzun zaman eve gelmeyeceğini söylüyor, merak ve kuşkuyla karışık "neden Tahir'i aradıklarını" soruyorlardı.

Tahir Metin'in nerede çalıştığını bilmiyorlardı! Kameramanın arkasına saklamaya çalıştığı alet onlar için yeterince tedirgin edici ve ürkütücüydü. Biraz sonra kameraman omuzundaki kamerayı kucağına almış arabada otururken o kahvede çay içiyordu. Şimdi gazeteci değil Tahir'in Ankara'dan askerlik arkadaşıydı. Bursa'ya yolu düşmüştü. Kahvedekilere Güvercinlik'te nasıl nöbet tuttuklarını ve yaşanmamış anıları anlatmaya başladı, çay ısmarladı...

Birkaç saat sonra elinde Tahir'in çalıştığı fabrikanın adresiyle kendisini bekleyen

arabadaydı.

Tahir Metin fabrikada gece vardiyasında çalışıyordu.

Fabrikayı buldular. Bekçiye Tahir'in ne zaman geleceğini sordular ve kulübenin yanında, arabanın içinde beklemeye başladılar. İki saat sonra Tahir karşılarındaydı.

Kendini tanıttı. Tahir önce şaşırdı. Kısa bir tedirginlik... Ve sorular.

– Tahir, sen o geceyi hatırlıyor musun?

– Gece 6-8 veya 8-10 nöbetinde nöbet tutuyordum. Yani dikili nöbeti. O anda bir astsubay geldi. Pilot kıyafetli, ben şüphelendim. Yine o şeyde gece olduğu için dur çektim. Dur çektiğim zaman, tabii ben şüphelendiğim için, dur çektim durdu. Parola işaret sordum. Normal cevap verdi, ondan sonra saldı ben.

– Parolayı bildi mi?

– Evet

– Sonra?

– Sonra gitti. Sabahleyin bir duyduk, yemek saatinde, uçak düşmüş.

– Peki o saatte orada birilerinin dolaşması normal mi? Dolaşır mıydı kimse?

– Dolaşmazdı. Üzerinde pilot kıyafeti vardı. Pilot, sivri keplerden var, onun için benim dikkatimi çekti. Saat 8 olduğu için de karanlık, yaya kimse geçmez, sadece o nöbetçi jipler geçer.

– Aklına başka bir şey gelmedi...

– Aklıma gelmedi. Zaten aklıma öyle bir şey gelse salmazdım ben onu, yan tarafta da nöbetçiler var, benim karşımda onlar dur çekmedi.

– Neden?

– Bilmiyorum. Onların tarafta olduğu için dur çekmedi onlar.

– Bir tek sen dur çektin yani

– Sadece ben dur çektim orada.

– Bir adam geldi, sizin hangarın içine mi girdi yani?

– Hangarın içine girmedi. Uçakların yanına gitti. Tabii sonra karanlığa girdiği için ben bıraktım.

– Sen ne kadar nöbet tuttun orada?

– 15 ay nöbet tuttum.

– Daha önce o saatte, 6-8 nöbeti sırasında orada dolaşan kimseyi gördün mü?

- Hayır. Sadece devriye jipi geçer.
- Yürüyerek dolaşan olmazdı yani. Peki ne oldu? Sen hiç şüphelendin mi sonra?
- Şüphelenmedim. Çünkü pilot kıyafeti olduğu için...
- Kaç yaşlarında biriydi.
- 30-35 yaşlarında, 1.70 civarında.
- Tanıyor muydun peki?
- Kesinlikle hayır. Çünkü bizim bölükte değildi. Kara Havacılık bölümünde.
- Bölükteki astsubayları tanıyor muydun o dönem?
- Genelde tanırım. Hepsini tanırım
- Acaba tanımadığın birisi olabilir mi? Orada dolaşabilir mi senin tanımadığın biri o saatlerde?
- Olmaz, tanımadığım olmaz. Çünkü geçse geçse devriye nöbetçisi geçer. Başkası geçmez.
- O geçen devriye nöbetçi astsubayı değil miydi?
- Kesinlikle değildi. Çünkü pilot kıyafeti vardı, pilot tekdifi (kışla dışına giyilen “tek tip” kast ediliyor) vardı.
- Normalde pilot kıyafeti olmaz mı nöbetçi astsubaylarda?
- Olmaz. Normal askeri elbise olur, pilot kıyafeti olmaz
- Peki o saatte hiç düşünmedin mi ne yapıyor pilot kıyafetiyle birisi burada diye?
- Düşünmedim çünkü jandarmadan geliyordu. Jandarma var yan tarafımızda, jandarmadan geliyordu.
- Oradan birisidir diye mi düşündün?
- Evet. Zaten öyle olduğu için hiç şüphelenmedim.
- Türk müydü peki?
- Bilemiyorum, Türk müydü...
- Türkçe konuştunuz ama.
- Evet.
- Çünkü senin nöbet tuttuğun hangarın biraz yanında bir de Amerikalıların uçaklarının durduğu hangar varmış.
- Evet scorsky.
- Hemen yanında mı bir hangar vardı?

- Scorskyler zaten bizim orada duruyor. Bir de karşı tarafta jandarmanın orda duruyor.
- Amerikalıların kullandığı ama başlarında sizin nöbet beklediğiniz helikopterler mi?
- Evet.
- O geceyi bir daha alalım baştan, sen bana detaylarıyla anlat. O gece sen 6 nöbetini aldın. Kaçla kaç arasında nöbet tutuyordun?
- 6-8 veya 8-10 olması lazım.
- İkisinden birinde nöbet tutuyordun.
- Dikili nöbet tutuyorum. Yaya olarak geliyor. Burada şüphelenmedim. Gece karanlık olduğu için dur çektim. Durdu. Normal durdu. Parola işaret sordum. Söyledi normal, ondan sonra geçti o. Ben şüphelenmedim. Ertesi gün saat 12’de yemek saatinde televizyondan uçağın düştüğünü duyduk.
- Sonra içinde bir şüphe oluştu mu? Ya ben dün akşam nöbet tutuyordum uçağın başında...
- Tabii kesinlikle. Ondan sonra zaten iki gün sonra bizim ifademizi aldılar.
- Sen bildirdin mi peki? Dün akşam böyle bir şey gördüm, komutanım dedin mi?
- Söyledim. Önce dikkate alınmadı. Sonra da ikinciye ifade verdiğimiz zaman bölük komutanı dedi, bunu niye söylemedin dedi. Dedim söyledim komutanım ben. Fakat onlar dikkate almamışlar.
- Nasıl önce dikkate alınmadı? Kaç defa ifade verdin?
- İki kere ifade verdim ben.
- Birisi olaydan hemen sonra mı?
- Evet.
- Ne zaman, aynı gün mü?
- İki gün veya üç gün sonra.
- Ne dedin o ifadede ?
- Aynı burada ne konuştusam orada da söyledim aynı.
- Yani bir astsubayı gördüğünü...
- Dur çektiğimi söyledim. Şimdi parolayı hatırlamıyorum ama o zaman parolayı söylemişti. Ne olduğunu söylemişti parolayı falan.
- Dikkate alındı mı bu ifade?
- Bilmiyorum. Bir daha hiçbir şey çıkmadı. Zaten ondan sonra ben terhise geldim buraya...
- İkinci ifaden ne zaman alındı?

- Bir hafta veya 15 gün var.
- 15 gün sonra ifade alındığında ne oldu?
- Bir şey çıkmadı yine.
- Hatırlıyor musun kim aldı ifadeni?
- Şeyden geldiler, Kara Kuvvetleri'nden geldiler.
- Sen dedin ya ilk raporda dikkate almadılar. Niye bunu söylemedin demişler sana?
- Ben söyledim fakat bölük komutanı duymamış onu. Söylediğimi duymamış. Dedim, ben söyledim dedim, sonra tamam dedi, bir şey demedi.
- Peki başka hiç dikkatini çeken bir şey var mı o günlerden?
- Dikkatimi çeken bir şey yok. Sonra uçak parçaları geldi, onlar falan hiç incelenmedi.
- İncelenmedi mi?
- Kesinlikle. Sadece olay yerinde incelenmiş onlar... Getirdiler uçağı, hiçbir inceleme yapılmadı.
- Ne oldu uçak peki orada?
- Duruyordu.
- Belki inceleme senden sonra yapılmıştır.
- Bilmiyorum. Benden sonra yapılmışsa bilmiyorum..
- Peki bir şey göstereceğim sana. Şu fotoğraflarda hiç var mı, o akşam gördüğün meselâ şunlardan bir tanesi olabilir mi?
- Çıkartamam.
- Bunları duydun mu? Söylemez kardeşlerin orada iki tane astsubayı yakalanmış. Biliyor muydun onu?
- Duydum ama görmedim kendilerini.
- Hiç tanımıyor muydun onları?
- Tanımıyorum. Zaten Kara Havacılık Okulu'nun subaylarını kesinlikle tanımıyoruz biz.

Tahir Metin kendisine gösterilen fotoğraflardakileri tanımadı.

“O gece karanlıktı”.

Fotoğraflarda gösterdiği kişilerin ilişkileri de en az o gece kadar karanlık. Fotoğraflar 1996 yılının yaz aylarında ele geçirilen bir çetenin mensuplarına ait. İlişkileri, yaptıkları, eylemleri o günlerde araştırılan, üzerinde bolca soru işaretleri bulunan kişilere.

Söylemez Kardeşler'e...

Şu rastlantıya bakın ki, Eşref Bitlis'in düşen uçağı, uçuştan bir gün önce kurallar gereğı 2. Pilot Tuğrul Sezginler tarafından denenip hangara çekiliyordu. O gece uçağın bulunduğu hangarda dört ay boyunca her gece nöbet tutan Tahir Metin ilk kez şüpheli bir astsubayla karşılaşıyordu. O "karanlık gecenin" üzerinden üç yıldan fazla zaman geçtikten sonra ordu ve polis mensuplarının da içinde bulunduğu bir çete ele geçiriliyordu. Çetenin ordudaki kimi üyeleri jandarmadandı.

Aralarında üç de havacı astsubay vardı. Biri emekliydi, diğer ikisi ise yakalandıklarında hâlâ görev başındaydılar. Cevdet Koçak ve Kamil Türk, Güvercinlik Kara Havacılık Okulu Taarruz Helikopter Taburu'nda görevli astsubaylardı. İki astsubay da Kara Kuvvetleri Havacılık Okulu'nda görev yapıyordu.

Yani? Yani onlar da Tahir Metin'in üç yıl önce nöbet tuttuğı okuldaydılar...

Saime Sezginler: Uçak neden düşmüştür? Bunun su yüzüne çıkarılması gerekiyor. Sabotaj iddiaları var. Eğer gerçekten uçağın buzlanmadan düşmediğı açığa çıkarılabilirse neden düştüğü sorusu akla gelecektir. Bunun on tane de nedeni olabilir. Bu nedenlerden bir tanesi de sabotaj olabilir. O halde bu konunun üzerine gidilmesi gerekiyor. Nitekim son günlerde, biliyorsunuz, Söylemez çetesi diye bir çete basına yansıdı. Bu çeteye mühimmat yardımı yapan, ayrıca helikopter yardımı yapmak isteyen üç astsubayın Havacılık Okulu'nda görev yaptığı tespit edildi. Yani birtakım siyasi ve teröre dayalı olaylarla birlikte bu kazanın neden olduğu, yani ne sebeple vukuu bulduğı kesin olarak tespit edilirse ve müşterek bir değerlendirme yani komplike tarzda değerlendirme yapılırsa belki gerçek ortaya çıkacaktı. Yani komplike bir değerlendirmeyi bekliyordum.

Söylemez Kardeşler yapılan soruşturmalar sırasında pek çok konuyla ilgili suçlandılar. Kimilerinden suçlu bulundular, kimilerinden aklandılar. Soruşturmalar sırasında hiçbir yetkili bu ekipten herhangi birine Bitlis olayını sormadı.

Ne suçlar ispatlandı, ne de suçlananlar iddialardan aklandı.

Tüm iddialar yine havada asılı kaldı.

Bitlis'in uçağı Yenimahalle'ye düştü ama asıl ateş yine düştüğü yeri yaktı. Kaza sonrasında yakınlarını kaybeden bütün ailelerin durumu perişandı. Ardından yaşanan gelişmeler özellikle birinin durumunu diğerlerinden trajik bir şekilde ayırıyordu.

Bir köşede şehit düşen oğlunun acısı, bir köşede yıllarca ekmek yediğı, alın teri döktüğü, inandığı baba ocağı, diğer köşede canından çok sevdiği kızının gözyaşları vardı.

2. pilot Tuğrul Sezginler'in emekli albay babası Hasan Sezginler bu üçgenin arasında sıkışıp kalmıştı.

Şehit acısını unutmak istiyor, unutamıyordu. Oğlu önce "kahraman" sonra neredeyse "hain" ilan edilmişti. Ardından kızı bir onur savaşına girmişti. Emekli albay Hasan Sezginler yıllarca hizmet ettiğı Genelkurmay Başkanlığı'yla karşı karşıya kalmıştı.

Hiçbir gazeteye konuşmadı, hiçbir televizyon kanalına çıkmadı. O ve eşi Kübra Sezginler yıllarca sustular... Çelişik, karışık duygular içinde, şehit düşen oğullarından kalanlarla oyalandılar. Üniformalı bir büyük fotoğraf –salonlarında başköşeye koymuşlardı– birkaç sertifika, diplomalar, başarı belgeleri ve oğullarının mutlu anlarını paylaştıkları, defalarca izlenmiş birkaç video kaset, o kadar...

Oğulları artık onlar için her sabah kalktıklarında salonda onları bekleyen bir fotoğraf, videolarında seyrettikleri gülümseyen bir yüz ve ara sıra dokundukları birkaç başarı beratıydı.

Ancak sonraki günlerde yaşanan bir olay yas tutan aileyi çileden çıkarttı. Kızlarının yürüttüğü mücadeleyi uzaktan izleyip sonucunu merak etmekten öte bir adım atmamış olan Sezginler ailesi ilk kez mahkemenin karşısına çıktı. Şimdi son bir damlayla taşacak olan bardağı, 17 Şubat 1993'te meydana gelen kazanın hemen ardından devrin Başbakanı Süleyman Demirel doldurmuştu.

Demirel'in emriyle kazada şehit düşen subayların ailelerine başbakanlığın emrindeki örtülü ödenekten birer ev tahsis edilmesi istenmişti. Evler dağıtıldı, ancak bir aile nedense ev alamadı. Diğer dört subaya ev verilirken Saime Sezginler'in Milli Savunma Bakanlığı aleyhine yürüttüğü hukuk savaşı nedeniyle midir bilinmez, Sezginler ailesine ev tahsis edilmedi. Tabii bu duruma en büyük tepkiyi gösteren yine Saime Sezginler oldu:

Ben olay gününden itibaren bu olayı merak ettim. Bu uçak kazası nasıl

oldu? Hep bunun araştırmasına girmiştim. Bütün koşuşturmanın bir tek amacı var. Benim kardeşim neden öldü? Yani kazada öldü ama kaza neden oldu? Sadece buydu. Sanıyorum benim bu çalışmalarım pek hoş karşılanmadı. Belki bir çete mahiyetinde kanunun tanıdığı bir hakkı uygulamadılar. Öyle sanıyorum. Benim bu konudaki düşüncem bu. şimdi şehitlerle ilgili bir kanun var. Bu kanun çerçevesi içinde yapılabilecek şeyler gösteriliyor, belirtilmiş. O zaman Süleyman Demirel başbakanı sanıyorum. Başbakanlığı zamanında bu şekilde bir emir veriyor. Yani şehitlerin ayrılmasıyla ilgili bir emir yok bu konuda. Fakat daha sonra alt kademede kendi inisiyatiflerini kullanarak kardeşimin adını siliyorlar. Daha sonra haksızlığa karşı dava açıldı, maddiyat önemli değil. Hatta daha sonra inkâr bile edildi, başbakanlık tarafından bu inkâr bile edildi. Ama resmi belgeler ve kayıtlar elimizde mevcut. şehitlerle ilgili bir kanun var. Bu kanunda şehidin bekâr olması evli olması gibi bir ayırım yok zaten. Ayrıca Süleyman Demirel'in emrinde böyle bir ifade de yok. Tamamen kendi inisiyatiflerini kullanarak bir ayrıma gidiyorlar. Yani burada açılan dava haksızlığın bertaraf edilmesine yönelikti, maddiyatla bir ilişkisi yoktu. şimdi şöyle söyleyeyim ben, evi bir kenara bırakın, dünyayı bağışlasalar benim kardeşim bir daha geri gelmez. Maddi şeyin hiçbir önemi yok. Kesinlikle hiçbir önemi yok. Bunu tekrar tekrar vurguluyorum, en önemlisi benim kardeşimdir, kardeşimin hayatıdır. Fakat haksızlık olup olmadığı mevzuu var. Yani haksızlığa uğramak hoş bir şey değil, hele hele bu haksızlığın yaptığınız çalışmanın sonunda olduğunu zannederseniz daha da büyük bir reaksiyon gösteriyorsunuz.

Hasan Sezginler ve Kübra Sezginler bunun üzerine bu tutumun hukukun eşitlik ilkesine ters düştüğünü iddia ederek Danıştay'a başvurdular. Danıştay 10. Dairesi'ne gidip hayatlarında ilk kez ifade verdiler. Bir süre sonra "yapılan işlemin eşitlik ilkesine aykırı olduğuna" karar verildi.

Danıştay'ın 1995-4532 no'lu kararı şöyleydi:

Sezginler, 17 şubat 1993'te düşen VIP uçağında yaşamını yitirmiştir. Davacılar kazada ölen komutan, pilotlar ve diğer personelin varislerine Başbakanlık Toplu Konut İdaresi'nden birer konut verilmesine karşın, kendilerine konut verilmemesinin eşitsizlik yarattığını ileri sürerek işlemin iptalini istemektedir. Açıklanan nedenlerle işlemin iptaline oy birliği ile karar verilmiştir.

Bilirkişi

4 Kasım 1996

Eşref Bitlis'in dşen uçağıyla ilgili ilk sivil rapor kazadan üç yıl sonra, 1996 Kasım'ında yayımlandı. Diğer raporlarda kullanılan deyimlere ilk kez bir yenisi eklendi: "Sabotaj ihtimali"...

Rapor, Saime Sezginler ve avukatının aylar önce Beechcraft uçak şirketine açtıkları davada, karar öncesinde, mahkemenin isteğı üzerine oluşturulan bilirkişi heyetine hazırlatıldı. İTÜ'den iki profesör ve bir doçent tarafından hazırlanan raporda daha önceki raporlardaki iddiaların hemen tümünüyle çelişen saptamalar yapıldı. Kazayla ilgili ilk sivil rapor, ilk kez yeni iddiaları resmi bir sivil mahkemeye bildirdi. Raporun hazırlanmasında teknik inceleme yapılamamış, yalnızca yapılan teknik incelemelerin ardından daha önce hazırlanan raporlar incelenmiş ve bir sonuca varılmıştı. Tüm dava dosyası taranmış ve dosyada yer alan yüzlerce rapordan önemli sayılan konular bilirkişi raporuna aktarılmıştı. Aralarında meteoroloji raporları da vardı, tanıkların ifadeleri de, teknik incelemeler de.

Uçakla ilgili bilgiler de bu en son raporda yer alıyordu, pilotların geçmişleri de.

Yedi sayfalık bilirkişi raporunun ilk dört sayfasında bilinen kimi bilgiler tekrar ediliyor, kalan üç sayfada ise bilirkişi heyetinin konuyla ilgili görüşmeleri sonucunda dikkatlerini çeken olaylar yedi maddede toplanıyordu. Bilirkişi heyeti üyeleri anlaşılır bir dille akıllarına yatmayan konuları sıralarken sanki dava dosyasının da bir toplu değelendirmesini yapıyorlardı.

İlk olarak; olay günü hava şartları bir buzlanmaya yol açmaya müsait olmakla birlikte uçağın ileri teknoloji ürünü olduğı ve bunun tedbirlerinin alındığı, gerektiğinde pilotların da buzlanma önleyici sistemleri devreye sokabildiğı, uçağın periyodik bakımlarının yapıldığı belirtiliyordu. Hazırlanan raporların baş tarafında pilotların mükemmel eğitim aldığını ifade eden çeşitli amirlerin daha sonra aynı pilotların buzlanma giderici sistemleri çalıştırmadıklarını iddia etmelerinin mantıksız bulunduğı ve iki yabancı uzman teknik olarak uçağın motorlarında buzlanma olmadığını kanıtladığına göre, varsayımlara dayanılarak buzlanma iddialarının gündeme getirilmesinin mesnetsiz kaldığı belirtiliyordu.

Bilirkişi raporunda ikinci olarak pervanedeki buzlanmanın hemen oluşmayacağı, oluşsa bile bunun uçağın düşmesini gerektirmeyeceğı söyleniyordu. Aynı zamanda kimi pilotların "hatve değışikliğini duyduk" şeklinde verdikleri ifadeler de uçağın rotası göz

önüne alınarak yürütülüyordu.

Pilotların olayda kusurlu olduğuna dair delil değil yalnızca tahmin ve senaryolar uydurulduğu belirtiliyor, nöbetçilerin verdiği ifadelerin araştırılmadığının altı çiziliyor, kimi motor parçalarının bulunamamış olmasına dikkat çekiliyor ve bu kayıp parçaların sabotaj ihtimalini güçlendirdiği belirtiliyordu.

Bilirkişi raporunun sonuç kısmı şöyle bitiyordu:

1- Motor arzası ve sonuç olarak uçağın düşmesinde buzlanmanın etkili olduğunu gösteren yeterli ve tatminkâr delil yoktur.

2- Motor arzası ve düşme olayında pilotaj ve bakım hata ve kusuru bulunduğu dair deliller mevcut değildir. Dolayısıyla davacıların murisi 2. Pilot Tuğrul Sezginler ile kaptan pilot Yaşar Erian'ın kusurları yoktur.

3- Uçağın düşmesine yolaçan motor arzasında davalı firmanın dizayn ve yapım hatası bulunduğu dair delil mevcut değildir.

4- Kaza günü öncesindeki gece hangar civarındaki -bir nöbetçi tarafından bildirilen— kimliği bilinmeyen kişi ile yukarıda isimleri zikredilen motor iç aksamının enkaz mahallinde bulunmaması ve sağlam ve mukavim olan motor zarfının parçalanmamış ve hattâ fazla deforme olmamış görüntüsü karşısında sabotaj ihtimali gözden ırak tutulmamalıdır.

Keyfiyet saygı ile arz olunur...

4.11.1996

(ek 9) bilir kişi raporu

(ek 10) uçağın izlediği rota

(ek 11) motorun orjinal aksan projesi

Mahkeme şayet bu bilirkişi raporunu dikkate alarak bir karar verirse bu şu anlama gelecekti:

Saime Sezginler Beechcraft firması aleyhine açtığı davayı kaybedecekti.

Bitlis Dosyası ise henüz kapanmayacaktı.

Asıl şimdi açılacaktı...

Ancak olmadı...

Normal şartlar altında 13. Asliye Hukuk Mahkemesi'nin bilirkişi kararını onaylaması

bekleniyordu. Oysa davanın hâkimi Üzeyir Termeli bu bilirkişi raporunu onaylamak yerine yeni bir bilirkişi raporu istedi.

Saime Sezginler ve avukatı da bunun üzerine yedi sayfalık bir gerekçeli kararla reddi hâkim isteminde bulundular. Dilekçelerinde davaya bakan hakimin “üzerimde baskı var” dediği iddia ediliyor ve daha önce hazırlanan bilirkişi raporunun yeterli olacağı vurgulanarak karar süresinin uzatılmasının daha sonra açılacak kimi davaları zaman aşımı etkeninden dolayı imkânsız kılacağının altı çiziliyordu.

17 Şubat 1993 günü içindeki beş kişi ile Ankara’da Yenimahalle’ye düşen ve düştüğü yerde de bir kişinin ölümüne yolaçan uçakla ilgili dava henüz bitmemişti. Eşref Bitlis’in ölümüne yol açan kazanın davası sürecekti.

Eninde sonunda bu dava bitse de, öyle görünüyordu ki, “Bitlis Dosyası” hiçbir zaman tam anlamıyla kapanmayacaktı.

Tarık Bitlis’in yıllar önce kazanın olduğu yere gittiğinde hissettiği o yanık kokusu Bitlis Dosyası’nın üzerinden hiç çıkmayacaktı.

Cem Ersever nasıl öldürüldü?

Olaydan aylar sonra 4 şubat 1997 tarihinde Meclis Susurluk Araştırma Komisyonu'na giden bir tanık Cem Ersever'in öldürülmesiyle ilgili olarak kendi bildiklerini anlatmıştı. Meclis tutanaklarına geçen ifadeyi veren kişi Emniyet İstihbarat Dairesi Başkan Yardımcısı Hanefi Avcı'ydı. Avcı, Susurluk ve devlet içindeki istihbarat çalışmalarıyla ilgili yaptığı açıklamalarla büyük yankı uyandırmış, yaptığı açıklamalar nedeniyle daha sonra görevinden alınmıştı. Hanefi Avcı meclis tutanaklarına geçen ifadesinde Kurmay Binbaşı Cem Ersever'in nasıl öldürüldüğünü de anlatmıştı. Daha sonra Aydınlık dergisi Avcı'nın tüm iddialarının dikkatleri kendisinden uzaklaştırmak amacıyla uydurduğuna yer vermiş ve bu senaryonun doğru olamayacağını belirtmişti.

Hanefi Avcı: İstanbul'da görev yaparken bir gün Alparslan Ertuğ adında bir kişi aradı. Dedi ki siz beni tanımazsınız, Cem Ersever bana dedi ki bana herhangi bir şey olursa en güveneceğim insan Hanefi diye ismini vermişti. Ben seni onun için arıyorum.

Cem Ersever yıllarca güneydoğuda çalışmış ancak adını Ankara'da Aydınlık gazetesine yaptığı açıklamalarla duyurmuştu. İki gazeteciye Güneydoğu'da işlenen cinayetleri anlatmıştı. Kamuoyunu Yeşil ismi ve Yeşil'in faaliyetleriyle tanıştırmıştı. Kuşkusuz Güneydoğu'da meydana gelen birçok olayın içinde kendisi de vardı ve çok şey biliyordu. Ve çok şey bilen bu subay ve arkadaşları bir gün ortadan kayboldular. Kayboldukları anlaşıldıktan bir kaç saat sonra da Hanefi Avcı'nın araştırmaları başladı.

Cem Ersever' in o gün Ankara'da mahkemesi vardı. Alparslan Bey'in şoförü bir pejo minibüsle Cem Ersever'i Ankara'ya götürmüştü. Ersever saat 10'da Ankara'ya varmış. 12'de şoförle buluşmak üzere ayrılmış ve bir daha geri dönmemişti. Oysa, Kemal adlı Ankara'da oturan bir arkadaşına bıraktığı kutularını alacak, Alparslan Bey'in şoförüyle saat 12'de buluşacak, kutularını İstanbul'a yollayacaktı. Kendisi ise üzerindeki kot elbise yerine Kemal'in evinde beraberinde getirdiği siyah takım elbiseyi giyecek, oradan iki gazeteciyle buluşup mahkemesine gidecekti. Ancak Kemal'e gitmiş ve bir daha haber alınamamıştı.

“Ersever'in güvenilir (!) arkadaşları”

Hanefi Avcı: Kemal aranıyor Alparslan Bey tarafından, Kemal diyor ki, bana geldi 12'de, ben emanetlerin hepsini kendine verdim. Yanında bir iki adam daha vardı beraber gitti, diyor.

Bu telefon konuşmasının ardından Hanefi Avcı Ersever'in en çok güvendiği bir başka arkadaşını, Mustafa'yı arıyor. O da “ben bilmiyorum” deyince Ankara Emniyeti'ni

harekete geçiriyor, araştırmalarını istiyor. Emniyette olayın detaylarını öğrenmek için Ersever'in özel eşyalarının bulunduğu kutuları evine bıraktığı ve gidip de bir daha ortaya çıkmadığı Kemal'i arıyor. Ve o an hiç beklenmedik bir olay oluyor.

“Kemal'i kim koruyor?”

Hanefi Avcı: Kemal'i Emniyet aradığı zaman, uğra, bilgi ver dediğı zaman Jandarma devreye giriyor. Diyor ki, “Kemal bizim adamımız. Kema'le bir şey soramazsınız, çağıramazsınız” diyor. Daha sonra Kema'le karşılıyor.

Daha sonra Alparslan bey bana anlattı. Dedi ki “ben cinayeti çözdüm. Cem öldürüldüğü zaman üzerinde kot pantolonu ve kötü bir elbisesi vardı. Halbuki Kemal'in evine gitseydi takım elbisesini giyip, 12'de buluşmaya gelip oradan mahkemeye gidecekti. Yani Cem, Kemal'in evine gitti ve oradan bir daha çıkmadı.”

Hanefi Avcı meclis tutanaklarında Ersever cinayetinin gerekçesini de anlatıyordu. Avcı'nın söyledikleri doğruysa itirafçı Mustafa Deniz ve binbaşı Cem Ersever ordudan ayrıldıktan sonra Güneydoğu'dan Ankara'ya elleri boş gelmiyorlar. Filmler, dokümanlar ve uzaktan kumandalı patlayıcılarla dönüyorlar. Cem Ersever basınla ilişkiye giriyor ve bildiklerini anlatmaya başlıyor. Zaman zaman da en yakın arkadaşı Mustafa'ya elindeki patlayıcıları çeşitli provokatif eylemlerde kullanmaktan bahsediyor. Daha sonra bütün malzemeleri kutulara doldurup yine Güneydoğu'dan tanıdığı ve güvendiğı bir başka dostunun evine bırakıyor. Habur eski gümrük müdürünün şoförü Kemal'in evine... Ersever sonra da İstanbul'a gidiyor. Mustafa ise Ersever'in bir çılgınlık yapmasından korkarak Kemal'deki kutulardan Jandarma İstihbarat'ı haberdar ediyor. Araya tanıdıklar girince Kemal, Ersever'in emanetlerini Jandarmaya teslim ediyor. Ersever ise bir süre sonra bütün bu olan biteni bilmeden Kemal'e telefon ediyor ve emanetlerini almaya geleceğini söylüyor. Ersever gidiyor ve bir daha dönmüyordu.

Kemal'in evi

Hanefi Avcı: Mustafa Deniz, Cem'in kaybolduğunu duyunca o da Kemal'in evine gidiyor. “Ne oldu, Cem buraya gelmiştir” diye? O da çıkmıyor. İstanbul'daki, adı Nevval Boz olan kadın da yine Cem'i sormak için en güvendikleri insan Kemal'in evine geliyor ve kayboluyor.

Yani Cem Ersever en güvendiğı iki insan tarafından bilerek ya da bilmeyerek tuzağa düşürülüyor. Belki de Cem'i iyi niyetli olarak ele veren en yakın arkadaşı Mustafa da Ersever'le aynı kaderi paylaşıyor. Ersever ve arkadaşlarının cesetleri bir kaç gün sonra Ankara çevresindeki farklı jandarma bölgelerinde bulunuyor. Üçünün de aynı şekilde öldürüldüğü anlaşıyor.

Yeşil

Hanefi Avcı ise işin peşini bırakmıyor ve karşısına bildik bir isim çıkıyor.

Hanefi Avcı: O zamanlar Kemal'in muhaberede kullandığı bir telefon var. Şu anda o telefonu Yeşil

kullanıyor, yani düğümü o zaman çözebilirsiniz.

Gerçekten de bir dönem Ersever'in yakın arkadaşlarına verdiği ve Kemal'in olduğunu söylediği 216 74 57 numaralı araç telefonunun kime ait olduğunu araştırdığımızda karşımıza Elazığ kayıtlı Ahmet Demir, yani namı diğer Yeşil çıktı. Muhtemelen o gün Kemal'in evinde Cem Ersever'i bekleyenlerden biri Ersever'in açıklamalarında adını sık sık Güneydoğu'da yüzlerce faili meçhul olayla andığı Yeşil'di. Nitekim Ersever de bir süre önce gazeteci Soner Yalçın'a Yeşil'in Ankara'da kendisini aradığını söylemiş ve İstanbul'a gitmişti.

Ahmet Demir'in ya da Yeşil'in uzun bir süre Jandarma İstihbaratı'nda çalıştığı söyleniyor, bugün ise ne nerede olduğu ve ne de kimin için çalıştığı biliniyor..

Kemal de kayboldu

Bir başka kayıp isim de Kemal. Kemal, Habur'dan döndükten sonra Ankara'ya yerleşmişti. Ersever'in öldürülmesinden sonra da ortadan kayboldu. Yalnızca Çubuklu'lu olduğu bilinen Kemal'in elde bulunan tek irtibat numarası araştırıldığında karşınıza Ankara Keçiören'de bir adres çıkıyordu. Kapıyı çaldığınızdaysa hiç de iyi karşılanmıyordunuz. Ev sahipleri Kemal diye birinin bu adreste yaşamadığını, bu telefon numarasını iki yıl önce devraldıklarını söylüyorlardı.

Ya Ersever'in Kaybolan bombaları ve belgeleri? Hanefi Avcı, Meclis tutanaklarında bunlara da oldukça ilginç bir adres gösteriyordu.

Hanefi Avcı: O patlayıcılar zannediyorum Milli İstihbarat'a geçti. Onların denetiminde. Yani bizim o Yeşil denilen vatandaş bu patlayıcıları kullanabilir diye birtakım kaygılarımız vardı. Ama daha sonra onların eline geçtiğini öğrendik. Patlayıcılar şu anda MİT'in elinde...

Telefon çaldı.

"Ben Tayfun" dedi. "Yaptığın programı seyrettim, ama birşey eksik kalmadı mı?"

Daha şaşkınlığı üzeinden atamadan sordu.

"Sizce ne eksik kaldı?"

Tayfun'un gülümseyen sesi duyuldu.

"Şimdi, yazdığın, çektiğin tüm malzemeyi önüne koy ve en baştan dikkatlice bir kez daha oku, cevabı sen verdin zaten, ama farkında değilsin."

Şaşırdı.

Dosya yeniden açılıyor

Tarih 21 Eylül 2010...

Türkiye referandum yorgunluğunu yeni atlatmış, Ankara sakinliğe alışmaya çalışıyordu. Ergenekon Davası'nda iki yılı aşkındır süren duruşmalar artık gazetelere küçük küçük haber oluyordu.

İşte tam o günlerde internete servis edilen bir ses kaydı Türkiye'nin gündeminde manşete çıktı.

Ergenekon Davası'nın sanığı Emekli Albay Arif Doğan, çok konuşulan bu ses kaydıyla Türkiye'nin gündemini de kapanmış birçok dosyanın seyrini de değiştireceğinden habersizdi.

Söz konusu ses kaydında Doğan, Eşref Bitlis'in ölümüyle ilgili bir itirafta bulunuyordu:

Eşref Paşa'nın ölümü, Cem Ersever yaptı diyorlar. Eşref'i öyle böyle yapmış! Hayır. Cem Ersever'in arkasına ben destek vermesem... adam mı öldürebilir? Söyleme ya, bırak şunu ya. Ahmet Cem Ersever'iymiş, Mustafa Deniz'iymiş, Mahsune'siymiş, bunlar çakal ya!.. Eşref Paşa'nın olayından sonra, hâlâ konsantre olamadım ben. Gece yatmasından çok korkarım. Her an başıma bir şey gelecek diye uyumayacaksın o, o. çocukları yüzünden. Birde bir hata yaptım ben, dedim Sayın Paşam korkmaya başladım. Komutanım elini öpeyim mi? Dedim beni gönder. Anlatabiliyor muyum? İt Mehmet Ağar'ın çiftliği mi ? Oğlum burası. [\[1\]](#)

Emekli Albay Arif Doğan'a ait olduğu iddia edilen ve internet ortamına düşen ses kaydı hakkında İstanbul Cumhuriyet Başsavcılığı hemen inceleme başlattı.

Arif Doğan birkaç kez ifade vermeye çağrıldı. Doğan, 29 Eylül'de Star gazetesine yaptığı açıklamada "Ben kimseyle yola çıkmadım. Yolumun yolcusuyum. Vatan da benden memnun. Halk memnun değilmiş... Otursun kendi haline ağlasın" açıklamasını yaptı.

Bu ses kaydı birçok gazeteci için yeni bir gündem maddesi, yeni bir dosya anlamına gelse de benim için eski büyük bir dosyanın yeni bir dipnotuydu.

Yıllar önce araştırdığım ve kitap olarak yayınladığım Komutanın Şüpheli Ölümü bu ses kaydıyla yeniden gündeme geldi. Yazılı ve görsel basın günlerce bu konunun üzerine gitti, Eşref Bitlis'in şüpheli ölümüyle ilgili olayın tanıklarıyla tekrar tekrar konuşuldu. Aileler dosyaların tekrar açılması için savcılığa başvuracaklarını açıkladılar.

Bitlis'in düşen uçağıyla ilgili kazada bilirkişilik yapan İTÜ Uçak Mühendisliği Bölümü'nden Prof. Ahmet Yüksel, ilk kez beşN birK programında "Yıllar sonra ilk kez açıklıyorum. Evet Sabotaj" açıklamasını yaptı. Kendilerinin verdiği raporda pilotaj hatası veya motor arızasına rastlanmadığını, buzlanma olasılığının bulunmadığının ortaya çıktığını belirten Yüksel'in şu sözleri ilgi çekiciydi:

Motorun dışında bir tahrifat olmamasına karşın, motorun içinde kaza dışı bir patlama meydana geldiği anlaşıldı. Perdelerde 1000 derece sıcaklıkta meydana gelemeyecek çizikler vardı. Raporlarında kendilerine sorulmadığı halde sabotaj olasılığının değerlendirilmesi gerektiğini yazdık.[\[2\]](#)

Bu iddialarla ilgili şehit Org. Eşref Bitlis'in oğlu Tarık Bitlis ise yine aynı programda konuyu yargıya taşıyacağını söyledi ve "Biri çıksın desin ki bu böyledir. Bugüne kadar bana bir tek bu şekilde somut bir şey gösteremiyorlar. İnsanı yıldıran bu" açıklamasını yaptı.

İşte bu açıklamalarla Eşref Bitlis'in yıllar önce çok araştırılmadan kapanan dosyası kamuoyunun önünde yeniden açılıyor ve gizli kalan açıklamalar gün yüzüne çıkmaya başlıyordu.

Yine İkinci Ergenekon Davası'nın tutuklu sanığı Durmuş Ali Özoğlu, 1 Ekim 2010 tarihinde İstanbul 13. Ağır Ceza Mahkemesi'ndeki duruşmada ilginç iddialarda bulundu ve Jandarma Genel Komutanı Eşref Bitlis'i Kontr-terör Daire Başkanlığı'nda yetişen ekibin öldürdüğünü söyledi. Uçak kazasından sonra olay yerinde ilk incelemeyi yapan emekli savcı Albay Hasan Tüysüzoğlu, "PKK'nın devamından nemalananlar Eşref Paşa'yı harcadılar" açıklamasını yaptı.

"Akıllarda şüphe kalmamalı"

Bu ilginç iddialar neticesinde Ankara Cumhuriyet Başsavcılığı, 1993 yılında, uçağının düşmesi sonucu yaşamını yitiren eski Jandarma Genel Komutanı Eşref Bitlis'in ölümüyle ilgili bir soruşturma başlattı, böylece yıllar önce takipsizlik kararıyla kapanan dosya tekrar açıldı.

Uçağın düşmesinin kaza olmadığı yönünde basında yer alan iddialar üzerine Genelkurmay Başkanı Orgeneral Işık Koşaner de, "akıllarda şüphe kalmamalı" açıklamasını yaptı ve Kara Kuvvetleri Komutanlığı Askeri Savcılığı konuya ilişkin yeni bir soruşturma başlattı. Savcılık, soruşturma çerçevesinde kazaya ilişkin raporları Genelkurmay Başkanlığı'ndan talep etti.

Açılan bu soruşturmalar gazetecilerin tüm belgeleri yeniden gözden geçirmesine vesile oldu. Sabah gazetesi "Son Mektup" isimli yazı dizinde Eşref Bitlis'in dosyasıyla ilgili yeni bir iddia daha ortaya attı.

İddialara göre Bitlis ölümünden yedi ay önce Turgut Özal'a bir mektup yazmıştı. Üç

sayfalık bu mektupta Bitlis, Kürt sorununa ilişkin önemli uyarılar yapmış, çözüm önerilerinde bulunmuştu: "Sayın Cumhurbaşkanım, zatı aliniz bu olaya müdahil olmalı, aksi takdirde bölgede sonu alınamayacak ciddi risk ve tehditlerle karşı karşıya kalabiliriz".[3]

Bitlis, mektubun ilk bölümünde ABD tarafından bölgede konuşlu Çekiç Güç'teki bazı komutanların terör örgütü PKK'ya yardım ettiğini ayrıntıları açıklıyordu. Bu iddiayı güçlendiren görüntü ve telsiz konuşmaları aktarılıyor ve ABD'li bazı komutanlarla, PKK lider kadrosunun yaptığı üç toplantıya ilişkin ayrıntılar veriliyordu.

Eşref Bitlis, mektubunda ikinci olarak, devlet içindeki bazı unsurların terörden rant sağladığını vurguluyor ve isimler veriyordu. Güneydoğu'daki bazı işadamlarının güvenlik güçlerinin de desteğini alarak bölgede terör örgütü PKK adına kaçakçılık yaptığını anlatıyordu.

Ayrıca Org. Bitlis mektubunda "Bölge ülkeleriyle işbirliği yapılmalı, Terör örgütü yalnızlaştırılmalı, lider kadro dağıtılmalı, bölge halkı kucaklanmalı" maddeleri üzerinde duruyordu.[4]

Bu mektuptan sonra Turgut Özal, Eşref Bitlis'le iki görüşme gerçekleştirdi. Görüşme sonrasında Özal, Bitlis'ten ayrıntılı yeni bir çalışma yapmasını istedi ve ilk görüşmeden sonra Özal konuyu devletin zirvesinde tartışmaya açtı. Sonuçta Kürt sorunuyla ilgili altı maddelik bir bildiri yayımlandı.

Aradan geçen 17 yılın ardından Türkiye bir komutanın şüpheli ölümüne yeniden bakmaya başladı.

Sabah gazetesi 11 Ekim 2010 tarihinde Eşref Bitlis'in kaza raporuyla ilgili olarak bir albayla görüşüyor ve bu albay da kaza raporunun kendilerine zorla imzalatıldığını itiraf ediyordu:

Teknik heyetin çalışması bir ayı aşkın sürdü. Son çalışmayı Genelkurmay Karargahında yaptık. Tespitlerimize göre idare yüzde 40 kusurluydu. Ve raporu bunun üzerine kurduk. En büyük oran buydu. Sonra diğer oranları sıraladık. Çok ayrıntılı olmuştu rapor. Raporu yazdıktan 1 veya 1,5 ay sonra Genelkurmay'a davet edildim. Rapor önümüze geldi. Baktım değiştirmişler. İdari kusur oranını neredeyse sıfırlamışlar, yüzde 5'e düşmüş. İtiraz ettim. Ancak masanın karşı tarafında duran dört general (bu isimlerden biri daha sonra kuvvet komutanı oldu) sert bir ifadeyle "Rapor bu, imzalayın" dediler. Şok içindeydim (...) "Sonuç" ve "Karar" bölümlerini okudukça hayretim daha da arttı. (...) Üzerimde artık taşıyamayacağım kadar psikolojik baskı oluştu. Ben de "Ancak bir şartla, şerh koyarak" dedim ve raporu o şekilde imzaladım.[5]

Ortaya çıkan tüm yeni bilgileri bu olayı, en iyi araştıran isimlerden birine, Nusret Senem'e sormak istedim.

Nusret Senem'le kitabı yazdığım dönem tanışmıştım. Kendisi Bitlis'in uçağını kullanan pilotlardan, Tuğrul Sezginler'in ablası Saime Sezginlerin avukatıydı.

Nusret Senem Şu anda Silivri Cezaevi'nde. Ergenekon Davası'ndan dolayı 2008 yılından beri tutuklu olarak yargılanıyor.

Nusret Senem'e ulaşmak için eşini aradım. Eşi Selma Senem aracılığıyla merak ettiğim tüm soruları Nusret Senem'e ilettim. Nusret Senem 23 sayfalık bir mektupla tüm sorularıma cevap verdi ve İşçi Partisi Basın Bürosu da bu mektupla birlikte MİT'ten gelen bu konuyla ilgili belgeleri bana elektronik posta yoluyla gönderdi.

Eşref Bitlis Ergenekon Şemasında

Nusret Senem mektubunda 17 yıl sonra Eşref Bitlis suikastı yeniden gündeme gelince konu üzerinde ciddiyetle durup gerçekleri yansıtan bir program hazırladığım için teşekkür ediyor, bunun için bu mektupla araştırmalarımıza katkıda bulunmak istediğini söylüyordu.

Mektubunun birinci bölümünde "Endonezya Modeli"nden bahsediyordu. 2001 yılında Aydınlık dergisinin ABD'nin daha önce Endonezya Ordusu'na yaptığı operasyonu örnek alarak Şimdi Türk Ordusu'na bir operasyon yaptığını, 2001 yılında da Aydınlık dergisinin bu haberi verdiğini iddia ediyordu.[\[6\]](#)

Eşref Bitlis dosyasının tekrar açılmasıyla ilgili ise Őunları söylüyordu:

TSK'ya karşı tertibin başlangıcı Eşref Bitlis suikastıdır. Suikast gerçeğini büyük emeklerle ortaya çıkarttık. Aydınlık kamuoyuna açıkladı. 2010 yılında "suikast" manşetleri atmanın hiçbir tehlikesi yok. 1993 yılında olayın üzerine gidenler sayılıydı: İşçi Partisi, Aydınlık ve Cüneyt Özdemir gibi gerçek gazeteciler. İşçi Partisi, Eşref Bitlis suikastının aydınlatılması görevini MKK üyesi olmam nedeniyle o tarihte bana verdi. Şu anda Ergenekon'dan tutuklu olarak Silivri'de hapisteyim. Zaman bizi yeniden Eşref Bitlis'le buluşturdu. İkimiz de Ergenekon Örgütü'nün üyesi olmakla suçlanıyoruz.[\[7\]](#)

Nusret Senem benim yıllar önce Komutanın Şüpheli Ölümü isimli kitabında yaptığım araştırma sonuçlarını mektubunda yineliyor, bilirkişi raporlarını anlatıyordu ve çeşitli yerlere yaptığı soruşturma taleplerini benimle paylaşıyordu. Senem Őimdiye kadar Genelkurmay Başkanlığı ve Milli Savunma Bakanlığı'nda soruŐma taleplerinin olduğunu iddia ediyordu. Ankara Cumhuriyet Başsavcılığı ile Genelkurmay Başkanlığı Askeri Savcılığı'nın açtığı yeni soruşturmalara sevindiklerini söylüyordu. Ancak Genelkurmay Başkanlığı Askeri Savcılığı'ndan, önceden verdikleri dosyaların ve ortaya çıkarttıkları yeni delillerin incelenmesini istediklerini anlatıyordu.[\[8\]](#)

Peki ama Sabah gazetesinin görüştüğü rapora zorla imza attığını itiraf eden bu albay kimdi? Nusret Senem Sabah gazetesindeki albayın söylediklerine itiraz ediyordu. Senem'e göre ya bu albay ya da Sabah gazetesi gerçekleri söylemiyordu.

Uçağın düşmesinden sonra, askeri makamlar üç tane rapor düzenledi. Birinci rapor 17 Şubat 1993'te, ikinci rapor 18 Şubat 1993'te yazıldı. Ancak Senem'in iddialarına göre bu

iki raporda da, Sabah gazetesine konuşan albayın ismi geçmiyor. Yani albayın bahsettiği rapor bunlar değildi. 24 Nisan 1993'te yazılan üçüncü rapor ise Sabah gazetesindeki albayın anlattıklarına benzeyen tek rapordu...

"Kara Kuvvetleri Komutanlığı Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu Müşterek Kanaat Raporu" başlığı altında yazılan bu raporda "Tuğgeneral Alptekin Yapakçı, Pilot Albay Erol Polat, Kurmay Pilot Albay İsmet Işık ve Pilot. Albay Hilmi Emri"nin[9] imzaları bulunuyor.

Senem bu haberle ilgili şüphelerini mektubunda şu sözlerle anlatıyordu:

Üçüncü raporun imzacıları arasında üç albay var. Rapor, olaydan iki ay, yedi gün sonra yazılmış. Sabah'ın albayı, "Dört ay sonra" diyordu. Diğer iki rapor, hemen olay günü ve ertesi günü. Aylar sonra tek rapor bu. Sabah'ın albayı, Etimesgut'ta önemli bir görevde olduğunu söylüyor. Raporu imzalayanlar arasında Etimesgut'ta görevli tek albay var. Havacılık Okulu bilindiği gibi, Etimesgut Askeri Havaalanı'nın içinde. Heyet Başkanı general ve diğer albaylar Kara Kuvvetleri'nde görevli. Bu durumda Havacılık Okulu Emniyet Kurulu Başkanı olan Alb. Erol Polat dışında bir olasılık kalmıyor.[10]

Senem ayrıca mektupla birlikte bana yolladıkları, MİT'ten Silivri Mahkemesi'ne yollanan "Çok Gizli" damgalı bir yazının içeriğinden de bahsediyordu.

İddialara göre Başbakanlığa bağlı MİT Müsteşarlığı "Çok Gizli" damgalı bir yazıyı 23 Aralık 2008 tarihinde Ergenekon şemasıyla birlikte Silivri'de çalışan İstanbul 13. Ağır Ceza Mahkemesi'ne gönderdi. MİT şemada bulunan 69 ismin adını ön yazıda anmadı ama Eşref Bitlis'in altını çiziyordu.

Aslında bu önyazı, Jandarma Genel Komutanımızın 17 Şubat 1993 günü bir sabotajla infaz edilmesinin gerekçesi: "Org. Eşref Bitlis, Ergenekon Terör Örgütü'nün en üst düzey yöneticilerinden biriydi." Ergenekon Savcılar, MİT Şemasında 63 kişinin ismini kapatmışlardı. Mahkeme Başkanı, şemanın açılacağını ima ettiği halde, Şema açılmadı. Altı sanki hedefteydi. Bir de MİT'in önyazıda ismini açıkladığı Org. Eşref Bitlis ve sekiz kişi daha. O sekiz kişi de öyle anlaşıyor ki, Eşref Bitlis tek başına ilan edilmesin diye refakatçi olarak ilan ediliyordu. Org Bitlis'i 1993 yılında şehit edenler, 2001 yılında Ergenekon tertibini kurarken Şemanın tepesine ismini yazdırmışlar. Kime? Tuncay Güney'e. Bu ifadeyi İstanbul Emniyeti İstihbarat Şubesi polisleri kurgulayıp, öğlen yemeğinde, MİT'teki kod adı Tuncay İpek olan Tuncay Güney'e öğretiyorlar. O sırada Tuncay'ın cebinde 4 Şubat 1999'da verilen 10 yıllık özel ABD vizesi ve Temmuz 2000'de ABD'ye götürülüp Grin Kart için yaptırılan başvuru bulunuyor. Tuncay Güney'in televizyonlarda döndürülen mülakatında Eşref Bitlis çekirdek kadro içinde gösteriliyor.

Senem, MİT'in Eşref Bitlis'i Ergenekon şemasına koymasının nedenini ise işte şu sözlerle açıklıyordu:

Tuncay Güney'e mülakatta "Ergenekon demek TSK demektir" diye boşuna söyletmemişlerdi. Türk Ordusuna karşı operasyon, aslında bu cümleyle 2001 yılında yürürlüğe konuyordu. Polis olduğu MİT Müsteşarlığınca da açıklanan bir ihbarcı, Tuncay Güney'le yapılan mülakatı ve bir çuval belgeyi, 6 adet CD içinde, 4 Temmuz 2002 günü MİT'e gönderiyordu. MİT, Ergenekon şemasını bu CD'lere dayanarak hazırladığını şemanın altına yazmış. O zamanki MİT Müsteşarı Şenkal Atasagun 2009'da bu şemanın "saçma sapan" olduğunu açıkladı. Aslında bu açıklama, tertibi ele veriyor. Tuncay Güney gibi karışık bir elemanın ifadeleriyle TSK'nın genekurmay başkanları düzeyindeki komutanları ve seçkin insanlar hedef alınıyordu.[11]

Nusret Senem'in birçok iddiası Eşref Bitlis'in ölümünden öte birçok olaya dair de yeni

tezler öne sürdüğü için şimdilik yorumsuz olarak sizinle paylaşmayı doğru buluyorum.

Bu arada olay gündeme geldikten sonra beşN birK programında neredeyse hemen hemen her hafta ölümleri şüpheli bulunan komutanların ailelerini konuk ettik. O zamandan bu zamana neler yaşadıklarını, kimlerle görüştiklerini ve konuyla ilgili tüm bildiklerini dinledim.

Aileler soruşturmaların olayları aydınatabilecek düzeyde yapılmadığını ve dosyaların üstlerinin çok kısa bir sürede kapatılmasından yakınıyorlardı.

Aynı uçakta şehit düşen Tuğrul Sezginler'in ablası Saime Sezginler, Jandarma Albay Kazım Çillioğlu'nun oğlu Gökhan Çillioğlu, Albay Rıdvan Özden'in eşi Tomris Özden ve Eşref Bitlis'in ölümünden sonra hayatını kaybeden Maliye Eski Bakanı Adnan Kahveci'nin oğlu Cihan Kahveci beşN birK'nın konuğu oluyor ve hepsi bu ölümler ile Eşref Bitlis'in ölümü arasında bir bağlantı kuruyorlardı.

1993 yılında şüpheli bir şekilde ölen Maliye Eski Bakan Adnan Kahvecinin oğlu Cihan Kahveci bu şüphesini şu sözlerle anlatıyordu:

Rahmetli babam Bakanlığın arabalarını sattırır ve kullanmazdı. Öyle tasaaruf politikaları vardı. Hatta kendisine tahsis edilen uçağı bile kullanmaz, genellikle seyahatlerini tren veya kendi aracıyla yapardı. Babamın kullanmadığı uçak Eşref Bitlis'e tahsis edilmişti. Elimde böyle bir bilgi var.

Ayrıca Kahveci, babasının Eşref Bitlis'le zaman zaman görüştüğünü ve Turgut Özal'ın isteği üzerine bir Kürt raporu hazırladığını söylüyordu.

Alay Komutanı Kazım Çillioğlu'nun oğlu Gökhan Çillioğlu ise babasının kendileriyle helalleştiğini ve Eşref Paşa'nın ölümünden sonra kendisini de öldüreceklerini bildiğini iddia ediyordu.

Albay Rıdvan Özden'in eşi Tomris Özden de benzer bir iddiada buluyor ve eşinin "Beni Kuzey Irak'ta öldüremediler. Eşref Paşa'nın ikinci grubuyuz biz oraya giden. Bizi tasfiye ediyorlar. Asker mafyalaştı, çeteleştı. Bak Mardin'de öldürecekler beni" dediğini ve öldürüldüğünü iddia ediyordu.

1990'lar, işte böyle karanlık yıllar olarak tarihe geçti. Özellikle yolu Diyarbakır'dan geçen subaylar ya suikast sonucu ya da şaibeli kazalar nedeniyle öldüler.

Komutanın Şüpheli Ölümü'nü bugün bir kez daha okuduktan sonra umarım siz de benim kadar bütün bu ölümlere şüpheyle bakıyorsunuzdur. Şüphe faydalıdır...Özellikle komplo teorileri yerine gerçeklere itibar eden bir gazetecilik şüphesi tarihin unutkanlığına makum edilen pek çok "kahramanı"nın kırılan onurlarının itibarını iade için sık bir madalyadır.

Demokratik bir Türkiye özlemiyle...

[1] dailymotion.com

[2] CNN Türk, beşN birK Programı, 21.09.2010 tarihli yayın.

[3] Çölgeçen, Mutlu. Sabah gazetesi, 4.10.2010.

[4] Çölgeçen, Mutlu, age.

[5] Sabah gazetesi, 11.10.2010, s. 23.

[6] Nusret Senem, 15.10.2010 tarihli mektuptan, s. 2.

[7] Nusret Senem, 15.10.2010 tarihli mektuptan, "Yıllar Sonra Eşref Bitlis ile Ergenekon Örgütü'nde Buluştuk" s. 3.

[8] Nusret Senem, 15.10.2010 tarihli mektuptan, "Soruşturma Taleplerim, Genelkurmay ve MSB Arşivlerinde", s. 4.

[9] Nusret Senem, 15.10.2010 tarihli mektuptan, "Sabah'ın Albay'ı İşte Burda", s. 14.

[10] Nusret Senem, 15.10.2010 tarihli mektuptan, "Üç Albay'ın Hangisi", s. 14.

[11] Nusret Senem, 15.10.2010 tarihli mektuptan, "MİT Eşref Bitlis'i Ergenekon Şemasına Koyuyor.", s. 6.

Sonsöz

Saime Sezginler: Benim bakış açım göre, bu tahkikat doğru yapılmadı. Olayın başında da anlattığım gibi, sohbet sırasında bir komutanın söylediği şey gerçek. Yani her şey tamamen ölenlerin üzerine atılacak şekilde planlandı. Benim öncelikle istediğim şu: Ben bu tahkikatın doğru yapılmasını istiyorum, çünkü yetkili makamların görevi, suçu konuşamayacak durumda olanların üstüne atarak davayı kapatmak değildir. Gerçekleri su yüzüne çıkarmaktır. Birinci görevleri budur. görevlerini doğru yapmalarını istiyorum. Bizim kanaatimizce bu uçakta, teknik raporu inceletebildiğim kadarıyla söylüyorum, buzlanma yok. Eğer buzlanma yoksa uçak neden düşmüştür? Bunun su yüzüne çıkarılması gerekiyor. Sabotaj iddiaları var. Eğer gerçekten uçağın buzlanmadan düşmediği ortaya çıkarılabilirse, neden düştüğü sorusu akla gelecektir. Bunun on tane nedeni de olabilir. Ama bu nedenlerden bir tanesi sabotaj da olabilir. O halde bu konunun da üzerine gidilmesi gerekiyor. Yani birtakım siyasi ve teröre dayalı olaylarla birlikte bu kazanın neden olduğu, yani hangi sebeple vukuu bulduğu kesin olarak tespit edilirse ve müşterek bir değerlendirme, yani komplike bir değerlendirme yapılırsa belki gerçek ortaya çıkacaktır. yani komplike bir değerlendirmeyi bekliyorum.

Meltem Bitlis (Eşref Bitlis'in kızı): Bu konuda konuşmak istemiyorum. Kendime söz verdim, hiç kimseye konuşmayacağım diye. Konuşmadım ve konuşmayacağım da...

Tarık Bitlis (Eşref Bitlis'in oğlu): Fark ettim ki o anda sizin hiç tanımadığınız bir insana, uzun süredir görmediğiniz bir insana ihtiyacınız oluyor. Çok ilginç. Keşke o destek yaşamını böyle birden kaybeden, vatan uğruna şehit olanların aileleri için, herkes için gerçekleşebilse. İnsanlar yalnız olmadıklarını o kadar net hissedebilsinler... Hâlâ düşünüyorum; o büyük bir şey oldu. Hani kitaplarda yazar ya biz sizin arkanızdayız, halen öyle. Gerek halktan gerek arkadaşlardan büyük destek geldi. O bizi rahatlattı, bir güven getirdi. Oradan çok destek aldık o devrede. Diğer taraftan biraz buruktuk...

O kötü anı çok insanla paylaştık. Hiç tanımadığımız insanlar gözyaşı döktüler, üzüldüler... Çok büyük bir kitleyle paylaştım bu acıyı. O bir güç verdi o an için. Ondan sonrası çok daha acı gelişti. O sıcaklık geçtikten sonra, yani olayın sıcaklığı geçtikten sonra... Bugün hâlâ konuşuyoruz. Ben, annem, kızkardeşim, eşim, torunları... Bir haksızlık oldu... İnsan acısını huzurla yaşamak ister. Acısını sakin yaşamak ister. İnsan yalnızlığa veya o kelimeyi bulamıyorum ama insan biraz sessizliğe ihtiyaç duyar. Nitekim bütün kültürlerde ölüm sonrası bu yas dönemi için huzurlu bir ortam aranır. Ve toplum tarafından da bu sağlanır.

Saygı denir bunun adına. Biz dört senedir bu konunun devamlı gündeme gelmesiyle acımızı dahi huzurla yaşayamadık. Sabah gazeteyi, televizyonu açıyorsunuz, konu gündeme gelmiş. Çok ayrı bir boyut, niye gündeme geldi? Gelmesin diye bir iddiam yok, tam tersi, keşke daha çok gelsin. Ama ben bunu haksızlık olarak görüyorum. İnsan acısını daha rahat yaşayabilmeliydi, daha kendine dönük yaşayabilmeliydi...

En çok orada zorlandım. Öbürlerinin hepsini kabul edebiliyorsunuz doğanın gereği. Yani sonuç olarak bu dört sene çok karmaşık geçti. Yaşananlar yaşanacaklara bir ortam hazırladı.

Bunların hepsi geldi, bir uçak enkazına, bir uçak kazasına, bir kokuya, orada eriyen karların arasından akan suyla beraber bir yerlere gitti. Hâlâ da gidiyor.

Herhalde bu giden sular bir yerde birikir."

Şükran Bitlis (Eşref Bitlis'in eşi): Onunla hayal kurardık. Emeklilik günlerinde ne yapacağımızı planlardık. Yeni bir iş yapmayacaktı. Evde oturacaktık. Ev dediysem, muhtemelen Ankara'da da İstanbul'da da değil. Kendi evimizde. Sonra bir haber geldi ve tüm hayallerimiz yarım kaldı.

Şimdi ben yalnızım ve en çok onunla oturup o hayal kurduğumuz günleri özlüyorum...

Hayat arkadaşımı çok özlüyorum.

Eşref Bitlis'in ölümünü takip eden sekiz ay içinde en yakın çalışma arkadaşları da esrarengiz şekilde öldüler.

Kazim Çillioğlu (Jandarma Albay)

17 Şubat'ta Bitlis'in düşen uçağına binmekten son anda vazgeçti. İddialara göre o gün o da havaalanındaydı, son anda Eşref Bitlis uçağına binmesini istemedi. Bir yıl sonra Tunceli'de jandarma lojmanlarındaki evinde ölü bulundu. Dindar bir insandı, o gün oruçluydu. İntihar ettiği açıklandı.

Bahtiyar Aydın (Jandarma Tuğgeneral)

Lice'de Jandarma Bölük Komutanlığı bahçesinde açılan ateş sonucu şehit düştü. Kurşunun nereden geldiği anlaşılamadı. Daha sonra Jandarma Genel Komutanlığı'ndan Binbaşı Cengiz Eryılmaz TBMM İnsan Hakları Komisyonu üyelerine Bahtiyar Aydın'ın 1800 metreden canwas suikast tüfeğiyle açılan ateş sonucu tek kurşunla şehit edildiğini açıkladı. Tetiğe kimin bastığı, neden Bahtiyar Aydın'ı hedef aldığı bulunamadı..

Cem Ersever (Jandarma Kurmay Binbaşı)

Jandarma İstihbarat Teşkilatı'yla ilgili önemli açıklamalar yaptıktan sonra iki arkadaşıyla birlikte öldürüldü. Cesetleri elleri arkadan bağlanmış, kafalarına kurşun sıkılmış halde, Ankara'daki çeşitli jandarma bölgelerinde bulundu. Nasıl öldürüldükleri anlaşılamadı.

Dönemin başbakanı Tansu Çiller 15 Kasım 1993'te Hürriyet gazetesi Ankara temsilcisi Sedat Ergin'e bu olayı "Kendi aralarında bir iç hesaplaşma olduğu anlaşılıyor" diye yorumladı.

Araştırmalar yapıldı, failler bulunamadı, dosyalar kapatıldı.

Tüm şehitlerin anısına saygıyla...

Cüneyt Özdemir

Ağustos-Kasım 1997, İstanbul

Ekler

Ek 1

T.C.

MİLLÎ SAVUNMA BAKANLIĞI

ANKARA

KANUN: 1993/407-TÖ

KONU: Soru Önergesi.

29 Nisan 1993

İVEDİ

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

BAŞKANLIĞINA

İLGİ:

(a) TBMM. Bşk.lığının 1.4.1993 tarihli v A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/1046/4127 sayılı yazısı.

(b) Başbakanlığın 5.4.1993 tarihli ve B.09.KKG/106-3009/03863 sayılı yazısı.

(c) Devlet B.lığının 12.4.1993 tarihli v B.02.0.006/0073 sayılı yazısı.

Kocaeli Milletvekili Şevket KAZAN'ın Başbakan'a tevcih ettiği ve İlgi (a) üzerine İlgi (c) ile kendileri adına tarafımdan cevaplandırılması tensip edilen "Merhum Jandarma Genel Komutanı Orgeneral Eşref BİTLİS'in helikopterinin, Çekiç Güç uçaklarınca rahatsız edildiği iddiasına ilişkin" Yazılı Soru Önergesinin cevabı Ek'tedir.

Arz ederim.

Nevzat AYAZ

Millî Savunma Bakanı

EKLER:

EK-A (Soru Önergesinin Cevabı)

DAĞITIM:

Gereği:

TBMM. Bşk.lığına

Bilgi:

Başbakanlığa

Dev.B.lığına (Sn.A.GÖNEN)

KOCAELİ MİLLETVEKİLİ ŞEVKET KAZAN TARAFINDAN VERİLEN YAZILI SORU ÖNERGESİNİN
CEVABIDIR

1. Jandarma eski Genel Komutanı şehit Orgeneral Eşref BİTLİS'in içinde bulunduğu helikopterin Çekiç Güç diye nitelendirilen (Provide Comfort: PC) kapsamındaki uçaklar tarafından önlenmek istenmesi ve bu olay nedeniyle Mardin Radar personelinin ifadelerinin alındığı konusundaki soru önergesine ilişkin bilgiler müteakip meddelerde açıklanmıştır.

2. Bölgedeki bütün uçuşlar, PC kapsamında olanlar dahil Mardin Radarı tarafından koordine edilmekte ve bu radarın kaplama sahası dışındakiler, içinde Türk personelin de bulunduğu AWACS (Havada uçan radar) tarafından yine Mardin Radarna aktarılmaktadır. Bu suretle bölgedeki bütün uçuşların tarafımızdan kontrolü gerçekleştirilmektedir.

3. Yapılan inceleme sonucunda;

a. 17 Aralık 1992 günü Jandarma eski Genel Komutanı şehit Orgeneral Eşref BİTLİS'i Selahattin'e götürecek helikopter 0755'de Silopî'den kalkmış, 0812'de sınırı geçmiştir. Helikoptere ait uçuş planının sınırı geçişten çok kısa süre önce Mardin Radarına bildirildiği, bu bildirimin sınır geçişi müteakip AWACS'a iletildiği,

b. Bölgede mutad devriye görevi yapan PC uçakları tarafından uçuşla ilgili bilgiler tam zamanında alınamadığından şehit Orgeneral Eşref BİTLİS'in de içinde bulunduğu helikoptere teşhis önlemesi girişiminde bulunulduğu, ancak Mardin Radarı ve AWACS tarafından yapılan müdahale sonucu önlemeden vazgeçildiği,

c. Konuya ilişkin hiçbir seviyede görev ile ilgili kusur ve noksanın bulunmayışı nedeniyle kovuşturmaya gerek olmadığı belirlenmiştir.

4. Söz konusu olay nedeniyle, bilgi iletme ve koordinasyon işlemlerindeki olabilecek aksaklıkların giderilmesi amacıyla ilâve tedbirler alınmış, şu ana kadar başka herhangi bir aksaklık meydana gelmemiştir.

Bilgilerine arz ederim.

Nevzat AYAZ

Millî Savunma Bakanı

Ek 2

T. C.

J. GN. K.

JANDARMA ASAYİŞ KOMUTANLIĞI

DİYARBAKIR

30 KASIM 1990

A. Cem ERSEVER

J.Kd.Bnb,

Jitem Grup Komutanı

DİYARBAKIR

Jandarma İstihbarat Grup Komutanı olarak;

Olağanüstü Hal Bölgesi içinde ve dışında size verilen görev ve hizmetleri yapmak için her türlü faaliyeti cesaret ve faragatle sürdürdüğünüzü,

İç Güvenlik hareketinin başarı ile sürdürülmesi için, çok önemli olan istihbarat bilgilerinin alınması, değerlendirilmesi ve ilgili birliklere ulaştırılmaında etkin rol oynadığınızı,

Örnek bir sorumluluk anlayışı içinde hareket ederek, nokta operasyonlarının planlanması ve icrasında bizzat görev aldığınızı,

Görevinizi azim ve kararlılık içinde yürüterek bağlı birimlerinizi çok iyi sevk ve idare ettiğinizi, Amir ve üstlerinizin sevgi ve güvenini kazandığınızı gördüm ve müsaade ettim.

Sizi, bu üstün gayret ve çalışmalarınızdan dolayı takdir ve tebrik eder, başarılarınızın devamını dilerim.

Hikmet KÖKSAL

Korgeneral

J.Asayiş Komutanı

16 ŞUBAT 1993

87 332 16

18/2

GENKUR

JANGENKOM

ANKARA

HİZMETE ÖZEL

İLGİ: JANGENKOM'UN 161345 ŞUB 93 GÜN VE LOJ: 3124-25-93/PL.HRK. (425) SAYILI MESAJI.

1. İLGİ TALEBİN KOMUTA KATINCA UYGUN GÖRÜLDÜĞÜNÜ
2. SN. JANDARAM GENL KOMUTANI'NI ANKARA-DİYARBAKIR-ANKARA ARASINDA NAKLEDECEK UYGUN BİR UÇAĞIN TAHSİSİNİ.
3. İLGİLİ MAKAMLAR ARASINDA GEREKLİ KOORDİNASYONUN YAPILMASINI

86 172/3154

GİZLİ

ÇOK İVEDİ

JANGENKOM/ANKARA

GENKUR/ANKARA

KARABVECOKKOM/ANKARA

GİZLİ

HVCL: 3124-25-93/PL.HR. (425)

JANDARMA GENEL KOMUTANI ORGENERAL EŞREF BİTLİS'İN 17 ŞUB 93 GÜNÜ DİYARBAKIR'A GİDİŞ
VE 19 ŞUB 93 GÜNÜ DÖNÜŞÜ İÇİN KARKOM'NA AİT BİR C-12 UÇAĞININ TAHSİS EDİLMESİNİ EMİR
VE TENSİPLERİNE

T.C.

KARA KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI

ASKERİ SAVCILIK

ANKARA

5 MAYIS 1993

Evrak No: 1993/281

Esas No: 1993/273

Karar No: 1993/239

KOVUŞTURMAYA YER OLMADIĞI KARARI

OLAY: Kara Kuvvetlerine ait 10011 numaralı BEECHCRAFT SUPER KING AIR B 200 uçağın ANKARA/Yenimahalle Posta İşletme Merkezine düşmesi sonucu Jandarma Genel Komutanı Orgeneral'in, üç subay'ın, bir Astsubay'ın ve bir sivilin şehit olmaları.

OLAY TARİHİ: 17 ŞUBAT 1993

HAZİNE ZARARI: 29.562.764.000 TL (Yirmidokuzmilyarbeşyüzaltmışikimilyonyediyüzaltmışdörtbin) Uçağın olay tarihindeki fatura bedeli.

Olayla ilgili olarak res'en yapılan hazırlık soruşturması sonucunda;

ŞEHİTLERİN KİMLİĞİ:

1. Eşref Turgut BİTLİS, M.Kemal/Seher oğlu, 1933 Malatya doğumlu, Orgeneral (Top.952/54) Jandarma Genel Komutanı, VIP yoku.

2. Fahir IŞIK, Nacittin/Şükran oğlu, 1947 Kırkağaç doğumlu P. Albay (1967/212) Emir Subayı, yoku.

3. Yaşar ERİAN, Zekeriya/Hayriye oğlu, 1956 Üsküdar doğumlu, Kr.Pl. Binbaşı (976.Tnk./14) 1 nci pilot.

4. Tuğrul SEZGİNLER, Hasan/Kübra oğlu, 1960 Aşkale doğumlu, Kr.Pl. Yüzbaşı (981.Top./46) 2 nci pilot.

5. Emin ÖNER, Mustafa/Zekiye oğlu, 1954 Sivrihisar doğumlu, Tek.Kd.Baş çavuş (974/6) Uçuş Makinisti.

6. Ruhi SALAY, Hüseyin/Kezban oğlu, 1955 Ankara doğumlu, PTT Ankara/Yenimahalle Posta İşleme Merkezi güvenlik görevlisi.

Olay tarihinde Jandarma Genel Komutanı Orgeneral Eşref BİTLİS ile emir subayı P. Alb. Fahir IŞIK'ı Diyarbakır'a götürmek üzere GÜVERCİNLİK meydanından saat: 12.19 B'de havalanan 1 nci pilot Yaşar ERİAN, 2 nci pilot Tuğrul SEZGİNLER, uçuş makinisti Emin ÖNER'den oluşan ekibin idaresindeki Kara Havacılık Okuluna ait 10011 kuyruk numaralı BEECHRAFT SUPER KING AIR B 200 Askeri uçağın saat 12.22 B'de Esenboğa "Yaklaşma" ile temas ederek motorlarında anormallik olduğunu bildirdiği, aletli alçalma ve iniş (İLS) talebinde bulunduğu, müteakiben "direk meydana vektör (Yön) verin" çağrısından sonra telsiz temasının kesildiği ve saat 12.26 B'de uçağın radar ekranından kaybolduğu, aynı dakikalarda Yenimahalle Posta İşletme Merkezinin bahçesine düştüğü, yolcular ile uçuş ekibinin olay yerinde, bekçi kulübesindeki güvenlik görevlisinin vücudunun % 75'inde meydana gelen ikinci ve üçüncü derecede yarıkların etkisiyle 24 ŞUBAT 1993 tarihinde öldükleri, uçağın külli hasara uğradığı tesbit edilmiştir.

Söz konusu uçak M.S. Bakanlığınca BEECHCRAFT CORPORATION firmasından 12 NİSAN 1991 tarihli sözleşme ile satın alınmıştır. 24 ARALIK 1991 tarihinde Kara Kuvvetleri envanterine giren ve üstün teknolojik donanımlı olduğu kabul edilen bir uçaktır. 1 pilot Albay, 2 pilot Binbaşı ve 1 yabancı uyruklu sivil pilottan oluşan uçuş ekibi tarafından uçurularak Kansas'dan Türkiye'ye getirilmiş, 26 ARALIK 1991 tarihinde 901 nci Hava Aracı Ana Depo ve Fabrika Komutanlığı tarafından kabul muayenesi yapılmak suretiyle Kara Havacılık Okulu Komutanlığına teslim edilmiştir. Bu olaya kadar uçağın gövde ve motor toplam uçuşu 215.00 saattir. İlk 150 saatlik bakımı 22 AĞUSTOS 1992 tarihinde, en son günlük bakımı bu VIP uçuşundan bir gün önce 16 ŞUBAT 1993 tarihinde son uçuşu yapan ekip tarafından yapılmıştır. Uçak sigortalı değildir. Son gece aynı tip bir başka uçakla birlikte, hangar kapasitesi nedeniyle önden 4/5'i içerde kalacak şekilde ve ikinci uçak olarak kapalı hangarda muhafaza edildiği tesbit edilmiştir. Bu nedenle olay sabahı uçağın dışının el pulvarizatörü veya özel bir aparatla alkollenmesine gerek görülmediği gibi, kalkıştan önce pilotlar tarafından da böyle bir gereksinme duyulmamıştır. Uçağın havalandığı alanda aletli yaklaşma ve iniş için gerekli sistemler bulunmadığı için, civardaki ETİMESGUT, MÜRTED ve ESENBOĞA meydanlarından istifade edilmektedir.

1 nci pilot Yaşar ERİAN'ın toplam uçuşu 3220 saat, bu tip hava aracı ile uçuşu 192 saattir. Uçuş ve alet kontrol öğretmenliği kursları ile B 200 tipi uçağa ait intibak ve test pilotluğu eğitimlerini görmüş yeşil karta sahip bir pilottur. 2 nci pilot Tuğrul SEZGİNLER'in toplam uçuşu 1554 saat, bu tip hava aracı ile uçuşu 128 saattir. Uçuş öğretmeni statüsündedir. B 200 tipi uçağa ait intibak eğitimini gördüğü Flight-Safety Uçuş Merkezindeki kurs sonunda "İlave eğitim tavsiye edilir" kaydı nedeniyle yeniden intibak eğitimine gönderilmiş ve eğitimini 21 AĞUSTOS 1992 tarihinde başarı ile tamamlamıştır. Uçuş Makinisti Emin ÖNER'in toplam uçuşu 1527 saattir. B 200 bakım kursu görmüş, aynı tip iki uçağın 150 saatlik bakımında bizzat çalışmıştır. Uçuş ekibi personelinin sağlık ya da moral anlamda uçuşa engel teşkil edebilecek bir sorunlarının bulunmadığı uçuş tabibi tarafından belgelenmiştir.

Olaydan hemen sonra başlanan soruşturmayla öncelikle her türlü sabotaj ihtimali araştırılmıştır. Uçağın olay sabahından geriye son 24 saatlik dilimde muhafaza edildiği hangarın durumu, kapı anahtarlarının saklandığı özel cam dolap yerinde incelenerek fotoğraf tesbitleri yapılmış, uçağın kapı anahtarının ele geçirilmesi halinde bile, kapı kolu altında mevcut özel basma butonuna aynı anda basılması gerektiğini bilmeyen bir kimse tarafından uçağa girilemeyeceği tatbiki olarak görülmüştür. Uçuş hattı hangar nöbetçileri ile komşu birlik 901 nci Uçak Ana Depo Komutanlığının hangara en yakın nöbet yerlerinde nöbet tutan toplam otuz kişi ayrı ayrı dinlenmiş, uçağın ne zaman yakıt ikmali yaptığı ve ikmal yapılan tankerin tesbitiyle yakıtın kimyasal analizi yaptırılmıştır. Bir gün önce aynı yakıtle VIP uçuş kontrolü ve olay sabahı yaklaşık 30 dakika yer çalıştırması yapılmış olduğu da gözönüne alındığında sabotaj ihtimalinin bulunmadığı açıklığa kavuşmuştur.

1 nci pilot Yaşar ERİAN'ın olaydan önceki akşam Kara Havacılık Okulu nöbetçi amiri olduğu, bu nöbetin uykusuz kalmayı dolayısıyla ertesi gün istirahati gerektiren nöbetlerden olmadığı, kendisinin yaklaşık saat

23.00 ile sabah 06.30 arasında nöbetçi amiri odasında tek başına istirahata çekildiği ve anılan sabah saatinde nöbetçi Astsubayı tarafından uyandırıldığı tesbit edilmiştir. Ayrıca uçuş saatine kadar kimseye uykusuzluktan yakınmadığı, tersine neşeli olduğu, moral ve fiziki görünümünün iyi olduğu, Okul Komutanından veya Grup Komutanından herhangi bir nedenle izin talebinde bulunmadığı saptanmış, nöbet tutmuş olmaları da, pilotların en küçük bir mazeret beyan etmeleri halinde uçuşa zorlanmadıkları, yeter sayıda yetişmiş VIP pilotunun mevcut olduğu anlaşılmıştır.

Olayın teknik ve kesin nedenlerini açıklayan bilirkişi raporu MKR'nin (K.K.K.lığı kaza kırım ve uçuş emniyet kurulu MÜŞTEREK KANAAT RAPORU) Kaza Kırım Yönergesi hükümlerine uygun olarak düzenlendiği görülmüştür. Raporda olayın nedenleri "a. Doğrudan neden: Meteoroloji raporunda belirtilen buzlanmanın uçağın seyrettiği irtifalarda beklenenden daha kuvvetli olması ile, uçağa mevcut buz önleyici sistemlerin pilotlarca zamanında devreye sokulmaması en kuvvetli ihtimal olmakla birlikte, devreye sokulmuş olması halinde ise arıza yapmış olabileceği, arızanın teşhisi ile manuel sistemin devreye sokulması için yeterli zamanın bulunmadığı veya devreye sokulan sistemlerin yetersiz kalması nedeniyle uçağa meydana gelen buzlanma, b. Dolaylı neden: 1 nci ve 2 nci pilotların uçuş öncesi ve uçuşun başlangıcında kedislerini meteorolojik verilere ve IFR uçuşa tam olarak oryante edememiş olmaları, c. Katkıda bulunan neden: Pilotların eğitimlerine, tecrübelerine ve uçağın teknik donanımına aşırı güvenerek yeterince aktif davranmamış olmaları." şeklinde açıklanmaktadır. Netice ve karar bölümünde ise kazanın % 30 muhakeme faktörü ve % 30 Kullanma tekniği faktörü olmak üzere toplam % 60 oranında pilotaj faktöründen, % 40 diğer faktörden (Buzlanmanın beklenenden çok daha kuvvetli olması) meydana geldiği belirtilmiştir.

Söz konusu raporun mahiyeti ve netice bölümünde belirtilen kanaat savcılığımızca yapılan detaylı soruşturma esnasında elde edilen bilgi ve belgelere, tesbitlere uygundur.

Üretici firmanın uzmanınca hazırlanan teknik raporla; uçağın burnunun üstüne dik olarak yere çakıldığı, iniş takımının kapalı (içeri çekilmiş) pozisyonda olduğu, kabin kapısının çarpma esnasında kapalı ve kilitli olduğu, her iki motorun çarpma esnasında yüksek güç ürettiği tesbit edilmiştir.

Uçak tahsisi ile ilgili J. Genel K.lığı mesajı Gnkur Başkanlığına iletilmiş, Gnkur. Başkanlığına Kuvvet Komutanlığına, Kuvvet Komutanlığına Kara Havacılık Okul Komutanlığına mesaj gönderilerek istenilen tahsisin gerçekleştirilmesi emredilmiştir. Okul Komutanı Hava Ulaştırma Grup Komutanına emir vererek söz konusu uçağın hazırlanmasını sağlamıştır. Uçuş ekibine kadar ulaşan hizmete ilişkin bu emir normal ve rutin bir görevlendirmedir. Ancak belirtilen gün ve saatte ekibin mutlaka uçmasını sağlamaya yönelik bir emir değildir. Öncelikle meteoroloji ve diğer uçuş şartları elverdiği takdirde göreve çıkacaktır. Bu değerlendirmeyi yaparak uçuşa karar verecek personel 1 nci pilottur. Olay günü Yeşil kart sahibi, yani aletli kalkış yapma ve aletli kalkışa müsaade etme yetkisi olan 1 nci pilot kalkış ve iniş meydanlarının, yedek meydanların uygun minimalardaki meteorolojik raporlarını ilgili görevlilerden ve meydan hareket subayından bizzat alarak, ilk amiri Hv. Uş. Grup Komutanı, Okul Erkan Başkanı ve diğer pilot ile birlikte saat 12.00 civarında verilen uçuş öncesi birifinginde VIP yoktu J. Gn. Komutanına olumlu şekilde aktarmıştır. 1 nci pilot Yaşar ERİAN'ın 1984 yılından beri Güvercinlik'den her türlü hava şartlarında kalkış/iniş yapan, isabetli şekilde "bulut tavan" tahmininde bulunabilen, son derecede tecrübeli ve yetenekli bir pilot olduğu ifade edilmektedir. Bu tesbitlere ve tamamen olumlu görünen şartlara rağmen Okul Komutanı, Erkan Başkanı veya Ulaştırma Grup Komutanının uçuşa izin vermemesi ya da uçuşa engel olması için ortada önemli bir neden bulunması gereklidir. Pist temizliği ile frenleme ve hayati kontrollerin yapılmasını da sağlayan bu görevlilerce pilotların emirle uçmaya zorlandıklarını gösterir hiç bir belirti, bilgi ya da delil bulunmadığına göre, uçuşa izin verilmesi ile uçağın düşmesi olayı arasında ceza hukuku bakımından illiyet bağı kurulamayacağından anılan görevlilere idari kusur ve sorumluluk yöneltmesinin mümkün olmayacağı anlaşılmıştır.

Uçağın motor, gövde pervane ile kanat ve kuyruk bölümlerine yönelik buz önleyici (Anti-ice) sistemin devreye sokulduktan sonra çalıştığı ve 90 saniyelik periyotlarla sağa/sola ısı ilettiği, tam motor gücüyle

kalkış yapmak isteyen pilotların motor torkunu önemli ölçüde etkileyip azalttığı için genelde bu sistemin motorla ilgili bölümünü kalkışı tamamladıktan hemen sonra devreye soktukları, sisteme 1 nci pilot tarafından komuta edildiği, devreye sokulduktan sonra fonksiyon görmesi için bir zaman diliminin geçmesinin gerekmediği, devreye girip girmediğinin aynı anda ampermetreden görüleceği, girmemesi halinde ya da pervane balanslarının bozulması durumunda manuel olarak devreye sokulabileceği, uçuştan önce bütün sistemin pilotlarca kendi caan güvenlikleri yönünden mutlaka kontrol edilmesi gerektiği, bu tip uçaklarda kaza nedenlerini açıklığa kavuşturacak "kara kutu" veya benzeri bir cihazın bulunmadığı hususları aynı tip diğer bir uçakta ve bu uçaklarla ilgili pilot eğitim kitabında yapılan incelemeler sonucunda tarafımızdan yerinde tesbit edilmiştir.

Genel olarak uçak kazalarında düşme nedenlerinin tam ve kesin olarak açıklığa kavuşturulması son derecede güçtür. Olayımızda pilotaj faktörü dışında, saptanan buzlanma faktörünün giderilmesi ile ilgili pilot davranışları kuşkusuz bir takım ihtimallere dayalı olarak açıklanabilmektedir. Nitekim pilotun motorlarda "anormallik" olduğunu bildirmesi buzlanma ihtimalini düşündürmüştür. Bu nedenle üstün teknolojik donanımlı olduğu kabul edilen bu uçağın buz önleyici sisteminin kolay kolay arıza yapamayacağı varsayımına dayalı olarak da tarafımızdan değerlendirme yapılmıştır. Bu ihtimalin kabulü halinde pilotaj faktörü oranının önemli ölçüde yükseleceği, ancak o günkü olumsuz meteorolojik koşulların da tamamen yok sayılamayacağı düşünülerek bu karara varılmıştır.

Açıklanan ve değerlendirilen nedenlere dayanılarak; söz konusu uçağın düşmesine, VIP yoku ile emir subayının ve PTT görevlisinin ölümüne, öncelikle yüksek oranda pilotaj faktörü v bunu tamamlayan meteoroloji faktörünün etkileri ile sebebiyet veren pilotlar ile uçuş makinisti ölmüş bulunduğundan, meydana gelen hazine zararının, PTT İşleme Merkez Müdürlüğü binasında ve araçlarında, ayrıca bazı özel araçlarda meydana gelen hasar bedellerinin takip ve tahsil hakkı saklı kalmak kaydıyla olay hakkında 353 sayılı yasanın 105 ve 107 nci maddeleri uyarınca KOVUŞTURMAYA YER OLMADIĞINA KARAR verildi. 5 MAYIS 1993

Yüksel FERAH

Hakim Yarbay

K.K.K. Askeri Savcısı

Ek 5

K.K.UÇK/HLKP Kaza-Kırım Raporu FORM-14(711-B)EK-A'sıdır.

ANKET HEYETİ MÜŞTEREK KANAAT RAPORU

1. KONU:

17 ŞUBAT 1993 tarihinde Kr.Plt.Bnb.Yaşar ERİAN (1976-Tnk.14) ile Kr.Plt.Yzb. Tuğrul SEZGİNLEER (1981-Top.46)'ın K.K. 10011 numaralı B-200 KING-AİR uçağı ile DİYARBAKIR'a gitmek üzere havalandı ancak buzlanma nedeniyle YENİMAHALLE Posta İşleme Merkezi binası bahçesine düşüp, uçağın külli hasara mürettebat ve yolcuların şehit olmasıyla ilgili inceleme.

2. OLAY:

17 ŞUBAT 1993 tarihinde Kr.Plt.Bnb. Yaşar ERİAN (1975-Tnk.14) ile Kr.Plt.Yzb. Tuğrul SEZGİNLER (1981-Top,.46) Orgeneral Eşref BİTLİS'i DİYARBAKIR'a götürmek üzere GÜVERCİNLİK'ten saat 12.19'da B-200 uçağı ile kalkarlar. Kalkışı müteakip ESENBOĞA yaklaşma ile temas ederler. Tahminen 4-5 dakika sonra motorlardaki aşırı sarsıntıyı belirterek ILS (Aletli İniş Sistemi) yaklaşma talebinde bulunurlar. O anda uçak radar kontrolündedir. Ancak 1-2 dakika sonra telsiz teması kesilerek uçak radar skopundan kaybolur. Derhal arama ve kurtarma faaliyetine başlanan uçağın enkazı YENİMAHALLE Posta İşleme Merkezi binasının bahçesinde bulunur. Okulun anket heyetince yapılan tetkikte kazanın oluş sebebinin ortaya çıkaracak özellikte her hangi bir parçaya rastlanmamıştır. Uçağın düşüşünü gören görgü tanıkları çok alçaktan sağ kanadı aşağıda diğer yukarıda olarak dalgı halinde gelip yere vurduğunu vurmayı müteakip bir ateş topu meydana geldiğini beyan etmişlerdir.

3. İNCELEME:

a. 1 nci pilot Kr.Plt.Bnb.Yaşar ERİAN'ın uçuş durumu:

- (1) Toplam uçuşu 3220.00 Saat
- (2) Bu tip hava aracı ile toplam uçuşu 192.00 Saat
- (3) Bu tip hava aracı ile son üç aylık uçuşu 28.30 Saat
- (4) Bu tip hava aracı ile son bir aylık uçuşu 10.30 Saat
- (5) Bu tip hava aracı ile son uçuşu (14 ŞUBAT 1993) 2.45 Saat

Kr.Plt.Bnb.Yaşar ERİAN uçuş öğretmen ve alet kontrol öğretmeni kurslarını görmüştür. Bu tip (B-200) intibak eğitimini KASIM-ARALIK 1991 tarihinde ABD'de ve MAYIS 1992'de yine ABD'de test pilotluğu eğitimini almıştır. Kr.Plt.Bnb. Yaşar ERİAN yeşil kart sahibi olup VİP pilotu statüsündedir.

b. 2 nci pilot Kr.Plt.Yzb. Tuğrul SEZGİNLER'in uçuş durumu:

- (1) Toplam uçuşu 1554.00 Saat
- (2) Bu tip hava aracı ile toplam uçuşu 128.00 Saat

(3) Bu tip hava aracı ile son üç aylık uçuşu 26.00 Saat

(4) Bu tip hava aracı ile son bir aylık uçuşu 5.45 Saat

(5) Bu tip hava aracı ile son 24 saatlik uçuşu 0.45 Saat

Kr.Plt.Yzb. Tuğrul SEZGİNLER uçuş öğretmeni statüsünde olup deneyimli bir pilottur. İntibak eğitimini ABD’de görmüştür.

c. UÇAĞIN UÇUŞ DURUMU:

(1) Toplam gövde uçuşu 215.00 Saat

(2) Motorların toplam uçuşu 215.00 Saat

Uçak 24 ARALIK 1991 tarihinde envantere girmiştir. İlk 150 saatlik bakımı 22 AĞUSTOS 1992 tarihinde yapılmıştır. En son günlük bakımı VİP uçuşu için 15 ŞUBAT günü yapılmıştır. belgeleri EK-A’dadır. Uçağın yakıt ikmal MALATYA görevi dönüşü olan 13 ŞUBAT 1993 günü yapılmıştır. Aynı tankerden helikopter Taburunun helikopterleri ikmal edilmiş ve yakıt bittiğinden tanker yeniden ikmal edilmiştir. İkmal yapılan hava vasıtalarında her hangi bir aksaklık ortaya çıkmamıştır. Uçuştan önce yapılan muayene ve kotrollarda her hangi anormal bir duruma rastlanılmamıştır. Bu uçağında 0.45 dakikalık VİP öncesi uçuşundan sonra ikmal yapılmadığından ve asgari 30 dakika yer çalıştırması yapıldığından yakıtta bir sorun olmadığı değerlendirilmiştir. (Yakıt numunesi AR-GE Başkanlığına gönderilerek tahlil ettirilmiştir. Normal Raporu verilmiştir. Rapor EK-B’ dedir).

d. METEOROLOJİK DURUM:

Kalkış saatinde:

Rüzgar: Sakin

Görüş: 1200 M

Hadise: Kar yağışı

Kapalılık: 4/8 st 800’, 5/8 sc 3000’ 8/8 as 8000’

Isı: -2° C

İşba: - 4° C

Basınç: 1015 Mb.

Kalkış anında meteorolojik durumun uçağın performansına uygun olduğu görülmüştür. Meteoroloji raporu EK-C’dedir.

e. UÇUŞ HAZIRLIKLARI VE PLANLAMA:

a. Uçuştan öne pilotlar tarafından uçuş öncesi brifingler yapılmış, S/S haritaları etüt edilmiş ve S/S planları doldurulduğu tespit edilmiştir.

b. Uçuş öncesi Orgeneral Eşref BİTLİS’e emir ve talimatlara uygun olarak uçuş brifingi verilmiştir.

c. Uçak bir gün önceden VİP öncesi uçuş kotrolunu müteakip muhafaza için bakım hangarına alınmış 17 ŞUBAT 1993 günü saat 09.10’da Tek.Astsb. Emin ÖNER tarafından traktörle çekilerek uçuş hattına alınmıştır. Saat 09.45’de uçak pilotları

tarafından çalıştırılarak hayati kontrol sahasına getirilmiş ve hayati kontrolu yapılmıştır. Müteakiben uçak Okul önündeki park sahasına alınmış kalkıştan 30 dakika önce pilotları tarafından yeniden çalıştırılarak VIP bindirme yerine getirilmiştir.

f. DİĞER HUSUSLAR:

Yapılan tahkikatta gece müddetince hangar ve uçuş hattında nöbet tutan personelin nöbetlerini usulüne uygun olarak tuttuğu, nöbet tutan şahısların hiç bir sakıncalı ve şüpheli durumları bulunmadığı, Okulda mevcut diğer Subay, Astsubaay ve erlerdende sakıncalı ve şüpheli personelin bulunmadığı, her hangi bir olaya sebebiyet verecek şüpheli bir duruma rastlanmadığı tespit edilmiştir. Bu konuda tahkikatı yürüten Kara Kuvvetleri Askeri Savcısı tarafındanda teyit edilmiştir.

g. Yapılan araştırmada, uçağın hangardan çıkışından uçuşuna kadar olan safhada uçak, gövde ve kanatlarının temiz durumda bulundurulması için makinisti tarafından temizlendiği tespit edilmiştir. Takriben saat 10.30'dan itibaren dışardaki hava sıcaklığının artmasından dolayı karlar erimeye başlamıştır. Bu nedenlerle uçağın yerde buzlanma şartları altında olmadığı kıymetlendirilmiştir. Pist ve taksi yolları sabah saat 08.00'den itibaren kardan, grayder ve süpürge makinası ile temizlenmeye başlanmış saat 11.00-11.15 civarında Pistin temizlenmesi tamamlanmış ve ilgili tarafından tekmil verilmiştir. Bilahare pistin zemini ve frenleme durumu bizzat uçağın pilotu ve Meydan Harekat Subayı tarafından Erkan Başkanı nezaretinde kontrol edilmiş ve kalkış için imüsaıt olduğu görülmüştür. Bu kontrol esnasında pist görüş mesafesini tespit etmek maksadıyla kalkış istikametindeki ilk tepelerin etekleri görülmüştür. Bu mesafe takriben 3 km civarındadır.

h. Uçuştan önce uçak mürettebatının sağlık kontrolu uçuş tabibi tarafından yapıldığı tespit edilmiştir. Belgesi EK-D'dedir.

ı. VIP'in uçağa binişini müteakip uçak saat 12.19'da kalkmıştır. Kalkışı müteakip yaklaşma ile temas kurmak üzere kule frekansı terk edilir. Tahminen 3 -4 dakika sonra uçağın meydan yakınlarından aşırı gazlı olarak geçtiği duyulur. Daha sonra 2 nci pilot ESENBOĞA yaklaşma ile temas ederek motorlardaki anormal çalışmayı bildirerek ILS LOC (Aletli İniş Sistemi) yaklaşma talebinde bulunur. ESENBOĞA yaklaşma bu talebi uygun görerek 0.3 L. ILS alçalmasını serbest kılar. (Telsiz teması kurulduktan sonra uçak ATC tarafından takip edilmektedir). Radar skobunun bilgisayar kayıtlarından yapılan incelemede; uçak kalkışı müteakip; 3800 fitten sola dönüşle 6000 fite kadar tırmanıp meydanın güneydoğusuna gelmiştir. Meydan üzerinde sola 360° çizerek 4100 fite alçalmış ve kuzeye yönelerek 5500 fite çıkar. Bir müddet sonra güneye dönerek 5900 fite tırmanmıştır. Bu arada 2 nci pilot ATC'ye "bizi radarda takip ediyorsunuz mutabıkımız" der. ATC takip ettiğini söyler ve soldan dönüşle LOC orta hattına ve yaklaşmaya serbest kılar. Pilot 6400 fite ILS kursunun birkaç derece solundan kursa paralel olmuştur. ILS başına döndükten sonra tahminen 4 mil uçarak 6700 fite çıkmıştır. Bu noktada ATC, meydana vektör edilmeyi isteyip istemediğini sorar. Pilotun olumlu cevabı üzerine ATC 0.40° başa dönmesini söyler. Uçak sağa doğru dönüşe başlar, önce 6900 fite tırmanır, bilahare dönüşüne devam ederek kurs üzerinde 360° dönereke 4100 fite alçalır. Bu anda saat (12.26.11) dir. ATC teması kaybolur ve uçakta YENİMAHALLE Posta İşleme Merkezi bahçesine düştüğü belirlenir. Pilotların konuşma belgesi EK-E'dedir.

4. OLAYIN TAHLİLİ:

a. Doğrudan neden:

Meteorolojik nedenlerle uçağın havada motor ve pervanelerinin buzlanması neticesi meydana gelen aşırı sarsıntı, nisbi güç düşüklüğü ve pilotun uçağa hakimiyetinin zayıflaması.

b. Dolaylı neden:

1. Uçakta meydana gelen aşırı titreşimin buzlanmadan dolayı olabileceğinin muhtemelen pilotlarca teşhis konulmamış olabileceği.

2. Buz önleyici sistemlerden her hangi bir tanesinin (motor, pervane, gövde) zamanında devreye sokulamayabileceği veya sistemlerin arıza yapmış olabileceği.

5. NETİCE VE KARAR:

Kaza: % 40 Pilotaj (% 15 muhakeme faktörü, % 25 kullanma tekniği) faktöründen.

% 60 Diğer faktör (aşırı buzlanma)'lerinden meydana gelmiştir.

6. TAVSİYELER:

a. Kışın özellikle buzlanmanın olabileceği hava şartlarında buz önleyici sistemler uçuştan önce titizlikle kontrolden geçirilmeli ve pilotlar yaptıkları uçuş öncesi brifinglerde buzlanma ihtimaline karşı önlemleri bir daha gözden geçirmelidir.

b. Uçuş öncesi yapılacak mürettebat brifinginde uçuş mürettebatı arasındaki görev taksimi üzerinde titizlikle durulmalıdır.

c. Tedarik edilecek bir similatör ile veya mümkün olmadığı takdirde ABD'deki BEECH TRAINING CENTER'da havada hakiki uçuşta yapılamayan "emergensi" durumlar için ve gelişmelerin takip edilmesini sağlamak maksadıyla her yıl pilotların periyodik olarak belirli bir süre eğitimden geçirilmeleridir.

KARA HAVACILIK OKULU ANKET HEYETİ

HEYET BAŞKANI ÜYE	ÜYE	ÜYE	ÜYE
Erol POLAT	Tunay ÇELEN	C. ARAT	N. ŞAHİNBAŞ
Kr.Pl't.Alb.	Kr.Pl't.Alb.	Pl't.Bnb.	Tek.Yzb.
			Tbp.Ütğm.

94489 VE 94490 SERİ NO.LU PT6A-42 MOTORLARININ K.K. 10011 NUMARALI BEECHCRAFT B-200'ÜN KAZA TEFTİŞİNE DESTEK OLARAK TÜRK KARA KUVVETLERİ İÇİN DÜZENLENEN GÜÇ KAYNAĞI İNCELEMESİ

I. ÖN ANALİZ:

1. KAZA ÖZETİ:

17 ŞUBAT 1993'te yerel saatle 12.30 civarında, Türk Kara Kuvvetlerinin KK10011 No. lu Beechcraft B-200 S/N BB 1412, aletli meteorolojik ve buzlu uçuş şartlarında, Türkiye, Ankara Esenboğa Havaalanı için aletli iniş sistemi lokalizörünü bulmak için manevra yaparken düştü. Uçuş mürettebatı kaza öncesi imotor titreşimleri bildirdi. İki mürettebat ve üç yolcu öldü. Uçak parçalandı.

2. İNCELEME BULGULARI:

Ciddi hasar motorun demontajına engel oldu. tüm keşif parçalar yerindeyken yapıldı.

Sol motor kompresör kanatçıkları kompresör dönüşü ile bükülmüş ve düzelmiş ve kompresör muhafazası ve 3 ncü kademe palleri aksiyel ve radyal irtibatlarından çevresel olarak kompresör rotoru ile çarpma yükleri altında ayrıldığında kesilmişlerdir.

Kompresör türbin diski ve 1 nci kademe güç türbini çarpma yükleri altında ciddi çevresel aşınma ve aksiyel irtibatlarından taşlanma göstermiştir. Kompresör türbini ve 1 nci kademe güç türbini palleri kırılmıştı ve yan muhafazalar çarpma yükleri altında radyal irtibatından ciddi biçimde çevresel olarak kesilmişti. Yanma haznesi silindir gömleği ve kompresör türbini istikamet kanatçığı çalışma ısı tehlike belirtisi göstermedi.

Sağ motor kompresör kanatçıkları kompresör dönüşü ile bükülmüş ve düzelmiş ve kompresör muhafazası ve 3 ncü kademe palleri aksiyel ve radyal irtibatlarından çevresel olarak kompresör rotoru ile çarpma yükleri altında ayrıldığından kesilmişlerdi. Türbin ve yanma kısımlarının incelemesi çarpma hasarı sebebiyle engellenmişti.

Sağ ve sol motorlardaki çarpma hasarı, harici montajlı kontrollerin ve bağlantıların çarpma öncesi devamlılığının değerlendirilmesini engelledi.

Motor elemanlarının hiçbirisinde çarpma öncesi anormallik veya çalışma tehlikesi belirtisi göstermedi, ancak bu inceleme çarpma hasarının imkan verdiği ölçüde yapılabildi.

Sol ve sağ pervane kanatları alçak hatveye doğru bükülerek, kanat önü hasarı, ve yer çarpma yükleri yüzünden çevresel olarak kesilerek benzer pal kırılması sergiledi.

3. SONUÇLAR:

Hem sol hem de sağ motorlar, dönen kısımlara dairesel temas izleri bırakmıştır; Bu durum çarpma anında yüksek güç geliştiren motorların maksimum menzilde ki karakteristiklerindendir.

Yanma haznesi silindir gömleği ve kompresör türbin klavuz (İstikamet) kanatçığının durumu, motorun normal ısıda çalıştığını göstermektedir.

Çarpma öncesi normal motor çalışmasını engelleyecek herhangi bir işlevsel çalışmamaya delalet eden bir şey yoktu.

Pervane yer çarpma hasarı, pervanenin çarpma esnasında absorbe ettiği önemli miktarda güç ile mütenasiptir.

TARTIŞMA (GÖRÜŞME)

Uçuş esnasındaki buz akümüasyonu ve motor hava girişindeki tıkanma veya buz yutma ve kompresöre bir yabancı madde ile verilen hasarlar kompresör verimliliğinin azalmasına va hava akımına sebep olacaktır. Hava akım kaybı, kompresör dalgalanmasına veya durmasına bu da zincirleme olarak motor gücü kaybına sebep olacaktır. Yanma sahasına daha az soğutucu hava geldikçe ve benzin gönderimi önceden belirlenen kompresör hızını ayarlayan benzin kontrolü ile sağlandığı için, sıcak kısım bileşenlerine hasar verecek bir aşırı ısı durumu ortaya çıkacaktır.

Motorların incelenmesi sonucu sıcak kısım tehlikeseine rastlanmadı fakat çarpma sonucu ortaya çıkan yüksek güç gözlemlendi. Dolayısıyla çarpma anında motor hava girişinin buzla kapanması ve kompresör buz yutma durumu pek muhtemel karşılanmamaktadır.

II. NOTLAR:

1. Güç kaynağı incelemesi, 19-20 ŞUBAT 1993 tarihlerinde kaza bölgesinde ve Türk Kar Havacılık Okulu Güvercinlik tesislerinde yapılmıştır. Aşağıda ismi verilen şahıslar kendi teşkilatı adına temsilci olarak incelemeye katıldılar.

Pilot Albay Erdal ÖZDEN

Türk Kara Kuvvetleri Havacılık Okulu Erkan Başkanı

Bay John WARD

Beech Uçak Anonim Şirketi Uçak Kazası Teftişi

Bay Thomas A. BERTHE

Pratt ve Whitney Kanada Hava Güvenlik Teftişi

2. MOTOR TARİHLERİ:

SOL MOTOR:

PT6A-42 S/N 94489

Toplam Saatler: 215.7

SAĞ MOTOR:

PT6A-42 S/N 94490

Toplam Saatler: 215.7

Her iki motorda orijinal uçak teçhizatındandır. Hiç bir önemli bakım rapor edilmemiştir.

3. YERİNDE MOTOR İNCELEMESİ:

Sol motor, iki kısma ayrılmıştı. Güç kısmı, yaklaşık 15 ayak ileriye ve başlangıç çarpma noktasının solunda yer almıştı. Gaz jeneratör bölümü, yaklaşık 120 ayak başlangıç çarpma noktasının ilerisinde yer almıştı. Kompresör türbün diski, yaklaşık 20

ayak başlangıç çarpma noktasının ilerisinde yer almıştı. Sağ motor, yaklaşık 30 ayak başlangıç çarpma noktasının ilerisinde yer almıştı. Motorlar kaza bölgesinden kaldırılmış ve Güvercinlik Kara Kuvvetleri Hava Okuluna detaylı inceleme için götürülmüştür. Lütfen 1'den 4'e kadar olan resimlere bakınız.

4. MOTORLARIN DETAYLI ARAŞTIRMASI:

Şiddetli çarpma hasarı, motorun sökülmesine engel oldu. Bütün parçalar, çarpma hasarındaki gibi açıkça yerinde incelendi. Bütün saat ve yönlü referanslar, ileri bakan motorun arkasıyla ilgilidir. Akıntıya karşı ve akıntı yönünde referanslar, kompresör giriş ve çıkışından olan gaz yoluyla ilgilidir.

4.1. SOL MOTOR:

4.1.1. MOTOR DIŞI:

Motor aşırı darbe ve çarpma sonrası yangın hasarına uğrandı. Güç kısmı gaz jeneratörü kısmından flanj "C" nın hemen önündeki sonradan yanma muhafaza borusunda darbe sonucu oluşan çatlakla ayrıldı. Düşürücü vites kutusu tamamen bozuldu. Düşürücü vites kutusuna yerleştirilmiş aksesuarlar pervane regülatörünün bir parçası haricinde kurtarılamadı. Sonradan yanma muhafaza borusu ciddi olarak bir disk şeklinde sıkıştırılmıştı. Dikey eksoz boruları bağlantılı olarak kaldı ve benzer bir şekilde düz hale geldi. Boru flanj "C" jantının önünden çatladı.

Gaz jeneratörü muhafazası normal uzunluğunun yaklaşık 2/3'üne kadar indi. Flanj "D" yaklaşık 10:00'dan 2:00 konumuna büküldü. Alev koruyucusunun önündeki muhafaza normal uzunluğunun 1/2'sine indi. Flanj "C" aşağıya ve sola yaklaşık 20 derece saptı. Gaz jeneratörü muhafazasında bulunan aksesuarlar ciddi hasar ve deformasyona uğramıştı. Kompresör giriş kasası ve aksesuar vites kutusu tamamen bozuktur.

4.1.2. MOTOR İÇİ:

Gaz yolu hakkında görüşülen unsurlar kompresör girişinden eksoza akar.

KOMPRESÖR KISMI: Kompresör rotoru 3 ncü kademe disk önünden çatladı. 1., 2. ve 3. kademe kanatçıklar büküldü ve saat yönünün tersinde yırtıldı ve muhafaza kapağına karşı radyal ve aksiyel irtibatlarından çevresel olarak kesildi. Kompresör 3. kademe pallerinin ön kenarları kanatçıklar ile çevresel olarak kesildi ve aksiyel irtibatlarından talaşlandı. Kompresör rotor bağlama çubukları 3. kademe diskinde kesildi. Kompresör santrifuj çarkı ve muhafazası bulunamadı. Fotoğraf 12 ve 13'e bakınız.

YANMA HAZNESİ SİLİNDİR GÖMLEĞİ: Ciddi çarpma burkulması. Çalışma ısı tehlikesi belirtisi görülmedi. Büyük ve küçük çıkış boruları bulunmadı. Fotoğraf 11 ve 14'e bakınız.

KOMPRESÖR TÜRBİNİ İSTİKAMET KANATÇIĞI: Eksiksiz. Eğitim kenarlarında olağan çarpma hasarı. Çalışma ısı tehlikesi belirtisi görülmedi. Fotoğraf 14 ve 15'e bakınız.

NO. 2 YATAK KAPAĞI: Akıntı yönündeki yüzün çevresei kompresör türbinin aksiyel temas şeklinde darbe çıkmıştır. 14 ve 15 nci fotoğraflarla ilgili.

KOMPRESÖR TÜRBİNİ:

Gövde soğutma hava deliklerinden parçalanmış ve bütün paller çarpma şiddetinden dolayı dibinden kırılmıştır. Akıntının ters yönündeki diskin çevresi 2 n'lu yatak kapağının aksiyel temas şeklinde darbe almıştır. Akıntı yönündeki diskin çevresi ciddi bir şekilde sürtünmeyey uğrayıp, talaşlanmış, ayrıca balans halkası ve gövde tapası, ara hava yalıtıcısı ve kompresör türbin disk ile aksiyel temas şeklinde tahrip edilmiştir. 16, 17 ve 18 nci fotoğraflar.

KOMPRESÖR TÜRBİN KAPAĞI:

Kompresör türbin pallerinin radyal temasından ciddi şekilde çepeçevre darbe ve talaşlanma olmuştur. 15 nci fotoğraf.

İLK KADEME GÜÇ TÜRBİNİ İSTİKAMET KANATÇIĞI:

Tamamiyle tahrip edilmiştir. 15 nci fotoğraf.

İLK KADEME GÜÇ TÜRBİNİ:

Paller diplerinden kırılmıştır. Yaklaşık pallerin yarısı tertibattan arkaya doğru itilmiş, yaklaşık 16 tane pal bulunamamıştır. Akıntının ters yönündeki diskin çevresi ciddi bir şekilde sürtünmeye uğramış, gövde tapası ile geriye kalan somunun tahribi ve balans halkasının ara hava yalıtıcısı ve kompresör türbin diski ile aksiyel temas şeklinde kısmi tahrip edilmiştir. 19 ve 20 nci fotoğraflar.

İLK KADEME GÜÇ TÜRBİNİ KAPAĞI:

Güç türbin pallerinin radyal temasında ciddi şekilde çepe çevre darbe ve talaşlanma olmuştur. 21 nci fotoğraf.

İKİNCİ KADEME GÜÇ TÜRBİNİ İSTİKAMET KANATÇIĞI:

İç kasnak yaklaşık 3:00 ile 11:00 pozisyonu arasında parçalanmıştır. Kanatçık hava tabakasının uç kenarları çepe çevre 1 nci kademe güç türbin pallerin kapaklarından radyal temas görerek talaşlanmıştır. 19 nci fotoğraf.

DÜŞÜRÜCÜ VİTES KUTUSU:

Geniş vuruş hasarı. Pervane flanji kırılmıştır. 22 nci fotoğraf.

4.2. SAĞDAKİ MOTOR:

4.2.1. DIŞ MOTOR:

Motor geniş vuruş hasarı ve vuruş sonrası ateş hasarına uğramıştır. Düşürücü vites kutusunun çerçevesi tamamiyle tahrip edilmiştir. Düşürücü vites kutusuna bağlı diğer aksesuarlar bulunamamıştır. Eksoz borusu After burner muhafaza borusu ciddi bir şekilde yaklaşık normal uzunluğunun 1/8'ine kadar sıkıştırılmıştır. Eksoz boruları bağlı olarak kalmışlar ve belli bir şekilde yassılaşmışlardır.

Gaz jeneratörü muhafazası normal uzunluğun yaklaşık 2/3'ne dek sıkıştırılmıştı. "D" flanjında aşırı derecede kırışma. İleri gaz jeneratörü tamamen ileri yangın yalıtıcısına sıkıştırılmış. Gaz jeneratörü kasasına takılı donanım yerinde duruyor ancak ağır çarpma hasarı ve deformasyonu var. Kompresör giriş kasası ve donanım vites kutusu tamamen tahrip olmuşlardı. 23'ten 25'e dek olan fotoğraflar.

4.2.2. MOTORUN İÇ PARÇALARI:

KOMPRESÖR KESİTİ:

Kompresör rotoru ileri doğru 3. kademe disktein ayrılmış; 1, 2 ve 3 ncü kademe kanatçıkları bükülmüş, saat yönünün tersine doğru yırtılmış ve çeper kasasına doğru yapıştırılmışlar; Ayrıca kompresör rotoruyla radyal ve aksiyel temas sonucu mahafaza çepeçevre darbeler yemiş, kompresör 3. kademe pal ön kenarları çepeçevre darbe yemiş ve talaşlanmış; muhafaza kasası ve kanatçıklarla radyal ve aksiyel temas sonucu uçlar dönüş yönüne ters yönde kıvrılmışlar. Santrifuj kompresör çarkına ve kasasına ulaşamadı. 26 ve 27 nci fotoğraflar.

Düşürücü vites kutusu: Birinci kademe vites sistemi yerinde, ağır çarpma hasarı. 2 nci kademe vites sistemi ve pervane mili bulunamadı. 28 nci fotoğraf.

5. PERVANE İNCELEMESİ:

5.1. SOL PERVANE:

Bütün pervane kanatları göbekten kırılmış ve kaza alanında dağılmış. Pervane göbeği bulunamadı.

1 NUMARALI PERVANE KANADI:

İlk çarpma noktasından yaklaşık 50 ft. ileride ve 100 ft. soldaki alanda bulundu. Kanat yaklaşık 1/2 kanat açıklığı mesafesinden kırılmış. Kanadın güdük dibinin ve uç kısmının aşağı hatvesine doğru burulma (bükülme), ön kenarda ağır çentikler ve oyuklar; kanat yüzeylerinde çepeçevre darbe izleri var. Kırılan uç bulunamadı.

2 NUMARALI PARVANE KANADI:

İlk çarpma noktasından yaklaşık 30 ft. ileride bulundu. Kanat yaklaşık 2/3 kanat açıklığı mesafesinden kırılmış. Yaklaşık 1/ 2 kanat açıklığı mesafesinden aşağı hatve konumuna doğru burulmuş (bükülmüş). Ön kenarda çentikler ve oyuklar; kanat yüzeylerinde çepeçevre sıyrık izleri var. Kırılan uç bulunamadı.

3 NUMARALI PERVANE KANADI:

İlk çarpma noktasından yaklaşık 450 ft. ileride, sağda bulundu. Kanat yaklaşık 3/4 kanat açıklığı mesafesinden arkaya doğru bükülmüş uç aşağı hatveye doğru burulmuş ve ağır oyuklar var. 1 nci ve 29 ncu fotoğraflarla ilgili.

5.2. SAĞ PERVANE:

Bütün pervane kanatları göbekten kırılmış ve kaza alanında dağılmış. Pervane göbeği bulunamadı.

1 NUMARALI PERVANE KANADI:

İlk çarpma noktasından yaklaşık 450 ft. ileride sağda bulundu. Kanat yaklaşık 1/2 kanat açıklığı mesafesinden aşağı hatve konumuna ve hafifçe geriye doğru burulmuş. Ön kenarda yaklaşık 3 x 1 inç boyutlarına kadar ağır çentikler ve oyuklar; kanat yüzeylerinde çepeçevre sıyrık izleri var.

2 NUMARALI PERVANE KANADI:

İlk çarpma noktasından yaklaşık 100 ft. solda, 30 ft. ileride bulunmuştur. Kanadın en uç noktası kırılmış. Yaklaşık 1/2 kanat açıklığı mesafesinden aşağı hatveye doğru bükülmüş. Ön kenarda ağır çentik ve oyuklar, kanat yüzeylerinde çepeçevre sıyrık izleri var.

3 NUMARALI PERVANE KANADI:

İlk çarpma noktasından yaklaşık 120 ft. ileride bulunndu. Uç yaklaşık 7/8 kanat açıklığı mesafesinden kırılmış. Ön kenarda çentikler ve oyuklar; Kanat yüzeylerinde çepeçevre darbe izleri var. 1 nci ve 30 ncu fotoğraflarla ilgili.

6. SONUÇ:

Bu notlar 19 ve 20 ŞUBAT 1993 tarihlerinde yapılan gözlemlere dayanılarak 24 ŞUBAT 1993'de hazırlandı. Bu notlar yalnızca bir ön çalışma niteliğindedir ve gelecek yeni bilgilere dayanarak değiştirilebilir ya da düzeltilebilir.

FOTO İNDEKSİ:

NO TANIMLAMA

1. Kaza mahalli genel görünümü.

2. Sol güç kısmı, ortaya çıkarıldığı gibi.

3. Sol gaz jeneratör kısmı, ortaya çıkarıldığı gibi.

4. Sağ motor, ortaya çıkarıldığı gibi.

Sol motor;

5. Güç kısmı düşürücü vites kutusu ve egzoz borusu sol taraf.

6. Güç kısmı düşürücü vites kutusu ve egzoz borusu sağ taraf.

7. Güç kısmı düşürücü vites kutusu ve egzoz borusu önden görünüş.

8. Güç kısmı egzoz borusu, arkadan görünüş.

9. Gaz jeneratörü muhafazası, sol taraf.

10. Gaz jeneratörü muhafazası, sağ taraf.

11. Gaz jeneratörü muhafazası, önden görünüş.

12. Gaz jeneratörü muhafazası, arkadan görünüş.

13. Kompresör bölgesi, detay.

14. Yanma haznesi ve kompresör türbin klavuz kanatçığı akıntı yönü tarafı.

15. Kompresör türbin klavuz kanatçığı akıntı yönü tarafı ve kompresör türbünü muhafazası, detay.

16. Kompresör türbünü akıntıya karşı tarafı.

17. Kompresör türbünü akıntı yönü tarafı.

18. Kompresör türbünü akıntı yönü tarafı detay.

19. 1. Kademe güç türbünü ve 2. kademe güç klavuz kanatçığı ringi.

20. 1. Kademe güç türbünü diski akıntıya karşı tarafı.

21. 1. Kademe güç türbünü muhafazası.

22. Düşürücü vites kutusu ve pervane mili.

Sağ Motor;

23. Sol taraftaki motor.

24. Sağ taraftaki motor.

25. Motorun önden görünümü.

26. Motorun arka görünümü.

27. Kompresör bölgesi, detay.

28. Düşürücü vites kutusu bölgesi.

Pervaneler;

29. Soldan sağa 1'den 3'e kadar olan sol pervane kanatları.

30. Soldan sağa 1'den 3'e kadar olan sağ pervane kanatları.

K.K.K.LİĞİNİN 29 NİSAN 1993 GÜN VE HVCL: 6890-93/UÇŞ.EMN.Ş.(722) SAYILI YAZISININ EK-A'SIDIR.

KARA KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI KAZA KIRIM VE UÇUŞ EMNİYET KURULU

MÜŞTEREK KANAAT RAPORU

1. KONU:

17 ŞUBAT 1993 tarihinde Kr.Plt.Bnb. Yaşar ERİAN (1976-Tnk.14), Kr.Plt.Yzb. Tuğrul SEZGİNLER (1981-Top.46) ve Tek.Md.Bşçvş. Emin ÖNER (1974-67)'in 10011 numaralı B-200 KİNG—AİR uçağı ile DİYARBAKIR'a gitmek üzere havalandıktan sonra buzlanma nedeniyle YENİMAHALLE Posta İşletme Merkezi binası bahçesine düşmesi ve uçağın külli hasara uğraması, mürettebat ve yolcuların şehit olması ile ilgili inceleme.

2. OLAY:

17 ŞUBAT 1993 tarihinde Kara Havacılık Okulu Hv.Uş.Gr.K.lığına ait 10011 numaralı B-200 uçağı ile Kr.Plt.Bnb. Yaşar ERİAN (1976-Tnk.14), Kr.Plt.Yzb. Tuğrul SEZGİNLER (1981-Top.46) uçuş makinisti Kd.Bşçvş. Emin ÖNER (1976-67) yolcular Org. Eşref BİTLİS (1952-54). Emir Subayı P.Alb.Fahir IŞIK (1967-212)'den oluşan ekibi DİYARBAKIR'a götürmek üzere GÜVERCİNLİK meydanından 12.19 8'de kalkmışlardır. Kalkışı müteakip GÜVERCİNLİK kulenin talimatı ile "ESENBOĞA yaklaşma kontrol" frekansına geçen uçak tahminen 4-5 dakika sonra motorlarındaki anormalliği beyaan ederek DİYARBAKIR rotasını iptal edip ESENBOĞA'ya ILS (Aletle iniş sistemi) talep etmiştir. Bu talep esnasında uçak ESENBOĞA'nın pozitif radar kontrolundadır. ESENBOĞA'nın vermiş olduğu talimatlara uçak tarafından önceleri herhangi bir yanıt verilmemiş, ancak pilot daha sonra TK 131 sayılı THY uçağı pilotunun yardımı ile motorlarında aşırı sarsıntı olduğunu beyan ederek direk vektör (ESENBOĞA meydanına direk yaklaşma için bas) istemiştir. Bunun üzerine "ESENBOĞA yaklaşma" 840 başa dönmeleri talimatını vermiştir. Bundan sonra uçakla hiç bir temas kurulamamış ve 1-2 dakika sonra uçak radar skob'undan kaybolmuştur. (İrtifanın düşük olmasından dolayı) bilahare uçağın tahminen 12.26 8 civarında YENİMAHALLE Posta İşletme Merkezi binası bahçesine düştüğü öğrenilmiştir. Uçak külli hasara uğramış olup pilotlar, uçuş teknisyeni ve yolcular şehit olmuştur.

3. İNCELEME:

a. 1 nci Plt. Kr.Plt.Bnb. Yaşar ERİAN'ın uçuş durumu:

(1) Toplam uçuşu: 3230.00 Saat

(2) Bu tip hava aracı ile toplam uçuşu: 192.00 Saat

(3) Bu tip hava aracı ile son üç aylık uçuşu: 28.30 Saat

(4) Bu tip hava aracı ile son bir aylık uçuşu: 10.30 Saat

(5) Bu tip hava aracı le son uçuşu (14.2.1993): 2.45 Saat.

Kr. Plt.Bnb. Yaşar ERİAN uçuş öğretmen ve alet öğretmeni kurslarını görmüştür. B-200 tipi uçağına ait intibak eğitimini KASIM-ARALIK 1991 tarihinde ABD'de ve MAYIS 1992'de de anılan uçağın test pilotluğu eğitimini yine ABD'de görmüştür.

Kr.Plt.Bnb. Yaşar ERİAN yeşil karta sahip bir pilottur.

b. 2 nci Plt. Kr.Plt.Yzb. Tuğrul SEZGİNLER'in uçuş durumu:

- (1) Toplam uçuşu: 1554.00 Saat
- (2) Bu tip hava aracı ile toplam uçuşu: 128.00 Saat
- (3) Bu tip hava aracı ile son üç aylık uçuşu: 26.00 Saat
- (4) Bu tip hava aracı ile son bir aylık uçuşu: 5.45 Saat
- (5) Bu tip hava aracı ile son uçuşu (16.2.1993): 0.45 Saat

Kr.Plt.Yzb. TuğrulSEZGİNLER uçuş öğretmeni statüsündedir. B-200 intibak eğitimini ABD'de görmüş, Flight-Safety uçuş merkezince verilen kurs sonu belgesinde "ilave eğitim tavsiye edilir" kaydı üzerine K.Hvcl.Ok.K.lğınca yeniden intibak eğitimine tabi tutulmuştur. Yzb. SEZGİNLER 30 gün süreli intibak eğitimini 21 AĞUSTOS 1992 tarihinde başarı ile tamamlamıştır.

c. Tek.Kd.Bşçv. Emin ÖNER (1974-67) 07 AĞUSTOS 1989 tarihinden itibaren K.K.Hv.Uş.Gurubunda teknisyen olarak görev yapmaktadır. Toplam uçuş saati 1527.00 olup 6 OCAK 1992 ile 02 NİSAN 1992 tarihleri arasında Kara Havacılık Okulunda açılan B-200 bakım kursunu takip etmiş ve kursu başarı ile tamamlamıştır.

d. Uçağın durumu:

- (1) Toplam gövde uçuşu: 215.00 Saat
- (2) Motorların toplam uçuşu: 215.00 Saat

Uçak 24 ARALIK 1991 tarihinde envantere girmiştir. İlk 150 saatlik bakımı 22 AĞUSTOS 1992 tarihinde, en son günlük bakımı VİP uçuş için 16 ŞUBAT 1993 tarihinde, uçağın yakıt ikmal MALATYA görevi dönüşü olan 13 ŞUBAT 1993 günü yapılmıştır. Aynı tankerden helikopter taburunun helikopterleri de ikmal edilmiş ve yakıt bittiğinden tanker yeniden ikmal edilmiştir. İkmal yapılan hava vasıtalarında herhangi bir aksaklık ortaya çıkmamıştır. Uçuştan önce yapılan muaayene ve kontrollarda herhangi bir anormal duruma da rastlanılmamıştır. Bu uçağında 0.45 saatlik VİP öncesi uçuşundan sonra ikmal yapılmadığından ve asgari 30 dakika yer çalıştırılması yapıldığından yakıtta bir sorun olmadığı değerlendirilmektedir. (Sözkonusu yakıt tahlil için AR-GE Başkanlığına gönderilmiş ve tahlil neticesinde normal olduğu belgelenmiştir).

e. Yapılan incelemede gece müddetince hangar ve uçuş hattında nöbet tutan personelin nöbetlerini usulüne uygun olarak tuttuğu, nöbet tutan şahısların hiç bir sakıncalı ve şüpheli durumları bulunmadığı, Okulda mevcut diğer subay, astsubay ve erlerden de sakıncalı ve şüpheli personelin bulunmadığı, herhangi bir olaya sebebiyet verecek şüpheli bir duruma rastlanılmadığı tespit edilmiştir.

f. Meteorolojik durum:

(1) Pilotlarca doldurulan uçuş planına ek olarak Kr.Hvcl.Okulu Meteoroloji memurluğunca hazırlanan ve Kr.Plt.Yzb. Tuğrul SEZGİNLER tarafından imzalanarak alınan 0915 8 (GMT 0715) saatini gösteren rapora göre:

Rüzgar: Sakin

Görüş: 500 M-3 Km. (Raporun bir bölümünde 600 M.)

Hadise: Kar ve sis, yerden itibaren buzlanma, mutedil türbülans ve bulut içi kuvvetli buzlanma

Kapalılık: 4-6/8 St 400', 5-6/8 Sc 3000', 7-8/8 AC AS 8000'

Isı: - 3 C

İşba: - 5 C

Basınç: 1016 Mb.

(2) Pilotlara şifahi olarak tebliğ edildiği belirtilen 1200 B (GMT 1000) durumuna göre ise;

Rüzgar: Sakin

Görüş: 1200 M.

Hadise: Kar yağışı

Kapalılık: 4 St 800', 5 Sc 3000', 8 AC 8000'

Isı: -2 C

İşba: -4 C

Basınç: 1015 Mb.dır.

DÜŞÜNCELER BÖLÜMÜNDE: Meydanın çevresi çok bulutlu ve kar yağışlı olup görüş 1-4 Km. civarındadır.

g. Uçuş hazırlıkları ve planlama:

(1) Uçuştan önce pilotlar tarafından uçuş öncesi briefingler yapılmış, S/S haritaları etüd edilmiş ve S/S planlarının doldurulduğu tespit edilmiştir.

(2) Uçuş öncesinde Org. Eşref BİTLİS'e emir ve talimatlara uygun olarak uçuş birifingi verilmiştir.

(3) Uçak bir gün önceden VİP öncesi uçuş kontrolünü müteakip muhafaza için bakım hangarına alınmış 17 ŞUBAT 1993 günü saat 09.10'da Tek.Bşçvş. Emin ÖNER tarafından traktörle çekilerek uçuş hattına getirilmiştir. Sat 09.45'de uçak, pilotları tarafından çalıştırılarak hayati kontrol sahasına götürülmüş ve hayati kontrolü yapılmıştır. Müteakiben uçak okul önündeki park sahasına alınmış ve kalkıştan 30 dakika önce pilotları tarafından yeniden çalıştırılarak VİP bindirme yerine getirilmiştir.

(4) Yapılan araştırmada, uçağın hangardan çıkışından uçuşuna kadar olan safhada, uçak gövde ve kanatlarının temiz durumda bulundurulması için makinisti tarafından temizlendiği takriben 10.30'dan itibaren dışardaki hava sıcaklığının artmasından dolayı uçak üzerinde bulunan karın tamamen erimiş olduğu tespit edilmiştir.

(5) Pist ve taksi yolları sabah 08.00'den itibaren kardan, grayder ve süpürge makinası ile temizlenmeye başlanmış ve saat 11.00-11.15 civarında pistin temizlenmesi tamamlanmış ve ilgili tarafından Okul Komutanına tekmili verilmiştir. Bilahare pistin zemini ve frenleme durumu bizzat uçağın pilotu ve meydan hareket Subayı tarafından Erkan Başkanı nezaretinde kontrol edilmiş pistin kalkış için müsait olduğu görülmüştür.

(6) Uçuştan önce pilotlar ve uçuş teknisyeni uçuş tabibi tarafından muayeene edilmesi gerekmektedir. (KKY 28-1 Yönergesi) Kara Havacılık Okulu uçuş tabibi pilotları ve uçuş teknisyenini olay günü gördüğünü ve uçuşa mani bir durumlarının olmadığını yazılı olarak beyan etmiştir. İnceleme heyetinin personelin şahsi dosyalarında yaptığı tetkikte Yzb. Tuğrul SEZGİNLER'in (1981-Top.46) periyodik muayenesinin geçmiş olduğunu saptamış ancak bu durumun meydana gelen kaza ile direk ilişkisi olmadığı kıymetlendirilmiştir.

(7) Uçuşla ilgili olarak iki kez meteoroloji raporu alınmış kalkış saatine yakın da heyetçe meydana pist kar temizliği, frenleme ve görüş mesafesi tespit çalışmaları yapılmıştır.

(a) 0915 8'de alınan ve pilot tarafından imzalanan rapor incelendiğinde gerek GÜVERCİNLİK gerekse DİYARBAKIR meydanlarının hava durumu limitlerin altında olduğu buzlanmanın yerden itibaren başladığı bulut içinde ise kuvvetli buzlanmanın olduğu görülmüştür.

(b) 12.00 8 meteoroloji raporunda ise; GÜVERCİNLİK meydanında kapalılığın uçuş için limitler dahilinde ancak meydan da görüş mesafeinin limitlerin altında olduğu (3) Km.'in üzerinde olması gerekirken 1200 M. olması) DİYARBAKIR meydanının hava durumunun iniş limitleri içinde bulunduğu görülmüştür.

(c) Uçuştan önce uçağın pilotu Bnb. Yaşar ERİAN ile birlikte meydan Hrk.Sb.Bnb. Zamir AHISKA, Erkan Başkanı Plt.Alb. Erdal ÖZDEN nezaretinde pist kar temizliği ve frenleme durumu kontrolü maksadıyla pistte kontrol yapıldığını bu sırada kalkış istikametindeki tepelerin eteklerinin görüldüğünü bu mesafesinde 3 Km. civarında olabileceğini belirtmişlerdir. Ayrıca Okul Komutanının verdiği yazılı bilgide de Meydan Harekat Subaylığı, meteoroloji kısmı, uçağın pilotları o gün gerekli incelemeyi yapmışlar meydan Harekat Subayı ve pilotlar gerek uçağın kalkışına gerekse DİYARBAKIR'a inişine mani bir hal olmadığını beyan etmiştir.

(d) Olay günü GÜVERCİNLİK kulede görevli Kd.Bşçvş. Nurettin ŞAHİNTÜRK'de kalkış sırasında meydanadaki havanın uygun olduğunu meydan hareketla yapılan istişarede uçağın kalkışını engelleyici her hangi bir faktörün bulunmadığı gerekçesi ile uçağa kalkış için gerekli talimatın verildiğini yazılı olarak beyan etmiştir.

h. Yukarıda yapılan çalışma ve incelemelerden sonra uçağın GÜVERCİNLİK meydanından saat 12.19 8'de görüş ve bulut tavanı olarak limitte uçuşuna müsaade edilmiştir.

ı. Kalkışı müteakip GÜVERCİNLİK kulenin vermiş olduğu talimatlar gereği uçak "ESENBOĞA yaklaşma" frekansına (119.10 MHZ) geçmiş olup bundan sonra GÜVERCİNLİK kule ile uçak arasında hiç bir telsiz konuşması olmamıştır. "ESENBOĞA yaklaşma kontrolün" radar skobunun verilerine göre uçak meydan güneyinde 6200' irtifa aldıktan sonra muhtemelen uçağın motorlarında bir anormallik sezinleyen pilot GÜVERCİNLİK kule ile temas etmeksizin meydan üzeri 4100'e kadar muhtemelen meydanı görebilmek için alçalmıştır. Meydanı göremediği değerlendirilen pilot soldan dönüşle tırmanışa başlamış ve 12.22 8 de "ESENBOĞA yaklaşma" ile temas ederek motorlarında anormallik olduğunu bildirmiş ve ILS alçalma talebinde bulunmuştur. Bu arada uçağın 6400' irtifaya tırmandığı daha sonra 2 nci pilotun yaklaşmaya "Bizi radarda takip ediyorsunuz mutabık mıyız" dediği ve yaklaşma takip ettiğini söyleyerek sola dönüşle LOCALİZOR orta hattına ve yaklaşmaya serbest kıldığı, uçak 6400'de ILS orta hattının solunda COURSA paralel olarak 4 mil tırmanış pozisyonunda uçarak 6900' irtifaya çıktığı, bu noktada ESENBOĞA yaklaşma uçağa (istiyorsanız direk vektör verebiliriz) talimatını söylediği pilotunda "Mutabıkız efendim direk meydana vektör verin" dediği yaklaşma "Anlaşıldı efendim sola düzeltiyorum uçuş başı 040° olsun meydan 03 sol pisti vektör için dediği DHMİ Genel Müdürlüğündeki ses kayıt bantlarından anlaşılmıştır." Bu andan itibaren uçaakla yaklaşma arasında telsiz teması kesilmiş bilahare ESENBOĞA meydan batısı 8 milde uçak radar ekranında kaybolmuştur. Bu anda Saat 12.26.11 9 dir. Daha sonra uçak külli hasara uğramış ve uçuş mürettebatı ile yolcular şehit olmuş vaziyette YENİMAHALLE Posta İşletme Merkezi bahçesinde bulunmuştur.

j. Meteorolojik raporun tahlilinde buzlanmanın yerden itibaren başladığı ve uçağın kalkıştan düşüşüne kadar uçtuğu irtifalarda en yoğun olduğu tespit edilmiştir. Uçuş esnasında pilotların yaklaşma ile yaptıkları telsiz konuşmaları da bu durumu teyid etmektedir. (Hiç bir zaman motorlarda arıza var ifadesini kullanmamışlar aksine motorlarda anormallik ve sarsıntı olduğunu belirtmişlerdir) Yere vuruş esnasında uçağın solaa yatışlı olduğu motorlarının nisbi güç kaybetmiş olması nedeniyle motorla ilgili olarak verilen kumandalara cevap veremeyecek bir durumda bulunduğu değerlendirilmektedir. Buna göre, gerek hava şartlarının buzlanma vermesi ve buzlanmanın beklenenden çok daha kuvvetli olması ve muhtemelen pilotların özellikle motor buzlanmasını önleyici "ICE VANE" sistemini zamanında çalıştırmadığı, sarsıntıyı hissettikleri anda ise sanrsıntı sebebinin ne olduğunu araştırırken çok önemli 1-2 dakikalık süreyi geçirdikleri, daha sonra "ICE VANE"i açsalar dahi kuvvetli buzlanmadan dolayı motorda meydana gelen muhtemel buzlanmayı çözemedikleri kıymetlendirilmektedir.

k. Kaza öncesi Kr.Plt.Bnb. Yaşar ERİAN'ın Kara Havacılık Okulu Nöbetçi Amiri olduğu görülmüştür. Yapılan inceleme ve araştırma neticesinde nöbet tutan uçucu personele ertesi günü uçuş görevi verilmeyeceği konusunda yasaklayıcı bir hükme rastlanılmamıştır. Ayrıca (Kara Kuvvetleri Havacılığı Uçuş Niteliği, Uçuş Ekibi ve Uçuş İstekleri Yönergesi KKY 1-6 Yönergesi) 7 nci Bölüm 20 nci madde (e) fıkrasında uçuşu personele uçuş kısıtlaması getiren esaslar kapsamında da nöbet hizmeti yer almamaktadır.

Bu nedenle anılan pilot uçuştan önce doktor tarafından görülmüş ve uçuşa mani bir hali tespit edilememiştir. Kazanın meydana gelmesinde nöbet hizmetinin bir etkisi olmadığı değerlendirilmiştir.

l. Uçuşa müsaade edilmesi konusunda ise;

(1) 1 nci Pilot Bnb. Yaşar ERİAN'ın yeşil kartlı bir pilot olması v hava şartlarının standart kart limitleri altında olduğu zaman dahi kendisine ve yanında oturmak şartı ile standart kartlı pilota aletli uçuş (IFR) müsaadesi verebilme yetkisine haiz olması (Pilot Alet Uçuş Kartları Yönergesi KK 60-4 Mad. 2.a gereği)

(2) Yeşil karta sahip sözkonusu pilotun meydanlarda görüşün çok kısıtlı olduğu kritik durumlarda da alet kalkışı (ITO) yapabilecek niteliğe sahip bulunması,

(3) GÜVERCİNLİK meydanının çok yakınında bulunan (ETİ, MÜRTED, ESENBOĞA) meydanlarının alet alçalmalarına müsait meydan konumunda bulunmaları,

(4) GÜVERCİİNLİK meydanında, görüşün ve tavanın meteoroloji memurları tarafından cihazla tespit edilmeyip gözle kıymetlendirildiği, bulut tavan mesafesinin tespitinde bilgi, deneyim ve tecrübenin mutlak gerekli olduğu anck meydandaki görüş mesafesinin meydanın fiziki yapısı etraftaki manialar vb. sebeplerle pilotlarca da hata payı çok az olacak şekilde değerlendirilebileceği, Bnb. Yaşar ERİAN'ın 11 TEMMUZ 1984 tarihinden, Yzb. Tuğrul SEZGİNLER'in ise 27 TEMMUZ 1987 tarihinden beri aralıksız GÜVERCİNLİK Meydanından her türlü kış şartlarında kalkış yaptıkları dolayısıyla meydanın yabancıları olmadıkları bu nedenle isabetli şekilde tahminde bulunabilecekleri düşüncesi ile uçuşa yetki veren makamın uçuşa kısıtlama getirmediği kıymetlendirilmiştir.

m. Sonuç olarak;

(1) Pilotlarca meteorolojik raporun uçuştan önce detaylı olarak incelenmediği

(2) Buzlanmanın beklenildiği durumlarda buz önleyici sistemlerin önceden devreye sokulması gerekirken muhtemelen kalkışta uçakta motor buzlanmasını önleyen ancak güç düşüklüğüne neden olan buz önleyici sistemin devreye sokulmadığı, bu nedenle uçuşta motorlardaki sarsıntı başlayınca sarsıntının teşhisinde zaman kaybedip sistemleri daha sonra devreye soktukları ve uçuşun devamı süresince buzlanmanın en yoğun olduğu irtifalarda uçmaları nedeniyle buz önleyici sistemin yetersiz kaldığı, pervane, özellikle motor buzlanmasına mani olunamadığı,

(3) Motorlardaki sarsıntının giderilememesinin pilotlarda paniğe yol açmış olabileceği, bu nedenle ESENBOĞA aletli iniş sistemi (ILS) hattına yaklaşmaların ve vektör edilmelerine rağmen COURSA oturamayışları ve ESENBOĞA'nın ısrarlı arayışlarına karşı cevap vermeyişleri pilotlarda muhtemelen his yanılgısının başladığı,

(4) Yukarıda sıralanan bütün nedenlere ilave olarak da buzlanmanın beklenilenden çok daha kuvvetli olması kazayı hazırlayan önemli bir faktör olarak değerlendirilmiştir.

4. OLAYIN TAHLİLİ:

a. Doğrudan neden:

Meteoroloji raporunda belirtilen buzlanmanın uçağın seyrettiği irtifalarda beklenenden daha kuvvetli olması ile uçakta mevcut buz önleyici sistemlerin pilotlarca zamanında devreye sokulmaması, en kuvvetli ihtimal olmakla birlikte, devreye sokulmuş olması halinde ise arza yapmış olabileceği, arzanın teşhisi ile manuel sistemin devreye sokulması için yeterli zamanın

bulunmadığı veya devreye sokulan sistemlerin yetersiz kalması nedeniyle uçakta meydana gelen buzlanma,

b. Dolaylı neden:

1 nci ve 2 nci pilotların uçuş öncesi ve uçuşun başlangıcında kendilerini meteorolojik verilere ve IFR uçuşa tam olarak oryante edememiş olmaları.

c. Katkıda bulunan neden:

Pilotların eğitimlerine, tecrübelerine ve uçağın teknik donanımına aşırı güvenerek yeterince aktif davranmamış olmaları.

5. NETİCE VE KARAR:

Kaza: Pilotaj Faktörü % 60 (a) Muhakeme Faktörü % 30

(b) Kullanma tekinği faktörü % 30

Diğer Faktörler % 40 Buzlanmanın beklenenden çok daha kuvvetli olması

Faktörlerinden meydana gelmiştir.

6. TAVSİYELER:

a. Tüm Havacılık Birlik ve Kurumlarında her sabah pilot ve uçuş ekipleri (Avionik, silahçı, uçak/helikopter teknisyenleri v.b.) tabip tarafından uçuş öncesi muayene ve kontrolleri yapılarak bir format'la belgelenmeli ve belgeler bir yıl süre ile muhafaza edilmeli, muayene sonucu müsbet olmayanlara o gün uçuşuna müsaade edilmemelidir. (Birlik Komutanları ve Harekat Eğitim Subayları)

b. Tüm uçucuların periyodik muayeneleri (yıllık, 3 yıllık, 5 yıllık) aksatılmamalı, periyodik muayene tarihleri geçenlere uçuş verilmemelidir. (Birlik Komutanları ve Harekat Eğitim Subayları)

c. Değişken hava şartlarının hakimi olduğu zamanlarda meteorolojik rasatlar çok iyi incelenmeli, görevler buna göre planlanmalı yedek meydanların kullanılmasında tereddüt edilmemelidir. (Tüm Pilotlar)

d. Uçuşu olumsuz yönde etkilemesi mümkün olan tüm hava şartlarında uçak/helikopter el kitabında belirtilen usuller harfiyen yerine getirilmelidir. (Tüm Pilotlar)

e. Pilotların uçtukları hava aracının operatör talimnamesi ile çekistlerini en ince ayrıntısına kadar öğrenmeleri ve bunun devam ettirilmesi gerektiğinde kontrole tabi tutulmaları (Bütün Brl.K.lıklarınca) sağlanmalıdır.

f. Pilot temel kurslarının ana konusu olan "UÇUŞ EMNİYETİ" derslerinin öneminin yalnız kurs süresince olmadığı, pilotların bütün uçuş hayatı boyunca "UÇUŞ EMNİYETİ" konularında hassas davranmaları gerektiği açılan bütün kurslarda pilot ve pilot adayları ile teknisyenlere defalarca hatırlatılmalı, Birlik Komutanları ve uçuş emniyeti subayları ise anılan personeli zamanlı zamansız kontrol ederek veya ettirilerek her uçuştaa çekistlerin mutlaka kullanılmaları sağlanmalıdır. (BrI.K.ları ve Uçuş Emniyet Subayları)

g. Pilotların buzlanma ve buzlanma şartlarında uçuş konularında çok iyi eğitimleri sağlanmalı, uçak veya helipokpterin performansını zorlayıcı bütün hareketlerden kaçınılmalı, ani buzlanma şartlarında yapılacak işlemlerin neler olduğu üzerinde önemle durulmalıdır. (Bütün Pilotlar)

h. Emercensi durumlarla karşılaşıldığında yeni metotlar geliştirmek yerine çok uzun araştırma ve acı tecrübeler neticesinde çekistlere girmiş olan usuller uygulanmalıdır. (Bütün Pilotlar)

ı. Meydana gelebilecek her türlü emercensilere karşı önceden fikren ve bedenen hazır olunarak zaman kaybını asgari düzeye indirmek maksadıyla pilotlara sabah brifinglerinde her gün bir emercensi konu verilmek suretiyle emercensilerin nazari kısımları anlatılmalı, eğitim uçuşlarında ise öğrenilen emercensilerin tatbikatının mutlaka yapılması sağlanmalıdır. (Bütün Pilotlar)

j. Hakiki olarak karşılaşılan emercensi durumların teşhisinde ve uygulanacak kurtarma usulünde geç kalınmaması amacıyla pilotların devamlı olarak her gelişen durum için doğru değerlendirme yapabilecek şekilde eğitilmeleri, Kara Havacılık Okulundaki pilot temel kurslarından başlayacak şekilde bütün Komutanlıklarca ele alınmalı ve en önemli konu olarak değerlendirilmelidir. (Birlik Komutanlıkları)

KARA KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI KAZA-KIRIM VE UÇUŞ EMNİYET KURULU

BAŞKAN ÜYE ÜYE ÜYE

Alptekin YAPAKÇI Erol POLAT İsmet IŞIK Hilmi EMRİ

ONAY

29/4/1993

Muhittin FİSUNOĞLU

Orgeneral

Kara Kuvvetleri Komutanı

Eşref Bitlis Suikasti İTÜ Bilirkişi Raporu

4 Kasım 1996

10. Asliye Hukuk Mahkemesi

Bilirkişi Raporudur.

Dosya No. 996/181 Talimat

Davacılar: Hasan Sezginler

Kübra Sezginler

Saime Sezginler

Nami Sezginler

Turgut Sezginler

Davalı: Beechcraft Corporation

BİLİRKİŞİ HEYETİNİN TEŞKİLİ

Anakara 13. Asliye Hukuk Hakimliği'nin 22.08.1996 tarih ve 1994/151 dosya sayılı yazısına istinaden İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ), Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi'nin 30.4.1995 tarih ve 21/602 sayılı yazlarında bilirkişi teklif listesindeki Prof. Dr. A. Nuri Yüksel ve Prof. Dr. Oğuz Borat doğrudan; Prof. Dr. M. Fevzi Ünal yurt dışında, Prof. Dr. Süleyman Tolun yıllık izinde ve Prof. Dr. Veysel Atlı da İTÜ'den ayrılmış olduklarından sıradaki Doç. Dr. Zahir Mecitoğlu'ndan müteşekkil üç kişilik bilirkişi heyeti teşkil olunmuştur.

OLAY

17.02.1993 günü mahalli saatle 12:19'da Ankara-Güvercinlik'ten kalkış yapan, içinde zamanın Jandarma Genel Komutanı Korgeneral Eşref Bitlis'in de bulunduğu Beech Super King Air BE 200 çift motorlu turbo-prop (executeva) uçağı kalkıştan 7 dakika sonra düşmüştür. İşbu hadise ile ilgili olarak açılan tazminat davasının görülmesi sırasında hasar tespiti için bilirkişi incelemesine ve yukarıda adı geçenlerin bilirkişi seçilmesinden sonra dosya ve ekleri tetkik edildi ve neticede aşağıda belirtilen mütalaa ve kanaate varıldı.

TESBİTLER

Uçağa Ait Bilgiler: (James All The World's Aircraft 1991-1992. Sh. 350.351)

Beechcraft Super King Air B200 uçağı iki türboprop motorlu iş uçağıdır. Bu uçaklar, imalatına 1972'de başlanan Beechcraft

Super King Air 200 uçklarının ileri bir versiyonudur. B200 uçklarının ilk uçuşları 1980'de gerçekleştirilmiştir. Bu uçkların FAR Pt 213'e ilaveten FAR Pt 25'de belirtilen buzlanma gereklerini sağladığı 13 Şubat 1973'de FAA tarafından sertifikalandırılmıştır. Mart 1981'de satışa arzedilen bu uçklardan Ocak 1992 tarihi itibarıyla 1504 ticari ve özel ve 282 askeri amaçlarla olmak üzere toplam olarak 1786 adet satılmıştır. Alıcılar arasında ABD silahlı kuvvetleri, Fransa, Mısır, Taiwan ve Malezya Hükümetleri, İsveç Hava Kuvvetleri ve Türk Kara Kuvvetleri Komutanlığı bulunmaktadır.

Buz Önleyici sistemler: (Super King Air, Model 200/B200, Pilot Training Manual, 10-1, June 1982)

Uçağın iki adet Pratt & Whitney Canada PT6A-42 türboprop motoru bulunmaktadır (Bkz. Ek 1 ve 2). B motorların hava giriş ağızlarına (hava alıklarına), motor içine belirli büyüklüğün üzerindeki yabancı maddelerin (FOD) girişini önleyici filtreler konulmuştur.

Uçaklarda buz, yağmur ve sis bir uçuşu olumsuz olarak etkileyebilir. Uçak yapılarındaki buz teşekkülünü önlemek veya kırmak için üç çeşit enerji kaynağı kullanılır: Motordan alınan hava (pnömatik), elektrik kaynağı ve motor egzosu.

Kanat ve yatay kuyruk hücum kenarı yüzeyleri (ışışebilen botlarla) ve frenler motordan alınan hava ile buzdan korunur. Pervaneler, pitot tüpleri, stol ikaz kanatçığı, ön siper camları, yakıt boruları elektrik enerjisi ile, her iki motorun hava girişleri motor egzozundan alınan sıcak gazlarla buzdan korunmaktadır. Bunlardan kanatlar ve kuyruk yüzeyleri üzerindeki ışışebilen botlar ile pervanelerdeki ısıtıcılar buz çözücülerdir. Yani bu sistemler oluşmuş buzlanmayı yok eden sistemlerdir. Yukarıda ifade edilen diğer sistemler ise buz teşekkülünü önlerler. Ayrıca kompresör hava alığı filtresinde biriken buzu gidermek için atalet kanat ayırma sistemi tesis edilmiştir.

İşşen botlar devreye girmezse bunları manuel olarak devreye sokma imkanı bulunmaktadır. Bu botlar üzerlerinde teşekkül eden 1,25-2,5 cm kalınlığındaki buzları kırabilirler.

Motorun kompresör giriş dudakları egzoz gazları ile otomatik olarak ısıtılırlar. Bu sitem için pilot kumandasına ihtiyaç yoktur. Kompresör hava giriş ağızındaki filtreyi buz birikiminden korumak için ise atalet prensibiyle çalışan bir kanatçık ayırma sistemi tesis edilmiştir. Bu sistem venturi etkisinden yararlanılarak buzların yüksek ataletleri dolayısıyla baypas kapılarından dışarı atılmalarını sağlamaktadır. Bu sisteme pilot tarafından kumanda edildikten sonra buz kanatçıkları ve baypas kapıları istenilen pozisyona 15 saniyede gelmezse, sol ve sağ motorlara için koulan iki sarı ikaz ışığı yanar. Böyle bir durumda kanatçıkları mekanik olarak alçaltıp yükseltecek bir yedek sistem mevcut bulunmaktadır. Bu buz giderme sisteminin, görülür bir nem içinde +5 ve daha soğuk şartlarda uçuş yapılması durumunda çalıştırılması gerekmektedir.

Pervane palaları üzerine yerleştirilen botların ısıtılmasıyla ve pervanenin dönmesinden kaynaklanan merkezkaç kuvvetler ve havanın şiddetli çarpması ile buz parçacıkları kırılarak atılır. Bu sistem devreye sokulduktan sonra sürekli olarak çalışır. Sistemin çalışıp çalışmadığı bir ampermetreden görülebilmektedir.

Olayla İlgili Dosya Bilgileri:

- Uçak K.K.K.'liğinde 24.12.1991 tarihinde hizmete girmiş. Düştüğü tarihe kadarki hizmet süresi 24-25 aydır. Uçuş süresi 215 saattir. 150 saatlik bakımı Ağustos 1992'de yapılmıştır. Son VIP bakımı 16.2.1993 tarihinde yapılmıştır. Kazadan önce uçakta olağan dışı hiçbir bakım şikayeti yoktur (John Ward'ın raporu.)
- Dosyada Devlet Meteoroloji işlerinin mahalli saatle 9:30'da hazırlanmış hava durum raporu bulunmaktadır. Bu raporda bulut içi kuvvetli buzlanma bildirilmektedir. Ancak Devlet Meteoroloji İşleri Müdürlüğünün uçağın kalkış saati civarına ait bir raporu dosyada bulunmamaktadır. Yalnızca Ekan Başkanı Kr.Plt.Kd.Alb. Erdal Özden imzalı ve mahalli saat 12:00'a ait bir rapor bulunmaktadır. Bu rapora göre Güvercinlik'te hava sakin ve kar yağışlı, meydan sıcaklığı -2° C olarak bildirilmektedir. Ancak kaza kırının müşterek raporunda mahalli saatle 10:30'dan itibaren sıcaklık artmaya başladığı için karların erimeye başladığı ve bu nedenle uçağın yerde buzlanma şartları altında olmadığı kıymetlendirilmiştir.
- 17.2.1993 tarihli Askeri Savcılığın Soruşturma Tutanağına göre düşen uçak ile 16.2.1993 günü saat 14:15 ile 15:00 arası deneme uçuşu yapılmış ve hangara kuyruk bölümü dışarıda kalacak şekilde ikinci uçak olarak konulmuştur. Ertesi gün sabah 9:15 civarında hangardan çıkarılan uçak uçuş öncesi hayati kontrol işlemlerini yapmak üzere uçuş ekibince 20-25 dakika çalıştırılmış, bilahare göreve gidecek personeli beklemek üzere okulun önündeki park yerine getirilmiştir. Burada bir saat kadar beklenildikten sonra Orgeneral Eşref Bitlis'in gelişinden yarım saat önce VIP park yerine çalıştırılarak alınmıştır.

- Uçak mahalli saatle 12:19'da havalanmış, 12:22:02'de pilotlar motorlarda anormallik olduğunu, 12:22:52'de motorlarda sarsıntı olduğunu bildirmişler ve ESENBOĞA'ya ILS LOC (Aletli İniş Sistemi) yaklaşması ile iniş talebinde bulunmuşlardır. 12:24:41'de son temas kurulmuş ve motorlarda gürültü olduğu pilotlarca bildirilmiştir. Uçakla ATC teması 12:26:11'de kesilerek uçak radar ekranından kaybolmuştur. Bundan sonra uçak saat 12:26'da Ankara Yenimahalle PTT İşletme Müdürlüğünün bahçesine düşmüştür.

- Tank ifadeleri uçağın düştüğü mahalle sola yatık olaraak alıldığını, havada iken yanma veya infilak olmadığını, yere dikine çakıldıktan sonra alevler çıkıp infilak ettiğini göstermektedir.

- Pilotlar motorlarda arza var ifadesini kullanmamışlar; buzlanmayı önleyici sistemlerin çalışmadığına dair herhangi bir şikayette bulunmamışlardır.

Pilotlarla İlgili Bilgiler:

Pilotlar B200 eğitimini başarı ile tamamlayıp sertifika almışlardır. Birinci Pilot Bnb. Yaşar Erian'ın 3220 saatlik ve 2. Pilot Yzb. Tuğrul Sezginler'in 1554 saatlik uçuş tecrübeleri vardır. Yaşar Erian 1984 yılından beri Güvercinlik'den her türlü hava şartlarında kalkış/iniş yapan, isabetli şekilde 'bulut tavan' tahmininde bulunabilen son derece tecrübeli ve yetenekli bir pilottur (Askeri Savcılık Raporun'dan). Tuğrul Sezginler de 1987'den beri aralıksız ve yine her türlü hava şartlarında Güvercinlik'ten kalkış/iniş yapmıştır. Pilotların öncelikle buzlanmayı önleyici sistemleri çalıştırma hususundaki hassasiyetleri çalışma arkadaşları tarafından ifade edilmiştir. Pilotların olay günü yapılan doktor muayenesine ve arkadaşlarının ifadelerine göre sağlık durumları ve psikolojileri gayet iyi idi.

Meydan Nöbet Mahallindeki Şahitler:

Nöbet mahalli, hangara 125 metre mesafede bulunan 5 numaralı kulübe ve çevresidir. Etrafta 70 cm yüksekliğinde duvar ve üzerinde 30-40 cm yükseklikli demir paravan bulunmaktadır. Bu duvarla hangarın arası 15-20 metre olup duvarın bir yanından öbür tarafına geçilebilme imkanı vardır.

Er Tahir Metin (16.2.1993 tarihinde 19:00-20:00 arasında bu mahalde nöbetçi): 19:30 civarında, dahili kışık kıyafetli, pilot bereli, astsubay olduğunu tahmin ettiğim, resmi bir şahıs Havacılık Okuluna doğru geçiyordu. Dur ihtar ettim, durdu. Parola ve işaretini sordum, bildi. Üniforması da olduğu için şüphe uyanmadı. 4 aydır burada nöbet tutarım; yürüyerek giden birini görmedim. Elinde paket vb. bir şey yoktu. Kolunda nöbetçi bandı yoktu.

Aynı mahalda nöbet tutanlardan Çvş Ayhan Mutlu hangar içinde, tavanda zayıf bir ışık bulunduğunu ve civarda aydınlatmanın olmadığını ifade etmiştir.

Savcı tutanağına göre ise uçağın anahtarları kilitli dolapta; anhtarı uçuş ekibinde ve bakım teknisyeninde bulunmaktadır.

Diğer Şahitler

Pilot Yüksel Altınar (Kaza İnceleme Heyetinden): Düşmenin, motorda oluşan aşırı buzlanma ve buz çözücü sistemin çalışmaması nedeniyle olduğunu öğrendik. Uçak Güvercinlik üzerinde uçarken, kalkışı takiben ani buzlanma oluşmasıyla.. ve sistem de devreye sokulmadığından.. pilotun gaz alıp verdiğini bizzat duydum.. Pilotlar da tecrübeli ve tedbirli; sistemi çalıştırmamış olamazlar, mümkün değil; sistem sonradan arza yapmış olabilir. Çaresi de, pervane hatvesini değiştirmek, motora gaz alıp vermektir. O halde kaza, buzlanmanın tahmin edilenden çok şiddetli olması dolayısı ile meydana gelmiştir.

Tayfun Eren (Kaza İnceleme Heyetinden): Uçaak Güvercinlik'ten havalandıktan sonra 5 dk (ifadenin daha aşağısında 3-4 dk) geçmişti ki.. aşağıdan uçağın anormal sesler çıkardığını, pilotu tarafından gaz alıp verme işlemi yapıldığını bizzat duydum. Bunun sebebi buzlanan palalardır... Motordaki yangın da motor buzlanmasından meydana gelmiştir...

Not: İnceleme heyetinden diğer şahitlerin beyanları da aşağı yukarı aynıdır.

Alb Erdal Özden: Motor hava girişinin buzla kaplı olduğuna dair bir emareye rastlanmamıştır..

Bnb. Pilot Kd. Alb. Kara Havacılık Okulu Ok.Hv. Uş.Gr.Komutanı Bedri Deliorman: Aynı tip uçağı, ekip halinde, İzlanda yolu ile, Aralık 1991’de ABD’den getirdik. İzlanda’da, yakıt ikmali için bir gece kalındı. -30, -40° sıcaklıkta kar tipisinde açıkta bir gece bekledi.. sabah, alkolle silme gibi özel bir tedbir almadan motorlar çalıştırılıp çıkıldı ve Türkiye’ye gelindi.. Pilot Bnb. Yaşar benimle birlikte uçuğu zaman ikinci pilot olarak sağımda otururdu ve titiz bir arkadaş olduğı için buzlanma şartlarını tahmin ettiğı anda benden önce uzanarak pervane buz önleyici düğmelerini açarak otomatik sistemi devreye sokardı.. Kazadan önce motorlardan birinin arızalanarak susmuş olabileceğı ihtimlini akla getirecek en küçük bir emare yoktu. Bunu firmasından gelen teknisyenler de ifade ettiler. Uçuştan önceki günlerde de, personel ve bakımla ilgili, kazaya yol açabilecek bir ihtimal yok.

John Ward’ın Raporu (Beech Aircraft Croporation elemanı, Uçak Kazası Teftişçisi)

Uçağın hizmet gördüğü 2 sene 2 ay zarfında periyodik bakımları yapılmış ve olağandışı bir bakım şikayeti yoktur. Uçak burnu üstü dik çakılmıştır. Çarpmadan önce hiçbir yangın ve infilak emaresi görülmemiştir. Çarpma sırasında her iki motorun yüksek güç ürettiğı anlaşılmıştır.

Erdal Özden, John Ward ve Thomas A. Berhe’in (Pratt and Whitney elemanı, Hava Güvenlik Teftişçisi) Müşterek Raporu:

Motor elemanlarının hiçbirisinde çarpma öncesi anormallik veya çalışma tehlikesi belirtisi görülmemiştir. Yanma haznesi silindir gömleğı ve kompresör türbin klavuz (istikamet) kanatçığının durumu, motorun normal ısıda çalıştığını göstermektedir. Çarpma öncesi normal motor çalışmasını engelleyecek herhangi bir fonksiyonel çalışmamaya delalet eden bir şey yoktu.

Ayrıca Müşterek raporda bir TARTIŞMA (GÖRÜŞME) notu düşülmüştür: Buna göre: Uçuş esnasındaki buz akümülasyonu ve motor hava girişindeki tıkanma veya buz yutma ve kompresöre yabancı madde ile verilen hasarlar kompesör verimliliğinde ve hava akımında kayba neden olacaktır. Hava akımındaki bu kayıp kompresörde dalgalanmalara veya stol olaylarına sebep olacak ve bütün bunların sonucunda motor güç kaybına uğrayacaktır. Yanma sahasına daha az soğutucu hava geldikçe ve yakıt gönderimi önceden belirlenen kompresör hızını elde edecek şekilde yaktın kotrol edilmesiyle ayarlandığı için, sıcak bölgelerdeki aksama hasar verecek bir aşırı ısı durumu ortaya çıkacaktır. Motorların incelenmesi sonucu sıcak kısım tehlikesine rastanılmadı. Fakat çarpma sonucu ortaya çıkan yüksek güç gözlemlendi, dolayısıyla çarpma anında motor hava girişinin buzla kaplanması ve kompresör buz yutma durumu pek muhtemel görülmedi.

Bulunamayan Motor Parçaları

Sol motorda bulunamayan parçalar: Kompresör santrifüj çarkı ve muhafazası, yanma haznesi silindir göbeğı büyük ve küçük çıkış boruları, 16 adet türbin palası, pervane göbeğı.

Sağ motorda bulunamayan parçalar: Düşürücü vites kutusuna bağı aksesuarlar, düşürücü vites kutusu 2. kademe vites sistemi, pervane mili, pervane göbeğı ile 1 ve 2 no.lu parvane kanat uçları.

MÜTAALA VE KANAAT

Yukarıda yapılan tesbitlern ışığında aşağıdaki mütaalar yapılmıştır:

1- Olay günü hava şartları uçuş sırasında bir buzlanmaya yol açmaya müsait olmakla birlikte

a) İleri teknoloji ürünü olan B200 uçaklarının en az FAR 23 ve ilaveten FAR 25’deki buzlanma ile ilgili şartları sağladığı FAA tarafından belgelendirilmiş olduğu,

b) Uçağın motorlarında ve pervanelerinde meydana gelebilecek buzlanmaları önleyecek ve çözecek donanımların bulunduğu, bu donanımlardan bazılarının pilot kontroluna ihtiyaç olmaksızın devreye girdiğı, pilot tarafından devreye sokulanlarda bir arıza olması halinde ikaz sistemlerinin mevcut olduğu,

c) Uçağın periyodik bakımlarının yapıldığı ve herhangi bir bakım şikayetinin bulunmadığı,

d) Pilotların eğitimli ve tecrübeli oldukları, buzlanma şartlarına karşı titiz oldukları birlikte uçuş yaptıkları amirlerince ifade edilmesine rağmen, buzlanma ile ilgili meteorolojik şartların bariz olduğu bir günde yapılan bir uçuşta pilotların buzlanma giderici sistemleri çalıştırmadıklarının tahmin edilmesinin mantıklı bir yaklaşım olamayacağı,

e) Konunun uzmanı olan Bay Özden, Mr. Ward ve Mr. Berthe'nin raporlarında motorlardaki ısıya maruz parçaların incelenmesi sonucunda buzlanma neticesinde ortaya çıkması gereken her hangi bir ısı yükselmesi tehlikesine maruz kalmış parçaya rastlanmadığı, veya motorlarda çarpma öncesi fonksiyonel bozukluğa delalet edecek bir işaretle karşılaşılmadığı; aksine motorların çarpma sırasında yüksek güç ürettiklerinin tesbit edildiği

şeklinde özetlenebilecek deliller göstermektedir ki motorlarda sarsıntı şeklinde kendini gösteren problemin Kara Havacılık Okulu Anket Heyeti Müsterek Kanaat Raporunda ve KKK Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu Müsterek Kanaat Raporunda buzlanmadan kaynaklandığı yolunda tahminler mesnetsiz kalmaktadır.

2- Pervanelerdeki buzlanma önleyici sistemin devreye sokulmadığı veya devreye sokulup arzulandığı kabul edilse bile 3-4 dakika içerisinde problem oluşturacak miktarda buz teşekkül etmesi beklenemez. Ayrıca pervane palalarında oluşacak buzlanma aşağı yukarı simetrik olacağından motorlarda meydana gelen ve uçağın düşmesi ile sonuçlanan bir sarsıntının sebebi olamaz.

3-Anket Heyeti Müsterek Kanaat Raporunda ifade edilen radar verilerine göre uçağın uçuş yörüngesi bir fikir vermek üzere Ek 3'te çizilmiştir. Buna göre uçağın kalkıktan sonra meydana üzerinde tur atıp kuzeye doğru yönelerek meydana uzaklaşması 2-3 dakika içerisinde olmuştur. Bu sırada motorlarda bariz bir anormallik yoktur (pilotların anormalliği bildirmeleri 4. dakikada olmuştur). Radar verilerine göre uçak daha sonra meydana üzerinden bir daha geçmemiştir. Bu da Kaza Kırım Heyetinden bazı şahitlerin uçak meydana üzerinden geçerken (3.-4. veya 5. dakika) pilotların pervane hatvesini değiştirdiklerini işittikleri yolundaki ifadeleri ile çelişmektedir.

4- Bu olayda pilotların kusurlu olduğunu gösterir herhangi bir delile rastlanmamıştır. KKK Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu Müsterek Kanaat Raporunda ve Anket Heyeti Müsterek Kanaat Raporunda ifade edilen senaryolar tahminlere istinat ettirilerek olduğundan bunlar pilotların kusurlu sayılması için birer delil olarak kabul edilemez.

5- Nöbetçilerden birisinin nöbet sırasında karşılaştığı parolayı ve işareti bilen pilot bereli şahıs şüphe arzemesine rağmen dosyada soruşturmanın bu doğrultuda derinleştirildiğine dair bir belge bulunamamıştır.

6- Motor santrifüj çarkı gibi bazı araçların bulunamaması dikkat çekmektedir.

7- Motorlardaki sarsıntının çeşitli sebepleri olabilir. Ancak kaza sonrası yapılan inceleme sonuçlarından dosyada bulunan bilgilerle bir kanaate varma imkanı bulunmamaktadır. Anormallik ve sarsıntı şeklindeki net bilginin sebeplerini arzalı ve bulunamayan parçalarda aramak gerekir. Mesela birinci kademe güç türbininin 16 palasının bulunamayışına firmanın uzmanı bir açıklama getirmemiştir. Motorun çarpma sonrası çekilen fotoğraflarından bu türbinin çevresindeki muhafazanın parçalanıp dağılmadığını göstermektedir. Bu durum kayıp palaların uçuş sırasında müteakip kademelerdeki palaları kırıp parçalayarak motor egzozundan dışarı çıkmış olabileceklerini düşündürmektedir. Ekteki motor resimlerinden egzozların böyle bir çıkışa müsait oldukları görülmektedir. Dolayısıyla olayda sabotaj ihtimalini tamamen gözardı etmek sağlıklı bir yaklaşım olamaz.

NETİCE

Bu hususlar muvacehesinde

1- Motor arzısı ve sonuç olarak uçağın düşmesinde buzlanmanın etkili olduğunu gösteren yeterli ve tatminkar delil yoktur.

2- Motor arzısı ve düşme olayında pilotaj ve bakım hata ve kusuru bulunduğu dair deliller mevcut

değildir. Dolayısıyla davacılar murisi 2. pilot Tuğrul Sezginler ile kaptan pilot Yaşar Erian'ın kusurları yoktur.

3- Uçağın düşmesine yol açan motor arızasında davalı firmanın dizayn ve yapım hatası bulunduğu dair delil mevcut değildir.

4- Kaza günü öncesindeki gece, hangar civarındaki - bir nöbetçi tarafından bildirilen - kimliği bilinmeyen kişi ile yukarıda isimleri zikredilen motor iç aksamının enkaz mahallinde bulunamaması ve sağlam ve mukavim olan motor zarfının parçalanmamış ve hatta fazla deforme olmamış görüntüsü karşısında sabotaj ihtimali gözden ırak tutulmamalıdır.

Keyfiyet saygı ile arz olunur. (4.11.1996)

Bilir Kişi

Bilir Kişi

Bilir Kişi

Prof. Dr. A. Nuri Yüksel Prof. Dr. Oğuz Borat Doç. Dr. Zahit Mecitoğlu

ANKARA 13. ASLİYE HUKUK MAHKEMESİ

SAYIN HAKİMLİĞİ'ne

1994/151 E.

KONUSU:

Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunun 29 ve devamı maddeleri uyarınca 20708 sicil numaralı Hakim Üzeyir TERMELİ'nin reddi talebidir.

I- HUMK'nun DÜZENLEMESİNE GÖRE HAKİM TARAFLARIN TALEPLERİ İLE BAĞLIDIR:

24.02.1997 tarihli celsede Ankara 13. Asliye Hukuk Hakimi tarafından duruşma tutanağına aynen yazılan beyanlarımız alındı.

İTÜ Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi'nin değerli öğretim üyelerinden Dekan Prof. Dr. Oğuz BORAT, Prof.Dr. Nuri YÜKSEL, Doç. Dr. Zahir MECİTOĞLU'dan kurulu heyet tarafından düzenlenmiş bulunan ve "motor arzısı, plotaj hatası, yapım hatası yoktur; sabotaj ihtimali gözden ırak tutulmamalıdır." diyen 4 Kasım 1996 tarihli 10 sayfadan ibaret Bilirkişi Raporu (Ek: 1 Rapor) konusunda davacı taraf vekili olarak tutanağına geçen beyanımız aynen şöyledir: (EK: 2 Tutanak)

"Davacı vekilinden soruldu: Bilirkişi raporuna itiraz etmedik ve tatminkar buluyoruz. Karar verilmesini talep ederim."

Davalı taraf vekli ise aynı celsede tutanağına geçen beyanına göre ise şöyle demiştir:

"Davalı şirket vekilinden soruldu: Davanın reddini talep ederiz. Zira şirket aleyhine izafe edilecek bir kusur yoktur; rapor da bu hususu teyit etmektedir."

Bu beyanlar karşısında bir hukuk yargıcının, yasaların verdiği görev doğrultusunda karar vermesi ve davayı neticelendirmesi hukuki zorunluluktur.

HUMK'nun 72-79. maddeleri arasındaki hükümlere göre hakim, tarafların iddia savunma ve talepleri ile bağlıdır. Hakim bunun aksine hareket edemez.

Oysa bu amir hükümlere uymayıp, dosyayı 24.02.1997 tarihli celsede neticelendirmemiş bulunan hakimlik, bilirkişi raporundan tatmin olmadığını taraf vekillerine ifade etmiştir. Dosyanın yeniden bilirkişiye tevdiine karar vermekle birlikte, bunun gerekçesini tutanağına yazmamış ve açıklamamıştır.

Davamız bir hukuk davasıdır; ceza davası değildir. Ceza hukuku maddi gerçeği, özel hukuk şekli gerçeği arar. Genel prensip budur. Bu genel prensip bakımından, davamız klasik bir tazminat davasıdır, istisna denebilecek bir özelliği bulunmamaktadır.

Davamız ceza davası olsaydı hakim vicdaani kanaatinin oluşmasını sağlayacak her türlü incelemeyi re'sen yapabilecekti. Ceza Usulü Hukukunda vicdani delil sistemi geçerlidir. Hakim vicdani kanatın oluşumu için her türlü delili toplayacaktır. Bu sebepten dolayı hüküm kurarken hakim, vicdani olarak tatmin olması şarttır.

Oysa hukuk muhakemesinde böyle bir şart mevcut değildir. Hakim vicdani kanaatinin oluşmadığını hukuk davasında ileri süremez. Şekli gerçeğe bağlıdır.

Olayımıza dönersek, dava dosyamızdaki, hüküm kurulmasını zorunlu kılan şekli gerçek şudur: Davanın her iki tarafı da Mahkeme tarafından tayin edilen İTÜ Uzay ve Uçak Bilimleri Fakültesi öğretim üyelerinin Bilirkişi raporundan tatmin olduklarını ve karar verilmesini istemişlerdir. Karar verilmesini engelleyen, toplanacak, başkaca delil de bulunmamaktadır.

Hakim talep doğrultusunda hüküm kurmakla yükümlüdür. Bu yapılmamıştır. Ceza Usulü Muhakemeleri Kanunu ve Askeri Mahkemeler Kuruluş ve Yargılama Usulü Kanunu gereğince görevli olan Savcılık makamları ve yargı makamları ceza soruşturması görevini kamu adına yapacaklardır. Bu yolda harekete geçmeleri için tarafımızdan gerekli başvurular yapılmıştır. Onların görevlerini üstlenmek hukuk hakimine düşmez.

II - HAKİM VERİLEN ARA KARAR DOĞRULTUSUNDA HAREKET ETMEK ZORUNDADIR; BAŞKA BİR ARA KARARLA RÜCU EDİLMEYEN KENDİ KARARINA UYMAKLA MÜKELLEFTİR.

Ankara 13. Asliye Hukuk Hakimliğince 24.02.1997 tarihli celsede tarafların karar verilmesi isteğinin aksine HUMK.nun 283. maddesindeki yetkiyi kullanmadan ve gerekçesini de belirtmeden yeniden başka bir heyete bilirkişi incelemesi yapması için dosyanın gönderilmesine karar verilmiştir.

a) Bu karar, hakimliğin yeterli inceleme yapmadığını, dosyadaki bilgi ve belgelere göre ara karar oluşturmadığını ortaya çıkarmıştır.

ODTÜ'de, ara kararda belirtilen "Havacılık Bölümü" ve "Uçak Motor Makinası Bölümü" mevcut değildir. Ankara 13. Asliye Hukuk hakimi, dosyada belgesi bulunan bu gerçeği bilmek durumundadır. Çünkü, Mahkemenin yazmış olduğu müzekkere uyarınca isimlerini bildirdiği 552 sayılı yazıda "Mühendislik Fakültesi Havacılık Mühendisliği Bölümü" bulunduğundan söz edilmiştir. (Ek: 3)

Hakimliğin, bu belgeye rağmen ODTÜ'de mevcut olmayan iki afaki bölüme dosyamızı göndermeye karar vermesi, davamızı gereksiz yere uzatacaktır. Dosyadaki belgeye rağmen bu maddi hatanın yapılmaması gerekirdi.

b) Dosyamızın ODTÜ'den bilirkişilere tevdi kararı verilince davalı vekili, 26.02.1997 tarihli dilekçe ile, dosyamızın yeniden bilirkişiye gönderilmesi hakkındaki 24.02.1997 tarihli celse ara karardan rücu talebinde bulunmuştur. (Ek: 4)

Bu talebe karşılık olarak davacı taraf vekili Av. Nusret Senem, iki taraf vekilinin ortak imzası ile verilen 11.03.1997 tarihli dilekçede rücu talebine "bir diyeceğinin bulunmadığını" mahkemeye bildirmiştir.

Taleplere ve yasal zorunluluğa rağmen gerekçeleri belli edilmeden rücu talebi reddedilmiştir.

c) Mahkeme tarafından 24.02.1997 tarihli ara kararı ile "ODTÜ Havacılık Bölümü" ve "Uçak Motor Bölümü"nden tayin edilecek bilirkişilere bütün yanlışlığına ramen hakimlikçe saptanmış bulunan 25.000.000. TL. bilirkişi ücretini yatırmak üzere gittik. ODTÜ Rektörlüğü'nün Ek:3'de sunduğumuz yazısında bildirilen bilirkişiler Doç.Dr. M. Şerif KAVŞAOĞLU ile Doç.Dr. Yavuz YAMAN ilave olarak üçüncü ismin belirlenmesi sorununu görüştük. Ankara 13. Asliye Hukuk Mahkemesinin Sayın Yargıcı 3. bilirkişi ismi konusunda ODTÜ Genel Sekreteri ile telefon görüşmesi yaptıklarını ve üçüncü ismin buradan gönderilecek kişi olacağını davacı vekili olan Av. Nusret SENEM'e söyledi. Bunun üzerine üçüncü ismin belirlenmesine kadar, o gün, bilirkişi ücretini, sürenin de henüz başında bulunmaak sebebiyle yatırmadan ayrıldık.

04.03.1997 günü ikinci kez, bilirkişinin ismen belirlenmiş olup olmadığını öğrenmek ve ücreti yatırmak gayesi ile Ankara 13.

Asliye Hukuk Mahkemesi kalemine gidildiğinde Sayın Hakimin de orada bulunduğu esnada durumu sorduk. Sayın Yargıç, bu defa üçüncü bilirkişinin mutlaka bir pilot olması gerektiği, bu kişinin İstanbul'da bulunan özel bir uçak şirketinde çalışan ve sayın yargıç tarafından bizzat tanınan bir pilot olacağını, Av. Nusret Senem'e, Av. Mehmet Cengiz'in de tank olduğu diyalog esnasında bildirdi.

Ankara 13. Asliye Hukuk Yargıcı Sayın Üzeyir TERMELİ 24.02.1997 tarihli celsede vermiş bulunduğu ara karardan dönmüş bulunuyordu. Bu keyfi uygulama nedeniyle bilirkişi ücretini hakimliğin kendi ara kararına uymasını sağlamak için yatırmaktan vazgeçtik.

Hakim vermiş olduğu ara karara uymakla mükelleftir. Bu mükellefiyete uyulmamıştır. Hakimliği, bu mükellefiyete uyması konusunda ikna edebilmek ve iyiniyetimizi göstererek atılan hatalı adımdan vazgeçmesi konusunda olanak yaratmak gayesi ile davacı vekili ve davalı vekili olarak bir araya gelerek 11.03.1997 tarihli bir dilekçeyi mahkemeye birlikte imza ederek verdik. (Ek: 5)

Dilekçede yasal durumu hatırlatarak yapılan uygulamanın "gerek taraflarda ve gerekse davaya karşı hassas olan kamuoyunda kuşku ile karşılanabileceği" ifade edildi. Dilekçemizde HUMK'nun 276. maddesinde "Ehlivukuf, iki taraf ittifak etmedikleri halde tahkikat hakimi tarafından intihap olunur" amir hükmü uyarınca ODTÜ Rektörlüğü tarafından bildirilen ve isimleri Ek: 3'de sunduğumuz belgede yazılı bilirkişiler üzerinde ittifak ettiğimizi, üçüncü bilirkişi ihtiyacı duyuluyor ise bu kişinin de ODTÜ Rektörlüğünden istenmesini, ODTÜ Rektörlüğü tarafından saptanacak isim üzerinde de ittifak ettiğimizi hakimliğe bildirdik. İlave olarak da bilirkişi ücretinin "Bilirkişi heyeti ismen oluşturulduktan sonra bizarur yatırılacağı"nı ifade ettik.

Bu talebimiz duruşmanın yapıldığı bugün 15 Mayıs 1997 tarihine kadar yerine getirilmemiştir. Aksine, dilekçemizi vermemizden sonra ara karardan rücu edilmesi isteğimiz 18.03.1997 tarihinde karara bağlanmış (Ek: 6 tutanak) ve reddedilmiştir. Üzerinde ittifak ettiğimizi bildirdiğimiz ve ODTÜ Rektörlüğü'nden istenmesini talep ettiğimiz 3. bilirkişi konusunda bir karar verilmemiştir. Dilekçeyi birlikte sunduğumuz gün davacı ve davalı vekili olarak bizlere üçüncü kişinin pilot olacağı sayın hakim tarafından ısrarla söylenmeye devam edilmiştir. Yasanın 276. maddesi ve taraflar olarak bilirkişiler üzerinde ittifak ettiğimizi bildirmemiz görmezden gelinmiştir. Bu ısrarı anlamakta güçlük çekmekteyiz. Sayın Yargıç bilirkişilerden birinin pilot olmasında madem ısrarlıdır, dosyada mahkemece istenmesi üzerine Anadolu Üniversitesi tarafından bildirilen bilirkişilerden, biri pilot öğretmendir. Bu kişiyi bilirkişi heyetine dahil edebilirlerdi. (Ek: 7)

Bu yapılmadığına ve bilirkişiler üzerinde taraflar olarak ittifak ettiğimize göre üçüncü bir birirkişie gerek görülüyor ise ilgili üniversiteden isim bildirmesinin istenmesi ve dosyamızın, ara karar uyarınca bilirkişilere verilmesi gerekirdi.

III- HAKİM ÜZERİNDE AĞIR BASKI BULUNMASI VE HUKUKA UYGUN KARAR VERECEĞİNE OLAN GÜVENİMİZİN TAMAMEN YOK OLMASI SEBEBİYLE REDDİ HAKİM İSTEMİNDE BULUNUYORUZ:

04 Mart 1997 günü Ankara 1 No'lu Devlet Güvenlik Mahkemesi'ndeki bir duruşmaya birlikte katıldığım Av. Mehmet CENGİZ ile beraber Ankara 13. Asliye Hukuk Mahkemesi kalemine gittik. Ankara 13. Asliye Hukuk Mahkemesi'nin sayın yargıcı da buradaydı.

a) ODTÜ Genel Sekreterliğinden telefonla bilirkişi ismi bildirmelerinin istenmiş olduğunu hatırlatarak, bilirkişi ismi bildirilip bildirilmediğini sordum. Sayın hakim cevaben isim bildirilmediğini, zira buna gerek de bulunmadığını, İstanbul'da özel bir uçak şirketinde çalışan iyi tanıdığı bir pilotu üçüncü bilirkişi olarak heyete dahil edeceğini ifade etti.

Yeniden bunu kabul etmediğimizi, dava üzerinde etkileme çabaları bulunduğunu, verilen ara karara uyalması gereğini kendilerine söyledik.

Sayın Hakim bunun üzerine Av. Mehmet Cengiz'in de tank olduğu şu cümleleri dile getirdiler:

"Üzerimde ağır baskı var", "Bilirkişi raporu hatalı, benim kanaatimce bu uçak plotaj hatasından d üşmüştür". "Pilotlar planör uçuşu ile inebilirlerdi, bunu yapmamışlardır", "Güvendiğim bir pilot arkaadaşımla konuştum, böyle söylüyor.", "bilirkişi olarak bir pilot şart".

Bu sözler, kalem personelinin yanında ceryan etti. Ancak duyup duymadıkları konusunda bir bilgi sahibi değilim. Fakat Av. Mehmet Cengiz bu olaya doğrudan tanıktır. Sayın yargıçla aramızda geçen bu diyaloga katılarak, fikir söyleyerek tank oldu.

Hakimliğin yukarıda ifade edilen sözleri karşısında artık bu davaya bakması mümkün değildir. Kendi ifadelerinden de anlaşılacağı gibi bazı karanlık güçler tarafından kendisine baskı yapıldığı ortaya çıkmıştır.

Dava ve olay konusunda ihsas-ı reyde bulunmuştur. Olayın plotaj hatasından kaynaklandığı fikrinde olduğunu beyan etmiştir.

Hepsinden önemlisi, dava ile ilgisi bulunmayan, bilirkişi de olmayan, kimi “dostları” ile dava konusunda görüşmeler yapmış olduğunu açık şekilde ifade etmiştir.

Bu şartlarda HUMK’nun 29/2-6. madde ve fıkraları uyarınca hakim tarafsızlığını yitirmiştir.

b-) Sayın yargıç ile yapılan yukardaki görüşmeyi müvekkilem Saim Sezgiler’e ifade ederek, bilirkişi ücretini yatırmadığımı bildirdim. Bunun üzerine kendileri sayın yargıçla görüşme yapmışlar, bu görüşmede müvekkilem 24.02.1997 tarihli celsede verdikleri arakarara uymaları halinde bilirkişi ücretini yatıracığını ifade edince, ısrarla bir pilotun heyete dahil edileceğini cevabını almıştır. Bu görüşme esnasında “Avukatınız size yanlış bilgi veriyor” şeklinde bizi suçlayan bir beyanda bulunan sayın hakim bu davranışı ise bir yargıç tarafından asla başvurulmaması gereken yanlış bir tutumdur.

c-) 11 Mart 1997 günü davalı şirket vekili Av. Mujdat Balı ve davacı Vekili Av. Nusret Senem tarafından birlikte hazırlanıp ortak olarak imzalanan dilekçe, birlikte götürülerek Ankara 13. Asliye Hukuk Yargıcına makamında verilmiştir. Makamda “Üzerimde ağır baskı var” sözü nedeniyle müvekkilem Saim Sezgiler’e “Avukatınız size yanlış bilgi veriyor” şeklinde beyanda bulundukları Av. Nusret SENEM tarafından hatırlatılmıştır.

Bu defa “Üzerimde ağır baskı var” sözünü söylediğini kabul etmişler ve bunu manevi baskı manasında söylediklerini ileri sürmüşlerdir.

Yukardaki sözleri davaya bakan bir hakimin söylemesine yasal olanak yoktur. Kendilerine de bu husus sürekli hatırlatılmıştır.

Hakimliğin bu sözleri manevi baskı altında söylemesi gerçek değildir. Olayın mahiyetinden de açık olarak anlaşılmaktadır. Çünkü tarafların davanın karara bağlanması talebi vardır. Bilirkişi raporuna bir itirazları bulunmamaktadır. Eğer isterlerse “davadan feragat” olanakları vardır. Bu durumda manevi baskıdan söz edilmesi mümkün değildir. Baskının ne olduğu bellidir. Tevil kabul etmeyecek kadar açık söylenmiştir.

d-) Bu davada Ankara 13. Asliye Hukuk Yargıcının sağlıklı bir karar kurması, tarafsız davranması mümkün değildir. Güvenimiz kalmamıştır. Sunduğumuz belgeler ve isimlerini belirttiğimiz tanıkların dinlenmesi dileğindeyiz.

Tanıklar:

1-) Av. Mehmet Cengiz, Meşrutiyet Cad. 20/3 Bakanlıklar/ANKARA

2-) Av. Müjdat Balı: Adresi dosyadadır.

IV- DAVAMIZIN SONUÇSUZ BIRAKILMASI-CEZA SORUŞTURMASININ AÇILMASINI OLANAKSIZ KILMAK İŞTEYENLERİN İŞİNE YARAR:

Jandarma Genel Komutanı Org. Eşref BİTLİS, Emir Subayı Alb. Fahir IŞIK, P.Bnb. Yaşar ERAN, K.P.Yzb. Tuğrul SEZGİNLER, Asb.Bşçv. Emin ÖNER’in 17 Şubat 1993 günü yaşamlarını yitirdikleri olay konusunda yıllardır kamuoyunda izlediği önemli deliller ortaya çıkmıştır.

Bu olayın suikast olduğu konusunda en önemli delil hiç şüphesiz davamız dosyasındadır. Bu, İTÜ Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi öğretim üyelerinin 4 Kasım 1996 tarihli bilirkişi raporudur.

Bu belgenin karartılması çabaları olduğunu biliyoruz.

Org. Eşref Bitlis’in uçağının düşürülmesinden sonra yapılan hazırlık soruşturması dosyasında bulunan teknik raporlar da uçağın buzlanmadan düşmediğini kanıtlamışlardır.

Bu olayın ABD'li ve Çekiş Güç'teki bazı görevliler tarafından planlanıp Türk vatandaşı olan özel harpçilere ihale edilerek gerçekleştirildiği TBMM "Susurluk" Komisyonuna ifade edilmiş ve belgeleri verilmiştir.

Soruşturmalara katılan bir astsubay TBMM Komisyonuna olayı ve faillerini anlatmıştır. TBMM Komisyonu bu bilgi ve belgeleri ciddi bulmuş, dava dosyamızı incelemiş ve komisyon raporunda olayın suikast olduğu konusundaki kanaat, raporda yer bulmuştur. Genelkurmay ve askeri yetkililerin önemli bir kesimi olayın aydınlanmasını istemekte, dosyayı kapatanlara tepki duymaktadırlar.

Benzer bir incelemeyi iddiaları ciddi bularak, Başbakanlık Teftiş Kurulu yapmıştır.

İP Genel Başkanı Sayın Doğu Perinçek ise, olayın faillerinin kimler olduğunu açıklayacak kadar önemli belgeleri kamuoyuna sunmuştur. Başta Aydınlık Dergisi olmak üzere bütün basınımız, olayın üzerine titiz bir şekilde yürümüş ve sabotajı açığa çıkarmıştır.

Diyarbakır DGM'de bu olayın da açıklandığı, itirafların yer aldığı, bir çete davası açılmak üzeredir.

Bu nedenlerden dolayı "Ağır baskı" sözlerini anlamlı buluyoruz. Olayın karartılması yolunu açacak yanlışlara, gecikmelere tahammülümüz yoktur. Olanak bırakmamız düşünülemez. Ceza soruşturmasını sonuçsuz bırakma çabalarını, dosyanın ebediyen kapatılması manevralarını biliyoruz. Bunlara olanak bırakmayacağız.

SONUÇ VE İSTEK

HUMK'nun 29-37. Maddeleri uyarınca Ankara 13. Asliye Hukuk Mahkemesi'nin yargıcı 20708 Sicil Numaralı Sayın Hakim Üzeyir Termeli'nin reddi talebimizin kabulüne karaar verilmesini saygılarımla dilerim.
15.05.1997

Av. Nusret SENEM

EKLER:

- 1-) İstanbul Teknik Üniversitesi Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi Bilirkişi Heyetince düzenlenen 4 Kasım 1996 tarihli Bilirkişi Raporu
- 2-) 24.02.1997 tarihli Duruşma Tutanağı
- 3-) ODTÜ Rektörlüğü'nün, 29.3.1995 gün ve 552 Sayılı yazısı
- 4-) Davalı şirket vekilinin 26.02.1997 tarihli arakarardan Rücu istemini içeren dilekçesi
- 5-) Taraf vekillerinin birlikte imza ederek mahkemeye verdikleri ve bilirkişiler üzerinde ittifak ettikleri 11.03.1997 tarihli dilekçe
- 6-) 18.03.1997 tarihli Rücu istemini red kararı
- 7-) Anadolu Üniversitesi Rektörlüğü'nün 14 Haziran 1995 gün ve 1719 Sayılı, Bilirkişi isimleri bildiren yazısı

Fotoğraflar

ŞEHİT BİLGİ FORMU

SIRA NUMARASI : 6626
RÜTBESİ : Org.
ADI : EŞREF
DİĞER ADI : -
SOYADI : BİTLİS
BABA ADI : KEMAL
ANA ADI : SEHER
DOĞUM TARİHİ : 05.08.1933
ŞAHADETİ : 17.02.1993
MEMLEKETİ : MALATYA
SİCİL SIRA NO : 1952-54
MEDENİ HALİ : EVLİ
OLAY TARİHİ : 17.02.1993
OLAY YERİ : ANKARA-YENİMAHALLE
OLAY AÇIKLAMASI : GOREVE GİDERKEN UÇAK KAZASINDA ŞEHİT
DEFİN YERİ : ANKARA
TABLET NUMARASI : 306
TABLET SIRA NO : 4
RESİM SAYISI : 62
FİLM SAYISI : 1
MEKTUP SAYISI : 0
RESİM SIRA NO : 1007



ŞEHİDİN İSMİ VERİLEN YERLER

YER	İL	İLÇE	ADRES
KIŞLA	ANKARA	MERKEZ	J. LOJİSTİK K. LİG/GÜVERCİNLİK
KAVŞAK	AYDIN	MERKEZ	
TESİS	DIYARBAKIR	MERKEZ	
BİNA	ERZİNCAN	MERKEZ	
BULVAR	ERZURUM	MERKEZ	
KAVŞAK	İZMİR	BALÇOVA	
PARK	KOCAELİ	GEBZE	
OKUL	MALATYA	MERKEZ	
CADDE	MALATYA	YEŞİLYURT	



Teğmen Eşref Bitlis.



Eşi Şükran Hanım'la
nikâh günü.



Bir tekne gezisinde.



Dönemin Cumhurbaşkanı Turgut Özal'la.



Dönemin İçişleri Bakanı İsmet Sezgin'le
yurtdışı temaslarda bulunurken...

Şehit Org. Eşref BİTLİS'in ismi, Ankara İli, Merkez ilçesi, Güvercinlik semtinde bulunan Jandarma Lojistik Komutanlığı'na verilmiş olup, kışlanın adı Orgeneral Eşref BİTLİS Kışlasına dönüştürülmüştür.



Şehit Org. Eşref BİTLİS'in ismi, Erzurum İli, Merkez İlçesi'nde bulunan bulvara verilmiş olup, bulvarın adı Şehit Org. Eşref BİTLİS Bulvarına'na dönüştürülmüştür.



Şehit Org.Eşref BİTLİS'in ismi, Malatya İli, Merkez İlçesi'nde bulunan liseye verilmiş olup, lisenin adı Şehit Orgeneral Eşref BİTLİS lisesine dönüştürülmüştür.



Jandarma Genel Komutanı Org. Eşref Bitlis'in uçağı kaza sonucu mu düştü, yoksa bir suikast mı söz konusuydu? Araştırmacı-gazeteci Cüneyt Özdemir, Bitlis'in şaibeli ölümünü yıllar sonra bir kez daha araştırıyor, yeni iddialar ve yeni bulgularla karanlığa yeniden ışık tutuyor.

"1990'lar, karanlık yıllar olarak tarihe geçti. Özellikle yolu Diyarbakır'dan geçen subaylar ya suikast sonucu ya da şaibeli kazalar nedeniyle öldüler.

Komutan'ın Şüpheli Ölümü'nü bugün bir kez daha okuduktan sonra umarım siz de benim kadar bütün bu ölümlere şüpheyile bakıyorsunuzdur. Şüphe faydalıdır... Özellikle komplo teorileri yerine gerçeklere itibar eden bir gazetecilik şüphesi tarihin unutkanlığına mahkûm edilen pek çok 'kahramanı'nın kırılan onurlarının itibarını iade için şık bir madalyadır. Demokratik bir Türkiye özlemiyle..."



1970'te Ankara'da doğdu. AÜ İletişim Fakültesi Radyo Televizyon Bölümü'nden mezun oldu. British Council bursuyla Londra'da "multimedya" konusunda çalışmalar yaptı. "32. Gün" haber programında, atv haber merkezinde çalıştı. CNNTürk'ü kuran çekirdek kadroda yer aldı. 1999 yılından beri CNNTürk'te günlük olarak yayınlanan "beşN birK" programını hazırlayıp sunuyor.

Kız Kulesi Efsanesi, Meşin Yuvarlağın Türkiye Serüveni, Araba Sevdası, Festival, Herkesin Babasının Anlatacak Bir Hikâyesi Var, Paranın Seyir Defteri gibi pek çok belgesele imza atan Cüneyt Özdemir'in, *Onlarlaydım Ama Onlardan Değildim*, *Cehennem Kafesi-Guantanamo*, *Önemli İşler Dairesi* adlı araştırma kitaplarının yanı sıra *Ruh Hali*, *Düşsesi*, *Ratingsız Sohbetler*, *Flu*, *Ah Benim Yarım Aklım* gibi deneme ve tasarım kitapları yayımlandı.