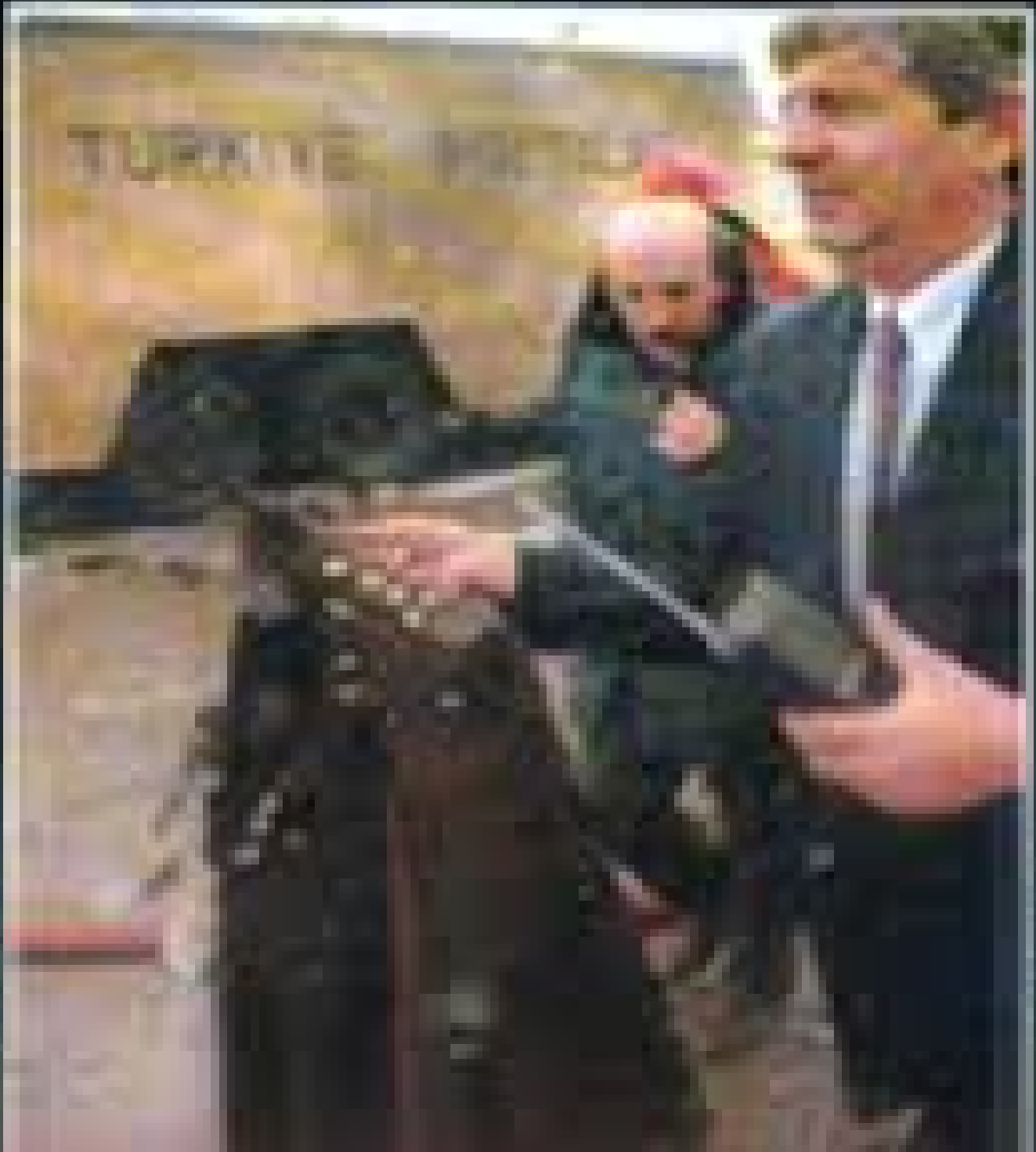


ADNAN AKFIRAT

Eşref Bitlis Suikastı

Belgesel



AKFIRAT

ADNAN AKFIRAT

Eşref Bitlis Suikastı

SUNUŞ

SEVİNİLEMEYEN GAZETECİLİK BAŞARISI

Araştırmaya Nasıl Başladık?

Orgeneral Eşref Bitlis'in uçağı düştüğünde, 2. disk kayması ameliyatımn.nekahet döneminin son günlerini yaşıyordum. Bel fitiğı diye de bilinen hastalığın en rahatsız yanı, sürekli yatay pozisyonda durma zorunluluğudur. Bu durum, bütün kanalların televizyon haberlerini daha sıkı izleme olanağı yaratıyor. Bitlis'in uçağının düştüğü haberi üzerinde en fazla duran, o zamanlar Ahmet Özal'ın denetimindeki Kanal 6'ydı. Kanal 6 iki gün boyunca, sık sık Bitlis'in Özal'la birlikte çekilmiş görüntülerini ekrana getiriyordu. Kanal 6, Genelkurmay'ın, uçağın kaza sonucu düştüğü açıklamasına kuşkuyla yaklaşıyordu. Zaten hemen ardından Cumhurbaşkanı Turgut Özal'ın kardeşi, eski bakan Yusuf Bozkurt Özal, Bitlis'in suikasta uğradığı açıklamasında bulundu. Sabah gazetesi, Eşref Bitlis'in ölümü konusundaki haberi verdiği 18 Şubat 1993 tarihli sayısında, bir teknik inceleme yapılmadan, "Sabotaj değil kaza" manşetini kullanması da dikkatimi çekmişti. Bu iki olayı ajandama not ettim.

Bitlis'in ölümü konusunda Aydınlıkçıların ne dediği kamuoyuna olayın hemen ardından ulaşmamıştı. O günlerde, Aydınlık'ı günlük olarak yayımlamak için, 2000'e Doğru dergisinin yayınına ara vermiştik. Bütün 2000'e Doğru ekibi, günlük gazeteye hazırlanıyordu. Ayağa kalkınca, yoğun koşuşturmanın içine ben de katıldım. Çok kısıtlı olanaklarla, emekçilerin birikimine dayanarak bir günlük gazete çıkarma uğraşı, Bitlis'in ölümünün üzerine sığacağı sığasına gitmemizi önledi.

Dosyanın Kapatıldığı Haberini İlk Aydınlık Verdi

Ama olay, Aydınlık'ın Haber Araştırma biriminin gündemine girmişti. Bilgi topluyor, Genelkurmay'ın yürüttüğü soruşturmanın verilerini öğrenmeye çalışıyor, Bitlis'in kaybının sonuçlarını araştırıyorduk.

Aydınlık 1 Mayıs 1993'te yayına başladı. Daha 2. günde, bütün yayın organlarından önce, Genelkurmay'ın, Orgeneral Bitlis'in ölümüyle ilgili soruşturmayı rafa kaldırdığını duyurduk. Aydınlik'ın Ankara İstihbarat şefi Soner Yalçın imzalı haberin başlığı, "Eşref Bitlis dosyası kapatıldı" idi. Olayı soruşturan Kara Kuvvetleri Askeri Savcılığı'nın Kovuşturmaya Yer Olmadığı kararının tarihiyse 5 Mayıs 1993'tü. Genelkurmay'ın, olayın üstünü örttüğünün resmi bir kanıtı olan KKK Askeri Savcılığı'nın dosyayı kapatıp, ölen pilotları suçlayan kararı, Aydınlik dışında hiçbir yerde yayımlanmadı. Medya da olayın üstünü örtmüştü.

Aydınlık'ın Yayın Çizgisi Bitlis Suikastına Götürdü

Bitlis'in ölümünden iki ay sonra, Cumhurbaşkanı Turgut Özal da, bütün yönleriyle aydınlığa kavuşmamış bir şekilde öldü. Başbakan Süleyman Demirel, Cumhurbaşkanı olmuş; Başbakanlığa, bir ABD vatandaşı, bir CIA görevlisi paraşütle indirilmişti. Haziran 1993'teki DYP Kongresi'nden, Tansu Çiller Genel Başkan olarak çıkınca, Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş'in görev süresi bir yıl uzatıldı. Güreş, her zamankinden daha fazla kamuoyunun önüne çıkıyordu.

1993, Kürt sorununda ABD'nin sürece en fazla etkin olduğu yıl oldu. ABD inisiyatifiyle bir ateşkes ilan edildi. PKK Washington'da geniş bir büro oluşturdu. Faaliyetlerinin önemli bir bölümünü, "diplomasi"ye hasretmeye başladı.

Aydınlık, tam da bu kritik dönemde günlük olarak yayınlanmaya başladı. Ve, ABD'nin yalnızca ülkemizdeki Cumhuriyet Devrimi kazanımlarını yıkma operasyonuna değil, bölgemize yeni nizam getirmek için yürüttüğü kapsamlı faaliyetlerine güçlü bir projektör tuttu.

İşçi Partisi'nin belirlediği analizle, Türkiye'nin içinden geçtiği dönem net bir şekilde belirlenmiş, emekçi inisiyatifiyle hayat bulan, emekçi davasının günlük sesi olma görevini benimseyen Aydınlik, mücadele hedefinin başına ABD emperyalizmini yerleştirmişti. Susurluk ve 28 Şubat MGK kararları sonrasında çok geniş kesimlerin takdirini toplayan siyasi çizginin püf noktası, bu net antiemperyalizmdir. Cumhuriyet tarihinin en önemli cinayetlerinden birini, Bitlis Suikastı'nı aydınlatma başarısının ardında bu yayın çizgisi vardır.

Binbaşı Ersever Yayınının Arkası Geldi

Çiller Özel Örgütü tarafından şüpheli bir şekilde öldürülen Jandarma İstihbarat Binbaşı Ahmet Cem Ersever'in ilk kez Aydınlıkta yayımlanan açıklamalarıyla, Jandarma Genel Komutanlığı ve ordu içinde bir mücadele olduğu bir kez daha gündemimize girmişti. Bitlis'in ölümü konusundaki kuşkulardan ortadan kaldırmak için araştırmalarımızı yoğunlaştırdık. Serbest gazeteci Hüseyin Çelebi'nin önemli desteği oldu. Ordu içinde geniş çevresi bulunan Çelebi, her gün yeni bir bilgi, kanıt getiriyordu. Bitlis'in ölümünün kaza değil sabotaj olduğuna kanaat getirmiştik. Ankara Büro şefi Hikmet Çiçek'in, Eşref Bitlis'in çok yakınındaki bir kurmay subay ile yaptığı görüşme, olayın siyasi çerçevesini çiziyordu. Aydınlık'ın daha sonra bir dizi halinde sürdürdüğü yayınının ilki, 18 Eylül 1993 günü manşetten yayımlandı: "Kaza değil suikast." 19 Eylül gününce, Jandarma Genel Komutanlığı'ndaki kurmay subayın sözlerini manşetten verdik: "ABDPKK ilişkisini kanıtlayan Bitlis öldürüldü."

Saime Sezginler'in Müthiş Çabası

Aydınlık'ın yayını geniş yankı yarattı. Uçağın ikinci pilotu Kurmay Yüzbaşı Tuğrul Sezginler'in ablası Saime Sezginler, hemen bizi aradı. Saime Sezginler bir devlet hastanesinde eczacıydı. Şimdi emekli. Uçağın buzlanma sonucu düştüğüne bir an dahi inanmamış. Kendi başına olayın üzerine gitmek için çırpınıyordu. Saime Hanım, Genelkurmay'ın ve Sabah gazetesinin, pilotları suçlamasına ise isyan ediyordu. Sabah 'a mahkeme kanalıyla tekzip yollamış, ama yayımlanmamıştı. Sayın Sezginler, elindeki bütün belge ve bilgileri Aydınlık'a verdi. Birlikte araştırmaya giriştik. Emekli ve muvazzaf pilot subaylarla, hukukçu subaylarla, uçak mühendisleriyle, öğretim üyeleriyle çok sayıda görüşme yaptık. Emekli Tümgeneral Sayın Arslan Öner'in cesur tavrı ve derin bilgisi, bize büyük güç verdi. Sayın Öner'in adını vererek yaptığı değerlendirmeler "buzlanma ve pilotaj" yalanını çürüttü. Aydınlık'ın ABD temsilcisi Latif Bolatoğlu'nun, düşen uçağı ve motorları satan şirket yetkilileriyle görüşmesi, Genelkurmay'ın açıklamasını kesinlikle yalanlıyordu. Arkası çorap söküğü gibi geldi. Bunların hepsi elinizdeki kitapta yer alıyor.

Büyük baskılara karşın Saime Hanım cesaretle üzerine gitti. Olay biraz daha kamuoyuna mal oldu. TBMM Faili Meçhul Cinayetleri Araştırma Komisyonu, Bitlis ve pilotların ölümünü faili meçhul olarak niteleyip araştırma kapsamına aldı.

Sezginler ailesi, Aydınlık'ın önerisiyle Avukat Nusret Senem'e vekâlet vererek dosyanın açılmasını istedi. Bu olayın üstünü örtme çabasının üstesinden gelmek için uçağı satan ABD'li şirket aleyhine ve Milli Savunma Bakanlığı aleyhine tazminat davaları açtı. Davalar olayın üstündeki sis perdesinin biraz daha aydınlanmasını sağladı.

Şevket Kazan'ın Esenboğa'daki Demeci

Bitlis suikastının, üzerinden üç yıl geçtikten sonra yeniden güncelleşmesi, RP'li Adalet Bakanı Şevket Kazan'ın, Bağdat'a uçmak üzereyken Esenboğa Havaalanı'nda yaptığı açıklamayla başladı. Kazan, Bitlis'in uçağının düşmesine ilişkin davayı yeniden açacaklarını açıkladı.* Hemen ardından Milliyet gazetesi, Bitlis'in uçağının düşmesini manşetine çıkardı. Şule Çizmeci'nin hazırladığı haberde, üç günlük bir diziyile, davadaki kuşkular gündeme getirildi. Yeni Şafak ve diğer İslamcı basın da, konuyu bir kez daha sayfalarına taşıdılar. 32. Gün programı, Bitlis olayını dosya olarak ele aldı.

* Açıklama için bkz. "Org. Eşref Bitlis'i Çekiç Güç Öldürdü", Hürriyet, 11 Ağustos 1996.

Cüneyt Özdemir'in hazırladığı haberde, uçağın düşmesinden bir gün önce, nöbette hangar yakınında pilot üniformalı bir astsubayı gördüğünü söyleyen Ordonat Er Tahir Metin ile röportaj yayınlandı. 32. Gün, Bitlis'in uçağının düşmesiyle Söylemezler Çetesi içinde yer alan astsubaylar arasında bir bağlantı kurdu.

İşçi Partisi'nin Tayin Edici Çabası

Uçağın düşüşünü inceleyen İTÜ öğretim üyelerinden oluşan Bilirkişi Heyeti'nin, sabotaj olasılığına vurgu yapan raporuyla Bitlis suikastı daha yaygın bir şekilde tartışılır hale geldi. Bu süreci hızlandıran bir önemli etkense, İşçi Partisi'nin davanın takipçisi olmasıydı. İP Genel Başkanı Doğu Perinçek, basın toplantıları düzenleyerek, televizyon programlarına katılarak CIA suikastını, ardındaki amacı geniş kitlelere duyurdu.

Nitekim, Perinçek'in başvurusu üzerine, TBMM Susurluk Araştırma Komisyonu Raporu'nda da Bitlis Suikastı'na bir bölüm ayrıldı ve araştırılması gereken şüpheli cinayetler arasında sayıldı.

Kolektif Emeğin Gücü

Bu kitaptaki bilgiler kolektif çalışmanın ürünü. Aydınlık'ın İstanbul ve Ankara bürosundaki arkadaşlarımızın, ABD'den Latif Bolatoğlu'nun emeği sonucu giz perdesi aydınlanabildi. Karınca çalışkanlığının temsilcisi, dizgicimiz sevgili Gönül Abla ve arşivin cefakâr şefi Fahir Özer dahil. Çok önemli birçok gerçeğe Aydınlık Ankara Temsilcisi Hikmet Çiçek'in ve İP Merkez Komitesi Üyesi Avukat Nusret Senem'in çabalarıyla ulaşılabildi.

Aydınlık'ın Genel Yayın Yönetmeni Ferit İlsever'in cinayeti ortaya çıkarmada gösterdiği ısrarı, dirayeti tayin ediciydi. Bu kitap da Yazı İşleri Müdürümüz Feyza Perinçek'in araştırma ve yazım sırasındaki büyük desteğiyle ortaya çıktı.

Gazetecilik Başarısı Bizi Sevindirmiyor

Jandarma Genel Komutanı Orgeneral Eşref Bitlis, 17 Şubat 1993'te, uçağına yapılan sabotaj sonucu yaşamını yitirmişti. Başlangıçtaki teşhis, sabotaj değildi tabii. "Buzlanma sonucu kaza" denmişti. Hem de zamanın Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş tarafından. Bitlis'in ölümünün üzerinden dört yıl geçti. İşçi Partisi ve Aydınlık dergisi, uzun araştırmalardan sonra gerçeği ortaya çıkardı. Artık kimse "kaza" diyemiyor. Refahyol hükümetinin Adalet Bakanlığı koltuğunda oturan Şeriye Nazırı dahil. En Batı yanlısı yayın organlarında bile, "ciddi iddia" ifadesi kullanılıyor.

Kuşkusuz Aydınlık bir büyük gazetecilik başarısı sergilemiştir. Ama bu, bizi sevindirmiyor. Keşke gerçekten kaza olsaydı...

1 Ekim 1997 İstanbul Adnan Akfırat

GİRİŞ

Bitlis Cinayetinin Faturası

Türkiye'de şimdiye dek belli sayıda subay siyasi cinayete kurban gitti. Kuşkusuz en çok ses getiren, Jandarma Genel Komutan Orgeneral Eşref Bitlis'in katledilmesi idi. Orgeneral Bitlis, suikasta uğrayan subayların en üst rütbelisi.

Bir kuvvet komutanının, "müttefikimiz" ABD tarafından tertiplenen bir suikasta kurban gitmesinin vehameti ortada. Sonuçları da sarsıcı

oldu. Türk Silahlı Kuvvetleri ve Türkiye halkına bu suikastın faturası daha fazla ölüm, daha fazla bağımlık biçiminde ödetildi.

Cumhuriyetimiz de bu saldırıdan yara aldı. Ne yazık ki, Anayasal görevi Türkiye Cumhuriyeti'ni dış ve iç tehlikelerden korumak olan dönemin Genelkurmay Başkanı, bir kuvvet komutanının ölümünün üzerini örttü.

Subay Cinayetleri

Orgeneral Bitlis'e gelinceye dek, cinayete kurban gidenler emekli subaylardı. MİT Müsteşarı emekli Koramiral Bahattin Özülker, bu subaylardan biri. 12 Eylül'e giden süreçte bir dönüm noktası olan bu cinayet, hâlâ aydınlanamadı.

1933'te Deniz Harp Okulu'nu bitiren, 1964'te Donanma Komutanı, 1966'da Genelkurmay İstihbarat Başkanı olan "Arnavut Bahattin", Bülent Ecevit Başbakan iken MİT Müsteşarlığı'na atandı. Koramiral Özülker, MİT'teki CIA'cı ekibi temizleme hazırlıklarını tamamlamıştı ki, 26 Eylül 1974'te, Samsun'da görev gezisi sırasında zehirlenerek öldürüldü. Emekli Koramiral Bahattin Özülker cinayetini perdelemek için "kalp krizi" yalanı kullanıldı.

12 Eylül darbesinin ardından, tutuklu bulunduğu Mamak Askeri Cezaevi'nde öldürülen, MİT'te görevli Hava Albay Turan Çağlar'ın katlinde de, aynı yöntem başvuruldu: Kalp krizi.¹

DevSol'un Üstlendiği General Cinayetleri

1990'dan sonra subay cinayetleri yoğunlaştı.

29 Temmuz 1992'de evinde saldırıya uğrayan Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'ndan emekli Oramiral Kemal Kayacan'ın, 30 Ocak 1991'de Başbakanlık önünde suikasta uğrayan Jandarma Asayiş Kolordu Komutanlığı'ndan emekli Korgeneral Hulusi Sayın'ın, 23 Mayıs 1991'de bu görevden istifayla ayrılıp emekli olan Korgeneral İsmail Selen'in ve geçmişi hakkında konuşmaya hazırlanan 12 Mart'ın ünlü Kontrgerillacısı Emekli Tümgeneral Memduh Ünlütürk'ün 7 Nisan 1991'de evinde öldürülmesi, DevSol tarafından üstlenildi. Kamuoyu, DevSol'un açıklamalarını kuşkuyla karşıladı. En yetkili ağızlar bile, DevSol'un, bu cinayetlerin ancak taşeronu olabileceğini kaydettiler. İnfaz kararını veren güç ise hep karanlıkta kaldı.

Org. Bitlis'in Katliyle Muvazzaf Subay Cinayetleri Başladı

Türkiye'nin yakın tarihinde bir karabasan olan 1993 yılıyla birlikte, muvazzaf subayların siyasi cinayetlere kurban edilmesi dönemi başladı. 17 Şubat 1993'te yaşamı sona erdirilen Orgeneral Eşref Bitlis'in kurmay heyetinde yer alan bir dizi Jandarma subayının katli de araştırılmayı bekliyor: PKK'nin uzun menzilli suikast silahıyla katlettiği söylenen Jandarma Tuğgeneral Bahtiyar Aydın'ın (22 Ekim 1993); intihar ettiği 1

1 Bkz. Talat Turhan, Doruk Operasyonu, Sorun Yayınları, İstanbul, 1989, s. 4142.

söylenen Jandarma Albay Kazım Çillioğlu'nun (3 Şubat 1994); çatışmada öldüğü ileri sürülen Jandarma Albay Rıdvan Özden'in (15 Eylül 1995) ölümü, esrarını koruyor. Jandarma'da, Orgeneral Bitlis'in yakın ekibi diye adlandırılan subayların art arda yaşamlarını yitirmeleri ve her birinde kuşkulu pek çok noktanın bulunması dikkat çekici. Org. Bitlis suikastının çözülmesi, bu cinayetleri de aydınlatacaktır.

Bu dönemde, 5 Kasım 1993'te, iki arkadaşıyla birlikte cesedi Ankara çıkışında bulunan istihbaratçı emekli Jandarma Binbaşı Ahmet Cem Ersever cinayeti de, başka bir muamma. Ersever'in Bitlis suikastındaki konumu, 7. Bölüm'de irdeleniyor.

“Müttefik”in Ağır Suçu

Org. Eşref Bitlis'in öldürülmesi, Muz Cumhuriyetleri'nde sıkça görüldüğü gibi, devlet içindeki klikler savaşının bir sonucu mu? Ya da ordunun tepesine çıkmak için kıran kırana süren bir çatışma mı suikasta neden?

Dışarıdan bakanlar, Cumhuriyet'in kuruluşundan bu yana ülkenin siyasi yaşamına damgasını vuran bir kuruluşun içinde, bu tür hesaplaşmalar olur diye düşünebilir. Ancak burada söz konusu olan, bir makam kapma savaşının vahşice sürdürülmesi değil. Kaldı ki, Türk Silahlı Kuvvetleri'nde böyle bir gelenek yok.

Eşref Bitlis cinayeti, bir Yeni Dünya Düzeni suikastıdır. Adını net koyalım, “müttefikimiz” Amerika Birleşik Devletleri'nin cinayetidir. Bu gerçek, Türkiye Cumhuriyeti Genelkurmay Başkanlığı tarafından bütün ayrıntılarıyla saptanmıştır. Kitabımızda bunun kanıtlarını sergiliyoruz.

“Çökert ve Kullan” Stratejisinin Taktik Adımı

Org. Bitlis'in katli, ABD'nin eksen ülke olarak belirlediği Türkiye'de, ayak bağı olacak büyük bir engeli temizleme operasyonudur. ABD bu cinayetle, Kürt sorununu globalleştirme ve Türk defini gerçekleştirme şansını elde etti. Genelkurmay'da merkezileşen ulusalcı güçleri geçici olarak gerilettiler. Aynı zamanda, ellerini elinde tuttuğu Özel Savaş tırmandırdı. Kürt sorununu çıkmaza sokma hamlesinde başarıya ulaşması, ABD'ye büyük avantajlar sağladı. Bu hamle, ABD'nin, Türkiye için 80'li yılların ortasından itibaren belirlediği "Çökert ve Kullan" stratejisinde önemli bir taktik adım oldu.²

Çiller Özel Örgütü'nü Besleyen Cinayet

ABD bu yolla, Cumhuriyetin devlet aygıtını bertaraf etmek için örgütlenen Çiller Özel Örgütü'nün güç kazanmasının da önünü açtı. Bu örgütün, PKK'nin şiddet eylemlerini gerekçe göstererek palazlandığı bütün kanıtlarıyla ortaya çıktı.

ABD, bir taşla iki kuş vuruyordu: Özel Savaş tırmandırarak PKK'yi de iyice kucağına aldı. PKK'nin ırkçı terör eylemlerini kullanarak, devlet içinde yuvalanmış CIA denetimindeki örgütünü güçlendirdi.

Bu suikastta ölüm emrini veren makamın Türkiye dışında olduğunu saptadık. Org. Bitlis'in uçağına sabotajın, doğrudan, CIA'nın emrindeki bir birim tarafından yapıldığını ortaya çıkardık. Bu toplantıyı yöneten ABD görevlisi Adana Konsolosu Elisabeth Shelton, bu gerçek açıklandığı halde uzun bir süre diplomat kisvesiyle ülkemizde durabildi. Shelton'un ülkeyi apar topar terk etmesi, ancak Çiller'in iktidardan alaşağı edilmesiyle mümkün oldu.

Org. Bitlis'in parçalanmış cesedi, Güreş'in, son yılların en uzun genelkurmay başkanlığını garantiye aldı.

² Çökert ve Kullan Stratejisi için bkz. "Pentagon Raporu'nda Washington'un Türkiye Politikası: Çökert ve Kullan", Aydınlık, 12 Mart 1994. Raporun orijinali için bkz. Stephen J. Blank, Stephen C. Pelletiere, William T. Johnsen, Turkey's Strategic Position at the Crossroads of World Affairs, Strategic Studies Institute U.S. Army War College, Washington D.C., December 3, 1993.

Türkiye Sınırlarında Hükümranlığını Yitirdi

Bu durum, korkunç bir gerçeği de ortaya çıkarıyor. Türkiye devletini yönetenler, kendi sınırları içinde hükümranlıklarını

yitirmişlerdir. Bir Orgeneral, CIA tarafından katledilebilmekte, yöneticiler de olayın üstünü örtmektedir.

Tarihin cilvesine bakın, Genelkurmay Başkanı'nın, suikastı örtbas etmekle memur ettiği Kara Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Muhittin Fisunoğlu da, bir yıl sonra, ÇillerGüreş ekibince, ABD'nin isteği üzerine tasfiye edildi. Bitlis'i parçalara ayırarak ortadan kaldıran ABD, Fisunoğlu'nu bir omuz darbesiyle kenara attı.

“Bitlis Planı”nın Başarısı

Olay Türkiyemiz için utanç vericidir. Çünkü katledilen, bir orgeneralin canı değil, Türkiye'nin bağımsızlığı ve güvenliğidir. ABD yönetimi, Türkiye'yi denetim altına alma planlarına karşı durduğu, engeller çıkardığı için hedef almıştır Org. Bitlis'i. Bitlis, geleceğin Genelkurmay Başkanı'ydı ve Amerika, kendisi için tehlikeli görüyordu bu durumu.

ABD'nin, Org. Bitlis'i parçalara ayırarak yok etmeye varan hiddetinin nedeni, son dört yıldır yaşanan gelişmelerle, sonuçlarıyla ortaya çıkıyor. Kamuoyunda “Bitlis Planı” olarak bilinen, Kürt sorununa bölge ülkeleriyle birlikte çözüm bulma politikası, önemli mevziler kazandı. 1996 Eylül'ünde, Genelkurmay'ın destek verdiği Saddam HüseyinMesut Barzani anlaşmasıyla, Çekiç Güç'ün kara birlikleri ve yedi bin beş yüz CIA peşmergesi, apar topar bölgeyi terk etti. Bugün başarıya biraz daha yaklaşmıştır.

Özal'ın ve Demirel'in Sorumluluğu

1992 Sonbaharında İran, Suriye ve Türkiye Dışişleri Bakanları'nın “üçlü toplantısıyla su yüzüne çıkan “Bölgesel Çözüm” inisiyatifi, Irak'ın toprak bütünlüğünü sağlayarak, ABD'nin Kürt dev

letçiği projesini işlemez hale getirmeyi hedefliyordu. Bu politikanın en önemli ayağı, Kuzey Irak Kürtlerini Bağdat yönetimiyle anlaştırıp Çekiç Güç'ün bölgeden uzaklaştırılmasıydı. Silahlı direnişi bertaraf ettikten sonra, Kürt halkını kazanma adımı planlanmıştı. Org. Bitlis, bir askerden beklenmeyecek inisiyatifle, sivillerini giyip KDP lideri Mesut Barzani, KYB lideri Celal Talabani ile görüşüyor, HEP Genel Başkanı Ahmet Türk'le televizyon programlarına çıkıyordu.

Ne yazık ki, Süleyman Demirel başkanlığındaki DYPŞHP hükümeti, ABD'nin baskılarına boyun eğerek, Washington'un bu süreci baltalamasına göz yumdu. Nitekim, 1992 Baharında, Org.

Bitlis tarafından icra edilen büyük Kuzey Irak harekâtında elde edilen askeri başarılar, Cumhurbaşkanı Özal ve Başbakan Demirel'in müdahaleleriyle buza yazılmış yazı haline getirildi. Org. Bitlis, 1993 Baharı'nda, yeni bir harekâtın hazırlık aşaması nedeniyle Diyarbakır'a uçarken katledildi. Bu cinayet öncesinde Cumhurbaşkanı Özal'ın, Org. Bitlis'i, ABD yönetimine şikâyet ettiği Genelkurmay zabıtlarında bulunuyor.

Tansu Çiller'in Ortaklığı

Tansu Çiller, Org. Bitlis katletildiğinde Ekonomiden Sorumlu Devlet Bakanı koltuğundaydı. Ancak, 1967'den beri CIA görevlisi olarak çalışan Çiller'in en yakın mesai arkadaşı Elisabeth Shelton, Türkiye'deki cüretkâr eylemleri için sonuna kadar güvenebileceği bir Devlet Bakanı'na sahipti.³

Genelkurmay Karargâhı ile yakın mesai içindeki yetkili bir general, Org. Bitlis'i katleden Özel Harpçi subayların Çiller Örgütü'nde olduğunu Aydınlık'a açıkladı. Bitlis suikastı konusunda ordunun tavrını ortaya koyan bu tarihi röportajın tam metni kitabın 4. Bölüm'ünde yer alıyor.

Çiller, bu cinayetten tam üç ay sonra, DYP Genel Kongresi'nde, Shelton'ların sayesinde genel başkanlık ve başbakanlık makamına çıkarıldı. ABD'nin planlarını uygulamada artık daha etkili bir ko

3 Çiller'in CIA ilişkisi konusunda bkz. "İşçi Partisi Genel Başkanı Doğu Perinçek Açıkladı: Çiller, 1967'den Beri CIA Görevlisi", Aydınlık, 18 Mayıs 1997.

numdaydı. Çiller'in Başbakanlığından kısa bir süre sonra da Elisabeth Shelton, ABD'nin Kürt Masası olarak görev yapan Adana Konsolosluğuna atandı. ÇillerShelton ikilisi, GenelkurmayDışişleri bürokrasisinin, Kürt sorununu, Türkiye ve bölge ülkeleri çıkarına çözme adımlarının hepsini baltalamak için kendilerini bile riske attılar. Ama kaybettiler.

Cinayetin Üstünü Örtmek, Sömürge Olmayı Kabul Etmektir

Bitlis suikastı bir Yeni Dünya Düzeni cinayetidir. Failerini ortaya çıkarılıp cezalandırılmazsa, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin egemenliğinden söz edilemez. Geline aşamada cinayetin üzerini örtmek, eskilerin deyimiyle "müstemlekelige müstahak olmak"tır.

Türkiye'nin bağımsızlığından yana, ulusal onuru koruma çabasındaki bütün okurlarımızı, Bitlis cinayetini bütün boyutlarıyla açığa çıkarma, faillerini cezalandırma çabasına destek vermeye çağırıyoruz.

BİRİNCİ BÖLÜM UÇAK NASIL DÜŞTÜ?

Uçuş Ekibini Orgeneral Bitlis Seçmişti

Kurmay Pilot Binbaşı Yaşar Erian, sabah saat 06.30'da nöbetçi astsubay tarafından uyandırıldı. Günlerden 17 Şubat 1993, Çarşamba. Dışarıda hafif kar yağıyor. Kurmay Binbaşı Erian, her zaman olduğu gibi neşeyle takıldı astsubaya. O gün, çok sevdiği Jandarma Genel Komutanı Orgeneral Eşref Bitlis'i Diyarbakır'a götürecekti. Orgeneral Bitlis, onunla uçmak istemişti. Uçuş öncesindeki gece, Kara Havacılık Okulu Nöbetçi Amiri olmasına karşın bu isteği geri çevirmedi. Orgeneral Bitlis, çok güvendiği Kurmay Pilot Binbaşı Yaşar Erian'ın birinci pilot olmasını istemişti. Jandarma Genel Komutanı Bitlis, yaşamının tehlikede olduğunu bildiğinden, temkinliydi. Tam 2 ay önce, 17 Aralık 1992'de Kuzey Irak'a giderken, helikopteri Çekiç Güç uçakları tarafından taciz edilmişti. 2. Pilot, Kurmay Yüzbaşı Tuğrul Sezginler de, sıraya göre o gün uçuşu olmamasına karşın, Genel Komutan'ın tercihiyle ekipte yer almıştı. Kurmay Yüzbaşı Tuğrul Sezginler, Genelkurmay Başkanlığı'nın Çekiç Güç'teki ilk gözlemci subaylarındandı. Kuzey Irak'ta saptadıklarını doğrudan Orgeneral Eşref Bitlis'e rapor etmişti.¹

Binbaşı Yaşar Erian, saat 23.00'te, nöbetçi amiri odasında tek başına istirahat çekildi. Yatmadan önce, eşi Mahinaz ile bir telefon görüşmesi yaptı. Kar yağışı engel olmazsa Diyarbakır'a uçacaklarını söyledi. Sabah saat 09.30'da nöbeti devretti.

Bir gün önce, 10011 kuyruk numaralı Beechcraft 200 uçak ile saat 14.15 ile 15.00 arasında 45 dakika deneme uçuşu yapmışlardı.

1 Adnan Akfirat, "Pilot, Çekiç Güç Gözlemcisiydi", Aydınlık, 27 Eylül 1993.

Bitlis, Diyarbakır'a Neden Gidiyordu?

Demirel'nönü hükümetinin "Kürt realitesini tanıma" adımıdan sonra, Kürt sorununda bir dönüm noktasına gelinmişti. Org. Bitlis, sorunun çözümü için, ABD'nin Kuzey Irak'ta yarattığı vakumu

ortadan kaldırmaya birinci önceliği veriyordu. Bu amaçla, Irak Kürt örgütlerini Saddam Hüseyin ile anlaşmaya zorluyordu. Bu konuda ciddi bir mesafe kaydedilmişti. Irak yönetimi ve Kürtlerle anlaşarak nihai bir sınır ötesi operasyona hazırlanıyordu. Orgeneral Bitlis, bu çalışmaları denetlemek için, birkaç günlüğüne Diyarbakır'a gitmeyi planlamıştı. 16 Şubat Salı günü akşamı, makamındaki ziyarette İçişleri Bakanı İsmet Sezgin'e, hafta sonuna kadar bölgede kalacağını, bazı görüşmeler yapacağını ve bölgeyi gezeceğini söyleyip vedalaşmıştı.

Genelkurmay Başkanı Orgeneral Doğan Güreş, Bitlis'ten, İzmir'deki bir askeri seminere katılmasına eşlik etmesini istedi. Orgeneral Bitlis, "Diyarbakır daha önemli" diyerek İzmir'e gitmedi.

Jandarma Genel Komutanlığı, uçak tahsisi için Genelkurmay Başkanlığı'na başvurmuştu. Genelkurmay Başkanlığı, Kara Kuvvetleri Komutanlığı'na, Kara Kuvvetleri Komutanlığı da Kara Havacılık Okulu Komutanlığı'na, Orgeneral Bitlis'in Diyarbakır'a gitmesi için uçak vermesini emretmişti. 10011 sayılı uçağın tahsis edilmesini, Kara Havacılık Okulu Komutanı Tuğgeneral Armağan Kuloğlu istemişti.

1. Pilot Binbaşı Yaşar Erian, 2. Pilot Kurmay Yüzbaşı Tuğrul Sezginler ve uçuş teknisyeni Kıdemli Başçavuş Astsubay Emin Öner ile birlikte uçağı yerde ve havada denemişlerdi. Askeri deyimle "VIP uçuş" öncesi, uçuş kontrolü yapılması zorunluydu. Uçakta herhangi bir arıza görülmemişti. Uçak, Güvercinlik'teki Ulaştırma Grup Komutanlığı'nın hangarına çekildi. 10011 kuyruk numaralı Beechcraft 200 tipi uçak, aydınlatmanın yetersiz olduğu hangarda, içeride aynı cins bir başka uçak bulunduğu için kuyruk kısmı dışarıda kalacak bir biçimde park edilmişti.

Yüzbaşı Sezginler, Binbaşı Erian'a "Hava karlı görünüyor, gitmeyiz değil mi?" dedi. Binbaşı Erian'ın yanıtı, "Gitmeyiz herhalde, ama sen hazırlıklı gel" oldu.

Hangar Yakınında Kuşkulu Üniformalı

Kara Havacılık Okulu'nda, uçakların bekletildiği hangarda sürekli nöbet tutuluyor. Hangarın iç ve dış aydınlatması son derece yetersiz. Milyarlarca liralık uçakları korumak "Mehmetçiklerin dikkatine ve özenine bağlı. Hangar bölgesine girmek için işaret ve parolayı

söylemek zorunlu. Hangarın bulunduğu alanın yakınından bir yol geçiyor. Yolla hangarlar arasındaki duvar, bir insanın atlayıp geçebileceği kadar alçak. Duvardan geçiş ise yasak. Nöbet talimatına göre, böyle bir durumda alarm düğmesine basılacak. Zaten görevliler ve nöbetçi subayı dışında, herhangi bir kişinin bölgeye gelmesi de normal değil.

16 Şubat akşamı dışarıda kar yağıyor, ama kulübelerde erler nöbet tutuyor. O gecenin Hava Ulaştırma Grup Nöbetçi Astsubayı, 199141 sicil numaralı Teknisyen Astsubay Ayhan Mutlu, hangarın bitişiğindeki 2. Filo odasında. Her şey normal görünüyor. Ama bir anormallik var.

Saat 19.0021.00 nöbeti için 5 numaralı kulübeye gelen Ordonat Er Tahir Metin, saat 19.30'da bu garip olaya tanık oluyor. Mehmet Emin oğlu, 1972, Bursa Yenişehir Kızıl Köyü nüfusuna kayıtlı Ordonat Er Tahir Metin olayı şöyle anlatıyor: "Saat 19.30 civarında, dahili kıyışık kıyafetli ve pilot bereli, astsubay olduğunu tahmin ettiğim resmi bir şahıs, Havacılık Okulu'na doğru geçiyordu. 'Dur' ihtarında bulundum. Durdu, parolayı ve işareti sordum. Bildi. Geçip gitti. Parolayı bildiği için ve üniformalı olduğu için, içimde şüphe uyanmadı. Ben dört aydır bu birlikte görevliyim. Sık sık aynı yerde nöbet tutuyorum. Daha önce nöbet yerimizden yürüyerek geçen birini görmedim. Burada genellikle, Havacılık Okulu'nun cipli devriyesi dolaşır. Şahsın kolunda ise nöbetçi koluğu yoktu."

Deneyimli Bir Uçuş Ekibi

Uçuş makinisti teknisyen Kıdemli Başçavuş Emin Öner, sabah saat 8.30'da hangara gelip uçuş için son kontrol ve hazırlıkları yaptı. 1 527 saat toplam uçuşa sahip deneyimli bir makinist olan Astsubay Öner, çocuğu gibi baktığı VIP uçağı, saat 9.10'da traktörle hangardan çıkardı. Uçak, saat 9.20'de, 50 metre ilerideki uçuş hattına getirilmişti. 1. Pilot Kurmay Binbaşı Yaşar Erian ve 2. Pilot Kurmay Yüzbaşı Tuğrul Sezginler, uçağın başına gelerek yönetmelikte zorunlu olan kontrolleri yaptılar.

1. Pilot Kurmay Binbaşı Erian, "Yeşil Kart" sahibiydi. Toplam uçuşu 3 220 saattir. Havacılık terimine göre Yeşil Kart sahibi pilot, uçuşa tek başına karar verme yetkisine sahip. Uçuş öğretmenliği ve alet kontrol öğretmenliği kursunu başarıyla tamamlayan Binbaşı Erian, B200 tipi

uçakla toplam 192 saatlik uçuş yapmıştı. Binbaşı Yaşar Erian ve 2. Pilot Kurmay Yüzbaşı Tuğrul Sezginler, bu uçakları Aralık 1991'de Kansas'tan Türkiye'ye getiren ekipteydiler. İzlanda'da tipiye yakalanmışlardı, ama uçakları buzlanmadan, salimen, 24 Aralık'ta Türkiye'ye getirip Kara Kuvvetleri Komutanlığı'na teslim etmişlerdi. İlk kez, kara pilotları, ABD'den Türkiye'ye kadar uçuş yapmıştı. Bu uzun uçuşu başarıyla tamamlamış iki pilot, Bitlis'i Diyarbakır'a götürecekti.

Kurmay Pilot Binbaşı Yaşar Erian; titiz, disiplinli, bilgili ve usta bir pilot olarak güven unsuruydu. B200 tipi uçakların kullanımı konusunda ABD'de kurs görmüş, kurs oğretmeni tarafından üstün başarisından dolayı ödüllendirilmişti. Kurmay Binbaşı Yaşar Erian, B200 tipi  uçağı ABD'den Türkiye'ye getirirken, Pilot Kıdemli Albay Bedri Deliorman ile birlikte umuşlardı. O dönemde Kara Kuvvetleri Komutanlığı Havacılık Okulu Ulaştırma Grup Komutanı olan Pilot Kıdemli Albay Bedri Deliorman, Askeri Savcılığa verdiği ifadesinde, Kurmay Binbaşı Yaşar Erian hakkında şunları söylüyor:

“Yaşar binbaşı benimle uçtuğu zaman ikinci pilot olarak sağımda otururdu. Titiz bir arkadaş olduğu için buzlanma şartlarını tahmin ettiği anda benden önce uzanarak pervane buz önleyici düğmelerini açarak otomatik sistemi devreye sokardı. Buz eritici sistem devreye sokulduktan sonra arızalanırsa manuel sistem ile müdahale edilebilir. Manuel sistem birinci pilot tarafından komuta edilir. Çünkü birinci pilota yakındır. Bu sistem çalıştırıldıktan hemen sonra devreye girer. Fonksiyon görmesi için herhangi bir zaman diliminin geçmesi gerekmez.

Düğmelerin hemen sağında ampermetre vardır. Çalışmadığı zaman ampermetre sıfırı gösterir. Kaldı ki, bu durum uçuştan önce kontrol edilir. Kalkmadan önce kontrol edilmesi gereken ve edilen buz kırıcı sistemlerde bir anormallik görüldüğü takdirde, bunu bilerek hiçbir pilot havalanmaz. Uçuş ncesi her türlü kontrol ve bakımını yapan teknisyen ve özel pilotlar uçağı uurmaktadır. Kendi can güvenlikleri yönünden bu konuları ihmal etmeleri düşünülemez. Kaldı ki Yaşar binbaşı, bir hafta ya da 10 gün kadar önce, özel olarak, havada bir motorun arızalanarak susması durumunda nasıl iniş yapılacağının eğitimini yapmıştı.”

Pilot Kurmay Yüzbaşı Tuğrul Sezginler de, B200 tipi uçakların uçuş öğretmeni idi. B200 tipi uçakların el kitabını Türkçeye çevirmişti. Kısa bir süre sonra kitabı yayımlayacaktı. Kurmay Yüzbaşı Sezginler, 1992 başında, Çekiç Güç'te gözlemci subay olarak görev almıştı. İncirlik ve Pirinçlik üslerinde, ABD'li ve diğer yabancı ülke pilotları ile birlikte çalışmıştı. Bu dönem boyunca tam 34 kez helikopterle Kuzey Irak'a gidip gelmişti. Çekiç Güç'ün eş komutanı Yücel Özsrı, 6 aylık görevin sonunda, 30 Haziran 1992'de, Tuğrul Sezginler'e üstün vasıfları ve disiplini nedeniyle takdir belgesi verdi. Yüzbaşı Sezginler, salt bir görev adamı değildi. 1 Şubat 1992'de Şırnak Görmeç kasabasında ve diğer köylerde meydana gelen çığ olaylarına müdahale ve yardım ekibinin koordinatöründe hem İncirlik hem de Diyarbakır'da görev almıştı. Yüzbaşı Sezginler, helikopterle bizzat çığ bölgelerine gidip yurttaşların kurtarılması çalışmalarına katılmıştı. Yardımseverliği için, Hava Tuğgeneral Behzat Özel tarafından takdir belgesi verilerek ödüllendirilmişti.

Ekip Çok Neşeliydi

Kontrolleri yapılan uçak saat 09.45'te çalıştırıldı. Pilotlar tarafından hayati kontrol sahasına getirildi. Kurmay Binbaşı Yaşar Erian'ın denetiminde 2. Pilot Kurmay Yüzbaşı Tuğrul Sezginler tarafından hayati kontroller yapıldı. S/S haritaları etüd edilip, S/S planları dolduruldu. Uçak bir kez daha denetimden geçirildikten sonra, pilotlar tarafından

Kara Havacılık Okulu'nun önündeki park alanına getirildi. Uçuş ekibi kar yağışına karşın neşeliydi. Havanın giderek ısındığını saptıyorlardı. Birbirlerine ve çevrelerine esprilerle takılıyorlardı.

Astsubay Emin Öner, uçuşa dek uçağın yanından ayrılmadı. Uçağın gövde ve kanatlarının kar tutmaması için sürekli temizlik yapıyordu. Pist ve taksi yolu diye anılan hangarlar pist arasındaki yollar sabah saat 08.00'den itibaren grayder ve süpürge makinesi ile kardan temizlenmeye başlanmıştı. Uçağın yerde buzlanmasını önlemek için yürütülen bu faaliyet saat 11.15'te bitirilmişti. Zaten saat 10.30'dan itibaren hava sıcaklığı artmış, karlar erimeye başlamıştı.

Sabah meteorolojiden hava durumu raporu alındı. Kara Havacılık Okulu Meteoroloji Memurluğu'nca hazırlanan, 9.15'teki hava durumu

raporunu Yüzbaşı Tuğrul Sezginler imzalayarak aldı. 12.00'deki hava durumu ise pilotlara sözlü olarak iletildi.

Kara Havacılık Okulu doktoru, pilotları ve uçuş teknisyeni Astsubay Öner'i muayene etti. Uçuş ekibi zinde ve neşeli görünüyordu. Uçuşa engel bir durum olmadığını yazılı olarak rapor etti.

Saat 11.30'da uçak, VIP park yerine getirildi. Kara Havacılık Okulu Erkan Başkanı Pilot Albay Erdal Özden nezaretinde, Kara Havacılık Okulu Meydan Hareket Subayı Pilot Kıdemli Binbaşı Zamir Ahıska'nın da katılımıyla pist kontrolü ve fren testi yapıldı. Kalkış için görüş mesafesinin yeterli olduğu belirlendi. Uçak yarım saat kadar yerde çalıştı.

Orgeneral Bitlis Geliyor

Uçuş sabah yapılacaktı. Ancak görüş mesafesinin sınırlı olması nedeniyle ertelendi. Saat 12.00 sırasında, Kara Havacılık Okulu Komutanı Tuğgeneral Armağan Kuloğlu, Erkan Başkanı Pilot Albay Erdal Özden, Hava Ulaştırma Grup Komutanı Pilot Albay Bedri Deliorman ve Jandarma Hava Grup Komutanı'yla birlikte 1. Pilot Binbaşı Yaşar Erian ve

2. Pilot Yüzbaşı Tuğrul Sezginlerle uçuş koşullarını görüştü. Şeref Salonu önünde, 34 dakika süren görüşmede, 1. Pilot Erian, Diyarbakır meydanının meteorolojik koşullarının çok iyi olduğunu belirtti. Heyet, uçuşa engel bir durumun olmadığına karar verdi.

Saat 12.04'te, Jandarma Genel Komutanı Orgeneral Eşref Bitlis ve emir subayı Albay Fahir Işık geldi. Komutan, Tuğgeneral Kuloğlu'nun başındaki heyet tarafından Şeref Salonu'na alındı. 1. Pilot Binbaşı Yaşar Erian, girişte Orgeneral Bitlis'e, kısa bir uçuş brifingi verdi. Ardından pilotlar uçağın yanına gitti.

Orgeneral Bitlis, Şeref Salonu'nda 10 dakika istirahat etti. Saat 12.14'te resmi uğurlama yapıldı. Orgeneral Bitlis ve Albay Fahir Işık uçağa bindi. 2. Pilot Tuğrul Sezginler, Güvercinlik Kule'de görevli Uçak Teknisyen Kıdemli Başçavuş Nurettin Şahintürk'ten motor çalıştırma izni istedi. Saat 12.15'te uçağın motorları çalıştırıldı. 12.17'de, uçağın kullanacağı 24 pisti "taksi"ye serbest bırakıldı. 2. Pilot Sezginler, Esenboğa'ya uçuş kleransini, Kule'ye de kalkışa

hazır olduklarını bildirdi. Kule'nin kalkış izniyle, saat 12.19'da uçak hareket etti.

Pilottan İki Farklı Mesaj

Güvercinlik Kule, kalkıştan önce, Orgeneral Bitlis'in uçağına, bundan sonra Esenboğa ile 119.1 frekansından haberleşeceğini bildirdi. B200 tipi uçak kalkıştan sonra, 3 880 feete çıkıp sola döndü, meydanın güneyine doğru uçup 6 200 feet yüksekliğe ulaştı. Radar verilerine göre, iki dakika sonra Güvercinlik meydanı üzerine döndü, 4 100 feete indi. Sonra kuzeye dönüp 5 500 feete çıktıktan sonra, güneye dönerek 5 900 feete yükseldi. Bir daha Güvercinlik üzerine dönmedi.

2. Pilot Yüzbaşı Tuğrul Sezginler, kalkıştan dört dakika sonra, saat 12.22.02'de Esenboğa'ya, motorlarda bir anormallik olduğunu bildirdi. Esenboğa Kule ile Zafer 12 çağrı rumuzlu uçak arasında haberleşme zorlukla sağlanıyordu. Türk Hava Yolları'na ait 131 sefer sayılı uçak haberleşmeye yardım etti. 2. Pilot Tuğrul Sezginler, 50 saniye sonra motorlarda sarsıntı olduğunu bildirdi ve aletli iniş talebinde bulundu. Uçak bu arada 6 400 feet yüksekliğe çıktı. 2. Pilot Sezginler, Esenboğa'ya iniş için radarda takip edilmelerini istedi ve saat 12.24.10'da direkt meydana vektör verilmesini istedi. Esenboğa, meydana vektör verdi. Yüzbaşı Sezginler, saat 12.24.41'de "Gürültü var, gürültünün derininde... Tamam çekiyorum" dedi. Kayıtlara göre, bundan sonra uçaktan mesaj alınmadı. Radarda, uçağın saat 12.26.1 l'de kaybolduğu saptandı. Uçak, Yeni Mahalle Posta İşleme Merkezi'nin bahçesine düştü.

Borç Taksitleri ve Kansas Sigaraları

Saat 12.26 sırasında Yenimahalle Posta İşleme Merkezi çalışanları, hızla yaklaşan bir uçağın sesiyle irkildiler. Uçak, yana yatmış bir biçimde, Güvenevler yönünden Merkez'e doğru hızla alçalarak geliyordu. Dumanlar çıkaran uçak, binanın yanından geçip büyük bir hızla bahçeye düştü. Ve anında bir alev topuna dönüştü. Yerde 60 metreden fazla sürünerek bekçi kulübesine çarptı. Kulübede bulunan Ruhi Salay'ın her yanını alevler sardı. Uçağın ve içindekilerin parçalan, PTT İşleme Merkezi bahçesinin dört bir yanına ve yanda bulunan Ziraat Bankası tesislerinin bahçesine savruldu. Uçakta bulunan Jandarma Genel Komutanı Orgeneral Eşref Bitlis,

Orgeneral Bitlis'in emir subayı Piyade Albay Fahir Işık, 1. Pilot Kurmay Binbaşı Yaşar Erian, 2. Pilot Kurmay Yüzbaşı Tuğrul Sezginler, Uçuş teknisyeni Astsubay Kıdemli Başçavuş Emin Öner şehit oldular.

Bahçede bulunan 6 araç çeşitli derecelerde hasar gördü. PTT'nin 06 ND 089 plakalı Mercedes marka servis otobüsünün önünde, iki adet uçak koltuğu ve baş kısmı bulunmayan ceset parçası vardı. Ceset parçaları bir araya getirilip torbalara kondu. Bahçeden toplanan subaylara ait eşyalar da torbalarda bir araya getirildi.

Bulunan eşyalar şunlardı:

- Bir adet, cepleri boş, 4 yıldızlı, yakalarında zeytin dalı olan general elbisesi,
- Cebinde bir çift deri eldiven ve kırılmış bir gözlük olan albay padesüsü,
- Cebinde bir adet 33'lük siyah tesbih, bir çift uçuş eldiveni, içinde 10 anahtar olan bir deri anahtarlık ve hava durumuyla ilgili pusula bulunan binbaşı uçuş montu,
- Cebinde kırık bir tükenmezkalem ve bir çift örme yün eldiven olan, başçavuş rütbesini taşıyan uçuş montu,
- Bej rengi valizde 4 Kansas sigara paketi, içinde kırılmış Braun marka traş makinesi, tırnak makası, tırnak eğesi ve çakı bulunan bir çanta, gri eşofman, resmi gömlek, iç çamaşırı, siyah çorap ve yanmış Jandarma Genel Komutanlığı arması,
- Yerde bulunan deri cüzdandan 250 bin lira çıktı. Ayrıca, teknisyen Astsubay Kıdemli Başçavuş Emin Oner'e ait kimlikler. Aban Konfeksiyon taksit ödeme planı bulunan kart, bir milli piyango bileti!

Havada Yandı mı?

Gazeteler ilk gün, uçaktan Esenboğa'ya "yangın alarmı" verildiğini yazdılar. Daha sonraki kayıtlarda bu alarmdan söz edilmedi. Sabah gazetesi, Esenboğa Havaalanı Kontrol Kulesi görevlilerinin şu sözlerine yer verdi: "Uçak havada 45 kez döndükten sonra dengesini sağlayamadı. Pilotun son sözleri 'motorlar yanıyor, kontrol edemiyorum' oldu." Askeri Savcılık'ın Hazırlık Soruşturması Dosyası'ndaki raporlarda bu ifadeler yer almıyor. PTT Başmüdürlüğü'nün hazırladığı raporda, uçağın, "büyük bir

patlamadan sonra yanarak düştüğü” belirtildi. Bu rapor, olay hakkında “takipsizlik karan” veren Askeri Savcılık tarafından dikkate alınmadı.

“Motorlar yanıyor, kontrol edemiyorum” mesajı, sabotaj olasılığını gündeme getiriyor. Yangın alarmı ve “motorlar yanıyor” mesajının kayıtlarda yer almamasının nedeni de bu.

Yüzbaşı Sezginler’in Güvercinlik Kule’ye bildirdiği, “Uçakta arıza var, Diyarbakır’a gitmez. İkinci uçağı Esenboğa’ya götürün” mesajı da yok sayılıyor. Üstelik, pilotlara iletilmesi için Güvercinlik’ten Esenboğa’ya çekilen, “İkinci uçağı hazırlıyoruz. Esenboğa’ya getiriyoruz” faks mesajına karşın. İkinci uçağın kim tarafından kullanılacağı da belirlenmiş. Albay Bedri Deliorman pilot yakınlarına, “İkinci uçağı hazırlamıştık. Yüzbaşı Orhan’la ben gidecektik” diyor.

Uçak Sigortasızdı

Üst düzey subayların taşınması için 1991 yılında satın alınan, her türlü hava koşuluna dayanıklı ve havada motor durmasına karşı planör inişi yapabilecek kanat yapılı B200 tipi uçak paramparça oldu. Astsubay Başçavuş Emin Öner’in cebinden bir milli piyango bileti çıkmıştı. Aslında bir tane de uçak için gerekliydi. 29 milyar liralık uçak sigortalı değildi! Tuğgeneral Armağan Kuloğlu’nun neden sigortasız uçağı tahsis ettiği soruşturulmadı. Tersine Kuloğlu, hızla terfi etti. Tümgeneral olunca Milli Savunma Bakanlığı Teknik İşlerden Sorumlu Müsteşar Yardımcılığına atandı.

İKİNCİ BÖLÜM

GENELKURMAY SUIKASTI NASIL ÖRTTÜ?

Kazadan Bir Saat Sonraki “Kesin” Açıklama!

Uçağın Posta İşleme Merkezi’ne düştüğü haberi hemen Genelkurmay’a ulaştı. Genelkurmay Başkanı Orgeneral Doğan Güreş, Kara Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Muhittin Fisunoğlu, kuvvet komutanları ile diğer askeri erkân, enkazın bulunduğu yere geldiler. Güvercinlik’ten enkazı toplamak için gönderilen astsubaylar, erler, gözyaşları içinde, dört bir yana saçılmış parçaları topluyorlardı. Jandarma Genel Komutanlığı Kurmay Başkanı Tümgeneral Yalçın Erten, feci görüntü karşısında fenalık geçirdi.

Cumhurbaşkanı Turgut Özal, Balkan gezisi çerçevesinde Makedonya Cumhurbaşkanı’nın konuğu olarak Üsküp’teydi.

Cumhurbaşkanı Vekili Hüsamettin Cindoruk, Başbakan Süleyman Demirel, İçişleri Bakanı İsmet Sezgin ve bakanlar da, “inceleme” için Yenimahalle’ye geldiler. Haberi duyan, “sabotaj mı?” diye sormuştu. Özal’la birlikte Üsküp’te olan Genelkurmay 2. Başkanı Orgeneral Fikret Kıpeli, “Bu uçak nasıl düşer anlamadım. Ben bütün gezilerimde bu uçağı kullanırdım” demişti. Posta İşleme Merkezi’ne gelen basın mensupları, uçağın düşüş nedenini öğrenmeye çalışıyor, sabotaj ihtimalini soruşturuyorlardı.

Olay yerindeki ilk değerlendirme, uçağın motordaki arıza sonucu düştüğü şeklindeydi.

Gözyaşlarını tutamayan İçişleri Bakanı İsmet Sezgin, Orgeneral Bit gün süreyle bölgede incelemelerde bulunduktan sonra, hafta sonunda Ankara’ya döneceğini söyleyip vedalaştıklarını anlattı. ANAP’ın Genel Başkanı Mesut Yılmaz’ın “sabotaj olabilir mi?” sorusuna askerler, “Olamaz, çünkü bu geziyi kimse bilmiyordu” yanıtını verdiler.

Farklı davranan iki kişi vardı: Genelkurmay Başkanı Orgeneral Doğan Güreş ile uçağı tahsis eden Kara Havacılık Okulu Komutanı Tuğgeneral Armağan Kuloğlu.

Org. Güreş, Yenimahalle’deki Posta İşleme Merkezi’nde enkazı gördükten sonra, hemen Güvercinlik’teki Kara Havacılık Okulu’na gitti. Burada Tuğgeneral Armağan Kuloğlu ile görüştü ve ardından Meydan gazetesi muhabirleri Adnan Gerger ve Olgunay Köse’ye, uçağın “kesin düşüş nedenini” açıkladı. Güreş, sabotaj olmadığını, uçağın buzlanma ve pilotaj hatası sonucu düştüğünü söyledi.¹

Siyasi Otorite, Şapkasını Aldı Gitti

Türkiye’nin bir kuvvet komutanının ölümüne neden olan olayla ilgili olarak hükümet, ilk günden itibaren ikinci plandaydı. Başbakan Demirel, uçağın düştüğünü Testaş Elektronik Fabrikası’nın açılışını yaparken öğrendi. Org. Bitlis’in yaşamını yitirdiğini bilmiyordu. PTT İşleme Merkezi önüne geldi. “İnceleme” yaptıktan sonra Elmadağ’daki Roketsan’a hareket etti. Siteler kavşağına gelince arabasını durdurdu. Jandarma Genel Komutanı’nın öldüğünü nihayet öğrenmişti. Başbakanlık’ın yeni binasına döndü. Hemen ardından da Genelkurmay Başkanlığı’na geçti. Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş’le yaklaşık 40 dakika süren bir görüşme yaptı. Görüşmeye

Cumhurbaşkanı Vekili Hüsamettin Cindoruk, Devlet Bakanları Cavit Çağlar ve Ekrem Ceyhun, İçişleri Bakanı İsmet Sezgin, Sanayi ve Ticaret Bakanı Tahir Köse, Ulaştırma Bakanı Yaşar Topçu da katıldı. Basına, Genelkurmay Başkanı'nın, uçağın düşüşü konusunda hükümete bilgi verdiği söylendi. Demirel, toplantı sonrasında yaptığı açıklamada, "Fevkalade üzgünüz. Maalesef çok değerli bir komutanımız ebediyete intikal etti" dedi. Ölenlere rahmet diledi ve "Henüz olay hakkında bundan başka bilgimiz yok. Beş kişiler. Beşine de Allah'tan rahmet diliyorum. Şu andaki bilgimiz bu kadar" diyerek konuşmasını bitirdi. Başbakan Demirel ile gazeteciler arasındaki diyalog, 18 Şubat 1993 tarihli Cumhuriyet gazetesinde bant çözümünden yayımlandı:

"Olayın nasıl meydana geldiği hakkında bilginiz var mı?"

Demirel: "Hiçbir şey yok. Hiçbir şey bilmiyoruz."

"Uçak havadayken sorun çıktığı belirtiliyor. "

Demirel: "Henüz bir şey bilmiyoruz."

"Sabotaj olasılığı üzerinde duruluyor mu?"

Demirel: "Görünürde sanmıyorum."

"Pilot acil durum alarmı vererek, Esenboğaya iniş istemiş... "

Demirel: "Biraz bekleyin bakalım. Hepsi aydınlanır."

"Soruşturma nasıl yürütelecek? Özel bir komisyon kurulacak mı ?"

Demirel: "Her zaman bu çeşit işlerde ne yapıldıysa, o yapılır.

Devletin işidir onlar. İlgili makamlar yapar."

"Görev neydi ?"

Demirel: "Görev, Diyarbakır'a gidiyordu."2

Demirel'in "Kesin bilgi yok" açıklamasının yayımlandığı gazetelerin hemen yan sütunlarında, Genelkurmay'ın "kesin" açıklaması da yer alıyordu. Anlaşılan 40 dakika, Demirel'i ikna etmeye yetmemişti. Ancak kamuoyunu imal edebilirdi. Güvercinlik'te onu bekleyen Meydan muhabirlerine yaptığı "sabotaj değil, buzlanma sonucu düştü" açıklamasını, Genelkurmay Genel Sekreterliği'ni alet ederek bütün medyaya duyurdu. Genelkurmay Genel Sekreteri Tümgeneral Yaşar Büyükanıt, Org. Güreş'in emriyle, gazetecilerin sorularını, "kesin olarak sabotaj yok" açıklamasıyla yanıtlamıştı.

Demirel ise, uçağın düşmesinden iki buçuk ay sonra Cumhurbaşkanı oldu, ama bu konuda bir daha hiç konuşmadı.

o r

ie c,,knt mm

Bilimsel İnceleme Yapılmadan, Genelkurmay'dan " Buzlanma
"Açıklaması

Olayın hemen ertesi günü, Genelkurmay Başkanlığı resmi bir açıklama yayımlayarak, uçağın buzlanma ve pilotaj hatası sonucu düştüğünü bildirdi. 19 Şubat 1993 tarihli gazeteler, Genelkurmay Genel Sekreteri Tümgeneral Yaşar Büyükanıt'ın 18 Şubat 1993 tarihli açıklamasını yayımladılar.

Genelkurmay Genel Sekreterliği antetli açıklamada aynen şöyle deniyordu:

"Kalkıştan bir süre sonra, alınan hava raporuna rağmen, o an ve o bölgede beklenmedik şekilde ortaya çıkan yoğun buzlanma şartları sonucu motorlarda buzlanma ve bu sebeple de aşırı sarsıntı ve takat düşüşü meydana gelmiş ve pilotlar Esenboğa'ya mecburi iniş talep etmişlerdir.

"Belirlenen bazı emarelere göre (motor sesindeki değişiklik) pilotların son çare olan pervane hatve değişikliğini yaptıklarını, ancak irtifa azlığından uçağın kontrolünün sağlanamamış olduğu ve kazanın bu nedenle meydana geldiği sonucuna varılmıştır.

"Bu sonuçlar, Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın ikinci bir heyeti tarafından da aynen teyit edilmiştir."

Genelkurmay Başkanlığı'nın hızı şaşkıncıydı. Pilotsuz deneme uçaklarının düşüşü konusunda bile, yasa ve yönetmeliklere göre oluşan kurulların resmi inceleme raporları beklenirken, bir kuvvet komutanının, şehit olduğu uçak düşmesinde böyle bir yola gidilmesi dikkat çekiciydi.

Açıklamanın yapıldığı gün, uçağın düştüğünün ertesi gündür. Hiçbir bilirkişi raporu veya teknik bilgi mevcut değildir. Ortada yalnızca Kara Havacılık Okulu Komutanı Tuğgeneral Armağan Kuloğlu'nun "kanaatinin" yazıldığı bir "rapor" vardır: Açıklamanın dayandığı biricik maddi kanıt, emir komuta altındaki, uzman olmayan 2 subay ile 3 astsubayın hazırladığı, 17 Şubat 1993 tarihli "Kara Havacılık Okulu (KHO) Teknik Heyet Raporu"dur.

Buzlanma Senaryosunun Yazarı Tuğgeneral Kuloğlu

“Buzlanma ve pilotaj hatası” senaryosunun yazarı, o tarihte Kara Havacılık Okulu Komutanı olan Tuğgeneral Armağan Kuloğlu’ydu. Hazırlık Soruşturması Dosyası’nda bulunan, tarihsiz, Tuğgeneral Kuloğlu’na ait “Komutan Kanaati” adlı belgede aynen şöyle deniyor:

“Kazanın, meteorolojik nedenlerle uçağın havada motor ve pervanelerinin buzlanması neticesi meydana gelen aşırı titreşim, nisbi güç değişikliği ve muhtemelen bu hususa pilotlar tarafından doğru teşhis konulamamış olabileceği veya doğru teşhis konmuş olup, buz önleyici sistemlerden herhangi bir tanesinden birinin zamanında devreye sokulmamış olabileceği veya devrede iken arıza yapmış olabileceği ve bütün bunlara bağımlı olarak son safhada kısmi his yanılmasından olabileceği değerlendirilmiştir.”

Emirle Hazırlanan “Kesin Rapor”

“KHO Teknik Heyet Raporu”nun yazımıyla uçağın düşüşü arasında yarım saat vardır. Bir başka ifadeyle, uçağın düştüğü haberi gelmiş, rapor da yazılmıştır.

Org. Bitlis’in uçağının, “ani buzlanma” nedeniyle düştüğünü ileri süren “KHO Teknik Heyet Raporu”nun altındaki imzalar şunlardı: Kara Pilot Kıdemli Binbaşı Yüksel Altınel, Kara Pilot Kıdemli Yüzbaşı Tayfun Eren, Astsubay Teknisyen Başçavuş Mehmet Korkmaz, Astsubay Teknisyen Başçavuş Mustafa Şahbaz ve Teknisyen Başçavuş Mete Mavuş.

Hiçbiri, Askeri Mahkemeler Kuruluş ve Yargılama Usulü Yasası’nın aradığı koşullara sahip kişiler değildi. Bilirkişi niteliğine hiç sahip değillerdi. Tarafsız değil, emir ve komuta altında görev yapıyorlardı.

Ehli kişiler tarafından yazılmadığı, içerik olarak da hemen anlaşılıyordu. Rapor, şaşırtıcı düzeyde çelişkilerle doluydu ve bilimsel değerlendirmeden uzaktı.

Rapor, uzun süre kamuoyundan gizlendi. Olayı soruşturan Kara Kuvvetleri Komutanlığı Askeri Savcılığı, şehit yakınlarına diğer raporları verirken, ilk raporun sözünü bile etmedi. Askeri Savcı Hakim Albay Yüksel Ferah, şehit yakınlarının ve avukatlarının dosyayı incelemesini yasalara aykırı olarak engelledi.

Böyle bir raporun varlığı, olay mahkemeye gidince anlaşıldı. Uçağın 2. Pilotu Kurmay Pilot Yüzbaşı Tuğrul Sezginler’in ailesinin, 13. Asliye Hukuk Mahkemesi’nde uçağı satan şirket aleyhine açtığı

dava sayesinde rapor ortaya çıktı. Askeri Savcılık, 13. Asliye Yargıcının isteği üzerine Hazırlık Soruşturması Dosyası'nı Mahkeme'ye yolladı.

Raporun aslı, Askeri Savcılık dosyasının 198 numaralı sırasında bulunuyor. Askeri Savcılık, Sezginler ailesinin avukatı Nusret Senem'in, raporun bir örneğini alma isteğini reddetti. Dosyada var, ancak bir örneğinin kamuoyuna açıklanması yasalar çiğnenerek engelleniyor.

Yalanın Kaynağı Rapor'da Yazılanlar

Avukat Senem'in tuttuğu nota göre, raporun "Olayın Tahlili" bölümünde şunlar yazılı:

"Kalkışı müteakip (IFR) alet şartlarında Ankara NDB üzerinde tırmanış sırasında muhtemelen pervane ve motor buzlanma sisteminde meydana gelen bir arıza nedeniyle buzlanma teşekkül ettiği, buzlanmanın pervane balanslarını bozması nedeniyle her iki motorda sarsıntı meydana geldiği, pilotların bu pervane bozukluğunu gidermek için emercensi usulleri uyguladıkları, ancak sarsıntının giderilmemesi üzerine Esenboğa ATC'den emercensi deklare edilerek (ILS) aletli iniş sistemi talep edildiği, inişin verilmesi üzerine (ILS)'ye giriş hazırlığının yapıldığı, fakat pervanelerdeki buzlanmayı atlatamadığı için, alçak irtifada uçağın kontrolünü kaybederek yere vurduğu değerlendirilmektedir."

Genelkurmay Başkanı Orgeneral Doğan Güreş de, olayın buzlanmadan dolayı meydana geldiğini, bu rapora dayanarak açıkladı.

Dava dosyasında, Amerikalı uzmanlarındaki dışında üç tane rapor bulunuyor. 17 Şubat 1993 tarihli "Kara Havacılık Okulu Teknik

Heyet Raporu", tarihsiz "Kara Havacılık Okulu Anket Heyeti Raporu" ve 29 Nisan 1993 tarihli "Kara Kuvvetleri Komutanlığı Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu Müşterek Kanaat Raporu". Üçüncüsü, nihai rapor olarak kabul ediliyor ve altında, dönemin Kara Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Muhittin Fisunoğlu'nun "onay" imzası var.

Emir komuta altındaki, uzman olmayan askeri personelin hiçbir parçayı incelemeyen, çıplak gözlemlerle hazırladığı "KHO Teknik Heyet Raporu", Kara Havacılık Okulu Komutanı Tuğgeneral Armağan Kuloğlu'nun "Komutan Kanaati"nin aynısı. Kara Havacılık Okulu

Anket Heyeti Raporu da Kuloğlu'nun emrindeki kişiler tarafından hazırlanmış ve mahkemece geçerliliği olmayan bir rapor.

Askeri Savcılık, bu rapordaki tezlere dayanarak takipsizlik kararı verdi. Milli Savunma Bakanlığı da soruşturmanın yenilenmesine direnirken, bu rapora dayanıyor.

Rapor'u Olay Günü Yazdıklarını Mahkemede İtiraf Etiler

İlk raporu hazırlayan subay ve astsubaylar, uçağı satan Beechcraft Corporation aleyhine açılan davada "tanık" olarak dinlendiler. 13. Asliye Hukuk Mahkemesi'nde, 14 Mart 1996 günlü celsede, raporu olay günü yazdıklarını itiraf ettiler.

Ses Duyduk, Buzlanma Sandık!

Raporu hazırlayan subay ve astsubaylar, hazırlık soruşturmasını yürüten Kara Kuvvetleri Komutanlığı Askeri Savcılığı'na da ifade verdiler. Kaza İnceleme Heyeti'nden Kara Pilot Kıdemli Binbaşı Yüksel Altınel, 17 Şubat 1993 günü verdiği ifadede olayı şöyle anlatıyor:

"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 arıza yapmış olabilir. Çaresi de, pervane hatvesini değiştirmek, motora gaz alıp vermektir. O halde kaza, buzlanmanın tahmin edilenden çok şiddetli olması dolayısı ile meydana gelmiştir."

Yine Kaza İnceleme Heyeti'nden Kara Pilot Kıdemli Yüzbaşı Tayfun Eren de şunları söylüyor:

"Uçak Güvercinlikten havalandıktan sonra 5 dakika (ifadenin daha aşağısında 34 dakika diyorA.A.) 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."

Buzlanma İddiasının Dayanağı "Keskin Kulaklar"

Askeri Savcılığın takipsizlik kararına gerekçe olan raporu hazırlayan iki subay ve üç astsubay, mahkemede verdikleri ifadelerinde, rapordaki sonuca varmalarını, uçak havalandıktan 45

dakika sonra duyduklarını iddia ettikleri “bir sese” bağladılar. Hatve değişikliği denen ve pervane açılarının değişmesi işlemi olarak adlandırılan bu ses, gazı kesip yükseltme halinde çıkıyor. Raporu yazanlar, bu sesin buzlanmayı gösterdiğini beyan ediyorlar.

Avukat Senem, tanıkların dinlenmesinden sonra mahkemeye sunduğu yazılı yanıtında şunları söylüyor:

“Bir kere bu sesi duymaları imkânsız ve olayın oluşuna aykırıdır. Çünkü bu şahısların hiçbiri uçakla ilgili görevli kişiler değildirler ve uçağın ne ses çıkaracağını izlemekle görevlendirilmemişlerdir. Kendi görevlerinin başındadırlar. Kaldı ki, uçağın kalkıştan 45 dakika sonra son çare olarak böyle bir işlemi yapması söz konusu ise, bu durumda da uçağın, kilometrelerce uzakta oluşu nedeniyle bu sesi duymaları imkânı fiziki olarak mümkün değildir. Bu değerlendirmeyi yapan kişilerin hiçbiri, bilirkişilik yapacak düzeyde uzman kişiler de değildirler. Bir senaryo yazmışlardır.”

o

Esenboga

% : KUIIMt

: t ■hamı konuaUt

ANKARA

İti 3 1 »vu> YorimgcM

^ «=*.

Ek 3: Uçuş Yörüngesi

Radar Verileri “Keskin Kulakları” Yalanlıyor

Radar verileri, emirle verilen bu ifadeleri yalanlıyor. Uçağın, kalktıktan sonra meydan üzerinde tur atıp kuzeye doğru yönelerek meydandan uzaklaşması, 23 dakika içinde olmuş. Bu arada motorlarda bir anormallik yok. 2. Pilot Yüzbaşı Sezginler, motorda anormallik olduğunu 4. dakikada bildiriyor. Radar verilerine göre, uçak meydan üzerinden bir daha geçmiyor. Motorda anormallik olduğunun bildirildiği sırada uçak, 5 500 feet yükseklikte ve Güvercinlik’ten kilometrelerce uzaklıkta.*

KKK Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu Müşterek Kanaat Raporu ve Askeri Savcılık Takipsizlik Kararı’nın ekleri arasında yer alan Radar verileri, “hatve değişikliği sesini duyduk” ifadelerinin yalan

olduğunu belgeliyor. Hukuki bir değer olarak sunulan ifadelerin düzmeceliği, “buzlanma” senaryosunun da yalan olduğunu kanıtlıyor. Genelkurmay Başkanlığı’nın suikastı örtmesinin bir ayağı böylece ortaya çıkıyor.

Emekli Hava Tümgeneral Aslan Öner:

“Buzlanma ve Pilotaj Hatası Yok”

Genelkurmay’ın senaryosuna, konuyu birazcık bilen subayların hiçbiri inanmıyor. Ancak bunu kamuoyu önünde adını, unvanını vererek ilk açıklayan, Emekli Hava Tümgeneral Sayın Aslan Öner oldu. 33 yıl Hava Kuvvetleri Komutanlığı’nda görev yapan, pilot öğretmen ve Genelkurmay Başkanlığı Uçuş Emniyet Dairesi Başkanlığı görevinden emekli Tümgeneral Aslan Öner, bilgisini halkla paylaştı. 5 Ekim 1993 tarihli Aydınlık’ta, uçağın buzlanma ve pilotaj hatası nedeniyle düşmeyeceğini belirterek, sabotaj olasılığı üzerinde durulmasının gerektiğini söyledi. Bu açıklaması nedeniyle Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş tarafından taciz edilen Aslan Öner, tutumunu değiştirmede. Emekli Tümgeneral Öner’in değerlendirmesini Aydınlık’tan aktarıyoruz:

;,Bkz. 41. sayfadaki, radar verilerine göre çizilen Uçuş Yörüngesi.

“İncelediğim mevcut belgeler ve askeri savcılığın takipsizlik kararı bence inandırıcı değil. Şöyle ki;

“1 Kara Kuvvetleri Komutanlığı Kaza Kırım Merkezi’nce hazırlanan raporun, bir uzman bilirkişi raporu sayılması, ‘kaza’ tezine dayanarak yapılması yeterli değildir.

“2 Raporun ilk göze çarpan özelliği, okul komutanı ve üst komutanların talimatı ile hazırlanan, okul komutanı ve maiyetinin suçsuzluğunu ispat etmeye yönelik bu gibi konular için yeterli olabilecek bir rapor olmadığıdır.

“Pilotluk Bilmeyenlerin Uydurması

“3 Raporda, yüzde 60 pilotaj hatasından bahis edilmiştir. Pilotların unutkanlığı, paniğe kapıldığı, tedbirli olmayışları gibi gerekçelerle mutlak bir şekilde ‘kaza’da karar kılınmıştır. Bu yaklaşımla suçu, ölenlere yüklemek doğru değildir. Bu, benim tecrübem ve bilgime göre inandırıcı değildir. Çünkü pilot kabininde iki pilot bulunmaktadır. İkisinin birden unutkan olması ve paniğe kapılmasında ısrarla karar

kılinamaz. Uçağı kullanan bir pilot, gerekli sıradan tedbirleri bilir ve unutması mümkün değildir.

“Kötü hava koşullarında her zaman buz çözücü sistemler çalıştırılır. Zaten hazırlık aşamasında da çalıştırıldığından bahsediliyor. Test sırasında tam tekmil çalışan bir sistem, neden uçarken kapatılsın. Sonra da açmak için beklenilsin. Bu çok zayıf ihtimali düşünmek için pilotluğu bilmemek gerekir.

“Belgelerde görüldüğü kadarıyla her iki pilot da bu konuda yeterlidir. Fazlasıyla deneyimli görülmektedirler. Bu kadar deneyimli pilotlara, ‘pilotlar unuttu, paniğe kapıldı’ demek, önyargıyla suçu onların üstüne yıkmak olur. Buna, bu işi bilenler gülerler. Bana göre, pilotaj hatası demek pilotlara haksızlık etmek olur.

“Kaldı ki, ben daha kötü hava koşullarında uçarken denemek maksadıyla özellikle buz çözücüleri çoğu zaman kapatırdım. Kendi kendime test yapardım. Öyle, çok kısa bir zamanda motoru arızalandırarak ve düşürecek kadar ani buzlanma olmaz.

Buzlanma öncesi donma başlayınca çatır çatır bir ses çıkarır. Ve pilotun önündeki uyarı ışıkları kırmızı sinyal verir. Onu görürsünüz. Hemen yanında otomatik şalter vardır, ona basarsınız, buz çözücü rezistanslar çalışır. Diyelim ki yetersiz kaldı, yedek şalterler vardır, onu da çalıştırırsınız. Diyelim ki motor arıza yaptı, cereyan göndermiyor, o zaman akümülatör vardır, onu devreye sokarsınız. O sizi inişe kadar idare eder. Diyelim ki o da yok, motorlar da çalışmıyor, iniş için manevranızı yapar, yumuşak şekilde inmeyi sağlarsınız.

“Yine bu dosyadaki bilgilerden anladığım kadarıyla, bu pilotlar, çevreyi, araziye ve uçağı iyi tanımaktadırlar. Bunların bunu bilmemesi mümkün değil. Kaldı ki, Esenboğa’nın her tarafı arazi inişi yapabilmeleri için çok uygun. Pilotların bunları bilmemesi mümkün mü? Pilotlar için ‘paniğe kapıldılar’ veya ‘unuttular, geç kaldılar’ demek, ciddiye alınacak şeyler değil. Ama öyle anlamak veya anlatmak isterseniz, geriye akıl ve gerçek kalır. Bana göre havacılıkta bu kadar acemice yapılan bir iş yoktur.

“Rapordaki Kadar Acemi Pilot Olmaz

“Ben 33 yıl uçtum. Yüzlerce pilot yetiştirdim, raporda anlattıkları kadar acemi pilotlara rastlamadım. Eğer bunlar bu kadar acemi

pilotlar idiye, dört yıldızlı bir generali götürmesi için, hem de bu hava koşullarında niye görev verdiler. Veya bugüne kadar bunu niye fark etmeyip de pilotluk yaptırdılar. Bu, affedilecek bir olay mıdır? Ayrıca ben bu pilotların raporda bahsedildiği gibi, öyle bir hata yapacaklarına inanmıyorum. Çünkü inanmam için haklı bir gerekçe yok. Ama kurum öyle diyorsa, onların yaklaşım şartlarına bakmak lazım.

“Hava Koşulları Çok Kötü Değil

“4 Hava şartlarına gelince: Dosyalardaki bilgilere göre, hava koşulları çok kötü değil. Buzlanma için şartlar var ama, tedbirleri de var. Onlar bu tedbirleri de almışlar, raporda bu ifade de var. O halde, düşüş sebebinin buzlanma göstermek doğru değil. Çünkü bu denli kötü hava koşullarında bu tedbirler alınır. Bu bellidir. Bu gerekçe sağlıklı ve gerçekçi değil.

“Raporda Biri Beyaz Diyor Biri Siyah

“Rapor olsun istemişler, ancak hiç alakası yok. Biri beyaz diyor, diğeri siyah. Bunu nasıl birbirine tamamlamışlar anlayamadım. İşin adli kısmını bilemem. Ancak uçakla ilgili raporlar inandırıcı ve sağlıklı değil. Bana göre, işin sabotaj tarafını araştırmaları lazımdı. Bunu yapmamışlar. Veya yapmışlarsa bile, dosyadaki belgelerde görünmüyor. Sonuç olarak, şunu vicdanen söyleyebilirim: Bu olayda, böyle çok kısa bir sürede buzlanmanın olmasına ve pilotaj hatasından ötürü uçağın düştüğüne inanmıyorum. Eğer öyle diyorlarsa, o zaman ben 33 sene bu işi yapamamışım. Zaten anlatıldığı kadarıyla, onların anlattığı biçimde yapmam mümkün değil. Siz basın olarak bu işi deşmeye devam edin. Zaman her şeyin doğrusunu ortaya koyar. Burada ben kimseyi suçlamak istemem. Benim anlatmak istediğim, rapordaki kanaat ve bulgular bana hiç inandırıcı gelmedi. İnanmam için yeterli neden yok.”3

Buzlanma Nerede?

Org. Bitlis’in uçağının buzlanma nedeniyle düştüğünü ileri süren iki rapor, birbiriyle çelişiyor. Buzlanma nerede oldu? Kanatta mı, gövdede mi, pervane ya da motorda mı? “Buzlanma” diyenlerin kafasının karışık olduğu görülüyor. Olaydan hemen sonra hazırlanan KHO Teknik Heyet Raporu’nda, “pervanelerde buzlanma olmuştur” denilirken, KKK Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu Müşterek

Kanaat Raporu'nda pervanelerden vazgeçiliyor, "motorda buzlanma olmuştur" kararına varılıyor!

Uçaklarda buzlanma üç kısımda oluşuyor. Gövdede, kanatlarda ve motorda. Gövde buzlanması durumunda uçak uçamıyor. Kalktığı

3 Hüseyin Çelebi, 'Emekli Hava Tümgeneral Aslan Öner: Buzlanma ve Pilotaj Hatası

azim i i i i r i i • 1 rzv^

anda yere çakılıyor. Alkolle silinme ise gövde ve kanat buzlanmasını önüyor. Kanatlardaki buzlanma, uçağın düşmesine neden olmuyor. Hareket eden uçağın düşmesi, motordaki buzlanma durumunda söz konusu edilebiliyor. Oysa, B200 tipi uçaklarda hem "deice", hem "antiice" sistemleri var. Deice sistemi buzlanmayı çözüyor, antiice sistemi ise buzlanmayı önüyor.

Bitlis'in uçağı bir yıl önce ABD'den getirilmişti. Buzlanmayı önleyici ve çözücü sistemlerinde hiçbir arıza bulunmuyordu. Nitekim, uçağın düşmesinden bir gün önce, Yarbay Metin Kıranlı ile Yüzbaşı Tuğrul Sezginler 45 dakika deneme uçuşu yaptılar. Uçuş günü ise bizzat Binbaşı Yaşar Erian, meteorolojik verileri aldı. Ellerindeki bütün koşullara göre düzenlenmiş "Check List" kontrol listesini tek tek gözden geçirdiler. Binbaşı Erian sordu, Yüzbaşı Sezginler işaretledi. Sezginlerin çok dikkatli bir pilot olduğu biliniyor, bütün kontrolleri her zaman çiftler çiftler yaptırmasıyla ünlü. Deneme uçuşu sırasında da Sezginler, bütün listeyi ikişer kez kontrol etti; Hazırlık Soruşturması evrakı içinde bulunan listede, tamam işareti ikişer kere konmuş.

Mahinaz Erian: İzlanda'da Buzlandı Düşmedi de Esenboğa'da Nasıl Düşer?

Eşref Bitlis'in düşen uçağından TSK'da 11 adet bulunuyor. B200 tipi uçaklar, Milli Savunma Bakanlığı tarafından ABD'de Beechcraft Corporation firmasından sözleşme ile 12 Nisan 1991'de alınıyor. Uçaklar, 24 Aralık 1991'de Türkiye'ye getirilerek Kara Kuvvetleri envanterine giriyor. Uçakları ABD'den getiren pilot heyeti içinde Bitlis'in düşen uçağının 1. ve 2. pilotları da var. Amerikalı sivil pilotlarla birlikte getirilen uçaklarda, Binbaşı Yaşar Erian 1. pilot olarak, Yüzbaşı Tuğrul Sezginler ise 2. pilot olarak görev yaptı. Uçaklar, bu seferde yakıt almak için İzlanda'ya indiler. Hava koşulları çok kötüydü. Kar yağışı vardı. Uçaklar kalkışta buzlanmışlardı.

Binbaşı Erian ve Yüzbaşı Sezginler uçaklarını bulut tabakasının üstüne çıkartarak buzlanmadan kurtardıklarını, döndüklerinde yakınlarına anlatmışlardı. Kötü hava koşullarıyla ünlü İzlanda'da buzlanan, ama

J" _____ 1 ..1..U. 1 • ^ _____ 3. 1_1_____3__ 0

Binbaşı Erian'ın eşi Mahinaz Erian, Aydınlik'a:

"Bu uçak Amerika'dan Atlantik'i aşarak getirildi, karlanma buzlanma içinde geldi, hiçbir şey olmadı. Ankara'da mı oldu? Kocam iki kez ABD'de kurs gördü. Hem uçuş, hem bakım kursu. Bu uçağın yabancısı da değil. Atlantik'i o aşırıldı. Uçak da eski değil. Bir yıllık uçak. Nasıl oluyor da kaza deniyor anlamıyorum. Ben çocuklu, yalnız bir kadını. Bu işi artık Allah'a bıraktım" dedi.4

F16 Mühendisleri: B200'lerin Motoru Donmaz

F16 savaş uçağı üretimi projesinde görevli uçak mühendislerinin motorlardaki buzlanma konusundaki değerlendirmesi 25 Eylül 1993 tarihli Aydınlik'ta yayımlandı. Konunun uzmanı mühendisler, dava dosyasında bulunan bütün raporları inceleyerek şu noktaların üzerinde durdular:

"Kara Kuvvetleri Komutanlığı tarafından hazırlanan raporu isteyenler, anlaşılıyor ki, 'Temiz Rapor' istemişler. Rapor da bu amaçla hazırlanmış. Bu rapor, bu haliyle, bir şey bulmamak için hazırlanmış bir rapordur. Eğer sabotaj aranarak hazırlansaydı, sonuç çok daha farklı olurdu. Rapor, bu haliyle çok mantıklı, ama bu kadar mantıklı olması da kuşku yaratıyor.

"Hiçbir pilot, bu hava koşullarında buz çözücü sistemi açmadan hareket etmez. Zaten açılmadığı zaman sistem ikaz işareti verir. Buzlanma olsa, pilot pervaneyi kontrol edemediğini hemen yere bildirir. O saatte Esenboğa'dan kalkan ve teknik olarak bu uçaktan daha geri olan diğer uçaklarda neden buzlanma görülmedi?

"Uçaktakiler dünyanın en güvenilir motorları. Teknik özellikleri itibariyle bu uçaklar zaten kötü hava koşullarında uçmak için düşünülmüş. B200'lerin motoru donmaz. Motor ve yakıt girişi sürekli ısıtılan bir sisteme sahip. Buzlanmaya karşı her türlü önlem alınan bir uçağın 'yüzde 40 buzlanma' nedeniyle düşmesi akıl alacak şey değil.

4 Hikmet Çiçek, “Bitlis’in uçağının pilotu Binbaşı Erian’ın eşi Mahinaz Erian: ‘Bu uçak

“Buzlanma denen olay da birdenbire olmaz. Uçak, rapordan anlaşıldığına göre 6 bin 400 feet’e kadar çıkmış. Bu yükseklik uçağın süzülme mesafesi için yeterli bir yüksekliktir. İki motoru durmuş olsa dahi, süzülerek Esenboğa ya da Güvercinlik’e inmeyi denemesi gerekirdi. İkisi de olmasa, bir caddeye inmeye çalışırdı. Caddeye inse hasar bu kadar büyük olmazdı. Demek ki pilotun bunu yapmasına bile olanak vermeyen bir ‘kaza’ söz konusudur. Bu raporu isteyenler ‘Temiz Rapor’ istemişler ve rapor da bu amaçla hazırlanmıştır.”⁵

Uçağı ve Motoru Satan Amerikan Şirketleri Ne Diyor?

Milli Savunma Bakanlığı, B200 tipi uçakları ve bu uçak için üretilen Pratt and Whitney motorlarını Altay şirketi aracılığıyla Türkiye’ye ithal etti. Ünlü Lockheed rüşvet skandalinin ülkemizdeki başkahramanı olan şirket yetkilileri, Genelkurmay’ın “buzlanma” açıklaması karşısında, “bizim uçaklarımız sağlamdır” deyip sessiz kalmayı tercih ettiler. Altay şirketinden isminin yazılmasını istemeyen bir yetkili “Genelkurmay bir açıklama yaptı ve ‘buzlanma’ dedi. Aksini söylememiz doğru olmaz. Ama bu tür kazalarda geri kalan olmaz ki! Mecburen yapılan açıklamaya razı olacaksınız” dedi.⁶

Altay şirketi çıkarları gereği sessiz kalabilirdi. Ancak uçağı ve motorları üreten Amerikan şirketlerinin çıkan, uçağın teknik yetersizlik nedeniyle düştüğü açıklaması karşısında sessiz kalmamaktı. Dahası, ABD’de bu tür uçak düşmeleri sonucu şirketler, açılan davalarda ölenlerin yakınlarına milyonlarca dolar tazminat ödemeye mahkûm ediliyordu. Aydınlik gazetesi, bu düşünceyle Amerikan şirketlerine ulaştı. Uçağın motorlarını satan Amerikan Pratt and Whitney şirketinin Halkla İlişkilerden Sorumlu Genelmüdür Yardımcısı Francine Osborne’un ilk sorusu da “Konuyla ilgili dava mı açıldı?” oldu.

5 Hikmet Çiçek, “F16 Projesinde çalışan uçak mühendisleri: B200’lerin Motoru Donmaz”, Aydınlik, 25 Eylül 1993.

6 “Eşref Bitlis’in Uçağı Buzlanma Sonucu Düşmedi. Kaza Değil Suikast”, Aydınlik, 18 Eylül 1993.

Osborne, Aydınlık Amerika Temsilcisi Latif Bolatoğlu'na verdiği demeçte, Genelkurmay'ın buzlanma nedeniyle düştüğü iddiası için; "Böyle bir iddiaya sadece hayret ederim. Biz motorlarımızı meydana gelebilecek en aşırı hava koşullarına göre baştan sona testten geçiririz. Hava koşulları Türkiye'de o kadar aşırı mıdır? Kutuplardan daha mı kötü? Uçağın düşmesinden hava koşullarım ve dolayısıyla bizim motorlarımızı sorumlu tutmak beni hayrete düşürür" dedi.⁷

Pratt And Whitney şirketi, Skorsky Helikopterlerini de üreten, ABD'deki en büyük 10 özel sektör kuruluşu arasında sayılan United Technologies (UTC) adlı silah tröstünün bir kolu, Pratt And Whitney şirketi ABD silahlı kuvvetlerinin motor ihtiyacının yüzde 60'ını karşılamakla övünüyor. UTC'nin Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı, ABD'nin eski Dışışleri Bakanı ve NATO eski Komutanı General Alexander Haig. UTC için çalışan bir diğer ünlü de "Karanlıklar Prensi" olarak adlandırılan ABD eski Savunma Bakan Yardımcısı Richard Perle.

Şirketin genel merkezi ABD'nin Kansas eyaletinde, fabrikası ise Kanada'da. Bolatoğlu, Francis Osborne ile Kanada'dan görüştü. Osborne, Aydınlık'ın, uçağın düşmesiyle ilgili ellerinde bir rapor bulunup bulunmadığı sorusuna; "Konuyu ayrıntılarıyla bilmiyorum. Ancak bir rapor varsa da bunu size açıklayamam" yanıtını veriyordu.

Osborne, sözünde durdu ve konuyu araştırdıktan sonra Aydınlık ABD Temsilcisi Bolatoğlu'nu arayıp, uçağın düşüş nedenlerine ilişkin hazırladıkları raporu Türkiye Hükümeti'ne verdiklerini söyledi.

Uçuştan Önce Motorlar Sağladı

Haber, 29 Eylül 1993 tarihli Aydınlık 'ta şöyle yer aldı:

"Pratt and Whitney şirketinin Halkla İlişkilerden Sorumlu Genelmüdür Yardımcısı Francine Osborne, dün Aydınlık ABD Temsilciliğini arayarak, şirketi adına inceleme yapan kişilerle bir kez daha görüştüğünü, hazırlanan raporu gözden geçirdiğini söyledi.

7 Latif Bolatoğlu, "Pratt And Whitney Müdürü Osborne: Sadece Hayret Ederim",

Aydınlık, 29 Eylül 1993.

Osborne, şirketinin hazırladığı raporda her iki motorun da uçuştan önce sağlam olduğunun belirtildiğini söyledi. Pratt and Whitney'in

ürettiği motorların uçağın düştüğü gündeki havadan çok daha kötü koşullarda test edildikten sonra piyasaya verildiğini belirtti.

“Uçağın düşmesinden sonra yapılan araştırma ve incelemenin yeterli olup olmadığı konusunda ‘bir yorumda bulunamayacaklarını’ belirten Osborne, ‘Biz konuyla ilgili yapmamız gerekeni yaptık ve sonuçları Türk Hükümeti’ne verdik. Bizim işimiz orada biter’ dedi.”⁸

Amerikan Devleti’nin Konuşmayın Uyarısı

Bitlis’in, düşen Beechcraft Süper King Air B200 uçağını satan Beech şirketi ise susmayı tercih etti. Beech şirketinin Halkla İlişkiler Müdürü Mike Potts, Latif Bolatoğlu’nun ısrarlı aramaları üzerine telefona çıkarak “Konuyla ilgili açıklama yapmaya yetkili değilim. Daha fazla konuşamayacağım” dedi.⁹

Aydınlık Temsilcisi Bolatoğlu, daha fazla bilgi almak için Türkiye’ye gelip uçak enkazı üzerinde inceleme yapan müfettişlerle de konuşmaya çalıştı. Pratt and Whitney şirketinin “KaraHava Güvenlik Müfettişi” Thomas Berthe de, Latif Bolatoğlu’nun sorusunu, “Bu konuda konuşamam” diye yanıtladı.¹⁰

Müfettiş Thomas Berthe, 1920 Şubat 1993 tarihlerinde uçağı satan Beechcraft şirketinin müfettişi John Ward ve Kara Havacılık Okulu Kurmay Başkanı Pilot Kurmay Albay Erdal Özden ile birlikte Güvercinlik’te inceleme yapmıştı. İncelemenin sonunda Kara Kuvvetleri Komutanlığı’na verilen raporda, buzlanma 5 ayrı maddede kesin olarak yayınlanıyor, uçağın motorunun kimi parçalarının kayıp olduğu saptanıyordu.

ABD’de basın, şirketlerden ve uzmanlardan bilgi almasını kolaylaştıracak yasalar var. Amerikan toplumunun gelenekleri de basına

⁸ Latif Bolatoğlu, “Amerikan Şirketinin Temsilcisi Osborne: Uçuştan Önce motor sağladı”, Aydınlık, 1 Ekim 1993.

⁹ Aydınlık, 28 Eylül 1993.

¹⁰ Latif Bolatoğlu, “Amerikalı Müfettiş Berthe: Konuşamam!”, Aydınlık, 29 Eylül 1993.

bilgi vermeyi kolaylaştırıyor. Buna rağmen uçağı satan Beech şirketi, yetkililerin görüşmeden kaçınmasının ve yaptığı araştırmada “gizli” kaydı bulunmayan müfettiş Berthe’nin “Bu konuda

konuşamam” demesinin bir nedeni olmalı. ABD devleti şirketleri “konuşmayın” diye uyarmış olmasın!

İlk Ciddi İnceleme: Buzlanma Yok

Motorlar üzerinde ilk teknik incelemeye, Genelkurmay açıklamasından bir gün sonra, yani 19 Şubat 1993 tarihinde başlanmıştır.

İki ABD’li uzman ve Kara Havacılık Okulu Kurmay Başkanı Pilot Kurmay Albay Erdal Özden, 19 ve 20 Şubat günleri motor parçalarını değerlendirip bir Ön Analiz ve Güç Kaynağı Raporu yazdılar. 24 Şubat 1993 tarihli söz konusu iki raporda, motor ya da pervanelerde buzlanma olmadığı saptanıyor.

Beechcraft B200’ün Kaza Teftişine Destek Olarak Türk Kara Kuvvetleri İçin Düzenlenen Güç Kaynağı Raporu’nun 2. sayfasında aynen şöyle deniyor:

“Uçuş esnasındaki buz akümüilasyonu ve motor hava girişindeki tıkanma ve buz yutma ve kompresöre 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 bileşkenlerine hasar verecek bir aşırı ısı durumu ortaya çıkacaktır. Motorların incelenmesi sonucu sıcak kısım tehlikesine rastlanmadı. Dolayısıyla, çarpma anında motor hava girişinin buzla kaplanması ve kompresör buz yutma durumu pek muhtemel karşılanmamaktadır.”

Genelkurmay Başkanlığı, Kara Kuvvetleri Komutanlığı Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu ve Askeri Savcılık bu raporu hiçbir

cpVilrİP rlpapr1pnrİlirmİ\vr»r

Genelkurmay’ın Gölgesi Yalana Kanıt Aratıyor

Motorlarda buzlanma olmadığı ciddi kanıtlarla ortaya çıkarıldığı halde, olayı yasa! olarak soruşturan Kara Kuvvetleri Askeri Savcılığı, “buzlanma” kanaatine vararak dosyayı neden kapatıyor. Bu sorunun yanıtı açık: Genelkurmay’ın gölgesi! Genelkurmay Genel Sekreteri’nin imzasını taşıyan 18 Şubat 1993 tarihli, kesin sonuçlara varan açıklamanın, olayı soruşturan makamları baskı altında

bıraktığı anlaşılıyor. Emir komuta zincirine bağlı makamlar, bütün çabalarını bu açıklamayı doğrulamaya yöneltmişler.

Motorlarda buzlanma olduğu ileri sürülen, birbiriyle çelişkili üç rapor var. Olay günü hazırlanan KHO Teknik Heyet Raporu, Kara Havacılık Okulu Anket Heyeti Raporu ve Kara Kuvvetleri Komutanlığı Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu Raporu. Uydurulan senaryo açısından birbirini tekrarlayan, ancak sonuçlar konusunda çelişen raporlar, soruşturmayı kapatmanın dayanağı yapıyor. Kara Kuvvetleri Komutanlığı Askeri Savcılığı'nın dosyayı kapatırken dayandığı rapor, KKK Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu'nun Müşterek Kanaat Raporu'nun tarihi ise 29 Nisan 1993, yani olaydan 2,5 ay sonranın tarihini taşıyor.

Meteoroloji Raporlarını da Çarpıttılar

Askeri Savcılık, bu raporu, "olayın kesin ve teknik nedenlerini açıklayan bilirkişi raporu" olarak niteliyor. Rapor, Genelkurmay Başkanlığı'nın "buzlanma" açıklamasını doğrulamak için meteoroloji raporlarını çarpıtıyor. KKK Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu Müşterek Kanaat Raporu'nun meteorolojik verileri nasıl saptırdığına bakalım.

Pilotlar, uçuştan önce, meteorolojiden iki rapor alıyorlar. Birisi, Türkiye saatiyle 09.15'in verilerini, diğeri 12.00'dekini belirtiyor. 09.15 raporunu 2. Pilot Tuğrul Sezginler imzalayarak alıyor. 09.15 raporunda, "yerden itibaren buzlanma ve bulut içi kuvvetli buzlanma" öngörülüyor. Bu nedenle de uçuş, öğleden sonraya bırakılıyor. 12.00'deki rapor ise

buzlanmadan söz etmiyor. Dahası, kapalılığın uçuş limitleri içinde olduğu belirtiliyor. Kaldı ki, zaten saat lü'dan itibaren sıcaklık artıyor ve alandaki buzlar ve kar birikintileri eriyor. Uçağın havalandığı 12.19 saatinde olumsuz hava koşulu olarak yalnızca kar yağışı var. Ancak bu rapordaki değişiklik kayıtlarda yok. Çünkü sözlü olarak bildiriliyor. Nitekim, Kaza Kırım Raporu da, 12.00 ve 12.19 raporları yerine, buzlanma olduğunu söyleyen 09.15 raporunu esas alıyor.

Raporun 6. sayfasında meteoroloji raporlarının tahlili ve sonuç şöyle belirtiliyor:

"Meteorolojik raporun tahlilinde buzlanmanın yerden itibaren başladığı, kalkıştan düşüşe kadar uçtuğu irtifalarda en yoğun olduğu

tesbit edilmiştir... Gerek hava şartlarının buzlanma vermesi ve buzlanmanın beklenenden çok daha kuvvetli olması ve muhtemelen pilotlar, özellikle motor buzlanmasını önleyici 'ICE VANE' sistemini zamanında çalıştırmadığı, sarsıntıyı hissettikleri anda ise sarsıntı sebebinin ne olduğunu araştırırken çok önemli bir iki dakikalık süreyi geçirdikleri, daha sonra 'ICE VANE'yi açsalar dahi kuvvetli buzlanmadan dolayı motorda meydana gelen muhtemel buzlanmayı çözemedikleri kıymetlendirilmektedir.”

Askeri Savcılığın “teknik ve kesin” dediği raporun hali budur.

Böylesine vahim bir çarpıtmanın bir tek izahı vardır: Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş'i yalancı çıkarmamak! Nitekim Askeri Savcılığın Kovuşturmaya Yer Olmadığı Kararı'nda da aynı çarpıtma sürdürülerek, dosya kapatılıyor.

22 Uçak Kalktı, Yalnızca Biri Düştü

Org. Bitlis'in uçağının düştüğü günde Güvercinlik Meydanı'ndan tam 22 uçak kalktı. 17 Şubat 1993 tarihli ve altında Kara Havacılık Okul Komutanı Tuğgeneral Armağan Kuloğlu'nun imzası bulunan “Uçuş Emri”nde; meydandan kalkan uçaklar, pilotları ve güzergâhları, tek tek, en küçük ayrıntısına kadar belirtiliyor. Güvercinlik'ten ha

valanan uçaklardan, buzlanmaya karşı en donanımlı olan, Org. Bitlis'in VIP uçağı. Ancak, diğer 21 uçak normal seferini yapıyor, bir tek Org. Bitlis'in uçağı düşüyor. Buzlanma iddiası doğru kabul edilse bile, diğer uçakların neden düşmediğinin yanıtının bulunması gerekiyor. Yalnızca meteoroloji raporları değil, diğer 21 uçak da Genelkurmay'ın yalanını ortaya çıkarıyor!

Pilotaj Hatası Oranları da Rapora Göre Değişiyor

Kara Havacılık Okulu Anket Heyeti'nin hazırladığı raporun netice ve karar maddesinde, olayın kaza olduğu belirtiliyor. Kazaya neden olan faktörler şöyle belirleniyor: “Yüzde 40 pilotaj (Yüzde 15 muhakeme faktörü, yüzde 25 kullanma tekniği faktörü); Yüzde 60 diğer faktörü (aşırı buzlanma).”

Kara Kuvvetleri Komutanı Org. Fisunoğlu'nun 29 Nisan 1993'te onayladığı Kara Kuvvetleri Komutanlığı Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu'nun raporunda oranlar, birden tam tersine çevriliyor. Bu raporun “netice ve karar”, “kaza”nın faktörleri şöyle sıralanıyor:

“Pilotaj faktörü yüzde 60 (Muhakeme faktörü yüzde 30, kullanma tekniği faktörü yüzde 30); diğer faktörler yüzde 40 (Buzlanmanın beklenenden daha kuvvetli olması).”

Ne olmuştur da, iki rapor arasında pilotların hatası artırılmıştır? Rapor’dan, Kaza Kırım Heyeti’nin, bu değişikliğe neden olacak hiçbir ciddi inceleme yapmadığı anlaşılıyor. Bunun da yanıtı aynı: Genelkurmay gölgesi. Genelkurmay Başkanlığından adını vermeyen bir yetkili, buzlanma iddiası hakkında kuşkular oluşunca birden uçağın pilotaj hatası nedeniyle düştüğü senaryosunu piyasaya sürdü: 13 Mart 1993 tarihli Sabah, “Gizlenen gerçek” manşetiyle, kazanın nedeninin pilotaj hatası olduğunu yazdı. Sabah, 1. Pilot Binbaşı Yaşar Erian’ın, olaydan bir önceki gece nöbetçi olduğunu belirterek, uykusuz kaldığını; 2. Pilot Yüzbaşı Tuğrul Sezginler’in de ABD’de gördüğü kursta başarısız olduğunu ileri sürmüştü.

Sabah’ın yayımında, kazanın nedeninin “ihmal ve kusur” olduğu saptanıyordu! Güya Sabah’ın Haber Müdürü Ahmet Vardar, Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş’e bulduğu kanıtları götürmüştü,

Güreş de kanıtlara, “olağanüstü ilgi” göstermişti. Sabah’ın yazdığına göre Güreş, kanıtları derhal Kara Kuvvetleri Komutanı Muhittin Fisunoğlu’na gönderip soruşturma açmasını istemişti. Fisunoğlu da Sabah’a, “ortada bir kusur varsa mutlaka bulunmalı” demiş, olayı soruşturmayı bizzat üstlenmişti. Bu gelişmenin sonunda, pilotlarının kusuru artıvermişti. Sabah’ın ihmal ve kusura ilişkin bulduğu kanıtların tamamı imal edilmişti. Kısa bir araştırmayla iddiaların ne kadar çürük olduğu saptanabilirdi. Pilot Yüzbaşı Tuğrul Sezginler hakkında yazılanlar tamamen yalandı. Çünkü, Pilot öğretmen Sezginler, Çarşamba günü olan kazadan kurtulsaydı, Pazartesi günü B200 türü uçakları uçuracak pilotlara öğretmenlik kursu verecekti. Aydınlık, 28 Eylül 1993’te Sabah’ın çarpıtma çabalarını haber yaparak Saime Sezginler’in açıklamasını yayımladı.

11

Sabah ve işbirliği yaptığı Genelkurmay içindeki çevre, gerçek ortaya çıktıktan sonra yayınlarını düzeltmek yoluna da gitmediler. Tuğrul Sezginler’in ailesi adına Saime Sezginler’in hâlâ Sabah’ın arşivinde duran açıklaması bir türlü yayımlanmadı. Açıklamanın ekinde Sabah’ın yayımını kesin olarak yalanlayan belgeler de

bulunuyordu. Sabah gazetesi ve Ahmet Vardar, bu yalan habere yer verdikleri ve düzeltme yayımlamadıkları için, 4 yıl süren bir yargılama sonucu cezaya çarptırıldılar.

Sezginler'in Sabah'ta yayımlanmayan açıklaması 12 aynen şöyle:
"Sayın Ahmet Vardar,

"13 Mart 1993 tarihinde yayınlanan, gazetenin baş sayfasındaki 'Gizlenen Gerçek' başlıklı haberinizi, o sıralarda tarifi mümkün olmayacak kadar büyük bir acı içinde olduğumuzdan, yakınlarımızın bizden saklaması neticesi ancak okuma ve değerlendirme fırsatı bulabildik.

"Evladımız Şehit Kurmay Pilot Yüzbaşı Tuğrul Sezginler, 17 Şubat 1993 günü Sayın Orgeneral Eşref Bitlis'i Diyarbakır'a götürmek üzere hareket ettikten kısa bir süre sonra Ankara'da düşen 'B200' tipi uçağın 2. pilotuydu.

11 Adnan Akfrat, "Sabah'ın imalat Haberi: Pilotaj Hatası", Aydınlık, 28 Eylül 1993.

12 "Kardeşimi Kazanın Nedeni Gibi Gösterdiniz", Aydınlık, 28 Eylül 1993.

"Yzb. Tuğrul Sezginlerle ilgili haberinizde 'başarısız ve tecrübesiz pilot' ifadelerini kullanmakta, kamuoyunda böyle bir intiba uyandırmakta ve hiç de hak etmediği halde vuku bulan elim kazanın nedenlerinden biriymiş gibi göstermektedir.

"Büyük acımızın üzerine, tam olarak araştırılmadan yazılmış olan yukardaki haberiniz ve yapılan yanlışlığın bizler üzerinde yarattığı manevi huzursuzluk aşağıdaki açıklamaları yapmamızı zorunlu kılmıştır.

"1 Amerika'da FlightSafety uçuş merkezindeki kursa sizin haberinizde bahsettiğiniz gibi, çok sayıda pilot değil, sadece 8 pilot ve özellikle de seçilerek gönderildi. Bu seçilen pilotlardan biri de oğlumuz Yzb. Tuğrul Sezginler'dir.

"2 Bu kursun sonunda, sizin iddia ettiğiniz aksine 4 pilot eğitimini tamamladı ve diğer 4 pilot zaman yetersizliğinden Emercensi programı yetişmediği için bu programın Türkiye'de tamamlanması kaydı ile kursu bitirdiler. Bu hiçbir zaman başarısızlık olarak isimlendirilemez. Şayet başarısız olunsaydı 'bu tür uçaklarda

uçamaz' şeklinde belge verilir, bu uçağı intibak edememiş sayılır ve uçuşu engellenirdi.

"3 Belgenin ilk sayfasındaki çizelgede yukarda bahsettiğimiz gibi Emercensi programı hariç, diğer programları tamamladığı ve bu programa zaman ayıramadığı görülmektedir. Zamansızlığın sebep olduğu olay, başarısızlık anlamında değildir.

"4 Amerikana görmüş olduğu eğitim sonunda, Amerika'daki uçuş öğretmeninin kanaat raporundan Yzb. Tuğrul Sezginler'in her halükârda 2. pilot olarak uçabileceği, ancak 1. pilot olarak uçabilmesi için ek eğitimi tamamlaması, dolayısıyla Amerika'dan dönüşünden itibaren, hiçbir ilave eğitim yapmadan da 2. pilot olarak uçabileceği anlaşılmaktadır. Oğlumuz elim kazada zaten 2. pilot olarak görev yapmaktaydı.

"5 Kurs bitiminde kendisine verilen sertifikanın altında 'Birinci pilot olarak uçmadan önce zaman yetersizliğinden eksik kalan Emercensi ve alet eğitimlerini, ilave eğitimle tamamlamasını

öneririm' şeklindeki ibare nedeniyle, aynı durumdaki diğer 3 pilotla birlikte Türkiye'ye dönüşünde 20 Temmuz 1992 ile 21 Ağustos 1992 tarihleri arasında kendisine ek eğitim yaptırılmış olup, PEKİYİ derece ile kursu bitirmiştir. Böylece 1. pilot olarak da görev yapmaya kesin hak kazanmıştır.

"6 Ek eğitimini tamamlamayı müteakip, çeşitli yurtiçi ve yurtdışı görevlerini (VIP görevleri de dahil) başarıyla yerine getirmiş olup Beechcraft Süper King Air B200 uçağıyla yapmış olduğu toplam uçuşu 130 saattir. Oğlumuzun olay anına kadar yapmış olduğu uçuş saati toplamı 1 554 saattir.

"Bir pilota, tecrübeli pilot denilebilmesi için havacılık kurallarına göre belli bir uçuş saatini tamamlaması ve yine intibaklı olduğu uçakta da belirli bir süre uçmuş olması gerekmektedir. Pilotlar 1 500 saatlik toplam uçuştan sonra tecrübeli pilot sayılırlar. Hangi açıdan bakarsak bakalım Yzb. Tuğrul Sezginler'in tecrübeli pilot olduğu anlaşılır. Tuğrul Sezginler kıdemli pilot sertifikasına sahiptir ve intibaklı olduğu diğer uçaklarda da öğretmen pilot niteliğine sahiptir.

"8 Haberinizde iddia ettiğiniz gibi bazı pilotların ordudan ayrılmaları daha tecrübeli olduklarından değil, mecburi hizmet sürelerinin tamamlanması neticesi, kendi tercih ettikleri bir yol olması

sebebiyledir. O halde, yaşı ve bu sebepten de rütbesi daha yüksek olanlar, mecburi hizmet sürelerini daha önce dolduracakları için, öncelikle kendi isteklerine bağlı olarak ordudan ayrılacaklardır. Bu normal bir statüdür. Dolayısıyla oğlumuzun burada görev yapıyor olması, yazınızda ima etmeye ve hissettirmeye çalıştığınız gibi bir eksiklik unsuru değildir.

“Bu gerçeklerden oğlumuz Tuğrul Sezginler’in tecrübeli ve başarılı bir pilot olduğu ortaya çıkmakta, olayın nedenlerinden biriymiş gibi gösterilemeyeceği açıkça anlaşılmaktadır. Oğlumuzun meslek hayatı birçok başarı ve takdimelerle doludur. Bu gerçeklerin gazeteniz vasıtasıyla kamuoyuna açıklanarak, 13 Mart 1993 tarihinde yayınlanmış olan haberin neden olduğu yanlış

kanının düzeltilerek, şehidimizin ve bizlerin manevi huzursuzluğumuzun giderilmesini, bu açıklamamızı gazetenizin sayfa ve sütununda yayınlamanızı talep ediyoruz.

“Sezginler ailesi adına Saime Sezginler.”

“Pilotlar Son Derece Tedbirliydim”

Düşen uçağın bulunduğu birliğin komutanlığını yapan Kıdemli Pilot Albay Bedri Deliorman, 26 Aralık 1991 günü, uçağı ABD’den getiren ekibin başındaydı. Ölen iki pilotla da uçmuştu. Albay Deliorman, 14 Mart 1997 günü 13. Asliye Mahkemesi’nde verdiği ifadede şunları söylüyor:

“Son derece tedbirli bir pilot olan Yaşar Erian, başlangıçta derhal buz çözücü sistemi devreye sokardı... Uçak tamamen parçalanmış olduğu için buz çözücü sistemin açık olup olmadığını tespit edemedim. Ama büyük ihtimalle ölen pilot, uçağı havalandırmadan önce buz çözücü sistemi çalıştırmıştır... Buz çözücü sisteminde arıza olması çok nadir görülen bir olaydır.”

Albay Deliorman, uçağı Amerika’dan dört günde getirdiklerini, İzlanda’da yakıt ikmali yaptıklarını, hava koşullarının son derece kötü ve şiddetli kar tipisi olduğunu anlatırken, uçakta herhangi bir arıza ya da anormalliğin söz konusu olmadığına dikkat çekiyor.

Raporu imzalayanlardan Pilot Kıdemli Yüzbaşı Tayfun Eren ise mahkeme ifadesinde, emirle dikte ettirileni değil de gerçeği söylüyor:

“Uçağı kullanan pilot son derece tecrübeli olup uzun süre de uçuş öğretmenliği yapmıştır. Bu nedenle buz çözücü sistemi çalıştırmayı

unutmuş olması bence mümkün değildir. Son derece tedbirli davrandığını ve bulutlar içine girerken buzlanma olabileceği ihtimalini göz önüne alarak daha önceden buz çözücü sistemi çalıştırdığını birlikte uçuş yaptığı diğer arkadaşlardan duymuştum.”

Savcılığının Soruşturması Eksik ve Usulsüz

Uçağın düşmesinin ardından Yenimahalle Cumhuriyet Savcılığı ve Kara Kuvvetleri Komutanlığı Askeri Savcılığı olaya el koydu. Sivil savcılık, uçağın askeri uçak olması ve şehit olanların asker kimliği nedeniyle, soruşturmanın tamamını askeri savcılığa devretti. Kara Kuvvetleri Komutanlığı Askeri Savcılığı, 17 Şubattan itibaren olayı soruşturdu, ifadeler aldı.

Askeri Savcılık, hazırlık soruşturmasını 5 Mayıs 1993 günü sonuçlandırdı. Savcı Hakim Albay Yüksel Ferah, uçağın buzlanma nedeniyle düştüğü kanaatine vardı ve “Koğuşurmaya Yer Olmadığı Kararı” verdi.

Eklerde yer alan KKK Askeri Savcılığı'nın Kovuşurmaya Yer Olmadığı Kararı'nda, “kesin kanaat” ihtimallere dayandırılıyor:

“Genel olarak uçak kazalarında düşme nedenlerinin tam ve kesin olarak açıklığa kavuşturulması son derece güçtür. Olayımızda pilotaj faktörü dışında, saptanan buzlanma faktörünün giderilmesi ile pilot davranışları kuşkusuz birtakım ihtimallere dayalı olarak açıklanabilmektedir. Nitekim pilotun motorlarda ‘anormallik’ olduğunu bildirmesi buzlanma ihtimalini düşündürmüştür.”

Savcılığın, soruşturmayı derinleştirmeden, dosyayı sağlıklı olarak tamamlamadan “Kovuşurmaya Yer Olmadığı Kararı” vererek kapatma yoluna gittiğini söylemek için uzman ya da hukukçu olmaya gerek yok. Hazırlık soruşturması evrakını inceleyen herkes, rahatlıkla bu kanaate varacaktır.

Buzlanma açıklaması için meteoroloji raporlarının çarpıtıldığı, gün gibi ortadadır. Her iki meteoroloji raporu da Hazırlık evrakı içindedir. Kaldı ki normal olan, Askeri Savcılığın bu raporlar konusunda, bir meteoroloji uzmanından değerlendirme almasıdır. Bu yapılmamıştır.

Askeri Savcılık, emir komuta zinciri içindeki ve CMUK'ta tanımlanan bilirkişi özelliğini taşımayan subayların ihtimallere ve çarpıtmalara dayanan raporunu bilirkişi incelemesi kabul etmiştir. Hukuki olan, usulüne göre hazırlanmış bir bilirkişi kurulu atayıp,

onların incelemesine göre davranmaktadır. Ayrıca, daha önemsiz olaylarda bile, bu tip kazalar konusunda deneyimli Türk ve yabancı uzman üniversitelere bilirkişi olarak başvurulmaktadır.

Savcılık, o günkü değeriyle 29 milyar lira olan uçağın neden sigortasız olduğunu da araştırmamış. Satış şartnamesinde 40 derecede uçağı belirtilen uçağın, 4 derecede düşmesi karşısında, uçak şirketi hakkında da dava açma yoluna gitmemiş. Savcılık, uçağın düşmesinden yaklaşık üç ay sonra dosyayı tamamlayıp, kovuşturmayaya yer olmadığı kararını alıyor. Bu dönemde yapması gereken araştırma ve soruşturmaları yapmıyor. Yönergelere göre yapılması gereken Kara Kuvvetleri Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu'nun Müşterek Kanaat Raporu'nu bekliyor. Kurulun raporunun tarihi, 29 Nisan 1993. Bir hafta sonra da Savcılık, kararını yazıyor.

Sabotaj Araştırmasındaki Ciddiyet!

Askeri Savcılık, "Olaydan hemen sonra başlanan soruşturmayla, öncelikle her türlü sabotaj ihtimali araştırılmıştır" diyor. Araştırmayı nasıl yaptığı da kararda şöyle açıklanıyor:

"Uçağın olay sabahından geriye, son 24 saatlik diliminde muhafaza edildiği hangarın durumu, kapı anahtarlarının saklandığı özel cam dolap yerinde incelenerek fotoğraf tesbitleri yapılmış, uçağın kapı anahtarlarının ele geçirilmesi halinde bile, kapı kolu altında mevcut özel basma butonuna aynı anda basılması gerektiğini bilmeyen bir kimse tarafından uçağı girilemeyeceği tatbiki olarak görülmüştür."

Uçağı sabotaj yapılmadığının kanıtı, işte böyle belirtiliyor. "Kapıyı açma düğmesinin yerini bulmak zor, öyleyse sabotaj olamaz!"

Askeri Savcı Hakim Yarbay Yüksel Ferah, sabotaj olasılığının araştırılıp araştırılmadığını soran 2. Pilot'un ablası Saime Sezginler'e, "Cam dolaba bizzat ben baktım. Anahtarı almak mümkün değildi. Ayrıca anahtar olsa bile ben uçağı açamadım. Çünkü kapı kolunun altındaki düğmeyi bilmiyordum. Bu araştırmam sonucunda sabotaj olmadığına inandım" dedi.¹³

13 Adnan Akfırat, "Askeri Savcılığın Sabotaj Araştırma Yöntemi: Bir Fıs Fıs İki Tık

T,L" CttTVİT 1003

Ya sabotajı yapanlar uçak konusunda uzmansa? Savcılığın bu olasılığa yanıtı yok. Ayrıca motorlar uçağın içinde değil ve kapı anahtarı ile bir ilgisi yok!

Emekli Hava Tümgeneral Öner:

Genelkurmay İhmali Neden Soruşturmadı?

Aydınlık'ın ısrarlı yayını üzerine Genelkurmay Genel Sekreteri Hurşit Tolon, 12 Kasım 1992'de "uçağın düşüşüne insan faktörü ve meteorolojik şartların neden olduğu" açıklamasını yaptı. Emekli Hava Tümgeneral Aslan Öner, Genelkurmay'ın açıklamasını ikna edici bulmadığını söyledi ve can alıcı bir noktanın üzerinde durdu. Eğer uçak sabotaj sonucu düşmediyse, ihmal söz konusuydu. Genelkurmay neden ihmali soruşturmamıştı?

Tümgeneral Aslan Öner, 13 Kasım 1993 tarihli Aydınlıkta, şöyle diyor:

"İnsan faktörü ve meteorolojik koşullardan dolayı düşüşü kanıtlayan herhangi bir veri bulunmuyor. Çünkü, her iki konu da usulüne uygun olarak soruşturulmamış. 0 derecede de buzlanma olur, bunu belirleyen hava basıncı ve nem oranının yüksekliğidir. O günkü meteorolojik veriler incelendiğinde şok buzlanmaya neden olacak bir koşul bulunmadığı anlaşılıyor. Eğer, kayıtlara geçmeyen kötü hava koşulları var idiyse, Meydan Harekat Subaylığı Meteoroloji Kısmı sorumlusunun 'uçuş koşulları yoktur' diye rapor vermesi gerekir. Bunu vermemişse meteoroloji sorumlusu hakkında soruşturma açılması gerekirdi. Aynı şekilde, uçuş izni veren Ulaştırma Grup Komutanı ve onun komutanları olarak, Kara Kuvvetleri Komutanlığı Havacılık Okulu Komutanı Tuğgeneral Armağan Kuloğlu, Havacılık Okulu Komutanlığı Erkan Başkanı Pilot Albay Erdal Özden hakkında soruşturma açılmamış. Bir erin kazayla ölümü konusunda dahi, kural olarak bütün sorumlular hakkında soruşturma açılır. Oysa bir orgeneral gizli ve çok önemli bir

göreve giderken, insan faktörü ve meteorolojik koşullar gibi düzeltilmesi elde olan faktörler neden oldu deniyorsa, en azından sorumluların ihmali vardır."14

Kayıp ve Tahrip Edilen Parçalar Soruşturulmadı

Üstelik Savcılığın elinde sabotaj olasılığını ciddiye almasını gerektirecek bir rapor vardır. Hazırlık evrakı içinde bulunan,

Amerikalı uzmanlarla, Kara Havacılık Okulu Kurmay Başkanı Albay Özden'in uçak enkazı, üzerinde iki gün inceleme yaptıktan sonra yazdıkları raporda, motorların çok önemli bazı parçalarının "kayıp olduğu" ve bazılarının "tahrip edildiği" belirtilmektedir. Bu raporun tarihi 24 Şubat 1993'tür. Kazadan bir hafta sonra!

Uçağın motorlarını üreten Pratt and Whitney şirketinin iddiası, bir düşme anında motorlarının dış çeperinin kesinlikle parçalanmayacağıdır. Bu açıdan, çok pahalı olmasına karşın, önemli kişileri taşıyan uçaklarda bu tür motorlar tercih edilmektedir. Oysa buzlanma sonucu düştüğü belirtilen uçağın her iki motorunun da çok önemli parçaları kayıptır veya tahrip edilmiştir.

Normal olan nedir? Tahrip edilen ve kaybolan parçaların sabotaj açısından ne ifade ettiğini, uçağın düşmesine neden olabilecek nitelikte olup olmadıklarını, uzman ve tarafsız bilirkişilere sormaktır. Oysa Askeri Savcılık, sabotaj ihtimalini açıklığa kavuşturacak bu noktayı görmezden gelmiştir. Sormamıştır. Kaybolan parçaların bulunmasını istememiştir. Kaybolma nedenlerini araştırmamıştır.

Nöbetçinin İfadesindeki Şüpheli Şahıs Araştırılmadı

Kovuşturmaya Yer Olmadığı Kararı'nı veren KKK Askeri Savcısı Yüksel Ferah'ın, uçağın düşmesinden bir gün sonra aldığı ifadelerden birisi çok dikkat çekici. 16 Şubat günü uçağın bulunduğu hangarın

14 "Hava Tümgeneral Aslan Öner Soruyor: Genelkurmay, İhmali Neden Soruşturmadı?" Aydınlik. 13 Kasım 1993.

nöbetçilerinden Ordonat Er Tahir Metin, ifadesinde, saat 19.30'da, astsubay olduğunu tahmin ettiği bir kişinin hangardan havacılık okuluna doğru gittiğini gördüğünü ve bunu çok garip bulduğunu belirtiyor. Soruşturma evrakında Askeri Savcılığın, bu "garip" olayı araştırdığına ilişkin bir bulgu yok.

Kovuşturmaya Yer Olmadığı Kararı'nda da Genelkurmay'ın gölgesini izliyoruz. Askeri Savcılığın, yasanın tanımladığı koşullara uyan bilirkişi incelemesine başvurmadan, Kara Kuvvetleri Komutanlığı'nın önüne koyduğu bilgi ve belgeleri tartışmasız kabul ettiği anlaşılıyor. Bir kuvvet komutanı orgeneral ile 4 subayın yaşamını yitirdiği bir olayın bu şekilde soruşturulmasının, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin geleneklerine aykırı olduğu biliniyor.

Uçağın Düşmesinin Nedeni Motora Yapılan Sabotaj

Genelkurmay Başkanlığı'nın, yasaları ve askeri yönergeleri çiğnemesinin, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin geleneklerine aykırı davranmasının bir nedeni olmalı. Bir soruşturmada bu kadar çok hata olmaz. Hele bir kuvvet komutanının şehit edilmesine neden olan bir uçağın düşmesiyle ilgili bir soruşturmada, bu kadar usulsüzlük ve baştan savmacılık olmaz. Olgular bütün kanıtlarıyla şunları ortaya koyuyor:

- Uçak, motorlardaki buzlanma sonucu düşmemiştir,
- Pilotlar kusurlu değildir,
- Motorlarda ve uçakta yapım hatası yoktur.

Bir tek neden var: Orgeneral Eşref Bitlis'in uçağı sabotaj sonucu düşürülmüştür. Sabotaj motora yapılmıştır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BİLİRKİŞİ İNCELEMESİ SUİKASTI BELGELEDİ

Org. Bitlis Davasının Bilirkişisi Prof. Dr. Yüksel:

“Vaktiyle Aydınlık Çok Güzel Yazmış”

Jandarma »Genel Komutanı Orgeneral Eşref Bitlis'in uçağının düşmesiyle ilgili olarak Ankara 13. Asliye Hukuk Mahkemesi tarafından bilirkişi tayin edilen İstanbul Teknik Üniversitesi Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi Öğretim üyeleri; Prof. Dr. Ahmet Nuri Yüksel, Prof. Dr. Oğuz Borat ve Doç. Dr. Zahit Mecitoğlu, 4 Kasım 1996'da incelemelerini tamamlayıp raporlarını yazdılar ve resmi kanalla mahkeme'ye yolladılar.*

Org. Bitlis'in uçağının düşüşü hakkında ilk kez bir bilirkişi incelemesi yapılıyordu. Uçağın 2. Pilotu Yüzbaşı Tuğrul Sezginler'in ailesi tarafından, uçağı satan Amerikan Beechcraft şirketi aleyhine açılan tazminat davası sayesinde dosya bilirkişiye gitmişti. Bilirkişi incelemesi, uçağın buzlanma ve pilotaj hatası sonucu düştüğü yalanını bilimsel kanıtlarla çürütüyor, sabotaj üzerinde duruyordu. Org. Bitlis'in bir kaza sonucu değil suikasta uğradığını belgeleyen bu rapor, mahkeme kayıtlarında yer alıyor.

Bilirkişi Raporu'nun sonuç bölümünde aynen şöyle deniyor:

“NETİCE

“Bu hususlar muvacehesinde

“1 Motor arızası ve sonuç olarak uçağın düşmesinde buzlanmanın etkili olduğunu gösteren yeterli ve tatminkar delil yoktur.

* Bilirkişi Ranoru'nun tam metni için bkz. 11. Bölüm, s. 182.

“2 Motor anzası 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 irak tutulmamalıdır.

“Keyfiyet saygı ile arz olunur. (4.11.1996.)”

Prof. Dr. Yüksel: Yazdıklarınıza ilave Edilecek Bir Şey Yok

Bilirkişi heyetinin başkanı İstanbul Teknik Üniversitesi Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Ahmet Nuri Yüksel, 19 Ocak tarihli Aydınlık dergisine yaptığı açıklamada, “Bu olayda sizin yazdıklarınıza ilave edecek bir şey yok. Vaktiyle çok güzel yazmışsınız” diyor. Uçağın düştüğü 17 Şubat 1993 günü yapılan açıklamaları hatırlatan Prof. Dr. Yüksel, şunları söylüyor: “Açıkça söyleyeyim, ben bu hadiseyi duyar duymaz, hadi canım ordan demiştim. Çünkü, dünyanın en gelişmiş uçağı, buzlanma nedeniyle iki motoru birden arızalanarak düşüyor. Olmaz öyle şey. Çok çabuk verdiler kararı. Tabii hiçbir bulgu yokken böyle düşünmüştüm.”¹

Buzlanma İmkânsız

Prof. Dr. Yüksel, Prof. Dr. Oğuz Borat ve Doç. Dr. Zahit Mecitoğlu'dan oluşan bilirkişi heyeti, dosyalar önlerine geldiğinde uzun araştırmalar yaptılar. Prof. Yüksel, bu dönemi Aydınlıkta şöyle anlattı:

“Kazanın oluşunun sebeplerini ortaya koymak mümkün mü, değil mi diye düşündük. Buzlanma var mı, yok mu diye baktık. Sonra heyetin raporlarını okuduk. Bazı hesaplar yaptık. Hesapları raporumuza koymadık. Koymamız da gerekliyordu. Hesaplarımıza

göre, farz edelim ki kalkış sırasında meydana sıcaklık eksi 2 derece. Uçak, kalkışta en çok 6 bin 900 feet çıkabilir. Bu yükseklikte sıcaklık olsa olsa eksi 14 olur. Bu uçağa eksi 14 bir şey yapmaz. Ayrıca bir sürü sinyal sistemleri, otomatik buz önleyici sistemleri var. Kaldı ki, kalkış sırasında sıcaklık eksi 2 değil. O gün saat 10.00'da hava yumuşamış, karlar erimeye başlamış. Bu bulgular var. Pilotun yerle yaptığı konuşmada iki tarafın da ağızından buzlanma kelimesi dahi çıkmıyor.

“Uçak şirketinin elemanlarının hazırladıkları raporlarda buzlanmaya delalet eden hiçbir bulgu yok. Bunu bizim subaylarımız da imzalamışlar. Bunları inceledik, tartıştık. Kesin kararımız bu olayın buzlanmadan dolayı meydana gelmediği yönünde oldu.”²

Prof. Yüksel, kalkıştan hemen sonra, pilotların motordaki gürültü ve sarsıntıyı haber verdiklerini anımsatarak, sarsıntının 12 dakika sonra, yerini gürültüye bıraktığını söylüyor. Uçağın Güvercinlik'ten 12.19'da kalktığını, 12.26'da düştüğünü belirten Yüksel, “Buzlanma olsa bile uçak o şartlarda havada en az 29 dakika daha uçabilirdi. Uçak düşmeden önce tur atarken, ‘gürültüden buzlanma olduğunu anladık’ diyorlar. Böyle anlaşılır mı? Buna kargalar bile güler. Tamam, gizlenmesi gerekiyor olabilir. Bunu haklı da bulurum. Ancak biraz ‘yakışıklı’ gerekçe bulunması gerekiyor. Buzlanma ‘yakışıklı’ bir gerekçe değil” diyor.³

Kayıp Parçalar Sabotaj Olasılığını Güçlendiriyor

Kaza sonrasında sol motorda kompresör santrifüj çarkı ve muhafazası, büyük ve küçük çıkış boruları, 16 tribün palası ve pervanesi

O Jı:

ile yanma haznesi silindir göbeği, hiç hasar görmeyen motor haznesinde bulunamamıştı. Sağ motorda da düşürücü vites kutusuna bağlı aksesuarlar, düşürücü vites kutusu ve birkaç parça daha düşüş sonrasında bulunamamıştı. Prof. Dr. Ahmet Nuri Yüksel, motordaki anormallik ve sarsıntının nedenini, bu bulunamayan parçalarda aramak gerektiğini söylüyor.

Prof. Yüksel'in saptamaları şunlar:

“Pilotaj hatası yok. İmalat hatası yok. İşletmede bir hata yok. Üç önemli bulgu var. Biri motorların dişli kutusuna ait bazı parçalarının

ortada olmaması. Motoru çeviren mukavim zarf kırılmamış. İki, tribün ya da kompresörde dışarıdaki pervane palalarına benzeyen daha küçük palalar var. Bunlardan 16 tanesi yok. Bunlar motorun çeperinden kırılıp dışarı çıktı desek, öyle bir şey de yok. Üçüncü bir bulgu da, tribünden sonra egzozu açılan kanalda gazı kanalizasyon eden plakalar var. O madeni plakalar üzerinde derin sürtünme izlerine rastladık. Demek ki, çok daha sert parçalar oradan sürtünerek çıkmış. Bu sebeplerden sabotajı göz ardı etmemek lazım.“4

Esrarengiz Şahıs

Prof. Dr. Yüksel, Aydınlık'ın ısrarla üzerinde durduğu, hangarda olaydan bir gün önce görülen esrarengiz kişiye de dikkat çekiyor: “Geceyarısı görülen bir kişi var. Rütbeli, pilot elbiseli, pilot bereli. İşareti biliyor, parolayı biliyor. Ben istihbarat mensubu olsam burada sabotajı ararım.”

Prof. Dr. Yüksel'in bir de kendi tezi var:

“Uçağın motoruna yerleştirilecek küçük bir patlayıcı uzaktan kumandayla patlatılabilir. Kırılacak bir pervane palası diğerlerini de hızla parçalayacaktır. Yalnız dikkat edin, infilak değil. Öyle olursa motor patlar. Kimse de bir şey bulamaz. Küçük bir patlama yeterli. Kim yaptı ben bilemem. Onu da siz bulacaksınız. Zaten olayın üzerine gidiyorsunuz.“5

4 Aynı kaynak.

Bilirkişi Raporu'nu Kamuoyuna Perinçek Açıkladı

Uçağın düşüşüyle ilgili ilk bilimsel incelemenin sonucu da, olayın üzerine gidenlerce açıklanmıştı. İstanbul 10. Asliye Hukuk Mahkemesi'ne 4 Kasım'da teslim edilen Bilirkişi Raporu, 20 gün sonra, yargılamanın yürüdüğü Ankara 13. Asliye Hukuk Mahkemesi'ne varmıştı. İşçi Partisi Genel Başkanı Doğu Perinçek, 25 Kasım 1996 günü Parti Genel Merkezi'nde yaptığı basın toplantısında, İTÜ Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi öğretim üyelerinin Bilirkişi Raporu'nu açıkladı ve Raporun fotokopisini basına dağıttı. Perinçek'in basın toplantısındaki değerlendirmeler özetle şöyle:

“Bilirkişi Raporu, İşçi Partisi'nin Üç Yıldır Açıkladığı Bilgileri Aynen Doğruluyor

“Rapor, zamanın Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş tarafından yapılan açıklamaları bir bir çürütmektedir. Uzman öğretim üyelerinin hazırladığı rapor, İşçi Partisi ve Aydınlik’ın üç yıldır, 18 Eylül 1993’ten bu yana, olayın kaza değil suikast olduğunu belirten kanıtlarını aynen tekrarlamaktadır.

“Orgeneral Bitlis’in uçağının düşmesinden sonra, İşçi Partisi konunun takipçisi oldu. Jandarma Genel Komutanı’nın Çekiç Güç’e karşı olduğu için katledildiği konusunda kamuoyunu bilgilendirdik. Olayı uzmanlarla birlikte çalışarak bütün boyutlarıyla aydınlattık. Bugün Bilirkişi Raporu’nda yazılan her şeyi, altını çiziyorum her şeyi, üç yıldan beri bütün teknik ayrıntısıyla saptadık ve açıkladık.

“Doğan Güreş’in Ağır Sorumluluğu

“Jandarma Genel Komutanı Orgeneral Eşref Bitlis’in uçağı düştüğünde dönemin Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş, aceleyle ‘Sabotaj değil kaza’ diye beyanat vermişti. Olay daha araştırılmadan, hemen ertesi gün uçağın ‘ani buzlanma’ sonucu düştüğü açıklaması yapılmış, pilotlar sorumlu tutulmuştu. Bu

doğrultuda raporlar hazırlanmış, Kara Kuvvetleri Askeri Savcılığı ciddi bir soruşturma yapmadan ‘takipsizlik karan’ vermişti. Takipsizlik kararına ve ‘ani buzlanma ve pilotaj hatası sonucu düştü’ açıklamalarına dayanak olan raporları hazırlayanlar, bilirkişi özelliklerine sahip olmayan emir komuta altındaki subaylardı. Bu sahte raporların hazırlanmasından Doğan Güreş sorumludur. Bilindiği gibi o dönemde Çiller ve Doğan Güreş, ABD yarıresmi yayın organlarına yansıyacak ölçülerde sıkı ilişki içindeydiler. Güreş, Çiller için, ‘Tak diye emrediyor, şak diye yapıyorum’ diyordu. Güreş’in bugün de Şeriatçılarla hükümet ortaklığından yana olması, bu suç ortaklığı nedeniyledir.

“CIA Çiller Özel Örgütü’nü Kirli İşlerde Kullanıyor

“Bilindiği gibi, zamanın Jandarma Genel Komutanı Org. Eşref Bitlis, Çekiç Güç’ün marifetleri konusunda defalarca rapor hazırlamıştı. Bitlis, bu raporlarında, Irak hükümeti ile Irak Kürt örgütleri arasında bir anlaşma sağlanması ve Çekiç Güç’ün bölgeden uzaklaştırılması gerektiğini saptıyordu. Irak’ta Saddam Hüseyin hükümeti ile Barzani’nin ittifakı sonucu ABD varlığının ağır darbe yemesi, Türkiye’nin de Org. Bitlis’in görüşleri yönünde bir tavır

almasıyla gerçekte. Ama Bitlis'in dediklerine üç yıl sonra gelindi ve bu arada ABD, Bitlis'i sabotajla katletti.

"Sabotajın ihalesi, Çiller çevresindeki CIA ile ilişkili Özel Harpçi subaylara verildi. İşçi Partisi olarak, Binbaşı Cem Ersever'in bu sabotajda özel bir rol oynadığını saptamış ve kamuoyuna açıklamıştık. Cem Ersever, çok şey bildiği için, Abdullah Çatlı ekibi tarafından Başbakanlık Poligonu'nda işkenceyle sorgulanıp öldürülmüştü.

"Türkiye'ye İşçi Partisi Sahip Çıkıyor

"Jandarma Genel Komutanı bir CIA tertibiyle katlediliyor. Zamanın Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş, bu sabotajın üzerini örterek suça ortak oluyor. İşçi Partisi ise, olayı araştırarak, Eşref Bitlis'in katillerinin izini sürüyor.

"Türkiye Cumhuriyeti tarihinde ilk kez olan bir olaydır bu: Kuvvet komutanına suikast, o zamanki Genelkurmay Başkanı tarafından perdelenmiştir. Çünkü Doğan Güreş, ABD dayatmasına teslim olarak, Türkiye'nin kriz bölgelerine müdahale gücü olmasını benimsemişti. Dahası, bu yönde uygulamalara girişmişti. Bu politika, ancak Eşref Bitlis engeli temizlenerek yürütülebilirdi ve öyle yapıldı.

"Eşref Bitlis suikastının üzerine yürümek, yalnız bir komutana karşı işlenen bu suçu ortaya çıkarmanın çok ötesinde, Türkiye için bir güvenlik ve bağımsızlık sorunudur. İşçi Partisi, işte bağımsızlığa sahip çıktığı için bu olayı aydınlatmıştır.

"Doğan Güreş'in Dokunulmazlığı Kaldırılmalı

"Şimdi sanıklara bir yenisi daha eklenmektedir. Çiller, Ağar ve Sedat Bucak'tan sonra, Meclisteki sanıklar arasında, DYP Kilis Milletvekili Doğan Güreş'in de özel bir yeri vardır.

"Güreş'in dokunulmazlığı kaldırılmalı ve suikast aydınlatılmalıdır. Sorumlular cezalandırılmalıdır. Aksi halde Türkiye'nin güvenliği ve savunmasından sorumlu her komutan, tehdit altında görev yapacaktır."

Hükümet, Orgeneral Bitlis'e Sabotajı Doğruladı

Bilirkişi raporu, Bitlis suikastı konusundaki örtme çabalarını bertaraf etti. Refahyol hükümetinin Adalet Bakanı Şevket Kazan, eski Jandarma Genel Komutanı Org. Eşref Bitlis suikastıyla ilgili olarak İşçi Partisi ve Aydınlik'ın üç yıldır söylediklerini doğruladı. Kazan, 20

Ocak 1997 günü yaptığı açıklamada Org. Bitlis'in ölümünün suikast olduğunu söyledi. Kazan, "Eşref Bitlis Paşa'nın bir sabotaj nedeniyle hayatını kaybetmiş olduğu kesinlik kazandı" dedi. Ankara 13. Asliye Hukuk Mahkemesi'nin İTÜ Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi

öğretim üyeleri arasından görevlendirdiği bilirkişilerin verdiği raporun bunu açıkça gösterdiğini belirten Kazan, sözlerini şöyle sürdürdü: "Eşref Bitlis Paşamızın 17 Aralık 1992 tarihinde Kuzey Irak'a giderken maruz kaldığı tecavüz de dikkate alınacak olursa, bu uçak düşmesi olayının kendiliğinden ya da kaza neticesi düşmüş olabileceği ihtimali mümkün olmayacak hale geldi."6

6 Sabah,21 Ocak 1997.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM YETKİLİ GENERALİN AÇIKLAMASI

"Org. Bitlis'in Katilleri Şimdi Çiller'in Örgütünde"

Bitlis suikastını soruştururken, subayların bu konuda oldukça fazla bilgi sahibi olduğuna tanık oluyorduk. Genelkurmay Başkanı Güreş'in üzerini örttüğü bu ölüme, subaylar da büyük öfke duyuyorlardı. Genelkurmay İstihbaratı'nın, suikastın niteliği ve faileri konusunda bütün ayrıntılara sahip olduğunu saptamıştık. Ancak bu durum kamuoyuna açıklanmıyordu. Ordunun Bitlis suikastı konusundaki ilk açık değerlendirmesi, 25 Ağustos 1996 tarihli Aydınlıkta yayımlandı. Org. Bitlis ile uzun süre çalışmış, Org. Eşref Bitlis hakkında geniş bilgiye sahip, konuyu yakından incelemiş ve halen Ordu'da önemli bir görevde olan General; bir askeri birlikte, üniformalı iki kurmay albayın da hazır bulunduğu bir değerlendirmede, yazılı olarak yöneltilen soruları yanıtlamıştı.

Generalin açıklamaları tarihi öneme sahiptir. General, bu değerlendirmeleri, bir garnizonda, iki albayın önünde yapıyor. Yani, kişisel görüş değildir açıklanan. Nitekim, Generalin saptamalarının önemli bir bölümü, röportajın yayımlanmasının ardından kısa süre sonra öngörü olmaktan çıkıp, herkesin gördüğü gerçek haline geldi. Generalle görüşmeden bir ay sonra Bitlis planını yeniden uygulamaya sokan Genelkurmay, ABD'ye karşı çok önemli bir başarı kazandı. Türkiye'nin teşvikiyle, Saddam Hüseyin ile Mesut Barzani kuvvetlerinin anlaşması, Çekiç Güç'ün kara birliğinin, pilisini pırtısını toplayarak Kuzey Irak'tan kaçmasına neden oldu. CIA'nın, "Savaşan

Bayrak 90" diye adlandırılan planı çerçevesinde oluşturulan 10 bine yakın CIA peşmergesi de, Guam adasına taşındı.

Aydınlık'ın Generale yaptığı görüşme yayımlandığında, Susurluk olayı meydana gelmemiş, Çiller Özel Örgütü gözler önüne serilmemiş, Tansu Çiller'in CIA ajanı olduğu ortaya çıkarılmamıştı. Özer Çiller'in ve Özel Örgüt'ün uluslararası silah kaçakçılığıysa röportajın yayımlanmasından ancak bir yıl sonra, 1997 sonbaharında kanıtlarıyla gündeme geldi.

Aydınlık dergisinde kapak haberi olarak yayımlanan görüşmede General şunları söylemişti:

"Org. Bitlis, Çekiç Güç'ün Türkiye aleyhindeki ve yasadışı faaliyetleri konusunda rapor hazırlattı mı?"

General: "Evet, Eşref Paşa böyle bir rapor hazırlatıp Genelkurmay'a vermişti."

"JUSMMAT Komutanı ABD'li Tümgeneral, Mart 1992'de, Org. Bitlis'i Çekiç Güç hakkında bilgi topladığı için Genelkurmay Başkanlığı'na şikâyet etti mi?"

General: "Evet etti. Yalnızca JUSMMAT Komutanı değil, Çekiç Güç'teki subaylar da Eşref Paşa'yı Washington'a iki kez şikâyet ettiler."

"Eşref Paşa, ABD'li Özel Harpçileri Komutanlıktan Attı"

"Jandarma Genel Komutanlığı'nda Özel Harp uzmanı ABD'li subaylar var mıydı? Org. Bitlis'in bunları Komutanlıktan attığı doğru mu?"

General: "Doğru. Eşref Paşa yalnızca Jandarma Genel Komutanlığı'ndakileri değil, Kuzey Irak ve Güneydoğu'da faaliyet yürüten yardım kuruluşlarındaki CIA'cı ve Özel Harpçileri de engelledi. Bunların yaptığı her şey denetim altına alındı. Bunların Kuzey Irak'a Silopi'den giriş çıkışlarını engelledi.

"Gıda yardımı adı altında konteynırlarla Barzani ve Talabani'ye verilen silahları ilk yakalatan da Eşref Paşa'dır. O silahlar daha sonra Güneydoğu'daki PKK'lılarda çıktı. İlk dönemde Çekiç Güç'te görevli Ermeniler vardı. Eşref Paşa bunların gönderilmesini istedi.

"Eşref Paşa bu konuda Özal'a rapor verdi. Doğan Güreş'te de raporlar var. Hatta eski Cumhurbaşkanı Kenan Evren'e bile rahatsızlığını iletmişti."

“Org. Bitlis Genelkurmay Başkanlığı’na Adaydı”

“Org. Bitlis yaşasaydı Genelkurmay Başkanlığı’na aday olacak mıydı?”

General: “Eşref Paşa, Genelkurmay Başkanlığı’na aday olabilirdi. Ancak Muhittin Fisunoğlu Paşa gibi ekarte edilirdi. Eşref Paşa kesin olarak ABD’ye karşıydı. Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş ise Amerikan yanlısıydı. Güreş, şimdi de iyice bu çizgide.

“Cumhurbaşkanı Turgut Özal, Fransa ile flörte başlayınca, Eşref Paşa, Özal’dan medet umdu. Eşref Paşa, Genelkurmay’la ve Milli Güvenlik Kurulu’ndaki yetkililerle derin görüş ayrılığına düştü. Güreş’le Eşref Paşa kavga ederdi. Eşref Paşa’nın Özal’a, Güreş’le çatışmaları konusunda yazdığı mektubu Aydınlık yayımlamıştı. Bu olay doğru. Mektup daha geniş.”

“Bitlis’in Kürt Çözümünü ABD Engelledi”

“Org. Bitlis’in Kürt sorununda çözümü, Bağdat’la anlaşmak ve Türkiye’deki Kürt halkını kazanma çizgisi miydi? Bu politikanın başarı kazanmasından Genelkurmay’da kim rahatsız oldu?” General: “Org. Bitlis’in çözümünde IrakİranSuriye ile birlikte davranmak vardı. Irak’ın toprak bütünlüğünü savunuyordu. Ancak Suriye, ABD’nin güdümüne girince bu politika çıkmaza girdi. ABD, Suriye’yi gizli bir ekonomik paketle destekledi. Eşref Paşa, İngiltere, Fransa, Almanya ile görüştü, ardından İran ve Irak’la, daha sonra da Irak’taki Kürtlerle görüştü. Ama Amerika, İngiltere, Fransa veya Almanya’nın değil, kendisinin söz sahibi olmasını istiyordu. Bunun için Org. Bitlis’in Kürt politikasını bulandırdı.

“ABD şimdi Saddam’ı yıkma politikasını değiştirdi. Saddam’la anlaşmaya gidiyorlar. Bölgede İran ve Suriye, Türkiye’den güçlü. ABD bunu anladı. Türkiye’nin Irak’la görüşmesi

ABD’den onaylı. Ancak ABD’nin Kürt sorunundaki politikası hâlâ yetersiz. Kimseye güven vermiyor. Kürt kartını ellerinden bırakmak istemiyorlar. Kürt politikalarını bize açıklamıyorlar.”

“Devlet Şimdi Bitlis’in Çözümüne Geliyor”

“Türkiye, Kuzey Irak konusunda ABD’yi ve Çekiç Güç’ü dışlayan bir manevraya mı hazırlanıyor? Irak Kürtlerini Bağdat’la anlaşırma politikası yeniden güç mü kazanıyor?” General: “Kürt sorununda tek çözüm Irak’ın toprak bütünlüğünün sağlanması. Devlet şimdi bizim

dediğimize geliyor. Bunun için Saddam'ın yıkılması değil, ayakta kalması lazım. Kürtlerle Bağdat'ın arasındaki sorun 1970 Özerklik Anlaşması'yla çözülsün. PKK, Kuzey Irak'ta Barzani ve Talabani'den de güçlü hale geldi. PKK'yı da Saddam halletsin. Ancak Saddam halleder. İlk 6 ay sınırdaki tampon bölge kurulsun. Sınırı Saddam'ın askerleri korusun. Bizimkiler sınır koruma işini Barzani'nin peşmergelerine verdiler. Gecekondu karakollar yapıldı. Bu peşmergeler sonra PKK'lı çıktı. Türkiye Irak'la ilişkilerini ambargoya rağmen sürdürdü. İran ile Irak'ın subaylarını Türkiye bir araya getirdi. İran üzerinden petrol satmalarına imkân sağladık. Kaç kere Saddam'ın subaylarına jest yaptık.”

“Org. Bitlis'in uçağının düşmesi soruşturmasını örtbas eden, dönemin Kara Havacılık Okulu Komutanı Armağan Kuloğlu kime dayanıyor? Kuloğlu bu olaydan sonra terfi alıp Milli Savunma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı yapıldı. ABD'lilerle ilişkisi nasıldır?”

General: “Kuloğlunu çok yakından tanırım. ABD ile ilişkisi çok eskiye dayanır. Kıbrıs'ta bile ABD'yi destekliyor.”¹

¹ Yetkili General'in ABD ile yakın bağına dikkat çektiği Tümgeneral Armağan Kuloğlu, üzerinde durulması gereken bir isim. 25 Ağustos 1997 tarihli Aydınlıkta Tümgeneral Kuloğlu hakkında şu biyografik bilgiler yayımlandı:

”1947 yılında Bursa'da doğan Tümg. Kuloğlu, 1965 yılında Kara Harp Okulu'ndan topçu subayı olarak mezun oldu. 1970'de pilot oldu. 1973'e kadar kara birliklerinde pilotluk, 3 yıl Kara Havacılık Okulu'nda helikopter uçuş öğretmenliği yaptı. 1974'te Kıbrıs Savaşı'na katıldı, bronz liyakat madalyası aldı. 1978'de Kara Harp Akademisi'ni

“O Zamanki Genelkurmay Hem Öldürdü Hem Susuyor”

“Org. Bitlis'in ölümüyle Çiller'in Özel Örgütü'nün bir bağlantısı var mı?”

General: “Bu soruya doğrudan cevap veremem. Eşref Paşa Amerika'ya çok karşıydı. Avrupa'ya yakındı. Ölümü ABD'nin işi. Bizimkilerin parmağı var. O zamanki Genelkurmay hem öldürdü, hem susuyor. Genelkurmay emretmeseydi soruşturma kapatılmazdı.”

“Özel Örgüt Şimdi Silah Kaçakçılığı Yapıyor”

“1994 Aralık’ında Bolu’da bir Amerikalı Özel Harpçi Yarbay ve oğlu kayboldu denilerek bir gizli operasyon yapıldı. Tansu Çiller, iki Özel Harpçi yüzbaşıya, ‘yarbay ve oğlunu bulmada görev yaptığı’ gerekçesiyle Başbakanlık Konutu ’nda şilt verdi. Burada yapılan operasyon neydi? Çiller Özel Örgütü’nün üyesi olduğunu saptadığımız Yüzbaşı Hüseyin Pepek ve Yüzbaşı Suat Begeç’e neden şilt verdi?”

General: “Biz Bolu’da kaybolan Yarbay’ın ve Çiller’in dolabını, şiltini, plaketini, hepsini biliriz. Çiller’in Özel Örgütü diye Aydınlık’ın yayımladığı şema doğru, kurduğu denklem mükemmel. Eskiden Özal böyle bir şey yapmıştı. Çeşitli kurumlardan kendine bağlı adamlar devşirdi. Çiller de aynı şeyi yaptı.

“Çiller’in örgütü denen şey ne? Rantiye, rüşvet, yalan, dolan...”

“Örgüt; Özer’in Pakistan’da Benazir Butto’nun kocasıyla işleri; Lübnan Başbakanı Hariri’yle işleri; .Yalım Erez’in Van üzerinden eroini. Örgütün işleri bu.

“Bu örgütün adamları da Özer ve ekibi.

bitirip Kurmay Yüzbaşı oldu. Erken terfiyle 1979’da binbaşı yapıldı. 1982-1985 yılları arasında Washington’da Kara Askeri Ataşeliği yaptı. Bundan sonra hep kilit noktalarda görev aldı. Ordudaki bürokrasinin belirlenmesinde etkin yerlerde bulundu. 1991’de Tuğgeneral oldu. 1992’de Kara Havacılık Okulu Komutanlığı’na atandı. 3 yıl bu görevde kaldıktan sonra 1995’te Tümgeneral yapıldı. Tümg. Armağan Kuloğu, şimdi ABD ile ilişkiler açısından çok önemli bir yer olan Milli Savunma Bakanlığı Müsteşarı Ekonomik ve Teknik İşler Yardımcılığı görevinde.”

“Şimdi silah tüccarlığı yapıyorlar. El altından İsrail’den silah alımı başladı. Bunu kim ayarlıyor: Örgüt ve Özer.

“Eşref Paşa’nın ölümünde rol oynayan Özel Harpçi subaylar şimdi Çillerle beraber. Jandarma Genel Komutanlığı’ndaki Özel Harpçi subaylar da Çiller’in adamları.”

BEŞİNCİ BÖLÜM ABD KATLETTİ

Çekiç Güç’ten Orgeneral Bitlis’e Havada Uyarı

Günlerden 17 Aralık 1992. Sabahın erken saatlerinde İncirlik’teki Çekiç Güç karargâhından kalkan Awacs erken uyarı uçağı, günlük seferini başlatır. Körfez Savaşı sonrasında Irak’ın toprak

bütünlüğünü hedef alan keşif görevi için 36. paralelin kuzeyini gözetlemektedir. Çekiç Güç bu alana "Roz1" adını vermiştir. Irak'a ait uçak ve helikopterlerin bu alanda uçuş yapması, hatta füzelerin Çekiç Güç uçak ve helikopterlerine kitlenmesi saldırı nedenidir. Awacs erken uyarı uçağı, Adana'dan Kuzey Irak göklerine kısa sürede varır. Hemen ardından ekranda uçan bir cisim belirir. Radar işlemcisi Çekiç Güç'e bağlı uçakların uçuş koordinatlarını bilmektedir. Radardaki cismin Türkiye'ye ait olabileceği düşüncesiyle Çekiç Güç'teki Gözlemci, Türk subayının bilgisine başvurur. Türk subayı, Mardin radarından gerçeği öğrenir. Awacs'ın saptadığı, Türkiye'ye ait bir helikopterdir. Çok önemli bir yetkiliyi Irak'ın Selahattin kentine götürmektedir. Durum, Çekiç Güç'e bağlı uçaklara hızla bildirilir. Türkiye tarafı, üst düzey bir yöneticisini taşıyan helikopterin taciz edilmemesi uyarısını defalarca yapar. Ancak uyarılar dikkate alınmaz. ABD'ye ait uçaklar, Selahattin kenti yakınlarında, Türk helikopterine, uçuş güvenliğini tehlikeye sokacak kadar yaklaşır. Helikopterimizi alenen taciz ederler. Çekiç Güç'e bağlı uçaklar, bölgedeki uçuşlarını, ara verme ihtiyacı hissetmeksizin gün boyu sürdürürler.

Taciz edilen helikopterdeki "VIPÇok önemli personel" diye tanıtılan kişi, tam iki ay sonra, 17 Şubat 1993'te uçağı sabotajla düşürülen Jan

daima Genel Komutanı Orgeneral Eşref Bitlis'tir. Orgeneral Bitlis, Kuzey Iraklı Kürt liderlerle görüşmeye, onları ABD'nin güdümünden çıkarmaya çabalamaktadır. Hatta bu noktada büyük mesafe kaydetmiştir. Genelkurmay Başkanlığı bu olayı, "zamanında koordine yapılmamasına" bağlayarak kapatır.

Bitlis'in helikopterine taciz, 14 Nisan 1994'te olduğu gibi 2 helikopteri düşürüp, içindeki 3ü Türkiyeli 26 subayın ölümüyle sonuçlanmaz, ancak geleceğin habercisidir. Org. Bitlis'e kuvvetli bir uyarı yapılmıştır. Jandarma Genel Komutanı, ABD'nin altından toprağı çeken politikadan bir milim gerilemeyince, 2 ay sonra Esenboğa'dan havalandıktan sonra katledilir.

Org Bitlis: Çekiç Güç Kürt Devleti Kuruyor

Genelkurmay Başkanlığı'nca farklı zamanlarda hazırlanan raporlarda, Çekiç Güç'ün Türkiye'nin egemenlik haklarını hiçe

saydığı belgeleniyor. Jandarma Genel Komutanı Orgeneral Eşref Bitlis tarafından hazırlanıp Genelkurmay'a verilen raporlardan biri, Genelkurmay'ın raporu olarak 28 Ekim 1995 tarihli Aksiyon dergisinde kamuoyuna yansıdı. Raporda "Çekiç Güç Kuzey Irak'ta bir Kürt devleti kuruyor" saptaması net olarak yer alıyor.¹

Genelkurmay İstihbaratı tarafından bir örneği bırakılmadan, not alınmak üzere Aksiyon dergisi yetkililerine verilen raporda şu ifadeler yer alıyor:

"Her ne kadar CTF'nin (Çokuluslu Güç) kuruluş amacı Kuzey Irak'taki mülteci olayını önlemek ve insani yardımın güvenlik içerisinde yapılmasını sağlamak ise de, vuku bulan olayların niteliği bu amaçlardan sapıldığını kanıtlayacak niteliktedir.

"CTF'nin kuruluş amacında yer alan Irak'ın toprak bütünlüğü konusu uygulama ile çelişkilidir. Uygulama, bir devletin altyapısını oluşturma gayretleri ile özdeştir. Ordunun kurulması, kitlelerin eğitimi için organizasyonlar kurulması, kendilerine ye

1 Arda Sualp, "Genelkurmay Raporlarında Genişçe Yer Verilen Acı Gerçek: Çekiç Güç

terli gıda maddesi sağlayacak şekilde halkın tarıma teşviki, ortak düşman kavramının (Saddam) oluşturulması, muhabere, ulaştırma ve enerji altyapılarının tamamlanma gayretleri örnek olarak gösterilebilir."

Raporda, özellikle iki ABD'li subayın adı sıklıkla geçiyor: Çekiç Güç'ün Kuzey Irak'taki birimi olan Askeri Koordinasyon Komitesi (MCC) Başkanı Albay Naab ve onun görevini devralan Albay Wilson. Her ikisi de Kuzey Irak'ta yürütülen CIA operasyonunun başkahramanlarından. Orgeneral Bitlis'e suikastta da aynı isimlerle karşılaşılıyor.

Çekiç Güç'ün Suç Çetelesi

Orgeneral Bitlis'in hazırlattığı raporda hem Çekiç Güç karargâhının suçları, hem de Kuzey Irak kanadı Askeri Koordinasyon Komitesi'nin suçları liste haline getiriliyor. Rapordan aktarıyoruz:

"BİRLEŞİK GÖREV KUVVETİ (COMBINED TASK FORCECTF) UNSURLARINCA YAPILAN KURAL DIŞI DAVRANIŞLAR:

"1) Birleşik Görev Kuvveti'nin ABD'li komutanı kendi üst makamları ile yaptığı yazışmalarda, Türk Kürdistanı, Irak Kürdistanı gibi Türk

görüşlerine ve hakikatlere aykırı ifadeler kullanıyor.

“2) ABD av önleme uçakları, Türk hava sahası içerisinde, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti’nce izin verilen başka ülke uçaklarını (Cezayir C130 Uçağı Olayı9 Ocak 1992) yetkisi olmadan önledi.

“3) Awacs uçakları zaman zaman kendisine tahsis edilen devriye bölgesinin dışında uçuşlar yaptı, Irak hava sahasına girdi ve muayyen zamanlarda da Türk yer radarlarına iz aktarma görevlerini yerine getirmediler.

“4) PC kapsamındaki iki A10 uçağı; Irak’tan görev dönüşünde, Türk Hava Kuvvetleri uçakları Şırnak üzerinde iç güvenlik hareketi icra ederken, 11 dakika süreyle bölgede kasıtlı olarak kalmak suretiyle hareketi gözetlediler. (1 Eylül 1992.)

“5) İncirlik Birleşik Görev Kuvveti Komutanlığı, Genel Kurmay Başkanlığından izin alınmadan, yurtdışından gelen sivil ve askeri personelce ziyaret edildi. (7 Ağustos 1992.)

“6) İngiliz Jaguar uçakları kendilerine verilen irtifa ve rota dışına çıkarak Türk uçaklarının bulunduğu bölgeye girdiler, hem uçuş emniyetini ihlal ettiler, hem de kurallara aykırı davrandılar. (12 Temmuz 1992.)

“7) İncirlik civarında eğitim yapan bir ABD Sar helikopteri, içindeki Türk gözlemcinin ikaz etmesine rağmen, etkili araziye indi ve şahıs malına zarar verdi. (12 Mayıs 1992.)

“8) Diyarbakır’a inen bir ABD uçağı uçuş kulesinin talimatlarına riayet etmedi, pisti terk etmemekte direnerek mevcut kurallara karşı geldi, üssün uçuş faaliyetlerinde büyük emniyet ihlali yaptı. (24 Ocak 1992.)

“9) ErkiletGaziantep uçuşu yapan sivil Türk Hava Kurumu uçakları PC muharip uçaklarınca taciz edildi. (15 Ocak 1992.)

” 10) PC kapsamında ABİ) EF111 uçağı Mardin radarına elektronik karıştırma uyguladı. (15 Ocak 1992.)

“11) İki Fransız Mirage uçağı kendilerine müsaade edilen rotanın dışına çıkarak, Kayseri’de paraşüt atma sahasına girmek suretiyle, emniyetsiz bir durum ortaya çıkardı. (31 Temmuz 1991.)

“12) 20 Ocak 1993 tarihinde, deklare edilen eğitim programlarında yer almayan “Weapon Firing” görevinin program dışında uygulandığı, Türk gözlemci subayları tarafından tespit edildi.

“13) 21 Ocak 1993 günü Akdeniz’in uluslararası sularındaki uçak gemisinden bir ABD helikopteri Türk hava sahasının kullanım esaslarını dikkate almadan ve yetkili makamlardan izin almadan İncirlik meydanına indi.

“14) 5 Şubat 1993 tarihinde PC kapsamında uçuş yapan 2 F15 uçağı uygulama esasları belgesinde yer alan dönüş rota ve irtifalarına riayet etmeyerek bölgede AGL 500’de uçtu.

“15) 5 Şubat 1993 tarihinde yapılan PC uçuşlarında, Awacs uçağının bölgede bulunan Mardin/Erzurum/Şarkışla radarları ile jtıds kuramamasına karşılık, bazı PC uçakları Kuzey Irak’ta uçuşlarına devam ettiler. İkaz edilmesine rağmen aynı durum 3 Mart 1993 ve 12 Mart 1993 tarihlerinde tekerrür etti.

“16) SEIA kapsamında Türkiye’ye gelen F16 uçakları 6 Şubat 1993 tarihinde yapılan uçuşlarda PC kapsamında uçuruldu.

“17) Uçaklara ATO’da belirtilmeyen mühimmat yerleştirdiler.

” 18) Ocak 1993 krizinde, Awacs operatörü tarafından pilota gerekli ikazın yapılmasına rağmen sırf angaje oldum gerekçesi ile 36’ncı paralel güneyine geri dönüş yapan ve bu hattın güneyinde bulunan bir Irak uçağına ateş açıldı ve uçak düştü.

“19) Awacs’larda görevli Türk temsilcisine görev dosyalarını ve görev sonuç raporlarını özellikle Ocak 1993’te yaşanan krize tekabül eden günlerde vermediler.”

“ASKERİ KOORDİNASYON KOMİTESİ (MCC)’NCE YAPILAN KURAL DIŞI DAVRANIŞLAR:

“1) MCC’nin başkanı Alb. Naab ve daha sonra onu değiştiren Alb. Wilson Kürt liderlerle yaptıkları görüşmelerde insani yardım faaliyetlerinin dışına taşarak, BM’nin 688 sayılı kararı ötesinde ilave girişimlerde bulunmak suretiyle, Kürt liderleri Saddam yönetimi ile otonomi görüşmelerinden vazgeçirdiler.

”2) Alb. Naab K. Irak’ta Kürtler’in kendi iradeleri ile kendilerini idare etmelerini teminen bölgede seçim yapılmasını teşvik ve yardım ettiler. (Seçmen kütüklerinin oluşturulması ve silinmeyen mürekkep temini vs.)

“3) Okul yapımı, kitap, doküman temin edildi, Kürtler’in kendi radyo ve televizyon yayınlarını yapabilmeleri için malzeme, teçhizat yardımı yapıldı.

“4) Türk makamlarına haber vermeden MCC helikopteri ile Irak tarafına yüksek takatli telsiz götürüldü. (Temmuz 1991.)

“5) MCC helikopterleri kendilerine verilen irtifanın altında ve rota dışında uçuş yaptılar. (1 Ekim 1991.)

“6) MCC helikopterleri ile Irak içinde yardım malzemesi dağıtılırken Türkiye tarafına geçilerek malzeme bırakıldı. (10 Ocak 1992.)

“7) Kürt bölgesinde mevcut yeraltı zenginliklerinin ve ekonomik değerlerin tesbiti için SiteSurvey’ler yapıldı.

“8) Alb. Wilson, Türk temsilcisinin Kuzey Iraklı liderler ve ileri gelenleri ile doğrudan görüşme yapmamasını istedi.

“9) Alb. Naab ve Wilson, Kuzey Irak’ta bir güvenlik sisteminin kurulması ve düzenli ordunun teşkili için gayret sarf ettiler.

“10) Alb. Young, Kuzey Iraklı liderlerin kurulan ordunun eğitimi için ABD desteği taleplerine olumlu yaklaştılar.

“11) Türk tarafının tasvibi alınmadan MCC helikopteri ile Irak’tan başka ülkelere mensup sivil personel nakledildi. (6 Şubat 1992.)

“12) MCC Başkanı Alb. Naab, Irak’ta yaptığı muhtelif görüşmelerde Türk subayların yanında bulunmasını istemedi, tek başına bazı Kürt liderlerle görüşmeler yaptı, ısrarlı tutumumuz üzerine tavrında düzelme oldu. Daha sonra görevi devralan Alb.

AÂîlertrı Aa \7dTHTırlcı ART^ T^ıeieıAri RaVanlırn’nrıan görevliler de olduğu halde, Kürt ileri gelenleri ile yapacağı görüşmeye Türk temsilciyi almamak için direniş gösterdi, Türk subayının ısrarlı tutumu karşısında istemeyerek refakatına razı oldu.

“13) MCC Başkanı, Türk otoritelerinden teyit etme gereği duymadan, Kürt ihbarcılardan aldığı bilgilerle, ABD üst makamlarına, Türk Hava Kuvvetleri’nin Kürt yerleşim bölgelerini bombaladığına dair mesajlar çekti.

“14) Alb. Wilson Diyanah’taki Bakanlar Kurulu ile yapılan sohbet toplantısında Talabani’nin yardımcısı Hüseyin Sincari’nin ‘Federasyon olarak T.C. ile birleşme’ konusundaki görüşünü SITREP’e dahil etmedi. PC hareketinin uzatılmamasının sadece Türkiye’nin kararına bağlı olduğunu Kürt temsilcilere söyleyerek T.C.’yi zorunlu duruma düşürme gayreti gösterdi. (1 Ağustos 1992.)

“15) Kürdistan Demokratik Partisi (KDP) karargahından geceleyin telefonla bildirilen Türkiye ile ilgili haberi Türk temsilcisine aktarmakta

gönülsüz davrandı. (9 Eylül 1992.)

“16) Alb. Young, PKK’ya karşı Peşmergelerin başlatmış olduğu harekate soğuk bakarak ‘Kardeşin kardeşi vurmasına üzülüyorum’ şeklinde beyanda bulundu. (5 Ekim 1992.)

“17) Alb. Young, KDP liderlerinden Fadıl Merani’ye hitaben ‘Türk uçaklarının Kuzey Irak’taki PKK kamplarına karşı yaptığı bombardıman Peşmergeler’e zarar verebilir, bu bombardıman Türk topraklarında yapılmalıdır’ dedi. (8 Ekim 1992.)”²

2 Arda Sualp, “Genelkurmay Raporlarında Genişçe Yer Verilen Acı Gerçek: Çekiç Güç Kürt Devleti Kuruyor”, Aksiyon, 28 Ekim 1995

Çekiç Güç Cinayeti

Jandarma Genel Komutanı Orgeneral Eşref Bitlis’in Çekiç Güç tarafından katledildiği, ilk kez 19 Eylül 1993 tarihli Aydınlik gazetesinde kamuoyu önünde açıkça ifade edildi.³ Aydınlik’taki haber şöyle:

“Orgeneral Eşref Bitlis’in çok yakınındaki bir kurmay subay, ‘Eşref Paşa, Amerika’nın PKK’ye direkt yardımını keşfetti. Bunu kanıtladı ve öldürüldü’ dedi.”

Kurmay subay, geçen yıl başında, İncirlik’ten kalkan Çekiç Güç’e ait helikopterlerin PKK’ye yardım malzemesi attığı haberlerini anımsatarak şunları söyledi:

“Jandarma istihbaratı bu olayı doğruladı. Genelkurmay’a bağlı Foto Film Merkezi tarafından çekilmiş fotoğraflar Eşref Paşa’nın eline ulaştırıldı. Bu fotoğraflarda yardım malzemesinin atıldığı saptanmıştı. Jandarma istihbaratının raporu da bu yöndeydi. Rapor Bitlis’in önüne geldi. Ancak, o dönemde Genelkurmayla çelişkiye düşmemek için bu rapor değiştirildi. Genelkurmay da yardım haberini yalanladı.

“Orgeneral Bitlis’in yakın görev arkadaşı olan kurmay subay, Genelkurmay içinde Bitlis’le çatışan Amerikancı bir ekip olduğunu da belirtti. Bitlis’in AmerikaPKK bağlantısını yüksek sesle söylemeye başlamasının Hükümet ve Genelkurmay ile

3 Bu gerçek daha sonra çeşitli yetkililerce ifade edildi. Ancak en çarpıcı olan, 28 Şubat 1997 tarihli MGK kararları sonrasında tamamen ABD’ye yanaşan Refah Partisi Genel Başkanı Necmettin Erbakan’ın demeci. Mersin’de partisinin il başkanları toplantısında

konuşan Erbakan “Eşref Bitlis’in Uçağını Çekiç Güç Düşürdü” dedi. Anadolu Ajansı’nın geçtiği Erbakan’ın konuşması, bugün geldikleri nokta açısından bir ibret belgesi: “Çekiç Güç, Türkiye’nin tepesinde ne arıyor. Çekiç Güç bir işgal kuvvetidir. Türkiye’nin bölünmesi için bu güç getirilmiştir. Türkiye’nin güneyinde bir Hıristiyan Kürdistan kurmaya çalışıyor. Bu gücün bir tek adı vardır. O da ikinci Sevr kuvvetidir. ABD, 70 yıl önce birinci Sevr’i tatbik etmeye çalıştı. Şimdi ikincisini. Bütün Ortadoğu’yu birbirine düşürecek, kontrolü eline alacak. Taklitçi partiler de bu Çekiç Güç’e selam duruyorlar. Bu Çekiç Güç, Bitlis Paşa’nın uçağını düşürdü. Generalleri ustaca öldürüyor. Bunlara selam duruluyor. Neden? ABD’nin emrinden çıkamazlar ki.” “Erbakan: Eşref Bitlis’in Uçağını Çekiç Güç Düşürdü”, Aydınlık, 27 Aralık 1993.

Jandarma Genel Komutanı’nın arasındaki ilişkileri gerginleştirdiğini öne sürdü. Üst düzey subay, ‘Bitlis, düşüncelerini dönemin Başbakanı Demirel’e de aktardı. Ancak Demirel bundan hoşlanmadı’ dedi. Orgeneral Bitlis’in bölgeyi yakından tanıyan ve olaya hâkim olan bir komutan olduğunu söyleyen kurmay subay, Bitlis’in kafasındaki ‘Kürt planı’ ile Amerika’nın Kürt planının sürekli çatıştığını da iddia ederek, ‘Bölgede Çekiç Güç’ün denetimsiz oluşundan yakındı. ABD’nin Kürt politikasına karşıydı. Amerikalılar da Bitlis’ten hoşlanmazdı. Amerika’nın hoşlanmadığı adamları ortadan kaldırma yöntemlerini iyi bilirdi’ dedi.“4

Pilotu, Çekiç Güç Gözlemcisi

Orgeneral Eşref Bitlis’in düşen uçağını kullanan 2. Pilot Kurmay Yüzbaşı Tuğrul Sezginler’in de bir özelliği var: O gün uçuş görevi olmamasına karşın Eşref Bitlis’in isteği üzerine helikopteri kullanan Yüzbaşı Sezginler, Çekiç Güç’ü gözlemlenmekle görevlendirilen ilk Türk subaylardandı.

Sabah gazetesi yazarı Muammer Yaşar Bostancı, 10 Ocak 1992’de Çekiç Güç’e ait bir helikopterin Şırnak yakınlarındaki Bisi yaylasına 27 çuval yardım malzemesi attığını, bizzat Orgeneral Eşref Bitlis’ten aldığı bilgiyle yazdı. Çekiç Güç’ün faaliyetleri kamuoyunda günlerce tartışıldı. Genelkurmay’a çağrılan Amerikalı yetkililere, “Türk subayı olmadan helikopter uçurtmayız” denildi.

Genelkurmay, Çekiç Güç uçaklarında gözlemci olarak 2 subay görevlendirdi. Görevlendirilen subaylardan birisi Pilot Kurmay Yüzbaşı Tuğrul Sezginler'di.

ABD'de Flight Safety Uçuş Eğitim Merkezi'ndeki B200 kursunu 1991 yılının Aralık ayında tamamlayıp Türkiye'ye dönen Sezginler, Ocak 1992'de Diyarbakır Pirinçlik üssünde görevlendirildi. Arkadaşları arasında da "çok ketum" olarak tanınan Pilot Kurmay

4 Hikmet Çiçek, "Jandarma eski Komutanı'nın Yakınındaki Kurmay: ABDPKK İlişisini Kanıtlamıştı; Bitlis Öldürüldü", Aydınlık, 19 Eylül 1993.

Yüzbaşı Sezginler, bu sürede İzmirli bir pilot binbaşıyla birlikte, Çekiç Güç uçaklarının Kuzey Irak'a yaptığı seferlerin hepsine katıldı. 6 ay boyunca Kuzey Irak'a yüzlerce kez gitti geldi.

27 Eylül 1993 tarihli Aydınlık'ta Milli Güvenlik Kurulu Genel Sekreterliği'nde görevli bir tümgeneralin verdiği bilgiler yer aldı:

"Tümgeneral, Yüzbaşı Tuğrul Sezginlerin, Çekiç Güç'ün Kuzey Irak'ta ve Türkiye'deki faaliyetleri hakkında topladığı kanıtları Eşref Bitlis'e bizzat ilettiğini ileri sürdü. Tümgeneral, Kuvvet Komutanları arasında Çekiç Güç'ün faaliyetlerinden en fazla rahatsız olan kişinin Eşref Bitlis olduğunun, silahlı kuvvetler mensupları tarafından bilindiğini belirtti."5

Perinçek Bitlis Suikastında ABD'nin Rolünü Açıkladı

İşçi Partisi Genel Başkanı Doğu Perinçek, 29 Kasım 1996 günü, partisinin İstanbul il merkezinde yaptığı basın toplantısında, Jandarma Genel Komutanı Org. Eşref Bitlis'in ölümünde Amerika Birleşik Devletleri'nin ve Adana Konsolosu Elisabeth Shelton'un sorumluluğuna ilişkin somut bilgiler verdi. İP Genel Başkanı basın toplantısında Bitlis suikastı araştırmasında gelinen noktayı özetledikten sonra şunları söyledi:

"Suikast Çekiç Güç Karargâhı'ndan Yönetildi

"Jandarma Genel Komutanı Orgeneral Eşref Bitlis, Çekiç Güç'ün Türkiye aleyhindeki ve yasadışı faaliyetlerini somut olarak saptamıştı. Bu konuda birden fazla rapor hazırlayıp Genelkurmay Başkanlığı'na verdi. Bu nedenle JUSMMAT Komutanı ABD'li Tümgeneral, Mart 1992'de, Org. Bitlis'i Çekiç Güç hakkında bilgi topladığı için Genelkurmay Başkanlığı'na şikâyet etti. Bu şikâyet

metni, Genelkurmay kayıtlarında bulunuyor. ABD'lilerin bu girişimi Bitlis'i sınırlayamayınca, JUSMMAT Komutanı ve Çekiç Güç'teki subaylar, Jandarma Genel Komutanı'nı Washington'a iki kez şikâyet ettiler.

5 Adnan Akfirat, "Bitlis'in Pilotu Çekiç Güç Gözlemcisi", Aydınlık, 27 Eylül 1993.

"Amerikalı subaylar ile Org. Bitlis arasındaki çatışma şiddetlendi. Eşref Bitlis, Jandarma Genel Komutanlığında, içinde görev yapan Özel Harp uzmanı ABD'li subayları komutanlıktan attı. Bununla kalmadı, Kuzey Irak ve Güneydoğu'da faaliyet yürüten yardım kuruluşlarındaki CIA'cı ve Özel Harpçileri de engelledi. İstihbarat kuruluşları denetiminde faaliyet yürüten NGO'ların faaliyeti Bitlis döneminde denetim altına alınmıştı. Org. Bitlis, CIA'cıların Kuzey Irak'a Silopi'den giriş çıkışlarını yasakladı. Gıda yardımı görüntüsüyle Kuzey Irak'a sokulan silahları yakalatan da Orgeneral Bitlis oldu. Çekiç Güç'ün verdiği bu silahlar daha sonra Güneydoğu'da PKK'lilerde yakalanmıştı.

"Bitlis, Körfez Savaşı'nda Irak'a İkinci Cephe Açılmasını Engelledi

"Org. Bitlis, 1991 yılı başında ABD'nin Türkiye'yi Irak'a karşı kara harekâtına sürme yolundaki baskılarına karşı koyanların başındaydı. Bitlis, ABD'nin 901002 numaralı gizli planını saptayıp Genelkurmay'a raporla bildirdi. Bu gizli plan, daha Jimmy Carter zamanında ABD'nin Ortadoğu'ya asker çıkarmayı hedeflediğini saptıyordu. Org. Bitlis'in o tarihte Kara Kuvvetleri Komutanı olan Doğan Güreş ile çatışması o zaman başladı. Çünkü Güreş, Bitlis'in raporlarının fiili bir öneminin bulunmadığını ileri sürüyordu, ABD'nin bu planlarını 'aktiviteye geçirmeyeceğini' söylüyordu.

"Bitlis, ABD'nin bu planlarını Cumhurbaşkanı Özal'a da bildirmişti. Özal, Bitlis'in raporlarını Bush'a ve ABD Savunma Bakanı Cheney'e bildirmeye o zamandan başladı. Bush, bu davranışı nedeniyle Camp David'den Özal'ı arayıp tebrik etti.

"ABD Genelkurmay Başkanı Collin Powell ve Çevik Kuvvet (Central Command) Komutanı Schwarzkopf daha o zamandan Eşref Bitlis'e kafayı taktılar.

"Özal, Org. Bitlis'i ABD Yetkililerine İhbar Etti

“Orgeneral Eşref Bitlis, o zamanki Genelkurmay Başkanı Güreşle ve Milli Güvenlik Kurulu’ndaki yetkililerle derin görüş ayrılığına düşmüştü. Güreş’le Bitlis’in kavga ettiği basına da yansımıştı. Orgeneral Bitlis’in, Cumhurbaşkanı Özal’a, Güreş’le çatışmaları konusunda bir mektup yazdığı, günlük Aydınlık gazetesince ortaya çıkarılmıştı.⁶

“22 Mart 1992 tarihli mektup, Doğan Güreş’in, Org. Bitlis’i Özal’a şikâyet etmesi üzerine yazılmıştı. Özal’a elden iletilen mektupta, Çekiç Güç’ün PKK ile birlikte hareket ettiği ve Özel Kuvvetler Komutanlığı’nın bölgede ‘yanlış tasarruflarda’ bulunduğu belirtiliyordu.

“Muvazzaf bir general, Aydınlık’a verdiği demeçle bu çatışmayı ve Bitlis’in Özal’a mektubunu doğruladı.⁷

“CTA’nın ‘Savaş Bayrağı 90’ Tatbikatı’nın Hedefi Türkiye

“1992 Temmuz’unda CIA, Kuzey Irak’ta ‘Savaş Bayrağı 90’ adı verilen bir. tatbikat yaptı. Bu tatbikat, doğrudan Türkiye’yi hedef alıyordu. Org. Bitlis, CIA’nın bu gizli planını Özal’a raporla iletti.

“Bütün bu gelişmeler sırasında, Genelkurmay Başkanı ile çatışan Org. Bitlis, Özal’a doğrudan raporlar vermeye devam etti. Ancak Özal da, Org. Bitlis’i Bush’a ihbar etmeyi sürdürdü. Özal, Bitlis’in Çekiç Güç’e karşı olduğunu telefonda bildirdi. Bu konuşma, Genelkurmay zabıtlarında bulunuyor.

“Özal, Org. Bitlis’in Çekiç Güç ve ABD’nin Kürt politikası aleyhindeki raporlarını, ABD’nin Ankara Büyükelçisi Morton Abramowitz’e de verdi. Bu da Genelkurmay tarafından saptanmış durumda. Abramowitz, diplomattan çok operasyonlar yürüten bir istihbaratçı. Türkiye’ye gelmeden önce ABD Dışişleri Bakanlığının, CIA ile birlikte çalışan İstihbarat ve Analizler Bürosu’nu yönetiyordu. CIA’nın yurtdışındaki gizli ope

6 “Bitlis’in Özal’a Gizli Mektubu”, Aydınlık, 20 Eylül 1993

7 Aydınlık, 25 Ağustos 1996, sayı 479.

rasyonlan Abramowitz’in bilgi ve onayıyla yapılıyordu. Bilindiği gibi Abramowitz, Özal’ın mutfak arkadaşıydı. Türkiye’nin en ciddi konularının, Özal ile Abramowitz’in mutfak buluşmalarında konuşulduğu 2000’e Doğru tarafından ortaya çıkarılmıştı. Özal da, Mehmet Barlas’a yazdırdığı anılarında Abramowitz ile köşkün

mutfağında buluştuklarını doğruladı. Özal'ın geceyarısı buluşmalarındaki sandviç arkadaşı Abramowitz, şimdi, Clinton'un yeni kabinesinin Dışişleri Bakan adayları arasında.

“Bitlis Suikastına Karar Veren ABD Heyetinin Üyeleri

“Orgeneral Bitlis engelinin kaldırılmasına doğrudan ABDTi bir grup komutan karar verdi. Genelkurmay İstihbaratı'nca saptanan 4 kişilik heyette, Çekiç Güç'ün Kuzey Irak'taki ABD'li komutanı Albay Naab ve Albay Wilson bulunuyor. Bu heyet, önce Adana'da bir araya geldi. Buradaki toplantıdan sonra ikinci toplantı Ankara'da yapıldı. Heyet yeniden Adana'ya döndü. Çekiç Güç'te görevli iki albay Kuzey Irak'a geçtiler.

“Suikast Ekibi Özel Harpçi Türk Subaylardan Oluşturuldu

“ABD'li askeri heyetin suikast kararını icra edecek ekip Türk subaylardan oluşturuldu. Özel Kuvvetler Komutanlığı bünyesinde faaliyet yürüten Özel Harpçi subaylar seçildi. JİTEM Grup Komutanı Binbaşı Ahmet Cem Ersever'in başında olduğu ekip, Org. Bitlis'in uçağına sabotaj düzenledi. Binbaşı Ersever, Orgeneral Bitlis'e çok yakın bir isimdi. Bitlis'in bütün çalışmalarını birinci elden izliyordu.

“Binbaşı Ersever, Bitlis'e Suikast Sonucu Aklanma Sözü Almıştı

“JİTEM Grup Komutanı Binbaşı Ersever, çevresine topladığı itirafçılarla birçok kirli, yasadışı işlere karıştığı için sıkışmıştı. Genelkurmay İstihbaratı'nın saptadığına göre, Ersever, Suriye istihbaratı ile uyuşturucu işi yapıyordu, Irak istihbaratıyla ilişkide kişisel servet edinme yoluna girmişti. Ersever, 'nefsi için örgüt içinde cinayetler işlemişti'. Ekibi içindeki itirafçılarla da çatışmaya girmişti. Bir subayı ise öldürmüştü.

“Bu koşullarda Ersever, kendisine yapılan şantaja teslim olarak Bitlis'e suikastı üstlendi. Bunun karşılığında aklanma sözü almıştı. Ersever ve ekibi suikastı gerçekleştirdi. Sabotaj motora yapıldı. Binbaşı Ersever, uçağın düşmesinden hemen sonra olay mahalline gitti. Sivil giysili olarak Yenimahalle Posta İşleme Merkezi'ne gelen Ersever, PTT güvenlik görevlilerinin şüphesi üzerine askeri kimliğini gösterdi. Bitlis suikastı kapatıldı. Ancak Ersever'e verilen söz tutulmadı. Ordudan atılacak iken istifa etti. Genelkurmay'ı hedef alan açıklamalar yaptı. Böylece Ersever de, suikast bilgisi nedeniyle şantaja başladı.

“Ersever, Çatlı Tarafından Başbakanlık Poligonu’nda Sorgulanıp Öldürüldü, Sorgu Videoya Çekildi

“Ersever, konuşma tehditi üzerine Abdullah Çatlı ekibince ortadan kaldırıldı. Çiller Özel Örgütü önemli bir suç ortağını temizledi. Ersever, 24 Ekim 1993’te, Jandarma Askeri Savcılığı’nca açılan davanın ilk duruşmasından iki gün önce ortadan kayboldu. Ersever en çok güvendiği arkadaşı PKK itirafçısı Mustafa Deniz tarafından tuzağa düşürüldü. Çatlı ekibi önce Mustafa Deniz’i yakalamıştı. Ersever’in Başbakanlık Poligonu’ndaki sorgusu videoya çekildi. Bitlis suikastını bütün boyutlarıyla ortaya çıkaran bu kasetler Genelkurmay İstihbaratı kasalarında bulunuyor. 29 Ekim 1993 akşamı Sabah gazetesine edilen telefonda ‘Bitlis Paşa’nın katili Ersever infaz edildi’ denildi. Çatlı ekibi, itirafçı ve korucu Babatlar’ı tetikçi olarak kullanarak Bitlis suikastını gerçekleştiren ekibin tamamını temizledi. Ersever’in JİTEM içindeki 30 kişilik ekibi de Çatlı kanalıyla yurtdışına çıkarıldı. Bunların 14’ünün Kıbrıs üzerinden yurtdışına çıktığı Genelkurmay İstihbaratı’nca saptanmış. İyi yetişmiş istihbaratçı ve milliyetçi kişiler’ diye tanımlanan bu 30 kişinin nerede olduğu devlet tarafından bulunamıyor.

“Çatlı Ekibi Özel Kuvvetler Komutanlığı’ndaki CIA’cılarla Birlikte

“Çatlı ekibinin infaz yeri Başbakanlık Poligonu’dur. Ersever’in yanı sıra Behçet Cantürk de Başbakanlık Poligonu’nda sorgulanmıştır. Başbakanlık Poligonu, Özel Kuvvetler Komutanlığı’nın sorumluluğundadır. Bu ilişki aslında Çatlı ekibinin CIA ile bağlantılarını da ortaya çıkarıyor. Bilindiği gibi Özel Harp Dairesi CIA tarafından kurulmuştur. Özel Harp Dairesi uzun süre ABD Askeri Yardım Kuruluşu JUSMMAT ile aynı binada faaliyet yürütmüştür.

“DSP Genel Başkanı Bülent Ecevit, 1974’teki başbakanlığı sırasında ÖHD’nin giderlerinin ABD tarafından karşılandığını öğrendiğini açıklamıştı. ÖHD, ilk adıyla Seferberlik Tetkik Kurulu resmen 27 Eylül 1952’de kuruldu. Ancak NATO’nun 1949’daki sözleşmesinin gizli maddesinde, pakta üye olmak için ‘Komünizme karşı mücadele edecek, yeraltında sivil kadroları da bulunan bir örgüt kurma’ zorunluluğu bulunuyordu. NATO eski Genel Sekreteri İngiliz politikacı Lord Carrington, 21 Nisan 1986 tarihli Newsweek dergisindeki röportajında bunu itiraf etti. Bu gizli devlet örgütlerinin

kurulmasını CIA sağladı, İtalya ve Almanya'da Hitler ve Musollini artıkları kullanıldı. Türkiye'de de Nazi işbirlikçileri.

“Çiller'in 'Şerefli' Dediği Çatlı'nın CIA Bağlantıları Saptanıyor

“Fransız gazeteci Jean Marie Storkel, Abdullah Çatlı ve Mehmet Ali Ağca'nın CIA ile bağlarına ilişkin somut bilgiler veriyor. Çatlı'ların CIA bağlantısı İtalyan gizli servisi SİSMİ'nin ABD'deki ajanı Francesco Paizenza'nın savcılığa verdiği ifadeyle saptanıyor. İtalya'da 80 kişinin yaşamını yitirdiği Bologna katliamı sanıklarından, İtalyan Kontrgerillası Gladio'nun şefi Pazianze şu an cezaevinde. Papa davası tutanakları arasında bulunan ifade, Başbakan Yardımcısı Çiller'in 'şerefli vatansever' ilan ettiği Çatlı ile CIA'nın bağlarını ortaya seriyor. Çatlı, kendi adına düzenlenmiş

pasaportla 9 Eylül 1982'de ABD'nin kaçakçılık cenneti Miami'ye giriş yaptı. Yanında Gladio'nun şeflerinden cinayet ve uyuşturucu sanığı Stefano Delle Chiaie var. ABD Gümrük görevlileri kaçak olarak yurtdışına çıkan Çatlı'ya göz yumuyorlar. Çatlı'nın üzerinde bulunan Mehmet Özbay kimliği de 1994te Türkiye'nin Chicago Konsolosluğundan verildi.

“Fethullahçı Haluk Kırıcı, Nahçıvan'da Özel Kuvvetler Komutanlığı Hizmetinde

“Çatlı'nın ölümünden sonra onun yerine geçen Haluk Kırıcı şimdi Nahçıvan'da bulunuyor. Kırıcı, Nahçıvan'dan televizyon programlarına katılıyor. Nahçıvan'da, ABD'li Özel Harpçilerin denetlediği bir üste görev yapıyor. Kırıcı, Orta Asya ve Kafkaslar'da CIA adına görevlendirilen kişilere eğitim veriyor. Nahçıvan'daki Özel Kuvvetler Komutanlığı üssü, CIA adına yürütülen operasyonlarda kullanılıyor. CIA güdümünde, 'Çin Halk Cumhuriyeti'nde kargaşa çıkarmak amacıyla gönderilen 4 JİTEM subayı da Nahçıvan'daki üsten gittiler.

“Haluk Kırıcı 21 Kasım 1996 günlü Hürriyet gazetesine Fethullahçı olduğunu açıkladı. Bu da ekibin CIA ile bağlantılarının bir diğer itirafı. Fethullahçılar, ABD'nin NGO diye tanıttığı Ulusal Demokrasi Vakfı'nın Balkanlar, Kafkaslar ve Orta Asya'daki taşeronu. 'Fethullah Hoca İmparatorluğu'nun ardındaki güç CIA. ABD, İlimli İslam'ı Fethullah Hoca eliyle bölgeye sokuyor.

“Güreş Döneminde Ordudaki Fethullahçılar Korundu

“Doğan Güreş’in Genelkurmay Başkanlığı döneminde ordudaki Fethullahçılar korundu. Güreş’in emekli edilmesinden sonra çok sayıda Fethullahçı subayastsubayın orduyla ilişığı kesildi. Fethullahçı subayların ordudan atılmaması için bizzat Çiller ricacı oldu. Bu istek sert bir şekilde geri çevrildi. Fethullah Gülen de ordudaki ekibinin tasfiyesini önlemek için laiklik yanlısı generalleri ‘darbeci’ diye suçladı.

“Doğan Güreş, Ağır Sorumlulukları Nedeniyle Bugün MafyaŞeriat Suçlular Ortaklığını Destekliyor

“Bütün bu bilgiler, Doğan Güreş’in bugünkü tutumunu açıklamaktadır. Güreş,. Bitlis suikastının üzerini örttüğü için, bugün ÇillerErbakan ortaklığı ile kader birliğine mecbur kalmıştır. Güreş, Türk Silahlı Kuvvetleri’nin geleneklerini hiçe sayarak bugün açıkça MafyaŞeriat ortaklığından yana tavırda ısrar etmektedir. Çünkü bu hükümet, suçların üzerini örtme temelinde kurulmuştur.

“Amerikancı Unsurlar, Özel Kuvvetler Komutanlığından Temizlenmeli ve Yargılanmalıdır

“ABD ve CIA’nın devlet içinde örgütlenmesi, Jandarma Genel Komutanı’nı katledecek ve suçun üzerini örtecek düzeydedir. Bu, vahim bir durumdur. Bir savunma ve bağımsızlık sorunuyla karşı karşıyayız. Öte yandan Bitlis suikastını ortaya çıkarmak, Türkiye için bir onur sorunudur.”

Suikastın Bam Teli: BitlisGüreş Çatışması

Orgeneral Bitlis’in uçağının düşürülmesinin dönemin Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş tarafından nasıl örtbas edildiğı ayrıntılarıyla belirlendi. Sorun, Genelkurmay Başkanı’nın görevi suiistimali değil. Bu olayın evveliyatı var. Bitlis ile Güreş arasında büyük bir çatışma var. Bitlis suikastını aydınlatmak için Genelkurmay içindeki çatışmanın net bir şekilde saptanması gerekiyor. Bu süreçte çok önemli kanıtlardan biri, Orgeneral Bitlis’in, dönemin Cumhurbaşkanı Turgut Özal’a yolladığı mektup. Mektup, özellikle askeri mahfillerde sıkça dile getiriliyordu. 20 Eylül 1993 tarihli Aydınlık, Orgeneral Bitlis’in mektubunu manşete taşıdı.

Bitlis’in Özal’a Gizli Mektubu:

Aydınlık’m haberi şöyle:

“Suikast sonucu ölen Jandarma eski Genel Komutanı Orgeneral Eşref Bitlis’in, ölen Cumhurbaşkanı Turgut Özal’a, Güneydoğuda Genelkurmayın izlediği politikaları eleştiren gizli bir mektup yolladığı ortaya çıktı. Eşref Bitlis’in, 22 Mart 1992 tarihli mektubu, Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş’in, Jandarma Genel Komutanı’nı Özal’a şikâyet etmesi üzerine yazdığı öğrenildi. Bildirildiğine göre, Özal, Bitlis’i telefonla arayıp, Güreş’le aralarındaki çekişmenin ne olduğunu sordu. Bitlis, telefonda sorunu Özal’a yazılı olarak bildireceğini belirtti. Bir süre sonra da iki sayfadan ibaret mektubu elden Turgut Özal’a teslim etti. Birinci sayfada ön yazı yer alıyor. İkinci sayfada ise Bitlis’in değerlendirme ve önerileri belirtiliyor.

“Orgeneral Eşref Bitlis, Turgut Özal’a yazdığı 22 Mart 1992 tarihli mektubun ön yazısında ‘Zatı alinizin telefonla şahsıma verdiğiniz emir gereği, bahsini ettiğiniz konuya açıklık getirmek için, Güneydoğu Anadolu bölgesindeki terör olaylarına ışık tutacağına inandığım görüşlerimi aşağıda iletiyorum’ deniyor.

“Bitlis’in Turgut Özal’a mektubu, ‘Yöreye yönelik operasyonlarda, hava saldırılarında, sivil yerleşim bölgelerinde masum vatandaşlarımızın can kaybının olacağına inanmaktayım’ değerlendirmesiyle başlıyor. Daha sonra, zorunlu olduğu ifade edilen hava saldırılarının devamı halinde, yöre halkının göç etmek zorunda kalacağı belirtilerek, böyle bir durumun Çekiç Güç’ün işine yarayacağı saptaması yapılıyor. Ayrıca, boşaltılmış bölgelerin Türkiye’yi uluslararası alanda zor durumda bırakacağı da vurgulanıyor.

“Bitlis, mektubunda ‘Çekiç Güç’ün zaman zaman PKK ile birlikte hareket ettiği konusunda istihbari bilgilerin bulunduğunu’ da belirtiyor. Jandarma eski Genel Komutanı, bu durumda bölge halkını göçe zorlamanın ‘fazla gerçekçi olmadığını’ da ekliyor.

“Bölgedeki Özel Kuvvetler Komutanlığı faaliyetlerini ‘yanlış tasarruf olarak niteleyen Eşref Bitlis, konunun Milli Güvenlik Kurulu’nda ele alınmasını istiyor ve bu konuda ABD ile istişarede bulunulması gerektiğini belirtiyor.

“Bitlis’in Özal’a mektubunun son bölümünde ‘Son Kuzey Irak ziyaretimde, Talabani, PKK konusunda kendilerinin sorumlu tutulmamasını dile getirdi’ deniliyor. Talabani’nin bu konu ile ilgili

görüşmeler yapmak üzere yakında Ankara'ya geleceğini de yazan Eşref Bitlis, bölgede halen üç Amerikalı askeri uzmanın bulunduğu bilgisini de mektubuna ekledi.

“Jandarma eski Genel Komutanı Eşref Bitlis, mektubunu, İlk brifingde konu ile ilgili belgeler sunacağım’ sözleriyle bitiriyor.”⁸

Bitlis Suikastı'nın Susurluk'a Uzantısı JİTEM

Orgeneral Bitlis suikastının en çok Susurluk'ta Mercedes'in içinde suçüstü yakalanan Gladyo örgütlenmesinin ortaya çıkması üzerine tartışılması tesadüf değil. Aydınlık'ın 28 Eylül 1993 tarihli “BitlisGüreş Çatışması Aydınlanıyor” başlıklı haberi, Susurluk ile Bitlis suikastı arasındaki bağlantıyı saptıyor: JİTEM.

Bugün de gizini sürdüren JİTEM, eski Jandarma Genel Komutanı Orgeneral Teoman Koman'ın TBMM Susurluk Komisyonu'na yolladığı yazıda belirtildiği gibi resmi bir örgütlenme değil. JİTEM, Perinçek'in sözünü ettiği, CIA'nın Türkiye Cumhuriyeti Devleti içindeki örgütlenmesinin bir aracı. ABD'nin Üçüncü Dünya ülkelerinin silahlı kuvvetlerine sızmasının Özel Savaş eğitimi yardımlarıyla olduğu biliniyor.⁹

25 Ağustos 1996 tarihli Aydınlık'ta demeci yayımlanan yetkili General'in “Bitlis'in katili Özel Harpçi subaylar şimdi Çiller'in Örgütü'nde” sözü de bu gerçeğe ışık tutuyor.

8 “Mektup, Özal'ın ‘Güreş Paşa'yla Aranızdaki Çekişme Nedir?’ Sorusu Üzerine Yazıldı:

Bitlis'in Özal'a Gizli Mektubu”, Aydınlık, 20 Eylül 1993.

9 Bkz. Adnan Akfırat, Pentagon ve CIA'nın Belgeleriyle Özel Savaş, Kaynak Yayınları, Ocak 1997. s. 7677.

JİTEM'i CIA Kurdu

28 Eylül 1993 tarihli Aydınlık'taki haber bu tarihi gerçeği bir Jandarma generalinin ağzından ortaya çıkardı:

“Kürt sorununun çözümünün ağırlıklı olarak Jandarma Genel Komutanlığı'na verilmesinden sonra, Jandarma Genel Komutanlığı'ndan bir kısım subay aralıklarla, Genelkurmay Başkanlığı'nın önerisi üzerine Ankara'daki JUSMMAT (Amerikan Askeri Yardım Heyeti) aracılığıyla ABD'de kurs görmeye yollandılar. Üsteğmen ile binbaşı rütbeleri arasındaki subayların yabancı dil sınavı JUSMMAT tarafından yapıldı. Bu subayların bir kısmı

Güneydoğu'da görev yaparken ABD'nin önerisiyle, Jandarma İstihbarat Terörle Mücadele'nin kısaltılması amacıyla JİTEM adında Jandarma'nın istihbarat örgütünü kurdular. Jandarma Genel Komutanı Eşref Bitlis, ABD'de özel harp eğitimi görmüş subayların Özel Kuvvetler Komutanlığı'na bağlı olarak yürüttüğü çalışmalardan rahatsız oldu. Kadrosu Jandarma Genel Komutanlığı'nda bulunan bu subayları, Jandarma içinde başka görevlere atadı. Aydınlık'a bilgi veren Jandarma Generali, JUSMMAT Koordinatörü Amerikalı Tuğgeneralin, Bitlis'in Çekiç Güç konusunda bilgi toplamasını ve özel eğitim görmüş subayları aktif görevlerden çektirmesini, Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş'e şikâyet ettiğini söyledi.

"Tipik bir özel savaş örgütü olarak düşünülen JİTEM'in faaliyetlerinden Eşref Bitlis'in rahatsız olması, özel savaş kursundan geçmiş Jandarma subaylarının JİTEM'den alınması üzerine Mayıs 1992'den sonra JİTEM'in etkisi kalmadı."¹⁰

Bitlis suikastından sonra JİTEM yeniden düzenlendi. Genelkurmay'da ABD'ye mesafeli kanadın hâkim olmasından sonra JİTEM üstündeki ABD denetimi kısmen kırıldı.

10 "JİTEM'in Kontrolü İçin Mücadele Etiler: BitlisGüreş Çatışması Aydınlanıyor"

Aydınlık, 28 Eylül 1993.

JİTEM'in Denetimi İçin Mücadele Etiler, Güreş Kazandı

Aydınlık'a bilgi veren Jandarma Generali, JİTEM konusunda Bitlis ile Güreş arasındaki mücadeleyi şöyle anlatıyor:

"Bitlis paşa sürekli olarak JİTEM'den bölgedeki ABD faaliyetleri hakkında bilgi toplatıyordu. Bitlis, JİTEM'i kontrolü altına alarak ABD'lilerin faaliyetlerini denetlemek istedi. Güreş ise JİTEM'in, Genelkurmay'ın bünyesine alınmasını istedi. Sonunda Genelkurmay'ın dediği oldu. Bunun üzerine Bitlis, JİTEM'de görevli jandarma subaylarını Jandarma teşkilatının değişik birimlerine atadı. JİTEM'den alınan subayların bir kısmı istifa etti. Bitlis, istifaları durdurmak istedi, ancak başarılı olamadı. Mayıs 1992'den sonra JİTEM'in faaliyetleri etkisizleştirildi. Genelkurmay istifa eden ve görev yeri değiştirilen personelin bir kısmını Özel Kuvvetler Komutanlığı'nda görevlendirdi."¹¹

Çiller'in CIA'dan Arkadaşı Elisabeth Shelton'un Rolü

İşçi Partisi Genel Başkanı Doğu Perinçek, 24 Aralık 1996 tarihinde TBMM Susurluk Komisyonu'na bilgi verirken, ABD Adana Konsolosu Elisabeth Shelton'ın Jandarma eski Genel Komutanı Orgeneral Eşref Bitlis suikastında başrolde olduğunu açıklamıştı. Shelton, 1994'te, Tansu Çiller'in başbakan olmasının hemen ertesinde, ABD'nin Adana Konsoloslugu'na atandı. 1987-1990 yılları arasında da Türkiye'de görevli olan Shelton, Washington'da Dışişleri Bakanlığı'nda Türkiye Masası'nı yönetirken de sık sık Türkiye'ye geliyordu. Jandarma Genel Komutanı Orgeneral Eşref Bitlis'e suikastı yönlendiren ABD heyetine o başkanlık etti. İncirlik Üssü'nde Çekiç Güç karargâhında, 10 Şubat 1993'te yapılan toplantıda, Orgeneral Bitlis'in ortadan kaldırılmasına karar verildi. Bu toplantıya Shelton dışında; Adana Konsoloslunun PolitikEkonomik Bölüm so 1 1 /G,,

rumlusu olarak görünen Joseph S. Pennington, Çekiç Güç'ün ABD'li komutanı Albay Naab, Ankara'dan bir Amerikan askeri yetkilisi ve İzmir TUSLOG'da görevli bir yüzbaşı katıldı.

Çiller'in yakın arkadaşı Shelton'ın, Bitlis cinayetinde başrolde olması görevi gereği idi. Çünkü, ABD'nin Kürt devletçisi kurmak için Kuzey Irak'ta yürüttüğü Savaşan Bayrak 90 adındaki operasyonunun sorumlularındandı. ABD'nin, bu plan çerçevesinde, Kuzey Irak'ta 7 bin 500 CIA peşmergesini eğitip istihdam ettiği, 1996 Eylül'ünde ortaya çıktı. Bu peşmergeler, Saddam Hüseyin ile KDP lideri Mesut Barzani'nin ortak eylemi sonucu apar topar kaçırıldı. CIA peşmergelerinin taşınması işlemine Shelton nezaret etti. Bunları eğiten ABD Özel Savaş timleri ise Shelton'ın gayreti ve Çiller'in devreye girmesiyle sessiz sedasız Irak'tan çıkarıldı. ABD'nin ramboları, Çiller sayesinde Türkiye üzerinden ABD'ye gidebildiler. Çiller'e Kürt sorununda Bask çözümü önerisi yaptıran da Shelton'dı.

Shelton, Apar Topar Kaçtı

Genelkurmay Askeri Savcılığı'nın, Tansu Çiller'in CIA görevlisi olması nedeniyle "milli müdafaaya hıyanet suçu"ndan soruşturma başlatması gündeme gelince, ABD Büyükelçiliği darmadağın oldu. Çiller'in hayatındaki üç önemli Amerikalıdan biri olan, ABD'nin Adana Konsoloslugu'nun başındaki Elisabeth Shelton, İşçi Partisi Genel Başkanı Doğu Perinçek'in açıklamalarından sonra ülkesine kaçtı.

Perinçek, 16 Mayıs'ta, Tansu Çiller'in 1967'den beri CIA görevlisi olduğunu açıklayan bir basın toplantısı yaptı. İP Genel Başkanı, Çiller'in CIA ile bağında Shelton'ın kilit konumda olduğunu kanıtlarıyla ortaya koymuştu. Çiller'in CIA görevlisi olduğuna ilişkin bilgileri Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel'e de ileten Perinçek, 19 Haziran'da, Yargıtay Cumhuriyet Başsavcılığına suç duyurusunda bulundu. 1 Temmuz 1997'de yeni hükümet atandı. Ertesi gün, Elizabeth Shelton'ın da rol aldığı Çiller Özel Örgütü'nün CIA güdümündeki casusluk faaliyeti kamuoyuna yansdı. İşçi Partisi Genel Başkanı Doğu Perinçek, 3 Temmuz'da bir basın toplantısı yaparak, Genelkurmay'ın telefonlarını CIA'nın dinlediğini, bilgilerin Çiller'in CIA'cı danışmanları

ve Elisabeth Shelton'ın koordinatörlüğü aracılığıyla ABD'ye iletildiğini açıklamıştı. Shelton'ın, bu açıklamaların yapıldığı günün ertesinde ülkesine dönmesi anlamlı bulundu.

Kanal D, 5 Temmuz Cumartesi akşamı, Shelton'ın ülkesine apar topar gittiğini duyurdu. ABD Adana Konsolosluğu, Elisabeth Shelton'ın görevden ayrılması nedeniyle 3 Temmuz'da bir resepsiyon düzenledi. ABD Büyükelçiliği, Shelton'ın, hakkındaki iddialar nedeniyle değil, görev süresi dolduğu için ülkesine gittiğini açıkladı. Oysa Shelton'ın, yeni konsolos geldikten sonra ayrılması bekleniyordu. Kendisi de, iki ay sonra gideceğini belirtmişti.

Dışişleri Bakanlığı'ndan gelen bilgiye göre Shelton, Genelkurmayın, Özel Örgüt elemanları tarafından dinlenmesi olayının basına açıklanması üzerine paniğe kapıldı. Genelkurmay'ın hedef alan siyasi ve askeri amaçlı casusluk soruşturmasının sonunda kendisine ulaşacağını anladı, bu yüzden kaçtı.

Shelton'ın, ABD'de Ulusal Güvenlik Konseyi kadrosunda yer alacağı ve bir War College'da (Harp Okulu) görevlendirileceği belirtiliyor.

30 Yıldır Türkiye'yi Karıştırıyor

Elisabeth Shelton, kendi anlatımına göre 13 yaşında diplomat olmaya karar verdi. Üniversitede tarih ve işletme okudu. Son sınıftayken dışişleri sınavını kazandı. 1963'te, Tayland'daki ilk göreviyle mesleğine başladı. Yasa gereği evli kadınlar diplomatlık yapamıyordu. ABD Dışişleri Bakanlığı Yakındoğu ve Kuzey Afrika

Masası'nda çalışmaya başladı. 1981'de, evli kadınlara dış görev yasağının kalkmasından sonra sırasıyla Malezya, Nijerya, İstanbul'da görev yaptı. Ardından Washington'a, Bakanlığa döndü. Uzak kaldığı yıllarda Türkiye'den ilgisini hiç kesmedi.

Shelton, Adana Konsolosu olmadan önce, Türkiye'de misyon şefi olarak görev yapıyordu. Daha önce 1987-1990 yılları arasında Büyükelçilik'te Ekonomiden Sorumlu Müsteşar'dı. İstanbul'da görev yaptı. Türkçeyi çok iyi konuşan Shelton, 1994 yılında Adana Konsolosu olarak yeniden Türkiye'ye geldi.

Adana Konsolosluğu ABD'nin Kürt Masası

Adana Konsolosluğu, ABD'nin Türkiye'deki önemli siyasi karargâhlarından biri. Ortadoğu'ya yönelik istihbaratın merkezlerinden. Aynı zamanda ABD'nin Kürt masası olarak işlev görüyor.

Adana, ABD Dışişleri Bakanlığı açısından kritik bir staj yeri. Dışişleri ve CIA'da yükselecek personel burada görevlendiriliyor. Adana Konsolosluğu, Güneydoğu, Kuzey Irak, Kıbrıs ve Suriye'ye yönelik istihbaratın birleşme noktası. Çekiç Güç'ün merkezi olan İncirlik Üssü de Konsolosluğun sorumluluk alanında. Adana'nın bir diğer özelliği; CIA, MOSSAD ve MİT'in faaliyetlerinin kesiştiği bir merkez olması. CIA, Konsolosluğa büyük önem veriyor. Konsolos yardımcılarının, iki dönemdir CIA görevlisi olduğu, Almanya'da yayımlanan Geheim dergisi tarafından kamuoyuna duyuruldu. 1995 yılında Konsolos Yardımcısı olan Olof North Otto'nun da, şimdiki Konsolos Yardımcısı Joseph S. Pennigton'un da, CIA ajanı olduğu kayıtlardan saptanıyor.¹²

MOSSAD'ın Türkiye'de en etkili olduğu bölgenin kavşağında Adana bulunuyor. ABD Adana Konsolosluğu, MOSSAD için de bir üs işlevi görüyor.

Shelton'dan Kürtlere Çengel

ABD'nin Adana Konsolosluğu, Kürtlere, İHD'ye ve Refah Partisi'ne yoğun ilgisiyle tanınıyor. Shelton ve diğer konsolosluk görevlileri; HADEP, RP, İHD ve TİHVyi sık sık ziyaret ediyorlar.

Körfez Savaşı'ndan sonra bu ilginin yoğunlaştığı saptanıyor. ABD savunma bakanları, dışişleri bakanları, CIA başkanları ve yetkilileri,

Ankara ziyaretlerine mutlaka Adana'yı da ekliyorlar. Üçüncü eşik de, Diyarbakır.

CIA ve Pentagon yetkililerinin RP, HEP ve İHD ziyaretleri savaştan sonra giderek arttı. Ağustos 1995'te Adana Konsolosluğu görevlileri, PKK'li tutuklu yakınlarını ziyaret ettiler. 9 Ağustos 1995

12 "Türkiye'deki CIA'cı 'Diplomatlar'", Aydınlik, Ağustos 1997, sayı 527.

tarihli gazeteler, Shelton'ın, "Başkan Clinton'un mücadelenize destek vermesini sağlamak için çalışacağım. ABD'nin Türkiye'ye silah ambargosu uygulaması gerekir" dediğini yazdılar. İşçi Partisi Genel Başkan Yardımcısı Hasan Yalçın, bu haberler üzerine 18 Ağustos 1995 tarihinde yaptığı basın açıklamasında, Shelton'ın, "istenmeyen kişi" ilan edilmesi çağrısında bulunmuştu.

Shelton'ın şoförü ve koruması Hasan, Kuzey Irak'tan ABD'ye götürülüp eğitilen bir Kürt. Sevgilisi olduğu da iddia ediliyor. Hasan, çok iyi İngilizce biliyor. Kürtlerle ilişkilerde rolü var. Şoför, konsolosluk kançileryasında (elçilik konutu) kalıyor.

Pentagon'la Özel Haberleşme Kanalı

Shelton, Dışişleri Bakanlığı görevlisi, ancak Pentagon'la birlikte çalışıyor. İncirlik Üssü, bunu gerektiriyor. Üs, Pentagon'a bağlı. Adana Konsolosluğu'nun, büyükelçilik hiyerarşisinde de bu nedenle ayrı bir yeri var.

ABD adına Türkiye'de askeri ve stratejik istihbaratı toplayan merkez, ODC (Office of Defence CooperationSavunma İşbirliği Ofisi). Eski adıyla JUSMMAT. ODC'nin başındaki Tümgeneral John Welde, Özel Savaş uzmanı. Shelton ile çok yakın mesai içindeki Tümgeneral Welde, Amerikan Askeri İstihbarat Örgütü DIA'nın Türkiye sorumlusu.13

CIA'nın, Adana Konsolosluğu'nda, ABD'yle özel bir haberleşme kanalı bulunuyor. İncirlik Üssü'nden, İskenderun Tuslog tesisleri ve 6. Filo'nun bir gemisi kanalıyla, doğrudan Pentagon'la haberleşiliyor. Orgeneral Eşref Bitlis, bu haberleşme kanalını saptadı. Genelkurmay İstihbaratı bu kanala girdi ve CIA'nın Kuzey Irak için hazırladığı "Savaşa Bayrak 90" adlı planını ele geçirdi. ABD, Türkiye'nin bu haberleşme kanalına girmesine büyük tepki gösterdi.

13 Aynı yerde.

İsrail ile Köprü

Shelton, GAP bölgesine olan ilgisiyle de tanınıyor. Türk Amerikan İşadamları Derneği (TABA) kanalından, GAP bölgesinde yatırımlarda aracılık yapıyor. Ancak, Shelton'ın bu bölgeye ilgisinin kaynağında da istihbaratçı görevi öne çıkıyor. Shelton, İsrail ile Bucak aşireti arasındaki ilişkiyi kuran kişi olarak biliniyor. Görevi, İsrail adına, Bucaklar tarafından GAP bölgesinde kapatılan arazilerle ilgili işleri denetlemek.

Prof. Gönensay: Shelton, "Çiller Başbakan Olacak" Demişti

Shelton, Çiller'in hayatında çok önemli bir isim. İlişkileri 1971'de, ABD Dışişleri Bakanlığı'nda çağrılı personel statüsünde görev yaptığı yıllara dayanıyor. 1987-1990 arasında Türkiye'de görev yapan Shelton, bu tarihte Çiller'in yalı komşusuydu. Tanıyanlar, ikisi arasındaki ilişkiyi, "içtikleri su ayrı gitmez" diye tarif ediyorlar. Shelton, o zaman ABD Büyükelçiliği'nde Ekonomi Müşaviriydi. Çiller, maaş karşılığında hazırladığı raporları Shelton'a iletliyordu. Shelton'ın, birinci görev döneminde Türkiye'den Washington'a geçtiği kriptolardaki bilgilerin önemli bir bölümünü Çiller'den elde ettiği, gazetelere haber oldu. Çiller'in CIA'dan yıllık ücreti bu dönemde iki katına çıkarak, 200 bin dolar oldu.

Shelton, Türkiye'deki ilk döneminde, yakın arkadaşı Çiller'in aktif siyasal yaşama geçmesine destek oldu. 1993'teyse ABD Dışişleri Bakanı Warren Christopher'ın da katıldığı kulis faaliyetiyle DYP Genel Başkanı ve Başbakan oldu. Dönemin Başbakan Vekili Erdal İnönü, 29 Haziran 1993'te Robert Kolej Mezunları'nın lokali Bizim Tepe'deki konuşmasında, bir soru üzerine bu ilişkiyi doğruladı.

Boğaziçi Üniversitesi Ekonomi Bölümü Başkanlığından selefi Prof. Emre Gönensay, Çiller-Shelton ilişkisinin yakınlığına tanıklık ediyor. Çiller kabinesinde Dışişleri Bakanlığı da yapan Prof. Gönensay, yakından tanıdığı Shelton'ın, çok önceden kendisine, "Bu Çiller başbakan olacak" dediğini aktarıyor.

Çiller Başbakan olur olmaz, Shelton Türkiye'de görevlendirildi. Shelton ile Çiller sürekli bağlantı içinde. Akşam gazetesi yazar Nazlı Ilıcak, 4 Temmuz 1997 tarihli köşesinde, Çiller'in Genelkurmay'dan elde ettiği gizli bilgileri, Shelton aracılığıyla ABD'ye ulaştırdığını yazdı. Haberleşmede kurye ve özel telefon kullanıyorlar. Shelton'ın

ABD'den getirdiği cep telefonuyla, uydu üzerinden haberleştikleri belirtiliyor.

Genelkurmay'a yönelik casuslukta Sheltoniller bağı saptanınca Bayan Konsolos kaçtı.

Org. Bitlis Suikastına İlişkin Genelkurmay Kaynaklı İki Bilgi Notu

İşçi Partisi Genel Başkanı Doğu Perinçek, Org. Bitlis suikastındaki ABD'nin rolüne ilişkin somut bilgileri açıkladığı basın toplantısını 29 Kasım günü yaptı. Perinçek, bu bilgilerin kaynağının Genelkurmay İstihbaratı olduğunu da basın toplantısında açıkça söyledi. Perinçek'in basın toplantısına, televizyon kanalları ana haber bültenlerinde geniş yer verdi. Gazetelerin hemen hepsi konuşmayı yayımladı. Aydınlık dergisi aynı bilgileri kapak olarak işledi.¹⁴

Ne hkmetten, ne Genelkurmay'dan ne de ABD Büyükelçiliği'nden herhangi bir yalanlama geldi.

Kasım sonunda, Genelkurmay istihbaratı'ndan Aydınlık'a, Org. Bitlis suikastını konu alan tarihsiz iki "rapor" ulaştı. Orgeneral Bitlis suikastında ABD'nin rolünü belgeleyen iki "bilgi notu"nu, imla ve Türkçe yanlışlarına dokunmadan aynen okurun değerlendirmesine sunuyoruz:

14Aydınlık, 30 Kasım 1997.

Birinci Bilgi Notu:

Genelkurmay Başkanlığı'na

ANKARA

Sayı: 800 Konu: Bilgi

Hazırlayan : Jandarma İstihbarat Teşkilatı Daire Başkanlığı (Mühür ve incelendi kaşesi)

(GİZLİ ÖZEL VE şAHSA MAHSUS)

Jandarma İstihbarat Teşkilatı'nın ilgi S II 337924 no: 01 tarihli yazısında ve İstihbarat Koordonisyon Dairesi'nin 294 no: 23 tarihli yazısında belirtilen bilgileri görüşen yabancı askeri ataşeleri gözetleme kalıcı dairesi şunları bildiriyor:

Jandarma Genel Komutanı Orgeneral Eşref Bitlis'in 10 şubat 1993 günü hazırlanan bir sabotaj planı ile öldürüldüğü belgelendi. 10 şubat 1993 günü Körfez ülkelerini değerlendiren Amerikan Askeri Operasyon Teşkilatı'nın bir kaç kez toplantılar yaptığı belirlendi.

6,7,8,9 günleri Zaho'da görevli olan Amerikan Askeri Gücü Çekiç Güç görevlileri ve Amerikan gıda yardım örgütü görevlilerinin, Kuzey Irak'dan Silopi'ye geçiş yapmadıkları belirlendi. Zaho, Erbil arasındaki "TİM" Türk İstihbarat Merkezi subayları, bu 3 kişiyi takibe almışlardır. Bunların Süleymaniye kentinde Celal Talabani ile görüştükleri bildirildi.

Kürt liderlerle görüşmelere, Türk istihbarat görevlilerine bildirmeden ve Türk subayı refakat etmeden gitmeleri sınır ötesi anlaşmalara aykırıdır.

Bu görüşmelerin olduğu sıcak günlerde Çekiç Güç Zaho merkezinden Jandarma Genel Komutanı Eşref Bitlis hakkında MacDill üssüne BİLGİ GEÇİLDİĞİ öğrenildi.

O günlerde Mac Dille üssünde ve Pentagon'da dev bilgisayarlar 24 saat Türkiye Askeri İstihbaratının çalışmaları hakkında yeni veriler topladığı öğrenildi.

EMNİYET YARBAYI

W/MME/4693

(Mühür)

İkinci Bilgi Notu:

Genelkurmay Başkanlığı'na

ANKARA

Sayı: 800, 4 Konu: Bilgi

Hazırlayan : Jandarma İstihbarat Teşkilatı Daire Başkanlığı

(GİZLİ ÖZEL VE ŞAHSA MAHSUS)

W/MME/469, 3,,,

(Mühür ve incelendi kaşesi)

A) Kod adı TPDF, Time Phase Force Deployment olan dev bir iletişim planı hazırlanmaktaydı.

B) Carter yönetimi tarafından Körfeze askeri müdahale için hazırlanmış olan, gizli "900, 1002" planının Jandarma İstihbarat Dairesi "İncirlik üzerinden Zaho'ya modemlerken ele geçirildi.

C) "SAVAŞ BAYRAĞI 90" adı verilen bir tatbikat organize edilmişti. Amerikalı yetkililer bölge ülkelerinden çok gizli tuttukları bu planı uyguladı.

W/MME/4693

Bu raporlar Eşref Bitlis paşanın raporlarındaki ana temalardır. Yapılan araştırmalarda 4 kişilik ekip Amerikalı üst düzey yetkilisi, Pentagon şefi Richard Cheney'in bilgisi dahilinde Ankara, Adana, Zaho'da toplantı yaptılar. Bu toplantı hakkında Dışişleri bakanlığı istihbaratına bilgi verilmediği öğrenildi. ABD Adana Konsolosu Bayan Elisabeth başkanlığında yapılan toplantıya Çekiç Güç albayı Wilson ve Albay Naab da katılmışlardı.

Adana İzmir, Ankara ve Zaho'dan katılan 4 kişilik ekip hakkında Dışişleri Bakanlığı'ndan bilgi talebi istenmiştir. Bu çok hareketli 15 gün sonra 17 Şubat 1993 günü öğlen vakti Güvercinlik'ten kalkış yapan Jandarma Genel Komutanı Eşref Bitlis ve ekibinin bulunduğu 200 çift motorlu 10 dakika sonrası düşmüştür.

Bu toplantı hakkında geniş bilgi için, Jandarma İstihbarat Yarbayı W/MME4 dosyasına başvurunuz.

Bilgi Notu'nun Anlamı ve Güvenilirliği

Aydınlık, bu raporları kamuoyuna açıklamadan uzmanlara gösterdi, içindeki bilgileri araştırdı. Genelkurmay'a yakın kişiler, bilgilerin doğru olduğunu, ancak belgelerin Genelkurmay yazışma standartlarında olmadığını, mührün okunamadığını belirttiler. "Rapor" da, ABD Adana Konsolosu Elisabeth Shelton için, "ABD Adana konsolosu Bayan Elizabeth" ifadesi yer alıyordu. Shelton, Org. Bitlis'in uçağının düşürüldüğü tarihte Adana Konsolosu değildi. Dick Cheney de, Şubat 1993'te, resmen ABD Savunma Bakanı, yani Pentagon'un şefi değildi.

Genelkurmay İstihbarat görevlileri, "raporlar" hakkındaki bu değerlendirmelere karşı şu açıklamada bulundular:

"İki Rapor, Orijinal Belge Değil, Bilgi Notu

"Org. Bitlis suikastının nasıl gerçekleştiğini belirten ve size iletilen iki rapor orijinal değil. Sizin için yeniden hazırlanmış. İtirazınıza karşın şu belirtildi: 'Mahkemeye başvurulduğunda delil olmaması için dosyalardan özet çıkarıyoruz. Hiçbir yayın organı bizim antetli raporlarımızı yayımlayamaz. Bunlar bilgi notları. Hizmete özel olarak düzenleniyor. Ancak hangi dosyadan alındığı ve yazarı kodlu olarak koyuyoruz. Bu durum, yalnızca Aydınlık için değil, genel bir kural. Bütün basma böyle veriliyor. Kaldı ki brifinglerde dağıtılan hizmete

özel notlarda bile raporun orijinali verilmez. Gerekiyorsa yalnızca gösterilir.

‘Mühür tabii ki okunmaz. Normal stampa mürekkebi değil, çini mürekkebi. Çini mürekkebi levhayı çıkarmaz. İstenilen balistik incelemeye yollansın, mühür okunmaz.’

“Belgeler Orijinal Değil, Ama Bilgiler Kesin

“Rapor orijinal değil ama bilgiler kesin. Shelton o tarihte Adana Konsolosu değildi. ABD Dışişleri Bakanlığı’nın Türkiye’ye bakan masasında sorumluydu.

“Ama Pentagon’un şefi Cheney’di. Clinton yönetimi gelmiş ve yeni Savunma Bakanı’nın Les Aspin olacağı açıklanmıştı, ancak yeni kabine henüz görevi devralmamıştı.

“Shelton, ABD’de olduğu dönemde de 35 ay aralıklarla Türkiye’ye gelip gidiyordu. Eşref Paşa olayındaki toplantıya katıldığı kesin.”

ABD Bunu Hep Yapıyor

ABD yönetimi, müttefiki olan bir ülkenin Genelkurmay Başkanı ya da önemli bir askeri yetkilisine karşı suikast düzenler mi? Bu soruya resmi ricalin ve olaylara Amerikan gözlüğüyle bakanların vereceği yanıt “hayır”dır.

CIA’nın, çeşitli ülke yöneticilerine karşı suikast girişimlerinde bulunduğu, çok sayıda devlet başkanı veya devrimci önderi katlettiği biliniyor. Ancak bunlar, Küba lideri Fidel Castro, Libya Devlet Başkanı Kaddafi gibi sol ve muhalif liderlere karşı olanlardı. ABD Senatosu da CIA’nın bu girişimlerini saptadı, görüntüde Başkan’a suikast yasağı getiren kayıtlar koydu. Reagan döneminde, bu sınırlamaların hepsinin yerinde yeller esiyordu. CIA eski Başkanlığından ABD Başkanlığı’na gelen George Bush dönemiye, ABD’nin uluslararası eşkiyalığının doruğa çıktığı dönemdi.

Nasıl olur da ABD, eğittiği, silah ve teçhizat yardımında bulunduğu bir ordunun komuta kademesine karşı suikast düzenlerdi? Ama tarihi gerçekler bu savı çürütüyor. Amerikan hâkim sınıfı, yüksek menfaati söz konusu olunca, ne müttefik dinliyor ne de dostluk.

Gizli Pentagon Yönergesi

Dost bir ülkenin komutanlarına karşı operasyon yapma yetkisi, yalnızca Başkanların inisiyatifine bırakılan konulardan değil. Pentagon, istihbarat birimlerine, müttefik ülke silahlı kuvvetleri içinde

istihbarat operasyonları yapma yetkisini resmen veriyor. ABD yönetiminin resmen hiçbir zaman üstlenmediği "FM3031'e EK: B, Kararlılık Operasyonları/İstihbaratÖzel Ajanlar" isimli "çok gizli" askeri yönergesi, 18 Mart 1970 tarihinden bu yana yürürlükte.

Savunma Bakanı'nın emriyle ABD Genelkurmay Başkanı adına General, W.C. Westmoreland ve ABD Kara Kuvvetleri'nden Tuğgeneral Kenneth C. Wickham'ın imzasıyla yayımlanan yönerge, Orgeneral Eşref Bitlis gibi yurtsever subayların katline izin veriyor.

İlk kez Ankara'da, Barış gazetesi tarafından kamuoyuna duyurulan bu yönergenin tam metni, Emekli Kurmay Yarbay Talat Turhan'ın Doruk Operasyonu adlı kitabında yayımlandı. Talat Turhan, Covert Action dergisinin Ocak 1979 tarihli 2. sayısında yayımlanan metni tercüme ettirmişti.¹⁵

Pentagon, yönergesinde, TSK'nın, ABD'nin istihbarat hedefi içinde yer aldığını aynen şöyle ifade ediyor:

"FM 3031 B, Evsahibi Ülke (EÜ) örgütlerini de ABD istihbaratı hedef olarak değerlendirir. Evsahibi Ülke örgütleri terimi bu bağlantı içinde şöylece anlaşılmalıdır:

- a. EÜ'nün iç güvenlik örgütü
- b. EÜ'nün silahlı kuvvetleri,
- c. EÜ'nün silahlı kuvvetleri, polis örgütü, sivil savunma örgütleri ulusal ve yerel yönetim organları, propaganda örgütlerinin dışında kalan diğer tüm örgütleri."¹⁶

¹⁵ "The Mysterious Supplement B: Sticking It to 'Host Country'" (Esrarengiz Ek B: "Dost Ülkeyi Karıştırmak"), Covert Action, Ocak 1979, s. 1118. Bu belge için bkz.

Talat Turhan, Doruk Operasyonu, s.155156.

Org. Bitlis Suikastına Cevaz Veren Madde

Yönergenin, "ABD'nin Ordu İstihbarat Harekâtı" başlıklı 6. bölümünde şu satırlar yer alıyor:

"ABD ordu istihbaratı, zaafiyet belirtileri görülüp de uzun süre devam ederek somut bir zarar ortaya çıkabilmesi durumunda uygun işlemler önerecek durumda olmalıdır. Bu tür harekâtlar, kişiler veya daha genel olarak gruplar üzerinde baskı yaratabilecek önlemler olabilir. Bunun da ötesinde EÜ örgütleri ve en son olarak da hükümet üzerinde yaratılabilecek baskılardan söz edilebilir.

“Harekât, EÜ örgütlerinin, hatta hükümetinin etkilenmesi ya da baskı altına alınması biçiminde ABD çıkarları tehlikeye girdiğinde gündeme gelebilir. Alınacak önlemler resmi olabildiği gibi gayri resmi de olabilir.

“Resmi önlemler bu belgede tartışılan hiçbir durumda gündeme gelmez. Gayri resmi girişimler ise ABD ordu istihbaratı ve diğer ABD örgütlerinin ortak sorumluluk sahasına girmektedir.“¹⁷

Şili Genelkurmay Başkanı Rene Schneider’in Katli ve ABD

Şili Genelkurmay Başkanı’nın katli bir başka örnek. ABD Senatosu’nun resmi araştırma komitesinin kayıtlarından aktarıyoruz:

“Şili Genelkurmay Başkanı Rene Schneider, 22 Ekim 1970’de öldürüldü. General Schneider, Şili’de bir askeri darbenin önünü açmak için CIA’nın tezgâhladığı bir operasyonla katledildi. Genelkurmay Başkanı’nın öldürülmesi için gerekli para ve silahları, ABD’nin, Şili ordusuna yardım ve askeri işbirliği için görevlendirdiği askeri ataşe Albay Paul Wimmert bizzat verdi.

“4 Eylül 1970’de Şili genel seçimlerinde Halkçı Birlik’in sosyalist adayı Dr. Salvadore Allende, oyların yüzde 37’sini alarak birinciliği kazandı. Ancak bu oran başkan seçilmek için yeterli değildi. Şili Anayasasına göre başkan, Kongre seçecekti. ABD, 24 Ekim’deki Kongre oylaması öncesinde bütün araçlarını devreye soktu. Allende’nin başkan seçilmesini önlemeye çalıştı. ABD Başkanı Richard Nixon, 15 Eylül’de CIA Başkanı Richard Helms’e kesin talimat verdi: ‘Şansımız onda bir ama Şili’yi korumak zorundayız. ABD elçiliğini açıktan katmayın ama risk üstlenmekten de çekinmeyin. Hemen 10 milyon dolar verebiliriz, ihtiyaç olursa daha fazlasını da... ekonomisini feryat ettirin.’ Nixon’un bu emri, 1973 yılında, ABD Senatosu’nun, CIA’nın siyasi suikastlarını araştırmak üzere seçtiği alt komitesince saptanıp zabıtlara geçirildi.“¹⁸

Allende’nin Kongre’de başkan seçilmesini önlemek için yürütülen operasyonun kod adı Track I’di. Başarıya ulaşmayınca Track II devreye sokuldu. Track II, Şili’de bir askeri darbeye Allende’yi devirmenin kod adıydı. CIA ve Pentagon’un Şili’deki görevlileri, bir askeri darbenin koşulları bulunmadığını ısrarla rapor ediyorlardı. Seçimlerden önce yapılan araştırmada, Genelkurmay Başkanı Schneider’in varlığının, darbe için büyük bir engel olduğu

saptanmıştı. ABD'nin Santiago'daki Büyükelçisi Edward Korry, 12 Eylül 1970 tarihli gizli yazısında, "Schneider'in Anayasa'yı korumak konusundaki kararlılığını gerekçe göstererek, bir askeri darbe ihtimali bulunmadığını ve yakın bir gelecekte de bir askeri darbe imkânı olmayacağını" bildirmişti.¹⁹

Buna karşın, Nixon ve ABD Dışişleri Bakanı Henry Kissinger'in bastırması sonucu, Track II yürürlüğe sokuldu. ABD'nin bütün birimleri ve "kardeş" istihbarat örgütleri eliyle, darbe ortamı yaratılması için yoğun bir faaliyet başlatıldı. Doğrudan Kissinger'in ve yardımcısı Alexander Haig'in yönettiği operasyonda, sol gruplar adına sahte şiddet eylemleri düzenlendi. Sol grupları tahrik edici eylem ve propaganda faaliyetleri yürütüldü. Sabotajlar ve ekonomik kargaşa tırmandırıldı. Darbe hazırlığı konusunda yalan haberler

18 Gregory F. Treverton, Covert Action The CIA and American Intervention in the Postwar World (Örtülü Eylem CIA ve ABD'nin Savaş Sonrası Müdahaleleri), Londra, I. B. Tauris&Co Ltd Publishers, 1988, s. 23.

19 Nathaniel Davis, The Last Two Years of Salvador Allende (Allende'nin Son İki Yılı), Londra. I B Tauris&Co Ltd Publishers. 1986, s 311

yayıldı. Orduyu harekete geçmeye zorlamak için her türlü yöntemle başvuruldu. CIA ve DIA görevlileri, Şili ordusu içinde birbiriyle bağlantıları olan iki ayrı ekiple ilişkiye girdiler. Tuğgeneral Roberto Viaux ve Tümgeneral Camilo Walenzula liderliğindeki cuntalara, darbe öncesi ve sonrasında, ABD'nin aktif desteğini bildirdiler.

CIA'nın ilişkiye girdiği her iki darbeci grubun, yönetime el koyma planının birinci adımı, Genelkurmay Başkanı Rene Schneider'i bertaraf etmektir. Genelkurmay Başkanı Schneider'in devre dışına çıkarılması için, ABD'nin Santiago'daki Askeri Ataşesi Albay Paul Wimmert aracılığıyla, bu ekiplere silah, göz yaşartıcı bomba ve 70 bin dolar aktarıldı. Eylem birlikte hazırlandı. Genelkurmay Başkanı'na karşı eylemi, sol bir örgütün üzerine yıkma planlandı. ABD yönetimi, Kongre'nin, büyük olasılıkla Allende'yi başkan seçeceğini istihbar etmişti. Allende göreve başlamadan darbenin yapılmasını istiyordu. Ancak, evdeki hesap çarşıya uymadı. Genelkurmay Başkanı'nın programındaki değişiklikler nedeniyle

eylem 22 Ekim gününe kaldı. Ailende, 24 Ekim günü göreve başlayacaktı. 22 Ekim günü sabah 8'de, Genelkurmay Başkanı Schneider'in kullandığı arabanın yolu kesildi. General Schneider, kendini korumak için silahını çekti. Açılan ateşle yaralandı, ancak saldırganları kaçırdı. Genelkurmay Başkanı'na suikastı düzenleyen Santiago Garnizon Komutanı General Camilo Walenzula sıkıyönetim ilan etti. Ancak Genelkurmay Başkanı'nın yaşıyor olması darbeyi önledi, çünkü bütün ordu, bu saldırı üzerine, Anayasayı koruma bayrağının arkasına geçmişti. 24 Ekim günü, Ailende, resmen Şili Devlet Başkanı oldu. General Schneider ertesi gün öldü. ABD'nin işbirliği yaptığı her iki darbeci ekibin liderleri olan generaller yakalandı. Kendisine bağlı üç faşist örgütü de bulunan Tuğgeneral Roberto Viaux 25 yıla; General Camilo Walenzula, 3 yıl hapse mahkûm edilip, ekipleriyle birlikte ordudan atıldılar. 1970'deki darbe girişimi başarıya ulaşmadı, ancak ABD yönetimi, Şili ordusu içinde darbe için çok geniş bir çalışma yapmış, başka general ve amirallerle de bağlantıya geçmişti. Ailende'yi devirmek için yürütülen çok yoğun faaliyet sonrasında, 11 Eylül 1973'te, General Pinochet ABD desteğiyle yönetime el koydu. Track II planı 3 yıl gecikmeyle uygulandı. Devlet Başkanı Ailende öldürüldü. 42 yıldır Anayasa içinde kalmaya özen gösteren Şili ordusu da, Amerikancı darbe akımına katılmıştı.

Uçak Kazalarında Ölen Generaller,

Uruguaylı gazeteci, tarih araştırmacısı ve edebiyatçı Eduardo Galeano, Latin Amerika üzerine yaptığı araştırmalarıyla tüm dünyada tanındı. ABD emperyalizminin Latin Amerika politikalarını teşhir etti. Galeano'nun, Türkçede altı kitabı yayımlandı: Aşkın ve Savaşın Gündüz ve Geceleri, Latin Amerika'nın Kesik Damarları, Yaratılış, Yüzler ve Maskeler, Rüzgârın Yüzyılı ve Kucaklaşmanın Kitabı.

Galeano, Rüzgârın Yüzyılı adlı kitabında, tıpkı Eşref Bitlis suikastına benzeyen "uçak kazalarını"ni şöyle anlatır:

"Mayıs sonunda bir uçak düşüyor ve Ekvator Başkanı Jaime Roldos'un yaşamı böylece noktalanıyor. Yöredeki birkaç campesiano patlamayı duyuyor, uçağın düşmezden önce alev aldığını görüyorlar.

"Doktorların cesedi muayene etmesine izin verilmiyor. Otopsi de yapılmıyor. Kara kutu ortaya çıkmıyor; uçağın kara kutusu yoktu

deniliyor. Kaza yerinde traktörler toprağı düzeltiyor. Quito, Guayaquil ve Loja kontrol kulelerinin kayıt bantları siliniyor. Çeşitli tanıklar kazalara kurban gidiyor. Hava Kuvvetlerinin raporu herhangi bir cinayet olasılığını peşin peşin reddediyor.

“Talihsizlik, insan hatası, kötü hava koşulları. Ne var ki, Başkan Roldos, Ekvator’un iştah kabartan benzini savunmaktaydı; yasaklı Küba ile ilişkileri yeniden kurmuştu ve Nikaragua, El Salvador, Filistin gibi yerlerdeki lanetlenmiş başkaldırıları destekliyordu.

“İki ay sonra bir uçak daha düşüyor, bu kez Panama’da. Talihsizlik, insan hatası, kötü hava koşulları. Uçağın havada patladığını duyan iki campesiano ortadan yitiyor. General Omar Torrijos, yüzyılın başlarında Birleşik Devletlerce çalınan Kanal Havzasını geri almak istiyor yalnızca. Panama Kanalını kurtarmaktan suçlu olan Omar Torrijos ihtiyarlayıp yatağında eceliyle ölmeyeceğini zaten biliyordu.

“Hemen hemen aynı zamanda Peru’da bir helikopter düşüyor. Talihsizlik, insan hatası, kötü hava koşulları. Bu kezki kazanın kurbanı General Rafael Hoyos Rubio’dur. Standart Qil şirketinin ve daha başka ‘iyiliksever’ çokuluslu şirketlerin eski bir düşmanı.”.

CIA’nın Hedef Şaşırtma Çabası:

Kızılordu: “Çekiç Güç Değil, Biz Öldürdük”

CIA, müttefik ülkelerdeki operasyonlarının açığa çıkmasını önlemek için büyük çaba harcıyor. Suçlarını gizlemek için paravan örgütler kurduğu gibi, sızdığı çeşitli sol grupları da kullanıyor. Orgeneral Bitlis suikastında da, ABD’nin suçunu üstlenen bir “sol grup” çıktı.

Jandarma Genel Komutanı Orgeneral Eşref Bitlis’in, Çekiç Güç’ün faaliyetlerine karşı olduğunu saptayan Aydınlık, “Eşref Bitlis Suikastı” adını verdiği yayımını bir kampanya olarak yürüttü. Yayım etkili oldu.

Aydınlık’ın kampanyasının başında, 23 Eylül 1993 günü öğleden sonra, “Kızılordu” adına aradığını belirten bir kişi, “Eşref Bitlis’in, Çekiç Güç’e karşı çıktığı için değil, Kürt halkına katliamlar yaptığı için Kızılordu tarafından cezalandırıldığını söyledi. Aynı kişi, daha fazla bilgi vermek için biraz sonra tekrar arayacağını belirtmişti. Yarım saat sonra, aynı ince sesli genç aradı. Kızılordu adına aradığını söyleyen kişinin, Aydınlık gazetesi Haber Merkezi Müdürü Adnan Akfırat’la konuşmasının bant çözümü şöyle:

“Kızılordu adına arıyorum. Eşref Bitlis’in uçağının bizim tarafımızdan düşürüldüğünü bildirmek için arıyorum. Olayın gelişimi sizin gazetede daha farklı yansıdı. Yani bayağı farklı yansıdı. Şimdi eylemi gerçekleştirme şekli şöyle. Yani bizim arkadaşlarımız tarafından yapıldı bu olay.”

“Nasıl yapıldı?”

“17 Şubat tarihinde olmuştu. Hatta o gün şey olayı vardı... Yemeğin Diyarbakır’da yenmesi konusunda veya orda yenmesi konusunda bir konuşma geçmişti daha önceden... Biz daha önce bu yöntemle İzmirli bir işadamaı vardı, Bursa’dan kalkmıştı uçak ve aynı uçakta, aynı suikast düzenlendi ve aynı şekilde yok edil di. Yöntemi, detayını açıklamayayım çünkü bize lazım o yöntem. Fakat motor ısıyla, yani motorun çalışmasına bağlı olarak harekete geçirilen bir sistem, yani öyle pek detaylı mekanik yapıya sahip değil, yani kimyasal maddeyle yapılan bir iş fakat şu olay var. Eşref Bitlis’in niteliği o Genelkurmay içindeki durum bu konuda biz pek detaylı bilgiye sahip değiliz ama insanlar tek tek kişi nasıldır ne değildir fakat şöyle bir durum var ben bizim bu eylemi gerçekleştirme nedenimiz şudur: O bölgede askeri olarak yer alan bir arkadaşımız yani böyle bir satılma olduğunu belirtmişti bize o fırsat değerlendirilmiştir ve bu eylem yapılmıştır.”

“Uzaktan kumandalı bir bomba mı yani?”

“Hayır motorun ısısına bağlı gelişen bir olay yani motor belli bir hareket aldıktan sonra belli bir seviyeye eriştikten sonra o ısı meydana gelen bir kimyasal şeyle yani motorların yanması tutuşması şeklinde başlayan bir olay yani daha önce de yapıldı birçok defa kullanıldı. Yani sırf Eşref Bitlis’in uçağı olmadı. Yani bu dikkat ederseniz. Motor tutuşması sonucu sadece Eşref Bitlis’in uçağı düşmedi.”

“Kim bu İzmirli işadamaı? Meşhur biri mi?”

“Evet. Şu anda ben ismini tam hatırlayamıyorum. Göreme üstünde falan olması lazım olayın uçağın düşme şeyi...”

“Nerenin üzerinde ?”

“Göreme üzerine düşmüş olması lazım, şu anda ben öyle hatırlıyorum. Şimdi öyle onu tasarladığımız için yapan şeyler de bu konuda bize kayıtlıdır, geçmiştir de. Şu an ben de detayını

söyleyemiyorum. İzmirli bir işadamı, isminde hatta şeyler de vardı. Alman mühendisleri falan vardı kendi adamları çalışanları 4 kişi falan sanırım özel uçaktı aynı yöntem orda da uygulanmıştı. Bunun haricinde sormak istediğiniz bir şey var mı?”

“Bu açıklamayı neden şimdi yapıyorsunuz?”

“O zaman Hürriyet ve Milliyet gazeteleri aranmış. Fakat şöyle yani bizim... Aydınlık... Bugün biliyorsunuz basında kesinti var. Yani belli birinin bulunmadığı için o dönem içinde zaten birçok

gelişme oldu aslında bizim görüşmek istediğimiz o olaydı. Bizim yaptığımız eylemlere karşı yani bir köpeğin kemiğin üstünü örttüğü gibi bir örtme olayı gündeme geldi. 90 yılından beri öyle...”

“Peki nedir Kızılordu anlatır mısınız?”

“Şimdi şöyle; Biz kendimizi... Uluslararası İşçi Derneği 1864'te Marx ve Engels tartından kurulan, biz onu yani örgütsel model olarak aldık. Yani her ülkenin içinde o ülkenin yapısına özgü bir partinin oluşması fakat bu artı değer de sonuçta bir yere bağlanması, yani ortak hareket etmesi şeklinde gelişen bir örgütlenme sistemi... Yani her ülkede kendi iş durumuna göre yöntemler belirlenebilir, yöntem şekilleri belirlenebilir sonuçta bunların hepsi bir ortak infasında birleşir.”

“Söylediğiniz gibi enternasyonel birlikteliğiniz var mı sizin?”

“Şu an var, fakat şey olayı yok bağlayıcı karar olarak her yerdeki gelişme aynı değildir. Yani şu an diyelim ki biz kendi gelişmemizle meşgulüz, farklı bir yerdeki şeyi örgütlemiyoruz. Fakat şu anda diyelim ki biz kendi Türkiye ve Kürdistan sınırları içinde kendi gelişmemizle ilgileniyoruz. O insanlar da kendi gelişmeleriyle ilgileniyor. Şu anda öyle birbirini bağlayıcı, kesin net olarak ‘biz şu anda şu tarihte yaptığımız da siz de şunu yapacaksınız’ diye bir olay yok. Yani biz de yeni gelişme halinde.

“Peki Eşref Bitlis’in uçağının o gün gideceğini nasıl öğrendiniz?”

“Bunu eğer haber yapmazsanız söyleyebilirim, ordaki bir er arkadaşımızdan öğrendik. Yer personeline görevli bir arkadaştan aldık o bilgiyi zaten o konuda da o kendisi yardımcı oldu bize.”

“Onun hakkında herhangi bir soruşturma açılmadı mı sonra ?”

“Şöyle bir olay var, şahıs olarak bilmediği için şu olay da var tabii, o

günden sonra Güvercinlik'te birçok asker falan, orda yer personelinden birçok kişi gözaltına alındı sorgulandı yani..."

"Ama hiçbirisi hakkında bir işlem yapılmadı."

"İşlem yaptığında da zaten o olayı kabullenmiş olacaktı. Yani yapıldığını kabullenmiş olacaktı."

"Yok, dediğiniz gibi olsaydı, sizin tarafınızdan düşürülseydi, mutlaka birilerini cezalandırırlardı. O arkadaşınızı bulamasalar dahi sabotaj olduğunu saptayınca en azından onun bölümünü cezalandırırlardı...?"

"Ama olayı siz de kesin bilemezsiniz belki olmuştur, belki olmamıştır. Fakat bizim arkadaşına bir şey olmadı. Terhis oldu, geldi."

"Peki o arkadaşınızla görüşebilir miyiz? Bize olayı anlatır mı? Olayın oluş şeklini?"

"Şimdi o olayın oluş şeklini benden daha farklı, kesin, net şekilde anlatmaz. Yani zannetmiyorum."

"Yok yok, teknik olarak nasıl yaptığını deşifre etmek diye derdimiz yok. Olayı aydınlığa çıkaralım. Adını, rütbesini vermeyen birinin açıklaması şeklinde yayımlarız. "

"Ben bunu iletirim. Zannediyorum görürüm ve pazartesi, salı günü aratırım ben sizi..."

"Tamam. Ancak şöyle şüphe çekici bir nokta var: Gazetede yayımlamıştık, okumuşsunuz sanırım, savcılığın soruşturmasında bu olay örtbas ediliyor. Eğer siz yapsanız Askeri savcılık neden örtbas etsin?"

"Şimdi örtbas etme olayı şöyle; Eğer bunu araştırırsanız detaylı şekilde, bizim yaptığımız eylemlerin birçoğu örtbas edildi. Ya farklı hareketler adına çıktı. Ne bileyim yani, Cağaloğlu'nda basın arşivini inceleyin, birçok şeyde çelişki var. Yani kesin çıkmıştır. Üstlenmeler konusunda Menzir'e sorular sorulmuştur. Böyle bir hareket yoktur denmiştir. Yani birçok şey incerseniz çelişki zaten mevcut. Yani sürekli örtme tekniği... Örterek bizim propagandamızı engellemek ve sonuçta yani çürümeye yok etmeye terk etmek... Yani 'böyle bir hareketin propagandası yapılmassa herhalde yavaş yavaş çöker'... Onların mantığı bu."

"Kızıldunun bu tür suikastlar dışında herhangi bir eylemi var mı?"

"Nasıl bir şey?"

“Ne yapıyor Kızılıordu?”

“Şu anda şey olayı vardır. Yani bizler legal derneklerde dergilerde bulunmayız. Fakat tek tek insanlarla ilişkide bulunduğumuz insanlarla ilişki içerisindeyiz insanlarla gidip görüşürüz o şekilde bir bağlantı yöntemimiz var.”

“Nedir görüşü, silahlı propagandayı mı savunuyor?”

“Tabii mutlaka şeyiniz o yani şöyle silahlı propaganda değil teorik ve pratik mücadele... Yani teorik mücadelenin, teorik gelişmenin bağlantısında onun ışığında bir silahlı mücadele...”

“Türkiye’ye ilişkin tezleriniz neler?”

“Onları biz size o zaman yazılı olarak aktaralım, detaylı olarak. Çünkü daha önce Gündem gazetesine vermiştik, Cumhuriyete, vermiştik. Cumhuriyetten alabilirsiniz, alamazsanız biz size yollayalım.”

“Onlar kullandılar mı peki?”

“Yok kullanmadılar, sanırım kullanmadılar.”

“Bize yollar mısınız?”

“Biz size yollarız.”

“Faksla da yollayabilirsiniz.”

“Biz o zaman şöyle yaparız, belli bir yere bırakırız oradan siz alabilirsiniz.”

“Tamam olur.”

“O arkadaşına da ben söylerim. Arkadaşların takdirinde, onlardan izin alarak söylerim, salı günü biz ararız.”

“Madem bu olayı biz gerçekleştirdik diyorsunuz, gerçeği ortaya çıkartalım. Peki bu olayın üzerine niye gitmediniz daha sonra?” “Biz olayın üstüne gitsek... Şey kaldı yani... Tamamen her türlü kapıyı... Set çekilmiş gibi bir olay. Önüne tamamen bir duvar örülmüş, artık zorlanmıyor yani daha ileriye gitmiyor.”

“Mesela bildiri dağıtabilirdiniz, basın kuruluşlarına faks çekebilirdiniz?”

“Şimdi şey olayı var, bunun üzerine... Biz sadece çok geniş bir kitleye tabana sahip olmadığımız için, yani her yere gidip teker teker dağıtmamız ulaşmamız mümkün değil. Belli bir sınırlı sayıda kalıyor, yani hiç örgütsüz değil... Yani sonuçta Türkiye...” (Telefon kapandı.)

ALTINCI BÖLÜM BİNBAŞI ERSEVER’İN ROLÜ

Uçağın Düştüğü Yere İlk Gelen Subay: Binbaşı Ersever

Orgeneral Eşref Bitlis'in uçağının enkazından dumanlar çıkıyordu. Yenimahalle Posta İşleme Merkezi'nde büyük bir kaos vardı. Panik halinde insanlar koşuyordu. İşleme Merkezi'nin bütün personeli bahçeye çıkmış, ne olduğunu anlamaya çalışıyordu. Henüz polis, olay yerine gelmemişti. Ankara Emniyeti Haber Merkezi'ne, Posta İşleme Merkezi'nde yangın olduğu haberi saat 12.30'da iletilmişti. Komiser Recep Elbir'in amirliğindeki 8229 kod numaralı polis ekibi, bundan sonra Akşemsettin Caddesi'ndeki binaya geldi. Polisler vardığında, 4 itfaiye aracı, garajdaki yangını söndürmeye çalışıyordu. İnsanlar bir yandan bağıriyor, bir yandan yaralı var mı diye bakıyorlardı. Bu arada, üzerine alev sıçrayan Posta İşleme Merkezi'nin güvenlik görevlisi Ruhi Salay'ı söndürüp hastaneye yollamışlardı.

Bu sırada bir kişi, enkazın çevresinde dolaşiyor, oraya buraya saçılmış parçaları kontrol ediyordu. Posta İşleme Merkezi'nden bir yetkilinin dikkatini çekti. PTT Genel Müdürlüğü yetkilisi, bu yabancıya kim olduğunu, ne yaptığını sordu. Yabancı, çok sakin bir şekilde cebinden askeri kimliğini çıkarıp gösterdi. "Ben binbaşyım, uçakta üst rütbeli bir komutan vardı" dedi. PTT yetkilisi bunda bir tuhaflık görmedi. Uçak, askeri bir uçaktı. Elbette olay mahalline rütbeli personel gelecekti.

Tuhaf olan, binbaşı olduğunu söyleyen kişinin, uçağın düşmesinden hemen sonra gelmesiydi. Yanında başka kimse yoktu. Uçağın düştüğü yer, 2. Askeri İnzibat Bölge Komutanlığı'nın sorumluluk alanındaydı. 2. Askeri İnzibat Bölge Komutanlığı'na, askeri uçağın düştüğü saat 13.15'te bildirilmişti. 2. Bölge Komutanı Topçu Albay Alaattin Öngeldi başkanlığında 3 subay ve çok sayıda personel, saat 13.30'da Posta İşleme Merkezi'ne ulaşmıştı. Ancak bu saatten sonra olay yeri, askeri inzibat tarafından emniyet altına alındı. Doğu Anadolu kökenli PTT yetkilisinin bu da dikkatini çekmemişti. Ta ki, 6 Kasım 1993 tarihli Milliyet gazetesini okuyuncuya dek. Milliyet'in birinci sayfasında, kocaman harflerle, "Çok şey bilen subay öldürüldü" yazıyordu. Jandarma İstihbarat Grup Komutanlığı'ndan emekli Binbaşı Ahmet Cem Ersever'in cesedi Ankara Elmadağ ilçesi çıkışındaki kireç ocaklarında bulunmuştu.

Haberin yanında, bir de fotoğrafı vardı Binbaşı'nın. PTT yetkilisi, hemen tanıdı. "Tamam, uçak düştükten sonra gelen kişiydi" dedi. Orgeneral Eşref Bitlis'in uçağının düşmesinden hemen sonra olay yerinde araştırma yapan sivil giysili subayın kimliği, 9 ay sonra ortaya çıkmıştı. Adı bizde saklı PTT yetkilisi, bu bilgiden çekindi, ancak çok yakın çevresine aktardı.

Ersever Cinayetinden Çiller Özel Örgütü'ne

Binbaşı Ahmet Cem Ersever'in Org. Bitlis suikastında rol aldığını kamuoyuna, ilk İşçi Partisi Genel Başkanı Doğu Perinçek duyurdu. Perinçek, 4 Aralık 1996'da TBMM Susurluk Komisyonu'na bilgi verdikten sonra, Ersever Cinayeti'ni soruşturan Ankara DGM Savcılığı'na da aynı bilgileri aktardı.

İP Genel Başkanı, 29 Kasım 1996 günü İstanbul'da düzenlediği basın toplantısında, Binbaşı Ersever'in suikasttaki rolü konusunda şunların altını çizdi:

- Suikastı icra edecek ekip, Özel Harpçi subaylardan oluşturuldu.
- Ekibin başında, Orgeneral Bitlis'e çok yakın bir isim olan ve Bitlis'in bütün çalışmalarını birinci elden izleyen JİTEM Grup Komutanı Binbaşı Ahmet Cem Ersever vardı.
- Binbaşı Ersever, çevresine topladığı itirafçılarla, birçok kirli, yasadışı işlere karıştığı için sıkışmıştı. Bitlis'e suikast sonucu aklanma sözü almıştı.
- Ancak Ersever'e verilen söz tutulmadı. Ordudan atılacak iken istifa etti.
- Genelkurmay'ı hedef alan açıklamalar yaptı. Ersever de, suikast bilgisi nedeniyle şantajla başladı.
- Ersever, konuşma tehdidi üzerine, Çiller Özel Örgütü'nün emriyle Abdullah Çatlı ekibince ortadan kaldırıldı.
- Ersever, en çok güvendiği arkadaşı, PKK itirafçısı Mustafa Deniz tarafından tuzağa düşürüldü. Çatlı ekibi önce Mustafa Deniz'i yakalamıştı.
- Ersever'in Başbakanlık Poligonu'ndaki sorgusu videoya çekildi. Bitlis suikastını bütün boyutlarıyla ortaya çıkaran bu kasetler, Genelkurmay İstihbaratı kasalarında bulunuyor.
- 29 Ekim 1993 akşamı Sabah gazetesine edilen telefonda "Bitlis Paşa'nın katili Ersever infaz edildi" denildi.

• Çatlı ekibi, itirafçı ve korucu Babatlar'ı tetikçi olarak kullanarak, Bitlis suikastını gerçekleştiren ekibin tamamını temizledi.

Ersever'in Harp Cerideleri Kimde?

Olgular, Perinçek'in verdiği bilgilerle tam örtüşüyor. Her iki cinayet de, dönemin iktidarınca karanlıkta bırakıldı. Jandarma İstihbarat Grup Komutanı emekli Binbaşı Ahmet Cem Ersever'in tuttuğu "Harp Cerideleri", cinayetin üzerinden 4 yıl geçmesine karşın, halen kayıp.

12 yıl Güneydoğu'da ve Kuzey Irak'ta görev yapan Binbaşı Ersever'in, karargâh dışındayken tutmakla zorunlu olduğu Harp Cerideleri bulunamıyor. Ersever'e yakın bir kaynak, Harp Cerideleri'nde, JUSMMAT ve Çekiç Güç'le ilgili çok önemli bilgiler bulunduğunu ve belgelere ABD ajanlarınca el konulduğunu ileri sürdü. Notlarda, MİT, ÖHD, CIA ve Genelkurmay'ın Kürt sorununa ilişkin faaliyet ve tasarılarına ilişkin gizli bilgilerin bulunduğu belirtildi.

Harp Cerideleri'nin, Ersever'i öldüren Özel Harpçiler'de olduğu belirtiliyor. 1

1 "Ersever'in Harp Cerideleri Kayıp", Aydınlık, 8 Kasım 1993.

Ersever: Kalleşçe Harcandım

Ersever ve arkadaşlarının ordudan ayrıldıktan sonra kurdukları Mezopotamya Basın Yayın Şirketi'nde birlikte oldukları iki Özel Harpçi emekli subay ile araları Ocak 1993'ten sonra bozulmuştu. Ersever, bu tarihten sonra, ısrarla, devlet tarafından "kalleşçe harcandığını" her yerde söylemeye başladı. Eylül ayından sonra, Ersever'in umutlan iyice kırılmıştı. Bu arada Türkiye'den ayrılmak için girişimlerde bulunmuştu.

Ersever, Bitlis için Kamuoyu Önünde Ne Dedi?

İki cinayet arasında bağ olduğunu, katillerin aynı ekipten olduğunu Aydınlık, Ersever'in ölümünün hemen ardından saptamıştı.2

O gün ulaşılan bilgiler, ancak iki ölümün aynı güçler tarafından yapıldığını saptayacak kadardı. Aydınlık, ErseverBitlis ilişkisini araştırmayı sürdürdü.

Ersever, 1993 yılının Şubat ayında Jandarma Genel Komutanlığı'na istifa dilekçesini verdi. 5 Mart'ta emekli oldu. 15 Nisan 1993'te TSK ile ilişkisi resmen kesildi. Orgeneral Bitlis, önceleri Ersever'e değer veriyor ve bölgedeki generallere de bunu söylüyordu. Ersever'i, rütbesiyle orantılı olmayan bir konuma

getirenin de bu özel ilgi olduğu vurgulanıyor. Ersever, başlangıçta yalnızca Org. Bitlis'ten emir alıyor ve yalnızca ona rapor veriyordu. Ersever de "Bölgeye ilişkin raporlarım, Eşref Paşam aracılığıyla Milli Savunma Kurulu'nun önüne giderdi" diyordu. Orgeneral Bitlis, Binbaşı Ersever'in karıştığı kirli işleri saptayınca, kendinden uzak tutmuştu.

Ersever'in Bitlis suikastı konusundaki aşırı suskunluğu baştan beri dikkatimizi çekmişti.

"Komutanlarımın kişiliğini asla tartışmam. Bitlis Paşam ölmüştür, komutanımdı. Bir şey söylemek istemiyorum." Emekli

2 Adnan Akfrat/Hikmet Çiçek, "Bitlis Suikastı ve Ersever Cinayeti Aynı Güçler Tarafından Gerçekleştirildi", Aydınlık, 12 Kasım 1993.

Binbaşı Cem Ersever, Aydınlık'a bir dizi açıklama yaparken, Orgeneral Eşref Bitlis hakkında konuşmak istemediğini yukarıdaki sözleriyle ifade etmişti. Ersever, Aydınlık'ın ısrarlı soruları üzerine kaçamak yanıtlar vermişti: "Milyonda bir olabilecek bir kaza Eşref Paşa'yı bulmuştur. Bu konuda herhangi bir yorumda bulunmak istemiyorum. Şu an bana göre hiçbir soru işareti bulunmuyor."3

"Bitlis Konusunda Konuşursam Yer Yerinden Oynar"

Aydınlık'a yaptığı açıklama, topluma görüşlerini açıklamanın yanı sıra, karşı tarafa da bir mesaj olarak işlev görüyordu. Bitlis suikastındaki rolü, Ersever için bir yanıla can sigortası, bir yandan da öldürülmesini elzem kılan nedendi. Aydınlık'a, Genelkurmay Başkanı Güreş'in sözlerini yinelerken, karşı tarafıysa Bitlis suikastını açıklamakla tehdit edip, kendini korumaya çalışıyordu. Ersever'in çok yakın bir arkadaşı, Aydınlık gazetesine cinayetten sonra şu bilgileri vermişti: "Binbaşı son 20 gündür çok tedirgindi. Hatta panik içindeydi." Ersever'in kendisine "Beni yok etmek istiyorlar, ben de elimden geleni yapacağım" dediğini söyleyen emekli subay, Ersever'in çok sıkıştırılmaktan yakınarak, 'Onlar Ankara'da rahat oturuyorlar. Ama Eşref Bitlis konusunda konuşursam yer yerinden oynar" diye konuşarak mesaj yolladığını belirtti. Bu mesajın karşı tarafı çok rahatsız ettiğini ifade eden emekli subay, Genelkurmay'dan gelen bir kişinin, kendisine, Ersever'in açıklamalarını yalanlaması için baskı yaptığını aktardı.

Hanefi Avcı'nın Gerçekle Çelişen Açıklamalarının Nedeni

İP Genel Başkanı Perinçek'in, Org. Bitlis suikastına ilişkin açıklamaları, "çok şey bilen subay" Ersever cinayetinin de giz perdesini kaldırıyordu. Çiller Özel Örgütü'nü açığa çıkarmada bir ilmek

3 "Cem Ersever, Eşref Bitlis İçin Ne demişti?", Aydınlık, 11 Kasım 1993.

daha çözülmüş oluyordu. Çorap söküğü gibi ardı geliyordu. Medya bu çok önemli bilgileri atladı. Ta ki Emniyet Genel Müdürlüğü eski İstihbarat Daire Başkan Yardımcısı Hanefi Avcı'nın, Çiller Özel Örgütü'nü savunmak için yaptığı karşı açıklamalara dek. Çiller Özel Örgütü'nün polis içindeki kilit isimlerinden Hanefi Avcı, Genelkurmay'a yönelik casusluk faaliyeti üzerine paniğe kapıldı. CIA'cı akıl hocalarının yönlendirmesiyle, Genelkurmay'ı sıkıştırmak için Ersever cinayetini kullanma yoluna gitti. Ancak Aydınlık, 13 Temmuz 1997 tarihli sayısında, Avcı'nın Ersever cinayetindeki rolünü ortaya çıkardı, dahası tanıklara dayandırarak yalanlarını tek tek çürüttü.

Avcı, 4 Şubat 1997'de Susurluk Komisyonu'nda yaptığı gibi, 7 Temmuz'da "32. Gün" programında da, kamuoyunun dikkatini "çete"den uzaklaştırıp, askerin üzerine çevirmeye çalıştı. M. Ali Birand'ın hararetli desteğini alan Avcı, özellikle eski JİTEM (Jandarma İstihbarat ve Terörle Mücadele) İstihbarat Grup Komutanı Binbaşı Ahmet Cem Ersever'in öldürülmesi konusundaki gerçekleri değiştirmeye gayret etti. Avcı, Ersever olayını, yapanlar bilindiği halde, faili meçhul olarak gösterilen cinayetlere örnek veriyor. Böylece faili meçhul cinayetlerin sorumluluğunu Genelkurmay'a yıkmak istiyor.

Hanefi Avcı, 7 Temmuz'da katıldığı Show TV'deki "32. Gün" programında, Ersever'in öldürülmesi hakkında şunları söyledi:

"JİTEM elemanı Ahmet Cem Ersever'in ölümü de faili meçhul değil. Kimin öldürdüğünü herkes çok iyi biliyor. Kimse çıkıp da 'kimin öldürdüğünü biz bilmiyoruz' diyemez. Bu olay faili meçhul olsa araştırılır, soruşturulurdu, oysa kimseye sorulmuyor, kayıtlarda da faili meçhul olarak geçmiyor."

Ersever Ölümüne Böyle Gitti

Binbaşı Ahmet Cem Ersever, JİTEM'in kurucularındandı. Özel harp uzmanı olan, uzun yıllar Güneydoğu'da görev yapan Ersever, Jandarma Genel Komutanı Eşref Bitlis'in en güvendiği subaylar arasındaydı. Ancak daha sonra, Bitlis'in Kürt politikasına ters düştü. Bitlis, Ersever ve arkadaşlarını önce görevlerinden aldı, sonra emekli olmaya zorladı.

Ersever, 17 Şubat 1993'te, Orgeneral Bitlis'in uçağına sabotajda rol aldı. 5 Mart 1993'te emekli olan Ersever, 1993 Haziran'ında Aydınlik'a. gelerek konuştu ve arkasından çeşitli yayın organlarına açıklamalar yapmaya başladı.

Emekli maaşının tamamını, Ankara'da oturan ve ayrı yaşadıkları eşi Yıldız'la kızlarına vermeye başlayan Ersever, önce İhsan Hakan takma adını kullanan eski PKK itirafçısı Mustafa Deniz'le birlikte, Mezopotamya Film Video Basın Yayın Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi'ni kurdu. 17 Mart 1993 günü kurulan şirket, Ankara Ticaret Odası'na 33/971 numarayla kayıtlı. Hisselerin yüzde 45'i, İhsan Hakan adına düzenlenmiş nüfus kâğıdını taşıyan Mustafa Deniz'e aitti. Ancak işleri iyi gitmedi. İddia edildiğine göre, para sıkıntısı çekmeye başladı. Sonunda sevgilisi Neval Boz'la birlikte İstanbul'a yerleşti. Bir işadamıyla birlikte güvenlik hizmetleri işine gireceklerdi.

Bu arada, Aydınlik'a. açıklamaları nedeniyle hakkında, Jandarma Genel Komutanlığı Askeri Mahkemesi'nde dava açıldı. Ersever bundan çok tedirgin oldu. Susturulmak ve cezalandırılmak istendiği endişesine kapıldı. Görüşme yaptığı Aydınlik muhabirleri Hikmet Çiçek ve Soner Yalçın'dan, mahkemede kendi lehine tanıklık yapmalarını istedi. Aydınlik muhabirleri, gerçeği anlatacaklarını, bunun da Ersever için yeterli olacağını söylediler.

Ersever, hem 26 Ekim 1993'teki duruşmaya katılmak, hem de bazı dokümanları almak için 25 Ekim günü, işadamı Alparslan Ertuğ'un tahsis ettiği şoförlü bir minibüsle İstanbul'dan Ankara'ya gitti. O gece, Şırnak'tan tanıdığı, bir dönem Habur Gümrük Müdürlüğü yapmış Ali Balkan Metel'in şoförü ve "Çubuklu Kemal" olarak bilinen Astsubay Kemal Uzuner'in evinde kaldı. Polis Şefi Hanefi Avcı'ya göre, Çubuklu Kemal, JİTEM için çalışıyordu. Evde Ersever'e ait dokümanlar vardı. Ersever, ertesi gün, minibüs şoförüyle saat 12.00'de Kızılay'daki randevusuna gelmedi. Ersever'in özel durumu

nedeniyle uyarılmış olan şoför, durumu hemen İstanbul'daki firmasının sahibi işadamı Alparslan Ertuğ'a bildirdi.

Aynı gün Aydınlık muhabiri Soner Yalçın'la olan buluşmasına da gelmedi Ersever. Duruşmasına da gitmedi. Böylece Binbaşı'nın kaybolduğu kesinleşti.

5 Kasım 1993'te, Ankara'nın Elmadağ çıkışında bir kireç ocağı arazisinde cesedi bulundu. Otopsi raporuna göre, elleri arkadan bağlı olan Ersever, 1 Kasım'ı 2 Kasım'a bağlayan gece, kafasına bir kurşun sıkılarak öldürülmüştü. Bir kurşun da omzunu sıyırmıştı.

1 Kasım'da Mustafa Deniz adlı eski PKK itirafçısının cesedi, Ankara'nın Polatlı çıkışında, Avcılar köyü yakınında bulundu. Soruşturmayı yürüten bir askeri yetkili, "iki ölüm arasında gün farkı yok, saat farkı olabilir" dedi. Ersever'in sevgilisi Neval Boz'un cesedi ise 31 Ekim 1993'te, Ankara'nın bu kez İstanbul çıkışında, Çamlıdere'de bulundu. Her üçü de aynı şekilde öldürülmüştü. Mustafa Deniz elleri arkadan bağlanarak, şakağından yediği tek kurşunla yaşamını yitirmişti. Neval Boz ise sol kulağının arkasından yediği sert bir darbeye ölmüştü. JITEM'in üç eski elemanı, büyük bir ihtimalle aynı gün öldürülmüş, cesetleri, birilerine mesaj verircesine Ankara'nın üç çıkışına, bir üçgen teşkil edecek şekilde bırakılmıştı.

Hanefi Avcı Kimdir?

1956'da Kahramanmaraş'ta doğdu. Polis Akademisi'ni bitirdikten sonra, önce Mersin'de göreve başladı. 1980'lerin başında, aralarında dönemin Başbakan Yardımcısı Turgut Özal'ın adının da geçtiği "Altın Kaçakçılığı" dosyasını hazırladı. 1985 yılı başında tayin edildiği Diyarbakır'da, İstihbarat Şube Müdürü olarak 1992 Nisan'ına kadar 7 yıl görev yaptı. Bu dönemde koruculuk uygulamasının başlamasında başroldeydi. Hakkâri'deki Jirki aşiretinin devletle anlaşıp silah almasına aracılık etti. Diyarbakır'daki görevi sırasında PKK itirafçılarının koordinatörüydü. 1985'in başından 1992'nin ortasına kadar, 7 yıl, Diyarbakır'da bulundu. Susurluk Komisyonu'nda inkâr etmesine karşın, bölgedeki zengin kişilerden haraç almalar ve aydınlara yönelik "faili meçhul" cinayetler, tam da Hanefi Avcı Diyarbakır'da İstihbarat Şube Müdürü iken başladı ve giderek tırmandı.

1992 Nisan'ından sonra, İstanbul'da İstihbarat Şube Müdürü olarak görev yaptı. Abdullah Çatlı'nın, İsviçre'de cezaevinden çıkarılmasının ardından Türkiye'ye girmesine yardım etti. Çatlı'nın

Türkiye'deki faaliyetlerinin hepsinden haberdardı. İstanbul'daki sokak infazları ve büyük provokasyonlardan biri olarak kabul edilen 12 Mart 1995'teki Gazi Olayları'nda İstanbul'da görevdeydi. Özer Çiller'in suç tanığı Manukyan'ın şoförü Mehmet Urhan'ın öldürüldüğü sırada da, Özgür Gündem'in bombalandığı sırada da İstanbul'daydı. Avcı, 1996'da, Emniyet Genel Müdürlüğü İstihbarat Daire Başkan Yardımcılığı'na tayin edildi. Emniyet İstihbarat Daire Başkanlığı'nın Genelkurmay'a yönelik ABD hesabına casusluk yaptığının saptanmasının ardından, AnaSol hükümetinin İçişleri Bakanı Murat Başesgioğlu tarafından görevinden alındı ve Ana Komuta Kontrol Merkezi Dairesi Başkan Yardımcılığı'na verildi. Avcı, içki içmeyen, gece hayatı olmayan, bir BBP'li (Büyük Birlik Partisi) gibi, Türklük milliyetçisi olarak biliniyor. Yakından tanıyanlara göre, Avcı, öyle pek dikkat çekmeyen bir kişiliğe sahip. En büyük tutkusu, kulağından hiç çıkarmadığı kulaklıkla telefon dinlemek.

Avcı, Ersever Cinayetinde

Eski polis şefi Avcı'ya göre, emekli Binbaşı Ersever'i JİTEM öldürdü. Ve polisin, özellikle Çiller Özel Örgütü'nün, Ersever'in öldürülmesiyle hiçbir bağlantısı yok. Oysa, gerçek tam tersi. Binbaşı Ersever, Çiller Özel Örgütü tarafından, konuşmasın diye öldürüldü. Ersever cinayetinde Hanefi Avcı, birinci dereceden işin içinde. Ersever'i tuzağa düşüren kişi olan JİTEM eski, elemanı PKK itirafçısı Mustafa Deniz, son dönemde Hanefi Avcı'nın himayesinde, Emniyet Genel Müdürlüğü'nde uzman olarak çalışıyordu.

Ersever'in öldürülmesiyle ilgili dosyadaki verilere ve uzun araştırmalardan sonra elde ettiğimiz bilgilere göre, Avcı'nın iddiaları ve gerçekler şöyle:

Avcı'nın iddiaları ve Gerçekler

Avcı'nın iddiası:

"Ben İstanbul'da görev yaparken bir gün Alparslan Ertuğ diye bir kişi aradı... 'Ersever binbaşı emekli olduktan sonra benim yanıma gelmişti. Burada bir şirket falan kurmuştuk. Bana laf arasında demişti ki, herhangi bir şey olursa en güvенеceğin, dürüst insan Hanefi diye

birinin ismini vermişti. Ben seni onun için arıyorum' dedi." (Susurluk Komisyonu ifadesi.)

Gerçek: İşadami Alparslan Ertuğ'un DGM'deki ifadesine ve dostlarına anlattıklarına göre, Hanefi Avcı'yı aradığı doğru. Ancak Ersever, "En güvendiğim kişi Hanefi Avcı'dır" dememişi. Ersever, Ertuğ'a, "Avcı ile Diyarbakır'da birlikte görev yaptık. Aynı halıtları karıştırdık. Bir işin düşerse, adımı vererek başvurabilirsin" demişi.

Avcı'nın iddiası:

"Kemal (Uzuner) diyor ki, bana geldi. 12.00'de ben emanetlerin hepsini kendisine verdim. Kendisinin yanında bir iki tane daha adam vardı Soner'leri tarif eder gibi onlarla beraber gitti. Soner'ler aranıyor. Onlar 'gelmedi, gitmedik' diyorlar." (Susurluk Komisyonu ifadesi.)

Burada kastedilen, o zamanki Aydınlık muhabiri Soner Yalçın.

Gerçek: Ertuğ'a ve dosyadaki diğer bilgilere göre, Ersever minibüsle ve şoförüyle 25 Ekim günü saat 22.00 dolayında Kemal Uzuner'in Ankara'daki evine geliyor. Gece orada kalıyor. Uzuner, güvendiği biri. Sabah Ersever'le Uzuner, evden birlikte ayrılıyorlar. Ankara dışındaki bir eve gidiyorlar. Belgeleri alıyorlar. Kırmızı Peugeot arabalı birisiyle buluşuyorlar. Bu adam, Kemal Uzuner'in Alparslan Ertuğ'a aktardığına göre, 1.70 boylarında, 6570 kilo, kumral, 35 yaşlarında, saçlarının tepesi hafif dökülmüş, bıyıklı biridir. Belgeleri alıp gidiyorlar. Yani, Ersever'in buluştuğu kişinin, o dönem Aydınlık muhabiri olan Soner Yalçın'la herhangi bir benzerliği yok. Soner Yalçın kıvrıcık, gr saçlıdır. Kaldı ki, Aydınlık, Soner Yalçın'ın orada bulunmadığını biliyor.

Ersever'in buluştuğu bu şahıs kimdir? Bu sorunun cevabını net olarak vermek, Ersever'i öldüren(ler)i bulmamıza yardım edecek. Tanımlanan şahıs, Ersever'in ölmeden önce birlikte grldğu son insandır.

Avcı, Mustafa Deniz'i Neden Gizliyor?

Hanefi Avcı bunu çok iyi bildiği için, Soner Yalçın'ın adını karıştırarak, soruşturmayı yanlış insanın üzerine yöneltilmektedir. Oysa, Ersever'in DGM dosyasındaki bir resmi yazısı, emekli JİTEM'cinin buluştuğu kişinin adresini açıkça göstermektedir. Ersever'in yardımcısı Mustafa Deniz'in ölüm dosyasında,

Ankara/Polatlı Cumhuriyet Savcılığı'nın resmi yazısında aynen şu satırlar yer almaktadır:

“1.11.1993 tarihinde, gözleri ve elleri önden bağlanmak suretiyle kafasına kurşun sıkılarak öldürülen kimliği meçhul bir ceset bulunmuştur. Ceset, 3540 yaşlarında, 1.70 boylarında, 65 kilo ağırlığında, siyah bıyıklı, koyu kumral saçlı (tepe kısmı hafif seyrek), esmer tenli, 12 günlük sakallı, koyu kahverengi gözlüdür. Üzerinden füme renkli ceket ve pantolonu olan yeşil karışımlı V yakalı yün kazağı, kareli yeşil uzun kollu gömleği, lacivert çorabı ve makosen ayakkabısı çıkarılmıştır.”

PKK'li Ferit, Nasıl İhsan Hakan Oldu

Mustafa Deniz aslen Ağrılı. 1984 yılında PKK'ye katılıyor. Kendi beyanlarına göre, Bekaa kampında ve Yunanistan'da eğitim gördükten sonra, Türkiye'de çeşitli eylemlerde aktif olarak rol alıyor. “Ferit” kod adını kullanan Deniz, 15 Ekim 1989'da, Van'ın Çatak ilçesi Büyükağaç Jandarma Karakolu'na teslim oluyor. İtirafçı olan Deniz, güvenlik güçlerince başarılı bulunuyor. Diyarbakır 2 Nolu DGM'de 1989/348 hazırlık, 1989/526 esas sayılı davada TCK 125/40 maddesine göre salıveriliyor. Önce Emniyet İstihbaratı, sonra JİTEM bünyesinde faaliyet yürütüyor. JİTEM Grup Komutanı Binbaşı Ahmet Cem Er

sever'in yardımcılığına kadar yükseliyor. Jandarma Genel Komutanlığı'nda sözleşmeli personel olarak çalışıyor. Daha sonra Ersever ekibi içinde ayrılık çıkıyor. İtirafçılar; “Sarı Adil” kod adlı Adil Timurtaş ve “Mete” kod adlı İbrahim Babat, Deniz ve Ersever'in raporu üzerine örgütten atılıyor. Her iki itirafçı da, Hanefi Avcı'ya sığınyor ve Emniyet İstihbaratı için öldürme, kaçırma ve uyuşturucu kaçakçılığı faaliyetlerini sürdürüyor. Mustafa Deniz ise, Mart 1993'te Ersever'in emekliliğini istemesiyle birlikte ordudaki görevinden ayrılıyor. İhsan Hakan adına çıkarılmış nüfus kağıdıyla Ankara'da Mezopotamya Şirketi'nin ortağı oluyor. İşlerin kötüye gitmesi, verilen sözlerin yerine getirilmemesi üzerine Deniz, tekrar Avcı'nın yanına geçiyor. Hanefi Avcı, bu tarihte İstanbul İstihbarat Şube Müdür Vekili. Ancak yurt çapında itirafçıların koordinatörlüğü görevini sürdürmekte.

Deniz'in Silahını ve Ruhsatını Avcı Verdi

Avcı'nın Mustafa Deniz'i gizleme çabasını aydınlatacak önemli bir nokta daha var: Mustafa Deniz'in bugün bile nerede olduğu bilinmeyen silahı; L27507 seri no.lu Browning marka tabancayı PKK itirafçısı Mustafa Deniz'e veren, dönemin Diyarbakır İstihbarat Şube Müdür Vekili Hanefi Avcı'dır. Ateşli Silahlar Yasası'na aykırı bir şekilde düzenlenen Mustafa Deniz'in silah taşıma belgesinin altında, Avcı'nın mührü ve imzası vardır. Avcı ile Mustafa Deniz arasındaki ilişki bununla sınırlı değil. ANAP Manisa Milletvekili Tefik Diker'in belirttiğine göre, Mustafa Deniz, Ersever'le bulunduğu dönemde, Emniyet Genel Müdürlüğü İstihbarat Daire Başkanlığı'nda uzman olarak çalışmaktaydı. Deniz, Avcı'nın himayesi altındaki PKK itirafçılarından biriydi.

Muhsin Yazıcıoğlu Takımı da Perdeleme Çabasında

Ersever'in, belgeleri eski PKK itirafçısı Mustafa Deniz'e verdiği ve onunla birlikte gittiği gerçeğinin ortaya çıkmasını istemeyen birileri daha var: Abdullah Çatlı'ların eski şefi Muhsin Yazıcıoğlu'nun

kurduğu Büyük Birlik Partisi (BBP). Hanefi Avcı'nın da yakınlık duyduğu BBP, CIA'nın yönlendirmesiyle kuruldu. Bu partinin gençlik örgütü Nizamı Âlem Ocakları militanları, Çiller Özel Örgütü'nün özellikle yurtdışı provokasyonlarında görev yapıyor. ErbakanÇiller liderliğindeki Refahyol'un en büyük destekçisi olan BBP'nin o zamanki yayın organı Yeni Hafta, 22 Kasım 1993 tarihli sayısında aynen şunları yazdı:

“Ersever tarafından İzmir Emniyet Müdürlüğü'ne Kürtçe mütercim olarak, parttime çalışmak üzere yerleştirilen Mustafa Deniz, 31 Ekim günü arandı. Kendisine Ersever'in bir süredir kayıp olduğu ve bu konudan haberdar olup olmadığı soruldu. Mustafa Deniz ise bir süredir kendisinin de Ersever'den haber alamadığını belirtti. Ersever'in kaybindan endişe eden yakınları, Mustafa Deniz'e kendisini iyi korumasını ve dikkat etmesini tavsiye ettiler.”

BBP, delil yaratmak ister gibidir. Mustafa Deniz'in, 31 Ekim'de Ankara'da değil, İzmir'de olduğunu kaydetmeye özel çaba harcamaktadır. Ersever'in sevgilisi Neval Boz'un cesedi 31 Ekim'de, Mustafa Deniz'in cesedi 1 Kasım'da, Ersever'inki ise 5 Kasım'da bulundu. Otopsi raporu, Ersever'in 1 Kasım gecesi öldürüldüğünü söylüyor. BBP haberine göre, Mustafa Deniz, Neval Boz

öldürüldüğünde İzmir'dedir. Ersever'den ise en az yarım ya da bir gün önce öldürülmüştür. Yani, Mustafa Deniz'in her iki ölüm olayında da rolü yoktur!

Bugün Çiller Özel Örgütü'nü korumakta birleşen Muhsin Yazıcıoğlu'nun BBP'si ile Polis Şefi Hanefi Avcı, dikkatlerin Mustafa Deniz üzerinde değil de, Kemal Uzuner'de toplanmasına çalışıyorlar.

Ersever'i Tuzağa Düşüren Mustafa Deniz

Neden? Çünkü, Ersever'i ölüme götüren tuzağı kuran kişi, Mustafa Deniz'dir. Bir süredir takip edildiğini ve ölüm tehlikesiyle yüz yüze olduğunu yakınlarına söyleyen Ersever'in yakalanması için, son derece güvendiği biri kullanılmalıydı. Deniz, daha önce de defalarca Ersever'le

Polis Özel Harekât Daire Başkanvekili İbrahim Şahin'in görüşmesinde aracılık etmişti. Mustafa Deniz, son dönemde polis özel timiyle, Kemal Uzuner ise jandarma ile çalışmaktaydı. Mustafa Deniz, tuzağa düşürdüğü eski komutanı Cem Ersever'i, doğrudan İbrahim Şahin ve Abdullah Çatlı'lara götürür. Ersever, Çiller'in Başbakanlığı döneminde, Başbakanlık poligonu diye bilinen yerde, Çatlı ekibi tarafından işkenceyle sorgulandı. Sorgu sırasında, Çiller'in polis şeflerinden İbrahim Şahin, tabancasının kabzasıyla Ersever'in yüzüne vurdu. Mustafa Deniz ve Neval Boz da, aynı yerde sorguya çekildi. Sorgular videoya kaydedildi. Daha sonra öldürüldüler. Cesetleri Ankara'nın üç çıkışında bulundu. Bütün bu operasyonu gerçekleştirenler, Hanefi Avcı'nın ekip ve kader arkadaşları.

Avcı, Aydınhk'a Suç Atmaya Çabaladı

Gerek Susurluk Komisyonu'na verdiği ifadede, gerek "32. Gün" programında, Ersever cinayeti başta olmak üzere faili meçhullerin ortaya çıkmasından yana bir polis şefi gibi konuşan Hanefi Avcı, iki gerçeği daha gizledi.

Birincisi, Ersever'in kaybolduğunun anlaşılması üzerine kendisini arayan işadama Alparslan Ertuğ'a karşı aldığı tutum. Hanefi Avcı, başta, Ersever'in kaybolmasını normal göstermeye çalışır. Sonra olayla ilgilenir gözükür. Ancak dikkatleri Aydınlık gazetesine çekmeye çalışır. Ersever'in ortadan kaybolmasında Aydınlıkçıların rolü olduğu şüphesini yayarak, araştırmayı yanlış yöne sevk eder.

Cinayeti işleyen çeteye yardım eder. Ersever'in sorgusu sürerken, Aydınlık gazetesinin telefonlarını dinletir, binanın çevresine adamlar yerleştirir.

Ertuğ'a, Ankara'da Polis Şefi Abdurrahman Toygar'ın ismini verir. "Size yardımcı olacak" der. Ertuğ ile Avcı ve Toygar arasındaki görüşmeler, telefonlaşmalar iki üç gün sürer. Ancak 30 Ekim günü, hem Avcı'nın hem de Abdurrahman Toygar'ın tavrı birden değişir. Ertuğ telefonla Avcı'yı arar. "Hanefi Bey yurtdışına gitti" yanıtını alır. Ankara'dan Toygar'ı arar. Sekreteri, onun da "yıllık izne" çıktığını söyler. Ancak bir devlet kurumundan aranınca, Toygar'ın yerinde olduğu anlaşılır. Belki tam da Ersever, Mustafa Deniz ve Boz'un öldürüldüğü gün, iki polis şefi, kapılarını Cem Ersever'in yakınlarına kapatırlar.

İkincisi, Ersever'in ölümüne kadar kullandığı araç telefonu ile ilgili. Ersever, Ankara'ya giderken telefonunu Neval Boz'a bırakmıştı. Hanefi Avcı bu telefonun, "Yeşil" diye bilinen Mahmut Yıldırım'da kaldığını söylüyor. Dikkatleri cinayetin faili olarak "Yeşil" in üzerine yöneltiyor. Devletin yeraltındaki güçlerinin ayrışmasında askerlerin safında kalan Yeşil'i zanlı göstererek, Ersever cinayetinin failinin TSK olduğu kanısını yayıyor. Ancak, Avcı'nın telefon kanıtı da gerçektir. Ersever'in telefonu diye verdiği numara, Kemal Uzuner'in telefonu. Uzuner'in telefonunun daha sonra Ahmet Demir'e devredildiği doğru. Ancak 0522216 74 57 numaralı telefon, Ersever'in araç telefonu değil.

Aydınlık, Ersever'in telefonunun kimde kaldığını henüz saptayamadı. Ama Hanefi Avcı, uzun yıllar Emniyet Genel Müdürlüğü İstihbarat Dairesi Teknik Şube'den sorumlu Başkan Yardımcılığı görevini yaptığı için, bu telefonun kim(ler)de kaldığını, nerelerle konuşulduğunu en iyi bilebilecek kişi konumundaydı. Görevi zaten telefonları dinlemektir. Kamuoyunun karşısına, "her gerçeği açıklayan kişi" kimliğiyle çıkan Avcı'nın bu konuda tek kelime konuşmaması ilgiyle karşılandı.

Avcı: Çiller Ailesini Suçlamadım

Susurluk Komisyonu'na 4 Şubat 1997 günü verdiği ifadenin hemen ardından, kamuoyunda, "Susurluk çetesiyle ilgili en kapsamlı ve en doğru ifadeyi Hanefi Avcı verdi" yönünde bir izlenim oluşturulmak

istendi. “32. Gün” programının ardından da, bugün olduğu gibi, Batı güdümlü köşe yazarları, Hanefi Avcı’ya övgüler dizmeye başladılar. “Avcı’nın verdiği bilgiler sayesinde çetenin fotoğrafı biraz daha netleşmişti!” Ancak, “açıksözlü polis şefi” imajı iyiydi de, amacı Özel Örgüt’ü açığa çıkarmak değildi. Hanefi Avcı buna katlanamazdı. 6 Şubat 1997 tarihinde bir açıklama yaptı. 7 Şubat günlü gazetelerde yer alan açıklamasında, asıl korumak istediği yeri şöyle açıkladı:

“Basında, bazı kişiler hakkında benim anlatımlarımı aşan manaların yer aldığı görülüyor. Susurluk Komisyonu’na verdiğim ifadede, Dışişleri Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Tansu Çiller ile eşi Özer Çiller hakkında herhangi bir suçlamada bulunmadım.”

Avcı bu tutumunu, Çiller iktidardan düştükten sonra da değiştirmede. “32. Gün”deki açıklamalarında, “Çiller’e ait bir istihbarat birimi bulunmadığını” savundu. İşte Avcı’nın açıklamalarının püf noktası burada. Polis şefinin, önemli bir parçası olduğu örgütü ele vermesi mümkün değildi.

Bu gerçek bizi, Orgeneral Bitlis suikastında da, Binbaşı Ersever cinayetinde de, Çiller Özel Örgütü’ne götürüyor.

YEDİNCİ BÖLÜM

CUMHURİYETİN VAKUR GENERALİ

Bir Sosyalist Partinin Anma Toplantısı Düzenlediği İlk Orgeneral Jandarma Genel Komutanı Org. Eşref Bitlis’in uçağının kaza değil, sabotaj sonucu düştüğünü kanıtlarıyla ortaya çıkaran İşçi Partisi, 4. ölüm yıldönümünde Org. Bitlis’i anma toplantısı düzenledi. Org. Bitlis şehit edildiği gün, 17 Şubat 1997 Pazartesi, saat 18.00’de Ankara Harbî Salonu’ndaki toplantıda anıldı. Org. Bitlis’i tanıtan bir sinevizyon gösterisinin ardından İşçi Partisi Genel Başkanı Doğu Perinçek’in yanı sıra, oğlu Tarık Bitlis ve uçağın 2. pilotu Yüzbaşı Tuğrul Sezginlerin ablası Saime Sezginler de birer konuşma yaptı.

Türkiye tarihinde ilk kez bir sosyalist parti, bir orgeneral için anma toplantısı düzenledi. Çünkü ilk kez, Türkiye’nin bir orgenerali, CIA tertibiyle şehit edilmişti.

Şövalye Tavrını Sürdüren Bir Kuvvet Komutanı *

Türk Silahlı Kuvvetleri’nde artık iki tür subaydan söz ediliyor: Kıta subayları ve salon subayları. Hizmet sürelerinin çoğunu karargâhlar

ve dış görevlerde geçiren subaylara salon subayı deniyor. En zahmetli

* NATO üyeliği ve ABD'ye kölece bağımlılığı getiren ikili antlaşmalara karşın, TSK'de Cumhuriyet Devrimi'nin derin izlerinin bulunduğu, Kuzey Irak'ta CIA peşmergeleriyle Çekiç Güç karargâhını tasfiye eden operasyon ve 28 Şubat tarihli MGK kararlarıyla kanıtlandı. Türk Silahlı Kuvvetleri'nin, emperyalizme karşı

mııeorıAıAm'n otaci ıra Cııbumrat Dairrimi'nin Kıınılı/ atılımı UıVıda Alııcmocımın ita.

görevleri üstlenip elini taşın altına koyan subaylar da, kıta subayı olarak anılıyor. Orduda daha çok sevilenler, kuşkusuz yaşamlarını astlarıyla birlikte geçiren kıta subayları. Ne yazık ki, terfilerde tercih edilenler, NATO kalıplarına sıkı sıkıya uyan salon subayları oluyor. NATO'ya girip, Amerikan ordusunun kurallarını benimsemenin getirdiği bir durum bu. Bir de TSK'nın daha eskilerden süren bir geleneği var: Şövalye tipi subay. Bu, ilkelerini mevki ve makamın üstünde tutan subaylar için kullanılan bir niteleme. Kıta subaylığını tercih edenlerin çoğu, bu özelliği taşıyanlar. Ta, Osmanlı Devleti'nin son döneminden, Mustafa Kemal'in askeri okul öğrencisi olduğu dönemden sürüp gelen bir gelenek. Genç Türkiye Cumhuriyeti'nin askeri okullarında da, subaylara bu niteliği kazandırmaya öncelik veriliyor. 27 Mayıs sonrasında ilk büyük tırpanı yiyen bu gelenek, 12 Mart ve 12 Eylül'ün darbeleriyle iyice tahrip edilmiş durumda. Bugün subaylar, harp okullarından genç bir teğmen olarak çıktıklarında, bu özelliği edinmiş olsalar bile, ancak taviz vererek yükselebiliyorlar. İşte Orgeneral Eşref Bitlis, şövalye

tirdiği yapı, bütün aşınmalara rağmen yok edilemiyor. NATO kurslarından, CIA sınavlarından geçse bile, Cumhuriyet'in ilkelerine bağlı subayların komuta konseyinin tepelerine çıkabileceği, Amerikan gözlüğüyle bakıldığında anlaşılmayacak bir olgudur. Neoliberal 2. Cumhuriyetçilerin TSK'ya "demokrat ve antimilitarist" hücumunun arkasındaki gücün, Yeni Dünya Düzeni'nin patronları olduğu biliniyor. Bir kısım aydınımızın da bu kervana katılması, teorilerinin düzgün olmamasından ve ülkeye yabancılaştırmış olmalarından kaynaklanıyor.

Bu “şaşırtıcı” tablo, Türkiye’nin, yüzyılın başında gerçekleştirdiği Mustafa Kemal Atatürk önderliğindeki büyük dönüşümün ve Türkiye’nin, tarihin hiçbir döneminde sömürge olmadığı gerçeğinin bir sonucudur. Tabii ki tayin edici olan, Türkiye halkının sırtını bu kaleye dayanarak yürüttüğü mücadeledir. Hesaplan değiştiren, 1989 Bahar eylemleriyle başlayan, işçi sınıfının başını çektiği halk hareketidir. Bugün, aydınlanma devrimini ve Cumhuriyet’in ekonomik kazanımlarını korumak için dış dış verilen milyonların mücadelesi, o “paşa”yı halkın safına çeken itici güçtür. Tarihin, coğrafyanın haysiyeti, yolundan sapmışları bile geri çevirmektedir. “Takşak paşa” Güreş’lerin, “NATO’ye girdik Hava Kuvvetleri’ne ihtiyacımız yok” diyen Menderes’in, Genelkurmay Başkanı Rüştü Erdelhunlar’ın, CIA şefi Paul Henze’nin “Our boys” dediği 12 Eylül’ün beşibiryerdesinin yanında Eşref Bitlis’ler de var. Şövalye tavrını kuvvet komutanlığında sürdürmede Org. Bitlis’in bir istisna olmadığı, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Güven Erkaya örneğiyle de perçinlendi. Erkaya’nın Cumhuriyetçi kişiliğinin çarpıcı iki boyutu, bir gün arayla gazete sayfalarına taşındı. Milliyetten Yavuz Donat, 21 Eylül günü. Deniz Harb Okulu’nda Oramiral Erkaya’nın başlattığı öğrenci inisiyatifini yazdı. 22 Eylül tarihli Sabahta ise M. Ali Birand, Erkaya’nın çıkacak yasayı beklemesi önerilerini elinin tersiyle itip, yazlığını satarak tedavi parasını sağladığını yazdı.

subay tipini, kuvvet komutanlığına kadar taşımış özel bir örnek. Oğlu Tank Bitlis’in, bir sonraki bölümde anlattığı gibi, ulusal onuru her koşulda koruyan, vakur, aydın bir cumhuriyet generali.

Hep En Kritik Görevlerde

Eşref Bitlis, 1933 Malatya doğumlu. Ana baba terzilik yapan yoksul bir ailenin çocuğu. En büyük şansı, sağlam bir Cumhuriyet eğitimi alması. Malatya Lisesi’nden arkadaşlarının büyük çoğunluğu, yüksek eğitimini sürdürüp mesleğinde başarılı olmuş kişiler. Genç Eşref Bitlis, lise eğitimini tamamlayıncaya kadar bölgenin dışına çıkmamıştır. Deniz görmemesine karşın, amacı deniz subayı olmaktır. Ama bir arkadaşı, gidip kaydını Kara Harp Okulu’na yaptırır. Eşref Bitlis, 1952 yılında Kara Harp Okulu’ndan mezun olup teğmen rütbesini alır. Dönemin gözde sınıflarından topçuluğu tercih eder. 1954 yılında Topçu Okulu’nu bitirir. Elazığ ve Erzurum’da çeşitli

topçu birliklerinde komutanlık yapar. 27 Mayıs 1960'ı Trakya'da Uzunköprü'de üsteğmen olarak karşılar. Kıtalarda göze giren Bitlis, kurmaylığı tercih eder. 1966 yılında Kara Harp Akademisi'ni bitirir. Hemen ardından yabancı dil bursu kazanıp Almanya'ya gider. Goethe Enstitüsü'nü bitirdiği 1967 yılında, iddiasını bilgiyle güçlendirme tavrına hız verir. 1969'da Silahlı Kuvvetler Akademisi mezunu kurmay binbaşısıdır. Amasya'da Tugay Harekât ve Eğitim Şube Müdürlüğü ve Kurmay Başkanlığı görevlerinde bulunur. Ardından Kara Harp Akademisi öğretim üyeliği yapar. Adalet Partisi'nin, Cumhuriyet'in kazanımlarını ortadan kaldırma tavrına karşı örgütlenen subay hareketin içinde yer alır. "9 Martçılar" diye anılan SolKemalist subay örgütlenmesinin merkezindedir. Amerikancı darbecilerin 12 Mart 1971'de yönetime el koymasının ardından Türkiye'den uzaklaştırılır. 1973 yılında Alman Kara Harp Akademisi'nden de diploma alarak Türkiye'ye döner. Bir yıl Kara Harp Akademisi'nde başöğretmen olarak görev yapar. 1. ve 2. Kıbrıs Harekâtları'nda görev yapan sayılı alay komutanları arasındadır. Ardından yine kritik bir göreve atanır. 1978

yılına kadar Konya'daki Yurtiçi Bölge Komutanlığı Kurmay Başkamdir. 1978'de Tuğgeneralliğe terfi eder etmez, Bolu Komando Tugay Komutanlığı'na atanır. Türkiye'nin en seçkin birliklerini eğitip barındıran bu tugayda tam dört yıl görev yapar. 12 Eylül darbesinde Bolu'da görevlidir. 1982'de Tümgeneral olur. Ve yine olağandışı bir tayinle en seçme subayların yollandığı Kıbrıs'taki 28. Tümen Komutanlığı'na atanır. İki yıl Kıbrıs'ta görev yaptıktan sonra, 3. Ordu Kurmay Başkanlığı'na atanır. Korgeneral olduğu 1986 yılına kadar Erzurum'daki 3. Ordu Karargâhı'ndadır. Buradan Korgeneral rütbesiyle Gelibolu'ya atanır. En önemli kolordulardan sayılan 2. Kolordu Komutanlığı'nda 2 yıl kalır. 1988'de Kıbrıs Türk Barış Kuvvetleri Komutanlığı'na atanır. 1990'da Orgeneral olur ve olağandışı bir tayinle Jandarma Genel Komutanlığı'na getirilir.

Org. Bitlis, "Kıbrıs Harekât Madalyası" ve "Türk Silahlı Kuvvetleri Üstün Hizmet Madalyası" almaya hak kazanmış az sayıda subaydan biridir.

Körfez Savaşı'nda Özal'a Direndi

TSK'de, kuvvet komutanlıklarına atanmadan önce ordu komutanlığı yapmış olma geleneği vardır. Orgeneral Bitlis, bu engele takılmadan, en sıkışık dönemde bu makama oturdu. Körfez Savaşı'nda Türkiye'yi cepheye sürmeye çalışan ABD'nin ve Özal'ın oldubittilerine direnen "paşaların" başındaydı. Körfez Savaşı'nın ardından "globalleşen" Kürt sorunuyla baş etme yükünü omuzladı. Sorunun çözümü için belirlediği Irak Kürtlerini Bağdat'la anlaşırma politikasının başarısı, ölümünden üç yıl sonra kendini gösterdi. Başından beri Çekiç Güç'e karşı çıktı. Jandarma Genel Komutanlığı süresince Çekiç Güç'ün suçlarının çetelesini tuttu. Bunları rapor edip, Genelkurmay Başkanı'na, Başbakan'a ve Cumhurbaşkanı'na verdi. Bununla da yetinmedi, Çekiç Güç'ün yasadışı ve Türkiye karşıtı faaliyetlerini kamuoyuna duyurmak için basına yardımcı oldu.

Özal'ın "Bush'a Şükran Mektubu"nu Basına Sızdırdı

Basında en çok sevdiği yazar Uğur Mumcu'ydu.

Özellikle Körfez Savaşı'ndan sonra Turgut Özal'a açık tavır aldı.

Amerika'nın Kürt planlarının karşısına dikildi. Türk Silahlı Kuvvetleri içinde Çekiç Güç'e eleştiriler onun döneminde yüksek sesle dile getirilmeye başlandı.

Özal ile Orgeneral Bitlis'in başında olduğu Türk Silahlı Kuvvetleri içinde Amerika'ya mesafeli kesim arasındaki ilişkilerin en gergin olduğu dönemde, "Şükran Mektubu", basında bir bomba gibi patladı. Gazeteci Muammer Yaşar Bostancı, Cumhurbaşkanı Özal'ın, Amerikan Başkanı George Bush'a yazdığı "Şükran Mektubu"nu, Sabah gazetesinde tam metin olarak yayımladı. Haber, Özal'ı çok kızdırdı.

Mektup, Bostancı'nın eline nasıl geçmişti?

Orgeneral Bitlis, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı'nın, Amerikan Devlet Başkanı'na "şükran duyguları" içinde yazdığı mektuba tahammül edememişti. Türkiye kamuoyunun da, bu mektuptan haberdar olması gerektiğini düşünüyordu. Mektubun Bostancı'ya bizzat Bitlis tarafından iletiliği söylendi.

ABD'nin Hedefi Oldu

Org. Bitlis, yalnızca Çekiç Güç'ü karşısına almıyordu. ABD'nin Kuzey Irak'ta, kendine bağlı bir Kürt devletçisi kurma planlarını da boşa çıkarmada büyük başarı gösterdi. Bu nedenle defalarca ABD

Büyükelçiliği ve JUSMMAT Komutanlığı tarafından şikâyet edildi. 17 Aralık 1992'de, Kuzey Irak'a giderken, Çekiç Güç uçaklarınca helikopteri taciz edildi. ABD'li subaylar, Çekiç Güç gözlemcisi Türkiyeli meslektaşlarına, "Amerika'nın menfaatleri, bir Türk orgeneralinden daha değersiz değildir" diyorlardı.

ABD Savunma Bakanı Dick Cheney'in onayıyla, 10 Ocak 1993'te, Adana'da İncirlik Üssü'nde, ABD Dışişleri Bakanlığı Kuzey Afrika ve Yakınoğu Masası sorumlusu Elizabeth Shelton'un başkanlığında düzenlenen toplantıda cinayet karar verildi. Çekiç Güç ve JUSM

MAT'ta görevli Amerikalı subayların da katıldığı toplantıda, suikast, Özel Harpçi Türk subaylara havale edildi. 17 Ocak 1993te, Güvercinlik'ten Diyarbakır'a hareket eden uçak, 7 dakika sonra düşüp parçalandı.

Ölmeseydi Genelkurmay Başkanı Olacaktı

Orgeneral Eşref Bitlis'in kanlara bulanmış üniformasının sağlam kalan bölümlerinden birinde apoleti sallanıyordu. Yani orgenerallik armasıyla 4 yıldız. Bunlar, bir kurmay subayın varabileceği en üst 5 makamdan birinin simgesiydi. Bundan sonraki aşama, Harbiye'ye giren her gencin mesleki olarak varabileceği en üst makam olan Genelkurmay Başkanlığı'ydı. Bitlis ölmeseydi, o yılın Ağustos'unda, Kara Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Muhittin Fisunoğlu'ndan sonraki dönemin Genelkurmay Başkanı olacaktı. Dönemin Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş'in görev süresi dolmuştu. Fisunoğlu'ndan boşalan Kara Kuvvetleri Komutanlığı'nın en güçlü adayı Orgeneralliğinde 3. yılını bir kuvvet komutanı olarak tamamlayan Bitlis'ti. Bu makama talip olan 1. Ordu Komutanı personel sınıfından Orgeneral olan İsmail Hakkı Karadayı'ya karşı, muharip görevlerde bulunması nedeniyle avantajlıydı. Orgeneral Fisunoğlu'nun, kötüye giden durumu düzeltmek için Orgeneral Bitlis'i tercih etmesi en makul olanıydı. Ancak Orgeneral Bitlis, uçağı düşürülerek ekarte edildi, Genelkurmay Başkanlığı'na neredeyse kesin gözüyle bakılan Orgeneral Fisunoğlu'nun ayağı da, olağandışı bir tutumla emekliye sevk edilerek kaydırıldı. 12 Eylül sonrasının en Amerikancı Genelkurmay Başkanı Orgeneral Doğan Güreş'in görev süresi bir yıl uzatıldı. CIA görevlisi Tansu Çiller, o yılın Haziran'ında, Türkiye Cumhuriyeti'nin Başbakanı oldu. ÇillerGüreş ikilisi, ABD'nin bir

dediğinin iki edilmediği bir dönemi birlikte yürüttüler. Güreş, bu durumu, “Çiller şak diye söylüyor ben tak diye yapıyorum” diye veciz bir şekilde ifade etmişti. Güreş, hizmetinin ve suçlarının karşılığında, Çiller’in kontenjanından DYP milletvekili yapılarak ödüllendirildi. 24 Aralık 1995 seçimlerinde Kilis milletvekili yapıldı. Böylelikle, bu dönemde ağır suçlar işleyen Çiller

Özel Örgütü’nün şefleriyle birlikte o da, dokunulmazlık zırhına kavuşturulmuştu. Ama Cumhuriyet yıkıcılığı faaliyetinde en aktif konumlarda bulunup, Refahyol koalisyonunu son ana kadar terk etmeyen Doğan Güreş’e TSK’nin tepkisi sert oldu. Kahramanmaraş’ta Genelkurmay Başkanlığı sırasında inşa edilen bir kışlaya verilen adı, kışla duvarından silindi.

General Patton’un Akıbeti

Org. Bitlis, silah arkadaşlarınca, İkinci Dünya Savaşı’nın ünlü komutanlarından General Patton’a benzetiliyor. ABD’li General George Patton, Kuzey Afrika’da, Hitler’in ünlü panzerlerini çöle gömmesiyle ün kazanmış, ABD’nin en seçkin generallerinden. Sicilya’nın kurtarılmasının ardından, Batı Avrupa’nın Nazi işgalinden kurtarılması harekâtının komutanlığını yaptı. Askeri okullarda, ataklığı, yerinde verdiği kararlar ve ileriye yönelik planlarının isabetiyle örnek gösterilir. General Patton’a ün kazandıran bir diğer özelliği ise, doğruluğuna kanaat getirdiği kararlar kimseye bakmadan, cesaretle uygulamasıydı. Orgeneral Bitlis’e de “TSK’nin General Patton’u” unvanı en çok bu özellik nedeniyle takılmıştı. Ne yazık ki, akıbetleri de aynı oldu. Orgeneral Bitlis’in, bir CIA tertibiyle katledildiği kanıtlarıyla ortaya çıktı. ABD yönetimi, General Patton engelinden de kaza süsü verilen bir suikastla kurtuldu. General Patton, İkinci Dünya Savaşı sonrasında Bavaria Askeri Eyalet Başkanı iken, ABD yönetimiyle ters düşmüştü. Tavrını açıkça ilan etmesinin bedelini yaşamıyla ödedi. 9 Aralık 1945’te, Heidelberg’de bir Amerikan çavuşunun kullandığı aracın çarpması sonucu boynu kırılarak öldü. General Patton’u ortadan kaldıran bu “kaza”nın üstündeki örtü kalkmadı.

9 Martçı Tümgeneral Celil Gürkan Açıkladı:

“Bitlis Kuryemizdi”

Aydınlık gazetesi Ankara Temsilcisi Hikmet Çiçek, Eşref Bitlis'in kişiliğini tanımak açısından önemli bir nokta olan 9 Martçı kimliğini aydınlatı:

12 Mart 1971 askeri darbesinden önce yaşanan sürecin en kritik tarihi 9 Mart. 12 Mart bir bakıma, 9 Mart'ta yapılması düşünülen askeri harekâta karşı yapıldı.

9 Martçılar, Türk Silahlı Kuvvetleri içinde İttihat ve Terakki'den beri süregelen Jakoben geleneğin temsilcileriydi.

"Hürriyet" isteği ile dağa çıkan Resneli Niyazi'lerin, 31 Mart gerici ayaklanmasını bastırmak için Harekât Ordusu kuranların, Ulusal Kurtuluş Savaşı ve Cumhuriyet Devrimleri ile Türkiye tarihinin en büyük zaferini kazanan Kemalistlerin, Kuvayı Milliyecilerin ve nihayet 27 Mayıs 1960 askeri harekâtı ile BayarMenderes diktatörlüğünü deviren Jakoben geleneğin bir devamıydı.

Kara, Hava ve Deniz kuvvetlerinde, özellikle genç subaylar arasında şekillenen örgütlenmeler, zamanın Kara Kuvvetleri Komutanı Faruk Gürler (9 Martçıların arasındaki kod adıyla Selim Bey) ile Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Muhsin Batur'un (kod adı Yavuz Bey) şahsında liderlerini buldular.

9 Mart'ta kartlar ortaya döküldü. Ordu içindeki öbür klik galip geldi.

9 Mart, bu harekete katılanların değişimiyle, GürlerBatur ikilisi tarafından "satıldı". İki kuvvet komutanı, Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay ve Genelkurmay Başkanı Memduh Tağmaç ile uzlaştı.

Dört komutanın, muhtırayı vermelerinden dört gün sonra, 16 Mart günü, 5 general/amiral ile 8 albay, tepeden inme bir kararname ile emekliye sevk edildi.

Kara Kuvvetleri Komutanlığı Plan Prensipler Başkanı Tümgeneral Celil Gürkan, Genelkurmay Merkez Daire Başkanı Tümgeneral Şükrü Köseoğlu, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Harekât Daire Başkanı Hava Tuğgeneral Ömer Çokgör, Milli Savunma Bakanlığı Teftiş Daire Başkanı Tuğgeneral M. Ali Akar, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Teknik Daire Başkanı Tuğamiral Vedii Bilget, Kurmay Albay Nedim Arat, Kurmay Albay Bahattin Taner, P. Albay Kadir Tandoğan, P. Albay Ömer Şamlı, Kara Pilot Albay Hidayet Ilgar, Muhabere Albay Mehmet Namlı, Tank Albay Kadir Ok ve Tank Albay

Cavit Bayer'den oluşan 13 subayın askerlik yaşamı, o gün, Genelkurmay'dan kendilerine iletilen birer "sarı zarf" ile sona erdi.

Ardından operasyonlar başladı. Ordudan tasfiyeler, sıkıyönetim ilanı, sabotajlar, provokasyonlar, aydınlarla yönelik baskılar... Ziverbey Zihni Paşa Köşkü'nde işkenceli sorgular... Türkiye'nin, gelecek yıllarda faili meçhul çok sayıda cinayete ve olaya damgasını vuracak olan kontrgerilla ile tanışması da aynı günlerde yaşandı.

Talat Turhan: Ziverbey'de Bitlis Aleyhinde İfade İstediler

O dönemde Harp Akademileri Komutanlığı'nda bir binbaşı, öğretmen olarak görev yapıyordu. O öğretmen, geleceğin Jandarma Genel Komutanı Eşref Bitlis'ti.

Binbaşı Eşref Bitlis, yalnızca öğretim görevlisi değildi. Silahlı Kuvvetler içindeki örgütlenmelerden o da etkilenmişti. 27 Mayıs'ın teğmeni, 9 Martçıların İstanbul kanadına dahildi. 9 Martçılarının etkin isimlerinden Emekli Kurmay Yarbay, yazar Talat Turhan, Bitlis için, "Birlikte ihtilal planladığımız bir subaydı" diyor.

Talat Turhan, "Orgeneral Bitlis'i kim öldürmüş olabilir?" sorusuna, "Bizleri, Ziverbey'de işkenceli sorgulardan kim geçirdiyse onlar" yanıtını veriyor.

12 Mart döneminin en uydurma davalarından biri olan, "Bomba Davası"nın bir numaralı sanığı Talat Turhan, Ziverbey sorgucularının kendisinden, Binbaşı Eşref Bitlis aleyhine ifade almak istediklerini söylüyor.

Emekli Tümgeneral Celil Gürkan ise, "Bitlis kuryemizdi" diyor!

Gürkan, Eşref Bitlis'i şöyle anlatıyor:

"Eşref Bitlis'le temasımız oldu. Binbaşı idi o zamanlar. İstanbul'dan özel bir misyonla geldi. Kara Kuvvetleri Plan Prensipler Başkanı olarak benimle konuştu. İstanbul'dan gelip benimle konuşmak için randevu aldı ve bizlerin arasındaki parolayı söyleyerek kendini tanıttı. Rütbesi icabı, 'kurye' görevini görüyordu. Rütbesi gereği üst kademe toplantılarına katılmazdı tabii. Karar verici konumda değildi ama bizim arkadaşımızdı.

"Ben emekli olduktan çok sonra, Muharip Gaziler Derneği Genel Başkanı olarak Bolu'ya gittim. Orduevi'nde kalıyordum.

Eşref Bitlis de Bolu Jandarma Tugay Komutanı idi. Orduevlerine emekli de olsa üst rütbeli bir kişi geldiğinde, orduevi müdürleri,

garnizon komutanına haber verirler. Benim geldiğimi de Bitlis'e haber vermişler. Hemen telefonla aradı. 'Paşam, neden gelişinizi haber vermediniz, size gücendim. Yarın akşam yemeğini beraber yiyelim' dedi. Döneceğimi söylediysem de bırakmadı. Akşam, bahçede bize güzel bir yemek verdi. Tatlı tatlı sohbet ettik. Eski anılarına 'hafifçe' temas etti. Tabii ben de kendisini müşkül durumda bırakamazdım. Allah rahmet eylesin, iyi bir asker, iyi bir komutandı."

SEKİZİNCİ BOLUM OĞLU BABASINI ANLATIYOR

Tarık Bitlis: "Babamdan Parayla Ölçülmeyecek Çok Büyük Bir Miras Kaldı"

Tarık Bitlis, Orgeneral Eşref Bitlis'in oğlu. Ailenin büyük çocuğu. Bir de kız kardeşi var. Orgeneral Bitlis 23 yaşındayken doğmuş. Memur çocuklarının kaderidir, bütün Türkiye'yi dolaşırlar. Subay çocukları bir adım öteye geçer, babalarıyla birlikte askerlik yaparlar.

Tarık Bitlis'le babası arasında sıradışı bir ilişki var. Gazeteciler ona şimdiye dek, hep babasının uçağının düşmesine ilişkin sorular sordular. Tarık Bitlis haklı olarak, bu sorunun birinci derecede muhatabanının Genelkurmay Başkanlığı olduğunu söyledi. Olayla ilgili kanaatlerinin bir yurttaşın değerlendirmesi olduğunu belirtti.

Tarık Bitlis'le evinde üç saatlik bir görüşme yaptık. Bilinmeyen yönleriyle Orgeneral Eşref Bitlis'i anlattı.

"Orgeneral Bitlis nasıl bir babaydı?"

Tarık Bitlis: "Yaşamımı etkileyen birkaç olay anlatayım. Lise l'inci sınıftaydım sanırım. O zaman, okula gitmediniz mi veliden imza isterlerdi. Babama götürdüm kâğıdı. 'Bu ne?' dedi. Ben de, 'İşte gitmedik okula, imza edecekmışsin' falan dedim. 'Bundan sonra beni bu tür işlerle uğraştırmayacaksın' diyerek kâğıda bir imza attı ve 'Bu benim imzamın kısa şeklidir. Okula gitmediğin zaman kendin bu imzayı atarsın. Bir daha bana böyle lüzumsuz şeyler getirme!' dedi. Yanı sıra bir de uyan yaptı: 'Bizim zamanımızda devamsızlığın bir limiti vardı. Sanırım şimdi de vardır. 30 gün mü 20 gün mü, onu öğren, imzayı ona

göre at. Sının aşarsan benden çözüm bekleme' dedi. Ondan sonra ben çok nadir okula gitmemememim bir anlamı kalmadı. İkinci olay şöyle: Üniversite yıllarım çok olaylıydı. Öğrenci olayları falan oldu, ben okul değiştirdim. Yaşım 20 falandı.

Teknik Üniversite'den ayrıldım. Yeniden imtihanlara gireceğim. Kaos içindeyim. Bir akşam, 'benim askere gitmem lazım, askere gideyim' diye tutturdum."

"Evde Maaş Demokratik Bir Şekilde Bölüşülürdü"

"Yıl kaç?"

Bitlis: "Bolu'daydık, 82 ya da 81. Sigarasını dudak tiryakileri gibi içerdi. O akşam içkisini de yudumluyordu. Çok sakin bir sesle, 'Benim maaşım belli, biliyorsunuz ki bu maaşı yıllardır demokratik bir şekilde bölüşüyoruz. İşte annenin harçlığı, kız kardeşinin harçlığı, senin harçlığın. Sen 19 yaşına da gelsen, 24 yaşına da gelsen bir şey üretmediğin sürece böyle devam edecek. Bir kere boştayım diye, maddi açıdan babama zarar veriyorum diye düşünme. Diğer taraftan parayı almayayım diye şövalyeliğe girme. Bu parayı almazsan, benim için 2 şişe daha fazla rakı parası olur ya da bir ceket daha fazla alırız. Yani büyük bir para da değil. Almayarak bana bir katkı da olmaz. Ben sana baba olarak şu garantiyi veririm: İster çalış, ister oku. Ne yaparsan yap beni ilgilendirmez. İstersen evlen. Ömrü billah, ben yaşadığım sürece, bu paranın bu kadarı sana aittir. Ha azdır çoktur dersin, o da maaşla ilgili. Şikâyet de etmemen lazım. Çünkü ne artış olursa aynı artış sana yansır' dedi. Ve 'Buna rağmen hâlâ askere gitmek istiyorsan' diyerek hemen zile bastı. Bir asker geldi. 'Şu Bolu Askerlik Şubesi'ni bağlayın bana' dedi. Telefonu bağladılar. Gece vakti oluyor bu. Dedi ki, 'Bizim oğlan askere gitmek istiyormuş, sabah gelecek işlemleri ne ise, ne evrak lazımsa hazırlayın. Bir an evvel gitsin, sıkıntıya düşmesin' dedi, kapattı telefonu. Ben o akşam oturdum düşündüm, askere gideyim mi gitmeyeyim mi? Tabii askere gidemedim. Ama ben emindim, eğer gideceğim diye sürdürseydim, ertesi gün askerdim. Kesinlikle, verdiği karan geri

almazdı. Normalde ne beklenir, babanın, 'askere gidip de ne yapacaksın oğlum, otur, yapma, etme, eyleme filan demesi, sonra oku adam ol' demesi değil mi? Yani böyle bir tavır bekliyorsunuz, ama bunların hiçbirisi gelmiyor. Son derece gerçekçi bir tablo çiziyor. Boş konuşmamayı öğrettiği gibi, bir genci nasıl yönlendirmenin de örneği. Bu beni çok etkiledi yaşamda."

"Evde paralar demokratik bir şekilde paylaşılıyor dediniz. Kaç yaşından itibaren ?"

Bitlis: “Ben kendimi bildim bileli öyledir. Zaten maaşlar belli. Herkesin yaşına, ihtiyacına göre belirlenir. Bizim hiçbir zaman büyük bir birikimimiz de olmadı zaten. Yani oraya yatıralım buraya yatıralım gibi tutkularımız olmadı. Bildim bileli hep böyle kısıtlı bir parayla geçindik. Yaz tatiline çıkılacaksa herhalde Oyak’tan falan para çekiyordu. Mesela giyim kuşam alımında da aynı yöntem uygulanırdı. Diyelim kışa giriyoruz, ailece oturulur, kimin neye ihtiyacı var, konuşulurdu. Derdik ki, ne kadar, şu kadar. Adam başı paylaşılır. Herkes gitsin kışlığını karşılasın denirdi.”

“Gidip kendiniz mi alıyordunuz?”

Bitlis: “Ben bir kış paltosuz gezdim ve dondum. Böyle bir üleşimde parayı aldım. O sırada Hacettepe’de okuyorum. Gidip üst baş alacağım. Adamcağız ona göre bir şey vermişti. Ceket, ayakkabı falan alacağım. Hiç unutmam, gittim çizme aldım. Beğendiğim çizme biraz pahalıydı, onu aldım. Palto almadık, parayı da yedik. Öğrencilik hali. O kış devamlı ceketle dolaşıyorum. Hatta bir kere, ‘ne oldu, parayı yedin herhalde’ diye sordu. Yok, bir aksilik oldu dedim. Güldü geçti. Böyle durumlarda bir şey de söylemezdi. Yani bir şey yapılacaksa onu baştan söylemiyorsa sonra da karışmazdı. Peşine düşüp taciz etmezdi. ‘Aldın mı, almadın mı? Bak bir daha vermem’ demezdi. Ama ondan sonra ben, tabii hemen ikinci mevsim paramı ihtiyacıma göre düzenledim. Ondan aldığım dersler şunlar: Bir; insan doğruyu söylemeli; yanlışı oldu mu görmeli. İkincisi; sınırlarını herkes kendisi çizmeli. Ancak, hep vurguladığı

şuydu: ‘Olaylarda sınırlarını çiz, ama bu sınırların da yalnız senin sınırların değil, toplumun içinde de bir sınırlar olduğunu bil ve ona uyuma da çok dikkat et.’”

“Senin Adına Gidip Kız İstemem”

“Sorumluluksizde yani?”

Bitlis: “Hep bendeydi, yaşam boyu hep sorumluluk bende oldu. Mesela evlenirken çok hoş bir tavır aldı. Normal sürece girdik, işte, gidilecek kız istenecek falan. Babam, ‘Ben senin adına gidip hiçbir yerden kız mız istemem’ diye directti. Nasıl olur deyince, şöyle açıkladı: ‘İstemem derken şunu kast ediyorum: Ben gideceğim kızın babasına, ‘oğluma sizin kızınızı istiyorum’ diyeceğim. Eh ondan sonra diyelim ki bir terslik çıktı, anlaşılamadınız, uzlaşamadınız,

benim sözümü dinleyecek misiniz o zaman? Hayır! İkiniz de haklı olarak, 'biz anlaşılamadık' diyeceksiniz. E... adama sözü ben verdim ne olacak? Böyle saçma şey olmaz.'

"Ne yapabileceğini de anlattı: 'Ben giderim sizin bu anlaşmanıza, anne baba olarak karşı olmadığımızı, bundan mutluluk duyacağımızı söylerim.' Bu kadar da inceydi yani."

"Cumhuriyet Eğitiminin Birikimi"

"Bu yaşam tarzını, bu ilkeleri nasıl edinmiş ?"

Bitlis: "Tabii gençliğini bilemiyorum. Ama yaşadığı çevreyi biliyorum. Bize hep, 'sizler şanslısınız, ben futbol maçları haricinde lise bitene kadar Malatya dışına çıkmadım' derdi. Lise takımında futbol oynarmış, takım bir yere giderse, Elazığ'a falan, oralara gidermiş. Malatya'dan çıkışı lise sonrası. Anlattığına göre denizci olmak istermiş, gemici. Malatya'da nerde gemi görmüşse! İşte olamamış o zaman, herhalde imtihan mimtihan da yokmuş, arkadaşlarından birisi gelmiş kaydettirmiş, öyle subaylığa geçmiş. Harp Okulu eğitiminden çok şey almış mutlaka. Annem 'babam yurtdışına gittikten sonra daha değişti' der. Bu noktayı o da önemserdi. Bir subayın, daha doğrusu bir insanın dünyayı görmesinin neleri değiştirebileceğini annem çok net ifade eder. 'Almanya sonrası babam daha bir şey oldu' der."

"Sizin ailede başka subay var mı ?"

Bitlis: "Yo, dedem terzi, babannem terzi, amcam yüksek mimar. Başka subay yok, subaylıkla hiçbir alakamız yok."

"Amcanızın mı etkisi olmuş okumasında?"

Bitlis: "Yo amcam ufak, daha küçük, zannedersen sağdan soldan, memleketten gelen parayla okumuş."

"Bu ilkeleri edinmesinde ailesinin ya da öğretmenlerinin mi etkisi olmuş?"

Bitlis: "Bakın şu çok ilginç. Malatya'da aldığı lise eğitimi, çok kaliteli bir eğitimmiş. Kendi yaşlıları, okul arkadaşlarının çoğu, o liseden çıkıp yüksekokullarda doçent, profesör falan olmuş kişiler. Cumhuriyet sonrası verilen eğitimin en alevli zamanı. Düşünebiliyor musunuz, o senelerde Malatya lisesinde alınan Fransızca'yı, siz 1970'lerde yurtdışında gidip kullanabiliyorsanız. Bu büyük başarı.

Babam 1933 doğumlu, 15 sene koyun, işte 4850'lerdeki lise eğitimi insanı böyle yetiştiriyor.”

“Hem de Malatya 'da!”

Bitlis: “Ben babamın birikimini Cumhuriyet eğitimine bağlıyorum. Yalnız babam da değil, amcam Güzel Sanatlar Akademisi mezunu, yüksek mimar. Sonra bütün arkadaşları, yüksek okul bitirmişler. Cumhuriyetin yetiştirdiği kuşak. Harp Okulu'nda belirli bir eğitim almış, sonra subay olarak Elazığ'a gitmiş. Türkiye'nin çok değişik yerlerinde görev yapmış. Benim onu tanımamla da ilgili tabii, ama 6870 yıllarından sonra daha bir oturma var kişiliğinde veya dünya görüşünde daha bir genişleme var. Tabii o günün toplumsal koşulları da bu değişimi sağlıyor.

“Rahmetlinin en çok kullandığı cümle, 'Allah devlete millete zeval vermesin'di. Bunu içtenlikle söylerdi. Nedeni de şu: 'Benim sanatım yok, benim param yok, benim babadan kalma mirasım yok. Ama ben öyle veya böyle, bu devletin ya da işte bu Cumhuriyet'in olanaklarından yararlandım. Malatya'dan Harp

Okulu'na geldim, burda okudum, şimdi orgeneralim. Ha, burda benim çabam olmuştur, ama neyimiz varsa şu anda, her şeyi bize bir yerde devlet verdi, millet verdi' derdi. Devletin, milletin verdiğini yalnız maddiyatla ölçmezdi. 'Sen şimdi devletin bana verdiğini nasıl hesap ediyorsun? Bordrodan şu kadar diye hesap etme' derdi. 'Bir de bu mesleğin toplumda yeri var. Mesela, ben bir yere gittiğim zaman parayla alınmayacak bir itibar görürüm' derdi. Bunu paşa olduktan sonra değil, hep söylerdi. Almanya'da tanık olduğu şu örneği verirdi: 'Elimde bavul gördüler mi, işçiler koşuyordu, aman bizim subay bavul taşımasın diye. Sorun bavulu taşımamak değil. Ama 8 tane yabancı subay bir istasyona iniyorlar, benim elimde bavul var, halk koşuyor, elimden alıyor. 'Aman biz Türk subayına burda bavul taşıtmayız' deyince, öbür ülkelerin subayları anlamıyorlar bile bunun değerini. Yani öbür adam da para verip itibar alıyor, örneğin gidiyor otele veriyor parasını, bir itibar görüyor. E bize de bir itibar var.'

“Babam öldükten sonra bunun farkına daha net vardım. Yaşam içinde aldığınız verdiğiniz şeylerin maddi boyutu çok önemli gibi gözükse de asıl olan iç dünyanıza ilişkin değer yargıları.

“Babamdan bana kalan, çok büyük bir miras. Bir kere, böyle bir insanla yaşamışız. İkincisi, o, devletin verdiği şeyleri iyi yöne kullanmış ki, örneğin sizinle iletişime giriyoruz, sizinle tanışıyoruz. Bunun tek nedeni var; onun yapısı, başka sebebi yok. Annemin çok ilginç gözlemleri vardır. O çok gezer, böyle sıkıntı bastı mı gider. Yanında şoförü var. Konuşma esnasında kim derlerse şoför söylüyor: İşte Eşref Paşa'nın hanımı ... Bunu söylediği anda köftecisinden tutun, benzincisine, bakkalına kadar insanlar para almıyorlar. Taksiye binse taksici para almıyor. İnsanların samimi olduğunu anlıyorsunuz. Çıkar için yapmıyorlar. Ne çıkarları olacak ki. Hem de bir kere iki kere falan değil, nereye gitse aynı tutumla karşılaşıyor.”

“Önemli değil ama kökende Kürtlük var mı ?”

Bitlis: “Valla, bir zamanlar peder değil ama bizim tanıdıklar, yedi göbek ilerisini kapsayan bir araştırma yaptılar. Şurdan bur dan geliyoruz falan diye. Hatta bir ceylan derisine yazılmış şeceremiz. Bana geçmişti ama maalesef onu kaybettim. Söylentiye göre Bitlis yörelerinden sürüp gelen bir kök var. Bunun sonunda Kürtlük de olabilir, ama ne Kürtçe bilirdi, ne de Kürtlüğe bir ilgisi. Kürtmüş Türkmüş, o tür şeyleri yoktu. Bu tür kısıtlamalı dünya görüşü yoktu yani.”

“Hemşehrilik duygusu var mıydı?”

Bitlis: “Hiç öyle kavramları yoktu. Denizlili neyse, Malatyalı da oydu, der.”

“Örneğin biri gelip ‘Komutanım ben Malatyallyım, sizin yakın köylünüzüm. Benim şöyle bir derdim var’ dediğinde, daha özel bir ilgi göstermez miydi?”

Bitlis: “Onu kırmadan Malatyalı olarak değil de, işte yani bir Antakyalı bile gelse aynı şekilde davranır gibi davranırdı. Bazı insanlarda hemşehrilerini önde görme tutumu vardır, ama onda yöre tutkunluğu yoktu. Saf, dürüst olan insanları çok severdi, onlara özel davranırdı. Saflığın sonunda hiç beklenmedik davranışları olur bu insanların, bu da toplum tarafından yadırganır. Ancak babam o tür yargıları hiç kaale almazdı. O, Anadolu insanınınında var olan saflığı çok severdi. Bu tür kişileri hep el üstünde tutardı.”

“Sorun Yoksa Birbirimizi Aramayalım”

“Arkadaşlarıyla nasıl bir ilişkisi vardı?”

Bitlis: “Malatya Lisesi’nden birkaç arkadaşı vardı. Onlarla hep ilişkideydi. Onun dışında pek arkadaşı yoktu. Çok yer değiştirdi. Sanırım bir neden bu. İkincisi, lüzumsuz konuşmazdı hiç. Evde havadan sudan konuşmalar olmazdı. Her ilişkinin, her konuşmanın bir işlevi olmalıydı. Bazen kendime bakıyorum, ‘ya ben ne kadar çok konuşuyorum’ diyorum. Çünkü pederi düşünüyorum, bu tür şeyler olmazdı hiç. Ancak bir sorun varsa konuşulurdu. Sorun yoksa konuşulmazdı. Genelde felsefesi böyleydi. Bana, ‘birbirimizi bir sorun yoksa aramayalım, sorun varsa arayalım’ demişti. Aramızda böyle bir iletişim vardı.

“Yaşamda birtakım şeylere çok yukardan bakardı, onu da hissettirirdi. Mesela ben bunalmışım, üniversiteyi bırakmışım, buraya mı gireceğim, oraya mı gireceğim diye sıkıntıdayım. O her şeye çok yalın yaklaşırdı. ‘Nedir olay?’ derdi. Üniversiteye hazırlanıyorum deyince ‘inşallah girersin’ yanıtını verdi. Bu kadar basit! Yani, aman oğlum işte şöyle yap böyle yap, hiç olmadı. Ankara Hacettepe Üniversitesi’ni kazandım. Hemen ‘Ankara’da şunları ayarlaman lazım’ diyerek yapabileceklerimi sıraladı. Ancak ihtiyaç olunca hemen devreye girerdi. Bunu bence kasıtlı yapardı. Çok kayıtsız görünmesine karşın, çok detay düşünürdü. Benim karar vermem gereken konularla, hangi üniversiteye gideceğim, ilerde ne olacağım gibi konularla uğraşmazken, üniversite imtihanını kazandıktan sonra, ‘sen muhakkak arkadaşlarınla kutlama yaparsın’ derdi. Arkadaşlarla gidip iki duble içeceğimiz yere korkunç yükleme yapardı. Bir bakarsınız meyveler gelmiş, kolalar, içkiler. Beni onore ederdi. Milletın gizli saklı içtiği ortamda, bakarsınız kutlamamıza bir kasa bira yollamış. O tür şeyleri hayatta unutmazdı.

“Her konuda, her zaman, her aşamada, ‘baştan yapaydın’ zihniyeti vardı. Eylem anında eleştiri olmaz ilkesi vardır ya. Bu ilkeyi yaşamının her alanında çok net bir şekilde uygulardı. Ne ektiysen onu biçersin ilkesini hayatına geçirirdi.”

“Misketleri Nasıl Kurtardı?”

“Çocukluğunuzda ilişkiniz sıkı mıydı?”

Bitlis: “Kız kardeşimi çok severdi. Çocukluğumdan hiç unutmadığım bir başka anı; birinci sınıftaydım, Uzunköprü’deydik. Dışarıda misket oynuyorum. Birden babam yukardan, ‘çabuk eve gel’

diye bağırdı. Pencereden bağırışı mahalledeki çocukları korkuttu.’ Ben de çok şaşırđım. Hiç kızmazdı. Hayatta hiç böyle bir şey duymadım. Hemen topladık misketleri, çıktım. Kapıda, yüzünde muzip bir gülümsemeye ‘kârda mısın zararda mısın’ diye sordu. Ben ne oldu baba, beni neden çağırđın deyince, ‘Bak oğlum, şimdi sen kârda olsan, ben gel desem, seni bırakırlar mı? İşte böyle bağırdık da ‘babam çağırıyor’ diye fırttın. Eğer zarardaysan git oyna, yok kârdaysan gel’ dedi.

“Çocukları, gençleri hiç sıkmazdı. Saflığı çok severdi. Mesela torunuyla da aynı detaya inebildi. Torunuyla da aynı bizimle ilgilendiği gibi çok sabırla ilgilenirdi. Çocuklarına sevgi ve güven verdi. Ve sorumluk. Herkes kendi işini yapacak. Sorun oldu mu gel dön geriye, sana yardıma hazır. Büyük özgürlük verdi ve korkunç güvendi. Bazen düşünüyorum, bütün insanlar onun tavrını benimsese dünya çok değişik olurdu diyorum.”

“Hapse Girdim, ‘Ne Yaptın’ Diye Sormadı”

“Siyasal görüşünüzün oluşmasındaki tavrı nasıldı, engeli oldu mu?”

Bitlis: “O konuda tavrı çok daha abartılıdır. Benim öğrencilik zamanı, 78’ler. Türkiye’nin o yıllarından herkes nasibini nasıl aldıysa biz de aldık. Okurken bazı şanssızlıklar oldu, ben öğrenci olaylarından içeri girdim. O zaman albaydı. Biz Gayrettepe’de gözaltındayız. Anneler günüymüş. Benden haber alamayınca annem işkillenmiş. Oğlana kesin bir şeyler oldu demiş. 15 gün sonra öğrendiler gözaltında olduğumu. Babam beni ziyarete gelmiş. O sırada hücredeyiz. Çıkarttılar yukarıya. Albay gelmiş ya, beni Emniyet Müdürü’nün odasına aldılar. Babam geçmiş olsun dedi, sarıldı öptü. ‘Sen çay içmemişsindir. Bir çay getirin’ dedi. Çayı içtikten ve biraz hoş beşten sonra, ‘Şimdi buradan Adliyeye gidecekmışsiniz, ordan ya bırakırlar ya da cezaevine yollarlar’ diye kısa bir açıklamada bulundu. Sormadı bile ne yaptın, ne ettin diye. Nitekim Adliyeye gittik, orada tutuklandık. Toptaşı Cezaevi’ne gönderildik. Toptaşı Cezaevi’nde o resmi elbisesiyle ziyaretime gelirdi, sigara getirirdi, tesbih getirirdi. O kadar detay düşünürdü. Cezaevine girdim diye bir gün ters bir laf duymadım babamdan. ‘Beni şöyle zor durumda bıraktın, ben askerim de falan’ demedi. Bu

konulara hiç girmedir. İsnat edilen suç doğru mu, öyle bir şey var mı yok mu diye sordu. Yok dediysen yoktur deyip bitirdi. Bir daha da sormadı.”

“Ona Yakışır Bir Ölüm”

“Orgeneral Bitlis’in subaylığa başladığından beri dikine bir tırmanışı var. Hep en kritik görevlerde. Bunu nasıl değerlendiriyorsunuz?”

Bitlis: “Evet, eli hep taşın altında. Bolu Komando Tugay Komutanlığı’nda 4 sene. Bu çok dikkat çekici. İki Kıbrıs Barış Harekâtı’nda var. Kıbrıs’ta hep zor görevlerde. Daha önemlisi, orgeneral olur olmaz kuvvet komutanlığına atanması. Kuvvet komutanlıklarına gelirken bir kıdem sırası vardır. Şimdi siz buraya yeni terfi eden orgenerali oturtuyorsunuz. Bu olağanüstü bir atama. Bundan evvel de fi tarihinde bir kez daha olmuştu belki. Devamlı uçlarda görevlendirilmiş. Yaşantısı da öyle geçti. Ben bu nedenle, ölümünün de felsefi açıdan kendine yakışır bir şekilde olduğuna inanıyorum. Bir insan düşünün, hayatını mesleğine adanmış. Mesleği eleştirebilirsiniz askerdir, o ayrı bir felsefi konu. Ama mesleğinde istediği şeyleri yapmış, mutlu olmuş, askerlik gibi o kadar komplike bir meslekte en uç noktaya gelmiş biri, görev başında ölmek isterdi. Bir mimar çizerken ölmek ister değil mi? Doğal değil midir bu? Bir doktor ölümüne dek, sonuna kadar görev yapmak ister. Böyle bir açıdan baktığınızda, babam sonuna kadar bu görevi götürmüştür. Felsefi boyutta baktığınızda, bence güzel bir ölüm.”

“Ağaçlar ayakta ölür!”

Bitlis: “Evet. Kendisi de bu tür şeyleri çok severdi. Yani efsanevi değil de sonsuz. Öbürü zor bir olay. Başka türlü de çok acı olurdu. Diyeceksiniz ki, bütün insanlar emekli olur. Olabilir ama bu kadar zirveye tırmanan bir insan için zor olurdu. Tabii emekli olmazdı demiyorum. Ama bence emeklilik onu daha çok etkilerdi. Oturup sonradan yorum yapmazdı. Yapısı öyle değil.”

“Benim Cendermem İyidir”

“Zor görevler üstlenmiş olmasının, hep sorumluluk almasının getirdiği bir üstünlük duygusu var mıydı ? Biz. bu işin çok mihnetini çektik filan der miydi?”

Bitlis: “Hayır. Böyle kriterlere hiç rastlamadım. Peder, jandarma değildi biliyorsunuz. Topçu. Jandarma Genel Komutanlığı'na geldiğinde, nerden çıktı bu Jandarma diyebilirdi. Oysa tavrı tam tersiydi. Ben kaygılandım, ne olacak falan dedim. ‘Üç ay sonra görüşürüz’ dedi. Hep ‘Benim cendermem iyidir’ derdi. Severek sarılırdı her görevine. Art niyetsiz, hiçbir başka düşünce olmadan keyifle yapıyordu yaptığını.

“Sanırım bu tavrında, her şeye yukardan bakışın etkisi var. Atatürk'ün, çevresindekilere ‘çocuk’ diye hitap etmesinden çok etkilenmişti. Bana hep söylerdi bunu. Çok aklında kalmış nedense. Bak derdi, kaç yaşında olursa olsun herkese çocuk dermiş. Atatürk'ün, ‘Bak çocuk sen öyle yapmışsın ama bu işin aslı böyle’ dediğini, onun mimiklerini taklit ederek naklederdi. ‘Demek ki kendini nerde hissediyormuş’ derdi.

“Cumhuriyet konusuna çok önem verirdi. ‘Biz Cumhuriyet çocuğuyuz’ derdi. İlerici nesillerin temelini sağlam atılmasına vurgu yapardı. ‘Afyon muharebesinde askeri konularda çeşitli’ alternatifler getirebilirsin, politikada da getirebilirsin, o sorun değil, ama bir halkın nasıl şekilleneceğini, milletin ruhunun nasıl şekilleneceğini, bu şekillenmedeki detayları bilmek biraz dehalığa kaçıyor’ derdi. Atatürk'ün bu yönünü çok hayranlıkla anlatırdı. Atatürk'ün ilişkilerini çok beğenirdi. Elçilere davranışını, ağırlık koyduğu yerleri söylerdi hep. Atatürk dış geziye fazla gitmezmiş. Bunun bir nedeni de, işte onlar benim ayağıma gelsin felsefesi derdi. Bunu ben küçükken hep anlatırdı.”

“Türkiye'nin onurunu savunma tavrı...”

Bitlis: “Tabii tabii. Ama ötesi var. Onurunu savunurken, onları kendi politikasına alet etme hesaplılığı da var. Boş bir efelik değil. Bir tavır koyarken o tavrın yansıması da başka yerlerden çıkıyor. Çok detaylı ince hesaplar, hani böyle tilki hesabı. Babam böyle davranmayı çok severdi.”

Bitlis, Talabani'yi Nasıl Yola Getirdi?

Tarık Bitlis, babasını yitirdikten sonra, silah arkadaşlarının naklettiği bir olayı anlattı. ABD'nin Org. Bitlis'i neden hedef aldığını bu anekdot çok iyi anlatıyor: Kuzey Irak'ta Talabani ile görüşmeye gitmiş. Bir konuda Talabani ayak sürüyor. Org. Bitlis ısrar ediyor.

Talabani, Özal'la o konunun görüşüldüğünü ve Org. Bitlis'ten farklı düşündüğünü ihsas ettiriyor. Org. Bitlis tınmıyor, tavrında ısrar ediyor. Talabani bunun üzerine görüşmeyi kesip Ankara ile görüşeceğini söylüyor. Org. Bitlis yine çok sakin bir şekilde, "Bakın Bay Talabani, siz teknolojinin en son imkânını kullansanız da, karargâhınıza 15 dakikada varırsınız. Diyelim ki, hemen Ankara'yı buldunuz, söylediniz. Size cevap vermek için bir mütalaa yapılmak zorunda. Bunun için en kestirmeden 20 dakika gerek. Sizi tekrar bulacak. Kararı bildirecek... Geçti mi biraz daha zaman. Bu da yetmez. Beni bulup bildirecekler. Bana, burada ancak ben istediğim zaman ulaşabilirler. Nereden baksanız birkaç saat geçecek. Bu sürede ben burayı dümdüz ederim. Sonra da Ankara'nın telefonuna çıkıp 'Pardon' derim. Ama sizin için iş işten geçmiş olur" diyor. Talabani yerine oturuyor ve kararı kabul ediyor.

DOKUZUNCU BÖLÜM BİR ABLANIN BÜYÜK MÜCADELESİ

Bitlis'in 2. Pilotu Yüzbaşı Sezginler'in Ablası Saime Sezginler ile Görüşme: Artık Abla Olarak Değil, Yurttaş Olarak Devredebeyim!

Org. Bitlis'e suikastın, Türkiye için ciddi bir bağımsızlık ve güvenlik sorunu olduğu bugün toplumun ortak kanısı. Dahası, Jandarma Genel Komutanı Orgeneral Eşref Bitlis'in uçağının sabotajla düştüğü kanıtlandı. Dört yıl önce üstü örtülen, Aydınlık ve İşçi Partisi dışında kimsenin ağzına almadığı bu dosyanın açılmasında belirleyici rolü olanların başında, uçağın 2. pilotu Yüzbaşı Tuğrul Sezginler'in ablası Saime Sezginler geliyor. Saime Sezginler, avukatı Nusret Senem ile birlikte dört yıldır giz perdesini aralamak için mücadele ediyor. Para almak için değil, uçağa sabotaj yapıldığını ortaya çıkarmak için uçak şirketi aleyhine, Ankara 13. Asliye Hukuk Mahkemesi'nde dava açtılar. Bu dava sayesinde dosya bilirkişiye gidebildi. İTÜ Uçak ve Uzay Mühendisliği Fakültesi öğretim üyelerinin hazırladığı bilirkişi raporu suikastı belgeledi. Soruşturmanın yenilenmesi için Milli Savunma Bakanlığı'na ikinci kez başvurular. Bakan Turhan Dayan, Sezginler ile avukatı Nusret Senem,'i makamında bir buçuk saat dinledi.

Saime Sezginler 68 kuşağından. 1948 doğumlu. Subay çocuğu. Anadolu'yu gezerek okumuş. Ankara Eczacılık Fakültesi'nden 1972 yılında mezun olmuş. Kardeşi Tuğrul Sezginler şehit olduğunda

İstanbul'da bir devlet hastanesinde çalışıyordu. Mücadele edebilmek için emekli oldu. Şimdi serbest çalışıyor. Lise son sınıfta bir oğlu var. Saime Sezginler şehit kardeşiyle arasındaki ilişkiyi şöyle anlatıyor:

“Ailede herkes onu çok severdi, ama benim için daha özel bir yeri vardı. Aramızda 12 yaş fark var. Annesi gibiydim. Mamasını ben verdim, altını ben bağladım. Çocuğumu kaybetmiş gibi oldum.”

Saime Sezginler ile 4 yıllık mücadelesinin seyrini, bu süreç içinde nasıl değiştiğini konuştuk, kitap için sorularımızı yanıtladı:

“Tuğrul Harp Okulu'na Kaydolduğunda Babam Kıbrıs Harekâtı'ndaydı”

“Mücadelenizden kardeşinize çok bağlı olduğunuz anlaşıldı, ilişkileriniz nasıldı ?”

Sezginler: “O, bizim en küçük kardeşimizdi. Biz dört kardeşтик. 6 kişilik bir aile, benim oğlumu da sayarsak yedi kişilik bir aile. En çok o kardeşimizi severdik. Belki de evden küçük yaşta ayrıldı diye. Ama bunda Tuğrul'un kişiliğinin de bir etkisi var sanıyorum. Davranışları bizden daha farklıydı, daha ağırbaşlı, çok güçlü, çok gururlu, yani tam bir askerdi. Mesafeli, kendini ezdirmeyen bir insandı.

“O küçük yaşta evden ayrıldı, ortaokulu bitirdiği yıl evden ayrıldı, yatılı olarak askeri liseye gitti. O yıl, hepimiz bir tarafa dağıldık. Ben Yozgat'a çalışmaya gittim. Bir kardeşim Norveç'e gitti.

“Annesinin dizinin dibinde bizim kadar uzun seneler kalmadı diye, bütün kardeşlerde Tuğrul'a karşı bir koruma duygusu vardı.”

“Asker olması kimin kararı ?”

Sezginler: “Kendi kararı. Babam subaydı. Subay çocuklarında çok gördüm, babaya özeniyorlar. Bir süre sonra bizim ki de subay olacağım diye tutturdu. Hatta o yıl Kıbrıs harekâtı olmuştu. Babam albaydı, Kara Kuvvetleri'nde görevliydi. Eve gelmedi, babamızı aradık, İzmir'e gitti dediler, halbuki Kıbrıs'a gitmiş. Babamın bir arkadaşı bunu elinden tuttu Kuleli Li

sesi'nin sınavlarına soktu. Bütün yaz boyunca herkes ayaktaydı, kazandı mı, kazanmadı mı diye. Sonra kıyamet koptu, kazanmıştı. O gün çok sevindik, şimdi üzülüyorum.”

“Kardeşinizin ikinci pilot olduğu uçağın, kaza değil de sabotaj sonucu düştüğü düşüncesi sizde ne zaman oluştu ?”

Sezginler: “Benim için bu gün artık olay kaza değil kesin olarak suikast. İlk başta tabii ki bunu söyleyemezdim. Biz Ankara’dayız. Farkında olmadan ben eve gelen herkesi izlemeye başladım. O andan itibaren büyük bir ilgi ile karşılaştık. İşte Kara Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Muhittin Fisunoğlu, Kara Havacılık Okulu Komutanı Tuğgeneral Armağan Kul oğlu da dahil, yüksek rütbeli subaylar, askerler taziyeye geliyorlar. Bir kere, iki kere değil, hemen her gün geliyorlar. Bakanlar... Yurtdışından, yurtiçinden arkadaşları geliyor. Ev hep insan kaynıyor...”

“Doğan Güreş Taziyeye Gelmedi”

“Zamanın Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş de geldi mi?”
Sezginler: “Bir tek Doğan Güreş gelmedi. Eşi geldi. Bir ara ‘Doğan Güreş niye gelmedi’ diye sordum. Kardeşimin arkadaşları şöyle bir şey anlattılar: Birisi şehit olmuş, nerede ne zaman tam hatırlayamıyorum. Doğan Güreş evi ziyarete gitmiş. Şehitin ablası ayağındaki terliği çıkarıp Doğan Güreş’in kafasına atmış. Acaba ondan mı korktu da gelmedi gibi bir şeyler söylendi.

“Ertesi günden itibaren de gazetelere manşet oldu. Sorular çıktı; öldü mü öldürüldü mü, suikast mı diye... Sonra uçak nasıl düştü diye sormaya başladım. Hemen ertesi gün resmi açıklama yapıp, buzlanma sonucu düştü dediler. E nasıl anladınız buzlandığını diye soruyoruz. Bir şey söyleyemiyorlar.

“Fisunoğlu Şaşkın ve Bilgisizdi”

“Sonra bir şey çok dikkatimi çekti: Kara Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Muhittin Fisunoğlu oturuyor evde, Kolordu Komutanı oturuyor, Tümen Komutanı bir yanda, Kara Havacılık Okulu Komutanı Tuğgeneral Armağan Kuloğlu da var. Uçağın neden düştüğü konuşuluyor. Sorumluluk sıralamasında bir numarada olan Fisunoğlu, öylece oturuyor. Sokaktan geçen bir hamalı oraya koysanız, o da onun kadar fikir sahibi gibi. Bana ‘Bir şeyler yazıyor bu gazeteler, ama ne olacak. Ee araştırsak ne çıkacak? Gidenler geri gelmeyecek ki. Hadi araştıralım, ama geri dönüşü yok ki bunun’ gibi saçma şeyler söylüyordu. Annem ‘Birinci Pilot nöbetten çıkmış, uykusuzdu deniyor. Pilotların uykusuz uçağa binmemeleri gerekmiyor mu?’ dedi. Bir yerde bu idareyi suçlamak gibi bir şey. Fisunoğlu şaşkınca, yardım ister gibi etrafına bakındı. Hemen

Armağan Kuloğlu fırladı: ‘Pilotun emri Allah’ın emridir. Pilot istemese gitmez, biz ona ‘git’ diyemeyiz’ dedi. Sonra da döndü Fisunoğlu’na, eliyle göstererek ‘Komutanım pilotlar ice vane’i açmayı unutmuşlar’ dedi. Yani pilotların önündeki buz önleyici sistemin düğmesine basmamışlarmış. Bir şey diyemedim. Çünkü fazla bilgim yok o konuda. Pilotlar vardı, onlar da bu söz üzerine donup kaldılar.”

“Pilotlar dediğiniz arkadaşları mı ?”

Sezginler: “Evet, genç pilotlar. O zaman yüzbaşı, üsteğmen, teğmenler vardı. Komutanlar kalkıp gitti. Tuğrul’un bir pilot arkadaşı, ‘Allah kahretsin. ‘Pilotlar ice vane’i açmayı unuttular’ diyor. Utanmadan bir de eliyle gösteriyor. Zaten şartlanmış’ dedi. Ardından ekledi, ‘Şimdi Orgeneral Fisunoğlu’nu da şartlıyor!’

“Ben çok sinirlendim. Neden sinirlendim. Hangi nedenle uçağın düştüğünü o an bilmem mümkün değil ama, o sözde kardeşime bir suçlama hissettim. Kardeşim hayatta olsa bunun müdafaasına geçerdi. Farkında olmadan, kendimi onun yerine koydum, onun yerine ben isyan ettim.

“O sıralarda da pilot arkadaşları geliyor, kalemdir, brövedir alıyorlar; ‘Hatıra diye saklıyacağım’ diyorlar. İçeriki odaya geçtim, kalın bir kitap gördüm, onu alıp yatakların altına sak

IOH1 m ÇsmVi r» VitoKın Kir criin Korio IO71 m rJoooörm Kicc^ttim

Sonra oğlumu çağırdım. O sırada Robert Lisesi’ne yeni girmiş, çat pat İngilizce biliyor. Kitap, Beechcraft 200 uçaklarının uçuş el kitabı. ‘Yavrum buzlanmayı göster’ falan dedim. Kitabı okumaya çalıştım. Bir süre sonra onların çevirilerini buldum ama parça parça. Tuğrul, ders notu olarak çevirmiş. Asılları okuldaymış, onları okur gibi oldum. Baktım, biraz anlıyorum. ‘Allah Allah bu uçak buzlanmaz’ demeye başladım. Sonra rastladığım herkese öğrendiklerimi sormaya başladım. O ara pilotlar oluk oluk evimize geliyorlar. Yüzlerce soru... Kendimi Tuğrul’un yerine koyup, yanıtlar arıyorum. Tuğrul kurtulsaydı o da araştıracaktı.

“Meteoroloji Uzmanı: Buzlanma İddiasına İnanmayın

“Kaza mahalline gittim. Orda oturdum, saatlerce ağladım. Kazayı gören var mı diye sordum. Birkaç kişi bir şeyler anlattılar. Bir hafta içinde de Meteoroloji Müdürlüğü’ne gittim. Gidiş sebebim de, şöyle: ‘Buzlanma da acaba meteorolojinin bir hatası olabilir mi? Yani

meteoroloji yanlış rapor vermiş olabilir mi?’ Aklıma böyle saçma şeyler geldi. Oraya gittim, yollarda ağlıyorum, korkunç vaziyetteyim. Beni karşıladılar, çok ilgi gösterdiler. Raporları verdiler. Oradan çıktım. Giderken orta yaşlı bir memur arkamdan geldi. ‘Uçak düştüğü günden beri, buzlanma diye açıklama yapıyorlar. Bu açıklamanın yalan olduğunu meteorolojiden birazcık anlayan herkes bilir. O gün Ankara’dan birçok uçak kalktı, bir tek bu uçak düştü. Oysa bu uçak çok daha kötü hava koşulları için hazırlanmış. Buzlanmadan falan düşmüş olamaz. Bunun altında başka şeyler arayın’ dedi. Böylece kulağımı bükmüş oldu. Artık benim için şaibeli bir olaydı. Henüz suikast diye düşünmüyorum. Ondan sonra ilerletmeye başladım. Bu arada Hava Kuvvetleri’nden, sivil hava yollarından pilotların fikrini alıyorum. Uçak düştüğü zaman ne yapılır, heyet nasıl toplanır, olay savcılığına nasıl intikal ettirilir öğreniyorum. Zaman içinde belge toplamayı hedef edindim kendime. Tabii belge toplamak için belgelerin ortaya çıkması gerek. Haziran’da Kovuşturmaya Yer Olmadığı Kararı bize tebliğ edilinceye kadar görünüşte bekliyor gibiyim ama, sürekli koşturuyorum. Bir ipucu bulur muyum diye her şeyi didik didik ediyorum. Haziran’da belgeleri elde edince artık tahkikatın doğru yapılmadığı konusunda kesin bir kanaate varmıştım. Bir şeylerin gizlendiğine emin olmuşum.”

“Belgelere nasıl ulaştınız?”

Sezginler: “Bugün hâlâ merak ediyorum, bana bu belgeler nasıl gönderildi. Askeri Savcılığın ‘Kovuşturmaya Yer Olmadığı Kararı’ taraflara gönderilmesi gerekiyor. Şehit ailesi olarak bize tebligat yapılması gerekiyordu. Ama bana gelen belgeler normal olarak gönderilmemeliydi.”

“Askeri savcılıktan geldi değil mi?”

Sezginler: “Hayır, Askeri Savcılık’tan değil, Kara Kuvvetleri Komutanlığı’ndan postalanmıştı. Gönderdiğim dilekçeye babamın adını yazdım. ‘Şehitin babasıyım. Oğlumla olan her türlü tahkikatı merak ediyorum. Bana gönderebilir misiniz’ diye, böyle mektupla dilekçe arası duygusal bir şeyler yazdım. Hiç de beklemiyordum. Baktım geldi. Üstelik de fotoğrafları falan istememiştim. Çünkü bilmiyordum. Fotoğraflar, Amerikalı uzmanların Güç Kaynağı Analizi ve diğerleri geldi.

“Askeri Savcı Yüksel Ferah Ne demişti, Ne oldu?

“Bir buçuk iki ay sonra gittim, Kara Kuvvetleri Komutanlığı Askeri Savcısı Albay Yüksel Ferah’la görüşüm. ‘Tahkikatı doğru yapmanızı bekliyorum. Bakın basında çeşitli şeyler duyuyoruz, suikast, şudur budur. Size güvenebilir miyim?’ diye açıkça söyledim. ‘Siz çok şanslısınız, böyle iyi bir hakime düştü soruşturma’ dediler. Yüksel Ferah da ‘Neredeyse yatağı yorganı oraya taşıdım. Hiç merak etmeyin’ dedi. Ancak, Kara Havacılık Okulu’na gidip ‘ifade vermek isteyen varsa gelsin’ demiş. E, kim gider oraya ifade vermeye? Hiç kimse gitmez. Araştırma sırasında uçağın satılmasına aracı olan Altay şirketine gittiğimde ‘uçağı alkollemişler mi veya alkollenmeyle ilgili bir cihaz sattınız mı’ diye sormuştum. ‘Biz satmak istemiştik, ama almadılar’ dediler. Bu bilgiyi Askeri Savcı’ya söyledim. ‘Uçak alkollenmemiş, belki alkollenseydi düşmezdi’ dedim. ‘Hayret ben öyle bir şey duy

madım. İlk defa duyuyorum. Bana bu konuda bilgi getirir misiniz?’ dedi. ‘Ben size bir fotoğrafını getireyim. Bu öyle küçük bir cihaz değil, kamyon gibi itfaiye aracı gibi büyük bir cihaz’ dedim. Neyse, alkolleme cihazının fotoğrafını buldum. Bir zarfın içine koydum, 23 gün sonra göturdüm. ‘Bu konuda şu bilgileri topladım, haberiniz olsun’ dedim. Tamam’ dedi. Sonra şunu söyledi: ‘Artık benim işim bitti. Sadece Kaza Kırım Heyeti’nin Müşterek Kanaat Raporu’nu bekliyorum. O rapor gelsin. Ben kararımı ona göre vereceğim.’

“Askeri Savcılığın Kovuşturmaya Yer Olmadığı Kararı’nda beni en çok şoke eden alkolleme ile ilgili paragraf oldu. O paragrafı okuduktan sonra kesinlikle, yüzde 1 500 ihtimalle bu tahkikatın doğru yapılmadığına inandım. Çünkü Askeri Savcı Yüksel Ferah, ‘Buzlanmayı önlemek için alkolle silme gerektiği konusunda bana bir şey söylemediler’ demişti. Ben anlatmıştım. Oysa kararda, ‘Pilotlar el pulvizatörüyle uçağın gövdesini alkollendiler’ diye yazıyordu. Beni isyan ettiren bu cümle oldu. O zaman dedim ki bu Askeri Savcılığa kesinlikle güvenilemez. Çünkü Askeri Savcı gözümün içine baka baka yalan söylemişti. Ondan sonra işte belgeler geldi, resimler geldi. Okuyorum, elimde belgelerle kalakaldım. Bana yardım edecek kimse yok. Nereye başvuracağımı bilmiyorum. Daha doğrusu ne yapabilirim diye düşünüyordum.

“Diğer Askeri Savcı: Soruşturma Doğru Yapılmadı

“O ara bir numara ile başka bir askeri savcıyı buldum. ‘Benim elimde bu tahkikatın doğru yapılmadığına ilişkin belgeler var ama ne yapacağımı bilemiyorum. Bana yol gösterir misiniz?’ dedim. Yani pat diye içeri girdim, beni görünce şaşırıldı. ‘Belki aklınızdan geçiriyorsunuzdur’ dedim. ‘Evet, yalnızca aklımdan geçirmiyorum. Size de söylüyorum: tahkikat doğru yapılmadı’ yanıtını verdi. ‘Peki, bana yol gösterebilir misiniz?’ diye sordum. ‘Evet’ dedi. Bana önce bir avukat tutmamı salık verdi. ‘Şu anda yasal itiraz süresi geçmiş bulunuyor. Bir tek Milli Savunma Bakanı istediği taktirde bu tahkikatı yeniden açtırabilir’ dedi.

“Sonra Aydınlık’a. geldim işte. Ondan sonra her şey değişti.”

“Aydınlıkla nasıl buluştunuz?”

Sezginler: “Kardeşim bana telefon açtı. ‘Abla, Aydınlık’ı okudun mu? Bitlis’in uçağı suikastla düşürüldü. Buzlanma yalan yazıyor’ dedi. Koşum Aydınlık gazetesi aldım. O gün Hikmet Çiçek imzalı bir haber vardı. Hikmet Bey’i aradım. İstanbul’dasınız, Haber Merkezi Müdürü Adnan Akfırat ile görüşün’ dedi. Sizinle tanıştık. Bu kadar çok ilgi göstermenizi beklemiyordum. Soranlara anlatıyordum: ‘Getirdiğim bütün belgelerin fotokopilerini aldı. Bir yandan sorular soruyor, öbür yandan boyuna fotokopi çektiriyordu’ diye. ‘Gazetecilik kaygısıyla mı ilgi gösteriyorsunuz, yani ilginç bir haber olsun diye mi uğraşıyorsunuz?’ soruma, ‘Hayır. Bu bir yurtseverlik sorunu. Türkiye’nin bağımsızlığı söz konusu’ demeniz beni çok etkiledi. Mücadeleyi bu noktaya getiren avukatım Nusret Senem’i de siz önerdiniz.”

“İlk Defa Başkaldıran Oldu da...”

“Ortaya çıktınız, üzeri örtülmek istenen bir konuda kahramanca mücadele ettiniz. Başlangıçta size tepki oldu değil mi?” Sezginler: “Sanıyorum ki başlangıçta beni çok ciddiye almadılar. Bir yerde gariban bir ablayım. Bu noktaya gelebileceğimi düşünmediler. Bunu en son Milli Savunma Bakanı Turhan Tayan’ın makamındaki görüşmede de gözledim. Bakanlığın Adalet Dairesi Başkanı Tuğgeneral, bana ‘Bu güne kadar da benzer olaylar oldu, kazalar oldu. Yani Genelkurmay hepsini doğru soruşturdu da bir tek bunda

mı yanlış yaptı' dedi. Ben şöyle yanıtladım: 'Çok yanılıyorsunuz. İlk defa

başkaldıran oldu da gerçekler ortaya çıktı.'" "

"Milli Savunma Bakanı'nın, avukatınızla sizi makamında kabul edip, dinlemesi de köprünün altından çok su aktığını gösteriyor." Sezginler: "Sürekli, 'bir şey elde edemezsin' tavrıyla karşılaştım. Bugüne kadar kim böyle bir mücadeleyi kazanmış ki, ne yapabilirsin, nereye kadar gidebilirsin. Olan olmuş. Mücadele edemezsin, vazgeç, uğraşma diyenler çok oldu. Ama bugün anlıyorum ki artık bu iş Türkiye, hatta dünya çapında bir olay. Bu işin suikast olduğu artık kesinleşti. Genelkurmay için başta kesindi de bunu telafuz etmiyorlardı. Artık onlar da

konuşuyorlar. Şimdi her televizyon yayınından sonra destek telefonları alıyorum. Destek davranışları görüyorum. İşte, general eşlerinden, subaylardan ve sivillerden destek görüyorum. Vatandaşlar, 118'den telefonumu bulup kutluyorlar."

"1997 Yılı Anma Töreni Daha Görkemliydi"

"Her yıl 17 Şubat'ta bir anma töreni düzenleniyor. 1997 yılı töreninde bir farklılık gözlediniz mi?"

Sezginler: "Bu yıl geçen yıllardan daha görkemli oldu."

"Nasıl?"

Sezginler: "Daha kalabalık, daha canlı. Jandarma Genel Komutanı'nın önem verdiği anlaşılıyor. Bu yıl daha fazla general vardı. Daha büyük çiçekler yapılmıştı. İnsanlar daha heyecanlıydı. Orda olmak önemli bir şeydi."

"Türkiye İçin Bağımsızlık ve Güvenlik Sorunu"

"Siz. bir televizyon konuşmasında, olayın suikast olduğunu belirtip, 'Bu Türkiye için bir bağımsızlık ve güvenlik sorunudur. Faili de bellidir. Çekiç Güç'tür' dediniz. Kardeşinizin hakkını aramak kaygısıyla yola çıktınız, bugün vatan ve ulus için mücadele eder noktaya geldiniz."

Sezginler: "Benim için birinci aşama olayın ne olduğunu bulmaktı. Bu suikast olduğuna göre, Orgeneral Eşref Bitlis'i kim yok etmek isteyebilir? Eşref Bitlis'in ortadan kaldırılmasında kimin menfaati var? Bu Güneydoğu sorunuyla ilgili olduğuna göre karşımıza bir devlet çıkıyor: Amerika Birleşik Devletleri. Bir devlet, haliyle gizli örgütleriyle

düzenler bu suikastı. Sözü ettiğimiz devlet, dost görüldüğü zaman da düşmandır, düşman görüldüğü zaman da düşmandır. Bizim bağımsızlığımız bu vesileyle ayaklar altına alınmış oluyor. Ben başlangıçta kardeşim için mücadele ettim, ama geldiğim bu noktada artık Türk vatandaşı olarak devreye giriyorum. Gördüklerime isyan eder hale geldim.

“Beni isyana teşvik eden bir başka husus daha var: Suikast düzenleyen bir yabancı devlettir. Buna isyan ediyorum, bir. Ama ikinci noktaya; o yabancı devletin çıkarı için, bir Türk va

tandaşının bu suikasta katılmasına çok büyük bir şekilde isyan ediyorum. Hele hele Türk subayının katılmış olmasına veya subay olması şart değil, üzerinde üniforma olan bir Türk askerinin veya ekibinin karışmasına müthiş öfke duyuyorum. Şunun gibi: Siz benim annemi öldürebilirsiniz, bu çok büyük bir suçtur. Ama annemi öldürmek için beni kullanırsanız, benim açımdan bu çok daha büyük suçtur.”

“Silahlı Kuvvetlerin Çoğu da Benim Gibi Düşünüyor”

“Bir subay çocuğu olarak Genelkurmay Başkanı’na karşı mücadele etmek nasıl bir duygu?”

Sezginler: “Ben kesinlikle toptan Genelkurmay Başkanlığı’nı suçlamıyorum. İçindeki belirli insanları suçluyorum. Kimler görevlerini doğru yapmamıştır. Kimler bu işi örtbas etmiştir. Benim hedefim bu. Çünkü ben zaten Silahlı Kuvvetler’in içindeyim. Zaten gördüğüm, Silahlı Kuvvetler’in neredeyse tamamı benim gibi düşünüyor. Subayların, astsubayların da ortak kanısı, bu bir suikast. Onlarla her temas geçişte yeniden buna tanık oluyorum. Hatta failerin kimler olduğunu tartışıyorlar. Doğan Güreş’i, Havacılık Okulu Komutanı Armağan Kuloğlu’nu suçluyorum. Güreş emekli ama Kuloğlu şimdi Milli Savunma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı. Askeri Savcılığın bunlar tarafından yönlendirildiğini düşünüyorum.”

“Mücadele İçinde Ben de Değiştim”

“Dönüp baktığınızda mücadeleyle geçen 4 yıl içinde kendinizde ne gibi değişiklikler görüyorsunuz?”

Sezginler: “Ben bu kadar mücadelecı bir yapıda olduğumu bilmiyordum. İnsan bazı şeyleri yaşadığı zaman görebiliyor. Birtakım şeylerden korkmayacağımı bu derece bilmiyordum. Bu mücadeleden

artık beni hiç kimse çeviremez. Her şeyi göze aldım. Kapalı kapılar ardından alıp bu noktaya getirdik. Daha da gitmesi gereken yere kadar götüreceğim. Kendime karşı büyük güven duyuyorum. Özgürleştığimi hissediyorum.”

“Teşekkür ederim.”

ONUNCU BÖLÜM YARGI YASAKLARI DELDİ

Albay'ın Mahkeme İfadesi Resmi Açıklamaları Altüst Etti

“Taraflar vekilleri geldiler. Açık duruşmaya başlandı. Davacı tanığı Erdal Özben'in geldiği görüldü. Dinlenmesine geçildi. Davacı tanığı Erdal Özben, Salih oğlu 1942 doğumlu. Tarafları tanır, mani hali yok, ihtirahat yapıldı soruldu.

“Dava konusu olayla ilgili olarak yabancı uzmanlar da geldikten sonra oluşturulan bir heyetle önce uçağın düştüğü yerde bir inceleme yaptık. Bu inceleme sırasında uçağın tüm parçalarını inceledik. Ancak orada kesin bir sonuca varamayınca bu parçaları toplayıp Havacılık Okulu'na götürdük. Orada parçaları mümkün olabildiğince yan yana getirerek adeta uçağı yeniden monte haline soktuk ve o şekilde incelemelerimize devam ettik. Bu incelemeler sırasında her iki motoru açıp ayrı şekilde tetkik ettik ve sonuçta, bir rapor düzenledik. Sözümleri ettiğim bu raporun içeriği doğrudur aynen tekrar ederim burada.

“Kısa ve öz şekilde belirtecek olursak motorların hava girişini sağlayan sistemin tamamen buzla kapalı olduğuna ve bu yüzden ‘ içeriye hava giremediğine ilişkin herhangi bir bulguya ve bu yüzden oluşan herhangi bir teknik arızaya rastlayamadık bu şekilde raporumuzu düzenledik” dedi.

Beyanı okundu. Yemini yaptırıldı. İmzası alındı.

18 Haziran 1996 günü saat 09.30'da, Ankara 13. Asliye Hukuk Mahkemesi'nde yukardaki ifadeyi veren, Kara Kuvvetleri Komutanlığı Kara Havacılık Okulu Erkan Başkanı Pilot Albay Erdal Özden'den başkası değildi.

Mahkeme tutanaklarına soyadı Özben olarak geçen Albay Özden'in ifadesi, Jandarma Genel Komutanı Org. Eşref Bitlis'in ölümüne ilişkin devletin resmi açıklamalarını tümüyle geçersiz kıldı. Uçağın enkazı üzerinde yapılan incelemede, “buzlanma” gerekçesini

doğru kılacak bir bulguya ya da bir “teknik arıza” belirtisine rastlanmadığı, mahkeme tutanaklarına böyle geçti.

Emir komuta zinciriyle örtülen gerçek, yargı kanalıyla su yüzüne çıkıyordu.

Uçağın düşüşünü araştıran tek uzman subay olan Albay Özden’in resmiyet kazanan ifadesiyle, Orgeneral Eşref Bitlis suikastını açığa çıkarmada önemli bir kilometre taşı dönülmüş oldu.

Hukuk Planında Zorlu Mücadele

Eşref Bitlis suikastını ortaya çıkarmak için, sivil kesimde iki ayrı kanaldan mücadele yürütüldü. Biri, basın yoluyla kamuoyunu harekete geçirme çabasıydı. Bu yöntem önemli başarılar kazandı. İkincisiyse yargı kanalını zorlamaktı. Zorlamak sözcüğünü bilinçli seçiyoruz. Genelkurmay’ın soruşturmayı örtbas etme kararıyla birlikte askeri yargının da önü tıkanmış durumda. Kara Kuvvetleri Askeri Savcılığı’nın hukuka aykırı takipsizlik kararının bu emir komuta zincirinin parçası olduğunu,

3. Bölüm’de ayrıntılarıyla açıkladık. Takipsizlik kararı karşısında hukuk planında yapılacak iki girişim vardı. Bir üst mahkemeye itiraz ve soruşturmanın yenilenmesi için Milli Savunma Bakanlığı’na başvuru. Her ikisi de yapıldı. Emir komuta zincirinin duvarına çarpıldı.

Muhasara ne kadar muhkem olsa da azmettikten sonra bir çıkış noktası bulunabiliyor. Bulundu da: Uçağı satan Amerikan şirketi aleyhine tazminat davası açıldı. Resmi açıklamaları tuz buz eden Kara Havacılık Okulu Erkan Başkanı Pilot Albay Erdal Özden’in ifadesi de, bu dava sayesinde alınabildi.

2. Pilot Yüzbaşı Tuğrul Sezginlerin ailesi tarafından, uçağı satan Beechcraft şirketi aleyhine Ankara 13. Asliye Hukuk Mahkemesi’nde açılan dava, Bitlis’in uçağının kaza değil, sabotaj sonucu düştüğünü kanıtlamada çok önemli bir işlev gördü. Bu zorlu mücadelenin nasıl başladığını, uçağın 2. Pilotu Yüzbaşı Tuğrul Sezginler’in ablası Saime Sezginlerin ağzından 9. Bölüm’de aktardık. Emir komuta engelini aşmada hukuk mücadelesinin başkahramanıysa Avukat Nusret Senem. 22 yıllık hukukçu Senem ile kitap için yaptığımız görüşme şöyle:

Av. Nusret Senem’le Görüşme:

“Sabotajı Belgeledik, Sıra Failleri Bulmada”

Soru: Kaç yıllık hukukçusunuz. Bu süre içinde siyasi sonuçları açısından bu kadar çetrefil olan başka bir davada bulundunuz, mu? Bir tabunun kapağını açma girişimi olan bu davayı neden üstlendiniz?

Senem: Bizde hukukçu, herhangi bir hukuk fakültesini bitirdiğiniz zaman edindiğiniz bir sıfattır. Bu anlamda bakarsak 22 yılımı doldurmuş sayılabiliriz. Ancak savunma mesleğini, avukatlığı hukukçuluğumuzun başlangıcı olarak kabul edersek 19 yılımızı doldurmak üzereyiz.

Bu mesleğe fiilen başlamam Kahramanmaraş Katliamı davasıylaadır.

Siyasi sonuçları bakımından her biri bence çok farklı, ancak, birbirinden önemli çok sayıda davada savunmanlık yaptım. Müdahil vekilliği görevinde bulundum.

Örneğin Kahramanmaraş Davası'nda ölenlerin, yaralananların vekiliyim. MHP hakkında 1980'de açılan, Türkeş ve arkadaşlarının yargılandığı davada müdahil vekili ve itirafçı sanıkların savunmanıydım.

TİKP davasında Doğu Perinçek ve arkadaşlarının vekili olarak görev yaptım.

Sosyalist Parti kurulur kurulmaz, Anayasa Mahkemesi'ne açılan kapatma davasında vekillerdendim. En son Sivas'ta şeriatçı kalkışma sonucu katledilen 35 aydın ve sanatçımızın yakınlarının vekili olarak bu davayı izliyorum.

Hiç şüphesiz Eşref Bitlis'in ve diğer dört subayın yaşamını yitirmesi ile sonuçlanan olay da, sonuçları bakımından bir hukukçu için ideal bir davadır. Bu davayı 4 yıldan bu yana savunman olarak yürütüyorum.

Bu dava, sorunuzda da belirtildiği gibi, bir tabunun kapağının açılması çabası olarak da nitelenebilir.

Neden üstlendiğime gelince; her şeyden önce avukatım. Bana gelmiş bir davayı meslek ahlakına, Cumhuriyetle kazandığımız temel değerlere, ülkemizin bağımsızlığına zarar vermemesi kaydıyla ve hukuk bilgimin de elvermesi halinde reddetmem. Bunlar haricinde hiçbir olumsuz etken kararımda etkin olamaz.

Bu davada da, gerçeğe ulaşmamızın karşısında çok önemli engellerin bulunduğu bilincindeyim. Olayda çok önemli kuşkuların olduğu inancına varmamız, üstlenmek için yeterli oldu.

Müvekkillerim bana başvurduğunda, ceza soruşturması, KKK Askeri Savcılığı tarafından Takipsizlik Kararı verilmesi suretiyle sonuçlandırılmıştı.

Uzun yıllar sıkıyönetim mahkemelerinde ve diğer askeri mahkemelerde savunma görevi yaptığım için, zorluklarını iyi bildiğim bir sorun karşısında olmama rağmen, konu bir tabuya dokunmak olsa da üstlenmemeyi doğru bulmadım. Benim için önemli olan, müvekkillerimin işi sonuna kadar götürmekteki kararlılığıdır. Bu da onlarda fazlasıyla mevcuttu. Çok değer verdikleri bir yakınlarını kaybetmiş olmakla beraber aradıkları, sadece gerçektir. Gerçeğin peşinde koşmak kadar mutluluk verici bir şey tanımıyorum. Bu, her zorluğa değer.

Ceza Hukukunda Faraziye ile Hüküm Verilmez

Soru: Eşref Bitlis'in uçağının kaza sonucu düşmediğini hukuk planında açığa çıkarmak için ne gibi girişimleriniz oldu ?

Senem: Başvurulan sıralamadan önce bir noktanın açıklanmasında yarar var.

Müvekkillerim bana, takipsizlik kararını ve uçağın buzlanmadan düşmesi iddialarını değerlendiren çelişkili iki adet rapor getirdi.

Raporlardan birinde uçağın motorlarında kalkıştan itibaren ani buzlanma meydana geldiği belirtilerek, düşme nedeni aşırı buzlanmaya bağlanıyordu.

Ancak bu raporu yazanların vardığı sonuç, tamamen akıl yürütme yoluyla faraziyeler üretilerek varılmış bir sonuçtu. Oysa Ceza Hukuku'nda faraziyenin yeri yoktur. Maddi, objektif kanıtlar aranır. Raporu yazanlar, CMUK'un bilirkişi olarak rapor vermeye yetkili kişilerde aradığı şartları, yasanın aradığı özellikleri taşımıyorlardı. Emir komuta ilişkileri içinde görevlendirilmiş kişilerdi. En önemlisi, bu kişiler, uçağın kalkış saatindeki meteorolojik verilere değil, kalkıştan 2 saat önceki bulut içinde buzlanma verileri içeren raporu, faraziyelerinin temel argümanı olarak kabul ediyorlardı. Açık bir usulsüzlük yapmışlardı.

Olayın kapatılmak istendiği yolunda önemli bir kuşkunun bir kanıtı karşısındaydık.

İkinci rapor ise, iki yabancı uzman ve KKK Kara Havacılık Okulu Erkan Başkan Pilot Albay Erdal Özden imzasını taşıyor ve uçak parçaları üzerinde yapılmış teknik bir incelemeyi içeriyordu.

Varılan sonuç ise, “motorlarda buzlanmanın pek muhtemel karşılanmadığıydı.” Askeri Savcılık, Takipsizlik Kararı’nda bu rapordan tek satırla söz etmemiştir.

Dosyanın kapatılmak istenmesi kuşkusunu yaratan önemli etkenlerden ikincisi de buydu.

Bu belgeler ve uçak düştüğü günden itibaren basında yayımlanan haberleri birlikte ele alarak davayı kabul ettik. Hazırlıklar yaptık. O güne kadar ulaşabildiğimiz bütün belgeleri topladık. Bazı pilotlarla konuştuk. Uçağın uçuş el kitabının buzlanmayla ilgili bölümlerini tercüme ettirip inceledik.

“Düşme nedeni buzlanmadır” denerek varılan sonucu çok kuşkulu bulduk.

Bu kanaate vardıktan sonra, eğer hukukçu iseniz işiniz kolaydır. Müvekkillerimi dinledikçe, birçok yol olduğu ortaya çıktı. Olayın üstüne gidebilirdik.

Takipsizlik Kararı’na itiraz ettik. Bazı müvekkillerime karar tebliğ edilmemiştir, bazılarının ise süreyi kaçırmış olması karşısında, kararı almayanlar açısından KKK Askeri Savcılığı’na itiraz dilekçesi verebilirdik. Öyle de yaptık.

Aynı anda diğeri bir usulü hakkımız olan yol da, MSB’nin bizzat soruşturmayı yenileme yetkisini kullanmasını talep etmektir. Oraya başvurarak soruşturmayı yenilemesini istedik.

Takipsizlik Kararı’na itirazımız, Jandarma Genel Komutanlığı Askeri Mahkemesi tarafından reddedildi.

Zamanın Milli Savunma Bakanı olan DYPTi Mehmet Gölhan, soruşturmanın yeterli olduğunu ve soruşturmayı yenilemeyeceğini bildirdi. İTÜ Uzay ve Havacılık Bilimleri Fakültesi öğretim üyelerinden oluşan heyetin hazırladığı bilirkişi raporundan sonra, Refahyol koalisyonu döneminde MSB’ye başvurumuzu yeniledik. Dönemin Milli Savunma Bakanı Turhan Tayan ile müvekkilem Saime Sezginlerle birlikte bir buçuk saatlik bir görüşme yaptık. Bu

başvurumuza, aradan 9 ay geçmesine rağmen henüz bir yanıt almadık.

Red Kararları Yanlıştır

Soru: Soruşturmanın devamı için yaptığınız başvurulara verilen redyanıtları için değerlendirmeniz nedir?

Senem: Her iki red kararı da bizi ikna etmemiştir. Dosyada mevcut olduğunu sonradan gördüğümüz belgeler karşısında bu kararlar kesin olarak yanlıştır.

Bu görüşümüzün sebebi şudur: Bizim taleplerimiz üzerine her iki yetkili makam, şüphesiz Askeri Savcılığın Hazırlık Soruşturması dosyasını celbederek incelemişlerdir. Fakat hazırlık dosyasını, Ankara 13. Asliye Hukuk Mahkemesi'nde uçağı satan Beechraft şirketi aleyhine açtığımız dava dosyasına celbettirerek inceledikten sonra, red kararlarının yanlışığını daha iyi gördük. Haklılığımız konusundaki inancımız pekişti.

Uçağın düştüğü gün hazırlanmış üç teknik astsubay ve iki subaydan oluşan bir heyetin hazırladığı raporun varlığını gördük. Uçağın buzlanmadan düştüğünü ileri sürüyorlardı. Genelkurmay'ın olay günü "buzlanmadan düştü" açıklamalarının kaynağı bu.

Bu raporu düzenleyen kişiler, 13. Asliye Hukuk Mahkemesi'nde talebimiz üzerine, 7 Mayıs 1996 tarihinde tanık olarak dinlendiler.

Bu kanaate, uçağın düşmeden önce havadayken son çare olarak yaptığı "hatve" değişikliği nedeniyle çıkardığını ileri sürdükleri bir sese dayanarak varmışlardı. Buzlanmanın hiçbir maddi bulgusunu tespit etmemişlerdi. Zaten böyle bir bulgu da yoktu.

Uçağın çıkardığı ileri sürülen sesi tespit etmeleri ve uçak kalktıktan 56 dakika sonrasına kadar hangi sesi çıkaracağını beklemeleri mantıki değildi. Enkaz incelemesine kadar uçakla ilgili bir görevleri de olmamıştı.

Red kararlarında bu rapora dayanılıyordu. Oysa bu rapor tamamen gerçektışı bir "ses" duyumuna dayalıydı. Uçağın Ankara üzerinde 6 400 fitte uçarken çıkardığı bir sesi, 810 kilometre uzakta Güvercinlik'teki karargâhta bina içinde görevli olanların duyması, fiziken olanaksızdı. Bu kişilerden başkası ses duymamıştı. Bu durum da ilginçti.

Ayrıca red kararları, dosyada, “uçağın motorlarında” buzlanma olmadığına ilişkin bir teknik raporu hiç nazara almıyordu.

Anlaşılan devlet, bu konuda hangi delil çıkarsa çıksın bir sonuca varmıştı ve asla bundan dönmek niyetinde değildi. Emir komuta zinciri içinde bir görüş ısrarla korunuyordu; “uçak buzlanma nedeniyle düşmüştür”. Uçağın düştüğü gün bir iki saat içinde bu sonuca varmak, ancak o günkü Genelkurmay’ın başarabileceği bir işti!

Buzlanma nedenini ileri süren ve Askeri Savcılığın itibar ettiği belge ise bilirkişi raporu değildi. Meteorolojik verileri saptırarak, buzlanma ihtimaline dayalı akıl yürütme yöntemiyle hazırlanmıştı.

Bu olgular kuşukumuzun temel nedenidir.

Ankara 13. Asliye Hukuk Mahkemesi’nde açılan dava, dört yıla yakın bir süredir devam ediyor. Dava, uçağın yapımcısı Amerikalı şirket hakkında açılan bir tazminat davası olmakla beraber, uçağın düşme nedenini, kusur durumunu tespit açısından önemlidir. Bizim için de tazminat değil, uçağın düşme nedenini belirleyebilmek en önemli ara amaçtır. Büyük ölçüde amacımıza ulaştığımızı söyleyebilirim. Bu dava sayesinde Askeri Savcılığın, olayla ilgili soruşturmaya ilişkin belgelerine ulaşabildik. Şimdi savcılığın yapmadığı şeyi yapma noktasına geldik.

Mahkeme, geçen yıl, dava dosyasını incelemek için uzman bilirkişilerin tayin edilmesi kararım verdi. Bu karar ışığında, İTÜ Uçak ve

Uzay Bilimleri Fakültesi’nin başında Prof. Dr. Nuri Yüksel’in bulunduğu öğretim üyeleri konuyu incelediler. Verdikleri rapor kamuoyunda büyük yankı yaptı. Vardıkları sonuç, uçağın pilotaj hatasından düşmediği, buzlanma iddiasının gerçekdışı olduğu, uçak motorlarında yapım hatası bulunmadığı, sabotaj ihtimalinin ciddi olduğu şeklindeydi.

Dört yılın sonunda sabırla yürünerek varılan nokta son derece çarpıcıdır. Sabotaj iddiası iddia olmaktan çıkmış, önemli delillerle kanıtlanmıştır. Failerini bulma aşamasına varmış bulunuyoruz. Ancak ceza soruşturmasını açmak zorunda olan makamların, yapılan başvurularımıza rağmen suskunluğunu hâlâ sürdürüyor oluşu hukuk

adına esef vericidir. Biz önünde sonunda ceza soruşturmasının açılmak zorunda olduğunu biliyoruz. Bu noktaya varacağız.

“Ölüer Konuşmaz”

Soru: Davayı üstlenme kararınızdan bu yana, Milli Savunma Bakanlığı, Jandarma Genel Komutanlığı, Kara Kuvvetleri Komutanlığı ile ya doğrudan ya da mahkeme aracılığıyla ilişki içine girdiniz. Adı geçen kurumların bu davada gerçeğin ortaya çıkması için üstlerine düşeni yaptığı kanısında mısınız?

Senem: Hayır. Özellikle Milli Savunma Bakanlığı'na soruşturmayı yenilemeleri konusunda dilekçe verdiğimiz zaman üst rütbeli bir Kurmay Subay'dan dinlediklerimiz tüylerimizi diken diken edecek nitelikteydi. Hatırladığım kadarıyla söyledikleri şöyleydi:

“Bu başvurulardan bir sonuç çıkmaz. Uçak kazalarında genellikle pilotlar suçlanarak olay kapanır. Soruşturmayı görevde olanlar aleyhine devam ettirerseniz birçok insanı görevden aldıracaksınız, terfileriyle oynayacaksınız, sıkıntılar yaşanacak. Ben bu olayı iyi biliyorum. Bu olay da böyle kapatıldı.”

Bunun üzerine yanımızda bulunan müvekkilem Saime Sezginler tepki göstererek, “Ölüer konuşmaz değil mi?” dedi. Subay'ın cevabı “evet'ti.

Milli Savunma Bakanlığı son başvurumuzu, soruşturmayı açma emri vererek kabul etmek zorundadır. Yasal sorumluluğu bunu gerektirmektedir. Ancak sessizliğini hâlâ bozmamaktadır.

Kara Kuvvetleri Komutanlığı Savcısı Görevini Yapmadı

Kara Kuvvetleri Komutanlığı ile doğrudan temasımız olmadı. Ancak Mahkeme'ye yeterince yardımcı oldular. Belgeleri gönderdiler.

Fakat, KKK Askeri Savcılığı, soruşturma dosyasının tam bir örneğini mahkemeye önce göndermedi. Kritik birçok belgeyi dosyadan çıkararak eksik fotokopiler gönderdi. Bunu kabul etmeyip ikinci kez Mahkeme kanalı ile tamamını göndermesi talebimiz kabul edilince de, dosyanın fotokopisinin taraflara verilmemesi kaydıyla tamamını gönderdi. Oysa içinde gizli belge yoktu. Ayrıca yasalarımız, böyle bir isteğin hukuka aykırı olduğunu söylemektedir. Neyin gizlenmesi peşinde oldukları kanımca yeterince açıktı. Yapması gerekenleri yeterli yapmadığı açığa çıkıyordu.

Bu olayda soruşturmayı yürütmekle yetkili olan, KKK Askeri Savcılığı'dır. Ancak görevini yeterince yerine getirdiği söylenemez.

Her şeyden önce uçağın düşme nedenini belirlemek için Askeri Ceza Muhakemeleri Kanunu'nun kendisine verdiği görevleri yerine getirmemiştir. Bütün güçlü şüphelere rağmen, çelişik raporlara, faraziyelere itibar etmiş, dosyayı ehil bilirkişilere göndermemiş, görevini en hafif deyimle ihmal etmiştir.

Önemli bir tanığın söylediklerini görmezden gelmiş, basında çıkan haberlere rağmen, olay gecesini olay yerinden geçen pilot kıyafetli bir astsubayın kim olduğunu araştırmamıştır. Hazırlık soruşturması dosyası ve takipsizlik kararını okuyanların kolaylıkla tespit edebileceği gibi, esas gayreti, olayı bir an önce kapatmaktan ibarettir.

Genelkurmay Başkanlığı ve KKK'lığı ise olay gününden itibaren buzlanmadan düştüğü şeklindeki açıklamaları ile dosyayı incelemekle görevli olan makamlara adeta talimat vermişler, soruşturmayla doğrudan ilgili makam olmamalarına rağmen, soruşturmayı bitmiş farzederek yönlendirmişlerdir.

Bu iki makam dosyanın kapatılmasının doğrudan sorumlusudurlar.

Onların açıklamalarının aksine soruşturmayı derinleştirecek, başka yönlerini ortaya çıkaracak Askeri Savcı ya da Askeri Kurul, ülkemiz gerçeklerini eğer biraz biliyorsak, yoktur.

Askeri Savcılık Tahrifat Yaptı

Soru: Askeri Savcılık, davayı kapatma kararının ekinde yer alan uçak şirketi ve motorları satan şirketin uzmanlarıyla Kara Havacılık Okulu Erkan Başkanı Albay Erdal Özdenin imzasının olduğu ortak raporu neden parçalama gereği duymuş? Askeri Savcı'nın ABD'li uzmanların buzlanmayı yalanlayan değerlendirmelerine, yetkili bir Türkiyeli subayın ortak olmasının üstünü mü örtmek istiyor?

Senem: Değerlendirmeniz doğrudur. Ancak başka bir yönü daha vardır. Biz KKK Havacılık Dairesi'nden uçağın düşmesiyle ilgili raporların, Türkçe metinlerini ve İngilizce asıllarını isteyinceye ve bunlar Ankara 13. Asliye Hukuk Mahkemesi'ne ulaşıncaya kadar, uçağı ve motorları satan şirketlerin yetkililerinin enkaz üzerinde yaptığı incelemeyi ayrı bir rapor olarak biliyorduk.

Oysa belgeler gelince gördük ki, bu belgenin bir de ön analiz bölümü var. Bu bölüm de diğeriyle birlikte hazırlanmıştır. Altındaki KKK Havacılık Okulu Erkan Başkanı Albay Erdal Özden imzası yalnız değil. Bu değerlendirmenin altında iki teknik yabancı uzmanın da imzası mevcuttur.

Bizce bu raporun bölünmesi ve Askeri Savcılık dosyasında, bu bölünmüş halinin fotokopisinin bulunması ilginçtir. Bu tahrifatı Askeri Savcı'nın yaptığını sanmıyorum. Başka bir suç odağı tarafından yapılmış olmalıdır. Yapılan tahrifatla, raporu Askeri Savcı'nın da önemsememesi amaçlanmış olabilir. Çünkü bu ön analiz bölümünde, "motorların incelenmesi sonucu sıcak kısım tehlikesine rastlanmadı, fakat çarpma sonucu yüksek güç gözlemlendi. Dolayısıyla çarpma anında motor hava girişinin buzla kaplanması ve kompresör buz yutma durumu pek muhtemel karşılanmamaktadır" şeklindeki değerlendirmenin önemsiz hale getirilmesi amaçlanmıştır.

Oysa bu raporu hazırlayan heyet, olay yerinde ve enkaz üzerinde ciddi diyebileceğimiz tek incelemeyi yapan heyettir. Bu yöntemlerle hazırladıkları rapor gözlerden kaçırılmış oluyor.

Hangar Nöbetçisinin Bir İfadesi Kayıp

Soru: Kovuşturmaya Yer Olmadığı Kararı 'nı veren KKK Askeri Savcısı Yüksel Ferah'ın uçağın düşmesinden bir gün sonra aldığı ifadelerden birisi çok dikkat çekici. 16 Şubat günü uçağın bulunduğu hangarın nöbetçilerinden Ordonat er Tahir Metin, ifadesinde 19.30'aa astsubay olduğunu tahmin ettiği bir kişinin hangardan havacılık okuluna doğru gittiğini gördüğünü ve bunu çok garip bulduğunu belirtiyor. Soruşturma evrakında Askeri Savcılığın söz. konusu olağandışı olayı araştırdığına ilişkin bir bulgu yok. Bu olayın aydınlığa kavuşturulması gerekmiyor mu ?Siz bu konuda herhangi bir girişimde buldunuz mu ?

Senem: Biz ceza soruşturması esnasında neler olduğunu anlayabilmek için hazırlık dosyasına ulaşmayı, dava stratejimizin önemli bir unsuru olarak işin başında belirledik. Takipsizlik karan ile sonuçlanan dosyaya KKK Askeri Savcılığı'nda ulaşmamız, soruşturmanın gizli olması nedeniyle mümkün değildi.

Bunu sağlamak için Amerikan şirketi aleyhine tazminat davası açtık ve mahkeme kanalıyla yukarıda izah ettiğim şekilde hazırlık

dosyasını elde ettik.

Ancak bu safhada, tanığın varlığından haberdar olabildik.

Askeri Savcılık, bu tanığın ifadesinde ileri sürdüğü çok önemli bulduğumuz konuda bir araştırma yapmamıştır. Geçenlerde Show TV”de bu tanık açıklamalar yaptı. Yetkililer iki kez ifadesine başvurmuşlar. Ancak dosyada tek ifadesi var. Olayın kapatılması çabasının bir gerçek olduğunun dikkate değer bir kanıtı da budur.

Bu tanık, tazminat davamız açısından değil de ceza soruşturmasının yenilenmesi açısından önemlidir. Uçağın buzlanmadan düşmediğini yetkili bilirkişiler saptadıktan sonra bu noktaya geldik. Gerekli girişimlerde bulunduk. Sonuç alacağımızı da kuvvetle umuyorum.

Örtülü Ödenekten Usulsüz Harcama Belgelendi

Soru: Şehit Kara Pilot Yüzbaşı Tuğrul Sezginler’in yakınlarının Başbakanlığın ev bağışından mahrum edilmesini neye yoruyorsunuz? Bu ayrımcılığı ortadan kaldırmak için girişimlerinizin sonucu ne oldu?

Senem: Başbakanlık, olaydan hemen sonra cenazeler defnedilirken bütün şehit yakınlarına örtülü ödenekten bedelleri karşılanarak birer ev verilmesini kararlaştırmıştır.

Bu işlem yürütülürken, Pilot Yüzbaşı Tuğrul Sezginler’in yakınları ayrı tutularak, diğer dört aileye birer ev satın alınarak verilmiştir.

Eşitsiz işlem yapılması karşısında, olayın maddi yanı ile hiçbir şekilde ilgilenmeyen müvekkillerimi, bu olayın üzerine gitmeye ikna ettim.

Bu eşitsiz işlemin askeri makamlardan, yani ceza soruşturmasıyla ilgili bulunan makamlardan kaynaklandığını saptadık. Üstüne gittik.

Husumet makamı Başbakanlık olduğu için, Danıştay’da, işlemin iptalini istedik. Danıştay 10. Dairesi, bu eşitsiz işlemi iptal etti. Örtülü ödeneğin kullanılması açısından da bazı objektif kıstaslar bulunduğunu açıkladı. 1930’lu yıllarda yürürlüğe konan Muhasebei Umumiye Kanunu’nun günümüz modern devletinde krallara bile tanınmayan harcama yetkisini savunmak abestir. Nitekim, Örtülü Ödeneğin nasıl amaç dışı çete faaliyetlerinde, komşu ülkelere darbe tezgâhlarında kullanıldığını, faili meçhul cinayetlerde kullanılan silah alımlarında harcadığını başbakanlar söylüyor. Böyle bir harcama

yetkisi kesinlikle kaldırılmalıdır. Davamız bu gerçekleri ortaya çıkarmıştır. Örtülü Ödenek'in "gönül hazinesi" olmadığını kanıtlamıştır.

Örtülü Ödenek'in Parsadan gibi kişilere usulsüz olarak aktarılması iddiaları yönünden de önem taşıyan bu karar, son derece önemlidir.

Başbakanlık bu kararı temyiz etmişti. Dosya temyiz incelemesi de geçtiğimiz aylarda sonuçlandı. Danıştay İdari Dava Daireleri Genel Kurulu, Danıştay 10. Dairesi'nin kararını onadı.

Onanan bu kararın uygulanması ve eşitsizliğin giderilmesi yönünde yaptığımız başvuruya Başbakanlık cevap vermedi. Bunun üzerine Orgeneral Eşref Bitlis'in yakınlarına verilen evin değerini tespit ederek tazminat davası açtık. Bu dava ise Danıştay'da yürümektedir. Sonuç aşamasındadır.

Söz konusu davayı da kazanarak, Başbakanlığı eşit işlem yapmaya mecbur kılacak bir sonuç alacağımızı umuyorum.

Yargıç Baskıyı İtiraf Etti

Soru: 13. Asliye Mahkemesi'nde süren davanın 15 Mayıs 1997 tarihli duruşmasında reddi hakim talebinde bulunmanızın nedeni neydi?

Senem: Ankara 13. Asliye Hukuk Hakimliği, tarafların karar verilmesi isteğinin aksine ve gerekçesini de belirtmeden, dosyanın yeniden başka bir heyete, bilirkişi incelemesi yapması için gönderilmesine karar vermiştir.

Bu karar, Hakimliğin yeterli inceleme yapmadığını, dosyadaki bilgi ve belgelere göre ara karar oluşturmadığını ortaya çıkarmıştır.

Ara kararda belirtilen ODTÜ "Havacılık Bölümü" ve "Uçak Motor Makinesi Bölümü" mevcut değildir.

Hakimliğin, ODTÜ'de mevcut olmayan iki afaki bölüme dosyamızı göndermeye karar vermesi, davamızı gereksiz yere uzatacaktır. Dosyadaki belgeye rağmen, bu maddi hatanın yapılmaması gerekirdi.

ODTÜ'den 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 çabalan

bulduğunu, verilen ara karara uyulması gereğini kendilerine söyledik. Sayın Hakim bunun üzerine, Avukat Mehmet Cengiz'in de tanık olduğu şu cümleleri dile getirdiler: "Üzerimde ağır baskı var. Bilirkişi raporu hatalı, benim kanaatimce bu uçak pilotaj hatasından düşmüştür. Pilotlar planör uçuş'u ile inebilirlerdi, bunu yapmamışlardır. Güvendiğim bir pilot arkadaşım ile konuştum, böyle söylüyor, bilirkişi olarak bir pilot şart."

Bu sözleri karşısında artık bu davaya bakması mümkün değildir. Kendi ifadelerinden de anlaşılacağı gibi, bazı karanlık güçler tarafından kendisine baskı yapıldığı ortaya çıkmıştır.

Dosya ikinci defa bilirkişiye gidiyor. Son bilirkişi heyetine, Anadolu Üniversitesi'nden mahkeme yargıcının "özel tanıdığı" olduğu kendisince ifade edilen Prof. Dr. Hidayet Buğdaycı, usule aykırı şekilde dahil edildi. Bu noktaya itirazımızla birlikte bilirkişi ücretini yatırdık, dosya bilirkişiye gitti.

Davamızda her aşamada hukuk dışı etkilerle karşılaştık. Bu etkileme çabalarını böylesi büyük bir olayda olağan karşılamak gerekir. Önemli olan, sayın bilirkişi heyetinin böyle etkilere prim vermemesidir. Böyle olacağına da inanmak istiyorum.

"Devlet Sırrıdır" Denerek Örtülemez

Soru: Eklemek istediğiniz bir başka nokta var mı ?

Senem: Erbakan 27 Aralık 1993te, bu olayın Çekiç Güç tarafından tertiplendiğini açıklamıştı. Bu açıklamalarının kaynağı olarak MİT'i göstermişlerdi. Demek ki, devletin istihbarat arşivlerinde bu sabotajın bilgileri mevcuttur. İşçi Partisi Genel Başkanı Doğu Perinçek de, Erbakan'ın ifade ettiği gibi, olayın Çekiç Güç ve CIA'ya mensup kişilerce kararlaştırılıp bazı Özel Harpçi kişilerce gerçekleştirildiğini isimler vererek açıklamış, Genelkurmay Arşivi'nde faille ilgili sorgulama bandı bulunduğundan söz etmiş ve belgelerini TBMM Susurluk Komisyonu'na vermişti.

Artık belgelenmiş kabul ettiğimiz sabotaj olayının faillerinin bulunması ve cezalandırılması, ülkemiz üzerinde oynanan oyunların açığa çıkarılması, def edilmesi noktasındayız. Bunu da başaracağımıza inanıyoruz.

Ola ki, bütün Türkiye'nin bildiği belgelerden, bilirkişi raporundan, ceza soruşturmasının yenilenmesi beklentisinden, sorumluların

ortaya çıkması talebinden, yetkili makamların henüz haberi yoktur. Biz resmi talepte bulunarak haberleri olmasını sağlıyoruz. Bu talebimiz ile ülkemizin bağımsızlığı ve güvenliği bakımından son derece önemli olan bir sabotaj olayının aydınlanmasını istiyoruz. Bu olayın üstü “devlet sırrıdır” denerek rtlemez. Son günlerde ortaya çıkan kimi gerçekler, bu olayın da devlet içindeki CIA ile bağlantılı çeteler kullanılarak gerçekleştirildiğini gösteriyor. Olayın üstündeki perdeyi aralamak için bir hukukçu olarak çaba sarf ediyorum. Kamuoyunda, bu konuda çok yoğun spekülasyonlar, iddialar, itiraflar var. Sanırım olayın aydınlanmasında, gerçeğin ortaya çıkmasında büyük siyasi yararlar var. Bu abaya katkıda bulunan herkese teşekkür ederiz. Özellikle Aydınlik gazetesinin ve sizin abanız takdire değer.

ON BİRİNCİ BÖLÜM BELGELER

 nemli Belge

Bu bölümde Orgeneral Eşref Bitlis suikastını ortaya koyan  belgeye yer veriyoruz. Birinci belge, Kara Kuvvetleri Komutanlığı Askeri Savcılığı’nın 5 Mayıs 1993 tarihli Takipsizlik Kararı, Genelkurmayın olayı örtbas etmek için başvurduğu çabalarının tümünün bir zeti.

İkinci belge, İstanbul Teknik Üniversitesi Uzay ve Uçak Bilimleri Fakültesi ğretim üyelerince hazırlanan 4 Kasım 1996 tarihli Bilirkişi Raporu. Rapor, Genelkurmay’ın tezlerini teker teker rtyor. Tarihi öneme sahip.

nc belge, Orgeneral Bitlis’in uçağının 2. pilotu şehit Kurmay Yzbaşi Tuğrul Sezginlerin ailesi adına Avukat Nusret Senem’in Milli Savunma Bakanlığı’na, soruşturmanın sürdürülmesi istemiyle verdiği “22 Ocak 1997” tarihli dilekçe. Avukat Senem’in kapsamlı araştırması sonucu hazırladığı dilekçe, tüm gelişmeleri özetliyor ve hkmetin sorumluluğunu belirtiyor.

Belge 1: Kara Kuvvetleri Komutanlığı Askeri Savcılığı’nın Takipsizlik Kararı

T.C.

KARA KUVVETLERİ KOMUTANLIğI ASKERİ SAVCILIğI
ANKARA

5 Mayıs 1993

Evrak No: 1993/291 Esas no: 1993/273 Karar no: 1993/239

KOVUŞTURMAYA YER OLMADIĞI KARARI

OLAY: Kara Kuvvetlerine ait 10011 numaralı BEEHCRAFT SÜPER 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

(Yirmidokuzmilyarbeşyüzaltmışikimilyonyedyüzaltmışdörtbin) 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 yolcu.

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

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

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

5. Emin ÖNER, Mustafa/Zekiye oğlu, 1954 Sivrihisar doğumlu, Tek.Kd. Başçavuş (974/67) 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 BEEHCRAFT 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 (ILS) 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'nde meydana gelen ikinci ve üçüncü derecede yanıkların 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, 20 ARALIK 1991 tarihinde 901 nci Hava Aracı Ana Depo ve Fabrika Ko

mutanlığı 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, MÜRTEDE 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 FlightSafety 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 soruşturmaya 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 yer

lerinde 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 yakıtla 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 istiharata 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 olmasalar 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'nın (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, uçakta 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 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” şeklinde açıklanmaktadır. Netice ve karar bölümünde ise kazanın % 30 muhakeme faktörü ve % 30 Kul

lanma 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. Başkanlığınca Kuvvet Komutanlığına, Kuvvet Komutanlığınca 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 şartlan

elverdiği takdirde göreve çıkılacaktır. 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. Uış. Grup Komutanı, Okul Erkan Başkanı ve diğer pilot ile birlikte saat 12.00 civarında verilen uçuş öncesi birifinginde VIP yolcu 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 derece 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 zorlandıklarım gösterir hiçbir 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 olamayacağı anlaşılmıştır.

Uçağın motor, gövde pervane ile kanat ve kuyruk bölümlerine yönelik buz önleyici (Antiice) 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 can 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 birtakım 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 yolcu ile emir subayının ve PTT görevlisinin ölümüne, öncelikle yüksek oranda pilotaj faktörü ve 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

Belge 2: 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

Ankara 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 yazılarında 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. Zahit Mecitoğlu'dan müteşekkil üç kişilik bilirkişi heyeti teşkil olunmuştur.

OLAY

17.02.1993 günü mahalli saatle 12:19'da Ankara Güvercinlikten kalkış yapan, içinde zamanın Jandarma Genel Komutanı Korgeneral Eřref Bitlis'in de bulunduğu Beech Super King Air BE 200 çift motorlu turboprop (executive) uçağı kalkıştan 7 dakika sonra düşmüştür. İşbu hadise ile ilgili olarak ağılan tazminat davasının görölmesi sırasında kusur tesbiti için bilirkişi incelemesine ve yukarıda adı geçenlerin bilirkişi sečilmesinden sonra dosya ve ekleri tetkik edildi ve neticede aşağıda belirtilen mütalaa ve kanaate varıldı.

TESBİTLER

Uçağa Ait Bilgiler: (Janes 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 uçaklarının ileri bir versiyonudur. B200 uçaklarının ilk uçuşları 1980'de gerçekteşirilmifitir. Bu uçakların FAR Pt 23'e ilaveten FAR Pt 25'de belirtilen buzlanma gereklerini sağladığı 13 şubat 1973'de FAA tarafından sertifikalandırılmıştır. Mart 1981'de satışa arzedilen bu uçaklardan 1 Ocak 1992 tarihi itibariyle 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, 101, June 1982)

Uçağın iki adet Pratt & Whitney Canada PT6A42 türboprop motoru bulunmaktadır (Bkz. Ek 1 ve 2). Bu 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 egzozu.

Kanat ve yatay kuyruk hücum kenarı yüzeyleri (şişebilen botlarla) ve frenler motordan alınan hava ile buzdan korunur. Pervaneler, pilot 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 şişebilen 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.

Şişen botlar devreye girmezse bunları manuel olarak devreye sokma imkânı bulunmaktadır. Bu botlar üzerlerinde teşekkül eden 1,252,5 cm kalınlığındaki buzları kırabilirler.

Motorun kompresör giriş dudakları egzoz gazları ile otomatik olarak ısıtılırlar. Bu sistem için pilot kumandasına ihtiyaç yoktur. Kompresör hava giriş ağzındaki 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 motorlar için konulan 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.

Olavla ilgili Dosya Bilgileri:

- Uçak K.K.K.'liğinde 24.12.1991 tarihinde hizmete girmiş. Düştüğü tarihe kadarki hizmet süresi 2425 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 şikâyeti yoktur. (John Ward'ın raporu.)

- Dosyada Devlet Meteoroloji işlerinin mahalli saatle 9:30'da hazırlanmış hava durum raporu bulunmaktadır. Bu raporu bulut içi kuvvetli buzlanma bildirilmektedir. Ancak Devlet Meteoroloji İşleri Müdürlüğü'nün uçağın kalkış saati civarına ait bir raporu dosyada bulunmamaktadır. Yalnızca Erkan Başkanı Kr.Pl't.Kd.Alb. Erdal Özden imzalı ve mahalli saat 12:00'a ait bir rapor bulunmaktadır. Bu rapora göre Güvercinlikte hava sakin ve kar yağışlı, meydan sıcaklığı 2° C olarak bildirilmektedir. Ancak kaza kırımın 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 günü sabah 9:15 civarında hangardan çıkarılan uçak uçuş öncesi hayati kontrol işlemlerini yapmak üzere uçuş ekibince 2025 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.

- Tanık ifadeleri uçağın düştüğü mahalle sola yatık olarak alçaldığını, havada iken yanma veya infilak olmadığını, yere dikine çakıldıktan sonra alevler çıkıp infilak ettiğini göstermektedir.

- Pilotlar motorlarda arıza var ifadesini kullanmamışlar; buzlanmayı önleyici sistemlerin çalışmadığına dair herhangi bir şikâyette 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 Sezginlerin 1554 saatlik uçuş tecrübeleri vardır. Yaşar Erian 1984 yılından beri Güvercinlik'ten 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 özellikle 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 3040 cm yükseklikli demir paravan bulunmaktadır. Bu duvarla hangarın arası 1520 metre olup duvarın bir yanından öbür tarafına geçilebilme imkânı vardır.

Er Tahir Metin (16.2.1993 tarihinde 19:0020:00 arasında bu mahalde nöbetçi): "19:30 civarında, dahili kışlık kıyafetli, pilot bereli, astsubay olduğunu tahmin ettiğim, resmi bir şahıs Havacılık Okuluna doğru geçiyordu. Duru 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 mahalde 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; dolabın anahtarı uçuş ekibinde ve bakım teknisyeninde bulunmaktadır.

Diğer Şahitler

Pilot Yüksel Altıner (Kaza İnceleme Heyetinden): Düşmenin, motorda oluşan aşın buzlanma ve buz çözücü sistemin çalışmaması ne deniyle 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 arıza 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): Uçak Güvercinlik'ten havalandıktan sonra 5 dk (ifadenin daha aşağısında 34 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: inceleme 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.Ulş.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° C 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 uçtuğu zaman ikinci pilot olarak sağımda otururdu ve titiz bir arkadaş olduğu için buzlanma şartlarını tahmin ettiği anda benden önce uzanarak pervane buz önleyici düğmelerini açarak otomatik sistemi devreye sokardı... Kazadan önce motorlardan birinin arızalanarak

susmuş olabileceği ihtimalini 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 Corporation elemanı, Uçak Kazası Teftişçisi)

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

Erdal Özden. John Ward ve Thomas A. Berhe'in (Pratt and Whitnev elemanı. Hava Güvenlik Teftiscisi) Müşterek Raporu:

Motor elemanlarının hiçbirisinde çarpma öncesi anormallik veya çalışma tehlikesi belirtisi görülmemiştir. Yanma haznesi silindir gömleği 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 kompresör 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 yakıtın kontrol edilmesiyle ayarlandığı için, sıcak bölgelerdeki aksama hasar verecek bir aşırı ısı durumu ortaya çıkacaktır. Motorların incelenmesi sonucu sıcak kısım tehlikesine rastlanılmadı. Fakat çarpma sonucu ortaya çıkan yüksek güç gözlemlendi, dolayısıyla çarpma anında motor hava girişinin buzla kapanması ve kompresör buz yutma durumu pek muhtemel görülmeydi.

Bulunamayan Motor Parçaları

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

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

MÜTAALA VE KANAAT

Yukarıda yapılan tesbitlerin ışığında aşağıdaki mütaalalar 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 kontrolüne ihtiyaç olmaksızın devreye girdiği, pilot tarafından devreye sokulanlarda bir arıza olması halinde ikaz sistemlerinin mevcut olduğu,

c) Uçağın periyodik bakımlarının yapıldığı ve herhangi bir bakım şikâyetinin bulunmadığı,

d) Pilotların eğitilmiş 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 herhangi bir ısı yükselmesi tehlikesine maruz kalmış parçaya rastlanmadığı, veya motorlarda çarpma öncesi fonksiyonel bozukluğa delalet edecek bir işaretle karşılaşmadığı; 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 Müşterek Kanaat Raporunda ve KKK Kaza Kırım ve Uçus Emniyet Kurulu Müşterek Kanaat Raporunda buzlanmadan kaynaklandığı yolunda tahminler mesnetsiz kalmaktadır.

2 Pervanelerdeki buzlanma önleyici sistemin devreye sokulmadığı veya devreye sokulup arızalandığı kabul edilse bile 34 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 Müşterek Kanaat Raporunda ifade edilen radar verilerine göre uçağın uçuş yörüngesi bir fikir vermek üzere Ek 3'te çizilmiştir. Buna göre uçağın kalktıktan sonra meydan üzerinde tur atıp kuzeye doğru yönelerek meydandan uzaklaşması 23 dakika içerisinde olmuştur. Bu sırada motorlarda bariz bir» anormallik yoktur (pilotların anormalliği bildirmeleri 4. dakikada olmuştur). Radar verilerine göre uçak daha sonra meydan üzerinden bir daha geçmemiştir. Bu da Kaza Kırım Heyetinden bazı şahitlerin uçak meydan üzerinden geçerken (3.4. veya 5. dakika) pilotların pervane hatvesini değiştirdiklerini işittikleri yolundaki ifadeleri ile çelişmektedir.

4 Bu oladaa pilotların kusurlu olduğunu gösterir herhangi bir delile rastlanmamıştır. KKK Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu Müşterek Kanaat Raporunda ve Anket Heyeti Müşterek Kanaat Raporunda ifade edilen senaryolar tahminlere istinat ettirilmekte 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 arzetmesine rağmen dosyada soruşturmanın bu doğrultuda derinleştirildiğine dair bir belge bulunamamıştır.

6 Motor santrifüj çarkı gibi bazı parçaların bulunamaması dikkat çekmektedir.

7 Motorlardaki sarsıntının çeşitli sebepleri olabilir. Ancak kaza sonrası yapılan inceleme sonuçlarından dosyada bulunan bilgilerle bir kanaate varma imkânı bulunmamaktadır. Anormallik ve sarsıntı şeklindeki net bilginin sebeplerini arızalı ve bulunamayan parçalarda

aramak gerekir. Mesela birinci kademe güç türbininin 16 palasının bulunamayışına firmanın uzmanı bir açıklama ge

tirmemiştir. Motorun çarpma sonrası çekilen fotoğraflarından bu türbinin çevresindeki muhafazanın parçalanıp dağıtmadığını 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 arızası ve sonuç olarak uçağın düşmesinde buzlanmanın etkili olduğunu gösteren yeterli ve tatminkâr delil yoktur.

2 Motor arızası ve düşme olayında pilotaj ve bakım hata ve kusuru bulunduğu dair delil/ler 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 irak 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

nur! A WKITNfcT CAKADA

ttMini Mitil

BEARİMOS

raMtut» »un

ROUO

Ninttia »un
IMttS!
flaVmjEs
KMClı* (IMU1J 10UM4S! C«U
«tOUCttft ttUMZ
ttâ« cau ift ramiimmiş Urrmf
(IHA ası
m_ (IUOtt 8UCT TO
cııııı» fcmaroMm
CAVI rint NCCSSC
us anıtı at w usr («coıraasM mr casi
SUIU IHI MCT locauransat rua»« Mine HoesMc
C3M*tf!!M mtr t* il
:o«. vasıı toacasseaı
suncı Hbismc arc ournmuM
ı i# % ■
(i i tf .
Ek 1: Motorun Akşamı
PRATT A «rtIITUCY CAMAUA
OkO<, TvıUftm*

U

At t'

••:» «*.ı

Ek 2: Akış Diyagramı

Esenboga

ANKARA •

Ek 3: Uçuş Yörüngesi

Belge 3: Av. Nusret Senem'in Milli Savunma Bakanlığı'na
Soruşturmanın Devamı İstemiyle Verdiği Dilekçe

MİLLÎ SAVUNMA BAKANLIĞI'NA

ANKARA

SORUŞTURMAYA DEVAM

EDİLMESİNİ İSTEYEN: 1) Hasan SEZGİNLER, Şehit Gönen Sok.

30/2 Maltepe/ANKARA

2) Kübra SEZGİNLER, aynı adreste.

3) Saime SEZGİNLER, aynı adreste.

VEKİLLERİ : Av. Nusret SENEM, Karanfil Sokak 3/34

Kızılay/ANKARA

DEVAM EDİLMESİ İSTENEN

SORUŞTURMA

ZANLILAR

KONUSU

: K.K.K.As.Savcılığı'nın 05.05.1993 gün ve 1993/273 E 1993/239 K.sayıli Kovuşturmaya Yer Olmadığı Kararına konu olan Orgeneral Eşref BİTLİS, diğer subay ve assubay personelin yaşamını yitirdiği uçak düşmesi soruşturması.

: Soruşturma sonunda ortaya çıkarılacak sabotaj sanıkları ve görevini kötüye kullanan azmettiren sabotaj eylemine iştirak eden diğer zanlılar.

: 353 sayılı kanunun 111. maddesi uyarınca tesbit edilecek zanlılar aleyhinde soruşturmanın devamına karar verilmesi isteğidir.

Açıklamalar:

17 Şubat 1993 tarihinde Jandarma Genel Komutanı Or. Eşref Bitlis ve Emir Subayı P. Alb. Fahir Işık'ı, Diyarbakır'a götürmek üzere

Güvercinlik Hava Meydanı'ndan saat 12.19'da havalanan VIP uçağı, yaklaşık 7 dakika sonra Ankara Posta İşleme Merkezi bahçesine düşmüş, Or.Gen. Eşref Bitlis, Alb. Fahir Işık, 1. Plot Bnb. Yaşar Erian, 2. Pilot Yzb. Tuğrul Sezginler ve uçak makinisti Asb. Bşçvş. Emin Öner yaşamlarını yitirmişlerdir.

Bu olay nedeniyle K.K.K. As. Savcılığınca soruşturma yapılmış, 5 Mayıs 1993 gün, 1993/273 Esas 1993/239 Karar sayılı Kovuşturmaya Yer Olmadığı Kararı verilmiştir. (EK: 1.)

Bu karardan sonra ortaya çıkan bazı deliller, As. Savcılık hazırlık soruşturmasının üstünkörü yapıldığını, Kovuşturmaya Yer Olmadığı Kararındaki gerekçenin aksine uçağın düşmesi değil, sabotaj neticesinde düşürüldüğünden söz edilmesi gerektiği ortaya çıkmıştır.

Kovuşturmaya Yer Olmadığı Kararı 16.08.1993 günü birkısım müvekkillerime tebliğ edilmiş olmakla beraber müvekkillerimi, bu karara süresinde itiraz etmemişlerdir. Birkısım yönünden süresinde vekilleri olarak tarafımdan yapılan itiraz (EK: 2) ise, Jandarma Genel

Komutanlığı Askeri Mahkemesi tarafından incelenmiş “Soruşturmanın usulüne uygun olarak ve eksiksiz yapılmış, uçağın sabotaj sonucu düştüğü’ne dair dosyada herhangi bir delil ve emarenin mevcut olmadığı, verilen kovuşturmaya yer olmadığı kararının dosya kapsamına uygun olduğu’na” denerek red edildi. (EK: 3.)

Kovuşturmaya Yer Olmadığı Kararı’na itiraz süresini geçirerek, bu hakkını kullanamayan müvekkillerim yönünden Milli Savunma Bakanlığı’na, 27 Ocak 1994 tarihli dilekçe (EK: 4) ile başvurarak, o güne kadar ulaşabildiğimiz bilgi ve sınırlı sayıdaki belgelen eklemek suretiyle soruşturmaya devam edilmesine 353 sayılı yasanın 111. maddesi uyarınca “emir verilmesini” talep etmiştik. Bizce o gün elde ettiğimiz bilgi ve belgeler dahi soruşturmanın devamına karar verilmesini gerekli kılmaktaydı.

Ancak o zamanki başvurumuza bizi ve müvekkillerimi hiçbir zaman ikna etmeyen Savunma Bakanı Mehmet GÖLHAN imzalı, 4 Mart 1994 tarihli bir yanıt verilmiştir. (EK: 5.)

Bu yanıtta Askeri Savcılık soruşturma dosyasının Milli Savunma Bakanlığı’nca incelendiği belirtildikten sonra;

“6. Olay günü düzenlenen Teknik Heyet Raporunda ‘Tırmanış sırasında oluşan buzların pervane balanslarını bozduğu ve her iki motorda da sarsıntı oluştuğu, uçağın alçak irtifada bulunması nedeniyle kontrolünün kaybedilerek yere vurduğu değerlendirilmiş, Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu Müşterek Kanaat Raporunda aynı değerlendirmeye iştirak edildiği görülmüştür.

“7. Üretici Firma temsilcilerinin raporu, uçak enkazı üzerinde, hasarın imkân verdiği ölçüde elde edilebilen parçaların incelenmesine ilişkin olup; kaza hakkında herhangi bir değerlendirmeyi içermemektedir.

“8. Belirtilen nedenlerle; soruşturmanın eksik ve usulsüz yapıldığına, uçağın sabotaj sonucu düştüğüne ilişkin dosyada herhangi bir bilgi ve belge bulunmadığı gibi, soruşturmanın noksansız olarak yürütüldüğü ve verilen kararın dosya içeriğine uygun olduğu anlaşıldığından, soruşturmaya devam edilmesi istemimiz kabule değer görülmemiştir” deniyordu.

Bu değerlendirmenin dosyada bulunan gerçeklerle bağdaşmadığını bilmemize rağmen yeni bir başvuruda bulunmayı yakın zamana kadar yararsız gördük. Fakat gerçeğin aydınlanması için inandığımız doğrultuda çalışmalara devam ettik. 1996 yılının son günlerine kadar yaptığımız çalışmanın neticesinde son derece önemli sonuçlar ve deliller ortaya çıkmıştır.

Bu sonuçları ve belgelerini sunuyoruz. Milli Savunma Bakanlığının artık soruşturmayı yenilemesi bir zorunluktur. Bizim çalışmalarımız haricinde, ortaya çıkan ifade ve iddialar da bunu gerekli kılmaktadır. Bugün geldiğimiz noktada Milli Savunma Bakanı'nın, bundan kaçınmaya kalkması düşünülemez. Bu olay aydınlanmalı ve sorumluları ortaya çıkarılarak kamuoyu tatmin edilmelidir. Bu olay, ülkemizin bağımsızlığı ve güvenliği ile doğrudan ilgili bir sorundur. Aşağıda değineceğimiz şekilde soruşturmaya saptırma çabaları ve dosyayı yeterli soruşturma yapmadan kapama çabaları artık kamuoyunca da bilinmekte ve tepki ile karşılanmaktadır.

A YENİ DELİLLER ORTAYA ÇIKMIŞTIR:

1 İstanbul Teknik Üniversitesi (İT) Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi ğretim yelerinden Oluşan Bilirkişi Heyetinin Raporu Uçağa Sabotaj Yapıldığının Yeni Delilidir:

Uçağın buzlanma nedeniyle düştüğünü ifade eden raporlar 17.02.1993 günü düzenlenen Teknik Rapor, K.K.K. Kaza Kırım Heyeti'nin Müşterek Kanaat Raporu, Anket Heyeti Müşterek Kanaat Raporudur. Bu raporlar ve onların içerdiği bazı faraziyeler üzerine bina edilen buzlanma savına dayanarak, Takipsizlik Kararı veren ve dosyayı kapatan As. Savcılığın kararı hukuka, gerçeğe aykırıdır.

Bunun kanıtı Ankara 13. Asliye Hukuk Mahkemesinde uçağı, Türk K.K.Komutanlığına satan BEEC CORPORATION aleyhine açtığımız davanın İstanbul'a gönderilmesi üzerine seçilen İstanbul Teknik Üniversitesi Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi ğretim yelerinden Prof. Dr. A. Nuri YÜKSEL, Prof. Dr. Oğuz BORAT, Doç. Dr. Zahit MECİTOğLU'dan oluşan Bilirkişi Heyeti'nin İstanbul 10. Asliye Hukuk Mahkemesi'ne sundukları 4 Kasım 1996 tarihli 1996/181 Talimat numaralı BİLİRKİŞİ RAPORU'dur. (EK: 6.)

Dosyada bulunan ve bugüne kadar dikkate alınmayan, tarafımızdan gösterildiği halde görülmek istemeyen, maddi kanıtları

bu bilirkişi heyeti görmüş ve değerlendirmiştir.

Çok çarpıcı sonuçlar ortaya çıkmıştır.

4 Kasım 1996 tarihli Bilirkişi Raporunun Netice bölümünü aynen aşağıya alıyorum. Bu bölüm uçağın yapılan bir sabotaj sonucunda düşmüş olduğunu, bir bilirkişi raporunda belirtilebileceği açıklıkta belirlemektedir. Daha ilerisini söyleyecek makam Yargıdır.

“Bu hususlar muvacehesinde

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

2 Motor arızası ve düşme olayında pilotaj ve bakım hata ve kusuru bulunduğu dair delil/ler mevcut değildir. Dolayısıyla davacılar murisi 2. pilot Tuğrul Sezginler ile kaptan pilot Yaşar Erian'ın kusurları yoktur.

3 Uçağın düşmesine yol açan motor anzasında 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 hatta fazla deforme olmamış görüntüsü karşısında sabotaj ihtimali gözden irak tutulmamalıdır.”

Bu sonuçlara bir ilave yapmaya gerek yoktur. Ceza soruşturmasını kapatanların dayandıkları bütün raporların uydurma olduğunu ortaya çıkarmıştır.

17 Şubat 1993 tarihinden bu yana ilk defa ceza veya hukuk usulü yasalarımıza göre görev verilen bir bilirkişi heyeti Eşref Bitlis'in uçağının düşmesi konusunda inceleme yapmış olmaktadır. Varılan sonuç sarsıcıdır.

Yıllar önce Takipsizlik Kararına itiraz ederken ve Milli Savunma Bakanından soruşturmanın devamına karar vermesini talep ederken dosyanın tarafsız bilirkişilere gönderilmesini ısrarla vurgulamıştık. Bu taleplerimizin ne kadar haklı ve yerinde olduğu ve bunu red edenlerin ise ne kadar hukuka aykırı davranmış olduğu anlaşılmıştır. Gerçeği araştırmaktan kaçınanların şimdi, ortaya çıkan deliller karşısında olaydaki sorumluluklarının hesabını vermek zorunda kalacaklarını umuyoruz.

MSB'lığı, ilk talebimizi red ederken ileri sürülen ve temel dayanak olarak gösterilen, olay günü düzenlenen "teknik rapor" konusunda İTÜ Bilirkişi Heyetinin görüşü şöyledir:

"Anket Heyeti Müşterek Kanaat Raporunda ifade edilen radar verilerine göre uçağın uçuş yörüngesi bir fikir vermek üzere Ek: 3'de çizilmiştir. Buna göre uçağın kalktıktan sonra meydan üzerinde bir tur atıp kuzeye doğru yönelerek meydandan uzaklaşması 23 içerisinde olmuştur. Bu sırada motorlarda bariz bir anormallik yoktur. (Pilotların anormalliği bildirmeleri 4. dakikada olmuştur.) Radar verilerine göre uçak daha sonra meydan üzerinden bir daha geçmemiştir. Bu da Kaza Kırım Heyetinden bazı şahitlerin uçak

meydan üzerinden geçerken (345. dakika) pilotların pervane hatvesini değiştirdiklerini işittikleri yolundaki ifadeleri ile çelişmektedir."

Asker kişilerin motorlarda sarsıntı olmasının tek sebebinin "muhtemelen" buzlanma olduğu yönündeki faraziyeleri, İTÜ Bilirkişi Heyeti Raporunun 6. sayfasında kesin olarak gerçek dışı bulmaktadır.

"Motorlardaki sarsıntının çeşitli sebepleri olabilir. Ancak kaza sonrası yapılan inceleme sonuçlarından dosyada bulunan bilgilerle bir kanaate varma imkânı bulunmamaktadır.

Anormallik ve sarsıntı şeklindeki net bilginin sebeplerini arızalı 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."

Bütün bulgular olayın sabotaj olduğunu kanıtlamaktadır. Artık bu sabotajın faillerinin tesbit edilmesi sorunu karşısındayız. Bunu kim tesbit edecektir. Elbetteki buna yetkisi olan makamlar bu işle görevli olan makamlardır. Eğer bu safhadan sonra daha önce olduğu gibi

bütün bulgular bir yana bırakılır soruşturma açılmaz ve olay kapatılmak istenirse o zaman buna yol açanların suçu ve tarih önündeki sorumluluğu büyük olur.

Nitekim Bilirkişi Heyetinden olan Sayın Prof. A. Nuri Yüksel, olayın önemi ve basınımızın ve medyanın üzerinde durması nedeniyle, olay hakkında, geçtiğimiz günlerde açıklamalarda bulunarak “Şimdi kalkıp uçak buzlanma yüzünden düştü dersin kargalar güler. Tamam devlet bunun nasıl olduğunu gizlemek lüzumunu hissedebilir. Buna hürmet ederim. Ama gösterilen kanıtlar çok akılsızca” diyerek dosyayı kapatma ve sabotajı gizleme davranışını eleştirmektedir.

Sayın Prof. A. Nuri Yüksel “Buzlanma olsa ve buzlanmayı engelleyen sistemler çalıştırılmasa bile uçağın 60 derecede 29 dakika uçabildiğim” belirterek buzlanma iddiasının ne kadar acemice ileri sürülmüş boş bir iddia olduğunu ifade etmektedir. (EK: 78; 16 Ocak 1997, Radikal, 19 Ocak 1997, Aydınlık.)

Bu değerlendirmeye uçak mühendisliği yapan bütün ilgililer de daha önce katılmışlardır.

2 Sabotajın Tanığı Nöbetçi Askerin İfadesi:

K.K.K. As. Savcılık hazırlık dosyasında dizi 70’de ifadesi bulunan olay tanığı Tahir Metin’in Askeri Savcıya verdiği 18.02.1993 tarihli ifadesinde;

“16 Şubat günü saat 19.00-21.00 arasında 5 nolu kulübe nöbetçisi idim. Saat 19.30 civarında dahili kıyışık kıyafetli, pilot bereli assubay olduğunu tahmin ettiğim resmi bir şahıs havacılık okuluna doğru geçiyordu. Duru ihtar ettim. Durdu parolayı ve işaretini sordum bildi. Parolayı bildiği için ve üniformalı olduğu için içimde şüphe uyanmadı.

“Soruldu: Ben dört aydır bu birlikte görevliyim, sık sık aynı yerde nöbet tutuyorum. Daha önce nöbet yerimizden yürüyerek geçen birini görmedim... Şahsın kolunda nöbetçi koluğu yoktu” denilmektedir. (EK: 9.)

As. Savcılık hazırlık dosyasına bakıyoruz. Bu önemli tanık beyanı doğrultusunda bir soruşturma veya araştırma yok. Bu ifade alınmış ve öylece kalmış.

Tanık Eylül 1996 ayında SHOW TV’de M. Ali Birand’ın yapıp sunduğu 32. Gün isimli programda açıklamalarda bulundu. Gördüğü kişinin bir assubay olduğunu olayı komutanlarına iki kez anlattığını

açıkladı. Bilindiği gibi kamuoyunda söylemezler çetesi denen grup içinde yer alan ve halen tutuklu bulunan iki assubay Güvercinlik hava alanında görevli kişilerdir. Olayın bu kişilerle ilgili boyutu var mıdır? Bu tanığın sözünü ettiğimiz beyanının SHOW TV'den is

tenmesini diliyoruz. Bu olguda sabotaj sanığına ulaşmak açısından önemle üzerinde durulmayı gerektirmektedir. Elbetteki bir önyargı ile sadece uçağın düşmesi nedeniyle doğan hazine zararını araştıran bir savcılığın bu gibi son derece değerli kanıtlara dayanarak olayı aydınlatmasını beklemek hayalcilik olurdu. Ancak bu safhadan sonra soruşturma yapılmak zorundadır.

3 CHP Milletvekili Heyetinin Raporu:

CHP İstanbul Milletvekili Ercan Karakaş, Sivas Milletvekili Mahmut Işık, Erzincan Milletvekili Mustafa Yıldız'ın hazırladıkları ve CHP Grup Başkanlığına sundukları, kamuoyuna açıkladıkları bu rapor 7.3.1996-10.3.1996 tarihleri arasında Van ve Hakkâri İllerinde yaptıkları incelemenin sonuçlarını içermektedir. Rapor nedeniyle Genelkurmay başkanlığı tarafından bu kişiler hakkında suç duyurusunda bulunulmuştur.

Söz konusu raporun 10. sayfasında Havargot kod Kahraman Bilgiç isimli kişi'nin "... biz kimleri öldürmedik ki; Eşref Bitlis, Tuğ. Gen. Bahtiyar Aydın'ı bile biz öldürdük" dediği açıklanmaktadır. (EK: 10.)

Bu rapor kamuoyuna açıklandıktan bir müddet sonra raporu hazırlayan üç milletvekili aleyhinde Genelkurmay Başkanlığı tarafından suç duyurusu yapıldı. Fakat aradan birkaç ay geçmeden raporda anlatılanların gerçek olduğu ortaya çıktı. Havargot kod adlı kişinin, bir kısım özeltim mensubu ile birlikte, resmi bir devlet kuruluşunda, kaçırdıkları bir kişinin yakınlarından fidye isterken suç üstü yakalandığı, diğer suç ortaklarının da yakalandığı kamuoyuna açıklandı.

Bu kişilerin, Abdullah Canan isimli şahsı öldürmekten ve eroin kaçakçılığı yapmaktan, diğer bazı fiillerden dolayı tutuklandıkları bilinmektedir. Sanıklar ile ilgili soruşturma halen Diyarbakır Devlet Güvenlik Mahkemesi Cumhuriyet Başsavcılığı ve Van Cumhuriyet Başsavcılığı tarafından yürütülmektedir. Ancak basında yakın zaman önce çıkan haberlere göre bu sanıklar ve yakalanmayan diğer resmi çete elemanları, tanıkları tehdit etmekte, delilleri yok etme çabasını

büyük bir pervasızlıkla sürdürmektedirler. (EK: 1119.01.1997, Cumhuriyet.)

Bu dosyada Eşref Bitlis'in uçağının düşürülmesi ile ilgili bilgi veya belgelerin bulunduğu anlaşılmaktadır. Dosyanın içindeki belge ve bilgilerin incelenmesi, bilgisi olan kişilerin bilgisine başvurulması gerekmektedir. Bu nedenle soruşturmanın yeniden devamına karar verilmesi faillerin tesbiti bakımından gereklidir.

4 Basın ve Televizyonlar Olayın Sabotaj Olduğu Konusunda Çok Ciddi İddialara Yer Vermektedir:

Günlük Aydınlik gazetesi yıllar önce bu olayın sabotaj olduğunu belirten, çeşitli yetkili kişilerin beyanlarına ve belgelere yer vermiştir. Bu belge ve beyanlar ekli olarak küpürler halinde bilginize sunulmaktadır. (EK: 12 Aydınlik Gazetesine ait çeşitli tarihlerde yayınlanmış 40 adet gazete küpürünü içeren dosya.)

Aydınlik Dergisi'nin 479. sayısı 25 Ağustos 1996 tarihli Kapak Haberi halen görev yapan bir general, askeri birlikteki makamında iki albayın önünde, kendisine yöneltilen soru üzerine sabotaj düzenleyenlerin adresini verdiğini açıklamaktadır. "Bitlis suikastında rol alan subaylar Özel Harp Dairesi'nden. Eşref Paşanın ölümünde rol oynayan Özel Harpçi subaylar şimdi Çiller'le beraber. Ölümü ABD'nin işi. O zamanki Genelkurmay yaptı, şimdi susuyor." (EK: 13.)

İşçi Partisi Genel Başkanı sayın Doğu Perinçek'in, TBMM Devlet İçindeki Çeteleri ve Susurluk'la Ortaya Çıkan Mafya, Polis, Siyasetçi İlişkisini Araştırma Komisyonuna sunduğu belgeler içinde bu konunun dile getirildiği bilinmektedir.

Bu belgelerin içinde sabotajı yapan kişilerden biri'nin daha önce Jitem'i kuran Jandarma Bnb. Cem Ersever olduğu, onun ise konuşacağı korkusu ile Susurluk kazasında ortaya çıkan Abdullah Çatlı tarafından Başbakanlık Poligonunda sorgulanarak öldürüldüğü belirtilmekte ve sorgulama bantının Genelkurmay İstihbaratı'nın arşivinde bulunduğu ifade edilmektedir. Daha da önemlisi bu sabotaja CIA ajanları ile birlikte bazı Çekiç Güç ve ABD yetkililerinin karar verdiği belirtilmektedir. İddialar son derece çarpıcı ve önemlidir. (EK: 14, Çiller Özel Örgütü, sh.363380.)

Yıllar önce bir açıklamasında sayın Başbakan Necmettin Erbakan'da "Eşref Paşanın Katili Çekiç Güç" şeklinde bir demeç

vererek olaydaki Amerika Birleşik Devletleri'nin rolüne parmak basmıştı. (27 Aralık 1993, Milliyet27 Aralık 1993, Aydınlık.) (EK: 1516.)

Ulusal çapta haber yayını yapan NTV isimli medya organınının 16 Ocak 1997 günlü 20.30 saatinde yayınlanan haber içinden programında sayın Profesör Nuri Yüksel sabotaj yapıldığı görüşünü daha ayrıntılı olarak görüntülü şekilde açıklamaktadır. Bu haber programda ayrıca sabotaja katıldıkları belirlenen bazı şahıslar hakkında son olaylarla bağlantılı şaşırtıcı iddialara yer verilmektedir. 16 Şubat 1997 günü saat 20.30 civarında NTV akşam ana haber bülteninde yayınlanan Eşref Bitlis Suikastı haberinin RTÜK'den getirtilerek incelenmesini talep ediyoruz.

Bu iddialar ve açıklamalar son derece ciddidir. Soruşturmanın devamına karar verilerek araştırılmalıdır.

Bütün bulgular uçağa sabotaj yapıldığını göstermektedir. Failler hakkındaki açıklamalar ciddi ve yoğundur. Bu iddiaların soruşturulmaması kuşklar yaratmakta ve devlete olan güveni, silahlı kuvvetlerin 5 kuvvet komutanından birisinin öldürülmesi karşısında duyarsızlık içine girmesi gibi algılanarak ona olan güvenini sarsabilir.

5 Yeni Delil Ortaya Çıkması Halinde Soruşturmanın Devamına Karar Vermek Yasa Gereğidir:

Ceza Muhakemeleri Usulü Kanununun 167. maddesi, Askeri Mahkemeler Kuruluşu ve Yargılama Yasası'nın 109111. maddeleri uyarınca, yeni deliller ortaya çıkması halinde savcılık Kovuşturmaya Yer Olmadığı Kararını geri alınabilir. Ya da itiraz sonucu kesinleşmiş bir takipsizlik kararı sözkonusu ise, yeni delil ortaya çıkması durumunda yeni bir soruşturma başlatabilirler. (Prof. Erdener Yurtcan Ceza Yargılama Hukuku, sh. 432).

Askeri yargıtay'ın bir kararı da aynı sonucu paylaşmaktadır.

“Savcılıkça yapılan koğuşturma üzerine verilen takipsizlik kararlarının kesin hüküm kuvveti yoktur. Savcılar bu konuda hataya düştüklerini anladıklarında, yeni bir koğuşturmaya başlayabilirler. Ancak savcılıkça verilen takipsizlik kararına karşı itiraz yoluna başvurulmuş ve bu karar kesinleşmiş ise, o halde ancak yeni delil ve olayın varlığı halinde yeni bir koğuşturma yapılması imkânı vardır.

Aksi halde önceki karar kesin hüküm kuvvetine sahiptir.” (As. yargıtay Drl.K. 3.12.1971 gün ve E.92K.91.)

Bu yasal düzenleme uyarınca K.K.K. As. Savcılığı kendiliğinden yeni bir soruşturma başlatabilir. Ancak olay tarihinden sonra yaptığı ve önyargılar ile soruşturmayı takipsizlikle sona erdirdiği için onun böyle bir soruşturmaya kendiliğinden başlayacağına ihtimal vermiyoruz. Bu nedenle şimdilik kendilerine başvurmadık.

Sorunun boyutlarının olağanüstü büyümesi karşısında siyasi bir makam olan Milli Savunma Bakanlığının soruşturmanın devamına karar vermesini talep etmeyi uygun bulduk. Milli Savunma Bakanı da talep olmadan soruşturmanın devamına karar verebilir. Nitekim Başbakanlık Teftiş Kurulu'nun Susurlukla başlayan soruşturma sonucunda düzenlediği raporda ortaya çıkan delilleri değerlendirmesi için Milli Savunma Bakanlığı'na bildirilmesine karar verdiğini basından öğreniyoruz. Bu şekilde bütün deliller bir makam tarafından değerlendirilmiş olacaktır.

Bu değerlendirme ve Milli Savunma Bakanlığı'na intikal eden diğer bilgi belgeler talebimiz vesilesiyle birlikte ele alınmalıdır. Önceki talebimiz doğru dürüst incelenmeden red edilmiştir. Bu talebimiz incelenerek sonuçlandırılmalıdır.

B ASKERİ SAVCILIĞIN HAZIRLIK SORUŞTURMASI, GERÇEĞİ ORTAYA ÇIKARMAK AMACIYLA YAPILMAMIŞTIR:

1 Hazırlık Soruşturması Zamanın Genel Kurmay Başkanı'nın Buzlanma Açıklamasının Gölgesi Altında Yapılmıştır:

19 Şubat 1993 tarihli günlük gazeteler Genel Kurmay Genel Sekreteri Tümgeneral Yaşar BÜYÜKANIT'ın 18.02.1993 tarihli açıklamasını yayınladılar. Bu açıklamanın zamanın Genel Kurmay

Başkanı, halen DYP Milletvekili Doğan GÜREŞ'in isteğini içerdiği açıktır. Bu açıklama ile ilgili 19 Şubat 1993 tarihli Sabah Gazetesinde (EK: 17) şöyle deniyor.

“Kalkıştan bir süre sonra, alınan hava raporuna rağmen, o an ve o bölgede beklenmedik şekilde ortaya çıkan yoğun buzlanma şartları sonucu motorlarda buzlanma ve bu sebeple de aşırı sarsıntı ve takat düşüşü meydana gelmiş ve pilotlar Esenboğa'ya mecburi iniş talep etmişlerdir.

“Belirlenen bazı emarelere göre (Motor sesindeki değişiklik) pilotların son çare olan pervane hatve değişikliğini yaptıklarını, ancak irtifa azlığından uçağın kontrolünün sağlanamamış olduğu ve kazanın bu nedenle meydana geldiği sonucuna varılmıştır.

“Bu sonuçlar, hava kuvvetleri komutanlığının ikinci bir heyeti tarafından da aynen teyit edilmiştir.”

Uçak 17 Şubat 1993 günü düşmüştür. Açıklama ise 18 Şubat 1993 günü yani bir gün sonrasındadır. 19 Şubat günlü gazetelerde yukarıdaki alıntı aynen yayınlanmıştır.

Olaydan bir gün sonra bu sonucun açıklanması, açıklama yapanlar açısından kuşku yaratan bir durumdur.

Bu kuşkuya sebep sadece bir gün sonra açıklama yapılmış olması değildir.

Yukarıda, son çare olarak “hatve değişikliği” yapıldığı ve “motor sesi değişikliği” iddiasının gerçek dışı olduğunu anlattık. Bu görüşümüzün İTÜ Bilirkişi Heyeti tarafından da bilimsel veriler gösterilerek doğrulandığını belirttik.

Dosyada iki adet meteoroloji raporu mevcuttur. Her ikisi de uçak havalanmadan önceki saatlere aittir.

“Kalkıştan bir süre sonra, alınan hava raporuna rağmen, o an ve o bölgede beklenmedik şekilde ortaya çıkan yoğun buzlanma şartları” verilerini içeren bir üçüncü meteoroloji raporu bu olayın soruşturma dosyasında yoktur. Genelkurmayın bu alıntıda ifade edilen açıklamasını doğrulayacak tek bir belgeye biz, K.K.K. As. Savcılığının hazırlık dosyasını sayfa sayfa incelemiş biri olarak rast

lamadık. Bu açıklama ile gündeme gelmiş olmasına rağmen Hava Kuvvetlerinin aynı verileri doğrulayan dördüncü meteoroloji raporu da yoktur. Her ikisinde gerçek dışı uydurma bilgilerdir.

Eğer uçağın düşmesi sonrasında ilişkin “aynı anda ve aynı bölgede” şiddetli buzlanma verileri içeren meteoroloji raporları mevcut ise neden dosyaya konmamıştır. Hava kuvvetlerinin şiddetli buzlanmayı teyit eden raporu nerededir?

Eşref Bitlis olayının sabotaj olduğunun gizlenmesinde meteoroloji raporlarının ve bilgilerinin saptırılması üzerinde ciddiyle durulmalıdır. Aşağıda ayrıntılı olarak bu durum açıklanmıştır.

Soruşturmaya Genelkurmay açıklamasının gölgesi düşmüştür. Yetkisi olmadığı halde soruşturmayı yönlendirmişlerdir.

2 Olay Günü Düzenlenen Teknik Heyet Raporunun Altında İmzası Olan Kişilerin Ankara 13. Asliye Hukuk Mahkemesindeki İfadeleri Bu Teknik Raporun Akıldışı Gerekçelerine İtibar Edilemeyeceğini Ortaya Koymuştur:

353 sayılı Askeri Mahkemeler Kuruluş ve Yargılama Usulü Yasasının 111. maddesi uyarınca, soruşturmanın devamına karar vermesi için yaptığımız başvuru, Milli Savunma Bakanı Mehmet Gölhan tarafından red edilirken dayanılan en önemli gerekçe, olay günü yani 17 Şubat 1993 günü düzenlenen rapordaki gerekçedir. Diğer raporların ise bu raporu teyit ettiği ifade edilmektedir. Milli Savunma Bakanlığına soruşturmanın devamı için yaptığımız önceki başvurumuzda bu raporun varlığından bilgi sahibi değildik, verilen red cevabı ile böyle bir belgeden haberdar olduk. Bu belgeyi Ankara 13. Asliye Hukuk Mahkemesi'nde açmış bulduğumuz 1994/151 E. sayılı dava dosyasına As. Savcılık Hazırlık dosyasının eksiksiz aslı celbedildikten sonra görme ve okuma olanağı bulduk. Ancak fotokopisini almamız As. Savcılık tarafından taraflara belgelerin fotokopisinin verilmemesi şeklindeki taleple gönderildiği ve 13. Asliye Hukuk Mahkemesinin de bizce hukuka aykırı bu isteğe uyması nedeniyle mümkün olmadı.

K.K.K. Askeri Savcılığının 1993/273 E. sayılı Hazırlık soruşturması dosyasının 198. dizisinde yer alan bu raporda imzası bulunan kişiler şunlardır.

K.P.Kd.Bnb. Yüksel Altınel, Teknik Heyet Başkanı

K.P.Kd.Yzb. Tayfun Eren, Teknik Üye

Teknik Bşçvş. Mehmet Korkmaz, Teknik Üye

Teknik Bşçvş. Mustafa Şahbaz, Teknik Üye

Teknik Kd.Bşçvş. Tayfun Eren, Teknik Üye

Bu kişileri küçümsemek için söylemiyoruz. Ancak hiçbiri böylesi önemli bir olayı inceleyecek Bilirkişi hüviyetine hukuki ve fiili durumları sebebiyle sahip değildirler. Nitekim ısrarlı çabamız ile ortaya çıkan gerçekler bu kişilerin yönlendirilmiş olduğunu, uçağın teknik özelliklerini dahi bilmediklerini ve enkaz üzerinde bir inceleme yapmadıklarını kanıtlamıştır.

353 sayılı yasa'nın 6265. maddeleri arasında yer alan hükümleri, CMUK'nun 65577. maddeleri arasındaki hükümleri hazırlık soruşturması sırasına Bilirkişinin Savcı ya da Askeri Savcı tarafından, açılmış bir kamu davası varsa, hakim veya Askeri Hakim tarafından bir kararla atanacağını, görev ve niteliklerini düzenlemiştir. Bu kişilerin ise bir anlamda bilirkişi değil, olsa olsa amiri durumundaki komutanlarına bilgi vermek için rapor düzenlediklerinden söz edebiliriz.

Raporu hazırlayan kişiler 17 Şubat 1993 günü olay meydana geldikten sonra Kara Havacılık Okulu Komutanı o zamanki rütbesi ile Tuğgeneral Armağan Kuloğlu tarafından görevlendirilmişler ve yarım saat sonra olay yerine gelmişlerdir. Raporlarında bu hususun ayrıntıları belirtilmiştir.

Düzenledikleri rapor teknik bir rapor değildir. Enkaz üzerinde bir inceleme yapmış değildirler. Zira raporları uçağın düştüğü günün tarihini taşımakta, birkaç saatlik çıplak gözle yapılmış gözleme dayanmaktadır. İnceledikleri tek bir teknik parça yoktur. Tamamen tahmine dayalı ve böyle bir olayda nazara alınması düşünülemeyecek, sübjektif görüşlerini açıklamışlardır. Bunu aynen şöyle ifade ediyorlar:

“Kalkışı müteakip (İFR) alet şartlarında Ankara NDB üzerinde tırmanış sırasında muhtemelen pervane ve motor buzlanma sisteminde meydana gelen bir arıza nedeniyle buzlanma teşekkül ettiği, buzlanmanın pervane balanslarını bozması nedeniyle her iki motorda sarsıntı meydana geldiği, pilotların bu pervane balans bozukluğunu gidermek için emercensi usulleri uyguladıkları, ancak sarsıntının giderilememesi üzerine Esenboğa ATC'den emercensi deklere edilerek (ILS) aletli iniş sistemi talep edildiği, inişin verilmesi üzerine (ILS)'ye giriş hazırlığının yapıldığı, fakat pervanelerdeki buzlanmayı atlatamadığı için alçak irtifada uçağın kontrolünü kaybederek yere vurduğu değerlendirilmektedir.”

Milli Savunma Bakanı sayın Mehmet Gölhan tarafından bize gönderilen yanıtındaki gerekçesi yukarıdaki alıntının aynısıdır.

Bu kişiler, muhtemelen diyerek buzlanma sonucuna hangi “somut” delile dayanarak varmış olduklarını, biz ancak Ankara 13. Asliye

Hukuk Mahkemesinde açtığımız davada bu kişileri tanık olarak dinletince öğrenebildik. (EK: 18 Dört sayfa Duruşma Tutanağı.)

Bu ses duyulması iddiasından ibarettir. Bütün tahminlerini, ileri sürdükleri “Hatve değişikliği” denen sesi esas alarak yazmışlardır.

İTÜ Bilirkişi Heyetinin Raporuna göre; “Hatve Değişikliği” işlemine, son çare olarak başvurulur. Uçak, Güvercinlik’ten havalandıktan sonra bir daha alan üzerinden geçmemiştir. Bu nedenle tanıkların ses duyduklarını fiziken ve mantıken mümkün değildir. İTÜ Raporu’na ekli ve radar verilerine göre çizilen uçuş yörüngesini gösteren grafik bunun açık delilidir. Uçağın düştüğü yer ile ses duyduklarını söyleyenlerin arasındaki mesafe 78 km’dir. Bu mesafeden ses duyulması fizik bilimine terstir.

Sözkonusu kişilerin hiçbiri, uçak havalanmadan veya havalandıktan sonra bu uçuşla görevlendirilmiş kişiler değildir. Uçağın ne ses çıkaracağını izlemeleri sözkonusu olamaz.

Tanıkların hiçbirinin uçağın teknik performansı hakkında yeterli eğitimi ve bilgisi yoktur.

Raporu hazırlayanlardan ve onaylayan tanık Bnb. Yüksel Altinel ekli olarak sunduğumuz 13. Asliye Hukuk Mahkemesindeki ifadesinde “... benim kanaatime göre uçağın düşme nedeni tahmin edi

lenden daha fazla buzlanmadır. Şiddetli buzlanma halinde buz çözücü sistemin yetersiz kalıp kalamayacağı konusunda bir bilgim yoktur. (Duruşma tutanağı.)

Oysa bu uçak alımı ile ilgili teknik şartnamesinde, prospektüsünde, garanti belgesinde, K.K.K. Kara Havacılık Daire Başkanlığında bulunan bütün belgelerinde son teknoloji ile hatasız üretildiği garanti edilen uçak, “VFR, İFR ve her türlü buzlanma şartlarında tahditsiz olarak uçabilecektir.”

“Pervane, motor, gövde ve buzlanma meydana gelebilecek bütün yüzeylerde buzlanmaya mani olucu ve buz kırıcı sistemler en az FAR 23 şartlarını karşılayacaktır.”

Uçağın kalkış saatindeki hava koşulları “performansına uygundur”. K.K.K. As Savcılık soruşturma dosyasında Anket Heyeti Müşterek Kanaat Raporuna göre; (EK: 19)

“Takriben 10.30’dan itibaren dışarıdaki hava sıcaklığının artmasından dolayı karlar erimeye başlamıştır. Bu nedenle uçağın yerde buzlanma şartları altında olmadığı kıymetlendirilmiştir” denilmektedir.

Görüldüğü gibi 17.02.1993 tarihli raporu hazırlayan kişiler uçağın performansını ve hava şartlarını yeterince bilmeden kafadan, biraz da sorumluluk duygusundan uzak şekilde buzlanma mütealasında bulunmuşlardır. Maddi hiçbir delile dayanmayan bu rapora itibar edilerek uçağın buzlanmadan düştüğünü ileri sürmek mümkün değildir.

3 Meteorolojik Değerler Saptırılmıştır:

Yukarıda uçuş öncesi saatlerde alınan iki adet meteorolojik rapordan söz ettik. Bu raporların verileri şöyledir:

“f. Meteorolojik Durum:

(1) Pilotlarca doldurulan uçuş planına ek olarak Kr.Hvc. Okulu Meteoroloji memurluğunca hazırlanan ve Kr.Pl’t.Yzb Tuğrul SEZGİNLER tarafından imzalanarak alınan 09.15 B (GMT 07.15) saatini gösteren rapora göre;

Rüzgar : Sakin

Görüş : 500 M3 Km. (Raporun bir bölümünde 600 M.)

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

Kapalılık : 46/8 St 400’, 56 Sc 3000’, 78/8 AC AS 8000’

Isı : 3 C

İşba :5C

Basınç : 1016 Mb.

(2) Pilotlara şifahi olarak tebliğ edildiği belirtilen 12.00 B (GMT 10.00) 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 : 4C

Basınç : 1015 Mb.’dir.

(Ek: 20 K.K.K. Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu Müşterek Kanaat Raporu.)

Görüldüğü gibi meteoroloji raporlarından birincisi mahalli saatle sabah saat 09.15'e, diğeri ise uçağın havalanmasından 19 dakika öncesi olan mahalli saatle öğlen 12.00'ye aittir.

Uçak 12.19 B'de havalanmıştır. Bu saatte K.K.K. Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulunun Müşterek Kanaat Raporuna göre; "... takriben saat 10.30'dan itibaren dışardaki hava sıcaklığının artmasından dolayı uçak üzerinde bulunan karların tamamen erimiş olduğu tesbit edilmiştir." (sh.4.) Kesin olarak havada buzlanma emaresi yoktur. Nitekim saat 12.00'deki verilere göre hadise, kar yağışından ibarettir.

Oysa Müşterek Kanaat Raporu'nun 6. sayfasında gerçek saptırılarak saat 09.15'deki meteorolojik raporun verilerine dayanarak uçağın motorlarındaki buzlanmadan düştüğü kanaat olarak belirlenmekte şöyle denmektedir:

"Meteorolojik raporun tahlilinde buzlanmanın yerden itibaren başladığı ve uçağın kalkıştan düşüşüne kadar uçtuğu irtifalarda en yoğun olduğu tesbit edilmiştir... Buna göre, gerek hava şartlarının buzlanma vermesi ve buzlanmanın beklenenden çok daha kuvvetli olması, muhtemelen pilotların özellikle motor buzlanmasını önleyici 'ICE VANE' sistemini zamanında çalıştırmadığı, sarsıntıyı hissettikleri anda ise sarsıntı sebebinin ne olduğunu araştırırken çok önemli 12 dakikalık süreyi geçirdikleri, daha sonra 'ICE VANE'i açsalar dahi kuvvetli buzlanmadan dolayı motorda meydana gelen muhtemel buzlanmayı çözemedikleri kıymetlendirilmektedir."

Uçağın havalandığı saat'in meteorolojik verilerinde, "buzlanmanın yerden itibaren başladığı, uçağın kalkıştan düşüşüne kadar uçtuğu bütün irtifalarda en yoğun olduğu' yazmamaktadır. Tam tersine uçağın kalkışından 2 saat önceki meteorolojik verilerde benzer ifadeler vardır. Meteorolojik raporda saat 12.19'da bu veriler mevcut değildir. Hava 10.30'dan itibaren ısınmıştır. Karlar erimektedir. Saat 12.00'deki rapora göre hadise sadece kar yağışından ibarettir. O halde gerçek dışı bilgiler rapora nasıl girmiştir.

Müşterek Kanaat Raporunun altında K.K.K. Org. Muhittin Füsunoğlu'nun Onayı vardır. Onun onarken gözünden kaçtığını veya

yanıtılmış olabileceğini düşünelim! Raporu hazırlayan Tuğgeneral Alptekin Yapakçı K.K.Kz.Kr. ve Uçş. Emn.Krl.Bşk. Kr.Plt.Alb. Erol Polat Hvcl.Ok.Uçş.Emn.Krl.Bşk. Kr.Plt.Alb. İsmet Işık K.K.Hvcl.D.PI.Ş.Md. Kr.Plt.Alb.K.K.Hvcl.D. Kaza Kırım Uçş.Emn.Ş.Md.'nden ibaret dört kişidir.

Bunların da yanıtılmış olabileceklerini düşünmek saflık olur. Hele tamamen tahmine dayalı muhtemelen buzlanma denilerek “% 60 pilotaj hatası” olduğu sonucuna varmaları “bilgisizlik”ten öte görevi kötüye kullanmaktır. Meteoroloji raporlarını saptırmışlardır. Kötüniyetlidirler.

K.K.K.As. Savcılığı'nın tutumu da bundan farklı değildir. Bu rapora dayanarak, hatta dosyayı bilirkişi göndermesi gerekirken müşterek kanaat raporuna “kesin rapor” diyerek Takipsizlik Kararı vermiştir. Bu kararda şöyle deniyor.

“Olayın teknik ve kesin nedenlerini açıklayan bilirkişi raporu MRK'nın (K.K.K.'lığı Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu Müşterek Kanaat Raporu) Kaza Kırım Yönergesi Hükümlerine uygun olarak düzenlendiği görülmüştür. Raporda olayın ne denleri 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 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.” (EK: 21 Takipsizlik Kararı.)

Takipsizlik Kararını esas alınan Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu Müşterek Kanaat Raporu Askeri Savcılığın nitelemesinin aksine ne teknik, ne kesin ve ne de bilirkişi raporu değildir.

Uçağın düşmesinden bir gün sonra Genelkurmay Başkanı'nın yaptığı buzlanma açıklamasını doğrulamak için, gerçeklerin bile çarpıtılmasından çekinilmeyen imal edilmiş, tahminlere dayalı bir ibret belgesidir. Görevi kötüye kullanmanın da bir delili olarak görülmelidir.

4 Buzlanma Yoktur Diyen Teknik Rapor Yok Farzedilmiş ve Tahrif Edilmiştir:

K.K.K.As. Savcılığı'nın 1993/273 E. 1993/239 K. sayılı Hazırlık soruşturması dosyasında ve K.K.K. Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu'nun dosyasında, uçağın düşmesi sonrasında, enkaz parçaları dahi kaldırılmadan olay yerinde parçalar üzerinde ve daha sonra parçalar toplanarak götürülüp Güvercinlik tesislerinde, 1920 Şubat 1993 günleri yapılan inceleme sonucu 24 Şubat 1993 günü hazırlanan teknik "Kaza Teftişine Destek Olarak Türk Kara Kuvvetleri İçin Düzenlenen Güç İncelemesi" mevcuttur. (Ek: 2223 Türkçe ve İngilizce metinleri ve ekleri.)

Hazırlayanlar Pilot Albay Erdal ÖZDEN Türk Kara Kuvvetleri Havacılık Okulu Erkan Başkanı, Bay John WARD Beech Uçak Anonim Şirketi Uçak Kazası Teftişçisi, Bay Thomas A. BERTHE Partt ve Whitney Kanada Hava Güvenlik teftişçisi'dir.

Yıllar sonra 22 Mayıs 1995 gün ve 1995 sayılı K.K.Komutanlığı yazısının (Ek: 24) ekinde talebimiz üzerine Ankara 13. Asliye Hukuk

Mahkemesi'nin 1994/151 Esas sayılı dosyasına gönderdikleri orjinal Türkçe ve İngilizce metinlerden, ikiye ayrılmış ve Askeri Savcıya da ikiye bölünerek gönderilen raporun, tek rapor olduğu, buzlanma yoktur dediği ve üç uzman kişiye ait olduğu anlaşılmıştır.

Bu rapor uçağın düşme nedenini enkaz parçaları üzerinde inceleyen tek teknik belgedir. K.K.K. Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kuruluna verilmiştir. Gerek İngilizce ve gerekse Türkçe metinleri ve ekindeki fotoğraf ve diğer belgeler Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu'nun dosyasının içindedir. Ancak bu kurul sözkonusu raporun varlığından adeta habersizmiş gibi rapor yazabilmiştir.

Hata bu kurul yada bağlı olduğu K.K.K. Havacılık Dairesi Başkanlığı, K.K.K. As. Savcılığına bu raporu tahrif ederek göndermiştir. Raporu ikiye parçalamış olarak bir fotokopisi As. Savcılık Hazırlık dosyasının içindedir. Ancak hazırlayan üç kişiden Alb. Erdal ÖZDEN'in imzası ile ilk bölümü başka bir rapormuş ve tek kişinin değerlendirmesini içeriyormuş gibi ayrılmıştır. Ayrılan bu bölümde şu değerlendirme vardır: (EK: 25)

"TARTIŞMA GÖRÜŞME"

"Uçuş esnasındaki buz akümüülasyonu ve motor hava girişindeki tıkanma veya buz yutma ve kompresöre bir yabancı madde ile verilen hasarlar kompresör verimliliğinin azalmasına ve 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 tehlikesine 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.”

Bu değerlendirmenin açık anlamı şudur. Motorlarda buzlanma olmamış ve uçak buzlanma nedeniyle düşmemiştir. Belgenin

parçalanmasının sebebi bu değerlendirmenin tek bir kişiye aitmiş gibi gösterilmesi midir? Savcılığa parçalanarak fotokopisinin gönderilmesi savcının bu belgeyi üç kişilik bir heyetin görüşü olarak nazara alabileceği ihtimalinden çekinilmesi midir? Bu parçalamayı yapan kişi kimdir. Altında el yazısı ile Albay Erdal ÖZDEN yazılı yazı kime aittir? Bu sorular önemlidir. Araştırılması gerekir.

İki yabancının imzası ile ayrılmış, ayrı bir belge gibi sunulan ikinci bölüm ise tamamen teknik bilgilerin verildiği, kaybolan parçaların, tahrip edilen ve bulunamayan parçaların dökümü ile enkazın tamamının olay anındaki durumlarını, fotoğraflarını ve olay yerinin durumunu içeren son derece kıymetli bilgileri içermektedir. Ancak bu belge de, idari soruşturmayı yapan ve dosyayı kapatanlar tarafından yok farzedilmiştir. Bölünerek, bu yolla Askeri Savcılığa önemsiz gibi sunulması yetmezmiş gibi, görmezden gelinmiş adeta varlığı gizletilmiştir. Ayrılmış bu ikinci bölümü ekli olarak sunuyorum.. (Ek: 26.)

Bölünmüş hali değerlendirmelerde ele alınmamasına yol açmış, parçalayan kişilerin istediği amaç hasıl olmuştur. Bu görüşümüzün belgesi Milli Savunma Bakanlığı 4 Mart 1994 tarihinde Av. Nusret SENEM'e gönderdiği ve “soruşturmaya devam edilmesi konusundaki isteminiz kabule değer görülmemiştir” dediği yazının 2. sayfasının 1. paragrafında açık olarak görülmektedir.

“7. Üretici firma temsilcilerinin raporu uçak enkazı üzerinde, hasarın imkân verdiği ölçüde elde edilebilen parçaların incelenmesine ilişkin olup; kaza hakkında herhangi bir değerlendirmeyi içermemektedir.”

Bu alıntının yer aldığı belgeyi, Bakan Mehmet Gölhan imzalı bu değerlendirmeyi içeren belgeyi yukarıda ek: 5’de sunduk. Soruşturmanın devamına karar verilmesi istemimiz red edilirken yapılan incelemenin ciddiyetten uzak oluşunu bu değerlendirme de kanıtlamaktadır.

Bu teknik belge İTÜ Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi Bilirkişi heyeti tarafından inceleme ve değerlendirmelerindeki temel verilerin kaynağı olmuştur. Yıllardır dikkat çektiğimiz şüpheli noktaların aslında ne kadar önemli şeyler olduğunu biz de hayretle öğrenmiş bulunuyoruz. Bilim namusu olan insanların vardığı sonuç, gerçeğin aydınlanması dışında hiçbir beklentisi olmayan müvekkillerimi mutlu etmiştir.

5 Askeri Savcılık Sabotajı Değil, Uçağın Düşmesinden Kaynaklanan Hazine Zararını Soruşturmuştur:

Hazırlık soruşturması dosyasının kapağında sanık olarak gösterilen kişiler Orgeneral Eşref Bitlis, Alb. Fahir Işık, Plt.Bnb. Yaşar Erian, Plt.Yzb. Tuğrul Sezginler, Assubay Bşçvş. Emin Öner’dir. (EK: 27.)

Uçak düşmesi neticesi ölen bu kişiler aleyhinde soruşturma yapılmış olması gerçeğini Askeri savcılık şöyle ifade etmektedir:

“Açıklanan ve değerlendirilen nedenlere dayanılarak; sözkonusu uçağın düşmesine, VIP yolcu ile emir subayının ve PTT görevlisinin ölümüne, öncelikle yüksek oranda pilotaj faktörü ve bunu tamamlayan meteoroloji faktörünün etkileri ile sebebiyet veren pilotlar ile uçuş makinisti ölmüş bulunduğu, meydana gelen hazine zararının, PTT işleme merkez müdürlüğü binasında ve araçlarında, ayrıca bazı özel araçlarda meydana gelen hasar bedellerinin takip ve tahsil hakkı saklı kalmak kaydı ile olay hakkında 353 sayılı yasanın 105 ve 107 nci maddeleri uyarınca KOVUŞTURMAYA YER OLMADIĞINA KARAR verildi.” (5 Mayıs 1993 tarihli Kovuşturmaya Yer Olmadığı Kararı.)

Soruşturma dosyasında hazinenin, ölenlerin mirasçılarında, meydana gelen zararı talep etmeyeceğini gösteren bir belge mevcuttur. Ölenlerin yakınları, düşen uçağın ve diğer maddi hasarların bedellerini ödemekten bu şekilde kurtulmuşlardır. Askeri Savcılığın pilotaj faktörünün uçağın düşmesine neden olduğu biçiminde bir önyargı ile sabotajın delillerini araştırmadığı, ölenlerin konuşmayacağından hareketle onları suçlamayı dosyayı kapamak bakımından daha kestirme bir yol olarak benimsediği görülüyor.

“Buzlanma faktörünün giderilmesi ile ilgili pilot davranışları kuşkusuz bir takım ihtimallere göre açıklanabilmektedir. Nitekim pilotun motorlarda ‘anormallik’ olduğunu bildirmesi buzlanma ihtimalini düşündürmüştür” diyerek bütün dayanağının akıl yürütmekten ibaret olduğunu itiraf etmiştir.

Bir hukuk adamının, buradan hareketle varacağı sonuç asla ölenleri suçlamak olamaz. Hukuk adamı somut, objektif, şüpheye yer bırakmayan delil arar. Oysa As. Savcı faraziyelerden hareket ederek iddiada bulunabilmiştir.

Böyle bir soruşturmanın varacağı sonuç Askeri savcının 5 Mayıs 1993 tarihindeki Takipsizlik Kararı ile Genelkurmay Başkanı'nın olaydan bir gün sonra açıkladığı buzlanmadan düştü değerlendirmesini teyit etmekten ibaret olabilirdi. Öyle de olmuştur.

Bu soruşturma gayri ciddidir. Yeniden gerçeğe ulaşmak üzere soruşturma yapılmalıdır.

6 Sorun Türkiye'nin Bağımsızlık ve Güvenliği Sorunudur:

Şimdi ülkemizin bağımsızlığı ve güvenliği açısından, faillerin tesbiti ve cezalandırılması görevini yerine getirmek noktasındayız. Bu görevi yerine getirecek olanlar en başta yetkili yargı makamları ve sabotajla öldürülen Jandarma Genel Komutanı ile diğer subayların, silah arkadaşlarıdır.

Bunu müvekkillerim ve bütün toplum silah arkadaşlarından beklemektedir. Milli Kurtuluş Mücadelesi ile beraber halkımız silah arkadaşlığını ömür boyu her şeyden değerli bilir. Şimdi sabotajla öldürülenlerin silah arkadaşlarından bunun gereğini ve gerçeğin aydınlatılmasını bekliyoruz.

Bir ay sonra dördüncü yılı dolacak olan sabotaj olayının aydınlanması ve faillerinin bulunması isteğinde olan ordumuzun

tamamıdır. Bunun, temas etme durumunda olduğumuz bütün askeri birimlerde açık olarak dile getirildiğine tanık olduk.

Bu olayın aydınlanmasını ülkemizin bağımsızlığını ve güvenliğini düşünen bütün insanlarımız istemektedir. Anlamak isteyenlerin basın ve medyanın gösterdiği ilgiden bunu tesbit etmesi mümkün.

Olaydan hemen sonra buzlanmadan düştü açıklaması yaparak, suikastı gölgeleyen zamanın Genel Kurmay Başkanı DYP Kilis Milletvekili Doğan Güreş'dir. Geçtiğimiz günlerde olay hakkında açıklamalarını izlediğimiz sayın Güreş, bu kadar belge ve bulguya rağmen sabotaj gerçeğini aydınlatmaya değil örtülmesine yönelik açıklamalarına devam ediyor. Olayın aydınlanmasına değil de, kapatılmasına çaba sarfetmesini hayretle karşılıyoruz. Sayın Güreş TBMM'sinin bir üyesi olarak Anayasa'nın 138. maddesini ihlal ediyor. Susurluk soruşturmasında, Başbakanlık Teftiş Kurulu'nun raporu doğrultusunda açılmış bir soruşturma bile olmadan konunun yargıya intikal ettiğinden söz edip, herkesin ağzına fermuar vurmasını isteyenlerin, yargının elinde olan bir konuda Güreş'in açık olarak etkileme çabasına girmesine ses çıkarmaması da dikkatten kaçmıyor.

DYP Kilis Milletvekili Doğan Güreş, Uçak düştüğü zaman da soruşturmayı yapan Askeri Savcılığın görevine giren ve el koyduğu bir konuda, buzlanmadır diyerek soruşturmayı yönlendirmişti. Kendi açıklaması doğrultusunda Kovuşturmaya Yer Olmadığı Kararı verilmesini sağlamıştı. Kamuoyu bunu değerlendirmektedir. Sayın

Güreş'in olayın aydınlanması halinde çekindiği bir şey mi vardır? Soruşturmanın devamına karar verilirse bu soru da aydınlanabilecektir.

Bu olayın meydana gelmesinde ve dosyanın kapatılmasında zamanın Kara Havacılık Okul Komutanı Tuğgeneral Armağan Kuloğlu'da sorumludur. Bu kişilerin olaydaki rolleri açığa

çıkarılmalı, haklarında soruşturma açılmalıdır.

SONUÇ VE İSTEK: İzah edilen nedenlerle;

1) 353 sayılı yasanın 111. maddesi uyarınca soruşturmanın devamına karar verilmesini,

2) Yukarıdan getirtilerek incelenmesini talep ettiğimiz belgelerin istenmesini,

3) Devamına karar verilecek soruşturma sürecünde ortaya çıkacak sabotaj sanıklarının ve olayın kapatılmasına yol açan yetkili

kişilerin cezalandırılması için kamu davası

açılmasının sağlanmasını saygılarımla dilerim. 22.01.1997

Av. Nusret SENEM

EKLER:

1) 5 Mayıs 1993 tarihli Kovuşturmaya Yer Olmadığı Kararı.

2) Kovuşturmaya Yer Olmadığı Kararı'na 4 Şubat 1994 tarihli itiraz dilekçemiz.

3) Jandarma Genel Komutanlığı Askeri Mahkemesi'nin 19 Nisan 1994 gün ve 1994/33İD sayılı, 1994/3 MÜT. Karar numaralı red kararı.

4) Milli Savunma Bakanlığı'na verilen 27 Ocak 1994 tarihli dilekçemiz.

5) Milli Savunma Bakanı imzalı, 4 Mart 1994 tarihli yazı.

6) İTÜ Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi Öğretim Üyelerinden oluşan üç kişilik, 4 Kasım 1996 gün ve 1996/181 talimat numaralı BİLİRKİŞİ RAPORU.

7) 16 Ocak 1997 günlü Radikal Gazetesi kupürü.

8) 19 Ocak 1997 günlü Aydınlık Dergisi kupürü.

9) Tanık Tahir Metin'in, As. Savcılıkça alınan 18 Şubat 1993 tarihli ifadesi.

10) CHP Milletvekillerinin HakkâriVan illerindeki İnceleme Raporu.

11) 19 Ocak 1997 Cumhuriyet Gazetesi kupürü.

12) Günlük Aydınlık Gazetesi'ne ait 41 adet gazete kupürünü, içeren dosya.

13) Aydınlık Dergisi 25 Ağustos 1996 tarihli sayısı kapak haberi.

14) Çiller Özel Örgütü isimli kitap, sh. 363380, Dosya.

15) 27 Aralık 1993 Milliyet Gazetesi kupürü.

16) 27 Aralık 1993 Aydınlık Gazetesi kupürü.

17) 19 Şubat 1993 Sabah Gazetesi.

18) Ankara 13. Asliye Hukuk Mahkemesi'nin 1994/151 E. sayılı dosyasında dinlenen tanıklara ait Duruşma Tutanakları, 4 sayfa.

19) K.K.K. As. Savcılığı soruşturma dosyasında bulunan anket heyeti Müşterek Kanaat Raporu.

20) K.K.K. Kaza Kırım ve Uçuş Emniyet Kurulu Müşterek Kanaat Raporu.

21) K.K.K. As. Savcılığı'nın Kovuşturmaya Yer Olmadığı Kararı.

22) 24 Şubat 1993 günü hazırlanan Kaza Teftişine Destek Olarak Türk Kara Kuvvetleri İçin Düzenlenen Güç Kaynağı İncelemesi (Türkçe Metin ve Ekleri).

23) 24 Şubat 1993 tarihli Güç Kaynağı İncelemesi (İngilizce Metin).

24) K.K.K. Havacılık Dairesi'nin 22 Mayıs 1995 gün ve 995 sayılı yazısı.

25) Albay Erdal Özden imzalı "Ön Analiz".

26) Bu Ön Analiz'in iki yabancı uzmanın imzasını taşıyan ikinci kısmı.

27) K.K.K. As. Savcılık Hazırlık Soruşturması Dosya Kapağı.

28) Vekâletname.

{kutupyıldızı kitaplığı} 158

ADNAN AKFIRAT Eşref Bitlis Suikastı

Belgelerle

Elinizdeki kitap.

Cumhuriyet tarihinin en önemli suikastını aydınlatıyor. Jandarma Genel Komutanı Orgeneral Eşref Bitlis,

17 Şubat 1993'te uçağına yapılan sabotaj sonucu yaşamını yitirmişti. Başlangıçta, "Buzlanma sonucu kaza" denmişti.

Hem de zamanın Genelkurmay Başkanı Doğan Güreş tarafından. Suikastın üzerinden dört yıl geçti.

işçi Partisi ve Aydınlik, uzun araştırmalardan sonra gerçeği ortaya çıkardı. Artık kimse "kaza" diyemiyor.

Olayı başından beri izleyen Akfırat, binlerce sayfa belgeyi inceledi, onlarca kişiyle görüştü ve bu kitabı kaleme aldı.

Kastedilen, bir orgeneralin canı değil,

Türkiye'nin bağımsızlığı ve güvenliğidir.

Bitlis'in uçağına sabotaj, doğrudan CIA'nın emrindeki bir birim tarafından yapıldı, incirlik Üssü'nde Çekiç Güç karargâhındaki toplantıyı yöneten ABD görevlisi. Çiller'in hamisi Adana Konsolosu Elizabeth Shelton.

CIA'cı Shelton'un ülkeyi apar topar terk etmesi ancak Çiller'in iktidardan alaşağı edilmesiyle mümkün oldu.

Bu gerçek, Türkiye Cumhuriyeti Genelkurmay Başkanlığı tarafından bütün ayrıntılarına varıncaya dek saptanmıştır.

Kitap bunun kanıtlarını sergiliyor.

Kitapta. Genelkurmay Karargâhı ile yakın mesai içindeki yetkili bir generalin. Org. Bitlis'i katleden zel Hari subayların iller zel rgt'nde görevli olduğunu açıklayan röportajı da yer alıyor.

Kapak Fotoğrafı: Anadolu Ajansı

ISBN: 9753432097