

Pandora Veri Tabanı incelendiğinde “\\PANDORA v.12\Veri1_Ek\İlter Halaç” dosya yolu ile ulaşılan klasörde yer alan ve 25/09/2010 günü saat 23:55:00 son kayıt tarihi olan “x.doc” isimli belgenin “T-37 Uçağının önemli kısımları, nasıl ve hangi yollar kullanılarak düşürülebileceği ve bu planlarını uygulayabilecekleri personel isimlerinin yer aldığı” toplam üç (3) sayfadan oluşan bir belge olduğu anlaşılmıştır. Aynı belge Narin Korkmaz’dan elde edilen “BYCASUS” ismi verilmiş dijital materyal içerisinde “\\DOSYALARIM\ÇİĞLİ UÇAK” dosya yolu ile ulaşılan klasörde yine “x.doc” ismi ile kayıtlıdır. Ancak Pandora Veri Tabanından farklı olarak bu klasörde “x.doc” dosyasının yanında “xpersoneli.xls” ismi ile başka bir dosya daha kayıtlıdır. Pandora Veri Tabanındaki “x.doc” ile Narin Korkmaz’da ele geçirilen “x.doc” isimli dosya aynıdır. “xpersoneli.xls” dosyası ise uçakların düşürülmesi ve pilotların öldürülmesi eylemlerini gerçekleştirecek ekibe ilişkin bir dosyadır ve bu nedenle “xpersoneli.xls” olarak adlandırılmıştır.

İçerikleri aynı “x.doc” belgesi incelendiğinde;

“Önemli kısımlar:

1. **T-37 uçağının kumandaları telli olduğundan hassas bir öneme sahiptir. Bu teller zaman içinde kullanıma bağlı olarak yıpranır ve pilot kumanda ile ilgili bir arıza söylemedikçe normal zamanı dışında kontrol edilmez.**
2. **Flap yüzeyleri çok hassastır ve elle dahi tutulmaz ve zorlanmaz, arıza yaptığında uçuşu önemli derecede riske sokak öneme sahiptir. Bu yüzeyler kanatçık yüzeylerine neredeyse teğettir.**
3. **T-37 motorları basit bir yapıda olduğundan müdahale edilmesi kolaydır.**
4. **Fren sistemi bu uçakta sıkıntılı bir durumdur. Pilotlar genelde eşit frenlemenin zor olduğundan şikayetçidirler.**
5. **Dikey kuyruk hayati öneme sahiptir. Virilden çıkış için önemlidir.**
6. **Pilotların soluduğu havayı zehirlenmek.**

T-37 nasıl etkisiz hale getirilir?

İhtisas yorumları:

Seçenek 1

Kumanda telleri ile ilgili bir problem olması. Yıpranma ve aşınma ya da makaralarda arıza oluşturulursa uçak belli bir süre sonra kumanda edilemez hale gelecektir. Yüzeyler çalışmayacak hale gelince pilotun irtifası varsa atlayacak yoksa ölecektir. Bu arızayı yapabilmek için tellere müdahale veya makaralara müdahale gerekli (ilgili ihtisaslar ilgilenecek). Uçak yerde arızayı tespit edilmeyecek şekilde hazırlanmalıdır aksi halde pilot kalkış yapmaz. Kapalı sistem olduğu için hasar dışarıdan gözükmeyecektir. Bu da işimizi kolaylaştırır. Pilot yerde kumandaların testini kısa süreli yaptığından durumu anlayamayacak şansımız yaver giderse kalkışta olmadı uçuşta oda olmaz ise en kötü inişte kumanda telleri manevralardan dolayı yorulacak ve kopma noktasına gelecektir. Pilot durumu anlamadan çakılmış duruma gelebilir.

Seçenek 2

Flap yüzeyleri çok hassas ve arıza yapan parçalardır. Bağlantı noktaları zayıftır ve kolaylıkla müdahale edilebilir. Yüzeye pilotlar elle dahi dokunmaz sadece gözle kontrol ederler. Yerdeki kontrolünde çalışıp çalışmadığını sadece uçak içindeki göstergeden görürler oda sadece sağ flabın durumunu gösterdiği için yanıltıcı olabilir. Yerde flapları pilotlar bir kez aşağı (40 derece) bir kez yukarı ve son olarak ise 20 derecede bırakıyorlar. Bağlantılar zayıflatılır ise yerde üzerinde hava yükü de olmadığı için rahat çalışır fakat havada öyle olmayacaktır. Flaplardan biri kopsa veya biri çalışmasa uçağı kötü bir duruma sokacaktır.

Seçenek 3

Uçak motorları için yağ hayati öneme sahiptir. Motorda yağ ile ilgili bir problem olursa o motor artık çalışmaz ve kazıklar. Yerde kuyucuk kontrolünde makinist yağ geldiğini görürse motorda bir problem olduğunu anlar ve bunu pilota belirtip uçuşu keser. Eğer yağ kontrolü için kuyucuk kontrolünde gövde altında ilgili yere basarmış gibi yapıp basmadan faal verirse bunun ispatını kimse yapamaz çünkü ilgili yere dokunmadığı için yerde yağ lekesi de olmayacaktır ama bunun sonucunda uçak kalkışta iki motor arızası ile karşılaşarak atlayacak fırsatı dahi bulamayacaktır. İhtisas ekibi motorun yağ seviyesini iyi ayarlamalı ki uçak kalksın ama uçamasın.

Seçenek 4

Frenleri pilotlar pistte yavaşlamak için kullanırlar. Yüksek süratli oldukları için ve T-37 frenlerinde ABS gibi bir sistem olmadığı için eşit frenleme yapamazlar pilotun tecrübesine bağlıdır. Hidrolik boruda en küçük bir kaçak, disklerin yerine yanlış katılması, lastik havasının yetersiz basılması arızaya sebep olacaktır. Sonu kesin ölüm olmasa dahi uçak kaybına ve yaralanmalara sebep olacaktır. Pilotların uçaktan yerde atlama şansları olmadığı için yangın çıkma ihtimali çok yüksektir ve yakıt dolu uçak infilak ederse sonuç yine ölüm.

Seçenek 5

Pilotların uçağı kontrol ederken dikey kuyruğun takılı olduğu orta kısımdaki vidaları kontrol ediyorlar. Asıl dikey kuyruğu tutan en altta görmesi zor çoklu perçinlerin olduğu dikkat edilmez ise görmesi zor olan bir yerdedir. Bu kısımda oluşan bir problem viril hareketi için kullanılan kuyruğun işlevini yitirmesine sebep olabilir. Buna ilave olarak kunda telleri de zayıflatılırsa arıza garantilenmiş olur. Uçak virile girdiğinde çıkamaz duruma gelmiş olur.

Seçenek 6

Uçak oksijen sistemine ihtisas ekibi tarafından yapılan bir işlem sonucunda tüplere oksijen yerine kokusu hemen ayırt edilemeyecek bayıltıcı veya öldürücü bir gaz doldurulması kısmen olsa da yeterli olabilir fakat teknik detayları iyice araştırılmalı hata yapılmamalı. Pilot paramparça olacağı için adli tıp incelemelerinde ortaya çıkmayacaktır.

Seçilecek pilot önü açık, başarılı, uçak tipindeki tecrübesi az olan kişilerden seçilmelidir.

Yukarıdaki planları gerçekleştirebileceğimiz personeller:

ÜTĞM.KEREM AKÇALI
KD.BÇVŞ.SATILMIŞ YILMAZ
KD.BÇVŞ.AHMET CANTANCI
KD.BÇVŞ.YUSUF YÜKSEL
KD.BÇVŞ.MUSTAFA FİDAN
KD.BÇVŞ.ÖMER TEKE
KD.BÇVŞ. CÜNEYİT YALÇIN
KD.BÇVŞ. ÜMİT DAĞDEVİREN
KD.BÇVŞ.BORA BOZKIR
KD.BÇVŞ.HAMİT TAŞDEMİR
KD.BÇVŞ. MURAT ERGEZEN
KD.BÇVŞ. OSMAN TÜRK
BÇVŞ.HAMDİ BARIŞ
BÇVŞ. HAKAN KOÇUM
BÇVŞ. SÜLEYMAN İZMİRLİ
KD.BÇVŞ.ALTAN GÖKALP
KD.BÇVŞ.ALI ÇAKICI
MUHSİN BIYIK

Bu belge suç örgütünün sınırlarını göstermesi açısından çok önemlidir. Zira bu belgeden, suç örgütünün TSK uçağını düşürüp pilotlarını öldürebilecek şekilde örgütlendiği, bu eylemleri gerçekleştirecek nitelikte ihtisas ekibini de kurduğu çok net bir biçimde anlaşılmaktadır. Suç örgütünün hedefine aldığı pilotlar ise "önü açık, başarılı, uçak tipindeki tecrübesi az olan" pilotlardır. Gerektiğinde bu pilotların, suç örgütünün ihtisas ekibi tarafından uçağın oksijen sistemine yapılacak müdahale ile oksijen yerine kokusu hemen ayırt edilemeyecek bayıltıcı veya öldürücü bir gaz doldurularak etkisiz hale getirilebileceği, hatta uçak düştüğünde pilot paramparça olacağı için Adli Tıp incelemelerinde ortaya çıkmayacak şekilde öldürülebileceği öngörülmektedir.

SUÇ ÖRGÜTÜNÜN İHTİSAS EKİBİNE İLİŞKİN DEĞERLENDİRME

Suç örgütünün ihtisas ekibinden kasıt, yukarıda izah edilen uçakların düşürülmesine ilişkin planları gerçekleştirecek ekiptir. Uçakların düşürülmesine ilişkin planları uygulayacak olan ekip uçak bakım ve kontrolünde görevli uzman personeldir. Suç örgütü bu kişilere ulaşarak uçakların düşürülmesine ilişkin planları uygulamaya koymaktadır. "x.doc" dosyasının sonunda bu planı gerçekleştirebileceğimiz personeller başlığı altında değişik rütbelerde toplam 18 kişinin ismine yer verilmiştir. Öte yandan Narin

Kormaz'dan elde edilen Çiğli Uçak klasöründe ayrıca "xpersoneli.xls" ismi ile dosya hazırlanmış ve bu dosyada, uçak bakım ve kontrolünde görevli personel ve bu personelin hangi eylemleri gerçekleştirerek uçakların düşürüleceğine ilişkin açıklamaların yapıldığı tespit edilmiştir. "xpersoneli.xls" listesindeki kişilerin, suç örgütünün uçakların düşürülmesine ilişkin planlarını gerçekleştirecek ihtisas ekibi olduğu kabul edilmiştir. Her ne kadar "x.doc" dosyasının sonunda belirtilen 18 kişi hakkında suç örgütü tarafından "**planları gerçekleştirebileceğimiz personeller**" açıklaması yapılmış ise de; bu kişilerin suç örgütü ile irtibatlarına ilişkin herhangi bir tespit veya uçakların uçuş öncesi aşamadaki bakım ve kontrolleri sırasında yapmaları veya yapmamaları halinde uçağın düşmesine neden olacak eylemlerine ilişkin herhangi bir açıklamanın bulunmadığı anlaşılınca suç örgütünün ihtisas ekibinin "xpersoneli.xls" listesindeki kişiler olduğu kabul edilmiştir.

"xpersoneli.xls"

"xpersoneli.xls" isimli belge açıldığında

- 1- Arda Doğan Savaş
- 2- Cemal Emre Gürsoy
- 3- Ömer Çankaya

İsimleri sıralanarak, bu üç ismin karşısına gelecek şekilde "**uçuşdan öncen pilot ile birlikte bakımdan gelen uçağın son kontrollerini makinistler yapar bizim arkadaşlardan arda doğan savaş, cemal emre gürsoy, emre yardım, ömer çankaya, bizim makinist elemanlar. pilot bizim istemediğimiz kişi ise gerekli işleri yapacak arkadaşlar. son kontrol yapılırken istediği gibi yönlendirir. ali ercandan gelen uçağı pilot ile kontrol ederlerken işlemin tam olup olmadığı noktasında pilotu yanlış yönlendirecek. eğer ali ercan gerekli işlemi yapamadı veya başka biri tam bakımını yaptı ise en kolay ve kesin sonuç getirecek iş flapları az sıkma veya fazla sıkma sureti ile işi bitirecek ekip**" açıklamasının yapıldığı tespit edilmiştir. Bu açıklamada; suç örgütünün hedefine aldığı pilotun uçağının nasıl düşürüleceğine ilişkin planların en ince ayrıntısına kadar anlatıldığı görülmektedir. Uçuştan önce pilot ile birlikte bakımdan gelen uçağın son kontrollerini suç örgütünün ekibi yani Arda Doğan Savaş, Cemal Emre Gürsoy, Emre Yardım, Ömer Çankaya yapmaktadır. Bu kişilere ilişkin bizim arkadaşlar tabiri ve yine bizim makinistler tabiri kullanılarak suç örgütünün ekibi olduğu belirtilmiştir. "Pilot bizim istemediğimiz kişi ise" açıklamasıyla suç örgütünün istemediği pilottan bahsedilmektedir. Pilot bizim istemediğimiz kişi ise gerekli işleri yapacak arkadaşlar" tabiri ile açıklamada isimleri geçen kişilerin suç örgütü adına hareket ederek pilotun uçağının düşürülmesi için gerekli müdahaleleri yapacağı anlatılmaktadır. "Bizim arkadaşlar, bizim makinistler, bizim istemediğimiz pilot, gerekli işleri yapacak arkadaşlar" tabiri ile hep suç örgütü ve onun adına hareket eden kişiler kastedilmektedir. Bu kişiler uçağın son kontrolleri yapılırken pilotu yanlış yönlendirecekler, eğer uçağın bakımı daha önce tam yapıldı ise "kolay ve kesin sonuç getirecek iş flapları az sıkma veya fazla sıkma sureti ile işi bitirecek ekip" denilerek "x.doc" dosyasındaki 2. Seçenek olarak belirtilen planı uygulayarak uçağı düşürecek hamleyi yapacakları belirtilmiştir. Açıklamada ismi geçen kişiler "iş bitirecek ekip" olarak da nitelendirilmişlerdir.

"xpersoneli.xls" isimli belgenin 4 ve 5 no'lu satırları boş bırakıldıktan sonra 6 no'lu satıra Arda Doğan Savaş ismi yazılarak karşısında "**arda uçakların gövde arzalarında bizim sedat olduğunda hemen gövdeye bildirilecek sedatta bunu aliye özellikle vurgulayarak bakımı yapacak o arada ali kuyruk flaplarını ya gevşetecek veya çok sıkacak o uçağın dönüşü bizi makinist arkadaşlardan birisine yazsın**" açıklaması ile yine "x.doc" dosyasındaki 2. Seçenek olarak belirtilen planın uygulanarak uçağın nasıl düşürüleceğinin anlatıldığı görülmüştür.

"xpersoneli.xls" isimli belgenin 7 ve 8 no'lu satırları boş bırakıldıktan sonra 9 no'lu satıra yine Arda Doğan Savaş ismi yazılarak karşısında "**uçağın yerde beklerken kanatlarının rüzgar ve sair nedenlerle hareket etmemesi için pilot mahali (kokpit) içinde lövyeyi kumanda kolu ile kilitletir. Bunu makinist yapar uçuş zamanı makinist lövyeyi kilitten kurtatır kilitleme kolunu aşağıda sabitletler. sabitlemeyi gevşek yapar uçak kalkmadan. eğer sabitleme olmazsa ise uçuş esnasında hareket edeceğinden dolayı levyeye denk gelir uçak kilitletir yani pilot uçağı istediği hareketi veremez. uçak hareketine yönlendirilemeden gider ve çakılır**" açıklaması ile yine Arda Doğan Savaş'ın yapacağı hamle ile uçağın nasıl düşürüleceğinin anlatıldığı görülmüştür.

"xpersoneli.xls" isimli belgede 10 no'lu satıra Cemal Emre GÜRSOY ismi yazılarak karşısında "**uçuş öncesi kontrolde yağ seviyesine bakar eksik ise tamamlar. Cemal emre gürsoy hiç bakmaz uçak**

yağsız uçar motor yanabilir.yatk sarabilir.kalkış dan önce hidrolik seviyesine bakar. Cemal emre gürsoy kapagi açmadan kontrol ettim der .hidrolik eksik ise uçağın iniş ,kalkış sistemini çalıştırdığı için kontrol çok zor olur veya hiç olmaz uçak pistten çıkar veya çakılabilir.” açıklaması yapılarak X dosyasındaki 3 no’lu seçenek olarak belirtilen planı uygulayarak uçağı nasıl düşüreceğinin anlatıldığı görülmüştür.

“xpersoneli.xls” isimli belgede 11 no’lu satıra Ömer ÇANKAYA ismi yazılarak karşısında **“uçuş öncesi kontrolde yağ seviyesine bakar eksik ise tamamlar.ömer çankaya baktıktan sonra yağ kapagini iyice sıkamaz kapak açılıp yağ akabilir. Uçağın yanıp düşmesine neden olur.”** açıklaması yapılarak X dosyasındaki 3 no’lu seçenek olarak belirtilen planı uygulayarak uçağı nasıl düşüreceğinin anlatıldığı görülmüştür.

“xpersoneli.xls” isimli belgede 12 no’lu satıra Mustafa YILDIRIM ismi yazılarak karşısında **“uçakın kalkış tan evvel egzoz unda yağ küçük taş.boya kırık çatlak kuş varmu diye . Mustafa yıldırım kontrol etmez uçak çalıştıktan sonra okzoz daki küçük parçalar uçağın egzoz una büyük çizikler açar uçak egzoz yanabilir veya parçalanabilir”** açıklaması yapılarak X dosyasındaki planı uygulayarak uçağı nasıl düşüreceğinin anlatıldığı görülmüştür.

“xpersoneli.xls” isimli belgede 13 no’lu satıra Dinçer KILAVUZ ismi yazılarak karşısında **“uçakın kalkış tan evvel egzoz unda yağ küçük taş.boya kırık çatlak kuş varmu diye . Dinçer kılavuz kontrol etmez uçak çalıştıktan sonra okzoz daki küçük parçalar uçağın egzoz una büyük çizikler açar uçak egzoz yanabilir veya parçalanabilir”** açıklaması yapılarak X dosyasındaki planı uygulayarak uçağı nasıl düşüreceğinin anlatıldığı görülmüştür.

“xpersoneli.xls” isimli belgede 14 no’lu satıra Levent TÖR ismi yazılarak karşısında **“uçak kalkmadan önce göz kontrolü yapar.çatlak kırık kopuk aşınan varmu ve boya atıklarına bakar.yağ yakıt hidrolik ve nitrojen seviyesini kontrol eder eksik ise tamamlar oksijen eksik ise onu doldurur bunu yapacak levent”** açıklaması yapılarak X dosyasındaki planı uygulayarak uçağı nasıl düşüreceğinin anlatıldığı görülmüştür.

“xpersoneli.xls” isimli belgede 15 no’lu satıra Onur PLEVNE ismi yazılarak karşısında **“uçak kalkmadan önce göz kontrolü yapar.çatlak kırık kopuk aşınan varmu ve boya atıklarına bakar.yağ yakıt hidrolik ve nitrojen seviyesini kontrol eder eksik ise tamamlar oksijen eksik ise onu doldurur bunu yapacak onur plevne”** açıklaması yapılarak uçuştan önceki görevinin ne olduğu belirtilmiştir.

“xpersoneli.xls” isimli belgede 16 no’lu satıra Alpaslan BOZKURT ismi yazılarak karşısında **“uçak kalkmadan önce göz kontrolü yapar.çatlak kırık kopuk aşınan varmu ve boya atıklarına bakar.yağ yakıt hidrolik ve nitrojen seviyesini kontrol eder eksik ise tamamlar oksijen eksik ise onu doldurur alpaslan bozkurt bunu yapacak.pilotlar uçuşda havasız kalır.”** açıklaması yapılarak uçuştan önceki görevinin ne olduğu belirtilmiştir.

“xpersoneli.xls” isimli belgede 17 no’lu satıra Vural YENİEV ismi yazılarak karşısında **“makinistin uçağın uçuş öncesi veya sonrası oluşan sorunlarda elektrik ile ilgili işlemleri yapar.göstergeleri besleyen güç kablolarında oluşan yıpranma veya ısınmadan kaynaklanan bağlantı işlemlerini tam yapmaz gevşek sıkar veya yalıtımı tam yapmaz.uçuş sırasında bunlar çıkar veya yalıtım olmadığı için kısa devre olabilir. uçağın aviyonik sistem çalışmaz uçak düşebilir.”** açıklaması yapılarak uçuştan önceki görevinin ne olduğu belirtilmiştir.

“xpersoneli.xls” isimli belgede 18 no’lu satıra Ümit DAĞDEVİREN ismi yazılarak karşısında **“uçakın telsiz sistemini kontrol eder pilotun hem kule hemde öğrenci pilotla iletişimini sağlar kokpit deki göstergelerin çalışıp çalışmadığını kontrol eder. telsiz ve kulaklıkları kontrol eder.iletişim ile ilgili göstergelerin yarısına bakar. motorun arpi(RPM)em saati. Yakıt gösregelerine bakar. yakıt göstergesinin elektrik bağlantısını zayıf bağlar buda kısa devre olup yakıtı tam gösterir.yakıtın az olmasına rağmen tam gösterir uçak havada yakıtsız kalabilir.veya telsizlerin bakını yapmadan yaptı göstererek uçuş sırasında kule ile irtibat kesilir.”** açıklaması yapılarak X dosyasındaki planı uygulayarak uçağı nasıl düşüreceğinin anlatıldığı görülmüştür.

“xpersoneli.xls” isimli belgede 19 no’lu satıra Adnan ŞENOL ismi yazılarak karşısında **“makinistin gövdede oluşan çatlak kırık aşınma varsa bunları tamir eder.flap ve kanatçıkları gövdeciler bakar bunlar sık kontrol edilen şeyler değildir ancak değişimlerde sıkılır. Değişim sonrası flaplar fazla sıkılmak sureti ile fazla tork oluşur uçuş sırasında oluşacak basınçdan dolayı flaplar**