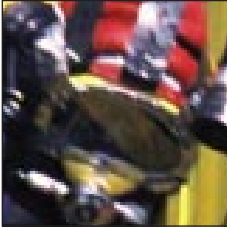


Dumlupınar Ekspedisyonu



Tarihimize 'Dumlupınar faciası' olarak geçen kazada, çaresizlik içinde yitirilen sadece denizaltıdaki canlar değil, kenetlenmiş bir ulusun umutlarıdır da...

Yazı: Savaş Karakaş
Benan Edis

Fotoğraflar: Saki Uğurlu
Mert Edis

-10 Ekim 1944- İkinci Dünya Savaşı'nın denizde, karada ve havada tüm insanlığı esir aldığı günlerdi. 23 Nisan 1944'te denize indirilen Amerikan denizaltı gemisi BLOWER ilk cephe görevi için, Florida sahillerinden Panama'ya doğru gece karanlığında seyir etmektedir. Pasifik'te Japonlara karşı savaşmak için sis ve fırtınayla boğuşarak yol alan denizaltı gemisi, aniden bir teknenin çarpmasıyla şiddetle sarsılır. Denizaltıya çarpan bir Amerikan devriye botudur. USS Blower'ın güverte baş bodoslamasında koca bir yara açılmış, denizaltı daha ilk görevine gidemeden acil havuzlanarak denizlerdeki serüvenine çok şanssız bir başlangıç yapmıştır...

Batıl inançları kuvvetli olan denizciler için bu kötü başlangıç hiç de iyi olmayan bir sonun habercisidir...

Savaştan sonraki yıllarda A.B.D. müttefiklerine silah ve teknik yardımlara başlar; savaş gazisi olmuş bu denizaltı gemisi de Marshall yardımı kapsamında 1950 yılında Türkiye'ye verilir... 16 Kasım tarihinde A.B.D.'nin New London denizaltı üssünde 4 Numaralı iskelede yapılan devir teslim töreninde Dumlupınar adını alacak 325 borda numaralı bu geminin yanında, adı Çanakkale olacak 333 borda numaralı Bumper denizaltısındaki Amerikan sancağı da Türk sancağına yer vermek üzere inmektedir. Her iki gemi üzerlerinde ay ve yıldız dalgalanırken Türk komutanlarına teslim edilir. Başarıyla tamamlanan tecrübe ve eğitimlerin ardından New London deniz üssüne bağlı halatlar son kez 30 Kasım günü saat 11:00'de fora edilir. Türk denizaltıcılar ilk okyanus ötesi seferlerine bu gemilerle çıkar ve Türk tarihinin en parlak zaferlerini üzerlerin-

de ad olarak taşıyan bu yeni gemiler, 19 Aralık 1950'de İstanbul - Dolmabahçe'de Amiral Gemisi YAVUZ'un top atışlarıyla karşılanırlar. Çanakkale ve Dumlupınar denizaltı gemilerine, ulusumuza adları gibi şanlı zaferler yaşatmaları temennisiyle Çanakkaleliler ve Dumlupınarlılar namına ipek şeref bayrakları hediye edilir.

Uzun yolculuk boyunca Dumlupınar için tek sıkıntı Marmara'da patlayan fırtına olmuştur. Okyanus aşan mürettebatı ilk kez deniz tutmuştur...

1953 yılına gelindiğinde Türk denizcilik tarihinin en korkunç faciası da Dumlupınar denizaltısında Çanakkale'de yaşanmış ve tüm Türkiye bu denizaltıda kaybettiği körpe Leventleri için günlerce gözyaşı dökmüştür. Çanakkale'nin sevinç ve hüznüyle dolu tarihinin en manalı, en düşündürücü sayfasını yazan kalemin mürekkebi Dumlupınar'ın dümen suyu olmuştur. Tarihimize 'Dumlupınar faciası' olarak geçen kazada, çaresizlik içinde yitirilen sadece denizaltıdaki canlar değil, kenetlenmiş bir ulusun umutlarıdır da...

3 Nisan'ı 4 Nisan'a bağlayan gece Dumlupınar denizaltımız Ege'de katıldığı Blue Sea I(Mavi Deniz) adlı Nato tatbikatından geri dönüş yolunda Çanakkale Boğazı'ndan içeriye girmektedir. Sisli ve rüzgarlı gecede su üstünden seyreden denizaltının rotası Gölcük'teki Denizaltı Komutanlığı ana üssüdür. Dumlu manevralar boyunca iki gün sualtında kalmış, üstün başarı gösteren gemi personeli yerli yabancı tüm komutanların takdirini kazanmıştır. Denizaltının içi gurur ve mutlulukla doludur. Ve artık Denizciler, yeni bir görev verilinceye kadar sevgilisi oldukları denizden ve gemilerinden ayrılmayı, eşlerine, ailelerine kavuşmanın heyecanı içindedirler.

Saat 02:15'de Nara Burnu dönülürken, Dumlupınar'ın köprü üstündeki denizciler sisler arasından dev bir gölge gibi üzerlerine doğru gelen bir gemiyi fark ederler. Nara Burnu'nun yarım mil açığında 358 derece rotasında seyir halinde olan Dumlupınar'a Akbaş fenerinden yarım mil açıktaki, 250 derecede seyreden bu gemi tehlikeli bir şekilde yaklaşmıştır. Vardiya Amiri Üsteğmen Hasan Yumuk derhal sancak 15° emrini verir. Bu anda ilerideki Nara sığılığının Dumlupınar için bir tehdit oluşturacağını gören gemi komutanı Yüzbaşı Sabri Çelebi-oğlu emir komutayı alarak iskele alabanda emrini verir. Dumlupınar son



Detek - Salvor ekibi toplu halde

hızla üzerlerine doğru gelen Naboland adlı bu geminin ya önünden atlayıp karşı tarafa geçecek veya tornistan edip geriye çekilecektir. Ancak akıntıyla çok hızlı bir şekilde boğazın tam ortasında seyreden Naboland Dumlupınar'ı tam ortasından biçmek üzereyken, Dumlupınar'da verilen son yol tornistan emri, çalınan müsademe alarmı ile baş kısımdan gelen müthiş bir çarpışma sesi aynı anda yankılanır. İsveç bandıralı yük gemisi Naboland Dumlupınar'a çarpmış, çığneyip altına almış, yol almaktadır. Dumlupınar'ın tamamen parçalanmış baş bodoslamasından hücum eden karanlık sular, içeride hapsolmuş 81 denizciyle koca denizaltıyı başı üstüne diker ve birkaç dakika içerisinde Çanakkale Boğazi'nin akıntılı suları Dumlupınar'ı yutar. Sırtına zipkin yemiş yaralı bir balina gibi acı dolu sesler çıkaran denizaltı son dalışını yapmıştır.

Saat 02:30'da İsveç Bandıralı Naboland gemisi S.O.S. işaretleri vermiş, telsiz mesajıyla Çanakkale'nin 3 mil açığında hangi millete ait olduğunu bilmediği bir denizaltı ile çarpıştığını, denizaltının battığını ve acil yardım istediğini bildirmiştir. Çarpışmanın gürültüsünü duyan 10 no'lu gümrük mo-

toru da hemen olay yerine gelmiş, Naboland'dan indirilmiş bir filika ile çarpışmanın şiddetiyle köprü üstünden denize savrulmuş olan gemi komutanı Sabri Çelebioğlu, Üsteğmen Kemal Ünver, Hasan Yumuk, Astsubay Hüseyin Akış ve Hüseyin İnkaya'yı sağ olarak kurtarmışlardır. Naboland'ın fosforlu can simitleriyle denizde 1-1.5 saat akıntıyla sürüklenmiş kazazedeler, yaşadıkları korku ve soğğun şokunu atlattıkları için hemen battaniyelere sarılıp, içki verilerek ısıtmaya çalışılmış ve ardından da tedavi için sahile götürülmüşlerdir. Ancak Ezine'de bir iki gün önce yaşanan deprem felaketi sebebiyle devlet hastanesinin koridorlarında bile yer bulamayacaklar ve hemen



Kazaya sebep olan Naboland şilebi

Çanakkale askeri hastanesine nakil olacaklardır. Diğer sağ kurtulanlarla birlikte denizaltının köprü olan gözcüler Veyssel Saygılı ve Enver Uçar'ın hayatları ise sağ düştükleri denizde Naboland'ın pervanelerinde korkunç bir ölümle çoktan noktalanmıştır. Ama ya diğerleri? Karanlık, soğuk ve korkuyla sarılmış, derinlere tutsak olmuş denizaltıdaki 81 kişi ne yapıyordu?

Naboland'ın yola devam etmesine izin verilmemiş ve kaptanı Lorentzon'dan kaza yeriyle ilgili alınan bilgiler sonucunda saat 06:40'ı gösterirken denizaltı battı şamandırası balıkçılar tarafından bulunmuştur. TCG DUMLU burada battı. Kapağı aç telefon içeridedir. Telefonun düğmesine basarak konuş. Telefonla konuşamazsan en yakın limana haber ver.



Botunu şamandıraya bağlama' Dumlupınar ile tatbikattan dönen 1. İnönü Denizaltısı 20 dakika sonra kaza mahalli olan Nara önünde demirlemiştir. Ve eğer yaşıyorlarsa, Dumlupınar'ın içindekilerden ilk haber işte şimdi alınabilecektir. İlk konuşmayı 10. numaralı gümrük motorunun çarkçıbaşısı Selim Yoludüz yapar, ardından Çanakkale Deniz Kumandanı Albay Zeki Adar aşağıdakilere moral verici konuşmalar yapar, onları kurtaracaklarına ve kendi başlarına çıkış işlemine geçmemelerine dair tembihte bulunur. Ve sonra 1. İnönü denizaltısı ikinci komutanı Üsteğmen Suad Tezcan, Dumlupınar'ın battı şamandırasına giderek kazazede geminin ve arkadaşlarının durumunu öğrenmek için şamandıranın kapağını açar ve telefonu eline alır.

- "- Alo aşağıdan alo Dumlu
- Evet Dumlu
- Ben Üsteğmen Suad.
- Evet efendim ben Selami
- Selami nasılsınız biz geldik şimdi bana durumu anlat.
- Efendim dizellerden yara aldık, manevra dairesinde yangın çıktı bataryayı sıfıra alarak kış torpido dairesine geçtik şimdi manevra dairesi su ile dolu.
- Kaç kişisiniz orada
- 22 kişiyiz.
- Diğer dairelerle irtibatınız var mı.
- Yarım saat evvel kış batarya dairesi ile konuştum şimdi cevap vermiyorlar.
- Merak etmeyin 'Kurtaran' geldi biz buradayız.
- Efendim manometre 267 kadem gösteriyor doğru mu?
- Selami Kurtaran geldi şimdi kurtarma işine başlanıyor.
- Ben biraz sonra yine gelirim.
- Peki efendim.

Dumlupınar denizaltısının elektrik su-bayı Selami Özben'le yapılan bu konuşma, geminin feci halini tamamıyla ortaya koymaktadır, yavaş yavaş su alan bölmelerde kalanların hayatları korkunç bir sonla noktalanmış ve şimdi kış torpido dairesinde sıkışmış 22 kişi can pazarı yaşamaktadır. Her şeyin sonunu aslında kontrol panelindeki manometre göstermektedir. ve Selami astsubay 'Efendim manometre 267 kadem gösteriyor doğru mu?' diye sorarken aslında bu derinlikten sağ kurtulmanın imkansızlığını sorgulamaktadır...

Denizaltının içindekiler aslında gemilerine tam olarak ne olduğunu bilmiyor, yaranın dizellerden alındığını sanıyor, tıpkı hastanedeki beş kazazede gibi cevabı olmayan sorulara cevap arıyorlardı...

Üsteğmen Suad Tezcan durumu gemisine rapor ettikten sonra Selami Özben'le tekrar konuşarak morallerini takviye etmek ve tavsiyelerde bulunmak üzere şamandıraya döner:

- Alo Dumlu Selami
- Evet Dumlu
- Selami nasılsınız.
- Efendim hava biraz fenalaştı.
- Morallerinizi bozmayın o hava size daha iki gün yeter, sen çocukları yatır sigara içmeyin.
- Yok efendim hepsi yatıyor sigara da içmiyoruz ışık da yok karanlıktayız
- İhtiyaç lambalarını kullanmayın ilerde lazım olacak.
- Kullanmıyoruz zaten birinin ışığı çok zayıfladı."

Tek ümit ışığı olan Kurtaran gemisi Boz Burun'dan hareketle kazadan 10 saat 25 dakika sonra 4 Nisan Cumartesi günü saat 12:25'de kaza mahalline ulaşır. Bu sırada denizaltı battı şamandırasından duyulanlar ise insanın yüreğini parçalayan dualar ve iniltilerdir.

Tüm Türkiye'nin kalbi artık Çanakkale'de Dumlu'nun içindeki yüreklerle atmaktadır. Kaza haberlerini radyo tebliğlerinden ve gazetelerden öğrenen denizaltıda yakınları olanlar, Çanakkale'ye akın etmişler, Eceabat ve Çanakkale sahilinde acıklı bir kalabalık toplanmıştır.

Ancak hava ve akıntı durumu gibi Milli Savunma Vekaletinin yayınladığı tebliğler de kurşun gibi ağırlaşmaktadır. Çok hızlı akmakta olan zamana karşın umutla beklenen ilerleme bir türlü sağlanamamaktadır. Ancak denizaltının içindekilerle birlikte Allah'tan ümit kesilmez diyerek radyo başındaki yüz binler de kederli bekleyişlerini sürdürmektedir.

Kurtaran gemisinin; İmroz tahlisiye gemisi, Turgutalp maçunası, Kaldıray, Ağ 1, Ağ 2 yardım gemileri, 3 K sınıfı ve 2 A sınıfı mayın tarayıcı gemi, Gaziantep ve Sultanhisar muhripleri ile saat 15:00'da başlayan şamandıra atma ve gemiyi şamandıralara bağlama çalışmaları ancak ertesi gün saat 03:30'da tamamlanır. Kazadan 25 saat 15 dakika sonra Kurtaran Dumlupınar'ın üzerinde ancak sabitlenmiştir.



Derin su dalgıcı
Enes Edis dalış
sonrası asansörden
inerken





Dumlupınar'dan son sözleri
duyulan şehit astsubay
Selami Özben

Şiddetli akıntı ve fırtınaya karşı verilen bu zorlu mücadelede tarayan demirler yerine muhripler demirletilmiş ve Kurtaran'dan bu gemilere verilen 10 burgatalık halatların üzerine binmesiyle aynı gün saat 17:00'da denizaltının battı şamandırası kopmuştur.

Şansızlıklar bununla da bitmiyordu: Dumlupınar'da çan kılavuz teli de yoktu! Gemi kısa bir süre sonra Amerika'ya gidecek ve tadilat görecekti. Battı şamandırası batan gemiye sadece 184 metre uzunluğunda bir telefon kablosu ile bağlıydı. Bunun için çanın kılavuz teli dalgıç tarafından denizaltının kıç kaportasına takılmalı ve aşağıya indirilecek çan kıç torpido dairesi çıkış kapağına kenetlenmeliydi. Böylece Kurtaran'daki çan denizaltıya indirilebilecek ve kıç torpido dairesindekiler 7 şerli gruplar halinde kurtarılacaktı. Bu can pazarında artık her şey dalgıçlara bağlıdır.

5 Nisan 1953 günü saat 05:16'da ilk dalgıç Üstçavuş Adil Çorbacı suya indirilmiş ancak daha 50 metreye inmeden 100 metre sürüklenmişti. 10 Nisan saat 21:00'a kadar 5 defa hava, 4 defa helyum oksijen ve iki defa derin su dalgıç cihazı ile olmak üzere 11 dalış denemesi daha yapılmıştır. Ancak dalgıçlar Yarbey Vedat Dora idaresinde 27 Eylül 1958 tarihinde yapılacak Dumlupınar dalışlarına kadar bu kutsal enkaza ulaşamayacaktır.

Boğaz'ın güçlü akıntısı karşısında 90 metre aşağıdaki denizaltının yerini bile bilmeden dibe inmeye çalışan dalgıçlar birer yaprak gibi savrulurlar. Öyle ki dalgıç Astsubay Nurettin Ersoy, Dumlupınar'ın yanına ulaşmayı başarsa da aniden kendini kaybeder ve hemen yukarı alınır. Ersoy tam 15 saat basınç odasında tedavi görür. Kendisine geldiği zaman ilk sorduğu şey kılavuz telinin Dumlupınar'a bağlanıp bağlanmadığıdır. Olumsuz yanıt üzerine de Kurtaran'da bulunan denizaltı filo komutanına şöyle der: 'Emret Amiralim yine dalayım'... Nurettin Ersoy'a 'Sen sıranı savdın evlat diğer arkadaşların da çalışmak ister' diyen yıllar sonra Cumhurbaşkanı koltuğunda göreceğimiz Tuğamiral Fahri Korutürk'tür.

6. Filo'ya ait bir muhriple kurtarma çalışmalarına katılan Amiral Hughes ve beraberindeki dalgıçlar, dalgıç Nurettin Ersoy için 'Ölümler arasında hiç mesafe kalmamıştır' derler...

Ancak o gün dalmayı deneyecek olan bir başka dalgıç Yılmaz Süsen gi-

bi daha pek çok dalgıcın dönem arkadaşları denizaltının içerisindeydi ve kurtarılmayı bekliyorlardı.

Böylece sonuçsuz kalan denemeler ardı arkasına devam etti...

7 Nisan 1953 saat 02:15'te 72 saatlik sürenin sonuna gelinmiş ve radyoda yayınlanan 7. tebliğ ile tüm personelin hayatından ümit kesildiği açıklaması yapılmıştı. Bundan sonra tebliğ neşredilmeyecekti ve Kurmay Albay Hakkı Burak ile başlayıp, Göreleli er Hasan Kelleci'ye uzanan 81 denizcinin adları şehitler listesine eklenmişti. İnatla akan sular kazanmış, umutla kurtarılmayı bekleyen denizcilerimiz mağlup olmuşlardı...

7 Nisan 1953 saat 15:00'da belki de denizaltının içindeki son nefesler daha henüz tükenirken Nara'da Başaran fabrika gemisinde hazin bir törenle 81 denizciye ve Nara'ya veda edildi, denize çelenkler bırakıldı...

50 yılın ardından ünlü sualtı araştırmacıları ile Dumlupınar'ı yattığı yerde ziyaret etmeyi ve 50 yıllık yalnızlığına son vermeyi kararlaştırdık. Mart ayında Türkiye'nin en gelişmiş sualtı araştırma gemisi DETEK SALVOR ve beraberindeki 3 destek gemisinin rotası Çanakkale Nara burnu idi. Dumlupınar önce gelişmiş sualtı görüntüleme sistemleri kullanılarak incelendi. Uzakta kumandalı robot kamera ile alınan bu görüntüler denizaltının pozisyonu, çarpışma anındaki manevrası ve açılan yaranın büyüklüğü gibi pek çok soru işaretini de aydınlatmış oldu. Ve ardından derin su dalgıçı Enes Edis Türkiye'de ilk kez satıhtan destekli karışım gaz ile dalarak batığa ulaştı ve Dumlupınar'ın "battı şamandırası"nın yuvasını bularak "Vatan Size Minnettardır" yazılı bir plaket bıraktı.

Bu araştırma ile batığa ulaşmak yanında Dumlupınar'ın ruhuna da ulaşmayı amaçlıyorduk. 50 yıl önce yaşanan faciadan sağ kurtulan ve bugün hala hayatta olan iki Gazi, Emekli Astsubay Hüseyin İnkaya ve Hüseyin Akış, hayatlarının kurtulduğu Nara'ya geri dönerek Dumlupınar'ın içerisindeki şehit arkadaşlarını ziyaret ettiler. Çok küçük yaşta babası Sait Yıldırım'ı Dumlupınar'da kaybeden Berke İnel, şehit babasının silah arkadaşlarından Dumlu'nun ve çok özlediği babasının hikayesini dinledi.

Dönemin kurtarma çalışmalarına katılan Emekli Donanma dalgıçı Yılmaz Süsen, denizaltının içerisindeki sınıf arkadaşlarını kurtarmak için yarım asır önce yaptığı Dumlupınar dalışını,

yaşadığı zorluk ve imkansızlıkları anlattı. 1958 yılında Yarbay Vedat Dora'nın ekibinde de Dumlupınar'a dalan Süsen sualtı araştırmamızda bizlere yol gösterdi.

Dumlupınar'dan duyulan son ses olarak tarihe geçen kahraman denizaltıcı Astsubay Selami Özben'in erkek kardeşi Haşim Özben ve kız kardeşi Günaydın Tezbulut şehit ağabeylerinin çelik tabutunu ilk kez gördüler.

50 yılın ardından Dumlupınar'da yaşanan büyük bir kavuşmaydı. Ve bu anlamlı buluşmanın hazin öyküsü bir belgesel olarak çok yakında CNNTürk ekranlarından sizlere ulaşacak...

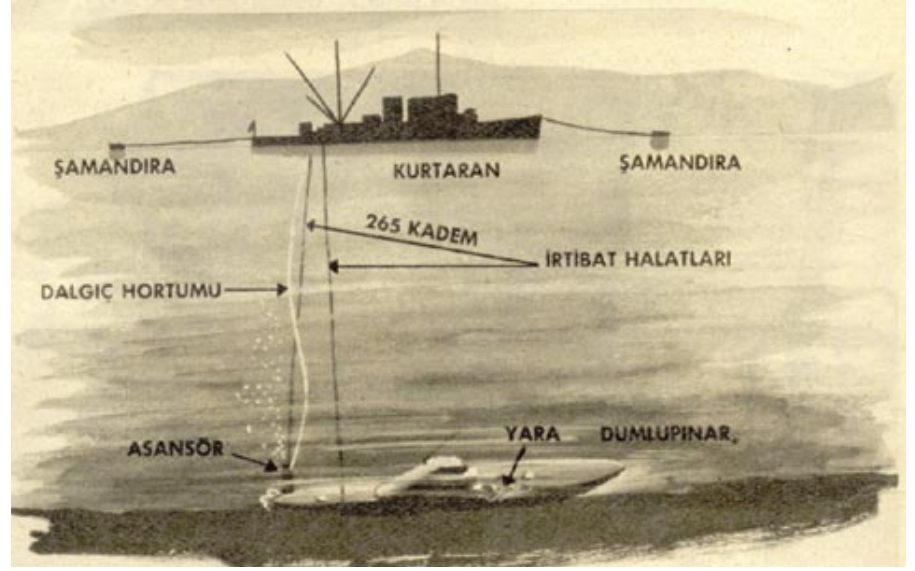
Araştırmacı dalgıç olmanın en güzel yanı, bilinmeyi keşfetmek, bu yolda tarifi mümkün olmayan heyecanlar duymak, ve birbirine canını teslim etmekten çekinmeyen bir ekip ile birlikte yeniden var olmaktır. Dumlupınar araştırmasının amaçlarının başında, tarihi ve kültürel değerlerimize sahip çıkmak, 21. yüzyılda artık Türk dalgıç ve deniz araştırmacılarının da, dünyadaki meslektaşları gibi profesyonel, donanımlı ve aynı derecede kabiliyetli olduğunu kamuoyuna göstermekti. Özellikle Dumlupınar araştırması Detek ekibi için iyi bir çalışma noktası olacaktı. Ekipte, Dumlupınar denizaltısındaki şehitlere yıllar sonra ilk ziyareti gerçekleştirecek olanların yine aynı dünyaya gönül vermiş deniz emekçisi Türk dalgıçların olması gerektiği inancı hakimdi. Çünkü dalgıçlar ile deniz altıcılar arasında birbirine çok benzeyen acılar, sevinçler, uzun ayrılıklar, heyecanlar ve bir kader benzeşmesi vardı. Detek ekibi, yıllar sonra Çanakkale boğazının derinliklerindeki kabirlerinde yatan sualtına gönül vermiş büyüklerini ziyaret edecek olmanın getirdiği ve sadece bu yola baş koymuş insanların anlayabileceği, ta-

rifi mümkün olmayan duygular içerisinde görevlerine hazırlanıyorlardı. Bu sessiz dünyaya yapılacak ziyarette herkes saygılı ve mümkün olduğu kadar sessiz kalmalı idi.

Bu proje, 3 sene önce Savaş Karakaş'ın Enes Edis ile bir sohbeti sırasında ortaya çıkmış. Amaç senelerdir dalınamayan Dumlupınar deniz altına dalıp, şehitlerimizi şehitliklerinde

VATAN SİZE MİNNETTARDIR " plaketinin konulması ile düşünce aşaması tamamlanır.

Dumlupınar dalışında kullanılacak Karışım Gaz Dalış Mani foldu ve Dora II isimli akıntı asansörü'nün yapımına başlanır. Dalış Manifoldu'nun yurt dışına sipariş ile yaptırılması uzun süre alacağı için malzemelerin bir kısmı (BORŞEN – HAMLET firmasından) te-



Dumlupınar'a iniş için geliştirilen sistem

ziyaret etmek ve bu güne kadar hiç görüntülenemeyen şehitliğin belgeselini hazırlamak.


Bu dalışın planları derin su dalgıç olan Enes Edis (Detek Deniz Teknolojisi Ltd.Şti nin sahibi) ve Oğuz Kurtoğlu (Operasyon Müdürü – R.O.V operatörü – Santa Barbara City Collage Marine Tecnology nin ilk Türk mezunu) nun yıllar süren planlamaları sonun da 2 ayrı metot üzerinde çalışmaya karar kılınmış. Bunlardan biri R.O.V ile (Remote Operated Vehicle – uzaktan kontrollü cihaz) sualtı çekiminin yapılması, diğer bir metot ise dalgıç tarafından batık deniz altına ulaşılp, şehitlerin ziyareti anısına "

min edilip , ofiste temiz bir ortam da Oğuz Kurtoğlu tarafından tasarlanan, planı Rauf Tankal tarafından çizilen ve profesyonel bir ekip tarafından tamamlanır. Satıhtan beslemeli bu Karışım Gaz Manifoldu Türkiye de ilk defa Detek Deniz Teknolojisi tarafından Dumlupınar Ekspedisyonunda kullanılmış.

Detek Atölyesinde ise, 1958 yılında Albay Vedat Dora tarafından akıntı için planlanıp kullanılan "Dora akıntı asansörü " örnek alınıp geliştirilerek Ali Bat ve teknik ekibi tarafından yapılır ve onun anısına ithafen " Dora II " ismi verilir. 4 ton ağırlığındaki asansörde akıntı ayar kanatları bulunur.



Dumlupınar seyir sırasında



Kaza sonrası
Dumlupınar'a
yapılan ilk dalış.
Güvertede heyecan
son safhada.

Bu çalışmalar sürerken Oğuz Kurtoğlu tarafından hesaplamaları yapıp oranları belirlenen karışım gazların (Heliox - % 13,8 Oksijen- % 86,2 Helium) (Nitrox - % 50 Oksijen - %50 Azot) siparişi BOS firmasına verilir. Dalgıç ekibi ise, tüm ekipmanların testlerini yapıp derin su dalışı için hazırlanır. Bir yandan da dalış ile ilgili tüm brifingler yazılır.

Dalıştan önce çekimde kullanılacak R.O.V (uzaktan kontrollü cihaz) sörvey sınıfı bir cihaz olup 6 adet satıhtan hızları ayarlanabilen motora sahip, çekim sırasında ortamı aydınlatmaya yarayan 4 adet 100 Watt lık halojen projektörü ile, 330 mt kadar dalabilir, 6 mm 40 derece geniş açılı 70 derece hareket edebilen objektife sahip R.O.V aynı zaman da bulunduğu yerin mevkii, derinliği, ve su sıcaklığını bildirebilen bu teknolojik cihaz, Özel sektör de ilk defa DETEK DENİZ TEKNOLOJİSİ Şirketi tarafından 4 yıl önce satın alınıp, çeşitli projelerde kullanılır.

Tüm monitörler, kayıt cihazları, ve R.O.V cihazının denemeleri Sedat Senyücel ve ekibi tarafından test kayıtları yapıp hazırlanır.

Yüzer ekipman olarak; Detek Salvor Römorkörü (33 mt boyunda, 2 adet towing ırgatı, 2 adet teleskopik vinç, 2 adet baş çapa, 4 adet 3 er tonluk Stevin ve Danfort çapa , alçak ve yüksek basınç kompresörleri, 3 adet jeneratör, Navtex , 2 adet radar cihazı, VHF , SSB , GPS, Side Scan Sonar ile donanımlı), Detek – 1 gemisi (18 mt boyunda, radar, VHF, Radyo Telefon, GPS, Echosounder, Raytheon presicion fathometer sonar, 2 adet kompresör, jeneratör ve 1 adet çift kabinli 2 kişilik basınç odası), Katır -1 çıkarma botu (Detroit 270 hp, VHF) ve 22 kişilik gemi personeli ve 13 kişilik dalgıç ekibi ile sevk ve idaresinden sorumlu Hasan Akkuş ve Mustafa Çankaya kaptanlar ile görev dağılımı yapılmış, hazır halde Çanakkale Limanına demirler.

İstanbul'dan gelen, Dora II akıntı asansörü, karışım gaz istasyonları, ile Pakistan'daki biten şantiyeden gelen 3 kişilik çift kabinli Basınç Odası konteyniri ; Detek Salvor gemisine çok sayıda meraklı ziyaretçinin bakışları arasında güverte ye alınıp Mobilizasyon işi tamamlanır.

Ertesi gün, hazırlıklar yapılırken çok sayıda basın mensubuna Dumlupınar Ekspedisyonunda görev alacak yüzer araçlar ile kullanılacak çekim ve



Basınç odası önünde gazetecilere brifing verilirken



Telefon cihazı ile Dumlupınar üstündeki dalgıçla görüşme



Şehitlerin anısına Dumlupınar'ın üstüne çelenk atılırken



Şehit yakınları ve kazazedeler ekip ile beraber



dalış ekipmanlarının tanıtımı yapılır. Mevki ve sörvey çalışmaları için Selçuk Kolay'ın Botnia teknesine Side Scan Sonar cihazı monte edilir. Sörvey ekibinde Selçuk Kolay, Oğuz Kurtoğlu ve Okan Taktak'ın çalışmaları sonunda Dumlupınar batığının noktasal olarak yeri tespit edilir. 81 mt de başlıyan DUMLUPINAR, 105 mt ye kadar inmekte ve sancağa 15-20 derece meyille yatmaktadır. Bu dip görüntüleri kağıt çıktılara alınırken Saki Uğurlu tarafından çalışmalar kayda alınır.

Ertesi gün erken saatlerde Limandan ayrılan Detek Salvor gemisi nin 12 kişilik misafiri de bulunmaktadır. Misafirler kazadan sağ kurtulan Hüseyin İnkaya ve Hüseyin Akış ile 1958 yılında dalışı gerçekleştiren derin su dalgıç Yılmaz Süsen ve kazada yakınlarını kaybeden şehit aileleridir. Dumlupınar Şehitliğinin üstüne gelindiğinde denize çelenk atılarak saygı durumunda bulunulur. Çok duygulu anlar yaşanmaktadır ve Savaş Karakaş'ın 10 kişilik belgesel film ekibi çekim yapmaktadır. Detek Salvor gemisinin Kaptan Köşkünde yapılan röportajlarda ise duygu dolu anlar yerini göz yaşlarına bırakmıştır. Bu duygusal saatlerden sonra Limana yanaşarak misafirlerini uğurlarlar. Şehit yakınları ilk defa Detek Salvor ile şehitliklerini gezerler ve anlatılması zor duygular ile yüklü olarak gemi personeliyle vedalaşır. Ertesi sabah erken saatlerde batığın üzerine Four Point Anchoring (4 nokta çapalama) sistemi ile konuşlandırılır. Bu çalışmalarda 3 er tonluk 2 adet Stevin 2 adet Danfort çapa kullanılır. Detek firmasına ait 2 yardımcı gemide konuşlandırmada görev alır. Diğer yandan da Nara Burnunda bulunan Batığın konumu tam Boğaz trafiğinin gidiş – geliş yolu arasındadır. Bunun için Uluslar arası gündüz ve gece işaretleri kullanılırken geçiş yolu üzerindeki risklere karşı emniyet tedbirleri alınır. Kaptanlar tarafından gemi Jurnalı tutulurken, Çanakkale Trafik Kontrol, Çanakkale Liman Başkanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığı ile telsiz muhaberatı sağlanır. 13 gün sürecek bu çalışmalar sırasında Boğaza girip – çıkan gemiler çok yakın seyredeler Detek Salvor gemisine.

R.O.V cihazı ile operasyon çalışmaları, ve sualtı görüntüleri kaydedilmeye başlanır. R.O.V cihazının batık üstünde herhangi bir yere takılma riski olmasına rağmen problemsiz tamamlanır. Ve 20 saatlik kayıt gerçekleştirilir

. Bu arada Detek Salvor un salonuna kurulan kayıt cihazları ve 3 adet monitörden, görüntüler masada bulunan Amerika'dan Prodüktör Savaş Karakaş tarafından getirtilen Dumlupınar'ın projeleri üzerinde kaydedilen yerler belirlenir ve ona göre Dumlupınar'ın tüm kapakları, kulesi, uskunderaları, şaftı, pervaneleri, "denizaltı batı şamandırası" ndan kopup denizaltının üstüne düşen kalın irtibat kablosu ve şamandıra yuvası görüntülenir. Denizaltının üstündeki güverte tahtaları bile çok net şekilde kayda alınır. Kıç taraftan başlanan görüntüleme operasyonu, başa kadar devam eder bu arada çarpışmada yara alan kısım görüntülenir. Gece devam eden çekimlerde R.O.V nin ışıklarına çok sayıda balık, ve kalamar toplanır.

Dalış operasyonu başlamadan önce, 13 kişilik dalgıç ekibi tarafından Kirby Morgan Superlite 17B ve Kirby Morgan 18B Band Mask dalış başlıklarının son kontrolleri yapılır, dalgıç ile satıh arasındaki telekomünikasyonu sağlayacak olan ve özellikle karışım gaz dalışlarında kullanılmak için tasarlanmış AMCOM II marka telefon cihazının ses bağlantılarının son kontrolleri yapılır. Bu satıhtan beslemeli karışım gaz dalışında, Commercial Procedür kullanılacak ve U.S. NAVY mix-gaz deko tablosu uygulanacağı Operasyon müdürü tarafından bildirilir.

Dalış günü sabahın erken saatlerinde başlayan hareketlilik ve heyecan daha da artar. Son dakika brifinginde, dalışın zor şartları, akıntı, görevlerin eksiksiz tamamlanması vurgulanır. Dalış boyunca DETEK SALVOR yedeğinde bulunan DETEK-1 gemisinin içerisindeki diğer Basınç odası da hazırlanarak ek önlem alınır. (Kuzey denizinde yaşanan platform kazaları örnek alınarak Detek Salvor gemisinin başka bir gemi ile çarpışması durumunda aşağıdaki dalgıç satha geldiğinde 2. basınç odası bağımsız olarak beklemektedir.) Bu çalışmalar yapılırken Gemi Doktoru Sualtı Hekimi Doğu Çankaya ya dalgıç İsmail Kocakuşak sağlık çalışmalarında yardımcı olur, alınması gerekli tedbirleri ve kullanılacak cihazların kontrollerini yaparlar.

Sıra Enes Edis in gerçekleştireceği yüzey destekli karışım gaz dalışı için dalış ekipmanlarının giydirilmesine gelir. Heliox kullanılmasından ve denizin soğuk olmasından dolayı vücut ısısı çabuk düşeceğinden kuru elbise içersine polar giysiler giyer. Bu anlar

da tüm ekip profesyonelliği ile son derece dikkatli çalışmalarını sürdürür. Dalışın yapılacağı Nara Burnun da gemi trafiğinin yoğunlaşması ve 3 ayrı yönde dip akıntısı olmasından dolayı 5 ci Stevens çapa da atılarak geminin taraması önlenir.

Enes Edis hazırlanır ve Dora II dalış asansörüne biner, bale – out (sırt tüpü) Heliox doldurulmuştur. Dumlupınar denizaltısında denizcilerimizin şehit oldukları bölüme inecek ve eliyile " denizaltı battı şamandırası " nın yuvasına " VATAN SİZE MİNETTARDIR " plaketi bırakacaktır. Bu dalış sırasında stand-by dalgıç olarak Fatih Aksu hazır bekletilir. Vinç in çalışmasıyla, dalış asansörü ve dalgıç yavaş yavaş Nara Burnunun koyu renkli akıntılı sularında dalışa başlar. Karışım gaz mani foldu ve telefon cihazı başında Oğuz Kurtoğlu bulunur. Devamlı olarak DIVEX Oksijen Analizörü ile Heliox – Nitrox incelenir. Tüm dalış kayıtları yazılırken, dalgıç ile aradaki bağlantıyı sağlayan Umbilical (hortum demeti), haberleşme kablosunun kontrolleri dalgıç Barçın Akkoca ve Davut Uygun tarafından kontrol edilir. Dora II asansörünün altındaki 1000 watt(VIKING - AQUABEAM) lık ışık kaynağı ile yavaş yavaş Dumlupınar deniz altısı aydınlanmaya başlamıştır. Dalgıçın başlığına bağlı kamera ile çektiği görüntüler monitörlerden izlenmeye başlamıştır. Asansör Dumlupınar'ın yakınında durur dalgıç asansörden iner ve denizaltı üzerinde ilerleyerek plaketi bırakması gereken yere bırakır. İşte tarihi an bu andır. Görüntüleri izleyenler arasında derin bir sezsizlik olmuş tur. Elim bir deniz kazasında Şehit olan Deniz altıcılarımız şehitliklerinde ziyaret edilir ve Dumlupınar denizaltısının tüm görüntüleri çekilir. Yapılan bu Dumlupınar Ekspedasyonu, Savaş Karakaş'ın uzun araştırma ve çalışmaları sonucunda, DETEK DENİZ TEKNOLOJİSİ LTD.ŞTİ'nin modern ekipmanları ve profesyonel ekibi ile gerçeğe dönüşmüş olur.

Dalışın bitmesi ile dalgıç tekrar asansöre döner ve çıkış işlemleri başlar. Dalış, 270 ft / 20 dk olarak uygulanmıştır. 0 – 60 ft arası hava dalışı, 60 – 270 ft arası ise Heliox dalışı yapılmıştır. Dip zamanı 60 ft de başlatılmıştır. Çıkışta normal prosedür e göre 100 ft veya 100 ft de deko durağı yoksa en yakın ilk stop ta Nitrox a geçilmiştir, bu dalışta 90 ft deki deko durağında %50 - %50 oranındaki Nitrox a geçil-

miştir. Durakları ise şöyledir.

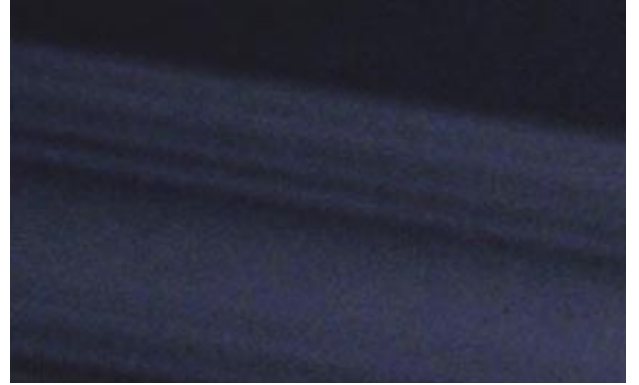
120 ft	7 dk
90 ft	2 dk
80 ft	6 dk
70 ft	6 dk
60 ft	8 dk
50 ft	10 dk
40 ft	78 dk

olarak yapılmıştır. 50 ft deko durağındaki deko süresinin 1.5 kat ve 40 ft deko durağındaki tabloda 50 ft deko süresinin 2 katı kadar sürelerde deko yapılıp oksijen dekusu yaptırılmak üzere dalgıç satha getirilip 3.5 dk içerisinde basınç odasına alınır. 40 ft derinlikte medikal oksijen solutularak sath dekosu na başlanır.

Deko süresi bitip basınç odasından çıkan Enes Edis duygu ve düşüncelerini şöyle anlatır.

Gazi ve şehit yakınları ile geçirdiğimiz yoğun günlerde denizaltındaki şehitlerin hikayelerini, karakterlerini dinlemek, yazdıkları şiirleri okumak beni bir hayli duygulandırmıştı. Dalış öncesindeki günlerde ekibin, bana bakışının değiştiğini küçük esprilerle" patron maaşları ödede öyle dal" esprileri bile içlerindeki korkuları yansıtıyordu. 30 senedir hemen hemen her gün tehlikeli batıklarda çalışıp dünyanın tüm denizlerinde dalmama rağmen, bu dalışın heyecanını bir türlü bastırılamıyordum. Dr. Doğu muayenelerimi yapıp" abi istemiyorsan vazgeçebilirsin, bu çok normal bir şey" dedi. Ama ben bu dalışa Hayat Mecmualarında Vedat Dora ve ekibinin 1958 senesindeki yaptıkları dalışları, çocukluğumda gördüğüm gün hazırlanmıştım. Polarımı ve kuru elbisemi giydim, KIRBY MORGAN SUPERLITE 17B başlığı kullanmaktan, elimde kalın eldiven olduğu için acil bir durumda emniyet mandalını açmak sorun olacağını düşündüğüm için vazgeçtim. Ve 18 B başlığı tercih ettim. Umbilicam da bir demet hortumdan oluştuğu için (çapı 10 cm) akıntı faktörü etki edince sathta iki hortumcu (tender) nun zor zapt

edeceğini biliyordum. Bu şartlarda aşağıda bu hortumu tutmam mümkün olmayacağı gibi, akıntının beni yüze atabileceğini bildiğimden birisi 15 metrede diğeri 5 metrede 2 karabina yı hortuma bağladım, bütün yük bu bağlara biniyor. Fazla hortumuda asansörün içine roda ettim. Başlık kamerasının son ayarları yapıldı. Denizaltı üzerine koyacağım plaketi akıntıda uçmasın diye çanın içine bağladım ve telefonda "OKEY" komutu gelince bende "MAYNA" komutu verdim. " MAYNA" komutu ile asansör suya girince akıntıyla döndü,



Kazadan kurtulan Hüseyin İnkaya ile röportaj

üç metrede tekrar her şeyimi kontrol ettim. Evet 50 SENE ÖNCESİNE YOLCULUK başlamıştı. Asansör aşağıya doğru ağır ağır etrafında akıntıdan girdaplar oluşarak iniyordu. İndik-



Yılmaz Süsen ile yapılan röportaj

cede su kararmaya başlamıştı. 60 ft e geldiğimde asansör durdu ve telefonda saymaya başladım. Buçuk 1, buçuk 2, buçuk 3 Heliox un bana ulaşması zaman alacağı için, havalandırma valfini açarak Heliox un süratli gelmesini sağlıyorum ve sesim değişiyor. Artık Heliox solumaya başladım. Orta sulara geldiğim zaman anaför akıntıları başladı. Eski yıllarda Çanakkale'de çalışırken bu anaförleri biliyorduk ama Nara Burnu bir başka, Asansör sağa sola yalpalamaya ve inanılmaz girdaplar etrafımda dönmeye başladı. " Asansör çok iyi iş

görüyordu Bravo Vedat Dora'ya " diye içimden geçirdim.. Asansör tekrar hareket ediyor. Sular karardıkça kararıyordu aşağıya bakan 1000 wattlık Viking'i yakıtıyorum ve may-



Dumlupınar'ın üzerine konulacak plaket

naya devam ettiriyorum, su karanlık ve karanlık olduğu kadar da berrak aşağılarda gri balınaya benzeyen dev cüsse beliriyor.İşte Dumlu 50 sene sonra en yakınındaki insan benim, planladığımız gibi tam uskunduraların üzerine iniyor asansör, sesim çıkmıyor. Nerdeyse " HOP " demeyi unutuyordum, asansör duruyor akıntıyı kontrol ediyorum. Akıntı fena değil, karabinamı çözüyorum, plaketi alıyorum ve uskun-

duraların üzerinden denizaltından son sesinin geldiği satih ile irtibat kurduğu kış torpido dairesinin üzerine iniyorum. İçerideki şehitlerle aramda sadece Dumlunun güverte tahtaları ve karina saçı var, denizaltının üzerinde sepiyemi ağırlaştırarak denizaltı ya dokuna dokuna ilerliyorum ve kış torpido dairesi kapağı na geliyorum işte bunun altında şehitlerimiz var içim ürperiyor. Kapağın üzeri çeşitli deniz canlıları ile kaplanmış ve çok da misina var. Yavaş yavaş geminin sancağa

yatık güvertesinden baş tarafa doğru akıyorum. Daha önce R.O.V. la çekimlerini yaptığımız menholler güverte hepsi tanıdık planlardan kafama kazınmış gibi torpido yüklemeye kaportasının biraz daha farklı olması gerekiyor ve işte kaporta. Onun üzerinden geçerek hedefime ilerliyorum. Etrafıma bakıyorum. 1000 wattlık viking ve başlık lambasının aydınlığından başka etraf zifiri karanlık her taraf misina bir tanesine takılmayı

aklımdan bile geçirmek istemiyorum. Denizaltının iskele tarafında battı şamandırasının boş yuvası hayal meyal beliriyor ilerliyorum ve battı şamandırasının kopan kablosu üstü deniz canlılarıyla kaplı, 50 senedir sessiz duruyor ve bana teslim edilen plaketi battı şamandırasının yuvasına bırakıyorum. GÖREV TAMAM. Yukarıdan " Asansöre dön çıkış başlıyor " sesini duyuyorum. DUMLU yu tutmak, dokunmak, hissettiklerimi herkesle paylaşmak istediğim fakat tarif edecek kelimeleri biraraya getirmenin mümkün olmadığı bir duygu. Oğuz'un telefonda sesi duyuluyor." 120 ft dekusu " ilk deko da hem 50 sene sonra Dumluya dokunmanın gururu, gazilerin ve şehit yakınlarının bana dokunuşlarını aşağı taşımam ve Türkiye'de kendi profesyonel ekibim, kendi profesyonel dalgıcım kendi profesyonel denizcimle yapmış olduğumuz yüzey destekli karışım gaz dalışının mükemmel sonuçlanması artık gelsin bundan sonraki deko stopları.....

ŞEHİTLERİMİZİN RUHLARI
ŞAD OLSUN

Bu belgesel Mayıs ayında CNN TÜRK kanalında 2 bölüm halinde yayınlanacaktır.



Salondaki monitörlerden ROV ile yapılan çekimlerin izlenmesi