

ANALİZ

EKİM 2016 SAYI: 170

# PKK VE BOMBALI ARAÇ SALDIRILARI

NECDET ÖZÇELİK





## **PKK VE BOMBALI ARAÇ SALDIRILARI**

NECDET ÖZÇELİK

COPYRIGHT © 2016

Bu yayının tüm hakları SETA Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı'na aittir. SETA'nın izni olmaksızın yayının tümünün veya bir kısmının elektronik veya mekanik (fotokopi, kayıt ve bilgi depolama, vd.) yollarla basımı, yayını, çoğaltılması veya dağıtımını yapılamaz. Kaynak göstermek suretiyle alıntı yapılabilir.

Uygulama: Erkan Söğüt

Kapak Fotoğrafı: AA

Baskı: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık A.Ş., İstanbul

**SETA | SİYASET, EKONOMİ VE TOPLUM ARAŞTIRMALARI VAKFI**

Nenehatun Cd. No: 66 GOP Çankaya 06700 Ankara TÜRKİYE

Tel: +90 312 551 21 00 | Faks: +90 312 551 21 90

www.setav.org | info@setav.org | @setavakfi

**SETA | İstanbul**

Defterdar Mh. Savaklar Cd. Ayvansaray Kavşağı No: 41-43

Eyüp İstanbul TÜRKİYE

Tel: +90 212 395 11 00 | Faks: +90 212 395 11 11

**SETA | Washington D.C.**

1025 Connecticut Avenue, N.W., Suite 1106

Washington D.C., 20036 USA

Tel: 202-223-9885 | Faks: 202-223-6099

www.setadc.org | info@setadc.org | @setadc

**SETA | Kahire**

21 Fahmi Street Bab al Luq Abdeen Flat No: 19 Cairo EGYPT

Tel: 00202 279 56866 | 00202 279 56985 | @setakahire

# İÇİNDEKİLER

ÖZET	7
GİRİŞ	8
PKK'NİN BOMBALI ARAÇ KULLANIMI VE ARKA PLAN	9
2 AĞUSTOS 2015-25 AĞUSTOS 2016 TARİHLERİ ARASINDA GERÇEKLEŞTİRİLEN BOMBALI ARAÇ SALDIRILARI	10
SEÇİLEN HEDEFLERİN ANALİZİ	10
KULLANILAN PATLAYICI MADDELERİN ANALİZİ	20
SALDIRI TÜRÜ, ARAÇ TİPİ, PATLAYICI MADDE VE HEDEF/MESAFE İLİŞKİSİ	21
SONUÇ	22

## YAZAR HAKKINDA

### **Necdet ÖZÇELİK**

1993-2014 yılları arası TSK'nın farklı birimlerinde çalıştı. Güneydoğu Anadolu bölgesi, Irak, Kırgızistan, ABD ve Afganistan'da görevlerde bulundu. Özel Kuvvetler Komutanlığında uzun yıllar görev yapan Özçelik, Ekim 2014'te kendi isteğiyle emekli oldu. Halen Atılım Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde yüksek lisans öğrenimini sürdürmekte olan Özçelik, bağımsız olarak güvenlik danışmanlığı yapmakta, terörizm ve terörle mücadele, ayaklanma ve ayaklanmaya karşı koyma ve düşük yoğunluklu çatışma konularında saha çalışmaları ve akademik çalışmalar yürütmektedir.

## ÖZET

Bu çalışma PKK'nın son yıllarda başvurduğu bombalı araç saldırılarına dair dinamiklerin anlaşılması için analitik bir bakış sunmayı hedeflemektedir. PKK tarafından düzenlenen bombalı araç saldırıları taktik ihtiyaç, hedef analizi, kullanılan patlayıcı cinsi ve başvurulan saldırı yöntemi boyutlarında incelenmiştir. İncelenen boyutların birbiriyle olan ilişkisi de değerlendirilmiştir. Çalışmada PKK'nın 2 Ağustos 2015-25 Ağustos 2016 tarihleri arasında gerçekleştirdiği 35 bombalı araç saldırısı incelenerek ne tür hedeflere ne sıklıkla, hangi şehirlere hangi zaman diliminde saldırı düzenlediği analiz edilmiştir.

Analizin ilk bölümünde PKK'nın bombalı araç saldırılarına ne zaman ve nasıl başvurduğu ifade edilmiş, ardından 2 Ağustos 2015 ile 25 Ağustos 2016 tarihleri arasında gerçekleştirilen 35 bombalı araç saldırısının aynı dönemdeki diğer PKK saldırıları içindeki yeri gösterilmiş ve saldırılar belli başlıklar altında incelenmiştir. Saldırılarda kullanılan patlayıcı madde analizinin yapıldığı dördüncü bölümden sonra incelenen saldırı dinamiklerinin birbiriyle olan ilişkisine değinilmiştir. Son bölümde ise bombalı araç saldırılarının önlenmesine yönelik parametrelerin neler olabileceği tartışılmıştır. Ayrıca PKK'nın düzenlediği saldırıların türlerindeki dönemselliğe ve saldırı değişkenliğinin halk üzerindeki etkisine dikkat çekilmeye çalışılmıştır.

**Bu çalışma PKK'nın son yıllarda başvurduğu bombalı araç saldırılarını taktik ihtiyaç, hedef analizi, kullanılan patlayıcı cinsi ve başvurulan saldırı yöntemi boyutlarında incelemekte ve bu saldırılara dair dinamiklerin anlaşılması için analitik bir bakış açısı sunmayı hedeflemektedir.**

## GİRİŞ

Güvenlik ortamının kırılma noktasına son bir yıl içinde birden fazla terör örgütünün Türkiye genelindeki eylem pratikleriyle birlikte kamuoyunda “bombalı araç” ifadesi sıkça duyulmaya başladı. Büyükşehirlerde gerçekleştirilen bombalı araç saldırıları taktik terör hedeflerden çok kamusal düzenin işleyişini hedefleyip toplum üzerinde korku ve baskı yaratmaya dönük şekilde gerçekleştirildi. Güvenlik güçlerine karşı gerçekleştirilen bombalı araç saldırılarının ise terörün yoğun inşası kapsamında taktik bir kaldıraç olarak kullanıldığı görüldü.

Güvenlik ortamlarını istikrarsızlaştırarak hem kamu üzerinde psikolojik etki yaratmayı hem de güvenlik güçlerinin operasyonel kabiliyetlerini baskılamayı hedefleyen “bombalı araç” saldırısı nedir? Motomot bir şekilde “araca yüklenmiş el yapımı patlayıcı” olarak tercüme edilebilecek bombalı araç ifadesi İngilizcede “Vehicle Borne Improvised Explosive Device” (VBIED) olarak kavramsallaştırılmıştır.<sup>1</sup> Bombalı araç kavramının içinde var olan temel iki dinamik, patlayıcı maddenin kendisi ve patlayıcının hedefe taşınma mekanizmasıdır. Bombalı araçlarda kullanılan patlayıcının cinsi, tipi, şekli, miktarı, ateşleme yöntemi ve etkisi farklılık gösterdiğinden patlayıcı temelindeki

dinamiklik bu değişkenlikten kaynaklanmaktadır. Öte yandan patlayıcıyı taşıyan aracın cinsi, taşıma kapasitesi ve çevresel uyumluluğu gibi değişkenler taşıma yönteminin dinamik doğasını oluşturmaktadır. O halde bombalı araçları; yıkıcı, yakıcı ve öldürücü zararlı kimyasalların çeşitli karışım yöntemleriyle birleştirilip bir araca yüklenerek mobilize imkanı kazandırılan standart dışı patlayıcılar olarak tanımlayabiliriz.

Patlayıcı maddelerin temin edilmesindeki kolaylık ve bu patlayıcı maddeyi arzu edilen hedefi etkili patlama yarıçapı içine yer alabilecek bir mesafeye taşıyabilme seçenekleri, bombalı araç eylemlerini etkili bir saldırı yöntemine dönüştürdü. Devlet dışı silahlı aktörler bombalı araç saldırılarını, taşıma vasıtalarındaki basitlik ve bileşenlerini piyasadan temin edilebilmedeki kolaylığın yanı sıra yarattığı etki itibarıyla da sıklıkla kullanmaktadır. Bu saldırı yöntemi başta terör örgütleri olmak üzere düzensiz savaşların gayrimeşru güç kullanan aktörleri tarafından en ölümcül saldırı türü olarak tercih edilmeye başlandı.

2003 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) Irak işgali, savunma sanayiinin yeniliklerinin sunduğu imkanlarla muharebe sahasındaki hareketli ateş gücünü göstermesi bakımından konvansiyonel savaş taktikleri için mükemmel bir laboratuvar olarak görülmüştür. Ancak şehir çatışmalarında kullanılan taktik zırhlı araçların ileri manevra kabiliyetleri ile navigasyon ve atış kontrol sistemlerinin düzensiz direniş kuvvetlerine karşı etkisi sınırlı kalmıştır. Zira nizami birlikler için hareketi olumsuz yönde etkileyen en etkili yöntem teröristler tarafından kullanılan yol kenarına yerleştirilmiş El Yapımı Patlayıcılar (EYP) olmuştur. Taktik zırhlı araçların hareket kabiliyetini kendine bağımlı hale getiren şehir, kasaba, köy ve mahalleler arasındaki yolların kritik noktaları EYP'ler ile hedef olan araçların buluşma noktası haline gelmiştir. Bombalı araç saldırıları yol kenarına yerleştirilen EYP saldırılarının

1. “US Department of Defense Dictionary of Military and Associated Terms”, Joint Publication 1-02, 31 Ocak 2011, s. 391.

bir sonraki sürümü olarak da ifade edilebilir. Terör örgütlerinin bombalı araç saldırılarını kullanımı, yol kenarına yerleştirilen EYP'lere karşı geliştirilen tespit ve imha yöntemlerindeki teknolojik ve taktik iyileştirmelere paralel olarak alternatif bir saldırı yöntemi gibi görünse de EYP saldırıları örgütlerin vazgeçilmezidir.

Öte yandan yol kenarına yerleştirilen EYP'lerin bombalı araç saldırılarına evrilmesinde şu farklar etkili olmuştur: Bombalı araç saldırılarında patlayıcı tıpkı güdümlü bir tank-savar mühimmatı gibi hedefe çatmaktadır, oysa yol kenarına yerleştirilen EYP saldırılarında hedef patlayıcıya çatmaktadır. Önemli bir başka fark ise yol kenarına yerleştirilen EYP saldırıları toprak, menfez ve duvar gibi yerlere gizlenme endişesinin getirdiği nedenlerle ortalama 50-250 kg ağırlıklarla sınırlanmakta, bombalı araç saldırıları ise taşınacağı mesafeye bağlı olarak yüklendiği aracın kapasitesine göre tonlarca ağırlıktaki patlayıcılarla gerçekleştirilmektedir. Ayrıca EYP saldırıları tek bir hareketli aracı hedeflerken, bombalı araçlar açıldıkları kalabalıkları, çok araçlı konvoyları ve bina, kontrol noktası gibi sabit tesisleri hedefleyerek daha büyük zayıat verdirebilmektedir.

Türkiye'de bombalı araç saldırılarının tarihi eski değildir. Irak işgali ve Suriye iç savaşıyla birlikte kullanımı hızla artan bu saldırı türünü Türkiye'ye el Kaide taşımıştır. Daha sonra PKK'nın da aynı saldırı türünü kullanmaya başladığı görülür. DEAŞ terör örgütü ise Türkiye'deki bombalı araç saldırılarını PKK'dan daha sonra gerçekleştirmiştir.

PKK terör örgütü yol kenarına yerleştirilmiş EYP'leri 1990'lı yıllarda kullanmaya başlamış ancak bombalı araç saldırılarını yoğunlukla Suriye iç savaşına eklenmesinden sonra deneyimlemiştir. Ne var ki PKK'nın bombalı araç saldırısını pratik etmesi yeni değildir zira Suriye iç savaşına aktif olarak eklenmeden daha önce de PKK'nın bu saldırı türünü Türkiye toprakları içinde gerçekleştirdiği görülmüştür.

## PKK'NIN BOMBALI ARAÇ KULLANIMI VE ARKA PLAN

20 Eylül 2011 tarihinde Kızılay Kumrular Sokak'ta kaldırım kenarına park edilen otomobile yüklenmiş patlayıcıyla gerçekleştirilen eylem PKK'nın bombalı araç saldırısı minvalinde ilk olarak değerlendirilebilir. İlk olmasının yanı sıra yarattığı psikolojik etki, neden olduğu can kaybı, hasar ve gerçekleşme şekli bakımından saldırı örgütün arzu ettiği stratejik terör hedefine ulaşmıştır. Saldırıyı PKK'nın silahlı kanadı üstlenmemiş olsa da şehir merkezlerinde örgütün sivillere yönelik terör eylemlerini gerçekleştiren ve Duran Kalkan-Fehman Hüseyin ikilisi tarafından kurulan TAK örgütü kabullenmiştir.<sup>2</sup> PKK ilkinde sivilleri hedef alan bu saldırı yöntemini, ikinci olarak da 25 Mayıs 2012 tarihinde Kayseri Pınarbaşı Emniyet Müdürlüğü binasına karşı gerçekleştirmiştir.<sup>3</sup> Çözüm sürecinin başlamasından önce bombalı araç yöntemiyle yapılan son saldırı 20 Ağustos 2012 tarihinde Gaziantep'te 9 kişinin ölümüne, 69 kişinin de yaralanmasına sebep olmuştur.<sup>4</sup>

Bu öncül saldırıların tamamında metal parçacıklar (çivi) ile desteklenip sıkıştırılmış 40-50 kilo TNT veya C-4 kullanıldığı görülmüştür. Saldırılarda kullanılan biri minibüs, ikisi otomobil olan üç araçtan ikisi çalıntı çıkmış, diğerinin ise saldırgan tarafından sahte kimlikle Ankara'daki bir galeriden satın alındığı anlaşılmıştır. Ayrıca Ankara Kumrular Sokak ile Gaziantep'te gerçekleştirilen saldırılar riski az, kırılabilirliği büyük yumuşak hedeflere karşı düzenlenmiştir. Öte yandan PKK'lı teröristler Pınarbaşı Emniyet Müdürlüğü binasını ise takip edildiklerini anlayıp panikledikleri için görebildikleri ilk taktik hedef olarak seçmişlerdir. Ama bu saldırıyı taktik bir hedefe hazırlıklı bir saldırı olarak değerlendirmek doğru olmayacaktır. Kumrular Sokak ve Gazian-

2. "Saldırıyı TAK Üstlendi!", *Vatan*, 22 Eylül 2011.

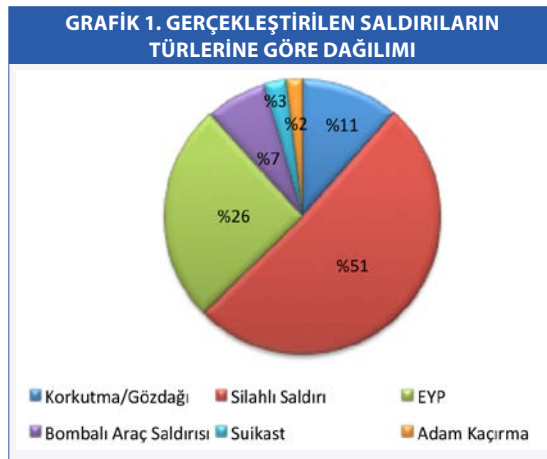
3. "Emniyet Müdürlüğü'ne Canlı Bomba Saldırısı!", *Sabah*, 25 Mayıs 2012.

4. "Gaziantep'te Hain Saldırı", *Hürriyet*, 20 Ağustos 2012.

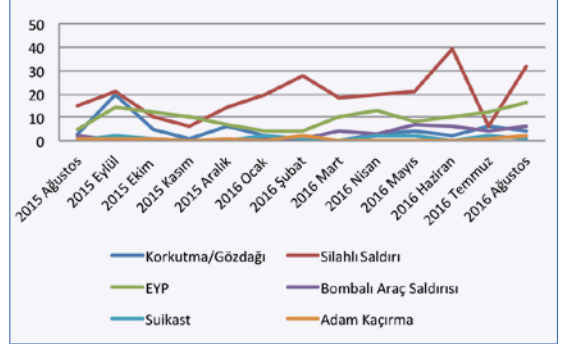
tep saldırılarında uzaktan kumandayla ateşleme sistemi kullanılırken, Pınarbaşı saldırısında bomba düzeneği intihar saldırılarından tarafından ateşlenmiştir. Patlayıcı maddelerin tamamının fabrikasyon olduğu bu saldırılarda EYP kullanılmamıştır.

## 2 AĞUSTOS 2015-25 AĞUSTOS 2016 TARİHLERİ ARASINDA GERÇEKLEŞTİRİLEN BOMBALI ARAÇ SALDIRILARI

PKK, 2 Ağustos 2015 ile 25 Ağustos 2016 tarihleri arasında toplam 488 kayıtlı saldırı gerçekleştirmiştir. Bu süreçte gerçekleştirilen 35 bombalı araç saldırısının toplam saldırı miktarına oranı yüzde 7'dir. Kullanılan en yaygın saldırı türü ise yüzde 51 ile silahlı saldırıdır. Bombalı araç saldırıları altı kategoride toplanmış saldırı türleri arasında gerçekleşme sayısına göre dördüncü sırada yer almaktadır. Bombalı araç eylemlerinin neden olduğu toplam zayıt saldırı sayısına oranlandığında ise her bir saldırı ortalama 4 kişinin ölümüne, 30 kişinin de yaralanmasına neden olmuştur. Diğer saldırı türlerindeki zayıt miktarları bu oranların oldukça altındadır. PKK'nın bu saldırı türüne ölümcüllük oranını kullanarak taktik bir açmazı zorlamak için başvurduğu, saldırı türlerini kronolojik olarak gösteren Grafik 2'den anlaşılabilir.



**GRAFİK 2. SALDIRI TÜRLERİNİN KRONOLOJİK OLARAK GERÇEKLEŞME DURUMLARI**



PKK terör örgütü 2 Ağustos 2015-25 Ağustos 2016 tarihleri arasında toplam 35 bombalı araç saldırısı gerçekleştirmiştir. Bu saldırılar incelenirken çeşitli analiz başlıkları altında çalışılmıştır. Çalışma başlıkları şu şekilde sıralanmıştır; saldırıların gerçekleştirildiği hedefler, saldırı lokasyonları, saldırı zamanlamaları ve saldırıda kullanılan patlayıcı madde türleri.

## SEÇİLEN HEDEFLERİN ANALİZİ

PKK, 2011 yılından itibaren deneyimlediği bombalı araç saldırılarını sabit tesisler ve hareketli hedefler olmak üzere iki temel hedef grubuna karşı düzenlemektedir. PKK için ortak noktası kitlesel zayıt olan her iki hedef grubu önem, konum ve özellik açısından farklılık gösterir. Bu farklılıklar saldırı yöntemini ve zamanlamasını belirleyici faktörlerdir. PKK'nın hedef analizini anlayabilmek güvenlik kuvvetlerinin karşı tedbirler geliştirmesi için atılması gereken en önemli adımdır. Tehdidin yaklaşım tarzını analiz edebilmek aynı zamanda savunma sanayii sektöründeki inovasyon çalışmaları için de yardımcı olacaktır. PKK, yaklaşık son 13 aylık süreçteki toplam 35 bombalı araç saldırısının 26'sını sabit tesislere, 9'unu da hareketli hedeflere karşı gerçekleştirmiştir. Harita 1'de gerçekleştirilen saldırıların coğrafi dağılımı görülmektedir. Kırmızı noktalar saldırıların gerçekleştiği yerleri, içindeki rakamlarsa saldırıların aynı yerdeki gerçekleşme sayısını göstermektedir.



### Sabit Hedefler

Bombalı saldırı düzenleyen teröristler bir binaya karşı gerçekleştirilecek saldırının etkisini hesaplayabilmek için iki temel faktörü göz önünde bulundurur: Bunlardan birincisi kullanılacak patlayıcı maddenin kütlesi, ikincisi ise patlamanın gerçekleştirileceği yer ile hedef arasındaki mesafe. Düz bir mantıkla düşünüldüğünde patlayıcı maddenin kütlesi mümkün olan en yüksek seviyede tutularak patlamanın arzu edilen hedefe en yakın mesafede gerçekleştirilmesi terör saldırısının başarı ihtimalini yükseltir. Ancak teröristler sınırlı kaynaklarını ekonomik kullanma konusunda titizdirler ve saldırılarını optimum hale getirebilmek için hem özgün patlayıcı maddeleri uygun ağırlıkta kullanmaya çalışırlar hem de patlamayı hedef bölgesine en yakın noktada gerçekleştirmek için taşıma yöntemleri geliştirirler. Esasen saldırı yöntemleri ile güvenlik tedbirleri tam da bu iki alanda mücadele eder. Saldırı yöntemine karşı güvenlik kuvvetlerinin operasyonları hem mevcut patlayıcı maddelerin depolandığı, saklandığı, imal edildiği veya taşındığı güzergahlar üzerinde yoğunlaşarak terör örgütünün patlayıcı madde kullanımını asgari seviyede tutar hem de muhtemel patlama noktasıyla güvenlik tesisleri arasında bir seri fiziki tedbir almaya odaklanır.

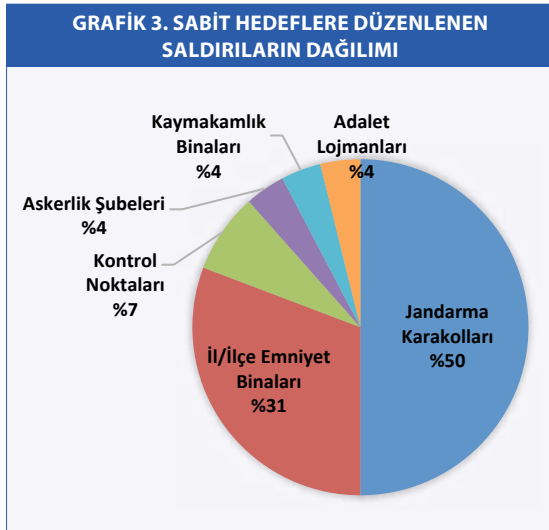
Yaklaşık son 13 aylık süreçteki toplam 35 saldırıdan 9'u hareketli hedeflere yönelik olurken 26 saldırı sabit tesislere karşı gerçekleştirilmiştir. Bombalı araç saldırılarının yüzde 74 oranında sabit tesislere karşı düzenlenmesindeki ana neden tek bir eylemle tesis içinde toplu halde bulunan güvenlik görevlilerine yoğun zayıat verdirme. Yoğun zayıata neden olan tesis temelli faktörler ise kolay erişilebilirlik, zayıf çevre emniyeti, yetersiz erken ikaz sistemi ve tesislerin fiziki yapılarındaki kırılganlıktır. Sabit tesislere karşı gerçekleştirilen saldırıların kronolojik sıralaması Tablo 1'de gösterilmiştir.

Sabit hedeflere yönelik 26 saldırıdan 13'ü jandarma karakol binaları, 8'i il/ilçe emniyet ve bölge trafik müdürlüğü binaları, 2'si polis/askeri kontrol noktaları, 1'i kaymakamlık, 1'i askerlik şubesi binası ve 1'i de adliye lojmanına gerçekleştirilmiştir. PKK terör örgütünün bombalı araç saldırılarını öncelikli olarak jandarma karakollarına karşı düzenlemesinin ana nedeni, kırsal alandaki hareket serbestisini sağlayabilmek için taktik gereklilik olarak değerlendiriyor olmasıdır. Emniyet tesislerine yönelik gerçekleştirilen bombalı araç saldırılarının nedeni ise PKK'nın Mayıs 2016'da kesinleşen şehir çatışmalarındaki yenilgisini telafi etme gayreti ve şehirdeki varlığını taktik seviyede muhafaza etme çabasıdır.

TABLO 1. SABİT TESİSLERE GERÇEKLEŞTİRİLEN BOMBALI ARAÇ SALDIRILARI *									
SIRA NO	SALDIRI TARİHİ	SALDIRI TÜRÜ	SALDIRI MAHALLİ		SALDIRININ HEDEFİ	ZAYİAT DURUMU			
			İL	İLÇE		GÜVENLİK PERSONELİ		SİVİL	
						ŞEHİT	YARALI	ÖLÜ	YARALI
1	2 Ağustos 2015	Araçlı İntihar Saldırısı	Ağrı	Doğubayazıt	Karabulak Jandarma Karakolu	2	24	0	0
2	21 Ağustos 2015	Araçlı Bombalı Saldırı	Iğdır	Merkez	Suveren Jandarma Karakolu	0	0	0	0
3	21 Ekim 2015	Araçlı Bombalı Saldırı	Hakkari	Şemdinli	Şemdinli Kaymakamlık Binası	0	0	0	0
4	13 Ocak 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	Diyarbakır	Çınar	İlçe Emniyet Müdürlüğü	1	6	2	33
5	4 Mart 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	Mardin	Nusaybin	Bölge Trafik Müdürlüğü ve Polis Lojmanları	2	33	0	2
6	24 Mart 2016	Araçlı İntihar Saldırısı	Diyarbakır	Lice	Mermer Jandarma Karakolu	3	24	0	0
7	1 Nisan 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	Mardin	Kızıltepe	Askerlik Şubesi Binası	0	1	0	16
8	9 Nisan 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	Mardin	Derik	İlçe Emniyet Müdürlüğü Binası	1	0	1	0
9	11 Nisan 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	Diyarbakır	Hani	İlçe Jandarma Komutanlığı	2	38	0	8
10	1 Mayıs 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	Diyarbakır	Dicle	İlçe Jandarma Komutanlığı	1	20	0	3
11	4 Mayıs 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	Mardin	Derik	Üçyol Jandarma Karakolu	1	4	0	1
12	25 Mayıs 2016	Araçlı İntihar Saldırısı	Mardin	Midyat	Anıtlı Jandarma Karakolu	3	1	0	0
13	29 Mayıs 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	Diyarbakır	Lice	Zeyrek J. Krk. Kontrol Noktası	0	5	0	1
14	8 Haziran 2016	Araçlı İntihar Saldırısı	Mardin	Midyat	Midyat Emniyet Müdürlüğü	3	0	3	52
15	10 Haziran 2016	Araçlı İntihar Saldırısı	Şırnak	Merkez	Askeri Kontrol Noktası	0	0	0	0
16	13 Haziran 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	Tunceli	Ovacık	Adliye Lojmanları	0	0	0	9

17	23 Haziran 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	Mardin	Ömerli	Ömerli İlçe Jandarma Komutanlığı	0	14	1	5
18	28 Haziran 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	Van	Gürpınar	Güzelsu Jandarma Karakolu	0	2	1	2
19	9 Temmuz 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	Mardin	Cevizlik	Cevizlik Jandarma Karakolu	2	12	1	0
20	10 Temmuz 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	Van	Erciş	Pay Jandarma Karakolu	2	15	0	0
21	15 Temmuz 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	Tunceli	Nazimiye	Kilköy Jandarma Karakolu	0	0	0	0
22	27 Temmuz 2016	Araçlı İntihar Saldırısı	Hakkari	Merkez	Depin Yol Kontrol Noktası	3	11	0	3
23	15 Ağustos 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	Diyarbakır	Merkez	Bölge Trafik Müdürlüğü	5	11	2	34
24	17 Ağustos 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	Van	Merkez	Polis Evi	1	20	2	53
25	18 Ağustos 2016	Araçlı İntihar Saldırısı	Elazığ	Merkez	İl Emniyet Müdürlüğü	3	85	0	132
26	25 Ağustos 2016	Araçlı İntihar Saldırısı	Şırnak	Cizre	Çevik Kuvvet Şube Müdürlüğü	11	75	0	3
Toplam Zayiat						46	401	13	357

\* Şehit ve yaralı sayıları saldırının gerçekleşmesinden sonraki 24 saatlik dilime aittir.



PKK sabit hedefler bağlamında en çok bombalı araç saldırısını jandarma karakollarına düzenlemiştir. 1980 ve 1990'lı yıllarda yol ke-

narlarına inşa edilen jandarma karakollarının yerleşkeleri seçilirken yapılan tehdit değerlendirilmesinde bombalı araç saldırısı ihtimalinin değerlendirilmediği açıktır. Oysa karakol binalarının yol kenarlarına inşa edilmesi saldırgan araçların askeri tesise yaklaşmasına olanak sağlamaktadır. Tesis etrafındaki fiziki emniyet, kademeli bir şekilde bir hat dahilinde araç durdurma bariyerleri olmaksızın, zayıf yapı elemanları ve sıradan tel örgülerle sağlanmıştır. Bu da çevre emniyeti sağlanmasına olanak vermemektedir. Zayıf çevre emniyeti, yoldan ortalama 35 metre içeride inşa edilen binaların 1.000 kg amonyum nitrat yüklü bombalı araçlara doğrudan maruz kalmasına neden olmaktadır.

Tesis bölgesine yaklaşan araçlar makul bir mesafede sesli, ışıklı ve elektronik yöntemlerle

erkenden ikaz edilmemekte, yaklaşan araca ikaz tesislerdeki dış kuşak nöbetçilerinin görüş alanına girmesiyle yapılmaktadır. Erken ikaz beşeri yöntemlere dayalı olduğundan dikkat dağınıklığından kaynaklı nedenlerle sağlanamamaktadır. PKK aynı zamanda karakol binalarının yapısal kırılmalıklarından da istifade etmektedir. Karkas yapı özelliklerine sahip bu binaların kiriş-kolonları dışında kalan yapı elemanlarının tamamının patlamadaki blast etkiden azami derecede zarar gördüğü tespit edilmiştir. Özellikle kolonlar ve kirişler arasında kalan bölmelerin briket ve tuğla gibi elemanlarla inşa edilmiş olması bu yapıların kırılmalıklarını artırmıştır. Öte yandan binalara yapılan amatör yapısal eklemeler (araç garajı, dış wc, kamelya vb.) zayıflığın artmasına neden olmuştur. Bu yapısal sorun sadece jandarma karakollarına ait bir özellik değildir. Askerlik şubeleri, il/ilçe emniyet müdürlüklerinin kullandıkları binalar da benzer sorunlara sahiptir. Yapısal hasarları Resim 1 ve Resim 2'de görmek mümkündür.

**RESİM 1. SALDIRI SONRASI YAPISAL HASAR: KARABULAK JANDARMA KARAKOL BİNASI**

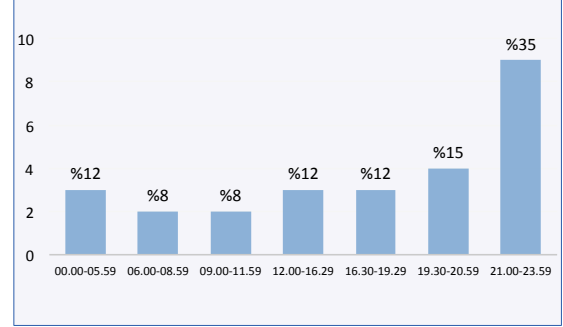


**RESİM 2. SALDIRI SONRASI YAPISAL HASAR: MİDYAT EMNİYET MÜDÜRLÜĞÜ BİNASI**



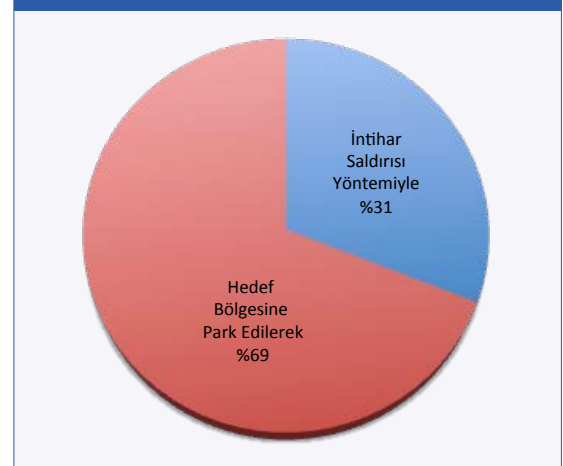
Sabit hedeflere düzenlenen bombalı araç saldırılarının bir günlük zaman dilimi içinde yüzde 35 oranla 21.00-23.59 saatleri arasında gerçekleştirildiği görülmüştür. PKK'nın bombalı araç eylemlerini bu saatlerde gerçekleştirerek eylemin başarı şansını artırıp riski azaltmaya çalıştığı değerlendirilmektedir. Bunun için kullandığı eylem argümanları bomba yüklü aracı hedef bölgesine gece karanlığında getirebilme, karakol veya tesis içindeki aktif personel azlığından istifade etme, aracı hedef bölgesine park ettikten sonra karanlıktan istifade ederek kaçabilme imkanınıdır.

**GRAFİK 4. SABİT TESİSLERE YÖNELİK BOMBALI ARAÇ SALDIRILARININ 24 SAATLİK DÖNGÜ İÇİNDEKİ ZAMANLAMASI**



Sabit hedeflere düzenlenen bombalı araç eylemleri yöntem itibarıyla hedef bölgesine park etmek suretiyle ya da intihar eylemi şeklinde gerçekleştirilmiştir. Sabit hedeflere karşı düzenlenen 26 bombalı araç saldırısının yüzde 69'u hedef bölgesine bomba yüklü aracı park edip uzaktan kuman-

**GRAFİK 5. PKK'NIN DÜZENLEDİĞİ SALDIRILARIN ŞEKLİ**



dalı sistemle patlatma şeklinde gerçekleştirilmiştir. Sabit hedeflere karşı düzenlenen saldırıların yaklaşık üçte birini oluşturan intihar şeklindeki eylemler etki ve ölümcüllükte ilk sırada yer almaktadır.

Sabit tesislere bombalı araç saldırılarına il bazında bakıldığında ilk sırada Mardin, ardından Diyarbakır ve üçüncü olarak da Van gelmektedir. Bombalı araçların en yoğun olarak Derik-Ömerli-Midyat hattı üzerinde üretildiği ve kullanıldığı görülmektedir. Bu hatta üretilen bombalı araçların Nusaybin, Kızıltepe ve Çınar gibi çevre yerleşim yerlerine sevk edilerek kullanıldığı değerlendirilmektedir. Hat üzerindeki kırsal coğrafya kullanılacak ana patlayıcı maddeyi, aracı ve teröristleri saklama imkanı sağlamakta ve kırsal alandaki yerleşim yerlerini birbirine bağlayan ve kontrolden uzak yollar hazırlanan bombalı aracın hedef bölgesine sevk edilmesini kolaylaştırmaktadır. Bu alandaki PKK işbirlikçilerinin yoğun desteğinin de saldırı frekansını bu hat üzerinde artırdığı görülmektedir. Çevre illerdeki tarımsal faaliyetlerde kullanılan amonyum nitratın yine işbirlikçiler yöntemiyle bu hatta çeşitli vasıtalarla sevk edildiği değerlendirilmektedir.

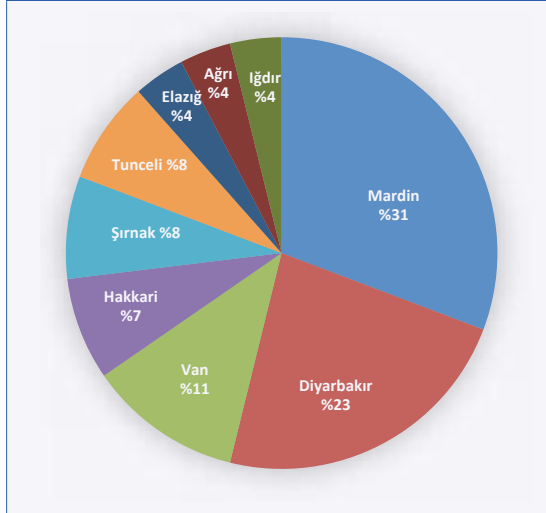
PKK'nın ikinci olarak Lice-Hani-Dicle hattında bombalı araç ürettiği ve saldırılarını da yine aynı hat üzerinde gerçekleştirdiği ve Diyarbakır şehir merkezi ile Elazığ gibi çevre şehirlere sevk ettiği görülmüştür. Lice-Hani-Dicle hattı da De-

rik-Ömerli-Midyat hattına benzer özelliklere sahip olup her ikisi de PKK'nın silahlı varlığını muhafaza ettiği için yurt içindeki stratejik eylem alanlarıdır.

### Hareketli Hedefler

Yol kenarına EYP'lerin yerleştirilememesi veya yerleştirilen EYP'lerin kolayca tespit edilmesi durumuna karşı teröristler bomba yüklü araçları doğal trafik düzeni içinde, yerleşim yerlerinde yol kenarına park etmek suretiyle EYP'den daha etkili eylemler gerçekleştirmiştir. EYP eylemleri yol kenarına ve menfez içlerinde satış altına yerleştirilir ve ortalama 200-250 kg ağırlığın-

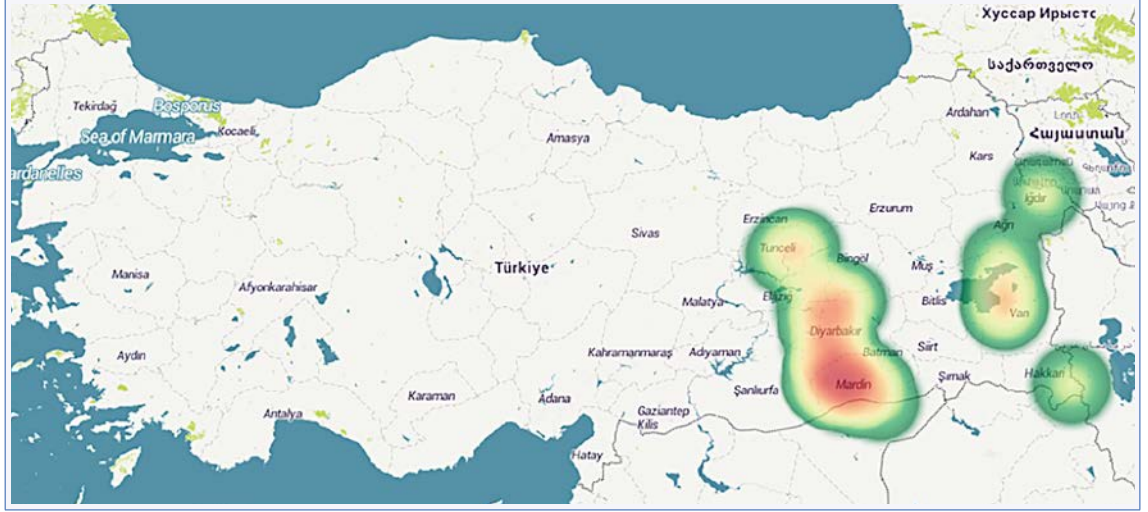
GRAFİK 6. PKK'NIN SABİT HEDEFLERE DÜZENLEDİĞİ SALDIRILARIN İLLERE GÖRE DAĞILIMI



HARİTA 2. PKK'NIN SABİT HEDEFLERE DÜZENLEDİĞİ BOMBALI ARAÇ SALDIRILARININ COĞRAFİ DAĞILIMI



**HARİTA 3. SABİT TESİS YAKINLARINDA UZAKTAN KUMANDAYLA İNFİLAK ETTİRİLEN BOMBALI ARAÇLARIN KULLANIM YOĞUNLUKLARI (KIRMIZI EN ÇOK, YEŞİL EN AZ)**



**HARİTA 4. SABİT TESİS YAKINLARINDA İNTİHAR SALDIRISI YÖNTEMİYLE İNFİLAK ETTİRİLEN BOMBALI ARAÇLARIN KULLANIM YOĞUNLUKLARI (KIRMIZI EN ÇOK, YEŞİL EN AZ)**



da olup genellikle tek bir zırhlı aracı hedefler. Araç içine yerleştirilmiş 1.500 kg'lık patlayıcı maddenin satih üzerinde ve zırhlı olmayan sivil ve askeri/polis servis araçlarını hedeflediğinde birden fazla araçta hasara ve çok sayıda zayıta neden olması bu saldırı tipinin PKK tarafından neden tercih edildiğini ortaya koyar. Hareketli hedeflere yönelik olarak gerçekleştirilen bombalı araç saldırılarını teröristlerin şu taktik nedenlere dayandırdığı söylenebilir:

- Yerleşim yerlerinde yol kenarına park etmiş araçlarda EYP saklama ve kamufle etme kolaylığı

- EYP saldırısını daha fazla patlayıcı madde ile düzenleyebilme imkanı
- Yerleşim yerlerinde zırhsız ve taktik olmayan idari araçlara saldırı düzenleyerek yüksek zayıat verme imkanı
- Yerleşim yerlerinde güvenlik güçlerinin idari araçlarda sinyal kesici cihaz kullanmamaları
- İdari araçların rutin zamanlarda ve belirli güzergahlarda hareket etmeleri

PKK hareketli hedeflere karşı bomba yüklü araç eylemlerine Sur, Nusaybin ve Cizre'deki güvenlik operasyonlarıyla karşı karşıya kaldığı taktik açmazını kırabilmek için intihar saldırısı şek-

TABLO 2. SABİT TESİSLERE GERÇEKLEŞTİRİLEN BOMBALI ARAÇ SALDIRILARI\*

SIRA NO	SALDIRI TARİHİ	SALDIRI TÜRÜ	SALDIRI MAHALLİ		SALDIRININ HEDEFİ	ZAYIAT DURUMU			
			İL	İLÇE		GÜVENLİK PERSONELİ		SİVİL	
						ŞEHİT	YARALI	ÖLÜ	YARALI
1	17 Şubat 2016	Araçlı İntihar Saldırısı	Ankara	Çankaya (Merasim Sokak)	Askeri Servis Araçları	28	61	0	0
2	13 Mart 2016	Araçlı İntihar Saldırısı	Ankara	Çankaya (Kızılay)	Güven Park (Çevik Kuvvet olarak değerlendirilmektedir)	0	0	27	75
3	31 Mart 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	Diyarbakır	Şehir Merkezi	Polis Servis Aracı	7	13	0	14
4	10 Mayıs 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	Diyarbakır	Bağlar	Polis Servis Aracı	0	12	3	33
5	12 Mayıs 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	İstanbul	Samandıra	Askeri Servis Aracı	0	5	0	1
6	12 Mayıs 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	Diyarbakır	Dürümlü	Sivil Halk	0	17	0	22
7	7 Haziran 2016	Araçlı İntihar Saldırısı	İstanbul	Beyazıt/ Vezneciler Caddesi	Polis Servis Aracı	7	0	4	36
8	10 Ağustos 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	Mardin	Kızıltepe	Polis Servis Aracı	1	5	2	15
9	10 Ağustos 2016	Araçlı Bombalı Saldırı	Diyarbakır	Sur	Polis Servis Aracı	0	5	5	8
Toplam Zayiat						43	118	41	204

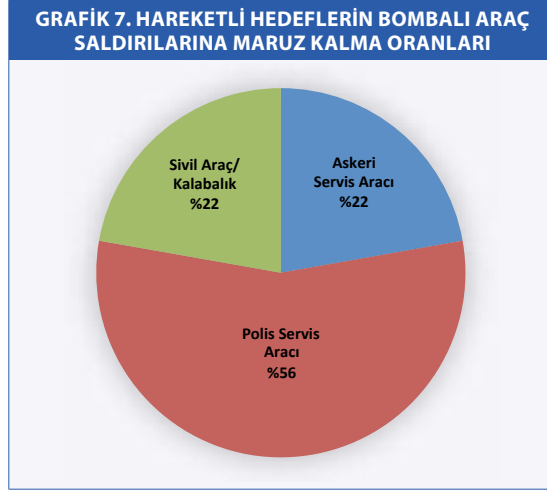
\* Şehit ve yaralı sayıları saldırının gerçekleşmesinden sonraki 24 saatlik dilime aittir.

linde 17 Şubat 2016 tarihinde Ankara'da başladı. Ankara, İstanbul ve Diyarbakır gibi büyükşehirlerde gerçekleştirilen bu saldırıların kronolojik sıralaması Tablo 2'de gösterilmiştir.

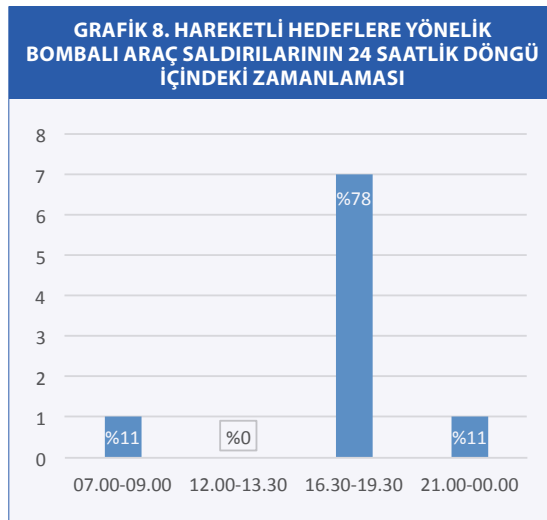
PKK terör örgütü ve onun uzantısı TAK bombalı araç saldırılarından 9'unu hareketli hedeflere karşı gerçekleştirdi. Saldırıları büyük ölçüde polis servis araçlarına karşı gerçekleştirilirken aynı zamanda askeri servis araçlarına, sivil araçlara ve kalabalığa karşı da düzenlendi. Temel olarak yol kenarına park edilmiş araçlarla düzenlenen saldırılar uzaktan kumandayla infilak ettirildi. Öte yandan 9 saldırıdan 3'ü araçlı

intihar saldırısı şeklinde gerçekleştirildi ve en çok zayıyatın da intihar eylemiyle düzenlenen bombalı araç saldırılarından kaynaklandığı görüldü. Bomba yüklü araçlarla gerçekleştirilen intihar saldırıları, seyir halindeki birden fazla servis aracını aynı yer ve zamanda hedefleyebildiği için zayıyat miktarı yüksektir. Öte yandan servis araçlarının trafikte yavaşlamasına, duraklamasına ya da tamamen durmasına neden olan viraj, kontrolsüz kavşak, kırmızı ışık veya duraklar bu tür saldırıların hedef-zaman optimizasyonunu kolaylaştırdı. Yol kenarına yerleştirilen EYP ile kırsal alanlardaki askeri araçlara yapılan eylem-

lerde de PKK'nın saldırı noktası olarak yol güzergahı üzerinde araçların yavaşlamasını gerektiren yol yapılarını tercih ettiği görülür.

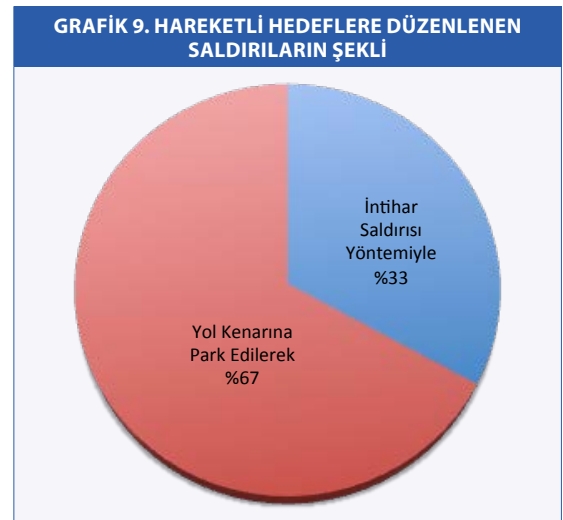


Hareketli hedeflere karşı düzenlenen bombalı araç saldırılarının zamanlaması analiz edildiğinde saldırıların büyük bir bölümünün mesai bitimine isabet eden akşam trafiğinde gerçekleştirildiği görülür. Bundan gaye; teröristlerin yavaş seyreden trafikte hedef araçların hareketlerini daha rahat takip edebilme, yorgun güvenlik güçlerinin dikkat dağınıklıklarından istifade edebilme ve sansasyonel gündem ile akşam haberlerini baskılayabilmektedir. Zamanlama bakımından değerlendirildiğinde PKK'lı teröristlerin hareketli hedeflere yönelik saldırılarının yüzde 78'ini akşam saatlerinde 16.30-19.30 arasında gerçekleştirdiği görülmüştür.



Hareketli hedeflere karşı düzenlenen bombalı araç eylemlerinin yüzde 33'ünün intihar eylemi yöntemiyle gerçekleştirildiği görülmüştür. PKK'nın bu tür bir eylemi gerçekleştirme potansiyeli üç temel faktör üzerinde gelişir; intihar eylemcisinin eğitilmesi, kullanılacak aracın tedarik edilmesi ve büyük miktarda patlayıcı maddenin temin edilip hazırlanması. Bu üç faktörü bir araya getirip eylem karakterine büründürmek, doğasında gizlilik bulunduran bir terör örgütü için çok elemanlı ve gürültülü bir çaba gerektirir. Faktörlerin her birinin içindeki ayrıntılı işlem süreçlerini saklamak kolay değildir. PKK terör örgütünün bu tür eylemlerin lojistik ve tedarik süreçlerinde yardımcı kuvvetler (*auxiliary*) olarak ifade edilen halk içindeki işbirlikçilerini kullandıkları bilinir. Ancak eyleme dönüşen bu terör inisiyatifinin tespit edilememesini anlamak için bu eylemlerin gerçekleşme tarihlerini gözden geçirmek önemlidir.

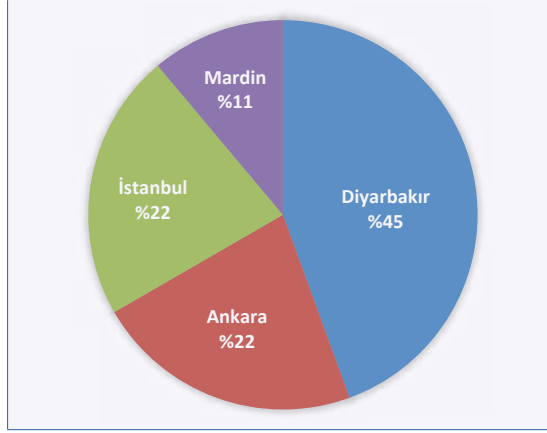
İntihar şeklindeki bombalı araç saldırılarının tamamının 15 Temmuz 2016 FETÖ darbe girişiminden önce gerçekleştirilmiş olması devlet istihbarat birimlerindeki FETÖ-PKK dayanışması şeklinde değerlendirilebilir. Mimlenmiş işbirlikçi ağının sürekli teknik takip altında tutulması ve gözetlenmesine rağmen eylemde kullanılacak araç cinsinin ve patlayıcı maddenin yer değişikliğinin tespit edilememesi bir sorun olmakla birlikte, gözden kaçma ihtimali de mevcuttur. Ancak örgüt içinde intihar eyle-



mi eğitimi alan teröristleri tespit edememenin istihbari bir izahı yoktur. 15 Temmuz sonrasında intihar eylemi şeklinde bombalı araç saldırısının gerçekleşmemiş olması da devlet içindeki FETÖ'cü istihbarat elemanlarının temizlenmesi ve FETÖ-PKK dayanışmasının bertaraf edilmesiyle ilişkilendirilebilir.

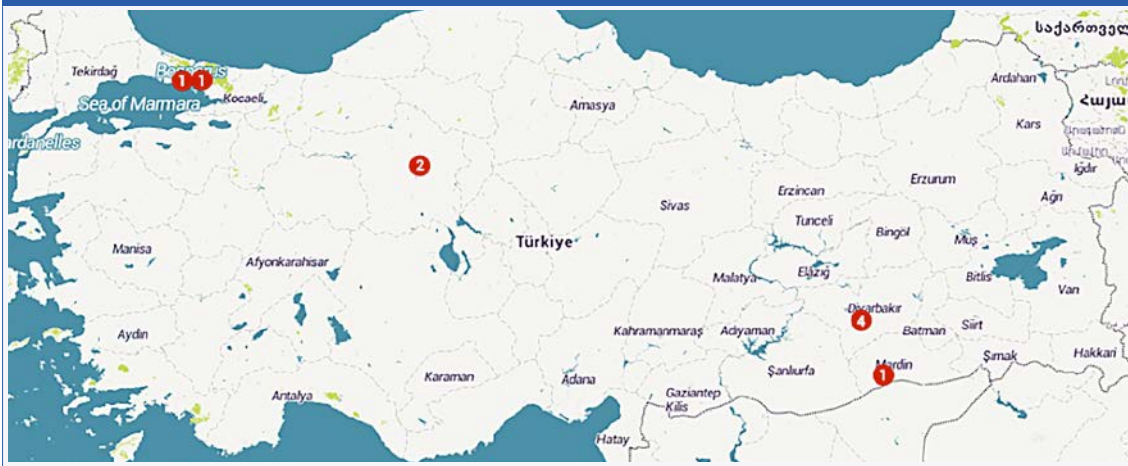
Gerçekleştiği mahal itibarıyla hareketli hedeflere yönelik bombalı araç saldırılarının en fazla Diyarbakır il genelinde ardından Ankara, İstanbul ve Mardin'de düzenlendiği görülür. Ankara ve İstanbul'da gerçekleştirilen saldırılardaki patlayıcı maddelerin de Diyarbakır'dan tedarik edildiği göz önüne alındığında, bu tür eylemlerde örgütün Diyarbakır'daki kapasitesi anlaşılabilir. Hareketli hedeflere yönelik bom-

**GRAFİK 10. HAREKETLİ HEDEFLERE YÖNELİK SALDIRILARIN İLLERE GÖRE DAĞILIMI**



balı araç saldırılarının tamamı il ve ilçe merkezlerinde gerçekleştirilmiş, kırsal alanda bu saldırı türü düzenlenmemiştir.

**HARİTA 5. PKK'NIN HAREKETLİ HEDEFLERE DÜZENLEDİĞİ BOMBALI ARAÇ SALDIRILARININ COĞRAFİ DAĞILIMI**



**HARİTA 6. HAREKETLİ HEDEFLERE DÜZENLENEN BOMBALI ARAÇLARIN KULLANIM YOĞUNLUKLARI (KIRMIZI EN ÇOK, YEŞİL EN AZ)**



## KULLANILAN PATLAYICI MADDELERİN ANALİZİ

Patlayıcı maddelerin sınıflandırılmasında iki özellik önemlidir; infilak (patlama) hızı ve TNT'ye göre nispi etkinlik faktörü. Yüksek bir patlayıcı maddenin parçalama (kırıcılık) etkisi, o maddenin infilak hızıyla bağlantılıdır. Nispi etkinlik faktörü, TNT'nin kırıcılık ve parçalama etkisiyle karşılaştırılmalı olarak geliştirilen sayısal bir değerdir. Her patlayıcı maddenin bir nispi etkinlik faktörü mevcuttur ve hedefte uygulama formüllerinde başvurulan bu sayısal değer tercih edilen patlayıcı maddenin miktarının ağırlık cinsinden hesaplanmasında kullanılır. Kısaca şöyle söylenebilir; 1 birim TNT'nin hedefte yarattığı etkiyi aynı hedefte 0,74 birim C-4 yaratabilirken, 2,38 birim amonyum nitrat da gerçekleştirebilir. Ancak her patlayıcı madde her tür hedefte uygulanamaz ve bunun için patlayıcı maddelerin diğer ayırt edici özelliklerine başvurulur. Bu özellikler patlayıcı maddenin arzu edilen hedefte uygulanabilirliğini belirleyen kuvvet ve performansını belirler. Tablo 3'te terör örgütlerince sıklıkla kullanılan üç patlayıcı maddenin karşılaştırmalı özellikleri belirtilmiştir.

TABLO 3. TERÖR SALDIRILARINDA KULLANILAN PATLAYICI MADDELERİN KARŞILAŞTIRMALI ÖZELLİKLERİ			
PATLAYICI MADDE	NİSPİ ETKİNLİK FAKTÖRÜ	PATLAMA HIZI (M/SN)	KUVVET VE PERFORMANS
Amonyum Nitrat	0,42	4.100	İtici
TNT	1	6.800	Kırıcı
C-4	1,34	8.040	Kırıcı/Kesici

**Amonyum Nitrat:** PKK'nın hem yol kenarına yerleştirmede hem de bombalı araçlarda öncelikli olarak kullandığı ana imla malzemesidir. Piyasada mevcut hali itibarıyla patlayıcı madde özelliği taşımayan bu kimyasal bir tür karışımla araçlı bomba olarak kullanılmaktadır. Bu malzemenin tercih edilmesindeki en önemli neden piyasadaki kolay, yüksek miktarlarda ve ucuz olarak temin ediliyor olmasıdır. Öte yandan Amonyum

Nitratın düşük patlama hızına, düşük duyarlılığa ve yüksek çukur açma özelliğine sahip olması bu maddenin EYP ve bombalı araçlarda kullanılmasını kolaylaştırıcı teknik nedenlerdir.

**Trinitrotoluen (TNT):** Askeri mühimmatların temel imla malzemesi olarak kullanılan TNT diğer patlayıcı maddelerle etkinlik kıyaslamasında temel patlayıcı madde olarak kabul edilir ve etkinlik faktörü bir birim patlayıcı için 1'dir. Fabrikasyon üretimi olduğu için belirli şekil ve ağırlıklarda bulunur. Tedarik edilmesi, büyük miktarlarda taşınması, saklanması ve bir şekle sokulması güçtür. Kırıcı özelliğe sahiptir. EYP maddelerin infilak ettirilmesinde başlatıcı olarak kullanılır.

**C-3/C-4:** Öncelikli imla malzemesi olarak kullanılan C-3/C-4, TNT'den daha büyük etkinliğe sahip plastik karışımlardan meydana gelen ve yüksek patlama hızının yarattığı etkiyle kırma/kesme özelliğine sahip yüksek tahrip malzemesidir. TNT gibi C-3/C-4 de fabrikasyon üretimi bir patlayıcı madde olduğu için belirli şekil ve ağırlıklarda bulunur. Tedarik edilmesi, büyük miktarlarda taşınması ve saklanması zor olmakla birlikte kolaylıkla şekil verilerek taşıma veya uygulama aparatına uydu- rulabilir. EYP maddelerin infilak ettirilmesinde başlatıcı olarak kullanılır.

**Çukur Açma Etkisi ve Amonyum Nitrat:** Yüksek patlayıcı maddelerin çukur açma etkileri, çukurdaki kırık parçaları dışarı atmayı sağlayan toplam enerji miktarına bağlıdır. Parçalama etkisinin (infilak nispeti) bu etki ile doğrudan bir ilgisi yoktur. Gerçekte kırıcılığı az patlamaların çukur açma yetenekleri genellikle daha iyidir. Bu nedenle bir patlayıcı maddenin çukur açma için gerekli miktarının belirlenmesi nispi etkinlik faktörleriyle düzenlenmez. Yol çukurları ve hendeklerin açılması çok miktarda patlayıcı madde gerektirdiğinden standart çukur açma maddesi olarak, etkisi diğer askeri patlayıcı maddeler kadar olmakla birlikte nispeten daha ucuz ve ana maddesi amonyum nitrat olan patlayıcı maddeler kullanılmaktadır. Amonyum nitratın çukur açma etkisinin yüksekliği, tarımsal kullanımdaki yoğunluğun getirdiği

fırsatlarla kolay temin edilebilirliği ve geliştirilen bir tarımsal veya ticari maske ile kolay taşınabilirliği sebebiyle bombalı araç saldırılarında PKK terör örgütü bu maddeyi tercih etmektedir.

## SALDIRI TÜRÜ, ARAÇ TİPİ, PATLAYICI MADDE VE HEDEF/MESAFE İLİŞKİSİ

Bombalı araç saldırıları beş şekilde gerçekleştirilmektedir; yol kenarına park edilmiş bombalı araçlar, hedef bölgeye sürülüp bırakılan bombalı araçlar, intihar saldırılarından hedefe sürülen bombalı araçlar, zorlama yoluyla kullanılan bomba yüklü araçlar ve aldatıcı teknikle kullanılan bomba yüklü araçlar. PKK şimdiye kadar bomba yüklü araç saldırılarının dört çeşidini kullanmıştır.

**Yol Kenarına Park Edilmiş Bombalı Araçlar:** PKK'nın hareketli hedeflere karşı kullandığı en yaygın bombalı araç taktiğidir. Düzensiz ve kural dışı trafikte tespit edilmesi oldukça güçtür. Park edilen bomba yüklü araç hedefin hizasına geldiği anda uzaktan kumandayla infilak ettirilmektedir. 31 Mart 2016 tarihinde Diyarbakır'da gerçekleştirilen saldırı bu taktik için verilebilecek en uygun örnektir.

**Hedef Bölgeye Sürülüp Bırakılan Bombalı Araçlar:** Bu saldırı tipinde bombalı araç karakol veya tesis önlerindeki kamusal park yerlerine aniden park edildikten çok kısa süre sonra uzaktan kumandayla patlatılmaktadır. PKK'lı teröristlerin sıklıkla başvurduğu bu yöntem tesislerin önündeki kamusal park yerlerinden ve güvenlik personelinin durumu yorumlama yavaşlığından istifade etmektedir.

**İntihar Saldırısı Tarafından Hedefe Sürülen Bombalı Araçlar:** Hedef bölgesine normal trafik akışıyla yaklaşmış son anda hızlı manevralarla hedefe çarparak veya en uygun mesafeye yaklaşarak intihar saldırısı tarafından infilak ettirilmektedir. Hedef ile erişim yolları arasında araç bariyerlerinin bulunmaması aracın hedefe erişimini kolaylaştırmakta ve saldırının başarı ihtimalini artırmaktadır.

**Zorlama Yoluyla Kullanılan Bomba Yüklü Araçlar:** Sıradan bir aracın teröristlerce durdurulup patlayıcı madde yüklendikten sonra veya akaryakıt yüklü bir tanker sürücüsünün hedef bölgesine gitmeye zorlanmasıyla gerçekleştirilir. Uygulanması zor olan bu saldırı tipi 21 Ağustos 2015 tarihinde PKK'lı teröristlerce Iğdır Suveren Jandarma Karakoluna yönelik olarak gerçekleştirilmek istenmiş ancak saldırı başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

TABLE 4. BOMBA YÜKLÜ ARAÇLARIN EMNİYET MESAFELERİ

ARAÇ TİPİ	MAKSİMUM PATLAYICI MİKTARI	ÖLÜMCÜL PATLAMA YARIÇAPI	PATLAMA NOKTASINA EMNİYETLİ MESAFE	UÇUŞAN PARÇACIKLARIN MESAFESİ
Hatch-back Otomobil	200-250 kg patlayıcı (ort. 227 kg) bagajda taşınırsa	30 m	98 m	457 m
Sedan Otomobil	400-500 kg (ort. 454 kg) bagajda taşınırsa	38 m	122 m	534 m
Minibüs (Yük veya Yolcu)	1.500-2.000 kg (ort. 1.818 kg)	61 m	195 m	838 m
Kamyonet ve Yakıt Tankeri	10.000-16.000 kg (ort. 13.608 kg)	137 m	375 m	1.982 m
Kamyon	25.000-30.000 kg. (ort. 27.273 kg)	183 m	475 m	2.134 m

Kaynak: "Emergency Response Guidebook 2016", Kanada Ulaştırma Bakanlığı, <http://www.wapps.tc.gc.ca/saf-sec-sur/3/erg-gmu/erg/ied.aspx>, (Erişim tarihi: 27 Eylül 2016).

RESİM 3. SABİT BİR GÜVENLİK TESİSİNİN YERLEŞKESİ İLE ÇEVRE YOLLARI ARASINDAKİ MESAFE İLİŞKİSİ



**Aldatıcı Teknikle Kullanılan Bomba Yüklü Araçlar:** Askeri veya emniyet tesislerine erzak, malzeme ve personel taşıyan ve güvenilir bilinen araçların teröristlerce gasp edilip bomba yüklenmesiyle gerçekleştirilen saldırı türüdür. PKK bu yöntemle şimdiye kadar herhangi bir bombalı araç saldırısı gerçekleştirememiştir.

Bomba yüklü araç saldırılarına karşı alınacak en etkili fiziki önlem etkili bir çevre emniyetidir. Bu noktada göz önünde bulundurulacak husus patlama noktası ile hedef arasındaki mesafedir. Sabit güvenlik tesislerini bombalı araç saldırılarına karşı kırılganlaştıran nedenlerin başında yerleşke seçimleri, düzensiz şehirleşme ve kontrolsüz araç trafiği sıralanabilir. Yerleşke seçimleri, değişik tip araçlara yüklenmiş farklı miktardaki patlayıcı maddelerin ölümcül patlama yarıçapı ve emniyet mesafesi göz önüne alınarak yapılmalıdır. Güvenlik kuvvetleri araçlarının sabit tesisten çıkışını kolaylaştıran kara yoluna yakınlık, aynı şekilde saldırgan araçların tesise erişmesini de kolaylaştırmaktadır. İstatistiki olarak saldırılarda en çok yolcu ve yük taşıyan minibüslerin kullanıldığı görülür. Bu veri bize sabit tesislere karşı gerçekleştirilen saldırıların ortalama 1.500-2.000 kg patlayıcı maddeyle yapıldığını gösterir ki bunun için sabit

güvenlik tesislerindeki binaların tesise erişim yollarından en az 61 m uzakta olması gerekir.

Resim 3'te bir askeri tesisin böylesine bir tehdit algısından ne kadar uzak inşa edildiği görülmektedir. Tesisin kuzeyindeki 50 metrelik emniyet mesafesi binanın yerleşke içindeki konumuna göre (kısa kenarlı bina yanı) göreceli olarak avantajlı olsa dahi yeterli değildir. Tesisin doğusundaki ana girişle bina arasındaki mesafe el bombası atma mesafesi olan 35 metredir ve 1.500 kg patlayıcı yüklü bir araçla yapılacak bir saldırıya karşı oldukça kırılgandır. Öte yandan tesisin güneyindeki mesafe derinliği oldukça makuldür. Ne var ki tesisin batı cephesinde bina ile çevre emniyet teli arasındaki mesafe sadece 6 metredir. Oysa binanın batısındaki arazi yağışsız mevsimde araçla yaklaşmaya elverişli ve binanın önünden yapılacak bir saldırıya karşı daha etkili sonuçlara sebep olacak potansiyeldedir.

## SONUÇ

Bombalı araç saldırılarının genellikle asayiş uygulamasından sorumlu polis tesisleri ve askeri tesisler ile idari araçlara düzenlendiği analiz boyunca ifade edildi. Bu durum göz önünde bulundurularak bombalı araç saldırılarının hedef,

coğrafya, zaman ve yöntem temelli daha detaylı analizlerinin yapılması, bu saldırı türüne karşı risk değerlendirmesi uygulamalarıyla birlikte acilen güvenlik, emniyet ve tesis/araç tasarımları geliştirilmesi gerekmektedir. Bu kapsamda saldırıya uğrama potansiyeline sahip sabit tesisler ile hareketli araç türleri ayrı ayrı değerlendirilmiştir. Sabit tesisler için yerleşke seçimi, yapısal ihtiyaçlar, fiziki emniyet tedbirleri ve etkili güvenlik planları geliştirilmelidir. Bunların hayata geçirilmesinde en sınırlayıcı faktörün tesis içinde güvenlik güçlerinin operasyonel gereksinimleri göz önünde bulundurulmalıdır.

Terör örgütleri doğalarında bulunan hukuksuzluğun verdiği avantajla, uyguladıkları bir taktiğe karşı etkili bir tedbir geliştiğinde taktik dinamiği çok iyi kullanırlar ve üzerinde daha az durulan başka bir taktiğe çabucak geçiş yapabilirler. Ancak uyguladıkları taktik ne olursa olsun stratejik terör hedeflerinin belirli zaman aralıklarında ve belirli

coğrafi alanlarda sürdürülebilir baskınlıkta olmasını isterler. Bu nedenle PKK şehir çatışmalarında zayıflayan stratejik baskınlığını kırsal alanlardaki stratejik baskınlıkla ikame etmek istemiş ve bu stratejinin üzerine oturduğu EYP, bombalı araç ve silahlı saldırı taktiklerine ağırlık vermiştir.

Alınacak önleyici tedbirlerin etkinliğini ölçebilmenin bir yolu da PKK'nın eylem çeşitliliğini analiz etmektir. PKK'nın suikast, adam kaçırmaya ve yol kesme gibi daha yumuşak eylemlere geçiş yapması, bombalı araç saldırılarında arzu ettiği etkiyi ve taktik kazanımı elde edemediğinin bir göstergesidir. PKK eylem çeşitliliğini artırdıkça örgütlü terör programını da derinleştirmektedir. Ovacık'ta gerçekleştirdiği bombalı saldırı sonrasındaki halk eleştirileri gibi, diğer şehirlerde de başka tür saldırıların ardından toplumsal tepkiler büyümekte ve PKK'yı Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da yaşayan halk için istenmeyen ortak düşman haline getirmektedir.

---

**B**u çalışma PKK'nın son yıllarda başvurduğu bombalı araç saldırılarına dair dinamiklerin anlaşılması için analitik bir bakış sunmayı hedeflemektedir. PKK tarafından düzenlenen bombalı araç saldırıları taktik ihtiyaç, hedef analizi, kullanılan patlayıcı cinsi ve başvurulan saldırı yöntemi boyutlarında incelenmiştir. İncelenen boyutların birbiriyle olan ilişkisi de değerlendirilmiştir. Çalışmada PKK'nın 2 Ağustos 2015-25 Ağustos 2016 tarihleri arasında gerçekleştirdiği 35 bombalı araç saldırısı incelenerek ne tür hedeflere ne sıklıkla, hangi şehirlere hangi zaman diliminde saldırı düzenlediği analiz edilmiştir.

Analizin ilk bölümünde PKK'nın bombalı araç saldırılarına ne zaman ve nasıl başvurduğu ifade edilmiş, ardından 2 Ağustos 2015 ile 25 Ağustos 2016 tarihleri arasında gerçekleştirilen 35 bombalı araç saldırısının aynı dönemdeki diğer PKK saldırıları içindeki yeri gösterilmiş ve saldırılar belli başlıklar altında incelenmiştir. Saldırılarda kullanılan patlayıcı madde analizinin yapıldığı dördüncü bölümden sonra incelenen saldırı dinamiklerinin birbiriyle olan ilişkisine değinilmiştir. Son bölümde ise bombalı araç saldırılarının önlenmesine yönelik parametrelerin neler olabileceği tartışılmıştır. Ayrıca PKK'nın düzenlediği saldırıların türlerindeki dönemselliğe ve saldırı değişkenliğinin halk üzerindeki etkisine dikkat çekilmeye çalışılmıştır.



---

ANKARA • İSTANBUL • WASHINGTON D.C. • KAHİRE

[www.setav.org](http://www.setav.org)