

HADLEY'S HAREM

B-24/D LIBERATOR

**54 YILDA LİBYA'DAN
İSTANBUL'A YOLCULUK**

**Yazan : Gökçek ALGIN THY AYT Dispeçer
Rehber Balıkadam-Instructor**

Yazının hazırlanmasında Rahmi M. KOÇ müzesi
yayınlarından olan ISBN 975-96407-0-8 nolu
kitapçığından yararlanılmıştır.

54 YILDA LİBYA'DAN İSTANBUL'A YOLCULUK

Tam tamına 54 yıl 5 ay süren bu yolculuğu, ancak kokpit bölümü tamamlayabildi. B-24 LIBERATOR tipindeki dört motorlu dev, 3 parçaya bölünmüş, bombacı zaten Romanya'da aldıkları ilk uçaksavar ateşinde ölmüş, yaralı olan f/o ile uçak komutanı Üsteymen Gilbert B.HARDLEY kopan burun kısmından kurtulmayı başaramadan, boş ağırlığı 14.750Kg olan uçak hızla sulara gömülmeye başlamış ve 24m derinliğe ulaşması 2-3 dakika sürmemişti. Tamamı 10 kişi olan uçak mütrettebatından geri kalan 7 kişi, uçağın düştüğü yer olan Antalya'nın doğusundaki Manavgat ilçesinin 8-1 Okm kadar doğusunda bulunan Dilkum plajının 25Qm açığından yüzerek kıyıya ulaşmak zorunda kalmışlardı. Yıl 1943,1 Ağustos akşamı yerel saatle 20:30 civarında bu uçak buralarda ne arıyor olabilirdi? Kısaca bu kötü sonuçlanan inişin gerçek hikayesine değinelim. İkinci dünya savaşının acı, korku dolu yılları kan kokusu içinde yaşanıp gidiyordu. Bu arada Amerikan Hava Kuvvetleri, Afrika'daki üslerinden Almanlara karşı olan saldırılarına dur durak vermeden devam ediyorlardı. İşte bu sıralarda Almanya, işgal ettiği ülkelere sağladığı akaryakıt gibi önemli enerji kaynaklarına ulaşmakta zorluk çekmeye başlamıştı, bu sıkıntısını Romanya topraklarında bulunan Ploestl petrol rafinerisinden karşılamaya çalışıyor, başarılı da oluyordu, tabii ki bu kaynağın kesilmesi müttefikler için gerekli olmuştu. O tarihte Amerikan Hava Kuvvetlerinin en büyük kozu, uzun menzilli ağır bombardıman uçağı B-24 Liberator'lardan oluşan filolar Mısır'dan Libya'ya kadar pek çok üste konuşlanmışlardı. 11-12 Haziran 1942 günü Mısır'ın Fayid üssünden havalan uçaklar zamanın şartlarında oldukça uzun sayılabilecek rotalarında, kendilerine verilen hedefleri başarıyla bombalamışlar ancak her akında olduğu gibi bazıları geri dönememişti. Bunların içinden 7 tanesi Irak'a, 2 tanesi Suriye'ye, 4 tanesi de Türkiye'ye inmişlerdi. Savaşın sonlarına doğru bu uçaklardan kurulan bir filo, Türk Hava Kuvvetleri'nde kullanılmıştı, hatta bir tanesi de Genel Kurmay Başkanı Kazım ORBAY'ın irtibat uçağı olarak hizmet etmiştir.

Bu saldırı B-24'lerin ilk başarısı değildi, 27.220Kg azami taşıma kapasitesi olan bu uçaklarla pek çok saldırı daha düzenlendi, max. seyir sürati 485km.h-303 mph olmasına karşın 4600km- 2.850mil yolu 32.000 feet servis tavanıyla rahatlıkla aşabiliyordu. Almanlar'da boş durmamış Romanya'daki rafinerileri hızla onarmış, yeniden kullanıma sokmuşlardı. Yıl 1943 olduğunda müttefikler tekrar düşmanlarının akaryakıt kaynaklarını kesmek için gereken önlemleri almaya başlamışlar, en başta da Ploesti'nin bu kez tamamen imhasına yönelik saldırı planları üretmeye çalışıldı. Elbetteki B-24'ler.

"Hadley's Harem" 41-124311-L seri numarası ile 1941 yılında Consolidated tarafından imal edilmiş, 1943 yılında US AIR FORCE 98.Bomber Group'da görev alıyordu. Bİngazl'de konuşlanmışlardı. Haftalar önce hummalı bir hazırlık başlamıştı, çölde hazırlanan maketler üzerinde bu denli büyük bir saldırının nasıl gerçekleştirileceği provaları yapılıyordu. Son hazırlıklar tamamlanmış, son brifingler de verilmişti. Tamamı 178 adet B-24D Liberator bombardıman uçağı, sonraki yıllarda Kara Pazar olarak anılacak 1 Ağustos 1943 günü Bingazi ve çevresindeki üslerden havalanarak,

3700km olacağı planlanan rotalarında, daha önce 1942 yılında bombaladıkları "White Four" olarak da anılan Ploesti'deki en büyük petrol rafinerisi Astro Romana tesislerini imha edeceklerdi. Brifinglerde üzerinde en önemle durulan konulardan birisi de telsiz sessizliği. Plan gereği Romanya'ya kadar çok yüksek irtifadan uçulacak, tesis yakınlarında aniden alçalarak hedef imha edilecekti. Rota çok uzun, bölgede yaz mevsimi sürüyor olmasına karşın Adriyatik Denizi üzerindeki kötü hava şartları nedeniyle iki guruba ayrılmış olan 178 uçağın birleşerek aynı hedefe yönelmeleri için gerekli telsiz konuşmaları yapıldığında beklenen belaya davet çıkartılmış oldu. Almanlar zaten her an baskına hazır bulunuyor olmalarına karşın gelen tehlikenin büyüklüğünü daha iyi kavramış oldular. Rafinerinin ne denli iyi korunduğunu anlatmaya gerek yok. Ancak ilginç olan sabit uçaksavar toplarına ek olarak bir de rafineri etrafına döşenmiş demir yolu üzerinde hareket halinde çok kuvvetli atış kabiliyeti olan uçaksavar topları vardı. Saldırı planlandığı şekilde yürütülüyordu, Romanya üzerinde rafineri yakınlarına gelemeden ağır top ateşi altında kaldılar ancak hedefe daha çok vardı, Hadlays's Harem 10 mürettebatıyla ilerlemeye devam ediyordu, Kaptan Pilot Üsteymen Gilbert B.HADLEY, F/O Teymen James R.LİND SAY, Seyrüseferci Astsubay Harold TABACOFF, Uçuş mühendisi Astsubay Russel PAGE, Bombacı Astsubay Leon STORMS, Telsizci Astsubay

William LEONARD, Uçaksavarcı-cephaneci **Astsubay Cristopher HOLWEGER**, Uçaksavara **Astsubay Pershing W.WAPLES**, Uçaksavarcı **Astsubay LeRoy NEWTON**, Uçaksavara **Astsubay Frank NEMETH**, diğer 177 B-24 mürettebatı gibi savaşın onlar için çizdiği rotada gidiyorlardı. 98. Bomber Group, tecrübeli, kurt havacı **Albay John R.KANE'in** (USAF daki kod adı **KİLLER**) liderliğinde "**Pramiders**" kod adında 178 uçaktan oluşurken, Hadley's Harem Flight One içinde, lider Kane'nin sol kanadındaki ilk uçaktı." White Four " kod adıyla anılan (büyük dört beyaz depolama tankından dolayı) Ploesti'deki hedefe çok az kala etraflarında patlayan uçaksavar topların arasından uçarken hiç beklenmedik bir şekilde, burunun camlı kısmından giren bir top mermisi kokpitin altında patlamış, bombacı Leon STORMS ölmüş, gövdenin altına isabet eden ikinci mermi de yapısal hasara yol açtığından tutunma güçlüğü çeken B-24'ün bütün bomba yükü daha hedefe varamadan, çok kısa süre önce uçuş mühendisi Russel PAGE tarafından manuel kollar kullanılarak bırakıldı. Hafifleyen uçak hızla yükselmeye başladı ve bölgeden uzaklaşmaya çalışırken seyrüseferci TABACOFF'un da yaralandığı görüldü. Bu sırada 2 numaralı motor durmuş, uçakta yapısal hasar olduğu anlaşılmış ve bu durumda tekrar Bingazi'ye varamayacakları ortaya çıkmıştı. Artık Hadley's Harem için Ploesti baskını sona ermiş, Kaptan ekibini ve uçağını kurtarmanın yollarını arıyordu. Hadley's Harem aslında şanslı bile sayılabilir çünkü bu baskında toplam 58 uçak düşürülmüş, bu uçak personelinin 301'i ölmüş, 130'u yaralanmış, yaklaşık 170 ton bambo rafineri civarına bırakılarak rafinerinin %46sı kullanılabilir duruma getirilmişti. Baskın sonunda üslerine dönebilen uçaklardan sadece 33 adeti tekrar kullanılabilir durumdaydı. 3700 km tutan rotada geri dönebilenler toplam 15 saat havada kalmış bunun büyük bir bölümünü de ateş altında geçirmişlerdi. Hadley's Harem'de ağır yaralı olarak bir ölü ve bir yaralı ile kurtulmuştu. Aslında "kurtulmuştu" demeyelim belki de olayın bizi ilgilendiren kısmı şimdi başlıyor denebilir. Kaptan HADLEY

bu halde çok fazla uçamayacaklarını anladı, 3 numaralı motorda pek fazla dayanamayacaktı. Karar vermek zorundaydı, devam ederlerse müttefik topraklarına varamadan büyük ihtimalle İtalya veya Yunanistan üzerinde, en iyi ihtimalle Bingazi'ye varamadan denize düşeceklerdi. Aslında öyle de oldu ya. Kaptan HADLEY en yakın müttefik üssü olan Kıbrıs'daki **İngiliz Dikelya üssüne** yöneldi. Marmarayı problemsiz geçtikten sonra Orta Anadolu civarında 3 nolu motor durdu, önlerinde tek engel Toroslar kalmış olmasına rağmen uçakta sadece iki motor çalışıyor, onlarında yağ basıncı hızla düşüyordu. Bu durumda Kıbrıs'a varamayacaklarını anlayan Hadley's Harem ekibi Torosları zorla geçerlerken uzun yaz günü son ışıklarını da bırakarak batıyordu. Lokal saatle 20:30 civarında alaca karanlıkta Kaptan HADLEY kayalık araziye karanlıkta inemeyeceğini anlayınca uçağını zorla denize paralel hale getirecek şekilde sola manevrayla kıyıya yaklaşmaya çalışırken 1 ve dört nolu motorların yağ basıncı uzun süredir low press, ikazı veriyordu, sahile varamadan 45mil kala her ikiside artık susmuştu. Hızla irtifa kaybediyorken karartılar arasından görebildikleri son şeyler bir kasabanın üzerinden geçtikleri ve, sahilden denize dökülen büyükçe bir akarsu oldu. Uçağın kontrolü artık tamamen kaybolmuş, olanca süratiyle denize alçalıyordu, Kaptan Hadley gövde üzerine, tek parça inmeye çalışıyordu ancak karanlıkta 150 feet yükseklikten 45° açıyla uçağın burnu suya vurduğunda artık yapacak birşey kalmamış, suya çarpan kanat kokpiti gövdeden büyük ölçüde ayırmış ancak bozulan gövde yapısı iki pilotun da kokpitten çıkmasına izin vermiyordu, firar kenarından itibaren gövdenin arka kısmının da kopmasıyla birlikte uçağın içi hızla suyla dolarak sahilden 250m kadar açıkta 30m derine inmişti bile. İşte en başa döndük. 12 saatten fazla on mürettebatı **Antalya'nın Manavgat İlçesi Dilkum sahillerine** kadar getiren B-24 artık yok olmuştu içindeki kaptan pilot, ikinci pilot ve bombacısı ile. Geride kalan yedi kişi değişik yaralar almış halde, karanlıkta aslında ne olduğunun pek farkına varamayan Çenger köyü sakinlerince denizden çıkartılmış, zamanın kritik durumu nedeniyle aslında korkarak, ama düşmanını bile ölüme terkedemeyecek Anadolu köylüsünün çabalarıyla kurtarılmışlardı. Jandarma hemen gelmiş, karakol komutanı genç subay durumu kavramaya çalışıyordu. Durup dururken bir uçak düşmüştü, nereden gelir, nereye giderdi bilinmez. Anlaşılan sabah kolay olamayacaktı, köylü sahilde hemen ateşi yakmış kurtardıklarını kurutmaya başlamışlardı. Doktorlar bulundu ilk yardımlar yapıldı ancak dört kazazedenin durumu iyi değildi. Kurtulanlar sevinemiyorlardı, daha yarım saat önce rota tespit etmek, motorları kontrol etmek, yaklaşma açısı ve hızını tahmin etmek için bağrışıp durdukları uçakları, içindeki üç silah arkadaşları ile birlikte yok olmuştu. Fakat bu ilk değildi, uçaktaki herkes eski havacıydı ve malesef birlikte oldukları pek çok insanı bu savaşta yitirmişlerdi. Hatta Hadley's Harem'in günümüze kadar gelen tarihçesini bu denli ayrıntısı ile bilmemizi sağlayan uçaksavarcı LeRoy NEWTON'in bu üçüncü B-24 kazasıydı. " *Uşak kıyından yaklaşık 250m aşıkta, 30m derinlikle batmıştı. Ayak bileğim kırılmıştı; yüzemiyordum. Elime geçirdiğim bir oksijen tüpüne sarılıp dört saat kadar denizde sürüklendikten sonra kurtulmuş olan yedi kişi He birlikte sahile ulaşabildik.*^M Diyor LeRoy NEWTON Aslında kolay değil, denize düşerek parçalanan bir uçaktan sağ kurtulduktan sonra esir düşmek tehlikesi de vardı. Her ne kadar Türkiye savaşta tarafsız olsa da izinsiz ihlal edilmiş hava sahasında bir de kaza yapınca durum değişmişti elbette, bu rahatsızlıkla denizde epey zaman kaybetmişler. Düşmeden önce Kıbrıs'taki İngiliz üssüne seslerini duyurmayı başarmış olmalı ki sabahın ilk saatlerinde bir keşif uçağı gelmiş, uçağın

geri dönmesinden hemen sonra da bir kurtarma botu sahile yaklaşmış ancak artık onlar Türk jandarması tarafından alıkonmuş olduklarından, bot geriye boş dönmüş. Ertesi gün en yakın hastanenin Antalya'da olmasından dolayı bir kamyonla yola çıkmışlar, buradaki imkanlar da yetersiz olduğundan ağır yaralı olan dört kişi trenle İstanbul Amerikan hastanesine gönderilirken daha iyi durumda olan üç kişi Ankara'ya gönderilmiş. En sonunda ele geçen bu yedi mürettebat, Dışişleri Bakanlığınca "deniz kazazedesi" olarak kabul edilmişler ve serbest bırakılmışlar.

Aslında hikaye burada bitmiş gibi görülmesine rağmen, bir başka bölümü yaklaşık elli sene sonra başlıyor. Bu elli sene içinde bölgedeki balıkçılar, deniz dibinde uzanıp giden kum içinde ağlarını parçalayan bu kalıntıdan hiç de memnun olmasalar da bol balık barındırmasından dolayı ve geçen zaman içinde bölgemizdeki tüplü dalış yapanların sayısının hızla artması ile batığın yeri artık bilinir oldu. Bu arada Amerika'da LeRoy NEWTON elli sene önce kendisi ve altı arkadaşını hayata döndüren Türk köylülerine teşekkür borçlu olduğunu düşünerek Türkiye'ye bir gezi yapıp belki de o köyü bulabileceğini düşünüyordu. Amerikan ve İngiliz kayıtlarında istediği ayrıntılı bilgiyi bulamayan R.NEWTON, doğrudan Antalya'ya gelerek buradaki insanlarla olay zamamnını konuşmak ister. Çok geçmeden Antalya Turizm bürosunda araştırmalarına başlar; adının Adil olduğunu hatırladığı bir memurun kendisine çok yardımcı olmasıyla, aslında kaza yerine hiç de uzak olmadığını öğrendiğinde bir gazeteci de elli yıllık hatıralarını arayayan bu "deli " Amerikalı ile bir röportaj yapmak ister. Röportajın bir gazetede yayınlanmasından kısa süre sonra batığın yerini çok iyi bilen ve Antalya'nın en eski dalıcılarında olan Oğuz ALTUNSEÇEN kendisine bir mektup yollayarak bu uçağın çıkartılmasında yardımcı olabileceğini belirtince Roy Amerikadan 1994 yılında geri döner ve Çenger Köyünden Mehmet SERT (o yılda 60 yaşından fazladır) olayın yaşandığı geceyi olanca ayrıntısı ile anlatınca ertesi gün batıktan çıkartılan birkaç parça artefak ile Amerika'ya döner. Kısa zamanda bu uçağın aradığı B-24 olduğunu öğrenir ve zaman kaybetmeden 1995 yılında kalabalık bir ekiple Antalya'ya gelir ve hemen Oğuz ALTUNSEÇEN'in başkanlığındaki bir dalış ekibi, uçağın tamamını çıkartmak için çalışmalara başlamışsalar da ancak yarı kopuk olan burun-kokpit kısmını çıkartmayı başarabilirler. Çünkü uçağın içi tamamen mil-çamur ile dolmuş ve ağırlaşmıştır. Elli yılın yorgunluğundaki uçak gövdesi bunca ağırlığa dayanamayacağından kanatlar ve gövdenin bir kısmı su içinde bırakılır. Aslında bu kadarı da Roy için yeterlidir, artık silah arkadaşlarının mezarlarını 30m suyun altından çıkartıp ait oldukları topraklara götürebilecekti. Çıkartma çalışmalarını izleyen Amerikalı yetkililer cenazeleri hemen teslim aldılar ve DNA tetstlerinin yapılabilmesi için Hawai'ye gönderdiler.

Roy için bu maceranın bir aşaması daha bitmişti. Ancak B-24 için henüz macera bitmemiş, 54 yıl sonra özgürce uçtuğu gökyüzünü yeniden görme imkanını elde etmişti. Tabii ki 50 yıl önceki halinden eser kalmamıştı, bu haliyle ancak bu tür uçaklara ilgi duyan kişilerce tanımlanabilirdi. Ama o her şeye rağmen oldukça etkileyiciydi. Cenazeler alındıktan sonra çıkartılan parça uzun bir süre, 1995 yılından 1997 yılı ortalarına kadar Çenger köyü jandarma karakolunun bahçesinde üzerine bir naylan örtülmüş durumda kaldı. Defalarca karakola gidip, askerlerin gözetimindeki bu

yorgun savaşçıyı ziyaret ettik. Biraz da bizden bahsedelim. Antalya'nın hızla artan nüfusu karşısında elleri kolları bağlı denizin kirlenmesine, doğanın binlerce yılda yarattığı falezlerin inşaat alanı gibi kullanılmasına seyirci kalmak istemediğimizden CFC Dalış ve Deniz Araştırmaları Merkezi adındaki bir kuruluşta çeşitli çalışmalar yapıyoruz. Dalış merkezinde, dünyada genel kabul görmüş scuba dalış disiplinlerinin eğitimi veriliyor. Bu konuda yayınlar yapılıyor, hatta ülkemizin tek ansiklopedik boyut ve içerikteki yayınına da "Sualtı Teorisi" adıyla scuba severlere sunduk. Çalışmalarımızın bir bölümünü bölgemizdeki batıkların envanterinin çıkartılması oluşturuyor. Bu nedenle Kültür Bakanlığı'ndan edindiğimiz yetki belgesiyle ilk B-24 dalışınım 1996 yazında yaptık. Yerini belirten su üzerinde herhangi bir işaret olmadığından, çay ağzına rastlayan suya giriş bölgemizde görüş mesafemiz oldukça düşük olduğundan çok dikkatli olmamız gerekiyordu. İyi bir tahmin yapmışız ki dalışımızın ilk beş dakikası içinde 24m civarında çöl gibi uzanan kumun üzerindeki karaltı bizi heyecanlandırdı. Oysa dalış ekibindeki dört kişi de oldukça tecrübeliydi. Yine gariptir ekipteki dört dalıcı da havacılıkla dolaylı olsa da ilgili olduğundan bir B-24'ü suda görmek bize daha değik geliyordu. Dipteki zamanımız çok kısıtlı olduğundan elimizden geldiğince çabuk her tarafını gezip bulunduğu derinliği, kanatların pziyonunu, genel duruş şeklini, pusula ile yönlerini ölçşp basit bir haritasını yaptıktan sonra geri dönüş zamanımız çoktan gelmişti. Konuşacak öyle çok şey vardı ki hemen çıkmak istememize rağmen gereken bekleme duraklarında geçen zaman bitmek bilmiyordu. Su yüzüne ulaşınca hemen kerterizler alındı, hesaplar yapıldı, yerini tam tespit ettikten sonra geri dönüş hazırlıkları başladı. Dalış araştırmaları merkezinde elde ettiğimiz verileri de kullanarak "batığın" hemen bir maketini yaptık. Çok zevkli bir batık keşfi, maketin gerçekleştirilebilmesi için gereken bir kaç dalış daha yapılarak tamamlandı. Fotoğrafların da çekilmesi ile birlikte her ay yayınlanan ve mrkezimizin de yayın kurulunda olduğu Sualtı Dünyası dergisinde yayına hazır hale geldi.

Aradan çok kısa bir süre geçmişti ki 1995 yılında sudan çıkartılan burun-kokpit bölümü Rahmi M. KOÇ müzesi tarafından restore edilmek ve sergilenmek üzere satın alınarak bir kamyonu yüklenmiş, bu kez gerçekten son durağı olacak müzeye doğru yola koyulmuştu. Tabii önce temizlenip onarılması gerektiğinden Eskişehir'e uğramış. 9 Aralık 1997 akşamı saat 17:00 dan itibaren ziyaretçilere açılan Hadley's Harem, layık olduğu yerde, ülkemizin tek sanayi müzesinde gururla yer tutuyor. O gece bu anlamlı olaya, 1 Ağustos 1943 gününden hayatta kalan iki kişiden birisi olan LeRoy NEWTON ilerlemiş yaşına rağmen eski dostunu yalnız bırakmayarak müzedeki açılışa gelmişti. Kendisiyle tanışıp güzel bir sohbet ettik. Daha pek çok ayrıntı öğrendik. Müzede sayın Yusuf BOLAYIRLI'yı da görmek aslında sürpriz olmadı. Açılış kokteylinde Hava Kuvvetleri Komutanı ve Hava Harp Okulu Komutanı da iöcelik göstererek hazır bulundular.. Hem tarihsel açıdan hem de teknik olarak 54 yıllık bir uçağı çok kısa zamanda bu denli güzel onararak dalamayanların da izlemesine olanak sağlayan Eskişehir'deki Türk Hava Kuvvetleri 1. Hava İkmai Bakım Merkezi'nde görevli teknisyen, subay ve astsubayları tebrik etmek gerekir. İlgilenen herkesi, çocuklarınızı mutlaka müzeye götürün, gördüklerinize inanamayacaksınız,

bugün bize çok basit gelen pek çok alet ne denli zorlu bir aşamadan geçerek günümüze geldiğini izlemeye değer.

Ülkemiz 2.Dünya savaşına fiilen katılmamış olsa da hava ve kara sularımızda bu korkunç savaştan arta kalan pek çok hatıra var. İsterseniz bir dahaki yazımızda Antalya yatlimanınınm tam girişinde 30m derinlikte yatan 67m uzunluğundaki hastane gemisi süsü verilmiş cephan gemisinin batırılış öyküsünü okuyabilirsiniz.

NOT: BU YAZI THY UTED DERGİSİ 1998 YILI ŞUBAT AYINDA YAYIMLANDI.

HADLEY'S HAREM' DEN SAĞ KURTULAN LE ROY NEWTON'UN, UÇAĞIN RAHMİ KOÇ SANAYİ MÜZESİNDEKİ SEĞİLENME TÖRENİNDE YAPTIĞI KÖNÜŞMANIN ORJİNAL METNİ VE BİR KAÇ FOTOĞRAF;



FAX



MAIL BOXES ETC.

1198 P.C.H. SUITE. D
SEAL BEACH, CA. 90740
PHONE: 562 - 431 - 2644
FAX: 562 - 594 - 9486

If this fax is
illegible or
incomplete
please notify
sender.

TO: DOCTOR COLAY
ISTANBUL, TURKEY
FAX #: 90 212 256 7156
FROM: ROY NEWTON
SENDER'S PHONE #: 562 493 9789
NUMBER OF PAGES TO FOLLOW: 3

OUR THANKS TO MR. KOC AND DR. COLAY
FOR INVITING US TO PARTICIPATE IN YOUR
HISTORIC PROJECT IN THE RECOVERY AND
PRESERVATION OF THIS AMERICAN WORLD
WAR TWO BOMBER THAT CRASHED OFF THE
TURKISH COAST IN 1943.

WITH ME FROM AMERICA ARE:

- MR. PETER FRIZZELL, THE MOST KNOWLEDGED
HISTORIAN OF THE LOW LEVEL AIR RAID TO THE
ROMANIAN OIL FIELDS AS WELL AS THOSE 177
AIRCRAFT WHO PARTICIPATED.
- MISS DAPHNE STACEY, A MOST RECOGNIZED
SCREENWRITER AND PRODUCER IN THE
AMERICAN FILM INDUSTRY.
- MR. CORNELL ILIESCU, NOW AN AMERICAN CITIZEN,
WHO AS A FIVE YEAR OLD ROMANIAN BOY WATCHED
HIS FATHER RESCUE AMERICAN FLYERS FROM A
BURNING BOMBER THAT HAD BEEN SHOT DOWN
IN THAT AIR RAID. HE WILL ESCORT US TO
ROMANIA THIS WEEK.

- PAGE 2 -

MY NAME IS ROY NEWTON, I WAS AN AERIAL GUNNER ON THIS B-24 BOMBER THAT WE NAMED "HADLEY'S HAREM". WE WERE BASED IN LIBYA, THE FLIGHT AS PLANNED WOULD TOTAL 2,500 MILES TO ROMANIA AND RETURN. THIS WAS THE GREATEST FLIGHT DISTANCE OF THAT TIME.

THERE WERE FIVE OIL REFINARIES TO BE BOMBED AT PLOIESTI. OUR PARTICULAR TARGET WAS THE LARGEST AND WAS THE MOST HEAVILY DEFENDED BY THE GERMANS. WE WERE APPROACHING OUR TARGET 5 MILES AHEAD AT 50 FEET ALTITUDE AND OVER 200 MILES PER HOUR. WE WERE HIT BY THREE LARGE ANTI-AIRCRAFT SHELLS AT ONCE, THE NOSE WAS BLOWN OFF KILLING OUR BOMBARDIER, ONE ENGINE WAS SHOT OUT AND A LARGE SHELL EXPLODED UNDERNEATH THE FUSELAGE BUCKLING THE AIRFRAME. THE AIRCRAFT WAS VIRTUALLY UNFLYABLE UNTIL OUR BOMBS WERE JETTISONED, ALLOWING SOME PILOT CONTROL.

WE CLEARED THE TARGET AND GOT BY THE NAZI FIGHTERS IN THIS CRIPPLED AIRCRAFT. WE THEN KNEW WE COULD NOT RETURN TO NORTH AFRICA, SO WE HEADED TOWARDS CYPRUS THE NEAREST ALLIED AIRBASE. FLYING THROUGH MOUNTAIN VALLEYS AND SLOWLY LOSING ALTITUDE WE CHANGED COURSE OVER THE DARDENELLS FOR A DIRECT COURSE TO CYPRUS. AS WE ENTERED THE MEDITERRANEAN SEA JUST EAST OF ANTALYA, ANOTHER ENGINE FAILED SLOWING OUR AIRSPEED.

25 MILES OFF THE COAST OUR OIL PRESSURE WAS DROPPING RAPIDLY. THE SUN HAD GONE DOWN AND WE COULD NOT SEE THE COASTLINE. WE MADE A LEFT TURN APPROACHING THE SHORE ONLY TO DISCOVER THE BEACH WAS ALL ROCKY. OUR

- PAGE 3 -

PILOT TURNED TO PARALLEL THE BEACH AS WE PREPARED TO LAND IN THE WATER.

FLYING AT 150 FOOT ALTITUDE THE REMAINING TWO ENGINES RAN OUT OF OIL AND FROZE. THE AIRCRAFT STALLED AND WE HEADED DOWN AT A 45° ANGLE HITTING NOSE FIRST INTO THE SEA. THE AIRCRAFT BROKE INTO THREE PIECES. IN THE NOSE SECTION WAS OUR DEAD BOMBARDIER AND BOTH PILOTS WHO DROUHD AS IT SANK.

THE WRECKAGE WAS 750 FEET FROM SHORE AND IN 110 FEET OF WATER. I HAD A COMPOUND LEG FRACTURE AND COULD NOT SWIM, SO I HUGGED AN OXYGEN CONTAINER FOR 4 HOURS DRIFTING AROUND IN A STILL SEA UNTIL FINALLY REACHING LAND. OF A TEN MAN CREW, SEVEN STRUGGLED ASHORE TO SURVIVE.

THE TURKISH PEOPLE BUILT FIRES TO WARM US, GAVE US BREAD AND CIGARETTES, THEN RETREATED FROM US ALL NIGHT. THE NEXT MORNING A BRITISH AIRCRAFT FLEW OVER THE BEACH AND FOUND US. THEY RADIOED TO THEIR RESCUE VESSEL OFF SHORE. AS SOON AS A THE BRITISH BOAT LANDED TO TAKE US TO CYPRUS, WE WERE ALL INTERNED.

THE NEXT DAY WE WERE TRANSPORTED BY A FARM TRUCK TO THE NEAREST HOSPITAL AT ANTALYA. WITHOUT MEDICAL ASSISTANCE AVAILABLE HERE, FOUR OF US BADLY INJURED WERE SENT TO ISTANBUL BY TRAIN, THE THREE UNINJURED WERE SENT TO ANKARA.

FIFTY YEARS LATER I BELIEVED THERE WAS A MATTER LEFT UNDONE IN TURKEY AND THAT I SHOULD THANK THOSE WHO GAVE ME ANOTHER LIFE. FINDING THE AIRCRAFT'S LOCATION WAS A START TO FIND THOSE PEOPLE INVOLVED.

- PAGE 4 -

UNABLE TO FIND AMERICAN OR BRITISH RECORDS LOCATING THE AIRCRAFT, I BELIEVED IT WAS TIME TO WALK THE TURKISH BEACHES, ASK FISHERMEN OR ANYONE WHO HAD KNOWLEDGE. MUCH HELP CAME FROM ADIL AT THE ANTALYA TOURIST INFORMATION OFFICE. I HAD A "GUT FEEL" BASED ON REASONING OF WHERE IT SHOULD BE AND WAS LATER AMAZED THAT IT WAS 20 MILES WITHIN MY STARTING POINT.

THEN A MIRACLE HAPPENED - A NEWSPAPER REPORTER HEARD ABOUT THIS CRAZY AMERICAN WALKING THE BEACH LOOKING FOR SOMETHING HE LOST 50 YEARS AGO. HE WANTED AN INTERVIEW.

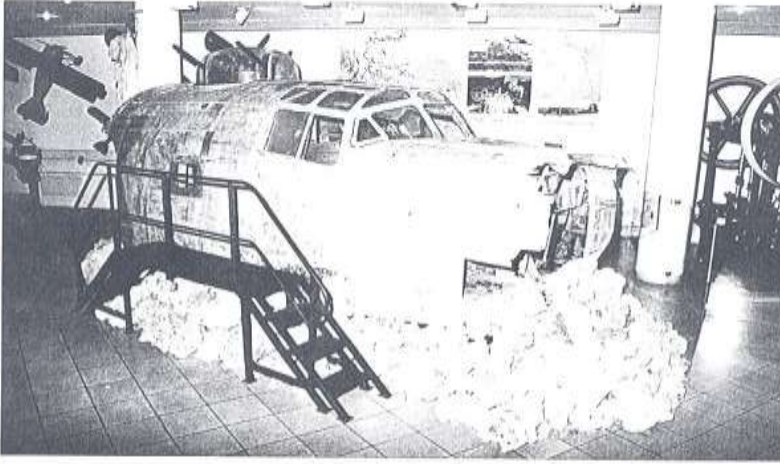
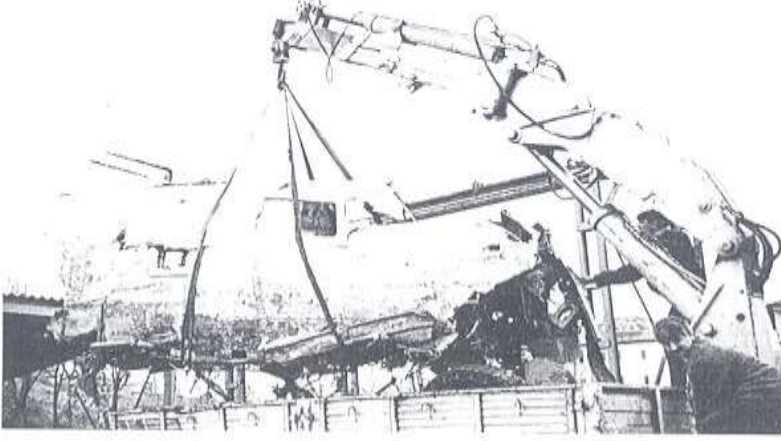
THE ARTICLE IN A NATIONAL NEWSPAPER WAS READ BY OBUZ ALTUNSCEN WHO HAD DISCOVERED THE WRECKAGE IN 1972. HE WROTE ME AND OUR COMETS JOINED TOGETHER. IN OCTOBER 1994 WE MET AND TRAVELED TO THE CRASH SITE. PIECES BROUGHT UP ~~--->~~ CONVINCED ME IT WAS AN AMERICAN AIRCRAFT. I MET MEHMET SERT, A VILLAGER WHO WITNESSED OUR CRASH AND DESCRIBED IT TO ME IN EXACT DETAIL AS I RECALLED IT.

IN THE SUMMER OF 1995 THE NOSE STRUCTURE WAS SALVAGED AND BROUGHT ON SHORE. SKELETAL REMAINS OF OUR PILOT AND CO-PILOT WERE RETRIEVED BY THE U.S. ARMY AND SENT TO HAWAII FOR DNA TESTING. THESE REMAINS ARE NOW WITH THEIR FAMILIES.

WE ARE GRATEFUL FOR WHAT YOU ARE DOING TO SALVAGE AND PRESERVE THIS HISTORIC AND FAMOUS AIRCRAFT. IT IS THE LAST SURVIVOR OF THOSE 177 B-24 BOMBERS THAT FLEW ON THAT DISASTEROUS MISSION TO PLOEISTI ON AUGUST 1, 1943.

TEŞEKKÜR EDERİM

SANAYİ MÜZESİNDEKİ UÇAĞIN GÖRÜNÜMÜ.



UÇAĞIN KALDIRM BALONU KULLANILARAK MANAVGAT DİLKUM SAHİLİNDEN
ÇIKARTILMASI.



UÇAK KOMUTANI GILBERT HADLEY "HADLEY'S HAREM"

Pilot: Gilbert Hanley

