



SAVSAD

Savunma ve Savaş Araştırmaları Dergisi
The Journal of Defence and War Studies

İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye Topraklarına ve Karasularına İniş Yapan/Düşen Yabancı Ülkelere Ait Uçaklar

Foreign Planes Landing/Falling in Turkish Lands and Territorial Waters in the Second World War

Hakan KUTLU 

Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Tarih Bölümü, Ankara, Türkiye.

Ankara Hacı Bayram Veli University, Institute of Graduate Programs, Department of History, Ankara, Türkiye.

Geliş Tarihi/Received 23.08.2023
Kabul Tarihi/Accepted 20.05.2024
Yayın Tarihi/Publication Date 28.06.2024

Sorumlu Yazar/Corresponding author:
Hakan Kutlu
E-mail: 1hakankutlu@gmail.com

Atıf: Kutlu, H. (2024). İkinci dünya savaşı'nda Türkiye topraklarına ve karasularına iniş yapan/düşen yabancı ülkelere ait uçaklar. *Savunma ve Savaş Araştırmaları Dergisi*, 34(1), 47-68.

Cite this article: Kutlu, H. (2024). Foreign planes landing/falling in Turkish lands and territorial waters in the second world war. *Savunma ve Savaş Araştırmaları Dergisi*, 34(1), 47-68.



Content of this journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License.

Öz

Türkiye İkinci Dünya Savaşı'na dâhil olmasa da, en çatışmalı bölgelere olan yakınlığı nedeniyle savaşın etkilerini sürekli hissetmiştir. Hava savunma imkânlarının yeterli olmaması, uçak sayısının savaşan devletlerle boy ölçüşemeyecek düzeyde olması ve sınırların genişliği birçok kez hava sahası ihlaline maruz kalmasına neden olmuştur. Hava sahası ihlallerinin yanı sıra, yanlışlıkla ateş açma ve bombalama, beyanname atma, mecburi iniş yapma ile uçağın düşerek imha olması gibi olaylar da çok sayıda yaşanmıştır. Mecburi iniş yapan uçaklar ve personeli gözaltına alınmış, uçaklardan sağlam olanlar hava üslerine taşınmış, hasarlı olanlar ise yedek parça olarak kullanılmıştır. Savaşın safhaları yıllar içerisinde değiştikçe ülkeye iniş yapan veya düşen uçakların milliyetleri, sayıları ve iniş yaptıkları yerler değişiklik göstermiştir. Bu çalışmada Türkiye topraklarına ve kara sularına zorunlu iniş yapan uçaklar, yıl ve ülke bazında gruplandırılarak iniş yerleri ile bunlar arasındaki bağlantı hakkında bilgiler arşiv belgeleri, dönem gazeteleri ve diğer kaynaklar ışığında değerlendirilecektir.

Anahtar Kelimeler: II. Dünya Savaşı, Türkiye, uçak, hava savunma, enterne, mihver.

JEL Kodu: Z00

ABSTRACT

Although Turkey was not involved in the Second World War, it constantly felt the effects of the war due to its proximity to the most conflicted areas. Inadequate air defense facilities, the number of aircraft that cannot compete with the warring states and the width of the borders have caused it to be exposed to airspace violations many times. In addition to airspace violations, many incidents such as accidental firing and bombing, issuing declarations, forced landing, and destruction of the aircraft by crashing were also experienced. Planes that made a forced landing and their personnel were taken into custody, the intact ones were transported to the air bases, and the damaged ones were used as spare parts. As the phases of the war changed over the years, the planes that landed or crashed in the country; Their nationalities, numbers and places of descent varied. In this study, the planes that make a forced landing on Turkish territory and territorial waters will be grouped on the basis of year and country, and the information about the landing places and the connection between them will be evaluated in the light of archival documents, newspapers of the period and other sources.

Keywords: World War II, Turkey, aircraft, air defense, custody, axis.

JEL Code: Z00

Giriş

Almanya'nın 1 Eylül 1939'da Polonya'yı işgal etmesiyle başlayan İkinci Dünya Savaşı, Almanya, İtalya ve Japonya'dan oluşan Mihver Devletler ile İngiltere, Fransa, Amerika, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) ve Çin'den oluşan Müttefik Devletler arasında gerçekleşmiştir. Türkiye, bu dönemde aktif tarafsızlık politikası izlemiştir.

İkinci Dünya Savaşı'nda, uçaklar, tanklarla birlikte başrol oyuncularından birisi olmuş ve hava kuvvetlerinin etkinliği, savaşın gidişatını ve kaderini etkileyecek sonuçlar doğurmuştur. Mihver devletlerinin, savaşın ilk yıllarındaki hava gücü üstünlüğü, ilerleyen yıllarda, Amerika'nın da savaşa

girişyle Müttefiklerin lehine dönünce Mihver ilerleyişi geri çevrildiği gibi yenilgi de kaçınılmaz hâle gelmiştir. İkinci Dünya Savaşı boyunca, uçaklar tüm cephelerde etkin ve yaygın olarak kullanılmıştır. Örneğin Almanların Kursk Taarruzu'na, 2000 uçak (1200 bombardıman, 600 av, 100 pike bombardıman ve 150 keşif uçağı) katılmış (Hurley & Ehrhart, 1986, s. 130), sadece 1944 yılı Ağustos ayında, İngilizler 33.000, Amerikalılar ise 24.000 uçak kullanmıştır. Bu uçaklarla Almanya üzerine, İngilizler 72.000 ton; Amerikalılar 67.000 ton bomba atmışlardır (Uçarol, 1998, s.525). Bu durum savaşın sınırlarını genişlettiği gibi, yalnız cephe ve gerisini değil, savaşa katılmayan ülkeleri de hava savunma konusunda birçok tedbir almaya itmiştir.

Bu tehdide karşı hava savunması, aktif ve pasif olmak üzere iki şekilde uygulanmıştır. Pasif korunma; hava taarruzlarını haber verecek ikaz sitemlerinin (Alarm, siren vs.) kurulması, yerleşim yerlerinin ve araçların karartılması, sığınak ve siperlerin hazırlanması, hastane gibi özel nitelikli binaların havadan ayırt edilecek şekilde işaretlenmesi ve taarruz esnasında yapılacakları koordine etmek ve aksaklıkları gidermek üzere alarm tatbikatlarının yapılması şeklinde icra edilmiştir.

Aktif korunma ise; özellikle sınırlar, stratejik tesisler ve/veya şehirlerin korunması için uçaksavar bataryaları kullanmak ya da alçak irtifadan saldırıyı veya sınır ihlalini gerçekleştiren uçakları, askerî birliklerin ellerindeki tüm silahlarla ateş altına almaları şeklinde uygulanmıştır. Uçaklara karşı yapılacak en uygun ve doğru aktif savunma yöntemi, yine uçaklar kullanılarak önleme harekâtı yapılmasıdır. Bu yöntemin uygulanması için uçak sayısının yeterli düzeylere çıkarılması yönünde çalışmalara ağırlık verilmiştir.

Örneğin savaşa girerken Almanya'nın uçak sayısı 8295'e yükselmişti. İtalya'nın yeni nesil 454 bombardıman, 129 avcı olmak üzere toplam 8500 uçağı, Japonya'nın ise 2000 hat uçağı vardı. İngiltere'nin uçak üretimi 1939'da 7940'a çıkmışken, Rusya aynı yıl 10382 uçak üretir hâle gelmişti. Uçak üretiminde büyük güçler sıralamasında sonuncu sırada olan Fransa dahi, 1937 yılında 370 uçak üretmişti (Tekeli & İlkin, 2018, s. 120-135).

Savaş devam ettiği sürece uçak üretimi artarak devam etmiş, Almanya 113.515 uçak üretmiş, bunun 71.965'ini kaybetmiştir (Jacobsen, 1989, s. 724-729, Belge No: 171, 172). Japonya'nın savaş boyunca ürettiği 65.000 uçakla toplam uçak sayısı 72.500'e yükselmiş, savaşta bu uçakların 54.000'ini kaybetmiştir. Amerika Birleşik Devletleri ise, 1941'de yılda 19.433 uçak üretirken, 1944'te bu sayıyı 100.752'ye yükseltmiştir. Sovyetler Birliği, 1941-1942 yıllarında 33.857 uçak üretmiş, 1945 yılı ortasına kadar ürettiği uçak sayısı 137.000'i bulmuştur (Uçarol, 1998, s. 525).

Aynı yıllarda, Türkiye'nin uçak sayısı ise savaşan devletlerle boy ölçüşemeyecek düzeydeydi. 1940 yılında Türk Hava Kuvvetleri'nde toplam 487 uçak ve 719 personel (pilot subay, astsubay teknik eleman) bulunmaktaydı. Uçaklar için yakıt ve yağ üretilmemekteydi (Kline, 2002, s. 257). Bahse konu uçakların yalnızca 298'i savaş, 189'u ise eğitim uçağından oluşmaktaydı (Cebecioğlu, 1998, s. 332).

Uçak sayısının azlığı, hava savunma silah ve imkânlarının yeterli olmaması ve sınırlarının genişliği de göz önüne alındığında aktif bir hava savunma imkânının bulunmadığı, Genelkurmay Hava Müşavirliğinin, 7 Kasım 1939 gün ve H.Hv.Ş. 26166 sayılı yazısında şu şekilde dile getirilmiştir. "Hava Kuvvetlerimizin bugünkü kudret ve kabiliyetiyle, yapılan hesaplar neticesi, bir sefer vukuunda, gerek kara gerek deniz nakliyatını koruyamayacağı ve bu işlerin yerden alınacak aktif ve pasif vasıtalar ile temini neticesine varılmış ve bu hususun Harekât Yarbaşkanlığına da arz edilmiş olduğunu saygılarımla arz ederim" (Cebecioğlu, 1998, s. 333).

Hava Kuvvetlerinin zayıflığının yanı sıra, Türkiye'nin, İkinci Dünya Savaşı'nın en hareketli cephelerinden olan Balkanlar'a, Alman-Rus cephesine, Müttefik kuvvetlerin petrol rafineleri nedeniyle sürekli bombardıman altında tuttıkları Romanya'ya ve ele geçirmek için büyük mücadelelere sahne olan Ege Adalarına yakın olması da hava sahası ihlallerini artırmıştır. Bunun yanı sıra Türkiye'de uçaklardan ateş açma, bombalama, beyanname atma, mecburi iniş yapma, uçağın düşerek imha olması gibi çok sayıda hava hareketi de yaşanmıştır.

Bu çalışmamızda Türkiye topraklarına ve kara sularına iniş yapan ya da yapmak zorunda kalan (veya bu iniş sırasında düşen) Mihver ve Müttefik devletlerin uçakları ile ilgili olaylar yer, yıl ve ülke itibarıyla tespit edilecek ihlali gerçekleştiren uçakların iniş yerleri, geldikleri ülkeler ve tarihler arasındaki bağlantı değerlendirilecektir.

1939 Yılında Mecburi İniş Yapan Uçaklar

1939 yılında henüz savaş başlamadan bir İtalyan uçağının Türkiye'ye mecburi iniş yaptığı tespit edilmiştir. 1 Ocak 1939 tarihinde, Taranto'dan Rodos'a gitmek üzere havalanan 20249 Numaralı üç motorlu içinde beş kişi bulunan İtalyan Savoia Marchetti S.M.81 Pipistrello model bombardıman uçağı, hava muhalefeti dolayısıyla Antalya şehrinin üstünde bir süre dolaştıktan sonra saat 18.00'da havaalanına iniş yapmıştır (BCA, 30.10.0.0/239.610.26.).

Ancak Türkiye'nin idari kadroları böyle bir duruma ne şekilde tepki vereceği konusunda hazırlıksız ve bilgisiz yakalandığından gerekli tepkiyi gösterememiştir. İniş yapan uçağın pilotları otelde misafir edilmiş, Antalya'da kaldıkları müddet zarfında tüm masrafları ödenmiş, havanın düzelmesi sonrasında, 5 Ocak 1939'da kumandanı ve maiyetinde bulunan dört küçük zabitle birlikte saat 13.45'te Rodos'a gitmek üzere hareket etmişlerdir (BCA, 30.10.0.0/239.610.26.).

Hava sahasını ihlal eden uçak ve mürettebatı hakkında hiç bir işlem yapılmadığı gibi personeline misafir olarak davranılmıştır. Bu şekilde bir davranış sergilenmesinin nedenlerinin; mecburi iniş yapan uçak ve mürettebatına ne işlem yapılacağına dair bir talimatın bulunmamasının yanı sıra, Akdeniz’de yayılcı politika güden ve Türkiye’ye yönelik toprak taleplerini saldırgan bir tutumla dile getiren İtalya ile ilişkileri germemek ve fiili bir savaş hâli oluşturmamak olduğu düşünülebilir.

1940 Yılında Mecburi İniş Yapan Uçaklar

1940 yılından itibaren yabancı uçaklar, Türkiye sınırlarını ihlal etmeye başlamış ve ülke topraklarına ağırlıklı olarak Mihver devletlerine ait uçaklar iniş yapmıştır. Ege, Akdeniz ve Trakya bölgelerine iniş yaptıkları görülen beş uçağın üç tanesi İtalyan, biri Bulgar ve biri de Fransız milliyetindedir (Tablo 1,2,4).

Özellikle Antalya Finike’ye üç İtalyan uçağının mecburi iniş yapması, bir tanesinin denize düşmesi ve düşen uçağın mürettebatının İtalyan botları tarafından kurtarılıp alınıp götürülmesi (Aydın Tarihi, S. 82, s. 10) şeklindeki karmaşık olaylar sonrasında hava sahasının ihlali ve ülke topraklarına mecburi inişler gerçekleştiğinde ne şekilde davranılacağına dair mülki amirlerin hatta ülkeyi idare eden kadroların bilgi sahibi olmadığı ortaya çıktı.

Dâhiliye Vekilliği bu konudaki eksiklikten, Başvekâlete ve Genelkurmay Başkanlığına gönderdiği yazıda şöyle bahsetmekteydi; “Finike olayının incelendiği, ancak muhriplerden birine ait tayyare ve harp gemileri her hangi bir kaza ve mecburiyet altında kara sularımıza veya topraklarımıza girdikleri takdirde bunlara karşı yapılacak muamele hakkında valilerle kaymakam ve nahiye müdürlerine, şimdiki kadar verilmiş bir emir ve talimat bulunmadığı, bu tip olayların bir tek bakış açısından incelenerek çözülmesinin devleti zor durumda bırakabileceği, kaldı ki durumun aciliyeti ve derhâl tedbir alınması gerektirmesinin de yüksek makamlardan talimat almaya olanak vermemesi nedenleriyle bu konuda Hariciye Vekâletinin de görüşlerine başvurularak ayrıntılı bir talimatın hazırlanmasının zorunluluğu bulunmaktadır.” (BCA, 30.10.0.0/64.427.48.).

Ancak, askerî mülteciler ve bu mültecilerle ilgili yapılacak işlemlere dair mevzuat hükümleri İkinci Dünya Savaşı’nın başlarında belirlenmiş ise de¹ iltica maksadıyla Türkiye’ye gelecek yabancı uçakların durumuna dair hazırlanan yönetmelik neredeyse savaşın sonuna doğru, Genelkurmay Başkanlığı tarafından 12 Ağustos 1944 tarih ve 34261 numaralı tezkere ile vekâletlere görüş için gönderilmiş, Hariciye Vekâletince 7 Eylül 1944 tarih ve 38012/610 sayılı tezkere ile talimatı uygun bulunduğu ve ilgili hükümlerinin tercüme edilerek Ankara’daki elçiliklere gönderildiği bildirilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.24.).

İtalyan Uçakları

8-9 Eylül 1940 gecesi iki İtalyan savaş uçağı arıza sebebiyle Finike sahillerinde denize mecburi iniş yapmıştır. Bu uçakların mürettebatından altı kişi kaza mahalline bir süre sonra gelen üç İtalyan sıhhi yardım uçağı tarafından alınarak götürülmüştür. İtalyanlar tarafından alınamayan ve Türk yetkililer tarafından karaya çıkartılan bir İtalyan subayı ise enterne edilmiş, düşen uçaklar ise bir süre sonra batmıştır (Aydın Tarihi, S. 82, s. 10).

9 Eylül 1940 tarihinde, Finike sahillerimizde Dalyan mevkiinde Beymelik köyü önündeki düzlüğe başka bir İtalyan savaş uçağı iniş yapmıştır. Uçak mahallî yetkililer tarafından silahtan arındırılarak muhafaza altına alınmıştır. Biri subay olmak üzere altı kişiden oluşan mürettebatı ise enterne edilmiştir (Aydın Tarihi, S. 82, s. 10).

Topraklarımıza iniş yapan bu üç İtalyan uçağının² ikisi subay olmak üzere toplam yedi mürettebatı gözaltında tutuldukları (Akşam, 12 Teşrinievvel 1940) Konya’dan Ankara’ya nakledilmiş, Ankara’da Emniyet tarafından kolaylıkla takip edilebilecekleri bir binada gözetim altına alınmıştır. İki subaydan 1907 Lahey Antlaşması gereği Ankara’yı terk etmeyeceklerine dair askerlik şerefleri üzerine söz alınmış, İtalya Büyükelçiliğinde ikamet etmemek ve irtibatla bulunmamak şartıyla serbest bırakılmalarına Genelkurmay Başkanlığının muvafakatine atfen Hariciye Vekilliğinin 12.10.1940 tarih ve 03298/544 sayılı teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyetince 27.10.1940 tarihinde karar verilmiştir (BCA, 30.18.1.2/93.101.13.).

Konya’dan Ankara’ya sevk edilen bu İtalyan personelin hürriyetlerine kavuşmaları dolayısıyla İtalyan Ataşemiliteri, Genelkurmay İstihbarat Dairesine gönderdiği 15.12.1940 tarihli bir mektupla teşekkürlerini iletmiştir. Bu mektupta tüm isteklerinin özel bir ilgi gösterilerek yerine getirildiğinden duyduğu memnuniyeti dile getirerek, Başvekile, Genelkurmay Başkanına, Hariciye ve Milli Müdafaa Vekillerine, Hava Müşaviri ile Konya’daki Tümen, Tugay ve Alay Komutanlarına özellikle teşekkürlerinin iletmesini rica etmiştir. Mektup Milli Müdafaa Vekilince 24.12.1940 tarih ve 15768 sayılı yazı ekinde Başvekâlete sunulmuştur (BCA, 30.18.1.2/93.101.13.).

¹ İkinci Dünya Savaşı’nda Türkiye’deki askerî mülteciler hakkında detaylı bilgi için, bk. (Uzman, 2018, s. 38-57).

² Uçaklar “CRDA Cant Z.1007 Alcione” ve “Savoia-Marchetti S.M.81 Pipistrello” modelidir.

Bulgar Uçağı

6 Mart 1940 günü, saat 16.00'da milliyeti meçhul bir uçağın hudut hattında yasak bölge üzerinde uçtuğu görülerek, ateş açılması suretiyle hudut hattından bin adım öteye yere inmeye mecbur edilmiştir. Yere inen uçağın bir Bulgar askerî uçağı olduğu ve içinde 2 subay bulunduğu tespit edilmiştir. Hükûmet yetkilileri Bulgaristan'la mevcut olan sıkı dostluk münasebatı dolayısıyla bu uçak ile içindeki subayların derhâl Bulgar makamlarına teslim edilmelerine karar vererek gerekli emirleri vermiştir (Aydın Tarihi, S. 76, s. 6).

Konuyla ilgili olarak Bulgar Harbiye Nezareti yaptığı açıklamada "Uçağın şiddetli yağmur ve sis yüzünden, Gaibler civarında yolunu kaybettiğini ve hudut hattından takriben bin adım öteye, Türk arazisine inmeye mecbur olduğunu, iyi komşuluk münasebetleri çerçevesinde Türk resmî makamlarının, uçak ve mürettebatının serbest bırakılmaları ve Bulgaristan'a dönmelerine müsaade ettiklerini açıklamıştır" (Aydın Tarihi, S. 76, s. 86).

Fransız Uçağı

Suriye sınırından giriş yapan bir Fransız savaş uçağı, motorundaki arızadan dolayı Söke'nin 7 kilometre güneyine 10 Mayıs 1940 günü mecburi iniş yapmıştır. Uçağın pilotu Binbaşı Yung ile diğer mürettebatı sağlıklı olarak İzmir'e sevk edilmiş, uçak ise iniş yaptığı yerde kontrol altına alınmıştır (BCA, 30.10.0.0/265.789.3.).

1941 Yılında Mecburi İniş Yapan Uçaklar

1941 yılında İtalya'nın Yugoslavya'yı, Bulgaristan'ın ise Yunanistan'ı işgal etmesi ile savaşın Balkan devletlerine sıçraması, Türkiye semalarından daha çok yabancı uçak görülmesine ve ülke topraklarına daha çok uçağın mecburi inişine sebep olmuştur. 1940 yılında olduğu gibi bu yılda Mihver uçaklarının ihlallerinin daha fazla olduğu görülmektedir. Toplam 15 uçağın beş tanesi Alman, dördü İtalyan, dördü Fransız (Vichy hükümetine ait) biri İngiliz biri ise Sovyet'tir (Tablo 1). Bu inişlerin 12'si Ege ve Akdeniz bölgelerine, ikisi Trakya'ya birisi ise Karadeniz bölgesine yapılmıştır (Tablo 2,4). İhlallerin, Mayıs-Ağustos aylarında yoğunlaşması üzerine tüm ülkede pasif koruma tedbirlerinin uygulandığı tatbikatlar yapılmaya başlanmıştır (En son Havadis, 1941, 17 Mayıs; Cumhuriyet, 1941, 18 Mayıs; Tasviri Efkâr, 1941, 21 Mayıs).

Alman Uçakları

18 Mayıs 1941 tarihinde, bir Alman savaş uçağı İmroz Adası'na iniş yapmıştır. Uçak mürettebatı biri subay olmak üzere iki kişidir. Do-17 model diğer bir Alman savaş uçağı, 24 Mayıs 1941 tarihinde Antalya'ya inmiştir. Bu uçağın mürettebatı biri subay olmak üzere toplam üç kişiden oluşmaktadır. Junkers Ju-88A-5 model başka bir Alman uçağı ise, 15 Haziran 1941 tarihinde 4 kişilik mürettebatı ile Anamur'a cebri iniş yapmıştır. Bunun mürettebatından ikisi subay, ikisi gediklidir³ (Aydın Tarihi, S. 92, s. 8; Ulus, 1941, 13 Temmuz; Vatan, 1941, 14 Temmuz).

Enezin kırsal mevkiinde hudut takım erleri tarafından açılan ateş sonucunda, 19 Temmuz 1941 tarihinde milliyeti meçhul, tek kişilik bir deniz keşif uçağı denize düşmüştür. 28 Temmuz 1941 günü saat 14.00'da Enez, Yenice ve Sultan köylerinden tedarik edilen yirmi çift öküz ve iki çift manda yardımı ile denizden çıkartılan uçağın Alman keşif uçağı olduğu tespit edilmiştir. Uçakta yapılan aramada 2 ağır makinalı tüfek, 1 hafif makinalı tüfek ile bir adet tenvir tabancası, dört adet sandık içinde tenvir fişegi, iki adet sis bombası, üç adet film, 1 çanta içinde birçok haritalarla Gelibolu, Keşan, Enez ve İpsala havzalarını içeren paftalar ele geçirilmiştir. Uçağın yapısı gereği mürettebatının iki veya üç kişi olduğu değerlendirilmişse de denizden bir ceset çıkartılabilmiş, ceset bozulduğundan eşkâli tespit edilememiştir (BCA, 30.10.0.0/51.333.33.).

7 Ağustos 1941 günü saat 15.00'da Fethiye'nin Kestep nahiyesine bağlı Adaköyü civarına bir Alman uçağı mecburi iniş yapmıştır. Olay yerine giden alay ve ilçe jandarma komutanının yerinde yaptıkları inceleme sonucunda, Esen çayının denize döküldüğü yerden 10 metre açıkta bulunan uçağın, Alman Junkers Ju 88A-5 W modeli bir bombardıman uçağı olduğu anlaşılmış, biri üsteğmen biri gedikli ikisi ihtiyat er olan dört kişilik mürettebatın ise karadan Kalkan'a gittikleri tespit edilmiştir (BCA, 30.10.0.0/156.100.8; EGMA, 71872/29.).

İtalyan Uçakları

1941 yılı içerisinde mecburi iniş yapan ilk İtalyan uçağı, 13 Ocak 1941 tarihinde Antalya'nın Kemer bucağı civarına inen bir bombardıman uçağıdır. İcra Vekilleri Heyetinin 5 Şubat 1941 tarih ve 2/15147 sayılı kararı ile bu uçağın ikisi subay olan 7 kişilik mürettebatının, enterne edilerek Ankara'ya nakledilmelerine karar verilmiştir (BCA, 30.18.1.2/93.130.2.).

Sonraki İtalyan savaş uçağı, 12 Şubat 1941 tarihinde 7 kişilik mürettebatı ile birlikte Fethiye civarında Kemer mevkiine inmeğe mecbur olmuştur (Aydın Tarihi, S. 92, s. 8; Ulus, 1941, 13 Temmuz; Vatan, 1941, 14 Temmuz).

³ Astsubay.

Fethiye Kestep mevkiine bağlı Özcan ovasına, 25 Mayıs 1941 günü saat 13.30'da milliyeti meçhul iki uçağın indiği ve olay yerine Fethiye Tabur Komutanlığınca müfreze gönderildiği nahiye müdürlüğünden bildirilmiş, olayın incelenmesi için Kaymakam ve Jandarma Komutanı da bölgeye gönderilmiştir (BCA, 30.10.0.0/51.333.19.). Savoia-Marchetti S.M.84 modeli bu uçaklar İtalyan uçağı olup birincisi 6 erden oluşan mürettebatı ile Finike'ye, ikincisi ise 5 kişilik mürettebatı ile Fethiye'ye inmiştir (Aydın Tarihi, S. 92, s. 1; Vatan, 1941, 14 Temmuz). Fethiye'nin Kestep nahiyesine mecburi iniş yapan İtalya'ya ait uçak Savoia 84 markalı bombardıman uçağıdır. Sağlam olarak inen uçak Kayseri'ye nakledilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 4.).

Fransız Uçakları

15 Haziran 1941 tarihinde bir erbaş kumandası altında bulunan bir Devoitine 520 marka Fransız avcı uçağı motorundaki arıza sebebiyle Fenike Torunlar civarında yere inmek zorunda kalmıştır. Mecburi iniş sırasında kırılma uğrayan uçak, kullanılabilir parçaları söküldükten sonra iniş yaptığı yerde terk edilmiştir. Üç kişilik mürettebatı olan Martin Maryland marka Fransız bombardıman uçağı ise, 29 Haziran 1941 tarihinde Fethiye'nin Kestep nahiyesi Demirler köyü civarına yaptığı mecburi iniş sırasında kırılmıştır. Bu uçağın da kullanılabilir parçaları söküldükten sonra, uçak indiği yerde bırakılmıştır (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 4; Tan, 1941, 12 Temmuz; Ulus, 1941, 12 Temmuz). Mürettebatı enterne edilerek Ankara'ya getirilmiş ve sökülen parçaları ise İzmir'e nakledilmiştir (EGMA, 71872/26.).

Fransız uçakları temmuz ayında iki ayrı mecburi iniş daha yapmıştır. Bunlardan ilki 9 Temmuz 1941 tarihinde Fransız Loire-2 bombardıman uçağının motor arızası nedeniyle Antalya Havalimanına iniş yapmasıdır. İniş sonrasında motoru arızalı ve yıpranmış durumda bulunan uçağın, diğer uçaklarda da uygulanan yöntemle kullanılabilir malzemeleri alındıktan sonra yerinde terk edilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 4; Tan, 1941, 12 Temmuz; Ulus, 1941, 12 Temmuz). Pilotlar ve diğer mürettebattan oluşan altı kişi enterne edilip (Ulus, 1941, 12 Temmuz), daha sonra Ankara'ya sevkleri yapılmıştır (EGMA, 71872/24.).

Temmuz ayındaki diğer mecburi iniş 11 Temmuz 1941 tarihinde gerçekleşmiştir. Fransızlara ait Devoitine 520 model Avcı uçağı, Antalya'nın Manavgat kazası civarına mecburi iniş yaparken kırılmış, uçak işe yarar malzemesi alındıktan sonra yerinde terk edilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 4.). Enterne edilerek Ankara'ya getirilen mürettebattan Pilot Ütğm. Yver Mourier'in ise firar ettiği tespit edilmiştir (EGMA, 71872/25.).

İngiliz Uçağı

Vickers Wellington model Bir İngiliz Bombardıman uçağı, 14 Şubat 1941 tarihinde Köyceğiz civarına mecburi iniş yapmıştır. İniş sonrasında yanan uçaktan istifade edilmesi mümkün olan malzemeler alındıktan sonra uçak yerinde terk edilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 4.).

Sovyet⁴ Uçağı

7 Ağustos 1941 tarihinde Ruslara ait çift motorlu bir bombardıman uçağı, Zonguldak civarında Çaycuma'ya mecburi iniş yapmıştır. Uçağın mürettebatı üç kişidir, uçak iniş sırasında hasara uğramış olduğundan, kullanılabilir malzemesi alındıktan sonra yerinde terk edilmiştir. Pilotları ve diğer mürettebatı Ankara'ya nakledilmek suretiyle burada enterne edilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 4; Tan, 1941, 12 Temmuz; Ulus, 1941, 12 Temmuz; Yeni Sabah, 1941, 12 Temmuz)⁵.

1942 Yılında Mecburi İniş Yapan Uçaklar

İki yıldır Mihver devletleri uçaklarında görülen sayıca fazlalık, bu yıl itibarıyla artık Müttefik devletler lehine değişmeye başlamıştır. Mecburi iniş yapan toplam 8 uçaktan ikisi Hırvat, biri İngiliz, biri Rus, dördü ise Amerikan milliyetindedir (Tablo 2). Bu yıl, Amerikan uçakları ilk kez ülke semalarında görülmeye başlanmıştır. Amerikan ağır bombardıman uçaklarının, Romanya Ploesti petrol tesislerine yönelik gerçekleştirilen saldırılarda ağırlıklı rol almaları bunun en önemli nedenidir. Türkiye hava sahasını transit geçiş için kullanan Amerikan uçakları dönüş yolunda rotaları icabı İç Anadolu Bölgesine iniş yapmak zorunda kalmıştır (Tablo 3, 4, 5).

Hırvat Uçakları

Bristol Blenheim marka bir Hırvat savaş uçağı 9 Temmuz 1942 tarihinde Muğla'nın Yatağan nahiyesine mecburi iniş yapmıştır. İniş sırasında hasara uğrayan uçak ambalajlanarak Kayseri Uçak Fabrikasına nakledilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 4.).

Diğer bir Hırvat uçağı ise 2 Ekim 1942 tarihinde, Dinar'ın Çardak köyü civarına mecburi iniş yapmıştır. İniş sonrası sağlam olduğu tespit edilen Bristol Blenheim marka uçak İzmir'e nakledilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 4.).

⁴ Arşiv belgelerinde ve dönem gazetelerinde Sovyetler Birliğine ait uçaklardan Rus olarak bahsedilmektedir.

⁵ Gazete haberlerinde iniş tarihi Temmuz olarak, arşiv belgesindeki listede ise Ağustos olarak yazılmış. Haberin Temmuz ayında yapılmış olması da gözetildiğinde iniş tarihi Temmuz olmalıdır.

İngiliz Uçağı

1 Haziran 1942 günü İngiltere'ye ait Hawker Hurricane model bir avcı uçağı Tarsus'un Kulakköy civarına mecburi iniş yapmıştır. İniş sonrası yanan uçaktan kullanılabilir malzemeler alınmış, sonra uçak yerinde terk edilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 4.). Uçağın mürettebatından Raymond Hill firar etmiştir (EGMA, 71872/37.).

Sovyet Uçağı

18 Haziran 1942 tarihinde Ilyushin Tipi Sovyet uçağı Hasankale güneyine mecburi iniş yapmıştır. İniş sonucunda kırılan uçaktan faydalanılabilir malzemeler alınmış, uçak iniş yaptığı yerde bırakılmıştır (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 4.). Olaydan bir gün sonra, uçağın pilotu Yakof Vaşkın, Hasankale Askerî Garnizonuna götürülerek (EGMA, 71872/39.) enterne edilmiş, üzerinden çıkan on üç ruble ise 9 Temmuz 1942 tarihinde Milli Müdafaa Vekilliği Hesap İşleri Dairesine teslim edilmiştir (ATASE, 1.022.1; 1.022.2.).

Amerikan Uçakları

Almanya'nın müttefiki Romanya'nın Ploeşti petrol yatakları ve tesislerini bombalamak üzere Süveyş Kanalı'nda bulunan İngiliz Fayid Üssünden havalanan Amerikan Hava Kuvvetlerine ait 13 adet Consolidated B-24 Liberator bombardıman uçağı, harekât sonrası Bağdat'a yakın Habbaniyya Hava Üssü'ne doğru giderlerken, dördü 12 Haziran 1942 günü Türkiye'ye zorunlu olarak iniş yapmışlardır (Kline, 2002, s. 272).

Aslında 18 saat havada kalabilen 4 motorlu B-24D tipindeki bombardıman uçağı düşman uçaklarının engellemeleri nedeniyle benzin ve yağı bitmek üzere olduğundan, 12 Haziran 1941 günü saat 10.20'de Arifiye hava meydanına inmiştir. İki motorunun çalıştığı tespit edilen uçak ve malzemesi muhafaza altına alınmıştır. 2 yüzbaşı, 1 teğmen, 2 gedikli ve 2 onbaşı olmak üzere toplam 7 kişilik mürettebat 17. Tümen Komutanlığınca enterne edilmiştir. Bunlardan 1 onbaşı, 1 gedikli ve subayın hafif yaralı oldukları tespit edilmiştir (BCA, 30.10.0.0/61.410.9.).

Aynı görevden dönen üç Amerikan uçağı da öğleden önce Ankara hava meydanına mecburi iniş yapmışlardır. Böylece 12 Haziran 1941 tarihinde biri Adapazarı, üçü Ankara'ya olmak üzere toplam dört uçak mecburi iniş gerçekleştirmiştir. Bu uçakların toplam 28 kişilik mürettebatı milletlerarası hukuk kaidelerine uygun olarak gözetilmiştir (Ulus, 1942, 13 Haziran).

Bu olay Amerikan basınında çok yer almış ve Amerikalı personelin Türkiye'de iyi kabul görmesinin yarattığı memnuniyet bu haberlerde konu edilmiştir. Boston radyosu haberi "Romanya'daki petrol tesislerini bombaladıktan sonra benzinleri bittiği için Türk topraklarına inen Amerikan tayyarecilerinin Türkiye'de karşılanma tarzı Amerikalıları duygulandırmıştır. Türk dostluğuna büyük önem veren Amerikalılar gösterilen misafirperverliği takdirle karşılamaktadırlar." şeklinde vermiştir. ABD Hariciye Nazırı da "Birleşik Devletler hükümeti. Balkanlarda kendilerine verilen bir hava bombardımanı vazifesinden dönerken Türkiye'ye mecburî iniş yapmak zorunda kalan 22 Amerikan tayyarecisinin gözetilmesine alınmasından bilgilendirilmiştir. Bu, diplomatik teşebbüsleri icabettiren bir mesele değildir." şeklinde açıklamada bulunmuştur (Ulus, 1942, 16 Haziran).

Amerikalı personele yapılacak muameleye ilişkin olarak Milli Müdafaa Vekâleti 13.6.1942 tarih ve 15425 sayılı yazı ile özetle "Amerikalı 28 mürettebatın Ankara'da gözetilme edileceklerini, bunlar için Garnizon komutanı tarafından Vilayetle temasa edilerek iki-üç gün zarfında yer hazırlanacağını, yer buluncaya kadar geçecek bu iki-üç gün zarfında bunların Yedek Subay Okulunda hazırlanacak yerde enterne edileceklerini, iaşelerinin okulca yapılacağını fakat masrafların levazımca verileceğini, bunlarla kimsenin temas etmesine meydan verilmeyeceğini, ancak bunlarla anlaşmak için yanlarına lisan bilen bir subay veya yedek talebe terfi edileceğini, bu mültecilerin bu okulda kalmaları caiz olmadığından, bu iki (üç) gün zarfında başka yer bulunmasının gerekli olduğu" ilgili yerlere bildirilmiştir (BCA, 30.10.0.0/55.367.7.).

Yine Boston radyosunda; "Birkaç gün önce Romanya'nın petrol tesislerini bombalamak ve yahut Sivastopol'daki kuşatılmış Ruslara yardım etmek üzere uçan Amerikan ağır bomba uçakları Türkiye'ye mecburi iniş yapmışlardır. Türkler, milletlerarası hukuku gereğince bunları gözetilmesine almışlardır. Mürettebata son derece insani muamele ediyorlar. Şayet Türkiye bir gün harbe girmek mecburiyetinde kalırsa bu mükemmel uçaklardan çok büyük istifadeler eder. Bu en son sistem bomba uçakları Türkiye'nin çok işine yarayabilir Esasen ödünç ve kira kanununa göre Amerika'dan gittikçe artan bir şekilde yardım gören Türkiye harp malzemesine bu uçaklar da ilâve edilmiş olur." şeklindeki haberi ile Türkiye'yi de yanlarında savaşa girme konusunda etkilemek istediği görülmektedir (Ulus, 1942, 17 Haziran).

Diğer taraftan ABD Hariciye Nazırı B. Hull, Washington'da yapılan basın toplantısında kendisine sorulan "Amerika hükümeti Türk topraklarına inmek zorunda kalan Amerikan pilotlarının gözetilmesine alınmaları hakkında teşebbüste bulunmak niyetinde midir?" şeklindeki soruya "Bu pilotların durumu Rusya'da gözetilmesine alınanların aynıdır. Teşebbüste bulunmak katiyen bahis mevzuu değildir." (Ulus, 1942, 17 Haziran) şeklinde cevap vermiştir.

1943 Yılında Mecburi İniş Yapan Uçaklar

Bu yılın ilk yarısında, Alman-Rus cephesindeki hareketlilik ile ikinci yarısında Müttefiklerin İtalya cephesini açması ve Ege Adaları'nda İngiliz ve Almanlar arasındaki mücadele nedenleriyle Türk hava sahasında yabancı uçak ihlalleri artmıştır. 1943 yılı, Müttefik uçaklarının daha fazla görülmeye başlandığı bir yıl olmuştur. Zorunlu iniş yapan 28 hava aracının içerisinde 21 uçak Müttefik devletlere ait iken kalan yedisi Mihver devletlerine aittir. Mihvere ait hava araçları içerisinde iki planör de bulunmaktadır (Tablo 1,3,4). 8 İngiliz uçağı, Ege adalarında devam eden çatışmalar nedeniyle Muğla ve dolaylarına iniş yapmak zorunda kalmıştır. Amerikan uçaklarının, İzmir ve Tekirdağ başta olmak üzere gerçekleşen 11 inişi de Romanya bombardımanlarının devam etmesi nedeniyle (Tablo 5,6).

Alman Uçakları

22 Ocak 1943 günü saat 16.30'da Ümraniye'nin on kilometre doğusunda Karaçayır ile Kemreli köyleri arasındaki sahaya Messerschmitt Bf-109E-7" model bir Alman av uçağı mecburi iniş yapmıştır. Yeşil renkli olan uçağın sağlam olduğu ve uçakta dört makineli tüfek, bir tabanca, bir su matarası, bir harp paketi, bir portatif çadır ile içerisinde evrak bulunan meşin bir çantanın bulunduğu tespit edilmiştir. Kazadan sağ olarak kurtulan Yüzbaşı Ridrich Kaseo ismindeki pilot, 24 Ocak 1943 günü Zara'ya götürülmüştür (BCA, 30.10.0.0/59.402.1.).

1 Temmuz'da Almanlar tarafından doğu cephesinde başlatılan büyük taarruzla ilintili olarak Alman uçaklarının Karadeniz bölgesinde mecburi inişler yapmak zorunda kaldıkları görülmektedir. Bu kapsamda, 20 Temmuz 1943 tarihinde bir Alman Mektep tayyaresi Cide'ye mecburi iniş yapmıştır. Sağlam olarak inişini gerçekleştiren uçak uçurularak Kayseri'ye nakledilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 4.).

26 Temmuz 1943 tarihinde ise, bir adet Messerschmitt Bf-109E-7 tipi⁶ Alman Avcı uçağı Erbaa'ya zorunlu olarak inmiştir. İniş sonrasında kırık hâle gelen uçaktan istifadeye uygun malzemeler alındıktan sonra uçak yerinde terk edilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 4.).

25 Aralık 1943 tarihinde meçhul bir uçak tarafından Mersin'in 18 kilometre batısındaki Tece köyü civarına Gamalı Haç işaretli iki planör bırakıldığı tespit edilmiştir. Planörlerden birisi o sırada yoldan geçen bir vatandaşın sigarasını yaktıktan sonra attığı kibritten dolayı yanmış, diğeri ise düştüğü anda parçalanmıştır (BCA, 30.10.0.0/51.334.12.).

Romen Uçağı

İki kişilik bir Romen mektep uçağı 17 Kasım 1943 tarihinde Yeşilköy hava meydanına iniş yapmak zorunda kalmıştır. İniş sırasında herhangi bir zarar görmeyen ve sağlam vaziyette bulunan uçak uçurularak Kayseri'ye nakledilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5.).

Slovak Uçağı

18 Nisan 1943 tarihinde B-71-19 And tipi Slovak mektep uçağı Çatalca hattında Çanakçı köyüne mecburi iniş yapmıştır. Uçak İniş sonrasında kırık duruma geldiğinden istifade edilebilecek malzemesi alındıktan sonra yerinde terk edilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 4.). Uçakta bulunan beş genç erbaş inişten bir gün sonra 19 Nisan günü akşam treni ile Ankara'ya sevk edilmişlerdir (BCA, 30.10.0.0/59.402.5.).

İngiliz Uçakları

26 Nisan 1943 günü, saat 14.20'de Kalimnos (Kelemez) Adası istikametinden gelen ve Bodrum Gümüşlük üzerinden Milâs Kazıklı yönüne gitmekte olan İngiliz uçağı, Yalıkavak köyü, Tilkicik Limanı'nın 500 metre açığında denize düşmüştür. Tek satırlı, çift motorlu olan uçağın iki kişiden oluşan mürettebatı cankurtaranlar ile sahile çıkmışlardır (BCA, 30.10.0.0/59.402.7.).

İki İngiliz bombardıman uçağı 27 Eylül 1943 tarihinde Ege sahillerinde mecburi iniş yapmıştır. Uçakların 15 kişiden ibaret mürettebatı gözaltına alınmıştır (Son Posta, 1943, 28 Eylül; Tan, 1943, 28 Eylül).

28 Eylül 1943 de bir İngiliz ağır bombardıman tayyaresi Marmaris üzerinde düşmüş ve mürettebatı tamamen ölmüştür (Tan, 1943, 29 Eylül; Tasviri Efkâr 1943, 29 Eylül; Vatan, 1943, 29 Eylül).

Başka bir İngiliz uçağı da 3 Ekim 1943 tarihinde Milas'ın Ören nahiyesine düşmüş ve bu kazadan bir kişi yaralı olarak kurtulmuştur (Muğla'da Halk, 9 I. Teşrin 1943).

Rodos ve Girit'te hava meydanlarını bombalayan (Son Posta, 7 Birinciteşrin 1943, s. 3.) İngiliz hava kuvvetlerine ait bir savaş uçağı, 6 Ekim 1943 tarihinde Milâs yakınına düşmüştür. Uçak mürettebatından bir kişi ağır yaralı, olarak hastaneye sevk edilmiştir (Ulus, 7 İlkteşrin 1943).

24 Ekim 1943 tarihinde ise Supermarine Spitfire model bir İngiliz Avcı uçağı Bodrum civarına zorunlu olarak iniş yapmıştır. Bu iniş sırasında parçalanmış uçağın kullanıma uygun malzemesi alındıktan sonra uçak iniş yaptığı yerinde terk edilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5.).

⁶ Arşiv belgesinde uçağın tipi Rf-109 G 4 olarak yazılmış ise de; "RF" modeli Alman avcı uçağı bulunmadığından Messerschmitt BF-109E-7 modeli olduğu kabul edilmelidir.

1 Kasım 1943 gecesi, saat 02.30'da Ermenek kazasına üç kilometre mesafede Beşlenti mevkiine çift motorlu FD 829 kuyruk numaralı Douglas C-47 Mk.1⁷ tipi bir İngiliz nakliye uçağı yakıtı bittiği için mecburî iniş yapmak istemiştir. Fakat müsait arazi bulunmadığı ve gece olması sebebiyle altı kişilik mürettebat paraşütle atlamışlar ve uçak düşerek parçalanmıştır. Uçağın faydalanabilecek malzemesi alındıktan sonra yerinde terk edilmiştir. Paraşütle atlayan uçak mürettebatı 27 Kasım 1943 tarihinde getirildikleri Ankara'da enterne edilmişlerdir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5; EGMA, 71872/83; Son Posta, 5 İkinciteşrin 1943; ASN, 2023).

Leros Adası'nın ele geçirilmesi için devam eden çatışmalarda görev alan FD790 kuyruk numaralı bir Douglas C-47 Mk.1⁸ tipi İngiliz savaş uçağı, 16 Kasım 1943 tarihinde Bodrum açıklarında denize düşmüştür (ASN ,2023).

Sovyet Uçağı

Bir Sovyet mektep uçağı 24 Mart 1943 tarihinde Kars, Başgedikler nahiyesi, Yılanlı köyü civarına zorunlu iniş yapmıştır. Uçağın iki kişiden oluşan mürettebatı kazada ölmüştür. İniş nedeniyle tamamıyla parçalanmış uçaktan faydalanabilecek malzemeler alınmış daha sonra uçak yerinde terk edilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 4, BCA, 30.10.0.0/59.402.3.).

Amerikan Uçakları

15 Şubat 1943 tarihinde Marten A-26 Marauder⁹ tipi Amerikan uçağı Gaziemir meydanına mecburi iniş gerçekleştirmiştir. İniş sonrasında sağlam olduğu tespit edilen uçak mevcut hâliyle yerinde muhafaza altına alınmıştır (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 4,5.).

16 Şubat 1943 günü de B-24D ASV Liberator tipi bir Amerikan uçağı Menemen civarında Gediz Köprüsü yakınma mecburi iniş yapmak zorunda kalmıştır. İniş sırasında hasara uğrayan bu uçağın Amerikan hükümetince bize verildiği, Amerikan Hava Ataşesi tarafından şifahen bildirilmiştir. Genelkurmay Başkanlığınca da bu uçak aksamının daha önce verilen Liberator birliğinde yedek malzeme olarak kullanılmasına karar verilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.4.).

26 Ekim 1943 tarihinde ise, B-25 Mitchell Tipi bir Amerikan savaş uçağı Ezine civarına mecburi iniş yapmıştır. İnişi sonrası kırık vaziyete gelen uçağın istifade edilebilecek parçaları alındıktan sonra uçak iniş yaptığı yerde bırakılmıştır (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5.).

1 Ağustos Romanya petrol bölgesine karşı yapılan "Tidal Wave" operasyonu kapsamındaki Müttefik hava taarruzunun büyük bir başarısızlığa uğradığı, hücumu iştirak eden uçakların yarısının üslerine dönemediği uçak kaybının 52 bomba uçağına yükseldiği ve 15 uçağın da tarafsız bir memlekete mecburi iniş yapmak zorunda kaldığı Berlin'in resmi tebliği ile bildirilmiştir (Ulus, 1943, 3 Ağustos, s. 1.).

Bu taarruza katılan Amerikan bombardıman uçaklarından yedi tanesi, Bulgaristan üzerinden dönerken Türk topraklarına mecburi iniş yapmak zorunda kalmıştır. Bunlardan dört Liberatör B-24 tipi uçak Çorlu meydanına, bir Liberatör B.24 Gaziemir meydanına, bir Liberatör B-24 Torbalıya, biri Liberatör B-24 Çardak'a inmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 4)¹⁰. Bunlardan ayrı diğer bir uçak ise Manavgat'ın 20 Km. doğusundaki Canger dere ağzı civarında denize düşerek batmıştır.

Mecburi iniş yapan yedi uçaktan ilki, 1 Ağustos 1943 tarihinde saat 23.30'da Gaziemir'e inmiştir. On kişilik mürettebatın tamamı iyi durumdadır. Diğer uçak aynı gün saat 21.15'de Torbalının Pancar köyünün 3 km doğusundaki ovaya inmiştir. 10 kişilik mürettebatın pilotu ölmüş, biri ağır olmak üzere üçü yaralı, altısı ise sağlıklıdır. Bu uçakları İzmir Üzerinde 3 Avcı tayyaremiz karşılamıştır. Çorlu'ya inen dört uçağın ikisi saat 17.20'de, birisi saat 16.12'de, diğeri de bildirilmeyen bir saatte iniş yapmışlardır (BCA, 30.10.0.0/59.402.12.).

Son uçak ise, 2 Ağustos 1943 günü, saat 19.00'da Afyon'un Dinar kazasının Dazkırı nahiyesinin Çardak köyü civarına iki motorunda arıza çıkması ve muhtelif yerlerine mermi isabet etmesi yüzünden iniş yapmaya mecbur kalmıştır. Uçak ile mürettebatı jandarma tarafından muhafaza altına alınmıştır. 20/124297 kuyruk numaralı, Amerikan bombardıman uçağında 12 ağır makinalı tüfeği ile 10 mürettebatı bulunup bunlardan en yüksek rütbelisi üsteğmen olmak üzere dördü subay ve diğer altısının erbaş oldukları tespit edilmiştir. Bu uçağın bir gün önce aynı cins dokuz uçak ile Kahire'den kalkarak Romanya petrolerinin bombalanmasına katıldığı, bu esnada Alman uçakları ile yapılan çatışma sonucu dört uçağın, Romanya topraklarına düştüğü ve diğer dördünün Burdur istikametinden ve pek yüksekte Kahire'ye dönüş yollarına devam ettikleri sırada söz konusu uçağın mecburi iniş yaptığı anlaşılmıştır (BCA, 30.10.0.0/59.402.13.).

Manavgat'ın 20 km doğusunda Canver köyü güneyinde Canger dere ağzı civarında denize düşen¹¹ Amerikan bombardıman uçağının ise,

⁷ Arşiv belgesinde uçağın tipi Douglas D.C.3 olarak yazılmış ise de; bu uçağın sivil modeline verilen isim olup askerî modeli Douglas C-47 Mk.1'dir.

⁸ Bk. Dipnot.7

⁹ Arşiv belgesinde uçağın ismi Marauder B.26 olarak yazılmış ise de o tarihte kullanılan B-26 farklı bir uçak olup bu uçağın modeli Marten A-26 Marauder'dir.

¹⁰ Belgedeki listede Haziran 1943 olarak net tarih belirtilmemiş ise de; bahse konu uçakların 1 Ağustos'ta iniş yapan uçaklar olduğu anlaşılmaktadır.

¹¹ Bu uçak kazadan sağ kurtulan yedi kişiden biri olan Roy Newton'un yardımıyla 1995'de denizden çıkarılarak, restore edilmiştir. Hâlen İstanbul Rahmi M. Koç müzesinde sergilenmektedir.

Buca üzerinden Alanya'ya doğru uçan beş Amerikan tayyaresinden biri olduğu 10 kişilik mürettebatından dördü ağır, üçü hafif yaralı olmak üzere yedisinin sahile çıkabildiği diğer üç kişinin ise uçağın düştüğü anda boğulduğu arkadaşlarının ifadesinden öğrenilmiştir. Bu sırada İngiliz Kızılhaç'ına mensup olduklarını ve Kıbrıs'ta aldıkları bir telsizle kazazedeleri kurtarmak için geldikleri söyleyen bir İngiliz Bahriye Yüzbaşı ile dört arkadaşı deniz motoru ile olay yerine gelmişlerdir. Bunlar sorgularında ve tayyarecilerin vaziyetini öğrenmek maksadı ile kendiliklerinden geldiklerini bu hareketlerinin yanlış olduğunu bildirmişler ise de; Amerikalı mürettebat ile birlikte Antalya'ya sevk edilmişlerdir. İngilizleri getiren motor sahillerimizden uzaklaşmıştır (BCA, 30.10.0.0/59.402.14.).

Bu uçakların birisi ölü, dördü ağır, dokuzu hafif yaralı olmak üzere toplam mürettebatı 86 kişidir. Ölüm ve yaralanmaların iniş esnasında değil daha önceki hava muharebelerinde olduğu anlaşılmıştır (BCA, 30.10.0.0/59.402.12; BCA, 30.10.0.0/59.402.14.). Tüm personel silahtan tecrit edilerek gözaltına alınmıştır (Akşam 1943, 3 Ağustos; Son Posta, 1943, 4 Ağustos; Tan, 1943, 3 Ağustos)¹². İniş yapılan yerlerde enterne edilen mürettebatından 33 kişi 4 Ağustos günü İstanbul'a getirilerek enterne edilecekleri mahalle sevk olunmuşlardır (Tan, 1943, 5 Ağustos). Sonuç olarak 10 Ağustos'ta mürettebatın hepsi Ankara'ya getirilmiştir (Akşam, 1943, 11 Ağustos).

Denize düşen hariç, diğer uçaklardan bir bölümü tamir edilemez hâldeydi. Sadece dört tanesi kullanılabilir durumdaydı. Enver Akoğlu ve Hikmet Süer gibi pilotlar tarafından Eskişehir'e¹³ getirilen dört uçak dışında uçamayacak durumdakiler parçalanıp tren ya da kamyonlarla aynı hava üssüne nakledildiler. Uçacak durumdaki dört uçakla bir bölük oluşturuldu ve bakımları diğer uçakların parçalarıyla yapıldı. Bu bölük, Türk Hava Kuvvetlerinde yaklaşık üç yıl boyunca hizmette bulundu (Kline, 2002, s. 279).

Türkiye'nin muhtelif yerlerine mecburi iniş yapan bu Amerikalı havacıların harp sonuna kadar gözaltında bulundurulmasına denize düşen uçak mürettebatının ise devletlerarası hukuk kaideleri gereğince (durumları kazazede gemi mürettebatından bitaraf memleketler topraklarına sığınanlara benzediğinden), serbest bırakılmalarına, hükümet tarafından karar verilmiştir (Akşam, 1943, 15 Ağustos; Tan, 1943, 11 Ağustos)¹⁴.

1944 Yılında Mecburi İniş Yapan Uçaklar

Sovyet birliklerinin ilerleyişi ile Romanya'nın taraf değiştirmesi ve Bulgaristan'ın teslim olması sonrasında zor durumda kalan Almanya, Balkanlar'da (BCA, 30.10.0.0/51.334.14.) ve Ege Adaları'nda (Ulus, 1944, 7 Haziran) Müttefik kuvvetler ile büyük bir mücadeleye girmek zorunda kaldı.

Türkiye'nin sınırlarının hemen yanında ortaya çıkan bu durum hava sahası ihlallerinin en yüksek düzeye çıkmasına neden oldu. Yabancı uçakların 1943 yılı ile birlikte en çok mecburi iniş yaptığı yıl olarak öne çıkan 1944 yılında üç Alman, bir Slovak, üç Romen, bir Bulgar, sekiz İngiliz, üç Rus ve sekiz Amerikan olmak üzere toplam 27 uçak inmiştir (Tablo 1,4). Almanya hava üstünlüğünü Müttefiklere karşı kaybettiğinden Mihvere ait ihlaller Müttefiklere göre daha az gerçekleşmiştir. Mecburi inişler ağırlıklı olarak Trakya ve Marmara bölgelerine, özellikle de İstanbul, Edirne ve Tekirdağ şehirlerine (Tablo 5) yapılmıştır. İstanbul'a ağırlıklı olarak Romanya'nın taraf değiştirmesine kadar bombardımanlara katılan Amerikan uçakları inmişlerdir. Bulgaristan'daki ilerleyişlerinin sonucu olarak Rus uçaklarının da Babaeski, Saray ve Edirne'ye mecburi iniş yaptıkları görülmektedir (Tablo 6).

Bu yıl içerisinde, İstanbul'da gerçekleşen hava sahası ihlalleri üzerine, İstanbul valisi Dr. Lütfi Kırdar, 1 Mayıs 1944 günü yaptığı bir açıklama ile "Kasden veya zaruretten şehirden geçen uçaklara karşı İstanbul halkına ihtiyatlı olmalarını tavsiye etmiştir" (Berkman & Tülbentçi, 1945, s. 50). Bu tavsiyeden kısa bir süre sonra hava savunma tatbikatları yeniden yapılmaya başlanmış, 5 Mayıs 1944'te İstanbul'da (Berkman & Tülbentçi, 1945, s. 52), 16 Mayıs'ta Ankara'da (Berkman & Tülbentçi, 1945, s. 57), 17 Mayıs'ta ise İzmir'de (Berkman & Tülbentçi, 1945, s. 58) gerçekleştirilmiştir. 7 Ağustos 1944'ten itibaren ise, her üç şehirde ışıkların karartılması uygulamasının ikinci bir emre kadar devamına karar verilmiş (Berkman & Tülbentçi, 1945, s.104), ihlallerinin azalması sonrası 3 Kasım 1944 tarihinde tüm ülkede karartma tedbirleri kaldırılmıştır (Berkman & Tülbentçi, 1945, s.174; Son Posta, 3 İkciteşrin 1944).

Alman Uçakları

19 Ocak 1944 tarihinde Focke-Wulf Fw-189 Uhu model bir Alman savaş uçağı Ayancık Keşköyü'ne mecburi iniş yapmıştır. Hafif hasarlı durumda olan uçak muhafaza edilmek üzere yerinde bırakılmıştır (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5.).

19 Mayıs 1944 tarihinde Junkers Ju-88 model bir Alman savaş uçağı, Gaziemir meydanına mecburi iniş yapmıştır. Uçağın dört kişilik mürettebatı gözaltına alınmıştır. Sağlam olarak iniş yapan uçak iniş yerinde muhafaza altına alınmıştır (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5;

¹² Anadolu ajansına dayanılarak verilen gazete haberlerinde dört uçağın İzmir'e üçünün Çorlu'ya bir tanesi ise Fethiye'ye indiği bildirilmekte ise de bu yanlışlığı Anadolu Ajansından kaynaklanmış olabileceği düşünülmektedir.

¹³ Akşam gazetesinin 11 Ağustos tarihli nüshasında bu uçakların hepsinin İstanbul'a getirildikleri haber olarak verilmektedir.

¹⁴ Gazete haberlerinde Fethiye'de denize düşen uçak mürettebatı denilmekteyse de Antalya'da denize düşen uçaktan bahsedildiğini kabul etmek gerekir.

Ulus, 1944, 25 Mayıs). Gaziemir istasyonuna zorunlu iniş yapan Alman uçağı personelini, Ankara’da enterne edildikten sonra Edirne yoluyla yurt dışına gönderilmişlerdir (EGMA, 71872/103.).

7 Eylül 1944 tarihinde saat 15.15’te, Atina’dan gelen üç motorlu Alman Do.24 Deniz Sıhhiye uçağı, İzmir limanına mecburi iniş yapmıştır. Arka tarafında beyaz bir bayrak sallandığı görülen uçağın bir teğmen ve bir erden oluşan mürettebatı yüzerek sahile çıkmışlar ve Gümrük Alayından iki nöbetçi tarafından gözaltına alınarak Kolorduya götürülüp enterne edilmişlerdir. Uçak mürettebatı Türkiye ile Almanya arasında münasebetlerin kesilmiş olduğundan haberdar olmadıklarını söylemişlerdir. Uçak iniş sonrasında sağlam durumda bulunduğu yerinde muhafaza edilmesine karar verilmiştir (BCA, 30.10.0.0/55.368.20; BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5; Cumhuriyet, 1944, 8 Eylül; Ulus, 1944, 9 Eylül).

Romen Uçakları

Romanya’da 23 Ağustos 1944 tarihinde Hükümet değişikliği sonrasında, ateşkes ve Müttefiklerin safına geçme kararı alınması üzerine, Türkiye’ye bu ülkeden gelerek iniş yapan uçak sayısında bir artış göze çarpmaktadır.

Bu olaydan çok kısa bir süre sonra, 2 Eylül 1944 tarihinde Hurricane tipi bir Romen avcı uçağı Çorlu meydanına iniş yapmıştır. Sağlam olarak inen uçağın yerinde muhafazasına karar verilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5; EGMA, 71872/116.).

8 Eylül 1944 tarihinde de Savoia tipi bir Romen uçağı Ankara hava meydanına sağlam olarak inmiştir. Sağlam hâlde bulunan bu uçağın da yerinde muhafaza edilmesine karar verilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5; EGMA, 71872/116; Vatan, 10 Eylül 1944)¹⁵.

Edirne Valiliğince 1 Ekim 1944 günü saat 18.00’de, Keşan Kazasının Hasköy Jandarma mıntikasına Galata köyüne 10 dakikalık mesafeye bir uçağın, iki Fransız mürettebatı olduğu hâlde mecburi iniş yaptığı bildirilmiş ise de daha sonra telefonla verilen bilgidен uçağın Romanya’ya ait iki kişilik çift motorlu bir mektep uçağı olduğu, biri sivil biri asker iki Romen pilotunun bulunduğu ve bunların Tugay’a teslim edildiği bildirilmiştir. Mürettebat ifadelerinde Rusların komünist olmaları için yaptıkları tazyikten kaçtıklarını, İstanbul yolu ile Ankara’ya gitmek üzere yola çıktıklarını, ancak uçağın benzini bitince mecburi iniş yaptıklarını beyan etmişlerdir. Uçak sağlam olarak iniş yaptığından yerinde muhafaza edilmektedir (BCA, 30.10.0.0/59.402.29; BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5.).

Bulgar Uçağı

Bir Bulgar deniz uçağı, 19 Ocak 1944 tarihinde Beykoz’da denize mecburi iniş yapmıştır. Sağlam olarak inen uçağın yerinde muhafazasına karar verilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5.).

Slovak Uçağı

22 Nisan 1944 tarihinde Rus yapımı olan Slovak bir savaş uçağı Harapçanakçı köyüne mecburi iniş yapmıştır. Uçağın iniş sırasında bölgede hasara neden olmuştu. Ancak Slovakya, Türkiye tarafından resmen tanınmadığı için bu hasarın karşılanması için tazminat talep edilemedi. Vatandaşların zararı Milli Müdafaa Vekâleti tarafından karşılandı (BCA, 30.10.0.0/248.679.4.).

İngiliz Uçakları

Vickers Wellington model bir İngiliz savaş uçağı 16 Ocak 1944 tarihinde Saros körfezi kuzeyinde Mecidiye nahiyesine mecburi iniş yapmıştır. İniş sonucunda hasara uğramış olan uçağın istifadeye uygun malzemeleri alındıktan sonra uçak yerinde bırakılmıştır (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5.).

31 Ocak 1944 tarihinde, bir İngiliz savaş uçağı Bodrum yakınlarındaki Yenihisar mıntikasında, Karakuyu ve Tekağaç mevkiileri arasında düşmüştür. Uçağın iki gedikli çavuştan oluşan mürettebatı Maraş vapuru tarafında denizden kurtarılarak saat 20.30’da güllük limanına getirilerek kaymakamlığa teslim edilmişlerdir (BCA, 30.10.0.0/55.368.3.).

3 Mart 1944 tarihinde Lockheed Ventura Mk. V model İngiliz uçağı Bahçe kazasına iniş yapmak zorunda kalmıştır. İniş sonucunda yanmış durumda bulunan uçağın istifadeye uygun malzemeleri alındıktan sonra yerinde kaza yerinde terk edilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef.5.).

8 Mart 1944 tarihinde Marmaris Serçelimanı yakınlarında bir İngiliz savaş uçağı denize düşmüş, mürettebatından bir İngiliz subayı ile bir er kauçuk bir sandal içerisinde, Bozukkale gümrüğü motoru tarafından bulunmuşlardır. Mürettebat ifadelerinde Rodos Adası üzerinde uçarlarken yaralanarak düştüklerini, uçaktaki diğer dört arkadaşlarının hayatlarından haberleri olmadığını ifade etmişlerdir. Ağır yaralı olduklarından Bozukkale, Bozburun nahiyesinde emniyet kuvvetlerine teslim edilmişlerdir (BCA, 30.10.0.0/55.368.8.).

¹⁵ Vatan gazetesi iki uçağın indiğini ve içlerinde iltica etmek üzere Türkiye’ye gelen Yunanlı fabrikatörler bulunduğunu yazmıştır.

18 Nisan 1944 Salı günü Malkara'nın Haliç köyü karakolu yakınlarında bir uçak sesi işitilmesi sonrasında köylüler tarafından Deveci köyüne yakın bir yerde iki paraşütçü, karakola bir ve üç kilometre mesafede de birer paraşütçü olmak üzere toplam dört kişi yakalanarak karakola getirilmiştir. Bunlar ifadelerinde iki motorlu bir İngiliz uçağının mürettebatı oldukları, uçağın arızalanması üzerine paraşütle atlamak mecburiyetinde kaldıklarını söylemişlerdir. Mürettebat Keşan'daki Tugay Komutanlığına teslim edilmiştir. Uçak iniş sonrasında yanmıştır (BCA, 30.10.0.0/51.334.14.).

Hava Müdafaa Bölge Komutanlığı 10 Ağustos 1944 gecesi, saat 02.15'te on düşman uçağının İstanbul üzerine geldiğini, Emniyet Müdürlüğü santraline bildirilmiş, bunun üzerine Pasif Korunma Âmiri olan Emniyet Müdürü Ahmet Demir 02.19'da şehre alarm vermiştir. Uçaksavar topları tarafından açılan ateş sonucu meçhul bir uçak saat 02.30'da Alemdağ taraflarında Reşadiye köyü yakınlarına yanarak düşmüştür. Bu sırada tutuşan fundalıklar köylüler tarafından söndürülmüştür. Uçak düşmeden önce beş kişilik mürettebatı paraşütle atlayarak kurtulmuşlardır. Uçağın İngiltere'ye ait çift motorlu Vickers Wellington model bir bombardıman uçağı olduğu ve içinde bomba bulunmadığı; ağır makineli tüfeği olduğu ve mürettebatın verdiği bilgiye göre Romanya dönüşü uçak motorunda meydana gelen bir arıza ve yolunu şaşırması neticesinde İstanbul üzerine geldiği anlaşılmıştır. Yanmış vaziyette bulunan uçağın istifadeye uygun malzemelerinin alındıktan sonra yerinde bırakılmasına karar verilmiştir (BCA, 30.10.0.0/51.334.17; BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5; EGMA, 71872/109; Berkman ve Tülbentçi, 1945, s. 104).¹⁶

Söz konusu uçağı ateş altına almak için, Kâğıthane'deki uçaksavar toplarından atılan mermilerden birisinin, Şişli Bomonti'deki Sürat Mensucat Fabrikasının motor dairesine düşmesi sonucunda yedi kişi yaralanmıştır. Bunlardan dördü hafif yaralı olduğundan evlerine gönderilmiş, Üçünün yarası ağır olduğundan Beyoğlu Zükr Hastanesine yatırılmıştır (Aydın Tarihi, S. 129, s. 2; Ulus, 1944, 11 Ağustos).

16 Eylül 1944 tarihinde saat 19.40'ta tek satırlı ve 215 numaralı Martin A-26 Marauder marka bir İngiliz ağır bombardıman uçağı, Kıbrıs'tan havalandıktan sonra, makinalarında ortaya çıkan bir arıza dolayısıyla Antalya meydanına iniş yapmak zorunda kalmıştır. İki İngiliz subayı idaresinde bulunan uçak, hafif hasarlı olarak iniş yaptığından yerinde muhafaza edilmesine karar verilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5; BCA, 30.10.0.0/59.402.25.). Kaza sonrasında uçak mürettebatının memleketlerine gitmelerine izin verilmiştir (EGMA, 71872/118.).

Yine, 16 Eylül 1944 tarihinde J.V.126 kuyruk numaralı Grumman Hellcat Mk.1 model bir İngiliz savaş uçağı, Gökova meydanına mecburi iniş yapmıştır. İniş sırasında hasara uğrayan uçağın, yerinde muhafaza edilmesi kararlaştırılmıştır (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5.).

Sovyet Uçakları

Sovyet birliklerinin Bulgaristan'ı işgali ve Yunanistan'a doğru ilerleyişlerinin bir sonucu olarak Türkiye'ye mecburi iniş yapan Sovyet uçağı sayısı da artmıştır.

14 Eylül 1944 günü saat 16,45'te Bulgaristan istikametinden gelen ve alçaktan uçan bir uçak uçaksavar topları tarafından açılan sonucu isabet alarak Edirne Yıldırım Mahallesi'nin kuzeyindeki tarlalardan birine inmek zorunda kalmıştır. Çift satırlı bir Sovyet savaş uçağı olduğu ve yolunu kaybettiği anlaşılan uçağın mürettebatı iki kişiden ibaret olup gözaltına alınmışlardır (EGMA, 71872/119; Son Posta, 1944, 16 Eylül; Tasviri Efkâr, 1944, 16 Eylül).

24 Eylül 1944 tarihinde iki Sovyet uçağı topraklarımıza mecburi iniş yapmıştır. Bunlardan ilki, Jakowlew Jak-7 tipi 2 kişilik avcı eğitim uçağı Babaeski civarına, Jakowlew Jak-9 tipi tek kişilik avcı uçağı ise Saray civarına inmişlerdir. Her iki uçak da sağlam olarak iniş yaptıklarından iniş yerlerinde muhafaza edilmelerine karar verilmiştir. Uçakların mürettebatı ise mihmandar birer Türk subayı refakatinde İstanbul Rus Konsoloslughuna teslim edilmişlerdir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5; BCA, 30.10.0.0/59.402.28)¹⁷. Bu mürettebattan Yarbay Kaşimiski, Binbaşı Toskay ve Mühendis Binbaşı Uülkin 29 Eylül 1944 günü Svilingrad'a yataklı vagonla gönderilmişlerdir (BCA, 30.10.0.0 /243.645.12.).

Amerikan Uçakları

B-24 Liberator Tipi dört motorlu Amerikan ağır bombardıman uçağı, 15 Nisan 1944 tarihinde Kartal civarında Sarıgazi hava meydanına mecburi iniş yapmıştır. İki subay, altı erden oluşan mürettebat enterne edilmiş, uçağın ise hafif hasarlı durumda bulunduğundan yerinde muhafaza edilmesine karar verilmiştir (BCA, 30.10.0.0/51.334.14, BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5.).

5 Mayıs 1944 günü saat 19.05'te İstanbul'da hava savunma tatbikatı kapsamında alarm verilmeden üç saat kadar önce Kilyos üzerinden Boğaz istikametine yüksekten meçhul bir uçağın geldiğinin görülmesi üzerine, boğazdaki bataryalar tarafından açılan ateş sonucu Uçak Yeşilköy hava istasyonuna inmeye mecbur edilmiştir (Berkman & Tülbentçi, 1945, s. 52; Tan, 1944, 6 Mayıs; Tasviri Efkâr, 1944, 6 Mayıs; Ulus, 1944, 6 Mayıs). Her ne kadar gazeteler haberi meçhul uçak şeklinde vermişlerse de uçağın Uçankale olarak isimlendiren B-17

¹⁶ Paraşütle atlayan mürettebat sayısı yedi olarak geçmektedir.

¹⁷ Arşiv belgesindeki yazıda, Ankara'ya sevkleri için gerekli tertibat alındığı yazılmış ise de Edirne'den trenle yurtdışına gönderildikleri anlaşılmaktadır.

Amerikan uçağı olduğu tespit edilmiştir. Hafif hasarlı olarak iniş yapan uçağın iniş yaptığı yerde muhafazasına karar verilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5; Ayın Tarihi, S. 126, s. 3; Tan 1944, 6 Mayıs; Tasviri Efkâr, 1944, 6 Mayıs; Ulus, 1944, 6 Mayıs).

6 Haziran 1944 tarihinde Karadeniz istikametinden gelen B-24D model bir Amerikan uçağı İstanbul yakınlarına mecburi iniş yapmıştır (Berkman & Tülbentçi, 1945, s. 68; Kline, 2002, s. 283).¹⁸

B-24 Liberator tipi bir Amerikan bombardıman uçağı, 8 Haziran 1944 tarihinde Sarıgazi meydanına mecburi iniş yapmıştır. Uçak hafif hasarlı olarak iniş yapmış olup, yerinde muhafaza edilmesine karar verilmiştir. Uçağın 6 kişilik mürettebatı gözaltına alınmıştır (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5; Ulus, 9 Haziran 1944).

11 Haziran 1944 Pazar günü Karadeniz istikametinden gelen Amerikan B-24 Liberator Ağır Bombardıman uçağı Yeşilköy hava meydanına zorunlu iniş yapmak durumunda kalmıştır. İniş sonrasında sağlam olduğu tespit edilen uçak yerinde muhafaza edilmiştir. Uçağın 11 kişilik mürettebatı gözaltına alınmıştır (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5; Ulus, 1944, 13 Haziran; Kline, 2002, s. 283, Berkman & Tülbentçi, 1945, s.72.).

Sarıgazi ve Yeşilköy hava meydanlarına mecburi iniş yapan havacı personel 16 Haziran 1944'te Ankara'da enterne edilmişlerdir (EGMA, 71872/104.).

İstanbul Valiliğince, 10 Ağustos 1944 günü saat 14.22'de İzmit'e kimliği belirlenemeyen bir uçağın yaklaşmakta olduğu bildirilmiştir. Bunun üzerine, Kocaeli uçaksavar bataryaları tarafından ateş açılmış ise de Amerikan Libarator tipinde olan bu uçağın izinle geldiğinin anlaşılması üzerine hemen ateş kestirilmiştir. Uçak, Bükreş Bombardımanı sırasında almış olduğu yara nedeni ile İzmit hava meydanına mecburi iniş yapmıştır. İniş sonrasında on kişilik mürettebatın sıhhatli oldukları, uçağın ise hafif hasarının bulunduğu tespit edilmiştir. Uçak iniş yerinde muhafaza altına alınmıştır (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5; BCA, 30.10.0.0 /51.334.18; BCA, 30.10.0.0 /51.334.20; Ulus, 11 Ağustos 1944).

Uçan kale olarak isimlendirilen bir Amerikan savaş uçağı 19 Ağustos 1944 tarihinde Yeşilköy hava meydanına mecburi iniş yapmıştır. Sağlam olarak iniş yapan B-17 tipi uçağın yerinde muhafaza edilmesine karar verilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 5.).

29 Aralık 1944 günü, saat 08.30'da Meis Adası'ndan Fethiye istikametine doğru hareket eden bir Amerikan savaş uçağının havada tutuşması üzerine Kestep nahiyesinin Kumluova koyunun Özlen mıntıkasına düşmüştür. Uçaktan atlayan Nwbrekle adındaki pilot Furnaz koyuna inmiş ve Kalkan nahiye müdürlüğüne teslim edilmiştir (BCA, 30.10.0.0/51.334.23.).

1945 Yılında Mecburi İniş Yapan Uçaklar

Bulgaristan'da İslimiye-Yanbolu-Burgaz bölgesinde gece eğitimi yapmak üzere havalanan ve yolları-nı şaşırarak İstanbul üzerinde Kızılcahamam istikametinde uçmaya mecbur kalan birer kişilik iki Sovyet avcı uçağı benzinlerinin bitmesi üzerine 22 Haziran 1945 tarihinde saat 01.15'te Kızılcahamam Çeltikçi Bucağı Başvıran köyü civarına düşmüşlerdir. İki uçağın pilotu da uçakları düşmeden önce paraşütle atlamışlardır. Bunlardan asteğmen Mihailef Rijof otelde misafir edilmiş, diğer pilot teğmen İvan Fomiç Parsenenko ise paraşütle atlarken ayağı incindiği için Ankara mevki hastanesinde tedavi altına alınmış ve iyileşmiştir. Her iki pilot Sovyet sefaretinin talebi üzerine Sovyet ataşemiliterliğine teslim edilmişlerdir (Akşam, 1945, 27 Haziran; Ulus, 1945, 27 Haziran; Berkman & Tülbentçi, 1946, s. 33.).

Sonuç

İkinci dünya savaşının başlamasından itibaren Türkiye'nin uyguladığı tarafsızlık politikası, stratejik konumu nedeniyle kendisini savaşın etkilerinden uzak tutmaya yeterli olmamıştır. Bu kapsamda, savaş boyunca ülkenin muhtelif yerlerine yabancı devletlere ait uçaklar mecburi iniş gerçekleştirmişlerdir.

Mecburi inişlerin, uçuş mesafelerinin uzaklığı ve çatışmalar nedeniyle benzin kullanımının ayarlanamaması dolayısıyla yakıt bitmesi, hava şartlarının bozulması, uçakta ortaya çıkan arızalar, yön duygusunun kaybedilmesi sonucu kaybolma, hava savunma silahları tarafından ateş açılması gibi istem dışı etkilerle yapılmak zorunda kalındığı gibi, iltica etmek gibi isteğe bağlı olarak ta gerçekleştiği görülmektedir.

Bu inişler sırasında, bazı uçaklar düşerek parçalanırken bir kısmı da yanarak kullanılmaz hâle gelmişlerdir. Önemli bir kısmı ise sağlam ya da çok ufak hasarla inişini tamamlamıştır. Sağlam vaziyette inen uçaklar uçurularak, Kayseri veya İzmir'e götürülmüşlerdir. Durumları ve yol vaziyetleri nedeniyle nakledilemeyenlerin ise buldukları yerlerde muhafaza edilmelerine karar verilmiştir.

Ancak uçakların bu şekilde muhafazası, iklim koşullarından işe yaramaz hâle gelmelerine, malzemelerinden yedek parça olarak faydalanma imkânının ortadan kalkmasına ve birliklere fazladan yük olmanın yanı sıra birçok masrafa neden olduğundan tasfiyelerinin ne şekilde

¹⁸ Bu uçaktan İngiliz uçağı olarak bahsedilmiştir.

yapılacağı bir sorun hâline gelmiştir. Yapılan görüşmeler sonucunda 29 Haziran 1943 tarihine kadar ülkeye inmiş bulunan Alman ve İtalyan uçaklarının (İtalyan Savoia Mahetti tipinde bir tayyare müstesna) Türkiye'ye devredildiği" (BCA, 30.10.0.0/59.402.30.), İngilizlere ait İngiliz üç Spitfire uçağıyla bir Beaufighter uçağının ise hediye edildiği öğrenilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30.).

Uçakların Türkiye'ye devredilmesinden sonra Genelkurmay Başkanlığınca, 1 Ağustos 1943 tarihinden önce inip durumları belirlenmemiş uçaklar ile bu tarihten sonra inen uçakların da durumlarının belirlenerek tasfiye edilmesi hususunda gerekli teşebbüslerin yapılması ve neticenin bildirilmesi Başvekâletten istenmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30.).

Bunun yanında hasarlı ve kullanılamayacak durumda bulunan uçakların istifadeye uygun malzemeleri alınarak yedek parça olarak kullanılması yoluna gidilmiştir (BCA, 30.10.0.0/59.402.30, lef. 4-5; Kline, 2002, s. 279.). Bu malzemelerden askerî kullanım dışında da yararlanılması düşünülmüş, örneğin Kayseri'de toplanan uçaklardaki telsizlerin Devlet Hava Yolları'na verilmesi talep edilmiştir (BCA, 30.10.0.0/61.410.14.).

Savaşın gidişatı yıllar içerisinde değiştikçe, Türkiye'ye iniş yapan veya düşen uçakların milliyetleri, sayıları ve görüldükleri yerler de değişiklik göstermiştir. Savaş boyunca en çok iniş yapan uçakların milliyetleri sırasıyla 23 uçakla Amerikan, 19 uçakla İngiliz, 13 uçakla Alman, 8 uçakla Rus, 7 uçakla İtalyan, 5 uçakla Fransız 4 uçakla Romen ve ikişer uçakla Bulgar, Hırvat, Slovak şeklindedir. Bu uçakların yıllara göre inişlerine ait çizelge Tablo 1'dedir.

Mecburi iniş yapılan yerler incelendiğinde, Ege ve Akdeniz sahillerine yapılan iniş sayısının 41, İstanbul dâhil Marmara bölgesine 14 ve Trakya ve sahillerine 15, Ankara dâhil İç Anadolu'ya dokuz, Karadeniz ve Doğu Anadolu bölgesine ise altı olduğu görülmektedir (Tablo 2). Ege ve Akdeniz bölge ve sahillerine ağırlıklı olarak Alman, İtalyan, Amerikan ve İngiliz uçaklarının, Marmara bölgesine Amerikan ve Balkan devletlerine ait uçakların, Trakya bölgesine Balkan devletleri ve Amerikan ile Rus uçakların, Doğu Anadolu ve Karadeniz bölgelerine de ağırlıklı olarak Rus uçaklarının iniş yaptıkları, İç Anadolu'ya iniş yapan uçakların çoğunluğunu ise İngiliz ve Amerikan uçaklarının oluşturduğu görülmektedir (Tablo 3).

1940-1942 yılları arasında Ege ve Akdeniz sahillerine iniş yapan uçakların çoğunlukla Mihver devletlerine ait olduğu, 1943-1944 yıllarında ise Müttefik devletlerin Ege, Akdeniz Trakya ve Marmara bölgelerine inişlerinin daha fazla olduğu anlaşılmaktadır (Tablo 4).

En çok iniş yapılan yerlerinin ayrıntısına bakıldığında ise Muğla bölgesine 16, Antalya'ya 11, İstanbul'a 12, Tekirdağ'a yedi, Ankara'ya altı, Edirne'ye dört iniş yapılmıştır. Yıllara göre iniş yoğunlukları ise 1941 yılında ağırlıklı olarak Muğla ve Antalya'nın merkez ve ilçelerine, 1943-1944 yıllarında en yoğun olarak Muğla, İstanbul, Tekirdağ ve Edirne'ye, kısmen de İzmir Antalya Mersin ve Karadeniz şehirlerine şeklinde gerçekleşmiştir (Tablo 5).

Yabancı uçakların en çok iniş yaptıkları yerler ise şu şekildedir. İngiliz uçakları, 10'u Muğla olmak üzere 13'ü Ege ve Akdeniz şehirlerine, Amerikan uçakları, altısı İstanbul olmak üzere 13'ü Marmara ve Trakya şehirlerine, Alman uçakları, yedisi İzmir, Mersin, Muğla ve Antalya'ya, üçü Tokat Kastamonu ve Sinop'a, İtalyan ve Fransız uçakları Muğla ve Antalya'ya, Ruslar, Zonguldak, Erzurum, Kars gibi Doğu illeri ve Trakya yerleşimlerine, Slovak, Bulgar ve Romen uçakları İstanbul'a, Hırvat uçakları ise Muğla ve Afyon'a inmişlerdir (Tablo 6).

1940-1941 yıllarında mecburi inişlerin neredeyse tamamının Ege ve Akdeniz sahilleri ile Trakya'ya; özelinde de Muğla, Antalya ve Saroz körfezi civarlarına Mihver devletleri tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir. Hareketliliğin bu bölgede yoğunlaşmasının nedenleri; Mihver devletlerinin Balkanlardaki ilerleyişleri ile İtalyan ve akabinde de Almanların Yunanistan ile Ege Adalarını işgal etmeleri ile Suriye'de Fransız Vichy hava kuvvetleri ile birlikte, İngilizlerle yapılan muharebelerdir.

1942-1944 yıllarında mecburi inişlerde Müttefik devletlere ait uçakların sayısı Mihver devletlerine göre çok fazladır. İtalyan ve Fransız kuvvetlerinin savaştan çekilmeleri ile Amerikan uçaklarının savaşta etkin olarak kullanılmaya başlanması bu duruma etki etmiştir. Bu yıllarda Müttefik devletlerin Romanya Ploesti petrol bölgesine yönelik taarruzları nedeniyle özellikle Amerikan ağır bombardıman uçakları ağırlıklı olarak Ege ve Trakya bölgeleri, özelinde İstanbul Çorlu ve İzmir'e ve İç Anadolu'da da Ankara ve Afyon'a iniş yapmak zorunda kalmıştır. Ege adalarının ele geçirilmesine yönelik olarak verilen mücadelelerin bir sonucu olarak, İngiliz uçaklarının inişleri, Ege bölgesi ve özelinde de ağırlıklı olarak Bodrum ve Marmaris civarlarına gerçekleşmiştir. Alman- Rus cephesinde yaşanan çatışmalara paralel olarak Alman uçakları Sinop, Kastamonu, Tokat gibi Karadeniz illerine; Rus uçakları ise Erzurum ve Kars'a inişler yapmak zorunda kalmışlardır.

1944 yılında Rus kuvvetlerinin Romanya ve Bulgaristan'ı işgal hareketlerine bağlı olarak Trakya bölgesinde Edirne, Saray ve Babaeski'ye mecburi iniş yapmışlardır. Bu işgalden kaçarak iltica etmek maksadıyla Romen ve Slovak uçakları Çorlu, Keşan ve Çatalca gibi bölgeye yakın Trakya şehirlerine inmişlerdir. Bu makalede Türk hava, deniz ve kara sahalarını ihlal eden uçak sayıları arşiv belgeleri, resmi yayınlar ve döneme ait süreli yayınlar esas alınarak tespit edilmiştir. EGM ve Dışişleri Bakanlığı Arşivlerinin araştırmaya tam olarak açılmasıyla bu rakamların artacağı düşünülmektedir.

Yukarıda ayrıntılı olarak açıklandığı üzere; Türkiye her ne kadar İkinci Dünya Savaşı'na girmemiş ise de, coğrafi konumunun savaşın cephelerine yakınlığı nedeniyle yabancı uçakların hava sahası ihlallerine ve mecburi inişlerine savaş boyunca maruz kalmıştır. Çok sayıda gerçekleşen bu ihlallere karşı, uçak sayısı yeterli olmadığından etkin bir hava savunması yapılamamıştır. Ancak iniş yapan tüm uçaklar muhafaza altına alınırken personeli ise enterne edilmiştir. Yapılan inişlerin, ülkenin sınırlarına yakın cephelerdeki mücadelelerin durumuna ve savaşın gidişatına bağlı olarak değişim gösterdiği, bu durumun da yıllar içerisinde inilen yer iniş yapan uçağın milliyeti ve sayısına etki ettiği anlaşılmaktadır.

İkinci dünya savaşında yaşanan bu durum göstermiştir ki dünya devletlerinin mücadele alanlarına yakın coğrafyada ve aynı jeopolitik değerde bulunmaya devam eden Türkiye hava sahasının yabancı ülke uçakları tarafından ihlal edilmesine yeniden imkân vermemek üzere modern uçaklarla hava kuvvetlerini güçlendirmek ve hava savunma sistemlerini işler ve kuvvetli hâlde bulundurmaya zorundadır.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar çıkar çatışması bildirmemiştir.

Finansal Destek: Yazar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Declaration of Interest: The author has no conflicts of interest to declare.

Funding: The author declared that this study has received no financial support.

Kaynakça

Arşiv Kaynaklar

Devlet Arşivleri Başkanlığı, Cumhuriyet Arşivi, Fon Kodu/Yer Numarası

BCA, 30.10.0.0/59.402.30.

BCA, 30.10.0.0/59.402.5.

BCA, 30.10.0.0/59.402.7.

BCA, 30.10.0.0/59.402.3.

BCA, 30.10.0.0/59.402.4.

BCA, 30.10.0.0/59.402.12.

BCA, 30.10.0.0/59.402.13.

BCA, 30.10.0.0/59.402.14.

BCA, 30.10.0.0/59.402.24.

BCA, 30.10.0.0/59.402.1.

BCA, 30.10.0.0/59.402.29.

BCA, 30.10.0.0/59.402.28.

BCA, 30.10.0.0/59.402.25.

BCA, 30-10-0-0/61.410.14.

BCA, 30.10.0.0/61.410.9.

BCA, 30.10.0.0/55.368.3.

BCA, 30.10.0.0/55.368.8.

BCA, 30.10.0.0/55.368.20.

BCA, 30.10.0.0/51.334.12.

BCA, 530.10.0.0/51.334.17.

BCA, 30.10.0.0/51.334.18.

BCA, 30.10.0.0/51.334.20.

BCA, 30.10.0.0/51.334.23.

BCA, 30.10.0.0/51.334.14.

BCA, 30.10.0.0/64.427.48.

BCA, 30.10.0.0/239.610.26.

BCA, 30.18.1.2/93.101.13.

BCA, 30.18.1.2/93.130.2.

BCA, 30.10.0.0/55.364.11.

BCA, 30.10.0.0/265.789.3.

BCA, 30.10.0.0/51.333.33.

BCA, 30.10.0.0/51.333.19.

BCA, 30.10.0.0/156.100.8.

BCA, 30.10.0.0/55.367.7.

BCA, 30.10.0.0/248.679.4.

BCA, 30.10.0.0/243.645.12.

Millî Savunma Bakanlığı Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı Arşivi, II. Cihan Harbi Kataloğu Kutu-Gömlek-Belge.

ATASE Arşivi, II. Cihan Harbi Kataloğu, 1.022.1; 1.022.2.

Emniyet Genel Müdürlüğü Arşivi, Katalog Numarası/Klasör Numarası

EGMA, 71872/109.

EGMA, 71872/118.

EGMA, 71872/103.

EGMA, 71872/116.

EGMA, 71872/104.

EGMA, 71872/83.

EGMA, 71872/29.

EGMA, 71872/26.

EGMA, 71872/24.

EGMA, 71872/25.

EGMA, 71872/37.

EGMA, 71872/39.

ASN. 10.03.2023 tarihinde <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19431101-4> adresinden erişilmiştir.

ASN. 10.03.2023 tarihinde <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19431116-2> adresinden erişilmiştir.

Sürelî Yayınlar

Ayın Tarihi. (1944, Ağustos). 129.

Ayın Tarihi. (1944, Mayıs). 126.

Ayın Tarihi. (1940, Eylül). 82.

Ayın Tarihi. (1941, Temmuz). 92.

Ulus.

Akşam.

Son posta.

Cumhuriyet.

Yeni Sabah.

Tan.

Vatan.

Tasviri Efkâr.

En Son Havadis.

Muğla'da Halk.

Telif Eserler

Berkman, M. M., & Tülbentçi, F. F. (1945). *İkinci Cihan Harbi kronolojisi* (Cilt IV). Başbakanlık Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü Yayınları.

Berkman, M. M., & Tülbentçi, F. F. (1946). *İkinci Cihan Harbi kronolojisi* (Cilt V). Başbakanlık Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü Yayınları.

Cebecioğlu, G. (1998). İkinci Dünya Savaşı ve Türk Silâhlı Kuvvetleri. *Altıncı askerî tarih semineri bildirileri* (Cilt 1). Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları.

Hurley, A. F., & Ehrhart, R. C. (1986). *Hava gücü ve savaş* (M. Erdoğan, Çev.). Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları.

Jacobsen, H. A. (1989). *1939-1945 kronoloji ve belgelerle İkinci Dünya Savaşı*. Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları.

Kline, S. (2002). *Türk havacılık kronolojisi* (1. Baskı). Dönence Basım ve Yayımları.

Tekeli İ., & İlkin S. (2018). *İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si* (Cilt 1; 3. Baskı). İletişim Yayıncılık.

Uçarol, R. (1998). İkinci Dünya Savaşı, Misak-ı Millî ve Türkiye'nin savaşa girmemek için direnişi. *Altıncı askerî tarih semineri bildirileri* (Cilt 1). Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları.

Uzman N. (2018). *Türkiye'nin mülteci ve muhacir politikaları (1923-1947)*. Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.

Ekler

Tablo 1

Türkiye'ye iniş yapan/düşen yabancı uçakların yıllara göre dağılımı

	1940	1941	1942	1943	1944	1945	TOPLAM
ALMAN		5		5*	3		13
İTALYAN	3	4					7
HIRVAT			2				2
SLOVAK				1	1		2
ROMEN				1	3		4
BULGAR	1				1		2
FRANSIZ	1	4					5
İNGİLİZ		1	1	9	8		19
SOVYET		1	1	1	3	2	8
AMERİKAN			4	11	8		23
TOPLAM	5	15	8	28	27	2	85

*25 Aralık 1943 tarihinde Mersin'e bırakılan iki planör dâhil edilmiştir.

Tablo 2

Mecburi İniş Yapılan Bölgelerin Yıllara Göre Dağılımı

MECBURİ İNİŞ YAPILAN BÖLGELERİN YILLARA GÖRE DAĞILIMI							
İNİŞ YAPILAN BÖLGELER	1940	1941	1942	1943	1944	1945	TOPLAM
EGE VE AKDENİZ SAHİLLERİ	4	12	2	15	8		41
MARMARA			1	3	10		14
TRAKYA	1	2		5	7		15
İÇ ANADOLU			4	2	1	2	9
KARADENİZ VE DOĞU ANADOLU		1	1	3	1		6
TOPLAM	5	15	8	28	27	2	85

Tablo 3

Mecburi İniş Yapılan Bölgelerin Uçakların Milliyetlerine Göre Dağılımı

	Alman	İtalyan	Bulgar	Romen	Hırvat	Slovak	Fransız	İngiliz	Amerikan	Sovyet	TOPLAM
EGE VE AKDENİZ SAHİLLERİ	7	7			1		5	15	6		41
MARMARA	1		1	1		2		2	8		15
TRAKYA	1	1	1	2				1	5	3	14
İÇ ANADOLU				1	1			1	4	2	9
KARADENİZ VE DOĞU ANADOLU	3									3	6
TOPLAM	12	8	2	4	2	2	5	19	23	8	85

Tablo 4

Mecburi İniş Yapılan Yerler ile İniş Yapan Uçak Milliyetlerinin yıllara Göre Dağılımı

MECBURİ İNiŞ YAPILAN YERLER İLE İNiŞ YAPAN UÇAK MİLLİYETLERİNİN YILLARA GÖRE DAĞILIMI								
		1940	1941	1942	1943	1944	1945	TOPLAM
EGE VE AKDENİZ SAHİLLERİ	Alman		4		2	2		8
	İtalyan	3	4					7
	Bulgar	1						1
	Fransız	1	4					5
	Hırvat			1				1
	İngiliz		1	2	7	5		15
	Amerikan				5	1		6
TRAKYA	Alman		1					1
	Romen					2		2
	İngiliz					2		2
	Sovyet					3		3
	Amerikan				5			5
MARMARA	Alman				1			1
	Bulgar					1		1
	Romen				1			1
	Slovak				1	1		2
	İngiliz					1		1
	Amerikan			1		7		8
İÇ ANADOLU	Hırvat			1				1
	Romen					1		1
	İngiliz				1			1
	Sovyet						2	2
	Amerikan			3	1			4
KARADENİZ VE DOĞU ANADOLU	Alman				2	1		3
	Sovyet		1	1	1			3
TOPLAM		5	15	9	27	27	2	85

Tablo 5

Mecburi İnış Yapılan Yerlerin Yıllara Göre Dağılımı

MECBURİ İNİŞ YAPILAN YERLERİN YILLARA GÖRE DAĞILIMI									
		1940	1941	1942	1943	1944	1945	TOPLAM	
EGE VE AKDENİZ SAHİLLERİ	MUĞLA	Bodrum civarı			5	1		6	
		Fethiye kemer mevkii		1				1	
		Fethiye Kestep nahiyesi		3			1		4
		Gökova meydanı					1		1
		Marmaris Serçelimanı				1	1		2
		Köyceğiz civarı		1					1
		Yatağan nahiyesi			1				1
	İZMİR	Gazemir meydanı				2	1		3
		İzmir Limanı					1		1
		Menemen Gediz köprüsü				1			1
		Torbali Pancar köyü				1			1
	Aydın Söke yakınlama		1						1
	Ege sahillerine					2			2
	MERSİN	Anamur		1					1
		Mersin Tece köyü				2			2
		Tarsus Kulakköy civarı			1				1
		Osmaniye Bahçe kazası					1		1
	ANTALYA	Antalya Meydanı		2			1		3
		Finike Sahillerine	3	2					5
		kemer nahiyesi civarı		1					1
Manavgat kazası civarına			1		1			2	
MARMARA	İSTANBUL	Beykozda denize				1		1	
		Çatalea Çanakçı				1	1	2	
		Sargazi meydanı					3		3
		Ümraniye civarına				1			1
		Yeşilköy meydanı				1	4		5
	Adapazarı Arifiye			1				1	
İzmit Köseköy meydanı						1		1	
TRAKYA	TEKİRDAĞ	Çorlu			4	1		5	
		Malkara civarı				1		1	
		Saray Cıvanı					1		1
	Ç.KALE	Ezine civarı				1			1
		İmroz adası(Gökçeada)		1					1
	EDİRNE	Enez		1					1
		Merkez yıldırım mahallesi					1		1
		Keşan					1		1
		Saros Mecidiye nahiyesi					1		1
	Babaeski civarı						1		1
Bulgar sınırı		1						1	
İÇ ANADOLU	Afyon Dinar Çardak köyü civarı			1	1			2	
	Ankara hava meydanı			3		1		4	
	Ankara Kızcahamam						2	2	
	Konya Ermenek kazası				1			1	
KARADENİZ VE DOĞU ANADOLU	Sinop Ayancık Keşköyü					1		1	
	Kastamonu Cide				1			1	
	Tokat Erbaa				1			1	
	Zonguldak Çaycuma		1					1	
	Erzurum Hasankale cenubu			1				1	
	Kars Başgedikler Yılanlı köyü				1			1	
TOPLAM		5	15	8	28	27	2	85	

Tablo 6

Mecburi İniş Yapılan Bölgelerin Uçakların Milliyetlerine Göre Dağılımı

MECBURİ İNİŞ YAPILAN YERLERİN İNİŞ YAPAN UÇAKLARIN MİLLİYETLERİNE GÖRE DAĞILIMI													
		Alman	İtalyan	Bulgar	Romen	Hırvat	Slovak	Fransız	İngiliz	Amerikan	Sovyet	TOPLAM	
EGE VE AKDENİZ SAHİLLERİ	MUĞLA	Bodrum civarı							6			6	
		Fethiye kemer mevki		1									1
		Fethiye Kestep nahiyesi	1	1					1		1		4
		Gökova meydanı								1			1
		Marmaris Serçelimanı								2			2
		Köyceğiz civarı								1			1
		Yatağan nahiyesi					1						1
	İZMİR	Gazemir meydanı	1								2		3
		İzmir Limanı	1										1
		Menemen Gediz köprüsü									1		1
		Torbali Pancar köyü									1		1
	Aydın Söke yakınlarına								1				1
	Ege sahillerine									2			2
	MERSİN	Anamur	1										1
		Mersin Tece Köyü	2										2
		Tarsus Kulakköy civarı								1			1
	Osmaniye Bahçe kazası									1			1
	ANTALYA	Antalya Meydanı	1						1	1			3
		Finike Sahillerine		4					1				5
		kemer nahiyesi civarı		1									1
Manavgat kazası civarına								1		1		2	
MARMARA	İSTANBUL	Beykozda denize			1							1	
		Çatalca Çanakçı						2				2	
		Sargazi meydanı							1	2		3	
		Ümraniye civarına	1										1
		Yeşilköy meydanı				1					4		5
	Adapazarı Arifiye									1		1	
İzmit Köseköy meydanı										1		1	
TRAKYA	Ç.KALE TEKİRDAĞ	Çorlu			1					4		5	
		Malkara civarı							1			1	
		Saray Cıvarı									1	1	
	Ç.KALE	Ezine civarı								1		1	
		İmroz adası(Gökçeada)	1										1
	EDİRNE	Enez		1									1
		Merkez yıldırım mahallesi										1	1
		Keşan				1							1
		Saros Mecidiye nahiyesi								1			1
	Babaeski civarı											1	1
Bulgar sınırı				1								1	
İÇ ANADOLU	Afyon Dinar Çardak köyü civarı					1				1		2	
	Ankara hava meydanı				1					3		4	
	Ankara Kızcahamam										2	2	
	Konya Ermenek kazası								1			1	
KARADENİZ VE DOĞU ANADOLU	Sinop Ayancık Keşköyü	1										1	
	Kastamonu Cide	1										1	
	Tokat Erbaa	1										1	
	Zonguldak Çaycuma										1	1	
	Erzurum Hasankale cenubu										1	1	
	Kars Başgedikler Yıllı köyü										1	1	
TOPLAM		12	8	2	4	2	2	5	19	23	8	85	

Extended Summary

Introduction

During World War II, the effectiveness of aircraft and air forces had significant implications for the course and outcome of the war. The widespread use of aircraft expanded warfare boundaries, leading frontline and rear areas and non-belligerent countries to take numerous measures for air defense.

Against this threat, two types of air defense were implemented: passive and active. Passive protection involved establishing alarm warning systems, blackout procedures, shelter preparations, and air defense exercises. On the other hand, active protection included using anti-aircraft batteries to protect strategic facilities or cities and engaging attacking aircraft with all available weapons. As the most suitable and effective active defense method against aircraft was engaging in prevention operations using aircraft, efforts were made to increase the number of aircraft to sufficient levels.

Throughout the war, aircraft production continued to increase, with Germany producing 113,515 (Jacobsen, 1989, pp.724-729), Japan producing 72,500, the US producing 100,752, and the Soviet Union producing 137,000 aircraft (Uçarol, 1998, p.525).

However, Turkey had a significantly lower number of aircraft compared to the warring nations. In 1940, the Turkish Air Force had 487 aircraft and 719 pilot officers, non-commissioned officers, and technical personnel, but there was no domestic production of aircraft fuel or lubricants (Kline, 2002, p.257). Among these aircraft, only 298 were for combat, and 189 were for training (Cebecioğlu, 1998, p.332). Due to the shortage of aircraft, insufficient air defense weapons and capabilities, and the breadth of its borders, Turkey lacked an active air defense capability, as clearly stated in a memorandum from the General Staff Aviation Advisor on November 7, 1939 (Cebecioğlu, 1998, p.333).

Turkey's geographical proximity to the active battlefronts in the Balkans, Aegean islands, the German-Soviet front, and Romania, which was constantly bombarded due to its oil refineries, increased the number of airspace violations. Various air movements, such as firing, bombing, dropping leaflets, forced landings, and aircraft crashes, also occurred during the war.

This study aims to identify incidents involving foreign aircraft that either landed or were forced to land (or crashed) in Turkish territory or territorial waters during the war. The location, year, and country of origin of the violating aircraft and their connections between landing locations, countries of origin, and dates will be evaluated.

Aircraft with Forced Landings in 1939:

On January 1, 1939, an Italian bomber made a forced landing at Antalya airport due to adverse weather conditions. Turkey was unprepared for such a situation and took no action against the aircraft and its crew. The pilots were accommodated in a hotel, and all expenses were covered. After the weather improved, the aircraft was allowed to leave (BCA, 30.10.0.0/239.610.26).

On September 8-9, 1940, three Italian aircraft made forced landings in Finike, and one of the crashed aircraft's crew was rescued by Italian boats and taken away (Ayın Tarihi, Vol.82, p.10). Turkish authorities had no clear guidelines for handling such situations (BCA, 30.10.0.0/64.427.48).

Although regulations for dealing with military refugees were established at the beginning of the war, specific regulations regarding the status of foreign aircraft coming to Turkey for asylum purposes were prepared on August 12, 1944, and translated and sent to foreign embassies in Ankara on September 7, 1944 (BCA, 30.10.0.0/59.402.24).

Aircraft with Forced Landings in 1940:

Starting from 1940, foreign aircraft began violating Turkey's borders, and predominantly Axis powers' aircraft landed on Turkish soil. Three of five aircraft were identified as Italian, one Bulgarian, and one French (Vichy government) nationality that landed in the Aegean, Mediterranean, and Thrace regions (Tables 1,2,4).

Aircraft with Forced Landings in 1941:

The expansion of the war to the Balkan states led to an increase in foreign aircraft sightings and forced landings. This year, Axis aircraft violations were more frequent. Out of the 15 aircraft, five were German, four were Italian, four were French (Vichy government), one was British, and one was Russian (Table 1). The landings took place in the Aegean and Mediterranean regions (12 incidents), Thrace (two incidents), and the Black Sea region (one incident) (Table 2,4). Passive defense exercises were initiated in response to the increase in violations between May and August (Cumhuriyet, 1941, May 18).

Aircraft with Forced Landings in 1942:

In 1942, violations increased in favor of the Allied states. Eight aircraft made forced landings, including two Croatian, one British, one Russian, and four American aircraft (Table 2). American heavy bombers involved in attacks on Romania's Ploiești oil fields were seen landing for the first time. Due to their flight routes, these aircraft transited through Turkish airspace and had to land in Inner Anatolia (Table 3,4,5).

Aircraft with Forced Landings in 1943:

In the first half of the year, increased activity on the German-Soviet front, and in the second half, the opening of the Italian front and the British-German struggle over the Aegean islands increased airspace violations. In this year, Allied aircraft were seen more frequently. Out of 27 forced landings, 20 were of Allied origin, while the remaining seven were Axis aircraft (2 gliders) (Table 1,3,4). Seven British aircraft made forced landings in the Muğla region due to ongoing conflicts in the Aegean islands. Eleven American aircraft also landed in Turkey, particularly in İzmir and Tekirdağ, due to continued Romanian bombings (Table 5,6).

Aircraft with Forced Landings in 1944:

Following the Soviet Union's advance, Romania's change of allegiance, and Bulgaria's surrender, Germany found itself in a difficult position and had to engage in major battles with the Allies in the Balkans (BCA, 30.10.0.0/51.334.14.) and the Aegean islands (Ulus, June 7, 1944). Consequently, airspace violations increased, and a total of 27 aircraft from three German, one Slovak, three Romanian, one Bulgarian, eight British, three Russian, and eight American aircraft were forced to land (Table 1,4). The violations of Axis aircraft decreased significantly after they lost air superiority. The forced landings were predominantly carried out in Istanbul, Edirne, and Tekirdağ (Table 5). American aircraft that participated in the bombardments of Romania landed in Istanbul. Russian aircraft, as a result of their advances in Bulgaria, were observed to make forced landings in Babaeski, Saray, and Edirne (Table 6).

On the violations of airspace in Istanbul, Governor Lütfi Kırdar advised the people of Istanbul to be cautious against aircraft passing through the city due to emergencies or necessity. Shortly after, air defense exercises were resumed, and the decision was made to continue the practice of blacking out city lights (Berkman & Tülbentçi, 1945, p. 50-52, 104). After the decrease in violations, blackout measures were lifted throughout the country (Son Posta, November 3, 1944).

Aircraft with Forced Landings in 1945:

In 1945, violations of airspace and forced landings reached their lowest level. Only two Soviet fighter planes, which took off from Bulgaria for night training and lost their way, crashed near Kızılcahamam on June 22, 1945, due to running out of fuel. The pilots parachuted out, and one of them was accommodated in a hotel while the other, who suffered a foot injury, was treated in a hospital. Both pilots were later handed over to the Soviet embassy upon request (Akşam, June 27, 1945).

Conclusion

Despite adopting a policy of neutrality and not entering World War II, Turkey could not escape the effects of the war due to its strategic location and experienced violations of its airspace and forced landings of foreign aircraft throughout the war.

Forced landings occurred due to running out of fuel, adverse weather conditions, technical malfunctions, getting lost, being forced to land, and seeking asylum. Some aircraft suffered damage during the landings, while many landed safely with little to no damage. The ones in good condition were flown to Kayseri or Izmir, while those that could not be transported due to their condition were kept in their current locations (BCA, 30.10.0.0/59.402.30.).

The intact German and Italian aircraft and three British aircraft (BCA, 30.10.0.0/59.402.30) were transferred to Turkey. As for the damaged aircraft's usable materials were taken as spare parts (BCA, 30.10.0.0/59.402.30).

Indeed, the situation on the frontlines and the overall progress of the war have influenced the location, timing, nationality, and number of landings made by aircraft.

Throughout the war, Turkey received a total of 23 American, 18 British, 13 German, 8 Russian, 7 Italian, 5 French, 4 Romanian, and two Bulgarian, Croatian, and Slovak aircraft. A year-by-year breakdown of these landings can be found in Table 1.

The forced landings occurred in various regions, with the Aegean and Mediterranean coasts receiving 40 landings, the Marmara region receiving 14, Thrace and its coasts receiving 15, Inner Anatolia receiving nine, and the Black Sea and Eastern Anatolia receiving six (Table 2). Notably, the Muğla region received 15 landings, Antalya received 11, Istanbul received 12, Tekirdağ received seven, Ankara received

six, and Edirne received four landings. The intensity of landings varied over the years, with Muğla and Antalya receiving more landings in 1941 and Muğla, Istanbul, Tekirdağ, and Edirne experiencing a higher number of landings in 1943-1944 (Table 5).

When examined according to the countries of landing, it is understood that German, Italian, American, and British aircraft predominantly landed in the Aegean and Mediterranean regions. Russian aircraft landed in the Eastern Anatolia and Black Sea regions. In the Central Anatolia region, landings were made by British and American aircraft. American and Balkan state aircraft predominantly landed in the Marmara region, while Balkan state, American, and Russian aircraft landed in the Thrace region (Table 3).

In detail, it is observed that British aircraft made 13 landings in cities in the Aegean and Mediterranean regions, with nine of them in Muğla. American aircraft made 13 landings in cities in the Marmara and Thrace regions, with six of them in Istanbul. German aircraft made seven landings in İzmir, Mersin, Muğla, and Antalya and three in Tokat, Kastamonu, and Sinop. Italian and French aircraft landed in Muğla and Antalya. Russian aircraft landed in Eastern provinces like Zonguldak, Erzurum, Kars, and Trakya settlements. Slovak, Bulgarian, and Romanian aircraft landed in Istanbul, while Croatian aircraft landed in Muğla and Afyon (Table 6).

As a result, Turkey, continuing to be located near the conflict zones and maintaining its geopolitical significance, must strengthen its air force with modern aircraft and maintain its air defense systems robustly to prevent further violations of its airspace by foreign aircraft. This is essential to ensure the country's security and sovereignty.