



International
**SOCIAL SCIENCES
STUDIES JOURNAL**



SSSjournal (ISSN:2587-1587)

Economics and Administration, Tourism and Tourism Management, History, Culture, Religion, Psychology, Sociology, Fine Arts, Engineering, Architecture, Language, Literature, Educational Sciences, Pedagogy & Other Disciplines in Social Sciences

Vol:5, Issue:32
sssjournal.com

pp.1880-1895
ISSN:2587-1587

2019 / April / NİSAN
sssjournal.info@gmail.com

Article Arrival Date (Makale Geliş Tarihi) 01/03/2019 | The Published Rel. Date (Makale Yayın Kabul Tarihi) 17/04/2019
Published Date (Makale Yayın Tarihi) 17.04.2019

İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI YILLARINDA TÜRK HAVA SAHASI İHLÂLLERİ VE TÜRKİYE'YE ZORUNLU İNİŞ YAPAN SAVAŞ UÇAKLARI

VIOLATIONS IN TURKISH AIRSPACE DURING THE SECOND WORLD WAR AND AIRCRAFTS LANDED ON TURKISH AIR BASES

Öğr. Gör. Dr. Mehmet Serkan ŞAHİN

Dicle Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bölümü, serkansahin44@gmail.com, Diyarbakır/TÜRKİYE
ORCID: 0000-0003-3417-8635



Article Type : Research Article/ Araştırma Makalesi

Doi Number : <http://dx.doi.org/10.26449/sss.1390>

Reference : Şahin, M.S. (2019). "İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türk Hava Sahası İhlalleri ve Türkiye'ye Zorunlu İniş Yapan Savaş Uçakları", *International Social Sciences Studies Journal*, 5(32): 1880-1895.

ÖZ

İkinci Dünya Savaşı Adolf Hitler yönetimindeki Almanya'nın saldırganlığı sonucunda 1 Eylül 1939 günü başladı. Bu kitlesel savaş tüm dünyaya yayıldı. Alman orduları Avrupa ülkelerinin büyük bir bölümünü kısa süre içerisinde egemenlikleri altına aldılar. Diğer ulusların bağımsızlığını hiçe sayan Hitler'in askerleri Balkanları işgal ederek Türkiye sınırına dayandı. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti savaş süresince aktif tarafsızlık politikası izledi ve topraklarına yönelik herhangi bir saldırganlığa karşı her türlü askeri karşılığı vereceğini ilan etti. Trakya sınırına askeri yığmak yapan Türk ordusu savaşa hazır bir şekilde beklemeye başladı. Bağımsızlığını ve toprak bütünlüğünü her koşulda savunmaya kararlı olan Türk Hükümeti bu konuda son derece hassas bir duruş sergiledi. Türk Silahlı Kuvvetleri savaş yılları boyunca Türk hava sahasını her türlü ihlâl karşı korumaya çalıştı. Savaş yıllarında İngiltere, ABD, Almanya, İtalya, Fransa, SSCB vb ülkelerin hava kuvvetlerine ait uçaklar Türk hava sahasını ihlâl ettiler. Türk kara sınırı ve karasuları üzerinde mutlak hakimiyet sağlamak için bu tür ihlaller protesto edildi. Türk hava sahasını ihlâl eden bazı savaş uçakları düşürüldü. Aynı şekilde Türkiye'ye zorunlu iniş yapan savaş uçakları ve askeri personeli uluslararası hukuk gereğince enterne edildi. Bu çalışmada söz konusu ihlaller ve sonuçları üzerinde durulacaktır. Keza bu ihlaller sonucunda Türkiye topraklarına zorunlu iniş yapan savaş uçakları hakkında bilgi verilecektir.

Anahtar Kelimeler: İkinci Dünya Savaşı, Türk Hava Sahası, İngiltere, ABD, Almanya, SSCB

ABSTRACT

The Second World War was begun on September 1, 1939 as a result of Germany's aggression under Adolf Hitler. This mass war has spread all over the world. The German armies took over a large part of the European countries in a short period of time. Which counts the independence of other nations no Hitler's troops invaded the Balkans was based on the border with Turkey. The Republic of Turkey has been pursuing an active policy of neutrality during the war and declares that it will give any military response to any aggression against its territory. The Turkish army, which made a military pilgrimage to the Thracian border, began to wait for war. Determined to defend its independence and territorial integrity under all conditions, the Turkish government has been very sensitive about this issue. During the war years, Turkish Armed Forces tried to protect Turkish airspace against all kinds of infringements. During the war years, airplanes from the England, USA, Germany, Italy, France, USSR etc. have violated Turkish airspace. Such violations were protested to ensure absolute dominance over the Turkish land border and territorial waters. Some warplanes that violated Turkish airspace were shot down. Likewise landing at Turkey warplanes and military personnel were interned in accordance with international law. In this study, the mentioned violations and their consequences will be discussed. Likewise, this violation will be given information about the results of a forced landing combat aircraft engaged in the territory of Turkey.

Keywords: The Second World War, Turkish Airspace, England, USA, Germany, USSR

1. GİRİŞ

Yirminci yüzyılın başlarından itibaren gelişen uçak teknolojisi kısa süre içerisinde devletlerin savaş alanlarında en etkili silahlarından birisi haline geldi. Kısa süre içerisinde bu gelişime ayak uyduran Osmanlı İmparatorluğu 1911 yılında hava kuvvetlerinin kuruluş çalışmalarına başladı.¹ Bu yeni gücün varlığı devletleri kısa süre içerisinde hava sahası egemenliği kavramı ile de tanıştırdı. Öyle ki devletler kara sınırları ve karasuları üzerinde sahip oldukları egemenlik ve bağımsızlık haklarını gökyüzünde de -bu yeni tehdide karşı- sürdürebilmek için hem yasal hem de askeri tedbirler alma yoluna gittiler. Osmanlı İmparatorluğu Birinci Dünya Savaşı'ndan kısa süre önce 4 Haziran 1914 tarihinde ilk Türk hava hukuku metni olarak tarihe geçen *Sefâin-i Havâiyyeye Aid Menâtik-ı Memnuâ Nizamnamesi*'ni çıkararak hava sahasında tam bir egemenliğe sahip olduğunu ilan etti. Söz konusu nizamnamenin 17. maddesi "*Seferberlik ilanından hal-i sulhün iadesine kadar memalik-i Osmaniye dahiline seyahat-ı havaiye icrası memnudur. Binaenaleyh görülecek her tayyare düşman tayyaresi zannıyla üzerine ateş edilir*" hükmünü içeriyordu.²

Birinci Dünya Savaşı'nın ardından devletlerin hava sahası egemenliği ile ilgili uluslararası adımlar atıldı. 13 Ekim 1919 tarihinde Paris'te toplanan Sivil Havacılık Konferansı'nda imzalanan *Hava Ulaşımını Düzenleyen Sözleşme*'nin ilk maddesi "*Yüksek Âkit taraflar her devletin kendi ülkesi üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenliği haiz olduğunu kabul ederler. Bu sözleşmedeki anlamında bir devlet ülkesi, kendisine bitişik karasuları ile birlikte anavatanla sömürgelerden ibaret sayılmaktadır*" diyerek devletlerin kara sınırları ile birlikte karasularının üzerinde yer alan hava sahalarında mutlak egemenliğe sahip olduklarını teyit ediyordu.³ Türkiye, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzaladığı Lozan Barış Antlaşması'nın yüzüncü maddesi ile Paris'te imzalanan söz konusu sözleşmeyi kabul ettiğini dünyaya ilan etti.⁴

İki dünya savaşı arası dönemde hava sahası ihlallerine ilişkin birtakım sözleşmeler daha hazırlanırken, İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine 3 Ekim 1939'da Amerika kıtası devletleri tarafsızlık ilan eden *Panama Bildirisi*'ni yayınladılar. Savaşan devletlerin savaş uçaklarının kendi ülkeleri üzerinde uçmalarını egemenlik ihlâli olarak kabul edeceklerini bildiren söz konusu devletler ülkelerine iniş yapacak savaş uçaklarını ve askeri personelini savaşın sonuna kadar enterne edeceklerini dünyaya duyurdular.⁵

Naziler yönetimindeki Almanya'nın komşusu Polonya'yı işgali ile başlayan ve tüm dünyayı kısa sürede etkisi altına alarak her tarafa yayılan İkinci Dünya Savaşı yaklaşık altmış milyon insanın yaşamına son verecek kitlesel bir şiddete yol açtı. Genç Türkiye Cumhuriyeti bu yıkımdan uzak durmak ve olası işgalcileri sınırlarından uzak tutacak caydırıcı bir güç oluşturmak için ilk andan itibaren askeri tedbirler almaya başladı. Savaşın başladığı 1939 yılında Türk hava kuvvetleri bünyesinde 487 uçak ve 450 pilot bulunuyordu. Savaşın başlamasından önce Türk hava kuvvetlerini incelemek üzere Türkiye'ye getirilen İngiliz askeri heyeti hava kuvvetlerindeki donanım ve organizasyon zayıflığına işaret etmişti.⁶ Bu durum savaşın başlaması ile birlikte özellikle Türk hava sahasının korunması noktasında ciddi sorunlar yaşanabileceğinin işareti oldu ve bu nedenle savaş süresince hava kuvvetlerindeki uçak ve pilot sayısı arttırılmaya çalışılacaktı.

2. TÜRK HAVA SAHASI İHLÂLLERİ VE DÜŞÜRÜLEN UÇAKLAR

İkinci Dünya Savaşı yıllarında Türk hava sahası müttefik ve mihver devletlerine ait savaş uçakları tarafından çeşitli tarihlerde ihlâl edildi. Hariciye Vekâleti ilgili devletlerin büyükelçilikleri nezdinde ihlâlleri protesto ederken, aynı zamanda savaş yılları boyunca aktif halde bulunan uçaksavar sistemleri ile karşı konulmaya çalışıldı.

¹ Detaylı bilgi için bkz. Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2013; Osman Yalçın, *Türk Hava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017; Deniz Kurt / Erdal Korkmaz, "Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askerî Havacılığının Doğuşu (1911-1912)", *Savunma Bilimleri Dergisi*, c. 17, S. 2 (Kasım 2018), s. 207-251.

² Turan Yıldırım / Ömer Faruk Erol, "Yasal Düzenlemeler Işığında Hava Hukukunun Tarihsel Gelişimi ve İlk Türk Hava Hukuku Metni", *İstanbul Medipol Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, c. 4, S. 7 (Bahar 2017), s. 11-13.

³ Cem Sar / Seha L. Meray, "İzinsiz Giren Yabancı Uçakların Uluslararası Hukuk Açısından Yaratığı Sorunlar", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, c. 27, S. 3 (1972), s. 10-11.

⁴ İsmail Soysal, *Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları*, c. I (1920-1945), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2000, s. 133-134.

⁵ Sar / Meray, *a.g.m.*, s. 11-13.

⁶ İlhan Tekeli / Selim İlkin, *Dış Siyaseti ve Askerî Stratejileriyle İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si*, c. 1, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013, s. 399.

2.1. Kaş Hava Sahası İhlâli

Kaş Kaymakamlığı'nın verdiği bilgilere göre 25 Nisan 1940 günü saat 08:45'te hangi devlete ait olduğu belirlenemeyen iki uçağın Rodos istikametinden gelip Meis adasından geçerek Antalya'ya doğru gittiği tespit edildi.⁷

2.2. Kemer Hava Sahası İhlâli

25 Nisan 1940 günü saat 9:35 civarında birbirine üç yüz metre mesafede seyreden iki uçağın Kemer'in batısındaki Tahtalı dağı üzerinden gelerek Akdeniz üzerinden doğuya doğru gittikleri Kemer Nahiye Müdürlüğü tarafından Antalya Valiliği'ne bildirildi.⁸

2.3. Nazilli Hava Sahası İhlâli

Nazilli Kaymakamlığı'nın verdiği bilgilere göre 23 Ocak 1941 gecesi saat 01:05 civarında hangi devlete ait olduğu belirlenemeyen ve üzerinde mavi ve kırmızı ışıklar yanan bir uçağın ilçe üzerinden geçtiği tespit edildi.⁹

2.4. Burdur Hava Sahası İhlâli

Burdur Valiliği'nin Dahiliye Vekâleti'ne verdiği bilgilere göre 23 Ocak 1941 gecesi saat 5'te güneyden gelen ve hangi devlete ait olduğu belirlenemeyen iki uçağın Armutlu nahiyesi üzerinden kuzeye doğru gittikleri tespit edildi.¹⁰

2.5. Fethiye Hava Sahası İhlâli

25 Mayıs 1941 günü saat 14 civarında Alman hava kuvvetlerine ait bir deniz uçağının batı istikametinden gelerek Fethiye körfezi üzerinde tur atması üzerine Karagedik'te bulunan askeri birlikler tarafından ateş açıldı. Açılan ateşin ardından söz konusu uçak geldiği istikamete doğru uçarak bölgeyi terk etti.¹¹

2.6. Kaş Hava Sahası İhlâli

Kaş Liman Reisi Mustafa Münakalât Vekâleti'ne gönderdiği telgrafta 3 Haziran 1941 günü saat 13:10'da batı istikametinden gelen ve hangi devlete ait olduğu tespit edilemeyen bir uçağın Meis adası üzerinde üç tur attıktan sonra güneye doğru gittiğini belirtti.¹²

2.7. Demirköy'de Vurulan Alman Uçağı

25 Mart 1942 günü saat 17:30 civarında Bulgaristan tarafından gelen Alman hava kuvvetlerine ait bir uçak Kırklareli'nin Demirköy kazasında bulunan Ayastefanos Hudut Kulesi'ne yaklaşınca kuledeki askerler tarafından ateş açıldı. İsabet alan Alman uçağı Bulgaristan topraklarına zorunlu iniş yaptı.¹³

2.8. Türk-Sovyet Sınırında Uçan Alman Uçakları

1942 yılında Türkiye'nin SSCB sınırında Türk hava sahasını ihlâl eden yabancı uçaklar tespit edilmeye başlandı. Bu süreçte Kars'ta hangi devlete ait olduğu tespit edilemeyen bir planör de bulundu. Hariciye Vekili Şükrü Saracoğlu Almanya Büyükelçisi Franz von Papen ile yaptığı görüşmelerde bu duruma temas ederek büyükelçiyi uyardı. Bu gelişme üzerine Alman Hava Genelkurmayı ile iletişime geçen Von Papen aldığı bilgileri Hariciye Vekâleti'ne sundu. Söz konusu raporda Alman hava kuvvetlerinin Türk-Sovyet sınırına yakın Sovyet topraklarında henüz faaliyete geçmediğinden dolayı bahsi geçen yabancı uçakların ve Kars'ta bulunan planörün Almanya'ya ait olmasının mümkün olmadığı belirtiliyordu. Raporun devamında ise Alman hava kuvvetleri Türk hava sahasına giren yabancı uçaklarla ilgili dikkat çekici bir öngöründe bulunuyordu. SSCB'nin düşürdüğü Messerschmitt 109 ve 110 ile Junkers 87 tipi Alman uçaklarını tamir edip Alman arması altında kullandığı belirtilerek, Türk-Alman ilişkilerini sabote etmek amacıyla söz konusu uçakların Türk hava sahasına kasıtlı olarak girdiklerinin Alman Genelkurmayı tarafından düşünüldüğü vurgulanıyordu. Bununla birlikte Alman Genelkurmayı'nın tüm hava birliklerine Türk hava sahasına girilmemesi yönünde talimat verdiği de raporda yer alıyordu.¹⁴

⁷ T. C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), Fon Kodu 30.10 / Yer No 51.332.28

⁸ BCA, 30.10 / 51.332.28

⁹ BCA, 30.10 / 51.333.9

¹⁰ BCA, 30.10 / 51.333.9

¹¹ BCA, 30.10 / 51.333.19

¹² BCA, 30.10 / 51.333.22

¹³ BCA, 30.10 / 232.562.9

¹⁴ BCA, 30.10 / 232.562.11

2.9. Kars Kırsalına Düşen Rus Uçağı

24 Mart 1943 günü SSCB hava kuvvetlerine ait bir eğitim uçağı Kars'a bağılı Başgedikler nahiyesindeki Yılanlı köyü civarına düştü. Tamamen parçalanmış uçağta bulunan iki asker hayatını kaybetti.¹⁵

2.10. Bodrum Yakınlarında Denize Düşen İngiliz Uçağı

Muğla Valiliğı 27 Nisan 1943 tarihinde Milli Müdafaa Vekâleti'ne gönderdiği şifre telgrafta bir İngiliz uçağının Bodrum civarında denize düştüğünü bildirdi.¹⁶

2.11. Marmaris Hava Sahası İhlâli

Muğla Valisi İbrahim Ethem Akıncı'nın Dahiliye Vekâleti'ne verdiği bilgilere göre 11 Ocak 1944 günü saat 10'da Marmaris'in Bozburun nahiyesinin doğusunda Oğlan Boğuldu sahilinin kuzeyinden gelen Alman hava kuvvetlerine ait üç motorlu dört uçak deniz üzerinde herhangi bir araç bulunmadığı halde iki defa pike yaparak makineli tüfek ateşine başladı ve bomba attı. Vali Akıncı söz konusu saldırının olay yerinde bulunması muhtemel bir denizaltıya yapılmış olabileceğini öngörüyordu.¹⁷

2.12. Fethiye'ye Düşen ABD Uçağı

29 Aralık 1944 günü saat 8:30'da Meis adasından Fethiye istikametine seyreden ABD hava kuvvetlerine ait bir uçak havada tutuşarak Kestep nahiyesindeki Kumluova koyunun Özlen mıntıkasına düştü. Uçaktan paraşütle atlayarak Furnaz koyuna inen pilot yakalanarak Kalkan nahiye müdürlüğüne teslim edildi.¹⁸

2.13. İstanbul'a Düşen İngiliz Ağır Bombardıman Uçağı

10 Ağustos 1944 gecesi saat 02:15'te on adet düşman uçağının İstanbul'a doğru geldiğı Hava Müdafaa Bölge Komutanlığı tarafından emniyet müdürlüğü ve pasif korunma amirliğine bildirildi ve İstanbul'un tüm kazalarına hava savunma alarmı verildi.

Saat 2:25 civarında Anadolu Hisarı'nda teftişte olan Beykoz emniyet amiri Kanlıca'da yola indiğini gördüğü bir İngiliz paraşütçüsünü yakaladı. Kısa süre sonra paraşütçünün atlacağı çift motorlu ağır bombardıman uçağının yanarak Üsküdar'a bağılı Reşadiye köyü yakınlarına düştüğü tespit edilirken, kaza yerinde çıkan küçük çaplı yangını köylüler söndürdü. Bu süreçte Kâğıthane'de bulunan ve düşman uçaklarına atılan uçaksavar toplarından biri 2:40 sularında Şişli'deki mensucat fabrikası üzerine düştü. Olay yerinde bulunan ve ağır yaralanan üç kişi Beyoğlu hastanesine kaldırılırken, hafif yaralı dört kişinin tedavileri bölgeye gönderilen ekipler tarafından yapıldı.

Düşen uçakta bulunan beş kişilik mürettebat bir pilot teğmen ve dört üst çavuştan oluşuyordu. Tamamı yakalanan ve enterne edilen mürettebatın paraşütle Taşdelen Alemdar köyü civarına inen bir üst çavuş ayağından ağır yaralı halde idi.

Hava Müdafaa Bölge Komutanlığı olayların kontrol altına alınmasının ve mürettebatın yakalanmasının ardından saat 3:27'de alarm halini sona erdirdi.¹⁹

2.14. Enez'de Vurulan Alman Uçağı

19 Temmuz 1941 günü Edirne'ye bağılı Enez nahiyesi üzerinde uçarak Türk hava sahasını ihlâl eden bir uçak hudut birliğinin ateşi sonucunda Ege denizine düşürüldü. Olayın ardından Enez ile birlikte Yenice ve Sultan köylerinden tedarik edilen yirmi çift öküz ve iki çift manda ile birlikte düşürülen uçağı karaya çıkarma çalışmaları başlatıldı ve 28 Temmuz günü saat 14 civarında uçağın enkazı denizden çıkarıldı. Enkaz üzerinde yapılan incelemeler sonucunda uçağın Alman hava kuvvetlerine ait bir askeri keşif uçağı olduğu tespit edildi. Uçağın içinden eşkâli tespit edilemeyen bir ceset çıkarken uçak içinde yapılan incelemelerde mürettebatın iki ya da üç kişiden oluşuyor olabileceğı öngörüldü. Uçak içerisinde yapılan araştırmalarda ise iki ağır ve bir hafif makineli tüfek ile bir adet tenvir tabancası, dört sandık tenvir fişegi, iki adet sis bombası, üç adet film, bir çanta içinde bulunan çeşitli haritalar ile Gelibolu, Keşan, Enez ve İpsala havzasını içeren paftalar bulundu.²⁰

¹⁵ BCA, 30.10 / 59.402.3

¹⁶ BCA, 30.10 / 59.402.7

¹⁷ BCA, 30.10 / 232.563.13

¹⁸ BCA, 30.10 / 51.334.23

¹⁹ BCA, 30.10 / 51.334.17

²⁰ BCA, 30.10 / 51.333.33

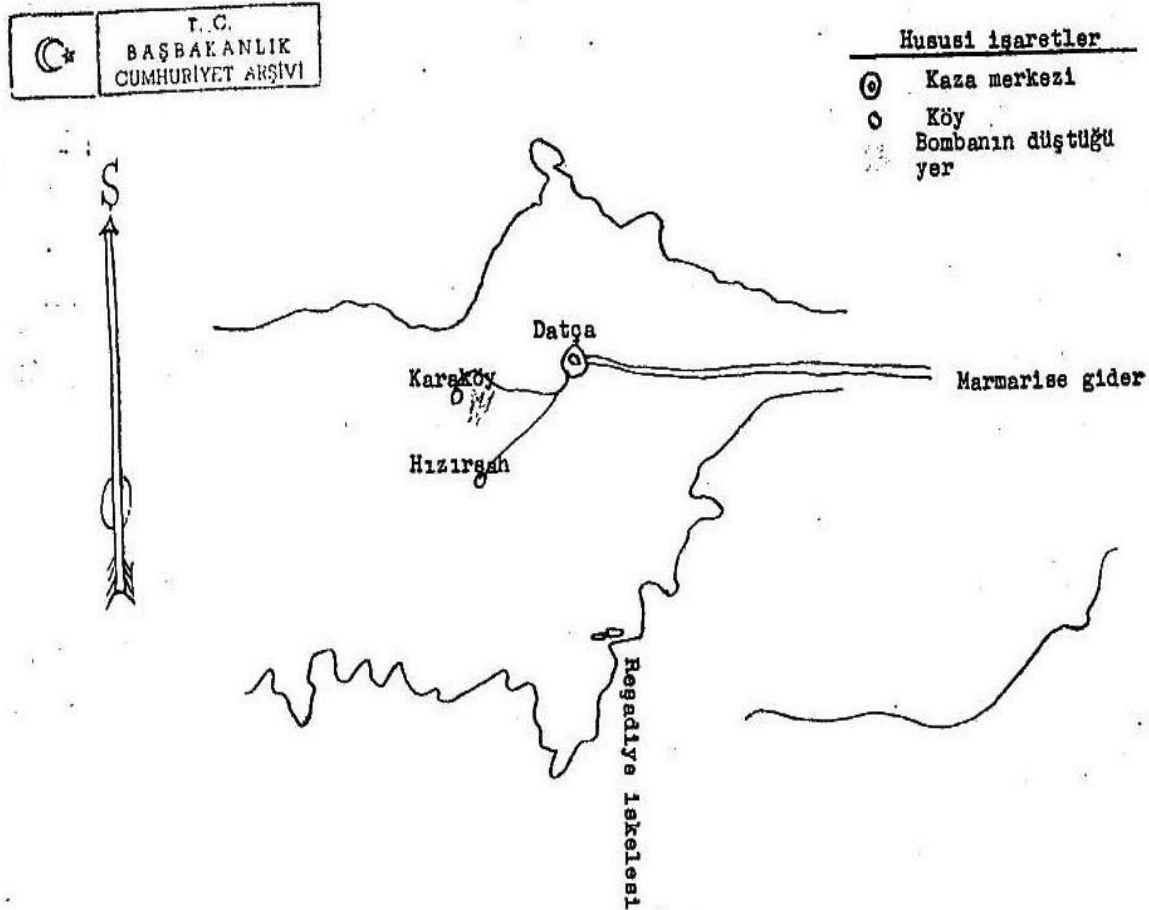
3. SAVAŞ UÇAKLARI TARAFINDAN TÜRK TOPRAKLARINA ATILAN BOMBALAR

3.1. İngiliz Uçakları Tarafından Milas'ın Bombalanması

14-15 Mart 1942 gecesi Milas kimliği belirlenemeyen uçaklar tarafından bombalandı. Bu olayın ardından İngiltere Büyükelçiliği Hariciye Vekâleti'ne Londra'dan aldığı bilgi ve talimata göre söz konusu bombardımanın karanlık ve kötü hava şartları nedeniyle İngiliz uçakları tarafından yanlışlıkla yapıldığını belirtirken, İngiliz hükümetinin bu hatadan dolayı üzüntü duyduğunu ve meydana gelen zararı telafi etmek istediğini belirtti. Büyükelçilik böyle bir hatanın tekrarlanmaması için gereken tüm önlemlerin alındığını da vurguluyordu. Bu durumu Başvekâlete bildiren Hariciye Vekili Şükrü Saracoğlu İngiltere'den istenecek tazminat miktarını belirlemek amacıyla bombanın yarattığı hasarın maliyetinin tespit edilerek bakanlığa bildirilmesine izin verilmesini talep etti.²¹

3.2. Kimliği Belirsiz Bir Uçak Tarafından Datça Kırsalının Bombalanması

İstanköy ve Rodos istikametinden gelen ve hangi devlete ait olduğu bilinmeyen bir uçak 12 Kasım 1943 Cuma gecesi saat 23:15'te Datça kazasına bağlı Karaköy civarını bombaladı. Karaköy-Körmen yolunun beş metre sağına düşen bomba iki buçuk metre derinliğinde ve dört metre genişliğinde bir çukur açtı. Parçaları iki yüz metrelik bir alana yayılan bombanın tesiri ile köye ait on bir ağaç tamamen tahrip olurken, on yedi ağaç zarar gördü. Bölgede yaşayan Hasan Yılmaz adlı vatandaşa ait evin duvarında bir buçuk metre uzunluğunda ince çatlaklar meydana geldi ve Yılmaz'ın bahçesinde bulunan iki ağaç tahrip olurken, iki ağaç da zarar gördü. Datça Kaymakamı Ertuğrul Süer başkanlığında oluşturulan hasar tespit komisyonunun incelemeleri sonucunda olay yerinde meydana gelen zararın maliyetinin 1.085 TL olduğu tespit edildi. Olay yerinde yapılan ilk incelemelerden sonra bombadan arta kalan parçalar toplanarak İzmir 19263 numaralı Askeri Posta Komutanlığı'na gönderildi.²²



Datça'ya bağlı Karaköy yakınlarına atılan bombanın düştüğü yeri gösteren kroki

²¹ BCA, 30.10 / 235.587.13

²² BCA, 30.10 / 101.652.30

3.3. Kimliği Belirsiz Bir Uçak Tarafından İstanbul'a Atılan Yangın Bombası

17 Nisan 1944 gecesi saat 23:05'te Rumeli kavağı üzerinden Anadolu kavağına uçan ve hangi devlete ait olduğu tespit edilemeyen bir uçak iki yüz metre irtifada seyrederek Sütlüce üzerinde bir daire çizdi ve kavak vapur iskelesi civarındaki istihkâm bölüğü ile Yuşa tepesi arasındaki sahilden yüz metre içeride bulunan tünel şeklinde inşa edilmiş cephanelik ve benzin deposunun arkasına yangın bombası bıraktı. Bombanın etkisiyle yüz elli metrelik bir alanda dört metre çapında sekiz çukur oluştu. Patlamanın ardından boğaz dışındaki fener yakınlarında bir denizaltı görülürken, aynı gün Karadeniz açıklarında avlanan Türk balıkçıların Alman hücumbotları tarafından kontrol edilmiş olması da saldırıyı yapan uçağın Alman hava kuvvetlerine ait olabileceğini akla getirdi. Keza patlamanın olduğu alanda yapılan incelemelerde ele geçirilen bomba tapaları üzerinde yapılan analizler söz konusu bombanın Alman üretimi olduğuna dair bulgular içeriyordu.²³

4.TÜRK KARASULARINDA HAVA SALDIRISINA UĞRAYAN GEMİLER

4.1. İstikbal Vapuru'nun Saldırıya Uğraması

1941 yılı Temmuz ayında İskenderun limanından Milli Müdafaa Vekâleti'ne ait yükü (şamandıra) ile İstanbul'a hareket eden Türk bandıralı İstikbal vapuru yolculuğu süresince birçok defa İngiliz hava kuvvetlerine ait uçaklar tarafından saldırıya uğradı ve taciz edildi. Gemi kaptanı Nezih Arda'nın İzmir Deniz Komutanlığı'na verdiği ifadeye göre ilk olarak 25 Temmuz sabahı saat 8:45'te Adrasan limanına on altı mil mesafede iken üç motorlu bir bombardıman uçağı gemiye hücum etti ve geminin iskele tarafının altı metre yakınına dört bomba attı. Söz konusu uçak yolculuk boyunca gemiyi defalarca makineli tüfek ateşine tutarak durdurmaya çalıştı ve başarılı olamayınca Kıbrıs istikametine döndü. Saat 09:45 civarında öncekine benzer iki bombardıman uçağı geminin üzerinden geçti ve biri geminin pupasından gelerek üç bomba bıraktı. Sancak tarafının yedi metre yakınına düşen bombalardan sonra aynı uçak geminin pruvasına geçerek makineli tüfek ateşine başladı. Kaptan bu esnada gemiyi korumak için manevralar yaptı. Gemi Adrasan limanına demirledikten sonra dahi aynı uçaklardan biri geminin üzerinde uçmaya devam etti ve bu esnada jandarmalar ve sahil güvenlik görevlileri uçağın İngiliz arması taşıdığını tespit etti. Uçakların Kıbrıs istikametinden gelip aynı tarafa gitmeleri de İngiltere'ye ait olduklarını gösteriyordu.

28 Temmuz günü saat 10:45'te Adrasan limanından ayrılan gemi Meis adası civarında kayalıklar arasından geçerken aynı uçakların makineli tüfek saldırısına uğradı. Meis adasından açılan kuvvetli ateş üzerine söz konusu uçaklar Kıbrıs istikametine yönelerek uzaklaştı. Bu saldırıyı gerçekleştiren uçağın üzerinde de İngiliz armasının bulunduğu net bir şekilde görülüyordu. Bu saldırıdan yarım saat sonra Kaş limanına demirledi ve olayı gören kaymakam ile liman reisine gerekli bilgiler verildi. Yolculuğun devamında Marmaris'ten ayrılıp Sonbeki adasına yaklaşırken iki hücumbot ve iki uçak refakatinde seyreden bir ticaret gemisi ile karşılaşıldı ve refakatçi uçaklardan biri İstikbal vapuru üzerine gelerek birkaç tur attıktan sonra refakat ettiği geminin üzerine doğru yönelirken, bu uçağın kuyruğunda mavi kros arması taşıdığı görüldü. Kaptan ifadesini yolculuk süresince İstanbul liman ve fen heyetinin harita üzerinde belirttiği Türk karasuları içinde ve sahile yakın bir şekilde seyrettiklerini vurgulayarak tamamladı.²⁴

4.2. Enterne Edilen Fransız Gemilerine Yönelik İtalyan Uçakların Tacizleri

1941 yılında Akdeniz'de Türk karasularını ihlâl ettiği için enterne edilen Fransız gemileri kafileler halinde Marmara'ya götürüldü. Bu kafilelerin seyri esnasında İtalyan hava kuvvetlerine ait uçaklar Türk hava sahasını ihlâl ederek söz konusu gemileri taciz ettiler. Öyle ki enterne Fransız gemilerinden oluşan ikinci kafilenin *Sus* adlı Türk gemisi refakatinde İskenderun'dan Marmara'ya seyrettiği sırada Fethiye civarında İtalyan uçakları tarafından kafile üzerinde yüz elli metreye kadar inilerek yapılan taciz uçuşları ile Türk karasularının ihlâl edilmesi Türkiye'nin İtalyan büyükelçiliğini uyarmasına neden oldu. Bu gelişme üzerine İtalya Dışişleri Bakanlığı bölgedeki İtalyan askeri makamlarının uyarıldığını ve benzer olayların tekrarlanmaması için gereken talimatların verildiğini Hariciye Vekâleti'ne bildirdi.²⁵

4.3. Tan Vapuru'nun Saldırıya Uğraması

İkinci Dünya Savaşı yıllarında Akdeniz hava sahası savaşan devletlerin uçaklarının yoğun olarak kullandığı ve Türk hava sahasını sıklıkla ihlâl ettikleri bir alan haline geldi. Söz konusu alanda seyreden Türk bandıralı gemiler savaş yıllarında birçok uçağın taciz ve saldırısına uğradılar. Bu tarz bir olay 1943 yılında

²³ BCA, 30.10 / 51.334.14

²⁴ BCA, 30.10 / 51.333.31

²⁵ BCA, 30.10 / 62.416.18

da yaşandı. Münakalât Vekili Ali Fuat Cebesoy'un Başvekâlete yazdığı bilgilendirmeye göre İstanbul'dan İskenderun'a gitmek üzere boş/yüksüz olarak seyreden 3800 ton kapasiteli Tan vapuru 11 Eylül 1943 günü Bodrum'dan ayrılarak Fethiye limanına hareket etti. Saat 16 civarında Marmaris burnu fenerinin doksan yedi derece yönündeki Kapanian burnunun iki buçuk mil açığında Türk karasularında seyreden gemi hangi devlete ait olduğu tespit edilemeyen bir bombardıman uçağının makineli tüfek atışına maruz kaldı. Mürettebattan biri ağır ikisi hafif üç kişi yaralanırken, geminin baca, kapı, pencere ve güvertesi zarar gördü. Saldırının ardından saat 19 civarında Marmaris limanına sığınan geminin yaralı mürettebatına ilk müdahale tabur komutanlığındaki revirde yapıldı.²⁶

4.4. Kırlangıç Motoru'nun Saldırıya Uğraması

İstanbul'dan aldığı sac ve kalay yükü ile İskenderun'a gitmekte olan Ahmet Aşure yönetimindeki Türk bandıralı Kırlangıç adlı motor 30 Ağustos 1943 sabahı Kaş açıklarında Türkiye karasularında seyretmekte idi. Saat 9:33 civarında batı Rodos istikametinden gelerek doğuya doğru uçan ve Meis adası üzerinde iken İtalyanlar tarafından top ateşine tutulduğu görülen İngiliz hava kuvvetlerine ait beş uçaktan biri Kırlangıç motoruna ağır ve hafif makineli tüfek ateşi açtı. Saldırı sonucunda motorun Antalyalı aşçısı Vehbi oğlu Suphi göğsüne ve kollarına isabet eden mermiler sonucunda hayatını kaybederken, motorun süvarisi Mustafa Kuvelet ve kaptan Ahmet Aşure hafif şekilde yaralandı. Motorun iskele tarafında saldırı sonucu delikler oluşurken, kapı ve camlar da hasar gördü. Saldırı üzerine Fakumka limanına sığınan motor daha sonra Kaş limanına getirildi.²⁷

5. TÜRKİYE'YE ZORUNLU İNİŞ YAPAN SAVAŞ UÇAKLARI

5.1. Fethiye'ye Zorunlu İniş Yapan İtalyan Uçakları

25 Mayıs 1941 günü saat 13:30'da Fethiye'nin Kestep mevkiine bağlı Özcan ovasına kimliği belirsiz iki uçağın iniş yapması üzerine Fethiye Tabur Komutanlığı'na bağlı birlikler olay yerine sevk edildi.²⁸ Yapılan incelemeler sonucunda uçakların İtalyan hava kuvvetlerine ait Savoia 84 tipi bombardıman uçakları olduğu tespit edildi. Hasarsız olan uçaklar Türk pilotlar tarafından uçurularak Kayseri Uçak Fabrikası'na götürüldü.²⁹

5.2. Arifiye ve Ankara'ya Zorunlu İniş Yapan ABD Uçakları

12 Haziran 1942 günü ABD hava kuvvetlerine ait B-24-C tipi ağır bombardıman uçağı saat 10:20'de Arifiye havaalanına zorunlu iniş yaptı. Dört motoru olan ve on sekiz saat havada kalabilme kapasitesi bulunan uçağın iki motorunun çalıştığı tespit edildi. İki yüzbaşı, bir teğmen, iki gedikli ve iki onbaşidan oluşan mürettebattan bir onbaşı, bir gedikli ve bir subay hafif yaralı idi. Mürettebatın yapılan sorgusunda 11 Haziran 1942 günü Süveyş üzerinden gelerek Anadolu'nun batı sahillerinden geçtikleri ve İstanbul'un 11000 metre üzerinden uçarak Romanya'nın Ploieşti şehrine ulaştıkları ve kenti fotoğraflayarak keşif yaptıkları öğrenildi. Romanya'yı bombaladıklarını ve düşman uçakları ile çatıştıklarını belirten mürettebat yakıtlarının bitmek üzere olması nedeniyle güneye doğru uçarak Türkiye'ye inmeye karar verdiklerini ifade ettiler.

Aynı gün Ankara'ya da üç ABD uçağı zorunlu iniş yaptı. Söz konusu gece Türk hava sahası üzerinde birçok ihlâl tespit edildi. Öyle ki Zonguldak Deniz Komutanlığı'nın verdiği bilgilere göre 8, 18 ve 20 saatleri arasında batıdan doğuya doğru bir Alman uçağının seyrettiği görüldü. Bu bilgileri Milli Müdafaa Vekâleti'ne bildiren raporda tüm gelişmeler göz önüne alınınca Türkiye'ye iniş yapan ABD uçaklarını takip eden Alman ve Romen hava kuvvetlerine ait uçakların Türk hava sahasına girdiklerinin ihtimal dahilinde olduğu ifade ediliyordu.³⁰

Arifiye'ye ek olarak Ankara'ya zorunlu iniş yapan Amerikan uçaklarının toplam yirmi sekiz askerden oluşan mürettebatları Ankara'da enterne edilecekti. Konu hakkında 13 Haziran 1942 tarihinde Başvekâlete bilgi veren Milli Müdafaa Vekili Ali Rıza Artunkal Ankara'da Garnizon komutanının Valilik ile iletişime geçerek iki gün içinde bu askerlerin enterne edileceği yeri ayarlayacağını, söz konusu yer ayarlanıncaya kadar ise yedek subay okulunda enterne edileceklerini ve iaşelerinin de levazımca masrafları karşılanmak üzere okul tarafından verileceğini bildiriyordu. ABD'li askerler ile hiç kimsenin temas kurmasına izin verilmeyeceğini belirten Artunkal iletişim için dil bilen bir subay ya da yedek öğrencinin

²⁶ BCA, 30.10 / 171.186.14

²⁷ BCA, 30.10 / 235.589.3; BCA, 30.10 / 235.589.5

²⁸ BCA, 30.10 / 51.333.19

²⁹ BCA, 30.10 / 59.402.30

³⁰ BCA, 30.10 / 61.410.9

görevlendirileceğini ve iki günden daha uzun bir süre bu enterne askerlerin yedek subay okulunda kalmalarının sakıncalı olduğunu vurgulayarak kendilerine acilen bir yer ayarlanması gerektiğini ifade ediyordu.³¹

İlerleyen süreçte enterne edilen ABD'li askerlerden bazıları dikkat çekici bir firara imza attılar. Söz konusu askerler Eskişehir'de bulunan Liberator tipi uçağı kaçırarak Türkiye'yi terk ettiler. Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın Başvekâlete verdiği bilgilere göre kaçırılan uçak 30 Mart 1943 günü altı Amerikan asker tarafından Eskişehir'e getirilerek hava tugayına teslim edildi.³²

5.3. Ümraniye'ye Zorunlu İniş Yapan Alman Avcı Uçağı

22 Ocak 1943 günü Alman hava kuvvetlerine ait yeşil renkli bir avcı uçağı saat 16:30'da Ümraniye'nin on km doğusunda bulunan Karaçayır ile Kemreli köyleri arasındaki sahaya zorunlu iniş yaptı. Hasarsız bir şekilde iniş yapan uçağın pilotu Yüzbaşı Ridrich Kase enterne edilerek 24 Ocak günü Zara'ya götürüldü. Uçakta dört makineli tüfek, bir tabanca, bir su matarası, bir harp paketi, bir portatif çadır ve içerisinde çeşitli evraklar bulunan meşin bir çanta bulundu.³³

5.4. Menemen'e Zorunlu İniş Yapan ABD Uçağı

16 Şubat 1943 günü ABD hava kuvvetlerine ait Liberator tipi uçak Menemen civarındaki Gediz köprüsü yakınlarına zorunlu iniş yaptı. ABD hükümeti hasar gören söz konusu uçağı Türkiye'ye hibe ettiğini Ankara'daki hava ataşesi aracılığıyla Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'a bildirdi. Çakmak hasarlı uçağın aksamının sökülerek Türk hava kuvvetlerinde bulunan aynı tip uçaklar için yedek parça olarak kullanılmasına karar verildiğini Başvekâlete bildirdi.³⁴

5.5. Çatalca'ya Zorunlu İniş Yapan Slovak Uçağı

18 Nisan 1943 günü Slovak hava kuvvetlerine ait bir uçak Çatalca hattına zorunlu iniş yaptı. Uçakta bulunan beş erbaş enterne edilerek ertesi gün Ankara Garnizon Komutanlığı'na gönderildiler.³⁵

5.6. Romanya Hava Muharebesi Dönüşü Türkiye'ye Zorunlu İniş Yapan ABD Bombardıman Uçakları

1 ve 2 Ağustos 1943 günlerinde Romanya'da yaptığı hava muharebesinden dönen sekiz ABD bombardıman uçağı Türkiye'nin çeşitli yerlerine zorunlu iniş yaptı. Uçaklardan dördü Çorlu'ya, biri Torbalı'ya, biri Gaziemir'e, biri Afyonkarahisar'a bağlı Çardak köyüne inerken, biri de Manavgat sahili açıklarında denize düştü. Torbalı, Gaziemir ve Çardak köyüne iniş yapan uçaklar dört motorlu Liberator tipi ağır bombardıman uçakları idi.

1 Ağustos'ta Çorlu havaalanına iniş yapan uçakların ikisi saat 17:20'de, biri 18:12'de zorunlu iniş yaparken diğer uçağın iniş saati tespit edilemedi.

1 Ağustos'ta Torbalı'ya bağlı Pancar köyünün üç km doğusundaki ovaya saat 21:15'te iniş yapan uçağın on kişiden oluşan mürettebatı içinde bir ölü (pilot) ve biri ağır olmak üzere üç yaralı olduğu tespit edildi. Kurtulan askerler Gaziemir'e getirildi.

1 Ağustos'ta Gaziemir havaalanına saat 18:30'da iniş yapan ABD uçağının da on kişilik mürettebata sahip olduğu ve uçağın hasarsız bir şekilde iniş yaptığı anlaşıldı ve mürettebat enterne edildi.

2 Ağustos günü saat 19 civarında Afyonkarahisar'ın Dinar kazasının Dazkırı nahiyesine bağlı Çardak köyü civarına zorunlu iniş yapan on iki ağır makineli tüfeğe sahip Liberator tipi ABD uçağının enterne edilen on kişilik mürettebatında en yüksek rütbelisi üsteğmen olmak üzere dört subay ve altı erbaş bulunuyordu. Mürettebat sorgusunda bir gün önce sabah saatlerinde dokuz uçaktan oluşan bir katile ile Kahire'den havalanarak Romanya'ya uçtuklarını, Romanya petrol havzalarını bombaladıkları sırada Alman uçakları ile çatışmaya girdiklerini belirtti. Çatışmada dört ABD uçağının Alman uçakları tarafından düşürüldüğünü, kalan beş ABD uçağının ise Kahire'ye dönüşe geçtiğini ifade eden ABD'li askerler diğer dört uçak Burdur istikametinden gelerek yoluna devam ederken kendi uçaklarının çatışmada aldıkları mermi isabetleri nedeniyle iki motorda arıza yaşadıklarını ve bu nedenle Afyonkarahisar üzerinde zorunlu inişe geçtiklerini söylediler.

³¹ BCA, 30.10 / 55.367.7

³² BCA, 30.10 / 55.367.20

³³ BCA, 30.10 / 59.402.1

³⁴ BCA, 30.10 / 59.402.4

³⁵ BCA, 30.10 / 59.402.5

1-2 Ağustos günü Türkiye'ye zorunlu iniş yapan ABD uçaklarında bulunan ölü ve yaralı askerlerin iniş sırasında değil Romanya üzerinde Almanlarla yaptıkları hava muharebesi esnasında yaşamlarını yitirdikleri ya da yaralandıkları anlaşıldı.³⁶

1 Ağustos günü Romanya dönüşü Buca üzerinden Alanya'ya doğru uçan bir ABD uçağı da saat 20 sıralarında Manavgat'ın yirmi km doğusunda bulunan Çengeldere köyünün güneyinde Karpuzağzı civarında denize düştü. Uçakta bulunan on kişiden yedisi karaya çıkarken, üçü boğuldu. Kurtulanların dördü ağır üçü hafif yaralı idi. Bu kazayı Kıbrıs'ta öğrenen Kızılhaç mensubu bir İngiliz bahriye yüzbaşı ile beraberindeki dört kişi ABD'li askerleri kurtarmak için deniz motoru ile kaza yerine gelerek sahile çıktılar. Bunun üzerine kazadan yaralı halde kurtulan yedi ABD askeri ile birlikte söz konusu beş İngiliz enterne edilerek önce Manavgat'a oradan da Antalya'ya sevk edildi. Yaşananları Dahiliye Vekili Hilmi Uran 3 Ağustos 1943 tarihinde Başvekâlete yaptığı bilgilendirmede aktarırken, iki gün içerisinde yaşanan bu gelişmeler sonucunda Türkiye'ye zorunlu iniş yapan sekiz ABD uçağında bulunan 86 mürettebatın bir ölü, dört ağır yaralı ve dokuz hafif yaralı verdiğini belirtiyordu.³⁷

5.7. İstanbul ve Trakya'ya Zorunlu İniş Yapan Amerikan ve İngiliz Uçakları

İkinci Dünya Savaşı'nın son yıllarına girilirken, müttefik devletler Almanya'nın Balkanlardaki egemenliğini sonlandırma çalışmalarını hızlandırdı. Bu süreçte Amerikan ve İngiliz hava kuvvetleri Türkiye'ye komşu topraklardaki Alman işgalinde bulunan bölgelere yoğun taarruzlar düzenlediler. 1944 yılının Nisan ayında Bulgaristan ve çevresini bombalayan müttefik devletler uçaklarından bazıları hava muharebesi sırasında aldıkları hasarlar nedeniyle Türkiye'ye zorunlu iniş yaptılar. Bu süreçte ABD hava kuvvetlerine ait Liberator tipi dört motorlu bir ağır bombardıman uçağı 15 Nisan 1944 Cumartesi günü Kartal civarındaki Sarıgazi uçak istasyonu yakınlarına zorunlu iniş yaparken, söz konusu uçakla birlikte iki subay ve altı er enterne edildi.

İngiliz hava kuvvetlerine ait iki motorlu bir bombardıman uçağı da makinelerinde yaşanan arıza nedeniyle 18 Nisan 1944 Salı günü Malkara'nın Haliç köyü yakınlarında düştü ve yandı. Uçakta bulunan ve paraşütle atlayan beş İngiliz askeri köylüler ve askerler tarafından Haliç ve Deveci köyleri civarında yakalanarak Keşan Tugay Komutanlığı'na götürüldü.³⁸

5.8. Harapçanakçı Köyü'ne Zorunlu İniş Yapan Slovak Uçağı ve Tazminat Sorunu

22 Nisan 1944 günü Slovak hava kuvvetlerine ait bir uçak Harapçanakçı köyü civarına zorunlu iniş yaptı. İniş sırasında uçağın neden olduğu hasarın karşılanması için tazminat talep etmek istendiyse de henüz Slovakya Türkiye tarafından resmen tanınmadığı için bu mümkün olmadı. Bunun üzerine maddi kayba uğrayan vatandaşların zararını Milli Müdafaa Vekâleti karşıladı.³⁹

5.9. İzmit Hava Meydanına Zorunlu İniş Yapan ABD Ağır Bombardıman Uçağı

İstanbul Valiliği 10 Ağustos 1944 günü saat 14:22'de hangi devlete ait olduğu tespit edilemeyen bir uçağın Kocaeli'ye doğru uçmakta olduğunu Kocaeli Valiliği'ne bildirdi. Bunun üzerine harekete geçen askeri birlikler gelen uçağı uçaksavar bataryaları ile ateş altına aldılar. Ancak kısa süre sonra söz konusu uçağın ABD hava kuvvetlerine ait Liberator tipi ağır bombardıman uçağı olduğu ve kendisine İzmit hava meydanına iniş izni verildiği öğrenilince ateş durduruldu.⁴⁰ Kocaeli Valisi Ziya Tekeli İzmit hava meydanına inen ABD uçağının Romanya'nın başkenti Bükreş'e yaptığı hava taarruzundan döndüğünü ve uçaktaki on kişilik mürettebatın durumunun iyi olduğunu Ankara'daki ilgili birimlere bildirdi.⁴¹

5.10. Antalya Hava Meydanına Zorunlu İniş Yapan İngiliz Ağır Bombardıman Uçağı

İki subay yönetiminde Kıbrıs'tan havalanan İngiliz hava kuvvetlerine ait 215 numaralı ağır bombardıman uçağı makinelerinde yaşanan arıza nedeniyle 16 Eylül 1944 günü saat 19:40'ta Antalya hava meydanına zorunlu iniş yaptı.⁴²

³⁶ BCA, 30.10 / 59.402.12; BCA, 30.10 / 59.402.13

³⁷ BCA, 30.10 / 59.402.12; BCA, 30.10 / 59.402.13; BCA, 30.10 / 59.402.14

³⁸ BCA, 30.10 / 51.334.14

³⁹ BCA, 30.10 / 248.679.4

⁴⁰ BCA, 30.10 / 51.334.18

⁴¹ BCA, 30.10 / 51.334.20

⁴² BCA, 30.10 / 59.402.25

5.11. Babaeski ve Saray Civarına Zorunlu İniş Yapan Rus Uçakları

24 Eylül 1944 günü Edirne ve Kırklareli’de Babaeski ve Saray yakınlarına zorunlu iniş yapan Rus hava kuvvetlerine ait bir eğitim uçağı ile bir keşif uçağı enterne edildi. Yarbay Kaşimiski, Binbaşı Toskay ve mühendis Binbaşı Uülkin’den oluşan mürettebat Ankara’ya sevk edilmek üzere birer Türk subay refakatinde İstanbul’daki SSCB konsoloslğuna teslim edildi. Ancak Rus askerler konsolosluktaki işlemlerinin ardından Ankara’ya değil Edirne’ye gönderildiler ve 29 Eylül günü Svilengrad’a giden trenle Türkiye’yi terk ettiler.⁴³ Bu gelişme ile ilgili Başvekâleti bilgilendiren Genelkurmay Başkanı Orgeneral Kâzım Orbay’ın Rus askerlerin *şifahi muvafakatleri üzerine* enterne işlemi yapıldığını bildirmesi dikkat çekmektedir. Keza Rus askerlerin devletlerinin konsoloslğuna teslim edilmesi ve kısa süre içinde Türkiye’den ayrılmaları da önceki enterne uygulamalarında görülmeyen bir davranıştır. Öyle ki bu durum savaşın son aylarına girilen söz konusu günlerde Türkiye’nin müttefik devletlere yönelik ılımlı yaklaşımının bir örneğı olarak değerlendirilebilir.

5.12. Keşan Civarına Zorunlu İniş Yapan Romen Eğitim Uçağı

Romanya’dan biri sivil biri asker iki pilot idaresinde havalanan Romen hava kuvvetlerine ait çift motorlu bir eğitim uçağı 1 Ekim 1944 günü saat 18’de yakıtının bitmesi nedeniyle Edirne’nin Keşan kazasına bağı Hasköy’de bulunan Galata köyü yakınlarına zorunlu iniş yaptı. Romen pilotlar tugay komutanlığında yapılan sorgularında Sovyet Rusya’nın ülkelerinde komünizm propagandası yaparak baskı kurduklarını ve bu nedenle İstanbul üzerinden Ankara’ya gitmek üzere ülkelerini terk ettiklerini belirttiler.⁴⁴

6. TÜRKİYE’YE İLTİCA EDEN ASKERLER

6.1. Türkiye’ye İltica Eden İngiliz Askerler

Mussolini’nin devrilmesinin ardından savaştan çekilen İtalya’ya ait On İki adalar Almanya’nın denetimine geçti ve bu süreçte söz konusu adalar üzerindeki İngiliz baskısı daha da arttı. 3 Şubat 1944 günü İstanköy’ü bombalayan İngiliz hava kuvvetlerine ait bir uçak adadan yapılan uçaksavar ateşi üzerine hasar alarak adaya zorunlu iniş yaptı. Bir yüzbaşı, bir üsteğmen, üç teğmen ve bir gedikliden oluşan mürettebat on gün boyunca adada gizlendikten sonra kauçuk bir sandal bularak kaçtı ve 13 Şubat günü Bodrum’un on beş km güneydoğusunda bulunan Kargıncık karakoluna sığındı.⁴⁵

6.2. Türkiye’ye İltica Eden Alman Askerler

Yunanistan’ın başkenti Atina’dan havalanan Alman hava kuvvetlerine ait üç motorlu bir deniz uçağı 7 Eylül 1944 günü saat 15:15’te İzmir limanına inerek Türkiye’ye iltica etti. Uçak mürettebatı kolorduya götürülürken, hasarsız bir şekilde iniş yapan uçak enterne edildi.⁴⁶

6.3. Türkiye’ye İltica Edecek Yabancı Uçaklar Hakkında Talimatname

1944 yılında Türkiye topraklarına inerek iltica talebinde bulunan yabancı uçak ve mürettebatlarının sayısında yaşanan artış sonucunda Genelkurmay Başkanlığı 12 Ağustos 1944 tarihli bir talimatname hazırlayarak bu gibi durumlarda yapılacak uygulamaları düzenledi. Hariciye Vekâleti’nin uluslararası hukuk açısından inceleyip onay verdiği söz konusu talimatnamenin bazı bölümleri tercüme edilerek Ankara’daki elçiliklere bildirildi.⁴⁷

7. ENTERNE PROSEDÜR VE UYGULAMALARI

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti İkinci Dünya Savaşı süresince ülkeye zorunlu iniş yapan savaş uçaklarına ve askeri personeline 1907 tarihli La Haye Sözleşmesi ilkelerine göre muamele etti. 18 Ekim 1907 tarihinde La Haye’de imzalanan *IV Sayılı Kara Harbinin Kanunları ve Adetleri Hakkında Sözleşme*’ye ek yönetmelik hükümlerine göre savaş esiri kabul edilen uçak ve askerler enterne edilebilirdi. Türk topraklarına iniş yapan uçak mürettebatı söz konusu yönetmeliğin “*Harp esirleri, tayin edilmiş bazı hudutlardan öteye uzaklaşmamak zorunluluğı altında, bir şehirde, kalede, kamp veya herhangi bir yerde gözaltına tabi tutulabilirler; fakat ancak kaçınılmaz emniyet tedbiri icabı ve sadece tedbiri gerektiren*

⁴³ BCA, 30.10 / 59.402.28; BCA, 30.10 / 243.645.12

⁴⁴ BCA, 30.10 / 59.402.29

⁴⁵ BCA, 30.10 / 55.368.5

⁴⁶ BCA, 30.10 / 55.368.20

⁴⁷ BCA, 30.10 / 59.402.24

şartların devamı müddetince kapatılabilirler” şeklindeki 5. maddesi gereğince⁴⁸ genellikle Ankara’ya götürülerek gözaltında tutuldu.

7.1. Enterne Edilen İtalyan Askerler Hakkında Başbakanlık Kararnamesi

1940 yılında Türkiye’ye zorunlu iniş yapan İtalyan hava kuvvetlerine ait üç uçağın mürettebatını oluşturan ve Konya’da tutulan askerler hakkında Cumhurbaşkanı İsmet İnönü başkanlığında toplanan Bakanlar Kurulu’nun almış olduğu kararda “*Topraklarımıza inen üç İtalyan tayyaresinin elyevm Konya’da enterne edilmiş bulunan mürettebatından ikisi subay olmak üzere yedi İtalyan tayyarecinin Ankara’ya nakilleri ile şehir dahilinde emniyet-i umumiyenin suhuletle murakabesi altında bulundurabileceği bir binada enterne edilmeleri ve bu tayyarecilerden iki zabitin devletlerin hukuk ve vecibelerine müteallik 1907 Lahey Beynelmül Mukavelesi’nde tespit edilen esasa tevfikan Ankara’yı terk etmeyeceklerine dair kendilerinden şeref-i askeri üzerine söz alınmak⁴⁹ ve İtalya Sefareti’nde ikamet etmemek ve bu sefaretle bir nisbet-i fiiliyeleri olmamak kayıtlarıyla serbest bırakılmaları; Genelkurmay Başkanlığı’nın muvafakatine atfen Hariciye Vekilliği’nin 12/10/1940 tarih ve 83298/544 sayılı teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyetince 27/10/1940 tarihinde kabul olunmuştur*” deniliyordu.⁵⁰

İtalyan hava kuvvetlerine ait başka bir bombardıman uçağı ise 13 Ocak 1941 günü Antalya’nın Kemer nahiyesi civarına iniş yaptı. Uçakta bulunan ikisi subay yedi kişilik mürettebat enterne edilerek Ankara’ya getirildi. Söz konusu askerlere de yukarıdaki kararname hükümleri uygulandı.⁵¹

7.2. Genelkurmay Başkanı’nın Enterne Uçaklar İle İlgili Raporu

Genelkurmay Başkanı Orgeneral Kâzım Orbay İkinci Dünya Savaşı’nın başından itibaren Türkiye’ye zorunlu iniş yapan ve enterne edilen yabancı uçakların mevcut durumları hakkında hazırladığı raporu 31 Ekim 1944 tarihinde Başvekâlete sundu. Orbay söz konusu uçakların birçoğunun mevcut durumları ve ulaşım yetersizliği nedeniyle nakledilemeyerek buldukları yerlerde muhafaza altına alındıklarını ancak hava koşulları nedeniyle kullanılmaz hale geldiklerini belirtiyordu. İniş sırasında parçalanan ve yanan uçakların enkazlarının buldukları yerde bırakıldığı ve yalnızca bazı parçalarının hammadde olarak kullanıldığı ifade ediyor ve her ne olursa olsun enterne altında buldukça söz konusu uçakların muhafazasının askeri birliklere ve ilgili diğer kurumlara ciddi bir yük ve masraf getirdiği vurgulanıyordu. Raporda enterne uçakların durumunu kesin bir şekilde açıklığa kavuşturmak adına Türk topraklarına zorunlu iniş yapan uçakların Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti’ne devredilmesi için Hariciye Vekâleti’nin gerekli işlemleri yapmasının talep edildiği belirtilirken, adı geçen bakanlığın 29 Haziran 1943 tarihine kadar Türkiye’ye zorunlu iniş yapan Alman ve İtalyan hava kuvvetlerine ait uçakların Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti’ne devredildiği bilgisini verdiği de ifade ediliyordu. Genelkurmay Başkanı ayrıca İngiltere Hava Ataşeliği’nden aldığı 28 Ağustos 1944 tarihli mektupta üç Spitfire ve bir Beaufighter tipi uçağın Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti’ne hediye edildiğinin bildirildiğini de ekliyordu.

Orgeneral Orbay son olarak ek listede sunduğu enterne uçakların⁵² geleceğinin kesin bir çözüme kavuşturulması için ilgili devletlerle kurulan temasların devam ettirilmesi ve sonucun bildirilmesi için gerekli talimatların verilmesini talep ederek raporunu tamamlıyordu.⁵³

8. SONUÇ

İkinci Dünya Savaşı’na katılmayan ve bu ağır savaşın etkilerinden uzak durmaya çalışan Türkiye savaş yılları boyunca sınırlarını korumak için yoğun bir çaba içerisine girdi. Yaklaşık bir buçuk milyon kişiyi silah altına alarak olası bir saldırıya karşı etkin bir savunma stratejisi geliştiren İnönü yönetimi Türkiye Cumhuriyeti’nin toprak bütünlüğünü ve bağımsızlığını korumak için tüm kaynakları bu alana yönlendirdi. Savaşın her iki tarafla -karşı tarafla imzalanan antlaşmayı ihlâl etmeyen- antlaşmalar imzalayan Türkiye kendisinin hiçbir şekilde içinde bulunmadığı nedenlerden dolayı başlayan bu kitlesel yıkımdan uzak durmak için her türlü kara ve hava savunma mekanizmalarını da harekete geçirdi.

⁴⁸ Atalay Kocatepe, *Silahlı Çatışma Hukuku Kapsamında Harp Esirleri ve Hukuki Statüleri*, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2011, s. 240.

⁴⁹ Bu uygulama ve detayları söz konusu La Haye Sözleşmesi’nin 10, 11 ve 12. maddelerinde düzenlenmiştir. Bkz. Kocatepe, *a.g.e.*, s. 241.

⁵⁰ *BCA*, 30.18.1.2 / 93.101.13

⁵¹ *BCA*, 30.18.1.2 / 93.130.2

⁵² Genelkurmay Başkanlığı’nın hazırladığı enterne uçak listesi için bkz. Tablo 1

⁵³ *BCA*, 30.10 / 59.402.30

İkinci Dünya Savaşı'nın kısa sürede Balkanlara yayılarak Doğu Trakya'ya dayanması ve Doğu Akdeniz'de savaşı her iki tarafa ait ve Türk topraklarının yakınlarında yer alan adaların bulunması Türkiye'nin kara ve deniz sınırlarının yanı başında yoğun bir çatışmanın yaşanmasını kaçınılmaz kıldı. İngiltere ve ABD ile Almanya ve İtalya'nın çatışma noktası haline gelen bu alan Türkiye'yi sadece kara sınırlarında değil hava sahasında ve karasularında da ciddi bir tehlike ile karşı karşıya bıraktı. Türkiye beş yıl devam eden bu süreçte hava sahasının bağımsızlığını her iki tarafın savaş uçaklarına karşı korumak için son derece hassas davrandı ve her türlü önlemi en kısa süre içerisinde aldı. Özellikle Batı Anadolu toprakları üzerinde gelişebilecek hava sahası ihlallerine karşı Edirne sınırından itibaren hava savunma kuleleri inşa edildi. Çeşitli bölgelere yerleştirilen uçaksavar topları ile hava savunma sistemi oluşturulurken, İstanbul'da cami minarelerine mitralyözler yerleştirildi.

İkinci Dünya Savaşı'nın ortalarından itibaren özellikle ABD hava gücünün de devreye girmesi ile birlikte Mısır/Kıbrıs-Türkiye/Ege adaları üzerinden Balkanlardaki Alman işgal bölgelerine geçerek hava saldırılarını arttıran Müttefik devletlerin uçakları sık sık Türk hava sahasını ihlâl etmeye başladı. Bu süreçte Balkanlarda girdiği hava muharebelerinden dönen İngiliz ve Amerikan uçaklarını takip eden Alman ve Romen savaş uçakları da Türk hava sahasına girdiler. Her iki tarafla da sınır güvenliğini sağlayan antlaşmalar yapmış olan Türkiye söz konusu ihlalleri protesto ederek antlaşmaların gereğinin yerine getirilmesini ilgili devletler nezdinde talep ederken, hava sahasının bağımsızlığını sağlamak için askeri tedbirlere başvurmaktan da çekinmedi. Zira savaş yıllarında Alman hava kuvvetlerine ait bir savaş uçağı Türk hava sahasına girmesi nedeniyle karadan açılan ateşle düşürülürken, bir diğeri yine karadan ateş altına alınarak sınır dışına iniş yapmaya mecbur edildi.

Türkiye'nin hava sahasına giren bazı savaş uçakları, İngiltere örneğinde olduğu gibi, yanlışlıkla Türk topraklarını bombalarken, İstanbul kimliği belirsiz bir uçağın saldırısına uğradı. Diğer yandan Türk karasularında seyreden Türk bandıralı gemiler de hava sahasını ihlâl eden yabancı uçakların taciz ve saldırılarına uğramaktan kurtulamadılar. Bu tür saldırılarda bir Türk vatandaşı hayatını kaybetti. Bu gibi durumlarda Türkiye ilgili devletlerin Ankara'daki elçiliklerini uyararak hava sahası ve karasuları ihlâline karşı uluslararası hukuktan doğan haklarını kullandı.

Savaş yılları süresince Türkiye topraklarına dokuz farklı devlete ait askeri uçak zorunlu iniş yaptı. Bu inişler hava muharebesinde alınan hasar nedeniyle olduğu kadar çeşitli arızalar nedeniyle de gerçekleşti. Keza savaşın sonlarına doğru Türkiye'ye iltica etmek amacıyla Türk topraklarına iniş yapan pilotlar da oldu. Diğer yandan Akdeniz'e ya da Ege'ye düşen uçaklarından sağ kurtulup Türkiye'ye sığınan askerler de oldu. Özellikle On İki adalara yaptıkları saldırıda Almanlar tarafından uçakları düşürülen İngiliz askerlerin Türkiye'ye sığınması bu noktada dikkat çekmektedir.

Türk hava sahası ihlalleri savaş sırasında çoğunlukla Batı Anadolu'da yaşanmış olmakla birlikte Türk-Rus sınırında yaşanan dikkat çekici ihlaller de oldu. Sovyetlerin düşürdükleri Alman uçaklarını onarıp Kars hava sahası üzerinde uçurarak Türk-Alman ilişkilerini bozma çabaları Alman Genelkurmayı'nın dikkatinden kaçmadı.

Türk topraklarına zorunlu iniş yapan uçakların mürettebatına hükümet 1907 La Haye Sözleşmesi hükümleri gereğince muamele etti. Enterne edilen askerler Ankara'ya götürülürken, uçaklar çoğunlukla ulaşım yetersizliğinden dolayı iniş yaptıkları yerde tutuldu ya da uçabilecek durumda ise Kayseri Uçak Fabrikası'na götürüldü. Düşerek kullanılamaz hale gelen savaş uçaklarının ise parçaları söküldü ve ham madde olarak kullanıldı.

Türkiye milyonlarca insanın yaşamına mal olan ve 1945 yılında sona eren İkinci Dünya Savaşı'nın yıkımından İnönü yönetiminin yerinde politikaları ile kurtulmayı başardı. Mareşal Fevzi Çakmak'ın başında bulunduğu Türk Silahlı Kuvvetleri ise Türkiye Cumhuriyeti'nin bağımsızlığını ve toprak bütünlüğünü bu zor yıllarda göklerde de sağlamak için mücadele etti. Diğer yandan bu tecrübe Türk hava kuvvetlerinin ve hava savunma sisteminin eksikliklerini ve geliştirilmesi gerekliliğini de net bir şekilde ortaya koydu.

KAYNAKÇA**Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi****Muamelat Genel Müdürlüğü Katalogu**

<i>Fon Kodu</i>	<i>Yer No</i>
30.10	51.332.28
30.10	51.333.9
30.10	51.333.19
30.10	51.333.22
30.10	232.562.9
30.10	232.562.11
30.10	59.402.3
30.10	59.402.7
30.10	232.563.13
30.10	51.334.23
30.10	51.334.17
30.10	51.333.33
30.10	235.587.13
30.10	101.652.30
30.10	51.334.14
30.10	51.333.31
30.10	62.416.18
30.10	171.186.14
30.10	235.589.3
30.10	235.589.5
30.10	59.402.30
30.10	61.410.9
30.10	55.367.7
30.10	55.367.20
30.10	59.402.1
30.10	59.402.4
30.10	59.402.5
30.10	59.402.12
30.10	59.402.13
30.10	59.402.14
30.10	51.334.18
30.10	51.334.20
30.10	59.402.25
30.10	59.402.28
30.10	243.645.12
30.10	59.402.29
30.10	55.368.5
30.10	55.368.20
30.10	59.402.24
30.10	248.679.4

Kararlar Daire Başkanlığı (1928-) Katalogu

<i>Fon Kodu</i>	<i>Yer No</i>
30.18.1.2	93.101.13
30.18.1.2	93.130.2

Kitap ve Makaleler

KOCATEPE, Atalay, **Silahlı Çatışma Hukuku Kapsamında Harp Esirleri ve Hukuki Statüleri**, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2011.

KURT, Deniz / Erdal Korkmaz, “Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askerî Havacılığının Doğuşu (1911-1912)”, **Savunma Bilimleri Dergisi**, c. 17, S. 2 (Kasım 2018), s. 207-251.

SAR, Cem / Seha L. Meray, “İzinsiz Giren Yabancı Uçakların Uluslararası Hukuk Açısından Yarattığı Sorunlar”, **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, c. 27, S. 3 (1972), s. 1-80.

SOYSAL, İsmail, **Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları**, c. I (1920-1945), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2000.

TEKELİ, İlhan / Selim İlkin, **Dış Siyaseti ve Askerî Stratejileriyle İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si**, c. 1, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013.

YALÇIN, Osman, **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2013.

YALÇIN, Osman, **Türk Hava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950)**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017.

YILDIRIM, Turan / Ömer Faruk Erol, “Yasal Düzenlemeler Işığında Hava Hukukunun Tarihsel Gelişimi ve İlk Türk Hava Hukuku Metni”, **İstanbul Medipol Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, c. 4, S. 7 (Bahar 2017), s. 5-16.

Tablo 1. 1941-1944 Yılları Arasında Türkiye'ye Zorunlu İniş Yapan ve Enterne Edilen Uçaklar

İniş Tarihi	Uçak Adedi	Milliyeti	Uçağın İndiği Yer	Uçağın Tipi ve Cinsi	Uçağın Durumu	Uçak Hakkında Yapılan İşlem
14 Şubat 1941	1	İngiltere	Köyceğiz civarı	Bombardıman	Yanmış	Kullanılabilir malzemesi alındıktan sonra yerinde terk edilmiştir
25 Mayıs 1941	1	İtalya	Fethiye Kestep Nahiyesi	Savoia 84 (Bombardıman)	Sağlam	Uçurularak Kayseri'ye nakledildi
15 Haziran 1941	1	Fransa	Fenike Torunlar civarı	Dewoitine 520 (Av)	Kırık	Kullanılabilir malzemesi alındıktan sonra yerinde terk edilmiştir
29 Haziran 1941	1	Fransa	Fethiye Kestep Nahiyesi Demirler köyü	Martin (Bombardıman)	Kırık	Kullanılabilir malzemesi alındıktan sonra yerinde terk edilmiştir
9 Temmuz 1941	1	Fransa	Antalya Meydanı	Loire (Bombardıman)	Yıpranmış motor arızalı	Kullanılabilir malzemesi alındıktan sonra yerinde terk edilmiştir
11 Temmuz 1941	1	Fransa	Antalya Manavgat civarı	Dewoitine 520 (Av)	Kırık	Kullanılabilir malzemesi alındıktan sonra yerinde terk edilmiştir
7 Ağustos 1941	1	SSCB	Çaycuma	İki motorlu bombardıman	Hasarlı	Kullanılabilir malzemesi alındıktan sonra yerinde terk edilmiştir
1 Haziran 1942	1	İngiltere	Tarsus Kulakköy civarı	Av	Yanmış	Kullanılabilir malzemesi alındıktan sonra yerinde terk edilmiştir
18 Haziran 1942	1	SSCB	Hasankale'nin güneyi	IL (Av)	Kırık	Kullanılabilir malzemesi alındıktan sonra yerinde terk edilmiştir
9 Temmuz 1942	1	Hırvatistan	Muğla Yatağan Nahiyesi	Bristol Blenheim	Hasarlı	Ambalaj halinde Kayseri fabrikasına nakledildi
2 Ekim 1942	1	Hırvatistan	Dinar Çardak köyü	Bristol Blenheim	Sağlam	İzmir'e nakledildi
15 Şubat 1943	1	ABD	Gaziemir Meydanı	Martin Marauder B-26	Sağlam	Yerinde muhafaza edilmektedir
24 Mart 1943	1	SSCB	Kars Yılanlı köyü civarı	Eğitim Uçağı	Düşme sonucu tamamen parçalanmış	Kullanılabilir malzemesi alındıktan sonra yerinde terk edilmiştir
18 Nisan 1943	1	Slovakya	Çatalca Çanakçı köyü	Eğitim Uçağı (B-71-19 And)	Kırık	Kullanılabilir malzemesi alındıktan sonra yerinde terk edilmiştir
Haziran 1943	4	ABD	Çorlu Meydanı	Liberator B-24	Sağlam	Yerinde muhafaza edilmektedir
Haziran 1943	1	ABD	Gaziemir Meydanı	Liberator B-24	Sağlam	Yerinde muhafaza edilmektedir
Haziran 1943	1	ABD	Torbalı	Liberator B-24	Sağlam	Yerinde muhafaza edilmektedir
Haziran 1943	1	ABD	Çardak	Liberator B-24	Sağlam	Yerinde muhafaza edilmektedir
20 Temmuz 1943	1	Almanya	Cide	Eğitim Uçağı	Sağlam	Uçurularak Kayseri'ye nakledildi
26 Temmuz 1943	1	Almanya	Erbaa	Bf-109 G4 (Av)	Kırık	Kullanılabilir malzemesi alındıktan sonra yerinde terk edilmiştir
24 Ekim 1943	1	İngiltere	Bodrum civarı	Av	Parçalanmış	Kullanılabilir malzemesi alındıktan sonra yerinde terk edilecektir
26 Ekim 1943	1	ABD	Ezine civarı	Mitchell	Kırık	Kullanılabilir malzemesi alındıktan sonra yerinde terk edilecektir

1 Kasım 1943	1	İngiltere	Konya Ermenek	Douglas DC-3 (Nakliye)	Parçalanmış	Kullanılabilir malzemesi alındıktan sonra yerinde terk edilecektir
17 Kasım 1943	1	Romanya	Yeşilköy Meydanı	Eğitim Uçağı (iki kişilik)	Sağlam	Uçurularak Kayseri'ye nakledildi
16 Ocak 1944	1	İngiltere	Saros körfezi kuzeyindeki Mecidiye nahiyesi	Wellington	Hasarlı	Kullanılabilir malzemesi alındıktan sonra yerinde terk edilecektir
19 Ocak 1944	1	Bulgaristan	Beykoz'da denize	Deniz Uçağı	Sağlam	Yerinde muhafaza edilmektedir
19 Ocak 1944	1	Almanya	Ayancık Keşköyü	Focke-Wulf 189	Hafif hasarlı	Yerinde muhafaza edilmektedir
3 Mart 1944	1	İngiltere	Bahçe kazası	Ventura	Yanmış	Kullanılabilir malzemesi alındıktan sonra yerinde terk edilecektir
15 Nisan 1944	1	ABD	Sarıgazi Meydanı	Liberator B-24	Hafif hasarlı	Yerinde muhafaza edilmektedir
5 Mayıs 1944	1	ABD	Yeşilköy Meydanı	Uçan kale	Hafif hasarlı	Yerinde muhafaza edilmektedir
19 Mayıs 1944	1	Almanya	Gaziemir Meydanı	Junkers 88	Sağlam	Yerinde muhafaza edilmektedir
8 Haziran 1944	1	ABD	Sarıgazi Meydanı	Liberator B-24	Hafif hasarlı	Yerinde muhafaza edilmektedir
11 Haziran 1944	1	ABD	Yeşilköy Meydanı	Liberator B-24	Sağlam	Yerinde muhafaza edilmektedir
10 Ağustos 1944	1	ABD	İzmit Köseköy Meydanı	Liberator B-24	Hafif hasarlı	Yerinde muhafaza edilmektedir
10 Ağustos 1944	1	İngiltere	Sarıgazi civarı	Wellington	Yanmış	Kullanılabilir malzemesi alındıktan sonra yerinde terk edilecektir
19 Ağustos 1944	1	ABD	Yeşilköy Meydanı	Uçan Kale	Sağlam	Yerinde muhafaza edilmektedir
2 Eylül 1944	1	Romanya	Çorlu Meydanı	Hurricane (Av)	Sağlam	Yerinde muhafaza edilmektedir
7 Eylül 1944	1	Almanya	İzmir Limanı	Do-24 (Deniz Sıhhiye)	Sağlam	Yerinde muhafaza edilmektedir
8 Eylül 1944	1	Romanya	Ankara Havaalanı	Savoia	Sağlam	Yerinde muhafaza edilmektedir
16 Eylül 1944	1	İngiltere	Antalya Meydanı	Martin Marauder	Hafif hasarlı	Yerinde muhafaza edilmektedir
24 Eylül 1944	1	SSCB	Babaeski civarı	Yak (iki kişilik av talim)	Sağlam	Yerinde muhafaza edilmektedir
24 Eylül 1944	1	SSCB	Saray civarı	Yak (tek kişilik av)	Sağlam	Yerinde muhafaza edilmektedir
1 Ekim 1944	1	Romanya	Enez Galataköy civarı	Eğitim Uçağı (iki kişilik)	Sağlam	Yerinde muhafaza edilmektedir
4 Ekim 1944	1	İngiltere	Gökova Meydanı	Hellcat JV-126	Hasarlı	Yerinde muhafaza edilmektedir

Kaynak: BCA, 30.10 / 59.402.30