

Kıbrıs Karasularında Batık Bir Uçak: Supermarine Sea Otter

A Sunken Aircraft in Cypriot Territorial Waters: The Supermarine Sea Otter

Erkan Özdemir

Yüksek Lisans, Lefke Avrupa Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Araştırma Enstitüsü,
İşletme Anabilim Dalı

Master's Degree, European University of Lefke, Institute of Graduate Studies and Research,
Department of Business Administration, Lefke, TRNC

adminerkan@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0000-9581-7600>

Makale Bilgisi / Article Information

Makale Türü / Article Types: Araştırma Makalesi / Research Article

Geliş Tarihi / Date Received: 05 Haziran / June 2025

Kabul Tarihi / Date Accepted: 30 Haziran / June 2025

Yayın Tarihi / Date Published: 30 Haziran / June 2025

Yayın Sezonu / Pub Date Season: Haziran / June

Atıf / Cite as: Özdemir, Erkan. "Kıbrıs Karasularında Batık Bir Uçak (Supermarine Sea Otter)." *Kıbrıs* 16 (Haziran 2025): 26–55. <https://doi.org/10.58607/cyprus.1714966>

İntihal / Plagiarism: Bu makale, intihal.net yazılımınca taranmıştır. İntihal tespit edilmemiştir/This article has been scanned by intihal.net. No plagiarism detected.

Etik Beyan/Ethical Statement: Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu ve yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan olunur/It is declared that scientific and ethical principles have been followed while carrying out and writing this study and that all the sources used have been properly cited (Erkan Özdemir).

Yayıncı / Published by: Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi / Social Sciences University of Ankara.

Bu makale Creative Commons Atıf-GayriTicari 4.0 Uluslararası Lisans (CC BY-NC) ile lisanslanmıştır. This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC).

Kıbrıs Karasularında Batık Bir Uçak: Supermarine Sea Otter Öz

Bu makalede, Kıbrıs'ın Girne açıklarında tespit edilen Supermarine Sea Otter marka askeri uçak ve bu uçağa bağlı olarak gelişen diğer kurtarma operasyonları ile birbirine bağlı olarak meydana gelen askeri kurtarma faaliyetleri değerlendirilecektir. 6 Şubat 1952'de ABD Donanması'na ait P4M-1Q Mercator uçağı, Karadeniz'de gerçekleştirdiği elektronik istihbarat (ELINT) görevi sonrası Kıbrıs'a dönüş yolunda motor arızası nedeniyle yakıtını tüketmiş ve gece saatlerinde Kıbrıs açıklarında denize zorunlu iniş yapmıştır. Yardımcı pilotu kurtardıktan sonra uçaktan ayrılan Uçak Komutanı Teğmen Robert Hager, cankurtaran bota ulaşamayarak hayatını kaybetmiştir. Geri kalan mürettebat, yaklaşık 6-7 saat sonra İngiliz Kraliyet Donanması'na ait HMS Chevron tarafından kurtarılmıştır. Kurtarma çalışmalarına katılan Supermarine Sea Otter tipi bir İngiliz kurtarma uçağı ise Girne açıklarında düşmüş, olayda bir RAF personeli yaşamını yitirmiştir. Bu olay, Soğuk Savaş döneminin riskli ve gizli istihbarat faaliyetlerine dair önemli bir örnek teşkil etmektedir. Denizaltında bulunan Sea Otter uçak enkazı ve bu enkaza bağlı hadiseler dönemin askeri operasyonlarının ve yaşanan kayıpların somut bir belgesi olarak değerlendirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Kıbrıs, Uçak, Sualtı, Supermarine Sea Otter, Batık.

A Sunken Aircraft in Cypriot Territorial Waters: The Supermarine Sea Otter

Abstract

This article examines the military rescue operations associated with the Supermarine Sea Otter aircraft discovered off the coast of Kyrenia, Cyprus, and the interconnected events that followed. On 6 February 1952, a U.S. Navy P4M-1Q Mercator aircraft conducting an electronic intelligence (ELINT) mission over the Black Sea was forced to make an emergency sea landing off the coast of Cyprus due to engine failure and fuel exhaustion. After rescuing the injured co-pilot, the aircraft commander, Lieutenant Robert Hager, was unable to reach a life raft and tragically perished. The remaining crew members were rescued approximately 6–7 hours later by the British Royal Navy destroyer HMS Chevron. During the subsequent rescue efforts, a British Supermarine Sea Otter amphibious aircraft crashed near Kyrenia, resulting in the death of a Royal Air Force crew member. This incident highlights the hazardous and covert nature of Cold War-era intelligence missions. The underwater discovery of the Sea Otter wreck provides tangible evidence of the risks and losses associated with these operations and contributes significantly to the historical understanding of post-WWII military activities.

Keywords: Cyprus, Aircraft, Underwater, Supermarine Sea Otter, Wreckage.

1. Giriş

1.1. Kıbrıs'ın Coğrafi Konumu ve Stratejik Önemi

Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının kesişim noktasına yakın stratejik konumu, Doğu Akdeniz'deki deniz ticaretinin merkezi oluşu, Süveyş Kanalı, Filistin ve Orta Doğu'daki petrol rezervlerine yakınlığıyla tarih boyunca ticaret yolları üzerinde önemli bir üs olarak birçok devletin ilgisini çeken ve bu nedenle Mısır, Hitit, Finike, Asur, Pers, Helen, Roma, Bizans, Venedik gibi pek çok medeniyetin hâkimiyeti altına giren Kıbrıs, 1571'de Osmanlı tarafından fethedildikten sonra Anadolu'dan demirci, marangoz, derici, terzi, kuyumcu, ayakkabıcı, dokumacı ve çiftçi gibi zanaatkârlardan oluşan yaklaşık 30.000 kişilik bir Türk nüfusun yerleştirilmesiyle hem mesleki

çeşitliliğe sahip kalıcı bir Türk topluluğuna hem de yerleşik Osmanlı düzenine kavuşmuş ve bu özellikleriyle geçmişten günümüze askerî, lojistik ve ticari açıdan önemini korumuştur.¹

“Adada yerleşim M.Ö. 1500’lü yıllarda başlamış ve adaya çeşitli devletler hâkim olmuştur. Osmanlıların adaya hâkim olmasıyla şehirler daha da gelişmiştir. 1571 yılında Venedikliler’den alınan ve 307 yıl Osmanlı hâkimiyeti altında kalan Kıbrıs’ın yönetimi 1878 yılında, hükümlerlik hakkı Osmanlı İmparatorluğu’nda kalmak kaydıyla, İngiltere’ye devredilmiştir. Birinci Dünya Savaşı yıllarında Osmanlı İmparatorluğu ile İngiltere’nin ayrı saflarda yer almasının da bir sonucu olarak, İngiltere 1914’te tek taraflı bir kararla adayı ilhak etmiştir.”²

“Böylece 1960 yılına kadar sürecek olan Kıbrıs’ta İngiltere hâkimiyeti başlamış oluyordu. Adanın İngiliz yönetimine girmesiyle İngiltere Hava Kuvvetleri’ne ait (RAF) çeşitli modellerde uçakların aktif olarak kullanıldığı bilinmektedir. Özellikle 1950’li yıllardan itibaren Kıbrıs, Sovyet coğrafyası ve Orta Doğu’ya ulaşım açısından RAF bombardıman uçaklarının yerleştirilebileceği stratejik bir konum olarak değerlendirilmiştir.”³

1.2. Kıbrıs'ın Ulaşım ve Havacılık Tarihindeki Yeri

“Kıbrıs Adası, Doğu Akdeniz’de dünya ulaşım ağının merkezinde yer alan, tarihi olduğu kadar günümüz koşullarında da bulunduğu konum itibarıyla geniş bir etkileşim alanı özelliği gösteren bir merkezdir. Osmanlı’dan İngiliz kontrolünün başladığı zamana kadar deniz yolu ulaşımında bir üs olurken, İngiliz döneminde de özellikle sanayi devrimi sonrası hammadde ihtiyaçlarının karşılandığı ve Süveyş Kanalı hattının kontrol edildiği bir üs görevi görmüştür. Hatta bu dönemde adaya demiryolu hattı da döşenmiştir. Havayolundaki gelişmelerin başladığı 20. yüzyılın başlarından itibaren deniz aşan uçakların faaliyete başlaması adanın jeopolitik önemini ve ulaşılabilirliğini etkilemiştir. Adada yapılan ilk havalimanı 1939 yılında inşa edilen Lefkoşa Havalimanı’dır. Burası uzun dönem Kraliyet Hava Kuvvetleri (RAF) tarafından kullanılmıştır. Havalimanı uzun bir dönem askeri amaçlarla kullanılmış, ardından 1968-1974 arası sivil uçuşlara açık hale getirilmiştir.”⁴

1.3. Kıbrıs'taki İlk Sivil Uçuşlar

“Ekim 1939’da ikinci Dünya Savaşı’nın başlamasından kısa bir süre sonra, üç 'her türlü hava koşuluna uygun pist' inşa edilmeye başlandı. Bu büyük proje Mayıs 1940’ta tamamlandı. Ancak, hala sınırlı olanaklar vardı ve konaklamanın çoğu çadırlardaydı. RAF personeli, amacı Lefkoşa’daki uçak hareketlerini bildirmekten başka, Mısır ve Filistin’deki İngiliz kuvvetlerini kendilerine doğru uçabilecek düşman uçakları konusunda uyarmak olan bir radyo birimiydi. Kıbrıs’a yapılan ilk baskın, 22 Eylül 1940’ta İtalyan uçaklarının kuzey kıyısındaki Xeros’taki maden tesislerine saldırmasıyla gerçekleşti. Kıbrıs’a yapılan ilk hava saldırısında yer alan Savoia-Marchetti SM-79’lar hiçbir hasar bildirilmedi. Ekim 1940’ta, bu tür saldırıları engellemek için tek bir Bristol Blenheim Lefkoşa’ya geldi ancak Hayfa’ya dönmeden önce sadece dört gün kaldı. Daha ciddi saldırılar Mayıs,

¹ Öztürk, Osman. *Stratejik Açından Doğu Akdeniz ve Kıbrıs*. Ankara: Altinküre Yayınları, 2003; Birsal, Hakan, ve Olcay Duman. “Kıbrıs ve Doğu Akdeniz Enerji Sorunsalı.” *Bildirilen Uluslararası Tarih Kongresi, Lefke Avrupa Üniversitesi, Lefke, Nisan 2015*, 542–564; Bozkurt, İsmail. “Kıbrıs’ın Tarihine Kısa Bir Bakış.” *İçinde Avrupa Birliği Kısacasında Kıbrıs Meselesi (Bugünü ve Yarını)*, 9–22. Ankara: HD Yayıncılık, 2001; Manisalı, Erol. *Dünden Bugüne Kıbrıs*. İstanbul: Gündoğan Yayınları, 2002.

² Ergenekon Savrun, “1571 Türk Yönetiminden, 1878–1925 İngiliz Taç Kolonisi’ne; Kıbrıs Üzerinde Enosis Faaliyetleri ve İngiliz Stratejisi,” *Uluslararası Beşeri Bilimler ve Eğitim Dergisi* 3, no. 1 (2017): 1–20.

³ Göktepe, Cihat, ve Tuba Ünlü Bilgiç. “Cyprus in the British Security and Foreign Policy (1945-1974).” *Bilgiç*, sy. 68 (Haziran 2014): 141-68.

⁴ Celal Şenol, "Tarihi, Coğrafi ve Jeopolitik Yönleriyle Kıbrıs Adası'nda Havayolu Ulaşımının Analizi," *Gelecek Vizyonlar Dergisi*, 2023, [https://www.futurevisionsjournal.com/makale_indir/3694].

Haziran ve Temmuz 1941'de, İtalyan Hava Kuvvetleri tarafından gerçekleştirilen bir dizi baskın Lefkoşa sakinlerini terörize ettiğinde ve havaalanında çok sayıda ölüme neden olduğunda gerçekleşti. Havaalanını hedef alan bombalardan biri askerlerin yemek yediği bir yemek çadırına isabet etti. Haziran 1941'de, Sherwood Foresters'ın savaş günlüğü, iki uçağın saldırısının beş bomba attığını, bunlardan birinin yedi askeri öldürdüğünü ve ikisini yaraladığını kaydeder. 7, 9 ve 10 Temmuz 1941'deki baskınlar iki Kraliyet Mühendisini öldürdü ve pistin kraterlerle dolu olmasına neden olarak büyük hasara yol açtı. Bu sıralarda, Suriye (Vichy Fransası tarafından işgal edildi) Filistin'den gelen İngiliz ve Avustralyalı birlikler tarafından işgal edildi ve denizden bir abluka ile desteklendi. Abluka, Kıbrıs'ta konuşlanmış altı Fairey Swordfish torpido bombardıman uçağı tarafından uygulandı. En önemli eylem, Suriye'yi savunan Vichy kuvvetleri için mühimmat taşıyan 'Le Chevalier Paul' destroyerinin batırılmasıydı. Bir Swordfish düşürüldü. Le Chevalier Paul ve düşen Swordfish bombardıman uçağının mürettebatı kurtarma gemilerinden birinde Kıbrıs'a yönelik avcı koruması başlangıçta Filistin'den gönderilen iki RAF Tomahawk avcı uçağı tarafından sağlandı. Birkaç gün sonra bu avcı uçakları altı Hawker Hurricane avcı uçağından oluşan bir kuvvetle değiştirildi. Girne sıradağlarına yakın uçan bir Hawker Hurricane Barbarossa Harekatı'nın (Almanya'nın Sovyetler Birliği'ni işgali) başlamasının ve Vichy Fransızlarının Suriye'de teslim olmasının (14 Temmuz 1941) ardından Lefkoşa hızla geri çekildi ve çoğu uçak geri çekildi. Ancak, Eylül 1941'de havaalanının savunmasını güçlendirmek için 'özel personel' kullanıldı. Bunlar pistlerin etrafına yerleştirilen mankenler şeklindeydi. Sahte sığınaklar ayrıca kum torbalarının üzerine dengelenmiş alçı kafalarla inşa edildi. Bu 'özel personel', dönüşümlü olarak farklı yerlere taşındı. Adanın başka yerlerinde, bir dizi sahte Hurricane ve Bofor uçaksavar silahıyla sahte havaalanları düzenlendi. Ne yazık ki, bu sahte savunmaların hiçbir görüntüsünün var olduğu bilinmemektedir. Bu tarihten itibaren, adanın her yerinde büyük havaalanı inşaat projeleri vardı. Sonraki iki yıl boyunca, yaklaşık 20.000 işçi gerçek havaalanları inşa etmek ve geliştirmekle meşguldü... adada bulunan her ağır tesis aracı kullanılıyordu. 1943'e gelindiğinde, Kıbrıs'ın bir hava üssü olarak kapasitesi büyük ölçüde artırıldı.”⁵

1.4. Kıbrıs Etrafında Batık Savaş Araç-Gereç Buluntuları

Kıbrıs Adası'nın güney – kuzey ve batı – doğu karasularında bilinen ve bilinmeyen birçok batık bulunmaktadır. Geçmişten günümüze bazıları keşfedilmiş bazıları ise halen daha bulunamamış olup bulunmayı beklemektedir. Bunların bir kısmı sivil bir kısmı ise askeri maksatla kullanılan araç-gereçlerdir. Bilinen en önemli batıklar arasında Kıbrıs'ın kuzey doğusunda bulunan Esentepe bölgesindeki uçak motorları, patlamamış bomba ve işaret tabancası yer almaktadır. “Kıbrıs Adası çevresinde bulunan batıklar, antik çağlardan günümüze kadar uzanan uzun ve zengin bir denizcilik tarihinin somut kanıtlarıdır. Antik dönemde, Kıbrıs, Doğu Akdeniz'de önemli bir ticaret merkezi olduğundan, özellikle Fenike, Roma ve Bizans gemilerinin batıkları keşfedilmiştir. Bu batıklar, antik deniz ticaretinin yapısını ve gemi inşaat tekniklerini anlamamızda büyük rol oynar. Orta Çağ ve Osmanlı döneminde ise, adanın stratejik konumu nedeniyle savaş gemileri ve ticaret gemileri sık çatışmalara sahne olmuş, bu da bölgedeki batık sayısını artırmıştır. Birinci Dünya Savaşı'nda, Kıbrıs yakınlarındaki deniz savaşları ve korsanlık faaliyetleri sonucu birçok savaş gemisi ve destek gemisi batmıştır. İkinci Dünya Savaşı'nda ise özellikle İngiliz Kraliyet Donanması'nın üs olarak kullandığı Kıbrıs çevresinde savaş gemileri, denizaltılar ve lojistik gemiler batmış; bunların arasında elektronik keşif uçaklarını taşıyan HMS Chevron gibi gemiler de yer almıştır. Günümüzde Kıbrıs civarındaki

⁵ Malcolm Brooke, "The History of Nicosia Airport," *Military Histories*, 2024, [https://www.militaryhistories.co.uk/unpa/ww2_1].

bu çeşitli dönemlere ait batıklar, hem arkeolojik olarak büyük önem taşımakta hem de dalış turizmi açısından cazibe merkezi olmaktadır. Bu batıklar, geçmişin denizcilik teknolojisini, askeri stratejilerini ve ticari ilişkilerini günümüze taşımaktadır.”⁶

Kanaatimizce birçok uçak ve gemi batıkları mevcuttur. Bu bağlamda, Ada'nın kuzey-doğu ve batı tarafındaki karasularında yaklaşık olarak on yedi yıldır su altı görüntüleme, fotoğraf ve keşif dalışlarımız devam etmektedir.

1.5. Supermarine Sea Otter ile İlgili İlk Alan Çalışması

23 Ekim 2021 Cumartesi günü, yaklaşık olarak saat 12:30 sularında, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti kıyılarında, Türk toplumu tarafından sıklıkla ziyaret edilen bir bölgede dalış faaliyetlerimizi yapmakta idik. Aylardır, adanın farklı noktalarında keşif dalışları yapıyor; deniz tabanındaki taramalarımızı kayıt altına alıyorduk. Bu süreçte, denizcilik faaliyetleri ile uğraşan yerel halkın bilgisine de başvuruyorduk. Ada balıkçıları, zıpkın avcıları ve tekneyle olta balıkçılığı yapan pek çok kişiyle derleme yaptık. "Kuzey Kıbrıs kıyılarındaki araştırmalarımız, yerel denizcilerin dikkatli gözlemleri ve ihbarlarıyla şekilleniyordu. Tekne balıkçılarının ağlarına takılan esrarengiz metal parçaları ya da balık sonar ekranlarında beliren sıra dışı cisimler, bizim için potansiyel bir bulgunun ilk işaretleri olmaktadır. Bu tür ihbarlar üzerine titizlikle planladığımız noktasal dalışlar gerçekleştiriyor, su altındaki her türlü veriyi video ile kayıt altına alıp fotoğraflıyorduk.

2.Yöntem

2.1. Ön Araştırma ve Dalış Gerekçesi

23 Ekim 2021 tarihinde gerçekleştirilen dalışın temel amacı, 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı esnasında Girne açıklarında, özellikle Yılan Adası çevresinde batırıldığı bildirilen iki adet torpido hücumbot enkazının yerini tespit etmektir. Bu operasyonel hedef doğrultusunda gerçekleştirilen literatür taraması ve arşiv incelemeleri neticesinde, söz konusu hücumbotların her ikisinin de Türkiye Cumhuriyeti Millî Savunma Bakanlığı'na bağlı Eskişehir'deki bir askerî müzede sergilendiği bilgisine ulaşılmıştır.”⁷ Bu bulgu, Yılan Adası çevresinde torpido hücumbotlarına ait bir batık bulunma olasılığını büyük ölçüde geçersiz kılmış ve bölgede sürdürülen dalış faaliyetlerinin yönlendirilmesinde kritik bir veri olarak değerlendirilmiştir. Dolayısıyla, yapılan bu tarihî doğrulama ve envanter incelemesi sonrasında, söz konusu bölgede torpido hücumbot enkazı arayışına yönelik dalış faaliyetleri planlı olarak sonlandırılmıştır. Bu durum, dalış araştırmalarında ön inceleme, kaynak taraması ve envanter uyumunun ne denli önemli olduğunu bir kez daha ortaya koymaktadır. Hedef odaklı su altı keşiflerinde, geçmişe dönük askerî envanterlerin ve müze kayıtlarının dikkate alınması, operasyonel kaynak israfının önüne geçmekte ve araştırma sürecine metodolojik bir doğruluk kazandırmaktadır.

⁶ Vangelis Kourtis, *Underwater Cultural Heritage in Cyprus*, 2018, 205-225.

⁷ Tahir Turan Eroğlu, "Kıbrıs Barış Harekâtı Mirası Savaş Araçları Kocaeli'de Sergileniyor," Anadolu Ajansı, 2024, [<https://www.aa.com.tr/tr/gundem/kibris-baris-harekati-mirasi-savas-araclari-kocaelide-sergileniyor/3282864>].

Fotoğraf – 1 : Kıbrıs Rum Muhafız Gücü'nden Ele Geçirilen İki Torpido Hücumbotu



Hücumbotlarla ilgili çalışmalarımızı sonlandırdığımız sırada KKTC’de İskele İlçesi’ne bağlı Yedikonuk’ta ikamet eden ve balıkçılık ile geçimini sağlayan; Üzeyir Sevindik tarafımıza “Yılan Adası bölgesinde herhangi bir batık olduğu bilgisi hiç sana geldi mi?” şeklinde bir soru yöneltmiştir. Bu bölgede bir batık olabileceğine dair duyularımız olduğu ancak yukarıda da belirttiğimiz üzere hücumbotların bulunarak Türkiye’ye sergilenmek üzere gönderildiği bilgisini aktardık. Üzeyir Sevindik “tekneyle seyir halinde iken sonarımda acayip dalgalanmalar gördüm ve durdum. Etrafında bir iki saat kadar turladım. Sonra hazırlık yapıp aynı noktaya daldığımda yukarı doğru çıkan borular gördüm. Bir gemi mendireğine benziyor ama ne olduğunu tam olarak anlayamadım” şeklindeki bilgilerini aktarmıştır.⁸ Yaklaşık bir hafta sonra 23 Ekim 2021 Cumartesi günü, Üzeyir Sevindik ile birlikte söz konusu buluntunun olduğu noktaya dalış gerçekleştirdik. Buluntuyla ilgili ilk görüntümüz fotoğraf-2’de yer almaktadır.

Fotoğraf -2 : Uçak ile Sualtıdaki İlk Karşılaşma (Erkan Özdemir Özel Arşivi)



⁸ Sevindik Üzeyir, Kişisel Görüşme, 23 Ekim 2021.

Derin dalış yaptığımızdan dolayı zamanımız çok kısıtlı olup suyun altında kalma süremiz yaklaşık olarak yedi dakika idi. Dalış yapacağımız derinlik yaklaşık olarak kırk iki ile elli metre arasında idi. Otuzuncu metrede ve ikinci dakikada buluntunun kuyruk kısmı olduğuna inandığımız kısma ulaştık. Daha fazla görüntü almak maksadı ile gövdesi olduğuna inandığımız kum dip yüzeyinden yaklaşık elli cm yukarıdan buluntunun etrafında 360 derecelik video kaydı yapmaya başladık. Bu esnada Üzeyir Sevindik, buluntuya yaklaşarak ayrıntılı gözlem yaptı. Buluntunun etrafında yer alan kum alanının üzerinde buluntuya ait olduğu düşünülen parçalara rastlanmıştır. 360 derece video çekimi yaparken buluntudan yaklaşık yirmi metre uzaklaşarak buluntunun sağına ve soluna doğru çıkıntı yapan parçaları da geniş çekim yaparak aynı görüntüye dahil ettik. Sağa ve sola doğru çıkıntı yapan parçaların üzerinde de ek bir parçanın çıkıntı şeklinde durduğunu, diğer parçada ise aynı çıkıntının kopmuş bir şekilde kum üzerinde olduğunu gözlemledik. Dalış bilgisayarını kontrol ettiğimizde dip süremizin dolmak üzere olduğunu çıkışa geçmemiz gerektiğini gördük. Acilen çıkış prosedürünü uygulamamız gerekmekte idi. Çıkış prosedürü sırasında dipten yukarıya doğru olan yaklaşık on metrelik dik çıkan yapıyı daha da yakın mesafeden çekimlerimize devam ettik. Dipten buluntunun bittiği uç noktasına kadar hem video hem de fotoğraflar çekilmiştir. Son beş metrede üç dakikalık emniyet beklememizi yapıp deniz yüzeyine çıktık. Buluntu ile ilgili ilk temasımız böylece sonlanmış oldu. Hava güneşli ve soğuk idi. Deniz ise durgun ve dalışa elverişli idi.

2.2. İlk Dalış Neticesinde Elde Edilen Verilerin Analizleri

Dalış sonlandıktan sonra elde edilen fotoğraf ve video kayıtları, kapsamlı ve günler süren bir analiz sürecinin ilk adımını oluşturmuştur. Her bir görsel dikkatle incelenmiş, çevrim içi kaynaklardan ulaşılan uçak ve gemi modelleriyle sistematik karşılaştırmalar yapılmıştır. Buluntunun görüntüsü (kuyruk yapısı, motor tasarımı, pervane biçimi, kanat modeli ve açıklığı ile boyutlarına ilişkin ayrıntılar) özenle değerlendirilmiştir. Elde edilen teknik veriler uçak olduğuna dair görüşümüzü güçlendirmiştir. İlgili döneme ait uçak modelleriyle karşılaştırılmak üzere çevrim içi arşiv platformları aracılığıyla analiz edilmiştir. Özellikle uçağın üretim dönemiyle ilgili ön tahminler doğrultusunda, söz konusu yıllarda öne çıkan modeller üzerinde detaylı bir literatür taraması gerçekleştirilmiştir. Web tabanlı veri kaynaklarında yer alan yüksek çözünürlüklü görseller, analiz sürecinin ilerletilmesine ve nesnel sonuçlara ulaşılmasına önemli katkı sağlamıştır.

Uçağın su altındaki konumunu ayrıntılı biçimde gözleme olanağı sınırlı olduğundan, dalış sırasında kaydedilen 360 derecelik video, tespit ve analiz süreci açısından kritik bir kaynak işlevi görmüştür. Video kayıtları defalarca incelenmiş ve elde edilen kareler sistematik şekilde sınıflandırılmıştır. Her bir görüntü, yapısal özelliklerine göre isimlendirilmiş; bu kategoriler arasında kuyruk bölgesi, motor bölgesi, kabin kısmı, iniş takımı, kanat yapısı ve kanat açıklığı gibi detaylar yer almıştır. Bu ön sınıflandırma süreci, sonraki analiz adımlarında yol gösterici olmuştur. Uçağın baş aşağı pozisyonda, kokpit kısmı kuma gömülmüş ve dikine batmış şekilde konumlandığı gözlemlenmiştir. Yapının çift kanatlı olduğu açıkça belirlenebilmiş; bununla birlikte motor sisteminin alışılmış tasarımlardan farklılık göstermesi dikkat çekmiş ve araştırmanın odak noktalarından biri haline gelmiştir. Bu bağlamda, kanat ve motor yapısı, tanımlama sürecinde temel belirleyici unsurlar olarak değerlendirilmiştir.

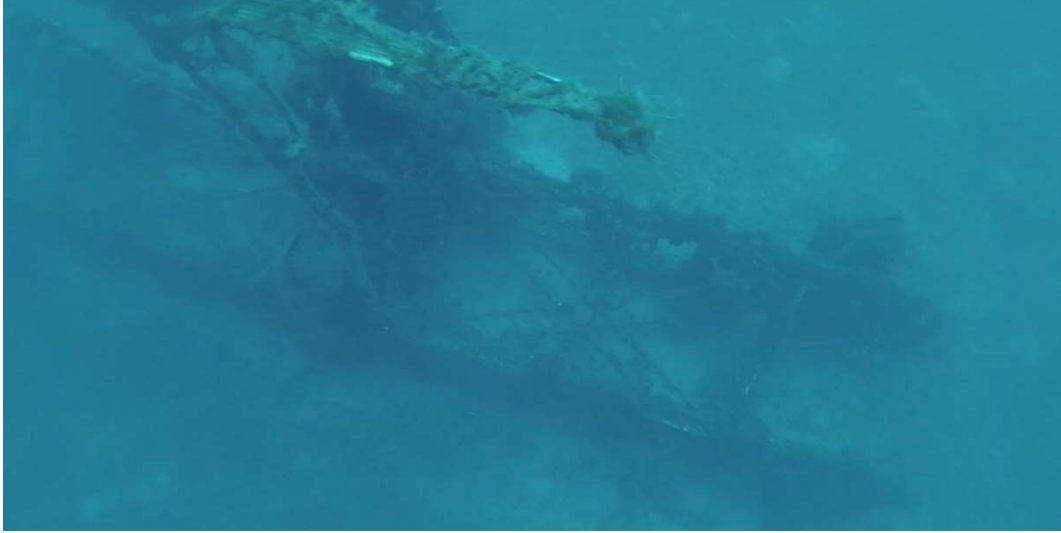
Uçağın kimliğini belirlemeye yönelik yürütülen araştırma sürecinde, ilk dalış sırasında kayıt altına alınan video, sınırlı gözlem koşullarına rağmen sürecin en önemli görsel verisi olarak öne çıkmıştır. Dalış derinliği ve sürenin kısıtlı oluşu, yerinde ayrıntılı bir incelemeyi olanaksız kılmış;

bu nedenle 360 derecelik kısa video kaydı, takip eden gün ve haftalarda gerçekleştirilen kapsamlı analiz çalışmalarının temelini oluşturmuştur.

Video kaydı defalarca izlenmiş ve her bir kare sistematik bir yaklaşımla sınıflandırılarak etiketlenmiştir. Bu etiketler arasında “kuyruk bölgesi”, “motor yapısı”, “kabin alanı”, “iniş takımı”, “kanat formu” ve “kanat açıklığı” gibi başlıklar yer almıştır. Söz konusu sınıflandırma, görsel materyalin analitik biçimde çözümlenmesine olanak sağlamış ve araştırma sürecine metodolojik bir zemin kazandırmıştır.

Uçağın baş aşağı konumlandığı, kokpit kısmının kuma gömülü olduğu ve yapının dikey pozisyonda battığı gözlemlenmiştir. İlk değerlendirmelere göre çift kanatlı bir model olduğu anlaşılmıştır. Bununla birlikte, motor sisteminin yapısal özellikleri alışılmamış tasarımlardan önemli ölçüde farklılık göstermekteydi. Bu yapısal farklılık, tanımlama sürecinde özellikle motor ve kanat bileşenleri üzerine yoğunlaşılmasını gerekli kılmıştır.

Fotoğraf -3 : Uçağın Yakından Görünüşü (Erkan Özdemir Özel Arşivi)



Araştırmanın bir sonraki aşamasında, 1974 yılı öncesinde Kıbrıs Adası’nda konuşlanmış veya düşmüş uçaklara yönelik çevrim içi veri taraması gerçekleştirilmiştir. Bu süreçte, farklı kaynaklardan elde edilen görseller karşılaştırılmış ve yapısal benzerlikler temelinde potansiyel eşleşmelerin yer aldığı bir uçak modeli listesi oluşturulmuş ancak elde edilen verilerle bulgular arasında motor yerleşimi bakımından belirgin bir tutarsızlık tespit edilmiştir.

Araştırma konusu olan uçağın motoru, kanatlar arasında konumlanmış durumdayken, literatürde ve çevrim içi kaynaklarda ulaşılan benzer modellerin motorları genellikle kanatların altında yer almakta ve pervaneler kanatların arka kısmına doğru yönelmiş biçimde tasarlanmıştır. Bu yapısal fark, tanımlama sürecine yeni bir boyut kazandırmış ve çalışmanın seyrini derinleştirmiştir.

Araştırmanın odak noktası, savaş dönemlerinde kullanılan uçak modelleri, Kıbrıs Adası’nda görev yapmış askeri hava araçları ve adanın keşfi amacıyla kullanılmış olabilecek özel yapılar üzerine yoğunlaştırılmıştır. Görsel materyaller ayrıntılı biçimde incelenmiş, uçağın her bir bölümü yapısal özellikleri açısından analiz edilmiştir. Elde edilen veriler, Üzeyir Sevindik ile

yapılan görüşmeler doğrultusunda karşılaştırılmış; onun teknik değerlendirmeleri de sistematik biçimde kayıt altına alınarak analiz sürecine entegre edilmiştir.

3.Bulgular

3.1. Buluntunun Supermarine Sea Otter Olduğuna Dair Tespitler

Araştırmanın ileri aşamalarında, çevrim içi kaynaklar taranırken rastlantısal biçimde ulaşılan tarihî bir günlük kaydı, su altında tespit edilen hava aracının kimliğine yönelik yürütülen analizlerde kritik bir dönüm noktası oluşturmuştur. Söz konusu kayıta tanımlanan uçak modeli, mevcut literatürde yaygın biçimde belgelenmemiş olmakla birlikte hem yapısal hem de teknik özellikleri açısından dikkat çekici düzeyde özgünlük göstermekteydi. Özellikle motor sisteminin kanatlar arasında konumlandırılmış olması ve çift kanatlı (biplan) tasarımı, dalış esnasında belgelenen hava aracının konfigürasyonu ile doğrudan örtüşmekteydi.

Bu eşleşme, daha önce tarafımızdan değerlendirmeye alınmamış uçak modellerine işaret etmesi bakımından önemlidir. Kıbrıs hava sahasında 1974 yılı öncesinde bu türde bir hava aracının varlığına ilişkin açık kaynaklarda yeterli belge bulunmamakla birlikte, bu tanım su altında bulunan platformun, konvansiyonel eğitim veya keşif görevlerinde kullanılmış daha az bilinen bir askerî model olabileceği ihtimalini gündeme getirmiştir.

Elde edilen bu tarihî kaynak, açık kaynak istihbaratı (OSINT) kapsamında yürütülen askerî havacılık araştırmalarında, ikincil belgelerin sistematik analizinin operasyonel geçmişe dair bilinmeyen verileri ortaya çıkarma potansiyelini göstermektedir. Uçağın motor ve kanat konfigürasyonlarına ilişkin ayırt edici detay, tespit sürecinde belirleyici rol oynamış ve sonraki teknik incelemelerin odak noktasını oluşturmuştur.

Fotoğraf-4: Uçak ile İlk Temas (Erkan Özdemir Özel Arşivi)



Tarihî günlük kaydında yer alan uçak tanımı, Birleşik Krallık merkezli tanınmış uçak üreticisi Supermarine tarafından geliştirilen bir modelle eşleşmekteydi: Supermarine Sea Otter. Özellikle II. Dünya Savaşı öncesi ve savaş döneminde şamandıralı uçak ve uçan tekne sınıfında önemli bir yere sahip olan Supermarine firması, en çok Spitfire modeliyle tanınmakla birlikte, Sea Otter gibi çok amaçlı ve daha az bilinen platformlarla da üretim yelpazesini genişletmiştir.

Sea Otter, çift kanatlı (biplane) konfigürasyona sahip, amfibik görev profiline uygun olarak tasarlanmış bir hava aracıdır. Bu özellikleri sayesinde hem karasal pistlere hem de su yüzeyine iniş-kalkış yapabilme kapasitesine sahiptir. İlk olarak “Sting Ray” adıyla geliştirilen prototip, daha sonra Supermarine Sea Otter adıyla üretime alınmış ve toplamda 292 adet üretilmiştir. Uçak, Amphibious Maritime Aircraft (Amfibi Deniz Hava Aracı) sınıfında yer almaktadır.

Teknik Özellikler:

- Uzunluk: 12.15 m
- Kanat açıklığı: 14.00 m
- Yükseklik: 4.60 m
- Motor: 1 × Bristol Mercury XXX, hava soğutmalı radial piston motor
- Motor gücü: 965 beygir gücü (horsepower)
- Pervane: Üç kanatlı pervane sistemi
- Maksimum hız: 265 km/s
- Menzil: Yaklaşık 1.110 km
- Servis tavanı (maksimum irtifa): 5.180 m

Varyantlar ve Görev Profilleri:

- Sea Otter (Base Model): Temel versiyon
- Sea Otter Mk.I: Keşif ve iletişim görevlerinde kullanılmıştır.
- Sea Otter Mk.II: Arama ve kurtarma (SAR) operasyonlarında görev almıştır.

Yukarıda belirtilen yapısal ve görevsel özellikler, su altında tespit edilen hava aracının konfigürasyonu ile büyük oranda örtüşmektedir. Özellikle motorun kanatlar arasında konumlanmış olması ve amfibik çift kanatlı tasarım, söz konusu uçağın Supermarine Sea Otter olabileceğine dair güçlü teknik kanıtlar sunmaktadır. Bu eşleşme, dönemin askeri hava platformlarının yerel operasyonel kullanımına dair yeni bir perspektif kazandırmakta ve Kıbrıs bölgesinde daha önce belgelenmemiş bir hava aracının varlığına işaret etmektedir.

Supermarine Sea Otter, 1935 yılında geliştirilen ve dönemin popüler amfibik deniz uçağı modellerinden biri olan Supermarine Walrus’un daha uzun menzilli bir deniz devriye varyantı olarak tasarlanmıştır. Her iki model de çift kanatlı (biplane) yapıdaydı ve amfibik özellik taşıyordu. Walrus, motorunu gövde üzerinde ve iki kanat düzlemi arasında konumlandırırken, Sea Otter’in motor yerleşimi daha farklı bir düzene sahipti. Sea Otter’da motor, üst kanat düzleminin ana eksenine üzerine yerleştirilmiş ve böylece uçak, Walrus’un aksine daha geleneksel bir ‘çekici’ (tractor) pervane konfigürasyonuna sahip olmuştur. Buna karşılık, Walrus modeli ‘itici’ (pusher) düzene tasarlanmıştı; yani pervane motorun arkasında yer almaktaydı.

Araştırma kapsamında su altında tespit edilen hava aracının çift kanatlı yapısı ve motorun iki kanat düzlemi arasında konumlanmış olması, ilk aşamada mevcut veri havuzundaki modellerle doğrudan eşleşmemiştir. Çünkü daha önce incelenen karşılaştırmalı örneklerin büyük çoğunluğunda motorlar kanatların altında yer almaktaydı. Ancak tarihî bir günlük kaydında detaylı biçimde tanımlanan Supermarine Sea Otter modeli ile yapılan eşleştirme, bu yapısal konfigürasyonun özgün ve nadir bir varyanta işaret ettiğini ortaya koymuştur.

Söz konusu eşleşme, Sea Otter modelinin ayırt edici teknik özellikleri ile (özellikle motor yerleşimi ve çift kanat dizaynı) su altında gözlemlenen uçak yapısının yüksek düzeyde benzerlik göstermesi nedeniyle, hava aracının tanımlanmasına dair belirleyici kanıt niteliği taşımaktadır. Bu sonuç, Supermarine Sea Otter'ın muhtemel operasyonel kullanım alanlarına ilişkin yeni hipotezlerin geliştirilmesine ve özellikle Kıbrıs bölgesindeki tarihî hava faaliyetlerinin daha ayrıntılı olarak incelenmesine zemin hazırlamaktadır.

İkinci Dünya Savaşı sırasında geliştirilen Supermarine Sea Otter tipi amfibi uçaklar, Britanya Kraliyet Donanması tarafından özellikle arama-kurtarma ve deniz devriyesi görevlerinde kullanılmıştır. Bu uçaklar, 1945-1946 yılları arasında 1702 Naval Air Squadron bünyesinde Kıbrıs dahil çeşitli bölgelerde aktif olarak görev yapmıştır. Sea Otter uçakları, Kıbrıs'taki Hal Far Hava Üssü (HMS Falcon) başta olmak üzere farklı üslerde konuşlandırılmıştır.⁹

Kıbrıs'taki görevleri, özellikle deniz havacılığı ve arama-kurtarma (ASR) faaliyetleri kapsamında gerçekleşmiştir. Bu operasyonlar, savaş sonrası İngiliz askeri varlığının Doğu Akdeniz'deki stratejik etkisinin bir parçası olarak değerlendirilebilir.

3.2. Supermarine Sea Otter'ın Teknik ve Operasyonel Özellikleri

Supermarine Sea Otter'ın en erken versiyonu, Bristol Perseus XI serisi hava soğutmalı radyal piston motor ile donatılmıştır. Ancak operasyonel süreçte karşılaşılan aşırı ısınma problemleri nedeniyle, motorlar daha dayanıklı ve performanslı olan Bristol Mercury XXX serisi motorlarla değiştirilmiştir. Uçak, yaklaşık dört kişilik mürettebat tarafından işletilmekte olup; teknik ölçümleri yaklaşık 11,9 metre uzunluk, 14 metre kanat açıklığı ve 4,5 metre yükseklik olarak kaydedilmiştir. Performans özellikleri arasında maksimum hızın saatte yaklaşık 265 kilometre olduğu ve menzilin yaklaşık 1.126 kilometreye ulaştığı belirtilmektedir.

Fotoğraf-5 : Supermarine Sea Otter Mk.I 18-5¹⁰



Sea Otter, İkinci Dünya Savaşı sırasında deniz devriye görevleri ile birlikte arama ve kurtarma (Search and Rescue, SAR) operasyonlarında kritik bir platform olarak hizmet vermiştir.

⁹ Royal Navy Research Archive. "A history of 1702 Naval Air Squadron." Güncelleme 23 Ekim 2022. *Royal Navy Research Archive*. Erişim tarihi 01 Haziran 2025.

¹⁰ "Supermarine Sea Otter Mk.I 18-5," *AirHistory.net*, fotoğraf: Alex van Noye, erişim 1 Haziran 2025, <https://www.airhistory.net/photo/140098/18-5>.

Hem Kraliyet Hava Kuvvetleri (Royal Air Force - RAF) hem de Kraliyet Donanması (Royal Navy - RN) tarafından aktif olarak kullanılmıştır. Özellikle Kraliyet Donanması, Sea Otter'ı yirmi bir filo ile en yoğun şekilde kullanan kullanıcı olmuştur.

Fotoğraf-6: Rick Willmore Tarafından Kıbrıs'ta Fotoğraflanan Sea Otter Uçağı¹⁰



Bu görev çeşitliliği ve kullanıcı profili, Sea Otter'ın çok yönlü amfibi hava aracı olarak savaş ortamındaki stratejik önemini göstermekte ve deniz temelli operasyonların etkinliği açısından önemli bir unsur olarak değerlendirilmektedir.

3.3. Martin P4M-1Q Uçağının Muhtemel Rotası ve Düşüş Nedenleri

Yürüttüğümüz araştırmalar ilerledikçe, tespit ettiğimiz Supermarine Sea Otter'ın muhtemel operasyon rotası ve Kıbrıs sularındaki trajik sonuna ilişkin önemli bilgilere ulaşılmıştır. Elde edilen arşiv ve açık kaynak verileri, söz konusu uçağın II. Dünya Savaşı döneminde Kıbrıs Lefkoşa Havaalanı'nda konuşlandırıldığını ortaya koymaktadır. Bu bulgu, uçağın Kıbrıs bölgesinde bulunmasının temel sebebine dair kritik bir ilk gösterge teşkil etmektedir.

Lefkoşa'daki varlığına ilişkin yapılan daha kapsamlı incelemeler, durumu açıklayan ve operasyonel bağlamı netleştiren ek veriler sağlamıştır. Söz konusu kaynaklar, keşif görevi için görevlendirilmiş farklı bir filo tarafından kullanılan büyük ölçekli bir keşif uçağının arıza nedeniyle görevini sürdüremediğini ve bu nedenle yardım çağrısında bulunduğunu belgelemektedir. Bu olay, Sea Otter'ın Kıbrıs bölgesindeki varlığının, arıza geçiren keşif uçağına destek sağlamak üzere görevlendirilmiş olabileceğine işaret etmektedir.

Yürütülen araştırmalar, Supermarine Sea Otter'ın Lefkoşa'dan kalkışına neden olan yardım çağrısının ardındaki operasyonel sebebi aydınlatmıştır. Ottensmeyer'in (1997) çalışmaları ışığında yapılan kaynak incelemeleri neticesinde, keşif görevi için havalanan ve arızalanan uçağın, Birleşik Devletler Donanması'na (US Navy) ait Martin P4M-1Q model keşif uçağı olduğu tespit edilmiştir. Bu ağır tonajlı platformlardan birinin sancak tarafında bulunan Wright R-4360 tipi motoru, beklenmedik bir şekilde yağ borusu zarar görmüştü. Mürettebat, motoru emniyete almak ve

¹¹ Rick Willmore, Supermarine Sea Otter Taxiing off Cyprus, fotoğraf, çekim tarihi 1948, erişim 2 Haziran 2025, https://i0.wp.com/www.destinationsjourney.com/wp-content/uploads/2023/06/3140303446_7416a6d049_o.jpg?ssl=1.

pervaneyi durdurmak suretiyle hızlı müdahalede bulunmasına rağmen, rutin keşif görevi ani ve kritik bir acil durum haline dönüşmüştür. Tam bu kritik anda, Lefkoşa'da konuşlandırılmış olan Supermarine Sea Otter görevlendirilmiş ve arızalanan Amerikan keşif uçağına destek sağlamak üzere havalandırılmıştır. Sea Otter'ın Lefkoşa'dan deniz üzerinden gerçekleştirdiği bu destek uçuşu, yardım amaçlı bir operasyon olarak planlanmıştır ancak elde edilen teknik ve tarihî veriler doğrultusunda, Sea Otter'ın kalkışından kısa süre sonra deniz üzerinde muhtemel bir mekanik arıza yaşadığı ve zorunlu iniş manevrası esnasında kabininden su almaya başladığı, ardından hızla batışa geçtiği ihtimali kuvvetle muhtemeldir. Bu durum, uçağın enkazının baş aşağı ve kokpit kısmı kuma gömülü şekilde bulunmasının da mantıklı bir açıklamasını sunmaktadır. Ani su dolumu, uçağın kontrolünün kaybedilmesine ve sonuç olarak bu pozisyonda deniz tabanına inmesine yol açmış olabilir.

Bu muhtemel rotasyon ve düşüş senaryosu, Supermarine Sea Otter'ın Kıbrıs sularında tesadüfen değil, II. Dünya Savaşı esnasında gerçekleşen ve yardım amaçlı düzenlenen operasyonların trajik bir sonucu olarak yer aldığını göstermektedir. Dolayısıyla, bu keşif yalnızca bir uçak enkazı olarak değil, aynı zamanda savaş dönemi deniz operasyonlarının ve insani müdahalelerin sessiz bir tanığı olarak önem arz etmektedir.¹²

Fotoğraf – 7: Supermarine Sea Otter'ın Girne Yılan Adası Açıklarındaki Koordinatları (Erkan Özdemir Özel Arşivi)



Fotoğraf 7'de görüleceği üzere dalış yaptığımız noktanın tam koordinatları kendi GPS cihazımızda kayıtlanmış olup Supermarine Sea Otter adlı kurtarma uçağı su üzerine çıkarılacağı günü beklemektedir.

¹² Robert C. M. Ottensmeyer, "A Sad Day in the Cold War," *Naval History* 11, no. 2 (Mart/Nisan 1997): 37–40, <https://www.usni.org/magazines/naval-history-magazine/1997/april/sad-day-cold-war>.

Fotoğraf -8: P4M-1Q Lefkoşa Havaalanında (JK Chilton)



3.4. Martin P4M-1Q Uçağının Görev Günlüğündeki Notlar (Ottensmeyer, R.C.M., 1997)

Robert C. M. Ottensmeyer'in 1997 tarihli makalesinde yer alan ve olaya doğrudan tanıklık eden bir mürettebat üyesinin anlatımına göre:

“Sinyal istihbaratı görevi için bazı Sovyet radarlarını titreştirmek üzere Kıbrıs'a gittiler; zorlu ama sıra dışı olmayan bir uçuş. Sonra denize düştüler ve HMS Chevron onları denizden çıkardı. İşler saat gibi ilerledi; ta ki bir motorumuzu kaybedene kadar. Soğuk Savaş'ta devam eden kedi-fare istihbarat oyununun bir parçası olarak başlayan şey, açık denize indiğimiz ve cesur bir deniz subayının öldüğü bir geceye dönüştü. 6 Şubat 1952'de yerel saatle 16:00 civarında, P4M-1Q Martin Mercator'umuzla Lefkoşa, Kıbrıs'taki Kraliyet Hava Kuvvetleri üssünden havalandık. Özel bir elektronik arama projesi görevinde, Fransa Fas'ında (şimdiki adıyla Kenitra) Port Lyautey'deki Donanma Deniz Hava Tesisi'nde özel bir elektronik arama projesi görevindeydik. Uçakda, her ikisi de Port Lyautey'de bulunan Devriye Birimi ve Deniz İletişim Birimi 32 George'dan (32G) (uçak mürettebatı ve istihbarat uzmanları) dahil 15 kişi vardı.

Kalkış ve tırmanış sorunsuz gerçekleşti. Planladığımız irtifada ve rotada, Türkiye'nin güney kıyılarını Adana yakınlarında geçtikten sonra, uçak komutanı Teğmen Bob Hager iki J-33 jet motorunu kapalı duruma getirdi ve arka uç (Mickey) mürettebatı ekipmanlarını kontrol etmeye başladı. Operatörlere genel görev hedefi, pistteki çeşitli konumlarda beklenen ortam ve gereksinimleri karşılamaya yönelik önemli bilgiler hakkında briefing verdim. Navigatöre yardımcı olmak amacıyla rotamızı tekrar kontrol etmek için bazı sinyaller kullanmayı planladık. Uçak mürettebatı, ön uç ve arka uç ekipler arasında düzgün çalıştığından emin olmak için dahili iletişim (interkom) sistemini kontrol etti ve biz de arka tarafta kendi özel sistemimizin çalışır durumda olup olmadığını kontrol ettik ve doğruladık. Uçak mürettebatı bizi rahatsız etmeden konuşabiliyordu ve biz de onları rahatsız etmeden gizli bilgileri tartışabiliyorduk. Teğmen Hager ve ben koordinasyon için gerektiği gibi birbirimizle konuşabiliyorduk. Daha sonra uçak ve mürettebat yerlerine yerleşti. Normal operasyonlar radyo ve radar sessizliği anlamına geliyordu; radar, eğer

kullanılıyorsa, sadece uçuş güvenliği ve navigasyon için belirli açılarda ve anten radyasyonu yönlerinde kısa taramalarla ayrı ayrı çalıştırılıyordu. Yolumuza devam ettik ve Türkiye ile Sovyetler Birliği arasındaki sınırdan birkaç mil uzakta, Trabzon ile Batum arasında Türkiye'nin kuzey kıyısını geçtik. Karadeniz üzerindeki varlığımıza karşı herhangi bir düşmanca tepkiye karşı herkes tetikteydi. Tırmandık ve sinyal aktivitesi arttı; Hager, istediğimiz bilgiye maksimum erişim sağlamak için irtifamızı, rotamızı ve hızımızı ayarladı. Rotamız Suchumi ve Simelz'i birleştiren hattın yaklaşık 20 ile 30 deniz mili güneyindeydi. Sevastopol'un güneydoğusunda, sinyal aktivitesini teşvik etmek için şehirden 15 ile 40 deniz mili uzakta bir yarış pisti düzeni kurduk - ki kesinlikle bunu yaptık! İkinci Dünya Savaşı sırasında Franklin D. Roosevelt, Winston Churchill ve Josef Stalin'in bulunduğu Sevastopol ve Yalta'nın üzerindeki aydınlık gökyüzünü görebiliyordum. Son gidiş etabından kısa bir süre sonra, şehrin yaklaşık 50 deniz mili güneydoğusunda, sancak tarafındaki R-4360 motorunda yağ borusu patladı; mürettebat pervaneyi düzeltti, motoru sabitledi ve rutin uçuşumuz daha da ilginçleşti. Hager ve ben durumumuzu değerlendirdik ve görevi iptal etmeye, J-33'leri ateşleyip eve doğru yola çıkmaya karar verdik. Sovyet radar sinyallerinin altına inmek için alçaldık ve yakıttan tasarruf etmek için 150 knot hıza ulaşıp Sinop yakınlarında Samsun'un kuzeybatısında Türkiye'ye geri döndük. 10.000 feet'te Kuzey Anadolu menziline geçtik. Ancak her iki jet motorunu da kullanarak çok fazla yakıt tüketiyorduk, bu yüzden Hager, J-33'lerin güvenliğini sağlamak ve mürettebata irtifayı korumak için uçağı hafifletmelerini emretti. Önümüzde hala dağlar vardı. Görevin niteliği Türkiye'ye inişe izin vermiyordu; Tek seçenek Lefkoşa'ydı ve paraşütle atlayaksak radyo vericisini kullanamazdık. Arka kapağı açtım ve gizli ekipmanı dışarı itmeden önce yangın baltaları ve çekiçler kullanarak mümkün olan her şeyi arka kapaktan dışarı atmaya hazırlandık. Açık kapaktan mümkün olan tüm ekipmanı dışarı ittim; her birini uçaktan uzak tutmak için güçlü bir şekilde ittim. Tüm süreç yaklaşık 30 dakika sürdü ve tüm kişisel bagajlarımızı içeriyordu. Daha sonra kurtarma istasyonlarına gittik. Hiçbirimiz engebeli, karlı dağların üzerinden atlama fikrinden hoşlanmadık. Zirvesi (10.672 feet) bizim irtifamızdan yüksek Hasan Dağı'nın yanından uçtuk. Diğer sıradağları ve Toros Dağlarını aşıp, özellikle de geriye baktığımızda her iki tarafta da fazla yer bırakmayan bir eyer sırtından uçtuğumuzu gördüğümüzde, herkes Akdeniz'e varmamız için dua ediyordu çünkü benzinimizin neredeyse bittiğini ve yakıtsız uçtuğumuzu düşünüyorduk. 7 Şubat günü saat 00:45 civarında, Taşucu'ndan dışarıya doğru Türkiye kıyılarını geçtik ve giderken paraşüt koşullarımızı atarak hemen iniş istasyonlarımıza gittik. Daha önce, göreve ilişkin tüm gizli materyalleri toplamış ve onu .38 kalibrelik revolver marka tabancamla birlikte çok sayıda deliği olan ağırlıklı bir fırlatma çantasına koymuştum. Kıyı şeridini geçtikten yaklaşık iki dakika sonra tüm motorlar durdu ve ortalık iyice sessizleşti. 7.500 feet yükseklikteydik. Görünürdeki tek ışık, uzaktaki bir şehrin üzerindeki parıltıydı. Hager, saat 01:00 civarında açık denize uçağın motorları susmuş bir şekilde iniş gerçekleştirdi. Büyük dalgalar vardı, ancak her şey göz önünde bulundurulduğunda, bu çok profesyonelce ve sorunsuz bir şekilde yapıldı. Görünüşe göre deniz durumu 4 ile 5'e indiğimiz anlaşılıyordu. Birkaç dakika sonra tüm ekipler dışarı çıkmaya başladı. Arkada bulanık hepimiz, kuyruk nişancısı ve kaptan yardımcısı, sancak tarafındaki ana kanat direk acil çıkışından çıktık. Uçak mürettebatının geri kalanı ön kaçış kapaklarından çıktı. Cankurtaran botlarını açtık ve içine bindik. Kaybolan herhangi birinin olup olmadığını tespit etmek için hemen botun içinde tüm mürettebat üyelerinin isimlerini söyledim. Hager dışında herkes cevap verdi. Teğmen John Wojnar ve ben Mae West'lerimizi şişirerek suya atlادık ve yaklaşık 30-45 saniye boyunca uçağın etrafını aradık, sonra uçak yüzeyin altına kaymaya başladı. Altına çekilmek istemediğimiz için kürek çekerek uzaklaştık. Uçak görüş alanımızdan kaybolduktan sonra Bob Hager'in adını haykırarak ve ıslık ve düdüklerimizi çalarak bölgede yüzdük. Bu, Teğmen (genç) Ralph Parsons'ın, Bob'un suya çarpma sonucu sırtını yaraladığı

için ona uçaktan çıkmasına yardım ettiğini haykırmasına neden oldu. Bob uçaktan çıkmıştı ancak görünüşe göre herkesin dışarı çıktığından emin olmak için uçağa tekrar girdi ve battığında sıkıştı. O, bu tür bir deniz subayydı. İki cankurtaran botumuzu birbirine bağlayıp mevcut durumu değerlendirdik. Parsons'ın sırtında kırık varmış gibi görünüyordu, Wojnar'ın kafasında kötü bir kesik vardı ve Teğmen Don Huddleston'da bazı morluklar ve ezikler vardı. Malta adasında, İngiliz irtibat subayımız, Kraliyet Hava Kuvvetleri'nden Grup Kaptanı Jimmy Morgan endişelenmeye başlamıştı çünkü geri döndüğümüze ve görevin tamamlandığına dair haber almamıştı. Morgan, ister Malta'da ister İngiltere'de olsun, İngiliz yardımına ihtiyaç duyan tüm arama gerekliliklerini koordine etti. Talimatı, uçağın herhangi bir görevden gecikmesinden iki buçuk saat sonra gizli görev zarfını açmaktı. Görevimiz hakkındaki tek bilgisi kalkış ve iniş yerlerimizdi. Eğer uluslararası bir uçuş planı sunsaydık veya dosyalasaydık gerçek bir işlem yapmış olmazdık. Çoğu zaman hiçbir uçuş planı dosyalanmıyordu. Denize doğru motorsuz ve arızalı iniş esnasında telsizimiz bir Mayday mesajı göndermişti ancak suya çarpmadan önce bunu kimsenin duyduğuna dair bir onay alamamıştık. Bot her bir dalganın ardından yükselirken ufukta Lefkoşa'nın ışıklı gökyüzünü görebiliyorduk. İşaret fişeklerimizi hazırladık, radar reflektörünü konumlandırdık, acil durum telsizini çalıştırdık ve el feneri pillerimizi muhafaza ettik. Geriye kalan tek şey bir sinyal iletmek, bir arada kalmak ve beklemektir. Botlara bindikten sonraki 30 dakika içinde, kutu düzeninde arama yapıyormuş gibi görünen en az iki uçağın sesini duyabiliyorduk. İşaret fişekleri ve el fenerleri kullandık, ancak dalgalar bizi aşağı yukarı sallanmamızın birkaç saniyesi dışında sakladı. Daha sonra bu uçakları kullanan havacıların yerel bir gece kulübü tarafından haber aldığı ve on dakika sonra havalandıklarını öğrendik. Saat 04.00 sıralarında ufukta ara sıra bir gemi belirliyordu. Arama yapanlara konumumuzu göstermesini umarak acil durum telsizini ve radar reflektörünü etkinleştirmeye devam ettik. Bir şeyler işe yaradı çünkü gemi sonunda bize doğru geliyordu. Güneş doğarken duman ve boya işaretleyicileri kullandık ve gemi gün doğumundan yaklaşık bir buçuk saat sonra bizi gördü. Saat 08:20'de F1MS Chevron yanımıza geldi, bizi gemiye aldı ve Queen'de bir şeyler içmek için koğuş odasına götürüldük. Gemi Mağusa'ya doğru yola çıktı.”¹³

Yukarıdaki seyir notlarında, ABD Donanması'na ait P4M-1Q Martin Mercator uçağının Karadeniz'de gerçekleştirdiği bir sinyal istihbaratı (SIGINT) görevinden dönüşünde yaşanan ciddi bir havacılık olayı anlatılmaktadır. Uçak, Sovyet radar sinyallerini tetiklemek amacıyla Kıbrıs açıklarında görev uçuşunu tamamladıktan sonra dönüş yolunda motor arızası yaşamış, yakıtı tükenince Kıbrıs açıklarında gece saatlerinde denize zorunlu iniş yapmıştır. Mürettebat, arızalı motor nedeniyle gereksiz ağırlıkları atıp, sınırlı yakıtla Toros Dağları'nı aşarak Akdeniz'e ulaşmaya çalışmıştır. Teğmen Robert Hager, yardımcı pilotu kurtardıktan sonra tekrar uçağa dönmüş, ancak batmakta olan uçakta kaybolmuş ve hayatını kaybetmiştir. Kalan mürettebat cankurtaran botlarıyla kurtulmuş, yaklaşık altı saat sonra İngiliz Kraliyet Donanması'na ait HMS Chevron tarafından kurtarılmıştır. Kurtarma sürecinde bir RAF uçağı olan Supermarine Sea Otter da kaza geçirmiştir. Bu notla birlikte tespit ettiğimiz Sea Otter uçağı enkazına ait toplanan olayların birbirleriyle bağlantıları da ortaya çıkmıştır.

¹³ Robert C. M. Ottensmeyer, "A Sad Day in the Cold War," *Naval History* 11, no. 2 (Mart/Nisan 1997): 37–40, <https://www.usni.org/magazines/naval-history-magazine/1997/april/sad-day-cold-war>.

Fotoğraf -9: P4M-1Q Uçuş Rotası¹⁴



Fotoğraf -10: HMS CHEVRON P4M-Q1 Mürettebatını Kurtaran Gemi¹⁶



¹⁴ History of VQ-2 (Part 1 of 5)," Station Hypo, erişim 21 Eylül 2023, <https://stationhypo.com/2018/09/03/history-of-vq-2-part-1-of-5/>.

¹⁵ History of VQ-2 (Part 1 of 5). <https://stationhypo.com/2018/09/03/history-of-vq-2-part-1-of-5/> adresinden 21 Eylül 2023 tarihinde arşivlendi.

¹⁶ Ray Holden, "U.S Navy Patrol Squadrons," VP Navy, erişim 2 Haziran 2025, https://www.vpnavy.org/nasport_mishap.html.

3.5. HMS Chevron Kurtarma Faaliyeti

Ray Holden'ın ifadesine göre, 1952'de HMS Chevron'da görev yaparken düşen bir uçakta bulunan ABD Hava Mürettebatını kurtarmak için rota değiştirmişlerdi:¹⁷

“Olayla ilgili hatırladığım kadarıyla denizdeydik. Nedenini hatırlamıyorum sadece o günlerde düzenli olarak yelken açıyorduk. Gemiler en üst düzeyde harekete hazır tutuluyordu çünkü o zamanlar her yerde sorun mevcuttu. Mısır da bize çok yakın bir yerdeydi. Düzenli olarak karadaki askerlerimizi desteklemek için oraya gidiyorduk. Geceydi ve çok karanlıktı, hatırladığım kadarıyla deniz çok dalgalıydı. C in C Malta'dan, bir ABD Donanması uçağının denize düştüğü ve muhtemelen bölgemizde olabileceği söylenen bir sinyal alındı. Radarımızı ve projektörlerimizi kullanarak birkaç saat boyunca çok geniş bir arama yürüttük. Bu amaçla ek gözetleme noktaları kapatıldı. Denizin yoğun dalgalı, havanın karanlık olması arama çalışmalarını zorlaştırarak hedefin bulunması konusunda kendimizi şanssız hissettirip bizi umutsuzluğa sürükledi. Dalgaların arasında ulaşamadığımız noktaların birinde küçük bir şey yatıyor olabilirdi. Birden şans eseri zayıf bir sinyal yakaladık ve aniden onu kaybettik. Sinyalin alındığı ve kaydedildiği pozisyona geri döndük. Sinyali yeniden çok zayıf bir şekilde yakaladık. Bu Amerikalı dostlarımızdan gelen sinyal olabilirdi. O adamların bir numaralı subayımıza çok şey borçlu oldukları bir gerçek. Kendisi gerçek bir beyefendi ve çok kararlı bir subaydı. Radarımızın gerçek bir yön bulması saatler sürdü ama dalgaların arasında saklı olan her neyse onu hala bulamadık. Sonra projektördeki çocuklardan biri lastik bir cankurtaran botu aldı ve suya indirildi, mürettebatından biri olmadığı için ne kadar da mutluydum çünkü cankurtaran botu bazen dik duruyormuş gibi görünüyordu. Cankurtaran botunda çok sayıda kurtulan vardı, tırmanma ağıları kurduk ve adamlarımızdan bazıları aşağı inip ağılara tırmanmalarına yardım ettiler. Küçük bir radar seti uzatıldı ve güverteye korkuluklara yaslanan bu küçük set mürettebatın hayatını kurtarmıştı. Uçağın mürettebatının kıdemli bir üyesi yürüdü ve onu denize attı, belli ki bunu bilmemiz istenmiyordu. Pilot kayıptı, bu yüzden bir süre aramaya devam ettik ama sonra aramayı sonlandırdık çünkü pilotun can kurtarma ekipmanı olmadığı açıktı, birinin orada tek başına olduğunu bilmek çok üzücü. HMS Chevron'da önde gelen bir revir görevlisi vardı, sağlık görevlisi yoktu. Uçağın mürettebatından biri, sanırım navigatördü, uçak düştüğünde kafasını çarpmıştı ve tamamen derisi yüzülmüş, kafa derisi başının arkasından aşağı doğru sarkıyordu. Revir görevlimiz yaraya bulaşmış olan uçak yakıtını temizlemek için tırnak fırçası ve sabunla kafa derisini ovaladı ve sonra kafa derisini tekrar dikti. Malta'ya geri döndüğümüzde revir görevlisi, karadaki cerrah Komutan'dan övgü dolu bir rapor aldı ve hemen P/O'ya terfi etti. Bundan sonra gemiden ayrılıp başka bir yerde yeni rütbesini aldı. Bir süre sonra Chevron'un Kaptanı, kurtarılan uçak mürettebatından bir teşekkür mektubu ve kurtarılan tüm mürettebatın imzaladığı bir fotoğraf aldı. O eski, yırtık fotoğrafın nereden geldiğini biliyorsunuz.

¹⁷ Ray Holden, U.S Navy Patrol Squadrons. Erişim Adresi : https://www.vpnavy.org/nasport_mishap.html

Fotoğraf-11: HMS Chevron Komutanına Gönderilen İmzalı Fotoğraf



Her zaman değerli olacak P4M-1Q'nun mürettebat üyeleri şunlardı:

- Uçak Komutanı/Pilot Teğmen Bob Hager, USN (Hayatını kaybetti)
- Yardımcı Pilot Teğmen (jg) Ralph Parsons, USN
- Navigatör Ens. John Wojnar, USNR Pilotu
- Rota Ailesi. Teğmen Don Huddleston, USN
- Sinyal Değerlendirici Ens. Bob Ottensmeyer, USN
- Uçak Kaptanı EJ Blair, ADC, USN
- Kıdemli Sinyaller Op. W. Flanagan, ATC, USN
- Uçak Kaptan Yardımcısı W. Gregg, ADC, USN
- Radar Operatörü H. Shaw, AT1, USN
- Telsiz Operatörü D. Johnson, AL1, USN
- Radyo Yardımcısı Op. A. Bostick, AL3, USN
- Taret Nişancısı K. Woll, A02, USN
- Sinyal Operatörü G. Bundy, AL1, USN
- Sinyal Operatörü E. Connelly, AT3, USN
- Sinyal Operatörü J. Melo, AT3, USN

(Not: Desteğin çok az olduğu veya hiç olmadığı üslerde 7 ila 10 günlük görevlendirmeler sırasında motor değişiklikleri de dahil olmak üzere operasyon ve bakım yapmak zorunda oldukları için mürettebat üyelerinin sayısı nispeten fazlaydı.)

Port Lyautey'de 32G'den sorumlu subay yardımcısı Teğmen Dominic Deremegio karımı ziyaret etti; Sears'ın posta siparişinden bir paket teslim etti, ona sudan çıkarma olayını ve bir kişinin kaybolduğunu anlattı. Fie korkularını gidermeye çalıştı ve üsse geri döndü. Tüm mürettebat RAF

hastanesinde muayene edildikten ve doktorlar tarafından görev hazır oldukları onaylandıktan sonra, bizi eve geri götürmek üzere gönderilen VR-21 uçağına bindik ve Lyautey Limanı'na doğru yola çıktık. Oraya vardığımızda herkes bizi karşılamak için orada bekliyordu; Pilotumuz olmadan acı tatlı bir eve dönüşü. Görev gizli tutuldu ve tanıtım minimumda tutuldu. Mürettebat daha sonra Deniz Operasyonları Şefi ve komuta zincirindeki diğer kişilerden bir Bravo Zulu aldı ancak bugüne kadar herkesin ve hepimiz için çok şey yapan Bob Hager'ın kahramanca eylemleri hiçbir zaman takdir edilmedi.”^{18_19_20_21_22}

3.6. Olayla İlgili Filo Üyesinden Gelen Bir E-Posta

“Bu kayıpta yer alan uçak P4M-1Q'nun kayıt numarası 124371 idi. Uçak, tüm yakıtı tükendikten sonra, geceleyin suya indi ve sadece Devriye Uçağı Komutanı LT Robert Hager'ın kaybı yaşandı. Hager'ın sesi tüm mürettebat kurtarıldıktan sonra duyulmasına rağmen Teğmen Hager bir cankurtaran botuna ulaşamadı. Olay sırasında uçak, Fas'taki Deniz Hava Tesisi Port Lyautey'de bulunan Devriye Birimi'ne atanmıştı. NAF Devriye Birimi sonunda 1955'te VQ-2 oldu. Web sitenizde resmedilen P4M-1, Steve Ginter'in çok güzel kitabı "Naval Fighter's Number 37, MARTIN P4M-1/-1Q Mercator"un 13. sayfasında resmedildiği gibi XP4M-1 Number 02789'un rötuşlanmış bir fotoğrafı gibi görünüyor. Fotoğrafın bir kısmı "Naval History" dergisinin Mart/Nisan 1997 sayısındaki bir makalede basılmıştır. İsterseniz size makalenin ve Steve Ginter'in kitabındaki sayfanın bir fotokopisini göndermekten mutluluk duyarım. Ocak 1951'de VQ-1'in nihai oluşumuna yol açan eğitime başlayan 12 orijinal pilottan biriydim. ABD Pasifik Filosuna tahsis edilen ilk dört P4M-1Q uçağını uçurdum. Dört uçaktan birini Filipinler'deki Sangley Point Deniz Üssü'ndeki üssümüze götürmeye yardım ettim ve Asya kıtasının doğu kenarı boyunca iki yıl elektronik keşif devriyeleri uçurdum. Sangley Point Deniz Üssü Hava Harekat Departmanı'nın Özel Proje Bölümüydük. Birim, 1955'e kadar VQ-1 olarak adlandırılmadı. Sangley'deki birliğimiz, Port Lyautey'deki birliğimiz ve VP-21, Martin Mercator'u uçuran tek ABD Donanması birlikleriydi. VP-21, yüksek hızlı bir mayın döşeme görevinde P4M-1 versiyonunu uçurdu. Sonunda 19 üretim P4M uçağından 18'i -1Q versiyonuna dönüştürüldü ve V1 ve VQ-2 tarafından uçuruldu. Dönüştürülmeyen tek P4M-1, Donanma tarafından kabul edildikten kısa bir süre sonra uçuş testi sırasında düştü.”²³

Mel Davidow, LT USNR (Emekli)
Miami, Florida, USA 33173
Temmuz 2002

“Temmuz 2007: Uçak, görevi ve kaderi hakkında daha fazla bilgi edinildi. Richard Hendrix'in talebi üzerine, “Ray Holden benim için şu bilgiyi buldu:”

¹⁸ Holden, "U.S Navy Patrol Squadrons."

¹⁹ https://www.vpnavy.org/nasport_mishap.html , 23.04.2024.

²⁰ Terence Geary tarafından katkıda bulunuldu (2001). Erişim Adresi : <https://www.vpnavy.org/mishaps.html>

²¹ Mike Kemble tarafından katkıda bulunuldu(2004). Erişim Adresi : https://www.vpnavy.org/nasport_mishap.html

²² Mel Davidow, LT USNR (Emekli) (2002). Erişim Adresi : https://www.vpnavy.org/nasport_mishap.html

²³ Mike Kemble, Created: 25 July 2002 Updated: 10 January 2013 Erişim Adresi : <http://www.mikekemble.uk/misc/mercator.html> web sayfasına 31.Mayıs.2025 tarihin'de erişim sağlanamamıştır.

Fotoğraf-12: P4M-1Q Havada



**P4M-1Q BUNO 124371 - NAF DEVRIYE BİRİMİ/NAV İLETİŞİM BİRİMİ 32G NAS
PORT LYAUTEY FAS**

“Uçakta Teğmen hager ile birlikte toplam 15 mürettebat vardı. Bu kişiler sırası ile

LT Bob Hager, Pilot. (Hayatını kaybetti)

LTJG Ralph Parsons, Yardımcı Pilot. Ens John Wojnar, Nav. LT. Don Huddleston, Pilot Rota Ailesi. Ens Bob Ottensmeyer, Sinyal Değerlendirme. ADC E.J. Blair, P/C. ATC W. Flanagan, Kıdemli Sinyal Operatörü. ADC W. Gregg, Yardımcı P/C. AT1 H. Shaw, Radar Operatörü. AL1 D. Johnson, Radyo Operatörü. AL3 A. Bostick, Yardımcı Radyo Operatörü. AO2 K. Woll, Taret Topçusu. AL1 G. Bundy, Sinyal Operatörü. AT3 E. Connelly, Sinyal Operatörü. AT3 J Melo, Sinyaller Op.

06/02/1952'de uçak Kıbrıs, Lefkoşa'daki RAF (Royal Air force) üssünden havalandı. P4M-1Q, Fransız Fas'ındaki NAF Port Lyautey'de özel bir elektronik arama projesi görevi için konuşlanmıştı. Uçakta 15 mürettebat ve Devriye Birimi ve Deniz İletişim Birimi 32 George'dan (32G) istihbarat uzmanı vardı. Kalkış ve tırmanış sorunsuzdu. Planlanan irtifada ve rotada Adana yakınlarındaki Türkiye'nin güney kıyılarını geçtikten sonra, uçak komutanı Teğmen Bob Hager iki J-33 jet motorunu emniyete aldı. Uçak ve mürettebat daha sonra sakinleşti. Normal operasyonlar, radyo ve radar sessizliği anlamına geliyordu; radar, eğer kullanılıyorsa, belirli yönlerde kısa taramalarla gizlice çalıştırılıyordu. Uçak rotasında devam etti ve Türkiye ile Sovyetler Birliği arasındaki sınırdan birkaç mil uzaklıktaki Trabzon ile Batum arasındaki Türkiye'nin kuzey kıyılarını geçti. Karadeniz üzerindeki varlığımıza karşı tüm eller herhangi bir düşmanca tepkiye karşı tetikteydi. Uçak daha sonra yükseldi ve sinyal aktivitesi arttı. Karadeniz'de Sivastopol ve Yalta'nın yaklaşık 50 mil güneybatısında, Starboard R-4360 motoru bir yağ hattını patlattı; mürettebat pervaneyi düzeltti ve motoru emniyete aldı. Uçağın durumu değerlendirildi ve görev iptal edildi. Teğmen Hager 2 J-33'ü çalıştırdı ve eve doğru yola çıktı.

Fotoğraf-13: P4M-1Q Rotası



Uçak Sovyet radar ufkunun altına inmek için alçaldı ve yakıt tasarrufu yapmak için 150 knot hıza ulaşarak Sinop yakınlarında Samsun'un kuzeybatısında Türkiye'ye geri döndü. 10.000 feet'e uçak Kuzey Anadolu sıradağlarını aştı. Ancak uçak her iki jet motorunu kullanarak çok fazla yakıt tüketiyordu. Teğmen Hager, liman J-33'ünü emniyete aldı ve mürettebata irtifayı korumak için yükü hafifletmelerini söyledi. Uçağın önünde birkaç dağ daha vardı. Görevin doğası Türkiye'ye inmeyi engelliyordu. Tek seçenek Lefkoşa'ydı, kapak açıldı ve sınıflandırılmış ekipman imha edilerek dışarı atıldı. Mürettebat daha sonra kurtarma istasyonlarına gitti, P4M-1Q'nun uçtuğu yerden 10.672 fit daha yüksek olan Hasan Dağı'nın zirvesi ile poligonları ve Toros Dağları'nı geçti. 07/02/1952'de yaklaşık 00:45'te uçak, Taşucun'dan dışarı doğru Türk kıyılarına geçti ve mürettebat iniş istasyonlarına gitti. Kıyı şeridini geçtikten yaklaşık 10 dakika sonra tüm motorlar durdu, uçak 7.500 fitteydi. Görünürdeki tek ışıklar, uzaktaki bir şehrin üzerindeki parıltıydı. Üsteğmen Hager, yaklaşık 01:00'de açık denize motorları durmuş uçak ile iniş yaptı. Büyük dalgalar vardı, uçak sorunsuz bir şekilde indi, deniz durumu 4 ila 5'ti. Birkaç dakika sonra, tüm personel dışarı çıkmaya başladı, cankurtaran botları konuşlandırıldı. Tüm mürettebat üyelerinin isimleri çağrıldı, LT Hager hariç herkes sayıldı, LTJG Ralph Parsons daha sonra seslenerek LT Hager'ın suya çarptığında sırtını incittiği için uçaktan çıkmasına yardım ettiğini söyledi, LT Hager uçaktan kaçmıştı ancak görünüşe göre herkesin dışarı çıktığından emin olmak için uçağa tekrar girdi ve sıkıştı ve uçakla birlikte battı. LTJG Parsons'ın sırtında kırıklar olduğu, ENS'nin ise Wojnar'ın kafasında kötü bir kesik olduğu ve LT Huddleston da bazı morluklar ve ezikler olduğu görüldü. Saat 08:20'de HMS Chevron mürettebatı kurtardı.

“Yani, kesinlikle bir casusluk göreviydi! Bu benim de her zaman düşündüğüm şeydi.

Mayıs 2010: Aynı uçağın bu görüntülerini görmek beni çok mutlu etti, ölümcül uçuşuna başlamadan önce çekilen son görüntüler. Ken Chilton bunları çekti ve Anthony Chilton da sizler için bana iletti. Teşekkürler Anthony”.²⁴

Fotoğraf-14/15/16: P4M-1Q 124371 Lefkoşa-Kıbrıs'ta (Şubat 1952)



Martin P4M - 1Q, number 124371, at Nicosia, Cyprus, February 1952. Photo JK Chilton.



Martin P4M - 1Q, number 124371, at Nicosia, Cyprus, February 1952. Photo JK Chilton.

²⁴ **Military-History.Fandom.** “HMS Chevron (R51).” Erişim tarihi 01 Haziran 2025.



“Ocak 2013: Makalenizde bahsi geçen P4M Mercator'un mürettebatını kurtaran HMS Chevron mürettebatının tüm üyelerine ve size teşekkür etmek istiyorum. Fransız Fas'ta konuşlanmış küçük hava grubunun bir üyesiydim, o uçuştan önce Amerika'ya geri transfer edilmiştim. Şu anda seksen bir yaşındayım, bu yüzden hafızam pek iyi değil. Richard Hendrix.”²⁵

“06 ŞUBAT 52 – Fransız Fas'ındaki Port Lyautey'de konuşlu P4M-1Q Mercator Buno 124371, Kıbrıs, Lefkoşa'dan yola çıkıyor. Operasyonel olarak NCU-32G'ye bağlı. Karadeniz'den dönerken Kıbrıs'ın doğusunda açık denizde düştü.”²⁶

Lt. Robert Hager, hayatını kaybetti.

On dört mürettebat HMS Chevron tarafından kurtarıldı. (İstasyon Hypo, Anma Günü)”²⁷

Araştırma sürecinde internet aracılığı ile elde edilen verilerin bir kısmı zaman içerisinde erişime kapanarak güncel veri kontrolü sırasında ulaşılamaz hale gelmiştir. Bilgi akışı içerisinde önemli bir bölüm oluşturan verilerin farklı kaynaklardan ulaşılarak kontrol edilmesi sırasında aşağıda verilen araştırmaya ulaşılmıştır.

“MISHAP'ler: 00 ŞUB 52 Uçak: P4M-1Q Konum: Kıbrıs adasından 15 mil açıkta suya indirildi Vuruş: Evet BUNO: 124371 "...Bu ay, Şubat 2001, Fas'taki NAF Limanı Lyautey'de konuşlu P4M-1Q 124371'in (Devriye ve Deniz Kom. Birimi 32 G) Kıbrıs adasından 15 mil açıkta suya indirilmesinin 49. yıl dönümü olacak. P4M, Karadeniz üzerindeki bir ELINT görevinden dönüyordu. Pilot Teğmen Robert Hager, iki ayağı kırık olan yardımcı pilot Teğmen Parson'u uçaktan çıkardıktan sonra açık denizde sürüklendi. Mürettebatın geri kalanı, denizde yaklaşık 6 veya 7 saat geçirdikten sonra bir İngiliz Muhribi tarafından kurtarıldı. Hala hayatta olanlarınızdan haber almak istiyorum. Deery, AT2 Joe MERCATORP4M@aol.com ..." [04FEB2001]

²⁵ Military-History.Fandom. “HMS Chevron (R51).” Erişim tarihi 01 Haziran 2025.

²⁶ Military-History.Fandom. “HMS Chevron (R51).” Erişim tarihi 01 Haziran 2025.

²⁷ Navy CT History. (t.y.). VQ-1 and VQ-2 Fatalities 1950. Erişim tarihi 01 Haziran 2025. Erişim adresi: <https://www.navycthistory.com/chuckhuber.txt>

"...Mike Kemble'in aşağıdaki girişine bir düzeltme (24 Temmuz 2002, 12:52 EDT. "... HMS Chevron, Şubat 1952'de Akdeniz'de bir P4M -1'den bir VP-21 mürettebatını kurtardı ...") Bu kayba karışan uçak P4M -1Q Büro Numarası 124371'di. Uçak, tüm yakıtı tükendikten sonra, gece suya indi ve sadece Devriye Uçağı Komutanı, LT Robert Hager kayboldu. Tüm mürettebat uçaktan çıktıktan sonra suda duyuldu ancak bir cankurtaran botuna ulaşamadı. O sırada uçak, Fas'taki NAF Port Lyautey'de bulunan Devriye Birimine atandı . Bu uçuşun yardımcı pilotuyla iletişim halindeydim ve bana tüm olayla ilgili yazılı bir açıklama verdi. NAF Devriye Birimi sonunda 1955'te VQ-2 oldu...DAVIDOW, LT Mel Emekli meldavidow@earthlink.net ..." [25JUL2002] "... HMS Chevron, Şubat 52'de Akdeniz'de bir P4M -1'den bir VP-21 mürettebatını kurtardı . Bunu, başka bir konuyla ilgilenen alanımdaki bir sayfada buldum. Ray Holden o sırada HMS Chevron'da görev yapıyordu ve kardeşi Ağustos 44'te HMS Kite'da öldü - sayfanın konusu. Bunu okuyan mürettebattan herhangi biri benimle iletişime geçmek isterse? E-postalarınızı Ray'e de iletacağım. <http://www.kemble.org.uk/kite1.html> ilgili sayfadır...Mike Kemble mike@kemble.org.uk ..." [24JUL2002]"²⁸

“SOĞUK SAVAŞ ÖLÜMÜ DENİZDE KAYBOLUŞ – 07/02/1952”

“P4M Mercator, Glenn L. Martin Şirketi tarafından inşa edilen bir deniz keşif uçağıydı ve Donanmanın uzun menzilli deniz devriye bombardıman uçağı gereksinimi için başarısız bir yarışmacıydı. P4M'nin sıra dışı özelliği, iki pistonlu motor ve iki turbojetin birleşimiyle çalışmasıydı; ikincisi motor nacellerinin arkasındaydı. P4M-1, Patrol Squadron 21'de hizmete girdi ve esas olarak Fransız Fas'ındaki NAS Port Lyautey'den uçuruldu. Uçaklar, Soğuk Savaş sırasında bir düğmeye basıldığında aniden ısınabilen kritik derecede önemli bir görevi yerine getirdikleri SIGINT elektronik keşif görevleri için 1951'de değiştirildi. Mürettebatları, çoğunlukla gece saatlerinde tehlikeli görevleri uçurdukları için isimsiz olan ve hala isimsiz olan kahramanlardı. 6 Şubat 1952 akşamı, P4M-1 BuNo 124371, özel bir elektronik arama projesi görevi için Kıbrıs, Lefkoşa'daki RAF üssünden ayrıldı. Gemide 15 mürettebat vardı ve kalkış ve tırmanış olaylı geçmedi. Adana yakınlarında Türkiye'nin güney kıyılarını geçtikten sonra, uçak komutanı Teğmen Robert Hager, iki J-33 jet motorunu güvence altına aldı ve mürettebat çalışmalarına başladı, bu da radyo ve radar sessizliği anlamına geliyordu. Radar kullanıldıysa, bu nadiren yapıldı ve belirli yönlerde kısa taramalarla gizlice çalıştırıldı. Uçak, Türkiye ile Sovyetler Birliği arasındaki sınırdan birkaç mil uzaklıkta, Trabzon ile Batum arasındaki Türkiye'nin kuzey kıyılarını geçti. Tüm ekipler, Karadeniz üzerindeki varlıklarına karşı herhangi bir düşmanca tepkiye karşı tetikteydi. Karadeniz'de Sivastopol ve Yalta'nın yaklaşık 50 mil güneybatısında, sancak motoru bir yağ hattını patlattı ve pervanenin açılıp motorun emniyete alınmasını gerektirdi. İki jet motoru yeniden çalıştırılıp uçak eve doğru yola koyulunca görev hemen iptal edildi. Uçak Sovyet radar ufkunun altına inmek için alçaldı ve Samsun yakınlarında Türkiye'ye geri döndü. Uçak Kuzey Anadolu Sıradağları'nı aşırken 10.000 fitte, uçak her iki jet motorunu kullanarak çok fazla yakıt tüketiyordu, bu yüzden Teğmen Hager jet motorlarından birini emniyete aldı ve mürettebata önlerinde daha fazla yağ olduğu için irtifayı korumak için yükü hafifletmeleri talimatını verdi. Görevin doğası Türkiye'ye inişi engellediğinden, iniş için tek seçenek Lefkoşa'ydı, bu yüzden bir kapak açıldı ve sınıflandırılmış ekipman imha edildi ve mürettebat kurtarma istasyonlarına giderken atıldı. Yaklaşık 12:45'te Toros Dağları'nı başarıyla geçen uçak, Türk kıyılarını geçerek Tasuco'dan dışarı çıktı. Kıyı şeridini geçtikten yaklaşık on dakika sonra yakıt yetersizliğinden dolayı tüm motorlar durdu. Uçak 7.500

²⁸ Terry, "VP-21 Mishap Summary," VP Navy, erişim 2 Haziran 2025, https://www.vpnavy.net/vp21_mishap.html.

feet'teydi. Yaklaşık olarak sabah 1:00'de, LT Hager açık denize motorları kapanmış şekilde iniş gerçekleştirdi. Büyük dalgalar vardı, deniz durumu 4 ila 5'ti, ancak uçak sorunsuz bir şekilde indirildi ve tüm mürettebat inişten sağ kurtuldu. Hızla, tüm mürettebat batmakta olan uçaktan inmeye başladı ve cankurtaran botları konuşlandırıldı. Tüm mürettebat üyeleri çağrıldı ve LT Hager hariç herkes sayıldı. LT Hager ile ilgili raporlar çelişkilidir. Bazıları, iki ayak bileği kırık olan yardımcı pilotu uçaktan çıkarmaya yardım ettikten sonra, herkesin kaçtığından ve bir daha görülmediğinden emin olmak için uçağa tekrar girdiğini bildiriyor. Diğer raporlar, en son suda görüldüğünü ancak dalgalar tarafından sürüklendiğini ve bir cankurtaran botuna ulaşamadığını belirtiyor. LT Hager'ın tek ölüm olduğu ve cesedinin bulunamadığı biliniyor. Suda yaklaşık altı ila yedi saat kaldıktan sonra, kurtulanlar İngiliz destroyeri HMS Chevron tarafından kurtarıldı. Donanma kayıtları, Donanmaya on dokuz adet P4M-1 model uçağın teslim edildiğini ve bunların hepsinin 1960 yılında hizmetten çekilip hurdaya çıkarıldığını bildiriyor. Aktif kullanımlarının kısa döneminde beş tanesi kazalar nedeniyle kaybedildi ve ikisi düşürüldü.”²⁹

“Ekim 1951'de, P4M-1Q'lar, sonunda VQ-1 olarak adlandırılan bir filoda Filipinler'deki Sangley Point'ten operasyonlara başladı. Keşif görevi için uçağın 15 kişilik mürettebatı pilot, yardımcı pilot, navigatör (havacı olarak eğitilmiş), elektronik subayı, altı müdahale operatörü, uçak kaptanı (top kulelerinde "yedek" olarak da görev yapan) ve üç topçudan oluşuyordu. 7 Şubat 1952'de filo, liman pistonlu motorunun arızalanmasının ardından denize düşen Teğmen Robert B. Rager tarafından yönetilen bir P4M-1Q'yu kaybetti. On dört mürettebat üyesi kurtarıldı ancak onları kurtarma çalışmaları sırasında Kıbrıs, Lefkoşa'da konuşlanmış ve yardım çağrısını aldıktan sonra avalanan Supermarine Sea Otter uçağının düşmesi sonucunda bir Kraliyet Hava Kuvvetleri hava erinin hayatını kaybetti.”^{30 31}

“Dünyanın diğer ucunda, 1950'lerin ortalarında Fas'taki NAF Port Lyautey'de ikinci bir Mercator keşif birimi oluşturuldu. Başlangıçta NAF Devriye Birimi olarak adlandırılmıştı. Dört P4M-1Q Mercator güçteydi, ayrıca mürettebat eğitimi için soyulmuş bir Lockheed P2V-2 Neptune vardı. USN'den Yüzbaşı Don East'in araştırması, bu birimin Teğmen Huddleston tarafından yönetilen Mercator'larından birinin 1951 veya 1952'de komünist savaşçılar tarafından ateşlendiğini gösteriyor, ancak ayrıntılar belirsiz; bildirildiğine göre bir mürettebat üyesi öldü. Bu, NAF Devriye Birimi'nin (gelecekteki VQ-2) liman pistonlu motorunun arızalanmasının ardından denize düşen LT Robert B. Rager tarafından yönetilen bir P4M-1Q'yu (büro no. 124371) kaybettiği 7 Şubat 1952 olayının çarpıtılmış bir versiyonu olabilir. Mürettebattan 14'ü kurtarılrken, kurtarma çalışmaları sırasında Kıbrıs'ın Lefkoşa kentinden gelen Sea Otter tipi uçağının düşmesi sonucu bir RAF askeri hayatını kaybetti.”³²

Bu bağlamda, Lefkoşa'dan havalanan Supermarine Sea Otter amfibi uçağı Girne Beşparmak Dağlarını geçtikten sonra denize düştüğünü çeşitli günlük ve hatıratlardaki verilerden hareketle söyleyebiliriz.

²⁹ CDR Roy A. Mosteller, USNR (Emekli). Erişim Adresi : <https://navylog.navy.mil/robert-5>

³⁰ Robert F. Dorr, (2017). Cold Warrior, Historynet. Erişim Adresi : <https://www.historynet.com/cold-warrior/>

³¹ CDR Robert C. M. Ottensmeyer, USN (Ret.), "A Sad Day in the Cold War," *Naval History*, March/April 1997, pp. 37-40. Erişim Adresi : <https://www.usni.org/magazines/naval-history-magazine/1997/april/sad-day-cold-war/>

³² MARTIN P4M MERCATOR - Richard R. Burgess ve Robert F. Dorr tarafından. Bahsedilen Filolar: VC-11, VP-21, VQ-1, VQ-2, VW-1, VW-2 ve VW-3..." Mike Yared tarafından iletili mike_yared@hotmail.com [09MAY2006]Circa 1944 - 1967 (P4M Story), Erişim Adresi : http://www.vpnavy.org/aircraft_p4m_history.html

3.7. Keşfin Geleceği ve Tarihi Mirası

Kıbrıs sularında keşfettiğimiz Supermarine Sea Otter, sadece metal bir enkazdan çok daha fazlasını temsil ediyor. Bulduğumuz uçak, Kıbrıs karasularında bütünlüğünü koruyan nadir bir tarihi eserdir. Bu modelin oldukça kısıtlı sayıda üretilmiş olması, buluntunun değerini katlayarak artırıyor. Ada coğrafyasında böyle alışılmıştın dışında bir uçağın varlığı, pek çok kişinin aklına bile gelmeyecek türdendi ve bu durum, keşfimizin şaşırtıcı boyutunu gözler önüne seriyor.

Yapılan bu önemli keşif, uluslararası havacılık camiasının da dikkatini çekmiş ve Aeroplane dergisinin Mart 2022 sayısında bir fotoğraf ile birlikte sayfa 14'te yer almıştır. Ayrıca, derginin aynı sayısında, yazarın araştırmalarına ve bulgularına sayfa 129'daki bir dipnotta atıfta bulunularak keşfin bilimsel literatürdeki yeri pekiştirilmiştir.³³

Eğer bu eşsiz uçağın bütün bir şekilde çıkarılıp, uygun koşullarda sergilenebilirse, Kıbrıs turizmi için ciddi bir çekim merkezi haline geleceği şüphesizdir. Havacılık meraklılarından tarihçilere, maceraperest dalgıçlardan genel ziyaretçilere kadar geniş bir kitleye hitap ederek, Kıbrıs'a gelenlere unutulmaz izlenimler bırakacaktır.

Kıbrıs, yüzyıllar boyunca çeşitli medeniyetlerin ve güçlerin etkisi altında kalmış, stratejik konumu nedeniyle hava sahası birçok ülkenin uçağı tarafından kullanılmış ve sayısız savaşlara tanıklık etmiştir. Bu keşif süreci de gösterdi ki, denizin derinlikleri, adanın çalkantılı tarihine dair başka birçok bulguyu ve hikâyeyi barındırıyor olabilir. Bir Supermarine Sea Otter'ın bu sulara bulunması, sadece tek bir uçağın trajik öyküsü değil, aynı zamanda II. Dünya Savaşı gibi küresel çatışmaların Kıbrıs üzerindeki etkilerine dair de sessiz bir tanıktır.

İşte tam da bu yüzden, bir uçağın hikâyesiyle başlayan bu yolculuk, aslında başka hikâyelerin ve zengin bir tarihi mirasın da kapılarını aralamıştır. Bu bulgu, Kıbrıs'ın su altı arkeolojisi ve havacılık tarihi araştırmaları için yeni bir dönüm noktası olabilir. Gelecek nesillere aktarılması gereken bu değerli mirasın korunması ve incelenmesi, Kıbrıs'ın geçmişiyle olan bağlarını güçlendirecek ve uluslararası alanda adanın tarihi önemini bir kez daha vurgulayacaktır.

Sonuç

Bu çalışma, 6 Şubat 1952 tarihinde Kıbrıs açıklarında yaşanan P4M-1Q Martin Mercator uçağına ait deniz kazasını ve bu olaya bağlı gelişen kurtarma operasyonlarını, hem tarihsel hem de teknik boyutlarıyla ele almıştır. ABD Donanması'na ait dört motorlu elektronik istihbarat uçağı olan Martin P4M-1Q Mercator, Soğuk Savaş bağlamında gerçekleştirdiği sinyal istihbaratı görevi sırasında motor arızası nedeniyle Kıbrıs açıklarında denize zorunlu iniş yapmıştır. Uçak mürettebatından 14 kişi İngiliz Kraliyet Donanması'na ait HMS Chevron muhribi tarafından sağ olarak kurtarılmış ancak uçak komutanı Teğmen Robert Hager kurtarılamayarak hayatını kaybetmiştir. Kurtarma operasyonu sırasında, İngiltere'ye ait bir Supermarine Sea Otter kurtarma uçağı da Girne açıklarında kaza geçirmiş ve bir Kraliyet Hava Kuvvetleri personelinin ölümüne yol açan ikinci bir trajedi meydana gelmiştir. Bu olaylar, Soğuk Savaş döneminin tehlikeli ve çoğu zaman kamuoyundan gizli yürütülen istihbarat faaliyetlerine dair somut ve dramatik örneklerdir. Tarafımızdan Girne açıklarında tespit edilen Sea Otter enkazı ve söz konusu kazaya ilişkin belgeler, yalnızca bir keşif faaliyeti olmanın ötesinde, kolektif belleğin yeniden inşası ve askerî tarih açısından büyük önem taşımaktadır. Bu bağlamda, denizlerin sadece doğal kaynaklar veya rekreasyon alanları değil, aynı zamanda tarihî mirasın taşıyıcıları olduğu unutulmamalıdır. Her batık, anlatılmayı

³³ Erkan Özdemir'in keşfi hakkında daha fazla bilgi için bkz. Aeroplane, Mart 2022, 14, 129n.

bekleyen bir hikâyedir ve bu mirasın korunması, keşfedilmesi ve geleceğe aktarılması, bilim dünyasının ve toplumun ortak sorumluluğudur.

Kaynakça

- Aeroplane. (2022, Mart). *Heroes of Malta*. Key Publishing Ltd.
- Bozkurt, İsmail. "Kıbrıs'ın Tarihine Kısa Bir Bakış." İçinde *Avrupa Birliği Kıskaçında Kıbrıs Meselesi (Bugünü ve Yarını)*, 9–22. Ankara: HD Yayıncılık, 2001.
- Brooke, Malcolm. "The History of Nicosia Airport." *Military Histories*. 2024. Son erişim 2 Haziran 2025. https://www.militaryhistories.co.uk/unpa/ww2_1.
- Davidow, Mel. "NAS Port Lyautey Mishap." VP Navy. Son erişim 1 Haziran 2025. https://www.vpnavy.org/nasport_mishap.html.
- Ergenekon Savrun, "1571 Türk Yönetiminden, 1878–1925 İngiliz Taç Kolonisi'ne; Kıbrıs Üzerinde Enosis Faaliyetleri ve İngiliz Stratejisi," *Uluslararası Beşeri Bilimler ve Eğitim Dergisi* 3, no. 1 (2017): 1–20.
- Eroğlu, Tahir Turan. "Kıbrıs Barış Harekatı Mirası Savaş Araçları Kocaeli'de Sergileniyor." Anadolu Ajansı. 2024. Son erişim 2 Haziran 2025. <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/kibris-baris-harekatı-mirasi-savas-araclari-kocaelide-sergileniyor/3282864>.
- Ginter, Steve. *From Bats to Rangers: A History of the VP-1/VP-21/ECMRON TWO/VQ-2 Lineage*. (Kitabın yayıncısı ve yılı eklenebilir, "Erişim adresi" kısmı kitap için geçerli değil, bir kitabın referansı genellikle yayınevi ve basım yeriyile olur).
- Göktepe, Cihat, ve Tuba Ünlü Bilgiç. "Cyprus in the British Security and Foreign Policy (1945-1974)". Bilig, sy. 68 (Haziran 2014): 141-68.
- Holden, Ray. "U.S Navy Patrol Squadrons." VP Navy. Son erişim 1 Haziran 2025. https://www.vpnavy.org/nasport_mishap.html.
- Kemble, Mike. "Mercator." Mike Kemble. Oluşturulma: 25 Temmuz 2002. Güncellenme: 10 Ocak 2013. Son erişim 1 Haziran 2025. <http://www.mikekemble.uk/misc/mercator.html>.
- Kemble, Mike. "NAS Port Lyautey Mishap." VP Navy. Son erişim 1 Haziran 2025. https://www.vpnavy.org/nasport_mishap.html.
- Manisalı, Erol. *Dünden Bugüne Kıbrıs*. İstanbul: Gündoğan Yayınları, 2002.
- Military Factory*. "Amphibious Maritime Patrol Floatplane Aircraft (1942)." 2017. Son erişim 1 Haziran 2025. https://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.php?aircraft_id=1824.
- Military History.Fandom. "HMS Chevron (R51)." Erişim tarihi 01 Haziran 2025.
- Mosteller, Roy A. "Robert Hager Biography." Naval Aviation Foundation. Son erişim 1 Haziran 2025. <https://navylog.navymemorial.org/hager-robert-5>.
- Navy CT History. (t.y.). "VQ-1 and VQ-2 Fatalities 1950." Son erişim 1 Haziran 2025. <https://www.navycthistory.com/chuckhuber.txt>.
- Noske, Daan, / Nationaal Archief (Netherlands). "Supermarine Sea Otter Mk.I 18-5 Photo." AirHistory.net. 2019. Son erişim 1 Haziran 2025. <https://www.airhistory.net/photo/140098/18-5>.
- Ottensmeyer, CDR Robert C. M. "A Sad Day in the Cold War." *Naval History*, 11, no. 2 (Mart/Nisan 1997): 37-40. Son erişim 1 Haziran 2025. <https://www.usni.org/magazines/naval-history-magazine/1997/april/sad-day-cold-war>.
- Öztürk, Osman. *Stratejik Açından Doğu Akdeniz ve Kıbrıs*. Ankara: Altinküre Yayınları, 2003; Birsal, Hakan, ve Olcay Duman. "Kıbrıs ve Doğu Akdeniz Enerji Sorunsalı." Bildirilen Uluslararası Tarih Kongresi, Lefke Avrupa Üniversitesi, Lefke, Nisan 2015, 542–564.

- Royal Navy Research Archive. "A history of 1702 Naval Air Squadron." Güncelleme 23 Ekim 2022. *Royal Navy Research Archive*. Erişim tarihi 01 Haziran 2025.
- Şenol, Celal. (2023). "Tarihi, Coğrafi ve Jeopolitik Yönleriyle Kıbrıs Adası'nda Havayolu Ulaşımının Analizi." *Gelecek Vizyonlar Dergisi*. Erişim adresi: https://www.futurevisionsjournal.com/makale_indir/3694.
- Staff Writer. "Memorial Day." *Station Hypo*. Son erişim 2 Haziran 2025. <https://stationhypo.com/2025/05/26/memorial-day/>.
- Terence Geary. "Mishaps." *VP Navy*. Son erişim 2 Haziran 2025. <https://www.vpnavy.org/mishaps.html>.
- Terry. "VP-21 Mishap Summary." *VP Navy*. Son erişim 2 Haziran 2025. https://www.vpnavy.net/vp21_mishap.html.
- Van Noye, Alex. "Supermarine Sea Otter Mk.I 18-5." *AirHistory.net*. Son erişim 1 Haziran 2025. <https://www.airhistory.net/photo/140098/18-5>.
- Vangelis Kourtis, *Underwater Cultural Heritage in Cyprus*, 2018, 205-225.
- VPNAVY - U.S. Navy Patrol Squadrons*. "VP-21 Mishap Summary Page." Son erişim 1 Haziran 2025. https://www.vpnavy.net/vp21_mishap.htm.
- VPNAVY – VP-21 Mishap Summary Page*. Son erişim 1 Haziran 2025. <https://vpnavy.net>.
- VPNAVY – VQ-2 History Summary Page*. Son erişim 1 Haziran 2025. <https://vpnavy.com>.
- Willmore, Rick. "Sea Otter Taxiing off Cyprus." Fotoğraf. Çekim tarihi 1948. Yüklenme tarihi 27 Aralık 2008. Son erişim 1 Haziran 2025. <https://www.flickr.com/photos/53591907@N00/3140303446/in/pool-1818184@N23/>.
- Willmore, Rick. "Supermarine Sea Otter Taxiing off Cyprus." Fotoğraf. Çekim tarihi 1948. Son erişim 2 Haziran 2025. https://i0.wp.com/www.destinationsjourney.com/wp-content/uploads/2023/06/3140303446_7416a6d049_o.jpg?ssl=1.