

KIBRIS DERGİSİ

Journal of Cyprus

SAYI / ISSUE 16 - HAZİRAN / JUNE 2025



Kıbrıs Dergisi | Journal of Cyprus
Sayı/Issue:16 (Haziran / June 2025)

Kıbrıs Dergisi

e-ISSN 3023-8455

Haziran-2025/June-2025
SAYI: 16 / ISSUE: 16

YAYINCI/ PUBLISHER

Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi-Bölge Çalışmaları Enstitüsü/ Social Sciences University of Ankara Institute for Area Studies

DERGİ ESKİ ADI PREVIOUS TITLE

Kıbrıs Araştırmaları ve İncelemeleri Dergisi	Founded in 2016 as Journal of Cyprus Studies and Reviews
Yayımlanan Sayılar:	Year Range of Publication with Former Title:
Yıl 2016- 2023, Sayı: 1-12	2016-2023, Issue: 1 – Issue: 12
Önceki e-ISSN: 2587-1129	Former e-ISSN: 2587-1129

KAPSAM/SCOPE

Kıbrıs, Sosyal Bilimler/Cyprus, Social Science

PERİYOT/ PERIOD

Kıbrıs Dergisi yılda iki defa yayımlanan hakemli akademik bir dergidir./ Journal of Cyprus is a peer-reviewed academic journal published twice a year.

Yılda 2 Sayı (30 Haziran & 31 Aralık)/Biannually (30 June & 31 December)

YAYIN DİLİ/LANGUAGE OF PUBLICATION

Türkçe & İngilizce/Turkish & English

HAKEM KURULU /REFEREE BOARD

Kıbrıs Dergisi en az iki hakemin görev aldığı çift taraflı kör hakemlik sistemini kullanmaktadır. Hakem isimleri gizli tutulmakta ve yayımlanmamaktadır.

Journal of Cyprus uses the system of double-sided blind arbitration that has the duty of at least two arbitrators. The names of the arbitrators have been hidden and not published.

Yazarlar, Kıbrıs Dergisinde yayınlanan çalışmalarının telif hakkına sahiptirler. Fakat yazıların hukuki sorumluluğu yazarlarına aittir.

Authors publishing with Journal of Cyprus retain the copyright to their work. But the legal responsibility of the articles belongs to the authors.

Kıbrıs Dergisinin tüm giderleri Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi tarafından karşılanmaktadır. Dergimiz yazarlardan makale değerlendirme ve yayın süreci için herhangi bir ücret talep etmemektedir. Dergide makalesi yayımlanan yazarlara herhangi bir ücret ödenmemektedir.

All expenses of Journal of Cyprus are covered by the Social Sciences University of Ankara. Our journal does not charge any fee from the authors for the article evaluation and publication process. No fee is paid to the authors whose articles are published in the journal.

YÖNETİM YERİ VE ADRESİ/ EXECUTIVE OFFICE

Posta adresi: Haspolat Kavşağı Yanı, P. K. 717
Lefkoşa - Kuzey Kıbrıs. Mersin 10, TÜRKİYE Tel: 0392 2335522
Web: <https://dergipark.org.tr/tr/pub/cyprus> e-mail: cyprus@asbu.edu.tr

Sahibi

Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi adına;
Prof. Dr. Musa Kazım ARICAN

Owner

On Behalf of Social Sciences University of Ankara
Prof. Dr. Musa Kazım ARICAN
musakazim.arican@asbu.edu.tr

Editör/Editor in Cheif

Dr. Volkan Nurçin
Social Sciences University of Ankara Northern Cyprus
volkan.nurcin@asbu.edu.tr

Editör Yardımcısı/ Editorial Assistant

Dr. Selime Güntaş Işık
Social Sciences University of Ankara Northern Cyprus
selime.guntas@asbu.edu.tr

Yayın Kurulu / Editorial Board / Institute

Prof. Dr. Nesrin KALE
Social Sciences University of Ankara Northern Cyprus
nesrin.kale@asbu.edu.tr
Prof. Dr. İsmail Şahin
Bandırma Onyeddi Eylül University
isahin@bandirma.edu.tr
Prof. Dr. Oğuz KARAKARTAL
The European University of Lefke
education@eul.edu.tr
Prof. Dr. Bülent DİLMAÇ
Necmettin Erbakan University
bulentdilmac@gmail.com
Doç. Dr. Emete GÖZÜGÜZELLİ
Social Sciences University of Ankara Northern Cyprus
emete.gozuguzelli@asbu.edu.tr
Doç. Dr. Ümit Güler
Batman University
umitguler@batman.edu.tr
Dr. Zeki AKÇAM
Social Sciences University of Ankara Northern Cyprus
zeki.akcam@asbu.edu.tr
Dr. Ömer GÖKEL
Social Sciences University of Ankara Northern Cyprus
omer.gokel@asbu.edu.tr

Alan Editörleri/Section Editors

Doç. Dr. Mehtap SEZGİN
Social Sciences University of Ankara Northern Cyprus
mehtap.sezgin@asbu.edu.tr

Dr. Sıddık Korkmazer
Milli Eğitim Bakanlığı
s_korkmazer@hotmail.com

Öğretim Görevlisi Damla ARAZ
Social Sciences University of Ankara Northern Cyprus
damla.araz@asbu.edu.tr

Yazım Editörü/Journal Proofreading Editor

Öğretim Görevlisi Kadriye KARAGÜLMEZ
kadriye.karagülmez@asbu.edu.tr

Öğretim Görevlisi Tuğba ŞAKIR
tugba.sakir@asbu.edu.tr

Dil Editörü/Language Editor

Öğretim Görevlisi Damla ŞAHİN
damla.sahin@asbu.edu.tr

Sekreteryas/Secretariat

Öğretim Görevlisi Sibel Süzek BİRKOLLU
sibel.suzek@asbu.edu.tr

Mizanpaj Editörü/Layout Editor

Dr. Volkan NURÇİN
volkan.nurcin@asbu.edu.tr

İstatistik Editörü/Statistics Editor

Öğretim Görevlisi Sibel Süzek BİRKOLLU
sibel.suzek@asbu.edu.tr

Etik Editörü/Ethics Editor

Arş. Gör. Bedriye Bilkay ÖZBEK
bedriye.ozbek@asbu.edu.tr

Kapak Tasarımı

Mehmet ARSLANTAY
mehmet.arslantay@asbu.edu.tr

İÇİNDEKİLER - CONTENTS

	Sözlü Tarihin Sürdürülebilirliği Bağlamında Kıbrıs Barış Harekâtı ve Sözlü Kültür Ürünlerinin 3d Platformu Tasarımları	
Sacide Çobanoğlu	<i>The Sustainability of Oral History in The Context of The Cyprus Peace Operation and Oral Cultural Products 3d Platform Designs</i>	1-25
	Kıbrıs Karasularında Batık Bir Uçak: Supermarine Sea Otter	
Erkan Özdemir	<i>A Sunken Aircraft in Cypriot Territorial Waters: The Supermarine Sea Otter</i>	26-55

Sözlü Tarihin Sürdürülebilirliği Bağlamında Kıbrıs Barış Harekâtı ve Sözlü Kültür Ürünlerinin 3D Platformu Tasarımları

*The Sustainability of Oral History in The Context of The Cyprus Peace Operation
and Oral Cultural Products 3D Platform Designs*

Sacide Çobanoğlu

Dr., Bağımsız Araştırmacı
Dr., Independent Researcher Ankara, Türkiye
sacidecobanoglu01@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0002-5204-4270>

Makale Bilgisi / Article Information

Makale Türü / Article Types: Araştırma Makalesi / Research Article

Geliş Tarihi / Date Received: 01 Mayıs / May 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: Çobanoğlu, Sacide. "Sözlü Tarihin Sürdürülebilirliği Bağlamında Kıbrıs Barış Harekâtı ve Sözlü Kültür Ürünlerinin 3D Platformu Tasarımları." *Kıbrıs* 16 (Haziran 2025): 1–25.
<https://doi.org/10.58607/cyprus.1688992>

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 (**Sacide Çobanoğlu**).

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).

Sözlü Tarihin Sürdürülebilirliği Bağlamında Kıbrıs Barış Harekâtı ve Sözlü Kültür Ürünlerinin 3D Platformu Tasarımları

Öz

Sözlü tarih (oral history) ile halkbilimi (folklor) arasında yakın bir ilişki vardır. Bu ilişkinin farkına varılmasında yaşanan gecikmenin nedeni 17. yüzyıl itibarıyla bir bilim dalı olup olmadığı tartışılan tarih disipliniyle tanımı ve kapsamı konusunda bu disiplinle aynı kaderi paylaşan halkbilimi disiplininin uğradığı haksız eleştirilere bağlanabilir. Tarihin her döneminde stratejik açıdan önem taşıyan Kıbrıs adasında, 1974 yılında yaşanan Kıbrıs Barış Harekâtı'na dair anavatan ve yavru vatanın savaş ve barış anıları diğer bir söyleyişle milletimizin saadet ve felaket hikâyeleri, sözlü tarihi, büyük oranda yazıya geçirilmiştir. 21. yüzyılın getirdiği yepyeni teknolojilerle tanıştığımız şu dönemde artık sözlü tarihle derlenen devasa malzemenin kısa bir süre içinde geçiş yapacağımız çevrim içi, dijital yaşam metaverse aktarılması çağımızın gerekliliği durumundadır.

Bu çalışmada Kıbrıs Barış Harekâtı'nın sözlü tarih ürünlerinin metaverse platformu olarak yapılandırılacak Kültür Metaverse'lerine nasıl tanımlanabileceği ve platformların hangi yöntemlerle konuşlandırılacağı konu edilmiştir. Çalışmanın amacı; geçmişini bilmeyen toplumların geleceklerini tayin edemeyecekleri gerçekliğinden yola çıkarak yeni teknolojileri millet hayatımıza katmak, çağın gereklerine uygun yöntem ve tekniklerle milletimizin sözlü tarihini görsele taşımak, avatarlar tarafından 3D (arttırılmış gerçeklik) ile deneyimlenmesini sağlamak yolunda eyleme geçirilecek uygulamaların tasarlanmasıdır.

Anahtar Kelimeler: Sözlü Tarih, Kıbrıs Barış Harekâtı, Sözlü Kültür, Metaverse, 3D Platformları.

The Sustainability of Oral History in The Context of The Cyprus Peace Operation and Oral Cultural Products 3D Platform Designs

Abstract

There is a close relationship between oral history and folklore. The reason for the delay in recognizing this relationship can be attributed to the unfair criticism faced by the discipline of folklore, which, like the discipline of history, shared the same fate in terms of its definition and scope, as it was debated whether it was a scientific discipline as of the 17th century. The island of Cyprus, which has been strategically important throughout history, witnessed the Cyprus Peace Operation in 1974. The memories of war and peace of the motherland and the homeland, or in other words, the stories of happiness and misfortune of our nation, have been largely recorded in oral history. In this era of the 21st century, where we are encountering brand-new technologies, the transition of the vast material collected through oral history to the online, digital life of the metaverse, which we will soon enter, has become a necessity of our time.

This study examines how the oral history products of the Cyprus Peace Operation can be defined as Cultural Metaverses, which will be structured as metaverse platforms, and the methods by which these platforms can be implemented. The aim of this study is to design applications that will be implemented to incorporate new technologies into our national life, to visualize our nation's oral history using methods and techniques appropriate to the demands of the age, and to enable it to be experienced through avatars in 3D (augmented reality), based on the reality that societies unable to know their past cannot determine their future.

Keywords: Oral History, Cyprus Peace Operation, Oral Culture, Metaverse, 3D Platforms.

Giriş

İnsanlık tarihinde uygarlık düzeyinin bugün ulaştığı noktaya gelmesi kuşkusuz kolay olmamıştır. En basit örnekle zehirli mantarın zehirli olduğunun anlaşılması ve bu bilginin önce hafıza kayıtlarına ardından yazılı olarak kayıtlara geçirilme sürecinde zehirli mantar tüketmesi sonucu hayatını kaybeden insan sayısı göz önünde bulundurulduğunda uygarlığa ulaşma yolunda

verilen meşakkatli mücadeleye dair bir fikir yürütebiliriz.¹ Yazının bulunmasına kadar geçen uzun zaman içinde deneme-sınama ile edinilen bilgiler ve insanın hayata kattıkları olarak tanımlanan kültürün aktarımı, sözlü kültür yoluyla sağlanmıştır. Walter J. Ong² sözlü kültür ile yazılı kültür arasındaki ilişkileri incelerken kelimelerin sözlü kültürde sesle sınırlanmasının, anlatım biçimini yanı sıra düşünme sürecini de etkilediğini dile getirmekte, elinde yazılı bir metin olmadığı için, meydana getirilen düşüncenin saklama kabının sadece insan hafızası olduğunu söylemektedir.

Yazının bulunmasıyla saklama kabı, önemini ve varlığını bir yaratım mekanizması olarak devam ettirmiş, yaratımlar ise metinler halinde kalıcılığının korunabileceği materyallerle gelecek nesillere aktarılmıştır. Bu aktarım yönteminde sözlü ve yazılı kültür varlıkları, bir arada, eşgüdümlü olarak üretilmeye ve yaşamaya devam etmiştir. 21. yüzyılda geline nokta teknolojiye yaşanan büyük gelişmelerle gerek sözlü kültürle gerekse yazılı kültürle husule getirilen insanlık birikiminin teknolojik araç-gereçler vasıtasıyla farklı konseptlere aktarımıdır. Dijital yaşama geçen insanlık artık elindeki, cebindeki, çantasındaki cep telefonlarıyla hayatını idame ettirmekte hatta yolunu bile bu teknolojik cihazlarda bir yazılım olarak yer alan navigasyonla bulmaktadır. Hal böyleyken çağın gerekleri doğrultusunda bugüne kadar sözlü kültürden derlenmiş yanı sıra yazılı kültüre aktarılmış tüm bilgiler, dijital ortama kodlanmakta yine farklı konseptlerle insanlığın yeni yaşam şeklinde yerini almaktadır.

Dijital dünyanın en büyük yeniliklerinden biri de iki boyutlu algıdan üç boyutlu algıya geçmeyi sağlayan metaverse çevrim içi dijital platformlardır. Yaşadığımız dönemde dünyadaki bütün ülkeler, büyük patlama olarak isimlendirilen metaverse’te yer alma, insanlığa sunulan bu yeni bir yaşam biçimine geçme aşamasındadır. Bu noktada Türk kültürünün ve Türk tarihinin özellikle sözlü ürünlerinden faydalanılarak kurulacak Kültür Metaverse’leri sözlü tarihin kalıcı olarak dijital ortama aktarılmasını sağlayacaktır. Kültür Metaverse’lerinde Türk tarihinin felaket ve saadet hikâyeleri olarak adlandırabileceğimiz önemli tarihi olaylarını sergilemek, yaratıcılık oranında birbirinden farklı konseptler oluşturarak avatarların söz konusu metaverse’ü tercih etmelerini ve sözlü tarih ile aktarılan yaşamları, anıları deneyimlemelerini sağlamak mümkündür. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti için hazırlanacak metaverse platformlarına sözlü tarih aktarımı yapılacak en önemli olaylarının başında Kıbrıs Barış Harekâtı gelmektedir.

Bu çalışmada Kıbrıs Barış Harekâtı’nın sözlü tarih ürünlerinin metaverse platformu olarak yapılandırılacak Kültür Metaverse’lerine nasıl tanımlanabileceği ve platformların hangi yöntemlerle konuşlandırılabilmesi konu edilmiştir. Çalışmanın amacı; geçmişini bilmeyen toplumların geleceklerini tayin edemeyecekleri gerçekliğinden yola çıkarak yeni teknolojileri millet hayatımıza katmak, çağın gereklerine uygun yöntem ve tekniklerle milletimizin sözlü tarihini görsele taşımak, avatarlar tarafından 3D (arttırılmış gerçeklik) ile deneyimlenmesini sağlamak yolunda yapabileceklerimizin tasarlanmasıdır. Bu anlamda öncelikle tarihin her döneminde taşıdığı stratejik önem bakımından ön planda yer alan Kıbrıs adasının tarihini ve ana hatlarıyla Kıbrıs Barış Harekâtı’nın gelişim süreçlerini incelemek tasarlanacak metaverse platformları konusunda yol gösterici olacaktır.

¹ Özkul Çobanoğlu, Türk Dünyası Edebiyat Tarihi I. AKM Yayınları, Ankara 2001, s. 8.

² Walter J. Ong, Sözlü ve Yazılı Kültür: Sözü Teknolojileşmesi. Çev. S. P. Banon, Metis Yayınları, İstanbul 1993, s. 4.

1. Kıbrıs Adası

Akdeniz'in üçüncü büyük adası olan Kıbrıs; Türkiye'nin 70 km güneyinde, Suriye'nin 100 km batısında Doğu Akdeniz'de 34.33 ve 35.41 kuzey enlemleriyle, 32.17 ve 34.35 doğu boylamları arasında yer almaktadır. Doğu Akdeniz'e ve buradan geçen ticaret yollarına hâkim olmasını sağlayan coğrafi konumu sebebiyle stratejik yönden büyük önem taşıyan ada, tarih boyunca birçok medeniyete beşiklik etmiştir.

Adanın coğrafi konumu; Orta Doğu petrolünün ulaşım yollarına egemen olmayı, buradan Afrika'ya uzanan ekseni ve Anadolu, Ortadoğu-Süveyş Kanalı hattını yanı sıra Süveyş Kanalı'ndan Hint ve Pasifik Okyanusuna uzanan deniz yolunu kontrol etmeyi sağlamaktadır. Orta Doğu'da petrol merkezli muhtemel bir savaşta depo görevini üstlenebilecek olması ve adaya hâkim olan otoritenin, Orta Doğu devletleri üzerinde de prestij sahibi olabileceği gibi sebeplerle ada geçmişten bugüne önemini sürdürmüştür.³ Kıbrıs adasının tarihi M.Ö. 3000 yılına kadar uzanmaktadır. Osmanlı Devleti'nin 1571 yılında adayı fethinden önce adada Mısırlılar, Hititler, Akalar, Dorlar, Yunanlılar, Fenikeliler, Asurlular, Persler, Büyük İskender, Romalılar, Araplar, Bizanslılar, İngilizler, Cenevizliler, Memlukler ve Venedikliler hüküm sürmüştür. Ada, 1191 yılında Haçlı Seferleri sırasında İngiliz Kralı I. Richard denetimi altına girmiştir. 1432'den itibaren adada Venedik etkisi çoğalmış ve bu etkinin bir sonucu olarak kısa bir süre içinde tamamen Venedik korsanlarının denetimine girmiştir. 1571 yılında Osmanlı Devleti adayı fethetmiş ve Kıbrıs'ı Osmanlı idaresi altına almıştır.⁴

Kıbrıs'taki Türklerin kökeninin Anadolu'dan getirilen Türk halkı olduğunu söyleyebiliriz. Nitekim 1571 yılından sonra adaya Anadolu'dan gelen binlerce Türk ailesi katılmıştır. II. Selim, yeni fethedilen adada kurulacak Türk idaresinin güvenliğini sağlamak ve adanın bayındır hale getirilmesine katkıda bulunacak Türk nüfusunun artması için "Sürgün Hükümü" çıkartmış bu hüküm beraberinde Anadolu'dan getirttiği 30.000 Türk'ü sistematik bir şekilde adaya yerleştirmiştir. Adaya gönderilen kişilerin meslekleri, çeşitli meslek gruplarından birbirlerini tamamlayacak şekilde seçilerek gönderilmiştir. Her meslek dalına yer verilmiştir. Demirciler, marangozlar, dericiler, terziler, kuyumcular, ayakkabıcılar, dokumacılar, hayvan, tahıl ve meyve yetiştiricileri, taş ustaları bunların başlıcalarıdır.⁵ Osmanlı Devleti'nin gerileme ve zayıflama sürecine paralel olarak, Kıbrıs'ta kurulan bu düzen de sarsılmaya başlamıştır. Kapitülasyonların Kıbrıs için de geçerli olması, yabancıların ayrıcalıklardan yararlanmaya başlamaları adada çözülmeye yol açmış, Yunan milliyetçiliği yükselmeye başlamış ve Megola İdea'nın gerçekleştirilmesi için çalışmalarına girilmiş böylece kurulmuş olan düzen bozulmaya başlamıştır.⁶ Osmanlı Devleti, 1877 yılında başlayan Osmanlı-Rus Savaşı'nı kaybetmiş, savaş sonunda imzalanan Ayastefanos Antlaşması ile toprak kaybına uğramıştır. 4 Haziran 1878'de İngiltere'yle yaptığı Kıbrıs Antlaşması'yla (Gizli Savunma) Rus tehlikesine karşı, geçici olarak Kıbrıs'ın idaresini İngiltere'ye devretmiştir ancak ada, hukuken Osmanlı Devleti'ne bağlı kalmaya devam etmiştir.⁷

³ Nuri, Çevikel, *Kıbrıs Eyaleti 1750-1800*. Doğu Akdeniz Üniversitesi Yayınları, KKTC Gazimağusa 2000, s. 1-10.

⁴ Rifat Uçarol, 1878 Kıbrıs Sorunu ve Osmanlı-İngiliz Anlaşması, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul: 1978, s.11.

⁵ Sevin, Toluner, *Kıbrıs Uyuşmazlığı ve Milletlerarası Hukuk*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1977.

⁶ Uçarol, s. 15.

⁷ Kudret Özersay, *Kıbrıs Sorunu Hukuksal Bir İnceleme*, Ankara Üniversitesi Avrupa Toplulukları Araştırma ve Uygulama Merkezi Araştırma Dizisi, Ed. Çağrı Erhan, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 2002, s. 2.

Osmanlı Devleti'nin Kıbrıs'ı, İngiltere'ye süreli olarak devretmesinin ardından Kıbrıs Rumlarının, Yunanlıların, *Megola İdea* hedefi çerçevesinde, Kıbrıs'ın Yunanistan'a bağlanmasını ifade eden ilhak anlamındaki *Enosis* Türk ve Rum halklarının ilişkilerini belirleyen en önemli faktör durumunda gelmiştir. Enosis, ilk haritasının çizildiği 1791 yılından beri gündemdedir. İngiliz yönetimi ile birlikte adanın Yunanistan'a ilhakı çalışmaları artmıştır ve Yunanistan bu amacını gerçekleştirmek için komiteler kurmuştur. Rumlar, adayı ziyaret eden İngiliz yetkililerine ve devlet adamlarına Enosis taleplerini tekrarlayarak onları baskı altına almaya çalışmışlardır.⁸

1.1. Kıbrıs Barış Harekâtı

Rumların Enosis talepleriyle yaşanan gelişmelerin ardından, Enosisçi terör örgütü E.O.K.A'nın eylemleri başlamıştır. Rumların "Enosis" tezlerine ve girişimlerine karşılık, Kıbrıs Türkleri "taksim" tezini ortaya koymuşlar ve Türk Mukavemet Teşkilatı ile mücadelelerini sürdürmüşlerdir. Adada Rumların arkasındaki Yunanistan'a karşılık Kıbrıs Türklerinin arkasında Türkiye yer almıştır. Yaşanan olaylar neticesinde birçok kayıp verilmiştir. Kıbrıs Türk halkının Enosis'e karşı verdiği mücadele, 1960 öncesinde adanın Yunanistan'a bağlanmasını engelleyen ve bağımsız Kıbrıs Cumhuriyeti'nin kurulmasını sağlayan en önemli faktör durumundadır. Rumların Enosis talepleri karşısında Türk halkının her yolla self-determinasyon hakkına sahip çıkması, tek yanlı bir Enosis gerçekleşmesi olasılığını tümüyle ortadan kaldırmıştır. İki halk arasında başlayan çarpışmalar sonucu, Rumların savunduğu *Enosis* ve Türklerin savunduğu *Taksime* karşı bir orta yol olarak adanın bağımsızlığı fikri doğmuştur. Bu fikrin, İngiltere, Yunanistan, Türkiye ve ABD tarafından benimsenmesinden sonra, 11 Şubat 1959'da Zürih Anlaşması ve 19 Şubat 1959'da da Londra Anlaşması imzalanmıştır. Böylece Kıbrıs, iki halkın ortak egemenliğinde ve yönetiminde, iki toplumlu bir Cumhuriyet olarak doğmuştur. Yaşanan bu gelişmeler Kıbrıs'ta Rumların saldırılarına son vermemiştir. Adada Türklere yaşıttılan baskı ve zulüm devam ederken 15 Temmuz 1974'te Nikos Sampson iktidara gelmiştir. İktidardaki bu el değişimi adanın Yunanistan'a bağlanması anlamına gelmektedir. Bu durum karşısında Türkiye, Kıbrıs Cumhuriyeti'ni kuran anlaşmalara dayanarak ve garantörlük hakkının bir gereği olarak 20 Temmuz 1974'te adaya müdahalede bulunmuştur.⁹

Türk birlikleri 22 Temmuz 1974'te Kıbrıs Barış Harekâtı'nı başlatmış ve Girne'yi ele geçirmiştir. Aynı akşam BM Güvenlik Konseyi'nin 353 sayılı ateşkes kararı üzerine adada ilerleyişlerini durdurmuşlardır. Bu süre içinde Girne-Lefkoşa hattı birleştirilmiştir. Adada Türk halkına karşı acımasız bir kıyım söz konusu olduğu için Türkiye'nin adaya müdahalesi tamamen savunma ve barış amacıyla gerçekleştirilmiştir.¹⁰

Türkiye, İngiltere ve Yunanistan'ın katılımlarıyla 25-30 Temmuz tarihleri arasında yapılan I. Cenevre Konferansı'nda, Türkiye'nin Kıbrıs'a müdahalesinin antlaşmalardan kaynaklandığı kabul edilmiş, Kıbrıs'ta kurulan *Özel Türk Yönetimi* tanınmış ve *Türk Silâhlı Kuvvetlerinin* Kıbrıs'taki varlığı kabul edilmiştir. Adada düzenin sağlanması amacıyla 8-12 Ağustos 1974'te, II. Cenevre Konferansı yapılmış fakat konferanstan bir sonuç alınamamıştır. Bunun üzerine Türkiye, 14 Ağustos 1974'te Kıbrıs'a ikinci kez müdahale etmiştir. Bu müdahale ile adanın kuzey kesimini Türklerin kontrolüne geçmiş ve 16 Ağustos'ta da ateşkes ilan edilmiştir. Böylece Karpaz

⁸ Toluner, s. 13-15.

⁹ Faruk, Akın, Emek, "1958-1974 Yılları Arasında Kıbrıs'ta Yerel Basında Rum Mezalimi", Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi, 2014, s. 11.

¹⁰ Hamza, Eroğlu, Kıbrıs Uyuşmazlığı ve Kıbrıs Barış Harekâtı, Emel Matbaacılık, Ankara 1975, s. 67-68.

Yarımadası'nın doğu ucundan batıdaki Yeşilirmak'a kadar uzanan ve bugün *Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti*nin sınırlarını oluşturan hattın kuzeyi Türklerin eline geçmiştir. Kıbrıs'ın bağımsızlığını güvence altına almak ve bölgede sürekli bir barışın gerçekleşmesini sağlamak amacıyla gerçekleştirilen bu müdahale, Kıbrıs sorunu ve Türk-Yunan ilişkileri açısından dönüm noktası durumundadır.¹¹ Kıbrıs Barış Harekâtı'ndan sonra Geçici Kıbrıs Türk Yönetimi, ortaya çıkan bu yeni durumun hukukî olmasını ve toplumda huzurun sağlanması amacıyla 13 Şubat 1975 tarihinde *Kıbrıs Türk Federe Devletini (KTFD)* ilân etmiştir.¹²

2. Sözlü Tarih (Oral History)

Sözlü tarih ile folklor arasında yakın bir ilişkinin varlığı gözlemlenmektedir. 17. yüzyılda bilim insanları tamamen doğa bilimleriyle uğraşmışlar ve gerçek, güvenilir bilgiye ulaşmanın bu olduğunu düşünmüşlerdir. Doğru bilgiye ulaşmanın yolunun doğa bilimleri olduğu iddiasında bulunanların başında Descartes gelmektedir. Descartes bu iddiasının yanı sıra tarih disiplininin öğretici bir alan olarak nitelendirmekte ama onu bir bilim olarak kabul etmemektedir. 17. yüzyılın bu hâkim zihniyetine karşı çıkan Giambattista Vico'dur. Vico, Kartezyencilerin toplum bilgisini, tarih bilgisini göz ardı ettiklerini söylemiştir. Fen bilimlerinin yanında sosyal bilimlere de yer vererek oluşturduğu bir bilimler tasnifi ortaya koymuş ve buna *Yeni Bilim* adını vermiştir. Vico, Yeni Bilim'i şöyle tanımlamaktadır: Bugün saf bir davranış olarak görülse bile başlangıçta mitoslar insanların hakiki tarihini teşkil ediyorlardı, insanlar mitoslara tam bir imanla teslim oluyorlardı. Zaman ilerledikçe insanlar, mitoslara iman etmekten vazgeçmişler ve mitoslar alegorik bir anlam kazanmışlardır. Mitoslar gerçeğe uygun hikâyelerdir ve onlar başka bir yerde, başka bir meseleye açıklık getirirler. Yanlış, sadece fikirlerin beceriksizce birleştirilmesinden ibarettir. Bu nedenle hiçbir zaman toptan olarak yanlış fikirlerin mevcudiyeti söz konusu olamaz. Aynı şekilde başlangıçta fabllardan oluşsa bile bir geleneğin de içinde, doğru unsurlar bulundurmaması söz konusu değildir. Şiiri, dini, felsefeyi, her türlü insan ifadesini, her defasında, müşahhas kültürel bağlamlarında değerlendirmek gerekir.¹³

İşte Vico'nun şiiri, dini, felsefeyi, her türlü insan ifadesini kültürel bağlamlarında değerlendirmek olarak tanımladığı aslında hem halkbiliminde hem de sözlü tarih çalışmalarında yapılagelen bir uygulamadır. Tarih bilimi yazılı kaynaklar ve maddi kültür kaynaklarına dayalı olarak çalışır ve bulgularını yazar. Bu anlamda yukarıda farklı kaynaklardan alıntılanarak özetlenmiş Kıbrıs tarihi, tarih biliminin çalışma yöntemleriyle ortaya konan resmi tarihtir. Kıbrıs Harekâtı, Kıbrıs Türk'ünün verdiği özgürlük ve bağımsızlık mücadelesinin sonucudur. Harekâtın gerçekleştirildiği zamana kadar Rumların, Kıbrıs Türk'üne yaptıkları zulüm tarihçilerin yazılı kaynaklardan ve maddi kültür öğelerinden faydalanarak yazdıkları resim tarihin haricinde zihinlerde yer eden anılardan, yaşanmışlıklardan, tecrübelerden hulasa sözlü gelenekle nesilden nesile aktarılmıştır. İşte bu sözlü gelenek ile aktarılan bilgiler, tarih biliminin yazılı kaynaklarına ve maddi kültür öğelerine destek verecek şekilde işe koşulduğunda sözlü tarihten faydalanılmış olur. Halkbilimi ile tarih bilimi sözlü tarih noktasında ortak bir yöntemde birleşmektedir. Halkbilimi derleme yaparken görüşme (mülakât) yöntemini kullanmaktadır. Yönlendirilmiş görüşme (mülakât)

¹¹ Mehmet Hasgüler /Bülent Uludağ, Devletlerarası ve Hükümetler-Dışı Uluslararası Örgütler. Alfa Yayınevi, İstanbul 2004, s. 166-167.

¹² Ulvi Keser, "Kıbrıs'ta Göç Hareketleri ve 1974 Sonrasında Yaşananlar", *Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi*, 2006, C. 5, S. 12, s. 111-112.

¹³ J. Freund, Beşerî Bilim Teorileri, Çev. B. Yediyıldız, Türk Tarih Kurumu Yayınları, VII Dizi-Sa, Ankara 1997, s. 8.

ve yönlendirilmemiş görüşme (mülakat) olarak ikiye ayrılan yöntem, halkbiliminde sahada derleme metodlarından biridir. Tarih bilimi de sözlü tarihi derlerken mülakat yöntemini kullanmaktadır aradaki fark araştırılan konulardır. Halkbiliminin mülakat yöntemini gelenek, görenek, âdet vs. inceleme alanına giren tüm konularda kullanmakta tarih ise tarihi bir olayın arka cephesini, halk arasındaki yankılarını ortaya koymak bir anlamda resmî tarihe destek veren ya da vermeyen düşünceleri bir araya getirmek amacıyla mülakat yöntemini kullanmaktadır.

Sözlü tarih, sözlü gelenek aktarımının derlenmesi noktasında halkbilimi (folklor) disiplini içinde de yer almaktadır. Örneğin mit, masal, efsane, memorat, destan, halk hikâyesi, atasözleri, deyimler, şarkılar vs. gibi halk edebiyatı türlerinde; doğum, sünnet, düğün, evlenme gibi geçiş dönemlerinin veya benzer türlerdeki halkbilimsel olay ve olgularda kaynak kişilerle yapılan sözlü tarih derlemeleri halkbilimi disiplini içinde mevcuttur. Derleme yöntemleri ile elde edilen malzemenin sözlü tarih çalışmalarında kullanılması mümkündür. Örneğin J. M. Pedrosa *Oral Tradition as a Worldwide Phenomenon (Dünya Çapında Bir Fenomen Olarak Sözlü Gelenek)* adlı çalışmasında sözlü tarih ile folklor ilişkisi bağlamında İspanya, Hispanoamerica, Orta Afrika'da günümüzde halen yaşamaya devam eden baladlar, şarkılar, atasözleri, efsaneler, hikâyeler, destanlar gibi sözlü edebiyat ürünlerini derlediği geniş yelpazeli bir araştırmaya imza atmış ve Homeros'tan Garcia Márquez'e kadar dünya edebiyat geleneklerinin karşılaştırmalı çalışmasını gerçekleştirmiştir. Pedrosa; sözlü geleneği dünyadaki tüm edebi geleneklerin kaynağı olarak gördüğünü söylemekte ve sözlü tarih ile kayda geçirilen sözlü edebiyatın yazılı edebiyattan çok daha derin ve belirleyici şekillerde yaratılmış olduğunu dile getirmektedir.¹⁴ Buna göre Paul Thomson¹⁵ sözlü tarihi şöyle tanımlamaktadır: Sözlü tarih bir hadiseyi yaşayan fertlerin hadise hakkında anlattıklarını dinleyerek ve bizzat zihinlerin kullanıldığı bir tarih metodudur. Sözlü tarih, tarihi kaynak olarak sayılan yazılı kaynakların haricinde sözlü gelenek yoluyla yeni nesillere aktarılan tarihi bilgiler ile toplumu oluşturan her bir ferdin naklettiği hatıraların arasında kalandır.

Sözlü tarih *sessiz kalabalıkların tarihi* şeklinde adlandırılmaktadır. Yasal ve popüler tarihin ve arşivlerin topluma sunmadığı hümanist yaklaşıma ulaşmayı sağlayan sözlü tarih, insan topluluklarının geçmişte yaşananlarla ilgili sözlü anlatımlarına dayanan tarih inceleme tekniğidir. Sözlü tarih, tarihin ana temalarını değiştirmek suretiyle tarihe farklı bir perspektiften bakılmasını sağlamaktadır. Yazılı metinler halinde sunulan resmi tarihten diğer bir söyleyişle baskın kitlenin (otorite) bakış açısından farklı olarak sözlü tarih bize, toplumun, toplum içindeki grupların, gruplara mensup bireylerin yaşadığı gerçekliği birebir sunmaktadır. Sözlü tarih, tarihe sosyal düzlemde adalet getirmekte ve yasal kayıtları tutulmayan farklı etnik yapıların, emekçilerin, kadınların, fakirlerin, muhacirlerin tarih sahasında kendilerini ifade etmelerini sağlamaktadır. Bu yönüyle sözlü tarih, bilgileri ve kaynakları bir araya getirme yoluyla, geçmişi anlamlı kılarak yaşanan zamana ve geleceğe yön vermektedir.¹⁶

Tarihi Yeniden Kurma Kuramı sözlü tarih (oral history) ile halkbiliminin disiplinlerarası çalışmalarına örnek teşkil eden kuramlardan biridir. Başta halkbilimciler olmak üzere diğer sosyal bilimlere mensup bilim insanlarından bazıları tarihte, elimizde çok az delil bulunan dönemlere dair

¹⁴ Pedrosa, J. M. *Oral Tradition*. Ed. John Miles Foley, Oral Tradition as a Worldwide Phenomenon, 18/2, Slavica Publishers, Inc., Bloomington: Indiana University, 2003, s. 166-168.

¹⁵ Paul, Thompson, Birinci Sözlü Tarih Atölyesi Kayıtları, Atölye, I. Gün, I. Oturum, (6-7 Haziran), Ed. Neşe Erdilek Tunçay, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul 1993.

¹⁶ Neşe, Erdilek, Türkiye'de Göç Araştırmalarında Sözlü Tarih Metodu, Ed. Aynur İlyasoğlu, Gülay Kayacan, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2006, s. 79.

bilgi edinebilmek için halkbilimi malzemesinden yararlanmayı düşünmüşlerdir. Tarihi yeniden kurma/oluşturma paradigmasına dayanan bu kuramın kavramsal olarak başlangıç tarihini Grimm kardeşlere kadar uzanmaktadır. Tesirleri yönüyle daha sonra ortaya çıkan bütün mitolojik okulları hatta Tarihi-Coğrafi Fin Okulu'nu içine almaktadır. Tarihi yeniden kurma kuramı Grimm kardeşler *Jacob Grimme* aittir. Jacob Grimm, 1835'te *Teutonic Mytholog (Cermen Mitolojisi)* adlı ansiklopedik çalışmasında sadece hayallerde ve belli belirsiz yer alan eski Alman tanrı ve tanrıçalarını canlandırmaya çalışmıştır. Jacob Grimm'in kuramı özellikle 19. yüzyılda Britanya halkbilimcilerine çok güçlü ve geçerli görünmüştür. Charles Darwin'in 1859'da *Türlerin Kökeni (The Origin of Species)* adlı eserini yayınlaması ve evrim kuramını bilimsel düşünceye yerleştirmesinden sonra tarihi yeniden kurma kuramı, yöntemleri yeniden yorumlanmıştır. Buna göre kuramın kronolojisine tarih öncesi başlangıcı getirilmiş, uygar putperestler yerine ilkel vahşileri incelemeye yönelinmiş ve *Evrimsel Halkbilimi Kuramı* ileri sürülmüştür. Tüm Viktorya dönemi bilim insanları yaşayan kalıntı doktrinine bağlı kalmış ve halkbiliminin tarihsel uygulamalarına ilgi göstermişlerdir. *George Laurence Gomme*, 1908'de *Bir Tarih Bilimi Olarak Halkbilimi* adlı çalışmasını yayınlamıştır. Gomme çalışmasında değişik ırkların arka arkaya aynı yere gelmeleri ve burada bir yaşam sürdürmeleriyle oluşturdukları ortak yapıda, geleneklerini incelemenin mümkün olduğunu iddia etmiştir.¹⁷

Gomme; İngiltere'de yaşayan köylü toplumların folklorlarında Aryan öncesi döneme dair izlerin görülebileceğini, ayıklanabileceğini ve bu toplulukların Aryan gelenekleriyle kültürel kurumların yeniden oluşturduklarını ileri sürmüş ve Keltler öncesi kabile kültüründen günümüze taşınan halk masallarının, inanışların arasındaki zaman evrelerini ilişkilendirmeye çalışmıştır. Sözlü anlatılarda hikâye/öykü/efsane anlatma geleneğinden yola çıkarak tarihin yeniden oluşturulacağını örneklemeye çalışmıştır. Gomme'nin bu iddiasına evrimsel halkbilimi kuramının en önde gelen temsilcilerinden biri olan *Andrew Lang* eleştirel bir bakış açısıyla yaklaşmış, folklor ürünleriyle tarihi yeniden kurma girişimleri diğer sahaların mensuplarına oldukça düşündürücü görünmüştür. Sözlü geleneğin tarihselliği konusundaki tartışmalar halen günümüzde de arkeologlar, antropologlar, tarihçiler, İncil araştırmacıları arasında devam etmektedir. *Lord Raglan* ve Amerikalı antropolog *Robert Lowie* ünlü birer *septik (şüpheli)* olarak ister mit olsun ister masal, efsane olsun tüm tarihsel gelenekleri ve iddiaları reddetmektedirler. Buna karşın *Hector* ve *Nora Chadwick* gibi isimler ve bu isimlerin yanı sıra birçok bilim insanı, bütün büyük halk destanlarında, tarihsel bir gerçeklik olduğunu, anlatıların özünü bu tarihsel gerçekliğin oluşturduğunu düşünmektedirler.

Sözlü tarih çalışmalarıyla benzerlik gösteren halkbilimi çalışmalarından bir diğeri de halkhayatı (folklife) çalışmalarıdır. Jenkins¹⁸ halkhayatını, bir topluluğu diğerinden ayıran sosyal, sözlü, maddi özelliklerin kaydedilmesi ve bölgesel kişiliğin incelenmesi olarak tanımlamakta ve bu çalışmalarda araştırmacılar, belgelenmiş kayıtlara ya da kazılarda bulunmuş kanıtlara değil; sözlü geleneğe, toplumsal geleneklere, lehçelere, terminolojiye ve bugüne kadar varlığını sürdüren araç ve becerilere güvendiğini dile getirmektedir.¹⁹ Diğer disiplinlerden farklı araştırma yöntemleriyle halkhayatı çalışmaları bu yönüyle sözlü tarih araştırmalarına katkıda bulunabilecek

¹⁷ Özkul, Çobanoğlu, Halkbilimi Kuramları ve Araştırma Yöntemlerine Giriş, Genişletilmiş 13. Baskı, Akçağ Yayınları, Ankara 2024, s. 205.

¹⁸ G, J, Jenkins, Field-Work and Documentation in Folk-Life Studies, The Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland, 90(2), 1960, s. 259-271.

¹⁹ Sacide, Çobanoğlu, "Kültürel Ekolojik Kuram ile Yeni Bir Kavram Olarak 'Ekolojik Performans' Bağlamında Bursa Mesken Senti Halkhayatında: Lodos", Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2024, 26 (48), s. 303-329.

çalışmalardandır. Günümüzde de devam etmekte olan sözlü tarih (oral history) çalışmalarında geliştirilen metodoloji halkbilimi ile tarih bilimi arasında disiplinler arası çalışmalar yapmayı mümkün kılmıştır.

3. Kıbrıs'ta Sözlü Tarih ve Türk Halkbilimi Araştırmaları

21. yüzyıl içinde sürekli gelişim gösteren halkbiliminin sınırları genişlemiştir. Günümüzde halkbiliminde tarihi olaylar da incelenmekte bu olayların toplumsal yansıması mercek altına alınmaktadır. Kıbrıs'ta geçmişten bugüne Türk halkbilimi çalışmaları yapılmaktadır bu çalışmalarda sözlü geleneğin derlenmesinde sözlü tarih de derlenmekte tarihçilerin yaptıkları araştırmalara destek olacak şekilde muhafaza edilmektedir. Rumların Megola İdea'larıyla başlayıp Enosis talepleri ve terör örgütü E.O.K.A'nın eylemleriyle devam eden Barış Harekâtı'na kadar süren dönemde Kıbrıs'ta yaşanan dram, sözlü tarih ile nesilden nesile aktarılmış ve bu önemli aktarımlarla güncel tutulan bilgiler sözlü gelenek derlemeleriyle araştırmacılar tarafından derlenmiş, kayıtlara geçirilmiştir. Bu sayede kaynak kişilerin harekât öncesi, harekât süresi ve sonrasında konu alan, hatıraları, söyledikleri şarkıları, türküleri, birbirlerine ve çocuklarına anlattıkları hikâyeleri, masalları, efsaneler vs. içeren anlatıların derlenmesi sonucu Kıbrıs Türk halk kültürünün, sözlü tarihinin kaleme alındığı birçok yayın yapılmıştır.

Kıbrıs Türk halk kültürüyle ilgili olarak modern dönemde yapılmış en eski yayınlar konuyu dolaylı olarak ele alan İsmet Konur'un (1938) *Kıbrıs Türkleri* ve Hasene Ilgaz'ın (1949) *Kıbrıs Notları* adlı çalışmalarıdır. Mahmut İslâmoğlu'nun 1969 yılında yayınlanan *Kıbrıs Türk Folkloru* ve M. Oğuz Yorgancıoğlu'nun 1980 yılında yayınlanan *Kıbrıs Folkloru* muhteva, yöntem bakımından pek çok eksikliklerine rağmen bugüne kadar yapılmış ve yayınlanmış derleme çalışmalarının kapsam bakımından en iyileri durumundadırlar. İlk Türk halkbilimi derneği olan "Halk Sanatları Derneği" bugüne kadar 25 Şubat 1983 tarihinden başlayarak 6 "Halkbilimi Sempozyumu" düzenlemiş ve bu sempozyumlardan I. II. III ve IV. de sunulan bildiriler K.K.T.C. Turizm ve Kültür Bakanlığınca "Halkbilim Sempozyumları" adıyla 1986 yılında yayınlanmıştır. Aynı dernek "Halk bilimi" adlı doğrudan alan yönelik ilk dergiyi 34 sayı yayınlamıştır. Doğu Akdeniz Üniversitesi Kıbrıs Araştırmaları Merkezi (KAM) iki yılda bir düzenlediği *Uluslararası Kıbrıs Araştırmaları Kongresi* ve *Kıbrıs Araştırmaları* adlı periyodiği ile Kıbrıs Türk halk kültürü araştırmalarına büyük katkıda bulunmaktadır.²⁰

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde 1997 yılında Doğu Akdeniz Üniversitesi, Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü öğrencilerinin önderliklerinde geniş bir öğrenci katılımıyla kurulan *Kıbrıs Türk Halk Kültürünü Araştırma Kulübü* periyodik olarak düzenlediği *Alan Araştırmacısı Yetiştirme Seminerleri* ve uluslararası bir düzeye erişen *Kıbrıs Türk Halk Kültürü Kollokyumlarının* yanı sıra üniversite bünyesinde kurduğu *Kıbrıs Türk Sözlü Kültür Arşivi* ve yine üniversiteye bağlı olarak kuruluş çalışmalarını devam ettirdiği *Kıbrıs Türk Halk Kültürü Müzesi* gibi kurumlar ve *Güneyden Göçe Zorlanan Kıbrıslı Türklerin Sözlü Kültürünü Derleme Projesi* başta olmak üzere yürüttüğü projelerle Doğu Akdeniz coğrafi ve kültürel havzasının en aktif ve örnek bir halkbilimi kurumu hüviyetine erişmek üzeredir.²¹

21. yüzyılda yaşadığımız bu zaman diliminde insanlık, *Toplum 5.0 (Süper Akıllı Toplum)* *Biçiminin* son basamağı, *Toplum 6.0 Ekolojik Devrim Süper Bilgi Toplumu*nun ilk basamağında bulunmaktadır. Yaşadığımız çağ artık insansız teknolojilerin hâkimiyetinde bir hayatı sürdürmesinin

²⁰ Çobanoğlu, Özkul, 2024, s. 54.

²¹ Çobanoğlu, Özkul, 2024, s. 55.

planlandığı ve söz konusu planın çok kısa bir süre içinde uygulamaya konulacağı bir dönemdir. Bu dijital dönemin en önemli getirilerinden biri hem toplumsal hem de bireysel yaşamda büyük değişikliklere yol açacak bir yenilik olan ve *Büyük patlama: Metaverse!* sloganıyla tanıtılan çevrim içi yaşam şeklidir. Bu yeni yaşam şekliyle birlikte bugüne kadar sözlü gelenekten derlenen tüm sözlü tarih bilgilerinin kurulacak Kültür Metaverse'leriyle çevrim içi yaşam şekline aktarılması mümkün olacaktır. Bu anlamda öncelikle metaverse'ü tanıyalım.

4. Metaverse Nedir?

Metaverse sözcüğü ilk olarak *Neal Stephenson (1992)* tarafından *Snow Crash* isimli, bilim kurgu romanında kullanılmıştır. Kelime anlamı olarak Yunanca *sonrası* anlamını taşıyan *meta* ön eki ile İngilizce *evren* anlamını taşıyan *universe* sözcüklerinin birleştirilmesi ile elde edilmiştir ve *evren ötesi* anlamını taşımaktadır.²² Farklı sanal dünyaların birleştirilmesiyle meydana getirilmiş kolektif bir paylaşım alanı, kurgusal bir evrendir. Bu anlamda metaverse bir sözcük olmaktan öte bir kavram durumundadır.²³ Metaverse'e giriş, şimdilik kullanıcılarının başlarına taktıkları VR gözlükleriyle sağlanmaktadır. Fakat kısa bir zaman içinde lensler ve sinir sistemine bağlanan duyu aktarımlı giysiler yoluyla metaverse'e girilmesi hedeflenmektedir. Metaverse kullanıcıları, kendileri için özgürce belirledikleri bir avatar ile metaverse'e girmektedirler. Burada kendi dilek ve istekleri doğrultusunda ziyaret etmek istedikleri evrenleri seçmekte ve faaliyetlerde bulunabilmektedirler. Bu doğrultuda metaverse'ü şöyle tanımlayabiliriz: Gelişmiş teknolojilerin eş zamanlı kullanıldığı, ırk, cinsiyet, fiziksel engellilik gibi farklılıkların önemini kaybettiği, kullanıcıların avatarlarıyla farklı evrenleri deneyimleyebildikleri, siber toplumsal bir düzlemdir. Metaverse'de hem kültürel hem de ekonomik üretim yapılabilmektedir. Gündelik yaşamdaki alışveriş, ticaret, eğitim, arkadaş toplantıları, iş toplantıları, konserler, aile ziyaretleri, oyunlar yanı sıra dinî, mistik, metafizik, new age alanlardaki her türlü faaliyetin alternatif sanal yaşama taşınmasını sağlayan çevrim içi yaşam biçimidir.²⁴ Metaverse, sahibi Mark Zuckerberg tarafından²⁵ *Facebook Connect 2021* toplantısında dünyaya tanıtılmış böylece Stephenson'un romanında kurguladığı çoklu evrenler hayali günümüzde gerçeğe dönüşmüştür.²⁶



Görsel: 1



Görsel: 2

Dünya ülkeleri, böyle bir oluşumun en başında yer almak, oyun kurucu olmak, oluşumu kendisine göre yapılandırmak için metaverse'e yatırım yapmaktadırlar. Araştırma şirketi Forrester'ın Aralık 2021'de gerçekleştirdiği bir araştırmaya göre; çevrimiçi kullanıcıların yaklaşık üçte biri metaverse için heyecan duymakta; %30'a yakını da metaverse'un toplum için iyi bir şey olduğunu düşünmektedir. ABD merkezli Citigroup'un gerçekleştirdiği araştırmaya göre de Metaverse'ün 2030 yılına kadar 13 trilyon dolarlık bir ekonomi haline gelmesi ve 5 milyar

²² URL-1: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0262407921014500?> (Erişim Tarihi: 21.08.2021).

²³ Sacide, Çobanoğlu, Halkbilimi ve Metaverse Yeni Dünyaların Beşiğinde, Genişletilmiş Baskı, Paradigma Akademi Yayınları, Çanakkale 2023, s. 5.

²⁴ Çobanoğlu, Sacide, 2023, s. 5.

²⁵ URL-2: <https://www.theverge.com/22749919/mark-zuckerberg-facebook-meta-company-rebrand> (Erişim Tarihi: 09.02.2022).

²⁶ Çobanoğlu, Sacide, 2023, s. 7.

kullanıcıya ev sahipliği yapması beklenmektedir. Metaverse'ün bugünkü değeri 21 milyar dolar seviyesindedir fakat önümüzdeki iki yıl içinde bu değer 800 milyar dolara ulaşması beklenmektedir.²⁷

Metaverse'de en erken davranan ülke olarak Güney Kore'yi görüyoruz. Güney Kore metaverse'e büyük yatırımlar yaparak başkenti Seul'un sanal kopyasını metaverse'e taşımıştır. Bu sanal kopya ile isteyen herkes Seul'un sokaklarını teker teker gezebilmekte, yemeklerini, giyimini, yaşamını deneyimleyebilmekte böylece Güney Kore kültürünü öğrenebilmektedir.²⁸ Ülkemizde de metaverse çalışmaları yapılmaya başlanmıştır. *RoofStacks* şirketi tarafından GoArt metaverse platformunu hazırlamış ve dünyanın ilk metaverse kenti olarak Harput metaverse'de inşa etmiştir. Başka bir metaverse çalışması Tour-key tarafından meydana getirilmiş bir platformdur. Bu platformda Türkiye'nin kültürel mirası dünyaya tanıtılmaktadır. Bu metaverse'de bir sanal rehber aracılığıyla kültürel miras alanları gezdirilmektedir.²⁹ Ankara Belediyesi ve İstanbul Belediyesi başta olmak üzere Konya Belediyesi, Gaziantep Belediyesi vs. birçok belediye metaverse platformlarını oluşturmaya başlamışlardır. İlgi çekici bir çalışma olarak Gaziantep Büyükşehir Belediyesi kültür ve gastronomi alanını ve Zeugma Dionysos Evi'ni metaverse evrenine tanımlamıştır.³⁰

5. Halkbilimcilerin 3D Dijital Yaratım Ortamları Olarak Kültür Metaverse'leri

Bir ulusun kadim gelenekleri, sözlü ve yazılı tarihi, mitolojisi, halk edebiyatı ürünleri, destanları, masalları, halk hikâyeleri, efsaneleri, halkhayatı (folklife), geçmiş yaşantıları ve etik felsefesinden yola çıkılarak tasarlanmış metaverse'lere *kültür metaverse*leri adını vermekteyiz. Kültür Metaverse'lerinin kurulması ve unutulmuş etik değerlerin bu metaverse'ler yoluyla insanlığa hatırlatılması, yaşanacak değişim/dönüşüm sürecinde etik sorunlarına getirilecek çözümlerden biri olabilir. Metaverse yapılanmalarında dijital teknolojilerin geliştirilmesi için fen biliminin çalışmalarına, dijital teknolojilerin bireyler üzerindeki kültürel, sosyolojik ve psikolojik etkilerini tespit etmek, bu etkilerin olumsuzluklarını en düşük seviyeye indirmek için de sosyal bilimlerin çalışmalarına ihtiyaç vardır. Halkbilimi disiplini kapsamında; kültürün tanımı, içeriği, işlevi, kültürel sondaj, farklı kültürleri mukayese, analiz ve sentez konuları yer almaktadır. Bütün dünyanın kültürel ergonomiye uyum süreci yaşayacağı bu yeni dijital yapılanmada; kültür içerikli evrenler tasarlamak ve evrenlerarası kültürel bağlantıları oluşturmak, bunları hayata geçirmek halkbilimi disiplininin ve halkbilimcilerin araştırma alanları dâhilindedir. 17. yüzyılda matematik alanının hükümlerliği üzerine yapılan hata *Yeni Bilim* kavramını ortaya atan Vico sayesinde telaffi edilmiş ve sosyal bilimlerin önemi ortaya konmuştur. Günümüzde yeni 3D dijital platformu metaverse'de sayısal verilerle bakılması, yeniden 17. yüzyıl yanılışına düşülmesine neden olur. Bu gerçekliği görmezden gelerek yeni bir Vico'nun ortaya çıkmasını beklemek akıllıca bir davranış olmayacaktır. Bu sebeple kültür evrenlerinin kurulması ve kültür varlıklarının dünyaya tanıtılması/sunulması/deneyimletilmesi gerekmektedir.

Fen bilimlerinde yaşanan hemen hemen her teknolojik gelişimin, ortaya konan her kuramın sosyal bilimlerde bir açılımı; fen bilimleri ile ulaşılan neredeyse her teknolojik bulgunun sosyal bilimlerin araştırma alanına giren sonuçları olur. Bu sebeple metaverse'ün sadece fen bilimleri alanında faydalı ya da zararlı olması söz konusu değildir. Bu, fayda ve zarar sosyal bilim alanları

²⁷ URL-3: <https://www.hurriyet.com.tr/teknoloji/yazarlar/ergi-sener/metaverse> (Erişim Tarihi: 14.04.2022).

²⁸ URL-4: <https://www.btchaber.com/guney-koreden-metaverse> (Erişim Tarihi: 12.04.2022).

²⁹ Çobanoğlu, Sacide, 2023, s. 7.

³⁰ URL-5: <https://www.gaziantep.bel.tr/tr/haberler/gaziantep-zeugma-dionysos> (Erişim Tarihi: 17.04.2022).

için de geçerlidir. Halkbilimcileri bekleyen yepyeni bir dünyanın kapıları açılmak üzeredir. Herkes kendi yaratıcılığı, kendi vizyonu ölçüsünde bu yeni dünyada yerini alacaktır. Bu noktada halkbilimciler, Kültür Metaverse'leri kurmalılardır. Dünyadaki bütün ülkelerin Kültür Metaverse'leri kurup kendi kültürünü, mitolojisini, tarihini, sanatını tanıtmaları mümkündür. Türk halkbilimciler de Türk Kültür Metaverse'leri kurabilirler. Bu yolla kendi kültür evrenlerini metaverse'de tanıtabilirler.

Metaverse'de *Keepface Platformu* 500 binden fazla influencer ve 5000'den fazla markayı birbirine bağlayan otomatik bir influencer pazarlama platformu olarak şimdiden harekete geçmiştir. Metaverse'de alanında lider influencer'ları, influencer'ların seslendikleri kitlelerini ve bunlarla ilgilenen markaları bir araya getirecek *Metafluence* sanal şehri kurulmuştur. *Keepface* tarafından kurulan *Metafluence*, *Influencer Marketing* çalışmalarına yeni bir soluk getirmektedir. *Metafluence* içinde influencer'ların *Metahut* isminde kendi kitleleri ve markalar ile bir araya gelebileceği dijital konutları olacak ve influencer'lar metahut'larını, kendi yaşam tarzlarına göre kişiselleştirerek hedef kitleleriyle etkileşime geçebilecekleri, NFT'ler (non-fungible token) sunabilecekleri ya da ürünleri tanıtabilecekleri alanlar haline getireceklerdir. Metahut'lar aracılığı ile yaşam tarzlarını paylaşabilecek, hedef kitleleriyle etkileşime geçebilecek, dijital sanat eserlerini (NFT'lerini) toplayabilecek ve takas edebilecekler. Ayrıca *Metafluence* içerisinde reklam verenlerle iş birliği de yapabilecekler (URL-7).

Dünyanın uygulamaya başladığı bu örnekte olduğu gibi halkbilimciler de bir araya gelip bir Kültür Metaverse'leri, Halkbilimi Köy'leri kurabilir, metahut'larını (dijital konutlar) inşa edebilir, burada sürdürülebilir bir yaşam yaratabilir ve buraları kendi yaşam tarzlarına göre dijital konutlarını kişiselleştirerek hedef kitleleriyle etkileşime geçebilecekleri, NFT'ler sunabilecekleri, tasarımlarını paylaşabilecekleri, reklam verenlerle iş birliği yapabilecekleri alanlar haline getirebilirler. Bunların yapılabilmesi için vizyon sahibi olmak gerekmektedir. Bu nedenle *21. Yüzyıl Halkbilimcinin Beceri Tablosu* hazırlanmıştır. Bu büyük dijital patlamada vizyon sahibi olanlar başarı elde edeceklerdir. Halkbilimciler, bugüne kadar ders kitaplarında başlık olarak gördükleri bütün konuları mesleğe çevirebilirler. Halkbilimcilerin metaverse'de yapabilecekleri 440 meslek belirlemiştir. Bu mesleklerini üç farklı temel eylemi gerçekleştirmek üzere şöyle adlandırılmıştır: *Arttırılmış Gerçeklik Tasarımcı Halkbilimci*; *Arttırılmış Gerçeklik Deneyim Oluşturucu Halkbilimci*; *Arttırılmış Gerçeklik Gelecek Yazıcısı Halkbilimci*.³¹

5.1. Kültür Metaverse'lerinde kullanılacak sistemler

Tasarladığımız Kültür Metaverse'lerinde kullanacağımız sistem, iki genel başlıkla; *kültür içeriği yönetim sistemi* ve *kullanıcı yönetim sistemi*³² olmak üzere iki bileşenli bir sistemdir.



Görsel: 3

Kültür içeriği yönetim sistemi: İçerik oluşturur, kullanıcının aramalarıyla ilgili olan kültür içeriğine, kullanıcının avatarını yansıtır, onun yaşayacağı deneyimde uygulamayı gerçekleştiren

³¹ Çobanoğlu, Sacide, 2023, s. 157.

³² J, G, Kim, "A Study on Metaverse Culture Contents Matching Platform", International Journal of Advanced Culture Technology, 2021, 9 (3), s. 232-237.

olur. Halkbilimcinin hazırlayacağı metaverse’de kültür içeriği yönetim sistemi iki mesleği karşılamaktadır. Birincisi metaverse evrenini tasarlamak, ikincisi bu evrende yaşanacak deneyimlerde bizzat deneyimletici görevi yapmak çünkü avatarlar artırılmış gerçeklik içinde gerçek insanlar olarak temsil edilmektedirler ve bütün hareketleri gerçek olarak algılanmaktadır. Bu nedenle oluşturduğunuz tasarımlar içinde deneyimletici olarak görev yapacak avatlara ihtiyaç vardır. Hazırladığınız meslekî etkinliğe göre deneyimletici avatar sayısı farklılık gösterecektir çünkü bir dinletide kullanılacak deneyimletici avatar sayısı ile büyük göçler, yaylak/kışlak göçleri veya kervan etkinliklerinde kullanılacak deneyimletici avatar sayısının aynı olması düşünülemez.

Kullanıcı yönetim sistemi: Kullanıcı avatar, kayıtları ve aramalarını kendisi yönetmektedir. Halkbilimcinin hazırlayacağı metaverse’de kullanıcı yönetim sistemi, kullanıcı avatarların verilerinin (aramaların/seçimlerin) alınması, bunların okuması ve tasnifinin yapılmasıdır diğer bir söyleyişle veri analizi/veri okuması yapmaktır.

5.2. Halkbilimcilerin metaverse meslekleri

Ana hatlarıyla bir araya getirdiğimizde *Tasarımcı Halkbilimci*, *Deneyim Oluşturucu Halkbilimci* ve *Veri Analizci Halkbilimci* olarak üç ayrı meslekten söz edebiliriz.

Buna göre *Arttırılmış Gerçeklik Metaverse Tasarımcılığı* mesleği; bir metaverse’ün tasarlanması, içeriğinin hazırlanması, kültür üretiminin gerçekleştirilmesidir.

Arttırılmış Gerçeklik Deneyim Oluşturucu mesleği; metaverse’e konuk olan avatarların kültür içeriklerine/metaverse’e ulaşım sürecini ile deneyim sürecinin düzenlenmesi, denetlenmesi, avatarların deneyim oluşturmalarında yönlendiricilik yapılmasıdır.

Arttırılmış Gerçeklik Gelecek Yazıcılığı mesleği; veri analizci halkbilimcinin kullanıcı avatarların kayıtlarını analiz etmesidir. Yaşanan deneyimlerin sonuçlarına göre elde edilen verilerin okunması, metaverse’de işlevsel olan/olmayan yönleri tespit edilmesidir.³³

6. Sözlü Tarih ve Halkbilimi Alanlarında Disiplinlerarasılıkla Kıbrıs Barış Harekâtı Konulu Kültür Metaverse’lerinin Tasarlanması



Görsel: 4



Görsel: 5

Günümüzde metaverse her alanda kullanılmaya başlanmıştır. Türk Silahlı Kuvvetleri’nde metaverse, savaş tatbikatlarında kullanılmaktadır. Metaverse’ün geniş kullanım alanlarının

imkânları dâhilinde düzenlenen birbirinden farklı etkinliklerin yanı sıra kültürel etkinlikler de düzenlenmektedir. Decentraland platformunda düzenlenen *Metaverse Festival* tasarladığımız Kültür Metaverse’lerinde düzenlenecek etkinliklere bir örnek olabilir. 2021 tarihinde Decentraland platformu *Metaverse Festival* adı altında bir festival düzenlemiştir. Metaverse Festival dört günlük bir müzik, kültür ve yaratıcılık festivali olarak tanımlanmıştır. Farklı sunumların yapıldığı festival alanında metaverse dünyasına özel eşyaların satın alınabildiği standlar bulunmaktadır. Festivale katılmak üzere üç bileşenin mevcudiyetinin önem taşıdığına işaret edilmektedir: Yeterli miktarda grafik gücüne sahip bir bilgisayar, Decentraland’e bağlanabilmek üzere bir web tarayıcı, Decentraland’ta kişisel bir hesap gibi işlev görecektir olan NFT, arazi ve kripto paraları depolamak

³³ Çobanoğlu, Sacide, 2023, s. 158-168.

için kullanılacak bir dijital cüzdan. Bu üç bileşene sahip olan herkes VR gözlüklerini takarak bulunduğu mekândan Metaverse Festival'e katılmıştır.³⁴

Metaverse Festival örneğinde olduğu gibi 20 Temmuz Barış ve Özgürlük Bayramının metaverse'e taşınması mümkündür. Tasarladığımız üç meslek grubu bu etkinliği gerçekleştirmek konusunda görev alacaktır. Buna göre;

Artırılmış Gerçeklik 20 Temmuz Barış ve Özgürlük Bayramı Tasarımcı Halkbilimci: Bayramı düzenleyecek avatarın meslek adıdır. Metaverse'de bayramın yapılacağı Kıbrıs mekânlarını düzenlemek, tasarımın yapılması ve metaverse ortamına aktarımının sağlanmasıyla görevlidir.

Artırılmış Gerçeklik 20 Temmuz Barış ve Özgürlük Bayramı Deneyim Oluşturucu Halkbilimci: Bayram süresince düzenlenen etkinliklerde hepsi birer gerçek insanı temsil eden avatlara deneyim kazandırmak ve etkinliklerde onlara yardımcı olmakla görevlidir.

Artırılmış Gerçeklik 20 Temmuz Barış ve Özgürlük Bayramı Gelecek Yazıcısı Halkbilimci: Metaverse'de düzenlenen bayramda aksayan ya da yolunda giden etkinlikleri tespit etmek gelecek etkinliklerde daha farklı neler yapılabileceği noktasında fikir üretmekle görevlidir.

6.1. Kıbrıs Barış Harekâtı konulu Kültür Metaverse'lerinde İzlenecek Yöntemler

6.1.1. I. Yöntem: Sözlü tarih çalışmalarıyla aktarılan Kıbrıs tarihi ve Kıbrıs Barış Harekâtı'nın bir rehber avatar ve yardımcı avatlarla konuk avatlara deneyimletilmesi.

6.1.3. II. Yöntem: Kıbrıs Barış Harekâtı konulu destanların sözlü tarih kapsamında ele alınarak halk ozanı Âşık Hasan'nın avatı tarafından anlatılması.

6.1.2. III. Yöntem: Halk edebiyatı ürünlerinin sözlü tarih kapsamında ele alınmasıyla Kıbrıs Barış Harekâtı mülâkatlarından yola çıkarak yazılan bir romanın, bir hikâyenin, bir anının senaryolaştırılması ve bir tiyatro oyunu olarak sahnelenmesi ya da avatların anlatımıyla dramatize edilerek canlandırılması.

Çalışmamızın bu bölümünde Kıbrıs Barış Harekâtı'nın anlatılacağı Kültür Metaverse'lerinde izlenebilecek üç yöntem sırasıyla tasarlanacaktır. Buna göre 1. Yöntem şu şekildedir.

6.1.1. I. Yöntem'e Göre Metaverse 3D Platformunun Tasarlanması

I. Yöntem'imiz: Bir rehber avatar ve yardımcı avatlarla Kıbrıs'ın gezdirilmesi ve sözlü tarih çalışmalarıyla aktarılan Kıbrıs tarihi ile Kıbrıs Barış Harekâtı'nın anlatılmasıdır. Bir anlatıyı metaverse taşımak için öncelikle metaverse evreninden yer satın almak sonra bina/eşyayı dijital olarak inşa etmek gerekmektedir. Metaverse platformunun satın alınmasının ardından platformlar tasarlanmaya başlanabilir. Avatlar, metaverse'e (arttırılmış gerçeklik) girmek için öncelikle VR gözlüklerini takmaktadırlar. Avatar; sanal ortamda bireyi temsil eden dijital kimliğidir. Birey, kendi isteğine bağlı olarak kilo, boy, saç rengi, ten rengi, cinsiyet vs. özelliklerini tayin edebilir. Metaverse'deki avatlar (dijital temsiller) sosyal medya hesaplarında ya da bilgisayar oyunlarında görülen avatlardan farklıdır. Sosyal medyada ve bilgisayar oyunlarındaki avatlar sadece yükseklik ve genişlik özelliklerine sahiptirler ve 2D olarak isimlendirilirler. Metaverse'deki avatlar yükseklik ve genişliğin yanı sıra derinlik özelliğine sahiptirler ve 3D olarak isimlendirilirler. Görme, duyma özelliklerinin yanında hissetme duygusu da bulunmaktadır.

³⁴ O, Kuş, "Metaverse: Dijital Büyük Patlama'da Fırsatlar ve Endişelere Yönelik Algılar", Intermedia International e-Journal, 2021, S. 8 (15), s. 245-266.

Metaverse'deki avatarlar, kullanıcı ne hissediyorsa bizzat hissetmekte, eylemleri eşgüdümlü olarak aynı anda yaşayabilmektedir. Bu nedenle metaverse platformları genel olarak *arttırılmış gerçeklik* olarak isimlendirilmektedir. VR gözlükler takıldıktan sonra avatarlar, sağ ve sol ellerinde tuttıkları joystick kontrol cihazlarının düğmesine basmak suretiyle gerçekleştirdikleri bir sıçrama hareketiyle istedikleri noktaya ulaşmaktadırlar. Metaverse'de avatarların ayakları henüz yapılandırılmamıştır. Bilgisayar ortamında insan ayağını yapmak ve hareket etmesini sağlamak zor bir eylem olduğu için bu çalışma zaman almaktadır. Bu sebeple şu anda metaverse'de hareketler joystick kontrol cihazı vasıtasıyla ve sıçrama hareketiyle gerçekleştirilmektedir.

I. Yöntem'e göre öncelikle harekâtın kronolojisine göre gezilecek yerlerin sıralanması, akışın belirlenmesi ve mekânların birebir olarak metaverse aktarılması gerekmektedir. Arttırılmış Gerçeklik 20 Temmuz Barış ve Özgürlük Bayramı Tasarımcı Halkbilimci harekâtın sözlü tarihten yararlanarak anlatımının yapılacağı mekânları belirler. Halkbilimciler mekân tasarımlarının metaverse platformu haline getirilmesi aşamasında bilgisayar mühendisleri, bilgisayar teknikerleri, web tasarımcıları vs. bir araya gelerek disiplinlerarasılıkla çalışırlar. Mekânlar *durak noktası* adı altında sıralanır ve burada, kendisi de bir avatar olarak etkinlikte görev üstlenen Arttırılmış Gerçeklik 20 Temmuz Barış ve Özgürlük Bayramı Deneyim Oluşturucu Halkbilimci, adıyla *gezi rehberi* tarafından sözlü tarihten yararlanılarak deneyimletilmek üzere belirlenen sekiz durak noktasının birincisinde Kıbrıs Barış Harekâtı gezisi başlatılır.

6.1.1.1. Birinci durak noktası Gazimağusa:

Avatarların Arttırılmış Gerçeklik 20 Temmuz Barış ve Özgürlük Bayramı Deneyim Oluşturucu Halkbilimciyle (gezi rehberi) birlikte gözlerindeki VR gözlükleri ve ellerindeki joystick kontrol cihazlarıyla yapılan sıçrama hareketiyle gerçek haliyle uyumlu olarak birebir metaverse'e konuşlandırılmış ilk durak noktası olan Gazimağusa'ya gelmeleri ve Kıbrıs'ın Osmanlı fethine kadar olan döneminin gezi rehberi avatar tarafından katılımcı avatarlara kısaca anlatılması deneyimi.

Rehber avatar: “Osmanlı Devleti'nin fethine kadar Kıbrıs sırasıyla; Mısırlılar, Hititliler, Akalar, Dorlar, Yunanlılar, Fenikeliler, Asurlular, Persler, Büyük İskender, Romalılar, Araplar, Bizanslılar, İngilizler, Cenevizliler, Memlukler ve Venediklilerin hâkimiyeti altında kalmıştır. Kıbrıs 15. yüzyılda Venediklilerin egemenliği altındaydı. Osmanlı için stratejik açıdan büyük önem taşıyordu. Kıbrıs'taki Venedik korsanları, Türk deniz ticaretine zarar verince Osmanlı, Kıbrıs'ı almaya karar verdi. Dönemin şeyhülislamı Ebu Suud Efendi'nin fetvası ile adayı fethetmek için harekete geçildi. 1 Temmuz 1570'de Kıbrıs adasına çıkartma yapıldı. 15 aylık mücadeleden sonra Magusa Kalesi 1571'de teslim alındı. Ada Osmanlı İmparatorluğuna dahil oldu. Kıbrıs 1571-1878 yılları arasında tam 307 yıl Osmanlı egemenliğinde kaldı.”

Gazimağusa'nın metaverse platformuna birebir konuşlandırılmış Magusa Kalesi, Lala Mustafa Paşa Cami'nin konuk avatarlara gezdirilmesi, tarihi konusunda bilgiler verilmesi ve Gazimağusa sokaklarında dolaşarak şehrin deneyimletilmesi.

6.1.1.2. İkinci durak noktası Gazimağusa arastası:

Gazimağusa'nın içinde sokaklarında dolaşarak içinde günümüzde sonlanmaya yüz tutmuş eski mesleklerin icra edildiği, yeni tasarlanmış arastaya gelinmesi. Burada amaç Kıbrıs'ta icra edilen eski mesleklerin avatarların deneyimine sunulması, NFT (Non-Fungible Token) adı verilen her türlü eşyanın benzersiz dijital kopyalarını ifade eden eşyaların satışa sunulması ve avatarlar tarafından edinilmesinin sağlanmasıdır. Kıbrıs için tasarlanmış ve satışa sunulan bütün turistik eşyalar (maddi kültür unsurları) NFT olarak metaverse'e taşınabilir/satışa sunulabilir

Rehber avatar: “Padişah II. Selim, 20 bin asker ve 10 bin sanatkâr ailenin de Kıbrıs’a gönderilmesi karar verir. Bu amaçla Anadolu, Karaman, Rum kadıları meslek sahipleri arasında seçim yaparlar. Her on haneden birini Kıbrıs’a gönderirler. Seçilenlerin içinde ayakkabıcılar, terziler, dokumacılar, aşçılar, mumcular, semerciler, nalbantlar, bakkallar, demirciler, dericiler, taşçılar, kuyumcular, yapıcılar, kalaycılar ve kazancılar vardır. Adaya gelen bu Türkler kısa sürede ekonomik yaşama büyük bir canlılık getirir.”

Arastanın gezilmesi, isteyen avatarların farklı meslekleri deneyimlemeleri ve rehber avatarın Kıbrıs tarihini özetlemeye devam etmesi:

Rehber avatar: “1878’de Osmanlı-Rus savaşı biter ve Ayastefanos (Yeşilköy) antlaşması imzalanır. İngiltere, Osmanlı Devleti’ne yardım önerisinde bulunur. İki devlet, iki maddelik bir antlaşma imzalar. Bu antlaşma ile Kıbrıs geçici olarak yılda 92.000 altına İngiltere’ye kiralanır. Fakat İngilizler kira bedelini kendileri ödemez, bunu Kıbrıs halkından toplayarak öderler. Antlaşmaya göre İngilizler tehlike geçtikten sonra adayı geri vereceklerdir fakat böyle olmaz.”

6.1.1.3. Üçüncü durak noktası Lefkoşa Yeşil Hat:

Joystick kontrol cihazlarıyla yapılan sıçrama hareketiyle gerçek haliyle uyumlu olarak birebir metaverse’e konuşlandırılmış üçüncü durak noktası Yeşil Hat’ın 3 metre enindeki en dar yerine gelinmesi. Hat boyunca yapılan yürüyüşte rehber avatarın Kıbrıs Barış Harekâtı’nı anlatmaya başlaması.

Rehber avatar: “1821’de, Rumlar Başpiskopos Kipriano önderliğinde ilk isyan hareketini başlatırlar. Bu isyanla Kıbrıs sorunu gün yüzüne çıkmaya başlamıştır. Vali Küçük Mehmet Paşa, isyanı bastırır ve Kipriano’yu cezalandırır. Rumlar, bu cezalandırmayı hiçbir zaman kabullenemezler. Yunan isyanının 100. Yıldönümü olan 1921’de, Rumlar; 500 farklı kilisede toplanırlar. İlk Enosis’i yaparlar. İlhak kararı alırlar ve İngiliz yönetimine başvururlar. Enosis: megalos idea (büyük ideal) doğrultusunda, Kıbrıs adasının Yunanistan’a bağlanması demektir. Rumlar; bu fikir doğrultusunda İstanbul’u geri almak ve büyük Bizans İmparatorluğu’nu tekrar kurmak istemektedirler.”

6.1.1.4. Dördüncü durak noktası Lefkoşa Vilayet Konağı ve Ayasofya miting alanı:

Joystick kontrol cihazlarıyla yapılan sıçrama hareketiyle gerçek haliyle uyumlu olarak birebir metaverse’e konuşlandırılmış dördüncü durak noktası Lefkoşa Vilayet Konağı ve Ayasofya Miting Alanı’na gelinmesi. Rehber avatarın, konuk avatarlara vilayet konağını gezdirirken Kıbrıs Harekâtı’nı anlatmaya devam etmesi.

Rehber avatar: “İsyan bastırıldıktan sonra isyancı Rumlar adadan sürgün edilirler. Sürgün edilenler durmazlar. Bu kez başpiskopos Makarios önderliğinde EOKA (Kıbrıslı Savaşçılar Milli Organizasyonu) kurarlar. EOKA Türk halkını ortadan kaldırmak ve Kıbrıs’ı, Yunanistan’a bağlamak amacıyla kurulmuş bir terör örgütüdür. 1931’de Rumlar, Lefkoşa’daki şimdi içinde dolaştığımız bu vilayet konağını ateşe verirler. Kıbrıslı Türkler bu isyana tepki göstermek için Lefkoşa’da, 1948’de birinci Ayasofya, 1949’da ikinci Ayasofya Mitingini düzenlerler. EOKA durmaz. Enosis’i gerçekleştirmek için Türklere saldırmaya başlar. Kıbrıs Türkleri kendilerini bu saldırılara karşı korumak için Türkiye Cumhuriyeti’nin desteği alarak 1958’de Türk Mukavemet Teşkilatını (TMT) kurar. Rumlar şiddetle Türklere saldırmaya devam ederler.”

Vilayet konağının gezilmesinin ardından Ayasofya Mitinginin yapıldığı Lefkoşa meydanına inilmesi. Burada Kıbrıs gazisi Ulvi Keser’in avatarı tarafından Kıbrıs’ın 1950’li yıllardaki durumunun anlatılması.

Ulvi Keser: “Kıbrıs 1950’li yıllardan itibaren yaşanması çok zor bir yer olmuştur. Yunanistan destekli EOKA örgütünün emekli bir Yunan subayı olan Georges Grivas yönetmekteydi. Grivas 1 Nisan 1955 günü adayı kan gölüne çevirdi. Ve Kıbrıs’ta terör başladı. Grivas 1959 yılında Yunanistan’a döndü. Kendisine Yunan meclisi tarafından bir gecede korgenerallik rütbesi verildi.”³⁵

6.1.1.5. Beşinci durak noktası Limasol Park Gazinosu:

Metaverse platformunda, platforma tanımlanmış her yeri satın almak mümkündür. Yasal olarak satışa sunulan mekânları satın almayı talep edenlerin uyluklarının bir önemi bulunmamakta ve satışa sunulan mekânların alıcıların ülke sınırları içinde olması gerekmemektedir. Söz konusu bölgenin metaverse’de tanımlanmış olması ve parsel olarak satışa sunulmuş olması yeterlidir. Pandemi dönemi itibarıyla metaverse’de özellikle gerçek coğrafyaların sanal parsellere bölünerek satıldığı OVR adlı platformda İstanbul şehri satışa sunulmuştur. Bu nedenle metaverse platformuna tanımlanması durumunda, Güney Kıbrıs sınırları içinde olan Limasol’dan arsa satın alınması ve Limasol Park Gazinosu’nun inşâ edilmesi mümkündür.

Joystick kontrol cihazlarıyla yapılan sıçrama hareketiyle gerçek haliyle uyumlu olarak birebir metaverse’e konuşlandırılmış beşinci durak noktası Limasol Park Gazinosu’na gelinmesi. Rauf Denktaş için üretilmiş sabit avatardan, bizzat Rauf Raif Denktaş’ın kendisinin Akritas Planı konusunda Limasol Park Gazinosu’nda yaptığı konuşmanın dinlenmesi.

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Rauf Raif Denktaş: “1963’te Rumlar, Türklere karşı ada çapında saldırıya geçmişlerdir amaçları Türkleri 24 saat içerisinde yok etmeyi hedefleyen Akritas Planı’nı uygulamaktır. 1960-63 devresinde Makarios’u, Kıbrıs’ın Cumhurbaşkanı rolünde göremezsiniz. O, Rum halkının milli ve dinî lideri rolünde, her hafta bir yerde bir EOKA’nın büstünü açmakta, yeni bir Enosis nutku çekmektedir. Türk toplumunu katletmek için hazırlanan Akritas Planı doğrudur, gerçektir. Klerides, 1971’de Almanya’nın Sesi Radyosu’na verdiği beyanatında, Akritas Planı’nı kabul etmiştir ve hiçbir Rum lideri de bugüne kadar Akritas Planı yoktur diyememiştir.”³⁶

6.1.1.6. Altıncı durak noktası Atyoğnu Köyü:

Joystick kontrol cihazlarıyla yapılan sıçrama hareketiyle gerçek haliyle uyumlu olarak birebir metaverse’e konuşlandırılmış altıncı durak noktası Atyoğnu Köyü’ne gelinmesi. Yeşil hattın en geniş yeri olan 7 metrelik bu noktada rehber avatarın anlatımına devam etmesi.

Rehber avatar: “İki halk arasında çarpışmaların artması sonucunda, Rumların savunduğu Enosis ve Türklerin savunduğu Taksim’e karşı bir orta yol aranmış ve adanın bağımsızlığı fikri doğmuştur. Bu fikir, İngiltere, Yunanistan, Türkiye tarafından benimsenmiştir. Adada bağımsız bir devlet kurma yolunda 1958’de Zürih anlaşması ve 1959’da Londra anlaşması imzalanmıştır. Böylece 1960’da iki uluslu, bağımsız Kıbrıs Cumhuriyeti doğmuştur. Fakat bu anlaşma uzun sürmemiştir. EOKA’cı Rumlar 21-27 Aralık 1963 tarihleri arasında “Kanlı Noel” adı verilen terör eylemlerine başlamışlardır. Bu katliamlar sonucunda 27 Aralık 1963’te üç garantör ülkenin askerleri Barış koruma kuvveti adı altında adada göreve başlamıştır. 30 Aralık 1963’te Türk ve Rum Kesimlerini ayıran, işte bu görmüş olduğunuz, Yeşil Hat çizilmiştir.”³⁷

³⁵ Adil Adnan Öztürk/Necat Çetin, “Harp Edebiyatımızda Hatırların Önemi ve Torbalı’dan Kıbrıs Barış Harekâtına Katılan Askerlerin Hatıralarından Örnekler”, Türk Halk Edebiyatı Konulu I. Uluslararası Türkiyat Sempozyumu (1-3 Kasım) Bildiriler Kitabı, 2013, s. 763-784.

³⁶ Özden Alpdag, Barış İçin Savaş, Yeni Asır Yayınları, İzmir 1974, s. 18-19.

³⁷ Emek, s. 16.

6.1.1.7. Yedinci durak noktası Zaman Gazetesi ve Halkın Sesi Gazetesi:

Kıbrıs'ta harekât öncesi yaşanan katliamları 1958'deki Atlılar Katliamını, Üç Şehitler, 1964'teki Sinde Katliamı'nı ve daha nicelerini anlatmanın, metaverse taşımının etkili yollarından biri, o devrin gazete binalarının metaverse'de inşa edilmesi ve anlatımların bu binalardan, gazete kütüphaneleriyle yapılmasıdır. O dönemin gazete binalarının birebir örnekleriyle metaverse'de inşa edilmesi hem inandırıcılığı sağlamak hem de akıllardaki soru işaretlerini gidermek bakımından önem taşımaktadır.

Joystick kontrol cihazlarıyla yapılan sıçrama hareketiyle gerçek haliyle uyumlu olarak birebir metaverse'e konuşlandırılmış yedinci durak noktası Halkın Sesi Gazetesi'ne gelinmesi. Cumhurbaşkanı yardımcısı ve Halkın Sesi Gazetesi'nin sahibi Dr. Fazıl Küçük'ün yayınevi müdür odasına konuşlandırılmıştır avatarından gazetenin tarihinin dinlenmesi.

Cumhurbaşkanı yardımcısı ve Halkın Sesi Gazetesi'nin sahibi Dr. Fazıl Küçük: *"Kuzey Kıbrıs Cumhurbaşkanı Yardımcısı: Halkın Sesi Gazetesi'ni, 14 Mart 1942'de yayımlanmaya başladım, ne mutlu ki gazete halen yayımlanmaya devam etmektedir. Önceleri Lefkoşa'da, Söz Basımevi'nde sonraları Halkın Sesi Matbaası'nda basılmıştır. İlk kurulduğunda haftanın altı günü yayınlanıyordu. Pazar günleri işçiler izinli olduğundan pazartesi günleri gazeteyi yayınlamıyorduk. Sayfaları büyük boy idi. İlk yayımlandığında nüshası 20 para idi..."*³⁸

Joystick kontrol cihazlarıyla yapılan sıçrama hareketiyle gerçek haliyle uyumlu olarak birebir metaverse'e konuşlandırılmış yedinci durak noktasının ikinci ziyaret mekânı Zaman Gazetesi'ne gelinmesi. Dönemin Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı ve Zaman Gazetesi'nin sahibi Rauf Raif Denktaş'ın yayınevi müdür odasına konuşlandırılmıştır avatarından gazetenin tarihinin dinlenmesi.

Kuzey Kıbrıs Cumhurbaşkanı Rauf Raif Denktaş: *"Zaman Gazetesi'nin yayınına Ağustos 1973 yılında başladım, 1979 yılının sonuna kadar gazete yayım hayatına devam etti. Zaman Gazetesi ilk olarak Bozkurt Basımevi'nde sonra da Zaman Matbaası'nda yayınlanmıştır. Zaman Gazetesi günlük olarak büyük boy halinde çıkar. Başlarda 8 sayfa idi, daha sonraları 4 sayfa yaptık. Gazetenin ilk fiyatı 25 paraydı. Gazetenin köşe yazarlarının biri bendim. Ülkü Cem müstear adını kullanıyordum. Benden başka Mahide Ergün, Hizber Hikmetağalar, Oktay Öksüzöğlu vardı. Sloganımız "Zamanın Gidişi Türkiye'dir..."*³⁹

6.1.1.8. Sekizinci durak noktası Girne Yavuz Çıkartma Parkı Müze Gemi: Barış Harekâtı'nın tanığı M/G Ç-128 çıkartma gemisi

Joystick kontrol cihazlarıyla yapılan sıçrama hareketiyle gerçek haliyle uyumlu olarak birebir metaverse'e konuşlandırılmış sekizinci durak noktası Girne Yavuz Çıkartma Parkı'nda müze gemi haline getirilen Barış Harekâtı'nın tanığı M/G 128 Çıkartma Gemisi'ne gelinmesi. Müze geminin gezilirken Kıbrıs Barış Harekâtı'na katılan Kıbrıs gazisi Mehmetçiklerin geminin güvertesinde, manken askerlerin arasına, iki noktaya konuşlandırılmış sabit avatarlarının harekâtı anlatması.

Kıbrıs Harekâtı Gazisi Necmettin Kabasakal (2 Ocak 2010): *"Ben kara çıkartmasındaydım. Çıkartma gemilerine bindik. Her bölükten 125 kişiydik. Her bölüğe 2 komutan. Yani 2 asteğmen, 2 astsubay, 2 bölük komutanı. Gemiler dörder dörder yola çıktık. 21 Temmuz'da Girne'ye yaklaştık. Girne'nin alt bölgesine yanaşmaya çalıştık. Havan mermileri gemilerin yanına düşmeye başladı. Beşparmaklardan atılıyordu. Gemiler tekrar geri döndü. Menzil dışına. Uçaklar geldi. 4 tane. Beşparmaklarda bombalama yapıldı. Dört saat denizde bekledik. Komandolar Beşparmaklara pervaneli uçaklarla*

³⁸ Emek, s. 38.

³⁹ Emek, s. 39.

indirildi. Tüm gökyüzü paraşüt birlikleriyle dolmuştu. En çok zayıyat o anda verildi. Dağlar bombadan duman içinde kalınca dumandan faydalanıp kıyıya yanaştık. Kapaklar açıldı. Elimizde silahlarımız kasıklarımıza kadar suyun içinden çıktık. İlk birliklerle birlikte Girne'nin içine girdik. Rum mevzilerinden yoğun ateş açılmıştı. Benim mangamdan çok kişi şehit oldu..."⁴⁰

Kıbrıs Harekâtı Gazisi Mehmet Ünlü (5 Ocak 2010): "Ben hava çıkartmasındaydım. Makinalı tüfek nişancısıydım. Üzerimde yaklaşık 2000 mermi vardı. Silahım A6 makinalı tüfek. Ben 60 kiloyum. Üzerimde 75 kilo yük ile havadan indim. Bölük 70 kişiydi. Havaalanında bize din adamları dinî telkin yaptılar. Saat üçte uçaklara bindik. Ben C130'a bindik. Kapıdan üçüncü askerdim. Korkuyla karışık heyecan vardı. Uçaklar peş peşe kalktı. Kara göründü. Uçağa bir mermi isabet etti. İçerde bir anormallik oldu. Bir rüzgar ortaya çıktı. Kapılar açıldı. Ben ilk önce yerdeki yangını gördüm. Uçaktan atladık. Yerden devamlı uçaksavar ateşi yapılıyordu. Havadan inerken birçok arkadaşım şehit oldu. Ovaya inince ben hemen tesisatı kurdum. Üzerimizde bir uçaksavar tepemize mermi yağdırıyordu. Oadaki tarlanın sınırlarını mevzi alarak sürünmeye başladık. Sürünerek dağa yaklaştık. Akşama kadar sürüne sürüne dağa çıktık. Rum mevzilerine girdik. Akşam çökerken Beşparmaklara çıktık. Girne'yi ve denizi gördüm. İzli mermilerin nereden geldiğini tayin edemiyorsun, sabaha kadar bombalama devam etti. Sabah Girne'ye girdik. Makarios'un evine vardık. Evin üst katı boştu. Alt kat cephaneye doluydu. Kasalarca mermi... Binanın bütün çevresi bir kanal içinde. Kum torbaları ile çevrilmiş. Girne gözüme İzmir gibi göründü. Kömürcü köyünün içinden geçtik"⁴¹

Anlatım, çıkartma gemisinin arşiv fotoğraflarının sergilendiği bölümde, o yılları bizzat yaşamış biri olarak Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Kurucu Cumhurbaşkanı Rauf Raif Denktaş'ın avatari tarafından sonlandırılır.

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Rauf Raif Denktaş: "Rumların 1963 tarihinde başlayan saldırılar sonucunda yüzlerce Türk öldürüldü. Toplam 103 köyden, 30 bin Türk vatandaşı evlerini barklarını bırakıp kaçmak zorunda kaldı. Kıbrıs Türkleri devlet mekanizmasının bütün organlarından tamamen dışlandılar, adadan soyutlandılar. Bunun için kaba güç, şiddet, ekonomik kısıtlama ve bezdirme politikası izlendi. Rumlar 1963'den, 1974'e kadar Türklere karşı ambargo ve baskı politikası uyguladılar fakat biz bunları azimle ve direnişle karşıladık. Problemler Cenevre Konferansı'nda çözülmeye çalışıldı ama bir sonuca varılamadı. En sonunda Türkiye, Londra Konferansı'nda alınan kararların 4. Maddesi: "Ortak veya anlaşarak hareket olası olmadığı takdirde, garanti veren üç devletten her biri, bu anlaşma ile kurulan düzeni tekrar kurmak amacıyla harekete geçmek hakkını saklı tutarlar" maddesinin ihlal edildiği gerekçesiyle Türkiye uluslararası anlaşmadan doğan hakkını kullanmış ve 14 Ağustos 1974'te "Ayşe tatile çıksın!" parolasıyla Türkiye Cumhuriyeti Başbakanı Bülent Ecevit tarafından adada "Mutlu Barış Harekâtı" başlatılmıştır. Kıbrıs Barış Harekâtı adada yaşayan Türklere olduğu kadar Rumlara da barış getirmiştir ve biz bu özel günü her yıl 20 Temmuz Barış ve Özgürlük Bayramı olarak kutluyoruz"⁴²

Birinci yöntem olarak belirlediğimiz metaverse platformunun akışı bu şekildedir.

6.1.2. II. Yöntem'e göre metaverse 3D platformunun tasarlanması

II. Yöntem'imiz: Halk edebiyatı ürünlerinin sözlü tarih kapsamında ele alınmasıyla Kıbrıs Barış Harekâtı konulu destanların Âşık Hasan'ın avatari tarafından anlatılmasıdır. Sözlü edebiyat ürünleri sözlü tarihten yola çıkılarak verilen ürünlerdir. Özellikle destanlar ve halk hikâyeleri toplumun mutlak gerçeklikle yaşadığı olaylardan etkilenecek şekilde üretilmektedirler. Yaşadığı dünyaya

⁴⁰ Adil Adnan Öztürk/Necat Çetin, s. 774.

⁴¹ Adil Adnan Öztürk/Necat Çetin, s. 776.

⁴² Emek, s. 39.

ve çevresine karşı hassasiyet taşıyan sanatçı bir diğer söyleyişle âşık, yaşadığı, duyduğu, dinlediği sözlü tarihten etkilenir, onları içselleştirir ve bu içselleştirmeler sözlü edebiyat ürünü olarak bazen bir destan, bazen bir halk hikâyesi bazen de bir türkü şeklinde esere dönüşür. Kıbrıs Barış Harekâtı'nda yaşananları dinleyen âşıklar, sözlü tarihi içselleştirmişler ve birbirinden farklı, birbirinden değerli sözlü edebiyat ürünleri ortaya koymuşlardır. Bu kıymetli âşıklardan biri Âşık Hasan'dır. Âşık Hasan, sözlü tarihten yola çıkarak Kıbrıs Harekâtı'nı "Kıbrıs Deyişi"yle sözlü edebiyat ürünü olarak ortaya koymuştur. II. Yöntem'e göre metaverse 3D platformunun tasarlanması altı aşamada gerçekleşmektedir. Aşamalar şu şekildedir:

- Metaverse platformuna Âşık Hasan'ın sabit avatarının, Namık Kemal Müzesi'nin, Namık Kemal'in kaldığı zindanın ve burada bulunan bahçe ile bahçenin içindeki okalıptüs ağacının tanımlanması.
- Joystick kontrol cihazlarıyla yapılan sıçrama hareketiyle gerçek haliyle uyumlu olarak birebir metaverse'e tanımlandırılmış Namık Kemal Müzesi, Namık Kemal'in kaldığı zindan ve burada bulunan bahçeye gidilmesi.
- Konuk avatarların Namık Kemal Müzesi ve zindanını gezmeleri.
- Konuk avatarların satışa sunulan Kıbrıs konulu NFT'leri satın almaları.
- Bahçenin içindeki okalıptüs ağacının altına gelinmesi.
- Âşık Hasan'ın sabit avatarının saz eşliğinde dillendirdiği Kıbrıs Deyişi'nin dinlenmesi.

Âşık Hasan'ın Kıbrıs Deyişi:

Kıbrıs dağları dumanlı puslu

Kıbrıs'ın üstünde kara bir duman

Ağlaşır her vakit yash

Sıkıldı, onlar dedi el aman

Bu toprak Türk'ündü evveli aslı

Gelin imdat edin Sudiye, Yemen

Yetişsin evliyalar Kıbrıs gidiyor

Yetişsin evliyalar Kıbrıs gidiyor

6.1.3. III. Yöntem'e göre metaverse 3D platformunun tasarlanması

III. Yöntem'imiz: Halk edebiyatı ürünlerinin sözlü tarih kapsamında ele alınmasıyla Kıbrıs Barış Harekâtı mülâkatlarından yola çıkarak yazılan bir romanın, bir hikâyenin, bir anının senaryolaştırılması ve bir tiyatro oyunu olarak sahnelenmesi ya da avatarların anlatımıyla dramatize edilerek canlandırılmasıdır. III. Yöntem'e göre metaverse 3D platformunun tasarlanması sekiz aşamada gerçekleşmektedir. Aşamalar şu şekildedir:

- Kıbrıs Harekâtı'nı konu alan romanlar, hikâyeler, destanlar ya da anılardan senaryolaştırılmak üzere uygun olan birinin seçilmesi.
- Seçilen edebi ürünün senaryo haline getirilmesi.
- Edebi üründe adı geçen tüm mekânlar arttırılmış gerçeklik metaverse tasarımcısı tarafından metaverse tanımlanması.
- Metaverse platformundan düzenlenen etkinlik hakkında avatarlara bilgi verilmesi ve senaryodaki karakterlerin avatarların seçimine sunulması.
- Gönüllülük esasına dayalı olarak yapılan katılımla avatarlarla birlikte oyunun prova günlerinin kararlaştırılması.

- Avatarların daha önceden karakterlerini seçip ezbere aldıkları oyunu, arttırılmış gerçeklik deneyim oluşturuçu gözetiminde kararlaştırılan prova saatlerinde prova etmeleri.
- Oyunun sunum gününün kararlaştırılması ve Kültür Metaverse'ünün tüm mensuplarına duyurulması.
- Hazırlanan Kıbrıs Barış Harekâtı platformunda oyunun avatarlar tarafından sahnelenmesi.

Kıbrıs halk kültürünün tanıtılması açısından çok verimli olacak bir çalışma da Hasan Bulliler gibi Kıbrıs destanlarının, Beşparmak Dağları gibi Kıbrıs efsanelerinin senaryolaştırılması ve avatarların deneyimine sunulmasıdır. Bu yolla avatarlar, Hasan Bulliler'in uğradığı haksızlığı hissedebilir, Beşparmak Dağları'nda sevgi ile kötülüğün savaşını bizzat yaşayabilir, bataklıkta boğulma tehlikesini bizzat deneyimleyebilir ve deneyimlerini başarıyla sonuçlandırabilirler. Savaş boyunca yaşanmış her hikâye ya da yeniden yaratılan her şey metaverse'e taşınabilir.

Bulgular

Çalışmamız altı ana başlıktan oluşmaktadır. Birinci başlığımız Kıbrıs Adası, ikinci başlığımız Kıbrıs Barış Harekâtı başlıklarıdır. Bu başlıklar altında Kıbrıs tarihi ele alınmış, Kıbrıs adasının en eski dönemlerinden Kıbrıs Barış Harekâtı'na kadar yaşanan süreç hakkında bilgi verilmiştir. İkinci başlığımız Sözlü Tarih (Oral History) başlığıdır. Bu başlık altında sözlü tarihin gelişim süreci özetlenmiş ve sözlü tarihin günümüz kullanımı üzerinde durulmuştur. Sözlü tarihin, halkbilimi ile yakın bir ilişkisi olduğu, iki disiplinde kullanılan derleme yöntemlerinden mülakat yönteminde ortaklık gösterdiği, Tarihi Yeniden Kurma Kuramının ve halkhayatı (folklife) çalışmalarının, sözlü tarih (oral history) ile halkbiliminin disiplinlerarası çalışmalarına örnek teşkil eden unsurlardan oldukları bulgulanmıştır.

Üçüncü başlığımız Kıbrıs'ta Sözlü Tarih ve Türk Halkbilimi Araştırmaları başlığıdır. Bu başlık altında Kıbrıs'ta sözlü tarih çalışmalarının geçmişi ve Türk halkbilimi çalışmaları kapsamında nasıl yer aldıkları anlatılmıştır. Kıbrıs'ta geçmişten bugüne yapılan sözlü tarih ve Türk halkbilimi araştırmalarının metaverse platformlarına taşınabileceği bulgulanmıştır. Dördüncü başlığımız Metaverse Nedir? başlığıdır. Bu başlık altında metaverse'ün yaratışı, ortaya konuluşu ve kullanım alanları hakkında bilgi verilmiştir. Beşinci başlığımız Halkbilimcilerin 3D Dijital Yaratım Ortamları Olarak Kültür Metaverse'leri başlığıdır. Bu başlık altında yaratılan dijital ortamın Kültür içeriği yönetim sistemi ve Kullanıcı yönetim sisteminin nasıl kullanılacağı açıklanmış, halkbilimcilerin metaverse meslekleri hakkında bilgi verilmiştir.

Altıncı başlığımız Sözlü Tarih ve Halkbilimi Alanlarında Disiplinlerarasılıkla Kıbrıs Barış Harekâtı Konulu Kültür Metaverse'lerinin Tasarlanması başlığıdır. Bu başlık altında metaverse'ün dünyadaki kullanım amaçları dile getirilmiş, Türk Silahlı Kuvvetleri'ndeki kullanımına yer verilmiş ve Türk Kültür Metaverse'lerinin kurulmasını gerekliliği üzerinde durulmuştur. Türk Kültür Metaverse'lerinde halkbilimcilerin metaverse mesleklerini icra ederek üç yöntem dâhilinde Kıbrıs Barış Harekâtı'nı metaverse platformlarına taşıyabilecekleri bulgulanmıştır. Yöntemler dâhilinde tasarlanan metaverse'ler anlatılmış, Kıbrıs Harekâtının metaverse platformlarına taşınması noktasında Kıbrıs gazilerinin sözlü tarih ürünlerinden faydalanarak kurulacak metaverse'lere ihtiyaç olduğu bulgulanmıştır.

Tartışma

2021 yılında dünyaya Dijital Büyük Patlama benzetmesiyle tanıtılan metaverse'ün avatarlar tarafından kolayca kullanılabilmesi için birçok çalışma yapılmaktadır. Amaç, bir metaverse platformuna sahip olmanın Facebook hesabı açmak kadar kolay olacak şekle getirilmesidir. Yakın bir gelecekte amaçlanan bu hedeflere varılacaktır. Daha önce Dede Korkut Kültür Metaverse'lerinin nasıl tasarlanacağını konu ettiğimiz çalışmalarımızda ifade ettiğimiz gibi Türk kültürüne dair sözlü ve yazılı tüm kaynakların seferber edilerek yepyeni bir formatla dijital dünyaya sunulması gerekmektedir.⁴³Bu noktada ana vatan ve yavru vatanda yapılacak tüm metaverse yapılanmalarında, Kültür Metaverse'lerinin tasarlanması ve kurulması aşamalarında disiplinlerarasılıkla çalışmak gerekmektedir.

Bu anlamda bilgisayar programcıları, bilgisayar mühendisleri, analistleri; web tasarımcıları, veri analizcileri, yazılım geliştiriciler; halkbilimciler, sosyologlar, antropologlar, tarihçiler, psikologlar, etnologlar, sanat tarihçiler, ekolojistler, genç ve dinamik insan gücü olarak bir araya gelerek Kültür Metaverse'lerinin tasarlanması, yapılandırılması, konuşlandırılması konusunda çalışmalar yapmalıdırlar. Bunların gerçekleştirilmesinde öncü olacak kurum ise akademi'dir. Akademinin bu alanlardaki yetişmiş insan gücünü devreye sokmakta aktif bir görev yüklenmesi gerekmektedir. Bugüne kadar fen bilimleri alanında yararlanılan metaverse'ün bir an önce sosyal bilimler alanında da kullanılmaya başlanması, kültürel ergonomimize göre tasarlanacak metaverse'lerin hayata geçirilmesi öncülenmelidir. Bu önemli mevzuya dikkat çekmek isteriz.

Sonuç

Geçmişini bilmeyen toplumların geleceklerini tayin edemeyecekleri gerçekliğinden yola çıkarak yeni teknolojileri millet hayatımıza katmak, çağın gereklerine uygun yöntem ve tekniklerle milletimizin sözlü tarihini görsele taşımak, avatarlar tarafından 3D (arttırılmış gerçeklik) ile deneyimlenmesini sağlamak yolunda eyleme geçirilecek uygulamaların tasarlanması amacıyla yaptığımız çalışmada, Kıbrıs Barış Harekâtı'na dair sözlü tarih ürünlerinin metaverse platformu olarak yapılandırılacak Kültür Metaverse'lerine nasıl tanımlanabileceğini ve platformların hangi yöntemlerle konuşlandırılabilirliğini konu edilmiş ve altı başlık altında incelenmiştir. Kültür Metaverse'lerinde izlenebilecek üç yöntem ortaya konulmuş ve söz konusu yöntemler görsellere yer vererek ayrıntısıyla anlatılarak örneklenmiştir.

Fen bilimlerinde yaşanan hemen hemen her teknolojik gelişimin sosyal bilimlerde bir açılımı; fen bilimleriyle ulaşılan neredeyse her teknolojik bulgunun sosyal bilimlerin araştırma alanına giren sonuçları olur. Bu durum kaçınılmazdır; çünkü insan hem fizikî hem de duygusal yapısıyla bir bütündür. Sosyal bilimlerden bağımsız bir fen bilimi; fen bilimlerinden bağımsız bir sosyal bilim düşünülmesi mümkün değildir. Genel olarak fen bilimleri alanında yapılan çalışmalarla ilerleyen metaverse platformlarında sosyal bilimlerle yapılan araştırmalarla ulaşılan yeni bakış açılarının yer alması ancak sosyal bilimler alanında çalışan akademisyenlerin yaptıkları çalışmaları disiplinlerarasılıkla yeniden yapılandırmalarıyla gerçekleşebilir. İnsanlık çok kısa bir zaman içinde yapay zekâyla, robotiklerle, çevrim içi dijital yeni yaşam biçimi metaverse'lerde yaşamaya başlayacaktır. Bu yaşam tarzına hazırlıklı olmak ve yeni nesili bu yaşamın getirilerine göre eğitmek, şekillendirmek gerekmektedir.

⁴³ Sacide Çobanoğlu, Metaethic Theory of Folklore with Dede Korkut Culture Metaverse Desings. Asia Pacific Academy of Science Metaverse, 2025, 6(2): 3457.

Dünyadaki bütün ülkeler bu yeni yaşam biçimine geçiş aşamasında, kendi kültür varlıklarından hareketle, kendi kültürünün ergonomik yapısına uygun metaverse platformları hazırlamaktadırlar. Anavatan ve yavru vatan olarak yaşadığımız çağ ile eşgüdümlü hareket etmek, mevcut teknolojiyi kültür varlıklarımıza uyarlamak ve yaptığımız sentezi ergonomik yapıyla uyumlu bir şekilde ortaya koymak, böylece dünyanın metaverse çevrim içi dijital yaşama hazırlık aşamasına dâhil olmak öncülenmesi gereken eylemlerin başında gelmektedir. Bu anlamda bugüne kadar yazılı tarihte mevcut olan ve sözlü tarih ile derlenen kültürel birikimi bir araya getirerek metaverse platformlarına aktarmak hem geçmişten bugüne tarihi gelişimi hem de tarihe bakış açısını ortaya koymak bakımından önem arz etmektedir. Çalışmamız bu anlamda örnek oluşturma amacı taşımaktadır.

Kaynakça

- Alpdağ, Özden. *Barış İçin Savaş*. Yeni Asır Yayınları, İzmir 1974.
- Çevikel, Nuri. *Kıbrıs Eyaleti 1750-1800*. Doğu Akdeniz Üniversitesi Yayınları, KKTC Gazimağusa 2000.
- Çobanoğlu, Özkul. *Türk Dünyası Edebiyat Tarihi I*. AKM Yayınları, Ankara 2001.
- Çobanoğlu, Özkul. *Halkbilimi Kuramları ve Araştırma Yöntemlerine Giriş*. Genişletilmiş 13. Baskı, Akçağ Yayınları, Ankara 2024.
- Çobanoğlu, Sacide. Metaethic Theory of Folklore with Dede Korkut Culture Metaverse Desings. *Asia Pacific Academy of Science Metaverse*, 2025, 6(2): 3457.
- Çobanoğlu, Sacide. “Kültürel Ekolojik Kuram ile Yeni Bir Kavram Olarak ‘Ekolojik Performans’ Bağlamında Bursa Mesken Semti Halkhayatında: Lodos”, *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2024, 26 (48), s. 303-329.
- Çobanoğlu, Sacide. *Halkbilimi ve Metaverse Yeni Dünyaların Beşiğinde*. Genişletilmiş Baskı, Paradigma Akademi Yayınları, Çanakkale 2023.
- Erdilek, Neşe. *Türkiye’de Göç Araştırmalarında Sözlü Tarih Metodu*. Ed, Aynur İlyasoğlu, Gülay Kayacan, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2006.
- Eroğlu, Hamza. *Kıbrıs Uyuşmazlığı ve Kıbrıs Barış Harekâtı*. Emel Matbaacılık, Ankara 1975.
- Emek, Faruk, Akın. “1958-1974 Yılları Arasında Kıbrıs’ta Yerel Basında Rum Mezalimi.” Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi, 2014.
- Freund, J. *Beşerî Bilim Teorileri*. Çev. B. Yediyıldız, Türk Tarih Kurumu Yayınları, VII Dizi-Sa, Ankara 1997.
- Hasgüler Mehmet/Uludağ, Bülent. *Devletlerarası ve Hükümetler-Dışı Uluslararası Örgütler*. Alfa Yayınevi, İstanbul 2004.
- Jenkins, J. G. Field-Work and Documentation in Folk-Life Studies, *The Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland*, 90(2), 1960, s. 259-271.
- Keser, Ulvi. “Kıbrıs’ta Göç Hareketleri ve 1974 Sonrasında Yaşananlar”, *Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi*, 2006, C. 5, S. 12, s. 111-112.
- Kim, J. G. “A Study on Metaverse Culture Contents Matching Platform”, *International Journal of Advanced Culture Technology*, 2021, 9 (3), s. 232-237.
- Kuş, O. “Metaverse: Dijital Büyük Patlama’da Fırsatlar ve Endişelere Yönelik Algılar”, *Intermedia International e-Journal*, 2021, S. 8 (15), s. 245-266.
- Ong, Walter, J. *Sözlü ve Yazılı Kültür: Sözüñ Teknolojileşmesi*. Çev. S. P. Banon, Metis Yayınları, İstanbul 1993.
- Özersay, Kudret. *Kıbrıs Sorunu Hukuksal Bir İnceleme*. Ankara Üniversitesi Avrupa Toplulukları Araştırma ve Uygulama Merkezi Araştırma Dizisi, Ed. Çağrı Erhan, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 2002.
- Öztürk Adil Adnan/Çetin, Necat. “Harp Edebiyatımızda Hatırların Önemi ve Torbalı’dan Kıbrıs Barış Harekâtına Katılan Askerlerin Hatıralarından Örnekler”, *Türk Halk Edebiyatı Konulu I. Uluslararası Türkiyat Sempozyumu (1-3 Kasım) Bildiriler Kitabı*, 2013, s. 763-784.
- Pedrosa, J. M. *Oral Tradition*. Ed. John Miles Foley, Oral Tradition as a Worldwide Phenomenon, 18/2, Slavica Publishers, Inc., Bloomington: Indiana University, 2003, s. 166-168.

Thompson, Paul. *Birinci Sözlü Tarih Atölyesi Kayıtları*. Atölye, I. Gün, I. Oturum, (6-7 Haziran), Ed. Neşe Erdilek Tunçay, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul 1993.

Toluner, Sevin. *Kıbrıs Uyuşmazlığı ve Milletlerarası Hukuk*. İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1977.

Uçarol, Rifat. *1878 Kıbrıs Sorunu ve Osmanlı-İngiliz Anlaşması*. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul: 1978.

İnternet Kaynakları

URL-1: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0262407921014500?> (Erişim Tarihi: 21.08.2021).

URL-2: <https://www.theverge.com/22749919/mark-zuckerberg-facebook-meta-company-rebrand> (Erişim Tarihi: 09.02.2022).

URL-3: <https://www.hurriyet.com.tr/teknoloji/yazarlar/ergi-sener/metaverse> (Erişim Tarihi: 14.04.2022).

URL-4: <https://www.btchaber.com/guney-koreden-metaverse> (Erişim Tarihi: 12.04.2022).

URL-5: <https://www.gaziantep.bel.tr/tr/haberler/gaziantep-zeugma-dionysos> (Erişim Tarihi: 17.04.2022).

URL-6 (Görsel 1, 2, 3): https://www.google.com/search?sca_esv=f7594868fc1f6aef&sxsrf (Erişim Tarihi: 03. 12. 2024).

URL-7 (Görsel 4, 5): https://www.google.com/search?sca_esv=8cd3aeb25 (Erişim Tarihi: 12.04.2024).

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, hükümlanlık 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 Açıdan Doğu Akdeniz ve Kıbrıs*. Ankara: Altinküre Yayınları, 2003; Bırsel, 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 Kıskaçında 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).” *Bilgi, 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 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 Sualtındaki 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 gözlemlene 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.

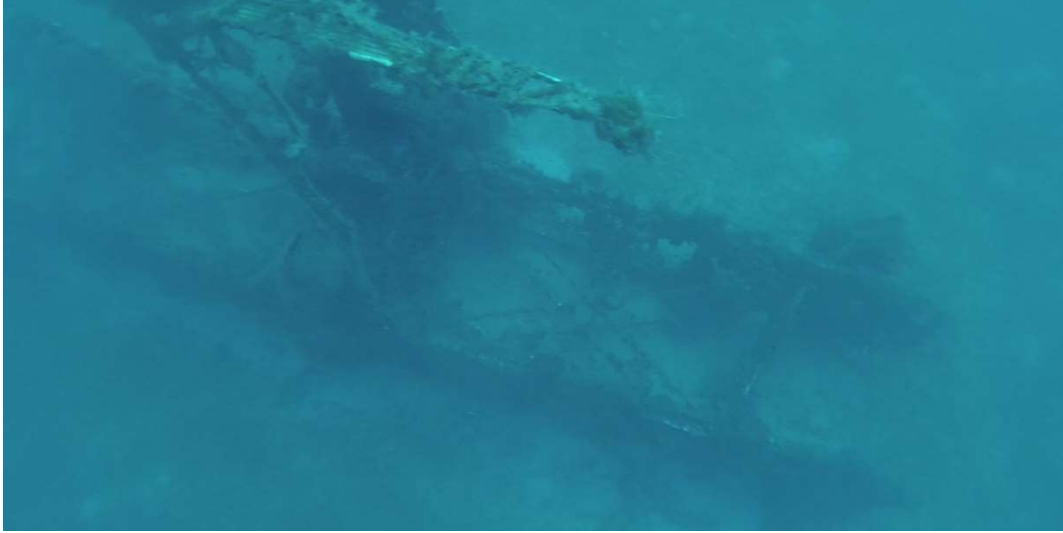
Uçağın kimliğini belirlemeye yönelik yürütülen araştırma sürecinde, ilk dalış sırasında kayıt altına alınan video, sınırlı gözlem koşullarına rağmen sürecin en önemli görsel verisi olarak öne çıkmıştır. Dalış derinliği ve sürenin kısıtlı oluşu, yerinde ayrıntılı bir incelemeyi olanaksız kılmış;

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 alışlagelmiş 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 taşımaktaydı. Walrus, motorunu gövde üzerinde ve iki kanat düzlemi arasında konumlandırırken, Sea Otter’ın 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

¹⁰ 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 Kırım'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 brifing 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 ulaşip Sinop yakınlarında Samsun'un kuzeybatısında Türkiye'ye geri döndük. 10.000 feet'te Kuzey Anadolu menzilini 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 engeli, karlı dağların üzerinden atlama fikrinden hoşlanmadık. Zirvesi (10.672 feet) bizim irtifamızdan yüksek Hasan Dağı'nın yanından uçtuk. Diğer sıradağları ve Toros Dağlarını aşip, 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 koşumlarımızı 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 atladık 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, ATI, 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 uçurduk. 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 kıyılarını 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 edilmişim. Şu anda seksen bir yaşımdayım, 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'ın 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 ileteceğim. <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 uçurdıkları 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 aştığında 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 dağ 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 kurtarılırken, 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/hager-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 alışılmışın 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 Açidan 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. Yükleme 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.