

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

132673

**TÜRK HAVACILIĞININ
GELİŞMESİNİN ETKENLERİ**

132673

Dilek ERGÜVEN

**Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi
Anabilim Dalı'nda Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı: Doç Dr. Selim TARLAN

İSTANBUL, 2003

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	I
ÖNSÖZ.....	V
GİRİŞ.....	VII

BİRİNCİ BÖLÜM

UÇMA ÇABALARI

A. TÜRK VE İSLAM ALEMİNDE İLK UÇUŞ ÇABALARI.....	1
1. ABBAS İBN-İ FERNAS.....	1
2. İMAM CEVHERÎ.....	1
3. SİRÂCEDDİN.....	2
4. MOLLA UZUN HASAN.....	3
5. HEZÂRFEN AHMED ÇELEBİ.....	4
6. LÂGARÎ HASAN ÇELEBİ.....	5
7. BEBEKLİ ATIF BEY.....	5
8. VELİ DİREKO İLE AHMET HOCA.....	6
B. TÜRKLERDE BALONCULUK.....	7
1. TÜRKİYE'DE İLK BALON UÇUŞLARI.....	7
2. OSMANLI ORDUSUNDA BALONCULUK FAALİYETLERİ.....	9

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRK HAVACILIĞININ DOĞUŞU

A. İLK TAYYARENİN UÇUŞU.....	10
B. TÜRK HAVACILIĞININ DOĞUŞU.....	10
C. DENİZ TAYYARE MEKTEBİNİN KURULMASI.....	20

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK HAVACILIĞININ GELİŞİMİ VE TÜRK HAVACILARININ BAŞARILARI

A. TÜRK HAVACILARININ BALKAN SAVAŞINDAKİ BAŞARILARI VE FAALİYETLERİ.....	22
B. İSTANBUL –KAHİRE HAVA SEYAHATI.....	25
1. YÜZBAŞI FETHİ'NİN UÇUŞU.....	26
2. TEĞMEN NURİ'NİN UÇUŞU.....	27
3. TEĞMEN SALİM'İN UÇUŞU.....	28
a. Birinci Uçuş.....	28

b. İkinci Uçuş.....	28
C. TÜRK HAVACILARININ BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDAKİ BAŞARILARI VE FAALİYETLERİ.....	29
1. KAFKASYA CEPHESİNDEKİ TÜRK HAVA FAALİYETLERİ.....	32
a. 1916 Yılındaki Hava Faaliyetleri.....	33
b. 1917 Yılındaki Hava Faaliyetleri.....	33
c. 1918 Yılındaki Hava Faaliyetleri.....	34
2. IRAK-İRAN CEPHESİNDEKİ HAVA FAALİYETLERİ.....	34
1915-1918 Yılındaki Hava Faaliyetleri.....	35
3. FİLİSTİN VE SURİYE CEPHESİNDEKİ HAVA FAALİYETLERİ.....	35
a. 1915 Yılındaki Hava Faaliyetleri.....	35
b. 1916 Yılındaki Hava Faaliyetleri.....	36
c. 1917 Yılındaki Hava Faaliyetleri.....	37
d. 1918 Yılındaki Hava Faaliyetleri.....	37
4. BOĞAZLAR, KARADENİZ VE EGE DENİZİ KIYI BÖLGELERİNDEKİ HAVA FAALİYETLERİ.....	38
a. 1915 ve 1916 Yılındaki Hava Faaliyetleri.....	39
b. 1917 Yılındaki Hava Faaliyetleri.....	40
c. 1918 Yılındaki Hava Faaliyetleri.....	40
5. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI SONRASI TÜRK HAVA KUVVETLERİ.....	40
a. Osmanlı Hava Birlikleri ve Yerleri.....	41
b. Deniz Uçak Bölükleri.....	41
D. TÜRK HAVACILARININ İSTİKLAL SAVAŞI'NDAKİ BAŞARILARI VE FAALİYETLERİ.....	42
1. İSTANBUL-MALTEPE TAYYARE İSYASYONU.....	42
2. İZMİR TAYYARE İSTASYONU.....	43
3. ERZURUM TAYYARE İSTASYONU.....	43
4. KONYA TAYYARE İSTASYONU.....	43
5. HAVACILARIMIZIN 1. İNÖNÜ SAVAŞI'NDAKİ FAALİYETLERİ.....	47
6. HAVACILARIMIZIN 2. İNÖNÜ SAVAŞI'NDAKİ FAALİYETLERİ.....	48
7. HAVACILARIMIZIN KÜTAHYA VE ESKİŞEHİR'DEKİ FAALİYETLERİ.....	49
8. HAVACILARIMIZIN SAKARYA SAVAŞI'NDAKİ FAALİYETLERİ.....	50
9. HAVACILARIMIZIN BÜYÜK TAARRUZ'DAKİ FAALİYETLERİ.....	54
E. 1923 YILINDAN 1938 YILINA KADAR OLAN SÜREDEKİ TÜRK HAVACILIĞI.....	57

F. 1938 YILINDAN 1983 YILINA KADAR OLAN SÜREDEKİ TÜRK HAVACILIĞI	76
G. 1983 YILINDAN GÜNÜMÜZE KADAR OLAN SÜREDEKİ TÜRK HAVACILIĞI...	88
1. TÜRK HAVA KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI'NIN KURULUŞU.....	88
a. 1.Taktik Hava Kuvvet Komutanlığı.....	88
b. 2.Taktik Hava Kuvvet Komutanlığı.....	88
2. TÜRK HAVA KUVVETLERİ'NİN EĞİTİM DURUMU.....	89
3. TÜRK HAVA KUVVETLERİ'NİN LOJİSTİK DURUMU.....	89
4. TÜRK HAVA KUVVETLERİ'NİN PERSONEL DURUMU.....	90
5. TÜRK HAVA KUVVETLERİ ENVANTERİNE GİREN UÇAK VE HELİKOPTERLER.....	90
a. EC-2 Yolcu ve Nakliye Uçağı.....	90
b. F-16 Savaş Uçağı.....	90
c. CN-235 CASA Yolcu ve Nakliye Uçağı.....	91
d. G-IV Yolcu ve Nakliye Uçağı.....	91
e. CITATION-7 Yolcu ve Nakliye Uçağı.....	91
f. KC-135 R Tanker Uçağı.....	91
g. AS-532 COUGAR Helikopteri.....	91
H. SİVİL HAVACILIK.....	91
I. KARA HAVACILIĞI.....	99

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK HAVACILIĞININ GELİŞMESİNİN ETKENLERİ

A. ATATÜRK'ÜN HAVACILIKLA İLGİLİ YAPTIĞI BAZI KONUŞMALAR.....	104
1. 1924 YILINDA YAPTIĞI KONUŞMA.....	104
2. 1925 YILINDA YAPTIĞI KONUŞMA.....	104
3. 1926 YILINDA YAPTIĞI KONUŞMA.....	105
4. 1928 YILINDA YAPTIĞI KONUŞMA.....	106
5. 1929 YILINDA YAPTIĞI KONUŞMA.....	106
6. 1931 YILINDA YAPTIĞI KONUŞMA.....	106
7. 1933 YILINDA YAPTIĞI KONUŞMA.....	109
8. 1935 YILINDA YAPTIĞI KONUŞMA.....	109
9. 1936 YILINDA YAPTIĞI KONUŞMA.....	110
10. 1937 YILINDA YAPTIĞI KONUŞMA.....	111
11. 1938 YILINDA YAPTIĞI KONUŞMA.....	113
12. ATATÜRK'ÜN SABİHA GÖKÇEN'LE YAPTIĞI SOHBETTE SÖYLEDİKLERİ.....	113

B. ASKERİ ETKENLER.....	114
C. SİYASİ ETKENLER.....	118
D. SPORTİF ETKENLER.....	119
E. EKONOMİK VE SOSYAL ETKENLER.....	120

BEŞİNCİ BÖLÜM

SONUÇ.....	125
YARARLANILAN KAYNAKLAR.....	128
FOTOĞRAFLAR.....	132



ÖNSÖZ

“Türk Havacılığının Gelişmesinin Etkenleri” gibi, üzerinde az çalışılmış bir konuyu seçmemizin en büyük sebebi; bir Türk Havacısı olarak, önce benim bu konuyu çok iyi bilmem gerektiğine inanmış olmamızdı.

Diğer bir sebep ise, bu çalışmamızın havacılık sektöründe Türk havacılığının yerini bulmamızı ve içinde bulunduğumuz durumu değerlendirmemizi sağlayarak; Türk Havacılığının gelişimine katkıda bulunmak istememizdi.

Havacılığın önemini erken kavrayan uluslardan biri olan Türkler,1903 yılında gerçekleştirilen ilk başarılı uçuştan sekiz yıl gibi kısa bir süre sonra havacılığının temellerini atmış ve o andan itibaren hızlı bir gelişim içerisinde olmuştur. Havacılık alanında dünyanın önde gelen ülkeleri ile olan yarışını daima başabaş sürdürmüştür. Türk Havacılık Tarihi havacılarımızın görkemli başarılarıyla doludur.

Tezimizin bu haliyle, Türk Havacılığının gelişmesi ve bunun etkenlerine belli ölçülerde ışık tutacağı kanaatindeyiz.

ABSTRACT

The most important reason why I chose this topic “The Factors on the development of Turkish Aviation” on which has not deeply worked up to date, is firstly to believe the need of knowledge covered by myself as a Turkish Aviator.

Other reason for preparation of this thesis is to believe that the evaluating our position in World Aviation Sector gives us opportunity to supply a trigger effect on the Development of Turkish Aviation and to find out the level where we are.

Turks who knew well the importance of aviation in advance got established in Aviation just after eight years of the first successive flight. They have been participating in the progress since that time. They have always been in competition with the foremost countries of the world in aviation sector. Turkish Aviation History is filled with magnificent successes of our aviators.

We believe that this thesis gives some ideas about the progress of Turkish aviation and effects of this progress.

GİRİŞ

İnsanoğlu varolduğu günden itibaren göklerde süzülen kuşlara, böceklere imrenerek bakmış ve hep onlar gibi uçabilmeyi düşlemiştir. Bu düşünüyü önceleri inançlarına, efsanelerine ve sanat eserlerine yansıtmıştır. Sevincini anlatmak, korkularını gidermek için gökyüzüne sığınmıştır. Gökyüzünün gizemi insanoğlunun ilgisini her zaman çekmiştir.

Doğanın etkisi altında yüzyıllarca yaşayan insan, gelişme sürecinde doğa olaylarına aşina olmuştur. Hatta zamanla doğa olaylarını kontrol etme, onları kendi yararları doğrultusunda kullanmayı başarmıştır. Gökyüzüne en üstün gücü yani yaratıcılığı yakıştıran insanoğlu, onu keşfedebilme uğraşısını düşünsel alanda binlerce yıl sürdürmüştür. Yeryüzünde dil, din, ırk, renk, örf ve adetleri farklı olan toplulukların ortak isteklerinin uçmak olduğu gözlemlenmiştir. İnsanoğlu doğayı ve kendisini tanıdıkça, zeka ve iradesinin kudreti ile kendisini aşmak, üstün olmak, diğer insanlardan farklı görünmek hevesine esir olmuştur.

Bu esaret onların özgürlük sınırlarını genişletmiştir. Bilinmeyeni keşfetme arzusu insanoğlunun çağdaşlaşma sürecinde en güçlü etkidir. İnsana has olan hayal gücü, onun gökyüzünü fethedecek araç ve gereçleri icat etmesini sağlamıştır. Hayallerinde yaratıcı güçleri daima uçan varlıklar olarak yaşatmışlardır. Masallarda, efsanelerde ve destanlarda aynı ortak duyguyu dile getirmişlerdir. Kuşlar gibi uçuşmanın hayaliyle insan asırlar boyu fikir ve düşünce üretiminde bulunmuştur.

Bilindiği gibi Türkler uçmak deyimini cennet anlamında kullanmışlardır. Ruhun çıkıp gideceği yerin ve ahiretin gökyüzünde olduğuna inanmışlardır. Hem sevindikleri anlarda hem de üzüldüklerinde ellerini gökyüzüne doğru açmışlardır.

Yerini bilmedikleri ve her yerde bulunduğu inandıkları Tanrı'yı aramak ve bulmak arzusu, bilinç altında uçmak için gerekli kültürel ve bilimsel alt yapının oluşmasını sağlamıştır.

Türk Milletinin havacılığa ilgisi, yeteneği ve sevgisinin yaklaşık bin yıllık bir geçmişi vardır. 10 uncu yüzyılda Türk Bilgini Cevheri'nin keşfettiği insanın uçuş prensibi, 17 nci yüzyılda Hezarfen Ahmet Çelebi'nin, 1783'te balonla Paris'te ilk uçuşu gerçekleştiren Montgolfier Kardeşlerden 150 yıl önce uçuşuyla hayata geçirilmiştir.

17 Aralık 1903'te Wright Kardeşler tarafından ilk motorlu uçağın uçuşuyla dünya havacılığı inanılmaz bir hızla gelişmiş, ülkeler gökyüzünü ve uzayı en etkin kullanma çabası içine girmişlerdir. Ülkemizde de Türk insanının ilgisi, zekası ve havacılık sevgisi sayesinde bu hızlı gelişmeye ayak uydurulmuş ve ilk uçuştan yalnızca 8 yıl sonra günümüz havacılığının temelleri atılmıştır.

Birinci Dünya Savaşı yıllarında uçak sanayimizin olmayışı büyük sıkıntılara sebep olmuştur. İstiklal Savaşı yıllarında, bu noksanlık ve çaresizlik ümitsiz durumlar yaratmış, malzemesizlik ve imkansızlıklar yüzünden uçaklar tamir edilemez duruma gelmiştir. Kırık dökük kanatlarla savaşıyan Türk Havacıları, yokluktan kaynaklanan en zor koşullarda bile istilacı güçleri ezmekten geri kalmamıştır. Bu zor şartlar altında zafer kazanılmış, milli ihtiyaçlar belirlenmiş ve fabrikalar kurularak milli kalkınma yolları tutulmuştur.

Asırlar önce, Orta Asya'nın çorak steplerinde varlığını kabul ettiren büyük Türk Milleti, tarihi şan, şeref ve zaferlerle dolu; bugünkü modern ordusu ve sivil havacılık teşkilatlarında, damarlarındaki asil kandan aldığı güç ve irade ile havacılıkta da zaferden zafere, başarıdan başarıya koşmaktadır.

Atları ve oklarıyla ufukları silen Türk, gün gelmiş; Asya içlerinden Tuna'ya çığ olmuş, kalyonları üstünde enginlere baş eğdirmiştir. Hava çağında da gururunu ve kahramanlıklarını destanlara ve tarih sayfalarına yazdırmıştır.

Bugün Türk havacılığı kendi savunma sanayisinin ürettiği modern uçak ve vasıtaları kullanarak, sahip olduğu bu imkan ve kabiliyetler ve yetiştirdiği kalifiye elemanlar ile dünya havacılığı içindeki yerini almıştır.

Türk havacılığının gelişmesinin birçok etkeni vardır. Bu etkenleri askeri etkenler, siyasi etkenler, ekonomik ve sosyal etkenler ve sportif etkenler olarak sıralayabiliriz. Fakat bunlardan en önemlisi, Atatürk ve onun havacılığa verdiği önemdir. İstiklal Savaşı'nın kazanılmasını sağlayan Ulu Önder Atatürk, havacılığın askeri, ekonomik, siyasal ve sosyal önemini kavramış, gelişmesi için her türlü tedbiri almış ve alınmasını sağlamıştır. Konuşmalarında sık sık havacılığın önemini vurgulayan Atatürk, 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti ve TOMTAŞ(Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi)'nin kurulması için emirlerini vermiş ve uygulamıştır. Ayrıca manevi kızı Sabiha GÖKÇEN'in pilotaj eğitimi alarak, Türkiye'nin ve dünyanın ilk kadın savaş pilotu olmasını sağlamıştır. Bu başarı hem Türk kadınları hem de dünya kadınları için güzel bir örnek olmuş; Türk kadınının,

diğer tüm konularda olduğu gibi, havacılık alanında da başarılı olduğunu tüm dünyaya ispat etmiştir.



BİRİNCİ BÖLÜM

UÇMA ÇABALARI

A. TÜRK VE İSLAM ALEMİNDE İLK UÇUŞ ÇABALARI

Türkler eski çağlardan itibaren uçmak için büyük çabalar ve cesaret göstermişlerdir. Fakat bu çabalar dar görüşlülük ve ilgisizlik yüzünden yeterli destek bulamamıştır. Gene de dünya milletleri içinde, Türklerin havacılığa yaptığı hizmetler tarih sayfalarında yerini almıştır.

1. ABBAS İBN-İ FERNAS

Hicretin III. yüzyılının son yarısında (M.S. IX. yüzyıl) Endülüs'ün merkezi Kurtûba (Cordoba) sarayında parlak bir mevkiye sahip, uçuşla da uğraşan bir zat vardır. Bu uçuş hakkındaki belgelerin ya engizisyon devrinde tahrip edildiği veya zamanla kaybolduğu anlaşılmaktadır. Bu zat, Ebu'l Kaadimi'l Abbas İbn-i Fernâs'tır. Fernâs gramer, şiir, geometri ile de uğraşmıştır. Tarihçi el Makkarî cam yapımını ve çalar saatin icadını da ona atfeder. Evinin bir odasını gök kubbe haline getirdiği ve kubbenin, yıldızların düzenini gösterdiği rivayet edilir. İbn-i Fernâs uçmak fikrine de saplanmış ve tedbirlerini alır. Kuşları gibi kanatlar takarak uçar, fakat yere inerken yaralanır. El-Makkarî'ye göre Fernâs'ın uçuşta kuşların kanat ve kuyruklarını açmasından ilham aldığı kaydedilmektedir.¹

2. İMAM CEVHERÎ

Gazneliler Devleti'nin sınırları içinde eskiden Maverâünnehir denilen Türk ülkesinin, Farab (Ottar) şehrinde doğan Türk asıllı büyük bilim adamı Cevherî'nin babası Hâmid oğlu İsmail'dir. Cevherî gençliğinden itibaren seyahati seven bir bilgin olarak tanınır. Arapça üzerinde bilgisini artırmak için Irak ve Hicaz'a gitmiş ve eski saf Arapça konuşan kabileler arasında yaşamıştır. Arap kültürü ve dili üzerine yaptığı geniş araştırmalardan sonra en büyük Arapça sözlüklerden birini (Kitabu's Sıhah)

¹ Yavuz Kansu, Semet Şensöz ve Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler (En Eski Çağlardan Birinci Dünya Savaşına Kadar)*, C.1, İstanbul, 1971, s.18

yazmış olan Cevherî, o zamanın en büyük bilim merkezlerini, İran ve Şam'ı ziyaret etmiş, oradaki bilginlerle ilişki kurmuştur²

Edebiyat konularının yanında fizik ve tabii bilimlere de merak sardı. Nihayet Horasan'da Nişabur şehrine yerleşerek Büyük Camide halka ve öğrencilerine bilgilerini öğretmeye başladı. Müderrislik yaparken Büyük Caminin de imamlik görevini yapıyordu. Dilbilgisi ve sözlük kitaplarını bu devrede yazdı. Güzel el yazısı ile yazdığı Kur'anları ve diğer eserlerini satarak hayatını kazanıyordu. Sıhah isimli önce Pîrî Mehmed sonraları Vankulu tarafından Türkçeye çevrilen ve İbrahim Müteferrika matbaasının ilk kitabı olarak basılan kıymetli sözlüğü en tanınmış eseridir.

Fenle uğraştığı zamanlarda büyük kuşların kanat çırpmadan yükseklerden süzülerek uçuşlarını da dikkatle izliyor ve bugün maalesef elde olmayan bazı hesaplar yapıyordu. Bir gün (M.S. 1002 yıllarında) Nişabur'daki caminin damına çıkarak halka şu hitapta bulundu:

*"Ey ahali, bu dünyada emsali bulunmayan bir eser keşfettim. Gelecek için bir ilmî tasavvuru deneyeceğim. Benden evvel kimseye bu teşebbüs nasib olmadı". Toplanan halk hayretle imamı ve müderrislerini dinlediler, bazıları aklını kaybettiğini zannettiler. Vücuduna iki büyük satıh bağladı ve uçacağını ilan etti ve kendisini boşluğa bıraktı. Kanat satıhları maalesef Cevherî'yi taşımadı, şiddetle yere çarparak vefat etti. Cevherî'nin bu hareketi zamanında çok garip karşılanmıştır. Cevherî bilinen ilk Türk Hava şehididir.*³

3. SİRÂCEDDİN

Bizans çağında İstanbul'da cereyan eden bir uçuş olayı daha vardır. Olay 1159 tarihindedir. Bizans İmparatoru Manuel Kamniros Bizans'ın en parlak devirlerini yaşatmaktadır. Tuna'dan Suriye'ye kadar egemenliği tanınmıştır. Anadolu Sultanı II. Kılıçarslan ziyaret etmek için İstanbul'a gelmekle, Asya'da rahatlık arayan İmparatora geniş bir nefes aldırdı. Bu ziyaret dolayısıyla İstanbul'da çok parlak eğlenceler düzenlendi. Kılıçarslan şerefine bir çok ziyafetler verildi. Limanda deniz muharebelerini hatırlatacak gösteriler yapıldı. Havai fişekler atıldı.

² a.g.e.,s.18

³ a.g.e ,s.18

Sultan II. Kılıçarslan'ın İstanbul'da uzun süren misafirliği esnasında oyunlardan hoşlandığı anlaşılmıştı. Yine böyle bir şenliğin sonunda bir Türk atlı meydandaki kuleye çıktı. Kulenin altında atların salınmasına mahsus kapaklar ve üstünde birbirine karşı duran dört yaldızlı at heykeli bulunuyordu. Bu Türk bütün meydanı uçarak dolaşacağını iddia etti. Gayet uzun ve geniş beyaz bir elbise giymişti. Etekleri rüzgardan yelken gibi şişiyordu ve rüzgarın doldurması için sazlarla kaldırılmıştı. Herkes hayretle bakıyordu. İmparator bu hoş fakat tehlikeli denemeden Türk'ü vazgeçirmeyi düşünürken Sultan Kılıçarslan Türk'ün başarısı için dua ediyordu.

Adam rüzgarın eteklerini doldurmasını tamamlamak için bir süre kol ve ellerini açtıktan sonra kendini boşluğa bıraktı, fakat kısa bir süzülüştten sonra düşerek öldü. Vücudunun ağırlığını ince ve hafif kanatları taşıyamamıştı. Bu Sirâceddin'in (İslâm) Bizans'ta yaşayan Türklerden biri olduğu anlaşılmaktadır. Bizanslılar olaydan pek memnun oldular. Bir çok yabancı kitaplar olayı kaydederler. Tarihçi Nikotas Honiates'ten bu Türk Sirâceddin'in uçuş denemesinden Cousin (Paris 1865) de bahseder. C. Dolfus, *Historie De L'aernautique* isimli eserinde şöyle diyor: *"İstanbul'da bir Müslüman veya Türk Manuel Komniros devrinde kanat takarak hipodromda yüksek bir yerden kendini salıvermiş, fakat düşüp ölmüştür"*.⁴

4. MOLLA UZUN HASAN

Havacılık tarihimizin ünlü şahsiyetlerinden Vecihi Hürkuş, bize Karadeniz sahillerinde yapılan bir uçuş denemesinden söz etmektedir.⁵

Of'lu Molla uzun Hasan isimli bir Türk genci, küçüklüğünden beri derin bir zevkle takip ve tetkik ettiği, martı kuşlarının kanatlarını taklit ederek, yaptığı bir çift kanatla, Of Çayı yamaçlarında karşıdan karşıya geçmeyi başarmış, ancak; zamanın medrese öğrencileri tarafından; (Bu adam şeytandır, öldürün!...) kışkırtmaları ile taşla tutularak öldürülmüştür.

⁴ a.g.e., s.18

⁵ Vecihi Hürkuş, *Havalar da Çeyrek Asır*, İstanbul, 1942, s.4

Hürkuş, olayın tarihini belirtmemiştir. Ancak kronolojik sıralamasına göre, Of'lu Uzun Molla Hasan'ın denemesinin XV-XVII. yy.'lar arasında bir tarihte yapıldığı anlaşılmaktadır.⁶

5. HEZÂRFEN AHMED ÇELEBİ

Lodos bir havada Galata Kulesi'nden kuş kanatlarına benzer bir araç takıp kendini boşluğa bırakan ve uçarak Üsküdar'da Doğancılar'a inen Hezârfen Ahmed Çelebi, Türk havacılık tarihinin en kayda değer simalarından birisidir. Bu uçuş hakkındaki belge maalesef şimdiye kadar sadece Evliya Çelebi'nin Büyük Seyahatnamesindeki ifadeden ibarettir.

“İstanbul'daki cemşitkâr üstadlarından Hezârfen Ahmed Çelebi, İbtidâ Okmeydanı'nın minberi üzerinde rüzgar şiddetli iken kartal kanatları ile sekiz dokuz kere havada pervaz ederek talim etmişti. Bâde, Sultan Murad Han, Sarayburnu'nda Sinan Paşa Köşkü'nden temaşa ederken, Galata Kulesi'nin ta zirve-i âlâsından lodos rüzgarı ile uçarak Üsküdar'da Doğancılar Meydanı'na inmiştir. Sonra Murad Han, kendisine bir kese altın ihsan ederek: “Bu âdem pek havf edilecek bir âdemdir, her ne murad ederse elinden gelür, böyle kimselerin bakaası caiz değil diye Cezayir'e nefy eylemiştir, anda merhûm oldu”.

Her ne kadar daha önce bahsedilen İngiliz papazı John Wilkins'in 1638'de yazdığı “Yeni Bir Dünyanın Keşfi, Ay” isimli eserinde İstanbul'da bir Türk'ün uçtuğuna dair bir kayıt varsa da, Wilkins bunu Almanya İmparatoru II. Ferdinand'ın Osmanlı Hükümdarı Kanunî Süleyman Han'a büyükelçi olarak gönderdiği Baron Ogier Ghiselin de Busbecq isimli Flaman asıllı büyükelçinin (1522-1594) Türkiye'ye ait seyahatname ve hatıralarına izafe etmektedir.⁷

Bilimsel hesaplamalar sonucu bu uçuşun gerçekleştirilebileceğinin mümkün olduğu anlaşılmıştır.⁸

⁶ a.g.e. ,s.4

⁷ Cemal Anadol, *Türk Havacılık Tarihi*, İstanbul, 1990, s.16

⁸ Ahmet Cevdet, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, C.1, İstanbul, s. 69

6. LÂGARÎ HASAN ÇELEBİ

Yine IV. Murat devrinde Evliya Çelebi, Çemşit Hâzerfenlerden bahsedeken bir de Lâgarî Hasan Çelebi'yi anlatır. Bu zat hakkındaki kaynak, sadece bundan ibarettir. Evliya Çelebi'ye göre Lâgarî Hasan Çelebi Sarayburnu'ndan kendi yapısı bir roket-fişeğe binerek yükselmiş ve salimen denize inmiştir.⁹

“Lâgarî Hasan Çelebi, Murat Han'ın Kaya Sultan nâm duhteri pâkizesi vücude geldiği gece akube şâdmânlığı oldu. Lâgarî Hasan, elli okka barut macunundan yedi kollu bir fişeng icad etti. Sarayburnu'nda, Hünkâr huzurunda fişenge bindi ve şâkirleri fişengi ateşlediler. Lâgarî padişahım seni Hudâ'ya ısmarladım; İsa Nebî ile konuşmağa gidiyorum diyerek temcid ve tevhid ile evci asumana huruc eyledi. Yanında olan fişengleri ateş edip ruyi deryayı çerâgân eyledi. Bâmi felekde fişengi kebîrinin barutu kalmayıp da zemine doğru nüzûl ederken, ellerinde olan kartal kanatlarını açıp Sinan Paşa Kasrı önünde deryaya indi. Oradan şenaverlik ederek uryân huzûrî pâdîşâhiye geldi. Zemini bûs ederek “Pâdîşâhım, İsa Nebî sana selam etti” diye şakaya başladı. Bir kısa akça ihsan olunup yetmiş akça ile sipahi yazıldı. Sonra Kırım'da selâmet Giray Han'a gidüp orada merhûm oldu. Rahmetli yar-i gaar-ı sadıkımız idi. Rahmet Ullahı aleyh”.

Bilimsel hesaplamalar sonucu bu uçuşun gerçekleştirilebileceğinin mümkün olduğu anlaşılmıştır.¹⁰

7. BEBEKLİ ATIF BEY

Dünya'da, henüz uçak keşfedilmeden, uçma denemesi yapan Türklerden biri de Bebekli Atıf Bey'dir. Ünlü gazeteci Ebüzziya Tevfik Bey, Bebekli Atıf Bey'i şöyle anlatır;

“1861 senesinde – doğma büyüme Bebekli – Atıf Bey isminde meraklı bir zat, bir tayyare icat etmiş. Bazı aksamı, adeta mukavva inceliğinde gürgen ağacından ve bazı parçaları ince sacdan tefi edilmiş, kanatları ve kuyruğu havî idi. El ve ayakla tedvir edilecek birkaç çarhı vardı.

⁹ Kansu, Şensözve Öztuna, a.g.e., s.34,36,38,39

¹⁰ Ahmet Cevdet, a.g.e., s.335

Atıf Bey, bir gün Bebek halkına, ertesi gün uçacağını ilân eyledi. O tarihte Bebek'te bulunan Protestan bahçesindeki (Kolejin bahçesi) sedin üzerine çıktı. Kollarını kanatlara, ayaklarını kuyruğa geçirerek, çarhları tahrike başladı. Ve kendini kaldırıp, sedden salıverdi. Vakıâ, tereffi edemedi. Fakat ufkî bir halde on metre ilerleyerek düştü. Bîçârenin galiba kolu ve bacakları incinmişti.

Böyle şeylerde, bir musibete uğrayanların haline acıyanlardan ziyâde, gülenler çok olur. Herkes, bu sukuta kahkalarla güldü. Fakat kimse, şafitin kaldırılmasını düşünmedi. İngiliz mektebinde şifayak olan dört beş öğretmen gidip, Atıf Bey'i kaldırdılar.

Eğer, Atıf Bey Avrupa'da bulunmuş ve bu fikrini mevkii tatbika koymuş olsaydı, kendisine fiilen ve nakden pek çok yardım edenler bulunurdu.

Bizde ise; "Budala mirasyedi, babasından kalan beş-on kuruşu, böyle olmayacak şeyler uğrunda sarfetti" dediler. Bîçâreye, bir de sûkûh ve cinnet isnad ettiler." Ebüzziya Tefvik Bey'in yukarıda sözünü ettiğimiz yazısı, "Türk Havacılık Tarihi"nin en önemli belgelerinden biridir.¹¹

8. VELİ DİREKO İLE AHMET HOCA

Yine Of İlçesi'nin Dernek Bucağı'nın Arşalo Köyü Ahtanos Mahallesi'nden Veli Direko ile Derelioğulları'ndan Ali'nin oğlu Ahmet Hoca'nın XIX.yy. başlarında, bir yaz günü, Karadeniz'den gelen martıları seyrederek, vurdukları bir kartalın kanadını, gövdesini, kuyruğunu ve ağırlığını tetkik ederek; kösele, tahta ve yaylardan kanat yaparak uçuş denemesi yapmışlardı.

Veli Hoca, kanatları sırtına geçirdi. 400 metre aşağıda ve 2 km. mesafedeki Ahburun'a uçtu. Hedefini tutturamadı ise de, güçlükle 200 metre aşağıda bir yere indi.

Daha sonra, bu iki hocanın, Of Deresi'ni aşma denemeleri, mahalli idareciler tarafından durduruldu. Türkler'in, göklerde uçmak için gösterdikleri zekâ ve cesâret, maalesef imparatorluk devrinin ilgisizliği yüzünden başarıya ulaşamamıştır.

¹¹ Oktay Verel, *İstikbal Göklerin, Gökler Bizimdir*, T.H.K. Yayınları, C.1, s.32

“Ferdî kalan bütün bu hamle ve teşebbüsler, hiçbir suretle desteklenmemiş; evham, korku, kıskançlık, bilgisizlik ve dar görüşlülük değerlendirmeye imkânını ortadan kaldırdığından, dünya havacılık tarihinde Türkler’in gerçek yeri, pek anlatılmamış ve anlaşılamamıştır. Ama, her şeye rağmen, dünya milletleri içinde havacılığa Türkler’in yaptığı hizmetler, tarih sayfalarında yer almıştır.”¹²

B. TÜRKLERDE BALONCULUK

Havacılığın gelişmesine katkısı olan ilk uçan balonu Fransız Montgolfier kardeşler (Joseph ve Etienne) Haziran 1783 yılında yapmışlardır.

1. TÜRKİYE’DE İLK BALON UÇUŞLARI

a. Türkiye’deki ilk uçuş Mart 1785’te olmuştur. Bir İranlı baloncu, iki bostancıbaşıyla birlikte I. Sultan Abdülhamid’in de hazır bulunduğu bir merasimle Topkapı Sarayı’ndan havalanmış ve başarılı bir seyahatten sonra, Kadıköy’ü geçerek Bursa’ya inmiştir.¹³

1785 tarihli İngiltere’de çıkan Gentlemans Magazine’de şunları okuyoruz: “Kimseden mali yardım görmeden bir İranlı fizikçi bir balon yaptı. İstanbul’da Padişahın huzurunda zengin ve zarif elbiseli sultan efendilerin de şahit olduğu bir günde gösteri şerefine mükemmel bir surette donatılan büyük avludan iki de Saray asılzadesinin iştirekiyle uçulacaktı. Havalanmadan evvel Padişaha yaklaştılar, I. Abdülhamid her birine nefis birer kürk giydirdi. Bundan sonra derhal sepetlerine girip yükselmeye başladılar. Halkın hayret nazarları arasında hareket ettiler. Fakat 30 fersah (120 km.) ötedeki yerli ahali, inişe şahit oldukları zaman büyük dehşete düştüler. Kendilerinin günahlarının büyüklüğü karşısında Peygamberin cezalandırmaya geldiğinden korktular. Bulundukları yerlerde secdeye kapandılar. Hiç biri kalkarak balonlara yardım etmeye cesaret edemiyordu. Bir uzun süre sonra en cesurlarından ikisi mahallin paşasına gönderildi. Paşa balonun emniyetli bir yerde muhafazasını sağladı. Baloncuları saraya geri gönderecek imkanları temin etti. Padişah balonun Ayasofya Camii’ne asılmasını, bu hayırlı hadisenin hatırasının ebedileştirilmesini ferman etti.”

¹² Hava Kuvvetleri Dergisi Yıl:53, Sayı:225, Temmuz 1975, s.3-19

¹³ Kansu,Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.46,61,67,112

b. 1802'de İstanbul, Barley ve De Vigne isimli iki İngiliz'in uçuşuna şahit olacaktır.¹⁴ 1802 yılının Eylül ayının başlarında İstanbul'a gelen Barley ve De Vigne isimli bu kişiler, Bâbîâlî'ye müracaatla, bezden bir balonu uçurarak, marifet göstereceklerini bildirmişlerdir. Dilek, Sultan III. Selim'e arzedildi ve hünkârın ilgisini çekti. Dolmabahçe önündeki meydan hazırlandı, balon şişirildi, altına sepeti takıldı ve havalandı. Hafif esen kuzey rüzgarı ile Florya'ya indiler. Olay Padişahın ve sarayın hoşuna gitti. Cevdet Paşa tarihinde olay hakkında şunlar yazılıdır¹⁵.

“Geçen 17 senesi Eylül’ünde (1802’de) iki İngiliz marifetiyle yapılan bir balon, Dolmabahçe’de uçurulmuş idüğünden, İstanbul’da balon malûmâtı olmağla iş bu Bihke vak’asına İstanbul’da inanan olmuş ise de, nice kimseler dahi bunu muhâlâttan addederek, vârisini tekzib etmekle İstanbul’da ramazan gecelerinde iş bu balon vak’ası meclislerde medâr-ı kelâm be mevzû bahs-i encâm olmuştur.”

c. 28 Mayıs 1909 tarihinde Barbout isimli bir Fransız İstanbul-Taksim-Talimhane meydanından üç kişiyle uçmuştur. Balonda Fransız Aero-Club üyesi Barboutdan başka, Paris Belediye Meclisi'nden Henri Turot ve İstanbul Belediyesi 6. Daire mühendislerinden Hendese-i Mülkiye'de hikmet-i tabiiye ve malzeme-i inşaiye muallimi Mehmed Şükrü ve 1. Ordu Kumandanı'nın yaveri Muhtar Beyler yer almıştı.¹⁶

Barbout ikinci uçuşunu 4 Haziran 1909'da İstanbul Belediyesi mühendislerinden Narris Bey, Osmanlı Bankası memurlarından Ceppe, Prodas gazetesi yazarı Dimopulo ile gerçekleştirmiştir.

Üçüncü uçuşunu da 6 Haziran 1909'da İstanbul'da Şehzade İbrahim Tevfik Efendi ve Harekat Ordusu Komutanlığı'nda görevli, Erkan-ı Harp Kolağası Hayri Bey ile gerçekleştirmiştir.

Asıl amacı balonunu satmak olan bu Fransız, dördüncü uçuşunu İzmir'de 20 Haziran 1909'da Dr. Tevfik Rüştü, Miralay Lütfü ve Süleyman Beylerle gerçekleştirmiş, fakat balonuna alıcı bulamamıştır.

2. OSMANLI ORDUSUNDA BALONCULUK FAALİYETLERİ

¹⁴ a.g.e., s.90,91,117

¹⁵ Süreyya İlmen, Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi, İstanbul, 1942, s.21

¹⁶ Anadol, a.g.e., s.23

1913 yılında Almanya'dan bir Persival balon ve 40 kg.'lık bombalar alındı. Yeşilköy hangarının yanına bir de balon hangarı kuruldu. Balonun telsizi de vardı. 2400 cm³ hacminde, boyu 48 m., ağırlığı 2 ton, irtifa ve istikamet dümenleri bulunan 50 beygir motorlu, deposu 110 kg. benzin alabilen bir kabili sevk balonu. Sepetine altı kişi binebiliyordu. 1200 m.'den 41 km/saat hızla uçuyordu. Balonla birlikte Osmanlı Ordusu'na Fahri Binbaşı rütbesiyle Hackster isimli bir Alman mühendisiyle iki makinist getirilmişti. Balona bir bölük teşkilatı hüviyeti verildi. Beş Osmanlı subayı ile 100 er tayin edildi.

Persival balonumuz ilk defa 5 Ağustos 1913'ye Yeşilköy'de uçuruldu. Hackster, Teğmen Şakir (General Feyzioğlu), Baloncu Yzb. Feyzi, Bahriye Makine Teğmeni Murat ve Alman makinistle havalandı. Yeşilköy-Bakırköy-Yenikapı, Harbiye Nezareti (İstanbul Üniversitesi), Köprü, Galatasaray, Kasımpaşa'da Bahriye Nezareti, Davutpaşa üzerinden dolaşıp bir saat 12 dakikalık bir uçuştan sonra indi. 200-300 m. yükseklikte dolaşmıştı.¹⁷

İkinci uçuş Beyoğlu üzerinde yine 5 Ağustos'ta, üçüncü uçuşta 15 Ağustos'ta yapıldı. Üçüncü uçuşta bir kazada balon arızalandı ve tamir de edilemedi. Mektep müdürü Veli Bey, Almanların kontratlarının feshini istedi ve bölük dağıtıldı.

¹⁷ Verel, a.g.e., s.37

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRK HAVACILIĞININ DOĞUŞU

A. İLK TAYYARENİN UÇUŞU

1900'lü yıllara kadar bir çok bilim adamı uçan bir cisim yapmak için uzun uğraşlar vermiştir. Fransa, Almanya, İtalya, Rusya ve Amerika gibi ülkeler bu çalışmalara değişik şekillerde destek olmuşlardır.

İlk uçak yapmak ve uçmak şerefi Amerikalı Wright kardeşlere nasip olmuştur. Wilbur ve Orville Wright kardeşler, 14 Aralık'ta yaptıkları bir denemeden sonra The Flyer (uçucu) adını koydukları tayyarelerinin 17 Aralık 1903'te dört uçuş yapması ile tayyarecilikte bir temel taşı atılmış oldu. Uçuşları, eski çalıştıkları kumluk arazide, Kuzey Carolina'daki Kitty Hawk'da yapmışlardır. 12 beygirlik kendi yaptıkları bir motorla donattıkları ve geniş denemelerinin sonuçlarına göre monte ettikleri tayyarelerinin kanat açıklığı 12.54 m., boyu 6.82 m. ve kanat alanı 45 m² idi. Bu defa istikamet dümeni de koymuşlardı. Tayyare iki pervaneliydi, pilotla birlikte ağırlığı 335 kg.'dı. Bu uçuşun beş tane görgü şahidi vardır, başka hiç kimse Aralık ayının ayazını göze alamamıştır. Daniel isimli seyirci o gün bir de fotoğraf çekecektir. Orville birinci denemede 12 saniye uçtu ve kolaylıkla indi. Bundan sonra sıra ile iki kardeş uçtu, ikinci ve üçüncü uçuşları 12 ve 15 saniye sürdü. Kalkış 32-43 km.hızla esen rüzgara karşı bir ray üzerinden yapılıyordu. Tayyare 3 metre yükselmiştir. Wilbur öğle üzeri dördüncü denemede 100m. kadar düz uçtu. 59 saniye havada kaldı ve toplam 284 m. mesafe kat etti.¹

B. TÜRK HAVACILIĞININ DOĞUŞU

1909-1910 Yıllarında Avrupa ordularının kuruluşuna giren havacılığa, bizde Trablusgarb'a İtalyanların saldırmasıyla gereksinme duyuldu. Devrin Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, karadan ve denizden ulaşılması güç olan bu yurt parçasına

¹ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.90,91,117

havadan el uzatmayı düşündü (İtalyanlar savaşta beyannameler ve portakal büyüklüğünde bombalar atarak uçağı ilk kez savaş aracı olarak kullanmışlardır). Mahmut Şevket Paşa, bu konuda kimsenin bir bilgisi olmamakla birlikte, ilgisini gördüğü Kur. Yb. Süreyya Beyi İstanbul'da bir "Tayyare İstasyonu ve Mektebi" kurmak için gerekli çalışmaları yapmakla görevlendirdi. ²

5 Şubat 1911'de Almanya ve Fransa Ataşemiliterlerinden hangi şartlarda talebe gönderileceği soruldu ve bir hafta sonra da başlangıç için iki talebenin yollanması kararlaştırıldı.

Fransız Hükümeti, havacılığının yeni olduğunu öne sürerek, askerî mekteplerine talebe alamayacağını, fakat sivil mekteplerden istifade edilmesini tavsiye ediyordu. 800 Frank ücretle 150 Frank sigorta masrafı isteniyor, ayrıca talimde kırılacak uçakların tazmini şart koşuluyordu. Mektep 2 ay sürüyor, 20 gün de nazarî motor bilgisi öğretiyorlardı. Uçuş öğretim süresi 3 hafta devam edecekti. Ataşemiliter Fethi Bey, tek ve çift satırlı tayyare için iki adayı az görüyor, üç aylık bir eğitim için 5-10 subay gönderilmesini ısrarla tavsiye ediyordu. Almanlar pilot subay yetiştirmek üzere beher şahıs için 2.500 Mark istiyor, ayrıca kırım zararlarının tazminini şart koşuyorlardı. Fethi Bey, kabili sevk balon olarak Ruslar'ın da 230 m³lük iki balon aldığını bildiriyor ve Fransız Ordusu'na da balon satan Zodiac firmasını tavsiye ediyordu. Mayıs'ta 1., 2., ve 3. Ordulara bir tamim yapılarak Fransa'ya ve Almanya'ya birer pilot aday gönderileceği, bunların lisan bilmeleri, makineden anlamaları ve safralarının olmaması şart koşuluyordu. ³

17 Mayıs'ta Mülâzımı evvel Yusuf Kenan, Kâzım ve Mülâzımı Sani Mehmet Cemal, Yzb. Fesâ, Mülâzımı evvel Ahmet Hilmi, Yzb. Mehmet Macit, süvari Mülâzımı Sani Necmettin isimli subaylar müracaat ettiler. 1 Haziran'da kurulan imtihan komisyonunun yaptığı ve 4 Temmuz'da sonuçlanan imtihanda süvari Yzb. Fesâ birinci ve istihkâm teğmeni Yusuf Kenan ikinci seçildi. Yusuf Kenan'ın Almanya'ya gönderilmesi düşünülüyordu. Fakat fazla para istendiği için her ikisi de 1911 Temmuz'unda Fransa'da Bleriot Okulu'na yollandı. Bu mektep Paris civarında Etampes'dadır. Bu iki aday okulu bitirerek 1912 Şubat'ında yurda döneceklerdir.

² İlmen, a.g.e, s.24

³ Atatürk ve Havacılık, Ankara, Hava Basım ve Neşriyat Md., 1981, s.13

Fesâ, Fransa Hava Kulübü'nün 780 numaralı Brövesini almıştı. Türk Ordusu'nun da 1 numaralı brövesini taşımaktadır. Yusuf Kenan (bröve No. 797), okulda bir hayli kırım yapmıştı.

1911 Haziranında havacılık işleriyle uğraşmak üzere Genel Kurmay 2. Şubeden Yarbey Süreyya Bey memur edildi. Süreyya Bey, Paris, Berlin ve Viyana ataşemiliterlerinden uçuşla ilgili yayınları getirtirken bir yandan da Paris'te okuyan pilot adaylarının durumu ile ilgilendi. Bir iki aylık incelemelerden sonra da İstanbul'da bir tayyare mektebi ile bir tayyare merkezi kurulması teklifinde bulundu. O zamanki tayyare fiyatlarının 1.000 altın olması sebebiyle ve bütçe imkansızlıklarından bu teklif reddedildi. Halbuki tahsildekiler bu paranın iki misli kadar kırım yapmışlardı. Okulun açılarak hoca getirilmesi ve Türkiye'de pilot yetiştirilmesi daha uygundu. Bu sıralarda Süreyya Bey Edirne Kalesi için bir yıl önce alınıp parası ödenmediği için sevk olunamayan sabit balonun tahsisatını Maliye Nezareti'nden sökerek almış, ayrıca tayyare mektep ve merkezi için yaptığı devamlı teşebbüslerin sonucu bir miktar tahsisat da koparabilmişti. Süreyya Bey, Erkan-ı Harbiye'de görevli olduğundan bu faaliyetine resmi bir yön vermek gerekiyordu. Bu sebeple Kıtaât-ı Fenniye ve Mevâkı-i Müstahkeme Müfettişliği emrinde bir havacılık komisyonu kuruldu. Türk Askerî Havacılığının ilk resmi organı bu komisyondur. 4 kişiden mürekkepti. Başkan Yarbey Süreyya Bey, üyeler istihkâm yarbeyi Refik, istihkâm binbaşı Mehmet Ali ve Zeki Bey'ler idi. Komisyon, Paris Ataşemiliterliği'nden tayyare teklifleri getirmekle ve teşkilat projeleri hazırlamakla işe başladı. Tayyare mektebinin yeri için Mahmud Şevket Paşa, Üsküdar havalisini istemekteydi. Fakat münasip yer bulunmadığından Ayastefanos'a (Yeşilköy) yakın Safraköy'de, İstanbul-Çekmece yollarının kesiştiği arazi uygun görüldü ve arazinin sahibi Barutçubaşılar'dan satın alındı. 1912 yılı girerken de 700 x 1500 m² bir alan üzerine iki tayyare hangarı yapımına başlandı. Bu inşaat yapılırken Avrupa'dan satın alınan iki kişilik bir Deperdessin tayyaresi ile bir kişilik küçük bir mektep tayyaresi İstanbul'a gelmişti (15 Mart 1912). Bunlar Avrupa'dan tahsilini ikmal ederek dönmüş olan Yüzbaşı Fesâ ile Teğmen Kenan'a teslim edildi. Tayyareler Yeşilköy'de seçilen tayyare meydanında kurulan çadırlarda muhafaza ediliyordu.⁴

⁴ Muharrem Giray, "Türk Tayyareciliğinin Tarihi" **Yeni Tarih Dünyası Dergisi**, Yıl:1, C.3, Sayı:10, s.424

1912 senesi 23 Nisan'ında Hürriyet Abidesi'nde yapılacak olan büyük askeri törene tayyaremiz de uçarak iştirak edecekti. Bunun için hazırlık yapılırken Mart nihayetinde, bir gece ansızın çıkan bir fırtınada çadırlar yıkılmış ve tayyarelerin kanatlarıyla dümenleri uçulamayacak derecede kırılmıştı.

Bu sırada satacağı tayyareler hakkında mukavele yapmakla uğraşan (REP) tayyare fabrikası müdürü ile anlaşarak alınacak olan iki tayyareden bir tanesi pilot Gordon Bell ile acele olarak Yeşilköy'e getirilmiş ve 23 Nisan günü uçularak törene iştiraki sağlanmıştır.⁵

REP fabrikasıyla yapılan anlaşmaya uygun olarak 1912 Nisan ayında 6 subayımız Fransadaki Bucq mektebine yollandığı gibi, Süreyya Bey heyeti Paris'te iken Versailles topçu mektebinde bulunan Teğmen Midhat ve Trablus'a geçmek üzere Paris'te bulunan Topçu Yüzbaşısı Salim'de mektebe sevk edildiler.⁶

Türkiye'den giden 6 subayımız şunlardır:

- 1 - P. Kd. Yzb. Cemal (bröve no: 972, 24 Ağustos 1912)
- 2 - P. Yzb. Refik (bröve no: 911, 22 Haziran 1912)
- 3 - P. Yzb. Fevzi (bröve no: 973, 2 Ağustos 1912)
- 4 - Top. Tğm. Nuri (bröve no: 912, 22 Haziran)
- 5 - İstihkam Tğm. Salim Batur (bröve no:971, 2 Ağustos 1912)
- 6 - Süvari Tğm. Şükrü (bröve no:.....)

Paris'ten iltihak eden iki subay;

- 1 - Mülazım Mithat Tuncel (bröve no: 1079, 22 Ekim 1912)
- 2 - Yzb. Salim İlkuçan (bröve no: 1044, 16 Eylül 1912)'dir.

Bu sekiz subayımız üç ay sonra Bucq mektebini ikmalle Temmuz ve Ekim aylarında yurda döndüler. REP fabrikası bu subaylarımızın daha iyi yetiştirilmesi için bir müddet daha tahsillerine devam etmelerini istemişti, fakat mali sebeplerden

⁵ Giray, a.g.m, s.425

⁶ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.127

eğitimlerine Türkiye’de devamları uygun görüldü; mamafih bu kararın yanlış olduğu görülecektir. Yeşilköy Mektebi daha teşekkül halinde idi.

Yukarıda saydığımız sekiz subayın dışında Temmuz’da üçüncü pilot ve makinist kafilesi İngiltere’de Bristol fabrikasına gönderildi. Bunlardan Dz. Çarkçı Üsteğmen Fethi makinist olarak gönderilmişken, büyük istidadı yüzünden pilot oldu. Bu katile, piyade teğmeni Fâzıl, Abdullah, Sabri, Mehmed Ali, Topçu Teğmeni Saffet ile birlikte altı kişidir. Makinistlik tahsili için Sanayi-i Harbiye Teğmeni Aziz de katileyle gitti. Balkan Harbinin patlamasıyla bu katile eğitimi bitiremeden İstanbul’a döndü.

Tayyareler için hangar inşaatı devam ederken ve Tayyare Mektebi’nin kuruluş hazırlıkları tamamlandığı sırada yeni hükümet Gazi Ahmet Muhtar Paşa tarafından kurulmuş, Harbiye Nazırlığı’na havacılık hakkında olumsuz düşünceler içinde olan Nazım Paşa getirilmiştir. Nazım Paşa inşaat için ayrılan paraya onay vermeyerek inşaatı durdurmuştur. Hava Komisyonu Başkanı Süreyya Bey de eski görevine iade edilmiştir.

Mahmud Şevket Paşa’nın Ocak 1913 tarihinde yeniden Harbiye Nazırı olması ile havacılık çalışmalarına tekrar hız verilmiştir. Süreyya Bey de Nisan 1913’te tekrar aynı göreve getirilmiştir.⁷

“Balkan Savaşı’nı takip eden devrede; Tayyare Mektebi teşkilâtı tamamlanmış bulunuyordu. Mektepte müdüriyet, zabıt, makinist ve nöbetçi daireler vardı. Ayrıca bir de küçük hastanesi bulunuyordu. Mektebin tamirhanesi, depoları, yer altı benzin tankları, tayyare hangarı, otomobil, araba garajları ve hayvan ahırları yapılmıştı.⁸

Öğretim süresi üç aydı. Her yıl üç devre talebe yetiştirilmesi düşünülüyordu. Her devreye 15-20 pilot adayı alınacaktı. Mezun olanlar, bölük kadrosunu teşkil edecek, bölük tertiplendiği birliğe sevk edilince, yeni bölük kurulacaktı. Uçak bölükleri iki takımlik her takım iki tayyarelik olarak teşkilatlandırılacaktı. Uçaklar, atlı arabalarla taşınabilecek hale getiriliyordu. Bölüklere ikişer çadır hangar verilecekti. Tayyare

⁷ Anadol, a.g.e., s.27

⁸ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.131,157

Mektebinde, teorik motor ve uçak bilgisi veriliyordu. Havacı Üsteğmen Midhat, Nuri, 1914'te "Vasita-i Tayyare" ismiyle ilk Türkçe teknik uçuculuk kitabını da neşretmişti.

1913'te Avusturya, Almanya ve Fransa'daki havacılık teşkilatını yerlerinde incelemek üzere Yeşilköy Tayyare Mektebi Müdürü Binbaşı Veli Bey'in başkanlığında Avrupa'ya gönderilen heyetimiz, Fransız Ordusu'ndan bir hava subayın öğretmen ve uzman sıfatıyla memleketimize getirilmesine lüzum gösteriyordu. Fransa askeri havacılığı komutanı General Bernard'ın tensibiyle ve iki yıl müddetle bu vazifeye Yüzbaşı De Goys seçilerek, 4 Mayıs 1914 tarihinde İstanbul'a gelmişti.

Fakat Birinci Dünya Harbi Goys'un programının tatbikine imkan bırakmadı. Yüzbaşı De Goys memleketine döndü ve başlayan işler de böylece sonuçsuz kaldı.

25 Eylül 1922 tarihinde hazırlanan ve yürürlüğe konan Tayyare Mektebi ve Tayyare bölüklerinin kadrosu şöyledir:⁹

Tayyare Mektebi Kadrosu:

Bir Müdür, Binbaşı veya Miralay

Bir Müdür Muavini Yüzbaşı

Bir Tabur Kâtibi

Dört Muallim. Tayyareci Mül'azımı Evvel veya Kıdemli Yüzbaşı

Altı Makinacı Muallim. Mül'azımı Evvel veya Kıdemli Yüzbaşı

Bir Doktor. Operatör Binbaşı

Bir Doktor Muavini Yüzbaşı

Bir Eczacı

Dört Hastabakıcı biri Onbaşı üçü Nefer

Bir İdare Memuru Muavini Ser Çavuş

Bir Yazıcı Çavuş

Bir Yazıcı Onbaşı

Tamirhane:

Bir Müdür. Yüzbaşı

⁹ Sıtkı Tanman, *Türk Havacılık Tarihi*, I. Kitap, Eskişehir, Uçuş Okulları Basımevi, 1950, s.104-107

Bir Muallim. Mülâzımı evvel.

Bir Çavuş

Bir Ressam (1000 kuruş maaşla.)

Onaltı Nefer Amele.

Onüç Nefer Hademe.

Üç Nefer Aşçı.

Altı Otomobilci Nefer.

İki Saka Neferi.

Alât ve edevat deposu:

Bir Depo Memuru. Mülâzımı Evvel ilâ Yüzbaşı

Bir Depo Memuru Muavini. Küçük Zabit.

Mektep maiyet müfrezesi (Muhafız)

Bir Müfreze Kumandanı. Yüzbaşı

Bir Müfreze Memuru. Mülâzım.

Kırk Nefer }

Dört Onbaşı } Mektebe 12 ila 20 Zabit

İki Çavuş }

Bir tayyare bölüğünün kadrosu:

Bir Kıdemli Yüzbaşı (Bölük Kumandanı)

Dört Mülâzım: Yüzbaşı (Beher Tayyareye Bir Zabit Hesabiyle)

Bir Tabib Yüzbaşı.

Bir Eczacı Mülâzımı Evvel

Bir Ser Çavuş (Rövelverli)

Bir Ser Çavuş Muavini.

Dört Çavuş. Beher Tayyare Bir Çavuş Hesabile (Rövelverli)

Dört Onbaşı. Beher Tayyare Bir Çavuş Hesabile (Arabacı)

Bir Sıhhiye Onbaşı.

Bir Marangoz Onbaşı.

Bir Saka Neferi

Bir Saraç Onbaşı

Bir Demirci Onbaşı

Bir Aşçı Neferi

Bir Borazan (Tüfekli)

Yedi Emirber Nefer

Otuz Tayyareci ve Makineci Neferi (Tüfekli)

Yirmidört Arabacı Neferi.

Dört Arabacı Onbaşısı.

İki Arabacı Çavuş.¹⁰

Araba adedi:

Dört Adet Beygirli; Beher bölükte dört tayyare ile iki tayyare çadırı bulunacaktır. Her tayyare bir arabaya tahmil edilecektir.

Bir Adet Altı Beygirli Araba

Bir Adet Dört Beygirli Araba; Tayyare çadırı bir arabaya tahmil edilecektir.

1 - > > > > Bundan başka tamir için bir demirci arabası mevcut olacak.

Bir Adet İki Beygirli Araba

Bölüğün küçük ağırlığı için dahi iki araba tahsis olunacaktır. Benzin nakli için çift beygirli bir araba tahsis olunacaktır. Bölüğün nezdinde iki yedek motor ile kanatlar, çarklar vesair icap eden parçalar mevcut bulunacak ve kâmilen seyyar olacaktır.

Kırk Koşum Hayvanatı

Dört Çavuş Bineği.

Bir Borazan Bineği

Yedi Zabit Bineği.

¹⁰ a.g.e., s.104-107

Türkiye’de ilk havacılık kursunu teşkil eden 1914 senesi Yeşilköy Tayyare Okulu’nda uçak eğitimlerini tamamlayarak bröve alan subaylarımızın isimleri şunlardı:¹¹

<i>Makineli tüfek</i>	<i>Mülâzım</i>	<i>Avni</i>
<i>Bahriyeden</i>	<i>Yüzbaşı</i>	<i>Savmi</i>
<i>Bahriyeden</i>	<i>Yüzbaşı</i>	<i>Sami</i>
<i>Makineli tüfek</i>	<i>Mülâzım</i>	<i>Tahsin</i>
<i>Bahriyeden</i>	<i>Yüzbaşı</i>	<i>Yahya</i>
<i>Bahriyeden</i>	<i>Yüzbaşı</i>	<i>Cemal</i>
<i>Piyadeden</i>	<i>Mülâzım</i>	<i>Ali Rıza</i>
<i>Bahriyeden</i>	<i>Mülâzım</i>	<i>İsmail</i>
<i>Bahriyeden</i>	<i>Mülâzım</i>	<i>Ali Mehmet</i>
<i>Piyadeden</i>	<i>Mülâzım</i>	<i>Abdullah</i>
<i>Bahriyeden</i>	<i>Yüzbaşı</i>	<i>İhsan</i>
<i>Bahriyeden</i>	<i>Yüzbaşı</i>	<i>A. Ahmet</i>
<i>Bahriyeden</i>	<i>Yüzbaşı</i>	<i>Kâmil</i>
<i>Süvariden</i>	<i>Mülâzım</i>	<i>Şakir Feyzi</i>
<i>Piyadeden</i>	<i>Mülâzım</i>	<i>Hidayet</i>
<i>İmâlatı Harbiyeden</i>	<i>Mülâzım</i>	<i>Aziz</i>
		<i>Mehmet Ali</i>

Birinci Dünya Savaşı sırasında uçaklarımız:

Bir adet Rumpler (adı Fethi), pilotu Üsteğmen Şâkir idi.

İki adet Bleriot (adları Edremit ve Tarık bin Ziyâd), pilotları Üsteğmen Sâlim ve Yüzbaşı Fesâ idi.

Bir adet Deperdessin (adı Osmanlı), Üsteğmen M. Ali (okul uçağı olup, askeri hizmete alınmıştı.)

¹¹ Anadolu, a.g.e., s.48

İki adet Nieuport Deniz (birinin adı Mahmud Şevket Paşa), pilotları Fâzıl ve yeni yetişen bahriyelilerden biri idi.

Bir adet Ponnier ile bir Blerio (adı Ertuğrul) tamirde idiler.

Okul uçağı olarak; 3 Bleriot Pingouin, 1 Deperdessin (35 B.'lik) (bir uçak hek olacak şekilde kırım geçirmiştir).¹²

O zamanki tayyarelerin vasıfları hakkında fikir edinmek için ordumuza girmiş olan tayyarelerin evsafı aşağıya yazılmıştır.¹³

(REP) tayyaresi (iki kişilik)

Tayyare sürati saatte : 100 / 110 Km.

Pervane adet devri dakikada : 1200

Tayyarenin uzunluğu : 12 Metre

Tayyarenin genişliği : 12,5 Metre

Tayyare motörünün cinsi : Gnom

Tayyare lojmanları içi boş çelik borulardan yapılmıştı.

Tayyare tavanı 2000 metre olup bu yüksekliğe 40 / 45 dakikada çıkabiliyordu.

Deperdessin tayyaresi (iki kişilik)

Sürat : Saatte 110 / 120 Kilometre

Motör : Gnom 70 beygirlik

Pervane devri : Dakikada 1200

Alman Harlan tayyaresi (iki kişilik)

Sürat : Saatte 130 Km.

Tavanı : 1900 Metre

Motoru : Argüs

Tayyare genişliği : 13 ¼ Metre

¹² a.g.e, s.50

¹³ Tanman, a.g.e., s.29-33

C. DENİZ TAYYARE MEKTEBİNİN KURULMASI

Bahriye Nezaretinin, Donanmanın da hava gücünün desteğine ihtiyacı olduğunu ve bir tayyare mektebinin kurulması talebi üzerine, 1914 yılı Nisan başında İstanbul'a ilk deniz tayyaresi geldi. Amerikan pilotlarından John Dale Cooper satmak maksadıyla İstanbul'a zamanın meşhur deniz tayyarelerinden bir Curtiss tayyaresi getirdi. Gösteri uçuşları Donanma Cemiyeti yararına olmak üzere Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın himayesinde yapılacaktı. Bahriye makamlarınca Yüzbaşı Necmettin, Savmi, Hüseyin, İhsan ve kara tayyarecilerimizden mürekkep bir komisyona tayyare tetkik ettirildi. 14 Haziran Pazar günü Cooper, yanında mümessili Fresco'yu da uçurarak deniz üzerinden halkın tezahüratı arasında Kadıköy'e indi.

Kadıköy Donanma Cemiyeti bir şeref çadırı kurdurmuş, halk için de yer hazırlanmıştı. Çadırdaki Şehzade Ziyaeddin Efendi, Amerikan Büyükelçisi Mortgentau ve diğer ileri gelenler bulunuyordu. Tayyare 18 numaralı ganbota yanaştıktan sonra pilot karaya çıktı. Şehzade'ye takdim edildi. Sonra uçuşlara geçildi. Evvela Alman Sefaretinden Kont Kolonetz, sonra Bahriye'den İhsan Hakkı, Damad Selâhattin ve Damad Mecid Beyefendiler, gazeteci Necati ve Bahriyeli Yzb. Hüseyin uçuruldu. Uçuş kabiliyeti pek de yüksek olmayan bu tayyare 2.200 altın liraya satın alındı ve Deniz Hava Kuvvetlerimizin ilk eğitim tayyaresi olarak görev aldı. Bu tayyare 1915 yılına kadar Deniz Hava Mektebinde kullanıldı. Yüzbaşı Yahya bir uçuşunda kırdı. De Goys'un tavsiyesiyle Haziran ve Temmuz'da Levavasseur isimli bir Fransız tayyarecisi biri tek diğeri çift kişilik iki Nieuport tayyaresi getirdi ve uçuşlar yapıldı. Curtiss'le rekabete girildi. Bu iki tayyareye seferberlikte el konuldu. Deniz tayyarecilerimizin yetiştirilmesi için evvelce görüldüğü gibi bir miktar deniz zabitimiz havacılık okuluna gönderildiler. Bunlar bahriye tayyareciliğinin ilk nüvesini teşkil edeceklerdi. De Goys'a muavin olarak müstakbel Deniz Okulu Müdürü Yzb. Necmettin (Sağır) verilmişti. Ayrıca Yeşilköy'de bir de deniz tayyare hangarı inşa edilmişti.¹⁴

¹⁴ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s. 162,163

O zamanki Deniz Tayyare Mektebi'nin kadrosu şöyleydi:

Mektep Müdürü: Güverte Yüzbaşı Necmettin (Üsküdar) 27 Haziran 1914
Müdür Muavini, 7 Ağustos 1914 Müdür Vekili.

Deniz Pilot Namzetleri: Güverte Yzb. Mehmet Sami (Hasköy)
Güverte Yzb. Savmi (İzmir)
Çarkçı Yzb. İhsan (Tophane)
Çarkçı Mülâzım Evvel Ahmet Yahya (Hasköy)
Çarkçı Mülâzım Ahmet Ali (İzmir)
X Çarkçı Mülâzım Apti Recep (Girit)
X Çarkçı Mülâzım Ömer Seyit (Köstence)
Çarkçı Mülâzım Ahmet Cemal (Çekmece)
Çarkçı Mülâzım Kâmil Mehmet (Bursa)
Çarkçı Mülâzım Ali Mehmet (Divrik)
Çarkçı Mülâzım İsmail Hüseyin (Beşiktaş)

X İşaretliler kısa süre sonra havacılıktan ayrıldı.

Rasit Namzetleri: Güverte Yzb. Hüseyin Sedat (Yeniköy)
Güverte Yzb. Hasan Tahsin (Galata)

Makinist Subaylar: Çarkçı Yzb. Murat (Tophane)

Tayyareleri: Curtiss 1 (Nisan 1914 'de geldi)

Nieuport 2 (Haziran – Temmuz 1914'de geldi)

Türk Kadınının İlk Uçuşu

Donanma Cemiyetinin Balkan Harbi'nden sonra, tayyare ve gemi alma hususunda açtığı büyük bağış kampanyasına, Türk Milleti geniş çapta iştirak ediyordu. Ata Paşa'nın oğlu Şevket Bey'in kızı Belkıs Şevket Hanım da bu kampanyaya katılmıştır. Kadın Haklarını Koruma Cemiyeti üyesi de olan Belkıs Hanım'a tayyare ile uçurulması jestinde bulunularak, pilot Fethi Bey'in kullandığı Osmanlı isimli tayyare ile İstanbul üzerinde onbeş dakika süre ile uçurulmuştur. Belkıs Hanım, bu uçuş sırasında halkı bağışa çağıran propaganda kartları atmıştır.¹⁵

¹⁵ a.g.e., s.143

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK HAVACILIĞININ GELİŞİMİ VE TÜRK HAVACILARININ BAŞARILARI

A. TÜRK HAVACILARININ BALKAN SAVAŞI'NDAKİ BAŞARILARI VE FAALİYETLERİ

(3 EKİM 1912 – 29 EYLÜL 1913)

Balkan devletleri, 17 Eylül 1912'de Osmanlı İmparatorluğu'na karşı seferberliğe başlamışlar ve 3 Ekim'de savaş ilan etmişlerdir. Derhal, kullanılabilecek yedi sekiz uçağımızla iki müfreze teşkil edilerek, Doğu ve Batı Orduları'na ve iki uçağın da çevrilmesi başlamadan evvel, süratle Edirne Kalesi'ne gönderilmesi kararlaştırılmıştı. Havacılarımızın savaşın ilk devrelerinde henüz birkaç yüz kilometrelik mesafelere kadar uçacak bir durumda olmamaları yüzünden yabancı kaynaklara başvurularak, Fransa ve Almanya'dan lüzumu kadar pilot ve makinist getirilmişti. Fakat para ile tutulmuş bu adamların birer bahane ile düşman tarafına uçmaktan kaçınmaları üzerine, sözleşmeleri bozulmuştu.¹

Balkan Savaşı, Hava Kuvvetleri'nin yeni kurulduğu bir sırada, 1912 yılında başladı. Henüz kuruluş halinde olmasına rağmen; Hava Kuvvetleri, Türk Ordusu için şerefli ve faydalı vazifeler yaptı.

1911 sonları ile 1912 başlarında peyderpey tedarik edilen uçaklarla Türk Ordusu, muhtelif tipte 17 uçağa sahip bulunuyordu. Bu uçaklar; R.E.P., Deperdessin, Bristol, Harlem ve Blériot'du.

Balkan Harbi başladığı zaman, Türk Ordusu'nda; yetişmiş pilot sayısı pek azdı. Fransa ve İngiltere'deki pilot talebe subaylar, halihazır meslek durumlarıyla anavatana çağrılmışlar ve savaşa iştirak ettirilmişlerdir. Kâfi derecede yetişmemiş ve tecrübesiz olan bu havacılar Balkan Harbi'nin birinci safhasında; bir başarı

¹ Cemal Anadol, *Türk Havacılık Tarihi*, İstanbul, 1990, s.75-76

gösterememişlerdir. Bu başarısızlığa, sevk-ü idare hataları da âmil olmuştur. Fakat savaşın son safhasında oldukça iyi neticeler elde edilmiştir.²

Savaşla birlikte, iki havacı ve iki makinist subayımız; Yüzbaşı Fesâ, Üsteğmen Nuri ve Fethi, Teğmen Abdullah Bey'ler, (Fethi Bey makinist olarak gönderilmiştir) beraberinde bir Blériot ve R.E.P. tayyaresi olduğu halde Batı Ordusu'nu takviye etmek emrini almışlar ve bu maksatla bölük, Selanik'e ve oradan da Köprülü'ye gelmişti. Fethi Köprülü'de uçakları kurmuş ve hatta düşman üzerinde birkaç keşif uçuşu bile yapılmıştı. Komanova bozgunu, cephede devamlı uçuşlar yapılmasına mani oldu ve Bölük Kumandanı, Zeki Paşa'nın şifahi bir emriyle, tekrar Selanik'e döndü. Havacılarımız, burada da birkaç uçuş yapma fırsatını bulduktan sonra; şehrin işgali sırasında düşman eline geçmemesi için, elde mevcut bütün malzemeyi yaktılar ve bir tarafa saklandılar.

Çorlu keşif uçuşu, bize Çanta Muharebesi'ni kazandırdı ve ordumuza Edirne üzerine doğru ileri bir yürüyüşe geçmesi emri verildi. Bütün Rumeli'yi elimizden alan düşmanlar, savaşın ikinci devresinde aldıkları yerleri paylaşamamak yüzünden birbirlerine girmişlerdi (3 Haziran 1913). Dünkü müttefikler, şimdi aralarında çok kanlı bir savaşa girmişlerdi. Bu olaydan faydalanan ordumuz da, Çatalca'dan hücumla geçmişti (29-30 Haziran).

İşgal altındaki Türk topraklarında; yirmi kadar Bulgar uçağı olması, o sırada havacılarımızı (ellerindeki uçakların sayıları üçü geçmiyordu) dövüşmekten alıkoymuyor ve bu kahramanlar, bir şövalye cesareti ve azmiyle Edirne ve Kırklareli'deki Kalelerimizin üstünde şanlı bayrağımızı dalgalandırmak için, birbirleriyle yarışıyorlardı. Bu sürat ve kahramanlık yarışında Yüzbaşı Fesâ, müdafaa düşüncesiyle yanına rasit almaya bile lüzum görmüyor ve havalandıktan 25 dakika sonra, Bulgar Üçüncü Ordusu'nun büyük zaferine (!) sahne olan Kırklareli'ne iniyordu (13 Temmuz 1913).³

Üsteğmen Fethi, Osmanlı adlı Deperdessin ile, rasit olarak, Erkan-ı Harp Binbaşısı Sedat (Doğruer)'i alarak düşman hatları üzerinde yaptığı keşiflerde; gerek Bulgar, gerek Türk Kıt'aları ateş açıyorlardı. Bu keşiflere bazen Fesâ da katılıyor,

² Zühtü Gözçal, "Türk Hava Kuvvetleri'nin Kısa Tarihçesi," *Havacılık Dergisi*, C.1, Yıl:1, (Şubat 1959), s.9-11

³ Orhan Aydar, *Uçan Süvariler*, Ankara, 1948, s.27-36

rasıt olarak Kenan ve ileride Kahire seferinde ismi geçecek olan Yüzbaşı Kemal de iştirak ediyordu.⁴

22 Şubat 1914'de; Fesâ ve Kemal, Silivri kesiminde bir Bulgar tümeninin ateşine maruz kaldılar. İki saat ateş altında uçarak keşif yaptılar. Dönen uçakta; kurşun yaraları vardı.

17 Mart 1914'de yaptığı önemli keşif için Fesâ'ya X. Kolordu Kumandanı 10 altın ödül verdi.⁵

22 Mart 1914'de Alman pilotu Scherf de Çorlu keşfine çıkarak Kumburgaz-Çorlu-Çerkesköy-Akalan hattında çok başarılı bir uçuş yapmış, o da 15 lira ile taltif olunmuştu. Türk Ordusu'na pilotluk eden Mario Scherff'in Yüzbaşı Kemal Bey'le Çatalca savaş bölgesinde yaptığı dört saatlik keşif uçuşu, Alman Uçuş Tarihi adlı kitapta yazılıdır.

Yeşilköy üssünden Fesâ, Nuri, Salim, Fazıl, Fethi de yeni gelen uçaklarla bu harekata katıldılar. Keşfe çıkan uçaklarımıza yanlışlıkla ateş edildiğinden, Ordu'ya bölgede düşman uçağı bulunmadığı ve uçuş günlerinin evvelden bildirileceği tamim edildi. 22 Temmuz 1914'de Edirne, Bulgarlar'dan kurtarıldı. Ertesi gün râsıt Kemal, Fethi'nin kullandığı Mars uçağı ile Bababeski'den kalkarak Dimetoka üzerinden Edirne'ye vardı.⁶

1913 yılında yapılan Balkan Savaşı'nda Türk pilotları havacılığa faydalı gözetleme ve keşif görevleri ile uçağı ilk defa savaş alanlarında kullanmakla kalmamış; Tğm. Nuri'nin Edirne'den İstanbul'a gelmesiyle "İlk uzun mesafe uçuşu", Yzb. Salim'in Marmara Denizi'ni geçmesiyle "İlk en uzun deniz aşırı uçuşu" ve Yzb. Fesâ, Ütğm. Fethi ve Fâzıl'ın İstanbul'dan Edirne'ye gidip gelmeleriyle de "İlk filo uçuşu"nu yapmışlardır.⁷

Savaşa girdikleri sırada, Balkan ordularından her birinin elinde her tipten 9-15 arasında uçak bulunuyordu⁸.

⁴ a.g.e., s.27-36

⁵ Mazlum Keyusk, *Türk Havacılık Tarihi*, Eskişehir, 1950, s.32

⁶ Anadol, a.g.e., s.83,84

⁷ a.g.e., s.85

⁸ Anadol, a.g.e., s.81

3 Ekim 1913 tarihinde başlayan Balkan Savaşı, Balkan Devletlerinin bağımsızlıklarını kazanması, Osmanlı ordusunun da Edirne ve Kırklareli'yi geri almasıyla 29 Eylül 1914 tarihinde sona ermiştir⁹

B. İSTANBUL-KAHİRE HAVA SEYAHATI

İstanbul-Kahire seyahati, İslam birliği amacını güden bir propaganda uçuşu idi. Rumeli elden gittikten sonra, imparatorluğun geriye kalan kısımlarında oturan halkın ekserisi Müslümandı. Türklerden sonra çoğunluğu Arapça konuşan Müslümanlar teşkil ediyordu. Görünüşe göre, geriye kalanı kurtaracak yegane yol da İmparatorluk içindeki Müslümanlar arasında sıkı bir birlik kurmak, hudut dışındaki Müslümanların halifeye olan bağlılıklarından istifade ederek siyasi menfaatler sağlamaktı. İşte bunun içindir ki İslam birliği politikasına dönülmüştü¹⁰.

Harbiye Nazırı Enver Paşa, iki tayyarelik bir filonun Kahire'ye gitmesini kararlaştırdı. Esasen Kudüs gibi şehirlerden de tayyare gönderilmesi ısrarla isteniyordu. Mısır da Türk tayyaresi istiyordu. Elde işe yarar tayyare azdı. Bunlardan Muavenet-i Milliye Bleriot'su ile Prens Celaledin Deperdessin'i seçildi. Yetişkin pilotlarımızın hepsi bu seyahate gönüllüydü. İçlerinden Fethi ve Nuri seçildi. Fethi Bleriot'yu, Nuri Deperdessin'i kullanacaktı. Râsıt olarak Fethi'ye Sâdık, Nuri'ye de Yzb. İsmail Hakkı yoldaşlık edecekti. Seyahat 2.500 km idi. Ayrıca 4.000 m.'yi aşan Toros tepelerinden geçilecekti. Bütün uçuş süresi 25 saat tahmin ediliyordu. Seyahat hakikaten bir macera idi. Fakat yer hizmetleri çok iyi hazırlanmıştı. İniş yerlerine benzin gönderilmiş, Konya ve Halep gibi büyük uğraklara yedek parçalar götürülmüştü. Tayyareleri karadan makinist subaylardan Murad ve Cemâl takip edecek ve ufak tefek kırım ve arızaları tamir edeceklerdi. ¹¹

8 Şubat 1914 günü yağmurlu bir havada büyük bir merasim yapıldı. Enver Paşa da meydana gelmiş, Yeşilköy'deki diğer uçaklar da gösteri uçuşu yapmışlardı. İsteği üzerine Fethi, Bahriye Nazırı Çürüksulu Mahmud Paşa'yı uçurdu. V. Murad'ın büyük

⁹ a.g.e.,s.82

¹⁰ Tanman , a.g.e., s.80

¹¹ Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.149

kızı Hatice Sultan havacılarımıza buket göndermişti. Talât ve Cemâl Paşa'lar da meydandaydılar.¹²

Çok fena bir hava idi. Yerlere kadar sürünen bulutlardan her tarafa iri yağmur taneleri düşüyor, soğuk ve sert bir rüzgar ortalığı donduruyordu. Fakat ölümden yılmayan bu cesur çocukları, hiç kimse durduramazdı. Sabah saat 09.00 sularında yerden evvela iki uğurlayıcı uçak kalktı ve ondan sonra da Fethi ve Nuri'nin uçakları, çamurlar üzerinden bir kızak gibi havaya fırladılar.

1. YÜZBAŞI FETHİ'NİN UÇUŞU

Saat 09.12'de Yüzbaşı Fethi, Muavenet-i Milliye isimli uçağı ile havalandı, 11.00 sularında Adapazarı'na indi. Oradan önce Eskişehir yakınlarındaki Ağapınar'a, sonra da Eskişehir'e indi. 10 Şubat günü Eskişehir'den saat 09.00'da kalktı. 10.30'da Afyon'a indi. Saat 14.00'da Afyon'dan havalanıp Konya'ya hareket etti. 17.00'da Konya'ya indi. 30 bin kişi tarafından üç bando ve merasimle karşılandı. 11 Şubat'ta Konya'dan havalandı. Karaman-Lale ve Kudala üzerinden Toros dağlarını aşarak Mut üzerinden 4 saatlik bir uçuştan sonra Tarsus'a indi. Tarsus'ta benzin ikmali yaptı. 12 Şubat'ta da Adana'ya uçtu. Adanalılar tarafından da coşkuyla karşılandı. Adana'da bir tayyare alacak kadar para toplandı. 13 Şubat'ta Adana'dan havalanıp İskenderun üzerinden Halep'e ulaştı. Ertesi gün 30 bin kişinin seyrettiği bir-iki uçuş gerçekleştirdi. 15 Şubat'ta Halep'ten havalanarak önce Humus'a, sonra da Beyrut'a vardı.

19 Şubat'ta Muavenet-i Milliye Beyrut'tan kalktı, tam şehir üzerinde ikinci turunu tamamlarken motoru durdu ve mecburi iniş yapıldı. Karbüratör kumanda teli kopmuştu. 24 Şubat'ta tamiri biten uçak Şam'a vardı. Mezze'deki tayyare meydanında 100 bin kişilik bir kalabalık tarafından karşılandı. 27 Şubat Cuma günü Fethi, Şam'dan hareketle Kudüs'e doğru yola çıktı. Taberiye gölü civarında Şamriye'nin 500 m. Yakınındaki "Cehennem Vadisi" denilen ve deniz seviyesinden 212 m alçak olan Küfrühar kayalıklarına düştü. Sebebi belli olmayan bir kaza sonucu Fethi ve Sadık şehit oldu. Bleriot'larının pert dö vites'e (hız kaybı) uğradığı söylendi. Fakat çöl üzerindeki depresyonların; yine Kuneytra için aldıkları bir posta çantasını bırakmak maksadıyla alçak uçan küçük tayyareyi yere çarpmış olması da

¹²Orhan Aydar, "Kahraman Fethi ve Nuri Torosları Nasıl Aştılar", Hava ve Spor Dergisi, Sayı:35, s.10-11

mümkündür. Memleket büyük bir üzüntüye kapıldı. Şehitler Şam'a getirilerek 100.000 kişinin iştirak ettiği bir cenaze merasimi ile Emeviyye camisinde Selahaddin Eyyübi'nin türbesinin yanına gömüldüler. Tayyarelerin enkazı İstanbul'daki Askerî müzeye gönderildi.¹³

2. TEĞMEN NURİ'NİN UÇUŞU

Teğmen Nuri saat 09.00'da Prens Celaleddin isimli uçağı ile havalandı. Aşırı sis yüzünden görüş mesafeleri azaldı. Bursa hava sahası üzerinden tekrar Yeşilköy meydanına indi¹⁴. Öğleden sonra sis dağıldı; yine havalandı; fakat Karamürsel dağları üzerinde motor arızalandı. İznik'e indi. Sonra 16.30'da arıza giderildiğinden Lefke'ye uçuşt. Ertesi günü Nuri, Lefke'den Bilecik'e geldi. Dağları 1200 m.'den aşmıştı. Lefke'den kendisine iki posta çantası verilmişti. Bunlar Bilecik ve Eskişehir postaları idi. Türkiye'de ilk hava postası nakliyatı idi¹⁵. Aynı gün Prens Celaleddin 16.20'de Bilecik'ten kalktı. 1700 m.'den sisli ve rüzgarlı bir havada uçtular. Fakat Bozüyük civarında benzin musluğu koptuğundan Poyra köyüne mecburi iniş yaptılar. Epey hasar vardı. Eskişehir'den makinistleri getirdiler. 11 Şubat'ta tamiri biten uçak Eskişehir'e geldi. 13 Şubat'ta Afyon'a doğru iki defa havalandı ise de motordaki arızadan dolayı tekrar indi. 14 Şubat'ta yeniden Afyon'a doğru havalandı. Yoğun sisten 25 km. kuzeydoğuda Bolvadin'e inip, sonra Akşehir'e geldi .Prens Celaleddin 15 Şubat'ta Akşehir'den kalktı. Fakat yine motor arızasından Osmaniye'ye indi. Ertesi gün Konya'ya doğru kalktı. Hava bozukluğu ve vaktin geç olması yüzünden Karakaya köyüne indi. 17 Şubat'ta 15 dakikalık bir uçuştan sonra Konya'ya vardı. 18 Şubat'ta Konya'dan havalandıysa da Karaman'ı geçip Toros eteklerine gelince ters rüzgarlardan yükselemedi. Karamana döndü. Öğleden sonra havanın yağmurlu olmasından yine Torosları geçemedi¹⁶.

19 Şubat'ta Prens Celaleddin Humus'a doğru yol alırken yağmur ve şiddetli rüzgardan Hemdâniye istasyonundan 12 km. batıda Hazım köyüne sert bir iniş yaptı; 26'sına kadar tamir edildi ve Hama'ya geldi. 27 Şubat'ta Hama'dan Şam'a gelen Teğmen Nuri ve rasıtı İsmail Hakkı, Fethi Bey ve rasıtı Sadık'ın şehadet haberini aldılar. Onlar da cenaze merasimine katıldı.

¹³Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.149-154

¹⁴Orhan Aydar, "Kahraman Fethi ve Nuri Torosları Nasıl Aştılar?", a.g.e., s.10,11

¹⁵Kansu, Şensöz ve Öztuna, a.g.e., s.150

¹⁶Anadol, a.g.e., s.62

Kazadan dolayı Nuri Teğmenin sahil boyunca uçuşması emredildi; o da 6 Mart'ta Beyrut'a, 9 Mart'ta Yafa'ya ulaştı. 11 Mart'ta Yafa'dan hareket edildi; fakat rüzgara karşı uçabilmek için dağlara doğru kalkmaları gerekiyordu. Tayyarenin çekişi iyi olmadığından kalkış denize doğru yapıldı; fakat irtifa almak için uğraşılırken hız kaybına uğradı; tayyare denize düştü. İmdat gelinceye kadar Nuri boğuldu, İsmail Hakkı kurtarıldı. Nuri'yi de Şam'a gönderip Fethi Bey'in yanına gömdüler. Bu sıralarda Mösyö Bleriot, bakım kifayetsizliğinin bu kazalara sebep olduğunu iddia etmiştir.

3. TEĞMEN SALİM'İN UÇUŞU

a. Birinci Uçuş:

Yüzbaşı Fethi'nin uçağının kaza geçirmesi üzerine Harbiye Nezareti üçüncü bir tayyarenin seyahate çıkmasını kararlaştırdı. Fransız uçucularının takip ettiği sahil yolu takip edilecekti. Teğmen Salim ve Rası Kemal 6 Mart 1914'te büyük bir merasimle Ertuğrul isimli tayyareyle yola çıktılar. Fakat onlar da arızadan dolayı Edremit civarına mecburi iniş yaptılar. Tayyare bu defa çok hasar gördü.

b. İkinci Uçuş:

Bu kazalardan sonra dördüncü bir seyahat yapılması kararlaştırıldı, fakat uçuş Beyrut'tan başlayacak, Kahire'ye gidilecekti. Üçüncü tayyarenin kendi şehirlerine çok yakın bir yerde kaza geçirmesi Edremitlileri çok üzmüştü. Yağcızade İsmail Hakkı Bey'in delâletiyle aralarında para toplayarak «Edremit» ismi verilen bir Bleriot tayyaresi satın aldılar. Yine Sâlim ve Kemâl bu seyahate gönüllü oldular. İstekleri uygun görüldü. Edremit tayyaresi 7 Nisan'da İstanbul'a gelmişti. 11 Nisan'da Hıdiviyye kumpanyasının Saidiye vapuru ile Beyrut'a hareket ettiler, dört makinist de beraberlerinde idi. Bunlar tayyareyi bir torpidodan takip edeceklerdi. 19 Nisan'da Beyrut'a çıkıp tayyareyi monte ettiler ve bir iki gün tecrübe ve antrenman uçuşları yaptılar. Nihayet 1 Mayıs günü uçarak Kudüs'e geldiler 3.000 kişilik cemaatle Mescid-i Aksa'da Cuma namazı kılındı¹⁷.

¹⁷ a.g.e., s.62

Kudüs'den ayrıldıktan sonra Kahire'ye geldiler ve aldıkları görevi yerine getirdiler. Kudüs, Port-Sâid ve Tanta'dan birer, İskenderiye'den dört tayyarelik para başışı sağlanmıştı.

C. TÜRK HAVACILARININ BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞINDAKİ BAŞARILARI

1 Ağustos 1914 yılında başlayan, 11 Kasım 1918 yılında sona eren Birinci Dünya Savaşında Osmanlı Devleti, Almanya'nın yanında yer aldı. Karşı tarafta İngiltere, Fransa, Rusya gibi devletler vardı.

Birinci Dünya Savaşına katıldığımızda hava gücümüz; 6 adet kara ve 2 adet deniz uçağı ile 10 pilottan ibaret bulunuyordu. Halkın hava gücümüzü güçlendirmek amacıyla açtığı kampanya sonucu toplanan paralarla Fransa'ya ısmarlanan uçaklara Fransa el koymuştu. Bu uçaklar Mısır ve Avusturya'da Türk ordusuna karşı kullanılmıştı.¹⁸ Yine savaşın başında Avrupa devletlerinin her birinin elinde 50 adet kadar uçak bulunuyordu.

Birinci Dünya Savaşı'nın ilk yılında; 50'ye ulaşan uçak sayısı, sonraki yıllarda artış göstermiş, dört yıllık savaş boyunca 300'ü aşan uçak hava gücümüzde görev almış, ve en az 100 pilot ve gözetleyiciden kurulu uçucu kadrosu, savaşın her yılında görevlendirilmiştir. Hava gücümüz Birinci Dünya Savaşı'nda; Çanakkale, Kafkas, Irak, Suriye, Filistin cephelerinde savaşlara katılmıştır. 1915 yılında 40, 1916 yılında 73, 1917 yılında 111, 1918 yılında 82 yeni uçak hava gücümüze katılmıştır. Uçaklar Alman yapısı olup; Albatros, Rumpler, Fokker, Gotha, Pfalz, Parasol, Halberstad, LVB, Hansa Brandenburg ve Sablantrig tiplerinden, yani oldukça değişik türlerden oluşmaktadır. Uçak bölükleri kurulurken, aynı tipten uçakların bir arada bulundurulmalarına çalışılmıştır¹⁹.

Bütün savaş süresince, 450 uçak Türk Ordusu'nda görev aldı. Alman "Paşa" bölüklerinin 150 uçağı bu rakama dahildir. Başlangıçta; 10 pilotla savaşa katılan Osmanlı Hava Kuvveti savaşın sonunda 100'e yakın pilot ve rasita sahipti. Savaşın sonunda, dörder uçaklık 17 bölük ve 3 deniz bölüğü teşkilatlanmıştı. Ayrıca "Paşa"

¹⁸ Aydar, Uçan Süvariler, a.g.e., s.101

¹⁹ Alptekin Müderrisoğlu, Kurtuluş Savaşının Mâlî Kaynakları, Ankara, Maliye Bakanlığı 50. Yıl Yayınları, 1973, s.46-49

ismi verilen (300-305) numaralı Alman bölüğü ile 1 Alman deniz bölüğü de Türkiye'de görevdeydi. En az 150 pilotla 1500 hava teknisyeni Alman da görev almıştı. Savaş boyunca 3 Türk sabit balon birliği, İstanbul Boğaz bölgesinde vazife görecekti. Birinci Dünya Savaşı'nın büyük bozgunundan önce, 1918 yazında, 46 Türk pilotu, 59 Türk gözetleyicisi ve 92 Türk uçağı (14'ü deniz uçağı) çeşitli cephelerin göklerini koruyordu. Yeşilköy Havacılık Okulu'nda ise 13 pilot adayı, 22 gözetleyici adayı ve 21 uçak vardı.

Birinci Dünya Savaşı'nda Türk havacılığı; kara havacılığı ve deniz havacılığı olarak 2 taktik kısma ayrılmıştır:

a. Kara Tayyareciliği: Harbiye Nezareti emrinde bulunan hava birlikleri; ordular için keşif, gözetleme, bombardıman, önleme, himaye ve destek vazifelerini yapmaktan sorumlu idiler.

b. Deniz Tayyareciliği: Bahriye Nezareti emrinde bulunan hava birlikleri; donanmanın harekâtını keşif, gözetleme ve harekât görevlerinde destek vazifelerinden sorumlu idiler.

1914 yılında Kafkasya'da yapılan savaşlar, İngilizlerin Mısır'da, Çanakkale'de ve Irak'taki hamilik ve tecavüzleri Türk Ordusuna hava destek görevi yapacak olan Hava Birlikleri Teşkilatının kuvvetlendirilmesini zorunlu kılıyordu.

1914 yılında Almanya'dan pilot ve uçak tedariki hakkında Türk Hükümeti'nin Almanya'ya yaptığı teklife olumlu cevap verilmiş, Serno adında bir pilot Üsteğmen başkanlığında bir miktar pilot, bakım personeli, on iki uçak gönderilmiş, ve Üsteğmen Serno Başkomutanlık vekaletince Yüzbaşı rütbesi ile Yeşilköy Hava Uçuş Okulu Müdürlüğü'ne atanmıştır²⁰.

3 Şubat 1915 tarihinde hava okulunda göreve başlayan heyet, okulun ihtiyaçlarını tespit ederek Almanya'dan daha fazla uçak, malzeme, alet tedariki için gerekli girişimlerde bulunmuştur. Alman Hükümeti Osmanlı Devleti'ne verdiği cevapta bir miktar daha uçak verebileceğini, ancak başka pilot veremeyeceğini belirtmişti.²¹

²⁰ Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), Kitap 2, C. 1, Eskişehir, Hava Basımevi, 1951, sayı: 51, 52

²¹ Mehmet Koçer, Türk Havacılığı (1911-1922), Yüksek Lisans Tezi(Yayınlanmamış), Elazığ, 1997, s. 29, 31

Bu sırada Almanya'dan satın alınan uçakların Türkiye'ye getirilmesi çok zordu. Çünkü Almanya, Sırp ve Ruslarla savaş halinde idi. Romanya ve Bulgaristan ise tarafsızlıklarını muhafaza ettiklerinden kendi ülkelerinden savaş malzemelerinin geçmesine izin vermiyorlardı. Bu durumda uçakların uçarak Türkiye'ye gelmesi gerekiyordu. Uçaklar Güney Macaristan'da, Alman bakım personeli tarafından uçuşa hazırlanacaktı. Almanya'da yetiştirilen Türk pilotlarına teslim edilmek suretiyle Türkiye'ye gönderilecekti. Birkaç uçak bu yolla Türkiye'ye gönderilmişse de bir kısmı Bulgaristan üzerinden geçerken motorlarında çıkan arızalar nedeniyle Bulgaristan'a zorunlu iniş yapmış ve Bulgar Hükümeti bu uçaklara el koymuştu. Bu görevi yapan Türk pilotları Tahsin, Ali Rıza, Abdullah ve Mehmet Ali idi.

Bu uçaklar için Bulgar Hükümeti ile Osmanlı Devleti arasında uzun müzakerelerde bulunulmuş, sonuçta üç uçağın Bulgar Ordusu'nda eğitim amacıyla kalmasına izin verilmişti. Sofya'da bulunan diğer dört uçak da Bulgarların Alman Hükümeti'nden uçak satın alma izni elde etmelerinden sonra serbest bırakılmıştır.

Getirilen yeni uçaklar ve pilotlarla Tayyare Bölükleri kurulmuş, böylece Türk Hava Teşkilatı yeni bir güç kazanmıştı.

67 Hava İstasyon ve Bölüklerinde toplam 81 pilot, 57 rasit, 90 da uçak bulunuyordu.

Tayyare Bölükleri dışında uçuş emniyetini sağlayacak meteoroloji tesislerine de gereken önem verilmiş olup, 1916 yılının başında Konya, Bursa, Ankara, Sinop ve Adana'da birer Meteoroloji merkezi açılmış ve bu teşkilat genişletilerek, bir merkez on üç şubeye ayrılmıştır.²²

Kurulan yeni teşkilatla uçucuların da yeni metotlarla yetiştirilmesine başlanmıştı. Daha önceleri tarif yolu ile yapılan uçuş eğitimleri, Almanya'dan getirilen iki komutalı eğitim uçaklarınınin yardımıyla öğretmenlerle birlikte yapılabilmekteydi.

1919 yılına kadar pilotlar yalnız subaylardan yetiştirilmekteydi. Savaş sırasında veya arızalar nedeniyle düşen uçaklar önemli ölçüde subay kaybına neden olmaktaydı. Yetiştirilmesi devlete uzun zaman ve masraflara mal olan subay sayısı

²²Irfan Sarp, **Türk Hava Kuvvetleri'nin Doğuş Yılları**, Ankara, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, 1986, s. 46

gittikçe azalmaktaydı. Bu olumsuz durumu gidermek için hava birliklerine astsubay ve sivil personelden pilot yetiştirilmesine başlandı. Eğitimdeki gelişmelere rağmen uçucu sayısı ihtiyacı karşılanamamaktaydı.²³

Savaş devamı süresince Meteoroloji teşkilatının önemi gün geçtikçe artmıştı. Bu teşkilattan sadece havacılık alanında değil, diğer ordu birimleri de faydalanıyordu. Bunun üzerine mevcut şebekelere yenilerinin eklenmesine karar verildi. Ayrıca Şark Orduları Grubu, Tayyare Bölükleri'nin talepleri üzerine Diyarbakır, Sivas, Elazığ ve Giresun istasyonlarına önem verilmişti. Irak cephesindeki uçaksavar müfrezesinin emrine de bir istasyon bağlanmış, ayrıca Antalya'da bir istasyon kurulmuştu. Karadeniz, Marmara ve Ege Denizleri'nde görev yapan uçaklara günlük hava durumunu bildirmek için de Meteoroloji istasyonlarına ihtiyaç duyulmuştu²⁴. Kafkasya, Irak, Filistin ve Boğazlarda devam eden savaşlarda görevlendirilen Tayyare Bölükleri'nin faaliyetlerini ve başarılarını özetlersek:

1. KAFKASYA CEPHESİNDEKİ TÜRK HAVA FAALİYETLERİ

Bu cephede III ncü Ordu bulunmaktaydı. Ordu Kumandanı Hasan İzzet Paşaydı. Üç Kolordudan oluşan ordu, Rusya'ya karşı savaşıyordu.

III. Ordu'nun emrine verilmek üzere iki uçaktan kurulu bir müfreze Trabzon'a asker, cephe ve malzeme götüren Bezmialem, Mithat Paşa ve Kızıldeniz vapurlarına yüklenmişti. Tarık Bin Ziyat ve Edremit adlı Bleriot uçakları ile Yüzbaşı Salim (İlkuçan) ve Yüzbaşı Fesâ (Evrensel) bir müfrezede görevlendirilmişlerdi. 6 Kasım 1914 gecesini Rus donanması kafilayı yakalamış ve vapurları batırmıştı. Denizden tesadüf sonucu sağ olarak kurtulan iki Türk pilotu esir edilerek Sibirya'ya gönderilmişlerdir²⁵. Savaşın sonuna kadar Rusya'da esarete kalan bu kıymetli iki pilottan Türk Havacılığı Birinci Dünya Savaşında faydalanamadı.

Sonuç olarak; Türk Ordusu bu olay sonucunda 1914 ve 1915 yıllarında doğuda Ruslar'a karşı uçak kullanamadı. Köprüköy ve Sarıkamış Harekatı'nda iki taraf da hava harekatında bulunamamıştır.

²³ Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), a.g.e., s.101

²⁴ Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, C.1, Genel Kurmay Basımevi, 1979, s. 24

²⁵ Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), a.g.e., s.29

Ruslara karşı daha sonra keşif uçuşu yapılabilmektedir. Ordu Komutanlığı'nın Tercan dolaylarındaki düşmanın durumunun tespit edilmesi konusunda emri üzerine uçuş gerçekleşmiş, 16 Mayıs 1916'da bu bölgede üç Rus taburu ile takviyeli bir süvari bölüğünün bulunduğu tespit edilmiştir. Yapılan hava ve kara keşiflerinin sonucunda Ruslar'ın Tercan bölgesini zayıf tuttuğu, Kop bölgesinde ise daha fazla kuvvet bulundurduğu anlaşılmıştır. Nitekim bu hava uçuş raporları sonucundaki bilgilerden faydalanan Türk kuvvetleri 31 Mayıs 1916 Tercan yönünde taarruza geçerek Tercan'ı geri almış ve Bayburt bölgesinden Of doğrultusunda taarruz ederek buradaki Rus Kuvvetleri'ni geri çekilmek zorunda bırakmıştı²⁶.

16 Haziran 1917'de Varto ve Hınıs dolaylarında yapılan keşif uçuşunda Varto'dan bir tümenin, Hınıs civarında bir kolorduyu kapsayan Çadırılı ordugahların ve 4 uçağı alabilecek bir uçak hangarı görüldüğü bildirilmişti. Bu keşif uçuşu sırasında Hınıs alanında kalkan 2 Rus uçağı ile hava muhaberesi yapılmış Rus uçağı muharebeyi keserek uzaklaşmıştı. Malazgirt yönünde yapılan uçuşta Karmuş'ta bir çok çadır ve 2 uçak hangarının bulunduğu, Kop ve Liz dolaylarında yaklaşık 3 alayın bulunduğu ve bunların bombalandığı, keşif sırasında 2 Rus uçağının da havalandığı belirtilmişti²⁷.

a. 1916 Yılındaki Hava Faaliyetleri

14 Şubat'ta topçumuz Erzurum kesiminde düşman hatlarının gerisine bir Rus uçağı indirdi. 2 Ağustos'ta Karadeniz'de, Görele'de; bir Rus deniz uçağı motor arızasından mecburi iniş yaptı. Mürettebatı ile birlikte esir edildi. 19 Ekim'de Giresun civarında bir Rus uçağı düştü

b. 1917 Yılındaki Hava Faaliyetleri

30 Haziran'da Alucra'ya motoru bozulan çift satırlı bir Rus Caudron bombardıman uçağı indi. Mürettebatı esir edildi, uçak zapt edildi.

8 Ekim'de Erzincan havaalanını bombalamak ve Erzincan ovasına keşif yapmak üzere vazife alan pilot astsubay Vecihi ve rasit üsteğmen Bahattin Erzincan'a yaklaştıkları sırada kalkan düşman uçağı ile yaptıkları hava muharebesinde isabet

²⁶ Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, a.g.e, s. 76,133

²⁷ ATASE arşivi, K1.1393. Q.22

alarak zorunlu iniş yapmış ve her iki Türk uçucusu da esir düşmüşlerdi. 9 Ekim'de Kemah kasabasına bir düşman uçağının atmış olduğu mektuptan astsubay Vecihi ve üsteğmen Bahattin'in düşürüldükleri öğrenilmişti. Astsubay Vecihi daha sonra esaretten firar ederek Türk topraklarına ulaşmayı başarmıştır.

c. 1918 Yılındaki Hava Faaliyetleri

10 Ekim'de Kafkasya'da Hacı Ağa kasabası üzerinde uçan dört Rus uçağından biri, piyade ateşiyle düştü, mürettebat kaçtı. 10 Ekim'de ikinci bir Rus uçağı, aynı mahalde piyade ateşiyle düşürüldü. Ağustos nihayetinde, Batum üzerinde uçuş yapan bir Rus uçağı, topçu ateşiyle indirildi.

Yukarıda saydığımız faaliyetlerin dışında VII ve X'nuncu Tayyare Bölükleri bir çok keşif gerçekleştirmiş, 7 Kasım 1917 Bolşevik İhtilaline kadar faaliyetlerini devam ettirmişlerdir.

2. IRAK-İRAN CEPHESİNDEKİ TÜRK HAVA FAALİYETLERİ

Bu cephede VI. Ordu bulunmaktaydı. Emrinde XIII. ve XVIII. Kolordular görev yapmaktaydı. II. Tayyare Bölüğü ordunun emrine verilmişti. Ordu, İran'da Rus ordularına karşı, Irak'ta İngilizlere karşı savaşıyordu.

Tayyare Bölüğü personelinden Pilot Ütğm. Fazıl, Yüzbaşı Fettah ve Üstğm. M.Ali birkaç ay önce Bağdat'a gelerek ,düşmandan ele geçirilen uçakları tamir ederek görev yapmaya başladılar.İlk uçuşlarını 25 Kasım 1915'te keşif maksadı ile gerçekleştirdiler²⁸.

Aralık 1915'te II. Tayyare Bölüğünün uçakları ve diğer personeli Bağdat'a geldi. Bir ara sayıları 9 uçak ve 11 personele ulaşan II. Tayyare Bölüğü önemli keşif faaliyetlerinde bulunmuştu. Keşifler ve elde ettikleri bilgiler sayesinde VI. Ordu'nun İngilizlere esir düşmesi önlenmiştir²⁹.

²⁸ Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı,a.g.e, s. 62

²⁹ Anadol, a.g.e.,s.124

1915-1918 yılındaki Hava Faaliyetleri

1915-1918 yılları arasında bu cephede düşman uçakları düşürülmüş, düşürülen ve mecburi iniş yapan uçaklara el konulmuş ve mürettebatı esir alınmıştır. Bu yıllar havacılarımızın başarılı faaliyetleri ile geçmiştir.³⁰

3. FİLİSTİN VE SURİYE CEPHESİNDEKİ TÜRK HAVA FAALİYETLERİ

Bu cephede IV. Ordu bulunuyordu. Ordu Komutanı Cemal Paşaydı. Bu ordunun savaş alanı İskenderun'dan Süveyş Kanalına, Akabe'den Arabistan'a ve Suriye'ye kadar uzanan çok geniş bir bölgeydi. Cemal Paşa Kanal harekatı için acele uçaklar yollanmasını istemişti. İstanbul'dan Rumpler (Fethi) uçağı ile Şakir Fevzi trenle yola çıkarıldı ve İskenderun'a geldi. Orada, uçak monte edilip Halep yolu ile Şam'a uçurulacaktı. Düşman kruvazörü Duris, İskenderun-Payas arasında demiryolunu bombardıman etti. Gemi gittikten sonra; uçak acele olarak tekrar kurulup Halep'e uçtu. Fethi, Rumpler'i, 28 Aralık 'ta bir seyirci kalabalığının toplandığı Halep'den Şam'a doğru kalkarken pistte geri dö vitesle yere vurdu, üç kişinin ölmesine, üç askerle bir kadının yaralanmasına neden oldu. Pervanesi kırıldı, uçak hasar gördü. Filistin Ordusu da uçaksız kalkmıştı. Bunun askeri sonuçları çok önemliydi. Cemal Paşa ısrarla yeniden uçak istedi. İstanbul'da ise kendisine gönderilecek uçak kalmamıştı. Düşman hava keşiflerine başlamıştı. 30 Kasım'da 6 uçaklı Nieuport filosu, Port-Said'de üslendi. Mısır'da kruvazörlere bindirilerek uygun yerlerde uçuruluyor ve raporlar veriyordu. Böylece Osmanlıların ısmarladıkları filoyu Fransızlar kullanıyorlardı³¹

Bu Fransız Nieuport uçakları, çok büyük faydalar sağlamışlardı. 31 Aralık'ta Akabe sahilinde ileri karakollarımızın ateşiyle bir Nieuport indirildi. 1914 yılında her hangi bir hava faaliyeti olmamıştır.

a. 1915 Yılındaki Hava Faaliyetleri

Cemal Paşa'nın ısrarları üzerine Ponnier tamir edilerek Yzb. Fazıl ve Mithat Beylerle birlikte 4. Ordu'ya, Filistin Cephesine gönderildi. 2 Uçucu ve 92 eratın

³⁰ a.g.e, s.146-147

³¹ a.g.e.,s.148

meydana getirdikleri müfreze, trenle Raci'ye, oradan da Şam'a gelip, Filistin'e gitti. Eben'de iki hangar kuruldu.

Uçaklar, tamir ve bakım için Birussebi'de üslendiler. Havaalar kötü olduğundan, Ponnier 9 Nisan'da Hafirülavca'dan Eben'e uçtu, fakat haritaların noksan oluşundan yolunu şaşırdı, gece karanlığında Cebeli Hilal Dağı civarında mecburi iniş yaparak kırıldı. Eylül'de Mithat İstanbul'a döndü. İstanbul'dan yeni uçak isteği Çanakkale harekatı dolayısıyla yerine getirilemediğinden Almanlardan hava birliği istenildi. Bu birlik de, ancak ertesi yıl gelebildiği için, 4. Ordu uçaksız kaldı.

b. 1916 Yılındaki Hava Faaliyetleri

Cephedeki İngiliz uçaklarının üstünlüğünü ortadan kaldırmak için Cemal Paşa çok sayıda uçak talebinde bulunuyordu. Bu sebeple ordu, diğer uçaklarla birlikte Almanların Paşa Bölüğü uçaklarıyla da takviye edildi. Bu uçaklar 15 Nisan 1916 tarihinden itibaren uçuşlar yapmaya başladı.

"Yıl sonunda; 300. Paşa Bölüğü, tamirhane ve karargahıyla Ramle'ye nakledildi. Birüssebi'deki meydan yardımcı olarak muhafaza edildi. Paşa Bölüğü'nün bu seneki başarısı çok büyüktür, çok sayıda İngiliz tayyaresi düşürerek keşif yapmalarına mani oldu ve umumiyetle hava hakimiyetini kurdu. Zayıfatı da azdır. İngilizlerin bu bölgede çok sayıda tayyareleri vardı. Fakat gerek Alman pilotları, gerekse Rumpler ve Fokker uçakları İngilizler'inkinden üstündü.³²

İskenderun Bölgesi'nde

27 Nisan'da piyademiz, İskenderun üzerinde uçan bir İngiliz deniz uçağını indirdi. Pilot ve rasıdı kaçtı.

Kanal Cephesinde

1916 yılında bu cephede düşman uçakları düşürülmüş, düşürülen ve mecburi iniş yapan uçaklara el konulmuş ve mürettebatı esir alınmıştır. Bu yıl havacılarımızın başarılı faaliyetleri ile geçmiştir.³³

³² a.g.e., s.104

³³ a.g.e., s.106

c. 1917 Yılındaki Hava Faaliyetleri

Adana Bölgesinde

9 Ekim'de topçumuz, Adana üzerinde, bir Fransız deniz uçağı düşürdü. 11 Ekim'de topçumuz, Adana üzerinde, bir İngiliz uçağı düşürdü, mürettebat esir edildi.

Kanal Bölgesi'nde

Bu cephede de havacılarımız ve Alman bölükleri başarılı keşif ve gözetleme faaliyetlerinde bulunmuş bir çok düşman uçağını düşürmüşlerdir.

d. 1918 Yılındaki Hava Faaliyetleri

Filistin Cephesi'ndeki 3. Bölük'ten Başçavuş İsmail Zeki ve Mülazım-ı evvel Lütfullah, R 1837 ile isyancı Arapların açtıkları ateş yüzünden mecburi iniş yaptılar. Esir düşen İsmail Zeki, İngilizlere teslim edildi. Enver Paşa, İsmail Zeki'nin ailesine 50 altın gönderdi.

Amman'da; elde kalan eski uçaklar, Tayyare Kıtaat Kumandanı Zelich'in emriyle, Rayak'a gönderildi. Maan'da pilot Maltepeli Fehmi, orada bulunan kırık bir AEG parçalarından faydalanarak ve bilhassa kumanda kablolarını ekleyerek, R 2626'yı tamir edip uçurdu ve Amman'a getirdi. Almanlar kendisini demir salıp nişanıyla ödüllendirdiler.

Filistin Cephesi'nde; Haziran sonunda, Paşa Bölüklerinde kalan uçak sayısı 20 idi. Ağustos sonunda ise, 3-4 kadar av pilotu kalmıştı. Geri çekilme başlayınca, İngilizler, Almanya'dan gelen depodaki 30 kadar uçağı tahrip etmişlerdi. Alman pilotlar, kurtulan malzemeyi Türk meslektaşlarına teslim ederek, 25 subay, 600 er, Kasım'da memleketlerine döndüler.

Filistin Cephesi'nde, Yıldırım Orduları'nın hava gücü olarak, Alman "Paşa Bölükleri'nin 50 uçağı, 80 pilot ve rasıdı, 800 teknisyeni bulunuyordu. İngilizlerin ise 70-75 uçaklık iki alayları bulunuyordu. Her alayda 3 filo, beher filoda 4 bölük,

bölüklerde 6'şar uçak bulunuyordu. Filistin Cephesi'nde de, havacılarımız, kahramanlık destanları yazdırıyorlardı. 19 Nisan'da Gazze'de hava savaşlarına katılan bir İngiliz yazarı, bir hava çatışmasını şöyle anlatır:

"İki uçakları üstümüzde dolaşıyordu, bizim 25 uçağımız havada idi. Herhalde fotoğraf çekmemize mani olmak istiyorlardı. Bir rasıdımızı öldürdüler, iki pilotumuzu yaraladılar ve iki uçağımızı indirdiler. Ağır şekilde hasara uğrattıkları altı uçağımız, güçlkle inebildiler. İki Türk uçağı, bütün bu işlerden sonra, geri kalan uçakları öyle kovaladılar ki; bu kabusu hiç unutamayacağım. İtiraf edeyim ki; Gazze'de bize duman attıran bu iki uçak ile, dünyanın en mükemmel orduları hakkında övünebilir."

17 Aralık'ta; biri av, diğeri keşif olmak üzere 2 uçağımız kaybettik.³⁴

Filistin Cephesinde

1918 yılında bu cephede bir çok düşman uçağı düşürülmüş, düşürülen ve mecburi iniş yapan uçaklara el konulmuş ve mürettebatı esir alınmıştır. Bazı kayıplar vermemize rağmen, havacılarımız bu cephede kahramanlık destanı yazmışlardır.

4. BOĞAZLAR, KARADENİZ VE EGE DENİZİ KIYI BÖLGELERİNDEKİ TÜRK HAVA FAALİYETLERİ

Bu bölgeler 5. Ordu tarafından savunuluyordu. I, V ve VI. Tayyare bölükleri ordunun emrinde görev yapıyordu.

Seferberlikle birlikte, Yzb. Fazıl Bey emrindeki bir deniz Nieuport uçağı, Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine verilmişti. Çanakkale'ye gelen uçak, hangar olmadığı için, deniz kenarına bağlandı ve çok acele bir hangar inşa edildi.

Fakat kısa zaman sonra, Nieuport keşif uçuşu sırasında arızalandı. Bahriye Yzb. Rasıt Hüseyin Sedat Müfreze Komutanı oldu. Uçakların Çanakkale cephesinde ilk görüldüğü devrelerde, silahsız uçakların yaptığı görevler, gözetleme ve irtibat hizmetlerinden ileriye gitmiyordu. Burada ilk keşif, 5 Eylül 1914 günü Yzb. Fazıl Bey tarafından yapılmıştı. Yzb. Fazıl, ilk keşfinde; 1 saat 10 dak. uçmuş ve kruvazör,

³⁴ a.g.e.,s.114

destroyer ve ticaret gemilerini tespit etmişti. Uçağa karşı uçak kullanarak, etkili önlemler alma fikri, bu devrede doğdu ve uçaklar silahlandırılmaya başlandı.

Osmanlı Ordusu'nda silahlı uçak bulunmadığından, hava çatışmalarında bir tedbir olarak, yalnız pilot ve rasıtların silahlandırılması yoluna gidilmişti. Çanakkale cephesinde ilk hava savaşı, 2 Mayıs 1915 günü cereyan etti.

Daha sonra binbaşı rütbesiyle Osmanlı İmparatorluğu Hava Kuvvetleri Komutanlığı yapmış olan Alman Serno ve 22 Haziran 1941'de Bie denizaltısı tarafından batırılan Yzb. Hüseyin Sedat; keşif uçuşu için, mevzi gerisinden havalanmışlardı. Uçağı Serno kullanıyor, rasıtlık görevini Yzb. Hüseyin Sedat yapıyordu, rasıt mevzilerimize doğru yaklaşan bir düşman uçağını gördüler. Silahsız uçaklarında çaresizlikten ne yapacaklarını düşünürken, birden bellerinde bulunan beylik Parabellum tabancalarını hatırlayan gözüpek havacılar, silahlarını çekerek, düşman uçağına saldırdılar. Karşılıklı süren manevra ve atışların sonunda düşman uçağı kaçtı.³⁵

O tarihlerde, hava filomuzda; silahlı keşif uçağı olmadığı gibi, av uçakları da mevcut değildi. Daha sonra savaş süresince, çeşitli cephelerde kullanılmak üzere, Almanya'dan silahlı keşif ve av uçakları getirildi. Almanya'dan silahlı keşif uçaklarının gelmesi, hava savaşlarına yeni boyutlar kazandırdı. Artık savaş, göklere de sıçramıştı.³⁶

a. 1915 ve 1916 Yılındaki Hava Faaliyetleri

1915-1916 yılları arasında bu cephede düşman uçakları düşürülmüş, düşürülen ve mecburi iniş yapan uçaklara el konulmuş ve mürettebatı esir alınmıştır. Bu yıllar havacılarımızın başarılı faaliyetleri ile geçmiştir.

³⁵ Anadol, a.g.e., s.99-100-101

Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı, a.g.e, s.25

³⁶ Vehbi Şölen, "Çanakkale Cephesi'nde Havada Tabanca ile Düello", **Kartal Dergisi**, sayı:12, (Temmuz- Ağustos 1973), s:40-41, Zikreden; Havacılık Tarihi, **Yıllar Boyu Tarih**, Yıl: 2 , Cilt:4, sayı: 3, (Mart 1980), s.18-19

b. 1917 Yılındaki Hava Faaliyetleri

Ege ve Çanakkale’de; düşman hareketini bekleyen 5. Ordu’nun istediği keşif uçakları gelmeden mütareke ilan edilmiş; bu görev Deniz Tayyare birliğine bırakılmıştı.

Mart sonunda; birliğe, Friederischaffen FF 39 tipi dört adet bomba taşıyan uçaklar verildi. Haziran’da iki adet, biri sabit, diğeri döner makineli tüfekli Brandenburg W 29 av uçakları geldi.

18 Temmuz’da Çanakkale Boğazı girişinde mayın arayan iki uçağımız çarpıştı. mürettebat kayboldu.

28/29 Temmuz gecesinde; Deniz istasyonumuzun çadır hangarı, İngiliz uçaklarının saldırısına uğradı. Bir subayımız ile dört er şehit olurken, dört deniz uçağımızda ağır hasar meydana geldi.Ekim’de Alman pilotlar, görevlerinden alınınca, Türk pilot da olmadığından, bölükte faaliyet sona erdi ve İstanbul’a nakledildi. ³⁷

c. 1918 Yılındaki Hava Faaliyetleri

Bu yıl, bu cephede düşman uçakları düşürülmüş,düşürülen ve mecburi iniş yapan uçaklara el konulmuş ve mürettebatı esir alınmıştır. Bu yıllar havacılarımızın başarılı faaliyetleri ile geçmiştir. ³⁸

5. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI SONRASI TÜRK HAVA KUVVETLERİ

a. Osmanlı Hava Birlikleri ve Yerleri

Birinci Dünya Savaşı’nın sonunda Türk Hava Kuvvetleri 17 uçak bölüğünden oluşuyordu. Almanya’dan bir miktar yeni uçak gelmiş olmasına rağmen gerek cephedeki gerekse cephe gerisindeki uçaklar çok yıpranmış durumda idi. Hava birliklerinde bulunan yabancı personelin bir ay içinde Türkiye’yi terk etmeleri anlaşma gereği idi.

³⁷ Anadolu, a.g.e., s.126-127

³⁸ a.g.e, s.143-144

Almanların ayrılmasıyla Çanakkale'deki 1. ve 6. (av) Bölükleri bir süre iskelet halinde bırakıldı. Daha sonra bu iki bölük ile Uzunköprü'deki 15. Bölük, İstanbul'a getirildi. İzmir'deki 5. ve 12. (av) Bölükleri birleştirildi.

Filistin Cephesi'nden çekilen 3,4 ve 14. Bölüklerimiz uçaklarını kurtaramamışlardı. Ancak personel ve kurtarabildikleri kadar yer araçları ile Konya'ya gelip üslendiler. Alman Paşa Bölükleri'nden kaçırılarak Adana'ya ve Mersin'e getirilebilen uçaklar da Konya'ya gönderildi. Irak'ta 2. ve 13. Bölükler, uçakları ile birlikte çekilerek Musul-Mardin-Diyarbakır yolu ile Elazığ'da toplandılar.

Erzurum'da bulunan 7. ve 8. Bölükler yerlerinde kaldı. Bunların elinde Ruslardan alınan uçaklar da bulunuyordu. Batum'daki 16. Bölük ile, Karadeniz Bölgesinde görev alacak 9,10,11 ve 17. Bölük, daha yola çıkamadığından lağvedildiler. Deniz bölüklerimizden, İzmir'deki 1. Bölük yerinde bırakıldı. 2. Bölük daha önce kaldırılmıştı. Yeşilköy Feneri'nin doğusundaki Deniz Uçak Okulu ve istasyonunun uçak ve malzemeleri, Bahriye Bakanlığı'nın Haliç'teki deniz ambarına taşındı.

b. Deniz Uçak Bölükleri

Osmanlı Deniz Uçak Bölükleri

1. İzmir
2. Zonguldak
3. Batum
4. Yeşilköy Uçak Okulu

Alman Deniz Uçak Bölüğü; Karadeniz Boğazı'nda, Kavak'ta idi. Personel Alman'dı ve Türk irtibat subayları vardı. 1 inci Cihan Harbi'nde Osmanlı Hava Kuvvetleri 450 uçağa sahip olmuş veya kullanmıştı. Bunun 150'si (300-305) nolu Alman Paşa Bölükleri'nin uçakları idi.

PAŞA BÖLÜKLERİ (1918 Yılı)

Bölük No	İlk Konuş Yerleri
300	Samah
301	Cenin
302	Volthayır Ceyda
303	Cenin

Alman Silahlı Kuvvetleri'nden Osmanlı Ordusu'na Alman Hava Kuvvetleri desteği olan Paşa Bölükleri 190 uçucu (175'i subay) 1400 teknik ve diğer personelden oluşuyordu. Deniz Uçak Bölüğü'nde 25 uçucu (12'si subay) 70-80 teknik ve diğer personel bulunuyordu. 3. Deniz Bölüğü de dağıtıldı. Tamamen Alman yapısı, Eğitim-Keşif ve bombardıman tiplerinde olmak üzere 17 deniz uçağı mevcuttu.³⁹

D. TÜRK HAVACILARININ İSTİKLAL SAVAŞINDAKİ BAŞARILARI VE FAALİYETLERİ

"30 Ekim 1918 tarihli Mondros Mütarekesi'nin ağır şartları pek tabii olarak Türk Hava Birliklerine de tesir etmişti. Geniş makyastaki teşkilat lağvedilerek dağılmış, yalnız İstanbul, İzmir, Konya ve Erzurum'da birer uçak istasyonu bırakılmıştı. Her istasyonun kuruluşunda; sözde ikişer uçak bölüğü mevcuttu. İstanbul'daki uçak istasyonu, Anadolu Yakası'ndaki Maltepe'de idi. Aniden Yeşilköy'deki uçaklar sökülerek, işgal kuvvetlerinin kontrolü altında buraya nakil ve depo edildi.

15 Mayıs 1919'da İzmir' in işgali ile İstiklal Savaş'ı fiilen başladığı zaman, Türk Kuvvetinin elinde tek bir uçak bile mevcut değildi.⁴⁰

1. İSTANBUL MALTEPE TAYYARE İSTASYONU

Anadolu'da 1919 yılında başlayan millî direnişe karşı İstanbul'da Kuvay-ı İnzibatiye teşkilatı kurulmaya çalışılıyordu. Damat Ferit Kabinesi bu kuvvete İstanbul-Maltepe istasyonları uçaklarının da katılmasını istiyordu.⁴¹ Böylece Anadolu'daki Milli Kuvvetlere uçaklarla beyanname ve bomba atmak mümkün olacaktı. Bu amaçla önce Maltepe Tayyare İstasyonu'ndaki uçaklardan bir kaçının uçuşa hazırlanması için emir verildi. Anadolu'daki milli mücadeleye katılma arzusunda olan havacılar, aralarında gizlice anlaşarak bu fırsattan faydalanma hazırlıklarına başladılar. Bu faaliyetleri Damat Ferit Kabinesi'nce öğrenilmiş, uçuş izni geri alınmıştır.⁴²

³⁹ Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler*, 1997, Cilt:2, s: 6

⁴⁰ Anadol , a.g.e., s. 153

⁴¹ Koçer, a.g.e., s. 88

⁴² Sarp, a.g.e, s.101, 102, 105

2. İZMİR TAYYARE İSTASYONU

Yunan kuvvetleri, 15 Mayıs 1919 günü İzmir'e çıktıkları sırada, Seydiköy civarındaki Gaziemir Tayyare İstasyonu'nda 8 uçaklı V. Tayyare Bölüğü ve Güzelyalı'da bir Tayyare bölüğü vardı. İşgal sırasında hiçbir uçak ve malzeme kaçırılmamış, düşmanın eline sağlam olarak geçmemesi için tahrip de edilememişti. Böylece buradaki uçak ve uçaklara ait malzeme ve teçhizat sağlam olarak düşmanın eline geçmiştir.⁴³

3. ERZURUM TAYYARE İSTASYONU

Birinci Dünya Savaşı'nın bitimiyle, Doğu Cephesi'nden getirilen uçaklar ile Erzurum Tayyare İstasyonu kurulmuş, bu istasyonda VII. ve VIII. Tayyare Bölükleri oluşturulmuştu. Ancak bölükteki uçaklar işe yarar durumda değildiler. 1919 Aralık ayında her iki bölükte on bir Rus tipi ve ikisi Albatros C II tipi olmak üzere on üç uçak bulunuyordu.

4. KONYA TAYYARE İSTASYONU

Filistin ve Suriye'den geri çekilebilen Türk ve Alman Hava Birlikleri uçak ve malzemesiyle Konya'ya gelebilmişlerdi. Almanlar İstanbul'a gidince III. ve IV. Türk Tayyare Bölükleri Konya'da kaldılar. Daha sonra bu iki bölükten meydana gelen Konya İstasyonu 1919 yılının ilk aylarına kadar bir faaliyette bulunamamıştı. İstasyonda çoğu işe yaramaz durumda olmak üzere dördü keşif ve on üçü av olan on yedi uçak bulunuyordu.

16 Mart 1920'de İstanbul'un İtilaf Devletlerince resmen işgal edilmesinden sonra Maltepe İstasyonu'nda bulunan Türk Havacıları, tehlikeli şartlar altında Anadolu'ya geçmeye başladılar. Bir başka grup ise, hazırlanan uçaklardan üçü ile 6/7 Haziran 1920 günü Anadolu'ya geçmeyi planlıyordu. Fakat bu plan çeşitli sebeplerden dolayı gerçekleşmemişti.

Anadolu'ya havadan geçiş planı gerçekleşmeyince, bir kısım uçucular Mudanya-Bursa yolu ile Konya Tayyare İstasyonu'na katıldılar. Geriye kalan havacılar, İstanbul'da kendilerini tanıyan Ermenilerce ihbar edilerek, Arapyan

⁴³ Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, Genel Kumay Basımevi, 1979, s.123

Hani'na hapsedilmişlerdi. Yakalanamayanlar da sonra Anadolu'ya geçip Millî Mücadeleye katılmışlardı.

İngilizler bu gelişmeler üzerine Maltepe İstasyonunu işgal ederek uçak ve malzemeleri tahrip ve bir kısmını da müsadere etmişlerdi. Maltepe İstasyonu'nda bulunan 45 uçağın yarısından çoğu işe yarar durumda olmasına rağmen bu uçaklardan hiç biri Anadolu'ya geçirilememişti.

25 Haziran 1920'de Kuvayi Havaiye Müfettişliği, Harbiye Nezaretinin emriyle lağvedilmiş, teşkilatın subayları personel işlerine, erleri de Kuvayı İnzibatiye Piyade Depo Taburuna gönderilmişlerdi. Ayrıca Maltepe İstasyonu'nun korunması da Jandarma Genel Komutanlığı'na verilmişti.

İstanbul ve İzmir'in işgalleriyle, burada bulunan istasyonlar ortadan kaldırılmış bulunuyordu. Mevcut durum karşısında Milli Savunma Bakanlığı hava teşkilatında değişiklik yapmak zorunluluğu görmüş, bu amaçla 14 Haziran 1920 tarihinde yayınladığı bir emirle Erzurum İstasyonu'nu lağvetmiş, Konya İstasyonu'nun Eskişehir'e nakliyle biri Erzincan'da, diğeri Eskişehir'de olmak üzere iki istasyon kurulmasına karar vermişti. Elazığ ve Diyarbakır illerinde bulunan bölüklerin yerlerinde bırakılmasına karar verilmişti.⁴⁴

Yunan İleri Harekatı Sırasında Türk Birliklerinin Faaliyetleri

Yunan ileri harekatı sırasında, Uşak ve Bursa bölgesindeki Türk Birlikleri ile işbirliği yapmak için Uşak ve Eskişehir'e birer tayyare müfrezesi gönderilmek istenmişse de, bu tarihte elde kara birliklerini destekleyebilecek nitelikte uçak bulunmadığından istenen hava desteği sağlanamamıştı.⁴⁵

İstanbul'dan Anadolu'ya geçebilen havacılar, Konya Tayyare İstasyonu'nda toplanmış, mevcut uçaklar cins ve tiplerine göre sınıflandırılmış ve imkanlar ölçüsünde onarılmaya başlanmıştı. Ancak bir çoğu malzeme bulunmadığından tamir edilememiştir.⁴⁶ Bu sırada memleketin dışarıyla bağlantısının kesilmiş olması, uçaklar için gerekli malzeme ve avadanlığın ülke dışından temin edilmesine de imkan

⁴⁴ a.g.e., s.125

⁴⁵ Ahmet Bilginsoy, "İstiklal Harbinde Türk Havacılığı", *Silâhlı Kuvvetler Dergisi*, Sayı: 242, (Haziran 1972), s.73-74

⁴⁶ *Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri*, Ankara, Genelkurmay ATASE Yayını, 1984, s.39

vermiyordu. Bu durumda Türk uçucuları ve makinistleri, çok ağır şartlar altında uçakların bir kısmını uçar hale getirmek için büyük çaba gösterdiler. Konya'daki demirci ve emsali imalathanelerle işbirliği yaptılar. Manifaturacılardan tedarik edilen kaput bezleriyle kapladıkları uçakların gövde ve kanatlarını tutkal ve kundura çivileriyle tespit ettiler. Bundan başka gövde ve kanatlarla kumaş yüzeylerinin kayganlığını ve gerginliğini sağlayan en ufak bir onarım işinde dahi ihtiyaç duyulan bir madde olan emayitten mahrum bulunuyorlardı. Bu maddenin dışarıdan tedariği mümkün olmadığından memlekette yapılması gerekiyordu. Bu amaçla eczacı ve kimyagerler görevlendirilerek mükafatlar vaat edilmişse de gerekli bazı maddeler temin edilemediğinden yapılması mümkün olmamıştır. Bunun üzerine Türk Havacıları patates, koyun ve sığır ayaklarını kazanda kaynatarak bunlardan elde edilen jelatinlerin içine kola, yumurta akı ilave ederek meydana getirdikleri maddeyi emayit yerine kullanmışlardı. Sürüldüğü yerde asıl emayite nazaran daha kalın bir tabaka oluşturduğundan kanat ve kumanda yüzeyleri ağırlaşmış ve uçakların hızı oldukça azalmıştı. En önemli sorun da yağmurlu ve çok rutubetli havalarda yüzeyin gerginliği daha da azaldığından uçakların hızı oldukça çok düşüyordu.⁴⁷

Konya'daki uçakların çoğu av uçağı olup bunlar keşif uçaklarına göre daha sağlamdı. Bu nedenle keşif uçuşlarında av uçaklarından faydalanılmaya karar verildi. Alman Paşa Bölükleri'nden kalma tek kişilik av uçakları, diğerlerine göre daha iyi durumda olduğundan kısa sürede bunlardan üçü Yüzbaşı Fazıl komutasında kurulan **Kartal** Müfrezesine verilmek suretiyle ilk birlik oluşturularak hemen cephe görevine hazırlandı. Bu Müfreze, 1920 yılı Temmuz ayının sonlarında Uşak Cephesi'ne gönderildi. On beş gün sonra iki kişilik bir av uçağı da Konya'da onarılıp Müfrezeye gönderildi. Böylece 4 uçak ve seçkin uçuculardan oluşan Müfreze, kısa süren hazırlıktan sonra XXIII. Tümen Komutanı'nın emrinde Uşak'ta uçuş faaliyetlerine başladı.

Müfrezenin pilotları en iyi pilotlardı (Fazıl, Halil, Vecihi, İhya, Tğm. Avni, Bahattin). Uçakların kanat ve gövdelerine Fazıl Bey'in isteği ile, pençesinde bomba taşıyan bir kartal çizildiği için bölüğe bu ad verilmişti.

23. Tümen Komutanlığı buyruğunda göreve başlayan bu av müfrezesi, Alaşehir, Elvanlar, Demirci ve Simav bölgelerinde yaptığı cephe uçuşlarında, keşif uçaklarının

⁴⁷ Bilginsoy, a.g.e., s.74

yetersiz ve az olmasından keşif görevini de üstlenmişti. Dahası uçakların pilot yerlerinin iki yanına takılan sepet düzeneğinde onar kiloluk bombalar taşınıyor ve gerektiğinde sepetin alt kapağını tutan çivi (pim) çekilerek bomba düşman üzerine atılıyordu. Böylece bu yeni buluşla aynı uçaklar bombardıman uçağı görevi de yapıyordu.⁴⁸

Kartal Müfrezesi'nin kuruluşundan sonra Konya tamirhanesinde onarılacak beş uçaktan oluşturulan yeni hava bölüğü de Konya'dan Eskişehir'e gönderilmişti. 1. Bölük adını alan bu birlik uçak ve personel bakımından yeterli değildi.

Sonradan 2. Bölük adı verilen Kartal Müfrezesi, 29 Ağustos 1920'de Uşak düşman eline geçince Afyon'a çekilmişti. Müfrezeye bağlı bir av uçağı 1. Hava Bölüğü'nü güçlendirmek için Eskişehir'e gönderilmişti.

Padişah ve Halifeliği korumak bahanesiyle 3 Ekim 1920'de Konya'da bir ayaklanma çıkmıştı. Konya'da ayaklanmayı bastıracak askeri birlik olmadığı için eylem genişledi. Konya Tayyare İstasyonu personeli ile İstasyon savunulmaya çalışıldıysa da, çarpışmada bir hava subayı şehit ve 25 erin bir kısmı tutsak edilerek İstasyon yağmalandı. Ayaklanma yatıştıktan sonra Konya'da bir depo bırakılarak İstasyon 1920 yılı sonlarında Eskişehir'e taşındı.

1920 yılında Kuvayı Havaiye Şubesi adıyla yeniden oluşan Türk Hava Kuruluşu, bir çok yoksunluklar içinde Doğu ve Batı Cepheleri Harekâtına katılarak yararlı görevler yapmıştır.

Milli Savunma Bakanlığı'nın 14 Haziran 1920 tarihli emriyle lağvedilen Erzurum Tayyare İstasyonu'ndaki uçaklar bir bölük oluşturularak XV. Kolordu emrine verildi. Bölüğün uçakları faal durumda olmadıklarından, Elazığ'da depo edilmişti. İşe yaramaz uçakların hazırlanması için bir ekip gönderilmiş, iki uçak onarılacak uçuşa hazırlanmıştı. Bu uçaklar Horasan'daki hava alanına uçurularak intikal ettirildi. Bunun yanı sıra Erzurum'da bulunan bir keşif uçağı da hazırlanarak Horasan'a gönderildi.

Doğuda Ermenilere karşı 28 Eylül 1920'de başlayan XV. Kolordu harekâtına XV. Tayyare Bölüğü "Horasan Müfrezesi" adı ile katıldı. Sarıkamış istikametindeki ileri harekâta XII. Tümen Komutanı Tayyare Müfrezesi'ne hava şartlarının uygun

⁴⁸ Atatürk ve Türk Havacılığı, Hv. K. K. lığı Kütüphanesi, Dosya No:5423, s. 16,17

olması halinde 28 Eylül 1920'de keşif uçuşu emrini vermişti. Emri alan XV. Bölük komutanı bir çok uçak uçurarak Tümen Komutanı'nın istediği bilgileri sağlamaya çalıştı. Yapılan keşif uçuşları sırasında düşman uçaklarına rastlanmadığından görevler kolaylıkla yapılmıştı. Kolordu'nun Kars'a doğru ileri harekatı sırasında kara birliklerinin daha rahat desteklenmesi için Horasan Tayyare Müfrezesi Sarıkamış'a intikal ettirilmişti. Müfrezenin Sarıkamış ve Kars bölgesinde yaptığı keşif uçuşları ve kara birliklerinin desteklenmesi faydalı olmuştu. Kars'ın ele geçirilmesinden sonra XV. Bölük Kars'a intikal etti. Bu sırada Gümrü Antlaşması imzalandığında 3 Aralık 1920'de uçuşlar durduruldu.⁴⁹

Kars meydanında bulunan XV. Tayyare Bölüğü'nün yetenekli iki pilotu Basri ve Halim Sakarya Muharebesi'nde faydalanılmak üzere 1921 Ağustos'unda Batı Cephesi'ne alındılar. 1921 Aralık ayının sonlarında doğu Cephesi Komutanı'nın teklifi ile bölüğün geri kalan personeli de Kuvayı Havaîye Müdireyet-i umumiyesi emrine gönderildi.

1921 yılı başlarında hava teşkilatında yeni bir düzenleme yapılarak hava istasyonları söndürülmüş ve 1 Şubat 1921'de Eskişehir'de Kuvayı Havaîye Müdüriyeti Umumisi (Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü) kurulmuştu. Kuruluş, ikmal ve yönetim bakımından Milli Müdafa Vekaletine, eğitim ve hareket bakımından Erkanı Harbiye'ye bağlı idi. Bunlarda birer irtibat subayı vardı. Kuruluşunda iki Uçak Bölüğü, Tayyare Mektebi, Tayyare tamir fabrikası vardı.

Bölüklerin uçuş, barınma, konut işlerini buyruğuna verildikleri Ordu birlikleri, araç-gereç, donanım işlerini de Genel Müdürlük yürütüyordu.⁵⁰

5. TÜRK HAVACILARININ BİRİNCİ İNÖNÜ SAVAŞINDAKİ FAALİYETLERİ

Yunanlıların 6 Ocak 1921'de işgal ettikleri Bursa ve Uşak'tan Eskişehir'e doğru saldırıya geçtikleri sırada Eskişehir'de bulunan 1. Hava Bölüğü'nde biri av, biri keşif

⁴⁹ Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, a.g.e, s.131

⁵⁰ Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e., s. 16

olmak üzere iki uçak vardı. İlk keşiflerini 9 Ocak'ta yapan uçaklarımız Bozüyük'e doğru yürüyüşte bulunan Yunan piyade alayına makineli tüfekle taarruz etmiştir.⁵¹

10 Ocak 1921'de öğleden sonra yapılan keşif uçuşunda, düşmanın bir gün önceki mevzilerinde tutunmakta olduğu, iki tarafın da topçu ateşi yaptıklarını ve hatların gerisinde toplu veya hareket halinde hiçbir birliğin görülmediği bildirilmiştir. Aynı gün öğleden sonra pilot Vecihi Hürkuş ise av uçağıyla siperler üzerinde alçaktan bomba ve makineli tüfek atışlarıyla düşmana taarruzda bulunmuş, ancak alçaktan yapılan uçuş sırasında düşmanın yer silahlarının tesiri ile uçak çeşitli yerlerden isabet almış ve iki tarafın ateşi arasında mecburi iniş yapmıştır. Vecihi, uçağını da düşman eline geçmemesi için yakarak en yakın Türk birliklerine sığınmıştı.

11 Ocak 1921'de yapılan bir başka keşif uçuşundan sonra verilen rapor, Batı Cephesi Komutanı'nın eline geçtiğinde düşmanın, İnönü Mevzii'nden çekilmiş olduğu kararına varılmıştı.

Birinci İnönü Savaşı'nda malzeme, personel ve uçak bakımından daha muharebeye hazır duruma gelmemiş olan I. Tayyare bölümü akaryakıt kıtlığı, hava şartları ve özellikle muhabere irtibatındaki eksikliklere rağmen yararlı keşifler yapmıştı. Bu savaşa katılmış olan 5 pilot gösterdikleri başarılarından dolayı zaferin ertesi günü Batı Cephesi Komutanlığı'nca parayla ödüllendirilmişlerdir.⁵²

6. TÜRK HAVACILARININ İKİNCİ İNÖNÜ SAVAŞINDAKİ FAALİYETLERİ

Birinci İnönü Savaşı'nda yenilerek geriye çekilen düşman kuvvetleri, 23 Mart 1921'de Yenişehir ve İnegöl istikametinden yeniden taarruza geçtiler.⁵³

1. Hava Birliği uçak arızası nedeniyle aynı gün keşif uçuşu yapamadı.

24 Mart 1921'de düşmanın durumunun tespiti için Söğüt-Bilecik istikametinde keşif uçuşu yapılmış, ancak Güney Cephesi'nde Yunan kuvvetlerine karşı hava faaliyetinde bulunulamamıştı.

⁵¹ Sarp, a.g.e., s.112-113

⁵² Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, a.g.e, s.135-136

⁵³ a.g.e, s.140-143

25 Mart 1921'de Yunan kuvvetleri ileri harekate devam ettiler. Aynı gün Batı Cephesi Komutanlığı İnönü, Domaniç, Tahta Köprü, İnegöl istikametinde bir hava keşfi yaptırmak için emir verdi. Uçak uçuşa hazırlandığı sırada iki düşman uçağının Eskişehir'e gelmekte olduğu haberi alınınca bir av uçağı ile havalanan pilot Vecihi, uçağın motorunda meydana gelen arızadan dolayı meydana geri dönmek zorunda kaldı. Daha sonra arızası giderilen uçak ile düşman uçaklarıyla hava muharebesinde bulunmak için Üsteğmen Fethi meydandan kalktıktan hemen sonra şehit oldu. Düşman uçakları istasyon ve uçak hangarlarını bombaladılar.

25 Mart 1921'de düşman hareketini tespit etmek için Batı Cephesi Komutanlığı Tayyare Bölüğü'ne keşif uçuşu emri vermişse de, uçuşa hazır uçak bulunmadığından görev yapılamamıştır.

27 Mart 1921'de Güney Cephesi'nde II. Tayyare Bölüğü keşif uçuşunda bulunmuştu. Havadan ve karadan yapılan keşiflerle düşman kuvvetlerinin Afyon'a yaklaşmakta olduğu anlaşıyordu.

28 Mart 1921'de düşmana ağır kayıplar verdirilmiş ve saldırılar durdurulmuştu. Güney Cephesi'nde ise düşmanın ileri hareketi devam ediyordu. Tayyare Bölüğü'ne Batı Cephesi Komutanlığı 28 Mart'ta keşif uçuşu yaptırdı. 29, 30, 31 Mart günlerinde keşif uçuşlarına devam edilerek, düşmanın durumu adım adım takip edilmişti.

31 Mart 1921'de Batı Cephesi'nde yapılan keşif uçuşları sonucunda, düşmanın cephede artçı bırakarak toplarını ve bazı kuvvetlerini geri çekmeye başladığı anlaşıyordu. Güney Cephesi'nde ise, önemli bir hareket olmamıştı. 1 Nisan'da yapılan keşif uçuşlarında da düşmanın çekilmekte olduğu görülüyordu.⁵⁴

7. TÜRK HAVACILARININ KÜTAHYA VE ESKİŞEHİR'DEKİ FAALİYETLERİ

Yunanlılar, İnönü muharebelerinde uğradıkları yenilgiden sonra İngilizlerin desteğiyle yeni taarruz hazırlıklarına başlamışlardı.

⁵⁴ Koçer, a.g.e., s. 103-104

Bu sırada Afyon'a gelen II. Tayyare bölüğü hazırlıklarını bitirerek 13 Nisan 1921 tarihinden itibaren Dumlupınar, Banaz, Uşak istikametlerinde keşif uçuşlarıyla düşmanın durumunu tespit etmekteydi. Afyon hava alanı düşman mevziinin güneyinde ve mesafe olarak uzakta bulunduğundan Batı Cephesi Komutanlığı düşmanın ileri hareketinin daha yakından takip etmek için II. Tayyare Bölüğü'nü Kütahya meydanına intikal ettirdi.

Porsuk Çayı'nın kenarında bulunan meydan, mevsim şartları nedeniyle çayın taşmasıyla sular altında kalıyordu. Burada uçakların bakım, ikmal ve uçuşuna hazırlanması, malzemelerin korunması, çok zor şartlar altında ve uçucuların fedakarlığıyla yapılmaktaydı. Bir süre sonra Cephe Komutanlığı Eskişehir'deki I. Tayyare Bölüğü'nü de Kütahya'ya intikal ettirerek II. Tayyare Bölüğü Komutanı Yüzbaşı Fazıl'ın emrine verdi. Böylece I. Tayyare bölük teşkilatı kalmadı.

Tayyare Bölüğü bütün imkansızlıklara rağmen büyük gayretlerle keşif uçuşlarını yapıyordu. Bölük, 1921 yılı Nisan ayında 7, Mayıs ve Haziran aylarında 5 keşif uçuşu yaparak düşmanın durumu hakkında çok kıymetli bilgiler elde etmişti.⁵⁵

Keşif uçuşları devam ederken bir taraftan da Yunan uçaklarıyla hava muharebeleri yapılmaktaydı. Bu muharebelerde düşman uçaklarına göre düşük nitelikte olan Türk uçakları çarpışmalardan çekinmemişlerdi. Kütahya-Eskişehir Muharebeleri'nde I. ve II. Tayyare Bölükleri'nin birleştirilmesiyle görev yapan II. Tayyare Bölüğü Bursa ve Uşak yönünde harekate geçen Yunanlıların asıl kuvvetleri ile Türk mevziinin güney kanadına göre doğru yönelmekte olduğunu ve muharebeler esnasında düşmanın miktar ve durumunu tespit ederek diğer kaynaklardan düşman hakkında elde edilen bilgileri teyit etmekle Cephe Komutanlığı'na çok yararlı bilgiler toplamıştır.

8. TÜRK HAVACILARININ SAKARYA SAVAŞI'NDAKİ FAALİYETLERİ

14 Ağustos 1921'de Yunan Ordusu ileri harekate geçti. Batı Cephesi Komutanlığı düşmanın yürüyüş istikametleri ve kuvvetlerini öğrenmek istiyordu. Bu amaçla keşif uçuşu yapılmasını istiyordu.

⁵⁵ ATASE Arşivi, KI. 1760,D.107.

Bir süre sonra bölükteki iki av uçağından biri arızalanmış, malzeme yokluğu nedeniyle onarılamamıştı. Böylece bölükte keşif görevi için faal tek bir uçak kalmıştı. Bu uçakla Sakarya Savaşı'nın başlamasından önceki bir hafta içinde, hava şartlarının ve benzin durumunun müsadese oranında 8 keşif uçuşu yapılmış ve keşifler sonucunda düşmanın Sakarya'da bir taarruz hazırlığında olduğu tespit edilmiştir.

Yunan kuvvetlerinin Türk mevzilerine saldırısı 23 Ağustos 1921'de başladı. 24-30 Ağustos günleri arasında Sakarya Meydan Muharebesi'nin en kanlı çarpışması oldu. Yunan kuvvetlerinin Türk Ordusu'nun sol kanadından kavramak amacıyla yaptıkları büyük çaptaki kuşatma manevrası yapılan keşiflerle zamanında tespit edilmişti. 6-13 Eylül 1921 tarihleri arasında Türk karşı taarruzu başlamış ve Yunan Ordusu çekilmek zorunda kalmıştı. 8-12 Eylül arasında yapılan hava keşiflerinde düşmanın kesin olarak çekilmekte olduğu görülmüştü. Düşman çekilmesi net olarak görülmeden Batı Cephesi Komutanlığı keşif uçuşlarından genel bir çekilmeye başladığı kanaatine varmıştı.⁵⁶

27 Eylül 1921 gününden itibaren II. Tayyare Bölüğü, bu aşamada takip kollarıyla daha yakından bir işbirliğinde bulunmak için, Malıköy meydanından Sarıköy meydanına intikal etmiştir. Burada Eskişehir, Seyitgazi ve Afyon istikametinde 12 keşif uçuşu yapılmıştı. 22 gün süren çetin muharebede, keşif ve taarruz görevlerini yapan II. Tayyare Bölüğü, düşmanın çekilmesini zamanında keşfederek, Türk Birlikleri'nin sevk ve idaresinde Cephe Komutanlığı'na önemli bilgiler toplamıştı. İki bazen bir uçakla görev yapan II. Tayyare bölüğü'nün fedakar personeli sayı azlığını nitelik üstünlüğü ile kapatmış, düşmanın yaklaşması, Türk mevzilerine taarruzu ve çekilmesi aşamalarında istenilen görevleri en iyi şekilde yapmaya çalışmıştı.⁵⁷

13 Eylül 1921'de Sakarya Savaşı'nın kazanılmasıyla Garp Cephesi Komutanlığı Akşehir'e gitmiş ve Müdüriyeti Umumiye de aldığı buyrukla Kasım ayının başında Ankara'dan Konya'ya taşınmıştır.

27 Eylül'de iki kişilik Fransız yapımı bir Yunan uçağı Sarıköy alanı yakınında (Bölük bir gün önce Malıköy'den Sarıköy'e taşınmıştı) zorunlu iniş yapmış ve sağlam olarak ele geçirilmişti. "Sakarya" adı verilen bu uçak da uzun süre cephe görevi yapmıştır.

⁵⁶ Sarp, a.g.e., s.117

⁵⁷ Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, a.g.e, s.164

24-30 Ağustos Sakarya Savaşı ve düşmanın sonraki gerileme günlerinde yapılan sürekli hava keşifleriyle düşmanın durumu Ordu'ya bildirilmiş ve gerekli önlemlerin alınması sağlanmıştır.

Kurtuluş Savaşı'nda Yunan istila ordusunun, Gaziemir'de bir uçak parkı, Güney Cephesi'nde Uşak'ta 2. uçak taburu, Kuzey Cephesi'nde Bursa'da 3. uçak taburu vardı. Bu taburlar bölük büyüklüğünde ya da daha büyük birliklerdi. 1921 yılında bu taburlar 18 uçakla ileri alanlara taşınmıştı. Daha güçlü hava kuvvetlerine sahip olmasına karşın düşman uçakları Türk Mevzii gerilerine geçemiyor ve havada Türk uçaklarıyla karşılaşmaktan kaçınıyorlardı.

Deniz Havacılığı:

1921 Kasım'ında Amasra ve Fethiye'de birer uçak istasyonu kurulmuştu. Haliç deniz ambarından Amasra'ya beş eski deniz uçağı (Gothal) kaçırılmış, Anadolu'da bulunan birkaç deniz havacısı da Amasra'ya gelmişti. Bu uçaklardan üçü uçabilecek durumda idi. İstasyon komutanlığı'na Bnb. Savmi (UÇAN) atanmıştı (6.11.1921). Bölük Eylül'de İzmit'e Aralık'ta İzmir'e taşınmıştır.

Fethiye'ye uçak gereç ve personel verilmediğinden bir süre sonra kadrosu da kaldırılmıştır.

1 Ocak 1922'de Akşehir'de bulunan Cephe Tayyare Bölüğü'nün (1. ve 2. Bölükler berleştirilerek bu ad verilmişti) dört uçar uçağı ile dört pilotu vardı.

Sakarya Savaşı'ndan Büyük Taarruza kadar geçen yaklaşık bir yıllık sürede, Hava Kuvvetlerimizin güçlendirilmesi için, bütün yokluklara rağmen Almanya'ya gönderilen Saffer Arıkan ve Nuri Conker Beyler'den oluşan heyet 29 uçak satın almaya muvaffak olmuşlardı. Almanya'dan gizlice satın alınan av ve keşif uçaklarıyla bunlara ait malzeme ve teçhizat bir çok yollardan Rusya'nın Baltık Limanları'na taşındı. Oradan trenle Novorosiski Limanı'na getirildi. Bu uçaklar Şahin vapuru ile Trabzon'a, oradan da Trabzon vapuru ile Samsun'a nakledilmişti. Uçak ve malzemenin Samsun'a getirilmesi bir yıla yakın bir sürede gerçekleşmişti. Çeşitli yollar ve vasıtalarla getirilen uçakların başında bir sorumlu bulunmadığından, Samsun'a getirildiğinde bir çoğunun harap durumda olduğu görülmüştür. Uçakların hazırlanarak Konya'ya uçurulması için pilot ve makinistler Samsun'a gönderilmişti.

Ancak bütün çabalara rağmen bu uçaklardan sadece ikisi onarılarak cepheye gönderilmişti.⁵⁸

Fransa ile yapılan Ankara Anlaşmasından sonra, Fransız hükümeti ile Ankara Hükümeti arasında savaş malzemesi için görüşmeler başlamıştı.

1922'de 10 adet uçak, yedek motorlar ve diğer ilgili malzeme ile birlikte Gruenblatt ve Comby isimli iki Fransız vatandaşının ortak olduğu bir Fransız Şirketine bırakılmış, onlar da bu malzemeyi kadastro çalışmalarında kullanılmak üzere Kadastro Müdürü Mehmet Şevki Bey'e devretmişlerdi.⁵⁹

İtalya'nın Ankara Hükümetine yardımları, silah kaçakçılığına göz yumması, bazen de aracılık etmeleri ile başlamıştır. Rosini Kumpanyası adlı İtalyan şirketi ile yapılan anlaşma ile ilk olarak üç adet uçak malzemesi Napoli'den 10 Eylül 1921'de hareket etmiştir. Daha sonra 20 adet Spay Av Uçağı için anlaşmaya varılmış, bu uçaklar Sicilya adlı vapurla Mersin Limanı'na, oradan da Konya'ya gönderilmiştir.⁶⁰ Fransa ve İtalya'dan satın alınan bu uçakların üzerinde makineli tüfek bulunmuyordu. Bu uçaklar Ankara Hükümetine satılırken özellikle üzerindeki silahlar sökülmüştür. Konya meydanındaki askeri depoda Birinci Dünya Savaşı'ndan kalma, Alman uçaklarından çıkarılan makineli tüfekler takılmıştır. Böylece Konya'da bu uçakların tecrübeleri yapıldıktan sonra birliğe uçularak gönderiliyordu.⁶¹

Hava Kuvvetlerinin güçlendirilmesi için, devletin yaptığı girişimlerin yanısıra şahsi yardımlarda da bulunuluyordu. 174. Piyade Alayı'nın subayları maaşlarından para yardımında bulunmuşlardır. Satın alınmasında katkısı olan uçağa ,174. Alay ismi verilmiştir. Diğer bir vatansever Erzurumlu Nazif Bey de komisyoncular aracılığı ile İtalyanlar'dan 4 uçak satın almış ve bu uçakları kaçak olarak İstanbul'dan Ankara'ya getirmiş ve Türk Hava Kuvvetlerine hediye etmiştir. Bu uçaklara da Erzurumlu Nazif 1,2,3,4 isimleri verilmiştir.

⁵⁸ Celalettin Orhan, *Askerlik Hatıralarım*, İstanbul, Deniz Basımevi, 1982, s.129

⁵⁹ Serhan Ada, "Kurtuluş Savaşında Diplomasi ve Askeri Yardım", *İkinci Askeri Tarih Semineri-Bildiriler*, Ankara, Genelkurmay Basımevi, 1985, s. 347

⁶⁰ Mesut Yanarsönmez, *Türk Dış Politikasında İtalya (1914-1923 Türk-İtalyan Münasebetleri)*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Elazığ, 1995, s.108-110

⁶¹ Koçer, a.g.e., s. 109-110

İnönü ve Sakarya Savaşları'nda yenilerek çekilmek zorunda kalan düşman ordusunu Anadolu'dan tamamen kovmak için çalışmalar ve hazırlıklar hızlı şekilde devam etmiştir.

Bu hazırlık aşamasında Milli Müdafaa Vekaleti özetle şu teşkilat değişikliği emrini vermişti:

1. *5 Temmuz 1922 tarih ve 13493 sayılı Vekalet emri ile Kuvayı Havaiye Müdüriyet-i Umumiye lağvedilmiş ve yerine Konya'da Kuvayı Havaiye Mufettişliği kurulmuştur.*
2. *Adana'da bulunan uçak okulu Kuvayı Havaiye Müdüriyet-i Umumiye'sinin lağvı üzerine Konya'ya nakledilmiştir. Konya'nın deniz seviyesinden yüksekliği ve meteorolojik şartların pilotaja uygun olmamasından ötürü Genelkurmay Başkanlığı emriyle tekrar Adana'ya nakledildi. (okulda biri çift kumandalı eğitim ve bir av olmak üzere iki uçak bulunuyordu).*
3. *Konya'da yeniden bir istasyon kuruldu ve istasyona bir tayyare tamir fabrikası bağlandı.*
4. *Ankara'da yeniden bir hava malzeme deposu kuruldu.*
5. *Temmuz 1922 tarihine kadar 2. Tayyare Bölüğü tarafından toplam 20'ye yakın keşif uçuşu yapılmış, Yunan ordusu mevzilerine "Türklerin Yunan esirlerine iyi muamelede bulunduğunu, savaşın son bulması için Yunan askerlerinin teslim olmalarını" tavsiye eden bildiriler atılmıştır.*⁶²

20 Ağustos 1922 gününden itibaren Türk keşif uçakları başarılı uçuşlar yaparken, av uçakları da hatlarımızın gerisinde devriye uçuşlarına başlamışlardı. Av uçuşlarına verilen ana görev cephe boyunca devriye yaparak düşman keşif uçaklarının hatlarımızın gerisine geçmelerini engellemek ve düşmanın yapılan hazırlıklar hakkında bilgi sahibi olmasına imkan vermemekti.

1922 yılının Ağustos ayı içinde, bölüğün iş görebilir uçak sayısı, yedisi keşif ve üçü av olmak üzere 10'a yükselmişti. Ordular emrinde bulunan keşif müfrezelerinin malzemesizlik yüzünden onarımları yapılamamaktaydı. Bu nedenle müfrezelerin Akşehir bölük merkezinde toplanmasına karar verildi. Müfrezeler bu karar sonucunda bölüğe katıldılar.

⁶²Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı,a.g.e, s. 168,172

Büyük Taarruz öncesinde, Cephe Komutanlığı keşif uçuşuna çok önem vermiştir. Düşman ihtiyat grubu yer değiştirmemiş ise komutanlığın yeni karar alması gerekecekti. Bu amaçla düşmanın durumunun acilen öğrenilmesi gerekiyordu. 25 Ağustos sabahı düşman av uçaklarının faaliyetlerine ve hava muhalefetine rağmen Döğer, Altıntaş ve Seyitgazi bölgesine giden keşif uçağı düşman ihtiyat grubunda bir değişiklik olmadığını bildirdi. Bu bilgiler diğer kanallardan gelen bilgileri doğrular nitelikteydi.⁶³

9. TÜRK HAVACILARININ BÜYÜK TAARRUZ'DAKİ FAALİYETLERİ

25 Ağustos 1922 günü Batı Cephesi Komutanlığı'na şu emir verildi:

- "1. 26 Ağustos 1922 tarihinden itibaren ordular genel taarruza başlayacaklardır.
2. Yarın saat 06.00-08.00 arasında düşman ihtiyat grubunun ve Afyonkarahisar güney bölgesindeki düşman birliklerinin durumu keşif edilecektir.
3. Av uçakları özellikle Afyonkarahisar ve batı bölgesinde uçarak düşmanın keşif faaliyetlerine mani olacak, saat 10.00'da aynı vazife tekrar edilecektir."

26 Ağustos günü havanın bulutlu ve rüzgarlı olmasına rağmen Altıntaş, Döğer ve Afyon bölgelerinde uçuş yapmayı başarmışlardır. Keşif uçakları kendilerinden istenen bütün görevleri tamamlamış, ayrıca seçilen önemli hedefler üzerine bomba taarruzu da yapmışlardır. Av uçakları da gün boyunca yaptıkları devriye uçuşları sırasında, dört defa düşman uçaklarıyla karşı karşıya gelmişler, girişilen hava savaşlarında 3 düşman uçağı hemen kendi hatlarının gerisine indirilmiş, bir düşman uçağı da bölük komutanı Yüzbaşı Fazıl tarafından Afyon Hasanbeli Kasabası civarında düşürülmüştür.⁶⁴

27 Ağustos günü Batı Cephesi Komutanlığı'nca keşif yapılması için verilen emir üzerine, yapılan keşiflerde Yunanlılar'ın Afyon'un güney ve güneybatısında korunan mevzilerinin Türk Birlikleri'nin eline geçtiği ve düşmanın sağ kanadının çöktüğü görülmüştü.

28 Ağustos 1922'de Batı Cephesi Komutanlığı Afyon'un düşmandan alınması üzerine, daha fazla keşif yapmak amacıyla Cephe Tayyare Bölüğü'nün Çay Meydanından Afyon'a intikali emrini verdi.

⁶³ Sarp, a.g.e., s.121

⁶⁴ İstiklal Harbi ile İlgili Telgraflar, Ankara, Cumhuriyet Arşivi Daire Başkanlığı Yayını, 1994, s. 151

29 Ağustos 1922'de Cephe Komutanlığı tamirhanesi, malzeme deposu ve bir kısım erleriyle Akşehir'de, bir kısmı malzeme ve erleriyle Çay'da ve uçaklarla uçuş personeli, akaryakıt, pek az malzeme ve bölük ileri uçuş kademesi ile de Afyon'da bulunuyordu.

30 Ağustos 1922'de Başkomutanlık Meydan Muharebesi'nde hava yağmurlu ve bulutlar çok alçak olduğundan, çekilen düşman birliklerine bomba ve makineli tüfeklerle taarruz edilemedi. 31 Ağustos günü bölüğün bütün uçakları Uşak istikametinde çekilen düşman birliklerini bombalamak üzere havalanmışsa da hava çok fırtınalı olduğundan bombardıman görevi yapılamadı. Ancak çok kötü hava koşullarına rağmen 30-31 Ağustos günlerinde keşif uçuşu yapılabildiği.⁶⁵

1 Eylül 1922 günü hava düzelmiş, uçuş faaliyetlerinde bulunulmuştur. Seyitgazi, Eskişehir, İnönü, Karköy, Kütahya ve Uşak dolaylarında keşifle birlikte görülen düşman topraklarına bombalı saldırıda bulunuldu. Bu keşiflerden dönen uçaklar Uşak'ın yanmakta olduğunu bildirmişlerdi. 1 Eylül 1922 günü toplam 13 uçuş gerçekleştirilmişti.

3 Eylül günü uçaklar düşman çekilmesini Cephe Komutanlığı'nın emriyle izlemişlerdi. 4 Eylül'de Afyon meydanından kalkan üç av ve beş keşif uçağı Uşak meydanına indiler.

5 Eylül 1922'de keşif uçuşu için kalkan uçak, motorunda arıza meydana geldiğinden, Salihli-Akşehir arasında mecburi iniş yapmak zorunda kaldı. 6-7 Eylül günlerinde uçuş yapılamadı. 8 Eylül 1922'de bölüğün Salihli'ye intikal ettirilmesi istendiğinden, 9 Eylül'de iki keşif uçağı Salihli'ye intikal ettirildi. 9 Eylül'de Türk Ordusu İzmir'i geri almıştı. 10 Eylül 1922' de hava faaliyeti olmamıştır.⁶⁶

11 Eylül 1922'de Cephe Bölüğü'nce düşürülen ve önemli hasar görmeyen Yunan Keşif uçağı ve Uşak'taki 2 av uçağı Salihli'ye getirildi.⁶⁷ Böylece Salihli'de daha öncekilerle birlikte üçü keşif ikisi av olmak üzere 5, Uşak'ta üçü keşif biri av olmak üzere dört uçak bulunmaktaydı. Uşak'taki uçaklar 12 Eylül günü uçurularak Salihli'ye intikal ettirildi. Malzeme ve eşyanın bir kısmı kamyonlarla taşındı. 13 Eylül

⁶⁵ Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, a.g.e, s. 184, 185

⁶⁶ a.g.e, s. 187

⁶⁷ Koçer, a.g.e., s. 117

1922'de bölük Salihli'den İzmir'e hareket ettirmek istendiyse de uçakların arıza yapması nedeniyle tekrar Salihli'ye döndü. 14 Eylül'de 4 av 2 keşif uçağı uçurularak İzmir'e getirildi. Arızalı olan üç keşif uçağı Salihli'de bırakıldı. Bunlar tamir edilerek 15 Eylül'de İzmir'e hareket etmişler, ancak biri İzmir'e varabilmiştir. Diğerleri arızalar yüzünden İzmir yakınlarına iniş yapmışlardı. 23 Eylül 1922'de Müzakere Heyeti'nin İzmir'de bulunması nedeniyle şehir üzerinde alçak irtifada uçuş yapılması için Cephe Komutanlığı emri vermişti. Aynı amaçla 24 ve 25 Eylül günleri de uçuşlar yapılmıştır. 11 Ekim 1922'de imzalanan Mudanya Mütarekesi'yle Yunanlılarla olan harekata son verilmiş olduğundan bundan sonra hava hareketi da durmuştur.

Mudanya Mütarekesi'nden sonra

Binbaşı Fazıl'ın emrindeki I. ve II. Tayyare Bölükleri'nden oluşan Tayyare Grubu İzmir Seydiköy'de eğitim uçuşlarına devam ediyordu.

Bu sırada Türk Hava Kuvvetlerinin durumu özetle şöyleydi:

Bir av uçağı ile Tayyare Grup Komutanlığı İzmir'de

Dört keşif, dört av uçağıyla I. Tayyare Bölüğü İzmir'de

Dört keşif, dört av uçağıyla II. Tayyare Bölüğü İzmir'de

Beş av uçağıyla Tayyare İstasyonu Afyonkarahisar'dan İzmir'e nakledilmekte

İki keşif uçağıyla Adana'da bulunan Tayyare Okulu İzmir'e gelmişti.

Üç keşif bir av uçağıyla Diyarbakır bölüğü Afyonkarahisar'da

Uçuşa hazır ama pilot yokluğundan muhafaza edilen uçaklar da şunlardı:

Beş av uçağı Afyonkarahisar'dan İzmir'e, beş keşif uçağı Samsun'dan İzmir'e nakle hazır durumdaydı.

Tamir edilmekte olan uçakların durumları da şöyleydi:

İzmir Tayyare istasyonunda 15 keşif uçağı buunmaktaydı. Bir ay içerisinde 10 tanesi uçuşa hazırlanmaya çalışılıyordu. Bunlardan ikisi çift komutalı olarak Tayyare Okulu'na verilecekti.

Uçuş okulu 1922 sonlarında İzmir'e taşındı. Okulda pilot yetiştirmek üzere, Batı Cephesi Komutanlığı ve Milli Müdafaa Vekaleti'nden muvazzaf subayı istenmişti. Bu sırada okulda açılan kursun boş geçmemesi için tayyare bölüklerinde bulunan subay ve öğrencilerin istekli olanlarından 18 kişi 20 öğretmenle kursa devam etmekteydi.

E. 1923 YILINDAN 1938 YILINA KADAR OLAN SÜREDEKİ TÜRK HAVACILIĞI

27 Ocak 1923 günü Tayyare Grup Komutanı Bnb. Fazıl Bey, pilot adayı Mehmet Emin'e uçuş öğretirken uçağın düşmesi sonucu öğrencisi ile birlikte şehit olmuştur.

O sırada İzmir'de bulunan Gazi Mustafa Kemal Atatürk, kazayı duyunca üzölmüş, hemen durumunu öğrenmek için hasteneye gitmiş, cenazesinde de hazır bulunmuştur.

Binbaşı Fazıl'ın şehit olduğu 27 Ocak'ın her yıl Hava Şehitlerini Anma günü olarak kabul edilmesi de Atatürk'ün direktifleriyle olmuştur.⁶⁸

Hava Kuvvetleri, müstakil tümen yetkisiyle Hava Kuvvetleri Müfettişi Muzaffer (ERGÜDER)'in yönetiminde eskiden olduğu gibi görevine devam etti. Eğitim ve hareket yönlerinden Genelkurmay Başkanlığı'na, ikmal bakımında Milli Savunma Bakanlığı'na bağılı bulunuyordu. Hava Kuvvetleri Müfettişliği'nin Karargahı İzmir Kordonboyu'ndaydı.

Müfettişlik üç şubeye ayrılmıştı:

1. Şube :Harekat, İkmal, Meteoroloji, Personel
2. Şube :Fenni, İmalat, Fenni araştırmalar
3. Şube :Sıhhiye, Levazım, Evrak

Müfettişliğe bağılı, İzmir'de bir ana malzeme deposu, Ankara'da Harbiye Dairesi Hava Şubesi emrinde daha küçük bir depo bulunuyordu. Lozan Antlaşması yürürlüğe girip İstanbul boşaltıldıktan sonra, Fransız ve İngiliz hava birliklerinin işgalindeki tesislerin teslim alınması ve muhafazalarını sağlamak amacıyla Müfettişliğe bağılı Yeşilköy'de İstanbul Hava Şubesi Müdüriyeti kuruldu. Bu şube Hava müfettişliğinin ihtiyaçlarını hava yollarıyla karşılamak için görevlendirildi. Eğitim ve uçuş birliklerinin durumları şöyleydi:

⁶⁸ Kaymaklı, a.g.e., s.124-126

Fransız uçuş öğretmeni havacı Teğmen İysmer, Macar uçuş öğretmeni Yüzbaşı Harry ve teğmen Kovaç ile Türk pilotlar kurs hocası yapıyordu. Teğmen İysmer 27 Kasım 1923'te makinist Mazlum ile birlikte yaptığı akrobasi esnasında vefat etmiştir.

Pilotluk kursu için birliklerden 300'e yakın müracaat olmuş, bunlardan 25-30kişi kursa çağırılmıştı. Pilotluk kursu yarım kalmış olanlar ile rasıtların da kursa alınmasıyla kursiyer sayısı 32 olmuştu. 12 de yetişmiş pilot mevcuttu.⁶⁹

Pilot eğitimine katılacak olan personel 4 kategoriye ayrılmıştı:

- a. Uçuşlara ara veren eski pilotların eğitimi; çeşitli nedenlerle uzun süre uçmamış olan eski pilotların uçuş antrenmanları ile uçuş yetenekleri artırılarak askeri pilot vasfı kazandırılıyordu.
- b. Rasıt subayların pilotaj eğitimi; bunlara uçuş nazariyelerinin gereken bölümleri ile pilotaj eğitimi yaptırılıyordu.
- c. Askeri pilot subay namzetleri; kara ordusunun pilot olmak için hava sınıfına geçen istekli subaylara pilot olabilmeleri için gerekli akademik ve pilotaj eğitimi yaptırılıyordu.
- d. Askeri pilot Astsb. namzetleri; kara ordusunun pilot olmak için hava sınıfına geçen Astsb.lara, subaylara olduğu gibi eğitim yaptırılıyordu. Uçuş eğitimine ilaveten verilen akademik eğitim,
 - Genel tabya (taktik)
 - Motor ve uçuş araçları
 - Topoğrafya
 - Fotoğrafçılık
 - Silahlar ve makinalı tüfek
 - Teorik uçuş, derslerini ihtiva ediyordu.

Uçuş Eğitimi Faaliyetleri:

Bnb. Fazıl'ın Ocak 1923'te (GAYDRON-3) G-3 uçağı ile şهادeti G-3 uçaklarına karşı bir çekinme meydana getirmiş, hem öğretmensizlik hemde başka uçağın olmayışı, eğitim uçuşlarını durdurmuştu. Hava Kuvvetleri müfettişi bu iki problemi gidermek zorunda idi. Bu sırada bir İtalyan, Aviatik B-1 adlı eğitim uçağını satmayı teklif etti. 1923 yılında duyulan ihtiyaç sebebiyle uçak teklifi fazla

⁶⁹ a.g.e., s.156

incelenmedi ve 6 adet uçak alınmasına karar verildi. Uçaklar İtalya'nın Hava Kuvvetlerinde servis dışı edilmiş, az kullanılmış uçaklardı. Uçuşlar esnasında uçaklar üzerinde bulunan Fiat motorlarında sık sık yangın çıktığı görüldü. Bu durum öğrenciler üzerinde kötü tesir yapıyordu. Çare olarak eski Alman uçaklarından depolarda bulunan kullanılmamış Mercedes tipi yedek motorların Aviatik uçaklarında kullanılması düşünüldü. Mercedes motorları şekli, ağırlıkları ve takatları ile, Fiat motorlarına çok benziyordu. Onların yerine monte edilebileceği tespit edildi.

Macar Yzb. Harry ve Teğmen Kovaç o sıralarda Breguet-14 ve De Havilland-9 uçakları ile öğrenci uçuruyorlardı. De Havilland'ların pilot mahalli tadil edilmiş, rasit makinalı tüfeği sökülerek öğretmene pilot mahalli yapılmıştı. Ancak öğretmen pilot mahallinde Bordo levhası ve uçuş aletleri yoktu. Aviatik uçaklarına Mercedes motorlarının takılması işi Eylül 1923'te tamamlanmış, çok iyi netice alınmıştı.

Mercedes Motorlu Aviatik Uçakları ile Uçuşlar

Uçuş okulunda eğitime Aviatik uçakları ile hız verildi. 6 uçağın ikisi yedek olarak ayrılıyor, 4 uçak ile devamlı uçuluyordu. Uçaklardan biri Yzb. Harry diğerleri Teğmen Kovaç ve Türk pilotlara ayrılıyordu. Türk pilotları içinde Vecihi Hürkuş en bilgili ve iyi uçuşu olanı idi. Kendisine baş öğretmenlik ve kontrol görevleri verildi. Öğretmen ise Basri Alev , İhya ve Mükerrrem adlı pilotlardı. Bunlar ilmi yetenekleri eksik fakat cesur ve fedakar kişilerdi.

İlk Telsizli Uçakların Alımı

Bu sırada Alman yapımı Junkers A-20 uçaklarından 15 adet alındı. 3 Haziran 1923'te 5 uçak, 29 Haziran 1923'te 5 uçak, Temmuz 1923'te kalan 5 uçak Türkiye'ye geldi. Uçakların tamamı alüminyum ve çift kumandalı idi. Gaziemir'de konuşlandı. Uçaklarda Telefunken telsizleri vardı. Bunların Türkiye'de yapılması için bir seri toplantılar dahi yapıldı. Telsizler Pilot Ütğm. Zühtü Gökçal tarafından denendi.⁷⁰

⁷⁰ a.g.e., s.159-160

Sivil Havacılığın Kuruluşu

Hava Kuvvetleri Müfettişi Kur. Alb. Muzaffer (Ergüder) askeri havacılığın yanısıra sivil havacılığı da Avrupa'da tetkik etme imkanı bulduğundan sivil havacılığın teşkilatlanması konusunda 23 Kasım 1923'te bir rapor verdi.

Kur. Alb. Muzaffer (Ergüder)'in 23 Kasım 1923 tarihli raporu⁷¹

TÜRKİYE SİVİL HAVACILIK TEŞKİLATININ ASKERİ, BÜNYE İLE İLGİSİ İŞTİRAK SEBEPLERİ VE PROJESİ

Memleketimiz geniştir ve nakil vasıtalarından mahrumdur. Yurt içinde kendimiz yapmazsak, yabancı teşebbüs hava nakliye hizmetini kurup işletmek için hükümetimize teklifte bulunacaktır. Bu gibi teklifler karşısında hazırlıklı olmak, konunun ilgili bakanlıkların personelinden oluşan bir komisyon vasıtası ile tetkik edilmesi, varılan sonuca Hava Kuvvetleri Müfettişliği'nin görüşleri ilave edilerek tamamlanması ile mümkündür. Bu konu posta idaresi, ikitsat, bayındırlık, gümrük ve rüsum işleri sebebiyle Maliye Bakanlığı'nı da şiddetle alakadar eder. Bir hangar için yapılan yatırımın miktarı bilinmiyorsa, bir maliye memuru o hangarda bir gece kalacak olan yabancı uçaktan alınacak konaklama ücretini takdir edemez.

Bir kargo uçağı ile yurt dışından getirilecek mal için uygulanacak gümrük tarifeleri bizim kanunlarımızda şart değildir. Halbuki yabancı memleketlerde bu konuda edinilen tecrübelerle uygulanacak tarifeler tesbit edilmiştir. Giriş meydanları tesbit ve bu gibi yerlere ilgili memurların tertibi yapılmıştır. Hükümet diğer ihtisas sahalarında ihtiyaç duyulan personelin yetiştirilmesini ele almalıdır.

Memleketin savunması gereği, halkın elindeki imkanlar, fevkalade ahvalde Silahlı Kuvvetlerin takviyesi için nasıl alınıyorsa, geleceğin harplerinde sivil havacılığın elindeki imkanlarla askeri havacılığın takviyesi mümkün olacaktır.

Lozan Muahedesi ile uluslararası sivil havacılık kuralları kabul edilmiştir. Anlaşma memleketimizi medeni bir konu ile vazifelendirmiştir. İdrak ettiğimiz milli zaferin şerefine ve atılan imzaya uygun bir şekilde vazifenin yapılabilmesi için gereken uzman personele bir an önce sahip olunması gerekmektedir.

⁷¹ Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e., s. 21

Sonuç: Sivil Havacılık Teşkilatı kurulmalıdır.

Teşkilatın kurulmasına karar verilirse, 1924 yılında nüve halinde teşkilat kurulmalı, müteakip yıllar teşkilatın geliştirilmesi ele alınmalıdır.

Yurtdışına Gönderilen Heyet

Sivil Havacılığın kuruluşu ile ilgili teklifin kabulü halinde kilit personelin tedariki ve eğitimine önem ve öncelik verilmelidir. Eğitim bu tarzda devam ederken Hava Müfettişi Muzaffer (Ergüder)'in başkanlığında bir heyetin Avrupa'da havacılıkta gelişmiş ülkelerin incelenmesi ve savaş sonrası havacılıktaki gelişmeleri değerlendirmesi amacı ile yurt dışına gönderilmesi kararlaştırıldı. Heyete ayrıca yeni uçak tedariki ve Türk Havacılarını en iyi şekilde eğitecek imkanların bulunması görevi de verilmişti. Heyet Fransa, İtalya, Almanya ve İngiltere'de temaslarda bulundu. İtalya'ya 12 adet SAVIA (S-16) Deniz uçağı siparişi verildi. Fransızların teklifi kabul edildi.⁷²

Tercih Edilen Fransız Teklifi:

Fransa Hükümeti Türk dostu olan hava Generali Goys De Mezeyrac'ın iyi niyet dolu gayretleri ve temaları sonucu olumlu cevap verdi. Makul ücretle uçuş öğretmeni vermeyi kabul ediyor ve Türk Hava Subaylarının bir kısmının Fransa'da eğitimlerini öneriyorlardı. Savaş sonunda Fransız havacılığı çok ileri safhada olduğu için model olarak Fransız eğitim tarzı alınabilirdi.

Fransızlar Estonya Hava Kuvvetlerinin eğitimini de üzerlerine almışlardı. Ancak Estonya'da vazife alacak subaylara iki üst rütbe ile vazife verilmesi şartı koşulmuştu. Türk Hava Kuvvetlerinde çalışacak Fransız havacıları için de aynı şartların kabul edilmesi istendi. Uzun ve yoğun tartışmalar sonucu Fransız öğretmenlerin sivil olarak vazife görmeleri konusunda anlaşmaya varıldı. Öğretmenler Uçuş Okul Komutanlığı'na karşı sorumlu olacaklardı. Yzb. Corsani, Yzb. Capoit ve Tğm. Gonne ile mukavele yapıldı.

Fransız Hükümeti hiçbir ücret talep etmeden Türk Hava subaylarının bir kısmının Fransa'da eğitim ve staj görmesini de taahhüt etmişti. Fakat Türk

⁷² Kaymaklı, a.g.e., s.162-163

heyeti:adayların uçak kırmaları halinde kırım masrafları ile eğitim uçuşlarında benzin, yağ masrafları da dikkate alınarak talebe başına muayyen bir ücret ödenmesini talep etmişti. Fransızların karşı mütalaalarına rağmen bu konuda anlaşmaya varıldı. Ayrıca Fransızlar'dan başlangıç eğitimi için GOUDRON-27 ile, tekamül uçuşları için G-59 uçakları alındı.

1924 yılında, Deniz Uçak Bölüğü Amasra'dan İzmir Bayraklı'ya taşındı. Pilot Remzi 28 Şubat 1924'de görev dönüşü uçağı ile birlikte İzmir Körfezi üzerinde denize düşerek şehit olmuştur.

Almanya'dan 20 adet, 6 personel taşıyabilen limuzin (Junker-13) uçağı alındı. Bu uçaklar ulaşım ve irtibat hizmetlerinde kullanılmaya başlandı.

Fransa'dan başlangıç uçuş eğitiminde kullanılmak üzere 39 adet GOUDRON-29 uçağı sipariş edildi. Yıl içinde 10 adet alındı. 1925 yılında 6 adet, 1926 yılında 8 adet, 1928 yılında 15 adet olmak üzere teslim alındı. Tekamül eğitiminde kullanılmak üzere de 32 adet GOUDRON-59 uçağı sipariş edildi. Bu uçaklar da 1924 yılında 4, 1925 yılında 6, 1926 yılında 12, 1927 yılında 10 olmak üzere partiler halinde teslim alındı. Pilotlar arasından seçilen 10 Hava Subayı 26 Kasım tarihinde 5 aylık bir eğitim için Fransa'ya gönderildi.

1925 yılında Fransa ve İtalya hükümetleriyle siyasal gerginlik çıkınca aynı yıl Haziran başında İzmir'deki hava birliklerinin bir kısmı İçanadolu'ya alındı. İzmir'deki Hava Kuvvetleri Müfettişliği Karargâhı'nın Eskişehir'e nakli uygun görülerek karagah 3-29 Haziran 1925 tarihleri arasında Eskişehir'e intikal etti. 1925 yılında Eskişehir'in şimdiki meydan yeri istimlak edildi. Birlik Komutanı Yzb. Abdullah, Komutan Muavini Yzb. Sırrı ve 10 erden oluşan birliğe meydanın muhafazası vazifesi verildi. Takiben 2.ve 6. Bölüklerden oluşan Hava İstasyon Komutanlığı kuruldu. İstasyon Komutanı Bnb. Resmi (Tufan) idi.

Hava Uçuş Okulu'nun ikinci devre pilot yetiştirme kurslarına 30 subay katıldı. Bunların içinde harp sanayii sınıfından personel de bulunmaktaydı. Bu dönemde teşkilat yeniden düzenlendi. Uçucu ve uçakların çoğalması sonucu Hava Kuvvetleri bölük sayısı 10'a çıkarıldı. Hava Uçuş Okulu da Gaziemir'de 2 bölüklü hale getirildi. Uçuş Okulu'nun envanterinde; başlangıç uçuşlar için Goudron C-27, tekamül eğitimi için Goudron-59, ayrıca Spad, Brege-14 ve Junkers A-20 uçakları vardı.

İzmir'deki hava birliklerinin fazlalığı sebebiyle, İzmir'deki birlikler bir Grup Komutanlığı altında toplandılar. Eskişehir, uçak istasyonu statüsüne getirildi. Böylece Eskişehir'de de uçuş eğitimi yapma imkanı doğdu.

5 Nisan 1925'de Dz. Hv. Subayı Kd. Yzb. Sadık Ali'nin yönetiminde meteoroloji kursu açıldı. İzmir uçak tamir atölyesinde 30 makinist adayı için bir kurs düzenlendi. Makinist adayları bu kursu başarı ile bitirdiler.

Bu yıl Harp Akademi'sine ilk defa Hava Sınıfı'ndan subay alınması kararı verildiğinden Yzb. Emin Nihat (Sözeri) ve Hüseyin Hüsnü (İstanköy) Yıldız'daki Harp Akademisi'nde eğitime başladılar.

Fransa'dan dönecek subayların yerine bir ikinci kafilenin gönderilmesi kararlaştırıldı. Kur. Yzb. Şefik Çakmak başkanlığında Ütğm. İhsan Orgun, Yzb. Yahya, Yzb. Reşit, Yzb. Hasan Basri Bilgin, Yzb. Avni, Yzb. Refik, Yzb. İhsan, Yzb. Faruk'la Dz. Ütğm. Suphi'den kurulu heyet Fransa'ya gönderildi. Bu kafilede Yzb. Reşit dışındakilerin tamamı başarılı oldu. Yzb. Reşit ise dönüşten sonra uçuştan ayrıldı.

Bu başlık altındaki bilgilerin tamamı aynı kaynaktan alınmıştır.⁷³

Türk Hava Kurumu'nun Kuruluşu (Türk Tayyare Cemiyeti)

Harpten yeni çıkmış genç Türkiye Cumhuriyeti'nin mali kaynakları kısıtlı olduğu için bütçe imkanları ile uçak alımı mümkün olmuyordu. Uçak gibi pahalı bir silahın satın alınması ve ihtiyacı karşılayacak miktara ulaşması; büyük yatırım gerektiriyordu.

Bu durum yurt sathında çeşitli yerlerde hava kuvvetlerine uçak alarak yardım etmek üzere para toplamaya yönelik kampanyaların açılmasına sebep oldu. Toplanan paralarla uçak alımı için müracaatlar birbirini kovalıyordu. Bağışların çoğalması bu faaliyetlerin koordinesini ve tek elden idaresini gerektiriyordu.

Bu sebepten Türk Tayyare Cemiyeti'nin (THK) kurulmasına karar verildi ve 16 Şubat 1925'te Ulu Önder Atatürk'ün direktifleri ve açış konuşması ile kuruluş gerçekleştirildi. Cemiyetin başkanlığına Cevat Abas getirildi. Kurucu üyeleri pilot Şakir Hazım, pilot Vecihi Hürkuş ve eski rasıtlardan İskender Beyler'den oluşuyordu.

⁷³ Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e.,s.20

Amacı; Türk Milletine ve bilhassa Türk gençliğine havacılığın sivil ve askeri alanlarda sahip olduğu ve olacağı büyük önemi anlatmak, havacılığı sevdirmek ve Türk gençliğini amatör pilot, planörcü, model uçakçı ve paraşütçü olarak yetiştirmektir; hedefi ise havacılığı milletin işi yapmak ve başlıları yönlendirmektir. 1919'da Yzb. Fazıl ile birlikte 5 Havacının kurduğu Türkiye Hava Nakliye Cemiyeti'nin çalışmaları şimdiki gayretin nüvesini teşkil ediyordu.

Tayyare Cemiyeti faaliyete geçtikten 3 buçuk ay sonra %20'si nakit olmak üzere 2 milyon TL topladı. Şeyh Sait isyanından sonra doğuda da teşkilatlanarak yurt sathına dağılan 300 şube ile faaliyetini sürdürdü.⁷⁴

Eskişehir Uçuş Okulu'nun İlk Mezunları

Eskişehir pilot kursu ilk mezunlarını 1925 yılı Ekim ayında verdi. Yzb. Ahmet Kemalettin, Kartal Süreyya, Şerafeettin, Ali Kemal, İbrahim Hakkı (Akkuş), Osman Remzi (Bayrak), Ahmet Cemalettin ve Eşref yeni pilot olmuşlardı.

1. Devrenin uçuşlarının tamamlanmasına kısa bir süre kala 21 Eylül 1925'te 2. devre uçuş kursu başlamıştı. İkinci devre 28-30 kişi olup Ütğm. , Yzb. Rütbeli subaylardan oluşuyordu. Bunlar 8'li partiler halinde eğitime alınıyorlardı.

Atış Bombardıman Grubu

1911-1926 yılları arasında Türk Hava Kuvvetleri'nde; atış ve bombardıman sahasında teknik eleman yetiştirilmemiştir. Kuruluşunu takiben kısa zamanda gelişen Türk Hava Kuvvetleri 1926 yılında Atış Bombardıman İhtisasında personel yetiştirilmesi gerektiğini kabul etmiştir. 1926 yılında Eskişehir'de Tayyare Mektebi'ne bağlı iki gruba (Uçuş Tatbikat ve Seyrüsefer Gr.) üçüncü grup olarak atış-bombardıman grubu ihdas ve ilave edilmiştir. Atış ve bombardımancı olarak Astsb. ve Svl.personelin eğitilmesine başlanılmıştır. Okul 1929 yılına kadar Eskişehir'de faaliyetini sürdürmüştür.

Fransa'ya pilotluk kursu için giden ilk parti pilotlarımızın tavsiyeleri doğrultusunda 10 adet MORANE 35 temel eğitim uçağı, 10 adet MORANE 53 Tekâmül Eğitim Uçağı satın alınmıştır.

⁷⁴ a.g.e., s.21

Almanya'dan 3 adet Rohrbach Deniz Bombardıman Uçağı, THK tarafından da 20 adet Junkers A-20 uçağı satın alındı. Bir kısmı deniz bölüklerine verildi.

THK tarafından Fransa'dan alınan 10 adet S.P.A D-21 av uçağı Hava Kuvvetlerine armağan edildi.

Bu yıl Türk Hava Kurumu aracılığıyla yapılan bağış kampanyaları sonucu toplanan paralarla alınan 10 uçağa paraların toplandığı şehirlerin isimleri yazıldı.⁷⁵

Tayyare Fabrikası'nın Kurulması

17 Eylül 1925 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Millî Savunma Bakanlığı ile Alman Junkers firması arasında imzalanan anlaşma gereğince; Türkiye'de uçak, uçak motoru ve otomobil yapmak üzere; Kayseri'de bir fabrika kurulması kararlaştırıldı. Kayseri'de kurulacak bu fabrika için Türkiye Tayyare Cemiyeti ile Junkers Flugzeugwerke A.G. şirketi arasında 1926 yılında TOMTAŞ (Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi) adı altında 3.360.000 TL.sermayeli bir şirket kurulmuştur. Bu sermayenin 125.000 TL.'si Türk Tayyare Cemiyeti tarafından karşılandı. Anlaşma 40 yıllık bir süreyi kapsıyordu.⁷⁶

O tarihlerde demiryolu henüz Kayseri'ye kadar gelmediği için, hangar malzemeleri, atelyelerin tezgahları ve fabrikaya ait makineler, Almanya'dan İskenderun'a kadar deniz yoluyla, İskenderun'dan Ulukışla'ya trenle ve oradan da Kayseri'ye develerle, at ve manda arabalarıyla taşınmıştır. Bütün bu çalışmalar, hızla neticelendirilmiş ve 6 Ekim 1926 günü fabrika açılmıştır. Kayseri'de faaliyete geçen bu fabrika ile birlikte Eskişehir'de de onarım ve montaj işlerini yürütebilecek bir ünite kuruldu. Bu arada fabrika için gerekli olan teknik personelin yetiştirilmesi konusu ele alınmış, ve bu amaçla Almanya'nın Dessau şehrindeki Junkers tesislerine 18 kişi gönderilmiştir.

Junkers'in A-19 ve A-20 tiplerini imal edecek olan fabrika faaliyete geçtiğinde 120 Alman, 240 Türk olmak üzere 360 personel görev aldı. Fabrikada çalışan Alman mühendis ve işçilerine yüksek ücret ödenmesi, Türk mühendis ve işçileri arasında huzursuzluğun çıkmasına neden oldu. Bütün bunlar yetmiyormuş gibi, Junkers

⁷⁵ a.g.e., s.23

⁷⁶ Serdar Sarışır, *Atatürk Dönemi Millî Hava Harp Sanayii içinde Kayseri Tayyare Fabrikası'nın Yeri*, Yüksek Lisans Tezi, Kayseri, 1998, s.52

firması anlaşmalar gereğince üzerine düşen yükümlülüklerden bazılarını yerine gertirmemeye başlamış ve bu nedenle de anlaşmazlık ve huzursuzluk büyük boyutlara ulaşmıştır. İşte bu ve bunun gibi nedenlerden ötürü, anlaşmazlık konuları mahkemeye intikal ettirilmiştir. Dava, Ankara 1. Asliye Hukuk Mahkemesi'nde görülürken, huzursuzluğun sebeplerini incelemek üzere bir Kuva-yi Havaiye Müfettişi görevlendirildi ve alınan karar gereğince fabrika kapatılarak, TOMTAŞ'ın faaliyetine son verildi. Fabrikanın kapatılması ve şirketin faaliyetine son verilmesi üzerine, Almanya'ya gönderilen 18 teknisyen yurda döndü.

21 Ekim 1929 tarihinde Junkers firması ile Millî Savunma Bakanlığı arasında bir protokol yapıldı. Bu protokol daha sonra Bakanlar Kurulu'nca onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Bu protokole göre; Junkers firmasının tüm hisseleri 520.000 TL karşılığında, Türk Tayyare Cemiyeti'ne devredilmiştir. Ayrıca TOMTAŞ tasfiye edilerek, tüm varlığı ve hukuki durumunun Türk Tayyare Cemiyeti'ne devrine karar verildi. TOMTAŞ firmasına ait olan Kayseri fabrikasında, Türkiye'de veya Türk gümrüklerinde bulunan; bütün lisanslı, patentli tezgâh, kalıp, uçak ve motor parçalarıyla tesislerin, Türk tarafına devri için, bir komisyon kuruldu. Kurulan bu komisyon, çalışmalarına 1930 yılında bitirebildiği için, fabrika bu tarihe kadar kapalı kalmıştır. 1930 yılında kurulan tesellüm heyeti tarafından TOMTAŞ, Millî Savunma Bakanlığı'na teslim edildi. Aynı yılın Mayıs ayında; fabrika, Türk Hava Kuvvetleri adına işletmeye açıldı. Fabrikaların Hava Kuvvetleri'ne geçisinden itibaren TOMTAŞ, artık ortadan kalkıyor ve bu tesisler bakım-onarım faaliyetlerini yürüten birer kuruluş haline geliyordu. Şu anda Kayseri'deki fabrikada pervaneli askerî uçaklarla ziraî mücadele uçaklarının bakım ve onarımları yapılmaktadır. Kayseri Uçak Fabrikası ile birlikte, Eskişehir'de kurulan ünite, bugün; Türk Hava Kuvvetleri'ne ait jet uçaklarının revizyonu yapılmaktadır.⁷⁷

Fabrikanın açılış merasiminde Millî Savunda Bakanı Recep Bey, eşi, askerî ve sivil erkân bulunmuşlardır. Yapılan konuşmaları müteakip açılış Kayseri Belediye Başkanı İbrahim Sefa Bey tarafından yapılmıştır. Takiben fabrika gezilmiştir. Şube Müdürü Hans Saksonber, Fabrika Müdürü ise Haze idiler.⁷⁸

⁷⁷ Anadol, a.g.e., s.172,173

⁷⁸ Milliyet Gazetesi, 7 Ekim 1926, Yıl: 1

1927 Yılında Kuva-yi Havaiye Mufettişliği, ismi değiştirilerek Hava Kuvvetleri Mufettişliği haline getirilmiştir. Yine aynı yıl Uçuş Okulu İzmir'den Eskişehir'e taşındı.

İngiltere'ye pilot yetiştirilmek üzere iki grup halinde toplam 12 subay kursa gönderildi. Lisan için de İngiltere, Fransa ve İtalya'ya subay gönderildi. Astsubaylardan pilot yetiştirilmeye yeniden başlandı. 10 adet Fransız yapımı Dewoitine – 20 av uçağı sipariş edildi.

1928 yılında Hava Kuvvetleri Mufettişliği, ismi değiştirilerek Hava Müsteşarlığı oldu ve Millî Savunma Bakanlığı'na bağlandı. Tuğgeneral Muzaffer Ergüder müsteşar oldu.

Hava Tabur Komutanlıkları kurularak, uçak bölükleri taburların emrine konuşlandırıldı. 5 uçak bölüğünden oluşan 1. Tayyare Taburu Eskişehir'de, 3 uçak bölüğünden oluşan 3. Tayyare Taburu Diyarbakır'da, 4 uçak bölüğünden oluşan 6. Deniz Tayyare Taburu da İzmir'de konuşlandırıldı. Fransa'dan 20 adet POTEZ 25 A-2 uçağı, 10 adet iki kişilik MORANE-SAULNIER-147 (M.S.-147) eğitim uçağı satın alındı.

30 Ekim 1928 tarihinde yurt dışından milli bütçeden Eskişehir Garnizonu için araç içinde seyyar telsiz cihazı alındı. Bunlar uçuş kulesi ve pist başı kontrolü amacı ile kullanılıyordu. Personel mevcudu, subay, astsb., sivil; toplam 407'ye ulaştı.⁷⁹

1929 yılında Hava Okulunda "Uçuş Müdürlüğü" lağvedilerek yerine "Uçuş Eğitim Tabur Komutanlığı" kuruldu. Çekoslovakya'dan 8 adet LETOV S-16 T Smolik, iki kişilik keşif/bombardıman uçağı satın alındı. Türk Hava Kurumu, Uluslar arası Havacılık Federasyonu'na (FAI) üye oldu.

22 Nisan 1930'da Londra'da yapılan toplantıda, Büyük Devletler Uçak ve Denizaltı yapımında sınırlamaya gidilmesini kabul ettiler. Beş pilotumuz, İtalyan eğitim sistemini öğrenmek için iki grup halinde İtalya'da eğitim gördüler.

1931 yılında 6 adet Walrus II tipi deniz uçağı satın alındı. Makinist Subay yetiştirilmesi maksadıyla subaylar da İstanbul Yeşilköy'deki makinist okuluna gönderilmeye başlandı.

⁷⁹ Kaymaklı, a.g.e., s.176, 177

Pilot, uçak ve diğer personel sayılarındaki artış göz önünde bulundurularak, 1932 yılında "Hava Alayları" teşkil ettirildi. Taburlar alay seviyesine çıkarıldı. İzmir'de bir alay kuruldu. Deniz Taburu olduğu gibi muhafaza edildi. Alaylara birer "uçaksavar bataryası" verildi.⁸⁰ Türk Hava Kuvvetleri, subaylarını Fransa, İngiltere ve İtalya gibi havacılıkta ileri giden Avrupa ülkelerinde eğitmiş, bu milletlerin havacılık metod ve doktrinleri hakkında fikir sahibi olmuştu. Havacılıkta iddia sahibi olan bir başka devlet ise Amerika Birleşik Devletleri idi. Bu ülkeye de bir miktar subay gönderilerek eğitilmeleri yoluna gidildi.

Selehattin Alan'ın Uçağı

1930 yıllarında Fransa'da tahsilini tamamlayan ilk uçak mühendislerimiz yurda dönmeye başlamışlardı. Bunların içinde uçak konstrüksiyonu konusunda en çok Selahattin Alan göze çarpmaktaydı. Ancak kadrolarda uçak konstrüktör teknisyenleri, aerodinamikçiler, uçak ressamaları, imalat metot mühendislerine henüz yer verilmiyordu. Gerekli aerodinamik vasıfları tespit edecek bir rüzgar tüneli yoktu. Milli Savunma Bakanlığı yurtiçinde yapılacak yerli tip uçağın ne hizmet yapacağını da tespit edememişti. Selahattin Alan sadece Türkiye'de uçak yapılabileceğini ispatlamak için ortaya atıldı. Kendi inisiyatifi ile M.M.V.-1 (Milli Müdafaa Vekaleti) koduyla bir eğitim-keşif uçağının projesini hazırladı. Uçak tamir fabrikası marangoz atolyesi ustabaşlarında Mehmet ile birlikte küçük bir imalat ekibi kurup prototip inşasına başlandı. 1932 yılı Ekiminde prototip hazırlandı. Yukarıda ki sebepler ve Selahattin Alan'ın meslekte yeni oluşu dikkate alındığında, prototipin bir çok noksanları olacağı kabul edilmelidir.⁸¹

Kıyafet Değişikliği

1933 yılına kadar havacıların gündelik üniformaları genel olarak Hava Kuvvetlerinin ki gibi idi. Yalnız şapka ve yakalarda mavi çuha bant bulunuyordu. Uçucular şapkalarına sarı renkte ortası ayyıldızlı kanat takıyorlardı. Birinci Cihan Harbi Tuğrası gitmiş, yerine T.C.harfleri geçmişti. Bröve, ceketlerin sol üst cebinin altına takılmaktaydı.

⁸⁰ a.g.e., s.200-204

⁸¹ Kara Havacılık Dergisi, K.K.K. Iığı Yayını, Yıl:3, Sayı:12, s.14

Rusya ve Amerika hariç diğer havacı milletlerin havacıları grimavi rengi, havacıların elbise renkleri olarak kabul etmişti. Fransız havacılarının rengi ise lacivertti. Türk Genel Kurmayı biraz da havacıların ısrarı ile koyu grimavi renkli, yakası açık takım elbise içinde lacivert gömlek ve siyah kravatlı üniformayı kabul etti. Yalnız Kara Kuvvetleri'nin kullandığı manevra kemeri muhafaza edilmekteydi. Kravatlı üniforma denizcilerden sonra ilk defa hava kuvvetlerinde kullanılmıştı. Bröve ceket sol üst cebinin üstünde yerini aldı.

17 Temmuz 1933 tarihinde Amerikan Consolidated Aircraft Cooperation firması Fleet-II tipi bir eğitim uçağı ile Mr. Nonth isimli Amerikalı bir pilotu Eskişehir'e göndermişti. Fleet-II tipi uçağın pazarlaması yapılıyordu. Hava Kuvvetleri'nin incelemesi sonrası uçak beğenildi ve 16 uçak satın alındı. Uçağın akrobasi eğitimi için uygun oluşu sebebi ile firma Eskişehir'de akrobasi kursu açtı. Mr. Nonth akrobasi hocalığı yaptı. 3 Subay kursa katıldı.

20 Nisan 1934'de 5 uçaktan oluşan bir filo, Rusların 3 uçaktan oluşan bir ekiple gerçekleştirdikleri 10. yıl ziyaretine karşılık iade-i ziyaret için, 1 Mayıs kutlamalarına katılmak üzere Rusya'ya gönderildi. Bnb. Enver Akoğlu'nun liderliğinde, Rusya'da kutlama ve çeşitli etkinliklere katılan Türk uçuş filosu, 9 Mayıs'ta ayrıldı. Bir çok Rus şehrine uğradıktan sonra Ata'nın isteğiyle Romanya sınırı aşıldı ve Romanya'nın başkenti Bükreş'e vardı. 15 Mayıs'taki "Kahramanlar Günü"ne katıldı. 18 Mayıs'ta Eskişehir'e döndüler.

Yurt İçinde Uçak İmalatı

Curtiss Fledling eğitim uçağının lisansı alınarak Kayseri'de 1934 yılında üretime başlandı. 10 adet Curtiss Fledling yapılmış, bunlardan 1401 nolu uçak 1934'te İran'a hediye edilmiştir. Ayrıca Amerika'dan Curtiss Firmasından, Curtiss Hawk av uçaklarının lisansı alındı. Bu uçaklar zamanın en iyi av uçağı olarak biliniyordu. Bu uçaklardan 15 adet hazır olarak getirildi. 15 Curtiss Hawk av uçağı da Kayseri'de lisans altında imal edildi.

PZL-24'lerin Kayseri'de Yapılışı

Hava Kuvvetleri av uçağı ihtiyacının büyük bir kısmını böylece karşılamıştı. Ayrıca zamanın en iyi av uçağı olarak bilinen Polonya yapısı PZL-24 av uçağının da

lisansı alınmıştı. Bu uçaklardan 40 adedi hazır alınmış ve 29 adedi de Kayseri’de imal edilmiştir. Böylece Türk Hava Kuvvetleri’nin av uçağı ihtiyacının karşılanmış, istenilen miktara gelmesi sağlanmıştır.

Deniz Keşif Bombardıman Uçaklarının Alınışı

1934 yılında İngiliz Supermarine firmasından altı adet Supermarine Southampton –II tipi deniz keşif/bombardıman uçakları alınarak Deniz Hava Kuvvetleri takviye edildi.

1935’de Eskişehir’de Hava Sıhhi Muayene Merkezi açıldı. Makinist Okulu İstanbul Yeşilköy’den Eskişehir’e taşındı.

Türk Kuşu’nun Kuruluşu

Bünyesinde uçuş faaliyetlerine başlamış olan THK uçuşla ilgili teşkilatlanma gereği duyarak 3 Mayıs 1935’te Türk Kuşu’nu kurmuştur. Açılış töreni bizzat Atatürk tarafından veciz bir konuşma ile yapılmıştır:

“Bizim dünyamız, bilirsiniz ;topraktan, sudan ve havadan kurulmuştur. Hayatın esas unsurları da bunlar değil midir? Bu unsurlardan birinin eksikliği, yalnız eksikliği değil sadece yokluğu, hayatı imkansız kılar. Hayatı, hele millî hayatı seven, onu korumak isteyen, yurdunun topraklarına denizlerine olduğu gibi havacısına da alakasını her gün biraz daha çoğaltmalıdır.

Türk çocuğu; her işte olduğu gibi Havacılık da en yüksek düzeyde gökte seni bekliyor. Yerini az zamanda dolduracaksın. Bundan gerçek dostların sevinecek, Türk ulusu mutlu olacaktır.”

Türkkuşu ilk olarak, 18-35 yaşlarında kadın ve erkekleri planörle uçurmak ve paraşütle atlamayı öğretmeyi amaç edinmişti. Tayyare Cemiyeti’nin ismi 24 Mayıs 1935’de Türk Hava Kurumu olarak değiştirilmiştir. Türkkuşu aldıkları karar gereği biri bayan diğerleri erkek olmak üzere 8 kişiyi Rusya’ya Koktebel yüksek planör okuluna eğitime gönderdi.

Nuri DEMİRAĞ'ın Uçak Fabrikası

Nuri DEMİRAĞ isimli zengin girişimci, vatanperverlik duyguları ile 1935 yılında , memlekete hizmet amacıyla bir uçak fabrikası kurdu. Uçak mühendisi Selahattin ALAN ile temasa geçerek bu fabrikada uçak üretmeye başladı. Bu uçakların bir kısmını Türkkuşuna satmak istediye de Türkkuşu uçakları satın almadı. Uçak mühendisi S. Alan bir uçuş sonunda İnönü meydanına inişte uçağı düşerek vefat etti. Uçak üretimi İkinci Dünya Savaşı sonuna kadar devam ettiyse de müşteri ve gerekli ilgiyi bulamadığı için 1952 yılında kapandı. Fabrikada 20 ye yakın uçak üretilmiştir. Aynı fabrikada bir süre uçak bombası da imal edilmiştir.

Şehitleri Anma Günü

Şehitleri anma törenleri pilot Bnb. Fazıl'ın (1910-Hv.41) şehit olduğu 27 Ocak gününde yapılmakta idi. Ocak ayı Türkiye'nin çok yerinde mevsimin en soğuk aylarından biridir. Törenler istenilen çapta olamamaktadır. THK'nin 1935 yılında yapılan 6. Kurultayı'nda Hava Şehitlerini Anma Günü mevsim itibariyle daha uygun olan 15 Mayıs olarak seçilmiştir. Bu gün aynı zamanda İzmir'in Yunan işgaline uğradığı gündür. Ulusal bir yas gününde şehitlerimizi anmak daha da anlamlıdır.

Hava gücünü kuvvetlendirme kampanyaları neticesinde 1925-1935 yılları arasındaki 10 yıl içinde halktan 50 milyon TL. toplanmıştı. Bu para ile 250 uçak satın alındı. Satın alınan uçaklara il ve köylerin adları verildi. Büyük Zafer'in 10.yıldönümü olan 1932 Zafer Bayramı'nda 40 uçak orduya armağan edilmiştir.⁸²

1936 yılında karacı kurmay subayları Hava Kuvvetlerinden ayrıldı. Yerlerine Kara Harp Akademileri'nde okumuş havacı kurmay subaylar atandı.

Hava Kuvvetleri İçin Üstün Bombardıman Uçağı Seçimi

Mussolini zaman zaman güney Anadolu sahillerinde gözü olduğunu açık veya kapalı şekilde ifade ediyordu. Bu isteğe Atatürk çok sert cevaplar vererek karşı çıkıyordu. Bu sırada İtalyanların Oniki Ada bölgesinde yaptığı deniz ve hava manevraları gerginliği daha da artırıyordu. Bu şartları göz önünde bulunduran Atatürk, Roma'ya kadar uçacak, geri dönebilecek ve zamanın avcılarından kaçıp

⁸² Kaymaklı, a.g.e., s.220,221,222

kurtulabilecek bir bombardıman uçağı mevcut olduğu takdirde alınması konusunda Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'a direktiflerini verdi.

Bu sırada Türk Hava Kuvvetlerinde uluslar arası şöhrete sahip bir pilot olan Yzb. Enver Akoğlu bulunuyordu. Mareşal Fevzi Çakmak, Yzb. Enver'e şahsen gizli bir emir vererek, Atatürk'ün bir İtalyan saldırısı karşısında İtalya kıyılarını Roma dahil bombalayabilecek ve saldırıya karşılık verdikten sonra üssüne dönebilecek, uzun menzilli bir uçağın aranmasını istediğini bildirdi.

1936 Olimpiyatlarına katılan Yzb. Enver, havacılık sanayiinde söz sahibi Avrupa ülkelerinde araştırma ve incelemeler yaptıktan sonra Ekim 1936'da Amerika'ya geçti.⁸³

Yzb. Enver Akoğlu'nun yaptığı incelemelere, öğrenimini Fransa'da yapmış değerli bir uçak mühendisi olan Necdet Eraslan'da katılmıştı. Yzb. Enver Akoğlu ve Necdet Eraslan bir çok Amerikan uçak fabrikalarını gezdiler. Yzb. Akoğlu bir çok uçakla uçtu ve onları denedi.

Bu ekibin bir görevi de; hızlı bombardıman uçağı alırken normal ihtiyaçlara cevap verecek bir bombardıman (keşif) uçağının da tesbit edilerek seçilmesiydi. Amerikan Vultee firmasının Çinhindi için hazırladığı bir kargo uçağının bombardıman görevinde kullanılacak şekilde tadil edilebileceği tespit edildi. Durum Ankara'ya bildirilerek muvafakat istendi. Tek motorlu olan bu uçak normal keşif bombardıman hizmetleri için uygun bulundu ve 25 tane satın alındı.

Bu gezi sırasında Martin firmasının kendi gayret ve imkanlarıyla geliştirdiği zamanın en hızlı bombardıman uçağının üretimine başlanmıştı. Av uçakları kadar hızlı olan bu bombardıman uçağını Amerikan Hava Kuvvetleri tercih etmiyordu. Çünkü uçağın yüksek hızda bombalamaya vakit bulamayacağı ileri sürülüyordu. Hollanda hükümeti Endonezya'da Japon tehlikesini göz önünde bulundurarak bu uçağı satın almak için girişimde bulunuyordu. Fakat henüz kesin karara varılmamıştı. Martin-120 kodu ile anılan bu bombardıman uçağına yaptığı yatırımlar sonucu Martin firması mali bakımdan zor durumdaydı.

⁸³ a.g.e.,s.220,221,222

Martin-120 uçağı Atatürk'ün istediğı özelliklere sahip uzun menzilli bir bombardıman uçağı idi. Yzb. Enver Akoğlu bu uçakla yaptığı uçuşlar sonucu uçağı çok beğendi. Fakat bombanın atılması sırasında stabilitesini kontrol etmek gerekiyordu. Ancak Amerikan kanunları bir yabancının Amerika'da bomba atışı yapmasını yasaklıyordu. Stratejik nedenlerle bu denemenin gizli yapılması gerektiğı için bir başka ülkede yapılmasına da müsaade edilmiyordu. Martin firması bomba yerine eşit ağırlıkta su dolu bir tankerin havadan bırakılmasını teklif etti. Yzb. Enver Akoğlu bomba atış şartlarında yapılacak bu simülasyonu kabul etti ve uçak su tankı için tadil edildi. Bomba bırakma istasyonuna bir su tankı takıldı. Bombardıman şartlarına uygun yapılan uçuş tecrübesine Yzb. Enver'le bir Amerikalı pilot birlikte çıktılar. Kısa zamanda imal edilen tank ve boşaltma mekanizması hatalı bağlandığı için kumanda verildiğı anda uçağın kokpiti su ile doldu. Amerikalı pilot şaşkınlığından kontrolü kaybetmişti. Yzb. Enver Akoğlu süratle müdahale ederek uçağı tırmanışa geçirdi ve sular geriye doğru boşaldıktan sonra uçağı indirdi.⁸⁴

Yzb. Enver Akoğlu bu hatırasını naklederken *"İlk uçarken suda boğulan pilot ben olacaktım"* diye espri yapardı. Heyet Martin-120'nin Türk Hava Kuvvetleri'ne alınmasını hararetle tavsiye etti. 24 uçak sipariş verildi. Amerikan Hava Kuvvetleri'nin de aynı tipten (B 10 B) kodu bir miktar uçak aldı. Siyam Krallığı (Thailand) 'nın verdiği sipariş takip etti. Uçak yüksek mühendisi Yavuz Kansu'nun 1944 yılında Martin fabrikalarında çalıştığı sırada Firma Genel Müdürü Mr. Martin ile yaptığı görüşmede; *"Ben Türklere minnettarım, beni iflastan kurtardıklarını unutmam. Sizinkiler o zamanlar bizim havacılardan çok daha ileri görüşlü yetişkin insanlardı"* demişti. Uçakların satın alındığı haberi duyulunca faşist İtalya basını "Barbarlara bu uçaklar verilmez" diye Roosevelt idaresine şiddetle çatmıştı. İtalyan hükümeti bu olayı protesto etmişti.⁸⁵

Hava Kuvvetleri İçin Alınan Eğitim Uçağı

1936 yılında Mr. Nont isimli bir Amerikalının getirdiğı Fleet tipi eğitim-akrobasi uçağı satın alınıp kullanıldı.

⁸⁴ Kaymaklı, a.g.e., s.220,221,222

⁸⁵ a.g.e, s.223,224

İlk Kadın Hava Şehidimiz Eribe

Ünlü havacımız Vecihi Hürkuş'un yeğeni olan Eribe 1916 yılında İstanbul'da doğmuştu. Havacılık sevgisini kendisini büyüten dayısından almış, onun 1932 yılında açmış olduğu "Vecihi Sivil Havacılık Okulu" na girmişti. 1936 yılında Ankara Kız Meslek Lisesi'nde okurken Türk Kuşuna katıldı, 29 Ekim 1936 günü paraşütle ikinci atlayışında paraşütü açılmayarak şehit oldu.⁸⁶

1937 yılında Hava Harp Akademisi İstanbul'da açıldı. Aynı yıl Tayyare Taburu Kütahya'ya taşındı. Alınan yeni uçaklarla 4. Bombardıman Hava Alayı kuruldu. Trakya'da yapılan manevralarda ilk kadın pilotumuz olan Sabiha Gökçen'de uçuş filusunda yer aldı.

İlk kez gece Seyrüsefer uçuşu gerçekleştiren 3 uçaklık bir filo Eskişehir-Yeşilköy-Eskişehir seferini yapmıştır. Uçakların iniş yeri 50 adet kırmızı ampul ile aydınlatılmıştır.

1938 yılında Amerika'dan Tekamül ve Akrobasi eğitimi için Curtiss Falcon tipi uçaklar satın alındı. Yedi uçaklı bir filo İran Veliahdı Muhammed Rıza Pehlevi'nin evlilik törenlerine katılmak üzere İran'a gitti.⁸⁷

Sabiha Gökçen'in Balkan Seyahati

Atatürk'ün de direktifiyle pilotluğa başlayan ve askeri bröve sahibi olan Sabiha Gökçen 1938 yılında bir Balkan turu yapmak amacıyla Vultee tipi bir uçakla seyahate çıktı. 6 gün süren bu seyahatte Gökçen; İstanbul'dan 16.6.1938'de havalanarak Atina-Selanik-Sofya-Belgrad-Bükreş'e uğradı ve tekrar İstanbul'a döndü. Bu seyahatte Balkan havacıları Atatürk'ün manevi kızı Sabiha Gökçen'e büyük saygı ve sevgi gösterilerinde bulundular.⁸⁸

⁸⁶ Fikret Arıt, "Adlarını Gökyüzüne Kanlarıyla Yazdılar" Yıllar Boyu Tarih Dergisi, Yıl:6 , C.12, s.5, (Mayıs 1974), s.31-33

⁸⁷ Kaymaklı, a.g.e., s.226,227

⁸⁸ Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e., s.25

F. 1938 YILINDAN 1983 YILINA KADAR OLAN SÜREDEKİ TÜRK HAVACILIĞI

1939 yılına kadar tek tek ve bağımsız bulunan taburlar ve alaylar 22 Mayıs 1939 tarihli Genelkurmay emriyle birleştirilerek tugay kuruluşuna geçilmeye başlandı.

İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla dışardan yeni uçak ve malzeme alımının zorlaşmasından dolayı eldeki uçakların çalışır halde bulundurulması ve toprak alanların beton pistlere çevrilmesi en önemli sorundu. 1939'dan itibaren Eskişehir'den başlanarak pistlerin betonlanmasına çalışıldı. Hava Harp Akademisi bu yıl dört kişilik ilk mezunlarını verdi.

Havacılıktaki teknik gelişmeleri izleyebilmek ve yurdumuzda bir hava sanayii kurulmasında gerekli teknik personel eksikliğini karşılayabilmek için Avrupa ve Amerika'ya mühendislik eğitime öğrenci gönderilirken, İngiltere ve Fransa'dan havacılık uzmanları getirildi.⁸⁹

Hava birliklerimizin vurucu gücünü arttırmak ve etkin bir hava kuvveti oluşturmak için çağın en güçlü uçakları satın alınmıştı. 1940 yılında Hava Kuvvetlerinde kullanılan savaş uçakları şunlardı: Blenheim 1, Fairy Battle, Vultee V.2, Heinkel III, Martin 139 W, Spitfire, Hurricane, Maurane Saulnier 406, PZL, Curtiss-Hawk, W.Lysander, Supermarine Southampton, Supermarine Walrus. Savaş ve eğitim Uçakları da : Avro Anson Dragonfly, Falcon, Foch-Wulf, Fled'ling, Breguet XIX, Gotha 145, Smolik, Koolhoven, Monaspas, Henriot 182, Fleet.

1, 2, 3, 4, 5 inci Alaylar, Müstakil Deniz Taburu, Harp Akademisi, Keşif Taburu Eskişehir Hava Okulu, Merzifon Hava Okulu ile Eskişehir ve Kayseri İkmal Merkezlerinden oluşan hava birlik ve kurumlarında bu uçakların toplamı 487 olarak görülmektedir.⁹⁰

1940 yılında da Hava Kuvvetleri hareket ve eğitim bakımından Genelkurmay Başkanlığına, İkmal bakımındansa Milli Savunma Bakanlığına bağlıydı. 30 Ağustos 1940 yılında dört uçucu Albay (Zeki DOĞAN, Şefik ÇAKMAK, Celal YAKAL, Yahya Razi BİLTAN) tuğgeneralliğe yükselerek Hava kuvvetlerinin ilk generalleri

⁸⁹ Hava Kuvvetleri 1940, Basılmamış Kitap, Hv. K. K. Tarih Şubesi Arşivi

⁹⁰ Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e., s.25

olmuşlardır. Z.DOĞAN 1'inci Tugay, Ş.ÇAKMAK 2'inci Tugay Komutanı, C.YAKAL Genelkurmay Bşk.lığı Hava Müşaviri ve Y.R.BİLTAN MSB. Hv. Müsteşarıdır.

Hava Kuvvetleri, 30.08.1940'da 4 general, 3 albay, 11 yarbay, 27 binbaşı, 70 yüzbaşı, 85 üsteğmen, 30 teğmen olmak üzere 230 uçucu subay, 48 makine subayı ve 20 rasit subay olmak üzere 248 subay, 143 uçucu erbaş, 38 bombardımancı erbaş ve 239 sivil ve erbaş makiniste, yani toplam 719 personele sahipti. Bu yıl Hava Kuvvetleri bütçesi 27.277.621 TL.dir. Eskişehir'de bulunan Hava Makinist Okulu, İkinci Dünya Savaşı nedeniyle, emniyet tedbirleri yönünden Diyarbakır'a intikal ettirilmiştir.

1941 yılından itibaren pilot eğitimi için İngiltere ve Kanada'ya havacı subaylar gönderilmeye başlandı. 1941 yılında İngiltere'ye eğitime giden bir grup teğmen bindikleri Refah Vapurunun bilinmeyen bir denizaltı tarafından Akdeniz'de batırılması üzerine boğularak şehit oldu.

Savaş yılları Kara ve Deniz Kuvvetlerinde olduğu gibi Hava Kuvvetlerinde de sürekli eğitim ve savaş hazırlığı içinde geçmiştir. Yönetimin siyasal başarısı ve basiretli tutumuyla dünyayı sarsan savaş belasından ülkemiz uzak kalmış, Silahlı Kuvvetler de savaş yaralarını onarma yerine barış içinde gelişme olanağı bulmuştur.

Bu yıllarda hava kuruluşlarının gereksinmesi olan konularda uzman personel yetiştirmek için yeni hava uzmanlık sınıfları ve bunlarla ilgili kurslar açıldı. Her görev ve sorumluluk alanın yönergeleri çeviri ya da uyarlamayla yazılarak görev ve sorumluluklar belirlendi.

1941-B ve 1942 yılı Harp Okulu mezunları eğitim için İngiltere'ye uçuş eğitimine gönderildi.

1943'lülerle (Harp Okulunun 2'nci sınıfındaydılar) hava sınıfı dışındaki sınıflardan da seçilerek toplamı 200'e çıkarılan pilot adaylarından sicil numaraları çift olanlar Amerika'ya tek olanlar İngiltere'ye gönderildi. Pilot adayları gittikleri yerde başarılı olamazsa dönüşlerinde kara birliklerine verilerek karacı subay olmaktaydılar.

16 Ağustos 1943 tarihli Genelkurmay emriyle mevcut iki hava tugayı tümen haline getirildi. Eskişehir'de kurulan 1'inci Tümeden sonra, İzmir'de de 2'nci Tümen (sonra Balıkesir'e nakletmiştir) kuruldu. Bu büyümeye karşın hava tümenleri hâlâ

Genelkurmay ve MSB'nce ayrı ayrı yönlerden yönetiliyordu. 31 Ocak 1944'te Genelkurmay Başkanlığınca Hava Kuvvetleri Komutanlığı kuruldu.

İkinci Dünya Savaşı'nda önem kazanan yurt içi hava savunmasını icra etmek maksadıyla, zamanın Hava Savunma Genel Komutanlığı'na bağlı olarak, 1943 tarihinde Yeşilköy'de açılmış "Radar Talimgâhı", bilâhare İstanbul bölgesinde mevzilendirilen radarlar için, harekât kıymetlendirme ve bakım personeli yetiştirmeye başlamıştır.

4 Şubat 1944 günü kolordu yetkisiyle göreve başlayan Hava Kuvvetleri Komutanlığı, henüz muharip birlikler dışındaki lojistik, destek birlikleriyle, eğitim ve sağlık kurumlarına komuta edemiyordu. Bunlar yine Genelkurmay ve MSB emrinde bırakılmıştı.⁹¹

"1946 yılından sonra yetişmiş öğretmenlerinin ve eğitim araçlarının yeterli hale gelmiş olması dolayısıyla uçucular yurt içinde yetiştirilmeye başlanmıştır."⁹² Ulaştırma Birliği, "Hava Kuvvetleri irtibat ve 'Nakliye Grubu' adı ile Etimesgut'ta yeniden teşkil edilmiştir.

1947 yılında Hava Kuvvetleri Komutanlığı yeniden teşkilatlandırılarak 'ordu' seviyesine çıkarıldı.

Doğu bölgelerinde bulunan hava birliklerinin bir elden yönetilebilmesi için karargâhı Erzincan'da olmak üzere 18 Nisan 1947 tarihli Genelkurmay emriyle 3'üncü Hava Tümeni kuruldu. Bu emre göre, 3'üncü Tümenin kurulması ve grupların alay haline gelmesiyle mevcut üç tümenin barış ve sefer kuruluşları şöyleydi : 1'inci Hava Tümeni 3, 6, 9'uncu Alaylar, 3'üncü Hava Tümeni 2, 4, 8'inci Alayları içine alıyordu.

1947 yılında 7'nci (Kütahya) ve 8'inci (Erzincan) Tayyare Alayları kuruldu. Yine bu yıl Eskişehir Hava Okuluna bağlı Hava Makinist Astsubay Okulu açılarak iki okulun birlikte adı Hava Okullar Komutanlığına çevrildi. Hava Kuvvetleri İrtibat ve Nakliye Grubu C-47 Nakliye uçaklarının alınması ile "11'inci Nakliye Alayı" olarak teşkil edildi.

⁹¹ Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e., s.26

⁹² Anadol, a.g.e., s.195

1949'da Hava birlikleri tarafından ayrı ayrı yapılan piyade eğitimi, Kütahya'da kurulan 'Hava Er Eğitim Tugay Komutanlığı'na devredildi.

1949 senesine kadar Yeşilköy'de faaliyet gösteren Radar Talimgâhı, aynı yılın Haziran ayında; Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı olarak İzmir'de yeni kurulan Hava Muhabere Okulu bünyesine, radar kısmı olarak girmiştir.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 1950 yılında Hava Kuvvetleri ile ilgili bütün birlik ve kurumları bünyesinde toplayarak bütünlüğünü sağladı (Hava Harp Akademisi hariç). Uçak mevcudunun artması nedeniyle 12'nci Nakliye Alayı Kuruldu. 8 Subay, jet uçaklarının eğitimi için Amerika'ya gönderildi.

Havacılığın gelişen teknik dallarını karşılamak için Hava Muhabere Okulu, İstihkâm Okulu, Radar Operatör Okulu gibi bazı teknik okullar da açılmıştı. Bu okullar 1950 yılında Makinist Okulunu da içine alarak aynı komutanlıkta birleştirildi ve Hava Teknik Okullar Komutanlığı adını aldı.

İki uçak, iki pilot ve iki astsubaydan oluşan bir hava birliği keşif ve gözetleme görevi ile Türk Tugayı ile birlikte Güney Kore'ye gitti. Sonradan yapılan takviyelerle pilot sayısı altıya kadar çıkmıştır. Hava Birliği buradaki görevini başarı ile tamamlamıştır.

1951 yılında Nakliye Alayları birleştirilerek '12'nci Hava Ulaştırma Üssü' olarak teşkil edilmiştir.

İki adet jet uçağı satın alınarak Balıkesir'de jet eğitiminde kullanılmaya başlandı. 1950 yılında, jet eğitimi için Amerika'ya giden hava subayları da eğitimleri tamamlayarak bu uçaklarda eğitim uçuşlarına devam ettiler.⁹³

Hava Pilot Üsteğmen Muzaffer Erdönmez, Kore'de Amerikalı pilotlarla birlikte katıldığı bir hava hareketi sırasında uçağının isabet alması sonucu 3 Amerikalı yardımcı personeli ile birlikte şehit olmuştur.

Eskişehir'de bulunan Hava Okulları 'Hava Harp Okulu'na dönüştürülerek, Hava Kuvvetleri, askeri personeli kendi bünyesinde yetiştirmeye başladı.

⁹³ Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e.,s.26

1951 yılına kadar Hava Subayları, Kara Harp Okulu kısmen de Deniz Harp Okulundan mezun olan, havacılığa istekli subaylar arasından seçilmek suretiyle alınarak yetiştirildiler.

Hava Okulu kuruluşundan 1951 yılına, yani yerini Hava Harp Okuluna bırakmasına kadar, şu devrelerden geçmiş oldu:

- a. *Kuruluşundan Kurtuluş Savaşı sonuna kadar 'Tayyare Mektebi' devresi (Kurtuluş ve Balkan Savaşından Birinci Dünya Savaşına kadar Fransız sistemi, Birinci Dünya Savaşı süresinde Alman sistemi ve programları),*
- b. *Kurtuluş Savaşından 1939 II. Dünya Savaşına kadar Hava Okulu devresi (Fransız sistemi ve programları),*
- c. *II. Dünya Savaşı ve hemen sonrası olan 1939-1948 arası Hava Okulu devresi (İngiliz sistemi ve programları)*
- d. *1948-1951 Uçuş Okulu adını alan dönem (Amerikan sistemi ve programları).⁹⁴*

İlk kuruluştaki okulun öğretim süresi iki yıldır. Öğretim süresince yatılı olarak okuyan öğrencilerden, okulu başarı ile bitirenler, Kara ve Deniz Harp okullarında olduğu gibi 30 Ağustos günü Asteğmen olarak hava subaylığına atanmaktaydı.

Ankara'da 'Hava Ulaştırma Eğitim Tabur Komutanlığı' adı altında Hava Ulaştırma Okul Komutanlığı kuruldu.

Türkiye, 1952 yılında, aralarında İtalya'nın da bulunduğu 14 milletten meydana gelen NATO ittifakı içinde yer almış ve bütün silahlı kuvvetleri ile bu savunma sisteminin güney kanadında 'barışı koruma ve kollama' görevini NATO saflarında yerine getirmektedir.

Türkiye 1952 yılında NATO'ya girdikten sonra, pervaneli uçaklardan jetlere geçmeye başlandı. Yerlerini jetlere bırakan pervaneli uçaklar hizmet dışı bırakılırken, üs ve filo kuruluşuna geçildi. Yıl içinde, üsleri emrinde toplayan 1'inci ve 3'üncü Hava Kuvvet Komutanlıkları kuruldu. Filolar jet uçaklarıyla donatıldı.

⁹⁴ Rifat Uçarol, *Hava Harp Okulu Tarihçesi (1951-1974)*, İstanbul-1974

Pervaneli uçak personelinin jetlere intibakını sağlamak için jet eğitim üssü kuruldu ve kısa zamanda jetlere pilot ve bakımcı personel yetiştirildi. Birçok personel de Kanada ve Amerika'ya gönderildi. Türkiye'nin NATO'ya girişi ile birlikte silah ve malzeme temini, önce tamamen ve fakat gittikçe her yıl azalan bir oranda dış yardıma bağlı kalmıştır.⁹⁵

30 Ağustos 1953'te Hava Harp Okulu, ilk subay mezunlarını verdi. Yapılan törende diplomalarını alan 56 hava asteğmeni, Hava Kuvvetlerine katıldı. Bunlardan ilk uçuşlarını Eskişehir'de yapan ve başarı kazanan 48 kişi; pilotaj eğitimi görmek üzere, 1953 Ekim ayı başında Amerika'ya gönderildi.

1953 Mayıs'ında Hava Harp Okulunun bünyesi içerisinde 'Yedek Subay Talimgah Komutanlığı' kuruldu. Hava Kuvvetlerinin subay ihtiyacını kısa yoldan temin edebilmek amacı ile meydana getirilen okulun, ortaklaşa adı 'Hava Harp Okulu ve Yedek Subay Talimgâh Komutanlığı' şeklini aldı. Yedek Subay Talimgâhı'nın birinci devresi, 1953 yılı Mayıs ayında 37 öğrenci ile öğrenime başladı. 6 aylık öğretimden sonra sözleşmeli subay olarak, ilk mezunlarını verdi. İkinci devre, aynı yılın Kasım ayında açıldı. Bu devreye, 62 öğrenci katıldı. Balıkesir'de bulunan 2'nci Tümen lağvedildi. Ankara'da Hava Kontrol Gruplarını da emrine alan Hava Savunma Komutanlığı kuruldu.

Eskişehir'deki garnizonun zamanla yetersiz hale gelmesi üzerine, Hava Harp Okulu, 17 Eylül 1954 tarihinde İzmir-Güzelyalı garnizonuna intikal etmeye başladı. 14 Ekim'den itibaren de öğretime başladı. İzmir'de Hava Harp Okulu gelişmesine devam etti. Öğretim süresi yine iki yıldır. Yedek Subay Talimgâh Okulu son mezunlarını (41 öğrenci) verdi ve kapatıldı. Okul tabur teşkilatı seviyesindeydi.⁹⁶

Eğitim, öğretim ve uçuş bakımından çok iyi bir seviyeye gelen Türk pilotları, 1955 yılında İtalya ve İsviçre'de yapılan pentatlon yarışmalarında NATO birlikleri arasında birinci oldular.⁹⁷ Hava Harp Okuluna 429 öğrenci alındı.

1956'da İzmir'de Hava Eğitim Komutanlığı kuruldu. Hava Kuvvetlerinin eğitimle ilgili bütün birlik ve kurumları bu komutanlık emrinde toplandı. Türk pilotları Kanada'da

⁹⁵ Anadol, a.g.e., s.197

⁹⁶ a.g.e., s.203,204

⁹⁷ Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e., s.27

NATO ülkeleri arasında yapılan pentatlon yarışmalarında birinci oldular. Hava Lisan Okulu, yurt dışı kurslara gidecek Hava Kuvvetleri'nde görevli subay, astsubay ve sivil personele İngilizce dilini öğretmek maksadı ile 17 Aralık 1956 tarihinde İzmir'de kurulmuştur. Hava İstihkâm Okulu açılarak, istihkâm erleri ve istihkam astsubayları bu okulda yetiştirilmeye başlandı.

Hava Harp Okuluna askeri kaynaktan öğrenci yetiştirmek üzere, 1957 yılında Manisa'da Askeri Hava Lisesi açıldı.

Kayseri İkmal ve Bakım Merkezinde monte edilen beş helikopter Ankara'ya getirilerek ilk helikopter filosu kuruldu ve helikopter kursu gören pilotlara verildi. NATO ülkeleri, hava birlikleri arasında, İtalya'da yapılan hava atış tatbikatında, Türk pilotları en yüksek puanı alarak birinci oldular.⁹⁸

Hava Ulaştırma Okul Komutanlığı Ankara'dan Bursa'ya taşındı.

Eğitim, öğretim, revizyon, araç ve gereç temini çalışmaları sürekli olarak devam etmiştir. 1958 yılında ABD Yardım Fonu'ndan Türk Hava Kuvvetlerine 8 personel taşıyabilen tek motorlu H-19 D/B CHICKASAW helikopterleri verilmeye başlandı.

1959'da Askeri Hava Lisesi, Manisa'dan İzmir'e taşındı.

Hava Ulaştırma Okul Komutanlığı, yeniden teşkil edilerek Hava Motorlu Araçlar Okul Komutanlığı adı ile Hava Eğitim Komutanlığına bağlandı.

Jet uçaklarının pilotları Türkiye'de eğitime başlandı. İlk bayan jet pilotumuz Teğmen Leman Altınçekiç de bu yıl pilotaj eğitimi tamamlamıştır.

Daha önce sözleşmeli subay olarak 'Yedek Subay Talimgâhı'ndan mezun olup, hizmet süresini uzatan Ütğm. ve Yzb. Rütbesindeki subaylar, 1960 yılında 'tahsil bütünleme' için, Hava Harp Okulu'na alındılar. Bu kursa toplam 140 Subay katılmıştır.

1960 yılından itibaren, 1957'de kurulmuş olan Askerî Hava Lisesi mezun vermeye başladığından, Hava Harp Okulu'nun öğrenci ihtiyacı, bu yoldan geniş

⁹⁸ Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e., s.27

ölçüde karşılanmaya başlandı. Bununla beraber kontenjan dolmadığı hallerde, sivil liselerden öğrenci alınmaya da devam edildi. Askeri lise daha sonra kapatıldı.⁹⁹

Ankara'da 1953 yılında teşkil edilen Hava Savunma Komutanlığı 1961 yılında lağvedilerek, bu görev, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Karargâhının, Hava Savunma Daire Başkanlığına verilmiştir.

Halen kullanılmakta olan 'Selçuk Kartalı' Hava Kuvvetlerinin sembolü olarak kabul edilmiştir. Uçucuların bröveleri de uçuş saatine göre değiştirilmiştir.

1962 yılında Hava Muhabere Elektronik Okulu, gelişen teknoloji doğrultusunda 'Hava Muhabere ve Elektronik Okulu' olarak iki bölüm halinde yeniden teşkil edilmiştir. Muhabere ve elektronik subayları ile makinist ve operatör astsubayları bu okulda yetiştirilmektedir.¹⁰⁰

1963 yılında 1'inci Hava Kuvvet Komutanlığı, 2'nci Hava Kuvvet Komutanlığı ve Hava Eğitim Komutanlığı'nın kadrosu kolordu seviyesine çıkarıldı. İngilizce bilen personel ihtiyacını karşılamak üzere İzmir'de 'Hava Lisan Okulu' açıldı.¹⁰¹

1964 yılında Kıbrıslı Türkleri adadan uzaklaştırmak isteyen Kıbrıslı Rumların mevzilerine 6 saatlik yoğun bir bombardıman yapıldı. Bu harekât sırasında pilot Yüzbaşı Cengiz Topel'in uçağı düşürüldü. Paraşütle atlayan Yüzbaşı Cengiz Topel, Rumlar tarafından yakalanarak işkence ile katledildi.¹⁰²

1966 yılında, Amerika'dan satın alınan F-5 uçakları pilotlarımız tarafından uçuşarak, Atlantik Okyanusu üzerinden Türkiye'ye getirildi. Böylece pilotlarımız NATO ülkeleri içinde Atlantik'i ilk kez uçarak geçen pilotlar unvanını aldılar.

C-130 Nakliye uçakları ile C-160 Nakliye uçakları ve yüksek nitelikli füzeler alınarak Hava Kuvvetleri güçlendirildi.¹⁰³

Dünya havacılığındaki büyük gelişme, Hava Harp Okulu'nda eğitim ve öğretimde yeni bir düzenlemeyi zorunlu kıldı. Bu öğretim için üniversite ve Harp Akademileri öğretim üyelerinden yararlanmak üzere okulun, bir kültür ve tarih

⁹⁹ Anadol, ag.e., s.199

¹⁰⁰ a.g.e., s.205

¹⁰¹ a.g.e., s.202

¹⁰² "90'ıncı Altın Yıl." Hava Kuvvetleri Komutanlığı Dergisi, Özel Sayı:338 (Haziran 2001), s.66

¹⁰³ Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e., s.27

hazinesi olan İstanbul'a nakline karar verildi ve okul 21 Temmuz 1967 tarihinde İzmir'den İstanbul'a nakledildi.¹⁰⁴

Hava Kuvvetlerine, hava savunması ile ilgili teknik eleman yetiştirmek üzere İzmir'de, 1968 yılında, 'Hava Savunma Okul Komutanlığı' kuruldu. Yine aynı yıl Jandarma Havacılık Birliği' kuruldu.

1968 yılında 4 adet AB-206 tipi keşif ve gözetleme helikopteri ile Diyarbakır'da 'Helikopter Bölük Komutanlığı' kuruldu. 1969 yılında 'Narkotik Şube' adında bir şube kurularak, bu şubeye bağlı olarak 30 ilde faaliyet gösteren 'Uyuşturucu Maddelerle Mücadele Timleri' oluşturuldu. Bu timler 3 uçaklı bir Hava Kontrol ekibi ile de desteklendi. 1979 yılında 'Jandarma Hava Grup Komutanlığı' teşkil edildi.

Jandarma Hava Grup Komutanlığı, gelişen teknolojiye paralel olarak kendini yenilemekte, kendi türünde en gelişmiş helikopter ve uçaklarla, eğitilmiş personeli ile emniyet ve asayişin temininde görevini en iyi şekilde yerine getirmektedir.¹⁰⁵

Hava Harp Okulu'nun öğretim süresi 1969 yılında 3 yıla çıkarıldı.

1970 yılında, 15 Adet UH-1H Helikopteri, ABD tarafından askeri yardım fonundan Hava Kuvvetlerine verilmeye başlandı. Bu helikopterler halen Hava Kuvvetlerinde ve Kara Havacılık Sınıfında kullanılmaktadır.¹⁰⁶

Türk-Yunan-İtalyan ve Avrupa'da konuşlandırılmış olan ABD Hava Kuvvetleri pilotları arasında 1971 yılında, NATO çapında Eskişehir'de yapılan 'Hava Atış' (Best Haet) yarışmalarında, Türk Hava ekibi birinci olmuştur.

Dış alımlara ve yardımlara dayalı bir ulusal savunma olamayacağını, bir ülkenin savunmasının kendi ulusal kaynaklarına ve savaş sanayiine dayanmadıkça bir gün desteksiz kalabileceğini anlayan Türk ulusu, 'Kendi uçağını kendin yap' ilkesiyle hareket eden Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfını ve devlet bütçesinden de katkıda bulunarak Türk Uçak Sanayii Anonim Şirketi'ni (TUSAŞ) kurmuş ve Hava

¹⁰⁴ Anadol, a.g.e., s.199

¹⁰⁵ Kara Havacılık Dergisi, Yıl:4, Sayı:16, (Nisan 1999), s.36

¹⁰⁶ 90'ıncı AltınYıl, a.g.e., s.50,78

Kuvvetlerine gerekli araç ve gereci ulusal kaynaklardan sağlamanın azim ve çabası içine girmiş bulunmaktadır.¹⁰⁷

TUSAŞ'ın ana faaliyet alanları, F-16 Savaşan Şahinler, CN-235 hafif nakliye uçakları, eğitim uçakları, genel maksat ve saldırı helikopterleri, kendi yapımı olan insansız hava araçları, hedef uçakları, ve zirai ilaçlama uçaklarının imalatının yanı sıra modernizasyon, modifikasyon ve sistem entegrasyonu programlarını kapsamaktadır.¹⁰⁸

1972 yılında, Türk-Yunan-İtalyan ve Avrupa'da konuşlandırılmış olan ABD Hava Kuvvetleri pilotları arasında NATO çapında Yunanistan'da yapılan 'Hava Atış' yarışmalarında Türk Hava ekibi ikinci olmuştur. 30 Ağustos 1972'de Hava Harp Okulu, Harp Okulları Kanunu'na (1462 sayılı) göre üç yıllık öğretim yapan öğrencilerini ilk defa teğmen rütbesiyle mezun etti. En son gelişme olarak da, Hava Harp Okulu'nun eğitim ve öğretim süresi; Kara ve Deniz Harp Okulları ile birlikte; 1462 sayılı Harp Okulları Kanunu'na dayalı olarak, 1974-1975 ders yılından itibaren uygulanmak ve lisans seviyesinde öğretim yapmak üzere 4 yıla çıkarıldı.

Başlangıçta sadece, Hava Kuvvetleri personeline İngilizce dilini öğreten Hava Lisan Okulu, 1972 tarihinden itibaren, bütün Silahlı Kuvvetlerin İngilizce bilir personel ihtiyacını muayyen kontenjanlar nispetinde karşılayacak duruma gelmiştir. Okulun yılda 400 öğrenci kapasitesi vardır.¹⁰⁹

Hava Harp Okuluna kaynak teşkil etmek üzere 1957 yılında kurulan 'Hava Lisesi' 1973 yılında lağvedildi. Buna, Hava Harp Okuluna girişte, öğrencilerin büyük bir kısmının uçuculuk yeteneklerini yitirdikleri gerekçe gösterildi.¹¹⁰

Aynı yıl Türk-Yunan-İtalyan ve Avrupa'da konuşlandırılan ABD Hava Kuvvetleri personeli arasında, NATO çapında İtalya'da yapılan 'Hava Atışı' yarışmalarında Türk Hava Kuvvetleri ekibi birinci olmuştur.¹¹¹

¹⁰⁷ Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e., s.28

¹⁰⁸ Zeynep Gülten, İlk Uçak Sanayiimiz, TOMTAŞ'tan 1926, 2nci Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığına 2001, İstanbul, Mart 2002, s.71

¹⁰⁹ Anadol, a.g.e., s.200-202

¹¹⁰ Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e., s.28

¹¹¹ 90'inci Altın Yıl, a.g.e., s.65

1974 yılında, Hava Harp Okulundaki öğrenim süresi 4 yıla çıkartılarak, öğrenim durumu lisans seviyesine getirildi.

15 Temmuz'da Yunan Silahlı Kuvvetlerine bağlı subayların, sözde Kıbrıs Cumhurbaşkanı Makarios'u devirerek, yerine eski bir EOKA mensubu olan Nikes Sampson'un başkanlığında 'Kıbrıs Elen Cumhuriyetini' kurduklarını ilan etmeleri üzerine; Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Kıbrıs'ta bulunan Türklerin soykırıma uğramalarını önlemek, yerlerinden ve yurtlarından edilmelerine mani olmak üzere ve Garantör Devlet sıfatıyla yapmaya karar verdiği Barış Harekâtına Türk Hava Kuvvetleri de katıldı.

Bu harekât sırasında Türk Hava Kuvvetleri envanterinde bulunan nakliye uçaklarından C-130 E, savaş uçaklarından F-100 ve F-100D av bombardıman ile F-102A Delta Dagger; helikopterlerden ise UH-1H, AB-204, AB-205ler kullanıldı. Harekâta, Kara Kuvvetleri ve Jandarma Genel Komutanlığının helikopterleri de katılmıştır. Toplam 72 helikopter harekâta katılmıştır.¹¹²

Kıbrıs Barış Harekâtı'nın başarı ile tamamlanmasında, Hava Kuvvetlerinin birinci derece etkili olduklarını söyleyebiliriz. Uçaklarımız belirlenen hedefleri başarı ile vurarak, Kara birliklerinin karaya çıkmalarına, paraşütçülerimizin güvenli bir şekilde paraşülle atlayabilmelerine, helikopterlerimizin de güven içinde personel indirme ve bindirmelerine yardımcı olmuşlardır.

Hava Harekâtı sırasında, Hava Kuvvetleri personelinden bir Binbaşı, üç Üsteğmen olmak üzere toplam dört subay ile bir astsubay şehit olmuştur.¹¹³

Hava Kuvvetleri, taarruz, keşif, önleme, devriye ve ulaştırma (paraşülle atma) görevlerinde 1'inci harekâta yaklaşık 600 sorti, 2'nci harekâta ise 197 sorti gerçekleştirmiştir. Harekât süresince, Kıbrıs Adası üzerinde bir uçak kaybedilmiş, değişik nedenlerle de 10 uçak ve bir helikopterimiz düşmüştür.¹¹⁴

ABD'ye sipariş edilen 40 adet F-4E Phantom 2 uçağından 8 adedi Türk Hava Kuvvetlerine teslim edildi. Bu uçaklar Dünya Havacılık tarihinde, muharip jet uçakları kategorisinde, birinci derecede etkili olup üstün savaş teknolojisi ile donatılmıştır.

¹¹² Altın Kanatlar Dergisi, Sayı:2, (Ağustos-Eylül 2002) s.88

¹¹³ Anadol, a.g.e.,s.215

¹¹⁴ 90'inci Altın Yıl, a.g.e., s.66-68,74

İngilizce bilen personel yetiştirmek üzere kurulan Hava Lisan Okulunda, eğitim ve öğretim, 1975 yılından itibaren Türk öğretmenler tarafından verilmeye başlandı. Bu yıla kadar Türk öğretmenler yanında, Amerikalı öğretmenlerden de faydalanılmaktaydı.¹¹⁵

3-10 Haziran 1975 tarihleri arasında, İzmir'de yapılan ve Brezilya, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Norveç, İspanya, İsveç ve İtalya'nın katıldığı uluslar arası 21'nci Hava Pentatlon yarışmasında, Türk Hava Kuvvetleri Hava Pentatlon Ekibi birinci olmuştur.¹¹⁶

1976 yılında, İtalya ve Amerikan Lockheed firması tarafından müştereken geliştirilen 40 adet F-104S uçağı satın alındı. 32 adet F-4E, 8 adet RF-4E savaş uçağı alımına karar verildi. Uçaklar Amerika'ya sipariş edildi.

1976 yılında sipariş edilen 32 adet F-4E Phantom uçağından yarısı 1978 yılında teslim alınmıştır. Aynı yıl sipariş edilen 8 adet RF-4E uçağının yarısı Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. Kalan uçaklar da 1979 yılında teslim alınmış ve yeni hava filoları oluşturulmuştur. Bu uçakların alınmasıyla Kıbrıs Barış Harekâtı sırasında, Ege bölgesinde görevlendirilen F-102A Delta Dagger uçakları hizmetten çıkarıldı.

1956 yılından itibaren Türk Hava Kuvvetleri envanterine giren RF-84F, F-84F ve F-84 F/Q uçakları (toplam 155 uçak) 1980 yılında envanterden çıkarılmıştır.

Hollanda'dan 22 adet RF-104G, 21 adet F-104G uçağı alındı. Almanya'dan 170 adet F-104G uçağı alındı. Kanada 50 adet CF-104 uçağını Türkiye'ye hediye etti.¹¹⁷

1981 ve 1982 yıllarında Amerika'dan F-4 E Phantom II uçağı satın alındı.¹¹⁸

¹¹⁵ Anadol, a.g.e., s.202

¹¹⁶ 90'inci Altın Yıl, a.g.e., s.65

¹¹⁷ a.g.e., s.72-74,76

¹¹⁸ a.g.e., s.76

G. 1983 YILINDAN GÜNÜMÜZE KADAR OLAN SÜREDEKİ TÜRK HAVACILIĞI

1. TÜRK HAVA KUVVETLERİ KOMUTANLIĞININ KURULUŞU

Türkiye'nin coğrafi şartları göz önünde bulundurularak Hava Kuvvetleri Komutanlığı batı ve doğu sorumluluk bölgesi olmak üzere iki ana bölgeye ayrılmıştır.

a. 1. Taktik Hava Kuvvet Komutanlığı

Batı bölgesi 1. Taktik Hava Kuvvet komutanlığı'nın sorumluluğuna verilerek Eskişehir'de konuşlandırılmıştır. Bu komutanlığa bağlı olarak 4 adet Ana Jet Üs Komutanlığı, 15. Füze Üs Komutanlığı ve 1. Hava Kontrol Grup Komutanlığı görev yapmaktadır.¹¹⁹

Ana Jet Üs Komutanlıklarının birinde F-4 uçakları, üçünde F-16 uçakları bulunmaktadır. F-16 uçakları bulunan Ana Üslerinden birine bağlı bir filo gece ve çok alçak irtifada manevra kabiliyeti bulunan "Lantirn" sistemi ile donatılmıştır.

15. Füze Komutanlığı, Nike Füze sistemi ile donatılmış olup Boğazlar ve Ege Bölgesi'nin orta ve yüksek irtifa hava savunmasını yapmaktadır.

1. Hava Kontrol Grup Komutanlığı ise emrinde bulunan İzmit-Körfez, Çanakkale, Ankara-Ahlatıbel, Kütahya, Bartın, İzmir, Kırklareli-Lüleburgaz ve Sinop-Ayancık Hava Radar Mevzi komutanlıkları ile Türk hava sahasının kontrolünü sağlamak, hava sahası ihlallerine ve izinsiz uçuşlara mani olmak, her irtifada ve her istikametten gelebilecek düşman hava taarruzlarına mümkün olan en ileri hattan itibaren engel olmak, tesirlerini en aza indirmek görevini yerine getirmektedir.¹²⁰

b. 2. Taktik Hava Kuvvet Komutanlığı

Doğu bölgesi 2. Taktik Hava Kuvvet Komutanlığı'nın sorumluluğuna verilmiştir. Diyarbakır'da konuşlandırılmıştır. Bu Komutanlığa bağlı olarak 3 adet Ana Jet Üs Komutanlığı ve 2. Hava Grup Komutanlığı görev yapmaktadır.

¹¹⁹ a.g.e., s.90

¹²⁰ a.g.e., s.100

Ana Jet Üs Komutanlıkları'ndan birinde F-4 uçakları, diğer ikisinde F-16 uçakları bulunmaktadır. Ana Üs Komutanlığına bağlı bir filo gece ve çok alçak irtifada hareket yapma kabiliyeti bulunan "Lantirn" sistemi ile donatılmıştır. Bir filo da düşman radar ve hava savunma sistemine baskı ve uzaktan taarruz etme kabiliyeti olan "Sead" sistemi ile donatılmıştır.¹²¹

2. Hava Grup Komutanlığı ise emrinde bulunan Erzurum, Samsun-Merzifon, Mardin, Sivas-Şarkışla, Ordu-Perşembe, Hatay-İskenderun, Rize-Pazar Radar Mevzi Komutanlıkları ile Türk hava sahasının kontrolünü sağlamak, hava sahası ihlallerine ve izinsiz uçuşlara mani olmak, her irtifa ve istikametten gelebilecek düşman hava taarruzlarına mümkün olan en ileri hattan itibaren engel olmak, tesirlerini en aza indirmek görevini yerine getirmektedir¹²².

2. TÜRK HAVA KUVVETLERİ'NİN EĞİTİM DURUMU

İzmir'de konuşlu bulunan Hava Eğitim Komutanlığı tarafından eğitim, öğretim ve uçuş faaliyetleri yerine getirilmektedir.

Eğitim Komutanlığı, 2. Ana Jet Üs Komutanlığını, İstanbul'daki Hava Harb Okulunu, Hava Sınıf Okulları ve Eğitim Merkez Komutanlığı ve Kütahya'daki Er Eğitim Tugay Komutanlığı'nı, Ankara-Etimesgut, Kayseri-Erkilet ulaştırma birliklerini ve Adana'daki 10. Tanker Üs Komutanlığı'nı bünyesinde barındırmaktadır.¹²³

3. TÜRK HAVA KUVVETLERİ'NİN LOJİSTİK DURUMU

Lojistik hizmetleri Ankara'da konuşlu bulunan Hava Lojistik Komutanlığı tarafından yerine getirilmektedir. Bu Komutanlık, Eskişehir'de bulunan 1. Hava İkmal Bakım Merkezi, Kayseri'de bulunan 2. Hava İkmal Bakım Merkezi ve Ankara'da bulunan 3. Hava İkmal Bakım Mekezini bünyesinde barındırmaktadır.

Eskişehir'deki bakım merkezi, jet uçakları ve motorlarının bakım ve revizyonlarını yapmakta ve yedek parça imal etmektedir. Kayseri'deki bakım merkezi, pervaneli uçakların bakım ve revizyonlarını yapmakta, yardımcı teçhizat ve pilotların

¹²¹ a.g.e., s.91

¹²² a.g.e., s.101

¹²³ a.g.e., s.92

şahsi teçhizatlarını üretmektedir. Ankara'daki bakım merkezi, radarların ve her türlü elektronik teçhizatın bakım ve reviyonlarını yapmaktadır.

4. TÜRK HAVA KUVVETLERİ'NİN PERSONEL DURUMU

Hava Kuvvetleri'nin subay ihtiyacı, Hava Harp Okulu'ndan, sivil kaynaklardan, astsubaylıktan subaylığa geçenlerden ve yedek subaylardan oluşmaktadır. Astsubay ihtiyacı, Astsubay ve Meslek Yüksek Okulları'ndan, Sivil Personel ihtiyacı duyulduğunda sivil kaynaklardan, er ihtiyacı ise askerlik yükümlülüğü bulunan vatandaşlardan karşılanmaktadır.

Hava Kuvvetleri için her yıl 130 pilot yetiştirilmektedir. Komşu ve dost ülkelerin hava kuvvetleri için de pilot yetiştirilmektedir. 8 dost ülkeden 76 misafir askeri personel Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın eğitim birlik ve kurumlarında eğitim almaktadır.

2002 yılı sonu itibarı ile toplam 800 civarında pilota F-16 eğitimi verilmiştir. ¹²⁴

5. HAVA KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI ENVANTERİNE GİREN UÇAKLAR VE HELİKOPTERLER

a. EC-102 Yolcu ve Nakliye Uçağı

1984 yılında Hava Kuvvetleri komutanlığı envanterine girmiştir. İki adet jet motoruna sahiptir.

b. F-16 Savaş Uçağı

1980 yılında Amerika Birleşik Devletleri ve Türkiye Cumhuriyeti hükümeti arasında yapılan bir anlaşma ile F-16 C/D tipi savaş uçaklarının imalinin Türkiye'de yapılması kararlaştırılmıştır.

1984 yılında üretimi gerçekleştirmesi için Türk Havacılık ve Uzay Sanayii (TAİ) şirketi kurulmuştur. ¹²⁵

Kuruluşundan bu güne kadar toplam 232 adet F-16 uçağı, TAİ tarafından üretilmiştir. 8 adet Amerika'dan uçurularak getirilmiştir.

¹²⁴ a.g.e., s.94-95

¹²⁵ TAİ Dergisi, Ocak 2003

c. CN-235 CASA Yolcu ve Nakliye Uçağı

1992 yılında Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterine girmeye başlamış, iki adedi İspanya'dan uçurularak Türkiye'ye getirilmiştir. 50 adedinin 1998 yılına kadar TAİ tesislerinde montajı yapılmıştır.

d. G-IV Yolcu ve Nakliye Uçağı

1992 yılında Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterine girmiştir. Amerikan yapımı olup 170 personel kapasitelidir.¹²⁶

e. CITATION-7 Yolcu ve Nakliye Uçağı

1993 yılında Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterine girmiş olup 10 personel kapasitelidir.

f. KC-132 R Tanker Uçağı

1997-1998 yılları arasında Amerika'dan bedelsiz olarak alınmıştır. Savaş uçaklarına havada yakıt ikmali yapmaktadır. Toplam 7 adettir.

g. AS-532 COUGAR Helikopteri

1997-2002 yılları arasında Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterine girmiştir. Fransa'dan satın alınmış olup toplam 20 adettir. Arama-Kurtarma ve muhabere arama-kurtarma faaliyetlerinde kullanılmaktadır.¹²⁷

1999 yılı itibarı ile hava gücümüz 652 savaş uçağı, 98 nakliye uçağı, 267 arama-kurtarma ve hizmet amaçlı uçak ile 402 helikopterden oluşmaktadır.¹²⁸

H. SİVİL HAVACILIK

Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi 1933 yılında kuruldu. Emekli Pilot Bnb. Fesa Evrensev İşletme Müdürlüğü'ne getirildi. Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Kurulmadan önceki gelişmeleri gözden geçirmek gerekirse;

¹²⁶ 90'ıncı Altın Yıl, a.g.e., s.109

¹²⁷ a.g.e., s.109-111

¹²⁸ Kayseri VI. Havacılık Sempozyumu, a.g.e, s.57

1925 yılında Hava Kuvvetleri Müfettişliği sivil havacılık işlerinin bir tüzüğe bağlanmasını sağlamak amacıyla ‐Hava Seyrüsefer Talimatı‐ hazırladı, ve Millî Savunma Bakanlığı’na sundu.¹²⁹ 9 Eylül 1925’te Bakanlar Kurulu bu talimatı tasdik ederek, kararname şeklinde yayınladı. Aynı yıl, Alman Havayolu şirketine Ankara-İstanbul arasında uçuş izni verildi.¹³⁰

Bu sırada Fransız Uluslar arası havayolu İstanbul’a sefer yapmayı planlıyordu. Bu maksatla İstanbul’da Maslak sırtlarında küçük bir iniş pisti hazırlandı. Deniz uçağı kullanan bir İtalyan şirketi de yolcu ve posta taşımak için müsaade istiyordu. İniş ve konaklama müsaadesi verilen İtalyan Aero Espresso şirketi Büyükdere’de hangar ve tesisler kurdu. Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı’nda görev alan Hasan Fehmi Bursa ve Rıdvan gibi pilotları da bünyesine aldı.

1 Ağustos 1926’da Brindizi-Atina-İstanbul hattında sivil havacılık seferleri başladı. Uçuş seferi başladıktan bir müddet sonra, Aero Espresso’nun bir uçağı Yunan sularında Sirkoz adası a ıalarında mecburi iniş yaptı. Uçak, tamir edilmesi için İstanbul’a getirildi.

Aero Espresso havayolu şirketi İkinci Dünya Savaşı başlangıcına kadar faaliyetini sürdürdü, daha sonra kapandı.

Bu arada hava yollarının Türkiye’ye gelişini kolaylaştırmak amacıyla, askeri amaçlı fazla kullanılmayan, Yeşilköy askeri hava meydanına, bazı hangar ve tesisler ilave edilerek genişletildi.

Ankara için bugünkü  imento fabrikasının karşısındaki Güvercinlik adı ile anılan alan seçilmişti.

1930 yılında Bnb. Hols ve meydan tesisleri uzmanı Kingbird, Coudron tipi iki uçakla İstanbul’a geldi. Ankara-İstanbul arasında bir hava hattı kurulması konusunda incelemelerde bulundular. Eski Kurtuluş Savaşı pilotlarından Basri Alev ve astsubay Tahir MANER’e şirkette çalışma izni verildi. Türk Hava Postaları adı ile faaliyete geçtiler. Junkers F-13 tipi 4 yolcu taşıyan uçakları vardı.

¹²⁹ Kaymaklı, a.g.e., s.304

¹³⁰ 75 Yılda Değişen Yaşam, Değişen İnsan, Cumhuriyet Modaları, İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, Haziran 1999, s.267

İstanbul'dan kalkan uçak 1 saat 10 dakika sonra Eskişehir'e geliyor, ikmal ve kontrolü takiben Eskişehir'den kalkıp yine yaklaşık 1 saat 10 dakika sonra Ankara'ya iniyordu. İlk uçuşlarda yolcular parasız uçuruldu. Şirket sadece yolcu taşıyordu. Uçakla posta hizmetleri Tayyare Cemiyeti tarafından yerine getiriliyordu.

Şirketin koordinesinden sorumlu olan Millî Savunma Bakanlığı "Türk Postaları" isimli şirketin adını "Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi" olarak değiştirdi. 1933 yılında da çıkarılan bir kanunla hava taşımacılığı hakkı "Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi" ismiyle kurulan devlet teşekkülüne verildi. Bu işletmeye posta taşıma görevi de verildi.¹³¹

Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi, Amerika'dan iki adet King Bird uçağı satın alarak işe başladı. Bu uçaklar 5 koltuklu idi.

Cumhuriyet'in 10. Yıldönümü Törenleri için Türkiye'ye gelen Rusya uçuş ekibinin uçuş gösterilerinden sonra getirdikleri iki adet R-5 uçağını Türkiye'ye hediye etmeleri ve bu 6'şar koltuklu iki uçağın Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi'ne verilmesi ile, işletmenin uçak sayısı 4'e, koltuk sayısı da 18'e çıktı. Aynı yıl Amerika'dan 10 koltuklu ATH-9 tipi uçağın alınması ile de uçak sayısı 5'e, koltuk sayısı 28'e yükseldi.¹³²

O tarihlerde kısmen bez kaplı bu uçaklarla haftada ancak üç defa Ankara'dan İstanbul'a uçuluyordu. İstanbul'da havacılığın merkezi, bugün de olduğu gibi yine Yeşilköy'dü. Ankara'da sivil hava limanı olarak bugünkü çimento fabrikasının karşısındaki Güvercinlik denen saha hazırlanmıştı. Zemin düzeltilmiş, yere çizgiler çizilmişti. Terminal görevini görecek binalar olmadığı için, uygun bir yere kurulan çadırlarla yetiniliyordu. Kuruluşun bütçesi 180.000 liraydı ve toplam 24 kişilik personel vardı.

İlk yolcu seferi 25 Mayıs 1933 günü gerçekleştirildi. İki yanına ayyıldız çizilip beyaza boyanmış ilk uçak saat 10:06'da Ankara'dan kalkıp Eskişehir'e indikten sonra İstanbul'a varmış, şehrin üstünde bir tur attıktan sonra Yeşilköy'e, hem de tarifiedeki saatinden 10 dakika önce inişti. Bu uçağın sadece üç yolcusu vardı; Gümrük ve

¹³¹ Kaymaklı, a.g.e., s.303,304

¹³² a.g.e.,s.304

İnhisarlar Vekâleti müfettişlerinden Şadan Bey, mutemet Fahri Dural ve bir İş Bankası memuru...

Uçaktan iner inmez kendilerini iki gazeteciyle karşı karşıya bulan ilk yolcular; "Bu kadar rahat bir yolculuk olacağını hiç sanmıyorduk" demekten kendilerini alamadılar. "En ufak bir korku ve heyecan geçirmedik. İmkanlarımız oldukça hep hava yollarını tercih edeceğiz!"

Henüz bagaj servisi kurulmadığı için, bu üç yolcunun valizlerini tutulan taksiye kadar bir hammal taşıymıştı. Uçak ikmalini tamamladıktan sonra yine yolcularını alarak – ki yine üç kişiydi bunlar – Ankara'ya dönmek üzere havalanıp bulutların arasında gözden kaybolmuştu.

O zamanki küçücük uçaklarla bunca mesafeyi katetmeyi göze alabilecek yolcu sayısı, uzunca bir süre üçü beşi geçmedi. Devlet Hava Yolları, halkı uçak yolculuğuna ısındırmak için Cumartesi günleri 15'er dakikalık uçuş turları düzenlemeye başladı. Uçma heveslileri iki lira karşılığında bindikleri uçakla Yedikule, Kadıköy ve liman üzerinde uçuyorlar, sonra – ama uçmanın zevkine tam olarak varamadan – yine Yeşilköy'e iniyorlardı.¹³³

1933 yılında toplam 52 yolcu, 34 kg.kargo ve 18 kg.da posta taşınmıştır. Yolcu başına bilet ücreti 12,5 TL., İstanbul- Ankara gidiş-dönüş ücreti 20 TL. idi.

İlk yıllarda Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi'nin çalışmaları bu şekilde devam etti. 1936 yılında eski uçaklar envanterden çıkartılıp, İngiltere'den 3 adet 6 koltuklu D. Havilland Rapid, 4 adet 10 koltuklu D. Havilland 86 Express ve 1 adet 6 koltuklu Dragon-Rapid uçağı alındı. Koltuk adedi 64'e çıkarıldı.

1938 yılında işletmenin ismi "Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü" olarak değiştirildi. Umum Müdürlüğüne Hasan Fehmi SÜER getirildi. Personel mevcudu ise 8 pilot, 52'si destek personeli olmak üzere 60 kişi idi.¹³⁴

1943 yılında 6 adet 6 koltuklu D. Havilland Domini uçağı daha alınarak uçak sayısı 14'e, koltuk sayısı 100'e çıkarıldı.

¹³³ 75 Yılda Değişen Yaşam Değişen İnsan, a.g.e., s.269,270

¹³⁴ Kaymaklı , a.g.e., s.305

1944 yılında 5 adet 17 koltuklu Junker-52 uçağı satın alındı. Aynı yıl Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü, Chicago sözleşmesi ile Uluslar Arası Sivil Havacılık Örgütüne üye oldu.

İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle, havacılar arasında kısaca *Dakota* denilen , tipine göre 22 ya da 28 koltuklu 30 adet DC-3 yolcu ve üç adet de C-47 nakliye uçağıyla uçak sayısı eskilerle birlikte 52'ye, toplam koltuk sayısı da 845'e ulaştı. Bu yeni uçaklarla yurt içinde sefer yapabilen merkez sayısının 19'a çıkartılması mümkün oldu. Bu uçaklar Amerikalılar'ın ihtiyaç fazlası olarak bıraktıkları, yıllarca kullanılmış uçaklardı. Hepsi tek tek elden geçirildi, baştan sona yenilendi. Kısa bir zaman içinde hepsi için uçuş güvenliği sağlandı.

Ankara-İstanbul,

Ankara-Afyon-İzmir-Bursa-İstanbul,

Ankara-Samsun,

Ankara-Adana,

Ankara-Malatya-Diyarbakır-Van,

Ankara-Kayseri-Gaziantep-İskenderun-Adana,

Ankara-Sivas-Elazığ-Erzurum,

Ankara-Konya-Antalya-Afyon hatlarında çok sayıda yolcu taşınmaya başlandı. Uçaklar uzun hatlarda son meydana ancak akşam üstüne doğru iniyorlar; ertesi sabah tekrar havalanarak yine aynı meydanlara uğrayarak geri dönüyorlardı. 1947'de Atina'ya yapılan sefer, ülke dışına yapılan ilk seferdi. O yıl eski uçakların filodan çıkarılmasıyla uçuşlar yalnız 30 adet DC-30 (*Dakota*) 3 adet C-47 ile sürdürülmeye devam etti. Yine de Türk Hava Yolları, Ortadoğu'nun en büyük havayolu şirketi olarak dikkati çekmekteydi.¹³⁵

Pilotların hepsi Türk Hava Kuvvetleri'nden yetişmiş tecrübeli eski hava pilotları idi. Bunların içinde 42 yıl havacılığa hizmet eden ve 30 bin saatlik uçuşu ile Dünya dördüncüsü olan kaptan pilot Ali DALGIÇ da vardı.

¹³⁵ a.g.e., s.270,271

Türkiye’de ilk bayan hostesler 1946 yılında teşkilata alındı. 1950 yılında kaldırılan hosteslik, 1952 yılında tekrar uygulamaya konuldu.

1955 yılında kısa mesafeli uçuşlarda kullanılmak üzere 7 adet Heron H-2 tipi uçak alındı. 14 yolcu kapasiteli olan bu uçaklardan yeterli verim alınamayınca 1959 yılında filodan çıkarıldı.¹³⁶Kuruluş, 1956’da Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı adı altında yeniden yapılandı; Ankara’da bulunan Genel Müdürlük İstanbul’a alındı. Hava yollarımız uzun yıllar boyunca hep İkinci Dünya Savaşı’nda kalma, yaşlı ve yorgun *Dakota*’larla çalışmak zorunda kaldı.¹³⁷

İlk defa sipariş üzerine imal ettirilen uçaklar 1958’de filoya katılan beş adet, her biri 57 yolcu kapasiteli yepyeni *Viscount 794*’lerdi. Bu uçakların gelmesiyle filo bir ölçüde yenilenmiş oldu. Ne var ki bunlardan adı Ses olanı aralarında Başvekil Adnan Menderes’in de bulunduğu bir heyeti Londra’ya götürürken 17 Şubat 1959 günü Heatrow yakınlarında düşmesiyle meydana gelen faciada kaybedildi. Bu arada *Dakota*’ların arasından hayli eskiyip büyük masraf çıkarmaya başlayanlar peyderpey filodan çıkartılmaktaydı. Son *Dakota*, son seferini 1967’de yaptı ve *Dakota*’lar dönemi sona erdi.

1960 yılı, altı adet F-27 (*Fokker*) turbo prop uçağının alındığı yıl olarak hatırlanacaktır. 40 koltuk kapasiteli bu uçaklardan ikisinin Birleşik Amerika’dan kaptan pilot Zihni Barın ile Nurettin Gürün’ün sorumluluğundaki iki ekip tarafından toplam 30 uçuş saati sonunda İstanbul’a getirilmesiyle bir ilke daha imza atıldı. Böylece Türk Hava Yolları pilotları kendi kuruluşlarına ait uçaklarla ilk defa Atlantik’i aşmış oluyorlardı. Daha sonraki yıllarda F-27’lerin sayısı sekize çıkartıldı. Bunlar 1973’e kadar aralıksız hizmet verdiler.

Türk Hava Yolları’nın uçakları artık Atina, Beyrut, Lefkoşe, Kahire, Viyana, Frankfurt, Roma, Paris, Amsterdam, Zürih, Budapeşte, Cenevre, Belgrad, Tebriz ve Londra’ya seferler yapmaktaydı. Filodaki uçak sayısı artıp kat edebilecekleri mesafe arttıkça daha da uzak merkezlere uçuşlar düzenlenebilmeye başlandı.

¹³⁶ a.g.e., s.271

¹³⁷ Sabri İşbakan, *Sivil Hava İşletmeciliğinin Tarihçesi*, Havacılık Dünyası, C.1, Şubat 1939

Her havayolu şirketi gibi Türk Hava Yolları da havacılık teknolojisindeki son gelişmelere ayak uydurmak zorundaydı. 1967 yılının, filoya ilk jet yolcu uçaklarının kazandırıldığı yıl olması bakımından Türkiye sivil havacılığında ayrı bir önemi vardır.

Bir adet 70 koltuklu *DC-7B*, bir adet 111 koltuklu *DC-9-10* uçağının geçici bir süre için kiralanarak filoya dahil edilmesinden başka, iki adet de 104 koltuklu *DC-9-30 (Mc. Don Doug)* uçağı 1967 yılı içinde filoda yer aldı. Böylece koltuk sayısı toplam 993'e varmıştı. 1969'da *DC-9-30*'ların sayısı dörde, toplam koltuk adedi 1075'e çıktı. O yılların çok kullanışlı ve rahat uçakları olan *DC-9*'ların sayısı dokuza çıkartıldıktan sonra, filoda ilk kez 1971'de , kiralık da olsa 3 adet *Boeing*'e yer verildi: her biri 189 koltuklu *B-707-321*'di bunlar. 1971'de yapılan bir master planı gereğince sürdürülen inşaatın 1983'te tamamlanmasıyla Yeşilköy, Türkiye'nin en büyük havaalanı oldu. Yeşilköy Havaalanı'nın adı 1985 'te Atatürk Havaalanı olarak değiştirildi.

O günlerden bugüne Türk Hava Yolları'nın filosunda hem uçak sayısı arttı hem de taşıyabileceği yolcu sayısı. Bu yeni olanaklarla iç ve dış merkezlere yapılan uçuşlar da artırıldı. Sonuç olarak her yıl taşınan yolcu sayısında büyük artışlar kaydedildi. Örneğin Türk Hava Yolları 1971'de yolcu artışı bakımından dünyada dördüncü, Avrupa'da birinci sıraya çıktı. 1977'de ortaklığın İngiliz Hava Yolları BOAC Şirketi'ne ait hisse senetleri Hazine tarafından satın alınarak THY bir kamu iktisadi teşekkülü (KİT) konumuna getirildi.¹³⁸

Türk Hava yolları 1985'te filosuna uzun menzilli ve büyük *Airbus* uçaklarını da katarak yeni ve önemli bir atılım içine girdi. New York ve Tokyo hatları aktarmalı iken *Airbus*'lar sayesinde direkt seferler haline getirildi. Daha sonra alınan *Airbus-340* tipi modern uçaklarla daha uzak mesafelere seferler düzenlenebildi. Günümüzde Türk Hava Yolları'nın bel kemiğini *Airbus*'lar oluşturmaktadır. 1991'den itibaren *Boeing 737*'lerin de filoya katılmasıyla THY'nin uçuş ağı iyice genişledi. THY 1992 yılından sonra da kuruluş, uçak, yolcu ve sefer sayısı bakımından hızla büyümeye devam etti.

1998 itibariyle, Türk Hava Yolları yurt içinde; İstanbul'dan Adana,Ankara, Antalya ,Batman, Bodrum, Dalaman, Denizli, Diyarbakır, Edremit, Erzurum, Eskişehir, Gaziantep, Isparta, İzmir, Kayseri, Konya, Malatya, Samsun, Trabzon, Van; Ankara'dan Adana, Adıyaman, Ağrı, Antalya, Batman, Bodrum, Denizli,

¹³⁸ 75 Yılda Değişen Yaşam Değişen İnsan, a.g.e., s.272

Diyarbakır, Elazığ, Erzincan, Erzurum, Gaziantep, İstanbul, İzmir, Kahramanmaraş, Kars, Kayseri, Malatya, Muş, Samsun, Siirt, Sinop, Sivas, Şanlıurfa, Tokat, Trabzon ve Van'a karşılıklı uçuş yapmaktadır.

1998 itibariyle İstanbul'dan sefer yapılan dış merkezler şulardır; Almaata, Amman, Abu Dabi, Amsterdam, Aşkabat, Atina, Bahreyn, Bakü, Bangkok, Basel, Berlin, Beyrut, Bişkek, Brüksel, Budapeşte, Bükreş, Cape Town, Cenevre, Chicago, Cidde, Dubai, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Johannesburg, Kahire, Karaçi, Kazan, Kopenhag, Kiev, Köln, Kuveyt, Lefkoşe, Londra, Lyon, Madrid, Manchester, Milano, Moskova, Münih, New York, Nice, Nurenberg, Osaka, Odesa, Paris, Prag, Riyad, Roma, Saraybosna, Singapur, Sofya, Stockholm, Strasbourg, Stuttgart, Şam, Tahran, Taşkent, Tiflis, Tel-Aviv, Tiran, Tokyo, Tunus, Üsküp, Viyana, Zürih...Toplam 73 merkez!

28 Mayıs 1986 günü özelleştirme kapsamına alına Türk Hava Yolları, Kamu Ortaklığı İdaresi'ne bağlandı. Bugün Türk Hava Yolları hisselerinin %97,2 'si devlete aittir, geri kalan %2,8 ise borsada işlem görmektedir. 1997 yılının net kârı 18.8 milyon dolar civarındadır.

65 yıl önce, Cumhuriyetin onuncu yılında 28 koltuk kapasiteli 5 uçakla başlayan macera Türkiye Cumhuriyeti'nin 75.yılında sadece THY'ye ait 65 uçak ve 10 bini aşkın koltuk kapasitesi ile sürüyor.

30 Mart 1998'de Swissair, Japon Hava yolları (JAL) ve Güney Kore Hava Yolları (Asina) ile koltuk bazında blok satış anlaşması yapılmıştır. Ayrıca S Air Group, Sabena, Avusturya, Portekiz Hava Yolları (TAP) ve Fransız taşıyıcı AOM olmak üzere Avrupa'nın beş büyük havayolu ile çok sayıda bölge ve aktiviteyi kapsayacak olan Stratejik İşbirliği Anlaşması'na katılmıştır. ¹³⁹

THY 2002 yılında iç hatlarda 4.984.000, dış hatlarda 5.064.994 olmak üzere toplam 10.049.594 yolcu taşımıştır. Yine aynı yıl 51.147'si iç hatlarda olmak üzere 98.817 iniş-kalkış gerçekleştirmiştir. 17.549 ton kargo taşımıştır. ¹⁴⁰THY yurt içinde 33, yurt dışında 73 merkeze uçarak Avrupa'da uçak şirketleri arasında 9.sırada.

¹³⁹ a.g.e., s.273

¹⁴⁰ Türkiye Gazetesi, 13 şubat 2003

ayrıca yurtiçinde ve yurtdışında özel havacılık şirketleri yolcu ve yük taşıyorlar. 50 yıl önce karayolunun zor ulaştığı bölgelere; Doğu'ya, Güneydoğuya şimdi uçakla gidiliyor.¹⁴¹

Cumhuriyetin 10. Yıldönümü kutlamalarında Hava Kuvvetleri'nin bütün uçucu birlikleri Ankara'daki geçit törenine katıldılar. Ayrıca Rusya, İran, ve Yunanistan'da birer uçuş kolu ile katıldılar. Ruslar tören için getirdikleri 3 adet R-5 uçağını Türkiye'ye hediye ettiler. Bu uçaklar 1934 yılında Türk Hava Yolları'na devredildi. Pilotlara uçuş sırasında ve gerektiğinde kullanabilmeleri için ilk kez paraşüt verildi.¹⁴²

I. KARA HAVACILIĞI

Lojistik ve Destek kuruluşları Hava Kuvvetleri Komutanlığı emrine verildi. Kara Kuvvetleri Komutanlığı bünyesinde Topçu Tayyareciliği kuruldu.

Kr.Hvcl.Ok. ve Eğt.Merkezi K.lığının ilk unsur; 1948 yılı başlarında Türk Kara Ordusu Havacılığının kurulması çalışmaları ile ortaya çıkmış, aynı yıl içinde Polatlı'da Topçu Okulu bünyesinde topçu tayyareciliği adı altında Hava Grubu olarak kurulmuştur.

1948 yılı Haziran ayında iki pilot adayı Amerika Birleşik Devletlerine Pilot Temel Kursu için gönderilmiştir. Bu tarihlerde Amerikan yardımından 15 adet tek motorlu L-4J uçağı ve bunlara ait bakım malzemeleri Türkiye'ye gelmiştir. Amerikalı pilot binbaşı E.Harloff ve makinist Mr.Neil, Polatlı'ya gelerek Topçu Okulunun 2 km güneyindeki düzlüğü hava alanı olarak seçmiştir. Burası Kara Havacılığının kuruluş yeri ve ilk meydanıdır. 1948 yılında 2 Amerikalı ve Hava Kuvvetlerinden 4 makinist astsubay uçakların montesine başlamış, 1948 yılının Eylül ayında da Kara Kuvvetlerinin ilk uçağı Polatlı semalarında görülmüştür.¹⁴³

Kuruluş yıllarında pilot ve teknisyen yetiştirme programlarını Amerika'dan sağlanan L-4J ve L-18 uçakları ile uygulayan okul, 1950 yılında başlayan Kore Harbinde 2 L-4J uçağı ile görev yapmıştır.

¹⁴¹ Kaymaklı, a.g.e., s.206

¹⁴² a.g.e, s.304

¹⁴³ Kara Havacılık Dergisi, 5 Mayıs 2000, Özel Sayı, s.4

Topçu tayyareciliği 1957 yılında Topçu Okulu kuruluşundan çıkartılarak, Kara Kuvvetleri bünyesine dahil edilmiş ve Kara Ordusu Havacılık Okulu ismini almıştır.

1958 yılının Nisan ayında Okul Polatlı'dan Güvercinlik/Ankara'daki Hava Alanına intikal etmiştir. 1960-1970 yılları arasındaki bu dönem, Kara Havacılık Okulunun sahip olduğu ve geliştirdiği tesisler ile modern uçak ve helikopterlerin Kara Havacılığı bünyesine gittikçe artan bir tempoda girişinden dolayı özel bir önem taşımaktadır. 1966 yılı Haziran ayında OH-13S ve UH-1 helikopterlerinin envantere girmesiyle Kara Havacılığı sabit kanat görevlerinin yanında helikopter görevlerine de yönelmiştir.

Kara Havacılık Okulunda, 1968 yılına kadar sadece Kara Kuvvetleri Komutanlığı için pilot ve teknisyen yetiştirilirken bu tarihten itibaren; Jandarma Genel Komutanlığının uçak ve helikopter, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ile İçişleri Bakanlığının helikopter pilot ve teknisyenleri de uluslararası standartlarda yetiştirilmeye başlanmıştır.

1974 yılında gerçekleştirilen Kıbrıs Barış Harekatı'nda ilk gün, komando tugayı ile uçarbirlik harekatı icra eden ve 72 helikopter ile 400 sortiden fazla uçuş yapan Kara Havacılık Birlikleri, 4000 komando askerlerini adaya indirmiştir. Harekatın bütün safhalarında, uçarbirlik harekatının yanı sıra; personel ve malzeme nakli, hasta ve yaralı tahliyesi gibi görevler de alınmış ve bu görevler başarıyla yerine getirilmiştir. Kıbrıs Barış Harekatında Kara Havacılık Birliklerine verilen görevlerin başarıyla ifası, harekatın kazanılmasında önemli rol oynamıştır. Kara Havacılığının ayrı bir sınıf hüviyetine kavuşma çalışmaları K.K.K.lığı Karargahında Havacılık Dairesinin 1977 yılında kurulmasıyla başlamıştır.

Kara Havacılık Sınıfı 1984 yılında ortaya çıkan ayrılıkçı terör hareketlerine karşı iç güvenlik hareket bölgesinde çok başarılı görevler icra etmiştir. 1986 yılında Kara Havacılığı, 'Kara Havacılık Sınıfı' olarak yeniden teşkilatlandırılmış, Kara Harp Okulundan Kara Havacılık Sınıfı için öğrenci seçimi yapılmaya başlanmıştır. İlk mezunlarını da 1990 yılında vermiştir.

1990 yılında Kara Kuvvetleri Komutanlığı envanterine taarruz helikopterleri de girmiştir. 1996 yılında yaşanan Kardak (İkizce) kayalıkları krizinde, ulusal menfaatlerimizin korunması maksadıyla icra edilen operasyonda, Kara Havacılık

unsurları da görev yapmış, olumsuz meteorolojik koşullarda gece görüş gözlüğü ile uçuşlar icra ederek kendilerine tevdi edilen görevleri başarıyla yerine getirmişlerdir.

1997 yılında yapılan kadro değişikliği ile Okul yeniden teşkilatlandırılmış ve adı Kara Havacılık Okulu ve Eğitim Merkezi Komutanlığı olarak değiştirilmiştir.1998 yılından itibaren dost ve müttefik ülkelerin ihtiyacı olan pilot ve teknisyenler de Kara Havacılık Okulunda yetiştirilmeye başlanmıştır.

1999 yılında yaşanan deprem felaketlerinde de Kara Havacılığı etkin olarak kullanılmış, 40 helikopterle afet bölgesinde lojistik destek, komuta ve muhabere, personel ve malzeme nakli, keşif, sıhhi tahliye görevleri icra edilmiştir. Benzer şekilde Zonguldak bölgesinde yaşanan sel felaketinde de Kara Havacılığı afetzedelerin yardımına koşmuştur.¹⁴⁴

Türk Silahlı Kuvvetleri'nde mevcut ve gelecekte tedarik edilecek İnsansız Hava Araçları (İHA) için nitelikli personel yetiştirmek, dünyadaki İHA teknolojisindeki gelişmeleri takip etmek ve T.S.K.'ya uyarlamak maksadıyla 19 Ağustos 1999 tarihinde Kr.Hvcl.Ok. ve Eğt.Mrk.K.ıgında İHA Kurulu teşkil edilmiştir.

Bugün itibariyle 300 kursiyer subay-astsubay ile beraber 1200 civarında subay/astsubayı ve 223 hava aracını bünyesinde bulunduran, günde 100 civarında uçak/helikopteri eğitim ve görev uçuşuna veren ve sürekli gece eğitimi yapan Kara Havacılık Okulu ve Eğitim Merkezi Komutanlığı, değişik fonksiyonlara sahip birlikleri ile VIP ve kurye görevlerine pilot ve teknisyen yetiştirmek için okul eğitimine Taarruz Taburu ve Helikopter Taburu ile de diğer kuvvet ve sınıflarla müşterek eğitim destek ve tatbikatlara devam etmektedir.¹⁴⁵

¹⁴⁴ a.g.e, s.11

¹⁴⁵ a.g.e, s.13

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK HAVACILIĞININ GELİŞMESİNİN ETKENLERİ

İnsanlarda “uçmak” tutkusu binlerce yıl öncesine dayanır. Tarih öncesinin en derin ve karanlık devrelerinde insanoğlu, en az yarım milyon sene bir hava okyanusunun dibinde yaşamış ve onu tenefüs etmiş, fakat bu hava deryasından istifade etmemiştir. Bu okyanusun ağaçları devirdiğini , çadırları dalgalandırdığını, deinizleri coşturduğunu görüyor , dumanların yükselişini seyrediyor, bilhassa 2000 çeşit kuş ve 650 000 tür böceğe bakarak gözlerini göklere dikiyordu. Ama onları taklit edemiyordu. Göğe çıkmak ve yaratıcı varlığa yaklaşmak hedefini gütmekten de kendini alıkoyamıyordu. Fakat Tanrı’nın kuşlara bağışladığı fizyolojik imkan insanda yoktu. Ağırlığını yenecek yapma vasıtaları da henüz tekamül safhasına girmiş zekası ve bilgi dağarcığı ile teminden çok uzaktı.

Asırlar sonra, zekası ve kurduğu bilimlerdeki gelişmelerin imkanları ile bunu sağlayacaktır. Fakat bu arada karışık duygular, kurallar, yasalar etkisinde kalacak, kabile, cemiyet ve milletlere bölünecektir. Değişik ırkların yaşayışlarında farklar olacak hatta bazılarının fikir hayatı diğerlerine göre daha seri gelişmeler gösterecektir.¹

Çinliler XI. yy.da barutu keşfetmiş. Barut bir çok millet tarafından değişik zamanlarda ve bir çok savaşta çeşitli şekillerde silah olarak kullanılmıştır.²

Hezarfen Ahmet Çelebi XVII nci yy.da İstanbulda Galata Kulesi’nden Üsküdar Doğancılar Meydanı’na deniz üzerinden 3000 m. kadar bir mesafeyi kendi yaptığı özel kanatlarla uçmuştur.³

¹ Kansu,Şensöz ve Öztuna, a.g.e, s.7

² a.g.e. s.21

³ Anadol, a.g.e., s.13

Fransız Montgolfier Kardeşler ilk balonu 1783 yılında Paris üzerinde 100 m. kadar yükseklikten 800 metre kadar uzağa uçurmuş ve balonun 25 dakika havada kalmasını sağlamışlardır. ⁴

Alman General Kont Ferdinand von Zeppelin 1901 yılında ilk sevkedilebilir balonu uçurmaya muaffak olmuştur. ⁵

Amerikalı Wilbur ve Orville Wright Kardeşler 1903 yılında ilk tayyareyi uçurmayı başarmışlardır. ⁶

Havacılıkla ilgili bütün bu çalışmalar başlangıçta insanların “uçmak” tutkusundan kaynaklanmıştır. Zamanla mecburiyetler ve duyulan ihtiyaçlar nedeniyle hava araçlarının bir çok alanda kullanılabileceği ortaya çıkmıştır.

1903 yılında ilk motorlu uçağın uçuşu ile birlikte dünyada yeni bir sektör doğmuştur. Bu uçakla birlikte motorlu bir uçak geliştirme fikri yaygınlaşmıştır. 1909 da Bleriot isimli bir Fransız pilot Manş denizini uçakla geçmiş ve havacılık için yeni bir devri başlatmış ve pilot okulları açılmaya başlamıştır. ⁷

Dünyadaki bu gelişmeler Osmanlı İmparatorluğuna’ da yansımış havacılığın kurulmasında ve gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Osmanlı İmparatorluğu döneminde III. Selim’le başlayan ıslahat çalışmalarına sonraları da aralıksız olarak devam edilmiş, Avrupa ve dünyadaki yenilikler ve teknolojik gelişmeler takip edilmiştir.

1911 yılında iki subayımız pilotluk eğitimi almak için Fransa’ya gönderilmiştir. Bu pilotlar eğitimlerini başarı ile tamamlayarak 1912 yılında İstanbul’a dönmüşlerdir. ⁸ Onların bu başarısı ile havacılığımızın temelleri atılmış oluyordu.

Türk Havacılığındaki gelişmelerin bir çok nedeni vardır. Ama en önemli etken Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk’ün bu konuya verdiği önem olmuştur. O,

⁴ Verel, a.g.e., s.49

⁵ Kansu, Şensözve Öztuna, a.g.e., s.70

⁶ Verel , a.g.e., s.61

⁷ Gülten , a.g.e., s. 6

⁸ 90ncı Altın Yıl Dergisi, a.g.e., s.18

havacılığın askeri, siyasi ve ekonomik açıdan önemini kavramış, havacılığın gelişmesi için gerekli emirleri vermiştir. Bulunduğu ortamlarda havacılığın önemini vurgulayan konuşmalar yapmıştır. Günümüzde de hala milletçe benimsediğimiz “İstikbal Göklerdedir” sözü ile gerekli mesajı vermiştir. Türk Teyyare Cemiyeti, Türk Kuşu ve TOMTAŞ (Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi) ‘ın kurulmasını sağlayarak havacılığın temellerini sağlamlaştırmıştır.

A. ATATÜRK’ÜN HAVACILIKLA İLGİLİ YAPTIĞI BAZI KONUŞMALAR

Şüphesiz ki, Türk Havacılığının gelişmesinde ki en büyük etken Mustafa Kemal Atatürk’tür. Havacılığımızı geliştirmek için yaptıklarının yanısıra, aşağıda tarihleriyle verilen konuşmaları da, O’nun havacılığa verdiği önemi bir kez daha ortaya çıkartmaktadır;

1. 1924 YILINDA

1 Kasım 1924 yılında Meclis’in açılışı sırasında yaptığı konuşmada *“yurt savunmasından söz ederken, askeri alanda önemli ve etkin bir nitelik taşıyan Hava Kuvvetleri’ne yüce Meclis’in özellikle ilgisini ve dikkatini çekerim”* demiştir.⁹

2. 1925 YILINDA

1 Kasım 1925 yılında Meclisin açılışı sırasında yaptığı konuşmada *“Barış yaşamındaki çalışmalarını bilinç ve bilgiyle sürdürmekte olan Kara, Deniz ve Hava Ordumuzun kudret ve kuvveti; aziz Türkiye’nin bolluk ve bayındırlık yolundaki çalışmasını güvenli ve dokunulmaz kılan başlıca araçtır. Büyük Millet Meclisi bu yüce barış ve güvenlik aracını sürekli güçlendirmeye ne denli can atsa yeridir.*

Efendiler! Ulusumuzun ülke savunmasına gösterdiği özel ilgiye şükran borçluyuz. Yurttaşların kendi girişimleriyle yarattıkları Hava Kurumu en az zamanda verdiği ürünlerle geniş bir gelişme umut ettirmektedir.” demiştir.

⁹ Nimet Arslan(der.),Söylev ve Demeçler, C. 1, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, s. 334,343

15 Haziran 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyetini ziyaretlerinde yaptığı konuşmada “...İstikbal göklerindir; çünkü göklerini koruyamayan milletler, yarınlarından asla emin olamazlar” demiştir.¹⁰

3. 1926 YILINDA

8 Nisan 1926 yılında Tayyare Cemiyeti’nin Bursa Şubesinde yaptığı konuşmada “Türk ulusunun Hava Kuvvetleri’nin güçlendirilmesi gereğini bilmesi ve övgüye değer öznel verilerde bulunması, uygarlık ve siyasetteki olgunluğunun en büyük kanıtıdır. Bu konuda ulusa yol gösteren Hava Kurumunun çalışmalarını övgüyle anarım. Kurumun değişmez ve belli gelir bulmak için ülkemizin değişik yörelerinde yaptığı kongrelerin verimli bir şekilde sonuçlanması için bütün yurttaşların çaba göstereceğine inanıyorum” demiştir.¹¹

Son milletler arası olaylar, Türk milleti için kudretli bir hava ordusunun hayati önemde tutulmasına, bir daha hak vermedi. Çok emekle kurduğumuz, canımızla korumaya and içtiğimiz kutsal yurdun, havadan saldırılara karşı güvenlik altında bulunması demek; bize saldıracakların, kendi yurtlarında, bizim de aynı zararları yapabileceğimize güvenimiz demektir. Bu güveni, her gün artıracak araç bulmakta, büyük Türk milletinin havacılık sevgisini kalbinde taşıdığını, her ferdinin vatan için tutuşan gözlerinden okumaktayız

Havacılarımız, bütün ordu ve donanmamız gibi, vatani korumaya hazır kahramanlardır. Büyük millet, bu asil evlatlarıyla kendini mutlu sayabilir.”

1 Kasım 1926 yılındaki Meclis Konuşması:

“Sayın Baylar,

Kara, Deniz ve Hava ordumuzun gelişmesi için gösterdiğimiz çabaların bereketli ürünler vermekte olduğuna güvenebilirsiniz. Çalışmalarına yakından tanık olduğumuz Cumhuriyet ordularının maddi ve manevi alanlarda gücü ve değeri yurdun

¹⁰ Verel, a.g.e., s.16

¹¹ Nimet Arslan(der.), a.g.e.,C.1, s.79

dokunulmazlığını ve ulusun güvenliğini sağlayacak bir yüksek düzeyde olduğunu kesinlikle bildirebilirim.

Baylar, yurttaşların kendi çaba ve yardımlarının ürünü olan Tayyare Cemiyeti'nin bir yıllık çalışma ve başarısı övgüye değerdir."

4. 1928 YILINDA

1 Kasım 1928 Tarihindeki Konuşması

"...Dış siyasamızda ülkenin dokunulmazlığını, güvenliğini, yurttaşların haklarını her hangi bir saldırıya karşı bizzat savunabilmek kudreti de özellikle gözde tuttuğumuz noktadır.

Kara, Deniz ve Hava Ordularımızı bu ülkede barışı ve güvenliği sağlayacak bir güçte tutmaya bunun için önem veriyoruz..."

5. 1929 YILINDA

1 Kasım 1929 Tarihindeki Konuşması

"Cumhuriyetin Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri her hususta kıymetli takdirinize ve itimadınıza layıktır. Bunu tam ve kat'i kanaatle söyleyebilirim..."¹²

6. 1931 YILINDA

20 Temmuz 1931'de Amerikalı Havacıları Kabulünde Yaptığı Konuşma

20 Temmuz 1931 günü New York'tan kalkıp Yeşilköy'e 49 saat 8 dakikada ulaşarak hiçbir yere inmeden en uzun mesafe rekorunu kıran Amerikalı havacıları Yalova'da kabulü sırasında Atatürk'ün söyledikleri: ¹³

¹² a.g.e., C.1, s.361

¹³ a.g.e., C.3, s.90,91

"Harikulade seyahatinizi Türk milleti yüreklerden taşan takdir ve muhabbetle karşılar. Amerika semasından yükselerek Türk semasında belirecek kıymetli misafirleri oradan uçtukları andan itibaren Türkiye ufuklarına geldikleri ve topraklarımıza kondukları dakikaya kadar alaka ve heyecanla takip etti. Muvaffakiyetinizi can ve gönülden diledi ve kendi muvaffakiyeti gibi sevindi.

Filhakika muvaffakiyetinizi hem fennin ve hem tekniğin ve hem de bilhassa maharet ve cesaret itibariyle insan kudretinin emsalsiz bir zaferidir.

Kıt'aları birleştirirken milletleri yaklaşıtıyorsunuz.

Sizin gibi kahramanlar, milletleri birbirinin saadetleri ve kederleriyle alakadar olan bir aile efradı haline getirdiler.

Şüphe etmem ki siz medeniyetini hayranlıkla takip ettiğimiz Yeni Dünyanın büyük diyarların Eski Dünya Kıt'alarının mültekasında (kavşağında) bulunan yeni Türkiye'yi böyle vasıtalarla birleştirirken Amerikalıların ve Türklerin kalplerini de birbirine daha ziyade yaklaştırdınız.

Bugünün gençliği zamanımıza kadar beşeriyetin tahayyül etmediği semavî yollardan insanlar arasında, milletler arasında yüksek dostlukların, yüksek muhabbetlerin müessisleri oluyor. Bu ulvi hedeflerin ulvi işaretlerini veren Amerika'nın sizin gibi cesur ve idealist gençlerini karşımda, görmekle onlarla görüşmekle müftechir ve bahtıyırım.

Siz semada güzel bir yol çizdiniz. Bu seyahatiniz Türk tayyarecilerini de hazırlamak için büyük bir teşvik olacaktır.

Sizi hararetle tebrik ederim. Şahıslarınızda muhterem Amerika milletini, Amerika bilgi ve tekniğini ve Amerika tayyareciliğinin kahraman mümessillerini selamlarım.

Yüksek camianızı Dünyada yüksek bir surette temsil eden muhterem Reis-i Cumhurunuzu bu güzel münasebetle ve muhabbetle yadedirim ve size iyi seyahatler ve daima böyle muvaffakiyetler temenni ederim. "

Bu iltifata karşı Amerikan Sefiri havacılar adına şunları söyledi:

"Reis-i Cumhur Hazretleri'nin iltifat ve takdirlerinden gerek tayyareciler, gerek ben çok mütehasşız ve minnettarız. Siz kendinizde ve Türk Milletinde mevcut olan evsaf ve hasletleri başkasında gördüğünüz zaman takdir etmesini ne kadar iyi biliyorsunuz.

Türk milletinin yüksek evsafını nefsinde cem eden zat-ı devletlerinin bu iltifatını hiçbir zaman unutmayacağım. Bu hadise Türkiye ile Amerika arasındaki dostluğu takviye ettirecek mahiyette olduğu için seviniyorum. "

Gazi Hazretleri Büyükelçiye cevap verdiler:

"Böyle kahramanlar yetiştiren büyük milleti burada daima muvaffakiyetle temsil eden zat-ı devletlerini bilhassa tebrik ederim. Bu mes'ud hadisenin iki memleket arasındaki muhabbeti daha ziyade artıracığı hakkındaki görüşünüze tamamiyle iştirak ederim."

Bundan sonra misafirler Gazi Hazretlerine paraşüte bağlı New York Times Gazetesinin bir nüshasını ve Washington sefirimizin bir mektubunu takdim ettiler ve biraz dinlendikten sonra İstanbul'a döndüler.

Gazi Hazretleri misafirleri kabul buyurdıkları akşam yemeğinde de şu suretle hasbihalde bulundular.

"Ben Amerika'nın bu kahraman çocuklarını kahramanlığın bütün evsafına malik ve bu evsafa bütün cihan karşısında tatbiki muannidane (ısrarlı olarak) müteşebbis gördüm. Kendileri yüksek kahramanlıklarını, yüksek tevazu içinde gizliyorlardı. Ümit ederim ki, beklerim ki bu gençler bugün yaptıklarından daha büyük fiili eserler sahibi olacaklardır. Bununla zaten çok yüksek olan Amerika camiasının müfthir olacağı gibi bütün insanlık yüksek heyecanlı iftiharla sevinecektir.

Bu sevinçlerin en yüksekinin en derin hassasiyetle Türk milletinin olacağına şüphe yoktur. Çünkü Türk milleti güzel her şeyi, her medeni şeyi sever, takdir eder. Fakat muhakkaktır ki, her şeyin fevkinde tapındığı bir şey varsa o da yüksek

kahramanlıktır. Bu sözlerim şüphesiz bugünkü müteyakkız Türk gençliğinin kulaklarında yüksek ve etkili akisler yapacaktır. Yüksek hasletlerine emniyetle baktığım Türk çocuklarından daha az şey istemem.”¹⁴

7. 1933 YILINDA

Atatürk'ün 1933 Yılında Cumhuriyet Balosunda Havacılara Yaptığı Konuşma

“Tayyareciler, şunu unutmayın ki, yarın en büyük tehlikeler göklerden gelecektir. Bu sebeple sizler ani gelebilecek tehlikelere karşı koymak için daima hazır bulunmaya ve o şekilde yetişmeye gayret edeceksiniz.”¹⁵

8. 1935 YILINDA

a. 3 Mayıs 1935 Yılında ‘Türk Kuşu’nu Açış Konuşmasında Yaptığı Konuşma:¹⁶

“Yaşadığımız bu çağda; artık, insanlar, yalnız karada ve denizde kalmadılar. Tabiatın hava varlığının da içine daldılar.

Hayat için; havayı, yalnız nefeslenmenin yeter olmadığı anlaşıldı. Gerek ve gerçek olan, hava egemenliği olduğu ortaya çıktı.

Bütün milletlerin büyük azimle üzerinde çalıştıkları bu alanda milleti de, şüphesiz yerini almalıydı.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, kara ordumuzun yanında, donanmamızı kurarken; hava filolarımızı da en son hava araçlarıyla düzenlemekten geri kalmadı. Şahıslarıyla şeref duyduğumuz, hava subaylarımız ve komutanlarımız da yetişmiş bulunuyorlar.

Havacılarımız, her zaman ve her halde, milletimizin yüzünü ağartacak yüksek değerdedirler. Lâkin arkadaşlar; bu kadarını yeter görmek doğru olmazdı. Hava işine, onun bütün dünyada, aldığı başarı derecesine göre, genişlik vermek lâzımdı. Bunu

¹⁴ Yekta Ragıp Önen, “Atatürk'ün Huzurunda 2 Amerikan Havacısı”, **Yıllar Boyu Tarih Dergisi**, Yıl:5 C.9, Sayı:7, (Temmuz 1982), s. 34,35

¹⁵ **Kara Havacılık Dergisi**, K.K.K.'lîği yayını, Yıl:3, Sayı: 12,s.14

¹⁶ “Atatürk ve Türk Havacılığı”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Yıl 25, Sayı 397, (Kasım 1948), s.2-3

göz önünde tutan Cumhuriyet Hükümeti; havacılığı, bütün milletin vazifesi yapmak kararında idi.

Türk; yurdun dağlarında, ormanlarında, ovalarında, denizlerinde, her bucağında, nasıl bir bilgi ve kendine güvenle yürüyor, dolaşıyorsa, yurdun göklerinde de aynı suretle dolaşabilmelidir. Bu ise, Türk'ü, çocukluğundan, vatan kuşlarıyla, vatan havası içinde yarışa alıştırmakla başlar.

Türk çocuğu,

Her işte olduğu gibi, havacılıkta da, en yüksek seviyede; gökte seni bekleyen yerini, az zamanda dolduracaksın.

Bundan gerçek dostlarımız sevinecek, Türk Milleti mutlu olacaktır. "

b. 1 Kasım 1935 Yılında Mecliste Yaptığı Konuşma

"Tayyare filolarımızı vücuda getirmek için büyük milletimizin yüce ilgisini heyecanla anmak borcumdur.

Son arş-ı ulusal (uluslar arası) hadiseler, Türk milleti için kudretli bir hava ordusunun hayatî önemde tutulmasına bir daha hak verdimdi . Çok emekle kurduğumuz, canımızla korumaya and içtiğimiz kutsal yurdun havadan saldırılara karşı güvenlik altında bulunması demek, bize saldıracakların, kendi yurtlarında bizim aynı zararları yapabileceğimize güvenimiz demektir. Bu güveni, her gün artıracak araç bulmakta, büyük Türk Ulusunun, ne göksel bir duyguyu kalbinde taşıdığını her ferdinin vatan için tutuşan gözlerinde okumaktayız.

*Havacılarımız, bütün Ordu ve Donanmamız gibi vatani korumaya and içmiş kahramanlardır . Büyük millet, bu soyak evlatlarıyla kendini mutlu sayabilir."*¹⁷

9. 1936 YILINDA

1 Kasım 1936 Yılında Mecliste Yaptığı Konuşma

"Hava ordusuna sarf ettiğiniz himmeti arttırmanızı dilerim. Yeni bir programın tatbikat devresinde bulunduğumuz için, hava kuvvetlerimiz arzumuz derecesinden henüz uzaktır. Kuvvetli bir hava ordusu vücuda getirmek yolunda iyi neticelere doğru

¹⁷ Atatürk ve Türk Havacılığı, Hv.K.K.lığı yayını, Dosya No:5423 s.42

emniyetle yürümekte olduğumuzu ifade ederken, hava taarruzlarına karşı milletin hazırlanması için de ayrıca alâkanızı uyandırmak isterim.”¹⁸

10. 1937 YILINDA

1 Kasım 1937 Yılında Mecliste Yaptığı Konuşma

“Hava kuvvetlerimiz için yapılmış olan üç yıllık program, büyük milletimizin yakın ve şuurlu alâkasiyle, şimdiden başarılmış sayılabilir.

Bundan sonrası için, bütün uçaklarımızın ve motörlerinin memleketimizde yapılması ve hava savaş sanayiimizin de, bu esasa göre geliştirilmesi gerekir. Hava kuvvetlerinin aldığı önemi göz önünde tutarak, bu çalışmayı planlaştırmak ve bu konuya lâayık olduğu önemle, milletin duygularında canlı tutmak lâzımdır.”¹⁹

Büyük Atatürk, havacılıktaki kalkınmamızın nasıl olacağını da şöyle anlatmıştı²⁰:

“... Ben, Ordumuzun mevcudiyet ve kuvvetini, paramızla mütenasip bulundurmamak nazariyesini kabul edenlerden değilim. “Para vardır, ordu yaparız, paramız bitti ordu inhilal etsin”, benim için böyle bir mesele yoktur, ister olsun, ister olmasın, ordu vardır ve var olacaktır.

Müstakil yaşamak için, feyizli vatanın teminine muhtacız. Çizdiğimiz bir hudut vardır; bu hududu yabancıların eline bırakmayacağız.

“Bunun için;

“Felâket başa gelmeden evvel, önleyici ve koruyucu tedbirleri düşünmek lâzımdır. Felâket geldikten sonra, dövünmenin faydası yoktur.

“Bütün bu büyük işler, mühim teşebbüsler, ancak müşterek mesai ile kabili temindir.

Bu “bünyevî devleti yaşatmak için, harice müracaat etmeksizin memleketin menafi-i varidatıyla temelli idare, çâre ve tedbirler bulmak lâzım ve mümkündür.

“Bilelim ki;

- Millî benliğini bilmeyen milletler, başka milletlerin esiridir.

“- Bir milletin istiklâlini, yine bir milletin azim ve kararı kurtarır.”

¹⁸ Verel, a.g.e., s.18

¹⁹ Anadol, a.g.e., s.254

²⁰ Türk Kültürü, Yıl: 10, Sayı: 116, s.100-102

“- Bir millet, mevcudiyet ve istiklâlini temin için kabili tasavvur teşebbüsât ve fedakârlığı yaptıktan sonra muvaffak olur.”

“- Bir milleti eğitimidir ki hür, şanlı ve yüksek bir cemiyet halinde yaşatır, yahut bir milleti köleliğe veya yoksulluğa düşürür.”

“Bu sebeple, asıl uğraşmağa mecbur olduğumuz şey; yüksek kültürde ve yüksek fazilette dünya birinciliğini tutmaktır.

Bunun için çalışmak gerekir!... Büyük dinimiz de çalışmayanın insanlıkla alâkası olmadığını bildiriyor.

Bilirsiniz, bizim dünyamız topraktan, sudan ve havadan meydana gelmiştir. Bu unsurlardan birinin eksikliği hayatı imkânsız kılar.

Yaşadığımız çağda, karada ve denizdeki hakimiyetimiz kadar hava varlığımıza da hakim olmalıyız.

Bütün uluslar gibi, Türk ulusu da, kendi yerini almalı ve göklerdeki boşluğunu doldurmalıdır.

Çünkü tabiata hakim olmasını bilmeyen milletler, varlıklarını koruyamamışlardır.

Arkadaşlar, hava işine, onun bütün dünyadaki önem derecesine göre genişlik vermek lâzımdır.

Türk, karalarında, denizlerinde nasıl kendine güvenle yürüyor, dolaşıyorsa; yurdun göklerinde de aynı suretle dolaşabilmelidir.

Bu ise, Türk çocuklarını; vatan kuşlarıyla, vatan havası içinde yarışa alıştırmakla başlar.

Hayatı seven; yurdun topraklarıyla, denizleriyle olduğu gibi havasıyla da ilgisini, her gün biraz daha çoğaltmalıdır. Bu ilginlik, saydığımız hayat örgenleriyle, egemenlikle olur. Bunun için; Kara Ordumuz, Donanmamız yanında, Hava Filolarımızı da, en son hava vasıtalarıyla düzenlemekten geri kalmamalıyız.

... Bu sebeple, bütün tayyarelerimizin ve motörlerin memleketimizde yapılması ve harp sanayiiimizin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder.”

Büyük Atatürk “İstikbal göklerde” dediği zaman, atom henüz parçalanmış değildi. Hidrojen bombası hayal bile değildi. Füze yarışı fikir olarak dahi ortaya atılmamıştı. Aya seyahat, uzayda istasyonlar tesisi, gökyüzünün, uyduların fethi, henüz birer tasavvur olmaktan bile uzaktı. Fakat bilinen, daha doğrusu bilinmesi lâzım gelen bir gerçek vardı ki; medeniyetin akış tarzı; ilim ve tekniğin sürat temposu, milletleri, istikballerini göklerde aramağa zorluyordu. Hüner, bunu görebilmek,

sezebilmek ve olayların vukuundan yıllarca evvel haber verebilmekte idi. İşte, Atatürk bunu yapmıştır.

Büyük Atatürk *"İstikbal göklerde"* derken, hiç şüphe yok ki, evvela ve her şeyden evvel, bütün sorumluluklarıyla Türkiye Cumhuriyeti'ni emanet ettiği, Türk gençliğini hedef tutmuştur. Bu kesin hüküm millet hayatını kavrayan, memleketin geleceği ile ilgili olan bütün ana davalarda olduğu gibi, havacılık konusunda da yarının genç nesilleri için bir meş'aledir.²¹

11. 1938 YILINDA

1 Kasım 1938 Yılında Mecliste Yapılan Konuşması

"Muhterem arkadaşlarım;

Vatanın ve rejimin koruyucusu olmakla kalmayıp en geniş ve hakiki manasıyla bir sulh amili ve bir eğitim ve öğretim ocağı olan yenilmez Ordumuzun, geçen sene de işaret ve izah ettiğim gibi son sistem silâh ve motörlü vasıtalarla cihazlandırılması yolundaki çalışmalara hız verilmiştir.

Deniz kuvvetlerimizin takviyesi için lüzumlu olan harp gemilerinin küçük bir kısmı sipariş edilmek üzeredir.

Bu meyanda mevcut gemilerimizin daha mükemmel bir hale konulması için tertibat alınmaktadır.

Bu sene Gölcük Harp Tersanemizin inşasına başlanacaktır..

Hava programımız önemle tatbik olunmaktadır.²²

12. ATATÜRK'ÜN SABİHA GÖKÇEN'LE YAPTIĞI SOHBETTE SÖYLEDİKLERİ:

"Sana bir sır vereceğim çocuk. Ben karacı bir generalim. Arkamdan konuşanlar hep: 'Nasıl oluyor da bir karacı general havacılığa bu kadar önem veriyor?' diyorlar. Havacılığın nereye gittiğini anlamak için kahin olmaya gerek yok. Türk Hava Kurumu'nu kurduğum zaman, Türk Kuşunu açarken de vurguladım 'İstikbalin göklerde olacağı' gerçeğini. Bu çok yakın tarihte olacaktır. İnsanoğlu tarih

²¹ Necati A. Mustanoğlu, *"İstikbal Göklerde"*, *Havacılık Dünyası Dergisi*, C.1, Sayı 3, s. 3.

²² Verel, a.g.e., s.19

boyunca hep uçmayı, göklere egemen olmayı düşlemiştir. Türkler bu işte öncü olmuşlardır ama, teknolojik gelişmeleri bunu engellemiştir. Tekrar söylemek istiyorum.

'Türk çocuğu uzaydaki yerini bir gün alacaktır.'

Hep söyledim çocuk...

Biz çalışırsak her şeyi başarırız. Bir tek şey beni düşündürüyor şu günlerde: Doktrinler. Doktrinlere bağlanırsak donup kalırız gibime geliyor. Biz gelişme halindeyiz. Biz uygar alemin haysiyetli ulusu olma yolunda ödün vermeden ilerliyoruz. Hiçbir ideoloji bizim devrim anlayışımızla bağdaşmaz."²³

Atatürk'ün söylediklerinin ışığı altında Türk havacılığının gelişmesinde ki diğer etkenleri şöyle sıralıyabiliriz.

- A. Askeri Etkenler
- B. Siyasi Etkenler
- C. Sportif Etkenler
- D. Ekonomik ve Sosyal Etkenler

B. ASKERİ ETKENLER

Havacılığın önemi, İtalyanların 29 Eylül 1911'de savaş ilan ederek Osmanlı Devleti'nin eyaleti olan Tarblusgarp'ı işgal etmeleri ile daha iyi anlaşılmıştır. İtalyanlar 28 adet uçak, 4 adet sevkedilebilir balonla savaşa girmişti. Uçaklar Osmanlı askerleri üzerinde önce keşif uçuşu yapmış muhtelif tarihlerde bildiri atma ve bombardıman uçuşlarında bulunmuşlardır.

Türk askeri ise, ancak uçaklara yerden piyade tüfeği ile ateş edebiliyordu. Uçaklar 600 m'den yüksekten uçtukları için, piyade atışı da yapılamıyordu. Buna rağmen iki adet İtalyan uçağı düşürülmüş, pilotları esir alınmıştır.

Savaşın ortalarına doğru İtalyan uçakları Çanakkale'yi de bombalamış, 15 askerimiz şehit olmuş, 18 askerimiz de yaralanmıştır. Savaş üstünlüğünü İtalyanlara

²³ Bahattin Adıgüzel, (İsimsiz Yazısı), **UçanTürk Dergisi**. Sayı:472, (Eylül 2001), s.35,36

kaptıran Osmanlı Devleti Ekim 1912 yılında anlaşma yapmak zorunda kalmış, Trablusgarp eyaletini, Bingazi sancağını ve 12 Ada'yı İtalya'ya bırakmıştır.²⁴

İtalyanlarla barış anlaşması yapıldığı sıralarda Balkanlardaki Sırp, Yunan, Bulgar ve Karadağlı'lar savaş hazırlığı içindeydiler. Bu sırada Osmanlı Devleti, havacılığı geliştirme çalışmalarına hızla devam etmekteydi.

Balkan Devletlerinden, Sırp, Yunan, Bulgar ve Karadağlı'lar 30 Eylül 1912'de savaş ilan edip, 16 Ekim'de Osmanlı topraklarına saldırdılar. Savaşın başlangıcında Osmanlı Devleti'nin elinde 10 uçak, düşmanların elinde 25 civarında uçak vardı. Yönetim ve ikmal desteği aksaklıkları sonucu havacılarımız savaşın ilk döneminde başarılı olamadılar. Savaşın Şubat 1913'ten sonraki 2'inci 3'üncü döneminde, hem pilotlarımız ustalaştığından hem de yönetimin katları deneyim kazandığından, pilotlar ve rasıtlar Çatalca'dan Edirne'ye kadar, Trakya'nın çeşitli yönlerinde başarılı keşifler yaparak, Çatalca Muharebesinin kazanılmasında ve ordunun ileri hareketinde önemli rol oynadılar.²⁵

Pilotlarımızın bu savaştaki başarılı keşif uçuşları ve havacılık faaliyetleri, havacılığa azami derecede önem verilmesi gerektiğini bir kere daha gözler önüne sermiştir.

Yaklaşık 2 yıl süren ve 29 Eylül 1914'te sona eren Balkan Savaşında, Osmanlı Devleti bugünkü sınırlarının içinde kalan Trakya hariç, Balkanlardaki bütün topraklarını kaybetmiştir.

Balkan savaşından hemen sonra, Kasım 1914'te, Osmanlı Devleti bu kez de Almanların yanında, Rusya, Fransa ve İngiltere ile İkinci Dünya Savaşı'na girmek zorunda kalmıştır.

Savaşın başlangıcında Osmanlı Devleti'nin elinde, hava gücü olarak 7 adet uçak, 10 pilot vardı. Uçak adedi 1915 yılı sonlarında 40, sonraki yıllarda 100'e kadar yükselmiştir.

²⁴ Kansu, Şensözve Öztuna, a.g.e., s.121-128

²⁵ Hava Müzesi Tanıtım Katoloğu, İstanbul, s.21

Savaş boyunca İngiliz uçaklarının, İstanbul'u havadan bombalamaları, halkın moralini bozuyor, halkın gözleri İstanbul semalarında Türk uçaklarını arıyordu.²⁶

25 Ekim 1918'de 5 İngiliz uçağının Çanakkale üzerinden, İstanbul'a doğru geldikleri bildirilmiş, 5 uçağımız da bunları karşılamak üzere havalanmıştı. Yüzbaşı Fazıl'ın uçağı hariç diğer 4 uçak çeşitli nedenlerle tekrar alana inmişti. Pilot Yüzbaşı Fazıl tek başına 5 düşman uçağı ile savaşmış, 1 İngiliz uçağını düşürmüş ve bir diğer uçaktaki 1 rasıtı öldürmüş, öbür uçaklar ise kaçmak zorunda kalmıştır.²⁷

Müttefikimiz olan Almanların yardımı ile artan uçaklarımızın bir kısmı da İran-Irak, Suriye-Filistin ve Çanakkale cephelerinde görevlendirilmiştir. Alman Paşa Tayyare Bölükleri ile birlikte görev yapan pilotlarımız kısıtlı olanaklara rağmen, yararlı keşifler yapmış, Irak cephesinde ordumuzun İngilizler tarafından esareti ve imhası önlenmiş, ordunun geri hatlara çekilmesi sağlanmıştır.²⁸

Birinci Dünya Savaşı süresince uçak sanayinin olmayışı büyük sıkıntılara sebep olmuş, bu noksanlıklar ve gereksizlikler, ümitsiz durumlar yaratmış, malzemesizlik ve imkansızlık yüzünden uçaklar tamir edilemez duruma gelmiştir.

Kurtuluş Savaşı'nın başarıyla sonuçlanmasından sonra Ulu Önder Atatürk savunma ve harp sanayi konusunda en ileri teknolojiyi temsil eden havacılık alanında gerekli sanayinin kurulması için direktifler vermiştir.

Bunun sonucu olarak Şubat 1925'de Türk Tayyare Cemiyeti (THK) 1926 yılında da Kayseri'de uçak fabrikası (TOMTAŞ) kurulmuştur.²⁹

İkinci Dünya Savaşındaki hava çatışmalarında hava gücümüz ve topçu birliklerimiz 100'e yakın düşman uçağını düşürmüştür. Havacılarımızın bu başarısı düşman hava gücünün olumsuz faaliyetleri, hava gücüne önem vermek gerektiğini bu savaşta da ortaya çıkarmıştır.

²⁶ a.g.e.,s.28

²⁷ Anadol, a.g.e., s.65

²⁸ a.g.e., s.105

²⁹ Gülten, a.g.e., s.6

Hava gücümüz İstiklal Savaşı'nda da görevini başarıyla yerine getirmiştir. Özellikle Birinci ve İkinci İnönü, Sakarya Meydan Savaşı ve Başkomutanlık Meydan Savaşlarının kazanılmasında etkin rol oynamışlardır. Havacılarımız düşman uçakları ile ölümüne savaşmış, onların keşif faaliyetlerine mani olmuşlardır.³⁰

Havacılarımızın 10 yıllık havacılık tarihlerindeki başarıları hava gücünün önemini daha iyi kavramamıza neden olmuştur.

1974 yılında Kıbrıs'ta bulunan ırkdaşlarımızın can ve mal güvenliklerinin tehlikeye girmesi üzerine gerçekleştirilen barış harekatında hava gücümüzün başarısı sayesinde harekat amacına ulaşmıştır. 1974 Mutlu Barış Harekatı uluslar arası askeri uzmanların değerlendirmelerine göre dünya savaş tarihinin en önemli ve dikkate değer olaylarından biridir. Tarih boyunca adalarda çok çetin savaşların verilmiş olduğuna işaret eden uzmanlar, vurucu sistemlerin en ileri teknolojisi ile "aşılmaz bir korugan" durumuna getirilen Kıbrıs adasına yapılan çıkarmaya ve hava indirme harekatına olumlu puan vermişlerdir. Hava Kuvvetlerimizin gerçekleştirdiği Kıbrıs Barış Harekatı bazı ülkelerin savaş akademilerinde öğretim programına alınmıştır.³¹

Gerçekleştirilen Kıbrıs Barış Harekatı'nda ilk gün komando tugayı ile uçarbirlik harekat icra eden ve 100 helikopter ile 400 sortiden fazla uçuş yapan Kara Havacılık birlikleri 4000 komando askerini adaya indirmişlerdir. Ayrıca personel, malzeme, hasta ve yaralı tahliyesi gibi görevlerde de bulunarak harekatın kazanılmasında önemli bir rol oynamıştır.³²

1984 yılında Güneydoğu'da başlayan terör olayları hava gücümüzün yurt ve sınır ötesi başarıları sonucu önlenebilmiş terör örgütü başı da yakalanıp uçakla Türkiye'ye getirilmiştir.

Hava gücümüz 1993 yılında, Birleşmiş Milletler kararı doğrultusunda ve NATO şemsiyesi altında Bosna Hersek'de yaşayan insanların Yugoslavya tarafından imha edilmesini engellemek için İtalya'ya gönderilmiştir. 9 saat havada kalarak rekor kıran

³⁰ Verel, a.g.e., s.14

³¹ Ahmet Tolgay, Kanlı Noel. Kıbrıs Türkünün Ateşle Sınırı., İstanbul , Kastaş Yayınları, Nisan 1993, s.96

³² Kara Havacılık Okulu ve Eğitim Merkezi Komutanlığı, Kara Havacı Pilotlar Kitabı, Ankara, 2001, s.3

hava filomuz, buradaki görevine başarıyla devam etmektedir. Uçaklarımız 10.180 saat uçuş gerçekleştirmişlerdir. Dayton Anlaşması ile Yugoslavların saldırıları durdurulmuştur.

Yugoslav'ların Kosova Cumhuriyeti'ne saldırarak Arnavut'ları sindirme ve yoketme girişimleri üzerine, hava gücümüz yine, Birleşmiş Milletler kararı ve NATO şemsiyesi altında harekate katılmış, 500'den fazla uçuş gerçekleştirmiştir. Yugoslav'ların çekilmesi sağlanmıştır.³³

Havacılarımız Sakarya ve Düzce depremlerinde Zonguldak'daki sel felaketlerinde halkımıza önemli yardımlarda bulunmuşlardır. Özellikle yaşanan depremlerde Kara Havacılığı 40 helikopterle afet bölgesinde lojistik destek, komuta ve muhabere, personel ve malzeme nakli, keşif ve sıhhi tahliye görevlerini yerine getirmişlerdir.³⁴

Hava araçlarının, tabi afetler yaşandığında arama kurtarma ve sağlık hizmetlerinin yerine getirilmesi amacıyla kullanılması havacılığın gelişmesinde farklı bir etken olarak ortaya çıkmaktadır.

C. SİYASİ ETKENLER

Osmanlı Devleti Şubat 1914 yılında İtalya ve Balkan Savaşlarındaki yenilginin acısını halka unutturmak, Osmanlı Padişahının tüm müslümanların halifesi olduğunu müslümanlara hatırlatmak ve müslümanların moralini düzeltmek amacıyla İstanbul-Kahire arasında bir hava seyahati düzenlemiştir.

O tarihte pilotlarımız yeterli uçuş ve havacılık tecrübesine sahip değildiler. Uçaklar da bu yolculuğu tamamlayabilecek yenilik ve kapasitede olmadıkları halde bu seyahat büyük bir törenle başlamıştır.

Seçilen güzergahın da uygun olmaması nedeniyle seyahate çıkarılan iki uçağımız da düşmüş, iki pilot ve rasıtımız şehit olmuştur.

³³ 90ncı Altın Yıl Dergisi, a.g.e., s.104-105

³⁴ Kara Havacı Pilotlar Kitabı, a.g.e., s.3

Buna rağmen bu etkinlikten vazgeçilmemiş, üçüncü bir uçak ve ekip oluşturularak sahil güzergahı izlenerek bu seyahat gerçekleştirilmiştir.³⁵

Türkiye'nin komşularının özellikle son 15 yıldaki silahlanma durumlarına bakacak olursak, nükleer silahlanmadaki gerilemeye karşın konvansiyonel silahlanmada bir artış görmekteyiz. Dolayısıyla konvansiyonel güçle caydırıcılık ön plana çıkmıştır. Bu aşamada özellikle Türkiye'nin de içinde bulunduğu bir bölgede yani Ortadoğu, Balkanlar ve eski S.S.C.B. ülkelerinde devamlı iç ve dış savaşlar olmuş ve olmaktadır. Ayrıca komşumuz Yunanistan ile tarihten kaynaklanan, artık tüm dünyanın kanıksadığı etkileşime bağlı bir silahlanma sözkonusudur.³⁶ Jeopolitik konumundan kaynaklanan bu gerçek, günümüze kadar Türk havacılığının gelişmesine bir etken olduğu gibi, bu tarihten sonra da havacılığın gelişmesinin bir zaruret olduğunu bize göstermektedir.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti kendi vatandaşlarının can ve mal güvenliklerini korumak, üzerinde yaşadıkları toprakların başka devletler tarafından tehdit edilmemesi için barış zamanında caydırıcılık teşkil etmesi bakımından güçlü bir hava gücü oluşturmak gereğini duymuştur.

Seçimle iş başına gelen ve oy kaygısı taşıyan iktidarlar, seçmenlerin arzuları doğrultusunda havacılığı geliştirmek ihtiyacını duymuşlardır.

D. SPORTİF ETKENLER

Atatürk'ün talimatlarıyla 1925 yılında kurulan Türk Hava Kurumu, Türk Hava Kuvvetlerini güçlendirmek maksadıyla, yardım kampanyaları başlatmış, toplanan yardımlarla 10 yıllık süre içinde 350 civarında uçak satın alarak Türk Hava Kuvvetleri'ne hibe etmiştir.

1935 yılında Türk Kuşu kuruldu. Bugün Türk Kuşu Genel Müdürlüğü olarak faaliyet gösteren Türk Kuşu, gençlere havacılığı sevdirmek için, paraşüt okulu, planör okulu, motorlu uçuş ve model uçak okullarını açtı. Ankara ve İzmir'de paraşüt

³⁵ **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi-1**, Ankara, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, 2001, s.151

³⁶ Melih Cemal Kuşhan, "Ülkemizin Jeopolitik Konumu ile Askeri Hava Gücümüzün İlişkisi", **Kayseri 3 ncü Havacılık Sempozyumu.10-12 Mayıs 2000**, Kayseri, Erciyes Üniversitesi SHMYO, 2000, s.579

kulelerini yaptırdı. Ankara-Etimesgut, Eskişehir-İnönü ve İzmir-Selçuk'da uçuş alanları ve kampları kurdu.³⁷

Bu okullarda bugüne kadar binlerce pilot; paraşütçü ve planörcü yetiştirilmiş, halen de yetiştirilmektedir.

1974 Kıbrıs Harekati'na katılan paraşüt birliğinin askerlerinin tamamına yakını Türk Kuşu'nda yetişmiştir. Hava Kuvvetleri'nin paraşütçü, subay ve astsubayları da burada kurs görmektedir.

Türk Kuşu ulusal günlerde yurdun çeşitli yerlerinde hava gösterileri yapıyor, her yıl sportif havacılık dallarında uluslararası yarışmalar düzenliyor.

İsteyen kişi ve kuruluşlara yurtiçi ve yurtdışında uçuş hizmeti veriyor. Uçaklarıyla hasta, yaralı, organ , personel ve malzeme nakli gibi görevler yapıyor.

Havadan reklam ve broşür atışı, fotoğraf ve film çekimi, tarımsal ilaçlama, orman yangınları ile mücadele gibi hizmetleri de yerine getirmektedir.³⁸

E. EKONOMİK VE SOSYAL ETKENLER

Havacılığın ulaşım, personel, posta ve yük taşımacılığında kullanılabileceği keşfedildikten sonra dünyada ve buna bağlı olarak Türkiye'de yeni bir sektör doğdu. Yurt içi ve yurt dışı personel yük ve posta taşımacılığını gerçekleştirmek amacıyla 1933 yılında Türk Hava Yolları kuruldu. Bu kurum 5 uçak ve 28 koltukla işe başlamış, ilk seferlerini Ankara-Eskişehir-İstanbul arasında yapmıştır.³⁹

Türk Hava Yolları'nın kurulmasının ardından bu işin kazançlı olduğunu keşfeden sivil sektör, daha fazla kâr etmek amacıyla havacılığın gelişmesinde katkıda bulunmuştur. Bu gelişmeden sonra günümüze bakacak olursak, Türk Hava Yolları

³⁷ M.Bahattin Adıgüzel, "Türk Hava Kurumu", **Kayseri 3ncü Havacılık Sempozyumu,a.g.e, s.30**

³⁸ **Türk Hava Kurumu Tanıtım Broşürü**, Ankara ,2002

³⁹ Kaymaklı, **a.g.e.**, s.303

yurtiçinde 26 noktaya, yurtdışında 77 noktaya uçmaktadır. 65 adet uçak, 13644 koltuk kapasitesine ulaşmıştır.⁴⁰

Ayrıca hava yolu taşımacılığının dünya hava kirliliğinin yalnızca % 2'sine yol açtığı gözönünde bulundurulursa⁴¹, diğer ulaşım vasıtalarından daha fazla tercih edileceği de görülmektedir.

Ülkemizin diğer ülkelere taşımacılık yapabilmesi ve pilotlarımızın dünya hava sahası içinde emniyetle uçabilmeleri için JAA, ICAO (Uluslar arası Sivil Havacılık Teşkilatı), FAI (Uluslar arası Havacılık Federasyonu) gibi kuruluşlara üye olmuş ve bu üyeliğin şartlarını yerine getireceğini taahhüt etmiştir. Bu üyelikler havacılığımızın gelişmesinin başka bir etkeni olmuştur.

Ayrıca dağlık bölgelerdeki binlerce dekarlık zeytin ağaçlarını karadan ilaçlamak neredeyse imkansızdır. Bu tür ilaçlamaları havadan yapmak daha verimli olacaktır. 1960'lı yıllarda Romen ve Polonyalı pilotların ülkemizde dolar bazında ilaçlama yapması çiftçimizi zarara sokmuştur. Bu olay kendi pilotlarımızı yetiştirmemizin gerekliliğini gösteren başka bir etkindir. Bugün ülkemizin ilaçlama filosu, Ortadoğu'nun en güçlü ilaçlama filosudur.⁴²

Yurdumuzun coğrafi yapısı nedeniyle orman yangınlarının meydana geldiği bölgelerin çoğunda ulaşım problemi nedeniyle, yangına karadan müdahale etmek zordur. Havadan müdahale ile kısa zamanda büyük alanlardaki yangınlar söndürülebilmektedir. Havacılığın tarım ve yangın söndürme faaliyetlerinde kullanılması gelişmesini etkileyen diğer faktörler olmuştur.

Havacılığın gelişiminde ekonomik etkenlere değinilecek olursa, 1930 yılına kadar havacılığa ayrılan pay Müdafaai Milliye Vekaletine (Şimdiki Milli Savunma Bakanlığı) bağlıydı. Çizelge-1'de 1924-1928 yılları arasında bütçeden Müdafaai

⁴⁰ Ünal Battal, "Hava Yolu Taşımacılığında Filo Planlama", **78.Yılda T.H.K. ve Türk Havacılığının Geleceği Sempozyumu, Şubat 2003**, Ankara, Milli Kütüphane Konferans Salonu

⁴¹ Korhan Oyman ve Vildan Korun, "Hava Alanlarının İçinde Bulundukları Çevreye Etkileri", **Kayseri 3ncü Havacılık Sempozyumu, a.g.e, s.222**

⁴² Şaban Baş, "Uçakla Zirai Mücadele İşletmeciliği, Konumu, Sorunları ve Çözüm Önerileri", **Kayseri 3ncü Havacılık Sempozyumu, a.g.e, s.304**

Milliye Vekaletine ayrılan pay ve bu payın toplam bütçedeki yeri gösterilmiştir.

Çizelge-1: 1924-1928 Yılları Arasında Bütçeden Müdafaai Milliye Vekaletine Ayrılan Pay.⁴³

Yıl	Müdafaai Milliye Vekaletine Ayrılan Pay (TL)	Bütçe Toplamı(TL)	%
1924	27.279.389	140.433.369,80	19
1925	43.058.874	183.932.767,10	23
1926	64.005.925	190.103.544	34
1927	58.096.743	194.454.619	30
1928	58.020.390	207.169.388	28

1930 yılından sonra Müdafaai Milliye Vekaletine ayrılan pay kara kısmı, deniz kısmı ve hava kısmı olmak üzere üç bölüme ayrılmıştır. Çizelge-2'de bu esasa göre 1930-1940 yılları arasında Müdafaai Milliye Vekaleti, hava kısmına ayrılan pay ve bu payın toplam bütçedeki yüzdesi gösterilmektedir.

⁴³ 1920-1929 Bütçe Kanunları, Derleyenler: Fikret Ünal, Muzaffer Tıraş ve Zafer Kükrer, Ankara, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayını, 1978, s. 28-36

Çizelge-2: 1930-1940 Yılları Arasında Bütçeden Müdafaai Milliye Vekaleti Hava Kismına Ayrılan Pay.⁴⁴

Yıl	Müdafaai Milliye Vekaleti Hava Kismına Ayrılan Pay (TL)	Bütçe Toplamı(TL)	%
1930	1.153.980	222.646.523	0,5
1931	3.456.814	186.582.005	1,9
1932	943.000	169.146.747	0,6
1933	943.000	170.474.794	0,6
1934	4.583.774	184.075.636	2,5
1935	4.862.270	195.011.053	0,2
1936	7.909.470	212.755.586	3,7
1937	7.842.493	231.017.776	3,4
1940	8.294.000	268.476.321	3

28 Mayıs 1934 yılında kabul edilen ve 30 Mayıs 1934'da yayınlanan "Tayyare Resmi Hakkında Kanun" uyarınca Milli Müdafaai hava kuvvetlerine kaynak sağlamak maksadıyla bazı düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemelerden bazıları şunlardır;

- Tapu senetleri, gayrimenkul kıymeti 1000 liraya kadar olanlar 20, 1000 liradan fazla olanlar 50 kuruş, biletle girilmesi zorunlu olan yerlerde bilet bedelinin %10'u oranında, gramofon plaklarının her birinden 10 kuruş tayyare resmi alınır.

⁴⁴ **Bütçe Başlangıç Ödenekleri ve Gelir Tahminleri (1930-1991)**, Derleyenler: İclal Demir (Engür) ve Mukader Öner, Ankara, Maliye ve Gümrük Bakanlığı Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı Yayını, 1991, s.65-95

- Mahkeme ve dairelere verilecek dilekçe ve lahiyalarla, evrak takibine mahsus numara pusulalarına 1 kuruşluk tayyare pulu yapıştırılır.

- Kazanç, veraset ve intikal vergileri kanunları gereğince mükelleflerin verecekleri vergi beyannamelerine bir liralık tayyare pulu yapıştırılır.

Ayrıca yine ilgili kanun gereği, hükümlere uymayanlara çeşitli yaptırımlar getirilmiştir.⁴⁵

Yine havacılıkla ilgili olarak 25 Aralık 1935 yılında "Hava Kuvvetlerine yardım vergisi kanunu" kabul edilmiş ve bu kanun 2 Ocak 1936 yılında yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Kanun uyarınca, belirtilen şartlar altındaki tediye ve istihkakların "Hava Kuvvetlerine yardım" adı altında %2 oranında vergilendirilmesi karara bağlanmıştır.⁴⁶

Bütün bu kanunlar havacılığın gelişmesinin ekonomik etkenleri olarak karşımıza çıkmaktadır.

⁴⁵ Mali Kanunlar, C.5, Ankara, Maliye Bakanlığı Yayınları, s.561

⁴⁶ Mali Kanunlar, C.6 Ankara, Maliye Bakanlığı Yayınları, s.467

BEŞİNCİ BÖLÜM

SONUÇ

Birçok yeni buluş gibi uçak da başlangıçta insanların uçma arzusundan doğmuştu. Fakat çok kısa bir süre sonra önce askeri amaçla, sonra da diğer amaçlarla kullanılmaya başlanmıştı.

Türk Ulusunun havacılık sevgisinin çok eski bir geçmişi vardır. Onuncu yüzyılda Türk Bilgini Cevheri, insanın uçma prensibini keşfetmiştir. Gene bir Türk Bilgini olan Hezarfen Ahmet Çelebi ise Dünyadaki ilk uçuşun yapılmasından birbuçuk asır önce uçmuş ve ilk uçan insan ünvanını almıştır.

1903 yılında Wright Kardeşlerin ilk motorlu uçakla uçmalarından sonra, dünyada havacılık hızla gelişmeye başlamıştır. Havacılığın önemini erken kavrayan uluslardan biri olan Türkler, 1911 yılında ilk uçak hangarı ve uçak pistinin inşa edilmesiyle Türk Havacılığın temellerini atmış oldular. Fransa'dan alınıp, ülkemize getirilen uçağın, Avrupa'da eğitim gören ilk Türk Pilotlarına teslimiyle de hava gücü kurulmuş olmuştur. Ardından 3 Temmuz 1912'de ilk uçuş okulu açılmıştır.

İtalyanlar tarafından Trablusgarp Savaşında, Libya'daki Türk Birliklerine karşı uçağın bir hava silahı olarak kullanılması tüm dünyada havacılığın öneminin anlaşılmasını sağlamıştır.

Balkan Savaşında, Türk havacıları yönetim ve ikmal desteğindeki eksiklikler yüzünden, savaşın ilk devresinde etkili olamamışlarsa da ikinci devresinde havacılarımızın ve yönetim kademesinin deneyim kazanmasıyla başarılı sonuçlar elde edilmişlerdir.

Politik amaçla düzenlenen İstanbul-Kahire uçuşunda yaşanan acı olaylara rağmen, devletin böyle bir uçuşu yapacak güçte olması halkın morali üzerinde olumlu etki yapmıştır.

Birinci Dünya Savaşı yıllarına gelindiğinde Türk havacıları bütün imkansızlıklara rağmen savaştıkları cephelerde bir çok başarılar elde etmişlerdir ve bu savaşlar uçağın savaş alanında ne kadar önemli bir noktaya geldiğini göstermiştir.

Kurtuluş savaşında bütün ümkansızlıklara rağmen havacılarımız yine büyük başarılar elde etmiştir. Büyük Taarruz öncesi birliklerimizin Afyon'daki yığınaklanmasını düşman uçaklarını bölgeye sokmayarak düşman keşfini engellemişlerdir. Yine taarruzun devamı süresince Türk Havacıları savaşın kazanılmasında önemli rol oynamıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'ni kuran Atatürk de havacılığın önemini erken kavramıştır. Daha önceki savaş tecrübelerinde askeri havacılığın önemini gören Atatürk sivil havacılığın da önemini farkına varmış ve bu günkü Türk Hava Kurumunun kurulmasını sağlamıştır. Bu tarihten sonra TOMTAŞ, sivil uçuş okulları ve Türk Hava Yollarının kurulması da havacılığın gelişmesine etken olmuştur.

Milli Mücadele sonucu kazandığımız bağımsızlığımızı devam ettirebilmemiz için çok güçlü bir harp sanayiine sahip olmamız gerekir. Bu harp sanayiinin en önemli bölümü de Havacılık Sanayiidir.

Yaşadığımız savaşlar, milli bütünlük ve güvenliğimizi koruma arzusu, Atatürk'ün havacılığa verdiği önemle birlikte havacılığımızın gelişmesindeki en önemli etkenlerdir. Bu etkenlerin yanında sportif, sosyal ve ekonomik etkenler de havacılığın gelişmesine katkıda bulunmuştur.

Avrupa Birliğine girme sürecinde, Türk Havacılığı, Dünya Havacılığındaki yerini almıştır. Geçmişte diğer ülkelerden satın aldığımız havacılık teknolojisinin tamamına yakını bu gün ülkemizde üretilmektedir. Ayrıca bu teknolojinin kullanılmasında da dünyanın sayılı ülkeleri arasındadır. Modern uçak ve helikopterlerin üretimi ve etkin kullanımının yanında, insansız hava araçları ve uydularımız da kullanılmaya başlanmıştır. Sivil havacılığımıza bakarsak, Türk Hava Yolları, iç hatlarda 26 ve dış hatlarda 77 noktaya yaptığı seferlerle dünyanın en iyi hava yolu şirketleri ile yarış halindedir.

Havacılığın en önemli iki etkisi ekonomik ve askeri güç sağlamasıdır. Bir Skorsky helikopterinin taşıdığı techizata göre 10 ila 15 milyon dolara satın alındığını ve kullanım süresince sağlanan teknik ve parça desteği ile toplam maliyetinin yüz milyon dolarlara ulaştığını düşünürsek havacılığın ekonomik boyutunun büyüklüğü rahatlıkla anlaşılabilir. Bu gün Türkiye bu pazarda büyük oranda müşteri pozisyonundadır ve zaman zaman bu durumu siyasi pazarlık konusu yaparak, siyasi bir koz olarak kullanmış ve çeşitli siyasi çıkarlar sağlamıştır. Fakat Milli Güvenlik bunlardan çok daha önemli bir konudur. İtalya, Fransa, İngiltere , İspanya gibi Avrupa ülkeleri, kendi ürettikleri teknoloji daha geri olmasına rağmen dünya pazarına müşteri olarak çıkmamayı tercih etmektedirler.

Yakın zamanda yaşadığımız Kıbrıs Barış Harekatı esnasında uygulanan ambargo sonrası jetlerin lastikleri dahi satın alınamamış ve hava araçlarının faal tutulması bir süre sağlanamamıştır. O andan itibaren savunma sanayiinin “milli” olmasının önemi anlaşılmıştır. Fakat havacılık oldukça pahalı bir sahadır. Ülkenin içinde bulunduğu ekonomik koşullar bu dalda büyük yatırımlar yapmaya müsaade etmemiştir. Halen Türk yapımı bir hava aracı olmamasına rağmen, ithal edilen teknoloji ve üretilen hava araçları umut vericidir.

Şu an Türkiye kullanıcı olarak, gerek bakım gerekse uçuş açısından dünyada en ön sıradadır. Lakin nihai hedef, “tam bağımsızlık” için bu teknolojileri üreten geliştiren ve pazarlayan ülke konumuna yükselmektedir.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

- “90’inci Altın Yıl.” **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Dergisi**, Özel Sayı:338 (Haziran 2001)
- 1920-1929 Bütçe Kanunları**, Derleyenler: Fikret Ünal, Muzaffer Tıraş ve Zafer Kükrer, Ankara, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayını, 1978
- 75 Yılda Değişen Yaşam, Değişen İnsan**, Cumhuriyet Modaları, İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, Haziran 1999
- Ada Serhan, “Kurtuluş Savaşında Diplomasi ve Askeri Yardım”, **İkinci Askeri Tarih Semineri**, Ankara, **Bildiriler**, Genelkurmay Basımevi, 1985
- Adıgüzel Bahattin, (İsimsiz Yazısı), **UçanTürk Dergisi**. Sayı:472 (Eylül 2001)
- Adıgüzel M.Bahattin, “Türk Hava Kurumu”, **Kayseri 3ncü Havacılık Sempozyumu.10-12 Mayıs 2000**, Kayseri, Erciyes Üniversitesi SHMYO, 2000
- Altın Kanatlar Dergisi**, Sayı:2, (Ağustos-Eylül 2002)
- Anadol Cemal, **Türk Havacılık Tarihi**, İstanbul, 1990
- Arıt Fikret, “Adlarını Gökyüzüne Kanlarıyla Yazdılar” **Yıllar Boyu Tarih Dergisi**, Yıl:6, C.12, s.5, (Mayıs 1974)
- ATASE arşivi, K1.1393. Q.22
- ATASE Arşivi, Kl. 1760,D.107
- Atatürk ve Havacılık**, Hava Basım ve Neşriyat Md., Ankara, 1981
- Atatürk ve Türk Havacılığı**, Hv. K. K.İği Kütüphanesi, Dosya No:5423,
- Atatürk ve Türk Havacılığı**, Hv.K.K.İği yayını, Dosya No:5423
- “Atatürk ve Türk Havacılığı”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Yıl 25, Sayı 397, (Kasım 1948)
- Arslan Nimet (der.), **Söylev ve Demeçler**, C. 1, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi,
- Aydar Orhan, **Uçan Süvariler**, Ankara, 1948
- Aydar Orhan, “Kahraman Fethi ve Nuri Torosları Nasıl Aştılar”, **Hava ve Spor Dergisi**, Sayı:35
- Baş Şaban, “Uçakla Zirai Mücadele İşletmeciliği, Konumu, Sorunları ve Çözüm Önerileri”, **Kayseri 3ncü Havacılık Sempozyumu.10-12 Mayıs 2000**, Kayseri, Erciyes Üniversitesi SHMYO,2000
- Battal Ünal, “Hava Yolu Taşımacılığında Filo Planlama”, **78.Yılda T.H.K. ve Türk**

Havacılığının Geleceği Sempozyumu, Şubat 2003, Ankara, Milli Kütüphane Konferans Salonu

Bilginsoy Ahmet, "İstiklal Harbinde Türk Havacılığı", **Silâhlı Kuvvetler Dergisi**, Sayı: 242, (Haziran 1972)

Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekatı, C.1, Genel Kurmay Basımevi, 1979

Bütçe Başlangıç Ödenekleri ve Gelir Tahminleri (1930-1991), Derleyenler: İclal Demir (Engür) ve Mukader Öner, Ankara, Maliye ve Gümrük Bakanlığı Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı Yayını, 1991

Cevdet Ahmet, **Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, C.1, İstanbul

Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, Ankara, Genelkurmay ATASE Yayını, 1984

Giray Muharrem, "Türk Tayyareciliğinin Tarihi" **Yeni Tarih Dünyası Dergisi**, Yıl:1 C.3 Sayı:10

Gn. Kur. Harb. Tarihi Bşk.'lığı, **Balkan Harbi Dosyası**

Gözçal Zühtü, "Türk Hava Kuvvetleri'nin Kısa Tarihçesi," **Havacılık Dergisi**, C.1, Yıl:1, (Şubat 1959)

Gülten Zeynep, **İlk Uçak Sanayiiimiz, TOMTAŞ'tan 1926, 2nci Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığına 2001**, İstanbul, Mart 2002

Hava Kuvvetleri 1940, Basılmamış Kitap, Hv. K. K. Tarih Şubesi Arşivi

Hava Kuvvetleri Dergisi, Yıl:53, Sayı:225, Temmuz 1975

Hava Müzesi Tanıtım Katoloğu, İstanbul

Hürkuş Vecihi, **Havalarıda Çeyrek Asır**, İstanbul, 1942

İlmen Süreyya, **Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, İstanbul, 1942

İstiklal Harbi ile İlgili Telgraflar, Ankara, Cumhuriyet Arşivi Daire Başkanlığı Yayını, 1994

İşbakan Sabri, **Sivil Hava İşletmeciliğinin Tarihçesi**, **Havacılık Dünyası**, C.1, Şubat 1939

Kansu Yavuz, Şensöz Sermet ve Öztuna Yılmaz **Havacılık Tarihinde Türkler** (En Eski Çağlardan Birinci Dünya Savaşına Kadar) C.1, İstanbul, 1971

Kara Havacılık Dergisi, 5 Mayıs 2000, Özel Sayı

Kara Havacılık Dergisi, K.K.K.'lığı yayını, Yıl:3, Sayı: 12

Kara Havacılık Dergisi, Yıl:4, Sayı:16, (Nisan 1999)

Kara Havacılık Okulu ve Eğitim Merkezi Komutanlığı, **Kara Havacı Pilotlar Kitabı**,

Ankara, 2001

Kaymaklı Hulusi, **Havacılık Tarihinde Türkler**, 1997, Cilt:2

Kayseri VI. Havacılık Sempozyumu, 10-12 Mayıs 2002

Keyusk Mazlum, **Türk Havacılık Tarihi**, Eskişehir, 1950

Koçer Mehmet, **Türk Havacılığı (1911-1922)**, Yüksek Lisans Tezi, Elazığ, 1997

Kuşhan Melih Cemal, "Ülkemizin Jeopolitik Konumu ile Askeri Hava Gücümüzün İlişkisi", **Kayseri 3 ncü Havacılık Sempozyumu.10-12 Mayıs 2000**, Kayseri, Erciyes Üniversitesi SHMYO, 2000

Mali Kanunlar, C.5, Ankara, Maliye Bakanlığı Yayınları

Mali Kanunlar, C.6 Ankara, Maliye Bakanlığı Yayınları

Milliyet Gazetesi, 7 Ekim 1926, Yıl: 1

Mustanoğlu Necati A., "İstikbal Göklerdedir", **Havacılık Dünyası Dergisi**, C.1, Sayı 3, Müderrisoğlu Alptekin, **Kurtuluş Savaşının Mâlî Kaynakları**, Ankara, Maliye Bakanlığı 50. Yıl Yayınları, 1973

Orhan Celalettin, **Askerlik Hatıralarım**, İstanbul, Deniz Basımevi, 1982

Oyman Korhan ve Korun Vildan, "Hava Alanlarının İçinde Bulundukları Çevreye Etkileri", **Kayseri 3ncü Havacılık Sempozyumu.10-12 Mayıs 2000**, Kayseri, Erciyes Üniversitesi SHMYO,2000

Önen Yekta Ragıp, "Atatürk'ün Huzurunda 2 Amerikan Havacısı", **Yıllar Boyu Tarih Dergisi**, Yıl:5 C.9, Sayı:7, (Temmuz 1982)

Sarışır Serdar, **Atatürk Dönemi Millî Hava Harp Sanayii içinde Kayseri Tayyare Fabrikası'nın Yeri**, Yüksek Lisans Tezi, Kayseri, 1998

Sarp İrfan, **Türk Hava Kuvvetleri'nin Doğuş Yılları**, Ankara, Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, 1986

Şölen Vehbi, "Çanakkale Cephesi'nde Havada Tabanca ile Düello", **Kartal Dergisi**, sayı:12, (Temmuz- Ağustos1973), s:40-41, Zikreden; **Havacılık Tarihi**, **Yıllar Boyu Tarih**, Yıl: 2 , Cilt:4, sayı: 3, (Mart 1980)

TAİ Dergisi, Ocak 2003

Tanman Sıtkı, **Türk Havacılık Tarihi**, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1950, I. Kitap

Tolgay Ahmet, **Kanlı Noel. Kıbrıs Türkünün Ateşle Sınava**, İstanbul , Kastaş Yayınları, Nisan 1993

Türk Hava Kurumu Tanıtım Broşürü, Ankara ,2002

- Türk Hava Kuvvetleri Tarihi-1**, Ankara, Hava Kuvvetleri Komnutanlığı Yayını, 2001
- Türk Havacılık Tarihi (1914-1916)**, Kitap 2, C. 1, Eskişehir, Hava Basımevi, 1951
- Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı**
- Türk Kültürü**, Yıl: 10 Sayı: 116
- Türkiye Gazetesi**, 13 şubat 2003
- Uçarol Rifat, **Enver Akoğlu;Büyük Türk Havacılarından(1898-1962)**, İstanbul, Hava Harp Okulu Basım Evi
- Hava Harp Okulu Tarihçesi (1951-1974)**, İstanbul, 1974
- Verel Oktay, **İstikbal Göklerin, Gökler Bizimdir**, T.H.K. Yayınları, C.1,
- Yanarsönmez Mesut, **Türk Dış Politikasında İtalya (1914-1923 Türk-İtalyan Münasebetleri)**, (Basılmamış Yüksek lisans Tezi), Elazığ, 1995



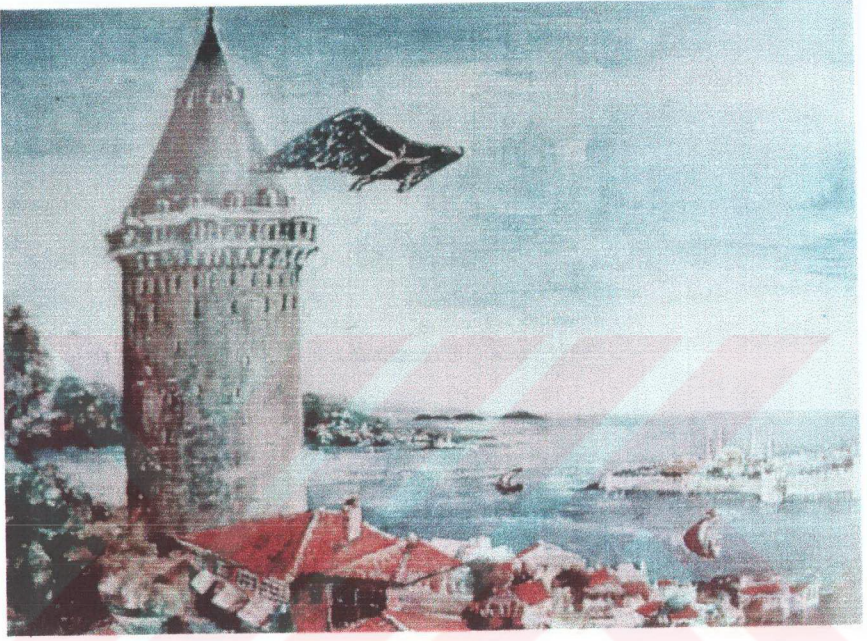
FOTOĞRAFLAR



Kuş tarafından uçurulan insan minyatürü



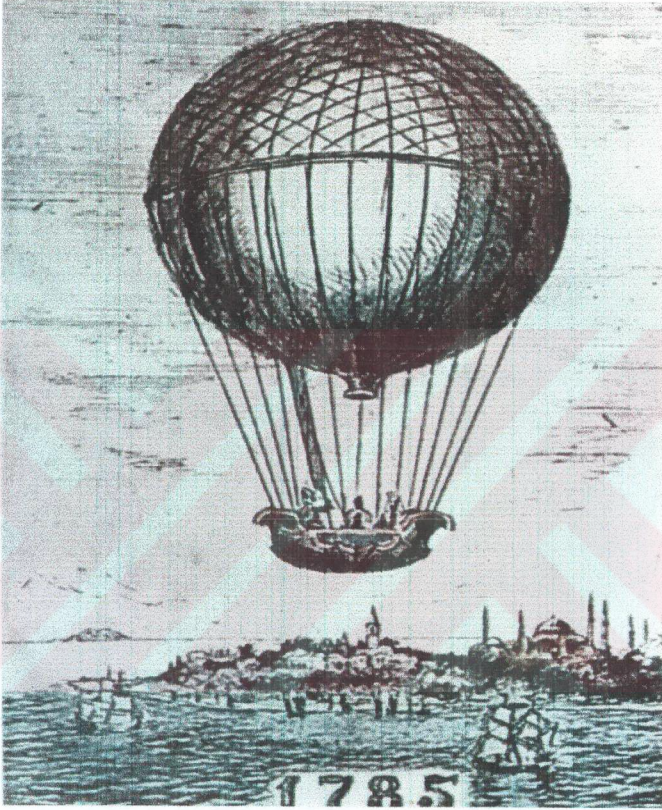
Kuş tarafından uçurulan insan minyatürü



**Hazerfan Ahmet ÇELEBİ'nin
Galata Kulesinden Üsküdar'a uçuşunun sembolik resmi**



Lagari Hasan Çelebi'nin Sarayburnu'ndan barut fişekleri yardımıyla havalanışı



1785 yılında İstanbul'da ilk balon uçuşu



Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa



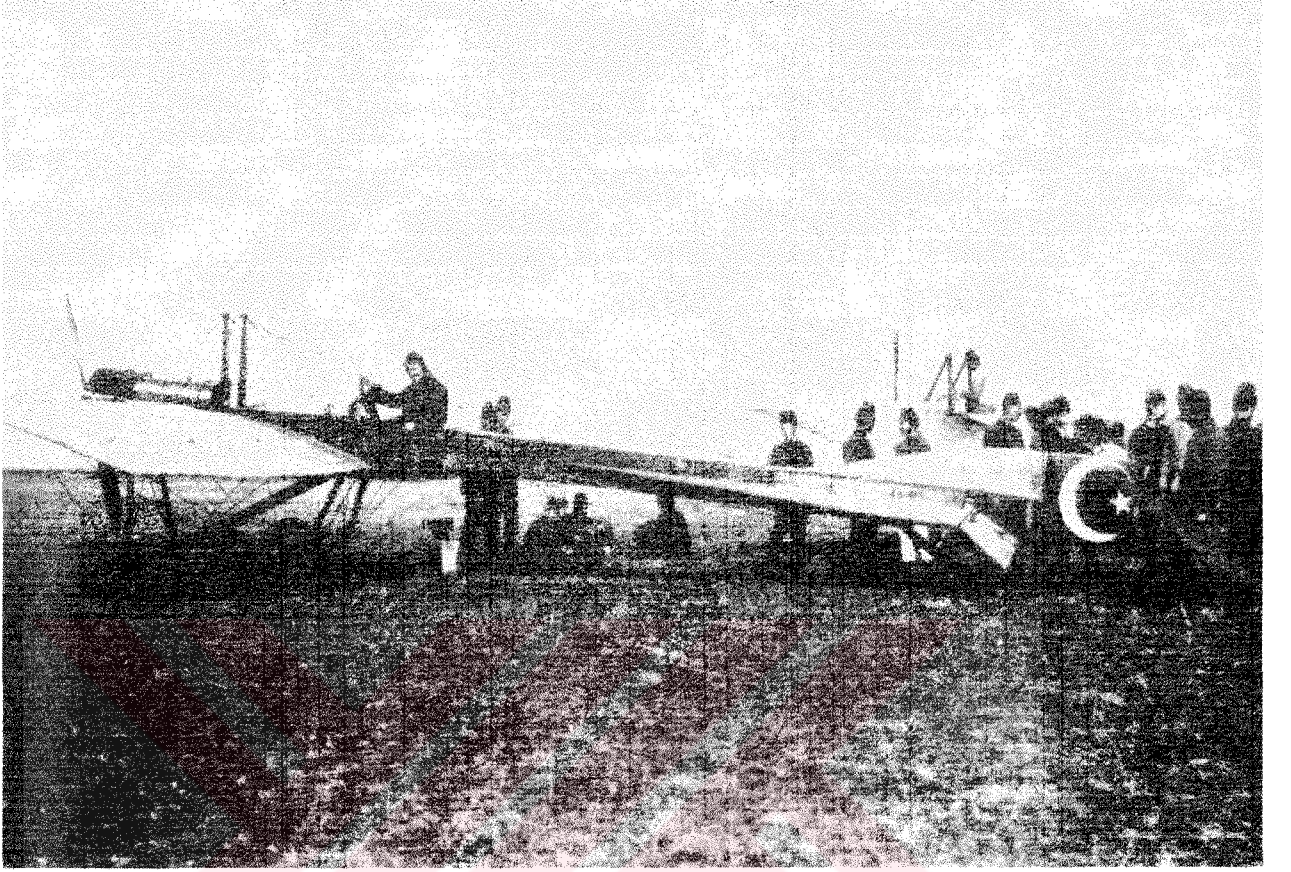
Kurmay Yarbay Süreyya İLMEN



İlk Türk Pilotu Yüzbaşı Fesa Bey



İlk Türk Pilotu Teğmen Yusuf Kenan Bey



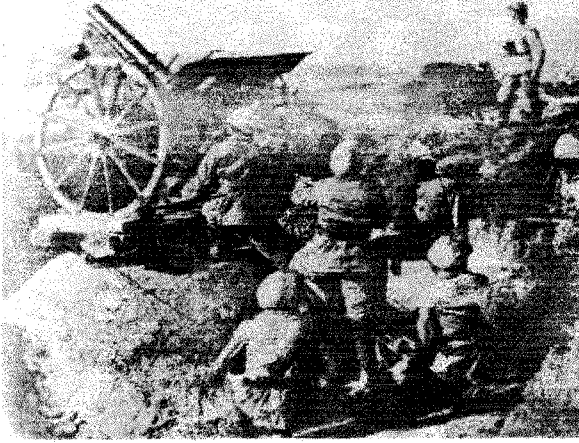
Satın alınan ilk Türk uçağı



Fethi Bey'in Büyükçekmece kesiminde yaptığı keşiflerden dönüşü



**Göklerde ilk Türk kadını
Belkıs Şevket Hanımın Fethi Beyle Birlikte uçuşu**



Çanakkale'de uçaksavar olarak kullanılan bir sahra topu



1917'de Almanyada eğitimde olan Türk pilotlarından
Salim Bey, Mithat (Tuncel) Bey

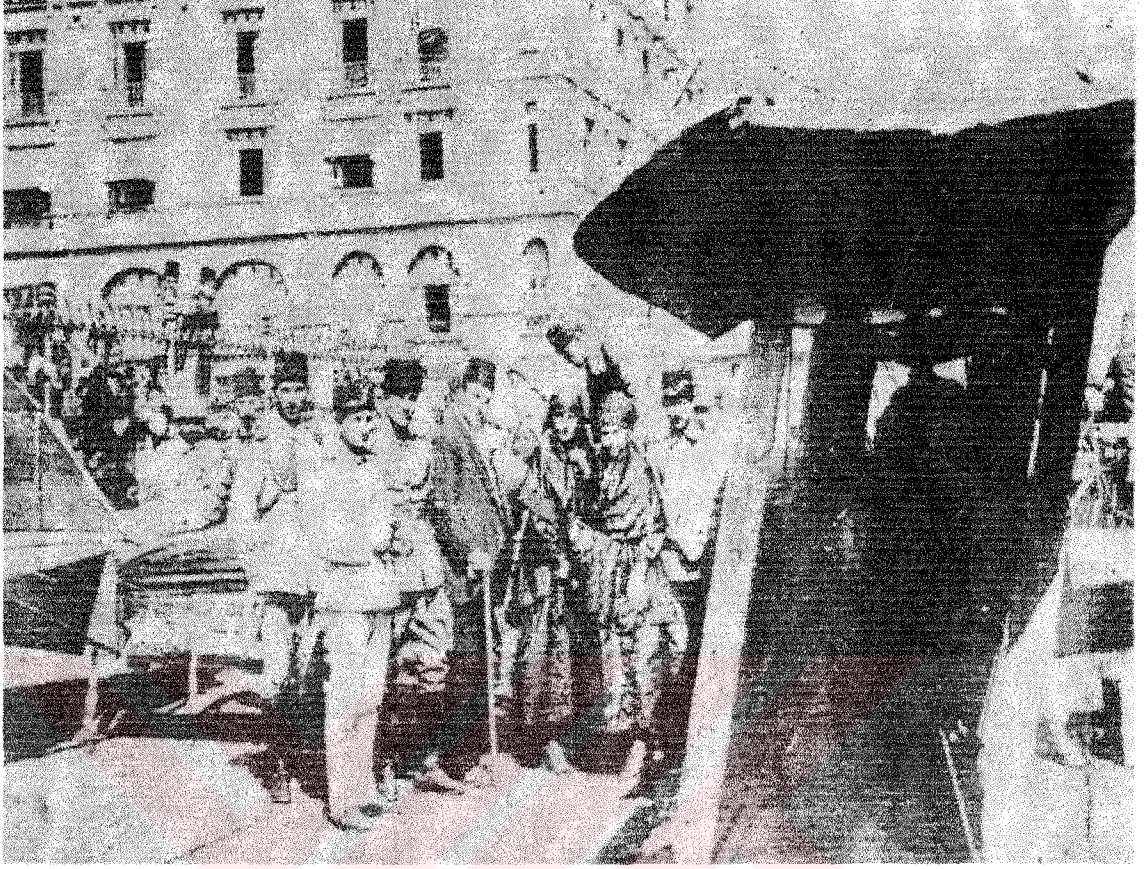


I. Dünya Savaşı'nda İstanbul Galata'daki Tayyare Deposu
ve Türk havacıları

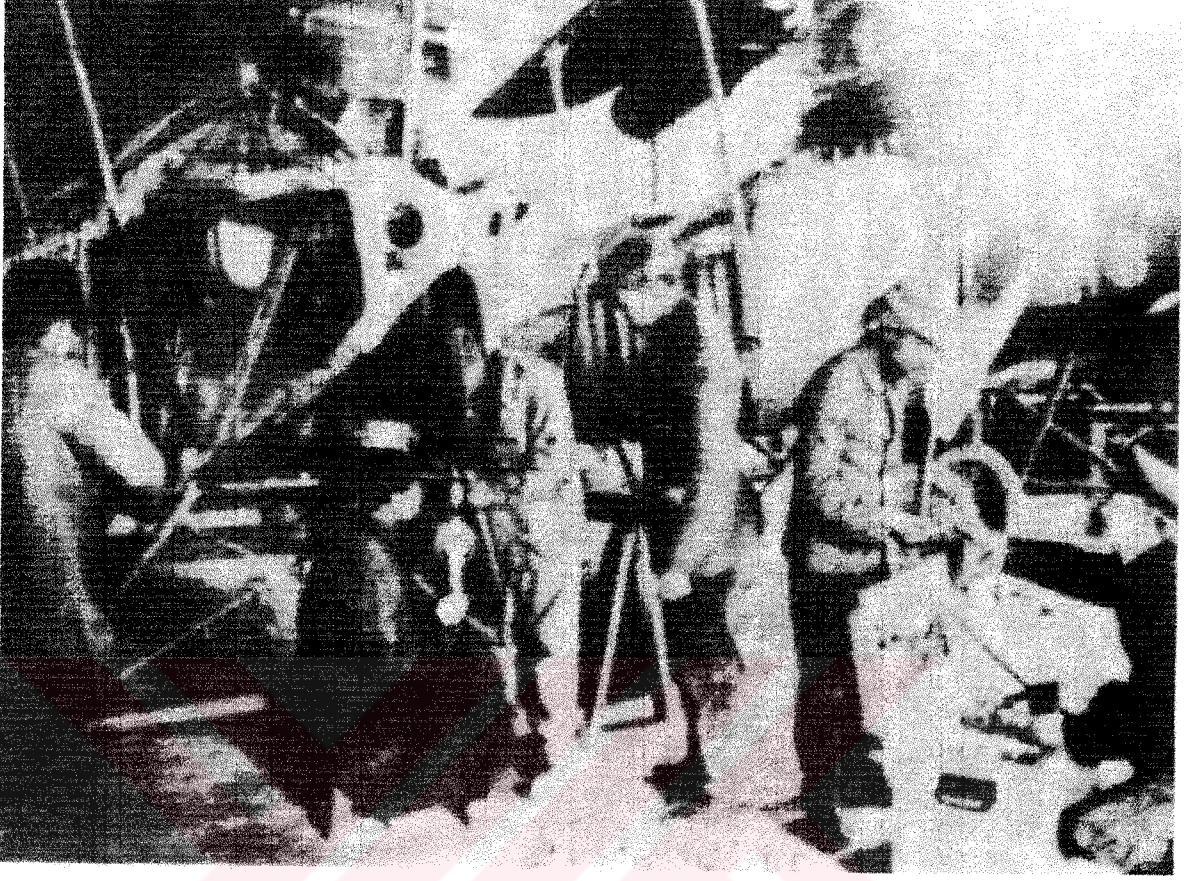


Yeşilköy'de Türk ve Alman havacılar

1nci Dünya Savaşından Fotoğraflar



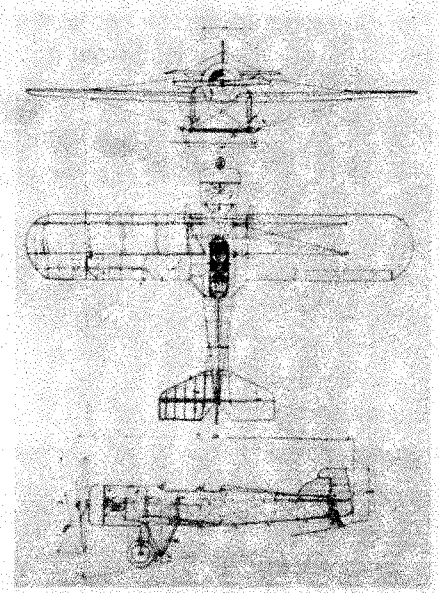
**İstanbul'u bombardımana gelen ve düşürülen
bir İngiliz tayyaresi, halka gösteriliyor**



Yeşilköy'de Tayyare Tamir Atölyesi



Aralık 1924'te ilk Türk Uçağını yapan Vecihi (HÜRKUŞ) Bey kurtuluş savaşı sırasında Yüzbaşı üniformasıyla.



"Vecihi VK VI" uçağın şematik resmi



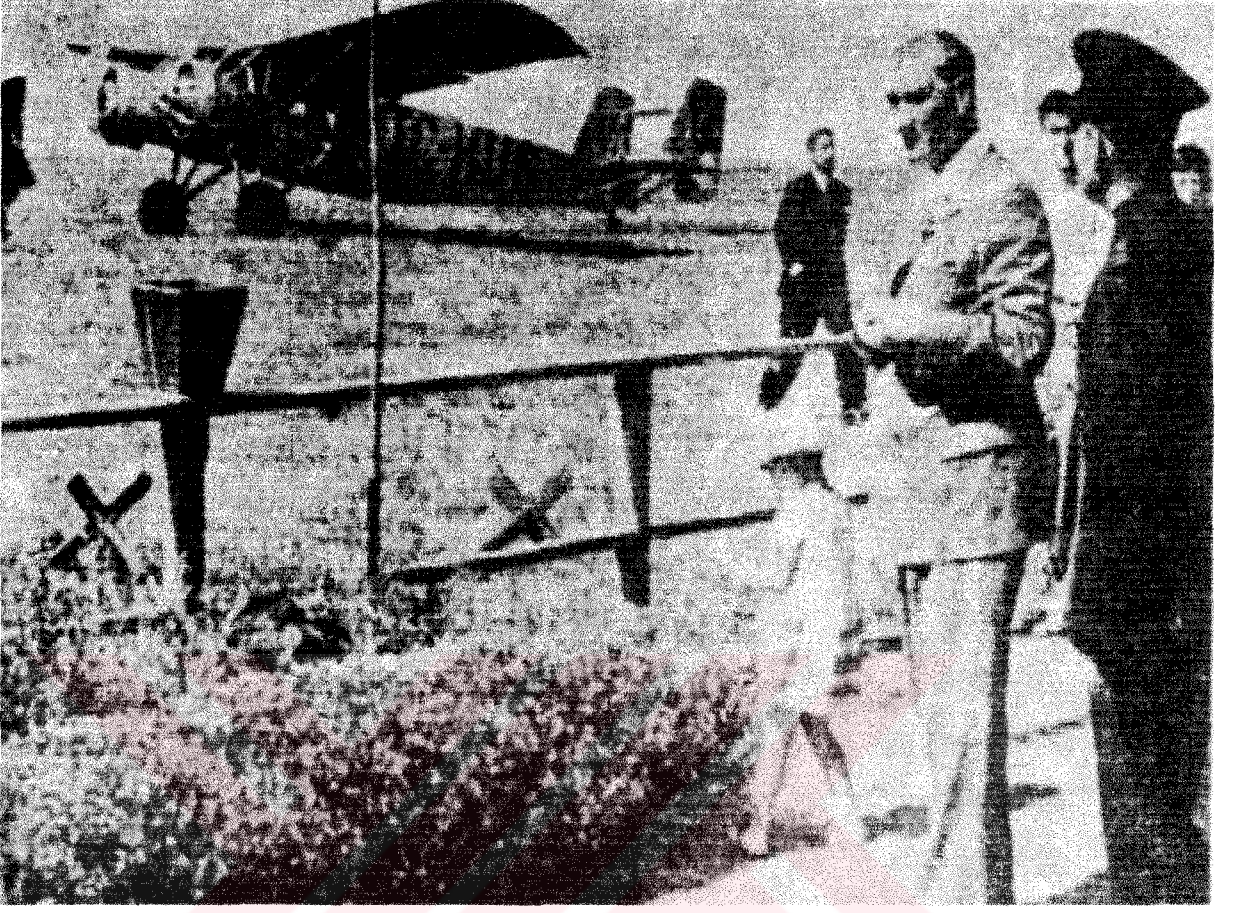
**Vecihi HÜRKUŞ'un 1924'te yaptığı ve 1925'te İzmir'de uçurduğu ilk Türk Uçağı
VECİHİ XV**



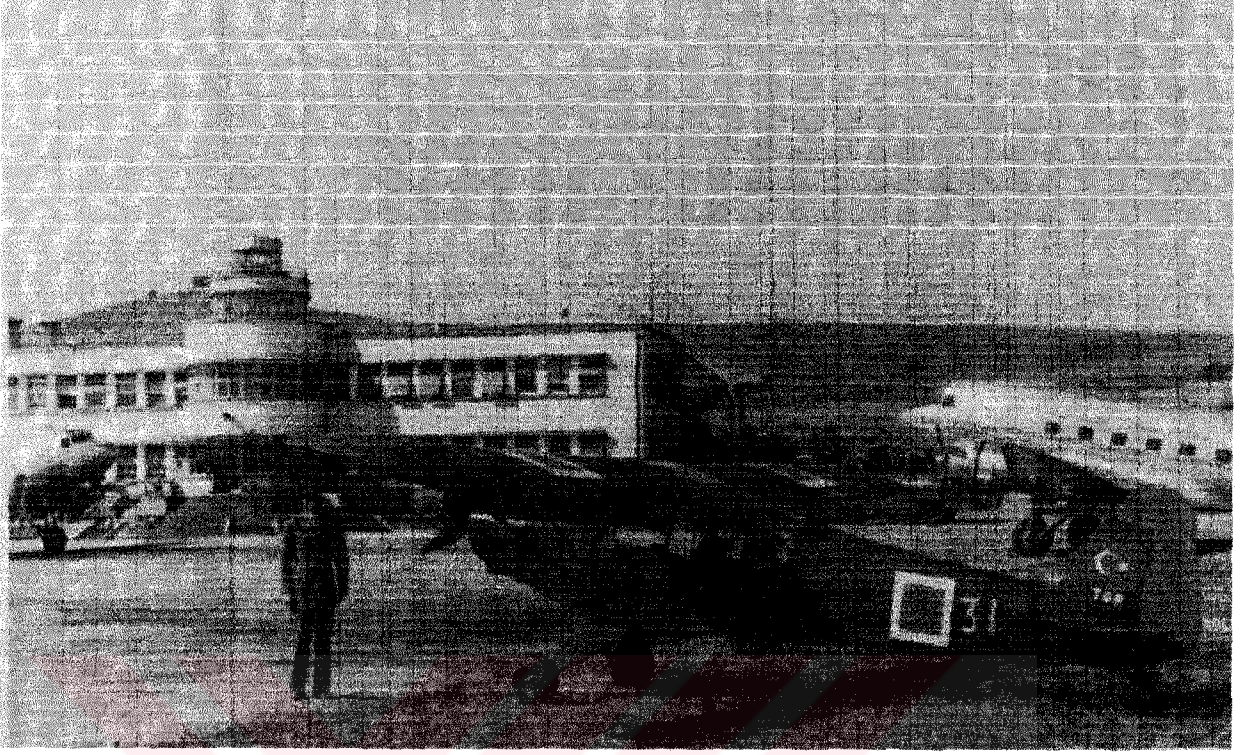
Atatürk Türk Uçaklarını izlerken



Atatürk Sabiha GÖKÇEN ile



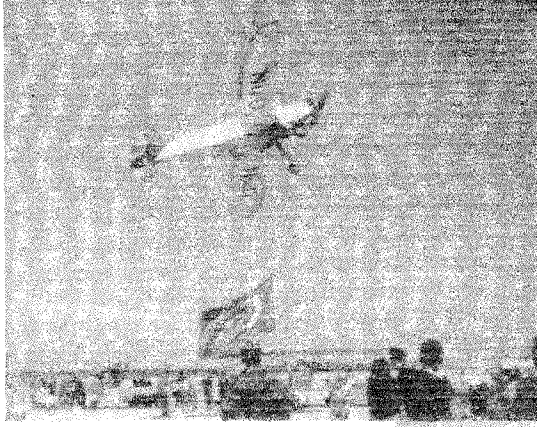
Atatürk'ün Türk Hava Yollarını ziyareti



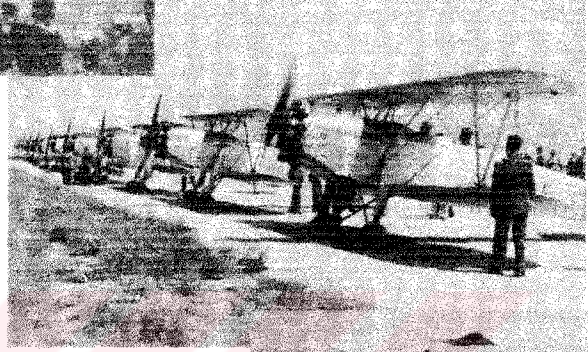
Askeri ve Sivil Uçaklar Güvercinlik Apronunda



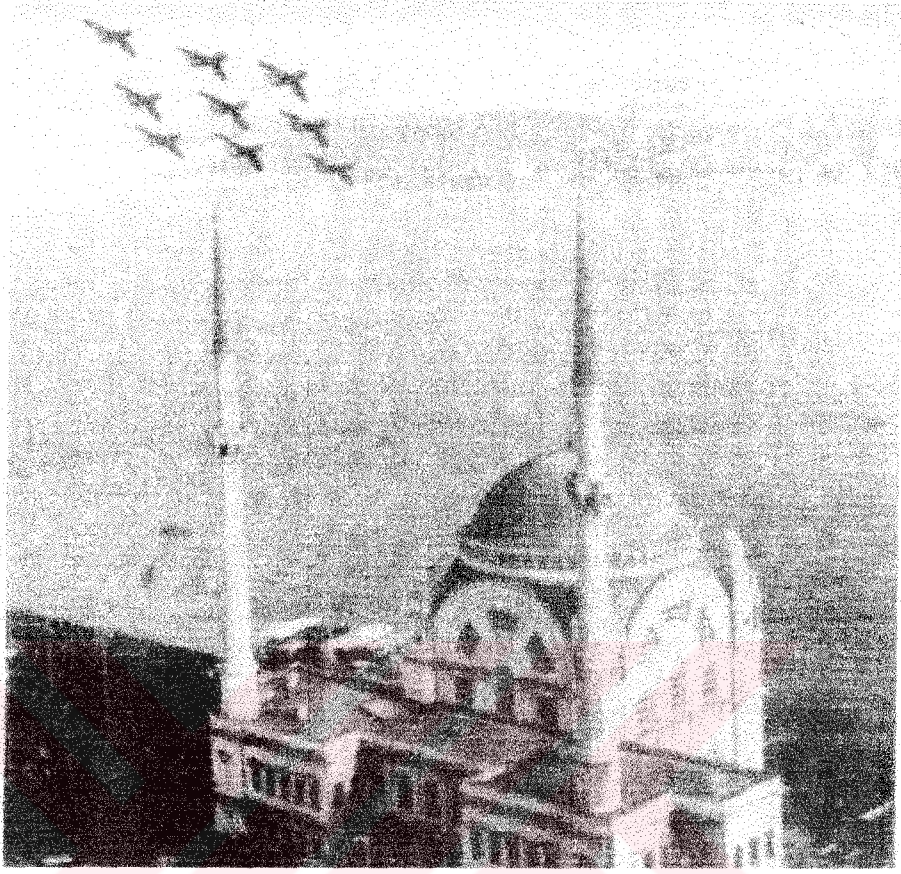
Atatürk 1936 yılında Eskişehir Hava Okulunu denetlerken



Nuri DEMİRAG Gök Okulu'nda Uçuş



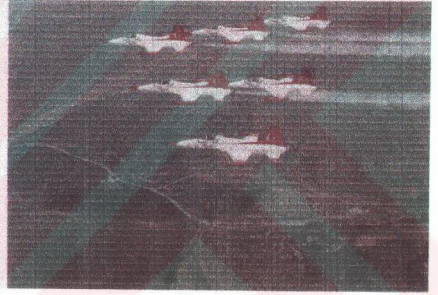
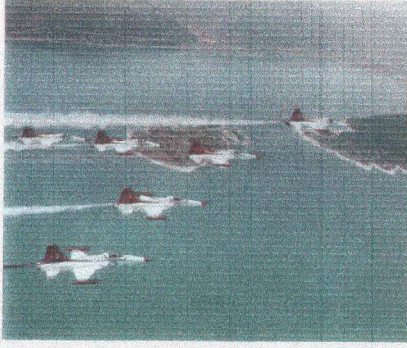
Nuri DEMİRAG Uçuş Okulu



İstanbul Boğazı'nda Akrotim gösterisi 1965



Kıbrıs Barış Harekâtı hazırlıkları



Günümüz Akrotim Ekibi



Envanterimizdeki Tekamül Hava Araçlarından Citation



Envanterimizdeki UH-60 Sikorsky Genel Maksat Helikopteri



Hava Sporları-Paraşüt



Hava Sporları--Balon