

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

132678

1923-1938 ATATÜRK DÖNEMİNDE ASKERİ
HAVACILIĞIMIZ

132678

Perihan KİLİMCİ

99701010

Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi
Anabilim Dalı'nda Hazırlanan

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Selim TARLAN

İSTANBUL, 2003

YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
TEZ KURULU

İÇİNDEKİLER

ÇİZELGE LİSTESİ.....	IX
ŞEKİL LİSTESİ	XI
RESİM LİSTESİ	XII
KISALTMA LİSTESİ	XIII
ÖNSÖZ.....	XIV
ÖZET	XVI
ABSTRACT	XVII
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

DÜNYADA ASKERİ HAVACILIĞIN KURULUŞU VE GELİŞMELERİ(1903-1938)

A. ASKERİ HAVACILIKTA ÖNDE GELEN DEVLETLER.....	18
1. ABD’de Askeri Havacılık	18
2. Almanya’da Askeri Havacılık	21
a. Teşkilat	25
b. Uçak Endüstrisi	27
c. Hava Ulaştırma	30
3. Fransa’da Askeri Havacılık	32
4. İngiltere’de Askeri Havacılık	36
a. Teşkilat	40
b. İngiltere’nin Deniz ve Denizaşırı Hava Kuvvetleri.....	45
c. 1932 Cenevre Konferansı’ndan Sonraki Durum	46
d. 1935 Mayıs Mali Programı.....	47
e. Hava Ulaştırma	49
5. İtalya’da Askeri Havacılık.....	50

a. İtalya'nın Akdeniz'deki Merkezi Durumu	57
6. Japonya'da Askeri Havacılık.....	58
7. SSCB'de Askeri Havacılık	62
a. Teşkilat	64
b. Uçak Endüstrisi	65
c. 1935 Yılından Sonraki Durum	67
B. TÜRKİYE'NİN KOMŞULARI	69
1. Bulgaristan'da Askeri Havacılık	69
2. Irak'ta Askeri Havacılık	70
3. İran'da Askeri Havacılık	70
4. Yunanistan'da Askeri Havacılık.....	72

İKİNCİ BÖLÜM

1923 YILINDA TÜRK HAVA KUVVETLERİ

A. TÜRK HAVA KUVVETLERİ TEŞKİLATI.....	73
B. HAVA OKULU	74
C. TÜRK ASKERİ UÇAKLARI	76
1. Caudron G-3	76
2. Gotha WD-13	76
3. Avro 504 K.....	77
4. S.A.M.L. (Aviatik) B.1	78
5. Albatros C-XV.....	78
6. SPAD S-XIII	79
7. Airco DH-9.....	81
8. Breguet XIV A2 / B2.....	81
9. Nieuport 24 bis ve Nieuport 27	87
10. Caproni Ca.5.....	87
D. 1923 YILINDAKİ TÜRK ASKERİ UÇAKLARININ SAYILARI VE DEĞERLENDİRİLMESİ.....	88

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

1924-1932 YILLARI ARASINDA TÜRK HAVA KUVVETLERİ

A.	TÜRKİYE'DEKİ SİYASİ VE EKONOMİK GELİŞMELER.....	92
1.	Siyasi Gelişmeler.....	92
2.	Ekonomik Gelişmeler.....	94
B.	TÜRKİYE'NİN DÜNYA ÜLKELERİ İLE OLAN İLİŞKİLERİ	98
1.	Batılı Devletlerle İlişkileri.....	98
2.	Balkan Devletleriyle İlişkileri	102
3.	Doğudaki Komşularıyla İlişkileri.....	104
C.	TÜRK HAVA KUVVETLERİ TEŞKİLATI.....	104
D.	HAVA OKULU	105
E.	TÜRK ASKERİ UÇAKLARI VE TÜRK HAVACILIĞINDA ÖNEMLİ GELİŞMELER	106
1.	Caudron C.27 ve Caudron C.59	107
2.	Türk Tayyare Cemiyeti(THK)'nin Kuruluşu	108
3.	TOMTAŞ'ın Kuruluşu	114
4.	Junkers A-20.....	115
5.	Junkers F-13 Limousine	116
6.	Nieuport-Delage Ni.D-42c, SPAD S-61/2, Bleriot-SPAD S 51-4, Nieuport- Delage Ni.D-62, Dewoitine D-21 c-1.....	117
7.	Morane Saulnier MS-35(AR) ve Morane-Saulnier MS-53	119
8.	Breguet XIX	120
9.	SAVOIA S 16 Bis/M.....	120
10.	Rohrbach Rodra RO IIIA	120
11.	1927 Yılındaki Teknik Gezi	121
12.	Potez 25 A-2	122
13.	Ansaldo A300-4.....	123
14.	Morane Saulnier MS-147	123
15.	SAVOIA-Marchetti S-59.....	123
16.	Gourdou Leseurre LGL-32.....	123
17.	Letov S 16 T Smolik.....	124
18.	1931 Yılında Amerikalı Pilotların Uçuşu.....	126

F.	1924-1932 YILLARINDAKİ TÜRK ASKERİ UÇAKLARININ SAYILARI VE DEĞERLENDİRİLMESİ	128
----	--	-----

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

1933-1938 YILLARI ARASINDA TÜRK HAVA KUVVETLERİ

A.	TÜRKİYE’NİN DÜNYA ÜLKELERİ İLE İLİŞKİLERİ	137
B.	TÜRK HAVA KUVVETLERİ TEŞKİLATI.....	140
C.	HAVA OKULU	140
D.	TÜRK ASKERİ UÇAKLARI VE TÜRK HAVACILIĞINDA ÖNEMLİ GELİŞMELER.....	141
1.	Breguet 19-7	142
2.	Curtiss Model 55 Kingbird	142
3.	Consolidated Fleet Model 7.....	142
4.	Curtiss Hawk II.....	142
5.	Curtiss Fledgling 2C-1	144
6.	Tayyare Vergisi	144
7.	Polikarpov R-5, Polikarpov U-2, Tupolev ANT-9	145
8.	Supermarine Southhampton Mk II	146
9.	De Havilland D.H.84 Dragon.....	146
10.	Letov Uçakları ile Yunanistan’a Gidiş	147
11.	Breguet 19-7 Uçakları ile Rusya’ya Gidiş.....	147
12.	Türkkuşu’nun Kuruluşu.....	149
13.	Hava Kuvvetlerine Yardım Vergisi.....	153
14.	Martin 139 WT	153
15.	Gotha GO 145A.....	155
16.	PZL P-24A.....	155
17.	Dünyanın İlk Kadın Savaş Pilotu Sabiha Gökçen	157
18.	1937 Yılı Silahlanma Programı	159
19.	PZL P-24C.....	161
20.	Heinkel HE-111 F-1	162
21.	Focke Wulf FW-58K-10 WEIHE.....	162

22. G. A. Monospar ST-25	164
23. Vultee V-11 GBT	164
24. Vultee V-11 GBT ile İran'a Gidiş	166
25. Bristol Blenheim Mk.I.....	167
26. 1938 Yılında Teknik Gezi	167
27. Sabiha Gökçen'in Balkan Turu	168
28. Supermarine Walrus Mk II.....	169
29. Koolhoven FK-49A	169
30. PZL P-24G.....	170
E. 1933-1938 YILLARINDAKİ TÜRK ASKERİ UÇAKLARININ SAYILARI VE DEĞERLENDİRİLMESİ.....	170
SONUÇ	177
BİBLİYOGRAFYA.....	183
EKLER.....	193
EK- 1 CAUDRON G-3	194
EK- 2 GOTHA WD-13	195
EK- 3 AVRO 504 K.....	196
EK- 4 S.A.M.L. (AVIATİK) B.1	197
EK- 5 ALBATROS C-XV	199
EK- 6 SPAD S-XIII	201
EK- 7 AIRCO DH-9.....	203
EK- 8 BREGUET XIV A2 / B2	205
EK- 9 NIEUPORT 24 Bis	207
EK-10 NIEUPORT 27	208
EK-11 CAPRONI CA.5.....	210
EK-12 CAUDRON C.27.....	211
EK-13 CAUDRON C.59.....	212
EK-14 SAVOIA S-16 Bis/M	214
EK-15 JUNKERS A-20	216
EK-16 JUNKERS F-13 LIMOUSINE.....	218
EK-17 NIEUPORT-DELAGE ND 42 C1.....	220
EK-18 SPAD S-61/2	221

EK-19	BLERIOT-SPAD S 51-4	222
EK-20	NIEUPORT-DELAGÉ NiD 62	224
EK-21	DEWOITINE D-21 C-1.....	225
EK-22	MORANE SAULNIER MS-35(AR).....	226
EK-23	BREGUET XIX A2 / B2.....	227
EK-24	ROHRBACH RO IIIA RODRA.....	229
EK-25	MORANE SAULNIER MS-53	231
EK-26	POTÉZ 25 A-2	232
EK-27	ANSALDO A300/4	234
EK-28	MORANE SAULNIER MS-147	235
EK-29	SAVOIA-MARCHETTI S-59.....	236
EK-30	LETOV S 16 T SMOLIK	237
EK-31	BREGUET 19-7	239
EK-32	CURTISS MODEL 55 KINGBIRD	241
EK-33	CURTISS FLEDGLING 2 C.1.....	242
EK-34	CURTISS HAWK II.....	244
EK-35	CONSOLIDATED FLEET MODEL 7	246
EK-36	POLIKARPOV R-5.....	248
EK-37	POLIKARPOV(Po-2) U-2	249
EK-38	TUPOLEV ANT-9	250
EK-39	SUPERMARINE SOUTHAMPTON Mk II.....	251
EK-40	DE HAVILLAND DH 84 DRAGON	253
EK-41	GOTHA GO 145A	254
EK-42	PZL P-24A.....	256
EK-43	PZL P-24C.....	258
EK-44	MARTIN 139WT	259
EK-45	FOCKE WULF FW-58K-10 WEIHE	261
EK-46	VULTEE V-11 GBT	263
EK-47	G. A. MONOSPAR ST-25	264
EK-48	BRISTOL BLENHEIM Mk.I.....	265
EK-49	HEINKEL HE-111 F-1.....	267
EK-50	SUPERMARINE WALRUS	269
EK-51	KOOLHOVEN F.K. 49A	271

EK-52	PZL P-24G.....	272
EK-53	1912-1940 YILLARINDA YUNAN ASKERİ UÇAKLARI.....	274
ÖZGEÇMİŞ		276



ÇİZELGE LİSTESİ

Çizelge 1. Dünya Ülkelerinin 1913 Yılı Havacılık Bütçeleri.....	11
Çizelge 2. 1932 Yılında Ülkelerin Uçak Sayıları	13
Çizelge 3. 1936 Yılında Devletlerin Durumu.....	16
Çizelge 4. 1932-1938 Yıllarında Devletlerin Uçak Üretimi	17
Çizelge 5. 1937 Yılında Devletlerin Ulusal Gelirleri ve Savunma Harcamalarının Yüzdeleri	17
Çizelge 6. 1933-1939 Yıllarında Almanların Uçak Üretimi	24
Çizelge 7. 1932 Yılında İngiliz Hava Kuvvetleri	42
Çizelge 8. 1935 Yılında İngiliz Hava Kuvvetleri	42
Çizelge 9. 1937 Yılında İngiliz Hava Kuvvetleri	44
Çizelge 10. 1934-1938 İngiliz Hava Silahlanma Bütçesi.....	48
Çizelge 11. SSCB'nin Hava Gücü.....	65
Çizelge 12. 1926 Yılında İran Hava Gücü	71
Çizelge 13. Breguet B-XIV A2/B2'leri Kullanan Birlikler.....	86
Çizelge 14. Türk Hava Kuvvetleri'nin Breguet XIV A2/B2 Uçakları	87
Çizelge 15. 1923 Yılında Kullanılan Türk Askeri Uçaklarının Özellikleri.....	91
Çizelge 16. Caudron C.27'lerin Türk Askeri Numaraları	107
Çizelge 17. Caudron C.59'ların Türk Askeri Numaraları	108
Çizelge 18. Junkers A-20'lerin Türk Askeri Numaraları	116
Çizelge 19. Junkers F-13'lerin Türk Askeri Numaraları.....	117
Çizelge 20. Morane Saulnier MS-35(AR)'ların Türk Askeri Numaraları.....	119
Çizelge 21. Morane-Saulnier MS-53'lerin Türk Askeri Numaraları	119
Çizelge 22. SAVOIA S 16 Bis/M'lerin Türk Askeri Numaraları	120
Çizelge 23. Rohrbach Ro III'lerin Türk Askeri Numaraları	121
Çizelge 24. Morane Saulnier MS -147'lerin Türk Askeri Numaraları.....	123
Çizelge 25. Letov S 16 T'lerin Türk Askeri Numaraları.....	125
Çizelge 26. Letov S 16 T'leri Kullanan Birlikler	125
Çizelge 27. 1924-1928 Yıllarında MSB Bütçesi	130
Çizelge 28. 1930-1932 Yıllarında MSB Bütçesi	131
Çizelge 29. 1924-1932 Yıllarında Satın Alınan Türk Askeri Uçaklarının Özellikleri.....	133
Çizelge 30. Curtiss Hawk II'lerin Türk Askeri Numaraları	143
Çizelge 31. Curtiss Fledgling 2C-1'lerin Türk Askeri Numaraları	144
Çizelge 32. Supermarine Southampton Mk II'lerin Türk Askeri Numaraları.....	146

Çizelge 33. Gotha GO 145A'ların Türk Askeri Numaraları	155
Çizelge 34. PZL P-24A'ların Türk Askeri Numaraları	157
Çizelge 35. PZL P-24C'lerin Türk Askeri Numaraları	161
Çizelge 36. Heinkel He 111 F-1'lerin Türk Askeri Numaraları.....	162
Çizelge 37. FW 58'lerin Kullanıldığı Birlikler	163
Çizelge 38. Focke Wulf FW-58K-10'lerin Türk Askeri Numaraları	164
Çizelge 39. Vultee 11-GBT'lerin Türk Askeri Numaraları.....	166
Çizelge 40. Bristol Blenheim Mk.I'lerin Türk Askeri Numaraları	167
Çizelge 41. Supermarine Walrus Mk.II'lerin Türk Askeri Numaraları	169
Çizelge 42. PZL P-24G'lerin Türk Askeri Numaraları	170
Çizelge 43. 1933-1938 Yıllarında MSB Bütçesi	174
Çizelge 44. 1933-1938 Yıllarında Temin Edilen Türk Askeri Uçaklarının Özellikleri	176



ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1. 1923 Yılında Kullanılan Türk Askeri Uçaklarının Sayıları	89
Şekil 2. 1923 Yılında Kullanılan Türk Askeri Uçaklarının Yüzdeleri	90
Şekil 3. 1924-1932 Yıllarında Satın Alınan Askeri Uçakların Sayıları	129
Şekil 4. 1924-1932 Yıllarında Satın Alınan Askeri Uçakların Yüzdeleri	130
Şekil 5. 1928-1932 Yıllarında MSB Bütçesinin Toplam Bütçeye Göre Değişimi.....	131
Şekil 6. 1933-1938 Yıllarında Temin Edilen Uçakların Sayıları	173
Şekil 7. 1933-1938 Yıllarında Temin Edilen Uçakların Yüzdeleri	174
Şekil 8. 1933-1938 Yıllarında MSB Bütçesinin Toplam Bütçeye Göre Değişimi.....	175
Şekil 9. 1924-1938 Yıllarında Bütçede Savunmaya Ayrılan Pay	178
Şekil 10. 1930-1938 Yıllarında Hava Kısımına Ayrılan Pay	179
Şekil 11. 1923-1938 Yıllarındaki Türk Askeri Uçaklarının Sayıları	180
Şekil 12. 1923-1938 Yıllarında Türk Askeri Uçaklarının Yüzdeleri	181



RESİM LİSTESİ

Resim 1. Sabiha Gökçen Bükreş Hava Meydanında.....	169
--	-----



KISALTMA LİSTESİ

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
Alb.	Albay
Astsb.	Astsubay
B.G.	Beygir Gücü
Bnb.	Binbaşı
KTF	Kayseri Tayyare Fabrikası
Kur.	Kurmay
MSB	Milli Savunma Bakanlığı
R.A.F.	Royal Air Force
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
THK	Türk Hava Kurumu
Tğm.	Teğmen
TOMTAŞ	Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi
Ütğm.	Üsteğmen
Yb.	Yarbay
Yzb.	Yüzbaşı

ÖNSÖZ

Atatürk döneminde(1923-1938) Türk askeri havacılığını ve bu konunun daha iyi anlaşılması için dünya ülkelerinin askeri havacılık teşkilatını, ayırdıkları bütçeleri ve uçak sayılarını öncelikle incelemeyi esas aldık. Daha sonra da Türk Hava Kuvvetlerinin satın aldığı ve savaş alanlarında ele geçirdiği askeri uçakların özelliklerini ve hangi ülkelerden alındıklarını inceleyerek uçak temininin Türkiye'nin Atatürk dönemindeki dış siyaseti ile yönlendirilip, yönlendirilmediğini belirlemeye ve bu dönemdeki Türkiye Cumhuriyeti bütçelerini de inceleyerek iki dünya savaşı arasında hava savunmasına ayırdığı pay ile barış için Türkiye'nin ne kadar çalıştığını sayısal olarak ortaya koymaya çalıştık. Böylece Atatürk döneminde dünya askeri havacılığını ve Türk askeri havacılığını, uçaklarının özelliklerini, alım nedenlerini ve ilgili yıllardaki Türk Hava Kuvvetleri bütçelerini içeren ve karşılaştıran özgün bir çalışma gerçekleştirmeye gayret ettik.

1923-1938 dönemindeki havacılık kaynaklarının çoğunun askeri olması, kaynakların bazılarının birbiri ile çelişmesi ve o dönemde yeterince havacılık tarihine önem verilmemesi nedenlerinden dolayı olayların doğrularını ortaya koymak için büyük çaba gösterdik. Ayrıca kaynaklarda kullanılan Türkçe'nin günümüz Türkçe'sinden çok farklı olması nedeniyle kullanılan terimleri doğru olarak belirlemek için zaman ayırmak zorunda kaldık. Bu konuda ise tez danışmanımdan çok büyük yardımlar aldım.

Bu tezde kaynak olarak kullanılan dergiler Yeşilköy Askeri Müzesi'nden, kullanılan kitaplar da Hava Harp Okulu Kütüphanesinden elde edilmiştir. İstanbul'da ve İzmir'de diğer askeri birliklerde, diğer kütüphanelerde ve İzmir Türk Hava Kurumu şubesinde sözü edilen dönemdeki uçaklara ait kaynağa rastlanamamıştır. İnternette de sadece uçakların fotoğrafları ve özellikleri ile ilgili bilgilere tezde yer verilmiştir.

Tez çalışmam sırasında sürekli olarak beni yönlendiren ve tezimi düzenlememe yol gösteren tez danışmanım Doç. Dr. Selim Tarlan'a özellikle şükranlarımı sunarım.

Bu arada havacılık ile ilgili terimler ve eski Türk askeri uçaklarının özellikleri hakkında beni yönlendiren ve destek sağlayan Prof. Dr. Ajun Kurter'e, bu çalışmada kullanılan kaynaklara ulaşmamı sağlayan Yeşilköy Askeri Müzesi Müdürü Hv. Müh. Alb. Dr. Güray Tezer'e, 1923-1938 dönemindeki Türk askeri uçaklarının resimlerini Yeşilköy Askeri Müzesi'ndeki fotoğraflardan elde etmeme yardımcı olan Yeşilköy Askeri Müzesi Uzmanı Zeynep Gülten'e, çalışmalarımda beni destekleyen Hava Harp Okulu Komutanlığı personeline ve Hava Harp Okulu Kütüphanesi görevlilerine, Atatürk ve genç Türkiye Cumhuriyeti hakkında bugünkü bilgi birikimimi elde etmemi sağlayan Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bölüm Başkanlığı Öğretim Görevlilerine teşekkür ederim.

Yeşilyurt

Perihan Kilimci

02 Ocak 2004

ÖZET

1923-1938 Atatürk Döneminde Askeri Havacılığımız

1923-1938 yıllarında Türk havacılığında Atatürk ve dünya ülkeleri ile ilişkiler belirgin etkenler olmuştur. Bu tez çalışmasında öncelikle, dünya ülkelerinin havacılık teşkilatı ve uçak endüstrisi incelenmiştir. Daha sonra Türk askeri havacılığı üç dönemde incelenmiştir: 1923 yılında, 1924-1932 yıllarında ve 1933-1938 yıllarında. Bu dönemlerdeki Türkiye savunma bütçesi de incelenerek, dünya ülkeleri gibi Türkiye'nin de silahlandığı görülmüştür. Atatürk dönemindeki askeri uçaklarının özellikleri ve fotoğrafları da teze ek olarak eklenmiştir.

1923-1938 yılları arasında Türkiye'nin; Fransa'dan, ABD'den, Almanya'dan, İngiltere'den, İtalya'dan, Polonya'dan, Yunanistan'dan, Çekoslovakya'dan, Rusya'dan, Danimarka'dan, Hollanda'dan uçak temin ettiği saptanmıştır.



ABSTRACT

Turkish Military Aviation in between 1923-1938

Ataturk and relations between Turkey and world countries are evident factors in 1923-1938 Turkish aviation. In this thesis first of all, world countries aviation organization and airplane industries are investigated. Then, Turkish Air Force is examined in three periods: in 1923, in between 1924-1932 and in between 1933-1938. In these periods, it is shown that Turkey is armed like world countries when we examined Turkey defense budgets. In between 1923 and 1938 Turkish Military Airplanes' photographs and properties are attached as appendix in this work.

In this thesis it is determined that Turkey bought airplanes between 1923 and 1938 from the following countries: France, America, Germany, England, Italy, Poland, Greece, Czechoslovakia, Russia, Denmark and Netherlands.

GİRİŞ

İlk çağlardan beri insanların uçuş arzusu sonucu yapılan teorik ve pratik çalışmalar; 5 Haziran 1783 tarihinde Montgolfier kardeşlerin Fransa’da balonla ve 17 Aralık 1903 tarihinde de Wright kardeşlerin Amerika’da gerçekleştirdikleri ilk motorlu uçakla yapılan ilk uçuşlar ile amacına ulaşmıştı. Çalışmalara devam edilmiş, sivil havacılık endüstrisi kurulmuş ve uçak ordu teşkilatı içinde yer almaya başlamıştı. 1 Ağustos 1907 tarihinde ABD, orduda havacılık bölümünü açmış; Nisan 1910’da Fransa, Ordu Havacılık Servisi’ni kurmuş; Şubat 1911’de İngiltere istihkam sınıfına bağlı bir hava taburu kurmuş; 1 Ekim 1912 tarihinde Almanya, Askeri Havacılık Servisi’ni kurmuş; 27 Haziran 1912 tarihinde İtalya, Trablusgarp Savaşı’nın sonuna doğru resmen Uçucu Taburu’nu kurmuş; 1910 yılında Rusya, Rus İmparatorluk Hava Kolu’nu kurmuş ve 1912 yılında da Bulgaristan Ordu Havacılık Kolu’nu kurmuştu¹.

Bütün bu gelişmelerin sonucunda 14-18 Eylül 1910 tarihinde Fransız ordusunun Picardie bölgesinde yapmış olduğu manevralarda on dört uçak ve dört güdümlü balon kullanıldı. Dünyanın belli başlı bölgelerinden gelen gözlemciler bu manevraları dikkatle takip etmişti. Türk gözlemciler olarak, Paris Askeri Ateşesi Ali Fethi ve Mustafa Kemal manevralarda hazır bulundu. Özellikle uçakların askeri harekatta keşif-gözetleme açısından önemi, bu manevralarda ortaya çıktı. Birçok ülke, bu manevralardan aldığı ders sonucu askeri havacılığa daha çok önem verdi. Günün en gelişmiş havacılığına sahip olan Fransa’ya, dünyanın birçok ülkesinden, askeri pilot yetiştirilmek üzere subaylar gönderilmeye başlandı. Paris Ateşemiliteri Ali Fethi Bey de, İstanbul’a gönderdiği raporunda uçakların önemini belirtti.

Türk Genelkurmayı da 1909 yılı son aylarından itibaren orduda askeri havacılığın kurulması konusunda fikir çalışmaları ve tartışmalar yapmaktaydı. Fransa’da yaşanan gelişmeler sonucu gönderilen raporlardan sonra Genelkurmay Başkanlığı, Kıtaatı Fenniye ve Mevakii Müstahkeme Müfettişi Umumiliğine 13 Ekim 1910 tarihi ile gönderdiği yazıda; Osmanlı Ordusunun da büyük devletlerin ordularından geri kalmamak üzere balon ve uçakla donatılmaları gerektiği, öncelikle bunları kullanacak subay ve personelin yetiştirilmesi için 1911 yılında birkaç subayın Avrupa’ya gönderilmesi gerektiğini belirtiyordu. Temmuz 1911 başlarında da Avrupa’ya pilot adayı göndermek üzere hazırlıklar tamamlandı. Havacılık

¹ Geniş bilgi için bkz. Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi**, c.I., Ankara, Hava Kuvvetleri Basımevi, 2003, s.12-29.

işleriyle Genelkurmay Başkanlığı 2nci Şubesi'nde Kurmay Yarbay Süreyya Bey görevlendirildi.

1911 yılının Temmuz ayında Süvari Yüzbaşı (Yzb.) Fesa ve İstihkam Teğmen (Tğm.) Kenan Fransa'daki Bleriot uçak fabrikasındaki pilotaj eğitimleri devam ederken uçak ve balon tedarikine girilmiş, hava meydan ve tesislerinin kurulmasına karar verilmişti. Fakat uçak temin edilemeden 29 Eylül 1911 tarihinde Türk-İtalyan Savaşı (Trablusgarp Savaşı) başladı. Türk tarafının bu savaşın hareket alanına pilot ve uçak temin edip, gönderme çabaları başarısızlıkla sonuçlandı.

1911-1912 Türk-İtalyan Savaşında İtalyanlar, Trablusgarp'ta savaş meydanında ilk defa uçak ve güdümlü balon kullandılar. İlk askeri hava keşfi, ilk hava bombardımanı, ilk havadan bildiri atımı bu savaşta İtalyanlar tarafından gerçekleştirildi. İtalyanlar, bombalar ve mini kanatlar takılmış çivi şeklinde demir çubuklarla saldırmışlar, bu arada Türkleri teslim davet eden bildiriler atmışlardı. Buna karşılık, savaşta ilk uçak kaybeden, ilk defa havacısı ölen gene İtalyanlar oldu. Türkler de savaşta ilk defa havacı ve uçak esir aldılar. Bu savaşın sonunda Osmanlılar Trablus ve Bingazi illerini kaybettiler.

Savaş devam ederken, dış ülkelere subay göndererek uçucu yetiştirmenin pahalı olmasından dolayı, Türk Genelkurmayı İstanbul'da bir uçak okulu açmayı düşünüyordu. Nitekim 5 Mart 1912 tarihli muhtıra ile bir uçak okulu kurulması için gereken paranın tahmini dökümü verilmiş, İstanbul'da İmalatı Harbiye Müdürlüğüne bağlı bir uçak fabrikası kurulması için 5000 lira sarfedilmesi gerektiği bildirilmiş ve uçak okulunun kurulabilmesi için öncelikle bir öğretmenle bir makinistin getirilmesi hatırlatılmıştı². Daha sonra uçak alımı, okul kuruluşu ve okul yeri seçimi gibi ciddi ve ağır konular ortaya çıktığı zaman **Tayyare Komisyonu** kurulması 1912 yılının Mart'ında gerçekleştirilmişti. Osmanlı İmparatorluğu mali sıkıntı içinde bulunduğundan, halktan bağış toplayarak **Tayyare Mektebi**(uçak okulunun o zamanki ismi) için iki adet R.E.P. uçağı alınmıştı.

İki adet Deperdussin tipi uçakları teslim almak üzere; 21 Şubat 1912 tarihinde uçuş eğitimini başarı ile bitiren, Türk ordusunun bir numaralı, Fransa'nın 780 numaralı pilotu Yzb. Fesa bir süre Paris'te kaldı. Fakat Fransa'dan daha önce bu uçaklar yola çıkarılmıştı. Uçaklar

² Kurter, a.g.e., s.62.

Hasköy'e getirilince Kur. Yb. Süreyya Bey 13 Mart'ta Paris Ateşemiliterliğine bir telgraf göndererek Yzb. Fesa'yı çağırttı. Bu arada Tğm. Kenan da eğitimini başarı ile bitirdi, 797 numaralı pilot brövesinin sahibi oldu. Deperdussin tipi uçaklar İstanbul'a getirilince Hasköy ambarlarına alındı. Bu uçaklar Hasköy'de 20 Nisan 1912 günü Yzb. Fesa'ya ve Tğm. Yusuf Kenan'a sandıklar içinde teslim edildi. Satın alınan R.E.P. uçağı da Nisan ayının 19-20'si civarında geldi. Montaj ve yerde denemelerden sonra 26 Nisan 1912'de R.E.P. uçağı ile Süreyya Bey ve komisyon üyelerinin huzurunda ilk uçuş gerçekleştirildi. Bu tarihte Yüzbaşı Fesa Bey de başarılı bir uçuş yaptı. Böylece 26 Nisan 1912 günü Türk uçak ve pilotlarının, Türk gökleri ile ilk defa tanıştığı bir gün olarak, Türk askeri havacılık tarihinde yerini aldı. Tğm. Kenan ise az zaman sonra pilotluktan ayrıldı.

Tayyare Mektebi'nin uçak ve araç gereçlerinin alınması için bir heyet Almanya ve Fransa'ya gönderildi. 21 Haziran 1912 tarihine kadar malzemelerin satın alınması sürdü. Böylece okula üç adet uçak, okul araç-gereçleri, meteoroloji aletleri ve motorlu araçlar tedarik edildi. Almanya ve İngiltere'ye ikişer adet uçak siparişi verildi ve Almanya'dan iki adet uçak alındı. Temmuz ayında uçaklar ve yabancı personel İstanbul'a gelmeye başladı³. Yeşilköy'de uçak alan ve kuruluşlarının yeri seçilerek kırk beş günde iki hangar yaptırıldı⁴. Tayyare Mektebi de 1 Temmuz 1912'de resmen faaliyete geçti⁵.

İtalya ile barış antlaşması yapılmasından sonra Balkan Savaşı(1912-1913) başladı. Türk havacılarına ilk savaş görevi Balkan Savaşında verildi. Balkan Savaşına Türk askeri havacılığı henüz kuruluş aşamasında ve çok hazırlıksız bir şekilde girdi. Savaşın başlangıcında elde yeterli sayılabilecek kadar uçak bulunduğu halde, bunları uzun mesafelere uçuramayacak kadar deneyimsiz pilotlar ve bröve almadan, acele ile eğitimleri yarıda bıraktırılan öğrenci pilotlar ile harekate katılmak zorunda kalındı. Buna ek olarak, harekate katılmak üzere hazırlanan uçak müfrezeleri, uçağı ve havacılığı hiç bilmeyen kara ordusu komutanlarının sevk ve idaresi altına verilmiş ve bu yüzden, ilk aşamada Türkler dört uçağını ve bir subayını kaybetmişti. Balkan Savaşının sonunda, Türk askeri havacılığı, sekiz uçağını tahrip ve kırım sonucu kaybetmiş, bir uçağına savaş başlamadan Sırbistan'da el konmuş olduğundan, toplam dokuz uçaklık bir kayıp vermişti. Uçaklardan hiç biri düşman tarafından düşürülemedi. Bir esir dışında havacı olarak kaybı yoktu. Buna karşılık, bazı yabancı

³ Geniş bilgi için bkz. Kurter, a.g.e., s.61-87.

⁴ Cem Ender Arslanoğlu, *Egemenlik Savaşımız ve Atatürkçülük*, İstanbul, [y.y.], 1982, s.6.

⁵ Kurter, a.g.e., s.80.

yazarların da ifade ettikleri gibi pilotların deneyimleri ve kendine güvenleri artmış ve o dönemin, **dünyanın en deneyimli havacıları** olma niteliğini kazanmışlardı⁶. Balkan savaşının sonucunda Avrupa'daki yerlerin beşte dördü kaybedildi⁷.

Balkan Savaşının bitmesinden sonra, Donanma Cemiyeti bağış kampanyasına yoğun şekilde devam ediyordu. Bu cemiyete bağış yapılmasını desteklemekte olan “Müdafaai Hukuku Nisvan Cemiyeti(Kadın Haklarını Koruma)” isimli cemiyet, bir üyesini uçurmak suretiyle, hem bağış kampanyasına katkıda bulunmak hem de kendi cemiyet propagandasını yapmak kararı almıştı⁸. Şevket Ata Paşa'nın küçük oğlu Şevket Bey'in kızı Belkıs Şevket Hanım bunun için seçildi. İngilizce'yi iyi bilen, özel okullarda İngilizce, müzik ve çocuk eğitimi öğretmenliği yapan Belkıs Şevket Hanım Kadınlar Dünyası Dergisinde yeniliğe ve kadın giyiminin düzenlenmesine dair yazılar yazmaktaydı⁹. 30 Kasım 1913 tarihinde İstanbul üzerinde Deperdussin uçağı ile gerçekleşen uçuşla Türk kadını ilk uçuşunu yaptı. Belkıs Şevket Hanım'ın yazdıkları o zamanki uçaklar hakkında bilgi vermesi açısından önemlidir:

“Öğleden sonra saat birde “Müdafaai Hukuku Nisvan Cemiyeti” bayrağını ve azasını taşıyan otomobillerle Yeşilköy'deki Tayyare Mektebine gidildi. Uçuş esnasında şiddetle çarpan rüzgara dayanmak için pilotlara mahsus muşamba ile başlığı giydim ve gözlüğü taktım.

Uçma vakti yaklaşınca askerler tayyarenin etrafında dizildiler ve bir kumanda ile iki tarafımızda posta teşkil ettiler. Pilot Fethi Bey yerine çıktı. Araç yerden yüksekçe olduğundan bir iskemle vasıtasıyla ben de, hemen pervanenin arkasında rasatçı subaya mahsus yerde örme olarak ağaçtan yapılmış bir iskemleye, ayaklarımı uzatarak oturdum. Tayyaremizin işlemesi için Fethi Bey'in kumandasıyla pervaneyi, bir erimiz eliyle çeviriyordu.

Fethi Bey, benim oturduğum yerin arkasında ve benden yüksekçe olan mevkiine yerleşti. Yanında ve önünde derece tertibatı ve aletler vardı ve elinde de otomobillerde olduğu gibi bir volan vardı.

⁶ a.g.e., s.28-143.

⁷ Donald C. Blaistell, **Osmanlı İmparatorluğunda Avrupa Mali Denetimi**, Çev:Ali İhsan Dalgıç, İstanbul, İstanbul Matbaası, 1979, s.163.

⁸ Kurter, a.g.e., s.150-151.

⁹ Ergüder Gediz, “İlk Uçan Türk Kadını”, **Uçantürk Dergisi**, No 329(Ekim 1989), s.48.

Pervane, bir anda şiddetli gürültülerle müthiş bir şekilde dönmeye başladı. Araç sabırsızlandı. Olduğu yerden fırlamak istiyordu. Askerler etrafından tutuyorlardı. Lüzumu kadar kuvvet hasıl olduğuna kanaat getiren pilot Fethi Bey'in bir kumandasıyla erlerimiz makineyi bıraktılar.

Biz, otomobil gibi yerde bir müddet gittikten sonra, alkışlar arasında yavaş yavaş yükselmeye başladık. Bu kalkış evvela hafif bir meyille başladı, gittikçe yükseldik. Yeşilköy'den İstanbul cihetini tuttuk.

...O kadar süratle uçuyorduk ki, elimi dışarı çıkarınca, tekrar yanıma getirmek için müşkülât çekiyordum.

Bazen, pervanenin hareketini temin eden benzin, gözlüklerimin üstüne sıçrıyor, ben de etrafımı görmek için temizliyordum. Vücudumu muhafaza için giydiğim dört tane yün fanila ile dahi üşüyordum.”¹⁰

Belkıs Şevket Hanım'ın belirttiği gibi, bu yıllarda kullanılan uçaklar açık uçaklardı. Dünya pilotları uçuşları gerçekleştirmek için büyük bir özveri ile çalışıyordu. Bu dönemde Türk uçakları eski olduklarından ve pilotlarının yeterli eğitim seviyesine ulaşmadan uçmak zorunda kalmasından dolayı çok fazla kaza geçiriyordu.

11 Haziran 1913 tarihinde Harbiye Bakanı Mahmut Şevket Paşa suikaste kurban gidince, Albay Enver Bey kısa sürede terfi ettirilerek 32 yaşında tümgeneral oldu, Harbiye Bakanlığına atandı ve aynı zamanda da Genelkurmay Başkanlığını da üstlendi (5 Ocak 1914). Yurtsever ve gözüpek, fakat aynı zamanda da çok ihtiraslı ve hayalperest bir kişiliği olan Enver Paşa, bu sırada çok ilgi çekici bir projeyi icra aşamasına getirmişti. Bu proje; Türk havacılarının İstanbul-Kahire uçuşu yapmalarıydı.

Projenin görünür nedenleri olarak; Türkleri seven ve aynı dinden olan Mısır halkına Türk bayrağını göstermek suretiyle, uçak bağışı toplamak ve Fransız havacılarının bir süre önce gerçekleştirdikleri Paris-İstanbul-Kahire uçuşuna karşılık olarak, Türk havacılarının cesaret ve yeteneklerinin onlardan aşağı kalmadığını kanıtlamaktı. Bu amaçların arkasında,

¹⁰ N.H.,“İlk Askeri Tayyarelerimiz ve Ona Binen İlk Türk Kadını”, *Resimli Tarih Mecmuası*, Cilt 7, No 77(Mayıs 1956), s.289-291.

siyasi ideoloji ve planlar da vardı. Enver Paşa ve arkadaşları milliyetçilik akımından etkilenerek Osmanlı İmparatorluğunun parçalanmasını önlemek üzere Pan-İslamizm ideolojisine inanmaya başlamışlardı. Kahire'ye uçarak Türk havacıları, bu sıralarda İngiltere işgali altında bulunan Mısır halkına, Osmanlı Devletinin gücünü diğer müslüman devletlere de göstererek Pan-İslamizm ideolojisine hizmet edecek ve yeni uçakların alınabilmesine yarayacak bağışların toplanmasına da katkı sağlayacaklardı.

6 Şubat 1914 günü başlayan yolculuk, üç uçağın kırım geçirmesi; cesur, deneyimli ve usta pilotlar Yzb.Fethi, Üsteğmen (Ütgm.) Nuri, rasıt Yzb.Sadık Beylerin kaybedilmesi ile yarım kaldı. Daha sonra 1 Mayıs 1914 günü, Edremitliler tarafından alınan **Edremit** uçağı ile yolculuğa kalınan yerden, Yafa'dan başlandı ve 9 Mayıs 1914 sabahı Kahire'ye ulaşıldı. Mısır halkının havacıları içtenlik ve sevgi ile karşılayışı, yapılan coşkulu gösteriler, Enver Paşa ve diğer Pan-İslamist yöneticilerin düşüncelerini kuvvetlendirmiş, onları yanlış yola sürükleyerek, Birinci Dünya Savaşına Osmanlı İmparatorluğunun zamansız girişine ve Osmanlı İmparatorluğunun tamamen çöküşüne yol açmıştır. Yapılan uçak bağışları ile kaybedilenlerin yerini dolduracak uçaklar alınamamıştır¹¹. İstanbul-Kahire uçuşu sırasında Türk askeri havacılığı, savaş meydanlarında yetişmiş değerli mensuplarını kaybetmiştir.

1914 yılında Birinci Dünya Savaşı başladı. Bu sırada savaşan endüstriyel ülkelerin, zamana göre gelişmiş havacılık sektörleri ve geniş ölçüde uçak ve hava gemileri (güdümlü balonlar ve zeplinler) vardı. Savaş sırasında uçaklarda sürat, manevra yeteneği ve silahlar açısından büyük ilerlemeler oldu. 1917 yılında av uçaklarına pervane ile eş zamanlı bir veya iki makinalı tüfek yerleştirildi. Bu sorunun o dönemde çözümlenmesi çok önemliydi. Çünkü eş zamanlı çalışmayan makineli tüfekler pervaneyi vuruyordu. Bu da pilot için hayati bir riskti. Birinci Dünya Savaşının bitiminden sonra ise sivil havacılığa ağırlık verildi ve askeri uçaklarda fazla bir gelişme görülmedi.

Birinci Dünya savaşında Türk Havacılığı, müttefiklerinin de personel yardımı ile büyüyerek onbeş bölüklük bir kuvvete sahip oldu. Türk Ordularının uçak ve pilot ihtiyaçlarını karşılanması amacıyla Almanlara başvuruldu. Gerekli uçak, öğretmen ve personel istendi. Bunun için Alman Pilot Ütgm. Serno ve yardımcıları Türkiye'ye geldi ve Yeşilköy Tayyare

¹¹ Kurter, a.g.e., s.156-168.

Mektebi'nde çalışmaya başladı. Ütgm. Serno, ayrıca Türk Hava Kuvvetlerinin tüm lojistik, kadro, eğitim ve hava savunma görevleriyle de yükümlüydü¹².

Bu sırada Almanya'dan bir miktar yeni deniz uçakları satın alınmış, bu uçakların Türkiye'ye getirilmesi için Avusturya sınırlarına kadar demiryolu kullanılmış daha sonra da deniz uçaklarının botlarına tekerlek eklenerek ve yedek malzemesi de alınarak ağırlaşan bu uçaklar karadan uçurulmuş ve İstanbul'a uçarak getirilmişti. Bu da o dönemde Türk havacıları için büyük başarı olmuştu¹³. Bu yeni satın alınan uçaklara rağmen gerek cephedeki ve gerekse cephe gerisindeki uçaklar çok yıpranmış durumda idi.

Birinci Dünya Savaşı sonucunda Osmanlı İmparatorluğu yenilen ülkelerden biri oldu. Osmanlı İmparatorluğu'nun askeri gücünü ortadan kaldırmak ve ülkesini kolayca işgal edebilmek amacıyla imzalatırılan Mondros Antlaşmasına göre; askerler terhis edilip, silahlara el konulacak, önemli görülen yerler gözetim altında bulundurulacak, tüm askeri birliklerde bulunan yabancı personel bir ay içinde Türkiye'yi terk edecek, uçak bölük sayısı kolordu sayısına indirilecekti (sekiz uçak bölüğü). Kadro yetersizliğinden, 22 Aralık 1918 tarihli emir ile Hava Kuvvetlerinin; Yeşilköy istasyonu birinci sınıf, İzmir ve Erzincan istasyonlarının ikinci sınıf olarak teşkilatlanması planlandı. Eldeki kuvvetler yeniden düzenlenerek her istasyon emrine ikişer bölük tahsis edildi. Uçakların bölük sayısı böylece altıya indirildi¹⁴.

Bu arada Yeşilköy'deki askeri kuruluşlar da İngiliz ve Fransızların gözetimi altına girdi. Buradaki uçak ve gereçler Kartal-Maltepe'ye, deniz uçakları da Haliç'teki Deniz Bakanlığı ambarlarına taşındı. Filistin ve Irak'tan çekilen hava birliklerinin kalıntıları da Konya ve Elazığ'a getirildi.

Bu gelişmeler sonucunda Mustafa Kemal Paşa'nın önderliğinde Türk halkı Kurtuluş Savaşı'na girerken, İstanbul'daki Damat Ferit Paşa Hükümeti de kendi halkına karşı Kuvayı İnzibatiye örgütünü kurdu. İstanbul Hükümeti, uçakları havadan bildiri atmak amacıyla kullanmak istediğinden Maltepe'deki uçakların onarımına başlandı. Bu olanaktan yararlanarak başta Birlik Komutanı Yzb. Fazıl olmak üzere Maltepe'deki havacılar, Anadolu'ya kaçma düşüncesiyleydiler. Bu durumu öğrenen İngilizler ve Osmanlı Hükümeti,

¹² Arslanoğlu, a.g.e., s.1091.

¹³ Bilal Başar, "Hava Kuvvetlerinin Dünü, Bugünü, Yarını", *Hava Kuvvetleri Dergisi*, No 279(Eylül 1981), s.8-10.

¹⁴ Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler*, c.I, [y.y.], Kültür Ofset Ltd. Şti., 1997, s.7-8.

onarım ve uçuşlara engel olmaya çalışmalarına rağmen gizli çalışmalarla dört uçak uçuşa hazırlandı. 6-7 Haziran 1920 Pazar gecesi saat 02.00'de Maltepe'den Anadolu'ya kaçış planı Türk pilotları tarafından uygulanacaktı. İlk olarak uçağı (Albatros D.III veya Fokker D.VII¹⁵) ile Pilot İsmail Zeki rule kaçırdı (uçağın pist dışına çıkması) ve uçağı kırıldı. Onu takip eden Albatros C-III uçağının Pilotu Vecihi üç kişilik uçağı(rasıt-pilot dışında mevki tayin eden ve silah kullanan subay- yerinde eşya ve iki kişi bulunduğundan) ağırlığı dolayısıyla havalanamadı ve yol kenarında bir hendeğe girip parçalandı. Albatros C-III uçağı ile Astsb. Rıdvan ve Tğm. Şakir Hazım kalkamadılar. Yalnız Pilot Kazım, Albatros D-III uçağı ile kalkışını başarı ile gerçekleştirdi. Fakat İznik civarında bir bölgeye inerken telgraf tellerine takılıp kapotaj (uçağın baş kısmının yere güçlü olarak temas edip uçağın kuyruğunun dönmesi sonucu uçağın ters duruma geçmesi) oldu. Bölük Komutanı Pilot Yzb. Fazıl bu durum karşısında kıymetli ve gizli evrakları da alarak, Pilot Tğm. Şakir Hazım(Ergökmen), Sivil Makinist Eşref, Pilot Tğm. Avni (Okar), Rasıt Ütğm. Muhsin (Alpagot) İhya, Sivil Pilot Vecihi, Makinist Eşref, birkaç astsubay ve er ile karadan ve denizden Anadolu'ya kaçtılar¹⁶.

25 Haziran 1920'de Hava Kuvvetleri Müfettişliği lağvedildi. Hava subayları personel işleri emrine, erler de inzibat kuvvetleri piyade deposuna devredildi. Osmanlı Hava Kuvvetleri personeli bu suretle dağıtılarak, Osmanlı dönemi havacılığı sona erdirildi¹⁷.

23 Nisan 1920'de Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti kurulduktan sonra, Anadolu'da bulunan düşmanlara karşı yapılan savaş, düzenli ve disiplinli orduların kurulmasıyla yeni ve etkili bir döneme geçince, kaçıp gelen havacı personelden ve eldeki kırık-dökük uçaklardan yararlanma düşüncesiyle, Milli Savunma Vekaleti'nin 13 Haziran 1920 tarihli emriyle Harbiye Dairesine bağlı bir Kuvayı Havaiye Şubesi kuruldu. Şube, personel ve araç gereçlerin sağlanmasıyla uğraşacak, eğitimi ve harekatı Erkanı Harbiye Reisliği yönetecekti. Ayrıca 14 Haziran 1920 tarihinde yayınladığı emirle de Hava Kuvvetleri teşkilatını, Erzincan ile Eskişehir'deki "Hava İstasyonu" ve yine Eskişehir'de "Hava Okulu" kuruldu¹⁸.

¹⁵ Ajun Kurter ile yapılan görüşme.

¹⁶ Kaymaklı, a.g.e., s.18-19.

¹⁷ a.g.e., s.19.

¹⁸ Rifat Uçarol, *Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu(1898-1962)*, İstanbul, Hava Harp Okulu Basımevi, 1990, s.37.

Bundan sonra İstiklal Savaşının ilk yıllarında ve Birinci Dünya Savaşından kalma Alman yapısı uçaklar, mevcut olanaklar çerçevesinde onararak kullanıldılar. Bunlarla Birinci ve İkinci Bölükler kuruldu. Bu bölükler, özellikle İkinci İnönü ve Sakarya Savaşlarında çok faydalı keşif ve bombardıman görevi yaptılar¹⁹.

1925'lere doğru dünya havacılığında genelde bir kıpırdanma ve giderek hızlanan gelişmeler ortaya çıkarken havacılığın diğer alanlarında olduğu gibi savaş uçaklarında da gelişmeler olmuş ve özellikle 1925-1935 döneminde kendine özgü nitelikleriyle savunma sistemlerinde önemi kabul edilen ve güvenilen uçak tipleri geliştirilmiştir. Bu gelişmeler İngiltere, Fransa, ABD, Rusya, İtalya ve Polonya uçak endüstrilerinin büyük katkısı olmuştur.

1930'lu yıllara gelindiğinde, uçakların gövde yapısı metalden yapılmaya başlandı. 1925-1935 dönemi av uçaklarının başlıca özellikleri genel olarak şu şekilde belirlendi: büyükçe bir bölümü iki satırlı, 500-1000 B.G. arasında değişen motor, 300-350 km'lik azami sürat, iki adet makinalı tüfek veya top. Bu uçaklar tam yükte bir buçuk-iki ton dolayında bir ağırlığa sahipti²⁰.

Türk Ordusu, bütün uygar devletlerin askeri ve sivil havacılıktaki taktik ve teknik yönlerden ilerlemesini adım adım takip ederek teşkilat ve donanımını yeni esaslara göre kurdu. Teknik elemanlar için kurslar ve okullar açtı. Havacılık dünyasında ileri giden yabancı ülkelere her branştan gençler gönderilerek ihtisas sahibi olmalarına çalışıldı ve yabancı ülkelere uzmanlar getirilerek Türk havacılığı modernleştirildi. Bu programa göre destek havacılığında çok müstakil bir hava kuvveti meydana getirilmeye çalışıldı. Türk Hava Kuvvetleri, özellikle 1926-1939 yıllarında **Balkan devletlerinin en güçlü hava gücü olarak** değerlendirilmiş, yurt içinde ve dışında yapılan uzun uçuşlar ile de dünya havacılık çevrelerinde dikkat çekmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Atatürk, geçmiş savaş tecrübelerinden Hava Kuvvetlerinin önemine inanmış ve Hava Kuvvetlerinin geliştirilmesini sağlamıştır. Ayrıca savaş içinde uçak temininin zorluklarını görerek de uçak endüstrisinin kurulmasına karar vermişti. Atatürk'ün Türk havacılığının gelişmesinde büyük bir yönlendirmesinin ve etkisinin olması, bu dönemde askeri havacılığın öneminin yeni yeni anlaşılması, dünya ülkelerinin

¹⁹ Hava Müze Komutanlığı, **Müze Tanıtım Kitapçığı**, İstanbul, [t.y.], s.33.

²⁰ Ahmet Demir, "1925-1935 Dönemi Av Uçakları", **Uçantürk Dergisi**, No 346(Mart 1991), s.23.

askeri havacılığına ait bilgilerin sınırlı olması ve Türk Hava Kuvvetlerinde bu döneme ait uçakları içeren bir kaynağın olmaması, 1923-1938 yıllarındaki Türk askeri havacılığını araştırmamıza neden oldu.

Bu dönemdeki dünya askeri havacılığı ile Türk askeri havacılığını karşılaştırarak, Türk dış siyasetine de bir ölçüde değindik. 1923-1938 Atatürk döneminde Türk askeri uçaklarının sayılarını ve özelliklerini kitaplardan, dergilerden ve internetten derleyerek oluşturduk. Ayrıca Yeşilköy Havacılık Müzesi'nden temin edilen fotoğrafları da tez çalışmasına ekledik.

Bu tez çalışması, giriş bölümünü takiben dört ana başlık altında toplanmıştır.

Birinci bölümde, 1903-1938 yılları arasında havacılıkta önde giden devletlerin dünya askeri havacılık teşkilatları ve ayırdıkları bütçeleri incelenmiştir. Bu bölümde Türkiye'ye komşu ülkelerin askeri havacılığı da ayrı bir önemle ele alınmıştır.

İkinci bölümde, 1923 yılındaki Türk Hava Kuvvetleri incelenmiştir.

Üçüncü bölümde Cumhuriyet'ten sonra ilk on yılındaki (1924-1932) Türk Hava Kuvvetleri incelenmiştir. Cumhuriyetin onuncu yılı özellikle makro ekonomi alanında özgün değişim hamlelerinin başlangıcına tesadüf etmektedir.

Dördüncü bölümde, 1934-1938 yılları arasında ise Türk Hava Kuvvetleri incelenmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

DÜNYADA ASKERİ HAVACILIĞIN KURULUŞU VE GELİŞMELERİ(1903-1938)

Barış ve savaş görevleri için uçaktan yararlanma çalışmalarının toplamına **hava siyaseti** denir. Hava siyaseti, her devletin izlediği devlet siyasetinin önemli bir kısmını oluşturur ayrıca devletin; harici, askeri ve iktisadi siyaseti ile sıkı sıkıya ilişkilidir. Bir devletin dış hava siyaseti: kendi ülke büyüklüğüne ve önemine; diğer ülkeler arasındaki coğrafi duruma; komşu devletlerle hava anlaşmalarına; dış siyaset görevlilerinin söz sahibi olmalarına; sömürge sahibi olmasına; kendi hava endüstrisinin büyüklüğüne ve üretim kapasitesine; her şeyden önemlisi devletin sivil havacılığa yaptığı mali yardıma bağlıdır. Birbiri ile ilgisi olmayan bu nedenler, hava siyasetinin ne gibi etkilere karşı karşıya kaldığını ve özellikle dış siyaseti zayıf olan devletler için iyi bir hava siyaseti yürüterek dünyada bir yer sahibi olmanın ne kadar zor olduğunu göstermektedir¹.

Havacılığın ilk yıllarında ülkelerin havacılık bütçelerine ayırdığı miktar, bütçe sıralaması ile Çizelge 1’de verilmiştir². Çizelgede görüldüğü gibi en fazla havacılığa önem veren Almanya, en az önem veren de ABD idi.

Çizelge 1. Dünya Ülkelerinin 1913 Yılı Havacılık Bütçeleri

Ülke	Bütçe(Dolar)
Almanya	45.000.000
Rusya	22.500.000
Fransa	12.800.000
Avusturya	3.000.000
İngiltere	1.080.000
İtalya	800.000
ABD	250.000

Birinci Dünya Savaşı sırasında, havacılık konusunda önemli atılımlar yapıldı. Savaş başladığında Fransa, 150 ile 200 pilota ve yirmi dört filoya; savaş bittiğindeyse, 320 filoya ve 4398 uçağa sahipti. Fransız endüstrisi 52.000 uçak gövdesi ve 92.000 motor; Alman endüstrisi 44.000 uçak gövdesi ve 48.000 motor imal etmişti. 1915 yılında savaşa giren

¹ Zati, “Büyük Devletlerin Hava Siyaseti”, **Askeri Hava Mecmuası**, No 95(Mart 1932), s.85-86.

² Juliette A. Hennesy, **The United States Army Air Arm April 1861 to April 1917**, Washington, 1985, s.128.

İtalyanlar, 106 uçağa ve beş zepline, savaş bittiğindeyse 1778 uçağa ve yirmi iki zepline sahipti. İtalyan Hava Endüstrisi vasatı olarak 12.000 uçak ve 20.000 uçak motoru imal etti. Hatta diğer büyük Avrupa ülkelerine oranla daha küçük çapta endüstriye sahip olan Rusya, savaş yıllarında 5600 uçak imal etti³.

Hava gücü için her temel taktik ve stratejik uygulamalar; en azından tecrübe olarak 1914-1918 savaşı sonuna kadar denendi. Bundan sonraki ilerlemeler, esas olarak uçak ve donatımın her ikisiyle ilgili olan silahların iyileştirilmesi üzerine yoğunlaştırıldı⁴.

Savaş sonrasında savaşı kazanan ve kaybeden devletler, elde kalan çok sayıdaki savaş uçağı ile barış devrinde ne yapacaklarını; onbinlerce havacı genci nerelerde istihdam edeceklerini; olası bir savaşta uçağın rolünün ne olacağını; Milli Savunma bütçelerinde, barış döneminde havacılık ödeneklerinin ne kadar olması gerektiğini belirlemeye çalışıyorlardı. Tüm bu sorunların bir kısmını çözmek için askeri havacılığın yüksek kurmay kademeleri; sivil havacılığın ticari bölümü olan ulaştırma havacılığının geliştirilmesi ve hava yolculuğunun teşvikini önerdiler. Böylece Birinci Dünya Savaşında yenilen ülkeler dışındaki (Almanya ve Almanya'nın Birinci Dünya Savaşındaki müttefikleri hariç) her devletin sivil havacılığı, askeri esasları temel aldı. Fransa'da, İngiltere'de, İtalya'da, Polonya'da ve Rusya'da sivil havacılığa ait teşkilatın kurulmasında ve bu devletlerin hava siyasetinde askeri nedenler önemli rol oynadı. Çekoslovakya, Hollanda ve Amerika gibi diğer devletlerin hava siyasetinde ortak askeri ve ticari çıkarlar dikkate alındı.

Yapılan tartışmalar sonucunda ulaştırma havacılığının üç aşamada gerçekleştirmesine karar verildi. İlk aşamada teknisyenler ve tecrübe pilotlarının yardımı ile geliştirilmekte olan yeni prototip uçaklarının, ulaşabileceği en büyük performans ortaya konulacak ve yeni yeni rekorlar kırılacaktı. İkinci aşamada uzak mesafelere erişmek için yapılan uçuşlarda kıtalar birbirine bağlanacak, üçüncü aşamada da büyük hava yolu şirketlerinin oluşması ile hizmetler yaygınlaşacaktı.

Bunlarla beraber uçağın bir silah olarak stratejik ve taktik sahalarda en uygun şekilde kullanılması için genelkurmay planlama uzmanları çalışmalarına devam ediyordu. 1921 yılında İtalyan generali Douhet hava savaşlarıyla ilgili ilk büyük eserini yazdı. **Hava**

³ Mehmet Erdoğan(çev.), **Hava Gücü ve Savaş**, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, 1986, s.45.

⁴ a.g.e., s.49.

Hakimiyeti adlı bu kitap, Güney Afrikalı General Jan Smuts'ın öne sürdüğü görüşleri de ele alarak bir yargıya varıyordu: Topyekün bir hava savaşı, hem zaman kazandıracak, hem de savaşın kısa zamanda sonuçlanması ile çok sayıda insanın hayatı kurtarılmış olacaktı. Bu doktrine göre; bombardıman uçaklarının taarruzu önlenemeyeceğinden, bombardımanlar kesin sonuç verecekti. Ayrıca savaş kazanmak için de karşı tarafın hava gücünün hareketi önlenmeliydi. Sonuç olarak savaşın ağırlık merkezini hava gücüne kaydırmak için, kara ve denizde savunmada kalmak gerekiyordu. Yüksek rütbeli hava kurmaylarının bu fikri kara ve deniz subayları tarafından mantıklı bulunmadı. Douhet görüşünde ısrar ediyordu ve **“Havalarda hakimiyetin süratle sağlanması için hava sınıfı bağımsız olmalıdır. Kara ve deniz kuvvetlerinin uçak ihtiyacı bağımsız hava sınıfı tarafından sağlanır”** iddiasını savunuyordu.

Bir devletin başarılı hava siyaseti yürütebilmesi için havacılıkla ilgili kuvvetlerinin sayısının çok olması gerektiği anlaşıncaya; havacılıkta yapılan hizmetlerin geliştirilmesi, uçağın askeri ve siyasi gelişimi için devletler hava kuvvetlerinin tek bir merkezde yönetilmesi gerektiğinin bilincine varıldı. Bu nedenle havacılık ayrı bir kuvvet olarak Genelkurmay'ın altında teşkilatta yerini aldı. Sivil hava ulaştırması ise geri planda bırakıldı ve askeri teşkilata dahil edildi.

1932 yılında ise havacılıkta gelişmiş devletlerin çeşitli tip uçaklarının sayıları, alfabetik sıraya göre Çizelge 2'de verilmiştir. Bu hava güçlerinin ortalama dörtte birini av uçakları, yarısını iki kişilik keşif uçakları oluşturuyordu. Bombardıman uçağı sayısı ise çok azdı⁵. Uçak sayısı olarak Fransa'nın öne geçtiği, SSCB'nin ise uçak endüstrisinde geride kaldığı Çizelge 2'de görülmektedir.

Çizelge 2. 1932 Yılında Ülkelerin Uçak Sayıları

Ülke	Uçak Sayısı
ABD	1752
Fransa	2212
İngiltere	1434
İtalya	1567
SSCB	1000

⁵ Kaymaklı, a.g.e., s.135-136.

Hitler, iktidara geçtiği günden itibaren, Versailles Antlaşmasının hükümlerini bir tarafa bırakarak, Almanya'yı gizliden silahlandırmaya karar vermiş ve 1934 yılından itibaren silahlanma faaliyetine girişmişti. Silahsızlanma Konferansından ve Milletler Cemiyetinden çekilmesinin sebebi buydu. Bu da dünya ülkelerinin savunma bütçesine ayırdıkları payın arttırılmasına sebep oldu. 1 Ekim 1934'e kadar Alman Ordusunun 100.000'den 300.000'e çıkarılmasına karar verildi ve Hava Bakanı Goering'in giriştiği faaliyetlerle sivil havacılık ve hava sporları adı altında uçak yapımına ve askeri pilot yetiştirilmesine başlandı. Bu işler gizlilik içinde gelişmesine rağmen, devletler olup bitenleri sezinlediler. Bunun üzerine İngiltere Hükümeti, 1 Mart 1935'de yayınladığı bir Beyaz Kitap'ta, silahsızlanma çalışmalarının sonuçsuz kalması ve Almanya'nın da silahlanma faaliyetine girişmesi karşısında, İngiltere'nin de savunma gücünü arttırmaya karar verdiğini açıkladı. Öte yandan Fransa da, Almanya'nın bu silahlanması karşısında ve nüfus doğum nisbetinin gittikçe düşmesi nedeniyle, 15 Mart 1935'de, mecburi askerlik süresini uzatan bir kanunu kabul etti. Başbakan Flandin, parlamentoda yaptığı konuşmada, bu kanunun sebepleri arasında Almanya'nın silahlanmasını ve 1936'da 200.000 kişilik bir kuvvete sahip olacağını özellikle belirtiyordu. Bu da Almanya'nın Versailles zincirlerini kırmasına, mecburi askerliği getirmesine yol açtı.

1936 yılında, gelişmiş ülkelerin genel durumu değerlendirilecek olursa; Birinci Dünya Savaşı sonunda yapılan barış anlaşmalarının adaletsiz olması, İkinci Dünya Savaşının tohumlarını atmıştı. Taraflar, çeşitli silahlar geliştirip, bunlarla ordularını donatıyor ve savaşa hazırlanıyorlardı. Muazzam bütçelere dayanan bu hava silahlanması yarışı büyük adımlarla ilerledi. Her ülkenin havacılık endüstrisi seferber edildi, millileştirildi ve siparişlere boğuldu. Silahlanan orduların 1936 yılında havacılık için harcadıkları para, kırk milyar Fransız Frankına varmış ve bunun ancak yirmide biri havacılığın sivil işleri için kullanılmıştır. Bu miktar çok büyük paraydı. Bütün dünya hava filolarında 10.000'den 12.000'e kadar uçak mevcudu bulunuyordu. Bu sayede birinci sınıf her askeri uçak, doğrudan doğruya ve teşkilatı ile, kullanılmaları için vergi mükelleflerine aşağı yukarı 4 milyon Franga mal olmaktaydı. Bu para ile neyi satın alıyoruz sorusunu her ülke, "Havacılığa fazla harcama yapıyoruz, fakat güvenliği satın alıyoruz" şeklinde cevaplamaktaydı. Bütün devletler; diğerlerinin silahlanmalarına karşı, tek bir kurtuluş şansı olarak; kendi askeri havacılığını iki misline üç misline çıkarmak, daima arttırmak ile mümkün olacağını bildirmekteydiler. Bu korku bütün

Avrupa'ya yayıldı. Hatta, Avrupa'ya ve Japonya'ya karşı binlerce km'lik okyanus ile korunan ABD'yi de sardı⁶.

ABD açısından havacılık ile savunma önemliydi: Kanada veya Meksika'ya ihraç edileceği düşünülen düşman kuvvetlerine karşı sahillerde, kuzeyde veya güneyde bulundurulan büyük bir hava filosu ABD'nin geniş ülkesinin derinliklerine, saldıranların girmesine engel olabilecekti; başka bir ifade ile, o zamanın uçak gemilerinde bulunan ve ileride de kuvvetli zırhlılarla kuşatılmış ve topçusu tamamen havacılık topçusu olacak olan gemilerle taşınacak bir deniz hava kuvveti, saldıran filonun ve asker nakliyesinin Amerika sahillere yaklaşmasını önleyecekti.

Topraklarının büyüklüğü, uçak ile dakikalar mertebesinde ölçülen Hollandalılar, İsviçreliler ve Belçikalılar; uçak saldırısını zamanında bildirebilecek iyi gözcü sistemlerine ihtiyaç duyuyordu. Ayrıca düşmanın ülkelerini ancak bir saatlik bir zamanda vurabileceği Fransız ve İngilizler, gece uçuş kabiliyetlerini arttırmaya çalışıyorlardı ve askeri sınırlarını kara sınırlarından uzaklara götürmüşlerdi. İngiliz M. Baldwin de bu konuyu destekleyen şu meşhur cümleyi de bu mecburiyetten söyledi: "Hududumuz, Ren üzerindedir". Bu nedenle İngiliz-Fransız-Belçika genelkurmayları görüşmelere başladı⁷.

Tüm bu nedenlerden dolayı, Avrupa'daki her milletin askeri sınırı, kendi coğrafi sınırlarının çok ilerisinde bir yer aldı. Saatte 450 km/saat'ten fazla hızla ilerleyen bombardıman uçakları ileride ortaya çıkarılırsa, av uçak filolarını komşu topraklara yerleştirmek gerekecekti. Bu da Avrupa'da tek başına milli savunmanın ölmesine neden oldu. Hava tehlikesine karşı bir **kolektif emniyet** ancak, komşu bulunan toprakları bir araya toplayarak ve milli askeri sorumluluğu tek bir otoriteye bırakarak çok geniş bir toprak oluşturma ile mümkündü. Dünyadaki büyük devletler arasında geniş ülkesi bulunanlar da yalnız ABD ve SSCB idi. Tüm bunlara karşı, kolektif emniyet anlaşmaları (hava paktları) konusunda Avrupa devletleri fikir birliğine varamamıştı.

Kollektif emniyeti sağlayan ve bir millete karşı yapılacak bir hava saldırısında sürekli eğitim yapan hava orduları (bombardıman filoları) caydırıcı güç olacaktı. Bu durumda yaptığı taarruzun karşılığını vereceğini bilen olası bir düşman asla taarruza cesaret edemeyecekti. Bu

⁶ Herin Bouchei, "Havacılık Sizi Tehdit Ediyor", *Havacılık ve Spor Dergisi*, No 182(1937), s.2960-2962.

⁷ Bouchei, a.g.m..

şartlar altında, Almanlar, hava endüstrilerine oranla daha çabuk hava ordusu meydana getirecekti. Askeri havacılık kuvvetini, komşu devletler derecesine ulaştırmak için üç yıla ihtiyaç duyacağı düşünülen Almanya, bu amaca yaklaşmıştı⁸. Çizelge 3'te 1936 yılı itibarı ile devletlerin hava güçleri alfabetik sıra ile gösterilmiştir⁹.

Çizelge 3. 1936 Yılında Devletlerin Durumu

Ülke	Personel	Uçak Sayısı
ABD	16000	2320
Almanya	25000	1600
Belçika	2000	340
Çekoslovakya	6000	600
Fransa	40000	2000
Holanda	1000	420
İngiltere	55000	2237
İsviçre	1600	125
İtalya	26000	2200
Japonya	15000	1300
Polonya	8000	800
Romanya	10550	750
SSCB	85000	3300
Yugoslavya	5000	450

Çizelge 3'teki ABD değerleri için Cumhurbaşkanı Roosevelt, ABD Hava Kuvvetlerinin bu sayıya çıkmasını istemişti. Fransa'daki uçakların büyük bir kısmı ise modern uçaklar ile değiştirilmeye tahsis edilmişti. Almanya'da Göring'in planı 1935 sonu için 1000 askeri uçak, 1936 sonu için 1600 askeri uçak idi. Çizelge 3 en belirgin olarak, SSCB'nin dört yılda dünya ülkelerinin uçak sayısını geçtiğini göstermektedir.

Geliştirilen silahlar bu sırada isyancılarla uğraşan İspanya'da denendi. İspanya Kralı tahtından ayrılınca Cumhuriyet ilan edildi. Demokratik cumhuriyetlerde görülen bir takım krizler ve politika oyunları sonucu İspanya'da aşırı sol, iktidarı ele geçirmişti. Fas ve Kanarya Adaları'nda bulunan İspanyol birlikleri isyan ettiler. Donanmanın bir kısmı da kendilerine katıldı ve Iberik Yarımadasına çıkarma yapıldı¹⁰. İç savaş, 1936 Temmuz'undan 1939 Nisan'ına kadar sürdü.

1932-1938 yıllarında dünya devletlerinin uçak üretimi Çizelge 4'te verilmiştir. Bu çizelgede parantez içindeki değerler, ülkenin meclisinde kabul edilen ve ulaşılması istenen

⁸ a.g.m.

⁹ Laurent Eynac, "Hava Yarışı", *Havacılık ve Spor Dergisi*, No 181(1936), s.2924-2925.

¹⁰ Kaymaklı, a.g.e., s.150.

uçak sayısını belirtmektedir. İkinci Dünya Savaşı başlarken en fazla uçak üreten SSCB idi. Bu ülkeyi Almanya izlemekteydi¹¹.

Çizelge 4. 1932-1938 Yıllarında Devletlerin Uçak Üretimi

	Fransa	Almanya	İtalya	Japonya	İngiltere	ABD	SSCB
1932	(600)	36	(500)	691	445	593	2595
1933	(600)	368	(500)	766	633	466	2595
1934	(600)	1968	(750)	688	740	437	2595
1935	785	3183	(1000)	952	1140	459	3578
1936	890	5112	(1000)	1181	1877	1141	3578
1937	743	5606	(1500)	1511	2153	949	3578
1938	1382	5235	(1850)	3201	2827	1800	7500
1939	3163	8295	(2000)	4467	7940	2195	10382

1937 yılında devletlerin ulusal gelirleri ve savunmaya harcamalarının yüzdeleri, ulusal gelir miktarı sırasına göre Çizelge 5'te verilmiştir. Buna göre en çok harcama ABD yapmasına rağmen, bütçesinin sadece %1,5'ünü savunmaya ayırmıştır¹². Savunmaya harcanan bütçe oranı büyük olan devletler ise o dönemin emperyalist devletlerini göstermektedir.

Çizelge 5. 1937 Yılında Devletlerin Ulusal Gelirleri ve Savunma Harcamalarının Yüzdeleri

	Ulusal Gelir (Milyon Dolar)	Savunmaya Harcanan Yüzde
ABD	68	1,5
İngiltere	22	5,7
SSCB	19	26,4
Almanya	17	23,5
Fransa	10	9,1
İtalya	6	14,5
Japonya	4	28,2

1923-1938 döneminde dünya ülkelerinin havacılık teşkilatı ve savunmasında en belirgin gelişmeler yukarıda belirtilenlerdi. Atatürk dönemindeki(1923-1938) Türk askeri havacılığını ortaya koymak için Askeri havacılıkta önde gelen devletler ve Türkiye'nin komşuları bağlamda aşağıdaki alt bölümlerde sırasıyla incelenecektir.

¹¹ Kennedy, a.g.e., s.381.

¹² a.g.e., s.390.

A. ASKERİ HAVACILIKTA ÖNDE GELEN DEVLETLER

1903-1938 yılları arasında dünya havacılığında söz sahibi devletler alfabetik sıraya göre; ABD, Almanya, Fransa, İngiltere, İtalya, Japonya ve SSCB idi. SSCB Türkiye'nin komşusu olmasına rağmen, havacılıkta büyük devletler arasında yer aldığından, bu ülkenin askeri havacılığı bu bölümde incelenmiştir.

1. ABD'de Askeri Havacılık

1911 yılında, ilk olarak meclis 125.000 dolar ordu havacılığı için ödenek tahsis etti. Beş yeni uçak siparişi yapıldı ve San Diego'da uçak okulu açıldı. 18 Temmuz 1914'te Meclis, muhabere sınıfının altmış subay ve 260 erden oluşan havacılık kısmına yetki verdi¹³. İlk üç hava filosu 1917 yılına kadar kağıt üzerinde planlandığı halde, filonun uçakları tamamen tamamlanamadı¹⁴.

Nisan 1917'de ABD, Avrupa'daki savaşa girdi; savaşa girdiğinde ordu hava kuvvetinde, çoğu pilot olmak üzere 131 subay ve 1087 mürettebatı vardı. Ama savaş imkanı ve kabiliyetine sahip motorlu uçağı yoktu. Deniz kuvvetleri kırkbeş deniz uçağı, altı deniz uçağı ve bir keşif balonuna sahipti. Fakat hiç biri donanmayla hareket edecek durumda değildi. Amerikan hava gücü yok gibiydi; uçak endüstrisinde bir planlama veya araştırma ve geliştirme yoktu; Avrupa'da gelişen havacılık konusunda da çok az bilgi vardı¹⁵. Bu dönemde ABD pilotları; Fransa, İngiltere ve İtalya uçuş okullarından eğitim almaktaydı¹⁶.

1920 yılında ise ABD ordularında barış durumuna geçildi. Savaşta kazanılan birçok rütbe aşağıya indirildi. Bu sırada ABD'de, sivil ve sportif havacılık devlet tarafından desteklenmiyordu.

ABD Hava Kuvvetlerinde, 1920 yazından 1921 yazına kadar, 330 kadar uçak kazası olmuştu. Bunlardan altmışdokuzu can kaybıyla sonuçlanmıştı. Bu olaylara rağmen, tasarruf ana prensip olarak kabul edildiğinden hava gücüne yeni savaş uçağı alınması için para

¹³ Erdoğan, a.g.e., s.66.

¹⁴ a.g.e., s.67.

¹⁵ a.g.e., s.71.

¹⁶ a.g.e., s.74.

tahsisine yanaşılmıyordu. Bu resmi kayıtsızlık havası içinde ilk defa General Mitchell, **“Ağır bomba ve torpil atan uçaklar, zırhlıların etkinliğini ortadan kaldıracaktır”** fikrini ortaya atarak, daha güçlü bir Amerikan Hava Kuvveti oluşturmayı savundu. General Mitchell, Amerikan Temsilciler Meclisine ve kamuoyuna görüşlerini açıklamaya başladı. Mitchell, 1921 yılında büyük bir heyecan yaratarak, konuyu bir milli mesele haline getirdi. Mitchell su üstünde yüzen herhangi bir gemiyi bombardıman uçakları ile batırabileceğini iddia ediyordu. Haziran-Temmuz 1921 tarihleri arasında General Mitchell’e iddiasını ispat hakkı verildi. Almanlardan savaş tazminatı olarak alınan eski Alman Zırhlısı ve kruvazörleri bu tecrübeye tahsis edildi.

Gemileri Chesapeake Körfezi’nin ağzından 75 deniz mili mesafeye getirip demirlediler. İlk tecrübeye bir Amerikan deniz bombardıman uçağı, U-117 işaretli Alman denizaltı gemisini bombalayarak batırdı. Bundan sonra bir bombardıman filosu; Alman Torpido Muhribiyle, Frankfurt isimli kruvazörü bomba yağmuruna tutarak sulara gömdü. Son olarak, Ostfriesland Alman zırhlısının batırılması istendi. Birinci Dünya Savaşının Skajerak Deniz Muharebesinde bu zırhlıya birçok ağır top mermisi isabet etmişti ve zırhlı mayınlara çarpmıştı. Tüm bunlara rağmen dayanıklılığı sayesinde zırhlı limana dönebilmişti. O günlerin teknolojisine göre en güçlü zırhlı levhalarla desteklenmiş bir savaş gemisi sayılıyordu. 20 Haziran 1921 günü Amerikan Silahlı Kuvvetlerine bağlı kara ve deniz uçaklarının oluşturduğu bir filonun Ostfriesland zırhlısına taarruzu planlandı. Ancak 225 kg’lık uçak bombaları, dev Alman zırhlısına hiç bir etki yapmadı. Bir gün sonra Amerikan kara kuvvetleri uçakları 450 kg’lık ve 900 kg’lık bombalarla Alman gemisine saldırı düzenlendi. Bu bombalar da tesir etmedi. Bu bombalar geliştirilince, sekiz adet Martin bombardıman uçağına 900 kg’lık birer bomba takıldıktan sonra Alman zırhlısına 760 m’den, saldırıda bulunuldu. Böylece bu sağlam gemi, yirmibeş dakikada batırıldı¹⁷.

Deniz Hava Kuvvetleri Komutanı Amiral Moffet, zırhlıların korunması için süratli ve büyük uçak gemilerinin yapımını ve bunların üstün performanslı av uçakları ile donatılmasını teklif etti. Dokuz ay sonra 20 Mart 1922’de Langley uçak gemisi, Amerikan donanmasına katıldı.

¹⁷ John F. Shiner, *Foulois and the U.S. Army Air Corps 1931-1935*, Washington, U.S. Government Printing Office, 1983, s.31, 32, 102.

1926 yılında beş yıllık plan dahilinde havacılıkta uçak ve personel yetiştirilmesi mecliste kabul edildi fakat tahsisat yapılması 1928 yılı bütçesine ertelendi. Gelecek beş yılda da hedeflenen 118 savaş uçağı alınamadı. Bu sırada sivil havacılığın gelişmesi ile 1926 yılında ABD'deki 900'den az uçak sayısı, 1931 yılında yaklaşık 1650 uçağı yükseldi. Yine 1927-1931 yılları arasında personel sayısı 9071'den 13.190'a çıktı. 1936 yılında ise 2320 savaş uçağına çıkarılması planlandı, personel sayısı 16.000 idi¹⁸.

1934 yılına kadar Amerikan askeri havacılığının faaliyetlerini, yeni tiplerin geliştirilmesi, uzun mesafeli seyahat uçuşları, hava yarışları ve rekor denemeleri oluşturd.

1935 yılında başlayan Habeşistan-İtalya, Çin-Japonya ve İspanya İç Savaşları Amerikan Komuta Heyetinin dikkatini çekti. **"Saldırgana karşı savunma için gerekli silah teorisi"** bir yana bırakıldı. Hazırlanan yeni plana göre; böyle bir saldırıya maruz kalındığında, ABD donanması düşmanı, denizde ileri hatlarda karşılayacak, karada üslenmiş olan bombardıman uçakları ise Amerikan donanmasının yok edemediğı gemileri batıracaktı. Bu plana göre, düşmana karşı stratejik bombardıman akınlарının yapılması öngöröldü. Bu amaçla, uzun menzilli bombardıman uçaklarının geliştirilmesine başlandı. Stratejik bombardıman uçağı geliştirme hazırlıklarını gizlemek için bu projeye, **"düşmanı denizde karşılayacak bombardıman uçağı projesi"** ismi verildi. Av uçaklarının geliştirilmesi ikinci plana alındı. Bu proje ile B-10 bombardıman uçağı geliştirildi. Bu uçak iniş takımlarını içeriye alabiliyor ve zamanın en hızlı av uçakları kadar hız yapabiliyordu.

Temmuz 1935'de dört motorlu ve uzun menzilli XB-17 tipi geliştirildi. Bu uçak, o güne kadar kullanılan uçaklardan daha gelişmiş bir uçaktı. 1 Ağustos 1935'te XB-17, hiç konaklamadan 3379 km'lik bir uçuş yapmayı başardı. Uçağın ortalama hızı, 374 km/saat idi. Bu arada Amerikalı uçak mühendisleri XB-15 tipinde 8045 km menzilli bir uçak projesi hazırlamıştı. Fakat o yıllarda bu uçak için yeterli güçte bir motor bulunmuyordu.

Aynı dönemde Amerikan deniz uçakları da gelişmişti. 1936 yılında, Langley, Saratoga, Lexington isimli uçak gemilerine, Ranger ve Enterprise isimli iki uçak gemisi daha katıldı. İki yeni uçak gemisi de yapılıyordu.

¹⁸ a.g.m.

2. Almanya’da Askeri Havacılık

Birinci Dünya Savaşının bitiminde Paris Barış Konferansı’nda hazırlanan antlaşma taslağı, savaşı kazanan devletler tarafından ilk olarak Mayıs ayında Almanya’ya verildi. Almanlar, antlaşma koşullarına itiraz ederek değiştirilmesini istediler. Fakat sonuç alamadılar ve 23 Haziran 1919’da antlaşmayı imzalamayı kabul ettiler. Bunun üzerine savaşı kazanan devletler ile Almanya arasında, 28 Haziran 1919’da, Versailles Sarayı’nın Aynalı Salonu’nda antlaşma imzalandı. 440 maddelik Versailles Barış Antlaşması ile Almanya;

- Alsace-Lorraine’i ve Saar bölgelerini Fransa’ya bıraktı. Fakat Saar bölgesinin kesin olarak hangi devlete bağlanacağı on beş yıl sonra yapılacak plebisitle belirlenecekti.
- Belçika ve Danimarka ile bu devletler lehine sınır düzeltmeleri yapacaktı.
- Bütün denizaşırı topraklarından, sömürgelerinden vazgeçecekti. Buralarda Manda sistemi kurulacaktı.
- Zorunlu askerlik sisteminin olmadığı ancak 100.000 kişilik sınırlı bir orduya sahip olacaktı. Bütün savaş gemilerini savaşı kazanan devletlere verdiği gibi bundan böyle denizaltı ve uçak da yapmayacaktı.
- Almanya ayrıca savaş tazminatı da ödeyecekti¹⁹.

Böylece Almanya; Avrupa’daki topraklarının bir kısmıyla, bütün sömürgelerini kaybetmiş, çeşitli siyasi, ekonomik, mali ve askeri yükümlülükler altına sokulmuş oldu²⁰. Başta Fransa ve İngiltere olmak üzere bazı Avrupa ülkelerine ödediği savaş tazminatı, savaş sonrası koşulları daha da ağırlaştırıyordu. 1921’de yapılan plebistyle yukarı Silezya’nın kömür ve endüstri alanlarını da kaybeden Almanya ekonomik açıdan tam bir felaket yaşadı. Savaş tazminatı olarak belirlenen miktar Almanya’nın gücünü aşıyordu ve borcun ödenmemesinin sonucu; 1923’te Ruhr bölgesinin Fransa tarafından işgal edilmesi oldu. Bu arada bu borcun ödenmesi ve bütçe açıkları için karşılıksız para basımına gidilmesi ile Almanya’da hiperenflasyon yaşanmaya başlandı ve işsizlik yüksek oranlara ulaştı. Bu durum Alman toplumunda “Versailles zincirlerinin kırılması” yolunda bir baskı yarattı.

¹⁹ Baskın Oran, *Türk Dış Politikası*, c.I, 5. baskı, İstanbul, İletişim Yayınları, 2002, s.401.

²⁰ Rifat Uçarol, *Siyasi Tarih*, 4. baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, 1995, s.510-511.

1920'den 1923'e kadar devam eden bu bunalım döneminin ardından 1923-1930 arasındaki istikrar çabaları geldi. Almanya'nın savaş tazminat borcunu taksitlere bölen ve belli bir tavan da belirlemeyen ABD'nin başlattığı **Dawes Planı**'nın 1924'te yürürlüğe girmesi ile Alman ekonomisi belirli bir ölçüde ferahladı. 1929'da ise bu borcun ellidokuz yıl içinde taksitlerle ödenmesi karara bağlandı²¹.

Versailles Barış Antlaşmasına konan sert hükümler gereğince zamanın en gelişmiş uçaklarına sahip Almanların yeni uçak tiplerine el konulmuş eski tipler ise tahrip edilmişti. Savaş uçağı yapımı yasaklanmıştı. Fakat Versailles Barış Antlaşmasının istenmeyen sonucu, sivil endüstrinin ileri seviyeye ulaşması oldu.

Almanya 14 Ekim 1933'de Versailles Barış Antlaşmasını dolaylı yollardan yürürlükten kaldırmak amacıyla, Silahsızlanma Konferansını terk etti. Hitler taleplerinin reddedilmesinden dolayı değil, aksine Almanya'nın eşitlik talebinin kabul edilmesinden ve böylece hiçbir engel tanımadan silahlanmasına engel olunacağından korktuğu için bunu yaptı. Bir hafta sonra da Milletler Cemiyetinden çekildi. Ardından zorunlu askerlik kanununu yürürlüğe koydu. Bu tarihten sonra Almanya yeniden gizli olarak silahlanmaya başladı. Kısa bir süre sonra bu gizlilik açığa çıktı. Birinci Dünya Savaşı hava kahramanlarından ve Nazi Partisinin kurucularından Hermann Göring, 1933 yılında Alman Meclisi Hava Bakanlığına getirildi²².

Almanya, silahsızlanma görüşmelerinden çekildiği zaman, Alman ordusunun 300.000 kişiyle sınırlandırılmasını ve hava kuvvetlerinin yarısı kadar olmasını önermişti. Bu öneri, Almanya'nın Versailles Antlaşmasında belirlenen 100.000 kişilik sınırı aştığını dikkatlerden gizledi. Yeni sınırı birkaç yıl önce erişilemeyeceği izlenimi verildi ki, fakat bu limit kısa zamanda geçilebilirdi.

1934 yılında ise geliştirilen ilk hava radarı Lübeck şehrinde denendi ve kullanılmaya başlandı. Hitler, 1935 yılında Almanya'nın hava kuvveti, "Luftwaffe"yi kurduğunu resmen açıkladı. Bu arada Alman havacılığının; İngiltere havacılığı ile eş değer olduğu ve Fransız

²¹ Oran, a.g.e., s.401.

²² Henry Kissinger, *Diplomasi*, Çev:İbrahim H.Kurt, Ankara, Minpa Matbaacılık ve Tic. Ltd. Şti., 1998, s.276-277.

havacılığına yaklaştığı Almanya tarafından açıklandı. 16 Mart 1935’de Hitler, Versailles Antlaşmasını tanımadığını duyurdu²³.

26 Mart 1935 tarihinde Fransa Harbiye Bakanı General Moren, Almanya’nın savaş hazırlığı hakkında önemli açıklama yaptı. Bu açıklamaya göre; Almanya havacılık sahasında her üç ayda 1500 uçak yapabilecek bir durumdaydı. Bunun dışında Almanya’da fabrikaların %70’i geceli gündüzlü, savaş malzemesi ve savaşta ham madde halinde kullanılabilecek kimyevi maddeler yapıyorlardı²⁴.

1935 yılının ilkbaharında Alman Başbakanı Hitler, hava kuvvetlerinin sınırları hakkında bir antlaşma olmaksızın batının büyük devletleri ile bir hava pakta imzalanmasını düşünüyordu. Bu sırada İngiltere’nin Ren Nehri üzerinde, Almanya ile bir “hava pakta” imzalamak istemesinin sebebi, imparatorluk yollarının geçtiği Akdeniz’de hava kuvvetlerini takviye etmek istemesiydi. 21 Mayıs 1935’de Rayhştak’ta verdiği bir nutukta Hitler, batılı büyük devletler ile tam bir eşitlik üzerine düzenlenmiş bir antlaşmanın bağlı bulunacağı bir pakta oluşturma kolaylığından bahsetmişti. Bu antlaşma, Sovyet havacılığının yayılması takdirinde tekrar incelenmeyi gerektirecekti. Fakat, Hitler’in Rayhştak’ta verdiği bu nutuk esnasında Fransız-Sovyet antlaşması imzalanmıştı²⁵.

1936 yılında Alman ordusu, askerden arınmış Ren Nehri bölgesini işgal etti. Alman halkı Hitler’e 16 Mayıs 1936’da doğum günü hediyesi olarak, bir av uçağı filosu alınmasına yetecek kadar para topladı. Bu para ile alınan filoya “Horst Wessel” ismi verildi. Bu filo, Heinkel-51 tipinde çift satırlı 1935 yılında geliştirilen uçaklarla donatıldı.

1936 yılında Japonlarla Almanlar arasında Sovyet karşıtı Antikomintern adı verilen bir antlaşma imzalandı. Ertesi yıl İtalya da aynı pakta katıldı.

1936 yılında yapılan Alman ordu manevralarını izleyen Fransız Hava Ataşesi; yeni bir taktik uygulandığını tespit etmiş ve şu raporu vermişti. “Bir tarafta çok sayıda Alman av uçağı, karşı tarafta kara kuvvetlerinin zırhlı birlikleri, harekate yardım eden keşif uçakları ve onları koruyan av ve pike bombardıman uçaklarına karşı üstünlük sağlamışlardı”. Ayrıca

²³ Bayraktaroğlu, “Havacılık Bakımından Avrupanın Vaziyeti”, a.g.m.

²⁴ Or-Ay, “Dünün Hava Olaylarından Bir Yaprak”, *Havacılık ve Spor Dergisi*, No 353(Mart 1945), s.21.

²⁵ Jose Le Boucher, “Hava Pakta”, *Havacılık ve Spor Dergisi*, No 172(1936), s.2788.

Almanya, Focke Wulf Condor tipi dört motorlu uçaklarla Kuzey Atlantığı geçerek Tokyo'yu Berlin'e bağlamaya hazırlanıyordu. 1936 yılı Berlin Olimpiyatlarının yapılacağı tarihte gösteri amacıyla programa hava yarışları ve seyahatleri alınmıştı. Alman havacıların katıldığı özel bir Almanya turu, uluslararası bir ralli ve bir de akrobasi yarışması düzenlendi.

Almanya turuna Alman Hava Kuvvetleri Komutanı General Milch de katıldı. Ralli'yi Çekoslovakya kazandı. Akrobasi şampiyonluğunu Almanlar elde etti. Turbojet motoru ile donanmış bir uçakla ilk uçan kişi 27 Ağustos 1939'da Heinkel (He-178) uçağı ile havalanan Alman pilot subayı Erich Warsitz oldu. Alman Hava Kuvvetleri İkinci Dünya Savaşına çok iyi hazırlanmış olmakla beraber değişik şartlarda uygulamaya çalıştığı klasik stratejilerin kurbanı oldu. Birinci Dünya Savaşında da aynı hataları yapmıştı²⁶.

Almanya, savaş ve fetih kararlılığında olan politik kültürü sayesinde, 1938'e gelindiğinde devlet harcamalarının % 52'si ve gayri safi milli hasılanın % 17'si gibi çok büyük bir miktarı silahlanmaya akıtacak ölçüde çarpık olan ekonomisi ile diğer Batı Avrupa ülkelerinden farklı bir nitelik almıştı. Münih bunalımının olduğu yıl, Almanya silaha İngiltere, Fransa ve ABD toplamından daha fazla para harcıyordu²⁷.

Alman uçak üretimi 1932'de yalnızca otuz altı uçakken, bu sayı 1934'te 1968'e, 1936'da 5112'ye çıkmış, hava kuvvetlerinin yirmi altı olan filo sayısı 302'ye yükselmişti. Çizelge 6'da 1933-1939 yıllarında Almanların uçak üretimi verilmiştir²⁸.

Çizelge 6. 1933-1939 Yıllarında Almanların Uçak Üretimi

	Savaş Uçağı	Diğer	Toplam
1933	0	368	368
1934	840	1128	1968
1935	1823	1360	3183
1936	2530	2582	5112
1937	2651	2955	5606
1938	3350	1885	5235
1939	4733	3562	8295

²⁶ Kaymaklı, a.g.e., s.146-148.

²⁷ Kennedy, a.g.e., s.357.

²⁸ The New Encyclopædia Britannica, c. 29, 15. baskı, Encyclopædia Britannica Inc., 1989, s.1009.

a. Teşkilat

Alman askeri havacılığının oluşumunu geciktiren neden, hava endüstrisinin gücü değil, yetişmiş personel eksikliği idi. Bunun için personel kolay bir şekilde askere alınıyor, metodik eğitim veriliyordu. Fakat teşkilatta hala kadro noksanlığı bulunuyordu. Kazaların sayısı fazlaydı ve bazı malzemelerde noksanlıklar da vardı.

Bununla beraber, filolarda çalışan uçakların, daha başlangıçta 1500 ile 1600 arasında idi. Bu sayının yaklaşık % 60'ını bombardıman uçakları oluşturuyordu. Bu sayıya, ufak değişikliklerden sonra askeri uçak olarak kullanılabilir ve yaklaşık 200'ü bulan Lufthansa'nın uçaklarını da katmak gerekiyordu. Almanya'nın 1938 yılında en az 2000 uçağa kolayca sahip olacağı düşünülüyordu, bu sayının 1200'nü uzun menzilli modern bombardıman uçakları oluşturuyordu²⁹.

1937 yılının sonunda Almanların yirmi alaydan ve 1400-1600 birinci hat uçağından oluşan bir hava ordusu bulunuyordu. Bu yirmi alay yaklaşık şu sınıflara ayrılmıştı:

- Üç av alayı,
- Üç av ve pike bombardıman alayı,
- Beş bombardıman alayı,
- Keşif ve koruma alayı
- Beş deniz uçak alayı (keşif, bombardıman, gözetleme ve av)

Hitler bu alayların her birine şanlı bir isim vermişti. Bu isimlerin çoğu, 1914-1918 harbinde kahramanlıklar ile şöhret kazanan Alman pilotlarının adlarıydı. Av alaylarından biri Alman pilotlarından Rihtofen'in ismini taşımaktadır; öteki de Horst Wessel'in adını. Horst Wessel, komünistlerle çarpışırken vurulan bir Alman'ın ismiydi ve Alman Ulusal Marşından sonra en çok çalınan Nazi Marşı da aynı ismi taşıyordu. Rihtofen Alayı, Heinkel He 51 av uçakları ile donatılmıştı. Horst Wessel alayında ise geçici olarak Arado 68 uçakları vardı fakat daha sonra bu alay son derece seri olan Messerschmitt Me 109 av uçakları ile donatılmıştı.

²⁹ Niessel, "Havacılığın Milletlerarası Tekamülü", *Havacılık ve Spor Dergisi*, No 183(1937), s.2974-2976.

Mcklemburg'da bulunan av ve pike bombardıman alayına yine Alman pilotlarından Immelman'ın adı verilmişti. Immelman, 1915'de av uçaklarının saldırı tabiyesini keşfetmiş olan Alman hava subayıydı. Bu alay, gerektiğinde, Kuzey Denizine veya Baltık Denizine sevk edilecek merkezi bir yerde bulunmaktaydı. Bilindiği üzere pike bombardıman, özellikle savaş gemilerine karşı uygulanması düşünülen bir saldırı sistemidir. Immelman Alayı Henschel Hs 123 tipi uçaklarından oluşmaktaydı. Bu av ve pike bombardıman alaylarından biri Main nehri üzerindeki Frankfurt şehrinde, diğeri de Kuzey Denizinde Wilhelmshafen limanındaydı. Bu alay Blohm & Voss uçaklarından oluşmaktaydı.

Bombardıman alaylarına gelince, bunların üçüne isim verilmişti. İlk kurulan alaya Hindenburg adı verilmişti. Bu alayın bölükleri Baltık kıyılarına dizilmişti. İkinci alay, 1936 Haziran'ında Dresden'de bir kazaya kurban giden Uçak Generali Vever'in adı ile anılmakta, Gotha ve Erfurt civarlarında bulunmaktaydı. Başka bir ağır bomba alayı da Dresden ile Leipzig arasındaydı.

Doğrudan doğruya Fransa'ya karşı kullanılan bombardıman alaylarından biri, Pilot Boelce'nin adını taşımakta ve Hannover'de bulunmaktaydı. Buradan hareket eden bir hava filosu, kuş uçuşu ile kısmen Belçika topraklarından geçerek hemen Fransa'ya girebilirdi. Diğeri bir bombardıman alayı da Paris'ten 300 km mesafede bulunan Stuttgart civarında hava karargahlarındaydı.

Alman bombardıman uçakları, genellikle "Junkers Ju 38" idi. Bunlar yağ yakan motorlarla donatılmıştı. "Dornier Do 23" uçakları ile donatılmış alaylar da vardı. Fakat 1938 yılı içinde, bombardıman alaylarına "Dornier Do 17" ve "Heinkel 111" uçakları verilecekti.

Keşif ve gözetleme uçakları tek satırlı iki kişilik "Henschel" uçakları ile donatılmıştı.

Deniz uçaklarına gelince, Alman deniz havacılığı çok ilerlemişti. Beş alaydan oluşan bu deniz hava ordusu Kuzey denizinde Bochum, Norderney ve Silt adalarında, Baltık denizinde de Kil, Nömünster ve Travemunde üslerinde bulunmaktaydı. Uçaklar, çoğunlukla Heinkel markalıydı. Bunlar He 51, He 59 ve He 60 modelleriydi³⁰.

³⁰ Abidin Daver, "Alman Havacılığı", *Havacılık ve Spor Dergisi*, 1938, s.1640-1641.

Alman deniz hava ordusunda, Alman savaş gemilerinde bulunan ve mancınık ile atılan uçaklar da vardı. Ayrıca Lufthansa şirketi tarafından güney ve kuzey Atlas okyanusunda kullanılan açık deniz posta uçakları da vardı. Bunlar “Dornier Do 18” ve “Blohm & Voss Ha.139” uçaklarıydı.

Alman hava ordusu, Mareşal Göring’in emir ve komutası altındaydı. Bu kişi, Alman havacılığını güçlendirmek için çok çaba sarfetmişti. Göring tamamı ile müstakil bir Alman hava ordusu bulunması fikrindeydi ve 1933’den 1935’e kadar bu fikrini kabul ettirmiş, Alman hava ordusu müstakil kalmıştı; fakat, kara ordusu bu konuda Göring ile aynı fikirde olmadığı için 1935’den itibaren Havacılık Ordu Başkomutanlığının emri altına girmişti.

Fransa’da yalnız dört hava ordusu bölgesi olduğu halde Almanya’da yedi bölge vardı. Luftkreise Kommandos denilen bu mıntakalar, Hava Bakanlığına bağlı iseler de komutanları, sevk ve yönetim bakımından, doğrudan doğruya, bulundukları mıntakaların kara ve deniz orduları komutanları ile iş birliği yaparlardı³¹.

b. Uçak Endüstrisi

Alman havacılığında askeri teşkilatından çok, uçak endüstrisi kuvvetliydi. 1918’de 130 Alman fabrikası, 120.000 işçi çalıştırarak ayda 2000-2500 motor yapıyorlardı. Versailles Antlaşmasından sonra Almanya, 15.714 av ve bomba uçağı ile 27.757 uçak motorunu tahrip etmek mecburiyetinde kalmıştı. Savaştan sonraki yıllarda Alman uçak endüstrisi faaliyetini durdurdu, yalnız ticaret uçakları yaptı; fakat uçak endüstrisinde olan hiçbir ilerlemeyi gözden kaçırmadı. Dornier, Junkers, Rohrbach, Heinkel firmaları iyi uçaklar yaptılar.

Hitler, 1935 Mart’ında Versailles Antlaşmasının askeri hükümlerini tanımadığı ve Almanya’nın silahlanma hakkında tamamı ile serbest olduğunu ilan ettiği zaman, bütün Alman savaş endüstrisi gibi havacılık endüstrisi de, faaliyete geçti ve hazır bulundurduğu yüksek özellikli prototipleri seri halinde ve çok miktarda yapmaya başladı. Dessau’daki Junkers, Friedrichshafen’deki Dornier ve Rostock-Marienche’deki Heinkel fabrikaları 1935’de uçak üretimlerini arttırdı. Ayrıca, Berlin yakınındaki Schönefeld’deki boş tarlaların

³¹ a.g.m.

üzerinde, son sistem Henschel uçak fabrikası ile Junkers Jumo motor fabrikası yeniden kuruldu. Pervaneler de Heine fabrikası tarafından yapıldı.

Bu büyük fabrikalar dışında, sayısız ikinci derecede ve daha küçük fabrikalar da uçak parçaları yapacak bir şekle çevrildi. Örneğin tencere yapan bir fabrika, yarın için benzin haznesi üretimine hazırды. Bu sayede Mareşal Göring, seferberlik ilan edilince, Alman hava endüstrisi üretimini dört gün içinde bir misli arttıracakını belirtti.

Almanya, o dönemin mevcut endüstri kudretini de yeterli görmemiş ve dört yıllık bir silahlanma programı hazırlamıştı. Bu program, Mareşal Göring tarafından uygulanmakta olup en çok Alman savaş endüstrisini bir kat daha kuvvetlendirmek amacını gütmekteydi. Dört yıllık plana göre Alman Hava Ordusu, 1938'de 2900 uçaktan, 1941'de ise 5000 uçağa ulaşacaktı.

Alman havacılık tekniği, aerodinamizm alanında, daima yabancı havacılıkları ile aynı düzeyde ve bazen önde olduğu halde, motorlar itibari ile bu durumda değildi. 1928-1930'dan beri Rolls-Royce'un Kestrel kompresörlü motoru İngiliz havacılığına, tartışmasız bir teknik üstünlüğü vermişti. 1933'de Fransız Hava Ordusu uçuş vasıtalarının yenilenmesinde, büyük bir kısım itibari ile "Gnome-Rhone K. 14" ve "Hispano Suiza Y" markalı kompresörlü motorlar kullanılmıştı³².

1935 yılında Almanya, hava ordusunu yeniden kurmaya başladığı zaman, uçakların kompresörlü motorları yoktu; çünkü Alman motor endüstrisi, bütün çalışmasını yağ yakan uçak motorları yapmaya ayırmıştı. Bu yüzden Arado ve Heinkel 51 av uçaklarının kompresörsüz B.M.W. motorları ile donatmak zorunluluğu doğdu. Junkers'in bomba uçakları ve Henschel'in Pike bombardıman uçakları için ise Almanlar, Amerikan motor endüstrisinden Horne'ların (Pratt & Whitney) lisanslarını satın alarak kompresörlü motor yaptılar. Askeri havacılıkta kompresörlü motorların önemi çok büyüktü. Kompresör, yüksek irtifalarda fazla sürat elde etmeye yarıyordu. Örneğin 4000 m'de kompresörsüz motor havasızlıktan dolayı yorulmaya ve solumaya başlarken, kompresörlü motor, azami bir kudret elde ediyor ve elli-seksen km'lik fazla sürat kazandırıyor. 1937 yılında ilk Alman kompresörlü motorları üretildi. Bunlar, Mercedes-Benz'in 900 B.G.'deki motoru ile Junkers Jumo 210 markalı ve

³² Abidin Daver, "Alman Havacılık Endüstrisinin Kudreti", *Havacılık ve Spor Dergisi*, 1938, s.1682-1683.

600 B.G.'deki motoru idi. Zürih'te yapılan uçak yarışları bu iki motorun bütün özelliklerini bütün dünyaya gösterdi.

Tüm bu gelişmelere karşın, kuvvetli bir hava ordusu petROLS z işleyemezdi. Almanya'da ise petrol yok gibiydi. Alman topraklarından yalnız Silezya'da doğal petrol varsa da buradan elde edilen petrol, Almanya'nın ihtiya ının ancak % 10'unu karşılayabilmekteydi. Almanya, dışarıdan petrol satın alıp döviz  ıkarmaktansa, suni petrol yapmayı tercih etmişti. Alman bilim adamları, 1925'den beri bu işle uğraşmaktaydı. Profesör Bergins'in maden kömürünü hidrojenlendirmek sureti ile suni petrol üretim sistemi iyi sonuçlar vermişti. 1934'de suni petrol  retimi, Almanya'nın yıllık petrol tüketiminin % 30'unu bulmuştu. 1936 Eylül' nde verdiği bir nutukta Hitler, 1938 yılında, Almanya'nın bütün petrol tüketiminin suni petrol ile sağlanabileceğini söylemişti. Bu söz, ancak barış zamanı için geçerli olabilirdi.    nk , savaş zamanında petrol tüketimi en az bir misli artacaktı. Böylece 1938 yılından itibaren Almanya, petrol denilen ve özellikle hava harbinin can damarı demek olan madde için, yabancılara esir olmaktan kurtulmuş, petrol bağımsızlığını kazanmış oluyordu.

Böylece Alman havacılığı 1938'de dünyanın birinci derecedeki havacılıkları ile teknik bakımdan da aynı düzeye yükseldi. Fransızlar bu başarı için; Alman uçaklarının bazen abartılı bir şekilde ortaya atılan toplamından belki de daha tehlikelidir diyorlardı.

Fransızların iddiasına göre, Alman hava ordusu gerçek bir deneyimden geçerek ilerliyordu. 1936 sonbaharından beri Alman havacılığı, İşpanya İ  Savaşında uçaklarını denedi ve pilotlarına deneyim kazandırdı. Almanya, her ne kadar İtalya'nın yaptığı gibi General Franko'ya, tam mevcutlu tugaylar g ndermemişse de, Madrid veya Bask cephesine, İşpanyollara yardımdan çok kendi uçaklarını denemek için bazı uçak filoları ile hava defi topçu taburlarını yollamıştı. Bu deneyimlerde,    motorlu Junkers Ju 52 uçağının süratinin çok az olduğunu ve hava defi top usuna iyi bir hedef oluşturduğunu gösterdiği gibi, çift motorlu Junkers-Dizel Ju 86 uçaklarının iyi olduğunu ispat etmişti. Junkers'lerden sonra Almanlar, İşpanya'da on adet Dornier Do. 17 uçağından oluşan bir filoyu tecrübe etmişti. Bu filodan de çok iyi sonuçlar alınmış ve 1937 yılında Zürih'de yapılan müsabakalarda alınan sonuçlar bu deneyimleri doğrulamıştı. Almanların pike bombardıman uçakları olan Henschel'lerin mükemmelliği de yine İşpanya'da meydana  ıkmıřtı³³.

³³ a.g.m.

İspanya İç Savaşında, Alman uçaklarının bazı İtalyan, Rus ve Amerikan uçaklarından aşağı olduğu görülmüşse de buna karşılık, Alman hava savunma topçusu, çok parlak sonuçlar vermişti. Bu topçu, Alman av uçaklarından beş defa daha fazla düşman uçağı düşürmüştü. 1918 yılında Fransız hava savunma topçusu, Fransız av uçaklarından beş defa daha az uçak indirmişti. O zaman Fransız Hava Savunma Topçu Uzmanı General Pajezi bu kötü sonuç ile şöyle alay etmişti: “Bir hava savunma bataryasının ateşi ile bir uçak isabet aldığına ya bataryada, ya uçakta bir beceriksiz var, demektir”³⁴.

c. Hava Ulaştırma

Alman hava siyasetinin hedefleri olarak: ülke sınırları içinde uzak mesafe uçuşlarının millileştirilmesi, yabancı ülkelere ulaştırma/nakliye uçuşlarının yapılması, dünya havayolları şebekesine geçiş belirlenmişti. İktisadi hedeflerini karşılayamayan uçuş hatları yavaş yavaş değiştirilmiş ve bütün yakın mesafe ulaştırma/nakliye uçuşları, Alman Hansa Hava Şirketi ile ortak çalışan “Alman Ulaştırma Uçuş Şirketi”ne (Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft) verilmişti. “Deutsche Lufthansa”nın uçakları, milletler arası uzak mesafe uçuşlarını iki ayrı şekilde temin ediyordu: birincisi Asya yönünde Uzakdoğu’ya doğru memleket aşırı hava hatları; ikincisi Kuzey ve Güney Amerika’ya doğru Atlas Okyanusu üzerinden hava hatları³⁵.

Savaş bittikten üç ay sonra, 5 Şubat 1919’da “Deutsche Luft Frederei” adında bir havayolu şirketi oniki motorlu uçakla Berlin-Leipzig-Weimar hattında yolcu nakline başladı. Bu Almanya’nın ilk hava yolu şirketi idi. AEG tipinde eski askeri uçaklarla beşer yolcu taşımaktaydı. Daha sonraki yıllarda uzun mesafe nakliye uçuşlarına önem verildi. Bir yandan da uçak ve motor fabrikalarını başka ülkelerde kurma çalışmalarına girişmişlerdi: İtalya, Japonya, İsveç, Hollanda ve İsviçre(Dornier Uçak Fabrikası), İspanya ve Danimarka(Rohrbach Uçak Fabrikası), Rusya(Junkers ve Fokker Fabrikaları), Türkiye(Junkers Fabrikaları).

1922 yılında Alman Weimar Cumhuriyetine kabul ettirilen şartlar arasında uçak ve motor yapımı için sınırlamalar konmuştu. Bu kısıtlamalar sonunda Almanya’nın bu dönemde yeni uçak tipleri geliştirmesi önleniyordu. Ayrıca uçucu personel yetiştirilmesi daha büyük bir

³⁴ a.g.m.

³⁵ Celal Bayraktaroğlu, “Havacılık Bakımından Avrupanın Vaziyeti”, *Askeri Hava Mecmuası*, No 119(Mart 1938), s.7-23.

sorundu. Bunların yetiştirilmesi için eğitim tesislerine ihtiyaç duyuluyor ve eğitim uzun zaman gerektiriyordu. Bu sebeple, Almanlar 1926 yılından itibaren SSCB ile bir antlaşma yaparak Kırım'daki Sovyet Planör ve Motorlu Uçuş Okullarına genç pilot adaylarını gönderdiler. Versailles Antlaşması ile Almanlara kendi ülkelerinde yılda elli pilot yetiştirme hakkı tanınmıştı. 1926 yılında savaşı kazanan devletler uçak yapımındaki performans ve yük sınırlamasını kaldırmak zorunda kaldılar.

1929 yılında Fransız istihbaratının elde ettiği bilgilere göre; Almanya'nın 980 ticari ve sportif filosu vardı. Bunlardan 464 adedi askeri amaçlarla kullanılabilecek durumdaydı. Aynı yıllarda Almanlar Berlin'de, Hava Salonu denilen ilk uçak sergisini açtılar. İlk sergi büyük bir sürpriz oldu. Ziyaretçiler Alman hava endüstrisinin çok gelişmiş ve modern çalışma şartlarına sahip olduğunu gördüler. Sergide Junkers ve Rohrbach tipi çok motorlu büyük uçaklar da bulunuyordu.

Sonraları; ticaret havacılığı, Lufthansa hava yolları personelin yetiştirilmesini ve eğitilmesini kolaylaştırdı. Yeni modellerin incelenmesi metodik bir şekilde yönetiliyor ve Lufthansa sayesinde pilotların ve yer ekibinin deneyimleri artıyordu. Aynı zamanda, planlanan askeri havacılık personelinin yetiştirilmesi de gizli bir şekilde sağlanıyordu. Hitler rejiminin yönetime geçmesi ile Lufthansa tamamen askerileştirilmişti. 1934'den itibaren de günde bir çok ekip çalıştıran uçak fabrikalarındaki personel sayısının gittikçe arttığı görüldü. Almanya bu çalışmalar sayesinde uçak meydanlarına da sahip oldu.

Üç yıl devam eden müzakerelerden sonra 1931 yazında bir Alman-Çin Hava Ulaştırma Antlaşması imzalandı. Rusya, bazı nüfuz ve imtiyaz sebepleri ve siyasi durumu nedeni ile geçici olarak bu antlaşmaya katılmamışsa da, Berlin-Moskova-Şanghay hattından kazanç sağlayabiliyordu. Bundan dolayı da hava hatlarının Uzakdoğu'ya ulaşması henüz mümkün olmamıştı. Yalnız bu uzak hava hattını, Rusya'nın güneyinden de geçirerek Balkanlar üzerinden Türkiye ve Afganistan üzerinden Çin'e sevk etmek imkanı kalıyordu ve Çin ile yapılan antlaşmaya göre de bir Alman-Çin hava şirketi kurulması için altı milyon marklık bir sermaye harcanmıştı. Bu sermayenin üçte birini Almanya ve üçte ikisini ise Çin koyacaktı. Almanya'nın katılımı başlıca uçak ve malzeme sağlanmasında olacaktı. Böylece Türk hava endüstrisi de ihtiyaç duyduğu yardımı buldu.

Hindistan'a giden İngiliz hava hattı ile birleşen İstanbul hattının Bağdat'a kadar uzanması için Deutsche Lufthansa çok çalışmıştı. 1930 sonbaharının sonuna doğru Junkers makinesi ile Bağdat'a kadar ve Bağdat'tan tekrar geriye uçuş, bu hava hattında önemli deneyimler elde edilmesini sağlamıştı. Almanya'nın henüz yaygın olmayan fakat büyük bir ilerlemeye uygun bulunan Ön Asya bölgesi ile havadan doğrudan doğruya bir hava hattı sağlaması, Almanya'nın doğu ile ticari ilişkilerinin genişlemesi ve yenilenmesi için iktisadi ve siyasi büyük bir öneme sahipti. Böylece Berlin-Irak posta yolu on iki günden üç-dört güne indirilebilecekti. Bağdat o zaman Ön Asya'nın merkezi olacak ve Acemistan, Afganistan, Hazar Denizi Rus iktisadi bölgeleri ve Arabistan yarım adası dünya ile daha kolay temasta bulunulacaktı.

Türkiye içinde ve dışında düzenli işleyen uçuş yollarını, Alman hava siyasetini yöneten Ulaştırma Bakanlığı ile Deutsche Lufthansa şirketi tesis etmiş olup bu yollar üzerinde beş yıl içinde havada 43.000.000 km kat edilmişti ve yaklaşık yarım milyon yolcu taşınmıştı³⁶.

3. Fransa'da Askeri Havacılık

İlk dönemlerde Fransa uçak sayısı bakımından dünyanın en kuvvetli hava devletiydi. Fransız Hava Kuvvetleri, ülkenin hava savunmasını sağlayacak ülke içinde istasyonlar kurmuştu. Deniz aşırı yerlerde ise, hava kuvvetlerini sömürgelere bölmeye önem vermiş ve buradaki hava kuvvetlerine aynı zamanda hava ulaştırmasını sağlama görevi vermişti.

Silahlanmanın arttığı Birinci Dünya Savaşı sonrasında ise teknikte Fransızlardan çok ileri olan Almanya'dan gelmesi olası hava taarruzlarına karşı Fransa, kuvvetli bir hava teşkilatı ile ülkesini korumaya zorunlu hissediyordu. Halbuki bu sırada Fransa'nın hava düşmanı İngiltere veya İtalya olabilirdi. İngiltere ve Fransa ise, Afrika kıtasında hava hakimiyetini elde etmişlerdi, aralarında açık veya gizli olarak bir çok antlaşma imzalamışlardı ki uzun bir zaman için bu iki devlet arasında bir düşmanlık bu nedenlerle söz konusu değildi.

Fransa, deniz kuvveti açısından ise ne deniz hatlarının düzenli işleyebilmesini sağlayacak, ne de elinde kalacak gemileri saldırı veya kazalardan koruyabilecek durumda

³⁶ Zati(çev.), "Büyük Devletlerin Hava Siyaseti", *Askeri Hava Mecmuası*, No 95(Mart 1932), s.86-93.

bulunuyordu. Fakat o dönemde savaş silahları karşısında hiçbir deniz kuvveti de bu savunmayı oluşturamazdı.

Herhangi bir hava saldırısında Fransa, topraklarının geniş olmasından ve okyanustan sahile doğru hava saldırıları yapılmasının mümkün olmayışı yüzünden, topraklarının önemli kısmını etkili hava saldırılarından koruyabilirdi. Fransa'nın, İngiltere veya Rusya kadar geniş toprakları ve bu topraklardaki gibi doğal zenginliği bulunmamaktaydı. Sınırları boyunca da Rusya veya İngiltere'de olduğu gibi havadan erişilemeyecek derecede tehlikeden uzak değildi. Fakat, iyi hazırlanmış bir savunma, Fransa'yı iyi şekilde koruyabilirdi.

Birinci Dünya Savaşı sonrasında gücü yukarıdaki şekilde belirlenen Fransa, uçucu personel yönünden güçlüydü. Fransız havacıları birçok savaş alanında tecrübe ediniyorlardı. İlk tecrübe, 20 Ocak 1919'da GB-9 ve GB-5 bombardıman uçağı filolarının, Kuzey Fransa'da kara yollarının kesik olması ve demiryollarından da faydalanma imkanı olmaması nedeniyle bölgeye yiyecek ve yardım malzemesi taşınması ile elde edildi. İki buçuk ay süren bu dönemde, 300 uçuş yapıldı ve toplam otuzaltı ton; konsantre süt, ilaç, malzeme ve mektup taşındı. Şubat 1919'da da yolcu taşımaya başlandı. Fransa böylece iç hatlarda havayolu ulaşımının temelini atmış oldu.

İkinci tecrübe, 1925-1926 yıllarında Fas'ta ve Suriye'de çıkan isyanlarda elde edildi. Suriye'de Dürzi'ler Fransızlara karşı silahlanarak isyan ettiler. Suriye'de 39uncu Fransız Uçak Alayı bulunuyordu. 1925 Haziran'ında isyan çıkınca bu alay harekate katıldı. 6000 sortide 11.000 saat uçuldu. Harekat boyunca Suriye mücahitlerinin kontrolü altındaki bölgelere, 600 ton bomba atıldı. Bu arada altmışbir gün kuşatma altında kalan Süveyde Kalesi havadan onbeş ton ilaç, malzeme ve yiyecek atılarak başarı ile savunuldu³⁷.

Üçüncü tecrübe, Fas'taki isyanda elde edildi. Fas'ta Rif Kahramanı Abdülkerim gerilla savaşından, genel isyana geçmişti. 37nci Fransız Hava Alayı burada üslenmişti. Kazablanka, Fez, Karbatadla ve Merakeş'te de alayın birlikleri bulunuyordu. Alay isyan süresince, Orta Atlas dağlık bölgesinde hava harekatı yürüttü. 1 Temmuz 1925-6 Ocak 1926 tarihleri arasında 5510 sorti yapıldı ve 12.000 saat uçuldu. Bu saldırılarda dağlık bölgede dolaşan çeşitli mücahit gruplarına açılan makineli tüfek ateşleri etkili oldu. Keşif görevlerinde Fransız

³⁷ Celal Bayraktaroğlu, "Havacılıkta Programla Yürüme", Askeri Hava Mecmuası, No 114, s.70-74.

sömürge birliklerinin hareketına önemli derecede destek sağlandı. Faslı mücahitler tarafından sarılan Fransız ileri karakollarına havadan ikmal yapıldı ve yaralıların taşınmasına yardımcı olundu. Bu görevlerde en az 500 Fransız'ın hayatını kurtarıldı. 1921'de İspanyol Fas'ında meydana gelen isyanda da onbeş eski İspanyol uçağı savaşa katıldı fakat hiçbir başarı sağlayamadı. Bu isyan Fransız kuvvetlerinin yardımıyla, zorlukla bastırıldı.

1928 yıllarına gelindiğinde Birinci Dünya Savaşı sonrasında çok fazla tecrübe elde edilmiş olmasına rağmen, uçakların eskimesinden dolayı Fransız Hava Kuvvetlerinin savaş kabiliyetinin günün savaş kabiliyetinden geride kaldığı anlaşıldı. Çünkü Fransız İstihbarat Teşkilatı, Almanya'nın 980 uçağı bulunduğunu, bunların bir çoğunun olası bir savaşta kullanılabilecek niteliklere sahip olduğunu tespit etti. Böylece Fransızlar, hava teşkilatlarını değiştirme kararı alarak o zamana kadar Hava Müsteşarlığı adıyla tanınan teşkilatı, Hava Bakanlığı şekline dönüştürdüler. Hava Bakanlığı büyük havacı milletlerin uçak savaşı için tespit ettikleri doktrinleri gözden geçirdi ve savaş uçaklarını eldeki imkanlar oranında yenilemeye çalıştı³⁸.

1930-1933 yılları arasında Fransa'daki siyasi dengesizlik ve özellikle Sosyalist Lider Leon Blum tarafından kurulan halk cephesi adı verilen sol koalisyon devletinin gafleti yüzünden, bütün havacılık harcamaları kısıtlandı.

Kendi kendini koruyan hava bakanlığının kurulmasından sonra hiç bir plan bu kuvvetin kullanım usulünü belirlememişti. Bu plansızlık yüzünden Fransa, doğru dürüst bir malzeme politikası izleyememişti. Tartışmalar sonunda Fransa, ilk defa olarak hava bakanlığı çerçevesi içinde hava kuvvetlerinin kullanılış usulünü 1 Nisan 1933 tarihli emir ile şöyle belirledi:

- Hava muharebesini başarmak: düşman havacılığını kendi usul hareketlerinde ve kendi meydanlarında bastırmak,
- Düşman havacılığının varlığı üzerinde etki yapabilecek bütün hedeflerin(hava malzeme depoları, uçak fabrikaları, v.b. gibi) imhası üzerine yönelmek,
- Kara ve deniz hareketına katılmak,
- Ülkenin hava savunmasını sağlamak.

³⁸ a.g.m.

Hava kuvvetleri iyi bir teşkilat ve donanımına sahip olmadığından başlı başına bir hava hareketini başarmaktan ve ülkeyi savunma yeteneğinden hala çok uzaktaydı. Bu tarihte Leo 20 bombardıman uçakları ile donatılmış, üç gece bombardıman alayı vardı. Fakat bunlarla birlikte çalışacak koruma havacılığı ise, silah ve malzeme tipinden dolayı görevini yapamayacak durumda bulunuyordu³⁹.

1934 yılında Fransız Hava Kuvvetlerinin savaş uçakları onbir yaşında ve daha eski tip uçaklardı. Bombardıman uçaklarının bomba yükü, ortalama 500 kg olduğu halde, azami hızları da 160 km/saati geçmiyordu. 1936 yılı başında savaşta kullanılabilecek durumda sadece 600 uçak bulunuyordu.

Nihayet 26 Ağustos 1936'da Fransız Parlamentosunun kabul ettiği kanunla, beş yıllık bir plan çerçevesinde Fransız Hava Kuvvetlerinin uçaklarının yenilenmesine karar verildi. Ayrıca teşkilatın da modernleştirilmesi öngörüldü. Fakat tedbir almada çok geç kalınmıştı. Fransız hava endüstrisi hızlı bir üretim temposuna geçemedi. Aynı tarihlerde zırhlı araçların, uçaksavar toplarının da modernizasyonu ele alındığından Savunma Bakanlığı bütçesi, bu büyük programın uygulanmasına imkan vermiyordu. İşin ilginç bir yönü de, bazı Fransız hava generallerinin, modası geçmiş eski uçaklara karşı hissi bağlılıklarının bulunmasıydı. Bir zamanlar dünyanın sayılı hava ordusuna sahip olan Fransız Hava Kuvvetlerinde, kriz başlamıştı. Alp dağlarını aşarak Fransa'yı ziyarete gelen, Balbo yönetimindeki İtalyan bombardıman filosunu karşılayan Fransız av uçakları, hızları düşük olduğundan dönüşte İtalyan'ları takip edememişti.

Fransız Hava Kuvveti Komutanı General Vuillemin, Alman Hava Mareşali Goering'in daveti üzerine, 1938 yılında Almanya'ya gitti. Almanların bu daveti sadece nezaket amacı taşımıyordu. Aynı zamanda Fransız Hava Kuvvetleri Komutanına Alman hava gücünü göstermek ve ileride Fransızların savaştan kaçınması telkin edilmek isteniyordu. Bu amaçla, gizlilik derecesi gözetilmeden Almanya'nın gücü ortaya kondu. General Vuillemin ile Messerschmitt ve Heinkel fabrikaları gezildi. Dönüşte General Vuillemin, Fransız Dışişleri Bakanı George Bonnet'e "Heyhat savaş olursa..." demişti. Durumu değerlendiren Fransızlar, Amerika'ya modern uçaklar sipariş etti⁴⁰.

³⁹ a.g.m.

⁴⁰ Kaymaklı, a.g.e., s.143-145.

Fransa sivil havacılıkta, büyük bir devlet olması ve mali kaynaklarının bolluğu nedenleriyle geniş bir hava siyaseti izliyordu. Güney Amerika, Afrika ve Güney Asya hava ulaştırmalarına da dahil olmuştu. Sivil havacılık malzeme eksiklikleri de hava siyaseti ile hazırlanan çerçeve dahilinde giderilmeye çalışılıyordu. İngiltere ve ABD yanında Fransa, hava ulaştırmasında kendisine ileride en büyük yayılma imkanlarını veren yerleri kazanmıştı⁴¹.

4. İngiltere’de Askeri Havacılık

Birinci Dünya Savaşı, İngiliz İmparatorluğunu, bir sömürgeler topluluğuna çevirmişti. Bunlar hukukça eşit ve Milletler Cemiyeti üyesi, müstakil devletlerdi. Her sömürge, (Avustralya, Yeni Zelanda, Kanada, Güney Afrika Birliği) ayrı bir hava ordusuna sahipti; bunlar her ülkeye göre sayısı değişen birliklerden oluşuyordu. Bu sömürgeler; parlamentoya, bakanlıklara ve askeri kuvvetlere sahip müstakil devletlerdi. Bunların anavatanına bağlılığı 1926’da yapılmış olan İmparatorluk Konferansı’nda tespit edilmişti. Buna göre bu devletler; birbirlerine karşı aynı durumdaydılar ve İngiltere tacına bağlı bulunmalarına rağmen iç ve dış ilişkilerinde hiçbir şekilde birbirlerine tabi değildi⁴².

Bu sömürgelerden **Avustralya** kendi kuzey sahilleri ve civar adalara karşı gittikçe artan Japon tehlikesi yüzünden ve **Güney Afrika Birliği** Kap deniz yolunun savunması görevini yüklediği için askeri hava teşkilatı gittikçe büyüyor ve önem kazanıyordu. Güney Afrika Birliği diğer taraftan, gerektiğinde Mısır ve Habeşistan göklerinde yetiyecek bir hava gücü yedeği idi. Böylece Süveyş Kanalı veya Kızıldeniz’den geçen imparatorluk yolu tehdide maruz kaldığı zaman hemen müdahale edecekti⁴³.

“Güneşin üzerinde batmadığı” sömürge imparatorluğu İngiltere, özellikle Hindistan, manda altındaki Doğu Afrika ve Irak gibi yarım sömürgelerin güvenliğini sağlamak için hava gücünü devamlı hazır tutuyordu. İngiltere havacılığının hedefi; ülkenin havadan savunması ve sömürgeleri işgal altında tutmak için kara kuvvetlerinin korunmasıydı. Anavatanın savunması için av/bombardıman uçak filoları ve kara birlikleri birlikte çalışıyordu.

⁴¹ Zati, “Büyük Devletlerin Hava Siyaseti”, **Askeri Hava Mecmuası**, No 96(Haziran 1932) s.45-49.

⁴² Herbert Von Moos, **Büyük Dünya Olayı**, İstanbul, K.K.K.lığı Askeri Basımevi, 1952, s.51.

⁴³ Abidin Daver, “İngiliz Hava Ordusu”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, 1938, s.1816-1819.

İngiliz Hava Kuvvetleri himaye ve manda ile yönetilen ülkelerde ve İngiliz deniz yollarının önemli noktalarında; Malta, Mısır, Ürdün, Irak ve Aden’de faal hava gücü bulundurmaktaydı. Hindistan’da İmparatorluk Hava Kuvvetlerine ait olarak kuvvetli ve büyük bir hava teşkilatı ve istasyonlar kurmuştu. Bunların dışındaki Singapur, Okyanusa çıkış kapısını ve Avustralya ile olan bağlantıyı korumaktaydı. Bu dış hava merkezlerinin askeri önemi nedeniyle aynı topraklar içinde bulunan kara teşkilatı, hava komutanlığının emrine verilmişti.

Deniz ve kara yönünden İngiltere, denizdeki üstünlüğünü korudukça karadan istila mümkün olmayacaktı. Havadan yapılacak saldırılar için İngiltere, kendi toprakları ile olası düşmanları arasında tarafsız veya İngiltere’nin müttefiki olan bir devlet oldukça hava saldırılarından korunabilirdi. Fakat, düşman hava filolarını Ren veya Sen Nehirleri civarındaki bir yerde sahile yerleştirecek olursa İngiltere’nin durumu kötüleşebilirdi.

İngiltere’nin durumu, düşmanlarının hava üsleri sınırlarından uzak kaldıkça iyiydi. Böylece Avrupa’daki İngiltere toprakları, düşman uçaklarının sınırlara kadar girerek etkili şekilde bombardıman edemeyeceği kadar uzakta kalıyordu. İngiltere, kendi yönetimi altında bulunan topraklarında ve müttefiklerinin topraklarında tesis edeceği hava üsleri ile düşman topraklarına etkili akınlar yapabilecek duruma geçiyordu. Ayrıca bu devlet, hava taarruzlarından uzak yerlerde imal edeceği hava silahlarını asıl savaş sahasına naklederek düşmana karşı etkili saldırılarda bulunabilmeye fırsat bulabilecekti.

Uçaklarda hız arttıkça İngiliz hava ordusu kurmay heyeti, en iyi savunmanın “düşman geliyor” işareti üzerine havalanıp düşman uçaklarına saldıran av filolarından ibaret olmadığını ve düşmanın hava kuvvetlerini daha hareket üslerinde yok etmeye uygun bombardıman filolarının da çok iyi bir savunma vasıtası olduklarını anladı. 1933’de yapılan hava manevraları bu konuda etkili oldu. Esasen İngiltere’nin ve özellikle Londra’nın savunmasını yalnız, görevini tamamı ile başaramaması olası bir “seddi savunma” stratejisine bırakmayıp bunu seri ve faaliyet sahası geniş bir bombardıman uçakları ile ikmal etmek fikri 1933’de doğmuş ve ondan sonra İngiliz bombardıman kuvvetlerinin yayılmasına doğru ilk adım atılmıştı. Bundan sonra bu “taarruzu” havacılık, İngiliz hava ordusunda büyük ve önemli bir yer tutmaktaydı.

İngiltere İmparatorluğu içine dağılmış olan endüstri merkezlerine karşı hiç bir devletin etkili saldırılarda bulunabilmesine imkan yoktu. Aynı zamanda, bu merkezlerin aralarındaki ulaştırma masrafı da, Rusya ile Sibiryaya veya Orta Asya'daki endüstri merkezlerinin hava ulaştırma masrafından çok azdı ve imparatorluk dahilinde bulunan endüstri kuruluşları, bir savaş sırasında hemen İngiltere'nin kara ve hava kuvvetlerinin ihtiyaçlarını sağlayacak şekilde hazırlanmış bulunuyorlardı. Bu malzemelerin, Londra veya hava saldırılarına karşı daha emniyetli diğer bazı bölgelere getirilerek savaş silahı haline konulabilmeleri göz önüne getiriliyordu⁴⁴.

Birinci Dünya Savaşından sonra, on beş yıl süre ile, yalnız niteliğe önem veren İngiliz havacılığı, büyük bir hızla uçak sayısını arttırmaya ve silahlanmaya başladı. 1933'de İngiliz Hava Ordusu, yalnız 900 birinci hat uçağından oluşuyordu; bu sayı 1938'de 2000'i geçti.

Hitler, Alman delegasyonuna Silahsızlanma Konferansı'nı terk etme emri verdikten altı hafta sonra, 29 Kasım 1933 tarihinde Başbakan Baldwin kabineye şunları söyledi: "Silahlanmaya bir sınır koyma ümidimiz olmasaydı, yalnızca hava kuvvetlerimiz için değil, donanma için de huzursuzluk duymakta çok haklı olurduk. (İngiltere) Almanya'yı da içine alacak şekilde, bir silahsızlanma planı gerçekleştirmek için her türlü çabayı harcamaktadır." Böylece Baldwin 1932'de başlatılan uçak üretimini durdurdu.

İngiltere ve Fransa, Alman silahlanmasına karışmamaya karar verdiler, çünkü başka yapacakları bir şey yoktu. İngiltere ortak güvenlik ve Milletler Cemiyeti'nden vazgeçmeye henüz hazır değildi. Fransa, tek başına hareket etmeye cesaret edemiyordu ve İngiltere de birlikte hareket etmeyi ret ediyordu⁴⁵.

1934'de Churchill, Almanya'nın silahlanmasına karşı İngiltere'nin Kraliyet Hava Kuvvetleri'nin güçlendirilmesiyle cevap vermesini ısrarla istediği zaman, hükümet ve muhalefet liderleri bu öneriyi önemsemediler. Muhafazakar Başbakan Baldwin, "bazı tür silahların sınırlandırılması veya kısıtlanması konusundaki ümidini henüz yitirmediğini" söyleyerek Churchill'in önerisinin Avam Kamarası'nda reddini sağladı. Baldwin'e göre, Alman Hava Kuvvetlerinin gücü hakkında doğru ve kesin bilgi almak "olağanüstü zor" idi. Bununla beraber, Baldwin "Almanya'nın hızla İngiltere ile eşitliğe doğru yaklaştığının doğru

⁴⁴ Bayraktaroğlu, "Havacılık Bakımından Avrupalı Vaziyeti" a.g.m.

⁴⁵ Kissinger, a.g.e., s.277-278.

olmadığına” emindi. Churchill’in rakamlarının “abartılmış” olduğunu söyleyerek “şu anda bizim ve Avrupa’da herhangi bir ülkenin karşı karşıya bulunduğu yakın bir tehlike ve acil durum yoktur” diye ekledi⁴⁶.

Havacılığın ilerlemesi üzerine Mısır önemli bir stratejik nokta oldu. Bu nedenle 1935’de Habeş harbi dolayısı ile çıkan İngiliz-İtalyan ihtilafı sırasında İngiliz Hava Ordusu Akdeniz’deki kuvvetlerini İskenderiye civarında toplamıştı. Mısır, İngiliz Hava Ordusunun Hindistan’a veya Kap’a gönderdiği uçaklarının merkeziydi.

Mısır 1937’den beri bağımsız Milletler Cemiyeti üyesi bir devlet olmuşsa da İngiliz Ordusu ve Hava Kuvvetleri hala Süveyş kıyılarını muhafaza etmekteydi. Bu bölgede, merkezleri İsmailia, Helvan, Heliopolis ve Abukir olmak üzere dört filo vardı. Süveyş Kanalı, İngiliz İmparatorluğunun can damarı ve Kahire hava hatlarının dört yol ağzı olduğu için Ürdün ve Filistin’deki hava kuvvetleri de gerektiğinde Mısır’ı savunacaktı.

Havacılık aynı zamanda İtalya’nın Akdeniz’deki durumunu çok kuvvetlendirmişti. İngiltere onsekizinci yüzyıldan beri Akdeniz’e bütünü ile hakimdi. Bu hakimiyet, kuvvetli İngiliz Donanması ile Cebelitarık ve Malta üslerine dayanıyordu. Birinci Dünya Savaşından sonra havacılıkta ilerleme sonucu durum değişti. Faşizmin ikinci yılından itibaren Mussolini, havacılığın önemini ve İtalya için sağlayacağı faydaları kavramıştı. Malta’nın İtalyan bombaları altında “tutunulmaz” bir durum alması üzerine, İngiltere’nin Akdeniz’deki merkezi durumu bozulmuştu. Sicilya’dan Kuzey Afrika sahillerindeki Bon Burnuna kadar uzanan deniz geçidini kolayca kapamak mümkündü. İtalyanlar Pantellaria’yı sağlamlaştırıp burasını bir uçak adası haline sokmaya başlayınca İtalya, Orta Akdeniz’de, fazla bir kilit daha elde etmişti. Bundan dolayı İngiltere, imparatorluk deniz yolunu muhafaza kaygısı ile İtalya’ya karşı yumuşak bir politika izlemekteydi. 1935’deki zorlayıcı tedbirleri yarım ve faydasız bırakan bu siyaset, 1937 Centilmen Antlaşması ve 1938 Nisan’ındaki yeni İngiliz-İtalyan Antlaşması da hep İngiltere’nin İtalya ile düşman olmak istememesinden doğan itilaflardı.

1935’de İngiliz-İtalyan gerginliği, İngiltere’yi imparatorluk stratejisini gözden geçirmeye mecbur etti. İngiltere’de iki strateji birbiri ile kıyaslanıyordu: Kap stratejisi ve Akdeniz stratejisi. Kap Strateji uzmanlarına göre, artık Akdeniz yolu terk edilmeliydi; çünkü

⁴⁶ a.g.e., s.280.

hava kuvvetleri yüzünden bu yoldan faydalanmak mümkün değildi. Gemiler için Süveyş Kanalı yerine Ümit Burnu'ndan geçerek Hindistan'a gitmek demek, ancak % 10 oranında bir zahmet ve masraf artması demekti. Akdeniz Strateji uzmanları Süveyş Kanalı'ndan geçişin devam edilmesini tavsiye etmekte, buna ek olarak Akdeniz yolunun kullanılmasının Musul petrollerinin ihracı için zorunlu olduğunu belirtmekteydi. Onun için Süveyş Kanalı Filistin, Ürdün ve Mısır'da kurulacak çok kuvvetli bir hava ordusu tarafından savunulmalıydı. Kıbrıs Adasında bir hava üssü yapılmalıydı. Böylece Kıbrıs Süveyş yolunu ve Musul petrollerini koruyan ve İtalyan Hava Kuvvetlerini korkutan bir hava-deniz üssü olacaktı. Bunun için Türkiye'nin yardımı gerekiyordu. Siyasi bakımdan, Akdeniz sistemi; Fransa, Yugoslavya, Yunanistan, Türkiye, Mısır, Irak, Arabistan ve İran ile bir ittifaklar sisteminin kurulmasını gerektirdi.

Kap stratejisi ise, özellikle İngiltere'nin "muhteşem yalnızlık" siyasetine uygundu; fakat dünyanın o günkü durumunda, İngiltere gibi bir dünya imparatorluğunun, muhteşem ve vakur da olsa "yalnızlık" siyaseti ile idamesine imkan yoktu.

İngiltere, bu iki yoldan hangisini tercih edeceğini henüz kararlaştıramamıştı; onun için kararsız bir siyaset takip ederek her ikisini birden kullanmak istemekteydi. Fakat doğudaki sömürgeleri itibarı ile Akdeniz yolunu seçme yönüne meyletmişti Süveyş Kanalı'nın büyük öneminden başka, dünya petrollerinin büyük bir kısmı Doğu Akdeniz'de toplanmıştı. Irak ve İran petroleri, Abadan, Süveyş ve Hayfa petrol rafinerileri, Rus ve Romen petroleri, hep bu muntıkadaydı. Mısır, Avrupa'dan Hindistan'a, Güney Afrika'ya ve Avustralya'ya giden İngiliz hava yollarının ekseniydi. Böylece İngilizler, bir taraftan Kıbrıs Adasını, diğer taraftan Filistin'i, mukabil taarruza hazır iki hava platformu haline getirmeye karar vermişti.

a. Teşkilat

İngiltere genel hava siyaseti, askeri esaslar üzerine kurulmuştu. En yüksek hava makamı olan ve 1918 yılında kurulan hava bakanlığı askeri, deniz ve ticari havacılık teşkilatını kendi emrinde birleştirmektedir. Bu üç gruptan ticari havacılığa; askeri hava siyaseti ile sömürge hava siyasetinin elinde bir sivil araç olarak fazla önem verilmekteydi. Havacılık, dış hava ulaştırması için yer teşkilatı ve hava hatları tesisi dışında, mevcut mevkilerin önemine göre mümkün olduğu kadar geniş bir alana yayılmıştı.

1918 yılında İngiltere; hava kuvvetlerini, Kraliyet Hava Kuvveti “Royal Air Force(R.A.F.)” adı altında yeniden teşkilatlandırdı. Hava subaylarına karacılardan farklı rütbelere verildi, 5 Şubat 1920’de Cranwell R.A.F. Koleji yani Hava Harp Okulu açıldı.

1920 yılında Doğu Afrika’daki Somali sömürgesinde, İngilizlere baş kaldıran “Deli Molla” isimli bir Arap’ın kuvvetlerine karşı girişilen hava hareketinde, onbir adet De Havilland 9 bombardıman uçağı kullanılmış ve molların kuvvetleri dağıtıldı.

1919-1920’de İngiliz askeri havacılığı, Birinci Dünya Savaşındaki geniş teşkilatını daraltmış ve otuzüç filoya indirmişti. Bu da yaklaşık 300 uçak demekti.

1922 yılında İstiklal Savaşını kazanan Türk kuvvetlerinin Musul Anlaşmazlığı nedeniyle müdahale etmesi söz konusu olunca, İngiliz İşgal Komutanlığı otuz adet De Havilland dört adet bombardıman uçağından oluşan bir filo ile sınırların emniyetini sağlamaya çalıştı. Bu filo da Türklere dost olan kabileleri bombaladı. Bu uçaklar Irak’ta hava keşiflerine katıldı ve bombardıman uçuşları yaptılar. İngiliz uçakları, Türkiye’nin güney bölgelerinde kışkırtma sonucu çıkan Nasturi İsyanını desteklemek amacıyla Türk göklerini ihlal ederek keşif uçuşları yaptı. Irak’taki hava hareketi daha sonraki yıllarda da devam etti.

İngiliz Genelkurmayı 1923 yılında, Kara ve Deniz Kuvvetleri yanında Hava Kuvvetlerinin de savaşta etkili olabileceği tezini kabul etti. Yetkili bir bakanlık kurularak havacılık faaliyetlerini tek elde topladılar. Bakanlık, üç daireden oluşuyordu: Birinci Daire; Hava Mareşali Trenchard yönetiminde, birleştirilen bütün hava birlik ve okullarını yönetiyor, İkinci Daire; hava mareşali yönetiminde sivil havacılık konuları ile meteoroloji işlerini yönetiyor, Üçüncü Daire; genel hava lojistiği, ikmal, hava sanayi ve bütçe konularında sorumlu bir hava mareşalinin yönetimindeydi.

Deniz Havacılığı hareket bakımından; Hava Bakanlığından ayrılıyor, Deniz Bakanlığı emrine veriliyordu.

1923’de, İngiltere tekrar havacılığa önem vermeye başladı. Bu tarih, İtalya’da faşist havacılığının uyanması zamanına gelir. İngiltere’yi harekete geçiren en önemli neden bu olsa bile, İmparatorluk Konferansı ve İmparatorluk Savunma Komitesi İngiliz hava ordusunu

Avrupa'nın en önemli hava kuvvetine eşit bir hale getirmeye karar vermişti. Bu, İngiltere'nin denizde kullandığı meşhur (One power standard) prensibinin havada da tatbikiydi.

1923 programı, İngiliz hava kuvvetlerini şöyle artırıyordu: İngiltere'de elliiki filo, deniz aşırı ülkelerde yirmibir filo. Deniz aşırı hava kuvvetleri yalnız iki filo arttırılarak yirmibir'den yirmiüç filoya çıkarılırken İngiltere'deki yedi filo elliiki'ye çıkarılıyordu.

1923'den 1932'ye kadar İngiliz Hava Ordusu, yavaş yavaş, bu elliiki filo programını takiben büyüdü. Bu elliiki filonun büyük bir kısmı av filosu idi. Çünkü Londra'nın savunması için en iyi ve en etkili çare, düşman bomba uçaklarına karşı av uçaklarına saldırma kanaati mevcuttu. 1932'de bu program henüz tamamı ile uygulanmadı. İngiliz Hava Kuvvetleri Çizelge 7'de verilmiştir⁴⁷.

Çizelge 7. 1932 Yılında İngiliz Hava Kuvvetleri

İngiliz Adalarındaki Kuvvetler		
Taarruz uçakları (bomba)	22 Filo	300 Uçak
Savunma uçakları (av)	13 Filo	150 Uçak
İş birliği uçakları	10 Filo	150 Uçak
Deniz Aşırı Ülkelerdeki Kuvvetler		
Taarruz uçakları	18 Filo	200 Uçak
İş birliği uçakları	5 Filo	60 Uçak
Toplam	68 Filo	860 Uçak

İş birliği uçakları, av ve bomba uçakları dışında ordu ve donanma ile beraber çalışan keşif, gözetleme uçaklarıydı. 1935'de İngiliz hava kuvvetleri Çizelge 8'deki şekli almıştı.

Çizelge 8. 1935 Yılında İngiliz Hava Kuvvetleri

İngiliz Adalarındaki Kuvvetler		
Taarruz uçakları (bomba)	26 Filo	350 Uçak
Savunma uçakları (av)	18 Filo	270 Uçak
İş birliği uçakları	10 Filo	150 Uçak
Deniz Aşırı Ülkelerdeki Kuvvetler		
Taarruz uçakları	20 Filo	200 Uçak
Savunma uçakları	4 Filo	60 Uçak
İş birliği uçakları	6 Filo	90 Uçak
Toplam	84 Filo	1120 Uçak

⁴⁷ Daver, "İngiliz Hava Ordusu", Havacılık ve Spor Dergisi, s.1816-1819.

Habeşistan sorunu nedeni ile İngiltere ve İtalya'nın arası açıldığı zaman İngiliz Hava Ordusu, bu 1120 uçaktan oluşuyordu⁴⁸.

Havacı olmayan veya havacılıktan anlamayan komutanlar, gerek İngiltere'nin gerekse sömürgelerindeki, bütçelerindeki havacılık giderlerini sınırlandırmak istiyordu. Bu yüzden Hava Kuvvetlerinden 250.000 personel terhis edilmiş, 20.000'den fazla uçak servisten çıkarılmıştı. Kanada, Avustralya, Güney Afrika Birliği ve Hindistan sömürgelerine imparatorluk hediyesi olarak yüzer uçak verildi. Böylece bu bölgelerde hava gücü oluşturuldu. Hindistan sömürgesi hava kuvvetini hiç değerlendiremiyordu. Yeni Zelanda'ya da yüz uçak verildi, bu uçaklar önce istenmedi, sonra kabul edildi.

İngiliz Hava Kuvvetlerinin İkinci Dünya Savaşında gösterdiği başarıları Lord Trenchard'ın büyük katkısı oldu. İngiliz Hava Kuvvetleri çok motorlu askeri uçaklarıyla asker naklinde başarılı idi⁴⁹.

1936 yıllarında R.A.F. dört komutanlığa ayrıldı. Bu Komutanlıklar:

- Bombardıman Komutanlığı,
- Av Komutanlığı,
- Sahil Komutanlığı,
- Eğitim Komutanlığı idi.

1936'da yapılan yeni örnek uçaklardan seri olarak sipariş verilenler de hava-kara iş birliği uçağı olan Fairey "Battle" ile bombardıman uçakları Vickers "Wellesley" ve Bristol "Blenheim" idi. Bu son uçak, orta büyüklükte, çift motorlu, seri bir uçaktı. 200 adet birden sipariş edilmiş olup 1938 yılında bu uçak tipi İngiliz askeri havacılığının büyük kısmını oluşturmaktaydı. Ayrıca eski ve yeni tipler arasındaki fark, o kadar büyük değildi: Gloster Gladiator av uçakları, yüksek irtifada 400 km/saat'ten fazla süratleydiler. Bleinheim bomba uçakları ise dünyanın aynı kategoride en seri uçakları olup 450 km/saat'ten fazla hızla uçuyorlardı.

⁴⁸ a.g.m.

⁴⁹ Kaymaklı, a.g.e., s.141-143.

1 Temmuz 1937’de İngiliz adalarındaki hava ordusu 124 filoya çıkmıştı ama, hedeflenen uçak miktarına henüz ulaşamamıştı. Yirmi kadar filo henüz kuruluş halinde bulunuyordu. Yani oniki veya onbeş uçak yerine dört veya altı uçak ile donatılmıştı. Bu nedenle uçakların sayısı 1750 olması gerekirken 1440’da kalmıştı. İngiltere’de bulunan bu 124 filo Çizelge 9’daki gibi taksim edilmişti. Deniz aşırı ülkelerdeki otuziki filonun altı filosu deniz uçaklarından oluşuyordu.

Çizelge 9. 1937 Yılında İngiliz Hava Kuvvetleri

İngiliz Adalarındaki Kuvvetler		
Taarruz uçakları (bomba)	70 Filo	820 Uçak
Savunma uçakları (av)	31 Filo	400 Uçak
İş birliği uçakları	23 Filo	220 Uçak
Deniz Aşırı Ülkelerdeki Kuvvetler		
Taarruz uçakları	23 Filo	250 Uçak
İş birliği uçakları	9 Filo	150 Uçak
Toplam	156 Filo	1840 Uçak

1937 Temmuz’unda toplam 156 filoya ve yaklaşık 1840 uçağa ulaşmıştı⁵⁰. Yeni filolar, özellikle bomba uçaklarından oluşuyordu. 1933’de İngiltere’deki bomba filoları yirmialtı iken 1937’de bu miktar yetmişe çıkmıştı. Beş yıldaki artış oranı % 58’dir. İş birliği filoları artış oranı % 17’dir. 1933’den itibaren İngiliz hava ordusunun, İtalyan Generali Douhet’nin prensiplerine uyarak taarruz uçaklarına önem verdiği anlaşıyordu.

1937 yılında, İngilizlerin çift satırlı av uçaklarından sonuncusu olan Gloster Gladiator servise girdiği sırada Hawker Hurricane tipi sekiz makineli tüfekli modern av uçakları da hizmete girmişti.

1938 yılında Başbakan Chamberlain’in Almanya’ya giderek Hitler’i yatıştırmaya çalışması, İngiliz Milletinin sert tepkisiyle karşılanmıştı. Fakat böylece kazanılan bir yıl, İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetlerini(R.A.F.) güçlendirmek amacıyla önemli bir hazırlama devresi olmuştu. Münih Sözleşmesi sırasında R.A.F. kadrosunda zamanın modern av uçaklarından kırküç adet Hawker Hurricane ve üç adet Supermarine Spitfire av uçağı vardı.

⁵⁰ Daver, “İngiliz Hava Ordusu”, *Havacılık ve Spor Dergisi*, s.1816-1819.

Buna karşılık Alman Hava Kuvvetleri Luftwaffe'nin elinde savaşa hazır durumda 1200 bombardıman uçağı bulunuyordu. Hitler ile görüşme sonucu kazanılan bir yıl içinde R.A.F., 500'e yakın av uçağıyla takviye edilmişti.

İngiltere'nin çok çabuk silahlanması ve İngiliz havacılık endüstrisine verilen büyük girişim ve icat serbestisi, özellikle kanat ve gövde tertibatında çok çeşitli ürünler ortaya çıkmasına neden olmaktaydı. Buna karşılık motorlarda çok fazla benzerlik vardı. İngiliz askeri havacılığının kuvveti özellikle motor endüstrisinden doğmaktaydı. Yeni İngiliz uçaklarının çoğunluğunun motorları çok kuvvetliydi. Bristol Pegasus ve Rolls Royce Merlin gibi. Bu son motor 1100 B.G.'de idi. Halbuki aynı firmanın ondan önceki Kestrel motoru ancak 600 B.G.'de idi. Motorlar arasındaki benzerlik çok iyi sonuçlar vermekteydi. Çünkü uçak üretiminin verimini motor üretiminin verimi belirlemektedir.

1938 başlangıcında İngiliz adalarındaki hava kuvvetleri, 1750 uçağa ve 120 filoya sahip olduktan sonra İngiltere'nin Hava Ordusunu artırma hakkındaki çalışmaları durmamıştı.

b. İngiltere'nin Deniz ve Denizaşırı Hava Kuvvetleri

Donanmadaki hava ordusuna İngilizler "Fleet Air Arm" yani "Donanmanın Hava Kolu" diye adlandırırlardı. Bu orduda yalnız uçak gemileri ile mancınıklı savaş gemilerindeki uçaklar vardı. Uçak gemileri, uçakların havalanması ve inmesi için geniş ve uzun bir güvertesi olan gemilerdi. Adeta karadaki uçak meydanlarının yüzücü tipi demek olan uçak gemileri, 1917-1918 yıllarında İngilizler tarafından icat edilmişti.

İngiltere ayrıca uçak gemisi yapımına hız vermeye başladı. Savaş sırasında yapımına başlanan savaş gemileri, uçak gemisine çevriliyordu. Diğer büyük havacı devletlerde olduğu gibi Kraliyet Hava Kuvvetleri de yeni tipler geliştirmekteydi⁵¹. 1930 yıllarında İngiltere İmparatorluk Donanmasının yedi uçak gemisi bulunmaktaydı: Glorious, Courageous, Furious, Argus, Eagle, Hermes ve Ark Royal. Bu yedi gemiden başka dört gemi daha 1936'da kızağa konmuş, 1937'de denize indirilmişti. Mevcut yedi geminin her birinde üçer filo vardı. Bunlardaki uçak mevcudu ise 284'tü. Bu gemiler, hep bir arada bulundukları takdirde, kısa bir zamanda kuvvetli bir hava ordusunu uçurabilirlerdi. Bu uçaklar genellikle kara uçaklarıydı;

⁵¹ Kaymaklı, a.g.e., s.141-143.

kudret ve kabiliyet itibarı ile İngiliz Hava Ordusunun uçaklarından biraz geri iseler de deniz uçaklarından üstündü. Donanmadaki uçaklar şunlardı: bir kişilik Hawker “Nimrod” ve iki kişilik Hawker “Osprey”. İngiliz Hava Ordusundaki Hawker Fury ve Hawker Hart uçaklarının denize göre tadil edilmiş şekilleriydi. Donanmadaki uçaklar, keşif, av ve üç kişilik keşif uçakları ile bomba ve torpido atıcı olmak üzere çeşitli sınıflara ayrılmışlardı. Keşif uçakları arasında bazıları, büyük zırhlıların ağır topçu atışını tanzim ve idare ile görevlendirilmişti⁵².

c. 1932 Cenevre Konferansı’ndan Sonraki Durum

1932’de Cenevre’de silahları bırakma konferansı toplanmıştı. Versailles Antlaşmasında toplanacağı yazılı olan bu konferans, sözde bütün devletlerin silahlarını azaltacaktı; halbuki aksine neden oldu. Bu tarihte Fransa’nın 1500 uçağı vardı. Bunların çoğu kara ordusuyla iş birliği yapan uçaklardı. İtalya 1100, SSCB yaklaşık 1000 uçağa sahipti. Almanya’nın hiç askeri uçağı yoktu. İngiltere’nin yalnız 850-900 uçağı vardı ama bunların diğer devletlerin uçaklarına göre çok büyük teknik üstünlükleri vardı. Çünkü bu uçakların çoğu kompresörlü (Rolls-Royce-Kestrel) motorları ile donatılmıştı.

Cenevre’de toplanan konferans bir yıl sürdükten sonra 1933’de “Mac Donald Planı” kabul edilecek gibi oldu. Fakat çok geçmeden bu ümit de boşa çıktı. Bu yeni başarısızlık Almanya’nın konferanstan ve Milletler Cemiyetinden çıkmasına neden oldu.

İngiltere de silahlarını artırma yolunu tuttu fakat başlangıçta, bu hayli uygun bir silahlanma idi. İngilizler bu ilk hamleye İngiliz hava ordusunun düzenlenmesi adını verdiler ve hava ordusunu geçici olarak kırk filoyla takviye ettiler. En çok av ve bombardıman filolarına önem verdiler.

Hitler’in Versailles Barış Antlaşmasını çiğneyip, Alman Hava Kuvvetlerini kurduğunu resmen açıkladığı 1935 yılında, İngiltere de silahlanmaya başladı. O yıllarda Alman Hava Kuvvetleri, güç olarak İngiliz Hava Kuvvetlerine eşitti. Ertesi yıl İngiltere, Gölge Fabrikaları denilen yeni bir endüstri sistemine geçti. Büyük uçak fabrikaları parça yapmayacak, yani endüstri olarak çok sayıda küçük fabrikalar tarafından büyük fabrikalar beslenecekti. Radarı geliştiren ülkelerden biri olan İngiltere 1935 yılı sonunda, Britanya adasının batı kıyılarına

⁵² Abidin Daver, “İngiliz Hava Ordusu”, *Havacılık ve Spor Dergisi*, 1938, s.1778-1779.

beş radar istasyonu kurmaya karar verdi. İkinci Dünya Savaşı sırasında İngiliz Milletinin kayıplarını azaltmakta önemli rol oynayan yirmi radar istasyonu ile bir erken uyarı ağı kurulmuştu. Bu radarlar 1937 yılında aktif hale getirilmişti. Bir yandan da yoğun çalışmayla hava alanları yapılmaktaydı⁵³.

d. 1935 Mayıs Mali Programı

Habeşistan sorunu, İtalya'nın Akdeniz'de ve yakın doğudaki çıkarlarının tartışma konusu olmasına neden olmuştu. Akdeniz ve Süveyş Kanalı İngiliz İmparatorluğu'nun can damarı idi. Bu can damarı da gittikçe büyüyen İtalyan havacılığının tehdidi altında bulunuyordu.

1935 Mayıs'ında, İngiliz-İtalyan ihtilafının henüz başladığı bir sırada, İngiliz Devleti; hava kuvvetlerinin takviyesi için parlamentoya yeni bir kanun kabul ettirdi. Bu kanun yetmişbir yeni filo kurulmasını amaçlıyordu. Böylece 1935 Mayıs programı, 1939 yılı için İngiliz hava ordusunu 163 filoya çıkarmakta idi. Bu filoların 124 adedi İngiltere'de, otuzdokuz adedi de deniz aşırı ülkelerde bulunacaktı. İngiltere'deki filoların 1750 birinci hat uçağı bulunacaktı. Böylece bütün imparatorluk hava kuvvetleri 2250 modern uçaktan oluşacaktı. 1936'da yeni bir hamle daha yapılarak bu toplamın 2500'e çıkarılmasına karar verildi.

1937'de İngilizler, diğer devletlerin aksine olarak hava silahlanmasının detayını açıkça ilan eden **Beyaz Kitap**'ı yayınladılar. Baldwin kabinesinin çıkardığı bu Beyaz Kitap'ta hava ordusu tahsisatı gösterilmişti. 1934'den 1938'e kadar İngiltere'nin hava bütçesi beş kat artmıştı. Bu durum Çizelge 10'da gösterilmiştir.

⁵³ Kaymaklı, a.g.e., s.141-143.

Çizelge 10. 1934-1938 İngiliz Hava Silahlanma Bütçesi

1934	20 milyon İngiliz Lirası
1935	40 milyon İngiliz Lirası
1936	60 milyon İngiliz Lirası
1937	80 milyon İngiliz Lirası
1938	100 milyon İngiliz Lirası

Yine bu kitap, filoların sayısı arttıkça askeri hava meydanlarının da artacağını ve yetmişbeş yeni meydan yapılacağını bildirmekte idi. 1935'te İngiltere'de, elliiki askeri uçuş meydanı vardı. Bu kadar meydan 1000 hatta 1500 uçağa yeterli idi. Fakat, Londra'nın savunması hava meydanları esasına dayanıyordu. İngiliz başkenti etrafında 150 km'lik çaplı bir çember dahilinde otuzbeş askeri uçuş halkası, üç deniz üssü ve kırk sivil uçak meydanı vardı. Böylece mecburi inişler için yapılmış yardımcı sahalar hariç olmak üzere, yetmişbeş uçak meydanı Londra'nın savunmasına tahsis edilmişti. Üç deniz uçağı üssü bu hesaba dahil olmadığı gibi Londra'nın yaklaşık 200 km kuzeyindeki Midlands endüstri bölgesinin savunması için de ayrıca on uçak meydanı vardı⁵⁴.

31 Mart 1937'de, 124 yeni filonun teşkil edilmesi gerekmekteydi; gerçekte ise, bu tarihte 100 kadar filo kurulmuş bulunacaktı. Bakanın bunu söylediği sıralarda seksenyedi'si henüz mevcut bulunuyordu ve onüç'ü de ancak yarım filo teşkil edecek olanlardı. 1 Nisan tarihinde, onüç yeni filo kurulduğu zaman, toplam 100 üzerinde yarım uçak mevcudu içeren yirmiiki filo bulunacaktı. Bu yüz filonun subaylarına gelince; her filo için onsekiz veya ondokuz yerine, bunlar için çoğunlukla üç veya dört hesap edilecekti.

Bakanın üç ile dört ay gibi bir zaman içinde kapatacağını tahmin ettiği böyle bir gecikmenin üç sebebi vardı:

1. Siparişi kabul eden firmalar, bunların meydana getirilmesindeki güçlükleri sonradan fark ettiler; havacılık tam bir teknik oluşum durumundaydı.
2. İyi uçak tasarımcısı, uzman işçi ve makine-avadanlık bulmakta zorluk çekiliyordu.
3. Ortadoğu, Aden ve Akdeniz'de mevcut bulunan hava kuvvetlerini takviye etmek için bu yerlere silahlı oniki filonun gönderilmesi gerekiyordu fakat bu da gecikiyordu.

⁵⁴ Daver, "İngiliz Hava Ordusu", a.g.m., 1938.

Başlıca sebep bunlardı. Fakat personelin filolara tayinini geciktiren ikinci derecede güçlükleri de unutmamak lazımdı; yeni uçaklar, özel eğitilmiş olan pilotları gerektirmekte ve bunun için ise pilotların yetiştirilme zamanına ihtiyaç duyulmaktaydı⁵⁵.

e. Hava Ulaştırma

İngiltere, hava kuvvetleri ile İngiltere'nin ve sömürgelerinin havadan savunması, İngiltere ticaretinin korunması ve dış siyaset gibi amaçlarla dünyanın yarısı üzerinde hava alanları tesis etmişti. İngiliz hava ulaştırma şebekesi bir askeri yapı altında başarı ile yönetilmekteydi. Başlıca Londra'dan Mısır üzerinden Hindistan'a ve oradan sonra Avustralya'ya uzanan hava şebekesi ile Mısır-Kap şehri güzergahı ve Atlantik üzerinde dünya hava ulaştırması ile birleşen yollar İngiltere hava siyasetinin iktisadi açısından faydalarını sağlamaktaydı. Bu geniş planların uygulanması, adı geçen üç hattın birinci ve ikincilerinde çok ilerlemiş ve üçüncü hata ise gelişmekteydi.

Hindistan'a giden hava yolu üzerindeki ara istasyonlarını yavaş yavaş kaldırmak için İngiltere çok sayıda büyük hava gemileri yapımına başlamıştı. Bu zeplinler, bilimin o günkü durumuna göre çok büyük mesafeleri istasyonsuz aşabiliyorlardı. Fransa'da "R 101" zeplini ile olan kaza ile hava gemileri planlarını ertelenmişti. Uzak mesafelere ulaştırma/nakliye için hava nakil araçları yapımındaki bu duraklamayı İngiltere, gittikçe daha büyük kara ve deniz uçakları üretimi ile gidermeye çalışıyordu.

Güney Amerika'da Buenos Aires'te açılan Büyük Britanya Sergisi, İngiltere'nin hava siyaseti açısından iyi bir propaganda aracı olarak kullanıldı. "Eagle" uçak gemisi, içinde İngiliz uçakları ile Buenos Aires'e gitti. Orada İngiliz uçaklarının karada ve havada sahip oldukları önem gösterildi. Bu sergiye İngiliz Veliahdı da iştirak etti ve ondan sonra kendi uçağı ile Güney Amerika'da bir hava seyahati yaptı. Çok pahalıya mal olan bu propaganda özellikle İtalya'ya karşı büyük bir darbeydi; çünkü İtalya 1931 yılı başında Balbo filosunun uçuşu ile Güney Amerika piyasasında büyük bir yer edinmişti⁵⁶.

⁵⁵ "İngiltere Niçin Silahlanıyor?", *Havacılık ve Spor Dergisi*, 1937, s.3004-3005.

⁵⁶ Zati, "Büyük Devletlerin Hava Siyaseti", No 96, a.g.m.

5. İtalya'da Askeri Havacılık

İtalya Birinci Dünya Savaşından kısa bir süre sonra faşist bir yönetim altına girdi. Bunun nedenlerini, ekonomik çıkmaz, siyasal partilerin zayıflığı, doyumsuz grupların etkinliği ve sol kanat içindeki bölünme olarak sıralayabiliriz.

Birinci Dünya Savaşında, tam üç yıl içinde, İtalyan hükümetinin harcadığı para, 1861 yılından 1915 yılına kadar geçen ellidört yıllık süre içinde harcadığı paranın iki katıdır. İtalya bu harcamanın altından ancak müttefiklerinin yardımı ile çıkabilirdi. Savaştan sonra yardım sona erince, İtalyan hükümeti kendini büyük bir borç, büyüyen bir dış ticaret açığı ve denetimden çıkan bir enflasyon içinde buldu. Üstelik, savaş içinde halkın desteğini sağlamak için köylülere toprak, işçilere iş ve ücret artışı vaat edilmişti. Bu söz yerine getirilemeyince, ki bu ekonomik koşullar altında olanağı da yoktu, grev ve toprak işgalleri birbirini izledi. Bütün bu olumsuz gelişmeler demokrasinin hızla rafa kaldırılmasında etkili oldu. Böylece, Mussolini faşizmin lideri oldu.

İktidarı mutlak bir biçimde eline geçiren Mussolini, çok kısa bir süre içinde İtalya'da birliği sağladı, muhalefeti tümüyle ortadan kaldırdı, merkezi hükümeti güçlendirdi, ticareti canlandırdı ve birtakım toplumsal reformlara girişti. İşsizliği ortadan kaldırmak yolunda uğraşısı, İtalya'nın hızla silahlanmasına ve sömürge bölgeleri aramasına yol açtı⁵⁷.

Birinci Dünya Savaşı sonunda, İtalyan Hava Kuvvetlerinin elinde; 5000 savaş uçağı ve 5000'i subay olan 74.000 personeli bulunuyordu. Diğer ülkelerde olduğu gibi, hava kuvvetleri zayıflatılmıştı. Mussolini'nin iktidara geçmesiyle durum değişti. General Douhet doktrininin uygulanmasına geçilerek, İtalyan Hava Kuvvetleri bağımsız hale getirildi. Faşist İtalya, hava kuvvetlerini rejiminin silahı olarak geliştirmeye ve ona göre teşkilatlandırmaya başladı. 1925'de önce bir hava ordusu kurdu ve o günlerden itibaren askeri havacılık komşu uluslarınkinden daha iyi bir seviyeye ulaştı. Tüm bunların içinde en iyisi de savaşa hazırlanmış, talim görmüş askerler kazanılması idi.

“Havacılık meselesine yalnız teknik ve mali bir önem veren herkes büyük ve esaslı bir hata işliyorlar; çünkü, bunlar havacılığın manevi ve dolayısı ile politik önemini anlamıyorlar”

⁵⁷ Oral Sander, *Siyasi Tarih 1918-1994*, 4. baskı, Ankara, Zirve Ofset, Kasım 1994, s.22-23.

Mussolini bu sözleri 3 Mart 1921 tarihinde söylemişti. O zamanlar Milano Milletvekili olan Mussolini İtalyan hükümetinde bir havacılık şubesi kurdu. d'Annunzio'nun yardımcıları ile, havacılığı, ülkenin düşüncesi olarak ortaya çıkardı. Büyük lirik şairin fahri başkanlığında, Douhet ve Mussolini gibi kişilerin bulunduğu kongre, 25 Mart'tan 27 Mart 1921'e kadar Milano'da toplandı. Mussolini bu konferansa, basın ve havacılık hakkında ilerisi için büyük fikirler veren bir bildiri vermişti. Bu bildiride özellikle şunları söyledi:

“Bir ülkenin havacılığı; havacılık duygusunun yüksekliğine, azlığına veya hiçliğine göre çok az veya hiç olur, şayet basın havacılık etrafında haberler vermezse, havacılık duygusunun doğmasına engel olur. Fakat; eğer bu duygu devlet şeflerinde, bürokraside, ordu ve donanmanın yüksek çevrelerinde, kanunlaştırılmazsa, görevi fikirlere doğru yol göstermek olan gazetecilikte bu duygu mevcut bulunmaz veya henüz doğmamış bulunursa bir ulusal havacılık bilinci nasıl istenilebilir?”

Kongrede birçok tartışmalar, özellikle “Askeri ve sivil havacılık” adlı konu hakkındaki rapor üzerinde olmuştur. Bu tezin yazarı General Douhet idi. Burada şu noktalar da belirtilmişti:

“Hava silahının, milletler arasındaki mücadelelerde kesin karar verecek bir silah olmaya doğru ilerlemesinden ve göklerimiz hakimiyetini sağlamaya uygun vasıtaları hazırlamak mecburiyetinde olduğumuzdan sivil havacılığın yalnız bir ilerleme aracı olmakla kalmayıp ihtiyaç olduğunda askeri havacılığı tamamlaması ve ulusal savunma aracı olmasını göz önüne alarak kongre devletten;

- 1- *Bu çok geniş meseleyi iyi anlayacak ve yetki ile yönetecek ve ülkeye karşı bundan sorumlu olacak bir bakanlık kurulmasını,*
- 2- *Zamanın ihtiyacına uygun bir ulusal politika meydana getirerek havacılığın yayılmasına büyük bir dikkat sarfetmesini talep eyler.”*⁵⁸

22 Ekim 1922'de Roma üzerine yürüyüş yapıldı. Duçe'nin ilk işlerinden biri de bir hava komiserliği kurma oldu. 24 Şubat 1921 tarihli kararname ile askeri ve sivil havacılık bir tek şefin emri altına verilmişti. Aynı yılın 28 Mart'ında krallık havacılığı; üniforması ve rütbeleri

⁵⁸ Duçe ve diğerleri, “İtalyan Havacılığı Nasıl Doğdu Nasıl Büyüdü”, *Havacılık ve Spor Dergisi*, No 190(1937), s.3075-3076.

ile birlikte bağımsız bir kuvvet olarak tanındı. Subayları toplamak ve yetiştirmek amacı ile Caserte'de Hava Okulu kuruldu. Hava Bakanlığı 30 Ağustos 1925'de kuruldu. Bakanlığın teşkilatı 1930 yılına kadar General Balbo'nun yönetimi altında işledi ve 1 Şubat 1931 tarihli kanun ile değiştirildi⁵⁹.

Mussolini 1920'li yıllarda askeri kuvvetlere pek fazla para harcamadığı halde, güç ve fethetme olan inancı ve İtalya'nın topraklarını genişletme isteğinin artması, 1930'lu yıllarda savunma harcamalarında önemli yükselmelere yol açtı. Nitekim, 1930'lu yılların ortalarında ulusal gelirin % 10'undan biraz fazlası ve devlet gelirlerinin üçte bire ulaşan bölümü silahlı kuvvetlere ayrılmıştı ve bu miktar salt değer olarak İngiltere ve Fransa'nın harcadığından çok, Amerika'nın toplam harcamalarından ise çok daha yüksekti⁶⁰.

İtalya'daki ekonomik gerilik, Mussolini yönetimin silahlı kuvvetlere gösterdiği tüm dikkate ve ayırdığı kaynaklara rağmen, silahlı kuvvetlerin gerçek performansının ve form durumunun neden düşük olduğunu da açıklamaktadır. Donanma, üç kuvvet arasında herhalde en iyi donanımlı olanıydı ama İngiltere Kraliyet Donanmasını Akdeniz'den sürececek gücü yoktu. Uçak gemileri bulunmuyordu(Mussolini yapımını yasaklamıştı). İtalyan Hava Kuvvetlerinde de çağın dışında kalmış olduğunu gösteren benzer belirtiler vardı; İtalyan Hava Kuvvetleri, Habeş kabilelerini bombalayabildiklerini göstermişler, sonra da İspanya İç Savaşındaki performansları ile pek çok gözlemciyi etkilemişlerdi. Ama 1930'lu yılların sonunda Fiat CR42 uçağı performansı, daha yeni İngiliz ve Amerikan uçaklarının performansından çok gerideydi. İtalyan bombardıman uçaklarının da motorları zayıftı ve bombaları son derece etkisizdi. 1935-1936 yıllarında İtalyan Ordusuna bütçenin % 58,2'si ayrılmış, 1938-1939'da ise bu oran % 44,5'e düşmüştü. Bu düşüşün nedenleri; Habeşistan ve İspanya İç Savaşında harcamaların 1935-1937 yıllarında fazlasıyla artması ve hayati önem taşıyan ham maddelerin dışarıdan satın alınması idi. İtalya Merkez Bankasının rezervleri 1939'da hemen hemen sıfıra inmişti. Hava Kuvvetlerinin ve ordunun çağdaştırılması için gerekli olan imalat makineleri ve başka donanım verecek parası olmadığından, ülke 1940'tan önceki iki ya da üç yıl içinde daha da zayıflıyordu. Yeniden teşkilatlandırılma pek çok subayın terfi etmesine yol açmış ama askeri yeterlilik açısından gerçek bir ilerleme sağlamamıştı. Hava Kuvvetleri 8500'den fazla uçağına sahip olduğunu iddia ediyordu; yeni

⁵⁹ a.g.m.

⁶⁰ Paul Kennedy, *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri 1500'den 2000'e Ekonomik Değişme ve Askeri Çatışmalar*, Birtane Karanakçı(çev.), Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, [t.y.], s.343.

incelemeler sonucunda bu toplam 454 bombardıman ve 129 av uçağına düştü; bunların da ancak bir iki adedi diğeri hava kuvvetleri içinde birinci hat olarak sayılabilirdi. Doğru düşüst ne tankları ve uçaksavar silahları ne hızlı av uçakları, ne uygun bombaları, ne uçak gemileri, ne radarı, ne dövizi, ne yeterli lojistiğı vardı⁶¹.

Krallık havacılığı o zamanlardan beri ana vatan ile sömürgelerdeki hava kuvvetlerini içermekteydi. Faşizm yönetiminden önce hava bütçesi yetmiş milyon lireti bulmuyordu. Bu rakam 122 milyona çıkarıldı. Birbirinin ardı sıra arttırılan hava bütçesi 1926-1927 bütçe yılı sırasında 700 milyon Lirete yükseldi. 1930 yılına kadar bütçe bu şekilde kaldı ve 1936-1937 bütçesinde 990 milyon Lirete yükseldi. Bundan başka 5 Temmuz 1934 tarihli kanuni kararname, beş yıla bölünmüş 1 milyar 200 milyon Liretlik tamamlayan kredi taahhüdü altına girişilmesine de izin vermişti. Bu kararın tahsis edilmiş olduğı malzemenin yenileştirilmesi için alınan tedbirlerin acele olarak teminine başlandı. Bu krediden 600 milyonu 1934-1935'de, 300 milyonu 1935-1936'da diğeri 300 milyonu da 1936-1937'de harcandı. Bu paralar, en başta uçak üretiminde, silahlanmaya, mühimmata, eğitime, akaryakıt tedarikine sarf edildi, seferberlik tahsisatına ayrıldı. Bundan başka sömürge bütçeleri de oldukça önemli havacılık kredileri yükü altına girdiler; sözelimi 1936-1937 yılı için Libya 40 milyonluk bir taahhüde girdi.

Mareşal Balbo, Libya Genel Valisi olduktan sonra Duçe, Savaş ve Deniz Bakanlıklarına ek olarak Hava Bakanlığını da Kasım 1933'de üzerine almıştı. Fakat havacılık konusuyla ilgili işleri; yasama, yönetim, malzeme tetkik, üretim, havaalanı sorunlarını yürüten bir müsteşar vasıtası ile yapmaktaydı. Bundan başka krallık havacılığına da, devlet şefinin genel emirlerine göre hava silahının teşkilatı, eğitimi ve kullanılışı hakkında kararlar veren, Genelkurmay şefi vasıtası ile çalışmaktaydı.

Bakanın emrinde iki danışma organı vardı: ordunun yüksek generallerinin toplandığı bir havacılık meclisi ile bir havacılık teknik komitesi. Bu ikinci organ, doğrudan doğruya bakana bağılı olup, genel müdürlerin dışında mümkün olduğı kadar seçme uzmanlardan oluşuyordu.

⁶¹ a.g.e., s.345-350.

Krallık havacılığı:

- Hava silahını. Bu da hava ordusu olarak ordu ile işbirliği havacılığı, donanma ile işbirliği havacılığına ayrılmaktaydı.
- Havacılık mühendis “genie” kolunu; havacılık komiserliği kolu;
- Mektepleri içermekteydi.

Hava ordusunda kırkiki filo bulunmaktaydı. Ordu ile işbirliği havacılığı, her biri değişik sayılı onbeş keşif filolarından oluşuyordu. Deniz ile işbirliği havacılığına da krallık donanmasına verilen özel görevlerin yapılması işi ile görevlendirilmişti. Deniz işbirliği havacılığında dört hava komutanlığı, sayısı değişik keşif filoları bulunmaktaydı. İtalyan donanmasında, tek bir uçak gemisi “Miraglia” vardı. 35.000 tonluk iki yeni gemiden uçakları havalandırmak için bir veya birkaç mancınık ve dört uçak bulunacaktı. Üzerlerinde tadilat yapılan iki savaş gemisi, Cavour ve Cesare’ye iki mancınık ve dört uçak yerleştirilmişti. En yeni kruvazörlerde bir veya fazla mancınık ve iki ile dört arasında uçak bulunmaktaydı. Fakat deniz havacılığının, İtalyan hava ordusunun gücünün toplamından çok zayıf olduğu düşünülmekteydi.

Krallık havacılığı 1922’de yirmisekiz hava meydanına sahipti. 1933’de bu meydanların sayısı seksenbir’i buldu. Krallık havacılığının bu tarihte kırk kışlası, komutanlık için 100 binası, çeşitli işler için 800 binası bulunuyordu⁶².

İtalyan havacılığı yetki bakımından doğrudan Mussolini’ye bağlı idi. İcra yetkileri bakımından yönetimi; bir yardımcı sağlıyordu. Mussolini, fevkalade hava komiseri unvanını taşımaktaydı. Hava birlikleri genel komutanlığı üç daire başkanlığına ayrılmıştı: Kara Askeri Havacılığı, Deniz Askeri Havacılığı ve Sömürgeler Askeri Havacılığı.

Bu yönetim, İtalyan havacılığının hızla gelişmesini sağladı. 1933 ve 1934 yıllarında Mareşal Balbo komutasındaki İtalyan hava birlikleri; iki defa kuzey ve güney Atlantik Okyanuslarını aşarak İtalyan havacılarının kabiliyet ve başarılarını dünyaya göstermişlerdi.

⁶² Duçe ve diğerleri, a.g.m.

Bu yıllarda General Douhet'nin havacılık teorisi General Macozzi tarafından genişletilip daha uygun bir hale getirilmişti. Bu yeni uygulamaya göre; uzak hedeflere kütle halinde gece taarruzları yapılması öngörülüyor, çok sayıda saldırı uçağının sürpriz saldırıları ile pike ve alçak uçuş saldırıları yapması planlanıyor ve sonuçlar ayrıntılı olarak değerlendiriliyordu.

1933 yılından itibaren İtalya malzemeler üzerinde, çalışmaları ilerleterek ve gereken personeli önceden yetiştirerek hava kuvvetlerini gizli gizli güçlendirmeye başlamıştı. 1927 yıllarından beri kullanılan uçaklar arasında İtalyan yapısı olmayan ne bir uçak ve ne de bir motor bulunmaktaydı. Personelin yeterliliğine gelince; büyük filolar ile Güney ve Kuzey Atlantığı'nın aşılması, talimlerin niteliğinin yüksekliğini göstermekteydi. Filoların sayısı az sayıda arttırılmıştı.

1935 başlangıcında serviste bulunan uçakların sayısı 1500 idi ve 1936 yılında filo sayısının 115'ten 170'e artması planlanmıştı, bu da 2000'den fazla uçak demekti. Savaş sırasında Afrika'da bulunan 400 uçak orada kalsalar bile 1937 yılında İtalya'nın Avrupa'da çok modern uçaklarından en az 1500 ile 1600'ünü bulundurduğu görülmekteydi. Değiştirilecek eski uçakların kullanılması için savaştan faydalanılmıştı.

Uçak sayıları fazlalaştırılmış özellikle bombardıman havacılığına tahsis edilmiş ve av ve deniz havacılığı da önemli bir yer almıştı. Yeni deniz bombardıman ve keşif uçaklarının sürat ve 1000 kilo ağırlık taşıması ile beraber 1000 km'lik bir uçuş sahasına sahiptiler. Bu özellikler İtalyan havacılığına anavatan sahilinden ve Libya'dan itibaren bütün Orta Akdeniz'de ve Libya, Rodos ve on iki adadan itibaren Doğu Akdeniz'de hareket etmesine izin vermektedir. Kızıldeniz ve Hint Okyanusu İtalyan havacılığı tarafından kontrol edilebilirdi. Kara filoları, deniz filoları ile birlikte çalışmak üzere eğitilmişlerdi⁶³.

İtalyan Hava Kuvvetleri, 1935 yılı Ekim ayında General Douhet doktrinini denerdi. Afrika kıtasındaki iki özerk devletten biri olan Habeşistan İmparatorluğu; geri kalmış, zayıf ve uygar olmayan, krallık tarzında bir yönetimle idare ediliyordu. Doğal kaynakları oldukça geniş olan bu ülkeyi, XIX^{ncü} yüzyılda sömürge haline getirmeye çalışan İtalya, başarı sağlayamamıştı. Hem bu başarısızlığın intikamını almak ve hem de o yıllarda başka sömürge olabilecek ülke bulunmaması⁶⁴ nedeniyle Faşist İtalya, Habeşistan'a savaş açtı. Bu sırada

⁶³ Niessel, a.g.m.

Milletler Cemiyetinin yaptığı iktisadi boykot faydasız gibi gözüküyordu fakat, Milletler Cemiyeti daha bu kararı vermeden, İtalya bir kaç aya yetecek kadar petrol ve kömürünü temin etmişti⁶⁴. Saldırıya, Reggia Aeronautica adıyla anılan İtalyan Hava Kuvvetleri, geniş bir kadroyla katıldı. Çoğunluğu SAVOIA-Marchetti tipi üç motorlu bombardıman uçaklarından oluşan 300 ile 500 uçaklık bir İtalyan kuvveti harekatta görev aldı. Hava kuvvetleri, Habeş askeri birlikleriyle şehirlerini bombalıyor ve aynı zamanda kara ulaşım yolları yetersiz olan Habeşistan'ın engebeli topraklarında İtalyan ordusunun havadan ikmalini de sağlıyordu.

Esasen Douhet teorisi, yeni silahların kullanılmasını, servisteki silahlara tercih etmekteydi. Hava hareketına Mussolini'nin iki oğluyla damadı Kont Ciano da katılmıştı. 3 Ekim 1934 günü Mussolini'nin bir oğlunun da görev aldığı Sispareta hava filosunun Adua şehrini bombalamasıyla hareket başlatılmıştı. Bu filonun uçakları Caproni tipindeydi. Yedi ay süren hava hareketında 15.000 ton bomba ve 260.000 makineli tüfek mermisi kullanılmıştı. Savaş boyunca 3281 ton çeşitli malzeme ve 13.625 asker havadan taşınmıştı. Savaşa katılan uçaklar, 7500 sorti yapmış ve 40.000 saat uçmuştu. 26 Aralık 1935'de Habeş uçaksavar toplarının atışı sonucu mecburi iniş yapan İtalyan uçağının pilotu Tğm. Minniti, Habeşliler tarafından yakalanarak gayri insani bombardımanlara katıldığı için idama mahkum edildi ve kafası kesildi. 1936 Haziran'ında Lekepti'ye bir komando kuvveti indiren uçaklardan birinin komutanı olan Binbaşı Locatelli ve arkadaşları aynı akıbete uğradılar. İtalyan Hava Kuvvetleri bu savaşta deneyim ve üstün başarı kazandı.

İtalyan hava ordusunun malzeme yenileştirmesi 1937 yılında fazla olarak yapıldı. 1936 yılı Mayıs ayında bütün bombardıman havacılığı yenileştirilmişti. Hava ordusunun 13üncü yılı nedeniyle Littorio uçak limanında 120 adet üç motorlu SAVOIA S-81 uçağı toplanmıştı. 1935 başlangıcında Krallık Hava kuvvetlerinde 1219 birinci hat uçak, 881 yedek uçak bulunmaktaydı. Bu rakamlar, Habeşistan harbinin gösterdiği ihtiyaç sonucunda oldukça artmıştı⁶⁵.

1937 yılında İspanya'da İç Savaş başlayınca; Mussolini, av ve bombardıman uçak birliklerini gönüllü adı altında Franco'nun emrine verdi. Üç yıl süren bu savaşa, 700'den fazla

⁶⁴ Bayraktaroğlu, "Havacılık Bakımından Avrupanın Vaziyeti", a.g.m.

⁶⁵ Duçe ve diğerleri, "İtalyan Havacılığı Nasıl Doğdu Nasıl Büyüdü?", Havacılık ve Spor Dergisi, No 197(15Ağustos 1937), s.1387.

İtalyan uçağı katıldı. İtalyan uçakları İspanya’da, 500 bombardıman uçuşu yaptı. İtalyanlar savaş sırasında 903 solcu Cumhuriyet uçağını tahrip ettiklerini iddia ederler.

İtalyan Reggia Aeronautica İkinci Dünya Savaşına, kayıpları nedeniyle kuvvetli bir kadro ile katılamıyordu. İtalya hava endüstrisi de gerekli savaş üretim temposuna erişememişti⁶⁶.

a. İtalya’nın Akdeniz’deki Merkezi Durumu

İtalya, hava-deniz taarruz kuvvetlerini, özellikle deniz uçaklarını İtalyan yarımadasında istediği gibi ve istediği zaman toplamak üstünlüğünden en iyi şekilde faydalanmaktaydı. Çizme gibi uzun coğrafi şekli ile İtalya yarımadası, buna ek olarak Sardunya ve Sicilya Adaları, doğal birer hareket üssü teşkil etmekteydi. Libya’daki Tobruk ve Bingazi ileri üsleri, Oniki adadaki Leros ve Rodos deniz-hava üsleri, İtalya’nın hava tehdidini Doğu Akdeniz’e kadar uzatmaktaydı.

İspanya İç Savaşını fırsat bilerek İtalyanların Balear adalarında hava üsleri tesis etmeleri ve oradan hiç çıkmama niyetleri, İtalya’nın hava tehdidini Batı Akdeniz’de de bir gerçek haline getirdi. İtalyanlar, buradan Cebelitarık’a saldırı imkanını elde etmişlerdi.

İtalya hava ve deniz orduları sayesinde, Orta Akdeniz’de hakim durumda ise de, buna karşılık, havacılığın sürekli ilerlemesi nedeniyle, İtalya yarımadası da, “Mare Nostrum” un uçlarındaki üslere yerleşen düşman hava kuvvetlerinin faaliyet ve tesir sahası içine girmekteydi (İtalyanlar, Akdenize Romalılar gibi Mare Nostrum “Bizim Deniz” demekteydi).

Akdeniz’in uçlarına yerleşenler de buna karşılık, İtalya üzerine tesir ve tazyik yapabilirlerdi. Bunların bir gün İspanya’yı da kendi saflarına katılabileceklerine ek olarak uçaklarla İtalya’ya taarruzda bulunabilirlerdi. Bu taarruzlar, İtalya yarımadasının ve İtalyan adalarının bütün hava-deniz üslerine yönelebilirdi. İngilizler, bu nedenle Kıbrıs adasında büyük bir hava üssü oluşturmaya çalışmaktaydı.

⁶⁶ Kaymaklı, a.g.e., s.145-146.

1935’de, İngiltere, zorlayıcı tedbirler siyasetini son haddine kadar götürmedi. Bunun sebebi, İngiliz donanmasının yeterli derecede kuvvetli olmaması değil, o dönemde, ihtiyacı karşılayacak kadar kuvvetli bir taarruzi hava ordusu olmaması idi. İngiltere’nin, bombardıman filolarını artırmasının bir sebebi de gerektiğinde bunları Akdeniz’de kullanmak içindi. Çünkü, Akdeniz’in bütün kapılarını sımsıkı kapayarak İtalya’yı abluka ile ağır ağır boğmaya çalışmak, Doğu Akdeniz’deki üslerde toplanacak kuvvetli bir bombardıman filosunun hepsi deniz kenarında bulunan İtalyan hava-deniz üslerini bombalamasına kıyasla oldukça önemsiz kalacaktı. İtalyan limanlarını ve üslerini bombalamak mümkündü. Çünkü modern büyük bomba uçaklarının menzilleri çok uzamıştı. İngiltere’nin, yeni silahlanma faaliyetinin belki de donanmadan çok hava ordusunu ve özellikle uzak mesafeye gidip gelebilecek hızlı bir bombardıman filosunu hedeflemesindeki amaç buydu.

İngiltere’nin 1936’da Montrö konferansında, yeni boğazlar mukavelenamesini kolaylıkla kabul ederek Türkiye’nin eskisi gibi boğazlara hakim olmasına rıza göstermesi de sebepsiz değildi. (Bu yazılara kaynak olan Fransızca eserde, Türk havacılığının yeni bombardıman uçakları için, örneğin İtalya’nın “SAVOIA S. 79” uçakları yerine, İngiltere’nin en yeni bomba uçakları olan “Bristol Blenheim”leri tercih etmesi de sebepsiz değildi, deniliyor.)

Son olarak, İngiliz politikasının İspanya İç Savaşı karşısında kararsız davranışının sebebini anlamak da güç değildi. Çünkü Cebelitarık ve Balear adaları hakkındaki stratejik düşüncüler, İspanya madenlerine para yatırmış olan İngiliz bankerlerinin çıkarlarına zıttı⁶⁷.

6. Japonya’da Askeri Havacılık

Japonya’nın askeri havacılık tarihi, 1877-1878 yıllarında yaptığı ilkel balonlar ve satın aldığı Fransız modelleriyle başlar. İlk olarak içinde mürettebat bulunan Japon askeri balonu 1901’de havalandı. 1904’teki Rus-Japon Savaşında, geçici olarak teşkil edilen Ordu Balon Birliği, Port Arthur’a karşı harekatta bulundu.

1909 yılının ilk günlerinde Kara Kuvvetleri Karargahı üç boyutlu(kara, deniz, hava) harbe ilgi duymaya başladı. Bir yıl içinde müşterek Ordu-Deniz-Sivil Araştırma Komitesi bir

⁶⁷ Daver, “İngiliz Hava Ordusu”, a.g.m., 1938.

sivil mühendisi Avrupa'ya yolladı. 1910 yılında, Japon Ordusu kendi yerli uçak yapımına teşebbüs etti; yapılan iki model de başarılı sonuç vermedi. Bunun üzerine uçak alım imkanlarını araştırmak ve uçuş tekniklerini öğrenmek üzere iki subayını Avrupa ve Amerika'ya göndermeye karar verdi.

Birinci Dünya Savaşı'nda, 1914'de, Japon Ordusu, Almanları Uzakdoğu'dan temizlemek için küçük çapta harekate bulundu. Bütün Japon uçakları(üç Farman, bir Nieuport ve bir balon, toplam sekiz pilot ve üç keşif subayı) kuzey Çin'deki Tsingtao'ya taarruz etti.

Birinci Dünya Savaşı nedeniyle Avrupa ve Amerika'dan uçak sağlama olanağı kesilince, Japon Ordu Hava Kuvvetlerinde de çok az ilerleme oldu. 1914'te Japon uçak üretimi altı; 1915'te ise dördüttür. 1918'de, Japon Deniz Yolları Nakliyat Şirketi Başkanlığınca orduya yapılan bağışla, hava kuvvetleri yirmi adet Sopwith bombardıman, altı adet SPAD keşif ve üç adet de Nieuport eğitim uçağı alma imkanı buldu. Birçok modern uçağın art arda gelişiyle, IJAAF(Japon İmparatorluğu Ordu Hava Kuvveti), 1918 Mart'ında, Tokorozawa'da ilk Uçuş Okulu'nu açtı.

Avrupa'da savaş sona erdiğinde Müttefikler, fazla malzemelerini satışa çıkardı. 1918'de Fransızlar Japonya'ya otuz Salmson bombardıman uçağı ve üç adet balon; 1919'da kırk adet Nieuport eğitim, 100 adet SPAD av uçağı sattı. Japonlar İngiltere'den elli Sopwith av uçağı satın aldı. Bütün masrafları karşılanmak şartıyla Japonya'ya askeri havacılık danışmanları gönderme konusundaki bir Fransız teklifi, IJAAF tarafından uygun karşılandı⁶⁸.

1926 yılında Akagi ve Kaga isimli 27.000'er tonluk muharebe kruvazörlerini uçak gemisi olarak düzenlendiler. Ayrıca yeni uçak gemileri kızığa konmuştu. 1931 yılında Sovyet ve Japon hava kuvvetleri Mançurya'da karşı karşıya geldiler. Kısa süren bu çarpışmada sonuç alınamadı ve kuvvetler birbirlerine üstünlük sağlayamadılar.

Ocak 1932'de Japon Devleti, Shanghai'daki karışıklıkları bahane ederek, Çin'le savaşa girdi. Savaşın başlangıcında 19ncu Çin Harekat Ordusu Japon kuvvetlerini zor duruma düşürdü. Bunun üzerine Nakajima ve Mitsubishi A5 M4 tipi av uçakları ile donatılan iki uçak gemisi Çin sularına hareket etti. Savaş bölgesinde uçaklar hava hakimiyetini kurdular. Hava

⁶⁸ Erdoğan, a.g.e., s.96-98.

kuvvetlerinin sağladığı üstünlük Japonları çok etkiledi. Bu savaştan sonra Japonlar büyük bir hava kuvveti kurmak üzere yaptıkları planlama sonunda uçak yapımına giriştiler. Çin'deki savaşa Kawasaki tipi bombardıman uçakları da katılmıştı. Bu uçaklar kitle halinde Shanghai ve Çayep şehirlerini bombaladılar. Bu sırada Çin Ordusunun elinde bulunan az sayıdaki uçaklar meydanlarda tahrip edildi.

Japon bombardıman taarruzları; ulaştırma yolları, deniz yolu kavşakları ve fabrikalara karşı yoğun bir şekilde sürdürülürken, üniversite gibi bazı sivil hedeflere de yöneltilerek, moral bozmaya çalışılıyordu. Böylece İtalyan Generali Douhet'in doktrini tatbik edilmiş oluyordu.

Japonya da hava kuvvetlerinin takviyesine önem veriyordu. Devlet, 1935 yılı sonuna kadar deniz ve kara orduları emrinde bulunan ve sayıları da 2000'i geçmeyen uçak adedini üç misline çıkarmak ve bu ordunun malzeme ve personel ihtiyacını karşılamak üzere yapılacak işi sıralayan dört yıllık bir plan yaptı ve 1936 yılının başından itibaren planı uygulamaya başladı.

İlk iş uçak fabrikalarının inşaatlarını kontrol için bunları tek yönetim altında toplamak ve hava endüstrisini dünya hava endüstrisi ile uygun olarak yürütme ve ikinci iş olarak da hava okulları sayısını bu programın ihtiyacına karşılık olacak şekilde çoğaltma oldu.

Her açıdan uygulanmasına girişilen programın birinci yılının ilk aylarında fabrikalar kurulmaya başlandı, hava okulları sayısı çok az artırıldı. Devlet, bu plan dahilinde Amerika, Fransa, Almanya ve İngiltere'den beğendiği en yeni uçakların lisanslarını satın aldı⁶⁹.

1937'li yıllarda endüstrinin gelişmesindeki yetersizlik nedeniyle, gerek uçucu personelinin ve gerek fabrika personelinin temin edilmesi güçlükle sağlanıyordu. Havacılık endüstrisi özellikle, ya yabancı malı uçak ve motorlarının lisansları ile uçak ve motor yapmakta veya bu yabancı malları çok yakından taklit ederek mal çıkarmaktaydı. Japon havacılık endüstrisinde yabancı mühendisler müşavir olarak çalışmaktaydı. Fakat bu durum, ciddi çalışmalar sayesinde günden güne düzelmekteydi. Uzman personel güçlükle tedarik

⁶⁹ "Havacılıkta Programla Yürütme", Askeri Hava Mecmuası, No 115, s.86-87.

edilmekteydi. Bununla beraber 1930 yılında ancak 6500 kişiyi bulan havacılık fabrika işçilerinin sayısı 1937 yılında 40.000'i aşmış ve üretim dört misli artmıştı.

1935 yılı sonunda Japonya'da serviste bulunan kara uçak sayısı 1200 olduğu ve bunun 1937 sonunda 1800-2000 uçağı bulacağı tahmin edilmekteydi.

Deniz havacılığı, adalardan oluşan ve denizci bir devlet için gerekecek oranda önemliydi. 1935 yılı sonunda deniz havacılığı yirmiyedi filoyu içermekte, sekiz deniz üssü ve 450 uçak bulunmaktaydı. Zırhlı ve kruvazörlere konan uçakların sayısı 100'e varmaktaydı ve filoda 170 uçağı içeren dört uçak taşıyıcı gemi bulunmaktaydı. İki yeni uçak taşıyıcı gemi yapılmaktaydı. Bu toplam 750 uçağı bulmaktaydı ve bu sayı kısa sürede az sayıda arttı.

Mançuko'daki uzun sınırları SSCB'ye karşı muhafaza etme ve Japon toplu adaları sahilini, Formoza ve okyanus toplu adaları sahillerini koruma amacı için Japonya, havacılığını geliştirmekteydi. Bununla beraber, İngiltere'nin Avustralya'dan dolayı kaygıya düşmesi de doğaldı. İngiltere'nin büyük masraflarla Singapur'da bir deniz ve hava üssü meydana getirmesindeki nedenler arasında tabiatı ile Japonya'nın deniz ve hava kuvvetinin de kısmen tesiri vardı⁷⁰.

1937 yılında Çin-Japon Savaşı tekrar başladı. Hava hakimiyeti yine Japonlarda olmakla beraber, Çin Hava Kuvvetleri de bir miktar Curtiss Hawk III av uçaklarına sahipti, bunların bir kısmı Çin uçak fabrikasında yapılmıştı. Bu uçaklar Shanghai ve Pekin yakınlarında savaşa katılmışlardı. Çin Hava Kuvvetleri, 14 Ağustos'ta Japon Genel Karargahının bulunduğu Izuma zırhlısını bombaladı. Bombaların bazıları Yangçe Nehrinin doğu sahilindeki uluslararası bölgeye düştü.

1938 yılında Polikarpov'un geliştirdiği IL-15 ve IL-16 tipi Sovyet av uçakları Çin kokartları ile savaşa katıldılar. Japon uçak gemilerinde üslenen Mitsubishi tipi av uçakları ile savaşa giriştiler. Sovyetler uçaklarını savaşa denemek istemişler ayrıca Japonya'nın Çin'deki ilerleyişinden endişe duydukları için de müdahale etmişlerdi. Japon uçakları ise ilk defa karşılarında modern bir hava kuvvetiyle karşılaşılıyorlardı. Çin Hava Generali, bölgesindeki Surning-Vang Savaşını başarılı bir şekilde yönetiyordu. Japonların uzun menzilli

⁷⁰ Niessel, a.g.m.

bombardıman filoları deniz hava kuvvetlerine bağlıydı. Diğer uçaklar kara kuvvetlerine destek oluyordu. 1938 Nisan ayında Japon deniz-hava kuvvetine bağlı kırk uçaklık bir bombardıman filosu, av uçaklarının desteği olmadan Hankov şehrine bir gündüz akını yaptı. Bu akına karşı çıkan Çin av uçakları otuzaltı Japon uçağını düşürdü⁷¹.

7. SSCB’de Askeri Havacılık

Rusya uçakla geç tanışmış olmasına rağmen 1910 yılında “Rus İmparatorluk Hava Kolu” ismi ile teşkilatlandı. 1910 yılının ilkbaharında sekiz kara ve deniz subayı pilotaj öğrenimi için ve yedi sivil de uçak makinisti olarak yetiştirilmek için Fransa’ya gönderildi. Aynı yıl Gatchina’da Ordu Merkez Hava Okulu ve 1912 yılında Sivastapol’da Donanma Hava Okulu açıldı. Bu yıllarda uçaklarını dışarıdan ve daha çok Fransa’dan satın aldı. Daha sonra uçak yapımına da önem vererek fabrikalar kurdu. Fakat Fransa’dan gelen havacılık uzmanları, Rus tasarımı uçakları çok hantal ve kullanışsız buldular. Bu durumda fabrikalar daha çok Fransız uçaklarının lisansını alarak, bunları üretme yoluna gittiler⁷².

Çar orduları ile savaşan Sovyet Kızıl Ordusunun Hava Kuvvetleri, 1918 ve sonraki yıllarda çok güçlü değildi. Rus havacıları genel olarak subay oldukları için, Beyaz kuvvetlerin emrinde görev almışlar veya başka ülkelere göç etmişlerdi. Çar ordularına karşı yapılan ihtilalden galip çıkan Sovyetler, Rusya’nın geniş topraklarının korunması ve güvenliğinin sağlanması için kuvvetli bir hava gücünün kurulması gereğine inanıyordu. Topluca pilot eğitim programları düzenlendi. Pilot eğitimini sağlamak amacıyla çok sayıda sivil uçuş okulları ve planör kampları açıldı. Bir yandan da Sovyet uçak endüstrisinin güçlendirilmesi için yoğun çalışmalar yürütüldü.

Fransa’yı SSCB ile bir ittifak antlaşmasına iten en önemli neden Sovyetlerin kara ve deniz orduları değil; hava ordusu oldu. Bunu Fransızlar açıkça belirtiyordu. Komünizmden nefret eden Fransız gazetecisi ve milletvekili Henri de Kerillis (Birinci Dünya Savaşında çok başarılı bir Fransız pilotudur) Sovyet havacılığı hakkında şöyle diyor:

⁷¹ Kaymaklı, a.g.e., s.149-150.

⁷² Kurter, a.g.e., s.29.

“Sovyet havacılığı çok kuvvetlidir. Eğer Çekoslovakya’nın uçak üslerinden yararlanabilirse Berlin’i, Dresden’i, Güney ve Doğu Almanya’yı tamamı ile tehdit altında bulundurabilir. Paris üzerine yapılacak bir Alman hava saldırısına başka ne ile karşılık verebiliriz? Fransız havacılığının etkili taarruz bölgesi, Orta Almanya’dan öteye gidememektedir.

SSCB’nin geniş toprakları, havacılığın yayılma ve ilerlemesine çok müsaittir. Sovyet uçak üsleri, diğer Avrupa hava kuvvetlerinin yetişemeyeceği kadar içeridedir. Bu sayede Sovyet hava ordusu, diğer ülkeleri onların karşı taarruzlarından hiç korkmadan tehdit ve tahrip edebilir.”

Daima istilası güç olmuş olan bu ülke, 1938 yılında Polonya’nın tarafsız olması ile sınırlarının büyük bir kısmını emniyete almış ve geri kalanının da savunmasını kolaylaştırmıştı. Rusya, doğal zenginliği ve sınırlarının genişliği nedeniyle savaşta ulusal hava silahlarına önemli roller verebilecek bir ülkeydi. Denizden taarruzlar, hiçbir zaman ciddi bir tehlike oluşturmamış ve mevcut sınırları da bu tehlikeyi gitgide azaltmıştı. Hava taarruzu ile tahribi gerekli hedeflere erişebilmek çok zordu. Çünkü eskiden Leningrad civarında toplanmış olan özellikle harp endüstri fabrikalarının Moskova ve daha sonra da Orta Asya’da Urallara nakledilmiş olması, bu hedeflere hava taarruzu ile erişilmeyi hemen hemen imkansız kılmıştı.

Sınır durumu nedeniyle Rusya’ya hücum etmek için öncelikle sınırındaki tarafsız ülkelerle veya bunların müttefikleri ile savaşmak gerekecekti ki, bu durumda Rusya’da taarruza uğrayan ülkeler veya bunların müttefikleri topraklarında, kendi hava kuvvetleri için önemli üsler bulabilecekti. Bu durumda Rusya’nın, olası bir savaşta en önemli rolü ve üstünlüğü; düşman hava hücumlarından uzak yerlerde imal ettiği ve edeceği hava silahlarını asıl savaş sahasına naklederek orada kullanmasından ileri gelecekti⁷³.

Sovyet İhtilali Harp Komiserliği, 1 Nisan 1925 günü bir bildiri yayınlarak savaş uçaklarının, özellikle av uçaklarının Sovyet yapısı olması gerektiğini bildirdi. Yabancı kaynaklı bütün av uçakları ikinci sınıf sayılarak yedeğe alınacaktı. Polikarpov ve Yakovlev gibi uçak mühendislerine, hava veya sıvı soğutmalı motorlarla donatılmış av uçağı yapımı için görev verilmişti.

⁷³ Bayraktaroğlu, “Havacılık Bakımından Avrupanın Vaziyeti”, a.g.m.

1926 yılı ilkbaharında Fransız lisansı ile Rusya'da üretilen 420 B.G.'de Gnome tipi motorla donatılan ANTS tipi bir av uçağı projesi hazırlandı. 1927 yılında ilk uçuşunu yapan uçak, 1928 yılında seri olarak üretilmeye başlandı. Sovyet Hava Kuvvetlerince L-4 kodu verilen uçak, altı yıl süre ile üretilmiş ve Sovyet Hava Kuvvetlerine 370 av uçağı teslim edilmişti. Bu uçağı, Polikarpov'un geliştirdiği L-15 uçağı takip etti. L-15 av uçağından 800 adet üretilerek Sovyet Hava Kuvvetlerine verildi. Her iki av uçağı da o yıllarda başarılı uçaklardı. Bu sırada Sovyetlerde kaliteden çok uçak sayısına önem veriliyordu.

1930 yıllarında Sovyet Hava Kuvvetlerinin üretim programlarında; büyük hava endüstrisine sahip ülkelerinki gibi hafif ve genel amaçlı uçakların üretimine önem veriliyordu. Tiplerine göre uçakların görevleri, bombardıman, taktik, keşif ve yakın destek hizmetleri olarak gruplandırılıyordu.

a. Teşkilat

Moskova'daki Yüksek Havacılık Okulu veya Akademisi, hem harbiye mektebi, hem de fen fakültesi görevini görmekteydi. Zamanında Napoleon'un oturduğu Birinci Piere'in güzel sarayında tesis edilmiş olan bu akademi, Kızıl Ordunun aynı zamanda, bir bilimsel kuruluşu ve askeri uzmanlık okuluydu. Burada hem makine mühendisleri, hem de hava ordusu teşkilatına ve kurmay subay heyetine subay yetiştirilmekteydi. Yüksek Havacılık Akademisi, havacılığın ve savaş pilotluğunun çeşitli şubelerini iyi kavrayabilmek için altı fakülteye ayrılmıştı. En iyi laboratuvarları olan bu akademide, fen ve sanat öğrenen makine mühendisleri ile hava subayları dört yıl okumaktaydılar⁷⁴.

Stalin'in SSCB'nin endüstrileşmesi konusundaki beş yıllık planı, 1930'ların başlarında zorunlu bir tempoyla sonuçlarını vermeye başladığında, Kızıl Ordu genellikle piyade sınıfından oluşmaktaydı. Silahlı kuvvetlerin sadece %10'unu hava, tank ve teknik personel teşkil etmekteydi. İlk beş yıllık plana göre, Sovyet uçak endüstrisinin genişletilmesi, oldukça küçük bir temele dayanarak başladı. 1929'da, Kızıl Ordu'nun hava kuvveti, eski tip 1000 savaş uçağını içeriyordu. 1921-1928 yıllarında ulusal ekonominin iyileştirilmesi sırasında, uçak yedek parça endüstrisinin yokluğu, kaliteli materyal ihtiyacının yeter derecede

⁷⁴ "Dünya Hava Ordularına Umumi bir Bakış", Havacılık ve Spor Dergisi, No 189(1937), s.3056-3058.

karşılanamaması ve yetiştirilmiş teknik insan gücünün azlığı nedeniyle çok yavaş gelişmekteydi⁷⁵.

Hitler, bir nutkunda, SSCB'nin, dünyanın en kuvvetli hava filosuna sahip olduğunu söylemişti. Alman gazeteleri de, bu filonun 4300, hatta 5000 uçaktan oluştuğunu yazmışlardı. Fransız istatistiklerine göre, SSCB'nin 2500, bazı rakamlara göre de 3300 birinci hat savaş uçağı ve 85.000 hava ordusu erat ve subayı vardı.

Eski Fransız Hava Bakanı B. Laurent Eynac 1936 Kasım'da yazdığı bir makalede, şu açıklamayı veriyor:

“SSCB'nin ellidört milyar Frangı bulunan ulusal savunma bütçesinin % 10'u, yani yaklaşık dört buçuk milyar Frankı havacılığa tahsis edilmiştir.”

Sovyet Havacılık Endüstri Müdürü B. Kaganoviç, Sovyet uçaklarının % 72 oranında arttığını söyledikten sonra şunları eklemişti:

“Sovyet havacılık fabrikaları büyüklük ve üretim imkanları itibarı ile bütün diğer Avrupa ülkelerinin uçak fabrikalarından üstündür. SSCB, bu sahada gözlerini batıya çevirmeye muhtaç değildir.”

Başka bir Fransız yetkili de, SSCB'nin hava kuvvetlerinin Çizelge 11'deki gibi özetlemekteydi.

Çizelge 11. SSCB'nin Hava Gücü

Bombardıman Uçakları	150 Filo	600 Uçak
Takip Uçakları	100 Filo	1000 Uçak
Keşif Uçakları	140 Filo	1400 Uçak
Deniz Uçakları	30 Filo	300 Uçak
Toplam	420 Filo	3300 Uçak

b. Uçak Endüstrisi

1928'de uçak fabrikasının kaç adet olduğu ve 1932'de kaç adedinin kurulduğu, Batılı gözlemcilerin tahminlerini yanıltan bir konu olmuştur. 1932'de değerlendirilen uçak fabrikası

⁷⁵ Erdoğan, a.g.e., s.110.

miktarı, altı adet uçak gövde fabrikasından on iki adet motor fabrikasına kadar çeşitli olup, toplam olarak kırkın üzerindedir; bu fabrikalarda çalışan personel de 150.000'dir. İkinci Beş Yıllık Plan da (1932-1937) imalat 1930'da 860'dan, 1937'de 3578'e yükselerek dört misli artmıştır. 1938'e yakın fabrika miktarı muhtemelen yirmisekiz gövde, ondört motor ve otuzikisi diğer yedek parça imal eden fabrika olmak üzere toplamı yetmiş dördtür⁷⁶.

1930'larda, Sovyet uçak planlayıcıları, ülkenin yabancı uçaklara bağımlı kalmasının üstesinden gelebilmesi için yoğun baskı altındaydılar. 1929'da Polikarpov R-5 uçağını üretti. Tupolev 1930'un sonuna doğru yeni bir bombardıman uçağı üretti⁷⁷.

Fransız Hava Bakanı B. Pierre Cot, Sovyet uçak endüstrisi hakkında şunları belirtmişti:

Fransa Hava Bakanı, "Moskova Merkez Idro Aerodinamik Enstitüsü hakkında bizim ülkemizdeki emsalinden daha iyi donanımlı ve daha mükemmeldir. Bu kurum, Avrupa'nın en iyi donatılmış, teknik servislerine, kıymetli mühendislerle sahiptir. Dünyanın en iyi havacılığına sahip ülkelerin benzer kurumlarının oluşturduğu prototipler, yani numunelerle aynı tipte, hatta onlardan üstün uçaklar yapar.

Bugün Kızıl Ordu hava kıtalarında kullanılan uçakların hepsi, SSCB'de yapılmaktadır. Fabrikalar büyüktür ve çok iyi donatılmıştır. Uzun süre yabancı uzmanların yardımı ile çalışan bu fabrikalarda, şimdi yalnız Ruslar çalışmaktadır. Çünkü artık Rus mühendisleri yetişmiş, ve SSCB üretimi tam bir Rus üretimi olmuştur. Fabrikaların ürettikleri kalite bakımından da iyidir. Yalnız, bana öyle geliyor ki, Fransa'nınkilere göre, Sovyet motor imalatı biraz geridir."

Fransa Hava Bakanı, Sovyet ordusunda kullanılan uçakların Fransız ordusundakilere benzer olduğunu, bazılarının biraz daha üstün, bazılarının ise biraz daha zayıf olduğunu söylüyor ve "genel itibarı ile iki ülkenin uçakları birbirine denktir" diyordu. Bakanın fikrince Fransız ve Sovyet uçakları dünyanın en iyi uçakları arasındaydı ve belki de en iyileriydi.

Fransız Hava Bakanı, Fransız Hariciye Bakanı B. Pierre Laval, 1935'de Moskova'da iken Sovyet takip uçaklarından oluşan bir filonun saatte 430 km/saat hızla bakanın önünden

⁷⁶ a.g.e., s.110.

⁷⁷ a.g.e., s.111.

tören geçişi yaptığını ve bu uçakların havada tekerleklerini içeri aldıklarını, o tarihte Fransa'da henüz bu çeşit takip uçakları bulunmadığını söylüyordu. Moskova Merkez Hidro-Aerodinamik Enstitüsü Müdürü Tupolev'in yaptığı yeni büyük muharebe uçaklarının saatte 380 km/saat hızla uçtuklarını ve iyi bombardıman uçaklarının hızının 300 km/saat olduğunu söyledikten sonra şunu ekliyordu:

“Fransız-Sovyet işbirliği sayesinde, Sovyet motorlarında mevcut hafif noksanlar da telafi edilecek ve Sovyet uçak imalatı toplam olarak Alman ve Fransız imalatının ikisinden de üstün olacaktır.”

c. 1935 Yılından Sonraki Durum

SSCB'de yetmişdört endüstri kuruluşu havacılık için çalışıyordu. Bunların yirmisekiz'i uçak, ondört'ü motor, otuziki adedi de uçakların çeşitli malzemesini ve yardımcı araçlarını yapıyorlardı. Fransız Uçak Fabrikatörü Louis Breguet, SSCB'nin beş büyük uçak fabrikasının yılda 5000 uçak yapabilecek güçte olduklarını söylemişti. 1935 yılı başında SSCB hava gücü zamanın en iyi uçakları kadar güçlü; Ant 6 bomba uçağı, I 9 av uçağı, Ant 14 nakliye uçağı, bomba ve torpil deniz uçakları, D 1-3 ve AIR 7 savaş uçakları ile donatılmış; bu uçaklar 1937 yılında eskimiş ve Sovyet hava ordusu daha seri, kuvvetli ve iyi uçaklarla donatılmıştı.

Fransızlar kendi modellerinden bazılarının resim ve planlarını Sovyetlere de veriyorlardı. Bunların içinde “Les Mureaux 190 C.L.” 4000 m irtifada saatte 480 km/saat hıza, Loire 250, 4000 m'de 485 km/saat hıza sahiptiler. Fransızların bu av uçak tiplerine benzer olarak yapılan Sovyet uçakları da aynı hızda olacaklardı. SSCB taarruz programı bakımından ileri gitmişti. SSCB Avrupa'da askeri ittifaklar için uğraşüyor ve dolayısı ile Fransa ve Çekoslovakya ile antlaşmalar yapıyorsa bunlar üzerinde doğrudan doğruya hava politikası bakımından olduğu düşünülmeliydi⁷⁸.

SSCB'nin hava kuvvetleri hakkındaki açıklamalarda da birbirini tutmayan aykırılıklar vardı. 1936 yılında Fransız-Rusya askeri ittifakı olumlu olarak geliştiği sırada Fransız meslek dergileri ve gazeteleri SSCB hava malzemesi hakkında hayranlık gösteren yazılarla doluydu. Bunlardan bazıları Sovyet havacılığında daha 1936 yılında, birinci sınıf 4600 savaş uçağı ve

⁷⁸ Havacılık ve Spor Dergisi, 1938, s.1690.

1400 ikinci sınıf uçak bulunduğundan ve diğerleri ise 8000 ile 10.000 uçak mevcudundan bahsettikleri sırada 1937 yılının yabancı yayınları birinci sınıf savaş uçak kuvveti hakkında oldukça tedbirli davranmakta ve -daha ileri giderek- SSCB'nin taarruz, savunma ve bağlantı görevleri için üç kısma ayrılmış olarak, halen 4600 tam donanımlı uçağa sahip olduğunu beyan etmekteydi. Bir de buna milletler arası alışılmış şekle uygun olarak yedek uçaklar eklenmekteydi. Avrupa hava kuvvetleri ile ölçüldüğünde, SSCB hayli kuvvetli bir hava hakimiyetini elinde tutmakta ve bunun arkasında da kabiliyetli bir endüstri bulunmaktaydı⁷⁹.

Sovyet hava orduları bombardıman, av ve keşif olmak üzere üç önemli kısma ayrılıyordu. Keşif sınıfına işbirliği, yani kara ve deniz orduları ile işbirliği sınıfı diyorlardı ki keşif, topçu ateşlerini savunma, piyade ile bağlantı, hava fotoğrafçılığı gibi görevler yapmaktaydılar. Av veya savaş uçakları de havada uçaklara karşı savaş içindi. Hava ordusunun bu üç sınıfı arasındaki oranlar, örneğin Fransa'da üçte bir bombardıman, üçte bir savaş üçte bir işbirliği şeklindeydi. SSCB'de aşağı yukarı aynı oranlar mevcuttu.

SSCB'da hava harbi doktrini; "Hava ordusunun asıl görevi hava savaşları yapmak, havaya hakim olmaktır". Bundan dolayı bombardıman ve savaş uçak filoları daha kuvvetliydi. Bomba uçakları düşman havacılığını yerde iken bastırmak, av uçakları da onları havada imha etmek için görevlendirilmişti.

Sovyet havacılığı, dünyanın kuvvetli ordusuna sahipti. Uçak endüstrisi, motor endüstrisi, havacılık laboratuvarı, havacılık okulları ve havacılık akademisi, yardımcı hava spor teşkilatı ve kulüpleri, hava postaları, hava ordusu teşkilatı, uçak meydanları hepsi birbirini tamamlamaktaydı. Bütün bunlar on-oniki yıl içinde yapılmıştı. Fransız Hava Bakanı Pierre Cot şunları belirtmişti:

"Bugün SSCB'nin teknik servisleri, bizimkilerden daha iyi donatılmıştır; Sovyet uçak fabrikaları bizimkilerden daha geniştir; Sovyet uçak üretimi, nitelikce pek az geri olan motorlar hariç bizim üretimimizle aynı derecededir."

Fransa'nın yardımı ile motorca gerilik de telafi edilmişti⁸⁰.

⁷⁹ a.g.m.

⁸⁰ Abidin Daver, "Dünya Hava Ordularına Umumi bir Bakış-On Senede Yoktan Var Olan bir Havacılık", Havacılık ve Spor Dergisi, No 190(1937), s.3073-3075.

B. TÜRKİYE'NİN KOMŞULARI

Türkiye'nin komşularının askeri havacılığı, Türk havacılığının gelişiminde önemli rol oynamıştı. Aşağıdaki bölümlerde alfabetik sırayla Bulgaristan, Irak, İran ve Yunanistan askeri havacılıkları incelenecektir. Bu dönemde Suriye, Fransa'nın yönetimi altında idi.

1. Bulgaristan'da Askeri Havacılık

Bulgaristan 1911 yılından itibaren havacılık çalışmalarını başlattı. Hatta ülkede uçak fabrikası kurma girişiminde de bulundu. 1912 yılında askeri havacılığı "Ordu Havacılık Kolu" adı altında organize etti. Yeterli sayıda uçak ve pilotları olmadığından, Balkan Savaşında Rus uçak ve pilotları Bulgar ordusunda hizmet verdiler⁸¹.

Birinci Dünya Savaşında yenilen devletlerden biri olduğu için Bulgaristan'a, savaş sonunda yapılan Neuilly Barış Antlaşması(27 Kasım 1919) ile askeri gücü için sınırlamalar getirildi. Bu nedenle dolaylı olarak Bulgaristan'ın Hava Kuvvetleri kurma ve geliştirme hakkı elinden alındı⁸². 1920 yılında Bulgaristan'ın filoları dağıtıldı ve uçuş malzemeleri tahrip edildi.

1938 yıllarında Bulgaristan antlaşmaya aykırı olarak, hava kuvvetlerini kurma çalışmalarını devam ettirdi. 1938 yılına kadar Bulgaristan'ın sahip olduğu uçaklar heterojen tipte uçaklardı. Bir çoğu kalıcı olarak servis dışıydı ve çok az kullanılabilen uçağı vardı. Bu tarihte modern askeri uçakları alma teşebbüsünde bulunduğu, Almanya'nın Dornier firması, İtalya'nın Caproni firması ve Polonya'nın PZL firması tarafından rapor edilmişti⁸³. Bulgaristan, 1939 yılında da bu uçakları satın aldı.

⁸¹ Kurter, a.g.e., s.29.

⁸² C.G. Grey ve Leonard Bridgman, *Jane's All the World's Aircraft 1936*, London, Sampson Low & Marston Company Ltd., December 1936, s.90c.

⁸³ C.G. Grey ve Leonard Bridgman, *Jane's All the World's Aircraft 1938*, London, Sampson Low & Marston Company Ltd., December 1938, s.23b.

2. Irak'ta Askeri Havacılık

1922'de Irak İngiliz mandası altına girdiği zaman ülkede asayişin uçaklarla sağlanması kararlaştırılmıştı. Yüksek askeri komutanlık bir hava mareşaline verildi. Komutanlık karargahı, Bağdat civarındaki Hinaidi Hava Meydanı'nda tesis edildi. Bu hava komutanının emrinde üç filo vardı. Bunların bombardıman filosu Musul'da idi. Asker nakliyesine ait uçaklardan oluşan bir filo Hinaidi'de, deniz uçak filosu ise Basra'da idi

Yalnız bu kuvvetle, ülkede emniyet ve asayiş sağlanmış, hazırlanan isyanlar başlangıçta bastırılmış ve 1929'da Irak Milletler Cemiyeti üyesi, bağımsız bir devlet olmuştu. Böylece hava ordusu, masraflı süvari ve piyade garnizonlarının yerini almıştı⁸⁴.

3. İran'da Askeri Havacılık

Rıza Şah, orduyu geliştirmek için havacılıktan faydalanmayı düşündü. İlk iş olarak pilotları ile birlikte Alman Junkers uçaklarını kiraladı. Uçaklara makinalı tüfek ve bombaları takıldı. Bundan sonra Şah, kara ordusu ile birlikte havacılığı da teşkilatlandırma işine girişti. Bunun için genelkurmayda bir şube kuruldu. Bu şube bir subay ve bir katipten oluşuyordu. Daha sonra da uçak satın alındı. 1922 yılında askeri havacılığını; Alman personeli ile iki adet Junkers, Rus personeli ile dört adet De Havilland 4 uçuş ekipleri oluşturuyordu. 1925 ve 1926'da Fransa'ya ve Rusya'ya pilotaj eğitimi için öğrenci gönderildi.

Bir süre sonra İran, Fransa'ya yedi adet Breguet uçağı daha ısmarladı. Burada kazaya uğrayan uçakların yerine yeni bir sipariş verildi ve iki adet SPAD, iki adet Breguet, iki adet Arado, iki adet Potez'den oluşan bu uçaklar arızasız olarak ülkeye geldi ve uçuş grubunun kurulmasını sağladı. İran'da yerli pilotun az sayıda olmasından dolayı personelini hemen hemen tamamını yabancılar oluşturuyordu. 1926 sonunda uçak mevcudu yirmi'yi aşmıştı. Bu uçakların tipleri ve sayıları Çizelge 12'de verilmiştir⁸⁵.

⁸⁴ Abidin Daver, "İngiliz Hava Ordusu", a.g.m., s.1816-1819.

⁸⁵ Fethi Bakanoğlu(çev.), "İran Hava Kuvvetleri", Askeri Hava Mecmuası, No 164(Aralık 1951), s.70-81.

Çizelge 12. 1926 Yılında İran Hava Gücü

Rus yapısı	6 De Havilland D.H. 4
Alman yapısı	6 Junkers
Fransız yapısı	2 SPAD, 2 Potez, 2 Breguet, 2 Arado

Çeşitli tipli uçaklarla ancak günlük uçuşlar yapılabilmekteydi: Bütçeye ödenek konulmamış, yedek parça stoku düşünülmemişti. Havacılık işlerine bakan Dördüncü Şube, bir gün sonraki uçuş için gerekli olan benzini satın alıyordu. Bununla beraber, personel kara birliklerini destekleyerek ülke asayişini sağlıyordu. Bu durum 1930 yılına kadar devam etti.

1930 yılında havacılığın teşkilatlandırılmasına başlandı. Eski teşkilat kaldırıldı ve İsveçli Albay Nordkist davet edilerek yeni teşkilatı kurmak üzere görevlendirildi. Yeni İmparatorluk Hava Kuvveti, havacılığı idare edecek; Birinci, İkinci ve Üçüncü şubeleri bulunan kurmay başkanlığı şeklinde idi. Albay Nordkist, Kale-i Murge'de bir hava meydanı yaptırdı ve havacılığın gelişmesini hedefleyen on yıllık bir plan hazırladı. Hava ordusunun gelişmesi için pilot okulu ile 5nci Hava Alayı uluslararası bir meydan olan Tahran yakınındaki Mehrazat'ta kuruldu. Birinci Uçak Alayı da Tahran yakınında Kale-i Murge'de bulunuyordu. Her alayda yirmibeş uçak bulunması planlandı. Ayrıca teşkilatta şu birimlerin olmasına karar verildi: bir makinist okulu, başlıca şehirlerde (Tahran, Tebriz, Meşhed, Ahvaz) bulunacak olan beş uçak alayı. İlk kurulan birliklerden 1933 yılında, pilot okulunda otuz Tiger Moth, Tahran'daki çeşitli tip uçaklardan oluşan alay'da da kırkbeş İngiliz yapısı uçak vardı.

Tüm bu çalışmalara rağmen, Albay Nordkist, Hava Kuvvetleri Komutanlığı ile anlaşamaması yüzünden İran'dan ayrıldı. Bunun üzerine İran Genelkurmayı Belçikalı Albay Bivert ile bir anlaşma yaptı. Bu kişi, Genelkurmayı, sırf havacılık işi ile meşgul olacak bir Dördüncü Şube ilavesi ile yeniden teşkilatlandırdı. Bu dönemde yabancı ülkelere öğrenci gönderilmesine devam edildi. Ayrıca Tahran'da bir rasit okulu açıldı⁸⁶.

⁸⁶ a.g.m.

4. Yunanistan'da Askeri Havacılık

Yunanistan 1911 yılında bir komisyon kurarak, havacılık çalışmalarını başlattı. Aralık ayında, pilotaj eğitimi için üç subayı Fransa'da, Paris civarında Etamps'da bulunan Henri Farman Uçuş Okulu'na gönderdi. Nisan 1912'de bu okula üç subay daha gönderdi. Yunanistan 1912 yılının Mayıs ayında dört adet uçak aldı. Uçaklara 26 Mayıs günü törenle isim verildi ve 26 Mayıs 1912 Yunan askeri havacılığının kuruluş günü olarak ilan edildi⁸⁷.

Lozan Antlaşmasından sonra hava kuvvetlerinin uçaklarını ve malzemesini yenileştirme çalışmaları başladı. Böylece Yunan Hava Kuvvetleri, Fransız yapımı Breguet 19, Hanriot HD-14 ve başlangıç pilotaj eğitimi için Morane Saulnier MS 137 uçakları ile donatıldı. 1925 yılında Hava Kuvvetleri orduda, bağımsız bir teşkilat olarak kuruldu. 1927 yılında Yunan Hava Kuvvetleri üç alaydan oluşmaktaydı.

1924 yılında Hava Harp Okulu kuruldu. Bu okulda İngiliz subayları tarafından pilot adayları yetiştirilmekteydi. 1 Temmuz 1925 tarihinde Blackburn Aeroplane and Motor Co. Ltd. adlı İngiliz firması ile anlaşarak Yunanistan'da deniz uçakları üreten bir uçak fabrikası kurulması sağlandı. T.3A, Avro 504 (O ve N serisi), Yunanlıların tasarladıkları Helidon (üretilmedi) ve Armstrong-Whitworth "Atlas" uçakları yapıldı. Bu uçak fabrikası 1929 yılında, 200'den fazla kalifiye elemanı çalıştırmaktaydı.

8 Haziran 1928 günü Yunanlı Pilot Üsteğmen E. Papadakos ve Rasıt Albay Adamidis Akdeniz turuna Breguet 19 uçağı ile çıktı. 1 Temmuz'da Yunanistan'a döndüler.

Nisan 1932'de Birinci Uluslararası Hava Sergisi Atina'da yapıldı. Ayrıca 1934 Haziran'ında Balkan başkentlerini kapsayan bir Balkan Turu üç adet Hawker Horsley II uçakları ile gerçekleştirildi⁸⁸. 1912-1940 yıllarında Yunan askeri uçakları Ek-53'te verilmiştir⁸⁹.

⁸⁷ Kurter, a.g.e., s.29.

⁸⁸ George J. Beldecos, *Hellenic Wings an Illustrated History of the Hellenic Air Force and its Precursors 1908-1944*, c. I, [y.y.], Hellenic Air Historical Branch, 1999, s.62-77.

⁸⁹ a.g.e., s.158-159.

İKİNCİ BÖLÜM

1923 YILINDA TÜRK HAVA KUVVETLERİ

Kurtuluş Savaşı sırasında uçaklardan keşif görevlerinde yararlanıldı. Havacılık bu dönemde malzeme açısından dış ülkelere bağlı olarak yürütüldü. Örneğin 1921-1922 yıllarında uçaklarda kullanılan benzin tamamen yabancı ülkelere; Rusya ve İtalya'dan ithal ediliyordu. Rusya'dan alınan benzin sınırlar veya Karadeniz kıyılarından teslim alınıyor ve ayrıca Rusya'dan kömür yardım olarak geliyordu. İtalyanlardan alınan benzin ise Antalya yolu ile yurt içine giriyordu. Benzinler teneke içinde at, katır veya arabalarla uçuş birliklerine taşınıyordu.

Buna karşılık bu dönemde pilotların ve makinistlerin eğitim düzeyi çok yüksekti. Uçak arızaları giderilebilmekte, ve hatta uçaklara yeni silahlar, motorlar monte edilebilmekteydi.

Kurtuluş Savaşının sona ermesi ile havacılık teşkilatına yeni bir şekil verilmesi için hızla çalışılmaya başlandı. Bu bölümde 1923 yılındaki; Türk Hava Kuvvetleri teşkilatı, hava okulu ve Türk Hava Kuvvetlerinin uçakları sırasıyla incelenecek ve 1923 yılındaki Türk askeri uçaklarının değerlendirilmesi verilecektir.

A. TÜRK HAVA KUVVETLERİ TEŞKİLATI

1923 yılı Ağustos ayında Hava Kuvvetleri Karargahı İzmir'de Birinci Kordon'da bulunuyordu. Hava Kuvvetleri Müfettişi Kur. Alb. Muzaffer Ergüder'in komutasındaki teşkilat üç bölümden oluşuyordu:

- Muharip Birlikler,
- İkmal Tesisleri,
- Hava Uçuş Okulu

Muharip birlikler, Uçuş Okulu ile beraber Gaziemir Garnizon Komutanı'na bağlı idi. Muharip birliklerin kapsamına;

- Birinci Tayyare Bölüğü,
- İkinci Tayyare Bölüğü,
- Üçüncü Tayyare Bölüğü,
- Birinci Deniz Tayyare Bölüğü giriyordu.

Deniz Tayyare Bölüğü pilotları hariç hava birlikleri pilot mevcudu oniki idi. Üç uçağa bir pilot düşüyordu. Hava Uçuş Okulu; Gaziemir'e yerleşip eğitime başladığı zaman binbaşı rütbesinde okul komutanının maiyetinde dokuz yüzbaşı onyediyi üstteğmen, beş astteğmen, dört astsubay ve bir deniz yüzbaşı bulunuyordu. Toplam kırkdört personele pilot adayları da dahildi.

B. HAVA OKULU

Adana'da pilotaj eğitimini sürdüren Uçuş Okulu İzmir'in ele geçirilmesi ile 1922 yılı sonunda İzmir Seydiköy'e taşındı. Okul iki bölükten oluşmaktaydı. Havacılık alanında yeni gelişmeleri izlemek üzere 1923 yılında, özellikle Fransız havacılığını izlemek üzere Avrupa'ya bir kurul gönderildi. Bu kurul, Fransız hava okullarında öğrenci yetiştirmek, pilot ve teknik personel getirmek ve uçak satın almak için anlaşmalar yaptı. Böylece pilotaj eğitimi vermek üzere biri Fransız, diğeri Macar olan iki uzman getirildi¹.

Uçuş Okulunda, Bnb.Fazıl 27 Ocak 1923 günü bir deniz astsubay öğrencisi M.Emin'e uçmayı öğretirken, kanadın dönüşü dayanamaması ve kopması yüzünden düştü². Fransızlarla yapılan antlaşma sonucu uçuş eğitimi vermekte olan Tğm. Iysmer de 27 Kasım 1923'te Makinist Mazlum ile birlikte yaptığı akrobasi uçuşu sırasında düştü. Bu durum karşısında Avrupa'dan öğretmen pilot aranmış ve eski bir Macar Pilot Yzb. Harry ile sözleşme imzalanmıştı. Bu dönemde Uçuş Okulunda pilotaj eğitimi veren Macar Yzb. Harry ve Tğm. Kovaç, Breguet-14 ve De Havilland-9 uçakları ile öğrenci uçuruyorlardı. De Havilland'lar keşif uçakları olmalarına rağmen çeşitli değişiklikler yapılarak eğitim uçağına çevrilmişti. Bu değişim için rasıt, pilot mahalli tadil edilmiş, rasıt makinalı tüfeği sökülerek öğretmene pilot mahalli yapılmıştı. Ancak öğretmen pilot mahallinde uçuş aletleri yoktu. Aviatik B.1 uçaklarına Mercedes motoru takıldıktan sonra Hava Okulunda Aviatik uçakları kullanıldı. Altı

¹ Rifat Uçarol, *Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu(1951-1987)*, İstanbul, Hava Harp Okulu Basımevi, 1988, s.38.

² Yaşar Özdemir, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, [y.y.], Hava Kuvvetleri Basımevi, [t.y.], s.139.

Aviatik B.1 uçağının ikisi yedek olarak ayrılıyor, dört uçak ile devamlı uçuluyordu. Hava Okulunda standart bir uçuş eğitim düzeni kurulmamıştı. Uçuş eğitiminde çeşitli öğretim tarzları deneniyordu. Örneğin öğrencilere kalkış rulesi (pist üzerinde uçağa yol aldırma) ve havadan uçağı düz uçurmaları yerde öğretiliyordu. Düz uçuş için: uçak yerde takoza alınıyor, ikişer kişi kanatların ön kısmında durup uçağa abanıyordu. Motor çalıştırılır, uçak içinde bulunan öğrenci gazı uygun güce kadar açar, öğretmenin işareti ile lövyeyi ileri vererek uçağın kuyruğunu kaldırır. Uçak düz uçuşa gelince öğrenciye uçağın ufka göre durumuna dikkat edilmesi öğretilirdi. Öğretmen el işaretleri ile öğrencinin hatalarını düzeltirdi. Ayrıca servis dışı kalan Caudron G-3 uçaklarının kanat bezleri sökülüp, yerde rule yapmak için uçak kullanılırdı. Öğrenci uçağı, kuyruğu yerde veya kuyruğu havada olarak koşturuyordu. Bu eğitim öğrencinin bir parça güvenini artırıyordu.

Genelkurmay Başkanlığı ve Milli Savunma Bakanlığı, savaşlarda edinilen deneyimler sonucu pilot ve rasıt ayırımını ortadan kaldıran kararı alarak 1923 yılında, pilot olmak isteyen subay ve astsubayların Hava Okuluna müracaat etmeleri için orduya tamim yapıldı. Değişik sınıflardan 300 kadar subay ve astsubay uçuş okuluna müracaat etti. İsteklilerin çokluğuna karşı eğitim uçağı mevcudu, öğretmen pilot ve diğer eğitim imkanlarının sınırlı oluşu adaylar içinden yirmibeş-otuz kadarının seçilmesine neden oldu. Pilot eğitimine katılacak olan personel dört kategoriye ayrılmıştı:

- Uçuşlara ara veren eski pilotların eğitimi; çeşitli nedenlerle uzun süre uçmamış olan eski pilotlara uçuş eğitimi verilerek uçuş yetenekleri geliştiriliyor ve askeri pilot vasfı kazandırılıyordu.
- Rasıt subayların pilotaj eğitimi; bunlara uçuş teorilerinin gereken bölümleri ile pilotaj eğitimi yaptırılıyordu.
- Askeri pilot subay namzetleri; kara ordusundan pilot olmak için hava sınıfına geçen istekli subaylara pilot olabilmeleri için gerekli akademik ve pilotaj eğitimi yaptırılıyordu.
- Askeri pilot astsubay namzetleri; kara ordusundan pilot olmak için hava sınıfına geçen astsubaylara eğitim yaptırılıyordu.

Uçuş eğitimine ek olarak verilen akademik eğitim; taktik, motor ve uçuş araçları, topoğrafya, fotoğrafcılık, makineli tüfek, teorik uçuş ve tatbiki uçuş derslerini de içeriyordu.

C. TÜRK ASKERİ UÇAKLARI

1923 yılında kullanılan Türk askeri uçaklarının bir kısmı savaş meydanlarında elde edilmiş, bir kısmı da satın alınmıştı. Bu uçakların temin edildikleri yıllara göre sıralamaları aşağıda, temin edilme açıklamaları da alt başlıklarda verilmiştir.

- Caudron G-3
- Gotha WD-13
- Avro 504 K
- S.A.M.L. (Aviatik) B.1
- Albatros C-XV
- SPAD S-XIII
- Airco DH-9
- Breguet XIV A2/ B2
- Nieuport 24 bis
- Nieuport 27
- Caproni Ca.5

1. Caudron G-3

Eğitim ve keşif amaçlı olarak kullanılmıştır. 1922 yılında, İzmir’de Yunanlılardan ele geçirilen en az iki adet Caudron G-3 Türk Hava Kuvvelerinde 1923 yılına kadar kullanılmıştır³. Ek-1’de uçağın özellikleri verilmiştir.

2. Gotha WD-13

1918 yılında Almanya’dan Gotha WD-13 deniz uçakları satın alındı ve bu uçaklar demiryolu ile Türkiye’ye geldi. Türkiye’de monte edildiler⁴.

³ Ajun Kurter ile yapılan görüşme.

⁴ Ajun Kurter ile yapılan görüşme.

Milli mücadele başladıığında, Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nin Haliç ambarlarına depo edilen Birinci Dünya Savaşından kalma Alman yapısı deniz uçaklarının Anadolu'ya kaçırılmasına ve bunların kıyılarda, üslenerek Yunan savaş gemilerine karşı kullanılmasına Genelkurmay tarafından karar verildi. 23 Mart 1920'de, İstanbul'daki gizli teşkilat olan Felah Grubuna da bu konuda gerekli emirler verildi. Milli Savunma Bakanlığı da Amasra ve Fethiye'de "Deniz Uçak İstasyonu" adı ile deniz-hava filolarının teşkilat ve kadrolarını hazırladı. 1920 yılının Aralık ayında, Haliç'teki ambarlardan alınan beş eski uçak ve malzemeler sandıklar içinde gizlice önce İnebolu'ya sonra Amasra'ya kaçırıldı.

Amasra'ya getirilen beş adet deniz uçağı bakımsızlık nedeni ile çok kötü durumdaydı. İlk uçak tamir edilerek, Haziran 1921 sonlarında çalıştırıldı. Anadolu'daki deniz havacılarının bir kısmı Amasra İstasyonu'nda görevlendirildi. Bölük Komutanlığına Savmi(Uçan) atandı. 6 Kasım 1921 tarihinde üç uçak kullanılabilir duruma getirildi. Gotha WD-13 uçakları 1924 yılına kadar Türk Hava Kuvvetlerinde kullanıldılar⁵. Ek-2'de uçağın özellikleri verilmiştir.

3. Avro 504 K

1920 Ekim ayında Çine civarına yakıtı bittiği için, zorunlu iniş yapmak zorunda kalan Avro 504 K tipi İngiliz yapısı 80 B.G.'de bir adet Yunan uçağı, personeli esir edilerek ele geçirildi⁶. İkinci Bölük Komutanı Yzb. Fazıl bir makinistle Çine'ye gitti, uçağı hazırlayıp uçurarak Afyon'a getirdi. Bu uçağa **Ganimet** adı verildi. Ancak uçağın uçuş tavanı düşük olduğundan muharebe uçuşlarına elverişli değildi. Eğitim ve ulaşım hizmetlerinde bir süre kullanıldı. Daha sonra bir kırım geçirdi⁷.

Diğer Avro 504 K, İzmir'in kurtuluşundan sonra Seydiköy'de uçuşa hazır durumda ele geçirildi. Avro 504 K'lar 1923 yılına kadar Türk Hava Kuvvetlerinde kullanıldılar. Ek-3'te uçağın özellikleri verilmiştir.

⁵ Kaymaklı, a.g.e., s.79.

⁶ a.g.e., s.132.

⁷ a.g.e., s.52.

4. S.A.M.L. (Aviatik) B.1

Antalya'daki İtalyan tüccarlardan satın alınan uçak, Pilot Vecihi (Hürkuş) tarafından uçurularak 7 Şubat 1922 günü Akşehir'e getirildi. Çok hafif bir uçak olan bu Aviatik'e Türk havacıları **Karga** ismini verdiler.

Caudron G-3 eğitim uçaklarının sayıca yetersizliği nedeniyle oluşan ihtiyaç sonucu, 1923 yılında uçak teklifi fazla incelenmeden İtalyan Aviatik B-1 uçaklarının alınmasına karar verildi. Beş adet alınan bu uçaklar, İtalyan Hava Kuvvetlerinde az kullanılmış fakat servis dışı edilmiş uçaklardı(bu grup içindeki bir uçağa **Serçe** adı verildi).

Uçuşlar sırasında uçaklar üzerinde bulunan Fiat motorlarında sık sık yangın çıktığı görüldü. Bu sorunu gidermek için depolarda bulunan eski Alman uçaklarındaki Mercedes tipi motorlar, Aviatik B.1 uçaklarına takıldı. Bu iş Eylül 1923 tarihine kadar sürdü. Aviatik uçakları 1924 yılına kadar Türk Hava Kuvvetlerinde kullanıldılar⁸. Ek-4'te uçağın özellikleri verilmiştir.

5. Albatros C-XV

Saffet(Arıkan) ve Nuri(Conker), Baki(Apak) Beylerden kurulu bir heyet Almanya'ya gitti ve Birinci Dünya Savaşından sonra Almanların elinde kalan Albatros C-XV tipi uçak ve yedek parçaların alınması için görüşmelerde bulunuldu. Heyet, Alman yetkilileri ile anlaşma sağladı. Uçaklarla birlikte uçak filolarının ikmali için gerekli çeşitli araç ve gereçler de Almanya'dan alındı. Yapılan anlaşmaya göre, Almanya'dan alınan malzemeler Anadolu'ya partiler halinde, gizli yollardan bir yıl içinde getirilecekti. Kara ve deniz yolu kullanılarak gizlice Rusya üzerinden Novrosiski'den geçirilen malzemeler Şahin adlı gemi ile Temmuz 1922'de Samsun'a getirildi. Bu malzemelerin çoğu nakliye sırasında hasarlanmış olarak Anadolu'ya geldi. 29 Temmuz 1922 tarihinde Yzb. Saadettin başkanlığında dört pilot ve makinist ile teknisyenler Samsun'a bu uçakları faal hale getirmek üzere gönderildiler ise de, uçakların ancak iki adedi Cephe Komutanlığı'nın emrine çalışır şekilde tahsis edilebildi⁹. Bu uçaklar keşif amaçlı olarak 1923 yılına kadar kullanıldı. Ek-5'te uçağın özellikleri verilmiştir.

⁸ a.g.e., s.91.

⁹ a.g.e., s.88.

6. SPAD S-XIII

1918 yılında Fransızların tek kişilik savaş uçakları için SPAD S-XIII'ler standart oldu. 1918 Mart'ında Amerikalılar 893 adet SPAD S-XIII satın aldılar. Fransa'da 1923 yılına kadar SPAD S-XIII uçakları kullanıldı. İtalyanlar da bu uçakları kullandılar ve 1918 yılında filolarını Hanriot tipli uçaklar ile yeniden yapılandırıdılar¹⁰.

Birinci Dünya Savaşı sonunda İtalyan tüccarlar, Hava Kuvvetlerinin pilotlarına hediye ettiği uçakları toplayarak diğer ülkelere satmaktaydı. 1922 yılında Kurtuluş Ordusuna malzeme almak için İtalya'da bulunan Milli Savunma Bakanlığı Levazım Dairesi'nden Binbaşı Refet Bey'e av uçaklarıyla ilgilenmesi için emir verildi. Binbaşı Refet havacılıkla ilgisi olmadığını belirterek yanına bir havacı subay verilmesini istediği halde yalnız olarak av uçağı alımı konusunda görevlendirildi. Yüzbaşı Paraschini ile yirmi bir¹¹ adet SPAD S-XIII av uçağı alımı konusunda Binbaşı Refet Bey anlaştı.

Olayı öğrenen Yunanlılar İtalyan Hükümetine başvurarak bu uçakların Anadolu'ya ulaşmasını engellemek istediler. İtalyan Hükümeti de söz konusu uçakların Mısır'a ait olduğunu ve bu olayla ilgilerinin bulunmadığını Yunan kesimine bildirdiyse de, Yunan Dışişleri pek ikna olmadı.

Uçakların montaj ve teslimini yapmak üzere Yüzbaşı Paraschini ve deneme pilotu uçaklarla beraber yük gemisi ile hareket etti. Yük gemisinin bir kısım yükü Mısır'a ait olduğu için geminin ilk durağı İskenderiye Limanı oldu ve burada Mısır'a ait yük boşaltıldı. Bu sırada Yüzbaşı Paraschini Anadolu hükümetini arayarak, Yunan harp gemileri tarafından izlendiklerini bildirdi. Türk Devleti de yükün Antalya Limanı'na boşaltılması emrini verdi. Gemi İskenderiye'den yola çıktığında Yüzbaşı Fazıl komutasında pilot ve makinistlerden oluşan bir grup, uçakları almak üzere Akşehir'den Antalya'ya gönderildi. Havacıların Antalya'ya gelmesi, Yunan casuslarına uçakların Antalya'ya çıkarılacağı kanısını verdi ve casuslar Yunan makamlarını uyardı. Suriye kıyılarını izleyerek yoluna devam eden yük gemisinin kaptanı Türk Hükümetinden aldığı gizli emir gereğince gemiyi Mersin açıklarına getirdi ve ışıklarını söndürdükten sonra limana girdi. Mersin Bölge Komutanı Yarbay Demir

¹⁰ E. F. Cheesman, *Fighter of the 1914-1918 War*, England, Harley Ford Publications Limited, 106-107.

¹¹ Bayrak'ın "Anadolu Semalarındaki Savaşçı" adlı makalesinde satın alınan SPAD SXIII'lerin sayısı, yirmi bir olarak belirtilmesine rağmen Kaymaklı bu sayıyı yirmi olarak belirlemiştir. Bkz: Kaymaklı, a.g.e., s.130.

Ali emrindeki askeri birlik ve bir grup Mersinli ile birlikte gemideki yükü mavnalarla alarak limanda bekleyen vagonlara yükledi. Bu arada Antalya'da bekleyen Fazıl Bey ve grubu da Akşehir'e geri döndü. Trenle Konya'ya getirilen SPAD S-XIII uçaklarının Konya Uçak İstasyonu'nda montajlarına başlandı. Fakat av uçaklarının silahsız olduğu tespit edildi. İtalyanlarla bağlantıyı yapan Binbaşı Refet Bey, havacılık bilgisi olmadığından bu durumu fark edememişti.

SPAD S-XIII uçaklarına çeşitli nedenlerle elden çıkartılan Alman av uçaklarındaki Spandau makineli tüfekler monte edildi. Bu tüfekler en çok 160 B.G.'de motorlarla çalıştırıldı. Fakat bu makineli tüfekler için 200 B.G.'de motor kullanılması gerekiyordu. Bu nedenle makineli tüfeklere verilen tetik düşürme komutası daha hızlı olduğundan birkaç atıştan sonra tüfeklerin ayar sistemi bozuluyor ve mermiler pervaneye isabet ediyordu. Daha sonra bu sorun, Vecihi Hürkuş tarafından giderilmişti.

Paraschini ile gelen tecrübe pilotu, montajı biten ilk uçağı denemek için havalandıysa da kalkarken rule kaçırarak uçağı kırdı. Bu olay üzerine deneme pilotu, bir başka uçağı havalandırmak istemedi. Konya'da bulunan Hava Müfettişi Binbaşı Muzaffer Ergüder, Akşehir'e telgraf çekerek pilot istedi. Yüzbaşı Fazıl, bu iş için Astsubay Hayri Öcal'ı görevlendirdi. Astsubay Hayri Öcal, 9 Ağustos 1922'de trenle Konya'ya geldi ve 13 Ağustos 1922 günü montajı tamamlanmış ilk SPAD S-XIII'ü uçurarak Akşehir'e getirdi.

1924 yılında SPAD S-XIII av uçakları Birinci Ordu Tayyare Grubu emrinde teşkilatlanarak İkinci ve Üçüncü Bölüklerde görev ve eğitim uçuşlarına devam ettiler.

1925-1926 yıllarında SPAD S-XIII uçakları Üçüncü Ordu Tayyare Grubu emrinde Birinci ve Üçüncü Bölüklerde bazı isyanları bastırmak amacıyla Irak sınırında operasyonlara katıldı ve başarılı görevler yaptılar.

1927 yılında SPAD S-XIII uçaklarının tamamı, Uçuş Okulunda av pilotu eğitiminde görevlendirildiler¹².

¹² Rifat Bayrak, "Anadolu Semalarındaki Savaşçı", *Uçantürk Dergisi*, No 418(Mart 1997), s.32-34.

Uçuş Okulunda hayli yıpranan uçaklar halktan toplanan bağışlarla alınan yeni eğitim uçaklarıyla 1930 yılında değiştirildiler¹³. Ek-6'da uçağın özellikleri verilmiştir.

7. Airco DH-9

Sakarya Meydan Muharebesi'nden önce Yunanistan'a ait Airco DH-9 uçağı yolunu şaşırarak Muğla civarına indi. Bu uçağın yerinde onarılacak getirilmesi için Pilot Vecihi (Hürkuş) ile Baş Makinist Eşref(Koçman) Muğla'ya gönderildiler. On gün içinde uçak onarıldı. 23 Ağustos 1921 günü uçurularak önce Ankara'ya sonra da Malıköy'deki İkinci Tayyare Bölük Karargahına getirildi. Bu uçağa **İsmet** adı verildi.

İzmir'in Kurtuluşu'nda (9 Eylül 1922), Seydiköy hava alanında sağlam olarak üç adet Yunanistan'a ait Airco DH-9 uçağı ile Alsancak'ta otuz vagon içinde sökülmüş, on adet Airco DH-9 uçağı oluşturacak kadar gövde ve kanatlardan oluşan bir çok uçak malzemesi ele geçirildi¹⁴. Ancak bu bombardıman uçaklarının toplamda yedi adedi faal hale getirildi. Biz de Türk Hava Kuvvetlerinde kullanılan toplam Airco DH-9 uçak sayısını on bir olarak aldık. Bu uçaklar, 1925 yılına kadar Türk Hava Kuvvetlerinde kullanıldılar. Ek-7'de uçağın özellikleri verilmiştir.

8. Breguet XIV A2 / B2

Eylül 1920'de Adana dolaylarında yerden açılan ateş sonucu Breguet XIV tipi bir Fransız keşif-bombardıman uçağı mecburi iniş yaptı. Uçak sökülerek tamir için Konya İstasyonu'na gönderildi. Fakat yedek parça olmadığı için faal duruma getirilemedi¹⁵.

Tüm bu çalışmalar devam ederken 27 Eylül 1921 günü Malıköy Meydanı'ndan havalanan Yunan Hava Kuvvetlerine ait bir Breguet XIV B2 arızalanarak Sarıköy yakınlarına mecburi iniş yaptı. Türk Kuvvetleri uçağa el koydu, mürettebatı da esir aldı. Bu uçağa **Sakarya** adı verildi. Motor arızası nedeni ile uzun süre tamirde kalan uçak, daha sonra İkinci Tayyare Bölüğünde keşif görevlerine katıldı.

¹³ a.g.m.

¹⁴ Kaymaklı, a.g.e., s.132.

¹⁵ a.g.e, s.54.

Fransızlar 6 Aralık 1918 tarihinden itibaren Adana'nın kuzey batısındaki Toros geçidinden Fırat Nehri doğusuna kadar olan bölgeyi işgal etmişlerdi. Bu sırada Fransızlar Suriye'deki isyanları da bastırmakla meşguldü. Fransız halkı savaştan bıktığı için yeni takviye kuvvetleri getiremiyorlardı. Fransa'nın Türk Kurtuluş Savaşına bakış açısı, İnönü Savaşları nedeniyle değişmişti. Böylece Ankara Hükümeti ile anlaşma yolu arandı. Fransız Devletinin Diplomatı Franklin Bouillon bir heyetle Ankara'ya geldi. Heyet, Türk tarafınca sıcak karşılandı¹⁶. Yapılan görüşmeler sonucu 20 Ekim 1921 tarihinde **Ankara Antlaşması** imzalandı. Bu antlaşma ile Fransızlar Suriye sınırına kadar çekilmeyi kabul ettiler. Antlaşmanın alt maddelerinden biri de Fransızların Adana'da bulunan hava birliğine ait uçakların Türk tarafına devri idi. Böylece on adet Breguet XIV keşif uçağı bez hangarları ile birlikte teslim edildi. Ankara Hükümetinin bütçesi çok kötü olmasına karşılık, uçakların parası Fransa'ya ödendi. Breguet XIV B2'ler ve malzeme 24 Nisan 1922 tarihinde Adana'daki Fransız Hava Birliğince Türk heyetine teslim edildi. Adana'yı boşaltan Fransız Hava Birliğinde görevli Asteğmen Iysmer, Türk Hava Kuvvetleri'ne uçuş öğretmeni olarak katıldı.

Türk pilotları Yzb.Fazıl, Yahya, Vecihi ve Hayri beylerden oluşan ekip Adana'ya gelerek Batı cephesi için dört adet Breguet XIV B2'yi Akşehir'e uçurdu.

Adana'da kalan Breguet XIV B2 uçaklarından iki adedi çift kumandalıydı. Adana'da, hemen bir Uçuş Okulu oluşturuldu. Okul Komutanlığı'na Pilot Salim Bey getirildi. Teğmen Iysmer ile birlikte Uçuş Okulu için seçilen pilotlar: Cemal, Fehmi, Maltepelî Fehmi, Sadettin, Remzi, Kazım, Mükerrrem, İhya İsmail Zeki, Basri Alev, Halim Canko ve Bezmi Beyler Breguet XIV'ler ile pilotaj eğitiminden geçirildiler.

Bu arada Konya İstasyonuna getirilen Breguet XIV'ler hayli yıpranmıştı ve onarımdan geçirilerek silahla donatılmaları gerekiyordu. Türk teknisyenler eski Alman uçaklarından sökülen bombasalan tertibatlarını, makinalı tüfek sehpalarını ve makinalı tüfekleri Breguet'lere monte ettiler. Montaj işlemi tamamlandığında dört uçak cephe bölüğü emrine verildi.

¹⁶ a.g.e, s.80.

Akşehir'deki Cephe Uçak Bölüğü hazırlıklarını yapıyordu. Bölük Komutanı Yzb. Fazıl 1922 Nisan'ında **Niğde** adı verilen Breguet XIV B2 ile tecrübe uçuşu yaparken motor arızası nedeni ile meydan dışında kapotaj oldu ve yaralandı. 7 Mayıs 1922 günü General İsmet İnönü, Yzb. Fazıl'ı ziyaret ederek geçmiş olsun dileklerinde bulundu.

Cephe Uçak Bölüğünün ikişer Breguet XIV'den oluşan müfrezeleri Birinci ve İkinci Ordu keşif ihtiyaçları için tahsis edildi. İkinci Ordu'ya ait keşif filosu Aziziye'deki Akviran'a, Birinci Ordu'ya ait keşif filosu 24 Haziran 1922'de Çay kasabası yakınındaki Mandan Köyü'ne yerleşti. Filo Komutanı Yzb. Bahattin'in emrinde iki adet Breguet XIV B2 bulunuyordu. Arpa Köyü yakınlarındaysa yakıt ikmal ünitesi hazırlandı. Uşak Akşehir'e yapılan keşif uçuşlarında ikmal buradan yapılıyordu. Haziran 1922'de iki filo toplam yirmi keşif uçuşu gerçekleştirdi¹⁷

27 Haziran günü, Birinci Bölüğe ait Breguet XIV B2 keşif uçağı Afyon doğusundaki Yunan Ordugahını keşif görevi aldı. Ancak motoru arızalanınca Yunan hatlarının gerisine iniş yaptı. Pilot Fehmi Maltepe ve Rasit Üsteğmen İhsan Orgun(Emekli Korgeneral) Yunanlılar tarafından esir edildi. Pilot Fehmi ve İhsan uçağı, düşman eline geçmemesi için yakmayı başardılar.

28 Haziran 1922'de İkinci Bölük, Eskişehir bölgesinde Yunan ordusunun konumu için keşif uçuşları yaptı. Bu uçuşlar Temmuz ayı içinde de devam etti. Yirmi dört keşif uçuşu yapıldı.

9 Temmuz günü yapılan cephe uçuşunda, Yunan ordusunun durumu tam olarak tespit edildi. Temmuz ayının sonuna doğru Yunan Hava Kuvvetleri cephe üzerindeki faaliyetlerini yoğunlaştırdı.

24 Temmuz 1922 gününde Pilot Vecihi Hürkuş ve Teğmen Hamdi, Breguet XIV ile Afyon hava sahasında uçarken bir Yunan SPAD S-XIII av uçağının saldırısına uğradı. Ancak Vecihi Hürkuş alçalma manevraları ile SPAD S-XIII'ün ateşinden korundu. Tüm cephanesini harcayan SPAD S-XIII de üssüne geri döndü.

¹⁷ Rifat Bayrak, "Breguet XIV A2/B2", *Uçantürk Dergisi*, No 456(Mayıs 2000), s.33-37.

25 Temmuz 1922 günü keşif görevi alan Pilot Teğmen Cemal ve rasıtu Yüzbaşı Ahmet Bahattin Breguet XIV A2 ile uçuşa başladı. DH-9 ve Breguet XIV B2 tipindeki Yunan Hava Kuvvetlerine ait iki uçakla girdikleri savaşta iki Yunan uçağı da mecburi inişe zorlandı. Ancak keşif uçaklarına eskort yapmaya gelen Yunan SPAD S-XIII'lerinin çapraz ateşine maruz kaldı. Bu arada Türk Breguet XIV'ün eski olan makineli tüfeğı arızalanmış, çalışmıyordu. Türk Breguet XIV'ü aldığı yaralarla Gazlıgöl civarına düştü. İki Türk havacısı da şehit oldu. Yunan Hava Birlikleri tarafından şehitler, Cemal ve Ahmet Bahattin Beyler Afyon halkına teslim edildi.

30 Temmuz 1922 günü Batı Cephesi Komutanı General İsmet İnönü denetleme ve tanışma amacı ile Cephe Tayyare Bölüğüne geldi. Havacılarından Batı Cephesinde kesin hava üstünlüğü sözü aldı.

Ağustos 1922'de Breguet XIV'lere fotoğraf makineleri monte edilerek keşif hizmetlerinde oldukça etkinlik sağlandı. 25 Ağustos 1922 günü Türk Hava Kuvvetleri Müfettişi Muzaffer Ergüder ve Cephe Tayyare Bölüğü aldığı emirle, 26 Ağustos 1922 günü erken saatlerde üç adet SPAD S-XIII ve üç adet Breguet XIV'den oluşan filo ile Yunan kuvvetleri üzerinde baskı oluşturmak üzere uçuşlara başladı. Bölgede oniki keşif görevi yapıldı. Bu uçuşlarda Yunan ihtiyat grubunun durumu tespit edilerek Yunan Kara Kuvvetleri komuta grupları bombalandı.

27 Ağustos 1922'de iki adet Breguet XIV ve iki adet SPAD S-XIII'den oluşan filo, beş keşif ve önleme uçuşu yaparak önemli bilgileri Türk komuta karargahına iletti¹⁸.

28 Ağustos 1922'de bu kez dört adet Breguet XIV B2 keşif uçağından oluşan filo, topluca Yunan hedeflerine saldırılar düzenleyerek bombaladı. İkinci sortide filoya, **İsmet** keşif uçağı da eklendi ve 200 kilo bomba atıldı.

29 Ağustos'ta Cephe Komutanlığı emri ile Yunan kuvvetlerinin yakından takibi için Afyon'a intikal emri verildi. Yedi keşif görevi yapıldı. Bu arada beş kamyonla Afyon'a nakli istenen Cephe Tayyare Bölüğü 30 Ağustos günü havanın çok fırtınalı olması nedeni ile uçaklarını uçuramadı.

¹⁸ a.g.m.

30 Ağustos 1922'de Yzb.Fazıl komutasındaki SPAD S-XIII av uçağı saat 07.45'te taarruz halindeki Türk birliklerinin üzerinden uçarak keşif görevi aldı. Yzb. Fazıl, Afyon yöresinde rastladığı bir Yunan uçağı ile kısa bir hava çarpışmasından sonra Yunan uçağını yedi sekiz kurşun yarasıyla Garipçe Köyü yakınında düşürdü. Dizinden yaralanan pilot uçağını yakmak istediye de, gövdenin yarım metre kare kadar bir kısmı yandıktan sonra yetiştirilerek söndürüldü¹⁹. Uçak kara yoluyla bölük karargahına getirilerek tamire alındı. Bu uçağa **Garipçe**²⁰ adı verildi.

20 Aralık 1923'te Hava Kuvvetleri Müfettişi Muzaffer Ergüder başkanlığında Bnb. Feza Evrensev, Makinist Yzb. Murat, Vecihi Hürkuş ve Halim Canko'dan oluşan ekip yurt dışındaki havacılık gelişmelerini izlemek üzere Avrupa gezisine çıkmıştı. Ekip, 28 Aralık 1923'te Marsilya'ya uğradı. Fransa ile olan ilişkiler sonucunda Türk Hava Kuvvetlerine yeni pilotlar yetiştirilmesi için Fransız eğitmenler Yzb.Corsani, Yzb.Coppoit ve Teğmen Gonne ile anlaşma yapıldı. Ayrıca onaltı adet Breguet XIV A2 siparişi verildi. Bu uçaklara ek ve eğitim amaçlı olarak; Caudron 27 başlangıç pilotaj eğitimi için, ileri pilotaj eğitimi için ise Caudron 59 sipariş edildi. Uçaklar 1924 yılında teslim edildi. Hava Okulunda kullanıma alındı.

1923 yılında İzmir Hava Eğitim Okulu Komutanlığından Bnb. Hasan İskender eğitim uçuşu yapılması için girişimlerde bulundu. Cumhuriyet Bayramı için ışıklarla donatılan iki adet Breguet XIV ve iki adet DH-9 Pilot Bnb. Yahya, Astsb. İhya ve Basri Alev, Tğm. Zühtü Gökcal'ın kullandığı uçaklar 29 Ekim 1923'te bir hava gösterisi yaptı.

İzmir'de görevli üç adet Breguet XIV Kur. Yzb. Şefik Çakmak komutasında, pilotlar Halim Canko, Basri Alev, Rıdvan ve rasıtlar Suphi, İshak Korkut Patrikhane sorunu nedeniyle İstanbul'a gönderildi. Bu filo daha sonra ayaklanmaları bastırmak için doğuya gönderildi.

1924 yılı Ağustos ayında Musul'daki olaylar Nasturi Kabilesi'nin ayaklanmasıyla başladı. 7 Ağustos 1924 günü isyancılar Hakkari Valisi'ni esir aldı ve Jandarma Komutanı ile üç askeri şehit ettiler. İngilizlerin Irak'ta üslenen hava birlikleri Nasturi Kabilesi'ne destek sağlıyordu. Sınırdaki İngiliz uçakları Türk hava sahasını çok sık ihlal ederek hava keşfinde bulunuyordu. Bu uçuşları önlemek ve isyanı bastırmak için giden kara birliklerine hava gücü sağlamak için Üçüncü Tayyare Bölüğü, dört adet SPAD S-XIII ve dört adet Breguet XIV

¹⁹ Özdemir, a.g.e., s.52.

²⁰ Kaymaklı, a.g.e., s.132.

keşif uçağı ile birlikte 21 Eylül 1924'te trenle Mardin'e geldi. Ancak harekata bir adet SPAD S-XIII katılabildi. Türk Hava Birliklerine kesinlikle İngiliz uçaklarına ateş edilmemesi emri verilmişti, bu nedenle keşif ve önleme uçuşu yapan SPAD S-XIII ile uçan pilot Vecihi, Göynümer İngiliz uçaklarının ateşine maruz kalmasına rağmen kurtulmayı başarmıştı. Bu harekatta hava unsurları psikolojik baskı unsuru olmaktan başka görev yapmamıştı. Türk Kara birliklerinin bölgeyi kontrol altına almasıyla Nasuriler, Irak topraklarına çekildi ve hareket 28 Eylül 1924'te son buldu.

13 Şubat 1925'te bu kez Elazığ kentinde genç Türkiye Cumhuriyeti'ni yıpratmak amacıyla yeni bir ayaklanma başladı. 24 Şubat 1925'te Şeyh Sait ve yandaşlarından oluşan topluluk Elazığ'ı işgal ederken yağmaladılar. Mardin'de bulunan Üçüncü Bölük harekata katılan ilk hava birliği oldu.

Üçüncü Bölüğe destek amacıyla İstanbul ve İzmir'de bulunan üç adet Breguet XIV, Bnb. Zeki Doğan, Tğm. Zühtü Gökçal, Ütğm. Fuat Çakar, Basri Alev, Halim Canko ve Makinist İsmail'den oluşan ekip Mardin'e gitmek üzere hazırlandı. 3 Mart 1925'te İzmir filosu harekata katılmak için İzmir'den İstanbul'a giderek İstanbul'daki Breguet XIV'lerle havalandı. Ancak Breguet XIV'ler çok yıpranmış ve uzun mesafe uçuşu için donatılmadığından Konya'ya inmek zorunda kaldı. İstanbul'dan kalkan Pilot Mükerrerem yönetimindeki Breguet XIV 400 km mesafeden Adana'ya kadar gitti. Bu arada Konya'daki uçaklar kara yoluyla Adana'ya getirildi. 24 Mart-14 Nisan tarihleri arasında hava keşiflerine katılarak harekatta yer aldılar.

Breguet XIV'ler 30 Ağustos 1925 Zafer Bayramı'nda İstanbul, İzmir, Ankara, Kalecik, Afyon, Konya, Eskişehir, Mardin ve Diyarbakır'da uçuşlar yaparak bayram törenlerine katıldılar²¹. Çizelge 13'te Breguet uçaklarını kullanan birlikler verilmiştir.

Çizelge 13. Breguet B-XIV A2/B2'leri Kullanan Birlikler

Tarih	Birlik
1922 Mayıs-Eylül	Cephe Tayyare Bölüğü
1923	Üçüncü Tayyare Bölüğü Gaziemir-İzmir
1921-1927	İkinci Tayyare Bölüğü Bandırma
1924	Birinci Tayyare Bölüğü (1922-1928) İkinci Tayyare Bölüğü
1925-1928	İkinci Tayyare Bölüğü Eskişehir Üçüncü Ordu Tayyare Grb. Diyarbakır Üçüncü Tayyare Bölüğü

²¹ Bayrak, "Breguet XIV A2/B2", a.g.m..

Breguet XIV uçakları 1927 yılına kadar Fransa'da, Türkiye'de ise 1928 yılına kadar serviste kaldı. Breguet uçaklarının A2 tipi keşif, B2 tipi bombardıman uçağı olarak sınıflanmıştı. Çizelge 14'te Türk Hava Kuvvetlerinde kullanılan Breguet XIV uçakları verilmiştir. Ek-8'de uçağın özellikleri verilmiştir.

Çizelge 14. Türk Hava Kuvvetleri'nin Breguet XIV A2/B2 Uçakları

Adet	Tipi	Açıklama
1	Breguet XIV A2	27 Eylül 1921 Sarıköy Meydanına mecburi iniş yaptı. Sakarya adı verildi.
1	Breguet XIV A2	174ncü Alay subayları tarafından Hava Kuvvetleri'ne hediye edildi.
1	Breguet XIV A2	26 Ağustos 1922'de Yzb. Fazıl tarafından indirildi. Garipçe adı verildi.
4	Breguet XIV A2	Afyon'u terk eden Yunanlılar tarafından bırakıldı, işe yaramaz olduğundan kullanılamadı.
10	Breguet XIV B2	Adana'da Fransızlardan alındı.
4	Breguet XIV B2	İzmir'de Yunanlılardan ele geçirildi. Uzun bir tamirden sonra kullanıldı.
1	Breguet XIV A2	Nazif Kotan tarafından satın alınan bu uçak Erzurumlu Nazif adıyla kullanıldı. Nazif Kotan ayrıca, iki adet Fiat R2 satın almış ve orduya armağan etmişti.
16	Breguet XIV A2	1924'te Fransa'dan alındı. İzmir'de montajı yapıldı.

9. Nieuport 24 bis ve Nieuport 27

Fransa tarafından üretilen bu uçaklardan Nieuport 24 bis, 1918 yılına kadar Ortadoğu'da kullanıldı. Kasım 1917'de ABD 121, Fransa 140 adet uçak satın aldı. İleri pilotaj eğitimi için kullanıldı. İtalya da bu uçakları kullandı. ABD, 287 uçağı Fransa'da bulunan eğitim okulları için satın aldı. Nieuport'lar SPAD S-XIII'lerin hızı, gücü ve silah gücü ile yarışamamıştır²².

1922 yılında İzmir'in alınması ile bir adet Nieuport 24 bis ve iki adet Nieuport 27 Seydiköy'de Yunanlılardan uçuşa hazır halde ele geçirildi²³. Ek-9'da ve Ek-10'da uçakların özellikleri verilmiştir.

10. Caproni Ca.5

İtalyanlara ait Caproni uçağı, bir gezi sırasında arıza nedeniyle Edirne'ye inmek zorunda kaldı. İtalyanlar uçağı tamir edemediler ve Türkiye'ye hediye olarak bıraktılar. Vecihi Hürkuş, Makinist Eşref ve İrfan Edirne'de uçağı onardılar. 1 Haziran 1923'teki tecrübe

²² Cheesman, a.g.e., s.96-97.

²³ Özdemir, a.g.e., s.53.

uçuşundan sonra İzmir'e inmişler ancak yedek parça yokluğu nedeniyle uçak bir daha uçurulamamıştı. Uçağa **Vecihi** adı verilmişti²⁴. Ek-11'de uçağın özellikleri verilmiştir.

D. 1923 YILINDAKİ TÜRK ASKERİ UÇAKLARININ SAYILARI VE DEĞERLENDİRİLMESİ

Sakarya Muharebesi ile batılı devletler, Anadolu'da Yunanistan aracılığı ile zafere ulaşamayacaklarını anladılar. Gerek ekonomik nedenler, gerekse halkların savaşımlardan bıkmış olması sonucu bu ülkeler doğrudan bir savaşa girebilecek durumda değildi. Bu yüzden de anlaşma yoluna gittiler. İngiltere ile Londra Konferansı sırasında iletişimler yumuşamaya başladı(Şubat 1921). SSCB ile Türkiye arasında 16 Mart 1921 tarihinde yapılan antlaşmayla Türkiye, doğu cephesini güvence altına aldı.

Fransa ile 20 Ekim 1921 tarihinde Ankara Antlaşması imzalandı. Bu antlaşma ile Fransızlar Anadolu'dan, bir çok silah ve uçak bırakarak ayrıldılar. Fakat Türkiye, Fransızların bıraktığı bu uçakların parasını ödedi. 1923 yılında kullanılan uçaklardan oniki adedi Fransa'dan satın alındı. Bu da, 1923 yılında kullanılan Türk askeri uçaklarının % 18'ini oluşturdu.

Milli Mücadele başladığında ihtiyaç duyulan silahların sağlanmasında İtalya yardımcı oldu. Ellerindeki silah fazlasını Türkiye'ye sattılar ve İstanbul'dan Anadolu'ya silah ve insan geçirilmesini sağladılar. Kuşadası ve Antalya limanlarını denetimi altında bulunduran İtalya, bu limanların Anadolu hareketinin dış bağlantısı için kullanılmasına izin verdi. 1923 yılında Türkiye'nin kullandığı askeri uçakların yirmiyedi adedi bu şekilde İtalya'dan satın alındı. Böylece 1923 yılında kullanılan Türk askeri uçaklarının % 40'ı İtalya'dan temin edildi.

İtalya da Haziran 1921'den itibaren Antalya bölgesinden çekildi. Böylece Fransa ve İtalya Ankara Hükümeti ile iyi ilişkiler kurarak ekonomik imtiyaz elde etmeye çalışmanın daha iyi olacağı yönünde politika izlemeye başladı. Ayrıca, Türklerle savaşmak yerine onlarla yakınlaşarak İngiltere'nin Ortadoğu'daki artan nüfuzunu azaltabileceklerini de düşünüyorlardı.

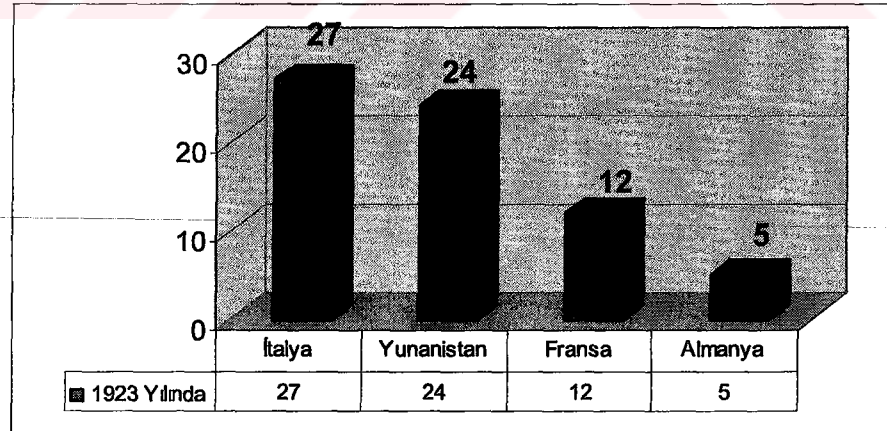
²⁴ Kaymaklı, a.g.e., s.130.

Milli Mücadele sırasında Almanya'dan da silah almak için çalışmalar yapıldı ama Almanya, Versailles Antlaşması uyarınca silahsızlandırılmıştı ve sıkı denetim altında bulunduruluyordu. Bu da Almanya'dan Türkiye'nin silah temin etmesini zorlaştırdı. Buna rağmen, Mart 1921'de SSCB'den alınan yardımın 1.760.000 altın rublesiyle, Almanya'dan alınamayan bazı malzemenin gizlice Almanya'dan temin edilmesine karar verildi ve buradan kaçak olarak yirmi altı uçak ve çeşitli silah ve malzeme satın alındı²⁵. Bu uçaklar eski tip uçaklardı ve bir yıl içinde Türkiye'ye geldiği için yolda hasar almıştı. Bu nedenle de 1923 yılında Türkiye'nin sadece beş adet Alman uçağı bulunuyordu. Bu da 1923 yılında Türk askeri uçaklarının % 7'sini oluşturuyordu.

Anadolu'dan Batılı devletlerin ayrılması sonucu, Anadolu'da sadece Yunan askerleri kalmıştı. 1923 yılına kadar olan dönemde Türkiye, Yunanistan'dan uçak satın almamış, bunları savaş meydanlarında değişik biçimlerde ele geçirmişti. Böylece faal yirmidört adet Yunan uçağı ele geçirildi. Bu sayı da 1923 döneminde kullanılan Türk askeri uçaklarının %35'ini oluşturuyordu.

Şekil 1'de 1923 yılında kullanılan Türk askeri uçaklarının ülkelere göre sayıları grafik olarak gösterilmiştir.

Şekil 1. 1923 Yılında Kullanılan Türk Askeri Uçaklarının Sayıları

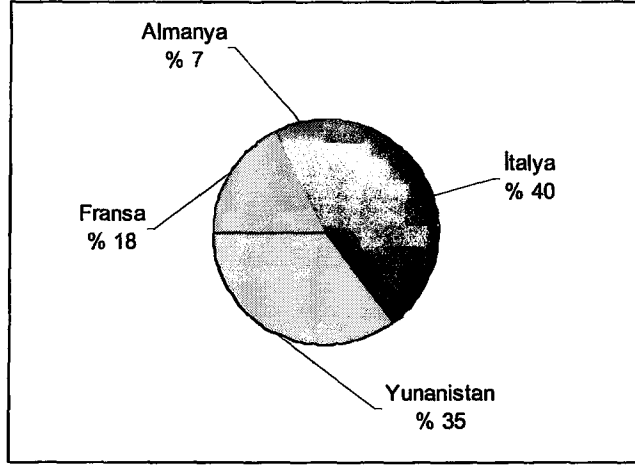


Şekil 2'de 1923 yılında kullanılan Türk askeri uçaklarının ülkelere göre yüzdeleri gösterilmiştir. Buna göre Milli Mücadele sırasında en çok İtalya'dan, en az da Almanya'dan

²⁵ Daha geniş bilgi için bakınız Oran, a.g.e., s.144-154.

askeri uçak temin edilmiştir. 1923 yılında Türk askeri uçaklarının toplam sayısı altmışsekiz uçak idi.

Şekil 2. 1923 Yılında Kullanılan Türk Askeri Uçaklarının Yüzdeleri



1923 yılında kullanılan uçakların sayıları ve özellikleri Çizelge 15'te verilmiştir. 1923 yılında Türk Hava Kuvvetleri'nde bulunan uçaklardan en uzun süre(sekiz yıl) kullanılan uçaklar; SPAD S-XIII ve Breguet XIV A2/B2 uçaklarıdır.

1923 yılına kadar Fransız yapısı uçaklarla pilotaj eğitimi verilmiştir.

1922, 1923 yıllarında savaş koşulları yüzünden, Türk Hükümeti bir bütçe hazırlayıp yürürlüğe koyamamıştır. Bu yıllara ait kamu hizmetleri yıl içinde kabul edilen çeşitli avans kanunları ve verilen ödenekler ile yürütülmüştür²⁶.

²⁶ 1920-1929 Bütçe Kanunları, Derleyenler: Fikret Ünal, Muzaffer Tıraş ve Zafer Kükrer, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayını No:1978/190, [y.y.], 1978, s.2.

Çizelge 15. 1923 Yılında Kullanılan Türk Askeri Uçaklarının Özellikleri

Uçak	Adet	Görev	Mürettebat	Satın Alınan / Ele Geçirilen Ülke	Motor Sayısı ve Gücü (B.G.)	Hız (km/saat)	Tavan (m)	Menzil (km)	Boş Ağırlık (kg)	Türkiye'de Kullanım Tarihi	Türkiye'de Son Kullanım Tarihi
Caudron G-3	2	Keşif/Eğitim	2	YUNANİSTAN	Tek, 80	108	4000	432	420	1922	1923
Gotha WD-13	3	Keşif/Bombardıman	2	ALMANYA	Tek, 160	120	3200	500	1000	1918	1924
Avro 504 K	2	Eğitim	2	YUNANİSTAN	Tek, 110	145	4875	402	558	1920	1923
S.A.M.L. B.1	6	Keşif/İrtibat	2	İTALYA	Tek, 120	110		400	700	1922	1924
Albatros C-XV	2	Keşif	2	ALMANYA	Tek, 220	165	6000	495	859	1922	1923
SPAD S-XIII	20	Av	1	İTALYA	Tek, 220	222	6550	300	565	1922	1930
Airco DH-9	11	Bombardıman	2	YUNANİSTAN	Tek, 230	178	4725	801	1012	1921	1925
Breguet XIV	18	Keşif/Bombardıman	2	FRANSA(12) YUNANİSTAN(6)	Tek, 300	184	6000	552	1030	1921	1928
Nieuport 24 bis	1	Av	1	YUNANİSTAN	Tek, 130	170	6850			1922	
Nieuport 27	2	Av	1	YUNANİSTAN	Tek, 130	172	6850	250	380	1922	
Caproni Ca.5	1	Nakliye	2	İTALYA	Üç, 250	150	4600	5150	3300	1923	1923

Toplam: 68 Uçak

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

1924-1932 YILLARI ARASINDA TÜRK HAVA KUVVETLERİ

Cumhuriyetin ilk on yılında, Atatürk'ün önderliğinde Türkiye'de birçok gelişme yaşanmaktaydı. Ordu ve ülke zamanın teknolojik araçları ile donatılıyor, sosyal hayatta birçok devrim gerçekleştiriliyordu. Ülkede yaşanan gelişmeler, Türk Hava Kuvvetlerine uçak teminini de etkiliyordu. Bu bölümde 1924-1932 yılları arasında; Türkiye'deki gelişmeler, Türkiye'nin dünya ülkeleri olan ilişkileri, Türk Hava Kuvvetleri teşkilatı, hava okulu ve Türk Hava Kuvvetlerinin uçakları ve Türk havacılığında önemli gelişmeler incelenecek ve bu dönemdeki Türk askeri uçakları değerlendirilecektir.

A. TÜRKİYE'DEKİ SİYASİ VE EKONOMİK GELİŞMELER

Bu dönemde ülkede siyasi ve ekonomik gelişmeler yaşanıyordu. Yaşanan bu gelişmeler aşağıdaki alt bölümlerde açıklanmıştır.

1. Siyasi Gelişmeler

1924-1930 dönemi Mustafa Kemal ve arkadaşları için üç önemli konunun çözüme bağlanması devri oldu.

Birincisi, alternatif liderlerin ve Kurtuluş Savaşı koalisyonlarının tasfiyesi idi. Tamamen İttihatçılardan oluşan alternatif sivil ve askeri liderlerin tasfiyesi 1925 Şeyh Said isyanından ve 1926 İzmir suikastından yararlanarak tamamlandı. Koalisyonların sona erdirilmesi ise İslamcılar açısından 1924'te Halifeliğin kaldırılmasıyla, komünistlerle ve Kürtler açısından da 1925 isyanıyla tamamlandı¹.

Bu siyasal gelişmelerin ardından bir seri devrim geldi. Şapka devrimi, giysi devrimi, tekkeler, türbeler ve tarikatların kapatılması devrimi, Hukuk Mektebinin açılması, Danıştay'ın yeniden örgütlenmesi 1925 yılındaki atılımlardır. 1926 yılında da devrimler devam etti. Takvim ve saat değiştirildi. Yurttaşlık Yasası, Türk Ceza Yasası ve Borçlar Yasası kabul

¹ Yüksel Ülken, Atatürk ve İktisat. İktisadi Kalkınmada Etkinlik Sorunu ve "Eklektik Model", Ankara, Tisa Matbaası, 1981, s.32.

edildi. Kabotaj Yasası çıkarıldı. Görüldüğü gibi 1925-1927 yılları, yeni Türk Devletinin kurulması ile ilgili, pek çok devrimin yapıldığı yıllardır. Bundan sonra Mustafa Kemal, siyaset sahnesine tam egemen olduğunun göstergesi olan Nutuk'u 15 Ekim 1927'de okudu².

İkincisi, başlıca Batıcı reformlar(1924 Halifeliğin kaldırılması, 1926 Medeni Kanun, 1927 Ceza Kanunu, 1928 harf devrimi) 1930'a değin gündemi meşgul etti.

Üçüncüsü ve asıl önemlisi, 1930'da asıl milliyetçi Kürt ayaklanması bastırılana kadar, rejim bu çok ciddi iç güvenlik sorunuyla uğraştı. Ancak ondan sonra ülkenin doğusuna hakim olunacak, 1937 Tunceli harekatıyla da Dersim'deki son direniş odağı da kırılacaktır.

Bu nedenlerle rejim, bir yandan dış politikayı, bir yandan da özellikle hatırlı politikacılar eliyle bir salgın biçiminde yerleşen yolsuzlukları yeterince önemsemedi. Fakat 1930 Serbest Fırka olayında halkın ne kadar bunalmış olduğu çok sert biçimde anlaşılınca lider kadrosu uyanacak ve ekonominin bir yandan yolsuzluklardan temizlenmesi, bir yandan da 1929 dünya ekonomik bunalımı tarafından yaratılan kaosun denetime alınması için harekete geçecektir. Öncelikle, ülkedeki siyasi hoşnutsuzluğun ardında yatan iktisadi ve toplumsal koşulları bizzat yerinde incelemek için, kalabalık bir "uzmanlar" heyeti ile birlikte uzun bir yurt gezisine çıkıldı. Gezi sonucunda iktisadi gelişmeyi hemen hızlandırabilecek bir şeyler yapılmazsa, sadece halkın refahının değil, rejimin siyasi güvenliğinin de tehlikeye girebileceği anlaşıldı³.

1923 tarihli İzmir İktisat Kongresi'ni izleyen yıllarda, devlet, ekonomiye önemli ölçülerde karışmadı ve "liberal" denebilecek bir politika uygulaması eğilimi ağır bastı. Ancak Türkiye, 1929 yılında New York borsasının çöküşüyle oluşan Büyük Ekonomik Bunalım ve Türkiye iç koşullarının da eklenmesi ile yoğun bir ekonomik bunalıma girdi. "Milli Girişimci" yetiştirmek amacıyla izlenen politika işlemez oldu ve "devletçilik" resmi politikaya dönüştü⁴.

² Emre Kongar, *Atatürk Üzerine*, 2. baskı, İstanbul, Remzi Kitabevi, Ekim 1994, s.64-65.

³ Yahya Sezai Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi(1923-1950)*, 3. baskı, İstanbul, Numune Matbaacılık, Kasım 1994, s.240.

⁴ Gülten Kazgan, *Tanzimat'tan XXI. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi*, 1. baskı, İstanbul, Altın Kitaplar Yayınevi, 1999, s.71.

Sovyetlerden gelen planlama yardımları ve kredileriyle güçlenecek olan yeni strateji bir yandan yeni iş alanları açtı, bir yandan da, ithal mal sıkıntısını, yeni açılan sanayi tesislerinin temsil ettiği İthal İkameci Sanayileşme ile gidermeye girişti. Yeni kalkınma modeli ülkeyi dışa kapayacak, dışa bağımlılığı asgariye indirgeyecek, devletin dış görelî özerkliği için gerekli ekonomik temeli sağlayacaktır⁵.

1931-1932 yılları arasında hazırlanan ve Mayıs 1934 yılında tam olarak uygulanan Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı ile hem ülke ihtiyacının giderilmesi hem de hammaddeleri ülkede bulunan sanayi işletmelerinin kurulması amaçlanmıştır. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı 9 Ocak 1934 tarihinde açıklanmış, tam olarak uygulanması üç yıl sürmüştür. Bu nedenle ikinci beş yıllık sanayi planının hazırlanması 1937 yılındadır⁶.

Öte yandan, kapitalist sistemi derinden yaralayan büyük buhran yıllarında SSCB, ihtilal ve iç savaşın sarsıntılarını atlattmış olup, otarşik bir ekonomi sayesinde buhranın etkileri dışında kalıyor; hatta 1929 yılından itibaren canlı ve hızlı bir gelişme sürecine girmiş bulunuyordu. Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren Türkiye'nin yakın ilişkileri olan SSCB'nin buhran yıllarındaki iktisadi başarıları, Türk devlet adamlarının planlı, kısmen otarşik, devletin önemli bir rol oynayacağı bir iktisat politikasının imkanlarını ve başarı şansı üzerinde sempati ile düşünmelerine yol açmış olmalıdır. Nitekim Türkiye'deki plan çalışmalarına SSCB'nin etki ve katkıları olmuştur. Türk devletçiliği, bir iktisat politikası olarak Sovyetlerin bazı yöntemlerinden esinlenmiş olabilir, ancak bir sistem olarak Sosyalizme özenme hiçbir zaman, devletçiliğin en ileri noktalarında bile söz konusu olmamıştır. Böylece, 1929'da himayecilikle başlayan iktisat politikası değişikliği, adım adım ilerleyerek 1932'de devletçiliğe vardı⁷.

2. Ekonomik Gelişmeler

Cumhuriyetin kurulduğu yıllarda, Türk Hükümetinin kapitalist metropol hükümetleri ve sermaye piyasalarından borç almasını güçleştiren, sınırlayan koşullar vardı. Ankara Hükümeti, savaşın getirdiği kaynak sıkıntısını çözmenin bir yolu olarak, 1922 yılında, Fransa ve ABD para-kredi piyasalarından borç alma imkanlarını araştırdı ama bu girişim sonuçsuz kaldı. 1920'lerde, bazı Avrupa ülkelerinin hükümetleri, bu arada özellikle İngiliz Hükümeti,

⁵ Oran, a.g.e., s.246-247.

⁶ Ülken, a.g.e., s.105.

⁷ Korkut Boratav, Türkiye'de Devletçilik, Ankara, Savaş Yayınevi, 1982, s.100.

dışarıya yapılacak borç vermeler üzerinde denetleyici, kısıtlayıcı ve zaman zaman yasaklayıcı önlemlere başvurmuştu. Savaştan sonraki Lozan Barış görüşmeleri ise, Avrupalıların dış borç konusunu, yeni Türk Devletinin siyasi bağımsızlığını sınırlamak için bir vesile gibi kullanma eğilimlerinin sürdürdüğünü açığa çıkardı. Bütün bunlara karşın, Ankara Hükümetinin, Cumhuriyetin ilk yılından itibaren, geniş dış finansman kaynaklarına başvurarak büyük yatırım projelerine girişme eğilimi vardı⁸.

Lozan gereğince Osmanlı dış borçlarından Türkiye'ye düşen bölümün ödenmesindeki belirsizlik ve güçlükler de, Türkiye'nin yeni dış borç bulunmasını olumsuz yönde etkiledi. Türkiye'nin Osmanlı borçları yükümlülüğünden başarılı bir şekilde kaçmakta olduğu izlenimi Avrupa ve Amerika para-kredi piyasalarına yerleşti. Bu da, Türk Hükümetinin bu çevrelerce boykot edilmesi anlamına gelen bazı sonuçlara yol açtı. 1920'lerde İngiliz Hükümeti, Türkiye'nin İngiltere'de tahvil satmasını yasakladı. Öte yandan, Türkiye 1930 yılında ABD hükümetinden borç isteyince, Osmanlı borç tahvilleri sahipleri Türk isteğinin geri çevrilmesi için Washington'a baskı yaptılar.

1925 yılında Osmanlı dış borçlarının %67'sini Türkiye'nin ödemesi kararlaştırıldı. Düyunu Umumiye İdaresi ile yapılan sözleşme, 1928 yılında TBMM'nde onaylandı. Buna göre Türk Hükümeti 1929'da başlayan ilk yedi yılda her yıl iki milyon altın lira ödeyecek, 1936 yılından sonra taksitler giderek artacak, 1952 yılında 3.4 milyon altın lirayı bulacaktı. 1929 yılında borç ödendi, fakat Dünya Buhranı nedeni ile 1930 borcunun ödenemeyeceği anlaşıldı. 1932 yılında yeni sözleşme yapıldı. 1933, 1934 ve 1935 borçları buna göre ödendi. 1936'da, Osmanlı borç senetlerinin çoğunu elinde bulunduran Fransız Hükümetiyle anlaşarak, yıllık taksitlerin yarısını belirli ihraç mallarıyla ödemeye başladı. 1938'de taksitlerin tamamının bu yolla ödenmesi kararlaştırıldı.

Bu arada tüm dünyayı, dolayısıyla da Türkiye'yi etkileyen 1929 Ekonomik Krizi oldu. Krizin bütün dünyaya yayılmasında iki temel mekanizma belirgin rol oynadı. Hammadde fiyatları ve ABD sermayesine olan bağımlılık.

ABD krizinin ilk etkisi Amerikan ürünlerinin dünya pazarlarında değer kaybetmeleri oldu. ABD dünyanın en büyük ihracatçı ülkesi olduğu için rakipleri de bu fiyatları takip

⁸ Tezel, a.g.e., s.206-211.

etmek zorunda kaldı. Uzun süredir tarım sektöründe mevcut olan bu durum hammadde fiyatlarına hatta tekstil ürünlerine de yayıldı.

Ekonomik kriz ilk önce, 1919'daki antlaşmaların sonucunda oluşturulan Avusturya gibi Amerikan sermayesine bağımlı ülkeleri etkiledi. Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun güç kaynaklarından mahrum olan Avusturya, kurulduğu andan itibaren sağlıklı değildi. ABD sermayesi ülkeyi ayakta tutuyordu. Newyork Borsası düşüşünün önemli ölçüde hissedildiği ülkede Avusturya'nın en büyük bankası 1931 Mayıs'ında iflas etti.

Kriz, Avusturya bankaları ile iyi ilişkileri olan ve tahıl ihracatından etkilenen Almanya'ya geçti. Ülkenin en büyük bankalarından biri olan Dalat Bank'ın iflasından sonra Alman devleti bütün bankaları ve tasarruf kasalarını kapatmaya karar verdi. Para akışını kontrolü altına alan Alman devleti savaş tazminatı ile ilgili sorumluluklarını yerine getiremeyeceğini ilan etti.

Avrupa ve ABD arasındaki sermaye akışını durduran bu karar genel durumu daha da kötüleştirdi. Dawes Planı'ndan beri, Almanya galip devletlere savaş tazminatı ödeyebilmek için Amerikan kredisi almaktaydı. Buna karşılık Fransa ve İngiltere Almanya'dan aldıkları savaş tazminatının bir kısmı ile ABD'ye olan borçlarını ödüyorlardı. Almanya'nın taksitleri durdurması; İngiltere ve Fransa'nın ABD'ne olan ödemeleri askıya alması sermayenin Amerika'ya dönüşümünü engellediği için durumun daha da kötüleşmesine neden oldu.

Savaşın bitmesinden itibaren ekonomik sorunlarla uğraşan İngiltere ticareti açıklarını telafi edebilmek için elindeki altın stokunu eritmeye başladı. Altına dayalı para sistemini değiştirip, değerinin % 25'ini kaybeden Sterlin'in konvertibilite olmasını, Eylül 1931'de askıya alan İngiltere dünya hakimiyetine son verdi.

Fransa'nın krizden etkilenmemesi, Fransız ekonomisinin dışarıya fazla bağımlı olmamasından kaynaklanıyordu⁹.

Dünyanın siyasi, sosyal ve iktisadi güçlükler içinde çırpındığı bir devirde Türkiye'nin barış hayatını nasıl yaşayacağına, altından kalkılması son derece güç işleri nasıl çözeceğine ve

⁹ Georges Longlais, **20. Yüzyıl Tarihi**, Ömer Turan(çev.), İstanbul, Medya Yayıncılık A.Ş., Aralık 2000, s.135-137.

yeneceğine bütün dünya sınav gözüyle bakıyordu¹⁰. Dünya Buhranı'nın olumsuz etkilerinin sürdüğü bu sırada hükümetin yeni bir sanayileşme programı üstünde çalışması, bu programın ancak devlet yatırımlarıyla gerçekleştirilebileceğinin anlaşılması, gündeme somut bir teknoloji transferi ve dış finansman sorunu getirdi. 1931 yılında Maliye Bakanı Saraçoğlu ABD'ye giderek, yatırımcı girişimciler ve kredi aradı. 1932 başlarında Fransa'da benzer arayışlar sürdürüldü. Türk istekleri her iki ülkede de cevapsız kalınca, SSCB ve Mussolini İtalya'sına dönüldü. Başbakan İnönü, 1932 yılında Moskova'ya ve Roma'ya gitti. Kredi ve teknik yardım anlaşmaları imzaladı. İtalyan kredisinin gerçekleşmemesine karşın Türkiye, yeni sanayi programına SSCB'nin verdiği sekiz milyon dolarlık kredi ve teknik yardımla başladı. Yirmi yıl içinde SSCB'ye yapılacak ihracatla ödenecek bu faizsiz krediyi daha çok Sümerbank kullandı. SSCB'den alınan borç 1938 yılında ondört milyon TL'yi bulmuştu.

1930'ların sonlarına doğru siyasal gerginliğin artması ve silahlanma yarışının hızlanması, Türk Hükümetini de geniş savunma harcamalarına sürükledi. Silah ithalatı ile birlikte Türkiye'nin ticaret dengesi yeniden açık vermeye başlayınca, sanayi programının uygulanması güçleşti. Türkiye yeni borçlanma için İngiltere'ye yaklaştı. 1938'de yapılan bir anlaşmayla İngiliz Hükümeti, Türkiye'nin İngiltere'den satın alacağı silah ve askeri gereçler için altı milyon sterlin, toplam onaltı milyon Sterlin tutarında bir kredi açtı. Silah kredisinin faizi %3, geri ödenme dönemi ise 1951-1962 aralığıydı¹¹.

SSCB'nin hızla sanayileşen bir iktisadi ve siyasi güç merkezi olarak ortaya çıkması ve bir yanda SSCB ile kapitalist metropoller arasında, öte yanda kapitalist metropollerin kendi aralarındaki siyasi ve iktisadi rekabet ve çıkar çatışmaları, Kemalist yönetici kadronun, 1930'larda, Sovyet, İngiliz ve Alman hükümetlerinden oldukça elverişli koşullarla mali ve teknik yardım almasına olanak sağladı. Nazi Almanyası ve İngiltere'nin Balkanlar ve Ortadoğu'daki rekabeti, devletçi yatırım programlarının gerektirdiği sermaye malları ve know-how'un ithal edilebilmesinin koşullarını Türkiye açısından kolaylaştırdı¹².

1930'ların sonlarına doğru Türkiye'nin ödemeler dengesinde, dünya konjonktüründeki yeni bir sürecin etkileri görülmeye başlandı. Nazi Almanyası, SSCB ve liberal kapitalist

¹⁰ Emre Kongar, *Devrim Tarihi ve Toplumbilim Açısından Atatürk*, 5. baskı, İstanbul, Remzi Kitabevi, 1999, s.276.

¹¹ Tezel, a.g.e., s.212-213.

¹² a.g.e., s.471.

metropoller, giderek artan bir siyasi gerginlik ortamında savaşa hazırlanırken, Türk Hükümeti de askeri harcamaları ve ithalatı arttırmak zorunda kaldı¹³.

B. TÜRKİYE’NİN DÜNYA ÜLKELERİ İLE OLAN İLİŞKİLERİ

Türkiye, 1932 yılına kadar geçen on yıl içinde dış politikasında Lozan Antlaşmasının uygulanmasından doğan veya Lozan Barış Konferansı’nın sonraya bıraktığı sorunları çözmeye çalışmış, komşuları ile; Mustafa Kemal Paşanın “Yurtta barış, dünyada barış” sözüne uyan davranışı ile iyi ilişkiler kurmuş, uluslararası toplum içinde saygın ve diğer bağımsız devletler gibi eşit bir statü kazanmıştır. Türkiye, batılı devletlerle, balkan devletleriyle ve doğudaki komşularıyla ilişkilerini yeniden kurmuştur. Devletlerle yaşanan gelişmeler aşağıdaki alt bölümlerde incelenmiştir.

1. Batılı Devletlerle İlişkileri

Cumhuriyetin bağımsızlık hedefi ve yarı sömürge ekonomisinin reddi, Batı devletler tarafından pek de kabul edilmemişti. “Musul Petrolleri” için talep karşısında Şeyh Sait İsyanını İngilizlerin tahrik etmesi, 1927’de ABD Senatosu’nun kapitülasyonların kaldırılmasını içeren Lozan Antlaşmasını kabul etmemesi, Lozan Antlaşması’nın 1929’a kadar Türkiye’nin dış ticaret politikasına, 1925 sonuna kadar kabotaj hakkına getirdiği kısıtlar bunun çarpıcı örnekleriydi¹⁴.

Musul sorunu Lozan Konferansından 1926’ya dek Türkiye’nin başta İngiltere olmak üzere özellikle Batılı ülkelerle ilişkilerinin gelişmesini önleyen en önemli etkenlerden biri oldu. 30 Ekim 1918’de Mondros Antlaşması imzalandığında Mısır, Osmanlı İmparatorluğu’nun elindeydi. Fakat İngiltere 3 Kasım’dan itibaren burayı işgale başladı ve 15 Kasım’da bu işgali tamamladı. Musul, Kurtuluş Savaşında kurtarılamadan Ekim 1922’de Mudanya Antlaşması imzalandı ve Musul sorunu Lozan Konferansına kaldı¹⁵.

¹³ a.g.e., s.473.

¹⁴ Kazgan, a.g.e., s.73.

¹⁵ Oran, a.g.e., s.260.

Musul Türkiye için hem güvenlik, hem insani boyut, hem de petrol açısından önem taşıırken, İngiltere açısından Hint yolu üzerinde bulunması ve petrol kaynaklarına sahip olması açısından önem taşıyordu. Hatta Lord Curzon “Fırat İngiltere’nin (yani Hindistan’ın) Batı sınırındır” diyerek bunların stratejik önemini vurgulamıştı. Bu yüzden bölgedeki denetimini İngiltere, sağlamlaştırmaya çalıştı¹⁶.

Musul sorunu, Lozan Konferansının 23 Ocak 1923’teki oturumunda da çözülemedi ve Ekim 1923’te Musul sorunu için ikili görüşmeler başladı. Konferans, 19 Mayıs 1924’te Haliç’te toplandı (Haliç Konferansı). Sorun burada da çözilemeyince konu Milletler Meclisine götürüldü. 20 Eylül 1924’te konu görüşülmeye başlandı¹⁷.

Bu dönemde İngiliz istihbarat ajanları İtalya’nın Yunanistan ile birlikte Trakya’dan ve batıdan Türkiye’ye saldıracağı yolunda söylentiler yaymışlar, bu da Türkiye’yi endişelendirmiş ve çıkabilecek bir savaş durumunda iki cephede savaşma tehlikesini gündeme getirmişti. Musul sorunu sırasında Türkiye’de Şeyh Sait ayaklanması çıkmış bu da, diplomasi masasında Türkiye’yi güç duruma düşürmüş, hem de askeri ve ekonomik olarak zayıflatmıştı. Ankara Hükümeti de bir an önce Batılı devletlerle anlaşma yoluna gidip ve güvenli sınırlara kavuşup içteki reformlarını gerçekleştirmek istiyordu. Batılı bir ülke olmak isteyen Türkiye’nin Batılı ülkelerle sorunlu olarak bunu gerçekleştiremeyeceği açıktı. Musul sorunu çözülmeden Fransa ile ilişkiler de istenilen düzeye ulaşamıyordu. Musul sorunu sonuçta o zamana kadar Milletler Cemiyeti’nin en etkili üyesi, İngiltere lehine 5 Haziran 1926’da yapılan sınır antlaşması ile sonuçlandı¹⁸.

Türkiye ile İtalya arasındaki ilişkiler, Mussolini’nin iktidarı ele geçirdiği 1922’den bu yana arzulanan seviyeye gelememişti. Büyük İtalya hevesi, Akdeniz’e “Bizim Deniz” gibi deyimler Türkiye’de endişe uyandırmıştı. Türkiye’nin batılı devletlerle iyi ilişkilere girişi İtalya ile Türkiye’yi de yakınlaştırmıştı. Böylece 30 Mayıs 1928’de Roma’da, “Tarafsızlık ve Uzlaşma Antlaşması” imzalandı. Bu antlaşmaya göre iki taraf da birbirine karşı yöneltilmiş hiç bir antlaşmaya, tertibe katılmayacak, biri saldırıya uğrarsa diğeri tarafsız kalacaktı. Fakat bu antlaşmaya rağmen, Türkiye ile İtalya arasındaki ilişkiler dostluk ilişkileri biçiminde

¹⁶ a.g.e., s.260.

¹⁷ a.g.e., s.260-263.

¹⁸ a.g.e., s.267.

gelişmedi. Gerçekten, Lozan Antlaşmasından sonra Türkiye'ye zaman zaman saldırması ihtimalleri beliren, tek büyük devlet İtalya oldu¹⁹.

Alman raporları, bu sırada İtalyan tehdidinin ardında İngiltere'nin de yer aldığını göstermesi açısından ilginç ve dikkat çekicidir. İngiltere'nin Türkiye'ye Musul konusunda daha fazla baskıda bulunabilmek için, İtalyan tehdidini kullanmaya çalıştığı görülüyor. Almanya ise, bu konuda dengeli bir politika izliyor, Türkiye'ye karşı İngiltere ile İtalya'nın yanında yer alıyor izlenimini vermekten özenle kaçınıyor ve bu tür girişimleri desteklemeyeceğini de açıkça bildiriyordu²⁰.

İngiltere ile Türkiye arasındaki ilişkilerde 1929'dan itibaren bir kıpırdanma görülmeye başlandı. Ekim 1929'da İngiltere'nin Akdeniz filosunun İstanbul'u ziyareti ve Amiral Field'ın Ankara'ya giderek Mustafa Kemal Paşa ile görüşmesi Türkiye'de çok olumlu karşılandı. Ayrıca 1930'da Türkiye ile Yunanistan arasında imzalan antlaşma ve SSCB'nin İngiltere ve Fransa ile işbirliği arayışı Türkiye ile İngiltere ilişkilerini iyileştirdi²¹.

1930'lardan itibaren İngiltere ile ekonomik alanda işbirliği, bir de siyasal yakınlaşma ve ittifak ilişkisi oluştu. Bu işbirliğini belirleyen temel etken, Avrupa'da ve Akdeniz'deki gelişmeler ve bunların Türkiye üzerindeki etkisiydi²².

Almanya'nın iki savaş arasındaki Türkiye politikası, genel stratejisi içinde Ankara'yı mümkünse denetim altına almak ya da en azından İngiltere ve Fransa'nın etkisinden uzak tutmaktı. Almanya bu amacını gerçekleştirebilmek için üç yol izledi. Bunlardan birincisi, Türkiye'yi ekonomik açıdan kendisine bağımlı kılmak, ikincisi kültürel ilişkiler ve propaganda faaliyetleriyle kamuoyunu etkilemek ve üçüncüsü askeri ilişkiler aracılığıyla orduyu hem Alman silahlarına bağımlı hale getirmek, hem de Alman yanlısı bir kadronun oluşmasını sağlamaktı.

Türkiye özellikle Hitler'in iktidara gelmesinden sonra Almanya'nın izlediği politikanın peşinden gitmemişti ama özellikle teknik yardım ve ekonomik ilişkiler konusunda 1930'lara

¹⁹ a.g.e., s.271-273.

²⁰ Cemil Koçak, *Türk-Alman İlişkileri (1923-1939). İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde Siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, s.28.

²¹ Oran, a.g.e., s.271.

²² a.g.e., s.272.

kadar Almanya'nın desteğine ihtiyaç duydu. Fakat Türkiye elindeki sınırlı olanakları kullanarak Almanya'nın etki alanına girmemeyi başardı²³.

Bu dönemde uluslararası güvenliğin sağlanması yolundaki girişimlerden biri 1928'de Fransız Dışişleri bakanı Briand ile ABD Dışişleri Bakanı Kellogg arasında uluslararası sorunların çözümünde savaşa başvurmayı yasaklayan bir paktın imzalanması ve bunun diğer devletlerin imzasına açılmasıydı. Türkiye kendisinin davet edilmesi üzerine Ocak 1929'da bu pakta katıldı. Kellogg Paktında silahsızlanma iki safhadan oluşuyordu: Deniz silahlarının tahdidi ve kara silahlarının tahdidi. Deniz silahları ile ilgili olan devlet; İngiltere ve kara silahları ile ilgili devletler de Fransa ve Almanya idi. Yine bu dönemdeki bir başka girişim silahsızlanma toplantılarıydı²⁴.

Başbakan İsmet Paşa 25 Nisan-10 Mayıs 1932'de SSCB'ye Odesa, Moskova, Leningrad ve Harkov'u kapsayan resmi bir ziyarette bulundu. Bu ziyaret en az iki açıdan önemliydi. Birincisi, Türkiye Milletler Cemiyetine üye olma konusunda SSCB'yi ikna etti. Bu ziyaretin ardından 18 Temmuz 1932'de üye oldu. İkincisi, SSCB'nin Türkiye'ye kredi vermesi(8.000.000 dolar, faizsiz, yirmi yıl içinde tarım ürünleriyle ödemeli, kurulacak fabrikalara teknoloji ve uzman yardımı koşullarını içeren). Ekonomide devletçi modeli benimseyen Türkiye'nin Birinci Beş Yıllık Sanayi Kalkınma Planı Sovyet uzmanlarının yardımı ve Sovyet Hükümetinin mali destek sözü ile hazırlandı²⁵. En önemlisi de, bu kredi 1930'ların ikinci yarısında Almanya ve İngiltere'den alınan kredilere örnek oluşturdu ve Türkiye'yi yanına çekmeye çalışan devletler uygun koşullarla kredi verme yolunu izlediler²⁶.

Gerek uluslararası alandaki gelişmeler, gerekse Türk-İngiliz ve Türk-Sovyet ilişkilerindeki gelişmeler üzerine, Türkiye 1932 başından itibaren Milletler Cemiyeti'ne üye olabileceğine dair işaretler vermeye başlamıştı. Türkiye Musul sorununun çözülmesinden sonra İngiltere ile iyi ilişkiler geliştiriyordu ve Avrupa'da değişen dengeler sonucu SSCB, Türkiye'nin Milletler Meclisi üyeliğini desteklemeye başlamıştı²⁷.

²³ a.g.e., s.306-307.

²⁴ a.g.e., s.308.

²⁵ Kongar, Atatürk Üzerine, a.g.e., s.113.

²⁶ Oran, a.g.e., s.319-320.

²⁷ a.g.e., s.310-311.

Türkiye'nin üyeliği gündeme geldiğinde Mustafa Kemal, üyeliğin Türkiye'nin başvurusuyla değil, Milletler Cemiyeti'nin daveti sonucu gerçekleşmesini istedi. Bunun üzerine 6 Temmuz 1932'deki oturumunda Milletler Cemiyeti İspanya'nın önerisi ve Yunan temsilcisinin desteğiyle Türkiye'nin Milletler Cemiyetine davet edilmesini öngören kararı oybirliğiyle aldı. Sonuçta Türkiye, 9 Temmuz 1932'de bir Bakanlar Kurulu kararıyla bu daveti kabul etti. Bunun üzerine Genel Kurul 18 Temmuz 1932'de kırküç üyenin oybirliğiyle Türkiye'yi üyeliğe kabul etti²⁸.

2. Balkan Devletleriyle İlişkileri

Türkiye orta büyüklükte bir devlet olarak, Avrupa'da ve dünyada barışın korunması bakımından uluslararası politikayı etkileyebilecek bir güce sahip değildi. Balkan ülkeleri arasında barış ve ortak güvenliğin korunması amacıyla bir Balkan Enstitüsü kurulmasını Yunanistan'ın eski başbakanlarından Papanastasiu 27. Evrensel Barış Kongresinde teklif etti. Konferansa katılan Balkan devletleri, kendi aralarında gayri resmi bir dizi konferans yapılması kararını aldılar²⁹.

Atatürk de yüzyıllarca Türkler tarafından yönetilmiş bulunan Balkan ve Yakın Doğu devletleri ile eşitlik esasına dayanan yakın işbirliği yapılabildiği takdirde, Avrupa politikasında önemlice sayılabilecek bir gücün oluşturulabileceğine inanmıştı. Atatürk, Balkan devletleri arasında kurulabilecek bir federasyonun, Türk dış politikasının başlıca amaçlarından biri olması gerektiğini çeşitli vesilelerle yaptığı konuşmalarda söylemiştir. Böyle bir federasyon bir taraftan Avrupa'da oluşmakta bulunan bloklar arasında bir denge unsuru olabilecek, öte yandan da bir saldırı karşısında bu devletlerin teker teker ortadan kaldırılmasına engel olabilecekti. Böyle bir girişimin gerçekleşmesi, her şeyden önce Türkiye ve Yunanistan arasında dostça ilişkilerin kurulmasını gerektiriyordu. Türk ve Yunan azınlıklarının değiştirilmesi her iki ülkede sosyal huzursuzluklara, dolayısıyla değiştirme anlaşmasının ihlallerine neden olmuştu. Fakat, 10 Haziran 1930'da imzalanan anlaşma ile azınlıklar sorunu halledilmiş ve bir Balkan Birliği kurulması için Türkiye tarafından yapılan girişimlerin gerçekleştirilmesi kolaylaşmıştır.

²⁸ a.g.e., s.311.

²⁹ a.g.e., s.350-351.

Balkan devletleri 1930 ile 1933 yılları arasında Balkan Birliği altında birçok konferanslar tertiplemişlerdir³⁰. Birinci Balkan Konferansı 5 Ekim 1930'da, Arnavutluk, Bulgaristan, Romanya, Türkiye, Yunanistan ve Yugoslavya'nın katılımıyla Atina'da toplandı. Bu toplantıda; her yıl dışişleri bakanları düzeyinde bir toplantı yapılması kararına varıldı. İkinci Balkan Konferansı 20-26 Ekim 1931'de İstanbul'da toplandı³¹. 1931 yılında Ankara'da toplanan İkinci Balkan konferansında Mustafa Kemal Paşa şu konuşmayı yapmıştır:

*"Balkan milletleri, bugün Arnavutluk, Bulgaristan, Romanya, Yugoslavya, Yunanistan ve Türkiye gibi müstakil mevcudiyetler halinde bulunuyorlar. Bütün bu devletlerin sahipleri olan milletler, asırlarca beraber yaşamışlardır. Denilebilir ki Türkiye Cumhuriyeti dahil olduğu halde son asırda vücut bulan bugünkü Balkan devletleri, Osmanlı İmparatorluğunun yavaş yavaş parçalanmasının ve nihayet tarihe gömülmesinin tarihi neticesidir. Bu itibarla Balkan milletlerinin asırlarca şamil müşterek bir tarihi vardır. Bu tarihin elemli hatıraları varsa, onlara sahip olmakta bütün Balkanlılar müşterektir. Türklerin hissesi ise daha az acı olmamıştır. İşte siz muhterem Balkan milletleri mümessilleri! Mazinin karışık his ve hesaplarının üstüne çıkarak derin kardeşlik esasları kuracak ve geniş birlik ufukları açacaksınız. İhmal edilmiş ve unutulmuş büyük hakikatleri ortaya koyacaksınız."*³²

Üçüncü Balkan Konferansı 23-26 Ekim 1932'de Bükreş'te toplandı. Bulgaristan öze ilişkin azınlık sorunu ele alındığında, Bulgaristan kendi isteği doğrultusunda karar alınmayacağını anlayınca kendi isteği ile ayrıldı³³. Bu da, resmi niteliği bulunmayan bir Birliğin gerçek bir bölge örgütüne dönüştürülmesine engel oldu.

Bulgaristan'ın öteki Balkan devletleri ile ilişkilerinin düzeltilmesi için Türkiye, 20 Eylül 1933'te Bulgaristan'ı ziyaret ederek pakta katılmasını sağlamaya çalıştı. Ancak bu girişimler olumlu bir sonuç vermemiştir. Öte yandan, İtalya'ya bağımlı bir devlet olduğundan, Arnavutluk diğer Balkan devletleri ile sıkı işbirliğine girememiştir. Dördüncü Balkan Konferansı 5-11 Kasım 1933'te Selanik'te toplandı. Şubat 1934'te Belgrad'ta toplanan Türkiye, Yunanistan, Yugoslavya ve Romanya devletleri arasında Balkan Antantı Paketi 9 Şubat 1934'te imzalandı. Bundan sonra da örgütsel bir mekanizma kurularak yılda en az iki

³⁰ Turhan Feyzioğlu ve diğerleri, *Atatürk Yolu*, 3. baskı, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1995, s.271-273.

³¹ Oran, a.g.e., s.350-351.

³² Sabiha Gökçen, *Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti*, İstanbul, THK Yayınları No:2, 1982, s.339-340.

³³ Oran, a.g.e., s.350-351.

defa toplanmak zorunda olan bir Bakanlar Konseyi kuruldu. Antant aslında Bulgaristan'ın muhtemel saldırılarına karşı kurulmuş, ilgili devletlerin sınırlarını güvence altına alan bir ittifak niteliğinde idi; bu yüzden de, Balkan Antantı Avrupa devletlerinin gruplaşmasında dengeleyici bir unsur olamamış, üye devletleri İkinci Dünya Savaşında istilalardan koruyamamıştır³⁴.

3. Doğudaki Komşularıyla İlişkileri

Türkiye'nin Doğulu komşuları ile iyi ilişkiler kurması SSCB'nin aracılığı ile başlamıştır. Ulusal Kurtuluş Savaşı sırasında Afganistan'la bir "kardeşlik" antlaşmasının imzalanmasından başka, 1926'da İran, 1928'de Afganistan ile birer dostluk antlaşması yapılmıştır³⁵.

C. TÜRK HAVA KUVVETLERİ TEŞKİLATI

Cumhuriyet döneminde Türkiye Cumhuriyeti hava birlikleri bağımsız bir teşkilat haline getirilememiştir. Birliklerin hareket ve eğitim bakımından Genelkurmay Başkanlığına, ikmal bakım konularında Milli Savunma Bakanlığına bağlılığı devam ediyordu. 1924 yılındaki Türk Hava Kuvvetleri teşkilatı, dört başlık altında incelenebilir:

- Muharip Birlikler
- Uçuş Okulu
- Depolar
- Deniz Uçak Bölüğü

Teşkilatın, iki deposu bulunmakta idi: Halkapınar deposu ile tamirhane ve Afyon Deposu.

Deniz Uçak Bölüğü, 1 Şubat 1924'te İzmir'de bulunan ve Amasra'dan gelen Deniz uçak ve malzemeleri ile Bayraklı-İzmir'de kuruldu. Eldeki eski Gotha WD-13 uçağı uçuşa hazırlanarak Mayıs ayında görev uçuşlarına başladı. Bölük görev uçuşu bakımından İzmir

³⁴ a.g.e., s.350-351.

³⁵ Feyzioğlu, a.g.e., s.271-273.

Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde olmakla beraber eğitim ve ikmal bakımından Hava Kuvvetleri Müfettişliğine bağlı idi. Bu nedenle bir huzursuzluk olduğu izleniyordu³⁶. İzmir ve Mersin Deniz Uçak Bölüğü ikiye bölünmüştü. Uçuş Okulu, İzmir'de bulunan Beşinci Bölük idi. Bu bölük, idari bakımdan Birinci ve İkinci bölüklere bağlı idi.

Muharip Birlikler şu şekilde idi:

- İzmir'de Birinci ve İkinci Uçak Bölükleri
- Mardin'de Üçüncü Uçak Bölüğü Yedinci Kolordu emrinde
- Erzurum'da Dördüncü Uçak Bölüğü Onbirinci Kolordu emrinde
- Eskişehir'de Altıncı Uçak Bölüğü (kuruluş halinde)

1925 yılında İtalya ve Yunanistan devletleri ile siyasal gerginlik çıkınca 1925 yılı Haziran başında İzmir'deki Hava Birliklerinin bir kısmı İç Anadolu'ya alındı. İzmir-Seydiköy(Gazimur)'deki Hava Kuvvetleri Müfettişliği Karargahı, 3-29 Haziran 1925 tarihleri arasında Eskişehir'e taşındı. Bu dönemde teşkilat yeniden düzenlendi. Uçucu ve uçakların çoğalması sonucu Hava Kuvvetleri bölük sayısı ona çıkarıldı.

1928 yılında kuruluşların ve kadroların genişlemesi sonucu grup ve istasyon komutanlıkları kaldırıldı, çoğalan bölükler taburlara bölünerek yeniden örgütlendi. Birinci Uçak Taburu Eskişehir'de, İkinci Uçak Taburu Diyarbakır'da ve Üçüncü Uçak Taburu da İzmir'de kuruldu³⁷.

D. HAVA OKULU

1925 yılında Eskişehir'de Hava Okulu yeniden kuruldu. 1928 yılından itibaren de, havacılığın diğer ihtisas branşlarına ait elemanlar, ihtiyaç duyuldukça birer birer kurulan okullarda yetiştirilmeye başlandı ve bunlar Eskişehir'de toplandı. Aynı yıl astsubaylardan da pilot yetiştirilmeye başlandı.

³⁶ Kaymaklı, a.g.e., s.162.

³⁷ Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e., s.23.

1929 yılında ise, uçuculuk eğitimi, kurs olmaktan çıkarılarak iki sınıflı uçuş okulu haline getirildi. Bu okulda, birinci sınıfta nazari bilgiler, ikinci sınıfta uygulamalı uçuş eğitimi verilmesi esas alındı. 1930 yılında, eğitim için Fransa ve İngiltere'ye gönderilen personele ek olarak, İtalya ve ABD'ne de eğitim için uçucu subay gönderilmeye başlandı³⁸.

E. TÜRK ASKERİ UÇAKLARI VE TÜRK HAVACILIĞINDA ÖNEMLİ GELİŞMELER

1924-1932 yıllarında satın alınan uçakların alım açıklamaları tarih sırasında aşağıda verilirken bu arada, Atatürk'ün tutum ve davranışları, Türkkuşu ve TOMTAŞ'ın kuruluşu, Türk Hava Kuvvetleri için önemli olaylar bu tarih akışı çerçevesinde alt bölümlerde incelenecektir. Böylece sıralı olarak yaşanan gelişmeler daha açık bir şekilde ortaya konmaya çalışılacaktır.

- Caudron C.27
- Caudron C.59
- SAVOIA S 16 bis/M
- Junkers A-20
- Junkers F-13
- Nieuport-Delage NiD 42c
- SPAD S-61/2
- Bleriot-SPAD S 51-4
- Nieuport-Delage NiD62
- Dewoitine D-21 c-1
- Morane Saulnier MS.35(AR)
- Morane Saulnier MS.53
- Breguet XIX
- Rohrbach Rodra RoIII A
- Potez 25 A-2
- Ansaldo A300-4
- Morane Saulnier MS-147
- SAVOIA-Marchetti S.59
- Letov S-16T Smolik

³⁸ Uçarol, Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu, a.g.e., s.39-40.

1. Caudron C.27 ve Caudron C.59

Hava Müfettişi Muzaffer Ergüder'in başkanlığındaki heyetin, havacılıktaki gelişmeleri değerlendirmek için Avrupa'ya gönderilmesi kararlaştırıldı. Heyet, 17 Şubat 1924'te Almanya'ya geçti. Birinci Dünya Savaşı sonrası Almanya'da yüksek enflasyon vardı. Bir Türk Lirası 35.000 Kron satın alabiliyordu. Şehirde iş yerlerinin %80'i kapalı idi ve halk yiyecek sıkıntısı çekiyordu. Almanya'da Junkers A-20 uçakları beğenildi ve sipariş verildi.

26 Mart 1924'te İngiltere'ye geçildi. İngiliz Devleti, pilotlarını uzman olarak Türkiye'ye göndermek istemiyordu. Yeni tip İngiliz uçakları da çok pahalı idi.

İtalya, öğretmen olarak pilotlarını vermek istedi. Uçuş öğretmenlerinin maaşlarının altın para ile ödenmesini şart koştu. Bu durum üzerine heyet sadece, beğendiği İtalyan deniz tipi SAVOIA S 16 bis/M uçaklarından on iki adet sipariş verdi.

Fransa, uygun ücretlerle uçuş öğretmeni vermeyi kabul ediyor ve Türk hava subaylarının bir kısmının Fransa'da eğitilmesini öneriyordu. Savaş sonunda Fransız havacılığı ileri seviyede olduğu için model olarak Fransız pilotaj eğitim tarzı alındı. Fransızlardan başlangıç pilotaj eğitimi için Caudron C.27 ve ileri pilotaj eğitim için Caudron C.59 satın alındı. Bu iki tip uçak, Türk Hava Kuvvetlerinin standart eğitim uçağı oldu. Başlangıç pilotaj eğitimi için alınan C.27'lerin ve ileri pilotaj eğitimi için alınan C.59'ların montajları Fransız Mühendis Sonva gözetiminde Gaziemir'de yapıldı³⁹. Çizelge 16'da, Caudron C.27'lerin Türk askeri numaraları, yapım tarihleri ve sayıları verilmiştir⁴⁰.

Çizelge 16. Caudron C.27'lerin Türk Askeri Numaraları

Türk As.No.	Yapım Tarihi	Adet
501-510	1924	10
511-516	1925	6
517-525	1926	9
526-539	1927	14

³⁹ Tuncay Deniz, *Türk Uçak İmalatı*, [y.y.], Ocak 2000, s.9.

⁴⁰ Kaymaklı, a.g.e., s.160-161.

İleri pilotaj eğitimi için kullanılan Caudron C.59'ların Türk askeri numaraları, yapım tarihleri ve sayıları Çizelge 17'de gösterilmiştir⁴¹. Caudron C.27 ve Caudron C.59 uçakları 1937 yılına kadar Türk Hava Kuvvetlerinde kullanılmıştır. Bu uçakların özellikleri Ek-12 ve Ek-13'te verilmiştir.

Çizelge 17. Caudron C.59'ların Türk Askeri Numaraları

Türk As.No.	Yapım Tarihi	Adet
801-805	1924	5
806-810	1925	5
811-822	1926	12
823-832	1927	10

Havacılıkla ilgili gelişmeleri yakından takip eden Mustafa Kemal Paşa, 1 Kasım 1924 günü Meclisi açış konuşmasında “Yurt savunmasından söz ederken askeri alanda önemli ve etkin bir nitelik taşıyan Hava Kuvvetlerine yüce Meclisin özellikle ilgisini ve dikkatini çekerim” demişti⁴². 1924 yılında, Mustafa Kemal Paşa ayrıca teknolojiye daha çok önem verilmesi için “Dünyada her şey için, uygarlık için, hayat için, başarı için en gerçek yol gösterici bilimdir, tekniktir” diyordu⁴³.

2. Türk Tayyare Cemiyeti(THK)'nin Kuruluşu

Savaştan yeni çıkmış genç Türk Cumhuriyeti'nin bütçesi, uçak gibi pahalı bir silahın satın alınmasını ve yeterli sayıya ulaştırılmasını sağlayacak büyük yatırımı yapamıyordu. Bu nedenle, yurt çapında uçak alımı için para toplamaya yönelik kampanyalar açıldı. Toplanan yardımların çoğalması, faaliyetlerin koordinesini ve tek elden yönetimini gerektirdi. Böylece sonradan adı Türk Hava Kurumu(THK) olacak olan Türk Tayyare Cemiyeti, 16 Şubat 1925'te kuruldu⁴⁴. Türk Tayyare Cemiyeti, aşağıdaki faaliyetleri gerçekleştirmeyi amaçlamıştı:

- Pilot yetiştirmek için okul açmak,
- Aerodinamik ve malzemeye ait araştırmalar yapabilecek, uçak motorları ve arızalarından anlayabilecek, gerektiğinde teknik resim ve planları çizebilecek mühendis seviyesinde eleman yetiştirmek,

⁴¹ Deniz, *Türk Uçak İmalatı*, a.g.e., s.10.

⁴² Atatürk ve Türk Havacılığı, Ankara, Hv.K.K.lığı Yayınevi, 1981, s.22.

⁴³ Ülken, a.g.e., s.25.

⁴⁴ Kaymaklı, a.g.e. , s.163-165.

- Makinist okulu açmak,
- Askeri ve sivil milli bir gözlem teşkilatı kurmak, halka gerektiği şekilde havacılığı öğretmek ve tanıtmak maksadı ile gerekli yayınlar yapacak teşkilatı kurmak,
- Hava yollarını kurup işletmek,
- Hava spor kulüpleri açmak.

Mustafa Kemal Paşa da bu dönemde orduya silah ve malzeme alımı için elinden gelen yardımı yapması için Türk Halkının dikkatini her vesile ile çekmişti. Nitekim 1925 yılında Atatürk, “İstikbal göklerde; çünkü göklerini korumayan uluslar yarınlarından asla emin olamazlar” diyerek, halkın dikkatini özellikle uçaklar üzerine yöneltmişti⁴⁵.

Mustafa Kemal Paşa, “İstikbal göklerde” diyor, bunun heyecanını bütün ulusa aşıyor, çalışmalar hakkında sık sık bilgiler veriyordu. İstikbal göklerde derken, bunu sadece bir işaret olarak bırakmıyordu. Bu bir ulusal hedefti. Onun için sadece fikir alanında, spor alanında kalmamalıydı. Bu konuda daha geniş yatırımlar yapılmalı, çağdaş havacılık teknolojisi tümü ile ülkeye getirilmeliydi. Türkiye’de uçak fabrikaları kurulmalıydı. Türk uçakları yapılmalı, günün birinde diğer ülkelere muhtaç hale gelinmemeliydi. Bu amaçlarla Mustafa Kemal Paşa Türk Tayyare Cemiyeti’ni kurarken, Türk ulusunun yardımseverliğine güvendiği kadar, sosyal-parasal kaynakları da saptamıştı. Bunlar:

- Fitre-zekat ve kurban derileri,
- Tayyare piyangosu(şimdiki Milli Piyango),
- Bir kuruşluk Tayyare Cemiyeti dilekçe pulu,
- Sigara paketlerindeki bir tek sigara,
- İki civa madeninin işletilmesinden elde edilen tüm gelirler,
- Askeri terhis tezkerelerinin basımı ve cüzi bir ücret karşılığında terhis edilecek erlere verilmesi,
- El ve duvar ilanlarının imtiyazı,
- Uşak Şeker Fabrikası’nın her yılki ilk ürünleri ile Bulgaristan’dan karşılanmak üzere Trakya’ya geçecek koyun sahiplerine verilecek kefaletnamelerin ve Makara ve İplik Tesis Hakkı’nın Türk Tayyare Cemiyeti’ne verilmesinden elde edilen gelirler.

⁴⁵ Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e., s.33.

Bundan başka ve en az bunlar kadar önemli olan bir konu da, Mustafa Kemal Paşa'nın büyük Nutuk'un telif hakkını Türk Hava Kurumu'na bağışlamış olması idi. O zamanlar bu konu ile ilgili olarak THK Genel Başkanı Fuat Bulca, teşkilata 1 Şubat 1928 tarihinde şu genelgeyi göndermişti:

Türk Hava Kurumu Genel Merkezi

Elli Birinci Genelge

Gazi Hazretlerinin tarihi(Nutuk)larının Türkiye'de basım ve dağıtım hakkının kurumumuza verildiği malumdur.

Basımı bitmek üzere olan bu mühim eserin yayınlanması zamanı da gelmek üzeredir. Hava Kurumu bu büyük ve tarihi görevinin birinci kısmı olan eserin basımını başarı ile tamamlamıştır. Beş yüzden fazla sahifeyi kapsayan kitap, Türkçe eserlerin basımında şimdiye kadar çok az görülen iyi vereje kağıt kullanılmıştır. İlk sahifesinden evvel Gazi Hazretlerinin imzalarıyla süslü ve aynen fotoğraf gibi çoğaltılmış bir portreleri, sonunda da on adet çeşitli harita vardır ki, bu haritalar da yurdumuzda ilk defa kullanılan usulle basılmıştır.

Tümü numaralı olarak yüz bin adet basılan kitabın normal nüshası beş liraya satılacaktır. Bunlardan başka ikibin adet lüks nüsha basılmıştır ki; özellikleri aşağıda sayılmıştır:

On adet lüks nüsha ipek Japon kağıdı üzerine basılmıştır. Bunların metinleri ince harf başlıkları ile süslü olup sahifelerin zeminleri de özenli bir süslemeyi taşımaktadır.

Gönderilen ipek içli cildi üzerine Türk usulünde süsleme, gümüş kabartma olarak iliştirilmiş bulunmaktadır. Kitabın tümü ayrıca özel bir kutu içindedir.

Gazi Hazretleriyle Sayın Büyük Millet Meclisi Başkanı, Sayın Başbakan ve Sayın Genel Kurmay Başkanına bu baskılardan sunulacağı gibi bir adedi Devrim Müzesine hediye edilecektir.

Genelgelerin düzenli olarak gelip gelmediğini incelemek için sıra numarasına dikkat edilmelidir.

Bunlardan sonra 49 adet Japon kağıdı üzerine bütünü ile yukarıdaki şekilde fakat altın yaldızlı Şagren ciltli ve yine kutu içinde olağanüstü nüshası vardır ki, ellişer lira karşılığında satılacaktır. Kutusuz olanlar 45 liraya ve tümü meşin ciltli olanlar 25 liradır.

Japon kağıdına basılı olanlardan aynı şekilde yüksek velen denilen lüks kağıda altın yaldızlı kapaklı, ayrıca 1500 adet numaralı basılmıştır ki, 10 lira karşılığında alınabilecektir.

Lüks nüshaların basımında şimdiye kadar Türkiye’de yayınlanan kitap ve eserlerde olağan olan şekillerden hiçbirisi kullanılmamıştır. Basım tarihimizde eserin büyüklüğü ile orantılı bir devrim içeren bu nüshaların, olasıdır ki, daha uzun bir zaman benzerleri yapılamayacaktır. Bu en büyük eserin göreceği kuvvetli ilgi kuşkusuz olduğundan, adedi pek kısıtlı olan bu olağanüstü nüshaların bir an evvel tedarikinin istenileceğini tasarlıyorum.

İlişikte bir cetvel sunulmuştur. Bu cetvelin yüksek isteklerine göre doldurtularak on beş gün içinde Türk Hava Kurumu Genel Merkezine geri çevrilmesini rica ederim. Kitapların bedellerinin alınarak biran evvel Genel Merkeze gönderilmesile Nutuk bedeli olduğunun herhangi bir yanlışlığa meydan verilmemek üzere belirtilmesi ve diğer göndermelere karıştırılmayarak ayrıca gönderilmesi lazımdır.

Bu önemli sorunu layık olduğu şekilde ele alacağımızdan eminim. Bu vesile ile saygılar sunarım⁴⁶.

İstikbalin göklerde olduğuna inanmış olan Türk Halkı, bütün olanakları ile Türk Tayyare Cemiyeti’ni destekliyordu. Bu sayede Türk Hava Kurumu Türk Milli Savunmasına çeşitli uçaklar alarak armağan ediyor, havacılık aşkı gençler arasında da hızla yayılıyordu. Çoğu geceler Mustafa Kemal Paşanın sofrasında Türk Hava Kurumu’ndan, kurumun geleceğinden, daha fazla parasal desteğe olan inançtan, uçak fabrikalarının her ne pahasına olursa olsun kurulmasından bahsediyordu:

⁴⁶ Gökçen, a.g.e., s.65-66

“Eskimiş teknolojileri değil, en yeni teknolojiyi ülkeye getirmediğimiz, getiremediğimiz sürece, yabancı ülkelere bağımlı olmaktan kurtulamayız. Bunun için de bir yandan mümkün olduğu kadar kemerleri sıkarak kendi yağımızla kavrulacak, bir yandan da yeni parasal kaynaklar yaratarak çağdaş teknolojilerin en yenilerini topraklarımıza taşıyacağız.. Eski teknolojileri bize kolaylıklar tanıyarak getiren yabancı devletlerin kurnazlıklarını anlamamak için insanın ya kör ya da aptal olması gerekir. Kısa sürede gelişen şu savaş araç ve gereç sanayiine bakınız.. Birinci Dünya Savaşı biter bitmez, bu kara günlerde kullanılan tüm silahlar birden bire demode oluverdi. Almanlar, Fransızlar, İngilizler, Amerikalılar ellerindeki bu silah fabrikalarını uzun vadeler tanıyarak geri kalmış ülkelere satmaya çalışıyorlar. Neden? Çünkü onlar daha modernlerini, daha etkili olanlarının yapabilecek fabrikalar kurmakla meşguller.. Bunu her alana yayabilirsiniz. Tekstil alanına, ilaç sanayii alanına, otomotiv sanayiine; kısaca aklınıza gelen her alana.. Biz yeni ve genç bir Türkiye kuruyoruz.. Dost ve düşman ülkelerin geride kalmış teknolojilerine gereksinmemiz yok. Ya en yenisini kurar, onlarla boy ölçüşürüz, ya da biraz daha sabreder, bunu yapabilecek güce erişmemizi bekleriz..”⁴⁷

Mustafa Kemal Paşa, havacılıkla ilgili bütün yabancı yayınları izliyor, bu konudaki gelişmeleri gün geçirmeden Türkiye’de de uygulama alanına sokmaya çalışıyordu. Bundan sonra insanlığın hizmetine girecek en büyük gelişmeler havacılık alanında olacaktı Mustafa Kemal Paşaya göre. Hatta gün gelecek insanoğlu uzaya gidecek, Ay’ı ve benzeri gezegenleri bile fethedecekti. İşte bu çağdaş savaşlarda göklerde üstün olan uluslar tarafından kazanılacaktı. Gerçi çok pahalı bir teknikti havacılık tekniği. Ama uygar ve çağdaş Türkiye’nin bu aşamayı yapması şarttı gelecek yönünden.

Gençleri havacılığa teşvik ediyordu yaptığı konuşmalarla Gazi Paşa.. Onun bu heyecanlı görüşüne İsmet Paşa da katılıyordu. Nitekim Türk Tayyare Cemiyeti’nin bütün Genel Yönetim Kurulu toplantılarına, o zamanlar Başbakan olan İsmet İnönü başkanlık ediyordu. Cemiyetin genel başkanı vardı ama, Gazi Paşa bu konuda İsmet İnönü’yü görevlendirmişti. Bir yandan ülke demir ağlarla(demiryolları) ile örülüyor, bir yandan çeşitli fabrikalar kuruluyor, bir yandan da havacılık konusunda gerekli çalışmalar yapılıyordu.

⁴⁷ a.g.e., s.67.

Bir yandan askeri havacılık çalışmaları, bir yandan da Türk Tayyare Cemiyeti çatısı altında sivil havacılık çalışmaları yapılıyordu. Vakit buldukça Atatürk de Türk Tayyare Cemiyeti'ne giderek faaliyetler hakkında bilgi alıyordu⁴⁸.

Mustafa Kemal Paşa 24 Şubat 1925 tarihinde gerçekleştirdiği faaliyetlerinden dolayı Tayyare Cemiyeti'ne teşekkür telgrafi çekmişti. Telgraf metni aşağıda verilmiştir:

*23 Şubat 1925 tarihli resmi yazınızı ve ilişigindeki tüzüğü memnuniyetle okudum. Hava kuvvetlerimizin az zamanda önemle uygun bir derecede mükemmeliyetle ilerlemesi için sarf edilegelmekte olan faaliyete yardım etme amacı ile kurulan cemiyetinize hayırlı çalışmalarında yardım, benim için iftihar etme sebebidir. Memleketimizin halkını takdir ve bir an önce temini arzu edilen bir ihtiyacın tatmini yolundaki teşebbüslerinden dolayı cemiyet temsilcilerini tebrik eder ve cemiyetin hedefine doğru sürat ve başarı ile ilerlemesini temenni eylerim efendim.*⁴⁹

Mustafa Kemal Paşa, milletvekillerinin de havacılık konusunda dikkatini çekmek amacıyla 1 Kasım 1925 tarihinde TBMM'nin ikinci dönem üçüncü toplanma yılını açarken şunları belirtmiştir:

"...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! Milletimizin memleketimizin savunmasına gösterdiği ilgi teşekkürle layıktır. Vatandaşların kendi teşebbüsleriyle oluşturdukları Tayyare Cemiyeti az zamanda verdiği ürünlerle geniş bir gelişme ümit ettirmektedir..."*⁵⁰.

⁴⁸ a.g.e., s.64.

⁴⁹ Atatürk'ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri IV, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1991, s.560.

⁵⁰ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, C I, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1997, s.361.

3. TOMTAŞ'ın Kuruluşu

Almanya, Versailles Antlaşması nedeni ile ülkesinde uçak yapamıyordu. Bu nedenle başka ülkelerde uçak fabrikaları kuruyordu. Türk Hükümeti, 1925 yılı başından itibaren ülkenin bağımsız silah sanayiini kurmak ve geliştirmek için bir plan hazırladı. Görüşmeler sonucunda Junkers firmasının Kayseri'de uçak fabrikası kurması kararlaştırıldı⁵¹.

Türk Hükümeti, Kayseri'de bir uçak fabrikası kurulmasını sağlamak üzere bazı girişimlerde bulunduktan sonra, 1925 yılı yazında Alman Junkers şirketi ile Türkiye'de bir uçak ve uçak motoru fabrikası kurulmasını öngören bir antlaşma taslağı üzerinde görüş birliğine vardı. Antlaşmaya göre, yeni kurulacak şirketin sermayesi yedi milyon Alman Markı idi ve sermaye taraflar arasında eşit olarak paylaşılacaktı. Fabrikanın hizmete girmesine dek Türk Hükümeti, uçak malzemesinin tümünü Almanya'dan satın alacaktı ve fabrikanın ihtiyaçları için gerekli olan alüminyum, demir vb hammaddeleri sadece Junkers ile ortak işletecekti⁵². Bu antlaşma, Türk Hükümeti ile Junkers arasında 15 Ağustos 1925 tarihinde imzalanmıştır⁵³.

Antlaşmaya göre; Junkers Kayseri Uçak Fabrikası inşaatını iki safhada tamamlamayı üstleniyordu. Fabrika 1926 yılı sonbaharında tamir yapabilecek hale gelmiş olacak, 1927 yılı içinde ise uçak fabrikasına başlanacaktı. Fakat Junkers firması mali yönden güçlük içindeydi. Bu fabrikanın başarısızlığa uğraması durumunda, tüm Türk-Alman iktisadi ilişkilerinin bundan önemli ölçüde etkileneceği raporda belirtilmektedir. Bu nedenle de Alman Hükümeti Junkers firmasının iflasını engellemiştir⁵⁴.

Kayseri'de yapımı tamamlanan uçak fabrikası 6 Ekim 1926 tarihinde törenle açıldı. Fabrikanın teçhizatı ve personelin büyük bir bölümü Almanya'dan getirildi. Zamanla fabrikada çalışan Alman mühendis ve işçilerine çok yüksek ücret ödenmesi nedeniyle Türk mühendis ve işçileri arasında huzursuzluğun çıkmasına neden oldu. Ayrıca Junkers firması anlaşmalar gereğince üzerine düşen yükümlülüklerden bazılarını yerine getirmemeye başlamış, bu anlaşmazlıklar Ankara 1nci Asliye Hukuk Mahkemesine götürülmüştü. Böylece

⁵¹ Koçak, a.g.e., s.51.

⁵² a.g.e., s.66-67.

⁵³ a.g.e., s.68.

⁵⁴ a.g.e., s.69.

TOMTAŞ çıkan anlaşmazlıklar sonucu 28 Haziran 1928'de kapatıldı⁵⁵. Daha sonra Junkers Şirketi ile olan anlaşmazlıklar çözümlenmiş ve fabrika Mayıs 1930 tarihinde tekrar üretime başlamıştır⁵⁶.

4. Junkers A-20

1923 yılında Hava Müfettişliği Türk Hava Kuvvetleri'ne yeni uçakların alımı ve test edilmesi için bir havacılık heyetini Avrupa ülkelerine gönderdi. Bu gezi sonunda Alman Junkers firmasının ürettiği tamamı metal uçaklar beğenildi ve on beş adet Junkers A-20 keşif ve bombardıman uçağı siparişi verildi. 1923 yılında on beş adet tamamı metal olan Junkers A-20 uçağı milli bütçeden ödenek sağlanarak alındı. Junkers A-20 uçakları, Türk Hava Kuvvetleri'nin ilk telsizli uçaklarıydı. Bundan önceki dönemlerde telsiz olmadan uçucu personel, yerdeki personelle şu şekilde haberleşiyordu:

“O zaman telsiz olmayan yerlerde uçaktan muhabere kuyuya bakraç sarkıtmaktan pek farklı değildi. Rasit yanına küçük kum torbaları alır, vereceğı haberi bir kağıda yazarak torbanın içine koyar, ağzını bağlardı. Torbaya, düşerken görülsün diye beş-altı santim eninde, bir metre boyunda bir de bant eklenirdi. Haberin verileceğı yere yaklaşıncı uçaklar alçalır, hedefe mümkün olduğu kadar yakın geçilerek torba atılırdı.

Yerden uçağı verilecek haber için kullanılan usul işe şuydu: Uygun bir yere dört-beş metre uzunluğunda iki çatal kazık dikilirdi. Kazıkların arası aşağı yukarı on metre olurdu. Çatalların arasına, uçlarında ağırlık olarak taş bağlı bir ip gerilir, ipin ortasına da uçaklardan atılan torbaların eşi bir torba bağlanırdı. Uçak haberin alınacağı bölgeye gelince rasit alttaki bomba atmaya mahsus kapağı açardı. Rasit yerinde özel olarak bu çeşit haberleşmeler için bulundurulmuş ucu çengelli ve makaralı teli aşağı sallandırırdu. Uçak hızını keser, iyice alçalır, on metreden fazla uzunluğu olan telin ucundaki çengel alttaki, kazıklar arasına gerili ipe takılıp alır, ipin taş bağlı uçları havada birbirine dolanır, rasit makara ile teli yukarı çekerek haber torbasını alırdı.”⁵⁷

⁵⁵ Gediz, Ergüder, “Türk Havacılık Sanayi'nin Tarihçesi”, *Uçantürk Dergisi*, No 313(Haziran 1988), s.29-32.

⁵⁶ Zeynep Gülten, *İlk Uçak Sanayimiz, Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ'tan “1926”-2nci Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığı'na “2001”*, Hava Müze Komutanlığı Yayını, 2001, s.1-16.

⁵⁷ Oktay Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, c.I, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul, 1985, s.147.

1926 yılında Türk Tayyare Cemiyeti otuz adet Junkers A-20 uçağını satın alarak Hava Kuvvetlerine hediye etti. Bu uçakların montajı TOMTAŞ'ta yapıldı⁵⁸.

Deniz hava birliklerinin ihtiyacı olan deniz uçakları için Junkers'in önerdiği A-20 uçağının deniz uçağı tipi A-20W'lerden ilki D-403(458 seri nolu) nolu uçak pilot Zimmerman komutasında bir makinistle birlikte tanıtım için İstanbul'a getirildi. Uçak denenmek için İzmir Güzelyalı'daki Birinci Deniz Uçak Bölüğü'nde servise alındı. 28 Ekim 1925 tarihinde bu uçakları denemekle görevli olan Birinci Deniz Uçak Bölük Komutanı Dnz. Yzb. Cemal ve Rasıt Dnz. Yzb. Selahattin Beyler bu uçakla İzmir'den havalandı. İstanbul'a kadar sürecek bir deneme uçuşu yapacaklardı. Ancak Şarköy yakınlarında uçak denize düştü. Tüm araştırmalara rağmen pilotlar ve uçak bulunamadı. Bu olay üzerine deniz bölüklerinin Junkers A-20W'lerle donatılmasından vazgeçildi⁵⁹.

Junkers A-20 uçakları 1936 yılına kadar Türk Hava Kuvvetlerinde Yer/Destek amacı için kullanıldı. Bu uçakların askeri numaraları Çizelge 18'de verilmiştir⁶⁰. Bu uçağın özellikleri Ek-15'de verilmiştir.

Çizelge 18. Junkers A-20'lerin Türk Askeri Numaraları

Türk As.No.	Geliş Tarihi	Adet
301-305	03 Haziran 1923 (Milli Bütçe)	5
306-315	29 Haziran 1923 (Milli Bütçe)	10
701-720	11 Ağustos 1926 Tayyare Cemiyeti Alımları(TOMTAŞ)	20
721-723	12 Ağustos 1928 Tayyare Cemiyeti Alımları(TOMTAŞ)	3
724-730	11 Eylül 1928 Tayyare Cemiyeti Alımları(TOMTAŞ)	7

5. Junkers F-13 Limousine

Junkers F-13 uçaklarının Kayseri'deki tesislerde 1924'de yapılan montajı, TOMTAŞ'ın resmi kuruluşundan önce gerçekleşmiştir. Tuncay Deniz'e göre bu uçaklardan yirmi adet alınmıştır. Ajun Kurter'e göre en fazla altı adet(bir adedi fotoğrametri-yer fotoğraflarını çekmek- için) alınmıştır. Fakat Zeynep Gülten bazı kaynakların 1926-1927 yıllarında TOMTAŞ'ın, sadece üç adet F-13 uçağı ürettiğini bildirmektedir. Dünyanın ilk tamamen

⁵⁸ Gülten, a.g.e., s.9.

⁵⁹ Rıfat Bayrak, "Junkers A-20W", *Uçantürk Dergisi*, No 439(Aralık 1998), s.39.

⁶⁰ Deniz, *Türk Uçak İmalatı*, a.g.e., s.14.

metal yapımı yolcu uçağıdır. Dört yolcu taşıyabilen Junkers F-13 uçakları, Devlet Hava Yolları'nda (1933-1935) görev yapmıştır. Harita Genel Müdürlüğü'nde fotoğrametri uçağı olarak kullanılan F-13 (1937-1938), Türkiye'nin ilk harita uçağıdır. Uçağın performansı ve servis tavanı Kayseri Tayyare Fabrikası tarafından arttırılmıştır⁶¹. Tuncay Deniz de bu uçaklardan yirmi adet üretildiğini belirtmektedir. Çizelge 19'da Junkers F-13'lerin Türk askeri numaraları verilmiştir⁶². Bu uçağın özellikleri Ek-16'da verilmiştir.

Çizelge 19. Junkers F-13'lerin Türk Askeri Numaraları

Türk As.No.	Geliş Tarihi	Adet
751	Mayıs 1924 Milli Bütçe	1
752-758	Haziran 1924 Milli Bütçe	7
759-764	Temmuz 1924 Milli Bütçe	6
765-770	24 Ağustos 1924 Milli Bütçe	6

6. Nieuport-Delage Ni.D-42c, SPAD S-61/2, Bleriot-SPAD S 51-4, Nieuport-Delage Ni.D-62, Dewoitine D-21 c-1

Türk Hava Kuvvetleri'nin güçlendirilmesi için satın alınacak av uçakları için bir yarışma düzenlendi. 1926'larda en gelişmiş uçak endüstrisine sahip olan Fransız firmaları Türkiye Cumhuriyeti'ne şartnameye göre teklifte bulundu. Ancak seçim hakkında farklı görüşler ortaya atıldı ve bir türlü karara varılamadı. Bunun üzerine, uzun süre uçakları denemek ve en uygununu seçmek için bu uçaklardan;

- Bir adet Nieuport Delage Ni.D-42c
- Üç adet SPAD S-61/2
- Bir adet Bleriot-SPAD S 51-4
- Bir adet Nieuport-Delage Ni.D-62
- İki adet Dewoitine D-21 c-1

25 Mayıs 1926'da satın alındı. Alınan uçaklar Eskişehir'e getirildi ve deneme uçuşlarına başlandı.⁶³. Orduya teknolojik malzeme alımını yakından takip eden Mustafa Kemal Paşa, 8

⁶¹ Gülten, a.g.e., s.12.

⁶² Deniz, Türk Uçak İmalatı, a.g.e., s.16.

⁶³ Ajun Kurter ile yapılan görüşme.

Haziran 1926 tarihinde Türk Hava Kuvvetleri'nin güçlendirilmesi için halkın yardım edeceğine inanıyor ve şunları belirtiyordu:

*“Türk Milletinin hava kuvvetlerimizin takviyesi lüzumunu idrak ve takdire değer fedakârlıklar göstermesi siyasi olgunluğunun ve uygarlığının en büyük delilidir. Bu alanda yol gösteren Tayyare Cemiyeti'nin faaliyetini takdir ederim. Cemiyetin sabit ve belli gelirler bulmak için memleketimizin çeşitli yerlerinde yaptığı kongrelerin yararlı bir şekilde sonuçlanması için bütün vatandaşların çaba sarf edeceklerinden eminim.”*⁶⁴

Alman Junkers firması da 8 Eylül 1926'da Junkers A-35 tipi iki kişilik bir av uçağını bu yarışma için getirdi ve çeşitli gösterilerde bulundu. Fakat bu uçak hava kuvvetlerinin şartnamesine uymuyordu.

1926 yılında başlayan av uçağı yarışmasının sonucu 1927 yılında alınabildi. Değerlendirme sonunda Dewoitine D-21 c-1 uçağı Türk Hava Kuvvetleri için en uygun uçak seçilmişti. İlk partide on adet Dewoitine D-21 c-1 tipi uçak alınarak 42nci Av Bölüğüne verildi. 41nci Bölük personeli de bu uçaklarla intibak eğitimi yapacaktı. Satın alınan bu uçaklar 1928-1929 yılları arasında Türk Hava Kuvvetlerine katılmıştır. Bu uçaklardan beşine Tekirdağ'da yapılan isim verme töreninde, uçakları alan şehir ve kasabaların isimleri verildi (Çorlu, Denizli, Alaçam, İstanbul ve Beyoğlu)⁶⁵. Bu uçakların özellikleri sırasıyla, Ek-17, Ek-18, Ek-19, Ek-20 ve Ek-21'de verilmiştir.

Mustafa Kemal Paşa halkın, ordu ve havacılığa yaptığı yardımları takdir ediyor ve 1 Kasım 1926 tarihinde TBMM'nin ikinci dönem dördüncü toplanma yılını açarken de yapılan yardımları takip ettiğini şu cümlelerle belirtiyordu:

“...Muhterem Efendiler! Kara, Deniz ve Hava Ordularımızın gelişmesi için sarfettiğiniz çabaların bereketli ürünler vermekte olduğundan emin olabilirsiniz.

Çalışmalarına yakından tanık olduğumuz Cumhuriyet Ordularının maddi ve manevi alanlarda gücü ve değeri yurdun dokunulmazlığını ve ulusun güvenliğini sağlayacak bir düzeyde olduğunu kesinlikle bildirebilirim.

⁶⁴ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, a.g.e., c.III, s.118

⁶⁵ Kaymaklı, a.g.e., s.171, 173.

*Efendiler! Vatandaşların kendi çaba ve yardımlarının ürünü olan Tayyare Cemiyeti'nin bir yıllık çalışma ve başarısı takdire değerdir..."*⁶⁶

7. Morane Saulnier MS-35(AR) ve Morane-Saulnier MS-53

Fransa'ya ilk heyet olarak giden Türk pilotlarının tavsiyesine uyularak, uçuş eğitimi için en uygun uçakların Morane tipi uçaklar olduğuna karar verildi. THK tarafından finanse edilerek başlangıç pilotaj eğitimi için on adet Morane MS-35 tipi uçak satın alındı. Uçaklar 25-30 Mayıs 1926 tarihleri arasında Türkiye'ye geldi ve Hava Kuvvetleri'ne armağan edildi⁶⁷. Çizelge 20'de Türk Askeri numaraları ve geliş tarihleri verilmiştir⁶⁸. Bu uçaklar 1927 yılına kadar kullanıldı.

Çizelge 20. Morane Saulnier MS-35(AR)'ların Türk Askeri Numaraları

Türk As.No.	Geliş Tarihi
901-903	25 Mayıs 1926
904-906	28 Mayıs 1926
907-910	30 Mayıs 1926

İleri pilotaj eğitimi için on adet Morane-53 uçakları sipariş edildi. İlk beş uçak Ekim 1926'da Türkiye'ye geldi. Bu uçaklar 1929 yılında servisten çıkarıldı. Çizelge 21'de Türk askeri numaraları ve geliş tarihleri verilmiştir⁶⁹. Bu uçakların özellikleri Ek-22 ve Ek-25'te verilmiştir.

Çizelge 21. Morane-Saulnier MS-53'lerin Türk Askeri Numaraları

Türk As.No.	Geliş Tarihi
951-955	15 Haziran 1926
956-960	29 Şubat 1927

⁶⁶ a.g.e., c.I, s.368

⁶⁷ Kaymaklı, a.g.e., s.168.

⁶⁸ Deniz, Türk Uçak İmalatı, a.g.e., s.66.

⁶⁹ a.g.e., s.72.

8. Breguet XIX

Tayyare Cemiyeti tarafından Fransa'dan toplam yirmi adet Breguet XIX satın alındı ve montajları 1926'da Eskişehir'de yapıldı. Bu uçaklar 1937 yılına kadar serviste kaldı. Bu uçağın özellikleri Ek-23'te verilmiştir.

9. SAVOIA S 16 Bis/M

Cumhuriyetin ilk aylarında Karadeniz boğazındaki mayınların temizlenmesi amacıyla yıpranmış uçaklarla keşif uçuşu yapıldı. Bu deniz uçaklarını yenilemek üzere İtalya'dan deniz uçağı alınmasına karar verildi⁷⁰.

1926 yılında gelen S-16 bis/M'lerin Türk askeri numaraları Çizelge 22'de verilmiştir⁷¹. Deniz/Keşif amaçlı olarak kullanılan bu uçaklar, 1933 yılına kadar serviste kalmıştır. Bu uçağın özellikleri Ek-14'te verilmiştir.

Çizelge 22. SAVOIA S 16 Bis/M'lerin Türk Askeri Numaraları

Türk As.No.	Geliş Tarihi	Adet
609-614	25 Eylül 1926	6
615-620	28 Ekim 1926	6

10. Rohrbach Rodra RO IIIA

Üç tarafı denizlerle çevrili yurdun uzun sahil şeridini kontrol etmek amacıyla, dayanıklı ve her havada görev yapabilen deniz uçaklarına ihtiyaç vardı. Almanya'da uçak imal endüstrisine uygulanan Versailles Antlaşmasının koyduğu kısıtlamalar sebebiyle Rohrbach uçak fabrikaları Danimarka'ya taşınarak faaliyetlerini sürdürdüler. Uçakların gelişlerinden önce uçaklar üzerinde gerekli eğitim görmek ve uçakları almak üzere, Dnz.Bnb. Savmi ve Yzb. İsmail (Gökgezen) Danimarka'ya gönderildi. Bu uçaklardan 1924 yılında on adet sipariş verildi. Ancak daha sonra sadece iki uçak alındı.

⁷⁰ Rıfât Bayrak, "Türk Deniz Havacılığı", *Uçantürk Dergisi*, No 388(Eylül 1934), s.28-31.

⁷¹ a.g.e., s.74.

Teslim alınarak, sandıklar içinde 12 Ağustos 1926 tarihinde İstanbul'a getirilen uçakların Yeşilköy Hava İstasyonu hangarlarında montajları tamamlandı. Seçilen altı deniz subayına da Dnz. Bnb.Savmi Uçan tarafından intibak eğitimi verildi ve İzmir'deki Birinci Deniz Uçak Bölüğü'ne teslim edildi.

Finansmanı Türk Tayyare Cemiyeti'nce İzmir ve İstanbul halkından toplanan paralarla karşılandığı için uçaklara bu şehirlerin isimleri verildi.

1934 yılına kadar serviste kalan bu uçakların yerlerine İngiltere'den alınan Supermarine Southampton Mk.II deniz uçakları verildi⁷². Uçakların Türk askeri numaraları ve adları Çizelge 23'te verilmiştir. Bu uçağın özellikleri Ek-24'te verilmiştir.

Çizelge 23. Rohrbach Ro III'lerin Türk Askeri Numaraları

Türk Askeri No	Adı
1201	İzmir
1202	İstanbul

11. 1927 Yılındaki Teknik Gezi

1924 yılında Avrupa havacılığını tetkik için yaptığı geziden üç yıl sonra Kur.Alb.Muzaffer Ergüder'in heyet ile beraber 1927'de havacılık konusunda yeni bir tetkik gezisine çıkması emredildi. Geçen üç yıllık süre içinde Avrupa ülkelerinin hava kuvvetlerinde ne gibi gelişmeler olduğu, kullanılan yeni uçaklar ve eğitim sistemleri araştırılacaktı. Yapılması planlanan değişikliklerin bu gezinin sonucuna göre tasarlanması isteniyordu. Gezinin değerlendirilmesi sonucu havacılık eğitimi için Fransa'ya üçüncü kafilenin gönderilmesine karar verildi.

Fransa'nın Avrupa'da en güçlü havacılığın bulunduğu ülke olarak tanındığı yılların sona erdiği ve bir duraklama evresinin yaşanmakta olduğu Türk Genelkurmayı tarafından izlenmekte idi. Daha önce Fransız eğitim sistemine uygun olarak Fransız uçakları ile ilerleme sağlamış olan Türk Hava Kuvvetlerinde bir de İngiliz havacılığının eğitim sistemi ve tekniğinin denenmesine karar verildi.

⁷² Rifat Bayrak, "Rohrbach Ro III Rodra", *Uçantürk Dergisi*, No 439(Aralık 1998), s.38-39.

1927 yılında İngiliz havacılığının kaydettiği ilerlemeleri tespit edip onların eğitim tarzından yararlanmak üzere iki grup halinde subayların İngiltere'ye gönderilmeleri planlandı⁷³.

Mustafa Kemal Paşa, çok yakından ilgilendiği ve güvendiği Türk Hava Kuvvetleri'ni, Türkiye'yi ilgilendiren çeşitli dış olaylarda bir siyasi etki gücü olarak kullanmıştır. Buna örnek olarak, daha 1920'li yılların ortalarında, İtalya'nın Doğu Akdeniz'deki bazı tutum ve davranışları üzerine Türk Hava Kuvvetleri uçakları, Mustafa Kemal Paşanın emriyle Ege Denizi üstünde, 1927 yılında da İzmir-Alaşehir'de düzenlenen manevralarda görev uçuşları yapmıştır⁷⁴.

1927 yılında av uçakları hakkında karara varıldıktan sonra Breguet XIX keşif bombardıman uçaklarının yerine daha modern bir uçağın alınması istendi. Bunun için Fransız ve İngiliz uçak firmalarının satış için önerdikleri keşif uçakları Türkiye'ye getirildi. Fransızların Amiot uçağının prototipi de Ankara'ya getirildi. İnceleme sonucunda Amiot uçakları keşif için uygun görülmedi. İngiliz Armstrong firmasının Atlas tipi uçağı teknik yönden beğenildi, fakat pahalı olduğu için alımından vazgeçildi.

12. Potez 25 A-2

12 Mart 1927-10 Nisan 1928 tarihleri arasında Fransa'dan on adet Potez 25 A-2 uçağı satın alındı. Fakat bu uçaklardan sadece bir adet geldi⁷⁵. Keşif/Eğitim amaçlı kullanılan bu uçak 1934 yılına kadar serviste kaldı. Bu uçağın özellikleri Ek-26'da verilmiştir.

Mustafa Kemal Paşa hava kuvvetlerinin, ülkeyi savunabilecek güce eriştiğini 1 Kasım 1928 tarihinde TBMM'nin üçüncü dönem ikinci toplanma yılını açarken şu şekilde belirtiyordu:

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

⁷³ Kaymaklı, a.g.e., s.172-173.

⁷⁴ Uçarol, Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu(1898-1962), a.g.e., s.22-23.

⁷⁵ Ajun Kurter ile yapılan görüşme.

Kara, Deniz ve Hava ordularımızı bu memlekette barışı ve emniyeti koruyacak bir güçte tutmaya bunun için çok önem veriyoruz.”⁷⁶

13. Ansaldo A300-4

Genel amaçlı kullanılan **Ceyhan** adı verilen bu uçak İtalya’dan satın alınarak 1928 yılında Tayyare Cemiyetinden devredildi. Bu uçağın özellikleri Ek-27’de verilmiştir.

14. Morane Saulnier MS-147

1928 sonlarına doğru da uçuş okulunda kullanılmak üzere Fransa’dan iki kişilik Morane-Saulnier MS-147 uçağından on adet satın alındı. MS-147’lerin bedeli Milli Bütçeden karşılandı. Bu uçaklar, başlangıç pilotaj eğitimi için kullanılan Caudron C.27’lerin yerine alındı. Bu uçaklar 1936 yılına kadar serviste kaldılar. Çizelge 24’te bu uçakların Türk askeri numaraları verilmiştir⁷⁷. Bu uçağın özellikleri Ek-28’de verilmiştir.

Çizelge 24. Morane Saulnier MS -147’lerin Türk Askeri Numaraları

Türk As.No.	Geliş Tarihi
961-970	1928

15. SAVOIA-Marchetti S-59

1928 yılında sekiz adet SAVOIA-Marchetti S-59 deniz uçakları İtalya’dan satın alındı. Bu uçaklar, İzmir’deki bölükte 1938 yılına kadar görev yaptı⁷⁸. Bu uçağın özellikleri Ek-29’da verilmiştir.

16. Gourdou Leseurre LGL-32

1929 yıllarında Türk Hava Kuvvetleri performans ve miktar olarak dünya havacılığında diğer devletlere oranla biraz geri kalmıştı. Süratli, uçuş tavanı yüksek ve her havada uçuş

⁷⁶ Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri, a.g.e., c.I, s.374.

⁷⁷ Deniz, Türk Hava Kuvvetleri 1911-1991, a.g.e, s.76.

⁷⁸ Rıfat Bayrak, “Türk Deniz Havacılığı”, a.g.m.

yeteneği olan bir av uçağı araştırılıyordu. Dönemin en gelişmiş uçakları incelenerek istenen özelliklere uygun olan Fransız yapısı Gourdou Leseurre LGL-32 av uçağı Türk Hava Kuvvetleri için seçildi.

41nci Uçak Bölüğü için oniki uçak siparişi verildi. Uçakların yapıldığı Gourdou fabrikalarına eğitilmek üzere on makinist gönderildi. Bir süre sonra on iki adet Gourdou Leseurre uçakları Eskişehir'e geldi. Yapılan uçuş denemelerinde şartnameye uymadığı görülen bu uçakların alımından vazgeçildi. Bunun üzerine firma, Türk devletini mahkemeye verdi. Dava yıllarca sürdü. Fakat Gourdou Leseurre davayı kaybetti. Firma getirdiği oniki uçağı geri almadı, uçaklar yıllarca hangarlarda kaldı.

Türk devletinin mahkemeye verildiği uluslararası ortamda Mustafa Kemal Paşa, 1 Kasım 1929 tarihinde TBMM'nin üçüncü dönem üçüncü toplanma yılını açarken hava kuvvetlerinin eriştiği güç hakkında tüm dünyaya şunları belirtiyordu:

*"...Cumhuriyetin kara, deniz ve hava orduları her konuda kıymetli takdirinize ve güveninize layıktır. Bunu tam ve kati kanaatle söyleyebilirim."*⁷⁹

17. Letov S 16 T Smolik

Üstün performansı ile Türk Milli Savunma Bakanlığı'nın dikkatini çeken S 16 T'lerden Çekoslovakya'ya önce sekiz uçaklık bir sipariş verildi. Bu uçaklar, 17 Mart 1929 tarihinde uçarak Eskişehir'e getirildi ve yeni kurulan tatbikat bölümünde hizmete girdi. Finansmanı Türk Tayyare Cemiyeti'nin halktan topladığı bağışlarla sağlanan S 16 T'lerle, 1929 yılında Vecihi Hürkuş gösteri uçuşları yaptı. Daha sonra S 16 T'lere, Germencik, Soma, Milas, Sındırgı, Dinar, Seferihisar, Demirci, Seydiköy ilçelerinin isimleri verilerek bu yörelerde halk günleri düzenlendi ve yörenin adını alan uçaklarla gösteri uçuşları yapıldı. İkinci sipariş sonucu gelen sekiz uçak 1930 yılının ortalarında hizmete alındı. Böylece toplam iki filodan oluşan on altı uçaklık S 16 T alımı yapılmış oldu. Çizelge 25'te Letov S 16 T'lerin Türk askeri numaraları verilmiştir.

⁷⁹ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, a.g.e., c.I, s.379

Çizelge 25. Letov S 16 T'lerin Türk Askeri Numaraları

Türk As.No.	Geliş Tarihi
981-988	17 Mart 1929
1073-1080	1930

Letov S 16 T'lerle Türkiye'de de uzun mesafeli uçuşlar yapıldı. İlk olarak 26 Nisan 1930 tarihinde, personeli Yüzbaşı Osman Nuri, Yüzbaşı Ferruh, Teğmen Kemal, Başmakiniistler Sadi ve Enver beylerden oluşan üç adet Letov S 16 T filosu 5000 km'lik bir Türkiye turu yaptılar.

1930 yılında İtalyan askeri havacılığı kendisinden çok söz ettirmekteydi. Hava Mareşali Balbo'nun Atlantik uçuşu, diğer İtalyan subaylarının yaptıkları uçuşlara ek olarak İtalyan uçaklarının hız rekorları özel olarak dikkat çekmekteydi. İtalyanlar Türkiye'ye de başvurarak bir miktar Türk pilotunun eğitilmesinde yardımcı olmak istediklerini bildirdiler. Türklerin İtalya ile iyi bir dostluk ilişkisi olmamasına rağmen Genelkurmay, Fransız ve İngiliz eğitim metotları gibi İtalyan eğitim metotları hakkında da bilgi sahibi olma konusunda yarar görüyordu. Bu maksatla, Bnb. Zeki (Doğan), Bnb. Yahya Razi (Biltan), Ütgm.Sabri (Göknart), Tgm. Ragıp (Öniz), Tgm. Fazıl (Çiloğlu)'ndan kurulu subayları iki parti halinde İtalya'ya gönderildiler.

1930-1940 yılları arasında yapılan tüm tatbikatlarda Letov S 16 T'ler görev almıştır. Çizelge 26'da bu uçakları kullanan birlikler verilmiştir⁸⁰. Bu uçaklar 1941 yılına kadar serviste kaldılar. Bu uçağın özellikleri Ek-30'da verilmiştir.

Çizelge 26. Letov S 16 T'leri Kullanan Birlikler

1929-1932	Hava Okulu Tatbikat Bölüğü / Eskişehir
1932-1937	4. Uçak Taburu 24. Keşif Bölüğü / Gaziemir-İzmir
1938-1941	Hava Okulu Keşif Taburu 4. Bölük

⁸⁰ Rifat Bayrak, "Letov S-16T 'SMOLIK'", Uçantürk Dergisi, No 423(Ağustos 1997), s.30-31.

18. 1931 Yılında Amerikalı Pilotların Uçuşu

Mustafa Kemal Paşa, Newyork'tan uçarak İstanbul'a gelen sivil Amerikan pilotlarına 3 Ağustos 1931 tarihinde şu demeci vermiştir:

“Harikulade seyahatinizi Türk Milleti yüreklerden taştan takdir ve muhabbetle karşıladı. Amerika semasından yükselerek Türk semasında belirecek kıymetli misafirleri, oradan uçtukları andan itibaren Türkiye ufuklarına geldikleri ve topraklarımıza kondukları dakikaya kadar, ilgi ve heyecanla izledi. Başarısını can ve gönülden diledi, ve kendi başarısı gibi sevindi.

Gerçekten başarınız, hem bilimin ve hem tekniğin ve hem de özellikle yetenek ve cesaret itibariyle, insan gücünün eşsiz bir zaferidir.

Kıtaları birleştirirken, milletleri yaklaşıtıyorsunuz.

Sizin gibi kahramanlar; milletleri, birbirinin mutlulukları ve kaderi ile ilgili olan bir aile bireyleri haline getirirler.

Şüphe etmem ki, siz uygarlığını hayranlıkla izlediğimiz Yeni Dünyanın büyük diyarı ile eski dünya kıtalarını birleştiren bir coğrafi konumda bulunan Yeni Türkiye'yi böyle vasıtasız birleştirirken, Amerikalıların ve Türklerin kalplerini de birbirine daha çok yaklaştırdınız.

Bugünün gençliği; zamanımıza kadar insanlığın hayal edemediği hava yollarından insanlar arasında, milletler arasında yüksek dostlukların yüksek muhabbetlerin temsilcisi oluyor. Bu yüce hedeflerin yüce işaretlerini veren Amerika'nın sizin gibi cesur ve idealist gençlerini karşımda görmekle, onlarla görüşmekle iftihar eder ve mutluluk duyarım.

Siz semadan güzel bir yol çizdiniz. Bu seyahatiniz Türk pilotlarına da hazırlanmak için büyük bir teşvik olacaktı.

Sizi hararetle tebrik ederim. Şahıslarınıza muhterem Amerika Milletini, Amerika bilgi ve tekniğini ve Amerikan havacılığının kahraman temsilcilerini selamlarım.

Yüksek halkınızı dünyada yüksek bir şekilde temsil eden muhterem Cumhurbaşkanınızı, bu güzel münasebetle hürmetle ve muhabbetle anarım. Ve size iyi seyahatler ve daima böyle başarılar temenni ederim.”⁸¹

Mustafa Kemal Paşanın bu demecine karşılık Amerikan Büyükelçisi de havacılar adına şunları belirtmiştir:

“Cumhurbaşkanı’nın iltifat ve takdirlerinden gerek pilotlar, gerek ben çok mütehassıs ve minnettarız. Siz kendinizde ve Türk Milletinde mevcut olan nitelikleri başkalarında gördüğünüz zaman takdir etmesini ne kadar iyi biliyorsunuz.

Türk Milletinin özelliklerini kendi yüksek karakterinde toplayan şahsınızın bu iltifatını hiçbir zaman unutmayacağım. Bu olay Türkiye ile Amerika arasındaki dostluğu takviye ettirecek mahiyette olduğu için seviniyorum.”

Daha sonra Mustafa Kemal Paşa aynı gün Amerikan pilotlarını akşam yemeğine kabul etmiş ve burada da şu konuşmayı yapmıştır:

Ben Amerika’nın bu kahraman çocuklarını, kahramanlığın bütün niteliklerine sahip ve bütün dünya karşısında uygulamaya inatçı müteşebbis gördüm. Kendileri yüksek kahramanlıklarını, yüksek alçakgönüllülük içinde gizliyorlar. Ümit ederim ki, beklerim ki, bu gençler, bugün yaptıklarından daha büyük fiili eserler sahibi olacaklardır. Bununla, zaten çok yüksek olan Amerika halkı iftihar edeceği gibi, bütün insanlık da yüksek heyecanlı iftiharlarla sevinmiş olacaktır. Bu sevinçlerin en yükseğini en derin hassasiyetle Türk Milletinin duyacağına şüphe yoktur. Çünkü Türk Milleti, güzel her şeyi, her uygar şeyi, her yüksek şeyi sever, takdir eder.

Fakat muhakkaktır ki, her şeyin üstünde tapındığı bir şey varsa, o da kahramanlıktır. Bu sözler şüphesiz bugün tetikte bulunan Türk gençliğinin kulaklarında yüksek ve etkili yankılar yapacaktır. Yüksek karakterlerine önemle baktığım Türk çocuklarından daha az şey istemem.”⁸²

⁸¹ Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri, a.g.e., c.III, s.131-132.

⁸² a.g.e., s.130.

F. 1924-1932 YILLARINDAKİ TÜRK ASKERİ UÇAKLARININ SAYILARI VE DEĞERLENDİRİLMESİ

Bu dönemdeki ve yakın gelecekteki uluslararası dinamikleri Mustafa Kemal Paşa, 1932 yılında Amerikalı General Mac Arthur ile yapmış olduğu görüşmede en güzel şekilde belirtmişti:

“Versailles Muahedesi Birinci Dünya Savaşına sebebiyet vermiş olan âmillerden hiçbirini bertaraf edemediği gibi, bilakis dünün başlıca rakipleri arasındaki uçurumu büsbütün derinleştirmiştir. Zira, galip devletler mağluplara barış koşullarını zorla kabul ettirirlerken, bu memleketlerin etnik, jeopolitik ve ekonomik özelliklerini asla nazarı itibara almamışlar ve sadece husumet duygularından ilham almışlardır. Böylece bugün içinde yaşadığımız barış dönemi sadece mütarekeden ibaret kalmıştır. Eğer siz Amerikalılar Avrupa işleriyle ilgilenmekten vazgeçmeyerek, Wilson’un programını tatbikte ısrar etseydiniz, bu mütareke devresi uzar ve belki bir gün devamlı bir barışa dönüşebilirdi. Bence dün olduğu gibi yarın da Avrupa’nın mukadderatı Almanya’nın alacağı duruma bağlıdır. Fevkalade bir dinamizme malik olan yetmiş milyonluk çalışkan ve disiplinli Alman Milleti, üstelik milli ihtiraslarını kamçılayabilecek siyasi bir cereyana kendini kaptırdı mı, er geç Versailles Muahedesinin tasfiyesine tevessül edecektir. Almanya kısa bir zamanda, İngiltere ve Rusya hariç, bütün Avrupa’yı işgal edebilecek bir orduyu teşkil edebilecektir. Fransa kuvvetli bir ordu yaratmak için lazım gelen hassaları artık kaybetmiştir. İngiltere, adalarını müdafaa etmek için bundan sonra Fransa’ya güvenmeyecektir. Amerika Birinci Dünya Savaşında olduğu gibi, bu savaşta da tarafsız kalamayacaktır. Ve Almanya, Amerika’nın bu müdahalesi ile harbi kaybedecektir. Avrupa devlet adamları, başlıca ihtilaf mevzuu olan önemli siyasal meseleleri, her türlü milli egoizmlerden uzak ve yalnız herkesin yararına olarak, son bir gayret ve tam bir hüsnüniyetle ele almazlarsa, korkarım ki felaketin önü alınamayacaktır. Zira Avrupa meselesi, İngiltere, Fransa ve Almanya arasındaki ihtilaflar meselesi olmaktan artık çıkmıştır. Bugün Avrupa’nın doğusunda yeni bir kuvvet belirmiştir. Bütün maddi ve manevi olanaklarını, topyekün bir şekilde dünya ihtilali gayesi uğruna seferber eden bu kuvvet üstelik Avrupalılar ve Amerikalılarca henüz malum olmayan siyasi metotlar tatbik etmekte ve rakiplerinin en küçük hatalarından bile mükemmelen yararlanmasını bilmektedirler. Avrupa’da vuku bulacak bir savaşın başlıca galibi ne İngiltere, ne Fransa, ne de Almanya’dır. Sadece Bolşevizm’dir. Rusya’nın yakın komşusu ve onunla en çok savaşmış bir millet olarak biz Türkler orada cereyan eden olayları yakından takip ediyor ve tehlikeyi

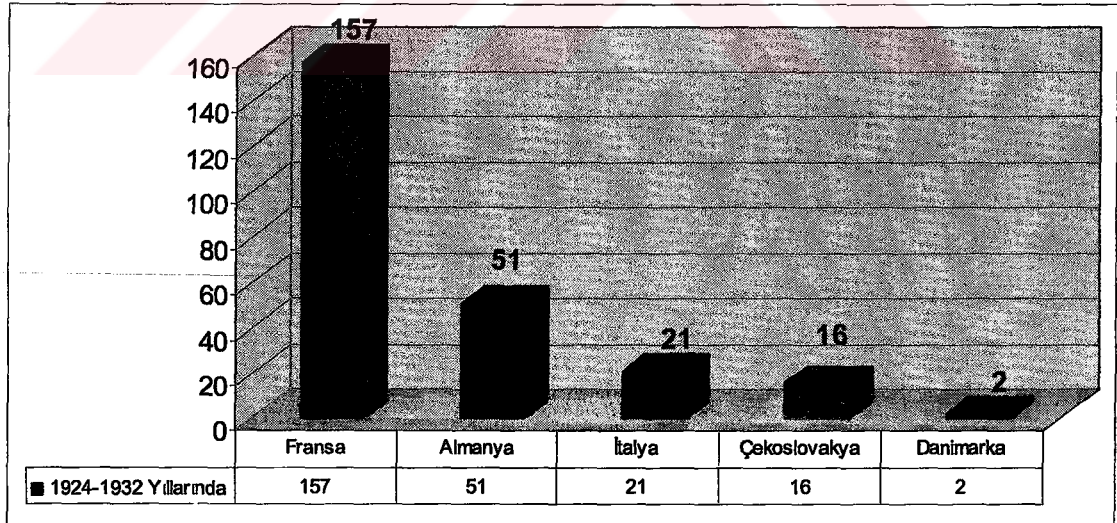
*bütün çıplaklığı ile görüyoruz. Uyanan doğu milletlerinin zihniyetlerini mükemmelen istismar eden, onların milli ihtiraslarını okşayan ve kinlerini tahrik etmesini bilen Bolşevikler, yalnız Avrupa'yı değil, Asya'yı da tehdit eden başlıca kuvvet halini almışlardır.”*⁸³

Türkiye de dünya ülkelerinin silahlandığı bu dönemde, Mustafa Kemal Paşanın emirleri doğrultusunda barış için silahlanmaya başladı. Mustafa Kemal Paşa silahlanmaya halkın yardım etmesi gerektiğini 1930 yılında “Ordu istemeyen ve ordunun yüklediği maddi, manevi fedakarlığı göze aldırmanın bir millet, esaret zincirini kendi eliyle boynuna geçirir.”diyerek bu konunun öneminin tüm halk tarafından anlaşılmasını sağlıyordu⁸⁴.

1932 yılında Türk subayları uçuş eğitimi için Amerika'ya gönderildiler. Ayrıca dünya havacılığında yapılan uzun mesafeli uçuşlar, Türk Hava Kuvvetlerindeki uçuşları da etkiledi. Nitekim 1932 yılında Birinci Uçak Alay Komutanı Yb.Celal Yakal komutasındaki bir uçak filosuyla 5360 km'lik Anadolu gezisi yapıldı⁸⁵.

1924-1932 yıllarında Fransa'dan 157, Almanya'dan ellibir, İtalya'dan yirmibir, Çekoslovakya'dan onaltı ve Danimarka'dan iki uçak alındı. Bu durum Şekil 3'te verilmiştir.

Şekil 3. 1924-1932 Yıllarında Satın Alınan Askeri Uçakların Sayıları



⁸³ Gökçen, a.g.e., s.338-339.

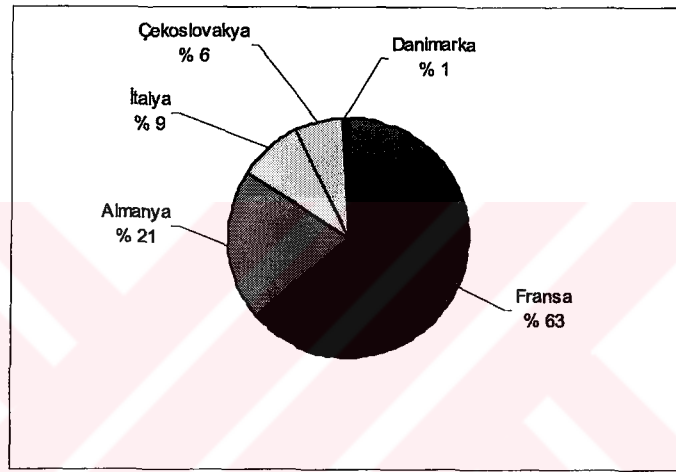
⁸⁴ Utkan Kocatürk, Atatürk'ün Fikir ve Düşünceleri, 3. baskı, [y.y.], Turhan Kitabevi, 1984, s.290.

⁸⁵ Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e., s.24.

Bu yıllarda İngiltere'den hiç uçak alınmadığı anlaşılmaktadır. Türk-İtalyan ilişkilerinin gerginlik gösterdiği sırada da, Türk havacılığı yönünden önemli bir olay da, Atatürk'ün Türk pilotlarından İtalyan uçaklarına “Canlı Çarpma” isteği olmuştu⁸⁶.

Şekil 4'te 1924-1932 yılında satın alınan uçakların ülkelere göre yüzdeleri görülmektedir. En çok uçak satın alımı %63 ile Fransa, en az uçak satın alımı %1 ile Danimarka olmuştur.

Şekil 4. 1924-1932 Yıllarında Satın Alınan Askeri Uçakların Yüzdeleri



Milli Savunma Bakanlığı(MSB)'nin, 1924-1928 yılları arasında bütçesi ve toplam bütçe Çizelge 27'de verilmiştir⁸⁷.

Çizelge 27. 1924-1928 Yıllarında MSB Bütçesi

Yıl	MSB Bütçesi	Toplam Bütçe	Oran
1924	27.279.386	140.433.369,80	0,19
1925	43.058.874	183.932.767,10	0,23
1926	64.005.925	190.103.544,00	0,34
1927	58.096.743	194.454.619,00	0,30
1928	58.020.390	207.169.388,00	0,28

Savunma bütçesi, 1924-1928 yıllarında Müdafaa-yı Milliye Vekaleti ve Bahriye Vekaleti olarak ayrı kalemlerde gösterilmiştir. 1930 yılından itibaren Milli Müdafaa Vekaleti; kara,

⁸⁶ Uçarol, *Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu(1898-1962)*, a.g.e., s.23.

⁸⁷ Fikret Ünal, Muzaffer Tıraş ve Zafer Kükrer(derleyenler), *1920-1929 Bütçe Kanunları*, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayını No: 1978/190, 1978, s.28-36.

hava ve deniz kısımlarına ayrılmıştır. 1930-1932 yılları arasında hava bütçesi ve toplam bütçe Çizelge 28’de verilmiştir⁸⁸. Yukarıdaki toplamı incelemek için kara ve hava kısımları toplanarak bu çizelgede ayrı bir sütun olarak gösterilmiştir.

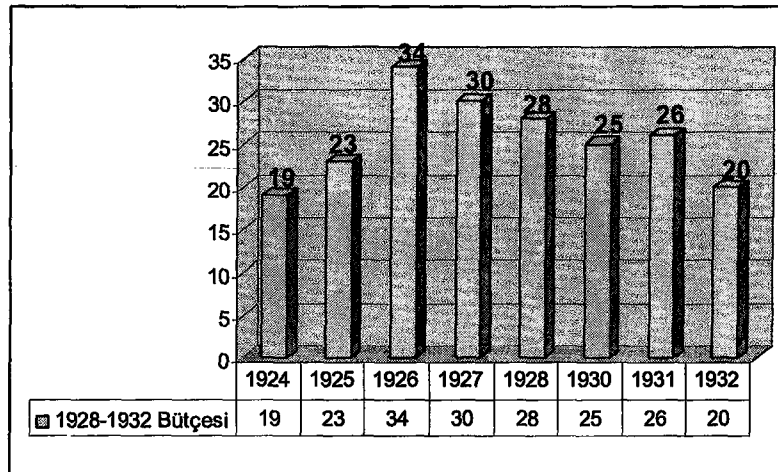
Çizelge 28. 1930-1932 Yıllarında MSB Bütçesi

Yıl	Hava	Kara	(Hava+Kara)	Toplam Bütçe	Oran(Hava)	Oran(Hava+Kara)
1930	1.153.980	54.211.501	55.365.481	222.646.523,00	0,01	0,25
1931	3.456.814	44.134.743	47.591.557	186.582.005,00	0,02	0,26
1932	943.000	32.173.640	33.116.640	169.146.747,00	0,01	0,20

1924-1932 yıllarında bütçenin 1930 yılına kadar artış eğiliminde olduğu görülmekte, buna karşılık 1929 yılında Newyork Borsasının düşüşü ile oluşan dünya ekonomik krizinden Türkiye’nin de etkilenmesi sonucu bütçenin düşüşe geçtiği görülmektedir. Türk Hava Kuvvetleri’nin bütçesinin bu değişimlere karşı 1931 yılında arttırıldığı görülmektedir. Türk Milletinin desteği ile kurulan Tayyare Cemiyeti’ne yapılan bağışlarla da uçak alındığı düşünülürse Türkiye, havacılığa bu dönemde büyük önem vermiştir.

Şekil 5’te 1930 yılından itibaren ayrı olarak gösterilen kara ve hava savunma toplamının toplam bütçeye oranı gösterilmiştir. 1926 yılında savunmaya ayrılan bütçe en yüksek düzeydedir. Bu yılda Musul sorununun İngiltere lehine sonuçlanması ile Türkiye, savunma harcamalarını azaltmıştır.

Şekil 5. 1928-1932 Yıllarında MSB Bütçesinin Toplam Bütçeye Göre Değişimi



⁸⁸ İclal Demir(Engür) ve Mukadder Öner(derleyenler), **Bütçe Başlangıç Ödenekleri ve Gelir Tahminleri(1930-1991)**, Maliye ve Gümrük Bakanlığı Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı Yayın No: 1991/320, 1991, s.65-89.

Bu dönemde kullanılan uçakların özellikleri Çizelge 29’da verilmiştir. Bu dönemin ortalarından itibaren uçakların kısa sürede yenileri ile değiştirildiği görülmektedir. 1924-1932 yıllarında toplam 247 uçak satın alınmıştır. Bu uçakların çoğunluğu eğitim amaçlı olarak satın alınmıştır. Bu da bu dönemde Türk Hava Kuvvetlerinin gelişme safhasında olduğunu net olarak göstermektedir.



Çizelge 29. 1924-1932 Yıllarında Satın Alınan Türk Askeri Uçaklarının Özellikleri

Uçak	Adet	Görev	Mürettebat	Satın Alınan Ülke	Motor Sayısı ve	Hız (km/saat)	Tavan (m)	Menzil (km)	Boş Ağırlık	Türkiye'de Kullanım	Türkiye'de Son Kullanım
Breguet XIV	16	Keşif/Bombardıman	2	FRANSA	Tek, 300	184	6000	552	1030	1921	1928
Caudron C.27	39	Eğitim	2	FRANSA	Tek, 120	110	2500	385	480	1924	1937
Caudron C.59	32	İleri Eğitim	2	FRANSA	Tek, 180	180	4500	400	700	1924	1937
Junkers A.20	45	Yer Destek	2	ALMANYA	Tek, 185	176	5000	940	940	1925	1936
SAVOIA S-16 bis/M	12	Deniz/Keşif	2	İTALYA	Tek, 400	194	4000	1000	1852	1926	1933
Junkers F-13	6	İrtibat/Nakliye	2 + 4 Yolcu	ALMANYA	Tek, 230	176	3900	920	960	1926	1930
Nieuport-Delage NiD 42c	1	Av	1	FRANSA	Tek, 500	266	7500	400	1379	1928	
SPAD S-61/2	3	Av	1	FRANSA	Tek, 450	237	7500		1034	1928	1928
Bleriot-SPAD S 51-4	1	Av	1	FRANSA	Tek, 420	220	9000		836	1928	
Nieuport Delage NiD62	2	Av	1	FRANSA	Tek, 500	270	7700	900	1318	1928	1930
Dewoitine D-21 c-1	12	Av	1	FRANSA	Tek, 500	270	8000	400	1090	1928	1935
Morane Saulnier MS-35	10	Eğitim	2	FRANSA	Tek, 80	125	4600			1926	1927
Breguet XIX A2/B2	20	Bombardıman	2	FRANSA	Tek, 450	214	7200	800	1387	1926	1937
Rohrbach RoIII A Rodra	2	Deniz-Keşif / Bombardıman	4	DANİMARKA	Çift, 450	190	3300	850	4680	1926	1934
Morane Saulnier MS-53	10	Eğitim	2	FRANSA	Tek, 120	168				1926	1929
Potez 25 A2	1	Keşif/Eğitim	2	FRANSA	Tek, 480	226	7400	500	1360	1928	1934
Ansaldo A300/4	1	Genel Amaçlı	2	İTALYA	Tek, 300	198	3000	643	1200	1928	
Morane Saulnier MS-147	10	Eğitim	2	FRANSA	Tek, 120	145	4000			1928	1936
SAVOIA-Marchetti S-59	8	Keşif/Bombardıman	3	İTALYA	Tek, 380	200	4550	1000	1950	1928	
Letov S-16T Smolik	16	Keşif/Bombardıman	16	ÇEKOSLOVAKYA	Tek, 450	230	8500	1000	1230	1929	1941

Toplam: 247 Uçak

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

1933-1938 YILLARI ARASINDA TÜRK HAVA KUVVETLERİ

1933 yılının ayrı bir önemi de Cumhuriyetin onuncu yıl dönümü olmasıdır. Geçen süre içinde(1923-1933) devrimler yapılmıştı. Onbir milyon halktan onbeş milyon genç ve dinamik ulus ortaya çıkmıştı. Demiryolları, karayolları yapılıyor; yeni yeni fabrikalar kuruluyor; hava kuvvetleri teşkil olunuyor; Ordu kuvvetlendiriliyor; yeni başkent kuruluyor; kanunlar gözden geçiriliyor; her örgüt yeni bir şekil alıyordu. Kıyafetlere yeni bir şekil veriliyor, sayılar harfler değiştiriliyor, güzel sanatlara yöneliniyordu.

İç ve dış görünüşüyle, edebiyatı, şiiri, yazısı, dili, yeni tarih anlayışı, gençliği, ekonomisi, tarımı, ulaştırması, dış politikası ve demokratik yönetimiyle Türkiye, bütün geri kalmış, sömürülmekte olan ülkelerin gözünde idi¹. Türkiye Cumhuriyeti'nin ulaştığı gücü ve yüksek düzeyi dost ve düşmana göstermek amacıyla 29 Ekim 1923 töreni için olağanüstü hazırlık yapılmıştı. 29 Ekim 1933 günü bütün Hava Kuvvetleri uçucu birlikleri Ankara'daki geçit törenine katıldılar. Nitekim Ankara'daki törende 300 uçak havadan geçit yapmıştı². Merasime Rusya, İran, Irak ve Yunanistan da birer uçuş kolu ile katıldılar.

- Yunan Heyeti: Yunan General Adamis başkanlığında bir heyetle Ankara'ya geldi.
- Rus Heyeti: Rus Devleti Mareşal Voroşilov başkanlığında bir heyet gönderdi. Rusya Türkiye'ye beş adet Polikarpov R-5, bir adet Polikarpov U-2 ve bir adet Tupolev ANT-9 uçağı armağan etti.
- İran Heyeti: General Ahmet Han'ın başkanlık ettiği İran heyetine beş uçaklık bir İran Filosu da katılmıştı. Diyarbakır civarındaki bozuk havalar yüzünden İran Filosu Adana'ya mecburi iniş yaptı. Bu haber alınınca Ankara'dan Adana'ya gelen Türk uçakları kılavuzluk yaparak, merasim başlamadan önce İran Filosunun Ankara'ya getirilmesini sağlamıştı.

¹ Aslan Tufan Yazman, Atatürk'le Beraber. Devrimler, Olaylar, Anılar(1922-1938), [y.y.], Yörük Matbaası, 1969, s.300-301.

² Uçarol, Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu(1898-1962), a.g.e., s.54.

Atatürk günün anlam ve önemini halka aktarmak amacıyla Onuncu Yıl Nutku'nu verdi. Bu söylevin metni aşağıda verilmiştir.

Türk Milleti,

Kurtuluş savaşına başladığımızın onbeşinci yılındayız. Bugün Cumhuriyetimizin onuncu yılını doldurduğu en büyük bayramdır.

Kutlu olsun!..

Bu anda büyük Türk Milletinin bir ferdi olarak bu kutluluğa kavuşmanın en derin sevinci ve heyecanı içindeyim.

Yurttaşlarım!.. Az zamanda çok ve büyük işler yaptık: Bu işlerin en büyüğü, temeli Türk kahramanlığı ve yüksek Türk kültürü olan Türkiye Cumhuriyeti'dir.

Bundaki muvaffakiyeti Türk Milletinin ve onun değerli ordusunun bir ve beraber olarak azimkarane yürümesine borçluyuz. Fakat yaptıklarımızı asla yeterli görmeyiz. Çünkü daha çok ve daha büyük işler yapma zorunluluğunda ve azmindeyiz. Yurdumuzu Dünyanın en mamur ve en medeni memleketleri seviyesine çıkaracağız. Milletimizi en geniş refah vasıta ve kaynaklarına sahip kılacağız. Milli kültürümüzü muasır medeniyet seviyesinin üstüne çıkaracağız. Bunun için bizce zaman ölçüsü geçmiş asırların gevşetici zihniyetine göre değil, asrımızın sürat ve hareket mefhumuna göre düşünülmelidir. Geçen zamana oranla daha çok çalışacağız. Daha az zamanda daha büyük işler yapacağız. Bunda da muvaffak olacağımıza şüphem yoktur. Çünkü Türk Milletinin karakteri yüksektir. Türk Milleti çalışkandır, Türk Milleti zekidir. Çünkü, Türk Milleti milli birlik ve beraberlikle güçlükleri yenmesini bilmiştir. Ve çünkü, Türk Milletinin yürümekte olduğu terakki ve medeniyet yolunda, elinde ve kafasında tuttuğu meşale, müspet ilimdir. Şunu da ehemmiyetle tebarüz ettirmeliyim ki yüksek bir insan cemiyeti olan Türk Milletinin tarihi bir vasfı da güzel sanatları sevmek ve onda yükselmektir. Bunun içindir ki milletimizin yüksek karakterini, yorulmaz çalışkanlığını, fitri zekasını, ilme bağlılığını güzel sanatlar sevgisini, milli birlik duygusunu mütemadiyen ve her türlü vasıta ve tedbirle besleyerek inkişaf ettirmek milli ülkümüzdür.

Büyük Türk Milleti, onbeş yıldan beri giriştiğimiz işlerde muvaffakiyet vaat eden çok sözlerimi işittin. Bahtıyarım ki bu sözlerimin hiç birinde milletimin hakkımdaki itimadını sarsacak bir isabetsizliğe uğramadım.

Bugün, aynı inan ve katiyetle söylüyorum ki, milli ülküye tam bir bütünlükle yürümekte olan Türk Milletinin büyük millet olduğunu bütün medeni alem, az zamanda, bir kere daha tanıyacaktır.

Asla şüphem yoktur ki, Türklüğün unutulmuş büyük medeni vasfı ve büyük medeni kabiliyeti, bundan sonraki inkişafıyla atının yüksek medeniyet ufkunda yeni bir güneş gibi doğacaktır.

Türk Milleti,

Ebediyete akıp giden her on senede, bu büyük millet bayramını daha büyük şereflerle, huzur ve refah içinde kutlamasını gönülden dilerim.

Ne mutlu Türküm diyene!..³

Türk havacılığının gelişmesi için maddi ve manevi yardımlarını hiçbir zaman esirgemeyen Mustafa Kemal Paşa, Onuncu Yıl Cumhuriyet Balosunda,

“Havacılar, şunu unutmayın ki yarının en büyük tehlikeleri semalardan gelecektir. Bu nedenle sizler ani gelebilecek olan tehlikelere karşı koymak için daima hazır bulunmaya ve o şekilde yetişmeye gayret edeceksiniz.”

diyerek havacılığın önemine dikkat çekiyordu⁴.

Bu bölümde; Türkiye'nin dünya ülkeleri ile ilişkileri, Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatı, Hava Okulu ve Türk Askeri Uçakları ve Türk havacılığında önemli gelişmeler incelenecek ve bu dönemin Türk askeri uçakları değerlendirilecektir.

³ a.g.e., 304-305.

⁴ Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e., s.24.

A. TÜRKİYE'NİN DÜNYA ÜLKELERİ İLE İLİŞKİLERİ

1933 yılında Mac Donald Planı'nı için ülkeler arasında anlaşma sağlanamayınca, aynı yılın sonbaharına görüşmeler ertelendi. Önceden Mac Donald planının hemen uygulanmasını isteyen Fransa ve İngiltere, Almanya'daki Hitler hareketinden endişe duydukları için planın dört yıl içinde uygulanmasını istediler. Çünkü silahsızlandırılmış olan Almanya, dört yıl daha silahsız olarak kalacak, ayrıca daha sonraki dört yılda da silahsız kalacaktı. Diğer bir ifade ile Almanya sekiz yıl silahsız kalacaktı. Bu sırada da diğer devletler silah endüstrisini geliştirecekti. Antlaşma sadece Almanya'yı bağlayacaktı. Bu şartlar altında Almanya, tek taraflı silahsızlanmayı kabul etmeyerek, Silahsızlanma Konferansından ve aynı zamanda da Milletler Topluluğundan ayrılmıştı⁵.

1930'lu yıllarda Türkiye'de bürokrasinin yoğun müdahalesine dayanan dış ticaret politikası uygulamasına geçilirken, Nazi Hükümetinin ticaret örgütleri Türkiye'nin ihraç stoklarını dünya piyasasındaki fiyatlardan daha yüksek fiyatlarla almaya başladı. Almanya Türkiye ile kliring hesabında açık vererek, Türk Hükümetini Almanya'dan daha çok ithalat yapmaya zorladı. Almanya'dan yapılan silah ithalatının arttırılmasına karşın, Türkiye'nin Almanya'dan kliring alacağı 1937 yılı sonunda yine de onsekiz milyon Türk Lirası tutarındaydı. Türkiye askeri örgütlenmesinde de daha çok Almanya'ya bağlı hale geldi.

Ankara Hükümeti Almanya karşısındaki ticaret bağımlılığından rahatsız olmaya başladı. Bu rahatsızlık 1937 yılında panik boyutlarına erişti. İngiltere'nin de bu bağımlılıktan rahatsız olması, Almanya'nın Türkiye üstünde giderek daha çok etkili hale gelmesini Ortadoğu'daki çıkarları bakımından tehlikeli görmesi üzerine, İngiltere ve Türkiye arasında siyasi ve iktisadi bir yakınlaşma başladı. 1936 ve 1938 antlaşmaları ile İngiltere, İngiltere'den yapılacak sanayi makine ve araç-gereci ve silah ithalatında kullanılmak ve karşılığı Türk ihraç mallarıyla ödenmek üzere, Türkiye'ye ondokuz milyon Sterlin kredi açtı⁶. Türkiye'yi kendi ekonomik alanında tutmak isteyen Almanya aynı yılın Ekim ayında 150.000.000 Marklık bir kredi açarak buna karşılık verdi⁷.

⁵ Esmer, a.g.e., s.569-570.

⁶ Tezel, a.g.e., s.177-178.

⁷ Oran, a.g.e., s.273.

Türkiye'nin bu dönemde İngiltere ve Fransa ile yakınlaşmasına yol açan bir diğer gelişme Akdeniz'in güvenliği konusunda ortaya çıktı. İtalya'nın 1935'te Habeşistan'a saldırması ile Doğu Akdeniz'de ortaya çıkan tehlikeli durum oluştu. 1937'de Akdeniz'de bazı ticaret gemilerinin muhtemelen İtalyan denizaltıları tarafından batırılması nedeniyle, İngiltere ve Fransa'nın girişimiyle Eylül 1937'de Nyon'da bir konferans düzenlendi. İtalya ve Almanya'nın katılmayı reddettiği bu toplantıya SSCB, Bulgaristan ve Romanya da katılmıştı. Türkiye bu konferansta İngiltere ile birlikte çalıştı ve hatta Akdeniz'deki deniz trafiğini güvenlik altına alacak önlemler konusunda İngiltere ile birlikte hareket etmeyi kabul etti⁸. Bu da İtalya'nın tepkisini çekmiş ve İtalya, Yugoslavya ve Yunanistan ile Türkiye'yi de tehdit etmişti. İngiltere, Türkiye ile ikili bir pakt veya ittifak yapmaya yanaşmamış, İtalya ile ilişkilerini koparmak istememişti⁹.

Bu arada Türkiye, doğulu komşuları ile ilişkilerini geliştiriyordu. İran Şahı Rıza Pehlevi'nin 1934 yılında Türkiye'yi ziyaret etmesi, iki devlet arasındaki ilişkilerde yeni bir çığır açmıştı. Musul Sorununun çözümlenmesi, Türkiye ile Irak arasında önemli bir uyumsuzluk sorunu bırakmamıştı. İtalyan tehdidinin sonucu olarak da, Türkiye ve İngiltere ile yakınlığı olan bazı Ortadoğu ülkeleri, 8 Temmuz 1937'de Tahran'da Sadabad Sarayında İran, Irak, Türkiye ve Afganistan ülkelerinin dışişleri bakanları Cenevre'de parafe edilen metni imzaladı. 25 Haziran 1938'de de onay işlemleri tamamlanan pakt yürürlüğe girdi. Bu pakt bir tarafsızlık ve saldırmazlık antlaşmasıydı. Pakt hükümleri gereğince, dört devlet aralarındaki dostluk ilişkilerini sürdürecekler, birbirlerinin iç işlerine karışmayacaklar, ortak sınırlarına saygı gösterecekler ve aralarından birine karşı saldırı amacı güden düzenlemelere girmeyeceklerdi¹⁰. Ayrıca Paktın imzalandığı gün, ek protokolle Paktın organları oluşturuldu. Buna göre yılda bir kez toplanacak olan bir Bakanlar Konseyi ve bir de Genel Sekreterlik kuruldu¹¹. Bu paktın imzalanmasında Türkiye baş rolü oynamıştır. Böylece Türkiye ile batı arasında kurulmuş bulunan doğrudan işbirliği ilişkisine, yeni ve dolaylı bir halka daha eklenmiş oluyordu¹².

İçedönük bir Amerika'nın Türkiye'ye karşı politik ihtiraslar beslemeyeceğini bilen Atatürk, bu tutuma değer vermiştir. 1934 yılında İtalya'dan saldırı beklendiği için Türkiye

⁸ a.g.e., s.273.

⁹ a.g.e., s.273-274.

¹⁰ Feyzioğlu, a.g.e., s.271-273.

¹¹ Oran, a.g.e., s.368.

¹² Atatürkçü Düşünce El Kitabı, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, 1995, s.359.

silahlı kuvvetlerinin modernleştirilmesi için verilecek askeri malzeme siparişine ABD'nin yardım etmesi beklendi. Fakat mühimmat dışsatımını onaylamayan ABD hükümetinin, “çoktan beridir uygulanan politikasına aykırı” olduğu gerekçesiyle bu öneri geri çevrildi.

Bundan bir yıl sonra, Haziran 1935'te, Türkiye Hükümetinin Washington'daki Büyükelçisi, Dışişleri Bakanlığı'na başvurarak; ABD Hava Kuvvetlerinden Türk pilotlarına taktik ve örgütlenme eğitimi yaptıracak deneyimli bir uzman yollanması, ayrıca da ya uçaksavar ya da denizci doktor eğitimi görmek üzere bir Türk subayının ABD'ye gönderilmesi için izin istendiği bildirildi. Savunma Bakanlığı'na gönderilen bu başvuru da ABD Genelkurmay Başkanı'nın “bu isteği karşılamaya yasal yetkisi bulunmadığı” gerekçesiyle reddedildi. İki Dünya Savaşı sırasında ABD dış yardım alanında yoktu; başkalarına ne sermaye, ne silah, ne de teknoloji vermeye niyetliydi¹³.

Yine bu dönemde Fransa ile İskenderun Sancağı hakkında gerginlik yaşandı. Mondros silah bırakması imzalandığında İngiliz birlikleri İskenderun'un güneyine gelmişlerdi ama İskenderun Sancağı Osmanlı birliklerinin elindeydi. Bununla birlikte on gün gibi kısa bir süre içinde, 9 Kasım'da İngiliz birlikleri Mondros antlaşmasına dayanarak İskenderun'u işgal ettiler ve daha sonra savaş içinde yapmış oldukları gizli antlaşmalarla bölgeyi Fransa'ya bıraktılar. 1936 yılına gelindiğinde uluslararası ortamda önemli ve kaygı verici gelişmeler yaşanmaya başlanmıştı. İskenderun Sancağında çalışan Seçim Komitesinin Ankara'ya danışmaksızın Seçim Yönetmeliği hazırlayarak Milletler Cemiyeti'ne göndermesi üzerine sert tepki gösteren Türkiye, 29 Aralık 1937'de, 1930 tarihli Türk-Fransız Dostluk Antlaşmasını feshetti. 29 Mayıs 1938'de, hastalığı giderek ağırlaşmasına rağmen Atatürk güneye ordu denetlemesine çıkarak Mersin ve Adana'ya gitti; güney sınırına 30.000 kişilik bir kuvvet yerleştirildi. Böyle bir ortamda, dikkatlerini Avrupa'da yoğunlaştırmak isteyen Fransa, zaten geçici olarak üstlendiği Suriye'deki manda yönetimini sona erdireceğini açıkladı. 29 Haziran 1939'da toplanan Hatay Meclisi oybirliğiyle Türkiye'ye katılma kararı aldı. Türkiye, 7 Temmuz'da bir yasayla Hatay ilini kurdu ve katılma işlemi tamamlandı¹⁴.

¹³ Hurewitz, J.C., “Türk-Amerikan İlişkileri ve Atatürk”, *Çağdaş Düşüncenin Işığında Atatürk*, 2. baskı, İstanbul, Teknografik Basımevi, 1983, s.511-512.

¹⁴ Oran, a.g.e., s.283-291.

Türkiye ile Fransa arasında oluşan Hatay sorunun çözümlenmesi için Türk pilotları Fransız uçaklarına “Canlı Çarpma” yani “İntihar Uçuşu” yapacaklarına dair Atatürk’e söz vermişlerdi¹⁵.

B. TÜRK HAVA KUVVETLERİ TEŞKİLATI

1930’lu yıllarda Türk hava kuvvetleri, kapsamlı bir reorganizasyon ve büyüme içine girmiştir. Bu gelişme, o yıllarda Akdeniz’deki İtalyan etkinliğinin yanı sıra Avrupa’daki silahlanmadan da kaynaklanmaktadır.

Yine bu yıllarda dünyada uzun mesafeli uçuşlara önem verilmesinden dolayı, Türkiye’de de uzun mesafeli uçuşlar gerçekleştirilmişti. Bu uçuşlar sayesinde Türkiye’nin gücü diğer devletlere gösterilmişti. Ayrıca dünyadaki ilk kadın savaş pilotu Sabiha Gökçen, bu dönemde pilotaj eğitimi almış ve aldığı askeri görevleri başarıyla gerçekleştirmiştir. Bu uçuşlar ve Sabiha Gökçen hakkındaki bilgiler, Türk Askeri Uçakları ve Türk Havacılığında Önemli Gelişmeler başlığı altında incelenmiştir.

1933 yılında Türk havacıları, havacılığın sembolü olan “Mavi Üniforma”yı giymeye başlamıştır.

C. HAVA OKULU

Bu dönemde havacı subaylar şu şekilde yetiştirilmekteydi: Liseyi bitiren bir öğrenci, altı ay er olarak kıt’a stajı yaptıktan sonra Kara Harp Okulu’na girip, iki yıl eğitim,öğretim görerek subay olmaktaydı. Bundan sonra altı ay Piyade Atış Okulu eğitimi ve bir yıl da piyade kıt’a stajı yaptıktan sonra Hava Okulu’na girmektedir. Hava Okulu’nda bir yıl rasıt, bir yıl da pilot eğitimi görerek kıt’aya çıkmaktaydı. Böylece bir öğrenci liseyi bitirdikten ancak altı yıl sonra pilot olabilmekteydi¹⁶.

¹⁵ Uçarol, Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu(1898-1962), a.g.e., s.24.

¹⁶ Uçarol, Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu, a.g.e., s.40.

D. TÜRK ASKERİ UÇAKLARI VE TÜRK HAVACILIĞINDA ÖNEMLİ GELİŞMELER

1933-1938 yıllarında Türkiye'nin temin edilen askeri uçaklar aşağıda verilmiştir. Bu uçakların temin açıklamaları ise tarih sırasında aşağıdaki alt bölümlerde verilirken bu arada, Atatürk'ün tutum ve davranışları bu tarih akışı çerçevesinde incelenecektir. Böylece sıralı olarak bu dönemde de yaşanan gelişmeler daha açık bir şekilde ortaya konmaya çalışılacaktır.

- Breguet 19-7
- Curtiss Model55 Kingbird
- Curtiss Fledgling 2C-1
- Curtiss Hawk II
- Consolidated Fleet Model 7
- Polikarpov R-5
- Polikarpov U-2
- Tupolev ANT-9
- Supermarine Southampton MkII
- De Havilland DH 84 Dragon
- Gotha GO 145A
- PZL P 24A
- PZL P 24C
- Martin 139 WT
- Focke Wulf FW-58K-10 WEIHE
- Vultee V-11 GBT
- Monospar ST.25
- Bristol Blenheim Mk.I
- Heinkel He.111 F-1
- Supermarine Walrus Mk.II
- Koolhoven F.K. 49A
- PZL P 24G

1. Breguet 19-7

1929 yıllarında İstanbul'da meydana gelen kazalarda, neden olarak uçakların eskiliğinin belirtilmesi sonucu düzenlenen kampanya ile üç adet Breguet 19-7 tipinde uçak alınmıştır. İstanbul halkının aldığı bu uçaklara; İstanbul-Eminönü, Beyoğlu ve Üsküdar isimleri verilmiştir. Toplam otuz beş adet satın alınmıştır. Yirmi adedi 1932'de, kalanlar 1934'de gelmiştir. Bu uçağın özellikleri Ek-31'de verilmiştir.

2. Curtiss Model 55 Kingbird

Nakliye amaçlı kullanılan Curtiss Model 55 Kingbird uçakları için 1932 yılında ABD'ye sipariş verildi. İki adet uçak Şubat 1933'de geldi. 1933 yılında Türkiye Hava Postalarına devredildi¹⁷. Bu uçağın özellikleri Ek-32'de verilmiştir.

3. Consolidated Fleet Model 7

17 Temmuz 1933 tarihinde Amerikan Consolidated Aircraft Cooperation firması Mr.Nonth isimli Amerikalı pilot ile Fleet Model 7 tipi bir eğitim uçağını Türkiye'ye tanıtmak için Eskişehir'e göndermişti. Hava Kuvvetlerinin incelemesi sonrası uçak beğenildi.

Yapılan antlaşma ile Morane Saulnier MS.147'lerin yerine on altı uçak satın alınmıştır ve uçağın akrobasi eğitimi için uygun oluşu nedeni ile akrobasi öğretmeni yetiştirilmesi için Eskişehir'de firma tarafından bir kurs açılmıştır. Uçakların bedeli Milli Bütçeden karşılandı. 1942'den sonra irtibat uçağı olarak kullanılmıştır. Eğitim amaçlı bu uçaklar, 1945 yılına kadar serviste kaldılar. Bu uçağın özellikleri Ek-35'te verilmiştir.

4. Curtiss Hawk II

Gourdou Leseurre firması ile yaşanan kriz¹⁸ sonucu, 1932'de Curtiss firmasından lisans alınarak, ABD üretimi Curtiss Hawk II ve Curtiss Fledgling 2-C1 av ve eğitim uçaklarının

¹⁷ Ajun Kurter ile yapılan görüşme.

¹⁸ Bkz. 1929 Yılında Türk Hava Kuvvetleri.

TOMTAŞ'ta imalatına karar alındı. Hawk-II uçakları, gemiler ile sandıklar içinde kitler halinde Türkiye'ye 30 Ağustos 1932'de getirildi. Curtiss yapımı 1524 nolu uçak, Türk imalatı için örnek uçak olarak kullanıldı. 1934'te Kayseri Tayyare Fabrikası(KTF) kısmi imalatı olarak yedi adet Hawk-II uçağı daha üretildi.

Nisan 1935'te 11924 nolu 650 B.G. Wright R-1820-04 motoru ile takatlandırılmış Hawk III uçağı deneme amacı ile tedarik edildi. Hawk III uçağı, Hawk II'lerden daha üstün performansa sahipti. Ancak yapılan tecrübe uçuşlarından sonra, Hawk III uçağının tedariki yerine, Hawk II uçaklarının modernize edilmesi kararlaştırıldı. KTF kısmi imalatı ve geliştirmesi olarak 1938-1939 yıllarında, onbeş adet 1532-1546 nolu Hawk II uçakları üretildi. 1532 nolu uçak prototip olarak geliştirildi¹⁹.

Hawk II uçakları 1933'te Gaziemir'de yeni teşkil edilen 53. ve 54. Av Bölükleri'nde görev yaptılar. 1943-1945 yıllarında av eğitiminde kullanıldılar. 16 Nisan 1945 tarihi itibarıyla on adet Hawk II uçağı faal olarak görev yapmaktaydı²⁰.

Çizelge 30'da bu uçakların Türk askeri numaraları verilmiştir²¹. Bu uçağın özellikleri Ek-34'te verilmiştir.

Çizelge 30. Curtiss Hawk II'lerin Türk Askeri Numaraları

Türk As.No.	Yapım Tarihi	Adet	Not
1501-1506	21 Aralık 1933	6	Curtiss yapımı, KTF montajı
1507-1508	05 Ocak 1934	2	Curtiss yapımı, KTF montajı
1509-1513	10 Ocak 1934	5	Curtiss yapımı, KTF montajı
1514-1516	21 Mart 1934	3	Curtiss yapımı, KTF montajı
1517-1524	12 Nisan 1934	8	Curtiss yapımı, KTF montajı
1525-1531	1934	7	KTF kısmi imalatı
1532-1546	1938-1939	15	KTF kısmi imalatı ve geliştirmesi

¹⁹ Gülten, a.g.e., s.19.

²⁰ Deniz, Türk Uçak İmalatı, a.g.e., s.33.

²¹ a.g.e.,s.32.

5. Curtiss Fledgling 2C-1

Amerikan Fledgling uçaklarının yedi adedinin kısmi imalatı ve montajı yapıldı. Uçaklar iki tip olarak üretildiler. Bunlardan biri temel eğitim uçağı, ikincisi ise makinalı tüfek eğitim uçağıdır.

İlk imal edilen Fledgling uçağı(no:1401) Atatürk'ün emri ile 1934 yılında İran Devletine armağan edilmiştir. Uçak Yzb.Enver Akoğlu ve makinist Nihat Kayalı tarafından uçurularak Temmuz ayı sonlarında Tahran'a götürüldü. 7 Ağustos 1934 günü ekip, Ekişehir'e dönmüştü²².

Fledgling uçakları 1943 yılına kadar Hava Okulunda uçuş eğitiminde ve 1945'de Üçüncü Hava Alay Eğitim ve İrtibat Kıtası'nda görev yapmıştır. Çizelge 31'de Türk askeri numaraları verilmiştir²³. 1945 yılına kadar serviste kaldılar. Bu uçağın özellikleri Ek-33'te verilmiştir.

Çizelge 31. Curtiss Fledgling 2C-1'lerin Türk Askeri Numaraları

Türk As.No.	Yapım Tarihi	Adet
1401-1407	1933	8

6. Tayyare Vergisi

1934 yılında Türk Hava Kuvvetlerine kaynak yaratmak amacıyla Tayyare Vergisi 28 Mayıs 1934 tarihinde kabul edildi. Bu vergi şu kaynaklardan alınacaktır:

1. Milli Müdafaa Hava Kuvvetleri teçhizatına karşılık olmak üzere:

A. Tapu senetlerinden:

i.İlgili gayrimenkulün değeri (1000) liraya kadar olanlarda(1000 dahil)

20, yukarı olanlarda 50 kuruş;

B. Biletle girilmesi alışılmış tiyatro, sinema, konser, sirk ve plajlarda her biletin asılları üzerinden %10;

²² Uçarol, Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu(1898-1962), a.g.e., s.75.

²³ a.g.e., s.22.

C. Gramofon plaklarının her birinden 10 kuruş tayyare vergisi alınır.

2. Birinci maddede yazılı olan vergilerden:

- A. Fıkrasındaki ilgili dairece senedin tanzim ve itası sırasında senet üzerine,
- B. Fıkrasında yazılı olanlar biletler üzerine,
- C. Fıkrasında yazılı olan da gümrüklerden veya dahildeki imalathanelerden mağazalara nakil sırasında üzerlerine tayyare pulu yapıştırılmak suretiyle alınır.

3. Mahkeme ve dairelere verilecek arzuhal ve layihalarla evrak takibine ait numara pusulalarına 1 kuruşluk tayyare pulu yapıştırılır.

4. Her yıl otuz Ağustos tayyare bayramı günü, posta ve telgraf ücretlerinden ayrı olarak Posta ve Telgraf İdaresince, kartlara yirmi paralık, mektuplara bir, taahhütlü ve kıymetli mektuplara iki buçuk ve telgraflara beş kuruşluk tayyare pulu yapıştırılır.

5. Evlenme, noter dairelerinde, köy ve inzibat işlerinde kullanılması alışılmış olan ve nevi, kıymeti bağlı listede yazılı bulunan varakalar kıymetli evraktan olarak ve bu meyanda, mevcut hüküm ve talimat dahilinde Hazinece hazırlatarak satılır.

6. 1454 numara ve 26 Mayıs 1929 tarihli kanunla bina, arazi, kazanç ve hayvanlar vergilerinden idarei hususiye hissesi ismiyle alınmakta olan hisselerin tayyare vergisi olarak Hazinece toplanmasına devam edilir.

7. Kazanç, veraset ve intikal vergileri kanunları gereğince mükelleflerin verecekleri vergi beyannamelerine bir liralık tayyare pulu yapıştırılır²⁴.

7. Polikarpov R-5, Polikarpov U-2, Tupolev ANT-9

Cumhuriyetin onuncu yılı törenlerine Rus Devleti, Mareşal Vorasilov başkanlığında bir heyet göndermişti. Bu ekip beraberinde beş adet Polikarpov R-5, bir adet Polikarpov U-2 ve bir adet Tupolev ANT-9 getirmiş ve bu uçakları Türkiye'ye armağan etmiştir. Tupolev ANT-

²⁴ "Tayyare Vergisi", Resmi Gazete, Sayı 2459, 30 Mayıs 1934.

9 1933 yılında Türkiye Postalarına, Polikarpov U-2 1935 yılında Türk Kuşu'na devredildi. Bu uçakların özellikleri Ek-36, Ek-37 ve Ek-38'de verilmiştir.

8. Supermarine Southhampton Mk II

1934 yılında İngiliz Supermarine firmasından altı adet Süpermarine Southhampton-II tipi deniz keşif/bombardıman uçakları alındı. Deniz Hava Kuvvetleri takviye edildi. Uçakların bedeli Milli Bütçeden karşılandı. Bu uçaklar 1942 yılına kadar serviste kaldı. Çizelge 32'de Türk askeri numaraları verilmiştir²⁵. Bu uçağın özellikleri Ek-39'da verilmiştir.

Çizelge 32. Supermarine Southhampton Mk II'lerin Türk Askeri Numaraları

Türk As.No.	Uçak No	Geliş Tarihi
1661	2485	1933
1662	2486	1933
1663	2490	1933
1664	2496	1933
1665	2497	1933
1666	2498	1933

9. De Havilland D.H.84 Dragon

Mustafa Kemal Paşa hava kuvvetlerinin gelişmesine paralel olarak sivil havacılığa da önem vermiş ve 23 Mayıs 1933 tarihinde çıkarılan bir kanunla Devlet Hava Yolları'nın kurulmasını sağlamıştır. Önce MSB bünyesinde kurulan teşkilat, 1935 yılında Bayındırlık Bakanlığı'na bağlanmış ve kendisine ait bir hangar ve iki uçakla ilk sivil hava filosu oluşturulmuştur. Daha sonra bu filoya katılan THK tarafından 1934 yılında devredilen De Havilland Dragon ve Rapid tipi altı kişilik uçaklarla İstanbul-Ankara arasında tarifeli yolcu ve posta nakliyatına başlanmıştır. Kısa zamanda Ankara-Eskişehir-İstanbul ve İstanbul-Ankara-Silifke-Adana seferlerine geçilmiştir. Artan uçak ihtiyacı ise Amerika'dan Curtiss Model 55 Kingbird ve Alman Junkers F 13 tipi uçaklar satın alınarak karşılanmıştır²⁶. Nakliye amaçlı kullanılan bu uçağın özellikleri Ek-40'ta verilmiştir.

²⁵ Deniz, *Türk Hava Kuvvetleri 1911-1991*, a.g.e., s.81.

²⁶ Hikmet Yavaş, "Atatürk'ün Havacılık, Hava Kuvvetleri ve Hava Stratejisiyle İlgili Görüşleri", *Genelkurmay Askeri Tarih Başkanlığı Atatürk Haftası Armağanı*, 1986, s.172.

10. Letov Uçakları ile Yunanistan'a Gidiş

Cumhuriyetin onuncu yılı kutlama törenlerinde General Adamis'in başkanlığında Yunan heyeti Ankara'ya gelmişti. Bu ziyaretini iade etmek üzere Yunan Milli Günü olan 25 Mart 1934'te yapılacak törenlere bir filo gönderilmesine karar verildi. Üçüncü Hava Alayı Birinci Uçak Bölüğü, Yzb. Şefik ÇAKMAK komutasında beş adet Letov S 16 T'den oluşan filo 20 Mart 1934 tarihinde İzmir'den havalandı. Türk uçakları, bir saat elli dakika sonra Yunanistan'ın başkentine Türk-Yunan bayrakları taşıyan paraşütler atarak, Tatoi meydanına indi. Yunan Hava Kuvvetlerinden beş uçaklık bir filo, Türk uçaklarının hareket haberini alır almaz, Tatoi'den uçmuştur. Bu filoya ek olarak, beşer uçaktan oluşan iki filo daha havalanarak Atina civarında Türk pilotlarını karşıladılar. Türk pilotları, Tatoi'de Türk-Yunan bayrakları ile süslü ve üzerinde Türkçe "Hoşgeldiniz arkadaşlarımız" yazılı hangar önünde kalabalık bir grup tarafından karşılandılar. 24 Mart 1934 tarihinde Yunan Cumhurbaşkanı M. Zaimis tarafından kabul edildiler.

25 Mart 1934 gününde Türk uçakları milli bayram törenine katılarak Atina şehrinin çeşitli yerlerine Türk-Yunan dostluğunu gösteren beyannameler attılar. Bundan sonra Türk uçaklarından bırakılan dört paraşüt yanyana Türk ve Yunan bayraklarını Atina şehrinin çeşitli yerlerinde dalgalandırdı. Türk uçaklarını takiben Yunan uçakları da bir taraftan çeşitli geçişlerle törene katılıyorlar ve bir taraftan da E(Elen) ve T(Türkiye) harflerini yazarak Türk ve Yunan dostluğunu ifade ediyorlardı. 26 Mart 1934 günü de Yunan Hükümeti, Türk pilotlarına Feniks nişanının çeşitli rütbeleri verdi²⁷. İzmir-Atina, Atina-Selanik, Selanik-İstanbul ve İstanbul-İzmir etaplarıyla bu görev tamamlandı. Bu uçuş sırasında toplam 5360 km kat edildi.²⁸

11. Breguet 19-7 Uçakları ile Rusya'ya Gidiş

Cumhuriyetin onuncu yılı törenlerine katılan General Vorosilov başkanlığındaki Rusya heyetinin ziyaretini iade etmek üzere, Yzb. Celal Yakal komutasında beş uçaklık Breguet 19-7 filosunun gönderilmesine karar verildi. Bu kola daha sonra Pilot Yzb. Enver(Akoğlu)'nun da katılması emredildi. Breguet 19-7 filosu, 1 Mayıs 1934 törenlerine iştirak etmek için 20

²⁷ "Türk Tayyarecileri Komşu ve Dost Yunanistan'da", *Askeri Hava Mecmuası*, No104(Haziran 1934), s.3-17.

²⁸ Or-Ay(der.), "Dünnin Hava Olaylarından Bir Yaprak", *Havacılık ve Spor Dergisi*, No 354(Nisan 1945), s.20.

Nisan 1934 tarihinde sabah saat 07:00'de Eskişehir'den havalanmış ve dört saat sonra Karadeniz, Sivastapol, Harkof üzerinden Moskova'ya incekleri yolun ilk durağı olan Sinop'a inmişlerdi. Sinop'tan 21 Nisan 1934 günü saat 10.20'de kalkıp Karadeniz üzerinden kuzeye uçmuşlar, bir saat kırk beş dakikada Sivastapol'a inerek Karadeniz'i güneyden kuzeye ilk uçuş şerefini Türk Havacılığına mal etmişlerdi. Heyet 22 Nisan 1934 gününü Sivastapol'da geçirdi. 23 Nisan 1934'te Sivastapol'dan Harkof'a uçuldu. Burada da askeri ve mülki erkan tarafından törenle karşılandı. Geçen yıl Ankara'ya gelen Rus havacıları Türk kolunu karşılamak için Harkof'a gitmişlerdir. 24 Nisan 1934 tarihinde Türk Filosu, saat 12:45'te Moskova'ya inmişti. Moskova hava meydanı Türk-Sovyet bayrakları ile donatılmıştı. Türk misafirleri selamlamak için hava meydanına, Kızıl Ordu Askeri Hava Kuvvetleri Komutanı Alksnis, Türk Büyükelçisi Hüseyin Ragıp Bey, Doğu İşleri Bölümü Müdürü M. Zukerman, Kızıl Ordu Genelkurmay Başkanı M. Savrov, Dışişleri Bakanlığı temsilcileri, Sovyet basın temsilcileri ve Türk filosuna eşlik etmiş olan Sovyet hava filosu geldiler. Türk pilotları yere inerken İstiklal Marşı ile selamlanmıştır²⁹.

1 Mayıs 1934 günü Sovyetler Moskova'da büyük bir geçit töreni yaptılar. Törende 600 Rus uçağı uçuruldu. Uçuş kolunun başında Türk kolundan üç uçak uçurmuşlar, üçlü kolun lideri Yzb.Enver (Akoğlu) idi. Törenlerden sonra Kremlin Sarayında yaklaşık iki bin kişinin katıldığı ziyafete katılan Türk havacıları ile Sovyet liderleri ilgilenmiş, Türkiye Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal ve onların şerefine kadeh kaldırılmıştır.

Türk Havacıları 5 Mayıs 1934 günün sabahı Leningrad'a uçmuşlar, törenle karşılanmışlar, akşam geri dönmüşlerdir. 8 Mayıs 1934 günü Sovyet Harbiye Komiserince Türk havacıları şerefine bir veda ziyafeti düzenlenmiştir.

Türk uçuş kolu 9 Mayıs 1934'te Moskova'dan ayrıldı. Uçuş koluna sınıra kadar on adet Rus av uçağı refakat etmişti. Rusya'ya giderken olduğu gibi dönüş yolunda da Harkof'a inildi. Türk Hava Kuvvetleri ertesi gün Harkof'tan ayrılıp diğer Rus kentlerine de uğrayarak tetkiklerde bulunmuştur.

²⁹ a.g.e., s.22-23.

14 Mayıs 1934 günü Romanya'nın başkenti Bükreş'e inildi. Türk Pilotları Ankara'dan alınan olur ile 15 Mayıs 1934 gününe isabet eden Romenlerin Kahramanlar günü törenlerine katılmışlardır.

Türk havacılarına Romen Ordusunun fahri havacıları unvanı ile bunu belirten birer nişan verilmişti. 18 Mayıs 1934 Cuma günü 9.00'da Bükreş'ten kalkan kol, İstanbul üzerinden geçerek 13 .30'da Eskişehir'e inmiştir.

12. Türkkuşu'nun Kuruluşu

THK uçuşla ilgili olarak teşkilâtlanma zorunluluğu duyarak, 3 Mayıs 1935'te Türkkuşu'nu kurmuştur. Türkkuşu'nda ilk açılan okul planör okulu idi. Rusya'dan iki öğretmen getirilmişti. Açılış töreni Etimesgut Havaalanında Atatürk tarafından aşağıda metni verilen konuşma ile yapılmıştır:

"Bayanlar, Baylar,

Bizim dünyamız-bilirsiniz-topraktan, sudan ve havadan oluşur. Hayatın da, esas unsurları, bunlar değil midir?

Bu unsurlardan birinin eksikliği, yalnız eksikliği değil, sadece, bozukluğu, hayatı imkansız kılar.

Hayatı, hele ulusal hayatı seven, onu korumak isteyen; yurdunun topraklarına, denizlerine olduğu gibi, havasına da ilgisini, her gün biraz daha, çoğaltmalıdır.

Bu ilgi, saydığım hayat öğelerine egemenlikle olur.

Tabiat insanları türetti, onları kendine taptırdı da. Ancak, insanların dünyada yaşayabilmeleri için, onların tabiata egemenliğini de şart kıldı. Tabiata egemen olmasını bilemeyen yaratıklar, varlıklarını koruyamamışlardır. Tabiat onları, kendi unsurları içinde ezmekten, boğmaktan, yok etmekten ve ettirmekte hiç çekinmemiştir.

Türk, bu büyük gerçeği, ezelden tanımak kapasitesini göstererek şamil bir azimle, toprağı ve onun türlü ürünlerini insanlığa verimli kılmış; büyük denizlerde göğüslemedik dalgalar bırakmayarak, insanlığa genlik veren kültür yolları açmıştır.

Lakin, 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 yalın olarak ortaya çıktı.

Bütün ulusların, büyük azimle, üzerinde çalıştıkları bu cephede, Türk ulusu da şüphesiz, yerini almalıydı.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti, kara ordumuzun yanında, donanmamızı kurarken, hava filolarımızı da, en son hava şartlarıyla düzenlemekten geri kalmadı.

Şahıslarıyla onur duyduğumuz, hava subaylarımız ve komutanlarımız da yetişmiş bulunuyorlar.

Pilotlarımız her zaman ve her halde, ulusun yüzünü ağartacak yüksek değerdedirler.

Lakin, arkadaşlar; bu kadarını yeter görmek doğru olamazdı. Hava işine, onun bütün dünyada, aldığı önem derecesine göre genişlik vermek lazımdı.

Bunu göz önünde tutan Cumhuriyet Hükümeti; havacılığı, bütün ulusun işlevi yapmak kararında idi.

Türk; yurdun dağlarında, ormanlarında, ovalarında, denizlerinde, her bucağında, nasıl bir bilgi ve kendine güvenle yürüyor, dolaşıyorsa, yurdun göklerinde de, aynı hızla dolaşabilmelidir.

Bu ise, Türk'ü, çocukluğundan, vatan kuşlarıyla, vatan havası içinde yarışa alıştırmakla başlar.

İşte, bugün, burada, bizi toplayan sebep, o kutsal işe başlama ayinidir.

Havacılık faaliyetine ciddi sarılmalarından dolayı, Hükümete, Genel Kurmay Başkanı Sayın Mareşal'a ve Türkiye Hava Kurumu Başkanı değerli arkadaşım Fuad'a, burada, özel minnetlerimi sunarım.

Bu ödevimizi başarmada, bizden değerli yardımlarını esirgemeyen, dostumuz Rus Sovyet Cumhuriyetine ve onun Sayın Büyükelçisi Bay Karahan'a önünüzde açıkça teşekkür etmekten kıvanç duyarım.

Türk çocuğu;

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

Bundan, gerçek dostlarımız sevinecek, Türk ulusu mutlu olacaktır. ”³⁰

Konuşmadan sonra Rus öğretmenler planörle uçuş gösterileri ile paraşüt atlayışları yaptılar. Atatürk bir ara Sabiha Gökçen'in kulağına eğilerek:

Gökçen. Görüyorum çok heyecanlandın sen bu gösterilerden.. Hareketler seni çok ilgilendirdi.. Nasıl, sen de böyle havalarda süzülebilir, paraşütle atlayabilir misin bakalım?

Diyerek Atatürk, Sabiha Gökçen'i uçuculuğa sevk etmişti. Ertesi günden itibaren Gökçen planör çalışmalarına başladı. Çalışmalardan sonra Gökçen köşke döndüğünde, Atatürk kapıda karşıyor ve ekliyordu:

Anlat Gökçen.. Bugün neler yaptın, neler hissettin?³¹

Fakir bütçesi olan memleketlerde devlet kadar halk da bazı sorumluluklar yüklenmeliydi. Hava kurumu batıya yönelik Türkiye'nin hamlelerinden biriydi. Bu nedenle hem devlet desteğine ulaştırıldı, hem de halkın desteğine kavuşturuldu. Türkiye bunu

³⁰ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, a.g.e., c.II, s.321-323.

³¹ Gökçen, a.g.e., s.72.

yaparken savaşın yıkıntıları henüz ortadan silinmemişti. On yılda pek çok kuruluş gibi Türk Hava Kurumu da rayına oturdu, Türkkuşu gibi büyük bir okula kavuştu. Devletin yapamadığını millet, milletin yapamadığını devlet yaptı³². Atatürk, 29 Mayıs 1935 tarihinde bunu şu sözleri ile belirtti:

*“Bu ulus en zor zamanlarda memleket ödevlerine canla, başla koşmuştur. İstediklerinden daha fazlasını başaracaklardır. Tuttukları yol doğrudur.”*³³

Türkkuşu, planör öğretmeni olmaları için sekiz kişilik bir grubu Rusya'ya gönderdi. Bu grup arasında Sabiha Gökçen de vardı. 10 Temmuz 1935 günü Türkiye'den yola çıkıldı. Koktebel'e varıldı. Giden öğrencilerin isimleri şunlardı: Muammer Öniş, Sabiha Gökçen, Ali Yıldız, Sait Bayav, Tevfik Aytan, Ferit Orbay, Nurettin ve Mustafa İrkin³⁴. 11 Ocak 1936 tarihinde planör öğretmeni unvanı ve diplomalar alındı.

Bu sırada, dünya ülkelerinin havacılığa önem vererek silahlanmasını Atatürk yakından takip ediyordu. Türk havacılığının erişmiş olduğu gücü 1 Kasım 1935 tarihinde TBMM'nin beşinci dönem birinci toplanma yılını açarken şu şekilde açıklıyordu:

“...Uçak filolarımızı oluşturmak için büyük milletimizin yüce ilgisini heyecanla anmak borcumdur.

Son uluslararası olaylar, Türk Milleti için kudretli bir hava ordusunun, hayati önemde tutulmasına bir daha hak verdirdi. Çok emekle kurduğumuz, canımızla korumaya ant içtiğimiz kutsal yurdun, havadan saldırılara karşı güvenlik altında bulunması demek bize saldıracakların, kendi yurtlarında bizim aynı zararları yapabileceğimiz 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 hazır kahramanlardır. Büyük millet bu soyak evlatlarıyla kendini mutlu sayabilir.”*³⁵

³² a.g.e., s.78.

³³ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, a.g.e., c.II, s.323.

³⁴ Or-Ay(der.), “Dünün Hava Olaylarından Bir Yaprak”, Havacılık ve Spor Dergisi, No 357(Temmuz 1945), s.20.

³⁵ a.g.e., c.I, s.404.

13. Hava Kuvvetlerine Yardım Vergisi

Hava Kuvvetlerine maddi kaynak amacıyla yardım vergisi kanunu, 25 Aralık 1935 tarihinde kabul edilmişti. Bu kanuna göre aşağıdaki kaynaklardan %2 oranında vergi alınacaktı:

1. Genel, birleşmiş ve özel bütçelerle ve belediye bütçeleri ile idare edilen daire ve kuruluşların maaş, tahsisat, ücret, yevmiye, hakkıhuzur, aidat, ihtisas zammı, emekli aylığı gibi kişi maaşları, ikramiye, haber verme ücreti, tazminat adıyla ve diğer herhangi bir ad ile olursa olsun yapılmış ve yapılacak bir hizmet karşılığı ödemeler.
2. Gerçek ve hükmi şahısların nezdinde veya onlara bağlı olarak çalışanlara, yevmiye suretiyle de olsa verilecek bütün ücret, bedel.
3. Şirket ve kuruluşların esas mukaveleleri veya nizamnameleri veya genel kurul kararlarına göre meclisi idarelerinde bulunanlara hisse senedi veya tahvilat karşılığı olmaksızın verilen temettü ve ikramiyelere aynı mahiyetteki istihkaklar³⁶.

14. Martin 139 WT

THK'nun gerçekleştirdiği çalışmalara çok büyük önem veren Atatürk, 29 Ekim 1936 tarihinde, Cumhuriyet bayramı hakkında şeref defterine, şunları yazdı:

29 / X / 1936

Cumhuriyet Bayramı

Bugünkü geçit resmi, T.H.Kurumu için, verimli çalışmalarını göstermek için güzel bir vesile oldu. Türk Kuşu'nun planör uçuş ve akrobasisleri, paraşütçülerin hareketleri parlak ve çok ümit verici idi.

*Kurum Başkanı F.Bulca'yı ve kurumun ve Türk Kuşu'nun bütün mensuplarını tebrik eder, çalışmalarında yüksek başarılar dilerim.*³⁷

³⁶ "Hava Kuvvetlerine Yardım Vergisi Kanunu", Resmi Gazete, Sayı 2882, 2 Ocak 1936.

³⁷ Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e., s.44.

1936 yılının diğer bir gelişmesi de Mussolini'nin zaman zaman Türkiye'nin Güney Anadolu sahillerinde gözü olduğunu açık veya kapalı şekilde ifade etmesiydi. Bu konuda Atatürk sert cevap vererek karşı çıkıyordu. Bu sırada İtalyanların Oniki ada bölgesinde yaptığı deniz ve hava manevraları gerginliği daha çok artırıyordu.

Atatürk, hava kuvvetlerinin, bu adaların ve ülkenin savunulması için yeterli manevra yeteneğine ulaşması için yeni bir program uygulamaya başlamıştı. Bunun için de yeni uçakların alınması söz konusu idi. Bu nedenle 1 Kasım 1936 tarihinde TBMM'nin beşinci dönem ikinci toplanma yılını açarken şunları belirtmiştir:

"...Ticari hava nakliyesinin emniyetli, intizamlı devamını ve genişlemesini ise çok önemli tutmaktayım.

...

Hava ordusuna sarf ettiğimiz yardımı artırmanızı dilerim. Yeni bir programı uygulama devresinde bulunduğumuz için, hava kuvvetlerimiz arzumuz derecesinden henüz uzaktır. Kuvvetli bir hava ordusu oluşturma yolunda iyi sonuçlara doğru emniyetle yürümekte olduğumuzu ifade ederken, hava taarruzlarına karşı milletin hazırlanması için de ayrıca ilginizi uyandırmak isterim.

...

*Önümüzdeki yıl, müzakereler ve silahlanma yarışı ile büyük bir hazırlık yılı olacağı benziyor. Devletler arasındaki ihtilafların anlaşmalara varmasını samimiyetle dileriz."*³⁸

Bu arada 1936 Olimpiyatlarına iyi bir pilot olan Yzb. Akoğlu gönderildi. Yeni uçakların alımı için havacılık endüstrisinde söz sahibi Avrupa ülkelerinde araştırma ve incelemeler yapan Yzb.Akoğlu, Ekim 1936'da Amerika'ya geçti. Yzb. Akoğlu ve Mühendis Necdet Eraslan birçok Amerikan uçak fabrikalarını gezdiler. Yzb. Akoğlu burada birçok uçağı denedi ve uçtu.

Bu incelemeler sonucunda Martin-139'un Türk Hava Kuvvetlerine alınmasını tavsiye edildi. Yirmi dört uçak sipariş verildi. Uçakların satın alındığı haberi duyulunca faşist İtalyan

³⁸ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, a.g.e., c.I, s.406-410

basını “Barbarlara bu uçaklar verilemez” diye Roosevelt yönetimine şiddetle çatmıştı. İtalyan Devleti bu olayı protesto etmişti³⁹. Bu uçağın özellikleri Ek-44’te verilmiştir.

15. Gotha GO 145A

Türk Hava Kuvvetleri’ne tedarik edilecek yeni eğitim uçağı projesi çerçevesinde, Alman Gotha fabrikaları ile kırkaltı uçaklık bir paket için, lisans antlaşması yapıldı. Altı aylık eğitime dört kişilik bir ekip gönderilmiştir.

Almanya’dan, eğitim gören ekiple birlikte getirilen üç adet örnek uçak üzerinde montaj eğitimini tamamlayan personel, Almanya’dan getirilen demonte uçakları montaj için hazırlamışlardır. Tüm hazırlıklar tamamlandıktan sonra 1936 yılının ikinci yarısında montaja geçilmiştir.

Yıl sonuna kadar on uçağın montajı tamamlanarak, tecrübe uçuşlarından sonra Eskişehir’deki Hava Okulu’nun İkinci Talim Bölüğü’ne teslim edilmiştir. Çizelge 33’te Türk askeri numaraları verilmiştir⁴⁰. Bu uçaklar 1944 yılına kadar serviste kaldı. Bu uçağın özellikleri Ek-41’de verilmiştir.

Çizelge 33. Gotha GO 145A’ların Türk Askeri Numaraları

Türk As.No.	Yapım Tarihi	Adet	Not
1801-1803	1936	3	Örnek uçak
1804-1815	1936	12	
1816-1830	1937	15	
1831-1836	1938	6	
1837-1846	1939	10	

16. PZL P-24A

Türk Hava Kuvvetleri’ne av uçağı olarak Fransız Dewoitine D.510T uçakları seçilmişti. Fakat Fransızlar, parası peşin ödenen bu uçaklara el koymuştu. Bu sıralarda İtalyanlar Onikiadaya bir aydan beri yığınak yapmakta idi ve Fransızlar ile de Hatay sorunu ortaya

³⁹ Kaymaklı, a.g.e., s.223-224.

⁴⁰ Deniz, Türk Uçak İmalatı, a.g.e., s.35.

çıkmişti. Atatürk, durumu açıklığa kavuşturmak için yazılı olarak verdiği şu soruların cevaplarının bildirilmesini emretmişti.

- Fransızlar teslim süresi geçen oniki adet Dewoitine D.510T uçaklarını İtalyanların zoru ile mi Türkiye'ye vermiyorlar?
- Fabrika uçakları hazırlayamadığı için vermiyor?
- Bir siyasi nedenden dolayı mı verilmiyor?

Ertesi gün(tahminen 30 Mayıs 1935) Dewoitine fabrikasına gidildi. Fabrika Müdürü Dewoitine'den, Fransız Meclisinde Hava Bakanına karşı muhalefetin direndiğini bu nedenle de Hava Bakanının uçakları vermediği öğrenildi. Alman Hava Kuvvetleri yeni uçaklarla kuvvetlenirken, Fransız Hava Kuvvetlerinin Birinci Dünya Savaşından kalma eski ve vasıfsız uçaklarla bırakılmasına Hava Bakanı tarafından dikkat çekilmişti. Bunun üzerine de Türk Hava Kuvvetleri için hazırlanan uçakların üzerindeki Türk kokartları silinip, Fransız kokartları yapılmış ve uçaklar Fransız Hava Kuvvetleri'ne teslim edilmişti.

Bu durum Atatürk'e bildirildi. Bunun üzerine Atatürk, Ankara Palas'ta bir toplantı gecesinde, "siyasi skandal olur" sözlerine aldırış etmeden, derhal sorulmak ve cevap alınmak kaydı ile İtalyan sefirini çağırarak Onikiada'daki yığınağın kime karşı olduğunun Duçe'ye sorulmasını istemiş ve sefirin itirazına karşı, Mussolini'den "size karşı değildir" cevabını aynı saatlerde almıştı.

Bu olayın üzerine ve daha önce de 1929 yılında teslim edilen otuz adet Breguet XIX B2 uçaklarındaki 30 km/saat hız eksikliği ve taahhüt edilen irtifaya çıkamaması sonucu Fransa'dan uçak alma işine son verilmiş⁴¹, uçak endüstrisi güçlü olan diğer ülkelerden uçak alma kararının alınmasına neden olmuştur.

Yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı Türk Hava Kuvvetleri'ne temin edilecek av uçakları için Polonya yapımı PZL P-24 av uçakları tedarik edildi.

Şubat 1936'da P-24 av uçağı Türkiye'deki Etimesgut tesislerinde bir gösteri düzenledi. Türkiye diğer Balkan ülkeleri ile birlikte, Polonya'dan on dört adet P-24A ve yirmi altı adet

⁴¹ Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e., s.76.

P-24C uçaklarını satın aldı. Ayrıca dört adet P-24F ve yirmi adet P-24G uçaklarının Kayseri’de montajı için anlaşma imzalandı. Gerektiğinde yüz adet P-24 uçağının Kayseri’de üretimi planlanmaktaydı⁴².

Ancak sonuçta, Türk kaynaklarınca altı adet P-24A, onbir adet P-24C ve on adet P-24G uçaklarının Kayseri’de imal edildikleri tasdiklenmektedir⁴³.

P-24 uçaklarının kapotaj nedeniyle kaza/kırım oranı oldukça yüksekti. Kapotaj olaylarının ve benzin deposu yangınlarının çok sık olması nedeniyle, av taburlarında akrobasi yapılması yasaklandı. 1937’de on adet P-24C uçağı görevden alınarak KTF’ye getirildi. Görevden alınan P-24’lerin yerine Türk yapımı P-24A ve P-24C’ler av taburlarına gönderildi. KTF’de P-24’lerin iniş takımlarının kapakları söküldü ve bir daha kullanılmadı, hatalı benzin deposu ile motor yangın duvarı yenilendi, kötü durumdaki motorların üç adedi revizyon edildi, daha sonraki uçak revizyonları 1941 yılına kadar sürdü. Çizelge 34’te uçakların Türk askeri numaraları verilmiştir⁴⁴. Bu uçağın özellikleri Ek-42’de verilmiştir.

Çizelge 34. PZL P-24A’ların Türk Askeri Numaraları

Türk As.No.	Yapım Tarihi	Adet	Açıklama
2001-2014	1935	14	Polonya’dan satın alındı ⁴⁵
2015-2020	1937	6	KTF yapım

17. Dünyanın İlk Kadın Savaş Pilotu Sabiha Gökçen

Planör eğitimini başarıyla tamamlayan Sabiha Gökçen, Atatürk’ün emirleri doğrultusunda motorlu uçaklarla eğitim almaya başladı. Bunun için Eskişehir’den Ankara’ya bir uçak ile bir öğretmen getirildi. İlk yalnız uçuşu İstanbul’da gerçekleştirdikten sonra, dünyanın ilk askeri kadın pilotu olması için Eskişehir Askeri Tayyare Okulu’na gönderildi. Sabiha Gökçen eğitimini tamamladıktan bir süre sonra Trakya manevralarına ve Mayıs 1937’de Dersim Harekatına katıldı. 28 Mayıs 1937 tarihinde THK Gökçen’e bir törenle madalya verdi. Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak, Genelkurmay Başkanlığının

⁴² Fikret Özcan, “I. Dünya Savaşı Uçakları”, *Uçantürk Dergisi*, No 460(Eylül 2000), s.39-41.

⁴³ Gülten, a.g.e., s.29.

⁴⁴ Deniz, *Türk Uçak İmalatı*, a.g.e., s.37-39.

⁴⁵ Ajun Kurter ile yapılan görüşme.

46015 sayılı ve 27 MAYIS 1937 tarihli yazısı ile Gökçen'in Türk Hava Kuvvetlerindeki çalışmalarını takdir ediyordu. Törende metni okunan yazı aşağıda verilmiştir:

Türk Hava Kurumu Başkanlığına,

24 Mayıs 1937 Tarih ve 11500 sayılı yazı karşılığı:

Atatürk kızı Bayan Sabiha Gökçen, kendisinde görülen yüksek enerji ve kabiliyet itibarı ile orduda yetiştirilmek üzere bundan bir buçuk yıl evvel Büyük Atatürk tarafından Cumhuriyet Hava Ordusu emrine verilmiştir. Kendisi evvelemirde Eskişehir'deki Hava Okulları emrine verilerek Hava Ordusunun temelini teşkil eden bu ilim kaynağında onbir ay uçucu olarak yetiştirilmiş ve her tip tayyare ile çok iyi derecede uçabilecek bir uçucu olmuştur. Bundan sonra Sabiha Gökçen yine Büyük Atatürk'ün yüksek emirleri ile bir harp tayyarecisi yetiştirilmek üzere Birinci Tayyare Alayı emrine verilmiş ve burada da altı ay kadar çalıştırılarak bu bakımdan kendine verilen her harp talimülterbiye ödevini yüksek bir kabiliyet ve kudretle ve uçucu arkadaşlarından geri kalmamak şartı ile başarmıştır. Ahiren zuhur eden Harekata da bölüğü ile iştirak etmiş ve ilişik vesikalarda gösterilen ödevleri parlak surette yapmıştır. Bizzat alayı teftişimde uçucu arkadaşları ile beraber ayrıca kendisini de tebrik ve takdir ettim.

*Türk kadınlık kudretini ve kahramanlığını bilfiil dünya havacılık tarihine tanıttıran Atatürk kızı Bayan Sabiha Gökçen'i ordu adına bütün kalbimle bir defa daha takdir ile bu vesaikin dosyasına konulmasını rica ederim.*⁴⁶

Sabiha Gökçen, 372 numaralı diploma ile 1936-1937 eğitim öğretim yılında Eskişehir Hava Okulundan mezun oldu.

1937 Cumhuriyet Bayramında Sabiha Gökçen, Atatürk'ün emri ile yere birkaç metre kalacak şekilde alçaktan gösteri uçuşu yaptı. Bu sayede halk da Sabiha Gökçen'i uçak içinde yakından gördü⁴⁷.

⁴⁶ Gökçen, a.g.e., s.131.

⁴⁷ a.g.e., s.350.

18. 1937 Yılı Silahlanma Programı

1937 yılında Atatürk, başlatılan silahlanma programını yakından takip ediyor ve ne pahasına olursa olsun harp sanayiinin kurulması için gençleri şu şekilde yönlendiriyordu:

“Sanayileşmek, en büyük ulusal davalarımız arasında yer almaktadır. Çalışması ve yaşaması için iktisadi elemanları ülkemizde mevcut olan büyük, küçük her çeşit sanayii kuracağız ve işleteceğiz. En başta vatan savunması olmak üzere, ürünlerimizi değerlendirmek ve en kısa yoldan, en ileri ve gönençli Türkiye ülküsüne ulaşabilmek için bu zorunluluktur.”⁴⁸

Atatürk, uygulanan silahlanma programı hakkında mecliste, 1 Kasım 1937 tarihinde TBMM’nin beşinci dönem üçüncü toplanma yılını açarken şunları belirtmiştir.

“...Sivil Hava Yolları İdaresi, devlet teşkilatı arasında, modern bir idare halinde yer almıştır.

Bütün teknik şartlar ve emniyet tedbirleri içinde çalışmakta olan bu idarenin, büyük şehirlerimizin hepsi arasında, en modern ulaştırma yolu rolünü bir an önce yerine getirmesi ve uluslararası hatlarla da, kendi vasıtalarıyla, bağlantı kurma imkanı, az zamanda elde etmeyi beklediğimiz önemli işlerdendir.

...

Silahlandırma ve donatım programımızın uygulanması başarıyla ilerliyor. Bunları memleketimizde yapma amacımız gerçekleşme yolundadır. Harp sanayii kuruluşlarımızı, daha çok geliştirme ve yenileştirme için alınan tedbirlere devam edilmeli ve endüstrileşme çalışmamızda da ordu ihtiyacı ayrıca göz önünde tutulmalıdır.

Bu yıl içinde denizaltı gemilerini ülkemizde yapmaya başladık.

Hava kuvvetlerimiz için yapılmış olan üç yıllık program, büyük milletimizin yakın ve bilinçli ilgisiyle, şimdiden başarılıymış sayılabilir.

⁴⁸ Ülken, a.g.e., s.18.

Bundan sonrası için, bütün uçaklarımızın ve motorlarının memleketimizde yapılması ve harp hava endüstrimizin de, bu esasa göre geliştirilmesi gerekir. Hava kuvvetlerinin aldığı önemi göz önünde tutarak, bu çalışmayı planlaştırmak ve bu konuyu lâyık olduğu önemle milletin gözünde canlı tutmak gerekir.”⁴⁹

1937 yılında yapılan Trakya manevralarında da Atatürk şunları belirtmiştir.

“Bugün uçak birlikleri, Kara birliklerine yalnız keşif bakımından yardım ettiler. Halbuki bu yardım, hareket alanında diğer bütün faaliyetlere teşmil edilmeli ve kara birlikleri daha geniş çapta desteklenmelidir.

Yakın bir gelecekte, insan ve malzeme nakliyatının önemli bir kısmı havadan yapılacaktır.”⁵⁰

Ordunun silahlanma programına eriştiği gücü her vesile ile yukarıdaki şekilde belirten Atatürk, ordu dışındaki halkın da yetişmiş personel gücü olması için Türkkuşu'nun çalışmalarını yakından takip ediyor, zaman buldukça da bu çalışmaları izlemek için eğitim çalışmalarına bizzat katılıyordu. Türk gençlerini uçak teknolojisine yönlendiriyor ve en kısa zamanda uçak endüstrinin ülkede olmasını istiyordu. Bir akşam üzeri Sabiha Gökçen ile çay içerken Atatürk, Türk gençliğinin yaptığı havacılık çalışmalarından memnun, şöyle konuşmuştu:

“Türk Hava Kurumu ulusal görevini yerine getiriyor, Türkkuşu'nda gençler artık istikbalin göklerde olduğu inancı içinde yetişiyorlar.. Bir de uçak teknolojisini Türkiye'ye getirebilirsek artık gözüüm açık gitmeyecek Gökçen.. Evet, sonunda savaşı bugün için piyade bitirir ama, geleceğin savaşları hep göklerde olacak. Göklere kim egemense savaşı da o kazanacak.. Hatta belki de bugün gördüğümüz en güçlü uçaklar bile o gün birer oyuncak gibi kalacak yeni uçakların, yeni silahların yanında.. Bir ülkeden bir ülkeyi dövebilecek, kendi insanını yitirmeden karşı ülkenin insanını yok edecek silahların yapılmayacağını söyleyebilir misin? Savaş teknolojisi acımasızca ilerliyor.. Biz saldırgan, başkasının toprağında gözü olan bir ulus değiliz. Ama başkasına da verecek bir karış toprağımız yok.. Emperyalizm bizim inançlarımızın, kitabımızın dışında kalan bir konudur. Böyle olmasına rağmen,

⁴⁹ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, a.g.e., c.I, s.417-421.

⁵⁰ Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e., s.46.

memleketimizi, toprak bütünlüğümüzü, bağımsızlığımızı ve özgürlüğümüzü korumak için her gün savaş olacaktı gibi ordumuzu, savaş araçlarımızı ve gereçlerini hazır bulundurmaya mecburuz.. Düşmanlarımızın Türkiye üzerine besledikleri gizli ve menhus emeller henüz bitmiş değildir. Bu bugün için böyleyse, yarın için de böyle olacaktır. Yalnız askeri havacılığın değil, sivil havacılığın da bu savaşlarda önemli rol oynayacağını şimdiden görür gibi oluyorum. Kadınlı erkekli, cesaretinden bir nebze kaybetmemiş bir millet olarak ayakta durmalıyız..” ⁵¹

1937 yılında Atatürk, Türk Hava Kuvvetlerinden bir ay içinde; hava birliklerinin bulundukları alanlardaki arkeolojik değerleri olan yerlerin havadan çekilmiş fotoğraflarından oluşan bir albüm istemiştir⁵². Bu albüm tüm zorluklar rağmen Türk havacıları tarafından başarı ile oluşturulmuştur.

19. PZL P-24C

Ekim 1937’de P-24C’lerin imalatına başlandı. Kasım 1937’de dört adet, Aralık 1937’de üç adet imal edilerek, toplam onbir adet P-24C uçağı imal edildi.

Dört makinalı tüfekli P-24C’lerde istenilmeyen hız düşüklükleri meydana geldi ve azami sürat 400 km/saat altına düştü. Bu nedenle Türk teknik heyetinin izniyle performans arttırıcı aerodinamik düzenlemeler yapıldı ancak tüm tadilatların yapılması, uçakların teslimatını geciktirdi. Çizelge 35’te Türk askeri numaraları verilmiştir⁵³. Bu uçağın özellikleri Ek-43’te verilmiştir.

Çizelge 35. PZL P-24C’lerin Türk Askeri Numaraları

Türk As.No.	Yapım Tarihi	Adet	Açıklama
2101-2126	1937	26	Polonya’dan satın alındı
2127-2137	1937	11	KTF yapımı

⁵¹ Gökçen, a.g.e., s.101.

⁵² Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e., s.77.

⁵³ Deniz, Türk Uçak İmalatı, a.g.e., s.40.

20. Heinkel HE-111 F-1

İspanya İç savaşında çok bahsedilen ve büyük başarılar sağlamış olan Heinkel He 111'ler 1937 ilkbaharında, Ankara'da yapılan gösteri üzerine Almanya'dan satın alınırken bunların eğitiminde kullanılmak üzere Focke Wulf FW-58K-10 WEIHE'ler de satın alındı. Uçakların bedeli Milli Bütçeden karşılandı.

Yabancı basına göre Türkiye'ye yirmidört adet He-111 F-1 ve dört adet He 111G-5 uçakları satıldı. Bu uçaklar 1937-1938 yıllarında Türkiye'ye geldiler. İlk uçak, no:5013, 19 Ekim 1937'de Berlin-Oranienburg'dan Türkiye'ye getirilmek için havalandı. Ancak bir motor havada arızalandığı için, uçak Budapeşte'ye mecburi iniş yaptı. Bu ilk uçak ancak üç gün sonra yolculuğuna devam edebildi. He 111 F-1'ler Eskişehir Birinci Hava Alayı'nın Dördüncü Bölüğünde görev yaptılar. Burada Martin-139W'ler ile görevi paylaştılar. İlk onsekiz adedi 1937 sonbaharında, altı adedi de 1938'de geldi. Çizelge 36'da belirlenen sekiz adet uçağın Türk askeri numaraları verilmiştir⁵⁴. 1946 yılına kadar serviste kaldılar. Bu uçağın özellikleri Ek-49'da verilmiştir.

Çizelge 36. Heinkel He 111 F-1'lerin Türk Askeri Numaraları

Türk As. No.	Geliş Tarihi
2203	1937
2204	1937
2205	1937
2212	1937
2213	1937
2219	1937
2220	1937
2223	1937

21. Focke Wulf FW-58K-10 WEIHE

FW 58'lerin ihraç modeline K serisi denildi ve Bulgaristan'a iki, Romanya'ya oniki, Türkiye'ye altı, Arjantin'e üç, Avusturya'ya üç, Hollanda'ya beş, Slovakya'ya oniki, İspanya'ya on, İsveç'e dört adet satıldı. Brezilya ve Macaristan ise bu uçakların lisans üretimlerini yapmıştır.

⁵⁴ Deniz, Türk Hava Kuvvetleri 1911-1991, a.g.e., s.96.1-96.2

1936 yılının yaz aylarında Alman Büyükelçiliği aracılığı ile Deutsche Lufthansa heyeti Türk Dışişleri ve Savunma Bakanlıkları ile Lufthansa'nın Türk hava sahasını ve meydanlarını kullanma izni için görüşmelere başladı. Kısa sürede anlaşma sağlandı ve Türkiye Almanya'dan karşılık olarak uçak kredisi talebinde bulundu ve uçak tipinin belirlenmesi çalışmalarına başladı (Gotha, Focke ve Heinkel uçakları bu krediye karşılıktı⁵⁵). Türk tarafının tercihi eğitim uçakları idi. Kısa süren incelemeler sonunda Focke Wulf FW 44J ve FW 58 K-10 tipi uçaklar seçildi. Türk Hava Kurumu, Türk Hava Kuvvetleri için FW 58'lerden altı adet siparişte bulundu ve kısa sürede teslim sözü aldı.

FW 58'ler 28 Ağustos 1937 tarihinde Türkiye'ye teslim edildi. Alman uçuş görevlileri, kısa süren bir pilotaj ve makinist eğitimi verdiler. FW 58'lerin tümü Eskişehir'deki Hava Okulundaydı. 1939 yılında yeni oluşturulan Çorlu Alayına bir adet FW 58, seyrüsefer telsizci ve bombardıman eğitimi için talim kıtasına verildi. Yine aynı amaçla İzmir Güzelyalı'daki Üçüncü Alaya da bir adet FW 58 tahsis edildi. FW 58'ler bu alayların talim kıtalarında seyrüsefer telsizci bombardımancı eğitiminde hayli başarılı oldu.

1937 yılında Eskişehir'de görev yapan Türkiye'nin ve dünyanın ilk bayan savaş pilotu Sabiha Gökçen de FW 58'lerde uçuş telsizci eğitimi aldı. Bu alayı ziyaret eden Atatürk, Sabiha Gökçen'in FW 58'lerle yaptığı uçuşları izlemiş ve uçmadan önce uçağın özellikleri hakkında kendisine brifing verilmişti.

1945 yılında servisten alınmasına karşın dört uçak görev yapabilecek durumda tutuldu. Ancak gelişen havacılık donanımı ve Türk Hava Kuvvetleri'nin İngiliz ve Amerikan sistemlerine geçmesiyle uyum gösteremediğinden servisten alındı. Çizelge 37'de bu uçağı kullanan birlikler verilmiştir⁵⁶. Bu uçaklar 1945 yılına kadar serviste kaldı.

Çizelge 37. FW 58'lerin Kullanıldığı Birlikler

Yıllar	Birlik
1937-1945	Eskişehir Hava Okulu
1940-1946	İzmir Güzelyalı 3. Alay İrtibat Nakliye Grubu
1940-1946	5. Alay Talim Kıtası

⁵⁵ Ajun Kurter ile yapılan görüşme.

⁵⁶ Rıfat Bayrak, Focke Wulf "Weihe", *Uçantürk Dergisi*, No 459(Ağustos 2000) s.40-41.

Çizelge 38’de bu uçakların Türk askeri numaraları verilmiştir⁵⁷. Bu uçağın özellikleri Ek-45’te verilmiştir.

Çizelge 38. Focke Wulf FW-58K-10’lerin Türk Askeri Numaraları

Türk Askeri No	Veriliş Tarihi
1701-1706	28.08.1937

22. G. A. Monospar ST-25

İngiliz General Aircraft Firması tarafından imal edilen iki adet ST-25 Harita Uçağı envantere 1937’de girdi. Uçaklara M-1 ve M-2 numaraları verildi. Bu uçağın özellikleri Ek-47’de verilmiştir.

23. Vultee V-11 GBT

1930’lu yıllarda Türk askeri havacılığı teşkilaatı yeniden düzenleniyordu. Bu gelişme, o yıllarda Akdeniz’deki İtalyan etkinliğinin yanı sıra Avrupa’daki gelişmelerden de kaynaklanmaktaydı. Bir türlü çözümlenemeyen Hatay Sancağı sorunu da Türkiye ile Fransa arasındaki ilişkileri kopma noktasına getirmişti. Ankara’daki Türk yöneticileri o sırada ortaya çıkacak bir çatışmanın kolaylıkla Ortadoğu’ya atlayabileceğini düşünüyorlardı. Gerek sivil, gerekse askeri yöneticiler tam anlamıyla yansız olmanın uygun olacağını, bunun için de çeşitli ve büyük güçteki silahları edinmenin gerektiğini söylüyorlardı. Ülkenin 1936-1937 yıllarındaki kısıtlı kaynaklarına rağmen, Polonya’ya PZL P-24 av uçağı, Almanya’ya eğitim ve bombardıman, Amerika Birleşik Devletleri’ne bombardıman, İngiltere’ye bombardıman ve eğitim uçakları aynı anda sipariş edilmişti. Malzemenin çeşitli ve değişik kaynaklardan sağlanması, bakım ve eğitim yönünden bazı güçlükler neden olacaksa da, Türk yöneticileri kendilerini bir tek ikmal kaynağına bağlı tutmak istemiyorlardı.

1936 yılında, Güneydoğu Anadolu’daki Diyarbakır İkinci Uçak Alayı adına, Breguet 19-7’lerin yerine geçmek üzere, Amerika Birleşik Devletleri’ne kırk adet Vultee V-11GBT uçağı sipariş verildi. V-11’ler, yakıt ikmali yapmadan kat edebileceği uzaklık, yüklediği bomba miktarı, ikisi hareketli dördü sabit makineli tüfekleri, tamamen metal yapımıyla kendi

⁵⁷ Deniz, *Türk Hava Kuvvetleri 1911-1991*, a.g.e., s.95.

kategorisinde o dönemin en iyi uçağı olarak bilinmekteydi. Uçak aynı zamanda uzun mesafeli keşif uçuşu yapabilme olasılığına da sahipti. Yapımında işbirliğini sağlamak ve Türkiye'deki kullanış alanı için gerekebilecek bazı değişiklikleri yapabilme konusunda mutabakat almak üzere bir Türk havacılık heyeti Kaliforniya-Downey'de bulunan Vultee'ye gönderildi. Türk heyetinin yardımıyla kokpitteki tüm yazılı talimatlar Türkçe'ye çevrildi. RCA telsizi ve döküm camdan ön siper camı blok haliyle opsiyonlu malzemeler arasındaydı. Böylece V-11GB Türk versiyonu olarak kabul edilmişti. V-11'ler, uçuş provaları yapıldıktan sonra sökölerek sandıklara yerleştirildi ve yeterli miktar alet ve yedek parçayla birlikte bir Amerikan gemisine yüklenererek İstanbul'a gönderildiler.

1937 yılı sonbaharında gemiler İstanbul limanında boşaltıldılar. Sandıklar daha sonra o dönemde sadece ahşap hangar, barakalar ve birkaç konik çadırın bulunduğu (şimdiki Yeşilköy'de Atatürk Uluslararası Havaalanı) Yeşilköy arazisine nakledildiler. Uçaklar Vultee mühendislerinin gözetimi altında Türk makinistler tarafından yeniden monte edildiler ve İkinci Alaya tesliminden önce Vultee pilotları tarafından denemeye alındılar. Bu birliğin birçok pilotu daha önceden V-11 uçakları ile intibak uçuşlarını tamamlamış ve bu uçaklarla Diyarbakır'a kadar uçmuşlardı. V-11'ler Üçüncü ve Dördüncü Taburlarının 28., 44. ve 45. bölüklerine verildi. Uçak personelinin ve yer görevlilerinin intibak uçuşu ve eğitimi, yüzbaşı Baki Gegin yönetiminde Breguet 19-7 uçaklarınıninkine oranla çok daha kolay bir şekilde gerçekleşti.

1939 yılında, iniş takımı pozisyon göstergesinde beliren bir arıza nedeniyle, iniş sırasında bazı kırım olayları oluştu. Yapılan inceleme sonucunda, iniş takımı pozisyon göstergesinin, elektrik sistemindeki bir güçsüzlük nedeniyle her zaman doğru çalışmadığı ortaya çıktı. Bunun üzerine bu gibi durumlarda, yer görevlilerinin işaret fişekleri ile pilotu haberdar etmeleri yoluna gidildi. Çok geçmeden 44. Bölükte görevli İkmal Bakım Kısmı Komutanı olan Mehmet Ali Ekedeniz adındaki bir teğmen, kanatların merkezi kısmında bulunan bir oyuğa mekanik bir sistem yerleştirerek iniş takımını görselleştirmeyi sağladı. Onun bulduğu bu sistem daha sonra birçok Vultee'ye monte edildi.

Vultee uçakları savaş yıllarında ve savaş sonrasında uzun zaman kullanıldılar. 1942 yılı sonunda İkinci Hava Alayı, Diyarbakır'dan Kütahya'ya gönderildi.

Sonuç olarak, Vultee'ler pilotajı kolay uçaklar kabul edildiler. Ama İkinci Dünya Savaşı ile havacılıkta ortaya çıkan büyük gelişmeler performansının süratle geride kalmasına neden oldu⁵⁸. Çizelge 39'da askeri numaraları verilmiştir⁵⁹. Bu uçaklar 1948 yılına kadar serviste kaldılar. Bu uçağın özellikleri Ek-46'da verilmiştir.

Çizelge 39. Vultee 11-GBT'lerin Türk Askeri Numaraları

Türk As.No.	Geliş Tarihi	Adet
2401-2408	1933	8
2409-2430	1934	22
2431-2440	1935	10

24. Vultee V-11 GBT ile İran'a Gidiş

İran Veliahdı Muhammet Rıza Pehlevi'nin Mısır Kralı Faruk'un kız kardeşiyle evlenmesi münasebetiyle gerçekleştirilecek törene, İran İmparatorluk Havacılığı'nın daveti üzerine bir Türk Filosunun katılması kararlaştırıldı. İkinci Uçak Alayından ayrılacak yedi Vultee keşif bombardıman uçağından kurulu bir kol, Alay Komutanı Alb. Naim Bürküt komutasında 1939 ilkbaharında İran'a hareket etti. Törene Fransız, Rus, İngiliz ve İtalyan Hava Kuvvetleri de katılıyordu. Törene katılan bütün uçaklar uçuş gösterileri ve geçit resmi yaptılar. Törenden sonra uçaklar dönüş hazırlanırken meteoroloji bildirilerinin aksine, hava bozuldu. Diğer ülkelerden gelen uçaklar uçuşlarını ertelemek mecburiyetinde kaldılar.

Fakat Türk Filosunun Komutanı aldığı dön emrini yerine getirmeyi bir şeref meselesi yaptı ve kalkış emri verdi. Uçaklar yolda kasırgaya yakalandılar ve telsiz bağlantısı kesildi. Filo uçakları dağıldı. Bir Vultee uçağı Tahran'a döndü. Üç adedi Tebriz'e indi. Filo Komutanı ise uygun olmayan hava şartlarına rağmen Diyarbakır'a geldi. İki uçak da Tebriz'in kuzeyine düştü. Bu uçakların pilot ve rasıtları paraşütle atlayarak kurtuldular. Fakat atlamayan iki makinist şehit düştü. İki keşif bombardıman uçağı ile iki havacının kaybedilmiş olması, olumsuz bir hava yarattı. Alay Komutanı hakkında soruşturma açıldı fakat Alay Komutanı suçlu bulunmadı.

⁵⁸ Cahit Berk(çev.), "Vultee V-11 Uçakları", *Uçantürk Dergisi*, No 404(Ocak 1996), s.33-35.

⁵⁹ Deniz, *Türk Hava Kuvvetleri 1911-1991, a.g.e.*, s.82.1.

25. Bristol Blenheim Mk.I

Faşist İtalya'nın Doğu Akdeniz'de bir tehdit haline gelmesi üzerine, bu bölgedeki ülkelerin askeri güçlerini kuvvetlendirmek isteyen İngiltere, o dönemin av uçaklarından bile daha hızlı giden, 1936'da üretildiğinde zamanının ilk metal gövdeli bomba uçağı olan İngiliz Bristol Blenheim uçağını⁶⁰ şu ülkelere satmak eğiliminde idi: Yugoslavya(iki adet satın aldılar, daha sonra İkarus fabrikasında lisans altında üretildi), Finlandiya(on sekiz adet, daha sonra bir fabrika kurup lisans altında üretildi) ve Türkiye'dir.⁶¹ Çizelge 40'ta kırk adet alınan bu uçakların Türk askeri numaraları verilmiştir. 1948 yılına kadar serviste kaldılar. Bu uçağın özellikleri Ek-48'de verilmiştir.

Çizelge 40. Bristol Blenheim Mk.I'lerin Türk Askeri Numaraları

Türk As.No.	Geliş Tarihi	Adet
2501-2502	Ekim 1937	2
2503-2512	Haziran 1938	10
2513-2530	Ekim 1938-Şubat 1939	18
2531-2540	Eylül 1939	10

26. 1938 Yılında Teknik Gezi

Yzb. Enver Akoğlu, 1938 yılında, devletin çıkardığı 5 Nisan 1938 tarih ve 2/8473 sayılı Kararname ile, kararnamede doğrudan adı belirtilerek, Kayseri Uçak Fabrikasında yapılacak uçak tiplerini incelemek ve seçmek üzere bir ay süreyle İngiltere'ye ve Almanya'ya gönderildi. İncelemeleri, verilen sürede bitmeyince de görevi, 19 Temmuz 1938 tarihinde çıkarılan yeni kararnameyle, bir ay daha uzatıldı. Atatürk'ün imzası bulunan bu kararnameden anlaşıldığı üzere, Türkiye'de imal edilecek uçağı ve tipini seçme yetkisi tek başına Yzb. Enver Akoğlu'na verilmiştir⁶².

⁶⁰ Muhittin Özdirim, "2. Dünya Savaşı'nın İngiltere Tarafındaki Emektar Bomba Uçağı BRISTOL BLENHEIM", *Uçantürk Dergisi* No 356(Ocak 1992), s.42-43.

⁶¹ Muhittin Özdirim, "Bristol Blenheim(2)", *Uçantürk Dergisi*, No 357(Şubat 1992), s.43. -

⁶² Uçarol, *Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu(1898-1962)*, a.g.e., s.83.

27. Sabiha Gökçen'in Balkan Turu

Balkan Paktı Heyeti 1938 yılında Ankara'ya gelmiştir. Bu konuda çalışmalar sürdürülmek isteniyordu. Atatürk heyet ile görüşmek, fikir ve düşüncelerini belirtmek için hastalığına rağmen Ankara'ya giderek heyete Çankaya Köşkünde bir çay verdi. Bu yılda Türk Hava Kurumu'na bağlı Türkkuşu'na başöğretmen olarak atanan Sabiha Gökçen'in de askeri üniformasını giyip, aldığı madalyayı takarak çaya katılmasını istedi. Balkan ülkelerinin radyoları, gazeteleri, dergileri Sabiha Gökçen'in Türkiye'deki çalışmalarına bu dönemde geniş yer veriyorlardı. Sohbet sırasında heyet, Sabiha Gökçen'in uçağıyla beraber Balkan ülkelerinin başkentlerine gitmesini ve kendilerinin konuğu olmasını istedi. Bunun üzerine Atatürk, Sabiha Gökçen'in bu konudaki fikrini almış ve Gökçen de bir ay çalışmadan sonra bir Balkan turu yapabileceğini belirtmişti.

Sabiha Gökçen, Türkkuşu'ndan izin alarak çalışmalarına başladı. O dönemde Vultee askeri uçakları Amerika'dan yeni gelmişti. Bu uçakla bir de Jack Ayers isimli tecrübe pilotu Türkiye'ye gelmişti. Sabiha Gökçen, İstanbul'da Jack Ayers ile birlikte çalışmaya başladı. Balkan turuna hazırlanırken Sabiha Gökçen, İstanbul'dan İzmir'e tek başına gidiyor ve durmaksızın tekrar dönüyordu. Eğitiminin son aşamasında Jack Ayers, Türkiye'nin yarısını kapsayan bir uçuş yapması için Gökçen'e öneride bulundu. Yeşilköy'den kalkışından beş saat elli dakika sonra Gökçen sırasıyla Köyceğiz, Tuz Gölü, Ankara ve Zonguldak üzerinden turunu tamamlayarak Yeşilköy'e iniş yaptı. 16 Haziran 1938 tarihinde Sabiha Gökçen askeri üniforma ile altı gün sürecek Balkan Turuna başladı. Turun rotası şöyle idi: Yunanistan'ın başkenti Atina, Atatürk'ün doğduğu yer Selanik, Bulgaristan'ın başkenti Sofya, Yugoslavya'nın başkenti Belgrat, Romanya'nın başkenti Bükreş. Gökçen'in, 19 Haziran 1938'de Bükreş'e indiği zaman karşılama töreninde çekilen fotoğraf, Resim 1'de verilmiştir. Yugoslavya'da Sabiha Gökçen'e Beyaz Kartal nişanı ile Yugoslavya Hava Ordularında kullanılan bröve verildi⁶³.

⁶³ Gökçen, a.g.e., s.388-402.

Resim 1. Sabiha Gökçen Bükreş Hava Meydanında



28. Supermarine Walrus Mk II

Supermarine Walrus 1933 yılında yapılmıştı. Kutuplardan tropik yerlere kadar çok geniş alanlarda görev yapabilen bir uçaktır. Walrus ile pike bombardımanı da gerçekleştirilebilmekteydi⁶⁴.

İngiltere'den altı adet Supermarine Walrus, 1938 yılında satın alındı. Çizelge 41'de askeri numaraları verilmiştir⁶⁵. Bu uçaklar 1946 yılına kadar serviste kaldılar. Bu uçağın özellikleri Ek-50'de verilmiştir.

Çizelge 41. Supermarine Walrus Mk.II'lerin Türk Askeri Numaraları

Türk As.No.	Geliş Tarihi
1901-1906	1938 Milli Bütçe

29. Koolhoven FK-49A

22 Mart 1938'de Amsterdam Schipol hava alanında ilk defa sergilenen FK-49A harita uçağı, Türk Uçak Komisyonunca beğenildi ve yapılan sözleşme ile bir adet satın alındı. Hollandalı Pilot Noordink tarafından 7 Haziran 1938 tarihinde Ankara'ya getirilen uçağa, görevi için gerekli olan fotoğraf makinesi Türk teknisyenlerince monte edilerek servise konuldu. Bu uçağın özellikleri Ek-51'de verilmiştir.

⁶⁴ Owen Thetford, *British Naval Aircraft Since 1912*, London, Putnam & Company Ltd, 1971, s.314-319.

⁶⁵ Deniz, *Türk Hava Kuvvetleri 1911-1991, a.g.e.*, s.100

30. PZL P-24G

P-24G'lerin imalatı 1938'in başından itibaren yürütüldü. Uçaklar 1945'e kadar serviste kaldılar. Bir adet P-24G uçağı, İstanbul/Yeşilköy'deki Havacılık Müzesi'nde bulunmaktadır. Çizelge 42'de Türk askeri numaraları verilmiştir⁶⁶. Bu uçağın özellikleri Ek-52'de verilmiştir.

Çizelge 42. PZL P-24G'lerin Türk Askeri Numaraları

Türk As.No.	Yapım Tarihi	Adet
2138-2147	1938	10

E. 1933-1938 YILLARINDAKİ TÜRK ASKERİ UÇAKLARININ SAYILARI VE DEĞERLENDİRİLMESİ

Türkiye 1923-1938 devresinde başardığı birçok işlerin karşılığını yalnız vergi kanadından sağlamamış, ayrıca iç borçlanmalara başvurarak borçlanmaya da mecbur kalmıştı⁶⁷. Ayrıca bu nedenle devletin yetmediği yerde halktan toplanan bağışlarla ordu donatılmaktaydı. Bu bağışlarla kurulan kuruluşların amaçları için çalışmaları zaman almıştı. Nitekim, Türkiye'de havacılığın gelişmesi için kurulan THK'na rağmen, bu amaca yönelik çalışmalar da 1935 yılına kadar gerçekleşmemiştir. Ancak çaba gösterilmiştir ve zamanın Başbakanı İsmet İnönü, THK'nun 1932 ve 1935 yıllarındaki kurultaylarında konunun önemini tekrar belirtmiştir. 1935 yılında toplanan kurultayda Başbakan İnönü konuyu rakamlarla açıklamıştır. 1935 yılında verilen rakamlara göre Türkiye'nin en az 500 uçaklık bir filo sahip olması gerektiği ve bir uçağın ortalama 60.000 TL'ye alınabildiğini, ayrıca yılda 60.000 TL'lik masrafla uçar durumda tutulabildiği görülmektedir. Devletin o yıllarda bütçesinden 60 milyon lirayı uçak alımı veya yapımına ayıramayacağı, sözü geçen kurultayda açıkça belirtilmiştir⁶⁸. 1935 yılında toplam bütçe 195.011.053,00 TL idi.

⁶⁶ Deniz, *Türk Uçak İmalatı*, a.g.e., s.41.

⁶⁷ Haluk Cillov, *Türkiye Ekonomisi*, 4. baskı, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınlarından No:1718, 1972, s.455.

⁶⁸ N.Zafer Orbay, "Cumhuriyet Tarihinde Türk Sanayiinin Gelişmesi ve Yatırım Malları Üretimi", *Cumhuriyet Döneminde Türk Sanayiinin Gelişmesi Sempozyumu*, İstanbul, İTÜ İnşaat Fakültesi Matbaası, 23-26 Kasım 1981, s.2-3.

Bu dönemde Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri'nin incelenmesinde, bütün kuvvetlerin ülkenin bağımsızlık ve özgürlüğü amacına yönelik olmak üzere seferber edildiği savaş içinde ve savaş ekonomisinde, ülkenin düşmandan kurtulma ve yeni bir devlet kurulması aşamalarında da, sanki olağan bir durum içindeymişçesine kararlı ve güvenli bir davranış biçimi içinde hedefleri belirlediği açıkça görülmektedir⁶⁹. Atatürk; eşsiz liderliği, ilerici ve yaratıcı görüşleri, insancıl ve beşeri davranışları ve plan ve program anlayışından kaynaklanan adil ve bağımsız politikası ile büyük güven duyduğu ve inançla bağlı olduğu milletin kaynaklarını harekete geçirmişti⁷⁰.

Atatürk, bir milletin havacılığının yalnız askeri havacılığı kapsamadığını bu nedenle de, milli kudretin sivil havacılıkla da takviyesi için milli çapta havacılığın gereğini açıkça belirtmekteydi⁷¹. Bu hedef doğrultusunda; yurdun uzak bölgelerini birbirlerine bağlamak ve mesafeyi en kısa zamana indirmek düşüncesiyle 1933 yılında Türk Hava Kuvvetlerinin bir kolu olarak Türk Havayolları Anonim Ortaklığı kurulmuş ve bazı yolcu seferleri yapılmıştır. 1 Haziran 1935 tarihinde havayolları devlet işletme idaresi bütçe ve teşkilat layihası ile, Türkiye havayolları tesis etmek ve bu yollar üzerinde nakliyat yapmak için Bayındırlık Bakanlığına bağlı Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi ismiyle merkezi Ankara'da olmak üzere özel bir idare kurularak bu idareye, 1935 yılı bütçesinden 600 bin lira tahsis edilmiştir⁷². Fakat sivil havacılığın gelişmesi, 1938 yılında havayollarının Ulaştırma Vekaletine bağlı bir iktisadi devlet teşekkülü haline gelmesi ile başlamıştır⁷³.

Özel Sektör de uçak üretimi ile ilgilenmiş, inşaat mühendisi Nuri Demirağ kendi imkanları ile 1935 yılında Beşiktaş'taki Barbaros anıtının arkasında bir uçak fabrikası kurmuş, Yeşilköy'de uçuş eğitiminin yapılacağı bir okulu faaliyete geçirmişti(1941). Bu arada TOMTAŞ'tan ayrılan ve kendi uçağı MMV-1'i yapmış olan Selahattin Alan'ı, Demirağ yanına aldı. Demirağ, fabrikaya Almanya'dan teknisyenler getirdi. Uçak üretimi sürerken

⁶⁹ Hande Suher, "Atatürk'ün Söylev ve Demeçlerinde Sanayi-İskan Politikası Hedefleri", *Cumhuriyet Döneminde Türk Sanayiinin Gelişmesi Sempozyumu*, İstanbul, İTÜ İnşaat Fakültesi Matbaası, 23-26 Kasım 1981, s.7.

⁷⁰ a.g.e., s.8.

⁷¹ Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e., s.49.

⁷² Or-Ay(der.), "Dünün Hava Olaylarından Bir Yaprak", *Havacılık ve Spor Dergisi*, No 356(Haziran 1945), s.22.

⁷³ Haluk Cillov, *Türkiye Ekonomisi*, 4. baskı, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınlarından No:1718, 1972, s.455.

İkinci Dünya savaşı başladı. Almanlar ülkelerine dönmek zorunda kaldılar. Zaten mali çıkmaz içinde bulunan Demirağ, fabrikadaki işleri yavaşlattı. 1952 yılında da bu fabrika kapatıldı⁷⁴.

1938 yılında Atatürk'ün hastalığının ilerlemesi, törenlere katılmasını engelledi. Bu nedenle Atatürk adına Başvekil Celal Bayar tarafından TBMM'nin beşinci dönem dördüncü toplantı yılınının açılışı için 1 Kasım 1938 tarihinde şu söylev okunmuştur:

*“..Hava programımız önemle tatbik olunmaktadır.”*⁷⁵

Atatürk'ün Türkiye Cumhuriyeti Ordularına son mesajı da 29 Ekim 1938 tarihinde Ankara Hipodromunda yapılan tören geçişinden önce okunmuştur. Bu söylevde orduların ve komuta katının ulaştığı seviye çok net ortaya konmuştur. Atatürk adına okunan bu söylevin metni aşağıda verilmiştir:

“Zaferleri ve mazisi insanlık tarihi ile başlayan, her zaman zaferle beraber uygarlık nurlarını taşıyan kahraman Türk Ordusu!

Memleketini en buhranlı ve müşkül anlarda zulümden, felaket ve musibetlerden ve düşman istilasından nasıl korumuş ve kurtarmış isen, Cumhuriyetin bugünkü ilim devrinde de askerlik tekniğinin bütün modern silah ve vasıtaları ile donatılmış olduğun halde görevini aynı bağlılıkla yapacağına hiç şüphem yoktur.

Bugün, Cumhuriyetin onbeşinci yılını mütemadiyen artan büyük bir refah ve kudret içinde idrak eden büyük Türk Milletinin huzurunda kahraman Ordu, sana kalbi şükranlarımı beyan ve ifade ederken büyük ulusumuzun iftihar hislerine de tercüman oluyorum.

Türk vatanının ve Türk halkının şan ve şerefini, dahili ve harici her türlü tehlikelere karşı korumaktan ibaret olan görevini her an ifaya hazır ve amade olduğuna benim ve büyük ulusumuzun tam bir inan ve itimadımız vardır. Büyük ulusumuzun orduya bahşettiği en son sistem fabrikalar ve silahlar ile bir kat daha kuvvetlenerek büyük bir feragati nefis ve istihkarı hayat ile her türlü görevi ifaya müheyya olduğunuza eminim. Bu kanaatla Kara, Deniz, Hava Ordularımızın kahraman ve deneyimli komutanları ile subay ve eratını selamlar ve

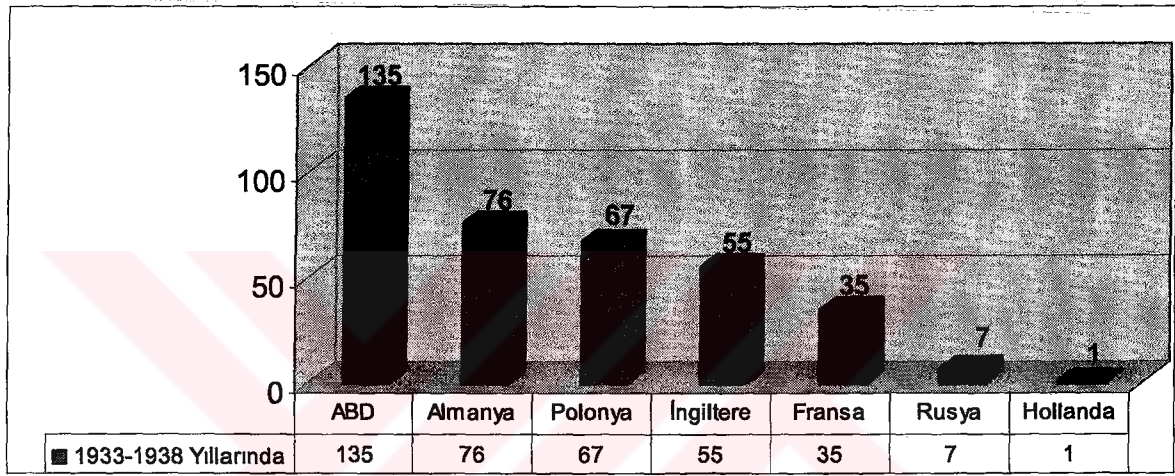
⁷⁴ Gediz, “Türk Havacılık Sanayi'nin Tarihçesi”, a.g.m., s.30.

⁷⁵ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, a.g.e., c.I, s.429.

takdirlerimi bütün ulus muvacehesinde beyan ederim. Cumhuriyet bayramının on beşinci yıldönümü hakkınızda kutlu olsun.”⁷⁶

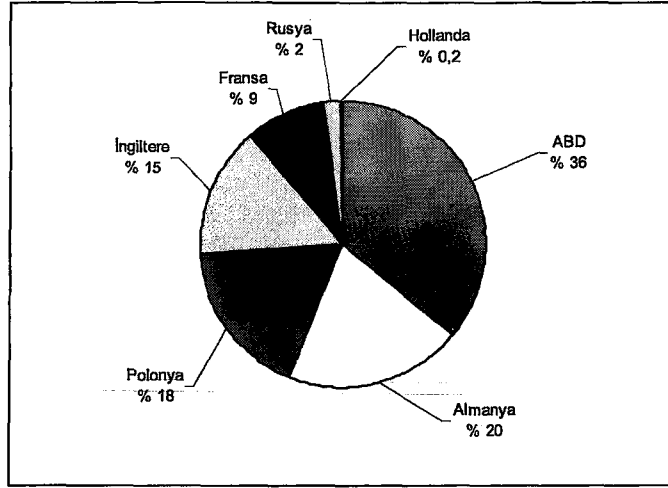
1933-1938 yıllarında ABD’den 135, Almanya’dan yetmişaltı, Polonya’dan altmışyedi, İngiltere’den ellibeş, Fransa’dan otuzbeş ve Hollanda’dan bir adet uçak satın alınmış ve Rusya yedi uçak hediye etmiştir. Bu durum Şekil 6’da gösterilmiştir. Bu dönemde ABD’den uçak satın alınmaya başlanmıştır. Bu dönemde en az uçak da Hollanda’dan satın alınmıştır.

Şekil 6. 1933-1938 Yıllarında Temin Edilen Uçakların Sayıları



Şekil 7’de 1933-1938 yıllarında satın alınan uçakların ülkelere göre yüzdesi verilmiştir. ABD’den satın alınan uçakların yüzdesi % 36’dır. Bu dönemden itibaren İngiltere’den uçak satın alındığı görülmektedir. Rusya’dan devletçilik politikası konusunda plan yardımı alınmasına karşılık, bu ülke uçaklarından Türkiye’nin elinde sadece yedi uçak bulunmaktadır.

⁷⁶ Atatürk ve Türk Havacılığı, a.g.e., s.58.

Şekil 7. 1933-1938 Yıllarında Temin Edilen Uçakların Yüzdeleri

1933-1938 yıllarına ait bütçe, Çizelge 43'te verilmiştir. 1934-1937 yılları arasında savunmaya harcanan pay bütçenin dörtte biridir. 1938 yılında, İkinci Dünya Savaşı öncesi bu oranın artmaya başladığı görülmektedir. Toplam bütçe ve hava kısmı bütçesi bu yıllarda artma eğilimindedir⁷⁷.

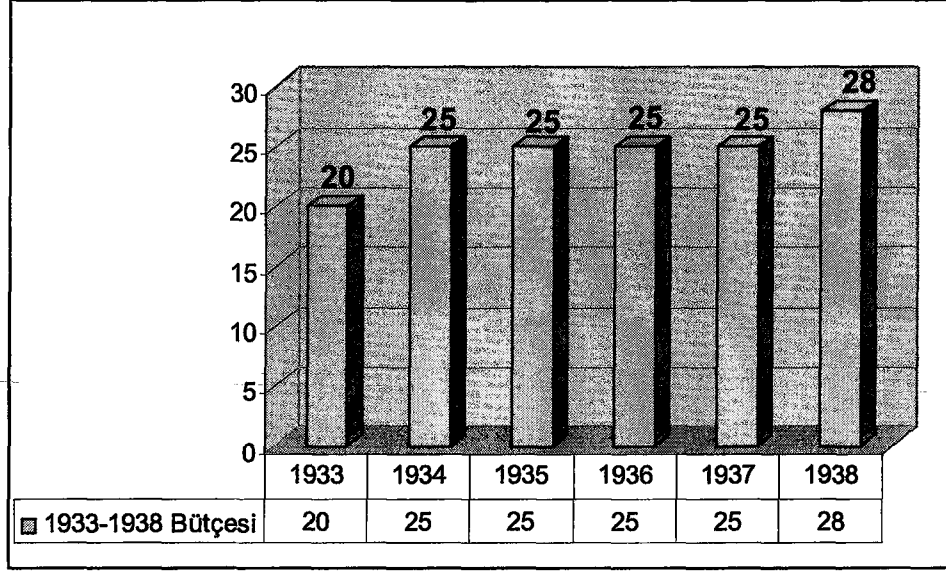
Çizelge 43. 1933-1938 Yıllarında MSB Bütçesi

Yıl	Hava	Kara	Hava+Kara	Toplam Bütçe	Oran(hava)	Oran(Hava+Kara)
1933	943.000	32.383.640	33.326.640	170.474.794,00	0,01	0,20
1934	4.583.774	40.964.881	45.548.655	184.075.636,00	0,02	0,25
1935	4.862.270	44.130.678	48.992.948	195.011.053,00	0,02	0,25
1936	7.909.470	46.314.500	54.223.970	212.755.580,00	0,04	0,25
1937	7.842.493	49.294.880	57.137.373	231.017.776,00	0,03	0,25
1938	8.050.140	61.361.030	69.411.170	249.954.020,00	0,03	0,28

Şekil 8'de bu dönemde MSB bütçesinin Toplam Bütçeye oranı sonucu elde edilen yüzde gösterilmiştir. 1934-1937 yıllarında savunma bütçesi %25 olmasına rağmen, 1936 yılında çıkan Hatay sorunu sonucu bu pay içinde hava kısmına ayrılan pay arttırılmıştır.

⁷⁷ Demir ve Öner, a.g.e.

Şekil 8. 1933-1938 Yıllarında MSB Bütçesinin Toplam Bütçeye Göre Değişimi



1933-1938 yıllarında toplam 376 adet uçak dış ülkelerden satın alınmıştır. Çizelge 44'te bu uçakların özellikleri verilmiştir. Türkiye ve Avrupa'daki gelişmeler sonucu savunmaya yönelik olan bu uçaklar seçilmiştir. Bu dönemde satın alınan uçaklardan hiçbiri İtalya'dan temin edilmemiştir.

Çizelge 44. 1933-1938 Yıllarında Temin Edilen Türk Askeri Uçaklarının Özellikleri

Uçak	Adet	Görev	Mürettebat	Satın Alınan Ülke	Motor Sayısı ve Gücü (B.G.)	Hız (km/saat)	Tavan (m)	Menzil (km)	Boş Ağırlık (kg)	Türkiye'de Kullanım Tarihi	Türkiye'de Son Kullanım Tarihi
Breguet 19-7	35	Keşif / Bombardıman	2	FRANSA	Tek, 600	242	6500	9500	2190	1933	1947
Curtiss Model 55 Kingbird	2	Nakliye	1	ABD	Çift, 300	229	3930	608	1759	1933	
Curtiss Fledgling 2C-1	7	Eğitim	2	ABD	Tek, 220	175	4600	589	968	1933	1945
Curtiss Hawk II	46	Av / Bombardıman	1	ABD	Tek, 600	325	7650	840	1378	1933	1946
Consolidated Fleet Model 7	16	Eğitim	2	ABD	Tek, 125	200	5425		509	1933	1945
Polikarpov R-5	5	Keşif / Bombardıman	2	RUSYA	Tek, 680	228	6400	800	1969	1933	1933
Polikarpov U-2	1	Genel Amaçlı	2	RUSYA	Tek, 100	156	4000	450	770	1933	1935
Tupolev ANT-9	1	Ulaştırma	2 + 9 Yolcu	RUSYA	Çift, 300	210	3812	900	3353	1933	1933
Supermarine Southampton MkII	6	Deniz/Keşif	5	İNGİLTERE	Çift, 500	174	4265	1500	4082	1933	1942
De Havilland DH 84 Dragon	1	Ulaştırma	1 + 6 Yolcu	İNGİLTERE	Çift, 132	216	4420	880	1060	1933	1934
Gotha GO 145A	46	Eğitim	2	ALMANYA	Tek, 240	212	3700	630	880	1936	1944
PZL P 24A	20	Av	1	POLONYA	Tek, 930	410	9000	700	1327	1936	1945
PZL P 24C	37	Av	1	POLONYA	Tek, 930	410	9000	700	1327	1937	1940
Martin 139 WT	24	Bombardıman	3	ABD	Çift, 775	343	7375	1996	4391	1937	1946
Focke Wulf FW-58K-10 WEIHE	6	Eğitim/Bombardıman	4	ALMANYA	Çift, 240	254	5400	690	2000	1937	1945
Vultee V-11 GBT	40	Bombardıman	3	ABD	Tek, 1000	369	7010	1971	2801	1937	1948
Monospar ST.25	2	Harita	2	İNGİLTERE	Çift, 130	254	6400	660	835	1937	
Bristol Blenheim Mk.I	40	Bombardıman	3	İNGİLTERE	Çift, 840	428	8315	1810	3674	1937	1948
Heinkel He.111 F-1	24	Bombardıman	4	ALMANYA	Çift, 1100	440	7000	1660	5840	1937	1946
Supermarine Walrus Mk.II	6	Deniz/Keşif	4	İNGİLTERE	Tek, 775	217	5650	965	2220	1938	1946
Koolhoven F.K. 49A	1	Harita	4	HOLLANDA	Çift, 305	202	5700	1000	1875	1938	1952
PZL P 24G	10	Av	1	POLONYA	Tek, 970	430	10500	700	1329	1939	1945

Toplam 376 Uçak

SONUÇ

17 Şubat 1923 tarihinde yapılan İzmir İktisat Kongresi, içerik açısından günümüz anlamında bir iktisadi kalkınma planı olmamakla beraber, sanayi alanında yapılacak işleri adeta bir liste halinde düzenlemiştir. Kongrenin önemli yararı Türkiye’de plan düşüncesinin gelişmesine öncülük etmiş olmasındadır. Bu da dünyada az gelişmiş bir ülkede uygulanan ilk plan olan Birinci Beş Yıllık Sanayi Planının yapılmasına neden olmuştur. Kongrede Mustafa Kemal Paşa ekonomik gelişmenin önemini şöyle belirtiyordu;

“Ulusumuz burada elde ettiğimiz büyük zaferlerden daha önemli bir görev peşindedir. O zaferin kazanılması, ulusumuzun iktisat alanındaki başarılarıyla olanaklı olacaktır. Hiçbir uygar devlet yoktur ki, ordu ve donanmasından önce iktisadını düşünmüş olmasın.”¹

Savaştan sonra Atatürk’ün hedefi, Türkiye’yi çağdaş uygarlık seviyesine ulaştırmaktı. Bunun için öncelikle çağdaş uygarlık seviyesinde olan ülkeler tarafından genç Türkiye Cumhuriyeti’nin tanınması gerekiyordu. Atatürk’ün Türkiye için birbirini tamamlayan devrimlerini gerçekleştirmek için zamana ihtiyacı vardı. Bu nedenle de Türkiye’nin politikası “Yurtta barış, dünyada barış” oldu. Böylece Atatürk, Misakı Milli sınırları ile belirlenen toprakların bölünemeyeceğini, bunun dışındaki topraklarda Türkiye’nin herhangi bir planı olmadığını belirtiyordu. Atatürk, 15 Ekim 1927’de verdiği Nutuk ile Türkiye içinde siyasi sorunların çözüldüğünü bir anlamda belirtiyordu.

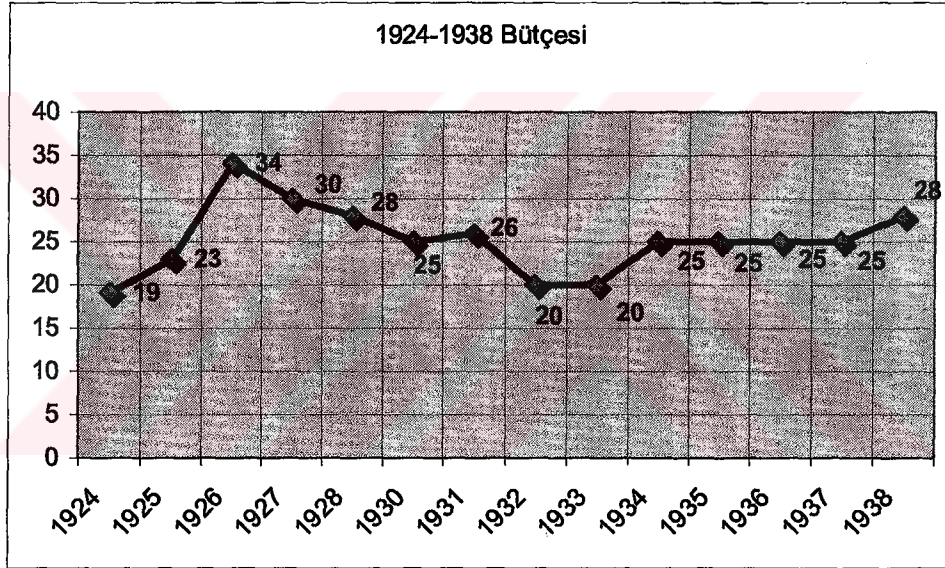
Atatürk, barış zamanında vatan savunması için gerekli değişimlerin hızla yapılmasını istiyordu. Bu nedenle ordunun en son teknolojik araç ve gereçlerle donatılması için devletin gerekeni yapmasını istiyor, devletin yetmediği yerde de, Türk Halkının gerekeni yapmasını istiyordu. Nitekim 16 Şubat 1925’te Tayyare Cemiyeti bu amaç doğrultusunda kuruldu. Türk havacılığına Türk Halkı bağışlar yaparak katkı sağlıyor, alınan uçaklar da her yıl Cumhuriyet Bayramında Türk Hava Kuvvetlerine devrediliyordu.

¹ Ülken, a.g.e., s.10.

Ordunun en gelişmiş araç ve gereçleri temin etmesi ve Türkiye'nin sanayileşmesi için parasal kaynaklara ihtiyaç vardı. Bu sırada Osmanlı'dan kalan borçlar bir yandan ödenirken, bir yandan da sanayileşme programı uygulanıyordu. Bütün bunları gerçekleştirmek için Türkiye'nin kredilere ihtiyacı vardı.

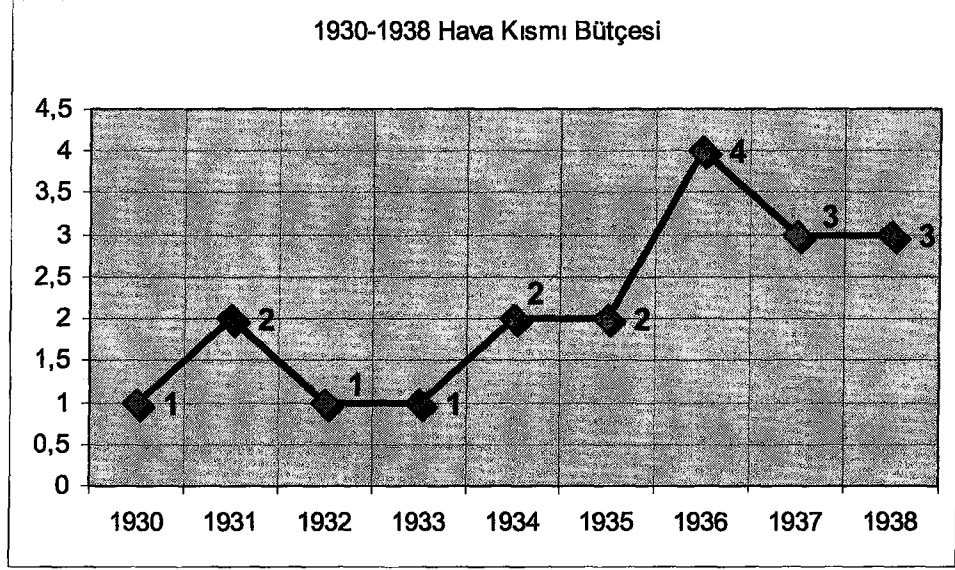
Türkiye'nin dış politikasına göre ordu donanımı satın alınmaktaydı. Atatürk döneminde satın alınan uçaklarda bu net olarak görülmektedir. 1926 yılında Musul sorunu nedeni ile bütçenin savunmaya ayırdığı pay artmıştı. İkinci Dünya Savaşı öncesi tüm ülkelerin silahlandığı dönemde Türkiye de savunmaya ayırdığı payı arttırmıştır. Şekil 9'da MSB bütçesinin toplam bütçeye bölünmesi ile elde edilen yüzde yıllara göre verilmiştir.

Şekil 9. 1924-1938 Yıllarında Bütçede Savunmaya Ayrılan Pay



1930 yılından itibaren bütçede Hava Kuvvetlerine ayrılan pay ayrı kaleme gösterilmeye başlanmıştı. 1930-1938 yılları arasında Hava Kuvvetlerine ayrılan kısmın toplam bütçeye bölünmesi ile elde edilen yüzdelerden oluşturulan grafik Şekil 10'da verilmiştir. 1936 yılındaki Hatay Sorunu nedeni ile Türk Hava Kuvvetlerine ayrılan payın arttığı görülmektedir. Ayrıca İkinci Dünya Savaşı öncesinde Türkiye'nin, Hava Kuvvetlerini güçlendirmeye devam ettiği de grafikte görülmektedir.

Şekil 10. 1930-1938 Yıllarında Hava Kısımına Ayrılan Pay



1923-1938 yılları arasında Türkiye, Fransa'dan 204, ABD'den 135, Almanya'dan 132, Polonya'dan 67, İngiltere'den 55, İtalya'dan 48, Yunanistan'dan 24, Çekoslovakya'dan 16, Rusya'dan 7, Danimarka'dan 2 ve Hollanda'dan 1 adet, toplam 691 uçak temin etmişti. Bu durum Şekil 11'de gösterilmiştir.

Başlangıçta Fransa'nın havacılıkta en başarılı ülkelerden birisi olmasından dolayı, Türkiye bu ülkeden pilotaj eğitimi aldırılmış ve uçaklar satın almıştır. Sonraki yıllarda Fransa'nın giderek havacılıkta geri kalması ve Türkiye ile soğuyan dış ilişkileri sonucu bu ülkeden uçak satın alınmamıştır. ABD'den uçak satın alımı 1933 yılından itibaren olmuştur. 1923-1938 yılları arasında Almanya'dan sürekli olarak uçak satın alınmıştır. İngiltere'den uçak satın alımı 1933 yılından itibaren başlamıştır. İtalya'nın Akdeniz'de gücünün artmasından dolayı İngiltere hem deniz, hem de bombardıman uçaklarında o dönemde güçlü olanlarını Türkiye'ye satmıştır. İtalya'nın Akdeniz'deki amaçları doğrultusunda 1930'lu yıllarda Türkiye ile ilişkilerinde gerginlik olması sonucu, bu yıllarda İtalya'dan uçak satın alınmamıştır. Yunanistan'dan temin edilen uçaklar savaş meydanlarında elde edilmiştir. Rusya'dan temin edilen uçaklar, bu ülke tarafından hediye edilmiştir.

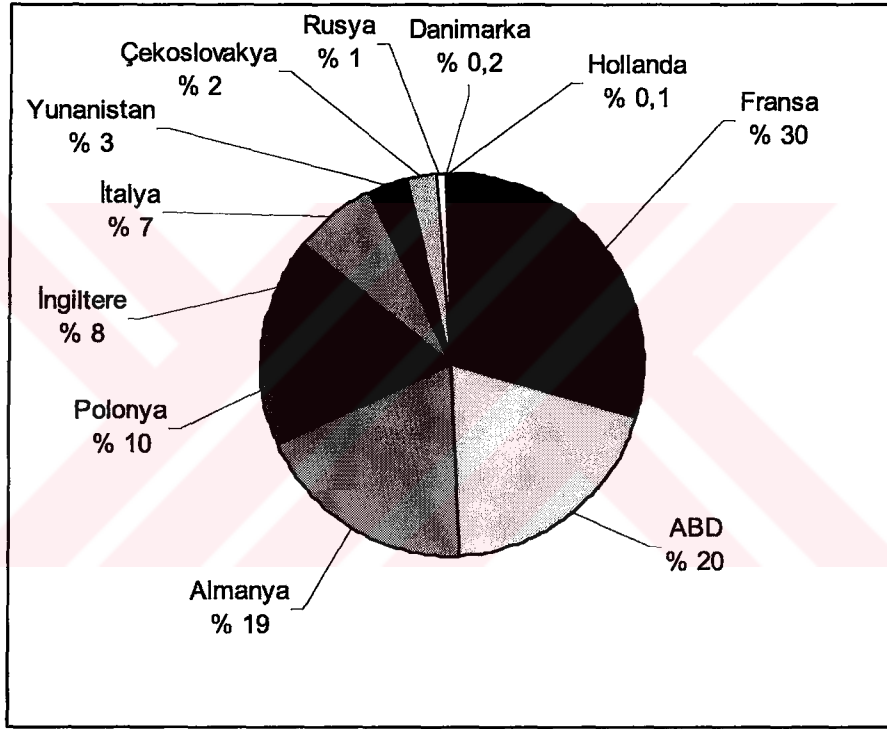
Şekil 11. 1923-1938 Yıllarındaki Türk Askeri Uçaklarının Sayıları



Türk Hava Kuvvetleri 1932 yılına kadar pilot yetiştirmeye önem vermiş, bu yıla kadar eğitim uçakları, 1933 yılından itibaren de Avrupa'daki siyasi gelişmeler üzerine savaş uçaklarının satın alınmasına önem vermiştir. Diğer Avrupa ülkelerinin silahlanması sonucu, Türkiye de barış döneminde silahlanmış ve silah endüstrisini kurmak için çalışmıştır.

Şekil 12'de Türk askeri uçaklarının ülkelere göre yüzdeleri verilmiştir. 1923-1938 yıllarında Türk Hava Kuvvetlerinin en çok Fransa, ABD ve Almanya'dan uçak satın aldığı görülmektedir.

Şekil 12. 1923-1938 Yıllarında Türk Askeri Uçaklarının Yüzdeleri



Türkiye'nin silahlanmaya ayırmış olduğu imkanlar, tercih edilen ülkeler nedeniyle ithal edilmiş olan savaş teknolojileri, dış siyasetimize paralel bir çizgi takip etmiştir. Dış siyaset, savaş teknolojileri ve bütçe imkanları üçgeninin geçmişte göstermiş olduğu gelişim çizgisi, bu konuda gelecekteki çabalara yol gösterecek deneyimler içermektedir.

Bundan sonraki çalışmalarda, 1938 yılından günümüze kadar olan dönemde askeri uçak alımında hangi ülkelerin hangi nedenlerle seçildiği incelenerek, Türkiye'nin bu dönemdeki dış siyasetine paralelliği incelenebilir. Türk Hava Kuvvetleri'nin gelişimi yeterince belgelendirilmediği için, bu konuda yapılacak çalışmalar özgün birer eser oluşturacaktır.



K

K

K

K

K

K

K

K

K

K

K

K

K

K

K

K

K

K

BİBLİYOGRAFYA

Kitaplar

Armaoğlu, Fahir, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1995**, 11. baskı, İstanbul, Alkım Kitabevi, 1995.

Arslanoğlu, Cem Ender, **Egemenlik Savaşımız ve Atatürkçülük**, İstanbul, [y.y.], 1982.

Atatürk (Komutan, Devrimci ve Devlet Adamı Yönleriyle), Ankara, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 1990.

Atatürkçü Düşünce El Kitabı, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, 1995.

Atatürk ve Türk Havacılığı, Ankara, Hv.K.K.lığı Yayınevi, 1981.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, C I-III, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1997.

Atatürk'ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri IV, [y.y.], Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1991.

Atatürk, Mustafa Kemal, **Nutuk**, c.II, 14. baskı, İstanbul, Milli Eğitim Basımevi, 1981.

Aydemir, Şevket Süreyya, **Tek Adam**, c.III, 11. baskı, İstanbul, Remzi Kitabevi, 1992.

Beldecos, George J., **Hellenic Wings an Illustrated History of the Hellenic Air Force and its Precursors 1908-1944**, c. I, [y.y.], Hellenic Air Historical Branch, 1999.

Blaistell, Donald C., **Osmanlı İmparatorluğunda Avrupa Mali Denetimi**, Çev:Ali İhsan Dalgıç, İstanbul, İstanbul Matbaası, 1979.

Boratav, Korkut, **Türkiye'de Devletçilik**, Ankara, Savaş Yayınevi, 1982.

Cheesman , E. F., **Fighter of the 1914-1918 War**, England, Harley Ford Publications Limited, 1961.

Cillov, Haluk, **Türkiye Ekonomisi**, 4. baskı, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınlarından No:1718, 1972.

Davilla, James J. ve Arthur M. Soltan, **French Aircraft of First World War**, Connecticut.U.S.A., Flying Machines Press, 1997.

Demir(Engür), İclal ve Mukadder Öner(derleyenler), **Bütçe Başlangıç Ödenekleri ve Gelir Tahminleri(1930-1991)**, Maliye ve Gümrük Bakanlığı Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı Yayın No: 1991/320, 1991.

Deniz, Tuncay, **Türk Hava Kuvvetleri 1911-1991**, [y.y.], Haziran 1991.

_____, **Türk Uçak İmalatı**, [y.y.], Ocak 2000.

Erdoğan, Mehmet (çev.), **Hava Gücü ve Savaş**, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, 1986.

Ergin, Feridun, **K. ATATÜRK**, İstanbul, Duran Ofset Matbaacılık ve Ambalaj Sanayi A.Ş., 1978.

Esmer, A. Şükrü, **Siyasi Tarih**, T.C. Maarif Vekilliği Siyasal Bilgiler Okulu Yayınlarından No.12, İstanbul, Maarif Matbaası, 1944.

Feyzioğlu, Turhan, Mustafa Aysan , Hamza Eroğlu, İsmet Giritli ve Mehmet Gönlübol, **Atatürk Yolu**, 3. baskı, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1995.

Glinesi, Carroll V., **The Modern United States Air Force**, [y.y.], Nostrand Company Inc., 1963.

Gökçen, Sabiha, **Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti**, İstanbul, THK Yayınları No:2, 1982.

Grey, C.G. ve Leonard Bridgman, **Jane's All the World's Aircraft 1932**, London, Sampson Low & Marston Company Ltd., December 1932.

_____, **Jane's All the World's Aircraft 1936**, London, Sampson Low & Marston Company Ltd., December 1936.

_____, **Jane's All the World's Aircraft 1938**, London, Sampson Low & Marston Company Ltd., December 1938.

_____, **Jane's All the World's Aircraft 1939**, London, Sampson Low & Marston Company Ltd., December 1939.

Gülten, Zeynep, **İlk Uçak Sanayiimiz, Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ'tan "1926"-2nci Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığı'na "2001"**, Hava Müze Komutanlığı Yayını, 2001.

Hava Müze Komutanlığı, **Müze Tanıtım Kitapçığı**, İstanbul, [t.y.].

Hennesy, Juliette A., **The United States Army Air Arm April 1861 to April 1917**, Washington, 1985.

Hurewitz, J.C., "Türk-Amerikan İlişkileri ve Atatürk", **Çağdaş Düşüncenin Işığında Atatürk**, 2. baskı, İstanbul, Teknografik Basımevi, 1983.

Hürkuş, Vecihi, **Havalar da 1915-1925**, İstanbul, Kanaat Kitabevi, 1942.

Kaymaklı, Hulusi, **Havacılık Tarihinde Türkler**, c.I, [y.y.], Kültür Ofset Ltd. Şti., 1997.

Kazgan, Gülten, **Tanzimat'tan XXI. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi**, 1. baskı, İstanbul, Altın Kitaplar Yayınevi, 1999.

Kennedy, Paul, **Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri 1500'den 2000'e Ekonomik Değişme ve Askeri Çatışmalar**, Birtane Karanakçı(çev.), Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, [t.y.].

King, H.F., **Armament of British Aircraft 1909-1939**, London, Putnam & Company Limited, 1971.

_____, **The World's Bombers**, London, The Bodley Head Ltd, 1971.

_____, **The World's Fighters**, London, The Bodley Head Ltd, 1975.

Kissinger, Henry, **Diplomasi**, Çev:İbrahim H. Kurt, Ankara, Minpa Matbaacılık ve Tic. Ltd. Şti., Mayıs 1998.

Kocatürk, Utkan, **Atatürk'ün Fikir ve Düşünceleri**, 3. baskı, [y.y.], Turhan Kitabevi, 1984.

Koçak, Cemil, **Türk-Alman İlişkileri (1923-1939). İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde Siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler**, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1991.

Kongar, Emre, **Atatürk Üzerine**, 2. baskı, İstanbul, Remzi Kitabevi, Ekim 1994.

_____, **Devrim Tarihi ve Toplumbilim Açısından Atatürk**, 5. baskı, İstanbul, Remzi Kitabevi, 1999.

Kurter, Ajun, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi-I**, c.I., Ankara, Hava Kuvvetleri Basımevi, 2003.

Longlais, Georges, **20. Yüzyıl Tarihi**, Ömer Turan(çev.), İstanbul, Medya Yayıncılık A.Ş., Aralık 2000.

Moos, Herbert Von, **Büyük Dünya Olayı**, İstanbul, K.K.K.lığı Askeri Basımevi, 1952.

Oran, Baskın, **Türk Dış Politikası**, c.I, 5. baskı, İstanbul, İletişim Yayınları, 2002.

Orbay, N.Zafer, “Cumhuriyet Tarihinde Türk Sanayiinin Gelişmesi ve Yatırım Malları Üretimi”, **Cumhuriyet Döneminde Türk Sanayiinin Gelişmesi Sempozyumu**, İstanbul, İTÜ İnşaat Fakültesi Matbaası, 23-26 Kasım 1981.

Özdemir, Yaşar, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, [y.y.], Hava Kuvvetleri Basımevi, [t.y.].

Özenkaya, Özer, **Dünya Düşünürleri Gözüyle Atatürk ve Cumhuriyeti**, 2. baskı, İstanbul, Şefik Matbaası, Nisan 2000.

Penrose, Herald, **British Aviation Great War and Armistice**, London, Putnam & Company Ltd, 1969.

Rolfe, Douglas, Alexis Dowy Doff ve William Winter, **Airplanes of the World 1490 to 1962**, Newyork, Simon & Schuster Comp., 1962.

Sander, Oral, **Siyasi Tarih 1918-1994**, 4. baskı, Ankara, Zirve Ofset, Kasım 1994.

Shiner, John F., **Foulois and the U.S. Army Air Corps 1931-1935**, Washington, U.S. Government Printing Office, 1983.

Suher, Hande, “Atatürk’ün Söylev ve Demeçlerinde Sanayi-İşkan Politikası Hedefleri”, **Cumhuriyet Döneminde Türk Sanayiinin Gelişmesi Sempozyumu**, İstanbul, İTÜ İnşaat Fakültesi Matbaası, 23-26 Kasım 1981.

Taylor, John W.R., **Combat Aircraft of the World from 1909 to the Present**, New York, George Rainbird Ltd., 1969.

Tezel, Yahya Sezai, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi(1923-1950)**, 3. baskı, İstanbul, Numune Matbaacılık, Kasım 1994.

The New Encyclopædia Britannica, c. 29, 15. baskı, Encyclopædia Britannica Inc., 1989.

Thetford, Owen, **Aircraft of the Royal Air Force Since 1918**, London, Putnam & Company Ltd, 1971.

_____, **British Naval Aircraft Since 1912**, London, Putnam & Company Ltd, 1971.

Türk Hava Kuvvetleri, **Uçak Albümü Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşundan Bugüne Kadar Kullandığı Uçaklar 1911-1922**, c.I, [y.y.], Mayıs 1984.

_____, **Uçak Albümü Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşundan Bugüne Kadar Kullandığı Uçaklar 1923-1950**, c.II, [y.y.], [t.y.].

Uçarol, Rifat, **Tarihi Gelişim İçinde HavaHarp Okulu(1951-1987)**, İstanbul, Hava Harp Okulu Basımevi, 1988.

_____, **Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu(1898-1962)**, İstanbul, Hava Harp Okulu Basımevi, 1990.

_____, **Siyasi Tarih**, 4. baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, 1995.

Ülken, Yüksel, **Atatürk ve İktisat. İktisadi Kalkınmada Etkinlik Sorunu ve “Eklektik Model”**, Ankara, Tisa Matbaası, 1981.

Ünal, Fikret, Muzaffer Tıraş ve Zafer Kükreder(derleyenler), **1920-1929 Bütçe Kanunları**, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayını No:1978/190,[y.y.], 1978.

Verel, Oktay, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, c.I, İstanbul, Türk Hava Kurumu Yayınları, 1985.

Yavaş, Hikmet, “Atatürk’ün Havacılık, Hava Kuvvetleri ve Hava Stratejisiyle İlgili Görüşleri”, **Genelkurmay Askeri Tarih Başkanlığı Atatürk Haftası Armağanı**, 1986.

Yazman, Aslan Tufan, **Atatürk'le Beraber. Devrimler, Olaylar, Anılar(1922-1938)**, [y.y.], Yörük Matbaası, 1969.

Makaleler

“Dünya Hava Ordularına Umumi bir Bakış”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, No 189(1937).

“Havacılıkta Programla Yürüme”, **Askeri Hava Mecmuası**, No 115.

“İngiltere Niçin Silahlanıyor?”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, 1937.

“Türk Tayyarecileri Komşu ve Dost Yunanistan'da”, **Askeri Hava Mecmuası**, No104(Haziran 1934).

Bakanoğlu, Fethi (çev.), “İran Hava Kuvvetleri”, **Askeri Hava Mecmuası**, No 164(Aralık 1951).

Başar, Bilal, “Hava Kuvvetlerinin Dünü, Bugünü, Yarını”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, No 279(Eylül 1981).

Bayrak, Rıfat, “Anadolu Semalarındaki Savaşçı”, **Uçantürk Dergisi**, No 418(Mart 1997).

_____, “Breguet XIV A2/B2”, **Uçantürk Dergisi**, No 456(Mayıs 2000).

_____, “Focke Wulf “Weihe””, **Uçantürk Dergisi**, No 459(Ağustos 2000).

_____, “Junkers A-20W”, **Uçantürk Dergisi**, No 439(Aralık 1998).

_____, “Letov S-16T ‘SMOLIK’”, **Uçantürk Dergisi**, No 423(Ağustos 1997).

_____, “Rohrbach Ro III Rodra”, **Uçantürk Dergisi**, No 439(Aralık 1998).

_____, “Türk Deniz Havacılığı”, **Uçantürk Dergisi**, No 388(Eylül 1934).

Bayraktaroğlu, Celal, “Havacılık Bakımından Avrupanın Vaziyeti”, **Askeri Hava Mecmuası**, No 119(Mart 1938).

_____, “Havacılıkta Programla Yürütme”, **Askeri Hava Mecmuası**, No 114.

Berk, Cahit (çev.), “Vultee V-11 Uçakları”, **Uçantürk Dergisi**, No 404(Ocak 1996).

Bouchei, Herin, “Havacılık Sizi Tehdit Ediyor”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, No 182(1937).

Boucher, Jose Le, “Hava Paktı”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, No 172(1936).

Daver, Abidin, “Alman Havacılığı”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, 1938.

_____, “Alman Havacılık Endüstrisinin Kudreti”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, 1938, s.1682-1683.

_____, “Dünya Hava Ordularına Umumi bir Bakış-On Senede Yoktan Var Olan bir Havacılık”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, No 190(1937).

_____, “İngiliz Hava Ordusu”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, 1938, s.1763-1764.

_____, “İngiliz Hava Ordusu”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, 1938, s.1778-1779.

_____, “İngiliz Hava Ordusu”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, 1938, s. 1816-1819.

Demir, Ahmet, “1925-1935 Dönemi Av Uçakları”, **Uçantürk Dergisi**, No 346(Mart 1991).

Duçe, D’Annunzio, Douhet ve Balbo, “İtalyan Havacılığı Nasıl Doğdu Nasıl Büyüdü”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, No 190(1937).

_____, “İtalyan Havacılığı Nasıl Doğdu Nasıl Büyüdü”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, No 197(15 Ağustos 1937).

Eynac, Laurent, “Hava Yarışı”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, No 181(1936).

Gediz, Ergüder, “Türk Havacılık Sanayi’nin Tarihçesi”, **Uçantürk Dergisi**, No 313(Haziran 1988).

_____, “İlk Uçan Türk Kadını”, **Uçantürk Dergisi**, No 329(Ekim 1989).

H., N., “İlk Askeri Tayyarelerimiz ve Ona Binen İlk Türk Kadını”, **Resimli Tarih Mecmuası**, Cilt 7, No 77(Mayıs 1956).

Niessel, “Havacılığın Milletlerarası Tekamülü”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, No 183(1937)
Havacılık ve Spor Dergisi, 1938, s. 1690.

Or-Ay(der.), “Dünün Hava Olaylarından Bir Yaprak”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, No 353(Mart 1945).

_____, “Dünün Hava Olaylarından Bir Yaprak”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, No 356(Haziran 1945).

_____, “Dünün Hava Olaylarından Bir Yaprak”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, No 357(Temmuz 1945).

Özcan, Fikret, “I. Dünya Savaşı Uçakları”, **Uçantürk Dergisi**, No 460(Eylül 2000).

Özdirim, Muhittin, “2. Dünya Savaşı’nın İngiltere Tarafındaki Emektar Bomba Uçağı BRISTOL BLENHEIM”, **Uçantürk Dergisi** No 356(Ocak 1992).

_____, “Bristol Blehheim(2)”, **Uçantürk Dergisi**, No 357(Şubat 1992).

Öztürk, Özgür (çev.), “Eski Askeri Uçaklar”, **Uçantürk Dergisi**, No 410(Temmuz 1996).

Yavaş, Hikmet, “Atatürk’ün Havacılık, Hava Kuvvetleri ve Hava Stratejisiyle İlgili Görüşleri”, **Genelkurmay Askeri Tarih Başkanlığı Atatürk Haftası Armağanı**, 1986.

Zati(çev.), “Büyük Devletlerin Hava Siyaseti”, **Askeri Hava Mecmuası**, No 95(Mart 1932).

_____, “Büyük Devletlerin Hava Siyaseti”, **Askeri Hava Mecmuası**, No 96 (Haziran 1932).

Dergiler

Askeri Hava Mecmuası 1928-1952.

Havacılık ve Spor Dergisi 1929-1957.

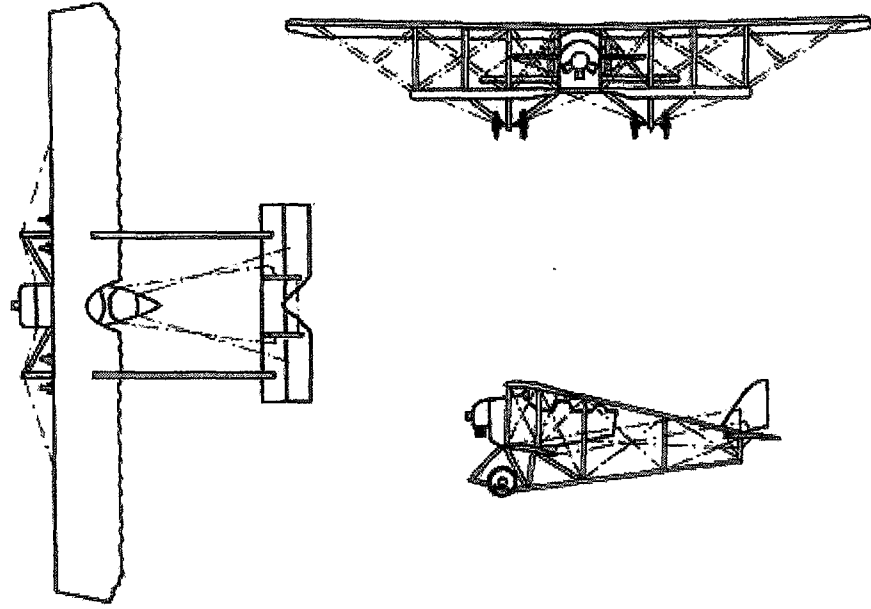
Uçantürk Dergisi 1954-2001.



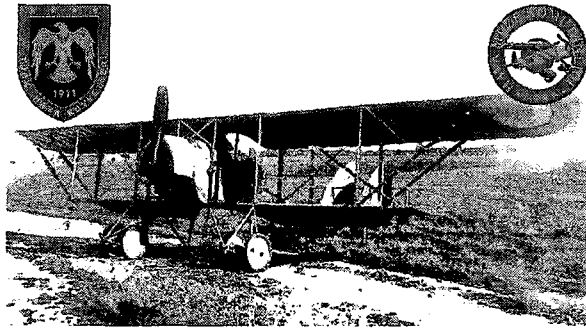
EKLER *

* 1923-1938 Türk Hava Kuvvetleri uçaklarının özellikleri: Deniz, Türk Hava Kuvvetleri 1911-1991, a.g.e.; Türk Hava Kuvvetleri, Uçak Albümü 1923-1950, C.II, [y.y.], [t.y.]; Grey ve Bridgman, Jane's All the World's Aircraft 1938, a.g.e.; Taylor, Combat Aircraft of the World from 1909 to the Present, New York, George Rainbird Ltd., 1969 eserleri derlenerek, sözü edilen dönemdeki uçakların resimleri Yeşilköy Askeri Müzesi arşivinden alınarak oluşturulmuştur.

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
T.C. TEMEL EĞİTİM BAKANLIĞI

CAUDRON G-3

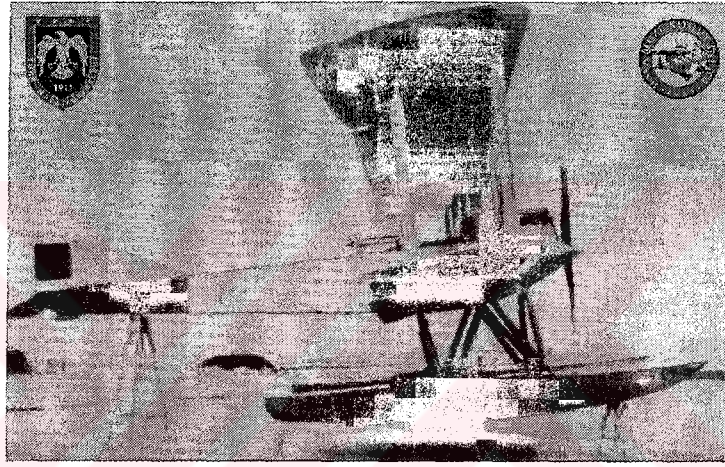
Adet	En az 2	Kalkış Ağırlığı	736 kg
Görev	Keşif/Eğitim	Kanat Açıklığı	13,40 m
Ülke	FRANSA	Kanat Alanı	27,00 m ²
Firma	Avions Caudron	Uzunluk	6,40 m
Mürettebat	2	Yükseklik	2,62 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Le Rhône	Silah	1 x Mk.Tf.
Motor Gücü	80 B.G.	Yapım Yılı	1914
Azami Hız	108 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1915
Tavan	4000 m	Türkiye'de Son Kullanım	1923
Menzil	432 km	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	420 kg		



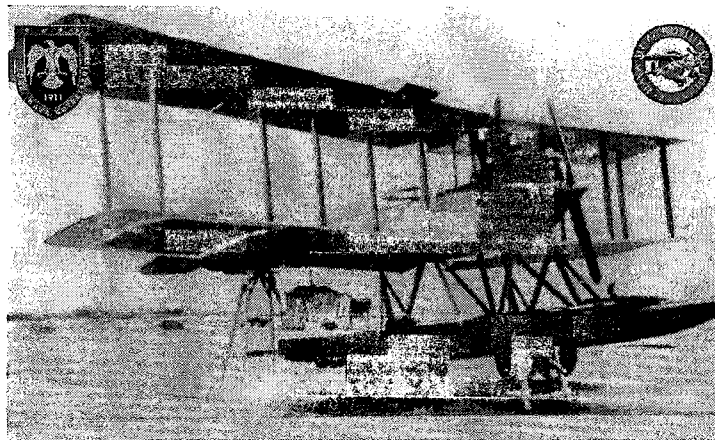
Yunanlılardan 1922 yılında Seydiköy'de ele geçirilen Caudron G-3 uçağı (Yunan Askeri Forsu ile).

GOTHA WD-13

Adet	3	Kalkış Ağırlığı	1550 kg
Görev	Keşif/Bombardıman	Kanat Açıklığı	15,00 m
Ülke	ALMANYA	Kanat Alanı	54 m ²
Firma	Gothaer Waggonfabrik A.G.	Uzunluk	10,00 m
Mürettebat	2	Yükseltilik	4,75 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Mercedes D II	Silah	1 x 7,92 mm Mk.II
Motor Gücü	160 B.G.	Yapım Yılı	
Azami Hız	120 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1918
Tavan	3200 m	Türkiye'de Son Kullanım	1924
Menzil	500 km	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	1000 kg		

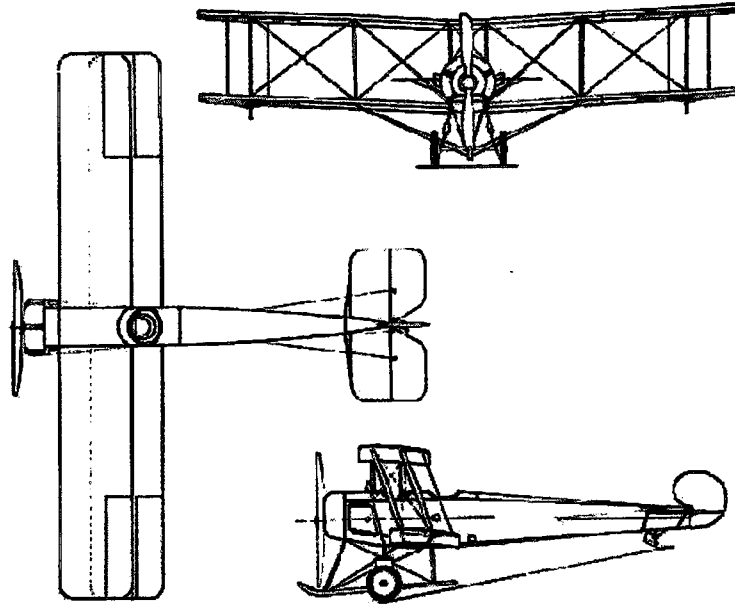


1918 yılında Alman kredisi ile alınan Gotha WD-13 uçağı.

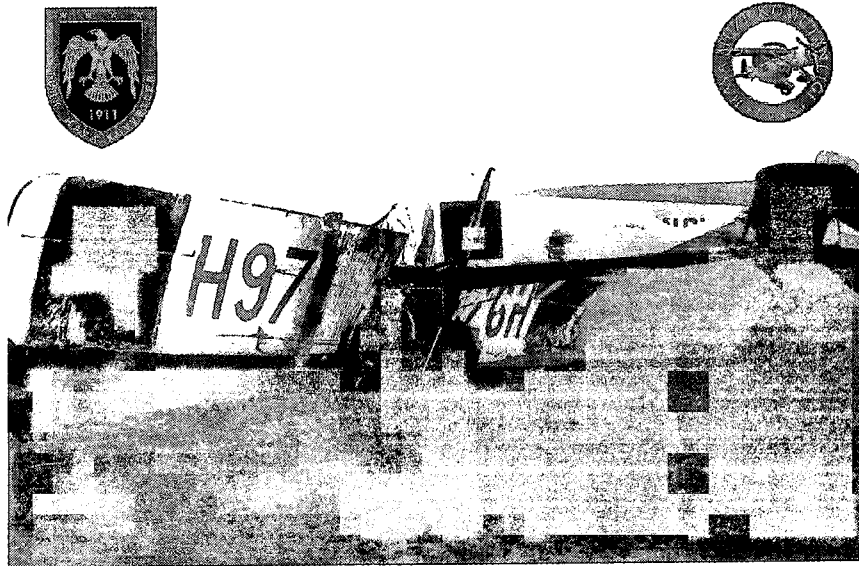


1918 yılında Alman kredisi ile alınan Gotha WD-13 uçağı.

AVRO 504 K

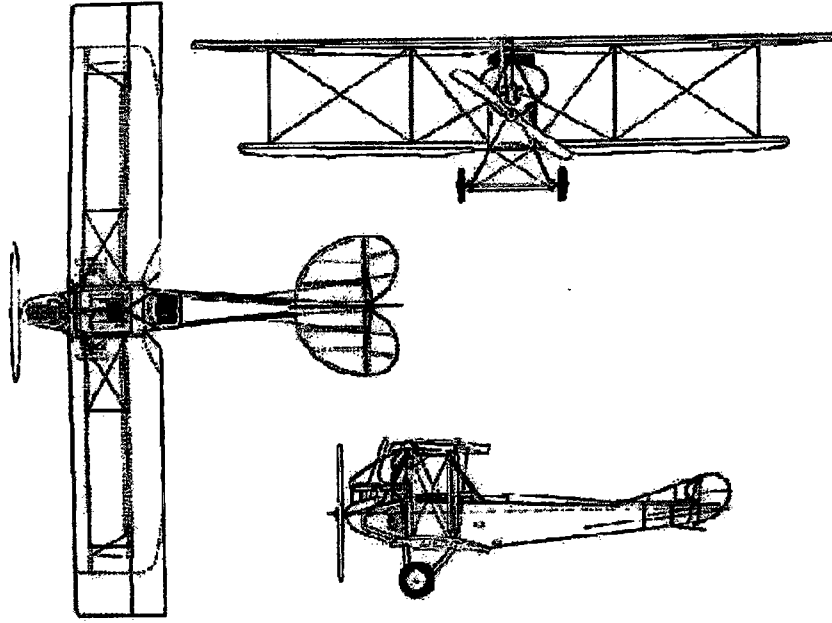


Adet	2	Kalkış Ağırlığı	830 kg
Görev	Eğitim	Kanat Açıklığı	10,97 m
Ülke	İNGİLTERE	Kanat Alanı	30,66 m ²
Firma	A.V.Roe & Co.Ltd.	Uzunluk	8,97 m
Mürettebat	2	Yükseklik	3,17 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Le Rhône Umlauf	Silah	1 x Mk.Tf.
Motor Gücü	110 B.G.	Yapım Yılı	1914
Azami Hız	145 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1920
Tavan	4875 m	Türkiye'de Son Kullanım	1923
Menzil	402 km	Kullanılan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	558 kg		

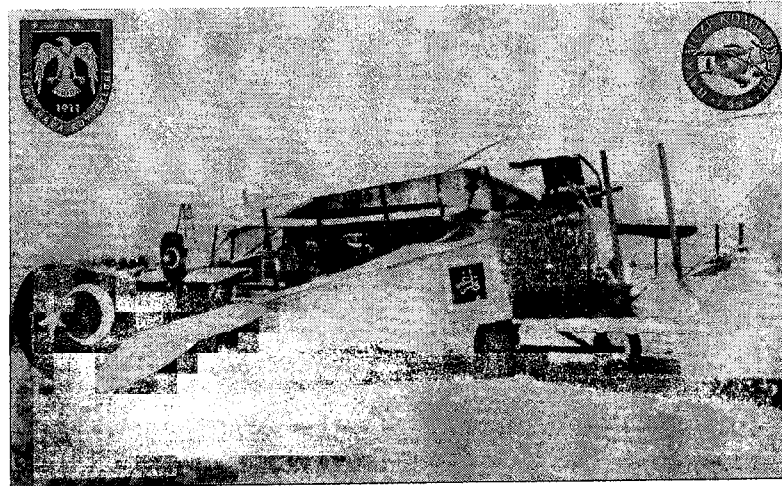


1922 yılında Yunanlılardan ele geçirilen Avro 504K. Uçak, Seydiköy Meydanı İzmir'de.

S.A.M.L. (AVIATİK) B.1



Adet	6	Kalkış Ağırlığı	1395 kg
Görev	Keşif/İrtibat	Kanat Açıklığı	12,5 m
Ülke	İTALYA	Kanat Alanı	43 m ²
Firma	Société Aeronautica Meccanica Lombarda	Uzunluk	7,10 m
Mürettebat	2	Yükseklik	2,98
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Başlangıçta Fiat A-123 bis., daha sonra Mercedes D II	Silah	2 x 10 kg Bomba
Motor Gücü	120 B.G.	Yapım Yılı	
Azami Hız	110 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1922
Tavan		Türkiye'de Son Kullanım	1924
Menzil	400 km	Kullanılan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	700 kg		

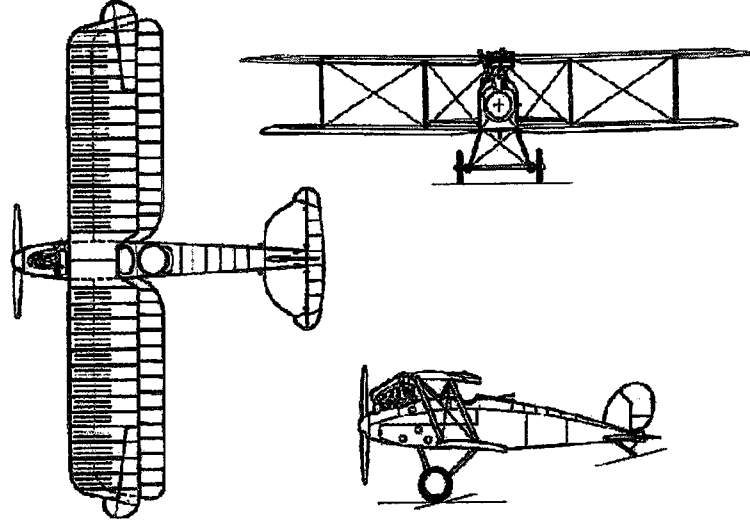


1922 yılında İtalya'dan satın alınan S.A.M.L.(Aviatik) B.1 uçağı. Gaziemir Hava Okulundaki bu uçak, **Karga** adı verilen uçaktır. (Kaynak: Hv.K.K.lığı Tarihçe Şb.)

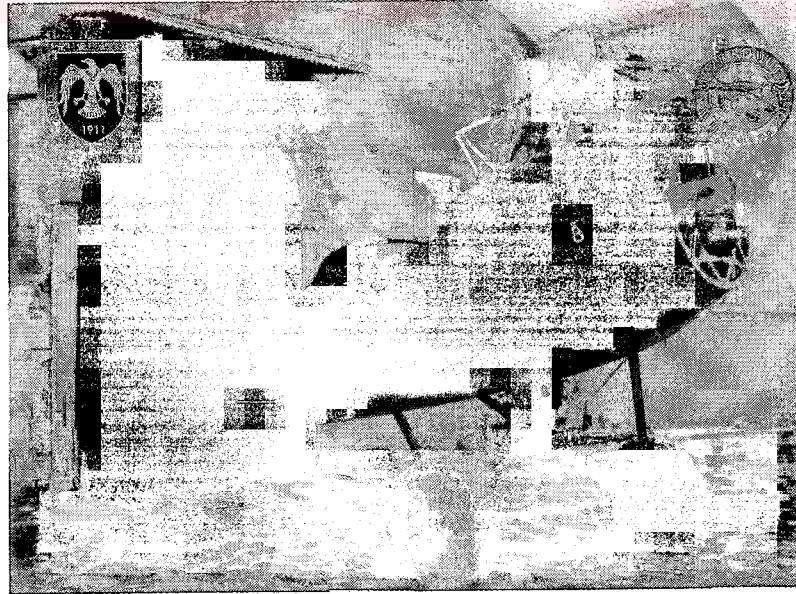


1922 yılında İtalya'dan satın alınan Serçe adı verilen S.A.M.L.(Aviatik) B.1 uçağı.

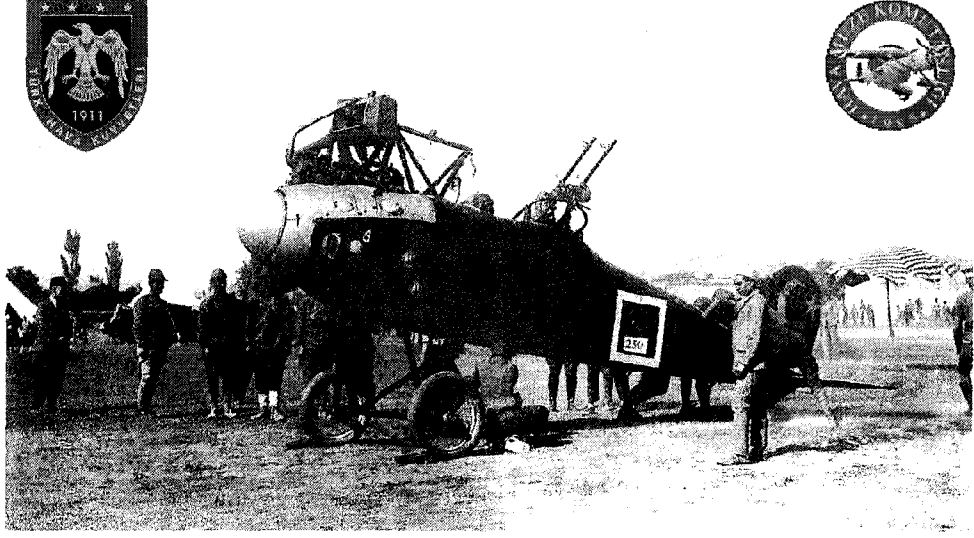
ALBATROS C-XV



Adet	2	Kalkış Ağırlığı	1320 kg
Görev	Keşif	Kanat Açıklığı	11,80 m
Ülke	ALMANYA	Kanat Alanı	
Firma	Albstros Werke G.m.b.H.	Uzunluk	7,47 m
Mürettebat	2	Yükseklik	3,33 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Benz Bz.IVa	Silah	1 x LMG 08/15 7,92 mm Mk.Tf., 1 x Parabellum 7,92 mm Mk.Tf.
Motor Gücü	220 B.G.	Yapılı Yılı	1922
Azami Hız	165 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1922
Tavan	6000 m	Türkiye'de Son Kullanım	1923
Menzil	495 km	Kullanılan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	859 kg		



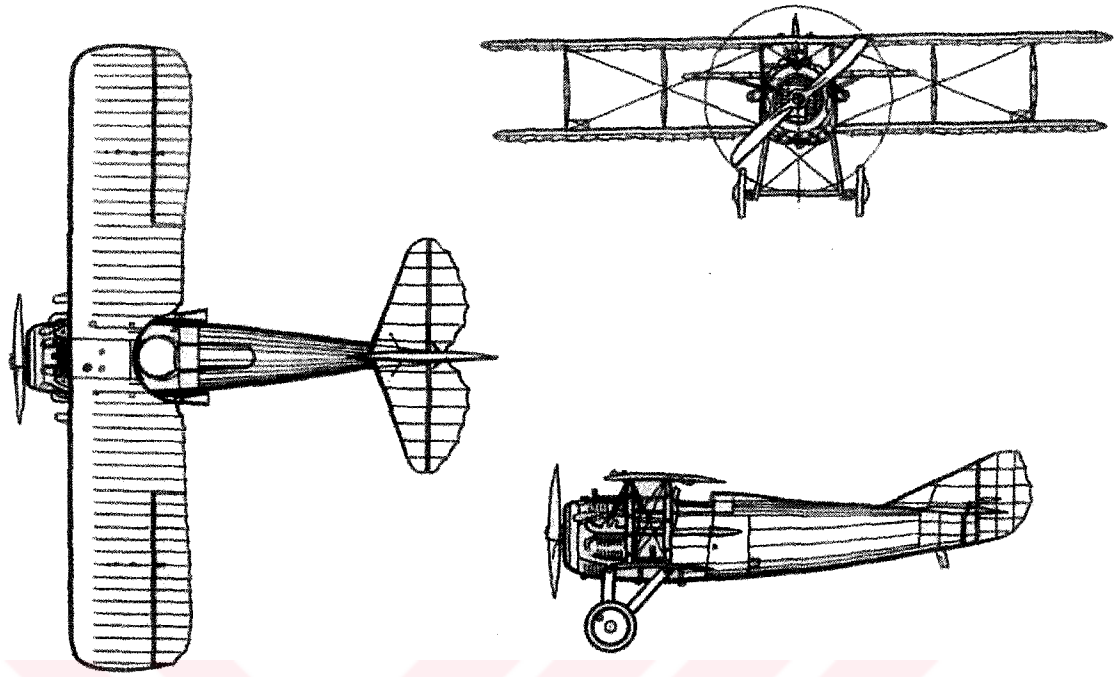
1922 yılında Almanya'dan satın alınan Albatros C-XV



1922 yılında Almanya'dan satın alınan Albatros C-XV

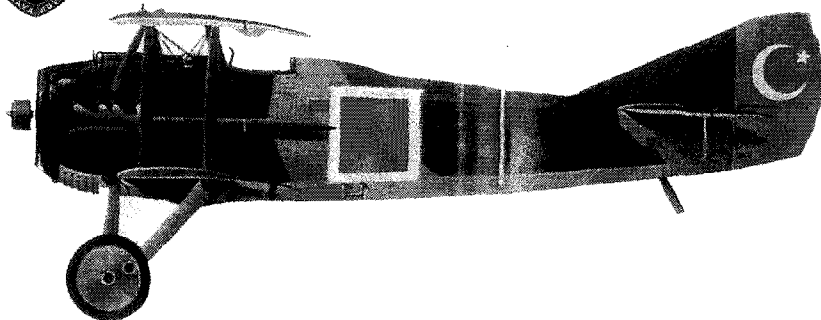


SPAD S-XIII

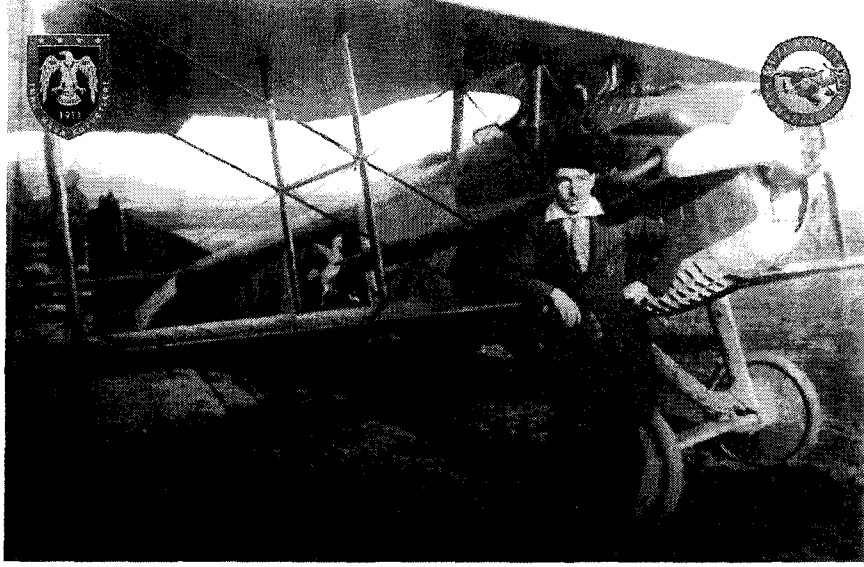


Adet	20
Görev	Av
Ülke	FRANSA
Firma	Société Pour Aviation et ses Dérivés
Mürettebat	1
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Hispano-Suiza 8Be
Motor Gücü	220 B.G.
Azami Hız	222 km/saat
Tavan	6550 m
Menzil	300 km
Boş Ağırlık	565 kg

Kalkış Ağırlığı	820 kg
Kanat Açıklığı	8,20 m
Kanat Alanı	21,12 m ²
Uzunluk	6,30 m
Yükseklik	2,35 m
Silah	2 x sabit 7,9 mm Mk.Tf.
Yapım Yılı	1917
Türkiye'de Kullanım	1922
Türkiye'de Son Kullanım	1930
Kullanan Diğer Ülkeler	Fransa, İngiltere, İtalya, Belçika, Amerika, Japonya, Çekoslovakya, Polonya

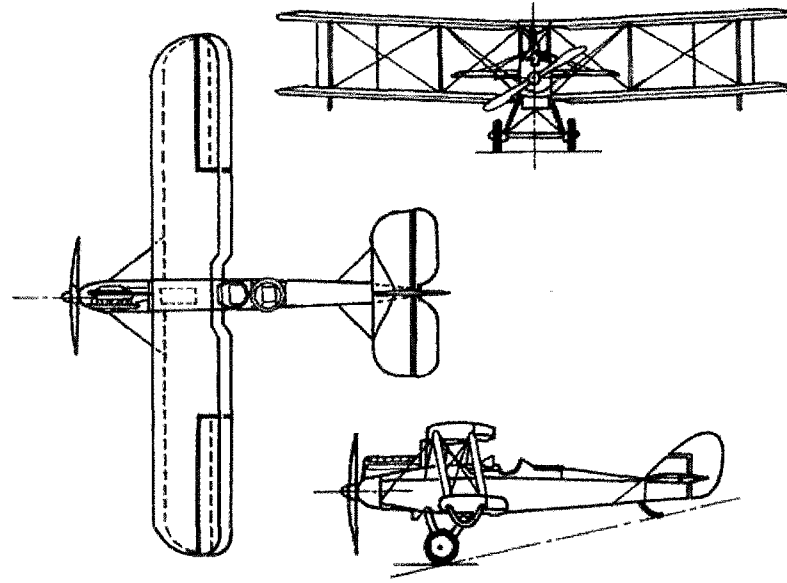


1922 yılında İtalya'dan satın alınan SPAD S-XIII.

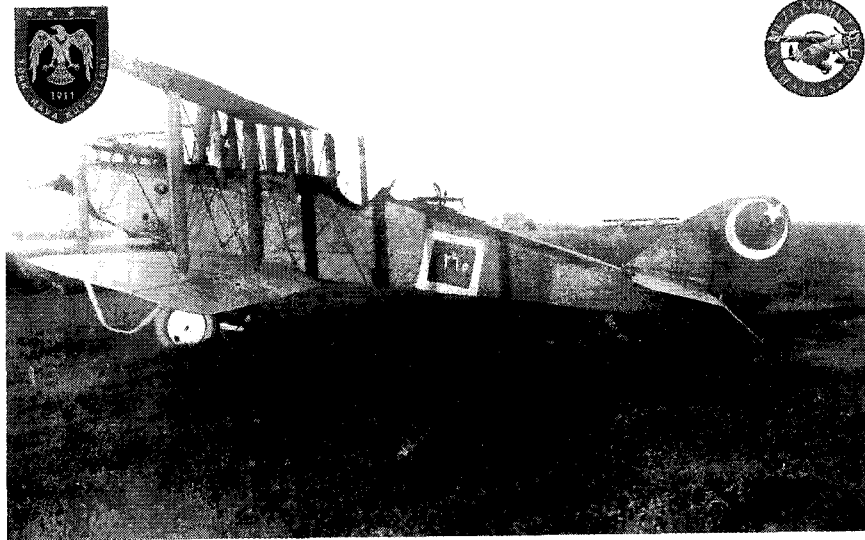


1922 yılında İtalya'dan satın alınan bu SPAD S-XIII uçağının önünde duran kişi Vecihi Hürkuş'tur.



AIRCO DH-9

Adet	7	Kalkış Ağırlığı	1508 kg
Görev	Bombardıman	Kanat Açıklığı	12,92 m
Ülke	İNGİLTERE	Kanat Alanı	40,32 m ²
Firma	Aircraft Manufacturing Co.	Uzunluk	9,27 m
Mürettebat	2	Yükseklik	3,44 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Siddeley Puma	Silah	1 x sabit 7,7 mm Vickers Mk.Tf., 2 x 7,7 Lewis Mk.Tf., 209 kg Bomba
Motor Gücü	230 B.G.	Yapım Yılı	1921-1922
Azami Hız	178 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1925
Tavan	4725 m	Türkiye'de Son Kullanım	
Menzil	801 km	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	1012 kg		

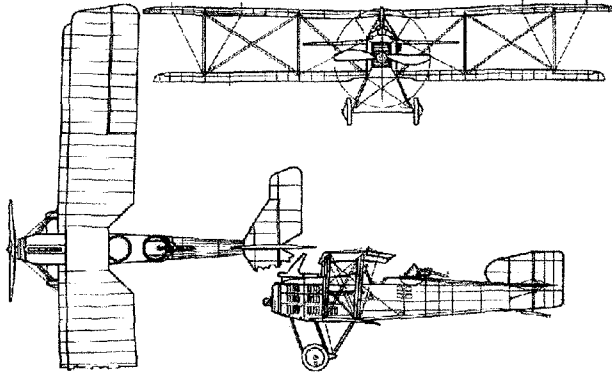


Yunanlılardan ele geçirilen Airco DH-9 'un Türk askeri numarası 265'tir.

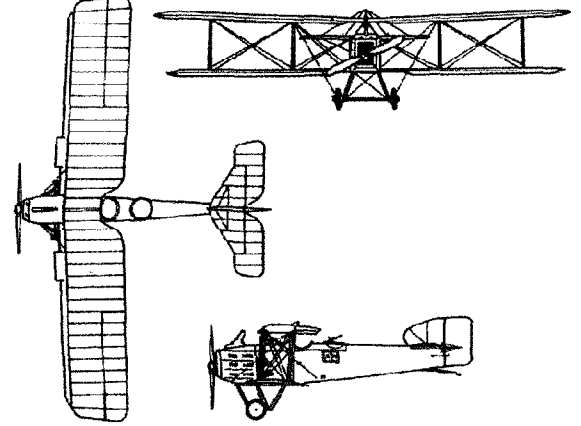


1921 yılında Yunanlılardan ele geçirilen Airco DH-9'a **İsmet** adı verilmiştir. İsmet uçağı, 1922 yılında Akşehir'de Cephe Uçak Bölüğünde yanındaki, Yunanlılardan ganimet olarak elde edilen, **Sakarya** adlı Breguet XIV A2 uçağı ile birlikte görülmektedir.



BREGUET XIV A2 / B2**BREGUET XIV A2**

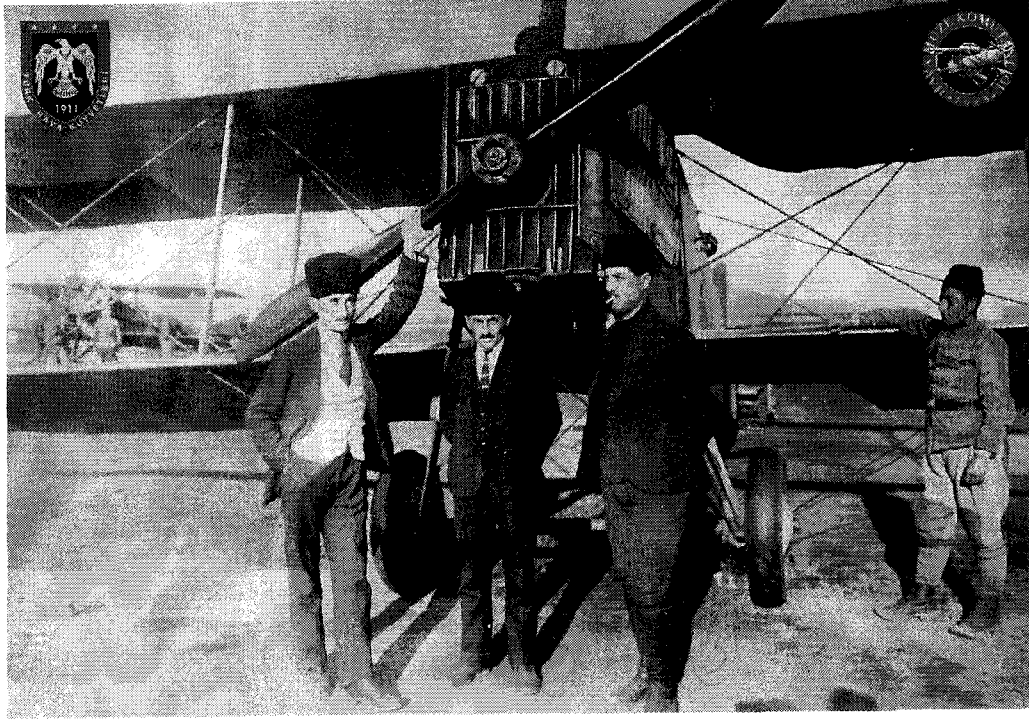
Adet	34
Görev	Keşif/Bombardıman
Ülke	FRANSA
Firma	Société Anonyme des Ateliers d'Aviation Louis Breguet
Mürettebat	2
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Renault 12 Fe
Motor Gücü	300 B.G.
Azami Hız	184 km/saat
Tavan	6000 m
Menzil	552 km
Boş Ağırlık	1030 kg

**BREGUET XIV B2**

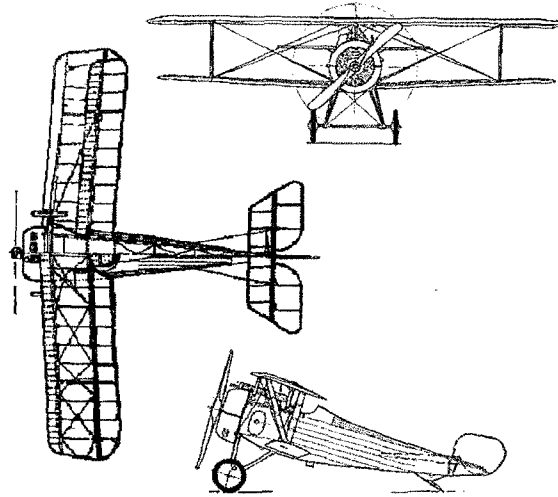
Kalkış Ağırlığı	1565 kg
Kanat Açıklığı	14,36 m
Kanat Alanı	49,20 m ²
Uzunluk	8,87 m
Yükseklik	3,30 m
Silah	1 x sabit 7,7 mm Vickers Mk.Tf., 2 x 7,7 mm Lewis Mk.Tf., 40 kg Bomba
Yapım Yılı	1916
Türkiye'de Kullanım	1921
Türkiye'de Son Kullanım	1928
Kullanan Diğer Ülkeler	Polonya, Romanya, Finlandiya, İspanya, Fransa, Çekoslovakya, Japonya, Yunanistan



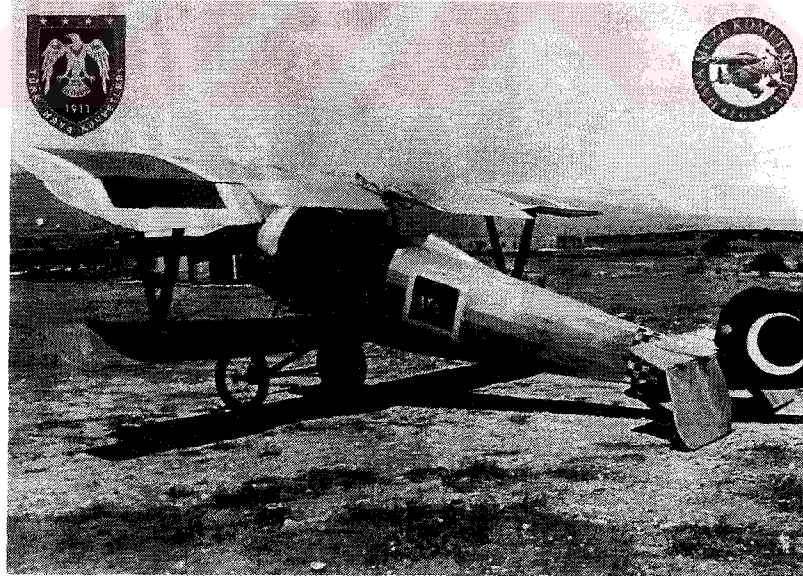
1922-1924 yıllarında Fransızlardan alınan, 290 Türk askeri numaralı Breguet XIV.



İzmit'teki Üçüncü Uçak Bölüğünde bulunan bu uçağın önünde soldan sağa Makinist Atğm. Mehmet Bey, Makinist Ali Bey ve Makinist Selahattin Bey bulunmaktadır.

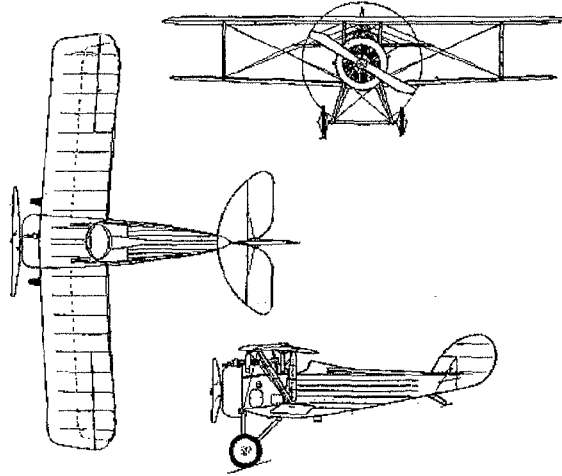
NIEUPORT 24 bis

Adet	1	Kalkış Ağırlığı	
Görev	Av	Kanat Açıklığı	8.25 m
Ülke	FRANSA	Kanat Alanı	14.75 m ²
Firma	Société Anonyme Nieuport- Delage ¹	Uzunluk	5.87 m
Mürettebat	1	Yükseklik	2.40 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Le Rhone 9jb	Silah	1 x senkronize 7.7mm Vickers Mk.Tf.
Motor Gücü	130 B.G.	Yapım Yılı	1917
Azami Hız	170 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1922
Tavan	6850 m	Türkiye'de Son Kullanım	
Menzil		Kullanan Diğer Ülkeler	ABD, Fransa, İtalya, Yunanistan
Boş Ağırlık			



1922 yılında Yunanlılardan ele geçirilen Nieuport 24bis'in Türk askeri numarası 124'tür. **Ganimet 5** adı verilen bu uçak İkinci Uçak Bölüğü Gaziemir-İZMİR'de görülmektedir.

¹ James J.Davilla ve Arthur M.Soltan, **French Aircraft of First World War**, Connecticut.U.S.A., Flying Machines Press, 1997, s.398, 404.

NIEUPORT 27

Adet	2	Kalkış Ağırlığı	535 kg
Görev	Av	Kanat Açıklığı	8.21 m
Ülke	FRANSA	Kanat Alanı	14.75 m ²
Firma		Uzunluk	5.87 m
Mürettebat	1	Yükseklik	2.40 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Le Rhone 9jb ²	Silah	1 x senkronize 7.7mm Vickers Mk.Tf.
Motor Gücü	130 B.G.	Yapım Yılı	1917
Azami Hız	172 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1922
Tavan	6850 m	Türkiye'de Son Kullanım	
Menzil	250 km	Kullanan Diğer Ülkeler	Amerika, İtalya, Fransa, Yunanistan
Boş Ağırlık	380 kg		



1922 yılında Yunanlılardan ele geçirilen Nieuport 27'nin Türk askeri numrası 122'dir. Bu uçağa **Ganimet 3** adı verilmiştir.

² Davilla, a.g.e., s.398, 404.



1922 yılında Yunanlılardan ele geçirilen Nieuport 27'nin Türk askeri numrası 123'tür. Bu uçağa **Ganimet 4** adı verilmiştir.

CAPRONI Ca.5

Adet	1	Kalkış Ağırlığı	5150 kg
Görev	Bombardıman	Kanat Açıklığı	23,40 m
Ülke	İTALYA	Kanat Alanı	
Firma	Societe Italiana Caproni	Uzunluk	12,60 m
Mürettebat	2	Yükseklik	4,48 m
Motor Adedi ve Tipi	3 adet, Fiat A10	Silah	2 x 7,7 mm Mk.Tf., 900 kg Bomba
Motor Gücü	250 B.G.	Yapım Yılı	1917
Azami Hız	150 km/saat	Türkiye’de Kullanım	1923
Tavan	4600 m	Türkiye’de Son Kullanım	1923
Menzil	5150	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	3300 kg		



1923 yılında İtalyanların bıraktığı bu Caproni Ca.5'e **Vecihi** adı verildi.



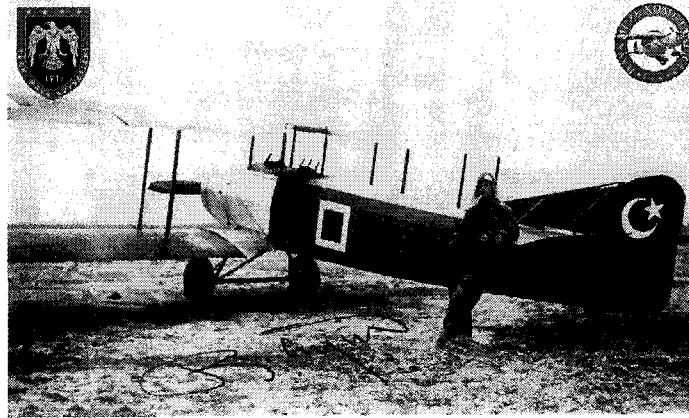
Vecihi uçağı ve Vecihi HÜRKUŞ(En soldaki).

CAUDRON C.27

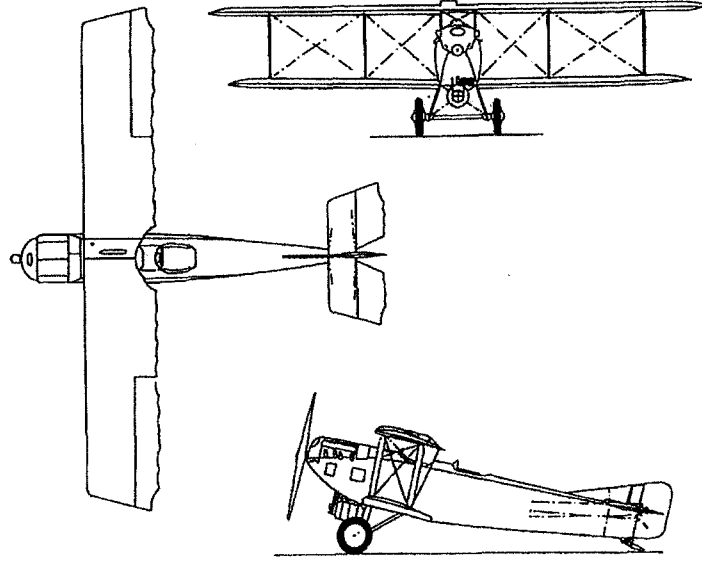
Adet	39	Kalkış Ağırlığı	757 kg
Görev	Eğitim	Kanat Açıklığı	12 m
Ülke	FRANSA	Kanat Alanı	
Firma	Avions Caudron	Uzunluk	8,82 m
Mürettebat	2	Yükseklik	2,81 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Gnome-Rhône	Silah	
Motor Gücü	120 B.G.	Yapım Yılı	1922
Azami Hız	110 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1924
Tavan	2500 m	Türkiye'de Son Kullanım	1937
Menzil	385 km	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	480 kg		



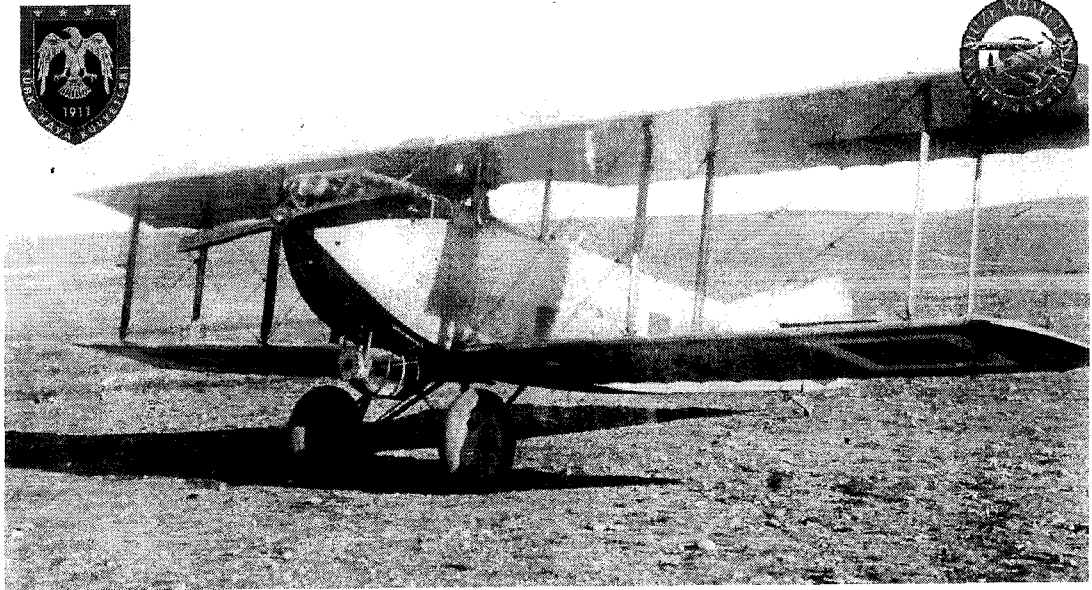
1924 Yılında Fransa'dan satın alınan Caudron C.27.



1924 Yılında Fransa'dan satın alınan Caudron C.27, Ekim 1929'da Eskişehir Hava Okulu'nda.

CAUDRON C.59

Adet	32	Kalkış Ağırlığı	1000 kg
Görev	İleri Eğitim	Kanat Açıklığı	10,24 m
Ülke	FRANSA	Kanat Alanı	26,00 m ²
Firma	Avions Caudron	Uzunluk	7,80 m
Mürettebat	2	Yükseklik	2,90 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Hispano-Suiza 8 A	Silah	Yok
Motor Gücü	180 B.G.	Yapım Yılı	Ağustos 1921
Azami Hız	180 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1924
Tavan	4500 m	Türkiye'de Son Kullanım	1937
Menzil	400 km	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	700 kg		

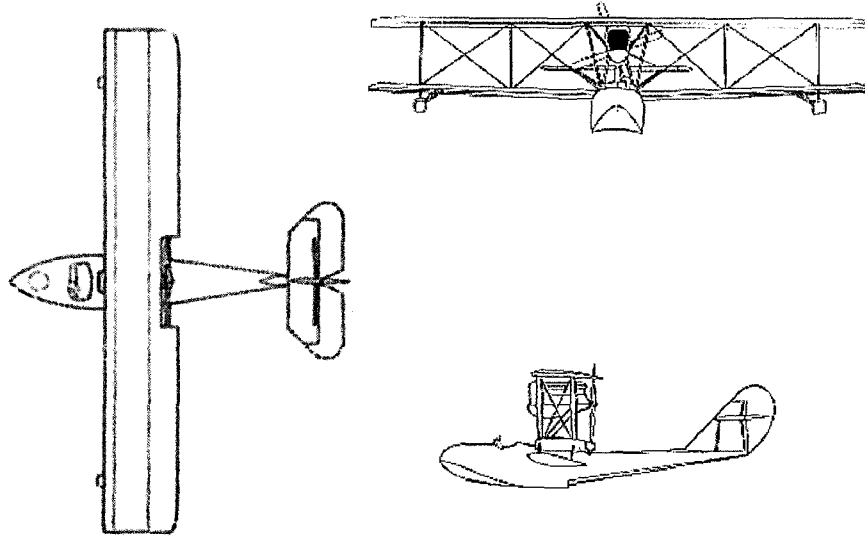


1924 Yılında Fransa'dan satın alınan Caudron C.59.

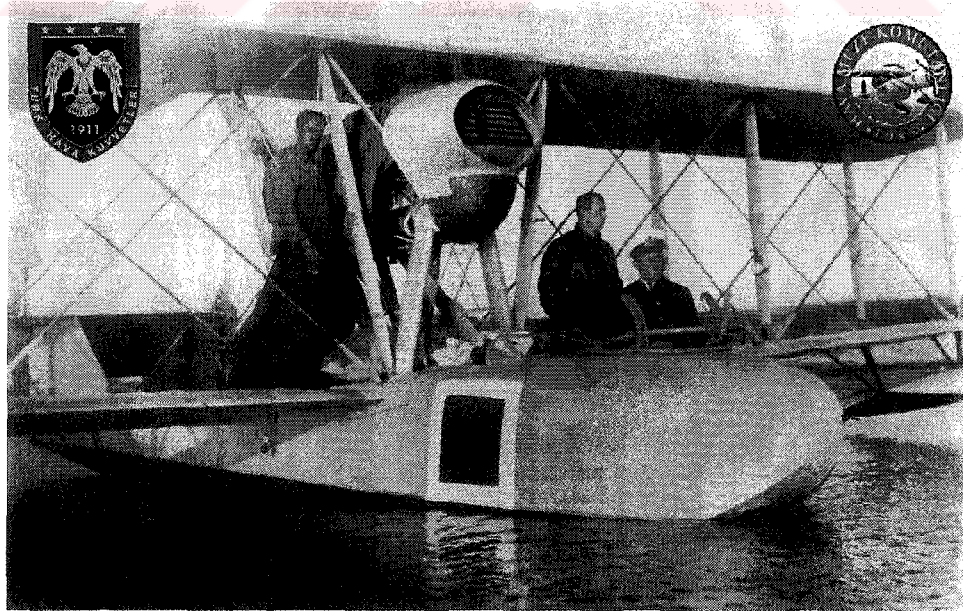


Sabiha Gökçen(Ortakı) Caudron C.59 ile Eskişehir Hava Okulunda.

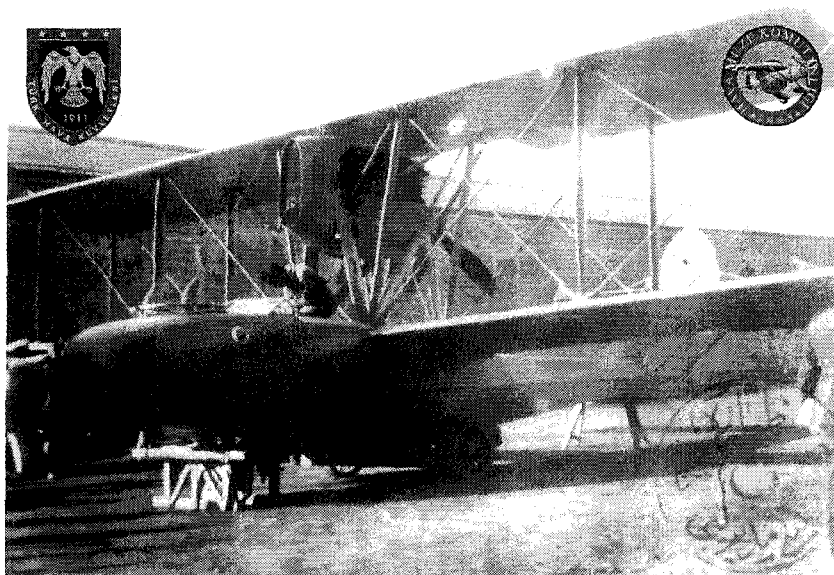


SAVOIA S-16 Bis/M

Adet	12	Kalkış Ağırlığı	2652 kg
Görev	Deniz/Keşif	Kanat Açıklığı	15,50 m
Ülke	İTALYA	Kanat Alanı	53,00 m ²
Firma	Societa Idrovolanti Alta Italia	Uzunluk	9,89 m
Mürettebat	2	Yükseklik	3,67 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Lorraine-Dietrich 12 Db	Silah	1 x 7,7 mm Mk.Tf., 220 kg Bomba
Motor Gücü	400 B.G.	Yapım Yılı	1919
Azami Hız	194 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1926
Tavan	4000 m	Türkiye'de Son Kullanım	1933
Menzil	1000 km	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	1852 kg		

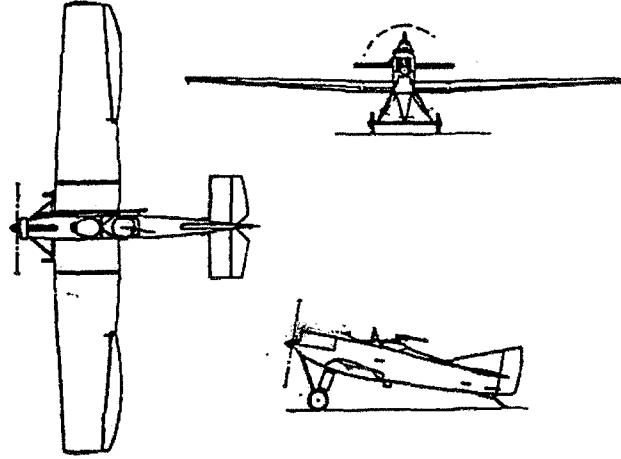


İtalya'dan satın alınan SAVOIA S 16 Bis/M.



İtalya'dan satın alınan SAVOIA S 16 Bis/M.

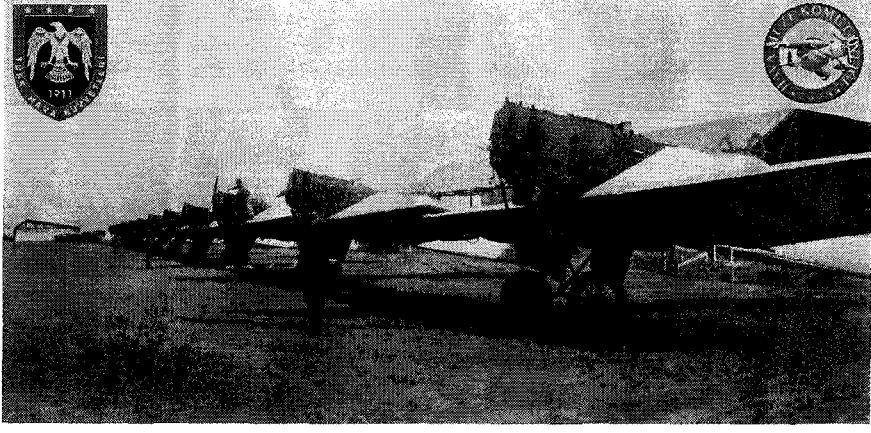


JUNKERS A-20

Adet	45	Kalkış Ağırlığı	1500 kg
Görev	Yer Destek	Kanat Açıklığı	15,36 m
Ülke	ALMANYA	Kanat Alanı	28,10 m ²
Firma	Junkers	Uzunluk	8,4 m
	Flugzeugwerke A.G.		
Mürettebat	2	Yükseklik	2,95 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, BMW IIIa	Silah	1 adet önde sabit, 1 adet rasit yerinde hareketli 7,6 mm Madsen Mk.Tf., Telefunken telsiz, yardımcı donanım.
Motor Gücü	185 B.G.	Yapım Yılı	1923
Azami Hız	176 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1925
Tavan	5000 m	Türkiye'de Son Kullanım	1936
Menzil	940 km	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	940 kg		

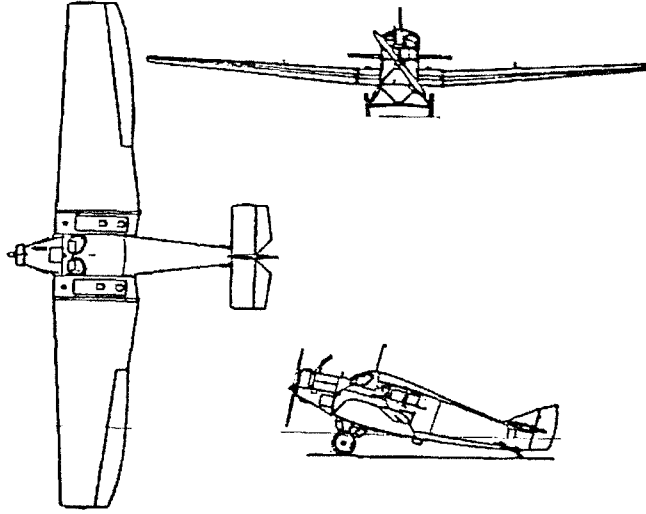


1925 yılında Almanya'dan satın alınan Junkers A-20 ve Bedri Celasin.



Denetleme için hazırlanan Junkers A-20'ler.



JUNKERS F-13 LIMOUSINE

Adet	En fazla 5, 1 foto	Kalkış Ağırlığı	2000 kg
Görev	İrtibat/Nakliye	Kanat Açıklığı	17,8 m
Ülke	ALMANYA	Kanat Alanı	43 m ²
Firma	Junkers Flugzeugwerke A.G.	Uzunluk	9,6 m
Mürettebat	2 + 4 yolcu	Yükseklik	4,10 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Junkers L2	Silah	Yok
Motor Gücü	230 B.G.	Yapım Yılı	1926
Azami Hız	176 km/saat	Türkiye'de Kullanım	
Tavan	3900 m	Türkiye'de Son Kullanım	
Menzil	920 km	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	960 kg		



1926 yılında Almanya'dan satın alınan Junkers F-13.

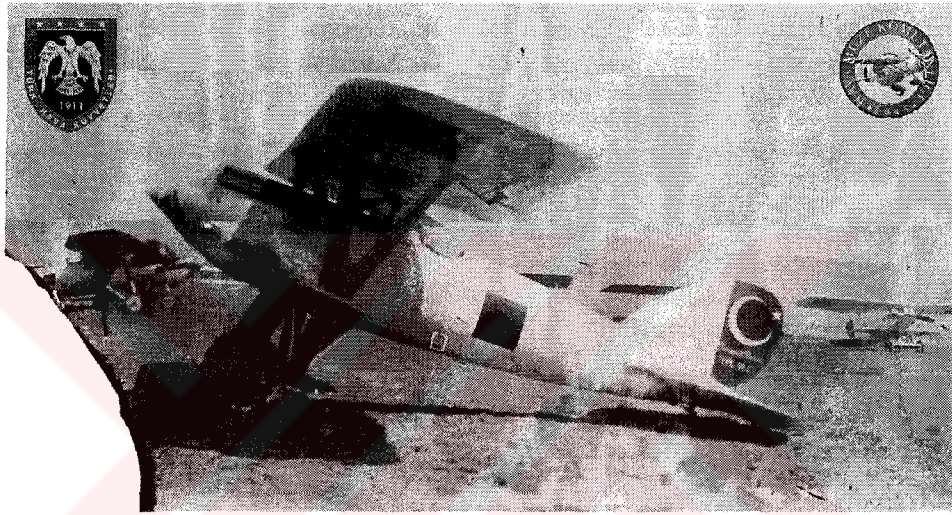


1926 yılında Almanya'dan satın alınan Junkers F-13.

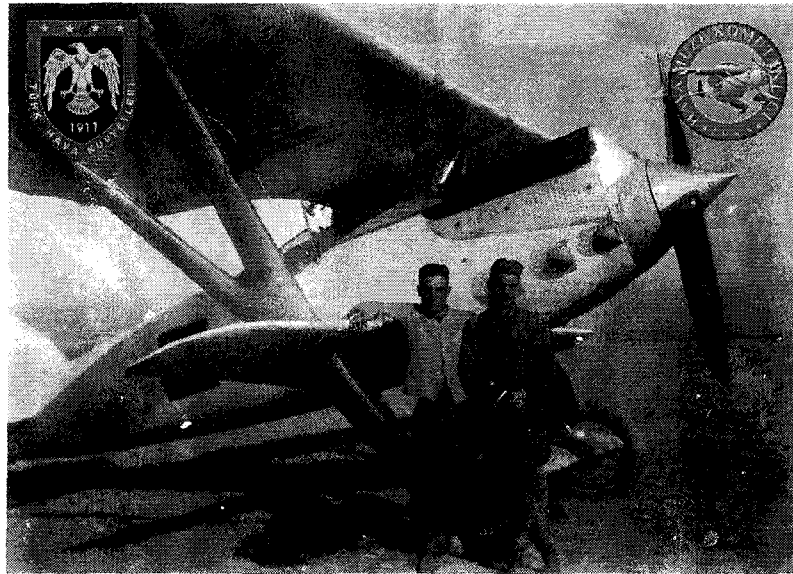


NIEUPORT-DELAGE ND 42 C1

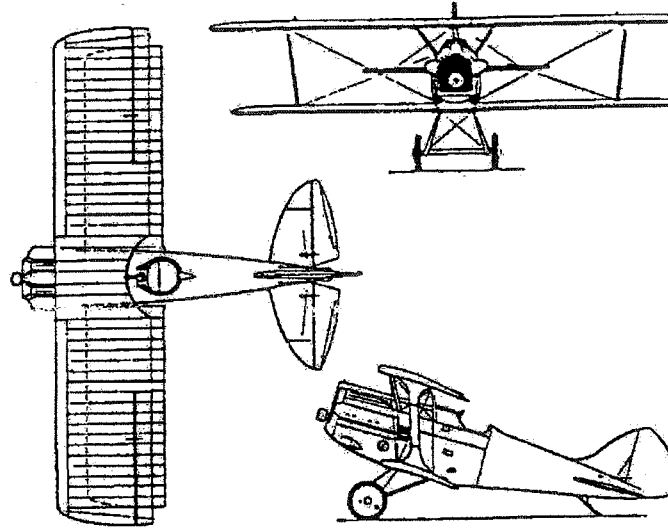
Adet	1	Kalkış Ağırlığı	1808 kg
Görev	Av	Kanat Açıklığı	12,00 m
Ülke	FRANSA	Kanat Alanı	29,50 m ²
Firma	Société Anonyme Nieuport- Delage	Uzunluk	7,50 m
Mürettebat	1	Yükseklik	3,00 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Hispano-Suiza 12Ha	Silah	3 x 7.7 mm Mk.Tf.(iki adedi kanatlarda)
Motor Gücü	500 B.G.	Yapım Yılı	1925
Azami Hız	266 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1928
Tavan	7500 m	Türkiye'de Son Kullanım	
Menzil	400 km	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	1379 kg		



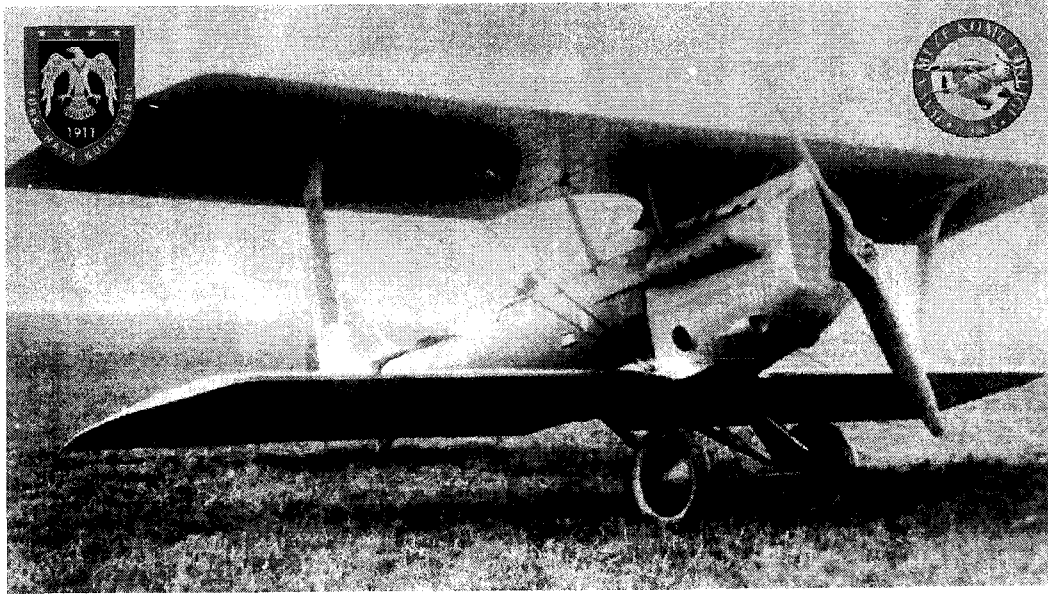
1928 yılında Fransa'dan denenmek üzere satın alınan Nieuport Delage ND 42 c1.



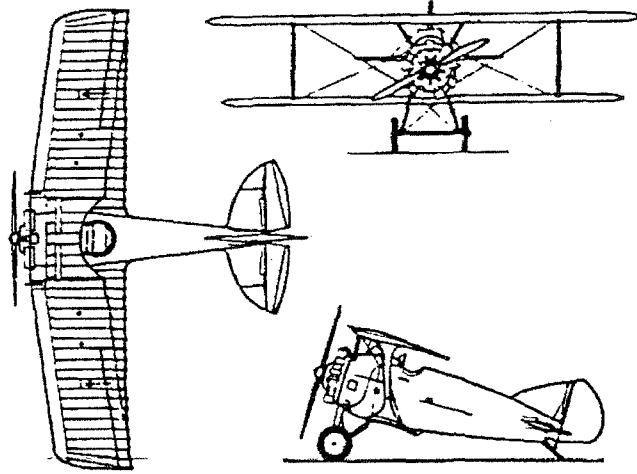
1928 yılında Fransa'dan denenmek üzere satın alınan Nieuport Delage ND 42 c1.

SPAD S-61/2

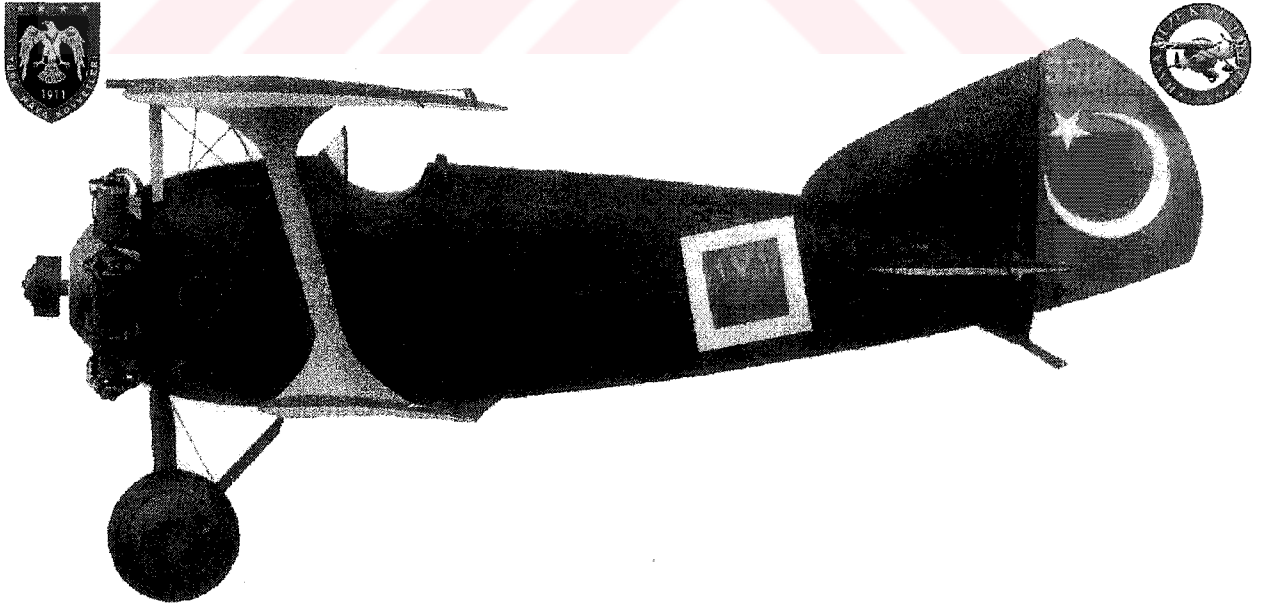
Adet	3	Kalkış Ağırlığı	1531 kg
Görev	Av	Kanat Açıklığı	9,57 m
Ülke	FRANSA	Kanat Alanı	29,30 m ²
Firma	Société Pour Aviation et ses Dérivés	Uzunluk	6,98 m
Mürettebat	1	Yükseklik	2,80 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Lorraine-Dietrich 12 Ew	Silah	2 x sabit 7,7 mm Vickers Mk.Tf.
Motor Gücü	450 B.G.	Yapım Yılı	1925
Azami Hız	237 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1928
Tavan	7500 m	Türkiye'de Son Kullanım	1928
Menzil		Kullanan Diğer Ülkeler	Fransa, Polonya, Romanya
Boş Ağırlık	1034 kg		



Fransız Forsu ile görülen SPAD S-61/2 uçağı 1928 yılında Fransa'dan denenmek üzere satın alınmıştır.
(Kaynak Hv.K.K.lığı Tarihçe Şb.)

BLERIOT-SPAD S 51-4

Adet	1	Kalkış Ağırlığı	1311 kg
Görev	Av	Kanat Açıklığı	9,47 m
Ülke	FRANSA	Kanat Alanı	23,95 m ²
Firma	Bleriot-SPAD	Uzunluk	6,45 m
Mürettebat	1	Yükseklik	3,10 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Gnome-Rhone Jupiter	Silah	2 x sabit 7,7 mm Vickers Mk.Tf.
Motor Gücü	420 B.G.	Yapım Yılı	1928
Azami Hız	220 km/saat	Türkiye'de Kullanım	
Tavan	9000 m	Türkiye'de Son Kullanım	
Menzil		Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	836 kg		

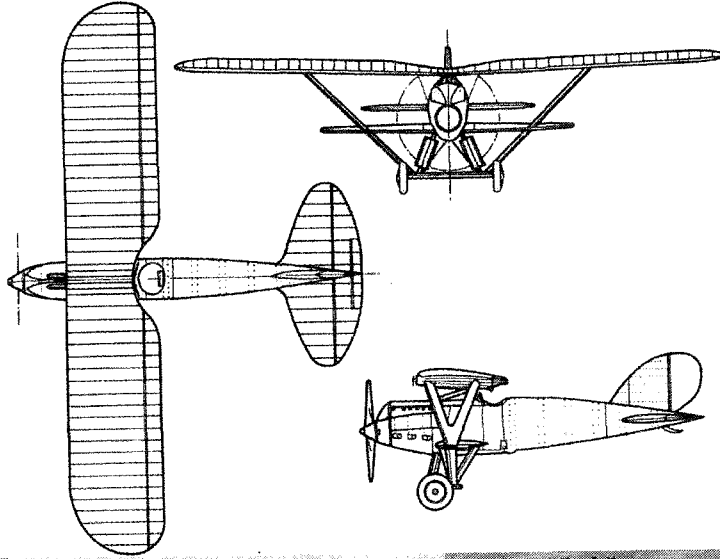


1928 yılında Fransa'dan denenmek üzere satın alınan Bleriot-SPAD S 51-4'ün Türk askeri numarası 171'dir.



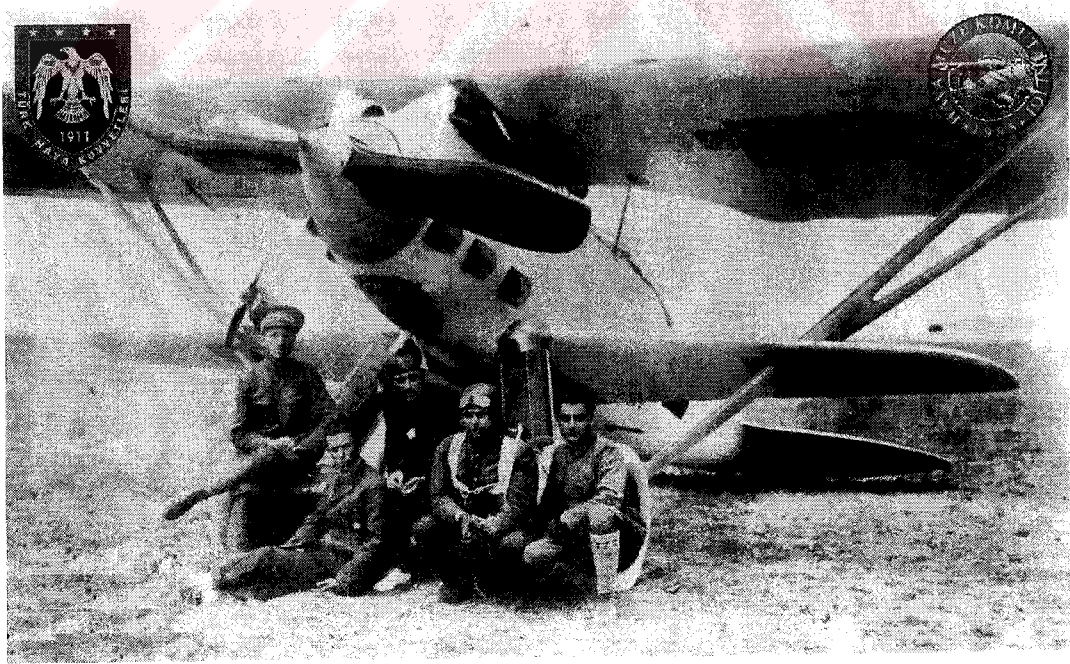
1928 yılında Fransa'dan denenmek üzere satın alınan 171 Türk askeri numaralı Bleriot-SPAD S 51-4.



NIEUPORT-DELAGE NiD 62

Adet	2
Görev	Av
Ülke	FRANSA
Firma	Société Anonyme Nieuport- Delage
Mürettebat	1
Motor Adedi ve Tipi	Tek,Hispano-Suiza 12 Hb
Motor Gücü	500 B.G.
Azami Hız	270 km/saat
Tavan	7700 m
Menzil	900 km
Boş Ağırlık	1318 kg

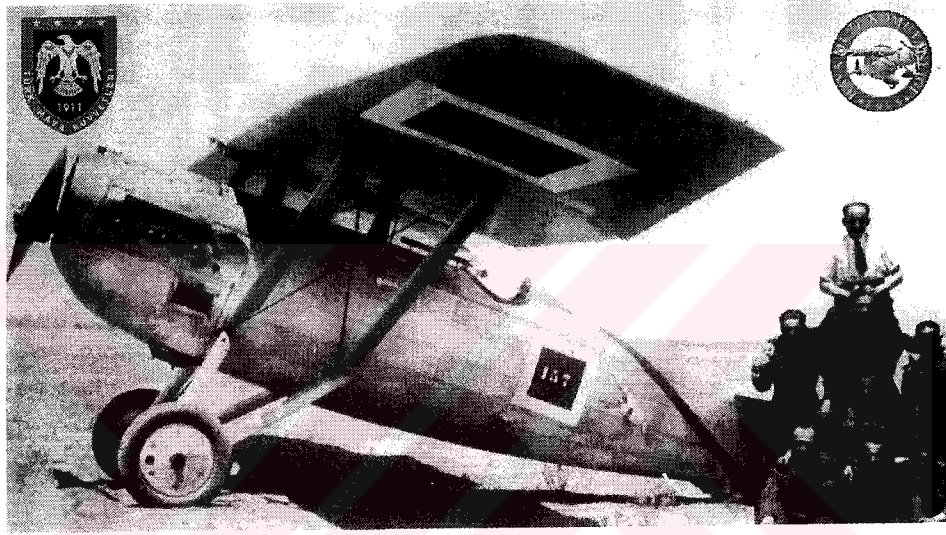
Kalkış Ağırlığı	1822 kg
Kanat Açıklığı	12,00 m
Kanat Alanı	29,10 m ²
Uzunluk	7,63 m
Yükseklik	3,00 m
Silah	2 x 7,7 mm Vickers Mk.Tf.
Yapım Yılı	1924
Türkiye'de Kullanım	1928
Türkiye'de Son Kullanım	1930
Kullanan Diğer Ülkeler	Fransa, Belçika, İspanya



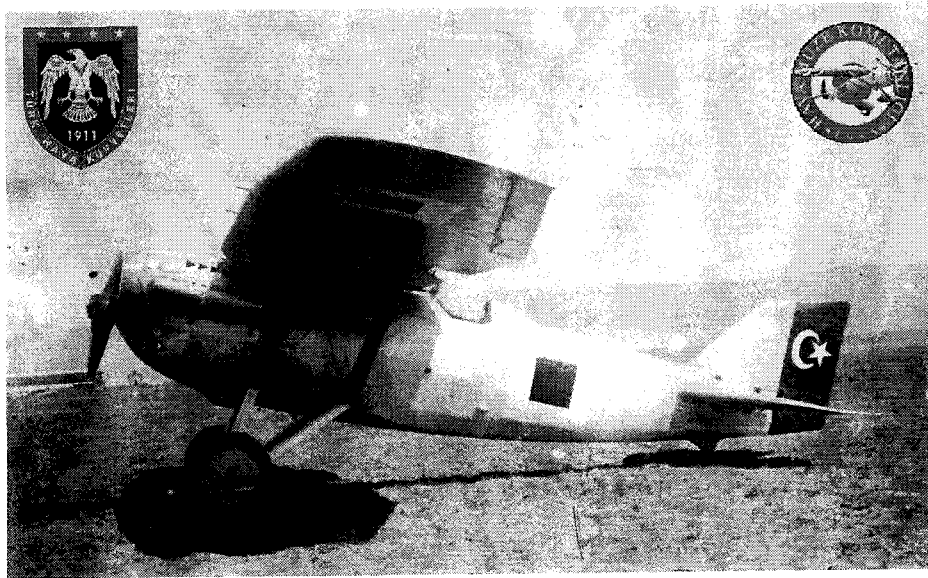
1928 yılında Fransa'dan denenmek üzere satın alınan Nieuport Delage NiD 62 c1 uçağının önünde bulunanlar soldan sağa: İbrahim Hakkı, Ferruh, Vecihi Hoca, Enver Akoğlu, Yzb. Bedri'dir. (Kaynak: Hv.K.K.lığı Tarihçe Şubesi)

DEWOITINE D-21 C-1

Adet	12	Kalkış Ağırlığı	1580 kg
Görev	Av	Kanat Açıklığı	12,80 m
Ülke	FRANSA	Kanat Alanı	24,80 m ²
Firma	Société Aéronautique Française	Uzunluk	7,64 m
Mürettebat	1	Yükseklik	3,00 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Hispano-Suiza 12 Gb	Silah	2 x 7,7 mm Vickers Mk.Tf.
Motor Gücü	500 B.G.	Yapım Yılı	Kasım 1922
Azami Hız	270 km/saat	Türkiye’de Kullanım	1928
Tavan	8000 m	Türkiye’de Son Kullanım	1935
Menzil	400 km	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	1090 kg		



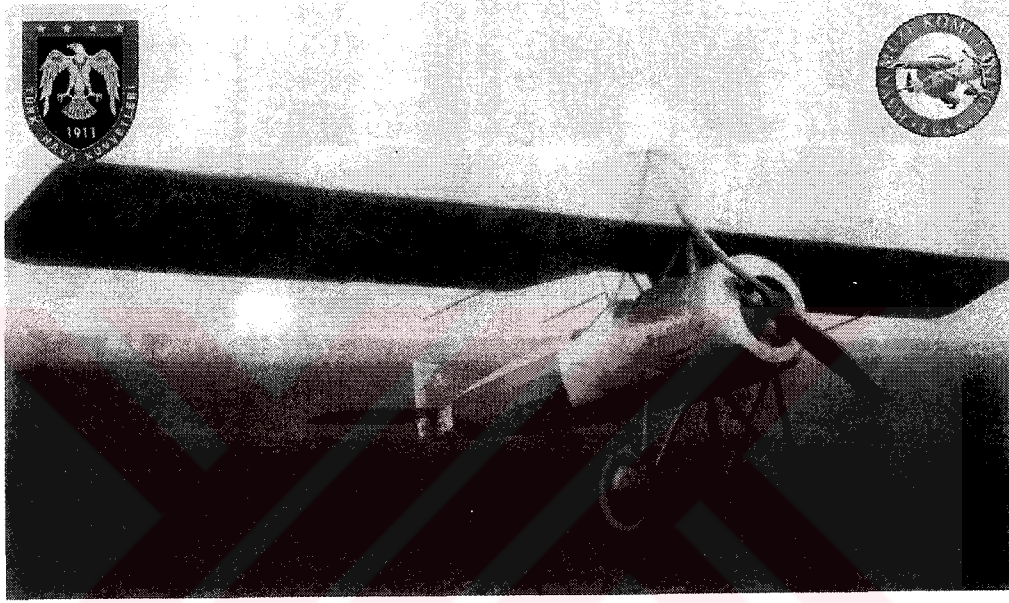
1928 yılında Fransa’dan denenmek üzere satın alınan Dewoitine D-21 c-1.



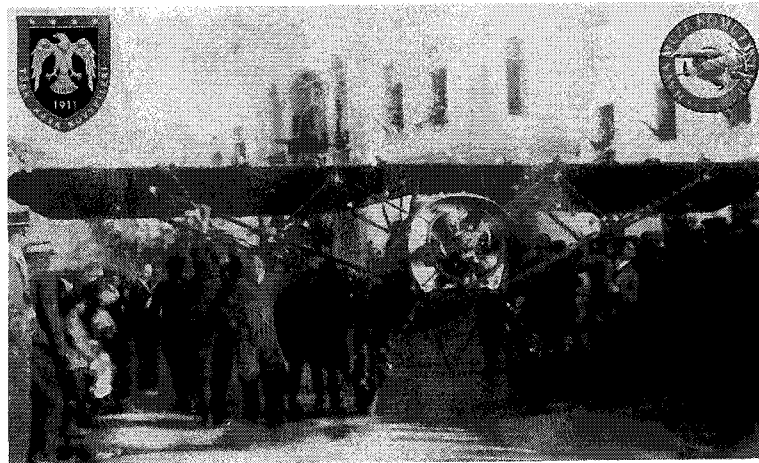
1928 yılında Fransa’dan denenmek üzere satın alınan Dewoitine D-21 c-1.

MORANE SAULNIER MS-35(AR)

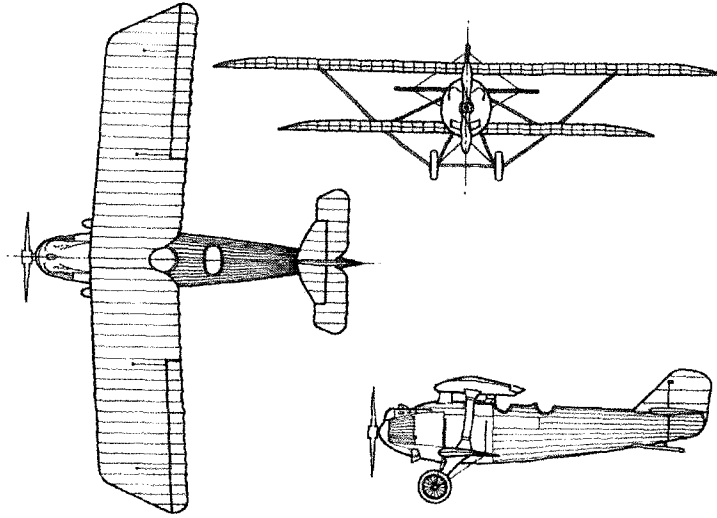
Adet	10	Kalkış Ağırlığı	764 kg
Görev	Eğitim	Kanat Açıklığı	10,57 m
Ülke	FRANSA	Kanat Alanı	10,7 m ²
Firma	Aeroplanes Morane-Saulnier	Uzunluk	7,46 m
Mürettebat	2	Yükseklik	2,7 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Le Rhône-Rotatif	Silah	yok
Motor Gücü	80 B.G.	Yapım Yılı	1915
Azami Hız	125 km/saat	Türkiye'de Kullanım	Mayıs 1926
Tavan	4600 m	Türkiye'de Son Kullanım	1927
Menzil		Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık			



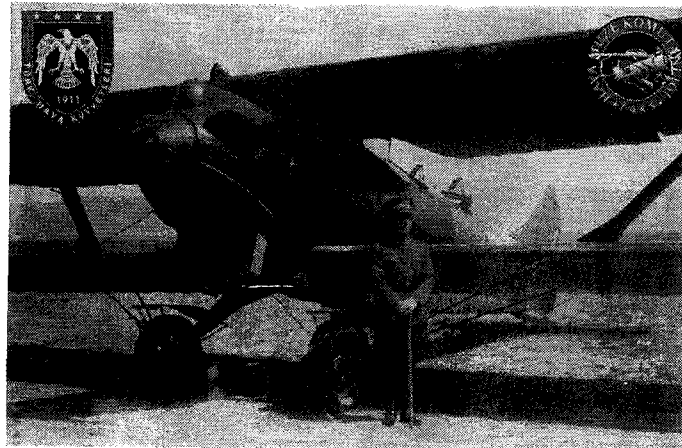
1926 yılında Fransa'dan satın alınan Morane Saulnier MS-35(AR) Fransız askeri forsu ile görülmektedir.
(Kaynak: Hv.K.K.lığı Tarihçe Şubesi)



1926 yılında Fransa'dan satın alınan Morane Saulnier MS-35(AR) uçağı Cumhuriyet Bayramı tören geçişinde Konak Meydanı-İZMİR'de görülmektedir.

BREGUET XIX A2 / B2

Adet	20	Kalkış Ağırlığı	2500 kg
Görev	Bombardıman	Kanat Açıklığı	14,83 m
Ülke	FRANSA	Kanat Alanı	50 m ²
Firma	Société Anonyme des Ateliers d'Aviation Louis Breguet	Uzunluk	9,61 m
Mürettebat	2	Yükseklik	3,69 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Lorraine 12 Ed	Silah	1 x sabit 7,7 mm Vickers Mk.Tf., 2 x 7,7 mm Lewis Mk.Tf., Bomba
Motor Gücü	450 B.G.	Yapım Yılı	25 Mayıs 1926
Azami Hız	214 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1937
Tavan	7200 m	Türkiye'de Son Kullanım	
Menzil	800 km	Kullanan Diğer Ülkeler	Polonya, Fransa, Arjantin, Belçika, Yunanistan, Çin, İran, Japonya, Yugoslavya, İspanya
Boş Ağırlık	1387 kg		



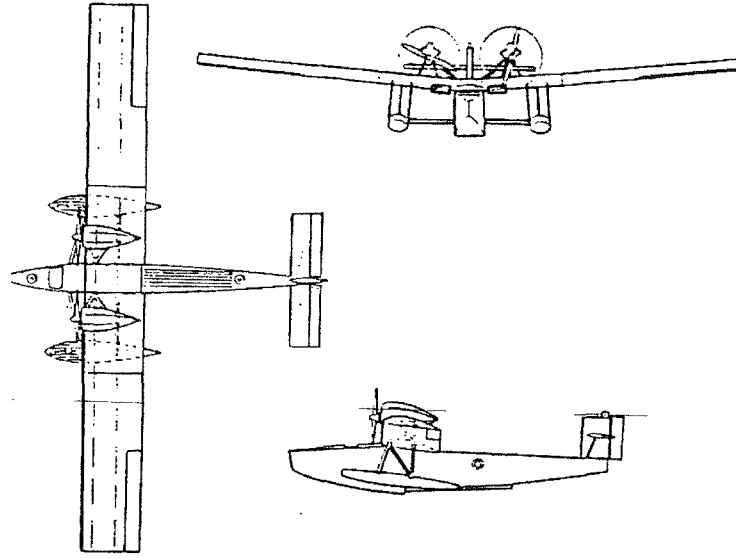
Breguet XIX A2 uçağı ve Celal Yakal.



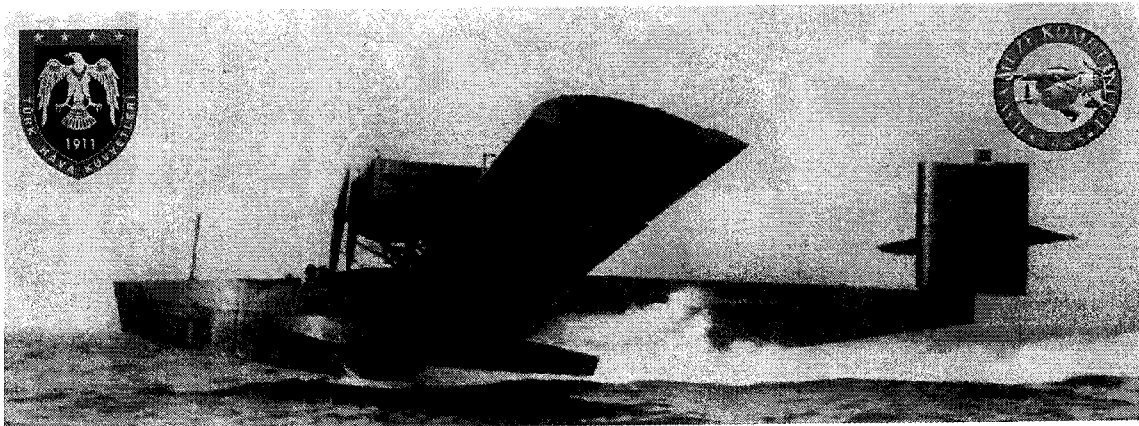
Breguet XIX B2 uçağı.



ROHRBACH RO IIIA RODRA



Adet	2	Kalkış Ağırlığı	6690 kg
Görev	Deniz-Keşif/Bombardıman	Kanat Açıklığı	27,55 m
Ülke	DANİMARKA	Kanat Alanı	73,4 m ²
Firma	Rohrbach Metall – Aeroplan A/S	Uzunluk	17,2 m
Mürettebat	4	Yükseklik	6 m
Motor Adedi ve Tipi	Çift, Lorraine	Silah	4x7,9 mm makinalı tüfek, 900 kg bomba
Motor Gücü	450 B.G.	Donanım	Can kurtarma simitleri, aydınlatma fişegi, telsiz donanımı
Azami Hız	190 km/saat	Yapım Yılı	1923
Tavan	3300 m	Türkiye’de Kullanım	Agustos 1926
Menzil	850 km	Türkiye’de Son Kullanım	1934
Boş Ağırlık	4680 kg	Kullanan Diğer Ülkeler	



1926 yılında Danimarka'dan satın alınan Rohrbach Ro IIIA Rodra.



1926 yılında Danimarka'dan satın alınan 1201 Türk askeri numaralı Rohrbach RoIII A Rodra uçağına **İstanbul** adı verilmiştir. Bu uçak 11nci Deniz Bölüğündedir ve Yenikale-İZMİR'de görülmektedir.



MORANE SAULNIER MS-53

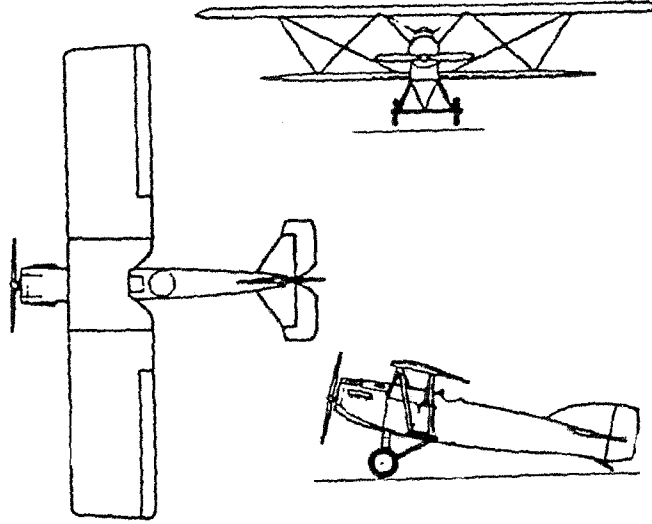
Adet	10	Kalkış Ağırlığı	
Görev	Eğitim	Kanat Açıklığı	10,70 m
Ülke	FRANSA	Kanat Alanı	
Firma	Aeroplanes Morane-Saulnier	Uzunluk	
Mürettebat	2	Yükseklik	
Motor Adedi ve Tipi	Tek., Salmson	Silah	
Motor Gücü	120 B.G	Yapım Yılı	1924
Azami Hız	168 km/saat	Türkiye'de Kullanım	Aralık 1926
Tavan		Türkiye'de Son Kullanım	1929
Menzil		Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık			



1926'da Fransa'dan satın alınan Morane Saulnier MS-53 uçağı Fransız askeri forsu ile görülmektedir.
(Kaynak: Hv.K.K.lığı Tarihçe Şubesi)



1926'da Fransa'dan satın alınan Morane Saulnier MS-53.

POTÉZ 25 A-2

Adet	1	Kalkış Ağırlığı	2150 kg
Görev	Keşif/Eğitim	Kanat Açıklığı	14,00 m
Ülke	FRANSA	Kanat Alanı	47,00 m ²
Firma	Aeroplanes Henry Potez	Uzunluk	9,40 m
Mürettebat	2	Yükseklik	3,50 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Renault	Silah	1 x 7,7 mm Vickers Mk.Tf., 2 x 7 mm Darne Mk.Tf., 200 kg Bomba
Motor Gücü	480 B.G.	Yapım Yılı	1925
Azami Hız	226 km/saat	Türkiye'de Kullanım	12 Mart 1928
Tavan	7400 m	Türkiye'de Son Kullanım	1934
Menzil	500 km	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	1360 kg		



1928 yılında Fransa'dan satın alınan Potez 25 A-2 uçağı Tatbikat Bölüğünde, Uçuş Okulu-ESKİŞEHİR'de görülmektedir.



1928 yılında Fransa'dan satın alınan Potez 25 A-2 uçağı.



ANSALDO A300/4

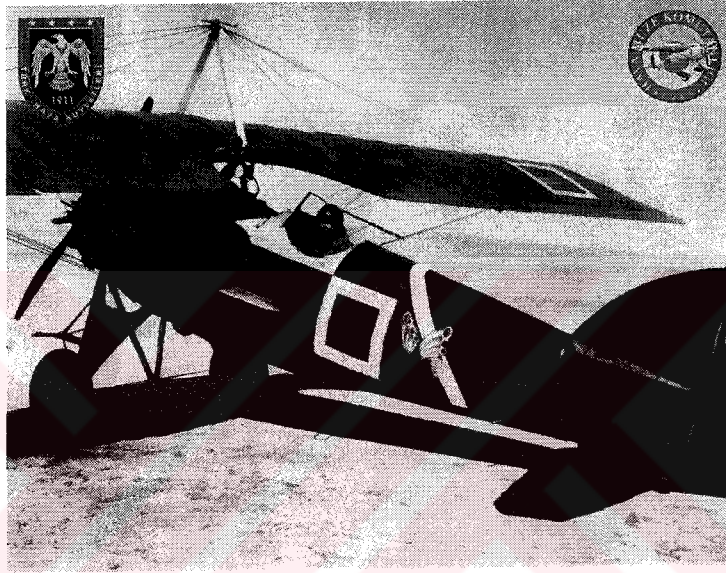
Adet	1	Kalkış Ağırlığı	1700 kg
Görev	Genel Amaçlı	Kanat Açıklığı	11.24 m
Ülke	İTALYA	Kanat Alanı	39.50 m ²
Firma	Société Ansaldo	Uzunluk	8.75 m
Mürettebat	2	Yükseklik	2.97 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Fiat A.12bis	Silah	
Motor Gücü	300 B.G.	Yapım Yılı	1922
Azami Hız	198 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1928
Tavan	3000 m	Türkiye'de Son Kullanım	
Menzil	643 km	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	1200 kg		



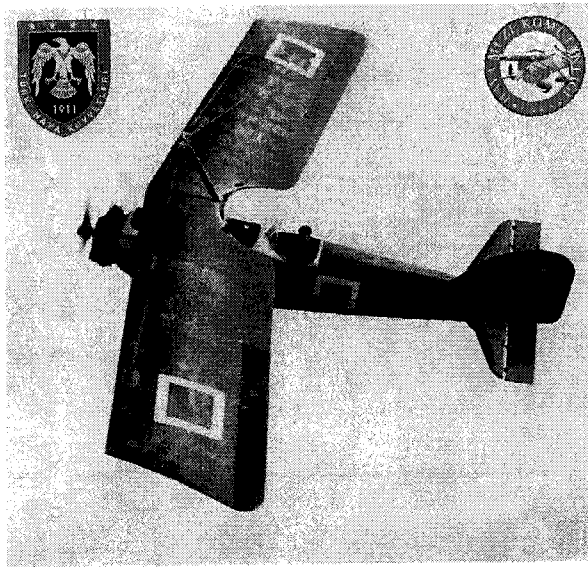
Ceyhan uçağı.

MORANE SAULNIER MS-147

Adet	10	Kalkış Ağırlığı	
Görev	Eğitim	Kanat Açıklığı	10,96 m
Ülke	FRANSA	Kanat Alanı	
Firma	Aeroplanes Morane-Saulnier	Uzunluk	6,87 m
Mürettebat	2	Yükseklik	3,68 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Salmson 9Ac	Silah	yok
Motor Gücü	120 B.G.	Yapım Yılı	1928
Azami Hız	145 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1928
Tavan	4000 m	Türkiye'de Son Kullanım	1936
Menzil		Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık			



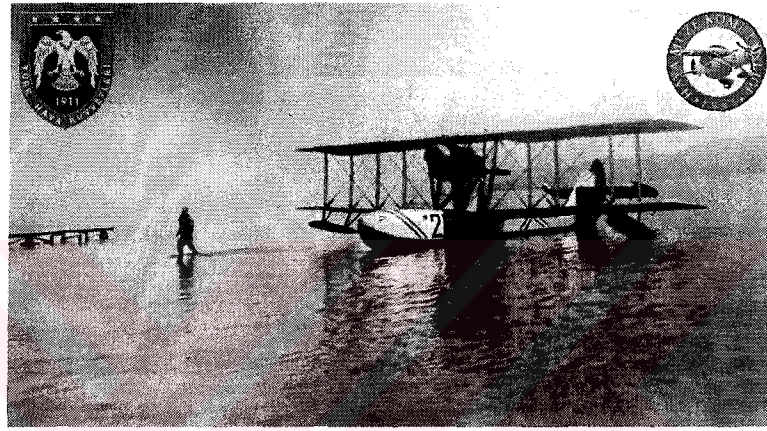
1928 yılında Fransa'dan satın alınan Morane Saulnier MS-147 uçağı. (Kaynak: Hv.K.K.lığı Tarihçe Şubesi)



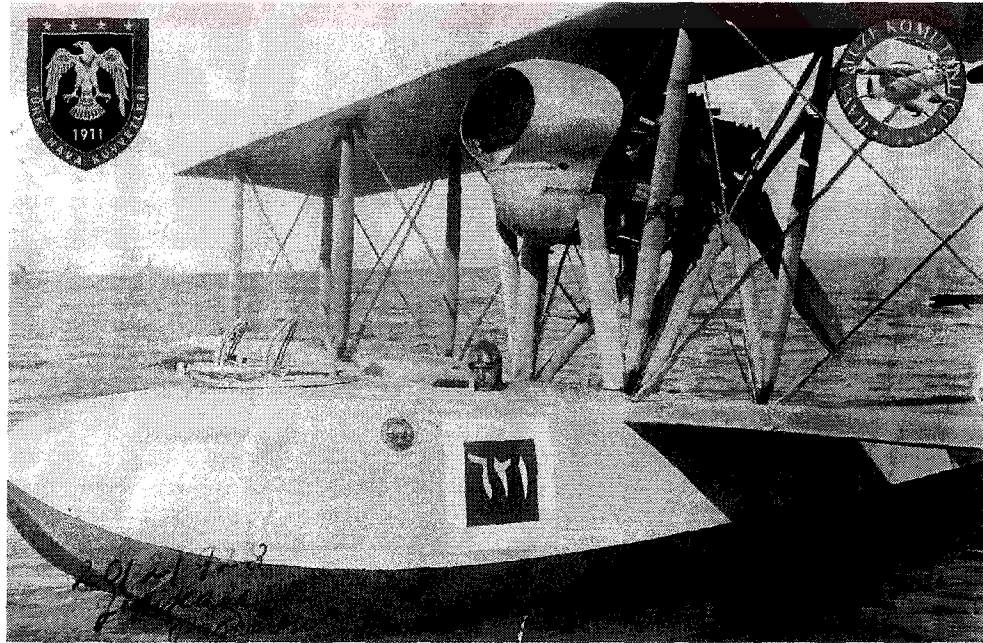
1928 yılında Fransa'dan satın alınan Morane Saulnier MS-147 uçağı. (Kaynak: Hv.K.K.lığı Tarihçe Şubesi)

SAVOIA-MARCHETTI S-59

Adet	8	Kalkış Ağırlığı	2950 kg
Görev	Keşif / Bombardıman	Kanat Açıklığı	15.50 m
Ülke	İTALYA	Kanat Alanı	60 m ²
Firma	Societa Idrovolanti Alta Italia	Uzunluk	10.36 m
Mürettebat	3	Yükseklik	3.50 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Isotta-Fraschini Asso 500	Silah	1 x 7mm Mk.Tf. 280kg Bomba
Motor Gücü	380 B.G.	Yapım Yılı	1927
Azami Hız	200 km/saat	Türkiye’de Kullanım	1928
Tavan	4550 m	Türkiye’de Son Kullanım	
Menzil	1000 km	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	1950 kg		



1928 yılında satın alınan SAVOIA-Marchetti S-59 uçağı. (Kaynak: Hv.K.K.lığı Tarihçe Şubesi)



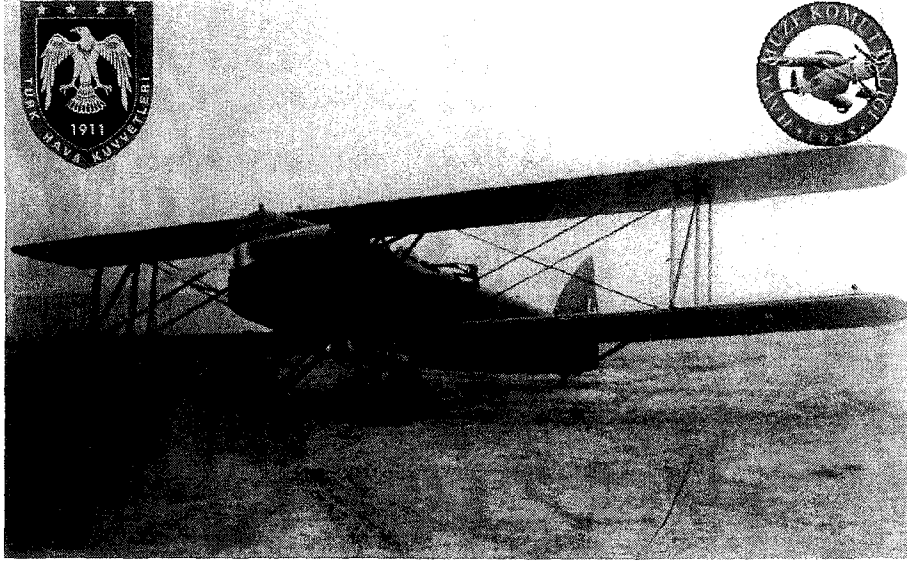
1928 yılında satın alınan 621 Türk askeri numaralı SAVOIA-Marchetti S-59 uçağı. (Kaynak: Hv.K.K.lığı Tarihçe Şubesi)

LETOV S 16 T SMOLIK

Adet	16	Kalkış Ağırlığı	2280 kg
Görev	Keşif/Bombardıman	Kanat Açıklığı	15,30 m
Ülke	ÇEKOSLOVAKYA	Kanat Alanı	46,40 m ²
Firma	Vojenska Tovarna Na Letadle	Uzunluk	10,22 m
Mürettebat	2	Yükseklik	3,23 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Lorraine-Dietrich W-12	Donanımlar	Telsiz, fotoğraf donanımı, işaret fişegi, oksijen donanımı, uçuş elbiselerinin elektrik ısıtıcıları, Michelin aydınlatma fişegi
Motor Gücü	450 B.G.	Silah	1 x 7,7 mm (sabit) Vickers Mk.Tf. 2 x 7,62 mm Lewis Mk.Tf., 400 kg Bomba
Azami Hız	230 km/saat	Yapım Yılı	17 Mart 1929
Tavan	8500 m	Türkiye'de Kullanım	1941
Menzil	1000 km	Türkiye'de Son Kullanım	
Boş Ağırlık	1230 kg	Kullanan Diğer Ülkeler	Çekoslovakya, Yugoslavya

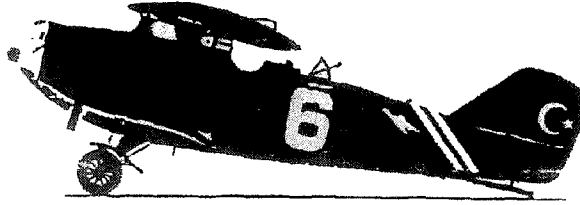


1929 yılında Çekoslovakya'dan satın alınan Letov S 16 T Smolik.



1929 yılında Çekoslovakya'dan satın alınan Letov S 16 T Smolik, 1930 yılında Ağrı Harekatında görevlendirilmiştir.



BREGUET 19-7

Adet	35	Kalkış Ağırlığı	6700 kg
Görev	Keşif/Bombardıman	Kanat Açıklığı	18,30 m
Ülke	FRANSA	Kanat Alanı	60,00 m ²
Firma	Société Anonyme des Ateliers d'aviation Louis Bréguet	Uzunluk	10,70 m
Mürettebat	2	Yükseklik	4,10 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Hispano-Suiza 12 Nb	Silah	
Motor Gücü	600 B.G.	Yapım Yılı	
Azami Hız	242 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1933
Tavan	6500 m	Türkiye'de Son Kullanım	1947
Menzil		Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	2190 kg		



Fransa'dan satın alınan Breguet 19-7 uçağı Birinci Uçak Alayı, Dördüncü Tabur Diyarbakır'da görülmektedir. (Kaynak: Hv.K.K.lığı Tarihçe Şubesi)



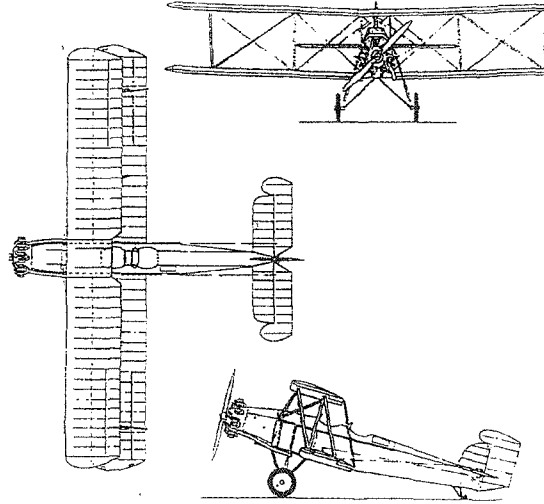
Breguet 19-7 uçağının önünde; Ülkü, Sabiha Gökçen, Makbule Atadan ve Atatürk görülmektedir(22 Mayıs 1937, Dersim Harekatı).

CURTISS MODEL 55 KINGBIRD

Adet	2	Kalkış Ağırlığı	2774 kg
Görev	Nakliye	Kanat Açıklığı	16.61 m
Ülke	ABD	Kanat Alanı	37.62 m ²
Firma	Curtiss-Wright Airplane Company	Uzunluk	10.59 m
Mürettebat	1 + 8 yolcu	Yükseklik	3.05 m
Motor Adedi ve Tipi	2 adet, Wright Whirlwind J-6-9 yıldız motoru	Silah	
Motor Gücü	300 B.G.	Yapım Yılı	
Azami Hız	229 km/saat	Türkiye'de Kullanım	Şubat 1933
Tavan	3930 m	Türkiye'de Son Kullanım	1933
Menzil	608 km	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	1759 kg		



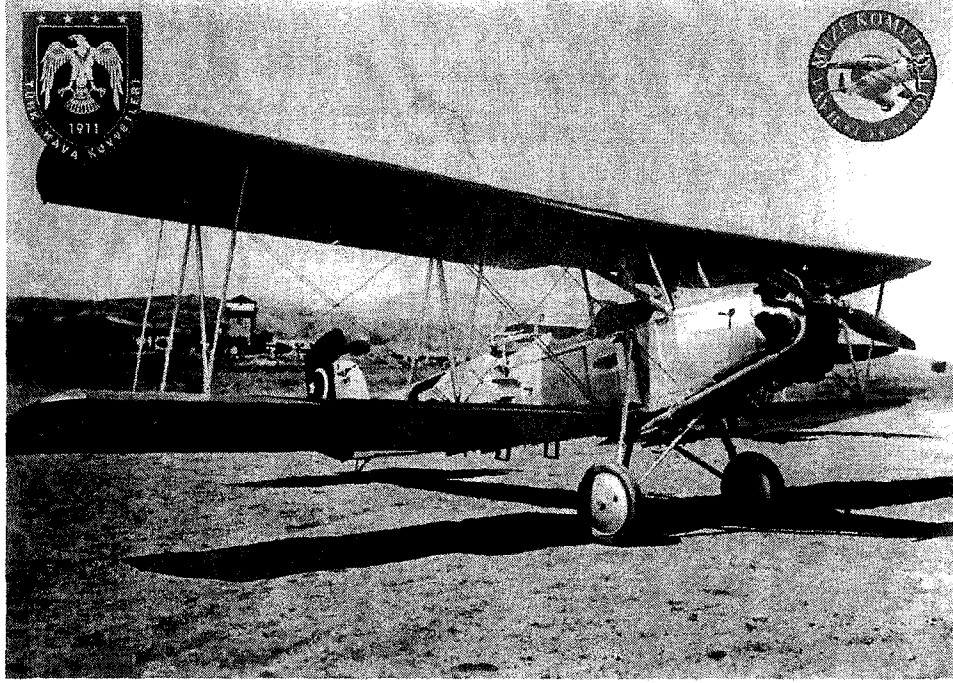
ABD'den satın alınan Curtiss Model 55 Kingbird.

CURTISS FLEDGLING 2 C.1

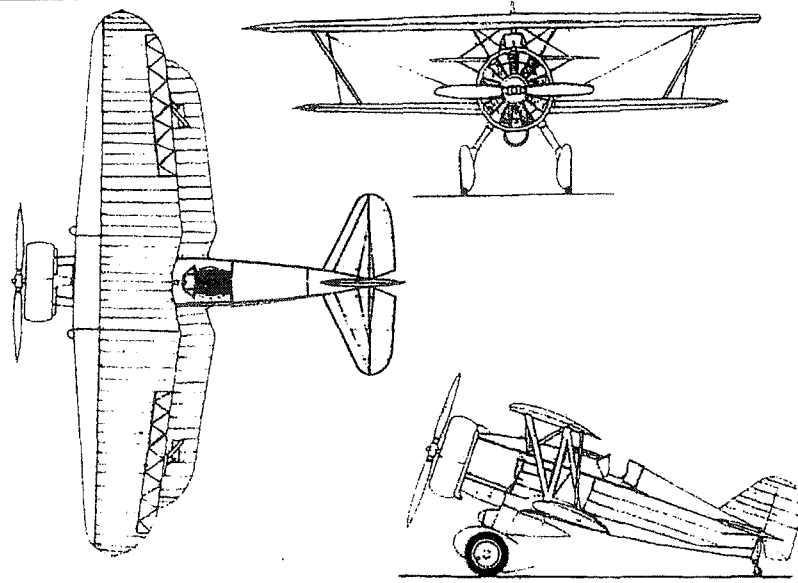
Adet	7	Kalkış Ağırlığı	1285 kg
Görev	Eğitim	Kanat Açıklığı	11,93 m
Ülke	ABD	Kanat Alanı	33,91 m ²
Firma	Curtiss-Wright Airplane Company	Uzunluk	8,33 m
Mürettebat	2	Yükseklik	3,15 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Wright J-5 (R-760-8)	Silah	yok
Motor Gücü	220 B.G.	Yapım Yılı	1933
Azami Hız	175 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1933
Tavan	4600 m	Türkiye'de Son Kullanım	1945
Menzil	589 km	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	968 kg		



1401 Türk askeri numaralı Curtiss Fledgling 2c.1 uçağı İran'a hediye edildi. (Kaynak: Hv.K.K.İği Tarihçe Şubesi)

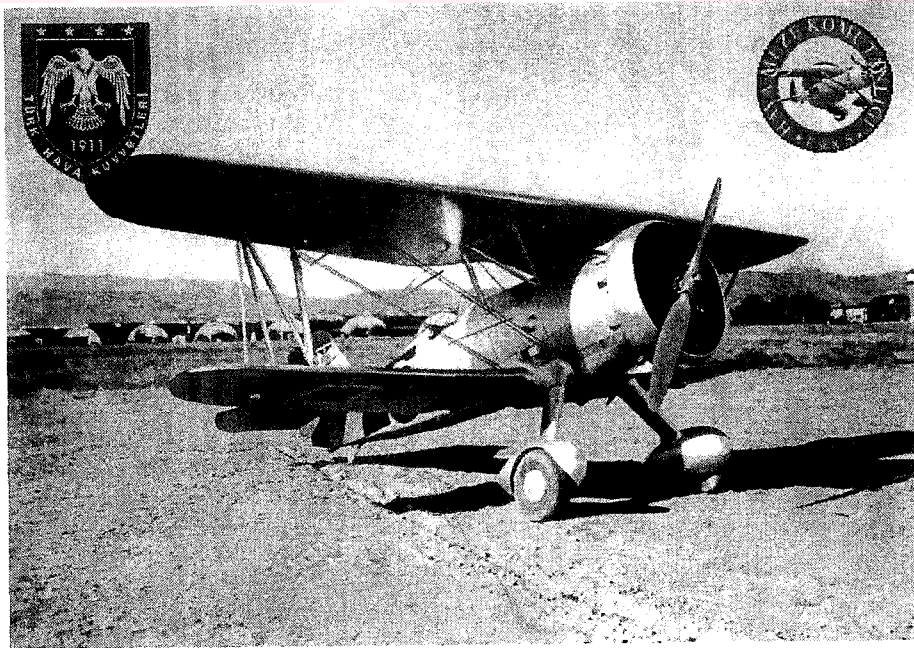


Curtiss Fledgling 2c.1 uğağı.

CURTISS HAWK II

Adet	46
Görev	Av/Bombardıman
Ülke	ABD
Firma	Curtiss-Wright Airplane Company
Mürettebat	1
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Wright SR-1820F-2
Motor Gücü	600 B.G.
Azami Hız	325 km/saat
Tavan	7650 m
Menzil	840 km
Boş Ağırlık	1378 kg

Kalkış Ağırlığı	1874 kg
Kanat Açıklığı	9,60 m
Kanat Alanı	24,34 m ²
Uzunluk	6,88 m
Yükseklik	2,96 m
Silah	2 x 7,62 mm Colt-Browning Mk.Tf., 1 x 227 kg Bomba
Yapım Yılı	1933
Türkiye'de Kullanım	1945'ten sonra.
Türkiye'de Son Kullanım	
Kullanan Diğer Ülkeler	



Curtiss Hawk II uçağı.



1532 Türk askeri numaralı Curtiss Hawk II. (Kaynak:Hv.K.K.lığı Tarihçe Şubesi)



CONSOLIDATED FLEET MODEL 7

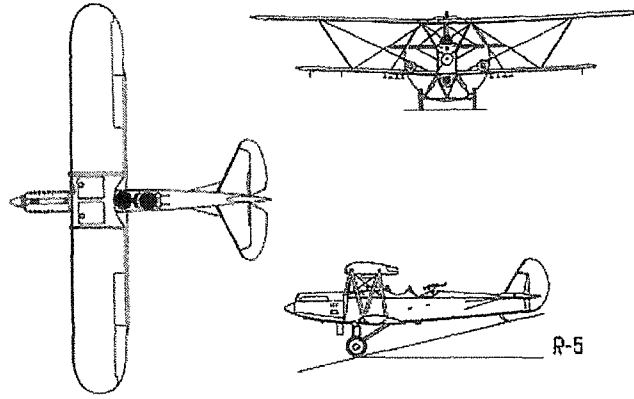
Adet	16	Kalkış Ağırlığı	
Görev	Eğitim	Kanat Açıklığı	8,53 m
Ülke	ABD	Kanat Alanı	18,22 m ²
Firma	The Consolidated Aircraft Corporation	Uzunluk	6,55 m
Mürettebat	2	Yükseklik	2,44 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Kinner K-5	Silah	yok
Motor Gücü	125 B.G.	Yapım Yılı	
Azami Hız	200 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1933
Tavan	5425 m	Türkiye'de Son Kullanım	1945
Menzil		Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	509 kg		



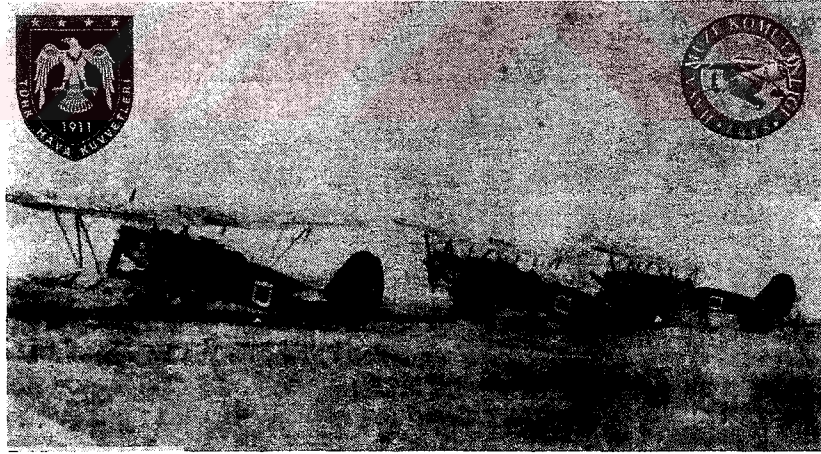
ABD'den satın alınan Consolidated Fleet Model 7. (Kaynak: Hv.K.K.lığı Tarihçe Şubesi)



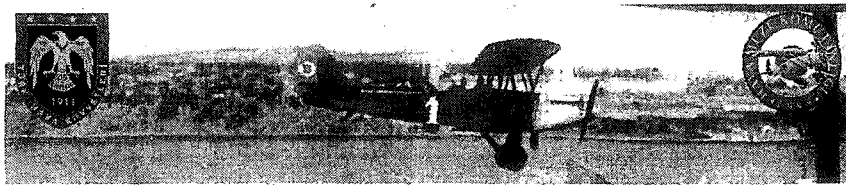
Sabiha Gökçen Eskişehir Hava Okulu'nda.

POLIKARPOV R-5

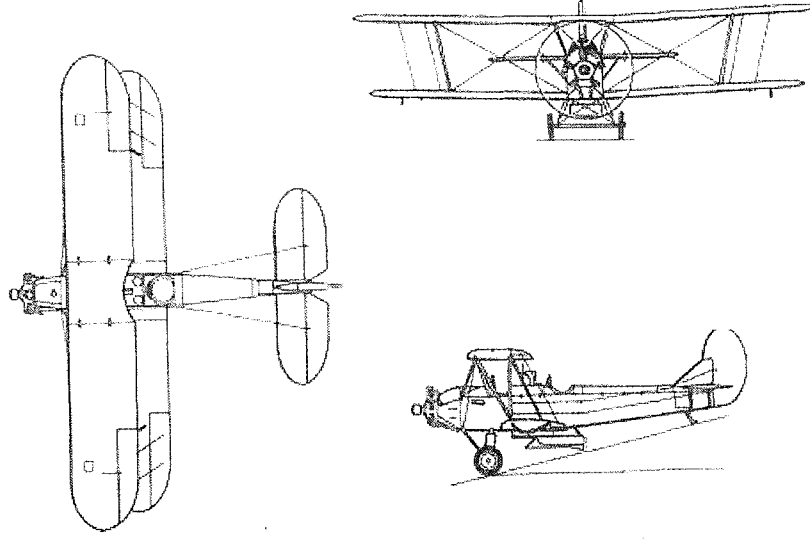
Adet	3	Kalkış Ağırlığı	2997 kg
Görev	Keşif/Bombardıman	Kanat Açıklığı	15,50 m
Ülke	RUSYA	Kanat Alanı	50,2 m ²
Firma	The Central Aero Hydrodynamics Institute	Uzunluk	10,55 m
Mürettebat	2	Yükseklik	3,25 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, M-17 (BMW-Lisans)	Silah	2 x 7,62 mm Mk.Tf., 400kg Bomba
Motor Gücü	680 B.G.	Yapım Yılı	1931
Azami Hız	228 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1933
Tavan	6400 m	Türkiye'de Son Kullanım	1933
Menzil	800 km	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	1969 kg		



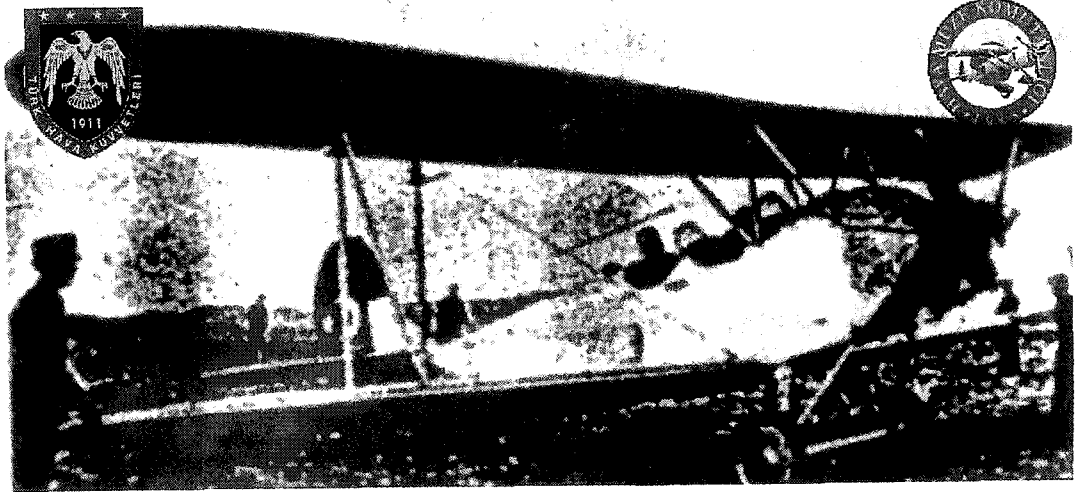
29 Ekim 1933'de SSCB'nin hediyesi olan Polikarpov R5'ler Hava Okulu'nda(Eskişehir).



29 Ekim 1933'de SSCB'nin hediyesi olan Polikarpov R5.

POLIKARPOV(Po-2) U-2

Adet	1	Kalkış Ağırlığı	1350 kg
Görev	Genel Amaçlı	Kanat Açıklığı	11.40 m
Ülke	RUSYA	Kanat Alanı	33.15 m ²
Firma	The Central Aero Hydrodynamics Institute	Uzunluk	8.7 m
Mürettebat	2	Yükseklik	3.10 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Shvetsov M-1 1, 5-silindirli hava-soğutmalı radial engine	Silah	1 x 7.62mm Mk.Tf., 250 kg Bomba
Motor Gücü	100B.G.	Yapım Yılı	1928
Azami Hız	156 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1933
Tavan	4000 m	Türkiye'de Son Kullanım	1935
Menzil	450 km	Kullanan Diğer Ülkeler	Polonya
Boş Ağırlık	770 kg		



29 Ekim 1933'de SSCB'nin hediyesi olan Polikarpov U2 Hava Okulu'nda(Eskişehir)

TUPOLEV ANT-9

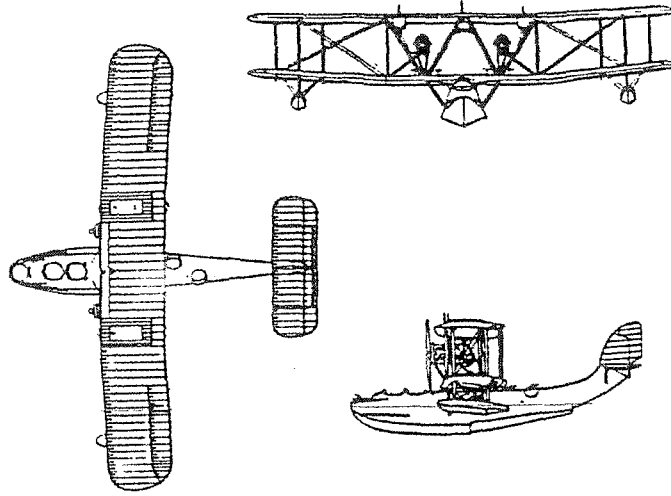
Adet	1	Kalkış Ağırlığı	5040 kg
Görev	Ulaştırma	Kanat Açıklığı	23.73 m
Ülke	RUSYA	Kanat Alanı	84.0 m ²
Firma	The Central Aero Hydrodynamics Institute	Uzunluk	17 m
Mürettebat	2 + 9 Yolcu	Yükseklik	4,86 m
Motor Adedi ve Tipi	2 adet, M-26	Silah	
Motor Gücü	300 B.G.	Yapım Yılı	1929
Azami Hız	210 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1933
Tavan	3812 m	Türkiye'de Son Kullanım	1933
Menzil	900 km	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	3353 kg		



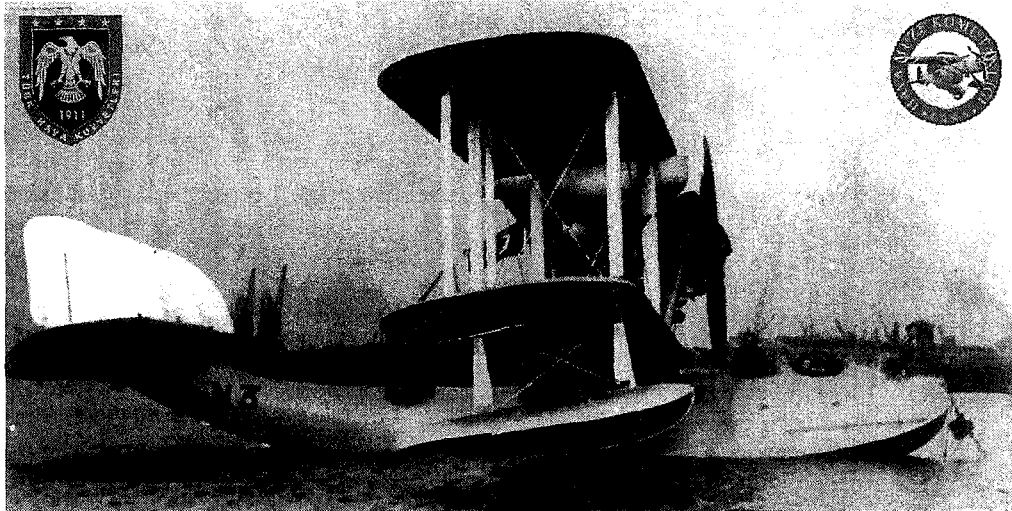
29 Ekim 1933'de SSCB'nin hediyesi olan Tupolev ANT 9, Hava İrtibat Bölüğü, Yeşilköy'de. (Kaynak: Hv.K.K.lığı Tarihçe Şubesi)



29 Ekim 1933'de SSCB'nin hediyesi olan Tupolev ANT 9.

SUPERMARINE SOUTHAMPTON Mk II

Adet	6	Kalkış Ağırlığı	6895 kg
Görev	Deniz/Keşif	Kanat Açıklığı	22,86 m
Ülke	İNGİLTERE	Kanat Alanı	134,61 m ²
Firma	The Supermarine Aviation Works (Vickers) Ltd.	Uzunluk	15,58 m
Mürettebat	5	Yükseklik	6,82 m
Motor Adedi ve Tipi	Çift, Napier-Lion-VA W-12	Silah	3 x 7,7 mm Lewis
Motor Gücü	500 B.G.	Bomba	Mk.Tf, 499 kg
Azami Hız	174 km/saat	Yapım Yılı	1925
Tavan	4265 m	Türkiye'de Kullanım	Kasım 1933
Menzil	1500 km	Türkiye'de Son Kullanım	1942
Boş Ağırlık	4082 kg	Kullanan Diğer Ülkeler	



1933 yılında İngiltere'den satın alınan Supermarine Southampton Mk II. (Kaynak: Hv.K.K.lığı Tarihçe Şubesi)



1933 yılında İngiltere'den satın alınan Supermarine Southampton Mk II.

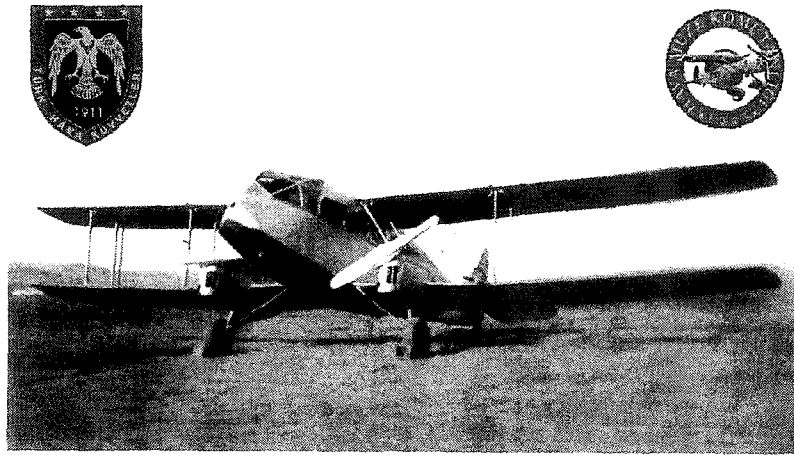


DE HAVILLAND DH 84 DRAGON

Adet	1	Kalkış Ağırlığı	2041 kg
Görev	Ulaştırma	Kanat Açıklığı	14.33 m
Ülke	İNGİLTERE	Kanat Alanı	34.93 m ²
Firma	The De Havilland Aircraft Co. Ltd.	Uzunluk	10.52 m
Mürettebat	1 + 6 yolcu	Yükseklik	3.08 m
Motor Adedi ve Tipi	2x Piston Inline Engine - De Havilland Gipsy Major	Silah	
Motor Gücü	132 B.G.	Yapım Yılı	1933
Azami Hız	216 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1934
Tavan	4420 m	Türkiye'de Son Kullanım	
Menzil	880 km	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	1060 kg		

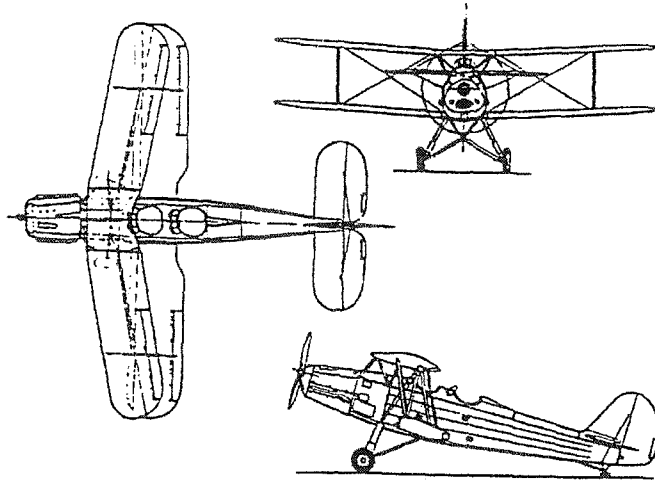


İngiltere'den satın alınan De Havilland DH 84 Dragon.



İngiltere'den satın alınan De Havilland DH 84 Dragon Eskişehir Hava Okulunda.

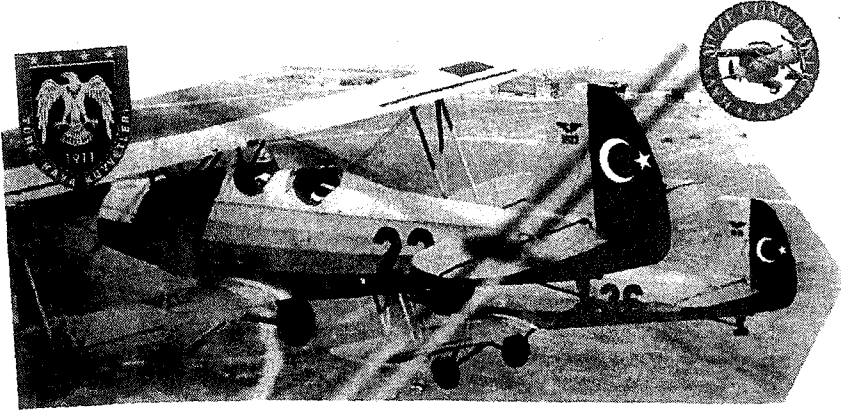
GOTHA GO 145A



Adet	46	Kalkış Ağırlığı	1380 kg
Görev	Eğitim	Kanat Açıklığı	9,00 m
Ülke	ALMANYA	Kanat Alanı	21,75 m ²
Firma	Gothaer Waggonfabrik A.G.	Uzunluk	8,70 m
Mürettebat	2	Yükseklik	2,90 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Argus As 10C	Silah	yok
Motor Gücü	240 B.G.	Yapım Yılı	
Azami Hız	212 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1936
Tavan	3700 m	Türkiye'de Son Kullanım	1944
Menzil	630 km	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	880 kg		

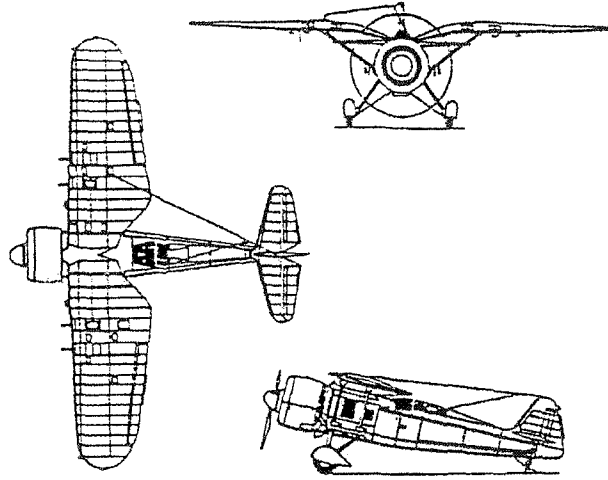


Alman lisansı ile KTF yapımı Gotha GO 145A.



Alman lisansı ile KTF yapımı Gotha GO 145A Eskişehir Hava Okulunda.



PZL P-24A

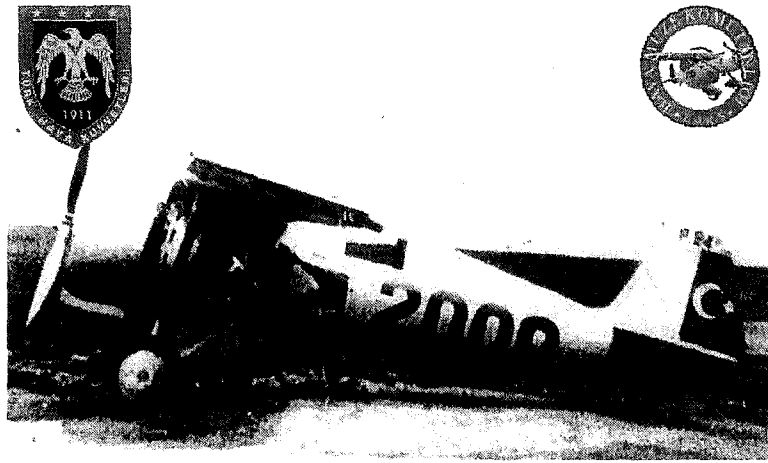
Adet	6
Görev	Av
Ülke	POLONYA
Firma	Panstwowe Zaklady Lotnicze
Mürettebat	1
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Gnome-Rhone 14 Kfs
Motor Gücü	930 B.G.
Azami Hız	410 km/saat
Tavan	9000 m
Menzil	700 km
Boş Ağırlık	1327 kg

Kalkış Ağırlığı	1987 kg
Kanat Açıklığı	10,71 m
Kanat Alanı	17,90 m ²
Uzunluk	7,50 m
Yükseklik	2,69 m
Silah	2 x 20 mm Oerlikon FF Top, 2 x 7,92 mm Colt-Browning Mk.Tf.-40
Yapım Yılı	1935
Türkiye'de Kullanım	1936
Türkiye'de Son Kullanım	1945
Kullanan Diğer Ülkeler	Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Türkiye ³



Polonya lisanslı KTF yapımı PZL P 24A.

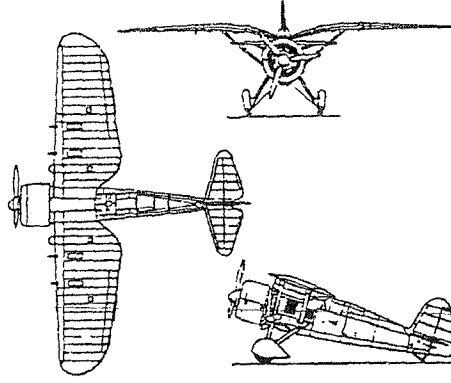
³ Fikret Özcan, "I. Dünya Savaşı Uçakları", *Uçantürk Dergisi*, No 460(Eylül 2000), s.39-40.



Polonya'dan satın alınan PZL P 24A.



PZL P-24C



Adet
Görev
Ülke
Firma

11
Av
POLONYA
Panstwowe Zaklady
Lotnicze

Mürettebat
Motor Adedi ve Tipi

1
Tek, Gnome-Rhone 14
Kfs

Motor Gücü

930 B.G.

Azami Hız

410 km/saat

Tavan

9000 m

Menzil

700 km

Boş Ağırlık

1327 kg

Kalkış Ağırlığı

2016 kg

Kanat Açıklığı

10,71 m

Kanat Alanı

17,90 m²

Uzunluk

7,50 m

Yükseklik

2,69 m

Silah

4 x 7,92 mm Colt-
Browning Mk.Tf.-40

Yapım Yılı

1937

Türkiye'de Kullanım

1940

Türkiye'de Son Kullanım

Kullanan Diğer Ülkeler

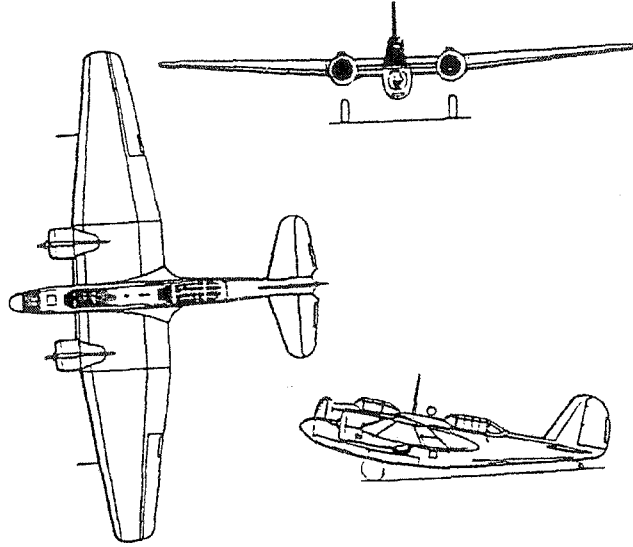


1937 yılında Polonya'dan satın alınan PZL P 24C. (Kaynak: Hv.K.K.lığı Tarihçe Şubesi)



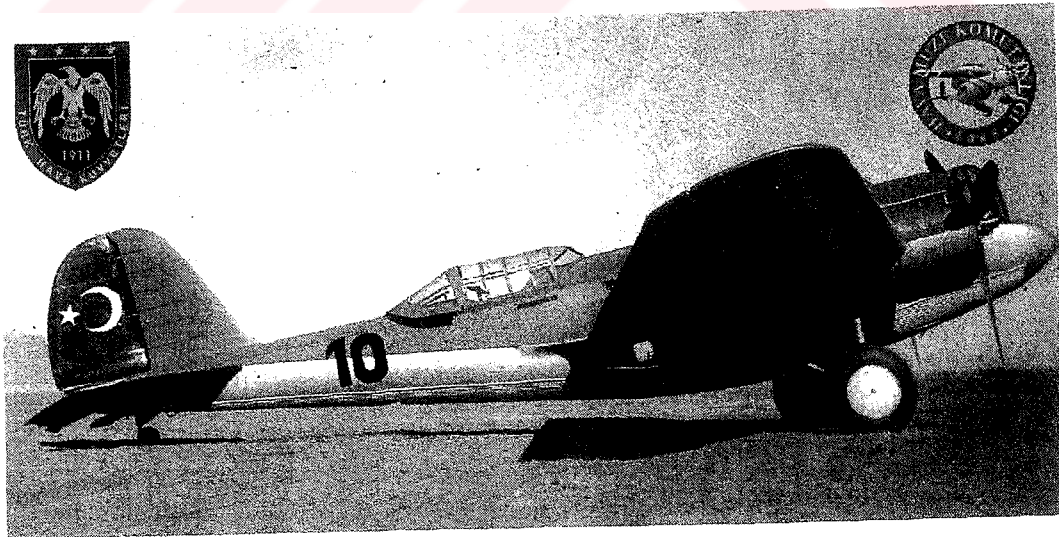
1937 yılında Polonya'dan satın alınan PZL P 24C'ye yakıt ikmal edilirken.

MARTIN 139WT

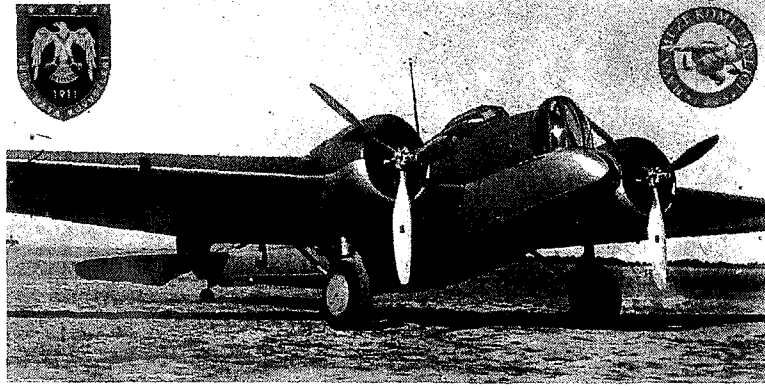


Adet	24
Görev	Bombardıman
Ülke	ABD
Firma	The Gleen L-Martin Company
Mürettebat	3
Motor Adedi ve Tipi	Çift, Wright R-1820-33
Motor Gücü	775 B.G.
Azami Hız	343 km/saat
Tavan	7375 m
Menzil	1996 km
Boş Ağırlık	4391 kg

Kalkış Ağırlığı	7439 kg
Kanat Açıklığı	21,49 m
Kanat Alanı	62,99 m ²
Uzunluk	13,64 m
Yükseklik	4,70 m
Silah	3 x 7,62 mm Mk.Tf., 1025 kg Bomba
Yapım Yılı	1933
Türkiye'de Kullanım	1937
Türkiye'de Son Kullanım	1946
Kullanan Diğer Ülkeler	



1937 yılında ABD'den satın alınan Martin 139 WT Birinci Uçak Alayı Eskişehir'de. (Kaynak: Hv.K.K.lığı Tarihçe Şubesi)

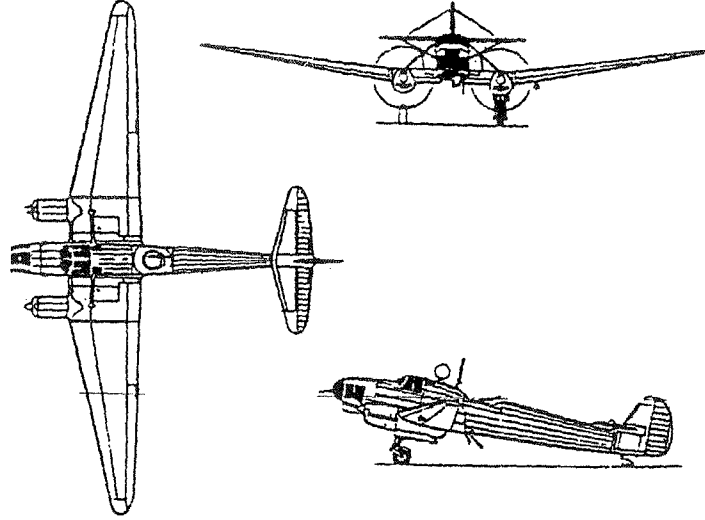


1937 yılında ABD'den satın alınan Martin 139 WT. (Kaynak: Hv.K.K.lığı Tarihçe Şubesi)

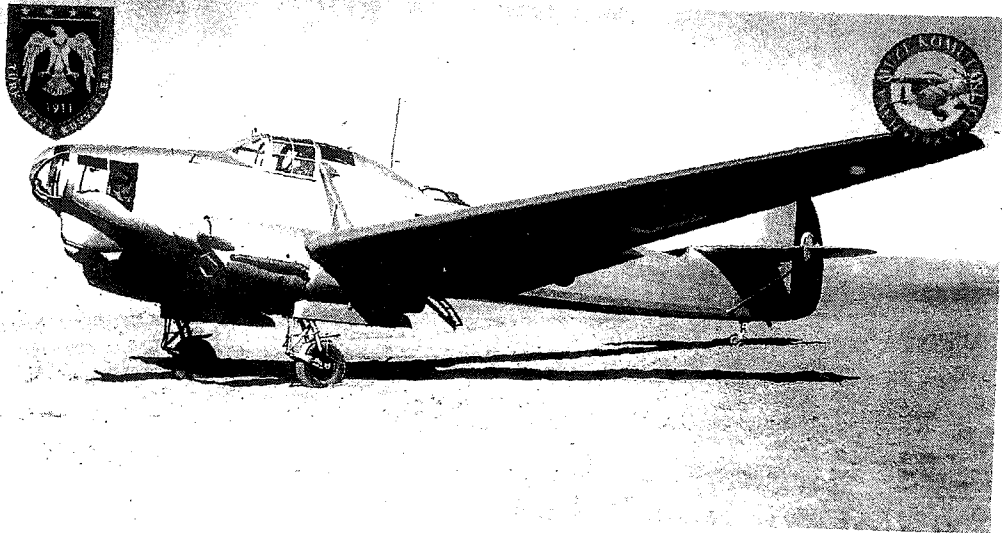


FOCKE WULF FW-58K-10 WEIHE

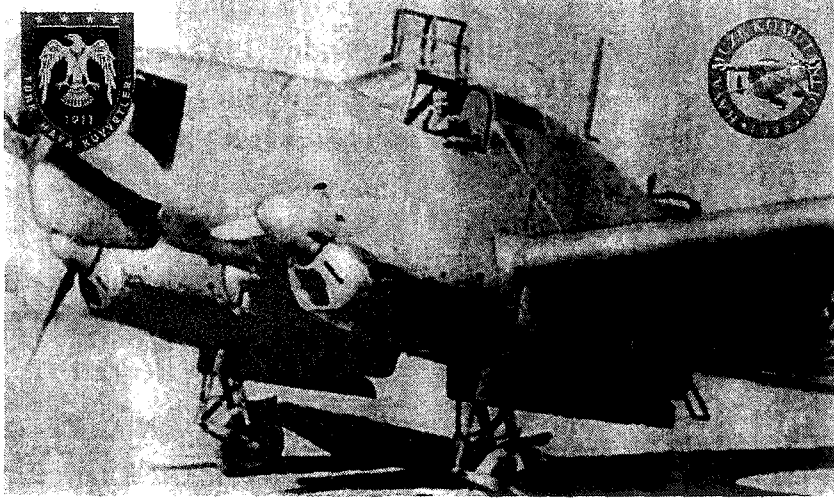
EK-45



Adet	6	Kalkış Ağırlığı	2930 km
Görev	Eğitim/Bombardıman	Kanat Açıklığı	21,00 m
Ülke	ALMANYA	Kanat Alanı	47,00 m ²
Firma	Focke-Wulf Flugzeugbau A.G.	Uzunluk	14,10 m
Mürettebat	4	Yükseklik	4,20 m(Antenle)
Motor Adedi ve Tipi	Çift, Argus As 10C hava soğutmalı 8 silindirli	Silah	2 x 7,9 mm Rheinmetal Borsig Mk.Tf. 15, 8 x 25 kg Bomba
Motor Gücü	240 B.G.	Yapım Yılı	28 Ağustos 1937
Azami Hız	254 km/saat	Türkiye'de Kullanım	1945
Tavan	5400 m	Türkiye'de Son Kullanım	
Menzil	690 km	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	2000 kg		



1937 yılında Almanya'dan satın alınan Focke Wulf FW-58K-10 WEIHE Eskişehir Hava Okulunda.

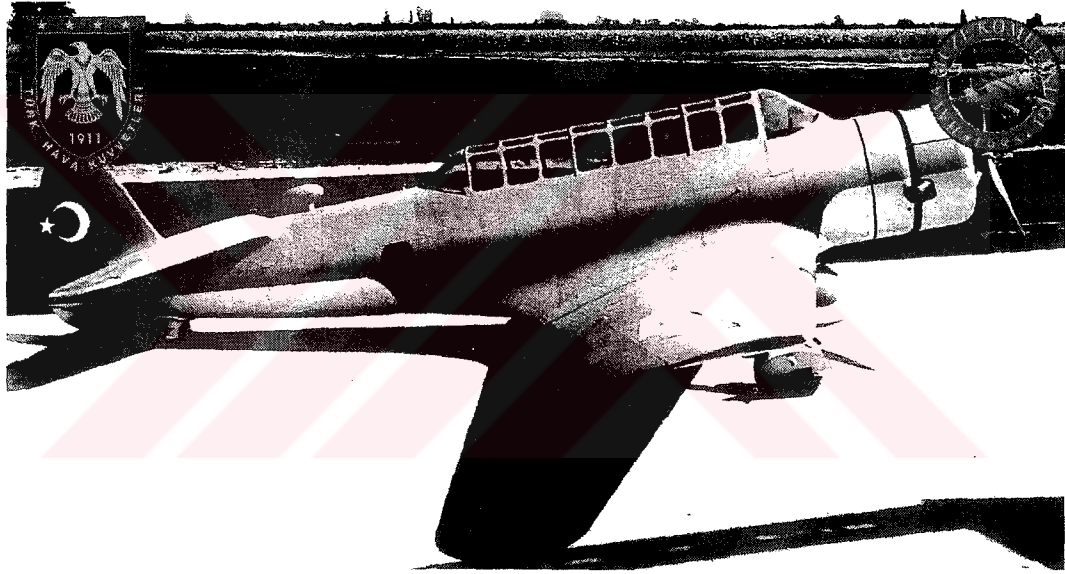


Focke Wulf FW-58K-10 WEIHE ile telsiz eğitimi alan Sabiha Gökçen.

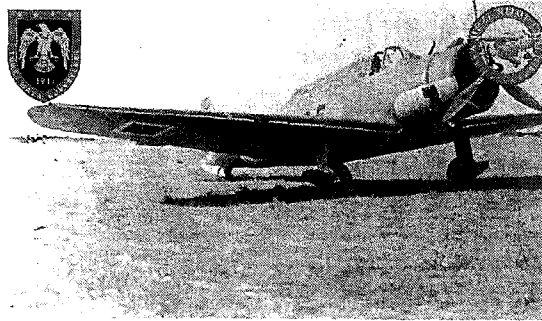


VULTEE V-11 GBT

Adet	40	Kalkış Ağırlığı	5188 kg
Görev	Uzun Menzil Orta Bombardıman	Kanat Açıklığı	15,24 m
Ülke	ABD	Kanat Alanı	35,67 m ²
Firma	Airplane Development Corp.	Uzunluk	11,42 m
Mürettebat	3	Yükseklik	3,05 m
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Wright CycloneSGR-1820 G2	Silah	6 x 7,62 mm Browning M2 Mk.Tf., 272 kg Bomba
Motor Gücü	1000 B.G.	Yapım Yılı	1934
Azami Hız	369 km/saat	Türkiye'de Kullanım	Eylül 1937
Tavan	7010 m	Türkiye'de Son Kullanım	1948 Nisan
Menzil	1971 km	Kullanan Diğer Ülkeler	Çin, Brezilya, Rusya
Baş Ağırlık	2801 kg		



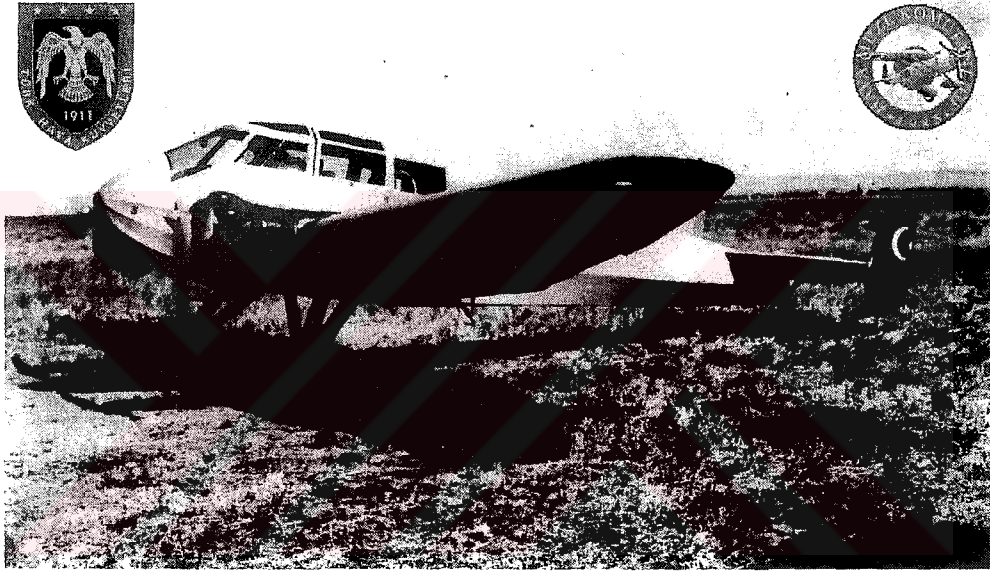
1937 yılında ABD'den satın alınan Vultee V-11 GBT.



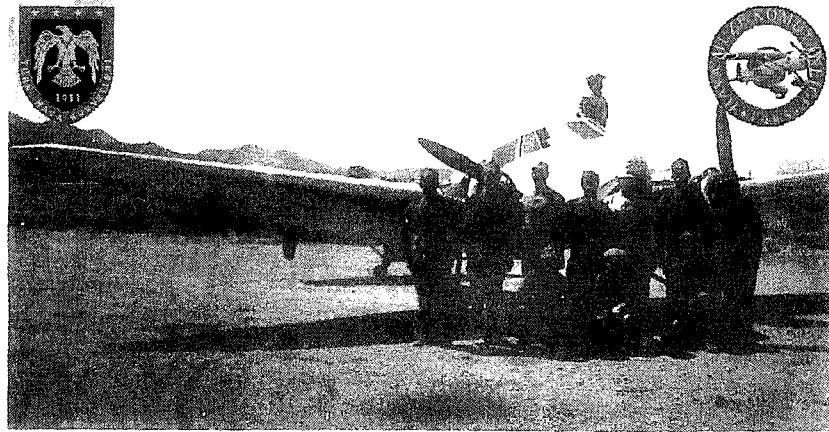
1937 yılında ABD'den satın alınan Vultee V-11 GBT.

G. A. MONOSPAR ST-25

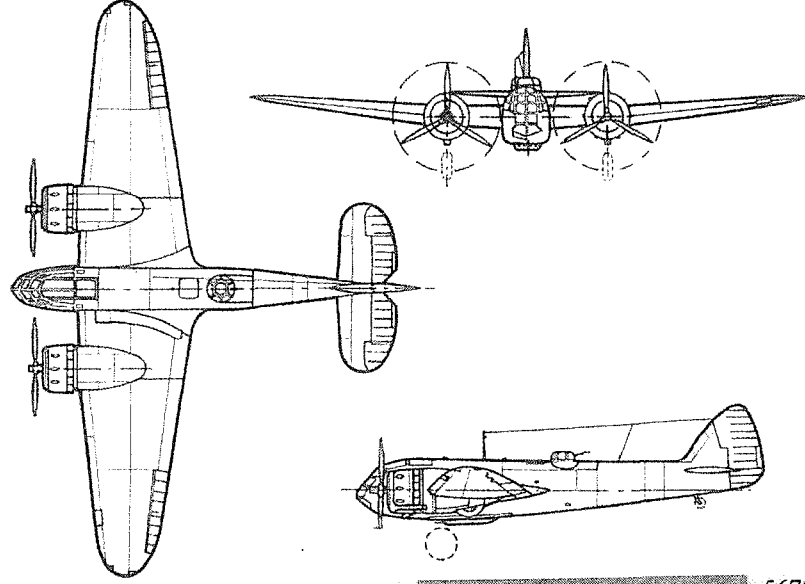
Adet	2	Kalkış Ağırlığı	1304 kg
Görev	Harita	Kanat Açıklığı	12,24 m
Ülke	İNGİLTERE	Kanat Alanı	20,16 m ²
Firma	General Aircraft Company	Uzunluk	8,03 m
Mürettebat	2	Yükseklik	2,39 m
Motor Adedi ve Tipi	Çift, DH Gipsy Major	Silah	yok
Motor Gücü	130 B.G.	Yapım Yılı	Ekim 1937
Azami Hız	254 km/saat	Türkiye'de Kullanım	
Tavan	6400 m	Türkiye'de Son Kullanım	
Menzil	660 km	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	835 kg		



1937 yılında İngiltere'den satın alınan G.A. Monospar ST-25.

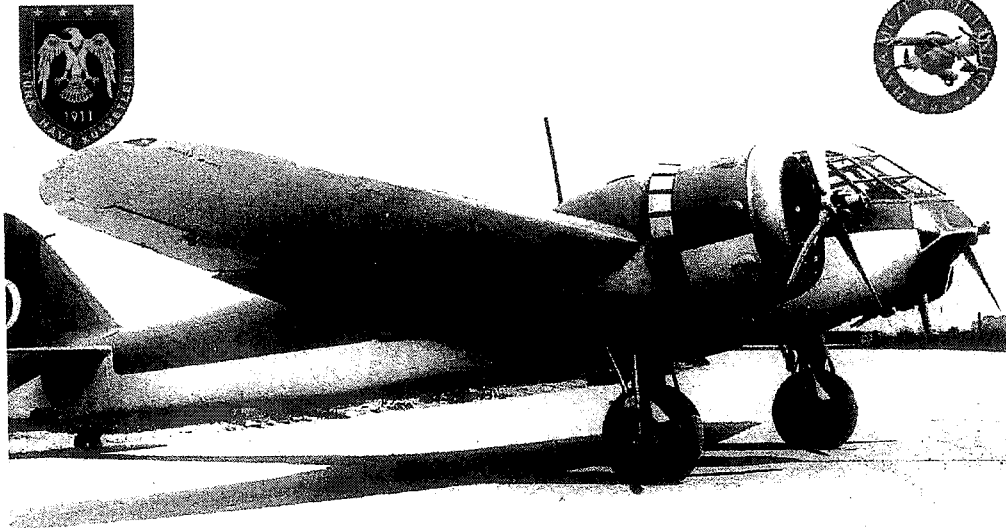


1937 yılında İngiltere'den satın alınan G.A. Monospar ST-25.

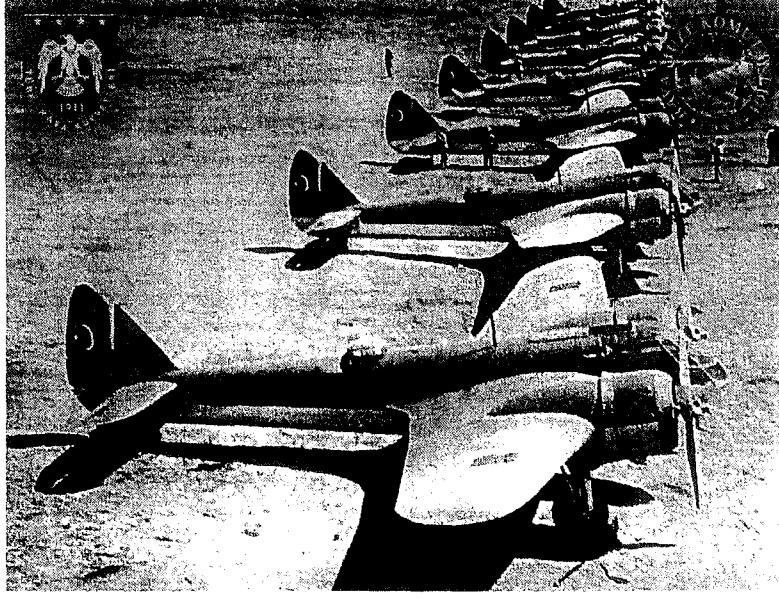
BRISTOL BLenheim Mk.I

Adet	40
Görev	Bombardıman
Ülke	İNGİLTERE
Firma	The Bristol Aeroplane Co. Ltd.
Mürettebat	3
Motor Adedi ve Tipi	Çift, Bristol Mercury VIII
Motor Gücü	840 B.G.
Azami Hız	428 km/saat
Tavan	8315 m
Menzil	1810 km
Boş Ağırlık	3674 kg

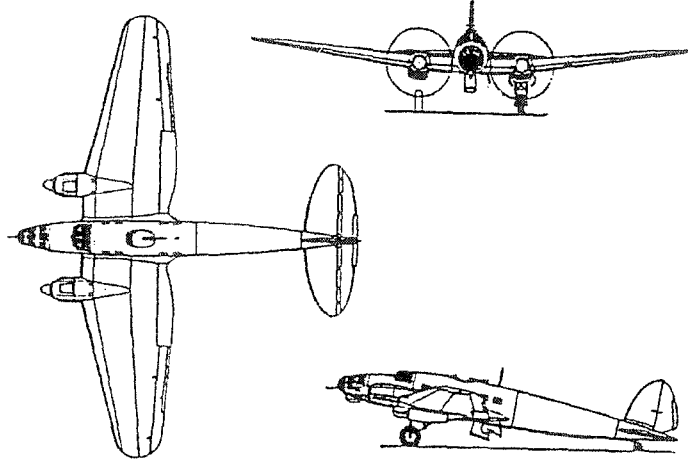
Kalkış Ağırlığı	5670 kg
Kanat Açıklığı	17,17 m
Kanat Alanı	43,57 m ²
Uzunluk	12,12 m
Yükseklik	2,99 m
Silah	1 x 7,7 mm Browning Mk.Tf., 1 x 7,7 mm Vickers "K" Mk.Tf., 454 kg Bomba
Yapım Yılı	1937
Türkiye'de Kullanım	Ekim 1937
Türkiye'de Son Kullanım	1948
Kullanan Diğer Ülkeler	Finlandiya



1937 yılında İngiltere'den satın alınan Bristol Blenheim Mk.I. (Kaynak: Hv.K.K.lığı Tarihçe Şubesi)

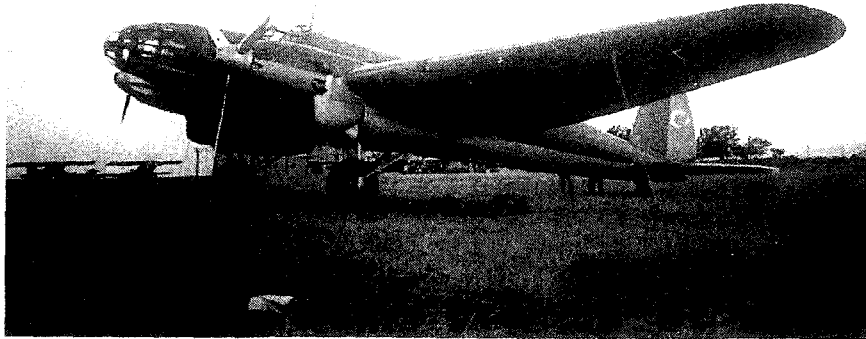


1937 yılında İngiltere'den satın alınan Bristol Blenheim Mk.I.

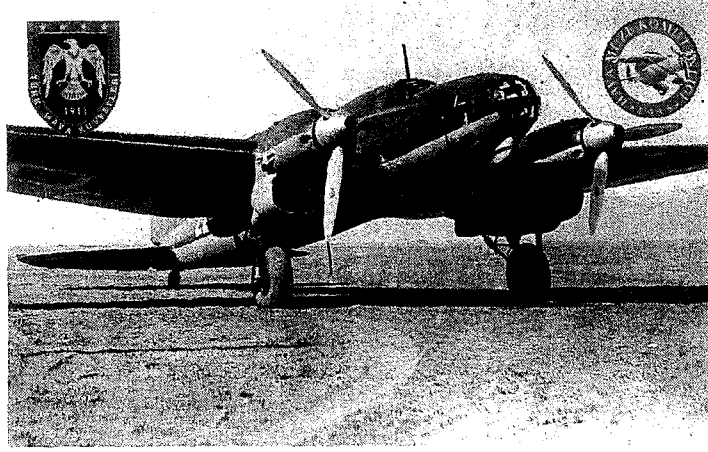
HEINKEL HE-111 F-1

Adet	24
Görev	Bombardıman
Ülke	ALMANYA
Firma	Ernst Heinkel Flugzeugwerke G.m.b.H.
Mürettebat	4
Motor Adedi ve Tipi	Çift, Jumo 211A-3
Motor Gücü	1100 B.G.
Azami Hız	440 km/saat
Tavan	7000 m
Menzil	1660 km
Boş Ağırlık	5840 kg

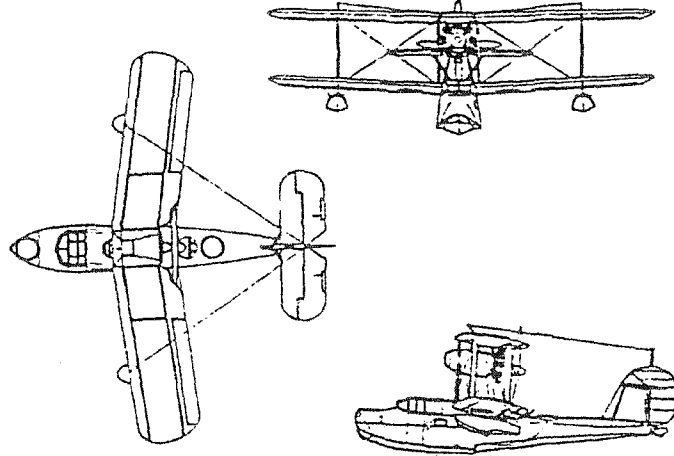
Kalkış Ağırlığı	10600 kg
Kanat Açıklığı	22,6 m
Kanat Alanı	87,6 m ²
Uzunluk	17,50 m
Yükseklik	4,40 m
Silah	3 x 7,92 mm Mk.Tf. 15 , 1500 kg bomba
Yapım Yılı	1937
Türkiye'de Kullanım	22 Ekim 1937
Türkiye'de Son Kullanım	1946
Kullanan Diğer Ülkeler	İspanya



1937 yılında Almanya'dan satın alınan Heinkel He-111 F1.

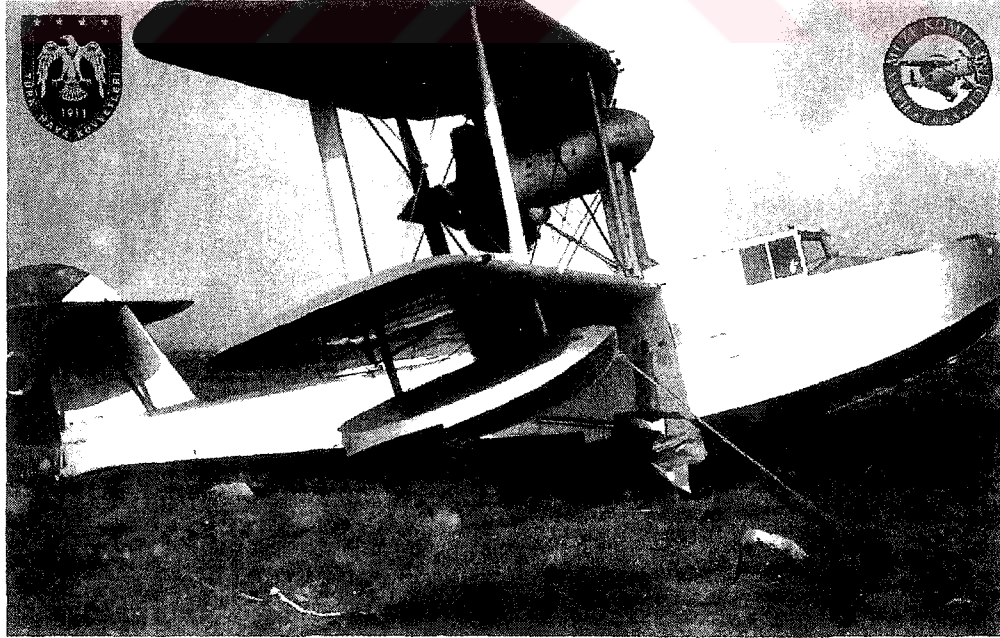


1937 yılında Almanya'dan satın alınan Heinkel He-111 F1.(Kaynak: Hv.K.K.lığı Tarihçe Şubesi)

SUPERMARINE WALRUS

Adet	6
Görev	Deniz/Keşif
Ülke	İNGİLTERE
Firma	The Supermarine Aviation Works Ltd.
Mürettebat	4
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Bristol Pegasus IV
Motor Gücü	775 B.G.
Azami Hız	217 km/saat
Tavan	5650 m
Menzil	965 km
Boş Ağırlık	2220 kg

Kalkış Ağırlığı	3261 kg
Kanat Açıklığı	13,97 m
Kanat Alanı	56,67 m ²
Uzunluk	11,45 m
Yükseklik	4,65 m
Silah	2 x 7,7 mm Vickers "K" Mk.Tf., 345 kg Bomba
Yapım Yılı	1933
Türkiye'de Kullanım	Nisan 1938
Türkiye'de Son Kullanım	1946
Kullanan Diğer Ülkeler	Avusturalya, İngiltere



1938 yılında İngiltere'den satın alınan Supermarine Walrus.



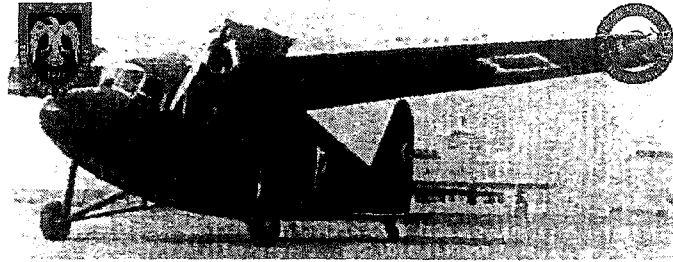
1938 yılında İngiltere'den satın alınan Supermarine Walrus.

KOOLHOVEN F.K. 49A

Adet	1	Kalkış Ağırlığı	2800 kg
Görev	Harita	Kanat Açıklığı	16,00 m
Ülke	HOLLANDA	Kanat Alanı	35,00 m ²
Firma	N.V. Koolhoven Vliegtuigen	Uzunluk	11,70 m
Mürettebat	4	Yükseklik	3,00 m
Motor Adedi ve Tipi	Çift, Ranger V-770-B-4	Silah	yok
Motor Gücü	305 B.G.	Yapım Yılı	1938
Azami Hız	202 km/saat	Türkiye'de Kullanım	7 Haziran 1938
Tavan	5700 m	Türkiye'de Son Kullanım	1952
Menzil	1000 m	Kullanan Diğer Ülkeler	
Boş Ağırlık	1875 kg		

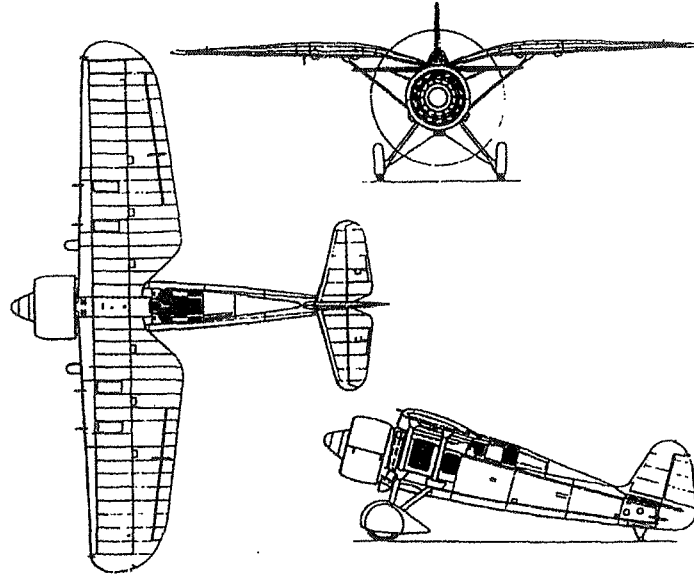


1938 yılında Hollanda'dan satın alınan Koolhoven F.K. 49A.



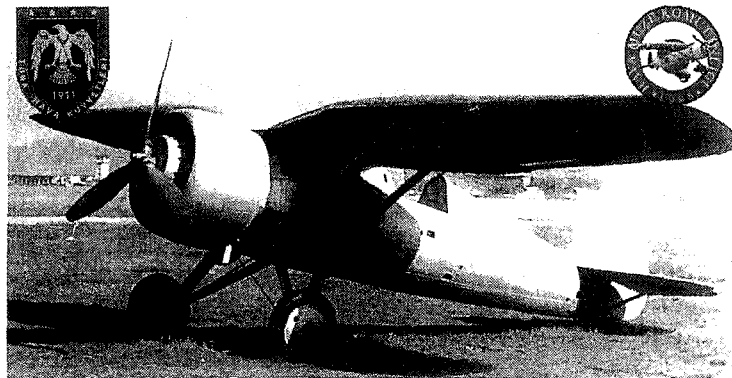
1938 yılında Hollanda'dan satın alınan Koolhoven F.K. 49A.

PZL P-24G



Adet	10
Görev	Av
Ülke	POLONYA
Firma	Panstwowe Zaklady Lotnicze
Mürettebat	1
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Gnome-Rhone 14N 07
Motor Gücü	970 B.G.
Azami Hız	430 km/saat
Tavan	10500 m
Menzil	700 km
Boş Ağırlık	1329 kg

Kalkış Ağırlığı	2000 kg
Kanat Açıklığı	10,68 m
Kanat Alanı	17,90 m ²
Uzunluk	7,81 m
Yükseklik	2,69 m
Silah	4 x 7,92 mm Colt-Browning Mk.Tf.-40 2x50kg Bomba
Yapım Yılı	1939
Türkiye'de Kullanım	1945
Kullanan Diğer Ülkeler	



KTF yapımı PZL P 24G.



Yeşilköy Havacılık Müzesinde bulunan PZL P 24G.



1912-1940 YILLARINDA YUNAN ASKERİ UÇAKLARI

1912-1922 Yıllarında Hava Kuvvetleri	
Uçak	Görev
Bleriot XI-2	Keşif
Breguet XIV A2	Keşif, Eğitim, Bombardıman
Caudron G.3	Keşif/Eğitim
Dorand AR-I	Keşif/Bombardıman, Eğitim
Farman F.40	Keşif/Bombardıman
Henry Farman	Keşif
Maurice Farman MF.7	Keşif
Nieuport 24 / 27	Av
Nieuport 24 bis	Av
Nieuport Ni IV G	Keşif
SPAD S.VII	Av
SPAD S.XIII	Av
1923-1929 Yıllarında Hava Kuvvetleri	
Uçak	Görev
Breguet 19	Keşif/Bombardıman
Gloster "Mars" VI Nighthawk	Av
Hanriot HD-14	Eğitim
Morane Saulnier MS. 137	Eğitim
Morane Saulnier MS. 147	Eğitim
1931-1940 Yıllarında Hava Kuvvetleri	
Uçak	Görev
Avia B.534	Eğitim/Av
Avia B.H. 33E	Av
Avro 621 Tutor	Eğitim
Avro 626 Perfect	İleri Eğitim
Avro 652A Anson Mk I	Deniz Devriye
Bloch MB.151	Av
Bristol Blenheim Mk I	Bombardıman
Bristol Blenheim Mk IV	Bombardıman
Bücker Bü 131A Jungmann	Eğitim
Airco de Havilland D.H.60G Gipsy Moth	Eğitim
Dornier Do 22Kg	Deniz işbirliği
Fairey Battle B.I	Bombardıman
Fairey III F Mk I/III	Deniz işbirliği
Fieseler Fi 156C-I Storch	Keşif/İrtibat
Gloster Gladiator Mk I	Av
Gloster Gladiator Mk II	Av
Henschel Hs 126 A-1	Keşif/İşbirliği
Junkers G 24 he	Ulaştırma

1931-1940 Yıllarında Hava Kuvvetleri	
Uçak	Görev
Junkers Ju 52-3/m	Ulaştırma
Morane Saulnier MS.230	Eğitim
Potez Po 25 A2	Keşif/İşbirliği
Potez 633 B2 Grec	Bombardıman
PZL P.24 G/F	Av
SAVOIA-Marchetti S.M. 79-I Sparviero	Ulaştırma

1912-1922 Yıllarında Deniz Hava Kuvvetleri	
Uçak	Görev
Airco De Havilland D.H.4	Bombardıman
Airco De Havilland D.H.6	Eğitim
Airco De Havilland D.H.9	Bombardıman/Deniz
Ansaldo A-1 Balilla	Av
Astra Hydroplane	Deniz Keşif
Avro 504K	Eğitim
Bristol Scout C	Keşif/Av
Fairey Hamble Baby	Av/Eğitim Deniz
Henry Farman HF.20	Keşif, Eğitim
Henry Farman HF.22	Keşif/Eğitim Deniz
Henry Farman HF.27	Keşif/Bombardıman
Maurice Farman Hydravion	Deniz Keşif
Royal Aircraft Factory B.E. 2c	Keşif
Royal Aircraft Factory B.E. 2e	Keşif
Short 184	Torpedo-Bombardıman Deniz
Sopwith "Greek Seaplane"	Keşif/Eğitim Deniz
Sopwith 1 ½ Strutter Type 9400	Av
Sopwith 1 ½ Strutter Type 9700	Bombardıman
Sopwith Baby	Av/Eğitim
Sopwith Bat-boat	Keşif/Eğitim Deniz
Sopwith Camel 1F.1	Av
Sopwith Pup	Av

1923-1930 Yıllarında Deniz Hava Kuvvetleri	
Uçak	Görev
Armstrong-Whitworth "Atlas"	Deniz/Kara İşbirliği
Avro 504 N/O	Eğitim Kara/Deniz
Blackburn "Dart" T.3A	Torpedo-Bombardıman Kara/Deniz
Bristol F.2B Fighter Mk IV	Eğitim
Hanriot HD-41C	Deniz Eğitim
Hawker Horsley Mk II	Bombardıman
KEA	Eğitim

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi	14.01.1974	
Doğum yeri	Elazığ	
Lise	1987-1990	İzmir Şemikler Lisesi
Lisans	1990-1995	Ege Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Bilgisayar Mühendisliği Bölümü

Çalıştığı Kurumlar

1995-1997	Göktepe Plastik San. ve Tic. A.Ş.
1997	İZTEK A.Ş.
1997-Devam ediyor	Hava Harp Okulu Komutanlığı Bilgisayar Mühendisliği Bölümü