



T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK
LİSANS
TEZİ

OSMANLI'DAN CUMHURİYETE ASKERİ VE SİVİL
HAVACILIK EĞİTİMİ

AYKUT CANLI

TARİH ANABİLİM DALI
TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ BİLİM DALI

EKİM 2019



**OSMANLI'DAN CUMHURİYETE ASKERİ VE SİVİL HAVACILIK
EĞİTİMİ
(1911-1950)**

Aykut CANLI

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
TARİH ANABİLİM DALI
TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ BİLİM DALI**


**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

EKİM 2019

Aykut CANLI tarafından hazırlanan “Osmanlı’dan Cumhuriyete Askeri ve Sivil Havacılık Eğitimi (1911-1950)” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ / OY ÇOKLUĞU ile Gazi Üniversitesi Tarih Anabilim Dalında Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.


Danışman:Doç.Dr. Meşkure YILMAZ

Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum.....


Başkan : Prof.Dr. İhsan Şerif KAYMAZ

Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum.....

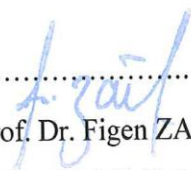
Üye : Prof.Dr. Hakan UZUN

Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum.....

Tez Savunma Tarihi: 04/10/2019

Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Yüksek Lisans Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.

.....

Prof. Dr. Figen ZAIİF
Enstitü Müdürü

ETİK BEYAN

Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada; tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Aykut CANLI



28.10.2019

OSMANLI'DAN CUMHURİYETE ASKERİ VE SİVİL HAVACILIK EĞİTİMİ

(1911-1950)

(Yüksek Lisans Tezi)

Aykut CANLI

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Ağustos 2019

ÖZET

Türk havacılık tarihi ve bununla birlikte havacılık eğitiminin resmi tarihçesi 1911'de yurtdışına gönderilen Yusuf Kenan ve Fesa Beyler ve bu yıl içerisinde kurulan Tayyare Komisyonu ile başlar. Bu dönemde başlayan uçak merkezli havacılık çalışmaları Türk toprakları içerisinde halen devam etmekte ve bu çalışmalar üzerine koyarak ilerlemektir. Türk havacılığının başına getirilen Süreyya Bey anılarında bu göreve getirilişini anlatırken kendisine yapamayacağı bir görevin verilmediğinin belirtildiğini söyler. 1911 yılı tamamlanmadan İstanbul Yeşilköy'de bu gün halen daha vasfını korumaya devam eden Türk havacılığının yuvası konumunda olacak olan tesislerin temeli atılmış ve bu tesislerin içerisinde bir uçuş alanı, bir havacılık okulu ve bu okula bağlı olan ve Türk havacılığının ilk birliği olan bir havacılık birliği oluşturulmuştur. Havacılığın miladı olarak kabul edilen bu tarihle beraber 1911-1916 arası tek kişilik eğitim uçaklarıyla eğitim gerçekleştirilmiş 1916'yla beraber günümüze en yakın olan eğitim sisteminin kullanılmasına başlanmıştır. Bu çalışmanın amacı 1911'de Yeşilköy'de başlayan havacılık eğitiminin 1950'ye kadar geçen süreçte geçirmiş olduğu aşamaların incelenmesi ve değerlendirilmesidir.

Bilim Kodu : 118101

Anahtar Kelimeler : Havacılık, Havacılık Eğitimi, Türk Hava Kuvvetleri, Yeşilköy

Sayfa Adedi : 398

Tez Danışmanı : Doç.Dr. Meşkure YILMAZ

MILITARY AND CIVIL AVIATION EDUCATION FROM THE OTTOMAN EMPIRE
TO THE REPUBLIC

(1911-1950)

(M.S. Thesis)

Aykut CANLI

GAZİ UNIVERSITY

GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES

August 2019

ABSTRACT

The history of Turkish aviation and the official history of aviation education begins with Yusuf Kenan and Fesa Bey who were sent abroad in 1911 and the Aviation Commission established in this year. Aircraft-based aviation studies that began during this period are still ongoing within Turkish territory and are progressing by putting it on. Süreyya Bey, who was appointed as the head of Turkish aviation, said in his memoirs that he was told that he was not given a mission he could not do. Before the completion of 1911, an airfield, an aviation school and the first Turkish aviation association affiliated to this school were established in Yeşilköy, Istanbul. With this date, which was accepted as the turning point of Turkish aviation, training was carried out with single-seat training aircraft between 1911-1916 and in 1916, the education system which was closest to the present day was started to be used. The aim of this study is to examine and evaluate the phases of the aviation training that started in Yeşilköy in 1911 until 1950.

ScienceCode : 118101
KeyWords : Aviation, Aviation Education, Turkish Airforce, Yeşilköy
PageNumber : 398
Supervisor : Assoc. Prof. Dr. Meşkure YILMAZ

TEŞEKKÜR

Tez konusunun belirlenme sürecinden bu sayfanın yazılmasına gelen sürece kadar birçok kişinin desteğini gördüm. Öncelikle konunun belirlenmesinde, tezin planının gerçekleştirilmesi, bölümlerin oluşturulması noktasında desteğini esirgemeyen; tezin yazılış aşamasında bütün bölümleri büyük bir sabırla teker teker inceleyen ve değerli görüşleriyle bu çalışmanın ortaya çıkmasını sağlayan; bununla birlikte, bu tezle ilgili oluşturulan makale ve bildirilerin yazılış aşamasında vermiş olduğu bilgiler ve yönlendirmelerinden dolayı tez danışmanın Doç. Dr. Meşkure YILMAZ'a teşekkürü bir borç bilirim. Yine yüksek lisans ders aşamasının sonlanmasının ardından konu belirleme arayışı içerisinde havacılık konusuyla tanışmamı sağlayan ve havacılık tarihi hakkında vermiş olduğu bilgilerle ufkumu açan, konunun geliştirilmesi noktasında yazdığı eserler, yönlendirmiş olduğu kişiler ve kurumlar noktasında vermiş olduğu katkılardan dolayı Yrd.Doç.Hv.Öğ.Alb. Osman YALÇIN'a teşekkürü bir borç bilirim. Son olarak yüksek lisans eğitimine başladığım ilk günden itibaren beni bu konuda teşvik eden ve bu zorlu yazım aşamasında manevi desteklerini benden esirgemeyen annem Hülya CANLI'ya ve kardeşim Aygün CANLI'ya teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET.....	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar	xii
KISALTMALAR	xiv
1. GİRİŞ	1
2. MODERN HAVACILIK ORTAYA ÇIKANA KADAR TÜRKLERDE VE DÜNYADA HAVACILIK.....	13
2.1. İlkel Zamanlardan 18.Yüzyıla Kadar Türklerde ve Dünyada Havacılık	13
2.2. Balonun İcadı ve Osmanlı'da Görülen Çalışmalar	22
2.3. Balon'un Askeri Teşkilat İçerisinde Kullanılması.....	33
2.4. Kabil-i Sevk Balonun Ortaya Çıkışı	33
2.5. Uçma Sanatının Babası Otto Lilenthal ve Planörün Keşfi	37
2.6. Göklerde Sanayi Devrimi Çağı: Uçağın Keşfi ve Osmanlı Devletinde İlk Etkisi	38
3. OSMANLI'DAN CUMHURİYETE TÜRK HAVA KUVVETLERİ (1911-1950) ...	43
3.1. 20.Yüzyıla Giderken Osmanlı Devletinin Genel Durumu	43
3.2. Osmanlı Havacılığı'nın Ortaya Çıkışı: Trablusgarp ve Balkan Savaşları.....	45
3.2.1. Birinci Balkan Savaşlarında Tayyare Hareketleri	60
3.2.2. İkinci Balkan Savaşlarında Tayyare Hareketleri	62
3.3. Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Bir Propaganda Girişimi: Mısır Seyahati	67
3.4. Birinci Dünya Savaşında Türk Hava Harekâtı	69
3.5. Birinci Dünya Savaşı İçerisinde Avrupa Havacılığı	86
3.6. Milli Mücadele Dönemi Türk Havacılığı	86
3.6.1. Doğu Cephesinde Türk Hava Harekâtı	90
3.6.2. Birinci İnönü Muharebelerinde Hava Harekâtı	91
3.6.3. İkinci İnönü Muharebelerinde Hava Harekâtı	91
3.6.4. Kütahya-Eskişehir Muharebelerinde Hava Harekâtı	92
3.6.5. Sakarya Savaşında Hava Harekâtı	92
3.6.6. Büyük Taarruz Öncesi Yapılan Hazırlıklar ve Büyük Taarruzda Türk Hava Harekâtı	93
3.7. Cumhuriyet Dönemi Türk Havacılığı	95
3.7.1. 1923-1938 Yılları Arasında Türkiye'de Havacılık	95
3.7.2. 1938-1950 Yılları Arasında Türkiye'de Havacılık	102

3.7.2.1.	İkinci Dünya Savaşı Sürecinde Türkiye'yi Savaşa Sokma Çabaları ve Türkiye'nin Amerika İttifakı.....	102
3.7.2.2.	1938-1950 Türk Hava Birliklerinin Teşkilatlanması.....	110
4.	OSMANLI'DAN CUMHURİYETE ASKERİ HAVACILIK EĞİTİMİ 1911-1950	113
4.1.	Osmanlı Döneminde Askeri Havacılık Eğitimi.....	113
4.1.1.	Fransa'da ki Havacılık Eğitimi.....	117
4.1.2.	İstanbul'da Havacılık Eğitimi.....	118
4.1.3.	1912-1916 Yılları Arasında Havacılık Eğitiminin Esasları	120
4.1.4.	Alman İttifakı Etkisinde Havacılık Eğitimi.....	137
4.1.5.	Hava Okulunda Görev Yapan Öğretmenler	147
4.2.	Cumhuriyet Dönemi Askeri Havacılık Eğitimi	147
4.2.1.	Hava Okullarına Ait Talimnameler	167
4.2.1.1.	1925 yılına ait talimatnameler	167
4.2.1.2.	1928 yılına ait talimatname	172
4.2.1.3.	1932 yılına ait talimatnameler	179
4.2.2.	Hava Harp Akademisinin Kuruluşu	213
4.2.3.	Hava Harp Akademisi Giriş Sınavlarında Sorulan Sorular.....	218
4.2.3.1.	1938-1939 devresi giriş sınavında sorulan sorular	218
4.2.3.2.	1939-1940 devresi giriş sınavında sorulan sorular	219
4.2.3.3.	1941 devresi giriş sınavında sorulan sorular	220
4.2.3.4.	1942 devresi giriş sınavı soruları.....	220
4.2.3.5.	1943 devresi giriş sınavı soruları.....	221
4.2.3.6.	1944 devresi giriş sınavı soruları.....	222
4.2.3.7.	1944-1945 devresi giriş sınavı soruları.....	223
4.2.3.8.	1945-1946 devresi giriş sınavı soruları.....	224
4.2.4.	Havacılık Eğitimi Açısından Harp Oyunları-Askeri Manevralar/Tatbikatlar 226	
4.2.4.1.	1936 Trakya manevraları	226
4.2.4.2.	1937 Trakya manevraları	226
4.2.5.	Havacılık Alanında Türkiye'ye Gelen Yabancılar ve Yurtdışına Giden Türkler	229
5.	CUMHURİYET DÖNEMİNDE TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK EĞİTİMİ (1923-1950).....	255
5.1.	İstanbul Türk Tayyareciler Kulübü.....	257
5.2.	Türk Tayyare Cemiyetinin Eğitim Faaliyetleri.....	258
5.3.	Vecihi Hürkuş'un Eğitim Faaliyetleri (Vecihi Sivil Tayyare Mektebi).....	289

Sayfa

5.4. Nuri Demirağ'ın Havacılık Eğitimi Alanındaki Çalışmaları.....	297
6. SONUÇ	307
KAYNAKLAR	314
EKLER	324
EK-1: Havacılıkla İlgili Karşımıza Çıkan İlk Yazı: Hayrünnas Bey'in Türk Tayyareciliğinin Tarihi Başlıklı Makalesi (Vakit Gazetesi 3 Ağustos 1927).....	325
EK-2: Ebüzziya Takviminden Hayrünnas Bey İmzalı ve 1944 Tarihli Türk Tayyareciliğinin Kısa Tarihi Başlıklı Yazı	329
EK 3: Hezarfen Ahmet Çelebi'nin 17.Yüzyıl'da İstanbul'da Gerçekleştirmiş Olduğu Uçuş Denemesi.....	332
EK 4: Lagari Hasan Çelebi tarafından 17.yüzyılda gerçekleştirilen Ay'a çıkış denemesi	333
EK-5: Paris'te 27 Ağustos 1783 tarihinde gerçekleştirilen Balon denemesine köylülerin tepkisi.....	334
EK-6: Otto Lilenthal tarafından 9 Ağustos 1896 tarihinde gerçekleştirilen uçuş denemesi	334
EK 7: Tayyare Komisyonu'nun 1912'de gerçekleştirdiği Avrupa Seyahatinde İnceledikleri Viyana Havaalanının Planı	335
EK 8: 1916 yılına Ait Umur-u Havaiye Müfettişliği Teşkilatlanması	336
EK-9: 1917 Yılı Umur-u Havaiye Müfettişliği ve Umuru Haviye Şubesinin Savaş ve Barış Dönemlerinde Teşkilat ve Vazifelerine Ait Nizamname.....	337
EK-10: Milli Mücadele Döneminde Türk Havacılığının 1 Şubat 1921 tarihli Teşkilat Şeması.....	338
EK-11: 5 Temmuz 1922 Tarihli Türk Havacılığının Teşkilat Şeması	339
EK-12: Adana Görüşmelerinin Gazetelere Yansıması	340
EK-13: Türk ve İngiliz Genelkurmay Başkanlıkları Aracılığıyla Hazırlanan Hava Savunma Teşkilat Planı	341
EK-14: Osmanlı Devleti Paris Ataşesi Fethi Bey'in Havacılık Eğitimi Hakkındaki 25 Nisan 1911 Tarihli Raporu.....	342
EK-15: Osmanlı Tayyare Komisyonu Başkanı Süreyya Bey Tarafından Hazırlanan Tayyare Mektebi Planı.....	344
EK-16: Türk Havacılığının 25 Eylül 1912/12 Eylül 1328 Tarihli İlk Teşkilatnamesi..	345
EK-17: Bahriye Hava Teşkilatı Personeline Verilecek Brövelere Ait Nizamname	348
EK-18: Türk Tayyare Cemiyeti Adına Yurtdışına Eğitime Gönderileceklere Ait Talimatname.....	350
EK-19: Eskişehir Hava Okulu Tarafından Celal Yakal Adına Düzenlenen Pilot Diploması	351
EK-20: Milli Müdafaa Vekaletinin Cumhuriyetin 10.Yılı İçin Hazırlamış Olduğu Raporunda Havacılık Eğitimi İle İlgili Rakamlar	352

EK-21: 1923-1933 Arası Dönemde Türkiye’de Havacılık Eğitimi ve Uçak Teminine Dair Grafik	353
EK-22: 1937 Trakya Manevralarına Katılan Hava Filoları	354
EK-23: Fransa’da Havacılık Eğitimine Giden Süreyya Bey Hakkında Belgeler.....	355
EK-24: Türkiye’de Eğitim Alması İstenen 10 Suudi Arabistanlı Öğrenci Hakkında ...	359
EK-25: Yurtdışında Havacılık Eğitimi Gören Türklerin Teftişi İçin Görevlendirilen İhsan Aksolay	361
EK-26: 1939 Yılı İçerisinde Türkiye’de Görevlendirilen İngiliz Havacı Uzmanlar	362
EK-27: 1939 Yılı İçerisinde Türkiye’de Görevlendirilen İngiliz Havacı Uzmanlar	363
EK-28: 1941 Yılı Sonunda Türkiye’den İngiltere’ye Eğitime Gönderilen Subaylar	364
EK-29: İngilizler tarafından Türkiye’de Kurulmak İstenen Hava Savunma Teşkilatı..	365
EK-30: 1943 Yılı İçerisinde İngiltere Gönderilecek 30 Türk Hava Okulu Mezunu Teğmenin İsimleri	366
EK-31: 1 Mart 1943 tarihinde İngiltere’ye Eğitime Gönderilecek 10 Subay	367
EK-32: 1943 Yılı İçerisinde Amerika’da Eğitime Gönderilecek Havacılar	368
EK-33: Türkiye’ye Getirilen Yabancı Havacı Uzmanlarla İmzalanan Sözleşme Örneği	369
EK-34: Türkiye’ye Sığınan Romanyalı Havacıların Durumu	375
EK-35: Türkiye’ye Sığınan Romanyalı Havacıların Durumu	376
EK-36: Türkiye’ye Sığınan Romanyalı Havacıların Durumu	377
EK-37: Polonyalı Mühendis Jerzy Wedrychowski tarafından hazırlanan rapor ve Yüksek Mühendis Mektebinin Açılması Konusunda teklif.....	378
EK-38: 1948 Yılında Amerika Birleşik Devletlerine Eğitime Gönderilen Türk Subaylar	379
EK-39: Türkkuşu’na Ait İlan	380
EK-40: Havacılık ve Spor Dergisinde Yayınlanan Türkkuşu’na Ait Bir Reklam Afişi	381
EK-41: Cumhuriyet tarihinin ilk kadın Askeri Pilotu Sabiha Gökçen’in Hayatını Anlatmak İsteyen Yabancı Matbuat Hakkında Bilgilendirme	382
EK-42: İnönü’de Modern Tesisat	384
EK-43: 1935-1939 Arası Türkkuşu’nun İstatistikleri.....	385
EK-44: 1942 Hava Gedikli Hazırlama Yuvası İlanı.....	386
EK-45: Türk Hava Kurumu Topçu Pilot Kursunun Mezuniyet Törenini için Başbakan Adnan Menderes’e Gönderilen Davetiye.....	387
EK-46: 21 Aralık 1950 tarihinde gerçekleşen Topçu Pilot Kursu Bröve Törenine Dair Gazete Haberi.....	388
EK-47: Nuri Demirağ Gök Okulu Öğrencilerinin Yemini	389
EK-48: Türkkuşu Okullarının 1935 Yılına Ait Talimatnamesi (<i>Türkkuşu Talimatnamesi</i> (1935), Ankara)	390

EK-49: Türkkuşu Okul ve Kurslarına Giriş Şartları (1960) (Türk Hava Kurumu Türkkuşu Okul ve Kurslarına Girme Şartları (1960), Ankara: Ankara Basım ve Cilt Evi)	392
EK-50 İngiltere’de Bulunan Bristol Havacılık Okulunun 1912’de Öğrencilerle İmzaladığı Şartname Taslağı	396
ÖZGEÇMİŞ	398



TABLOLAR

Tablo	Sayfa
Tablo 3. 1 Balkan Savaşlarında Uçuş Faaliyeti Gösteren Tayyareci (Pilot) Subaylar	62
Tablo 3. 2 1915 Yılı Osmanlı Tayyare Bölükleri ve Mürettebatı.....	72
Tablo 3. 3 1916 Yılı Kasım ve Aralık Ayı İçerisinde Osmanlı Hava Birliklerinin Yerleri, Personel ve Uçak Sayıları.....	79
Tablo 3. 4: 30 Ekim 1918 Mondros Ateşkes Anlaşması Sonrası Osmanlı Hava Bölükleri	87
Tablo 3. 5: I. İnönü Muharebelerinde Görev Yapan I. Tayyare Bölüğünde Görevli Havacılar	91
Tablo 3. 6: Büyük Taarruz Öncesi Hazırlanan Cephe Tayyare Bölüğünde Görevli Personel	94
Tablo 4. 1: Sınava Giren Adayların Almış Oldukları Puanları ve Durumlarını Gösteren Tablo.....	115
Tablo 4. 2 1915 Yılı Sonuna Kadar Almanya ve İstanbul'da Yetiştirilen Pilotlar.....	135
Tablo 4. 3: 1912-1920 Tarihleri Arasında Yeşilköy'de ve Maltepe'de Görev Yapan Müdürler	146
Tablo 4. 4: 1914-1917 Tarihleri Arasında Deniz Tayyare Mektebinde Görev Yapan Müdürler	146
Tablo 4. 5 1923-1924 Devresinde İzmir Seydiköy Hava Okulunda Eğitime Alınacak Subay ve Astsubaylar.....	151
Tablo 4. 6: Cumhuriyetin İlk Yıllarında Hava Okullarında Görev Yapan Yabancı ve Türk Asker-Sivil Eğitimciler ve Onlar Tarafından Verilen Dersler	155
Tablo 4. 7: 27 Mayıs 1935 Tarihinde Hafta Tatilinin Cuma'dan Pazar'a Alınmasına Kadar Geçen Sürede Uygulanan Ders Programı	184
Tablo 4. 8: Okulda Cumartesi-Çarşamba Günleri Arasında Uygulanan Günlük Program	184
Tablo 4. 9: 1928 ve 1932 yılı Talimatnamelerine Göre Hava Okulunda Uygulanan Umumi Askeri Bilgilere Yönelik Dersler	185
Tablo 4. 10: Fen ve Tatbiki Bilgiler Dersinin Yıllık Programına Ait Çizelge	186
Tablo 4. 11: Tabiye ve Teşkilat Bilgilerine Yönelik Dersler	187
Tablo 4. 12: Rasıtlık (Tayyare ve Balon) Uçuş Bilgileri Derslerine Yönelik Yıllık Program	189
Tablo 4. 13: Uçuculuk Derslerine Ait Yıllık Program	190
Tablo 4. 14: Hava Makinist Mektebinde Yer Alan Umumi Askeri Bilgilere Yönelik Dersler İçin Yıllık Program	200
Tablo 4. 15: Hava Makinist Mektebinde Gösterilen Umumi Bilgi Dersleri ve Fenni Tedrisata Yönelik Dersler İçin Yıllık Program.....	201
Tablo 4. 16: Uçuş Bilgisine Yönelik Dersler.....	202
Tablo 4. 17: Makinist Mektebinde Makine, Motor ve Cebirsel Konularda Verilen Dersler	202
Tablo 4. 18: Bir Tam Ders Gününde Hava Makinist Zabiti Adayı Öğrencilere Uygulanan Saatlik Program.....	203
Tablo 4. 19: Hava Makinist Gedikli Küçük Zabıt Sınıfının 1.Sınıfta Gördüğü Askeri Bilgiler ve Talim ve Terbiye Dersleri	205
Tablo 4. 20: Hava Makinist Gedikli Küçük Zabıt Sınıfının 1.Sınıfta Gördüğü Umumi Bilgiler (Malumat-ı Umumiye) Dersleri	205
Tablo 4. 21: Hava Makinist Gedikli Küçük Zabıt sınıfının 1. Sınıfta gördüğü Fenni tedrisat dersleri.....	206

Tablo	Sayfa
Tablo 4. 22: Hava Makinist Gedikli Küçük Zabit sınıfının 2. Sınıfta gördüğü Askeri Bilgiler, Talim ve Terbiye Dersleri.....	207
Tablo 4. 23: Hava Makinist Gedikli Küçük Zabit sınıfının 2. Sınıfta gördüğü Havacılık Hakkında Malumat başlıklı dersler	207
Tablo 4. 24: Hava Makinist Gedikli Küçük Zabit sınıfının 2. Sınıfta gördüğü Umumi Bilgiler (Malumat-ı Umumiye) Dersleri	208
Tablo 4. 25: Hava Makinist Gedikli Küçük Zabit sınıfının 2. Sınıfta gördüğü Fenni tedrisat dersleri.....	208
Tablo 4. 26: Hava Birliklerine Dâhil Olan Yeni Neferlerin ve Eski Neferlerin Bir Yıl İçerisinde Uyacakları Program	213
Tablo 4. 27: Hava Harp Akademisinin 1939-1950 Yılları Arasındaki Mezun Sayısı	217
Tablo 4. 28: İngilizler tarafından Türkiye’de teşkil edilmek istenen Hava Savunma Teşkilatı.....	236
Tablo 4. 29: Hayfa’da Bulunan Tayyare Def’i Top Kursuna Gönderilecek Türk Subaylar	240
Tablo 5. 1: 1943-1944 Devresinde Türk Hava Kurumunun Bünyesinde Çalışan Eğitimciler	277
Tablo 5. 2: Türk Hava Kurumu Gedikli Hazırlama Yuvası 1947-1948 yıllarındaki istatistiği	282
Tablo 5. 3: İnönü Kamplarının 1947-1948 Devresinde İstatistikî Bilgileri	285
Tablo 5. 4: Türk Hava Kurumu Topçu Pilot Kursunun 1949-1950 Yıllarına Ait İstatistikleri	288
Tablo 5. 5: Türk Hava Kurumu Gerilla Kursunun 1949-1950 Yıllarına Ait İstatistikleri	288

KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Kısaltmalar	Açıklamalar
a.g.e.	Adı geçen eser
a.g.m.	Adı geçen makale
ATASE	Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi
BCA	Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi
Bkz.	Bakınız
BOA	Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi
İDH	Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi İkinci Dünya Harbi Kataloğu
NUDTA	Nuri Demirağ Tayyare Atölyesi
T.Ta.C	Türk Tayyare Cemiyeti
TDVDİA	Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
V.S.P.M	Vecihi Sivil Planör Mektebi
V.S.T.M	Vecihi Sivil Tayyare Mektebi

1. GİRİŞ

Tarihçi Edward H. Carr'a göre tarih; tarihçi ile olgular arasında kesintisiz bir iletişim süreci, bugün ile geçmiş arasında bir diyalog şeklinde tanımlanmaktadır. Bu tanımdan hareketle bu gün *Havacılık Tarihi* olarak ortaya çıkan olgu modern anlamda Wright kardeşlerin icat ettiği uçakla beraber başlamış olsa da aslında ilkel anlamda gerçekleştirilen ilk havacılık çalışmaları da insanlık tarihi kadar eskidir. İlkel ve modern anlamdaki havacılık çalışmalarının birbirinden farklılıkları ise şekil ve yöntem olarak ortaya çıkmaktadır. Bu çalışmaların özünde ise Fransız Yüzbaşı Ferber'in şu sözleri yatmaktadır; *"Bir tayyareyi keşfetmek hiçbir şey değildir. Onu inşa etmek pek az, fakat onu tecrübe etmek asıl bir meseledir."* Bu sözlerden hareketle her şeyden önce yapılması gereken en temel şey uçma adını verdiğimiz faaliyetin gerçekleştirilmesidir. İnsanlık bu uçma girişimini çok eski zamanlardan itibaren denemiş ve başarılı girişimlerde bulunmuştur. Sanayi devrimiyle birlikte artık yeni teknolojilerin ve makineleşmenin de literatüre dâhil olması havacılığın ve uçmanın seyrini de değiştirmiştir. Makineleşme ile birlikte insanlık ilk denemelere göre nispeten daha güvenli aletlerle uçma çabalarının içerisine girmiş, bu girişimlerin hepsinin bir sonucu olarak da uçak adını verdiğimiz icat ortaya çıkmıştır.

Türk destan ve masal kültürü ve eski Yunan mitolojisi içerisinde uçan veya göklere karşı durabilen cisimlere saygı duyulmuş bu cisimler adeta kutsallaştırılmışlardır. Hatta gökler Türkler için o kadar ulu bir konumdadır ki Türk inanış biçimlerinden birisi de Gök-Tanrı anlayışı olmuştur. Destanlara ve masallara konu olan, ulu ve uçabilen hayvanlarda bu iki kültür içerisinde ortaya çıkan anlatılarda kendisine yer bulmuştur.

Destan ve masal kültüründen çıkararak uçmanın insanlar için bir uğraşı haline gelmesi ise 10.yüzyılla beraber mümkün olabilmiştir. Kendi anlayışları içerisinde yaptıkları aletlerle uçmayı deneyen bu insanlar etrafındakiler tarafından deli olarak adlandırılmışlardır. İnsanların uçma girişimleri dendiğinde İstanbul için ayrı bir parantez açmak gerekecektir. Çünkü tarihi süreçte Bizans devrinden Osmanlı Devletinin son dönemlerine kadar İstanbul insanların kendi yaptıkları kanatlarla veya aletlerle uçma girişiminde bulunmalarına sahne olmuştur. Bu girişimlerin ardından yine İstanbul hem balon hem de uçağın icadı sonrasında bu yeni icatların denemelerine de bunların geçirdikleri kazalara da sıkça şahit olmuştur. Bu bilgilerin hepsi üst üste koyulduğunda Osmanlı başkenti İstanbul'da bu kadar yaşanan havacılık olayı içerisinde dünyada ki askeri havacılık kuvvetlerinin ilk kurulduğu şehirlerden biri olmasını da yadırgamamak

gerekmektedir. Wright kardeşler tarafından uçak icat edilmiş hatta bundan birkaç yıl sonra 1909'da İstanbul'da bir uçuş gösterisi gerçekleştirilmiştir. Bu gelişmelerin ardından uluslararası anlamda Fransa'da gerçekleşen Picardie Manevraları ve ulusal anlamda da Trakya Karıştırın mevkiinde görülenler Osmanlı Devletini havacılık alanında araştırma yapmaya yönlendirmiştir. Bahsedilen manevralar içerisinde Picardie Manevralarında uçağın fiili olarak da askerliğe katkısı gözlemlenmiştir. Karıştırın Manevralarında ise bir varsayımdan hareketle eğer ordu içerisinde bir balon veya uçak filosunun olması durumunda manevrayı kazananların el değiştireceği bunun fiili savaş sahasında da oldukça işe yarayabileceği yorumu yapılmıştır.

Bütün bu gelişmelerle birlikte 1911 yılında Osmanlı sınırları dâhilinde bir hava gücünün oluşturulması için resmi adımlar atılmış; ilk olarak Yusuf Kenan ve Fesa Beyler Fransa'da Bleriot Havacılık Okulu isminde sivil bir kuruma eğitime gönderilmişlerdir. Bu tarihi bilgi içerisinde Türk havacılık tarihi adına yaşanan bir ilkle beraber dikkat edilmesi gereken bir diğer nokta da dünyada havacılığın (uçağın icadıyla beraber devam eden süreç) yeni yeni yayılmasına rağmen bu icattan sadece 8 yıl sonra askeri havacılığın yanına birde sivil havacılık kurumlarının eklenmesidir. Tezde anlatılmış olduğu gibi Fransızların havacılık geçmişi fiiliyat noktasında birçok milletten eski olmakla birlikte uçağın yeni bir icat olması ve bunun eğitim sahasının bütün havacılık aletlerinden farklı olması havacılık geçmişini bu noktada devre dışı bırakmaktadır. Kısaca balon sahası içerisinde ve diğer alanlarda ne kadar tecrübe sahibi olunursa olunsun uçak yepyeni bir sahadır ve bunun kullanımının eğitiminde dünyada birçok ülke askeri eğitime dahi geçemezken Fransa'nın hem askeri hem de sivil eğitim noktasında bunu çağdaşlarına pazarlayabilmesi ve satabilmesi büyük bir başarı öyküsüdür. Bu noktada belki Fransızların eğitim modeli ve birçok uzmanın Osmanlı yöneticilerine aktarmış olduğu sivil havacılık çalışmalarına girilmesi fikri devlet tarafından havacılığa adapte edilebilse bu gün havacılık alanında dünyanın baş aktörlerinden birisi Türkiye olabilirdi. Uçağın icadından birkaç yıl sonra havacılık sahası içerisinde yer alan Türklerde ise sivil havacılığın ancak 1930'larla birlikte gerçek anlamda uygulanmaya başlanması bazı uygulamalarda geç kalmışlığın bir göstergesidir.

Eğitime gönderilen subayların ardından Çürüksulu Mahmut Paşa tarafından Süreyya Bey (İlmen) Osmanlı havacılığının tek sorumlusu olarak işin başına getirilmiştir. Süreyya Bey'de bu iş için tek başına karar verebilecek bir yetkinlikte olmadığını belirterek *Tayyare*

Komisyonu 'nun oluşturulmasını teklif etmiştir ve bu şekilde Türk havacılık tarihinin ilk makamı oluşturulmuştur. Tayyare Komisyonunun oluşturulmasıyla birlikte dünyadaki gelişmelerin ve teknolojinin takibi amacıyla komisyon üyeleri Avrupa'ya bir seyahat gerçekleştirmişlerdir. Ancak bu seyahatin gerçekleştirildiği dönem ve daha sonrasında siyasi yaşam içerisinde ortaya çıkan gelişmeler Türk tarihinin ve Türk modernleşme tarihinin bir tezahürü olmuştur. Çünkü büyük atılım hazırlığında olan komisyon işlerini tam anlamıyla bitiremeden Trablusgarp'ta İtalyanlarla savaş tehlikesi baş göstermiştir. Osmanlı Devleti daha henüz tam anlamıyla havacılığı öğrenmeden ve bunun teşkilatlanmasını gerçekleştiremeden kendisini bir savaşın içerisinde bulmuştur. İtalyanlarla karşı karşıya gelinen Trablusgarp Savaşı'nda Osmanlı Devleti havacılık teşkilatının kuruluşunu tamamlayamadan ve henüz elinde eğitilmiş havacı subayları yokken hava savunması yapmak zorunda kalmıştır.

Osmanlı Devleti 1912'yle birlikte 10 yıl sürecek bir savaşın içerisine girmiştir. Bu sürece Trablusgarp Savaşı da dâhil edilirse Kuzey Afrika toprakları, Balkan Savaşları neticesinde de Balkan toprakları eldeki güçleri etkin bir şekilde kullanamadan tamamen elden çıkmıştır. Anadolu'da ise I.Dünya Savaşı'nın etkisiyle çok küçük toprak parçaları devletin elinde kalmış ve birçok önemli nokta kaybedilmiştir. İşgallerin ardından ulusal bir direniş ile Mili Mücadele başlatılmış; 1922'de kazanılan Büyük Taarruzla birlikte Türk topraklarındaki 10 yıllık savaş ve esaret durumu -Anadolu için- tamamen ortadan kalkmıştır. Bu süreç Türk havacılığı içinde bir sınama dönemi olmuştur denilebilir. Süreyya Bey tarafından oluşturulan Tayyare Komisyonunun yaşanan savaş sürecinden sonra attığı adımlardan biri de Eylül 1912'de havacılığın ilk teşkilatlanma metnini hazırlamak olmuştur. Bu şekilde İstanbul Yeşilköy'de konuşlanan Türk havacılığı resmi bir statü kazanmış ve bir hava gücü olarak ortaya çıkmıştır. Bu teşkilat metni içerisinde hem Yeşilköy'de bulunan ilk hava birliğinin kuvvet durumu hem de burada kurulan Hava Okulu'nun yapısı ortaya çıkmıştır. Hava Okulunun kendi yapısı içerisinde pilotluk eğitimiyle birlikte makinistlik eğitimi içinde ayrı teşkilatlanmalar okul içerisinde oluşturulmuştur. Bu teşkilatlanmanın ardından 1912-1913 yılları arasındaki süreç Balkan Savaşlarıyla geçmiştir. Ordu bu savaşa girmeden önce II. Meşrutiyetin etkisi ve İttihat Terakki Cemiyetinininde çalışmalarıyla ordu içerisinde ıslahata gidilmiştir. Savaşın çıkmasıyla birlikte bu ıslahat çalışmaları yarım kalmış ve ordular bu savaşa hazırlıksız ve savaş düzeni olmadan yakalandıkları için Balkan toprakları kaybedilmiştir. Ordunun durumu ve lojistik sorunlarına bağlı olarak I. Balkan savaşları içerisinde orduyu

yönetenlere göre nitelikli ve Süreyya İlmen ve Mazlum Keyüsk'e göre ise henüz tam olarak hazır olmayan hava birliklerinden faydalanılamamıştır. Ancak II. Balkan Savaşları içerisinde tamamen elinde bulunan Türk pilotlarla hareket eden Osmanlı havacılığı ilk kez bir savaşın içerisinde aktif olarak yer almış ve Türk pilotlarında yetenekli olduklarını ve güvenilmesi gerektiğini hem devlete hem de Avrupa'ya göstermişlerdir. Balkan Savaşlarının ardından orduda yarım kalan ıslahat çalışmalarına devam edilmiş ve bütün ordu içerisinde ki Alman ekolü etkisine rağmen Almanlarında onayı alınarak havacılığın başına Fransız de Goys getirilmiştir. de Goys tarafından hem hava birliklerinin düzeni hem de havacılık eğitimiyle ilgili önemli adımlar atılmış ve bu sayede havacılığın kısa sürede bir düzene oturtulması kararlaştırılmıştır. Ancak geçici değil kalıcı olması ve havacılığa sınıf atlatması planlanan bu girişim Avrupa'da I.Dünya Savaşının patlak vermesiyle beraber çok kısa sürmüş Mayıs 1914'te gelen de Goys Ağustos 1914'te ülkesine geri dönmüş ve bu girişim de bu şekilde sonuçsuz kalmıştır.

I.Dünya Savaşı'nın başlamasıyla beraber Osmanlı Devleti öncelikle Almanya ile bir ittifak anlaşması gerçekleştirmiş; Kasım 1914'te de Osmanlı Devleti içerisinde Almanlarında yer aldığı İttifak Birlikleri içerisinde savaşa dahil olmuştur. Bu ittifaka rağmen 1915 Şubat ayına kadar havacılık noktasında Almanlardan herhangi bir destek alınmamış ve Türk havacılığı de Goys'un gittiği günden itibaren kendi unsurlarıyla yönetilmiştir. Çanakkale'de İngiliz ve Fransızların hazırlık içerisinde olması ve olası deniz savaşları içerisinde Hava birliklerinin öneminin çok fazla olmasından dolayı Almanlardan İstanbul'a bir havacı pilot komutan göndermeleri istenmiştir. Almanlar tarafından Havacı Binbaşı Eric Serno Türk havacılığının yeniden düzenlenmesi ve yönetilmesi adına İstanbul'a gönderilmiştir. Türk havacılarının anıları içerisinde Alman havacılarla ilgili çok sağlıklı ve güzel anıların olmamasıyla beraber Eric Serno eğitim ve teşkilatlanma noktasında önemli adımlar atmıştır. Örneğin İstanbul'da havacılık eğitimimin başladığı günden itibaren tek kişilik uçaklarla gerçekleştirilen ve Türk havacılık literatürüne şövalyelik kavramını getiren eğitim sistemi 1916'da terk edilmiş ve eski tek tip eğitim uçaklarının yerine Almanya'dan gelen çift kişilik eğitim uçakları kullanılmaya başlanmıştır. Ancak bu durum eğitimde şövalyelik ruhunu bitirse de hava sahasında şövalyelik ruhu uzun yıllar etkisini devam ettirmiştir. Cephelelerde yaşanan bütün eksiklikler ve sıkıntılara rağmen havacılık teşkilatlanmasında özellikle İstanbul'da çok önemli adımlar atılmış 1917'ye gelindiğinde hava birlikleri adeta müstakil bir kuvvet halini almış; Cemal

Paşa'nın bütün itirazlarına ve engel olma çalışmalarına rağmen Deniz ve Kara havacılığı tek çatı altında toplanmıştır.

Çanakkale'de ve Kut'ül Amare'de kazanılan zaferlere rağmen I.Dünya Savaşı Osmanlı Devleti adına kesin yenilgiyle sonuçlanmıştır. Bu kesin yenilgi 1800'lerden itibaren özellikle Rus kaynaklı olarak hasta adam tabiriyle anılan Osmanlı Devletinin ölüm ve yok oluşu anlamına gelmekteydi. Ancak Rusya'nın savaş süreci içerisinde yaşadıkları Ekim Devrimi ve bölgenin çarlıktan çıkarak yeni bir rejim içerisine girmesi Osmanlı Devletinin ömrünü uzatmış devlet varlığını İngiltere'nin çıkarları doğrultusunda resmi olarak 1922'ye kadar devam ettirmiştir. Bu süreçte 31 Ekim 1918'te Mondros Mütarekesinin imzalanmasından sonra devletin elinde bulunan kara, hava ve deniz birliklerinin sayısı sınırlandırılmış; bu kuvvetler etkin ve caydırıcı güç olabilme vasfını kaybetmişlerdir. 1911-1918 arası Alman ve Fransız ekollerinin etki alanında bulunan Türk havacılığı Mondros Mütarekesinden sonra batıya açılan penceresi olan Yeşilköy'den ayrılmış ve Maltepe'ye taşınmıştır. Bu taşınma beraberinde iki olguyu getirmiştir. Bunlardan ilki Türk havacılığının 1923'e kadar ne teşkilatlanma ne de eğitim alanında hiçbir güçten destek almayacak olmasıdır. İkincisi ise 1923'te Cumhuriyetin ilanı sonrasında alınacak desteklerde eski kapitülasyon mantığıyla tamamen batının üstün güç olarak görüldüğü ve kontrolün tamamen destek alınan ülkeye terk edildiği anlayışın terk edilmesi olmuştur.

Bahsi geçen bu süreç içerisinde 1919-1922 arasında ki dönem Türk tarihinde yerini Mili Mücadele dönemi olarak almıştır. Bu dönemde Türk havacılığı tamamen eski dönemden kalan uçaklarla uçuşların gerçekleştirildiği ve teknik bakımın maddi yokluktan kaynaklı adeta o uçaklara binmenin cesaret gerektirdiği yöntemlerle yapıldığı bir dönemi yaşamıştır. Özellikle bu süreçte yaşanan sıkıntılar ve bu sıkıntılara rağmen gerçekleştirilen uçuşlar Türk havacılığında bu dönemin şövalyelik dönemi olarak adlandırılmasını sağlamıştır. Ancak tezin yazılış aşaması sırasında ulaşılan sonuçlar bu şövalyelik döneminin 1911'de Türk havacılığının ortaya çıktığı dönemde Yeşilköy'de tek kişilik uçaklarla yapılan eğitim uçuşlarında başladığını ve bunun 1937'de Hava Harp Akademisi kurulana kadar devam ettiğini göstermektedir. Bu durum 1937-1951 arası bir ruh olarak devam etmiş 1951'de Eskişehir Hava Harp Okulunun kurulmasıyla beraber tamamen ortadan kalkmıştır. Şövalyelik ruhundan kasıt aslında bir yönden milli duyguları kabartan bir tabir olmakla beraber gerçekçi bir bakış açısıyla bakıldığında çağdaş havacılık eğitimi

içerisinde karşılığı kural tanımazlık ve kendi bildiği yöntemle uçuş gerçekleştirme olduğu için modern anlayış içerisinde yeri olmayan ve olmaması da gereken bir tabirdir. Şövalyelik mantığıyla yetişmiş ya da kendisini bu mantıkla yetiştirip geliştirmiş olan Türk havacılarının bu makama desteği yadsınamaz bir gerçek olmakla beraber o günlerde dahi adeta birer uçan tabut olarak adlandırılan uçaklarda gerçekleştirdikleri uçuşlar İstanbul'da bulunan Avrupalı uzmanlar tarafından tenkit almış ve bu durum bir delilik olarak tanımlanmıştır.

Türk havacılığı Türk inkılâp tarihiyle paralel bir şekilde Atatürk dönemi içerisinde aynı parlaklıkla ilerlemiştir. Askeri havacılık ve bunun eğitimi noktasında yapılan çalışmalar bir sınırlandırma gerçekleştirilmeden her dönemde aktif bir şekilde devam etmiştir. Ancak sivil havacılık eğitimi ve bunun Türk askeri havacılığına katkısı noktasındaki çalışmalar 1935'le beraber daha somut bir hale gelmeye başlamıştır. Türk Tayyare Cemiyeti/Türk Hava Kurumu tarafından oluşturulan Türkkuşu Eğitim Tesisleri ve bu tesis tarafından düzenlenen kamplar ve kurslar 1935-1950 arası aktif olarak Türk havacılığına katkı vermiştir. Özellikle Osmanlı döneminde ve cumhuriyetin ilk yıllarında havacılık çalışmalarını etkileyen iç ve dış siyasi gelişmeler 1930'larla birlikte devre dışı kalmış 1930-1938 arası hem dış politikada ve onunla paralel olarak da Türk havacılığında önemli atılımlar gerçekleştirilmiş; dış politikada kurulan ilişkiler havacılığa da yansımıştır. Askeri kaygılar ve savaşa giden dünya içerisinde 1930'lerde Sovyet Rusya'yla askeri havacılıkta olmasa da sivil havacılık alanında bir ittifaka gidilmiştir. Bahsi geçen Türkkuşu tesisleri ve onun bünyesinde düzenlenen kamp ve kurslar Sovyetlerden etkilenilerek ve onlardan destek alınarak kurulmuş ve ilk dönem çalışmaları gerçekleştirilmiştir.

Atatürk'ün vefatı sonrası İsmet İnönü 11 Kasım 1938'de Türkiye Cumhuriyetinin ikinci cumhurbaşkanı seçilmiştir. İnönü cumhurbaşkanı seçildikten bir yıl sonra 1939'da Almanların Polonya'yı işgal etmesiyle birlikte II. Dünya Savaşı patlak vermiştir. Bu durum Türk havacılığı açısından bazı sonuçlar getirmiştir. Detaylarına tezin içerisinde değinilmiş olunmakla beraber Türkiye Cumhuriyeti savaşın dışında kalabilmek adına tamamen kendi çıkarlarını düşünen bir politikayla hem savaşın dışında kalmayı başarmış hem de alınan askeri yardımlarla ordu her an bir savaşa hazır bir halde tutulmuştur. Ancak Türkiye bu süreç içerisinde ve özellikle savaş sonrasında yaşanan gelişmelerle komşusu olan Sovyet Rusya ile problemler yaşamış ve Mili Mücadele döneminde Sovyetlerle kurulan ve cumhuriyet döneminde sürdürülen yakın ilişkiler sona ermiş hatta Sovyet Rusya

Boğazlarda ve Kars-Ardahan bölgesinde hak iddia etmiştir. Almanlarla yer yer yapılan ittifak ve alışverişlerde İngiltere ve Amerika'nın yardımlarının kesilmesine sebep olmuştur. İsmet İnönü bu süreç içerisinde Türkiye'yi savaşın dışında tutmayı başarmış ancak savaş bitmek üzereyken yeni düzen içerisinde ki ittifaklarda yer alabilmek adına Almanya'ya ve Japonya'ya savaş ilan edilmiştir. Bu sayede dış politikada büyük bir güç olacak olan Birleşmiş Milletlerin kurucu üyesi olma hakkı elde edilmiş ve Türkiye Soğuk Savaş Dönemi olarak adlandırılacak ve dünyanın doğu ve batı olmak üzere iki ayrı bloğa ayrıldığı dönemin içerisine bu ittifaklar ve teşkilatlanmalar içerisinde girmiştir.

Dünyanın iki blok olarak ayrıldığı düzen içerisinde hem Türk havacılığı hem de siyasal yaşam büyük bir değişimin içerisine girmiştir. Başta havacılık teşkilatındaki değişiklikler olmak üzere Marshall Planı ve Truman Doktrini ile askeri düzende büyük değişiklikler gerçekleşmiştir. Bu dönemde havacılıkta lojistik tamamen değişmiş pervaneli uçaklar yerini jet motorlu uçaklara bırakmaya başlamıştır. Yeni uçakların gelmesi yeni eğitim sisteminin oluşması sonucunu da doğurmuş Türkiye'de havacılık eğitimi üniversite düzeyine gelerek Hava Harp Okulu adını almıştır. Türkiye 1946'da Demokrat Partinin kurulmasıyla birlikte 16 yıl sonra tekrar çok partili bir yaşamın içerisine girmiş 1950'de köklerini Milli Mücadeleden alan C.H.P iktidarı Demokrat Parti'ye devretmiş; İsmet İnönü'de cumhurbaşkanlığı koltuğunu Celal Bayar'a bırakmıştır. Demokrat Parti sürecinde ise Türkiye'nin önceliklerinin değişmesi ve daha çok tarım merkezli politikaların olması Atatürk döneminde ortaya çıkan Türk Hava Kurumu ve onun alt kuruluşlarının öneminin azalmasına ve 1925-1935 aralığında olduğu gibi bir dernek olarak çalışmaya dönmesine sebep olmuştur.

Bu tezin konusu Türkiye'de 1911-1950 yılları arasında askeri ve sivil havacılık eğitimidir. Tezin amacı ise söz konusu süreler içerisinde Türkiye'de askeri ve sivil havacılık eğitiminin aşamalarını ve bunların sistematik yapılarını ortaya koymaktır. Hemen her araştırma belirli sınırlılıklara sahiptir. Bu çalışma gerçekleştirilirken bir takım sınırlılıklarla karşılaşmıştır. Osmanlı ve Cumhuriyet döneminde Türk havacılığı için ilk ve en önemli başvuru kaynağı olan Türk Hava Kuvvetlerinin arşivinden faydalanmak arşivin mevcut yapısından dolayı mümkün olmamıştır. Bununla birlikte Türk Hava Kuvvetlerinin bünyesinde çıkarılan kitaplardan bazılarında da ulaşılamamıştır. Örneğin Osmanlı havacılığı adına önemli bir isim olan ve 1915-1918 arası Türk Havacılığına hizmet eden Eric Serno'nun Flanagan tarafından düzenlenen "*Büyük Harpte Osmanlı*

Hava Kuvvetlerinin Tarihi Eric Serno'nun Hatıratı 1914-1918” isimli çalışmaya ulaşmak mümkün olmamıştır. Bununla birlikte özellikle cumhuriyet dönemi havacılık eğitiminin aydınlatılması adına Türk Hava Kuvvetleri arşivi bünyesinde 1923-1950 arası belgelerin büyük önem arz ettiğini belirtmekte fayda vardır. Bununla birlikte ATASE ve Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Cumhuriyet Arşivi bünyesinde bulunan belgelerle birlikte Türk Havacılığının özellikle eğitim noktasında Avrupa ve Amerika ile ilişkileri noktasında değerli bilgilere ulaşılmıştır. Bununla birlikte ilerleyen dönemde Türk Hava Kuvvetlerinin arşivlerinin kullanıcılara açılmasıyla birlikte hatıratlar üzerinden ulaşılan bilgilerde ki farklılıkların otadan kalkacağı ve daha genelgeçer bilgilere ulaşılacağına inanılmaktadır.

Tez çalışması sırasında karşılaşılan sınırlılıklardan bir tanesi de sivil havacılık eğitimi kısmında gerçekleştirilen çalışmalar sırasında olmuştur. Öncelikle bu noktada başvurulacak ilk kaynağın Türk Hava Kurumu Arşivi olduğu aşikârdır. Ancak burada da tıpkı Türk Hava Kuvvetlerinde olduğu gibi arşivin henüz tasnif edilmediği noktasında bilgilere ulaşılmış ve bu sebepten dolayı Türk Hava Kurumunun arşivinden faydalanılamamıştır. Bununla birlikte Milli Kütüphanede ve Türk Tarih Kurumu Kütüphanesinde yer alan ve Türk Hava Kurumunun resmi yayın organı konumunda olan *Havacılık ve Spor* dergisi birçok bilgiye ulaşılmasını sağlamıştır. Ayrıca Türk Hava Kurumunun faaliyetleriyle ilgili kurum tarafından Başbakanlığa ve ilgili bakanlıklara gönderilmek üzere hazırlanan 6 aylık ve 1-2 yıllık olarak hazırlanan raporlarda bölüm içeriğinin oluşmasında büyük katkı sağlamıştır.

Bunlara ek olarak Osmanlı'dan Cumhuriyete Havacılık Eğitimi başlığıyla ilgili araştırmalara başlandığında konu başlıklarından birisinin de Türk Hava Yollarının eğitim faaliyetleri olması düşünülmüştür. Ancak gerek Türk Hava Yollarının kurumsal yapısı ve gerek de yeterli bilgilere ulaşamamasından dolayı bu başlığın olmamasına karar verilmiştir.

Bütün bu sınırlılıklara rağmen hem askeri havacılık eğitimi hem de sivil havacılık eğitimi noktasında daha önce başvurulmayan kaynaklardan faydalanma imkânı bulunmuştur ve bu durumda söz konusu çalışmanın değer ve önemini arttırmaktadır.

Tez konusuyla ilgili literatür taraması gerçekleştirildiğinde *YÖKTEZ* veritabanı üzerinden havacılık tarihiyle ilgili yapılan birçok çalışmaya ulaşılmış ancak bu

çalışmaların esas itibariyle dönemsel olarak Türk havacılık tarihine değindiği ve özel olarak havacılık eğitiminden bahsetmediği tespit edilmiştir.

Konuyla ilgili tez dışında gerçekleştirilen çalışmalar incelendiğinde Türk havacılığının tarihi gelişimiyle ilgili ilk derli toplu çalışmanın bir köşe yazısı şeklinde ileride İstanbul Aerokulübü kuracak olan Hayrünnas Bey tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir.¹ Yine Hayrünnas Bey tarafından bu sefer 1944 yılında havacılık tarihiyle ilgili bir yazı yazılmıştır.² Hayrünnas Bey'in yazılarından sonra havacılık tarihiyle ilgili cumhuriyet döneminde yazılmış olan matbu ve belirli bir düzene tabi kalınarak ortaya çıkmış ilk çalışmalardan birisi de Süreyya İlmen'in 1947 tarihli *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi* isimli çalışmasıdır. Bu çalışma içerisinde 1940'lı yıllarda Türk Havacılık Tarihinin yazılması adına Türk Hava Kuvvetleri tarafından bir çalışma başlatıldığı, Süreyya Bey'den de konuyla ilgili olarak bilgi ve belge talebinde bulunduğu belirtilmektedir. Ancak Süreyya Bey bu düşüncenin akıbetiyle ilgili herhangi bir bilgisi olmadığını ve ölmeden anılarını kaleme almak istediği içinde söz konusu çalışmayı ortaya çıkardığını belirtmektedir. 1911-1923 arası Türk havacılığında yaşanan gelişmelerle ilgili doğrudan Hava Kuvvetleri bünyesinde ortaya çıkan ilk çalışma ise 1950-1952 yılları arasında tamamlanan ve Türk Hava Kuvvetleri bünyesinde muvazzaf subaylık yapmış olan Mazlum Keyüsk ve Sıtkı Tanman tarafından hazırlanan *Türk Havacılık Tarihi* isimli çalışmadır. Mazlum Keyüsk 1911-1918 arası gelişmeleri kaleme almıştır. Sıtkı Tanman ise Milli Mücadele Dönemi Türk havacılığıyla ilgili bilgilere bu çalışma içerisinde yer vermiştir. 4 ayrı kitaptan oluşan bu çalışma bu gün dahi Türk havacılık tarihinin aydınlatılması noktasında önemli bir rol üstlenmektedir. Süreyya İlmen'in anılarını yayınlamış olduğu tarihten evvel 1937'de Mitat Tuncel tarafından *Pilot Olmak İstersen* başlığıyla içeriğinde nasıl havacı olduğundan ve erken dönem havacılık çalışmalardan bahseden bir çalışma yayınlanmıştır. 1922'den 1928'e kadar geçen süreç içerisinde erken cumhuriyet döneminde ki havacılık çalışmalarıyla ilgili anılarını kaleme alan Muzaffer Ergüder'in anıları daha önceki tarihlerde yayınlanıp yayınlanmadığı tespit edilememekle beraber 2009 yılında Türk Hava Kurumu tarafından yayınlanmıştır. Bu çalışmada Milli Mücadelenin son dönemi ve cumhuriyetin ilk yıllarında ki havacılık çalışmalarıyla ilgili birinci ağızdan bilgilere ulaşmak mümkündür. Türk havacılık tarihi adına önemli bir figür

¹ Hayrünnas Bey'in 3 Ağustos 1927 tarihinde Vakıf Gazetesinde "Türk Tayyareciliğinin Tarihi" başlığıyla çıkan yazısı için Bkz. EK-1.

² Hayrünnas Bey'in 1944 yılı Ebüzziya Takvimi yapraklarında yayınlanan "Türk Tayyareciliğinin Kısa Tarihi" başlıklı yazı için Bkz EK-2.

olan Vecihi Hürkuş'ta öncelikle 1911-1925 arası çalışmalarıyla ilgili anılarını 1940'lı yıllarda yayınlamıştır. Hatta bu çalışma Havacılık Okulunda kitap olarak dahi okutulmuştur. Sivil havacılıkla ilgili çalışmaları ise yine kendi kaleminden bütün anılarını içeren bir şekilde ve kızlarının yaptığı eklemelerle *Bir Tayyarecinin Anıları* başlığıyla yayınlanmıştır. Bunlara ek olarak öncelikle 1970'li yıllarda ilk serisi *Havacılık Tarihinde Türkler I* başlığıyla yayınlanan ve 1911-1918 tarihleri arasındaki çalışmalara yer veren eserin devamında bu kez 1997 yılında *Havacılık Tarihinde Türkler II* başlığıyla yeni bir çalışma yayınlanmış bunda da 1919-1938 arasında yapılan çalışmalara yer verilmiştir.

Bu çalışma içerisinde Giriş ve Sonuç bölümleri dışarıda tutulmak kaydıyla 4 bölümü barındırmaktadır. Birinci bölüm içerisinde *Modern Havacılık Ortaya Çıkana Kadar Türklerde ve Dünya'da Havacılık* başlığıyla eski Türk devletleri ve bu devletlerin mitolojilerinden yola çıkarak göklerle ilgili düşüncelere ve 10.yüzyıl içerisinde de ilk örnekleri görülen insanların uçuş denemelerinden örnekler verilerek konuya giriş yapılmıştır. Burada balonun icadına kadar geçen süreçteki çalışmalara ağırlık verilmiştir. Balon, kabil-i sevk balon ve zeplin gibi icatların ardından nihayetinde hepsinin bir sonucu olarak ortaya çıkan uçağın icadına kronolojik sıra dikkate alınarak yer verilmiştir. Avrupa temelli bu icadın Osmanlı topraklarına yansımalarına da ayrıca yer verilmiştir.

II. Bölümde ise Osmanlı'dan *Cumhuriyete Türk Hava Kuvvetleri 1912-1950* başlığıyla havacılığın Türkiye'de ortaya çıkışından bu teşkilatın önce merkezi ve bağımsız bir hava kuvveti haline gelmesi ve daha sonrasında da kuruluşundan itibaren kullandığı pervaneli uçaklardan jet motorlu uçaklara geçiş hikâyesi anlatılmıştır. Bu iki durum Türk havacılığının bu günkü yapısına kavuşmasında ve çağdaşları gibi modern bir teşkilat içerisinde olması noktasında birer milat konumundadır. Türk havacılığı için bu iki önemli gelişmenin yaşanmasında ise II. Dünya Savaşı içerisinde Türkiye'nin dış politikası ve müttefik ve komşularının bu politikalara verdiği tepkiler etkili olmuştur.

Çalışmanın III. bölümünde *Osmanlı'dan Cumhuriyete Havacılık Eğitimi 1912-1950* başlığı altında Yusuf Kenan ve Fesa Beylerin yurtdışındaki pilotluk eğitimi süreçlerinden başlanarak dış etkenlerin uzun bir süre çok daha etkili olduğu bir sürece değinilmeye çalışılmıştır. Burada dış etkenlerden kasıt hem havacılık çalışmalarında alınan yurtdışı desteği ve hem de devletin istemediği ve önemli atılımların gerçekleştiği sırada ortaya çıkan Trablusgarp, Balkan ve I.Dünya Savaşları gibi siyasi ve askeri gelişmelerdir. Türkiye'de havacılık eğitimi için 1910'lardan 1950'lere giden süreçte dönüm noktası

olarak adlandırılacak gelişmeler yaşanmıştır. Bu gelişmeler havacılık eğitimin seyrini etkileyen gelişmeler olmuştur. Bunlardan ilki Yeşilköy’de açılan Tayyare Mektebi olmuştur. Bu okulda 1911-1916 arasında tek kişilik uçaklarla eğitim gerçekleştirilmiştir. Burada iş pilot adaylarının uçuş kabiliyetlerinden ziyade anlama kapasitelerine ve anladığını uygulayabilme kapasitelerine odaklanmıştır. 1914’te Fransız de Goys ilk defa askeri kanat dışında sivillerinde havacılık eğitimi alabilmeleri ve halka havacılığın sevdirmesi noktasında adımlar atmıştır. Ancak I.Dünya Savaşının çıkması bu çalışmalarını yarıda bırakmış ve Türk havacılığı savaş dönemiyle birlikte yeni bir ekol olan Alman ekolünün etkisine girmiştir. Almanların Türk havacılığına yaptıkları en büyük katkı 1916 itibariyle tek kişilik eğitim uçaklarından çift kişilik eğitim uçaklarına geçilmesi olmuştur. Cumhuriyet dönemiyle beraber havacılık eğitiminde belirli bir ekolün tamamen kontrolü altına girilmesi ve onların üstünlüklerinin kabul edilmesi tam bağımsızlık ilkesine aykırı olacağından bütün çalışmaların eşit şartlar altında yapılması bedeli neyse ödenmesine karar verilmiştir. Bununla birlikte Osmanlı döneminde yapıldığı gibi; hataya düşmeyerek hiçbir Avrupalı havacının ve bunların içerisinde özellikle rütbe olarak aşağıda olanların Türk havacısından işbirliği çerçevesinde üstün kabul edilmemesi ilkesine dikkat edilerek çalışılmıştır. Bu bölüm içerisinde cumhuriyet döneminde 1925, 1928 ve 1931 yılında yayınlanan talimatnameler üzerinden değerlendirmeler gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte 1937’de kurulan Hava Harp Akademisinin çalışmalarında telif eserlerden faydalanılarak aktarılmaya çalışılmıştır. 1951’de faaliyete başlayan ve Türk havacılığında yeni bir devir başlatan Hava Harp Okulu içinde okul tarafından yayınlanan tanıtım broşürüyle bilgi aktarılmaya çalışılmıştır.

IV. ve son bölümde ise Türkiye’de gerçekleştirilen sivil havacılık çalışmalarına değinilmiştir. Bu çalışmalarda Türk Hava Kurumu, Vecihi Hürkuş ve Nuri Demirağ ön plana çıkmaktadır. Bu çalışmalarda hem Türk Hava Kurumunun resmi yayın organı olan *Havacılık ve Spor* dergisi, konuyla ilgili arşiv belgeleri, gazete haberleri ve hatıratlar yararlanılan kaynaklar olmuştur.



2. MODERN HAVACILIK ORTAYA ÇIKANA KADAR TÜRKLERDE VE DÜNYADA HAVACILIK

2.1. İlkel Zamanlardan 18.Yüzyıla Kadar Türklerde ve Dünyada Havacılık

Tarihi süreç içerisinde havacılığın başlangıcı olarak ekseriyetle 1903 yılında Wright kardeşlerin “Flyer” adını verdikleri ve dilimize tayyare ve uçak olarak geçen icat temel alınmaktadır. Ancak bunun büyük bir yanılğı olduğunu belirtmek gerekir çünkü uçmak ya da daha genel tabirle gökler insanların hep ilgi alanında olan bir konuydu. Bu dünya tarihi içinde Türk tarihi içinde aynı şekilde değerlendirilebilir. Bu başlık altında hem dünya genelinde hem de Türkler özelinde ilkel havacılık olarak adlandırılacak ve sanayi devriminin etkisinin görülmediği havacılık çalışmaları ele alınacaktır.

Türk tarihinde ve toplumunda özellikle ilk Türk devletleri döneminde gökler her zaman özel bir yere sahip olmuştur. Türkler İslamiyet’ten önceki süreçte Gök Tanrı inancını benimsemiş ve her şeyin gökten geldiği göğün kutsal olduğu düşüncesi içerisinde olmuştur. Eski Türklerin inancına göre gök bir sonsuzluktur ve Tanrıda sonsuzluğu ifade eder. Türk mitolojisiyle ilgili yapılan çalışmalarda ve Türk kültürü için önemli bir motif olan Göktürk kitabelerine atıfta bulunan çalışmalarda genel olarak karşımıza çıkan görüş; Gök-Türk kitabelerinde yer alan “*tengri teg tengri*” sözleri Wilhelm Thomsen tarafından “*göğe benzer tanrı*” şeklinde yorumlanmıştır. Bu görüşü yukarıda belirtmiş olduğumuz Türk toplumunda gök ve tanrı ilişkilendirmesini destekler nitelikte bir görüş olarak değerlendirilebilir.

Bir ihtimal dini inanışın etkisi; bir ihtimalde doğa olaylarının vermiş olduğu etkiyle gökte bulunan kanatlı ve kuvvetli olarak benimsenen hayvanlarda kutsal olarak görülmüş hatta devletin simgesi olacak kadar önem verilmiştir. Hatta günümüze bakılacak olursa Türk Hava Kuvvetlerinin simgesinin de kartal olmasının tesadüf olmadığını dile getirebiliriz.

Kartal; Türk kültürü ve inanışı içerisinde bir yaratıcı (*totem/ongun*) olarak kendisine yer bulmuş; kültür ve inanışların değişmesiyle birlikte devlet arması veya simgesi olarak karşımıza çıkmaya başlamışlardır.

Oğuz Türklerinde Oğuzhan'ın oğullarının yaratıcılarının (*totem/ongun*) yırtıcı kuşlardan seçilmesi tesadüfî bir durum değil Türk kültür ve inanişının bir simgesidir

Kartalın kutsallığı ve Türklerin bakış açısını görmek açısından öncelikle Yakut Türklerinin şu efsanesinin ele alınması gerekmektedir;

Yakut Türklerinin inanişlarına göre şamanlar, yeryüzüne bir kartal tarafından getirilirlerdi. Onlara göre, şaman olacak bir çocuğun ruhu, çocuk daha doğmadan bir kartal tarafından yenirdi. Bu ruhu yiyen kartal bundan sonra güneşli bir bölgeye göçerdi. Ortası büyük bir çayırlıkla kaplı olan bu bölgede, güneşin ışıkları solmaz ve her zaman pırıl pırıl parlarmış. Bu çayırın ortasında ise, kırmızı bir çam ile bir gürgen veya bir de kayın ağacı varmış. İşte bu kartal bu ağaçların üzerine gelir ve yumurtasını bıraktıktan sonra gidermiş. Yumurta bir süre ağaçların üzerinde kaldıktan sonra yarılr ve içinden bir çocuk çıkarmış. Bu yumurtalardan çıkan şamanlar doğdukları ağaçlara göre iyi ve kötü şaman olarak değerlendirilmiştir. İyi şaman kırmızı ağaca bırakılan yumurtadan; kötü şaman ise gürgen veya kayın ağacı üzerine bırakılan yumurtadan çıkmaktadır. Buradan doğan şamanlar bütün ömürlerince Kartal Ana'ları tarafından korunmuştur.³

Bahaeddin Ögel tarafından bu efsane Türklerin çoraklıktan ziyade bolluk bereketi sevmesi ve soğuk iklimlerden sıkılıp sıcak yerler aramasının bir özlemi olarak yorumlanmıştır. Konu muhtevasında değerlendirilecek olursa bu bilgiler en başta belirtilmiş olan Türklerde kartal imgesini ve onun kutsallığını destekleyecek bir niteliktedir.

Türk mitolojisi ve mitolojik kavramlarla ilgili içeriğinde önemli bilgiler içeren Bahaeddin Ögel'in Türk Mitolojisinde çift başlı kartalın önemiyle ilgili bir efsaneye rastlanılmaktadır. Birçok Türk devletinin ve birçok devlet kurumunun simgesi niteliğinde olan çift başlı kartal efsanesi şu şekilde karşımıza çıkmaktadır;

Sibirya'da ve Altay bölgelerinde, şehirlerin veya yurtların yanında dikilmiş uzun bir sırık bulunur ve bu sırığın üzerinde de ağaçtan yontulmuş bir kuş resmi görülürdü. Bu kuşlara bilhassa Yakut Türklerinde rastlanırdı ve "Gök Kuşu" olarak adlandırılırlardı. Bahsedilen bu "Gök Kuşu" çift başlı bir kartal şeklinde yapılırdı. Dünyanın direği dört köşe yontulmuş bir ağaç olarak tasvir edilir bu direk göğe kadar uzanır ve en tepede de tanrının kuvvet ve kudretini temsil eden kartal'a kadar uzanırdı. Dünyanın direği olarak adlandırılan sırığın en tepesinde çift başlı kartal yer alır ve burada tanrının çocuklarının ruhları dolaşırdı. Bu ruhlara kuş şeklinde uçarlardı. Bölgede dünyaya gelecek çocuklara bu tepede dolaşan kuşlar ruh üflerlerdi. En tepede yer alan çift başlı kartal bu ruh dağıtıcı kuşların atası ve koruyucusu vazifesindeydi.⁴

³ Ögel, B. (1993). *Türk Mitolojisi*, 1 .(2.Baskı). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 595-596.

⁴ Ögel, (1993). *a.g.e.*, 598.

Bir diğerk yırtıcı kuş olan ve sürekli yükseklerde olan doğanla ilgilide hem Türk mitolojisinde hem de devlet geleneğinde önemli bulgular ve görüşler mevcuttur.

Bunlardan ilki Hammer Tarihinde karşımıza çıkmaktadır. Hammer Tarihinde rivayet edilen görüşe göre; Osmanlı Devletinin atası olan Ertuğrul Gazi (Er-Togrul)'nin isminin bir doğan türünden geldiği düşünülmektedir. İkinci bir rivayet ise Hunları ya da genel olarak Türkleri Avrupa'ya taşıyan Attila ile ilgilidir. Attila'nın kullanmış olduğu kalkanda bir doğan figürü yer almaktadır. Aynı zamanda bu figür Attila tarafından hükümdarlık arması olarak da kullanılmıştır. Buna ek olarak hem Attila'nın kalkanında hem de hükümdarlık armasında kullanılan doğan Turul olarak adlandırılmıştır. Bu kavram Türkçede Toğrul olarak kullanılmıştır. Bahsetmiş olduğumuz bu ayrımı Ertuğrul Gazi ile ilişkilendirilen rivayeti de destekler niteliktedir.⁵

Bir arma veya simge olarak Türklerde kartal anlayışına bakacak olursak özellikle Selçuklu Devletinde hem Ortadoğu hem de Anadolu bölgesinde kartal ve çift başlı kartal motiflerine rastlamak mümkündür. Örneğin Erzurum Çifte Minare'de karşımıza çıkan çift başlı kartal motifi bunun önemli bir örneğidir. Diyarbakır'da Artukoğulları tarafından kullanılan çift başlı kartallara ve Konya'da Anadolu Selçuklu Devleti tarafından kullanılan kartal motiflerine rastlamak mümkündür. Başta Selçuklu Devleti olmak üzere birçok Anadolu beyliğinde kullanılan çift başlı kartal simgesi Haçlı seferlerinin ardından Avrupa'da da kullanılmaya başlamıştır. Örnek olarak Bizans Devletinde 12.yüzyıla kadar kartal arması yokken seferlerin ardından kartal devlet arması olarak kullanılmaya başlamıştır. Ruslar, Almanlar ve Sırp'larda Anadolu kültürü ve Selçuklu etkisiyle kartalı armalarında kullanmaya başlamışlardır.⁶

Bu gün hem Avrupa'da hem de Türkiye'de devlet bazında ve kurum bazında kartal ve çift başlı kartalın simge ve arma olarak kullanılmaya devam edildiği görülmektedir. Türkler geçmişte efsanelerinde ve inanışlarında kartalı bir yaratıcı ve güç simgesi olarak görmüşlerdir. Eski Türklerin Anadolu ve Asya'da bulunan temsilcileri kartalı arma olarak kullanmış bu Haçlı seferleri etkisiyle Avrupa'ya yayılmıştır. Bu etkinin halen hem hava kuvvetlerinde hem de devlet geleneklerinde Türklerde ve de askeri ve siyasi yollarla etkilediği Avrupa'da görülmeye devam etmesi inanışın ve kültürün altyapısının ne kadar güçlü olduğunun bir göstergesidir.

⁵ Ögel, (1993). *a.g.e.*, 592-593.

⁶ Ögel, B. (1947). "Türklerde Kartal Arması ve Kanat ve Avrupa Devletlerindeki Kartal Armalarının Menşei", *Havacılık ve Spor*, Ankara: Türk Hava Kurumu Neşriyatı, 5.

Tarih balonun icadına kadar geçen süre içerisinde kuşların uçuşlarından hareketle insanların uçuş denemelerine şahit olmuştur. Tıpkı o günlerde bu olaylara şahit olan insanların vereceği tepkiler şeklinde delilik olarak adlandırabileceğimiz bu girişimlerde mucitler kendi geliştirmiş oldukları kanatlar veya kıyafetlerle uçuş girişiminde bulunmuşlardır. Bu girişimlerden yıllar sonra havacılık tarihi açısından önemli isimlerden olan Fransız Yüzbaşı Ferber'i şu sözleri karşımıza çıkar; "Bir tayyareyi keşfetmek hiçbir şey değildir. Onu inşa etmek pek az, fakat onu tecrübe etmek asıl bir meseledir."⁷ Ferber'in bu sözleri 1700'lerde ortaya çıkan balon için kullanılmış bir söz olsa da havacılık tarihinde önemli adımlar olan ve uçuşa model olacak girişimler için de atfedilebilir. Bu kısımda bahsedeceğimiz ve mucit olarak adlandıracağımız isimler belki birer tayyare icat etmediler ama havacılık tarihinin ilk ve en önemli adımını yani uçuş cesaretini gösterebildiler. Tarihi süreç içerisinde insanlarda uçuş hayalinin ilk tezahürü olarak Yunan medeniyetinden Dedalüs ve İkarus'u gösterebiliriz. Anlatılan efsaneye göre Dedalüs önemli bir mimardır ve Girit'te bir saray inşa eder. Kral Dedalüs'ü farklı işlerde de kullanabilmek için saraya hapseder. Dedalüs'te kendisine tüylerden kanatlar yapar ve bunları mumla birleştirerek uçar ve saraydan kaçır. Daha sonra bunu oğlu İkarus'a da öğretir. Ancak İkarus tutkusuna yenik düşerek çıkmaması gereken yüksekliğe çıkar mum erir ve İkarus denize düşerek boğulur.⁸

Bu nokta da efsaneler ve hikâyeler üzerinden ilerlememizde ki en büyük sebep bu yaşananların o günler için insanların aklına ve mantığına sığmamasıdır. İlerleyen paragraflarda daha ileri ki yıllarda yaşamış isimlere değinilecek ve bu yaşananlarda birer şehir efsanesi olarak anlatılacaktır. Ek olarak; 1800'lü yıllarda Osmanlı topraklarına balon geldiğinde tıpkı bahsi geçen günlerde ki tepkiler gibi tepkilerin geldiği görülecektir.

Bu girişimde bulunan ilk isimlerden birisi de İbn Firnas'tır*. İbn Firnas 9.yüzyılda Cordoba'da yaşayan Müslüman bir âlimdir. Kendisi tüy ve kumaşlarla kaplı olan bir alet yapmış ve insanın uçuşması konusunda ilk ilmi teşebbüsü gerçekleştiren isim olmuştur.

⁷ Fürst, A. (1930). *Havacılık Tarihi: Balon, Tayyare*, Ankara: Türk Tayyare Cemiyeti Neşriyatı, 244.

⁸ Fürst, (1930). *a.g.e.* , 202-203.

* Tam adı Ebu'l Kasım Abbas İbn Firnas İbn Veredüs olan, İbn Firnas Endülüs'ün Ronda bölgesinde ki Takeruna kasabasının köylerinden birinde doğmuştur. Berberi asıllıdır. Kurtuba'da büyümüş ve orada tahsil görmüştür. Mekanik, kimya, edebiyat astronomi ve müzik sahasında yaptığı çalışmalarla meşhur olmuştur. Birçok keşif ve icadı vardır. Eserlerinden hiç birisi günümüze ulaşmamıştır. Daha çok şair ve mekanikçi olarak tanınan bu bilgin I. Hakem'in zamanında şöhretinden dolayı saraya kabul edilmiştir. I.Muhammed zamanında da bu mevkisini korumuştur. Kurtuba'da 888 senesi civarında vefat etmiştir. Detaylı bilgi için Bkz: Sigrid Hunke (2008), *Batıyı Aydınlatan Doğu Güneşi*, (Çev: Işık Soner), İstanbul: Kaynak Yayınları

Philip Hitti'nin *History of the Arab's* (Arapların Tarihi) kitabında Makkari'den rivayet ettiğine göre; İbn Firnas vücuduna bir kaç kanat taktı ve çok yüksek bir yerden kendini boşluğa bıraktı. Adeta bir kuşmuş gibi kayda değer bir mesafeyi uçarak katetti. Bununla beraber bir kuyruğunun olmayışından dolayı inerken yere çakıldı.⁹

İbn Firnas sonrası yeni bir girişim de bu sefer 10.yüzyıl içerisinde Horosan bölgesinde İmam Cevheri'den gelmiştir. Tam adı İmam Ebu Nasr İsmail Bin Hammad-ül Cevheri El Farabi olan Cevheri'nin birçok ilmi yönü bulunmakla beraber kendisi havacılık tarihinin en önemli figürlerinden biridir. Gazneliler devletinin önemli bölgelerinden olan Farab şehrinde dünyaya gelmiştir. Cevheri Horosan bölgesinde üretkenliğini çok fazla arttırmıştır. Uçma ve havalanma ile ilgili çalışmalarını da Horosan şehrinde gerçekleştirmiştir. Kuşların kanatlarını çırpmadan yükseklerde uçuşu dikkatini çekmiş ve kuşların kanat çırpışlarından hareketle kapılardan iki tane kanat tasarlamış ve bir kaç denemeden sonra herkesin gözü önünde uçuşunu gerçekleştirmeye karar vermiştir. Kendisine rivayet edilen sözler eğer doğruysa kendisinden yıllar sonra ilk defa kuşların hareketleriyle insanların da uçuş gerçekleştirebileceği fikrini bilimsel olarak ortaya koyan Leonardo da Vinci'nin de öncülü konumundadır. Uçuşunu gerçekleştirmeden önce etrafta toplanan halka şu cümlelerle seslenmiştir; “Ey ahali bu dünyada emsali bulunmayan bir eser keşfettim. Gelecekte insanlar için bir ilmi tasavvur nasip olmadı. Sizin gözlerinizin önünde şimdi uçacağım. Dünyada yapılacak en mühim şey göklere uçmaktır. Bende bunu yapacağım.” İmam Cevheri kapılardan yaptığı kanatlarla çok kısa bir süre havada kalmayı başarmış ancak kanatlar kendisini taşıyamayınca yere çakılmıştır. Bu başarısız girişimin ardından İmam Cevheri vefat etmiş ve tarihte ki ilk hava şehidi olmuştur.¹⁰

Bizans İmparatorluğu 1159 tarihinde İmparator Manuel Komninos devrinde tarihinin en parlak dönemlerinden birini yaşamaktadır. Bu dönem içerisinde Selçuklu Hükümdarı II. Kılıçarslan Bizans İstanbul'una ziyarete gelmiştir. Bu ziyaret sırasında Sultan II. Kılıçarslan'ın şerefine düzenlenen şenliklerde günümüzde ki Sultanahmet bölgesinde bir Türk tarafından bir uçuş denemesi gerçekleştirilmiştir. Başarısız olarak sonuçlanan bu girişim için Charles Dolfus'un L'aeronautique isimli eserinde şu satırlar yer alır; İstanbul'da bir Türk veya Müslüman Manuel Komninos devrinde kanat takarak hipodromda yüksek bir yerden kendini salıvermiş fakat düşmüş ölmüştür. Bu tarihin

⁹ Hitti, P.K. (1946). *History of The Arabs* (Third Edition Revised). London, 598. Hunke, (2008), *a.g.e.* , 107

¹⁰ Kansu, Y., Şensöz, S., Öztuna, Y. (1971). *En Eski Çağlardan 1.Dünya Savaşına Kadar Havacılık Tarihinde Türkler I*, Ankara: Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, 18.

karanlıklarından Bizans tarihlerinden gelen ilk ciddi uçuş teşebbüsünün kayıdır.¹¹ Bu noktada bir parantez açmak gerekirse yukarı paragraflarda da değinmiş olduğumuz gibi dünya tarihi özelinde pek çok efsane yer almakla beraber ilk uçuşun İbn Firnas tarafından gerçekleştirildiğini belirtmekte fayda vardır. Diğer bir kaynakta ise bu olaydan şu şekilde bahsedilmektedir;

Arap sihirbaz, söğüt dallarından yaptığı bir kanadı takmıştı. Bir kalenin üstünde müsait rüzgarın esmesini beklerken halk; Uç uç!... bizi havayı tetkikle oyalayıp canımızı sıkma!... diyerek sabırsızlanınca zavallı sıçradı ve vücudu parça parça oldu. Ona kimse acımadı bile.¹²

1600'lerin İstanbul'una gelmeden önce Anadolu topraklarında bir uçuş denemesinin olduğunu Vecihi Hürkuş'un anılarında görmekteyiz. Hürkuş cumhuriyet dönemi içerisinde Osmanlı zamanının Mekteb-i Sultanisi Galatasaray Lisesi'nde öğrencilerin yaptığı planörleri gözlemlemiş ve bu projeye değinirken bir anda 14.yüzyılda Hoca Feyzullah Efendi'nin girişimlerinden de bahsetmeye başlamıştır. Anılarında konuyu Galatasaray Lisesi öğrencilerinin projesiyle bütünleşik olarak şu şekilde aktarmaktadır;

Feyzullah Hoca'nın teşebbüsüyle Galatasaray Lisesi'nin başarısı arasında benim görüşümle çok yakın bir münasebet vardı. Hoca Feyzullah Efendi bugünkü Fizik öğretmenin görüşü gibi kendi öğrencilerine fizik ilminde başlı başına bir konu ve enerji kaynağı olan hava yoğunluğu ve değerini ispatlamak için yaptığı bir çift kanatla kuşlar gibi uçmanın mümkün olacağını göstermek üzere kendisini Ulu Cami minaresinden boşluğa bırakmıştır. Fakat uçuşa hazırlık bakımından hiçbir öncü deneme yapmadığı için havada birkaç yalpa yaptıktan sonra yere çarparak...¹³

Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nin İstanbul'u anlatan birinci cildinde Hezarfen Ahmet Çelebi'den ve Lagari Hasan Çelebi'den bahsetmiş olduğu 273. bölüm şu şekilde başlar; İstanbul'da olan hezarfen (bin hünerli), Cemşid işli, çok becerikli, Aristo akıllı üstatları bildirir. İbn Firnas ve İmam Cevheri'nin açmış oldukları yolda Türk kültür, bilim ve havacılık tarihine bir katkı da Hezarfen Ahmet Çelebi'den gelmiştir. İmam Cevheri'nin girişimi, Bizans İstanbul'unda II.Kılıçarslan'ın ziyareti sırasında ki uçuş denemesinden sonra kayıtlarda yer alan üçüncü Türk girişimci Ahmet Çelebi olmuştur. Hezarfen Ahmet

¹¹ Kansu, Şensöz, Öztuna, (1971). *a.g.e.* , 18.

¹² Fürst, (1930). *a.g.e.* , 204.

¹³ Bu hikayenin devamını Vecihi Hürkuş; “yalnız Türkler arasında değil, bütün dünya havacılık aleminde bu ilmin ilk kurbanı olmuştur” cümleleriyle tamamlamıştır. Ancak Hoca Feyzullah Efendi ile ilgili başka kaynaklarda bilgiye rastlanılmamakla beraber Hoca Feyzullah Efendi'nin ilk havacılık şehidi olduğunun doğru bilgi olmadığını da belirtmek gerekmektedir. Hürkuş, V. (2018), *Bir Tayyarecinin Anıları*, haz: Gönül Hürkuş Sarman – Sevim Hürkuş Maxon, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 306. Buna ek olarak Galatasaray Lisesi öğrencilerinin projeleri ilgili bilgiler için Bkz: Yalçın, O. (2016), *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 175-176.

Çelebi kuşların hareketlerinden esinlenerek kendisine kartal kanadı adını verdiği kanatları tasarlamış ve farklı denemelerin ardından Galata Kulesi'nden Üsküdar Doğancılara kadar uçmuştur. Bu önemli hadiseyle ilgili olarak bu gün elimizde yer alan tek kaynak Evliya Çelebi'nin seyahatnamesidir. Buna ek olarak Hezarfen Ahmet Çelebi ile ilgili tek bilgiye de bu seyahatnameden ulaşılmaktadır. Evliya Çelebi anlatına göre yakın arkadaşı olan Hezarfen Ahmet Çelebi'den şu şekilde bahseder;

İlk defa Okmeydanı minberi üzere yıldız rüzgârı şiddetinde kartal kanatlarıyla sekiz, dokuz kere göklere kanat açarak talim etti. Sonra Sultan Murad Han, Sarayburnu'nda Sinanpaşa köşkünde seyr ederken Galata kulesinin en tepesinden Ahmed Çelebi lodos rüzgârıyla uçup Üsküdar'da Doğancılar Meydanına düşmüştür. Sonra Murad Han bir kese altın ihsan edip Hezarfen Ahmed Çelebi'yi Cezayir'e sürmüştür.¹⁴

Ahmet Çelebi Cezayir'de sürgündeyken orada ölmüştür. Evliya Çelebi'nin yorumuna göre IV. Murat Han'ın Hezarfen Ahmet Çelebi'yi İstanbul'dan uzaklaştırmasının nedeni Ahmet Çelebi'nin istediği her işi yapmasından dolayı ondan korkmasındandır.

Evliya Çelebi Seyahatnamesinde ismi geçe önemli isimlerden biri de başta belirtmiş olduğumuz gibi Lagari Hasan Çelebi'dir. Lagari Hasan Çelebi NASA'dan neredeyse 4 asır önce aya ve fezaya çıkma hedefi içerisinde olmuştur. Lagari Hasan Çelebi IV. Murat'ın yeni doğan kızı Kaya Sultan'ın akika şenliği sırasında 50 okka baruttan yedi kollu bir fişek icat etmiştir. Sarayburnu'nda padişah huzurunda icat ettiği fişeğe binmiş yardımcılarını fişegi ateşlemişlerdir. Lagari Hasan Çelebi yükselmeden önce IV. Murat'a "*Padişahım seni hüdaya ısmarladım. İsa Peygamber ile konuşmaya gideriz*" demiş ve yükselmeye başlamıştır. Evliya Çelebi'nin anlattığına göre yükselirken dua edip Allah'a hamdler etmiştir. Lagari Hasan Çelebi uzun bir mesafede yükseldikten sonra barut bitmiş ve yere inmeye başlamıştır. Burada da ilk paraşüt olarak adlandırabileceğimiz icat devreye girmiş; Lagari Hasan Çelebi tıpkı Hezarfen Ahmet Çelebi'nin yaptığı gibi bir kanadı sırtına takmış ve güvenli bir şekilde aşağıya inmeyi başarmıştır. Lagari Hasan Çelebi herhangi bir hasar almadan inişini tamamladıktan sonra denizden çıktığı gibi IV. Murat'ın huzuruna çıkmış yer öperek; "*Padişahım, İsa Peygamber padişahıma selam eyledi*" diyerek şaka yollu denemesini sonuçlandırmıştır. Hasan Çelebi padişah tarafından bir kese altın ve yetmiş akçeyle ödüllendirilmiş sipahi sınıfına geçerek Kırım'a Selamet Giray Han'ın yanına

¹⁴ Evliya Çelebi (2013). *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi 1(1.- 6. Kitaplar)*, haz: Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 426-427. Ek olarak Bkz: Mustafa Kaçar (1998), "Hezarfen Ahmet Çelebi", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, 17, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 297. Bununla birlikte *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* isimli eserle ilgili atıflarda bundan sonrasında *TDVİA* kısaltması kullanılacaktır. Bununla birlikte Hezarfen Ahmet Çelebi'nin gerçekleştirmiş olduğu uçuş denemesinin temsili görüntüsü için Bkz: EK- 3

gitmiştir. Burada da hayatını kaybetmiştir. Evliya Çelebi Lagari Hasan'dan da yakın dostumdu şeklinde bahsetmiştir.¹⁵

Hem Hezarfen Ahmet Çelebi hem de Lagari Hasan Çelebi için soru işaretleri yaratan bir takım konular vardır; ilk olarak bu iki isimde ne arşivler (yerli ve yabancı) içerisinde ne de önemli havacılık çalışmaları içerisinde kendilerine yer bulamaması konusudur. İkinci soru da neden sürgün edildikleriyle ilgilidir. 1600'ler için devletin duraklama dönemi sınıflandırılması yapılmaktadır. Bu doğrultu da ne yazık ki her iki isimde çalışmaları birer kıyamet alameti olarak görülmüştür. Bundan dolayı da her iki isim de İstanbul'dan uzaklaştırılmıştır. Geriye dönük ve o günden geleceğe dair bir yorum yapılacak olursa bu iki isimde çalışmalarına sahip çıkılıp desteklenebilseydi bu gün batılı birçok kaynak içerisinde Hezarfen ve Lagari'nin yaptıkları efsaneden öte de tıpkı Leonardo da Vinci'nin çalışmaları gibi ders niteliğinde olabilirdi.

Leonardo da Vinci 1452-1519 yılları arasında yaşamıştır. Onun dönemi için havacılık ve uçuşla alakalı çalışmaların bir sistematığe ve matematiğe döküldüğü dönem diyebiliriz. Çalışmasında kuşların uçuşuna dair ilk araştırmalara ve mekanik araçlarla bu uçuşların taklit edilebileceğine dair bilgilere yer vermiştir. Bu durumun aynı şekilde Hezarfen Ahmet Çelebi tarafından da uygulandığını görmekteyiz. Ama mekanikten ziyade kendi vücuduyla bunu gerçekleştirmiştir.

Leonardo da Vinci eserinde havacılıkla alakalı şunları yazmıştır:

Kuşlar matematik kanunlarına göre çalışan araçlara benzer. İnsanlarsa onların bütün hareketlerini tekrarlayabilecek yetenektedir. Ama insanın gücü yeteneğiyle orantılı değildir. Çünkü dengeyi sağlayacak takatten yoksundur. O halde deriz ki; insan tarafından yapılacak böyle bir aracın tek eksikliği kuşun canına sahip olmayışıdır. Bu canı da ona insan verecektir. Hayat kuşun çeşitli organlarına dağılmıştır. Ve şüphesiz yaratan onları ihtiyaçlarına uygun yaratmıştır. İnsanın yaptığı bundan daha kötü olacaktır. Çünkü kanatları onunla birlikte yaratılmamıştır. Özellikle dengeyi sağlayan o belli belirsiz hareket, güç yapacaktır. Ben kuşların çeşitli hareketlerini tecrübe ile gördüm. Bu hareketlerin en kabalarını insan zekâsı anlayacak ve kendisinin bir parçası olan aracın yok olmaması ve hem de kendi hayatını sürdürmek için dengeyi sağlayacaktır. Kartal gibi kanatlı insanlarda kendini göklerin fatihi yapacaktır. Kuş insan ilk uçuşunda dünyayı hayrette bırakacaktır. Şöhreti destan olacak ve uçtuğu zaman yuvasına ebedi zafer getirecektir.¹⁶

¹⁵ Evliya Çelebi (2013). *a.g.e.*, 427. Ek olarak Bkz: Mustafa Kaçar (1997), "Hasan Çelebi Lagari", *TDVİA*, 16, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 315-316. Lagari Hasan Çelebi tarafından gerçekleştirilen aya çıkış denemesinin temsili resmi için Bkz: EK-4

¹⁶ Kansu, Şensöz, Öztuna, (1971). *a.g.e.*, 25.

Leonardo da Vinci'nin yukarıda bahsetmiş olduğumuz düşünce ve faaliyetlerinden Havacılık Tarihi isimli çalışmada başka bir kaynaktan atıfla şu şekilde bahsedilir; Leonardo balmumundan gayri tabii (*doğal olmayan*) ve kanatlı cisimler yapar; büyük ihtimalle bunlar kumaştan yapılmış ve kumaşın üzerinde balmumu ile kapatılmıştır. Ve bu kumaşlar sıcak hava ile doldurulurdu. Kumaş hafiflediği için havaya yükselir ve uçardı.¹⁷ Yine Leonardo da Vinci uçarken dengenin kurulmasıyla ilgilide bir takım çalışmalar yapmıştır. Bu konuyla ilgili oluşturduğu plan şu şekildedir; “uçma makinesinde olan adamın dengesini sağlayabilmesi için tıpkı bir kayıkta bulunurken gerek kendi ve gerekse makinenin dengesini sağlamaya çalıştığı gibi hareket etmesi gereklidir.”¹⁸ Leonardo da Vincinin yaşamış olduğu yıllar 1452-1519 tarihleri aralığındadır. Kronolojik olarak incelendiği zaman balon olarak adlandıracağımız ve Montgolfier kardeşler tarafından bulunan icadın ortaya çıkışı ise 1783'tür. Bu doğrultuda kanıtı muhtaç olmakla birlikte da Vinci çağının çok fazla ilerisinde bir uçuşla belki içerisinde herhangi bir insan olmadan balonun icadını gerçekleştiren ilk isimdir. Buna ek olarak Montgolfier kardeşler ise bunu insanla birlikte deneyen ve bir ulaşım aracı olarak kullanan isimler olmuşlardır.

Dünya üzerinde havacılık eğitimine dair ilk ve en eski bilgilerin 1627 yılında Almanya'nın Tübingen şehrinde hocalık yapan Friedrich Fleyder'e ait olduğunu görmekteyiz. Kitapta geçenler şu şekildedir;

Uçuş sanatındaki başarısızlıklar uçmanın imkânsızlığını ispat edemez. Uçuş insanlara o kadar faydalı olacaktır ki cesaret kırıklığına müsaade olunmamalıdır. İnsanların kanat ve tüyleri yok ama bunları temin etmesi çok kolaydır. Ağırlığı da bir engel teşkil etmez, kartalın ağırlığını düşünün. Başarı için bir miktar seri hareketli, çevik, yetenekli çocuklar seçmeli görecekları vazifenin tehlikesine alıştırdıktan sonra, omuzlarına kuşların ki gibi kanatlar bağlanmalı; çocuğu kucağa alıp kanatlarını açmaya alıştırmalı ve salıvermelidir. Düşerse tekrar edilmelidir. Denemeleri kendi kendine yapmaya teşvik edilmelidir. Yavaş yavaş kudret kazanacak, ustalık ve tecrübe sahibi olacak ve usule fevkalade uygun olarak yetişecektir.¹⁹

Havacılık eğitimine dair olarak aslında günümüzde hem havacılık hem de bütün askeri eğitimde kullanılan yeterlilik testlerinin burada da uygulandığını görmekteyiz. Konuya giriş yaparken sanayi devrimi etkisini görmediğimiz havacılık olarak adlandırdığımız dönemde her şeyin tamamen insan gücüne bağlandığını bu noktada görmekteyiz. Friedrich Fleyder tarafından yapılan şey 9.yüzyıldan itibaren insanlık tarihi içerisinde görmüş olduğumuz denemeleri Da Vinci'nin teoremleriyle birlikte formal hale

¹⁷ Fürst, (1930). *a.g.e.* , 5-6.

¹⁸ Fürst, (1930). *a.g.e.* , 210.

¹⁹ Kansu, Şensöz, Öztuna, (1971). *a.g.e.* ,28.

getirmek olmuştur. Bu çalışmada bizce makineleşmeden önceki dönemde insanları uçmaya teşvik noktasında önemli bir girişim olmuştur.

Hezarfen Ahmet Çelebi ve Lagari Hasan Çelebi'nin girişimlerinden birkaç yıl önce yine İstanbul'da havacılıkla alakalı bir girişim olmuştur. Ancak bu seferki girişim balon veya zeplin'in ilk hali olarak karşımıza çıkmaktadır. III. Murat'ın oğlu Şehzade Mehmet'in sünnet düğünü 29 Mayıs 1582'de başlayıp tam 56 gün sürmüş ve 24 Temmuz 1582'de bitmiştir. Sünnetin surname kayıtlarında şatafatlı bir havaifişek gösterisinden ve Zümrüdüanka şeklinde bir planör-uçurtma uçurulduğundan bahsedilir.

Birisi kırtastan (kâğıt) bir Simurg-Zümrüdüanka kuşu yapmıştı. Meydana getirdi ve uçurdu. Fakat rüzgâr muhalif estiğinden kuşu gafletle kaçırdı. Çünkü kuş havada uçarken kuyruğunu saldı ve kendini havaya verip rüzgâra karşı kanadını çaldı. Adam ardıca baka kalıp şaşkın bir halde uçar Allah'ım uçar diye döne döne hayretle baka kaldı ve kendi kendine; Bundan sonra var git kumda oyna, bunca zahmet çektim diye göğsünü dövdü, saçlarını tel tel yoldu. Hikmet-i hüda kuş havada istikametini değiştirip kanatları alt üst oldu. Aşağı inerek Kumkapısının taşra canibine inip kondu. Bir yolluk kuşa döndü. Adamda arkasından koştu...²⁰

Sanayi Devrimi öncesi dönem olarak adlandırdığımız süreç içerisinde 18.yüzyıl'ın ilk yarısı balonun icadına şahit olduğumuz dönemdir. Bu dönem içerisinde 1717 senesinde Avrupa'da yazılan kitaplarda şu not çok dikkat çekicidir; “Hava dâhilinde uçmak, gezmek ve yüzmek istemekten daha delice bir şey tasavvur olunabilir mi?”²¹ Kitap içerisinde yer alan bu not Ortaçağ'ın karanlığını; daha sonra Rönesans'ı ve reform'u gören Avrupa'nın aydınlanma içerisinde olduğunun ve havada da yeni icatların ortaya çıkacağına bir kanıttır.

2.2. Balonun İcadı ve Osmanlı'da Görülen Çalışmalar

İlk defa Leonardo da Vinci (1452-1519) tarafından ortaya atılan ve ateşle beraber cisimlerin uçmasını sağlayan fikir bu düşünceden neredeyse iki buçuk üç asır sonra Montgolfier kardeşler tarafından tekrar insanın uçuşa katılması fikri de ortaya atılarak uygulanmıştır.

Joseph Montgolfier tıpkı Leonardo da Vinci'nin fikrinde olduğu gibi bir mantık ortaya atmış ve bezin atındaki ateş sayesinde bezin yükseldiğini görmüştür. Yapmış olduğu bu tespitle de kardeşi Stephan Etienne Montgolfier'e şu haberi vermiştir; “çok fazla

²⁰Kansu, Şensöz, Öztuna, (1971). *a.g.e.* ,34.

²¹ Fürst, (1930). *a.g.e.* , 20.

miktarda canfes (ipekli kumaş) ve ip hazırla. Dünyanın en hayrete şayan şeyini göreceksin..”²²

İlk olarak 5 Haziran 1783 tarihinde halka açık bir uçuş gerçekleştirimli ikinci deneme 27 Ağustos 1783 tarihinde gerçekleştirilmiştir.

Paris'te 27 Ağustos 1783 tarihinde yapılan balon denemesi sırasında balonda beklenmeyen bir şekilde basınçtan kaynaklı bir yırtık meydana gelmiş ve balon Paris'ten uzakta bir köye düşmüştür. Halk bu gelişmelerden haberdar olmadığı için balonun içinden yayılan hidrojen kokusu halkta büyük bir panik etkisi yaratmış ve bu balonun yaymış olduğu kokudan dolayı cehennemden geldiğine kanaat etmişlerdir. Köyde bulunan iki papaz da halkın bu düşüncelerine destek verince halk galeyana gelmiş ve taşlarla tırmıklarla cehennemden geldiğini düşündükleri bu cisme saldırmaya başlamışlardır. Daha sonra halk içinde ki hidrojeni boşalttıkları balonu bir atın arkasına bağlamışlar ve köyün içerisinde tamamen parçalanıncaya kadar sürüklemişlerdir.²³

Yaşanan olay balon çalışmalarına biraz sekte vurmuş ve devlet tarafından bir açıklama yapılmak zorunda kalmıştır. Yapılan açıklamaya özet olarak değinecek olursak içerik şu şekildedir;

Ortaya çıkan yeni icat ve bu icadın halkta bırakmış olduğu etki neticesinde hükümet konu hakkında bir açıklama yapmayı lüzumlu görmüştür. Hidrojen olarak adlandırılan gaz neticesinde balon olarak tabir edilen icat belirli bir yüksekliğe kadar çıkmaktadır. Bu yolda ilk tecrübe Montgolfier kardeşler tarafından gerçekleştirilmiştir. Keten ve kâğıttan üretilen bir küre hava ile doldurularak hesap edilemeyecek bir yüksekliğe çıkmıştır. Buna benzer bir tecrübe 27 Ağustos günü akşamüzeri saat 5'te sayısız bir insan kitlesi huzurunda tekrar olunmuştur. Üretilen balon Paris'te Saint de Marien meydanında havalanmış ancak beklenmeyecek bir şekilde gözden kaybolmuştur. Bu tarihten itibaren bu denemelerin daha büyük kürelerle yapılması planlanmaktadır. Bundan sonra her kim ki buna benzer bir cisim görür korkmasına gerek yoktur. Çünkü bu cisim cehennemden gelmez tamamen ipek kumaş ve pamuktan üretilmiştir. . Bu aletlerden kimseye zarar gelmez. Hatta bir gün bu aletlerden insanlara fayda geleceği ümit edilmektedir.²⁴

Fransızların yapmış olduğu bu açıklamada temel düşünce hem halkı geleceğe hazırlamak hem de maddi manevi desteklerini yanlarına çekebilmektir. Çünkü halk korktuğu ve inanmadığı bir buluşa veya yeniliğe destek olmaz. Devletin yapmış olduğu bu

²²Fürst, (1930). *a.g.e.* , 13.

²³Fürst, (1930). *a.g.e.* , 19. Ayrıca Fransız köylülerin bu düşen balona tepkilerini tasvir eden resim için Bkz. EK-5.

²⁴ Metin tarafımızca sadeleştirilmiştir. Orijinal metin için Bkz; Fürst, (1930). *a.g.e.* , 19-21.

açıklamalar neticesinde mucitlerin açmış oldukları kampanyalar büyük destek görmüş devletinde desteği ile birlikte günümüzdeki teknolojiye yakın bir sonuç elde edilmiştir.

Fransız 16.Lui'nın emriyle 13 Eylül'de Versay Sarayı bahçesinde bir uçuş gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Montgolfier kardeşlerin geliştirmiş oldukları balona bir sepette eklenmiş; sepetin içerisine ağırlık olması amacıyla horoz, koyun ve ördekte yerleştirilmiştir. Ancak bu uçuşta başarısızlıkta sonuçlanmıştır.

21 Ekim 1783 tarihinde ilk defa bir insan balonla bir seyahat gerçekleştirmiştir. Platr de Rozier ve Kont Arlan Montgolfier kardeşler tarafından yapılan balona binerek bir seyahat gerçekleştirmişlerdir. Seyahat Paris semalarında sekiz kilometrelik mesafenin 30 dakikalık bir süre zarfında katedilmesi suretiyle gerçekleştirilmiştir. Bize göre mucitleriyle beraber bu balonda seyahat eden ilk insanların görüşleri çok önemlidir. Çünkü insanlık ilk defa kendi geliştirmiş olduğu kanatlar ve kendi çabaları dışında bir alet yardımıyla göğe yükselme teşebbüsünde bulunmuştur. Kont Arlan'ın görüşleri şu şekildedir;

Saat 13.45'te hareket ettik. Ben balonun yönüne göre batıda Rozier'de doğuda oturmaktaydı. Rüzgâr'da kuzeybatı yönünden esmekteydi. Hareketimiz esnasında seyircilerin bizi son derece büyük bir sükûnetle takip etmesi dikkate ve takdire değer bir noktadadır. (Bu şekilde düşünmelerinin sebebi sadece bir kaç ay önce Fransız köylülerinin bir balonu korkup tahrip edip kullanılamaz hale getirmeleri olabilir) Balon seyahati yer yer küçük tehlikeler atlatılarak kazasız bir şekilde tamamlanmıştır.²⁵

Rozier ve Kont Arlan'ın Montgolfier balonuna güvenerek seyahat etmeleri hem kendilerine büyük bir ün getirmiş hem de balonun mucitleri de büyük bir mükâfat kazanmışlardır. Hem maddi hem manevi açıdan büyük getiriler elde etmişlerdir.

1 Aralık 1783'te fizikçi Charles ve Robert kardeşler havacılık tarihinde milat olarak adlandırılacak bir balon uçuşu denemesi yapmışlardır. Balon su geçirmez verniğe batırılmış, ipek kumaştan dikilmişti. Subap ilk defa bir balonda kullanılmış; safra atarak (içindeki yüklerden kurtularak yükselme) yükselme fikri uygulanmıştı. Balon file içine alınmış; altına sepet eklenmişti. İnişte kullanılması için sepete bir gemi çarparisi konulmuştu. Hidrojen üretimi için bir makine geliştirilmiş, hava basıncından dolayı

²⁵ Fürst, (1930). *a.g.e.* , 28-30.

balonun yırtılmaması için subap açılarak bir miktar gazın dışarı atılması düşünülmüştür. Balonun çıktığı yüksekliğin belirlenmesi amacıyla balona birde barometre takılmıştır.²⁶

Balonun keşfi sonrası 19.yüzyılın hemen başlarında havacılık tarihi açısından önemli bir keşifte Garnerin ve Lalaende tarafından geliştirilen paraşüttür. Olası kazalardan kurtulabilmek adına yine balon mantığından hareketle insanların gökyüzünden güvenli bir şekilde aşağıya inebilmesi için tasarlanmıştır. Günün teknolojisine bakacak olursak balon kullanımı içerisinde fazla yük yapacağından kullanışsız olsa da kabil-i sevk balon ve uçakların keşfiyle birlikte uçuş ve seyahat güvenliği adına ve ilk olması hasebiyle önemli bir keşiftir.

Osmanlı topraklarında gerçekleşen ilk balon uçuşunun ise kimi kaynaklara göre tartışmalı; kimi kaynaklara göre de net bir bilgi olmak suretiyle I.Abdülhamit döneminde gerçekleştirildiği şeklinde bilinmekte ve yorumlanmaktadır.

Tartışmalı veya net olmamasına rağmen birçok kaynakta bu balon uçuşundan bahsedilirken 16 Mayıs 1785 tarihinde “*The Times*” gazetesinde yayınlanan ve 26 Mart 1785'te İstanbul'dan gönderilen bir mektuba atıfta bulunmaktadır. Mektubun içeriği şu şekildedir;

Hiç bir yardım görmeksizin bir İranlı hekim ve kendisine yardım eden iki saray bostancısı, yaptıkları büyük bir balonla uçmak için padişah'tan izin istediler. İsteklerini büyük bir memnuniyetle kabul eden padişah, bu gösteride bizzat kendisi ve diğer sultanlar en gösterişli elbiselerini giyerek, bu maksatla muhteşem bir şekilde süslenmiş büyük terasta hazır bulundular. Balon gösterişli bir şekilde havalandı. Kısa bir müddet sonra kalkış yerinden otuz fersah uzaklıkta Bursa'da yere indiler. Balonun inişine şahit olan yerli ahali büyük bir dehşete kapılıp, günahlarının büyüklüğü karşısında Peygamber'in kendilerini cezalandırmaya geldiğinden korktular. Baloncular bölgenin paşasıyla görüştüktan sonra İstanbul'a döndüler. Padişah tarafından büyük bir hoşnutlukla kabul edildiler. İranlı hekim saraya hekimbaşı olarak tayin edildi. Padişah bu günün hatırasına balonun Ayasofya Camiine asılarak sergilenmesini emretti.²⁷

Konu hususunda literatür taraması gerçekleştirildiğinde tenkit edilmesi gereken birkaç nokta olduğu belirlenmiştir. Öncelikle I.Abdülhamit döneminde gerçekleştirilen bu uçuşa dair arşivde veya da herhangi bir Osmanlı tarihi kitabında (döneminde veya daha sonra Osmanlı devletinin varlığı sırasında yayınlanan) bir bilgi bulunmaması birinci eksi

²⁶Kansu, Şensöz, Öztuna, (1971). *a.g.e.* 28.

²⁷İhsanoğlu, E. (1995). “Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış”, *Çağını Yakalayan Osmanlı Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaşım Teknikleri*, editör: Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, İstanbul: IRCICA Yayınları, 499-500.

puan olarak karşımıza çıkmaktadır. İkinci olarak balonun icadını ve Fransa’da gerçekleştirilen ilk uçuşu göz önüne aldığımızda dönem itibariyle İran kültüründe böyle bir çalışmanın olup olamayacağı bir soru işareti olarak karşımıza çıkar. Bu tartışma konusu içerisinde ek olarak İstanbul-Bursa arası mesafenin de balonla katedilmesinin o tarih için mümkün olmadığı da kaynaklarda tartışılan bir noktadır. Osmanlı Havacılık tarihi açısından önemli çalışmaları olan Pierre Oberling İran tartışmasıyla ilgili olarak Mart 1785’te İstanbul’dan Londra’ya giden mektupta *Persian-Parisien (İranlı-Parisli-Fransız)* kelimelerinin birbiriyle karıştırılabileceği ve bir tercüme hatası olabileceği yorumunu yapmaktadır. Yukarıda yer verdiğimiz tarihler ve yapılan çalışmalardan hareketle bu olasılığında göz önüne alınabileceği belirtebilir.²⁸

Konuyla ilgili diğer bir yalanlama da Ekmeleddin İhsanoğlu’ndan gelmiştir. İhsanoğlu; “Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış” isimli makalesinde o dönemde balon gösterisinin ardından İranlı hekimin hekimbaşı olmadığını ve belirtilen tarihlerde Gevrekzade Hafız Hasan Efendi’nin hekimbaşı olduğunu belirtir.²⁹

İstanbul’da gerçekleştiği kesin olarak belgelenmiş ilk uçuş ise 26 Ekim 1801 tarihinde III. Selim’in saltanatında İngiliz asıllı mühendis Selim Ağa tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu konuya ilgili olarak Havacılık Tarihinde Türkler isimli kitabı kontrol ettiğimizde ismin Selim Ogat olarak yazıldığını görmekteyiz.³⁰ Bu uçuş aynı zamanda İstanbul’da ve Osmanlı topraklarında 19.Yüzyılın da ilk uçuşu olarak kayıtlara geçmiştir. Tamamen askeri kaygılarla kuşatma altındaki bir kaleden dışarıya haber ulaştırmanın imkânsız olduğu durumlarda kullanılması amacıyla tasarlanmıştır.

III. Selim dönemi içerisinde bir diğer uçuş denemesi ise iki İngiliz baloncu Bailly ve Devignes tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu konu dönemin İngiliz gazetelerinde tıpkı İranlı baloncu konusunda olduğu gibi İstanbul’dan Londra’ya yazılan haber mektupları sayesinde kendisine yer bulmuştur. Yazılan haber metni içerisinde III. Selim’in modern gelişmelere olan ilgisinden de bahsedilmiştir. Bu noktada Osmanlı modernleşme tarihinin seyrine baktığımız zaman da III. Selim döneminin artık Osmanlı devletinde batının tamamen rol

²⁸ Konu hususunda detaylı bilgi için Bkz: Oberling, P. (1994). *Aviation in The Ottoman Empire: Its Place In The History Of Ottoman Technology X. Türk Tarih Kongresinden Ayrıbasım*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

²⁹ İhsanoğlu, (1995). “a.g.m.”, 500.

³⁰ Konu ilgili bölümde şu şekilde geçmektedir; 1825’te Selim Ogat isimli bir Türkün Montgolfier tipi bir balonla İzmir’de yükselmeye muvaffak olduğu Dolffus’un havacılık tarihinde kayıtlıdır. Bilgi için Bkz: Kansu, Şensöz, Öztuna, (1971). *a.g.e.* , 63.

model alınmaya başladığı dönem olduğunu görmekteyiz. Lale Devri sonrasındaki ince geçişle beraber artık Osmanlı Devleti'nin batı karşısında üstünlüğünü tamamen yitirmesi yeni toparlanma çabalarını doğurmuştur. Avrupa'da aydınlanma ve Sanayi devriyle birlikte yeni teknolojik gelişmeler ortaya çıkmış Osmanlı devleti bu teknolojik gelişmelerden en çok havacılıkla ilgili olan konulara çabuk adaptasyon sağlayabilmiştir.

III. Selim tarafından görevlendirilen Baily ve Devignes 8 fit çapında bir balonu öncelikle III. Selim'in huzurunda denemişlerdir. Bu denemeyi çok beğenen padişah bu gösterinin* halkın huzurunda da gerçekleştirilmesi gerektiğini belirtmiştir ve bunun içinde emir vermiştir.

Uçuşun gerçekleştirilmesi için planlanan tarih 7 Ekim 1802 olarak belirlenmiştir. Dolmabahçe'de gerçekleştirilecek gösteri için 25-30 bin arası insan toplanmıştır. Bu uçuş denemesine padişah ve diğer devlet erkânıyla birlikte İstanbul'da bulunan yabancı devlet sefirleride yerlerini almışlardır. Kırmızı ipek kumaştan yapılmış olan balon hilal ve yıldızlarla süslenmiştir. Haberde geçen net bilgiye göre balon 39 dakikada şişirilmiş ve saat 12.30'da Allah Allah sesleri arasında yükselmiştir.³¹

Mektupta geçen bir anekdotta konuyla alakalı olarak Batıdaki Türk algısını görmek açısından önemlidir;

... Balon tam şişmek üzereyken, bağlı olduğu ip kesilince rüzgârın etkisiyle önce padişaha doğru sonra kaptan paşa tarafına hareket etti. Bunun padişah ve kaptan paşayı selamlamak maksadıyla kasıtlı olarak yapıldığının zannedilmesi Türklerin bu konuda ne kadar bilgisiz olduklarını gösteren bir hadisedir.³²

Konu Tarih-i Cevdet'te de kendisine yer bulmuştur olaydan şu şekilde bahsedilmektedir;

“1802 senesi Eylül ayında İngiliz marifetiyle yapılan bir balon Dolmabahçe'de uçurulmuş olduğundan halk balonla alakalı bilgi sahibidir. Balon uçurulması konusunda halkın bazı kesimi buna inanırken bazıları da bunun mümkün olmadığına

* Burada dikkat çekilmesi gereken nokta batının balon ve genel manada havacılık noktasında Osmanlı Devletinin bunu bir eğlence olarak gördüğü algısıdır. Bize göre bu noktada yine III. Selim döneminde askeri kaygılarla ortaya çıkan çabalar en büyük örnektir. Aynı zamanda siyasi sosyal ve kültürel olarak durumu o günlerde ortada olan bir devlet için bu gelişmeleri yakından takip etmek ve devleti başkenti olmak üzere birçok noktada uçuş denemelerinin olması çağını takip açısından önemli bir gelişmedir.

³¹ İhsanoğlu, (1995). “a.g.m.”, 505.

³² İhsanoğlu, (1995). “a.g.m.”, 505.

fikir getirmişlerdir. Bu konu İstanbul halkı için ramazan gecelerinde tartışma konusu olmuş ve konu halk içinde tartışılmıştır.”³³

1803'te İtalya'nın Bologna şehrinde Kont Zambecari tarafından gerçekleştirilen balon uçuşu kazayla sonuçlanmıştır. Kaza neticesinde balonun sahibi farklı bir yere ve balon farklı bir yere inmiştir. Bu kazanın Osmanlı Devletinin ve aslında bir bütün olarak havacılık tarihimizin içerisinde yer almasının sebebi ise balonun o günlerde bir Osmanlı toprağı olan Bosna'nın Bihke kazasına düşmesidir.

Konunun içeriğine ve Osmanlı toplumundaki etkisine değinmeden önce kazayı gerçekleştiren Kont Zambecari'nin kim olduğuna değinmek gerekmektedir. Zambecari literatürde en talihsiz havacı olarak kendisine yer bulmuştur. İspanya donanmasında görev yaparken Osmanlı Devletine esir düşmüştür. Osmanlı'da ki esareti sırasında iki defa balonla kaçma girişiminde bulunmuştur. 3 yıllık esaretinin ardından bazı görüşlere göre kaçarak bazı görüşlere göre de özgürlüğünü satın alarak kurtulmuştur. İtalya'ya döndükten sonra papalıktan aldığı destek ile balon çalışmalarına ağırlık vermiştir. 1803'te yapmış olduğu balonla Bologna şehrinden hareket etmiş ancak iniş sırasında balonun devrilmesiyle Adriyatik'in kıyısına düşmüştür. Bölgede bulunan balıkçılar tarafından kurtarılmıştır. Balıkçılar balonu da toplamaya çalışırken ipleri çözmüşler ve balonda hareket etmeye başlayarak Bihke kazasına düşmüştür. Bu kazadan kurtulduktan sonra Zambecari Prusya'nın desteğini alarak o yıllarda deneme çalışmaları çok fazla popüler olan kabil-i sevk balon yapmıştır. 1812'de balonuyla yükselirken ispirto lambası devrilmiş balon yanmıştır. Düşerken beli kırılan Zambecari bu olayın ardından tedavisi sırasında hayatını kaybetmiştir.³⁴

Bihke kadısının Bosna Valisi Ebubekir Paşa'ya konu hususunda verdiği ilamda yazmış olduğu satırların ve balonun uyandırdığı ilk intibaanın sadeleştirilmiş hali şu şekildedir; “Dünyada misli görülmemiş garip bir nesne olup söz konusu çadırın * nasıl yapıldığını anlamak bir türlü mümkün olmamıştır.”³⁵

³³ Kansu, Şensöz, Öztuna, (1971). *a.g.e.* , 62.

³⁴ Şakul, K. (2003). “Osmanlı'da Balonlar ve Balonculuk; Gökten Çadır Düştü”, *“Toplumsal Tarih”*, (117), İstanbul, 30.

* Osmanlı Devleti'nde balon ismi ilk kez 1844'te İstanbul'da Comaschi tarafından gerçekleştirilen uçuşun ardından kullanılmıştır. Balonun icadından o güne kadar geçen süreçte; “çadır”, “hayme”, “kebir küre”, “çadır denginde bir nesne” şeklinde isimler kullanılmıştır.

³⁵ İnce, Y. (2018), “Bihke'ye Balon Yüreğimize Kıyamet Korkusu Düştü”, *Mavi Atlas*, 6 (2), İstanbul, 248.

Konu hususunda bize bilgi aktaran birçok çalışma Ahmet Cevdet Paşa'nın Tarih-i Cevdet'inde yer alan satırlara atıfta bulunmuştur. Bihke'ye düşen balon vakası Tarih-i Cevdet'te aynı dönemde yaşanan balon vakalarından daha fazla kendisine yer bulmuştur. Bunun sebebi de konun halkta yaratmış olduğu panik havası ve kıyamet korkusudur. Konuyla ilgili olarak Tarih-i Cevdet'te karşımıza çıkan yansımalarından birisi de şu şekildedir;

Bu esnada Bosna Eyaletinde vaki Bihke kalesine iki saat mesafesi olan bir mahalle havadan bir büyük şey düştü de ahali pek ziyade ürkmüş oldukları halde içlerinde bazı kimseler yanına vararak bir büyük çadır olduğunu görüp kimi “alamet-i kıyamettir” ve kimi de “başka bir manaya delalettir” diyerek hakikatin ne olduğunu anlayamamışlardır. Konu Bosna Valisi Ebubekir Paşa tarafından halka Frenklerin kuvve-i ecza ile (burada hidrojenin tanımlaması yapılmıştır) uçurdukları çadır olarak tanıtılmıştır.³⁶

Cevdet Paşa'nın Tarih-i Cevdet'i ve bu konu hakkında yapılan diğer çalışmalar incelendiğinde bu konunun İstanbul için çok fazla korku veren bir durum olmadığını, aslında Bosna yöneticilerinin de küçük bir araştırma neticesinde konuya vakıf olduklarını görmek mümkündür. Ebubekir Paşa Avrupa'lı yöneticilerle iletişime geçerek bunun bir askeri tehdit mi yoksa sadece bir eğlence mi olduğunu tespiti için çalıştığı bunun tespitini de yaptıktan sonra başkenti konu hususunda bilgilendirdiği görülmektedir. Konuyla ilgili olarak dikkat çeken noktalardan biri de aslında Osmanlı vatandaşları arasında da özellikle Balkanlarda balona dair girişimlerin bulunduğu ancak günümüzde hidrojen olarak adlandırdığımız gazın bir türlü elde edemediği ve çalışma gerçekleştirilemediği belirtilmektedir.

1844'te İstanbul'da Bologna'lı baloncu Comaschi'nin girişimleri olmuştur. Comaschi dönemin padişahı Sultan Abdülmecit'ten uçuş denemesi için gerekli izinleri almış; hatta Sultan Abdülmecit yapacağı çalışmalara gerekli maddi desteğin yapılması için iradede bulunmuştur. Bu olay dönemin süreli yayın organı olan “*Ceride-i Havadis*”te kendisine çok geniş bir yer bulmuştur. Bize göre bu denemelerde önemli olan uçuşun başarılı bir şekilde tamamlanması değildir. Bizim bu uçuşta dikkat çekmek istediğimiz detay artık toplumda balonun tanınırlığıdır. Daha öncede belirtmiş olduğumuz gibi balon Osmanlı topraklarında çeşitli isimlerle tanınırken ve halk icadı kendisine göre tanımlarken; bu tarihten itibaren artık “balon” olarak tanınmıştır. Diğer bir önemli nokta ise *Ceride-i Havadis*'te bahsedilen balonun çalışma prensibiyle ilgili bilgiler ilk niteliğindedir;

³⁶ Şakul, K. (2003). “a.g.m.”, 31.

Bir tente altına sırasıyla fiçılar dizilip asid sülfirik dedikleri zaç yağını demir çubuklar üzerine dökerek ortaya çıkan duman ki (hidrojen) gaz denilen havay-ı hafife-i acibeyi sactan yaptığı borular ile balonun durduğu yere kadar getirmiştir. Borular iki karış eninde bir karış derinliğinde kazılmış yolara döşenerek etrafına kar doldurulmuş üstüde kalınca tahtalarla örtülmüştür. Borularla balonun yanına kadar getirilen gaz, yarım adam boyunda yüksekçe bir delik fiçidan ve bu fiçıya bağlı içi "kar" ile doldurulmuş ve ağzı sıkı sıkı bağlanmış bir şey vasıtasıyla yavaş yavaş balona doldurulmuştur. Balon doldukça yükselmek istemekle etrafındaki ipleri evvela azıkların tepelerindeki halkalara geçirip her birini bir adam tutarak azar azar salıverilmiş ve bu hal ile balon aheste aheste dolup yükselmekte iken...³⁷

Osmanlı Devleti yıkılana kadar havacılıkla ilgili birçok eser bırakılmış ve bu konu cumhuriyete de miras olarak kalmıştır. Ceride-i Havadis'te yer alan haberi balonun teknik olarak Osmanlı devletinde ilk olması şeklinde tanımlamamızın sebebi bu konuyla ilgili ilk basılı eserin 1893 yılında Süleyman Pertev tarafından yayımlanan "*Balon yahud Mütesaiidü'l heva*" isimli risaledir. Bu eser hem balon hem de havacılık tarihi açısından Osmanlı topraklarında basılan ilk basılı eserdir. Bundan öncesinde de ilk defa Ceride-i Havadis'te 1844 yılında balonla ilgili teknik bilgilere yer verilmiştir. Bir kez daha eklemek gerekirse daha önceki satırlarda da belirtmiş olduğumuz gibi balon ismi de ilk defa bu tarihten itibaren kullanılmaya başlamıştır.

Balon gazla doldurulduktan sonra önündeki perde kaldırılmıştır ve balona dair olarak ilk gözlemler yine Ceride-i Havadis muhabirinin gözünden kendisine şu şekilde yer bulmuştur;

Balon bir tarafı şekerrenği, bir tarafı kırmızı gayet sağlam canfes (ipek) kumaştan yapılmış armut şeklindedir. Üzerinde ince işli bezemeler vardır. Balon'un üstünden ipek iplikle örülmüş balık ağı gibi bir ağ geçirilmiş sarkan ipler demir bir halkaya bağlanmış ve en altada galeria yerleştirilmiştir. Galeria ceviz ağacından yapılmış, etrafı iki arşın tırabzan ve bu tırabzanın bir tarafında, üzerine güneş resmi çizilmiş canfesten bir yelken bulunmaktadır. Galeria'nın etrafında uçuş için gerekli aletlerden bir fener, pusula, kıblenüma*, termometre (mizanülharare) ve balonun ne kadar alçalıp yükseldiğini tespit için yapılmış bir alet bulunmaktadır. Alet-i havaiye denilen bu alet; bir tarafı koni şeklinde yelpazevari meşin, diğer tarafı uzunca bir top, dereceli ve hesaplı yarım dairenin ortasından geçirilmiştir. Deri alçaldıkça balonun yükseldiği, yükselince de balonun alçaldığını göstermektedir.³⁸

Comaschi yükselişinin ardından İstanbul yakınlarında ki Demirciköy bölgesine iniş yapmıştır. Comaschi Türkçe bilmediği için ve yerli halkla iletişim kuramayacağı için bir ferman yazılmış ve iniş gerçekleştirdiğinde bunu yanındakilere vermesi söylenmiştir.

³⁷ İhsanoğlu, (1995). "a.g.m.", 509.

* Kible yönünü göstermek için, bulunulan yere göre özel işareti olan pusula

³⁸ İhsanoğlu, (1995). "a.g.m.", 510.

Ferman baloncuya her görüldüğü yerde yardım edilmesini ve hemen başkente ulaştırılması emrini içermektedir. Comaschi başkente dönüşü sırasında halkın balona karşı tepkilerini ise şu sözlerle açıklamaktadır; balonun etrafında biriken köylüler ve çobanlar uzaktan uzağa balona bakıp bu kartal kuşumudur yoksa gökten inmiş bir yıldız mıdır şeklinde tartışmaktaydılar. İçlerinden cesaretli bir çoban sopasına güvenerek bu her ne ise vurup öldürmek garezisiyle yavaş yavaş yaklaştı; tam o sırada balon rüzgârın etkisiyle hareket edince korkup geri kaçtı.³⁹

Comaschi bu uçuşların ardından İstanbul'da birkaç uçuş daha gerçekleştirmiştir. Hatta saray tarafından o kadar çok sevilmiş ki Sultan Abdülmecit'in kız kardeşi Adile Sultan'ın düğününde de bir gösteri için davet edilmiştir. Comaschi'nin bu dönemde gerçekleştirmiş olduğu uçuşlar Tanzimat Fermanı'nın da etkisiyle birlikte Osmanlı balonculuk ve havacılık tarihi açısından dönüm noktasıdır diyebiliriz. Bu dönüm noktasını teknolojinin Osmanlı devletine gelmesi olarak değerlendiremesek de bir balon ve havacılık kültürü oluşması açısından önemli olduğunu düşünmekteyiz.

Havacılık tarihimizde itilafı olan konulardan bir tanesi de balonla uçuş gerçekleştiren ilk Türkün kim olduğu noktasındadır. Pek çok çalışmada Havacılık Tarihinde Türkler kitabının birinci cildinde yer alan bilgileri dikkate alınmakla beraber başta Ekmelettin İhsanoğlu olmak üzere yeni dönem bazı kaynaklarda da bu konu farklı bir şekilde ele alınmaktadır. Havacılık Tarihinde Türkler kitabında yer alan görüşe göre 1789'da Varşova'da Fransız Blanchard'la birlikte Türk sefir İbrahim Paşa seyahat gerçekleştirmiştir. Konu hususunda P. Oberling tarafından da farklı bir görüş ortaya atılmıştır. Havacılık tarihi açısından önemli bir isim olan ve daha önce adını zikretmiş olduğumuz Oberling'e göre 14 Mayıs 1790'da Varşova'da Blanchard tarafından balonla gerçekleştirilen seyahate bu işi maddi olarak destekleyen Kont Jan Potocki ve onun sekreteri olan Osman isimli bir Türk genci katılmıştır.⁴⁰

Hava Mecmuası'nın 15 Mayıs 1927 tarihli nüshasında İlk Türk Askeri Havacısı isimli bir yazı yayınlamıştır. Metinde geçen bilgilere göre; Türk zabiti Mehmed Rüştü 1890'lı yıllarda Almanya'da staj eğitimindeyken aynı zamanda balonculuk eğitimi de almıştır ve ilk Türk askeri havacısı olmuştur. Detaylar şu şekilde; "1894 yılı 3 Şubat günü

³⁹ İhsanoğlu, (1995). "a.g.m.", 512.

⁴⁰ Kansu, Şensöz, Öztuna, (1971). *a.g.e.*, 61. İhsanoğlu, (1995). "a.g.m.", 501. Şakul, (2003). "a.g.m.", 31. Oberling, (1994). *a.g.e.*,

Baltık sahilinde Spünemünde'de* Von Andres'in alayına ziyafetle veda edip şimendiferle Berlin'e dönüp Porzburg kariyesine trenle geldim. 3,5 sene orada kaldım” “Son ayı endaht mektebinde (topçu zabıt okulu) geçirdim. Mektepte poligon ve rasıtlar için bir sabit balon müfrezesi vardı. 800 metreküp hacminde teknesi, iki kişilik sarı renkli bir balona namzet sırasına göre ikinci ben bindirildim. Tekne daha havalanmadan sallanıyordu. Teknede kırmızı beyaz iki bayrak vardı. 600 metreye çıktık, rasıt balonları 600 m.'den yukarı bırakılmadığı için iniş işareti verildi.” Aslında Mehmed Rüştü Bey Almanya'da topçu zabıt okulunda eğitim görürken aslında bir sosyal faaliyet olarak balona binmiş ve bu bilgiler havacılık tarihimizde ilk askeri baloncu Mehmed Rüştü Bey olarak yorumlanmıştır.

19.yüzyıl içerisinde Osmanlı havacılık tarihi açısından değinmemiz gereken birkaç önemli isim daha bulunmaktadır. Bahsedeceğimiz bu isimler Bebekli Atıf, Oflu Ahmet ve Veli Dreko isimleriyle anılan kişilerdir. Oflu Ahmet ve Veli Direko'nun çalışmaları için günümüzde Karadeniz'de bir çok yaylada ve yüksek yerlerde kullanılan çay ve fındık toplama dönemlerinde ki teleferiğin atası olarak değerlendirebiliriz. Yılmaz Öztuna ve diğer hocalar bu konuyu rivayetlerden hareketle bu şekilde değerlendirseler de bizce konunun aslı bu şekildedir. (Tarihi süreç, günlük yaşam ve olayın yaşandığı yer dikkate alınarak bu değerlendirme yapılmıştır. Recaizade Mahmut Ekrem beyin de hatıratında belirttiğine göre Bebekli Atıf olarak anılan* bir isim kendi yapmış olduğu bir aletle ki bu aletin pervaneleri ve kanatları bulunmaktaydı; pervanelerini ve kanatlarını kendi marifetiyle hareket ettirerek uçmaya çalışmıştır. Fakat bu konuda başarısız olmuştur.⁴¹

Bebekli Atıf'ın havacılıkla ilgili çalışmaları noktasında karşımıza Havacılık ve Spor dergisi içerisinde bazı bilgiler çıkmaktadır. Ebüzziya Tevfik'ten rivayet edildiğine göre 1861 tarihinde Bebekli Atıf Bey isminde bir zatın İstanbul'da bir tayyare inşa ederek uçmaya teşebbüs etmiştir. Ebuzziya Tevfik yaşananları şu şekilde rivayet etmektedir;

Bazı aksamı adeta mukavva inceliğinde gürgen ağacından ve bazı parçaları ince saçtan tasni edilmiş, kanatları ve kuyruğu havi idi. El ve ayakla çevrilebilecek birkaç çarkı vardı. Atıf Bey bir gün Bebek halkına ertesi gün uçacağını ilan etti. O tarihte Bebek'te bulunan Protestan bahçesindeki settin üzerine çıktı. Kollarını kanatlara, ayaklarını kuyruğa geçirerek çarkları tahrike başladı ve kendini kaldırıp setten salıverdi. Ufki bir halde on metre kadar ilerleyerek düştü. Biçarenin galiba kolu ve bacakları incinmişti. Kimse onunla ilgilenmedi... Eğer Atıf Bey Avrupa'da

* Polonya'da bulunan “Swinemünde” bölgesi olabilir. Polonya'nın kuzeybatısında yer alan bir bölge orijinal adı; Świnoujście

* Doğma büyüme Bebekli olduğu ve o günlerde de Bebek semtinde yaşadığı için bu şekilde anılmıştır.

⁴¹ Kansu, Şensöz, Öztuna, (1971). *a.g.e.* , 88.

bulunmuş ve bu fikrini orada uygulamak isteseydi kendisine fiilen ve nakden çokça yardım etmek isteyen olacaktı.⁴²

2.3. Balon'un Askeri Teşkilat İçerisinde Kullanılması

Askeri Balonculuğun başlangıcı olarak Fransız İhtilali sonrası Fransız ordusunun oluşturmuş olduğu teşkilatı gösterebiliriz. 1793 yılının Haziran ayında Fransızlar ordularını balon kıtalarıyla güçlendirmeye karar vermişlerdir. Gerçekleştirilen çalışmaların ardından 2 Nisan 1794 tarihinde ilk balon bölüğü hazır bir hale getirilmiştir. Fransız Cumhuriyet Ordusu Balon Müfrezesi olarak adlandırılan bölük 1794-177 yılları arasında aktif olarak ordu içerisinde görev almıştır. Balonun kullanım şekline hareketle daha çok keşif ve saldırı noktasında kullanılmıştır. Bölük; 1 yüzbaşı, 1 başçavuş, 1 çavuş, 2 onbaşı ve 20 er olarak kurulmuştur. Bu birliğin dağılmasından sonra 19.yüzyılın sonlarına kadar balonun askeri teşkilatlar içerisinde kullanımına rastlanılmamıştır. Bu yüzyılın ardından da 20.yüzyıl içerisinde artık uçağın keşfi ve kabili sevk balonların ortaya çıkmasıyla birlikte askeri havacılıkta farklı bir boyu kazanmaya başlamış Hava Kuvvetleri adını verdiğimiz kavram ortaya çıkmaya başlamıştır.⁴³

Fransızlar 19.yüzyıl içerisinde askeri olarak bazı savaşlarda yine keşif ve püskürtme amaçlı olarak balonu kullanmıştır. Havacılık açısından önemli bir ekol olacak İngilizler ise ilk balon birliklerini 1879 yılında oluşturmuşlardır. İngilizlerin bu birliklerini sömürgecilik faaliyetleri içerisinde kullandıkları bilinmektedir. Almanların 19 ve 20.yüzyıl arasındaki dönem içerisinde balonu daha çok savaş alanlarında aydınlatma amaçlı olarak kullandıkları; balonları 60 metrelik bir irtifada uçurarak projektörlerle savaş alanlarında aydınlatmayı sağladıkları belirtilmektedir.⁴⁴

2.4.Kabil-i Sevk Balonun Ortaya Çıkışı

İnsanlık 1700'lerde balonu icat etmiş ilk defa insan çabası dışında teknik bir aletle göklere yükselmeyi başarmıştır. Ancak bu icatla ilgili olarak belirli bir yerden sonra balon veya rüzgâr nereye isterse bizi oraya götürür düşüncesiyle henüz göklere hâkim olunamadığı düşüncesi ortaya çıkmıştır. İnsanlar bu aleti artık bir eğlence aleti olarak görmeye başlamışlardır.

⁴² Sungu, İ. (1946), "Tarihin Kaydettiği En Eski Milletlerin Efsanelerinden Uçma Mefkuresine Türklerin Hizmeti", *Havacılık ve Spor*, (367), 13-14.

⁴³ Kansu, Şensöz, Öztuna, (1971). *a.g.e.* , 52-53.

⁴⁴ Kansu, Şensöz, Öztuna, (1971). *a.g.e.* , 70-74.

İşte bu noktada Jean Batist dö Mösniye isimli bir mucit ortaya çıkararak kabil-i sevk yani yönlendirilebilir balonla ilgili fikirler ortaya atmıştır. Zeplin olarak bildiğimiz aletten yıllar önce Mösniye balon yapısının içerisine gazın bitmesini engellemek için küçük baloncuklar koyulmasını ve hareketin düzenlenebilmesi için de sepetle balon arasına ve farklı yerlere pervaneler konulması gerektiğini belirtmiştir. Buna ek olarak balonun şekliyle ilgili olarak da uzunlamasına veya yatay bir şekilde tasarlanması gerektiğini belirtmiştir. Ancak bu konudan bahsedilen kaynaklarda Mösniye ile ilgili olarak ortaya atılan detay ellerinin olmadığıdır ve bundan dolayı bu fikrin sadece fikir aşamasında kaldığı yönündedir.⁴⁵

Brezilyalı havacı Alberto Santos Dumont tarafından geliştirilen icatlarda havacılık tarihi açısından büyük bir önem arz etmektedir. Çünkü aslında kabil-i sevk balon çalışmaları gerçekleştirilirken artık yavaş yavaş çalışmaların uçağa doğru evrildiği görülmektedir. Dumont tarafından yapılan çalışmaların özünde de Mösniye'nin ilk defa ortaya attığı ancak uygulanamayan fikirler yatmaktadır. Gemi şeklinde ve uzunlamasına tasarlanan bir balon; altta kullanıcının yer alacağı bir sepet, hareket amaçlı bir dümen ve bütün bunların tamamlayıcısı olarak havaya karşı gelebilmeyi sağlayacak pervaneler.

Alberto Santos Dumont "*Havalar Diyarında*" isimli bir çalışma kaleme almıştır ve orada uçuşla ilgili anılarına yer vermiştir. Bu doğrultuda burada standart balonla kendi geliştirmiş olduğu balon arasındaki farklara da değinmiştir. Buna ek olarak kendi balonunu hava gemisi olarak adlandırmıştır.

Hava gemisiyle yaptığım ilk uçuşun üzerimde bıraktığı etki; itiraf etmeliyim ki bir hayretten ibarettir. Hava gemisinin nasıl dosdoğru gittiğini hissetmekten, rüzgârın yüzümü okşadığını duymaktan oluşan bir zevk. Yuvarlak balonda insan rüzgârla beraber gider ve onu hissetmez. Bununla birlikte bir baloncu yuvarlak bir balonda havaya çıkarken ve aşağıya inerken hava-yi nesiminin yani hava basıncının (atmosfer) vurduğunu hisseder; balon yalnız ufki olarak ilerlediği vakit duruyor gibi olur ve ancak altındaki yer yürür. Fakat benim hava gemim ön kısmıyla havayı yardığı vakit rüzgâr yüzüme çarpıyor ve ceketim, bir büyük vapurun köprüsündeymişim gibi arkamda dalgalanıyordu.⁴⁶

Dünya havacılık tarihi açısından önemli ve milat gerçekleştiren isimlerden bir tanesi de Zeppelin'dir.* Zeppelin'in temel amacı balonun icadından sonra geçen sürede insanlığın

⁴⁵ Fürst, (1930). *a.g.e.*, 109-110.

⁴⁶ Fürst, (1930). *a.g.e.*, 130.

* Tam adı Kont Ferdinand Zeppelin olan mucit Temmuz 1838'de dünyaya gelmiştir. Eğitimini askeri okulda tamamladıktan sonra 1857'de orduda subay olarak göreve başlamıştır. Ekonomi ve politik alanında eğitim

en büyük hayali olan göklere hâkim olma hayalini gerçekleştirmektir. Zeppelin havaya tamamen hâkim bir araç yapmayı kendisine hedef seçmiştir.

Dünyada istisnasız birçok mucit sıra dışılıklarından ve kural tanımazlıklarından kaynaklı olarak hep delilikle suçlanmışlardır. Zeppelin’de aynı kaderi paylaşarak bu deliler arasında kendisine yer bulmuştur. Onun delilikle suçlanmasındaki en temel dayanak ise fikirlerini geliştirirken ortaya attığı; *“havalarda hâkimiyet için Atlas okyanusunda bulunan gemilerden daha büyük bir balon yapılmalıdır”* fikridir.

Yapılması planlanan bu balon; memleketler üzerinde uçacak, denizlerin üzerinden geçerek bir sahilden başka bir sahile gidecek, hatta gayet şiddetli rüzgârlara bile karşı durabilecek bir kabiliyete sahip olacaktı. Zeppelin tarafından yapılacak balon birçok insan, bir motora en azından 20 saat yetebilecek yanıcı madde ve yağ taşıyabilecek; herhangi bir tehlike anında kendini sağ salim bir yere indirene kadar havada kalabilecek teknolojiye sahip olacaktı. Zeppelin’de kabil-i sevk bir balon vücuda getirmek fikri kendisi Alman-Fransız harbinde Paris önlerinde bulunurken balonları izlediğinde ortaya çıkmıştır. Kendisi balonun askeri kıymetini pek fazla takdir etmekteydi.

Zeppelin tarafından tasarlanan kabil-i sevk yani yönlendirilebilir balonda askeri kaygılarda bulunmaktaydı. Bu askeri kaygılar fikrini açacak olursak Zeppelin’in biyografisine baktığımızda onun üst düzey bir asker olduğunu görmekteyiz. Bu doğrultuda balon tasarlanırken muharip bir ordunun savaş içerisinde bir noktadan başka bir noktaya kolay ve hızlı bir şekilde taşınması da planlanmıştır. Daha önceki paragraflar içerisinde değinmiş olduğumuz klasik balonla askerlerin belirli bölgelerde bir noktadan başka bir noktaya taşıma fikri balona insanın hükmedememesinden kaynaklı olarak içi boş bir düşünce biçimi olarak kalmıştır. Zaten kabil-i sevk balon fikride bu tartışmaların odağı içerisinde ortaya çıkmıştır ve insanlık yeni bir buluş geliştirmiştir. Bu buluşun çıkış noktası da çağın gerekliliklerinden hareketle askeri noktada olmuştur.⁴⁷

Zeppelin 1891’de ordudaki vazifesinden emekli olduktan sonra balonla ilgili çalışmalarına başlamış; 1895’te de daha önce yapılan çalışmaların üzerinde gerçekleştirilen etütler ve yeni ortaya çıkan fikirlerle ilk patent alınmıştır. 1900’e kadar etütler devam etmiş

görmüştür. Orduda bakım onarım faaliyetleri içerisinde de görev almış ve aslında mühendislikle ilk teması burada olmuştur. 1888 senesinde ordudaki emekleri neticesinde generalliğe terfi ettirilmiştir 1891’de de emekli olmuştur ve bunun ardından da havacılıkla ilgili çalışmalarına başlamıştır.

⁴⁷ Pujol, G. **Histoire de L’aviation** Fransa, 7.

ve sonunda yatay olarak ve günümüz uçaklarına benzeyen bir model ortaya çıkmıştır. Daha önce ortaya çıkan Dumont ve Mösniye'nin düşüncelerinden hareketle tasarlanan balonun zar olarak adlandırılan ve ana gövdeyi oluşturacak bölüm en sert ve aşınmaz malzemelerden imal edilecekti. Aynı zamanda bu balonun içerisine doldurulan hidrojenle beraber; alınan bütün güvenlik önlemlerine rağmen olası bir sızıntı durumunda balones adı verilen küçük baloncuklarla takviye yapılacak ve hava gemisinin en güvenli şekilde aşağıya inmesi ve hasara rağmen daha fazla süre havada kalması sağlanacaktır. Buna ek olarak hareket ve kumanda noktasında da yapılan bütün tasarımlarda 4 adet dümenin bulunduğu görülmektedir. Balonun dengesi 4 kol üzerinden sağlanmaktadır. Bunların tamamlayıcısı olarak arka kısımda ve alt taraflarda bulunan pervanelerde bu denge tamamlayıcısı niteliğindedir. İnsanlığın uçağı keşfi öncesinde uçağı en yakın keşif olarak günümüzde zeplin olarak adlandırılan aracı gösterebiliriz.⁴⁸

Zeppelin ilk denemesini 1900'de gerçekleştirmiş ve bu deneme keşiften bekleneni verememiştir. Birkaç yıl sonrasında tekrar bir deneme gerçekleşmiş ve yine başarısız olunmuştur. Bu başarısızlıkların ardından toplumda ortaya çıkan fikir insanlığın balonla havaya hakimiyet kuramayacağı ve bunun ancak uçaklarla (motorlu hava aracı) mümkün olabileceği kanısı ortaya çıkmıştır. Zeppelin bu genel kanıyı ortadan kaldırmak ve insanların tekrar dikkatlerini toparlayabilmek adına şöyle bir bildiri yayınlamıştır;

Bir alay sahte peygamber kendilerinde hayal ürünü olarak ortaya çıkan malumatın verdiği gururlara dünyaya duyuruyorlar ki havada hiçbir vakit balonlarla uzak mesafelere emniyetle gidilemeyecek ve bu ancak uçaklarla (motorlu dinamik hava araçları) mümkün olacaktır. Balonla yapılan denemelerde gerçekleşen başarılar ve tam olarak alınamayan randımanlar bu kimselerin haklı olduğu algısını doğurmaktadır. Eğer ki toplum ve düşünürler ısrarla bu fikirlerin arkasında durursa balonun arkasında kimse durmayacak yardım toplanamayacak ve bütün emeklerde çöpe gidecektir.⁴⁹

1900 ve 1905 senelerinde başarısızlıkla sonuçlanan girişimlerin ardından 9 Ekim 1906 tarihinde Zeppelin balonu başarılı ve kazasız bir uçuş gerçekleştirmiştir. Balon havada 2 saat 17 dakikalık bir süre kalmıştır ve toplamda 110 kilometrelik bir mesafe katedilmiştir. Zeppelin balonu 1907 senesi 30 Eylülünde 8 saat aralıksız olarak havada kalmıştır. Zeppelin balonu çeşitli kazalara rağmen artık balonlarda insanların göklere hâkim olabileceğinin gösterilmesi açısından önemli bir girişimdi. Zeplin balonu olarak

⁴⁸ Pujol, *a.g.e.*, 8.

⁴⁹ Bu açıklama tarafımızca sadeleştirilerek metne eklenmiştir. Bilgi ve orijinal metin için Bkz: Fürst, (1930). *a.g.e.*, 162.

bildiğimiz hava gemisi 1937 yılına kadar göklerde olmaya devam etmiştir. 6 Mayıs 1937’de yine Almanlar tarafından yapılan Hindenburg Zeplini havada bir hidrojen patlaması yaşamış; 35 kişi bu patlamada hayatını kaybetmiştir. Yaşanan bu gelişme üzerine çok uzun bir süre zeplin balonlarıyla bu tarzda bir seyahat gerçekleştirilmemiştir.⁵⁰

2.5. Uçma Sanatının Babası Otto Lilenthal ve Planörün Keşfi

Otto Lilenthal 3 Mayıs 1848 senesinde Almanya’da dünyaya gelmiştir. Kendisi için uçma sanatının babası tabiri Uçma Zanaatı isimli kitabın yazarı olan Yüzbaşı Ferber tarafından kullanılmıştır. Lilenthal’in havacılık tarihi açısından bu kadar önemli olmasının sebebi; istediği zaman havaya yükselip, istediği kadar havada kalması ve yine istediği zamanda emniyetle yere inecek bir uçma aleti keşfetmesidir. Günümüzdeki planöre benzerlik gösteren bu araç Otto Lilenthal tarafından keşfedilmiştir. Lilenthal’e göre uçmak içinde kuşlar taklit edilecekse; onların süzülerek veya yelkenli uçuş tarzları taklit edilmelidir. Uçma girişimi için kanatlar tıpkı bir kuşun kanadı gibi eğimli yapılırsa; insanın güç harcamasına gerek kalmadan rüzgârın etkisiyle kanatlar hareket ettirilecek ve uçuşlar gerçekleştirilecektir. İnsan yalnızca zorunlu anlarda dengesini sağlayabilmek adına ayaklarını kullanabilir ve dengesini gökyüzünde tekrar sağlayabilir. Lilenthal uçuş sanatı ve güvenliği hakkında paylaşmış olduğu bilgilerle birlikte uçma eğitimi noktasında da önemli bilgiler bırakmıştır.⁵¹

Kendi icadıyla gerçekleştirmiş olduğu uçuş tecrübelerini ise bize şu şekilde aktarmaktadır; “Böyle uçuş yapmamış olanlar bunun lezzetini hayal etmekten de acizdirler. İnsanlar Havanın taşıma kuvvetine (kaldırma kuvveti) inanırlarsa boşlukta seyahat etmekten asla korkmazlar. Gökyüzünden, aşağıdaki manzarayı izlemek istemek bir alışkanlık haline gelir. İnsan gökyüzündeyken olası bir kazadan korksa da havaya hâkim olmanın verdiği his, emniyet hissi korkuyu çabuk unutturur. Havada temassız, gürültüsüz yalnız gergin tellerin çıkardığı ahenk arasında uçmak büyük bir zevktir.”⁵² Lilenthal 9 Ağustos 1896 tarihinde kendisinin geliştirdiği idare edilebilir bir hava aracıyla uçuş denemesi gerçekleştirmiştir. Ancak deneme sırasında yaşamış olduğu irtifa kaybı neticesinde araç düşmüş; Lilenthal’de omurgasının kırılması neticesinde vefat etmiştir.

⁵⁰İnternet: “Hindenburg Felaketi”. (1 Ekim 2015), Web: <https://www.dunyabulteni.net/bir-zamanlar/hindenburg-felaketi-h342052.html> 7 Ağustos 2019’da alınmıştır.

⁵¹ Pujol, *a.g.e.*, 9.

⁵² Fürst, (1930). *a.g.e.*, 240. Ek olarak Otto Lilenthal’in gerçekleştirmiş olduğu uçuş denemesi için Bkz. EK-6

2.6.Göçlerde Sanayi Devrimi Çağı: Uçağın Keşfi ve Osmanlı Devletinde İlk Etkisi

Sanayi devrimi ve ardından 20.yüzyıla kadar uzanan süreç içerisinde insanlığın en büyük hayali rüzgârın yönlendirdiği değil rüzgâra ve göğe mukavemet eden bir araç geliştirmektir. Bu hayal için ilk adımı Gottlieb Daimler tarafından geliştirilen patlamalı motor olarak sayabiliriz. İnsanlık 20.yüzyıla kadar birçok uçuş girişiminde ve bunu yapabilmek için alet geliştirme çabalarında bulunmuştur. Balon, planör, paraşüt, kuş taklit edilerek tasarlanan kanat... İşte bu hayallerin ve planların tamamı 20.yüzyılda gerçek bir uçuş aracı olarak karşımıza çıkmıştır. Wright kardeşler *The Flyer* adını verecekleri alet için ilk çalışmalarına Fransa'da başlamışlardır. Ancak bekledikleri desteği bulamayınca kendilerini Amerika'da bulmuşlardır. Bu gün Amerikan Hava Kuvvetlerinin merkezi konumunda olan Ohio/Dayton'da kendilerine tahsis edilen alanda çalışmalarına başlamışlardır. 1903 yılının son günlerinde tasarladıkları alet üstünde çalışmalarını tamamlamışlardır. Wright kardeşler kendi anılarında motorlu ve insanlı ilk uçuş gerçekleşeceği 17 Aralık 1903 tarihini biraz da kendileriyle eğlenerek şu şekilde aktarmaktadırlar;

Bizden başka yalnız beş kişi vardı. Tecrübenin yapıldığı yerin beş altı mil mesafesine kadar herkese davetiye gönderildiği halde Aralık rüzgârında uçamayacak bir aleti görmek için kimse gelmemişti. İlk tecrübe 12 saniye sürdü. Gerçekte bu, kuşların uçuşuna nazaran pek az bir zamandı. Fakat bu havaya yükselen ve bir motorlu aletle emin bir surette uçarak yine emin bir surette yere inen ve bunu kendine has olarak kendi kuvvetiyle gerçekleştiren insan için, pek büyük bir başarıydı. İkinci ve üçüncü denemelerde ilkine nazaran uzun sürdü. Dördüncü denemede 59 saniye içerisinde 250 metre mesafe katedilmişti.⁵³

17 Aralık 1903 dünya havacılık tarihi açısından milat sayılabilecek bir noktadır. İnsanlık 1903'ten çok önce uçuş girişimlerine başlamış ve bu noktada birçok alet geliştirip havacılık literatürünü oluşturmuş olsa da günümüzdeki uçuş teknolojisi Orville ve Wilbur Wright kardeşlerin *The Flyer* adını verdikleri keşif sayesinde olmuştur. Wright kardeşlerin "*The Flyer*"ın da 12 beygirlik bir motor geniş kanatlar ve yön belirlemek için direksiyon mevcuttu. Bunların hepsi dünyada ilk uçak teknolojisinin (günümüzde kullanılabilecek en yakın) izleriydi. 1903'te icat ettikleri uçaktan 1908'e kadar yaptıkları farklı girişimler sonrası parada kazanmaya başlamışlardır. Wright kardeşlerin bu girişimleri sonrasında özellikle Avrupa'da ve Amerika'da uçak sanayisinin oluşturulması ve fabrikaların ortaya çıkması için girişimler ortaya çıkmıştır. Bu girişimler genellikle prototipin aynı şekilde

⁵³ Fürst, (1930). *a.g.e.* , 246.

kopyalanmasıyla ortaya çıkmaktadır. Söz ettiğimiz bu girişimlerden birine de ilerleyen dönemde I.Dünya Savaşı sırasında Osmanlı ordusunda görev alacak olan Alman Hans Joachim Buddecke⁵⁴ şahit olmuş ve bu girişim tutmuş olduğu günlüklerde yer almıştır. Buddecke'in bizlere anlattığına göre; iki Amerikalı girişimci Wright kardeşlerin icadını kopya ederken, kanat destek kirişinin güçlü olması için, güç koşullara dayanıklı olması gerekli bir ağacın kerestesinden satın aldılar. Ağaç ne çok kalın, ne de çok ince olmalıydı. Başka kalın bir ağacın yanında yetişmiş olmamalı, alçak bir dağın güney ya da kuzey eteğinde yetişmiş olmalıydı. Başka bir koşul daha vardı. Ağaç yılın belli bir döneminde ve gece kesilmeliydi. Uçağın kopyası bittiğinde, özgün olanından yedi kat daha pahalıya mal olmuştu.⁵⁵ Buddecke'in anılarından okuduğumuza göre bu iki Amerikalı uçak yapımının ve bunun sanayisini geliştirmenin pahalılığından kaynaklı olarak fikirlerinden vazgeçmişler; hazır iki uçak satın alarak gösteri uçuşları gerçekleştiren bir ekip ortaya çıkarmışlardır.⁵⁶

Havacılık alanında dünyada görülen önemli gelişmelerden bir tanesi de 19.yüzyılın son dönemleriyle beraber ortaya çıkan havacılık kulüpleridir. İlk örneği İngiltere'de ortaya çıkan bu kulüpler dünyada havacılığın gelişmesi noktasında çok önemli katkılarda bulunmuşlardır. İngiltere'nin ardından Fransa'da ve Amerika'da da bu kulüpler ortaya çıkmıştır. İlerleyen dönemde Sovyet Rusya ve Almanya'da bu kulüpleri oluşturmuştur. Hem askeri hem de sivil havacılığın gelişmesinde; havacılığın insanlara sevdirmesi noktasında büyük gelişmeler kaydedilmiştir. Bu örneklerden hareketle ileride değineceğimiz Türk Tayyare Cemiyeti'de hem ülkede havacılığın geliştirilmesi hem de toplumda bir havacılık kültürü ve sevgisi oluşması amacıyla kurulmuştur.

⁵⁴ Hans Joachim Budecke 1800'lü yılların sonlarında dünyaya gelmiş; askeri eğitim almış; kendi ayakları üzerinde durabilmek adına bir otomobil fabrikasında çalışırken bir uçak geliştirme fikri edinmiştir. Bunun içinde çalıştığı fabrikayla etkileşime geçerken bu işi öğrenmesi gerektiği ve elinde hazır bir uçağın olması gerektiği fikrinden hareketle bir uçak satın almıştır. Chigago'da bulunan hangarlarda kendi kendisine uçuş gerçekleştirmeyi öğrenmiştir. I.Dünya Savaşının çıkmasından sonra ülkesine giderek askeri hava birliklerine katılmıştır. Burada özellikle Batı Cephesinde Fransızlarla hava mücadelelerinde büyük başarı göstermiş; Erich Serno ve Liman Von Sanders'in yanına Çanakkale Cephesi'ne gönderilmiştir. Burada iki ülke ittifakı adına çaba göstermiş kendi deyimiyle Çanakkale'de İngilizlere büyük bir yenilgi tattırılmıştır. Sözü geçen pilot 1918'de bir çarpışma sırasında vefat etmiştir. Konu hakkında detaylı bilgi için Bkz. Buddecke, Hans J. (2015), *Çanakkale Üzerinde Bir Şahin*, çeviren ve hazırlayan: Bülent Erdemoğlu, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

⁵⁵ Buddecke, (2015), *a.g.e.*, 7.

⁵⁶ Buddecke, (2015), *a.g.e.*, 7.

İngiltere’de kurulan havacılık kulübü daha henüz uçak icat edilmeden önce yarışmalar düzenlemiş ve uçağın keşfi* noktasında teşviklerde bulunmuştur. Balonun icat edildiği Fransa’da kurulan havacılık kulübü de havacılık eğitiminin temel kurumu olmuş ve havacılara uçuş ehliyeti ve diploması verir hale gelmiştir. Havacılıkta bröve kültürünün ortaya çıkması Fransız Havacılık kulübünün çalışmaları neticesinde olmuştur. İlk bröve Louis Bleriot’a verilmiştir. İkinci bröveyi alan isimse Amerikan havacılığının ilk pilotlarından olan Glenn Curtiss’e verilmiştir. Dünyada ki ilk kadın pilot olan Fransız Barones de la Roche’de bu kulüp tarafından verilen 36.brövenin sahibi olmuştur.⁵⁷ Uçağın keşfinden hemen sonra 1905 yılında Uluslararası Havacılık Federasyonu kurulmuştur. Günümüzdeki tanımıyla noterlik makamı gibi çalışacak olan kurum; uluslar arası alanda havacılık rekorlarını takip edecek, havacılık alanında ilkler, geliştirilen icatlar ve yenilikler kaydedilecektir.

Osmanlının son dönemleri ve Cumhuriyet tarihi açısından iki önemli isim olan Mustafa Kemal ve Fethi Bey’in de katılmış oldukları Fransa’da gerçekleştirilen Picardie Manevraları ile birlikte askeri havacılığın önemi tekrardan ortaya çıkmıştır. Picardie Manevraları sonrası ordular Hava Müfettişlikleri adını verdikleri makamları ortaya çıkarmışlardır ve böylece modern anlamda hava kuvvetlerinin temelleri atılmıştır.

Hava Müfettişliklerinin kurulmasından sonra askeri pilotluk içinde kurallar ortaya çıkmıştır. Eldeki tek model olan Fransız Havacılık Kulübünün bröve sisteminden hareketle askeri pilot olma şartları şu şekilde belirlenmiştir;

- a. Sivil pilot brövesi kazanmak
- b. 5 Aylık uçuş eğitimi sonrası 5 km menzilli üç uçuşta seçilen bir noktanın en az 150 m. yakınına inmek.
- c. Bir arazide 300 m yükseklikten gidiş dönüş 100 km’lik bir parkuru tamamlamak⁵⁸

Wright kardeşlerin adını *The Flyer* adını verdikleri uçak ya da uzun bir süre bizdeki kullanımıyla tayyare 1903 yılından 6 yıl sonra Osmanlı topraklarına ulaşmıştır. Uçağın keşfi sonrası bu alanda adından sıkça söz edilen isimlerden biri olan ve çeşitli kulüpler tarafından düzenlenen yarışlarda önemli dereceler elde eden Baron de Catters Aralık

* O gün için adına uçak denmese de tanımlama olarak; motorla çalışan ve yönlendirilebilen bir hava taşıtı tasarımı şeklinde tanımlamıştır.

⁵⁷ Pujol, *a.g.e.*, 13.

⁵⁸ Kansu, Şensöz, Öztuna, (1971). *a.g.e.*, 94.

1909'da uçuş gösteri yapmak için İstanbul'a gelmiştir. Baron ilk uçuş denemesini 2 Aralık 1909'da gerçekleştirmiştir. *Hürriyet-i Ebediyye* tepesinden başlayan uçuş Bulgar Hastanesinin önüne sert bir şekilde inişle tamamlanmıştır. Bu aksaklık hem halk hem de Baron tarafından lodoslu havaya bağlanmıştır. Baron de Catters İstanbul'da ki ikinci uçuş denemesini 5 Aralık 1909 tarihinde gerçekleştirmiştir. Bu uçuş 50 metrelik bir irtifada yaklaşık bir saat süreyle gerçekleştirilmiştir. Başarılı bir şekilde gerçekleştirilen uçuş; iniş sırasında uçağı kumanda dümenin arızalanması neticesinde Kasımpaşa deresine mecburi inişle tamamlanmıştır. Bu uçuş denemesi tam anlamıyla bir başarıyla sonuçlanmasa da Osmanlı toplumu 1903'te gerçekleştirilen icadın ardından ilk defa tayyare adını verdikleri araçla karşılaşmışlar; ilk defa canlı olarak bir uçuşu seyretmişlerdir. Buna ek olarak Baron de Catters'in İstanbul'a geldikten sonra Mahmut Şevket Paşayla gerçekleştirdiği görüşme neticesinde Osmanlı topraklarına da teşkilatlı olarak havacılığın gelmesi noktasında ilk adımlar atılmış; Mahmut Şevket Paşa tarafından uçağın incelenmesi ve teknolojik olarak tahlillerin gerçekleştirilmesi emri verilmiştir.⁵⁹

İstanbul'da gerçekleştirilecek uçakla ikinci uçuş denemesi Fransız Louis Bleriot tarafından gerçekleştirilecektir. Baron'un uçuş denemelerinden 2 gün sonra Bleriot İstanbul'a gelmiştir. Bleriot'un gerçekleşeceği uçuş denemeleri için gazetelerde ilanlarda yayımlanmaya başlamıştır. İlan metinlerinden bir tanesi şu şekildedir; "Fransa-İngiltere arasında Manş Denizi üzerinden havai seyahate muvaffak olan Mösyö Bleriot şehrimizde ilk tecrübesini hava müsait olduğu halde Pazar günü Taksim kışlası talimhanesinde icra edecektir."⁶⁰ Uçuştan önce Bleriot'un uçağı Beyoğlu'nda halka sergilenmiştir. Bleriot uçuşunu gerçekleştirmeden önce 11 Aralık'ta Taksim kışlasında uçağıyla beraber hazır bulunmuştur. Saat 11'de havalanmış yaklaşık 40 metrelik bir irtifada uçuşunu gerçekleştirmeye başlamıştır. Daha sonra Aralık ayında ki rüzgârlı hava neticesinde Bleriot uçağının kontrolünü sağlayamamış, Kurtuluş bölgesinde bir gayrimüslimin evine çarparak o evin bahçesine düşmüştür. Bleriot bu kaza neticesinde yaralanmış; Fransız sefaretince hemen Fransız hastanesine kaldırılmıştır.⁶¹ Basında yansımalarına değinmiş olduğumuz bu her iki uçuşta sonuçlanması noktasında başarısız olsa da bıraktığı etkiyle beraber devletin bu alanda araştırmalar yapmasını sağlamıştır. Her iki uçuşta Osmanlı'da tayyareciliğin ilk adımları olmuş; devlet yaşanan siyasi askeri ve siyasi alanda yaşanan gelişmelerinde etkisiyle bu alanda önemli adımlar atmaya başlamıştır.

⁵⁹ *Tasvir-i Efkâr*, (6 Aralık 1909), 187, İstanbul, 1.

⁶⁰ *Tasvir-i Efkâr*, (10 Aralık 1909), 191, İstanbul, 2.

⁶¹ *Tasvir-i Efkâr*, (12-13-14 Aralık 1909), 193-194-195, İstanbul, 3.

Havacılık alanında ilk icatların geliştirildiği 1700'lü yıllardan, 1900'lü yıllara gelinen süreçte her şey çok yavaş ilerlerken Sanayi Çağının da etkisiyle havacılık 1903 sonrası çok büyük bir gelişme göstermiştir. Burada çağlar arasında devletlerin havacılık kültürünün gelişmesini de örnek olarak göstermek mümkün olsa da daha önce hiçbir havacılık çalışması olmayan Amerika'nın dahi bu alanda ilkleri geliştirmesi teknolojiyi ve ondan nasıl faydalanacağını bilmeyi daha ağır bastırmaktadır. Bu şartlar altında 21.yüzyıla baktığımızda insanlık 1000'li yıllarda kurduğu uçuş hayallerinin ötesinde insansız ve kendi kendini yönlendirebilen hava araçlarını geliştirmiş daha da ötede göğü delerek uzaya ulaşmayı başarmıştır. Bu yaşanan gelişmeler arasında Türk havacılığına bakacak olursak; balon ortaya çıktığı dönemde toplum ve devlet tarafından bir eğlence aracı olarak görülmüş ancak Picardie manevraları sonrası havacılığın önemini devlet nezdinde kavramış bir durumda olduğumuzu görmekteyiz. Her şeye rağmen dünya üzerinde kurulan ilk hava kuvvetlerinden birine sahip olmamızla beraber ülkedeki siyasi şartlar büyük atılımlar yapmamıza (fabrika-teknoloji-eğitim) engel olmuştur. Cumhuriyet döneminde ise Osmanlıdan kalan bir kültürle beraber havacılık yolunda adımlar atılmış özellikle 1930'lar Türk havacılığı için altın yıllar olmuştur. Atatürk'ün vefat etmesi, daha sonrasında İkinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi havacılığımızı bağımsızlıktan ziyade belirli ülkelerin kanatları altına girmek zorunda bırakmıştır. 1950'lerle beraber Türk Hava Kuvvetleri de Jet motorlu uçakları kullanmaya başlamış; 1912'den 1950'lere kadar gelen bütün havacılık kültürümüz askeri teamüllerimiz ve eğitim modelimiz baştan aşağıya değişmiştir.

3. OSMANLI'DAN CUMHURİYETE TÜRK HAVA KUVVETLERİ (1911-1950)

3.1. 20.Yüzyıla Giderken Osmanlı Devletinin Genel Durumu

İbn Haldun'un ortaya koyduğu ve tarih felsefesi içerisinde de yerini almış olan; *devletler doğar, büyür, gerilemeye başlar ve yok olur*⁶² düşüncesinden hareketle Osmanlı Devleti de 16.yüzyılın sonları ve 17.yüzyılın başlarından itibaren bir düşüşün içerisinde girmeye başlamıştır. İşte bu düşüşün neticesinde de Osmanlı modernleşmesi veya çağdaşlaşma olarak adlandırdığımız dönem veya kavram ortaya çıkmıştır. Bu çağdaşlaşma ve modernleşme sürecinin içerisinde teba ya da reaya olarak adlandırdığımız düşünce yapısından toplumu bir arada tutabilmek adına imparatorluk yapısı içerisinde bir vatandaşlık tanımlaması ortaya çıkmıştır. Bu yeni yapıdaki Osmanlı toplumu da 20.yüzyıla beraber kurumsallaşmanın içerisinde ortaya çıkan kurumları kullanabilen yeniliği ve modernleşmeyi takip eden bir grup halini almıştır.

20.yüzyılın başlarında Osmanlı Devletinin genel durumunu görebilmek adına Yusuf Hikmet Bayur tarafından anlatılan şu anekdot bizce çok önemlidir; Balkanlarda ki karışıklığın düzeltilmesi adına ve Rumeli halkı üzerinde bir etki yaratmak adına padişah V.Mehmet Reşat Makedonya ve Arnavutluk bölgesine bir seyahate çıkar. Mehmet Reşat 5 Haziran 1911 günü İstanbul'dan yola çıkar; 7 Haziran 1911'de Selanik'e varır ve seyahat burada başlar. Bu seyahat kapsamında V.Mehmet Reşat 16 Haziran 1911'de 1389'da I.Murat tarafından ele geçirilen Kosova'da neredeyse 100.000'lere ulaşan bir toplulukla Cuma namazı kılmıştır. Hatta o günlerde milliyetçi düşüncelerin etkisiyle devlete isyan halinde olan Arnavutlara karşıda çok etkileyici bir konuşma gerçekleştirmiştir. Ancak ne yazık ki bu konuşmayı Arnavutlara etkili bir şekilde tercüme edecek birisi heyette bulunmadığı için bu tarihi konuşma da böylece boşa gitmiştir. Hatta yine Bayur tarafından belirtilene göre Arnavutça çeviri yapsın diye heyette yer alan isim halka Arapların dahi anlayamayacağı bir Arapça ile hitap etmiştir. Güzel amaçlarla düzenlenen bu seyahat devlet geleneğinin ve bürokrasinin gelmiş olduğu hale bağlı olarak etkili bir şekilde

⁶² İbn Haldun'a göre devletlerin tabii bir yaşama ömrü vardır. Bu düşünce yapısı da İbn Haldun tarafından insan ömründen yola çıkarak belirlenmiş ve ortaya çıkarılmıştır. Gerek devlet yöneticileri ve gerekte devlet içerisinde yaşayan halk ne yaparsa yapsın devletin doğal ömrünün sonuna gelinmesiyle çöküşün ve yıkılışın engellenmesi mümkün değildir. Bu doğal bir sirkülasyon şeklinde ilerler. İbn Haldun'un devlet görüşü için Bkz: Yumuk, R. (1978), "İbn Haldun'da Devlet Görüşü", *İşletme Dergisi*, 3 (1-2), Erzurum: Atatürk Üniversitesi İşletme Fakültesi Araştırma Enstitüsü, 272-273.

kullanılamamıştır. İlerleyen süreçte de sadece Arnavutlar değil bütün Balkanlar bu çaresizliğin içerisinde Osmanlının elinden gitmiştir.⁶³

20.yüzyılın başında Osmanlı Devletinin genel durumunu 5 temel madde de toparlanacak olursa;

1. Devlet sınırları içerisinde yer alan birçok bölgede (özellikle Anadolu'nun dışında kalan çevrelerde) devlete karşı ayaklanmalar ve bölgelerde etkili unsurların birbirleriyle üstünlük kurma mücadelesi olan çete savaşlarının etkisi görülmektedir.

2. Türk unsurlardan başka hiçbir unsur devleti benimsememekte ve devlete isyan halindedir.

3. Düvel-i Muazzama ve onların desteklediği toplum ve devletler Osmanlı Devletine karşı büyük bir işbirliği içerisinde.

4. II. Abdülhamit'in tahttan indirilmesi sonrası İstanbul'da etkili olan İttihat ve Terakki Cemiyetinin kendi içerisinde yaşamış olduğu fikir ayrılıkları ve geçimsizlikler devlet politikasında büyük bir sorun olmuştur.

5. Ordu içerisinde bulunan unsurlar belirli kesimler tarafından İttihat ve Terakki Cemiyetine karşı doldurulmakta ve bu durumda memlekette karışıklıklara neden olmaktadır.⁶⁴

İşte bu ortam içerisinde Osmanlı Devleti 20.yüzyılı karşılıyor; iç ve dış politikada ki tartışmaların gölgesinde 11 yıl sürecek ve sonunda Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulacağı bir savaş sürecinin içerisine girmiş oluyordu. Bu gelişmelerle beraber arka planda yaşanan önemli bir gelişmede bu çalkantılı dönemde Türk tarihinin havacılıkla tanışması olacaktır. Havacılık tarihimizde yaşanan bu çalkantılarla paralel olarak ilerleyecek savaş dönemi içerisinde kısıtlı imkânlarla ve savaşın doğurduğu ittifaklarla gelişecek cumhuriyet Türkiye'sine miras olarak kalacak ve günümüzde ki teknolojisine ulaşacaktır.

⁶³ Bayur, Yusuf H. (1991), *Türk İnkılâbı Tarihi II. Cilt I. Kısım*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 38-39.

⁶⁴ Bayur, (1991), *Türk İnkılâbı Tarihi II. Cilt I. Kısım*, 58-59.

3.2.Osmanlı Havacılığı'nın Ortaya Çıkışı: Trablusgarp ve Balkan Savaşları

Dünya'da 1900'lerin başında tayyare ya da batılıların diliyle “*The Flyer*” adını verdiğimiz aletin icadıyla beraber havacılık önemli bir hale gelmiştir. Bu önem sadece sosyal yaşam içerisinde değil siyasi ve askeri yaşam içerisinde de kendisini belli etmeye başlamıştır. Ordular kısa süre içerisinde ordularını balon ve tayyarelerle donatma çalışmalarına başlamışlardır. Ancak Avrupa'da ve diğer ülkelerde havacılığın askeri noktada ki esas önemi uygulamalı olarak 17-21 Eylül'de gerçekleştirilen Picardie Manevralarında ortaya çıkmıştır. Manevra adından da anlaşılacağı üzere Fransa'nın Picardie bölgesinde gerçekleştirilmiştir. Almanların 1910 yılı içerisinde Rhein Nehri kıyısında gerçekleştirdikleri askeri manevralar neticesinde karşı bloktan Fransa'nın da buna bir yanıt olarak büyük bir tatbikat gerçekleştirme fikriyle yapılmasına karar verilmiştir.⁶⁵

Bundan öncesinde de Osmanlı Devletinin askeri düzeni sağlamak ve sürekli hazırda beklemek adına 1910'da Trakya Karıştıranda gerçekleştirilen askeri manevralarda henüz tayyarecilikle ilgili ciddi bir girişim ya da devlet içerisinde bir görüş yokken; manevrada görevli birliklerden birinin gerçekleştirmiş olduğu gece harekatı manevranın kaderini belirlemiş ve gece harekatını başarılı bir şekilde gerçekleştiren birlik harp oyununu kazanmıştır. Gayrı resmi olarak ilk defa eğer havadan bir keşif gerçekleştirilebilseydi (balon ya da tayyare) bu harekât engellenebilirdi ve kazanan değişebilirdi yorumu gerçekleştirilmiştir. Ancak devlet adına resmi girişimler değineceğimiz Picardie Manevralarından sonra başlamıştır.⁶⁶

Fransa Dışişleri Bakanlığı 17-21 Eylül 1910 tarihinde gerçekleştirilecek manevralar için Osmanlı'dan bir general ve üç subayın davetli olduğunu bildiren yazıyı Osmanlı'nın Paris Büyükelçiliğine ulaştırmıştır. Osmanlı adına Picardie'de gözlemci olarak bulunacak heyetin başına Paris Askeri Ataşesi Ali Fethi (Okyar) Bey'in getirilmesine karar verilmiştir. Fethi Bey bizzat Mahmut Şevket Paşa'ya yazmış olduğu mektupla arkadaşı Mustafa Kemal Bey'inde bu manevralarda yer almasını istemiş ve bu istek İstanbul tarafından kabul edilmiştir. Heyetin diğer üyeleri ise Selahattin Bey ve Atatürk'ün anılarından hareketle Ali Rıza Paşa olduğunu görmekteyiz. Askeri tarih açısından dünyada ilk defa hava araçlarının aktif bir şekilde kullanıldığı görülmektedir. Hatta bu manevralarla

⁶⁵ Özkurt F. (2017), *Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve Askeri Manevra ve Tatbikatlar (1909-1938)*, Ankara: Genelkurmay Personel Başkanlığı Askeri Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Daire Başkanlığı Yayını, 39.

⁶⁶ Okar, A. (2018), *Türkiye'de Tayyarecilik 1910-1924*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 9.

beraber tayyare ve balonun askeri strateji keşif ve gözlem geliştirme noktasında önemi ilk defa burada kavranmıştır. Çünkü bu manevralarda 14 uçak ve 4 adette Kabil-i Sevk yani yönlendirilebilir balonda kullanılmıştır. Bu manevralardan sonra Fransa'nın askeri havacılıkta kendisini ne kadar geliştirmiş olduğu görülmüş ve örnek ülke konumuna gelmiştir. Birçok ülkenin ilk pilotları Fransa'da bulunan okullarda eğitilerek bröve almaya hak kazanmışlar ve ülkelerine hizmet etmeye başlamışlardır.⁶⁷

Picardie manevralarının tarihimiz açısından önemini içeren diğer bir nokta da devletin geleceğinde önemli rol oynayacak Fethi Okyar ve Mustafa Kemal gibi isimlerin ilk defa uçakla ya da daha genel bir tabirle hava taşıtlarıyla tanışması olmuştur. Ancak acı bir tesadüftür ki Mustafa Kemal'in havacılıkla ilk tanışması hiçte hoş anılarla olmamıştır. İlk olarak manevraların ikinci gününde Fransız tayyareleri havada alçak uçuş gerçekleştirirken kafa kafaya çarpışmışlar bu çarpışmanın ardından iki uçakta Mustafa Kemal'in adeta ayaklarının dibine düşmüş; uçaklarda bulunan pilotlar orada vefat etmişlerdir. Mustafa Kemal çok büyük bir kaza atlattı hatta diğer gözlemciler kendisine geçmiş olsun dileklerini dahi iletmişlerdir.⁶⁸ Mustafa Kemal'in Picardie Manevralarında yaşamış olduğu diğer bir kötü olayda bu yaşananlardan yıllar sonra 29 Ekim 1934'te Ankara'da Cumhuriyet bayramı balosunda Iraklı havacılarında salonda hazır bulunduğu bir anda bizzat kendisi tarafından anlatılmıştır. Mustafa Kemal'in manevralarda ki yaşadığı olayın hikâyesi şu şekildedir;

“1910 yılında Ali Rıza Paşa ile birlikte Fransa'da ki Picardie Manevralarına davet edilmiştik. Manevra sonunda daha çocukluk çağında olan uçaklarla gösteriler yapıldı. Bundan sonra manevraya katılan yabancı subaylardan isteyenlerin bu uçaklara bindirileceği bildirildi. Bende hemen uçaklardan birine doğru yöneliyordum ki Ali Rıza Paşa bileğimden tuttu ve **'bilmediğin aş ya karın ağrıtır ya da baş'** diye beni uyardı. Uçağa benim yerime bir başka ülkeden bir subay bindi. Bu uçak havada bir dönüş yaptıktan sonra düşüp yere çakıldı. Ölümünden dönmüştüm...”⁶⁹

İleride Türkiye Cumhuriyetini kuracak ve havacılık tarihimizde büyük ve önemli adımları attıracak olan Mustafa Kemal Atatürk'ün havacılıkla bu şekilde tanışmış olması ve bütün tehlikesine rağmen geleceğin göklerde olduğunu vurgulaması Türk havacılık tarihi açısından kırılma noktalarından bir tanesidir.

⁶⁷ Özkurt, (2017), *a.g.e.*, 40-45.

⁶⁸ Özkurt, 2017) *a.g.e.*, 41

⁶⁹ Borak S. (1965) “Atatürk Niçin Uçağa Binmezdi?”, *Hayat Tarih Mecmuası*, 1 (4), 52-53.

Havacılığın askeri olarak öneminin Picardie'de ortaya çıkması ve Fethi Bey'in İstanbul'a göndermiş olduğu raporlarla bunu anlatması hükümeti ve dolaylı olarak da sarayı harekete geçirmiş ve Avrupa'da havacılığın gelişimini anlatacak raporların hazırlanması için Berlin'de bulunan Enver Bey ve Paris'te bulunan Fethi Bey görevlendirilmiştir.

Bu ortam içerisinde Osmanlı Devletinin daha henüz yeni ortaya çıkmış olan havacılığı derhal kendi bünyesinde de oluşturmaya karar vermesinde yatan en temel neden Osmanlı modernleşmesi olgusudur. Çünkü Lale Devri ile başlayan sürecin sonunda yani II. Abdülhamit dönemine geldiğimizde artık modernleşmesin sadece devlet katında olmadığını bunun İstanbul, İzmir ve Selanik gibi metropol olarak adlandıracağımız yerlerle sınırlı kalsa da Osmanlı toplumuna da indiğini; askeri okullarda ki eğitimin modernizasyonu sayesinde subayların çok geniş ufuklu olarak yetiştiğini görmekteyiz. Bu modernizasyon sayesinde havacılık Osmanlı topraklarına çağında giriş yapabilmiş, Osmanlı devleti uzun bir süreçte ilk defa bir teknolojik gelişmeyi erken bir şekilde fark edebilmiştir. Buda Osmanlı ordusunun 20.yüzyılın başında dünyanın sayılı hava teşkilatı olan ordularından biri olmasını sağlamıştır.

Osmanlı Devletinin Erkan-ı Harbiye nezdinde yani askeri olarak havacılıkla ilgili ilk teması 1909'da Berlin Ateşemiliteri Enver Bey'in balonlarla ilgili olarak hazırlayıp İstanbul'a göndermiş olduğu raporlardır. Raporun içeriğinde ise balonun bir tanıtımı gerçekleştirilmekte eğer ileride devlet adına bir balon alınmaya karar verilirse bunun Almanlarda bulunan modellerle aynı olması gerektiği savunulmaktadır. Balonlar beraber bunun uçurulması için kullanılan hidrojen için henüz Osmanlı'da bir fabrika bulunmadığı bunun ancak Avrupa'dan getirilebileceği bilgisi verilmektedir.⁷⁰

Dünyada tayyare ile ilgili gelişmelerinin ortaya çıkmasıyla beraber 12 Aralık 1909'da İstanbul'da Fransız mühendis Bleriot tarafından bir uçuş gerçekleştirilmiştir. Bu uçuş neticesinde de 20 Aralık 1909 tarihinde Binbaşı İzzet, Kolağası Hüseyin Hüsnü ve yine kolağası Cemil Bey tarafından tayyare ile ilgili bir rapor hazırlanmış; tayyare ilk defa askeri birimler tarafından incelenip değerlendirilmiş ve bunlara ek olarak tayyareciliğin ve havacılığın geleceğiyle ilgili tespitler yapılmıştır.

⁷⁰ Kural F., (1975), *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)*, Ankara: Havacılık Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, 10-11.

Raporu hazırlayan Osmanlı subayları tarafından tayyare şu bölümlere ayrılmıştır; “gövde, makine, kuyruk, yükselme ve alçalma için kanatlar (suut ve nüzul kanatları), dümen, araba takımı (burada belirtilen ve anlatılmak istenen tayyarenin yerde hareketini sağlayan üçtekerdir)”. Tayyarenin bölümlerinin tanıtımı gerçekleştirildikten sonra ilgili raporda tayyarenin ne olduğu, nasıl ortaya çıktığı ve ne kadara mal olduğuna yönelik bilgiler verilmiştir. “Bleryo’nun Dersaadet’e getirdiği uçuş aracı hemen bir kuşu taklit eden bir sistem olup Paris’te imal edilerek 12.000 frank’a mal olmuştur.” Raporun devamında tayyare nasıl suut ediyor (Nasıl yükseliyor?) şeklinde bir soru başlığıyla uçuşun nasıl gerçekleştirildiği açıklanmaya çalışılmıştır. Raporun sonuç kısmında söylenenler ise Osmanlı havacılığının geleceğinin çizildiği yerler olarak yorumlanabilir. İlk olarak yapılan yorum Bleriot uçağının henüz daha başlangıç seviyesinde olduğu çağdaşı diğer uçaklarında aynı durumda olduğu ancak bunun sonsuza kadar bu şekilde devam etmeyeceği ve en kısa zamanda tayyarenin (uçağın) insanlık için güvenli bir ulaşım aracı olabileceği şeklindedir. Tayyarenin askeri geleceği için yapılan yorum ise şu şekildedir; “ordu için bu nevi tayyarelerin tedariki şimdiden akla gelmese de bir gün gelip de bunların meydan muharebelerinde ordulara hizmet edebilmeleri uzak değildir.”⁷¹ Diğer yönden raporu yazanların dikkat çektiği en önemli noktalardan birisi Osmanlı Devletinin havacılık çalışmalarını halka mal edebilmesi, insanları bu hususta yardım faaliyetlerine yönlendirebilmesi gerekliliğidir. Devlet bir taraftan kendi kaynaklarıyla girişimde bulunmadan önce dışarıdan gelecek pilotlara destek vermeli ve bir taraftan da halktan yardım alabilmeyi başarmalıdır.⁷²

Konuyla ilgili daha detaylı bilgilerin havacılık eğitimi bölümünde aktarılacağını belirtmekle beraber 1911 senesinde Osmanlı Harbiye Nezareti havacılığın askeri bir makam olarak memlekette gelişmesi amacıyla ilgili ve hevesli iki zabitanı Fransa’da havacılık eğitimine göndermeye karar vermiştir. Bu gelişmelerle birlikte teşkilatın kurulma aşamasının ilk adımları atılmaya başlamıştır. Osmanlı Erkan-ı Harbiye-i Umumiye’si hava teşkilatını kurmaya karar verirken dönemin Erkan-ı Harbiye ikinci reisi Çürüksulu Mahmut Paşa’da bu işin başına Süreyya beyin getirileceğini ve Süreyya beyin havacılıkla ilgili araştırmaları yaparak teşkilatı devlete öğreteceğini bildirmiştir. Süreyya İlmen’in anlatımıyla her şey normal seyrinde ilerlerken bir sürpriz yaşanmış; Erkân-ı Harbiye reis-i

⁷¹ Tarihi sürecin bize getirmiş olduğu ilklerden birisidir ki tarihte ilk defa İtalya ile gerçekleştirilen Trablusgarp Savaşında İtalyanlar ilk defa uçağı kullanmışlar; Osmanlı Devleti de tarihte ilk defa uçaklara karşı kendisini savunan ve ilk uçak düşürmeyi başaran devlet olmuştur.

⁷² Kural, (1975), *a.g.e.*, 7-9.

sanisi Çürüksulu Mahmut Paşa Süreyya beyi yanına çağırmiş ve kendisine Osmanlı Devleti'nde havacılığın teşkiliyle meşgul olacağını bildirmiştir. Kendisine karar bildirildikten sonra aklından geçenleri ve yaşananları Süreyya İlmen hatıratında şu şekilde aktarmaktadır;

Hâlbuki o zamana kadar ordumuzda herkesin bildiği bir şey varsa gazetelerden edindiğimiz malumat ve tayyareye ait gördüğümüz birkaç resim. Vazifeyi aldıktan sonra hemen Paris, Berlin, Viyana ateşemiliterliklerine birer tahrirat göndererek bu hususta neşredilmiş kitaplardan birkaç tanesini istedim; Fransız, Alman ve Avusturya ordularının tayyarecilik raporlarını istedim ve Fransa'da Bleriot Havacılık Okuluna gitmiş zabitlerimizin faaliyetleri hakkında rapor istedim.⁷³

Süreyya Bey yapmış olduğu iki aylık çalışmaya istinaden Mahmut Şevket Paşa'ya İstanbul'da bir tayyare meydanı ve bir tayyare mektebinin açılması gerektiğini; yurtdışından destek alarak bu işi ne kadara mal edebiliriz? sorusundan hareketle açıklamış ve fikrini kabul ettirmeye çalışmıştır. Süreyya Bey ilgili fikirlerini Mahmut Şevket Paşa'ya kabul ettirdikten sonra gerekli mali desteği de almayı başarmıştır. Ancak tayyarecilerin eğitimi, inşaat işleri ve diğer işler için tek başına karar verip hareket edemeyeceğini düşünerek; *Kıtaat-ı Fenniye Müfettişliği Komisyonu*'nun ya da diğer bir isimle *Tayyare Komisyonu*'nun kuruluşunu teklif etmiştir. 1911 senesinde oluşturulan bu komisyon Türk ordusunda havacılık adına kurulan ilk resmi teşkilat olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu gün güncel olarak Türk Hava Kuvvetlerinin kullanmış olduğu arma kontrol edildiğinde tarih olarak 1911'i görmemiz mümkündür. Süreyya İlmen *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi* isimli eserinde Türk havacılığının ilk resmi makamı olan Tayyarecilik Komisyonunun nasıl oryaya çıktığını şu şekilde anlatmaktadır.

Erkan-ı Harbiye-i Umumiye İkinci Şubesine memur benim gibi bir zabıt tarafından ifası kabul olmayacağından ve bu gibi işlerle de Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Dairesi edemeyeceğinden tayyarecilik işleri ile meşgul olmak üzere Kıtaat-ı Fenniye Müfettiş-i Umumiliğine merbut bir komisyon teşkilini teklif ettim. Bu teklifim de kabul edildi. Kıtaat-ı Fenniye ve Mevkii Müstahkem Müfettiş-i Umumiliğinin İkinci Şubesini teşkil eden Kıtaat-ı Fenniye Şubesinde yine benim riyasetim altında bir komisyon teşkili tensip edildi. Bu komisyonda Kıtaat-ı Fenniye Şubesi reisi İstihkâm Kaymakamı Refik, İstihkâm Binbaşlarından Mehmet Ali ve Zeki beylerle teşriki mesaiye başladık.⁷⁴

Havacılık teşkilatının kurulmasıyla ilgili bu gelişmeler yaşanırken diğer taraftan da devletin dış siyaseti içerisinde de önemli gelişmeler yaşanmaktaydı. Sanayi devrimi sonrası

⁷³ İlmen, S., (1947), *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, İstanbul: İbrahim Horoz Basımevi, 19-20.

⁷⁴ İlmen, (1947), *a.g.e.*, 21.

teşkilatlanmasını ve siyasi birliğini sağlayan İtalyanlar sömürgeci anlayış içerisinde 20.yüzyılın başından itibaren Trablusgarp'a işçi göndererek kendisine ait yeni yerleşim yerleri kurmaya başlamıştır. İtalyanlar bölgedeki hâkimiyetini güçlendirmek ve kendisini sağlama alabilmek adına Ruslarla “*Racconig Antlaşması*”nı imzalamıştır. İtalya ilk olarak 28 Eylül 1911’de 24 saatlik bir ultimatom vererek Trablusgarp ve Bingazi’nin kendilerine bırakılmasını istemiştir. 13 Ekim’de Derne, 18 Ekim’de Humus ve 20 Ekim’de de Bingazi İtalyanlar tarafından işgal edilmiştir. Osmanlı Devleti bu savaş içerisinde ne yazık ki deniz üzerinden herhangi bir destek faaliyetinde bulunamadığı için; yalnızca gönüllü askerlerin kaçak yollarla bölgeye gitmesi sayesinde devlet bölgede faaliyet göstermeye başlamıştır. İtalyanlar Trablusgarp’ta karşılaşmış oldukları direnişin yalnızca kıyı bölgelerle sınırlı olmasından kaynaklı olarak Osmanlı kuvvetlerini yıldırma amaçlı bir şekilde 12 Ada bölgesini işgal etmeye başlamışlardır. Bu savaş devam ederken ve Osmanlı Devleti de elinde bulunan kuvvetlerle direnmeye devam ederken Balkanlar’da da bir savaş patlak verdiği için 18 Ekim 1912’de Uşi Antlaşması imzalanmış ve Trablusgarp Savaşı sona ermiştir. Yapılan anlaşmaya göre Trablusgarp’ta halife sıfatıyla Osmanlı varlığı devam edecek ve savaş sırasında işgal edilen 12 Ada’da Osmanlıya terk edilecektir. Ancak Balkanlarda ki karışıklığa istinaden Osmanlı Devletinin isteğiyle 12 Adanın Balkanlar toparlanana kadar İtalyanlarda kalmasına karar verilmiş; o İtalya’da II. Dünya Savaşı sonrasında 12 Ada’yı ne yazık ki Yunanlılara teslim etmiştir.⁷⁵

Bütün bunlarla beraber Trablusgarp Savaşının tarihi öneme sahip olmasını sağlayan özelliklerden bir tanesi de dünya havacılık tarihinde uçağın ilk kez bir savaş meydanında kullanıldığı savaş olmasıdır. İtalyan tarihçi Alessandro Vagnini’nin vermiş olduğu bilgilerden hareketle İtalyanların havacılıkla ilişkisinin 1877’ye kadar dayandığını görmekteyiz. İtalya bahsetmiş olduğumuz yıllar içerisinde Avrupa’da yaşanan havacılık alanında ki gelişmelere kayıtsız kalmayarak “*kabil-i sevk balon ve zeppelin*” bu alana özgü bir mühendislik şirketi kurmuştur. Bu tarihi geçmişe dayanarak İtalyanlar Trablusgarp savaşında 4 uçak filosundan faydalanabilmiştir. Bu savaş öncesinde hava kuvvetlerini yeni oluşturmaya başlayan Osmanlı Devleti ise burada yalnızca hava savunması yapabilmiş ve tarihe hava savunması yapan ilk devlet olarak geçmiştir.⁷⁶

⁷⁵ Eraslan, (2012), “a.g.m.”, 54-58.

⁷⁶ Vagnini, A. (2013), “İtalyan-Türk Savaşı’nda İtalya Hava Kuvvetleri: Uzun Süreli Bir Geleneğin İlk Adımı”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011*, Ankara: Ayrıntı Basımevi, 100-101.

Bu savaşta uçaklar yalnızca keşif ve yönlendirme amaçlı değil, doğrudan saldırı amaçlıda kullanılmıştır. İlk defa İtalyan pilotları 1 Kasım 1911 tarihinde 2 kg'lık el bombalarıyla Türk birliklerine saldırı gerçekleştirmişlerdir.⁷⁷

Tarihte ilk hava savunması da 15 Aralık 1911'de İtalyan Yarbay Roberti'nin tayyaresine karşı Türk topçuları tarafından gerçekleştirilmiştir.

Bu savaş içerisinde tarihte ilk defa İtalyanlar tarafından Trablusgarp topraklarına uçaklardan beyanname atılmakta ve tarihte ilk defa psikolojik savaşın izleri görölmekteydi. İtalyanlar tarafından 15 Ocak 1912'de atılan bildiri metni ise şu şekildedir; “Bizimle gelmek için ne bekliyorsunuz? Camilerinizde ibadet etmek arzusunu duymuyor musunuz? Ailelerinizle sakin yaşamak istemiyor musunuz? Bizim de kitabımız var, bizde namuslu ve dindarız. İtalya, babanızdır. Çünkü memleketimiz, anneniz Trablus'la evlenmiştir.”⁷⁸

25 Ağustos 1912'de bir İtalyan uçağı Trablusgarp yakınlarında denize düşmüş ve ilk hava harp kurbanı İtalyan havacı Asteğmen Manzini olmuştur. 10 Eylül 1912'de de İtalyan Yüzbaşı Riccardo Moizzo komutasında ki Nieuport uçağı Türkler tarafından havada vurulmuş; uçak acil inişe zorunlu bırakılmış; tarihte ve bir savaşta ilk defa bir pilot ve uçağı esir alınmıştır.⁷⁹

Trablusgarp Savaşı içerisinde en başta da belirtmiş olduğumuz gibi Osmanlı Devleti henüz teşkilatlanma aşamasında olan Hava Kuvvetlerinden olumlu manada yararlanamamıştır. En başta düşünölen Behman adı verilen biri aracılığıyla kaçak olarak iki tayyarecinin tayyareleriyle birlikte bir Avrupa vapuruyla Trablusgarp'a gönderilmesi şeklindedir. Ancak bu düşünce planın zorluğundan dolayı uygulamaya konulamamıştır. Savaş içerisinde Osmanlı Devleti fiili olarak hava kuvvetlerinden faydalanamasa da İstanbul'a gelen mektuplarla hem içeriden hem de dışarıdan Osmanlı Devletine bu konuda destek olmak isteyenlerin olduğu görölmektedir.

İstanbul'a gönderilen mektuplarla askeri pilotluğa istekli olduğun belirten sivillerin isimleri şu şekildedir;

- 1.İzmir Posta Teşkilatı Memuru Cevdet Sami
- 2.Mühendis Okulu Öğrencisi İbrahim Ruhi
3. Suriye vilayeti halkından Nikolas Fares

⁷⁷ Vagnini, (2013), “a.g.m.”, 104.

⁷⁸ Kansu, şensöz, Öztuna, (1971). *a.g.e.*, 123.

⁷⁹ Kansu, şensöz, Öztuna, (1971). *a.g.e.*, 124. Vagnini, (2013), “a.g.m.”, 108.

4.İstanbul Evkaf Memurlarından Mehmet Hamit

Bahsi geçen 4 isim Trablusgarp'ın İtalya tarafından işgali girişimi başladığında bizzat hükümet, Erkân-ı Harbiye ve saray katına mektuplar yazarak devlet desteğiyle havacılık eğitimi almak istediklerini ve düşmana karşı mücadele etmek istediklerini belirtmişlerdir.

Bu konunun birçok açıdan değerlendirilmesi mümkündür ancak sosyolojik açıdan özellikle Posta memuru Cevdet Sami Beyin yazmış olduğu satırlar toplumun o günkü halini ve belirli bilinçteki insanların halini görebilmek açısından çok önemlidir;

İzmir Posta teşkilatında memurluk yapan Cevdet Sami'nin yazmış olduğu satırlar şu şekildedir;

İstisnasız bütün vatan evladı Avrupalıların şık modalarını taklit ederek kahvehanelerde lalakiyat ile vakit geçireceğimize, ilk önce fen ve sanatı sever ve sevdirecek veyahut hiç olmazsa heves edenlere destekte bulunabilirsek bil'ahire cenab-ı hakk'ın inayeti ile malik olacağımız vukuf ve sayı ve bunların neticesi olan fen ve servet sayesinde binlerce günahsız vatandaşlarımızın kurban olup gitmelerine meydan verilmeksizin, mukaddes ve muazzez vatanımızın namusunu muhafaza ve müdafaa edebiliriz. Bu gün Allah'ın –haşa- varlığını inkar eden Avrupalılar, fen ve sanatın önem derecesini anlayarak arzu ve heves edenlerin cenazeleri üzerine de varıncaya kadar nişanları talik ve tertip eylemeleri sayesinde mevcudiyetleri ile dünyayı titretmektedirler.⁸⁰

Diğer 3 mektubunda detayları incelendiğinde fikir olarak çok vatansever bir şekilde ortaya çıksa da ne yazık ki bu isteklerin devletin ilk havacılık politikasının çok dışında olduğunu görmekteyiz. Çünkü 1914'ün ortalarına kadar -Fransız De Goys'un İstanbul'a geldiği Mayıs ayına kadar- devletin sivil kaynaklardan pilot ortaya çıkarmak gibi bir düşüncesi mevcut değildir. Bunun sebebi de yurtdışına gönderilecek olan pilot adaylarının bir askeri terbiyeden geçmiş olması ve gidenlerin zaten zor olan eğitime bir nebze daha kolay bir şekilde ayak uydurulmasının istenmesidir.

19 Ocak 1913 tarihinde Arman Pigue Viener isimli bir pilotun Osmanlı devletine tayyarecilik teşkilatına dâhil olmak istediği şeklinde bir mektup gönderdiği bilinmektedir.

Mektubun özeti ise; "İtalyanlarla muharebe devam ettiği müddetçe tayyareci müfrezenizde tayyareci ve tamirci olarak istihdam olunmak istiyorum. Avusturya otomobil ve tayyare fabrikasında tayyareciyim. Şehadetname'm var. Arzu ederseniz her tehlikeyi

⁸⁰ Kural, (1975), *a.g.e.*, 7-9.

göze aldırıp gelirim.” Mektubun sonunda ise dikkat çekici notlardan bir tanesi ise “Tayyare teşkilatını tesis etmek istiyorum” şeklinde biten cümledir.⁸¹

Mahmut Şevket Paşa tayyare mektebinin ve daha genel bir tabirle Türk havacılığının ilk yuvasının Üsküdar ve civarlarında yapılmasını istemekteydi. İstanbul’da Alemdağ bölgesine kadar gidilmiş ve yer için araştırma yapılmıştır. Komisyonun fikrine göre Anadolu yakasında Samandıra bölgesi de inşaat için fena bir yer değildir. Ancak gidilen ve beğenilen bölgelerde ki sıkıntı arazilerin sahipli olması ve etrafta yerleşim yerlerinin de bulunmasıydı. Karar verilen son yer Yeşilköy’den Safra köyüne giden şose ile İstanbul’dan gelen ve Çekmeceye giden şosenin birleştiği nokta etrafında bulunan geniş ve düz saha olmuştur. Yer belirlenmesinin ardından Yeşilköy’de hangar inşaatına başlanmış bir aylık sürede iki hangar inşa edilmiştir. Bununla beraber inşaatlar devam ederken iki kişilik bir “*Deperdussen*” marka tayyare ve bir kişilik de eğitim tayyaresi satın alınmıştır. Alınan bu tayyarelerin eğitimden dönecek olan Fesa ve Yusuf Kenan beylere teslim edilmesine karar verilmiştir. Bu gelişmelerin ardından Mahmut Şevket Paşa tarafından Yeşilköy ziyaret edilmiş; kısa zamanda elde edilen başarılar takdir edilmiş ve tayyarecilik ekonomik açıdan daha fazla desteklenerek teşkilatın büyütülmesine karar verilmiştir.⁸²

Fransa’dan gelen iki uçağın başarılı denemesinin ardından Süreyya Bey ve Tayyare Komisyonu Avrupa’da ki havacılık teknolojisini ve havacılıkla ilgili kurumları tetkik amacıyla Avrupa’ya gönderilmiştir. 7 Mayıs 1912’de trenle yola çıkılmış ve 10 Mayıs’ta Viyana’ya varılmıştır. Viyana’da bulunan Tayyare Mektebi ve uçak hangarları ziyaret edilmiştir. Bu ziyarette Viyana’da ki havacılık alanında askeri ve sivil havacılık unsurlarının birbirlerinden ayrıldığı gözlemlenmiştir.⁸³ Avusturya’da askeri havacılığın oluşturulması noktasında Osmanlı yetkililerine aktarılan durum fabrikalarda üretilen 16 uçak yarıştıracak ve içlerinde ki en sağlıklı uçakla teşkilatlanma gerçekleştirileceği şeklinde olmuştur.⁸⁴ Avusturya ziyaretinden sonra Almanya Leipzig’de bulunan fabrikalar ziyaret edilmiş ve 14 Mayıs 1912’de de Berlin’e varılmıştır. Yapılacak alışverişler noktasında ve Osmanlı Devletinin dönemin siyasi ve askeri gelişmelerinden hareketle hızlı adımlar atma çabası ve bir an önce faaliyete geçme isteği Mahmut Şevket Paşa ve Süreyya Bey arasında gerçekleşen yazışmalarla da ortaya çıkmaktadır. Bu yazışmaları özel kılan ise

⁸¹ Kural, (1975), *a.g.e.*, 7-9.

⁸² İlmen, (1947), *a.g.e.*, 21-22.

⁸³ Konu hususunda Viyana’da bulunan Hava Meydanı Planı için bkz EK-7

⁸⁴ İlmen, (1947), *a.g.e.*, 41.

Osmanlı havacılığı için önemli adımların atıldığı bu Avrupa seyahati sırasında Trablusgarp'ta yoğun hava saldırılarının olması ve devletinde bu saldırılara karşı bir an önce karşılık verme isteğinin görülmesidir;

“Harbiye Nezaretinden Kaymakam Süreyya Bey’e

Erkânıharbiye İtalyanların derdesti ikmal olan dördüncü kabl-i sevk balonunun hitamında Çanakkale istihkamatını bombalarla tahribe teşebbüs edecekleri istihbar olunmuştur. İtalyanlar dördüncü balonlarını tedarik edinceye kadar bizimde bir, iki kabil-i sevk balon ve miktarı kafi tayyare tedarikiyle düşmana karşı istimal etmeliğimiz tasavvur ediliyor. Tetkikatınızın tesiriyle malzeme ve pilotlar tedariki esbabının müsaraaeten tetkik ve mütalaanızı serian bildiriniz.

Harbiye Nazırı: Mahmut Şevket⁸⁵

Erkan-ı Harbiye Kaymakamı Süreyya Bey’e

Muhterem oğlum;

Sizin dersaadetten hareketinizden sonra İtalyanlar Rodos’u işgal ettiler. Diğer adaları da işgal etmeleri muhtemeldir. Şimdilik Rodos ile ve ileride belki diğer adalarla da muvasala tesis etmeliğimiz pek lazımdır. Şimdilik Helyosta vasıtasıyla Rodos’la muharebe edebiliyoruz; fakat ileride ne yapacağımızı, buna muvaffak olup olamayacağımızı bilemem. Eğer Aeroplan vasıtasıyla tesisi muvasala edersek hem askerimizin maneviyatını muhafaza etmiş, hem de Avrupa’ya karşı ordumuzun tezayidi şan ve şerefine himet eylemiş bulunuruz; binaenaleyh Rodos karşısında seyyar hangarlar tesisiyle orada birkaç Aeroplan bulundurulmasını münasip görüyorum. Humbaralarımız olursa İtalya gemileri ve ordugâhı üzerine humbara da atabiliriz. Bu işi görebilmek için pilotlara mali olmaklığımız icap eder. Bu pilotlar Alman olursa daha iyidir. Çünkü Fransızlar zannetmem ki İtalyanlar aleyhine öyle bir teşebbüste bulunsunlar. Vakıa Döperdüssen fabrikasının ajanı bu maksatla bize pilot dahi vereceğini beyan ile müracaatta bulunduysa da bu müracaatı mahza Aeroplan furuhtu için vaki bir müracaat tarzında telakki ederim. Mamafih işimize gelirse oradan da pilot alabiliriz. Bu bapta teşebbüsatta bulunmamızı tavsiye ile neticesine intizar eylerim oğlum.

Harbiye Nazırı Mahmut Şevket⁸⁶

Erkan-ı Harbiye Kaymakamı Süreyya Bey’e

Muhterem oğlum;

İki gün evvel bir mektup yazmıştım. Anı Berlin’e gönderdim. Bunu da Viyana’ya gönderiyorum. Oradan hareket ettiniz ise arkanızdan geliyor. İtalyanlar Rodos’u işgal ettiler. Rodos’la tesisi muvasala arzusundayım. Tayyare bu bapta çok işimize yarayacaktır. Bu sebepten bir an evvel işinizi bitirerek İstanbul’a gelmelisiniz ki işe başlayalım. Yahut daha birkaç adet tayyare (seyyar hangar ve arabasıyla) mübayaa ve bunları istimal edecek pilot ve aktı mukavele eder ve bize gönderirseniz bunları

⁸⁵ İlmen, (1947), *a.g.e.*, 45.

⁸⁶ İlmen, (1947), *a.g.e.*, 50-51.

bu işte kullanabiliriz. Evvelki mektubumda vazifenizi süratle bitirmeniz hakkında bir şey yazmadığım için bu mektubumu da yazmaya mecbur oldum oğlum”⁸⁷

Avrupa’ya gerçekleştirilen bu seyahat neticesinde Osmanlı Devleti hem dünyada ki havacılığı tanımış hem de burada çoğu uygulanamasa da başarılı anlaşmalar gerçekleştirilmiştir.

Trablusgarp Savaşı devam ederken yukarıda da belirtmiş olduğu gibi Osmanlının havacılıkla ilgili tek yetkilisi olan “*Tayyare Komisyonu*” Avrupa’da ki havacılık gelişmelerini yerinde görmek ve teşkilat içinde önemli adımlar atmak için yurtdışına bir seyahat gerçekleştirmiştir. Bu seyahatin dönüşü sonrasında 25 Eylül 1912 tarihinde komisyon tarafından hükümetin ve Erkan-ı Harbiye’nin de onayıyla resmi olarak Osmanlı Tayyare Teşkilatının kadrosu oluşturulmuştur. Bu tarihte yazılan ve yayınlanan talimatname içerisinde Yeşilköy Tayyare Mektebine ait bir kadro cetveli ve de oluşturulacak ilk tayyare bölüğünün bilgileri yer almaktadır.⁸⁸

Tayyare teşkilatı planlanırken ve talimatname oluşturulurken düşünülen ordunun yıllardır alışık olduğu terimlerden hareket edilmesi olmuştur. Buna dayanarak da subayların ve neferlerin yabancılık çekmemesi ve yeni kuvvete çabuk adapte olabilmeleri adına teşkilat sınıflandırmasında bölük ve takım tabirinin kullanılmasına karar verilmiştir. Bir tayyare bölüğü iki takımdan ve bu takımların her biri de iki tayyareden meydana gelecektir. Bölüklerde birinci takım daha hafif ve hareket kabiliyeti daha fazla olan bir donanıma sahip olacakken ikinci takım daha ağır bir donanıma sahip olacaktır. Osmanlı tayyare bölüklerinde kullanılacak tayyarelerin iki kişilik olmasına karar verilmiştir. Burada temel amaç devletin ayrı ayrı olarak hem pilot hem de rasıt yetiştirmeye gücü yetmeyeceği için hepsinin tek seferde halledilebilmesi ve uçucuların ve rasıtların tek seferde yetiştirilebilmesidir. Bu suretle hem birinci takım hem de ikinci takım iki kişilik tayyarelere sahip olmuştur. I.Takımın envanterinde tayyarelerle birlikte bir yedek motor ve hafif tamirler için işe yarayacak yedek parçaların bulundurulmasına karar verilmiştir. II. Takım ise iki kişilik tayyarelerle birlikte, bir yedek motor, birer çift sağ ve sol kanat, birkaç adet pervane, her tamirde işe yarayacak büyük küçük yedek parçalar, taşınabilir kumaş hangar (tayyare çadırı), ve bir demirci arabasını envanterinde bulunduracaktır.⁸⁹

⁸⁷ İlmen, (1947), *a.g.e.*, 51.

⁸⁸ Yalçın, (2016), *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, XIX.

⁸⁹ Sarp, İ. (1986) *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları*, Ankara: Hava Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, 2.

Yukarıda bahsetmiş olduğumuz ve 25 Eylül 1912 tarihinde yayımlanan ve doğrudan tayyare bölüklerini ilgilendiren teşkilat metninin maddeleri şu şekildedir;

Madde 5: Mektep teşkilat ve kadrosundan maada mektepte daima bir tayyare bölüğü bulunacak ve bu bölük yetiştirildikten sonra tensip edilecek mahallerde sevk ve ilhak edilerek yerine diğer bölük teşkil kılınacaktır.

Madde 6: Tayyareler için bölük teşkilatı kabul olunmuştur. Bir bölük iki takımdan ve bir takım iki tayyareden teşekkül edecektir. Tayyareler kâmilen arabalara tahmil edilecek ve seyyar olacaktır.

Madde 7: Mektebin ve tayyare bölüğünün kadroları aşağıdaki gibidir;

Bir Tayyare Bölüğünün Kadrosu

1. Kıdemli Yüzbaşı (Bölük kumandanı)
2. Mülazım: yüzbaşı (her tayyare için bir subaydan toplamda 4subay)
3. Tabip yüzbaşı (1 kişi)
4. Eczacı mülazım-ı evvel (1 kişi)
5. Başçavuş (Rövelverli 1 kişi)
6. Başçavuş muavini (1 kişi)
7. Çavuş (her bir tayyare için bir kişi olmak üzere toplamda 4 kişi)
8. Onbaşı ((her bir tayyare için bir kişi olmak üzere toplamda 4 kişi) 1'i arabacı olarak kullanılacaklar)
9. Sıhhiye onbaşısı (1 kişi)
10. Marangoz onbaşısı (1 kişi)
11. Saka neferi (1 kişi)
12. Saraç onbaşısı (1 kişi)
13. Demirci onbaşı (1 kişi)
14. Aşçı neferi (1 kişi)
15. Borazan (Tüfekli olarak 1 kişi)
16. Emirber nefer (7 kişi)
17. Tüfekli tayyareci ve makineci neferi (30 kişi)
18. Arabacı neferi (24 kişi)
19. Arabacı onbaşısı (4 kişi)

20. Arabacı çavuş (2 kişi)⁹⁰

Osmanlı modernleşmesinin belki de en temel problemlerinden biri devlete çağ atlattırabilecek ve var olan problemleri ortadan kaldıracak bütün gelişmelerin kargaşa ve panik halinde gerçekleştirilmesidir. Bahsedilen bu durum ne yazık ki Osmanlı havacılık teşkilatının ve genel olarak Türk havacılığının ilk yılları içinde aynı şekilde olmuştur. Teşkilatın oluşturulmasına karar verilen dönem içerisinde Trablusgarp Savaşı başlamış ve 1922’de Kurtuluş Savaşı’nın sonuçlanmasına kadar geçen süreç içerisinde ülke panik ve kargaşanın içerisinde çıkmayı başaramamıştır. Bu durumda teşkilat oluşturulurken bir takım durumların aceleye getirilmesine, eğitim de ve kuvvetin oluşturulmasında batıya çok sık başvurulmasına ve adeta havacılığın batılı güçlere teslim edilmesine (*Birinci Dünya Savaşı içerisinde Türk havacılığı tamamen Alman ekolünün etki alanı içerisinde*); siyasi kargaşa nedeniyle de istenilen şekilde yardımlar alınamamasına sebep olmuştur. Trablusgarp savaşları devam ederken Tayyare Komisyonu’nun Avrupa seyahatinin dönüşü sonrası teşkilat planlaması belirlenmiş teşkilatın gerçek anlamda temelleri atılmış ancak daha teşkilat rayına oturmamışken Balkan Savaşları çıkmış ve yine acele kararlar alınmak zorunda kalmıştır.

1789’da gerçekleştirilen Fransız İhtilali ve onun ardından ortaya çıkan “*Milliyetçilik*” kavramı çok uluslu bir yapıya sahip olmasından kaynaklı olarak en çok Osmanlı Devleti’ni etkilemiştir. Özellikle Ruslar Osmanlı üzerinde ki planlarını gerçekleştirebilmek ve etki alanlarını daha da fazla arttırabilmek adına Balkan coğrafyasında bulunan ulusları kışkırtmaya başlamış; ilk etapta Sırbistan ve Yunanistan toprakları Osmanlı’nın elinden çıkarak bağımsız topraklar haline gelmiştir. 20.yüzyıla beraber Ruslar tekrar Balkan uluslarını kışkırtarak Osmanlı Devletine karşı savaşmaları konusunda telkinlerde bulunmaya başlamışlardır. Balkanlar’da Bulgaristan, Yunanistan, Karadağ ve Sırbistan arka planda Ruslarında desteğiyle Osmanlı Devletine karşı bir ittifakın içerisine girmişler ve ilk kıvılcımda 8 Ekim 1912’de Karadağ’ın Osmanlı’ya karşı savaş açmasıyla çıkmıştır.⁹¹ Bu savaş öncesinde Osmanlı Devleti ekonomik ve askeri ıslahat çalışmaları düşüncesiyle Balkanlar’da bulunan 70.000 askerini terhis etmiştir. Savaş öncesinde Osmanlı ordularının genel durumu şu şekildedir; ordu yaşanan gelişmeler neticesinde Edirne kalesine bir damla erzak dahi gönderemeyecek haldedir ve bürokratik

⁹⁰ Keyüsk, M. (1950), *Türk Havacılık Tarihi 1912-194 Birinci Kitap*, Eskişehir: Uçuş Okulları Basımevi, 104-107.

⁹¹ Sander, O. (2012). *Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918’e*, İstanbul: İmge Kitabevi, 323-324.

karişıklıklardan kaynaklı olarak ordu olağanüstü hal alımlarında da sıkıntı yaşamaktadır. Dönemin Erkan-ı Harp reisi Hadi Paşa'nın bu anlattıkları Osmanlı'nın burada aldığı ağır yenilginin birer gerekçesi olarak karşımıza çıkmaktadır.⁹²

Balkan savaşları öncesinde Osmanlı ordusu içerisinde ıslah(yenilenme) ve teşkilatlanma çalışmaları tamamlanmıştır. Mevcut ordu 14 kolordu, 6 müstakil tümen ve neredeyse 1 milyon erden meydana gelmekteydi. Teşkilatlanma çalışmalarının ardından ordunun yeni düzende talim ve terbiyesinin planlanan şekilde ilerlememesi ve tam bu aşamada Balkanlar'da bir savaşın patlak vermesi bütün planın altüst olmasına neden olmuştur. Balkan devletlerinin ve henüz Osmanlı hâkimiyeti altında olan toplumların *Düvel-i muazzama*'nın kışkırtmalarıyla devlete karşı bir olmalarının ardından devletin elinde ki mevcut tayyarelerin bölgelere dağıtılmasına ve savaşta bu şekilde hava gücünden faydalanılmasına karar verilmiştir. Bu konuda 9 Ekim 1912 tarihinde Erkan-ı Harbiye Dairesi 3.Şubesinin yayımlamış olduğu 109 numaralı emirde bu bilgiyi destekler niteliktedir;

Erkan-ı Harbiye Dairesi III. Şubesi 109 Numaralı Emir

9 Ekim 1912

Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettişi Umumiliğine

Mevcut tayyarelerden harpte istimal everişli lâakal altı tayyareye ihtiyaç vardır. Bunlardan iki tayyareden mürekkep bir tayyare müfrezesinin Şarki Rumeli Ordusu karargâhına teslimi diğer bir müfrezenin aynı kuvvette olarak Garbi Rumeli Ordusu karargâhına sevk ve irsali evvelce tebliğ olunmuştu. Edirne kalesinde mevcut balonların uzun müddet gaz istihsaline kafi membaların mevcut olmadığı anlaşıldığından iki tayyareden mürekkep bir müfrezenin kalenin ihatası başlamadan evvel Edirne'ye serian irsali ve neticenin başkumandanlık vekaletine inbası zimmında işbu muhtıra Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettişi Umumiliğine tevdi olunur.⁹³

Erkan-ı Harbiye'den gelen bu emrin ardından Osmanlı envanterinde bulunan iki "*Harlan*" tayyaresi Alman pilotlarıyla birlikte Şark ordusu emrine gönderilmiştir. Diğer iki tayyare, tayyareci Yüzbaşı Fesa, Üsteğmen Fethi ve Nuri, Teğmen Abdullah ile birlikte garp ordusu komutanlığı emrine gönderilmiştir. Edirne kalesine gönderilmesi planlanan tayyarelerde trene yükletilerek yola çıkarılmıştır ancak Bulgarların baskın harekâtı neticesinde tren İspartakule den geri çevrilerek tekrar İstanbul Yeşilköy'e gönderilmiştir.

⁹² Eraslan, (2012), "a.g.m.", 62.

⁹³ Keyüsk (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-194*, 75-76.

Osmanlı ordusu Balkan savaşlarına belki de tarihinde eşi benzeri ender görülebilecek bir derecede hazırlıksız bir şekilde yakalanmıştır. Ordunun bu hazırlıksız hali ve genel durumu savaş sırasında gerçekleştirilen yazışmalardan da anlaşılmaktadır. Savaş içerisinde ordunun genel durumunu İstanbul ve Balkan cepheleri arasında gerçekleşen şu iki yazışma özetlemektedir;

Birinci Telgraf Balkanlardan İstanbul'a;

Başkumandanlık İkinci Şube Müdürü Kazım Beyefendiye

Gerek havanın muhalefeti ve gerekse benzinin ikmali sebebiyle dün sabah ve havanın muhalefeti sebebiyle de dün akşam ve bu sabah uçulamamıştır. Dün gece rüzgarın şiddetinden açıkta kalan tayyarenin birkaç teli kopmuştur. Tayyare ile iş görülebilmesi için hangar ve edevatın bu akşama kadar otomobille sevki elzendir. Aksi takdirde dün ıslanan ve bu gün sıcaktan müteessir olan tayyare ile iş görülemeyecektir. Herhalde bir yük otomobiliyle eşyanın gönderilmesi ve bu gün Nuri Efendiye benzin ve makinist gönderileceği evamiri Aliyelerine müntazır bulunduğu maruzdur.

Erkânıharp Yüzbaşısı Kemal⁹⁴

İkinci Telgraf İstanbul'dan Balkanlara;

Babaeski'de Karargâh-ı Umumi II. Şube Müdürlüğüne

Fazıl Efendi geri çağrıldı. Tayyaresi trene binecek veçhile hazırlanıp elde mevcut köhne çadırla yarım ki trene yetiştirilmeye gayret edilecektir. Başka çadırımız yoktur. Levazım hala çadırları dikip göndermedi. Evvelce arz eylediğim üzere İstanbul'da tayyare benzini yoktur. Elde mevcut olanları kâmilten beraber gönderiyorum.

Tayyare Mektep Müdürü⁹⁵

Balkan savaşları öncesinde 1911-1912 yılları evresinde Osmanlı Devletinin elinde mevcut bulunan tayyare sayısı 10'du. Bunlar 2 adet *Deperdussin*, 1 adet *Bleriot*, 3 adet *R.E.P.*, 2 adet *Bristol* ve 2 adette *Harlan* marka olmak üzere sınıflandırılmaktaydı.⁹⁶

Osmanlı'da ki tayyare durumuyla beraber diğer Balkan ülkelerinde ki duruma da bakacak olursak; Bulgar ordusunda seferberlik ilanı sonrası destek amaçlı Ruslar tarafından gönderilmiş olan tayyarelerin mevcudiyeti göze çarpmaktadır. Bulgarların üstünde ki Rus desteği savaşın ilerleyen zamanlarında daha fazla da artmış bu durumda Bulgarların tayyare sayısının artmasını sağlamıştır. Sırp ordusunda da Fransızlar tarafından

⁹⁴ Keyüsk (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-194*, 84.

⁹⁵ Keyüsk (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-194*, 85.

⁹⁶ Yalçın, (2017), *Türk Hava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi 1911-1950*, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 39.

idare edilen tayyareler mevcuttur. Osmanlıyla savaşan Balkan ülkeleri içerisinde Karadağ'ın hiçbir ülkeden havacılık desteği almadığı görülmektedir.⁹⁷

Eldeki mevcut eğitimli pilot subay sayısının az olmasından kaynaklı olarak 12 Ekim 1912 tarihinde Erkan-ı Harbiye'nin kararıyla Fransa'dan üç pilot ve 3 makinist getirilmesine karar verilmiştir. 15 Ekim 1912 tarihinde Erkan-ı Harbiye'den Batı Rumeli Ordusuna gönderilen bir emirle eldeki mevcut tayyarelerle Bulgar ordusunun harekâtının keşfi emredilmiştir. Bu emir sonrasında ise Osmanlı'nın Batı Rumeli ordusunda bunun uygulandığına dair bir belge bulunmamakla beraber ordunun herhangi bir keşif harekâtına da rastlanılmamıştır. 16 Ekim 1912'de Karadağ'ın ardından diğer Balkan devletleri de Osmanlı devletine savaş ilan etmiş ve Balkan orduları muhtelif cephelerden ilerleyerek Osmanlı topraklarını istilaya başlamışlardır.⁹⁸

3.2.1. Birinci Balkan Savaşlarında Tayyare Hareketleri

Şark ordusunun ilk mücadelesinde Bulgarlar Osmanlı envanterinde bulunan iki Harlan tayyaresini ganimet olarak ele geçirmişler ve ilerlemeye başlamışlardır. Bulgaristan'ın ilerlenmesinin engellenmesi amacıyla yapılan Lüleburgaz muharebelerinde Osmanlı orduları Bulgarlara mağlup olarak hem ellerinde ki keşif tayyarelerini de kaybetmişler buna ek olarak da Çatalca'ya doğru geri çekilmek zorunda kalmışlardır. Batı Rumeli'de ise Erkan-ı Harbiye'den Selanik'te bulunan Garb-ı Rumeli ordusuna bir telgraf çekilerek 425 sayılı emirle iki tayyareden oluşan tayyare müfrezesinin hazır tutulması emredilmiştir. Telgraf metni ise şu şekildedir;

Orduca istihdam ve istimal edilmek üzere kariben Selanik'e irsali mukarrer olan iki tayyareden mürekkep tayyare müfrezesine ihzar ve itası lazım gelen beş binek hayvanı ile maateferruat beş çadır, maa küçük zabıt 25 nefer ile hafif, altı nakliye arabası, yedi mekkâre ve dört bakraç ile dört küreğin şimdiden tefrik ve ihzarı mütemannadır.⁹⁹

Savaşın ilerleyen dönemleri içerisinde özellikle Doğu Rumeli'de Bulgar etkinliğinden kaynaklı olarak herhangi bir tayyare hareketimize rastlanılmamıştır. Batı Rumeli'de ise Köprülü bölgesinde Osmanlı tayyarelerinin keşif uçuşları gerçekleştirdikleri görülmektedir.

⁹⁷ Yalçın, (2017), *Türk Hava Gücü*, 39.

⁹⁸ Kurter, A. (2011), *Türk Havacılık Tarihi I*, Ankara: Hava Kuvvetleri Basımevi, 87-88.

⁹⁹ Keyüsk (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-194*, 80-81.

23-24 Ekim 1912 tarihli Komanova Meydan Muharebesi sonrası Osmanlı orduları Manastır'a doğru geri çekilmeye başlamışlardır. Tayyarelerimiz ordu kumandanı Zeki Paşa'dan aldıkları sözlü emirle birlikte Köprülüde bulunan tayyare müfrezesini Selanik'e taşımışlardır. Selanik'te tayyareler faaliyete hazırlanırken Yunanlıların bölgeye yaklaşması nedeniyle 10 Kasım 1912'de eldeki tayyareler yakılmış ve tayyarelerimiz Selanik'te bulunan Cemiyet-i İslamiye'den Fahrizade Adil Bey'in evine sığınmışlardır.¹⁰⁰

Zor durumdaki tayyarelerimiz kaçışı Fesa Evrensev'in anlattıklarına dayanarak şu şekilde aktarılmaktadır;

Müfrezeden teğmen Abdullah'ı esir eden Yunanlılar, Fesa ve arkadaşları ele geçiremiyordu. Yüzbaşı Fesa dostu Cemiyet-i İslamiye azalarından mahzenizade Adil Bey'in evinde bulunuyor ve kılığını değiştirerek cemiyet bürosunda bir kâtip gibi çalışıyordu. Bir gün buradan kaçmak için bulunmaz bir fırsat çıkmıştı. Mısırlı Prens Ömer Tosun Paşa, Selanik'e sığınan muhacir kabilelerini alıp İzmir'e götürmek üzere bir vapur göndermişti. Dostları, bu defa da onu, bir Mısırlı kılığına sokarak Yunan neferlerinin gözü önünden vapura bindirdiler. Böylece düşman elinden İzmir yoluyla kaçan –Fethi ve Nuri beylerde böyle kaçmışlardır- tayyarelerimiz Yeşilköy'de kendilerini bekleyen arkadaşlarının arasına dönmüşlerdir.¹⁰¹

Yunanlılar savaşın başladığı Ekim ayından Kasım ayına kadar geçen yaklaşık bir aylık kısa süreçte Selanik ve diğer Rumeli şehir ve kasabalarını ele geçirmişlerdir.

Edirne müstahkem mevkiinde ise buraya gidecek tayyareler İstanbul'dan yola çıkarılmış ancak Bulgarların ileri harekâtı nedeniyle Edirne'ye ulaşmaları mümkün olmamıştır. Erkan-ı Harbiye yola çıkarılan bu tayyarelerden keşif ve irtibat hususunda faydalanılmasını istemiş ve tayyarelerin Çorlu ya da Çerkezköy civarlarında kurularak harekete geçirilmesi istenmiştir. Neticede tayyareler istenilen bölgeye ulaşmış ancak vagonların tespiti yapılamadığı için tekrar İstanbul'a yönlendirilmiş ve İstanbul'da kurulum gerçekleştirilerek uçuşların gerçekleştirilmesi istenmiştir. Tayyarelerin Edirne'ye ulaşamamasından dolayı burada bulunan balondan da istifade edilemiyordu. Nihayetinde Edirne kalesine tayyarenin İstanbul'dan ulaştırılmasına karar verilmiş ve bu iş içinde Fransız pilot Granil görevlendirilmiştir. Granill'den tayyarenin mevcut deposuyla durmadan Edirne'ye gidip gidemeyeceğini test etmesi ve bunu bildirmesi istenmiş ancak

¹⁰⁰ Keyüsk (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-194*, 81.

¹⁰¹ Aydar, O. (1948), *Uçan Süvariler*, Ankara: Türk Hava Kurumu Yayınları, 27. Karacagil, Ö.Kürşad (2013), "Balkan Harbinde Türk Havacılığı", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011*, Ankara: Ayrıntı Basımevi, 117.

Granill gerek Bulgarlara yakalanma korkusu ve gerekte bunu yapmak istemeyişi nedeniyle İstanbul'dan beklenen tayyare asla İstanbul'a ulaşmamıştır.¹⁰²

3.2.2. İkinci Balkan Savaşlarında Tayyare Hareketleri

I.Balkan savaşları sırasında elde iki Fransız pilot mevcutken her ikisinden de savaşta etkin bir şekilde faydalanılamamıştır. Bu tecrübeden kaynaklı olarak Balkan savaşlarının ikinci evresinde hiçbir yabancıya başvurmaksızın sadece Türk pilotlardan faydalanılmıştır. Alınan bu kararın ardından; elde bulunan tayyareler Türk tayyareciler arasında bölünmüştür. Bu doğrultuda; 70 beygir gücünde bulunan Gnöm motorlu Bristol tipi tayyare Yüzbaşı Salim Bey'e, "Vatan" ismi verilen Bleriot tipi tayyare Yüzbaşı Fesa'ya, "Osmanlı" adı verilen Deperdössen Üsteğmen Fethi'ye, bir REP Tayyaresi Teğmen Nuri'ye ve bir Bristol Tayyaresi de Teğmen Fazıl'a tahsis edilmiştir. Savaş sırasında Yüzbaşı Fesa Bey için Silivri mevkiinde bir keşif uçuşu sırasında düşmanın taciz ateşine rağmen keşfini tamamlaması üzerine 10 liralık bir mükâfat verilmiştir. Bunun ardından Kıtaat-ı Fenniye tarafından bu ödüllendirilmenin sürekli hale getirilmesi ve bu sayede tayyareciliğinde teşvik edilebileceği önerisi gelmiştir. Balkan savaşları sırasında yıllardan beri gelen ve aslında halada devam etmekte olan Batıdaki Türk algısını görmemizi sağlayacak bir hadise yaşanmıştır. Bilindiği üzere 1900'lü yıllar Avrupa'da ve dünyada tayyareciliğin yeni yayılmaya başladığı bir dönemdir ve Fransızlarda geçmişteki balon tecrübelerinden de hareketle bu işte çok fazla ön plana çıkmışlardır. Bu duruma istinaden de ismi belirsiz olan bir ülke Fransız gazetelerine ilan vererek Fransız bir pilotun ülkeleri adına çalışmalarını teklif etmiştir. Bu ilanın ardından bir Fransız havacı da aynı gazete ilan vererek ismi açıklanmayan ülkenin Osmanlı Devleti olmaması koşuluyla teklifi kabul edeceğini bildirmiştir. Bu olay bizlere o günlerde Avrupa'da ki Türk algısını ve para karşılığı da olsa gelen pilotların hangi düşünce yapısında olduklarını görmek açısından çok önemlidir.¹⁰³

Tablo 3. 1 Balkan Savaşlarında Uçuş Faaliyeti Gösteren Tayyareci (Pilot) Subaylar¹⁰⁴

İSMİ	RÜTBESİ	VAZİFESİ
Salim Efendi	Topçu Yüzbaşı	Müdür Muavini (Pilot)

¹⁰² Keyüsk (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-194*, 82-87. Yalçın, (2017), *Türk Hava Gücü*, 37-50.

¹⁰³ Yalçın, (2017), *Türk Hava Gücü*, 37-50.

¹⁰⁴ Keyüsk (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-194*, 110.

Fesa Efendi	Süvari Yüzbaşı	Mektep Muallimi (Pilot)
Feyzi Efendi	Piyade Yüzbaşı	Pilot
Nuri Efendi	Topçu Teğmen	Pilot
Fethi Efendi	Bahriye Çarkçı Teğmen	Pilot-Makinist
Fazıl Efendi	Piyade Teğmen	Pilot

İkinci Balkan Savaşı içerisinde Türk havacıları elde bulunan tayyareler ve personel bakımından iyi bir duruma gelmiştir. Bu dönemde Tür havacılarının savaşın birinci kısmında gerçekleştirmeleri gereken keşif uçuşlarını gerçekleştirdikleri görülmektedir. Hatta Yarbay Enver Paşa'da bu keşif uçuşlarının bazılarında rasit olarak uçuş gerçekleştirmiştir.¹⁰⁵ Yaşanan gelişmeler ışığında Balkan savaşları 29 Eylül 1913 senesinde sona ermiştir. Türk havacılığının ortaya çıktığı dönemde teşkilatın başında olan Süreyya Paşa (İlmen)'ya göre Osmanlının elinde Balkan savaşlarında iş görece kadar tayyare ve tayyareci mevcuttu. Ancak savaşın patlak verdiği dönemde eldeki bu kuvveti nasıl kullanacağını farkında olan bir komutan mevcut değildi. Erkan-ı Harbiye ve Kıttaat-ı Fenniye bu başsızlık içinde tayyareleri ve pilotları istedikleri gibi yönlendirdiler ve bu hamlelerin hepsi hatalı hamlelerdi. Osmanlı'da yaşanan hükümet değişikliği sonrası sadrazam ve Erkan-ı Harbiye reisi değişince Süreyya Paşa'da mevcut tayyare komisyonu üyeliğinden uzaklaştırılmıştı ve hazırlanan yeni seferberlik planında kendisi yeni kurulan istihbarat dairesinin başına getirilmiştir. Süreyya Paşa'ya göre Balkan savaşlarında ortaya çıkan hezimetin en temel sebeplerinden bir tanesi de budur. Savaş devam ederken gerçekleşen Bab-ı Ali baskını neticesinde hükümet el değiştirmiş; Mahmut Şevket Paşa hükümeti kurmakla görevlendirilmiş ve Süreyya Paşa'da yeniden Kıttaat-ı Fenniye müfettişliğine getirilmiştir.¹⁰⁶

Süreyya Paşa tarafından Osmanlı havacılığının genel durumunu ve bundan sonra neler yapılabileceğini anlatan 23 Eylül 1913 tarihli bir rapor hazırlanmıştır ve rapor Kıttaat-ı Fenniye Müfettişliğine sunulmuştur;

Osmanlı ordusunda tayyarecilik ve balonculuk teşkilatının cidden bir semere göstermesi arzu ediliyorsa en evvel yapılacak şey fedakârlıktır. Fedakârlıkta para ile olur. Bütçede tahsisatı olamayan bir sınıf silah tabii terakki edemez. Ne kadar çalışılsa ne kadar gayret edilse tabiidir ki her şey noksan kalır. Şimdiye kadar askeri

¹⁰⁵ Yalçın, (2017), *Türk Hava Gücü*, 42.

¹⁰⁶ İlmen, (1947), *a.g.e.*, 122

bütçemizde bu hususa dair bir mevki sahibi olmadık. Bir tahsisat verilemedi. Ne koparılmak mümkün ise bin türlü müşkülât içinde itirazlara, cevabı retlere tesadüf ederek, adeta dilenerek koparıldı. Saniyende her uçuşta nefisini, hayatını feda ederek havalarda cevelan eden tayyare zabitlerimizi takdir ve teşviktir. Bunun içinde en büyük rol oynayan yine paradır. Tayyareci zabitlerimizin hayatı, istikbali temin edilmelidir. Onlara iltifat edilmelidir. Avrupa'da adı otomobilcilikten yetişen pilotlar bile bazen imparatorlar tarafından mazharı takdir ve teşvik oluyor ve makam-ı iftiharda elleri sıkılıyor. Şimdiye kadar tayyarecilik aleminde icra kılınan teşebbüsümüz hiçtir. İki hangar inşa edebildik. Ufak ancak amaçlanana yetmeyecek bir tamirhane yapabildik. Avrupa'dan getirtmiş olduğumuz birkaç tayyare çadırından istifadeye çalıştık. Yirmiyi geçkin tayyare sipariş ederek getirttik. Kimisi kırıldı badehu tamir oldu. Kimisi tamir kabul etmeyecek halde harap oldu. Tayyareler bir takım nazik aletlerdir, daima kırılırlar. Hatta tayyareciler de pek çok felaketlere maruz kalırlar. Hamdolsun. Şimdiye kadar u hususta dehşetli bir kaza vukua gelmedi. Harp münasebetiyle ihzar ettiğimiz projemizde mevki icraya konulamadı. Bu harpte miktarı az olan tayyarelerimizin hizmetleri de zannedersen, orduca genellikle takdire mazhar oldu.

Maksadımız Ayastefanos'ta bir mükemmel mektep vücuda getirerek aynı zamanda ordunun tayyarecilik merkezini bilteşkil evvela müfettişler, badehu kolordular, merkezlerinde birer bölük tayyare teşkil etmektir. Her bölük dört tayyareden, tayyare çadırlarından, tamir arabalarından vesairenden teşekkül edecekti. Kolordularla beraber aynı zamanda müstahkem mevki için ayrıca bölükler teşkili düşünülüyordu.

Mektepte tayyare bölükleri her türlü levazımıyla beraber mükemmelen teşkil edildikten sonra icap eden müfettişliklere, kolordulara tevzi kılınacaktı. Bu sene mektebimize bir baloncu bölüğü ilave kılındı. Edirne de vaktiyle bir merbut balon parkı teşkil edilmişti. Bu günlerde tayyare mektebi teşkili zımında bir şiket müracaat etmiştir. Bilmüzakere tadil edilen şartnamei esasiyesi tetkik edilecek olursa ordumuz için mevki icraya konulması pek nafidir. Tedrisat ciheti işbu şirkete havale edildiği halde bizim için hemen tayyare ve balon bölükleriyle merbut balon parkları tesisine başlamak ve kolordulara ve merakizi mühimmeye tevzi eylemek lazımdır. Bunun için şöyle düşünüyorum: Ayastefanos'ta mükemmel bir mektep (işbu şirketle uyuşulduğu halde) vücuda geleceğinden ve aynı zamanda da bir merkezi teşkil edeceğinden Çatalca hattı ve Karadeniz için işbu merkezden istifade etmek pek mümkündür.¹⁰⁷

1912-1913 Balkan savaşlarının tamamlanmasının ardından Osmanlı ordusu içerisinde savaş öncesi başlatılan ve yarım kalan ıslahat hareketlerine tekrar başlanmıştır. Bu gelişme öncesinde henüz Balkan savaşları devam ederken 24 Nisan 1913 tarihinde Mahmut Şevket Paşa ile Alman büyükelçi arasında İstanbul'da gerçekleşen görüşme ve paşanın ordu hakkında ki şu düşünceleri bu ıslahat çalışmalarının gerçekleşeceğinin bir göstergesidir;

Elimizde usta ve namuslu bir memur sınıfı yoktur. Bu noktada yabancı memleketler bize yardım etmelidir. Onun için ıslahatçı göndermeleri için muhtelif hükümetlerden

¹⁰⁷ İlmen, (1947), *a.g.e.*, 123-127.

ricada bulunacağım. Ordunun ıslahı hususunda ümitlerim muhakkak Almanya'dadır. Bu programımın en önemli noktasıdır. Ordu tepeden tırnağa ıslah edilmeli; zabıtlar siyasi fikirlerden uzaklaştırılmalıdır. Bu hususta şurada burada müşavir sıfatıyla teşkilatımızın içinde yer almakta olan muallim zabıtlar kifayet etmez.¹⁰⁸

27 Ekim 1913'te Çürüksulu Mahmut Paşa ile Liman von Sanders arasında yapılan anlaşma ile Liman Paşa Osmanlı ordusunun ıslahı hususunda tek sorumlu olarak ordunun başına geçmiştir.¹⁰⁹

Osmanlı ordusunun yeni bir kolu halan havacılık içinde Alman ıslahat heyetinin de onayı alınarak çalışmalara başlanmış; tayyare mektep müdürü Binbaşı Veli, tayyareci üsteğmen Fazıl, makinist üsteğmen Yahya ve Teğmen İsmail'den oluşan bir heyet Tayyarecilikteki son gelişmeleri görmek ve incelemek adına Avrupa'ya gönderilmiştir. Heyet tarafından Avusturya, Almanya ve Fransa'da bulunan havacılıkla ilgili birçok sivil ve askeri fabrika ve kuruluşlar ziyaret edilmiştir.

Heyetin ziyaretleri neticesinde Avrupa tayyareciliğine bakış açısı 3 temel maddeyle özetlenmiştir;

- 1- Avusturya tayyareciliği henüz emekleme dönemindedir. (Burada onların bizden pek farkı yok bizim daha gelişmiş bir ülkeyi kendimize örnek almamız gerekir yorumu çıkmaktadır.)
- 2- Alman tayyareciliği Fransız havacılığına bakılacak olursa biraz geridedir.
- 3- Fransız tayyareciliği Avrupa'da tayyarecilik alanında en gelişmiş ülke konumundadır.¹¹⁰

Burada dikkat edilmesi gereken bir nokta da daha önceki Avrupa turlarında seyahat listesinde İngiltere olurken Balkan savaşlarından hemen sonra Avrupa'ya yapılan denetim turunda İngiltere'nin olmamasıdır. Burada artık safların net olarak belli olduğunu (Burada Fransa içinde neden İtilaf Bloğunun yanında değil yorumu yapılabilir ancak Fransızların Osmanlı devletine çok fazla borç para vermesi ve devletin bir an önce düzluğe çıkarak borçlarını ödemesi isteği de bu yaklaşma için yapılabilecek bir yorum olabilir.) söyleyebiliriz. İngiltere artık tarihi bir düşman konumundadır. Birinci dünya savaşı öncesinde Osmanlı devletinin savaşa İngiltere ile beraber girme isteğinin de geri çevrilmesi

¹⁰⁸ Bayur, (1991), *Türk İnkılâbı Tarihi II. Cilt III. Kısım*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 280.

¹⁰⁹ Bayur, (1991). *Türk İnkılâbı Tarihi II. Cilt III. Kısım*, 282.

¹¹⁰ Keyüsk (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-194*, 143.

bu duruma bağlıdır. (Osmanlı devleti artık bir hasta adamdır ve yardımdan ziyade artık toprakları paylaşılarak tarihten silinmelidir.)

Alman Hackstetter tarafından 1 Kasım 1913 tarihinde bir rapor hazırlanmış ve Osmanlı havacılığının ilerlemesi gereken yol hususunda orduya ve hükümete bir takım tavsiyelerde bulunulmuştur. Raporda vurgulanan ilk nokta bağımsız ve müstakil bir hava kuvvetleri merkez teşkilatının oluşturulması olmuştur. Raporda vurgulanan ikinci nokta ise oluşturulacak teşkilatın kimseden onay almadan harca yabileceği ve sadece kendisine tahsis edilmiş olan bir bütçesinin olmasıdır. Bu bütçeyle birlikte; satın alma, yenileme ve bakım-onarım işleri tek elden çıkacak bir kararla uygulanmalıdır. Bütçe ile ilgili olarak yapılan bir diğer tavsiyede balonculuk ve tayyare bütçelerinin ayrı ayrı belirlenmesi olmuştur. Osmanlı havacılığının ilk yılları için dönemin önemli isimlerinin de vurguladığı nokta; teşkilatlanma, uçak satın almak ve eğitim öğretimle birlikte uçakların bakım ve onarımı içinde bir teşkilatlanmayı gidilmesi olmuştur. Bu yapılanmanın eksikliği savaş dönemleri içerisinde çok fazla hissedilmiş ancak cumhuriyet döneminde atılacak adımlarla eksikler giderilebilmiştir. İşte Hackstetter'de hazırladığı raporda bu konuya değinmiş ve Yeşilköy'de büyük bir merkez tamirhanesinin kurulmasını tavsiye etmiştir. Meteoroloji istasyonları ve balon'da kullanılacak gaz içinde bir fabrika kurulması fikri de bu raporda tavsiye olarak sunulmuştur. Son olarak modern havacılığın bir gereği olarak havacılıkla ilgili uluslararası kulüplere dâhil olunması dünya havacılığında yer alabilmek için bir ön koşul olarak belirtilmiştir. Ayrıca Osmanlı Devletinin havacılığı sadece askeri kanatla sınırlı tutmaması, bu işi halkın gözünde de sempatik hale getirmek ve onları da bu işe dâhil edebilmek için ulusal bir havacılık kulübünün de kurulmasının gereğinden bahsedilmiştir.¹¹¹

Raporda belirtilen detayların uygulanması durumunu inceleyecek olursak; devlet ikmal ve bakım noktasında çok büyük sıkıntılar yaşamaya devam etmiş, meteoroloji istasyonları I.Dünya Savaşı içerisinde kurulmuştur. Bağımsız bir bütçe ve özerk bir kuvvet olarak yapılanma ancak cumhuriyet devrinde gerçekleştirilebilmiştir. Havacılığa halkın dâhil edilmesi ve sivil havacılık teşkilatının da ortaya çıkması fikrinde Osmanlı devrinde herhangi bir kulüp veya dernekleşme faaliyeti olmasa da halk milli duygularla ianelerle havacılığa destek olmuş halkın yardımlarıyla envantere yeni uçaklar dâhil edilmiştir. Sivil kanadın havacılığa dâhil edilmesi ise ancak cumhuriyet devrinde gerçekleştirilebilmiştir.

¹¹¹ Keyüsk, (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914*, 145-153.

3.3. Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Bir Propaganda Girişimi: Mısır Seyahati

Fransızlar tarafından 1913'te gerçekleştirilen; Paris-İstanbul-Kahire seferinden öykünülerek; Osmanlı devletinin gücünü göstermek, Osmanlının elinde bulunan topraklarda yaşayan Müslüman halkın birlik ve beraberliğini sağlamak (özellikle Arap coğrafyası ve Araplar üzerinde) amacıyla 2515 km.lik bir mesafede İstanbul-Kahire seferi planlanmıştır. Bu amaçla da iki pilot ve iki rasıt görevlendirilmiştir. Ancak bu noktada bahsi geçen yıllar üzerinden Osmanlı havacılığı ve Fransız havacılığı kıyaslandığında Fransızların hem askeri hem de sivil havacılık alanında teşkilatlanmasını tamamladığını; Osmanlı havacılığının ise teşkilatlanma açısından dünyadaki ilk girişimlerden olmasına rağmen henüz emekleme aşamasında olduğunu görmek mümkün olacaktır. Süreyya Paşa'nın yorumuna göre Enver Paşa Harbiye Nazırı olduktan bir iki ay sonra Balkan felaketini örtmek ve İslam âlemine bir gösteriş yapmak amacıyla daha henüz ellerindeki teknolojiye rağmen Avrupalı çağdaş birçok devletin dahi cesaret edemediği kıtalar arası seyahate karar vermiştir. Yine Süreyya Paşa'ya göre bu seyahat havacılığın yeni yükselmeye başlayacağı bir dönemde çok lüzumsuz bir seyahatti ve bize üç tayyarecinin şehit olmasına ve iki tayyarenin de kullanılmaz hale gelmesine mal olmuştu.¹¹²

8 Şubat 1914'te Yeşilköy'de Enver-Talat ve Cemal Paşalarla birlikte Türk havacılık tarihi için önemli bir isim olan Çürüksulu Mahmut Paşa'nın da katıldığı bir tören gerçekleştirilmiştir. Törenin ardından Nuri Bey tarafından kullanılan Prens Celalettin isimli tayyare ve Fethi Bey tarafından kullanılan Muavenet-i Milliye isimli tayyareler havalanmıştır. 27 Şubat 1914'te Şam'a ulaşan Fethi Bey, rasadı Sadık Bey'le birlikte Kudüs'e doğru yönelmiş ancak "*Küfrüharab*" bölgesinde bulunan kayalıklara düşmüşlerdir. Fethi bey ve Sadık Beyler Türk havacılık tarihinin ilk askeri hava şehitleri olmuşlardır. 28 Şubat 1914'te Nuri ve İsmail Hakkı beylerle birlikte yoğun bir katımlın olduğu bir cenaze töreni gerçekleştirilmiştir. Fethi ve Sadık beylerin şehit olduğu "*Muavenet-i Milliye*" isimli uçağın enkazı Enver Paşa'nın isteğiyle İstanbul'a getirilerek askeri müzeye konulmuştur.¹¹³

Cenazeden sonra 11 Mart 1914 tarihinde Nuri ve İsmail Hakkı Beyler tarafından kullanılan "*Celaleddin*" isimli uçak hazırlanmıştır ancak o gün için rüzgâr uçuş yönünün ters istikametinde esmektedir ve hava şartları çok fazla uygun değildir. Fakat Nuri Bey

¹¹² İlmen, (1947), *a.g.e.*, 161-162.

¹¹³ Yalçın, (2017), *Türk Hava Gücü*, 62-67.

toplanan insanlara saygısızlık olmaması için uçuşu gerçekleştirmeye karar vermiştir. Uçağın motoru zayıf olduğundan fazla dayanamamış ve denize düşmüştür. Uçağın pilotu Nuri Bey çok iyi yüzme bildiği için üstündeki ağırlığa rağmen yüzmeye karar vermiş fakat karaya ulaşmadan boğularak şehit olmuştur. İsmail Hakkı Bey ise yüzme bilmediğinden uçakta kalmış ve halk tarafından kurtarılmıştır. Yolculuğun tamamlanması için planlanan yeni uçuşa “*Ertuğrul*” isimli bir uçak kullanılmıştır. Pilot Yüzbaşı Salim Bey (İlkuçan) ve Rasit yüzbaşı Kemal Bey uçak mürettebatı olarak belirlenmiştir. Uçak daha önceki uçuşlardan farklı bir rota belirleyerek Çanakkale ve Edremit üzerinden hareketine başlamıştır. Uçak Kemerdere bölgesinde bir kırım yaşamış arıza giderilerek 13 Martta tekrar Edremit’e doğru hareket edilmiş fakat bu seferde Küçukkuyu bölgesinde bir ağacın üzerine düşmüştür. Salim bey ve Kemal Bey halk tarafından kurtarılmış ve yine tamire giden uçağın yerine halk tarafından Bileriot tipi bir uçak satın alınarak uçağa Edremit adı verilmiştir.¹¹⁴

Bu sefer uçağın Fethi bey’in şehit düştüğü yerden hareket etmesine karar verilmiş gemiyle İstanbul’dan Beyrut’a hareket edilmiş uçağın montajı ve testleri tamamlanarak 1 Mayıs 1914’te harekete hazır hale getirilmiştir. Yine Salim Bey ve Kemal Beyler uçuş ekibi olarak görevlendirilmiştir. Edremit isimli uçak 9 Mayıs günü Kahire’ye varmış 8 Şubat’ta başlayan bu macerada 3 şehitle nihayetinde tamamlanmıştır. Bu uçuşla alakalı olarak devletin ve hatta herkesten gizli olarak Erkan-ı Harbiye’nin bir casusluk planı olduğu yönünde düşüncelerde vardır. Osmanlı pilotları Kahire’de o kadar çok ilgi görmüşlerdir ki bölgede bulunan İngilizler dahi durumdan rahatsızlık duymuşlardır.¹¹⁵

Fransa Askeri Tayyareciliğinin başında bulunan General Bernard Osmanlı devletine gönderilecek olan havacılık ıslah heyetinin başına Fransız tayyare yüzbaşısı De Goys’u önermiştir.¹¹⁶

De Goys 4 Mayıs 1914’te İstanbul’a gelmiştir. Balkan savaşları sonrası tayyare ve tayyareci sayısında inanılmaz bir azalma yaşanmıştır. De Goys tarafından atılan ilk adım halka tayyareciliği sevdirmek ve insanları (burada yine askeri kaynaklardan

¹¹⁴ Keyüsk, (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914*, 185-190.

¹¹⁵ Yalçın, (2017), *Türk Hava Gücü*, 79-84.

¹¹⁶ Tam adı Marki de Goys de Mazeyrac

faydalanılmıştır. Askeri eğitim tecrübesi olan insanlar alınsın ki onun askeri disiplini için tekrar zaman harcanmasın) * havacılığa dâhil etmek olmuştur.

Birinci Dünya savaşının patlak vermesinin ardından devlet henüz savaşa dahil olmasa da 3 Ağustos 1914'te seferberlik ilan etmiştir. Osmanlı devleti ittifak arayışları içerisinde kendisine en yakın ilgiyi gösteren ve ittifak bloğunun içinde yer alan (bu yaklaşma Kayser II. Wilhelm döneminden itibaren II. Abdülhamit döneminde başlamıştır.) Almanya ile yakınlaşmaya başlamıştır. Almanlarla girilen bu ittifakın ardından karşı blokta yer alan Fransız de Goys ülkesine kaçmış ve yine havacılık tarihimiz içerisinde ki bir girişim daha dış etkenler yüzünden yarım kalmıştır.

3.4. Birinci Dünya Savaşında Türk Hava Harekâtı

Cihan harbinin hazırlık aşamasında Yeşilköy Hava Okuluna gönderilen seferberlik emrine göre okul tayyare bölümünde bulunan bütün uçak ve uçucuların harekâta hazır halde olmaları istenmekteydi. Savaş öncesinde okul mevcudunda 6 uçak bulunmaktaydı. Bu uçaklardan ikisi Kafkas Cephesi için Doğu'ya gönderilmişti ve okulun elinde 4 uçak bulunmaktaydı. Yeşilköy'e gönderilen seferberlik emri şu şekildedir;

Tayyare Mektebi Müdüriyetine

Orduy-u Hümayun seferber olduğundan aşağıda muharrer tayyareci efendilerle tayyarelerin seferber edilmesi ve harekete amade bir halde bulundurulması;

1. Rumler Taube: Teğmen Şakir
2. Döperdüssin: Teğmen Mehmet Ali
3. Bleryo (Edremit): Yüzbaşı Salim (İlkuçan)
4. Bleryo (Tarık İbni Zeyyat): Yüzbaşı Fessah (Evrensel)
5. Nieuport: Teğmen Fazıl
6. Nieuport: Teğmen Fazıl¹¹⁷

* Devlet bu düşünceden ancak 1930'lu yıllarda Türk Tayyare Cemiyeti tarafından kurulan Türkkuşu Okulu, İnönü Kampları ve Ergazi Kamplarıyla kurtulabilmiştir. Bu tarihten sonra artık sivil kanatta havacılığın içinde yer almaya başlamıştır. Bize göre burada ki en temel görüş veya hâkim olan düşünce yapısı havacılığın asli ve asil bir sınıf olduğunun düşünülmesinden kaynaklıdır. Buna ek olarak bu işi sadece askeri disiplinden geçmiş insanların yapabileceği düşüncesi de hâkimdir. Ancak Türk toplumunda ki bu algının neden yanlış olduğunu yine o dönemki Avrupa'ya bakarak görebiliriz. İngiltere'de Amerika'da Fransa'da ve hatta Rusya'da dahi askeri havacılıktan önce sivil havacılık kendisine gelişme alanı bulmuş, "Aero club" adı verilen havacılık kulüpleri kurulmuştur. Bu durum bu yeniliğin önce halka inmesini ve havacı bir millet olmasını sağlamıştır. İngiltere ve Fransa ikinci dünya savaşına kadar Amerikalılarda ikinci dünya savaşı sonrası dünya havacılığında büyük söz sahibi iseler bu kültürleri sayesinde. Biz de Türk Tayyare Cemiyeti 1925'te kurulmuş ancak 1930'larla beraber ülke de havacılık alanında önemli adımlar atmıştır. Buda bizde de havacılığı bir spor olarak gören bunu bir etkinlik olarak listesine alan bir toplumun oluşmasını sağlamıştır.

¹¹⁷ Keyüsk, M. (1951), *Türk Havacılık Tarihi 1914-1916 İkinci Kitap Birinci Cilt*, Eskişehir: Hava Basımevi, 14.

Dünya Savaşı tehlikesinin doğmasıyla beraber Osmanlı Havacılığında sorumlu olan ve Yeşilköy'ün başı olan de Goys ülkesine kaçmış ve Tayyare Mektebi müdürlüğüne Binbaşı Latif Bey getirilmiştir. Fransızlarla havacılık alanında yapılan ittifakın dağılmasından sonra daha önce askeri ıslahat noktasında desteği alınan Almanlarla topyekûn bir ittifakın içerisine girilmiş ve Almanlar Osmanlı Ordusu içerisinde önemli askeri makamlara getirilmeye başlanmıştır. Bunun bir neticesi olarak da Eric Serno¹¹⁸ Osmanlı Havacılığının başına geçmek üzere Almanya'dan gelmiştir. Serno resmi olarak görevine 3 Şubat 1915 tarihinde başlamıştır.¹¹⁹

Osmanlı Devleti kendi sınırları içerisinde bulunan Goben ve Breslau gemilerine mürettebatıyla birlikte el koyarak gemilere Yavuz ve Midilli ismini vermiştir. Bu gemiler günümüzde halen daha tartışmalı olan bir kararla Rus limanlarını bombalamıştır ve Osmanlı Devleti bir anda kendisini savaşın içerisinde bulmuştur. 13 Kasım 1914'te padişah ve aynı zamanda Müslümanların halifesi tarafından cihad-ı ekber ilan edilmiş ve bütün Müslümanların sancak-ı şerif altında toplanması istenilmiştir.¹²⁰

Osmanlı Devletinin resmi olarak savaşa girmesinin ardından burada ilk mücadeleler Kafkas Cephesi'nde görülmektedir. Kafkas Cephesinin ilk muharebeleri olan ve 3-21 Kasım 1914 tarihleri arasında gerçekleştirilen Köprüköy Muharebelerinde herhangi bir hava harekâtına ne Rus ne de Türk cephelerinde rastlanmamıştır. 22 Aralık 1914'te yapılması planlanan Sarıkamış Harekâtında da görevlendirilen 9. ve 10. Kolordular harekât alanının çok geniş tutulması ve çok uzun bir yürüyüş gerçekleştirilmesinden dolayı askerlerimiz düşmanla savaşmadan donarak şehit olmuşlardır. Harekât 4 Ocak 1915'te başarısızlıkla sona ermiştir. Kafkas Cephesine hava desteği amacıyla İstanbul'dan Trabzon'a giden Mithat Paşa ve Bahriahmer (Kızıl Deniz) vapurlarına Tarık bin Zeyyat ve Edremit isimleri verilen Bleriot tipi iki uçak yüklenmiş ve gönderilen müfrezenin başına da Savmi (Uçan) ve Fesa (Evrensev) beyler amir edilmişlerdir. Bu vapurlar 6-7 Kasım 1914 tarihlerinde Karadeniz üzerinde Ruslar tarafından batırılmış; vapurda bulunan Bleriot tipi iki uçakta Ruslar tarafından ele geçirilerek Sibiryaya gönderilmiştir. En başta da belirtmiş

¹¹⁸ Erich Serno (1886-1963) Alman üsteğmen Serno Ekim 1914'te Batı Cephesinde, 2.Uçak Bölüğünden, Türkiye'de ki Alman Askeri Kuruluna gönderilmişti. Türk pilotları eğitmesi için program hazırlaması görevi verilmiş ve danışmanlık görevine getirilmiş, 3 Şubat 1915'te Yeşilköy Uçuş Okulu'nda görevine başlamıştır.

¹¹⁹Keyüsk, (1951), *Türk Havacılık Tarihi 1914-1916*, 51.

¹²⁰ Uçarol, R. (2013). *Siyasi Tarih 1789-2012*, İstanbul: Der Yayınları, 700.

olduğumuz gibi yaşanan talihsizlikler ve hava kuvvetlerinin genel durumuna istinaden 1914-1915 evresinde Kafkas Cephesinde herhangi bir hava harekâtına rastlanılmamıştır.¹²¹

1914 yılı için Boğazlar Bölgesi olara adlandırılan İstanbul ve Çanakkale’de bir hareket gerçekleştirilmesi ve bu bölgenin tamamen kontrol altına alınması fikri ilk olarak Ruslar tarafından ortaya atılmıştır ve bunun uygulayıcısının da güçlü donanması ve diğer kuvvetleriyle ancak İngilizler olabileceğini belirtmişlerdir. Ruslar tarafından ortaya atılan bu fikir İngiltere Deniz Bakanı (Bahriye Nazırı) Churchill tarafından destek görmüş ve kendisinin verdiği destekle bu plan İngiliz Harp kabinesi tarafından kabul edilmiştir.¹²²

Çanakkale bölgesinde Türk uçakları 1914 yılının Eylül’ünden itibaren denizlerde keşif faaliyetlerine başlamış; İngiliz donanmasının hal ve hareketleri gerçekleştirilen keşif uçuşlarıyla takip edilmiştir. 14-19 Ekim 1914’te Çanakkale’de yapılan keşif uçuşlarında İngiliz ve Fransız donanmalarının Bozcaada ve dolaylarında çok fazla sayıda harp gemisi topladığı tespit edilmiştir. Edinilen bu bilgiden hareketle birliklerin en kısa zamanda Çanakkale üzerine bir harekâta başlayabileceği şeklinde yorumlanmıştır.¹²³

I.Cihan Harbinde 1915 yılı için hava teşkilatı için planlama şu şekilde gerçekleştirilmiştir; Başkomutanlık Karargâhı Umur-u Havaiye şubesine bağlı olan Hava Uçuş Okulu, Balon Müfrezesi, Meteoroloji şubesi ve belirli bölgelere gönderilebilecek seviyede tayyare bölükleri elde mevcuttu. Bu duruma istinaden; 1. ve 6. Tayyare Bölükleri Çanakkale’ye, 2. Tayyare Bölüğü Irak’a, 3. Tayyare Bölüğü Uzunköprü’ye, 4. Tayyare Bölüğü Adana’ya, 5. Tayyare Bölüğü 2.Ordu’nun emrine ve 7.Tayyare Bölüğü de Kafkas Cephesine gönderilecektir. Tayyare Bölükleri tahsis bakımından Harbiye ve Bahrine Nezaretine; tedarik ve ikmal bakımından da Umur-u Havaiye şubesine bağlı bir hale getirilmiştir. Harp içerisinde muharip olarak kullanılmaları yetkileri de hiçbir yerden onay alınmaksızın bağlı oldukları ordulara verilmiştir. Bu şekilde harp esnasında daha hızlı bir şekilde karar alabilme ve uygulamaya geçebilmenin önü açılmıştır.

¹²¹ *Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınları Seri No 3 Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı IX’ncü Cilt* (1969), Ankara: Genelkurmay Basımevi, 22-24.

¹²² *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı* (1969). 24-25.

¹²³ *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı* (1969). 26.

Tablo 3. 2 1915 Yılı Osmanlı Tayyare Bölükleri ve Mürettebatı¹²⁴

Bölük İsmi	Mürettebat/Uçak
1 No.lu Çanakkale Tayyare Bölüğü	Alman tayyarecilerden oluşmaktadır
2 No.lu Irak Tayyare Bölüğü	Uçucuların bir kısmı Türk çoğu Alman'dır
3 No.lu Uzunköprü Tayyare Bölüğü	Alman tayyarecilerden oluşmaktadır. Bununla birlikte eğitimini tamamlayan Türk rasıtlarda burada görevlendirilecektir.
4 No.lu Adana Tayyare Bölüğü	Uçucuları Türk'tür
5 No.lu Tayyare Bölüğü	2.Ordu için ayrılmıştır. Türklerden oluşur.
6 No.lu Fokker Harp Tayyare Bölüğü	Uçucuları Alman'dır
7 No.lu Kafkas Tayyare Bölüğü	Uçucuları Türk'tür
Şam Tayyare Bölüğü	Uçucuları Türk'tür
Keşan Tayyare Bölüğü	Uçucuları eğitim sonrasında belli olacaktır.
Sabit Balon Bölüğü	Mürettebatı Türk'tür

Osmanlı Hava Teşkilatı içerisinde “*Allaim-i Cevviye*” yani “*Meteoroloji*” şubelerinin kurulmasına Çanakkale ve Karadeniz üzerinde Türk ve Alman uçaklarının faaliyetlerinin arttırılabileceği düşüncesiyle karar verilmiştir. Alınan kararın ardından ilk olarak İstanbul ve Edirne’de Hava Rasat Şubeleri oluşturulmuştur. Bunlara ek olarak 1915 sonlarında Gelibolu’da bir üçüncü Rasat (Gözlem) şubesinin açılmasına karar verilmiştir. Hava Rasat Şubelerinin kuruluş amaçları şu şekildedir; rüzgârın esiş yönünü ve havada yaşanacak değişiklikleri bölüklere ve Umur-u Havaiye Şubesine bildirmek.¹²⁵

1914 sonlarında gerçekleştirilen ve başarısızlıkla sonuçlanan Sarıkamış Harekâtının ardından Kafkas cephesinde yer alan Türk orduları Erzurum-Erzincan önlerine doğru çekilmişlerdir. Rus orduları ise; Sarıkamış, Oltu, Horasan ve Muş Eleşkirt bölgesinde yer almaktadır. 1915 yılı içerisinde Kafkas cephesinde yer alan orduların sayılarına baktığımızda Türk ordularının 85.000 kişiden ve Rus ordularının da 188.000 kişiden oluştuğu görülmektedir. 27 Nisan 1915 tarihli Tortum Muharebelerinde Rus orduları başarılı bir şekilde püskürtülmüştür. Ancak bu muharebe öncesinde Ruslar tarafından kışkırtılan

¹²⁴ Keyüsk, (1951), *Türk Havacılık Tarihi 1914-1916*, 56. Tablo burada yer alan bilgilerden hareketle oluşturulmuştur.

¹²⁵ Keyüsk, (1951). *Türk Havacılık Tarihi 1914-1916*, 58-60.

Ermeniler Van'da büyük bir ayaklanma başlatmışlardır. Bu ayaklanma sırasında Ermeniler Van'da çatışmalar içerisinde genç yaşlı, çocuk ve kadın dinlemeden bir katliam gerçekleştirmişlerdir. Bunun üzerine yetişen Türk birlikleri de kendilerine yapılanların karşılığı olarak Ermenilere cevap vermişlerdir ve iki kuvvet arasında çatışmalar yaşanmıştır. Ermeni ayaklanmalarından kaynaklı boşluktan faydalanmak isteyen Ruslar harekete geçerek 11 Mayıs'ta Malazgirt'i 16 Mayıs'ta da Van'ı işgal etmişlerdir. 1915 yılı içerisinde Kafkas Cephesi için uçak ilk kez 4 Mart 1915 tarihinde Ruslar tarafından kullanılmıştır. Buna karşılık olarak cephede bulunan 3.Ordu Komutanlığı da Erkan-ı Harbiye'den uçak talebinde bulunmuş ancak eldeki bütün uçakların Çanakkale'de olduğu ve Almanya'dan gelecek yardımların ardından takviye yapılabileceği bilgisi paylaşılmıştır.¹²⁶

1915 yılı içerisinde İstanbul Boğazı ve Çanakkale'de ki hava hareketlerine bakacak olursak ilk olarak genel savunma planı doğrultusunda düşman gemilerinin Boğazdan giriş yapmalarının engellenmesi için Boğaz girişi mayın döşenerek kapatılmıştır. Düşman deniz kuvvetlerinin Bozcaada'da ki hareketinin takibi amacıyla Yeşilköy'de ki mevcut uçaklardan destek alınmıştır. 5 Mayıs 1915'te Karadeniz üzerinden Boğaza yaklaşan düşman gemilerinin keşfi amacıyla Pilot Fevzi ve Rasit Teğmen Sami'nin kullandığı uçak Belgrad Ormanlarına düşmüştür ve iki personelde şehit olmuştur. Yaşanan bu olaydan sonra bölgede keşif görevi için bir Balon Müfrezesi görevlendirilmiştir. Müfrezeye Beykoz sırtlarında konuşlandırılarak 400-500 metre irtifada düşman harekâtının keşfi emredilmiştir. 1915'in başlarında Çanakkale'yi savunmakla görevlendirilen 5.Ordu Çanakkale ve Gelibolu'da konuşlandırılmıştır. Daha önce Kafkas Cephesi'nin uçak isteğinde bahsi geçen 4 Alman yardım uçağından 3'üde Çanakkale'ye gönderilmiştir. Cephede kendisini savunan konumda olan Osmanlı birliklerinin durumu bu şekildeyken; İtilaf birlikleri ise; 16 muharebe, bir uçak ana gemisi, iki kruvazör, muhrip, mayın arama ve tarama gemilerinden ibaretti. Ayrıca; Bozcaada'da bulunan Arkroyal uçak ana gemisinde de iki kara Sapvit uçağı ve altı deniz uçağı mevcuttu.¹²⁷

17 Mart 1915 tarihinde Başkomutanlık Hava Karargâhı Müşaviri ve Osmanlı havacılığının baş sorumlusu Eric Serno Çanakkale'ye gelmiştir. Alanda bulunan üç uçak Serno tarafından uçuşa hazır hale getirilmiştir. Cepheye gelinen gün Serno yanına Rasit Kurmay Yüzbaşı Schineider'i de alarak bir keşif uçuşuna çıkmıştır. Hava aydınlandığı

¹²⁶ *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı* (1969). 35-36.

¹²⁷ Kurter, (2011). *a.g.e.*, 278-283. *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı* (1969). 37.

sırada Bozcaada açıklarında toplanmış düşman gemisi topluluğu görülmüştür. Serno ve Schineider'in getirdiği bilgilerden sonra gerekli önlemler alınmış ve İngilizlerin donanma ateşi başlamıştır. Bu saldırıya havadan Arkroyal uçak gemisinden kalkan uçaklarla destek verilmiştir. Karşılıklı topçu ateşi öğlene kadar devam etmiş, öğleden sonra birlikten çıkan emirle Alman pilot Seydler ve Türk rasıt denizci Yüzbaşı Hüseyin Limni adasında ki düşman hareketlerini keşifle görevlendirilmiştir. Türk topçu ateşi neticesinde Fransız gemisi Gaulois ağır hasar almıştır. 1915'in başlarında yapılan keşifler neticesinde düşman hareketinin tespiti sonrası boğaz önlerine döşenen mayınlar ne İngiliz ne de Fransızlar tarafından keşfedilememiştir. Döşenen bu mayınlar sayesinde iki İngiliz zırhlısı Osean ve Irresistible batmış, Inflexible'da ağır hasara uğramıştır. 18 Mart deniz muharebelerinde düşman ağır hasara uğramış ve Adalar'a doğru çekilmeye başlamıştır. 18 Mart'ta ki topçu savunma savaşı sonrasında hava şartlarının müsait olmaması nedeniyle cephede yaklaşık bir hafta keşif imkânı sağlanamamıştır ve düşmanın geri çekiliş sonrası hangi hazırlıklar içerisinde olduğunun tespiti yapılamamıştır. 26 Mart 1915'te Seydler ve Rasıt Yüzbaşı Hüseyin sabah ve öğlen olmak üzere Bozcaada ve Limniye keşif uçuşları gerçekleştirmişlerdir. Bozcaada'da daha önce hasar gören Inflexible ve birkaç İngiliz zırhlısı olduğu; Limni'de ki Mondros koyunda Quen Elizabeth'in demirlediği tespit edilmiştir. Ancak bu tespitlerin ötesinde düşmanın yeni bir taarruz hazırlığında olduğuna dair bir tespit gerçekleştirilememiştir.¹²⁸

18 Mart sonrası Osmanlı ve İtilaf Birlikleri Hava Kuvvetlerinin durumlarını inceleyecek olursak; Çanakkale'de mevcutta üç uçak bulunduğunu görmekteyiz. Buna ek olarak Alman pilotlarla beraber Yeşilköy'de eğitim görmüş 3 Türk subay, Alman bakım personelleri ve bir Tayyare bölüğü bulunmaktaydı. Bölükteki Alman sivil pilotlara teğmen, makinistlere de Astsubay rütbesi verildi. Bölük komutanlığına en kıdemli Alman pilot teğmen Preussne getirildi. Yüzbaşı Hüseyin'de bölüğe rasıt olarak atandı. İtilaf birliklerinde ise İngiliz ve Fransızlara ait karma 18 uçak bulunmaktaydı. İtilaf birliklerinin sayıca üstünlüklerine rağmen mali yokluklar baş gösterene kadar geçen ilk süreçte Osmanlı uçakları Bozcaada ve Limni'de bulunan düşman birlikleri üzerinde defalarca keşif uçuşu gerçekleştirmişlerdir.¹²⁹

¹²⁸ Yalçın, (2017), *Türk Hava Gücü*, 117-127.

¹²⁹ *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı* (1969). 42-43.

18 Nisan 1915'te Osmanlı uçakları İtilaf birliklerinin uçaklarının toplandığı bölgeye giderek düşman hava kuvvetlerini ortadan kaldırmayı planlamışlardır. Fakat bu hareket başarısız olmuştur. Bu noktada Osmanlı Devletinin en büyük tesellisi harekât başarısız olsa da eldeki uçaklardan hiç birini kaybetmeden geri dönülmesidir. 23 Nisan 1915'te Türk uçakları tarafından gerçekleştirilen keşif uçuşlarında 23 nakliye gemisinin büyük bir hareketlilik halinde olduğu ve bu hareketliliğin bir kara çıkartması hazırlığı olabileceği tespiti yapılmıştır. Bu keşfin ardından 25 Nisan 1915 sabaha karşı İtilaf birlikleri Seddülbahir, Arıburnu ve Kumkale'ye çıkarmaya başlamışlardır. Kumkale'ye çıkan Fransızlara iki uçak desteği, Seddülbahir'e çıkan kuvvetlere Bozcaada'da bulunan uçaklarla destek ve Arıburnu'na çıkan kuvvetler için Arkroyal gemisinde bulunan uçaklarla destek sağlanmıştır. Özellikle çıkarma günü ve çıkarmayı takip eden diğer günler içerisinde “*Manika*” gemisinden yükselen sabit balon sayesinde İtilaf birliklerinin hem kara harekatı hem de deniz üzerinden gerçekleşen saldırırlar iyi bir şekilde idare edilmiş ve Türk birlikleri bu süreçte çok fazla zayıt vermişlerdir. Yaşanan bu duruma engel olabilmek ve bir önlem alabilmek adına Çanakkale'den Başkumandanlık karargâhına bir telgraf çekilmiştir;

En çok zayıtımıza sebep olan düşmanın sabit balon gözetlemesidir. Yüzbaşı Serno'nun bu balona taarruz etmesi lazımdır. Adı geçenin Usedom paşanın emrinde mi, yoksa benim emrimde mi olduğunu bilmiyorum. Balon yalnız birliklerimizi gözetliyor. Balon 200 metreye kadar yükselebilmektedir. Bütün düşman harp gemilerinin ateşini balon idare ediyor...¹³⁰

Çanakkale Savaşlarının ikinci aşamasında birlikler arasında ki iletişimsizlik kara çıkarmalarında elde mevcut bulunan tayyarelerden yeteri kadar faydalanılamamasına neden olmuştur. Kara savaşları içerisinde uçakların ve Tayyare Bölüklerinin yeri çok fazla önemliydi. Çünkü düşman harekâtının ve olası planların havadan keşfedilmesi savunma için çok önemliydi. Kara savaşlarının devam ettiği dönem içerisinde Türk uçakları keşif faaliyetlerini imkânlar dâhilinde gerçekleştirmeye çalışmışlardır ve orduya destek olmak için çabalamışlardır.¹³¹

5 Temmuz 1915'te İtilaf kuvvetlerinin Türk hava birliklerine yaptığı saldırı neticesinde iki Türk uçağı kullanılamaz hale gelmiştir. Bu olay Çanakkale'de Türk hava harekâtının bir süre durmasına sebep olmuştur. Alınan bu ağır darbeden sonra Yüzbaşı Serno Almanya'ya gönderilmiş ve havacılığımız için Almanlardan lojistik destek talebinde

¹³⁰ *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı* (1969). 42.

¹³¹ Yalçın, (2017), *Türk Hava Gücü*, 149-151.

bulunulmuştur. Bu seyahat sonrası Osmanlı envanterine 20 yeni uçak dâhil edilmiştir. Almanya'dan Osmanlı topraklarına gönderilecek olan uçakların ilk bekleme yeri Macaristan olmuştur. Havacılarımız uçakları Macaristan'dan alarak Bulgaristan'da duraksamadan direk İstanbul'a getireceklerdi. Mesafeler arasında hava yoluyla yaklaşık 600 kilometrelik bir mesafe mevcuttu. Hatta mesafe göz önüne alınarak duraksız bir şekilde ve herhangi bir kazaya sebebiyet verilmemesi için uçaklara bir depo daha eklenmiştir. Uçaklar hava yoluyla getirilirken 3 tanesi düşerek veya düşman devletler tarafından el konarak kaybolmuştur. İlk etapta hava yoluyla 11 uçak İstanbul'a transfer edilmiştir. Daha sonrasında tren yoluyla İstanbul'a getirilen uçaklar ve malzemelerle birlikte envantere 20 yeni uçak dâhil edilmiştir.¹³²

15 Temmuz 1915'te Türk hava birliği Çanakkale Müttefik kuvvetleri komutanı Hamilton'un yatına bir uçakla taarruz etmiş, yatın etrafında bulunan diğer gemilere zarar verilmiştir. Çanakkale savaşı ordunun her biriminde ki yokluklara rağmen olağanüstü olarak adlandırılacak bir tavırla tamamen birliklerin fedakârlıklarıyla birlikte düşmana geçit vermeye bir savaştır. Hava birlikleri adında da Büyük Karargâhla yapılan şu görüşme her şeyi gözler önüne serecek bir niteliktedir;

Elde iki deniz uçağı vardır. Bunlardan biri Kalenin deniz keşifleri için kullanılmakta, diğeri uçamaz durumdadır. Bu sebepten istenilen uçağın verilmesi mümkün değildir. Midilli'ye kadar kara uçaklarıyla uçulabileceğinden keşiflerin kara uçaklarıyla yaptırılması uygundur.¹³³

1915 yılı içerisinde Çanakkale Cephesinde yaşanan gelişmeler ve hava birliğinde görevli askerlerin fedakârlıklarla dolu faaliyetleri ordunun resmi yayını olan "*Harp Mecmuası*"nda kendisine yer bulmuştur. Harp Mecmuasının 3.sayısında "*Tayyareler ile İstikşaf*" başlıklı bir yazı yayınlanmıştır ve bu yazı da Türk pilotların mektuplarına da yer vererek keşfin ordu için ne kadar önemli olduğu ve havacılarında bu işte ne kadar başarılı olduğu herkese gösterilmek istenmiştir. Yazının ilk bölümlerinde Osmanlı havacılığının bütün zorluklara ve özellikle de Fransızlara rağmen büyük gelişmeler kaydettiği belirtilmektedir. I.Dünya Savaşı sürecinde hem halkın hem de ordunu moral ve motivasyonunu en üstte tutmak isteyen devlet yaşanan bütün zorluk ve sıkıntılara rağmen tayyare filolarının bütün faaliyetlerini birer propaganda aracı olarak kullanıp bütün

¹³² *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı* (1969). 48.

¹³³ *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı* (1969). 51.

bileşenleri bir arada tutmak için çabalamıştır. Bu noktada yazıda şu satırlara yer verilmektedir;

Tayyare filomuz Çanakkale ve Gelibolu'da göreve başlamış; hem muharip olarak hem de geri planda keşif ve gözlem aşamasında Osmanlı ordusuna yardımcı olmuştur. Osmanlı Tayyareleri denizler üzerinde de düşman gemilerinin saldırılarına rağmen Limni, İmroz ve Midilli üzerinde de keşiflerini gerçekleştirmeyi başarmışlardır. Buna ek olarak tayyarelerimiz belirli noktalarda düşman gemi ve ordugâhlarına da zarar vermeyi başarmışlardır.¹³⁴

Hatta bu müdahalelerden bir tanesi resmi tebligatlarda da kendisine yer bulmayı başarmış; Osmanlı tayyareleri tarafından bir İngiliz kruvazörünün bombalandığı ve 145 kişinin de öldüğü belirtilmiştir. Bu müdahaleler Osmanlı gazetelerinde kendisine yer bulmakla beraber İngilizlerin meşhur “*Times*” dergisinde de kendisine yer bulmayı başarmıştır.

Burada dikkat çekici olan nokta henüz 1912’de teşkilatlanan ve düşmanlarına göre daha kısıtlı imkânlarla oluşturulan ve adeta taşıma suyla çevrilmeye çalışılan bir kuvvetin başarısıdır. Hatta o başarı “*Times*” dergisine konu olacak kadar gündem yaratıcı olmuştur.

Cephede görev alan Türk havacılarından birinin mektubu ise şu şekildedir;

Akşam bazı keşfiyatın icrası hakkında almış olduğum emir üzerine ertesi günü henüz güneşin beyazlaşmamış kırmızı ışıkları içerisinde tayyare meydanında rasıtımla beraber çifte satırlı tayyaremin yanına geldim. Gelibolu yarımadası düşman safahatı üzerinde ve daha ileride düşman gemileri ve Limni üstünde uçacak kadar benzin, yağ doldurup iki bin metre irtifada beni pek soğuktan muhafaza edecek hususi sıcak tutucu elbiseleri giyip lazım gelen bomba ve cepaneleri alarak tayyareyi tahrik eden ve yükselten motorun hareket etmesi için gaza yüklenmeye başladım. Tayyarenin iyi ve mükemmel olan Mercedes motoru güzelce işliyordu. Nihayet tayyareyi hareket ettirdim. Gittikçe süratini arttıran tayyare altmış metre kadar zemin üzerinde hareket ettikten sonra irtifa dümenini çektim. Yerden olan mesafem mütemadiyen artıyordu. Artık aşağıda kalan her şeyin üzerinde tayeran etmekteydim. Sabah rüzgârı soğuk soğuk esiyordu. Lakin bu düşmana karşı göğüs gerip uçan bir tayyareciye ne ziyan verebilirdi. Zeminde kalan arkadaşlar, efrat, eşya vesaire gittikçe küçülüyor ve tayyare yükseldikçe bütün bütün görülmez oluyordu... Tayyare meydanı üzerinde dairevi uçuşlarla 1200 metreye terf'i ettim. Motor faaliyetine pek muntazam devam ediyordu. Tayyarenin en mühim uzvu olup vazifemin hüsn-i ifasını temin edecek olan motora bir validenin evladına baktığı gibi bakıyordum.¹³⁵

¹³⁴ “Tayyareler ile İstikşaf” (1916), *Harp Mecmuası*, (3), İstanbul, 37.

¹³⁵ “a.g.m.” (1916), *Harp Mecmuası*, (3), 39.

Türk tayyarecisinin mektubunda belirttiğine göre 1200 metre irtifa üzerinde bütün doğal ve beşeri engellere rağmen keşif işini başarıyla tamamlamış ve geri dönüşe başlamıştır.

Dönüşe başlarken rasıdımın işaretimle düşman ordugâhını selamlamak adına iki bombayı aşağıya bıraktı. Pek aşikâr bir şekilde bombanın bir çadır üzerine düştüğünü ve patladığını gördük. Bunun üzerine düşman ateşleri üzerimize gelmeye başladı. Denize açılmışken gemilerimiz tarafından karşılandık.¹³⁶

Birinci bölüm içerisinde kendisinden kısaca bahsedilmiş olan Hans Joachim Buddecke 1915'te Çanakkale'de vazifelendirilen Alman pilot subaylardan birisidir. Gönüllü olarak Osmanlı imparatorluğunda görev almak isteyen Buddecke vazifelendirildikten sonra hemen cepheye gelmiştir. Cephedeki havacılık faaliyetleriyle ilgili ilk gözlemleri ve genel durum hakkındaki yorumları şu şekildedir;

Gelibolu'da büyük bir pilot sıkıntısı vardı. Düşman uçak birlikleri, bombalamak istedikleri her yere sorunsuzca gelebiliyorlardı. Çiftkanatlı gözetleme uçakları, tüm özverilere karşın önleme gereksinmesi için yeterli olamıyordu. Yetersizliklerini kabullenmek zorunda kalmışlardı. Silah sistemlerinden kaynaklanan yavaşma uçuşu ve ateş açmak için dönüş, tümüyle kaçınma görünümü veriyordu. Sorunun çözümünde bir umut ışığı belirmişti, İyi pilotlarla donanmış üç Fokker, artık kendini gösterebilirdi. Üç pilot, altı teknisyen ve bir çevirmenden oluşan bir birliğin yönetimi bana verildi. Gerekli diğer kişilerle araç gereci, kendim bölgeden bulacaktı.¹³⁷

Bu detaylardan sonra Beddecke'in faaliyetlerine de değinecek olursak kendisi cephede başarılı olmuş özellikle İngiliz uçaklarıyla girdiği mücadelelerden başarıyla çıkmış hatta bu mücadelelerden biri neticesinde İngiliz uçağını düşürmesiyle birlikte Enver Paşa tarafından liyakat nişanıyla ödüllendirilmiştir. Aynı zamanda Çanakkale'de ki başarıları Alman Hükümeti tarafından da üstün hizmet nişanıyla ödüllendirilmiştir. Beddecke özelinde ekseriyetle Çanakkale Cephesinde Alman pilotlarının Osmanlı ordusuna büyük katkıları burada görev yapan pilotların “Şahin” olarak adlandırılmasını sağlamıştır.¹³⁸

1916 yılıyla beraber aslında savaş süreci içerisinde gelişimine devam eden Osmanlı Hava Teşkilatı büyümeye başlamış; Umur-u Havaiye Şubesi artık müfettişlik halini almaya başlamıştır. Müfettişlik; hava, balon birlikleri, hava, deniz uçuş, uçaksavar, topçu ve ölçme

¹³⁶ “a.g.m.” (1916), *Harp Mecmuası*, (3), 42.

¹³⁷ Buddecke, (2015), *a.g.e.*, 60.

¹³⁸ Buddecke, (2015), *a.g.e.*, 128. Burada konuyu Çanakkale özelinde değerlendirmemizin sebebi diğer cephelerde Alman havacılarından beklenen performans alınmamıştır. Hatta ileride değineceğimiz Vecihi Hürkuş'un Kafkas Cephesiyle ilgili anıları da bu tezimizi destekler niteliktedir.

okulları, meteoroloji istasyonu ve fotometri şubelerinden ibaret olarak teşkilatlandırılmıştır.¹³⁹ Müfettişliğin genel vazifesi, hava birlik ve kurumlarının bütçesini hazırlamak, bu teşkilatın şubelerinin çalışmalarını denetlemek, hava işleriyle ilgili kanun ve nizamnameleri oluşturmak, hava personelinin eğitimine ilişkin tedrisatı belirlemek ve son olarak da havacılık alanında yaşanan gelişmeleri takip etmek şeklinde belirlenmiştir. Söz konusu müfettişliğin başına da Eric Serno getirilmiştir. 1916 yılı içerisinde tayyare birlikleriyle beraber lojistik ve teknik açıdan büyük önem arz eden meteoroloji tesislerine de önem verilmiştir. Konya, Bursa, Ankara, Sinop ve Adana'da birer meteoroloji merkezi açılmış, zaman içerisinde bu teşkilat büyüyerek bir merkez (İstanbul) ve 13 şube olarak sınıflandırılmıştır.¹⁴⁰

Tablo 3. 3 1916 Yılı Kasım ve Aralık Ayı İçerisinde Osmanlı Hava Birliklerinin Yerleri, Personel ve Uçak Sayıları¹⁴¹

Birlik Adı	Bulunduğu Yer	Pilot Sayısı	Rasıt Sayısı	Uçak Sayısı	Açıklama
Tayyare İstasyonu Bölüğü ve Hava Okulu	Yeşilköy-İstanbul	26 ¹⁴²	16	26 ¹⁴³	Tamirde ve Bölüklerde bulunan uçaklarla ek uçaklar bir arada gösterilmiştir.
300.Paşa Tayyare Bölüğü	Filistin	12	10	3	-
1.Bölük	Gelibolu	5	2	3	Albatros C-III
2.Bölük	Irak (Tikrit)	4	4	13	Burada envantere yer alan uçakların bir kısmı düşman birliklerinden esir edilen uçaklardır.

¹³⁹ Kuvay-ı Havaiye Müfettişliği Teşkilatlanması için bkz EK-8

¹⁴⁰ *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı* (1969). 72.

¹⁴¹ Ayrıntılı bilgi için bkz: *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı* (1969). 70.

¹⁴² Tayyare istasyonlarında ki pilot ve rasıtların toplamalarında 8/10 oranında öğrenci bulunmaktadır.

¹⁴³ Uçakların önemli bir kısmı tamirde olup cephe bölüklerine aittir.

3.Bölük	Maan	4	2	10	--
4.Bölük	Adana	3	2	2	
5.Bölük	İzmir Seydiköy	4	5	2	
6.Bölük	Çanakkale	7	0	2	
7.Bölük	Suşehri Sivas	2	2	3	
8.Bölük	Bu Bölük 1916 yılı içerisinde Yeşilköy'de Sivas Suşehri'ne gönderilmek üzere hazırlanmaktaydı	2	3	2	
9.Bölük	Yeşilköy	1	1	5	
10.Bölük	Elazığ	6	5	5	
Deniz Tayyare Bölüğü	Çanakkale	5	5	5	
TOPLAM		81 Pilot	57 Rasıt	90 Tayyare	

Kafkas Cephesinde 1916 başında Erzurum düşmüş hatta bu bölgenin ele geçirilme planı Ruslar tarafından yapılan bir keşif uçuşu neticesinde belirlenmiştir. Erzurum ve çevresinde keşif uçuşu yapan uçaklar bölge sokaklarında yoğun bir hareketlilik olduğunu ve Türklerin bölgeden uzaklaştıklarını tespit etmişler ve taarruz kararı bu şekilde verilmiştir. 1916 yılı içerisinde Kafkas Cephesi için görevlendirilen 3.Orduya 7.Tayyare bölüğü tahsis edilmiştir. 7.Tayyare Bölüğünde görevli olan personel bilgileri ise şu şekildedir;

Bölük Komutanı Pilot Yüzbaşı Ali Rıza

Pilot Üsteğmen Aptullah

Rasıt Üsteğmen Muhsin

Rasıt Teğmen Fikri¹⁴⁴

¹⁴⁴ *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı* (1969). 74.

Bölgedeki yoğun kış şartlarından kaynaklı olarak Süvari Birlikleri tarafından gerekli keşifler yapılamadığı için tayyare keşfine ihtiyaç duyulmaktaydı. Görevlendirilen bu bölük için İstanbul'dan iki uçak gönderilmiştir. Bu uçaklar önce Trabzon'a ulaştırılmıştır. Trabzon üzerinden Erzurum'a karayoluyla transfer edilmek istenirken yolda uçaklar kırılmıştır. Daha sonrasında da tamir edilen uçaklar kötü hava koşulları nedeniyle bir türlü hareket ettirilememiştir. Rusların Temmuz 1916'da gerçekleştireceği harekât esnasında Tayyare Bölükleri hava keşiflerinde önemli işler başarmış düşman birliklerinin durumu hava keşifleri sayesinde belirlenmiştir. Bu hizmetler ışığında 3. Ordu Komutanlığı tayyare bölümünde görev alan havacı personele ve diğer bütün bölük görevlilerine bir teşekkür yazısı göndermiştir. Rus orduları 25 Temmuz 1916'da Erzincan'ı işgal edince 7.Tayyare Bölüğü Sivas Suşehri'ne çekilmek zorunda kalmıştır. Kafkas Cephesinde 1916 yılında yaşanan yoğun çatışma hali ve hava koşullarının etkisiyle yapılamayan uçuşlar ve bölük personeli ve uçakların yaşamış olduğu kazalar 7.Tayyare Bölüğünde bir kan değişimini gündeme getirmiştir. Bu gelişmeler sonrasında 7.Tayyare Bölüğünün başına Alman Fünfhausen getirilmiştir. 3.Ordu ve 7.Tayyare Bölüğünün faaliyetleri sonrası Kafkas Cephesinde Diyarbakır merkezi olarak 2.Ordu ve onun yanında da hava birliği olarak 10.Tayyare Bölüğü görevlendirilmiştir. Birlik ilerleyen zaman içerisinde Diyarbakır'dan Elazığ'a taşınmıştır. Cephedeki yoğunluk Osmanlı hava birliklerine alınan desteğini etkilemiş, lojistik olarak geride kalan birlikler uçakla tahta tekerleklerle uçurmaya çalışmışlar ve buda uçak filosunu etkilemiştir.¹⁴⁵

Çanakkale Muharebeleri kesin Türk zaferiyle sonuçlansa da Karadeniz ve Çanakkale boğazlarında Osmanlı ordusunun özellikle Ruslara karşı teyakkuzda olması gerekmektedir. Bu durumu Rusların tarihi emelleri ve genel politik durum bu şekilde teyakkuz durumunu doğurmuştur. Bu amaçla ordu düzenleri ve konuşlanmalar için yeni bir planlama yapılmıştır. 1916 yılı içerisinde Deniz Hava Birliklerinin durumu ise şu şekildedir; Alman kıdemli yüzbaşısı Liebmann'ın komutanlığında sekiz uçaktan oluşan bir filo, sekiz pilot, sekiz rasıt ve seksen erden oluşan efrat ve bunlara ek olarak beş yedek uçak Yeşilköy'de bulunmaktaydı. İstanbul boğazı Kavak'ta iki uçaklı bir müfreze, Karadeniz Ereğli'sinde bir deniz uçağı Çanakkale'de dört uçaklı bir deniz birliği bulunmaktaydı. 1916 yılı için Karadeniz'de Osmanlı uçaklarına; düşman deniz kuvvetlerinin harekâtını engelleme, Türk mayın arama ve tarama gemilerini destekleme ve Zonguldak'tan İstanbul'a kömür taşıyan

¹⁴⁵ Keleşoğlu, E. (2013), "Kafkas Cephesinde Hava Harekâtı", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011*, Ankara: Ayrıntı Basımevi, 190-193.

Türk gemilerine keşif hava desteği yapma görevleri Yeşilköy, Kavak ve Ereğli’de bulunan Türk uçaklarına verilmiştir. Türk uçakları kendilerine verilen bu vazife doğrultusunda Şubat-Mayıs 1916 tarihlerinde 48 harekât gerçekleştirmişlerdir. Kış aylarına doğru yakıt sıkıntısı baş gösterince Deniz Hava Savunması için Yanbolu’da bir balon istasyonu kurulmuş ve deniz hava keşifleri buradaki balonlarla sürdürülmüş ve başarılı çalışmalar gerçekleştirilmiştir.¹⁴⁶

Yine 1916 yılı için Çanakkale Boğazındaki Türk harekâtına bakacak olursak İngilizlerin Ege Denizinde oluşturdukları hava üslerine karşılık olarak Osmanlı Devleti de; İstanbul, Uzunköprü, Çanakkale, Gelibolu ve İzmir’de hava üsleri oluşturmuş ve İngiliz hava harekâtını engellemek için faaliyet göstermişlerdir. Çanakkale’de düşmanın kara harekâtı sonrası yoğunlaşan hava harekâtının engellenmesi amacıyla Almanya’dan getirilen 6.Folker Tayyare Bölüğü faaliyet göstermeye başlamıştır. Bu bölük Gelibolu’da Galata bölgesine yerleştirilmiştir. Birlik faaliyete geçtikten sonra savunma noktasında önemli başarılar göstermiş, hatta Yüzbaşı Buddecke burada beş düşman uçağını düşürme başarısı göstermiştir. Bu başarının bir sonucu olarak Başkumandanlığın altın imtiyaz madalyasını ve Almanya’nın en büyük şeref nişanını almıştır.¹⁴⁷

Osmanlı Devletinin başkenti olan ve sosyal, siyasi ve ekonomik olarak önemli bir konumda bulunan İstanbul için özellikle 1915 Çanakkale Muharebeleri sonrası olası hava saldırıları için savunma planları hazırlanmıştır ve bu plan halkla da paylaşılmıştır. Hazırlanan planda öncelikle saldırının nereden ve nasıl gelebileceğine dair halkla bilgiler paylaşılmıştır. Özellikle Karadeniz ve Ege üzerinden gelecek hava saldırıları noktasında halka bilgi paylaşımında bulunulmuştur.¹⁴⁸

1917 yılı içerisinde savaş ve barış durumlarında hava birliklerin alacağı vaziyet hususunda hava müfettişliği tarafından bir nizamname yayınlanmıştır.¹⁴⁹

Yine bu yıl içerisinde Kafkas Cephesinde tayyareci Vecihi’nin faaliyetleri dikkat çekicidir. Vecihi Bey Birinci Dünya Savaşı içerisinde öncelikle tayyare ikmal sınıfı içerisinde 1915 yılında Irak Cephesinde görev yapmıştır. Bu cephede ikmal sınıfı içerisinde görev yaparken henüz daha havacılık eğitimi görmemiş bir askerdir. Vecihi

¹⁴⁶ *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı* (1969). 83-84.

¹⁴⁷ Buddecke, (2015), *a.g.e.*, 62.

¹⁴⁸ Kurter, (2011). *a.g.e.*, 405-406

¹⁴⁹ Umur-u Havaiye Müfettişliği tarafından hazırlanan savaş ve barış durumlarında hava birliklerinin genel vaziyeti hakkında nizamname için bkz. EK-9

Beyin tayyareciliğe olan ilgisi ise 1914 yılında gerçekleştirilen Mısır seferinde şehit olan pilotlar sonrasında başlamıştır. Defalarca Erkan-ı Harbiye'ye dilekçe yazarak tayyare eğitimi almak istediğini belirtmiştir. Vecihi Bey 1915 yılı içerisinde Bağdat'ta Tayyareci Yüzbaşı Mehmet Ali Bey'in rasıdı olarak bir uçuşa katılmıştır. Bu uçuş esnasında uçak düşmüş Vecihi Bey bu kaza neticesinde belinden sakatlanmasına rağmen havacılık sevdasından vazgeçmemiştir. Yukarıda da belirtmiş olduğumuz gibi Vecihi Bey'in Erkan-ı Harbiye'ye ısrarlı başvuruları neticesinde 1916 Mayıs'ında olumlu yanıt gelmiş ve kendisi Yeşilköy'e havacılık eğitime davet edilmiştir. Vecihi Bey İstanbul-Yeşilköy'de kendisiyle beraber eğitim alanlar içerisinde yalnız uçmayı başaran ilk isim olmuştur. Vecihi Bey buradaki eğitim esnasında Bağdat'ta ki kazanın üzerinde yarattığı korkuyu ortadan kaldırmak için kendisinin rüştüleden arkadaşı olan Tayyareci Hayrettin Bey'le akrobasi uçuşlarına katılmıştır. Bu uçuşlar korkusunu yenmesine yardımcı olmakla beraber kendisine takılacak olan "*Deli Vecihi*" lakabını da kazanmasına yardımcı olmuştur. Burada edindiği cesaret cihan harbinde, istiklal savaşında ve cumhuriyet dönemi Ankara meydanlarında ve Anadolu'nun birçok yerinde korkusuzca uçuşlar gerçekleştirmesini sağlamıştır.¹⁵⁰

Vecihi Beyin anılarında Birinci Dünya Savaşında Türk-Alman işbirliği noktasında özellikle havacılıkla ilgili ilginç bilgiler karşımıza çıkmaktadır. Kafkas Cephesi keşif faaliyetleri doğrultusunda Vecihi Bey ve rasıdı Şükrü Bey¹⁵¹'den bir uçuş gerçekleştirmeleri istenmiştir. Bu cephede görev yapan Almanların hem hava şartları hem zeminin müsait olmayışı ve hem de uçakların yetersizliklerinden şikâyet ederek uçuş gerçekleştirmedikleri ayrı bir not olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu şartlar doğrultusunda Almanlar durumun imkânsızlığını kanıtlamak için kendileri de bir uçuş gerçekleştirme talebinde bulunmuşlardır. Vecihi Bey uçuş için hareket ettikten kısa bir süre sonra motorun durduğunu fark ederek ani bir manevrayla hem tayyareye hem de kendisi ve rasıdına bir zarar gelmeyecek şekilde uçağı indirmiştir. Cephenin baş makinisti çağrılarak uçak motoru kontrol edilmiş ve herhangi bir problem olmadığı tespit edilmiştir. Vecihi Bey bu durum sonrası cephedeki tayyarecilerde bir anda kendisinin de Almanların etkisinde kaldığı ve uçuş yapmak istemediği için bahaneler uydurduğu algısının oluştuğunu anlatmaktadır. Vecihi Bey bu teste güvenmeyerek kendisi daha uzun süreli bir test gerçekleştirmiş ve bu

¹⁵⁰Hürküş, (2018), *a.g.e.*, 13-17.

¹⁵¹ Cumhuriyet döneminde Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu)'nun başkanlığını yapacak olan Şükrü Koçak

uzun sürede motorun tekrar durduğu tespit edilmiştir. Baş makinist çağırılarak motor kontrol edildiğinde benzin yoluna giden borulardan birinin Almanca dergilerle kapatıldığı tespit edilmiştir. Almanlar tarafından kaldırılan tayyarenin o gün geri dönmediği ve o uçakta bulunanlarında şehit olduğu bilgisi notlar arasında yer almaktadır. Burada Vecihi Bey'in konuyu çabuk fark etmesi ve ani manevrası olmasa yüksek ihtimalle bu uçakta düşecek, pilot ve rasitlarımızda şehit olacaklardır. Bu konu acı bir tesadüf müdür yoksa Almanların sırf kendilerini haklı çıkarmak için bilerek organize ettikleri bir olay mıdır bilinmez ama özellikle Atatürk döneminde ve İkinci Dünya Savaşı öncesi ilişkilerde Almanlarla ilişkilerde ve onlardan gelecek yardımlar hususunda mesafeli olmamızın sebebi yaşanan bu hatıralar olabileceği düşünülmektedir.¹⁵²

26 Eylül 1917 tarihinde Vecihi Bey ve rasıdı Şükrü Bey tarafından öncelikle keşif ve bombardıman amaçlı bir uçuş gerçekleştirilmiştir. Planlanan noktalara bombardıman gerçekleştirildikten sonra Rus tayyarecileriyle havada karşı karşıya gelinmiştir. Karşılaşılan Rus uçağıyla gerekli mesafe ayarlanmış rasit Şükrü Bey kontrolünde olan makineli tüfikle Rus uçağına ateşe başlamıştır. Ancak bir anda makineli tüfek tutukluk yapmış ve işlevsiz hale gelmiştir. Vecihi Bey ani bir manevrayla kaçmayı düşünürken kendisini sabitleyerek kendi önünde olan makineli tüfikle Rus uçağına ateş açmaya devam etmiştir. Bu saldırıya dayanamayan Rus uçağı yere düşmüştür. Bu olay Türk havacılığının göklerde kazanmış olduğu ilk zafer olarak tarihe geçmiştir.¹⁵³

Binbaşı Serno anılarında dört sene Türkiye'de birlikte görev yaptığı Türk havacıları için şu satırları yazmıştır;

Almanlar ve Türkler arasındaki ortak çalışma, örnek bir mesai idi. Hiçbir güçlüğü uğramadan devam etti. Aralarında gerçek bir arkadaşlık kurulmuştu. Türk havacıları, Alman dostlarının yabancılık ve acemiliklerinden doğan sıkıntı çekme durumlarında yardımcı olabilmek için kendi rahat ve huzurlarını bozarak dostlarının yüklerini hafifletebilmişlerdir. Bu arada Almanların teknik bilgi ve malzeme üstünlüklerini de takdir etmişlerdir. Savaş süresince, gayret, heves ve adeta aşkla çalışan birçok Türk havacısı, havacılık bilgilerine tam manasıyla sahip oldular. Bazıları av pilotu olarak

¹⁵² Hürkuş, (2018), *a.g.e.*, 17-20. Vecihi Hürkuş'un paylaştığı bu anıyla ilgili olarak literatür taraması gerçekleştirildiğinde 1948 yılında kendisi tarafından çıkarılmaya başlanan *Kanatlılar* dergisinde de bu konuyla ilgili ilginç bilgiler yer almaktadır. Vecihi Hürkuş bu konudan ilk defa derginin Ocak 1948 tarihli ilk sayısında bahsetmektedir. Bu anının kendisince 1942 yılında yayınlanan *Havada ¼ Asır 1915-1925* isimli kitapta dönemin siyasi ortamı dolayısıyla yer almadığı belirtilmektedir. Detaylı bilgi için bkz: Hürkuş, V. (1948), "Tarihi Vesikalar, Kafkas'tan Bir Hatıra", *Kanatlılar*, (1), İstanbul, 10,12. Hürkuş, V. (1942), *Havada ¼ Asır 1915-1925*, İstanbul: Kanaat Kitapevi, 15-18.

¹⁵³ Hürkuş, V. (2018), *a.g.e.*, 17-20.

çok iyi yetiştiler. Diğer kısmı ise mükemmel sayılacak keşif faaliyetlerinde Alman arkadaşlarından hiçte geri kalmadılar.¹⁵⁴

Kendilerine komuta eden bir kişinin bu sözleri, bazıları tarafından, yanlış bir hükümle acemi sayılan, küçümsenen, Birinci Dünya Savaşı'nın Türk pilot ve rasıtlarının hakkını verme bakımından çok kıymetlidir.

Savaş içerisinde Osmanlı ordularının mücadele ettiği cephelerde Alman birlikleri ve Osmanlı birlikleri özellikle havacılık noktasında ayrı ayrı olarak teşkilatlanmışlardı. Osmanlı cephelerinde görev yapan Alman tayyare birliklerinde teşkilatlanma bu birlikler sanki Almanya'da vazife yapıyormuş gibi tamdı. Bölüklerde en az 10-15 tayyare mevcuttu. Ve bunlara yetecek kadarda pilot ve rasıt görevlendirilmişti. Bunların dışında teknik destek içinde (geri hizmet) gedikli elemanlar ve yedek malzemeler mevcuttu. Bununla birlikte birliklerin elinde keşif amaçlı olarak kullanılan iyi derecede fotoğraf takımları mevcuttu. Türk birliklerinde ise iki tayyare, iki pilot ve iki rasıt görev yapmaktaydı. Bununla birlikte teknik destek için yedek malzeme yok denecek kadar azdı. Geri hizmette kullanılan personel ise (gedikli-makinist) çok genç ve tecrübesizdi.¹⁵⁵

Bir Alman bölük komutanıyla Türk havacısı arasında geçen bir diyalog I.Dünya Savaşı içerisinde ve aslında 1911'den o güne kadar gelen sıkıntılı süreci görmek adına ve düşman birlikleri dışında kendi müttefikimiz olan Almanya ile aradaki uçurumun görülmesi adına çok önemlidir. Bir Türk havacı Alman Hava Bölüğünün destek olarak bulunduğu bir birliğe gider. Havacımız meydana indiğinde Alman bölük komutanı Türk pilotun yanına koşarak; *"bu uçağa hangi cesaretle biniyorsun? Bunu derhal at!"* der. Türk pilotta bu mümkün değil bu uçak üzerime zimmetli der. Alman bölük komutanı ise bu pilota; *"Sana buna binme diyorum, emniyetsiz, sana ben son gelen uçaklardan bir tanesini vereceğim"* der.¹⁵⁶ Bunun gibi birçok hikâye özellikle milli mücadele döneminde de sıklıkla yaşanmıştır. Burada Türk pilotlarının kahramanlıklarından ziyade havacılığımızın ve genel olarak askeri sistemimizin ne durumda olduğunu görmek açısından çok önemlidir. Bu durum aynı şekilde milli mücadele dönemi içerisinde de yaşanmış; Türk havacılığı bu yokluk durumundan ancak cumhuriyet dönemiyle birlikte kurtulabilmiş ve ayaklarını yere sağlam basmaya başlamıştır.

¹⁵⁴ İnternet: "Kurtuluş Savaşı Hava Harekâtı", (Yayınlanma tarihi tespit edilemedi), Web: <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1919-23/02.asp> 1 Mayıs 2019'da alınmıştır.

¹⁵⁵ Keyüsk, (1951), *Türk Havacılık Tarihi 1914-1916*, 54.

¹⁵⁶ Yalçın, (2016), *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, 53-54.

3.5. Birinci Dünya Savaşı İçerisinde Avrupa Havacılığı

1914 yılı içerisinde Fransız Tayyare Fabrikaları 541 uçak ve 900 motor imal etmişlerdir. Fransız Hava Okulları'nda da 130 kişi pilot diploması almıştır. Yine savaş öncesinde seferberlik ilan edildiği esna da Fransız Hava birliklerinin içerisinde 4.000 personel görev yapmaktaydı. Bu dönem içerisinde Alman orduları seferberlik ilan ettiği zaman hava birliklerinin elinde 256 uçak mevcuttu. Bununla birlikte Alman hava birliklerinin emrinde arka planda çalışmakta olan 17 tayyare fabrikası mevcuttu. Elde bulunan tayyare fabrikaları sayesinde Alman hava birlikleri kara ve deniz ordularına yardımcı bir kuvvet olmaktan ziyade müstakil bir kuvvet haline gelmişti. 1918 yılı sonunda bilançoya bakıldığı zaman Alman ordularının elinde 5.000 uçak mevcuttu. Diğer bir yandan Fransız hava sanayisi de 1914-1918 arası dönemde 67.982 tayyare üreterek ordusunun emrine vermiştir. İngilizlerde ellerinde ki üretim kolları sayesinde 50.000 tayyareyi birliklerinin emrine sunmuşlardır.¹⁵⁷

Osmanlı Devlet ise savaş süreci içerisinde Almanlardan almış olduğu uçaklarla faaliyet göstermiştir. Mazlum Keyüks'ün kişisel yorumuna göre devlet envanterine 300'den fazla tayyare girmemiştir. Savaş sürecinde yaşananlar ve Osmanlı hava birliklerinin genel durumu bunu doğrular niteliktedir.¹⁵⁸

3.6. Milli Mücadele Dönemi Türk Havacılığı

Ulusal kurtuluş mücadelesinin resmi başlangıç tarihi olan 19 Mayıs 1919'da Türk havacıları İstanbul ve Anadolu'nun çeşitli yerlerinde dağınık bir haldeydiler. Türk havacıları milli mücadele döneminde kendileri için toplanma yeri olarak o günün şartlarında en güvenli yer olarak gördükleri Konya'yı seçmişlerdir. 30 Ekim 1918'den itibaren cephelerden çekilmeye başlayan Türk havacılarının bir kısmı Konya'ya, bir kısmı Elazığ'a dönmekte havacılık açısından önemli olan lojistik malzemelerde Yeşilköy'e taşınmaktaydı ve bütün malzemeler buradaki depolarda toplanmaktaydı.

Türk havacıları İngiliz ve Fransızların Yeşilköy'e yerleşmeleri sonrası buradan çıkarılmışlar ve ellerinde ki malzemelerle Anadolu yakasında bulunan Maltepe'ye gelmişlerdir. Anadolu'da başlayan Kuvay-ı Milliye hareketine karşıt bir hareket olarak

¹⁵⁷Keyüks, M. (1951), *Türk Havacılık Tarihi 1914-1916*, 42-44.

¹⁵⁸Keyüks, (1951), *Türk Havacılık Tarihi 1914-1916*, 45. Bununla birlikte Mondros Mütarekesi imzalandıktan sonra ordunun ve havacılığın genel durumu için Bkz. Yalçın, (2017), *Türk Hava Gücü*, 341-347.

saray ve hükümet tarafından Kuvay-ı İnzibatiye teşkilatı kurulmuş ve Maltepe’de bulunan havacılarında bu teşkilata destek olmaları istenmiştir.

30 Ekim 1918’de Mondros Mütarekesinin imzalanmasından sonra Osmanlı hava birliklerinin durumu şu şekildeydi;

Tablo 3. 4: 30 Ekim 1918 Mondros Ateşkes Anlaşması Sonrası Osmanlı Hava Bölükleri¹⁵⁹

Birlik İsmi	Rasit	Pilot Subay	Sivil / Gedikli Erbaş
Yeşilköy Tayyare İstasyonu	11	3	4
Erzincan Tayyare İstasyonu	3	1	2
İzmir Tayyare İstasyonu	3	-	2
1.Tayyare Bölüğü	4	1	2
2.Tayyare Bölüğü	4	2	3
4.Tayyare Bölüğü	4	2	3
5.Tayyare Bölüğü	5	1	3
7.Tayyare Bölüğü	5	1	2
8.Tayyare Bölüğü	5	-	3
TOPLAM	44	11	24

Vecihi Hürkuş’un anılarında Yeşilköy’den taşındıktan sonra Maltepe İstasyonunun genel durumu şu şekilde izah edilmektedir;

Küçük birkaç pavyonu, yeni hava tesislerimiz olarak arkadaşlarıma tanıttıyordum. Güldüler. Benden hangarları soldular, tekrar gülüştük. Fakat bu gülüş bana çok acı gelmişti. Bütün malzeme bir harabiyet içinde ve perişan, pavyonların tavanlarına kadar yığılmak suretiyle yerleştirildikten sonra sığmayan kısımlarda sahili doldurmuştu. Eski ve harap çadırların yağmur ve güneş gibi harici tesirlerden muhafaza edilebildiği kısmı ise pek azdı. Tayyarelere gelince bunların hali insana bir ıstıraptı. Yepyeni tayyareler hurda emtia gibi atılmıştı. Kısmen imtina ile yerleştirilenleri bile, üzerine yığılan eşyaların altında harap olmuştu.¹⁶⁰

¹⁵⁹ Tanman, S. (1953), *Türk Havacılık Tarihi İstiklal Harbi 1918-1923*, Eskişehir: Hava Basımevi, 265.

¹⁶⁰ Hürkuş, (2018), *a.g.e.*, 52.

İstanbul Maltepe’de bulunan 43 tayyarenin yarısından fazlası çalışır durumdaydı. Ancak Maltepe’den Anadolu’ya kaçış sırasında bunların hiç birisi Anadolu’ya getirilememiştir. Müfettişlik envanterinde bulunan bu uçaklar ya tahrip edilmiş ya da içlerinden iyi durumda olanlar işgalci kuvvetlerinin envanterine dâhil edilmiştir.

Vecihi Bey, Şakir Bey ve İstanbul’da bulunan diğer tayyareci arkadaşlarıyla birlikte Kuvay-ı İnzibatiye hareketine destek oluyormuş gibi gözükerek Maltepe’den Anadolu’ya kimsenin dikkatini çekmeden kaçışın planını hazırlamışlardı. Hatta kendilerini bu şekilde göstermeleri sayesinde Erkan-ı Harbiye’den uçakları her an uçuş için hazırda bulundurma iznini almışlardı. Damat Ferit aracılığıyla da İngilizlerden gerekli izinlerin alınması için çabalanmaktaydı.¹⁶¹ Vecihi Bey ve arkadaşları tarafından gerçekleştirilen planın bir parçası olarak pilot Yüzbaşı Fazıl Bey; yapılan plandan haberi olursa bu işi bozabilecek kişileri Maltepe’den uzak tutma göreviyle vazifelendirilmişti. Baş makinist Eşref Bey’de Maltepe’den Anadolu’ya geçişte kimlerin yer alacağını ve kimlerin hangi tayyareleri kullanacağını belirlemekle görevlendirilmiştir. Hatta Eşref Bey tarafından bu kaçışta yer alacak kimi isimlere bilgilendirme yapılmış; henüz bilgilendirme yapılmayanlarda gözü kapalı olarak gelebilecek isimlerden belirlenmiştir. Şakir Bey tarafından bozuk ve tümsekli olan Maltepe istasyonunun pisti futbol maçları yapılacak bahanesiyle askerlere düzeltilmiştir. Bu bahaneyle istasyonda bulunan pist uçuşa hazır bir hale getirilmiştir. Tayyarecilerimizin büyük bir gizlilikle hazırlıklarını yaptıkları ve Milli Mücadelenin hava merkezi olan Konya’ya kaçış için yaptıkları plandan itilaf kuvvetlerinin ve İstanbul hükümetinin haberi olmuş ve üzerinde çalışılan plan altüst olmuştur. Vecihi Bey’in kaçış için hazırladığı uçakta Fransızlar tarafından sökülüştür. Planın ifşa olması sonrası gelmesi planlanan pilotların birçoğu gelmekten vazgeçmiştir. Hatta planın hazırlayıcısı olan Şakir Bey’de psikolojik olarak kendini iyi hissetmediğini uçuş gerçekleştiremeyeceğini ve farklı yollar üzerinden kara yoluyla Konya’ya geleceğini belirtmiştir. İstanbul’dan Konya’ya gidecek ekip içerisinde Şakir Bey ve eşi Müzeyyen Hanım, Pilot İsmail, Pilot Kazım, Pilot Rıdvan, Pilot Bezmi ve baş makinist Eşref Bey vardı. Şakir Bey elde bulunan uçaklarla kaçış planını Vecihi Bey’e bırakmıştır. Vecihi Bey hazırda bulunan ve hiç kontrol etmedikleri bir uçakla yanına Müzeyyen Hanım’ı ve Eşref Bey’i de alarak Konya’ya gidecektir. Öncelikle Vecihi Bey’in işaretiyle pilot Kazım Bey

¹⁶¹ Hürküş, (2018), **a.g.e.**, 53. Kurt, E.(2017), “Türk Havacılarının Milli Mücadeleye Katılma Girişimi: Maltepe Firarı (7 Haziran 1920)”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, (60), Ankara, 125.

hareket etmiştir ve yükselerek Konya'ya doğru yola çıkmıştır. Ancak farklı kaynaklardan edinilen bilgiye istinaden bu uçağın İznik civarında kabotaj olduğu belirtilmektedir.¹⁶² Onun ardından uçuş gerçekleştirecek olan İsmail Zeki Bey'de kalkış için hareketlendiği sırada istikameti kaçırmış, pistte bulunan engellere çarparak uçak parçalanmış İsmail Zeki Bey'de olaydan yara almadan kurtulmuştur.

Vecihi Bey'in kullanacağı uçakta ise hem kaldırılabileceğinden daha fazla yük olması hem de uçağın son kontrollerinin gerçekleşmemesinden kaynaklı olarak uçak hareket ettiğinde motoru sürekli durmuştur. Vecihi Bey motoru hareketlendirmek için uçağı tümseklere çarpmış ancak bu girişimde uçağın düşmesine neden olmuştur. Vecihi Bey ve Müzeyyen Hanım bu kazadan yara almadan kurtulmuşken Eşref Bey ise başından yaralanmıştır. Pilot Bezmi Bey hemen yardıma koşmuştur. Tesadüfen sabah saatlerinde oradan geçen bir araçla Vecihi Bey Bezmi Bey'in refakatinde Eşref Bey'i Haydarpaşa Hastanesi'ne göndermiştir. Daha sonra Vecihi Bey içi rahat etmeyerek Maltepe'den geçen bir trene binerek arkadaşlarına yetişmek istemiştir. Trende de oradaki görevlilerden birinden İngilizlerin peşinde olduğunu öğrenmiş, arkadaşlarına yetişerek onları yoldan çevirmiş Vecihi Bey'in Kadıköy'de bulunan evine giderek hem oraya sığınmışlar hem de Eşref Bey'in tedavisine de orada devam edilmiştir. 7-8 Haziran 1920 günleri Kadıköy'de ki bu evde geçirilmiştir. 9 Haziran 1920'de diğer yerlere göre nispeten daha güvenli olan Yeşilköy'e gidilmiştir. Eski Tayyare Okulu müdürü Mehmet Ali (Okar) Bey tarafından kendilerine kaçak erlere sağlanan ve memleketlerine güvenli bir şekilde ulaşmaları sağlanan belgelerden hazırlanmıştır. Bu belge ve üzerlerine giydikleri kıyafetler sayesinde hem İngiliz denetiminden rahatlıkla geçmişler hem de güvenli bir şekilde Mudanya'ya ulaşmışlardır. Buradan sonra da karayoluyla Konya'ya ulaşmışlardır.¹⁶³

1911'de oluşturulan teşkilat Mondros Mütarekesinin imzalanmasının ardından Yeşilköy'den Maltepe'ye taşınmıştır. Burada görev yapan ve vatanın içinde bulunduğu durumdan kurtulması gerektiğini düşünen pilotlar Milli Mücadelenin başladığı Anadolu'ya kaçmak için planlar yapmaya başlamışlardır. Gizli olarak yürütülen bu planlar ifşa olmuş; sessiz ve zararsız bir şekilde gerçekleştirilmek istenen bu kaçış gürültülü bir şekilde olmuştur. Kaçışın ifşa olmasının ardından Maltepe Tayyare İstasyonu kullanılamaz bir hale

¹⁶² Burada kabotaj kelimesi havacılıkta uçağın ters dönmesi anlamına eşdeğer olarak kullanılmıştır. Yalçın, (2010), "Vecihi Hürkuş'un Hayatı ve Çalışmaları", *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, (15), Ankara: Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 105.

¹⁶³ Hürkuş, (2018), *a.g.e.*, 55-67.

gelmiş; elde de yeteri kadar uçak ve pilot olmaması Osmanlı Hava Kuvvetlerinin tamamen ortadan kalkmasına sebep olmuştur. Tarihe Maltepe Firari olarak geçen olayın neticesinde 1911’de başlayan Osmanlı Havacılığı sona ermiş; artık Mili Mücadele dönemi havacılığı başlamış ve daha sonrasında da Cumhuriyet dönemi havacılığı başlamıştır.

Tıpkı Birinci Dünya Savaşında olduğu gibi Milli Mücadele döneminde de yokluk kendisini şiddetli bir şekilde göstermiştir. 1920-1922 arası dönemde özellikle lojistik ve bakım teşkilatının olmayışı ve yedek parçaların ülkede bulunmayışı büyük sıkıntılara sebep olmuş ve Türk havacılık tarihi fedakârlık ve vatanseverlik örneği uçuşlara şahit olmuştur. Tayyarecilerimiz kendi imkânlarıyla onardıkları uçakların gövde ve kanatlarını yerli malı kaput bezleriyle kaplamış; bu gövde ve kanatlara kaplanan kaput bezlerinin kayganlığını ve gerginliğini sağlamak için *emayit* adı verilen madde kullanılması gerekirken elde mevcut olmadığı için farklı alternatiflere yönelmek zorunda kalmıştır. Havacılar *emayit* adı verilen maddeye alternatif olarak; patates kabuklarıyla koyun ve sığır ayaklarını kaynatarak elde ettikleri jölemsi maddeye kola ve yumurta akı karıştırarak yokluğun ürünü bir yerli *emayit* ortaya çıkarmışlardır. Ancak orijinalinden farklı olarak nemli ve yağışlı havalarda gevşediği için yapılan her uçuş tehlikeli bir hale gelmiştir.¹⁶⁴

3.6.1. Doğu Cephesinde Türk Hava Harekâtı

Erzurum Tayyare İstasyonunun lağvedilmesinden sonra burada mevcut bulunan tayyarelerle 15.Tayyare Bölüğü oluşturulmuş ve bölük 15.Kolordunun emrine verilmiştir. Burada görev yapan havacılar ve tayyareler 28 Eylül 1920’de başlayan harekâтта görev almış, tayyareler keşif amaçlı olarak kullanılmıştır ve 15.Kolorduya önemli bir bilgi akışı sağlanmıştır. Bunlara ek olarak bu bölük kaynaklarda Horasan Müfrezesi olarak da adlandırılmaktadır. 1920 sonunda Kazım Karabekir komutasındaki Doğu Cephesinde görev tamamlanmış Ermenilerle Gümrü Anlaşması imzalanarak cephe kapatılmış ve burada ki bütün kuvvetler Batı’ya doğru esas ve zorlu mücadelenin yapılacağı bölgeye yönlendirilmiştir. 1 Şubat 1921’de Eskişehir’de Kuvay-ı Havaiye Müdüriyet-i Umumiyesi kurulmuştur.¹⁶⁵ Oluşturulan bu müdürlük ikmal ve idari işler açısından Milli Müdafaa Vekâletine; eğitim ve harekât bakımından da Erkan-ı Harbiye’ye bağlanmıştır. Konya Tayyare İstasyonu, 1. ve 2. Tayyare Bölükleri, Erzincan Tayyare İstasyonu, Elazığ Tayyare

¹⁶⁴ Genelkurmay Başkanlığı *Harp Tarihi Dairesi Resmî Yayınları Seri No 1 Türk İstiklal Harbi V.Cilt Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı* (1964), Ankara: Genelkurmay Basımevi, 126-127.

¹⁶⁵ Teşkilat Şeması için bkz EK-10.

Bölüğü, 15.Tayyare Bölüğü (Horasan Müfrezesi) ve Diyarbakır Bölüğü bu müdürlüğe bağlanmıştır.¹⁶⁶

3.6.2. Birinci İnönü Muharebelerinde Hava Harekâtı

Cephede düşman hareketlerinin keşfi amacıyla 9 Ocak 1921'den başlayarak muharebe sürecinde I.Tayyare Bölüğü tarafından önemli keşif uçuşları gerçekleştirilmiştir. Uçak, personel ve malzeme bakımından henüz bir muharebe için yeterli düzeyde olmayan ve hazır olmayan I. Tayyare Bölüğü bütün bu olumsuzluklarla beraber; akaryakıt kıtlığı, olumsuz hava koşulları ve kara ordusuyla irtibat eksikliğine rağmen ordu için önemli işler başarmıştır. Bu bilgiler doğrultusunda düzenli ordunun ilk zaferi olan I. İnönü Muharebelerinde hava birliklerinin de büyük katkısının olduğu yorumunu yapabiliriz.¹⁶⁷

Tablo 3. 5: I. İnönü Muharebelerinde Görev Yapan I.Tayyare Bölüğünde Görevli Havacılar¹⁶⁸

Branşı	Rütbesi	Adı	Vazifesi
Rasit	Yüzbaşı	Muhsin	Bölük Kumandanı
Rasit	Yüzbaşı	Kenan	-
Pilot	Sivil Tayyareci	Vecihi	Kartal Müfrezesi
Pilot	Üsteğmen	Sıtkı	-
Pilot	Üsteğmen	Behçet	-
Rasit	Üsteğmen	Hasan Basri	-
Rasit	Üsteğmen	Celal	-
Pilot	Kıdemli Çavuş	Hayrettin	-
Pilot	Kıdemli Çavuş	Fehmi	-
Pilot	Kıdemli Çavuş	Remzi	-
Pilot	Sivil Tayyareci	Fazıl	-

3.6.3. İkinci İnönü Muharebelerinde Hava Harekâtı

II. İnönü ve Dumlupınar muharebelerinde teşkilat bakımından toparlanan I.ve II. Tayyare Bölükleri muharebe tecrübesini de arttırarak kara ordusuyla daha bütünleşmiş bir

¹⁶⁶ *Türk İstiklal Harbi Hava Harekâtı* (1964), 130-132. Yalçın, (2017), *Türk Hava Gücü*, 354.

¹⁶⁷ *Türk İstiklal Harbi Hava Harekâtı* (1964), 135-138. Tanman, (1953), *a.g.e.*, 93-95.

¹⁶⁸ *Türk İstiklal Harbi Hava Harekâtı* (1964), 248.

şekilde faaliyet göstermişlerdir. I. ve II. Tayyare Bölükleri özellikle düşman cephesi üzerinde ve geri mevzilerde yapmış oldukları faaliyetle büyük fayda göstermişlerdir. Keşif noktasında kara ordusunun hareketini destekleyici nitelikte önemli bilgiler toplanmış; yapılan keşifler neticesinde hem düşman tayyare birliklerine hem de ordu konuşlanmalarına bombalarla ve makineli tüfeklerle taarruzlar gerçekleştirilmiştir.¹⁶⁹

3.6.4. Kütahya-Eskişehir Muharebelerinde Hava Harekâtı

Bu muharebe öncesinde I. ve II. Tayyare Bölükleri birleştirilmiş ve tek bir kuvvet olarak görev yapan bölük muharebenin ilk döneminde keşif noktasında önemli bilgiler paylaşılmıştır. Bu muharebe neticesinde alınan yenilgiyi en az hasarla sonuçlandırabilmek için stratejik bir geri çekiliş planı yapılmış ve Sakarya Nehrinin doğusunda Polatlıya doğru çekiliş sırasında ordunun alacağı vaziyet ve ilerleyişte hava birliklerinin katkısı olmuştur.¹⁷⁰

3.6.5. Sakarya Savaşında Hava Harekâtı

Kütahya-Eskişehir muharebelerinde alınan yenilgi sonrası I.ve II. Tayyare Bölükleri komutanı Yüzbaşı Fazıl'ın emriyle hava birlikleri önce Eskişehir'e oradan Sarköy'e ve oradan da Polatlı'ya çekilmişlerdir. Ordunun bu geri çekilişi sonrası Ankara'da mecliste yaşanan tartışmalar sonrası Mustafa Kemal Paşa 5 Ağustos 1921'de olağanüstü yetkilerle Başkomutan olmuştur. İlk icraat olarak orduyu çok hızlı bir şekilde donatmak için 7-8 Ağustos 1921 tarihinde "*Tekâlif-i Milliye Emirleri*" yayınlanmış halk malıyla ve parasıyla da savaşa davet edilmiştir. Toplanan yardımların tamamı; "*bedeli zaferden sonra fazlasıyla ödenecektir*" ibaresiyle alınmıştır. Bu yardımlar sayesinde Hava birliklerinin donatımı içinde gerekli destek sağlanmıştır.

24-30 Ağustos 1921 tarihleri Sakarya Savaşında en kanlı çatışmaların yaşandığı dönem olmuştur. Yunanlıların ordunun sol kanadı üzerinden yapmayı planladıkları kuşatma manevrası kara ve hava keşifleri sayesinde zamanında öğrenilmiş; bu sayede erken müdahale ve gerekli mevzilerin kapatılmasıyla kuşatmaya engel olunmuştur. 31 Ağustos – 5 Eylül 1921 tarihlerinde Yunan kuvvetleri Türk cephesini yarma girişiminde bulunmuşlardır. Yine bu girişimde Türk havacılarının daha önce yaptıkları keşifler ve hareketlenme hususunda orduyu bilgilendirmeleri sayesinde başarıyla engellenmiştir. 8

¹⁶⁹ *Türk İstiklal Harbi Hava Harekâtı* (1964), 138-147.

¹⁷⁰ Tanman, (1953), *a.g.e.*, 98-99.

Eylül 1921’de düşman mevzilerine gerçekleştirilen keşif uçuşları sayesinde düşmanın herhangi bir hareket halinde olmadığı ve sayı olarak da azaldığı tespiti yapılmıştır. Yapılan bu keşfin neticesinde 9 Eylül 1921’de ordulara 10 Eylül’de başlanması kaydıyla taarruz emri verilmiştir. 10 Eylül 1921’de yapılan ileri harekât sonrası yapılan keşif uçuşlarında düşmanın artık geri çekilmeye başladığının ilk tespiti yapılmıştır. Yunanlıların geri çekilişinin başlamasıyla birlikte 14-30 Eylül 1921 tarihlerinde havacılarımızın düşmanı takip uçuşları başlamıştır. Bu aralıkta gerçekleştirilen 12 keşif uçuşuyla beraber düşmanın çekilme istikametinin ve yeni konuş yerlerinin tespiti sağlanmıştır. Bu yerlere de bombalarla ve makineli tüfeklerle saldırı gerçekleştirilerek düşmana psikolojik ve maddi zarar verme politikası izlenmiştir.¹⁷¹

3.6.6. Büyük Taarruz Öncesi Yapılan Hazırlıklar ve Büyük Taarruzda Türk Hava Harekâtı

31 Kasım 1921 tarihinde Akşehir’de bulunan Maarif Köyü’nde bulunan 2.Tayyare Bölüğü 22 Ocak 1922’den itibaren Batı Cephesi Komutanlığının işine yarayacak uçuşlar gerçekleştirmeye başlamıştır. Yapılan keşif uçuşları özellikle Nisan ayından itibaren düşman birliklerinin ve bu birliklerde ki hareketliliğin tespiti ve raporlanması amacıyla gerçekleştirilmiştir. Nisan ayıyla birlikte yapılan keşif uçuşlarında düşman birliklerinin sayıları tespit edilmiş; bu sayede yapılacak taarruz planının daha sağlıklı bir şekilde ortaya çıkması sağlanmıştır.¹⁷²

Büyük taarruz öncesi düşman mevzilerine Türk uçakları tarafından Yunan esirler tarafından da imzalanmış ve Yunan askerlerin teslim olmasını isteyen bildirimler atılmıştır. Bildiride yedi yunan askerinin imzası bulunmaktadır. Bildiri metni şu şekildedir;

Asker kardeşler!

İmzaladığımız bu beyannameyle üç seneden beri birlikte bulunduğumuz Türklerin ne karakterde insanlar olduklarını anlatmaya çalışacağız. Türklere teslim olduktan sonra çok iyi karşılandık. Bizi dilediğimiz gibi serbest bıraktılar. Böylece harbin korkunç safhalarından uzak kaldığımız gibi subaylarımızın zulmünden de kurtulmak suretiyle rahat ve huzur içinde yaşamaktayız. Eğer sizlerde teslim olursanız söylediklerimizin birer hakikat olduğunu anlarsınız. Türklerden ateş tehlikesine maruz kalmamak için siperlerinizde son derece ihtiyatlı davranınız.

Tek başınıza teslim olmak isterseniz uzaktan mendil sallayarak Türk siperlerine doğru yaklaşın. Bu yaklaşma sırasında Türk siperlerinden teslim, teslim diye

¹⁷¹ Tanman, (1953), *a.g.e.*, 156-166.

¹⁷² Tanman, (1953), *a.g.e.*, 169-174.

duyacağınız kelimelerden ürkmeyin. Şayet gruplar halinde teslim olacaksınız şu hususlara dikkat etmelisiniz;

Evvela üçer, üçer gruplara ayrılarak Türk siperlerine doğru elinizde beyaz mendillerle ilerler ve siperlere 100 metre kala tüfekleri yere atar, ellerinizi havaya kaldırarak teslim olursunuz. Evvelce teslim olanlarla sonradan teslim olacaklar arasında istisnai bir muamele olmayacaktır. Onlarda aynı evvelkiler gibi aynı muameleye tabi tutulacaklardır. Söylediklerimizi ve nasihatlerimizi iyi dinleyerek hisse alırsanız sizlerde rahat ve huzura kavuşursunuz.¹⁷³

5 Temmuz 1922’de Kuvay-ı Havaiye Müdüriyet-i Umumiyesi lağvedilerek yerine Kuvay-ı Havaiye Müfettişliği kurulmuştur.¹⁷⁴ Yeni teşkilatlanma ile birlikte Adana’da bulunan okul Konya’ya taşınmış rakım ve meteorolojik şartlardan dolayı tekrar Adana’ya getirilmiştir. Yeni teşkilatlanma planı dâhilinde Batı Cephesinde görev yapmakta olan I. ve II. Tayyare Bölükleri daha hızlı hareket ve karar alabilme adına “*Cephe Tayyare Bölüğü*” ismiyle yeniden teşkilatlandırılmıştır. Yeni teşkilatlanma içerisinde bölükteki görevlendirmelerde şu şekilde olmuştur;

Tablo 3. 6: Büyük Taarruz Öncesi Hazırlanan Cephe Tayyare Bölüğünde Görevli Personel¹⁷⁵

Branşı	Rütbesi	Adı	Vazifesi
Pilot	Yüzbaşı	Fazıl	Bölük Komutanı
Pilot	Deniz Yüzbaşısı	Yahya	Uçuş Heyetinde
Pilot	Sivil Tayyareci	Vecihi	Uçuş Heyetinde
Pilot	Sivil Tayyareci	Hayrettin	Uçuş Heyetinde
Rasit	Yüzbaşı	Hüseyin Hüsnü	İrtibat Subayı
Rasit	Yüzbaşı	Bahaattin	İrtibat Subayı
Rasit	Üsteğmen	Avni	İrtibat Subayı

¹⁷³ *Türk İstiklal Harbi Hava Harekâtı* (1964), 250.

¹⁷⁴ 5 Temmuz 1922 tarihli yeni teşkilat şeması için bkz. EK-11.

¹⁷⁵ *Türk İstiklal Harbi Hava Harekâtı* (1964), 249.

Rasit	Üsteğmen	Sıtkı	Uçuş Heyetinde
Rasit	Üsteğmen	Osman Nuri	Uçuş Heyetinde
Rasit	Üsteğmen	Hasan Basri	Uçuş Heyetinde
Rasit	Üsteğmen	Hamdi	Uçuş Heyetinde

25 Ağustos 1922 günü Cephe Tayyare Bölüğüne ulaşan emir şu şekildedir;

1. 26 Ağustos 1922 tarihinden itibaren ordular genel taarruza başlayacaktır.
2. Yarım saat 06.00 – 08.00 arasında düşman birliklerinin durumu keşfedilecektir.
3. Av uçakları özellikle Afyonkarahisar ve batı bölgesinde uçarak düşmanın keşif faaliyetlerine mani olacak, saat 10.00’da aynı vazife tekrar edilecektir.
4. Seyitgazi bölgesi ve oradan Döğür istikametine giden yolda keşfedilecektir.¹⁷⁶

26 Ağustos sabahı Türk uçakları taarruz birliklerinin üzerinde uçuş yaparak Yunan keşif uçaklarının rapor almasına engel olmuşlardır. Ayrıca bu esnada bölük kumandanı Yüzbaşı Fazıl’da bir düşman uçağını düşürmüştür. Taarruzun başladığı tarihi olan 26 Ağustos’ta Türk uçuş gerçekleştirmişler ordunun ihtiyacı olan gerekli keşif raporları hızlı bir şekilde sağlanmıştır. Buna ek olarak düşman uçaklarının keşif yapmasına engel olunmuş, üç düşman uçağı geri püskürtülerek keşif yapmadan birliklerine geri dönmeleri sağlanmıştır. 28 Ağustos günü Cephe Tayyare Bölüğüne verilen bir emirle geri çekilen ve kaçmakta olan düşman kuvvetlerinin ve ağırlıklarının bombardıman edilmesi istenmiştir. 1 Eylül 1922 tarihinde yapılan uçuşlarda tespit edilen düşman birliklerinin tayyarelerce bombalanması emredilmiş; daha sonra mevziler üzerinde alınan fotoğraflarda da bu emrin başarılı bir şekilde yerine getirildiği tespit edilmiştir.¹⁷⁷

3.7. Cumhuriyet Dönemi Türk Havacılığı

3.7.1. 1923-1938 Yılları Arasında Türkiye’de Havacılık

Anadolu toprakları 1911’den 1922’ye kadar geçen dönemde sürekli bir savaş halinde olmuştur. Bu süreçte Türk toplumu ve aslında imparatorluk bazında bütün Osmanlı toplumu Trablusgarp Savaşı’na, Balkan Savaşlarına, Birinci Dünya Savaşı’na ve İstiklal Harbine şahit olmuştur. Bu savaşlardan bazıları doğrudan Anadolu toprakları içerisinde

¹⁷⁶ *Türk İstiklal Harbi Hava Harekâtı* (1964), 177-178.

¹⁷⁷ Tanman, (1953), *a.g.e.*, 169-174.

gerçekleşmiş bazıları da bu günkü Türkiye sınırlarından çok uzaklarda yaşanmıştır. Ancak yaşanan bütün savaşların ortak noktası toplumun her açıdan bunlara şahitlik etmesi, canıyla ve malıyla bu savaşlara dâhil olmasıdır.

Atatürk'ün yakın çalışma arkadaşlarından biri olan Fahrettin Altay'ın 10 yıllık savaş ve sonrası olarak adlandırdığı dönemse savaş sonrasında 1923-1938 arası dönemde Anadolu'da kültürel, sosyal ve siyasi açıdan birçok yeniliğin olduğu; yeni bir devletin ve yeni bir toplumun ortaya çıktığı dönemdir. Bu dönem aynı zamanda Türk havacılığı açısından da özellikle 1930'lu yıllarla beraber yeni atılımların yaşandığı, yepyeni bir havacılık kültürünün oluştuğu dönemdir. Cumhuriyetin 10.yılına istinaden Milli Müdafaa Vekâleti tarafından bir rapor hazırlanmış ve bu raporun belirli bölümlerinde ordunun önemli sınıflarından biri olan hava sınıfıyla ilgili de bilgiler yer almıştır. Raporun havacılıkla ilgili kısmının başlangıcında şu cümleler yer almaktadır;

On sene evvel hava kuvvetlerimiz büyük harpten kalma 15 uçucu ve 10 çürük tayyareden oluşan bir bölük halinde olup; İstiklal harbimizin en çetin devirlerinde çok iş görmüş bir teşekkülden ibaretti. Cumhuriyet idaresinin başlangıcında ordunun asrileştirilmesi meyanında Hava kuvvetlerimizin de büyüyüp iş görececek bir hale sokulması karar altına alınmış ve tatbikatına geçilmişti.¹⁷⁸

Hazırlanan raporda dikkat çekici olan noktalardan bir tanesi de hava ulaşımıyla ilgili yapılan yorumlardır. Raporda bundan 10 sene öncesinde tayyare ile İstanbul'dan ya da Eskişehir'den İzmir'e gidebilmek büyük bir hadise olarak atfedilirken bu gün bunun en basit ve kısa hava güzergâhlarından biri olduğuna dikkat çekilmektedir.¹⁷⁹

Milli Müdafaa Vekâletince hazırlanan raporda Osmanlı dönemi havacılığına bir atıfta bulunulmazken; kıyaslamalar yapılırken hep Milli Mücadele dönemi ön plana alınarak değerlendirmeler gerçekleştirilmiştir. Bu kıyaslamalara daha çok özellikle hava sanayi noktasında rastlanılmaktadır. Çünkü bundan önceki bölümlerde de belirtmiş olduğumuz gibi hava teşkilatında her bölüm ve kuvvet için birer adım atılmışken ekonomik kaygılardan ve parasal olarak yetersizlikten dolayı havacılık sanayine gereken önem verilmemiştir. Hem Birinci Dünya Savaşında hem de İstiklal Harbinde bunun eksikliği çok fazla hissedilmiştir. İlgili raporda; Eskişehir'de bulunan tayyare tamirhanesinin 10 sene evvel ufak bir tezgâhtan ibaret olduğu ve Cumhuriyetin 10.yılı olan 1933 yılında iyi

¹⁷⁸ *T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi*, 30-10-0-0/47-301-12, lef 16. *Bundann sonraki atıflarda "BCA" şeklinde kullanılacaktır.*

¹⁷⁹ *BCA*, 30-10-0-0/47-301-12, lef 16.

derecede düzenlenmiş ve ikmal edilmiş olduğundan bahsedilmektedir. Kayseri’de de yabancı bir şirketten devralınan “TOMTAŞ Fabrikasından bahsedilmekte” tayyare tamirhanesi hava kuvvetleri bünyesinde faaliyete sokulmuştur. Raporda en başta da belirtmiş olduğumuz gibi Türk havacılığının 1910’lu yıllardan itibaren en büyük eksiği olan havacılık sanayisine çok sık atıfta bulunulmakta ve o gün için genel durumdan detaylı bir şekilde bahsedilmektedir. Osmanlı döneminde elde bulunan malzemelerden havacılık sanayi içerisinde faydalandığı da raporda bulunan şu satırlardan anlaşılmaktadır; “Bunun dışında Osmanlı’dan kalan ve 800.000 lira kıymetinde ki parçalar yeniden onarılarak bu malzemelerden ve parçalardan harp tayyareleri meydana getirilmiştir.”¹⁸⁰

Türk havacılığının Cumhuriyet dönemindeki 10 yılı hakkında bize bilgiler veren raporda aslında Cumhuriyetin ilanı ve ardından Türk Tayyare Cemiyetinin kurulmasıyla beraber geçen süreç içerisinde havacılık sanayisiyle ilgili her şeyin bir plan dâhilinde işlendiği verisine ulaşmaktayız. Bu plan 4 aşama üzerine oturtulmuştur. Planın birinci aşaması eski tayyarelerin tamiri, ikinci aşama yedek parça üretimi, üçüncü aşama yeni tayyare üretimi ve son aşamada Türk havacılığının kendi motorunu kendisinin üretebilmesidir. Bu planın birinci aşaması cumhuriyetin ilk iki senesinde başarıyla uygulanmıştır. İkinci aşamada ise 10 yıllık zaman dilimi içerisinde önemli neticelere ulaşılmıştır. Üçüncü aşamaya geçebilmek için çalışmalar devam etmektedir.¹⁸¹ Yedek parça üretiminin başarısının ekonomik olarak sonuçlarını kanıtlamak amacıyla verilerden hareketle şu örneğe başvurulmuştur; “bu gün hava kuvvetlerinin 60.000 lira tutan buji ihtiyacına mukabil son senelerde buji için ithalata harcanan paranın senede 5.000 lirayı geçmediğini bir misal olarak zikretmek kâfidir.”¹⁸²

Atatürk’e göre; halkının ve askerlerinin iâşesini temin edemeyen milletlerin bir harbi kazanmaları mümkün değildir. Bu güçte olmakla beraber teknik ve lojistik açıdan da donanımlı olmak gerekir; havada uçuracak uçak, denizde gezdirecek harp gemisi, karada kullanılacak araç ve silahlar mutlaka olmazsa olmazlardır. Eğer bunlar bir ülke tarafından kendi kendine imal edilemiyorsa hakiki istiklale asla sahip olunamaz. İşte bu sözler ve özellikle 1920’li yıllarda ortaya atılan “*uçaksız gökyüzü damsız eve benzer*” sloganı Türk

¹⁸⁰ BCA, 30-10-0-0/47-301-12, lef 17.

¹⁸¹ Tarihi süreç içerisinde Etimesgut Tayyare Fabrikası, Kayseri Uçak Fabrikasında uçak imali; Gazi Motor Fabrikasında da motor imali gerçekleştirilmiştir. Son iki safha için özellikle Atatürk devri sonrası beklenen sonuç elde edilemese de girişim ve ilk uygulamaların olması plana sadık kalındığının ve buna önem verildiğinin bir göstergesidir.

¹⁸² BCA, , 30-10-0-0/47-301-12, lef 18.

havacılığının Atatürk döneminde ve hatta İnönü döneminde anahtarları konumundadır.¹⁸³ 1923-1938 arası dönemde ve uygulanabildiği kadar da İnönü döneminde Türk havacılığının geliştirilmesi 4 temel dayanak üzerinde belirlenmiştir. Bunlar şu şekildedir; Havacılık sanayinin oluşturulması, askeri teşkilatın geliştirilmesi, sivil havacılık ağının oluşturulması ve son olarak da havacılık eğitiminin geliştirilmesi. Cumhuriyetin 10.yılında hava kuvvetlerinin genel durumu hususunda bize bilgiler veren rapor okunduğunda da bu 4 temel dayanağın bir hayal ürünü olmadığını ve havacılığın cumhuriyetin ilk 10 yılında da daha sonraki dönemlerde de bu temel üzerinde ilerlediğini görmemiz mümkün olacaktır.

Milli Mücadelenin silahlı safhası olan 19 Mayıs 1919 ve Ekim 1923 arası devam eden silahlı mücadele dönemi sonra ermiş ve Mudanya Mütarekesi imzalanarak artık diploması dönemine geçiş yapılmıştır. Bu süreçle beraber Türk ordusu tarafından İzmir'in teslim alınmasından sonra Türk havacılığı İzmir'de toplanmaya başlamıştır. 1922 yılında makinist ve pilotların görevleri, havacılık teşkilatı, binalar ve kurumlar hakkında ilk bilgileri veren "*Havacılık Birlik ve Kurumlarında İlk Teşkilatlanma ve İç Hizmet İçin Talimat*"; Hulusi Kaymaklı'ya göre de "*Uçak Birlik ve Müesseselerinin Teşkilatı, İlk Hizmetler İçin Talimat*" olarak adlandırılan kitap hazırlanmıştır.¹⁸⁴

Mudanya Ateşkes Anlaşmasının imzalanmasından sonra İstanbul'un teslimi noktasında doğrudan İngiltere ve dolaylı olarak da İtilaf Devletleri kuvvetleriyle karşı karşıya gelinmiştir. Hatta yapılan görüşmeler sonrasında Türkiye ve İngiltere savaşın eşğine gelmiştir. Bundan dolayı da ordular Çanakkale'de her an yeni bir savaşın çıkması tehlikesiyle Lozan Barış Anlaşması imzalanana kadar hep teyakkuz halinde bekletilmiştir. Bu süreçte İzmir'de konuşlanmış olan Hava birlikleri de kimseden destek almadan tamamen kendi imkânlarıyla 1.ve 2. Tayyare bölüklerine ek olarak 3. Tayyare Bölüğünü yetiştirmişlerdir. Türk Havacılığı Birinci Dünya Savaşının sonundan 1923 yılına kadar geçen süreçte hep kendi yağında kavrulmuş, iç dinamikler, yabancı birliklerden kalan ganimetler ve karşılıksız olarak gelen yardımlarla hava gücü ayakta kalmayı başarmıştır. Ancak bu 5 yıllık süreç içerisinde teknolojik gelişmelerden uzak kalınması, yeni gelişmeleri öğrenebilmek ve birlikleri bu yönde eğitebilmek için yabancı bir uzmana ihtiyaç duyulmuştur. Bu ihtiyaca istinaden Macar Yüzbaşı Harry'e Türk havacılığını

¹⁸³ Yalçın, (2016), *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, 86.

¹⁸⁴ Ergüder, M. (2009). *Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları 1922-1930*, haz. H. İbrahim Fırtına, Ankara: Türk Hava Kurumu Basımevi, 42-43. Kaymaklı, H. (1997). *Havacılık Tarihinde Türkler 2*, Ankara: Kültür Ofset, 169.

eğitmesi noktasında teklif gtrlmŖtr. Harry'nin göreve baŖlamasıyla ilgili olarak havacılıkla ilgili kaynaklarımızda bir grŖ ayrılığı mevcuttur. Örneğin o döneme yakinen Ŗahit olan ve direk havacılığın iinde olan Muzaffer Ergüder'e göre kendisi filonun demodeliğinden ve yıpranmıŖlıđından dem vurarak göreve baŖlayıp daha sonra ülkeyi terk etmiŖtir. Ancak Hulusi Kaymaklı'ya göre de Harry göreve baŖlamıŖ ve o dönemde Seydiköy'de hocalık yapmakta olan İymser ile uyum ierisinde alıŖmıŖtır.¹⁸⁵

Cumhuriyetin ilanı sonrasında 1924 ve 1927 yıllarında Muzaffer (Ergüder) Bey baŖkanlıđındaki heyetler; Avrupa'ya keŖif ve denetim seyahatleri dzenlemiŖlerdir. Burada ama uzun süren savaŖ döneminde uzak kalınan havacılık teknolojisi hakkında bilgi sahibi olmak; hava birliklerini ağın gereksinimleri doğrultusunda yeniden düzenlemektir. Muzaffer Bey gerekleŖtirmiŖ oldukları seyahatler doğrultusunda 4 ayrı rapor hazırlamıŖtır. Bunlardan  1927'de gerekleŖtirilen seyahat neticesinde ortaya ıkmıŖtır. 1924'te Fransa'da ki temaslar sırasında; ğrenci yetiŖtirme, pilot ve teknik personel getirme ve uak satın alma konuları üzerinde anlaŖmalar gerekleŖtirilmiŖtir.

Cumhuriyet döneminde havacılıkla ilgili atılan en önemli adım askeri kanattan ziyade sivil havacılık noktasında atılmıŖtır. Havacılık modern anlamda ortaya ıkmıŖ olduğu 20.yüzyılla birlikte toplumların geliŖmesinde ve refah seviyelerinin artmasında önemli bir ara olarak görülmeye baŖlamıŖtır. Gen cumhuriyette bunu görerek Lozan BarıŖ AnlaŖmasının imzalanması ve cumhuriyetin ilanından sonra modern dünyanın gerekliliklerini yerine getirmek ve ayak uydurmak iin abalamaya baŖlamıŖtır. Askeri havacılık noktasında Osmanlı mirası hava kuvvetleri ve İstiklal harbinden geriye kalan lojistikle birlikte hareket edilmiŖ ve üstüne yenilikler katılarak yola devam edilmiŖtir. Sivil havacılık ise gen cumhuriyet iin 1911'den itibaren tecrübe edilen askeri havacılıktan bilgilerle birlikte ilk defa girilecek bir alan olmuŖtur. Buradan hareketle; 16 Ŗubat 1925 tarihin de; Pilot Ŗakir Hazım, Vecihi HrkuŖ ve Hasan İskender Bey'in giriŖimleriyle o günkü adıyla "*Türk Tayyare Cemiyeti*" kurulmuŖtur. Cemiyetin kuruluşundaki amaları ise Ŗu Ŗekildedir;

- Pilot yetiŖtirmek iin okul amak.
- Aerodinamik ve malzemeye ait tetkikler yapabilecek, uak motorları ve arızalardan anlayabilecek, icabında teknik resim ve planlar izebilecek mühendis seviyesinde eleman yetiŖtirmek.

¹⁸⁵ Ergüder, (2009). *a.g.e.*, 44-45. Kaymaklı, (1997), *a.g.e.*, 157.

- Makinist okulu açmak
- Askeri ve sivil milli bir gözlem teşkilatı kurmak.
- Halka gerektiği şekilde havacılığı öğretmek ve tanıtmak maksadıyla gerekli yayınları yapacak teşkilatı kurmak
- Hava yolları kurup işletmek
- Hava spor kulüpleri açmak¹⁸⁶

1925'te Türk havacılığı için atılan önemli adımlardan birisi de İzmir'de yaşanan yoğunluktan dolayı birkaç birliğin Eskişehir'e kaydırılması olmuştur. 1960'lara kadar Türk havacılık tarihi için önemli bir şehir olacak olan Eskişehir'e ilk adımda böylece atılmıştır.

6 Ekim 1926'da Alman Junkers firması ortaklığıyla Kayseri'de TOMTAŞ¹⁸⁷ Türk Motor ve Tayyare Anonim Şirketi Fabrikası kurulmuştur. Almanlarla yaşanan anlaşmazlıkların neticesinde fabrikanın kalan hisseleri de 1928 yılında satın alınmış ve fabrika tamamen devlete ait olmuştur. Bu noktada Türkiye'de havacılık sanayiyle ilgili ayrı bir parantez açacak olursak cumhuriyetin 10.yılı için hazırlanan raporda havacılık sanayine çok büyük bir önem verildiği görülmekteydi. Yapılan planın bir parçası olarak Kayseri'den sonra 1940'lı yıllarda Etimesgut'ta¹⁸⁸ bir fabrika açılmış, daha sonra da Gazi Motor fabrikası açılmıştır. Ekonomik zorluklar, İkinci Dünya Savaşı şartları, Türk Hava Kurumu, Milli Savunma Bakanlığı ve Genelkurmay Başkanlığı arasında çıkan anlaşmazlıklar ve en tepede de 1948'le beraber havacılığımızın Amerikan etkisine girmesi bu fabrikalardan istenilen sonuçların alınmasına engel olmuştur.¹⁸⁹

¹⁸⁶ Kaymaklı, (1997), *a.g.e.*, 155.

¹⁸⁷ Fabrikanın kısa ismi ve uzun ismi konusunda farklı görüşler mevcuttur. Örneğin bazı kaynaklarda fabrikanın kısa adı TÛMTAŞ olarak geçerken; bazı kaynaklarda da fabrikanın isminde otomobil'inde geçtiği belirtilmektedir. Türk Otomobil, Motor, Tayyare Anonim Şirketi.

¹⁸⁸ O günler için özellikle Atatürk döneminde zaman zaman "*Etimesgut*" ismi kullanılsa da 1940'lı yıllarla beraber Etimesgut ismi kullanılmıştır. Özellikle arşiv belgeleri kontrol edildiğinde bu ismin ekseriyetle kullanıldığı görülmektedir.

¹⁸⁹ Türk Hava Kurumunun isteğiyle daha önce defalarca tekrarlandığı gibi 1948 yılı içerisinde Etimesgut Uçak Fabrikasıyla alakalı bir rapor hazırlanmıştır. Raporunda en çok şikâyet edilen nokta da fabrikanın en çok işbirliği yapması gereken Milli Savunma Bakanlığı ve Devlet Hava Yollarıyla iş birliği yapmaması olmuştur. Raporun doğrudan Türk Hava Kurumu tarafından hazırlanmış olması kurumunda kendi elleriyle açtığı fabrikanın yalnız bırakıldığı düşüncesinde olduğunun bir göstergesidir. 1948 yılında hazırlanan raporun özünde bu işbirliği eksikliği düşüncesiyle beraber fabrikanın akıbetinin de ne olacağı tartışılmaktadır. Hazırlanan rapora göre fabrika bir an önce Türk Hava Kurumunun bünyesinden çıkarılmalı ve kaderi ekonomiye faydası dokunacak bir şekilde devlet tarafından tayin edilmelidir. Fabrikanın en önemli kısmı olan sipariş ve satış şefliğinin gerekli reklam ve ilanlarla fabrikada imal ve tamir edilebilecek işler hakkında piyasaya bilgi vermesi ve memleketin ihtiyacı olan mamulleri imal için gerekli etüt ve araştırmaları arttırması yoluyla fabrikanın verimli bir hale getireceği raporda tavsiye niteliğinde dile getirilmiştir. Konu hususunda detaylı bilgi için bkz: *BCA*, 30-1-0-0/100-619-6 lef 3, lef 13.

1922-1927 yılları arasında Türkiye’de havacılıktan sorumlu tek kurum Kuvay-ı Havaiye Müfettişliği olmuştur. 1927 yılında bu makam yerini Hava Müsteşarlığına bırakmıştır. 1928 yılında ise Hava Müfettişliği de kapatılarak bunun yerine Milli Müdafaa Vekâletine bağlı olarak Hava Müsteşarlığı kurulmuştur. Burada müsteşarlığa Muzaffer (Ergüder) Bey tayin edilmiştir. Müsteşarlığın kurulmasından sonra havacılığın teşkilatlanması noktasında da önemli adımlar atılmıştır. Hava Kuvvetlerinin sınıflandırılmasında tabur teşkilatına geçiş yapılmıştır. Müsteşarlığın kurulmasından sonra havacılığın merkezi de okul ve birlikler orada kalmak şartıyla Eskişehir’den Ankara’ya taşınmıştır. 1932 yılında da tabur sisteminden alay sistemine geçiş yapılmış; bu tarihte Eskişehir’de 1.Tayyare Alayı ve 1933’te de Diyarbakır’da 2.Alay kurulmuştur.¹⁹⁰

1923-1930 arası geçen dönem Türk havacılığı adına teşkilatlanma ve yenilenme çalışmalarıyla beraber daha sonra yaşanacaklar göz önüne alındığında durgun geçen bir dönemdir. Lozan Barış Anlaşmasının ilk etapta getirmiş olduğu kısıtlamalar birçok alanda yapılacak atılımları engellerken 1930’larla beraber havacılık da dâhil olmak üzere birçok alanda yeni gelişmeler ortaya çıkmıştır. Öncelikle havacılığın asil bir sınıf olmasından dolayı sadece bu mesleği askerler yapabilir algısının kırılması için çaba gösterilmiş, 1925’te kurulan Türk Tayyare Cemiyetinin faaliyet alanının genişletilmesi için çaba gösterilmeye başlanmıştır. 1920’li yıllarda yalnızca Yeşilköy’de bulunan makinist mektebi üzerinden eğitim faaliyetleri yürüten Türk Tayyare Cemiyeti; önce Türkkuşu Okulunu kurmuş bu okul aracılığıyla 1950’li yıllara kadar planörcü, pilot ve paraşütçü yetiştirme konusunda önemli çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Buna ek olarak Vecihi Hürkuş ve Nuri Demirağ gibi isimlerin teşebbüsleri, buna ek olarak hem 1920’ler de hem de 1940’lı yıllarda kurulan havacılık kulüpleri de önemli atılımlar gerçekleştirmişlerdir. 1910’lu yıllarda yabancı uzmanlar tarafından dünya havacılığında yer almak istiyorsanız bunları mutlaka yapmalısınız denen girişimlerin çoğu cumhuriyet Türkiye’sinde hayata geçirilmiştir.

Mustafa Kemal Atatürk tarafından 1 Kasım 1935 tarihinde TBMM’nin beşinci dönemini açarken havacılıkla ilgili söylemiş olduğu sözler Hava Kuvvetlerinin geleceği açısından büyük önem arz etmektedir;

“Son uluslararası olaylar, Türk ulusu için kudretli bir hava ordusunun hayati önemde tutulmasına bir daha hak verdirdi. Çok emekle kurduğumuz, canımızla

¹⁹⁰ Ergüder, (2009). *a.g.e.*, 99

korumaya ant içtiğimiz kutsal yurdun havadan saldırılara karşı güvenlik altında bulunması demek, bize saldıracakların kendi yurtlarında bizim aynı zararları yapabileceğimize güvenimiz demektir."¹⁹¹

1936 yılında Genelkurmay Başkanlığı tarafından alınan bir kararla daha önce Hava Birliklerinde görevlendirilmiş olan karacı subaylar görevden alınmış; harp akademisinden mezun olup; Eskişehir’de eğitim görmüş olan subaylar kurmay olarak görevlendirilmiştir. Bu olay 1940’lı yıllarda teşkilatlanmada atılacak yeni adımlar için bir ilk olarak değerlendirilebilir.

3.7.2. 1938-1950 Yılları Arasında Türkiye’de Havacılık

Mustafa Kemal Atatürk 10 Kasım 1938’de vefat etmiştir. Türkiye Büyük Millet Meclisinde gerçekleştirilen seçimle 11 Kasım 1938’de İsmet İnönü Türkiye Cumhuriyetinin ikinci cumhurbaşkanı olarak seçilmiştir. Bu 12 yıllık dönem içerisinde Türkiye İkinci Dünya Savaşı ve onun ardından gelen yeni dünya düzeni içerisinde hem kendine yer bulma çabası hem de bu zorlu dönemden en az zararla çıkma çabası içinde olmuştur. 1939-1945 yılları arasında dünya tarihinin en yıkıcı savaşı olan 2.Dünya Savaşında İsmet İnönü’nün dış politikası sayesinde dışarıda kalmayı başarmış ve fiili savaşın içerisine girmeyerek ekonomik buhranlar yaşansa da toprak bütünlüğünün korunması başarılmıştır.

3.7.2.1. İkinci Dünya Savaşı Sürecinde Türkiye’yi Savaşa Sokma Çabaları ve Türkiye’nin Amerika İttifakı

Türkiye’nin İkinci Dünya Savaşı’ndaki genel durumu müttefik devletlerin ve mihver devletlerin Türkiye’yi savaşa sokmak için harcadıkları çabaların ve İnönü’nün politikası sonucunda sürekli ertelenen savaşa giriş için yapılan baskıların hikâyesi olarak özetlenebilir. Buna ek olarak İkinci Dünya Savaşının başında ve savaş sonrası oluşturulan yeni düzende de Türkiye’nin dış politikada müttefik ekseninin tamamen değiştiğini görmek mümkündür. Bu yaşanan gelişmeler bir taraftan da Türkiye’nin siyasi, askeri ve sosyal olarak Amerikan müttefikliğine ilerleyişinin hikâyesidir. Savaş öncesinde Milli Mücadele döneminden itibaren Sovyetlerle geliştirilen müttefiklikle birlikte bunun bir dengeleyicisi olarak arka planda İngiltere yer almaktadır. Türkiye hem kendi komşusu olan güçlü bir müttefike hem de batıda sınırlarından çok uzakta büyük bir müttefike sahiptir

¹⁹¹ Özdemir, Y. (1981), *Atatürk ve Türk Havacılığı*, Ankara: Hava Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, 24.

Türkiye; savaş öncesinde Ankara'da bulunan von Papan aracılığıyla Alman hükümetiyle sürekli temas halinde bulunmakta; en temel korkusu olan sınırlarında gerçekleşecek işgallerin toprak bütünlüğüne zarar vermesi tehlikesine karşı kendisini hem İtalyan hem de Alman saldırganlığına karşı güvence altına almak istemektedir. Bu ilişkiler içerisinde Sovyetlerin Türkiye'ye Almanlara karşı kendinizi güvence altına almak için Batıyla ittifak kurun telkiniyle birlikte öncelikle Mayıs ayında İngilizlerle; Haziran ayı içerisinde de Fransızlarla bir dostluk anlaşması imzalanmıştır. Olası bir savaş durumunda ve kendi sınırları etrafında yaşanan tehlikelerde Türkiye'de savaşa dâhil olacaktır. Bu ittifak anlaşmaları deklare edilirken Türkiye sınır komşusu olan Sovyetlerinde batı bloğunda olduğunu varsayarak hareket etmiştir. 1939 yılının Ağustos ayında Ankara tarafından hiç beklenmeyen bir gelişme yaşanmış; Sovyet Rusya ve Almanya arasında karşılıklı saldırmazlık anlaşması imzalanmıştır. Bu yapılan anlaşma neticesinde Türkiye dış politika içerisinde tamamen kazan-kazan ilkesiyle birlikte kendi çıkarlarını daha çok ön plana çıkaracak ve ülkeye zarar vermeyecek ittifaklar içerisinde olması gerektiğinin farkına varmıştır. Bununla birlikte savaş dönemi Türk dış politikasında bir kırılma olmuş ve bütün blokların dışında kalmaya çalışılarak oyalama politikasıyla dönem en az hasarla atlatılmaya çalışılmış; bununla birlikte ordunun eğitim ve donatımı da bu dışta kalış politikasında büyük bir koz olarak kullanılmıştır.¹⁹²

28 Haziran 1939'da İngilizler Türkiye ile işbirliği gerçekleştirmek ve aslında 1 Eylül 1939'da başlayacak savaş öncesinde alanı biraz daha genişletmek ve yükünü azaltmak amacıyla Türkiye'ye bir heyet göndermişlerdi. Söz konusu seyahat Kayseri Tayyare Fabrikasına gerçekleştirilecektir. Arşiv belgelerinden hareketle Muzaffer Ergüder'in bu seyahatin düzenleyicisi ve planlayıcısı olduğu görülmektedir.

İngiliz Heyeti için yapılan programa göre;

- a- Heyeti istasyonda kolordu kurmay başkanı ile tayyare fabrikası müdürü karşılayacaklardır.
- b- Heyet öğleden evvel tayyare fabrikasını gezecektir.

¹⁹² Cebecioğlu, G. (1998), "İkinci Dünya Savaşı ve Türk Silahlı Kuvvetleri", *Altuncu Askeri Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20-22 Ekim 1997 İstanbul*, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 326.

- c- Öğleden sonra yine tayyare fabrikalarında bir motor tecrübesi gösterilecek ve biri yeni diğeri revizyondan çıkmış iki tayyarenin uçuş tecrübeleri gösterilecek ve ziyaretin sonunda tayyare fabrikalar kantininde bir ikindi kahvaltısı verilecektir.¹⁹³

Bu görüşmenin ardından gelen ittifak teklifine Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak; “havacılık noktasında İngilizlerden talep edilen 258 uçak ve bunlara ait havacılık malzemelerinin gönderilmesi durumunda Türk Hava Kuvvetleri de müttefikleriyle birlikte ortak düşmanlara karşı vazife gerçekleştirebilir” şeklinde yanıt vermiştir.¹⁹⁴ Bu isteklerin dışında hava savunması amacıyla ve hava kuvvetlerinin yan olarak takviyesi amacıyla Almanya’ya 60 Av, 8 Bombardıman ve 15 başlangıç uçağı siparişi verilmiştir. İngiltere’ye 36 keşif ve 25 Avroanson uçağı sipariş edilmiş ve Amerika’dan da 50 okul uçağı sipariş edilmiştir. Almanya’nın siparişleri göndermemesi durumunda 60 Av tayyaresinin İngiltere’den siparişi planlanmaktadır.¹⁹⁵

Türkiye’nin bir an önce İngiltere tarafında savaşa dâhil edilebilmesi için 15 Ocak-21 Ocak 1941 tarihlerinde Ankara’da Türk-İngiliz heyetleri arasında gerçekleştirilen görüşmelerde iki konuda mutabık kalınmıştır;

- Türk hava kıtalarının eksiklerini tamamlamak ve yeni birliklerin oluşturulması için Türkiye’ye İngilizler tarafından 60; Amerikalılar tarafından da 20 uçak verilecektir.
- Bunlara ek olarak İngiltere hükümeti Avranson eğitim uçaklarını da Türk hava birliklerine verecektir.¹⁹⁶

Türkiye, İngiliz ittifakıyla beraber kendisini güvence altına almak adına 18 Haziran 1941’de Alman hükümetiyle; Türk-Alman Saldırmazlık Paktını imzalamıştır. Bu anlaşma ilerleyen dönemde Türkiye’nin savaş dışında kalmaya çalışmasıyla beraber özellikle İngilizler tarafından yoğun bir şekilde eleştirilmiştir. Hatta Cumhurbaşkanı İsmet İnönü 1 Kasım 1945 tarihinde TBMM’de yeni yasama yılı açış konuşmasında bu eleştirilere şu şekilde yanıt vermek zorunda kalmıştır;

Şimdi Büyük Mecliste 1943 sonundan beri Türkiye hakkında başlayan tenkitlere cevap vermek isterim. Bilirsiniz ki, Milletlerarası münasebetlerde devletlerarasındaki

¹⁹³ *Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi ATASE*, İDH İkinci Dünya Harbi Katalogu, Kutu No 3, Gömlek No 22.

¹⁹⁴ *ATASE*, İDH Katalogu, Kutu No 3, Gömlek No 23.

¹⁹⁵ *ATASE*, İDH Katalogu, Kutu No 3, Gömlek No 39, lef 2, lef 3.

¹⁹⁶ Çetin, S. (2013). “Türk Hava Kuvvetlerinin Yeniden Yapılanması 1939-1945”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011*, Ankara: Ayrıntı Basımevi, 333.

sırlar tek bir Devletin malı değildir. Yalnız, basit bir hakikatin ifadesi olmak üzere bize yapılan isnatların haksızlığını huzurunuzda belirtmek isterim. Almanlarla Sovyetler arasında harp çıkmazdan önce, bizim Almanlarla Dostluk Antlaşması yapmış olmamız tenkit olunmuştur. İstanbul'un kapısına gelmiş olan Almanlar, Sovyet Rusya ile Saldırmazlık Antlaşması ile daha önce bağlanmışlardı. Memleket, Mihverin bütün kuvvetlerine karşı yalnız başına dururken, Amerika harpte yokken, İngiltere bütün kuvvetlerini adaların Alman istilâsına karşı ayakta tutarken ve Sovyetler Almanlarla bir Saldırmazlık Antlaşması ile bağlı iken, Almanların bize saldırmayacaklarını kâğıt üzerine koymayı reddetmemiz, bizden ne hakla beklenebilirdi?¹⁹⁷

Türkiye'nin II. Dünya Savaşına dâhil edilmesi noktasında Türkiye ve İngiltere arasında yapılan en önemli görüşmelerden biri de 30-31 Ocak 1943 tarihinde Adana'da gerçekleştirilmiştir. Görüşmelerde Türk heyetinin başında Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, İngiliz heyetinin başında Başbakan W. Churchill yer almakla birlikte iki kanatta da askeri temsilciler ve dışişleri sorumluları yer almaktaydı.¹⁹⁸ Yapılan görüşmelerde Türk ve İngiliz heyetleri arasında askeri ve siyasi mülakatlar gerçekleşmekle beraber görüşmelerin esasını askeri görüşmeler oluşturmaktadır. Bu görüşmeler neticesinde iki askeri karar alınmıştır. Müttefikler Türkiye'nin 1943 yazında savaşa girmesi ve orduya 1 yıl yetecek ihtiyacın karşılanması için gerekli stoku derhal göndereceklerdir. Yapılan yardımlar ve gerekli eğitim desteğinin ardından Türkiye'nin savaşa katılması durumunda İstanbul ve İzmir'in hava savunması için İngilizler gerekli katkıda bulunacaklardır. Yine Türkiye'nin savaşa girmesi durumunda İngilizler tarafından bağımsız bir hava filosu ordunun emrine verilecek; gerekli savunma temini içinde bir tanksavar ve uçaksavarda bu birlikle birlikte gönderilecektir.¹⁹⁹

30 Ocak 1943 tarihinde gerçekleştirilen görüşmelerde hava donanmasıyla ilgili olarak General Şefik Çakmak İngilizlerden zaten bir miktar uçak alındığını; yine destek olarak 500 uçak daha istendiği ancak İngilizler tarafından 60 uçağın gönderildiği belirtilmiştir. Şefik Çakmak'ın vermiş olduğu bilgilerden sonra İngiliz Hava mareşali Drummond 40 uçağın daha gönderileceği bilgisini vermiştir. Ancak Türk hava birliklerinin ihtiyaçlarının yalnızca uçakla sınırlı olmadığı eldeki filonun silah ve malzeme açısından da İngiliz yardımlarıyla güçlendirildiği bilgisi paylaşılmıştır. Var olan yardımlarla beraber

¹⁹⁷ **TBMM Tutanak Dergisi** 20.Cilt, Dönem VII, Toplantı 3, Birinci Birleşim 1 Kasım 1945 Perşembe, 4-5.

¹⁹⁸ Başbakan Şükrü Saraçoğlu, Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak, Dışişleri Bakanı Numan Menemencioglu Türkiye adına görüşmede bulunan diğer isimlerdi. İngiltere adına da Büyükelçi Hugessen, Sir Cadogan, General Wilson, General Alexander yer almaktaydı. Bkz EK-12.

¹⁹⁹ Korbek, E. (1998). "İkinci Dünya Savaşı'nda İngiltere Başbakanı Winston Churchill ile Cumhurbaşkanı İsmet İnönü Arasında Adana Görüşmesi (30-31 Ocak 1943), *Altuncu Askeri Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20-22 Ekim 1997 İstanbul*, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 91.

Hava Kuvvetlerinin mevcut ihtiyaçlarının tekrar ele alınması ve karşılanması yönünde tekrardan anlaşma sağlanmıştır. İlk askeri görüşmelerin gerçekleştirildiği sırada Fevzi Çakmak lojistik açıdan bütün sorunların halledilmesi durumunda İngilizler tarafından ne kadar yardım ulaştırılacağı sorusunu İngiliz askeri yetkililerine açık bir şekilde sormuştur. Alınan yanıt dört veya beş alayın ihtiyacına yetecek kadar anti-tank füzeleri ve dört-beş alaylık anti-uçaksavarların gönderileceği şeklinde olmuştur. Ayrıca bütün bunlara ek olarak R.A.F. Royal Air Force (Kraliyet Hava Kuvvetleri) güçleri de Türkiye'ye destekleyici olarak gönderilecekti. İngiliz Hava Mareşali Drummond'un Türkiye'nin savaşa girmesi halinde burada oluşturulacak bölüklerle ilgili operasyonel planları hazırlayıp yürütecek olan *Hava Uzman Askeri Grubun* Türkiye'ye ne zaman gönderilebileceğine dair sorusuna Fevzi Çakmak bunun hemen uygulamaya konulabileceğini belirtmiştir. Bu operasyonel planlar; ülkede oluşturulacak hava alanlarını, sinyalizasyon hizmetlerini, iletişim sistemlerinin kurulmasını, radyo iletişiminin oluşturulmasını ve olası bir hava taarruzu durumunda erken uyarı sisteminin oluşturulmasını kapsamaktaydı.²⁰⁰

Adana Görüşmeleri sonucunda mutabık kalınan yardımlardan silah donatımı harekâtı (HARDIHOD) dört aşamada gerçekleştirilecekti. Birinci aşamada hava alanlarının savunması için uçaksavar topları ile birlikte 25 hava filosu gelecekti. İkinci aşamada uçaksavar topları ile 25 hava filosu daha; üçüncü aşamada iki ağır, iki hafif uçaksavar bataryası ve iki tanksavar taburu, dördüncü aşamada ise; iki zırhlı alay gelecekti. Adana Görüşmelerinin ardından ortaya çıkan askeri yardım planının temelini; içinde 16 ağır bombardıman filosunun da bulunacağı 45 hava filosunun gönderilmesi oluşturmaktaydı. Türkiye'de bulunan mevcut hava alanları 25 filoyu barındırabilecek bir kapasiteyi içermekteydi. İngiliz teknisyenler bu kapasiteyi arttırmak için bazı planlar hazırlamışlar; bu plana göre Afyonkarahisar yakınlarında bir ileri hava üssü kurulması ve Milas ve Muğla'ya iki hava alanı yapılması öngörülmekteydi. İngiltere; Amerika'nın da desteğini alarak 1943 yılı sonuna kadar Türkiye'ye parasal hesabı 80 Milyon dolara ulaşan askeri yardımlar gerçekleştirmiştir. Bu yardımlar dâhilinde; 300'e yakın uçaksavar topu gönderilmiştir.²⁰¹

²⁰⁰ Öztoprak, İ. (1998)., "İkinci Dünya Savaşı Döneminde Adana Görüşmelerinin Askeri Yönü", *Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20-22 Ekim 1997 İstanbul*, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 185-186.

²⁰¹ Öztoprak, (1998)., "a.g.m.", 188.

Gerçekleştirilen bu gelişmelerin Almanya tarafındaki yansımaları ise dönemin Türk gazetelerinde kendisine şu şekilde yer bulmuştur;

İngiliz basını ve İngiltere’de ki heyecan şunu gösteriyor ki Churchill’in tayyare ile Adana’ya gidişi orada kendi hesabına bir reklam yapmak içindir. Belki de Churchill Türkiye’yi zorlamaya çalışmıştır. Ankara siyasi mahfillerinde hatta bir harp ilanı ihtimalinin düşünülmekte olduğu Times’ın Ankara muhabirinin gözünden kaçmamıştır. Hâlbuki her iki tarafla dostluğunu muhafaza etmek isteyen Türkiye’nin tavır ve hareketi bu ihtimale karşı koymaktadır. Bitarafılığa riayet eden tek taraf mihver devletleridir. Zira Amerika ve İngiltere, güney Amerika misalinin gösterdiği gibi bu tarafsızlığı bile çiğneyebilirler. Buna mukabil Almanya, Türkiye ile bir dostluk anlaşması ve aralarında Türkiye’nin milli savunmasına harcanacak 100 milyon marklık bir kredi anlaşması da olmak üzere birçok anlaşmalarla bağlıdır. Uygulamada Türkiye’nin karşısında bir tek sorun vardır. O da Bolşevikliğin güneye yayılmak kudretine haiz olduğu gün ne yapacağı meselesidir. Churchill bu meseleye herhalde tatmin edecek bir cevap verememiştir.²⁰²

İngiliz Mareşal Linnel 7 Ocak 1944 tarihinde Genelkurmay Başkanı Kazım Orbay’a bir mektup yazmıştır. Bu mektubunda bütün orduya yönelik görüşleri mevcut olmakla beraber Linnel’in havacılıkla ilgili olan görüş ve önerileri Türk havacılığı açısından önem arz etmektedir. Bu önerilere ilişkin olarak Şefik Çakmak tarafından bir mütalaa hazırlanmıştır. Bu genelkurmaya sunulmuştur. Görüşler esas itibariyle havacılık teşkilatıyla ilgili yeni planlamayı ve II. Dünya savaşında bulunan müttefik kuvvetlerle ortak hareket etmeyi içermektedir. Hem İngilizlerin hem de Şefik Çakmak’ın otak düşüncesi asker kanatla birlikte hükümetinde onayının alınması ve kesin planlamanın ona göre yapılması yönündedir. Linnel’in mektubuna istinaden iki ayrı teşkilat planlaması ortaya çıkmıştır.²⁰³ Detaylarına eğitim başlığında değinilecek olmakla beraber bu noktada da İngilizlerin yaptıkları yardımlar neticesinde Türkiye’nin bir türlü savaşa girmemesinden dolayı bu yardımlar sorgulanmaya ve denetlenmeye başlamıştır.

Türk ve İngiliz heyetleri arasında yaşanan bu gelişmeler Türkiye’nin İngilizlerin beklentilerini yerine getirememesinden dolayı (fiili olarak savaşa katılma) 3 Şubat 1944’te kesilmiş ve İngiliz heyetler Türkiye’den ayrılmışlardır. Bu durum dönemi inceleyenler tarafından 1930’lu yıllardan bu yana Türk-İngiliz ilişkilerinin geldiği en kötü durum olarak yorumlanmaktadır. 28 Şubat 1944 tarihinde Türkiye’nin genel politikasına bir yaptırım olarak Türkiye’de bulunan tüm İngiliz mühendis, tekniker ve danışmanlar ülkeyi terk etmişlerdir. Adana görüşmelerinde başlatılan Türk hava savunması eğitimleri gereği

²⁰² “Adana Konferansı Tefsirleri Devam Ediyor”, **Ulus Gazetesi (6 Şubat 1943)**, Ankara: 1, 3.

²⁰³ **ATASE**, İDH Katalogu, Kutu No 2, Gömlek No 54. Buna ek olarak Türk ve İngiliz yetkililer tarafından hazırlanan teşkilat planı için bkz. EK-13.

Mısır'da ve Güney Afrika'da bulunan Türk subaylarda bu karışık durum neticesinde yurda geri dönmüşlerdir. Bunlarla beraber Amerikan ve İngiliz yönetimi Türkiye'de bulunan diplomatik temsilcilerine kesinlikle hiçbir Türk temsilciyle görüşme emri vermişlerdir. Bu gelişmelerin bir sonucu olarak da 2 Mart 1944'te İngiltere; 1 Nisan 1944'te de Amerika Türkiye'ye yaptıkları silah ve malzeme yardımını sonlandırmışlardır. Gerçekleştirilen bu yaptırımlarda İngilizlerin ve Amerikalıların temel amacı 4-6 Aralık 1943 tarihinde gerçekleştirdikleri Kahire Konferansında karar almış oldukları Türkiye'nin savaşa girmesini sağlamak ve 1944 yılının başında Türk hava sahasının ve alanların İngiliz ve Amerikan uçaklarının kullanımına açılmasını sağlamaktır. İngiltere ve Amerika hükümetlerinin 1944 yılının başından itibaren yapmış oldukları baskılara rağmen Türkiye Ağustos ayına kadar bir saldırıya maruz kalmamak için Almanlarla ilişkilerini devam ettirmiş ancak 2 Ağustos 1944'te alınan bir kararla Almanya ile bütün diplomatik ve ekonomik ilişkiler kesilmiştir. Aynı şekilde 3 Ocak 1945'te TBMM tarafından alınan bir kararla Japonya'ya da savaş ilan edilmiştir. 4-11 Şubat 1945 tarihlerinde İngiltere, SSCB ve ABD arasında gerçekleştirilen Yalta Konferansında alınan bir kararla savaş sonrası oluşturulacak yeni düzenin belirlenmesi için Nisan ayında toplanacak San Fransisco konferansına katılım şartı olarak 1 Mart'tan önce Almanya ve Japonya'ya savaş açma şartı konmuştur. Bu doğrultuda Türkiye 23 Şubat 1945'te Almanya ve Japonya'ya savaş ilan etmiş ve Birleşmiş Milletler Bildirini imzalayarak kurucu ülkeler arasında yer almıştır.²⁰⁴

Bu gelişmelerin ardından yine Sovyetler tarafından Türkiye'nin hiç beklemediği bir konu gündeme getirilmiş ve 19 Mart 1945'te Sovyet Rusya Türkiye'den Kars ve Ardahan'ı kendilerine terk etmesini istemiştir. Sovyetler bu isteklerini güçlendirebilmek ve haklı olduklarını gösterebilmek adına bir takım iddialar ortaya atmıştır. Sovyetlerin bu iddialarının içeriğini ve Türk kamuoyunda o günlerde gerçekleştirilen tartışmaların detaylarını bunların bir özeti niteliğinde Kazım Karabekir'in 20 Aralık 1945 tarihli TBMM konuşmasından görmekteyiz. Konuşmada Kazım Karabekir tarafından gündeme getirilen ilk konu halkın bu konuyla ilgili hükümetin neden bir açıklama ve faaliyet gerçekleştirmediği ve bununla ilgili bilgileri neden yabancı ajanslardan alındı yönündedir;

Dışişleri bütçemizi görüşürken aynı zamanda Moskova'da üç büyük devletin dışişleri bakanları da hemen baş iş olmak üzere bizden bahsetmektedirler. Bunun için bir milletvekili olarak bazı faydalı gördüğüm hususları huzurunuzda arz edeceğim. İstanbul'da halkla temasımızda bazı kimseler bize dediler ki biz hakkımızda ki

²⁰⁴ Uçarol, (2013). *a.g.e.* , 902-911.

kararları veyahut tartışmaları ecnebi ajanslarından dinliyoruz. Niçin hükümetimiz bunu açıklamıyor? Ben onlara karşı şu cevabı verdim; Hükümet kesin ve bir defa olarak fikrini söylemiştir. Bazı işler vardır ki hükümetin o işleri çok söylemesi fayda yerine zarar verir. Bu cevabımın iyi tesir yaptığını gördüm.²⁰⁵

Yine bu konuşmadan öğrendiğimiz bilgilere göre ise Sovyetler Kars ve Ardahan'ı isterken bu isteklerini şu temellere dayandırmaktadırlar;

Çünkü biteviye, ajanslardan alınan malumat şu idi; Biz Kars ve ona komşu olan yerleri zorla işgal ettik ve hatta Moskova Anlaşmasını da Rusların zayıf zamanında yaptık. Bu iddialar bir. İkincisi oralar esasen Ermenistan idi. Biz gittik, kestik, biçtik, temizledik ve Ermenileri yurdundan mahrum ettik. Bu doğrumudur?²⁰⁶

Kazım Karabekir meclis kürsüsünden ajanslarda dolaşan bütün iddialara cevap vermiş; aslında Milli Mücadele döneminde Doğu Cephesindeki mücadeleleri ve Ruslarla girişilen ittifak anlaşmasının da detaylarından bahsetmiştir. Kazım Karabekir'in konuşmasında yaptığı önemli vurgulardan biri de "bizim o günün şartlarında Ruslara ne kadar ihtiyacımız varsa; Ruslarında yaptıkları devrimi sağlamlaştırmak ve hiç kimseyle fiili bir savaşa girmemek için (Türkiye'de dâhil) bizimle ittifaka ihtiyacı vardı."²⁰⁷ vurgusudur. Aynı zamanda Sovyetler 17 Temmuz-2 Ağustos 1945 tarihlerinde gerçekleştirilen Potsdam Konferansında da İngiltere ve Amerika'dan boğazların statüsünün belirlenmesi noktasında talepte bulunmuşlardır.

Sovyetlerin bu adımı ve artık yeni dünya siyasi yapılanması içerisinde İngiltere'nin baş aktör olmayışı Türkiye'yi yeni bir arayışın içerisine itmiştir. Bu arayışta Türkiye'yi tarihi süreçte zaman zaman etkileşim halinde olduğu Amerika'yla ittifaka doğru sürüklemiştir. Türkiye'nin savaşa girmese de bu süreçte ekonomik olarak büyük kayıpları olmuş; ekonomik, siyasi ve askeri açıdan güçlenme için dış desteğe ihtiyaç duyulmuştur. Aranılan destekte artık *Soğuk Savaş Dönemi* olarak adlandırılacak düzende cumhuriyetçi ve liberal yapıda olan Amerika'dan gelmiştir. Amerika tarafından Sovyetlerin Türkiye'ye karşı saldırgan politikasına karşı yanınızdayız mesajı bir Türk diplomatın cenazesini Türkiye'ye getiren Missouri Zırhlısının 5 Nisan 1946'da İstanbul'a demirlemesiyle verilmiştir.. Daha sonraki süreçte de Türkiye öncelikle 1947 tarihli Truman Doktrini

²⁰⁵ *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.Cilt, Dönem VII, Toplantı 3, On Beşinci Birleşim 20 Aralık 1945 Perşembe, 257-258.

²⁰⁶ *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.Cilt, Dönem VII, Toplantı 3, On Beşinci Birleşim 20 Aralık 1945 Perşembe, 258.

²⁰⁷ *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.Cilt, Dönem VII, Toplantı 3, On Beşinci Birleşim 20 Aralık 1945 Perşembe, 258.

doğrultusundaki yardım programına dâhil edilmiştir. Truman Doktrini askeri nitelikli yardımlar noktasında iki temel üzerinde yoğunlaşmıştır;

1. Türk ordusunu modern silahlarla donatmak, bu silahların kullanılması hususunda orduyu yetiştirmek ve bu şekilde Türkiye'nin kendi savunma gücünü çoğaltmak.
2. Türk bütçesinin aşağı yukarı yarısını tutan ve Türk ekonomisi bakımından ağır bir yük teşkil eden askeri harcamaların azaltılmasını temin etmek.

Bu yardım paketinin ardından Türkiye 14 Temmuz 1948 tarihinde yapılan anlaşmayla Amerika tarafından *Marshall Yardım Planı*'na da dâhil edilmiştir. Bu iki gelişme Türkiye'nin yeni dünya siyasi düzeni içerisinde ki yerini belirlemekle beraber; askeri, siyasi ve sosyal açıdan da yeni bir düzene girmesini sağlamıştır.²⁰⁸

3.7.2.2. 1938-1950 Türk Hava Birliklerinin Teşkilatlanması

22 Mayıs 1939'da Genelkurmay Başkanlığının emriyle daha önceki teşkilat planının bir eseri olan tabur ve alayların birleştirilmesine ve artık bunların tugay olarak adlandırılmasına karar verilmiştir. 1940'da Hava Kuvvetleri harekât ve eğitim bakımından Genelkurmay'a; ikmal bakımından Milli Müdafaa Vekâletine bağlanmıştır. 30 Ağustos 1940'da Zeki Doğan, Şefik Çakmak, Celal Yakal ve Yahya Razi Biltan tuğgeneralliğe yükseltilmiş ve bu isimler Türk havacılığının ilk generalleri olmuşlardır. 30 Ağustos 1940 tarihi itibarıyla hava kuvvetlerinin personel sayısıysa; 4 general, 3 albay, 11 yarbay, 27 binbaşı, 70 yüzbaşı, 85 üsteğmen, 30 teğmen olmak üzere 230 pilot subay; 48 makinist subay ve 20 rasit subay olmak üzere toplamda 248 subay, 143 uçucu erbaş, 38 bombardımancı erbaş ve 239 sivil ve er makinistle beraber 719 personelden oluşmaktadır.²⁰⁹ Teşkilatlanmaya dair olarak 16 Ağustos 1943 tarihinde alınan bir kararla hava tugayları tümen haline getirilir. Eskişehir'de 1.Tümen ve İzmir'de de 2. Tümen oluşturulur. İlerleyen zamandaki teşkilatlanma da İzmir'de bulunan tümen Balıkesir'e taşınmıştır. Nihai olarak da 31 Ocak 1944'te alınan bir kararla bu tarihe kadar hep birden fazla koldan yönetilen Türk havacılığının tek noktadan yönetilmesi ve bağımsız bir kuvvet haline gelebilmesi adına Hava Kuvvetleri Komutanlığı kurulmuştur. İlk Hava Kuvvetleri Komutanı olarak da Zeki Doğan atanmıştır. 1950 yılına gelindiğinde Hava Harp

²⁰⁸ Akdevelioğlu, A. – Kürkçüoğlu, Ö. (2008), "1945-1960: Batı Bloğu Ekseninde Türkiye 1", *Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar 1919-1980*, (1), ed. Baskın Oran, İstanbul: İletişim Yayınları, 528-542.

²⁰⁹ Özdemir, (1981), *a.g.e.*, 25.

Akademisi dışında elde bulunan bütün kuvvet ve yapılar Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığına bağlanmıştır. 1950'li yılların hemen başında Marshall Planı ve genel anlamda bütün Amerikan askeri yardımlarının neticesinde hava kuvvetleri envanterine jet uçakları dâhil edilmiştir. Bu durum başta eğitim sistemi dâhil olmak üzere Türk Hava Kuvvetlerinin bütün çehresini değiştirmiştir. Eğitim noktasında yaşanan en dikkat çekici gelişme Hava Harp Okulunun kurulması olmuştur. 1911'de Hava Kuvvetleri kurulmaya başlandığında Fransızlar örnek alınarak başlanan yolculuk; Alman etkisiyle devam etmiş; özellikle barış zamanlarında İngilizlerden destek alınmaya başlanmıştır. I.Dünya Savaşı yıllarındaki Alman etkisi Mütareke ve Milli Mücadele döneminde yerini bağımsız politikaya ve gönüllü desteklere bırakmıştır. Cumhuriyet dönemiyle beraber daha önce aşına olunan ülkelere ek olarak İtalya ve Amerika gibi ülkelerde dâhil olmuştur. Yeni dünya siyasi konjonktürü içerisinde savaş sonrası Amerika ve Sovyet Rusya olarak iki tarafa bölünen dünyada Türkiye tercihinin Amerika'da yana kullanmış; 1940'lı yılların sonunda askeri teşkilatlanmayla başlan bu etki Demokrat Parti iktidarında kendisini sosyal hayatta da göstermeye başlamış 27 Mayıs 1960'a kadar Türk askeri, siyasi ve sosyal yaşamı Amerikan etkisi altında devam etmiştir.



4. OSMANLI'DAN CUMHURİYETE ASKERİ HAVACILIK EĞİTİMİ 1911-1950

4.1. Osmanlı Döneminde Askeri Havacılık Eğitimi

1900'lü yılların hemen başında Wright kardeşler tarafından "*The Flyer*" adı verilen icadın ortaya çıkması ve dünyada yayılmasıyla beraber ortaya çıkan düşüncelerden birisi de bu icadın kullanımının insanlara öğretilmesi olmuştur. Bunun düzenlenmesi ancak iki farklı şekilde gerçekleştirilebilirdi. Birincisi sivil olarak havacılığın öğretilmesi yoludur ki bu sayede havacılık bir spor dalı olarak insanlar arasında yaygınlaşma başlamıştır. İkinci yöntem ise havacılığın askeri bir düzen içerisinde talim ve terbiyesinin gerçekleştirilmesidir. Bu yöntemle birlikte havacılık asil ve yalnızca yetenekli subaylar tarafından devam ettirilebilecek bir sınıf haline gelmiştir.

Osmanlı döneminde tayyare olarak adlandırılan bu icadın topraklarımızda tanınması ve konuyla ilgili askeri alanda da raporların yayınlanması havacılığın Osmanlı topraklarında gelişmesini sağlamıştır. II. Bölümde de belirtildiği gibi Fransa'da gerçekleştirilen "*Picardie Manevraları*" Osmanlı havacılığı adına atılacak adımların miladı olmuştur. Mahmut Şevket Paşa tarafından Avrupa'da ki tayyarecilik eğitimi hususunda Paris Askeri Ataşesi Fethi (Okyar) Bey'den bir rapor hazırlaması istenmiştir. Fethi Bey tarafından 25 Nisan 1911 tarihinde konuyla ilgili bir rapor hazırlanarak Erkan-ı Harbiye'ye gönderilmiştir. Raporun içeriğinde öncelikle Avrupa'ya gönderilecek iki öğrencinin Fransa'nın askeri kanallarından eğitim alması isteği sorgulanmış ve değerlendirilmiştir. Fransız yetkililerden alınan yanıt askeri havacılık eğitiminin henüz başlangıç düzeyinde olduğu bununla birlikte de teamüller doğrultusunda yabancıların bu okullara alınmayacağı yönündedir. Bununla birlikte Fethi Bey'in ulaştığı bilgilerden bir tanesi de Fransa'da da ilk pilotların sivil havacılık okullarında yetiştiği ve Osmanlı Devleti'nin de bu yolu izleyebileceği yönünde olmuştur. Havacılığın yayılmasıyla birlikte Fransa'da çok fazla bölgede ve çok fazla sayıda havacılık okulu açılmıştır ancak Fethi Bey yaptığı araştırmalarda bu okullardan en iyisinin "*Bleriot Havacılık Okulu*" olduğu bilgisine ulaşmıştır. Bleriot Havacılık Okulu'nda pilot olmak isteyen bir subayın pilotluk sınavına alınması için 3 haftalık eğitimin yeterli olduğu bildirilmiştir. Okulda yalnızca eğitim ücreti 800 frank olarak belirlenmiştir. Bununla birlikte okula giren öğrencilere 150 frank karşılığında sigorta yapılmaktadır. Bununla birlikte öğrenciler tarafından okul aletlerine verilen bütün zararlar yine öğrenciler tarafından karşılanmak zorundadır.

Okuldaki mükâfat sistemi ise şu şekildedir; eğer öğrenciler okulda buldukları zaman diliminde bir uçak imal etmeyi başarabilirse kendilerinden öğrenim ücreti alınmayacaktır. Bu bilgilere ek olarak Fethi Bey'in kendi kişisel yorumu da bir tayyare bölüğü oluşturmak için iki pilotun yeterli olmayacağı; öğrenim fiyatı da dikkate alınarak dönemsel olarak 5 öğrencinin gönderilmesi şeklindedir. Bununla birlikte eğer Osmanlı topraklarında da havacılık eğitimi (tayyare eğitimi) düşünülüyorsa aletsiz yani uçaksız eğitim olmayacağından en kısa sürede uçak temininin de gerçekleşmesi gerektiği belirtilmektedir.²¹⁰

Osmanlı Devleti 1911 senesi içerisinde havacılık öğrenmeleri amacıyla yurtdışına iki öğrenci göndermeye karar vermiştir. Burada başlangıçta seçilecek iki öğrenciden birinin Fransa'ya bir diğersinin de Almanya'ya gönderilmesi şeklinde bir karar ortaya çıkmıştır. Gerekli değerlendirmeler ve masraf planlamaları yapıldıktan sonra Almanya'da eğitimin çok daha masraflı olacağı ve burada kullanılacak paranın havacılık için farklı bir alanda değerlendirilebileceği düşüncesiyle her iki adayında Fransa'ya gönderilmesi yönünde kesin karara varılmıştır.²¹¹ Avrupa'ya gönderilecek zabitlerde aranan şartlar ise şu şekildedir;

Deniz ve salıncaktan başlarının dönmemesi, cesaret, sebat, bir süvari, topçu ya da süvari zabiti gibi çıktığı keşiften sonuç elde edebilmek, fotoğraftan anlamak (burada istenilen şart keşif hususunda çekilen fotoğrafların yorumlanması ve bununla birlikte bu fotoğrafı çekebilecek düzeyde olmak), Almanca ya da Fransızcadan birine hâkim olmak.²¹²

Bu şartlara haiz olan ve mülazım ve yüzbaşı rütbesinde olan subayların seçilerek sınava gönderilmesi hususunda birliklere yazı gönderilmiştir.

Sınava alınacak adaylar için öncelikle Fransızca ve Almanca bilgisi ölçülecek, daha sonrasında bu adayların motor bilgisini ölçmek amacıyla bir komisyon belirlenerek sınav gerçekleştirilecektir. Bu sınavda başarılı olanlar sağlık muayenesine tabi tutulacak ve nihai karar verilecektir.²¹³

Adayların girecekleri sınavın giriş tarihleri ve sonuçlarının açıklandığı tarih hususunda bir takım itilaflar mevcuttur. Örneğin Fethi Kural tarafından yayımlanan

²¹⁰ Kural, (1975), *a.g.e.*, 21. Bununla birlikte Fethi Bey'in Avrupa'da Havacılık Öğrenimi Hakkındaki raporun tam metni için bkz. EK-14

²¹¹ Yalçın, (2017), *Türk Hava Gücü*, 27.

²¹² Kural, (1975), *a.g.e.*, 22. İlmen, (1947), *a.g.e.*, 19.

²¹³ Söz konusu sınava başvuru yapanların isimleri şu şekildedir; Süvari Yüzbaşı Mehmet Fesa, Piyade Yüzbaşı Mehmet Macit, Mülazım-ı Sani Necmettin, Mülazım-ı Evvel Yusuf Kenan, Mülazım-ı Evvel Kazım ve Mülazım-ı Sani Mehmet Cemal. Konu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: Kural, (1975), *a.g.e.*, 37.

belgelerde sınavın 15 Haziran 1911'de gerçekleştirildiği ve sonuçların da 29 Haziran 1911'de açıklandığı belirtilirken; Türk Havacılığıyla ilgili yakın dönemde gerçekleştirilen ve Stuart Kline'a ait olan çalışmada ise sınavın 28 Haziran 1911'de gerçekleştirildiği ve sonuçlarında 9 Temmuz 1911'de açıklandığı belirtilmektedir. Bunun dışında sınavın yapılış tarihi ve sonuçların açıklanma tarihiyle ilgili net bilgiler elimizde mevcut değildir.²¹⁴

Elde bulunan mevcut bilgi ve belgelerden hareketle net olarak tarihi belirlenemeyen ve yurtdışına havacılık eğitimine gönderilecek subayların belirleneceği sınavda adaylara altı soru sorulmuştur.²¹⁵ Adaylara yönlendirilen bu sorularla amaçlanan havacılık eğitimine hazır olup olmadıklarının tespitidir. Bununla birlikte adaylara yöneltilen sorular onların teknik bilgilerini ya da hazır bulunuşluklarını ölçmeye yöneliktir. Örnek olarak yükselme kuvvetiyle ilgili adaylara yönlendirilen soruda amaçlanan birkaç hafta içerisinde gideceği eğitimde bineceği uçağın nasıl yükseldiğine dair bilgisini tespit etmek ve fen bilimlerine ne kadar hakim olduğunu test etmektir. Sorulan altı sorudan hareketle yapılabilecek olan yorum ve değerlendirmelerden bir tanesi de istekli olmak ve sağlık şartlarına uymak dışında pilot adayların temel mühendislik bilgilerinin de olmasının istendiğidir.

Kesin tarihi bilinmemekle beraber adayların girmiş oldukları sınav neticesinde almış oldukları puanlar ve Avrupa'ya gidecek olan subaylar aşağıda ki gibidir;

Tablo 4. 1: Sınava Giren Adayların Almış Oldukları Puanları ve Durumlarını Gösteren Tablo²¹⁶

Adayın İsim ve Numarası	Makine, Motor	Hikmet ve Kimyanenin Balonculuk Kısmı	Fransızca	Almanca	Adayın Aldığı Toplam Puan	Durumu
Mehmet Fesa Efendi	40	10	42	-	92	KABUL

²¹⁴ Kural, (1975), *a.g.e.* , 40. Kline, S. (2002), *Türk Havacılık Kronolojisi*, İstanbul: Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, 56.

²¹⁵ İlgili sınavda adaylara yönlendirilen sorular şu şekildedir; 1.Kuvvet-ı Suudiye nedir? 2. Sathı bahirden (deniz yüzeyinden) 410 metre irtifada ve sıfır derece-i hararete havanın sıklığı 260 kilo olduğu ve müvellidüma (hidrojen) dolu olduğu takdirde hava ile dengeleşir. 3. Sathı bahirden (deniz yüzeyinden) 410 metre irtifada ve sıfır derece-i hararete havanın sıklığı 260 kilo olduğu ve müvellidüma (hidrojen) dolu olduğu takdirde hava ile dengeleşir. 4. Manyeto elektrik ne için kullanılır. Bunun detaylı tarifi. 5. Motorlar hakkında ne gibi takyid (bağlama) icap eder. 6. Tayyarelerde vesait-i tebridiye (soğutma) makamında ne istimal olunur. Konuyla ilgili detaylı bilgi için bkz: Kline, (2002), *a.g.e.* , 56. Kural, (1975), *a.g.e.* , 41.

²¹⁶ Kural, (1975), *a.g.e.* , 40

Yusuf Kenan Efendi	20	30	41	35	91 *Adayın yalnızca Fransızca Puanı dikkate alınmıştır	KABUL
3	10	30	25	37	65	RED
1	5	20	10	-	35	RED

Tayyarecilik tahsili için bir zabitin Fransa'ya ve diğer bir zabitin Almanya'ya gönderilmesi hakkında ki hükümetin yüksek emirleri sonrası açılan sınavın ardından sınava giren 4 zabitten Süvari Yüzbaşı Fesa Efendi birinciliği 5.İstihkâm Taburunun 3.Bölüğünden mülazım-ı evvel Yusuf Kenan Efendi ikinciliği elde etmiştir. Almancası iyi olan Yusuf Kenan Efendi'nin Almanya'ya gönderilmesi planlanırken Fesa Efendi'nin de Fransa'ya gönderilmesi planlanmaktadır. Yüzbaşı Fesa Efendi sağlık kurulu tarafından tıbbi muayeneye tabi tutulmuş ve herhangi bir kalp hastalığı olmadığı ve gözlerinin de sağlam olduğu tespit edilmiştir. Aynı şekilde Yusuf Kenan Efendi içinde tıbbi muayene gerçekleştirilmiş ve onun da soğukkanlı olduğu ve tayyarecilik eğitimi açısından herhangi bir engelinin olmadığı tespit edilmiştir.²¹⁷ Subaylarımızın Fransa'da ki eğitim masrafları için Paris Sefaretine gidip gelme parası olarak 50 lira, eğitim zamanı boyunca kendilerine aylık 25'er liradan iki aylık 50 lira, elbise masrafı olarak da 20 lira olmak kaydıyla toplamda 120 lira her bir subayımız için tahsis edilmiştir. Bunların haricinde okul masrafları içinde sefarete 2850 frank ödenek ayrılmıştır.²¹⁸

Dönemin en yakın şahitlerinden olan ve bizzat bu iki subayın eğitimleriyle ilgili olarak Süreyya İlmen anılarında Fesa Bey'in eğitimlerde oldukça başarılı olduğunu ancak Yusuf Kenan Bey için aynı şeyleri söyleyemeyeceğini; devletin Yusuf Kenan Bey'in kazaları neticesinde Fransa'daki okula çok fazla tazminat ödemesi yaptığını belirtmektedir.²¹⁹ Bu husustaki dip bilgi ise şu şekildedir ki Yusuf Kenan Bey'in Fransa'dan döndükten sonra Süreyya Bey'i ve idarecileri hedef alan onları tenkit eden-

²¹⁷ Kansu, Şensöz, Öztuna (1971). *a.g.e.* , 125.

²¹⁸ Kural, (1975), *a.g.e.* , 40

²¹⁹ İlmen, (1947), *a.g.e.*, 110.

eleştiren açıklamalar gerçekleştirdiği bundan dolayı da Süreyya Bey'in de kendisinden bu yüzden bu şekilde bahsettiği söylenir.²²⁰

4.1.1. Fransa'da ki Havacılık Eğitimi

Bu kısımda aktarılan bilgiler doğrudan doğruya Bleriot Hava Okulunun plan ve programına ait olmasa da o gün için Fransa'da havacılık eğitiminin özellikle sivil okullarda bu şekilde işlediği varsayılmaktadır. Çünkü Osmanlı'da ki havacılık eğitiminin detayları incelendiğinde hatta uzun vadede Cumhuriyet dönemi içerisinde de belirli bir döneme kadar esasların hemen hemen bu şekilde ilerlediğini gördüğümüzde bu düşüncenin bir varsayım olmadığı ve genel-geçer bilgi olduğu görülmektedir.

Havacılık okulunda sabah güneşin doğmasıyla beraber eğitim başlar. Güneş ortalığı ısıtıp, esinti oluşacağı zamandan 3 saat sonrasına kadar çalışılıp, grup vaktinden 3 saat evvel başlanıp, grup vaktini yarım saat geçinceye kadar çalışılır. Yağmurlu hava, sert rüzgâr ve sis eğitime mani olur. Eğitimin birinci aşamasında olanlar için rüzgârın sürati saniyede 4 metreyi geçmemelidir. Eğer rüzgârın hızı bu sınırı aşarsa birinci aşamada olanlar için eğitime ara verilir. İleri seviyede olanlar ve bu eğitime devam edenler için rüzgâr hız sınırı saniyede 8-12 metre olarak belirlenmiştir. Söz konusu eğitim aşaması tamamlandıktan sonra Fransa'da havacılık eğitimi alanında ki en yetkili merci olan "*Aero Club de France*" tarafından ve belirlenen bir heyetle eğitimi tamamlama sınavları gerçekleştirilir.²²¹ Sınav iki aşamadan oluşmaktadır. Gerçekleştirilen sınavın aşamaları şu şekildedir;

a. Birinci Sınav: *Brevet de Pilot Uniple et Civile "Başlangıç ve Sivil Pilot Brövesi"*

500 metre mesafe arasında dikili iki direğin etrafında Latin yazılış şekliyle 8 çizerek bu iki direğin ortasından yere inilmesi istenmektedir. Bu görev iki defa tekrar olunup üçüncü görev mühürlü barometre takılmış olan tayyare ile 50 metre yüksekliğe çıkıp yere inmektir. Bu üç görev sonucunda pilot adayları için birinci sınav tamamlanmış olur. Bu sınavların diploması mahiyetinde olan bröve "*Aero Club de France*" tarafından verilmektedir.²²²

²²⁰ Keyüsk (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-194*, 140.

²²¹ Kural, (1975), *a.g.e.*, 75-77.

²²² Kural, (1975), *a.g.e.*, 76.

b. İkinci Sınav: *Brevet Supérieur Militaire “Kıdemli Askeri Pilot Brövesi”*

50 kilometrelik bir mesafeyi asgari 300 metre yükseklikten aşağıya inmeden gidip gelmek bu sınavda adaylara verilen görevdir. Bu görevde üç defa tekrar edilir. Bu mesafenin hem başında hem de sonunda birer sınav heyeti bulunmaktadır. Buna ek olarak sınavda kullanılan tayyarelerde ulaşılan yüksekliğin ölçülmesi için barometre de bulunmaktadır.²²³

4.1.2. İstanbul’da Havacılık Eğitimi

Bir taraftan devlet yurtdışında pilotlarını yetiştirmekte, diğer taraftan da yurtiçinde havacılığın teşkilatlanması tamamlanmaya çalışılmaktadır. Bu çabaların içerisinde en önemlisi Yeşilköy’de bir havacılık okulunun oluşturulması çabasıdır. Ayrıca Osmanlı Devleti bu okulun teşkilatlanma planlarını oluşturduktan sonra araya giren yoğun savaş dönemi içerisinde uzun bir süre Yeşilköy Tayyare Mektebi Osmanlı havacılığının merkezi olmuştur. 1916-1918 sonrası Almanlarında etkisiyle oluşturulan farklı şubeler ve merkezler Yeşilköy’ün tek oluşluğunu ortadan kaldırmıştır.

Mahmut Şevket Paşa’dan gerekli onaylar alındıktan sonra Yeşilköy’de hangar inşaatına başlanmış; bir aylık sürede iki hangar inşa edilmiştir. Bununla birlikte inşaatlar devam ederken Avrupa’dan Deperdussen marka bir tayyare satın alınmış ve birde tek kişilik bir eğitim uçağı satın alınmıştır. Alınan bu uçaklar; eğitimden dönen Fesa ve Yusuf Kenan Beylere teslim edilmiştir. Mahmut Şevket Paşa tarafından Tayyare Mektebi ziyaret edilmiş ve kısa zamanda ortaya çıkan bu başarı takdir edilmiştir. Bu takdire ek olarak havacılığın daha da büyütülmesi adına Tayyare Komisyonuna onay verilmiş ve çalışmalara başlanmıştır.

Nisan-Haziran 1912 arasında gerçekleştirilen Avrupa seyahati sonrası Tayyare mektebinin plan ve projeleri oluşturulmaya başlanmıştır. Süreyya Paşa’nın kafasındaki düşünce hem Avrupai hem de bizim ihtiyaçlarımızı karşılayabilecek ve tedrisatımıza uygun bir okul ortaya çıkarmak şeklindeydi. Tayyare Mektebiyle beraber Türk Hava Kuvvetleri’nin de birinci bölüğünü oluşturmakta planlanan bir düşünceydi. Süreyya Bey tarafından hava okulu için düşünülen plan şu şekildedir;

²²³ Kural, (1975), *a.g.e.*, 76.

Tayyare mektebinin arazisinde bir müdüriyet dairesi, bir tayyare talebe zabitan dairesi ve dersaneleriyle, hangarlar, tamirhaneler, benzin depolarından başka talebe zabitan her gün Avrupa zabitanları gibi sabah, akşam kolaylıkla Yeşilköy'de bulunan tayyare mektebine gidip gelemeyeceklerinden ayrıca onlar için ikamet dairesi ile beraber tayyare kadroları efradı için birde kışla lazımdı. Bundan başka bir kaza vukuunda veya bir subay veya bölgede görevli askerlerden birisinin hastalanması halinde bir otomobille Avrupa'da olduğu gibi İstanbul'daki hastanelerin birisine süratle nakledemeyeceğimizden tayyare mektebi için bir hastane, zabitan ve efrad için bir hamam ve teşkil edeceğimiz 1.tayyare bölümünün tayyarelerini köprü tumbazları gibi araba üzerinde nakletmek üzere bu arabalara mahsus bir arabalık ve bu arabalara koşulacak beygirler için bir ahır ile tayyare bölümüne mahsus bir deppoy ilavesi lazım geliyordu.²²⁴

Süreyya Paşa'ya göre düşünülen ve ortaya çıkan bu plan ve proje Avrupa'da ki tayyare mekteplerinde olmayan bir model olarak karşımıza çıkmaktaydı. Bu sayede hem havaalanı hem de Osmanlı havacılığının da ilk hava kışlası karşımıza çıkmış oluyordu. Hazırlanan tayyare mektebi proje inşaat dairesine kabul ettirilmeye çalışılırken hükümet devrilmiş; Gazi Ahmet Muhtar Paşa sadrazam olmuş ve harbiye nezaretine de Nazım Paşa getirilmiştir. Gereken para ve ihale için şartlar oluştuktan sonra geriye kalan tek şey; Harbiye nazırı Nazım Paşa'nın projeye onay vermesi ihalenin gerçekleştirilerek inşaata başlanmasaydı. Süreyya Bey onayın gecikmesi sonrası Nazım Paşa'nın yanına çıkarak gerekli onayı almak istemiştir. Yanına çıktığında paşanın tayyarecilikle ilgili en ufak bir malumat sahibi dahi olmadığı kanısına varmış ve tayyareciliğimiz hakkında gelişmelerden bahsettikten sonra proje için onay istemiştir. Nazım Paşa cevap olarak; "İşkodrada asker açıktadır. Ben sana İstanbul'da tayyare mektebi yaptırmam" demiştir.²²⁵

Üçüncü bölüm içerisinde de değinilmiş olduğu gibi Türk havacılığına dair ilk teşkilatlanma metni 25 Eylül 1912 tarihinde oluşturulmuştur. Bundan önceki bölümde Yeşilköy'de teşkil edilen tayyare bölümüyle ilgili maddelere yer verilmişti. Teşkilatlanma metninde havacılık okuluyla ilgili şu bilgiler yer almaktadır;

Madde 1: Tayyareci yetiştirmek için İstanbul'da bir tayyare mektebi tesis olunacaktır.

Madde 2: Mektep merbut plan mucibince; müdüriyet, zabitan, makineci efrat, karakol daireleriyle hastane, tamirhane, alet ve edevat ve tahtelarz benzin depolarından, tayyare, otomobil, araba hangarlarından ve bir ahırdan ibaret olacak ve mebaiini mezkure bir hat üzerine inşa edilecektir.

²²⁴ İlmen, (1947), *a.g.e.*, 105. Ayrıca Tayyare Mektebi planı için Bkz. EK-15.

²²⁵ İlmen, (1947), *a.g.e.*, 107.

Madde 3: Tahsil müddeti üç aydır ve her sene üç eğitim dönemi olacaktır.

Madde 4: Planlanan her eğitim dönemine 12-20 arası zabıt dâhil olacaktır²²⁶

Oluşturulan metne göre havacılık okulunun ilk kadrosu şu şekilde oluşturulmuştur;

- 1- Müdür (Binbaşı veya da Miralay “Albay” olarak belirlenecektir) (1 kişi)
- 2- Müdür muavini (Yüzbaşı rütbesi olan bir subaydan seçilecektir) (1kişi)
- 3- Tabur kâtibi (1 kişi)
- 4- Muallim(Tayyareci mülazımı evvel veya kıdemli yüzbaşılardan belirlenecektir) (4 kişi)
- 5- Makineci muallim (Tayyareci mülazımı evvel veya kıdemli yüzbaşılardan belirlenecektir) (6 kişi)
- 6- Doktor (Operatör Binbaşı) (1 kişi)
- 7- Doktor muavini (yüzbaşı) (1 kişi)
- 8- Eczacı (1 kişi)
- 9- Hasta bakıcı (4 Kişi olarak belirlenecek bir onbaşı ve üç neferden oluşacak)
- 10- İdare memuru muavini başçavuşlardan seçilecek (1 kişi)
- 11- Yazıcı onbaşı (1 kişi)²²⁷

4.1.3. 1912-1916 Yılları Arasında Havacılık Eğitiminin Esasları

1910’lu yıllar için bütün dünyada olduğu gibi Osmanlı havacılığında da verilen eğitimlerin başlangıç düzeyinde olduğunu belirtmek gerekmektedir. Günün teknolojisinden ve batılı devletlerde ki eğitim sisteminden hareketle bir eğitim sistemi belirlenmişti. Tayyareci adayları olan zabıtlere teorik ve pratik olarak eğitimler verilmekteydi. Bu eğitimlerin ilk ayağını tayyare ve motor hakkında genel bilgi oluşturmaktaydı. Burada amaç tayyareci adaylarının bu teknolojiyle ilk tanışmasını en temel düzeyde tutmak ve kısa sürede belletebilmektir. Hava okulunun elinde çift kumandalı eğitim uçaklarının mevcut olmaması bu pratik eğitimleri biraz zorlaştırmaktaydı. Bu evrede artık cesaret ve anlatılanı çabuk kavrama devreye giriyordu.²²⁸

²²⁶ Türk havacılığının 25 Eylül 1912/12 Eylül 1328 tarihinde oluşturulan ilk nizamnamesinin tam metni için Bkz. EK-16.

²²⁷ Keyüsk (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-194*, 75-76.

²²⁸ Özdemir, Y. (1981), *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, Ankara: Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, 11.

Eğitimin ikinci ayağını uçuş eğitimi oluşturmaktadır. Osmanlı tayyare mektebinde tayyareci adayları mektebe tahsis edilmiş olan tayyarelerle solo olarak bu eğitimleri gerçekleştirmektedirler. Eğitimde hocaların anlattıkları ve pilot adaylarının kendi inisiyatif ve yetenekleri devreye girmektedir. Osmanlı devleti 1910'ların sonlarına kadar tek kişilik uçakları envanterinde bulundurduğu için bu eğitim uçuşları uzun bir süre solo olarak gerçekleştirilmiştir.

Bu uçuş eğitimi belirli aşamalarla gerçekleştirilmekteydi; öncelikle havacılık literatüründe “*Ling Droite*” adı verilen ve amaç olarak tayyareyi doğru bir çizgi üzerinden yürütmeyi ve koşturmayı içeren uygulama gerçekleştirilirdi. Tayyareci adayına tayyareye binmeden önce yapacağı hareketler detaylı bir şekilde anlatılır ve bunların ardından adayların tayyareye binmesine müsaade edilirdi. Bu eğitim verilirken eğitim araçlarına özel olarak kanat uçları kesik ve motorun bir iki silindiri köreltilmiş tayyareler kullanılırdı. Bu şekilde daha yeni tayyareciliğe başlayan adayların yükseliş kontrolleri de elde tutulmuş olmaktadır. Tayyare Mektebi ilk olarak ortaya çıktığında burada REP (Robert Esnault-Pelteire) Tayyare Fabrikasının eğitim uçakları kullanılmaktaydı.²²⁹

Öğrenciler tayyareye biner; yalnız başlarına motorunu çalıştırır, tayyareyi rüzgâra karşı çevirir, sonra gaz vererek doğru bir yönde koşturmaya çalışırlardı. Adaylar tayyarelerini yerde hızlı ve doğru bir yönde ilerlettikten sonra uçuş eğitiminde ikinci aşamaya geçerler. Yine havacılık literatürüne göre “*Petit Bond*” olarak adlandırılan bu hareketin içeriği şu şekildedir; öğretmen öğrencileri yani adayları bire bir karşısına alır, bir sandalye üzerinde ellerine birer tayyare levyesi vererek sıçrayışları, nasıl gaz verileceğini ve ne surette hareket edileceğini iyice anlatır ve tekrarlatır. Ondan sonra tayyareci adayları tayyarelere bindirilir; aday tayyaresini doğru bir yönde ve hızda koştururken irtifa dümenini kendine doğru çekip bırakarak ona küçük sıçramalar yaptırır ve bu suretle tayyarenin havadaki kontrolünü, yerden kalkış ve inişini öğrenirlerdi.²³⁰

Uçuş eğitiminin üçüncü aşamasında ise adaylara meydan turu yaptırılırdı. Adaylar tayyareye gaz verir, koşturur, irtifa dümenini hafifçe çekerek tayyareyi yerden keser, tayyare ile meydan etrafında 360 derecelik bir dönüşün ardından tekrar hareket edilen yere inilirdi. Bu ilk uçuş denemesinden sonra uçakta yön verme ve hareket kabiliyeti noktasında sağa ve sola doğru hareketler ve dönüşler çalışılır ve yüksek irtifada uçuşlara başlanırdı.

²²⁹ Keyüsk (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-194*, 107.

²³⁰ Keyüsk (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-194*, 108.

Gaz keserek süzülme uçuşu denemeleri yapılır, eğitimin son aşamasında da yüksek bir irtifada bir saatlik solo uçuş gerçekleştirilerek eğitim tamamlanır artık birer pilot olan adaylar brövelerini alırlardı.²³¹

Yeşilköy'de bir yandan uçuculuk eğitimi verilirken diğer taraftan da rasıtlık* eğitiminin verilmesi düşünülmektedir. Tam olarak istenilen düzeyde eğitim 1916'da başlasa da ilk etapta Tayyare mektebine rasıt adayları olarak alınacak subaylarda aranan şartlar şu şekildedir;

- 1- Sağlıklı olmak ve gözleri kuvvetli bulunmak
- 2- Soğukkanlı olmak. İyi hafıza ve nüfuzu nazara sahip olmak
- 3- Mübalağalı söz söylememek
- 4- İyi düzeyde harita bilgisi ve kroki bilgisine sahip olmak (harita mütalaası ve kroki tersimi)
- 5- Evsafi mesrudeyi haiz olmak üzere kıtaatta talip bulunan zabitanın şimdilik yalnız her kolordudan birer zabıt gönderilecektir.²³²

Tayyare komisyonunun Erkan-ı Harbiye ve sadrazamlık onayıyla birlikte rasıtlığa dair olarak hazırladığı talimname ise şu şekildedir;

- 1- Her fırkadan birer zabıt seçilerek Yeşilköy'de ki tayyare mektebinde tayin kılınacak bir muallim tarafından rasıtlık vazifesi talim olunacaktır. Bu zabıtların eğitimlerinin tamamlanmasından sonra diğer zabıtlar gönderilecektir.
- 2- Tayyarenin istenilen tarafa tevcihi (Rüzgâr, benzinin bitmesi, havanın hali vesaire gibi mani zuhur etmedikçe) rasıda aittir. Rasıt sağ kolunu sağa uzatırsa tayyareci aleti sağa, yukarı uzatırsa yere doğru indirir. Sol kolunu sola uzatırsa aleti sola döndürür, eski istikametini aldirmek için sol kolunu ileri doğru uzatır. Sonuç olarak tayyareci rasıtın kolunun istikametine dikkatle tayyareyi o tarafa sevk eder.
- 3- Bunların hepsinin bir sırayla ve nizama uygun bir şekilde yapılması kaydıyla rasıtlık eğitiminin aşamaları şu şekildedir. Birinci aşama harita üzerinde daha önceden belirlenen bir yönde tayyareyi yönlendirmek ve idare etmektir. İkinci aşama yine daha önce belirlenmiş bir bölgeye giderek orada arazi ve düşmanı

²³¹ Keyüsk (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-194*, 109.

* Kelime Arapça kökenli olup *Gözlemci* anlamına gelmektedir. Pilotların yanında günümüzdeki kopilot yani 2.pilot mantığından hareketle gözlem ve uçak içindeki silahlı savaş içerisinde kullanılmakla görevli olan havacı personeldir.

²³² Keyüsk (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-194*, 109.

keşfetmek; bu keşfi harita ve kroki üzerinde doğru bir şekilde göstermektir. Üçüncü aşama ise daha önce belirlenmiş bir alanda arazi ve üzerinde ki düşman tahkimatının ve özellikle batarya mevzilerinin keşfi ve harita üzerinde işaret edilmesidir. Dördüncü aşamada tespit edilmiş bir yönde; kıtaların, hayvan arabalarının hali, bunların konuşlanma ve hareket yönlerinin tespiti ile kuvvet ve miktarlarının ve ordugâh araçlarının keşfi ve bir yol veya bir nehir istikameti takip olunarak arazi ve düşmanı keşif. (Bu görev bir tatbikat meselesi verilerek yaptırılacaktır) Beşinci aşama belirlenmiş bölge ve sınırlar dahilinde havada en az bir saat kalınarak muallim tarafından verilen bir varsayıma göre keşifte bulunmaktır. (Bu vazife bir sevkülceyş yani strateji meselesi verilerek yaptırılacaktır.) Altıncı aşamada ise keşif için elde bulunan bölük veya birliğin durumuna göre görev yaptırılır.

- 4- Rasıtların dikkat etmesi gereken en önemli nokta kendilerine emir verilmedikçe düşman hava sahasında uçmamalarıdır.
- 5- Rasıtlar kendilerine verilen bir görevi yerine getirmeden diğerine geçemezler. En başta da belirtildiği gibi her şey kurallar dâhilinde ve aşama aşama ilerlemelidir.
- 6- Rasıt adaylarından kendisine verilen görevleri ikinci defada yapacak derecede kabiliyet gösteremeyenler ve rasıtlık vazifesini ifaya yeterliliği bulunmadığı anlaşılmalardır gelmiş olduğu birliğine iade olunmalıdır.
- 7- Eğitimlerini başarı ile tamamlayan rasıtlara seviyelerini belirten bir pusula verilerek birliklerine yönlendirilir ve ihtiyaç halinde hava kıtalarında istihdam edilmek üzere beklerler.²³³

Mahmut Şevket Paşa Bab-1 Ali baskını sonrasında bu sefer sadrazam olarak görev yapmaya başlamış ve havacılıkla ilgili planlar için tekrar Süreyya Paşa'yı (İlmen) ile birlikte çalışılmaya başlanmıştır. Ancak Mahmut Şevket Paşa'nın İstanbul'da bir suikast neticesinde öldürülmesi Türk havacılığını ve havacılık eğitiminin ilerleyiş yönünü olumsuz yönde etkileyen bir olaydır. Kendisinin öldürülmesinden gerek daha sonraki idarecilerin ilgisizlikleri ve gerekte memleketin o zamanki mali durumunun iyice kötüye gitmesinden kaynaklı olarak Yeşilköy'de yapılması planlanan Hava Okulu inşaatları yarım kalmıştır. Mahmut Şevket Paşa, Süreyya Paşa ve onun uhdesinde Tayyare Komisyonu öncülüğünde

²³³ Keyüsk (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-194*, 109-110.

havacılıkla ilgili yapılması planlanan birçok proje hem bu ölüm hem de ülkenin genel siyasi durumu nedeniyle yarım kalmıştır.²³⁴

Yönetim katında yaşanan bu gelişmelerin dışında eğitim noktasında Paris'te bulunan R.E.P. Tayyare Fabrikasıyla Paris askeri ataşesi Yüzbaşı Tefvîk Beyin önerisiyle bir anlaşma imzalanmış; fabrikadan iki uçak satın alınmasına karar verilmiş bununla birlikte İstanbul'dan 8 subay, bir miktar marangoz, makinist ve diğer havacılık elemanlarının bir süre bu fabrikada eğitilmesi planlanmıştır.

Fesa ve Kenan Beylerden sonra R.E.P. Tayyare Fabrikasıyla yapılan anlaşma sonrası 1912 Mayıs'ının son günlerinde Fransa'ya eğitime giden 8 subayımızın isimleri ise şu şekildedir;

1. Piyade kolağası (kıdemli Yüzbaşı) Cemal (Eğitim sonrası tayyareciliğe devam etmemiştir.
2. Piyade Yüzbaşısı Refik (Eğitim sonrası tayyareciliğe devam etmemiştir.)
3. Piyade yüzbaşısı Feyzi (Feyzi I.Dünya Savaşı ilk günlerinde Kilyos açıklarında geldiği haber verilen Rus donanmasını keşif için uçmuş, dönüşte tayyaresi Belgrat ormanına düşerek parçalanmış, kendisi ve rasit teğmen Sami şehit olmuşlardır.)
4. Topçu Yüzbaşısı Salim (Trablus'a gitmek üzere Fransa'da bulunduğu sırada REP Tayyarecilik mektebine girmek emrini almıştır. Mısır seferini tamamlamış ve emekli albayken ölmüştür)
5. Teğmen Nuri (İstanbul-Kahire hava seyahatinde Yafa'da düşerek şehit olmuştur.)
6. Teğmen Mitat (Topçu Teğmeni Mitat Fransa'da Versay'da topçu alayında bir buçuk seneden beri staj görmekte iken İstanbul'dan gelen tayyarecilere iltihak etmiştir. Emeklidir.
7. İstihkâm teğmeni Salim (Eğitim sonrası tayyareciliğe devam etmemiştir.)
8. Süvari Teğmeni Şükrü (Tayyarecilik eğitimi sonrası bu işten ayrılmış ve Balkan harbinde şehit olmuştur.²³⁵

²³⁴ Sarp, İ. (1986), *a.g.e.*, 11-12. Mahmut Şevket Paşa 25 Ocak 1910'da dönemin İbrahim Hakkı Paşa kabinesinde Harbiye Nazırlığı görevine getirilmiştir. Özellikle onun döneminde Trablusgarp'ta alınan yenilgi bütün tepkilerin üzerinde toplanmasına neden olmuştur. Yenilgi sonrası Bab-ı Ali'de yaşanan kabine değişikliği sonrası yeni kabinede de bir süre Harbiye Nazırlığı görevini yerine getirmiş ancak Temmuz 1912'de istifa etmek zorunda kalmıştır. Enver Paşa'nın önderliğinde Ocak 1913'te yaşanan Bab-ı Ali Baskını sonrasında aynı ay içerisinde Mahmut Şevket Paşa sadrazamlığında yeni bir hükümet kurulmuştur. Ancak Mahmut Şevket Paşa'nın İttihatçılara yakın olmaması ve onlarla sürekli ters düşmesi neticesinde 11 Haziran 1913 günü bir suikastla vefat etmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz: Türkmen, Z. (2003), "Mahmut Şevket Paşa", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*", c. 27, Ankara: Diyanet Vakfı Yayınları, 384-385.

Burada eğitim subaylarının durumu ile ilgili Süreyya Bey'in raporu ise şu şekildedir;

R.E.P. Uçak Fabrikası Okulunda pilotaj eğitimi gören 8 subaydan Yüzbaşı Refik ve Teğmen Nuri, başlangıç eğitimlerini tamamlayarak pilot diplomalarını almışlardır. Diğer subaylarda bu ay içinde diplomalarını alacaklardır. Diploma alan subayların Fransa'da kalarak bir müddet daha eğitime devam etmeleri gerekli görülmekte ise de, uçuş okulu tarafından istenen 2.500 frank paranın ileride 8 subay için önemli bir yekûn teşkil edeceği, maaşlarda hesap edildiği takdir de bu yekûnun büsbütün kabaracağı belli olmuştur. Ayrıca İstanbul'da açılacak olan uçuş okulu için burada bir öğretmen, uçakları onarmak için bir makinist ve birde marangoz ustasının eğitimi için masraf gerektiğinden, pilot eğitiminde bulunan 8 subayın ileride memleketimizde uçuş okulu açıldığı zaman eğitimlerine orada devam etmek üzere İstanbul'a geri çağırılmaları hakkında emir verilmiştir. Arz ederim.²³⁶

İngiltere'de Bristol Havacılık Okulu'na 7 Türk subayı eğitime gönderilmiştir.²³⁷ Bu okula gönderilecek olan subaylar için yapılacak anlaşma metninde okulu ve öğrenciyi bağlayıcı olan maddeler bulunmaktadır. Söz konusu anlaşma metninde Bristol Havacılık Okulu öğrencinin eğitime başladığı tarihten itibaren 6 ay içerisinde uçağı bütün fonksiyonlarıyla beraber kullanabileceği vaadinde bulunmuştur. Bununla birlikte okul öğrencinin bütün sorumluluklarını yerine getirmesi şartıyla İngiltere'de bulunan Royal Aeroclub onaylı bir diplomanında öğrenciye verileceğini taahhüt etmektedir. Okul aynı zamanda planlanan 6 aylık eğitimin eksiksiz ve sorunsuz bir şekilde tamamlanması için gerekli alan, teçhizat ve malzemeninde öğrenciye tahsis edileceği belirtilmiştir. Anlaşmanın öğrenciyi ilgilendiren kısmında ise koşulan en önemli şart eğitim ücretinin zamanında ve tam olarak ödenmesi olmuştur.²³⁸

8 Ekim 1912'de Balkan Savaşının başlamasıyla, İngiltere'ye gönderilen kabile eğitimini tamamlamadan geri dönmüştür. Buraya gidenler daha sonra Yeşilköy'de eğitimlerini tamamlayarak brövelerini almışlardır.

Balkan Savaşları başlamadan önceki dönemde öncelikle Yeşilköy'de bulunan okulun müdürlüğüne Cemal Bey getirilmiştir. Ancak kendisinin bu işi yapabilecek kapasitede olmadığı düşünülerek yerine Veli Bey getirilmiştir. Hava gücünün ilk teşkilatlanması oluşturulduğunda okulun başında Veli Bey bulunmaktadır. Balkan savaşlarında özellikle

²³⁵ Kurter, (2011), *a.g.e.*, 168.

²³⁶ Sarp, (1986), *a.g.e.*, 7.

²³⁷ Burada eğitim gönderilen isimler şu şekildedir; Fethi Efendi, Aziz Efendi, Saffet Efendi, Fazıl Efendi, Abdullâh Efendi, Sabri Efendi, Mehmet Ali Efendi. Konu hususunda detaylı bilgi için bkz: Keyüsk (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-194*, 38.

²³⁸ Kural, (1975), *a.g.e.*, 179-180. İlgili anlaşmanın tam metni için bkz: EK- 50

birinci bölümde havacıların beklenen etkiyi gösterememesi üzerine okulun eski müdürü Mehmet Cemal Bey tarafından bir eleştiri metni hazırlanmıştır. 28 Mart 1913 tarihinde 14 madde halinde hazırlanan bu metin Mehmet Cemal Bey'in yetersizliğin kendisinde olmadığını; havacılığın teşkilatlanmasında problemler olduğunu ve her noktada yanlış adımlar atıldığını kanıtlamak amaçlı hazırlanmıştır.²³⁹ Mehmet Cemal Bey tarafından hazırlanan metin şu şekildedir;

Bizde tayyarecilikten istifade edilmemesinin gerekçesi aşağıda olduğu gibi arz olunur;

- 1- Tayyareciliğin askerliğe olan hizmeti zatı nezaretpenahilerince takdir buyrularak geçen sene tahsil için icap eden mahale; subaylarımız arasından isimlerin gönderilmesi kıtatt-ı feniye dairesine emir buyrulmuştu. 1 Nisan 1338 tarihinde Yüzbaşı Refik ve Feyzi efendiler ve Mülazım Salim ve Nuri efendilerle beşte sanayi efradına şef olarak bendenizi tayin ile Paris'te REP Fabrikasına üç ay müddetle tahsile gönderdiler. Biraz sonra da Paris'te bulunan yüzbaşı Salim Efendi ile mülazım Mithat Efendi bize iştirak ettiler.
- 2- Bu mesleğe edilen fenalık tahsilimiz ile beraber başlamıştır. REP Fabrikası Fransa'da iyi tanınmış bir fabrika değildir. Genç ve zengin bir mühendisin vakit geçirmek üzere açtığı bir fabrika olduğundan mezkur tayyareleri Fransa hükümeti kabul etmedi ve revaçta bulmadığı için iflas ederek kapatmaya mecbur oldu. Altımıza her gün kırık tayyare vererek tahsil ettirmekteydiler. Eğitimimizi güçlüklerle devam ettirerek sonunda diploma almaya hak kazandık.
- 3- Tahsile gelen efrada ise iş bölümü gözetilerek herkese bir vazife verilip bir sanat sahibi yapmak gerekirken tam tersi olarak herkes her şeyi öğrensin dediler. Bir gün kanatlarda çalışan ertesi gün motorda çalıştı. Bu veçhile hiçbir şey öğrenmeden eğitimlerini tamamladılar.
- 4- Tahsilde bulunduğumuz sırada satın alma işleri için daireden Miralay Süreyya Bey ile Binbaşı Mehmet Ali Bey İstanbul'dan hareketle evvela Almanya'ya giderek Harlan fabrikasının hiçbir işe yaramayarak Kırklareli'nde tahrif ettiğimiz iki tayyareyi almışlar daha sonra Fransa'ya gelerek şartları insanı hayretler içerisinde bırakacak şekilde dört beş tayyare aldılar ve senelerce çalışarak hiçbir aksamında hayat eseri kalmamış birkaçta otomobil aldılar ki gümrükten çıkararak Sirkeci'den Ayastefanos'a vasıl oluncaya kadar tekerleklerinde lastikten eser kalmadı. Bu araçlar iki kilometre gittikten sonra mutlaka tamire ihtiyaç duyuyorlar. Ardından İngiltere'ye giderek Bristol fabrikasına birkaç tayyare sipariş ettiler ve birkaç zabıt arkadaşımızı eğitim görmeleri amacıyla bu fabrikaya gönderdiler.
- 5- Paris'te bulunduğum sırada çalıştığım REP Fabrikasına sipariş edilen tayyarelerin teslim ve tecrübesinde hazır bulunmaktığı fabrika tarafından teklif edilmişti. Mezkur tayyarelerin evvelce kazazede olmuş ve çürüklüğe çekilmiş tayyarelerin aksamından yapıldığını bildiğim ve gördüğüm için fabrika tarafından dermeyan olunan teklifi ret ile ahvali mensup olduğumuz daireye bildirdim. Maalesef mezkur tayyareler yine kabul edildi.

²³⁹ Kansu, Şensöz, Öztuna, (1971). *a.g.e.* , 127.

- 6- Eğitimimiz tamamlanarak İstanbul'a döndüğümüzde mektebi tesis edilmiş ve her şeyi hazır bulacağımız ümit etmekteyken maalesef üzerinden henüz senesi geçmeden kapıları çökmüş iki hangar yapılmış; içlerine birbiri üzerine yığılmış on beş tayyare konulmuş, ne subayların yatacağı mahal ve nede ufak bir tamirhane ve bir kaza durumunda ihtiyaç duyulacak sargı vesaire ve nede tayyarelerin yedek eşyaları, hülasa azim bir yokluk içinde kaldık.
- 7- Bristol fabrikası tarafından gönderilen tayyarelerin kıtaat-ı fenniye şubesi tarafından muayeneleri icra edildiği sırada fabrika tarafından gönderilen mahir bir tayyarecinin yapmış olduğu hareket takdir olunarak tayyarenin gayet güzel olduğu söyleniyordu. Heyet-i muhteremeye hitaben tayyareyi mi satın alacağız ve bu tayyareye ileride kim binecek diye sual ettim. Tabii siz bineceksiniz dediler. O halde tayyareci ile beraber muayene de bizim de bulunmuşumuz icap ettiğini söyledim. Muvafakat ettiler. Ayastefanos üzerinde ufak bir tur yaptığımız esnada tayyarenin merkez sıkletinin bozuk olduğunu hisseyledim. Çünkü fırtınaya tutulmuş vapur gibi sallanmaktaydı. Motorunda da biraz tevekkuf varsa da benzininin bozukluğu yüzünden olduğu ve tayyarenin kuyruğuna biraz kurşun bağlandığı takdirde mahzurun izole edileceğini beyan ile bu tayyareyi kabul ettiler. Şimdi bu tayyarenin arka tarafında kurşun levhalar asılı ve bir kişiden fazla da adam kaldıramıyor. Bu tayyarelerin İngiltere'de devir ve teslimini icra etmek üzere giden arkadaşlarımızdan Refik Efendi makama takdim etmiş olduğu raporunda birçok mahzurlar beyan etmekteydi.²⁴⁰

Mehmet Cemal beyin şikâyet ettiği önemli nokta tayyarecilik faaliyetlerinde gereksiz olarak bürokrasinin işletilmesidir. Örneğin mektepte bozulan bir tayyare için kaç makamla yazışmak gerekmekte ve uzun süreler sonunda karar çıkarak işlemlere başlanmaktadır. Buda hem eğitimi hem tayyarecilik işlerini aksatmaktadır. Mehmet Cemal Bey'in dikkat çektiği noktalardan bir tanesi de dönem içerisinde havacılıkta kendisini en çok geliştiren devletin Fransızlar olduğudur. Mehmet Cemal Bey'e göre "kibirli İngilizler" dahi tayyarelerinde Fransız motorunu kullanmaktadır. Mehmet Cemal Bey'in eleştirisi getirdiği noktalardan birisi de havacılık konusunda Fransızlardan destek alınırken yapılan en büyük hatanın askeri kanattan ve Fransız resmi makamlarından değil sivil kurumlardan destek alınarak bunun yapılmasıdır. Bu eleştiri metninin yazıldığı tarihe ve gelecekte atılacak adımların tarihine bakıldığında Mehmet Celal Bey'in haklılığı yada en azından devlet bu eleştirileri resmiyette kabul etmese de görüşleri dikkate aldığı Fransız hükümetinden 1914'te bir uzman istemesinden anlaşılmaktadır. Erkan-ı Harbiye Tayyare Komisyonu'da gelen bu eleştirilere yanıt olarak ayrı bir metin hazırlamıştır. Buna göre 1910'lu yıllar içerisinde ve hatta uçağın keşfinden 1913'e gelen 10 yıllık zaman dilimi içerisinde Avrupa'da havacılık konusunda kimin en iyi olduğuna dair kesin bir yorum ve değerlendirmenin bulunduğu belirtilmektedir. Hatta Erkan-ı Harbiye Fransa'ya ve Almanya'ya gönderdiği ataşelerin raporlarından hareketle en iyi ve uygun maliyetli bir yer

²⁴⁰ Keyüsk (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-194*, 161-163

seçmek istediklerinde bunun Fransa'da bulunan REP Tayyare Fabrikasının en doğru seçim olduğunu belirtmektedir.²⁴¹

Osmanlı dönemi tayyareciliğinin temel problemlerinden bir tanesi mali esaret olarak adlandırılan durumdur. Havacılığımız maliyenin onay vereceği ödeneğe göre silahlanabilir ve teşkilatlanabilirdi. Kendisine ait bir hazinesinin ve gelirinin olmaması temel bir problem olarak karşımıza çıkmaktadır. Maliyeden beklenen ödenekler çıkmayınca harbiye nezareti de mecburen iane-i milliye adı verilen ve halktan toplanan yardımlarla hava gücünün donatılmasını sağlamak istemiştir.

Mali destek üzerinden havacılık eğitiminin ilk devresi olan yurtdışında ki eğitimlere de bir eleştiri gerçekleştirilmiştir. Burada ekonomik darboğaz kaynaklı olarak ve satın alınan tayyare ve diğer teçhizata bağlı olarak Avrupa'dan alınan destekle subaylarımız 1,5 ve 3 ay arası yurtdışına eğitime gönderilmişlerdir. Orada kaldıkları kısa süre; yaşadıkları ekonomik zorluklar ve kısa zamana sıkıştırılan eğitimin garipliği gidenlerden tam randıman alınmasını engellemiştir. Ne yazık ki gidenlerin çoğu döndüklerinde hem psikolojik rahatsızlıklar hem de ülkede ki imkânsızlıklardan dolayı tayyareciliği bırakmak zorunda kalmıştır. Bu da hem para kaybını hem zaman kaybını hem de tecrübe ve destek kaybını doğurmuştur. Yurtdışına gönderilen zabıtların kalma süreleri eğitim ve tecrübeleme süreleri daha uzun olsa beklenen randıman alınır hem eğitim hem de askeri teşkilatlanma sağlanır; hatta iyi öğrenenler Osmanlı topraklarında sivil havacılığı dahi ortaya çıkarabilirlerdi. Osmanlı dönemi havacılığının temel problemlerinden biri de teşkilatsızlık ve lidersizlik problemidir. Bu beklide 1930'lara kadar havacılığımızın emeklemesinde ki en temel problemdir diyebiliriz.

Türk havacılığının teşkilatlanması noktasında müstakil bir hava nezareti en baştan kurulabilmiş olsa ve bu yapı müfettişlikten ziyade bir nazırlık ya da müstakil bir kuvvet olarak karşımıza çıkmış olsa Türk havacılığının tarihi süreçinden çok farklı bir şekilde bahsetmemiz kuvvetle muhtemeldir. Bu yorumu destekleyecek alt bilgi ise Osmanlı Devletinin hem balonculukla hem de tayyarecilikle ilk ilgilenen devletlerden olması ve 1903'te tayyarenin icadı sonrası bunun önemini kavrayıp raporlar yazan ataşelikler oluşturan ve Avrupa'ya keşif ziyareti yapan devletler arasında olmasıdır. Osmanlı Devletinin havacılığın önemini keşfedip bunun için adımlar atan ilk devlet olmasına

²⁴¹ Keyüsk (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914*, 164-175.

rağmen bu alanda başat güç olamamasının ve bu alanda Avrupalı devletlerin ön plana çıkmasının sebebi sanayileşme ve bunn getirdiği ekonomik güç olarak yorumlanabilir.

Havacılık eğitiminde ki önemli eksiklerden veya o günkü şartlarda yurtdışı eğitimine yapılabilecek temel eleştirilerden veya yorumlardan bir tanesi de bilgi ve kültür eksikliğidir. Muhacirlik veya 1960'larla birlikte Türk sosyal hayatının içerisine girmiş olan gurbetçilik kavramını ele alacak olursak bir insanın o ülkenin kültür ve adetlerini bilmeden ve öğrenmeden oraya gitmesi başlı başına handicap yaratan bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır. Gider gitmez eğitim sürecinin başladığını düşünecek olursak ve şartlar gereği eğitim süresinin de kısalığına dikkat edecek olursak yaklaşık 2-3 hafta ile 1 ayın alışma evresi olduğunu belirtebiliriz. İnsanların tam alışık derken eğitimlerinin tamamlanması da gereken yetkinliğin alınmasına engel olmaktadır. Dil bilmekle beraber havacılık dilini bilmenin de bu yabancı dildeki eğitimde önemli bir olay olduğunu söyleyebiliriz. Genç gönüllü Osmanlı zabıtları hem hiç bilmedikleri bir şey olan havacılık eğitimini alacaklar hem de bu eğitimi ana dillerinin dışında bir dille alacaklar. Bu da eğitim hususunda noksanlıklardan bir tanesidir. Yapılan genel yorum havacılık eğitimine başlamadan önce başlangıç havacılık literatürü terimlerinin de ele alınması ve farkındalık için bir ön hazırlık eğitimi verilmesinin mutlak surette gerekli olduğu yönündedir. Sürenin kısa paranın da kısıtlı olması bu duruma engel teşkil etmiştir.

Türk havacılığının belki de ancak 1990'lı yıllarda tam anlamıyla aşabildiği en sıkıntılı alanlarından biri de teknik destek birimidir. O günlerde makinistlik olarak adlandırılan birim Osmanlı havacılığının ya da genel olarak Türk havacılığının en büyük eksikliğidir. Uçmak ve uçak kullanmak bir şekilde öğrenilmekte ama zarar gören uçaklara gerekli müdahaleler yapılamayınca çuvalla para ödenen tayyareler hurda olmaktaydı. Makinistlik için Balkan Savaşları döneminden itibaren müdahaleler gerçekleştirilmiş; bahriye nezaretinden devşirmeler yapılmış olsa da istenilen randıman bir türlü alınamamış teknik destek birimi hep bir noksan olarak kalmıştır.

Zabitan ve eratin eğitimi iyi kötü yurtdışı ve eldeki imkânlarla yurtiçi bir şekilde halledilmekle birlikte; bu kuvvetin sevk ve idaresinden sorumlu olanlarının eğitimi noktasında da büyük eksiklikler mevcuttur. Yetki sahibi olanların bilgi sahibi olmaması ve onların soru sorabilecekleri bir üst birim olmaması Türk havacılığını büyük bir çıkmazın ve ne yazık ki çatışmanın içerisine sokmuştur.

Osmanlı havacılığının 1911-1914 arası destek arayışlarının içerisinde teşkilatlanma ve eğitim çabaları Türk havacılığının bir neferi olan ve cephelerde görev yapmış olan Mazlum Keyüsk tarafından değerlendirilmiştir. Mazlum Keyüsk Osmanlı dönemindeki ilk havacılık çalışmalarında örnek alınmanın uygulanmasında problemler olduğunu savunur. O dönem yapılan inceleme gezilerinde Fransa, Almanya ve Avusturya havacılığıyla ilgili değerlendirmeler yapılmış, ataselik raporları da dikkate alındığında Fransız havacılığının içlerinde en iyi sistem olduğuna karar verilmiştir. Keyüsk'e göre yapılması gereken Fransa'da uygulanan modelin aynı şekilde alınarak uygulanması gerektiğidir. Ancak ona göre büyük bir hata yapılmış ve bu sistemin Osmanlı sistemine uyarlanmasına çalışılmıştır. Bu değerlendirmelerin içerisinde ki en ilginç noktaysa bu örnek almanın sadece fikir olarak değil; personel istihdamı noktasında da olması gerektiği maddiyat düşünülmeden numune bir birliğin Osmanlı havacılığı oturana kadar İstanbul'da görev yapması gerektiğini savunmuştur. Keyüsk'ün 1950'lerde dile getirdiği bu fikir ilk defa 1914'te komuta kademesinde bir Fransız subayın çalıştırılmasıyla uygulanmıştır. Ancak komuta kademesinin ötesinde emri uygulayacak olan subaylarında öykünmesi gereken bir kadro olması gerektiği için Keyüsk'ün ortaya attığı bu fikir Osmanlı havacılığının geliştirilmesi ve teşkilatın sağlam bir temele oturtulması noktasında denenebilirdi. Bu yapının olması yurtdışı eğitimini de gerekli kılmayacak, daha önce değinilmiş olan yurtdışı eğitimde uyum ve zaman problemlerinde ortadan kalkacaktı.²⁴²

4 Kasım 1913 tarihinde Süreyya Bey tarafından havacılık ruhunun oluşturulması, hem bir ders nüshası hem de havacılık tarihinin canlı olarak yazılması adına bir havacılık risalesinin oluşturulması teklif edilmiştir. Süreyya Bey tarafından hazırlanan teklif metni şu şekildedir;

²⁴² Mazlum Keyüsk'ün çalışmasında konuyla ilgili yorumları şu şekildedir; “Bizde daima her şeyin en iyisi aranıp bulunur, fakat o aynen alınmaz. Kendi duygularımıza ve bakış açımıza göre tadil edilir. İstedığımız şekle sokulur. Fakat neticede istifade edilemez bir hale gelir. İlk havacılığımızda böyle olmuştu. Fransız teşkilatını almaya çalıştık. Kendimize uyduralım dedik, olmadı. İtalya muharebesinin sonunda tayyarelerin Trablusgarp'ta ki hareketlerinden bahsederken Avusturya tayyarelerinden ve orada yetişen pilotların muvaffakiyetlerinden İtalyanların memnunluk gösterdiklerini okumuştuk. Hâlbuki Avusturya tayyareleri ve tayyareciliği Fransa ve Almanya'ya nazaran çok geri vaziyette idi. Şu halde İtalyanların öğrendiklerini tamamen tatbik sahasına sokacak kadar iyi bir teşkilat kurmuş oldukları anlaşılıyor. İkinci derecede bir devlet bile olsa teşkilatını aynen kabul ve tatbik etmek en doğru hareket tarzıdır. Bu yolda hareket edenlerin daima kazandığı birçok misallerle söylenebilir. O halde Osmanlılarında maddi ve manevi tesirlere kapılmaksızın ve ecnebi bir devlette; kumandanı tayyaresi, tayyarecisi, makinisti ve imalathanesi ile birlikte bir numune kutasının kaçta mal olursa olsun, satın alınarak memlekete getirilmeli ve bu numuneye göre Türk tayyarecileri yetiştirilmeliydi.” Keyüsk (1950). **Türk Havacılık Tarihi 1912-194**, 203-204.

Balon ve Tayyarecilik teşkilatımızın henüz başında bulunduğumuz malumdur. Ancak bu teşkilatın gelecekte birçok tayyare ve balon bölüklerimizin olacağı da tabidir. Şimdiye kadar işbu sınıfa intisap eden ve ilerde intisap edecek olan zabitanı balon ve tayyarecilik hususunda Avrupa’da her dakikada vücuda getirilen gelişmelerden ve yeniliklerden haberdar ederek onları müstefit kılmak emeliyle müfettişlikçe her iki ayda musavver olarak “**Havacılık**” ismiyle ve şimdilik icap eden miktarda bir risalenin yayınlanmasını pek gerekli görmekteyim. İşbu risale ordu zabitanından birçok zevatin ve hatta sivillerin dahi balon ve tayyareler hakkında bir fikir edinmek maksadıyla abone olmaları ihtimali olduğu gibi tayyare ve baloncu zabitlerimiz de icra edecekleri tecrübeleri işbu risalede bizzat neşrederek diğer arkadaşlarını tecrübelerinden haberdar edeceklerinden balon ve tayyareci zabitanımızın kendilerini geliştirmelerine pek ziyade hizmet edilmiş olacağı aşikârdır. Bir senelik masrafının da 50 Osmanlı lirasını geçmeyeceği fikrindeyim. İşbu meblağın bir kısmının abone dolayısıyla istirdat kılınacağını ümit ediyorum. İstirdat kılınmasa bile işbu fedakârlık pek cüzi bir şeydir.²⁴³

Balkan Savaşlarında alınan yenilgi sonrasında Türk ordusunun modernleştirilmesi ve yeniden ıslahı için çalışmalara başlanmıştır. Bu ıslah çalışmaları içerisinde hava gücünün tek temsilcisi olan Yeşilköy Tayyare Mektebi ve burada bulunan birliğinde düzenlenmesi adına Mart 1914’te Yeşilköy Tayyare Mektebi müdürü Binbaşı Veli Beyle birlikte 4 kişilik bir heyet Avrupa’ya gönderilmiş ve burada yaşanan gelişmeleri tatbik etmeleri istenmiştir. Heyet Avusturya, Almanya ve Fransa’da bulunan uçak fabrikaları ve havacılık merkezlerinde incelemeler gerçekleştirmiş ve Mayıs ayı içerisinde de yurda dönmüşlerdir. Buradan döndükten sonra hazırladıkları raporda 20 kara tayyaresi ve 15 deniz tayyaresinin satın alınması gerektiği ve Osmanlı havacılığını yeniden düzenlemek ve geliştirmek adına bir Fransız havacı uzman subayın İstanbul’a getirilmesi gerektiği belirtilmiştir.²⁴⁴

Heyetin hazırlamış olduğu rapora istinaden Fransız binbaşı de Goys II. bölüm içerisinde de aktarılmış olduğu gibi 4 Mayıs 1914’te İstanbul’a getirilmiş ve hem hava birliklerinin başına hem de Yeşilköy Havacılık Okulunun müdürlüğüne getirilmiştir. De Goys görevine başladıktan sonra öncelikle Yeşilköy Tayyare Mektebi’nin teorik ve pratik uçuş eğitimini ıslah etmek, okula yeni eğitim uçakları sağlamak ve ordu bünyesinden gelen subayların eğitiminin sağlıklı ve modern bir şekilde sağlanması için çalışmalar gerçekleştirmiştir.²⁴⁵ Askeri kaynaklar içerisinde er ve subaylar havacılık mektebi

²⁴³ İlmen, (1947), *a.g.e.*, 135-136.

²⁴⁴ *İki Mavi: Türk Deniz Havacılık Tarihi*, (2007), (yay.haz. Kubilay Tankurt, Gökhan Yağcıoğlu, Alper Canbazoglu, Erhan Ertanı), İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 54.

²⁴⁵ *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı* (1969). 24.

içerisine dâhil edilmiştir. Bu yeni sistem içerisinde talim ve terbiyeye tabi olmaları için 14 subay Yeşilköy'e getirilmiştir.²⁴⁶

Aşağıda isimleri verilmiş olan 14 subay De Goys'un emriyle iki ayrı gruba ayrılmış ve Fransa'dan getirilen antrenman tayyareleriyle eğitim gerçekleştirmişlerdir. Bu eğitim sırasında De Goys'a iyi dil bilen Fesa, Fazıl, Mithat gibi isimlerde destek olmuştur. Tayyare mektebi de Goys sonrası havacılığımızın merkezi konumuna gelmiş ve hatta bu mektep içerisinden bir grup oluşturularak havacılığımıza yeni dâhil edilecek tayyarelerin seçilmesi görevi verilmiştir. Bu heyet tarafından 6 adet Godron ve 6 adette Moran Solnier tayyarelerinin satın alınmasına karar verilmiş ve meclisten de onay çıkmıştır.

Bu noktada Deniz Tayyareciliğine yönelik çalışmalara da değinecek olursak; Osmanlı'da Deniz tayyareciliğinin kurulmasına yönelik olarak düşüncelerin ilk defa ortaya çıkması Kıtaat-ı Fenniye Müfettişliğinde askeri danışman olarak görev yapan Alman Yarbay Mutt tarafından hazırlanan raporla olmuştur. Raporda konuyla ilgili olarak şu şekilde bilgiler geçmektedir;

Osmanlı Hükümeti yakın zamanda bir tayyareci mektebine karar verirse, bu projede yalnızca kara subaylarının eğitimi ile yetinmeyerek aynı zamanda Bahriye subaylarından da yeteri kadarının bu mektepte eğitim almak için görevlendirilmesini tavsiye ederim... Tayyarecilik Osmanlı ordusu ile beraber Osmanlı Bahriyesi'nde de aynı zamanda kurulmalı ve bahriye subayları için en kısa zamanda, yukarıda bahsedilen tayyareler tedarik edilmelidir.²⁴⁷

Havacılıkta bahriyelilerden yararlanma düşüncesi ise ilk defa 1913 yılının yaz aylarında ortaya çıkmıştır. Ordu içerisinde tayyare teşkilatı oluşturulmuş; subaylara uçuş sanatı öğretilerek hepsi birer pilot subay olmuşlardı. Ancak ordunun temel problemlerinden bir tanesi de tayyarelerin bakım ve onarımı hususuydu. Ordu içerisinde bu bakım ve onarım faaliyetlerinin ayrı bir uzmanlık alanı olduğu ordu yöneticileri tarafından anlaşılmış ve bahriye nezaretinin emrinde bulunan çarkçı subaylarından hava birliklerinde makinist olarak kullanılmasına karar verilmiştir. 27 Haziran 1329 tarihli Bahriye Nezaretine gönderilen yazı şu şekildedir;

Askeri harekâta iştirak eden uçaklarımızın günlük bakım ve onarımlarını yapmak için elimizde yeterli teçhizat bulunmasına rağmen, motordan anlayan makinist ile

²⁴⁶ Söz konusu subayların isimleri şu şekildedir; Mülazımlar Avni, Tahsin, Ali Mehmet, Ali Rıza, Abdullah, Mehmet Ali, Şakir Feyzi. Yüzbaşılar Savmi, İhsan, Sami, Yahya, A.Ahmet, Cemal, İ.Kamil. Konuyla ilgili detaylı bilgi için Bkz: Keyüsk (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-194*, 198.

²⁴⁷ *İki Mavi*, (2007), 37

uçanın tahta kısımlarının tamirini yapabilecek marangoz ustaları birliğimizde bulunmamaktadır. Bu teknik elemanların mevcut olmaması yüzünden burada kolayca onarılabilecek basit parçaların bile Avrupa'dan temini yoluna gidilmekte, buda zaman ve para kaybına yol açmaktadır. Ordumuzun bünyesine henüz girmiş bulunan hava teşkilatı için ihtiyaç duyulan sanatkârların yetiştirilmesi maksadıyla Bahriye Nezareti'nden çarkçı mülazımlarından elektrik fabrikasına memur Tophaneli İbrahim Murat ve Beşiktaşlı İsmail Hüseyin efendilere modelhaneye memur Mülazım Hasköylü Yahya ve Köstenceli Ömer Seyit efendilerin²⁴⁸ en kısa zamanda Yeşilköy Tayyare Okulunda görevlendirilmelerine müsaade buyrulması arz olunur.²⁴⁹

12 Haziran 1330/25 Haziran 1914 tarihli emir ile Yeşilköy'de Bahriye Nezaretine bağlı bir Deniz Tayyare Mektebi kurulmuştur. Mektep müdürlüğüne Güverte Yüzbaşı Üsküdarlı Necmettin Bey getirilmiştir.

Deniz tayyare mektebinde rasıtların eğitiminde şu dersler bulunmaktadır;

1. Fotoğrafçılık: Çekilen fotoğraf haritasını yorumlama
2. Telsiz-Telgraf: Bu makinelerin kullanılması ve uçaklara monte edilmesi
3. Topçu Atış Gözlemi
4. Bomba Atışı: Muhtelif irtifalardan bomba atışı
5. Makineli Tüfek: Bu silahların kullanımı
6. Pusula: Tayyareyi seyrüsefer esnasında idare edebilme
7. Motor
8. Tayyare: Muhtelif sınıf tayyareler hakkında bilgi edinme
9. Hava (Meteoroloji)
10. Piyade ve Uçuş Hakkında ders
11. Havadan Keşif
12. Fotoğrametri
13. Tayyare Tabiyesi (Taktik)²⁵⁰

2 Mayıs 1917 tarihinde yayınlanan bir nizamnameyle Deniz Tayyarecilerine verilecek bröveler için şartlar belirlenmiştir. Bu nizamname 11 Mayıs 1917 tarihinde yayınlanan Takvim-i Vekayi gazetesinde de kendisine yer bulmuştur.²⁵¹

²⁴⁸ Çarkçı Üsteğmen İbrahim Murat, Çarkçı Üsteğmen İsmail Hüseyin, Çarkçı Üsteğmen Mehmet Yahya ve Üsteğmen Ömer Seyit

²⁴⁹ *İki Mavi*, (2007), 44.

²⁵⁰ *İki Mavi*, (2007), 68-69

²⁵¹ Deniz Tayyarelerine verilecek brövelerin nizamnamesi için BKZ EK-17.

De Goys'un savaşın çıkmasıyla beraber Türkiye'den ayrılmasının ardından Yeşilköy Tayyare Mektebi müdürlüğüne Topçu Binbaşı Abdüllatif Bey getirilmiştir.

Yeşilköy Tayyare Mektebi'ne Birinci Dünya Savaşı arifesinde girmiş olan Tayyareci Cemal (Durusoy) hatıralarında hem Yeşilköy Tayyare Mektebi hem de havacılığın genel durumuyla ilgili şu bilgileri aktarmaktadır;

Ayastafonos ile Safraköy civarında toprak bir saha, birkaç baraka ve çadır. Uçar vaziyette Bleriot tipli Edremit isimli tayyare ile yine Bleriot tipli sakat Ertuğrul isimli tayyare, iki adet birer kişilik talim tayyaresi ve kanatları kesilmiş madeni bir REP Tayyaresi ile; bir önü kızaklı Deperdussen Tayyaresi. Hoca olarak da Yüzbaşı Fesa Bey ile Tayyareci Salim (dadaş) Beyler ile bilfiil uçan Fazıl. Bunlarla birlikte Mehmet Ali ve Fevzi Beylerle birlikte deniz tayyarecisi Sami (Savmi Uçan) Beyler bulunmaktaydı. Fransa'dan Marki dö Göis isminde bir tayyareci bizde de tayyarecilik organize etmek üzere gelmişse de kısa bir süre sonra Fransızların umumi harbe iştirakleri üzerine memleketine dönmüştür. Tayyare mektebi müdürlüğüne ilk Veli Bey ve Fransız'ın dönmesiyle Yüzbaşı Latif Bey tayin edilmiştir. Ben bu devirde mektebe katıldım. Benden evvel gelmiş talebeler arasında isimlerini hatırladığım Bahriyeli Sami (Savmi Uçan), Yahya, Arap Ahmet ile Kara Kuvvetlerinden Abdullah Paşa, Tahsin, Tahsin Sami beyler, uçuş hocası Fesa Bey tarafından uçuş talimlerine başlamışlardı. Bende bu kafiye katıldım. Çok kısa bir zamanda arkadaşlara yetiştim.²⁵²

Cemal Bey Erich Serno'dan ise şu şekilde bahsetmektedir;

Tayyare komutanı olan Serno Türk tayyareciliğine büyük hizmetler etmiştir. Bilhassa tayyare yedek parça tedariki ile iyi Alman tayyarecilerini yurda getirerek bunlardan büyük istifadeler temin edilmiştir. Fakat gerek Veli Bey, gerekse Latif Bey ve daha sonra Mehmet Ali Bey'in tayyareciliğin ilk devirlerinde hizmetlerini takdirle anmak lazımdır.²⁵³

1914'te Almanya ile yapılan ittifak neticesinde Almanya'ya eğitime gönderilen pilot adayları 1915 yılının ilk ayları içerisinde İstanbul'a dönmüşler, bu gelen pilotlarla birlikte Yeşilköy Hava Okulunun eğitici kadrosu çok daha güçlü bir hale gelmiştir. Ancak buna rağmen hava birlikleri için yetiştirilen personel talim ve terbiyesinde ileriye dönük bir planlama mevcut değildir. Bu da İstanbul'da yetiştirilen pilot sayısını oldukça azaltmakta ve yine yurtdışı eğitimine muhtaç bir hale gelmektedir.²⁵⁴ Bu model ise 1911'de

²⁵² *Hatıralar Arasında* (1966), Eskişehir: Hava Kuvvetleri Basımevi, 57-59.

²⁵³ *Hatıralar Arasında* (1966), 59.

²⁵⁴ Burada eklenmesi gereken bilgilerden bir tanesi de Osmanlı Arşivlerinde bulunan belgede görülenlerdir. Hükümete ulaşan ve Rumi 20 Mart 1330 ve Miladi 2 Nisan 1914 tarihli bir layiha'da devletin 1912'den beri belirlemiş olduğu yoldan farklı olarak bir görüş iletilmektedir. Bu görüşe göre İstanbul'da mevcut bulunan Havacılık Okulu'na masraf yapmak yerine hem uçaklar Avrupa'dan satın alınmalı ve bu satın alınan uçakları kullanacak olanlarda yurtdışında yani Avrupa'da yetiştirilmelidir. Eğer bu yol seçilirse havacılık meselesi devlete daha az külfet getirecektir. Bu yolun seçilmesi kısa vadede devlet için fayda getirebilir ve günü kurtarma zihniyetiyle savaşa giden dünyada iyi bir yatırım yapılabilir. Ancak özelde Osmanlı havacılığı ve

düşünülen ve dışarıdan herhangi bir destek almadan kendi kendine yetecek hava gücünün oluşturulmasını amaçlayan fikir için yeterli düzeyde değildi.

Almanya’da gerçekleşen bu eğitim devresinde Osmanlı Deniz Tayyareciliği için önemli isimlerden birisi olan Yüzbaşı Savmi dâhil olmuştur. Savmi Bey öncelikle de Goy tarafından açılan kursa katılmış ve 3 hafta süren eğitimi birincilikle tamamlamıştır. Savmi Bey’in bu başarısı okul tarafından kendisine altın saat hediye edilerek ödüllendirilmiştir. Savmi Bey Birinci Dünya Savaşı sürecinde defalarca Almanya’ya giderek oradaki genç havacıların yetiştirilmesi ve havacılığın ikmal işleriyle meşgul olmuştur. Almanya’ya gittiği zaman orada makinistlik kursuda görmüş bu sayede hem pilotluk hem de makinistlik diplomasına sahip olmuştur.²⁵⁵

Tablo 4. 2 1915 Yılı Sonuna Kadar Almanya ve İstanbul'da Yetiştirilen Pilotlar²⁵⁶

Almanya’da Pilot Olan Kara Subayları	Almanya’da Pilot Olan Deniz Subayları	Türkiye’de Pilot Olan Subay ve Siviller
Yüzbaşı Tahsin	Yüzbaşı Savmi	Üsteğmen Cemal
Üsteğmen Ali Rıza	Yüzbaşı Sami	Sivil Behçet
Üsteğmen Aptullah	Üsteğmen İsmail	Hüseyin Hüsnü
Üsteğmen Mehmet Ali		Ali Haydar
Üsteğmen Fazıl		
Üsteğmen Şahin Fevzi		

Osmanlı Devletinde havacılığın ortaya çıkmasından 1918 Mondros Ateşkes Anlaşmasının imzalanmasına kadar geçen süreçte Osmanlı Havacılığının merkezi Yeşilköy Tayyare Mektebi olmuştur. Burada eğitim-öğretim faaliyetleriyle beraber cephelerde görev alacak birliklerin teşkilatlanmaları da gerçekleştirilmiştir.

genelde de Türk havacılığı adına bu adım havacılığın başlamadan bitirilmesi anlamına gelmektedir. Tarihi sürecin bize gösterdiği de şudur ki Osmanlı Devleti ne yazık ki olağanüstü şartlar altında kendi iç dinamikleri içerisinde havacılığı yönetme arayışına ve istihdam yoluna gidilebilirdi. Örneğin yalnızca havacılık özelinde yönetim kanadında Alman üstünlüğü yerine kendi yetiştirdiği unsurlara yönelse havacılığın seyri çok daha farklı ilerleyebilir İstiklal Harbine ve Cumhuriyet dönemine çok daha güçlü ve müstakil bir hava kuvvetleriyle girilebilirdi. Detaylı bilgi için Bkz. **Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi BOA**, BEO/4013-300924-0

²⁵⁵ Banoğlu, Niyazi A. (1965) *Unutulmaz Havacı Kahraman Savmi Uçan Hayatı, Hizmetleri, Başarıları*, İstanbul: Toker Matbaası, 37-38.

²⁵⁶ *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı* (1969). 35

1916 ile beraber, Osmanlı havacılık eğitiminde gözlemlenen temel nokta Alman ittifakının da etkisiyle tek kişilik eğitim uçaklarıyla şifahen anlatılarak gerçekleştirilen eğitimlerin sona ermesi olmuştur. Bunun yerine öğrenciyle/pilot adayıyla, hocanın birlikte hareket etmesi ve eğitimin şifahen değil gerçek anlamda uygulamalı olarak gerçekleştirilmesi sağlanmıştır. Bu olay Osmanlı havacılığının talim ve terbiyesinde bir devrim niteliğindedir. Serno'nun gelişyle beraber devrim olarak adlandırılacak diğer bir kararda artık sivillerinde pilotaj eğitimine dâhil edilmesidir. Burada da adaylar belirlenirken yine geçmişte askeri eğitimden geçmiş olanlar öncelikli olarak tercih edilmişlerdir. Daha öncede belirtildiği gibi devrim niteliğinde olarak tanımlanan bu kararlara rağmen Yeşilköy'de yetiştirilen pilot sayısında gözle görülür bir artış olmaması eleştirilen bir konu olmuştur. Burada da Osmanlı Erkan-ı Harbiye'si ve hükümet tarafından suçlu olarak Almanlar ilan edilir. Çünkü ittifakla birlikte Almanlar Osmanlı havacılığında tek söz sahibidirler ve idarecilere göre onlar tarafından işler savsaklanmakta, pilotlar yeteri kadar pratik eğitim almadan sahaya çıkmaktadırlar. Haliyle yaşanan bu ihmalkârlıklar hem uçakların kırım geçirmesine hem de tecrübesizlikten kaynaklanan can kayıplarına sebep olmuştur.²⁵⁷

Bu eleştirilere tarafsız bir gözden bakılacak olursa Osmanlı'nın askeri ve sivil idarecilerinin bir açıdan haklı olduğunu söylenebilir. Çünkü 1911'de dahi teşkilatlanma başladığında devlet bu işi adeta bir derse hazırlanan veya sınav hazırlığı yapan öğrenciler gibi araştırmalar neticesinde başında Süreyya Bey'in olduğu bir komisyonla halletmeye çalışmış; bu komisyon Avrupa'dan elde ettiği bilgilerle bir teşkilatlanma planı ortaya çıkarmıştır. Ancak süreç içerisinde bu teşkilatlanma Balkan Savaşlarında etkili bir şekilde çalışmamış işin bu şekilde yürüyemeyeceği anlaşılacak işi gerçekten havacılık olan ve bunun eğitimini görmüş birine idarenin teslim edilmesine karar verilmiştir. Burada Osmanlı idarecilerinin eleştirileceği tek nokta Balkan savaşları sonrası verilen ıslah kararında en azından havacılık teşkilatı için yönetim hususunda Avrupa'da eğitim alıp İstanbul'a gelen pilotlara güvenmemiş olmasıdır. Savaşın olmadığı bir dönemde böyle bir kararın verilmesi (neredeyse 1,5 yıllık bir dönem) Türk havacılık tarihinin seyrini çok farklı bir şekilde etkileyebilirdi. Yeniden esasa dönecek olursa Osmanlı devleti havacılığı öncelikle Fransız ekolüne teslim etmiş; iki taraf savaşın içerisinde düşman birlikler olunca bu ittifak için araştırmalar yapıldığında henüz daha cılız olduğu düşünülen Almanlara

²⁵⁷ Yalçın (2016), 53-54.

havacılığın teslim edilmesine karar verilmiştir. Özellikle II. bölümde aktarılan ve cephelerde yaşanan sıkıntılarda görüldüğünde havacılıkta Alman ittifakının Osmanlı Devleti için çokta doğru bir tercih olmadığı kanısına varılabilir.

Eğitimde yaşanan bu aksaklıklara yönelik olarak I.Dünya Savaşı içerisinde Hicaz-Yemen Cephesindeki görevi sırasında Tayyareci Üsteğmen Fazıl Beyde bize bir takım bilgiler aktarmaktadır. Bu konuda Hicaz Yemen Cephesinde uçuşlardaki aksamayla ilgili olarak Üsteğmen Fazıl Bey cepheye müfettiş olarak gönderilmiştir. Ona göre bu durumun sebepleri şunlardır;

Pilotlarla makinistlerin iyi yetiştirilmemiş ve tayyareyi hakkıyla kavramamış acemi gençler olduğunu, Almanya’da birkaç aylık bir tahsilden sonra memlekete gelince üç dört ay uçmadıklarını, Almanya’nın sağlam kış havasına mukabil Havran ve Medine’nin sıcak ve boğucu havasını ve umumi bilgi eksikliğini göz önüne almanın çok doğru bir hareket olacağını...²⁵⁸

Hicaz-Yemen’de yaşanan bu durum cephelerde bulunan birçok hava birliğinde yaşanmış bu durum Almanların ön plana çıkmasını sağlamıştır. Bunun sebebi de tayyarecilerin tam anlamıyla yetiştirilmeden ve pişmeden cepheye gönderilmesidir. Bununla birlikte cephede ki komutanlarında bu tayyarecilerden bilmedikleri şeyleri yapmaları istemeleri ve onlara büyük sorumluluk yüklenmesi başlangıçtaki başarısızlıklara sebep olmuştur. Türk Havacılığı belki de en büyük ve zorlu sınavını Birinci Dünya Savaşı sırasında vermiş; elde bulunan tayyareciler burada cephelerde pişmeye başlamış; sağ olarak kalan tayyareciler İstiklal Harbinde etkili olmuşlar ve genç cumhuriyetin hava kuvvetlerinin oluşmasında da faydaları olmuştur.

4.1.4. Alman İttifakı Etkisinde Havacılık Eğitimi

En başta da belirtilmiş olduğu gibi 1916 yılında Yeşilköy’ün 3 misyonu bulunmaktaydı. Bunlar pilot yetiştirilmesi, rasıt yetiştirilmesi ve cephelere birliklerin hazırlanıp gönderilmesidir.

a. Tayyareci (Pilot) Yetiştirme

Tayyareciler (havacılar) Alman etkisiyle beraber yeni usulde yetiştirilmeye başlanmıştır. Daha önce tek kumandalı tayyarelerle kendilerine sözlü olarak aktarılan bilgileri uygulamaya çalışan pilot adayları Almanya’dan gelen çift kumandalı eğitim uçaklarıyla yeni tarzda eğitim almaya başlamışlardır. Öğretmen, öğrenciyle birlikte

²⁵⁸ Özdemir, (1981), *a.g.e.*, 25.

tayyareye binerek uçuyor, her ikisinin de önünde bulunan kumandalar sayesinde öğrenci öğretmeninden bütün hareketleri tehlikesiz ve kusursuz bir şekilde öğreniyordu.

Yine Alman etkisiyle birlikte 1916 yılıyla beraber havacılık tedrisatı da daha basit ve güncel bir hale bürünmüştür. Uygulamalı eğitimle birlikte hem tayyare hem de motor hakkında teorik bilgiler verilmekte; bu teorik eğitim içerisinde tayyare ve motorlardan sökülen parçalarla eğitim enteraktif bir hale gelmekte ve bilginin pekiştirilmesi sağlanmaktadır.

1916 yılıyla beraber Osmanlı pilot eğitiminde yapılan bir değişiklikle Almanlarda da görülen erbaşlardan pilot yetiştirilmesi uygulamasıdır. Bu şekilde uçak kazalarıyla devletin elinde bulunan nitelikli subay sınıfın kalması hedeflenmiştir ancak bu karar uzun vadede Türk havacılığını olumsuz etkilemiştir.

Mazlum Keyüsk'ün de bu konuyla ilgili yorumu şu şekildedir;

Subay yetiştirmek daha uzun zamana ihtiyaç olduğu için ve harp dolayısıyla kara ordusu da büyük kayıplar verdiği için pilotu erbaş yapmakla bir kazanç temin olunabilirdi. Fakat Türk ordusunda tayyareci mevcudu esasen on beşi geçmiyordu. Sonra; Osmanlı tayyare teşkilatı, mevcut geniş kadrosuna rağmen daha pek iptidai bir haldeydi. Binaenaleyh subay tayyareciyi azaltmak değil çok miktarda yetiştirmek lazım geliyordu. Bu mesele de Almanların büyük bir ihmaline şahit oluyoruz. Türk ordusunu idare edenler tayyarecinin lüzum ve ehemmiyetine Almanlar kadar vakıf değillerdi. Onların her istediğini aynen yapmış ve yaptırmış olan idarecileri bu konuda hatalı göremeyiz. Türk ordusunda subay pilot yetiştirmemek hatası doğruca Almanlara aittir.²⁵⁹

Ancak alınan bu karara rağmen yine de yetiştirilen pilot sayısı yeterli miktarda olmamış 1916-1918 arası devrede yetiştirilen pilot sayısı 30'u dahi geçmemiştir. Muharip olan bir ordu için bu rakam oldukça azdır ve bununla birlikte bu rakamlar havacılığın uzun vadede ki gelişimini de olumsuz etkilemiştir.

Birinci Dünya Savaşı cephelerinde havacılığın problemlerinden bir tanesi de tayyarelerin havadan uçarak gönderilmesi yerine kara yoluyla ya da trenle gönderilmesidir. Herhangi bir cepheye havadan iki günde gidecek bir tayyare bu durumda iki ayda gideceği yere varmış bazen de yolda hasara uğramıştır. Tayyareciler savaş şartları içerisindeki plansızlıktan kaynaklı olarak iyi yetiştirilememiştir ve bundan dolayı da tayyareler hava yoluyla gönderilememiştir.

²⁵⁹ Keyüsk, (1951), *Türk Havacılık Tarihi 1914-1916*, 101.

b. *Rasıt Kursu*

Tayyare rasıtlarının eğitimleri 5 temel nokta üzerinden gerçekleştirilmekteydi; telsiz bilgisi, seyrüsefer, bomba, fotoğraf, teorik ve pratik genel havacılık bilgileri.

1. **Telsiz:** Bu dersi alanlara öncelikle mors alfabesi öğretiliyor; maniple adı verilen sistemle mümkün olduğunca süratli bir şekilde harflerin yazılmasına çabalanıyor ve telsiz sistemiyle ilgili temel bilgiler veriliyordu.
2. **Seyrüsefer:** Bu derste öncelikle öğrencilere temel topografya bilgisi verilirdi. Bunun ardından harita okuma bilgisi aktarılıyor ve havada iken yapılması gerekenler ve nasıl hareket edileceğine yönelik bilgiler veriliyordu. Pusula kullanımı da bu dersin kazanımları arasındadır. Bu derste verilen bilgilerde eksik olan nokta uygulama noktasında eksik kalınmasıdır. Çünkü öğrencilere teorik bilgiler aktarıldıktan sonra uygulamada yalnızca Yeşilköy'den Çorlu'ya kadar bir seyrüsefer gerçekleştirilir ve diploma verilirdi.
3. **Bomba Atışı:** Temel teorik bilgilerle birlikte; uygulamalı olarak da tapirolan ile çalışılıyor ve eğitimin sonunda on kiloluk bomba ile tayyareden atış yapılıyordu.
4. **Fotoğraf:** Öncelikle temel teorik bilgilerle farkındalık kazandırılır ve daha sonrasında da bol bol uygulama gerçekleştirilerek öğrencinin tecrübe kazanması sağlanır. Almanların Osmanlı havacılık eğitiminde ve aslında kendi eğitim sistemleri içerisinde önem verdikleri nokta havacılıktır ve Osmanlı havacılık tedrisatında da bunu hissettirmişlerdir. Eğitimin içeriği ise şu şekildedir;

“Evvela yerde fotoğraf aldırılıyor, camın yıkanması, kâğıda çekilmesi işleri rasıda yaptırılıyordu. Daha sonra tayyareden alınan fotoğrafların yine bizzat rasıt tarafından camları yıkattırılıyor ve kâğıtlara çektiriliyordu. Az zamanda dikkatli bir insan iyi bir surette fotoğraf çekebilecek bir hale geliyordu.”²⁶⁰

5. **Ameli ve Nazari Bilgi:** Tayyare ve motor üzerinde gayet temel düzeyde genel bilgiler verilmekteydi.

Söz konusu bu rasıtlık eğitime Yeşilköy sınırları içerisinde Üsteğmen Kayper'in öğretmenliğinde 18 Ocak 1916 tarihinde başlanmıştır.²⁶¹

- c. **Tayyare Birliği Hazırlanması:** Birinci Dünya Savaşı sürecinde cepheye gönderilen her tayyareci bölük ya da müfreze; tayyarelerini, yedek malzemesini pilot ve

²⁶⁰ Keyüsk, (1951), *Türk Havacılık Tarihi 1914-1916*, 103.

²⁶¹ Keyüsk, (1951), *Türk Havacılık Tarihi 1914-1916*, 105.

rasidını ve gerekli bütün personeli Yeşilköy Tayyare Mektebinden alırdı. Mektep Osmanlı Havacılığı için ana ikmal merkezi konumundaydı. Yeni bir tayyare bölüğü oluşturulurken bu bölüğe ait pilotlar ve rasıtlarda okul tarafından eğitilerek hazır hale getirilmekteydi. Yüklendiği görev bakımından Yeşilköy 1910'lu yıllarda Türk Havacılığının kalbi konumundaydı tanımlaması yapılabilir.

1916 yılı içerisinde Yeşilköy'de ilk olarak 3 pilot 20 Ocak 1916'da diplomalarını almışlardır. İsimleri şu şekildedir; Topçu Üsteğmen Mithat Nuri, Piyade Teğmen Hayrettin, Piyade Üsteğmen Mehmet Ali Zekeriya. 11 Nisan 1916'da Üsteğmen Hüseyin Avni (Arıkkök) Yeşilköy'de eğitimini tamamlayarak pilotluk diplomasını almıştır. 27 Mayıs 1916'da Yüzbaşı Cemil, Üsteğmen Hüseyin Rıfat, Teğmen Orhan ve Şakir Hazım (Ergökmen) Almanya'da ki havacılık eğitimlerini tamamlayarak İstanbul'a dönmüşlerdir. 25 Eylül 1916'da da Üsteğmen Saim Almanya'da ki havacılık tahsilini tamamlayarak yurda dönmüş ve göreve başlamıştır. 15 Kasım 1916'da Yeşilköy'de Vecihi (Hürküş) havacılık eğitimini tamamlamış ve pilotluk görevine başlamıştır. 23 Kasım 1916 tarihinde ise Denizci Yüzbaşı Kamil Bey Almanya'da ki eğitimini tamamlayarak İstanbul'a dönmüştür.

Havacılık eğitiminde izlenen yok ve havacılarımızın almış olduğu eğitimler noktasında dönemin içerisinde yer alan havacılarımızın anıları da bizler için çok kıymetli bir niteliktedir. Bu isimlerden bir tanesi de Rodoslu Binbaşı Ahmet Tezuçan'dır. Binbaşı Ahmet Bey (*Rodoslu Binbaşı Ahmet Tezuçan*) 1916 yılında hava sınıfına girmiştir. Yeşilköy'de gördüğü eğitim sonrasında arkadaşları Yüzbaşı Selahattin, Birinci Mülazım Hüsmen, Yüzbaşı Hüsamettin, Yüzbaşı Hayri, Yüzbaşı Mehmet Ali ve Yüzbaşı Ahmet Nuri ile birlikte Almanya'nın Kiel Limanına Deniz Tayyareciliği eğitimine gönderilmiştir. 4 aylık dil eğitimi sonrasında 7 ay boyunca sıkı bir eğitime tabi tutulmuşlardır. Bu dönemin savaşın hem Almanya hem de Osmanlı açısından en ateşli evresi olduğunu göz önüne alacak olursak yetişmiş eleman ihtiyacını ve bunun için sarf edilen çabayı görmemiz mümkün olacaktır. Eğitim gören subaylar sınavlarını da başarıyla vererek yurda dönmüşlerdir. Binbaşı Ahmet Bey'in hatıratında bizlere aktardığına göre eğitim sonrası hem kendi uçuş derecelerini arttırmak için çabalarken diğer taraftan da denetimlerine verilen rasit adaylarının eğitimiyle ilgilenmekteydiler.²⁶²

²⁶² *Hatıralar Arasında* (1966), 50.

Pilot yetiştirilmek üzere yeni bir kabile olarak denizci yüzbaşı İbrahim Murat, Kamil Mehmet, Ahmet Cemal, Mehmet Yahya ve üsteğmen Ali Mehmet Nisan 1916'da Almanya'ya eğitime gönderilmişlerdir.

İbrahim Murat Bey Nisan 1916'da eğitim için Almanya'ya gönderildiğinde öncelikle pilotaj eğitimi almaya başlamış ancak daha sonrasında tayyare atölyesinde atölye memuru olarak yetiştirilmesine karar verilmiştir. Almanya'da Daimler Motor Şirketi ve Goather Waggon Fabrikalarında motor üretim eğitimi almıştır. (*İbrahim Murat Bey Almanya'da modern anlamda Tayyare Mühendisliği eğitimi görmüştür.*)

İbrahim Murat Bey'in tayyare inşaatı ile ilgili gördüğü dersler ve içerikleri şu şekildedir;

1. Tertip ve Tanzim: Tayyare yapımı ve aksamının tanzimiyle bunların birleştirilmesi. Armaların, tayyare çubuklarının yerlerine yerleştirilmesi
2. Halat ve İp Tertibatı: Tel halatlar ile ip bükmelemlerin bağlanmasında uygulamalı eğitim
3. Kaynak Yapımı
4. Seciye İnşaatı: Posta tertibatı ve seciyelerin yapımı
5. Satırlar ve Gövdenin yapımı
6. Havacılık ve Tenekeçilik: Çelik ve alüminyum malzemenin işlenmesi uçakta kullanımı²⁶³

1915 senesinde subaylar eğitime alınarak pilot yapılmaktaydı. Rasıtle uçan tayyarelerde kaza olunca hem pilot hem de rasit vefat ediyor bu da birlikler adına çok büyük bir zayıyata sebep oluyordu. Alman kuvvetleri kendi kaynakları içerisinde bunun önüne geçebilmek adına 1916'dan itibaren gedikli erbaş ve erlerden de pilot yetiştirilmeye başlanmıştır. Bu sistemin pilot yetiştirme sisteminin saat gibi işlemesi ve elde subay pilot sayısının fazla olmasından dolayı Alman havacılığına olumsuz bir etkisinin olması beklenemezdi. Ancak Osmanlı Hava Birlikleri gibi henüz yeni teşkilatlanan ve sistemin tam oturmadığı yerlerde bu durum çok büyük bir intihar demektir. Osmanlı eğitim sistemi içerisinde 1916'dan itibaren subaylar rasit olarak yetiştirilmeye başlanmış pilot olarak ta gedikli erbaşlar yetiştirilmeye başlanmıştır. Bu hamle kısa vadede çok fazla etki uyandırmasa da pilot olarak yetiştirilen gedikli erbaşlar Birinci Dünya Savaşı sonrasında ve İstiklal Harbine giden yolda yaş hadlerini doldurarak emekli olmuşlardır. Subay pilotlarında birçoğu şehit oldukları için ne yazık ki elde etkin olarak kullanılacak çok az pilot kalmıştır.²⁶⁴

²⁶³ *İki Mavi* (2007), 66-67.

²⁶⁴ Keyüsk, (1951), *Türk Havacılık Tarihi 1914-1916*, 54-55.

Üçüncü bölüm içerisinde de değinilmiş olan Rasadat-1 Havaiye şubeleri yani meteoroloji istasyonlarının teşkilatlanma biçimleri bilinmekle beraber göklerin nitelikli bir şekilde kullanılabilmesi için bu işi bilen personellerinde yetiştirilmesi gerekmektedir.

Meteoroloji memurlarını yetiştirmek için Vanıköyü Rasadat-1 Havaiye şubesinde (*günümüzde Kandilli Rasathanesi olarak bilinen yer*) eğitim-öğretim faaliyetleri gerçekleştirilmektedir. Bu faaliyet içerisinde; meteoroloji fenninin temelini öğrenmek, aletlerin kullanım tarzlarını, barometre ve diğer aletleri okumak ve bu bilgileri kullanışlı/işe yarar hale getirmek ve balon tecrübeleri icra etmek öğretilmektedir. Bunun dışında Yeşilköy Tayyare Mektebinde rasıt ve pilotlara da meteoroloji dersleri verilmektedir. Bu tedrisatla ilgili olarak ayrıca birer rasadat-1 havaiye risalesi yazılmaya başlanmıştır.²⁶⁵

Osmanlı Ordusu içerisinde hava sınıfında görev almış olan subaylardan biri olan Mitat (Tuncel) Bey görevden ayrıldıktan sonraki dönemde içerisinde “*Pilot Olmak İstersen*” ismiyle anılarını kaleme almıştır. Bu anılar içerisinde “*Pilot Diplomasını Nasıl Aldım?*” başlığıyla Osmanlı’da ki havacılık eğitimiyle ilgili bilgiler aktarmıştır. Tuncel’in Osmanlı’da ki havacılık eğitimiyle ilgili aktardığı bilgiler şu şekildedir;

Pilot diplomasını almak bir egzersiz meselesidir. Bunun asıl zor kısmı ilk defa tek başına bir tayyareyi alıp havaya çıkmaktır. Bizim zamanımızda pilot diploması almak pek basitti. Birinci bröve için havada 200 metre irtifada uçmak ve yere dikilmiş bayraklar üzerinden beş defa yan 8 (sonsuzluk işareti) çizerek geçmek ve üç defa da yerde işaret edilmiş nokta üzerine iniş yapmaktan ibaretti. Çifte kumandalı bir eğitim tayyaresinde hocasıyla uçan bir talebe otomatik olarak yavaş yavaş tayyareyi kendisi kullanmaya, hava şartlarının olumsuzluklarına rağmen aracı kontrol edebilmeye ve yere iniş sırasındaki manevrayı yapmaya başlar. Bende iki ay kadar uçuştan sonra muhakkak ki bu kabiliyeti elde etmiştim. Bizim zamanımızda uçuş mekteplerinde pek az tayyare bulunduğundan yeterli düzeyde uçuş yapamaz fakat kabiliyetimizi tayyarelerin iniş ve çıkışlarını dikkatle gözle takip ede ede bir kat daha yükseltirdik. Bende ilk uçuşumu yaptıktan sonra günün birinde lazım gelen imtihanı geçerek pilot diplomasını aldım.²⁶⁶

23 Şubat 1916 tarihinde hazırlanan bir emirle Osmanlı tayyarecilerinin (*pilot ve rasıt*) eğitim dönemlerinden itibaren 8 Osmanlı lirası maaş almalarına karar verilmiştir. Bu pilot ve rasıtların vakt-i hazar’da yani barış zamanında yaptıkları mesafe uçuşlarında kat ettikleri her 1 kilometre için 2 kuruş verilmesi kararlaştırılmıştır. Mesafe uçuşları ise; pilot ve rasıtların tayyare istasyonundan çıkarak en az 25 kilometre uzaklaştıkları uçuşlar olarak

²⁶⁵ Keyüsk, (1952), *Türk Havacılık Tarihi 1917-1918 İkinci Kitap İkinci Cilt*, Eskişehir: Hava Basımevi, 272

²⁶⁶ Tuncel, M. (1936), *Pilot Olmak İstersen*, İstanbul: Kanaat Kitabevi, 76-77.

tanımlanmaktadır. Bu uçuşlar yalnızca karargâh komutanının onay ve müsaadesiyle gerçekleştirilir.²⁶⁷

12 Haziran 1916 tarihinde hazırlanan bir nizamnameyle Osmanlı havacılığının alamet-i mahsusa'sı belirlenmiştir. Bunun belirlenmesiyle bu sınıfa mensup olanlara hatıra olarak kalacak olan nişanda belirlenmiştir. Buda kara havacılarının alamet-i hatırası olmuştur.

19 Ekim 1916'da tayyare bölük komutanının görev ve yetkilerini belirten 20 maddeden oluşan bir talimatname hazırlanmıştır.²⁶⁸

Aslında genel olarak bütün orduyu ilgilendiren ancak özelde de tayyarecilerimizi ilgilendiren bir karar 20 Nisan 1914 tarihli ve Enver Paşa imzalı bir emirle birlik ve mekteplere yönlendirilmiştir. Ordudan istenilen efradın bilgi ve kültürünü arttırmak amacıyla döneminin güncel bilgilerini içeren İngilizce Fransızca ve Almanca askeri kitapların tercüme edilmesidir.

Umum-u Erkan-ı Harbiye Dairesi 849 sayılı ve Enver Paşa'ya ait emir aşağıda ki gibidir;

Mühim askeri konuları içeren bazı Almanca eser ve makalenin tahrir ve tercümesine memur edilen zevata bunun tebliği lazımdır.

- 1- Her zatın kendisine verilen vazifenin ifasına göstereceği himmet ve dikkatin ehemmiyeti vardır. Tabii bu hususta gösterilen mesai ve iktidar sicillere işaret edilmiştir.
- 2- Bunun için tercüme edilmek üzere verilen eser ve makalelerin tercümesine büyük dikkat ve ehemmiyet verilmelidir. Her halde doğru tercümeyle dikkat etmekle beraber gayet açık bir üslup kullanılması, cümleler kısa ve askeri tabirler talimat ve nizamnamelere dikkat edilerek tercüme edilmelidir.

20/04/1914 (7/4/1330)

Harbiye Nazırı ve Erkan-ı Harbiye-i

Umumiye Reisi

Enver²⁶⁹

Bu emir doğrultusunda karşımıza çıkan örnek Osmanlı havacılarının talim ve terbiyesine katkı amacıyla tercüme edilen "*Tayyare Talebelerine Muhtıra*" isimli eserdir. Kitap Krops tarafından 1916 yılında yazılmış ve Mehmet Ziya Bey tarafından da 1917

²⁶⁷ Keyüsk, (1951), *Türk Havacılık Tarihi 1914-1916*, 106

²⁶⁸ Konu ile ilgili detaylı bilgi için Bkz. Keyüsk, (1951), *Türk Havacılık Tarihi 1914-1916*, 113-114

²⁶⁹ Keyüsk (1950). *Türk Havacılık Tarihi 1912-194*, 200.

yılında tercüme edilerek Osmanlı havacılarının eğitiminde kullanılmıştır. Kitapta havacıların uçuşa hazırlığı, yükseldikleri sırada ne yapmaları gerektiği ve iniş ve sonrasında yapılacaklar detaylı bir şekilde anlatılmaktadır. Yine tercüme eserden rüzgârlı havada ve yağmurlu havalarda uçağın nasıl kullanılacağı yönünde detaylar verilmektedir. İlgili kitapların bölümleri ise şu şekildedir;

1. Uçurtma Tayyaresi
2. Alman Ordu Tayyaresi
3. Tayyare Dümenleri
4. Uçuş Talebelerinin Talim ve Terbiyesi
5. Uçuşa Hazırlık
6. Yükseliş
7. Uçuş
8. İniş ve Yanaşış
9. Duvar Motorla Uçuş
10. Rüzgârlı Havada Uçuş
11. Sağanaklı Havada Uçuş
12. İrtifa Uçuşları
13. Uçuş Mahali Nizamnamesi
14. Tayyare Mekteb-i Aliyesi

Tercüme edilmiş olan bu kitap Eric Serno'nun Osmanlı havacılığının başına geçmesi sonrası yeni gelen iki kişilik eğitim uçaklarına uyumlu olarak hazırlanmış bir kitaptır. Aslında Almanya'da dahil olmak üzere birçok batılı ülkede uygulanan bu sistem Osmanlı topraklarına iki kişilik eğitim tayyarelerinin girmesiyle beraber uygulanmaya başlamıştır. Bu kitapta yeni sistem içerisinde Osmanlı havacılarına yol göstermesi adına Yeşilköy Tayyare Mektebinde kullanılmıştır.

Kitabın içerisinde yer alan "*Uçuş Talebelerinin Talim ve Terbiyesi*" başlığı Eric Serno sonrasında Osmanlı Devletinde uygulanan havacılık tedrisatı hakkında bilgiler vermektedir.

Uçuş eğitimi talim uçuşu ve yalnız uçuş olmak üzere iki kısma ayrılmıştır. Talim uçuşları talim tayyaresiyle gerçekleştirilir. Talimde kullanılan tayyareler iki kişilik ve iki dümenli askeri tayyarelerdir. Hem eğitmenin hem de öğrencinin önünde bir dümen

bulunmaktadır. Ancak bu dümenin kontrole açıklığı ve kapalılığı da eğitime bağlıdır. Yani eğitmen istemediği sürece bu dümen kapalı tutulur ve öğrenci tayyareye kesinlikle müdahale edemez. İlk uçuşlarda talebe öğretmeniyle beraber hiç bir şeye karışmadan birkaç defa yalnızca seyirci olarak uçuşlara katılır. Bu şekilde adayın havada yolcululuğa alışmasının sağlanması amaçlanmaktadır. Adayın ruh halinin de hareket kontrolüne hazır olduğuna karar verilmesiyle beraber öğrenci bölümündeki dümenin kilidi açılır ve uçuş esnasında öğrencide dümene müdahaleye başlar. Öğrencinin belli bir seviyeye ulaşmasına kadar bu dümen hareketleri yalnızca uçuş hocasının kontrol ve onayıyla gerçekleştirilir. Yani öğrenci uçuş hocasından habersiz olarak dümene müdahale edemez. Öğrencinin istenilen düzeye ulaşması ve hem ruhi hem de bilgisel olarak da uçuşa hazır olmasıyla beraber dümen kontrolü öğretmen tarafından öğrenciye bırakılmaya başlanır. Teorik eğitim sonrası nazari eğitimde ilerleyiş öğrencinin yetenek ve yeterliliklerine göre uçuş hocası tarafından belirlenir. Standart düzeyde bir aday için 65 talim uçuşunun tek başına uçuş gerçekleştirebilmek için yeterli olduğu düşünülmektedir. Eğitimde gerçekleştirilen son uçuşta pilot adayı öğrenci pilot mahalline geçer bütün kontrol ondadır ve uçuş hocası da tıpkı eğitimin ilk aşamasında öğrencilerde olduğu gibi önündeki dümen kapalı bir şekilde seyirci olarak uçuşa katılır.²⁷⁰ Krops'un Almanya'da ki eğitimler sırasında karşılaştığı en büyük hata öğrencilerin uçağı inişe geçirirken tayyareyi amudi vaziyete getirerek aşağı indirmeleridir. Krop bu satırlarda pilot adaylarını bu şekilde bir inişle iyi bir inişin ve yanaşmanın gerçekleşmesinin mümkün olmayacağı şeklinde uyarmaktadır. İşi doğrusu öğrenciler tayyareyi indirirken doğru vaziyet almak için motorun üstünden 6-15 metre arasındaki bir açıyla öne bakmalıdırlar. Pilotluğunda tayyaresine kayıtsız şartsız hâkim olmak isteyen bir öğrenci eğitim sırasında kendisine verileni çok iyi bir şekilde almalı ve bunları uygulamalıdır. Pilotlar tayyarelerine kayıtsız şartsız hakim olmak istiyorlar ve bir kaza yaşamak istemiyorlarsa dümeni iki elle tutmalıdırlar. Dümen bir elle tutulduğunda tayyarenin kontrolü tam olarak sağlanamamakta ve tayyare sağa veya sola çekmektedir.²⁷¹

²⁷⁰ Krops'un vermiş olduğu bu bilgiyle beraber uygulamada herhangi bir kazaya ve zayıata sebebiyet vermemek adına esas kontrol öğrencide olmakla beraber uçuş hocasının dümeni de müdahaleye açıktır.

²⁷¹ Krops, S. (1335) *Tayyare Talebelerine Muhtıra*, çev. Mehmet Ziya, İstanbul: Matbaa-i Askeriye, 19-21

Tablo 4. 3: 1912-1920 Tarihleri Arasında Yeşilköy'de ve Maltepe'de Görev Yapan Müdürler²⁷²

Tarih Aralığı	İsim
1912-7 Aralık 1913	Mehmet Celal Bey ve Veli Bey
7 Aralık 1913-12 Ocak 1914	Erkan-1 Harp Kaymakamı Rafet Bey
13 Ocak-10 Mart 1914	İstihkâm Binbaşısı Veli Bey
11 Mart-20 Mayıs 1914	İstihkâm Kıd. Yüzbaşı Ahmet Hamdi
21 Mayıs-5 Ağustos 1914	Fransız Binbaşısı de Goys
6 Ağustos 1914-2 Şubat 1915	Topçu Binbaşısı Abdüllatif
3 Şubat 1915-16 Kasım 1915	Alman Yüzbaşı Serno
17 Kasım 1915-25 Temmuz 1916	Piyade Yüzbaşı Mehmet Ali ²⁷³
29 Temmuz-31 Aralık 1916	Alman Binbaşısı Gretz
1 Ocak 1917-Mart 1919	Yüzbaşı Mehmet Ali
Nisan 1919-Mart 1920	Rasit Binbaşısı Latif
Nisan 1920	Rasit Yüzbaşı İsmail Hakkı

Tablo 4. 4: 1914-1917 Tarihleri Arasında Deniz Tayyare Mektebinde Görev Yapan Müdürler²⁷⁴

Tarih Aralığı	İsim
27 Haziran 1914-Ekim 1916	Güverte Yüzbaşısı Necmettin ²⁷⁵
Ekim 1916- 1917	Pilot Kıdemli Yüzbaşı Sami

²⁷² 1912 yılında havacılık teşkilatının ortaya çıkmasından 31 Ekim 1918'e kadar Osmanlı havacılığının merkezi Yeşilköy olmuştur. Daha sonra hava bölükleri ve okul Yeşilköy'den Maltepe'ye taşınmıştır. 1920'de Meclis-i Mebusan'da Misak-ı Milli kararları kabul edilince İtilaf Devletleri birlikleri İstanbul'u resmen işgal etmişler ve birçok Osmanlı kurum ve askeri birliklerinde olduğu gibi havacılık teşkilatı da lağvedilmiş ve tarihin tozlu sayfalarına karışmıştır. Burada bulunan bilgiler *Havacılık Tarihinde Türkler I* ve *Havacılık Tarihinde Türkler II* isimli eserlerde ki bilgilerden hareketle derlenerek tablo haline getirilmiştir.

²⁷³ Bu görev Piyade Yüzbaşı Mehmet Ali Bey tarafından 17 Kasım-31 Aralık 1915 tarihleri arasında vekâleten yerine getirilmiştir. 1 Ocak-25 Temmuz 1916 tarihleri arasında asil yetkili olarak görevini yerine getirmiştir.

²⁷⁴ Burada bulunan bilgiler *Havacılık Tarihinde Türkler I* isimli eserdeki bilgilerden hareketle derlenerek tablo haline getirilmiştir.

²⁷⁵ 27 Haziran 1914-7 Ağustos 1914 tarihleri arasında Müdür Muavinliği görevi gerçekleştirmiş. 7 Ağustos'tan sonra Müdür Vekili olarak istihdam edilmiştir.

4.1.5. Hava Okulunda Görev Yapan Öğretmenler

Okulun faaliyete başladığı ilk dönemden itibaren öncelikle yurtdışında eğitim görmüş olan Fesa ve Yusuf Kenan Bey'den faydalanılmış bu gelenek I.Dünya Savaşı boyunca da devam etmiştir. Havacılık alanında yapılan ittifaklarla beraber Fransız ve Alman ekolünün etkileri Osmanlı havacılığında görülmüştür. Fransız ekolünün etkisi eğitim alanında çok kısa sürse de teçhizat ve donanım bakımından uzun süre etkisini sürdürmüştür. 1914'ün sonu ile beraber mütareke dönemine kadar geçen süreçte hem eğitim de hem de genel olarak bütün havacılık birimlerinde Alman etkisi görülmüştür. Alman Mülazım Preussner ile birlikte 1915 yılı içerisinde Çanakkale'de görevi bulunmayan bütün Almanlar Hava Okulunda uçuş öğretmenliği görevini gerçekleştirmişlerdir. Bununla birlikte 3 Mayıs 1915'te şehit olana kadar Yüzbaşı Fevzi ve Mülazım-ı Evvel Mithat Bey'de uçuş okulunda öğretmenlik yapmışlardır.²⁷⁶ 1916 yılı içerisinde uçuş okulunda Mülazım Preussner, Mülazım Meinecke, Mülazım Schlegel, Rasit Keiper ve diğer Alman ve Türk subaylar öğretmenlik görevlerini yerine getirmişlerdir.²⁷⁷ 1917 yılı içerisinde Kara Yeşilköy Tayyare Mektebinde Mülazım Milens, Mülazım-ı Evvel Avni ve Mülazım-ı Evvel Sadettin Bey ile birlikte bazı Alman ve Türk subaylar okulda uçuş öğretmeni olarak görev yapmışlardır. Bu yıl içerisinde okulun rasit yetiştirme şubesinde ise Alman Mülazım-ı Evvel Lederrer ve Yüzbaşı Selahattin Ali öğretmenlik görevi yapmışlardır.²⁷⁸

4.2. Cumhuriyet Dönemi Askeri Havacılık Eğitimi

31 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Mütarekesi sonrası Türk havacılığı kısıtlı teçhizat ve imkânlarla ne kurtarabilirse Yeşilköy'den Maltepe'ye taşınmış; Yeşilköy İtilaf Devletleri havacılarının İstanbul'da ki merkezi haline gelmiştir. Türk havacıları Maltepe'de çalışmalarına devam etmekle beraber II. bölüm içerisinde de detaylarına değinilmiş olduğu gibi sürekli Anadolu'ya kaçıışı planını yapmaktadırlar.

Mütareke sonrasında Yeşilköy'ün durumu Hamdi Çaypınar'ın anılarında şu şekilde aktarılmaktadır;

1918 yılında meslek dışı birisi gelip de Ayastafanos (Yeşilköy) Tayyare İstasyonunun halini görse, orayı Osmanlı İmparatorluğunun biricik hava eğitim ve öğretim merkezinden ziyade, hava müzesine ait dağınık, perişan bir depo hükmünü verirdi.

²⁷⁶ Kansu, Şensöz, Öztuna (1971). *a.g.e.*, 188.

²⁷⁷ Kansu, Şensöz, Öztuna (1971). *a.g.e.*, 229.

²⁷⁸ Kansu, Şensöz, Öztuna (1971). *a.g.e.*, 290.

Sebebi de bu hangarlarda 1912 yılından itibaren muhtelif milletlere ait tayyarelerden tutunda Dünya Harbinin devamınca Almanlar tarafından yapılan eski, modası geçmiş, her tipten bir, iki, üç tayyare vardı. İstasyonda bir tamirhane ve iyi tertiplenmiş malzeme deposu vardı. İtilaf devletleri İstanbul'a gelince üç gün içinde istasyonun boşaltılarak kendilerine teslimini istediler. Tabii olarak bu mümkün olmadı. Kışın şiddetle devam ettiği bir anda bütün malzeme istasyon dışına, karlar üzerine atıldı. Oradan sahile taşındı ve Maltepe'ye nakledildi.²⁷⁹

Bu taşınma sırasında elde bulunan malzemelerin ve tayyarelerin yarısından fazlası kullanılamayacak bir hale gelmiştir.

1920'de Misak-ı Milli kararlarının Meclis-i Mebusanda kabul edilmesinden sonra İstanbul İtilaf Devletleri tarafından resmen işgal edilmiş; kısıtlı imkânlarla çalışan bütün askeri birlikler dağıtılmıştır. Maltepe İstasyonu da Türk havacılarının Milli Mücadeleye katılmak için teçhizatlarıyla beraber kaçma girişimi sonrasında kapatılmıştır. 1919-1922 arası dönem tarihi süreç içerisinde Milli Mücadele Dönemi olarak adlandırılmaktadır. Bu dönem içerisinde faaliyet gösteren ve orduya katkı sağlamaya çalışan havacılık okulları şu şekildedir;

1. Eskişehir Tayyare Mektebi (1920)
2. Adana Tayyare Mektebi (20 Ekim 1921)
3. Konya Tayyare Mektebi (5 Temmuz 1922)
4. Adana Tayyare Mektebi (8 Ağustos 1922)
5. Seydiköy Tayyare Mektebi (17 Eylül 1922) Hava Uçuş Okulu (Bu kurumu aynı zamanda cumhuriyetinde ilk havacılık okulu olarak adlandırabiliriz.)²⁸⁰

14 Haziran 1920'de Kuvay-i Havaiye Şubesi oluşturulmuş aynı yıl içinde Eskişehir'de Tayyare Mektebi kurulmuştur. Şubat 1921'de şube yerini müdürlüğe bırakmış ve Kuvay-ı Havaiye Müdüriyeti kurulmuştur. 20 Ekim 1921'de Eskişehir Tayyare Mektebi Adana'ya taşınmıştır. 5 Temmuz 1922'de Konya Kuvay-ı Havaiye Müfettişliği kurulur ve bu dönemde Tayyare Mektebi Konya'ya taşınır. Ancak hava şartlarından ve bölgenin rakımından dolayı okul tekrar 8 Ağustos 1922 tarihinde Adana'ya taşınır. Okulun müdürü Binbaşı Salim Bey (İlkuçan) olur.²⁸¹

Türk havacılığı için bu dönem aslında Osmanlı döneminde ki eğitimi de içine alacak şekilde “*Havacılığın Şövalyelik Dönemi*” olarak adlandırılmaktadır. Bu tabir bizzat

²⁷⁹ Özdemir, (1981), *a.g.e.*, 40. “Hamdi Çaypınarın Anıları”, *Hava Kuvvetleri Dergisi*, Haziran 1980, 273.

²⁸⁰ Gülten, Z. (2010), *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, 51-53.

²⁸¹ Gülten, (2010), *a.g.e.*, 53.

dönemin havacı subayları tarafından kullanılmıştır. Bahsedilen dönem içerisinde ki uçaklarda dönemin subayları tarafından; “Uçaklar kurdeleli kurban koyun gibi görülürdü” Kitapsız, programsız, kuralsız ancak içten gelen bir faaliyet yürütülmekteydi. Bu dönemde pilot olmak demek dönemin havacıları tarafından; çok büyük imkânsızlıklarla uçmak, zorlukları baştan göze alarak onları yenmek ve her an ölümle karşılaşmak şeklinde tanımlanmaktaydı. Türkiye’de havacılığın ortaya çıkışından cumhuriyetin ilanına kadar geçen süreci teoride ve pratikte bu şekilde tanımlamak çok doğru olacaktır. Ancak dönemin havacılarına göre bu şövalyelik dönemi 1940’lara kadar sürmüştür. Bunu ise şu şekilde bir mantık çerçevesine oturtmak mümkündür ki; cumhuriyetin ilanından 1937’ye kadar geçen süreçte teorik olarak eğitim çağdaş bir hale getirilmiş ancak pratikte yani eğitimin esasını içeren uçuş eğitiminde yine eski usulle yani şövalyelik ruhuyla hareket edilmiştir. Ancak yine dönemin havacılarına göre daha sonra değineceğimiz Yıldız Sarayı’nda Hava Akademisi’nin açılmasıyla beraber bu ruh ortadan kalkmaya başlamıştır. 1920’li ve 1930’lu yıllarda her şeye rağmen uçmak ve havacılar arasında kader arkadaşlığı yapmak esas sayılır, bu da şövalyelik ruhunu yansıtır. Bu dönemin subaylarına göre akademiye girmek bu ruhu öldürmekteydi. Bu düşünce yapısına göre eğer akademiye gidilip eğitim alınırsa bu subaylar masa başında kalacaklar ve şövalyelik ruhu yansıtılamayacaktır.²⁸²

Milli Mücadelenin birinci safhasının bitişinden sonra Türk Havacılığının İzmir’de toplanması dönemi başlamıştır. Oluşturulacak yeni düzen içerisinde hava teşkilatının ilk yapılanmasının İzmir’de oluşacağını ortaya çıkmasından sonra burada 17 Eylül 1922 tarihinde Seydiköy Tayyare Mektebi kurulmuştur.

İzmir’de oluşturulan teşkilatlanmaya göre; Kara Havacılık Okulu’nun yani İzmir Hava Okulu’nun elinde 4 eski eğitim uçağı bulunmakta bunların dışında 1. ve 2. Tayyare Bölüklerinin elinde 8, Deniz Tayyare Müfrezesinin elinde 2 uçak bulunmaktaydı. Bununla birlikte İzmir’de bulunan bakım atölyesinde 18 uçak onarım ve bakım için beklemekteydi. Ayrıca Afyon-Uşak ve İzmir’de bulunan depolarda da Kurtuluş Savaşından kalan malzemeler bulunmaktaydı.²⁸³

1922 yılında makinist ve pilotların görevleri, havacılık teşkilatı, binalar ve kurumlar hakkında ilk bilgileri veren “*Havacılık Birlik ve Kurumlarında İlk Teşkilatlanma ve İç*

²⁸² Uçarol, R. (1990), *Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu (1898-1962)*, İstanbul: Hava Harp Okulu Basımevi, 29-30

²⁸³ Ergüder, (2009). *a.g.e.*, 40.

Hizmet İçin Talimat” isimli talimatname oluşturulmuştur. Bu talimatnamenin ismi “*Havacılık Tarihinde Türkler 2*” isimli eserde ise “*Uçak Birlik ve Müesseselerinin Teşkilatı, İlk Hizmetler İçin Talimat*” olarak belirtilmektedir.²⁸⁴

Milli Mücadelenin tamamlanmasından Lozan Barış Anlaşmasının imzalanmasına kadar geçen süreç içerisinde Türk ordusu tekrar herhangi bir savaşın çıkması ihtimali dâhilinde sürekli teyakkuz halinde olmuştur. Bu teyakkuz halinde Türk Hava Birlikleri kimseden herhangi bir destek almadan tamamen kendi imkânlarıyla elde bulunan iki tayyare bölüğüne ek olarak 3.Tayyare Bölüğünü yetiştirmiştir. Türk havacılığı Birinci Dünya Savaşı’ndan Cumhuriyetin ilanına kadar geçen süreçte kendi içine kapanık bir şekilde maddi önceliklerin farklı olmasından kaynaklı olarak adeta kendi yağında kavrulmuş; güncel teknolojiyi takip etmekten ziyade elindekini en etkili bir şekilde kullanmanın yollarını aramıştır. İşte bu içine kapanıklık Lozan Barış Anlaşmasının imzalanmasının ardından bir yabancı uzmandan destek alınmasını gerekli kılmıştır. Bu doğrultuda Macar Havacı Harry’ye Türk havacılığını eğitmesi noktasında teklif götürülmüştür. Harry başlangıçta da teknolojinin yetersiz olması ve modern eğitime müsait olmamasından dolayı bu işe tereddütle yaklaşıp da göreve başlamış ancak böyle demode araçlarla modern bir yapı oluşturmak imkânsız diyerek görevinden ayrılmıştır.

1923 devresi içerisinde İzmir Havacılık Okulu eğitim uçuşları sırasında iki eğitmen hayatını kaybetmiştir. Bunlardan ilki Türk havacılığı için önemli bir isim olan Binbaşı Fazıl’dır. Osmanlı döneminde yetişmiş olan Binbaşı Fazıl Türk havacılığına Milli Mücadele dönemi içerisinde büyük katkılar sağlamıştır. Bu dönem içerisinde çeşitli yerlerde faaliyet gösteren Hava Okulu’nda müdürlük görevini yerine getirmiş; okulun zafer sonrasında İzmir’e taşınmasıyla beraber Seydiköy’de de müdürlük görevini yerine getirmiştir. 27 Ocak 1923 günü Emin isimli bir deniz astsubayıyla eğitim uçuşuna çıkılmış ancak uçak havadayken motor durunca mecburi olarak inişe geçilmiştir. İniş sırasında pist tutturulamayarak farklı bir yere iniş gerçekleştirilmiş; bu inişin sert bir şekilde olmasıyla hem Binbaşı Fazıl hem de Emin asteğmen hastaneye götürülmelerine rağmen Binbaşı Fazıl beyin kanamasıyla, Emin astsubay’da iç kanama neticesinde şehit olmuşlardır. İkinci olay ise İzmir’de havacılık okulunda eğitmenlik yapan Fransız havacı teğmen Iysmer’in bir akrobasi uçuşu esnasında ki vefatıdır. Iysmer 27 Kasım 1923 tarihinde makinist Mazlum’la

²⁸⁴ Ergüder, (2009). *a.g.e.*, 42-43. Kaymaklı, (1997), *a.g.e.*, 169.

birlikte bir akrobasi uçuşu gerçekleştirmek için yükselmişler ancak uçağın yere çakılmasıyla Iysmer vefat etmiştir.²⁸⁵

Daha öncede belirtmiş olduğumuz gibi İzmir Seydiköy Havacılık Okulu için; askeri sınıflar içerisinde hevesli, yetenekli ve aynı zamanda bu iş için bütün yeterlilikleri taşıyan gençlerin burada eğitim alması amacıyla 30 kişilik bir kontenjan belirlenmiştir. Bu ilanla beraber belirlenen 30 kişilik kontenjane 300'den fazla başvuru gelmiştir. İzmir Seydiköy Havacılık Okulu'na 29 subay seçilmiş ve bunlar 1923-1924 devresinde çalışmalarına başlamışlardır. Bu seçim dört temel esas doğrultusunda gerçekleştirilmiş ve bu seçimler doğrultusunda da İzmir'de eğitim planlanmıştır. Bu esaslar ve eğitim içerikleri şu şekildedir;

- a. Uçuşlara ara veren eski pilotların eğitimi: Burada çeşitli nedenlerle uzun bir süre uçuş gerçekleştirmemiş eski pilotların bol uçuş antrenmanı ile uçuş tecrübelerinin artırılması ve askeri pilot olarak orduya katılmaları hedeflenmektedir.
- b. Rasit subaylarının pilotaj eğitimi: Burada rasitlere pilotaj eğitimi verilmektedir.
- c. Subay askeri pilot adayları: Kara ordusundan pilot olmak için hava sınıfına geçen istekli subaylara pilotaj eğitimi verilmiştir.
- d. Astsubay askeri pilot adayları: Kara ordusundan pilot olmak için hava sınıfına geçen istekli astsubaylara pilotaj eğitimi verilmiştir.²⁸⁶

Okula ilk etapta seçilmiş olan pilot adayları şu şekildedir;

Tablo 4. 5 1923-1924 Devresinde İzmir Seydiköy Hava Okulunda Eğitime Alınacak Subay ve Astsubaylar²⁸⁷

Sınıfı/Rütbesi	İsimleri	Toplam
Yüzbaşılar	Mehmet Nuri, Kemal Demir, Muzaffer Gürbüz, Ahmet Fevzi, Hasan Alaaddin	5
Üsteğmenler	Ferruh Kenan, Mehmet Rıfat, İbrahim Ethem, Zekeriya Vasfi, Ömer Faruk, İsmail Cemil, Salih Zeki, Azmi Turgut, Osman Korkut, Süreyya Tefvik	10

²⁸⁵ Kaymaklı, (1997), *a.g.e.*, 124-126.

²⁸⁶ Kaymaklı, (1997), *a.g.e.*, 156.

²⁸⁷ Muzaffer Ergüder, sayfa 46

Teğmenler	Enver Sırrı, Mehmet Rüştü, Mehmet Seyfullah, Ekrem Kemal, Mehmet Naci, Cemal Oğuz, Hulusi	7
Asteğmenler	Osman Vecihi, İbrahim Hulusi	2
Deniz Yüzbaşı	Enver	1
Astsubay	Salih, Ahmet, Mehmet, Refik, Süleyman Nuri	4
	Toplam Aday Sayısı	29

Milli mücadele sonrasında ki ilk pilot yetiştirme programında verilen dersler ise şu şekildedir; Taktik (Tabya, Genel Hazırlanma), Motor ve Uçuş Araçları, Topografya, Fotoğrafçılık, Silahlar ve Makineli Tüfek, Teorik ve Pratik Uçuş²⁸⁸

Liseyi bitiren bir öğrenci 6 ay er olarak kıt'a stajı yaptıktan sonra Kara Harp Okuluna girip iki yıl eğitim-öğretim görerek subay olmaktadır. Bundan sonra 6 ay piyade atış okulu eğitimi ve bir yılda piyade kıt'a stajı yaptıktan sonra Hava Okuluna girmektedir. Hava Okulunda da bir yıl rasıt, bir yılda pilot eğitimi görerek kıt'a ya çıkmaktadır. Böylece bir öğrenci liseyi bitirdikten sonra ancak 6 yıl sonra pilot olmaktadır.

1923 hem cumhuriyet tarihi açısından hem de havacılık tarihi açısından birçok dönüm noktasının yaşandığı bir dönem olmuştur. Bu yıl içerisinde cumhuriyetin kurulmasına gidecek olan TBMM'nin yenilenmesi seçimleri bu yılın Mayıs ayında gerçekleştirilmiş; yeni oluşturulan meclis önce 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan ve adeta yeni kurulacak olan devletin tapusu olan Lozan Barış Anlaşmasını onaylamıştır. Bundan birkaç ay sonra da 29 Ekim 1923'te yeni idare şekli olan cumhuriyet bu meclis tarafından ilan edilmiştir.

Yeni devlet idare şekliyle beraber askeri alanda da özellikle havacılık alanında yeni çalışmaların gerçekleştirilmesi adına Muzaffer Bey önderliğinde ki bir heyet Avrupa'ya gitmiştir. Burada Fransa, İngiltere, İtalya ve Almanya gibi ülkelerin hem havacılık teşkilatları hem de bu alandaki talim ve terbiyeleri incelenerek yeni bir model oluşturulmak istenmiştir.

²⁸⁸ Ergüder, (2009). *a.g.e.*, 47. Kaymaklı, (1997), *a.g.e.*, 156.

Tıpkı Osmanlı döneminde olduğu gibi cumhuriyet döneminde de birçok alternatif içerisinde havacılık alanında Fransa ile işbirliği yapılmasına karar verilmiştir. Bu konuda İngilizlerle de işbirliği yapılması içinde bir takım girişimlerde bulunulmuş ancak Türkiye'ye destek noktasında hem isteksiz yaklaşması hem de istenen yüksek meblağlar bu devletten yardım alınması fikrinde vazgeçilmesine sebep olmuştur. Alternatiflerden bir tanesi olan İtalyanlar ise ilk şart olarak Türkiye'ye gönderilecek uzmanların maaşlarının altın olarak ödemesini sunmuş; diğer bir şart olarak da eğitim-öğretim noktasında İtalya'dan destek alındığı müddetçe ve Türk havacılık okullarında İtalyan tedrisatı hakim oldukça bu alanda kullanılacak bütün teçhizat ve donatım İtalya'dan sağlanacaktır. Türkiye bu şartı kabul etmesi durumunda yeni bir kapitülasyon modülüne girileceği endişesiyle İtalyanlarla anlaşmaya yanaşmamıştır.

1914 yılında Osmanlı Devleti adına İstanbul'a gelmiş olan de Goys'un Fransız havacılığında makam sahibi olması Türk heyeti Fransa'ya gittiğinde yapılacak görüşmelerde gelenleri eski bir dost olarak gören de Goys sayesinde Türk heyetine istekleri doğrultusunda gerekli yönlendirmeler ve destek sağlanmıştır. Türkiye'ye talim-terbiye ve teçhizat sağlama noktasında destek olacak olan Fransa başlangıçta Türkiye'ye göndereceği uzman askerlerin rütbelerinin arttırılmasını talep etmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nda bunu tecrübe eden Türk havacılığı gelene teklifi kabul etmemiş ve gönderilecek olan uzmanların sivil olmasını ve en tepede Hava Okulları Komutanlığına bağlı olmalarını teklif ederek anlaşmanın yapılmasını sağlamıştır. Fransızlarla gerçekleştirilen bu anlaşmaya istinaden Yüzbaşı Corsanini, Yüzbaşı Cappelletti ve Teğmen Gonnet Türkiye'ye gelerek İzmir Havacılık Okulu'nda çalışmaya başlamışlardır. Fransa'dan Türkiye'ye gelen bu subaylarla beraber Türk subaylarının da eğitim için Fransa'ya gönderilmesi hususunda anlaşma sağlanmıştır. Fransızlar ülkelerine gelecek olan Türk subayların ücretsiz dahi eğitim alabileceklerini teklif etmişler ancak Türk heyeti kimseye minnet borçlu olmamak ve bunun ilerleyen dönemde dış politikada sorun yaratmaması ve karşılıklarına gelmemesi adına teklifi reddetmiş ve askeri ancak ücreti mukabilince gönderebileceklerini belirtmiştir. Bu gelişmeler üstüne olabilecek en uygun fiyat üzerinden Fransızlarla anlaşma sağlanmış ve Fransa'da bulunan "*Ester Havacılık Okulu*"na 10 Türk Subay gönderilmiştir. Gönderilenlerin isimleri şu şekildedir; Şükrü (Koçak) Bey başkanlığında Yüzbaşı Fevzi (Uçaner), Yüzbaşı Muzaffer (Göksenin), Yüzbaşı Osman Nuri, Üsteğmen Zekeriya, Üsteğmen Orhan (Gökhan), Üsteğmen Ferruh (Şahinbaş), Üsteğmen Ethem, Üsteğmen Seyfi (Alok), Üsteğmen Hamdi (Çaypınar) ve Teğmen Enver (Akoğlu). Fransa'da Ester

Havacılık Okulu'na gönderilen bu isimler orada on altı ay boyunca eğitim almışlar; buradaki eğitimin 10 ayını ismi geçen okulda geçirmişler, 4 ay boyunca Versay'da bulunan gözetleyici okulunda ve 2 ay boyunca da Kazu Atış Okulu'nda kapsamlı eğitim programlarını tamamlayarak yurda dönmüşlerdir.²⁸⁹

1924'te Fransa'ya giden bu kafilenin içerisinde bulunan birçok isim havacılığın 1911'den beri hayal edilen bir şekilde müstakil bir kuvvet olmasında ve okullarının da çağdaş birer eğitim yuvası olması yolunda önemli adımlar atmışlar ve havacılığın çehresini değiştirmişlerdir.

Burada eğitime giden ve ilerleyen dönemde Türk Havacılığına büyük katkılar sağlayacak olan Enver Akoğlu'nun havacılık eğitimine başlaması, yurtdışı eğitimi ve ülkedeki ilk hizmetleri noktasında elimizde bulunan mevcut bilgiler şu şekildedir. Enver Bey (Akoğlu) 16 Aralık 1922'de İzmir Gaziemir'de Havacılık eğitimine başlamış ve 1 Ocak 1924'e kadar burada öğrenci olarak kalmıştır. Eğitimi tamamladıktan sonra staj niteliğinde Eskişehir'de bulunan Tayyare Taburu'na atanmış; 26 Kasım 1924'te de Fransa'da bulunan Ester Hava Okuluna eğitime gönderilmiştir. Buradaki eğitimini de 30 Nisan 1926'da *Çok İyi* derecesiyle tamamlamıştır. Enver Akoğlu özelinde ve Fransa'ya gönderilen diğer havacıların eğitim süreleri hakkında elimizde iki farklı süreç bilgisi mevcuttur. Birincisi Muzaffer Ergüder tarafından aktarılan 10 aylık eğitim sürecidir. Elimizde bulunan diğer bir bilgi ise Rıfat Uçarol'un 1990'lı yıllarda hazırladığı Enver Akoğlu ile ilgili biyografik eserde yer alan bilgidir. Uçarol'un aktardığı bilgilerden hareketle eğitim sürecinin 10 aydan daha fazla sürdüğü anlaşılmaktadır.²⁹⁰

Tekin Arıburun tarafından aktarılan bilgiler ve tarihi süreç içerisinde elde bulunan bilgilerden hareketle cumhuriyetin ilk yılları içerisinde hava birlikleri ve okul bünyesinde bir akrobasi timi kurulmuş, bu timin eğitilmesi ve idaresi için Enver Akoğlu seçilmiştir. Tekin Arıburun bu gelişmeleri şu şekilde aktarmaktadır;

Daha sonra benimde içinde bulunduğum bir akrobasi timi kuruldu. Tekâmül uçuşu uçağıyla akrobasi yapmaya başladık. Hocamız Enver'di. Bize çok hareketler yaptırırdı. "Ters uçuş", "Amudi dik S", "Kuyruktan kayma" gibi. Bunlar o zamanki uçakların teknik kabiliyetleri göz önüne alınırsa zor ve tehlikeli hareketlerdi. Bizim time bunları öğreten Enver'di. O sıralarda bize akrobasi ve kör uçuş öğretmek için

²⁸⁹ Ergüder, (2009). *a.g.e.*, 81.

²⁹⁰ Uçarol, (1990), *Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu*, 43.

Fransa'dan Gonnet adında bir pilot geldi. Ancak Gonnet, bizim yaptığımız akrobasi hareketlerini görünce hayret etti ve Enver önce bunları bize de öğretsin dedi.²⁹¹

Tablo 4. 6: Cumhuriyetin İlk Yıllarında Hava Okullarında Görev Yapan Yabancı ve Türk Asker-Sivil Eğitmenler ve Onlar Tarafından Verilen Dersler²⁹²

İsim	Verdiği Ders
Fransız Yüzbaşı Corsanini	Atış, Hava Tabiyesi, Teşkilat
Fransız Yüzbaşı Cappoit	Telsiz Muharebe, Aerodinamik
Fransız Teğmen Gonnet	Pratik Uçuş
Sivil Rotti	Pratik Uçuş
Arif Hikmet	Tercüman
Yüzbaşı Bekir	Topografya
Yüzbaşı Nazmi	Fotoğraf
Yüzbaşı Sadık Ali	Hava Gözlemleri ve Trafiği
Yüzbaşı Hüsnü	Makineli Tüfek
Sivil Havacı Ehya, Mükerrrem, Rıdvan, Halim, Vecihi, Hayri, Basri, Zeki, Kazım, Fehmi, Sabri, Bezmi	Bu sivil havacılar tarafından pratik uçuş eğitimi verilmektedir.

Havacılık alanında yapılan çalışmaların ön plana çıkarılması ve havacılarında teşvik edilmesi ve cumhuriyet dönemi havacılığının bir külliyyatını oluşturmak amacıyla; havacılık okulunda yaptığı eğitim uçuşlarında başarılı olup tek başına uçuşa başlayan subayların ilanını, havacılıkla ilgili yeni bir gelişme ortaya çıkaran ve Türk havacılığına katkı sağlayanların isimlerinin ilanını, görevi sırasında şehit olan veya gazi olan subayların ilanını ve dünyada yaşanan havacılık gelişmelerini içeren bir dergi çıkarılmasına karar verilmiştir. Bu dergi sayesinde hem Türk havacılığının hem de Türkiye’de yapılan havacılık eğitiminin de propagandasının yapılması düşünülmüştür. Derginin ilk sayısı 1923 Mart’ın da Osmanlı’da da çıkarılmış olan “*Havacılık*” adıyla çıkarılmış ilerleyen dönemde “*Askeri Hava Dergisi*” adını almıştır. Yine bu yıl içerisinde İstanbul’da bulunan Askeri Matbaa aracılığıyla havacılığın ilk özel nizamnamelerinden olan “*Topçu Tayyaresinin Görevleri ve Çalışmaları*” isimli nizamname hazırlanmıştır. Bu yıl teşkilatlanma ve talim

²⁹¹ Uçarol, (1990), *Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğu*, 43.

²⁹² Ergüder, (2009). *a.g.e.*, 79-80

terbiye planlanması noktasında verimli bir yıl olmuş yine 1923'te "*Tayyare Keşfi*" isimli hem pilotluğu hem de rasıtlığı ilgilendiren bir nizamname hazırlanmıştır.²⁹³

1923-1924 yılları içerisinde yaşanan bu gelişmelerin ardından 1925 yılına geldiğimizde de havacılık açısından önemli gelişmeler yaşanmıştır. Bu yıl için havacılık tarihi açısından en önemli gelişme İzmir'de bulunan Hava Okulu'nun Eskişehir'e taşınması olmuştur. Eskişehir Milli Mücadele döneminin başında da havacılık eğitime ev sahipliği yapmış ancak Anadolu'nun içinde bulunduğu işgal şartları okulun farklı şehirlere taşınmasına sebep olmuştur. Eskişehir 1925'ten 1950'lerin sonuna kadar Türk havacılık eğitiminin ve Türk havacılığının önemli merkezlerinden birisi olmuştur. Eskişehir'de ki havacılık okulu ilik mezunlarını 1925 yılının Ekim ayında vermişlerdir. İkinci devre için başlangıç tarihi ise 21 Eylül 1925 olmuştur. Bu dönem için okula 28-30 arası öğrenci alınmıştır.

1925 yılında Türk Havacılığı adına yaşanan önemli gelişmelerden biride Türk Tayyare Cemiyetinin (*T.Ta.C*)* kuruluşu olmuştur. Cemiyetin temeli 1919'da İstanbul'da Tayyareci Yüzbaşı Fazıl Bey, Tayyareci Şakir Hazım Bey, Tayyareci Fehmi Bey, Tayyareci Mazlum Bey ve Tayyareci Vecihi Bey tarafından hazırlanmıştır. İlk teşekkül oluşturulurken yapılan çalışmaların gizlenmesi adına posta nakliyat işleri ön plana çıkarılmış ve oluşturulan cemiyetin tamamen buna yöneldiği görüntüsü oluşturulmuştur. Bu çalışmalar o dönemde Hava Müsteşarlığı bünyesinde Türk havacılığına hizmet eden Vecihi (Hürkuş) Bey tarafından müfettiş Muzaffer (Ergüder) Bey'e aktarılmıştır. 1919'da düzenlenen bu nizamname müfettişlik tarafından tekrar düzenlenmiş ve Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal'e gönderilmiştir. Mustafa Kemal'de en yakınlarından biri olan Cevat Abbas (Gürer) Bey'i memlekette sivil havacılık kültürünün de oluşturulması adına cemiyetin teşekkülü için bu nizamnameyi meclise sunması ve teşkilatlanmayı tamamlaması adına görevlendirmiştir. Cevat Bey çalışmaların gerçekleştirilirken geliştirmiş olduğu Vecihi K VI ile ilgili beklediği desteği bulamayan ve yakın zamanda görmüş olduğu muameleden dolayı²⁹⁴ askerlikten istifa eden Vecihi (Hürkuş) Bey'i de

²⁹³ Ergüder, (2009). *a.g.e.*, 57-60.

* Türk Tayyare Cemiyeti'nin adı Türk Hava Kurumu olana kadar geçen süreçte rumuz olarak *T.Ta.C* kısaltması kullanılmıştır.

²⁹⁴ Vecihi Bey hem Birinci Dünya Savaşında hem de Kurtuluş Savaşında Türk Havacılığına önemli katkıları olan bir isimdir. Milli Mücadele döneminde sivil havacı olarak görev yapmış olan bu isim daha sonrasında Hava Müfettişliği bünyesinde görev yapmaya başlamıştır. Yukarıda değinmiş olduğumuz *Vecihi K VI* isimli uçak tarihte yapılan ilk Türk yapımı uçaktır. Ancak bu dönemde imal edilen uçağın testi için Türkiye'de uzman bir heyetin olmayışı büyük bir problem yaratmıştır. Bundan dolayı da Vecihi Bey 1925 yılında uçağın

yanına alarak çalışmalarına başlamış, cemiyetin nizamnamesi 15 Mart 1925'te mecliste onaylanarak faaliyete başlamış aynı gün içinde de ilk idare heyeti toplantısı yapılarak cemiyet içerisinde görev dağılımı gerçekleştirilmiştir.

Cemiyet kurulduktan birkaç ay sonra Eylül ayında idare kurulu heyeti topluca istifa etmiş ve olağanüstü bir kongre yapılmasına karar verilmiştir. 19 Ekim 1925 tarihinde gerçekleştirilen kongre ile yeni bir çalışma şekli belirlenmiş buna göre; cemiyet yalnızca elinde bulunan gelir kaynaklarını işletecek, elinde bulunan tayyare, bunlara ait araç gereçler ve uçucu personelini hava birliklerine verecek ve bundan sonra havacılık çalışmalarıyla ilgili hiçbir faaliyet gerçekleştirmeyecektir. Vecihi Bey'e göre burada cemiyetin en büyük talihsizliği Cevat Abbas Bey'in görevden ayrılması ve yerine Fuat (Bulca) Bey'in başkan seçilmesi olmuştur. Alınan bu yeni çalışma şekli kararıyla cemiyet havacılığa ve havacılık eğitime katkıları noktasında 10 yıl gecikmiş; cemiyetten beklenen çalışmalar ancak 1935 yılında gerçekleştirilebilmiştir. Gerçekleşen bu çalışma şekli değişikliğinin ardından cemiyetin havacılık faaliyetleriyle herhangi bir ilgisinin kalmamasından dolayı cemiyet bünyesinde bulunan bütün havacılar tekrar askeri birliklere yönlendirilmeye başlamıştır. Vecihi Bey'de bunun ardından cemiyette bulunan görevlerinden istifa etmiştir. O sıralarda Kayseri'de Alman Junkers firması ortaklığıyla kurulmaya başlanan olan Kayseri Tayyare Fabrikasından kendisine burada uçak denemeleri için baş pilot olması teklif edilmiş ve o da bu teklifi kabul etmiştir. 1925'in sonlarında; fabrikasyon, konstrüksiyon, tayyare inşaatı, hava münakalat işleri ve tayyarelerle yapılması mümkün olan her türlü sosyal hizmet hakkında eğitim almak üzere Almanya'ya eğitime gönderilmiştir. Vecihi Hürkuş'un Almanya'da almış olduğu eğitimin içeriğiyle ilgili bilgiler yazmış olduğu anılarda görülmektedir.

Junkers fabrikasında benden başka sekiz Türk arkadaş vardı. Bunlardan bir kısmı sivil mühendisti. Bir kısmı TOMTAŞ angajmanı içerisindeydi. Bunlara ek olarak Hava Kuvvetlerinin sipariş ettiği Ju A-20 uçaklarına istinaden 4 subayda teknik stajyer olarak burada bulunmaktaydım... Fabrikanın kontrol kısmında işe başlamıştım. Bütün kısımlardan çıkan işler yalnız bu kanaldan geçmek zorunda olduğu için her şeyi görmek ve esaslı bilgiler edinmenin ancak burada çalışmakla mümkün olacağına inanmıştım... Hava nakliyat işlerini etüt etmek üzere Berlin-Kopenhag-Malmö-

güvenilirliğini ve sağlığını kanıtlamak adına Ocak ayında İzmir Seydiköy'de test uçuşunu kendisini gerçekleştirmiştir. Bu başarılı test uçuşunun ardından uçağına onay gelmesini beklerken Vecihi Bey'e nizamname aykırı hareket ettiği için 15 günlük hapis cezası verilmiştir. Bu cezanın ardından Vecihi Bey görevinden istifa etmiştir. Kendisi kararından geri döndürülmüş Muzaffer Bey'in yanına çıkmıştır. Ancak Muzaffer Bey'in sonunda kürkçü dükkanına döndün şeklindeki tepkisiyle beraber istifa kararını kesinleştirmiş ve bu şekilde sivil havacılık çalışmalarına başlamıştır. Detaylı bilgi için bkz. Hürkuş, (2018), *Bir Tayyarecinin Anıları*, 164-174.

Stockholm, Berlin-Hamburg ve Berlin-Leipzig-Münih hava hatlarında ve değişik tip yolcu tayyarelerinde pilotluk hizmetlerinde uzun zaman çalışmışım...Bundan sonraki etütlerim bilhassa orman tedavisine ait programdı.²⁹⁵

Muzaffer Bey'in 1923-1924'te gerçekleştirmiş olduğu yurtdışı gezisinde özellikle Paris'te bulunan Hava Gözlem Dairesinde yapmış olduğu incelemelerde buradaki birimde bütün Avrupa'dan bilgiler alındığı ancak yalnızca Türkiye ve Balkanlardan herhangi bir bilgi akışı olmadığı görülmüştür. Türkiye'ye döndükten sonra özellikle bu alandaki çalışmalara hız verilmiş zaten hali hazırda çalışmalarına devam eden Yüzbaşı Sadık Ali Bey'e daha geniş yetkiler verilmiştir. Bu çalışmalar doğrultusunda Sadık Ali Bey tarafından 5 Nisan 1925'te İzmir'de bir meteoroloji kursu açılmıştır. Bu kurstan 7 kursiyer mezun olmuş; bu isimler Eskişehir, İzmir, İstanbul, Edirne, Çanakkale ve Sinop'ta bulunan meteoroloji istasyonlarına tayin edilmişlerdir. Bu kursun başarıyla tamamlanmasının ardından 10 Ağustos 1925 tarihinde ikinci kurs devresi açılmıştır.²⁹⁶ Bunun dışında yine bu yıl içerisinde İzmir'de bulunan uçak tamir atölyesinde 30 makinist adayı için bir kurs düzenlenmiştir ve bu kurs başarıyla tamamlanmıştır.

1925 yılı içerisinde havacılık eğitiminden bağımsız olarak Milli Mücadele sırasında acele bir şekilde talimğâhlarda eğitilip cepheye gönderilen Harbiyelilerin eğitimlerini tamamlamaları için "*Muvazzaf Subay Tekâmül Kursu*" açılmıştır. Burada amaç bu askerlerin uzun bir müddet daha orduya hizmet etmeleridir. Açılan bu kursa hava sınıfı içerisinde de katılım olmuştur.

1926 yılında Eskişehir Hava Okulu'nda var olan eğitim gruplarına ek olarak "*Atış-Bombardıman Grubu*" oluşturulmuştur. Burada astsubayların ve sivil personellerin atışçı-bombardımancı olarak yetiştirilmeleri amaçlanmıştır. Okul 1926-1929 yılları arasında Eskişehir'de faaliyetlerini sürdürmüştür. Bu yıl Osmanlı döneminden beri en çok eksikliği hissedilen yetişmiş teknik personel ihtiyacının giderilmesi amacıyla Fransız Henriyot firmasıyla bir işbirliği yapılarak Tayyare Makinist Mektebi faaliyete sokulmuştur. Fransızlar işbirliğinin tek koşulu olarak açılacak olan okulun İstanbul'da bulunmasını istemişlerdir. Fransızların bu isteği ve Lozan Anlaşmasında yer alan şartlardan hareketle oluşturulacak okulun Türk Tayyare Cemiyetine bağlı sivil bir okul olmasına karar verilmiştir. Okul Yeşilköy'de bulunan Deniz Tayyare Okulu binalarından faydalanmıştır. Okul müdürlüğüne de Salim (İlkuçan) Bey getirilmiştir. Salim Bey 1926-1930 tarihleri

²⁹⁵ Hürkuş, (2018), *Bir Tayyarecinin Anıları*, 210-215

²⁹⁶ Ergüder, (2009). *a.g.e.*, 47-49. Kaymaklı, (1997), *a.g.e.*, 166

arasında okulda müdürlük yapmış; bu yıldan sonra Binbaşı Necip Bey okul müdürlüğüne getirilmiştir. Okulda ilk çalışma dönemlerinde tamamen Fransız ekolünün etkisiyle Fransız uzmanlar tarafından eğitim verilmiştir. Okulda eğitim veren uzmanların isimleri şu şekildedir;

Tedrisat Müdürü Makinisti Mr. Burnley

Nazari Öğretim Makinisti Mr. Berton

Ameli Tayyare Makinisti Mr. Vensan

Makine Makinisti Mr. Kotantev²⁹⁷

Okuldaki eğitim-öğretim faaliyetlerinin başlamasıyla beraber Fransa'da bulunan Henriyat Fabrikası'na da 10 Türk eğitim için gönderilmiş; onlar orada yetiştirilerek Türkiye'ye gönderilmişler ve İstanbul'da bulunan okuldaki Fransız uzmanların yanında da pişerek okuldaki eğitimi devralmaya başlamışlardır. Okulda 1926-1928 yılları arasında 172 sivil makinist yetiştirilmiştir. Okul 1928 yılından itibaren sivil eğitim vermek yerine astsubay yetiştiren bir kurum haline gelmiş; maddi açıdan Türk Tayyare Cemiyeti tarafından desteklenen ve Milli Müdafaa Vekâletine bağlı bir okul haline getirilmiştir. Daha önce bu okulda yetişip sivil makinist olanlar artık astsubay rütbesiyle okuldan çıkmaya başlamışlar okul askeri bir okul halini almıştır.

Türkiye'de bir uçak fabrikasının açılması üzerine *Tayyare Mühendisliği* ya da *Uçak Mühendisliği* adı verilen makamda uzman kişilere ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. Bu ihtiyacın giderilmesi adına özellikle Almanya'ya çok sayıda öğrenci gönderilmiştir. İlk etapta Almanya'ya eğitim amaçlı; Yüzbaşı Sabri, Yüzbaşı Mazlum, Yüzbaşı Rakım ve Yüzbaşı Hamdi gönderilmiştir. İlerleyen dönemde Türk Tayyare Cemiyeti de bu alana destek amaçlı olarak kendi birimlerinde veya ihtiyaç olan farkı alanlarda istihdam etmek üzere yurtdışına öğrenci göndermeye başlanmıştır. Hatta Türk Tayyare Cemiyeti tarafından 1926 yılında yurtdışına gidecek öğrenciler için; "*Türk Tayyare Cemiyeti Tarafından Avrupa'ya Gönderilen Talebelere Ait Talimatname*"²⁹⁸ ismiyle bir talimatname hazırlanmıştır. 10 maddeden oluşan talimatname'nin içeriği şu şekildedir;

²⁹⁷ Kaymaklı, (1997), *a.g.e.*, 167

²⁹⁸ *BCA*, 30-10-00-00/60-403-21, lef 2, Türk Tayyare Cemiyeti tarafından 1926'da hazırlanmış olan nizamnamenin ilk sayfası için Bkz: EK-18.

1. Türk Tayyare Cemiyetinin Tayyare Mühendisliği eğitimi almak üzere Avrupa'ya göndereceği öğrencilerin seçim ve kabul şartları ayrıca ilan ve icra edilecektir.
2. Avrupa'ya gönderilmesi kesinleşen öğrenciler eğitimlerinin başlangıç tarihinden itibaren 5 sene boyunca Türk Tayyare Cemiyetinin emrinde, cemiyetin göstermiş olduğu yerlerde, derecelerine göre kendilerine verilecek maaşla çalışmayı kabul etmiş olurlar. Öğrenciler bu süre içerisinde çalışmaktan vazgeçerler veya buldukları okuldan ayrılırlarsa cemiyet tarafından kendileri için harcanan eğitim masraflarını cemiyete ödemeyi kabul ederler. Bu durum öğrencilerin Avrupa'ya hareketinden önce imzalanacak bir kefaletname ile kesinleştirilir.
3. Eğitim devam ettiği sürece her bir öğrencinin maaşı: Tayyare Yüksek Mühendis Mektebine kayıt ve kabul olundukları takdirde gönderildiği ilan edildikten sonra 200'er dolar toplu olarak verilecektir. Şayet mühendis mektebine girmediği ve hazırlık sınıfını geçemediği takdirde toplu olarak 85 dolar verilecektir. Avrupa'ya hareketleri sırasında ayrıca iki kat elbise ve çıkış harcırahları da verilecektir.
4. Eğitimini tamamlayarak ülkeye dönen mühendisler iki ay içerisinde cemiyet tarafından herhangi bir iş verilmemişse bu sürenin sonunda cemiyetle öğrenci arasında imzalanan kefaletname geçerliliğini yitirir ve artık mühendisler istedikleri yerde çalışmakta serbest olurlar.
5. Öğrenciler eğitimlerinin sona ermesin ve diplomalarını teslim aldıktan sonra bir aylık zaman içerisinde cemiyete başvurarak hizmete başlarlar. Cemiyetin uygun görmesi durumunda bazı öğrenciler belirli tesis ve fabrikalarda eğitim ve staj görmek adına eğitim adlıkları yerde yada merkez idare heyetinin belirleyeceği bir Avrupa ülkesine kendisine verilecek ek tahsisatla gönderilebilir ve bu öğrencilerin uzmanlıkları Avrupa'da onaylandığı takdirde ayrıca 5.000 lira ile ödüllendirileceklerdir.
6. Öğrencinin kayıt sildirmesini zorunlu kılacak ve herhangi bir cezaya mahal vermeyecek sebepler aşağıdaki gibidir;
 - a. Eğitim için seçildiği ülkeye hareket emrinin kendisine bildirildiği tarihten itibaren 10 gün içerisinde eğitime gitmemek için yola çıkmamak
 - b. Eğitim için seçildiği ülkeye gittikten sonra 15 gün içerisinde eğitim alınacak okul veya fabrikaya başvurmamak
 - c. Okul veya fabrika idaresi tarafından hazırlanan raporlarda olumsuz bir intibah uyandırmak

- d. Tayyare Cemiyeti Başkanlığı ile tayin edeceği müfettişlerin ve devam ettiği mektep veya fabrika idaresinin vazife ve tur hakkındaki mükerrer tebligat ve ihtarlarına rağmen riayet etmemek.
 - e. Herhangi bir gerçek mazereti olmadan sınıf geçememek
 - f. Muayene süresi zarfında sağlık durumuyla ilgili bir mazeretler nedeniyle eğitimini devam ettirememek ve tamamlayamamak
 - g. Doktor raporuyla onaylı sağlık durumu bozukluğu (hastalık) sebebi dışında vazifeye 3 gün devam etmemek
 - h. İş zamanında kendisi için belirlenen yerde bulunmamak
 - i. Bulunulan okul veya fabrikanın kendi iç kurallarına ve nizamnamelerine riayet etmemek ve onları çiğnemek
7. Türk Tayyare Cemiyeti Avrupa’da bulunan öğrencilerin eğitimlerine devam durumlarını, buldukları ülkedeki tavır ve hareketlerini ve yaşam tarzlarını gizli kimliklerle yanlarına gönderecekleri müfettişler aracılığıyla tetkik ve teftiş edeceklerdir. Bu konuda vekaletlerin (bakanlıkların) Avrupa’da bulunan sabit ve gezici (seyyar) müfettişliklerinden, elçilikler ve şebkenderliklerden faydalanılacaktır. Müfettişler tarafından yapılan teftişlerle beraber cemiyet tarafından öğrencinin eğitim gördüğü okul veya fabrikadan her üç ayda bir genel hal ve gidişi gösteren bir raporda alınmaktadır. Dolayısıyla öğrenci her an için kendisinin kontrol altında olduğunu bilmeli ve ona göre vazife ve hareketlerine azami dikkat göstermelidir.
8. Öğrenci Avrupa’da bulunduğu sürece okul veya fabrika idaresinin ya da cemiyete bağlı kimselerin eğitim süreciyle ilgili istediği belgeleri göstermek ve kendisine sorulan sorulara doğru bir şekilde cevap vermekle yükümlüdür.
9. Her öğrencinin vazifeleri süresinde devam ettikleri okul veya fabrikaya ait idareci, öğretmen ve diğer görevli personele karşı terbiye sınırları dışında bir muamelede bulunmaktan kaçınması gerekmektedir. Durum ve konuşmalarıyla geleceği için hazır ve temkinliği olduğunu bilmesi lazımdır.
10. Eğitimini tamamlamasının ardından Türkiye’ye dönecek olan öğrencinin geri dönüş harcırahı eğitimini tamamlamasını takiben Türk Tayyare Cemiyeti tarafından kendisine gönderilir.²⁹⁹

²⁹⁹ BCA, 30-10-00-00/60-403-21, lef 3, 4, 5.

1927 yılı içerisinde Hava Müfettişliği tarafından Fransa'nın havacılık konusunda geri kaldığı ve günceli takip edemediği tespiti yapılarak İngiliz havacılığının takibi ve onlardan destek alınması konusu gündeme gelmiş ve bunun için çalışmalar gerçekleştirilmiştir. İngiliz havacılığında yaşanan gelişmelerin tespiti ve havacılık talim ve terbiyelerinin görülmesi ve bundan faydalanılması adına Türk subayların iki grup halinde gönderilmesi planlanmıştır. Gönderilecek olan ilk grupta Gavsi (Uçagök), İhsan (Selmanoğlu), Sait, Denizci Üsteğmen Ömer Zeki (Belgin) ve Şeref (Tarakçıoğlu) Beyler yer almaktaydı. İkinci grup ise Aralık 1927'de İngiltere'ye gönderilmek üzere Yüzbaşı Emin Nihat (Sözeri) Bey başkanlığında; Teğmen Tekin (Arıburun), Teğmen Seyfettin (Turagay), Teğmen Cemal (Göker), Teğmen Necmi (Alagir), Teğmen Hüseyin Suphi (Gökeri) ve Teğmen Şeref Beylerden oluşmaktaydı. Bu gruplar içerisinde Teğmen Seyfettin ve Şeref Beyler yine İngiltere'de ki 5 yıl zorunlu hizmet şartı bulunan ve 11 ay süren ve amacı yedek subay yetiştirmek olan bir kursa dâhil olmuşlardır. Teğmen Cemal ve Necmi Beyler Bristol Fabrikasının özel kursuna katılmışlardır.³⁰⁰ Cumhuriyetin ilanından 1930'lu yıllara kadar geçen süreçte; Fransa, İtalya ve İngiltere Türk havacılığını etkileyen ve destek alınan havacılık sistemleri olmuştur. Burada hem eğitim açısından hem de lojistik açıdan destek alınmış ancak bu destek alınırken kapitülasyon mantığıyla hareket etmemek ve hem havacılığın hem de ülkenin geleceğini etkileyecek adımlar atmamak için büyük çaba ve titizlik gösterilmiştir.

1929 yılında Hava Okulu'nda bulunan uçuş müdürlüğü lağvedilmiş ve bu müdürlüğün yerine *Uçuş Eğitim Tabur Komutanlığı* kurulmuştur. Üç bölükten oluşacak bu komutanlığın içerisinde I. Bölük'te başlangıç uçuş eğitimi verilecek, II. Bölük'te temel uçuş eğitimi verilecek ve III. Bölük'te de Tatbik Uçuşları eğitimi verilecektir. 1923-1929 tarihleri arasında ve hatta Osmanlı'dan itibaren bir kurs havasında sürdürülen uçuş eğitimleri artık bir okul tarzında düzenlenmeye başlanmıştır. Okulda tedrisat 1. ve 2.sınıf olarak düzenlenmiş bu şekilde eğitim iki ayrı eğitim yılına bölünmüştür. Eğitimin birinci yılında teorik dersler ve rasıtlık dersleri verilmekte; ikinci yılda da pilotaj eğitimi verilmekteydi. Bu yıl içerisinde Yeşilköy'de bulunan makinist okulu da Hava Okulunun bünyesine alınmış ve bununla beraber teşekkül tam manasıyla bir havacılık okulu konumuna gelmiştir. Okulun İstanbul'dan Eskişehir'e taşınması ise 1930'ların ortalarında gerçekleşmiştir. Okuldaki yeni sistemin eğitime de çabuk adaptasyonu için Fransız

³⁰⁰ Kaymaklı, (1997), *a.g.e.*, 173.

uzmanlardan faydalanılmıştır. 1932 yılıyla beraber daha önce Fransız, İngiliz ve İtalyanlardan alınan desteğe ek olarak Amerikan havacılığında da faydalanılmaya başlanmıştır.

1920’li ve 1930’lu yıllarda yurtdışına gönderilen Türk havacıların ya da havacı adaylarının eğitim safhalarıyla ilgili bilgilere ağırlıklı kendi anılarından ulaşmak mümkün olacaktır. Bu noktada karşımıza çıkan önemli isimlerden bir tanesi Celal Yakal’dır. Celal Yakal cumhuriyetin ilanı sonrasında Milli Mücadele döneminde eğitimlerini hızlandırılmış talimğâh eğitimiyle tamamlayan subaylar için açılmış olan tekâmül kurslarına katılmış; daha sonra da hava sınıfına geçmek için başvuruda bulunmuştur. Celal Yakal 14 Eylül 1925’te Eskişehir’de Hava Okulunda uçuş kurslarına başlamış ve bir ay sonrasında eğitimini tamamlamıştır.³⁰¹ Celal Bey Eskişehir’deki eğitimini çok iyi derecesiyle tamamlayarak bu eğitimi geliştirmek ve Türk havacılığına daha çok katkı sağlaması adına Fransa’ya eğitime gönderilmiştir. Celal Bey 29 Eylül 1927 tarihinde yurda dönmüştür. Ülkeye döndüğünde Fransa’da gördüğü havacılık teşkilatını ve eğitim sistemini hükümete ve askeri yetkililere anlatma fırsatı bulmuştur. Daha sonrasında da Eskişehir Hava Okuluna tayin olmuştur. 27 Nisan 1928 tarihinde burada göreve başlamıştır. Eskişehir’de konuşlu olan 1.Tayyare Tabur Komutanlığı göreviyle birlikte hava okulunda uçuş öğretmenliği gerçekleştirmiştir. Gaye olarak hiç uçakla tanışmamış olan Anadolu insanına havacılığı sevdirmeyi benimsemiştir. Okulda; maniple, bombardıman ve yerde verilen derslere girmiştir. Lakabı öğrencileri ve arkadaşları arasında “*Bombardımancı Celal*” olarak bilinmektedir. Celal Bey Eskişehir’de göreve başladıktan sonra uzun yıllar boyunca Türk havacılığına hâkim olan; “*pilot cepheye gitsin de uçağı kırarsa orada kırsın*” fikrini ortadan kaldırmak ve daha çağdaş bir eğitim modeli geliştirmek için çabalamıştır. Bu düşüncenin uygulama noktasında başarılı olduğunu 1933 yılında Milli Müdafaa Vekâletinin Cumhuriyetin 10.Yılında Türk Ordusu raporunda havacılıkla ilgili kısımlarında görmekteyiz. Çünkü özellikle ilk dönemlerde çok fazla olan kırım olaylarının yok denecek kadar aza indirildiği raporda belirtilmektedir.³⁰²

Celal Yakal’ın öğrencileri tarafından 1930’lu yıllarda Hava Okulundaki eğitim şu şekilde aktarılmaktadır;

³⁰¹ Celal Yakal’ın Eskişehir Hava Okulu tarafından düzenlenen diploması için Bkz EK-19.

³⁰² *Büyük Türk Havacılarından Celal Yakal (1891-1980)*, (1992), İstanbul: Hava Harp Okulu Basımevi, 22-32.

Düzenli bir uçuş eğitim programını takip ettiğimiz Hava Okulu iki yıllıktı. Birinci yıl rasit ve yer derslerine, ikinci yıl ise pilot eğitimine ağırlık veren bir program yürütülüyordu. Sabahları saat 5'te kalkılıp uçuşa gidiliyordu. Öğleden sonra ise yer dersleri yapılıp, akşamları erken yatılıyordu. İki yıllık eğitim süresi içerisinde her öğrenci yaklaşık 200 saat uçarak pilot oluyordu. Dersler, içerisi bölünmüş büyük bir hangarda yapılıyordu. Komutan ve öğretmenlere ait bölmeler üst katta idi. O dönemde bize uçuş öğretmenliği yapmak için gelen dört Fransız pilot vardı.³⁰³

Hava Kuvvetleri için seçkin ve nitelikli pilotların yetiştirilmesi düsturu havacılık okuluna girme şartlarını da ağırlaştırmıştır. Kara Harp Okulundan mezun olan subaylardan altı ay piyade atış okulu eğitimi ve bir yıl da piyade kıt'a staj eğitimi istenmeye başlamıştır. Bütün bunlarla birlikte Celal (Yakal) Beyin Türk havacılığına yapmış olduğu önemli katkılardan biri de Tekin Arıburun'a tercüme ettirmiş olduğu "*Pilotaj El Kitabı*" olmuştur.³⁰⁴

Eğitimini tamamlayıp göreve başladıktan sonra Türk Havacılığına hem eğitim hem de teşkilatlanma çalışmaları hususunda adını altın harflerle yazdıracak olan Zeki Doğan'ın eğitim safahatı ve sonrasında yaptıkları bizim için önem arz etmektedir; Zeki Bey (Doğan) 15 Mayıs 1924'te pilot olmak için İzmir Hava Okuluna müracaat etmiştir. Zeki Bey 1 Mayıs 1925'te okulu tamamlayarak pilot olmuş ve Türk askeri havacılığı saflarına katılmıştır. Zeki Bey 1927 yılında Eskişehir Hava Okulu müdürlüğü yapmış; buradaki görevinin ardından 3.Tayyare Tabur Komutanlığına atanmıştır. Çağdaş bir eğitim alması ve dönemin teknolojisini görebilmesi adına 10 Nisan 1931'de İtalya'ya gönderilmiş; buradaki eğitiminin ardından 8 Ekim 1932'de yurda dönmüştür. 9 Kasım 1932'de almış olduğu çağdaş eğitimi buraya uygulaması adına 9 Kasım 1932'de Eskişehir Hava Okulu müdürlüğüne atanmıştır.³⁰⁵

Bunlara ek olarak; 1930'ların başında İtalya'ya gönderilecek ve dönüşte Eskişehir Havacılık Okulunda önemli çalışmalar gerçekleştirecek olan Yahya Razi Bilitan'ın anıları bize önemli bir yol gösterici olmaktadır. Yahya Razi Bilitan Mareşal Fevzi Çakmak'ın direktifleriyle havacılığa yönelmiştir. 1930 yılı içerisinde İtalya'da havacılık eğitimi görmesine karar verilir. 15 Temmuz 1930'da İtalya'ya hareket eder. İtalya'ya gittikten sonra sağlıklı bir eğitim alabilmesi için 1 Ocak 1931'e kadar İtalyanca eğitimi alır. Yahya Razi Bey; Cazerta ve Capoa'da bulunan Hava Akademisi ve buna bağlı uçuş okulunda

³⁰³ *Büyük Türk Havacılarından Celal Yakal (1891-1980)*, (1992), 30

³⁰⁴ *Büyük Türk Havacılarından Celal Yakal (1891-1980)*, (1992), 34.

³⁰⁵ Ceylan, R. (1991), *Büyük Türk Havacılarından Zeki Doğan 1896-1961*, İstanbul: Hava Harp Okulu Basımevi, 19.

eğitimini tamamlar ve 20 Ekim 1931’de askeri pilot brövesi almaya hak kazanır. Bunun ardından 2 Şubat 1932’ye kadar Malpensa Hava Bombardıman Okulu’nda harbe hazırlık eğitimini tamamlar. 2 Şubat 1932 ve 1 Haziran 1932 tarihleri arasında da Grottagliya Hava Rasıt Okulu’nda rasıtlık eğitimini tamamlar. Buradaki eğitiminin ardından 1 Eylül 1932’ye kadar Kara-Hava İşbirliği ve Koordinasyon kursunu da tamamlayarak Türkiye’ye döner. Eğitiminin kronolojisi ise şu şekildedir;

2 Ağustos 1930-1 Ocak 1931: İtalyanca eğitimi ve fabrikada oryantasyon

1 Ocak 1931-1 Aralık 1931: Kazerta’da ve Kapoa’da Askeri Hava Akademisinde ve akademiye bağlı olan kıtalarda pilotluk talim ve terbiyesi

1 Aralık 1931 – 1 Şubat 1932: Malpensa Hava Bombardıman Okulu’nda ve okula bağlı kıtada bombardıman stajı

1 Şubat 1932 – 1 Haziran 1932: Grottagliya Hava Rasıt Okulunda eğitim ve okula bağlı kıtada rasıtlık stajı

1 Haziran 1932 – 1 Eylül 1932: Roma’da XX. Kara Keşif Alayında eğitim ve staj³⁰⁶

3 Haziran 1933’te Hava Okullarında Sami İlkuçan’ın müdür muavinliğine atanmıştır. 1933 yılının sonlarında hava okullarının daha aktif ve çağdaş bir hale getirilmesi amacıyla Yeşilköy’de bulunan makinist okulu da Eskişehir’e taşınmış; okul iki ayrı birime bölünmüş; Hava Okul müdürlüğüne Yarbay Yahya Razi Bey, Makinist Okulu müdürlüğüne de Binbaşı Naim Bürküt bey getirilmiştir. Bunların üzerinde Hava Okullar Komutanlığı rütbesinde Sami İlkuçan Bey görevlendirilmiştir.

Fevzi Çakmak’ta konuyla ilgili olarak Milli Müdafaa Vekâletini şu şekilde bilgilendirmektedir;

Eskişehir’de ki inşaatın tamamlanmasının ardından İstanbul Yeşilköy’de ki Hava Makinist Mektebi de Eskişehir’e nakledilecek ve Hava Mektebi iki kısma ayrılacaktır.

- a. Hava Mektebi
- b. Hava Makinist Mektebi

Hava mektebinde İtalya’da havacılık tahsili görmüş bulunan Erkan-ı harp kaymakam Yahya Razi Bey ve Hava Makinist Mektebine de halen adı geçen

³⁰⁶ *Büyük Türk Havacılarından Yahya Razi Biltan (1893-1955)*, (1992). İstanbul: Hava Harp Okulu Basımevi, 16

mektebin müdürü olan tayyareci binbaşı Naim Bey tayin edilecek ve bunların her ikisinin başında da kumandan olarak Miralay Salim Bey (İlkuçan) bulunacaktır.

Hava Mektebi daha müstakil olarak Yahya Razi Bey'in emrine verileceğinden bu suretle Hava mekteplerinin daha çağdaş ve bağımsız bir görünüm kazanması planlanmaktadır.³⁰⁷

Yahya Razi Bey bu okuldaki müdürlük faaliyetleriyle modern anlamdaki Hava Harp Okulunun da temellerinin atılmasını sağlamıştır. Yahya Razi Bey'in müdürlük yaptığı yıllarda Eskişehir Hava Okulu Sabiha Gökçen'in gözünden şu şekilde aktarılmaktadır;

Eskişehir Askeri Tayyare Okulunda eğitim iki yıldır. Atatürk'ün dediği gibi burada hem askeri disiplin egemendi hem de havacılık disiplini. Bu ikisini birden benimsemeyenler çok çabuk ortadan silinip gidiyorlardı. İlk feyiz aldığım askeri okul... Ben Eskişehir'deki bu askeri hava okulunda yetiştim. O zamanlar rütbesi albay olan Yahya Razi Bey, Eskişehir Hava Okulunun çok değerli bir müdürüydü. Öğrencilerin maddi manevi her şeyleriyle ilgilenir, askeri disiplinden asla fedakârlık etmez, kimsenin hakkını yemediği gibi yedirmezdi de...³⁰⁸

Okulda verilen derslerle ilgili bilgilendirmesi de şu şekildedir;

Eskişehir Hava Okulunda tüm dersler hem ameli hem nazari (teorik ve pratik) olarak yapılıyordu. Uçağı; motoru ile kanadı ile kuyruğu ile gövdesi ile huyu ile suyu ile tanımaya mecburdur bir uçman. Aksi halde yerden ayağını kesmesine izin verilmez. O tarihte bize de bol bol ameli yani uygulamalı motor dersler veriliyordu. Ve bu derslerde kırık not almak, havacılığa veda etmenin kapılarını açıyordu size. Ya da uçmanlığın kapılarını kapatıyordu. O nedenle ameli derslere çok önem veriyordum bende.³⁰⁹

Üçüncü bölüm içerisinde de değinilmiş olan ve Milli Müdafaa Vekâleti tarafından Cumhuriyetin 10.yılı için bütün askeri makamlarla ilgili 10 yıllık icraattan bahseden raporda havacılık eğitimiyle ilgili bilgilerde yer almaktadır. Raporun içeriğinde konuyla ilgili yer alan bilgiler şu şekildedir;

Hava kuvvetleri teşkilatı oluşturulurken uçucu şahısların (**pilot**) da yetiştirilmesi birinci derece de göz önünde tutulmuş, pilot ve makinist yetiştirmek üzere iki mektep açılmıştır. Bu gün her iki mektepte hava kuvvetlerimize pek naf'i olmakta ve ziyaret edenlerin nazar-ı dikkatlerini celp edecek kudret göstermektedirler. Hava mekteplerimizde teorik ve uygulamalı eğitimlerle yetiştirilen hava zabitlerimiz ve gediklilerimiz kıtalarda bu bilgilerini arttırarak; atıcılık, bombardımancılık, avcılık, keşifçilik, fotoğrafçılık gibi hizmetlerde de çağdaşları olan havacı zabitlerin derecesinde eğitim gördüklerini ve uygulamada da aynı seviyede olduklarını hem

³⁰⁷ *Büyük Türk Havacılarından Yahya Razi Biltan (1893-1955)*, (1992). 23

³⁰⁸ Gökçen, S. (1982), *Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti*, haz. Oktay Verel, İstanbul: Nurettin Uycan Cilt ve Basım Sanayii- Türk Hava Kurumu Yayınları, 192.

³⁰⁹ Gökçen. (1982), *a.g.e.*, 192

Avrupa stajlarında hem de yurtiçi görevlerinde göstermektedirler...³¹⁰ Cumhuriyet Türkiye'sinin ilk 10 yılında 36 muvazzaf subay havacılık alanında yurtdışına eğitim görmeye gitmiş 17 Ağustos 1933 itibariyle 12 muvazzaf subayda halen yurtdışı eğitimine devam etmektedir. Askeri öğrencilerden ise 10 havacılık öğrencisi yurtdışında eğitimini tamamlayıp yurda dönmüş 4 öğrenci de yine 17 Ağustos 1933 itibariyle eğitimlerine yurtdışı eğitimine devam etmektedir.³¹¹

4.2.1. Hava Okullarına Ait Talimnameler

4.2.1.1.1925 yılına ait talimatnameler

Cumhuriyet döneminde havacılık eğitimine dair ve doğrudan tez içeriğinin başlığını içeren bir talimatname Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti Talim ve Terbiye Dairesi tarafından Rumi 1341 ve Miladi 1925'te yayınlanmıştır. Talimatnamenin başlığı; "*Tayyareciliğe Kayıt ve Kabul Şeraiti, Tayyare Mekteplerinde Tedrisat Talimatnamesi*" şeklindedir.

Talimatnameye göre 1925 yılı içerisinde belirlenen tayyareciliğe kabul ve kayıt için şartlar şu şekildedir;

1. Tayyareciliğe talip olanlar ordu içerisinde muvazzaf subay olarak görev yapmalı ve en az 19 en çokta 35 yaşında olmalıdırlar.
2. Tayyareciliğe alınacak subaylarda aranacak diğer genel şartlar aşağıdaki gibidir;
 - a. Tayyareciliğe yeterliliği ve yeteneği bulunmak
 - b. Genel olarak bir hata yaptığıında sinirlerine hakim olabilmek (sakin kalabilmek), cesur ve itidalli olmak
 - c. Haritadan anlamak ve kroki yapabilmek.
 - d. Fransızca, İtalyanca, İngilizce bilmek (Bu dillerden birini bilmek özellikle tercih sebebidir.)
3. Havacılık sınıfı için seçilen subayın muayene raporları aşağıdaki maddeleri içermelidir. Ek olarak sözü geçen muayene iki uzman doktor tarafından gerçekleştirilmelidir.
 - a. Boy ölçüsü
 - b. Kilo Ölçüsü
 - c. Omuz genişliği
 - d. Uyluk kemiği kontrolü (Kalça çıkıklığı olup olmadığına dair kontrol gerçekleştirilir.)

³¹⁰ BCA, 30-10-0-0/47-301-12, lef 16.

³¹¹ BCA, 30-10-0-0/47-301-12, lef 29-30. Bununla birlikte söz konusu grafik için Bkz. EK-20, EK-21.

e. Nefes alış-verişi, soluk alıp-verme kontrolü³¹²

Birinci bölümde 3 temel maddede ve bunun alt maddelerinde Hava Okuluna giriş şartları adaylara açıklanmıştır. İkinci kısımda ise “*Tayyare Mekteplerinde Talim ve Terbiye ve Tedrisat*” başlığı altında eğitimin içeriği ve seçilen adayları okulda nelerin beklediği anlatılmaktadır.³¹³

4. 1,2 ve 3. Maddelerdeki şartları taşıyan subaylar içinde bulunan yılın Şubat ayının sonuna kadar Kuvay-ı Havaiye’ye gitmelidirler. Söz konusu subaylar Mart ayının başında bir tayyare fabrikasına veya tamirhanesine memur edilirler ve fabrikada bir ay makineler üzerinde hep birlikte çalışırlar. Bu sürenin sonunda Tayyare Mektebine gönderilirler.
5. Tayyare Mektebinde eğitim ve öğretim Nisan ayının başında başlayarak 12 ay devam eder. Bu müddet nazari ve ameli (teorik ve pratik) olmak üzere beş devreye ayrılır. Mevsimin uygulamalı uçuş eğitimlerine uygun olmadığı zamanlarda daha çok nazari yani teorik derslerle zaman geçirilir. Havanın uçuşa müsait olduğu zamanlarda da bol bol uçuş uygulaması yapılır.³¹⁴

6. Birinci Devre

Fenni tedrisat ve talimler gerçekleştirilir. Süresi 1 aydır. Makinenin programa göre tedrisi yapılır. Fazla istidadı görülen yani anlatılan konu hususunda yeterli bilgi sahibi olduğu tespit edilen öğrenciler 15 günlük eğitimden sonra bu eğitimi tamamlarlar. Buradan anlaşılan en iyi derecede ki öğrencilerin dahi Birinci Devre içerisinde en az 15 gün eğitim görmeleri gerekmektedir. Birinci devre eğitimini başarıyla tamamlayan öğrenciler ikinci devre eğitimine geçmeye hak kazanırlar.³¹⁵

7. İkinci Devre

Çift kumandalı tertibata sahip olan tayyarelerle uçuşu içerir. Eğitimin süresi 4 aydır. Öğrenciler başlangıçta öğreticilerle birebir ve öğreticinin kontrolü altında uçurulur. Öğretici öğrencideki yeterlilik düzeyine göre yavaş yavaş kumandayı ve kontrolü öğrencisine bırakmaya başlar. Öğrencisinin yalnız uçabileceğine kanaat getiren öğretici

³¹² *Tayyareciliğe Kayıt ve Kabul Şeraiti, Tayyare Mekteplerinde Tedrisat Talimnamesi* (1341), İstanbul: Askeri Matbaa, 3.

³¹³ Bu kısımda 4-19.maddeler aralığı için; *Tayyareciliğe Kayıt ve Kabul Şeraiti, Tayyare Mekteplerinde Tedrisat Talimnamesi* (1341), 4-7.

³¹⁴ *Tayyareciliğe Kayıt ve Kabul Şeraiti, Tayyare Mekteplerinde Tedrisat Talimnamesi* (1341), 4.

³¹⁵ *Tayyareciliğe Kayıt ve Kabul Şeraiti, Tayyare Mekteplerinde Tedrisat Talimnamesi* (1341), 4-5

nihayetinde kumanda ve kontrolü tamamen öğrencisine bırakır. 120 gün olan bu eğitim devresinin 45.gününe gelindiği halde ve gerekli bütün bilgiler öğrencilere aktarıldığı halde halen gerekli yeterliliği gösteremeyenler hakkında öğretmenler tarafından bir rapor hazırlanır ve bunlar uçuştan men edilir. Men sonrasında eğer Kuvay-ı Havaiye bünyesinde boş kadrolar mevutsa bu subaylar orada geri hizmete kaydırılırlar. Aksi takdirde başka bir sınıfta istihdam olunurlar.

Bu durumda ikinci devre eğitimi alanların 45.günün sonunda uçuşa istidatlarını ortaya koymaları ve yalnız uçmaya başlamaları gerekmektedir. Bir öğrencinin ikinci devre eğitimde başarılı olması için gereken şartlar şu şekildedir;

- a. 25 iyi uçuş ve iniş
- b. Muhtelif yüksekliklerde 10 uçuş
- c. Kolaylıkla yan 8 işareti çizerek uçmayı başarmış olmak

Bu şartlarla beraber üstün başarı gösteren öğrenciler içinde bu devrede eğitim süresi 4 aydan 3 aya düşürülmektedir. 2.devre eğitiminde belirlenen süreler zarfında yukarıdaki 3 şartı yerine getiren öğrenciler bir üst devreye geçmiş olurlar.³¹⁶

8. Üçüncü Devre

Üçüncü devre; birinci ve ikinci devrelerin sınav devresidir. Bu devreye ayrılan süre bir haftadır. Her öğretici kendi postasını teşkil eden öğrenciye; mektep müdürü ve diğer postaların öğretmenleri eşliğinde sınav yapar. Sınavda başarılı olanlar **“Kanatlı Tayyareci”** unvanını alarak dördüncü devreye geçerler. Bununla birlikte serpuşlarına alamet-i farika olarak büyük kanat takma hakkını elde ederler.³¹⁷

9. Dördüncü Devre

Tekâmül tayyareleriyle uçuş talimlerini içerir. Süresi 2 aydır. Öğrenci öncelikle öğretici tarafından bir hafta süreyle tayyare üzerinde teorik ve pratik eğitime tabi tutulur. Kullanılacak olan tekâmül tayyaresinin vasıfları öğrenciye öğretilir ve öğrenci öğreticinin yanında rasit sıfatıyla uçurulur. Daha sonra çift kumandalı olarak kalkışlara başlanır ve tayyarenin kumanda ve kontrol şekli öğrenciye gösterilir. Bir süre sonra öğretici

³¹⁶ *Tayyareciliğe Kayıt ve Kabul Şeraiti, Tayyare Mekteplerinde Tedrisat Talimnamesi* (1341), 4-5

³¹⁷ *Tayyareciliğe Kayıt ve Kabul Şeraiti, Tayyare Mekteplerinde Tedrisat Talimnamesi* (1341), 5.

öğrencisinin yalnız uçabileceğine kanaat getirir ve yalnız uçuşlar başlar. Dördüncü devre eğitiminde yalnız uçuşlarda başarılı sayılmanın şartları şu şekildedir;

- a. 20 yalnız iyi uçuş ve iniş
- b. Kusursuz bir şekilde 8 işareti çizmek
- c. 800 metre irtifada beş uçuş
- d. 1000 metre irtifada beş uçuş
- e. 2500 metre irtifada beş uçuş
- f. Farklı bir meydana başarılı bir iniş
- g. Mektep meydanından itibaren 150 km mesafede uçuş ve mektep meydanına geri dönüş

Bu devre için asgari bir müddet belirlenmemiştir. Bu devreye geçmeyi başaran her öğrenci iki ay süreyle eğitim almak ve bu eğitimi iyi derecede bitirmek zorundadır.³¹⁸

10. Beşinci Devre

Sınav devresidir. Süresi 10 gün olarak belirlenmiştir. Bu devrede dördüncü devrede öğretilen konular test edilmekle beraber, öğrencilerin genel durumları ve notları belirlenir. Beş devreyi başarıyla tamamlayan öğrencilere diplomaları özel törenle verilir.

11. Bundan önceki maddelerde beş devre esnasında uçuş öğreticilerinin tayyare üzerindeki teorik ve pratik tedrisatından başka olarak uzman bir öğretici tarafından motorlar üzerinden öğrenciye uygulamalı olarak motor söküp takmak, arızaları gidermek, teknil motor ve tayyare ayarları, bir motorun teknil hareket ve külliyatı öğretilir.
12. Beş devrenin uçuş mesaisini başarıyla bitirerek uygulamalı uçuş ve motor derslerinden başarıyla sınav veren ve 13.maddede ki muharrer derslerden yeterli puanı ve numarayı alanlar **“Askeri Tayyareci”** unvanını alırlar. Bu eğitimi başarıyla tamamlayanlardan 13.maddedeki dersleri yüksek puanlarla tamamlayanlar hem rasit hem de pilotluk yapabileceklerinden geçici olarak **“Mütehassıs Askeri Tayyareci”** liğe tayin olurlar. Bundan sonrasında buraya terfi edenler sıkı bir takip ve kontrol sürecine girerler. Öncelikle çeşitli muharebe tayyareleriyle uçuşlar gerçekleştirirler ve kıtaata çıkarak orada da çeşitli talim ve

³¹⁸ *Tayyareciliğe Kayıt ve Kabul Şeraiti, Tayyare Mekteplerinde Tedrisat Talimnamesi* (1341), 5-6.

manevralarda başarı gösterenler; kıta kumandanının, mektep müdüriyetinin ve en büyük Kuvay-i Havaiye amirinin onayıyla “*Mütehassıs Askeri Tayyareci*” unvanını alırlar ve unvan Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaset-i Celilesince de onaylanır.

13. Nazari Eğitim (Teorik Eğitim/Dersler)

Tayyare Mektebinde nazari (teorik) olarak aşağıdaki dersler gösterilir.

- a. Tersidat ve istidalat-ı havaiye
 - b. Havai Tabiye (Keşif, Avcı, Bombardıman)
 - c. Makineli Tüfek ve Tayyare Teslihat ve Teçhizatı
 - d. Bombardıman
 - e. Motor ve Tayyare İnşaatı
 - f. Fotoğraf
 - g. Telsiz-Telgraf
 - h. Topografya
14. Uçuşlarda bilfiil tayyare idaresinde kudret gösteremediği halde rasit sıfatıyla cesaretle uçan ve rasitliğe müteallik derslerden ve uygulamalardan 6 numaranın altında not almayan tayyareciler “*Rasit*” olarak mektepten ayrılırlar. Ve bu gibilere yalnızca rasitliğe ihtiyaç duyulan hava vazifeleri verilir.
15. Uçuşlarda ve bilfiil tayyare idaresinde kudret gösteren ders ve uygulamalardan 6 numara ve altında not alanlar yalnızca “*Pilot*” unvanıyla okuldan ayrılırlar. Bunlar pilotluğa ihtiyaç duyulan vazifelerde görevlendirilirler.
16. Tekâmül tayyarelerinde yalnız uçmuş ve imtihanında gerekli notları almış ve gelecekte pilot olarak havacılığa bir katkı veremeyeceği anlaşılmış ve bilhassa 13.maddede ki derslerde başarılı olmuş olan talebeye yalnızca “*Askeri Rasit*” unvanı verilir ve yalnız rasitlikte istihdam edilir. 13.maddedeki derslerden başarıyla sınav verememesine rağmen motor ve tayyare dersleriyle ameli uçuşlardan başarıyla sınav vermiş olan öğrenci yalnızca “*Askeri Pilot*” unvanını alır ve münhasıran pilotlukta istihdam olunur.
17. Askeri tayyareciler yeterlilik ve yeteneklerine göre; Avcı, Keşifçi ve Bombardımancı sınıflarına ayrılırlar ve bu sınıflara mahsus tayyarelerle uçuş gerçekleştirirler.

18. Tayyare Mekteplerinde eğitim gören öğrenciler hem rasit hem de pilot yani *Askeri Tayyareci* yetiştirilmek için buraya alınırlar. Bu şekilde yetiştirilmiş ve diploma almış olan öğrenciler hava sınıfı içerisinde göklerde kendisine verilen her vazifeyi yerine getirebilirler.

19. Ameli ve nazari bütün derslerde tam not 10 olarak belirlenmiştir.³¹⁹

Yine 1925 yılı içerisinde havacılığın ve havacılık eğitiminin düzenlenmesi adına “*Hava Kuvvetlerinin Talim ve Terbiyesine Dair Talimatname*” ismiyle bir nizamname yayınlanmıştır. Burada esas olan havacıların savaş ve barış vakitlerinde ne yapacaklarının, yapacakları eğitim çalışmalarının belirlenmesidir. Sadece okul içi eğitimin düzenlenmesi değil; hava birliklerinin eğitim faaliyetlerinin düzenlenmesi de bu talimatnameyle beraber düşünülmüştür.

Talimatnameye göre hava birliklerinin içerisinde *Yer Hizmeti* ve *Hava Hizmeti* olmak üzere iki farklı alan vardır. Bu hizmet alanlarıyla birlikte hava sınıfında hizmet verecek kimselerde “*Yerde Görevlerini Yerine Getirenler* ve *Havada Görevini Yerine Getirenler*” olarak iki ayrı kısma ayrılmıştır.³²⁰

Talimatnamenin 5, 6 ve 7. maddelerinde yukarıdaki hizmetlerin önemi hangi dönemde ne gerçekleştirileceğine ve hangi hizmet sınıfının hangi durumlarda ne yapacağına dair bilgiler verilmiştir. Olası bir savaş durumunda düşman karşısında hava sınıfı adına hizmet verecek olanlar uçucular yani havada hizmet veren sınıf olacaktır. Bu sebeple hava kıtalarında talim ve terbiyenin amacı uçucuları yani pilotları bu konuda tecrübe sahibi yapmak ve her duruma hazırlıklı hale getirmektir. Vakt-i hazarda yani barış zamanında uçucuların talim ve terbiyesinde hava durumu oldukça belirleyici olduğundan kıta eğitimleri *Kış Devresi* ve *Yaz Devresi* olmak üzere iki ayrı sınıfa ayrılmıştır. Yer hizmetinin ve hava hizmetinin aksamaması adına uçucular yani pilot ve rasitler yaz devresi içerisinde eğitime alınırlar ve yer hizmeti görevlileri bu dönemde esas görevlerini ifa ederler. Kış devresinde ise yer hizmetine tabi olan askerler eğitime alınırlar.³²¹

4.2.1.2. 1928 yılına ait talimatname

Bahsedilen bu talimatnamelerin ardından bu sefer 1928 yılında yine havacılık eğitiminin şartlarının düzenlenmesi için; “*Hava Mektepleri Talimatı*” adıyla yeni bir

³¹⁹ *Tayyareciliğe Kayıt ve Kabul Şeraiti, Tayyare Mekteplerinde Tedrisat Talimnamesi* (1341), 6-7.

³²⁰ *Hava Kuvvetlerinin Talim ve Terbiyesine Dair Talimatname* (1341), İstanbul: Matba-i Askeriye, 2.

³²¹ *Hava Kuvvetlerinin Talim ve Terbiyesine Dair Talimatname* (1341), 3.

talimatname yayınlanmıştır. Talimatname içerisinde *Umumi Tertibat ve Kayıt ve Kabul* başlığıyla belirtilen 18 ve 26. maddeleri aralığında Hava Okuluna kabul ve kayıt şartları belirtilmektedir.

18. Tayyareci zabıt şubesi iki talim ve terbiye senesinden oluşmaktadır. Birinci senede rasıtlık dersleri ve ikinci senede uçuculuk dersleri verilir.

19. Her sene eğitim devresi Ocak ayında başlar ve imtihanla beraber Aralık ayı başında sona erer. Bu itibarla her tahsil senesi on bir aydır. Aralık ayı tatil ve istirahata ayrılmıştır.

20. Tayyareci zabıt şubesine her sene aşağıdaki kaynaklardan subaylar seçilir ve havacılık okuluna kayıt olurlar;

a. Muhtelif sınıf mekteplerini bitirerek kıtada en az altı ay talim ve bilfiil hizmet etmiş, belirlenen vasıflara ve gerekli şartlara sahip olan ve kusursuz sicil almış gönüllü mülazımlar ve birinci mülazımlar.

b. Sınıf mekteplerinin tesisinden evvel eski usullerle orduda subay olmuş ve fakat Harbiye İkmal-i Tahsil Kursunu tamamlamamış ve kıtada en az altı ay talim ve bilfiil hizmet etmiş; belirlenen vasıflara ve gerekli şartlara sahip olan ve kusursuz sicil almış gönüllü mülazımlar ve birinci mülazımlar.

c. Bahriyede son rütbesinde bir harp gemisinde en az altı ay bilfiil hizmet etmiş; belirlenen vasıflara ve gerekli şartlara sahip olan ve kusursuz sicil almış gönüllü mülazımlar ve birinci mülazımlar.

21. Hava Mektebinin tayyareci zabıt şubesine her sene yukarıdaki maddenin **a**, **b** ve **c** fıkralarına dayanarak; hava kıtalarının ihtiyacı, hava mektebinin kadrosu ve tedris ve talim ve kabiliyet ve vasıtaları gözetlenerek, ne miktarda mülazım, birinci mülazım kabul edileceği Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti ile koordineli bir şekilde Müdafaa-i Milliye Vekâletince tespit edilir. Bu tespit neticesinde belirlenen kontenjanlar her sene Mart ortasında tüm ordulara, İzmir Müstahkem Mevkii Kumandanlığına, Harbiye Mektebi Müdürlüğüne, Hava Mektebi Kumandanlığına, Hava Kıtalarına ve gerekli diğer makamlara bildirilir.

22. Hava Mektebinin tayyareci zabıt şubesine her sene kabul edilecek kara ve deniz (güverte) mülazımlarının ve birinci mülazımlarının aşağıdaki vasıf ve şartlara sahip olmaları gerekmektedir;

a. Yaş: En az 19 yaşını bitirmiş ve en çok 29 yaşını aşmamış olmak

b. Ahval-i sıhhiye: (**sağlık durumu**) Her şeyden evvel sağlam sinir, sağlam kalp, sağlam ciğer ve kusursuz göz ve kulak.

c. Ahlakiyat: Yüksek seciye, kusursuz kıta sicili.³²²

23. Yukarıdaki vasıf ve şartlara sahip olup yaşça daha genç yeterlilik ve kabiliyetçe daha mükemmel ve Fransızca, Almanca ve İngilizce dillerine daha fazla vakıf olanlar tercih olunur.

24. Her sene Mart ortasında Milli Müdafaa Vekâletince yapılacak bildiri üzerine yukarıdaki vasıf ve şartlara sahip olup tayyareci subay olmak isteyen kara ve deniz (güverte) subayları başvuru yaparlar. Başvuran adayların seçimiyle ilgilenen makamlar gerekli kontrolleri yaparak adayın sağlık raporlarını, sicillerini ve eğer mevcutsa hususi mütalaalarını nihai karar için Milli Müdafaa Vekâletine gönderirler. Harbiye Mektebinden her sene mezun olan asteğmenlerden tayyareci olmak isteyen asteğmenler isterlerse kendi sınıf mekteplerine dâhil olurlar ve bu sınıf mekteplerini tamamlayıp kıtada da en az altı ay faal hizmetten sonra bu maddenin yukarıdaki ilk fıkrasına istinaden başvuru yaparlar. Ve isterlerse Harbiye'den ayrılmalarına müteakip tayyarecilğe talip olurlar. Bu sonunculardan tetkik ve muayene neticesinde belirlenen vasıf ve şartlara sahip olanların aralarında; süvari, topçu, fen ve levazım sınıflarına mensup olanlar varsa bunlar piyade okuluna gönderilirler.

Bu subaylar piyade mektebini tamamladıktan ve kıtada bilfiil altı ay hizmetten sonra Hava Mektebine kayıt ve kabul muamelesine tabi olurlar. Bunlardan piyade mektebinde ki tahsil esnasında veya kıta hizmeti zamanında tayyareci zabıtlık için 22.maddede yazılı vasıf ve şartlardan bir veya bir kaçına uymayanlar piyade sınıfında kalırlar.

25. 20.maddenin a, b ve c firkalarında son rütbede ki altı aylık kıta hizmeti müracaat için şart olup bu gibiler işlemleri tamamlanıncaya kadar ve hava mektebine sevk emri iletilinceye kadar kıtada hizmete devam ederler. Bu suretle hava mektebine dâhil olacak

³²² *Hava Mektepleri Talimatı* (1928), İstanbul: Askeri Matbaa, 5-6.

olan muhtelif sınıflara mensup kara ve deniz (güverte) subayları kıtada takribi asgari bir sene kadar bulunabileceklerdir.

26. Tayyareciliğe talip olanların dilekçelerini ve gerekli evraklarını her sene Haziran ayı başına kadar Milli Müdafaa Vekâletine vermiş olmaları gerekmektedir. Bu evrakın vekâletçe incelenmesi; gerek Erkan-ı Harbiye-i Umumiye ve gerek alakadar diğer makamlarla gerekli haberleşme işleri Eylül başında son bulmalıdır. Yapılan incelemeler sonucunda; tayyareci olmak üzere Hava Mektebine kayıt ve kabul olunanların isim listesinin ilan işlerinin, ilgililerin Ocak ayı başlangıcında Hava Mektebinde bulunmalarına dair emirlerin ve bilgilendirmelerin, okula girmeye hak kazanan adayların okula ulaşmaları için harcırah tahsisatının ve eğitimle ilgili diğer duyuruların Ekim ayı içerisinde bütün ilgililere ulaşacak şekilde tamamlanmış olması gerekmektedir. Okula seçilenlerin sevki Erkan-ı Harbiye, ilgili kolordular, İzmir Müstahkem Mevkii Kumandanlığı, Donanma Kumandanlıkları ve ilgili diğer makamlar tarafından seçilenlerin 1 Ocak günü yada bu günün resmi bir tatile denk gelmesi durumunda ilk iş gününde okula ulaşacak şekilde sağlanmalıdır.³²³

Söz konusu talimatnamenin adayların seçimi ve okula yerleştirilmesi konusundan sonra ele aldığı diğer konu okulda uygulanacak eğitim ve yapılacak uygulamalarla ilgilidir. Bu bölüm *Tedrisat ve Talim* başlığıyla yayınlanmıştır. Bölümün içeriğinde şu bilgiler yer almaktadır;

28. Hava Mektebinin Tayyareci subay şubesindeki talim, tedris ve tatbikatlardan gaye; ilgilileri aşağıdaki maksatlarla yetiştirmektir;

a. Bir Hava bölüğünde mülazıma ve birinci mülazıma verilen ve düşen bütün vazifeleri layıkıyla yerine getirmek. Yani;

a.a Kullanacağı malzemedен en iyi sonucu almasını bilen iyi bir iş zabiti (Tayyare rasıdı, balon rasıdı, pilot) olmak

a.b Emrinde bulunan kıtaya hava ve yerde kusursuz ve askerce kumanda etmesini ve emir vermesini bilen ve kıtanın talim ve terbiyesini idare ve icabında bölük kumandanına vekalet edebilen bir amir olmak.

³²³ *Hava Mektepleri Talimatı* (1928), 6-8.

b. Bir alayda uzman subay görevini yerine getirmeye gerekli özelliklere ve kudrete sahip olmak.

Tayyareci zabıt şubesinde bulunan zabıtlere sırf mesleki eğitim dışında askeri kültür ve bilgilerini arttırıcı ve bir muharebenin seyrini anlamak ve ilerleyiş şeklini ve olası sonuçlarını tahmin edebilecek düzeyde olan subaylar ve komutanlar olmaları içinde eğitim verilir.³²⁴

29. Tayyareci zabıt şubesinin birinci eğitim senesinde (**Ocak – Kasım 11 Ay**) verilen dersler askeri tayyareciliği ve rasıtlığı öğrenmeye yeterli teorik ve pratik dersleri içerir. Bu eğitim devresinin ardından yapılan sınavlarda başarılı olanlara rasıtlık diploması verilir. Bunlar yalnız rasıt olurlar. Tedrisatı muvaffakiyetle takip edemeyenler ile birinci sene sonunda imtihanlarda muvaffak olamayanlar eski sınıflarına iade olunurlar.

Uçuculuk (**Pilotluk**) ikinci tedris senesinde (**Ocak – Kasım 11 Ay**) teorik ve pratik derslerle öğretilir. Ancak ikinci eğitim devresinin sınavlarında başarılı olanlar hem rasıt ve hem de pilot olurlar ve “**Tayyareci Subay**” unvanını alırlar.

30. Birinci eğitim devresini başarılı bir şekilde tamamlayarak aynı zamanda yapılan sınavlarda da başarılı olanlar ikinci eğitim devresine yani ikinci sınıfa geçmeye hak kazanırlar. Ancak herhangi sağlıksal veya bedeni bir sebeple ikinci eğitim devresini takip edemeyenler veya ikinci sınıf sınavlarında başarılı olamayanların hava sınıfı ile alakaları kesilerek yalnız rasıt olarak istihdam edilmek üzere kendi sınıflarına iade olunurlar. Bunlardan 24.maddenin ikinci fıkrası gereğince Harbiye Mektebine ikmal sırasında piyadeden başka sınıflara mensup oldukları halde sınıflarını terk ederek Piyade Mektebi eğitimi görmüş ve piyade kıtalarında hizmet etmiş olanlar, Harbiye Mektebinde buldukları zamanki eski sınıflarına değil piyade sınıfına geçirilirler.

31. Hava Mektebini muvaffakiyetle bitirerek hava kıtalarına dâhil olacak tayyareci zabıtlerin aşağıdaki diplomalara sahip olmaları gerekmektedir;

a. Tayyare rasıdı diploması

b. Balon rasıdı diploması

c. Fenni diploma

³²⁴ *Hava Mektepleri Talimatı* (1928), 8

d. Pilot diploması

32. Tayyareci zabıt şubesinin birinci eğitim döneminde yani birinci sınıfta verilen dersler dört büyük gruba ayrılır;

a. Umumi ve Askeri Bilgiler

b. Malzeme Tekniği

c. Rasıtlık Bilgileri (Tayyare ve Balon Rasıtlığı)

d. Tayyareleri ve Hava kıtalarını sevk ve idare (Umumi malumat)³²⁵

1928 yılında yayınlanan talimatname içerisinde okulda verilen ana eğitimle beraber hava sınıfına dâhil olan subayların hizmet içi eğitim olarak adlandırabileceğimiz ihtisas kurslarına da ayrıca yer verilmiştir. Bu kısmın başlığı “*Zabıtların İhtisas Kursları*” olarak belirlenmiştir. Bölüm içerisinde değinilenler ise şu şekildedir;

82. Hava mektebinin tayyareci subay şubesini başarıyla tamamlayan ve tayyareci subay unvanıyla hava kıtaları kadrolarına verilen genç subaylar esas itibariyle hava kıtalarında hizmet ile beraber esas seviyeye ulaşırlar. Kıtadaki görevleri sırasında havacı subaylığa ve havacı birliklerin kumandanlığını yapabilecek seviyeye ve tecrübeye ulaşırlar. Bu sebeple genç tayyareci subaylar hava kıtalarında asgari iki sene müddetle ve devamlı surette istihdam edilmedikçe kurslara veya başka herhangi bir vazifeye memur edilmezler. Bu durumun dışında hava kıtalarının bilgili ve tecrübeli telsiz ve muhabereci subaylara şiddetle ihtiyacı olduğundan ve bu ihtiyaç çok acil olduğundan üste belirtilen iki sene kuralının dışına çıkılarak azami iki defalık olmak üzere “*Zabitan Telsiz İhtisas Kursuna*” genç subaylar gönderilebilecektir.

83. Yukarıda belirtilen en az iki senelik hava kıtaları hizmetini başarıyla tamamlayan subaylardan gerekli yeterlilikleri tespit edilenler ihtiyaç ve kontenjan dâhilinde okul tarafından açılan ihtisas kurslarından birisine gönderilir ve burada başarılı olanlar arasından taburlar (**İtida Alaylar**) için uzman yetiştirilir. Ancak bütün tayyareci subayların ihtisas kurslarından geçirilmesine gerek yoktur.

³²⁵ *Hava Mektepleri Talimatı* (1928), 8-10.

84. Zabitan ihtisas kurslarına her sene veya her iki-üç senede bir kere ne miktar zabitan celp edilmesi lazım geleceği hava kıtalarımızın ihtiyacına göre hesap olunur. Ancak bu hesapta ihtiyat olarak yüzde bir miktar fazla zabitanın celpi nazara alınır. Ve bu suretle kursları ikmal edenlerin en müsteid ve liyakatlıları mütehassıslıklara tayin edilerek diğerleri ihtiyat mütehassıs olmak üzere bölüklerdeki esas vazifelerine avdet ederler.

85. Hava mekteplerinde ihtiyaca göre açılacak zabitan ihtisas kursları genel olarak şu şekildedir;

a. Telsiz ve Muhabere İhtisas Kursu

b. Fotoğrafçılık İhtisas Kursu

c. Havai Seyir- ü Sefer İhtisas Kursu

d. Atıcılık ve Bombardıman İhtisas Kursu³²⁶

Müddeti 2-4 Ay arasındır.

86. Bunların dışında hava mektebinde gereklilik ve ihtiyaç durumuna göre şu kurslarda düzenlenebilir;

a. Erkan-1 Harbiye Zabitan ve sair sınıf zabitan meyanında icap edenlere destek kursu

b. Hava İhtiyat zabitanlarına Rasıtlık kursu

c. Hava Sınıfına tefrik olunan levazım zabitanlarına Hava Levazımcılık Kursu

d. Hava Rasıt Kursu

e. Malzeme Kontrol Zabitan ve Park Amirleri Kursu³²⁷

87. Bütün bu kursların müddetleri, başlangıç ve bitiş tarihleri kurslara gönderilecek subayların sayısı, hangi sınıflardan alınacakları ve seçim kriterleri, kurslarda takip edilecek ders programı Havacı sınıfın uzmanları tarafından belirlenir. Belirlenen bu plan ve program Erkan-1 Harbiye Riyaseti tarafından onaylandıktan sonra kursların uygulamasına geçilir.

³²⁶ *Hava Mektepleri Talimatı* (1928), 56.

³²⁷ *Hava Mektepleri Talimatı* (1928), 56.

Bölük, tabur, alay kumandanlıkları ve tekâmül kursları

88. Hava Kıtalarında bölük kumandanlığına terfi ve tayinleri yaklaşan birinci mülazımlarla tabur kumandanlığına terfi ve tayin haklarını elde etmiş olan binbaşı ve kaymakamlar için hava mektebinde her sene veya her iki senede bir kere kurslar tertip olunarak bunlar bu kurslardan geçirilir. Bu kimselerin söz konusu bölük, tabur kumandanlıklara tayini düzenlenen kurslarda başarılı olmalarına bağlıdır.

89. Yukarıdaki maddede adı geçen kurslar esas olup ancak şimdiye kadar bu kurslardan geçerek bölük, tabur, alay kumandanlıkları terfi ve tayinleri gerçekleştirmediğinden hala bölük ve tabur kumandanlıkları görevinde bulunanlarında bu kurslardan geçirilmeleri lazımdır ve bu gibilere öncelik verilmesi gerekmektedir. Bu kurslara hâlihazırda görev yapan kumandanların alınmasının sebebi de yeterli ve yetersiz olanların belirlenmesi ve bu konuda yetersiz olanlarında emekliye ayrılması veya da farklı bir göreve geçirilmesi amacıdır.

90. Bundan başka daha önceki maddelerde de belirtildiği gibi hava kıtalarında muvazzaf olarak bulunan her tayyareci subay istisnasız tayyare ve balon rasıtlığı, fen ve uçuculuk (pilot) diplomalarına sahip olması gerekmektedir. Eğer hala bunlara sahip olmayıp hava sınıfında görev alan tayyaresi subayların söz konusu diplomaları bir an önce temin etmeleri içinde kurslar düzenlenecek; yine bu kurslarda başarısız olup diploma alamayanlarda hava sınıfından ayrılacaklardır.

91. Bütün bu kursların müddetleri, başlangıç ve bitiş tarihleri kurslara gönderilecek subayların sayısı, hangi sınıflardan alınacakları ve seçim kriterleri, kurslarda takip edilecek ders programı Havacı sınıfın uzmanları tarafından belirlenir. Belirlenen bu plan ve program Erkan-1 Harbiye Riyaseti tarafından onaylandıktan sonra kursların uygulamasına geçilir.³²⁸

4.2.1.3. 1932 yılına ait talimatnameler

İmkânlar dâhilinde ulaşılabilen ve tez başlığının tarih aralığını içeren Hava Okullarıyla ilgili son talimatname 1932 tarihlidir. Bu talimatname; “*Hava Mektepleri Talimatı*” ismiyle yayınlanmıştır. Esas itibarıyla özellikle ders planları ve günlük okulda uyulması gereken planlar açısından 1928’de yayınlanan talimatname ile benzerlik

³²⁸ *Hava Mektepleri Talimatı* (1928), 55-57 Talimatnamenin içerisinde bulunan 83,84,85,86,87,88,89, 90 ve 91. maddeler bu sayfa aralığından tercüme edilip sadeleştirilerek aktarılmıştır.

göstermektedir. Söz konusu benzerlikler metin içerisinde bulunan atıflarda detaylandırılacaktır. Ayrıca ilk defa Hava Okullarının bütün unsurları her sınıf için seçim esasları ve ders programları ilk defa bu talimatname içerisinde detaylı olarak belirtilmiştir. 1932 tarihli bu talimatnamenin içeriği ise şu şekildedir;

Hava Mekteplerinde Takip Edilecek Esaslar başlığı altında genel olarak bütün askeri okul öğrencilerini ilgilendirmekle beraber özelde de Hava Okulu öğrencilerini ilgilendirecek 14 maddelik bir uyulması gereken kurallar listesi hazırlanmıştır. Özetle;

Harbiye ve orduya bağlı sınıf mektepleri Cumhuriyeti Ordusuna subay yetiştirirler. Bu sebeple bu mektepler ordunun istikbaliyle doğrudan alakalıdır. Bahsi geçen bu istikbal yani gelecek yalnızca subayların sahip oldukları; bilgi, yetenek ve azme bağlı değildir. Buralarda eğitim alacak olanların bu özelliklerle beraber yüksek maneviyata ve ahlaki özelliklere de sahip olmaları gerekmektedir. Yani sadece yetenekli, bilgili ve azimli olmak bu ordunun bir neferi olmak için yeterli olmayacaktır. Bu ordunun içerisinde yer alabilmek için iyi bir insanda olmak gerekmektedir. Cumhuriyet ordusunda görev almaya aday olanların iç siyaset içerisinde yer alan hiçbir tartışma, ayrılık ve mücadele içerisinde yer almaması her zaman vatan sevgisini ön planda tutması gerekmektedir. Orduda eğitimin amacı öğrencilerin fikri ve bedeni tazeliğini ve görev sevgisini arttırmak ve bunları her zaman yükseklerde tutmaktır. I.Dünya Savaşının ve İstiklal Savaşının tecrübelerini görmemiş olan genç subay adaylarına bu tecrübeleri aktarmak ve onların bunları içselleştirmesini sağlamak ordu eğitiminde ki temel amaçlardan bir tanesidir.³²⁹

Öğrencilerin Vazife ve Mecburiyetleri başlığı altında Hava Okulu öğrencilerinin uyması gereken nihai kurallar belirlenmiştir. Okulda bulunan öğrenciler askeri ve adli bütün kanunlara uymak zorundadırlar. Buna uyulmayan durumlarda suçun durumuna göre öğrenciler askeri mahkemelere ya da sivil mahkemelere yönlendirilirler. Okul idarecilerinin inisiyatifinde olmakla beraber askeri mahkemeye sevk edilecek öğrenciler bundan öncesinde okul müdürü veya komutanının isteğiyle “*İnzibat Divanı*”na gönderilebilir. İnzibat divanı; hava okulu komutanı veya müdürünün başkanlığında mektep kadrosunda bulunan binbaşı ve daha yüksek rütbedeki amirlerden oluşur. Divan kâtipliğine divanca uygun görülen bir ya da iki kişi seçilir. İnzibat divanında bulunan üyeler ya da kâtipler bir eğitim dönemi boyunca istifa edemezler. Yalnızca okul müdürü gerekli

³²⁹ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), Ankara: Büyük Erkânıharbiye Reisliği Matbaası, 1-4.

hallerde görevini kendisinden daha yüksek rütbeli birisine vekâlet bırakabilir. İnzibat divanı bir Divan-ı Harp vazifesinde değildir. Bir eğitim kurumu mantığıyla sivil okullarda da bulunan disiplin kurulu mantığıyla çalışmaktadır ve burada amaç öğrencilerin askeri ve ahlaki olarak terbiyelerinin yenilenmesidir.³³⁰

Askeri disiplin içerisinde öğrencilere verilen hapis cezalarında cezaya tabi tutulan öğrenciler okuldaki teorik ve pratik bütün ders, talim ve tatbikatlara dâhil edilir. Ayrıca öğrencinin hapis cezası süresince bu dersleri tekrar etmesi ve çalışabilmesi için gerekli malzemeler kendisine verilir. Uygulanan hapis cezaları toplu olarak uygulanmaz. Cezalar münferit olarak değerlendirilir ve uygulanır.³³¹

Hava Okulu öğrencileri bir eğitim dönemi içerisinde mazeretsiz olarak 10 gün devamsızlık gerçekleştirirlerse bu öğrencilerin okulla olan ilişkileri kesilir. Kendilerine uygulanacak prosedürle ilgili olarak da Büyük Erkan-ı Harbiye Reisliğine başvurulur. Hava Okulu öğrencileri bir eğitim-öğretim dönemi içerisinde okul içerisinde yaşamak zorundadırlar. Hafta sonu tatilleri, resmi tatiller, dini ve milli bayramlarda ise verilecek izinler okul yönetiminin inisiyatifindedir. Hava mekteplerinde öğrenci olanlar okula kaydolmadan önce evli değilse öğrenim süresi boyunca kesinlikle evlenemezler. Okula kayıt hakkı kazandığında evli olanlarda bu durumdan dolayı kesinlikle herhangi bir ayrıcalık elde edemezler.³³²

Talimatnamenin ikinci bölümünde *Hava Mektebi* başlığı altında okulun eğitim şekli, bu okulun neyi amaçladığı, kimlere eğitim verileceği, bu eğitimin şartları ve eğitim sonunda kazanılacak rütbe ve sınıflar hakkında bilgiler verilmektedir.

Talimatname içerisinde okulun tanımlaması ise şu şekilde yapılmaktadır;

Hava Okulundan kastedilen Cumhuriyet Ordusu hava kuvvetlerine lazım olan tayyareci zabıtlar, uçucu ve ihtisas gedikli küçük zabıtlarını yetiştirmektir. Hava Okulunda iki tahsil şubesi mevcuttur; Tayyareci Zabıtlar ve Pilot Hava Gedikli Küçük Zabıtlar. Bu sınıfların dışında hava okulu bünyesinde hava kuvvetleri için gerekli olan meslek ve uzmanlık kursları da mevcuttur. Bunlardan da ayrıca bahsedilecektir. Hava okulu; talim, terbiye, tedrisat ve inzibat işleri bakımından

³³⁰ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 5-8.

³³¹ Burada esas olan öğrencilerin cezalarını tek başına çekmeleridir.

³³² Burada okulda uyulması gereken kurallardan biri olan öğrencilerin eğitim-öğretim süresi boyunca okulda yaşaması gerekliliği ve 10 gün devamsızlık hakkına atfı yapılmaktadır.

Büyük Erkan-ı Harbiye Reisliğine ve idare itibarıyla da Milli Müdafaa Vekâletine bağlıdır.³³³

Talimatnamenin okula giriş şartlarının belirtildiği kısımda ise pilot yetiştirme kısmı için “*Havacı Subaylar (Tayyareci Zabıtlar)*” ve “*Pilot Hava Gedikli Küçük Zabıtları*” için ayrı ayrı giriş şartları belirlenmiştir. Bunlar ise şu şekildedir;

Havacı subaylar (Tayyareci zabıtlar)

Hava Okulunun havacı subay şubesi iki tahsil senesinden ibaret olup; birinci senede genellikle rasıtlık ve ikinci senede de pilotluk eğitimi uygulanır ve öğretilir. Havacı subaylar için eğitim öğretim dönemi 1 Şubat itibarıyla başlar Aralık ayının sonunda dönem sonlanır. Bu bilgiye istinaden okulda bir eğitim öğretim dönemi 11 ay sürer. Ocak ayında ise öğrenciler tatil yaparlar.

Okula her sene askeri liseyi bitirerek Harbiye’ye gelen öğrencilerden başka hiçbir şube için seçimi yapılmayanlardan ve burada eğitim almak isteyenlerden 30 kişi seçilir. Öğrencilerin seçilme şartları ise şu şekildedir;

- a.) Genel sağlık durumu havacılığa tam ve müsait olmak. (İlgili sağlık talimatları doğrultusunda tam teşekküllü bir hastaneden rapor alınacaktır.)
- b.) Uçuculuğa ve havacılığa hevesi ve arzusu bulunmak. Buna ek olarak havacılığa istek ve yeteneğinin bulunması. (Spora merak, cevval olmak, hızlı karar alabilme ve hızlı hareket, nefese hâkimiyet, cesaret ve soğukkanlılık
- c.) Söz konusu şartlar içerisinde seçilebilecek aday sayısı 30’dan fazla olan durumlarda adayların yabancı dil yeterlilikleri kontrol edilir. Yabancı dili olanlar öncelik olarak seçildikten sonra kalan adaylar arasından seçime devam edilir.

Seçilen öğrenciler; 10 piyade, 4 süvari, 8 topçu, 3 istihkâm ve 5 muharebe sınıfı olmak üzere sınıflandırılır ve eğitimlerine bu şekilde devam ederler. Havacıların bu sınıflara ayrılmasının sebebi harbiye eğitimi sonrası altı aylık kıt’a stajlarını da bu sınıflar dâhilinde gerçekleştirebilmeleridir.³³⁴

³³³ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 9.

³³⁴ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 10.

Pilot hava gedikli küçük zabitleri

Pilot olacak küçük zabitler için eğitim süresi 11 aydır. Eğitim her sene 1 Şubat itibariyle başlar ve Aralık ayının sonunda biter. Pilot gedikli küçük zabitler okuluna her sene öğrenci kabul etme şartları şu şekildedir;

- a.) Her sene Hava Makinist mektebinin gedikli küçük zabit şubesinde başarıyla eğitim ve stajını bitiren çavuş rütbeli küçük zabitler arasından ayrılacak 8 kişi
- b.) Her sene 4 güverte deniz gedikli küçük zabiti pilot olarak yetiştirilmek üzere hava sınıfına ayrılacaktır.

Söz konusu planlamadan küçük zabit okulunda her yıl 12 kişinin okutulmasının düşünüldüğü görülmektedir.³³⁵

Talimatname içerisinde Hava Subaylarının yetiştirilme usulü, uygulanan dersler, bu derslerin saatleri, öğrencilerin haftalık ders programları ve yatılı okul içerisinde uymaları gereken günlük plan hakkında da bilgilendirmeler mevcuttur. Bu kısımda yer alan bilgiler ise şu şekildedir;

Havacı subay (*tayyareci zabit*) şubesinin birinci senesinde öğrencilere askeri havacılığa ve rasıtlığa yönelik teorik ve pratik (*ameli ve nazari*) dersler gösterilerek bu öğretim dönemine yönelik olarak yapılan sene sonu sınavlarında başarılı olanlar ikinci sınıfa geçerler. Birinci sınıfı başarıyla tamamlayanlar yalnızca rasit olabilirler. Eğitim ve öğretimi başarıyla takip edemeyenler ve ilk senenin sonunda yapılan sınavlarda başarılı olamayanlar kara veya deniz şubelerine geri gönderilirler. Uçuculuk yani pilotluk ikinci eğitim-öğretim yılında teorik ve pratik olarak öğretilir. Yalnızca bu yılsonunda yapılan sınavlarda başarılı olanlar pilot olmaya hak kazanırlar. İki eğitim yılını da başarıyla tamamlayanlar hem rasit hem de pilot oldukları için "*havacı subay-tayyareci zabit*" unvanını kazanırlar.

Havacı subay şubesinin birinci senesinde teorik ve pratik eğitimler 4 ana gruba ayrılmıştır. *Umumi ve askeri bilgiler, Malzeme tekniği, Rasıtlık bilgileri (tayyare ve balon rasıtlığı), Tayyareleri ve hava kıt'alarını sevk ve idare.*

Havacı subay şubesinde ki bu program hafta tatilinin cumadan pazara alındığı döneme kadar bu şekilde devam etmiştir aşağıdaki şekildedir;

³³⁵ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 11-12

Tablo 4. 7: 27 Mayıs 1935 Tarihinde Hafta Tatilinin Cuma'dan Pazar'a Alınmasına Kadar Geçen Sürede Uygulanan Ders Programı³³⁶

GÜNLER	DERS SAATİ
Cumartesi	6 ders 50 dakika 1 ders 60 dakika
Pazar	6 ders 50 dakika 1 ders 60 dakika
Pazartesi	6 ders 50 dakika 1 ders 60 dakika
Salı	6 ders 50 dakika 1 ders 60 dakika
Çarşamba	6 ders 50 dakika 1 ders 60 dakika
Perşembe	Yarım gün öğlene kadar eğitim 3 ders saati
Cuma	Hafta Tatili

Bu program içerisinde Cumartesi ve Çarşamba günleri arasında ki 60 dakikalık ders vakti genellikle eskrim ve idman içindir. Beden eğitimi dersi olarak da adlandırılabilir. Bu programın dışında okul ders planında Perşembe günü ve hafta tatili hariç olarak her ders gününde sabahları 85 dakika ve akşamları da 1 saat olarak planlanmış iki mütalaa zamanı vardır.

Tablo 4. 8: Okulda Cumartesi-Çarşamba Günleri Arasında Uygulanan Günlük Program³³⁷

Uygulama	Saat
Uyanma, yıkanma ve kahvaltı	06.00 – 07.30
İdman	07.30 – 07.45
Sabah müzakeresi	07.45 – 09.00
Birinci ders	09.10 – 10.00
İkinci ders	10.10 – 11.00
Üçüncü ders	11.10 – 12.00
Öğle yemeği, istirahat ve oyun	12.00 – 14.00
Dördüncü ders	14.00 – 14.50
Beşinci ders	15.00 – 15.50

³³⁶ *Hava Mektepleri Talimatı* (1928), 10. *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 14.

³³⁷ *Hava Mektepleri Talimatı* (1928), 73. *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 15.

Altıncı ders	16.00 – 16.50
Kahvaltı ve istirahat	16.50 – 17.30
İdman, eskrim ve spor	17.30 – 18.30
Yoklama	18.30 – 19.00
Akşam müzakeresi	19.00 – 20.00
Akşam yemeği ve istirahat	20.00 – 22.00
Yatma zamanı	22.00 – 06.00

27 Mayıs 1935 sonrası da bu programa aynı şekilde devam edilmiş yalnızca hafta tatili Cuma günü yerine Pazar günü olarak uygulanmış ve Cumartesi'de yarım gün olarak uygulanmıştır.

Tablo 4. 9: 1928 ve 1932 yılı Talimatnamelerine Göre Hava Okulunda Uygulanan Umumi Askeri Bilgilere Yönelik Dersler³³⁸

Dersler ve Talimler	Birinci Sene/Saat	İkinci Sene/Saat
Ordu Bilgisi (Kara ve Deniz)	15	-
Harp Tarihi	12	-
Askeri ve İktisadi Coğrafya	12	-
Topografya	15	-
Hıfsısihha (Umumi ve Havai)	6	-
Yabancı Diller	129	172
Bedeni Talim ve Terbiye (Spor, Eskrim ve Binicilik)	86	86
TOPLAM	275	258

³³⁸ *Hava Mektepleri Talimatı* (1928), 11. *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 16.

Tablo 4. 10: Fen ve Tatbiki Bilgiler Dersinin Yıllık Programına Ait Çizelge³³⁹

Dersler ve Talimler	Birinci Sene/Saat	İkinci Sene/Saat
Genel Fen Bilgisi Dersleri Tekrarı	-	30
Tayyare Tedrisatı	-	82
Tayyare Motorları Tedrisatı (Teorik ve Pratik)	-	131
Otomobil Tedrisatı (Teorik ve Pratik)	-	33
Teknoloji Tedrisatı (Malzeme ve Atölye Teknolojileri)	-	58
Teknik Resim (Teorik ve Pratik)	-	24
Balon Tedrisatı	27	-
Rasadat-ı Havaiye Tedrisatı	18	-
Teslihat Tedrisatı a. Atış b. Bombardıman	30 15	-
Elektrik Tedrisatı	25	-
Telsiz-Telgraf Tedrisatı	67	-
Maniple Kullanma ve Kulaktan Alma Talimleri	86	86
Havai Seyr-i Sefer Tedrisatı (Teorik ve Pratik)	25	-
Havai Fotoğraf Tedrisatı	52	-
TOPLAM	345	444

³³⁹ *Hava Mektepleri Talimatı* (1928), 12. *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 18.

Tablo 4. 11: Tabiye ve Teşkilat Bilgilerine Yönelik Dersler³⁴⁰

Kara, Deniz Muhtelif Sınıflar Tabiye ve Teşkilatı	Dersler ve Talimler	Birinci Sene Ders/Saat	İkinci Sene Ders/Saat
	Tabiye (Kara ve Deniz)	30	-
	Piyade Teşkilleri ve Tabiyesi Hava Kıtalarıyla İrtibat ve Alakaları	6	-
	Süvari Teşkilleri ve Tabiyesi Hava Kıtalarıyla İrtibat ve Alakaları	4	-
	Topçu Teşkilleri ve Tabiyesi Hava Kıtalarıyla İrtibat ve Alakaları	6	-
	Tank Teşkilleri ve Tabiyesi Hava Kıtalarıyla İrtibat ve Alakaları	4	-
	İstihkâm Teşkilleri ve Tabiyesi Hava Kıtalarıyla İrtibat ve Alakaları	3	-
	Muhabere Teşkilleri ve Tabiyesi Hava Kıtalarıyla İrtibat ve Alakaları	6	-
	Demiryol Teşkilleri ve Tabiyesi Hava Kıtalarıyla İrtibat ve Alakaları	3	-
	Nakliye Teşkilleri ve Tabiyesi Hava Kıtalarıyla İrtibat ve Alakaları	3	-
	Gizleme Teşkilleri Vasıta ve Tabiyesi	5	-
	Deniz Kuvvetleri Teşkilleri ve Tabiyesi Hava Kıtalarıyla İrtibat ve Alakaları	6	-
	Gaz Muharebeleri ve Gazlara Karşı Korunma	5	-

³⁴⁰ *Hava Mektepleri Talimatı* (1928), 11. *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 17.

Hava Tabiyesi ve Teşkilatı	Hazarda Hava Kıt'aları Teşkilleri ve Vazifeleri	25	-
	Hazarda Hava Kıt'aları Teşkilleri, Vazife ve Muharebeleri	80	-
	Başlıca Büyük ve Komşu Devletlerin Hava Teşkilleri ve Vaziyeti	6	-
	Hava Kıtalarında Yer Talim ve Terbiyesi	6	-
	Hava Kıtalarında Gayri fenni Levazım ve İdare	6	-
	Hava Kıtalarında Dâhili Hizmetler ve İnzibatlar	6	-
	TOPLAM	210	-

Tablo 4. 12: Rasıtlık (Tayyare ve Balon) Uçuş Bilgileri Derslerine Yönelik Yıllık Program³⁴¹

Dersler ve Talimler	Birinci Sene/Saat	İkinci Sene/Saat	Mülâhazat
Göz Keşfi İçin Uçuşlar	43	-	Her öğrenci için en kötü 12 saat uçuş
Hava Seyr-i Seferi için uçuşlar	27	-	Her öğrenci için en kötü 5 saat uçuş
Hava fotoğrafı için uçuşlar	46	-	Her öğrenci için en kötü 8 saat uçuş
Topçu Atış Tanzimi İçin Uçuşlar	48	-	Her öğrenci için en kötü 11 saat uçuş
Muharebeye refakat, piyade ve diğer sınıfların irtibatı için uçuşlar	26	-	Her öğrenci için en kötü 5 saat uçuş
Havai atış için uçuşlar	48	-	Her öğrenci için en kötü 2 saat uçuş. Atış talimleri de kıt'a eğitimlerinde gerçekleştirilecektir
Havai bombardıman için uçuşlar	21	-	Her öğrenci için en kötü 5 saat uçuş
Balonla tarassut talimleri	23	-	Her öğrenci için en kötü 6 saat uçuş
TOPLAM	282	-	Her öğrenci için en kötü 48-50 saat aralığında uçuş gerçekleştirilecektir.

³⁴¹ *Hava Mektepleri Talimatı* (1928), 12. *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 19

Tablo 4. 13: Uçuculuk Derslerine Ait Yıllık Program³⁴²

	Dersler ve Talimler		İkinci Sene/Ders Saat		
	Başlangıç Uçuşları	Uçuş nazariyatı ve pilotluk talimnamesi		30	
Rule Tayyaresiyle Yerde Rule		1			
Başlangıç Tayyaresiyle Çift Kumandalı Uçuş		15			
Başlangıç Tayyaresiyle Yalnız Uçuş		10			
Hazırlık ve Tekemmül Uçuşları	Tekemmül Tayyaresiyle Çift Kumandalı Uçuş		3		
	Tekemmül Tayyaresiyle Yalnız Uçuş		15		
	Tekemmül Tayyaresiyle Tekemmül Uçuşları		25		
Mektep Uçuşları	Keşif	Keşif Tayyaresiyle Çift Kumandalı Uçuş	3		
		Keşif Tayyaresiyle Yalnız Uçuş	5		
		Keşif Tayyaresiyle Tekemmül Uçuşu	7		
	Harp Tayyareleriyle Uçuş	Keşif	Keşif Tayyaresiyle Çift Kumandalı Uçuş	3	
			Keşif Tayyaresiyle Yalnız Uçuş	5	
		Avcı	Avcı Hazırlık	Hazırlık Tayyaresiyle Çift Kumandalı Uçuş	1
				Hazırlık Tayyaresiyle Yalnız Uçuş	3
				Avcı Tayyaresiyle Yalnız Uçuş	12
		Akrobasi		Müptedi Tayyaresiyle Çift Kumandalı Uçuş	2
				Müptedi Tayyaresiyle Muallim Refakatinde Yalnız Uçuş	1
				Avcı Tayyaresiyle Yalnız Uçuş	2

³⁴² *Hava Mektepleri Talimatı* (1928), 13. *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 20.

	Keşif ve Gündüz Bombardıman Tayyareleriyle	Çift Kumandalı Uçuş		3
		Yalnız Uçuş		10
Gece Uçuşları	Gece Bombardımanı ve Mütteaddit Motorlu Tayyarelerle	Gündüz	Çift Kumandalı Uçuş	2
			Yalnız Uçuş	5
		Gece	Çift Kumandalı Uçuş	2
			Yalnız Uçuş	10
	Avcılar İçin	Keşif Tayyareleriyle Çift Kumandalı Uçuş		2
		Avcı Tayyareleriyle Yalnız Uçuş		10

Okulda gerçekleştirilen eğitim uçuşları bir uçuş amirinin gözetiminde uygulamayı olarak üç devre halinde gerçekleştirilir. Öncelikle başlangıç uçuşlarıyla öğrenciler pilotluğa ısındırılmaya başlar. Daha sonrasında hazırlık ve tekâmül uçuşları gerçekleştirilir. Bu aşamanın ardından harp tayyareleriyle uçuş eğitimleri başlamaktadır. Burada ki eğitimde de öncelikle keşif uçuşlarının nasıl gerçekleştirileceğine yönelik eğitimler verilmektedir. Harp tayyareleriyle verilen eğitimin ikinci kısmı bir savaş halinde önemli uçuş dallarından olan Avcı Uçuşlarıdır. Burada avcı tayyareleriyle akrobasi uçuşu eğitimi de verilmektedir. Harp tayyareleriyle verilen eğitimlerin sonuncusu da gece uçuşlarına yönelik olarak verilen eğitimlerdir. Bu eğitimdeki amaç pilot adaylarına gece bombardıman uçuşları ve keşifleri noktasında bilgi ve tecrübe kazandırmaktır.³⁴³

Talimatnameye göre okulda bulunan eğitimcilere ait uygulanacak kurallar ve sınavlarla ilgili yapılacak olanlar ise şu şekildedir;

Okulda verilecek olan dersler için Türk ve yabancı öğretmenlere en az 15 saat düşecek şekilde paylaşılır. Özellikle teorik derslerde öğretmenlerin her öğrenciyle birebir ilgilenebilmesi amacıyla sınıf mevcudu buna göre ayarlanır. Aynı durum uygulamalı dersler içinde geçerlidir. Öğrenciler; okulda bulunan öğretmenler tarafından aldıkları dersleri ne derece kavrayıp kavramadıklarını görmek için yazılı veya sözlü her ay sınava tabi tutulurlar.

³⁴³ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 44-45.

Not sistemi de şu şekildedir;

5- Çok iyi

4- İyi

3- Orta

2-Zayıf

1-Çok zayıf³⁴⁴

Hava okulunda görev yapmakta olan öğretmenler çok şey öğretmek yerine tayyarecilik için en gerekli ve faydalı şeyleri öğretmek ve bunları öğrencinin aklına sokmak usulünü benimsemelidir.

Okulda gerçekleştirilecek sınavlar, sene sonunda Aralık ayı zarfında yapılır. İmtihandan evvel birkaç gün imtihan hazırlıklarına ayrılır. İmtihanlar bir komisyonca yapılır. Bu komisyon okul komutanlığı, grup amirleri, öğretmenler ve Büyük Erkan-1 Harbiye tarafından okul dışından gönderilen üyelerden oluşur. Birinci sene için okul komutanlığı daha önceden bir sınav programı hazırlar ve komutanlıkça hazırlanan bu program birinci sene sonunda uygulanır. Hazırlanan programda sınavların hangi gün yapılacağı, sırası, şartları, hangi öğretmenler tarafından yapılacağı belirlenmiştir. İkinci sene sonunda yapılacak sınavlarda ise kısmen sene sonunda ve kısmen de ders dönemi içerisinde uygulama yoluna gidilir.

Birinci sene sonunda öğrenciler; Tabiye grubu dersi için umumi askeri bilgilerden ve kara ve deniz ve muhtelif sınıfların tabiye teşkillerinden sınava tabi tutulurlar. Hava tabiye grubu dersi için; hava tabiyesi teşkilleri ve rasıtlık bilgilerinden sınava tabi tutulurlar. Bunlara ek olarak; hava seyrüseferi grubundan, hava fotoğrafı grubundan, telsiz grubundan, atış grubundan ve balon grubundan sınava tabi tutulurlar. Daha önceki plan ve program içerisinde de belirtmiş olduğumuz gibi bu sınavlar Aralık ayı sonunda tamamlanır ve sınavlarda başarılı olanlar ikinci seneye başlamaya hak kazanırlar. İkinci sene içerisinde ve sonunda öğrencilerin sınava tabi tutuldukları dersler ve konularda şu şekildedir. Uçuş bilgileri dersi için; uçuş nazariyatı, başlangıç uçuşları, tekâmül uçuşları ve harp tayyareleriyle uçuş bilgilerinden öğrenciler sınava tabi tutulur. Fen grubu dersleri içinde

³⁴⁴ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 51.

öğrenciler sınava tabi tutulurlar. Yazılı sınavlarda dersin durumuna göre 1 ile 3 saat aralığında öğrencilere zaman verilmektedir. Bununla birlikte yazılı sınavlar toplu olarak gerçekleştirilmektedir. Okulda yapılan sözlü sınavlar ise bir komisyonun başkanlığında bireysel olarak gerçekleştirilir. Uygulamalı derslerde ise öğrencilerin yıl içerisindeki uygulamaları değerlendirilmeye tabi tutulur.³⁴⁵

1932 yılına ait olan Hava Okulları talimatnamesine göre okulun uçucu yetiştirme kısmında **“Pilot Hava Gedikli Küçük Zabıtları”**nin eğitim şekline yönelik olarak paylaşılan bilgiler şu şekildedir; Gedikli okulunda öğrenciler iki maksatla yetiştirilmektedir. Birincisi fenni uçuşu ve fenni bir surette hava seyrüseferini, hava atışını ve bombardımanını yapabilecek düzeyde bulunmak ve kullandığı tayyare ve motoruna mutlak surette hâkim olmaktır. İkincisi ise emrinde bulunan kıtaya kusursuz ve askerce komuta edebilecek ve emir verebilecek düzeyde olmasını sağlayabilmek ve emrindeki kıtasının talim ve terbiyesini idare edebilecek düzeyde olmasını sağlamaktır. Hava Okulunun gedikli küçük zabıt şubesine kara ve deniz şubelerinden 12 gedikli küçük zabıt alınır Öğrenciler 1 Şubat'ta eğitim öğretime başlarlar ve bu Aralık ayı sonuna kadar devam eder. Pilotluk uçuşu, hava seyrüseferi, atış ve bombardımana ait teorik ve pratik dersler mevsimsel durumlara göre öğleden önce ve öğleden sonra gerçekleştirilir. Okulda dersler Cumartesi ve Çarşamba günleri aralığında tam gün Perşembe günü yarım gün eğitim gerçekleştirilir.³⁴⁶ Perşembe öğleden sonra ve Cuma günleri öğrencilerin tatil günleridir. Ders yılı sonunda gerçekleştirilecek sınavda başarılı olan öğrenciler pilotluk diploması alırlar. Aldıkları diplomaya göre birliklerdeki kontenjan durumuna göre görev yerlerine tayin olurlar.³⁴⁷

1928'de yayınlanan talimata Hava Okulu İhtisas Kurslarına yönelik olarak verilen bilgilere nazaran 1932 talimatnamesinde kursların içerikleri daha detaylı bir şekilde açıklanmıştır. **“Hava Zabıt Kursları”** ve **“Hava Gedikli Küçük Zabıt Kursları”** ayrı ayrı sınıflandırılarak anlatılmıştır.

Hava zabıt kursları

Havacı subaylar (Tayyareci zabıtlar)

³⁴⁵ **Hava Mektepleri Talimatı D.89**, (1931), 55-66.

³⁴⁶ Bu durum 27 Mayıs 1935'te hafta tatilinin Cuma'dan Pazar'a alınmasına kadar bu şekilde devam etmiştir.

³⁴⁷ **Hava Mektepleri Talimatı D.89**, (1931), 66-68.

Bu kursun düzenlenmesindeki amaç; hava kıtalarında görev yapmakta olan subaylara zaman zaman görevleri için gerekli olan yeni teknolojik gelişmeler hakkında bilgilendirme yapmak ve var olan bilgilerini tazelemektir. Havacı subaylar için düzenlenen bu kurs, içinde bulunulan yılın Nisan ayının birinci gününden başlayıp 31 Temmuz'a kadar süren 16 haftalık bir zaman diliminde gerçekleştirilir. Kursun planlaması 1932 yılında gerçekleştirilmiştir. Hizmet içi eğitim olarak da adlandırabileceğimiz bu kursun 1932'den itibaren çift yıllarda gerçekleştirilmesi planlanmaktadır. Kursa katılması istenen subaylar Büyük Erkan-ı Harbiye tarafından hava birliklerinden alınan bilgilerden hareketle belirlenecektir. Kursun düzenleneceği yıllarda alınması planlanan subay sayısı 10-15 arasındadır. Subayların bu kurslarda k başarıları ve almış oldukları puanlar kadro derecelerini ve terfilerini olumlu veya olumsuz etkiyecek düzeyde sicillerine işlenmektedir.

Bölük ve tabur kumandanları

Bu kursun planlanmasındaki amaç hava kıtalarında görev yapmakta olan bölük komutanlarının rütbe olarak bu göreve aday olan subaylara tecrübelerini aktarmaları ve onlara gelecekteki yeni vazifeleri hakkında bilgilendirme yapmaktır. Bu kursun ilk defa 1933 senesinde düzenlenmesi ve tek yıllarda icra edilmesi planlanmaktadır. Bu kurs yapılması planlanan yıllarda Nisan ayının 1'inde başlayacak 31 Temmuz'da sonra erecektir ve 16 haftalık bir zaman dilimini kapsayacaktır. Kursa dahil edilecekler birliklerden alınan raporlara istinaden Büyük Erkan-ı Harbiye tarafından belirlenecektir. Kurs için planlanan kursiyer sayısı 10-15 subay arasındadır.

Hava rasat zabitleri

Planlanacak bu kursta amaç; hava kuvvetlerinde görev yapmakta olan rasatların bilgilerini güncellemek ve onları dünyada havacılık alanında yaşanan gelişmelerden ve teknolojiden haberdar etmektir. Bu kurslar ancak görülecek lüzuma ve ihtiyaca göre iki üç yılda bir açılacaktır. Kursun başlangıç ve bitiş tarihleri, verilecek dersler ve program, alınacak kursiyer sayısı Büyük Erkan-ı Harbiye tarafından ihtiyaç doğduğunda belirlenecektir ve gerekli planlamalar yapılacaktır.

Hava levazım zabitleri

Bu kursun planlanmasındaki amaç havacılıkla ilgili araç ve malzemelerin kıymet ve ehemmiyetinin anlatılması, satın alma işlemlerinde ve fiyatlarda dikkat edilmesi gereken

hususlarda bilgilendirme yapılması amaçlanmaktadır. Bu kurslar ancak görülecek lüzuma ve ihtiyaca göre iki üç yılda bir açılacaktır. Kursun başlangıç ve bitiş tarihleri, verilecek dersler ve program, alınacak kursiyer sayısı Büyük Erkan-ı Harbiye tarafından ihtiyaç doğduğunda belirlenecektir ve gerekli planlamalar yapılacaktır.³⁴⁸

Hava gedikli küçük zabitlerin kursları

Nişancı ve bombardımancı hava gedikli küçük zabitleri

Bu kursun açılmasındaki amaç nişancı ve bombardımancı olarak görev alacak olan küçük zabitlerin bu işte uzman haline getirilmek istenmesidir. Diğer iki amaç ise şu şekildedir; yer ve hava atışlarını ve hava bombardımanlarını tam bilgi sahibi olarak her zaman silahına hâkim teoride ve pratikte tam hâkim nişancı ve bombardımancı olmak ve görevlendirildiği bölükte veya kıtada küçük zabitlere havai atış ve bombardıman dersleri verebilecek ve tecrübelerini aktarabilecek düzeyde olmalarını sağlamaktır. Nişancı ve bombardımancı kursu yapılacağı sene Ağustos ayının 1.günü başlar ve 4 ay süreyle devam eder. Kursların planlanan ilk başlangıç zamanı da 1 Ağustos 1932'dir. Bu eğitim için 5-10 arası kursiyerin alınması planlanmaktadır. Bu kursu başarıyla tamamlayanlara nişancı ve bombardımancı hava gedikli küçük zabit diploması verilmektedir.

Telsiz ve elektrik makinisti hava gedikli küçük zabitleri

Bu kursun amacı yerde ve havada kullanılmakta olan telsizlerin yerde ve lüzumu halinde havada bakım, ayar, muayene ve kontrollerini sağlayabilecek ve yerde bizzat tamirlerini yapabilecek kabiliyette makinist yetiştirmektir. Kurs planlanan yıl içinde 1 Şubat tarihinde başlayacak ve 6-8 ay arasında devam edecektir. Kursun başlangıcı olarak 1 Şubat 1932 tarihi düşünülmektedir ve kursun her yıl gerçekleştirilmesi planlanmaktadır. Bu eğitim için 5-10 arası kursiyerin alınması planlanmaktadır. Bu kursu başarıyla tamamlayanlara telsiz ve elektrik hava gedikli küçük zabit makinisti diploması verilmektedir. Ve kursu tamamlayanlar bölük ve birliklerde bulunan açığa göre istihdam edilmektedir.

Fotoğrafçı hava gedikli küçük zabitleri

Açılacak olan bu kursun amacı; hava fotoğraf cihazlarının bakımlarına ve fotoğraf takımlarının vazifelerine ve atölye mesailerine yardımcı küçük zabit yetiştirmektir.

³⁴⁸ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 68-71.

Yalnızca hava gedikli küçük zabitlerine mahsus olan bu kurs planlanan yıl içerisinde Şubat ayının birinci günü başlar ve 3 ay boyunca devam eder. İlk kursun planlanan başlangıç tarihi 1 Şubat 1932'dir. Kurs hava kuvvetlerinin genel ihtiyacına göre iki yılda bir tekrarlanacak şekilde planlanmaktadır. Ordu içerisinde ki ihtiyaç durumuna göre zaman ve dönemlerde farklılık yaşanabilir. Planlanan eğitim için 5-10 arası kursiyerin alınması planlanmaktadır.

Muharebeci hava gedikli küçük zabitleri

Bu kursun amacı hava sınıfının muharebesini idare etmeye muktedir ve yer muharebe araçlarını muhafaza edebilecek yeterlilikte küçük zabıt yetiştirmektir. Bu kursa seçileceklerde aranan şartlardan bir tanesi; hava makinist mektebini orta derecede veya daha aşağıda bir dereceyle bitirmektir. Seçilme kriterlerinden bir tanesi de görev yaptıkları hava kıtalarında buna benzer veya bunun gibi bir iş yapıyor olmalarıdır. Diğer bir özellik ise yapmış oldukları işlerde planlanan düzeyde ilerleyiş görülmeyen ve yeterli verim alınmayanların bu kursa seçilmesidir. Bu kurs için planlanan her dönemde 5-10 arası kursiyer olması düşünülmektedir. Kursun her yıl; Temmuz ve Ekim aylarını kapsayan dört aylık dönemde yapılması planlanmaktadır.

Silahçı hava gedikli küçük zabitleri

Bu kursta planlanan kazanımlar; hava sınıfında bulunan bilimum yer ve hava silahlarının bakım, temizleme, muayene ve muhafazalarını yapabilecek yeterlilikte hava gedikli küçük zabitlerin yetiştirilmesidir. Bu kursa hava makinist mektebinin ikinci sınıfını orta derecede ya da daha aşağıda bir dereceyle bitirenlerden 5 kişi seçilerek bu eğitime dâhil edilecektir. Bu kurs için planlanan başlangıç yılı 1933'tür.

Rasatçı hava gedikli küçük zabitler

Bu kursta amaç askeri hava rasat teşkilatlarına lazım olan küçük zabitleri yetiştirmektir. Bu kurs ilgili teşkilatın ihtiyaç durumuna göre iki üç sene zarfında bir defaya mahsus olmak üzere açılır. Bu kursla ilgili yapılacak bütün işlemler ve plan Büyük Erkânı-ı Harbiye'nin denetim ve gözetimindedir.³⁴⁹

³⁴⁹ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 71-76.

Hava makinist mektebine dair esaslar

Daha önceki kısımlarda da aktarılmış olduğu gibi Hava Makinist Mektebi cumhuriyetle beraber 23 Nisan 1926 yılında faaliyete geçmiştir. 1926-1929 tarihleri arasında Fransızlarla yapılan ortaklığın bir sonucu ve Lozan Anlaşmasındaki boğazlarla ilgili şartlardan dolayı okul sivil bir yapıda Türk Tayyare Cemiyetine bağlı olarak faaliyet göstermiştir. Bu sebeplerden dolayı da zaten kuruluş tarihi yetişmediği için 1925 yılı talimatnamelerinde ve okulun yapısından dolayı da 1928 talimatnamelerinde yer almamıştır. Ancak okul 1929 yılında Hava Okullarının bünyesine alındıktan sonra yazılan ilk talimatname olan 1932 talimatnamesinde kendisine yer bulmuştur.

Hava makinist mektebinin kuruluş amacı hava kıta ve kurumlarına makinist zabıt ve makinist küçük zabıt yetiştirmek ve aynı zamanda havacı subaylarla, gedikli küçük zabıtlarına teknik ve uzmanlık kursları gerçekleştirmektir. Hava makinist mektebi; havacı subaylarla, hava gedikli küçük zabıtlarını yetiştirmekle sorumludur. Okul aşağıdaki bölüm ve kurslardan oluşmaktadır.

- a. Hava Makinist Zabıt kısmı
- b. Zabitan teknik kursu
- c. Hava makinist gedikli küçük zabıt kısmı
- d. Hava makinist gedikli küçük zabıt teknik kursu

Bu bölümlerin ve kursların eğitim süreleriye şu şekildedir; hava makinist zabıt kursu için iki sene, hava zabitan teknik kursu için üç ay, hava makinist gedikli küçük zabıt kısmı için iki sene ve son olarak da hava gedikli küçük zabıt teknik kursu içinde üç aylık bir zaman planlanmıştır. Hava makinist mektebi; talim, tedris, terbiye ve inzibat açısından doğrudan doğruya Büyük Erkan-ı Harbiye Reisliğine bağlıdır. İdari açıdan ise Milli Müdafaa Vekâletine karşı sorumludur.³⁵⁰

Talimatnameye göre Hava Makinist Mektebine giriş şartları şu şekildedir;

Makinist zabıtlar

Hava makinist mektebinde makinist zabıtlar için iki sınıf ayrılmıştır ve bu sınıflarda 8-10 arası öğrenci kontenjanı bulunmaktadır. Bu sınıflarda eğitim görmesi için düşünülen subaylar için kriter ise; hava sınıfında bulunan ancak uçuculuktan (pilotluktan) sağlık

³⁵⁰ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 76.

nedenleriyle ayrılan yüzbaşı, binbaşı olmak, her sene hava okuluna ayrılan mülazımlardan olmak ve deniz makinist zabitleri içerisinde birinci mülazım rütbesinde olan subaylardan olmak. Hava sınıfında görevli olan subaylardan seçilecekler için pilotluktan sağlık nedeniyle ve uçuş sicili dolayısıyla ayrılan yüzbaşı ve binbaşı rütbesindeki subaylardan makinist subaylığa istekli olanlar Büyük Erkan-1 Harbiye'nin onayı doğrultusunda bu kurslara dâhil edilecektir. Bu isteklilerin ve Erkan-1 Harbiye tarafından da onaylanan subayların sağlık durumu açısından kara subaylarına uygulanan prosedüre uymaları gerekmektedir. Her sene hava sınıfı adına Harbiye'den çıkarak ve piyade atış okulunu da tamamlayarak Ocak ayı sonunda hava okuluna gelecek olan 30 mülazım arasından istekli bulunanlardan 3 kişi makinist zabıt olarak yetiştirilmek üzere eğitime alınır. Bu 30 kişi içersinden mutlak surette 3 kişinin ayrılması gerektiğinden istekli çıkmaması durumunda kura çekilerek gelecek eğitime katılacak olanlar belirlenir. Seçilen bu 3 kişi okulda eğitim başlayana kadar geçecek süre zarfında Milli Müdafaa Vekâletine ait olan tayyare ve motor tamirhanelerinde staja ve makinist mektebine başlangıç hazırlığına tabi tutulurlar.³⁵¹

Hava gedikli küçük zabitler

Ortaokul veya ilkokul mezunları içerisinde 1001 numaralı kanunun hükümlerine istinaden belirlenen şartlara da uyanlar ve zorunlu hizmet süresini de kabul ve taahhüt edenler ihtiyaç dâhilinde makinist okuluna alınırlar.³⁵²

Hava gedikli küçük zabıt makinist mektebinin kayıt kabul şartları aşağıdaki gibidir;

- a. Türk olmak
- b. Taliplerin ortaokul eğitimini tamamlamış; en az 17 en çok 20 yaşında olmaları gerekmektedir. Ortaokul tahsilini tamamlayanlar ve bundan daha yukarıda eğitim görmüş olanlar kontenjan ve başvuru durumuna göre sınavsız olarak okula kabul edilirler. Şehit, gazi, asker ve sanatkâr çocuklarıyla yabancı dil bilenler öncelikli tercih edileceklerdir. Ortaokul mezunları tarafından kontenjanların doldurulmaması durumunda ilkokul mezunları içerisinde de sınava tabi tutularak öğrenci seçilecektir.
- c. Tam teşekküllü bir hastaneden alınan raporla beraber sağlıklı olduğunu ispat etmek.

³⁵¹ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 77-78.

³⁵² *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 78.

- d. Ahlak-ı mazbut olmak hiçbir şekilde suç işlemiş ve bundan dolayı ceza yememiş olmak. (*Günümüzdeki şekilde adli sicil kaydının bulunmaması olarak yorumlayabiliriz.*)
- e. Okulu kazanarak kayıt yaptırmaya hak kazanan öğrenciler bundan öncesinde ilgili kanunlar gereğinde 12 senelik zorunlu hizmet şartını kabul etmiş olurlar.³⁵³

Bu şartları kabul eden ve taşıyan adayların 1 Ağustos tarihinden itibaren Yeşilköy'de bulunan okul müdürlüğüne başvurmaları gerekmektedir. Okuldaki eğitim süresi 2 yıldır. Kayıt kabul işlemleri 15 Eylül tarihine kadar devam edecektir. Bu tarihten sonra başvurular için işlem gerçekleştirilmeyecektir. Eğitime 1 Ekim tarihi itibariyle başlanacaktır.

Okula dışarıdan (siviller arasından) herhangi bir başvuru olmaması durumunda ordu tamamen kendi iç dinamikleri içerisinde kara ve deniz sınıfından gönüllü olanları bu işe dâhil eder. Dışarıdan gerçekleştirilecek başvurularda, yalnızca ilkokul mezunu olanlar için bir sınav gerçekleştirilir. Makinist Okuluna dışarıdan başvuru yapanların başvurdukları diploma ne olursa olsun mezuniyetlerinin üzerinden 3 yılın eğitim görmeden geçmesi durumunda yine sınava tabi tutulurlar. Dışarıdan başvuranların sayısının ve şartlara uyanların sayısının kontenjandan fazla olması durumunda okula alınmaları için bir giriş müsabakası tertip edilir. Bu müsabakada başarılı olanlar derecelendirilecek (sıralamaya koyularak) okula kaydolunur. Hava Makinist mektebine dışarıdan alınacak öğrencilerin başvurması için temmuz ayının başından itibaren gazetelerde nereden, ne zaman ve hangi şartlara göre başvurulacağına yönelik bir ilan yayınlanır. Başvurular ağustos ayının başına kadar devam eder. Seçim işleri 15 Ağustos tarihine kadar tamamlanır ve Büyük Erkan-ı Harbiye Reisliğine onay için gerekli bilgilendirmeler yapılır. Her sene hava makinist okulunun birinci senesine genellikle 30-40 arası öğrenci kabul edilir. Okulun bu sınıfında eğitim göreceklere askeri liseler ve orta mektepler talimatlarına göre eğitimlerine devam edeceklerdir.

Hava makinist subayları her yılın Ekim ayının 1.günü birinci sınıf derslerine başlarlar. Bu sınıf sınav dönemleri de dâhil olmak üzere 11 ay sürer. Bu sınıfta başarılı olanlar ikinci sınıfa geçerler. İkinci sınıfta 1 aylık tatilin ardından yine Ekim ayının 1.gününde başlar. Bu sınıfta sınav dönemleri de dâhil olmak üzere 9 ay sürer. Bu sınıfta da başarılı olanlar makinist subay olarak tayyare tamirhanelerinde üç aylık bir staja tabi

³⁵³ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 94-95.

tutulurlar. Bu stajında tamamlanmasının ardından hava kıt'a ve kurumlarında göreve başlarlar. Makinist okulunu başarıyla tamamlayanlar, hava makinist subayı unvanını alırlar.

Hava Makinist Mektebinde yer alan subaylara ait program aşağıdaki şekildedir;

Birinci sınıf:

Ders dönemi 1 Ekim ile 31 Temmuz arası devam eder. Ağustos ayı tamamen sınav hazırlığı ve sınav dönemi olarak planlanmıştır.

Tablo 4. 14: Hava Makinist Mektebinde Yer Alan Umumi Askeri Bilgilere Yönelik Dersler İçin Yıllık Program³⁵⁴

Umumi ve Askeri Bilgileri	Ders Adı	Ders Saati	Ağırlıklı Ortalama
	Ordu Bilgisi	3	2
	Harp Tarihi	3	2
	Askeri ve İktisadi Coğrafya	3	2
	Umumi ve Havai Hıfzıssıhha	6	2
Kara, Deniz ve Muhtelif Sınıflar Tabiye ve Teşkilatı	Kara Tabiyesi ve Teşkilatı	12	5
	Deniz Tabiyesi ve Teşkilatı	3	3
	Piyade Tabiyesi ve Teşkilatı	3	3
	Süvari Tabiyesi ve Teşkilatı	3	3
	Topçu Tabiyesi ve Teşkilatı	3	3
	Tank Tabiyesi ve Teşkilatı	3	3
	İstihkâm Tabiyesi ve Teşkilatı	3	3
	Muhabere Tabiyesi ve Teşkilatı	3	3
	Demiryolu Tabiyesi ve Teşkilatı	3	3
	Nakliye Tabiyesi ve Teşkilatı	3	3
	Gizleme Tabiyesi ve Teşkilatı	3	3

³⁵⁴ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 96.

	Gaz muharebeleri ve gazlara karşı tahaffuz	3	3
	Toplam Ders Saati	60	

Tablo 4. 15: Hava Makinist Mektebinde Gösterilen Umumi Bilgi Dersleri ve Fenni Tedrisata Yönelik Dersler İçin Yıllık Program³⁵⁵

	Ders Adı	Ders Saati	Ağırlıklı Ortalama
Malumat-1 Umumiye	Hesap	58	2,5
	Cebir	113	2,5
	Hendese	93	3
	Fizik	93	3
	Mekanik	93	3,5
	Elektrik	93	6
	Resim	88	2,5
	Fenni Tedrisat	Makine Teknolojisi Nazariyatı	52
Motor Teknolojisi Nazariyatı		99	6
Tayyare Teknolojisi Nazariyatı		52	6
Makine Atölyesi Mesaisi		153	3
Motor Atölyesi Mesaisi		120	3
Tayyare Atölyesi Mesaisi		153	3
	Toplam Ders Saati	1260	

İkinci Sınıf:

1 Ekim'den başlayarak 31 Mayıs'a kadar ders dönemi devam eder. Haziran ayı tamamıyla sınav hazırlığına ve sınavlara ayrılmıştır.

³⁵⁵ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 97.

Tablo 4. 16: Uçuş Bilgisine Yönelik Dersler³⁵⁶

	Ders Adı	Ders Saati	Ağırlıklı Ortalama
Hava Tabiiye ve Teşkilat	Hazarda hava kıt'atı teşkilat ve vezaifi	6	5
	Seferde hava kıt'atı teşkilat ve vezaifi	3	5
	Başlıca büyük ve civar devletler hava teşkilatı	3	3
	Hava kıtaatında yer hizmetleri (levazım ve idare)	3	3
	Hava kıtaatında yer hizmetleri (dâhili hizmetler ve inzibat)	3	3
Havai Seyrüsefer	Topografya ve Harita	3	2
	Havai Rasat	3	2
	Havai seyrüsefer usulleri	6	3
	Havai Fotoğrafçılık	6	3
	Hava kıtaatında muhaberecilik	3	3
	Havada atış ve bombardıman	6	3
	Balonculuk	3	2
	Toplam Ders Saati	48	

Tablo 4. 17: Makinist Mektebinde Makine, Motor ve Cebirsel Konularda Verilen Dersler³⁵⁷

	Ders Adı	Ders Saati	Ağırlıklı Ortalama
Malumat-ı Umumiye	Kimya	63	2,5
	Elektrik	51	2,5
	Müsellesat	15	2,5

³⁵⁶ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 98.³⁵⁷ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 99.

	Resmi sınaî	75	2,5
	Motor ve termodinamik	169	6
	Tayyare ve aerodinamik	141	6
Fenni Tedrisat	Makine teknolojisi nazariyatı	82	6
	Motor teknolojisi nazariyatı	82	6
	Tayyare atölyesi nazariyatı	82	6
	Makine atölyesi mesaisi	86	3
	Motor Atölyesi Mesaisi	86	3
	Tayyare Atölyesi Mesaisi	86	3
	Toplam Ders Saati	1008	

Okulda eğitim genellikle, teorik, pratik dersler ve uygulamalarla ilerlemektedir. Okulda verilen eğitimin amacı burada yetişen subayların uçuş öncesi ve sonrası tayyarenin genel aksamı ve motoruyla ilgili bakım ve onarımlarını rahatlıkla yapabilmesi; birliklerine katkı sağlamasıdır. Cumartesi ve Çarşamba günleri arasında 7 ders saati vardır. Bu ders saatlerinden biri mütalaa yani görüşme saatidir. Perşembe günü ise öğleden önce 3 ders saatiyle gün tamamlanır. Her ders 50 dakika olarak planlanmıştır. Haftada 38 ders saati mevcuttur.

Tablo 4. 18: Bir Tam Ders Gününde Hava Makinist Zabiti Adayı Öğrencilere Uygulanan Saatlik Program³⁵⁸

Ders	Saat
Sabah Müzakeresi	08.10 – 09.00
Birinci Ders	09.10 – 10.00
İkinci Ders	10.10 – 11.00
Üçüncü Ders	11.10 – 12.00
Öğle yemeği, istirahat	12.00 – 13.30
Dördüncü Ders	13.30 – 14.20
Beşinci Ders	14.30 – 15.20
Altıncı Ders	15.30 – 16.20

³⁵⁸ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 82.

Hava makinist mektebi sene sonu sınavlarına girebilmek için yıl içinde yapılacak olan derslerin en az 3/2'sine girmiş olmak gerekmektedir. Yalnızca sağlık sorunları nedeniyle bu rakama ulaşamayanlar için bir sene tekrar hakkı mevcuttur. Mazeretsiz olarak bu devam rakamına ulaşmayanlar okuldan uzaklaştırılırlar. Öğrencilerin sınıflarını tamamlayabilmeleri için bütün sınav notları ortalamaları en az 3 yani orta derecede olmalıdır. Ayrıca öğrencilerin yılsonunda başarılı olmaları için ortalamaları 3 olsa dahi hiçbir dersten 2'nin altında notlarının olmaması gerekmektedir. Bu durumlarda sınavların tamamlanmasının ardından öğrencinin ikinin altında olan dersleri için ikmal sınavı uygulanır. Makinist mektebinin subaylar şubesinde ki 11 aylık eğitim 3 devre halinde uygulanır. İlk iki devre 3 aylık iki bölümden son devrede sınav dönemi de dâhil olmak üzere 5 aylık bir dönemden oluşur. İkinci sınıftaki 9 aylık devrede 3 aylık 3 devre halinde uygulanır ve tamamlanır. Sınavlar birinci sınıf için Ağustos ayında ikinci sınıf içinde Haziran ayında uygulanır.³⁵⁹

Hava makinist mektebinde hava gedikli küçük zabitlerin yetiştirilmesi

Hava makinist okulunda gedikli küçük zabitler 1 Ekim'de derslere başlar ve sınav zamanı da dâhil olmak üzere 9 aylık bir eğitim sonrası başarılı olanlar ikinci sınıfa geçerler. Burada 3 aylık kıt'a stajlarını gerçekleştirmek üzere okula en yakın hava kıtalarında öğrenci asker olarak gönderilirler. Öğrenciler burada kalacakları üç ay zarfında kıt'a nın bir mensubu olarak bütün hizmetlere katılır. Makinist yamağı olarak çalıştırılırlar. Askeri talim ve terbiyeyle beraber makinist okulunda göremediği atışlara hazırlık gerçekleştirir ve bizzat uygulamasını da gerçekleştirir. Bu stajın tamamlanmasından sonra devam eden ekim ayının hemen başında ikinci sınıfta eğitime başlanır. Stajdaki mesai sicili ve atış eğitimlerinde ki başarıya istinaden hak eden öğrenciler ikinci sınıfa onbaşı rütbesiyle devam ederler. İkinci sınıfta da eğitim süresi sınavlarda dâhil olmak üzere iki ay sürmektedir. Sınavlarda başarılı olanlar tekrardan üç aylık kıt'a stajına gönderilirler. Burada gedikli küçük zabit onbaşı rütbesiyle görevlerini tamamladıktan sonra çavuş olarak birliklerden ayrılırlar ve boşa olan kadrolara göre istihdamları gerçekleştirilerek göreve başlarlar.

³⁵⁹ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 84-85.

Hava makinist gedikli küçük zabitlerinin iki senelik ders programı

Birinci sınıf:

Ekim ayından başlayarak 31 Mayıs'a kadar devam eder. Haziran ayı sınavlara hazırlık ve sınav dönemi olarak belirlenmiştir.

Tablo 4. 19: Hava Makinist Gedikli Küçük Zabit Sınıfının 1.Sınıfta Gördüğü Askeri Bilgiler ve Talim ve Terbiye Dersleri³⁶⁰

Ders Adı	Ders Saati	Ağırlıklı Ortalama
Askeri hazırlık derslerinden 1. ve 2. kitaplar	200	5
Piyade talimnamesinden alakadar maddeler	64	3
İdman talimnamesi	32	3
Askeri ceza kanunları ve sair alakadar kanunlar	16	3
Umumi ve havai sıhhat bilgileri	8	2
Yabancı dil	32	2
Toplam Ders Saati	352	

Tablo 4. 20: Hava Makinist Gedikli Küçük Zabit Sınıfının 1.Sınıfta Gördüğü Umumi Bilgiler (Malumat-ı Umumiye) Dersleri³⁶¹

Ders Adı	Ders Saati	Ağırlıklı Ortalama
Hesap	49	1,5
Cebir	22	1,5
Hendese	55	1,5
Fizik	46	2,5
Mekanik	46	2,5

³⁶⁰ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 120.

³⁶¹ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 120.

Kimya	31	2,5
Elektrik	46	3
Resmi Hendesi	90	2
Motor ve Termodinamik	70	3
Tayyare ve Aerodinamik	73	3
Toplam Ders Saati	528	

Tablo 4. 21: Hava Makinist Gedikli Küçük Zabıt sınıfının 1. Sınıfta gördüğü Fenni tedrisat dersleri³⁶²

Ders Adı	Ders Saati	Ağırlıklı Ortalama
Makine Teknolojisi Nazariyatı	37	3
Motor Teknolojisi Nazariyatı	64	3
Tayyare Teknolojisi Nazariyatı	49	3
Makine Atölyesi Mesaisi	139	6
Motor Atölyesi Mesaisi	112	6
Tayyare Atölyesi Mesaisi	127	6
Toplam Ders Saati	528	

İkinci sınıf:

Bu sınıf için dersler Ekim ayında başlayarak 31 Mayıs'a kadar devam eder. Haziran ayı ise sınav hazırlığı ve sınavların gerçekleştirilmesi için ayrılmıştır.

³⁶² *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 121.

Tablo 4. 22: Hava Makinist Gedikli Küçük Zabit sınıfının 2. Sınıfta gördüğü Askeri Bilgiler, Talim ve Terbiye Dersleri³⁶³

Ders Adı	Ders Saati	Ağırlıklı Ortalama
Askeri hazırlık derslerinden 1.ve 2.kitapların tekrarı ve 3.kitap	200	5
Piyade Talimnamesinden alakadar bahisler	32	3
Askeri ve umumi kanunlardan alakadar kısımlar	12	3
Umumi ve Havai Sıhhat Bilgileri	8	2
Yabancı Dil	32	2
Toplam Ders Saati	284	

Tablo 4. 23: Hava Makinist Gedikli Küçük Zabit sınıfının 2. Sınıfta gördüğü Havacılık Hakkında Malumat başlıklı dersler³⁶⁴

Ders Adı	Ders Saati	Ağırlıklı Ortalama
Havacılığı Tarihi	4	3
Hava Teşkilatı (Hazar ve sefer)	8	5
Hava Muharebeleri	8	5
Havada Fenni Hizmetler, Levazım, İdare ve Dâhili İnzibat ve Hizmetler	16	3
Havai Rasat	4	2
Havai Seyrüsefer	6	3
Havai Atış ve Bombardıman	10	3
Havai Fotoğrafçılık	4	3
Havai Muhabere	4	3
Balonculuk	4	2
Toplam Ders Saati	68	

³⁶³ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 122

³⁶⁴ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 122.

Tablo 4. 24: Hava Makinist Gedikli Küçük Zabit sınıfının 2. Sınıfta gördüğü Umumi Bilgiler (Malumat-ı Umumiye) Dersleri³⁶⁵

Ders Adı	Ders Saati	Ağırlıklı Ortalama
Cebir	81	3
Hendese	41	2
Müsellesat	15	3
Elektrik	74	3
Mekanik	50	3
Teknik Resim	86	2
Motor ve Termodinamik	98	3,5
Tayyare ve Aerodinamik	83	3,5
Toplam Ders Saati	528	

Tablo 4. 25: Hava Makinist Gedikli Küçük Zabit sınıfının 2. Sınıfta gördüğü Fenni tedrisat dersleri³⁶⁶

Ders Adı	Ders Saati	Ağırlıklı Ortalama
Makine Teknolojisi Nazariyatı	30	3
Motor Teknolojisi Nazariyatı	66	3
Tayyare Teknolojisi	36	5
Makine Atölyesi Mesaisi	146	6
Motor Atölyesi Mesaisi	110	6
Tayyare Atölyesi Mesaisi	140	6
Toplam Ders Saati	528	

Öğrenciler Cumartesi ile Çarşamba günleri arasında her biri 50 dakika olmak üzere 6 ders (teorik ve pratik) görmektedirler. Perşembe günleri de yine her biri 50 dakika olmak

³⁶⁵ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 123.

³⁶⁶ *Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), 123.

üzere öğlene kadar 3 ders görülmektedir. Öğrenciler haftada toplamda 33 ders görmektedirler. Öğrencilerin birinci ve ikinci sınıflarda sınavlara girmeye hak kazanmaları için yıl içindeki derslerin en az 3/2'sine katılmış olmaları gerekmektedir. Sene sonunda mezun olabilmek için bütün derslerin ortalamasının 3'ten yukarıda olması gerekmektedir. Buna ek olarak not ortalamasının 3 olmasıyla birlikte öğrencilerin derslerinde 2'den aşağıda not olmaması gerekmektedir. Bu durumda son sınavların tamamlanması ve notların açıklanmasından sonra öğrenciler kaldıkları derslerden ikmale girerler. Her iki sınıfta da yıl sonu sınavları Haziran ayı içerisinde gerçekleştirilir. Küçük zabit okulunu başarıyla tamamlayanlar her yıl ortaya çıkan ihtiyaca göre; pilot, tayyare ve motor makinisti veya fen ve ihtisas işlerine (*nişancı ve bombardımancı, telsiz ve elektrik makinisti, fotoğrafçı, muhabereci, silahçı, rasatçı*) olarak birliklere gönderilirler.

Pilot olarak istihdam edilebilmek için sağlık şartlarına uygun olmak, mesleğe istekli olmak ve bu mesleğe layık olmak gerekmektedir. Makinist mektebinden mezun olarak pilotluk için seçilen küçük zabitler hava okuluna dâhil olabilmek için hava okulu tayyare bölüklerine veya başka bir tayyare bölüğüne makinist gedikli küçük zabit olarak gönderilirler. Bu küçük zabitler hava okuluna gittikten sonra artık "*pilot gedikli küçük zabit*" olarak adlandırılırlar. Hava okulunda şartlar dâhilinde pilotluk eğitimine tabi olarak mesleğe adım atarlar.

Hava zabitleri teknik kursu

Planlanan bu kursta amaç hava sınıfında görev yapmakta olan tayyareci ve makinist subayların mevcut bilgilerini güncellemek, yeni teknolojiden ve bilgilerden haberdar etmektir. Bu kurslar 1 Haziran – 30 Eylül tarihleri arasında 4 aylık sürede gerçekleştirilir. Bu kursun sonunda Eskişehir ya da Kayseri'de bulunan tamirhanelerde 15 günlük bir staj gerçekleştirilir. Bu kurslar bir sene tayyareci subaylara, bir sene de makinist subaylara verilir. Bu teknik kursun ilk uygulaması 1933 yılında başlayacaktır ve her sene de düzenli olarak devam edecektir. Bu kursa 10-15 arasında subayın dâhil edilmesi planlanmaktadır.

Hava gedikli küçük zabitleri teknik kursları

Kursun amacı pilot gedikli küçük zabitelere ve makinist gedikli küçük zabitelere meslekleriyle ilgili yeni teknolojik bilgileri vermek ve mevcut bilgilerini güncellemektir. Küçük zabitelere mahsus olarak planlanan bu kurs 1 Haziran itibariyle başlayıp 30 Eylül'de sona erer. Kursun sonunda Eskişehir ya da Kayseri tamirhanelerinden birinde yeni

bilgilerin pratiğe dökülmesi için bir haftalık staj gerçekleştirilmektedir. Bu kurslar 1933 yılının Haziran ayından itibaren başlayacaktır ve her yıl düzenli olarak devam ettirilecektir. Kursu her yıl katılması planlanan küçük zabit sayısı 5-10 arasındadır.

1932 yılı içerisinde 1925 yılında yayınlanmış olduğu gibi bir talimatname yayınlanmış ve burada hava birliklerinin içerisindeki eğitimin belirli bir düzene sokulması amaçlanmıştır. Cumhuriyetin ilanından 1930'lu yıllara kadar gelen süreç içerisinde genelde Türk ordusu özelde de artık müstakil bir kuvvet olma yolunda ilerleyen hava birliklerinin personel ve teçhizat rakamları çok fazla artmıştır. Buda birlikler içerisinde ki hizmetin ve düzenin tertibi adına işlerin talimatnameler üzerinden düzene sokulması ihtiyacını doğurmuştur. 1932 yılında "*Hava Kuvvetlerinin Talim ve Terbiyesine Dair Esaslar*" başlığıyla yayınlanan talimatnamenin içerisinde şu bilgiler yer almaktadır;

Hava kuvvetlerine dair talim ve terbiye üç temel sınıf üzerinde gerçekleştirilmektedir;

- I. Uçucular (tayyareci subaylar, pilot gedikli küçük zabitler)
- II. Makinist ve uzmanlar (makinist subay ve gedikli küçük zabitler)
- III. Neferler

Uçucu grubun talim ve terbiyesi şu esaslar dâhilinde gerçekleştirilmektedir;

1. Uçuş (pilotaj) talim ve terbiyesi
2. Havai atış talim ve terbiyesi
3. Bombardıman talim ve terbiyesi
4. Fotoğraf talim ve terbiyesi
5. Telsiz ve telsizle muhabere talim ve terbiyesi
6. Keşif ve tarassut talim ve terbiyesi
7. Hava Tabiyesi Talim ve Terbiyesi
8. Gece ve Gündüz Seyrüsefer Talim ve Terbiyesi
9. Rasat Talim ve Terbiyesi
10. Teknik Talim ve Terbiyesi (Teknoloji, Tayyare ve Motor konularını içermektedir)
11. Beden Terbiyesi³⁶⁷

³⁶⁷ *Hava Kuvvetlerinin Talim ve Terbiyesine Dair Esaslar*, (1932), Ankara: Büyük Erkan-ı Harbiye Reisliği Matbaası, 1-4.

Makinist ve uzmanların talim ve terbiyesi şu esaslar dâhilinde gerçekleştirilmektedir;

Makinist subaylar; taburca talim ve terbiye edilir. Taburda kullanılan tayyare ve motorlar üzerinde yönetim tarafından belirlenen esaslar dâhilinde öğrencilere konferans verilir. Bu eğitim haftada birer saatlik iki konferans halinde işlenir. Tayyare makinistleri (hava gedikli küçük zabıtlar) bölükçe talim ve terbiye edilir. Birliklerde kullanılan motorun; işleme prensipleri, motorun basit sökülmesi, temizlenmesi, tekrar monte edilmesi, motorda meydana gelen arızalar, bu arızaların nasıl tespit edileceği ve giderileceği, karbüratör ve manyetonun esaslı ve derin incelenmesi, karbüratör ve manyetonun bakım ve muhafazası, karbüratör ve manyetoda meydana gelen arızalar, bu arızaların tespit edilmesi ve giderilmesi hususunda eğitim verilir. Bölükte kullanılan tayyare ile ilgili olarak; inşaat hakkında umumi fikirler, ayar hakkında esaslı değerlendirme, tayyarenin uçuşa geçişi için yapılması gerekenler, uçuş öncesinde ve sonrasında hangarda bakım, tekerlek değişimi, pervane değişimi, tayyare bakımıyla ilgili teorik ve pratik eğitimler gerçekleştirilir.³⁶⁸

Silahçı gedikli küçük zabıtların talim ve terbiyesine dair olarak ilgili bölüklerde bu askerlere; taburda kullanılan silahlarla ilgili genel bilgilendirme, silahların sökülmesi temizlenmesi, takılması, dikkatli bir şekilde bakımı, makineli tüfek, rövelver, tüfek, işaret tabancaları, bomba salanlar vs. hakkında genel bilgilendirme, cephane ve havai fişeklerin saklanması, cephane ve fişeklerin kullanımında alınması gereken tedbirler, cephane depolarının bakımı ve korunması eğitimleri teorik ve pratik olarak anlatılır.

Telsiz ve elektrikçi gedikli küçük zabıtların talim ve terbiyesine dair olarak ilgili bölüklerde bu askerlere; elektrik hakkında genel bilgilendirme, birlikte kullanılan malzeme hakkında genel bilgilendirme, ahize ve mürsile postalarının (malzemesinin) incelenmesi, tayyare gövdesine tespiti, ayar muayene ve kontrolleri, ahize antenin kurulması, bu malzemenin bakım ve saklanması, yedek malzemenin depolanmasıyla ilgili teorik ve pratik eğitimler gerçekleştirilir.

Fotoğrafçı gedikli küçük zabıtlarının talim ve terbiyesine dair olarak bu sınıfta mevcut olan askerlere; taburda kullanılan makineler hakkında genel bilgilendirme, fotoğrafçılık eczalarının istimali, banyolar, plakalar, fotoğraf kağıtları, peliküller, fotoğraf makineleri ile çekmecelerinin bakımı, bir çekmecenin doldurulması ve boşaltılması, izhar

³⁶⁸ *Hava Kuvvetlerinin Talim ve Terbiyesine Dair Esaslar*, (1932), 4-30

ve tespit banyoları, yıkama, kurutma ve teksirle ilgili olarak teorik ve pratik eğitimler gerçekleştirilir.

Muhabereci hava gedikli küçük zabıtlarının talim ve terbiyesine dair olarak bu sınıfta mevcut olan askerlere; telefonlar hakkında genel bilgilendirme, asma ve kablo hatları çekmek, birkaç birimi bir santrale bağlamak ve bunun kontrolünü sağlamak, hat tamir etmek ve toplamak konularında teorik ve pratik olarak eğitim yapılır.

Neferlerin talim ve terbiyesi şu esaslar dâhilinde gerçekleştirilir;

Hava birliklerinde neferlerin (erlerin) eğitilmesinde ki amaç; uçucu kuvvetin uçuşa hazırlığını sorunsuz bir şekilde sağlamalarını temin etmek ve gerektiğinde kıt'asının havadan ya da yerden uğrayacağı taarruza elindeki silahla karşı koyabilmelerini sağlamaktır.

Birliklerde erlerin talim ve terbiyesi için esaslar şu şekildedir;

1. Hava birliklerine Kasım ayında olmak üzere senede bir defa acemi er gelir.
2. Gelen erlerin sivildeki sanat ve meslekleri ne olursa olsun istisnasız hepsi kış devresi içerisinde 6 aylık süre zarfında talim ve terbiye edilir. Bu eğitim sürecinde takım nefer terbiyesi ve üçüncü grup ders atış vazifeleri ve manga ile muhabere atışı yaptırılır. Bu eğitimin sonunda takım nefer terbiyesi teftişi gerçekleştirilir.

Birlikteki acemi erlerin eğitimi sırasında burada bulunan tecrübeli (eski) erlerde eğitimci olarak görev yapacaklardır ve yenilere yardımcı olacaklardır. Nefer terbiyesi teftişinin tamamlanmasından sonra birlikte bulunan acemi erler sanatkâr ve sanatkâr olmayanlar olarak iki ayrı gruba ayrılırlar. Sanatkârlar 1 Mayıs tarihinden 1 Ekim'e kadar kendi sanatlarında teorik ve pratik olmak üzere eğitim alırlar. Sanatkâr olmayan neferler ise bu devrede yine askeri talim ve terbiyeye devam ederler. Ancak Mayıs-Ekim arası dönem yaz dönemi olarak belirlendiği için uçuşların en yoğun olduğu dönemdir. Bu doğrultuda erler aşamalı olarak birliklerdeki uçucuları ve tayyareleri uçuşa hazırlama noktasında pratik olarak eğitim gerçekleştirirler.

Tablo 4. 26: Hava Birliklerine Dâhil Olan Yeni Neferlerin ve Eski Neferlerin Bir Yıl İçerisinde Uyacakları Program³⁶⁹

	Kasım	Aralık	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim
Yeni Nefer	Nefer, manga ve Takım talimi. Bu talimler, Piyade Talimnamesi doğrultusunda gerçekleştirilecektir. 2.Grup acemi atış vazifeleri Atış talimnamesi doğrultusunda gerçekleştirilecektir.							Bölük komutanlığının müsait gördüğü zamanlarda bölükçe muharebe talimleri ve kıt'aca merasim ve duruş ve geçişlerine katılacak kadar bölükçe yanaşık talim ve terbiye hizmetleri				
Eski Nefer	Yeni neferlere muallim, tayyare hizmetleri							Bölükte muharebe ve yanaşık talimlerine katılırlar. Tayyare hizmetlerine devam ederler.				

Nisan ve Mayıs ayları içerisinde tabur komutanlığı tarafından teftişler gerçekleştirilir. Bu teftişler her bölük için bir gün devam eder. Ekim ayında gerçekleştirilen teftişlerde bölüklerin muharebe ve yanaşık talim kabiliyetini ve eski neferlerin elmiş oldukları sanat derecesi teftiş edilir. Bu teftişlerde Tabur Komutanlığı tarafından gerçekleştirilir ve her bir bölük için bir gün devam eder.

4.2.2. Hava Harp Akademisinin Kuruluşu

Hava birliklerinin kurmay ihtiyacını gidermek ve başka sınıflardan üst rütbelilerin havacılığın kurmaylığını yapması yerine doğrudan havacı subayların bu işte olması amacıyla 1 Kasım 1937 tarihinde Harp Okullarının mevcut yeri olan İstanbul Yıldız Sarayı'nda *Hava Harp Akademisi* kurulmuştur. Daha önce burada havacılar eğitim almakta ancak alınan eğitim kara birliklerinin kurmaylık bilgilerini içermekteydi. Buradaki temel amaçlardan bir tanesi de yetiştirilecek olan kurmayların havacılık alanında ki yeterliliklerini görmek ve onları havacılık esasları dâhilinde yetiştirmektir. Kurulan akademinin başına da Kurmay Yüzbaşı Seyfi Turagay getirilmiştir. Akademi faaliyete

³⁶⁹ *Hava Kuvvetlerinin Talim ve Terbiyesine Dair Esaslar*, (1932), Ankara: Büyük Erkan-ı Harbiye Reisliği Matbaası, 95.

başladıktan sonra ilk mezunlarını 1938-1939 devresinin sonunda vermiştir. Akademiyi tamamlayan yeni kurmayların isimleri ise şu şekildedir; Zihni Gökçal, Kemal Çolakoğlu, Arif Hikmet Erkuş ve Muhittin Arsal. Hava Harp Akademisi Ekim 1941'e kadar faaliyetlerine İstanbul'da devam etmiş ancak orduların güvenliği ve olası saldırıların önüne geçebilmek ve eğitimlerin güvenle sürdürülmesi adına akademi Ankara'ya taşınmış ve II. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar faaliyetlerine Ankara'da devam etmiştir. Okul 13 Kasım 1946'da tekrar Ankara'dan İstanbul'a taşınmıştır. Akademi teşkil edildikten II. Dünya Savaşı'na kadar geçen süreçte bir eğitim yılı içerisinde 2 dönem ve bir sömestr olarak faaliyetlerine devam etmiş savaş sonrasında ise bir eğitim yılı içerisinde 3 dönem belirlenmiş ve akademideki öğrenciler içinde iki sömestr planlanmıştır. Okulda eğitim 1937-1949 yılları arasında 3 yıl olarak sürdürülmüş; 1949-1950 eğitim devresiyle birlikte eğitim 2 yıla düşürülmüştür. 1938-1950 yılları arasında Hava Harp Akademisinde Türk eğitimcilerle beraber; 2 Amerikalı, 1 Hollandalı ve 19'da İngiliz subay uzman eğitici olarak görev yapmışlardır.³⁷⁰

Hava Harp Akademisi kurulduktan sonra okula dair ilk kuruluş esasları ve talimatname 23 Temmuz 1945 tarihinde yayınlanmıştır. Yayınlanan talimatnameye göre akademinin kuruluş amaçları belirlenmiştir. "Hava Harp Akademisi Hava Kuvvetlerine orta ve büyük sevk ve idare esaslarını bilir, kurmay hizmetlerine ve yüksek komuta mevkilerine geçmeye elverişli, soğukkanlı yüksek seciyeli, fikir ve bedence her iklimde ve her yerde en güç şartlar altında iş görmeye kudretli ve çalışkan subay yetiştirir."³⁷¹

1945 yılında yayınlanan talimatnameye göre Hava Harp Akademisine giriş için belirlenen şartlar şu şekildedir;

1. Hava Okulu öğrenimini bitirmiş olmak
2. Sınava girinceye kadar rütbesi üsteğmen veya 3.senesini tamamlamamış yüzbaşı olmak
3. Sınava giriş gününe kadar bulunduğu rütbede en az 1 yıl kıta hizmeti yapmış olmak
4. Sağlık durumu uçuculuğa elverişli olmak. (İstekliler havacılık eğitimine ilk girişlerinde bir sağlık testine tabi tutulmakla beraber ilerleyen zamanlar içerisinde herhangi bir sağlık probleminin ortaya çıkışı varsayılarak bu şart konulmuştur.)

³⁷⁰ 21.Yüzyıla Girerken Hava Harp Akademisi 63.Yıl, (2000), Ankara: Hava Kuvvetleri Basımevi, 16-19.

³⁷¹ 21.Yüzyıla Girerken Hava Harp Akademisi 63.Yıl, 38.

5. Askeri mahkemelerce bir veya daha fazla suçtan farklı zaman dilimleri içerisinde de olsa 15 günden fazla hapis cezasına çarptırılmamak.
6. İyi ve uygun bir sicil almış olmak (Üsteğmenler için takım komutanlığı, yüzbaşılar için bölük komutanlığı yapmış olmak) Bununla birlikte her surette kusursuz bir ahlak ve seciye sahibi olmak
7. Subayın görev yaptığı alay, bölük veya tabur komutanlıkları tarafından “*Bu subay kurmay yetiştirilmeye layıktır veya değildir*” ibaresini içeren bir raporun Hava Kuvvetleri Komutanlığına gönderilmesi gerekmektedir. Bu rapor doğrudan kuvvet komutanı tarafından açılarak incelenecektir.
8. Kurmaylığa aday subayın anne ve babasının Türk soyundan olması gerekmektedir. Bununla birlikte evli olan subayların eşlerinin de anne babalarının Türk ve Türk soyundan olmaları gerekmektedir.³⁷²

Akademi tarafından belirlenen şartları yerine getiren havacı subaylar Hava Harp Akademisine girmek istediğini belirten dilekçesini ve gerekli belgeleri içerisinde bulunan yıl içerisinde en geç 1 Eylül'e kadar Hava Harp Akademisine iletmelidir. Başvuru süresinin ardından akademi tarafından gerekli değerlendirmeler gerçekleştirilir ve içerisinde bulunan yılda 31 Ekim tarihine kadar akademiye alınması uygun görülen isimler Milli Müdafaa Vekâletine bildirilir. Milli Müdafaa Vekâleti tarafından da verilen isimler üzerinden gerekli değerlendirmeler yapılır ve nihai olarak sınava girecek isimler 1 Ocak tarihine kadar Genel Kurmay'a gönderilir. Genel Kurmay tarafından aday listeleri ve bu adayların sınava girecekleri yerler de 1 Mart tarihine kadar belirlenmiş olur. Adaylara sınava girecekleri yer ve tarihe dair bilgilendirmeler 1 Mayıs tarihine kadar yapılır. Akademi sınavları tatil günlerine denk gelmediği sürece 10 Ağustos tarihinde gerçekleştirilir.³⁷³

Gerçekleştirilecek olan yazılı sınavda adaylara sorulacak olan soruların konu başlıkları şu şekildedir;

- Hava Tabiyesi
- Hava Harp Silah ve Araçları
- Genel Tabiye
- Sınıf Tabiyesi Bilgisi

³⁷² 21.Yüzyıla Girerken Hava Harp Akademisi 63.Yıl, 39.

³⁷³ 21.Yüzyıla Girerken Hava Harp Akademisi 63.Yıl, 41-42.

- Tarih
- Coğrafya
- Topografya ve Kroki
- Yabancı Dil (Fransızca, Almanca, İngilizce, Rusça veya İtalyanca dillerinden birisinden, ikisinden veya hepsinden çeviri sorusu)³⁷⁴

Yapılan sınavın sonuçları adaylara 15 Aralık tarihine kadar tebliğ edilir. Eğitimde 15 Mart tarihinde başlar. Akademiye giriş takvimine baktığımızda adayların seçilmesi sürecinin 1 yıldan fazla sürdüğü görülmektedir. Bu kadar detaylı bir sürecin olmasının sebebi de eğitime girip bu akademiye tamamlayanların Hava Kuvvetlerinin en üst makamlarına kadar çıkacak olması ve Türk havacılığını uluslararası düzeyde temsil edecek olmalarıdır.³⁷⁵

Hava Harp Akademisinde verilecek dersler ve içerikleri

- 1. Hava Tabiyesi:** 1.sınıfta Av Tayyareciliği ve Keşif Tayyareciliğinin tabiyesi, sevk ve idaresi anlatılır. 2.sınıfta bombardıman tayyareciliği, orduyu destekleme tayyareciliği, deniz ve donanma tayyareciliğinin tabiyesi, sevk ve idaresi hakkında dersler verilmektedir.3.sınıfta hava indirme kıtaları ile müstakil hava kuvvetlerinin sevk ve idaresinin esaslarıyla birlikte; müşterek hareketlerde hava kuvvetlerinin sevk ve idaresi hakkında eğitim verilmektedir. 1.ve.2sınıf derslerinin sonunda 12 saatlik hava tabiyesi konulu harp oyunu (tatbikat) gerçekleştirilir. 3.sınıf eğitimi içerisinde 28 saatlik strateji konulu bir hava harp oyunu ve 20 saatlik müşterek kara hava ve deniz birliklerinin katıldığı stratejik harp oyunu gerçekleştirilir.
- 2. Hava Kurmay Görevleri:** 1.sınıfta kurmaylık vasıfları, durum muhakemesi, hareket emir ve talimatlarının yazım işleri, tayyare bölük, tabur, alay ve tugay teşkilatı hakkında bilgilendirme, bu birliklerin karargah hizmetleri, talim ve terbiye işlerinin düzenlenmesi ve teftişlerin düzeni ile ilgili bilgiler anlatılır. 2.sınıfta hava meydanlarının neveleri, seçim esasları, hareket maksatlarına göre teçhizat belirleme, müstakil tugay ve tümen teşkilatı, karargah hizmetleri ile ilgili dersler verilecektir. 3.sınıfta; hava kuvvetlerinin teşkilatı ve kadro prensipleri, hava kuvvetlerinin devlet teşkilatlarıyla ilişkileri, bir milletin hava harbine hazırlanması, sefer, proje ve planların hazırlanması, harp oyunları ve manevraların tertibi, hava

³⁷⁴ 21.Yüzyıla Girerken Hava Harp Akademisi 63.Yıl, 60.

³⁷⁵ 21.Yüzyıla Girerken Hava Harp Akademisi 63.Yıl, 63.

kuvvetlerinin talim ve terbiye prensipleri ve personel yetiştirme esaslarıyla ilgili dersler verilmektedir. Bunlarla birlikte bu ders içeriğinde her sınıfta 15 saatlik ikmal konulu harp oyunu gerçekleştirilmektedir.

3. **Hava Harp Tarihi**
4. **Yabancı Dil** (Bu ders her 3 sınıfta da gösterilecektir)
5. **Uçuş Tatbikatı**
6. **Kara Tabiyesi Tatbikatı** (1.ve 2.sınıfta bu uygulanacaktır)
7. **Deniz Tabiyesi** (1.ve 2.sınıfta uygulanacaktır)
8. **Tank ve Motorlu Birlikler Tabiyesi**
9. **Siyasi Tarih**
10. **Devletler Hukuku**
11. **Deniz Harp Tarihi**
12. **İnkılâp Tarihi**
13. **Muhtelif Konularda Verilen Konferanslar**³⁷⁶

Daha öncede aktarılmış olduğu gibi 1937 yılında faaliyete giren Hava Harp Akademisinde 1949'a kadar eğitim 3 yıl olarak uygulanmıştır. 1949-1950 eğitim öğretim yılından itibaren ise 1954 yılına kadar eğitim 2 yıla düşürülmüştür. Bu 2 yılın uygulaması ise şu şekilde olmuştur; Hava Harp Akademisi öğrencileri 1.sınıfta eğitimlerini tamamladıktan sonra bir yıl boyunca kıtalarda ve karargâhlarda kurmay subay yardımcısı olarak staj görürler. Bu 2 yılın ardından Hava Harp Akademisi öğrencileri yeni bir sınava tabi tutulurlar ve bu sınavda başarı gösterenler 2.sınıfa geçmeye hak kazanırlar. 2.sınıftaki eğitimini başarıyla tamamlayan subaylar bir yıl daha staj görürler ve bu stajlarının tamamlanmasının ardından kurmaylıkları tasdik olunurdu.

Tablo 4. 27: Hava Harp Akademisinin 1939-1950 Yılları Arasındaki Mezun Sayısı³⁷⁷

Yıl	Mezun Sayısı
1939	4
1940	3
1941	3

³⁷⁶ 21.Yüzyıla Girerken Hava Harp Akademisi 63.Yıl, 36-37.

³⁷⁷ 21.Yüzyıla Girerken Hava Harp Akademisi 63.Yıl, 60. Akademinin Ankara'dan tekrar İstanbul'a taşınmış olduğu devre içerisinde mezun bilgilerine ulaşılamamıştır.

1942	12
1943	8
1944	7
1946	4
1947	3
1948	3
1949	9
1950	9
Toplam Mezun Sayısı	65

1950'ye kadar geçen süreç içerisinde Hava Harp Akademisinde en çok mezun verilen dönem 1942 olmuştur. Bu dönemde ki mezun sayısının fazla olmasını II. Dünya Savaşı içerisinde İngiltere, Amerika Birleşik Devletleri ve Almanya'nın politikalarının değişkenliğine ve Türkiye'nin kendi savunma ihtiyacını karşılama gereksinimine bağlamak yerinde olacaktır.

4.2.3. Hava Harp Akademisi Giriş Sınavlarında Sorulan Sorular

4.2.3.1. 1938-1939 devresi giriş sınavında sorulan sorular

Bu devre içerisinde müstakil olarak havacılıkla ilgili ayrı sorular hazırlanmamış; akademiye girecek olan bütün devreler için ortak sorular hazırlanmıştır. Burada özel olarak havacılıkla ilgili olarak sorulan soru ise şu şekildedir; “Herhangi bir tank taarruz hazırlık mevkiinde tankçılık bakımından ve havacılık bakımından ne gibi tedbirlere müracaat olunur?”³⁷⁸ Bu devrede tarih, coğrafya ve topografya bilgisinin ölçülmesine yönelik sorular da sorulmuştur. Tarihle ilgili olarak iki soru hazırlanmıştır. İlk soruda Yeniçeri Ocağının kaldırılmasından sonra 1854 Kırım Savaşından, 1912 Balkan Savaşlarına kadar geçen süre içerisinde ordunun genel durumunun ve Balkan Savaşlarında alınan yenilginin askeri nedenlerinin incelenmesi istenmiştir. İkinci soruda ise daha rahat cevaplanacağı düşünülen İstiklal Harbinin cepheleri, bunların kimlere karşı düzenlendiği, oluşturulan cephelerin tarihçesi, savaş içerisinde ilk zaferin ve son zaferin neticeleri hakkında bilgi istenmiştir. Bu

³⁷⁸ *Harp Akademisi 1938-1939 Yılı Giriş İmtihanları Sorular ve Cevapları*, (1939), İstanbul: Harp Akademisi Matbaası, 19.

iki soru için adaylara 4 saat süre verilmiştir.³⁷⁹ Dil sorularında ise; İngilizce, Fransızca ve Almanca dillerinde çeviri soruları verilmiştir.

4.2.3.2. 1939-1940 devresi giriş sınavında sorulan sorular

Bu devrede havacılıkla ilgili olarak karşımıza çıkan soru; “*Av ve bombardıman tayyareleri gündüz karadaki muhtelif hedeflere karşı hangi vasıtalarla nasıl taarruz ederler?*” şeklindedir.³⁸⁰ Bu soru akademinin giriş sınavlarında ortak sorulardan biri olan sınıf tabiyesi kısmında sorulan sorulardandır. Bu dönem içerisinde ki sınavlarda da askeri coğrafya, topografya ve tarihle ilgili soruların geldiği görülmektedir. Bu dönemde tarih alanında adaylara 3 soru sorulmuş ve yine 4 saat süre verilmiştir. Adaylara bu alanda sorulan sorular şu şekildedir; öncelikle Selçuk, Osmanlı ve Timur Devletleri ile Türkiye Cumhuriyeti Devleti ne zaman kurulmuştur sorusu yöneltilmiştir. Bu devletlerden Osmanlı Devletinin kuruluş meselesi ve nasıl kurulduğuna yönelik bir bilgi istenmiş ve son olarak da adı geçen Selçuklu, Osmanlı ve Timur Devletleriyle beraber onlarla çağdaş olan diğer Asya ve Anadolu devletlerinin kuruluş nedenlerinin kıyaslanması istenmiştir.³⁸¹ Yine dil alanında da İngilizce, Almanca ve Fransızcadan çeviri soruları adaylara yöneltilmiştir. Doğrudan hava subayı kurmay adayları içinde ilk defa bu devre içerisinde ayrı sorular hazırlanmıştır. Sorulan ilk soru hava tabiyesiyle ilgili olmuştur. Burada amaç Trakya merkezli olarak ortaya çıkmış olan bir savaşta olası meseleler üzerinden hava birliklerinin vazifesinin ve amacının değerlendirilmesi olmuştur.³⁸² Havacı subaylara kendi alanlarıyla ilgili yöneltilen sorulardan bir tanesi de bir hava harbinde kullanılacak olan silah ve araçlarla ilgilidir. Bu konuyla ilgili iki soru yöneltilmiştir. Öncelikle tayyarelerde kullanılan topların ve mermilerin vasıfları ve kullanım şekilleriyle ilgili soru sorulmuş, bununla beraber adaylara havacılıkta kullanılan bombaların türleri ve kullanım alanlarıyla ilgili bir soru yöneltilmiştir.³⁸³

³⁷⁹ *Harp Akademisi 1938-1939 Yılı Giriş İmtihanları Sual ve Cevapları*, (1939), 39.

³⁸⁰ *Harp Akademileri 1939-1940 Yılı Kara ve Hava Akademileri Giriş İmtihanları Sual ve Cevapları*, (1940), İstanbul: Harp Akademisi Matbaası, 21.

³⁸¹ *Harp Akademileri 1939-1940 Yılı Kara ve Hava Akademileri Giriş İmtihanları Sual ve Cevapları*, (1940), 40.

³⁸² *Harp Akademileri 1939-1940 Yılı Kara ve Hava Akademileri Giriş İmtihanları Sual ve Cevapları*, (1940), 49-53.

³⁸³ *Harp Akademileri 1939-1940 Yılı Kara ve Hava Akademileri Giriş İmtihanları Sual ve Cevapları*, (1940), 54-58.

4.2.3.3. 1941 devresi giriş sınavında sorulan sorular

Ortak alanda hem karacı hem de havacı adaylara sınıf tabiyesi noktasında havacılıkla ilgili olarak sorulan soru şu şekildedir; “Hava keşfi hangi tayyarelerle yapılır, bunlar kaide olarak ne gibi birlik halinde teşkil olunur ve hangi makamlar emrine verilir. Hava keşfinin üstünlüğü ve zayıf yönleri nelerdir?”³⁸⁴ Bu devrede tarihle ilgili olarak adaylara Anadolu Selçuklu Devletiyle ilgili bir soru yöneltilmiştir. Anadolu Selçuklu Devletinin yıkılışı meselesi Osmanlı Devletinin kuruluşu ile bağdaştırılmış ve tarihi olarak Osmanlının Anadolu Selçuklularının bir devamı yorumu yapılabilir mi sorusu yöneltilmiştir. Ayrıca adaylardan Anadolu Selçuklu ve Osmanlı Devletinin idare sistemini kıyaslamaları istenmiştir. Sorular için 4 saat süre verilmiş ve verilecek cevapların 4 sayfayı geçmemesi gerektiği de belirtilmiştir.³⁸⁵ Doğrudan hava subaylarına yöneltilen akademiye giriş sınavı sorularından ilki hava tabiyesiyle ilgili bir soru olmuştur. Bu sınav devresinde de adaylara Ege’de bir bölgenin işgali meselesi verilmiş ve adaylar tarafından bu konunun kendi birlikleri lehine çözülmesi için yapılması gerekenlerin ne olduğu sorulmuştur.³⁸⁶ Havacı subaylara hava harbinde kullanılacak silah ve araçlarla ilgili olarak adaylara üç soru yöneltilmiştir. Sorulan sorular şu şekildedir;

1. Hâlihazırda modern ordularda ne gibi tayyare def’i silah ve vasıtaları vardır. 2. Son 1939 harbi başladığından beri İngiliz ve Alman hava orduları tarafından kullanılan önemli; av, keşif ve bombardıman tayyareleri nelerdir. 3. Donanmaya karşı yapılan hava taarruzlarında ne zaman, hangi gemilere ve bu gemiler için hangi cins bomba veya torpido kullanılmalıdır.³⁸⁷

Görüldüğü üzere 2.Dünya Savaşın en yoğun dönemleri içerisinde olağanüstü bir hal durumunda kurmay olarak ordular içerisinde kullanılacak bu subayların konuyla ilgili bilgi düzeyleri ve yeterlilikleri ölçülmek istenmiştir.

4.2.3.4. 1942 devresi giriş sınavı soruları

Bu devrede hava tabiyesiyle ilgili havacı kurmay subay adaylarına yöneltilen sorunun özü şu şekildedir; kırmızı devlet ve mavi devlet olarak iki devlet belirlenmiş, kırmızı devlet kendi kuzey batısında bulunan mavi devletle siyasi gerginlik yaşamaktadır.

³⁸⁴ *Harp Akademisi 1941 Yılı Kara ve Hava Akademileri İkinci Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları*, (1942), Ankara: Harp Akademisi Matbaası, 27.

³⁸⁵ *Harp Akademisi 1941 Yılı Kara ve Hava Akademileri İkinci Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları*, (1942), 43.

³⁸⁶ *Harp Akademisi 1941 Yılı Kara ve Hava Akademileri İkinci Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları*, (1942), 57-65.

³⁸⁷ *Harp Akademisi 1941 Yılı Kara ve Hava Akademileri İkinci Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları*, (1942), 66.

Bu siyasi gerginlik görüşmelerinde önünü tıkamaktadır ve kırmızı devlet bunun tek çözüm yolu olarak mavilere karşı havadan bir baskınla açılacak bir savaşı görmektedir. Adaylardan bu durum içerisinde yapılması gerekenler ve havadan bir bombardımanın nasıl gerçekleştirilebileceğine yönelik bir plan çıkarması istenmiştir.³⁸⁸ Hava harp silah ve araçları ile ilgili adaylara yöneltilen sorular şu şekildedir;

1. Bugünkü harbin tabiiye isteklerine göre inşaat, teknik, silah ve teçhizat bakımından modern bir av tayyaresi hangi özelliklere sahip olmalıdır. 2. Tavik tapalı tayyare bombaları ne maksatla hangi hedeflere karşı kullanılır?³⁸⁹

Ortak alanda hem karacı hem de havacı subaylara sorulan tarih sorusunun içeriğinde Osmanlı Devletinin yükselme devriyle ilgili sorular bulunmaktadır. Burada devletin hem Asya'da hem de Avrupa'da büyüme ve gelişme çabalarının başlangıç ve bitiş tarihlerinin ne olduğunun açıklanması istenmiştir. Bu amaçla yapılan savaşların ne olduğu ve Osmanlı Devletinin hani kıtada daha çok başarılı olduğuna yönelik bir soru sorulmuştur. Bu dönemde de adaylara tarih sorusunu yanıtlamaları için 4 saat süre verilmiştir. Coğrafya konusunda ise adaylara Büyük Menderes dışarıda tutulmak kaydıyla Türkiye'nin güney sahillerinin memleket savunması açısından incelenerek kıymetlendirilmesi istenmiştir.³⁹⁰

4.2.3.5. 1943 devresi giriş sınavı soruları

Ortak alanda sınıf tabiyesiyle ilgili yöneltilen sorularda havacılıkla ilgili gelen soru şu şekildedir; "*Hava Keşfinin fayda ve mahzurları nelerdir?*"³⁹¹ Bu devrede hava tabiyesiyle ilgili havacı kurmay subay adaylarına yöneltilen sorunun özü şu şekildedir; kırmızı birinci ordu mavi birliklerin taarruzunu Trakya hattında kırmıştır. Kırmızı birinci ordu bunun ardından takviye birliklerle desteklenmeye başlamıştır. Yeni birliklerle takviye edilen kırmızı ordu Ağustos 1942 sonlarında düşmanın taarruzunu kırdığı yönde Babaeski-Edirne istikametinde düşmana taarruz etmek istemektedir. Havacı subaylardan bu durum doğrultusunda uygulaması ve cevaplama istenenler ise Kırmızı ordulara bağlı II.Av taburu komutanı sıfatıyla yapılacak taarruzdaki vazifelerinin neler olduğu ve taarruz planı doğrultusunda sorumlu olduğu tabura 20 Ağustos 1942 tarihinde vereceği emrin ne

³⁸⁸ *Harp Akademisi 1942 Yılı Kara ve Hava Akademileri Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları* (1943), Ankara: Harp Akademisi Matbaası, 34-38.

³⁸⁹ *Harp Akademisi 1942 Yılı Kara ve Hava Akademileri Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları* (1943), 40-41.

³⁹⁰ *Harp Akademisi 1942 Yılı Kara ve Hava Akademileri Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları* (1943), 45 – 51.

³⁹¹ *Harp Akademisi 1943 Yılı Kara ve Hava Akademileri Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları* (1943), Ankara: Harp Akademisi Matbaası, 3.

olacağını anlatmasıdır.³⁹² Hava harbinde kullanılacak silah ve araçlarla ilgili adaylara iki soru yöneltilmiştir. 1. Soru şu şekildedir; “*II. Dünya Savaşı içerisinde kullanılan uzun menzilli ağır bombardıman tayyaresinin kendi müdafaası bakımından ne suretle silahlandırılması lazım geldiğini ve bu silahların çaplarıyla mermi cinslerinin nasıl olması gerektiğini yazınız?*” Adaylara yöneltilen ikinci soruda ise “*Bir av tayyaresinde top ve makineli tüfek nispeti ne olmalıdır ve bunlar hangi esaslara göre ayarlanmalıdır. Sebepleriyle birlikte izahı?*”³⁹³ 1943 devresinde ortak alanda sorulan tarih sorusunun içeriğinde Haçlı Seferiyle ilgili bilgi sahibi olunmasını gerektirecek bir soru bulunmaktadır. Adayların cevaplaması gereken soru şu şekildedir; “*Suriye ve Filistin’e karşı yapılan Haçlı Seferleri başladığı zaman; Suriye, Filistin ve Anadolu’da hangi hükümetler vardı? Bu hükümetlerde hangisi kuvvetli durumdaydı? Seferler bittiği zaman durum neydi? Haçlı Seferlerinin her iki taraf açısından (seferi yapan ve sefer yapılan taraf) önemi nedir? Bu önem neden kaynaklanmaktadır?*” Adaylardan kendilerine yöneltilen bu tarih sorusunu 4 saat içerisinde cevaplandırmaları beklenmektedir. Coğrafya ile ilgili olarak da Toros Dağları üzerinden Suriye, Irak sınırından ya da Akdeniz kıyılarından Türkiye’ye karşı gelecek bir taarruza karşı bölge üzerinden Türkiye’nin olası müdafaasının tetkiki adaylara sorulmuştur.³⁹⁴

4.2.3.6. 1944 devresi giriş sınavı soruları

Bu devrede akademi adaylarının ortak sorularından olan sınıf tabiyesi ile ilgili sorulan sorularda havacılıkla ilgili olarak sorulan soru şu şekildedir; “*Hava muharebe kuvvetlerinin bugünkü harplerde rolleri nedir?*” Bununla birlikte hava savunmasıyla ilgili de adaylara bir soru yöneltilmiştir. Bu soruda ise “*Boğazlardan, köprülerden ve sulardan gerek yürümek suretiyle ve gerekse nakil vasıtalarıyla geçişte hava müdafaası bakımından ne gibi tedbirler almak gerekir.*”³⁹⁵

1944 devresinde hava tabiyesi ile ilgili olarak adaylara sorulan sorunun içeriği özetle şu şekildedir. Plana göre 20 Eylül 1943’te düşman hava birlikleri Akçakoca üzerinden Bolu’ya oradan da Ankara’ya doğru üzerinden harekete geçmişlerdir. I.Av

³⁹² *Harp Akademisi 1943 Yılı Kara ve Hava Akademileri Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları* (1943), 32-33.

³⁹³ *Harp Akademisi 1943 Yılı Kara ve Hava Akademileri Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları* (1943), 45.

³⁹⁴ *Harp Akademisi 1943 Yılı Kara ve Hava Akademileri Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları* (1943), 48-49.

³⁹⁵ *Harp Akademisi 1944 Yılı Kara ve Hava Harp Akademileri Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları* (1944), Ankara: Harp Akademisi Matbaası, 3.

Taburu komutanından da harekete geçen bu filonun Ankara'ya girişine engel olması istenmiştir. Burada da verilen göreve göre soruyu cevaplayacak olan adaylardan I.Av Taburu Komutanı sıfatıyla kendisine verilen görevin tertiplenmesi ve bu görev için vereceği emirlerle ilgili bilgi vermesi istenmiştir.³⁹⁶ Hava Harp Akademisi adaylarına hava harp silahları ve araçlarıyla ilgili iki soru yöneltilmiştir ve kendilerine bu soruları cevaplamaları için 4 saat süre verilmiştir. Adaylara yöneltilen sorular şu şekildedir;

Bir tayyarenin; 7,6, 7,9, 12 ve 13 milimetrelik makineli tüfeklerle ve 20, 25 ve 37 milimetrelik otomatik toplarla teçhizinin fayda ve mahzurlarını yazınız? Donanmanın kuruluşundaki tayyare gemileri nasıl bir tabiye düşüncesinin mahsulüdür. Tayyare gemilerinin tayyare ana gemileriyle belli başlı farkları nelerdir. Anlatınız?³⁹⁷

Adaylara tarihle ilgili olarak Osmanlı Devleti tarafından ordunun ıslah edilmesi fikrinin ilk defa ne zaman ortaya çıktığı, bu ortaya çıkan fikrin ne zaman uygulanmaya başlandığı, yapılmak istenen ıslahatlarda etkili olan düşünce yapısı ve amaç neydi şeklinde bir soru yöneltilmiştir. Bununla birlikte adaylardan vermiş oldukları bilgilerden hareketle orduda yapılacak ıslah çalışmalarında gerçek amacın ne olması gerektiğine yönelik kişisel görüşlerinin de alınmak istendiği bir soru sorulmuştur. Adaylara bu sorunun yanıtlanması için 4 saat süre verilmiştir ve bu güne kadar yapılan sınavlardan farklı olarak bu soruda kitap kullanımı serbest bırakılmıştır.³⁹⁸ Askeri coğrafya ile ilgili olarak adaylara Orta Anadolu bölgesinin Türkiye'nin müdafaası bakımından öneminin değerlendirilmesi istenmiştir.

4.2.3.7. 1944-1945 devresi giriş sınavı soruları

Sınıf tabiyesi ortak alanında hem doğrudan havacılık bilgisiyle ilgili hem de hava savunmasıyla ilgili sorular kurmay adaylarına yöneltilmiştir. Hava ile ilgili soru şöyledir; “Havadaki tayyarelerin yerle ve yerin bu tayyarelerle olan muhabere vasıtaları nelerdir? Bu gün için en uygun olanını kısaca sebepleriyle kıymetlendiriniz?” Hava savunmasıyla ilgili olarak da “Havaya karşı korunma birliklerinin görevleri nelerdir?” şeklinde bir soru kurmay adaylarına yöneltilmiştir.³⁹⁹ Hava tabiyesiyle ilgili olarak adaylara yöneltilen soru şu şekildedir. Soruda verilen mesele göre kırmızı devlet kuzeydoğu komşusu olan mavi

³⁹⁶ *Harp Akademisi 1944 Yılı Kara ve Hava Harp Akademileri Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları* (1944), 39.

³⁹⁷ *Harp Akademisi 1944 Yılı Kara ve Hava Harp Akademileri Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları* (1944), 47-48.

³⁹⁸ *Harp Akademisi 1944 Yılı Kara ve Hava Harp Akademileri Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları* (1944), 54.

³⁹⁹ *Harp Akademisi 1944-1945 Yılı Kara ve Hava Harp Akademileri Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları* (1945), Ankara: Harp Akademisi Matbaası, 3-4.

devlet ile iki aydır bir savaş halindedir. Kırmızı devlete ait 1.ordu ve 2.ordu doğu sınırlarını ve Karadeniz kıyılarını düşman taarruzlarına karşı korumaktadır. Kırmızı 2.ordu komutasında bulunan Erzincan'da bulunan bombardıman taburu komutanı 26 Eylül 1944'te alay komutanından Karadeniz sahillerinde ilerlemekte olan iki geminin imha edilmesi yönünde bir emir iletmiştir. Adaylardan istenen Erzincan I.Bombardıman Taburu komutanı olarak durumun muhakemesi, bir karar verilmesi ve verilecek emirlerin belirlenmesidir.⁴⁰⁰ Adaylara bu devre sınavında hava harp silah ve araçlarıyla ilgili iki soru yöneltilmiştir. Sorulan sorular şu şekildedir;

1. Sürat farkları olmayan hafif ve ağır iki bombardıman tayyaresinin bir diğerine nazaran ne gibi fayda ve mahzurları vardır. İzah ediniz. 2. Tayyarede kullanılan roket bombalarıyla, normal tayyare bombalarının yapılış ve kullanılış bakımından farklarını belirtiniz.⁴⁰¹

Tarih soruları bu devrede Türk Tarihi başlığı sorularıyla karşımıza çıkmaktadır. Adaylara 19.yüzyılda ki Osmanlı-Rus münasebetleri sorulmuş ve belirtilen 3 tartışma maddesine göre bu konunun cevaplandırılması istenmiştir.

1. Osmanlı İmparatorluğu ile Rus Çarlığı arasında hangi harpler olmuştur. Bu harpler nasıl sonuçlanmıştır ve Osmanlı Devleti hangi ülkeleri kaybetmiştir. 2. Bu harplerden Osmanlı Devleti için en çok yıkıcı olanı hangisidir. Sebepleriyle anlatınız. 3. Rusya'nın Osmanlı Devleti hakkındaki yıkıcı emellerine karşı Osmanlı Devletini kuvvetli bulundurmaya kendi menfaatlerine uygun bulan devletler hangileridir? Bu devletlerden her birini bu yola sevk eden sebepleri ayrı ayrı izah ediniz.⁴⁰²

Askeri coğrafya alanında iki soru hazırlanmıştır. Burada ilk olarak Türkiye'nin 1944 yılı nüfusunun coğrafyaya dağılışımdan hareketle bunun ülke savunması bakımından önemiyle ilgili bir soru sorulmuştur. İkinci soruda ise İran'ın Türkiye'ye olası bir saldırısı durumunda coğrafi olarak nereler üzerinden saldırmasının mümkün olacağına açıklanması istenmiştir. Bununla birlikte Türkiye'ye taarruz için seçilen noktadan yola çıkarak İran'ın asıl hedefinin neresi olduğunun değerlendirilmesi istenmiştir.

4.2.3.8. 1945-1946 devresi giriş sınavı soruları

Bu devrede sınıf tabiyesi konusunda sorulan 10 soru içerisinde 8.soru hava gücüyle ilgili; 9.soru da uçaksavarlarla yani hava savunmasıyla ilgilidir. Hava gücüyle ilgili olan

⁴⁰⁰ *Harp Akademisi 1944-1945 Yılı Kara ve Hava Harp Akademileri Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları* (1945), 21-22.

⁴⁰¹ *Harp Akademisi 1944-1945 Yılı Kara ve Hava Harp Akademileri Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları* (1945), 33.

⁴⁰² *Harp Akademisi 1944-1945 Yılı Kara ve Hava Harp Akademileri Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları* (1945), 39-40.

8.sorunun içeriği şu şekildedir; “Keşif sonuçlarını alıp verme, ateş idaresi ve irtibat bakımlarından uçak ile kara birlikleri arasında her birinin kullandığı irtibat ve muhabere araçları nelerdir? Adlarını sıralayınız” Hava savunmasını ilgilendirilen ve uçaksavarlarla ilgili olan 9.soru ise şu şekildedir; “Tesirli bir hava müdafaasının dayandığı başlıca prensipler nelerdir?”⁴⁰³ Bu dönemde hava tabiyesi meselesinin çözümüne yönelik sorulan sorunun içeriği şu şekildedir; kırmızı ve mavi devletler birbirleriyle savaş halindedirler. Savaş sınır hattında gerçekleşmektedir. Kırmızı devletin sınırları içerisinde bulunan Erzurum büyük askeri depoların devlet için önemli olan sanayi teşkillerin bulunduğu önemli bir merkezdir. Bu merkezin mavi devletlerin hava saldırısına karşı savunulması için Hasankale’de bulunan Av Taburu Kumandanlığı görevlendirilmiştir. Burada adaylardan istenen Hasankale Av Taburu Kumandanı olarak durumu çözümlemesi ve belirtilen duruma göre bir hareket emri hazırlamasıdır.⁴⁰⁴ Hava Harp Akademisi eğitimine aday olan subaylara hava harp silah ve araçlarıyla ilgili 3 soru sorulmuştur. Sorulan sorular şu şekildedir; “1. Mukavemetli bir hedefin tahribi için kullanılacak bombaların ağırlıkları toplamı ile sayıları arasında bir münasebet var mıdır? 2. Radarın sağladığı faydalar nelerdir? 3. Hava atışında çapın rolü nedir?”⁴⁰⁵ Adaylara ortak alanda tarihle ilgili 3 soru yöneltilmiştir. 1. Soru Fatih Sultan Mehmet’in İstanbul’un fethi sonrası Orta Avrupa’ya ilerlemek istemesinin nedenlerinin ne olduğu şeklindedir. 2. Soru’da ise Fatih Sultan Mehmet’in yerine geçen oğlu II.Bayezit ile daha sonra tahta geçen torunu Yavuz Sultan Selim’in Avrupa seferlerinden ve Avrupa’ya ilerleyişten vazgeçmesinin nedenlerinin sorgulanması istenmiştir. Buna ek olarak bu üç padişah tarafından güdülen siyasetten hangisinin devlete en uygun olduğunun da yorumlanması adaylardan istenmiştir. Adaylara bu alanda sorulan 3. Soru Kanuni Sultan Süleyman’ın doğu veya batı yönlerinden hangisinde daha çok ilerlenmesine önem verdiğinin incelenmesi istenmiştir.⁴⁰⁶ Askeri coğrafya ile ilgili olarak da sorulan iki sorudan biri Türkiye’de bulunan ormanlar, bunların yurda sağladıkları faydalar şeklindedir. Sorulan ikinci soruysa Adapazarı-Tercan arasında yapılması planlanan demiryolu hattının ülkeye ne gibi ekonomik ve stratejik katkı sağlayacağı yönündedir.⁴⁰⁷

⁴⁰³ *Harp Akademisi 1945-1946 Yılı Giriş Sınavları Soru ve Karşılıkları* (1946), Ankara: Harp Akademisi Matbaası, 4.

⁴⁰⁴ *Harp Akademisi 1945-1946 Yılı Giriş Sınavları Soru ve Karşılıkları* (1946), 33.

⁴⁰⁵ *Harp Akademisi 1945-1946 Yılı Giriş Sınavları Soru ve Karşılıkları* (1946), 47.

⁴⁰⁶ *Harp Akademisi 1945-1946 Yılı Giriş Sınavları Soru ve Karşılıkları* (1946), 55.

⁴⁰⁷ *Harp Akademisi 1945-1946 Yılı Giriş Sınavları Soru ve Karşılıkları* (1946), 62.

4.2.4. Havacılık Eğitimi Açısından Harp Oyunları-Askeri Manevralar/Tatbikatlar

4.2.4.1. 1936 Trakya manevraları

Manevralar 7 Ağustos 1936 tarihinde başlamıştır. Manevraların başlangıcıyla ilgili Cumhuriyet gazetesinin 8 Ağustos 1936 tarihli nüshasında şu bilgiler yer almaktadır; Trakya’da büyük manevralar başlığının altında; “*Harekât Mareşal Fevzi Çakmağın nezareti altında dün gece başladı. Harekâta tayyarelerle yüzlerce tank ve zırhlı otomobil iştirak ediyor Manevra dört beş gün sürecek*”⁴⁰⁸ bilgileri yer almaktadır. Manevraların ilk gününde gece 00.00 sonrası başlayan harekâtlarda hava birlikleri de gece keşif faaliyetleriyle manevranın içerisinde yer almıştır. 7 Ağustos 1936’da başlayan manevralar 11 Ağustos 1936 günü sona ermiştir. Manevraların başarıyla icra edilmesinin ardından 12 Ağustos 1936’da manevraların kapanışı mahiyetinde büyük bir askeri resmigeçit töreni Edirne’de gerçekleştirilecektir.⁴⁰⁹

4.2.4.2. 1937 Trakya manevraları

Cumhuriyet gazetesinin 1937 Büyük Trakya Manevralarının başlayacağı gün olan 17 Ağustos 1937 tarihli nüshasında manevraların tanımlaması şu şekilde yapılmaktadır; “Bir kılıcı bilemek neyse bir orduya manevra yaptırmakta odur. Kılıç iyi kessin diye bilendir. Orduda iyi harp etmenin ve muzaffer olmanın sırrını öğrensün diye manevra yaptırırız.”⁴¹⁰ 19 Ağustos 1937 tarihinde çıkan *Cumhuriyet* gazetesi bize manevrada yaşananlarla ilgili şu bilgileri vermektedir;

“Manevralarda dünkü neticeler: Mavi taraf fena vaziyette düştü ve ric’ate mecbur kaldı. Asıl büyük harekât bugün başlayacak ve kırmızı taraf kati darbeyi indirmeye çalışacak. Dün hava muharebeleri de cereyan etti.”⁴¹¹

Manevraların ilk gününde hava birliklerinin katkıları da gazetelerde kendisine yer bulmuştur. Yine 19 Ağustos 1937 tarihli Cumhuriyet gazetesinde yer alan satırlar bizlere manevranın safahatında hava kuvvetlerinin katkısını göstermektedir;

Bugün (dün) sabah şafak sökerken iki tarafa mensup hava kuvvetleri faaliyete geçerek keşiflerde bulunmuşlar ve karşılıklı yaptıkları keşifler hakkında kendi kumandanlarına rapor vermişlerdir. Kırmızı taraf tayyareleri mavi tarafın gerilerine

⁴⁰⁸ *Cumhuriyet*, 8 Ağustos 1936, 1.

⁴⁰⁹ *Cumhuriyet*, 11 Ağustos 1936, 1, 7.

⁴¹⁰ *Cumhuriyet*, 17 Ağustos 1937, 1.

⁴¹¹ *Cumhuriyet*, 19 Ağustos 1937, 1. Buna ek olarak manevralarda kullanılan hava savunma araçları ve uçak filolarının görüntüsü için Bkz EK-22.

kadar sokularak istikşafıta bulunurken mavi avcı tayyarelerinin taarruzuna uğramıştır. Burada kısa süren bir hava muharebesi olmuş ve kırmızı tarafın keşif tayyareleri zayıt vermeden geri dönmüşlerdir. Hava muharebesi devam ederken hakem tayyareleri de vaziyeti takip ve tetkik etmişlerdir.⁴¹²

20 Ağustos 1937 tarihli gazetelerde manevraların yeni gününde hava sahasında yaşananlarla ilgili yeni bilgi akışları devam etmiştir. “*Hava Muharebesi*” başlığıyla havada yaşan gelişmeler detaylandırılmıştır.

Geniş sahraya hâkim olan sırttan taarruz hareketi takip edilmeye başlandı. Bu sırada meydanda ki tank ve piyade hücumuna iki taraflı bir hava faaliyeti inzimam etti. Göz açıp kapayınca kadar geçen kısa bir zamanda gökyüzü tayyarelerle doldu. Biraz sonra bu tayyarelerin mavi tarafa ait olduğu anlaşıldı. Maviler kendi ileri mevzilerine taarruz eden kırmızı taraf kuvvetlerine ani bir hava hücumu yapmışlardı. Maksatları taarruzu durdurmaktı. Mavilerin ağır bataryaları da faaliyete geçmiş bulunuyordu. Bu vaziyette kırmızı taarruzunun akim kalması ihtimali vardı. Pek az sonra kırmızı tayyarelerde görüldü. Sürekli ve korkunç bir uğultu arasında gökyüzü çelik kartallarla kaplanmıştı. İki taraflı hava muharebesi uzun ve çetin oldu. Büyük şef ve ordunun aziz misafirleri bu harbi büyük bir dikkatle takip ettiler. Sonunda kırmızı birlikler galip geldiler.⁴¹³

1937 Trakya Manevralarının Ulus Gazetesinde ki yansımaları ise şu şekildedir; Manevra başlamadan önce 16 Ağustos 1937 tarihinde yayımlanan nüshada “*Manevralar Başlıyor*” üst başlığıyla haber duyurulmuş, bunun altında da

Hava kuvvetleri faaliyete geçti. Mavi ve kırmızı ordular dün gece hazırlıklarını bitirdiler. Büyük Trakya Manevraları yarın gece 00.00’den itibaren kırmızı ve mavi orduların harekete geçmesiyle başlayacaktır. Kıtalar ilk hareket noktalarını almakla meşguldürler. İki taraf ilk teması ayın on yedisinde yapacak ve 19’unda karşılaşacaklardır.⁴¹⁴

19 Ağustos 1937 tarihli Ulus gazetesinde Trakya’da devam eden manevralarda hava birliklerinin öneminden bahsedilmekte ve manevra planına göre havacıların neler yapacağına değinilmektedir. Karşımıza çıkan başlık şu şekildedir; “Harp devam ediyor. Kırmızılılar faik vaziyette, hava filoları çarpışıyor. Bugünkü karşılaşmalar harbin talini tayin edecek. Hava faaliyeti çok mühim olacak.”⁴¹⁵İlgili haberin devamında hava birliklerinin 18 Ağustos’ta manevradaki faaliyetlerine değinilmiştir. Bilgiler şu şekildedir;

Bu günün en büyük hususiyeti hava kuvvetlerinin geniş ölçüde vaziyete müdahalesi olmuştur. Sabah şafakla başlayan tayyare faaliyeti mavilerin lehine cereyan almıştır. Kırmızılı tayyareler karşılıklı olarak cepheye keşif faaliyetlerinde bulunmuşlardır.

⁴¹² *Cumhuriyet*, 19 Ağustos 1937, 6.

⁴¹³ *Cumhuriyet*, 20 Ağustos 1937, 6.

⁴¹⁴ *Ulus*, 16 Ağustos 1937, 1.

⁴¹⁵ *Ulus*, 19 Ağustos 1937, 1.

Mavilerin avcı tayyareleri kırmızı hava kuvvetlerine müteaddit taarruzlar yapmışlardır.⁴¹⁶

1930'lu yıllarda Ulus Gazetesi memlekette yaşana birçok olayda takipçi olarak Cemal Kutay'ı göndermektedir. 1937'de yapılan bu manevralarda da takipçi olarak görevlendirilen Kutay yazdığı yazılarla o dönemde manevralar hakkında halkı aydınlatmıştır. Bilindiği gibi manevrada Kırmızı ve Mavi olarak adlandırılan iki kuvvet çarpışmaktadır. Burada Cemal Kutay tarafından Sabiha Gökçen'in de görev yaptığı kırmızı birliklerin hava gücüyle ilgili bilgiler yer almaktadır. Kutay'ın bu yönde aktardığı bilgiler şu şekildedir;

Kırmızı kuvvetin tayyare karargâhı olan Lüleburgaz'a gittim. Bugün başlayan ve yarın devam edecek harekâtın belkemiği olan tayyare faaliyetine hazırlanan karargâh çok enteresan bir manzara arz ediyordu. Koca karargâh tamamıyla maskelenmişti. Bütün zabıtlar ve efrat tulum giymişlerdi. Orada Atatürk hızı Sabiha Gökçeni uçuşa hazır buldum. Bayan Gökçen saat 16 da Sarayköy istikametinde uçtu ve uçmadan önce bizi selâmladı ve vaktinin dar olduğunu söyledi. Bayan Gökçenin tayyaresi beraberindeki iki kırmızı tayyare ile Karlık köyü civarında bir mavi filo ile karşılaşmış ve muvaffakiyetli bir çarpışma yapmıştır. Bayan Gökçen'in 19 Ağustos'ta kırmızı taraf filolarına iltihakı ve bu tarafa mensup bir filonun başında bir hava harbine iştirak etmesi bekleniyor.⁴¹⁷

19 Ağustos tarihinde manevrada gerçekleştirilen hava harbi 20 Ağustos tarihli Ulus gazetesinde kendisine çok geniş bir yer bulmuştur. "*Büyük hava harbi yapıldı*" manşetiyle okurlarına bilgi veren gazete bunun devamında öncelikle Cemal Kutay imzalı olarak Sabiha Gökçen'in faaliyetine yer vermiştir. "*Sabiha Gökçen hava harbi yaptı*" başlıklı alt haberde Gökçen'in keşif uçuşları gerçekleştirdiği ve mavi birliklerin mevzileriyle ilgili değerli bilgileri karargâhına aktardığı anlatılmaktadır. Yine manevrada gerçekleştirilen hava mücadeleleriyle ilgili "*Kırmızı taraf kuvvetleri ilerliyor. Hava harbi çok müthiş oldu. Tayyareler tanklara hücum etti*" başlığı atılmış ve bu başlığın altında manevranın günlük safahatıyla ilgili bilgiler paylaşılmıştır.⁴¹⁸

19 Ağustos'ta manevrada gerçekleştirilen hava muharebeleriyle ilgili bilgiler Ulus gazetesi tarafından "*Hava Harbi*" başlığıyla şu şekilde detaylandırılmıştır;

Karada bu harpler olurken havada da manevraların en büyük hava harbi yapıldı. Mavinin sayıca çok az tayyareleri kırmızının taarruz eden piyadelerine alçalarak havadan hücum yaptılar. Mavinin bir bombardıman grubu bilhassa tanklar üzerine taarruz yapıyordu. Kırmızının da avcı tayyareleri mavinin yaptığı mukabil taarruzu

⁴¹⁶ *Ulus*, 19 Ağustos 1937, 5.

⁴¹⁷ *Ulus*, 19 Ağustos 1937, 5.

⁴¹⁸ *Ulus*, 20 Ağustos 1937, 1.

havadan himayeye memur olan mavi avcı tayyarelerine hücum ettiler. Bilhassa misafirlerimiz görülmeğe değer bu hava harbine karşı büyük bir alâka gösterdiler. Ve iki taraf tayyarelerini hava harbinin bütün usta ve mütekâmil tezahürlerini gösteren hareketleriyle bir saate yakın meşgul oldular. Bugünkü muharebelerde hava kuvvetlerinin netice üzerine ne kadar müessir olacağını bir defa daha anlamış olduk.⁴¹⁹

Cumhuriyet tarihinde yapılan askeri manevralar 1936 ve 1937’de Trakya’da gerçekleştirilen manevralarla sınırlı olmamakla beraber manevralar içerisinde dönemin matbuatında kendisine en çok yer bulan manevralar yukarıda değinilen 1936 ve 1937 tarihli manevralardır. Bunda havacılığın 1930’larla beraber ve özellikle 1935’te açılan Türkkuşuyla birlikte ülkede birinci gündem maddesi olmasının da katkısı büyüktür.

4.2.5. Havacılık Alanında Türkiye’ye Gelen Yabancılar ve Yurtdışına Giden Türkler

29 Eylül 1923 tarihinde daha henüz cumhuriyet ilan edilmemişken vekiller heyeti tarafından alınan bir kararla havacı subaylarımızın eğitim için İsviçre’ye gönderilmesine karar verilmiştir. Burada alınan kararın akıbetiyle ilgili herhangi bir belgeye ulaşamamakla beraber tarihi süreç içerisinde taranan yayınlarda da İsviçre’ye havacılık eğitimine öğrencilerin gönderildiğine dair herhangi bir bilgiye de ulaşılamamıştır.⁴²⁰

Gerek Osmanlı Devleti döneminde ve gerekse Cumhuriyet dönemi içerisinde içeride ve dışarıda havacılık eğitimi çalışmalarına büyük önem verilmiş ve hem ülke içerisinde yapılan eğitim de hem de yurtdışında eğitime gönderilen öğrencilerin eğitim faaliyetlerinde en yüksek verimi alabilmek için çaba gösterilmiştir. Konuyla ilgili Cumhuriyet arşivinde gerçekleştirilen araştırmalar esnasında kendi imkânlarıyla ve devletin de referansını da yanına alarak Fransa’ya eğitime giden Süreyya Bey’in macerası karşımıza çıkmıştır. Süreyya Bey mevcut ekonomik imkanları dahilinde Fransa’da havacılık eğitimi alabilecek durumda olmasına rağmen hükümetin referansı olmadan askeri okullarda eğitim alamamaktadır. Bundan dolayı da devletten kendisine referans olmasını istemiş; eğitimini tamamlayıp dönüşte Türk havacılığına katkı sağlaması şartıyla devlet bunu kabul etmiştir. Süreyya Bey 2 yıllık süre içerisinde memleketine verdiği sözünü tutmayarak Türkiye’ye dönmemiştir. Bu duruma istinaden yapılan araştırmalarda Süreyya Bey’in Fransa’da tüccarlığa başladığı, borsayla ilgilenmeye başladığı tespit edilmiştir. Bu duruma istinaden

⁴¹⁹ *Ulus*, 20 Ağustos 1937, 5.

⁴²⁰ *BCA*, 30-10-0-0/59-397-3.

ilgili kişi devlet tarafından Divan-ı Harbe sevk edilmiştir.⁴²¹ Buna ek olarak konuyla ilgili arşiv araştırması gerçekleştirildiğinde bu bilgi ve belgeler dışında farklı bir bilgi ve belgeye ulaşmak mümkün olmamıştır.

Cumhuriyet arşivi içerisinde havacılık tarihimizle ilgili yer alan belgelerde havacılık noktasında özellikle cumhuriyetin ilk yıllarında İtalyanlarla iyi ilişkiler kurduğumuz görülmektedir. *Aero Espresso Şirketi* Türkiye’de faaliyetlerde bulunmakta; şirket bünyesinde eğitilmesi amacıyla Türk makinistler çalıştırılmakta; bununla beraber hem İtalya ‘ya hem de farklı Avrupa ülkelerine havacılık eğitimi için subaylar ve makinistler gönderilmektedir. Ancak İtalyanlarla konu hususunda çok fazla ihtilafa düşüldüğü bununla birlikte kendilerine İstanbul’da havacılığın geliştirilmesi adına verilen imtiyazların suiistimal edildiği belgelerden anlaşılmaktadır. Sonuç olarak 25 Aralık 1935 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından alınan bir kararla İstanbul Büyükdere’de bulunan “*Aerosperesso*” isimli İtalyan tayyare şirketinin arazisi ve içerisinde bulunan malzemelerin 200.000 lira maktu bedelle satın alınmasına karar verilmiştir.⁴²²

Harbiye Mektebi II. Sınıf öğrencileri için 1929 senesinde yurtdışında Tayyare Mühendisliği eğitimi için bir sınav açılmış ve bu sınavda başarılı olanlar Milli Müdafaa Vekâleti adına Almanya Berlin’de bulunan “*Technische-Hohschule*” isimli okula gönderilmeye karar verilmiştir. Bu sınavı; Fuat Süleyman, Kamil Halil ve Ümit Ahmet efendiler kazanarak Almanya’ya eğitime gitmişlerdir. Bu okuldaki eğitimlerinin ardından bizzat Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal’in imzasıyla Askeri Mühendis sınıfında ihtiyat zabiti vekilliği ve Sekizinci sınıf Askeri Muamele Memurluğu unvanlarıyla orduda görevlendirilmişlerdir.⁴²³

1929 yılının Haziran ayında Erkan-ı Harp Binbaşı Şerif Bey, Yüzbaşı Ferruh ve Birinci Mülazım Kazım Efendiler İngiltere ve Amerika havacılığı ve buradaki havacılık eğitimi sistemi hakkında Milli Müdafaa Vekâleti adına araştırma yapmak üzere adı geçen ülkelere gönderilmişlerdir. Adı geçen isimlerin pasaportlarının düzenlenmesi ve görevlendirilme işleri bizzat Bakanlar Kurulu tarafından takip edilmiştir. Bu durum

⁴²¹ *BCA*, 30-10-0-0/56-374-1 Konuyla ilgili belgeler için Bkz. EK-23.

⁴²² *BCA*, 30-18-1-2/60-98-17

⁴²³ *BCA*, 30-11-1-0/75-2-2, lef 3.

ülkemizde havacılığa, havacılık eğitimine ve bu konunun araştırılıp öğrenilmesine ne kadar fazla önem verildiğinin en büyük göstergelerinden birisidir.⁴²⁴

1930 yılı içerisinde İtalya Hükümetinin de onayı alınarak Binbaşı, Yüzbaşı ve Mülazım rütbesinde olan 8 zabitin İtalya’da havacılık eğitimi almasına karar verilmiştir. Planlanan programın beklenen düzeyde uygulanabilmesi ve Türk havacılığına gerekli katkıyı sağlayabilmesi için seçim ve gönderme işlemlerinin ivedilikle gerçekleştirilmesinin gerektiği İtalyanlar tarafından ilgili makamlara bildirilmiştir.⁴²⁵

1932 yılında Bakanlar Kurulu tarafından verilen bir karara göre Nisan ayı içerisinde Fransa Hükümeti’nin de onayı alınarak yüzbaşı ve mülazım rütbelerinde bulunan 8 tayyareci zabitemizin Fransa’da masrafları da Milli Müdafaa Vekâletince karşılanması koşuluyla eğitim almalarına karar verilmiştir.⁴²⁶

Devlet Arşivlerinde Türkiye’de havacılık eğitimi konusunda ilgili araştırmalar gerçekleştirilirken karşımıza çıkan ilginç belgelerden biri de Cidde Büyükelçiliğinin Dışişlerine ve oradan da Genel Kurmay’a ulaştırdığı 10 Suudi Arabistanlı öğrencinin Türkiye’de bulunan okullarda havacılık eğitimi görmek istediklerine dair belgelerdir. Türkiye’nin Cidde büyükelçiliği tarafından Ankara’ya Mart 1933 tarihinde bir yazı ulaştırılmış ve Arap yetkililer ülkelerinde bulunan 10 gencin Türkiye’de bulunan Harp Okulunda ve Tayyare Mektebinde eğitim aldırtmak istediklerini ve öğrenci alım koşullarının ne olduğu hususunda bilgi almak istemiştir. Konu hususunda cevap 24 Nisan 1933 tarihinde Bakanlar Kurulu kararıyla verilmiş ve gönderilmek istenen gençlerin bütün masraflarının Suudi Arabistan yönetimine ait olması koşuluyla işlemlerin gerçekleştirilebileceği ve ilgili gençlerin gelip eğitim alabileceği bilgisi verilmiştir. Yine İsviçre konusunda da belirtmiş olduğumuz gibi bu konuyla ilgili de belge takibi gerçekleştirilmek istendiğinde elimizde bulunan bilgiler dışında farklı bir bilgi veya belgeye ulaşılamamıştır.⁴²⁷

Eskişehir Tayyare Fabrikasında çalışmakta olan Sentelye ve Ode Fua Efendilerin görev sürelerinin 14 Ağustos 1933 ve 13 Eylül 1933 tarihlerinde dolmasından dolayı birer sene daha çalıştırılmaları; tecrübelerinden 1 yıl daha faydalanılması için aylığı 450 liradan

⁴²⁴ *BCA*, 30-18-1-2/4-39-4.

⁴²⁵ *BCA*, 30-18-1-2/9-14-10, lef 1, 3.

⁴²⁶ *BCA*, 30-18-1-2/26-18-16.

⁴²⁷ *BCA*, 30-18-1-2/35-28-17, lef 1-2-3. Buna ek olarak konuyla ilgili belgeler için Bkz. EK-24.

olmak üzere yeni bir sözleşme yapılmıştır. Bu karar 20 Ağustos 1933 tarihli Bakanlar Kurulu kararnamesiyle onaylanmıştır.⁴²⁸

15 Nisan 1933 tarihinde alınan bir kararla Kayseri Tayyare Fabrikasında çalıştırılmak üzere ülkeye getirilen iki Amerikalının maaşlarının arttırılması hususunda 12 Kasım 1933 tarihli bir kararname yayınlanmış ve bu iki uzmanın maaşının 300 dolardan 332 dolar 88 sent'e çıkarılması kararlaştırılmıştır.⁴²⁹

Eskişehir tayyare fabrikasında görev yapmakta olan "Alber Kikre" nin 1932'de başlamış olan sözleşmesinin 23 Mayıs 1933'te alınan bir kararla 5 Temmuz 1935'e kadar uzatılmasına karar verilmiştir. Alber Kikre "*hispano*" motorları üzerine uzmanlaşmış bir kişi olarak tanımlanmaktadır ve ilgili şahsın maaşı da 620 lira olarak belirlenmiştir.⁴³⁰

Doğrudan devlet eliyle kurulan ve günümüzde ki Türk Hava Yolları'nın temellerinin atıldığı Devlet Hava Yolları İşletme İdaresi adına 1934 yılının Eylül ayında bakanlar kurulunun da onayıyla birlikte Amerikalı pilot Bakley'in aylık 1019 lira'ya; makinist Valsch'in de aylık 698 liraya 6 ay süreyle çalışmalarına ve tecrübelerini Türk kurumlarına aktarmalarına karar verilmiştir.⁴³¹

Amerikalı Ler'in ardından Eskişehir Tayyare Mektebinde çalıştırılmak üzere Fransız Yüzbaşı Villate Efendinin getirilmesine karar verilmiştir. Villate'in görev yaptığı süre içerisinde 635 lira 42 kuruş maaş almasına karar verilmiştir. Buna ek olarak aynı karar içerisinde yurtdışından getirilecek hava mütehassısları için azami maaş tutarının da 650 lira olarak belirlenmesine karar verilmiştir.⁴³²

5 Eylül 1934 tarihinde Bakanlar kuru tarafından çıkarılan bir kararname ile Tayyareci Yüzbaşı Zeki ve Ferruh beylerim "*Motorsuz Tayyare Kursu*" görmek üzere Polonya'da bulunan "*Mat Janova Tayyare Merkezi*"ne gönderilmeleri kararı onaylanmış ve eğitim almalarına izin verilmiştir.⁴³³

10 Ocak 1934 tarihinde alınan bir kararla Almanya'da bulunan Lufthansa Havacılık Şirketine; pilotluk, kör uçuş ve seyrüsefer pilotluğu eğitimi için 2 sivil pilotun

⁴²⁸ BCA, 30-18-1-2/38-59-6.

⁴²⁹ BCA, 30-18-1-2/40-80-17.

⁴³⁰ BCA, 30-18-1-2/36-39-6

⁴³¹ BCA, 30-18-1-2/48-63-7

⁴³² BCA, 30-18-1-2/43-19-2, lef 2.

⁴³³ BCA, 30-18-1-2/48-61-14

gönderilmesine karar verilmiştir. Buna ek olarak Almanya’da kaldıkları süre zarfında gidiş ve dönüş yol paralarının, orada kaldıkları sürece tahsisatlarının, okuldaki eğitim masraflarının tamamının 1933 senesi Hava Bütçesi içerisinde karşılanmasına karar verilmiştir.⁴³⁴ 24 Ocak 1934 tarihinde alınan bir kararla da dört tayyareci zabıt ve iki gedikli küçük zabıtın Milli Müdafaa Vekâleti adına kendilerine yapılan programlar dâhilinde Amerika’ya gönderilmelerine karar verilmiştir.⁴³⁵ 24 Şubat 1934 tarihinde alınan bir kararla Hava talim ve terbiyesi ve manevralarıyla hava kuvvetlerinin teşkilat ve sevk-i idaresini gözlemlemek amacıyla Erkan-1 Harbiye Hava Müşaviri ve Erkan-1 Harp Miralayı Mecit Bey’in Fransa’ya gönderilmesine karar verilmiştir. Buna ek olarak da Leipzig’de yer alan sanayi fuarını gözlemlemeye giden Eskişehir Tayyare Fabrikası Müdürü Binbaşı Osman Nuri Bey’le Motor Mühendisi (uzmanı) İsmail Hakkı Beylerinde Leipzig’ de ki işlerini tamamladıktan sonra Mecit Bey’in yanına gitmelerine karar verilmiştir.⁴³⁶

5 Mayıs 1937 tarihinde Bakanlar Kurulunun da onay vermesiyle birlikte Kayseri Tayyare Fabrikasında imal edilmekte olan P.Z.L model tayyarelere konulacak olan Gnom Rhon motorlarının üretim yerinde ki imal tarzlarının görülmesi amacıyla Hava Fen Şubesinden Mühendis Fikret Çeltikçi ile Kayseri Tayyare Fabrikasında görevli olan İrfan Berkmen, Mitat Yılmaz ve Mehmed Ali Çöner’in bütün masrafların devlet tarafından karşılanması koşuluyla 6 ay süre ile Fransa’ya eğitime gönderilmesine karar verilmiştir.⁴³⁷

6 Mayıs 1937 tarihinde Milli Müdafaa Vekâletinin almış olduğu karar neticesinde havacı teğmen Cemal ve Sami beylerin İngiltere’nin Kent bölgesinde Eylül ayında gerçekleştirilecek ve 13 hafta sürecek Hava Seyrüsefer kursuna katılmasına karar verilmiştir. Bu isimler Haziran ayı içerisinde kursa hazırlık amacıyla İngiltere’ye gitmişler ve kendilerine İngiltere’de kalacakları süre içerisinde 200 lira tahsisat sağlanmıştır.⁴³⁸

Cumhuriyet hükümetleri 1930’larla beraber Havacılığa çok büyük bir önem vermeye başlamış ve ordu bünyesinde bulunan birçok subayla birlikte sivil unsurları da yurtdışında eğitime göndermeye başlamıştır. Devlet bu unsurlarını eğitime gönderirken diğer taraftan da bu eğitimlerin takibini de sağlamayı hedeflemiştir. Bu amaçla 1936 yılının sonlarında Hava Müfettişliği Fen Şubesi Müdür Vekili Dr. Mühendis Binbaşı İhsan Aksolay’ın

⁴³⁴ *BCA*, 30-18-1-2/42-1-17

⁴³⁵ *BCA*, 30-18-1-2/42-3-18

⁴³⁶ *BCA*, 30-18-1-2/42-9-26.

⁴³⁷ *BCA*, 30-18-1-2/74-36-17

⁴³⁸ *BCA*, 30-18-1-2/74-37-9

Avrupa'ya teftişçi olarak gönderilmesine karar verilmiştir. Aksolay 1937 yılı içerisinde 97 gün boyunca hem Avrupa'da bulunan hava ğrencilerinin teftişlerini gerçekleştirmiş hem de İngiltere ve Hollanda'da bulunan askeri hava meydanlarını; tayyare, yer telsizleri, elektrik ve muharebe bakımından inceleme imkânı bulmuştur.⁴³⁹

1939 yılında II. Dünya Savaşı içerisinde İngiltere'den alınan ilk devre askeri yardımların içerisinde bulunan tayyarelerin montaj ve kullanımlarının kendi askerlerimize öğretilmesi için 10 İngiliz askeri İngiltere'nin de onay ve desteğiyle Türkiye'de görevlendirilmiştir.⁴⁴⁰ Bu belirlenen 10 uzmanın ardından yine İngiltere'den gelecek olan Mark Moseley, Burles, Hawkes ve Kenneth Secholes'inde aynı işte yani tayyare eğitiminde alıştırılmasına karar verilmiştir.⁴⁴¹ Söz konusu her iki belge de Kasım ve Aralık 1939 tarihlidir. İngiltere'den dostluk anlaşması neticesinde alınan ilk ekonomik destek ve bunun ardından alınan teçhizat ve bu teçhizatın askerlere öğretilmesiyle ilgili olan belgelerdir. Yine II. Dünya Savaşına giden süreç içerisinde Fransız sivil pilot Pol Kotanten'in Eskişehir Hava Okulunda ğretmen olarak alıştırılmasına 27 Ekim 1939 tarihinde ve Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün imzasıyla karar ve aynı zamanda onay verilmiştir.⁴⁴²

10 Eylül 1940 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından alınan kararda İngiltere'de bulunan fabrikaları adına Kayseri Tayyare Fabrikasında çalışmaya başlayan İngiliz Makinist Strw ile motor uzmanı mühendis Jams Wy Brow'un sözleşmelerinin bir süre daha uzatılmasına karar verilmiştir. Daha nceki bu tarz bilgilerle ilgili gördüğümüz belgelerde süreler net olarak belirlenmiş olmasına rağmen burada süre belirlenmemiştir. Bunun en temel nedeni olarak da bahsi geçen yılın 2.Dünya savaşının en etin zamanlarının başlangıcı olması ve Türkiye'nin havacılık alanında bu tarz desteklere eskisinden daha çok ihtiyaç duymasıdır.⁴⁴³

⁴³⁹ *BCA*, 30-18-1-2/76-56-5 Bununla birlikte konuyla ilgili belge görüntüsü için Bkz EK-25.

⁴⁴⁰ *BCA*, 30-18-1-2/89-111-13 İkinci Dünya Savaşı sürecinde İngiltere'den alınan ilk askeri destek ve bunun talim ve terbiyesiyle ilgili belge için Bkz. EK-26

⁴⁴¹ *BCA*, 30-18-1-2/89-115-6 Belge görüntüsü için Bkz EK-27

⁴⁴² *BCA*, 30-18-1-2/89-105-4

⁴⁴³ *BCA*, 30-18-1-2/92-86-9

20 Haziran 1941 itibariyle toplamda 20 subayımız İngiltere ve Amerika'ya havacılık eğitimi almak üzere gönderilmiştir.⁴⁴⁴ 1941 yılının sonunda 21 Havacı subay ve 1 postacı başı subayın İngiltere'ye gönderilmesine karar verilmiştir.⁴⁴⁵

Kütahya'da ikinci tayyare alayında uçuş öğretmeni olarak görev yapmakta iken bir uçuş sırasında düşerek ölen İngiliz Hava Binbaşısı Ellis'in yerine aynı vazifeyi gerçekleştirmek üzere gelen İngiliz Hava Binbaşısı A.W.Heward'ın⁴⁴⁶

5 Mayıs 1942 itibariyle 1 sene boyunca 2.Tayyare Alayında çalıştırılmasına karar verilmiştir. 9 Mayıs 1942 tarihinde Bakanlar Kurulu kararıyla daha önce 80 havacılık öğrencisinin İngiltere'ye yine eğitim için gönderilmesi düşünülürken bahsi geçen tarihte ilk etapta 40 öğrenciyle bir posta başı subayının gönderilmesine karar verilmiştir.⁴⁴⁷

Eskişehir Hava Okulunda uçuş öğretmenliği yapmakta olan başgedikli Falgoner ile Karpenter'in mukaveleleri sona erdiği için 17 Mart 1942 tarihinden itibaren Türkiye'den ayrılmışlardır. Uçuş muallim kursunun öğretmensiz kalmaması için gidenlerin yerine Bennison ile Ware isimlerinde iki gedikli subay getirtilmiştir. Bu isimler 13 Mayıs 1942 tarihinde göreve başlamışlardır.⁴⁴⁸ 8 Temmuz 1942 tarihinde verilen bir kararla İngiliz Hava yüzbaşısı C.J. Laubscher'in bütün ücreti Milli Müdafaa Vekâleti hava bütçesinden karşılanmak üzere 6 ay süreyle Hava birliklerimizde ve Hava okulunda çalıştırılmasına karar verilmiştir.⁴⁴⁹ 5 Kasım 1942 tarihinde Bakanlar kurulunda alınan bir kararın neticesinde Türkiye'de bulunan Kara ve Deniz Akademilerinde havacılık dersleri verilmesi için bir Amerikalı bir hava Albayının Türkiye'ye getirilmesine karar verilmiştir.⁴⁵⁰

İkinci Dünya Savaşı sürecinde Türkiye'nin hava savunması adına gerçekleştirilen görüşmeler ve yapılacak yardımlar neticesinde gerek Türk subayların İngiliz birliklerinde eğitim alması ve gerekse Türkiye'de bulunan hava savunma birliklerine eğitim verilmesi için gerekli girişimler tamamlanmıştır. Bu konuda hem Cumhuriyet Arşivinde bulunan belgeler hem de ATASE'de bulunan belgeler konunun geliştirilmesinde bize yardımcı olmuştur. Bu konu 1942-1943 yılları arasında devlet makamlarını ve askeri makamları oldukça meşgul eden bir konu olmuştur.

⁴⁴⁴ *BCA*, 30-10-0-0/200-364-14

⁴⁴⁵ *BCA*, 30-10-0-0/133-955-21, lef 1,2. Bununla birlikte gönderilen subayların isimleri için Bkz. EK-28.

⁴⁴⁶ *BCA*, 30-18-1-2/99-57-12

⁴⁴⁷ *Cumhuriyet Arşivi*, 30-18-1-2/98-39-6

⁴⁴⁸ *Cumhuriyet Arşivi*, 30-18-1-2/98-51-7

⁴⁴⁹ *Cumhuriyet Arşivi*, 30-18-1-2/99-59-8

⁴⁵⁰ *Cumhuriyet Arşivi*, 30-18-1-2/100-93-11

Tablo 4. 28: İngilizler tarafından Türkiye’de teşkil edilmek istenen Hava Savunma Teşkilatı⁴⁵¹

BİRİM	PERSONEL	ARAÇ	M./Cs	TOPLAR
Karargâh Nüvvesi, Kuvvetleri İdame ettirmek için nakliye işleri, depolar, personel nakli ve sıhhiye işleri	552	248	---	---
İstanbul ve İzmir bölgelerindeki bütün hava meydanları için ve İzmir ve Zonguldak Limanları için kullanılacak tayyare def'i personeli ve nüve teşkilatı	410	100	75	52
Radar ve Bölge Hareket Odaları Personeli ve Zonguldak-Antalya radar şebekesi için bir ekiplik	558	251	---	---
Yukarıdaki kuvvetin ihtiyacı için ve ana kuvvetlerin geldiğinde lüzumlu şebekeyi hazırlamak için muhabere personeli	480	94	40	---
TOPLAM	2000	693	115	52

Bu teşkilatlanma planının Genel Kurmay Başkanlığıyla paylaşılmasının ardından ortaya çıkan temel sorunlardan bir tanesi de bu malzemenin Türkiye’ye nakli problemidir. Mevcut şartlar altında günde bir treni bile emniyetle temin etmekte sıkıntı çekilmektedir.

⁴⁵¹ *ATASE İDH (İkinci Dünya Harbi) Katalogu*, Kutu No 5, Gömlek No 41, İlef 1,2 İngilizler tarafından ortaya çıkarılan Hava Savunma Teşkilat Planı için Bkz EK-29

Binaenaleyh Devlet Demir Yolları İdaresiyle hususi ve detaylı tertibat hakkında anlaşmadıkça bu işi başarmak imkânsızdır. Yukarıdaki kuvveti nakletmek için 34 katara ihtiyaç vardır. Devlet Demir Yolları İdaresi günde iki katar temin ettiği takdirde bu kuvveti 17 gün zarfında sevk etmek mümkün olacak ve hepsi 20 gün zarfında yerlerine gitmiş bulunacaktır.⁴⁵²

İngilizler tarafından 4 Kasım 1942 tarihli Tayyare Def'i için 40 santimetrelik Bofors Hafif Tayyare Def'i Toplarının Türkiye'ye gönderilmesiyle ilgili bir teklifte bulunulmuştur. Türkiye'de hava savunması için yararlı görülen bu teklifi kabul etmiştir. İngilizlerden 6 Kasım 1942'de yazılan bir mektupla bir takım taleplerde bulunulmuştur.

1. Gönderilecek silahlar için talim ve terbiye amaçlı olarak bir İngiliz subayıyla bir gedikli erbaşın Türkiye'ye gönderilmesi ve hâlihazırda farklı teçhizatlarla eğitime devam edilen ve Binbaşı Wyne tarafından devam edilen eğitime yeni gönderilecek askerlerle birlikte devam edilmesi istenmiştir.

2. Gönderilen topların kullanımının personele öğretilmesi ve talim ve terbiye için 27. Tayyare Def'i Taburunda bir kurs açılarak bu teçhizatın Türk ordusu bünyesinde kullanılmasının temini sağlanacaktır. Ancak bu kurs başlamadan önce en az 6 topun Türkiye'ye mühimmatı, yedek parçaları ve tarifnameleriyle birlikte gelmiş olması gerekmektedir.⁴⁵³

Genelkurmayın taleplerinin arından İngiliz Atşemiliter Arnold tarafından gelen mektupta eğitim için gerekli personelin ayarlanacağı; eğitimlerin 27. Tayyare Def'i Taburlarında verilebileceği ve ilk parti teçhizatın Aralık ayı içerisinde Türkiye'ye ulaştırılacağı bilgisi paylaşılmıştır. Türkiye'den istenen de Aralık ayına kadar yani teçhizat ellerine ulaşana kadar bu kurslara katılacak personelin belirlenmesi ve gerekli planlamaların yapılması olmuştur.⁴⁵⁴

Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak tarafından 25 Aralık 1942 tarihinde Hava Yarbaşkanlığına ulaştırılan yazı şu şekildedir;

Ankara'da Tayyare Def'i Topçu Taburunda açılacağı bildirilen 40.mm.lik Tayyare Def'i Topu kursu 4 Ocak 1943 tarihinde başlayacaktır. 2 Aralık 1943 tarihinde kendilerine kursa katılmaları bildirilen subayların kurs başlangıcından bir gün evvel kendi yatak malzemeleriyle birlikte Ankara'da bulunmaları gerekmektedir.⁴⁵⁵

⁴⁵² ATASE İDH (İkinci Dünya Harbi) Katalogu, Kutu No 5, Gömlek No 41, lef 3.

⁴⁵³ ATASE İDH (İkinci Dünya Harbi) Katalogu, Kutu No 6, Gömlek No 83

⁴⁵⁴ ATASE İDH (İkinci Dünya Harbi) Katalogu, Kutu No 6, Gömlek No 84

⁴⁵⁵ ATASE İDH (İkinci Dünya Harbi) Katalogu, Kutu No 6, Gömlek No 88.

Türkiye’de 40mm.lik Tayyare Def’i topu için açılacak kursa Ortadoğu’da bulunan İngiliz birliklerinden Teğmen Ayton ve Çavuş Pearce’ün gönderileceğinin bilgisi 3 Aralık 1942 tarihinde bildirilmiştir.⁴⁵⁶

Tayyare Def’i Taburlarının güçlendirilmesi ve bilgilendirilmesi için ilk eğitim grubu 6 Ocak 1943’te çalışmalarına başlamıştır. Yine ordunun hızlı bir şekilde eğitimi ve hava savunması hususunda güçlendirilmesi için 21 Ocak 1943 tarihinde ikinci bir eğitim kursu başlatılacaktır. Bu kursta 27.Tayyare Def’i Taburunda gerçekleştirilecektir. İkinci eğitim grubu için 30, 31 ve 3. Tayyare Def’i Taburlarından toplamda 18 çavuş; 19 Ocak 1943’te Ankara’da bulundurulmak üzere gönderileceklerdir. Her tabur göndereceği çavuşlardan birini gedikli çavuş olarak seçmek zorundadır. Tayyare Def’i Taburlarının yeniden teşkilinden dolayı taburlardan özellikle tecrübeli ve yetenekli çavuşların gönderilmesi istenmiştir.⁴⁵⁷

İkinci Dünya Savaşı sürecinde İngilizlerden destek alınarak gerçekleştirilmesi düşünülen hava savunma planıyla ilgili olarak Cumhuriyet Arşivinde ve dönemden bahseden anı kitaplarında İngiliz üslerine eğitim için gönderilecek subaylar ve bu konuda yapılan çalışmalarla ilgili bilgiler bulunmaktadır.

1 Mart 1943 tarihinde İngiltere’ye eğitime gönderilen biri üsteğmen ve 30 Hava Okulu öğrencisi Türk havacı subayların isimleri şu şekildeydi;

Üsteğmen Safa Poyraz, Metin Ünalp, Kani Madasoğlu, Mehmet Sarp, Kemal Zeren, Ferudun Falay, Samih Alaybeyoğlu, Fethi Işıklitepe, Canip Orhun, Nafiz Hazneci, Vecdi Altınay, Fikret Köroğlu, Cemal Gören, Mustaf Görez, Yusuf Anabolu, Fethi Ang, Emin Dönmez, Necati Gültekin, Muzaffer Iğircılı, Nejat Karpat, Necat Ermete, Satı Yıldırım, Bedri Alatlı, Selahattin Aydınoğlu, Seyfi Aykılıç, Sedat Caman, Affan Koray, Necdet Ündeş, Ferit Tuncer, Rıfat Bilge, Kemal Akkaya.⁴⁵⁸

Canip Orhun anılarında Türkiye’den İngiltere’ye gerçekleştirdikleri seyahatle ilgili bazı notlar almıştır. Bu seyahatten yıllar sonra söz konusu anılar ve notlar kitaplaştırılmıştır. Bu anılar içerisinde eğitim başlığıyla ilgili yeteri kadar bilgi olmasa da seyahatin içeriği hakkında ilgi çekici bilgiler bulunmaktadır. Bölüm başlığının içeriği

⁴⁵⁶ *ATASE İDH (İkinci Dünya Harbi) Katalogu*, Kutu No 6, Gömlek No 98, lef 3.

⁴⁵⁷ *ATASE İDH (İkinci Dünya Harbi) Katalogu*, Kutu No 6, Gömlek No 79.

⁴⁵⁸ Orhun, C. (2004) *Cranwell Hatıraları Bir Havacı Teğmenin Güncesi*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 15-16.

doğrultusunda Türk havacı subaylarının bu yolculuklarının hikâyesi şu şekilde aktarılmıştır; öncelikle Türk havacı subaylar trenle Ankara'dan Adana'ya ulaşmışlardır. Adana'dan da bugün Afrin'in köylerinden biri olan Meydan-ı Ekbez üzerinden (Suriye) ülke sınırlarının dışına çıkmışlardır. Halep'e ulaştıktan sonra burada dinlenme molası vermişler ve askerlerimiz de burada gezme imkânı bulmuşlardır. Daha sonra havacılarımız Beyrut'ta mola vermişlerdir. Beyrut'ta ki birkaç günlük dinlenmenin ardından buradan Hayfa'ya (Filistin) geçilmek üzere yola çıkıldı. Hayfa'dan sonra Türk askerleri Kahire'ye ulaşmışlardır.⁴⁵⁹

Canip Orhun'un anılarında kendi eğitim hikâyesi öncesinde dikkat çeken noktalardan birisi kendisinin Kahire'de karşılaştığı ve *“Cahiro Airlines” “Kahire Hava Yolları”nda* pilot olarak görev yapan sivil havacı Mehmet Bey'le karşılaşması oldu.⁴⁶⁰

Hava Harp Okulu öğrencileri Kahire'den kara yoluyla Süveyş'e geçmişler Süveyş Kanalı üzerinden de gemiyle İngiltere yolculuğuna başlamışlardır. Cranwell'e Kraliyet Hava Kuvvetlerine eğitime giden Türk havacılar gemi yolculuğu sırasında günde 2 saat İngilizce dersi almaya başlamışlardır. Açık denizde sıcakların artmasıyla beraber öğleden sonra verilen bu derslere ara verilmiştir. Kahire'den sonra geminin ilk durağı Cibuti olmuştur. Cibuti'den sonra gemi gerekli yüklemelerini yaparak ve İngiliz-Fransız askerlerini alarak yoluna devam etmiş ve sıradaki durağı Aden Körfezi olmuştur. Aden Körfezinden çıktıktan sonra Türk öğrencileri/havacıları taşıyan *“Orduna”* gemisi açık denizde Hint Okyanusunda seyretmeye başlamıştır. Aden Körfezinden sonra Orduna gemisi ilk defa Madagaskar'da Diego Suarez Limanında mola vermiştir. Savaş şartları içerisinde rota Afrika üzerinden belirlenmiş; Türk öğrencilerin Mart 1943'te başlayan yolculukları Mayıs 1943'e gelindiğinde halen devam etmekteydi ve askerlerimiz Cape Town'a yani Güney Afrika'ya ulaşmışlardı. Nihayetinde Haziran ayına gelindiğinde gemiyi Avrupa'ya çıkaracak olan Atlas Okyanusuna ulaşmıştır.⁴⁶¹

Hayfa'da bulunan Tayyare Topçu okulunda bir süreyle kurs görmek üzere 6 subay, 6 gedikli subay ve 1 tercümanın gönderilmesine 20 Eylül 1943 tarihinde karar verilmiştir.⁴⁶² Mısır'da bulunan Orta Şark Tayyare Def'i Okulu ve Kurslarında inceleme yapmak üzere buraya gitmesi için 27.Tayyare Def'i Birliği Komutanı Binbaşı Mümtaz Üstünay ve

⁴⁵⁹ Orhun (2004), *a.g.e.*, 13-31.

⁴⁶⁰ Orhun (2004), *a.g.e.*, 32

⁴⁶¹ Orhun (2004), *a.g.e.*, 35-105.

⁴⁶² *BCA*, 30-18-1-2/103-70-9

Yardımcı Asteğmen Gültekin Aykunt'a görev verilmesine karar verilmiştir. Bu karar Bakanlar Kurulu kararı neticesinde 20 Eylül 1943 tarihinde çıkmıştır.⁴⁶³

Yapılan bu inceleme seyahatlerinin ardından nihayetinde Hayfa'da bulunan okulda karar kılınmıştır. 4 Mart 1944 tarihinde alınan bir kararla aşağıda tabloda da adları yer alan 15 subay Hayfa'da bulunan ve dört hafta sürecek olan Tayyare Def'i Top kursuna gönderilmiştir.⁴⁶⁴

Tablo 4. 29: Hayfa'da Bulunan Tayyare Def'i Top Kursuna Gönderilecek Türk Subaylar⁴⁶⁵

Rütbesi	Adı ve Soyadı
Topçu Yüzbaşı	Nihat Arslantürk
Topçu Üsteğmen	Muzaffer Özsoy
Topçu Üsteğmen	Halil Özsoy
Topçu Üsteğmen	Sadık Cihat Özgöl
Topçu Üsteğmen	Ahmet Tuncer
Topçu Yüzbaşı	Haydar Akış
Topçu Üsteğmen	Şevket Bakır
Topçu Yüzbaşı	Zeki Özsavaş
Topçu Yüzbaşı	Rahmi Özpınar
Topçu Yüzbaşı	Ömer Kazancıoğlu
Topçu Üsteğmen	Rifat Özdemir
Topçu Üsteğmen	Fuat Güzaltan
Topçu Üsteğmen	Burhanettin Erman
Kafilye Memur Olanlar	Adı ve Soyadı
Topçu Yüzbaşı	Adil Savaşman
Topçu Yüzbaşı	Ekrem Süel

⁴⁶³ BCA, 30-18-1-2/103-70-10

⁴⁶⁴ Cumhuriyet, 30-18-1-2/104-15-7, lef 1-3.

⁴⁶⁵ Cumhuriyet Arşivi, 30-18-1-2/104-15-7, lef8.

27 Kasım 1943'te alınan bir kararla; İngiliz havacı A.W. Newson'un Çankırı Piyade atış okulunda Türk havacı subaylara İngilizce ders vermesi konusunda yapılan anlaşmanın onaylandığı bilgisi yer almaktadır. Burada özellikle bu yıllarda gündemde olan Hava savunma kaygısının da ön planda olduğunu görmemiz mümkündür. Özellikle Hayfa'da ve Mısır'da alınan derslerle beraber burada doğrudan Türk subaylara İngilizce olarak verilen derslerde büyük önem arz etmektedir.⁴⁶⁶

Türkiye'nin cumhurbaşkanı İsmet İnönü ve birlikte çalıştığı hükümetlerin yönettiği dış politika neticesinde savaşın sonuna kadar kendisini savaşın dışında tutmayı başarması bu hava savunma araçlarını uzun vadede sadece birer caydırıcı güç olarak kullandırmıştır. Tarihi süreç içerisinde yeni düzen olarak adlandırılan ve S.S.C.B ve A.B.D şeklinde iki bloğa bölünen dünyada Türkiye A.B.D tarafında yer almaya başlamıştır. 1940'ların sonu ve 1950'den itibaren Türkiye savunmada dâhil olmak üzere birçok alanda Amerikan etkisinin altına girmiştir.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından Devlet Hava Meydanları adına 6 pilot ve 10 telsiz memurunun herhangi bir ücret alınmaksızın Mısır ve Güney Afrika'da 1 Şubat 1943'ten başlamak kaydıyla 3 aylığına gönderilmesine karar verilmiştir.⁴⁶⁷

5 Mayıs 1943 tarihinde Hava Müsteşarlığından Başbakanlığa; Eskişehir Hava Okulunda uçuş öğretmeni olarak görev yapan İngiliz Binbaşı Rain'in sözleşmesinin bitmesinin ardından onun yerine yine İngiliz Binbaşı Cruse'un çalıştırılmasına karar verilmesi yönünde bir yazı ulaştırılmıştır.⁴⁶⁸ 25 Mayıs 1946 tarihli nihai vekiller heyeti kararı neticesinde İngiliz malzeme teknisyeni F.B. Wnite'in ve uçuş öğretmeni Binbaşı Cruse'un Eskişehir Hava Okulunda çalıştırılmasına karar verilmiştir.⁴⁶⁹

22 Aralık 1943 tarihinde İngiliz Havacı Yüzbaşı Ross'un Eskişehir Hava Okulunda uçuş öğretmeni olarak çalıştırılması yönünde izin verilmesine Bakanlar Kurulu karar vermiştir.⁴⁷⁰

1942 yılında Harp okulundan teğmen rütbesiyle mezun olan 30 havacımızın 1943 yılı içerisinde İngiltere'ye 1500 lira yol harcırahı ve diğer masraflarında hava müsteşarlığı

⁴⁶⁶ BCA, 30-18-1-2/104-2-31

⁴⁶⁷ BCA, 30-10-0-0/61-410-17, lef 2.

⁴⁶⁸ BCA, 30-18-1-2/102-36-15, lef 5.

⁴⁶⁹ BCA, 30-18-1-2/102-36-15, lef 1.

⁴⁷⁰ BCA, 30-18-1-2/104-4-17

bütçesinden karşılanması doğrultusunda gönderilmesine 13 Nisan 1943 tarihinde karar verilmiştir.⁴⁷¹

1943 yılı içerisinde İngiltere'ye havacılık eğitimi için gönderilecek 1942 yılı Harp Okulu mezunu 10 subaya harcırah olarak 1500 lira tahsis edilmiştir. Subayların 1 Mart 1943 tarihinde İngiltere'ye hareket etmesi planlanmıştır.⁴⁷²

Türkiye'de bulunan hava kıtalarında görevli olan 11 Havacı Subayın mesleki yeterlilik ve görgülerinin artırılması ve kıta eğitimi amacıyla 1943 yılı içerisinde Amerika'ya gönderilmelerine karar verilmiştir.⁴⁷³

1944 yılının başlarında Eskişehir Birinci Hava Tümen Komutanlığında "**Liberatör**" bölüğünde görev yapmak üzere 4 Amerikalı subay Türkiye'ye getirilerek göreve başlatılmıştır. Bu subaylar için aylık olarak 437,5 Lira tahsis edilmiştir. Aynı dönem içerisinde Kara ve Deniz Orduları için Hava Kuvvetleri örnek alınarak yurtdışından eğitici getirme faaliyetleri görülmüştür. Bu dönemin savaş dönemi içerisinde olması ve Amerika-İngiltere gibi ülkelerle yakın ilişki içerisinde olmamız onların iç kaynaklarından faydalanma olanağını ordularımıza sunmuştur.⁴⁷⁴

1944 yılı içerisinde Türkiye'de havacılık eğitimi almaya devam eden subaylarımız Amerikan Havacılık Eğitim Sistemi içerisinde bulunan Tekâmül kurslarına gönderilmişlerdir. Kursun tamamlanmasının ardından yurda dönecek olan pilot adaylarımızın bu kursun ardından yalnızca eğitim uçaklarını kullanabilecekleri, Kara Harp Tayyarelerini kullanamayacakları belirtilmektedir. Pilotlarımızın Harp tayyarelerini kullanabilmeleri için İntikal ve Muharebe kurslarını da tamamlamaları gerekmektedir. Bu hususta Havacılık Müsteşarlığı tarafından Washington Büyükelçiliğimizle yapılan yazışmalar sonucunda elçilik yeni sözleşme ve eğitim konusunda tek yetkili kılınmış; pilotlarımızın bu eğitim masraflarının da karşılanacağı belirtilmiştir.⁴⁷⁵

⁴⁷¹ **BCA**, 30-10-0-0/47-304-9 Bununla birlikte İngiltere'ye gönderilecek olan 30 teğmenin isimleri için Bkz EK-30.

⁴⁷² **BCA**, 30-10-0-0/46-297-22, lef 1-3 Buna ek olarak gönderilecek subayların isimleri için Bkz EK-31

⁴⁷³ **BCA**, 30-10-0-0/133-957-20 Buna ek olarak gönderilecek subayların isimleri için Bkz EK-32

⁴⁷⁴ **BCA**, 30-18-1-2/104-16-19, lef 1,5,7,10,11.

⁴⁷⁵ **BCA**, 30-10-0-0/46-297-43

27 Ekim 1944 tarihinde Yüzbaşı J.A.Gushion ve Binbaşı Midwenter ile Eskişehir Hava Okulunda öğretmenlik yapmaları hususunda anlaşma sağlanmıştır.⁴⁷⁶

İkinci Dünya Savaşı içerisinde Türk topraklarına bir çok milletten havacılar ya da mühendisler Türkiye'nin tarafsızlığından da kaynaklı olarak buraya sığınmışlardır. Bu konuyla ilgili dikkat çekici konu e belgelerden biri de Ankara'ya sığınan Rumen havacılarıdır.

24 Ekim 1944 tarihinde Türk Hava Kurumu Başkanı Şükrü Koçak tarafından Başbakan Şükrü Saraçoğlu'na bir bilgi ulaştırılmıştır. Gelen bilgi aşağıdaki gibidir;

- 1- Bir uçakla Ankara'ya gelerek yurdumuza sığınan aşağıda isimleri yazılı Romanyalı uzmanların, Devlet fabrikalarında bilgilerinden istifade edilmesi incelenmek üzere, şimdilik kurumumuz tarafından angaje edilmeleri sözlü olarak uygun bulunmuş ve emirleri üzerine kendileriyle görüşülmüştü. Ankara Emniyet Direktörlüğüne üç gün içinde hudut dışına çıkmaları kendilerine tebliğ edildiği haber alınması üzerine Vilayet makamı ve Emniyet Direktörlükleriyle yaptığım temaslara birkaç gün için alıkonulmaları temin edilmişse de siyasi bir vaziyetleri olmadığı anlaşılan bu teknik bilgili şahısların sınır dışı edilmemeleri için icap edenlere emir buyrulmasını arz ve rica ederim.
- 2- Etimesgut Tayyare Fabrikamızda inşa edilen 10 kişilik T.H.K I nakliye planörünü çekebilecek bir uçak temin edilemediği için bu planörün uçuş tecrübeleri bu güne kadar yapılamamıştır. Romanyalıları getiren uçağın bu maksada yarayacağı anlaşıldığından planörün uçuş tecrübelerinde kullanılmak üzere kurumunuz emrine verilmesi için Münakalat Vekâletine emir buyrulmasına müsaadelerini diler, saygılarımı sunarım.

Sığınan mühendis ve havacıların isimleri ise şu şekildedir;

- 1.Mühendis Nircea Grossu Vizuru
- 2.Mühendis Nicolae Sloressco
- 3.Makinist İoan Mandru⁴⁷⁷

⁴⁷⁶ *BCA*, 30-18-1-2/112-65-1. Bununla birlikte İngiliz uzmanlarla yapılan sözleşme örneği için bkz EK-33.

⁴⁷⁷ *BCA*, 30-18-1-2/107-107-10, lef 10

Bu konuyla ilgili olarak kurum yazışmaları takip edildiğinde 3 isimden ikisi için (*Mühendis Nicolae Flaresco ve Makinist Mandru Ioan*) Türk Hava Kurumunun çalışma izni için Ankara Emniyetine başvurduğu ve emniyetten bunun ancak Bakanlar Kurulu kararıyla mümkün olduğu bilgisi alınmıştır. (Bu yazışmada 16 Aralık 1944'te gerçekleştirilmiştir)⁴⁷⁸ Başbakanlık tarafından Emniyet Genel Müdürlüğünden istenen yazı neticesinde her iki isimde çalışmasına engel teşkil edilecek bir durum olmadığı bilgisi paylaşılmıştır.⁴⁷⁹ Son karar olarak da Cumhurbaşkanı İsmet İnönü imzalı ve 30 Mart 1945 tarihli karara göre Makinist Mandru'nun çalışmasında herhangi bir engel olmadığına karar verilmiştir.⁴⁸⁰

Ankara özelinde genel olarak Türkiye'ye sığınan mülteci havacılarla ilgili olarak özellikle İngiltere ve Amerika'nın karşısında olan devletlerin vatandaşların Türkiye'de ki faaliyetleri hükümet ve bakanlıklarda rahatsızlık uyandırmaya başlamış bundan dolayı da konuyla ilgili olarak yaptırım uygulanmasına karar verilmiştir.

İkinci Dünya Savaşı sürecinde Ankara'da bulunan mülteci konumundaki havacıların durumları; Genelkurmay, Milli Müdafaa Vekâleti, Dâhiliye ve Hariciye Vekâletleri arasında yazışmalara sebep olmuştur. Ankara'da bulunan mülteci havacıların Mülteci Talimatnamesi doğrultusunda vermiş oldukları yazılı yeminlere aykırı hareket ettikleri belirtilmekte; sık sık ülkelerinin büyük elçiliklerine gittikleri görülmekte ve şehir içinde de günlük yaşamda sık sık elçilik personelleriyle görüştikleri görülmektedir. Özellikle İtalyan havacıların Ankara'da buldukları süre zarfında Mülteci Talimatnamesine göre ettikleri yemine aykırı olarak hem elçiliğe girip çıkma ve elçilik personeliyle görüşme içerisinde olmalarıyla birlikte sık sıkta firar olaylarının yaşandığı ve itaatsizliğin söz konusu olduğu belirtilmektedir. Bu doğrultuda Bakanlıkların ortak kaygısı savaş şartları içerisinde özellikle Ankara'da bulunan mülteci havacılar yüzünden ve onların yürüttükleri casusluk hareketleri yüzünden şehrin olası hava saldırılarına açık hale geldiği belirtilmektedir. Bu bilgilere dayanarak Ankara'da bulunan mülteci havacıların verdikleri yazılı yemine aykırı hareketleri tespit edildiği anda Mülteci Talimatnamesine hilaftan sınır dışı edilmeleri talep edilmiştir.⁴⁸¹

⁴⁷⁸ *BCA*, 30-18-1-2/107-107-10, lef 9. Belge görüntüsü için Bkz EK-34

⁴⁷⁹ *BCA*, 30-18-1-2/107-107-10, lef 3. Belge görüntüsü için Bkz EK-35

⁴⁸⁰ *BCA*, 30-18-1-2/107-107-10, lef 1. Belge görüntüsü için Bkz EK-36

⁴⁸¹ *BCA*, 30-10-0-0/81-532-8.

15 Aralık 1945 tarihinde Hava Müsteşarlığı gerekli birimlerle haberleşme ve yazışmalarını tamamladıktan sonra Başbakanlığa göndermiş olduğu yazıda şu bilgileri paylaşmaktadır. Hava Kuvvetleri Komutanlığının teklifiyle, Eskişehir Hava Okulunda çalıştırılmak üzere bir fotoğraf uzmanının getirilmesi yolunda, aracılığı istenen İngiliz Hava ataşeliğinden gelen cevapta Yüzbaşı Dillon'un bu iş için kullanılabileceği bilgisi alınmıştır.

Söz konusu yazıda müsteşarlık ilgili uzmanın Hava Kuvvetleri adına çalıştırılabilmesi için Bakanlar kurulunun onayını istemektedir. Bu yazıdan sonra Dillon için Bakanlar Kurulu tarafından onay çıkmış ancak İngiliz ataşeliği Hava Müsteşarlığına ilgili ismin Türkiye'ye gelmeyeceğini; onun yerine Yüzbaşı Welford'un gönderilebileceği bilgisini vermiştir. Sonuç olarak 17 Nisan 1946 tarihinde alınan karar neticesinde Yüzbaşı Welford'un Eskişehir Hava Okulunda fotoğraf uzmanı olarak çalışmasına onay verilmiştir.⁴⁸²

5 Aralık 1945 tarihinde Bakanlar kurulunda alınan karara istinaden İngiliz Yüzbaşı Koefe'nin Eskişehir 1.Hava Okulunda uçuş öğretmeni olarak çalıştırılmasına onay verilmiştir.⁴⁸³

İngiliz Yüzbaşılarından Woodward ve Tisshaw'ın 22 Şubat 1946 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla Eskişehir Hava Okulunda uçuş öğretmeni olarak çalıştırılmalarına karar verilmiştir.⁴⁸⁴

Devlet Hava Yolları İdaresi için; uçuş usul ve tekniği, muhabere ve hava seyrüseferi kontrol hizmetleri, hava meydanlarının tekâmülü, teşkilat, idare ve bunlarla ilgili uygulamalar hususunda hükümete Devlet Hava Meydanlarının işletme ve idaresi hususunda ve buna ek olarak sivil havacılığın ülkemizde geliştirilmesi hususunda destek verilmesi adına Amerikan Sivil Havacılık Dairesinden uzman gönderilmesi talebinde bulunulmuştur. Öncelikle Cecil S. Fuller ismi belirlenmiş ancak daha sonra bu isim yerine daha sonradan Mr. Francis J. Rhody Jr. ismi önerilmiş ve onaylanmıştır. Bununla birlikte; Thomas H. Kuhn ve Hiram Broiles'de Amerika'dan uzman olarak gönderilmişlerdir. Bu isimler aylık 5.000 lira ücretle üç ay süreyle çalıştırılmak üzere Türkiye'ye gelmişlerdir.⁴⁸⁵

⁴⁸² *BCA*, 30-18-1-2/109-79-11

⁴⁸³ *BCA*, 30-18-1-2/111-45-2

⁴⁸⁴ *BCA*, 30-18-1-2/110-15-15

⁴⁸⁵ *BCA*, 30-18-1-2/119-28-10

Yine Devlet Hava Yolları İdaresi için; burada görev yapmakta olan 6 pilot muavini ve 10 telsiz memurunun havacılıkla ilgili teknik eğitimleri için Mısır'a ve Güney Afrika'ya eğitime gönderilmesine karar verilmiştir.⁴⁸⁶

Daha sonra değinilecek olan günümüzdeki İstanbul Teknik Üniversitesinin ilk yapısı olan “*Yüksek Mühendis Mektebi*”nde Tayyarecilik Şubesinin açılmasına yönelik olarak ilk adımlar 1939 yılında atılmıştır. Buna ait ilk tecrübe ve tetkikler Nuri Demirağ'ın teklif ve telkinleriyle gerçekleşmiştir. Hatta 15 Ekim 1939'da Yüksek Mühendis Mektebi Müdürü Tevfik Taylan, Müdür Muavini Fahri Bekiroğlu, Profesör Salih Murat, Profesör Burhaneddin Sezerar ve Profesör Doppler'den oluşan bir heyet Nuri Demirağ'ın Beşiktaş'ta bulunan fabrikasına giderek yine kendisi tarafından temin edilen Berlin'de bulunan *Teknische Hoch. Schule* isimli mühendis mektebinin aerodinamik ders programlarını tetkik etmişlerdir. Eğitim döneminin başlamasından dolayı proje gelecek seneye aktarılmış ancak tayyare mühendisi adaylarının stajlarını yapıp geldikleri takdirde Nuri Demirağ Fabrikasının kapılarının onlara ardına kadar açık olmasına karar verilmiştir.⁴⁸⁷

Türkiye'de bulunan Polonyalı havacılarında yönlendirmesi sonucunda Türk Hava Kurumu tarafından Başbakanlığa İstanbul Teknik Üniversitesinde bir uçak mühendisliği (*Tayyare Mühendisliği*) açılması yönünde teklifte bulunulmuştur. Bu teklife yanıt 10 Haziran 1941 tarihinde verilmiştir ve teklif kabul edilmiştir.⁴⁸⁸ Bununla birlikte Türk Hava Kurumu konuyla ilgili olarak Nafia Vekâletine yönlendirilmiştir.⁴⁸⁹

Türk Hava Kurumunun 5 Haziran 1941'te Başbakanlığa yazdığı raporun içeriği şu şekildedir;

Tayyare mühendisi yetiştirmek gayesiyle ve zamanla temin edilecek vasıta ve imkânlar derecesinde tekâmül ve inkişaf ettirilmek üzere Yüksek Mühendis Mektebimizde bir Tayyare Mühendisliği şubesi tesisini derpiş eden rapor bu şubede ders vereceklerin esamisi ile birlikte yüksek huzurlarınıza ilişik olarak sunulmuştur.

Memleketin büyük miktarlarda tayyare mühendisine ihtiyacı bulunduğu ve bu ihtiyacın ancak derhal işe başlanmak halinde karşılanmasına imkân hâsıl olacak

⁴⁸⁶ BCA, 30-10-0-0/61-410-20

⁴⁸⁷ Soku, Ziya Ş. (1947) *Nuri Demirağ Kimdir?*, İstanbul:Kenan Matbaası, 67-68.

⁴⁸⁸ BCA, 30-10-0-0/61-409-15, lef 1

⁴⁸⁹ BCA, 30-10-0-0/61-409-15, lef 2

mülâhazasıyla bu meselenin müspet bir karara varılmak üzere Nafia Vekâletiyle müştereken tetkik ve halline yüksek müsaadelerini saygı ile arz ve rica ederim.⁴⁹⁰

Polonyalı mühendis *Jerzy Wedrychowski*'nin hazırlamış olduğu ve Türk Hava Kurumu'na sunmuş olduğu teklif metni de Cumhuriyet Arşivi içerisinde yer almaktadır.⁴⁹¹ Wedrychowski tarafından yazılan teklifte Etimesgut'ta bulunan mevcut mühendis ve havacılarla birlikte Polonya'da bulunan farklı isimlerinde bu işin başlaması durumunda getirilebileceği belirtilmektedir. "*Türkiye'de Tayyare Mühendisliği Tahsili*" başlığıyla hazırlanan raporda dikkat çekilen ilk nokta Etimesgut'ta açılan Uçak Fabrikası ve daha önceki tamirhane ve fabrika tecrübelerinde ülkede bir uçak mühendisliği eğitimi kurumu olmadığından dolayı bu açığın yabancı mühendislerle kapatıldığıdır. Bundan dolayı Türk mühendis yetiştirilmesi için hiç vakit kaybedilmeden hemen işe konulması gerekmektedir. Türkiye'de bulunan Polonyalılarından birçoğunun ülkelerinde Politeknik Mekteplerinde uçak mühendisliğiyle ilgili kurs verdikleri bundan dolayı bu alanda tecrübe sahibi oldukları belirtilmektedir. Bu verilere dayanarak İstanbul Teknik Üniversitesinde mevcut bulunan Mühendislik Fakültesi bünyesinde açılacak bir Uçak Mühendisliği Şubesinde bu isimlerin tecrübesinden hem teşkilatlanmada hem de eğitim öğretim faaliyetlerinde faydalanılacağı Başbakanlığa sunulan raporda belirtilmektedir.⁴⁹²

Oluşturulacak programda yetiştirilecek mühendisler için aşağıda bulunan derslerin verilmesinin yeterli olacağı düşünülmektedir;

1. Aerodinamik
2. Uçuş mekaniği
3. Tayyare İnşaatı (Statik, Mukavemet)
4. Tayyare İnşaatı (Tayyare Planları)
5. Motor İnşaatı
6. Hava Seyrüseferi ve Meteoroloji
7. Borda Aletleri
8. Teçhizat (Telsiz, Silah, Fotoğraf vs.)
9. Havacılık Malzemelerinin Teknolojisi

⁴⁹⁰ *BCA*, 30-10-0-0/61-409-15, lef 3.

⁴⁹¹ Polonyalı mühendis Jerzy Wedrychowski tarafından hazırlanan rapor ve teklif için Bkz. *BCA*, 30-10-0-0/61-409-15, lef 4.

⁴⁹² *BCA*, 30-10-0-0/61-409-15, lef 5.

Bu dersler ve bunlara ek olarak verilecek konferanslar dışında öğrenciler uzmanlar tarafından yaptırılacak olan uygulamalı eksersizlere de katılacaklardır. Bu eksersizlerde uzmanlarla beraber tayyare hesapları ve resimleri yapılacaktır.⁴⁹³ Eğer ki hazırlanan rapor hemen teşkil edilir ve yeni dönemde eğitim-öğretim faaliyetleri başlarsa 2 yılın sonunda fabrikalarda Türk uçak mühendisleri çalışmaya başlayacaktır. Açılacak bu okulun bu gün Avrupa'da bulunan modern okullarda ki gibi olması beklenmese de savaş halindeki dünyada uzun vadede Avrupa ülkelerine öğrenci gönderilemeyeceği düşünülecek olursa bu okulun Türk Havacılığının ihtiyaçlarına cevap vermesi beklenmektedir. İlk etapta kurs olarak düşünülen bu oluşum ilerleyen zaman diliminde bir aerodinamik enstitüsünün açılması ve motor üretimi için bir tecrübe laboratuvarının kurulması halinde bu kursun Avrupa'da ki okullarla eşdeğer olacağı planlanmaktadır.⁴⁹⁴

Kurs Vermesi Planlanan Polonyalı Uzmanlar

1. Profesör muavini Mühendis Rogalski veya Janik Aerodinamik derslerini verecektir.
2. Mühendis Teisserye Uçuş Mekaniği derslerini verecektir.
3. Mühendis Duleba Tayyare İnşaatı hususunda Statik ve Mukavemet derslerini verecektir.
4. Mühendis Anczutın Tayyare inşaatı hususunda tayyare planı dersini verecektir.
5. Mühendis Dziewonski veya Mühendis Belkowski motor inşaatı ile ilgili dersler verecektir.
6. Mühendis Lewczuk hava seyrüseferi ve meteoroloji ile ilgili dersler verecektir.
7. Mühendis Rogalski ve diğer mevcut mühendisler Teçhizat başlığı altında, telsiz, silah ve fotoğraf gibi dersleri vereceklerdir.
8. Mühendis Janiszewski ve Mühendis Tuszynski ile birlikte elde bulunan mühendislerden konu ile ilgili tecrübesi olanlar havacılık malzemesi ve teknolojisini anlatmakla sorumlu olacaklardır.⁴⁹⁵

Bu konuyla ilgili olarak Mehmet Arif Demirer tarafından Polonyalı havacılarla ilgili hazırlanan çalışmada Polonya'da bulunan lehçe kaynaklardan hareketle bir takım bilgilere ulaşılmıştır. Türkiye'de bulunan Polonyalı havacılarla ilgili hazırlanan makalelerde eğitim-öğretim faaliyetleriyle ilgili bilgiler yer almaktadır.

⁴⁹³ *BCA*, 30-10-0-0/61-409-15, lef 5.

⁴⁹⁴ *BCA*, 30-10-0-0/61-409-15, lef 6.

⁴⁹⁵ *BCA*, 30-10-0-0/61-409-15, lef 7.

1941 sonbaharında İstanbul Teknik Üniversitesinde uçak inşaatı ihtisas dalı harekete geçirildi. İki haftada bir birkaç günlüğüne Ankara'dan İstanbul'a giden Mühendis St. Rogalski ve Mühendis J. Teisseyre tasarım ve uçak oluşturma derslerini, uçak motorları ve teorisi ve inşası dersini ise Mühendis J.Belkowski Fransızca olarak veriyorlardı. Havacılık tasarımları dayanıklılık ders notları Fransızca olarak Mühendis F.Janik ve Mühendis L.Duleba tarafından yazıldı. Bunlar Türkçe'ye tercüme edilmişti ve dersler sıkı sıkıya bunlara göre teknik üniversitenin bir Türk hocası tarafından veriliyordu. Ders notlarının müellifi olan Polonyalılar sınavlarda asistanlık yapıyorlardı. Bu havacılık kursunun mezunu birkaç genç Türk mühendis önce Türk Hava Kurumu Uçak Fabrikasının tasarım ofisinde kısa bir staj gördüler. Akabinde 1945'te Birleşik Devletler Boeing Uçak Fabrikasına staja gönderildiler. Bir sene sonra THK Uçak Fabrikasında çalışmak üzere döndüler.⁴⁹⁶

İlk dönemdeki eğitim faaliyetleri Havacılık ve Spor dergisi içerisinde kendisine yer bulmuştur. Konu hususunda verilen bilgiler şu şekildedir; Hava endüstrisinin istediği yüksek elemanları yetiştirmek için kurumumuzca yapılan teklif Sayın Başvekilimiz tarafından onaylanarak Yüksek Mühendis Mektebinde bir havacılık şubesi açılmış ve bu şubenin programı da Maarif Vekâletinin nezaretinde yapılan bir toplantıyla belirlenmiştir. Etimesgut Tayyare Fabrikasında çalışan mühendisler bu şubede tayyare inşası ve hesapları, motor, uçuş mekaniği ve tatbiki ve aerodinamik hakkında dersler vermektedirler. İlk talebeler sömestr tatilini Etimesgut Fabrikasında staj görerek geçirmişlerdir. Yaz tatilinde de bu stajların devam etmesi kararlaştırılmıştır.⁴⁹⁷

İstanbul'da Nuri Demirağ'ın tesislerinde eğitimlerine devam eden Türk gençleri Yüksek Mühendis Mektebi Tayyare Şubesinin eğitimlerine başladıkları 19 Ekim 1942 tarihinde ellerindeki uçaklarla bu öğrencilerin üzerinde bir uçuş gerçekleştirmişler ve onlara bir selamlama ve iyi dilek mektupları atmışlardır. Nuri Demirağ'ın öğrencileri tarafından Yüksek Mühendis Mektebi öğrencilerine atılan mektubun içeriği şu şekildedir;

Ders yılınızın birinci günü kutlu olsun. Şu anda üzerinizde dolaşan Türk yapısı tayyareler en yakın arkadaşlarımız, mektep ve sınıf arkadaşlarımız tarafından idare ediliyor. Yeşilköy Nuri Demirağ Tayyare Alanında iki ay kadar kısa bir zamanda tayyareciliğimizi filo uçuşu yapacak kadar ilerletmiş bulunuyoruz. Havacılığın bu kadar terakki ettiği bir devirde Türk gençleri de bu yolda bütün gayretlerimizle çalışmalıyız. İçimizde bu güne kadar uçuculuk ve yapıcılık yolunda çalışmaya fırsat bulamayan arkadaşları bu yolda çalışmaya davet eder, memleketin fen ve irfan sahasında büyük muvaffakiyetler başaran Yüksek Mühendislik Mektebi kıymetli hocalarımızla siz sevgili arkadaşlarımızı hürmetle selamlarız.⁴⁹⁸

⁴⁹⁶ Baş, Osman F. (2015), "Polonyalı Havacılar ve Türk Hava Kurumu", *İkinci Dünya Savaşı'nda Ankara'da Polonyalı Havacılar*, haz: Mehmet Arif Demirer, Ankara: Polonya Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği, 128.

⁴⁹⁷ *Havacılık ve Spor*, (1942), (314), 8.

⁴⁹⁸ Soku (1947), *a.g.e.*, 112.

Türk Hava Kurumunun 1945'te gerçekleştirilen 9.Kurultayında okunan rapor içerisinde artık güncel ismiyle anılmaya başlanan İstanbul Teknik Üniversitesi Havacılık Şubesindeki eğitim faaliyetlerine de değinilmiştir. Rapora göre; İstanbul Teknik Üniversitesi Havacılık şubesinde 1943-1944 yıllarında 10 mühendis yetiştirilmiş bunlardan 6'sı Amerika'ya staja gönderilmiştir. 4'ü de Etimesgut Tayyare Fabrikasında çalışmaya başlamışlardır.⁴⁹⁹

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından daha önceki bölümlerde de detaylı olarak anlatılmış olduğu gibi Türkiye; askeri, siyasi ve kültürel olarak Amerika'nın yanında yer almaya başlamış ve Amerika Birleşik Devletleri de müttefik olarak Türkiye'nin yanında yer almaya başlamıştır. Bu yakınlık havacılık alanında da kendisini göstermeye başlamış teçhizat alanında ki yardımlar havacılık eğitimi alanında da etkisini göstermiştir. Amerikan Arşivinden konuyla ilgili taramalar yaptığımızda özellikle 1930-1950 arası tarihte yani Türk havacılığının jet motorlu uçaklarla donatılmaya ve bu yeni uçaklara göre eğitim almaya başlamadığı dönemle ilgili bazı bilgilere ulaşılmıştır. 1948 yılına ait olan ve arşivde "*Turkish Training Air Officer*" ismiyle yer alan belge dizisinde yer alan bilgiler şu şekildedir;

Konuyla ilgili ilk belge 16 Mart 1948 tarihlidir. Türk Subaylarının 1948 devresindeki eğitimiyle ilgili konular ilk defa bu tarihte gündeme gelmiştir. Belgenin içeriğini belirten yazıda yer alan bilgiler şu şekildedir; "8 Türk Hava Kuvvetleri subayının denetmen eşliğinde veya A-4 seviyesinde eğitimine ilişkin Amerikan Hava Kuvvetleri üssünden gelen MCAMXT2-3-38 kodlu bilgi raporu"⁵⁰⁰ Belgenin içerisinde verilmesi planlanan eğitimle ilgili detaylı bilgiler şu şekildedir;

A-26 ve P-51 tipi uçakların üzerinde durulacak eğitimler bu uçaklarla yapılacaktır. Wright Peterson Hava Üssü bu eğitim için kullanılacaktır. Eğitim programı 2 ay Hava Materyal Alanı Deposunda, 3 Ay Hava Materyal Alanı Üssünde yapılacak şekilde belirlenmiştir. 2 Subay (Tarık Uçaner ve Mehmet Ergin) ful program eğitime 1 Nisan 1948'de başlayacaktır. Kalan 6 subayın eğitimi 1 Temmuz'da grup ve filo seviyesinde başlayacaktır. (Nisan ve Temmuz arası hazırlık noktasında eğitim göreceklendir) Tüm eğitimler 1 Eylül 1948 tarihinde biteceğinden 6 subay yalnızca 2 ay iş başı eğitimde olacaklar, Tarık Uçaner ve Mehmet Ergin Nisan-Eylül arası iş başı eğitim göreceklendir. Her iki grup içinde en az bir subay yeterli derecede İngilizce bilmektedir. Tüm subaylara her ay 4 saatlik uçuş eğitimi imkânı tanınmıştır.

⁴⁹⁹ "Genel Merkez Kurulu Raporu" (1945), *Havacılık ve Spor*, (356), 7-8.

⁵⁰⁰ *National Archives*, "Training Turkish Air Force Officer" RG 342 (Records of the U.S. Air Force Commands, Activities, and Organizations, 1900-2003), Series: Central Decimal Correspondence Files, 1919-1950, Entry: P 26, Box 3291, Location: 190/72/19/6, 5.

16 Mart 1948 tarihli ilk telgrafta henüz uçuşlarla alakalı izin ve kuralların belirlenmediği söylenmiş ilerleyen süreçte bütün kurallar belirlenmiştir.⁵⁰¹

Bahsi geçen uçaklar ilk etapta belirlenen eğitim bölgelerinde yoksa Türk subaylar (kursiyerler) uçakların temin edildiği farklı eğitim bölgelerine yönlendirilebilecektir.

19 Mart 1948 tarihli belgede ise Amerika’da eğitim alacak Türk subaylarının eğitimiyle ilgili yeni detaylara yer verilmiştir. Belgenin içeriği şu şekildedir;

1. 3 Mart 1948 tarihinde Bay J.B. League ile sizin ve Binbaşı Lindberg ile bu karargâhın arasında geçen telefon konuşmasına istinaden
2. Yukarıdaki görüşmeyi teyit eden sekiz Türk Hava Kuvvetleri subayı; San Antonio Havacılık Materyal Alanı Kelly Hava Üssü ve Teksas’da eğitime katılacaklar;
 - a. Binbaşı Tarık Uçaner ve Teğmen Mehmet Ergin denetmen gözetiminde Amerikan Hava Kuvvetleri ikmal ve bakım faaliyetleri hakkında 1 Nisan 1948 tarihinde staja başlayacaktır. Bu subaylara hem depoda hem de Hava Materyal Alanı genel merkezlerinde eğitim verilmeli ve Wright Hava Kuvvetleri Üssüne ziyaret veya San Antonio Hava Materyal Alanındaki dersler ile sözleşme prosedürleri ve Hava Malzeme Komutanlığı karargâhı organizasyonu ve yönetimi gibi konularda da eğitim verilmelidir. Komutanızdaki eğitimden önce Tarık Uçaner ve Mehmet Ergin’e Güney Karolin’de bulunan Sumpter bölgesinde Snaw Hava Üssünde bir aylık iş başı eğitim verilecektir
 - b. (Binbaşı Semi Karacehennem, Binbaşı Remzi Derker, Yüzbaşı Fehmi Kutluer, Binbaşı Suat Sete, Yüzbaşı Emin Ali Ekendiz ve Yüzbaşı Hikmet Boruer) İsimleri yukarıda yazılı olan bu 6 subayın iki aylık iş başı eğitimi (staj) Shaw ve Biggs Hava Kuvvetleri Üslerinde; filo, grup ve istasyon seviyelerinde (bölümlerinde) tedarik ve bakım faaliyetlerinde dört aylık eğitimden sonra 1 Temmuz 1948’de San Antonio Hava Materyal Alanında başlayacaktır.
3. Paragraf 6-A ya göre 95-15 sayılı ordu yönetmeliği uyarınca söz konusu üs komutanı yukarıda belirtilen Türk Hava Kuvvetleri pilotlarını fiziksel ve profesyonel yeterliklerine göre Amerikan Hava Kuvvetleri uçaklarını ayda 4 saati geçmeyecek şekilde kullandırtma veya rasıt (ikinci pilot) olarak değerlendirme inisiyatifine sahiptir. Gidilecek (ziyaret edilecek) üssün komutanından önceden izin

⁵⁰¹ *National Archives*, “Training Turkish Air Force Officer” RG 342 (Records of the U.S. Air Force Commands, Activities, and Organizations, 1900-2003), Series: Central Decimal Correspondence Files, 1919-1950, Entry: P 26, Box 3291, Location: 190/72/19/6, 5.

alınmadıkça stajyerlerin Amerikan Hava Kuvvetleri uçaklarında pilot veya rasit olarak uzun mesafeli uçuş yapmasına kurs komutanlarının izin verme yetkisi yoktur.

4. Söz konusu personel aşağıda listelenen kategorilere ait hiçbir gizli bilginin kendilerine ifşa edilmemesi dışında; eğitimleriyle bağlantılı olarak “sınırlı” olarak sınıflandırılan ve eğitime dahil edilen bilgileri alma yetkisine sahiptir.
 - a. Atom enerjisi
 - b. Kriptografi (Şifreleme) araçları (cihazları)
 - c. İstihbarat, istihbarat kaynakları ve istihbarat edinme yöntemleri. *(Bu durum katılımcıların Amerikan Hava Kuvvetlerindeki istihbarat personelinin işlevleri hakkında bilgilendirilmesinin yasaklanması olarak yorumlanmayacaktır.) (Buradaki durum şu; böyle bir merkez hiç yokmuş gibi davranılacak görürlerse de yasak olduğundan bahsedilmeyecek) (Detaylı bilgi yok yalnızca yüzeysel anlatı)*
 - d. Deneysel doğa öğelerini içeren araştırma ve geliştirme projeleri
 - e. Amerika Birleşik Devletleri ile yabancı bir hükümet arasında ki ilişkiler hakkındaki sakıncalı “TOP SECRET” bilgiler.
 - f. Birleşik Devletler hükümetine veya onun herhangi bir kuruluş veya değerine karşı aşağılayıcı (yüz kızartıcı) bilgiler.
5. Kışlalar ve diğer yetkili bölümler 1947 tarihli 42.ordu daire başkanlığında belirtildiği şekilde yetkilendirilmiştir.⁵⁰²

Konuyla ilgili olarak Amerikan Ordusu ve Hava Kuvvetleri arasında gerçekleştirilen yazışmalardan sonuncusu 1 Nisan 1948 tarihinde yapılmıştır. Bu yazışmada artık eğitimin düzenine dair son bilgilendirmeler gerçekleştirilmiş ve konuyla ilgili olarak her şey netleştirilerek eğitim faaliyetlerine başlanmıştır. Belgenin içeriğinde şu bilgiler yer almaktadır;

1. 8 Türk Hava Kuvvetleri Subayının istihdamına yönelik eğitimi Kelly Hava Üssünde denetmen gözetiminde ikmal ve bakım faaliyetlerine yönelik eğitimle birlikte 1 Nisan 1948’de başlayacaktır.
2. Karargâh ve Amerikan Hava Kuvvetleri bu Türk subaylarına sözleşme ve tedarik prosedürleri konularında eğitim verilmesi gerektiğini belirtmiştir. Ofisiniz eğitimin

⁵⁰² *National Archives*, “Training Turkish Air Force Officer” RG 342 (Records of the U.S. Air Force Commands, Activities, and Organizations, 1900-2003), Series: Central Decimal Correspondence Files, 1919-1950, Entry: P 26, Box 3291, Location: 190/72/19/6, 2-3. Belgenin orijinali için Bkz EK-38

yürütülmesi ve düzenlenmesi noktasında Kuvvet Komutanı ve San Antonio Hava Materyal Alanıyla (İkmal\Lojistik Komutanlığı Bizde ki Etimesgut lojistik komutanlığı gibi) iletişim kurmaya yetkilidir. Ofisiniz Karargâh ve Amerikan Hava Kuvvetleri tarafından ana hatlarıyla belirtilen programın yürütülmesinde Kuvvet Komutanı ve San Antonio Hava Materyal Alanıyla birlikte her türlü desteği verecektir. Bu eğitim programının kesin tarihleri Teksas Forth Worth Hava Tedarik ofisiyle koordineli olarak San Antonio Hava Materyal Alanı tarafından düzenlenecektir.

3. Yukarıdaki program uygulanırken Karargâh ve Amerikan Hava Kuvvetleri tarafından gönderilen 19 Mart 1948 tarihli mektubun 4. Paragrafında belirtilen tüm güvenlik önlemleriyle sıkı bir uyum sağlanacaktır.⁵⁰³

⁵⁰³ *National Archives*, "Training Turkish Air Force Officer" RG 342 (Records of the U.S. Air Force Commands, Activities, and Organizations, 1900-2003), Series: Central Decimal Correspondence Files, 1919-1950, Entry: P 26, Box 3291, Location: 190/72/19/6, 1.



5. CUMHURİYET DÖNEMİNDE TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK EĞİTİMİ (1923-1950)

Osmanlı döneminde havacılık teşkilatının oluşmasıyla beraber devletin Batılılardan almış olduğu en büyük tavsiye havacılığın halka indirgenmesi ve bu yapılanmanın mutlaka halk içerisinde de yayılması gerektiği olmuştur. Büyük devletlerin havacılık teşkilatları kontrol edildiğinde Almanya, Fransa, İngiltere ve Amerika'da kurulan havacılık kulüpleri sayesinde halkın da bu faaliyetler içerisine çekildiği ve bunun bir spor haline geldiği gözlenmektedir.

Başlıkta belirtilen sivil havacılık kavramı çok geniş anlamda askeri teşkilatlanma dışında bütün havacılık girişimlerini kapsamaktadır. Bunun içerisine taşımacılık, kargo ve spor kavramları da dahil olmaktadır. Bütün bunlara ek olarak sivil havacılığın yanına eğitim kavramının da yerleştirilmesi havacılığın bütün halka yayılmasını; halkın sadece havacılığı bir araç olarak görmemesini ve bu yapının bir bileşeni olmasını sağlamaktadır. Sivil havacılıkta bazen askeri teşkilatlar dışında devletin teşebbüsleriyle birlikte şahsi teşebbüsler de havacılık bileşenleri arasında kendisine yer bulmaktadır. Sivil havacılık noktasında Osmanlı Devleti döneminde ortaya çıkan girişimler incelendiğinde bir havacılık kulübü girişiminin olduğu görülmektedir ancak bu sadece bir fikir olarak havada kalmıştır ve uygulanma imkânı bulunamamıştır. Teşkilatlanma dışında halkın havacılığın içine dâhil edilmesi noktasında herhangi bir girişimde bulunmuş mudur sorusunun yanıtı ise hem evet hem de hayır olarak cevaplanabilir. Öncelikle evet cevabına bir açıklama getirilecek olursa devlet *Tayyare İanesi* adı altında havacılık teşkilatının gelişmesi adına ve Düvel-i Muazzama'ya kafa tutabilmek için yeni uçaklar satın alabilmek adına bu düşünceyi geliştirmiştir. Bu düşünce yapısı halkın havacılığa inandırılması ve onların da havacılığa dahil edilmesi adına ortaya çıkmıştır. Çünkü batılılardan Osmanlı Devletine gelen fikir bu yeni yapıya halkın inandırılmasıdır; bu yeni yapının ayakta kalabilmesi ve çağdaşlarıyla eş değer olabilmesi ancak halkın desteğiyle olabilir şeklinde olmuştur. Ancak batılıların halkın havacılığa inandırılması ve halkın havacılığa dâhil edilmesi düşüncesine çağdaş anlamda bakıldığında hayır cevabının açıklaması da ortaya çıkmaktadır. Çünkü halkın havacılığa dâhil edilmesi demek yalnızca halktan para toplanarak onlardan destek alınması değil aynı zamanda sivil havacılık olarak adlandırılacak teşekküllerle halkın bunu bir spor olarak yapması anlamına gelmektedir.

Bundan önceki bölümlerde de defalarca dile getirilmiş olduğu gibi 1910'lardan 1930'lara kadar Türk topraklarında havacılık asil bir sınıf olarak görülmüş ve neredeyse asker kökenli olmayan hiç kimse bu yapının içerisine dâhil edilmemiştir. Hem Osmanlı döneminde hem de erken cumhuriyet devrinde Türk topraklarında gerçek anlamda sivil havacılık var mıdır yok mudur sorusunun hayır cevabı kendi içerisinde bir takım gerekçeler taşımaktadır. Bunların en başında da maddi imkânsızlıklar yer almaktadır. Bu dönem içerisinde şahsi bir teşebbüs olsa dahi bu ancak bir veya iki uçağın satın alınmasıyla kalacak ve bu durumda işin içerisinde yer almak isteyenlerin sayısını azaltacaktır. Osmanlı dönemi içerisinde devletin bir teşebbüs gerçekleştirmek istemesi durumunda henüz daha askeri teşkilatlanmanın tam anlamıyla tamamlanmaması ve devletin bütün imkânlarını askeri teşkilatlanma için yani adeta kendi canını kurtarabilmek için harcadığını söylemek mümkündür. Bununla birlikte sivil havacılığın 1930'lara kadar gelişme imkanı bulmamasının nedenlerinden bir tanesi de 1911-1922 arası aralıksız bir savaşın içerisinde olunması ve sonrasında da yaşanan restorasyon dönemidir. Bu süreç içerisinde öncelikler hep farklı olmuş; havacılığa bir yatırım gerçekleştiriliyorsa bunun ancak askeri alanda olabileceği düşüncesi hâkim olmuştur. Hayır cevabının içerisinde yatan etkenlerden bir tanesi de insan faktörüdür. Toplumun 1910'lardan 1930'lara kadar geçen dönemde ki sosyolojik yapısı incelendiğinde Türk modernleşme algısının bir tezahürünü yani yansımalarını görmek mümkün olacaktır. Öncelikle Osmanlı döneminde toplum yapısını başkent İstanbul'da ayrı diğer şehirlerde ayrı olarak görmek mümkün olacaktır. İstanbul'da ki batılılaşma ve modernleşme algısı çok farklı bir şekilde ortaya çıkmış hatta bu farklılık I.bölümde de aktarıldığı üzere Trablusgarp Savaşı öncesi dahi devlete yazılan mektuplarda kendisine yer bulmuştur. İstanbul'da çok farklı bir yaşam mevcutken devletin diğer şehirlerinde (İzmir-Selanik gibi bölgelerin bunun dışında tutulması gerekir) ekonomik ve sosyal sıkıntılar baş göstermiştir. Bu bilgiler ışığında İstanbul'da dahi askeri makamlar dışında havacılık kendisine gelişme alanı bulamamışken diğer şehirlerde yaşayan insanlarda böyle bir isteğin ortaya çıkmasının sivil halk içerisinde ortaya çıkmasının mümkün olmayacağı aşikârdır. Başkent merkezli toplum algısının yıkılması genel anlamda ve havacılık anlamında ancak cumhuriyet devriyle beraber mümkün olmuştur.

Devlet özellikle Türk Tayyare Cemiyetinin kurulması sonrasında halkın havacılığa dâhil edilmesi ve isteyen herkesin bir kere dahi olsa uçağa binmesini sağlamak istemiştir. Bunun için hem Anadolu'ya turneler düzenlenmiş hem de başta Vecihi Hürkuş ve Nuri Demirağ olmak üzere sivil müteşebbisler halkı bunun içerisine dâhil etmişlerdir.

Cumhuriyet döneminde halk havacılığa yalnızca maddi destekle dâhil olmamış 1930'larla birlikte doğrudan doğruya havacılığın bir bileşeni haline gelmişlerdir. Bu şekilde de havacılık özelinde Osmanlı modernleşme algısı içerisinde ki yenilikleri benimseyen hem onu kullanabilen hem de teşkilatlanma içerisinde yer alabilecek insan algısı 1930'larla birlikte gerçeğe kavuşmuştur.

5.1. İstanbul Türk Tayyareciler Kulübü

Kronolojik bir sırayla ve eğitim vurgusunu da dikkate alarak ilerlenmesi durumunda cumhuriyet döneminde ki sivil havacılık eğitimi ile ilgili teşekküller noktasında ilk olarak İstanbul'da kurulan Türk Tayyareciler Kulübünden bahsetmek gerekecektir. Kulübün 1927'de yayınlanan nizamname ve talimatnamesinde ki ilk madde kuruluş amacı ve izlenecek yol hususunda bilgiler içermektedir. Nizamnamenin birinci maddesinde yer alan bilgiler şu şekildedir; "Kulübün unvanı İstanbul Türk Tayyareciler Kulübü olacaktır. Kulübün amacı tayyareciler arasında tesanütü temin etmek, tayyareciliği halka sevdirmektir. Kulüp siyasetle meşgul olmaz."⁵⁰⁴

Kulübün sivil havacılık eğitimi başlığı altında kendisine yer bulabilmesinin nedeni ise kulübün talimnamesi içerisinde yer alan "*Uçuş Nizamnamesi*" başlığıdır. Burada yer alan bilgiler şu şekildedir;

1. 18 yaşını doldurmamış ve sağlık kurulu raporuyla uçuş yapması için sağlık açısından herhangi bir engeli olmayan istekliler kulübün uçucu azası olabilirler.
2. Eğitim süresi 3 aydır. Tayyare masrafına karşılık olarak 40 lira uçuş ve eğitim ücreti alınır
3. Kulüpte eğitimini tamamlayanlardan uluslar arası pilot olmak isteyenler için kulüp bunların her tip tayyarede uçmalarını sağlamak için büyük fabrikalarla iletişime geçecektir. Burada aldıkları eğitimden sonra adaylar uzman bir heyet önünde sınava tabi tutulacaklardır. Bu sınavda başarılı olanlar uluslararası pilot brövesi alacaklardır.
4. Teorik dersler kulüp binası dâhilinde verilecektir. Bu dersler için ücret alınmaz. Bu dersler cumartesi, pazartesi ve çarşamba günleri saat 7-9 arası gerçekleştirilecektir.

⁵⁰⁴ BCA, 490-1-0-0/569-2264-4, lef 15.

Uçuş eğitimleri de her sabah saat 07.30'dan 09.00'a kadar tayyare meydanında verilecektir. Yaz ve kış mevsimine göre bu saatler değişiklik gösterecektir.⁵⁰⁵

5.2. Türk Tayyare Cemiyetinin Eğitim Faaliyetleri

17 Şubat 1925 tarihinde kurulan Türk Tayyare Cemiyetinin (Türk Hava Kurumu) havacılık eğitimine katkıları iki ana başlık altında incelenebilir. İlk dönem 1925-1935 arasında geçen dönemdir. Burada cemiyetin kuruluşundan 3 Mayıs 1935'e kadar geçen süreçteki faaliyetleri ele alınacaktır. İkinci dönem de kendi içerisinde farklı dönemlere ayrılmaktadır. Kurumun bu dönem içerisinde ki faaliyetleri incelendiğinde Atatürk'ün sağlığında yapılan faaliyetlerle; Atatürk'ün vefatı sonrasında yapılan faaliyetlerde farklılık görmek mümkündür. 1938 sonrası dönem yani İsmet İnönü'nün cumhurbaşkanlığını kapsayan 12 yıllık süreçte devlet İkinci Dünya Savaşı'nın etki alanı dahilinde tedbirler içerisinde yer almıştır. Yine bu süreçte siyasi müttefiklerin ekseninde de değişiklikler olmuştur. Erken cumhuriyet olarak adlandırılan ve Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarını kapsayan süreç içerisinde özellikle havacılık alanında yapılan çalışmalar Türk dış politikasının bir tezahürü olarak ilerlemiştir. Buradaki süreçler dış politikayla birbirine paralel bir şekilde ilerlemiştir. Bunu bir cumhuriyet kurumu olan Türk Hava Kurumunun tarihi sürecinde de görmek mümkün olacaktır.

“*Havacılık ve Spor*” Dergisinin 29 Ekim 1933 tarihli 105.sayısında Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulduğu günden itibaren 8 yıl içinde gerçekleştirdiği faaliyetlere değinilmiştir. Cemiyet tarafından okullarda havacılığın yaygınlaşması ve bu kültürün oluşturulması adına her bir okula günümüzdeki sosyal faaliyetler içerisinde olan kulüp mantığından hareketle “*Tayyare Derneği*” adı verilen havacılık kulüpleri kurulmuştur. Okullarda bulunan bu kulüpler aracılığıyla tayyare model yarışmaları düzenlenmiştir ve bu faaliyetin gelecek dönemlerde de teşviki amacıyla kazananlara hediyeler verilmiştir. Bununla birlikte II. Bölüm içerisinde detayları aktarılmakla beraber 1926-1930 tarihleri arasında Yeşilköy'de bulunan “*Tayyare Makinist Mektebi*” Türk Tayyare Cemiyeti tarafından idare edilmiştir. Bu süre zarfında okul içerisinde 172 tayyare makinisti yetiştirilmiş ve bu makinistlerin içerisinde 10 kişi eğitimlerini ilerletmeleri adına cemiyet tarafından Avrupa'ya gönderilmiştir. 1925-1933 yılları arasında cemiyet tarafından Fransa ve Almanya'ya yetiştirilmek üzere 5 Tayyare Mühendisi adayı gönderilmiştir. Bunlar içerisinde ilerleyen yıllarda Selahattin Reşit (Alan) Bey Nuri Demirağ'ın uçak sanayi

⁵⁰⁵ BCA, 490-1-0-0/569-2264-4, lef 15-14.

geliştirmeye yönelik projeleri içerisinde yer almış bununla birlikte Türk havacılığı adına ses getirecek çalışmalara imza atmıştır. Öğrenimini bitiren 5 mühendisle birlikte 1933 itibariyle cemiyet tarafından öğrenime gönderilerek eğitimini tamamlamış ve staj gören 6 mühendis daha bulunmaktadır.⁵⁰⁶

29 Ekim 1923 tarihinde cumhuriyet ilan edildikten sonra Ankara farklı bir çehre kazanmaya başlamıştır. Şehrin görünümü ve yapısı da tamamen değişmeye başlamış; Ankara'nın doğu ve batı yönlerinde gelişmesi ve güzelleştirilmesiyle beraber yeni bölgeler yeni ilçeler yeni mahallelerde kente kazandırılmaya başlamıştır. İşte bu yeniliklerden bir tanesi de 1930'larla beraber Türk havacılığının merkezlerinden bir tanesi olacak olan Etimesgut ilçesi olmuştur. Güncel bilgiler doğrultusunda bu bölge, cumhuriyetin ilanından sonra Batı Trakya'dan gelen göçmen Türkler için 1924-25 yıllarında Atatürk'ün emri ile 50 haneli bir köy olarak kurulmuştur. 1928 yılında iskâna açılarak belde olarak yeniden yapılandırılmıştır. Bu yapılandırma dâhilinde gerçekleşen önemli çalışmalardan birisi de Etimesgut ilçesinde 1930'lu yılların sonunda Türk Hava Kurumu destekli olarak ortaya çıkan ve Türk havacılığı için büyük önem arz eden yapılardır. Bu yapılardan bir tanesi de Etimesgut'ta kurulan Türkkuşu tesisleridir. Bu tesisin kuruluşuyla ilgili olarak Vecihi Hürkuş'un anılarında önemli bilgiler yer almaktadır. Böyle bir yapının ortaya çıkarılmasına dair ilk fikirler kurum başkanı Fuat Bey'in (Bulca) Sovyet Rusya seyahatinde karşılaşmış olduğu teşekküllerdir. Vecihi Hürkuş'ta bu seyahat için; *"bu ziyaret memleketimiz hava sporları ve sivil havacılık davası için güzel bir inkılâba vesile olan ilmi incelemelere sebep olmuştur"*⁵⁰⁷ yorumunda bulunmuştur. Sovyetlerde Fuat Bey ve himayesinde ki heyet tarafından *"Assoviahim"* isimli ve Türkiye'de bulunan Türk Tayyare Cemiyetine benzeyen teşkilatta incelemeler gerçekleştirilmiştir. Burada özellikle planörcülük noktasında görülenler ve yapılan çalışmalara katılım sayısı heyetin dikkatini çekmiş ancak bu tarz faaliyetlerle Türk Tayyare Cemiyetinin asıl amacına ulaşabileceği fikri ortaya çıkmıştır. Bu seyahatin olumlu etkileri 1935 yılında görülmeye başlamıştır. Türkkuşunun ortaya çıkış şekli Vecihi Hürkuş'un anılarında kendisine şu şekilde yer bulmuştur;

İşte bu hadiseler semeresini 1935 yılında vermeye başladı. Cevat Abbas Bey'den dinlediğime göre İstanbul'da gece ve gündüz her gezdiği yerde havadan yaptığım ziyaret ve tazim uçuşlarında harekâtımı hassasiyetle takip eden Büyük Atamız

⁵⁰⁶ "Türk Tayyare Cemiyeti" (1933), *Havacılık ve Spor*, (105), Ankara: Türk Tayyare Cemiyeti Neşriyatı, 2000,2001.

⁵⁰⁷ Hürkuş (2018), *Bir Tayyarecinin Anıları*, 349.

Ankara'ya dönüşünde Cemiyet Reisi Fuat Bey'le görüşmelerinde kendisinden hakkımda bilgi istiyor. Fuat Bey hakkımda takdîrkâr lisan kullanıyor. Fakat mevzuatın yardımı imkân vermediğini söylüyor. Bunun üzerine Büyük Ata'mız; Ya öyle mi? O halde Türkkuşu namı ile yeni bir çalışma yolu açın ve Vecihi'den faydalanın emrini veriyor.⁵⁰⁸

1935 yazında faaliyetine başlayacak olan Türkkuşu için üye olanlara planörcülüğü ve paraşütçülüğü öğretmeleri için Sovyet Rusya'dan Anohin ve Romanof isimli uzmanlar Ankara'ya getirilmiştir.⁵⁰⁹ Cemiyetin resmi yayın organı olan "*Havacılık ve Spor*" dergisinde Türkkuşu'nun açılışıyla ilgili bilgiler yer almaktadır. "*Türk Kuşu'nun açılış merasimi bu hafta Ankara'da yapılıyor*" başlığıyla sunulan haberin detayında burada eğitim verecek olan Rus uzmanlar Anohin ve Romanof'un Ankara'ya ulaştığı ve Mayıs ayının ilk haftasında okulun açılacağı bilgisi verilmektedir.⁵¹⁰ Bu iki isimle ilgili paylaşılan bilgiler ise şu şekildedir; Bay Anohin 1910'da Moskova'da doğmuştur. 1926'da Orta mektebi bitirmiş, 1931'de Koktebel'de bulunan Yüksek Planör Mektebi'ni ve 1932'de de Moskova Aeroclub Yüksek Paraşüt Mektebini tamamlamıştır. Kullandığı planör ve paraşütlerle birçok rekora imza atmıştır. Bay Romanof 1912'de Moskova'da dünyaya gelmiştir. 1928'de Orta mektebi ve 1932'de Planerist mektebini bitirmiştir. Bunun ardından Aeroteknikum Enstitüsüne girmiş ve Kokobel'de bulunan Yüksek Planerist Mektebinde hocalığa başlamıştır. Bunlara ek olarak Moskova Aeroclub'e (Moskova Havacılık Kulübü) müdür olarak tayin edilmiştir. Yine Bay Romanof'unda paraşüt ve planörle çeşitli rekorları bulunmaktadır.⁵¹¹

Türkkuşunun açılış merasimine dair Türkiye'de yayın yapan gazetelerdeki ilk haber 1 Mayıs 1935 tarihli Ulus gazetesinde yer almaktadır. İlan şeklinde yer alan haberde yer alan bilgiler şu şekildedir; "*Türkkuşunun açılış merasimi 3 Mayıs Cuma günü saat 15.00'da gerçekleştirilecektir.*" Ayrıca ilandan arda kalan bilgilerde Sovyet Rusya'dan gelen bir heyetin de törene katılacağı ve bir takım uçuş-havacılık gösterileri yapacakları belirtilmektedir. Devlet erkânı, yabancı konuklar ve havacılık teşkilatında yer alan isimlerle beraber sivil halkında törene katılacağı ve gelmek isteyenlerin biletlerini 2 Mayıs Perşembe gününe kadar almaları bildirilmekte ve Etimesgut'a ulaşımında Ankara Garı

⁵⁰⁸ Hürkuş (2018), *Bir Tayyarecinin Anıları*, 350.

⁵⁰⁹ "Türkkuşu'nun Uzmanları Geliyor" (1935), *Havacılık ve Spor*, (141), 2274 Buna ek olarak Türkkuşu'na ait afiş için Bkz. EK-39

⁵¹⁰ "Türkkuşu'nun Açılış Merasimi Bu Hafta Ankara'da Yapılıyor" (1935), *Havacılık ve Spor*, (141), 2289. Buna ek olarak Türkkuşu'na ait afiş için Bkz EK-40 Türkkuşu'na ait 1935 yılında yayınlanan talimatname için Bkz. EK-48. Türkkuşu'nun 1960'da yayınlanan talimatnamesi için Bkz. EK-49.

⁵¹¹ "Muallimlerin Kısa Tercüme-i Halleri" (1935), *Havacılık ve Spor*, (142-143), 2309.

üzerinden trenle olacağı belirtilmektedir.⁵¹² Yayınlanan bu ilanı takip eden günlerde de ilgili bilgilendirmeler üzerine yeni eklemeler yapılarak yayınlanmaya devam etmiştir. Yapılan güncellemelerde tren seferlerinin birden ikiye çıkarıldığı görülmekte ve aynı zamanda Kızılay Zafer Meydanından da (Bu gün Ankara'da Zafer Anıtı'nın bulunduğu bölge) otobüslerin Etimesgut'a hareket ettirileceği bilgisi görülmektedir. 3 Mayıs 1935 tarihinde gerçekleştirilen açılışta Mustafa Kemal Atatürk'ün yaptığı konuşmada ön plana çıkan ilk vurgu bir devletin güçlü olabilmesi için kara deniz ve hava sahalarında modern dünya ile eş değer gitmesi gerekliliğidir. 1925 yılında Türk Hava Kurumu açılırken yapılan "*İstikbal Göklerde*" vurgusuyla beraber burada söylenen de Türk çocuğunun göklerde yani havacılıkta da en üst düzeye ulaşmasının gerektiği olmuştur. Aynı zamanda Türk gençliğinin havalarda üst seviyeye ulaşması gayesinin en kısa zamanda gerçekleştirilmesi gerektiği vurgusu da cumhuriyet dönemi Türk havacılık tarihi açısından önemli vurgulardır. Atatürk tarafından açılışta gerçekleştirilen konuşmanın tam metni şu şekildedir;

Bayanlar, Baylar; Bizim dünyamız topraktan, sudan ve havadan oluşmuştur. Hayatın da temel unsurları bunlar değil midir? Bu unsurlardan birinin eksikliği, yalnız eksikliği değil sadece bozukluğu hayatı imkânsız kılar. Hayatı hele ulusal hayatı seven, onu korumak isteyen; yurdun topraklarına, denizlerine olduğu gibi, havasını da ilgisini her gün biraz daha çoğaltmalıdır. Bu ilgi, saydığım hayat organlarına egemenlikle olur. Tabiat insanları türetti, onları kendine taptırdı da. Ancak insanların dünyada yaşayabilmeleri için, onların tabiat egemenliğini de şart kıldı. Tabiata egemen olmasını bilemen yaratıklar varlıklarını koruyamamalarıdır. Tabiat onları kendi unsurları içinde ezmekten, boğmaktan, yok etmekten ve ettirmekten asla çekinmemiştir. Türk, bu büyük gerçeği ezelden tanımak yeteneğini göstererek, kapsamlı bir kararlılıkla toprağı ve onun türlü ürünlerini insanlığa verimli kılmış; büyük denizlerde göğüslemedik dalgalar bırakmayarak, insanlığa refah veren kültür yolları açmıştır. Ancak, yaşadığımız bu çağda artık insanlar yalnız karada ve denizde kalmadılar. Tabiatın hava varlığının da içine daldılar. Hayat için, havayı yalnız solumanın yeter olmadığı anlaşıldı. Gerek ve gerçek olan, hava egemenli olduğu açık olarak ortaya çıktı. Bütün ulusların büyük kararlılıkla üzerinde çalıştıkları bu cephede, Türk ulusu da kuşkusuz yerini almalıydı. Türkiye Cumhuriyeti hükümeti kara ordumuzun yanında donanmamızı kurarken, hava filolarımızı da en son hava araçları düzenlenirken geri kalmadı. Kendileriyle onur duyduğumuz hava subaylarımız ve komutanlarımız da yetişmiş bulunuyorlar. Pilotlarımız her zaman ve her durumda, ulusun yüzünü ağartacak yüksek değerdendirler.

Lakin arkadaşlar; bu kadarını yeter görmek doğru olamazdı. Hava işine, onun bütün dünyada aldığı önem derecesine göre genişlik vermek lazımdı. Bunu göz ününde tutan cumhuriyet hükümeti; havacılığı, bütün ulusun işi yapmak kararında idi. Türk; yurdun dağlarında, ormanlarında, ovalarında, denizlerinde, her bucağında nasıl bir

⁵¹² *Ulus Gazetesi*, (1 Mayıs 1935).

bilgi ve kendine güvenle yürüyor, dolaşıyorsa yurdun havasında da aynı surette dolaşabilmelidir. Bu ise Türk'ü çocukluğundan, vatan kuşları

ile vatan havası içinde yarışa alıştırarak başlar. İşte bugün burada bizi toplayan sebep, o kutsal işe başlama ayınıdır.

Havacılık çalışmalarına ciddi sarılmalarından dolayı, hükümete, Genel Kurmay Başkanı Sayın Mareşal'e (Fevzi Çakmak) ve Türk Hava Kurumu Başkanı değerli arkadaşım Fuad'a (Fuad Bulca) burada özel minnetlerimi sunarım. 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.⁵¹³

Başbakan İsmet İnönü'nün açılış töreninde gerçekleştirdiği konuşmasında ise dikkat çeken iki nokta Türkkuşunun topluma ve havacılığa katkısıyla birlikte; bu okulun Türk-Sovyet ilişkilerine vereceği katkıdır. Türkkuşu'nun kuruluşunda Sovyetlerle gerçekleştirilen işbirliği ve ortak çalışmalar; Türk havacılık tarihi içerisinde yaşanan gelişmelerle, Türk dış politikasında ki ilişkilerin birbirine paralel bir şekilde ilerlediği tezinin en büyük kanıtıdır. Başbakan İnönü; sportmen bir toplum yaratmak için bu okulun veya merkezin önemli bir durak olduğunu söylemiş ve Türkkuşunun havacılık teşkilatı ve Türklerin havadaki imzası adına önemli bir kurum olduğunu belirtmiştir. Türk öğretmenlerle birlikte Sovyet öğretmen ve uzmanların da bu kurumun içerisinde yer alması savaşa giden dünya içerisinde dış ilişkiler adına önemli bir adım olarak görülmüş ve oradan gelen öğretmenlerin Türk havacılığına çok şey katacağı vurgusuyla beraber Rus elçi Karahan'ın da etkilenilmesi sağlanmıştır.⁵¹⁴

Türkkuşunda ilk etapta gerçekleştirilen eğitim faaliyetleri Türk havacılığına Ali Yıldız⁵¹⁵ ve Sabiha Gökçen gibi iki ismin kazandırılmasına vesile olmuştur. Ali Yıldız daha önce Yeşilköy'de ki Makinist Mektebinde eğitim almakla beraber bir süre havacılığa ara vermiştir. Bu aranın ardından havacılığa geri dönüşünü ise kendisi şu şekilde aktarmaktadır;

⁵¹³ *Ulus Gazetesi*, (4 Mayıs 1935), 1-3.

⁵¹⁴ *Ulus Gazetesi*, (4 Mayıs 1935), 3.

⁵¹⁵ Emrullah Ali Yıldız 1909'da Bursa'da dünyaya gelmiştir. 1926'da açılan Yeşilköy Makinist Mektebi'ni bitirdikten sonra 1928-1931 yıllarında Askeri Hava Okulu Hazırlama Bölüğü'nde Tayyare Makinisti olarak görev yapmıştır. Daha sonra kendi isteğiyle görevinden istifa etmiştir. 1935-1941 yılları arasında Türk Hava Kurumu'nda uçak ve planör pilotluğu ve paraşütçülük eğitimi almıştır. 10.000 saat motorlu uçak, 2.700 saat planör uçuşu ve 115 paraşüt atlayışını THK bünyesinde gerçekleştirmiştir. THK okul ve kurslarında öğretmenlik, başöğretmenlik, İnönü Kamp Müdürlüğü ve fabrika tecrübe pilotluğu görevlerini gerçekleştirmiştir.

1932'de Bursa'da ailemle birlikte yaşarken bir planör yaptım. Planörün tecrübeleri ve başarısı o günün gazetelerine yansdı. Türk Hava Kurumu Merkezinden Feridun Dirimtekin imzalı bir davet mektubu aldım. Bana gösterilen bu ince davranıştan dolayı Bursa'dan Ankara'ya hareket ettim. Bu günlerde Türk Kuşu kurulmuş, iki Rus mütehassıs çalışmaya başlamıştı. Açılan kurslara bende katıldım. Kurstan birkaç ay sonra Sabiha Gökçen'in de dâhil olduğu 6 kişilik grupla (Ali Yıldız ve Sabiha Gökçenle beraber toplamda 8 kişi) Rusya'ya gönderildik. İlk mektebimiz Kırım'da Vişkola Planör Yüksek Okulu idi. Buradaki eğitimi tamamladıktan sonra Moskova'ya gidip paraşüt ve motorlu uçak okulunu bitirdik. Eğitimlerimizi tamamlayıp ekip halinde Türkiye'ye döndük. Eskişehir Hava Okulu'nda 6 aylık bir kursa tabi tutulduktan sonra İnönü Planör Okulu'nda öğretmen olarak göreve başladık.⁵¹⁶

Sabiha Gökçen ise Türkkuşu'nun açılış töreninde gerçekleştirilen uçuşlardan etkilenerек Atatürk'e burada eğitim almak istediğini belirtmiş ve doğrudan Atatürk'ün Fuat Bulca'ya direktifleriyle buradaki eğitimlere dâhil edilmiştir.⁵¹⁷

Sabiha Gökçen'in havacılık eğitimi süreci yalnızca Türkkuşundaki eğitim süreci ve Sovyet Rusya'da gördüğü eğitimlerle sınırlı kalmamış; Atatürk'ün yönlendirmeleriyle birlikte Eskişehir Havacılık Okulu'nda 2 yıllık bir eğitim süreci görmüştür. Bu eğitimler Sabiha Gökçen'e Türk havacılığının ilk kadın askeri pilotu unvanını kazandırmıştır. Bunlarla birlikte katılmış olduğu harekâtlarla kimi kaynaklarda kendisi için Türk havacılığının ilk kadın savaş pilotu unvanı da kullanılmaktadır. Sabiha Gökçen'in bu başarıları yalnızca Türk topraklarında duyulmakla kalmamış aynı zamanda Avrupa basınında da büyük bir etki uyandırmıştır. Bu konuyla ilgili olarak; 9 Kasım 1937 tarihinde Paris Büyükelçiliğinden Cumhurbaşkanlığı Umum Kâtipliğine bir yazı ulaşmıştır. Ulaştırılan yazıya göre İngiltere'de yayın yapmakta olan "*News Review*" isimli bir derginin bir sayısında havacılıkla ilgili özel bir sayı çıkaracağı ve dergide yer vermek üzere tayyareci Sabiha Gökçen'in; hayatı, havacılık alanındaki faaliyetleri ve bu alandaki

⁵¹⁶ Adıgüzel, M. Bahattin (2007), *Gökteki Venüs*, Ankara: Türk Hava Kurumu Yayınları, 20-21.

⁵¹⁷ Sabiha Gökçen Mayıs 1935'te Türkkuşu açıldıktan sonra buradaki eğitimlerini başarıyla tamamlamış; yüksek eğitimini tamamlamak adına da 7 arkadaşıyla birlikte 10 Temmuz 1935'te Rusya'ya gitmiştir. Kırım'da ki eğitimlerinin ardından Moskova'da ki eğitimler başlamıştır. Sabiha Gökçen Moskova'da devam eden eğitim sürecinde kardeşi Zehra'nın ölüm haberini alınca eğitimini yarıda bırakarak geri dönmüştür. Kısa bir aradan sonra da Türkkuşunda eğitimlerine devam etmiştir. Anılarında Türkiye'de devam ettiği eğitimle ilgili yer alan bilgiler şu şekildedir; "*Motorlu uçak konusu da hemen halledildi. Atatürk'ün emriyle Eskişehir Askeri Tayyare Okulundan bir uçak ile birde öğretmen getirildi Ankara'ya. Nazari dersleri binbaşı Savmi Uçan, ameli dersleri de Muhittin hoca veriyordu. Motorlu uçak kullanmak çok ayrı bir zevkti doğrusu.*" Sabiha Gökçen planörden sonra Atatürk'ün direktifleriyle motorlu tayyarelerle uçmaya başlamıştır. Bununda üstesinden geldikten sonra tekrar Atatürk'ün direktifleriyle Türk tarihinin ilk kadın askeri pilotu olması için Eskişehir Hava Okulu'na gönderilmiştir. Sabiha Gökçen buradaki eğitimi sırasında Dersim Harekâtı için görevlendirilen Eskişehir Tayyare Alayı'na gönüllü olarak katılmıştır. Harekât sonrasında Eskişehir'e dönerek eğitimini tamamlamış ve 30 Ağustos 1937'de Hava Oklundan mezun olmuştur. Bu şekilde de Türk Havacılık tarihinin ilk kadın askeri pilotu olma başarısını elde etmiştir.

başarılarıyla ilgili doğrudan büyükelçilikten bilgi talebinde bulunulduğu belirtilmektedir. Büyükelçilikte bunun Türk havacılığının batı dünyasında da tanınması açısından önemli olduğunu ve eğer Mustafa Kemal Atatürk tarafından izin verilirse bu dergiyle bilgi paylaşmanın doğru olduğunu belirtmektedir.⁵¹⁸

Türkkuşunda ilk eğitimlerini tamamlayarak A ve B Bröveleri almaya hak kazanan 8 kursiyer Rusya'da Koktebel'de bulunan Yüksek Planör Mektebine gönderilmişlerdir. Bu 8 öğrenciden biri kadındır. Ve bu isimde Atatürk'ün manevi kızı Sabiha Gökçen'dir. Giden öğrencilerin isimleri şu şekildedir; *Bayan Sabiha, Bay Muammer, Sait, Tevfik, Ferit, Ali, Nurettin, Mustafa*

Koktebel'e gidecek olan bu 8 öğrencinin hocaları olan Rus uzman Anohin'in görüşleri ise şu şekildedir;

Koktebel'e gönderilen talebenin hepsi de pratik ve teorik derslerde ve uçuşlarda muvaffak olmuş gençlerdir. İçlerinden programı vaktinden evvel bitirip A ve B Brövesini almış olanlar vardır. Hepsi'de disiplini sever, çalışkan ve her türlü iklim şartlarına dayanıklı kimseler olduğunu size büyük bir sevinçle söylemeliyim.⁵¹⁹

Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca kendisine Türkkuşu okulunun eğitim süresiyle ilgili sorulan soruya şu şekilde yanıt vermiştir;

Türk Kuşu kursları takriben üç aydır. Kurs, A, B, C safhalarından ibarettir. Bunların her biri için talebe ayrı ayrı bröve alırlar. Bizde bir buçuk aydan beri kurslar devam etmektedir. Bu iki kursa giren talebeler A ve B Brövelerini almışlardır.⁵²⁰

Sabiha Gökçen ve arkadaşlarının Türkkuşundaki başarılarının ardından Sovyet Rusya'da eğitime gönderilme kararlarıyla birlikte Atatürk'ün Sabiha Gökçen özelinde bütün havacılara yönelik olarak bir takım direktifleri olmuştur. Atatürk'ün bu noktadaki yönlendirmeleri Sabiha Gökçen'in anılarında da kendisine yer bulmuştur. Sabiha Gökçen'in anılarından Atatürk'ün sözleri şu şekildedir;

Unutma ki batı ile aramızda havacılık alanında çok uzun bir mesafe var. Bunu kısaltabilmek için fedakârlık yapmamız gerekiyor. Millet olarak da fert olarak da, devlet olarak da fedakârlık yapmamız... İnsanoğlunun gök kubbede dolaşacağı, hem de uçaksız falan dolaşacağı günler pek uzak bir gelecek sayılmamalıdır. Böyle bir dönemde bizim Türk ulusu olarak çok gerilerde kalmamız onur kırıcı olmaz mı? Evet bu gün onların imkanları fazla... Ama bizim de senin gibi gençlerimiz var...

⁵¹⁸ T.C. Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS Sıra No: 01011500, Ek No: 3, Belge Kayıt No: 594022. İlgili belge için Bkz. EK-41

⁵¹⁹ "Koktebel'de Türkkuşu Talebeleri", (1935), *Havacılık ve Spor*, (144), 2371.

⁵²⁰ "Koktebel'de Türkkuşu Talebeleri", (1935), *Havacılık ve Spor*, (144), 2371.

İnanmış, iman etmiş gençlerimiz... Cumhuriyeti de, ulusu da, ülkeyi de sizler yücelteceksiniz... Çağdaş olmanın ağır yükü artık bundan böyle sizlerin omuzlarındadır...⁵²¹

1935 yılı içerisinde Türkkuşu'nun faaliyete geçmesinin ardından Atatürk'ün kızı Sabiha Gökçen uçuş yapmayı öğrenmek istemiş ve Ankara'da eğitimlere başlamıştır. Burada eğitime başlayan ilk heyetin yetişip Türkiye'de bu tesislerde eğitim vermesi adına Rusya'ya gönderilmesine karar verilmiştir. Rusya'ya gönderilen Sabiha Gökçen'in orada dil eğitiminin sağlıklı olması için Hariciye Vekâleti aracılığıyla Sovyet Büyükelçisi Zekai Apaydın'la iletişime geçilmiş ve gerekli bilgilendirme yapılmıştır. Konuyla ilgili olarak yapılan yazışmalardan sonra Cumhurbaşkanlığına ulaştırılan nihai sonuç şu şekildedir;

Koktebel de ki uçuş mektebinde tahsilde bulunan okurlarımızdan Sabiha Gökçen'in Rusçada öğrenmesi için Moskova Büyük Elçisi Zekai Apaydın tarafından Sovyet Hariciye Komiserliği yanında yapılan teşebbüs sonucunda Bayan Sabiha Gökçenin Tecrübeli öğretmenlerle Rusya'da çalışmasının temin edildiğine dair Moskova-Büyük Elçimiz Apaydın'dan alınan 3.8.935 tarihli yazı örneğiyle ilişkisi olan Sovyet Hariciye Komiserliğinin 31.9.935 tarihli yazısı örneği bağlı olarak sunulmuştur.⁵²²

Türk Tayyare Cemiyeti tarafından Rusya'ya gönderilecek olan havacılarla imzalan ve onlardan eğitimlerine destek verme karşılığında Türkiye'de havacılık eğitimine ve havacılığa katkı sağlama taahhüdü alan metin ise şu şekildedir;

Sovyet Rusya'nın Koktebel şehrinde Planörcülük tahsil etmek üzere Türk Hava Kurumu ile aramda İstanbul Altıncı Noterliğinden akdolunan 4.7. 1935 tarih ve Numaralı mukavele hükmüne tevfiyat Rusya'ya gönderilip Koktebel şehrinde Planörcülük ve Moskova'da Motorlu Tayyare Pilotluğu tahsil ederek ana vatana döndüm.

Türk Hava Kurumu açtığı sivil motorlu tayyare mektebinde, bunu müteakip Eskişehir'de Askeri Tayyare Mektebi'nde beni de muallim yetiştireceğinden bu mektepte mektebin ve kurumun koyduğu usul ve esaslar dairesinde tahsilimi ikmal etmeyi, muvaffak olmadığım takdirde kurumun istediği bir memuriyette çalışmayı taahhüt ediyorum

Tahsilim esnasında mektebin ve kurumun koyduğu esaslara muhalefetten, memurin talimatnamesinde ki kaidelere aykırı bir hareketten dolayı, mektepten kaydım silinirse veyahut tahsilimi bitirdikten sonra kurumun göstereceği herhangi bir hizmeti, Rusya'dan memlekete dönüş tarihi olan 15.7.1936'dan itibaren 6 sene müddetle ve kurumun takdir ve tasvip edeceği maaşla ifadan istinkaf edersem veya kabul ettiğim hizmet esnasında terkini kaydı mucip bir fiil neticesinde kurum beni vazifeden ayıracak olursa;

⁵²¹ Uçarol, (1990), *Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu*, 18. Gökçen, (1982), *a.g.e.*, 70-72.

⁵²² *Cumhurbaşkanlığı Arşivi*, EBİS Sıra No: 01019979, Ek No: 34, Belge Kayıt No: 659208.

1. Rusya'da planörcülük ve motorlu sivil tayyarecilik tahsilim için kurum tarafından maaş, ücret, harcırah, iâşe, elbise ve diğer nam ve hesaplara sarf edilmiş olan ve kurum defterlerinde miktarları yazılı bulunan bütün paraları,
2. Ankara Sivil Motorlu Tayyare Mektebi'nde ve Eskişehir Askeri Hava Okulunda tahsil görürken maaş, ücret, harcırah, iâşe, elbise, tahsil ve benim için sarf edilip ve kurum defterlerinde yazılı diğer masrafları, tamamen kuruma ret ve iade etmeyi ve kurumun defterlerinde yazılı kayıtların leh ve aleyhinde kat'i delil olmasını ve bu yüzden tehdâdüs edecek bütün davalarda Ankara mahkemelerinin selahiyetli mahkeme olarak tanınmasını kabul ve taahhüt ederim.⁵²³

Sabiha Gökçen dışında eğitime giden diğer havacılar Rusya'da ki eğitimlerini başarıyla tamamlamışlar; 11 Ocak 1936'da planör öğretmen unvanını ve diplomasını almışlardır. Daha sonrasında yukarıda Ali Yıldız'ın anılarındaki atıfta belirtildiği gibi bu isimler bir süre Eskişehir Hava Okulu'nda eğitim almışlar ve Türk Tayyare Cemiyetinin eğitim faaliyetlerinde çalışmaya başlamışlardır.

Sürelî yayınlarda çıkan haberlerden hareketle okulda gerçekleştirilen eğitim faaliyetlerinin içeriğine yönelikte bilgilere ulaşılmıştır. Bu doğrultuda; Türkkuşunda dersler sabah saat 5'te başlar ve saat 9'a kadar devam eder. Derslere saat 16.30'a kadar ara verilir bu burada da saat 19.00'a kadar derslere devam edilir. Okulda program her gün hava şartları dâhilinde bu şekilde işletilmektedir.⁵²⁴

Kurumun resmi ayın organı olan Havacılık ve Spor dergisinde gençleri buradaki eğitim faaliyetlerine çekme amaçlı olarak yazılar kaleme alınmıştır. Burada çıkan yazılarda satır aralarından dönemin şartlarını ve havacılığa bakış açısını yansıtan bilgilere ulaşılmıştır. Örneğin Türk gençlerini teşvik amaçlı olarak yazılan şu satırlar dönemin ruhunu görmek açısından çok önemlidir; "Türk Kuşu üyesi olmak her Türk gencinin borcudur. Dedeleri ata binmek ve cirit oynamakla icabında Türklüğünü gösterdi. Şimdi o da uçağa binmekle, uçağı kullanabilmekle, bunu ulusal bir spor haline koymakla Türklüğünü gösterecek zamandır."⁵²⁵

1935 yılının Mayıs ayında resmen faaliyete başlayan Türkkuşu ulusal basında kendisine yer bulmakla beraber 1935 tamamlanmadan uluslararası basın içerisinde de kendisine yer bulmuştur. Almanya'da çıkan bir dergi Türkkuşunun faaliyetlerine Kânunuevvel 1935 tarihli sayısında yer vermiştir. Türk Kuşu ile ilgili çıkan açıklayıcı bilgiler şu şekildedir;

⁵²³ Adıgüzel, (2007), *a.g.e.*, 35-36.

⁵²⁴ "Türkkuşu Alanında" (1935), *Havacılık ve Spor*, (148), 2386.

⁵²⁵ *Havacılık ve Spor* (1935), (156), 2522.

Türk Hava Kurumu tarafından açılan yelkenli uçuş şubesine Türk Kuşu adını vermişler. Daha üç ay evvel Cumhurbaşkanının yüksek bir söylevi ve birçok büyük şahsiyetler huzurunda bu harekete başlanmıştır. Bugün bu şubeye giren üyelerin sayısı 300'e varmakta ve aralarında sayısı pek az olmayan genç kızlar bulunmaktadır.⁵²⁶

Türkkuşunun Ankara'da faaliyete başlamasının ardından kurumun havacılık eğitimine yönelik faaliyetlerinin Ankara'yla sınırlı kalmayacağı ilk Türkkuşu mezunlarının yurtdışına eğitime gönderildiği sırada Fuat Bulca'nın konuşmasında ortaya çıkmıştır. Bulca'ya basın tarafından sorulan bu öğrencilerin neden Sovyetlere eğitime gönderildiği sorusunun cevabı şu şekilde olmuştur;

Planör uçuşları şartlara uygun arazi ister. A ve B safhalarındaki uçuşlar için Ankara'da münasip bir uçuş yeri bulduk. Lakin tekâmül devresi olan C safhası için henüz bir meydan bulamadık. Memleketin muhtelif kısımlarında tetkikat yaptırıyorum. Böyle müsait bir meydan bulunca tekamül devresi için talebeleri senenin belirli dönemlerinde oraya göndereceğim. O zamana kadar yetişmiş olan talebeden muallim kadrosunu bir an evvel elde etmek için bu birinci kursta yetişmiş olan talebelerden en yüksek kabiliyet gösteren bayan ve baylardan 8 kişi ayırdık...⁵²⁷

Fuat Bulca'nın yukarıdaki sözlerinden Eskişehir İnönü Bölgesinde açılacak olan İnönü Kampının ilk emareleri anlaşılmaktadır. Buradaki yer arama faaliyetleriyle ilgili yine bu dönem için çok önemli bir isim olan Vecihi Hürkuş'un anılarında gerekli bilgiler karşımıza çıkmaktadır. Fuat Bulca'nın direktifleriyle birlikte Vecihi Hürkuş ve Anohin 1935 yılı sonlarında eğitim bölgesi için yer aramaya başlamışlardır. İlk olarak Elmadağ ve civarlarında araştırma yapılmış; bölgede yapılan araştırmalar neticesiz kalmış ve kampın Etimesgut'a yakın bir yerde gerçekleştirilmesi fikrinden vazgeçilerek Anadolu'nun çeşitli yerlerinde planör uçuşlarına müsait bölgeler aranmaya başlanmıştır. Vecihi Hürkuş ve Rus Pilot Anohin uçaklarına atlayarak Merzifon'a gelmişler burada da aradıkları şartları bulamayarak Ankara'ya dönmüşlerdir. Merzifon'u düşünmelerindeki sebep bölge de 8-10 km uzunluğunda bir sırt olduğu ve bunun rüzgârı planör uçuşlarına müsait hale getireceği düşüncesidir. Merzifon sonrası; Polatlı, Sivrihisar, Aziziye ve Afyon bölgelerinde araştırılma yapılmaya başlanmıştır. Buralarda da istenilen hava akışı yakalanamadıktan sonra Vecihi Hürkuş'un Kurtuluş savaşı anıları gözünde canlanmış ve aklına Eskişehir-İnönü bölgesi gelmiştir. Yanlarına uzmanları alarak uçakla İnönü bölgesine gidilmiş, rüzgârın yeterliliği hem kendi testleriyle hem de köylülerin kuzey rüzgârlarının Mayıs-Eylül arasında estiği bilgisi alınarak test edilmiştir. Tekrar Ankara'ya gidilerek Türk Hava

⁵²⁶ "Türk Kuşu" (1936), *Havacılık ve Spor*, (158), 2557.

⁵²⁷ "Koktebel'de Türkkuşu Talebeleri", (1935), *Havacılık ve Spor*, (144), 2371.

Kurumu Başkanı Fuat Bulca'nın onayı Rusların merkezden uzaklaşılmasından dolayı bu işin içinde olmayacakları tereddüdüne düşülse de hemen alınmıştır ve İnönü'nün Türkkuşu Planör Kampı'nın merkezi olmasına karar verilmiştir.⁵²⁸

1936'da gerçekleştirilen ilk kamp 11 Temmuz 1936 tarihinde başlamış ve 1 Ekim 1936 tarihine kadar devam etmiştir. Bu kampa toplamda 120 kişi katılmıştır. Kampa katılan 120 kişiden 108'i temel nişan olan A brövesini almaya hak kazanmıştır. Bu 120 kişiden 91'i B brövesiyle ödüllendirilmiş 54 kişi de kampta üstün başarı gösterenlere verilen C brövesini almaya hak kazanmıştır. Bu kamptaki başarının ardından aynı şekilde 1937'de bir kamp düzenlenmesine karar verilmiştir. 5 Temmuz 1937'de faaliyetlerine başlayan kamp 1 Ekim 1937'ye kadar Eskişehir İnönü'de çalışmalarına devam etmiştir. Ancak bu kampa gerçekleştirilen katılım sayısı ile ilgili çok büyük bir bilgi kirliliği mevcuttur. Çünkü bütün veriler bir araya getirildiğinde 1937 tarihinde kampa katılanlarla ilgili 3 farklı sayı ortaya çıkmaktadır. Bunlara ek olarak Cumhuriyet Arşivi içerisinde yer alan ve belirli dönemlerde Türk Hava Kurumu tarafından hazırlanan yıllık faaliyet raporları noktasında da 1936-1937-1938 devresinde yapılan kamplar için bilgiye ulaşmak mümkün olmamıştır. Öncelikle 1937 tarihinde kampın hemen ardından yayınlanan rakamlarda ilk olarak kampa katılan sayısı 150 olarak belirtilmiş, daha sonrasında ise 141 olarak düzeltilmiştir. Hatta bu 141 rakamı üzerinden de A brövesi alan sayısı 141, B brövesi alan sayısı 128 ve C brövesi alan sayısı da 107 olarak belirtilmiştir. İnönü Kamplarıyla ilgili olarak gerçekleştirilen ve daha önceki atıflarda da *kullanılan* "Cumhuriyet Dönemi Havacılık Eğitimine Dair Bir Örnek: İnönü Havacılık Kampları" isimli çalışmada konunun muhtevası gereği yalnızca 1936-1937 tarihli süreli yayınlar incelenmiştir. Ancak bu verilerden bir yıl sonrasında 1938 yılı sonunda hazırlanan ve tez çalışmasının içerisine dâhil edilen 3 yıllık raporlarda ise 1937 yılında kampa katılan sayısı 185 olarak verilmiştir. Hem Türk Hava Kurumunun arşivlerinde çalışma imkânı bulunmaması hem de Devlet Arşivlerinde de bu konuyla ilgili belge bulunmaması konunun teyit edilmesini imkânsız kılmış; bundan dolayı da mevcut rakamların tamamı paylaşılmıştır.

Ergazi'de 1937 yaz devresiyle çalışmalarına başlayan motorlu tayyare kampına ise 18 talebe katılmıştır. Bunların hepsi turizm pilot brövesi almaya hak kazanmışlardır.⁵²⁹

⁵²⁸ Hürkuş, (2018), *Bir Tayyarecinin Anıları*, 358-359. Bununla birlikte 1936-1937 devresinde Eskişehir İnönü kamplarıyla ilgili daha detaylı bilgiler için Bkz. Canlı, A. (2018), "Cumhuriyet Dönemi Havacılık Eğitimine Dair Bir Örnek: İnönü Havacılık Kampları", *Sobider Sosyal Bilimler Dergisi*, (26), 371-395.

Ergazi Motorlu Tayyare kampında çalışmalar 15 Temmuz 1937'de başlamış ve 15 Eylül'de 18 öğrenci Turizm Brövelerini alarak kamp tamamlanmıştır.

1936'da ki kampta ulaşılan başarı ve yine 1937'de ulaşılan rakamlar Eskişehir İnönü'de bulunan kamp alanında inşaat faaliyetlerine başlanmasını sağlamış; eğitim ve barınma için modern binalar inşa edilmiştir⁵³⁰. Türkiye 1930'lu yıllarda havacılık eğitiminin yalnız uçuş eğitimi olmadığını bunun çok daha komplike bir faaliyet sahası olduğunun bilincine varmıştır. Bu yalnızca devlet katında olmamış toplumun bütün unsurlarına ve havacılıkla uzaktan yakından ilgilenen herkese bu düşünce yapısı anlatılmış ve ona göre hareket edilmiştir. Zaten bu düşünce yapısı da planörcülüğü, paraşütçülüğü ve modelcilik kurslarını ortaya çıkarmıştır. 1937 sonunda Türkkuşu artık iktibas devrini tamamlamıştır ve bu kurum için artık buluş devri başlamıştır. İşte buda özellikle Ankara dışındaki eğitim alanlarında modernizasyona gidilmesini sağlamıştır.

Türkkuşunda öğretmen olmak isteyenler için çalışmalar Ekim 1937'de Ankara'da başlamıştır. Bu çalışmalar 15 Nisan 1938'den itibaren Eskişehir İnönü bölgesinde devam etmiştir. Burada öğretmen adayları Temmuz 1938'e kadar yüksek yelken uçuşları gerçekleştirmişlerdir. Motorlu Tayyare Kursu için yetiştirilecek öğretmenler ise 11 kişilik bir mevcutla Ankara'da tekâmül uçuşlarına ve turizm brövesi uçuşlarına hazırlıklarını gerçekleştirmeye başlamışlardır.⁵³¹

1938'de Gazi Terbiye Enstitüsü Beden Terbiyesi kısmı öğrencileri Türkkuşu Okulunun katkılarıyla planörcülük eğitimi almaya başlamışlardır. Kız-erkek karışık bir halde toplamda 50 mevcutla eğitim faaliyetleri sürdürülmüştür.⁵³²

1938'de Türkkuşu şubelerine yalnızca liselere ve ona eşdeğer ve yüksek derecede ki okullara devam eden öğrencilerin kayıtları kabul edilmesine rağmen toplamda uçmak isteyen ve sağlık durumları buna elverişli olan 450 kişi okula başvurmuştur. Ancak okulun elinde bulunan eğitici kadrosu bu kadar öğrenciyi kaldıramayacağından ve yetişemeyeceğinden okula yukarıda belirtilen düzeyde yaklaşık 200 öğrenci okula kabul olunmuştur. Geri kalan isteklilerin eğitimleri ise bir yıl sonraya bırakılmıştır.

⁵²⁹ *Havacılık ve Spor*, (1937). (204), 1495.

⁵³⁰ İnönü'de Modern tesisat için Bkz. EK-42.

⁵³¹ "Türkkuşu Haberleri", (1938), *Havacılık ve Spor*,(213), 1648.

⁵³² Türkkuşu Haberleri", (1938), *Havacılık ve Spor*,(214), 1668.

Ankara dışındaki diğer şubelerde bu yıl eğitmen-öğretici yetiştirilmesine ayrıldığı için herhangi bir uçuş faaliyeti olmamıştır. Uçuş faaliyetleri yaz mevsiminde İnönü Kampında bütün grupların toplanmasıyla gerçekleştirilmiştir. İnönü kamplarına 1938 yılında neredeyse 200 kişi katılmıştır. Bu kamp 1938 devresinde çalışmalarına 10 Temmuz 1938’de başlamış ve 1 Eylül 1938’de çalışmalar sona ermiştir.⁵³³

1936-1938 arasındaki dönemde kamplara katılan kız öğrenci rakamları ise şu şekildedir; 1936’da kamplarda 8 kız üye varken bu rakam 1937’de 15’e 1938’de de 22’ye çıkmıştır.

Türkkuşu tarafından düzenlenen kamplar sayesinde sadece havacı bir gençlik ortaya çıkarmakla kalınmıyor; bununla birlikte gençlerin ahlaki ve sosyal yapıları da burada yeniden inşa ediliyor denilebilir. Bu sözlere kanıt olarak da “*Havacılık ve Spor*” dergisinde yer alan şu satırlar gösterilebilir;

Havacılık kamplarının çocukların tabiatlarını iyi bir biçimde değiştirdiğini; hoppa ve hafifmeşrep olanların adanlaşip ağırlaştıkları, kendini beğenmiş bir takım arkadaşlık duyguları zayıf huysuzların arkadaşı için canını veren mütevazı birer kıymet halini aldıkları görülmektedir.⁵³⁴

Türkkuşu havacılık kampları; ne yalnız askerlik vazifesinin yapıldığı, ne yalnız uçuculuk ve spor zevkinin tatmin edildiği yerler olarak değerlendirmek doğru değildir. Bu kamplarda Türk gençleri vücutça, kafa ve moralce terbiye edilerek; hayata çok kuvvetli ve kendine güvenen her işte mutlaka başarılı olacağına inanan olgun insanlar olarak yetiştirilmektedirler.⁵³⁵

Kampın 3 yıllık gelişmesiyle ilgili Ulus gazetesinde 1938 devresindeki İnönü Kampları için şu satırlara yer verilmiştir;

Burası on bir çadırılık bir karargâh olarak işe başlamıştır. (1936) Bugün beton binaları, elektriği, radyosu, sineması, yolu atölyeleri ve bütün cihazlarıyla önümüzde duran muazzam tesislerin yerinde iki sene evvel on bir çadır olduğunu düşünmek muhakkak ki masal gibi geliyor.⁵³⁶

1938 İnönü Kampıyla ilgili olarak Abdidin Daver tarafından “*İnönü Kampında Bir Gün*” başlığıyla bir yazı yayınlanmıştır. Bu yazının üst başlığında yer alan şu söz çok

⁵³³ *Havacılık ve Spor*, (1938), (222), 1793.

⁵³⁴ Ergökmen, Şakir H. (1938), “İnönü Kampında İki Buçuk Ay”, *Havacılık ve Spor*, (223-224), 1826.

⁵³⁵ Ergökmen (1938), “a.g.m.”, 1827.

⁵³⁶ *Havacılık ve Spor* (1938), (223-224), 1835.

dikkat çekicidir; “Türk gençliği havacılık için imanlı bir humma ile çalışıyor. Eskiden Türk kızları donanma için saçlarını kesip verirlerdi. Atatürk kızları ise havacılık için canlarını veriyorlar.”⁵³⁷ 1938 devresinde kampa 143 kişi dâhil olmuştur. Bunlardan 32’si çeşitli sebeplerle kamptan ayrılmışlardır. Kampa devam eden 111 kişinin istatistikî dağılımları ise şu şekildedir; 10 Erkek Ankara, 27 Erkek 1 Kız İstanbul, 7 Erkek 1 Kız Konya, 7 Erkek 1 Kız Bursa, 7 Erkek İzmir, 38 Erkek 3 Kız Adana, 8 Erkek 1 Kız Edirne şubelerinden gelmiştir. 41 kişinin katılımıyla şubeler arasında birincilik Adana şubesinde kalmıştır.⁵³⁸

Kampta bulunan öğrencilerden ve aynı zamanda bir öğretmen olan Fehime Soygil kamptaki bir günü şu şekilde anlatmaktadır;

Günlerimiz büyük bir disiplin içinde geçiyor, sabah dört buçukta kalkıyoruz. Beşte kahvaltıya gidiyor, beşi çeyrek geçe bayrak merasimi, merasimden sonra 11’e kadar vazife. 12’de yemek. Bazı günler iki’de nazari dersimiz var. Sonra üç’ten 6’ya kadar yeniden mesai.⁵³⁹

Kamplarda öğrencilerin planörlerle nasıl uçuş gerçekleştirdiklerini de yine oradaki öğrencilerin anlattıklarından şu şekilde öğrenmekteyiz;

C tepesi oldukça uzak... Tarihi İnönü ovası ayağımızın altında. Planörler bizim hizamızda uçuyorlar. Şimdi planörleri de göreceğiz. Ufak iki kanat, bir kişilik oturacak yer, iki kalın lastik halat. Uçlarında onar tane sarı tulum giymiş delikanlı. Yağız yüzlü Türk çocukları. Bir delikanlı kanatların önündeki yere oturuyor. Muallim izahat veriyor. Bir tek manivela koluna hayatını bağlayan genç memnun... Önünde ki kapakta kapandı. Muallimin sesi yükseldi. Pilot... Hazır... Kanat... Hazır... Düdük öttü. Hattın ucundaki delikanlılar adımlarını sayarak yürümeğe başlar. On bir... On iki... Önümüzde ki kırmızı kanatlar birden bire hareket etti ve halat düştü. Planör yükseldi...⁵⁴⁰

İlk defa 1937’de faaliyetlerine başlayan Ergazi Motorlu Tayyare Kampına giriş şartları kurum tarafından Türkkuşu’nda planörler üzerinde yetişip C brövesi denen şahadetnameyi kazanan planör pilotları tahsil ve askerlik vaziyetleri uygunsa yani yedek subay olma vaziyetine ulaşmış buldukları takdirde motorlu tayyareler üzerinde uçmak üzere Türkkuşu’nun Ankara Etimesgut’ta bulunan tayyare karargâhına getirilirler. Şeklinde belirlenmiştir.⁵⁴¹ Ergazi Motorlu Tayyare Kampına ise toplamda 31 kişi dâhil olmuştur.

⁵³⁷ Daver, A. (1938). “İnönü Kampında Bir Gün”, *Havacılık ve Spor*, (223-224), 1838

⁵³⁸ Daver, (1938). “a.g.m.”, 1838

⁵³⁹ Derviş, S. (1938), “Kızlarımız, Havacılığı Niçin Sevdiklerini Anlatıyorlar”, *Havacılık ve Spor*, (223-24), 1846.

⁵⁴⁰ Cemal, Z. (1938), “İnönü Kampında 24 Saat”, *Havacılık ve Spor*, (223-224), 1852

⁵⁴¹ *Havacılık ve Spor* (1938), (225), 1862.

Bu katılan 31 kişi kampın sonunda Turizm Brövesi almaya hak kazanacaklardır. Bu kamp çalışmalarına 4 Temmuz'da başlamış ve 15 Eylül'de sona ermiştir.

Kampların dışında bütün bir yılın faaliyetleri düşünüldüğünde Türkkuşu Okullarının 1938 yılı faaliyet raporunun detaylarıysa şu şekildedir; 1938 sonunda okulun üye sayısı 980'e yükselmiştir. 1938'de 72 kişi motorlu uçuş eğitimleri neticesinde Turizm Brövesi almaya hak kazanmıştır. Motorlu uçuşa hazırlık mahiyetinde olan motorsuz uçuş eğitimlerinde ise bu eğitimin en yüksek derecesi olan C brövesi 222 kişi tarafından kazanılmıştır. Bununla birlikte B brövesi ve A Brövelerini toplamda 313 kişi almıştır. 1938 devresinde gerçekleştirilen eğitimler neticesinde 141 paraşütçü yetiştirilmiştir. Modelcilik kursları için ise 1937'de yetiştirilen öğretmen sayısı 397'ye ulaşmıştır.⁵⁴²

Türk Hava Kurumu'nun 1939 yılı içerisindeki eğitim faaliyetleri bir bütün olarak "*Havacılık ve Spor*" dergisinde kendisine yer bulmuştur. Bu sene içerisinde Türk Hava Kurumunun eğitim teşkilatı içerisinde en tepede yer alan Türkkuşu tesisleri 4. faaliyet yılını doldurmuştur. Türkiye'nin büyük havacılık şehri olarak kurulan İnönü'de bu yıl 400'den fazla genç toplanmıştır. Bunlardan 250 liseli genç A brövesi, 247 genç B brövesi ve 168 genç'te C brövesi almışlardır. 1939 devresinde Hava Kuvvetlerine gedikli pilot adaylarının yetiştirilmesi için Genelkurmay Başkanlığının talepleri doğrultusunda *Gedikli Hazırlama Yuvası* faaliyete başlamıştır. 1939 devresinde İnönü Kamplarına 10 Temmuz tarihinde başlanmıştır. Etimesgut Motorlu Tayyare Kampında yaz talim döneminde 62 genç Turizm Pilot Brövesini almayı başarmıştır. Bu devre içerisinde temel amaçlarından bir tanesi de Türk Hava Kuvvetlerine pilot yetiştirmek olan kamptan 14 kişi Eskişehir Hava Okulunda askerilik hizmetini yaparak yedek hava subayı olmayı hak etmişlerdir.⁵⁴³

Yine kurumun resmi yayın organında kurumun 1 Haziran-31 Aralık 1939 tarihleri arasındaki faaliyetlerini gösteren 6 aylık bir çalışma raporu yayınlamıştır. Bu dönemde Türk Hava Kurumunun faaliyet alanları arasındaki en dikkat çekici gelişme yeni kurulan *Türkkuşu Gedikli Hazırlama Yuvası*dır. En az orta okul mezunu 16-20 yaş arasında ve sağlık durumu açısından elverişli gençler bu programa dahil edilmişlerdir. 172 genç Eskişehir İnönü'de kampa alınmışlar bu gençlerden 72'si makinistliğe ayrılmış ve Kayseri Tayyare Fabrikası'na gönderilmişlerdir. 100 gedikli ise Etimesgut'ta Motorlu Tayyare

⁵⁴² "Türkkuşu 1938'de Ne Yaptı?" (1939), *Havacılık ve Spor*, (230), 1934. Bununla birlikte Türkkuşu'nun 1935-1938 arası faaliyetlerini gösteren çizelgeler için Bkz EK-43

⁵⁴³ Kutay, C. (1939), "Bir Yılın Bilançosu", *Havacılık ve Spor*, (250), 2286

Kampında çalışmalarına devam etmişlerdir. Motorlu Tayyare Kampına alınan bu 100 gencin Şubat 1940'de Hava Gedikli Mektebine teslim edilmeleri planlanmaktadır. Haziran sonunda başlayan İnönü Kampına gedikli adaylarından başka 312 lise öğrencisi dahil olmuştur. Bunlardan 251'i A brövesi almışlar, bunlardan 248'i B brövesini de kazanmışlardır. Bu 248 kişiden 169'u da kampın en değerli brövesi olan C brövesini kazanmayı başarmışlardır.⁵⁴⁴

1939 devresinde Gedikli Hazırlama Yuvasında yetişen gençlerin mezuniyetleri yani Gedikli Hava Okullarına teslimleri 1940 Mart ayında gerçekleşmiştir. Bu mezuniyet öncesinde Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak Türk Hava Kurumuna ve Türkkuşu tesislerine bir ziyaret gerçekleştirmiştir. Burada Gedikli Hazırlama Yuvasıyla ilgili sözleri şu şekildedir;

Bu gün yaptığım teftiştten ve Türk Hava Kurumunun göklere hakim bir gençlik yetiştirme yolundaki mesaisinden çok memnunum... Girdiğiniz yol şeref ve kahramanlık yoludur. Burada gösterdiğiniz gayreti gideceğiniz Hava Okulunda ve Hava Ordusunda göstereceğinize eminim. Memleketin selameti havacılığımızın çok kuvvetli olmasına bağlı bulunduğu için sizden beklediğimiz hizmetler büyüktür... Bu gün gördüklerime nazaran Türk Hava Kurumunun Gedikli Hazırlama Yuvasının verdiği ve vereceği hasıla, bizim memleketin hava müdafaasının kuvvetli bir zamanıdır. Arzu ve talebim hepimizin istikbalin birer hava kartalı olmanızdır.⁵⁴⁵

Kurumun resmi yayın organında yayınlanan veriler dışında devlet arşivlerinde kurum tarafından Başbakanlığa sunulan raporlarda mevcuttur. Arşiv taraması gerçekleştirildiğinde bu noktada ulaşılabilen en eski çalışma raporu 1939 Yaz devresine ait olan çalışma raporudur. Bu rapor içerisinde eğitim faaliyetleriyle ilgili olarak *Türkkuşu Faaliyeti* başlığı altında detaylı bilgiler aktarılmıştır. Ancak daha önceki kamp dönemleriyle ilgili belirtmiş olunan rakamlardaki farklılıklar bu dönem içinde dikkat çekmektedir. Özellikle İnönü Kampının faaliyetleri noktasında kampa katılanların nihai rakamlarında çok büyük farklılık olmasa da eğitimlerde dağıtılan bröve sayılarında Başbakanlığa sunulan raporlar ve resmi yayın organında verilen rakamlar arasında büyük farklar bulunmaktadır. Raporda yer alan bilgiler şu şekildedir; Bu yaz devresinde Etimesgut motorlu tayyare kampına, planörcülükte yetişmiş liseli gençlerden 58'i getirilmiştir. Bunlardan ikisi sıhhi sebeplerle uçuşlara devam edememiş, biri de disiplinsizlik dolayısıyla kamptan çıkarılmıştır. Geri kalan 55 lisesi, geçen senelerin talim ve terbiyesini tamamen görerek Turizm pilotu diplomasını almakla beraber, askeri bröve hazırlık uçuşu sayılabilecek S ve spiral de

⁵⁴⁴ "Türk Hava Kurumunun Altı Aylık Faaliyeti", (1940), *Havacılık ve Spor* (257), 2356-2357.

⁵⁴⁵ *Havacılık ve Spor (1940)*, (259-260), 2435.

yapmışlardır. Bu suretle bu yaz devresinde motorlu tayyarelerle Etimesgut'ta on bin kûsur iniş-kalkış yapılmış ve 2.500 sat civarı da uçuş gerçekleştirilmiştir.⁵⁴⁶

Liseli talebeler arasında yapılan seçimle bu yaz devresinde İnönü planörcülük kampına getirilen 302 gençten 46'sı muhtelif sebeplerle kamptan ayrılmış, geriye kalanlara A brövesi, 258 kişiye (*Kampa katılan sayısı 256 olmasına rağmen A brövesi alanların sayısı 258 olarak gösterilmiştir.*) B planör pilotu brövesi ve 125 kişiye de planörcülüğün en kıymetli brövesi olan C yüksek yelken uçuş pilotu brövesi verilmiştir.⁵⁴⁷

Genelkurmay Başkanlığının emriyle Hava Kurumu tarafından açılmış olan Hava Gedikli Hazırlama yuvasına kayıtlar yapılan 226 gençten 76'sı sıhhi arıza, kabiliyetsizlik, isteksizlik ve seçim sebepleriyle kamptan ayrılmış, esasen kadro miktarı olarak bırakılan 150 gençten makinist ve ihtisas gedikli olarak 50'sine motor, tayyare ve planörler üzerinde nazari, ameli ve mesleki dersler gösterilmiştir. Pilot olacak 100 hava gedikli hazırlama yuvası talebesi ikinci teşrin sonuna kadar devam edecek olan uçuş talimlerinde tamamen C brövesi almış bulunacaklardır. Bundan başkaca bu gençlere planör üzerinde akrobasi yaptırılacak, tayyare yedeğinde planör idaresi de öğretilecektir.⁵⁴⁸

Yukarıda arz edilen gençlerden başka Haziran 1939'da Harbiye'den mezun olmuş 80 havacı subay 16 Eylül'de İnönü'ye gelerek Ankara'da tahsilde buldukları sırada Türkkuşu'nda gördükleri planörlerle uçuş kurslarını, birinciteşrin sonuna kadar İnönü'de kalmak suretiyle tamamlayacak ve yüksek yelken uçuşu C brövesi almakla beraber planörlerle akrobasi, tayyare yedeğinde uçuşlar yapacaklardır. Hava Makine subayı olan 20 subaya da mesleki dersler verilecektir. Bu suretle Haziran sonlarından ikinciteşrin sonuna kadar devam eden bir devrede İnönü'de 40.000'den fazla uçuş yapılarak kampa gelen 628 gençten 268 liseli, 150 gedikli, 100 hava subayı olmak üzere 518 gence havacılık talimleri yaptırılmış olacaktır. Temmuz'dan Ağustos sonuna kadar devam eden bir devrede Etimesgut Motorlu Tayyare kampında da 10.000'den fazla motorlu uçuş yaptırılarak 55 genç yetiştirilmiş bulunmaktadır. Liseli talebeler, havacılık çalışmaları esnasında askerlik kamplarını da yapmışlardır.⁵⁴⁹

⁵⁴⁶ BCA, 30-10-0-0/61-408-7, lef 2.

⁵⁴⁷ BCA, 30-10-0-0/61-408-7, lef 2.

⁵⁴⁸ BCA, 30-10-0-0/61-408-7, lef 3.

⁵⁴⁹ BCA, 30-10-0-0/61-408-7, lef 3-4.

Bu müddet zarfında Türkkuşu teşkilatı tarafından bu sene Şubat ayında mezun olacak Harbiye 2.sınıf hava talebesine planör ve tayyarecilik teknolojisi dersleri verilmiştir. Türkkuşu atölyesinde son sekiz ay içinde yeni 75 planör inşa edilmiş, 45 planör, 10 tayyare ve 20 motorun tamiri yapılmıştır.⁵⁵⁰

Türk Hava Kurumu'nun 1940'ta gerçekleştirilen 7.kurultayında kurumun 1935'te yeniden başladığı eğitim faaliyetlerine önemli bir ayrılmıştır. Kurultaya sunulan raporda kurum faaliyetleri içerisinde *Havacılık İşleri* başlığıyla tanıtılan eğitim faaliyetleri kendi içerisinde de belli kollara ayrılmıştır. Bunlar şu şekildedir;

- a. Planörcülük
- b. Motorlu Tayyarecilik
- c. Paraşütçülük
- d. Modelcilik

Planörcülük: Türk Hava Kurumunun İnönü'de kurduğu planör kampı 10 Temmuz 1936'de çalışmaya başlamıştır. İlk yıl 18-35 yaşlarındaki okur-yazar her vatandaşın kamplara kabul edilmesi planlanmış, 1937'de ortaokula devam şartı konularak yaş sınırında da daralmaya gidilmiştir. Üçüncü yılda orta son öğrencilerinin alınmasına karar verilmiş, 4.yılda ise en az Lise 1'de okuyor olmak şartı getirilmiştir. Bununla birlikte yıllar ilerledikçe sağlık kontrollerinin maddeleri arttırılmış ve başvuruların çoklukları içerisinde seçiciliğin arttırılması planlanmıştır.

Motorlu Tayyarecilik: İnönü Planör Kampında başarı gösterenler ilk defa 1937 yılında Etimesgut Ergazi'de Motorlu Tayyare Kampına davet edilmişlerdir. Türk Hava Kurumunun motorlu tayyarecilik eğitimine dâhil olması da bu şekilde başlamıştır. 1939'a kadar Turizm Brövesi veren bu kamp 1940'dan itibaren savaşın yoğunlaşması ekseninde askeri pilotluğa hazırlık eğitimi vermeye başlamıştır.

Türk Hava Kurumunun havacılık kamplarına iştirak eden okul talebeleri, askerlik kampında çalışma mükellefiyetlerini ödemiş sayılırlar. İnönü planör kampında C brövesi alan bir genç, lise mezunu ise hazırlık kıtalarına iki ay çalışmak mecburiyetine tabi olmadan doğrudan doğruya yedek subay okuluna girebilir. Arzu edenler Harp okuluna da imtihansız kabul edilirler. C brövesi alanlardan ortaokul mezunları da Askeri Hava Gedikli Okulu'na imtihansız alınırlar.⁵⁵¹

⁵⁵⁰ *BCA*, 30-10-0-0/61-408-7, lef 4.

⁵⁵¹ "Türk Hava Kurumu Başkanı Şükrü Koçak'ın Kurumun 7.Kurultayında Okuduğu Rapor" (1940), *Havacılık ve Spor* (265), 2526-2528.

Türk Hava Kurumunun 1941 yılı içerisinde havacılık eğitimleri faaliyetleri doğrultusunda havacılık kamplarında yalnızca orduya uçucu yetiştirme işi programı tatbik edilmiştir. Savaş şartlarının gerekliliklerinden dolayı bu devrede Türkkuşu okullarında amatör gençlere zaman ve kontenjan ayrılamamıştır. Gedikli Hazırlama yuvasına başvuru yapanlardan sağlık, eğitim ve yaş durumları tutanlar kampa alınmış bunlardan pilotluğa en çok istidat gösterenler bu sınıfa ayrılmış, geri kalanlarda havacılığın geri hizmetinde faaliyet göstermek üzere eğitime alınmışlardır. Pilotluğa ayrılan gedikli adayları İnönü kampında yaz devresinde planör ve paraşüt çalışmalarını tamamlamışlar ve brövelerini alarak motorlu uçuşlara hazırlık için Etimesgut kampına getirilmişlerdir. 1941 yılının son 6 ayı içerisinde Türkkuşu'nda 19.124 tayyare uçuşu, 16.170 planör uçuşu, 1353 tayyareden paraşütle atlama ve 11024'de kuleden paraşütle atlama faaliyeti gerçekleştirilmiştir.⁵⁵²

Havacılık ve Spor dergisinin 1942 yılında yayınlanan 314.sayısında “*Hava Gediklisi Olunuz*” başlığıyla bir ilan yayınlanmıştır. İlan metninin içeriğinden 1942 yılı içerisinde yetiştirilmesi planlanan gedikli pilot rakamına ulaşılamadığı ve yeniden ila2na çıkıldığı anlaşılmaktadır. İlanın içeriği şu şekildedir;

- I. Bu sene Hava Gedikli Hazırlama Yuvasına alınması kararlaştırılan Ortaokul mezunları ile Gedikli namzedi ihtiyacı tamamlanmadığından aşağıda yazılı şartlar içinde noksanın ikmali kararlaştırılmıştır;
 - a. 1926 doğumlu olup ortaokulu öğretmen kanaatiyle en aşağı iyi derece ile bitirmiş fakat olgunluk imtihanına girmemiş olanlar,
 - b. 1926 doğumlu olup ortaokulu öğretmen kanaatiyle bitirmiş, olgunluktan ikmale kalmış olanlar.
- II. 1926 doğumlulardan birinci maddenin a ve b fıkralarındaki şartları taşıyan istekliler buldukları yerin Hava Kurumu şubelerine müracaat etmelidirler.⁵⁵³

1942 yılında gerçekleştirilen İnönü kamplarında Amerikan Hava ataşesi M. Brown'da yer almıştır.

Türk Hava Kurumu İnönü Kampının 1942 yaz çalışma devresinde 3 haftalık bir sürede Amerikan Hava Ataşesi M. Robert Creswell Brown'da çalışmış ve brövesini almaya hak kazanmıştır. Kamp devresinin sonunda Brown İnönü kampında bulunan

⁵⁵² “Türk Hava Kurumu Genel Merkez Heyeti Altı Aylık Toplantısını Yaptı”, (1941), *Havacılık ve Sor*, (300), 3-4.

⁵⁵³ *Havacılık ve Spor*, (1942), (314) Buna ek olarak ilan metni için Bkz EK-44.

görevlilerin ve talebelerin dönmesiyle birlikte bir tayyareye bağlı planörle Eskişehir'den Ankara'ya dönmüştür. Brown'un kampla ilgili sözleri şu şekildedir; “İnönü Kampını çok iyi buldum. Orada, hayatımda şimdiye kadar hiç görmediğim intizamla karşılaştım. İnönü'nde çok zevkli uçuşlar yapmak imkânı buldum.” 26 yaşında olan hava ataşesi Amerika'da ki eğitimiyle pilotluk brövesini kazanmış; Eskişehir'de de planör brövesini almaya hak kazanmıştır. Eğitimi aldığı planörle ilgili sözleri ise şu şekildedir; “Planör bugün av ve bombardıman ve keşif tayyaresi gibi bir harp vasıtasıdır. Bunlardan gerektiği yerde, gerektiği şekilde faydalanılıyor.”⁵⁵⁴

Kurumun 1943 yılı faaliyetleri ise şu şekildedir;

- Beden terbiyesi öğretmenleriyle Gazi Beden Terbiyesi şubelerini bitiren gençleri İnönü kampında yetiştirerek bu elemanlara bazı vilayet merkezlerinde açılacak planör kurslarını çalıştırmak ve okul gençleri içinden en iyi planörcüleri seçerek İnönü kampında toplamak programının uygulanmasına başlanmıştır. İlk parti olarak bröve alan gençler paraşütçü olarak da yetiştirilmişlerdir. 1944 yılında Adana ve Samsun'da planör kurslarının açılmasına karar verilmiş ve burada kayıt yaptıranların sağlık kontrollerine başlanmıştır.
- Etimesgut Motorlu Tayyare Kampının 1943 yılı faaliyeti bu dönemde öğretmenlerin çalıştırılmasıyla sınırlı kalmıştır. Öğretmenlerin yetiştirilmesi dışında başka bir çalışma gerçekleştirilmemiştir.
- Okullarda bulunan modelcilik kursu sayıları 20'ye çıkarılmıştır.⁵⁵⁵

Türkkuşu bünyesinde 1943-1944 devresi içerisinde çalışan eğitimcilerin isimleri şu şekildedir;

Tablo 5. 1: 1943-1944 Devresinde Türk Hava Kurumunun Bünyesinde Çalışan Eğitimciler⁵⁵⁶

ÇALIŞTIĞI YER	VAZİFESİ	ADI VE SOYADI
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Cemalettin AYTAŞ
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Kaşif SÖNMEM
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Mustafa İRKİN

⁵⁵⁴ “Amerikan Hava Ataşesi M. Brown İnönü Kampında Bröve Aldı”, (1942), *Havacılık ve Spor* (316), 15.

⁵⁵⁵ *Havacılık ve Spor* (1944), (339), 4-5.

⁵⁵⁶ *BCA*, 30-18-1-2/105-27-3, lef 8.

T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Avni YAYKIN
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Ziya ARGUN
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Sezai GÖKSU
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Hikmet YAY
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Hüsnü TEKİNAY
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	İzzet ERYOLDAŞ
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Sayit BAYAV
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Muammer ÖNİZ
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Necip TULGAR
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Avni ERGÜÇ
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Necdet ÇOLAK
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Abdurrahman TÜRKKUŞU
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Saip GÖKÇE
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	İbrahim GÜRELİ
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Selçuk ATLI
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Müntekim OKAR
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Baheittin İDEMEN
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Hakkı ERENULUĞ
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Mehmet HATAYLI
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Veysi NOYAN
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Fethi BATUR
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Raif OLTU
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Rüstem MAVİTUNA
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Saffet ANSEN
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Osman KANDEMİR
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Cemal UYGUN
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Hilmi ORBAY
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Ali YILDIZ

T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Sabiha GÖKÇEN
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Kadri KAVUKÇU
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Nezihe VİRANYALI
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Salim ERDİLLER
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	İzzettin ERER
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Yıldız UÇMAN
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Hüseyin UÇAR
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Talat SUBAŞI
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Salim KÖKÇÜ
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Makinisti	Fikret AÇIL
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Makinisti	İzzet UÇAN
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Makinisti	Rauf KARPAT
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Makinisti	İhsan ABACI
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Makinisti	Halil İRTEM
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Makinisti	Ferit ARDAN
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Makinisti	Fazıl UÇMAN
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Makinisti	Abidin ERKİLİÇ
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Makinisti	Şevket AYDOĞAN
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Veysi SAĞDUYU
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Rüştü YENİOĞLU
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Ahmet DEMİREZEN
T.H.K Havacılık Dairesi	Uçuş Öğretmeni	Ahmet PERÇİNER

Havacılık ve Spor dergisinin 1944 yılında çıkarılan 344.sayısında bu yıl gerçekleştirilecek İnönü Kampıyla ilgili bir ilan yayınlamıştır. “*İnönü Planörcülük Kampı Açılıyor*” başlığıyla yayınlanan ilanın içeriğinde şu bilgiler yer almaktadır; İnönü Yüksek Planörcülük kampında aşağıda yazılı şartlar altında amatör planörcüler yetiştirilecektir. Tam teşekküllü hastanesi olan yerlerdeki istekliler, vesikalarıyla birlikte Haziran sonuna kadar vilayet veya kazalarda bulunan Türk Hava Kurumu şubelerine müracaat etmelidirler;

1. Türk olmak
2. Yaşları: Üniversite ve fakültelerde 21, Lise ve öğretmen okulu son sınıflarda 20, Lise 2 ve muadili sınıflarda 19, Lise 1'i bitirenlerde 18'den yukarı olmamak.
3. Üst üste bir sınıfta okumamak
4. Boyu 1.66'dan aşağı olmamak

Bu şartları taşıyanlardan tam teşekküllü bir hastanede muayeneden geçirilerek uçuşa elverişli olduğunu göster sağlık raporunu alabilenler İnönü Kampına gönderilirler. Bu kampta çalışmaların müddeti iki aydır.

1939'de faaliyetine başlayan *Gedikli Hazırlama Yuvası* 1942'ye kadar faaliyetine devam etmiştir. 1942'de gereken sayıya ulaşılamaması ve planlanan sayıda gedikli adayının yetiştirilememesi nedeniyle programın çalışmalarına ara verilmiştir. 1944 yılında Genelkurmay'ın isteğiyle birlikte kurum tarafından tekrar *Gedikli Hazırlama Yuvası* faaliyete sokulmuştur. Havacılık ve Spor dergisinin 1944 tarihli 346.sayısında yer alan ilan metni şu şekildedir;

Hava Gedikli Hazırlama Yuvası işleriyle eskisi gibi Türk Hava Kurumunun meşgul olması Genelkurmay Başkanlığınca kararlaştırılmıştır. Kayıt ve kabul şartları şunlardır;

1. Ana ve baba Türk olmak
2. Evli veya nişanlı olmamak
3. Vücutça; tam, düzgün ve sağlam olmak
4. Resmi veya özel ortaokulların 3.sınıfını kanaat notuyla ikmal etmiş veya devlet ortaokul imtihanını vermiş olmak veya Maarif Vekaletince ortaokullarla muadilliği tasdik edilmiş okullardan mezun olmak
5. Ortaokulu bitirdikten sonra hiçbir sebeple tahsilini bir seneden fazla bırakmamış ve evvelce hiçbir okuldan ihraç edilmemiş olmak
6. En az 15 en fazla 18 yaşında olmak⁵⁵⁷

Kurumun 1944 yılında gerçekleştirmiş olduğu havacılık işleri doğrultusundaki eğitim faaliyetleri 5 temel maddede toplanacak olursa bu yıl içerisinde yaşanan gelişmeler şu şekildedir;

1. Genelkurmay Başkanlığının talep ve onayları doğrultusunda yeniden kurulmuş olan *Gedikli Hazırlama Yuvası*na yurdun her tarafından ortaokulu bitirmiş gençler alaka göstermişlerdir. (1944 devresinde çalışmalara geç başlanılmış olsa da katılım

⁵⁵⁷ *Havacılık ve Spor* (1944), (346), arka kapak

beklenilenden yüksek olmuştur) Yuva çalışmalarına devam etmektedir.

Makinistliğe ayrılanlar Diyarbakır Hava Okulu'na gönderilmişlerdir. Bu yıl İnönü kampına iştirak eden amatör gençlere A, B, ve C bröveleri verilmiştir. Aynı zamanda paraşütçü olarak yetiştirilen bu gençler Cumhuriyet Bayramında tören sırasında atlayışlar yaparak takdirler kazanmışlardır.

2. Etimesgut Motorlu Tayyare Kampında bu devrede de öğretmenler çalıştırılmıştır. Kampta çalışanlara; *kör uçuş, akrobasi, filo ve seyahat uçuşları* eğitimleri verilmiştir. 1942'de turizm brövesi alan Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün oğlu Ömer İnönü ve 1944'te ilk defa eğitimlere dahil olan Erdal İnönü'de kamptaki çalışmalarda yer almışlardır. Erdal İnönü 9 Aralık 1944'te brövesini almıştır.
3. Etimesgut Motorlu Tayyare Kampında uçuş gerçekleştirmek isteyen 708 okullu gencin istekleri yerine getirilmiştir. Bu tarz uçuşlara havacılık sevgisinin aşılması noktasında kurum tarafından büyük önem verilmiştir.
4. Türk Hava Kurumu Kamplarına en istidatlı gençlerin alınması adına pilot olarak Adana ve Samsun'da başlanan ön hazırlık çalışmalarının 1945'le birlikte diğer illerde de uygulanması kurum tarafından planlanmaktadır.
5. Maarif Vekâletine bağlı 64 okulda sürdürülen modelcilik kursu çalışmalarına 1944 içerisinde 2100 öğrenci katılmıştır.⁵⁵⁸

1944'te Türk Hava Kurumunun kamplarına istidatlı gençlerin alınması için pilot uygulama olarak Adana ve Samsun'da açılan ön hazırlık kurslarına 1945 yılında Balıkesir ve Konya'da açılan yeni kurslar eklenmiştir.⁵⁵⁹

Türk Hava Kurumu 1946 yılı içerisinde İnönü ve Etimesgut Havacılık kamplarını amatör gençlerin ve Gedikli Hazırlama Yuvası adaylarının çalışmalarına açmıştır. Maarif Vekâletine bağlı 100 okulda modelcilik kursu çalışmaları gerçekleştirilmiştir.⁵⁶⁰

1946 yılı İnönü Kampları Temmuz ayında başlamış ve Ekim ayına kadar devam etmiştir. Kampta Üniversite öğrencileriyle birlikte lise ve köy enstitüsü öğrencileri de eğitim görmüşler ve brövelerini almışlardır. Çalışmalar sırasında planörlerle toplamda 249 saat 40 dakika yelkenli uçuş gerçekleştirilmiştir. İnönü kampında bulunan Gedikli Hazırlama Yuvası adayları istidatlarına göre sınıflara ayrılmışlardır. Uçuşa yeterli görülmeyenler makinistliğe, telsizciliğe ve teknik muhasipliğe ayrılarak hava ordusuna

⁵⁵⁸ *Havacılık ve Spor* (1945), (351), 6

⁵⁵⁹ "Genel Merkez Kurulu Raporu" (1945), *Havacılık ve Spor*, (356), 7-8.

⁵⁶⁰ "1946 Yılında Türk Hava Kurumu" (1946), *Havacılık ve Spor*, (372), 2.

gönderilmişlerdir. Uçuşa istidadı olanlar ise Etimesgut'ta bulunan Motorlu Tayyare kampına gönderilmişler ve burada gündüz uçuşu, kör uçuş, akrobasi uçuşu ve gece uçuş eğitimleri verilmiştir. Burada eğitimlerini tamamlayanlarda Eskişehir'de bulunan Hava Okulu'na eğitimlerini tamamlayıp pilot olmaları için gönderilmişlerdir. Ayrıca 1946 devresinde Etimesgut Motorlu Tayyare Kampında hem gedikli pilot adaylarına hem de Devlet Hava Yollarında görevli 6 pilota telsizle maniple eğitimi verilmiştir.⁵⁶¹

1947-1948 yılları içerisindeki faaliyetlerle ilgili kurumun resmi yayın organındaki bilgilendirmelerle birlikte devlet arşivlerinde de doğrudan doğruya Türk Hava Kurumunun hazırlayarak Başbakanlığa ve diğer ilgili makamlara gönderdiği raporlar mevcuttur. Devlet arşivinde bulunan belgenin içeriğinde yer alan bilgiler şu şekildedir;

Gedikli Hazırlama Yuvası: 1939 yılında askeri havacılığa gedikli küçük zabıt yetiştirmek adına açılan kursun 1947 ve 1948 yıllarında gördüğü talep, kabul edilen öğrenci sayısı ve uygulama noktasında rakamlar aşağıdaki gibidir;

Tablo 5. 2: Türk Hava Kurumu Gedikli Hazırlama Yuvası 1947-1948 yıllarındaki istatistiği⁵⁶²

YIL	İstekli Sayısı	Kursa Kabul Edilen	Pilotluğa Ayrılan	İhtisas Sınıfına Ayrılan
1947	400	212	30	182
1948	542	287	27	260

Kursa katılmak isteyenlerden 4/3'ü sağlık şartlarından kaynaklı olarak eğitime dâhil edilmemişlerdir. 1947'de pilot sınıfına ayrılan 30 gedikliden 18'i bir senelik çalışmalarını başarıyla bitirmişler ve buradan askeri hava okuluna gönderilmişlerdir. 12 kişi ise sınavlarda başarılı olamamışlardır. Genelkurmay Başkanlığı Amerika'nın havacılığımızdaki etkisinin başlamasıyla beraber 9 Aralık 1948'de almış oldukları bir kararla gedikli pilot yetiştirmekten vazgeçmiştir. Bundan dolayı da Gedikli Hazırlama yuvasının çalışmalarına son verilmiştir. Bu yıl için pilotluğa ayrılmış olan 27 kişiden 22'si pilotluk dışında ki alanlarda kullanılmak üzere Eskişehir Askeri Hava Okulu'na

⁵⁶¹ "T.H.K. Genel Merkez Kurulu Altı Aylık Toplantısını Yaptı" (1947), *Havacılık ve Spor*, (375), 4.

⁵⁶² *BCA*, 30-10-0-0/61-410-47, lef 3.

gönderilmiştir. Kalan 5 kişi’de kendi istekleri doğrultusunda ailelerinin yanlarına gönderilmiştir.⁵⁶³

1948 yılı Gedikli Hazırlama Yuvası için; “*Bu yıl Gedikli Hazırlama Yuvasına Girecek Adaylar İçin*” başlığıyla bir ilan yayınlanmıştır. İlan metninin içeriği şu şekildedir;

1. Bu yıl Gedikli Hazırlama Yuvasına girecek adayların derlenmesi Ankara’da yapılacaktır.
2. Şubeler 1944 tarihinde yayınlanan talimatname doğrultusunda adayların evraklarını 10 Ağustos 1948’e kadar Etimesgut’ta bulunan Havacılık Dairesine ulaştıracaklardır.
3. Adayların hazırlık kamplarına ne zaman sevk edilecekleri 30 Ağustos 1948 tarihine kadar ilan edilecektir.
4. Şubeler 1 Eylül 1948’ten sonra hiçbir surette aday kabul edemeyeceklerdir.
5. Boy ve kilo sınırları yaşlara göre şu şekilde belirlenmiştir; 17 yaşında bir gencin boyu asgari 1.61 cm. ve kilosu da 51 kg. olmalıdır. 18 yaşında bir gencin boyu en az 1.63 cm. ve kilosu da 55 kg. olmalıdır. 19 yaşında bir gencin ise boyu asgari 1.65 cm. ve kilosu da 57 kg. olmalıdır.⁵⁶⁴

1949 yılından itibaren gedikli pilot yetiştiren kadro 48 topçu subayını pilot olarak yetiştirmek için çalışmalara başlanmıştır. Bu konuda teklif Genelkurmay tarafından gerçekleştirilmiştir. Kurslarda yapılacak olan bütün masraflar Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından karşılanacaktır.

Özel Pilot Kursları: 1948 yılında ülkede artık yaygınlaşmaya başlayan Hava Kulüplerine destek amacıyla Ankara, İzmir ve İstanbul’da deneme amaçlı olarak özel pilot kursları açılmıştır. Bu kurslara katılan adaylardan akaryakıt masraflarının karşılanması amacıyla 800 lira alınmıştır. Adaylar 60’ar saat uçuş gerçekleştirmişler ve 31 pilot milletlerarası pilot A lisansı olan Turizm Brövesini almışlardır. Özel pilot kursuna tahsis edilmiş olan uçaklar ders saatleri dışında kasaba ve köyler üzerinde uçuşlar gerçekleştirerek beyannameler dağıtmış ve kuruma bağış yapanlarla uçuş gerçekleştirilmiştir.

⁵⁶³ BCA, 30-10-0-0/61-410-47, lef 3.

⁵⁶⁴ *Havacılık ve Spor* (1948), (388), 15. Daha sonrasında yaşlara göre boy ve kilo şartlarının içerisine 15 yaşında olanlar için en az 1.57 boy ve 44 kg ağırlık ve 16 yaşında olanlar içinde 1.59 cm boy ve 49 kg. ağırlık şartı eklenmiştir.

Devlet arşivlerinde Türk Hava Kurumunun 1947-1948 faaliyetlerini içeren belgeye destek noktasında özel pilot kurslarıyla ilgili Havacılık ve Spor Dergisinde bir ilan yayımlandığı görülmektedir. İlan “*Özel Pilot Olmak İsteyenler İçin Büyük Bir Fırsat, Gezici Özel Pilot Okulu*” başlığıyla yayımlanmıştır. İlan metninin içeriği ise şu şekildedir; Önümüzdeki yaz aylarında açılacak **Türk Hava Kurumu Gezici Özel Pilot Okulları** için gazetelerde yayınlanan ilan üzerine kurum başkanlığına mektupla müracaat eden 80’e yakın istekli kayıt ve kabul şartları hakkında fazla bilgi istemekte olduklarından aşağıdaki tamamlayıcı malumatı neşrediyoruz;

1. Okullar istekli sayısı göz önünde tutularak İzmir veya Adana’da 23 Nisan’da Ankara ile İstanbul’da 1 Mayıs’ta açılacaktır.
2. Bu okullara 800 lira akaryakıt masrafını bir veya dört taksitle ödeyerek 17 yaşından yukarı hangi yaşta olursa olsun her Türk vatandaşı (kadın ve erkek) girebilir.⁵⁶⁵

Planörcülük Çalışmaları: Havacılığın bütün yurda yayılması amacıyla 1948’te Ankara, İstanbul, İzmir, Bursa, Adana, Kayseri, Malatya, Samsun ve Konya’da planör kursları açılmış buradaki çalışmalara katılan 877 lise ve üniversite öğrencisi kendilerine tahsis edilen planörlerle 7336 uçuş gerçekleştirmişlerdir. Adı geçen illerde yapılan çalışmalarda başarılı olan gençler Eskişehir’de bulunan İnönü Kampına gönderilmişlerdir.

İnönü Kamplarına hazırlık amacıyla daha önce Adana, Samsun, Balıkesir ve Konya’da açılan kursların rakamları 1948 itibariyle çoğalmıştır. Bununla birlikte ilk defa bu hazırlık kurslarıyla ilgili *Havacılık ve Spor* dergisinde ilan yayımlanmıştır. İlanın içeriğinde şu bilgiler yer almaktadır;

1 Haziran 1948’den itibaren İstanbul, İzmir, Adana ve Bursa’da kurslar çalışmaya başlayacaktır. Afyon, Konya, Antalya, Kayseri, Erzurum ve Samsun’da 15 Haziran 1948 tarihinde faaliyete geçilecektir. Kurs süresi bir aydır. Kurslara katılan öğrenciler A ve B brövesi alacaklar ve kurs sonunda yüksek ehliyet ve kabiliyet gösterenler 15 Temmuz’da İnönü Kampı’na gönderileceklerdir.⁵⁶⁶

Yukarıda bahsi geçen kurslar bir ay süreceklerdir. Kursun sonunda öğrenciler A ve B bröveleri alacaklardır. Buradaki eğitimin sonunda başarılı olanlar İnönü kampına gönderilecek burada da C brövesi almayı başaranlar istemeleri halinde direk olarak Yedek

⁵⁶⁵ *Havacılık ve Spor* (1948), (389), arka kapak.

⁵⁶⁶ *Havacılık ve Spor* (1948), (390), arka kapak.

Subay Okuluna girebileceklerdir. Bu kurslara lise mezunları, lise öğrencileri, üniversite mezunları ve üniversite öğrencileri alınacaktır.⁵⁶⁷

İnönü Kampının 1947-1948 yılları arasındaki çalışma raporları şu şekildedir;

Tablo 5. 3: İnönü Kamplarının 1947-1948 Devresinde İstatistikî Bilgileri⁵⁶⁸

YIL	KAMPA KATILAN	C BRÖVESİ ALAN	A VE B BRÖVESİ ALAN	A BRÖVESİ ALAN
1947	63	38	8	5
1948	96	83	5	1

1947 yılında ki C Brövesi alanların sayısındaki düşüklük kurum raporunda kampta bulunan gençlerin birçoğunun bütünleme sınavlarından kaynaklı olarak kamptan ayrılmasıyla ilişkilendirilmiştir.

Paraşütçülük Çalışmaları: 1947 yılında İnönü Kampına gelen amatörlerle gedikliler arasından belirlenen 55 gence paraşütçülük öğretilmiş ve bu alanda uzmanlıklarını kanıtlayan bröveleri de kendilerine takdim edilmiştir.⁵⁶⁹

Modelcilik Çalışmaları: 1947-1948 yılları arasında toplamda 212 okulda modelcilik kursu açılmış okullarda açılan bu kurslara 5449 öğrenci katılmış ve iki yıl içinde 13065 model tamamlanmıştır. 1948 yılı içerisinde gelecek yıllarda modelcilik kurslarının daha çok yaygınlaşması için İstanbul'da kampta bulunan ilkökul öğretmenleri için 16 Ağustos 1948'de başlamak üzere 1 ay sürecek modelcilik kursu almışlardır. 42 öğretmen bu kursa iştirak etmiştir.⁵⁷⁰

Türk Hava Kurumunun 1949 yılının ilk 6 ayına dair olarak yayınlamış olduğu faaliyet raporu içerisinde 6 aylık dönem içerisinde eğitim faaliyetleriyle ilgili yapılan çalışmalara yer verilmiştir. Raporun içeriğinde yer alan bilgiler şu şekildedir;

1. 1949 yılının başından beri faaliyet gösteren Topçu Pilot Yetiştirme Kursu bu yıl içinde kursa katılan 53 subaydan 33'ü bröve almıştır.

⁵⁶⁷ *Havacılık ve Spor* (1948), (391), arka kapak.

⁵⁶⁸ *BCA*, 30-10-0-0/61-410-47, lef 5.

⁵⁶⁹ *BCA*, 30-10-0-0/61-410-47, lef 5.

⁵⁷⁰ *BCA*, 30-10-0-0/61-410-47, lef 5.

2. Türk Hava Kurumu ülke çapında havacılığın yayılması için özel olarak kurulacak havacılık kulüplerine destek vermektedir. 1949 yılının son günlerinde Burdur Hava Kulübü de açılmıştır. Bu yıl içerisinde Samsun Hava Kulübü ve İstanbul Üniversiteler Havacılık Derneğinde uçuculukla ilgili çalışmalar olmuştur. Uçuş esnasında harcanacak akaryakıtların kendilerince ödenmesi artıyla Samsun Havacılık kulübüne 16 genç kayıt yaptırmış bunlardan 4 tanesi brövelerini almayı başarmış; 12 genç eğitimlerine devam etmektedir. İstanbul Üniversiteler Havacılık Derneği ise yeni teşkil olmasından kaynaklı olarak yalnızca 1 pilot yetiştirebilmiştir. Açılan bu derneklere uçuş eğitimi faaliyetleri doğrultusunda maddi destek verilemese de uçak, öğretmen ve makinist desteği verilmektedir. Türk Hava Kurumunun derneklere tahsis ettiği uçaklar boşa kaldıkları zamanlarda kasaba ve köyler üzerinde uçuşlar yaparak beyanname dağıtmışlar ve halkı kuruma bağış yapmaya teşvik etmişlerdir. Bağış yapanlara ise birlikte uçuş imkânı verilmiştir.
3. Cumartesi ve Pazar günleri eğitim veren Ankara Planör kursuna daha önceden C Brövesi almış olan 76 öğrenci katılmıştır.
4. Çankırı Piyade Okulundan gelen 24 Subay ve bir Amerikalı Yarbay Etimesgut'ta Paraşüt eğitimi almış, gerçekleştirdikleri 71 başarılı atlayıştan sonra kendilerine paraşütçü brövesi verilmiştir.
5. Daha önce ilkokullarda faaliyet gösteren modelcilik kursları Milli Eğitim Bakanlığı ile alınan ortak karar neticesinde 1949-1950 eğitim devresinde ortaokul ve liselere de götürülmüştür. Aynı zamanda bu kurslarda öğretmenlik yapacakların yetiştirilmesi için özellikle tatil devrelerinde öğretmenler için de modelcilik kursları açılmıştır.⁵⁷¹

12 Aralık 1950'de hazırlanan rapora göre 1950 yılının ikinci devresinde Türk Hava Kurumunun havacılıkla ilgili gerçekleştirdiği çalışmalar şu şekildedir;

Türk Hava Kurumu 1950'de öğretmen kadrosunu genişletmek ve gençleştirmek için adaylar eğitime başlatılmış; eğitime gelen 35 adaydan 13'ü 110 saat refakatli uçuşun ardından solo uçuşlar gerçekleştirmeye başlamışlardır. Kalan 22 adayın ise refakatli uçuş eğitimlerine devam edilmektedir. 9 Ekim 1950 tarihinde yeni çalışma devresine giren Topçu Pilot kursu için 27 topçu subay seçilmiştir. Buradaki kursa katılanlara uçuş

⁵⁷¹ BCA, 30-1-0-0/100-619-7, lef 2,3.

eğitiminin dışında 90 saatlik teorik derste uygulanmaktadır. Bu kursun tamamlanmasının ardından bröve töreninin 21 Aralık 1950 tarihinde gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Adnan Menderes ve Demokrat Parti iktidarının ilk günlerine denk gelen bu bröve törenine Başbakan Adnan Menderes'te davet edilmiştir.⁵⁷² Bröve töreninden bir gün sonraki gazeteler kontrol edildiğinde Başbakan Menderes'in bu törene katılmadığı görülmektedir. Törenle ilgili haber şu şekildedir;

Türk Hava Kurumu topçu pilot kursunu bitiren 25 subaya bu gün Milli Savunma Bakanlığı Müsteşarı, Hava Kuvvetleri Kurmay Başkanı, Ankara Valisi, yüksek rütbeli subaylar ve basın mensuplarının hazır bulunduğu Türk Hava Kurumunun Etimesgut hava alanında büyük bir törenle bröveleri verilmiştir.⁵⁷³

Kara ordusuna ait olan gerilla kursunun eğitim planı dâhilinde olan paraşütçülük kursu Türk Hava Kurumu tarafından gerçekleştirilmektedir. Burada eğitim görenler hem paraşüt kulesinden atlama hem de uçak içerisinden atlama eğitimleri görek 30 Eylül 1950'de paraşütçülük eğitimlerini tamamlamışlar ve ilgili brövelerini almışlardır. 1950 yılı içerisinde paraşütlerin bakımı, korunması ve nasıl katlanacağına dair bir kurs açılarak 5 gedikli er burada eğitilmiştir.⁵⁷⁴

1950 yazında İnönü Yüksek Planör Kampında 33 öğrenciye C Planör Brövesi verilmiştir. Türk Hava Kurumu 1950 içerisinde de sivil havacılığın daha çok güçlenmesi ve havacılığın ülke çapında bir spor ve eğlence haline gelebilmesi için İstanbul, Ankara, Adana ve Samsun'da bulunan hava kulüplerine destek vermeye devam etmektedir. Adana Hava Kulübünde eğitim gören 17 öğrenciden ikisi tek başına uçuş gerçekleştirmeye başlamışlardır.⁵⁷⁵

1950 yılında okullarda bulunan modelcilik kursları için maddi yetersizliklerden kaynaklı olarak üzücü bir karar alınmış ve bundan önceki devrelerde ücretsiz olarak okullara dağıtılan modelcilik malzemelerinin artık ücretli olarak dağıtılmasına karar verilmiştir.⁵⁷⁶

Türk Hava Kurumunun 12.Büyük Kongresi 27 Haziran 1951 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Bu kongrede sunulan çalışma raporlarında kurumun 1949-1950

⁵⁷² *BCA*, 30-01-0-0/17-99-43, lef 2. Bununla birlikte Başbakan Adnan Menderes'e gönderilen davetiye için Bkz. EK-45.

⁵⁷³ "Pilot Olan Yeni Subaylar", *Akşam*, (22 Aralık 1950), 1. Gazete haberi için Bkz EK-46.

⁵⁷⁴ *BCA*, 30-10-0-0/61-410-48, lef 3.

⁵⁷⁵ *BCA*, 30-10-0-0/61-410-48, lef 4.

⁵⁷⁶ *BCA*, 30-10-0-0/61-410-48, lef 4.

yıllarında yapmış oldukları faaliyetler hakkında bilgilendirmeler yapılmıştır. Bu sene içerisinde ilk amaç kurumun öğretmen kadrosunun gençleştirilmesi olmuştur. Kurumun kurslarında amatör havacılar yetiştirilirken diğer bir taraftan da askeri havacılığa ve okullarda ki havacılık çalışmalarına da destek verilmiştir.

Topçu Pilot Kursu; 1949 yılıyla beraber faaliyete başlamıştır. 2 yıl içerisinde aşağıdaki şekilde verim alınmıştır;

Tablo 5. 4: Türk Hava Kurumu Topçu Pilot Kursunun 1949-1950 Yıllarına Ait İstatistikleri⁵⁷⁷

YIL	KATILIM SAYISI	BRÖVE ALAN	UŞUŞ SÜRESİ
1949	53	33	1669 SAAT
1950	27	25	1030 SAAT
TOPLAM	80	58	2699 SAAT

1951 yılında gerçekleştirilen kurultaydan da anlıyoruz ki 1951 yılında da Topçu Pilot Kursu çalışmalarına devam etmiş ve 16 Mayıs'ta başlayan kursa 35 subay iştirak etmiştir.

Gerilla Kursu Çalışmaları: Bu kursta aynı şekilde 1949 yılıyla birlikte THK eğitim programı içerisinde kendisine yer bulmuştur.

Tablo 5. 5: Türk Hava Kurumu Gerilla Kursunun 1949-1950 Yıllarına Ait İstatistikleri⁵⁷⁸

YIL	KATILIM SAYISI	BRÖVE ALAN	UŞUŞ SÜRESİ
1949	24 Subay (1 ABD'li)	25	71 SAAT
1950	80 Subay 90 Er	45 Subay 56 Er	336 SAAT
TOPLAM	195	126	407 SAAT

Planör Çalışmaları: 1949 yılında hafta tatillerinde çalışan Ankara Planör Kursuna 16'sı C Bröveli ve 50'si yeni olmak üzere 66 genç katılmıştır. Bu kursta yıl boyunca 558 uçuş gerçekleştirilmiştir. Bu kursu tamamlayıp İnönü Kampına gelen 50 kişiden 32'si en

⁵⁷⁷ Verel, O. (1985), *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, 2, Ankara: Türk Hava Kurumu Yayınları, 34.

⁵⁷⁸ Verel, (1985). *a.g.e.*, 34.

yüksek derece olan C Brövesini almaya hak kazanmıştır. 1950 yılı içinde İnönü kampına 33 öğrenci alınmış ve bunların 31'ine C Brövesi verilmiştir.

5.3.Vecihi Hürkuş'un Eğitim Faaliyetleri (Vecihi Sivil Tayyare Mektebi)

24 Aralık 1931'de Hayrünnas Barbaros Bey tarafından İstanbul'da Aero Kulüp adında bir havacılık kulübü kurulmuştur. İstanbul'da bulunduğu süreç içerisinde Vecihi Hürkuş bu kulübe destek olmuştur. Vecihi Hürkuş'un yeni kurulan kulüple ilgili değerlendirmeleri şu şekildedir; *“Kulüp iyi ve çok faydalı bir başlangıçtı. Galatasaray Lisesinin çok yakınında olması bir avantajdı... Salonlarında sık sık konferanslar tertip ediliyor ve eski tayyareci arkadaşlar kulüp azası gençlere havacılık dersleri veriyorlardı...”*⁵⁷⁹ Kulübün isminin daha çok duyulması adına Vecihi Hürkuş'un girişimleriyle 1932'nin Ocak ayında mensup olduğu fabrikanın paraşütlerini tanıtmak amaçlı olarak İstanbul'da bulunan Belçikalı paraşütçü Rene ikna edilmiş ve kulüp bünyesinde tayyareden paraşütle atlama gösterisi gerçekleştirmiştir. Kulüp iki aylık bir faaliyetin ardından beklediği destekleri göremeyince faaliyetlerine ara vermek zorunda kalmıştır.

Vecihi Hürkuş'un cumhuriyet dönemi içerisinde ki havacılık çalışmaları noktasında İstanbul'da görmüş olduğu tecrübeler bir dönüm noktası olmuştur denilebilir. Çünkü İstanbul'da görmüş olunan bu sivil teşebbüs gelecekte atılacak olan adımlarda Vecihi Hürkuş'u cesaretlendirmiştir. Kendi üretimi olan Vecihi K – XIV ile İstanbul'da gerçekleştirilen turlardaki konuşmalarda ve bunların dışında özel olarak kendisine ulaşan mektuplarda askeri havacılık eğitimi için imkân bulamayan Türk gençleri bir sivil teşebbüsün olması gerektiği ve buna katılmak istedikleri iletilmekte ve belirtilmekteydi.

Bütün bu gelişmelerden kendisine bir vazife çıkartan Vecihi Hürkuş İstanbul'da bir sivil tayyare mektebi kurmaya karar vermiş ve bunun için çalışmalara başlanmıştır. Kurulacak olan okulun izinleri için Genelkurmay, Maarif Vekâleti, Milli Müdafaa Vekâleti ve Dâhiliye Vekâletine gönderilen talimatnamelerde okulun ismi *“Sivil Tayyare Mektebi”* olarak belirlenmiştir. Fevzi Çakmak Vecihi Hürkuş'un Milli Mücadeledeki çabaları ve cumhuriyetin ilk yıllarında ki girişimleri dolayısıyla bu okulun isminin kurucusunun adıyla anılması gerektiğini ve okulun adının *“Vecihi Sivil Tayyare Mektebi”* olması gerektiğini belirtmiştir. Fevzi Çakmak'ın bu öneri ve isteği ile birlikte okul *“Vecihi Sivil Tayyare*

⁵⁷⁹ Hürkuş, (2018), *Bir Tayyarecinin Anıları*, 308.

Mektebi” olarak kurulmuştur.⁵⁸⁰ Vecihi Hürkuş tarafından hazırlanan talimatnameden hareketle okulun resmi kuruluş tarihinin 27 Eylül 1932 olduğu anlaşılmaktadır. Talimatname içerisinde “*Mektebin Tesisi*” başlığıyla yazılan ilk 3 madde içerisinde bu girişimin özel bir teşebbüs olduğu ve üst merci olarak da Maarif ve Milli Müdafaa Vekâletine bağlı olduğu belirtilmektedir.⁵⁸¹

Talimatname içerisinde kurulan bu okulun amacı şu şekilde tanımlanmaktadır; “*Türk gençliğini havacılığa alıştırmak, tayyareci anasır yetiştirerek Türk kanatlarını çoğaltmaktır. Her hususta Türk Cumhuriyeti kanunlarının bahşettiği salâhiyet çerçevesi içinde Türk Cumhuriyeti Hava Ordusunun ihtiyat kuvvetine bir tek bile olsa Türk çocuğu yetiştirmek esas gayeyi teşkil eder.*”⁵⁸² Kurulan bu okulun Türk gençliğine havacılığı sevdirmek ve havacılığı bir spor olarak toplum içinde yaymak gibi bir amacı olmasıyla beraber gerekli hallerde askeri havacılığa hizmet edebilecek bir şekilde planlanmıştır. Bundan dolayı da askeri okullarda uygulanan program bu okulun şartlarına ve düzenine göre uyarlanmıştır. Okul motorlu ve motorsuz tayyarelerden hareketle eğitim dönemleri içerisinde *Vecihi Planör Mektebi (V.P.M)* ve *Vecihi Tayyare Mektebi (V.T.M)* olarak iki ayrı şubeye ayrılmıştır. Planör şubesinde eğitim 3 ay, tayyare şubesinde ise 6 ay olarak belirlenmiştir. Talimatnamenin 11.maddesinde okulda eğitimler sırasında *Vecihi K-XIV* uçaklarının kullanılacağı; bununla birlikte teorik ve pratik eğitimlerin içerisinde şartlara göre farklı uçakların kullanılabilceği belirtilmiştir.⁵⁸³ Vecihi Sivil Tayyare Mektebi’nin antetli kağıtlarında okulun kuruluş amacı şu şekilde belirtilmektedir; “*Mükemmel tedris, kara, deniz ve hava spor vasıtalarını cami ve gençleri hayata tecrübeli yollarda hazırlayan müstesna bilgi yuvasıdır.*”

Söz konusu talimatnamenin 14.maddesinde eğitim dönemlerinin sonunda yapılacak olan sınavların uygulanma şekliyle ilgili verilen bilgiler şu şekildedir;

Mektebin talebelerine sömestr programında belirlenen program eksiksiz bir şekilde uygulanmakla beraber yetişen pilot efendilerin mektepçe yapılacak sınavları Maarif Vekâleti ve en büyük askeri hava amirliğinin belirleyecekleri uzmanların

⁵⁸⁰ Hürkuş, (2018), *Bir Tayyarecinin Anıları*, 315-316.

⁵⁸¹ *Vecihi Sivil Tayyare Mektebi Talimatname ve Program 27 Eylül 1932 İstanbul*, (1932), İstanbul: Matbaacılık ve Neşryat T.A Şirketi, 3.

⁵⁸² *Vecihi Sivil Tayyare Mektebi Talimatname ve Program 27 Eylül 1932 İstanbul*, (1932), 3.

⁵⁸³ *Vecihi Sivil Tayyare Mektebi Talimatname ve Program 27 Eylül 1932 İstanbul*, (1932), 4.

gözetiminde gerçekleştirilecektir. Yine bu sınavı kazananların diplomaları da askeri makamlarca ve Maarif Vekâletince onaylı olacaktır.⁵⁸⁴

Talimatnamenin 16.ve 17.maddelerinde Vecihi Sivil Tayyare Mektebinin şubeleriyle ilgili bilgiler verilmektedir. **Vecihi Planör Mektebi** şubesi orta mektep derecesinde bir ihtisas s6mestridir. **Vecihi Tayyare Mektebi** şubesi lise derecesinde olup uluslararası pilotların tabi olduğu şartlar dairesinde ve belirlenen program doğrultusunda uluslararası pilot statüsünde yetiştirilir. Okul 1932 yılında kurulup eğitim faaliyetlerine başladıktan sonra idari olarak hem okul müdürlüğü hem de başöğretmenlik vazifesinde Vecihi Hürkuş yer almıştır. Havacılığa istekli olanlar ve bu okulda eğitim almak isteyenler için belirlenen kayıt ve kabul şartları şu şekildedir;

- 1-Türk vatandaşı olmak. (Dâhiliye Vekâletinin izin ve onayı doğrultusunda diğer şartları taşıyan ancak Türk vatandaşı olmayanlarda okulda eğitim görebilirler.)
- 2-Medeni haklarından yararlanabilecek düzeyde olmak
- 3-Yaşı 16'yı geçmiş olmak
- 4-Vecihi Planör Mektebi şubesi için en az ortaokul mezunu olmak. Vecihi Tayyare Mektebi içinse ortaokul mezun olmak ya da bu seviyede tahsil görmüş olmak.
- 5-Tam teşekküllü askeri bir sağlık heyeti tarafından onaylanmış uçuşa dair herhangi bir engeli yoktur ibareli sağlık raporu getirmek⁵⁸⁵

Okulun planör şubesi ve tayyare şubesi için talimatname içerisinde “*Tahsil Ücreti ve İstifa Şekli*” başlığıyla 3 maddede her iki şubenin eğitim ücretleri ve sigorta şartları belirlenmiştir. Talimatname içeriğine göre 3 aylık eğitim veren planör şubesinin eğitim ücreti 150 lira olarak belirlenmiştir. Bununla birlikte olası kazalar ve havacılık malzemelerine gelecek zararlar için kayıt esnasında 100 liralık depozito ücreti alınmasına karar verilmiştir. Tayyare şubesinde verilecek olan 6 aylık temel eğitim için 850 liralık bir ücret belirlenmiştir. Ayrıca 6 aylık sürenin uzaması durumunda 850 liralık ücretin üzerine yeni ücret hesaplamasının da idare tarafından gerçekleştirileceği belirtilmiştir. Burada da kayıt esnasında öğrencilerden kırım vakaları ve hasarlı kazalar için 150 liralık bir depozito ücreti belirlenmiştir.

Eğitimlerini tamamlayan öğrenciler için Planör şubesinde *A Liyakat Diploması* adı verilen bröve verilmektedir. Tayyare şubesinde ise eğer eğitim kara tayyaresiyle gerçekleşmiş ve başarıyla tamamlanmışsa *B Liyakat Diploması* ile eğer eğitim deniz

⁵⁸⁴ *Vecihi Sivil Tayyare Mektebi Talimatname ve Program 27 Eylül 1932 İstanbul*, (1932), 4.

⁵⁸⁵ *Vecihi Sivil Tayyare Mektebi Talimatname ve Program 27 Eylül 1932 İstanbul*, (1932), 6.

tayyaresi ile gerçekleştirilmiş ve başarıyla tamamlanmışsa *BD Liyakat Diploması* ile öğrenciler ödüllendirilir.⁵⁸⁶

Planör ve Tayyare şubeleri için eğitim programı ise şu şekildedir;

Vecihi Planör Mektebi Şubesi

- 1- Vecihi Planör Mektebi sömestri ortaokul öğrencilerini veya ona eşdeğer okullara devam eden öğrencilerin katılacakları sömestrdir. Planörlere mahsus olan şubenin birinci devresinde 1,5 ay devam eden teorik ve pratik eğitim verilir.
- 2- Sömestr dersleri aşağıdaki gibidir;
 - a- Uçuş ve uçuş vasıtaları
 - b- İnşaat ve tamirat ve malzeme
 - c- Hava ve rüzgâr tesirâtı
 - d- Tatbikat
- 3- Bu dersler talebelerin yalnız uçmak ihtiyacını tatmin edecek ve talebenin esas tahsiline mani olmayacak şekilde sınırlandırılmıştır.
- 4- Bu sömestrde gösterilecek dersleri anlayan ve tamiratta kabiliyeti görülen talebeler ikinci sömestre geçirilir.
- 5- İkinci devre teorik eğitim, uygulama ve uçuş sömestrdir. Sömestr süresi 1.5 aydır. Bu devreye geçmeye hak kazanan öğrenciler kendilerini dönem başlayana kadar hazır tutarak eğitime başlarlar.
- 6- Uçuşlar hassaten bir ve iki yerli planörle yapılır. Öğrencilerin tam emniyetle yetiştirilmesine öğretici uzman tarafından dikkat edilir.
- 7- Devreleri başarıyla tamamlayan öğrenciler okul tarafından yapılan sınavlar neticesinde liyakat diploması almaya hak kazanırlar.
- 8- Vecihi Planör Mektebinde eğitim gören öğrenciler istekli olmaları ve şartları yerine getirmeleri durumunda Vecihi Tayyare Mektebi şubesine de nakledilebilirler⁵⁸⁷

Vecihi Tayyare Mektebi Şubesi

- 9- Motorlu tayyarelere mahsus olan bu sömestrde öğrenim göreceğ olan öğrencilerin ortaokul tahsilini tamamlamış olmaları veya buna eşdeğer bir okulda eğitim görmüş olmaları gerekmektedir. Ortaokul diplomasını sunarak okula kayıt olanlar sınavsız

⁵⁸⁶ *Vecihi Sivil Tayyare Mektebi Talimatname ve Program 27 Eylül 1932 İstanbul*, (1932), 7,10.

⁵⁸⁷ *Vecihi Sivil Tayyare Mektebi Talimatname ve Program 27 Eylül 1932 İstanbul*, (1932), 8-9.

bir şekilde eğitime başlarlar. Ortaokula eşdeğer eğitim görmüş olanlar ise okula giriş sınavına tabi tutulurlar.

- 10- Vecihi Tayyare Mektebi sömestri iki devredir. Birinci devrede tamamen teorik eğitimler ve atölyede uygulama eğitimi verilir. Birinci devrede eğitim 3 ay sürer.
- 11- İkinci devre uygulamalı eğitim ve uçuş devresidir. Bu dönemde de 3 aylık eğitimin birinci ayında iki kumandalı uçuş uygulaması gerçekleştirilir. İki aylık dönemde ise uçuş eğitimleri ve sınavla geçer.
- 12- Vecihi Tayyare Mektebi şubesinde okutulacak dersler aşağıdaki gibidir;
- a- Uçuş fenni ve vasıtaları
 - b- İnşaat, tamirat ve malzeme
 - c- Havai seyr-i sefer ve pusula
 - d- Muhabere ve beynelmilel rümuzaat (Haberleşme ve uluslar arası işaret ve şifreler) *(Telsiz, telgraf ve telefon ile)*
 - e- Kör uçuşu
 - f- Motor
 - g- Meteoroloji (Hava durumu)
 - h- Tatbikat
- 13- Derslerin teorik olarak anlatılması ile beraber pratik yani uygulama gerektiren alanlarda da bu derslerle eş zamanlı olarak uygulamada gerçekleştirilecektir.
- 14- Birinci devreyi tamamlayıp ikinci devreye geçenlerin belirlenmesi için okul tarafından dönem içinde görülen dersleri içeren bir ara sınav gerçekleştirilir. Bu ara sınavda başarılı olamayanlar ikinci devreye geçiş yapamazlar.
- 15- İkinci devrede teorik eğitimlerle birlikte uçuş eğitimleri de gerçekleştirilir. Kör uçuş, havai seyrüsefer, muhabere ve meteoroloji derslerine özel önem gösterilir.
- 16- Dersler mayıs ayının sonunda tamamlanmış olur. Haziran ayı sınav dönemidir.
- 17- Gerçekleştirilecek yılsonu-diploma sınavı okulda bulunan eğitim heyeti, Maarif Vekâleti tarafından görevlendirilen uzmanlar ve en büyük askeri hava amirliğinin görevlendirdiği heyet eşliğinde gerçekleştirilir. Sınav teorik ve uygulamalı olmak üzere okulun belirlediği program dâhilinde gerçekleştirilir.⁵⁸⁸

⁵⁸⁸ *Vecihi Sivil Tayyare Mektebi Talimatname ve Program 27 Eylül 1932 İstanbul*, (1932), 9-10.

Okul faaliyete geçtikten sonra ilk etapta 12 isim kaydedilmiştir. Kaydedilen isimler şu şekildedir; Sait, Tevfik, Muammer, Abdurrahman, Salih, Osman, Rıza, Hikmet, Hüseyin, Kenan, Vecihi Hürkuş'un kız kardeşi Bedriye ve kızı Eribe.⁵⁸⁹

Vecihi Hürkuş'un okul faaliyete başladıktan sonra yaşanacak olası sıkıntıların ilk işaretlerini yazmış olduğu şu satırlarla vermiştir;

Cüretimin geniş manası ayrı bir vehim konusu idi. Mektebe girecek amatör gençlerin tahsil ücreti olarak ödeyecekleri para, talimatnamede yazılı miktara göre devede kulaktan da küçüktü. Halbuki mektep, atölye ve tedrisatın, uçuşların, işletme ve personel masrafları herhangi bir ferdin kaldıracağı yükten çok daha ağır olacaktı. Bunları ben o günkü kudretimle kaldırabilir miydim? Bu ciheti hiç düşünmemiştim bile.⁵⁹⁰

Vecihi Hürkuş'un yazmış olduğu bu satırlara birer kanıt olarak Dâhiliye Vekâleti ile okulunun durumu ile ilgili 1934'te gerçekleşen yazışmalar mevcuttur.

1934 yılı içerisinde Cumhuriyet Halk Fırkası teftiş kurulu tarafından Vecihi Bey'den (Hürkuş) Sivil Tayyare Mektebinin faaliyetleri hakkında bilgi istenmiştir.

Bölümler halinde hazırlanan raporda I.bölüm içerisinde Vecihi Bey tarafından okulunun ilk dönem faaliyetleriyle ilgili verilen bilgiler şu şekildedir;

Çalışmamız ilk tedris senesi neticelerine ait maruzatım zatiâtilerindedir. Bu arizamda da görüleceği üzere mektep iyi ve esaslı bir çalışma yolu üzerinde Türk çocuklarını mili havacılığımıza hazırlamakta ve uçucu yetiştirmektedir.

Uzun tayyarecilik hayatımın esaslı tecrübelerinden hareketle ortaya çıkmış olan prensipler dâhilinde yetiştirilen bu uçucular sistemli bir şekilde verilen teorik ve pratik eğitimler neticesinde ortaya çıkmaktadır. Türk havacılığı bana ne öğretmişse bu bilgilerimi talebelerime aşlamaya ve onların hayatlarını kendilerine e dolayısıyla yüce milletime kazandırmaya tabii kudretin çok üstünde bir gayretle çalışıyorum. Hiç yoktan meydana gelen bu milli varlığı tetkik buyurma lütfünde bulunursanız maruzatımın doğruluğu hakkında söyleyecek bir söz kalmadığını onaylayacağımızdan tamamen eminim. Ancak gerçekleştireceğiniz tetkikatta muhakkak bir fakr-u zaruret göze çarpacaktır. Bununda sebebi yalnızlıktan ve yardımsızlıktan başka bir şey değildir.⁵⁹¹

Raporun ikinci bölümünde Vecihi Hürkuş tarafından okulun ihtiyaçlarını ve kendisinin bakanlıktan isteklerini 3 temel maddede anlatmıştır.

⁵⁸⁹ Hürkuş, (2018), *Bir Tayyarecinin Anıları*, 318.

⁵⁹⁰ Hürkuş, (2018), *Bir Tayyarecinin Anıları*, 317.

⁵⁹¹ *Cumhuriyet Arşivi*, 490-1-0-0/1542-271-1, lef 69.

- a. Büyük inkılâbımızın yarattığı varlıklar arasında hayati bir eksik olan bu teşekkülümüzün yüce firkaımızın himayesine mazhariyeti
- b. Uçucu adedinin çoğaltılması ve uçuşların fazlaştırılması için benzin ihtiyacımızın uygun fiyatlar üzerinden temini çaresi
- c. Yetişen gençlerimizin dayanamadıkları benzin masrafını bizzat kapatmak için yaptığım küçük borçlarımdan kurtarmak üzere bir yardım temini.⁵⁹²

Raporun III. bölümünde ise *Niyetlerimiz/Amaçlarımız* başlığıyla açılan bu okulla gerçekleştirilmek istenenin yani hedeflerin ne olduğu vekaletle anlatılmıştır.

Mektebimizin talimatnamesinden bir sayı ilişik olarak takdim ediyorum. Burada görüleceği üzere mektep iki şube halinde olmak üzere açılmıştı. Geçen tedaris devresinde (bu yazının haziran 1934'te yazıldığını düşünecek olursak 1933-1934 döneminden bahsedilmekte) yalnız motorlu tayyare şubemizi faaliyete geçirebildim. Bu seneden itibaren ikinci yani motorsuz tayyare şubemizi de faaliyete geçireceğim.

Birinci devrede yetişmiş olan pilotlarımız motorsuz tayyare eğitiminde muallim yardımcısı olarak görev yapacaklardır. Motorsuz tayyare teşkilatı (**Planörcülük**) az masraflı olmak itibarıyla memleketimizin her tarafında uygulanabileceği gibi bu sayede milli havacılığımıza birçok kıymetli unsurlar hazırlamak mümkün olacaktır.

Milli Havacılığımız yolu üzerinde meydana gelen bu ateş her ilerlemeye sevdalı yüce milletimizin kahraman ruhlu çocuklarını içten sarmıştır. Yurdumuzun her köşesinde uçmak sevgi ve aşkıyla vuku bulan müracaatlar tahminin çok üstünde olduğu gibi havacılığımızın geleceği içinde çok önemlidir.⁵⁹³

Vecihi Bey CHP Müfettişliğine göndermiş olduğu bu görüşlerle birlikte 1935'te kurulacak olan Türkkuşu için ve daha sonraki dönemde Türkkuşu bünyesinde orta çıkacak İnönü ve Ergazi Kampları içinde fikir babalığı yapmıştır diyebiliriz.

Vecihi Hürkuş tarafından okulun durumuyla ilgili 19 Mayıs 1934 tarihinde CHP Genel Sekreteri Recep Peker'e bir mektup yazılmıştır. Vecihi Hürkuş Recep Peker'den hem satın aldıkları benzin noktasında indirimle gidilmesi noktasında ve okul faaliyetleri sırasında girilen diğer borçlar hususunda da yapılandırma gerçekleştirilmesi noktasında yardım istemiştir. Yazılan mektubun içeriği şu şekildedir;

Çok değerli ve saygılı efendim;

Yüksek emirlerinizle dayanarak mektebim hakkındaki maruzatımı arz ederim.

Mektep henüz 1,5 yaşındadır. Yokluktan doğmuş ve bir atölye de meydana gelerek sivil havacılığımızın çekirdeği olmuştur. Daha ilk tedaris senesinde kendi talebeleri tarafından yaptığı tayyareleriyle çalışarak yalnız tayyareyi uçuran değil aynı zamanda havacılık fen ve sanatını anlayan 8 pilot yetiştirmiştir.

⁵⁹² BCA, 490-1-0-0/1542-271-1, lef 69-70.

⁵⁹³ BCA, 490-1-0-0/1542-271-1, lef 70.

Askeri tayyareciliğimizin yetiştirme usulünden daha kuvvetli bir şekil olan bu usul hem tayyarecinin selamet ve emniyetle uçuşmasına ve hem tayyarenin ömrünün uzamasına esas olmaktadır. Ordumuzda yetiştirilen askeri pilotların devlet hazinesine asgari 1.500 liraya mal olduğu göz önüne getirilecek olursa küçük hizmetin kıymeti kendiliğinden meydana çıkar.

Hizmet noktasından; memleketi kurtaran ve koruyan yüce fırkamızın yüksek emirlerine her Türkün tam ve temiz bir asker duygu ve itaatiyle bağlı olduğumuz tabii olduğu gibi herhangi bir hizmet mukabili bir mükâfat beklemekte mevzubahis değildir ve olamaz. Ancak memleketin havacılığa olan ihtiyacı bir insanın yaşamak için havaya olan ihtiyacı kadar kaçınılmaz ve hayati bulunduğundan kendiliğinden doğmuş bu enerjinin yoktan meydana getirdiği varlık pek tabii olarak yüce milletimizin öz malından başka bir şey olmamak itibariyle korunarak kıymetlendirilmesi hususunu tarafınıza arz ediyorum.

Malumu devletleridir ki ordumuzun her sınıfından ihtiyat kuvvetleri daima emre hazırdır. Yalnız havacılık ihtiyatımız yoktur. Bu küçük varlıkta bu hayati eksikliği gidermek için Türk cumhuriyeti çocuklarımızı havacılığa alıştırmak ve yetiştirmekten başka bir şey düşünemiyor. Bu temiz ve vatani dilek ve işe rağmen en ufak bir yardım bile yok. Bizi bitiren benzinin bizde fiyatının yabancı ellerdeki benzin fiyatından beş kat daha fazla olmasıdır. Hâlbuki havacılıkta mecburi kullanılan kuvvetli motorların sarfiyatı pek çoktur. Geçen bir senelik çalışmamızla harcadığımız benzin miktarı 15 ton raddesindedir. Gün geçtikçe bu miktar doğal olarak çoğalacaktır.

Bu benzin pahalılığından uçuşlarda takip edilmesi zaruri olan programımızı pek büyük fedakârlıklarla tatbik edebileceğimiz gibi attığım bu kıymetli adımın durmaması için de olağanüstü çaba gösteriyorum. Hatta bu yüzden bu gün borçlu vaziyetteyim.

Yüce devletimizin öz malı olan bu küçük hava yuvasını korumanızı, havacılığımıza hizmet gayesiyle yaptığım küçük borçlardan beni kurtarmanızı ve bu benzin derdimize (ülkeye geliş fiyatı üzerinden tarafımıza verilmesi) bir çare bulmanızı arz ve istirham eder, bu vesile ile candan saygılarımı sunarım efendim.⁵⁹⁴

Vecihi Hürkuş okulun bu maddi sıkıntılarının ortadan kaldırılması için daha önce Junkers Fabriksı için eğitime gittiği Almanya'da öğrendiği reklam uçuşlarını yapmaya başlamıştır. Tekel İdaresi ile anlaşarak kendi tasarladığı küçük paraşütlere eşantiyon içki ve sigara paketleri bağlamış ve bunları halka dağıtmıştır. Başta İş Bankası olmak üzere o günlerde Türkiye'de hizmet veren bankalarla anlaşarak bunların reklam çalışmalarını gerçekleştirmiştir. Bunların dışında birçok ticari teşebbüsle anlaşma sağlanarak reklamları yapılmış ve bundan okula maddi gelir elde edilmiştir.⁵⁹⁵

⁵⁹⁴ *BCA*, 490-1-0-0/1542-271-1, lef 71-72.

⁵⁹⁵ Hürkuş, (2018), *Bir Tayyarecinin Anıları*, 332-333

Hem okula yeni maddi bir getiri sağlanması hem de Türkiye’de havacılığın her ilde yaygınlaşması adına Vecihi Bey her il belediyesine bir mektup yazmış ve belediyenin destekleyeceği en az bir öğrenciyi havacılık eğitimi almaları için İstanbul’a göndermelerini teklif etmiştir. Bu mektuplar yazılırken de belediyelere Uşak ili örnek gösterilmiş ve Uşak Belediyesinin bu işe destek olduğu belirtilmiştir. Bu teklifin kabul edilmesi durumunda gönderilecek öğrencilerde aranan şartlar ise şu şekildedir; iyi karakter sahibi olmak, tam teşekküllü sağlık muayenesine tabi tutulmak, geçmişte ağır bir hastalık geçirmemiş olmak, irade kudreti sağlam ve sanat bakımından eli her işe yarar durumda olmak. Bunların dışında gönderilecek öğrencilerinin yaşlarının 18-20 arasında olması gerektiği belirtilmiştir. Vecihi Sivil Tayyare Mektebi belediyelerin destek olarak gönderecekleri öğrencileri hem planör pilotu hem de uçak pilotu olarak yetiştirecektir. Bundan dolayı da belediyelerden seçecekleri öğrenciler noktasında titiz davranmaları istenmiştir.⁵⁹⁶

5.4. Nuri Demirağ’ın Havacılık Eğitimi Alanındaki Çalışmaları

Nuri Demirağ’ın 1930’larda tayyarecilikle-havacılıkla ilgili görüşleri şu şekildedir; “Göklerine hâkim olamayan milletlerin akıbeti felaket olacağına katiyen kaniiyim. Bunun içindir ki, göklerine hâkim olmayan milletler yerlerde sürünmeye, yerin dibinde çürümeye mahkûmdur.”⁵⁹⁷

17 Eylül 1936’da İstanbul Beşiktaş’ta bir etüt atölyesinin (*Kurulan bu atölye fabrika niteliğindedir*) ve Nuri Demirağ’ın memleketi olan Sivas Divriği’de “*Gök Okulu*” nun temelleri atılmıştır.

Nuri Demirağ 1936 senesinde uçak sanayisi işine girdikten sonra kendisine hedef olarak Sivas’ta bir Gök Okulu ve bir uçak fabrikası açmayı belirlemiştir. Bu hedefi içinde faaliyetlere başlamış ve 1936 yılı içerisinde Sivas’ta 50.00 lira harcayarak bir okul inşa etmiştir. Daha sonra Divriği’nin ortaokula olan ihtiyacından kaynaklı olarak iyi bir kadro verilmesi şartıyla binayı Milli Eğitim Bakanlığına devretmiştir. Gök Okulu ve fabrika planlarını da İstanbul’a taşımıştır. Ancak Divriği ile bağlantısını koparmamış buradaki ortaokulla hep ilgilenmiş; burada bulunan kabiliyetli, zeki ve çalışkan öğrencileri seçerek İstanbul’da açtığı Gök Okulu’na almış ve başarılı öğrenciler bu okulda havacılık eğitimi almışlardır.

⁵⁹⁶ Hürkuş, (2018), *Bir Tayyarecinin Anıları*, 336.

⁵⁹⁷ Deliorman, M. Necmettin (1957), *Nuri Demirağ’ın Hayat ve Mücadeleleri*, İstanbul: Nuri Demirağ Matbaası, 19.

Yukarıda bahsi geçen Beşiktaş'ta bulunan atölye için 1938'de bir talimatname hazırlanmıştır. Bu talimatnameye göre Nuri Demirağ Tayyare Atölyesinin rumuzu *NUDTA*'dır. Fabrikanın kurul amacı ş şekilde açıklanmaktadır; Atatürk'ün Türk havaları Türk pazusu kadar kuvvetli olmalıdır sözüne hizmet etmiş olmak için Türk yurdunun ve ulusunun refah ve emniyeti maksadıyla yurda gereken her türlü hava vasıtalarının ve yedek parçalarının kendi topraklarımızda kendi enerjimizle temin etmek ve Türk işçisinin sarsılmaz kudretinin tezahürüne vesile olmak amacıyla 1 Şubat 1937 tarihinde bay Nuri Demirağ tarafından kurulmuştur. Bu fabrika aynı zamanda bir okul mantığıyla çalışarak atölyede çıraklıktan başlayarak ustalığa kadar çıkma sistemini de kendisine yol seçmiştir.⁵⁹⁸

Fabrikaya işçi alımı için belirlenen şartlar şu şekildedir;

- a. Türk vatandaşı olmak
- b. 14 yaşına girmiş bulunmak
- c. Namus ve haysiyet kırıcı veya ağır hapsi müstelzim bir suçtan dolayı mahkûm veya iş akdinin yapıldığı sırada bu gibi suçlardan dolayı maznun ve takibata maruz bulunmamak ve bunlardan gayri suçlardan altı aydan fazla mahkumiyeti olmamak
- d. En az ilk mektep tahsilini bitirmiş veya bu derecede tahsil görmüş olmak
- e. Sıhhati fabrikalarda çalışmaya müsait olduğu rapor ile sabit olmak ve her türlü hastalıktan salim bulunmak
- f. Giriş imtihanlarını kazanmak⁵⁹⁹

İşe alınacak olan işçiler lüzum görüldüğü takdirde kurum tarafından sınava tabi tutulacaklardır. Bu sınav yazılı ve sözlü olarak mesleki bilgilerle ilgili gerçekleştirilir.

Ayrıca 14 yaş şartı getirilirken maddi desteğe ihtiyacı olan çocuklar düşünülmüş; 14-16yaş arasında fabrikada çalıştırılacak olanlar normal mesai saatleri ile değil öğlen 3'e kadar çalıştırılmışlardır.

Bunun sonrasında İstanbul Yeşilköy'de Elmas Paşa Çiftliği satın alınarak "*Gök Stadyumu*" adı verilen 1.000 x 1.300 metre boyutlarındaki alan oluşturulmuştur. Bu alanın bulunduğu araziye hangarlar, atölyeler ve ilk temeli Sivas'ta atılmış olan "*Gök Okulu*"

⁵⁹⁸ *Nuri Demirağ Beşiktaş Hayrettin İskelesi Tayyare Atölyesi Dâhili Talimatnamesi*, (1938), İstanbul: Ülkü Basımevi, 3.

⁵⁹⁹ *Nuri Demirağ Beşiktaş Hayrettin İskelesi Tayyare Atölyesi Dâhili Talimatnamesi*, (1938), 7.

kurulmuştur. Buradaki tamir atölyesinde; resim salonu, pilot, makinist, doktor, muhtelif mühendis ve teknisyenlerin odaları (gizli atölye), yemek salonu, pilot ve makinist olmaya hevesliler için yapılmış olan dersaneler bulunmaktaydı.⁶⁰⁰ Bu bölge Nuri Demirağ ile ilgili yapılan bütün çalışmalarda Türkiye'nin ilk sivil hava meydanı olarak adlandırılrsa da bizce bu doğru bir bilgi değildir. Bu bölgenin cumhuriyet tarihimiz içerisinde kurulan ilk en kapsamlı sivil havacılık merkezi ya da kompleksi olduğunu söylemek doğru olacaktır. İlk sivil havacılık merkezi olduğunu söylemekte doğru bir bilgi olmayacaktır çünkü ondan öncesinde Vecihi Hürkuş tarafından gerçekleştirilen sivil havacılık çalışmaları ve belki de kendisinden sonra yapılacak olan çalışmalara ön ayak olan “*Türkkuşu*” tesisleri bu alanda ilk niteliğinde olanlardır. Ancak Nuri Demirağ'ın gerçekleştirmiş olduğu çalışmaları şu noktada takdir etmek gerekir ki Türkiye’de ilk defa hem fabrika hem eğitim çalışmaları için müstakil bir alan ve eğitim faaliyetlerinin bir arada yapıldığı bir alan kendisi tarafından ortaya çıkarılmıştır.

Bu konuyla ilgili doğrudan Nuri Demirağ'ın anlattıkları ise şu şekildedir;

Göklerine hakim olmayan milletler yerlerde sürünmeye; yerin dibinde çürümeye mahkumdur sözünü kendime umde ittihat ettim. Ve bu maksatla da bu fabrikayı tesise karar verdim. Vakıa, tayyare endüstrisinin muvaffak olması için bu kadar himmet ve masraf azdır. Fakat yaptığım bu teşebbüs sadece bir başlangıçtır. On senelik bir plan hazırladım. Bu müddetin 3-4 ayında Beşiktaş atölyesi vücuda gelmiştir. Fakat bu tesisat bu kadarla kalmayacak, birkaç misli büyütülecektir. Şunu da ilave edeyim ki burası sadece bir etüt atölyesi, bir staj müessesesidir. Asıl büyük Gök Okulu ile imalat fabrikası Divriği’de vücuda gelecektir. Etrafi yüksek dağlarla çevrilmiş olan Divriği, böyle bir fabrikanın kurulması için en müsait bir yerdir. Motor fabrikasını orada tesis edeceğim. Beşiktaş atölyesinde prototip örnek tayyareler imal ettireceğim.⁶⁰¹

Nuri Demirağ'ın bu planına göre fabrikalarda 14.000’i aşkın usta, işçi ve ameleye ihtiyaç vardır. Bu plan hem Türk havacılığına büyük bir katkı sağlamakla beraber Türk sosyal yaşamında da büyük bir istihdam katkısı sağlayacaktır.⁶⁰²

Yeşilköy’de kurulan Gök Okulu eğitim faaliyetleri için iki kademedeki öğrenci kabul etmekteydi. Birinci kademe alınan öğrenciler uçucu (pilot) olmak üzere eğitilmekte; ikinci kademe öğrencileri ise teknik eleman (geri hizmet personeli) olarak yetiştirilmekteydi. Nuri Demirağ'ın Türk havacılığına yaşattığı ilklerden bir tanesi de ilk defa sivil bir kurum tarafından havacılığa teknik eleman yetiştirilmesi çabasıdır. İstanbul’da ki Gök Okulu’nun

⁶⁰⁰ Soku, (1947), *a.g.e.*, 56-57,64.

⁶⁰¹ Soku, (1947), *a.g.e.*, 56-57.

⁶⁰² Soku, (1947), *a.g.e.*, 64.

öğrenci kaynağı ise öncelikli olarak Sivas Divriği’de bulunan Gök Okulu’nda (ortaokul) yetişen sıhhatli-sağlıklı gençler ve İstanbul’da eğitimine devam eden üniversite öğrencileridir. Üniversite öğrencilerinin havacılık sevdalarını ve eğitimlerini bir arada götürebilmeleri için üniversite gruplarına dersler öğlenden sonra verilmekteydi.⁶⁰³

Gök Okulu’nun temel prensibi her şeyden önce öğrencilerinin yüksek ahlak ve moralle donatılmasıdır. Kendisi tarafından belirlenen ve Cumhuriyet Halk Partisinin altı okundan esinlenerek belirlenen altı prensibin öğrencilere aşılması ve onlarında bunlara uymasına önem verilmiştir. İlk defa yalnız başına tayyarede uçan pilotların tayyare üzerinde bir elinde Türk bayrağı, diğerinde de bu levha olduğu halde⁶⁰⁴ binlerce hazırunun arasında ant içerdi. Gök Okulu öğrencilerinin andının tam metni şöyledi;

Bu altı kanatta yazılı altı nevi fenalığı havada, denizde ve karada yapmayacağıma, yapanları gücümün yettiği, dilimin döndüğü kadar uğraşarak yaptırmamağa çalışacağıma namusum, vicdanım, şerefim, varlığım, benliğim hülasa, vatanım ve öz Türklüğüm namına ant içiyorum. Ömrüm oldukça bu sayılı fenalıklardan herhangi birini işlersem ve başkalarının fenalıklarını da usanmadan, asla fütür getirmeden telkin ve tatlılıkla mene çalışmazsam; gökler başıma yıkılsın, dağlar beni ezsın, yerler beni yutsun, ırmaklar ve denizler beni boğsun. Hâsılı her türlü felaket beni yok etsin.⁶⁰⁵

II. Dünya Savaşının patlak vermesinin ardından ülke genelinde adeta gizli bir seferberlik başladığı görülmektedir. Fiilen savaşa girilmese de her an savaşın içerisine dâhil olunacakmış gibi çalışmalar gerçekleştirilmekteydi. Bunun en önemli kollarından biri de olası hava saldırılarına karşı ülkenin savunulmasıdır. Ülke genelinde yapılan karartma faaliyetleri, gazetelerde çıkan yazılar; Türk Hava Kurumu ve Hava Kuvvetleri tarafından hazırlanan hava savunma bilgilendirme kitapçıkları; İngiltere destekli olarak Türkiye’de ve yurtdışında açılan hava savunma kursları (**askerlere özgü**) ve gönderilen araçlarla birlikte; Nuri Demirağ’da bu faaliyetlere dâhil olmuş ve 1940 yılında gazetelere verdiği ilanlarla 18-23 yaş arasındaki Türk gençlerini yarım saat uçağa bindireceğini belirtmiştir. Söz konusu ilan metninin içeriği ise şu şekildedir;

⁶⁰³ Dervişoğlu, Fatih M. (2017), *Nuri Demirağ Türkiye’nin Havacılık Efsanesi*, İstanbul: Ötüken Neşriyat, 96.

⁶⁰⁴ Bahsi geçen levhanın en tepesinde Nuri Demirağ Mektebinin Şakirtlerine yazmaktadır. Nuri Demirağ’ın 6 okundaki maddeler ise şu şekildedir; işretten, oyundan (kumar doğar), iffetsizlikten, eğrilikten, tembellikten, zulümkarlıktan sakınınız. Bu maddelerin altında 21 Ağustos 1937 tarihi yer almaktadır. Kullanılan levha için Bkz EK-47.

⁶⁰⁵ Dervişoğlu, (2017), *a.g.e.*, 96-97.

Nuri Demirağ-Yeşilköy Gök Stadyumundan:

Aşağıdaki vasıfları haiz Türk delikanlıları, tayyare ile İstanbul afakında yarımşar saat uçurulacaklardır;

1. Yaşları 18 ile 23 arasında olmak
2. Bünyesinin uçuşa müsait olduğu stadyum doktoru tarafından tasdik edilmek
3. Türk mekteplerinden en az orta tahsil görmüş olduğunu vesaikle ispat etmiş bulunmak

Müracaatlar sıra ile kayıt ve uçacaklara üç gün evvel yazı ile ihbar edilir.⁶⁰⁶

Nuri Demirağ Gök Okulu'nda bir şubede; Galip Demirağ, Mustafa Turman ve Osman Doğan mühendislik eğitimi almaktadır. Bu isimlerin dışında 6 genç daha eğitim almaktadır. Bu gençlerden üçü pilot olarak yetiştirilmekte; diğer üçü de geri hizmet için yetiştirilmektedir. Bu gençlerin yeme, içme, giyinme ve hatta harçlıkları da okul tarafından karşılanmaktadır. Uçuş yaptırılan talebeler okulun kendi uçaklarıyla bunu gerçekleştirmektedirler. Talebeler uçuş derslerinin dışında tayyare ve motor dersleri de verilmektedir.⁶⁰⁷

Nuri Demirağ'ın Yeşilköy'de bulunan tesislerinin resmi açılışı 17 Ağustos 1941 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Bu açılış töreni İstanbul'da yayınlanan gazetelerde kendisine oldukça geniş bir yer bulmuştur. İlk olarak 18 Ağustos 1941 tarihli *Son Posta* gazetesine bakacak olursak "*Türk eli ile yapılan tayyareler dün uçuş yaptılar*" başlığıyla yayınlanan haberin içeriğinde şu bilgiler yer almaktadır; "*Nuri Demirağ'ın büyük fedakârlıklarla vücuda getirdiği Yeşilköy Tamir Atelyesi, hangar ve uçuş meydanı dün açıldı.*" Ayrıca Nuri Demirağ'ın en büyük hayal ve planlarından olan memleketi Sivas Divriği'ye bir hava tesisi kurma planıyla ilgili adımlar attığı ve Sivas'ta bu plan için inşaaatla başladığı bu başlık altında yer alan bilgilerden birisi olmuştur. Bu tesislerin açılış töreninde Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün oğulları Erdal ve Ömer İnönü'de yer almışlardır.

Nuri Demirağ'ın tek başına kurduğu fabrika, Gök Okulu, hangarlar, uçuş meydanları ve tamir atölyelerine şimdiye kadar 2 milyon lira sarf edilmiştir. Hava endüstrisinin yükselişi, Türk mühendisinin ve Türk işçisinin bu sahada da yetişip olgunlaşmasını temin amacıyla Beşiktaş'ta vücuda getirilen fabrika 1936 senesinde faaliyete geçmiştir. Bu fabrikada birçok Türk tipi planör ve eğitim uçağı inşa edilmiştir. Yeşilköy tamir atölyesi ve Gök Stadyumunun inşasına 1939'da başlanmıştır. Yeşilköy'de oluşturulan Nuri Demirağ

⁶⁰⁶ *Son Posta* (4 Kasım 1940), 4.

⁶⁰⁷ Soku, (1947), *a.g.e.*, 75-76.

'a ait tesisler içerisinde bulunan atölyeler, bürolar, hangarlar, Gök Okulu ve mevcut bulunan uçuş meydanlarıyla büyük bir havacılık tesisi konumundadır.

Yeşilköy'de ki tesisler içerisinde yer alan *Nuri Demirağ Yeşilköy Gök Okulu* havacılığa hem yapıcı hem de uçucu personeller yetiştirmektedir. Okula gelen öğrencilerden bazıları Divriği'de bulunan Nuri Demirağ Orta Okulu mezunlarından bedeni ve fikri olarak iyi durumda olanların arasından seçilmektedir. Yeşilköy'de bulunan okula gelen öğrencilerin bütün ihtiyaçları bizzat Nuri Demirağ tarafından karşılanmaktadır.

Nuri Demirağ'ın geleceğe yönelik planlarından birisi de Yeşilköy'de bir Gök Lisesi kurmaktır. Bu lise projesinden sonra planlanan diğer projede Sivas Divriği'yi bir havacılık merkezi haline getirecek olan *Gök Üniversitesi* projesidir. Bu üniversite havacılık alanında ki on iki branşı bünyesinde barındıracaktır.⁶⁰⁸

Nuri Demirağ Yeşilköy Tesislerinin 17 Ağustos 1941 tarihindeki resmi açılışı İstanbul'da yayın yapan *Vatan* gazetesinde de kendisine yer bulmuştur. Haber "*Nuri Demirağ Gök Okulu Açıldı*" başlığıyla paylaşılmıştır. Bu haberin alt satırlarında yine Demirağ'ın Sivas Divriği'yi bir havacılık şehri yapmak istediği yönündeki düşüncelerine de yer verilmiştir.⁶⁰⁹ 17 Ağustos 1941 tarihinde gerçekleştirilen açılış töreninin *Yeni Sabah* gazetesindeki yansımaları ise şu şekildedir;

Memleketimizde sivil havacılık sahasında büyük bir varlık gösteren Nuri Demirağ müessesesi yeniden çok kıymetli tesisata kavuşmuştur. Yeni inşa olunan tamir atölyesi hangar ve uçuş meydanı ile birlikte inşaatı tamamlanan Gök Okulunun resmi açılışı dün yapılmıştır.⁶¹⁰

Gök Okulundan ilk devrede mezun olanlar şu şekildedir; Galip Demirağ, Mehmet Kum (*Bu isim Nuri Demirağ'ın damadır. Bununla beraber Yüksek Mühendis Mektebi dördüncü sınıf öğrencisidir.*), Osman Doğan, İbrahim Uras, Mustafa Turman, Sabri Mağara, İhsan Anıl, Mustafa Engül, Hüseyin Danacı⁶¹¹

Bu mezuniyet için hazırlanan programın içeriği şu şekildedir;

1. Talebelerin ant içme merasimi
2. İki uçucu tarafından planör uçuşu gerçekleştirilmesi (Planörcü Pilot Mehmet Altınbay, Tayyareci Baş Öğretmen Basri Alev)

⁶⁰⁸ "Türk Eliyle Yapılan Tayyareler Dün Uçuşlar Yaptılar" *Son Posta* (18 Ağustos 1941), 1-2.

⁶⁰⁹ "Nuri Demirağ Gök Okulu Açıldı", *Vatan* (18 Ağustos 1941), 1-2.

⁶¹⁰ "Nuri Demirağ'ın Gök Okulu Dün Merasimle Açıldı", *Yeni Sabah*, (18 Ağustos 1941), 1.

⁶¹¹ Soku, (1947), *a.g.e.*, 94.

3. Tayyare Akrobasi Uçuşları (Pilot Baş Öğretmen Mehmet Altınbay)
4. Filo Uçuşları (Üç ayrı filo halinde gerçekleşecektir.1. Filo'da Galip Demirağ, Mehmet R. Ve Mustafa Öngün yer alacaktır. İkinci filoda; Dilşat E., Mehmet Altınbay ve Basri Alev isimler yer almaktadır. Dilşat E.'nin kadın olduğunu düşünürsek bununda Gök Okulu için çok önemli olduğunu söyleyebiliriz. Üçüncü filoda ise Ercüment T., Osman Doğan Ve İbrahim O. Yer almaktadır.⁶¹²

24 Ağustos 1942 tarihinde gerçekleşen bröve töreninde Gök Okulu öğrencileri alana kurulan ses sistemleri aracılığıyla halka şu şekilde seslenmekteydiler;

Türk havacılığı, dünya havacılığı arasında en ileri mevki işgal edecektir. Biz yani Nuri Demirağ Gök Okulunun talebeleri bu gayeyi tahakkuk ettirmek için çalışıyoruz. Bu gayenin tahakkuku için her Türk, canını bile feda etmekten çekinmeyecektir. Yalnız şu alanda iki sene zarfında 2.000 Türk genci uçtu. Bu kartallar burada Türk uçaklarıyla uçtular. Türk mühendisleriyle yetiştirildi. Bizi yetiştiren, çalışmamıza ve yükselmemize hizmet eden Nuri Demirağ'ın adını daima minnet ve muhabbetle anacağız. Onu hiçbir zaman unutmayacağız.⁶¹³

Nuri Demirağ'ın bu sözlere yanıtı ise şu şekilde olmuştur; "Bu memleketin iktisadi, içtimai ve kültürel bünyesi dünyaya hâkim olacak kadar tayyareci yetiştirmeye kadirdir. Hazinele üstünde oturuyoruz. Fakat maalesef daha hala bunu takdir etmiyoruz. Bu memlekette tayyareciliği ihya edecek bütün iptidai maddeler mevcuttur."⁶¹⁴

Aynı zamanda tesisteki paraşütlerin Bursa İpeklilerinden imal edildiğini bunların mevcut standartlardan çok daha ileride ürünler olduğunu ve çok daha dayanıklı olduklarını belirtmektedir. Ziya Şakir tarafından Nuri Demirağ'ın verdiği bilgiler şu şekilde desteklenmektedir;

Nuri Demirağ memlekette Türk paraşütçülüğü sanatı ihdas etmek için de bir hayli zaman ve para sarf etmişti. Paşaliman'ın da ki cesim korunun bir miktarını ayırarak buraya Bursa'dan getirttiği dut fidanlarını diktirdi. Bunlarla yine Bursa'dan ceplettiği tohumlardan ipek böceği yetiştirdi. Onlardan ipek çıkarttırarak paraşüt kumaşını imal ettirdi. Ve böylece vücuda gelen kumaşlardan yaptırdığı paraşütlerle yapılan tecrübelerden azami muvaffakiyetler elde edildi.⁶¹⁵

Nuri Demirağ 1940'lı yılların başında yapmış olduğu havacılık faaliyetleri sayesinde basında kendisine çok sık yer bulmuştur. Kendisiyle yapılan mülakatlardan birinde Türkiye'de tayyare sanayisinin neden bütün teşebbüslere rağmen emekleme döneminde olduğu sorulmuştur. Nuri Demirağ ise durumu şu şekilde açıklamıştır;

⁶¹² Dervişoğlu, (2017), *a.g.e.*, 101.

⁶¹³ *Vatan* (25 Ağustos 1942), 3.

⁶¹⁴ *Vatan* (25 Ağustos 1942), 3.

⁶¹⁵ Soku, (1947), *a.g.e.*, 100-101.

Geçen sene Anadolu'nun muhtelif liselerinden pekiyi dereceyle yetişmiş ve Yüksek Mühendis Mektebi sınavlarında başarılı oldukları halde az miktarda olan yatılı öğrenciler arasına girememiş olan mali durumları müsait olmayan altı Türk genci kendilerine burs vermem için bana müracaat ettiler. Bunlarla hasbıhal ederken, mektebin tayyare, inşaat, su, elektrik, şimendifer, şose vs. branşlarından hangisine devam etmek istediklerini kendilerine sordum. Kimi şimendifer, kimi su, kimi şose kısımlarına devam etmek istediklerini söylediler. Havacılığa yanaşan olmadı. Havacılığı neden istemediklerini sordum. Askeri fabrika ve dairelerde, Hava Kurumunda bir memur gibi bulunarak mesleğe layıkıyla hizmet etmek imkânlarını bulamayacaklarını söylediler. Bununla birlikte Avrupa'da eğitim görerek gelmiş olan Tayyare Mühendislerinin farklı alanlarda istihdam edildiklerini diğer alanlarda böyle bir problem olmadığını da eklediler.⁶¹⁶

Nuri Demirağ'a göre Türkiye'de havacılık sanayisinin gelişmemesinin nedeni bu alanda yetişen gençlerin yalnızca devlet memuru statüsünde kalması Türk toprakları içerisinde farklı alanlara açılmamaları ve bu işten diğer mühendisliklerde olduğu gibi para kazanamamalarıdır.

Gök Okulunun ikinci dönem mezunları için Ekim 1943'te düzenlenecek törenin aynı zamanda bir bayram şeklinde kutlanmasına karar verilmiştir. Bu konuyla ilgili ilk haber 9 Ekim 1943 tarihli Vatan Gazetesinde karşımıza çıkmaktadır. Bir ilan şeklinde yayınlanan haberde “*Yarın Yeşilköy'de Tayyare Bayramı Yapılacak*” başlığı kullanılmıştır. Burada esas amaç Nuri Demirağ Gök Okulunun ikinci mezunlarına brövelerinin verilmesidir. Bu tören halktaki havacılık bilincinin uyandırılması için bir bayrama çevrilmiştir.⁶¹⁷

Vatan gazetesinin 11 Ekim 1943 tarihli sayısında da bu bayramın yansımaları yer almıştır. “*Yeşilköy'de Tayyare Bayramı*” başlığıyla verilen haberin altında “*Nuri Demirağ Havacılık Okulunda 25 gencimize diplomaları verdi*” yazısına yer verilmiştir.

10 Ekim 1943 tarihinde törenler sabah saat 7'de başlamıştır. Öncelikle İstiklal Marşı okunmuş daha sonrasında okuldaki eğitimini başarıyla tamamlayan 25 gencin ant içme töreni gerçekleşmiştir. Okulu başarıyla tamamlayan 25 gencin diplomaları bizzat Nuri Demirağ tarafından verilmiştir. Törende diploma alan gençlerin isimleri şu şekildedir;

Teknik Okuldan: Ahmet Küp, Cevat Soybakış, Cengiz Polatkan, Eemin Bezer, Mustafa Sancaklı, Sadi Orbay, Semih Çelik, Şevket Unal, Ulvi Yeniceli, Hikmet Demirtaş

⁶¹⁶ Soku, (1947), *a.g.e.*, 109-110.

⁶¹⁷ “Yarın Yeşilköy'de Tayyare Bayramı Yapılacak”, *Vatan*, (9 Ekim 1943), 1.

Yüksek Mühendis Mektebinden: Bahaeddin Gökoğlu, Halil Aluş, Hilmi Akgün, Raif Kübük, Sıtkı Uyar

Tıp Fakültesinden: Fevzi Öztrak, Kenan Altan, Orhan Baybura

Yüksek İhtisas ve Ticaret Mektebinden: İzzet Tura, Süha Dağdeviren

İktisat Fakültesinden: Macit Mergen, Vecdi Arduman

Gazeteci Faruk Fenik ve Almanya’da eğitim gören Haluk Alpar⁶¹⁸

Dünyada havacılık eğitimi için çok önemli bir isim olan ve işe başladığı günden itibaren 50.000 pilotun yetiştirilmesine katkıda bulunan Amerikalı Profesör Brown Türkiye’de ki ziyareti sırasında gazetecilere ziyaretindeki izlenimleriyle ilgili şu açıklamada bulunmuştur;

Türkiye’de gördüklerimden çok memnunum. Türkler tayyarenin ne büyük bir servet ve kudret olduğunu takdir etmişlerdir. İstanbul’da bulunduğum müddet zarfında, Teknik Okulunu, Mühendis Mektebini, Üniversiteyi, Koleji ve Nuri Demirağ Gök Okulu’nu ziyaret ettim. Gördüğüm çalışmalardan çok memnun oldum. Bilhassa Nuri Demirağ Gök Okulu’ndan bahsetmek istiyorum. Bugünkü harpten evvel bizde de miktarı pek çok olan bu mekteplerin yetiştirdiği 30.000 kişilik sivil tayyarecilik kabilemiz olmasaydı bu günkü harpte sarf ettiğimiz gayretleri inkişafa muvaffak olamazdık.⁶¹⁹

⁶¹⁸ “Yeşilköy’de Tayyare Bayramı”, *Vatan*, (11 Ekim 1943), 1, 3.

⁶¹⁹ *Vatan*, (15 Ekim 1943), 3.



6. SONUÇ

Vecihi Hürkuş'un tarihe düşmüş olduğu; *“Eğer bu değerli teşebbüsler ve eserler, yabancı milletlerin verdikleri öneme yakın bir teşvik bulsalar, bugün dünya havacılık babası adının Türk tarihine mahsus bir şeref olarak kalacağı şüphe götürmez bir hakikat olurdu”* sözleri Türk havacılık tarihindeki problemlerin bir kesiti ve özeti niteliğindedir.

Şüphesiz bu sözler havacılıktaki uzun yıllar süren tecrübenin bir tezahürü olarak karşımıza çıkmaktadır. 1911'de havacılık teşkilatına yönelik olarak atılmaya başlayan adımlarla birlikte 1918'de Mondros Ateşkes Anlaşmasının imzalandığı döneme kadar geçen süreçte Türk havacılığı mutlak surette bir ülkenin ve ekolün üstünlüğünü kabul ederek hareket etmiştir. Bu durumu destekleyen kanıtlar ise doğrudan havacılık tarihinin içerisinde yer almaktadır. Türk askeri havacılığında; kuruluşun I.Dünya Savaşına kadar geçen süreç olan 1911-1914 yılları arasında Fransız ekolu; I.Dünya Savaşı sürecinde yani 1914-1918 yılları arasında Alman ekolu hâkim olmuştur. Bu süreç içerisinde hem eğitim noktasında hem de havacılık teşkilatlanmasında bağımsız olarak hareket etme ve tek başına karar verebilme noktasında çok sayıda fırsat doğmuştur. Ancak Türk modernleşmesinde çok sıkça karşımıza çıkmış olan birçok girişimin olağanüstü durumlar içerisinde ve bir panik halinde gerçekleştirilmiş olması girişimlerin hüsrarla sonuçlanması durumu havacılık alanında da görülmektedir.

Osmanlı Devleti dünya üzerinde askeri havacılık noktası üzerinde teşkilatlanma çalışmaları gerçekleştiren ve bunu başarabilen ilk devletlerden birisi olmuştur. Bu ilk olma durumu yurtdışından alınan desteklerde klasik kapitülasyon mantığı ve modernleşme tarihi içerisinde görülen Avrupa karşısındaki üstün olamama ve geride kalma durumunu ve psikolojisini aşmak konusunda kullanılabilse Türk havacılığı tıpkı 14.,15. ve 16.yüzyıllarda Kara ve Deniz ordularında başat güç olma durumu havalarda da aynı şekilde olabilirdi.

Esas olarak Osmanlı tarihinde ve genel olarak Türk tarihinin içerisinde ilkel anlamda ve modern anlamda olmak üzere ikiye bölünen havacılık çalışmalarını görmek mümkündür. Bu da özellikle İstanbul merkezli olarak gerçekleşmiştir. Bu durum İstanbul halkının havacılık çalışmalarına aşina olmasını sağlamıştır. Bu aşinalık Osmanlı Devletinde payitaht İstanbul'un Türk havacılığının merkezi olmasını sağlamıştır. Bu merkez olma cumhuriyet tarihi içerisinde İstanbul Yeşilköy'ün Türk Hava Yolları sayesinde sivil havacılığın merkezi olma durumuyla devam etmiştir. İstanbul'un Türk havacılığının merkezi olması durumu detaylandırılacak olursa buradaki süreçte Türk

havacılığıyla eşdeğer bir şekilde ilerlemiştir. 1911'de havacılık teşkilatlanmasıyla beraber İstanbul Yeşilköy'de belirlenen alanda hem havacılık okulu kurulmuş hem de ilk havacılık birliği burada kurulmuştur. 1911-1918 sonrası burada devam eden çalışmalar Mondros Ateşkes Anlaşmasıyla birlikte Maltepe'ye taşınmış ve 1920'de İstanbul'un resmen işgaline kadar geçen süreçte çalışmalar burada devam etmiştir. Milli Mücadele dönemiyle beraber Türk havacılığının merkezi İstanbul'dan Anadolu'ya taşınmıştır. Milli mücadele sonrasında önce yönetim merkezinin resmi olarak Ankara olduğu ilan edilmiş, daha sonra da devletin yönetim şekli değiştirilmiştir. Bu gelişmelerle beraber Türk askeri havacılığının merkezi de önce İzmir daha sonra da Eskişehir olmak üzere kesinleşmiştir. İstanbul ise geçmişten gelen tecrübesini Türk sivil havacılığına katkı yapmak isteyenlerle paylaşmaya başlamıştır. Hem Yeşilköy ve civarı hem de Anadolu yakasında Maltepe bölgesi Türk sivil havacılığına hizmet etmiştir.

Osmanlı havacılığındaki temel problemlerden birisi bu çalışmaların maddi destek dışında halka indirilememesi ya da daha doğru bir tabirle havacılığın tıpkı Batı Avrupa'da olduğu gibi halkın ilgilenebileceği sportif bir faaliyet haline gelememesidir. Eğer ki havacılık çalışmaları maddi destek dışında bütün halkı kucaklayabilecek bir şekilde gerçekleşseydi ve havacılık Osmanlı topraklarında bir spor haline gelebilseydi yukarıda bahsedilen başat güç olma durumunun gerçekleşmesi mümkün olabilirdi.

Havacılığın ortaya çıktığı dönemde sadece İstanbul özelinde Osmanlı toplumunun genel durumu kontrol edildiğinde bu gün elit olarak kabul ettiğimiz tabakanın Tanzimat ve Islahat Fermanlarıyla beraber yavaş yavaş ortaya çıktığını özellikle II. Meşrutiyet sonrası İstanbul'a daha çok ulaşmaya başlayan yabancı matbuatın etkisiyle bu elitlik kavramının daha çok geliştiğini belirtebiliriz. Bu durum batılılaşmanın yanlış ya da doğru algılanması kavramları dışarıda tutularak modernleşme çalışmalarının bir netice verdiğini ve İstanbul özelinde modern yapıları ve kurumları kullanabilecek, batıda görülen çağdaş girişimleri ülkeye getirebilecek bir halk yapısının yani Osmanlı elitliğinin ortaya çıktığını söylemek yerinde olacaktır. Bunun özellikle futbolda, tiyatrodaki ve sinemada uygulanması bir ümit kaynağı olmaktadır. Bütün bunlara rağmen Avrupa elitini ve Osmanlı elitini karşılaştırdığımızda Avrupa'da çıkan havacılık hikâyelerinin İstanbul'da ortaya çıkmaması ve Osmanlı Devletindeki girişimlerin askeri kanatla sınırlı kalması üzüntü vericidir. Bu durumun neden gerçekleşmediğine dair sorunun cevabı ise birden fazla şekilde ortaya çıkabilir. Birincisi bunun gerçekten çok tehlikeli bir spor olması ve İstanbul'da gerçekleştirilen bir girişim sırasında yaşanan kaza olabilir. Bunlardan ikincisi bu sorunun

yapılma noktasında pahalı olması, buna bağlı olarak İstanbul'a getirilmesinin pahalı olması ve işin sonunda büyük zararlara uğrama korkusu sivil havacılığın İstanbul'a gelmesine engel olmuştur. Bununla birlikte bu durumun gerçekleşmemesine yönelik olarak tahminlerden biri de İstanbul'da bulunan Fransa, İngiltere gibi ülkelerin elçiliklerin engellemeleri olabilir. Çünkü askeri havacılığın standartları bütün ülkeler için aynı olmakla beraber sivil havacılık askeri havacılık için çok büyük bir istihdam kaynağı olabilir. Askeri havacılığın imkânlarının dışında sivil çalışmalar sayesinde de yeni bir istihdam gücü ortaya çıkabilir ve Osmanlı topraklarında yetişen sivil havacılar devlete hizmet edebilirlerdi. Ancak bu durumun gerçekleşmesi 1930'lara kadar mümkün olmamıştır.

Cumhuriyet Türkiye'sinde ise sivil havacılığa yönelik çalışmalar için ilk adımlar çok erken bir şekilde atılmıştır. Ancak 1925'te kurulan *Türk Tayyare Cemiyeti (T.Ta.C)* çok kısa bir süre içinde kendisini resmi olarak havacılık çalışmalarının dışarısına atmış, tüzük değiştirilerek yalnızca Hava Kuvvetlerine gelir elde eden bir kurum haline getirilmiştir. 1935'e kadar Türk havacılığı askeri kanatta gerçekleştirilen çalışmalarla ayakta durmuştur. Bu dönemde de Avrupa'dan destek alınmıştır ancak Osmanlı Devletinden farklı olarak artık destek alınan ülkenin personeli ile Türk personel arasında hiçbir fark olmadığı ve getirilen yabancı personelin devletin maaşlı personeli olduğu ve hiçbir kişi ve kurumdan üstün olmadığı algısı kabul ettirilmiştir. Sivil havacılık noktasında somut elle tutulur ilk adımlar 1932'de Vecihi Hürkuş'un kurduğu *Sivil Tayyare Mektebi* ile atılmıştır. Bu okul yaratmış olduğu etki bakımından Türk havacılık tarihi içerisinde ki ilkler arasında yerini almıştır. Bu okulun yarattığı etki ve Vecihi Hürkuş'un kendi geçmişi Ankara'da yankılar uyandırmış planör adı verilen aletinde Avrupa'da ve Sovyetlerde çok sık kullanılması devleti bu noktada adımlar atmaya itmekteydi. Tarihimizin en büyük ve kapsamlı ilk sivil havacılık projesi bir sivilin elinden değil doğrudan Atatürk'ün onayı ve yönlendirmesiyle de olsa bu işi yıllar önce başarması gereken Türk Tayyare Cemiyeti tarafından *Türkkuşu* adı verilen tesislerin kurulmasıyla gerçekleştirilmiştir. Türk havacılığının 1911-1940 yılları arasındaki tarihinde 1930'lar havacılık adına rüya gibi geçen dönemler olmuştur. 1935-1938 arasında ki faaliyetleri ve matbuatta yarattığı etkiyle tarihinde hiç ulaşamadığı ilgiye ulaşmıştır. Burada 1930'larn sırrını ise şu şekilde açıklamak gerekir ki 1923'te imzalanan Lozan Barış Anlaşmasının kısa vadede getirmiş olduğu birtakım sınırlılıklar 1930'larla beraber sona ermiştir. Bundan sonrasında da devlet hem inkılâplar hususunda hem de askeri alanda ve havacılık özelinde gerçekleştirilen çalışmalarda hızlanmaya başlamıştır.

Bununla birlikte bu dönem bir savaşın olmadığı ve iç siyasetinde önemli ölçüde kontrol altına alındığı dönemdir. Türkiye bu dönemde özellikle sivil havacılık çalışmaları içerisinde Sovyetlerle yakın ilişki içerisinde olmuş bu yakınlık 1935-1939 arasında problemsiz bir şekilde devam etmiştir.

Rüya gibi geçen bir dönemin ardından 1939'da patlak veren II. Dünya Savaşı Türkiye'nin havacılıktaki planlarının hem sivil hem de askeri olarak değişmesine sebep olmuştur. *Türkkuşu* tesisleri güvenlik planları doğrultusunda savaşın ilk yıllarında sivil vatandaşlar yerine askeri personellerin yetiştirilmesine öncelik vermiştir. Standart bir askeri pilota göre yetiştirilme sürecinin daha kısa olduğu gedikli pilotların sayısının artırılması için savaş süreciyle birlikte *Gedikli Hazırlama Yuvası* açılmıştır. II. Dünya savaşı süreci dış politikada yaşanan gelişmelerin havacılığı en çok etkilediği dönem olmuştur. 1939-1948 yılları arasında Türkiye'nin havacılıktaki rol modeli İngiltere olmuştur. İngiltere ile birlikte Amerika'nın etkisi de yadsınamayacak derecede fazladır. İngiltere'nin o eski güneş batmayan imparatorluk vasfının ortadan kalkması; dünyada artık A.B.D ve Sovyet Rusya adında iki büyük gücün bulunması Türkiye'yi bir mecburiyet doğrultusunda Amerika ile ittifaka itmıştır. 1948'den sonra Türk havacılığında Amerikan etkisi görülmeye başlamıştır.

Osmanlı Havacılığı kendi içerisinde Kuruluş, Fransız Etkisi, Alman Etkisi, İşgal Dönemi ve Çöküş Dönemi olarak dönemlere ayrılabilir. Milli Mücadele ve Cumhuriyet dönemi içerisinde ise öncelikle 1919-1923 arası belirsizlik ve karışıklıklar içinde gelen zafer dönemi vardır. 1923-1938 arası Atatürk'ün cumhurbaşkanlığı içerisinde kazan-kazan ilkesiyle kurulan havacılık ittifaklarıyla Türk havacılığının yükseldiği dönem olarak adlandırılabilir. 1923-1938 arası dönem Türkiye ekonomik açıdan kendi kendine yetebilen ve kendi yağında kavrulabilen bir ekonomi yapısına sahiptir. Yukarıda belirttiğimiz rüya döneminde bu ekonomik bağımsızlık sayesinde yaşanmıştır. Türkiye 1923-1938 arasında havacılık alanında yurtdışına öğrenci göndermekle beraber sınırları dışından da kendi havacılığını geliştirmek isteyen ülkelerden öğrencilerinin Eskişehir Hava Okulunda eğitim görmeleri üzerine teklifler almıştır. 1939-1950 arasındaki dönemde Türkiye fiili olarak II. Dünya Savaşı'na dâhil olmasa da bu durum ekonomik olarak yıkıcı etkilerini göstermeye başlamış; Türkiye adeta savaşın içerisinde aktif olarak var olan bir ülke gibi ekonomik sıkıntılar yaşamıştır. Bu da savaşın sonunda ekonomiyi toparlayacak bir yardım eline ihtiyacı doğurmuştur. Amerika önce Truman Doktrini daha sonra da Marshall Yardımlarıyla Türkiye'ye askeri ve sosyal nokta da ekonomik olarak destek vermeye

başlamıştır. 1923-1946 arası kendisini ekonomik muhtaçlığın dışında tutmayı ve kendi kendine yetmeyi başaran Türkiye 1946 ile beraber aldığı yardımlarla bu özgürlüğünü kaybetmeye başlamıştır. Yardımların etki alanı askeri alanda daha çok görülmüş konu başlığı özelinde yardımların etkisiyle havacılığın çehresi de tamamen değişmiştir. Türk havacılığı öncelikle 1948'in sonu itibariyle yavaş yavaş pervane motorlu uçakları terk ederek jet motorlu uçaklara geçmeye başlamıştır. Soğuk savaşın yarattığı etki neticesinde havacılık eğitiminde de değişiklik olmaya başlamış 1916 sonrası ilk köklü değişikliğini geçiren askeri havacılık eğitimi 1948'den sonra tamamen değişmiştir. 1951'de Eskişehir Hava Okulu'nun adı Hava Harp Okulu olmuştur. İlerleyen yıllarda *Hava Lisesi*'nin de açılmasıyla birlikte pilot olmak isteyen bir Türk genci eğitime Hava Lisesi'nde başlamakta buradan Hava Harp Okulu'na geçmekte, müstakil bir kuvvet olan Hava Kuvvetleri kendi kurmayını da kendisi yetirdiği için formal eğitim kapsamında bir havacının son durağı Hava Harp Akademisi olmaktadır. 1911'de Yeşilköy'de 2 ay olarak başlayan ve savaş şartları içerisinde bunun dahi altında düşen havacılık eğitimi Türk topraklarında öncelikle yıllara ve sınıflara bölünmüş, daha sonrasında kurmaylık eğitiminin yapısı değişmiştir. Amerikan etkisi sonrası Hava Harp Okulunun süresi ihtiyaçlar doğrultusunda 2-3 yıl arasında değişmiştir. Havacılık eğitiminin gelmiş olduğu son nokta eğitimin pilot adaylarının yaş gruplarına göre ayrılması olmuştur. Havacılık eğitimi ortaokul mezuniyeti sonrası lise grubunda başlamış, kurmaylığa kadar devam eden bir silsileyle devam etmiştir.

Bu değişim içerisinde sivil havacılık eğitimi ise 1938 sonrası kan kaybetmeye başlamış; savaş yıllarında Nuri Demirağ bu yükü çekebilecek girişimlerde bulunmuştur. Ancak tıpkı Vecihi Hürkuş'un hayat hikayesinde olduğu gibi Nuri Demirağ'da yaptığı sivil çalışmalarda askeri makamlardan beklediği desteği göremediği için ayakta durmayı başaramamıştır. Türk Hava Kurumu tarafından gerçekleştirilen çalışmalar noktasında ise kurumun kendi yayın organı olan *Havacılık ve Spor* dergisinde özeleştirisi yapıldığı görülmektedir. 1948 yılı içerisinde "*Pilot Yetiştirme Davamız ve Türk Hava Kurumu*" başlığıyla yayınlanan yazıda bütün bu çalışmalara açılan kurslara ve eğitim faaliyetlerine rağmen pilot sayısının istenilen düzeyde olmaması, yeteri kadar pilot yetiştirilmemesi ve bunlarla birlikte elde bulunan Etimesgut Uçak Fabrikasına ve Gazi Motor fabrikasına gereken ilginin gösterilmemesinden yakınılmaktadır. **(Bu iki gelişmenin birbiriyle eşdeğer bir şekilde değerlendirilmesi muhakkak ki doğrudur çünkü sanayi geliştikçe eğitimde özgürleşme ve rahatlama olacaktır.)** Havacılık sanayisinin beklenen gelişmeyi

göstermemesi ve beklenen desteğin gelmemesi gelişmesi beklenen eğitim faaliyetlerini de sekteye uğratmıştır. Düşünce yapısı ve şekil olarak mükemmel olan Türk Hava Kurumu projelerinin hepsi başlangıçta güzel rakamlara ulaşıp 30'ların sonuyla birlikte büyük bir düşüşün içerisine girmeye başlamıştır. Bu durumu salt II. Dünya Savaşı süreciyle değerlendirmek hatalı bir yaklaşım olacaktır. Çünkü aktif olarak savaşın içerisinde olan devletler havacılığa sivil destek noktasında önemli aşamalar kaydetmişlerdir. Yine kurumun çıkardığı *Havacılık ve Spor* dergisinin içerisinde 1948'de yayınlanan "Acı Fakat Gerçek" başlıklı yazının içeriğinde de kurum tarafından açılan Etimesgut Uçak Fabrikası ve Gazi Motor fabrikasının gereken desteği görmemesinden yakınılmakta ve bu durumun bütün havacılık faaliyetlerine zarar verdiği belirtilmektedir. Tarihin talihsiz bir cilvesi olarak havacılık hayatında Türk Hava Kurumu içerisinde çok fazla faaliyet gösteren ve uçak üreten Vecihi Hürkuş'a yapılanlar ve Nuri Demirağ'ın uçak üretimine beklenen desteğin verilmemesinin ardından 1940'ların sonunda Hava Kuvvetleri Amerikan yardımları etkisi altında Türk Hava Kurumu'na gereken desteği vermemiştir. Kısa süre içerisinde bu fabrikalar çalışma alanlarını değiştirmeye başlamışlar ve eğitim faaliyetleri de sembolik bir hale gelmiştir.

Ezcümle 1912-1950 tarihleri arasında hem teşkilat hem de eğitim alanında gerçekleştirilen çalışmalar belirli bir gayenin ürünü olarak ortaya çıkmıştır. Bütün dönemlerde temel amaç memleket savunmasını layıkıyla gerçekleştirebilmek ve olabilecek tehlikeleri bu yeni askeri alanla bertaraf etmektir. Avrupa'da ve Amerika'da havacılık noktasında 1950'lere kadar gerçekleştirilen tartışma havacılığın askeri kanatta asli bir sınıf olarak görülmemesi ve bu sınıfın Kara ve Deniz Kuvvetlerinin bir yardımcı gücü olduğu yönündedir. Türkiye'de ki havacılığa baktığımızda ise tartışma konusunun ilk yıllarda da sonraki dönemlerde de kaynak yaratmak olduğu görülmektedir. Bütün bu tartışmaların dışında Türkiye'de havacılık her zaman asli ve asil bir sınıf olarak görülmüştür. Bundan dolayı da uzun süre bu işi yalnızca askeri eğitim görmüş kimselerin yapabileceği görüşü hâkim olmuştur. Bundan dolayı da havacılık eğitimi için seçmeler gerçekleştirildiğinde Kara ve Deniz Ordularından subaylar seçilmiştir. 1910'lu yıllardan itibaren gündeme gelen sorunlardan bir tanesi de pilot eğitiminin ve uçak alımının bir şekilde gerçekleştiği ancak bu uçakların bakım ve tamirlerinin yapılması noktasında bir arpa boyu yol alınmadığı şeklindedir. Makinist eğitimi için Osmanlı döneminde de adımlar atılmış ancak malzeme eksikliği kolektif bir yapının ortaya çıkmasına engel olmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında atılan adımlar sonrasında bu gün bu duruma baktığımızda Türk havacılığının çok büyük bir

gelişme gösterdiği görülmektedir. Sivil havacılık noktasında ise Türk Hava Kurumu halen varlığını sürdürmekle beraber birçok sivil pilot eğitimi veren kurumlar, üniversitelerde ve liselerde havacılık eğitimiyle ilgili çok fazla alan ve fırsat bulunmaktadır. Bu gün Yeşilköy'de birden fazla havacılık şirketi Türk havacılığına hizmet vermekte göklerde faaliyet göstermektedir. Yeşilköy 1930'lardan beri sivil havacılığa ve havacılığın bütün alanlarına hizmet vermeye devam etmektedir. Türk havacılığının mihenk taşı olan Türk Hava Kuvvetleri ise ilk kurulduğu yapıdan 1940'lı yılların ortasında tamamen çıkmış yetiştirilen havacı kurmaylarla bağımsız bir kuvvet haline gelmiştir. Bu gün halen bir caydırıcı güç olarak varlığını sürdürmektedir.



KAYNAKLAR

Akşam Gazetesi

Cumhuriyet Gazetesi

Harp Mecmuası

Havacılık ve Spor Dergisi

Hava Kuvvetleri Dergisi

Son Posta Gazetesi

Tasvir-i Efkâr Gazetesi

Ulus Gazetesi

Vatan Gazetesi

Yeni Sabah Gazetesi

21.Yüzyıla Gिरerken Hava Harp Akademisi 63.Yıl, (2000), Ankara: Hava Kuvvetleri Basımevi

Adıgüzel, M. Bahattin (2007), *Gökteki Venüs*, Ankara: Türk Hava Kurumu Yayınları

Akdevelioğlu, A. – Kürkçüoğlu, Ö. (2008), “1945-1960: Batı Bloğu Ekseninde Türkiye 1”, *Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar 1919-1980*, (1), ed. Baskın Oran, İstanbul: İletişim Yayınları.

Aydar, O. (1948), *Uçan Süvariler*, Ankara: Türk Hava Kurumu Yayınları

Banoğlu, Niyazi A. (1965) *Unutulmaz Havacı Kahraman Savmi Uçan Hayatı, Hizmetleri, Başarıları*, İstanbul: Toker Matbaası

Baş, Osman F. (2015), “Polonyalı Havacılar ve Türk Hava Kurumu”, *İkinci Dünya Savaşı'nda Ankara'da Polonyalı Havacılar*, haz: Mehmet Arif Demirer, Ankara: Polonya Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği, 128.

Bayur, Yusuf H. (1991), *Türk İnkılâbı Tarihi II. Cilt I. Kısım*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi

Bayur, Yusuf H. (1991), *Türk İnkılâbı Tarihi II. Cilt III. Kısım*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi

Borak S. (1965) “Atatürk Niçin Uçağa Binmezdi?”, *Hayat Tarih Mecmuası* , 1 (4), 32.

Buddecke, Hans J. (2015), *Çanakkale Üzerinde Bir Şahin*, çeviren ve hazırlayan: Bülent Erdemoğlu, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Büyük Türk Havacılarından Celal Yakal (1891-1980), (1992), İstanbul: Hava Harp Okulu Basımevi

Büyük Türk Havacılarından Yahya Razi Biltan (1893-1955), (1992). İstanbul: Hava Harp Okulu Basımevi

Canlı, A. (2018), “Cumhuriyet Dönemi Havacılık Eğitimine Dair Bir Örnek: İnönü Havacılık Kampları”, *Sobider Sosyal Bilimler Dergisi*, (26), 371-395.

Cebecioğlu, G. (1998), “İkinci Dünya Savaşı ve Türk Silahlı Kuvvetleri”, *Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20-22 Ekim 1997 İstanbul*, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 322-392.

Cemal, Z. (1938), “İnönü Kampında 24 Saat”, *Havacılık ve Spor*, (223-224), 1852

Ceylan, R. (1991), ***Büyük Türk Havacılarından Zeki Doğan 1896-1961***, İstanbul: Hava Harp Okulu Basımevi.

Çetin, S. (2013). “Türk Hava Kuvvetlerinin Yeniden Yapılanması 1939-1945”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011*, Ankara: Ayrıntı Basımevi, 322-341.

Daver, A. (1938). “İnönü Kampında Bir Gün”, *Havacılık ve Spor*, (223-224), 1838

Deliorman, M. Necmettin (1957), ***Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri***, İstanbul: Nuri Demirağ Matbaası

Derviş, S. (1938), “Kızlarımız, Havacılığı Niçin Sevdiklerini Anlatıyorlar”, *Havacılık ve Spor*, (223-24), 1846.

Dervişoğlu, Fatih M. (2017), ***Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi***, İstanbul: Ötüken Neşriyat

Ergökmen, Şakir H. (1938), “İnönü Kampında İki Buçuk Ay”, *Havacılık ve Spor*, (223-224), 1826.

Ergüder, M. (2009). ***Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları 1922-1930***, haz. H. İbrahim Fırtına, Ankara: Türk Hava Kurumu Basımevi

Evliya Çelebi (2013). ***Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi 1(1.- 6. Kitaplar)***, haz: Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı İstanbul: Yapı Kredi Yayınları

Fürst, A. (1930). ***Havacılık Tarihi: Balon, Tayyare***, Ankara: Türk Tayyare Cemiyeti Neşriyatı

Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi ATASE

ATASE, İDH (İkinci Dünya Harbi) Katalogu, Kutu No 2, Gömlek No 54

ATASE, İDH Katalogu, Kutu No 3, Gömlek No 22.

ATASE, İDH Katalogu, Kutu No 3, Gömlek No 23.

ATASE, İDH Katalogu, Kutu No 3, Gömlek No 39

ATASE İDH Katalogu, Kutu No 5, Gömlek No 41

ATASE İDH Katalogu, Kutu No 6, Gömlek No 79.

ATASE İDH Katalogu, Kutu No 6, Gömlek No 83

ATASE İDH Katalogu, Kutu No 6, Gömlek No 84

ATASE İDH Katalogu, Kutu No 6, Gömlek No 88.

ATASE İDH Katalogu, Kutu No 6, Gömlek No 98

Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Resmi Yayınları Seri No 1 Türk İstiklal Harbi V.Cilt Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı (1964), Ankara: Genelkurmay Basımevi.

Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınları Seri No 3 Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı IX'ncü Cilt (1969), Ankara: Genelkurmay Basımevi.

Gökçen, S. (1982), *Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti*, haz. Oktay Verel, İstanbul: Nurettin Uycan Cilt ve Basım Sanayii- Türk Hava Kurumu Yayınları

Gülten, Z. (2010), *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü

Harp Akademileri 1939-1940 Yılı Kara ve Hava Akademileri Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları, (1940), İstanbul: Harp Akademisi Matbaası

Harp Akademisi 1938-1939 Yılı Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları, (1939), İstanbul: Harp Akademisi Matbaası

Harp Akademisi 1941 Yılı Kara ve Hava Akademileri İkinci Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları, (1942), Ankara: Harp Akademisi Matbaası

Harp Akademisi 1942 Yılı Kara ve Hava Akademileri Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları (1943), Ankara: Harp Akademisi Matbaası

Harp Akademisi 1943 Yılı Kara ve Hava Akademileri Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları (1943), Ankara: Harp Akademisi Matbaası

Harp Akademisi 1944 Yılı Kara ve Hava Harp Akademileri Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları (1944), Ankara: Harp Akademisi Matbaası

Harp Akademisi 1944-1945 Yılı Kara ve Hava Harp Akademileri Giriş İmtihanları Soru ve Cevapları (1945), Ankara: Harp Akademisi Matbaası

Harp Akademisi 1945-1946 Yılı Giriş Sınavları Soru ve Karşılıkları (1946), Ankara: Harp Akademisi Matbaası

Hatıralar Arasında (1966), Eskişehir: Hava Kuvvetleri Basımevi

Hava Kuvvetlerinin Talim ve Terbiyesine Dair Esaslar, (1932), Ankara: Büyük Erkan-1 Harbiye Reisliği Matbaası,

Hava Kuvvetlerinin Talim ve Terbiyesine Dair Talimatname (1341), İstanbul: Matba-i Askeriye

- Hava Mektepleri Talimatı* (1928), İstanbul: Askeri Matbaa
- Hava Mektepleri Talimatı D.89*, (1931), Ankara: Büyük Erkânıharbiye Reisliği Matbaası
- Hıttı, P.K. (1946). *History of The Arabs* (Third Edition Revised). London
- Hürkuş, V. (1942), *Havada ¼ Asır 1915-1925*, İstanbul: Kanaat Kitapevi
- Hürkuş, V. (1948), “Tarihi Vesikalar, Kafkas’tan Bir Hatıra”, *Kanatlılar*, (1), İstanbul, 10,12
- Hürkuş, V. (2018), *Bir Tayyarecinin Anıları*, haz: Gönül Hürkuş Sarman – Sevim Hürkuş Maxon, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- İhsanoğlu, E. (1995). “Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış”, *Çağını Yakalayan Osmanlı Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaşım Teknikleri*, editör: Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, İstanbul: IRCICA Yayınları, 497-595.
- İki Mavi: Türk Deniz Havacılık Tarihi*, (2007), (yay.haz. Kubilay Tankurt, Gökhan Yağcıoğlu, Alper Canbazoglu, Erhan Ertanı), İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
- İlmen, S., (1947), *Türkiye’de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, İstanbul: İbrahim Horoz Basımevi
- İnce, Y. (2018), “Bihke’ye Balon Yüreğimize Kıyamet Korkusu Düştü”, *Mavi Atlas*, 6 (2), İstanbul, 246-261.
- İnternet: “Hindenburg Felaketi”. (1 Ekim 2015), Web: <https://www.dunyabulteni.net/bir-zamanlar/hindenburg-felaketi-h342052.html> 7 Ağustos 2019’da alınmıştır.
- İnternet: “Kurtuluş Savaşı Hava Harekâtı”, (Yayınlanma tarihi tespit edilemedi), Web: <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1919-23/02.asp> 1 Mayıs 2019’da alınmıştır.
- Kaçar, M. (1997), “Hasan Çelebi Lagari”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, 16, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 315-316.
- Kaçar, M. (1998), “Hezarfen Ahmet Çelebi”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, 17, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 297.
- Kansu, Y., Şensöz, S., Öztuna, Y. (1971). *En Eski Çağlardan 1.Dünya Savaşına Kadar Havacılık Tarihinde Türkler I*, Ankara: Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü
- Karacagil, Ö.Kürşad (2013), “Balkan Harbinde Türk Havacılığı”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011*, Ankara: Ayrıntı Basımevi, 111-123.
- Kaymaklı, H. (1997). *Havacılık Tarihinde Türkler 2*, Ankara: Kültür Ofset.
- Keleşoğlu, E. (2013), “Kafkas Cephesinde Hava Harekâtı”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011*, Ankara: Ayrıntı Basımevi, 188-197.

- Keyüsk, M. (1951), *Türk Havacılık Tarihi 1914-1916 İkinci Kitap Birinci Cilt*, Eskişehir: Hava Basımevi
- Keyüsk, M. (1952), *Türk Havacılık Tarihi 1917-1918 İkinci Kitap İkinci Cilt*, Eskişehir: Hava Basımevi
- Keyüsk, M. (1950), *Türk Havacılık Tarihi 1912-194 Birinci Kitap*, Eskişehir: Uçuş Okulları Basımevi
- Kline, S. (2002), *Türk Havacılık Kronolojisi*, İstanbul: Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri
- Korbek, E. (1998). “İkinci Dünya Savaşı’nda İngiltere Başbakanı Winston Churchill ile Cumhurbaşkanı İsmet İnönü Arasında Adana Görüşmesi (30-31 Ocak 1943)”, *Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20-22 Ekim 1997 İstanbul*, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 81-95.
- Krops, S. (1335) *Tayyare Talebelerine Muhtıra*, çev. Mehmet Ziya, İstanbul: Matbaa-i Askeriye
- Kural F., (1975), *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)*, Ankara: Havacılık Basım ve Neşriyat Müdürlüğü
- Kurt, E.(2017), “Türk Havacılarının Milli Mücadeleye Katılma Girişimi: Maltepe Fırası (7 Haziran 1920)”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, (60), Ankara, 119-141.
- Kurter, A. (2011), *Türk Havacılık Tarihi I*, Ankara: Hava Kuvvetleri Basımevi
- Kutay, C. (1939), “Bir Yılın Bilançosu”, *Havacılık ve Spor*, (250), 2286

National Archives (U.S.A)

- National Archives*, “Training Turkish Air Force Officer” RG 342 (Records of the U.S. Air Force Commands, Activities, and Organizations, 1900-2003), Series: Central Decimal Correspondence Files, 1919-1950, Entry: P 26, Box 3291, Location: 190/72/19/6.
- Nuri Demirağ Beşiktaş Hayrettin İskelesi Tayyare Atölyesi Dâhili Talimatnamesi*, (1938), İstanbul: Ülkü Basımevi
- Oberling, P. (1994). *Aviation in The Ottoman Empire: Its Place In The History Of Ottoman Technology X. Türk Tarih Kongresinden Ayrıbasım*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Okar, A. (2018), *Türkiye’de Tayyarecilik 1910-1924*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Orhun, C. (2004) *Cranwell Hatıraları Bir Havacı Teğmenin Güncesi*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları
- Ögel, B. (1947). “Türklerde Kartal Arması ve Kanat ve Avrupa Devletlerindeki Kartal Armadalarının Menşei”, *Havacılık ve Spor*, Ankara: Türk Hava Kurumu Neşriyatı, 5.

- Ögel, B. (1993). *Türk Mitolojisi*, 1.(2.Baskı). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi
- Özdemir, Y. (1981), *Atatürk ve Türk Havacılığı*, Ankara: Hava Basım ve Neşriyat Müdürlüğü.
- Özdemir, Y. (1981), *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, Ankara: Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü
- Özkurt F. (2017), *Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve Askeri Manevra ve Tatbikatlar (1909-1938)*, Ankara: Genelkurmay Personel Başkanlığı Askeri Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Daire Başkanlığı Yayını
- Öztoprak, İ. (1998)., “İkinci Dünya Savaşı Döneminde Adana Görüşmelerinin Askeri Yönü”, *Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi ve Türkiye 20-22 Ekim 1997 İstanbul*, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 182-199.
- Pujol, G. *Histoire de L'aviation* Fransa
- Sander, O. (2012). *Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918'e*, İstanbul: İmge Kitabevi
- Sarp, İ. (1986) *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları*, Ankara: Hava Basım ve Neşriyat Müdürlüğü
- Sigrid Hunke (2008), *Batıyı Aydınlatan Doğu Güneşi*, (Çev: Işık Soner), İstanbul: Kaynak Yayınları
- Soku, Ziya Ş. (1947) *Nuri Demirağ Kimdir?*, İstanbul:Kenan Matbaası
- Sungu, İ. (1946), “Tarihin Kaydettiği En Eski Milletlerin Efsanelerinden Uçma Mefkûresine Türklerin Hizmeti”, *Havacılık ve Spor*, (367), 13-14.
- Şakul, K. (2003). “Osmanlı'da Balonlar ve Balonculuk; Gökten Çadır Düştü”, *Toplumsal Tarih*, (117), İstanbul, 30-33.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Arşivi

Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS Sıra No: 01011500, Ek No: 3, Belge Kayıt No: 594022

Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS Sıra No: 01019979, Ek No: 34, Belge Kayıt No: 659208.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi BCA

BCA, 30-10-0-0/47-301-12.

BCA, 30-01-0-0/17-99-43

BCA, 30-1-0-0/100-619-6.

BCA, 30-1-0-0/100-619-7

BCA, 30-10-0-0/133-955-21

BCA, 30-10-0-0/133-957-20

BCA, 30-10-0-0/200-364-14

BCA, 30-10-0-0/46-297-22

BCA, 30-10-0-0/46-297-43

BCA, 30-10-0-0/47-301-12

BCA, 30-10-0-0/47-304-9

BCA, 30-10-0-0/56-374-1

BCA, 30-10-0-0/59-397-3.

BCA, 30-10-0-0/61-408-7,

BCA, 30-10-0-0/61-409-15

BCA, 30-10-0-0/61-410-17

BCA, 30-10-0-0/61-410-20

BCA, 30-10-0-0/61-410-47

BCA, 30-10-0-0/61-410-48

BCA, 30-10-0-0/81-532-8.

BCA, 30-10-00-00/60-403-21

BCA, 30-11-1-0/75-2-2

BCA, 30-18-1-2/100-93-11

BCA, 30-18-1-2/101-107-10

BCA, 30-18-1-2/102-36-15

BCA, 30-18-1-2/103-70-10

BCA, 30-18-1-2/103-70-9

BCA, 30-18-1-2/104-15-7

BCA, 30-18-1-2/104-16-19

BCA, 30-18-1-2/104-2-31

BCA, 30-18-1-2/104-4-17

BCA, 30-18-1-2/105-27-3

BCA, 30-18-1-2/109-79-11

BCA, 30-18-1-2/110-15-15

BCA, 30-18-1-2/111-45-2

BCA, 30-18-1-2/112-65-1

BCA, 30-18-1-2/119-28-10

BCA, 30-18-1-2/26-18-16.

BCA, 30-18-1-2/35-28-17

BCA, 30-18-1-2/36-39-6

BCA, 30-18-1-2/38-59-6.

BCA, 30-18-1-2/40-80-17.

BCA, 30-18-1-2/42-1-17

BCA, 30-18-1-2/42-3-18

BCA, 30-18-1-2/42-9-26.

BCA, 30-18-1-2/43-19-2

BCA, 30-18-1-2/4-39-4.

BCA, 30-18-1-2/48-61-14

BCA, 30-18-1-2/48-63-7

BCA, 30-18-1-2/60-98-17

BCA, 30-18-1-2/74-36-17

BCA, 30-18-1-2/74-37-9

BCA, 30-18-1-2/76-56-5

BCA, 30-18-1-2/89-105-4

BCA, 30-18-1-2/89-111-13

BCA, 30-18-1-2/89-115-6

BCA, 30-18-1-2/9-14-10

BCA, 30-18-1-2/92-86-9

BCA, 30-18-1-2/98-39-6

BCA, 30-18-1-2/98-51-7

BCA, 30-18-1-2/99-57-12

BCA, 30-18-1-2/99-59-8

BCA, 490-1-0-0/1542-271-1

BCA, 490-1-0-0/569-2264-4

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi BOA

BOA, BEO/4013-300924-0

Tanman, S. (1953), *Türk Havacılık Tarihi İstiklal Harbi 1918-1923*, Eskişehir: Hava Basımevi.

Tayyareciliğe Kayıt ve Kabul Şeraiti, Tayyare Mekteplerinde Tedrisat Talimnamesi (1341), İstanbul: Askeri Matbaa

TBMM Tutanak Dergisi 20.Cilt, Dönem VII, Toplantı 3, Birinci Birleşim 1 Kasım 1945 Perşembe

TBMM Tutanak Dergisi, 20.Cilt, Dönem VII, Toplantı 3, On Beşinci Birleşim 20 Aralık 1945 Perşembe

Tuncel, M. (1936), *Pilot Olmak İstersen*, İstanbul: Kanaat Kitabevi

Türk Hava Kurumu Türkkuşu Okul ve Kurslarına Girme Şartları, (1960), Ankara: Ankara Basım ve Cilt Evi

Türkmen, Z. (2003), “Mahmut Şevket Paşa”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*”, c. 27, Ankara: Diyanet Vakfı Yayınları, 384-386.

Türkkuşu Talimatnamesi, (1935), Ankara

Uçarol, R. (1990), *Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu (1898-1962)*, İstanbul: Hava Harp Okulu Basımevi

Uçarol, R. (2013). *Siyasi Tarih 1789-2012*, İstanbul: Der Yayınları

Vagnini, A. (2013), “İtalyan-Türk Savaşı’nda İtalya Hava Kuvvetleri: Uzun Süreli Bir Geleneğin İlk Adımı”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011*, Ankara: Ayrıntı Basımevi, 100-110.

Vecihi Sivil Tayyare Mektebi Talimatname ve Program 27 Eylül 1932 İstanbul, (1932), İstanbul: Matbaacılık ve Neşryat T.A Şirketi.

Verel, O. (1985), *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, 2, Ankara: Türk Hava Kurumu Yayınları.

Yalçın, O. (2010), “Vecihi Hürkuş’un Hayatı ve Çalışmaları”, *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, (15), Ankara: Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları,

- Yalçın, O. (2017), *Türk Hava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi 1911-1950*, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Yalçın, O. (2016), *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları
- Yumuk, R. (1978), "İbn Haldun'da Devlet Görüşü", *İşletme Dergisi*, 3 (1-2), Erzurum: Atatürk Üniversitesi İşletme Fakültesi Araştırma Enstitüsü, 229-278.





EKLER

EK-1: Havacılıkla İlgili Karşımıza Çıkan İlk Yazı: Hayrünnas Bey'in Türk Tayyareciliğinin Tarihi Başlıklı Makalesi (Vakit Gazetesi 3 Ağustos 1927)

Türk Tayyareciliğinin Tarihi

Takriben on altı sene evvel memleketimizde ilk temeli atılan tayyareciliğın bu güne kadar geçirdiğı istiha'at ile buna hadim olan zevat hakkında mufassal bir fikir verebilmek için yüzlerce sayfa yazı yazmak icab eder. Yalnız tayyarecilik mesleğine mensup değil, memleket savunmasıyla ilgili herkesin hiç olmazsa bu hususta umumi bir fikir edinebilmesi tayyareciliğın bu gün işgal eylediğı mevki dolayısıyla son derece faidebahş olacağı ümidiyle Türkiye'de tayyareciliğın nasıl inkişaf ettiğı ve hangi zevatın bu hususta ilk teşebbüsü ibzal eyledikleri hakkında elde ettiğimiz malumatı bir iki sütunla bervechiati icmal ediyoruz;

Türkiye'de tayyareciliğın inkişafını evvelemerde beş devreye ayırmak mecburiyetindeyiz;

1. Balkan harbinden evvel ve mezkûr harp esnasında
2. Balkan harbinden sonra
3. Harbiiumumi devresi
4. Milli Mücadele Dönemi
5. Cumhuriyet Dönemi

Türkiye'de tayyare teşkilatına hemen hemen Avrupa hükümetleriyle aynı sene zarfında iptidar olunmuştur. Esasen Avrupa'da insanların kanat üzerine binip uçmasını 1907 senesi zarfında Fransa'ya gelen Amerikalı Wright kardeşler temin ve tecrübe etmişlerdir. İşte bu tarihten itibaren ki gerek Fransa'da gerekse Almanya'da tayyarenin motor ve pervane ile tahrikine çalışılmış ve hafif motorlar yapılarak tayyarenin seyahat icra edebilecek bir alet şekline vaz'ı 1909 senesinde imkan dahiline girmiştir. 1910 senesinde tayyarecilikte büyük bir inkişaf devresi açılmıştır. Artık bütün hükümetler ordularına birde hava kuvvetleri teşkili lüzumuna kani olarak bu hususta sarfimesaiye şitaban olmuşlardır.

Avrupa'da ki bu yeni harekâtı yakından takip eden ve ehemmiyetini takdir eden Türk hükümeti bütün Balkan hükümetlerinden ve hatta Rusya'dan daha evvel tayyare teşkilatına başlamıştır. 1911 senesinde Harbiye nazırı merhum Mahmud Şevket Paşa derhal İstanbul'da bir tayyare istasyonu tesisine, Avrupa'ya bir komisyon izamına karar vermiş ve bütün bu işleri eskiden beri teşebbüs ve faaliyette iştihar etmiş olan Süreyya Paşa deruhte eylemiştir. Süreyya Paşa tarafından tayyare istasyonu olmak üzere Yeşilköy mıntıkası intihap olunmuş ve elan bu mıntıka İstanbul'da gerek askeri gerekse sivil tayyarecilik noktayı nazarından hakki

bir merkez olarak kalmıştır. Aynı sene zarfında tayyarecilik tahsil üzere Avrupa'ya ilk defa olarak Fesa ve Kenan Beyler izam edilmişlerdir.

Müteakiben Fransa'ya sekiz, İngiltere'ye yedi zabıt talebe gönderilmiştir. Fransanın Garos ve Vedrinleri kadar Türk tayyareciliğinde nam bırakan şehit tayyareci Fethi ve Yüzbaşı Fazıl beyler ile ilk Kahire seyahatini yaparak Türk tayyareciliğini yükselten ve Mısırlılara tanıtan Salim bey. İşte bu talebeler meyanında yetişmiş olanlardandır. (Salim bey halen Yeşilköy tayyare makinist mektebi müdürüdür) maalesef bu talebeler arasında Avrupa'da ikmal tahsil etmiş olmalarına rağmen birkaç efendi de memleketlerine avdet eder etmez her nedense hemen meslekten uzaklaşmışlardır.

Süreyya Paşa komisyonu 1912 senesi zarfında gerek Fransa, gerekse Almanya'da pek esaslı tetkikat icra eyleyerek ilk evvel iki adet deperdüssen tayyaresiyle Rep tayyarelerini dört adet Bleriot tayyaresini ve müteakiben İngiltere'den iki adet Bristol, Almanya'dan iki adet Mars ve Harlan tayyarelerini mübayaa etmiştir. Süreyya Paşa pederleri merhum Rıza Paşa namına ilk defa olarak Türk ordusuna bşr Blerio tayyaresi hediye etmiştir. Bu tayyarelere ilaveten birde Almanya'dan kabilisevk balon mübayaa edilmiştir.

Bütün bu yoksuzluğa ve müptediliğe rağmen Süreyya Paşanın azami gayretiyle vücuda gelen bu ufak teşkilattan Balkan Harbinde mümkün mertebe istifade kabil olabilmiştir. Balkan Harbini müteakip bidayetinden beri kıtaattı fenniye'ye merbut olarak idare edilmekte olan tayyareciliğin müstakilen terakki ve inkişafa mazhar olabilmesi için Enver Paşa'nın Harbiye Nazırlığı zamanında Fransa'dan tayyareci yüzbaşı Degois celbedilmiştir. Degois göreve gelmesinden hemen sonra teşkilatlanmayı hemen hızlandırmış; tayyareci yetiştirmek adına altı adet Blerio mektep tayyaresi getirmiş ve eğitime başlamıştır. Bu aralık tecrübesi yapılmak üzere Amerika'dan bir adet bot sisteminde Gürtis deniz tayyaresi gelmiş ise de Şeraiti tayran ve pilotaj gayri müsaid görülerek reddedilmiştir. Fransa'dan filotörlü iki adet Niyepor deniz tayyaresi mübayaa edilmiştir. Mösyö Degoisin başlamış olduğu nesai Harbiiumuminin zuhuru üzerine eve dönmesiyle inkıtaa uğramıştır.

Harbiiumumi dervresinde tayyare teşkilatı Miralay Serno'nun yedd-i idaresine tevdi edilmiştir. Almanya'dan külliyeti tayyare ve eşhas bulunmuş, büyük fedakarlıklar yapılmış isede şimendiferle irtibatı mefkut bulunan ve bazen malzeme nakliyatı aylarca devam eden Irak, Suriye, Kafkas gibi cepelerde ancak fedakarane çalışmak sayesinde müsbet neticeler elde edilebilmiştir. Tayyarecilerimizin yüz beygirlik motorla mücehhez kara tayyarecileriyle Kıbrıs üzerlerine giderek istikşafat icra ettiklerini ve 160 beygirlik motorlarla paytak geçidi

namıyla meşhur geçide geçerek üçbin metrelik irtifayı mütecaviz İran'ın dağları üzerinden Hemedan, Kirmaşah havalisinde uçtuklarını Kut'ül Amare'de iki avcı tayyresiyle dört misli ve daha kuvvetli düşman tayyare bölüklerine taarruz cüretini gösterdiklerini zikretmek fedakârlığın derecesine kafi bir burhandır.

Harbiümuminin bidayetlerinde ilk hareket olarak Çanakkale'ye Süveyş kanalına, Kafkas Cephesine ikişer tayyarelik birer bölük sevk edilmiş olup bu bölüklerden Kafkas cephesine sevk olunan bölük bütün mürettebatıyla birlikte Karadeniz'de Rus filosunun hücumuna maruz kalarak esir olmuş kıymetli tayyarecilerimizden Salim ve Fesa Beyler bu bölükle Ruslara esir düşmüşlerdir. Süveyş Kaanına sevk olunan tayyareler ise biri Halep'te diğeri çölde kazazede olarak bir faaliyet ibraz edememişlerdir. Ancak Çanakkale'ya gönderilen tayyareler kendilerinden beklenen vazifeyi tamamen ifa edebilmişlerdir. Harbiümuminin kesbettiği şiddet ve devam karşısında mevcut Türk Tayyare elemanının ihtiyaca kafi gelemeyeceği takdir olunarak Almanya'dan mühim miktarda pilot ve makinist celbedilerek Türk elemanlarına mezcedilmiş ve muhtelit bölükler teşkil olunmuştur. Almanya'ya da tahsil etmek üzere pilot ve makinist izam edilmiştir. Almanya'da yetişmiş olan hassaten makinistlerden gerek harbiümumide ve gerekse daha sonra pek mühim istifadeler edilmiş ve bunlar memlekette motor ve makinistliğin inkişafına her sahada hadim olabilmışlerdir. Harbiümumi esnasında esasen sanayinin mefkut bulunduğu memleketimizde ve bilhassa Bağdat ve Suriye gibi uzak mahallerde Türk işçileriyle kendi vesaitimizle tayyare pervaneleri imali, kazazede olan tayyarelerin bittamir kabili istifade bir hale vaz'ı mümkün olabilmıştır.

Milli mücadele devresinde tayyarecilik tayyarecilerimizin tamamen fedakarlığından başka bir şey değildir. Kısmen hurda bir hale gelen tayyarelerden istifade edilmeye çalışılmış; Eskişehir'de ki şimendifer imalathaneleri tayyare inşaat ve tamirhanesi şekline ifrağ edilerek miralay Latif Bey'in himmet ve gayreti sayesinde birçok hurda tayyareler kaili istifade şekle konulduğu gibi ecza ve cilanın mefkudiyeti karşısında tayyare kanatları "emayit" yerine yumurta ve patatesten vücuda getirilen usarelerle tila edilerek uçurulmuş ve doğrudan doğruya inşaat dahi temin edilememiştir. Bütün milli mücadele boyunca gerek bu suretle vücuda getirilen hava kuvvetleri gerekse Yunanlılardan esir alınan birçok tayyareler sayesinde her an için Yunanlılara tefevvuku havai istihsal edebilmiştir. Milli mücadelenin en sıkıntılı devrelerinde tüccardan Erzurumlu Nafiz Bey büyük fedakârlık ve vatanperverlik göstererek İtalya'dan bilmübayaa hava tarikiile dört adet tayyare celbedip orduya hediye etmiştir.

Son Kürdistan isyanında da tayyarelerden azami istifade edilmiş, isyan eden aşiretler üzerine tayyareler sevk edilmiş, asiler bomba ve makineli tüfekte imha ettirilmiştir. Cumhuriyet devresi hava kuvvetlerimiz için vasi bir zafer sahası irad etmektedir. Hükümet gerek birinci dünya savaşında gerekse milli mücadelede almış olduğu derslerden sonra tayyareye ve buna ait bilcümle malzemeyi bizzat memlekette imal etmeye karar vererek lazım gelen fabrikaları inşa ve tesis etmeye başlamıştır. Bir taraftan hava kuvvetleri müfettişliğinin esaslı teşkilatı, diğer taraftan daima birçok milyonlar sarfına ihtiyaç gösteren hava kuvvetimizin tezyidi zimmında tayyare cemiyetinin ibzal ettiği mesai, atı için pek büyük ümitler uyandırmakta ve herkes atı için büyük bir emniyetle karşılamaktadır.



EK-2: Ebüzziya Takviminden Hayrünnas Bey İmzalı ve 1944 Tarihli Türk Tayyareciliğinin Kısa Tarihi Başlıklı Yazı

Türk Tayyareciliğinin Kısa Tarihi

Bizde Tayyarecilik İtalya'nın Trablusgarp'a tecavüzünü müteakip başlamıştır. Trablusgarp muharebelerinde İtalyanlar ilk defa tayyare kullanarak bir hayli istifade etmişlerdi. Bunun üzerine 1911'de Fransa'ya tayyarecilik tahsili için zabıt gönderilmiş, müteakiben altı zabıt Fransa'ya, altı zabitte İngiltere'ye gönderilmiştir. Bu zabıtlar Avrupa'da esaslı surette tahsillerini bitirmeye kalmadan Balkan harbi zuhur etmiştir. Balkan harbi zuhur edince Avrupa'da tahsilde olan zabıtlarımız geri çağırılmış ve memlekette hiç hazırlığımız olmadığı halde bu zabıtlar harbe sokulmak istenilmişti. Bunlardan Yüzbaşı Fesa Bey Selanik'e gitmiş orada birtek tayyaresiyle birkaç uçuş yapıp keşiflerde bulunmağa çalışmıştır. Şark cephesinde yani Trakya'da ise beş altı zabıt olduğu halde hiçbir şey yapılamamıştır. Çünkü bir tayyareci teşkilatımız kurulamamış ve mesela harp sahasına şimendiferle bir tayyareci, bir tayyare, bir makinist, bir teneke benzin ve bir teneke yağ göndermek gibi gülünç işler yapılmış ve buna tayyare bölüğü ismi bile verilmiştir.

Balkan harbinde düşmanlarımızın da fazla tayyaresi yoktu; yalnız Bulgarların cesur bir tayyarecisi vardı. O tayyareci topraklarımızın üzerinde uçuşlar yaparak hatta Avrupa'da ilk defa bomba atanda o olmuştur. Bu harpten sonra tayyareciliğin memleketimizde esaslı surette vücuda getirilmesi için büyük bir gayret uyanmıştır. Bu gayretin uyanmasında çok cesur ve çok muktedir bir tayyarecimiz olan merhum Fethi Beyin tesiri görülmüştür. Yeşilköy'de sahra köyü civarında bir tayyare karargâhı tesis edilmiş, müdürlüğüne Fesa Bey tayin olunmuştur. Yeşilköy'de Fethi Bey ve arkadaşı Nuri bey ilk uçuşları yapmaya başlamışlardır.

Balkan harbinden sonra İttihat ve Terakki hükümeti Türk tayyareciliğine kıymet vererek ve bilhassa İslam âlemi üzerinde tesir yapmak maksadıyla tayyare ile bir Mısır seferi tertip etmiştir. Tayyareciliğimiz henüz pek iptidai bir halde olmasına vesaitimiz yok derecede bulunmasına rağmen tayyareci Fethi Bey ile Nuri Bey yanlarına birer arkadaş olarak İstanbul'dan mısır'a hareket etmişlerdir. Fethi beyin arkadaşı mülazım sadık bey; Nuri Beyin arkadaşı Kemal bey idiler. Fethi Bey Bursa, Eskişehir, Konya ve Adana'ya uğrayarak Şam'a varmış ve oradan hareketi akabinde düşerek arkadaşıyla beraber şehit olmuşlardır. Nuri Bey daha ileri giderek Yafa'ya varmış o da Yafa'da denize düşerek boğulmuş; arkadaşı yüzerek kurtulmuştur. Fethi Bey çok kıymetli ve çok cesur bir tayyarecimizdi. Vakitsiz düşüp şehit olmasaydı tayyareciliğimizde büyük bir mevki sahibi olacağı muhakkaktı. İki tayyarecimizin

şahadetine rağmen Mısır seferi durmamış, tayyareci Yüzbaşı Salim bey Yafa'ya giderek oradan yeni bir tayyare ile yanına Erkânıharp Yüzbaşısı Kemal beyi de alıp hareket etmiş ve fırtınalı bir havada çok müşkül şartlar içinde uçarak nihayet Kahire'ye varmıştır. İki Türk zabitanın arkadaşlarının şahadetine rağmen korkmayarak yollarına devam etmeleri, Sina çölünü geçmeleri ve bu müşkül seyahati ikmal eylemeleri Mısırlılar üzerinde fevkalade tesir etmiş, Salim ve Kemal beyler Mısır'da pek büyük merasim ve candan takdirle karşılanmışlardır. Mısır seyahatinde Turisina çölü gibi geçilmesi çok güç bir çölü Türk tayyarecilerinin nihayet geçmesi büyük bir muvaffakiyetti. Bu seyahat uğrunda üç zabitemizi şehit vermemiz manevi kuvvetimizi yükseltmiş biran evvel iyi tayyareci yetiştirmek azmimiz kuvvetlenmiştir. Bunun üzerine Yeşilköydeki teşkilat büyütülmüş, Fransa'dan Binbaşı Degois isminde bir tayyareci muallim celbedilmiştir. Bu Fransız zabiti çok değerli idi ve Türk tayyareciliğini tes'it ve ve i'la için candan çalışmaya başlamıştı. Fakat 1914 harbi zuhur edince Fransız binbaşısı memleketinde avdete mecbur oldu ve başladığı iş ister istemez yarım kaldı.

I.Dünya Savaşı başladığı vakit elimizde dört beş tayyare vardı. Bunlardan biri Çanakkale'ye diğeri kanal hareketlerine iştirak için Suriye'ye, iki tayyare Erzurum'a gitmek üzere Trabzon'a gönderilmişlerdi. Çanakkale'ye giden tayyare birkaç uçuştan sonra motoru bozulduğundan İstanbul'a iade edilmiştir. Suriye'ye giden tayyarenin kanadı kırılmış, işe yaramamıştır. Trabzon'a gönderilen tayyareleri de Rus torpidoları zapt ederek tayyareleriyle beraber esir etmişlerdir. Harbiümumi başlangıcında ilk tayyarelerimiz zayi olduktan sonra Almanya'dan birkaç tayyareci ve tayyare gelmiş, bir takımı Alman ve Türklerden müteşekkil, bir takımı da yalnız Türklerden müteşekkil bölükler vücuda getirilmiştir. Yeşilköy'de de tedrisata devam olunmuş, tayyareci, tayyare makinecisi ve rasıt yetiştirilmeye çalışılmıştır. Bununla birlikte bütün harbiümumi esnasında Türk tayyareciliği ya da Almanların kafi derecede yardım etmemelerinden veyahud bizde alakadarların ihmali yüzünden büyü inkişaf gösterememiş mütareke ilan olundu vakit elimizde az tayyare ve tayyareci bulunmuştur.

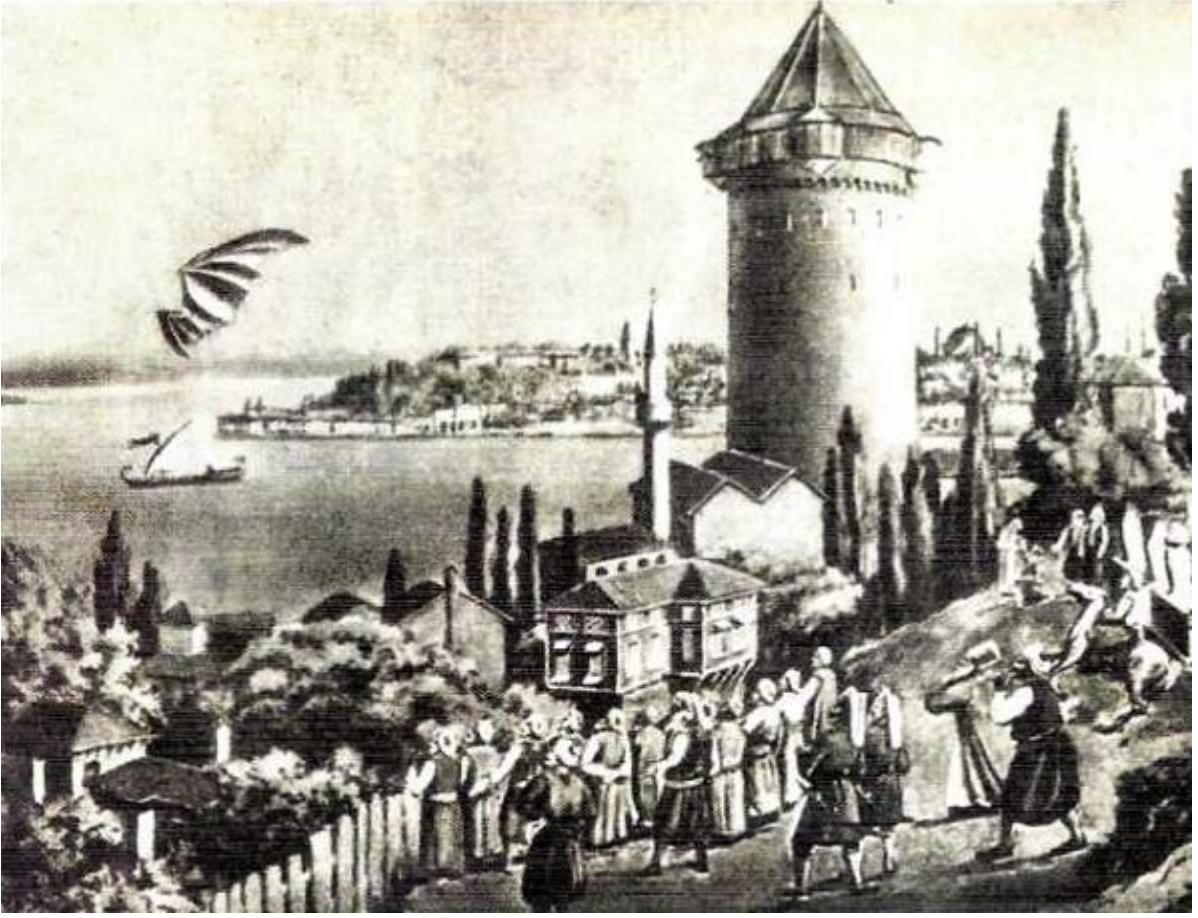
Mütarekeden biraz evvel beş İngiliz tayyaresi Çanakkale üzerinden İstanbul'a gelip bomba atmayı itiyad edinmişlerdir. Bunlara karşı çıkacak İstanbul'da tayyareci yoktu. Yalnız bir Fazıl bey vardı. Bir defa Fazıl Bey yalnız başına havalanarak beş İngiliz tayyaresine hücum etmiş, fakat göğsünden ağır yaralanmış; ancak yarasına rağmen beş kilometre uçarak Safra Köyüne inmiş, sonra tedavi sayesinde iyileşip kurtulmuştur.

Mütareke askeri kuvvetlerimizin hepsi için felakete badi olduğu gibi tayyare kuvvetlerimiz içinde büyük ziyanlara sebep oldu. Irak'tan gelen bir kısım tayyarelerimiz Elazize doğru gitmiş; Suriye'den gelen bir kısım tayyareler Konya'da toplanmış, diğer cephelerden gelen bir hayli tayyarelerde maatteessüf İstanbul'da tecemmu ettirilmişti. Mütareke akabinde düşmanlar Yeşilköy ve Maltepe meydanlarını işgal ederek oralardaki tayyarelerimizin bir kısmını ve malzemeyi tahrip ettiler. Tayyareciler ve makinistler ister istemez dağıldılar. Milli cidal başlayınca tayyarecilerimizin bir haylisi Anadolu'ya geçmeğe, hatta Maltepe'den kurtarabildikleri birkaç tayyare ile uçup Kuvayımilliyeye iltihaka muvaffak oldular. Bu suretle Uşak ve Eskişehir cephesinde dörder beşer tayyarelik birer bölük teşekkül etti. Eskişehir fabrikasında da bozuk tayyareler tamir ediliyorlardı. Tayyare kanatlarına gerilen bezler üzerinde Avrupa'da sürülen emaye denilen sert madde yerine yumurta akı, paça suyu gibi mayiler sürülüyordu.

İstiklal harbinin ilk devrelerinde hep böyle gelişmiş güzel tayyarelerle genç ve fedakar tayyarecilerimiz vazife ifa ettiler. Sonra yavaş yavaş tek tük tedarike dilen yeni tayyareler Anadolu'nun muhtelif limanlarından memlekete sokulabildi. Bununla tayyare teşkilatımız bir dereceye kadar kuvvetlendi. Bu meyanda Niğde ve Sivrihisar kasabaları milli orduya birer tayyare hediye etmişlerdir. Bu tayyarelerle keşifler yapılıyor, Yunanlıların hareketi tarassut ediliyor, bazen düşman hatlarına bombalarda atılabiliyordu. Buna mukabil Yunanlıların elinde İngilizlerin verdikleri gayet mükemmel tayyareler vardı fakat Yunanlılar bu tayyarelerle büyük bir iş göremiyorlardı. Afyon'da 26 Ağustos 1922'de büyük taarruz başladığı vakit elimizde keşif ve avcı tayyaresi olmak üzere 16 kadar tayyare vardı. Bu tayyareler mühim keşif yaptılar. Bilhassa düşman ricata başladığı vakit ricat istikametlerini tespit ile takip kuvvetlerimize rehber oldular ve büyük hizmetler ifa eylediler. Bu suretle Dumlupınar zaferinden sonra orduya yol göstererek ilk kuvvetlerimizle İzmir'e girmek şerefini ihraz ettiler.

İstiklal harbinden sonra ordumuz tayyareciliğe çok ehemmiyet vermiş, memleketin muhtelif yerlerinde tayyare meydanları yapılmış; tayyarecilik mektepleri açılmış en iyi tayyareler alınmış, motorsuz tayyare talimleri yapılmaya başlanmış, çok değerli bir tayyare sınıfı yetiştirilmiştir. Bu günde ordumuz tayyarecilik için hakkıyla çalışmakta bulunmuştur. Tayyareciliği halk arasında temin için tayyare cemiyeti teşekkül etmiş, şimdi milli piyango unvanını haiz olan teşekkül evvela tayyare piyangosu namıyla meydana gelerek bir hayli para toplamıştı. Bulduğumuz devirde tayyareciliğimizin zamanın icabıyla mütenasip surette inkişafı için elden gelen gayret sarf olunmaktadır.

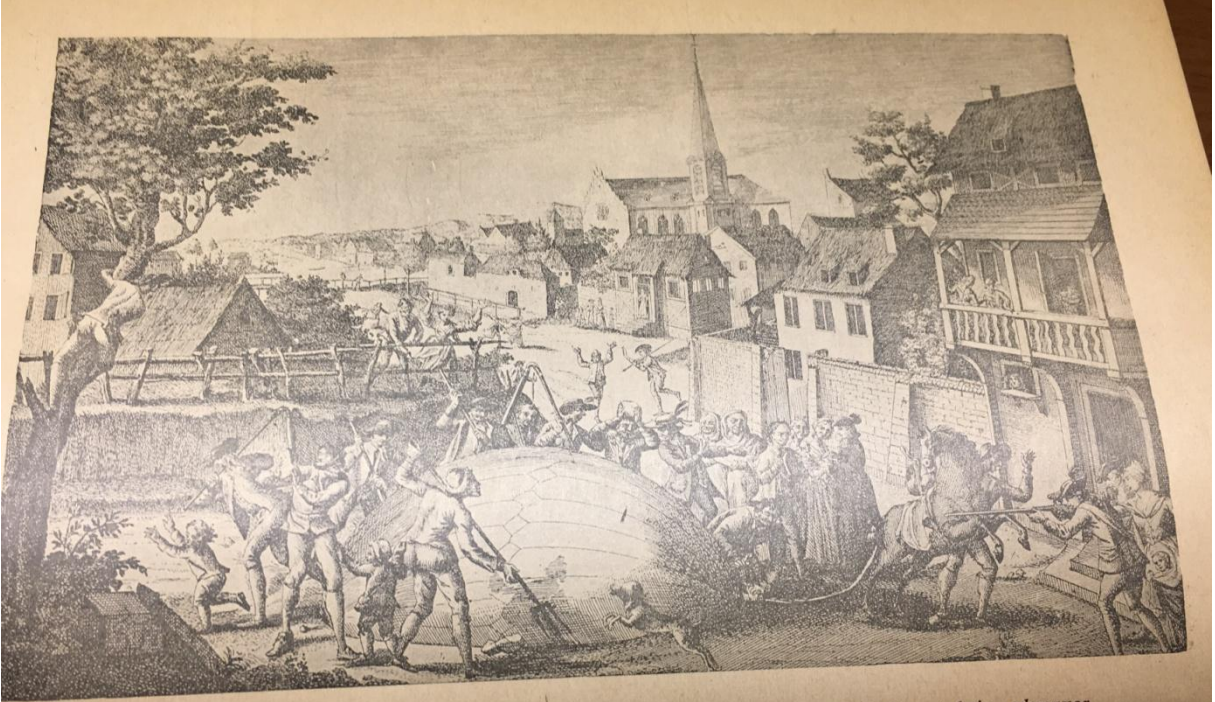
EK 3: Hezarfen Ahmet Çelebi'nin 17.Yüzyıl'da İstanbul'da Gerçekleştirmiş Olduğu Uçuş Denemesi



EK 4: Lagari Hasan Çelebi tarafından 17.yüzyılda gerçekleştirilen Ay'a çıkış denemesi



EK-5: Paris'te 27 Ağustos 1783 tarihinde gerçekleştirilen Balon denemesine köylülerin tepkisi

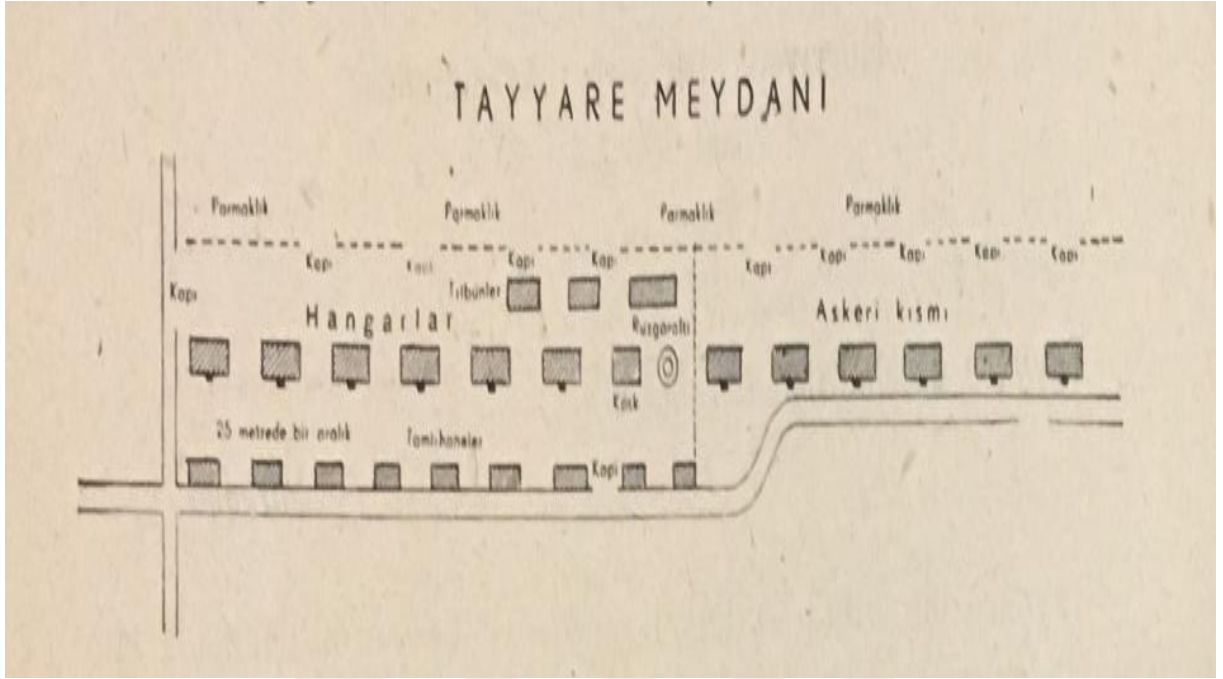


Resim — 7
27 ağustos 1783 tarihinde Gones köyüne inmiş olan balon köy sekencesi tarafından tahrip olunuyor.

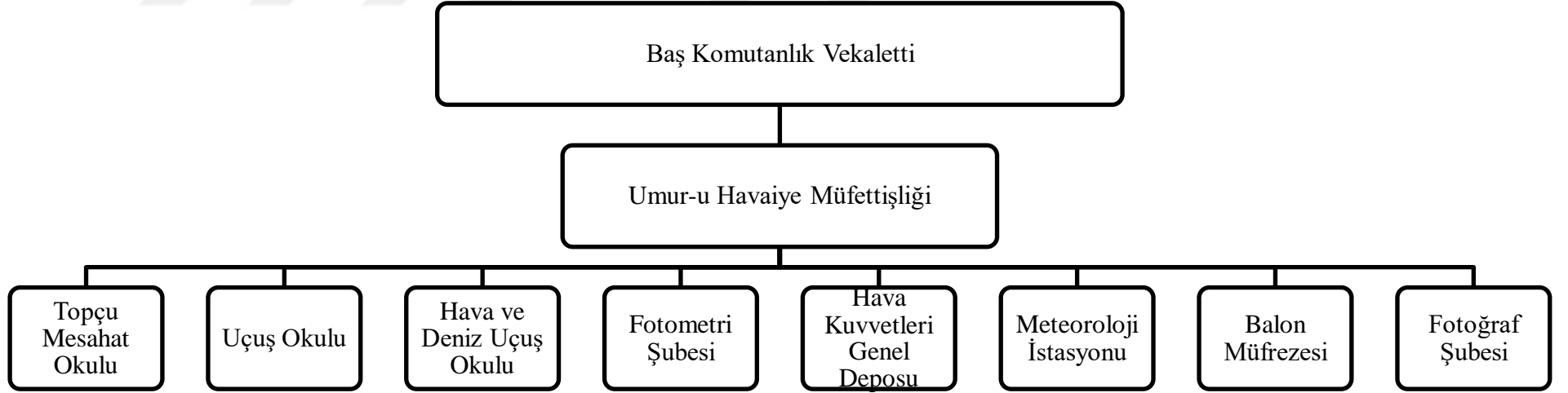
EK-6: Otto Lilenthal tarafından 9 Ağustos 1896 tarihinde gerçekleştirilen uçuş denemesi



EK 7: Tayyare Komisyonu'nun 1912'de gerçekleştirdiği Avrupa Seyahatinde İnceledikleri Viyana Havaalanının Planı



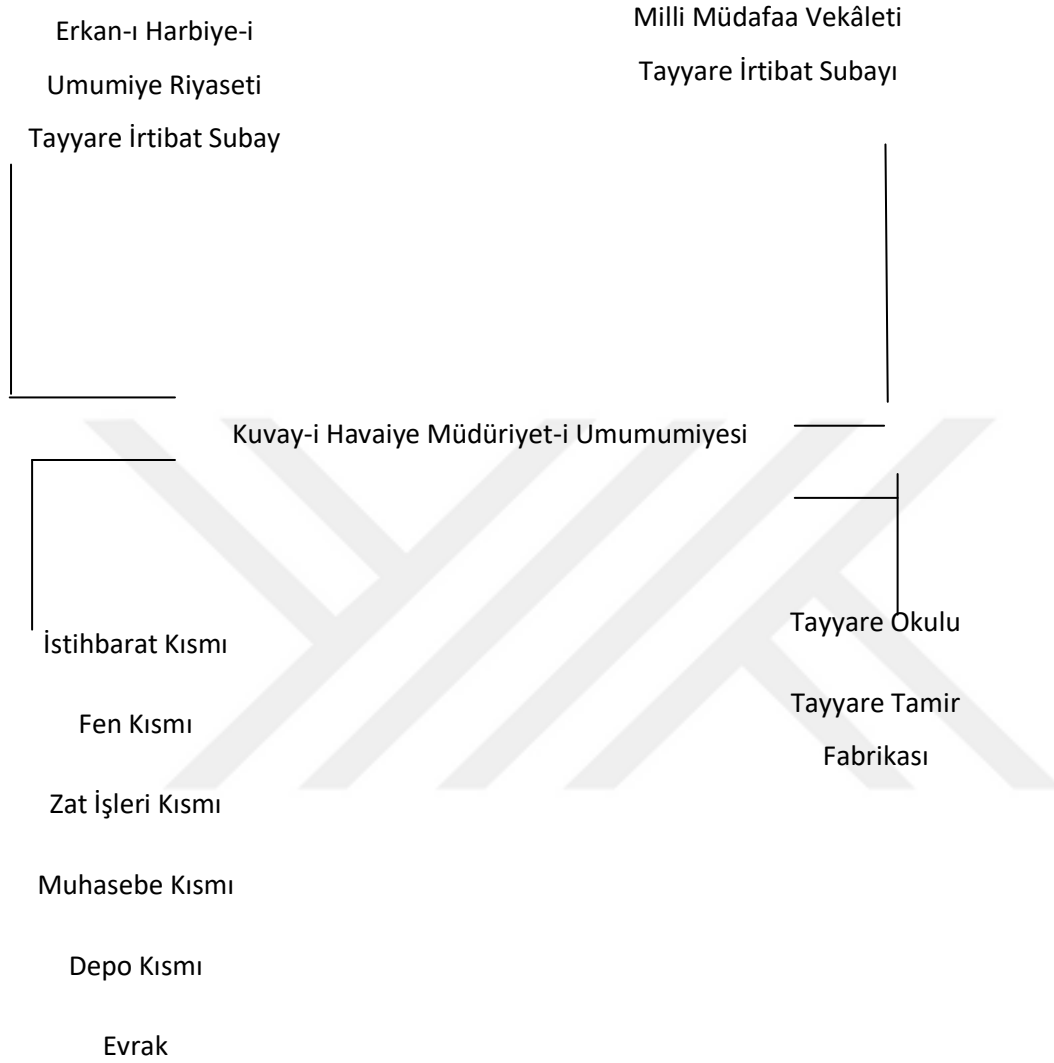
EK 8: 1916 yılına Ait Umur-u Havaiye Müfettişliği Teşkilatlanması



EK-9: 1917 Yılı Umur-u Havaiye Müfettişliği ve Umuru Haviye Şubesinin Savaş ve Barış Dönemlerinde Teşkilat ve Vazifelerine Ait Nizamname

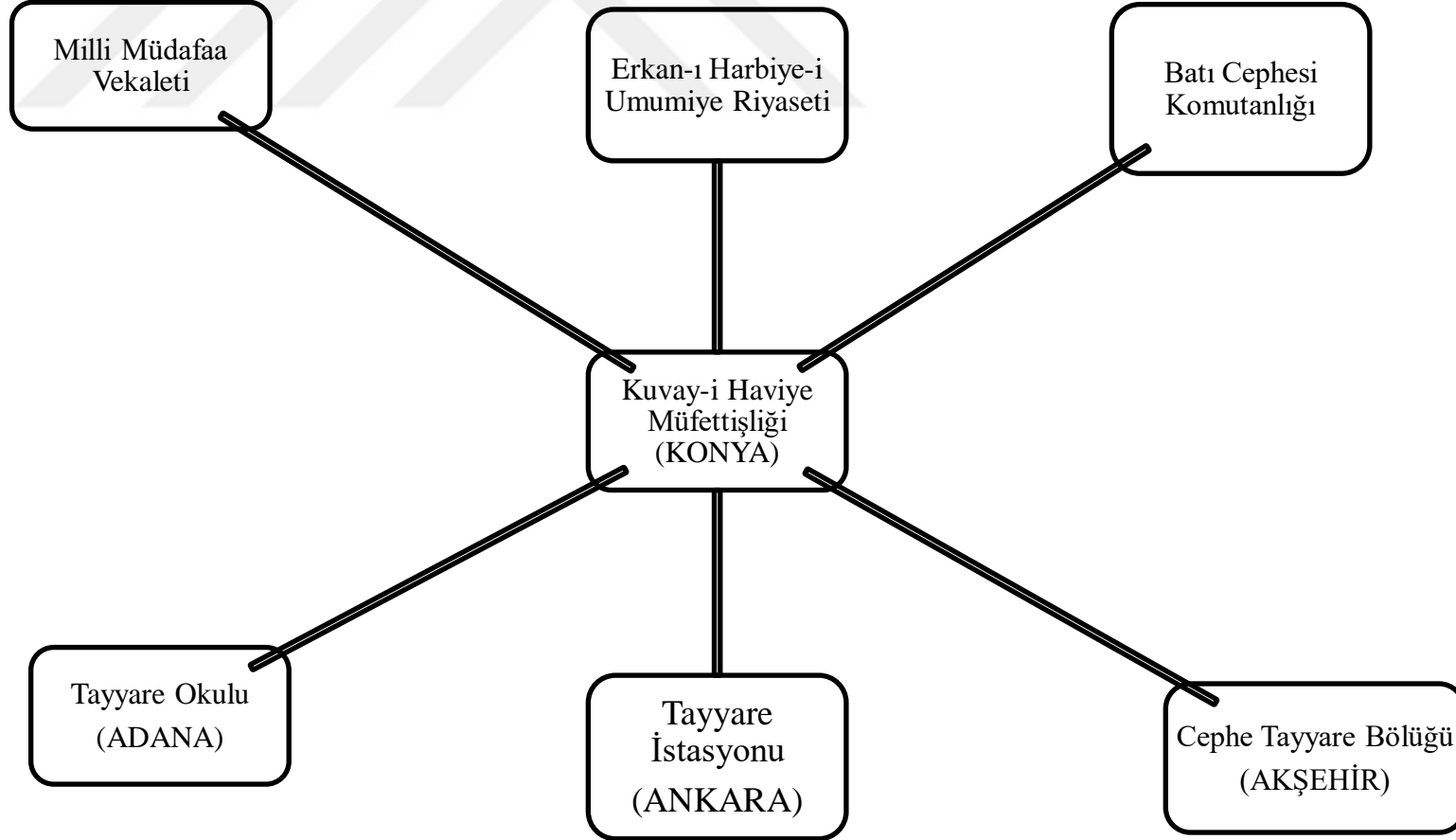
1. Barış zamanında Umuru Havaiye Müfettişliğinin vazifeleri şunlardır;
 - a. Bütün Umuru Havaiye birlik, müessese ve fabrikaları bütçelerinin Harbiye Dairesine bağlı Umuru Haviye Şubesiyle birlikte tanzimi
 - b. Umuru Havaiye'ye ait teçhizat, alet ve edevat hususunda Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyasetiyle görüşerek harcanacak lüzumlu malzemeleri tespit ve tedarik etmek
 - c. Bütün hava birlik ve müesseseleriyle fabrikaların vazifelerini senede bir defa denetlemek
 - d. Bütün hava birlik ve müesseseleriyle fabrikaların esas ve ikinci derecede ki levazım, alet ve edevatını temin ve muhafaza etmek
 - e. Uçak merkez binalarına ait inşaat ve tamiratın tekliğini yapmak
 - f. Sivil işlerin kullanma ve kayıt işlemlerini tanzim etmek
 - g. Subayların eğitimlerinin yeknesaklığını sağlamak
 - h. Sonbahar manevralarına hava birliklerinin katılmasını temin etmek
 - i. Umuru Havaiyeye müteallik buluş ve gelişmeleri takip ve tespit ederek uygun olanlarının tatbik ve tecrübesi için Umuru Haviye Şubesine teklif yapmak
 - j. Yabancı orduların Umuru Havaiyeye ait kanun ve nizamlarının tetkiki
 - k. Umuru Havaiye birliklerine ait otomobillerin idare işleri
2. Harp zamanı Umuru Havaiye Müfettişliği genel karargâha katılarak doğrudan doğruya genel karargah Erkan-ı Harbiye'sinin emri altında bulunacaktı. Harp zamanı Umuru Havaiye Şubesinin vazifeleri şunlardır;
 - a. Hava birlikleri işlemlerinin düzenli şekilde temin ve akışını sağlamak
 - b. Genel karargâhın verdiği emirleri takip ve tatbik etmek
 - c. Hava birliklerinin kullanılmasına veya teşkilatın genişletilmesine ve hizmetlerine dair genel karargâh kurmay başkanına teklif yapmak

EK-10: Milli Mücadele Döneminde Türk Havacılığının 1 Şubat 1921 tarihli Teşkilat Şeması



Bu teşkilatlanma yapısı içerisinde Hava Kuvvetlerinin başında bulunan müdürün emrinde Erkan-ı Harbiye'den bir tayyare irtibat subayı ve Milli Müdafaa Vekâletinden bir tayyare irtibat subayı bulunmaktadır. Bunlar üst makamlarla iletişim noktasında aracı konumundadırlar. Hava birlikleri İstihbarat, Fen, Zat İşleri, Muhasebe, Depo ve Evrak noktasında Erkan-ı Harbiye'ye bağlı hareket etmektedir. Bununla birlikte Tayyare Okulu ve Tayyare Tamir Fabrikası da (Atölye) Milli Müdafaa Vekâletine bağlı olarak hareket etmektedir.

EK-11: 5 Temmuz 1922 Tarihli Türk Havacılığının Teşkilat Şeması



EK-12: Adana Görüşmelerinin Gazetelere Yansıması

193

SALI 2

ULUS BASINMEVİ
Çukuriçi Caddesi Ankara
Telgrafı: U.L.U.S. Ankara

ULUS
ADIMIZ ANDIMIZDIR

Bugün 2 inci sayfa
Batı Anadolu'da
bir dolaşma
Yazan: Cahit BEGENC

SUBAT 1943
5 KURUŞ

(Telefon) 1371
Başyazdırıcı 1371
Yaz İşleri Müdürü 1061
Müdürlük Müdürü 1144
Yaz İşleri 1062
İdare 1064

İzhar ettiği arzu üzerine Türkiye'ye gelen İngiltere Başvekili
M. Churchill'i İnönü kabul ettiler

Soldu: İngiltere Başvekili M. Winston Churchill, Genelkurmay Başkanı Marşal Cakmak ve Başvekilimiz B. Sıkıri Saraoğlu da hazır bulunduğu halde Cumhurbaşkanımızla konuşuyor. — Sağda: görüşmelerden sonra M. Churchill Cumhurbaşkanımızla veda ederken. — Ortada: İmparatorluk Genelkurmay Başkanı General Sir Alan Brooke Cumhurbaşkanımızla görüşüyor. — Altta: İngiltere'nin İran ve Irak'taki kuvvetleri Başkomutanı General Maitland Wilson Başvekilimizle veda ederken. — Oba resimler seyahate iştirak eden arkadaşlarımız Foto Cemal İhsanî tarafından alınmıştır. Görüşmelere dair diğer resimler 6 inci sayfa-dadır.

Adana'da 30 ve 31 sonkânun tarihlerinde
Türk ve Britanyalı devlet adamları ve mütehassıslar müteaddit görüşme yaptılar
Esaslı noktalar üzerinde görüş birliğine varıldı

Türk ve Britanyalı devlet adamları, ceryan etmiş olan görüşmeler hakkında tam bir memnuniyet ifade ettiler

Ankara, 1 a.s. — Tebliğ: İzhar ettiği arzu üzerine, Birleşik Krallık Hükümetini temsil eden Başvekil Winston Churchill, Cumhuriyet Hükümetinin misafiri olarak Türkiye'ye gelmiştir. Varışını müteakip Başvekil, Adana'da bulunan Reisi cumhur tarafından kabul edilmiştir. Bundan sonra isimleri aşağıda yazılı Türk ve Britanyalı Devlet adamları ile mütehassıslar ara-

Stalingrat

Türk çiftçisinin

M. Winston Churchill
İnönü'ye S. M. Kral George'un dostane bir mesajını tevdi etti

Ankara, 1 a.s. — Anadolu Ajansının öğrendiğine göre, İngiltere Başvekili M. Winston Churchill, Reisi cumhur İsmet İnönü tarafından kabul edildiği vakit Reisi cumhurumuzca Kral Majeste George'un dostane bir mesajını tevdi etmiştir. Reisi cumhur İsmet İnönü, bu mesaja cevabın Majeste Krala takdimine Londra Büyük Elçimizi memur buyurmuşlardır.

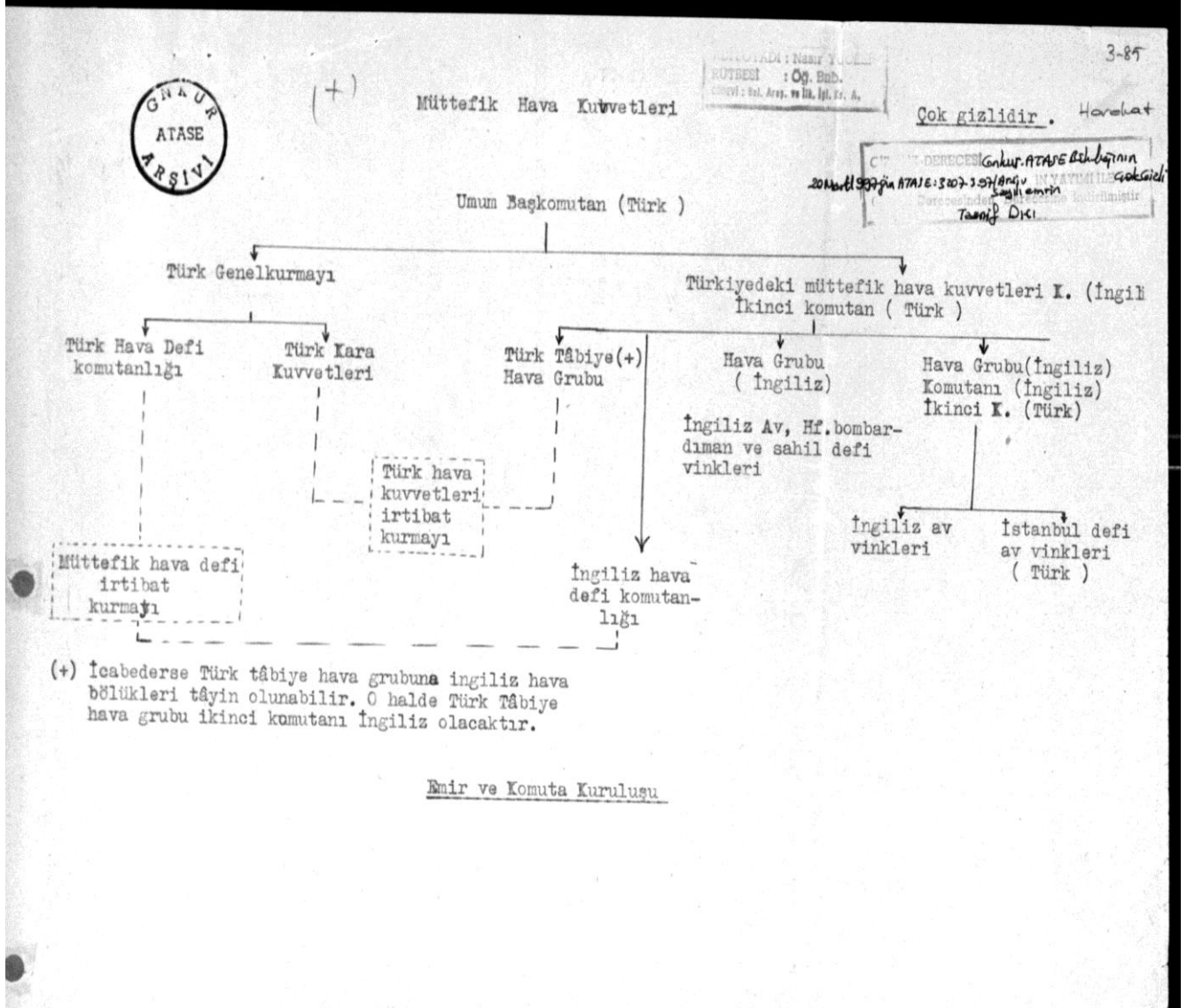
Cumhurreisimiz

M. Winston Churchill delâletiyle göndermiş olduğu selâm ve sempatiden dolayı
M. Roosevelt'e teşekkür ve sempatilerini bildirdi

Ankara, 1 a.s. — Anadolu Ajansının öğrendiğine göre, Adana mülâkâtı esnasında, Reisi cumhur İsmet İnönü, Amerika Birleşik Devletleri Reisi M. Roosevelt'e bir telgraf göndererek M. Winston Churchill delâletiyle göndermiş olduğu selâm ve sempatiden dolayı telgrafla Birleşik Devletler Reisine teşekkürlerini ve bilimumkabe sempatilerini bildirmişlerdir.

Ulus Gazetesi (2 Şubat 1943)

EK-13: Türk ve İngiliz Genelkurmay Başkanlıkları Aracılığıyla Hazırlanan Hava Savunma Teşkilat Planı



ATASE İDH Katalogu Kutu No 2, Gömlek No 54, lef 6

EK-14: Osmanlı Devleti Paris Ataşesi Fethi Bey'in Havacılık Eğitimi Hakkındaki 25 Nisan 1911 Tarihli Raporu

Tayyarecilik tahsili için gönderilecek zabitan hk.

Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti Aliyyesine

Tayyarecilik tahsili hakkında iki zabitin gönderilmesi tekrarrür etiğinden mektep ve kıtaata kabulleri ve imalathaneleri ziyaretleri emrinde Fransa hükümetince ne yolda müsadaat ve teshilatta bulunacağı hakkında Fransa Harbiye Nezaretine vaki olan müracaatta cevaben tayarancılığın orduda henüz teessüs ve teşekkül etmekte bulunması hasebiyle, Fransa ordusunca gösterilecek pek çok şeyleri olmadığı ve şimdiden askeri tayyarecilik mekteplerine ecnebi zabiti kabulünde mahsur görüldüğü bildirilmiş ve Fransa ordusunda tayyareciliği öğrenmiş olan zabitanın, evvelce açılan ve pek çok talebe yetiştirmiş olan sivil mekteplerde tahsil eylemiş olmaları hasebiyle Osmanlı zabitanın dahi aynı yol ile ilgili mekteplerde tahsillerinden maksat hasıl olacağı ilave edilmiştir. Filvaki Fransa'nın muhtelif noktalarında muhtelif sanat erbabı tarafından tayyarecilik mektepleri açılmış ve iş bu mekteplerde tahsilden amaca ulaşmak mümkün olmuştur. Bu bapta en ziyade haizi kıdem ve şöhret olan Bleriot müessesine bir zabitin tayyarecilik öğrenmek için tahsili süresince mektep masraflarının neden ibaret olduğu sorularak alınan cevapta bir zabiti pilot imtihanını geçirinceye kadar mekteplerinde muhafaza ettiklerini ve buda vasati olarak üç haftada istihsal olunduğunu, masrafa gelince mekteb-i iadre 800 frank olduğu ve talebe bundan başka 150 frank bahasında sigorta dahi imzaladıkları, ayrıca uçaklara verecekleri hasarları tazmin eylemeye mecbur oldukları ve bilahare alet mübayaa eden pilotlara mektep masrafının iade olduğu bildirilmiştir.

Binaenaleyh zabitan mektepte yalnız tayyare aletini kullanabilmek yani uçmak için azami iki aydan fazla kalmayacaklardır. Ancak motor hakkında yeteri kadar bilgisi olmayan zabitlerin iyi tayyareci olamayacakları ortada olduğundan motorlar hakkında dahi araştırmada bulunmak üzere 15-20 gün ayrıca hesap etmek lazımdır. Diğer taraftan yalnız iki zabitin gönderilmesi bir tayyare kıtaatı oluşturmak için yeterli olmayacaktır.

Zabitanın üç aydan fazla bir müddet Fransa'da kalmayacakları dikkate alınırca, tek planlı ve çift planlı aletleri öğrenmek üzere, beşerden on zabitin gönderilmesi acizlerince lüzumlu olarak düşünülmektedir. Eğer kanunlaşmış ödenek bu miktarda zabitin gönderilmesine müsait değilse, hiç olmazsa burada tahsilde bulunan zabitanın arzu

edenleri havacılık eğitimine adapte ederek aradaki fark ortadan kaldırılmalı sayı tamamlanmalıdır.

Herhalde gelecekte ordularda pek ziyade ehemmiyet kespedeceği her nevi şek ve şüpheden uzakta olan tayyarecilik hususunda Osmanlı Ordusunun geride kalmamasının ve aletsiz tayyareci zabıt yetiştirmek uygun olmayacağından gerekli teçizatın şimdiden temini hususunun incelenmesini istirham eylerim.

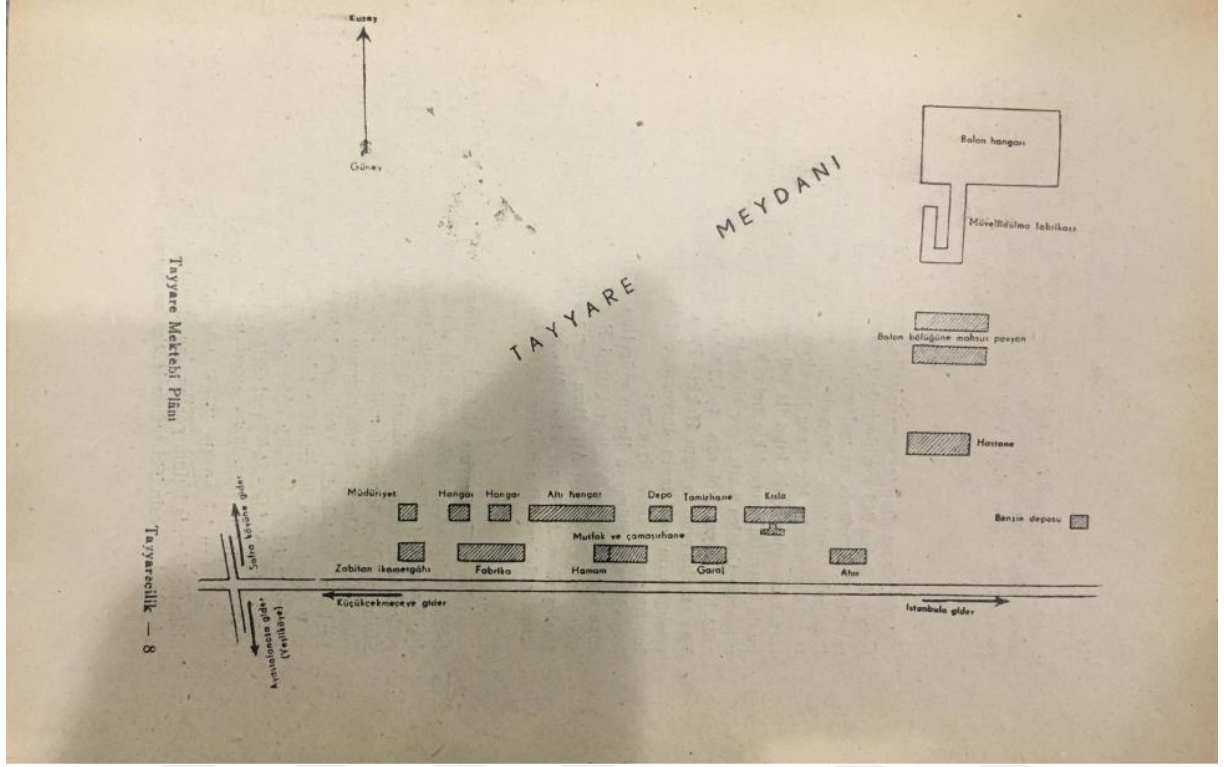
Paris Sefareti

Ataşemiliteri

Erkanı-ı Harp Binbaşısı

Ali Fethi

EK-15: Osmanlı Tayyare Komisyonu Başkanı Süreyya Bey Tarafından Hazırlanan Tayyare Mektebi Planı



İlmen (1947), a.g.e. 113.

EK-16: Türk Havacılığının 25 Eylül 1912/12 Eylül 1328 Tarihli İlk Teşkilatnamesi

Tayyare Mektebi ve Tayyara Bölüğü Teşkilatı

Madde 1: Tayyareci yetiştirmek için İstanbul'da bir tayyare mektebi tesis olunacaktır.

Madde 2: Mektep merbut plan mucibince; müdüriyet, zabitan, makineci efrat, karakol daireleriyle hastane, tamirhane, alet ve edevat ve tahtelarz benzin depolarından, tayyare, otomobil, araba hangarlarından ve bir ahırdan ibaret olacak ve mebaiini mezkure bir hat üzerine inşa edilecektir.

Madde 3: Tahsil müddet üç aydır ve her sene üç eğitim dönemi olacaktır.

Madde 4: Planlanan her eğitim dönemine 12-20 arası zabıt dahil olacaktır.

Madde 5: Mektep teşkilat ve kadrosundan maada mektepte daima bir tayyare bölüğü bulunacak ve bu bölük yetiştirildikten sonra tensip edilecek mahallerde sevk ve ilhak edilerek yerine diğer bölük teşkil kılınacaktır.

Madde 6: Tayyareler için bölük teşkilatı kabul olunmuştur. Bir bölük iki takımdan ve bir takım iki tayyareden teşekkül edecektir. Tayyareler kâmilen arabalara tahmil edilecek ve seyyar olacaktır.

Madde 7: Mektebin ve tayyare bölüğünün kadroları berveçhiatidir.

Tayyare Mektebi Kadrosu

- 12- Müdür (Binbaşı veya da Miralay "Albay" olarak belirlenecektir) (1)
- 13- Müdür muavini (Yüzbaşı rütbesi olan bir subaydan seçilecektir) (1)
- 14- Tabur kâtibi (1)
- 15- Muallim(Tayyareci mülazımı evvel veya kıdemli yüzbaşılardan belirlenecektir) (4)
- 16- Makineci muallim (Tayyareci mülazımı evvel veya kıdemli yüzbaşılardan belirlenecektir) (6)
- 17- Doktor (Operatör Binbaşı) (1)
- 18- Doktor muavini (yüzbaşı)
- 19- Eczacı (1)
- 20- Hasta bakıcı (4 Kişi olarak belirlenecek bir onbaşı ve üç neferden oluşacak)
- 21- İdare memuru muavini başçavuşlardan seçilecek (1)

22- Yazıcı onbaşı (1)

Tamirhane:

- 1- Müdür (Yüzbaşı 1 Kişi)
- 2- Muallim (Mülazım-1 evvel 1 Kişi)
- 3- Çavuş (1 Kişi)
- 4- Ressam (1 Kişi 1000 Kuruş maaşla çalışacak)
- 5- Nefer ameale (16 Kişi)
- 6- Nefer hademe (17 Kişi)
- 7- Nefer aşçı (3 kişi)
- 8- Otomobilci nefer (6 kişi)
- 9- Saka neferi (2 kişi)

Alet ve edevat deposu

- 1- Depo memuru (1 kişi mülazım-1 evvel veya yüzbaşı)
- 2- Depo memuru muavini (Küçük zabıt 1 kişi)

Mektep Muhafız Müfrezesi

- 1- Müfreze kumandanı (1 Kişi yüzbaşı)
- 2- Müfreze memuru (1 Kişi mülazım)
- 3- Nefer (40 kişi)
- 4- Onbaşı (4 kişi)
- 5- Çavuş (2 kişi)

Bir Tayyare Bölüğünün Kadrosu

21. Kıdemli Yüzbaşı (Bölük kumandanı)
22. Mülazım: yüzbaşı (her tayyare için bir subaydan toplamda 4subay)
23. Tabip yüzbaşı (1 kişi)
24. Eczacı mülazım-1 evvel (1 kişi)
25. Başçavuş (Rövelverli 1 kişi)
26. Başçavuş muavini (1 kişi)
27. Çavuş (her bir tayyare için bir kişi olmak üzere toplamda 4 kişi)

28. Onbaşı ((her bir tayyare için bir kişi olmak üzere toplamda 4 kişi) Arabacı olarak kullanılacaklar)
29. Sıhhiye onbaşı (1 kişi)
30. Marangoz onbaşı (1 kişi)
31. Saka neferi (1 kişi)
32. Saraç onbaşı (1 kişi)
33. Demirci onbaşı (1 kişi)
34. Aşçı neferi (1 kişi)
35. Borazan (Tüfekli olarak 1 kişi)
36. Emirber nefer (7 kişi)
37. Tüfekli tayyareci ve makineci neferi (30 kişi)
38. Arabacı neferi (24 kişi)
39. Arabacı onbaşı (4 kişi)
40. Arabacı çavuş (2 kişi)

Araba adedi

1 adet altı beygirli, 2 adet dört beygirli ve 1 adette iki beygirli olmak üzere toplamda 4 araba teşkilatın envanterinde yer alacaktır.

Buna ek olarak 40 adet koşum hayvanatı, dört çavuş bineği, bir borazan bineği ve 7 zabıt bineği de teşkilatın envanterinde yer alacaktır.

EK-17: Bahriye Hava Teşkilatı Personeline Verilecek Brövelere Ait Nizamname

Madde-1: Bahriye Tayyarecileri ile Rasıtlarına mahsus olmak üzere bir “Alamet-i Mahsusa ve Hatıra” ihdas edilmiştir.

Madde-2: “Alamet-i Mahsusa ve Hatıra” iş bu nizamnamenin zirindeki resimde irade olunan şekil ve cesametinde olup Gümüşten imal olmuş ve tezhib (süslenmiş) edilmiş ve etrafı kaidesinde kurdele teşkil etmek ve balasında sorguçlu kavuk bulunmak üzere defne dalı ile çerçevenlenmiştir. İş bu çerçevenin vasatında bir deniz tayyaresi ve bu tayyarenin altında Çanakkale Boğazı mersumdur. Defne dalı ile kavuk ve deniz tayyaresi ile Çanakkale Boğazı kabartmadır. Alamet-i Mahsusa ve hatıranın tulu Yetmiş Milimetre ve arzı Kırk Altı Milimetre ve merkezinde pehni Üç Milimetre ve etrafında pehni İki Milimetre üstündeki kavuğun pehni Üç Buçuk Milimetre ve etrafındaki kabartma Defne dalının pehni Üç Milimetre ve tayyare ile Çanakkale'nin kabartma yüksekliği yarım milimetredir. İş bu “Alamet-i Mahsusa ve Hatıra”nın arkasına kesb istihkak edenin ismi ve tarihi itası hak edilecektir.

Madde-3: “Alamet-i Mahsusa ve Hatıra” elbise-i resmiede setre ve ceketin sol tarafına ve yukarisından itibaren İkinci ve Üçüncü düğmenin vasati hizasına ve sivil elbisede sol memenin Dört parmak altına talik olur.

Madde-4: “Alamet-i Mahsusa ve Hatıra” tayyarecilik mektebi imtihanlarında şerait muayeneye veçhile muvaffak olarak devre-i tansili ikmal eden bilumum bahriye tayyarecilerine ve bedel tahsil vakti hazarda İki Bin ve vakti seferde Bin Kilometre tayyarana muvaffak olan bilumum rasıtlara mekteb müdiri veya istasyon kumandanı tarafından vuku bulacak inha üzerine Bahriye Nazırı'nın tasvibi ile ita olunur. Kendilerine birer vesika verilir.

Madde-5: “Alamet-i Mahsusa ve Hatıra” ya nail olanlar Alamet-i mezkureyi ancak tayyare kıtaatında müstandem buldukları müddetçe taşımak hakkı haizdir. Tayyare kıtaatından infisal edenlerin de kendilerinden “Alamet-i Mahsusa ve Hatıra” istirdat olunarak silsile-i meratebe riayet Bahriye Nezareti'ne iade olunur. Fakat laakal Dört sene tayyarecilik veya rasıtlık hadametinde bulunmuş olanlar ve hadamet fevkalade ve yararlılıklarından tevale-i “Alamet-i Mahsusa ve Hatıra”yı daima muhafaza etmek için müsaade-i mahsusa ita edilmiş olanlar esna-i harbde ifa-i hadamet edenler ve tayyare ile kazazede olup ifa-i hadmete muktedir olamayanlar ve ahval sahiye ve tarafı veya imali gibi izar ve esbab telayesiyle tayyare kıtaatından infisal edenler “Alamet-i Mahsusa ve Hatıra”yı her zaman muhafaza ve talik edebilirler.

Madde-6: İş bu “Alamet-i Mahsusa ve Hatıra”yı her zaman muhafaza edecek olanlardan vefat-ı vuku bulanların “Alamet-i Mahsusa ve Hatıra” hakkı talikleri bulunmamak üzere evlad-ı zükürden kebirine ve evlad-ı zükürden bulunmadığı takdirde evlad-ı inas’ın kebirine intikal eder.

Madde-7: Bu nizamnamenin tarihi neşrinden itibaren meri olacaktır.

Madde-8: Bu nizamnamenin icrasına Bahriye Nazırı memurdur.



EK-18: Türk Tayyare Cemiyeti Adına Yurtdışına Eğitim Gönderileceklere Ait Talimatname



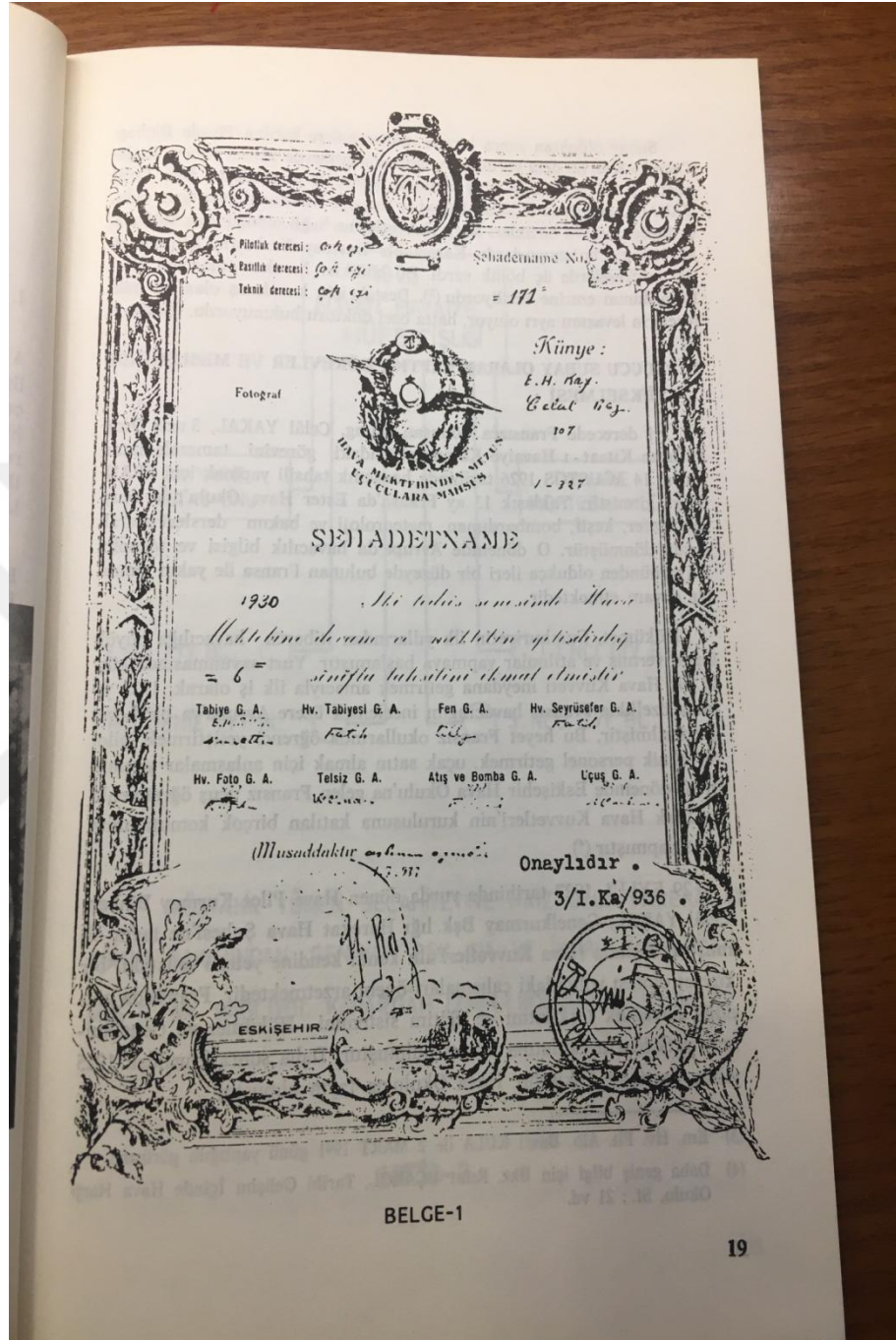
تورک طیاره جمعیتی طرفندن طیاره مهندسکی تحصیل ایچون
آوروپایه کوندریله جک طلبه لره مخصوص

تعلیمات نام

انقره
حاکیت ملیه مطبعه سی
۱۹۲۶

030	10			60	403	21	2
-----	----	--	--	----	-----	----	---

EK-19: Eskişehir Hava Okulu Tarafından Celal Yakal Adına Düzenlenen Pilot Diploması



EK-20: Milli Müdafaa Vekaletinin Cumhuriyetin 10.Yılı İçin Hazırlamış Olduğu Raporda
Havacılık Eğitimi İle İlgili Rakamlar

T. C.
M. M. V.
Ordu dairesi
1. Ş.
Sayı-----

T. C.
BAŞBAKANLIK
SİGORTA VE İŞLERİ

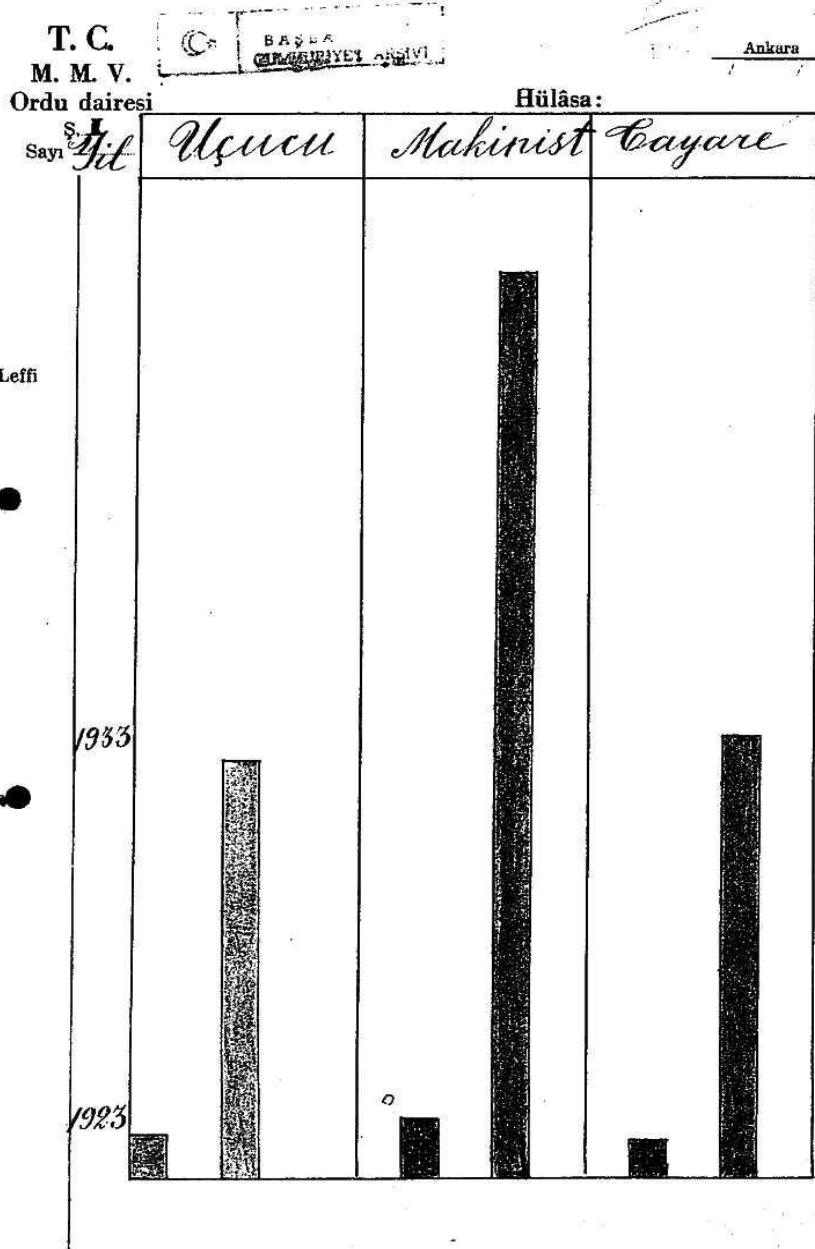
Ankara
/ / 93

H.:

10 sene içinde hükümet hesabına muhtelif yabancı
memleketlerde tahsilde bulunan ve dönen zabıt
ve talebeler :

Kara ordusundan zabıt	<u>Tahsil edüp dönen</u>	halen tahsilde bulunan
	48	13
Havadan	36	12
Denizden	20	6
Hekim	7	-
Baytar	7	-
As .fabrikadan zabıt	10	5
Harita zabiti	10	-
Hava talebesi	10	4
Askeri Fb. "	34	12
Harita "	-	7
Deniz "	-	4
	<u>182</u>	<u>63</u>

EK-21: 1923-1933 Arası Dönemde Türkiye'de Havacılık Eğitimi ve Uçak Teminine Dair Grafik



EK-22: 1937 Trakya Manevralarına Katılan Hava Filoları

Bugün 12 sahife
4 Ünlüde : Hikâye: Kız kaçırana
Cahid Uçuk
5 İncide : Terbiye bahisleri
Selim Sırrı Tarcan
Mysterling faciası
6 İncide : Manevra nedir?
Abidin Döner

Cumhuriyet

Bugün 7 nci sahifede
Trakya manevralarının
dünkü safahatını resim-
lerle takip ediniz.

İSTANBUL — CAĞALOĞLU
Ondördüncü yıl sayı: 4765
Telgraf ve mektûb adresi: Cumhuriyet, İstanbul - Posta kutusu: İstanbul, No 218
Perşembe 19 Ağustos 1937
Telefon: Başmüdürlük ve evi: 21366. Tahfizi heyeti: 24298. İdare ve matbaa kısmı 24299 - 24299



Düşman gözeltiyen bir tayyare deli topumuz

Hava filolarımızdan biri uçuş sahasında

**Şimalî Amerikadan
akseden kuvvet
verici sada**

Manevralarda dünkü neticeler
Mavi taraf fena vaziyete

Suriyedeki isyan
1000 den fazla Arab ve diğer unsurlar
Cezireden Mardine iltica ettiler

Adana 18 (Hürri) — Türk Sozû müsaadele Mardine iltica etmiştir.

Cumhuriyet Gazetesi, (19 Ağustos 1937)

EK-23: Fransa'da Havacılık Eğitime Giden Süreyya Bey Hakkında Belgeler

T.C.		T.C.	
M. M. V.		BAŞBAKANLIK	
Hava Müsteşarlığı		CUMHURİYET ARŞIVI	
Şube	Kısım	ankara	
Sayı		24-4-930	
Hususi	883	Hulâsa :	
Umumi	4643		

Başvekaleti celileye

İki sene evvel kendi parasile tayyarecilik tahsili için Fransaya gönd rilen ve bir kısım masraflarında Hükümet - tarafından tesviye edilen yüzbaşı Süreyya efendi Büyük erkânı harbiye reisliğinin emirleri hilâfına memlekete avdetten imtina etmiştir. Henüz mumaileyhin sıfatı askeriyvesi baki iken Borsada muameleye bağlamış ve yazıhane açarak ticaret hayatına açılmıştı ve bu suretle Orduya verdiği sözü ve memlekete karşı olan borcunu naks ve ihlâl etmiştir. Memlekete avdetten imtina eden mumaileyhin divanı harba tevdi edildiği arz olunur efendim .

[Signature] 24-2

Hifz

29-4-1930

M. M. V.

[Signature]

BAŞVEKALET EVRAKI		
Tarih	İş No	Lef
29-4-30	2867	2

Cevap tarihi :

Sayı.....

Re'sen

Vazılmıştır

4 -	071	10		56	374	1
-----	-----	----	--	----	-----	---



PARIS:28.2inci.KANUN:1930

Muhterem başvekilimiz
İsmet Paşa Hazretlerine

Alicenap Paşam
memleketimizin istiklalini uğrun oldukça çalışarak delik deşik olmuş
birzabitim . iki sene evvel kendi paramla firansaya tahsile geldim
15 senemi ikmal itdiğimi görerek memleketime iktisaden çalışmak
üzere istifa ederek ticaret hayatına atıldım .
Paris atışe militerliğine arz itdiğim cevabımı zatdevletlerine arz
ve takdim eyliyorum.
zat devletlerinize muvafık görüldüğü takdirde müzaheret ve himayei
devletlerinize iltica eylerim muhterem alicenap paşam efendim.

Parisde müstafi tayyareci
yüzbaşı:süreya

Süreya

*Mr. Müdafaa vekili
Bf-Hzretlerine takdim
20-4-1930*

BASVEKALET EVRAKI		
Tarih	Numara	Lot
20/4/30	1951	1

M. V. Hava . Ms . Kl .	Geldiği Tarih	Hava Evrakı N.º	Havale Olunan
21-4-30	2208	2	

İzahat.

*M. V. Hava . Ms . Kl .
21-4-30*

893

M. M. V. Hava . Ms . Kl .	Geldiği Tarih	Hava Evrakı N.º	Havale Olunan
	24/IV	4648	



PARIS.28.BİRİNCİ.KANUN.1930

Paris ateşe militerliğine

Emirlerinize merbut erkaniharbiel umumiyye riyaseti celillelerinin emir lerini aldım.

biray mukaddem malumu alileri üzerine askerlikden istifa itmişdim ve hemen burada ticaret hayatına atıldım muhtelif memleketlerin mevaddi iptidaiyye leri üzerinde paris piyasasında işyapmakdayım ki oldukça mühim bir meblegda yatırdım türkün parası türkyanıdır riyaseti celilenin emri devletlerine itaat itmek her zaman isterim fekat bu vaziyette imkanyokdur. hakkımda vaki olacak muameleyi biliyorum(emre ademi itaatle vazifeye gelmekden imtina idenlerin nisbeti askeriyeleri kat olunur) bugün memleketimizin iktisadına çalışmak farziyandır . asker memleketinin enfedakar bir şahsiyyetidir. tekml talimnamelerde yazarki(askerliğin enbüyük meziyyeti MESULİYYETİ SEVMEKDIR)istiklal harbinada atıldığımız zaman her mesuliyeti göze alarak memleketimizin selameti için ümitsizlikler içinde atıldık ve memleketimizin istiklalini kazandık.

bugün gine gine birfena düşünce ile askerliği terk itmiyorum yarin memleketimin mevaddi iptidaiyyesi üzerine çalışır avrupa piyasasına senevi birkaç milyonliralık malsatar ve bubirkaçmilyon türklirasida türkyeye girdiginde memleketime şimdiki askerlikle yapacağım hizmet lerin çökyüksegini yapmış oliyorum ki vicdanen çok mesudum birtarafdan birkabahat işlemekle digertarafdan yapacağım hizmeti düşünerek bu yolda çalışmayı tercih idiyorum bugün malum alileridirki hali hazarda yiz vatanımızın ihtiyacı mübremi iktisadi hizmetlerdir. ferden bir türküm türkyenin menfaati için lazım gelecek fedakarlığı her zaman için yaparım tekml mesuliyetleride severek kabuliderim hayatimin da bu uğurda hiç birkiymeti yokdur nasilki balkan harbinda bir avorof çıkdı buzengin yunan tüccari yunanlılara balkan harbini kazandırdı yarında(esasen o gayelle çalışıyorum) birtürk tüccari süreya çıkacak dir bugünkü revac bulmayan ve birçok propagandalarla öldürölmek istenilen türk mevaddi iptidaiyyesini piyasalarda revac bulduracaktır iki senedir vazifemle ne kadar alakadar oldum ise istirahat zaman larımı terkiderik bu vaziyetlerede hrkesden fazla agah oldum . ticaret sahasında hükümetin vememleketimin istifadesi için lazimgelen ve gelecek her fedakarlığı yapacağım tecrübe idilsün ozeman mesele anlaşılacaktır kendimi göstere mezsem idamim kararında razıyım . bu maruzatimin birsuretinide baş vekaleticilileye arz idiyorum muhterem başvekilimiz memleketi ve milleti için hayatını vakf ve feda itmiş muhterem yüksek bir şahsiyyetdir tabi ortada hiç birfenalık olmayup sif selamet ve hizmeti memleket mevzu bahisdir allah muhafaza itsün yarin memleketimin başına gelecek ufak birtehlike anında digil bir yüzbaşı bir nefer olarakda cephede harp itmegi seve seve kabul iderim sayet sif menfaati şahsiyyemi düşünüp ordudan kati' alaka itmeyi düşünmüş olsaidim dahabırçok vasitalar usuller bulabilirdim hiç bir dalavere düşünmiyorum dogrudan dogruya namuskarane ve hüsnü niyet tahtında açıkca vaziyetimi arzidiyorum burada geçen vaziyeti ticariye ve finans işlerini gördükce ve memleketimide çok iyi tanıdığım için ümidim her zaman fevkalade muvaffakolacağime çok eminim yalnız gine iktisadiyatımızın menfaati için icap iderse ticaret odalarımızın müzaheretini beklerim.

belki bugün hikaye olarak kabul olunacak bumaruzatım yarin tebellür ider öz ve temiz vatanım ve milletim nasilki istiklal harbindakihiiz-



SAHIFE: 2

metime ve onun için dökmüş olduğum kanlara mukabil yakami yıldız ve gövsümdeki yaraları nişanla kapadı ise buyapacağım hizmetlerde ayrıca memnun kalarak lazım gelen muhabbeti gösterir . hülassa gine memleketime iktisad sahasında hizmet maksadile çalışıyorum şimdilik avdetime imkan olmadığını arz iderek hatta ayrıca busebebden ümid iderimki tecziye diyil bilakis himaye beklerim maruzdur efendim.

Kendiparasile ikisene evvel
firansaya tahsile gelen
halen istifaiden tayyareci
pilot yüzbaşı

Suriya

030	10			56	374	1
-----	----	--	--	----	-----	---

4

EK-24: Türkiye'de Eğitim Alması İstenen 10 Suudi Arabistanlı Öğrenci Hakkında

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

T. C.
M. M. V.
Hava Müsteşarlığı
Ş. I Ksm.
Hu. No. 265
U. No. 1967

Ankara
20/IV/1933

20

Hülâsa:

Baş Vekâlet Yükdek Makamına

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

Cidde Elçiliğimiz vasıtasile Hariciye Vekâletine yaptığı bir müracaatta , Suudî Arabistan Hükûmeti , Türkiye harp ve tayyare mekteplerinde tahsil etmek üzere memleketimize on talebe göndermek istemektedir.

Mezkûr hükûmet , ikinci bir müracaat ile de, bu husus için Cümhuriyet Hükûmetine ait makamlarla müzakerelerde bulunduğunu ve önümüzdeki sene zarfında ne şeraitle talebe kabul olunacağını istifsar etmektedir.

Büyük Erkânıharbiyece , Vekâlet tarafından tahakkuk ettirilecek masrafları kendi hükûmetlerine ait olmak üzere , mezkûr talebenin mekteplerimize kabulünde bir mahzur görülmediğinden ıycabeden Vekiller Heyeti kararının ıytasına emir ve müsaedeleri maruzdur Efendim.

M. M. V.
Tera V. H. ne
22 - 3 - 933

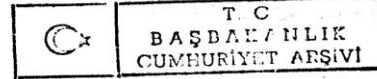
Kabûl
24.4.

22-3-933 4
1518

T. C.
BAŞVEKÂLET
MUAMELÂT MÜDÜRLÜĞÜ

Şube:
Sayı: 14234

KARARNAME



Millî Müdafaa Vekilliğinden yazılan 20/3/933 tarih ve 265/-1967 sayılı tezkerede; Suudî Arabistan Hükûmetinin Türkiye Harp ve Tayyare Mekteplerinde okumak üzere on talebe göndermek istediği ve önümüzdeki sene içinde ne şartlarla talebe kabul olunacağını sorduğu bildirilmiş ve Büyük Erkânı Harbiye Reisliği masrafları hükûmetlerine ait olmak üzere bu talebenin mekteplerimize alınmasında mahzur olmadığını söylemiş olduğundan bu hususta bir karar verilmesi x istenilmiştir.

Bu iş İcra Vekilleri Heyetinin 24/4/933 toplantısında görüşülerek masrafları kendi hükûmetlerine ait olmak şartıyla bu hükûmetin göndermek istediği talebenin mekteplerimize alınması kabul olunmuştur.

24/4/933

REİSİCÜMHUR

Yazı M. Kemal

B. V.

İsmail

Ad. V.

Yusuf Kemal

M. M. V.

Kemal

Da. V.

S. W. W.

Ha. V. V.

S. W. W.

Ma. V.

M. Kemal

Mf. V.

S. W. W.

Na. V.

L. Kemal

İk. V. V.

M. Kemal

S. İ. M. V.

S. Kemal

G. İ. V.

S. Kemal

Zr. V.

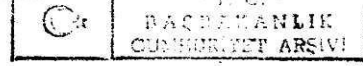
M. Kemal

030 18 01 02 35 28 17

EK-25: Yurtdışında Havacılık Eğitimi Gören Türklerin Teftişi İçin Görevlendirilen İhsan Aksolay

T. C.
BAŞVEKÂLET
KARARLAR MÜDÜRLÜĞÜ

Kararname



Karar sayı

2

6914

30/12/936 tarih ve 2/5774 sayılı kararnameye ekdir:

Avrupada tahsilde bulunan talebeyi teftiş etmek ve aynı zamanda Hollanda ve İngiltereye de uğrayarak tayyare ve yer telsizleri, elektrik ve muhabere bakımından askerî tayyare meydanları hakkında tetkikatta bulunmak üzere 75 gün müddetle Avrupaya gönderilen Hava Müsteşarlığı fen şubesi Müdür vekili Dr.Mühendis Binbaşı İhsan Aksolay'ın bu vazifesinin 97 gün devam ettiği anlaşıldığından bu 22 güne ait gündeliklerinin de 2/5690 sayılı kararnameye göre verilmesi; Millî Müdafaa Vekilliğinin 2/6/937 tarih ve 163/296 sayılı tezkeresi ve Maliye Vekilliğinin 16/6/937 tarih ve 13248/29 sayılı mutaleanamesi üzerine İcra Vekilleri Heyetinin 17/6/937 toplantısında onanmıştır . 17/6/937

REİSİCÜMHUR

K. Atatürk

Bş. V.

J. İmri

Ad. V.

E. Savaş

M. M. V.

K. Özgür

Da. V.

S. Kaya

Ha. V.

B. R. Özas

Ma. V.

A. Özgür

Mf. V.

J. Anık

Na. V.

A. Çetinkaya

İk. V.

C. Başgany

S. İ. M. V.

A. Özgür

G. İ. V.

Rana Cordan

Zr. V.

Ş. Kaya



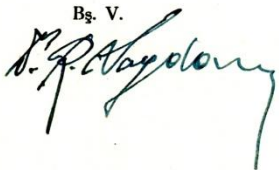
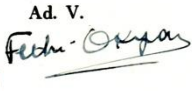


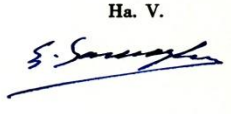
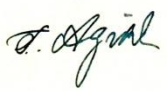








000 18 01 02 76 56 5

BCA, 30-18-1-2/76-56-5

EK-26: 1939 Yılı İçerisinde Türkiye'de Görevlendirilen İngiliz Havacı Uzmanlar

T. C. BAŞVEKÂLET KARARLAR DAİRESİ MÜDÜRLÜĞÜ		Kararname		T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞIVI	
Karar sayısı 2		12773		GİZLİLİĞİ 20/06/1994 tarih ve 03371 sayılı Onayla KALDIRILDI	
İlişik listede adları yazılı İngiliz ırk ve tabiiyetinden on kişinin İngiltere hükümetinden temin olunan kredilerle alınan harp malzemesi meyanında bulunan ve peyderpey memleketimize gelmekte olan tayyarelerin montaj işleriyle bunların hususiyetlerinin kendi tayyarecilerimize öğretilmesi için hava birliklerinde istihdam olunmalarına izin verilmesi ; Milli Müdafaa Vekilliğinin 12/II/939 tarih ve 18353/2346 sayılı teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyetince 24. TEŞ.SAN. 1939 tarihinde kabul olunmuştur .					
REİS ICUMHUR					
<i>İsmail İnönü</i>					
Bş. V.	Ad. V.	M. M. V.	Da. V.	Ha. V.	
<i>B. P. Kaydancı</i>	<i>Fedri Özyan</i>	<i>B. M. V.</i>	<i>Fayık Özbek</i>	<i>Ş. S. S. S.</i>	
Ma. V.	Mf. V.	Na. V.	İk. V.	S. İ. M. V.	
<i>E. Ağral</i>	<i>Yücel</i>	<i>A. F. Cebesoy</i>	<i>R. Rakis</i>	<i>D. H. Alakörs</i>	
G. İ. V.	Zr. V.	Mü. V.	Ti. V.		
<i>B. Karadeniz</i>	<i>M. M. V.</i>	<i>A. Celimbay</i>	<i>M. S. S.</i>		
030 18 01 02 89 111 13					

EK-27: 1939 Yılı İçerisinde Türkiye'de Görevlendirilen İngiliz Havacı Uzmanlar

T. C. BAŞVEKÂLET KARARLAR DAİRESİ MÜDÜRLÜĞÜ Karar sayısı 2		Kararname		T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞIVI	
12446				GİZLİLİĞİ 20/06/1994 tarih ve 03371 sayılı Onayla KALDIRILDI	
24/II/939 tarih ve 2/I2373 sayılı kararnameye ekdir: İngiltereden gelen ve gelmekte olan tayyarelerin montaj işleriyle bunların hususiyetlerinin kendi tayyarecilerimize öğretilmesi için hava birliklerinde geliştirilmesine izin verilen İngiliz mutahassıslarından başka bu defa gelmiş olan F.L.S. Mark. Moseley, R.S. Burles, D.Hawkes ve Kenneth Fitzgerald Secholes'in de aynı işlerde geliştirilmesine izin verilmesi; Millî Müdafaa Vekillığının 4/12/939 tarih ve 18353/2346 sayılı tezkeresile yapılan teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyetince 12.KAN.EV.1939 tarihinde kabul olunmuştur.					
REİSİCÜMHUR					
					
Bş. V.	Ad. V.	M. M. V.	Da. V.	Ha. V.	
					
Ma. V.	Mf. V.	Na. V.	İk. V.	S. İ. M. V.	
					
G. İ. V.	Zr. V.	Mü. V.	Ti. V.		
					
0 3 0 1 8 0 1 0 2 8 9 1 1 5 6					

EK-28: 1941 Yılı Sonunda Türkiye'den İngiltere'ye Eğitime Gönderilen Subaylar

Rütbesi	Adı soy adı	baba adı	doğumu	memleketi
Üstğm.	İsmail Hakkı Kuşu	Davut	329	Elga
Astğm.	Tahir Koçak	Fazıl	335	Konya
"	M.Yakup Sınaç	Nurettin	334	İstanbul
"	İb.Halil Demirel	M.Haşim	334	Urfa
"	Kamil Berker	Fahri	337	İzmir
"	Halik Ziya Anar	M.Handi	336	Havza
"	İsmail Ok	Süleyman	334	Girit
"	A.Rıza Kalaycıoğlu	Abdülvehap	335	Malatya
"	Nuri Aydın	Ali	336	Tekirdağ
"	Raşit Akay	Hüsnü	334	Üsküp
"	Yusuf Bozkurt Göl- lüyüce	Nafiz	332	Bursa
"	Haldun Seekin	Destan	334	Muğla
"	Hicri Şenmez	H.Avni	335	Ödemiş
"	Minir Özbek	M.Emin	335	Cihanbeyli
"	Mizaffer Memduh	Veyis	335	Demirköy
"	Abir			
"	Ahmet Burhan Ayyıl- dız	Fehmi	336	Edirne
"	Nimasettin Şengün	Mustafa	335	Hendek
"	Mustafa Ulusoy	İbrahim	336	Foça
"	Mustafa Özcan	Ahmet	335	Girit
"	Mehmet İyigün	Arif	335	Kilis
"	Sabahattin Cemil	Rüçdü	335	Üsküdar
"	Türkyılmaz			
"	M.Rafik Gökdemir	Mustafa	337	Edirne

030 10 |
133 955 21

1. C.
BAŞBAKANLIK
MÜHÜRÜNE ALINMIŞTIR

EK-29: İngilizler tarafından Türkiye'de Kurulmak İstenen Hava Savunma Teşkilatı

Harakat 3-289

T. C.
Genelkurmay Başkanlığı
Hv. Yarbaşıkanlığı
H. Hv. Şubesi

Kısım:
Sayı:

Cok gizlidir.
Yalnız Subaylara

GİZLİLİK DERECESESİ Genelkurmay Başkanlığı'nın 20 Mart 1997 gün
Ansa: 3207-3-97 Arşiv sayılı emri ile YAYIMI İLE ÇOK GİZLİ ANKARA
Gizlilik Derecesinden Derencesine İndirilmiştir
ZARF-DİSİ

AN. V.
motosek.

		Eşhas	Vesait	M./Cs	Toplar
1-	Karargah Nüvvesi, Kuvvetleri idame ettirmek için nakliye işleri, depolar, eşhas nakli ve sıhhiye işleri	552	248	-	→
2-	İstanbul ve İzmir bölgelerindeki bütün hava meydanları için ve İzmir ve zonguldak limanları için kullanılacak tayyare defii personeli nüvve teşkilatı	410	100	75	52
3-	Radars ve bölge hareket odaları personeli ve Zonguldak-Antalya radar şebekesi bir ekiplik	558	251	-	-
4-	Yukardaki kuvvetin ihtiyacı için ve ana kuvvetlerin geldiğinde lüzumlu şebekeyi hazırlamak için muhabere personeli	480	94	40	-
		2000	693	115	52


Nakliyat Sür'ati:

5- Mevcut şartlar altında günde bir treni bile emniyetle temin etmekte müşkilat çekilmektedir. binaenaleyh Devlet demir yolları idaresiyle hususi ve teferruatlı tertibat hakkında anlaşmadıkça bu işi başarmak imkansızdır.

6- Yukarıki kuvveti nakil etmek için 34 Katar ihtiyacı vardır. Devlet demir yolları idaresi günde iki katar temin ettiği takdirde bu kuvveti 17 gün zarfında sevk etmek mümkün olacak ve hepsi 20 gün zarfında yerlerine gitmiş bulunacaktır.

Kuvvet/ 686

686/ S.112/ Air
5/I.Kanun/43



Cevaplarda Ş. nin isim, tarih ve No. nun yazılması lazımdır.

EK-30: 1943 Yılı İçerisinde İngiltere Gönderilecek 30 Türk Hava Okulu Mezunu Teğmenin İsimleri

		T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ	
Teğmen	Tufan Akkoç	(942 - 3	
"	Celâl Atay	(942 - 13	
"	İsmet Derici	(942 - 21	
"	Cavut Yöner	(942 - 24	
"	K. Hüdâî Toros	(942 - 27	
"	Fahri Alkanat	(942 - 28	
"	Hürettin Kinay	(942 - 32	
"	Ahmet Yıldırım	(942 - 33	
"	Nazif Akdağ	(942 - 39	
"	Samin Sırdag	(942 - 40	
"	Lütfi Biberoglu	(942 - 42	
"	Mehmet Dızdar	(942 - 51	
"	Hüsnü Bahar	(942 - 56	
"	Nezhat Çelikoğlu	942 - 57	
"	İzzet Gözde	(942 - 58	
"	Hüseyin Erorhum	(942 - 61	
"	Fikret Ballı	(942 - 62	
"	Mehmet Akçay	(942 - 63	
"	Erenkuz Ersoy	(942 - 69	
"	Hüsnettin Tamer	942 - 76	
"	Suphi Altınok	(942 - 77	
"	Fahri Turakan	(942) 80	
"	Mustafa Şenmez	(942 - 82	
"	N. Ali Tokatlı	(942 - 31	
"	İsmet Çetinbiniç	1942 - 37	
"	Şahabettin Nasuh	942 - 45	
"	Ahmet Erzin	(942 - 48	
"	İsmail Divitil	(942 - 84	
"	Kanal Erencil	(942 - 91	
"	Pustağa Uyar	(942 - 92	

39
156

Aslına / Ayıttır.

050 10 47 304 9

EK-31: 1 Mart 1943 tarihinde İngiltere'ye Eğitime Gönderilecek 10 Subay

T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ						
<u>Baba Adı</u>	<u>Ana adı</u>	<u>Soy adı</u>	<u>Adı</u>	<u>Memlekati</u>	<u>Doğumu</u>	<u>Sicil No1</u>
Abdullah	Fenbe	Zeren	Kemâl	Milâs	337	942 - 6
Ahmet	Hatice	Alaybeyoğlu	Samih	Balıkesir	337	942 - 8
İbrahim	Refia	Hanneci	Nafis	Merzâfen	338	942 -11
İsmail	Mehiise	Gören	Gemal	Bafra	339	942 -16
İ. Ethem	Şefika	Gören	Mistafa	Kula	338	942 -17
Hakan	Merveçdet	Ahabelin	Yusuf	İstanbul	338	942 -18
Yusuf	Emine	Gültekin	Nezati	Çankırı	339	942 -26
Mehmet	Fâridâ	İşıklipe	Mehmet Fethi	Bursa	341	942 - 9
Hanan	Zeynep	İğirceli	Musaffer	İstanbul	337	942 -30
Ahmet	Hayriye	Köregin	Fikret	Bursa	338	942-24

338 10 46 297 22

61 010

BCA, 30-10-0-0/46-297-22, lef 4.

EK-32: 1943 Yılı İçerisinde Amerika'da Eğitime Gönderilecek Havacılar

Adı ve soyadı	Baba adı	Ana adı	Yerleşim	Yaş	Hüsnü	Ne için gideceği	Dosya No
Baki Kekin	Haydar	Halime	İstanbul	304	Yüzbaşı	Bombardıman	929-9
Perit Göknel	Haydar	Rukiye	İstanbul	304	Yüzbaşı	Kayıf	931-13
Mevzat Akug	Cemal	Hatice	İstanbul	300	Östeğmen	AV	937-16
Muhsin Şenkon	Şerif	Düriye	Denizli	309	Östeğmen	Bombardıman	934-10
Muzaffer Samal	Göknel	Azize	Üsküdar	311	Östeğmen	AV	937-15
Orhan Akış	Göknel	Latife	İstanbul	308	Teğmen	AV	930-14
Rauf Ersoy	Mustafa	Vesfiye	İstanbul	306	Teğmen	Kayıf	930-26
Zafer Ersoy	Muhsin	Gülüm	Akova	306	Teğmen	Bombardıman	930-57
Selahattin Akış	Yusuf	Fatma	İstanbul	304	Teğmen	AV	930-63
Mehmet Ağırca	Enis	Hüsnüye	Çanakkale	306	Teğmen	Bombardıman	940-4
Selçuk Ökyay	Zehni	Şefika	Kıbrıs	306	Teğmen	AV	930-19

030	10		133	957	20
-----	----	--	-----	-----	----

EK-33: Türkiye'ye Getirilen Yabancı Havacı Uzmanlarla İmzalanan Sözleşme Örneği

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

Türkiye Cumhuriyeti
Eskişehir Noteri :

Y. No
C. No. 9238

Sayhife :1

Mukavele name

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti M. M. Vekâleti namına Eskişehir Hava Okulu Komutanı Alb. Haim Bürküt ile Uçuş Öğretmeni İngiliz Yzb. Midwinter aralarındaki atideki mukavele aktolunmuştur.

1 - İngiliz Hv. Yzb. Midwinter Türkiye Hava Okuluna mütahtassıs Muallim olarak Angaja edilmiştir.

2 - İngiliz Yzb. Midwinter İngiliz Hv. Mekteplerinde tatbik ve takip edilen esaset dahilinde Türkiye Hava Okulunda Uçuş Öğretmenliği yapacaktır.

3 - Midwinter Türkiyede vazife gördüğü esnada:

A -1) Sivil mütahtassıs sıfatıyla talebeler üzerinde icap eden selâhiyete haiz olarak vazife görecektir.

B -) Türkiyede daimi sivil elbise giyecektir.

C -) Bir mukavele, bir rapor ve herhangi bir vesika imzası esnasında İngiliz Hava Kuvvetlerindeki rütbesini resmen kullanamayacaktır.

D -) Ticaret ve siyasetle iktikalden tamamen tevekki edecektir.

4 - Gerek talebe ve gerekse muallim Türk Subayları Midwinter muvazzaf bir Subay olduğundan Türkiye Hv. Kuvvetlerindeki mukabilinin Hv. Yzb. olduğundan haberdar edilecektir. Resmî kabüllerde ve buna mümasıl diğer bilcümle merasimlerde rütbe ve mevki'ine lâayk bir muamele görrecektir. Hüviyet varakası kendisinin Türkiye mektebinin muallimi olarak irae edilmiş bir İngiliz Subay olduğunu gösterecektir.

5 - Midwinter hizmet müddeti esnasında Türkiye Hv. Okulu Komutanının doğrudan doğruya veya şahsen merbut olacak ve ancak ona karşı mesul bulunacaktır. Hava Okulu Komutanından aksına talimat almadıkça Türkiyede iş görmekte olan diğer mütahtassıslarla teşriki mesaide bulunmayacaktır. Midwinter diğer bir mütahtassısın işine karışmayacağı gibi onlara emir veya Talimat vermek veya işlerini mürakaba ve tetkik etmek selâhiyetlerine malik olmayacaktır.

6 - Midwinter ifayî vazife ederken Türkiye Hv. Okulu Komutanının emri altında bulunacaktır. Meskûr Komutan ile kendi arasında bir ihtilal zukurunda Midwinter tetrisata müteallik hususatta doğan ihtilaflar için Genelkurmay II. Bşk.lığına ve diğer bütün hallerde Milli Müdafaa Vekâlet Hv. Müsteşarlığına müraaaat hakkı da olacaktır. İcap ederse Midwinter M. M. Vekâletine nihai bir müraaaat hakkına malik olacaktır. Midwinter Türkiyede ikamet müddetince Türkiyenin bütün Kanun ve nizamlarına tevfiî hareketi kabul eder .

8 -

80

8 - Eskişehir kadar birinci mevki seyahati temin edilecek ve kendisile beraber ve gerek bilahara kendisine iltihak edecek olan karısıyla oğlu () birinci mevki ve 10 yaşından aşağı olan çocuk veya çocuklarına bakmak üzere gidecek olan dadı veya mürebbiye de ikinci mevki seyahat imkanı temin olunacaktır.

Bu dadı veya mürebbiye mumaileyh subayın ailesine ve karısının ailesine mensup olmayan bir müstahdem olacaktır. Bu seyahatlar masrafı mumaileyh Türkiyeye hareketinden evvel Türkiye Büyük Elçiliğine tediye olunacaktır.

Bu mukavelenin veya temdidinin normal olarak hitamından birinci maddenin A fıkrasına veyahut 17 inci madde mucibince hizmeti nihayet bulunduğu takdirde kendisini ve karısının ve ailesi ve dadısını veya mürebbiyesinin Türkiyeden İngilteredeki memuriyet mahalline avdeti için verilmesi lazım seyahat masrafı Millî Müdafaa Vekaletince Mısırdan Türkiyeye azimeti halinde yapıldığı misilli mumaileyhin türkiyeden hareketinden evvel kendisine tesviye olunacaktır. Karısı ve çocuklarının ve dadı veya mürebbiyesine işbu mukavelenin iktiza ettiridigi ~~hizmet~~ hizmet müddeti zarfında Türkiyedeki ikametleri kat'î surette nihayetlendirmeyi arzu etmeleri takdirinde bunların Türkiyeden İngiltereye ve İngiltereden Türkiyeye geldikleri misillü seyahatları temin olunacaktır.

B - Midvinter gerekse Türkiyeye ve gerekse Türkiyeden harice 2.inci maddede zikrolunan kitap ve vesaik hariç olmak üzere aşağıdaki mikdarı yazılı zati eşyanın Türkiye Hükümeti hesabına nakle hakkı olacaktır:

75 Kilo Seyri Seri
150 " " Adı

C- Buna ilaveten karısı da mezkûr mikdarın yarısı kadar eşyayı Türkiye Hükümeti hesabına nakle hakkı olacaktır.

D- Buna ilaveten Midvinter gerek Türkiye ve Gerekse Türkiyeden harice zati istimaline mahsus üç Ton eşyayı beytiye ve mefruşatı Türkiye hükümeti hesabına nakle hakkı olacaktır.

E- Midvinter'in veya karısının veya çocuklarının zati eşyası Yukarıda mikdarı muharrer eşya dahil olsun olmasın (3 üç ton kadarı fakat otomobil hariç olmak üzere Türkiye gümrüklerince her türlü resim ve gümrükten muaf tutulacaktır. Mamafih mezkûre eşya Türkiyeye girerken gümrük muayenesine tabidir.

9 - A) Yüzbaşı Midvinter hizmet müddeti esnasında Türkiye Millî Müdafaa Vekâleti :

1 - Yüzbaşı Midvinter İngiltereden irae edeceği hangi bir bankaya her ay 22 yirmi iki ,22,16 yirmi iki onaltı şilin iğiliz lirası tediye edilecektir.

2 - Yüzbaşı Midvinter her ay tevkifatı

dahil (507)beş yüz yedi lira yetmiş beş kuruştan kanunî tevkiyatı geçtikten sonra (360)üçyüz altmış türk lirası verilecektir.

B) İşbu mukavelenin mer'f olduğu müddet esnasında bir İngiliz lirasını satın alabilecek Türk parası mukabilinin imza edildiği anda bir İngiliz lirasını satın alabilecek paranın yüzde doksan beşden az olduğu veya bu miktarın yüzde yüz beşinden fazla olduğu takdirde bu maddenin A fıkrasının ikinci kısmında yazılı meblağ yerine göre Midwinter veya Türkiye Millî Müdafaa Vekaletinin talebi üzerine işbu mukavelenamenin imza edildiği tarihte (360) üçyüz altmış Türk lirasının muadili olan kıymeti satın alabileceği şekilde azaltılacak ve çoğaltılacak ve işbu tadilat her icap ettikçe yapılacaktır.

C) Yüzbaşı Midwinterin maaşı Mısırdan hareketi tarihinden itibaren bağlayacaktır. Gerek İngilterede bir Bankaya ve gerekse Midwintere yapılacak olan ilk tediye Midwinter Mısırdan hareket tarihinden sonra ilk gelecek ayın birinci gününe kadar hesap edilmek suretile yapılacaktır. Bundan sonraki tediye her müteakip ayın birinci gününde yapılacaktır.

D) Yukarıda yazılı meblağlar Türkiye Hükümeti tarafından vergi ve sair gibi kesintilere tabi olmayarak tam olarak (360) üçyüz altmış lira olunarak tediye olunacaktır.

10 - Midwinter Memuryet mahallindeki ibate masrafı M. M. Vekâletince deruhte olunmayacaktır. Fakat kendisi istediği takdirde İstanbulda ikametine müsaade olunacaktır. Bu kadar varki işbu ikamet kendisinin Hava Okulundaki vazifesini halâldar etmeyecektir. Ve İstanbul ile Eskişehir arasındaki seyahatı masrafını Türkiye M. M. Vekâletinden talep etmeyecektir.

11 - Midwinter Türkiyedeki hususî seyahatlarındaki Türkiye Subaylarının istifade ettikleri tenzilattan müteneffi olacak ve kendisine icap eden Kolaylıklarla resmî vesaike temin olunacaktır. Bundan başka kendisine masrafı kendisine ait olmak üzere bir sivil erkek hademe tahsis olunacaktır.

12-A) Midwinter senede 61 gün izinli olacaktır. Bu izin zamanı istihdam edildiği kıt'a Komutanı ile istiqare ile tesbit edilecektir. Seyyahat müddeti izin müddetine dahil olacak ve Midwinter bu için seyahatları için harciraş talep etmeyecektir. Şu kadar varki mukavelenin hitamı müddetince 61 gün izin aldığı takdirde kendisine 8 nci maddede yazılı olduğu vechile harciraş verilecektir. Mütün bu izinler hizmet müddeti esnasında ve Türkiye Hava Okulu tatil zamanına tedadif etmek şartıyla alınacaktır. Meoburi ahvalda Türkiye Hava Okulu Komutanlığının tasvibi ile tatilden gayri zamanlardada izin alabilir.

Sahife:4

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

B - Midwinter Türkiye Hava Okulu birinci tedarik sergesinin hitamından evvel hakkın olan izinini alması ve mukavelede hitam bulmuş olursa bu mukavele izin müddeti kadar uzatılacak ve maaşları kendisine tam olarak verilecektir. Midwinter isterse bu izinini Türkiye haricinde geçirebilecektir.

13 - Türkiye M. M. Vekâleti Midwinteri bir seyyahatla tavsif ederse kendisine heyhat masrafı na samimeten seyyahat yevmiesi olarak altı lira ve ikamet ücreti olarakta(10)on Türk lirası verilecektir.

14 - Midwinter vazifesine lüzumlu olan sıhhi vaziyetini muhafaza edebilmek için kendi rütbesine muadil Türk Subaylarının istifade etmekte oldukları her türlü hastanede, Doktor , Dişçi ve sıhhi yardımdan aynı şekilde istifade etmek hakkındadır malik olacaktır, Midwinter hususi surette tedavi edilmeği tercih ettiği takdirde maaşlarının kendisi görecektir ve b hususat M. M. Vekâletinin selâhiyetdar bir makamın tasdik ettiği bir Doktor raporunu takdim edecektir.

15 - İngiliz Hava Kuvvetlerindeki terakkiyatı takip edilebilmek için Midwinter Türkiyedeki İngiliz Sefareti Hava Ateşesi ile tam bir surette temas hakkını hâlsidir. Fakat bu husus için her hangi bir harcirah talep etmeyecektir.

15-A) Bu maddenin ahkâmı mahsusu mucibince sıhhi veya ademi kabilyet sebeplerinden naşî Midwinter'in mukavelesi fesh edilecek olursa kendisine mukavelenin fesh edildiği ayın maaşı tam olarak verilecektirğ bundan başka Midwinter'in memleketine iadesi için gereken harcirah sekizinci madde mucibince tediye olunacaktır. Sıhhi ve ademi kabilyetse sebeplerinden naşî mukavelenin feshini istiyen Türkiye Hükümeti ihbarda bulunacaktır.

B) Mukavelenin feshi midwinterin ticaret ve ya siyasetle uğraşmasından mütevellit ise bütün maaşı kendisine verilmeyecek sadece Milli Müdafaa Vekâleti Midwinterine tahriren bildirildiği tarihe kadar tediye edilecektir. Ve bu takdirde Midwinter memleketine avdet harcirahından mahrum olacaktır.

16 - Bu mukavelenin hitamından evvel her hangi bir zamanda Türkiye ile İngiltere arasında siyasi münasebat münkati olur veya bu memleketle le başka memleketlerin siyasi münasebatları kesilecek olursa her iki tarafın mukaveleyi derhal feshe hakkı olacaktır. Bu takdirde Midwinter aylığını ve 8 nci maddenin (A) fıkrasında izah olunduğu veçhile memleketlerine avdet harcirahlarını alacaktır.

Türkiye her hangi bir Devlet veya Devletlerle muhasama giriştiği takdirde Midwinterdenden muharip vazifeleri istemeyecektir.

18 - Midwinter sıhhi sebeplerden gari sebep tahtında hizmetine ni-

hayet vermek istediği takdirde hava mektebi tedris senesinin hitamından üç ay evvel millî Müdafaa Vekaletine tahriren müracaat şartile mukavleyi feshedebilir. Bu takdirde Midvinter mukavelenin feshi tarihindeki ayın maaşını tam olarak alacak ve İngiltereye avdet harcırahı da kendisine ve rilecektir.

19 - A - Midvinter ölür veya sakatlanırsa bundan Türkiye hükümetine hiçbir mes'uliyet tereddüp etmeyecektir. ve ne kendi ve nede kendisinin varislerine bir tazminat verilmeyecektir.

1 - birinci sene için 142 yüz kırk iki 03 sıfır üç 6 altı peni İngiliz lirası

2 - Mukavelenin 20 inci maddesinin B fıkrası hükmüne tevfikan mukavele müddeti temdit edildiği takdirde miteakip her sene için mukavele mer'ı olduğu müddet ancak mukavelenin munkazı olduğu sene mis-tesma olmak üzere 120 yüz yirmi İngiliz lirası

3 - Mukavelenin bittiği sene 12 ay tamamlanmış ise 142 Yüz kırk iki 03 sıfır üç şilin altı İngiliz lirası

4 - Eğer mukavele 12 ay hitamından evvel bitecekse kendisine o sene zarfındaki hizmet müddetine 120 yüz yirmi 0-0 İngiliz lirası üzerinden isabet eden kısım ile ayrıca bir de 22 ,03 sıfır üç 6 altı İngiliz lirası tediye edilecektir. Birinci ve ikinci fıkradaki tediyeat Midvinter Türkiyeyi terk tarihine kadar hesaplanarak yapılacaktır. Bütün bu tediyeat Yüzbaşı Midvintere tediye günündeki rayice ve Türk parası olarak icra edilecektir.

20 - A - Mukavele bir sene mer'ı olmaktadır. Mukavele müddeti Midvinter'in Mısır'dan hareketi günü başlıyarak ve Midvinter'in nihai olarak İngiltereye döndüğü gün biteceği gibi Maaşleyhin 12 inci maddede hükümleri mucibince İngiltereye nihai avdetinden hemen sonra olmak hakkını ahiz olduğu iznin hitam tarihinden itibaren bitecektir. Şukadar var ki : bu izin 12 inci maddenin B fıkrasında yazılı şartlar dahilinde alınmadığı veyahut aşağıdaki fıkra mucibince bir anlaşma mucibince mukavele uzatıldığı takdirde Türkiye Millî Müdafaa Vekaletinden 9 uncu maddede yazılı meblağ Midvinter'in Mısır'ı ilk terkettiği tarihten itibaren bir seneyi geçecek müddet için istenmeyecektir.

B - 12 ikinci maddenin aşkamaını haleldar etmemek şartile işbu müddet tarafey akidanın arzularına üzerine akalli bir sene daha temdit olunabilir. Bux takdirde temdidi arşy eden akit taraf mukavelenin hitamından üç ay evvel diğer tarafı mübakkilendirerek niyetlerinden haberdar edecektir. O sene kendisine müracaat edilen taraf yeni bir mukavele akdine lazım kalmadan mukavele temdit edilmiş olacaktır.

21 - Yalnız Türkçe metin muteberdir.

22 - Bu mukavelename bir Eylül/944 den 31/Ağs/945 tarih

ne kadar müteberdir. DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

27/1. Teş/944

1220 Kuruluş Pul.

Midvinter

Naim Bürkit

Dairede yazılan ve mahallinde okunup manası anlatılmayan bu 27/10/944 tarihli mukavelename altındaki imzalar Zat ve Hüviyetleri dairece maruf bulunan Hava Okul Komutanı Albay Naim Bürkit ve İngiliz Uçuş Öğretmeni Midvinter'in olup içindekilerini kabul ederek muvacehede imza ettiklerini tasdik ederim.

Bindokuz yüz kırk dört senesi birinci teşrin ayının yirmi yedinci cuma günü 27/10/944

Eskişehir Noteri

Resmî Mühür

Rahmi Esen

İşbu mukavele ahkama tarafımdan
Yüzbaşı Midvinter'e anlatılmıştır.

27/10/944

Tercüman

Vasıf Günver

Aslı Gibdir

Şube 3. Müdürü



EK-34: Türkiye'ye Sığınan Romanyalı Havacıların Durumu

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

T. C.
BAŞVEKÂLET
MUAMELÂT UMUM MÜDÜRLÜĞÜ
Tetkik Müdürlüğü
Sayı : -----

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

27

Türk Hava Kurumu Başkanlığı, Eab.Ş. ifadeli 22/9/1944 tarihli
787/19704 sayılı yazısının örneğidir

Sayın Şükrü Saracoğlu
Başvekil

I- Bir uçakla Ankaraya gelerek yurdumuza sığınan aşağıda isim-
leri yazılı Romanyalı mütehassısların, Devlet fabrikalarında bilgilerin-
den istifade edilmesi incelenmek üzere, şimdilik Kurumumuz tarafından
engaje edilmeleri şifahi tasvip buyurulmuş ve emirleri üzerine kendi-
leriyle görüşülmüştü. Ankara Emniyet Direktörlüğünce üç gün içinde
mudut dışına çıkmaları kendilerine tebliğ edildiği haber alınması üze-
rine Vilâyet makamı ve Emniyet Direktörlükleriyle yaptığım temaslarla
bir kaç gün için alıkonulmaları temin edilmişse de siyasi bir vaziyet-
leri olmadığı anlaşılan bu teknik eşnasın mudut harici edilmemeleri
için icabedenlere emir buyurulmasını arz ve rica ederim.

2- Etimesğut Tayyare Fabrikamızda inşa edilen (IO) kişilik
(T.H.K. I) nakliye plânörünü çekebilecek bir uçak temin edilemediği
için bu plânörün uçuş tecrübeleri bugüne kadar yapılamamıştır. Roman-
yalıların getiren uçağın bu maksada yarayacağı anlaşıldığından plânörün
uçuş tecrübelerinde kullanılmak üzere Kurumumuz emrine verilmesi için
Münakalât Vekâletine emir buyurulmasına müsaadelerini diler, saygıları-
mı sunarım.

Türk Hava Kurumu Başkanı
Erzurum Mebusu
Ş. Koçak

1- Mühendis:
Mircea Grossu Viziru

2- Mühendis:
Nicolee Sloressco

3- Makinist:
Jam Mandru

Kalem. Mah. Md. Naky.
Telefonla Müimkâlât
ve Emniyet Umum. Md. Ş.
ne Şeyh. Md. ve icali
yapıldı. 24-10-1944
ASLI GIBİDİR

EK-35: Türkiye'ye Sığınan Romanyalı Havacıların Durumu

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ CUMHURİYET ARŞİVİ		DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ CUMHURİYET ARŞİVİ
T. C. BAŞVEKÂLET MUAMELÂT UMUM MÜDÜRLÜĞÜ MÜDÜRLÜĞÜ		ÖZÜ: 27-155 27
Yazan memur	<i>Şişir</i>	<i>Pröbkanlığına</i>
Yazı tarihi	10.1.1945	Dahiliye Vekillikine
Karşılaştıranlar	<i>Şişir</i>	<i>uyruğundan</i>
Dosya No.		Rumen tabeasız mühendis Nicolae Floresce
Gidiş No.	<i>6/150</i>	ile makinist Mandru İcan Braşv'un Türk Hava Kurumu-
Gidiş tarihi		nun Etimesgut Tayyare Fabrikasında çalıştırılmaları
Ekleri	<i>19-1-945</i>	na izin verilmesi hakkında mezkur Kurum Başkanlığınca
Not		alınan 16/12/1944 tarihli ve 984-26042 sayılı yazı ile istenmektedir. örneği ilişik olarak sunulmuştur.
		Adı geçenlerin çalıştırılmasında mahzur bulunup bulunmadığının bildirilmesini saygılarımla rica ederim.
	<i>Şişir</i> 10/1.	<i>Başbakan</i> Başvekil yerine Müsteşar <i>15.1.</i>
	<i>Şişir</i> 12.1.1945 <i>13-1</i>	

KK 16 1.945

Başvekil Devlet Matbaası - Ankara

EK-36: Türkiye'ye Sığınan Romanyalı Havacıların Durumu

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ T. C. M. BAŞVEKÂLET MUAMELÂT UMUM MÜDÜRLÜĞÜ MÜDÜRLÜĞÜ		MÜBÜR 620 080
Yazan memur	<i>Şişir</i>	$\frac{3}{2337}$ Karar <i>K</i>
Yazı tarihi	15.3.1945	
Karşılaştıranlar	<i>Ş</i>	Rumen uyrugu tayyare makinisti <u>Mandru Ioan</u> 'ın
Dosya No.		Brazovian Türk Hava Kurumunun Etimesgut Tayyare
Gidiş No.	$\frac{6}{797}$	Fabrikasında çalıştırılmasına izin verilmesi; Dahili-
Gidiş tarihi	1	ye Bakanlığınının 9/3/1945 tarihli ve 71872- 116/12010
Ekleri	6-4-995	sayılı yazısı üzerine, 2007 sayılı kanunun 2 inci
Not		maddesinin A fıkrasına göre Bakanlar Kurulunca
(X)	Başbakan yerine Müsteşar	30-3-1945 tarihinde kararlaştırılmıştır.
	<i>20.3.</i>	Dahiliye Bakanlığına <i>K: *</i>
		Rumen uyrugu tayyare makinisti Mandru Ioan'ın
		Brazovian Türk Hava Kurumunun Etimesgut Tayyare fab-
		rikasında çalıştırılmasına izin verilmesi hakkındaki
		Bakanlar Kurulu kararının örneği sunulmuştur.
		Aynı fabrikada Rumen uyrugu mühendis Nicolae
		Flaresco'nun da çalıştırılması için karar alınması
		istenilmektedir.
		2007 sayılı kanunun 2 inci maddesinde; tayyare
		makiniçliği ve pilotluğu yapacak veya Devlete veya
		İllere bağlı kurumlar veya Belediyeler ile bunlara
		bağlı tesisat hizmetlerinde çalışacak olan yabancı-
		lara Bakanlar Kurulu kararıle özel izin verilebileceği
		yazılıdır.
		Adı geçen Fabrika ile mühendisin göreceği
		hizmet, <i>pozisyon</i> maddenin şumulüne girmediği <i>malat</i> bu
		mühendisin çalıştırılması hususunda bu hükme dayanılarak
		Bakanlar Kurulu kararı alınmasına lüzum görüldüğüne
		saygılarımla arz ederim. (X)

KK 213 415

6-4-1945
16/3. 19.3. 20-3

Havakâlet Devlet Matbaası — Ankara

EK-37: Polonyalı Mühendis Jerzy Wedrychowski tarafından hazırlanan rapor ve Yüksek Mühendis Mektebinin Açılması Konusunda teklif

Dipl. Mühendis JERZY WEDRYCHOWSKI
A n k a r a

Etmesgut, 14 Mayıs 1941

62/100

BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Bay Başkan;

Gayesi , Türkiye'de tayyare mühendisliği tahsilini istihdaf eden kurs teşkilatına ait bir projeyi ilişik olarak takdim etmekteyim. Muhtıramızdan da anlaşılacağı üzere, Türk Hava Kurumu tarafından istihdam edilen mühendislerin müzaheret ti bu projenin tahakkukuna tamamen kâfi gelecektir. Ancak bu maksat için , Fransa'yı terk eden ve halen Türkiye'ye doğru yolda bulunmakta olan mühendislerin de mesâi birlikleri meşrut bulunmaktadır.

Böyle bir kursun elzem olacağını mülahaza etmekteyiz; çünkü biz , Türk havacılığı ile olan mesâi birliğimizi bir veya bir çok tip tayyareli bir isthsal ile tahdit etmek istemekteyiz. Birinciden daha az ehemiyetli olmayan diğer bir gaye de işimizi devam ettirecek olan halefler yetiştirmektir ; ve bunların sayesinde türk havacılığı, her bakımdan kendisine kâfi gelecek tamamen türk bir personele sahip olacaktır.

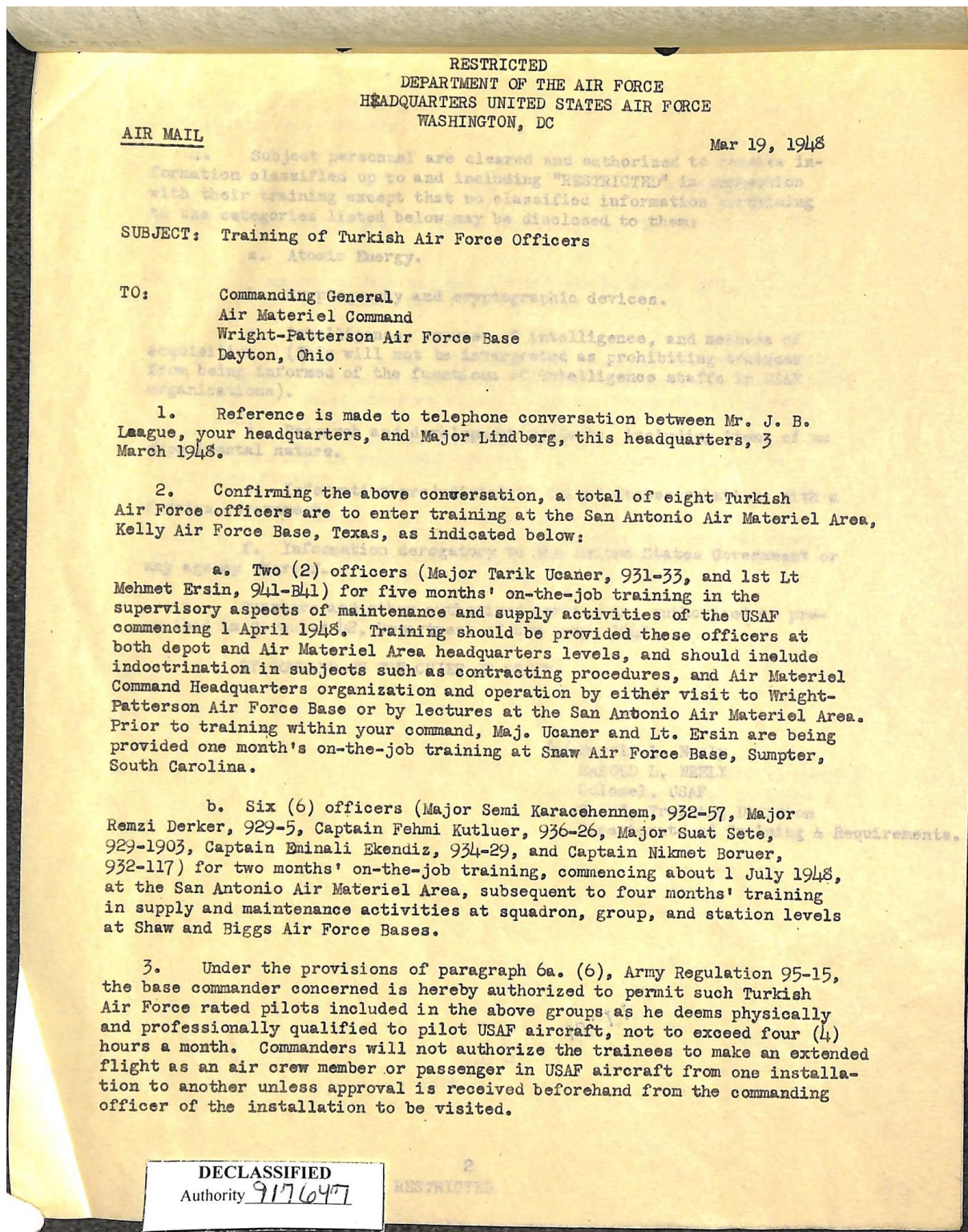
Projemiz tasvibinize mazhar olduğu takdirde , teferüatı ihzar etmek ve şufassal bir tedris programı hazırlamak ile meşgul olacağız.

En derin saygılarımızın kabulünü rica ederiz, Bay Başkan

030 10 61 409 15

4

EK-38: 1948 Yılında Amerika Birleşik Devletlerine Eğitime Gönderilen Türk Subaylar



National Archives, "Training Turkish Air Force Officer" RG 342 (Records of the U.S. Air Force Commands, Activities, and Organizations, 1900-2003), Series: Central Decimal Correspondence Files, 1919-1950, Entry: P 26, Box 3291, Location: 190/72/19/6

EK-39: Türkkuşu'na Ait İlan



Havacılık ve Spor, (141)

EK-40: Havacılık ve Spor Dergisinde Yayınlanan Türkkuşu'na Ait Bir Reklam Afışı



EK-41: Cumhuriyet tarihinin ilk kadın Askeri Pilotu Sabiha Gökçen'in Hayatını Anlatmak İsteyen Yabancı Matbuat Hakkında Bilgilendirme

01011500-50

TÜRKİYE CÜMHURİYETİ
PARİS BÜYÜK ELÇİLİĞİ
№ 1882/5322

Paris, 9 Teşrinisanı 1937

A	IV-16-b.
D	65
F	1-50

Riyaseticümhur Umumi Kâtipliğine,

İngilterede intişar etmekte olan "NEWS
REVIEW" mecmuasının Paris bürosu heyeti tahririye-
sinden alınan bir mektupda, mezkûr mecmuanın tayya-
reciliğe hasredeceği bir yazı silsilesi meyanında
intişar etmek üzere, tayyareci Sabiha GÖKÇEN'in haya-
tı ve havacılık sahasındaki icraat ve muvaffakiyetleri
hakkında malûmat verilmesi rica edilmektedir. Bu çok
kıymetli tayyarecimizin garp memleketlerinde de tanın-
masına ve takdir edilmesine medar olmak üzere, bu hu-
susda mezkûr gazetede bir yazı intişar etmesinin faide-
li olacağı mitalâasında bulunduğumu arz ve, tensip

.....

16/10

01011500-51

A	17-16-b
D	65
F	1-51

buyurulduğu takdirde, muktezasının ifasına emir ve
müsaadelerini rica eylerim.

Bu vesile ile de derin saygılarımı sunarım.

Paris Büyük Elçisi

Luca

E.

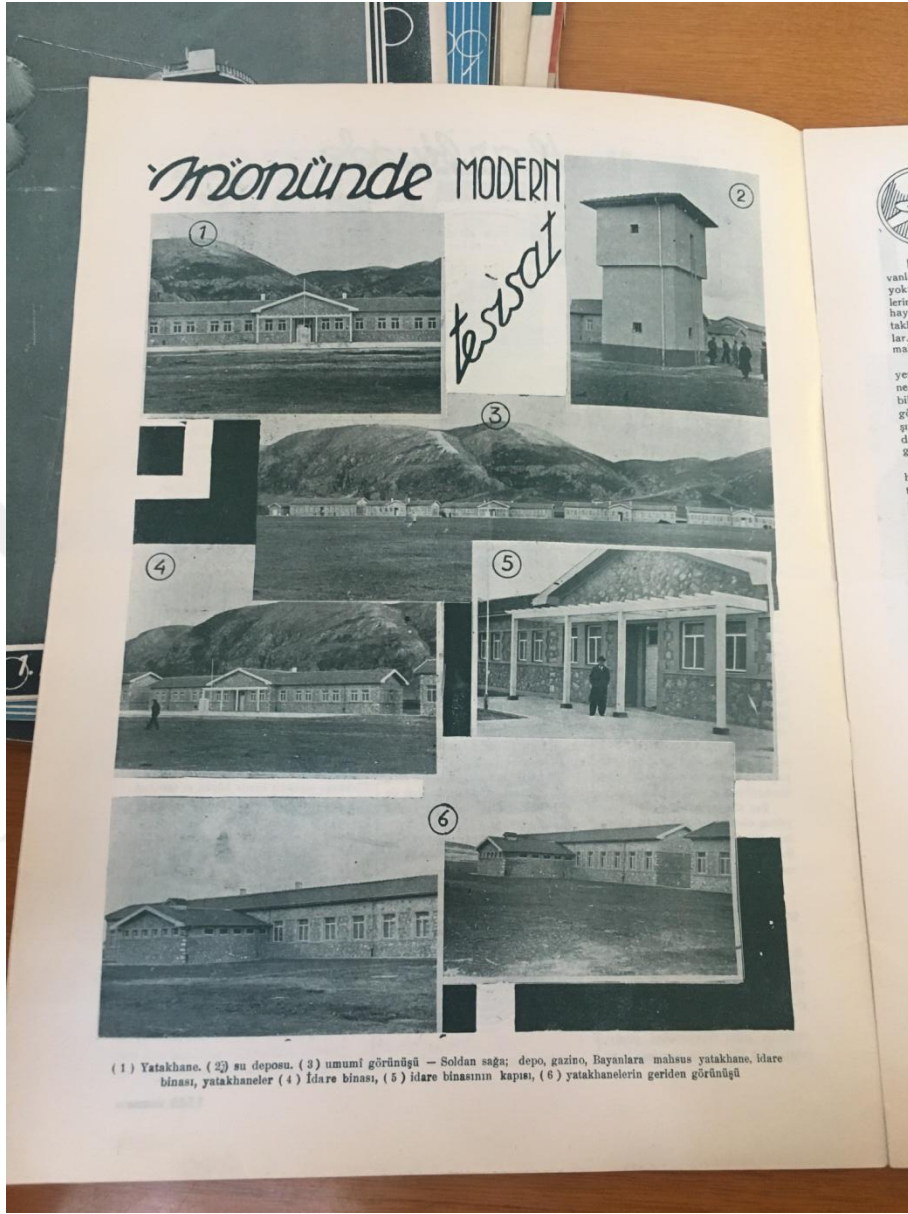
*Elde tutulsun
ve bana anısına
Hatırlatılsun*

14-XII-27

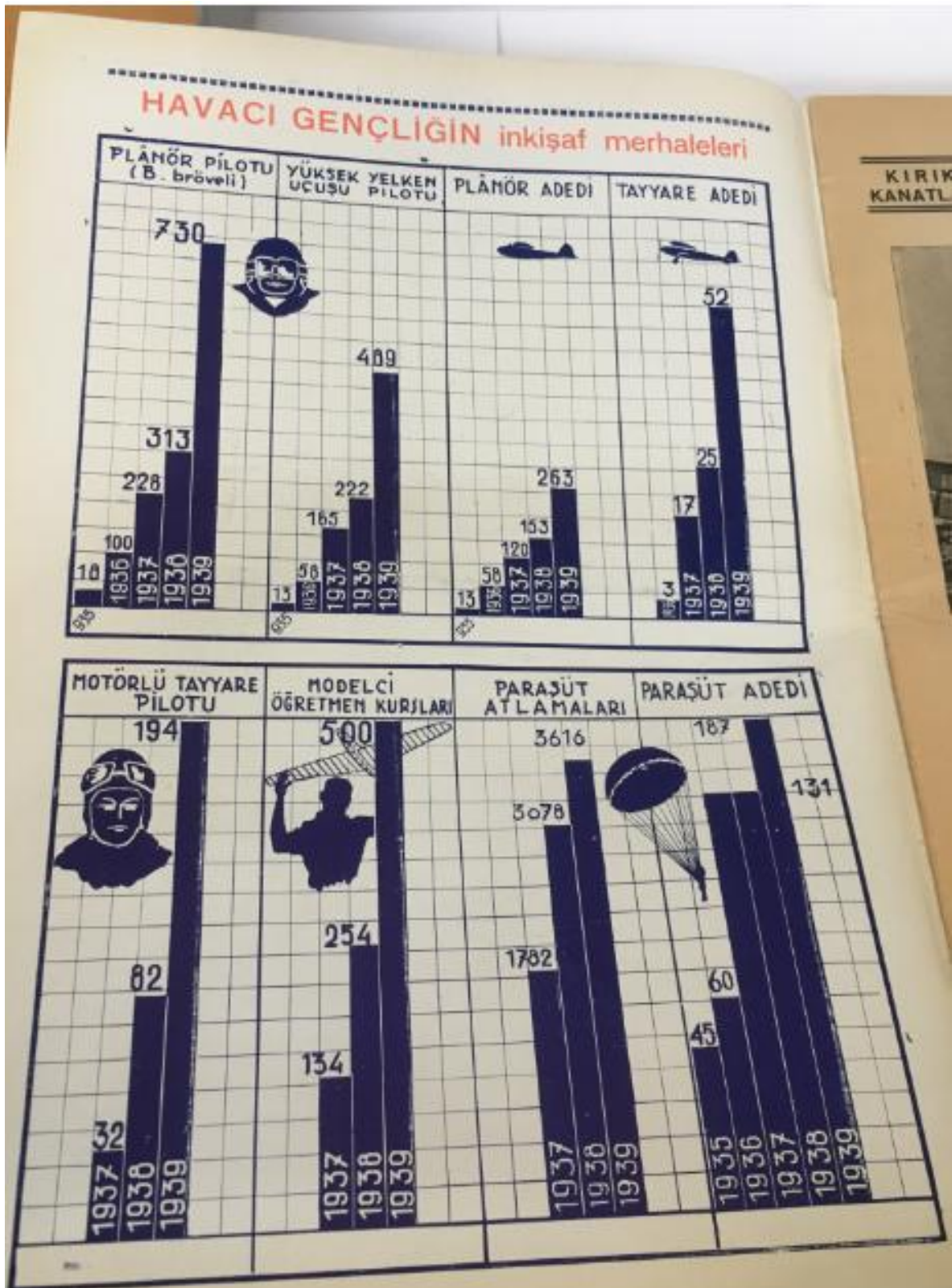
3/7833

JT

EK-42: İnönü'de Modern Tesisat

*Havacılık ve Spor (207)*

EK-43: 1935-1939 Arası Türkkuşu'nun İstatistikleri



EK-44: 1942 Hava Gedikli Hazırlama Yuvası İlanı



**ORTAOKULU
BİTİREN GENÇLER!**

HAVA GEDİKLİSİ OLUNUZ!

I - Bu sene Hava Gedikli hazırlama Yuvasına alınması kararlaştırılan Ortaokul mezunları ile Gedikli namzedi ihtiyacı tamamlanmadığından aşağıda yazılı şartlar içinde noksanın ikmali kararlaştırılmıştır:

A) 1926 doğumlu olup ortaokulu öğretmen kanaatiyle enaşağı iyi derece ile bitirmiş fakat olgunluk imtihanına girmemiş olanlar,

B) 1926 doğumlu olup ortaokulu öğretmen kanaatiyle bitirmiş, olgunlukta ikmale kalmış olanlar.

II - 1941 doğumlulardan birinci maddenin A. B. fıkralarındaki şartları haiz olan:

**İSTEKLİLER, |||||
BULDUKLARI YERİN HAVA KURUMU ŞUBELERİNE
||||| MÜRACAAT ETMELİDİRLER.**

EK-45: Türk Hava Kurumu Topçu Pilot Kursunun Mezuniyet Törenini için Başbakan Adnan Menderes'e Gönderilen Davetiye

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

Sayın,
Adnan Menderes
Başbakan

21.12.50

030	01			17	93	43
-----	----	--	--	----	----	----



Tören Programı

- 1) İstiklâl Marşı
- 2) Teftiş
- 3) Söylev (T.H.K. Başkanlığı tarafından)
- 4) Söylev (Kurs Subaylarından birisi tarafından)
- 5) Söylev (Davetlilerden en büyük zai tarafından)
- 6) Brövelerin dağıtılması
- 7) Büfe

Türk Hava Kurumu Başkanı Celâl Maral, çalışanlarını bitiren Türk Hava Kurumu Topçu pilot kursu subaylarına brövelerinin verilmesi için 21/12/1950 Perşembe günü saat 10 da Etilmesğüt alanında yapılacak törene şeref vermenizi saygı ile rica eder.

Kurum toplantıları saat 9,30 da Türk Hava Kurumu binası önünde hazır bulunacaktır.

EK-46: 21 Aralık 1950 tarihinde gerçekleşen Topçu Pilot Kursu Bröve Törenine Dair Gazete Haberi



Akşam Gazetesi (22 Aralık 1950)

EK-47: Nuri Demirağ Gök Okulu Öğrencilerinin Yemini



İstanbul Yeşilköy Hava Kuvvetler Müzesi

EK-48: Türkkuşu Okullarının 1935 Yılına Ait Talimatnamesi (*Türkkuşu Talimatnamesi* (1935), Ankara)

TÜRK KUŞU TALİMATNAMESİ

1935-ANKARA

- 1- Türk Kuşu teşekkülü şimdilik motorsuz tayyare (planör) uçuşlarını Türk kadın ve erkek gençlere öğretecek ve onları paraşütçülüğe alıştıracaktır.
- 2- 18 yaşına girmiş olan Türk kadın ve erkeği **TÜRK KUŞU** teşekkülüne girebilmek için talepnameyi doldurup Türk Tayyare Cemiyeti reisliğine vermelidir.
- 3- **TÜRK KUŞU** teşekkülünün teknik işlerine, muhasebesine ve muhaberesine Türk Tayyare Cemiyeti büroları bakar.
 - a- Motorsuz Uçuş
 - b- İnşaatçılık
 - c- Meteoroloji
 - d- Motorsuz uçuş aeroloji ve aerodinamik usul ve kaideleri
- 4- Başlı başına motorsuz uçuşlara ait bir meteoroloji tesisatı vücuda getirilinceye kadar Ziraat ve Milli Müdafaa Vekâletlerinin meteoroloji laboratuvarlarından istifade olunur.
- 5- Türk Kuşu'nun inşaatçılıktaki tedrisatı; hangar içindeki atölyesi kuruluncaya kadar, Tayyare Cemiyeti binasının zemin katında ayrılan yerde yaptırılır.
- 6- Türk Kuşuna kaydolacak üyelerin sınıflandırılması şu şekildedir;
 - a. Uçucu Üye
 - b. Yardımcı Üye
 - c. Fahri Üye

Uçucu Üye: 18 yaşına girmiş ve 35 yaşını geçmemiş bulunan bütün Türk erkeği ve kadınları bu gruba dâhil olabilir. Bu üyelerin sağlık durumları uçmaya elverişli olmalı ve tam teşekküllü hastaneden uçuşa herhangi bir engeli yoktur ibareli rapor alınarak bu kanıtlanmalıdır.

Yardımcı ve Fahri Üyeler: 18 yaşından itibaren bütün Türk kadın ve erkeği yardımcı ve fahri üye olabilirler. Bunların verecekleri yıllık aidatın miktarı kendilerine bırakılmıştır.

- 7- Uçucu üyelikte istekli olmak ve sağlık şartlarına uymak koşulların dışında Türk Kuşu'na gerçekleştirilecek bütün üyelikler için şartlarsa şu şekildedir;
- a- Siyasal ve sosyal haklara malik olmak
 - b- Uygunsuz bir adam olmamak
 - c- Okuryazar olmak
- 8- Uçucu üyeler Tayyare Cemiyeti nizamnamesine ve talimatına uyacaklardır. Uçuşta ve tedrisatta başarı gösterenler yeteneklerine göre A, B, ve C brövelerini alırlar. A ve B bröveleri cemiyetin hazırlayacağı talimatnameye göre; C brövesi ise Uluslararası Hava Federasyonunun spor kanununa göre verilir.
- 9- Masrafları kendileri tarafından karşılanmak ve Türk Kuş u tarafından belirlenen model ve plana uygun şekilde planör yapıp bununla uçuş gerçekleştirenlere ödülleri verilecektir. Ödüller şu şekildedir;
- a- Öğretici planörü yapıp uçanlara 50 lira
 - b- İdman planörü yapıp uçanlara 75 lira
 - c- Büyük kabiliyet planörü yapıp uçanlara 100 lira
- 10- Her yıl belirlenen talimatnameye göre ülke içinde mahalli, bölgesel ve genel uçuş müsabakalarında B ve C brövesine sahip olup birinci gelenler ödüllendirilir. Uluslararası müsabakalara gönderileceklerde bu yarışmalarda derece yapanlar arasından belirlenir.
- 11- Üstün başarı gösteren uçucularda kurumun propaganda ve tezahürat uçuşu olarak adlandırdığı özel uçuşlar için ayrılırlar. Bu işi yapanlarda yarattıkları etkiye göre kurum tarafından ödüllendirilirler.
- 12- Daha önce belirtildiği gibi kendi planörlerini yapanlar ve bununla uçanlar ödüllendirilmekteydi. Ancak bu planör sahipleri yaptıkları planör için uçmaya elverişlidir belgesi alacaklar ve planör tescil ettirilecektir. Bu tescil ve belgeler için ayrı bir talimatname ve kurul belirlenecektir.
- 13- Planör uçuşlarının hedefi, gençleri hava sporu içerisinde kuvvetlendirmek ve bu sporu gençler arasında yaymaktır.

EK-49: Türkkuşu Okul ve Kurslarına Giriş Şartları (1960) (Türk Hava Kurumu Türkkuşu Okul ve Kurslarına Girme Şartları (1960), Ankara: Ankara Basım ve Cilt Evi)

Türk Kuşu Okul ve Kurslarına Girme Şartları

1960

Türk Hava Kurumunun havacılığa ait eğitim işleri Ankara Etimesgut'ta bulunan Türk Kuşu Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir.

1- Planör Uçuş Kurs ve Kampına Girme Şartları

Planör uçuş kursları çalışma durumuna göre biri Ankara'da diğeri de her sene başka bir bölgede olmak üzere faaliyet gösterir. Gerek kamp ve gerek kurslara orta dereceli okullarda ki Havacılık Kollarına mensup öğrenciler tercih edilerek alınır. Kayıt ve kabul şartları şu şekildedir;

- a- Tam teşekküllü hastaneden uçuşa dair herhangi bir engeli yoktur ibareli sağlık raporu
- b- Tahsil derecesini gösterir belge (Adaylarda en az ortaokul mezunu olma şartı aranmaktadır.)
- c- Okul veya emniyetten alınacak iyi huy kâğıdı
- d- Nüfus kâğıdı
- e- Beş adet vesikalık fotoğraf
- f- Türk Kuşu üye ve sicil kâğıdının usulüne göre tamamlanmış olması lazımdır.

Şartların ardından kurum tarafından en alta şu şekilde önemli bir not düşülmüştür; *“Öğrencilerin bulunduğu yerden kampa ve kurslara gelişi, kampa katıldığı müddetçe yeme ve yatma masraflarıyla çalışma sonunda gelinen yere dönüş masrafları Türk Hava Kurumunca karşılanmaktadır.”*

2- Paraşütçülük Kurslarına Girme Şartları

Paraşüt kursu çalışmaları senede asgari dört kursta ve Ankara Etimesgut'ta ki okul merkezinde faaliyet gösterir. Hava sporunun en zevkli branşlarından biri olan paraşütle atlamayı öğreten paraşüt kurslarımız; kız ve erkek isteklileri yetiştirir. Yine daha önce

değindiğimiz planör kurslarında da olduğu gibi burada da kursiyer ve öğrencilerin okula gidiş-evlerine dönüş ve kurs içerisinde ki konaklama ve yeme-içme masrafları kurum tarafından karşılanacaktır. Katılım şartları şu şekildedir;

- a- Tam teşekküllü hastaneden uçuşa dair herhangi bir engeli yoktur ibareli sağlık raporu
- b- Tahsil derecesini gösterir belge (Adaylarda en az ortaokul mezunu olma şartı aranmaktadır.)
- c- Okul veya emniyetten alınacak iyi huy kâğıdı
- d- Nüfus kâğıdı
- e- Beş adet vesikalık fotoğraf

3- Özel Pilot Turizm Kursu

Yüksek Planör kampını çok iyi derecede tamamlayan öğrenciler devam eden yılda Özel Pilot Turizm Kursuna çağırılmaya hak kazanırlar. Kursu katılım şartları şu şekildedir;

- a- Çok iyi derece ile Planör “C” brövesi almış olmak.
- b- 17 yaşından aşağı olmamak
- c- Sivil Havacılık Dairesinin yetkili tanıdığı tam teşekküllü İstanbul Haydarpaşa, Ankara, Diyarbakır, Trabzon, Sivas, Erzurum Numune hastaneleri, Bursa, İzmir, Konya, Adana Devlet Hastaneleri ile Eskişehir Hava hastanelerinden birinden uçuşa elverişlidir raporu almak.
- d- Tahsil derecesini gösterir belge (Adaylarda en az ortaokul mezunu olma şartı aranmaktadır)
- e- Okul veya emniyetten alınacak iyi huy kâğıdı
- f- Nüfus kâğıdı
- g- Beş adet vesikalık fotoğraf

4- Türk Hava Kurumu Türk Kuşu Teşkilatına Alınacak Öğretmen Adaylığı Şartları

Her bakımdan sağlam bir bünyeye sahip olması gereken bir pilotun diğer hem cinslerine nazaran birinci farkı; uçabilmek yani bir hava aracına kumanda edebilmek için daima kontrol altında bulunan normal sağlık standartlarına sahip olması gerekmektedir. Ayrıca

eğitim gördüğü müddetçe eğitim döneminin gerektirdiği Şartlar dolayısıyla Türk Kuşu ğretmen kadrosuna alınanları geçim indeksinde refah çizgisi yüksek bir seviyede tutulmuştur.

4.1. Uçucu ğretmen Adaylarında Aranacak zellikler

- a- Lise ve dengi okullardan mezun olmak
- b- Yaşı 18-26 arasında bulunmak
- c- Türk vatandaşı olmak
- d- Planör "C" brvesine veya Turizm brvesine sahip olmak
- e. Mnakalet (Ulaştırma) Vekaletince yetkili kılınmış olan; İstanbul Haydarpaşa, Ankara, Diyarbakır, Trabzon, Sivas, Erzurum Numune hastaneleri, Bursa, İzmir, Konya, Adana Devlet Hastaneleri ile Eskişehir Hava hastanelerinden birinden uçuşa elverişlidir raporu almak.
- f. İyi ahlak sahibi olmak
- g. Boyu 1.60'dan aşağı olmamak
- h. Bekar bulunmak ve adaylık müddetince evlenmemek
- ı. Üç yıl boyunca kuruma hizmet edeceğini taahhüt etmek ve buna kefil göstermek

4.2. Paraşüt ğretmen Adaylarında Aranacak zellikler

Bunlarda da uçuş ğretmen adayları vasıfları aranır. Ancak uçuş ğretmen adaylarına ait d firkasına yazılı olan brveler yerine Paraşüt Kurslarından spor brövesi almış olmak Şartı adaylarda aranır.

4.3. Model ğretmen Adaylarında Aranacak Vasıflar

Uçuş ğretmen adaylarının alınmasında aranan özelliklerde bulunan bröve Şartı dışında bütün özelliklere sahip olmak. Buna ek olarak sağlık durumunun Model ğretmenliğine elverişli olduğuna dair sağlık kurulu raporu almak.

Öğretmen Adaylarının Yetiştirilmesi ve Hakları

- 1- Adaylar okula girdikten sonra iki sene boyunca öğrencidirler. Adaylık süresi iki yıldır. Adaylık sürecinde bu kişilere aylık 150 lira maaş verilir. Bu süreçte adayların okulda buldukları sürede; yeme, yatma, içme ve tedavileri kurumca sağlanır. Uçucu öğretmen adaylarından iki senelik teorik ve pratik adaylık devresini başarıyla bitirenler 600 lira maaşla uçuş öğretmen muavini olarak istihdam edilirler. Muavinlik süreci de iki yıldır. Bu müddet içinde Türk Hava Kurumu Türk Kuşu ve Münakalat(Ulaştırma) Vekâleti SHD-T-33 Pilot Lisans ve Sertifika Talimatı'nda zikredilen hususları yerine getiren öğretmen muavinleri 800 lira aylıkla öğretmenliğe geçirilir.
- 2- Paraşüt ve model öğretmenliği adayları adaylık müddeti sonunda yapılacak yazılı ve uygulamalı sınavda başarı gösterdikleri ve iyi sicil aldıkları takdirde öğretmenliğe geçirilirler. Model öğretmenlerinin aylığı 500, Paraşüt öğretmenlerinin aylığı 600 liradan başlar. Bütün öğretmenlerin Türk Kuşu kıyafet talimatnamesine göre giyimleri kurumca sağlanır.
- 3- Uçucu personel ile paraşütçü ve modelciler talimatnamesine göre uçuş ve yetiştirme primi alırlar. (Uçuculara ayda 200 lirayı aşmamak ve 125 liradan aşağı olmamak üzere maaşlarının %60'ı oranında uçuş primi verilir.) Bunlara e olarak; **Tayyare Uçuş Okulunda** yetiştirilen her öğrenci başına 100 lira; **Planör Uçuş Okulunda** yetiştirilen her öğrenci başına 30 lira; **Paraşüt Okulunda** her atlayış başına 20 lira; **Model Uçak Okulunda** öğrenci başına 1 liradan 5 liraya kadar yetiştirme primi öğretmenlere ödenir.

EK-50 İngiltere’de Bulunan Bristol Havacılık Okulunun 1912’de Öğrencilerle İmzaladığı Şartname Taslağı

... tarihinde, usul ve nizama tevfikân, yazıhanesi Kler Street House, Kler Street ve Bristol kavninsinde bulunan İngiltere ve müstemlekat tayyare kumpanyası acentesinin müsaadesi ile bir taraftan ... diğer taraftan talebe ... arasında akt edilen mukavelenamedir.

Taraflar aşağıda bulunan maddeleri kabul etmişlerdir:

1- Kumpanya

1.1. Talebe yetiştirmekle mükellef olan muallimin reyî üzerine talebe Broklandes, Salsburi, Pileyn, İstorc veya bundan gayrı bir tayyarehane’de tayyarecilik fen ve sanatı ile ülfet ettirilecektir. Talebe hususatı atiyede muallimin fikrince lüzumu kadar kesb-i vukuf edinceye kadar talim ve terbiyeye devam edilecektir.

a. Uçmak için tayyareleri tertip ve tanzim etmek

b. Tayyareler için istimal edilen motorların hüsnü muhafazasına ve istimaline layıkıyla vakıf olmak

c. Bir cins tayyareyi idare edebilmek

1.2. Talim ve terbiye, talebe merak göstermek ve devam etmek şartıyla “Royal Aeroclub”dan tayyarecilik diploması verilinceye kadar imtidat edecek ve talebenin tayyarecilik imtihanına dâhil olabilmesi için bilcümle muamelat kumpanya tarafından yapılacaktır. Bununla birlikte işbu talim ve terbiye müddeti mukavelenameye vazül imza edildikten sonra altı ayı geçmeyecektir.

1.3. Kumpanya talebe için lazım olan tayyareleri ve muallimleri tedarik edecektir.

1.4. Kumpanya talebenin münavebetten kullanacağı makine hangarları ve keزالik benzin ve saireyi tedarik edecektir.

1.5. Talim ve terbiye esnasında talebenin zarara uğrattığı tayyare ve diğer aletleri kumpanya tadil eder. Fakat kumpanyaya ait tayyare ve talebenin başkasına meydana getireceği zarara karşı, kumpanya ve talebe 1.000 lirayı bilfiil sigorta eder.

2- Talebe

2.1. Talim ve terbiye için kumpanyaya 75 lira tediye edecek,

2.2. Zat veya malına talim ve terbiye esnasında veya kumpanyaya mensup bir şahıs tarafından bir zarar vuku bulduğu takdirde, talebe kumpanyadan dava etmek ve kumpanyadan zarar ziyan talep etmek hakkını haiz olmadığını tasdik ve taahhüt edecek. Arzu ettiği takdirde talebe bu gibi ihtimallere karşı kendisini sigorta ettirebilir.

2.3. Kumpanyanın muallimi tayyarecilik diplomasının verilmesi için imtihana hangi tarihte dahil olmasını tensip ederse, talebe o tarihte imtihana dahil olacaktır.

2.4. Talim ve terbiyenin sonunda talebe kumpanyadan bir tayyare talep ettiği takdirde, (iki satırlı talep ederse 50 lira, tek satırlı talep ederse 25 lira) indirim uygulanacaktır.

Kumpanya acentesinin ve talebenin şahitlerinin huzurunda kabul edilip, kumpanyanın acentesi, talebe ve şahitler tarafından imza edilmiştir

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : CANLI, Aykut
Uyruğu : T.C
Doğum tarihi ve yeri : 1991, Ankara-Altındağ
Medeni hali : Bekâr
e-mail : aykutcanli@hotmail.com

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet tarihi
Yüksek Lisans	Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı	2019
Lisans	Karadeniz Teknik Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü	2014
Lise	Ankara Çankaya Cumhuriyet Ticaret Meslek ve Anadolu Ticaret Meslek Lisesi	2009

Yabancı Dil

İngilizce

Yayınlar

Canlı, A. (2018), “Etimesgut’un Türk Havacılığındaki Yeri ve Havacılık Eğitimi Açısından Önemi”, *Uluslararası Tarihte Etimesgut Sempozyumu Bildiri Kitabı 29-30 Mart 2018*, 3, Ankara: Etimesgut Belediye Başkanlığı Kültür Yayınları, 284-308.

Canlı, A. (2018), “Cumhuriyet Dönemi Havacılık Eğitimine Dair Bir Örnek: İnönü Havacılık Kampları”, *Sobider Sosyal Bilimler Dergisi*, (26), 371-395.



GAZİLİ OLMAK AYRICALIKTIR..

