

YILDIZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

27078

HAVACILIK MÜZESİ VE KOLEKSİYONLARININ ÇAĞDAŞ
MÜZECİLİK KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ İLE UÇAK
KOLEKSİYONUNUN KATALOGLANMASI

MÜZECİLİK
YÜKSEK LİSANS BİTİRME TEZİ

VEYSEL TOLUN

TEZ DANIŞMANI: DOÇ. TOMUR ATAGÖK

İSTANBUL-1992

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖZET	iii
ÖNSÖZ	v
I GİRİŞ	1
II DÜNYA'DA HAVACILIK MÜZELERİ	3
A. TARİHİ GELİŞİMİ	3
B. GÜNÜMÜZ MÜZELERİNDEN BİRKAÇ ÖRNEK	7
1. National Air and Space Museum	7
2. The United Air Force Museum	8
3. Kalamazoo Aviation History Museum	9
4. Musée de L'Air et de L'Espace	10
5. Royal Air Force Museum	11
6. Deutsches Museum	12
III TÜRK HAVA MÜZESİNİN TARİHİ GELİŞİMİ	13
A. İZMİR HAVA MÜZESİ	15
B. YEŞİLKÖY HAVACILIK MÜZESİ	17
IV YEŞİLKÖY HAVACILIK MÜZESİNİN GENEL YAPISI	20
A. MÜZE BİNASI	20
B. MÜZE YÖNETİMİ	21
1. Yönetmelik ve Yasalar	21
a) Hava Müze Yönergesi.....	21
b) Askeri Müzeler Yönetmeliği	24
2. Kadro	25
C. MÜZENİN SOSYAL VE KÜLTÜREL YAPISI	29
1. Ziyaretçi	29
2. Sosyal Etkinlikler	30
V MÜZE KOLEKSİYONLARI	31
A. KOLEKSİYONLARIN YAPISI	31
B. KOLEKSİYONLARIN SAĞLANMASI	31
C. KORUMA	32
D. DEPOLAMA	33

Sayfa No

E. BELGELEME VE ARŞİV	34
F. KOLEKSİYONLARIN SERGİLEMESİ	37
1. Giriş Salonu	38
2. Türk Havacılığı Salonu	38
3. Komutan Büstleri Salonu	39
4. Dünya Havacılığı Salonu	40
5. Uçak Hangarı	40
6. Anılar Salonu	42
7. Silahlar Salonu	43
8. Giysiler Salonu	43
9. Açık Uçak Sergileme Alanı	44
VI SONUÇ	46
TERİMLER	49
KAYNAKLAR	50
MÜZENİN UÇAK KOLEKSİYONUNUN KATALOĞU	

ÖZET

İlk müze, Hava Müzesi adıyla 15 Mayıs 1971'de İzmir Cumaovası'nda açılmıştı. Müze orada 1979 yılına kadar açık kalabildi. İstanbul'a taşınmasına karar verilerek 1985'te Yeşilköy'de Havacılık Müzesi adıyla tekrar açıldı.

Türk Havacılık Müzesini Dünya havacılık müzeleri ile kıyaslayabilmemiz için Havacılık Müzelerinin tarihi gelişiminden bahsetmeliyiz. Dünya'da en eski hava müzesi 1919'da Fransa'da açılan Musée de L'Air'dir. ABD'deki National and Space Museum ve United States Air Force Museum'la birlikte Dünya'nın en büyük üç müzesi arasında sayılır. 1920-1945 yıllarında kurulan hava müzeleri II. Dünya Savaşı yıllarında oldukça zarar görmüştür. Savaş sonrası yeniden yapılanma oldukça zaman almıştır.

1970'li yıllar hava müzeleri için gelişim yılları olmuştur. Yeni müzeler açılmış, eski müzeler yeni mekanlara kavuşmuşlardır. Son yıllarda ise müzelerde ortaya çıkan eğilim uçan uçakların koleksiyonuna sahip olmaktır. Ekonomik problemleri olan ülkelerin hava müzelerinin başta gelen sorunları mekan ve eleman yetersizliğidir.

1971'de açılan İzmir Hava Müzesi 4600 m²'lik bir alana yerleşmişti. Koleksiyonunda 16 uçak vardı. Ayrıca havacılara ait hatıra eşyalar, maketler ve bilgi panolarının yer aldığı 5 bölümlük bir sergilemeye sahipti.

İstanbul Yeşilköy'de 1977-1983 yılları arasında yapımı tamamlanan Havacılık Müzesi 1985 yılında hizmete açılmıştır. 9 sergileme salonuna sahip 3000 m² kapalı, 12000 m² açık alan olmak üzere 15000 m²'lik bir alan üzerine kurulmuştur.

Müze Hava Kuvvetlerinin 22 Temmuz 1985'te yürürlüğe giren HKY 210-4 sayılı yönergesine ve 30.9.1984 gün ve 18531 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren Askeri Müzeler Yönetmeliğine tabidir. Müzede halen 5'i askeri personel, 7'si sivil personel olarak 13 kişi görev yapmaktadır. Müzenin bütçe kaynağını Milli Savunma Bakanlığı kanalıyla genel bütçeden ayrılan ödenek oluşturur. Müzeye eserler satın alma, bağış veya emirle gönderme suretiyle girer. Müze ziyaretçileri genellikle genç yaş grubudur. Yıllık ortalama 60.000 kişilik bir ziyaretçi potansiyeli vardır. Ziyaretçilere hizmet veren bir kafeteryası ve video salonu mevcuttur. Müzenin sosyal etkinlikleri çerçevesinde bir Model Uçak Kulübü bulunmaktadır. Her yıl Ekim ayında Türkiye çapında "Model Uçak Yarışması" düzenlemektedir.

Müze koleksiyonları küçük nesnelere ve uçaklardan oluşur. Uçakların bir kısmı kapalı hangar'da bir kısmı açık havada sergilenmektedir. Müzenin etrafı bir tel örgüyle korumaya alınmıştır. Müzede belgeleme sistemi iki aşamalıdır. 1) Müze envanter defteri ve envanter kartları. 2) İkmal kayıtları. Müzede bir fotoğraf arşivi vardır. Müzenin sergilemediği eserleri muhafaza ettiği bir deposu mevcuttur. Müzenin en önemli eser grubu uçaklardır. 40 uçaklık bir koleksiyona sahip müzenin en önemli problemi açık sahada sergilenen uçakların korumasıdır.

ÖNSÖZ

İlk kez Yıldız Üniversitesi bünyesinde açılan müzecilik yüksek lisans programının ilk öğrencileri olmanın gururunu yaşıyarak dersleri tamamlayıp tez hazırlama aşamasına geldiğimizde herkes pek çok konuyu gündeme getirdi. Bana göreyse müzecilik bölümünün kitaplığında, Türkiye'de bulunan henüz kesin sayısını bile bilemediğimiz 300'e yakın müzenin idaresinden sergilemesine kadar geniş bir yelpaze içerisinde irdelenmiş araştırmaların, ayrıca koleksiyon kataloglarının yapıldığı tez çalışmaları yer almalıydı.

Bu düşünceyle halen çalışmakta bulunduğum Havacılık Müzesi ve müzenin en önemli eser grubu olan uçak koleksiyonunun katalogu tez konusu olarak önerildiğinde konuyu uygun bulan hocalarımın teşvikiyle bu çalışmaya başladım. Askeri bir müze olmasının getirdiği bazı zorlukları altı yıldır müzede çalışmanın verdiği avantajla aşarak çalışmaya başladığımda karşıma bilgilerin azlığı ve ulaşılmazlığı bir sorun olarak çıktı. Bilgi eksikliklerinin bir kısmını yabancı yayınlardan tamamladım.

Çalışmamda kaynak olarak diğer hava müzelerinin katalog ve broşürleri, havacılıkla ilgili yerli ve yabancı dergi ve yayınlar yanında müzede altı yıldır çalışmam sonucu edindiğim gözlem ve bilgiler de kullanılmıştır.

Türkiye'de bir uçak koleksiyonunun katalogu ilk kez denendiği için Dünya'daki diğer müzelerin kataloglarından yararlanarak onların uyduğu standartlara uymaya çalıştım.

Çalışmalarım sırasında beni yönlendiren hocam Doç. Tomur Atagök'e tüm eğitimimiz boyunca her konuda bizlere yol gösteren hocalarım Prof. Dr. Özden Süslü'ye, Öğr. Görevlisi Sedat Göksu'ya, öğrenimim boyunca bize destek veren müze

müdürü Hv. Kd. Alb. Şükrü Çağlayan'a. Tez çalışmalarım sırasında yardımlarını esirgemeyen müze uzmanı Nurettin Gül'e, teknik ressam Mustafa Tekeli'ye, Hv. Uçk. Bkm. Kd. Bçvş. Emin Bayramlar'a ayrıca çalışmalarımda yardımcı olan bilgi eksikliklerimi gideren Prof. Dr. Acun Kurter'e, Mehmet Şekercioğlu'na, Model Uçak Klübü Başkanı Süleyman Girit'e, Hv.H.O. Kütüphanecisi Akif Gürel'e yardımlarından dolayı teşekkür ederim.



I. GİRİŞ

Havacılık Müzesi Türkiye'nin en genç müzeleri arasındadır. Konusu itibariyle özellikle gençler tarafından çok ilgi gören, konusunda Türkiye'de tek müzedir. İstanbul'da yeniden düzenlenmiş, çağdaş ve modern görünümüyle Ortadoğu ve Balkan ülkelerindeki müzelerin en iyileri arasındadır.

1971'de açılan İzmir'deki Hava Müzesi'nin konumundan dolayı ulaşımının zor ve ziyaretçisinin az olması yeni bir mekan gereğini doğurmuştur. Yeni müze için İstanbul Yeşilköy'deki mekanın seçilmesi müze için gerçekten bir şans olmuştur. Bunun ne kadar isabetli bir karar olduğu açılışından bu yana müzeyi gezenlerin sayısının yıllık 60.000 kişi dolayında olması göstermektedir.

1980'lerin başında yeri kesinleşen ve kaba inşaatı yapılan müzenin iç mekanı düzenlenirken Kültür Bakanlığı ile işbirliğine gidilmiş, İstanbul Röleve ve Anıtlar Müdürlüğü'nün deneyimli ve değerli teknik elemanları ile Mimar Sinan Üniversitesinin değerli dekorasyon hocalarıyla çalışılması müze için ayrı bir şans olmuştur. Müzenin oluşumu sırasında çok yakın ilgisini gösteren zamanın Hava Harp Okulu Komutanı Hv. Pilot Korgen. Ahmet Çörekçi'nin aydın görüşüyle böyle bir işbirliğine gitmesi, ilgililere her türlü yardımda bulunması bu güzel tablonun ortaya çıkışını kolaylaştırmıştır.

Müze modern müzecilik anlayışı doğrultusunda tüm elemanlarla desteklenmiş durumdadır. Otoparkından, yazlık-kışkık kafeteryasına, satış reyonundan, sinema salonuna kadar ziyaretçiler için gerekli birimler düşünülmüştür. Müze eserlerinin saklandığı bir depo değil yaşayan canlı bir mekan haline getirilmiştir. Açılışından bu yana geçen 6 yıl içerisinde müzeyle içiçe yaşayan, yaptığı tablolarla müzenin

görsel konforunu arttıran bugünde müzenin müdürlüğünü yapan Hv. Kd. Alb. Şükrü Çağlayan'ın ilgisi ve personelin gayretleri ile müze ilk günkü pırıltısını sürdürmekte ve ileriye umutla bakmaktadır. Burada müze'nin kuruluş yıllarında müdürlüğünü yapan ve unutulmaz bir gayretle sürdürdüğü görevinin son günlerinde bir kalp krizi sonucu vefat eden Hv. Kd. Alb. Işık Düven'i de saygıyla anıyorum.

Müzenin en önemli eser grubu uçaklardır. Açılışında 28 olan uçak sayısı 6 yıl içerisinde 12 uçak ilavesiyle 40'a çıkarılmıştır. Yeni uçakların müzeye kazandırılması için çalışmalar da sürdürülmektedir. Geçen yıllar müzede bazı problemleri de ortaya çıkarmıştır. Bunlar mekan ve koruma sorunlarıdır. Büyük hacimlerinden dolayı kapalı bir mekan içine alınamayan 25 uçak açık havada sergilenmektedir. Uçaklar burada yazın kızgın güneş ışınlarına, kışın soğuk ve kar'a maruz kalmakta bunların getirdiği ısı farklılığı dolayısıyla korozyonla karşı karşıya gelmektedir. Bu güne kadar gösterilen tüm çabaların ve emeğin ilerki yıllarda boşa gitmemesi için, bu uçakların gelecek kuşaklara bugünkü gibi aktarılabilmesi için ikinci bir hangar yapımı kaçınılmazdır. Bunun geciktirilmeye de tahammülü yoktur.

Çalışmamın bundan sonraki bölümlerinde müzenin genel yapısıyla ilgili bilgiler, sorunlarıyla birlikte ele alınacak bazı çözüm önerilerine varılmaya çalışılacaktır. Çalışmamın ana konusu da son bölümde müzede bulunan 40 uçağın katalog çalışmasıdır.

II. DÜNYA'DA HAVACILIK MÜZELERİ

A) TARİHİ GELİŞİMİ

Dünya'da havacılık müzelerinin tarihi diğer müze gruplarına göre biraz daha yenidir. Bu konuda öncülük eden ülkeler İngiltere, Fransa, Almanya, Amerika gibi havacılık endüstrisi eski ve gelişmiş ülkelerdir. 20. yy'ın başında Avrupa'da ilk uçuşla ilgili koleksiyonlar oluşmaya başlar. Bunlar genellikle büyük teknik müzelerin bünyelerinde oluşurlar. Gerçek anlamda ilk hava müzesi Avrupa'da hatta Dünya'da ilk kez 1919'da Paris'te kurulan hava müzesidir. Bu müze giderek büyümüş Avrupa'nın en büyük uçak koleksiyonuna sahip hale gelmiştir. Müze National and Space Museum (Washington) ve United States Air Force Museum (Dayton-Ohio) ile birlikte Dünya'nın en büyük üç hava müzesi arasında yer almıştır (1).

1920 ile 1945 yılları arasında birçok ülkede hava müzeleri kurulmaya başlamış, ancak II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla uçakların korunması büyük problem olmuş hatta pek çoğu da korunamamıştır. Bu arada yerine yenisinin konması mümkün olmayan pek çok uçak yok olmuştur. Savaşın ilk yıllarında Almanlar müttefik uçaklarını, müttefikler de Alman uçaklarını bombalayarak tahrip etmişlerdir. Bu arada Berlin'de Deutsche Luftahrtsammlung'daki 100 uçaktan oluşan koleksiyon da bombalanarak hasar gördü (2).

Savaşın sona ermesinden sonra yaraları sarmak için çalışmalar başlamış. Kalabilen uçakların restorasyonu planlanmıştır. Bu yeniden toparlanma dönemi uzun sürmüş, bazı müzelerin koleksiyonlarını teşhire açmaları zaman almıştır.

(1) Bob, Ogden; European Aviation Museums, s. 2.

(2) Bob, Ogden; a.g.e.

Bazı ülkelerde değişen yönetimler ve politik çalkantılar da bazı zorlukları beraberinde getirmiştir.

1970'lerde müzecilikte büyük atılımlar olmuş, yeni müzeler açılmış, bazı müzeler de yeni binalarına geçmişlerdir. Bu durum günümüzde de devam etmektedir. Günümüzde Dünya'nın hemen tüm ülkelerinde önemli sayılabilecek hava müzeleri mevcuttur. Tarihi değere sahip uçakları, korumak ve gelecek kuşaklara aktarmak için çok büyük çabalar harcanmaktadır. Son yıllarda çok büyük hava müzeleri kurulmuş ve Dünya havacılık mirasının en eski örnekleri gelecek kuşaklar için güvence altına alınmıştır. 6 adet orijinal çift kanatlı Wright uçağı, 30'dan fazla tek kanatlı Bleriot uçağı son olarak da 70'den fazla Supermarine Spitfire uçağı gelecek kuşaklara kazandırılmıştır (1).

Bugün ABD'de 100'e yakın hava müzesi bulunmaktadır. Bunlar çok gelişmiş teknolojiyle korunmakta, başarılı sergileme örnekleriyle ziyaretçilere hizmet etmektedir. Bunlarda uçaklar genellikle seksiyonlar halinde sergilenmekte, bu seksiyonlar kendi aralarında bir kronoloji takip etmektedirler. Başarılı aydınlatmalarla ziyaretçi ne fazla ışıktan rahatsız olmakta ne de az ışıktan şikayet etmektedir. Müzelerin en önemli bölümleri objelerin korunması, ömürlerinin uzatılması ve onarımı için önlemlerin alındığı konservasyon ve restorasyon merkezleridir. Ayrıca her müzede bulunan araştırma gruplarınca müzedeki eserler bir master tezi niteliğinde araştırılır, gerektiğinde yayınlanırlar (2). Genel yapılarıyla Dünya hava müzelerinin en ön sıralarında yer alan ABD hava müzelerinde pek çok uçak koleksiyonu bulunmaktadır.

Avrupa hava müzeleri de oldukça iyi durumdadır. Avrupa'da bünyelerinde havacılıkla ilgili koleksiyon

(1) Encyclopedie de L'aviation, Beaux Livres, Hong Kong, 1980, s. 464.

(2) Nejat Eralp; IX. Uluslararası Askeri Müzeler Sonuç Raporu, 2. Bölüm, s. 19.

barındıran 250 civarında müze bulunmaktadır. Eski müzeler yeni mekanlar kazanmakta, yeni yeni müzeler açılmaktadır. Fransa'nın aynı zamanda Avrupa'nın en büyük müzesi olan Musée de L'Air Bourget'teki yeni restore edilmiş binalarında hizmet vermektedir. Bugün Fransa'da 50 civarında hava müzesi bulunmaktadır. İngiltere'de 60 civarında hava müzesine sahiptir. En önemli müzelerinden biri Royal Air Force Museum (RAF) dur. Almanya yeni birleşimden sonra 30'un üzerinde hava müzesine sahip olmuştur. Bunların en önemlisi Deutsches Museum 1984'de açılan yeni salonlarıyla sergilerini zenginleştirmiştir. İsveç Hava Kuvvetleri 1984'te, Macaristan ve Türkiye 1985'te kavuştukları yeni binalarında koleksiyonlarını sergilemektedirler.

Son yıllarda hava müzelerinde ortaya çıkan yeni eğilim uçar durumdaki uçakların koleksiyonunu oluşturmaktır. ABD ve pek çok Avrupa ülkesi yanında Doğu Avrupa ülkelerinde bile bu eğilim artmaktadır. Bu amaçla bazı ülkeler şimdiden önlemlerini almaktadırlar.

Bu arada müzelerde bazı problemler de mevcuttur. Bunun başında mekan sorunu gelmektedir. Büyük boyutlardaki uçaklar için büyük mekanlar sorun olmaktadır. Bir başka sorun ise uçakların bakım ve korunmasıdır. Ancak bu sorunlar daha çok ekonomik güçlük çeken ülkelerde söz konusudur. Örneğin Polonya'da önemli bir koleksiyonu barındıran Krakov müzesi bu sorunları yaşamaktadır. Sergileme mekanının azlığı, restorasyon için para ve işgücü yetersizliği gibi problemleri vardır. Nadir uçaklara sahip bu müzede Berlin'den gelen uçaklar da bulunmaktadır, ancak restorasyona muhtaçtırlar. Müzenin çok küçük bir kadrosu vardır. Eski bir hangara yerleşmiş müzenin yeni binalara geçmesi ekonomik sorunlarından dolayı yıllarca sürebilir (1).

(1) Ogden; a.g.e.

Sonuçlar:

1) Özellikle ABD ve Avrupa'daki ekonomik problemlerini çözmüş olan ülkeler müzelerle ilgili sorunları da çözmüşlerdir.

2) Müzeler koleksiyonlarına yeni katılan uçakları sağlıklı sergilemek için gerekli olan yeni binaları planlamakta ve gerçekleştirmektedirler.

3) Müzelerdeki aydınlatma ve sergileme problemleri doğru çözümlere kavuşturulmuşlardır.

4) Müzelerin en önemli birimleri restorasyon ve konservasyon merkezleridir. Objeleri gelecek kuşaklara aktarmak için yoğun çaba harcamaktadırlar.

5) Normal problemlerini çözen müzeler artık uçak durumunda olan uçak koleksiyonlarına yönelmektedirler.

B) GÜNÜMÜZ MÜZELERİNDEN BİRKAÇ ÖRNEK

1. NATIONAL AIR AND SPACE MUSEUM

ADRESİ: Institut Smithsonian. Washington D.C. 20560-ABD

TARİHÇESİ: 1846 yılında kurulan Smithsonian Enstitüsü 1946 yılında Ulusal Hava Müzesini kurdu. 1 Temmuz 1976'da müze yeni binasında halka açıldı.

KOLEKSİYON VE SERGİLEME: Wright kardeşlerin uçağından, ziyaretçilerin dokunabileceğı uzay taşına kadar olan bir koleksiyonu içermektedir. Koleksiyonda düzinelerce uçak, uzay araçları, füzeler, roketler, motorlar, üniformalar, madalya ve rozetler vardır. Bu koleksiyon her biri ayrı konuyu içeren 23 galeride sergilenmektedir. Bu galeriler rakamlarla kodlanmıştır ve her biri içerdiği konunun ismini taşımaktadır. Müzenin zemin katında 14, birinci katında 9 galeri yer almaktadır. Müze sergileme de havacılığın geçmişini anlatabilmek için kelimeleri, simgeleri ve fiziksel objeleri kullanmaktadır. Çok basit etiketler yanında görsel şovlarda kullanılmaktadır.

ETKİNLİKLER: Müzede eğitim ve eğlenceyi içeren iki merkez bulunmaktadır. Planetarium ve Tiyatro. Planetarium da ziyaretçiler uzay uçuşlarını izleyebilmektedirler ayrıca bir projeksiyonla gösteriler yapılmaktadır. Tiyatroda film gösterileri yapılmaktadır. Müzede araştırmacılara açık geniş bir kütüphane ve arşiv merkezi de vardır. Müze özürllüer için de hizmet vermektedir. Bunlar için hizmet' veren bir ofisi vardır. Ziyaretçilere hizmet veren kafeterya ve satış kısmı da bulunmaktadır.

ZİYARETÇİ: Yaklaşık günlük katılım 34.000 yıllık 7,9 milyon kişidir.

BÜTÇE: 1989 yılı bütçesi toplam 9.552.000 dolardır.

2. THE UNITED STATES AIR FORCE MUSEUM

ADRESİ: Wright-Patterson Hava Üssü, Fairborn, Ohio-45433 - ABD

TARİHÇESİ: 1923 yılında Dayton'da resmi olmayan faaliyetlerine başlamıştır. I. Dünya Savaşı uçakları teknik olarak incelenmek üzere toplanmıştır. Halktan gelen istek üzerine bu koleksiyon müze olarak 1935'te yeni bir binada ziyarete açılır. II. Dünya Savaşında kapanan müze 1954'te yeniden halka açılır. 1971'de de bugünkü yapısına kavuşmuştur.

KOLEKSİYON VE SERGİLEME: Özellikle Amerikan Hava Kuvvetlerine ait uçakları içeren aynı zamanda Avrupa ve Japon uçaklarını da kapsayan 200 uçaklık bir koleksiyona sahiptir. Her biri ayrı konuyu içeren 8 salonda sergileme yapılır. Bu salonların adlarını konularından alırlar. Bu salonların adları şöyledir: İlk Askeri Havacılık, I. Dünya Savaşı, 1920-1930 yılları, II. Dünya Savaşı, Kore Savaşları, 1950-1960 yılları, Uzay Çağı ve Günümüz Uçakları.

ZİYARETÇİ: Yılda yaklaşık 600.000 kişi müzeyi ziyaret etmektedir.

3. KALAMAZOO AVIATION HISTORY MUSEUM

ADRESİ: Kalamazoo, Michigan, ABD

KURULUŞU: 1956

KOLEKSİYON VE SERGİLEME: Dünyada sergilediği uçakların çoğunu uçurabilen tek müze. Özellikle 2. Dünya Savaşı uçaklarını sergilemekte. Ayrıca önemli sayıda uçak motoru da mevcuttur. Uçakların hemen hepsi kapalı hangar içerisinde bulunuyor. Sergi salonlarında uniformalar, madalyalar ve Japonya'ya savaş ilan edildiğini bildiren orijinal bir telgraf mevcut. Müze'nin bir özelliği de gönüllüler tarafından yürütülen restorasyon ve parça hangarlarının bulunması.

KADRO: 6 tam gün ve 30 civarında gönüllü part-time eleman.

BÜTÇE: Kent belediyesi ödenekleri, üye aidatları, gösterilerden kazanılan paralar, satış bölümünün gelirleri bütçenin kaynaklarını oluşturur.

ETKİNLİKLERİ: Belirli zamanlarda müzede sergilenen uçakların uçurulması, günde bir defa restorasyon bölümü'nün gezdirilmesi, özellikle 1930 ve 1940 senelerine ait zengin bir dergi ve kitap koleksiyonu bulunan kütüphanesi var. Çocuklara bilgi vermek ve uçmayı hissettirme için kullanılan iki adet eski uçuş eğitim simulatorsu mevcut.

4. MUSEE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

ADRESİ: Aéroport du Bourget-BP 173-93350 LE Bourget-Fransa

TARİHÇESİ: 1919'da I. Dünya Savaşı'nda bazı hava araçlarının korunması amacıyla kurulmuş. Bir süre Meudon'da kiralanılan mekanlarda faaliyet göstermiştir. 1973 yılında Bourget'teki havaalanı sivil havacılığa kapatılınca buradaki hangarlarla birlikte müzeye geniş bir arazi verilmiştir. Burada ilk salon 1975'te son salonsa 1987 ilkbaharında açılmıştır.

KOLEKSİYON VE SERGİLEME: 400 uçaklık bir koleksiyona sahip müzenin koleksiyonlarının yaklaşık yarısı her biri kendi başına müze sayılabilecek 7 salonda sergilenmektedir. Sergilemede bilgi panoları yoğun bir biçimde kullanılmaktadır. Salonların konuları şöyledir.

Büyük Galeri: Başlangıcından I. Dünya Savaşı'na kadar olan dönemdeki hava araçları sergilenmektedir.

A Salonu: 1918-1939 yılları arasında kalan 20 yıllık dönemdeki havacılığın gelişimi sergilenmektedir.

B Salonu: 1939-1945 II. Dünya Savaşı yıllarına ait gelişmeler sergilenmektedir.

C Salonu: Prototipler II. Dünya Savaşından sonra geliştirilen birçok deneysel makina sergilenmektedir. Burada ayrıca çok sayıda maket ve bilgi panoları da bulunmaktadır.

D Salonu: Fransız Hava Kuvvetlerinde kullanılan uçaklar yer alır.

E Salonu: Sivil amaçlı pek çok uçak sergilenmektedir.

F Salonu: Uzay Bölümü bu salon 1983'te açılmış. Avrupa'daki uzay gelişmeleri ile ilgili objeler, uydu maketleri sergilenmektedir.

Açık Sergileme Alanı: Büyük boyutlardaki bazı uçaklar da açık havada sergilenmektedir.

5. ROYAL AIR FORCE MUSEUM

ADRESİ: Grahame Park Way, Hendon NW9 5LL. İngiltere.

TARİHÇESİ: Müzenin oluşumu düşüncesi 1917 yıllarına kadar giderse de o yıllar için fazla birşey yapıldığı söylenemez. 1950'lerde İngiltere havacılığı için tarihsel bir mekan olan Hendon'daki tarihi hangar müze için ayrıldı. Müzenin oluşturulması için çalışmalar ancak bundan sonra başlatıldı. Bir mütevellî heyet marifetiyle yardımlar toplandı ve hangarlar müze olarak düzenlendi.

KOLEKSİYON VE SERGİLEME: İngiltere havacılık endüstrisinin ve Hava Kuvvetlerinin tarihi ile ilgili 100'e yakın uçak koleksiyonuna sahiptir. Müzede sergileme 4 bölümde yapılmaktadır. Bölümler ve kısaca içerikleri şöyledir:

Aircraft Hall: 30'u İngiliz uçağı olmak üzere 38 uçaklık bir koleksiyon kronolojik olarak sergilenmektedir. Müzenin büyük bir satış kısmı da burada yer almaktadır.

The Galleries: Binanın üst kısmındadır. Çeşitli esantanelerin, eski dökümanların, ünlü İngiliz havacılarının hatıraları ve büstlerinin sergilendiği 11 galeri burada yer alır. Ayrıca sinema ve konferans salonu, sanat galerisi ve kütüphane de bu kattadır.

Battle of Britain: Bu bölüm ayrı bir binadadır. 1940 yılında İngiltere Hava Savaşı'na katılan İngiliz ve Alman uçaklarından 14 adedi burada sergilenmektedir.

Bomber Command: Dünyanın önemli bombardıman uçaklarının sergilendiği bölümdür. Burada 11 uçak sergilenmektedir.

BÜTÇE: İngiliz Hava Kuvvetlerinden ve devletten alınan ödenekler, satış gelirleri, üye aidatları, ziyaretçi gelirleri müze bütçesinin kaynağını oluşturur.

ETKİNLİKLERİ: Üyeleri için diğer müzelere ve havacılık gösterilerine geziler tertipler. Sinema salonunda film gösterileri ve konferanslar verilir.

6. DEUTSCHES MUSEUM

ADRESİ: Museum Sinsel 1, 8000 München 22, Almanya

TARİHÇESİ: 1903 yılında kurulmuştur. 1925'te halka açılmıştır. 1944-45 yıllarında binanın % 80'i, koleksiyonun % 20'si savaştan dolayı harap olmuştur. 1948 yılında 7 salon olarak yeniden açılmıştır.

KOLEKSİYON VE SERGİLEME: Özellikle Alman Havacılık Tarihini gözler önüne seren 85 uçaklık bir koleksiyonu vardır. Bu koleksiyonun bir kısmı Dünyanın değişik yörelerindeki Alman uçaklarının müzeye getirilmesi ile oluşmuştur. 1984 yılında açılan yeni bölümle eskiden sergilenen 18 uçağın yanında 36 uçağın daha sergilenmesi gerçekleştirilmiştir.

III. TÜRK HAVA MÜZESİNİN TARİHİ GELİŞİMİ

Türkiye'de havacılığın başlangıcı 1911 yılı olarak kabul edilir. Çünkü bu yılda Osmanlı Ordusunda keşif amacıyla balonlar kullanılmış ve zamanın Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa tarafından orduda bir havacılık şubesi oluşturulmuştur. Aynı yıllarda Fransa'dan uçak satın alınmış, pilot yetişmesi için Türk subayları Fransa'ya gönderilmiştir. İstanbul Yeşilköy'de hangarlar ve uçuş alanları yapılarak havacılığın ilk adımları atılmıştır. Bu olaylar Wright Kardeşlerin Dünya'da ilk kez uçağı havalandırdığı 1903 tarihinden sadece 8-10 yıl bir gecikmeyle gerçekleştirilmiştir. Önceleri Fransa daha sonra Almanya en sonda Amerika havacılık konusunda yoğun temaslarımızın olduğu ülkeler oldular. Bu arada ne yazık ki kendi uçak endüstrimiz gereken önemi göremeyince uçakların çoğunu satın almak zorunda kaldık. İşte Havacılık Müzesi koleksiyonları dışardan alıp uçurduğumuz, sonra da uçuştan kaldırılan uçakların örneklerinden oluşur. Eğer başlangıcından beri kullandığımız uçak modellerinin her birinden günümüze kadar birer adedi gelebilseydi, herhalde Türk Havacılık Müzesi en az 200 uçaklık bir koleksiyonuyla Dünya'nın en zengin müzelerinden biri olurdu. Ancak ne yazık ki yakın tarihlerde önemli miktarlarda kullandığımız uçakların bile örnekleri günümüze ulaşamamıştır. Havacılık Müzesinin tarihi başlangıcı 20. yy'ın başlarına kadar uzanır.

Havacılığımız ilk yıllarında görev yapmış bir subay hatıralarını anlatırken şunları kaydeder: "1918 yılında meslek dışı birisi gelip te Aya Stefanos (Yeşilköy)taki tayyare istasyonunun halini görse, orayı Osmanlı İmparatorluğu'nun biricik hava eğitim ve öğretim merkezinden ziyade, hava müzesine ait dağınık, perişan bir depo hükmünü verirdi. Sebebi de bu hangarda 1912 yılından itibaren muhtelif milletlere ait tayyarelerden Dünya Harbi'nin

devamınca Almanlar tarafından yapılan eski, modası geçmiş her tipten bir, iki, üç tayyare vardı" (1).

Belki de bu kadar fazla uçak bir hava müzesi kurulması fikirlerine neden olmuş ve 1918 yıllarına raslayan tarihlerde Hava Kuvvetleri Müfettişliği bir hava müzesi kurmak kararı almış ve düşürülen düşman uçaklarının enkazı toplattırılmıştı (2). Ancak daha sonra bu hangarlardaki uçakların Kartal Maltepe'ye taşınırken büyük ölçüde tahrip olması, Kurtuluş Savaşındaki uçak kırılmaları bu düşüncenin oluşmasını geciktirmiştir.

1960'lı yıllara gelindiğinde Türkiye'de bir Hava Müzesi kurulması düşüncesi ciddi olarak gündeme geldi. 1963 yılında yayınlanan bir emirle birliklerde mevcut uçaklardan birer adedinin korunması istendi. Sürdürülen çalışmalar sonucu 1966 yılında bir Hava Müzesi teşkilatı oluşturuldu.

Bu ilk girişimlerden sonra 15 Mayıs 1971 yılında İzmir Cumaovası sivil havaalanında müzenin açılışı gerçekleşti. Büyük ilgi görmesine rağmen bir süre sonra ulaşım zorlukları nedeniyle bu ilgi azaldı. Müze orada 1978 yılına kadar faaliyetine devam etti. Bu arada müzeye yeni bir mekan arama çabaları da devam ediyordu. Sonuçta müzenin aynı zamanda Türk havacılığının da doğduğu yer olan İstanbul Yeşilköy'e taşınması kararlaştırıldı.

Müzenin yeni yeri olarak Atatürk Havalimanının arkasında Yeşilköy banliyösünün hemen yanında yer alan etrafı askeri birliklerin çevirdiği 15.000 m²'lik bir alan seçilmişti. 1974 yılı başında başlayan inşaat çalışmaları 1983 yılına kadar sürdü. 1985 yılı sonundaysa yeni hava müzesi ziyaretçiye açılabilir hale gelmişti. Modern

(1) Hamdi Çaypınar'ın anıları, Hv. K. Dergisi, Haziran 1930, s. 274.

(2) Yılmaz Öztuna, Havacılık Tarihinde Türkler, TTK Basımevi, Ankara, 1971, s. 354.

müzecilik anlayışı içinde yeniden yapılanan müze 16 Ekim 1985 tarihinde ziyaretçiye açıldı. Önceleri Hava Müzesi olan adı 1988 yılında Havacılık Müzesi olarak değiştirildi.

A) İZMİR HAVA MÜZESİ

İzmir Hava Müzesi 15 Mayıs 1971'de Cumaovası eski sivil havaalanında açıldı. Müzenin açılışını Hava Teknik Okullar Komutanı Tuğgeneral İhsan Soydan yapmıştı (Ek: 1). Müzenin ilk müdürü Hv. Yb. Tefvik Şükürer'di.

Müzeye giriş ücretsizdi. Müzede film ve slayt gösterilerinin yapıldığı sinema salonu, piknik alanı olarak düzenlenmiş yeşil alan ve kafeterya bulunuyordu.

Müzede sergilenen eserler, çeşitli yollardan gelmişti. Ufak nesnelere bir kısmı eski havacılar veya aileleri tarafından hediye edilmişti. Uçaklar ve askeri havacılık objeleri diğer hava birlikleri tarafından gönderilmişti. Bir uçak eski bir havacı olan vecihi Hürkuş'tan satın alınmıştı. Bazı objelerde havacılıkla ilgili olduğundan İstanbul Askeri Müze'den, Hava Müzesi'ne naklen gelmişti. Bu objeler arasında bulunan ilk Türk hava şehidi Fethi Bey'e ait giysiler, madalya ve uçağına ait bir pervane müzenin en değerli objeleri arasındaydı.

Müze eski bir hangardan düzenlenerek meydana getirilmiş kapalı mekan ve açık sergileme alanından meydana geliyordu. Kapalı mekan aşağıdaki seksiyonlara ayrılmıştı.

Milli Havacılık Galerisi: Burada Türk havacılık tarihi, maketler, fotoğraflar ve bilgi panolarıyla anlatılmaktaydı.

Aziz Hava Şehitlerimizi anma
gününe teselli eden 15. May. 1971
günü Cuma vasi Hava Meydanında
tesis edilen Türk Hava Kurvetleri
Havacılık Müzesini hizmete
açmakta mutluluk ve umut
duydum.

Bu günün için müteazzi bir
öleide ferhat muntazam görü-
nüste olan müzenin gelecek
nesillerce zengin ve şekli ferih
köşeleri ilavesi ile müktesem
olacağı inancındayım.

Bu duygular ile müzeyi
gezdim. 15. May. 1971 /

O.

İHSAN SOYBAN

Hava Tuğgeneral

Hava Teknik Okulları

Hava Harp ve Görev Şehitleri Bölümü: Başta Kıbrıs şehidi Yzb. Cengiz Topel olmak üzere, İlk Türk hava şehidi Yzb. Fethi Bey, Ağrı hareketi şehidi Yzb. Rıfat Neşet Bey, Kore şehidi Yzb. Muzaffer Erdönmez gibi havacılara ait fotoğraflar, büstler, giysileri ve bazı hatıra eşyaları sergileniyordu.

Komutanlarımız Köşesi: Türk Hava Kuvvetleri'nin kurucusu Mahmut Şevket Paşa'dan başlayarak o güne kadar komutanlık yapmış 12 subayın büstleri, fotoğrafları, biyografileri yanında bazılarına ait giysiler ve hatıra eşyalar da sergileniyordu.

Atatürk ve Türk Havacılığı Köşesi: Burada fotoğraflar ve yazılı bilgilerle yüce Atatürk'ün havacılığa verdiği önem vurgulanıyordu (1).

Maketler Galerisi: Ayaklı, dört tarafı camlı iki katlı vitrinler içersinde çoğu plastikten yapılmış 400'e yakın uçak modeli sergileniyordu. Burada uçak mühendisi Yavuz Kansu tarafından hediye edilmiş, 1911'den o yana kullanılmış uçak modellerinin de bulunduğu 370 adet modelden oluşan bir koleksiyon ile son halife Abdülmecid'in oğlu prens Ömer Faruk Ali Osman tarafından hediye edilmiş Alman uçaklarından oluşmuş ahşaptan yapılmış 28 uçaklık ilginç bir koleksiyon da sergileniyordu.

Büzenin en önemli objeleri olan uçaklar 16 taneydi. Bunların bazısı hangarlarda bazısı açık havada sergileniyordu. Hepsinin önünde birer bilgi panosu bulunmaktaydı. Burada sergilenen uçaklar şunlardı: Grigorowich M 5 deniz uçağı, Pezetel PZL 24, Miles Magister MK 1, De Havilland D.H. 89A Dragon Rapid, Curtiss CW 22 Falcon, Republic P-47

(1) Hava Müzesi, Bilim Birlik Başarı, İzmir, 1978, s. 20.

Thunderbold, Piper L-18C, Lockheed T-33A, Republic F 84 G Thunderjet, Canadair F 86 E Sabre (2), MKE-4 Uğur, North American T6G Harward, Republic RF-84 F Thunderflash.

Müzenin toplam yerleşim alanı 4600 m2 idi. Bunun 2800 m2'si kapalı, 1800 m2'si açık alandı. Müze bu mekanda faaliyetine 1979 yılına kadar devam etti (EK: 2).

B) YEŞİLKÖY HAVACILIK MÜZESİ

16 Ekim 1985'te İstanbul Yeşilköy'de askeri havaalanının yakınında, Yeşilköy banliyösünün hemen yanındaki alanda Hava Kuvvetleri Komutanı Org. Halil Sözer tarafından açıldı. Müzenin müdürü Hv. Alb. Işık Düven'di. Açılışında Hava Müzesi olan ismi 1988'de Havacılık Müzesi olarak değiştirildi.

Halen ziyaretçiye açık olan müze 3000 m2 kapalı, 12.000 m2 açık olmak üzere 15.000 m2'lik bir sergileme alanına sahiptir. Müzede otopark, yazlık ve kışlık kafeterya, 56 kişilik video ve konferans salonu, hatıra eşya reyonu ve kütüphane bulunmaktadır (EK: 3). Kapalı mekan içiçe geçmiş salonlardan meydana gelmektedir. Her birinde ayrı seksiyonun bulunduğu salonlarda şunlar sergilenmektedir.

Giriş Salonu: Video ve konferans salonu, hatıra eşya satış reyonu, müzik yayın odası, vestiyer ve harp şehitleri köşesi bulunmaktadır. Üç duvarın kenarlarında hava birliklerine ait amblemler yer almaktadır. Bir duvar Atatürk ve havacı rölyefine ayrılmıştır.

Türk Havacılığı Salonu: Efsanelerden başlayarak günümüze kadar Türk Hava Kuvvetlerinin gelişim aşamaları grafik panolarla anlatılmış, ayrıca bazı tarihi olaylar maketlerle canlandırılmıştır.

T. C.
HV. K. K.
HAVA EĞİTİM KOMUTANLIĞI
HAVA MÜZE MÜDÜRLÜĞÜ
CUMAOVASI-İZMİR

IDR. : 3955-3 -79/13

4 Şubat 1979

KONU : Hv.Müzesinin nakli ve yeni kuruluş,kadro teklifi.

HAVA EĞİTİM KOMUTANLIĞINA
GÜZELYALI-İZMİR

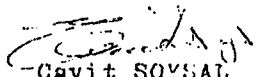
İLGİ : (a) Hv.Fğt.K.lığının 19 Ocak 1979 gün ve FÖT.:3955-8-79/
Ak.Eğt.22 sayılı mesaj emri.

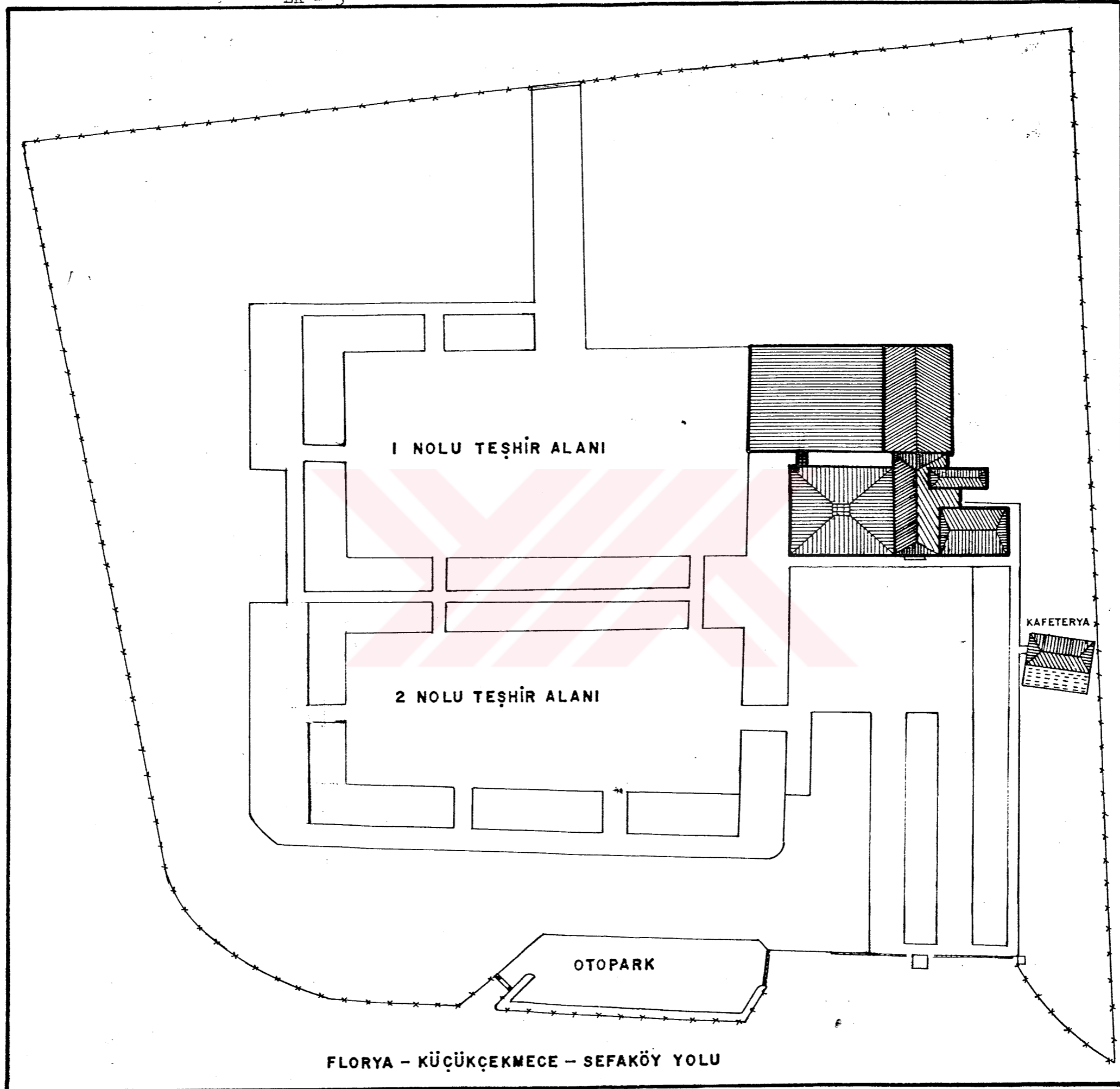
(b) Hv.Fğt.K.lığının 20 Şubat 1978 gün ve FÖT.:1739-14-76/
Eğt.1115 sayılı emri.

1. İlgili (b) emirle 1978 deneme Uçuşlarının yapılarak üzere 123. Fılo Cumaovası Meydanına intikal ettiğinden emirde belirtilen şekilde binaların büyük bir kısmı ile kapalı teşhir için kullanılan hangar boşaltılarak deneme uçuş kamp komutanlığına teslim edilmiştir. Bu sebeple, objelerin bir kısmı açık teşhir sahasına alınarak diğer iki galeri ile birlikte ziyaretçilere teşhira hazır edilmiş olup; açık sahada teşhir edilemeyecek durumda olan objelerin bir kısmı iki numaralı uçak sığınagina ve diğer bir kısmında pistin kuzeyindeki büyük hangara depo edilmiş durumdadır. Hangar aktığından, camları kırık olduğundan rutubet ve tozdan müteessir olacak olan objeler plastik örtülerle korunmaya çalışılmıştır. Cumaovası meydan komutanlığı kuruluşu sebebiyle bu malzemelerin Gazie-
mir meydanında gösterilen hangara nakli planlanmış olup, irtibat Kit'a Komutanlığa tarafından henüz hangarın boşaltılmayışı ve müsait araç tahsisini yapılmayışı sebebiyle nakil işi henüz gerçekleştirilememiştir. Müzenin Yeşilköye nakli 1979 senesi ikinci yarısında yapılacağı hemen hemen katılmış olusu sebebiyle bu objelerin dağıtık açık şekilde Gaziemire nakledilmeden önce ambalajlanması için her metre küp ambalaj kerestesi tahsis edildiği takdirde objelerin hasar görmesi ve zayi olmaları önlenecektir.

2. 78-2 Komutanlık direktifi gereğince mevcut Müze kadrosu üzerinde çalışmalar yapılmışsada; Yeşilköye intikali müteakip emir komuta bağlantısının ne olacağı için de konuşulacağı garnizonun, emniyet, levazım ve maliye bakımından ne gibi kolaylıklar sağlanacağı, halen personel kifayetsizliği sebebiyle Müze Müdürlüğü tarafından kaldırılması teklif edilen ve Komutanlıkça kaldırılan ita amirliğinin tekrar verilip verilmeyeceği hususlarının bilinmeyişi ve bunlara ilaveten yeni binalara yerleşmeyi müteakip doğacak ihtiyaçlar da göz önünde tutulması icap ettiğinden; yeni kadro ve teşkilat değişikliği yapılmamaktadır.

Emirlerinize arz ederim.


-Cavit SOYSAL
Hv.Yer.Ko.Albay
Hava Müze Müdürü



HAVACILIK MÜZESİ YERLEŞİM PLANI

Komutan Büstleri Salonu: Türk Hava Kuvvetlerine komutanlık yapmış subayların büstleri ve kısa biyografileri yer almaktadır.

Dünya Havacılığı Salonu: İnsanın ilk uçuş çabalarından günümüze kadar geçirdiği gelişim grafik panolarla anlatılmıştır.

Uçak Hangarı: Türk Hava Kuvvetlerinin envanterine girmiş bazı uçaklar yanında uçak motorları, pervaneler sergilenmektedir.

Anılar Salonu: Vitrinler içerisinde eski havacılar veya aileleri tarafından müzeye hediye edilmiş uçuş giysileri, madalya, silah gibi objeler sergilenmektedir.

Silahlar Salonu: Elle kullanılan uçak silahlarından füzelere geçişi gösteren bazı silahlar sergilenmektedir.

Giysiler Salonu: Başlangıcından günümüze kadar Hava kuvvetlerinde kullanılmış giysilerin imitasyonları camlı vitrinler içinde sergilenmekte, ayrıca bir uçuş brifingi sahnesi canlandırılmaktadır.

Bu kapalı mekana bitişik uzun bir koridorun iki tarafına yerleşmiş idari bürolar, kütüphane, obje deposu ve atölye bulunmaktadır.

Müzenin yanındaki diğer bir kapalı mekanda kışlık veyazlık kafeterya olarak düzenlenmiştir. Bu iki kapalı mekan arasına yerleştirilmiş bulunan bir C 47 uçağı kafeterya olarak düzenlenmişse de personel yokluğundan istenildiği şekilde işletilememektedir.

Müze açık sahası ise pervaneli uçaklar ve jet uçakları olarak iki bölümden oluşur. Buraların zemini betonlanmıştır. Uçaklar kaideler üzerine alınmıştır. Müzenin çevresi gelişme sahası olarak düşünülmüş ve buralar yeşil alan haline getirilmiştir. Yeşil alanların bitiminde de etraf çepeçevre bir koruma duvarı ile çevrilmiştir.

Müzeye giriş ücretlidir. Toplu halde resmi bir yazı ile gelen öğrenci gruplarından bilet ücreti alınmaz. Ayrıca Müzeler Haftası gibi bazı özel gün ve haftalarda ziyaretçilerden ücret alınmaz. Giriş ücretleri 1992 fiyatlarıyla öğrenci 500,- TL, tam 2.000,- TL'dir.



IV. YEŞİLKÖY HAVACILIK MÜZESİNİN GENEL YAPISI

Havacılık Müzesi askeri bir müzedir. Yapı olarak askeri kurumların yapısını taşır. Ancak müzenin ziyaretçilerle içiçe olması bazı önlemlerin alınması gereğini doğurmuştur. Ziyaretçiye bir askeri kurumdaki disiplini fazla hissettirmemek için alınan önlemlerden biri görevli askeri şahısların sivil kıyafet giymeleri, görevli erlerin de askeri kıyafetleri yerine takım elbise giymeleri olmuştur.

Müzedeki pek çok birimde askeri yapı hakimdir. Personel ilişkilerinde, halkla ilişkilerde, yazışmalarda, denetlemelerde bu yapı kendini hissettirir. Bu yapı çerçevesinde müzenin genel yönetimi bu bölümde anahatlarıyla ele alınacaktır.

A) MÜZE BİNASI

Müze binası Bakırköy ilçesine bağlı Yeşilköy'de Eski Havalanı caddesi üzerinde, Yeşilköy banliyö tren istasyonu ile Atatürk Havalimanı arasındaki alanda inşa edilmiştir. Müzeye motorlu araçlar ile ulaşmak çok kolaydır. Yayalar için de Yeşilköy tren istasyonundan inildikten sonra 200 m. mesafededir.

Müze 15.000 m²'lik bir alana kurulmuştur. Bunun 3000 m²'si kapalı bir mekan, 12.000 m²'si ise açık bir alandadır. Müze binası olarak inşa edilen bina, tek katlı birbirleriyle bağlantısı olan, 10 salondan meydana gelmiştir. Her salonda ayrı bir koleksiyon grubu sergilenmiştir (EK: 4).

Müze binası iki aşamalı olarak inşa edilmiştir. İhale yoluyla yapılan binaları Kayalar İnşaat.A.Ş. gerçekleştirmiştir. 1. Aşama 12.12.1977'de başlamış 24.06.1979'da bitirilmiştir. İhale Bedeli: 13.000.000,- TL. İkinci aşama

UÇAK HANGARI

5

ATOLYE

DEPO

KÜTÜPHANE

İDARI BÜROLAR

WC

6

ANILAR
SALONU

4

DÜNYA HAVACILIĞI SALONU

8

GİYSİLER SALONU

3
BÜSTLER SA.

7 SİLAHLARSALONU

VIDEO KONFERANS SALONU

2

TÜRK HAVACILIĞI SALONU

GİRİS
SALONU

HAVACILIK MÜZESİ



09.09.1981'de başlanmış 30.12.1983'de bitirilmiştir. İhale bedeli 110.000.000,- TL'dir. Müzenin iç mimarisi ve dekorasyonu İstanbul Röleve Anıtlar Müdürlüğü ile Mimar Sinan Üniversitesinin teknik eleman ve uzmanlarınca gerçekleştirilmiştir.

Bina tek katlı ve betonarmedir. İç içe girmiş salonlar ile büyük bir uçak hangarından meydana gelmektedir. Oldukça yüksek tavanlıdır. İç düzenlemesi sırasında tüm pencereler kapatılarak aydınlatma yapay olarak yapılmıştır.

B) MÜZE YÖNETİMİ

1. Yönetmelik ve Yasalar

Havacılık müzesinin bir yönergesi mevcuttur. Ayrıca Resmi Gazetede yayınlanan Askeri Müzeler Yönetmeliği kapsamındadır. Söz konusu yönerge ve yönetmeliğin içeriği özetle aşağıdaki gibidir.

a) Hava Müze Yönergesi - HKY -210-4 22 Temmuz 1985

1. Amaç

Türk Hava Kuvvetlerinin hava-feza ile ilgili her türlü araç, gereç, silah ile önemli hizmetleri ve başarıları olan geçmiş şahsiyetlere ait her çeşit objelerin; Toplanması, Değerlendirilmesi, Bakımı, Muhafazası ve gelecek kuşaklara yansıtılması ile ilgili işlemlerin düzenli şekilde yürütülmesini sağlamaktır.

2. Kapsam

Bu yönerge tüm Hava Birlik ve Kurumları ile Hava Müze Müdürlüğünü kapsar.

3. Sorumluluk

Bu yönergenin uygulanmasından; bünyesinde askeri müze bulunan Hava Birlik ve Kurumları ile Hava Müze Müdürlüğü sorumludur.

4. Tanımlar

a) **Obje:** Askeri müzelere konulmaya değer her türlü silah, araç, gereç, askeri kıyafet, tablo, fotoğraf, madalya, nişan, film, mikrofilm, belge, fors, sembol ve buna benzer özellikte askeri amaçlı eşya ve materyallerdir.

b) **Birinci Sınıf Askeri Müze:** Tüm Silahlı Kuvvetlerinin tarihini dönemlere göre yansıtan Silahlı Kuvvetlerimize ait her türlü askeri objeyi bünyesinde bulunduran ve uluslararası niteliğe sahip olan müzelerdir. (Hava Kuvvetleri Komutanlığı bünyesinde bulunan Hava Müzesi Yeşilyurt-İstanbul birinci sınıf askeri müzedir).

c) **İkinci Sınıf Askeri Müze:** Türk Silahlı Kuvvetlerinde Alay seviyesine (Hava-Deniz Kuvvetlerinde eşidi birlikler) kadar olan birliklerde kurulan ve yalnızca konuları ilgili eğitim amacına yönelik, dışa kapalı, dar kapsamlı müzelerdir.

5. Esasları

a) Bu yönergede yer alan konular ve bunlara ait uygulama esasları aşağıda yazılı bölümler halinde açıklanmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

Hava Müzesinde bulunması gerekli objeler, objelerin kaynakları, temini, depolanması ve muhafazası.

İKİNCİ BÖLÜM

Objelerin sicil tanzim heyeti, sicil tanziminden önce yapılacak işlemler, sicillerin tutulması, sicil tanzim heyetinin görevi, sicil kayıtları, Galeri defteri ve objelerin bakımları.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Objelerin sergilenmesi, müzenin genel temizliği, açılıp kapanması, objelerin muhafazası, ziyaretçilerin uymak zorunda olduğu kurallar.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Objelerin satın alınması, müzeden çıkarılması, Hava Müzesindeki objelerden yararlanma, müzenin özel faaliyetleri, tanıtma faaliyetleri.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Hava Müzesi personelinin görev ve sorumlulukları.

b) Birlik Komutanları, Kurum Amirleri; Türk Hava Kuvvetlerini ilgilendiren her türlü objelerin (6136 sayılı Kanun kapsamına giren silah, mermi ve bıçaklar hariç) bulunduğu veya ihbar edildikleri yerleri Hava Müze Müdürlüğüne bildirmekle yükümlüdürler. Bu objeleri bulanlar veya elinde olanlar getirirler ise; objeler teslim alınır ve tetkik için Hava Müze Müdürlüğüne gönderilir. Bu tür objelerin tarihi niteliklerinin tetkiki, araştırılması ve değerlendirilmesi Hava Müze Müdürlüğünce yapılır.

c) Askeri objelerin bulunduğu yeri haber verenlere 2863 sayılı Yasanın 63'ncü maddesi esaslarına göre ikramiye verilir.

d) İkinci sınıf askeri müze niteliğinde olan müzeler, sadece kendi konularına ait objeleri teşhir ve muhafaza ederler. Bu müzeler ellerindeki mevcut objeleri Hava Müze Müdürlüğüne bildirirler ve Hava Müze Müdürlüğünce uygun görülen objeler, Hava Müze Müdürlüğüne devredilir.

e) Bu yönerge yayınlandığı tarihten itibaren yürürlüğe girer.

f) Yönerge üzerinde öngörülen değişiklik teklifleri Hava Kuvvetleri Komutanlığına bildirilir.

b) Askeri Müzeler Yönetmeliği

30.9.1984 gün ve 18531 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu yönetmelikte yer alan konular ve bunlara ait uygulama esasları aşağıda yazılı bölümler halinde açıklanmıştır.

BİRİNCİ KISIM: Genel Hükümler

BİRİNCİ BÖLÜM: Amaç, Kapsam ve Dayanak

İKİNCİ BÖLÜM: Kuruluş, Yetki ve Sorumluluklar

Kuruluş, kuruluş bağlantıları, askeri müzelerin işletilmesi, askeri kültür varlıklarının tespiti, emanet alma, tasnif ve tescil, değerlendirme, değerlendirmeye itiraz, ikramiye, koleksiyonculuk, yetki, askeri müzelerin ih-tiva ettiği malzemeler, birinci sınıf askeri müze komutanlıklarının görevleri, ikinci sınıf askeri müze komutanlıklarının görevleri.

İKİNCİ KISIM: Askeri Müzelerin Faaliyetleri

BİRİNCİ BÖLÜM: Genel Faaliyetler

Askeri kültür varlığı kaynakları, kayıt ve siciller, askeri kültür varlığı temini, askeri kültür varlıklarının bakımı, askeri kültür varlıklarının kayıtlarının silinmesi, askeri müze kütüphaneleri.

İKİNCİ BÖLÜM: Özel Faaliyetler

Araştırma ve geliştirme, sergileme, askeri kültür varlığı verilmesi, askeri kültür varlığı devri, yurt dışına eser gönderme, yayın ve tanıtma, askeri müze askeri kültür varlıkları ve dökümanlarından yararlanma.

ÜÇÜNCÜ KISIM: Askeri Müzelerin Gelirleri ve Çeşitleri

BİRİNCİ BÖLÜM: Askeri Müzelerin Gelir Kaynakları

Askeri müze gelirleri, gelir kaynaklarının kullanılması

İKİNCİ BÖLÜM: Askeri Müzelerin Çeşitleri

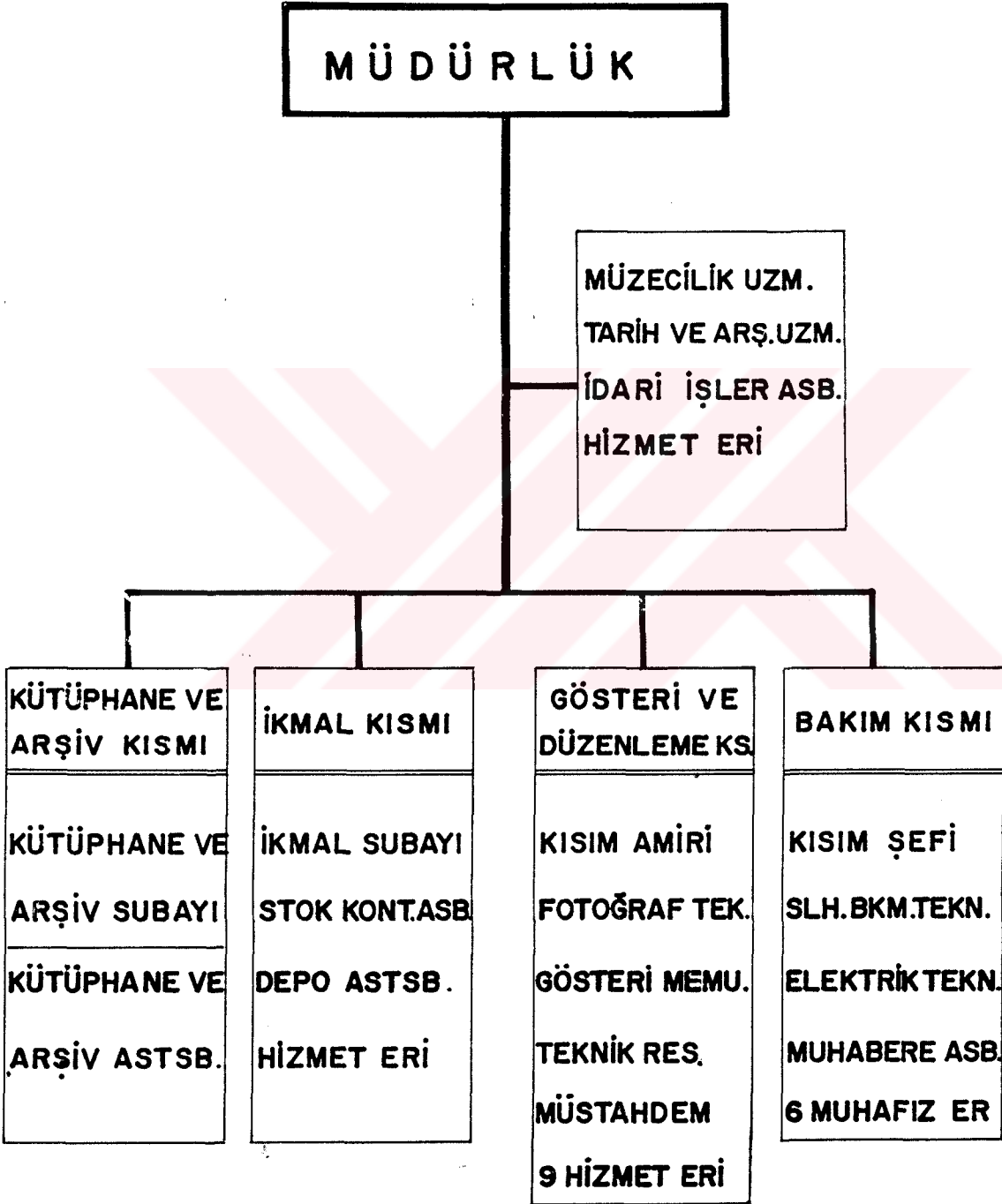
Birinci sınıf askeri müzeler, ikinci sınıf askeri müzeler, yürürlük, yürütme.

2. Kadro

Müzenin kadrosu, Hava Harp Okulu'nun yönetimine bağlıdır. Müze müdürlüğü 4 bölümden ibarettir. Kadro personeli askeri personel, sivil personel ve erlerden oluşmaktadır. Müzenin bir kadro cetveli vardır (EK: 5). Burada askeri personel 13, sivil personel 9, er 17 olmak üzere 39 kişilik bir kadro gösterilmesine rağmen müzede görevler 5 askeri personel, 7 sivil personel, 5 er ile sürdürülmektedir. Bu durum da ardından pek çok sorunu getirmektedir.

Müzede görevli askeri personel müzeye atama yoluyla gelmektedir. Kısıtlı bir süre görevde kalan görevli askeri

HAVACILIK MÜZESİ ÖRGÜTLENME ÇİZELGESİ



personel 926 s. TSK personel kanununa tabidirler. Sivil personel ise genellikle sınavla müzeye alınmaktadır. Bazı hallerde naklen tayin de söz konusudur. Memurlar 657 s. DMK'na tabidirler. Müzede sürekli değişen erler hizmet eri olarak görev yapmaktadırlar.

Müze yönergesine göre ve mevcut duruma göre personel durumu ve ana görevleri şöyledir:

MÜDÜRLÜK KISMI

Müdür: Albay rütbesinde subaydır. Havacılık müzesindeki tüm faaliyetlerin ilgili yasa, yönetmelik ve yönerge esaslarına göre yürütülmesini sağlar.

Müzecilik Uzmanı: Fakültelerin sanat tarihi ve arkeoloji mezunu sivil personeldir. Müze müdürüne her türlü müzecilik faaliyetinde müşavirlik eder.

Tarih ve Araştırma Uzmanı: Fakültelerin tarih, sanat tarihi ve arkeoloji mezunu sivil personeldir. Müze müdürüne tarih ve araştırma konularında müşavirlik eder.

İdari İşler Astsubayı: Kd. Bçvş. rütbesinde astsubaydır. Müzenin idari yazışma ve personel işlemlerini ilgili yasa ve yönergelere göre yapar. Ancak müzede bu göreve atanmış personel halen bir başka birimde görev yapmaktadır.

KÜTÜPHANE VE ARŞİV KISMI:

Kütüphane ve Arşiv Subayı: Binbaşı rütbesinde subaydır. Kütüphane ve arşiv kısmının amiridir. Halen müzede bu göreve atanmış personel yoktur.

Kütüphane ve Arşiv Astsubayı: Kd. Bçvş. rütbesinde astsubaydır. Kütüphane ve arşivin her türlü kayıt işlemlerini yapar. Halen müzede bu göreve atanmış kimse yoktur.

İKMAL KISMI:

İkmal Subayı: Binbaşı rütbesinde subaydır. Müzenin mal saymanıdır. Müzenin parasal işlerine bakar. Halen müzede bu göreve atanmış personel yoktur.

Stok Kontrol Astsubayı: Kd. Bçvş. rütbesinde astsubaydır. Mal saymanı emrinde stok kontrol hizmetlerini, belge kayıt işlerini yürütür. Halen müzede bu kadroda atanmış personel yoktur.

Depo Astsubayı: Bçvş rütbesinde astsubaydır. Müzedeki eserlerin tesellümü ve depolama işlemlerini yürütür.

GÖSTERİ VE DÜZENLEME KISMI:

Kısım Amiri: Yarbay rütbesinde subaydır. Teşhir ve düzenleme ile ilgili konuları yürütür. Halen bu kadrodaki atanmış personel bir başka birimde görev yapmaktadır.

Foto Teknisyeni: Kd. Bçvş. rütbesinde astsubaydır. Müzenin fotoğrafçılık işlerini yürütür.

Teknik Ressam: Teknik lise mezunu sivil personeldir. Müzenin grafik ve çizim işlerini yürütür.

Gösteri Memuru: Lise mezunu sivil personeldir. Müzede ziyaretçi gruplarına rehberlik yapar. Bu kadrodaki personel halen başka bir birimde görevlidir.

Müstahdem: Sivil personeldir. Müzenin temizlik işlerini yürütür. Kadro sayısı 4 olan bu görevde halen 4 kişi bulunmaktadır.

Bahçıvan: Sivil personeldir. Bahçe tanzimi ve bakımı işlerini yürütür. Bu kadrodaki personel halen bir başka birimde görevlidir.

BAKIM KISMI:

Kısım Şefi: Kd. Bçvş. rütbesinde astsubaydır. Müzenin envanterinde bulunan uçakların her türlü bakım işlerinin yürütülmesini sağlar.

Silah Bakım Teknisyeni: Kd. Bçvş rütbesinde astsubaydır. Müzede bulunan her türlü silahın ve mühimmatın bakımını yapar.

Elektrik Teknisyeni: Kd. Bçvş rütbesinde astsubaydır. Müzedeki elektrikle ilgili her türlü sorunu yürütür. Bu kadroda atanmış personel halen bir başka kısımda görevlidir.

Muhabere Astsubayı: Bçvş rütbesinde astsubaydır. Müzede bulunan her türlü muhabere ve seyrüsefer cihazının bakımını yapar.

Bu durumda halen 1 sb., 3 asb., 2 sivil memur bir başka birimde görevli, 2 sb. 2 asb.da hiç atanmamıştır.

3. Bütçe

Havacılık Müzesinin gelir kaynakları iki yönlüdür.

1. Devlet bütçesinden MSB Kanalı ile 870 eski eser alımı onarım giderleri faslından ayrılan ödenek.

2. Diğer gelirler, buraya yakın gelecekte uygulamaya girmesi beklenen Askeri Müzeler Müzecilik Gelirleri yönergesinde şu gelirler sokulmuştur.

- a) Giriş ücretleri,
- b) Gerçek ve tüzel kişilerce yapılacak bağışlar,
- c) Müzenin fotoğraf, film, fotokopi ve video kamera çekimlerinden bilet karşılığı elde edilen gelirler,
- d) Kartpostal, ses ve video kaseti, slayt, posta, kitap vb. karşılığında elde edilen gelirler,
- e) Turistik amaçlı her türlü hatıra-hediyelik eşya karşılığı elde edilen gelirler,
- f) Üst makamların izni ile bedel mukabili yapılan salon ve mekan tahsislerinden elde edilen kiralama gelirleri,
- g) Müzecilik ilgili gelirlerin banka faizleri.

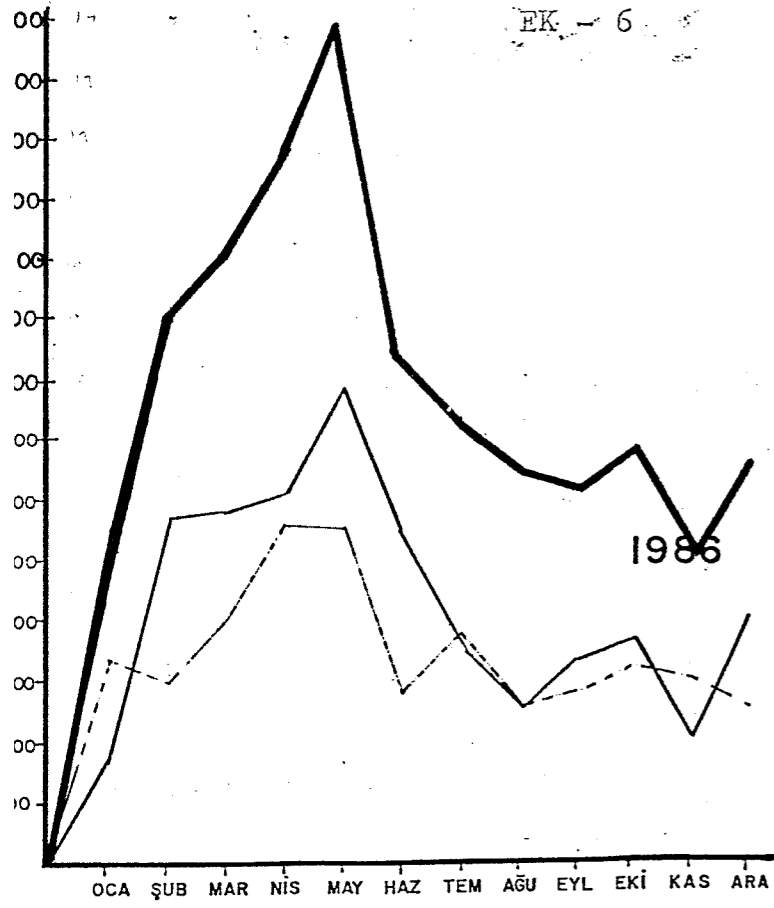
Müze bütçesi Müze müdürü tarafından yapılır. 1. Kalem-den gelen ödenek genellikle müzedeki uçakların bakım ve onarımı için harcanmaktadır. Her yıl boyanması gereken uçaklar için bu kalemden boya alınmaktadır. 1991 yılı itibariyle sadece bu ödenek 16.000.000,- TL'sidir.

C) MÜZENİN SOSYAL VE KÜLTÜREL YAPISI

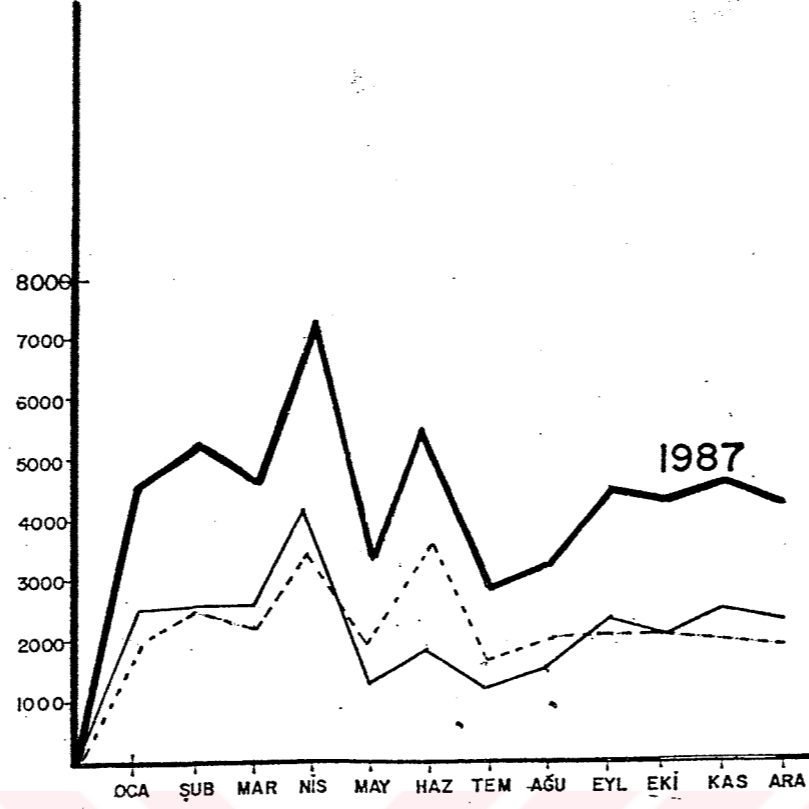
1. Ziyaretçi

Müzenin ziyaretçileri genellikle genç yaş grubudur. Onlar adeta anne ve babalarını zorla getirmektedir. Hafta içlerinde nispeten az olan ziyaretçi sayısı hafta sonu yükselir. Pazar günleri ise ziyaretlerin en yoğun olduğu gündür.

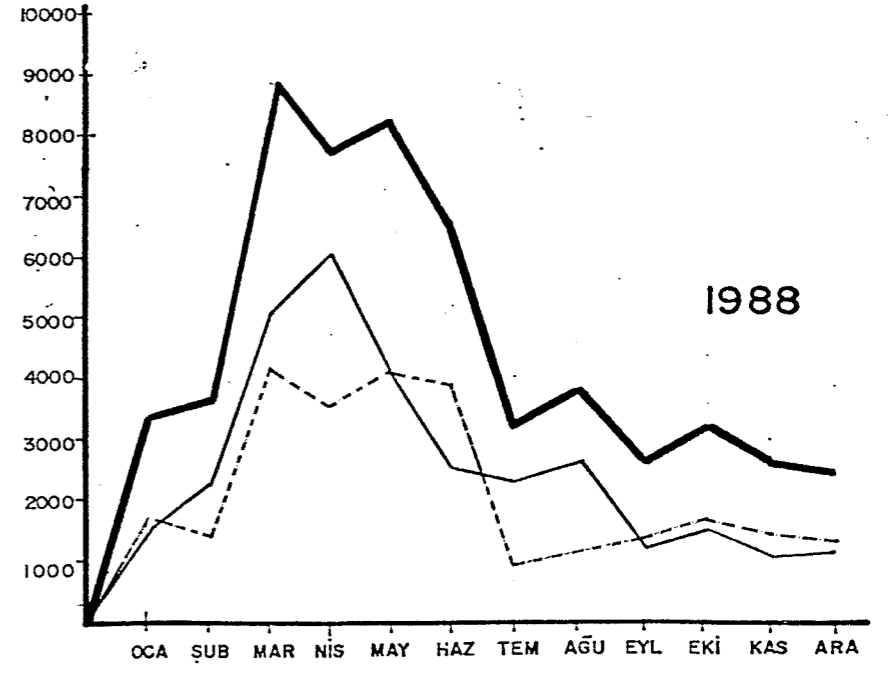
Yılın ilk aylarında düşük olan ziyaretçi sayısı Nisan ve Mayıs aylarında okul ziyaretlerinin de artmasıyla yükselir. Yazın yine düşen ziyaretçi grafiği Sonbahar'da biraz artar. Bu grafik yıllar itibariyle genellikle hep aynıdır. (EK: 6). Yıllık ziyaretçi sayısı da 60.000 kişiye ulaşır.



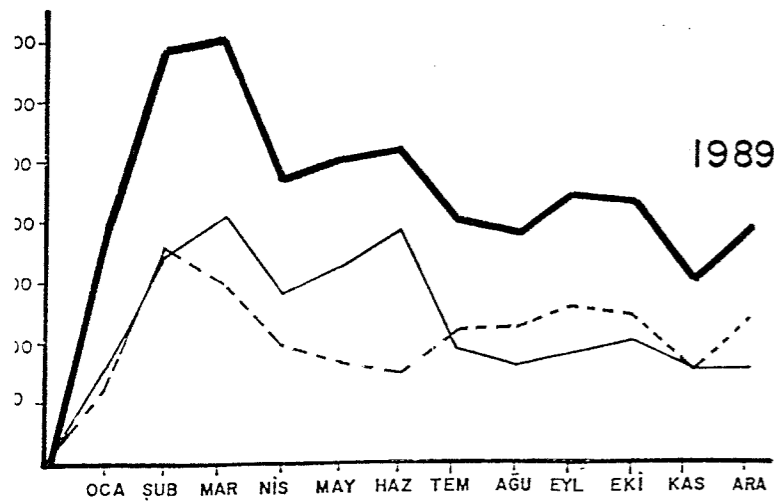
1986 TOPLAM ZİYARETÇİ: 94.415



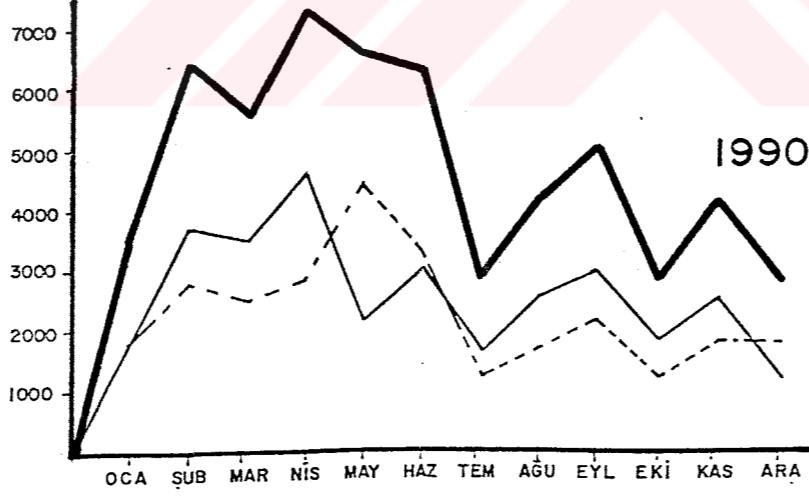
1987 TOPLAM ZİYARETÇİ: 53.438



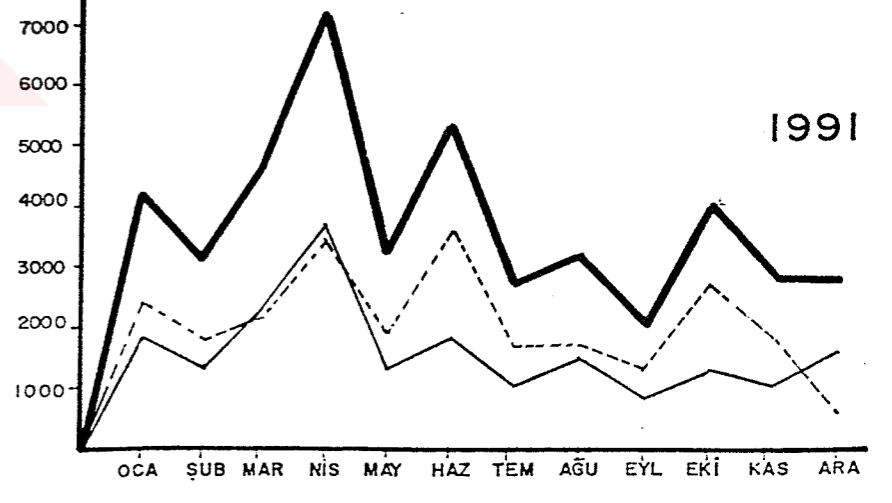
1988 TOPLAM ZİYARETÇİ: 57.178



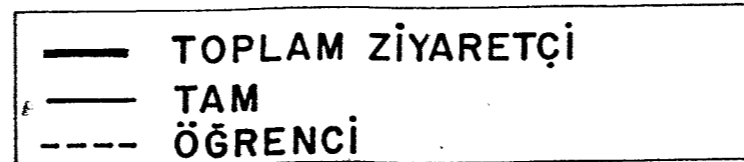
1989 TOPLAM ZİYARETÇİ: 54.392



1990 TOPLAM ZİYARETÇİ: 58.022



1991 TOPLAM ZİYARETÇİ: 45.161



HAVACILIK MÜZESİ 1986-1991 YILLARI ZİYARETÇİ DURUM TABLOSU

2. Sosyal Etkinlikler

Müze bünyesindeki sosyal etkinlikler kısıtlıdır. Müzenin en önemli sosyal etkinliği her yıl gerçekleştirdiği Türkiye plastik Model Uçak Yarışması'dır.

Müzenin İstanbul'da açılış günü olan 16 EKİM'i içinde olan hafta içinde her yıl düzenlenen bu yarışmanın 6'sı 1991 yılı 12-27 Ekim tarihlerinde gerçekleştirilmiş 85 Modelci 122 Modelle yarışmaya katılmıştır. Bu rakamlar bugüne kadarki en yüksek katılım olmuştur.

Bu yarışmaya paralel olarak gerçekleştirilen bir başka etkinlik Havacılık Müzesi Model Uçak Kulübü olmuştur. Bu kulüp çevresinde bir araya gelen modelciler ayrıca müzenin de katkılarıyla bir model Uçak Kulübü bültenini belli periyotla çıkartmaktadırlar (EK: 7). Kulüp üyeleri her hafta Cumartesi günleri Müzenin kendilerine tahsis ettiği bir mekanda bir araya gelerek bilgi alışverişinde bulunmakta yıl içinde kendi bünyelerinde yarışmalar tertiplelemektedirler. İstanbul dışındaki modelciler de bu iletişime mektuplarıyla katılmaktadırlar.

Müzenin video ve konferans salonunda ziyaretçinin yoğun olduğu günlerde video gösterileri yapılmaktadır. Burada uçuş gösterileri, uçak tanıtımı ile ilgili filmler gösterilmektedir. Müzenin bir başka sosyal hizmeti yazlık ve kışlık kafeteryasıdır. Ziyaretçilerin dinlenme ihtiyacına cevap vermek için yeterli düzeyde olan kafeterya da bir tek personelin görev yapması bazen sorun olmaktadır. Burada birkaç personel ilavesiyle çok daha verimli hizmet verilebilir. Kafeteryanın dışında bulunan minyatür uçaklarda özellikle küçük ziyaretçilerin yoğun ilgisini çekmekte onların eğlence ihtiyacına cevap vermektedir.

V. MÜZE KOLEKSİYONLARI

A) KOLEKSİYONLARIN YAPISI

Havacılık müzesinin ana objesi uçaklardır. Genellikle alüminyumdan imal edilmiş bu uçaklar pervaneli uçaklar ve jet uçakları olarak tasnif edilirler.

Uçaklar da kullanılan her türlü teçhizat, silah, malzeme, uçak motorları, pilotlara ve askeri kişilere ait kıyafetler, her türlü madalya, nişan, rozet, şilt, plaket, sancak ve benzeri malzemeler yazılı belgeler, her türlü tablo fotoğraf, gravür, film, mikrofilm, kitap, berat, ferman, yazışma gibi otantik belgeler. Havacılık müzesinin bünyesindeki askeri nitelikli kültür varlıklarıdır. Bu eserlerin hemen hepsi taşınabilir eserlerdir.

B) KOLEKSİYONLARIN SAĞLANMASI

Müze eserler, bağış, şahıs veya müzayededen satın alma, yasal yollardan intikal suretiyle müze müşterek kurulunun onayı alındıktan sonra gerekli inceleme ve değerlendirme yapılarak müze girerler.

Ancak müze yönetmeliğinde yer almasına rağmen, satın alma eser sağlanması en son başvurulan yöntemdir. Eserlerin önemli bir kısmı askeri şahısların kendileri veya yakınları tarafından bağış yoluyla gelirler. Diğer önemli bir kısmı askeri kurumlar arasında sağlanan mutabakat sonucu elde edilirler. Hava Kuvvetleri Komutanlığı uçuştan kaldırılan uçakların birer adedinin müzeye gönderilmesiyle ilgili bir emir yayınlamıştır (EK: 8). Bu emir gereği uçuştan kaldırılan uçaklardan birer adedi müzeye gönderilmektedir. Bunun yanında Türk Hava Kurumu tarafından da müzeye uçak gönderilmektedir.

TASNİF DIŞI

HK - 8

T. C.

HV. K. K.

HAVA EĞİTİM KOMUTANLIĞI
GÜZELYALI-İZMİR

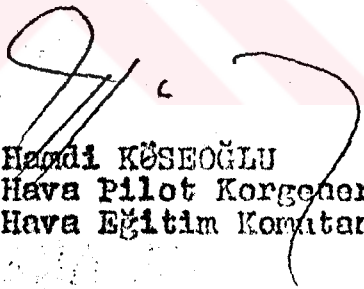


LOJ. : 6048-~~86~~-88/İkm. 340 4743
KONU : Havacılık Müzesi.

8 TEMMUZ 1988

HAVA HARP OKULU KOMUTANLIĞINA
YEŞİLYURT

1. Hv.H.Ok.K.lığı bünyesinde açılmış olan havacılık müzesi, açıldığı günden itibaren büyük bir ilgi ile izlenmekte, Türk Havacılığının geçmişi ve bugünü hakkında, yoğun bir bilgi talebi ile karşılanmaktadır.
2. Türk Havacılığının eksiksiz bir şekilde tanıtılması, havacılık konusunda ziyaretçilere tam bir bilgi aktarımının sağlanabilmesi için, müzede teşhir edilecek objeler konusunda, daha planlı ve detaylı bir çalışma yapılması gerekmektedir.
3. Yapılan planlı çalışma konularından birisi de, Kara ve Deniz Komutanlıkları ile Türk Hava Kurumu'nun servis dışı baraktığı uçaklardan bir adedi yedek olmak üzere, ikişer adet uçakın herhangi bir talep veya yazışma olmaksızın, Havacılık Müzesi'ne gönderilmesinin sağlanması olacaktır.
4. Arz edilen hususun gerçekleşebilmesi maksadıyla, Hv.K.K.lığı ile anılan Komutanlıklar, Türk Hava Kurumu arasında tesis edilecek usul için, gerekli girişimlerde bulunulmasını, rica ederim.


Hamdi KÖSEOĞLU
Hava Pilot Korgeneral
Hava Eğitim Komutanı

DAĞITIM :
Gereği :
Hv.K.K.lığına

Bilgi :
Hv.H.Ok.K.lığına

TASNİF DIŞI

Müze bir kısım eserlerini de Askeri Müzeden nakil suretiyle elde etmiştir.

C) KORUMA

Koruma iki anlamlıdır.

1. Koleksiyonların fiziksel korunması, hırsızlığa ve yangına karşı koruma gibi.

2. Zamanın yıpratıcılığına karşı koruma.

Müzenin hırsızlığa karşı korunmasında ilk tedbir müzenin etrafının taş duvar ve üzerini de tel örgüyle çevrilmesiyle alınmış. Üç tarafın askeri bölge ile çevrili bulunması bu konudaki tehlikeleri azaltmıştır. Açık olan alanda görevli askerlerle, kapalı mekanda müstahdemlerle yapılan göz kontrolleri ile koruma sağlanmaktadır. Yangına karşı korumada müzenin her salonuna yerleştirilmiş bulunan kuru veya köpüklü yangın söndürücü cihazlar ilk müdahalelerde kullanılmak üzere her ay bakımları yapılarak ilk aşama önlemleri alınmıştır. Yangın durumunda aranacak telefon numaraları görülür bir yere asılmıştır.

Müzedede bulunan her telefon üzerinde yangın durumunda aranacak telefon numaraları yer almaktadır. İlk müdahaleden sonraki tedbirler Hava Harp Okulu yangın kıtasınca alınacaktır. Yangının gece çıkması halinde, dumana ve ısıya duyarlı duman algılayıcı alarm cihazları tavanlara monte edilmiştir ve faal halde tutulmaktadır.

Zamanın yıpratıcılığına karşı korumada müzenin açık alanında sergilenen uçak ve diğer objeler çok şanssız durumdadırlar. Ölçülerinin büyüklüğü nedeniyle dışarda sergilenmek zorunda kalan objeler, havadaki sıcaklık değişmelerinin

fazlalığı, ışık, ısı, nem farklılıkları sonucu dış tesirlerle objeler eskimekte yıpranmakta, korozyona maruz kalmaktadırlar. Burada bu yıpranmayı geciktirmek amacıyla yapılan şey uçakların yılda bir kez bazen iki yılda bir kez boyanmaları ve bir sehpa üzerine alınmalarıdır. Fakat alınan tedbirler korozyonu önlemede yetersiz kalmaktadır. Bu yıpranmanın önlenmesinin tek yolu objeleri kapalı mekanda sergilemektir.

Kapalı mekandaki objeler koruma açısından daha şanslı durumdadırlar. Aydınlatmada, yapay aydınlatmanın kullanılışı gün ışığının zararlarından objeleri korumuştur. Ayrıca ısı farklılıklarının az olması bozulmayı geciktiren nedenlerdir. Müzede nem konusunda bazı sorunlar vardır. Çatıdan giren yağmur suları bu sorunu arttırmaktadır. Bu konuda vitrinlerin duvar ile teması kesilerek sorun en aza indirilmeye çalışılmıştır. Giysi, madalya, belge gibi objeler vitrinler içerisinde sergilenerek ısı ve nem farklılıklarından olabildiği derecede korunmuştur.

Müze aydınlatmasında vitrinler içerisinde floresan lambalar kullanılmış, bu lambaların önleri de kumlu camlarla kapatılarak nesnelere zararlı ışıklardan korunmaya çalışılmıştır. Aydınlatmanın spotlarla yapıldığı yerlerde de lambayla objeler arasında hava boşluğu bırakılarak ısı ışınlarının zararı asgari dereceye indirilmiştir.

D) DEPOLAMA

Havacılık müzesi envanterinde mevcut objelerin büyük bir kısmını sergilemektedir. Sergilenmeyen üniforma, silah, telsiz cihazları, uçak maketleri gibi bazı malzemeler, müze'nin idari bölümünde yer alan ışık, toz ve nem gibi faktörlerden olabildiğince tecrit edilmiş, 7x10 mt. ölçülerinde bir depoda korunmaktadır. Depoda 88x186 cm. boyutlarında 9 adet çelik raflarda sergilenemeyen objeler muhafaza

edilmektedir. Bu depolama sisteminde raflara 1, 2, 3 ... gibi numaralar, bölmelere de a, b, c ... gibi harfler verilerek raflar numaralandırılmıştır. Depoda muhafaza edilen eserler için depo kartları tutulmakta buraya yazılan eserlerin, depo numaraları da kaydedilerek istenildiğinde kolay bulunmaları sağlanmaktadır.

Depoda çelik rafların kullanılması zamanla bunların küflenebileceğinden dolayı sakıncalıdır. Bu sakıncanın biraz önlenmesi için çelik rafların üzerine ahşap raf koymak gereklidir.

Depoda zamanla meydana gelen tozlanmaya karşı kuru bezle temizlik yapılmakta döşeme de fırça ve cilalarla temizlenmekte böylece objeler nemden korunmaya çalışılmaktadır. Müzenin depo olarak kullanıldığı, müze sınırları dışında ve asıl işlevi uçak hangarı olan bir mekân daha bulunmaktadır. Ancak bu hangar geçici bir depo olarak düşünüldüğünden herhangi bir tasnife gidilmemiştir.

E) BELGELEME VE ARŞİV

Müzedeki belgeleme sistemi iki aşamalıdır. Müzeye herhangi bir yolla gelen eser tutanakla alınarak önce depoya konmaktadır. Bunlardan müze envanterinde alınmasına karar verilen objeler gruplandırılarak envantere kaydedilmektedir. Yıl içerisinde toplanan bu objeler yıl sonunda müzenin ikmal kayıtlarına geçirilmektedir. Envanter numarası verilen obje fotoğrafları kısa bir tanımının da yapıldığı envanter defterine kaydedilir. Ayrıca bir envanter kartı verilerek bilinen tüm bilgiler bu kartta toplanır. Araştırma için defterden çok bu kartlar kullanılır (EK: 9).

Müze envanteri 1987 yılında yeniden yapılmış ve yeni bir numaralama sistemine geçilmiştir. Bu sistemde eserler bir

III - 3
HAVACILIK MÜZESİ ENVANTER KARTI

ENVANTER NO. :
Sİ :
BULUNDUĞU YER :
FOTOĞRAF NO. :
YRİ :
KÜTÜPHANE - YÜK. : ÇAP :
UZUNLUK : AĞIRLIK :
GENİŞLİK : YAPRAK SAYISI :
ENVANTER NO:

FOTOĞRAF

TANIMI



takım gruplara ayrılmış ve bunlara birer numara verilmiştir. Şöyle ki;

- 01- UÇAKLAR: Uçak motorları, pervaneler, uçaklarda kullanılan her türlü araç ve gereçler haberleşme cihazları.
- 02- MADALYALAR: Bröveler, nişanlar, şiltler, madalyonlar, semboller, plaketter.
- 03- BÜSTLER: Küçük heykelcikler...
- 04- YAZILI BELGELER: Kitap, mektup, beratlar, diplomalar ve her türlü yazılı belge.
- 05- GIYSİLER: Pantolon, ceket, ayakkabı, bot, gözlük, şapka, uçuş tulumu, her türlü aksesuarlar.
- 06- SİLAHLAR: Tabanca, tüfek, makinalı tüfek, kılıç, pilot bıçağı, uçaklarda kullanılan her türlü silahlar, patlayıcılar.
- 07- RESİMLER: Orijinal fotoğraflar, yağlı boya ve sulu boya tablolar, fotoğraf albümleri.
- 09- MUHTELİF ESERLER: Yukarıdaki gruplara girmeyen diğer bütün objeler...

Envanter numarası yukarıdaki sınıflamaya göre şöyle verilir. Örneğin 85.01.01. İlk iki rakam eserin müzeye giriş tarihini, sonraki iki rakam eserin envanter grubunu ifade eder. Buradaki eser 01. Uçak grubundadır. Son rakamlar da eserin o grup içerisindeki sıra numarasını ifade eder.

Müzedede yeni envanter sistemi oluşturulurken müze 1985 yılında İstanbul'da yeniden açıldığı için o yıl müzede bulunan bütün objelerin giriş tarihi olarak 1985 Yılı kabul edilmiştir.

Müzedeki bir diğer belgeleme sistemi ikmal kayıtları adı verilen askeri kayıtlardır. Bu sistem Hava Kuvvetleri

Komutanlığı İkmal Kayıt Sistemine göredir. Burada hareketli, kart sistemi vardır. Objeler olabildiğince gruplandırılmasına rağmen buraya müzelik eser de demirbaş eser de kaydedilmektedir.

Müzedede arşiv olarak bir dökümantasyon merkezi oluşturulmuştur. Burada belli konu başlıklarına ayrılmış yayınlar bir araya getirilmiştir. Bu konu başlıkları şöyledir:

- 1- Üst Makamlara Ait Yönergeler,
- 2- Özel Yönergeler,
- 3- Taktik ve Teknik Talimnameler,
- 4- Askeri Konulu Kitaplar,
- 4A- Askeri Havacılık Konulu Kitaplar,
- 5- Askeri Dergiler,
- 6- Teknik Konulu Kitaplar,
- 6A- Teknik Uçak Konulu Kitaplar,
- 7- Ders Kitapları ve Eğitim Dökümanları,
- 8- Teknik ve Bilimsel Raporlar,
- 9- Fotoğraf Albümler.

Müzedede ayrıca bazı arşiv grupları oluşum halindedir. Bu arşiv grupları şunlardır:

1- Hava Şehitleri Albümleri: 1911 yılından günümüze kadar şehit olmuş hava şehitlerinin fotoğraflı biyografilerinin yer aldığı arşiv grubudur.

2- Uçak Fotoğrafları Arşivi: Türk Hava Kuvvetlerinin 1911 yılından bu yana kullandığı uçakların fotoğraflarının toplandığı bu arşiv tarihsel kronolojiye göre oluşturulmuştur.

1. 1911-1923 yıllarında kullanılan uçaklar
2. 1923-1951 yıllarında kullanılan uçaklar
3. 1951'den günümüze kullanılanlar

olmak üzere üç tarihsel kategoriye ayrılmışlardır. Bu tarih birimlerindeki uçaklarda alfabetik sıraya göre dizilerek numaralandırılmışlardır. Henüz 80'e yakın uçağın arşivlendiği bu grupta çalışmalar devam etmektedir.

3- Şahıs Fotoğrafları Albümü: Havacılıkla ilgili askeri şahıslara ait fotoğraflardan oluşan bu arşiv henüz oluşum halindedir.

F) KOLEKSİYONLARIN SERGİLENMESİ

Müze koleksiyonları açık ve kapalı alanlarda teşhir edilmektedir. Kapalı teşhirde objelerin bir kısmı, camlı vitrinler içinde bir kısmı açıkta sergilenmektedir. Sergilemede yoğun bir biçimde tanıtım ve bilgi panolarına yer verilmiştir. Objelerin önünde bilgi etiketleri vardır.

Kapalı mekanda aydınlatma tamamen yapay olarak yapılmıştır. Gün ışığından yararlanılmamıştır. Aydınlatmada vitrinler içinde 40 Watt'lık floresan lamba, açıktaki objeler içinse akkor veya halojen lambalar kullanılmıştır. Lambaların hiç birisi müzeler için özel üretilen lambalar değildir.

Müzenin tüm zemini gözeneksiz krem renkli iyi bir cins mermerle kaplıdır. Mermerin temizliği sadece fırça ve cilayla sağlanmaktadır. Yüksek olan tavanlar bazı yerlerde alçaltılarak ikinci bir tavan yapılmıştır.

Tüm müzeye müzik yayını ve anons yapabilen bir yayın sistemi mevcuttur.

1- GİRİŞ SALONU

Müzeyle ilk temasın sağlandığı bu salonda aynı zamanda vestiyer, satış kısmı video ve konferans salonu bulunmaktadır. Salonun iki tarafında yükseltilmiş bir podiyum üzerinde Hava Kuvvetlerindeki uçak filolarının amblemleri pirinçten yapılmış direklere takılı vaziyette sergilenmiştir. Girişin karşısına gelen duvarda Atatürk portresi eski model bir uçak ve havacı üçlüsünün kompoze edildiği bir rölyef yer almaktadır. Ayrıca iki hava şehidinin büstlerinin bulunduğu bir köşe de salondadır.

Salona girerken dışardan iki kapıyla girilebilmektedir. Bunlardan sağdaki giriş, soldaki çıkış için kullanılmaktadır. Kapılara merdivenlerle ulaşılmaktadır. Salon giriş kapılarının camlı olması nedeniyle gün ışığı almaktadır. Aynı zamanda yapay aydınlatma da yapılmıştır. Işık kaynakları tavana dört duvarın kenarlarında gizlenmiş bir biçimde yerleştirilmiş ve floresan lambalar kullanılmıştır. Bunun dışında tavana yerleştirilmiş spot lambalarla da aydınlatma sağlanmaktadır.

2- TÜRK HAVACILIĞI SALONU

Bir "L" biçiminde olan bu salonda sergileme tamamen vitrinler içindedir. Tüm salonda gün ışığından hiç yararlanılmamış sadece yapay aydınlatma kullanılmıştır. Burada "L"nin kısa ayağında bulunan üç adet vitrinde Türk uçuş tarihi ile ilgili iki olay maketlerle canlandırılmıştır. Bir vitrinde ise Hava Kuvvetlerinin sembolü olan kartal'la ilgili rölyefler vardır.

Salonun diğer kısımlarında ise 10 Ad. dıştan aydınlatılmış vitrinlerde Türk Havacılığının tarihi gelişimini içeren bilgiler fotoğraf ve yazılarla izleyiciye sunulmuştur.

Yazılar Türkçe ve İngilizcedir. İçten aydınlatılan panolarda üstte ve altta ikişer tane olmak üzere 4 adet 40 Wt. floresan lamba kullanılmış, bunların önleri kumlu camlarla kapatılmıştır. Dıştan aydınlatılan panolarda akkor lambalar kullanılmıştır. Vitrinler gözlük, eldiven, uçak maketi gibi objeler de zenginleştirilmiştir.

Bu pano ve vitrinlerin konu başlıkları şöyledir: Türklerde İlk Uçma Çabaları I, II, III; Hava Kuvvetlerinin Kuruluş Yılları; Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşu; Trablusgarp Savaşı; Balkan Savaşı; I. Dünya Savaşı I, II; Kurtuluş Savaşı; Türk Havacılığının Altın Sayfaları; İstanbul-Kahire İskenderiye Uçak Seyahati; Moskova Seyahati; Fazıl Bey'in İstanbul Göklerinde Yaptığı Hava Muharebesi; Atina Seyahati; Sivil Havacılık; Atlantik'i F5'le Uçarak Geçen İlk Jet Pilotları; Cumhuriyet Dönemi I, II; Atatürk ve Türk Havacılığı.

3- HAVA KUVVETLERİ KOMUTAN BÜSTLERİ SALONU

Bu salon içiçe girmiş sekizgen bir salondur. Bu sekizgen salonların birisinde Hv.K.K.lığı yapmış subayların bronz büstleri ve biyografileri yer alır. Büstler, duvarlara raptedilmiş rahleler üzerlerine vidalarla tutturulmuşlardır.

Burada büstleri yer alan Havacı Subaylar Şunlardır: Mahmut Şevket Paşa, Yb. Süreyya İlmen, Org. Muzaffer Ergüder, Tümğ. Celal Yakol, Org. Zeki Doğan, Org. Muzaffer Göksenin, Org. Fevzi Uçaner, Korg. Hamdullah Suphi Göker, Org. Tekin Arıburun, Korg. İhsan Orgun, Org. İrfan Tansel, Org. Reşat Mater, Org. Muhsin Batur, Org. Emin Alpkaya, Korg. Cemal Engin, Org. Ethem Ayan, Org. Tahsin Şahinkaya, Org. Halil Sözer, Org. Cemil Çuha, Org. Safter Necioğlu..

Diğer sekizgen salonda duvarlar gelecekte konacak büstler için planlanmış, ancak halihazırda yağlıboya tablolar

sergilenmektedir. Ayrıca ortada yer alan üzeri bir yarım küre şeklindeki sergileme mekanında bir F4 Phantom ve F-16 uçağının modelleri sergilenmektedir.

Salonlarda tavanlara monte edilmiş raylar üzerinde hareketli halojen lambalarla aydınlatma sağlanmaktadır.

Döşemeden yükseltilmiş podyum üzerinde yapay çiçekler yerleştirilmiştir.

4- DÜNYA HAVACILĞI SALONU

Uzun dikdörtgen bir salondur. Bu salondaki sergileme Türk Havacılığı Salonunun aynısıdır. Dıştan aydınlatılmış 11 adet pano ile içten aydınlatılmış 13 ad. vitrin bulunmaktadır. Yine yapay olan aydınlatmada panolarda akkor lambalar, vitrinlerde floresan lambalar kullanılmıştır. Buralarda da vitrinlerdeki lambaların önleri kumlu camlarla kapatılmıştır. Maketlerle zenginleştirilmiş bu vitrinlerde tanıtım yazıları ve fotoğraflar yer almaktadır. Pano ve vitrinlerdeki konu başlıkları şöyledir: Düştten Bilime Geçiş; İlk Uçan Makina Tasarımları; Balon Çağı; Yerden Yükselişe Doğru; Motorlu Uçaklarla Yapılan İlk Önemli Uçuşlar; İlk On Yılın Önemli Uçakları (1903-1913); Yönetilebilen Balonlar (Hava Gemileri); Hava Gemiciliğinin Gelişimi ve Sonu; I. Dünya Savaşı (1914-1918); 1913-1926 Yılları Arası Rekor Uçuşlar; 1927-1949 Yılları Arası Rekor Uçuşlar; Helikopterler; II. Dünya Savaşı (1939-1945); Jet Uçakları; Jet Dönemi Savaşları; Yolcu Uçakları; Roket İçin İlk Adım, Roket ve Füzeler; İlk Uzay Uçuşları; Ay'da İlk Adımlar.

5- UÇAK HANGARI

Oldukça büyük ölçülerde olan hangar dikdörtgen bir salondur. Bu salonda uçaklar, uçak motorları, pervaneler ve

bazı elektronik aygıtlar sergilenmektedir. Burada sergilenen uçaklar şunlardır: Miles Magister MKI, Grigowich M5, Siat 223 Flamingo, KİBM Mavi Işık G, Piper L 18C, De Havilland DH 89A, Curtiss Falcon, MKE-4 Uğur, Pezetel PZL 24.

Bu salonda sergileme uçaklar duvar kenarlarına dizilerek yapılmış, bazı uçakların tekerlekleri yerden kesilerek sehpa üzerine alınmış, ortada da dikkat çekici bir biçimde diğerlerine oranla daha önemli olan PZL 24 uçağı bir halı üzerinde sergilenmiştir. Bu uçak Türkiye'de imal edildiğı ve Dünya müzelerinde bir eşi daha olmadığı için oldukça önemli. Uçakların önünde tanıtma panoları mevcuttur, ancak bunlar biraz gereğinden fazla büyük tutulmuş ve dikkati dağıtmaktadırlar. Uçakların arasında bazı elektronik cihazlar ve uçak motorları yer almaktadır. Bunlar tekerlekli sehpalar üzerinde olduklarından yerleri değişebilmektedir.

Aydınlatma, tavadan halojen lambalarla yapılmaktadır. Ortadaki uçak diğerlerine göre daha yoğun aydınlatılmıştır. Salondaki uçaklardan sadece birinin yanında bulunan bir merdivenle uçağın içini incelemek imkânı sağlanmıştır. Tavanların oldukça yüksek olması ışık kaynaklarını yetersiz hale getirmektedir. Bazen ortaya çıkan elektrik arızaları sonucu hangar aydınlatma açısından yetersiz kalmaktadır. Sadece objelerin aydınlatıldığı bir sistemin uygulanması gerekmektedir.

Salondaki uçakların sayısının fazlalığı nedeniyle bazılarının kanatları içiçe girmiş ve görsel konforu bozmuştur. Bunu gidermek için hafif uçakların tavana asılarak sergilenmesi uygun olacaktır.

Uçakların arasına girilmemesi için çevrelerine üzerlerinde ikaz yazıları bulunan madeni engeller konmuştur. Bunlar görüşü bozmadıkları için uygun gibi gözüküyorsa da

işlevlerini yerine getirememektedirler. Bu nedenle ziyaretçiler uçakların arasına girmekte ve dolaşmaktadırlar. Bunu önlemek için müze görevlilerinden birisi hangarda gözetleyici olarak bulunmaktadır. Bu engeller yerine uçakların çevresinin zincirlerle çevrilmesi koruma açısından gereklidir.

6- ANILAR SALONU

Müzenin küçük objelerinin yoğun olarak sergilendiği bu dikdörtgen salon birtakım teşhir mekanlarına ayrılmıştır. Salonun üç duvarı boydan boya vitrin yapılmış ve içerisinde standlar meydana getirilmiştir. Buralarda genellikle mankenler üzerinde giysiler sergilenmiştir. Bunlar şahıslara ait orijinal giysilerdir. Bunun yanında düşey ve yatay olarak sergilenmiş aksesuarlar ve küçük objeler bulunmaktadır. Vitrinlerin duvarla teması kesilerek nemden en az derecede zarar görmeleri sağlanmaya çalışılmıştır. Aydınlatma üstten ve alttan 40 Watt'lık floresan lambalarla yapılmaktadır. Lambaların ön kısımları kumlu camla kapatılmıştır.

Salonun dördüncü duvarının ortasından salonun ortasına doğru uzanan bir teşhir mekanı daha yapılmıştır. Buranın içinde meydana getirilen iki tarafa eğimli yüksekçe zeminde genellikle madalya, nişan, bröve ve tabanca gibi küçük objeler sergilenmektedir. Mekanın üç tarafı camla çevrilidir. Aydınlatma üstten akkor lambalarla yapılmaktadır. Bu lambalar silindirik metal muhafazalar içindedirler.

Salonun iki köşesinde dikkat çekici iki sergileme yapılmıştır. Bir köşede duvara monte edilmiş pirinç levhalar üzerinde hava şehitlerinin isimleri kazınmıştır. Ayrıca bir hava şehitleri anıtının fotoğrafı konmuştur. Burası yoğun bir şekilde aydınlatılarak dikkat çekici hale getirilmiştir. Bir diğer köşede de kırmızı bir zemin üzerinde bir uçak motorunun

önden görünüşünü stilize eden yuvarlak bir şekil üzerine ahşap bir pervane yerleştirilmiş ve tavandan iki spotla aydınlatılmıştır.

7- SİLAHLAR SALONU

Bu salon ayakları birbirine eşit bir L biçimindedir. L'nin bir ayağında ahşap standlar üzerinde silahlar, füzeler ve telsiz cihazları yerleştirilmiştir. Etraflarında koruyucu bir eleman olmadığından bunların bir kısmı sabitleştirilmişlerdir. Aydınlatma tavandan spotlarla yapılmaktadır. L'nin diğer ayağının iki tarafında iki niş bulunmaktadır. Bu nişlerin birinde bir pilot sandalyesi, diğerinde bir pilot sandalyesine oturmuş vaziyette pilot giysileriyle bir manken yer almaktadır. Bunlar nişlerin üst kısmından halojen lambalarla aydınlatılmışlardır.

Bu salonda anılar salonu, idari bölüm, giysiler salonu ve aydınlık mekana açılan kapılar bulunmaktadır. İki yandan gün ışığı da almaktadır. Müzenin en küçük ama sergileme ve aydınlatma açısından en problemlili salonudur. Burada gün ışığı alan iki pencere perdelerle kapatılarak aydınlatma sadece yapay olarak yapılmalıdır. Burada koruyucu elemanların bulunmaması ziyaretçilerin mankenle oynamalarına, silahlara dokunmalarına engel olamamaktadır.

8- GİYSİLER SALONU

Burası dikdörtgen bir salondur. Salonun iki uzun bir kısa kenarı komple camlı vitrin haline getirilerek sergileme bu mekanın içinde yapılmıştır. Maviye boyanmış zemin üzerinde, mankenler üzerinde havacı subaylara ait üniformaların gelişimi sergilenmiştir. Bu mankenler anılar salonundaki gibi terzi mankenleri değil komple mankenlerdir. Düşmelerini önlemek için ayaklarından zemine monte edilmişlerdir. Bu manken-

ler salonun uzun taraflarındadırlar. Kısa tarafta ise ikisi ayakta dördü oturur vaziyette üstlerinde uçuş kıyafetleri bulunan bir grup mankenle bir uçuş brifingi sahnesi oldukça başarılı olarak sergilenmiştir. Bunların aralarına paraşütler ve telsiz cihazları serpiştirilmiştir. Burada mankenlerin sandalyelerinde bulunan ve içinde bıçak, pusula, olta, bot gibi malzemelerin bulunduğu bir kitin içindekilerle birlikte sergilenmesi oldukça ilgi çekici olabilir.

Burada aydınlatma sadece vitrin içinde ve üstten floresan lambalarla yapılmaktadır. Anılar salonundaki giysilerin orijinalliğine karşın buradaki giysiler imitasyondur. Bir kısmı ise halen kullanılmakta olan kıyafetlerdir.

9- AÇIK, UÇAK SERGİLEME ALANI

12.000 m²'lik geniş bir alanı kaplayan bu açık alanda iki platform meydana getirilmiş, birisinde pervaneli uçaklar, diğerinde jet uçakları olabildiğince kronolojik bir sıra izleyerek sergilenmiştir. Sonradan gelen bazı uçaklar mekanın yetersiz kalması üzerine boş bulunan yerlere çekilmiş ve bu bütünlük biraz bozulmuştur. Uçakların büyük kısmının tekerlekleri yerden kesilerek sehpa üzerine alınmışlardır.

Uçakların yanında uçaksavarlar ve füzeler de sergilenmektedir. Bu objelerin arasında dört tarafında bilgiler bulunan metalden yapılmış oldukça yüksek ayaklı üç bilgi panosu yer almaktadır. Bu panolarda pervaneli uçaklar, jet uçakları, helikopter, füze ve radarla ilgili bilgiler yer almaktadır. Burada ayrıca her uçağın önünde teknik bilgileri de kapsayan metalden tanıtım levhaları vardır. Uçakların aralarına geçişi engellemek için kapalı hangardakilerin benzeri engeller burada da istenen sonucu vermemektedir. Ziyaretçiler uçakların aralarında ve altlarında gezinmekte bazen de zarar

verebilmektedirler. Bu nedenle bu uçakların etrafını zincirlerle çevirip aralarına geçişi önlemek gerekmektedir.

Müzenin girişinde değişik bir sergileme örneği denenmiştir. Demir profillerle güçlendirilmiş bir ayak üzerinde motoru alınmış bir F-104 uçağı göğe tırmanıyormuş hissini verircesine yerleştirilmiştir. Bu uçak orijinal bir biçimde boyanmıştır. Geceleri de aydınlatılmaktadır.

Bu açık alan müzeye yeni uçakların gelmesiyle yetersiz kalmış ve yeni bir platform yapımı gereğı doğmuştur. Ayrıca buradaki objelerin doğanın tahribatına maruz kalmaları, objeler üzerinde korozyona neden olmaktadır. İleride geri dönülmez zararlar meydana gelmeden önce bu objelerin kapalı bir mekana kavuşturulması tek çözümdür.

VI. SONUÇ

Günümüzde özellikle en sorunlu kurumların başında müzeler gelmektedir. Çünkü müzeler genellikle fazla masraf gerektiren ama bunun karşılığını anında alamayan kurumlardır. Ama zaman içinde kaybedilenlerin maddi olarak karşılığının bulunmasının mümkün olamadığı kurumlardır.

Havacılık Müzesi de tabiidir ki kendi bünyesine has sorunları taşımaktadır. Bunların bazıları kısa vadeli önlemlerle çözülebilirse de bazıları uzun vadeli çözümleri gerektirmektedir. 1985 yılında modern bir müze yapısı içinde, modern bir anlayışla sergilenmiş olarak açıldığında birçok problemini de çözmüştü. Çünkü bina müze binası olarak yapılmıştı. İçi de ona uygun bir sergileme ile düzenlenmiş üstelik bunu da Türkiye'de kendini kanıtlamış bazı iyi müzeciler yapmıştı.

Müze doğru bir çözümle yapay olarak aydınlatılmıştı, ancak zaman içerisinde aydınlatma problemleri doğdu. Bu, bazıları sonradan ilave edilen aydınlatma cihazlarından da kaynaklanıyordu. Vitrin ve panoların bulunduğu salonlarda panolarda yapılan aydınlatmada olmaması gereken yuvarlak ışık gölgeleri izleyiciyi rahatsız etmektedir. Özellikle hangarda ışık yetersiz kalmaktadır. Burada objelerin aydınlatıldığı yeni bir sisteme gerek duyulmaktadır. Burada ya tüm tavan ışığı yansıtacak açık bir fonla kaplanarak floresan lambalarla tüm salon aydınlatılmalı ya da sadece objelerin aydınlatıldığı bir sistem getirilmelidir. Vitrinlerde de ayrı bir aydınlatma sorunu vardır. Floresan lamba ile aydınlatılan buralarda lambalar ömürlerini tamamlamakta ve değiştirilmektedirler. Bu durumda vitrinin içine girilerek üstte bulunan büyük blok camlar yana kaydırılarak lamba değiştirilmekte sonra cam yine yerine sürülmektedir. Ancak bu

tehlikeli bir işlemdir. Oysa bu vitrinlerin üstlerine birer kapak yapılabilir ve lambalar buradan değiştirilebilirdi.

Müzenin bir sorunu da güvenlik ve korumadır. Müzede özel bir güvenlik kadrosu yoktur. Güvenlik, kontrolü temizlik işi yapan müstahdemlerle sağlanmaktadır. Dört kişi olan görevlilerin bir tanesi genellikle istirahatli olduğundan bulunmamakta, Cumartesi, Pazar gibi ziyaretçinin yoğun olduğu günlerde bir kişi nöbete gelmektedir. Normal günlerde bu üç kişinin, hafta sonlarındaysa bir kişinin on salonu kontrol etmesi güçleşmektedir. Bu da bazı vandalizm olaylarına neden olmaktadır.

Müzenin güvenliği için en sağlıklı yol kamera ile kontrol sisteminin kurulmasıdır. Bir başka çözüme müzenin ziyaretçiye açık olduğu günlerde görev yapacak en az dört kişilik bir güvenlik kadrosunun alınmasıdır. Alınabilecek acil önlemler ise objelerin yakınına girmeyi engelleyecek engellerin yapılması ve güvenlik görevi yapacak eğitilmiş asker sayısının artırılmasıdır. Bu güvenlik konusu aynen dışarda sergilenmekte olan uçaklar için de geçerlidir.

Müzenin en büyük problemlerinden birisi açık havada sergilenen uçakların korumasıdır. Ziyaretçilerin verdiği tahribatın yanında müzenin açılışından bu yana geçen altı yıl içerisinde buradaki uçaklar korozyonla karşı karşıya kalmışlardır. Sorun bu uçakların gelecek kuşaklara devredilememesine kadar varabilecek sonuçlar doğurabilecek boyutlara ulaşmıştır. İçerdeki hangarda ilk açıldıkları günkü boya-larıyla hiç zarar görmeden korunabilen uçaklar açıkta sergilenenler her yıl boyanmalarına rağmen korunamamaktadırlar. Bu geniş alanın güvenliğinin de yeterli olmaması nedeniyle ziyaretçiler de uçaklara zarar verebilmektedirler. Bu nedenle müzenin yeni bir uçak hangarına şiddetle ihtiyacı vardır. Bunun yapımının gecikmesi halinde uçakların geçici

bir önlem olarak boyanın üzerine kimyasal plastik maddeyle kaplanması gerekmektedir. Bu madde metalin havayla temasını keserek korozyonun oluşmasını engelleyecektir.

Müzenin bir başka problemi de kadrodur. Müze yönetmeliğinin öngördüğü 13 askeri, 9 sivil kadro personeline karşılık 5 askeri, 7 sivil personel görev yapmaktadır. Bu da bazı personelin kendi sorumluluk alanının dışında çalışmasına ve bilgilerinden yeteri kadar yararlanılamamasına neden olmaktadır. Müze personelinin Dünya hava müzelerindeki gelişmelerden yeteri kadar haberdar olamaması, bakım ve koruma tekniklerinin öğrenilememesi bilgi ve görgülerini kısıtlamaktadır. Bu nedenle özellikle uzman personelin yabancı dil öğrenmesi teşvik edilmeli ve Dünya müzeleriyle iletişim içinde olmaları sağlanmalıdır. Ayrıca bu personelin diğer müzelerdeki meslektaşlarıyla aynı ekonomik düzeye getirilmesi daha verimli çalışmalarını sağlayacaktır.

Müzenin bakım bölümünün de gereken önem verilerek güçlendirilmesi, müzenin kendi uçaklarını kendisinin bakacağı bir seviyeye getirilmesi gerekmektedir. Bu konuda yapılacak kısa vadeli iş kadro personelinin tamamlanması olacaktır.

TERİMLER

FLAP : Uçağın kanatlarının firar kenarında, gövdeye yakın kısmında bulunan, kalkışta ve inişte yardımcı olan kısımlar.

HÜCUM KENARI: Kanatların rüzgarla ilk temas ettiği kısımlar.

FİRAR KENARI: Kanatlar üzerinde akıp giden havanın kanadı terk ederken en son temas ettiği noktalar

HAVA ALIĞI: Jet motorları için gerekli olan havayı emen menfez.

KANATÇIK : Kanatların firar kenarlarında ve kanat uçlarına yakın yerlerinde bulunan, uçağın eksenini etrafında sağa sola yatışını sağlayan kısımlar.

KANOPI : Pilot mahallini kapatan kapak.

KOKPİT : Pilot mahalli.

DIKEY STABİLİZE: Uçağın kuyruk kısmının üst tarafında bulunan uçağın sağa sola dönmesini sağlayan kısımlar.

YATAY STABİLİZE: Uçağın kuyruk kısmının sağ ve sol tarafında iki adet bulunan uçağın dalış ve tırmanışını temin eden kısımlar.

PAL : Pervane kanatçığı.

PAYLON : Kanat altlarına takılan yük taşıyıcı.

PAYLON TANK: Paylona takılan harici yakıt tankı.

DROP TANK: Kanat altlarına takılan yük taşıyıcı.

TİP TANK : Kanat uçlarına takılan harici yakıt tankı.

PİTO TÜPÜ : Pilot mahallindeki statik ve dinamik, havayla çalışan göstergelere gerekli havayı temin eden genellikle uçağın burun kısmında bulunan boru.

KAYNAKLAR

- BORGE, Jacques. Le Dakota. E.P.A., 1980.
- BRIDGMAN, Leonard. Jane's All The World's Aircraft, 1957-58, The Mc Graw-Hill Book Company, 1957.
- GUSTON, Bill. The World's Military Aircraft, Londra, 1983.
- JAKSON, A.J. British Civil Aircraft Since 1919, Vol. 2, Putnam, Londra, 1973.
- GREY, C.G. Jane's All The World's Aircraft 1939, Sampson Low, Londra, 1939.
- KRIVINYI, Nikolaus. World Military Aviation, Arms and Armour Press, Londra, 1973.
- OGDEN, Bob. European Aviation Museums and Collections, Key Publishing Ltd., Londra, 1985.
- SWANBOROUGH, Gordon. United States Military Aircraft Since 1908, Putnam, Londra, 1971.
- TAYLOR, John W.R. Jane's All The World's Aircraft 1964-65, Sampson Low, 1964.
- KANSU, Yavuz. Havacılık Tarihinde Türkler I, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müd., Etimesgut, 1971.
- ERALP, Nejat. 9. Uluslararası Askeri Müzeler ve Askeri Tarih Kongresi Raporu, (Basılmamış), 1981.
- Müzelerin Teşkilatlanması Pratik Öğütler, ICOM Türkiye Milli Komitesi Yayınları, Sayı: 2, Ankara, 1963.
- Encyclopedia De L'aviation, Beaux Livres, Hong Kong, 1980.
- Uçak Albümü I, II, III, Hv. K.K. Tarihçe Şubesi, Ankara, 1984.

Dergiler ve Makaleler

- ALPASLAN, Mete. F-104 Star Fighter Yıldız Savaşçısı, Uçantürk, Sayı 325 (Aralık 1989), s. 24-25.
- ALPASLAN, Mete, F-84F Thunderstreak, Uçantürk, Sayı 339 (1990), s. 34-46.
- DERYAKULU, Nejat. P-47D-30 Thunderbolt, Havacılık Müzesi Model Uçak Bülteni, Sayı 1, (1990), s. 4-5.
- DERYAKULU, Nejat. North American T-6C/G Texa8 Harvad, Hv. Mz. Model Uçak Bülteni, Sayı 8 (1990), s. 1-4.
- GİRAY, Doğan. Dornier, M5 Aylık Silah Dergisi, Sayı 10 (1977), s. 16.
- NIKOLAJSSEN, Ole. Çev. İnci Çağlar, Miles Magister'in Türkiye'deki Hikayesi, Uçantürk, Sayı 310 (Mart 1988), s. 17-19.
- ÖNDER, Zafer. F-104 Star Fighter, Hava Kuvvetleri Dergisi, Sayı 250 (1973), s. 43-45.
- REMISE, Jak. Le Deutches Museum a Münich, Le Fana de L'aviation, Sayı 213 (1987), s. 6-12.
- SHAW, Robbie. Turkey's Hava Müzesi, Air Ensthusiast, Sayı 32 (1986), s. 59-62.
- TOLUN, Veysel. Havacılık Müzesi, Anadolu Üniversitesi Hivil Havacılık Bülteni, Sayı 7 (1991), s. 4-6.
- Skyservant, M5 Aylık Silah Dergisi, Sayı 1 (1976), s. 38-39.
- F-104 Star Fighter, M5 Aylık Silah Dergisi, Sayı 3 (1976), s. 4-19.

- Hava Müzesi, Bilim Birlik Başarı, Sayı 20 (Ekim 1978), s. 20-24.
- F-100C/D,F "Super Sabre" 1-2, Hv.Mz. Model Uçak Bülteni, Sayı 5-6 (1990), s. 1-2.
- F-84F "Thunderstreak", HvMz. Model Uçak Bülteni, Sayı 7 (1990), s. 1-3.
- RF-84F Thunderflash, Hv.Mz. Model Uçak Bülteni, Sayı 1 (1991), s. 1-3.
- F/TF-102A Delga Dagger, Hv.Mz. Model Uçak Bülteni, Sayı 2 (1991), s. 1-2.

Gazeteler

- OKUMUŞ, M. Ali. İzmir'deki Hava Müzesini Gezdiğiniz mi (Röportaj), Yeni Asır Gazetesi Sarmaşık İlavesi, 10 Haziran 1971.
- ŞARMAN, Hüner. Hava Müzesinin Dünya'da Benzeri Yok, Expres Gazetesi, 16 Mayıs 1971.

Müze Katalogları ve Broşürleri

- Aircraft in Museum Around The Word, Smithsonian Institution, Washington, 1973.
- Musée de L'Air Catalogue des Appareills D'aviation, 1962, Paris.
- Aircraft of the National Air and Space Museum, Smithsonian Institution Press, Washington, 1988.
- RILEY, Gordon. The British Aircraft Museums Directory, Aston Publications, 1984.
- Imperial War Museum Oxford, 1985.
- Official Guide to the National Air and Space Museum, Smithsonian Institution Press, Washington, 1988.

Musée de L'Air et de L'Espace, Fransa, 1990.

Newark Air Museim Guide Book, Published by Newark Museum Ltd.

The Royal Air Force Museum Official Guide

Resmi Teknik Yayınlar

C-47 Tayyaresi Pilot Notları, Hv. K.K. Yayınları, Ankara, 1949.

F-84E Tayyaresini Tanıtma Broşürü, Hv. Basımevi, Eskişehir, 1952.

F-84G Tayyaresi Uçuş El Kitabı, Hv. Basımevi, Eskişehir, 1953.

Uğur Tayyaresinin Pilot El Kitabı, Hv. Basımevi, Eskişehir, 1956.

RF-84F Tayyaresi Uçuş El Kitabı, Çev. Kd. Yzb. Evren Salih, Hv. Basımevi, Eskişehir, 1957.

T-6 Uçuş El Kitabı, Hv. Basımevi, Eskişehir, 1957.

F-5A Uçuş El Kitabı, Hv. K.K. Genel Sekreterliği, Ankara, 1965.

F-100C Uçuş El Kitabı, Hv. K.k. Ankara, 1983.

EKLER

- EK - 1 İzmir Hava Müzesi'nin 15 Mayıs 1971'de açılış günü imzalanan Şeref Defterinin ilk sayfası.
- EK - 2 İzmir Hava Müzesinin 1978 yılında açık olduğunu gösterir belge.
- EK - 3 Yeşilköy Havacılık Müzesi'nin genel yerleşim krokisi.
- EK - 4 Yeşilköy Havacılık Müzesi'nin kapalı mekanının planı.
- EK - 5 Yeşilköy Havacılık Müzesi'nin örgütlenme çizelgesi.
- EK - 6 Yeşilköy Havacılık Müzesi'nin son 6 yıllık ziyaretçi grafiği.
- EK - 7 Hv. Mz. Model Uçak kulübü tarafından çıkartılan bülten.
- EK - 8 Uçuştan kalkan uçakların Havacılık Müzesine gönderilmesine dair emir.
- EK - 9 Müzenin envanter kartı örneği

TEZİ HAZIRLAYANIN ÖZGEÇMİŞİ

5.7.1958'de Çanakkale Biga'da doğdu.

İlk, orta ve lise öğrenimini Biga'da tamamladı.

1976 yılında İ.Ü. Ed. Fak. Prehistorya ve Arkeoloji bölümüne girdi.

"Girit'te Tunç Çağı'nda Fayans" adlı bitirme tezi ile 1981'de mezun oldu.

Öğrenimi boyunca Antalya Perge, İznik Roma Tiyatrosu kazılarına, Bayramiç yöresi yüzey araştırmalarına katıldı.

1982-83 yıllarında yedeksubay olarak yaptığı askerlik görevini Bilecik'te tamamladı.

1984-1985 yıllarında İzmir PTT Bölge Başmüdürlüğünde çalıştı.

1986 yılında İstanbul Yeşilköy'de Havacılık Müzesine Müze Uzmanı olarak girdi. Halen bu görevini sürdürmektedir.



MÜZENİN UÇAK KOLEKSİYONUNUN KATALOĞU

KATALOG HAKKINDA

Müze kataloglarının hazırlanmasının önemi ve yararı tartışılmazdır. Çünkü ancak bu sayede eserler bilim dünyasına açılır ve araştırma imkânları doğar. Müzelerin vazgeçilmez görevlerinden biri olan katalog çalışmalarının güçlüğü de bilinir. Dünya'daki hava müzeleri ellerindeki koleksiyonların kataloglarını hazırlayıp yayınlamaktadırlar. Türk Havacılık Müzesinin de böyle bir kataloğunun olmasının yararı tartışılmazdır.

Sayıları 40'a ulaşan uçakların kataloğu hazırlanırken müzede her uçak için tutulan özel dosyalardan yararlanıldı. Hv.K.K. tarafından üç cilt olarak hazırlanmış olan uçak albümleri yine bir diğer kaynakçayı oluşturdu. Bunların dışında genel bilgileri toplamak için yabancı dilde yayınlanan dergi ve kitaplardan yararlanıldı. Diğer bazı müzelerin koleksiyonları incelenerek onların standartları örnek olarak alındı.

Katalogda iki tür bilgi yer almaktadır. İlk bölümde bir çizelgede teknik bilgiler verilmiştir. Eksik bilgilerin karşılığı ise boş bırakılmıştır. Son satırdaki durumu hanesinin karşılığındaki kodlar uluslararasıdır. Bunların Türkçe karşılıkları şöyledir.

- A - Uçabilir, aktif
- C - Restorasyon altında
- D - Bozuk ya da kırığa uğramış, onarıma ihtiyacı var.
- PV- Sergileniyor, genelde müzede
- RA- Özel izinle araştırmacılara açık
- S - Teşhirde değil, depoda
- V - Yalnız işaretlenmiş

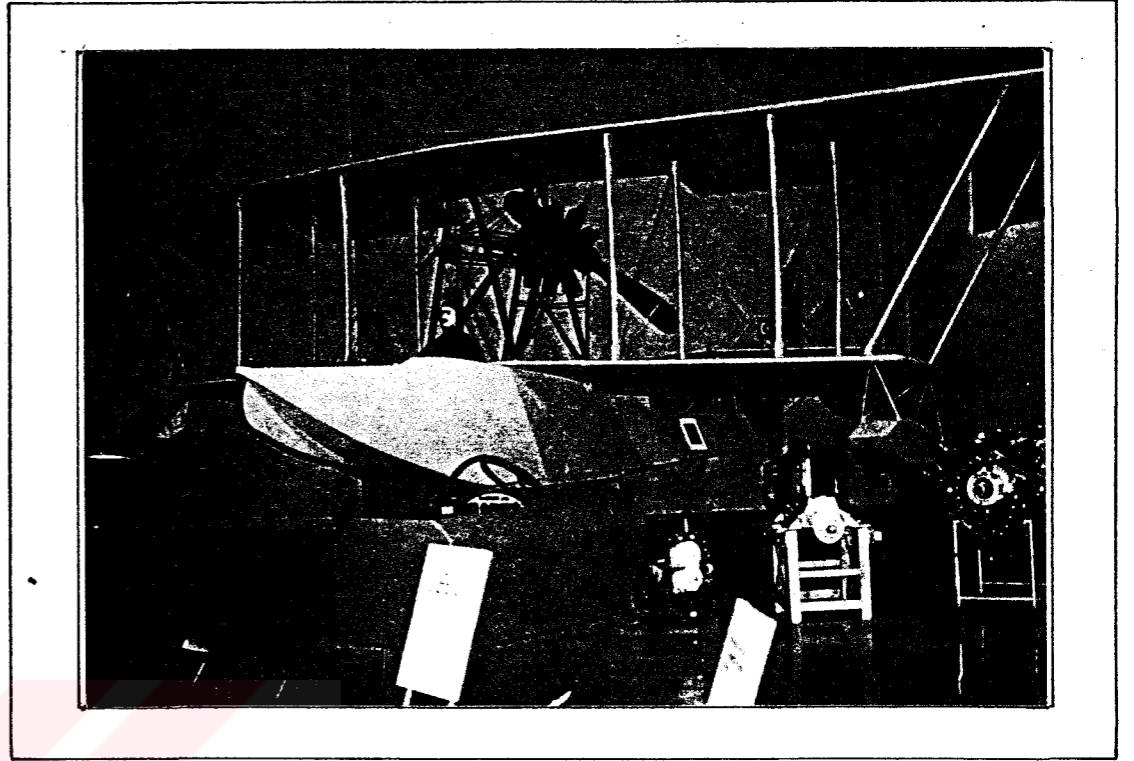
İkinci bölüm üç aşamalı hazırlanmıştır. Dünya'daki genel durumundan, ikinci aşamada Türkiye'deki kullanımından bahsedilmiş, son aşamada ise müzede bulunan uçağın tanımı ile hakkında bilgi verilmiştir. Katalog fotoğraf ve çizimlerle desteklenmiştir.

HAVACILIK MÜZESİ ENVANTERİNDE BULUNAN UÇAKLAR

<u>ENVANTER NO</u>	<u>UÇAĞIN İSMİ</u>	<u>NO'SU</u>	<u>DURUMU</u>
85.01. 1	GRIGROWICH M5	-	V
85.01. 2	PEZETEL PZL24C	2015	PV
85.01. 3	MILES MAGISTER II	77	PV
85.01. 4	MILES MAGISTER HÜR KANATLAR	60	S
85.01. 5	DE HAVILLAND D.H.89A DRAGON RAPID	6372	V
85.01. 6	CURTISS CW22 FALCON	2615	PV
85.01. 7	DOUGLAS C-47A DACOTA	43-30726	PV
85.01. 8	DOUGLAS C-47B DACOTA	43-49195	PV
85.01. 9	BEECHRAFT AT 11	42-37565	PV
85.01.10	REPUBLIC P-47 D THUNDERBOLD	44-33710	PV
85.01.11	PIPER L 18C SUPER CUB	10306	PV
85.01.12	LOCKHEED T-33A SHOOTING STAR	53-5744	PV
85.01.13	REPUBLIC F-84F THUNDERSTREAK	52.8941	PV
85.01.14	REPUBLIC F-84G THUNDERJET	51.10572	PV
85.01.15	REPUBLIC F-84G THUNDERJET	51.9953	PV
85.01.16	CANADAIR F-86E SABRE	19207	PV
85.01.17	CANADAIR F-86E SABRE	19268	PV
85.01.18	MKE-4 UĞUR	5144	V
85.01.19	NORTH AMERICAN T-6G HARWARD	7504	PV
85.01.20	REPUBLIC RF-84F THUNDERFLASH	51-1917	PV
85.01.21	REPUBLIC RF-84F THUNDERFLASH	51-1901	PV
85.01.22	SIKORSKY H-19B CHICKASAW	52-7577	PV
85.01.23	NORTH AMERICAN F-100C SUPER SABRE	54-2089	PV
85.01.24	DOUGLAS C-54 SKYMASTER	42-72683	PV
85.01.25	CONVAIR F-102A DELTA DAGGER	55-3386	PV
85.01.26	CONVAIR TF-102A DELTA DAGGER	56-2368	PV
85.01.27	LOCKHEED F-104G STAR FIGHTER	61-2619	PV
85.01.28	LOCKHEED F-104G STAR FIGHTER	62-12344	PV
88.01.29	DORNIER DO-27H	10293	D
88.01.30	DORNIER DO-27H	10294	D
88.01.31	SIAT-223 FLAMINGO	026	PV
88.01.32	DORNIER DO-28 BI	10012	D
88.01.33	DORNIER DO-28 BI	10013	D
88.01.34	KIBM MAVI IŞIK G	-	PV
89.01.35	DORNIER DO-28 DI	10020	D
89.01.36	DORNIER DO-28 D2 SKYSERVANT	10022	PV
90.01.37	NORTHROP F5A FREEDOM FIGHTER	14460	PV
91.01.38	NORTH AMERICAN F-100D SUPER SABRE	54-2245	PV
91.01.39	NORTH AMERICAN F-100F SUPER SABRE	56-3788	PV
91.01.40	LOCKHEED TF-104G STAR FIGHTER	63-5725	A

GRIGROWITCH M5 DENİZ UÇAĞI

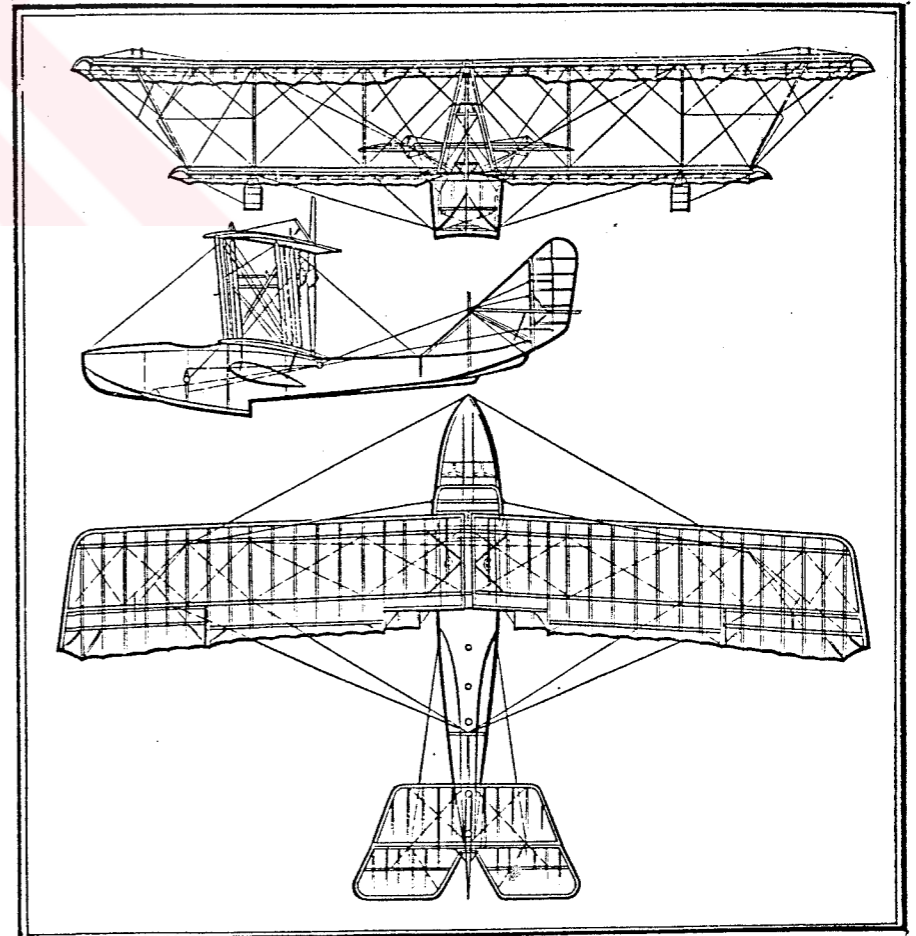
HİZMET, AMACI	:	Deniz keşif
MOTOR	:	Gnome Monosoupape
UÇAK SERİ NO	:	
TÜRK ASKERİ NO	:	
KANAT AÇIKLIĞI	:	13.62 m.
UZUNLUK	:	8.60 m.
YÜKSEKLİK	:	3.00 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	:	11 Temmuz 1916
EN ÇOK HIZI	:	105 km/h
TAVANI	:	3300 m.
PERSONEL	:	2
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	:	1968
MÜZE ENVANTER NO	:	85.01.1
DURUMU	:	V



DÜNYA'DAKİ DURUMU: St.Petersburg'daki Shcheti'nin firmasında çalışan Dimitri Petrovich Grigerowich 1913 yılında M-1 adını verdiği uçak modelini tasarladı. Bu iki kişilik, 50 BG. Gnome motoru ile donatılmış bir deniz uçağıydı. Bunu 1914'te M-2 ve M-3 takip etti. İlk başarılı deniz uçağıysa M-4 oldu. 1914'te bundan dört tane yapıldı. 1915'te M-5 bunu takip etti. Bu çift satırlı ahşap bir uçaktı. Motoru kanatların arasına yerleştirilmişti. 300 kadar üretilen M-5 ler Baltık ve Karadeniz kıyılarında 1920 sonlarına kadar görev yaptılar.

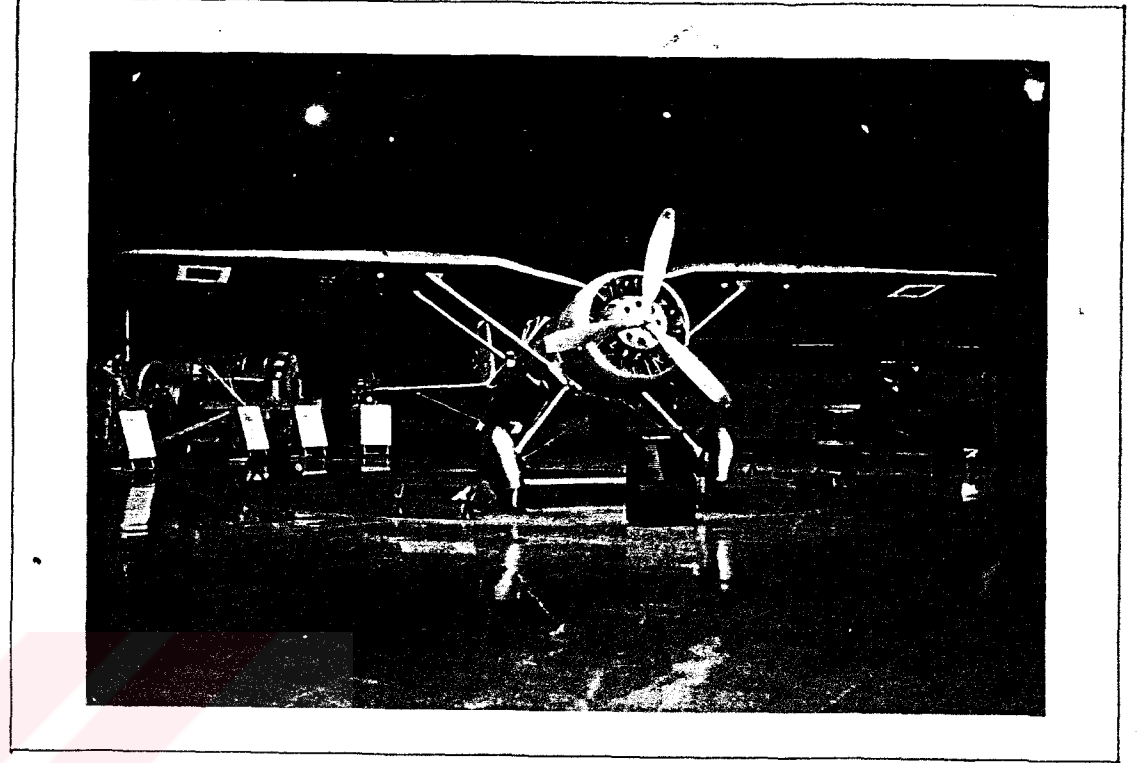
TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: 11 Temmuz 1916'da Görece'ye mecburi iniş yapan uçak içindeki iki kişi esir alınarak İstanbul'a ulaştırıldı ve askeri mücadele korunarak güneye kadar geldi. Mart 1908'de yeni kurulmakta olan Hava Müzesine devredildi. Uçak önce askiğelir İ.E.M.ne gönderilir. Buna bir motor, pervane ve kuyruk takımından ibaret uç parça halinde gelen uçak tipinin Curtiss olabileceği ileri sürülür. Daha sonra ilgili birimler ve diğer Dünya müzeleri ile yazışmalar yapılır ve sonuçta Münih'teki Teknik Müze'den gelen bilgiler ışığında uçakın Rus yapısı GrigrowichM-5 deniz uçağı olduğu kesinlik kazanır. Mevcut planlara göre 1970-1972 yılları arasında uçakın restorasyonu tamamlanarak İzmir Hava Müzesinde teğhire konur.

TANIMI: Uçak çift kanatlıdır. Kanatlarının arasında 12 dikey vardır. Kanatların altında iki bot, üstte kanatların ortasında 9 silindirik bir motor vardır. Gri renge boyanmış uçak gövdesi önden arkaya doğru daralmaktadır. Kokpitte hiçbir cihaz yoktur. Gövdenin iki yanında kırmızı beyaz kare kuyruktada ay,yıldızlı Türk milliyet işareti taşımaktadır.



PEZETEL PZL 24C

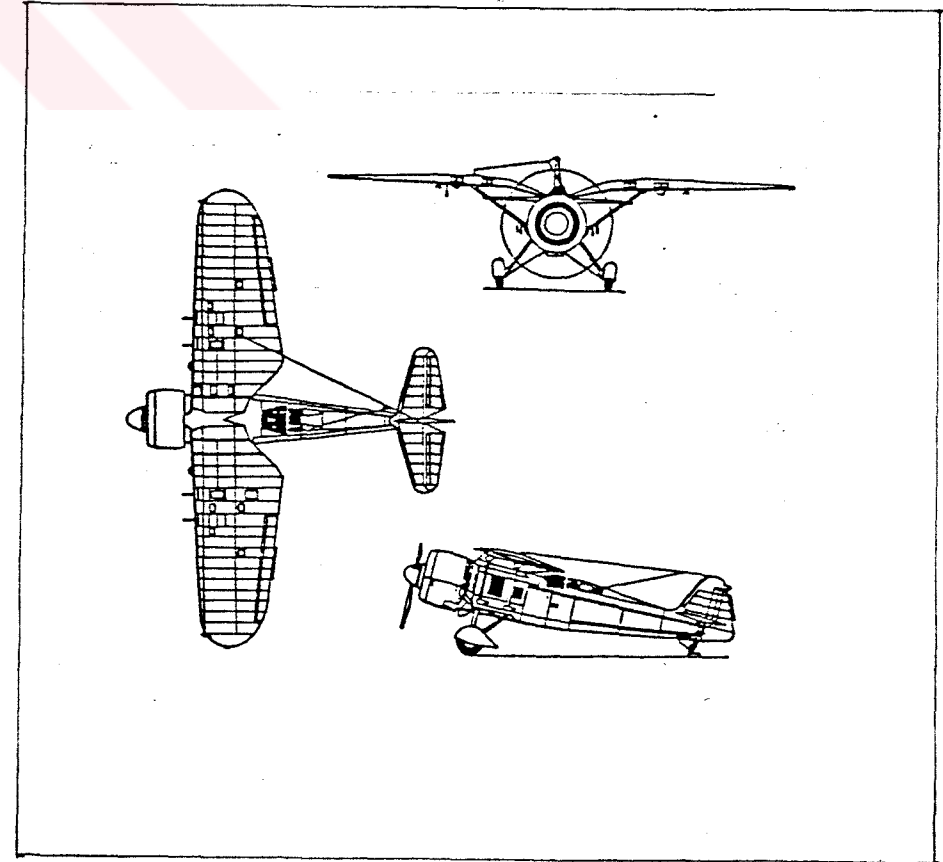
HİZMET AMACI	: Av
MOTOR	: Gnome Rhone
UÇAK SERİ NO	: 2015
TÜRK ASKERİ NO	: 2015
KANAT AÇIKLIĞI	: 10.68 m.
UZUNLUK	: 7.40 m.
YÜKSEKLİK	: 2.85 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 1935
EN ÇOK HIZI	: 345 km/h
TAVANI	: 10500 m.
PERSONEL	: 1
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 1967
MÜZE ENVANTER NO	: 85.01.2
DURUMU	: PV



DÜNYADAKİ DURUMU: P 24 uçağının geliştirilmesi "PANSTWOWE ZAKLADY LOTWICZE" sistemi av uçaklarının son dönemini kapsar. Uluslararası yarışma ve sergilerde başarı kazanması 1930 -- 33 yıllarında pekçok ülkele birlikte Türkiye'ninde P 24 lere ilgi göstermesine neden oldu.

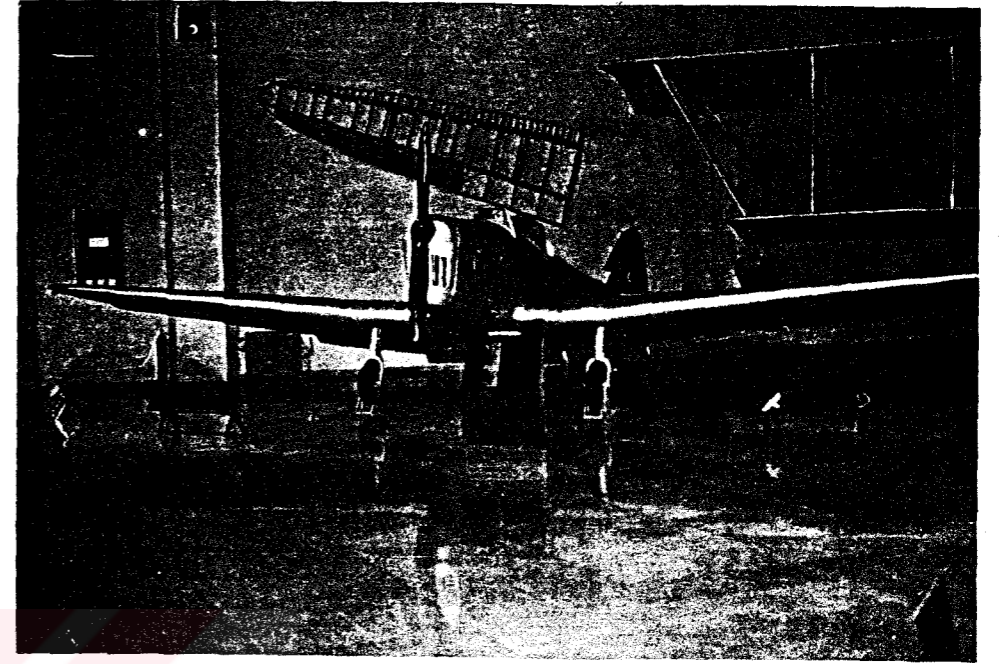
TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: 1936 yılında Türkiye PZL'ye 40 uçaklık bir sipariş verdi, o yıl teslimata başlandı. 1936 Ekim sonunda PZL teknik heyeti Kayseri Tayyare Fabrikasında P24 üretimi için Türkiye'ye geldi. Yapılan anlaşma sonucu ilk K.T.F. yapısı uçak 29 Mayıs 1937 günü uçtu. Eylül sonuna kadar 5 uçak üretildi. Sonra aıda 4 olan uçak üretimi 1938 yılında aylık iki katına çıktı. 1938-39 yıll rında Kayseri'de P24 F ve G serileri üretildi. Bütün K.T.F. üretimi 100 kadardır. P24 lerle ilk donatılan birlik Haziran 1937'de Kütahya Av Tayyare Alayı olmuştur.

MÜZEDAKİ UÇAK: Müzede sergilenen P24 uçağı K.T.F.'nda kısmi inşaat ve montajı yapılan 1935 yapısı P 24C versiyonu olarak tanımlanan uçaklardandır. 1967'de Kayseri K.T.F.'den Cumaovası Hav Müzesine gönderilmiş 2.9.1967'de montajı tamamlanmıştır. Ünde üç palli bir pervane vardır. Gövde alüminyumdur. Üstten kanatlıdır. Gövdenin iki yanında iri harflerle siyah renkte 2015 numarası, kanat alt ve üstlerinde kırmızı beyaz kare, tamamen kırmızı istikamet dümeni üzerinde de ay-yıldızlı Türk milliyet işareti taşımaktadır.



MİLES MAGİSTER Mk 1

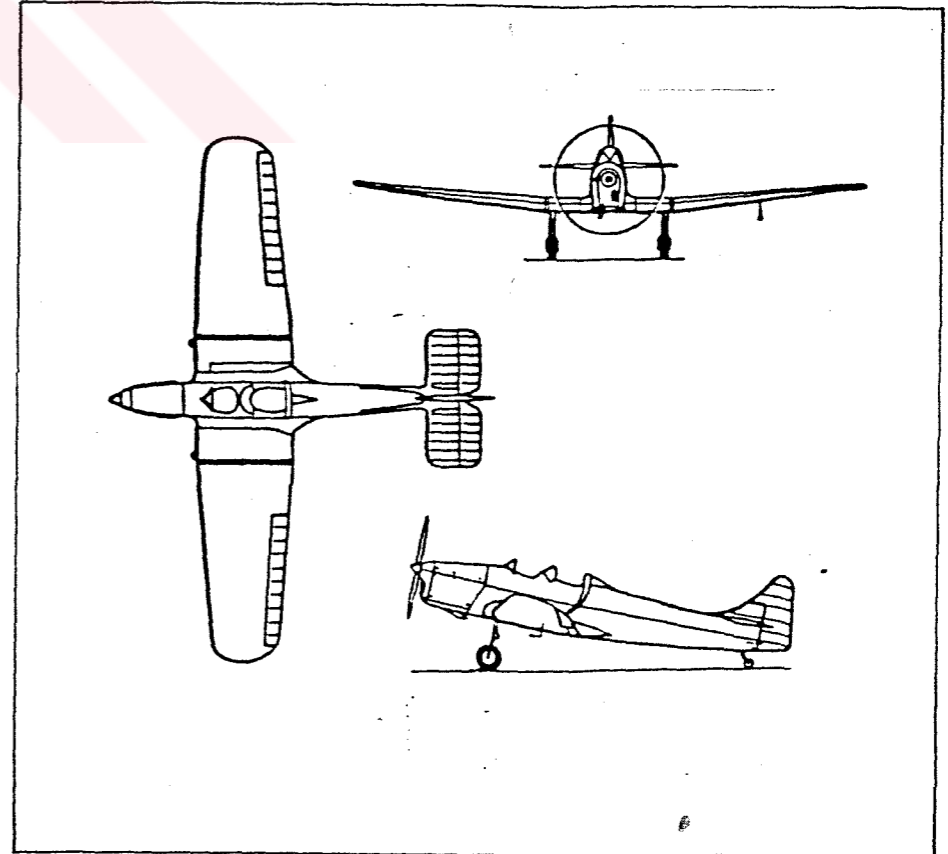
HİZMET, AMACI	:	Eğitim
MOTOR	:	D.H.Gipsy Major I
UÇAK SERİ NO	:	
TÜRK ASKERİ NO	:	77
KANAT AÇIKLIĞI	:	10.30 m.
UZUNLUK	:	7.70 m.
YÜKSEKLİK	:	1.98 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	:	20.9.1948
EN ÇOK HIZI	:	210 km/h
TAVANI	:	5490 m.
PERSONEL	:	2
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	:	4.10.1969
MÜZE ENVANTER NO	:	85.01.3
DURUMU	:	FV



DÜNYA'DAKİ DURUMU: Philips and Powis şirketi 1933'den 2.Dünya Savaşı'nın başlangıcına kadar kalan süre içinde uçak üretiminde ün yapmıştı. Tek kanatlı K-2 Hawk adını verdikleri modelin askeri varyasyonu olarak M-14 Hawk Trainer III'ü geliştirdiler. Daha sonra resmi adı "Magister" oldu. İngiltere Hava Kuvvetlerinde kullanıldı. Bu uçaklardan 1203 ad. üretildi. İçlerinde Türkiye'nde bulunduğu bazı ülkelere satıldı.

TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: 2.Dünya Savaşı'nın ilk günlerinde Türkiye tenel uçuş eğitimi için yeni bir uçak modeli arayıyordu. Bu aynı zamanda üretmek amacıyla da düşünülüyordu. Sonuçta üretimi çok fazla tesisi gerektirmeyen Miles Magister I uçakları uygun model olarak belirlendi. Yapılan anlaşma gereği 30 kadar uçak alındı. Bu sırada M.T.K. atölyelerinde de ilk Magister inşasına başlanıyordu. Daha sonra Etmesgut'ta T.F.K. için yeni lisans alınarak Magister üretimine devre edildi. Fabrika çoğu Hava Kuvvetlerine, bir kısmını Türkiye'ye verdiği 120 uçak üretti.

LÜZELER UÇAK: Bu son Türkiye'de görev yaptıktan sonra müze'ye gönderilmiştir. Ünde iki palli bir pervanesi vardır. uçak ahşap ve alttan kanatlıdır. Alüminyum rengindedir. Kanatların üzerinde kırmızı beyaz kare, kuyruksa ay-yıldızlı Türk bayrağı milliyet işaretlerini taşımaktadır. Kuyruksa siyah renkte 77 numaralı yer almaktadır.



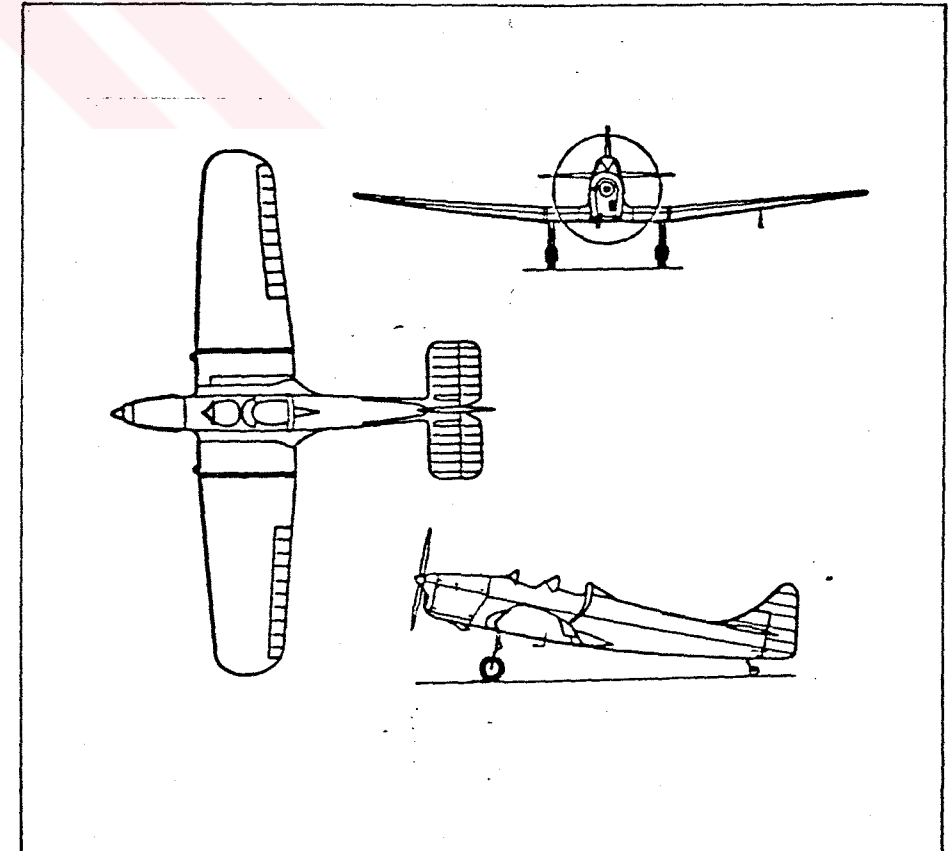
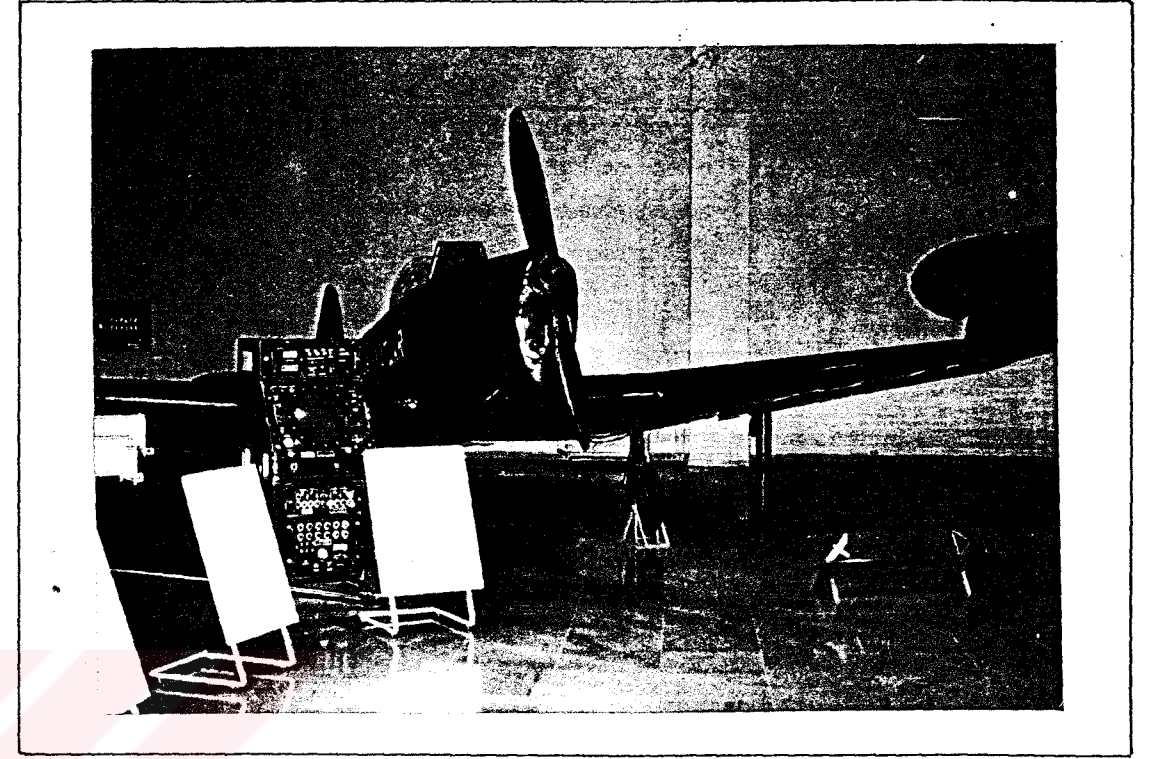
HİLES MACİSTER Mk 1

HİZMET, AMACI	:	Eğitim
MOTOR	:	D.H.Gipsy Major I
UÇAK SERİ NO	:	60 KAY
TÜRK ASKERİ NO	:	
KANAT AÇIKLIĞI	:	10.30 m.
UZUNLUK	:	7.70 m.
YÜKSEKLİK	:	1.98 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	:	1941
EN ÇOK HIZI	:	210 km/h
TAVANI	:	5490 m.
PERSONEL	:	2
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	:	1984
MÜZE ENVANTER NO	:	85.01.4
DURUMU	:	S

85.01.3 Envanter nolu uçağın aynısıdır.

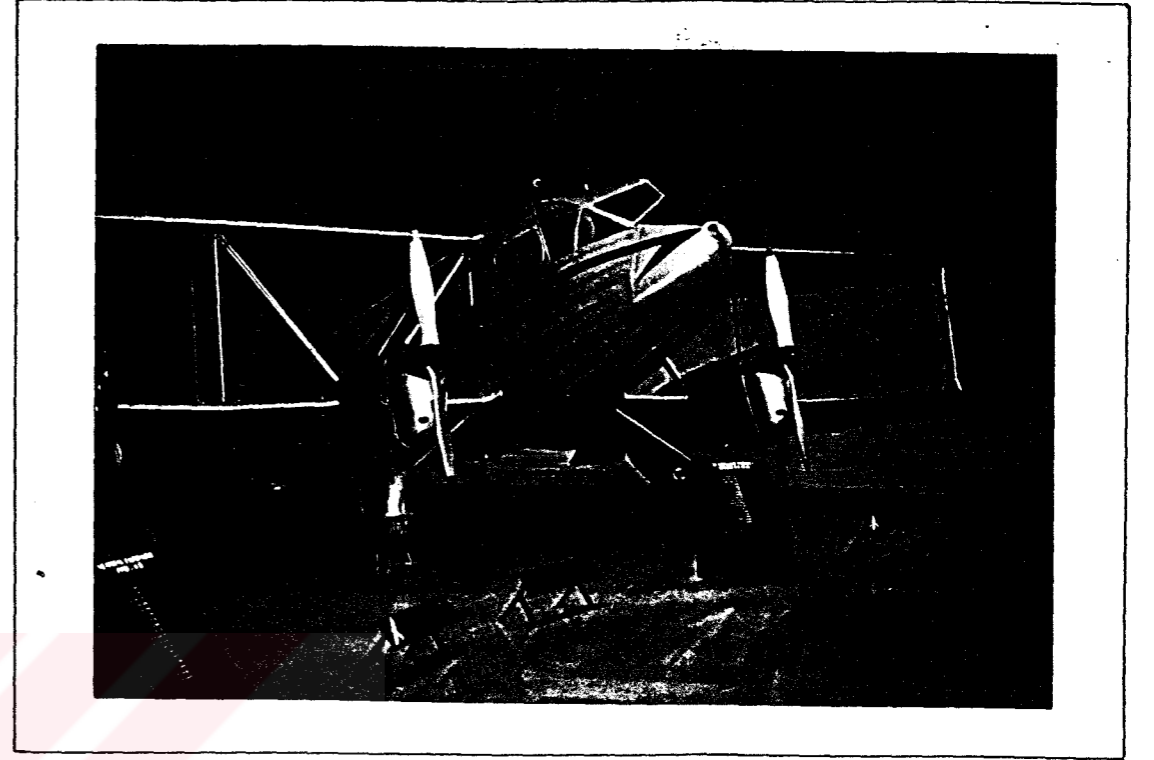
MÜZEDEKİ UÇAK: Hürkanatlar adını taşıyan havacılık kulübüne ait olan uçak kulüp dağıldıktan sonra uçakları Türk Hava Yolları hangarlarında bulunmaktaydı. 1984 yılı başlarında burada bulunan 4 uçaktan sergilenebilecek durumda olan bu uçak alınarak müzeye kazandırılmıştır.

Önde iki palli bir pervanesi vardır. Ahşap ve alttan kanatlıdır. Pilot kabini açık ve iki kişiliktir. Uçak lacivert renktedir. Gövde üzerinde her iki tarafta beyaz renkli büyük harflerle "HÜRKANATLAR" yazısı ve çift başlı kartal ve gelenkten oluşan bir arma yer alır. Yuvarukta her iki tarafta ay yıldızlı Türk bayrağı altında 60 numarası vardır. İnançlı biri üzerinde beyaz renkli iki harfleyle T.C. HAY yazısı yer alır.



DE HAVILLAND DH-89A DRAGON RAPİDE

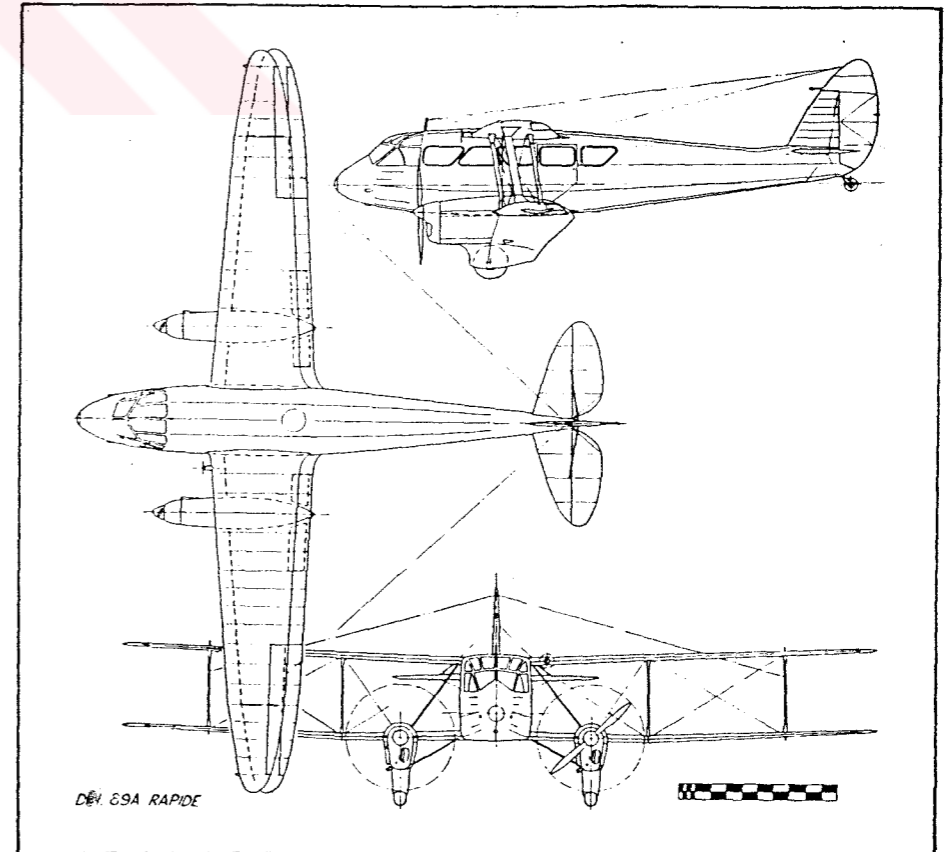
HİZMET AMACI	: İrtibat, ulaştırma
MOTOR	: 2xDH Gipsy Six 200 BG
UÇAK SERİ NO	: 6372
TÜRK ASKERİ NO	:
KANAT AÇIKLIĞI	: 14.63 m.
UZUNLUK	: 10.52 m.
YÜKSEKLİK	: 3.30 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 18.8.1937
EN ÇOK HIZI	: 255 km/h
TAVANI	: 5100 m.
PERSONEL	: 9
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 1967
MÜZE ENVANTER NO	: 85.01.5
DURUMU	: V



DÜNYA'DAKİ DURUMU: İngiltere'nin De Havilland firması imalatı olan Dragon serisi uçakların prototipi 24.11.1932'de uçtu. Başarılı olursa üzerine D.H. 84 olarak üretildiler. 1934'te dört motorlu D.H. 86'lar aynı yıl bazı tadilatlarla 2 motorlu D.H. 89'lar üretildi. 1937 yılından itibaren de D.H. 89A'lar üretildiler. 1939'da II. Dünya Savaşı başladığında 100 kadar sivil Rapid üretilmişti. Bu tarihten itibaren üretim askeri amaçlı oldu ve D.H.89B'ler Dominie adıyla üretildiler. Toplam Dragon Rapid üretimi 728'i bulmuştur.

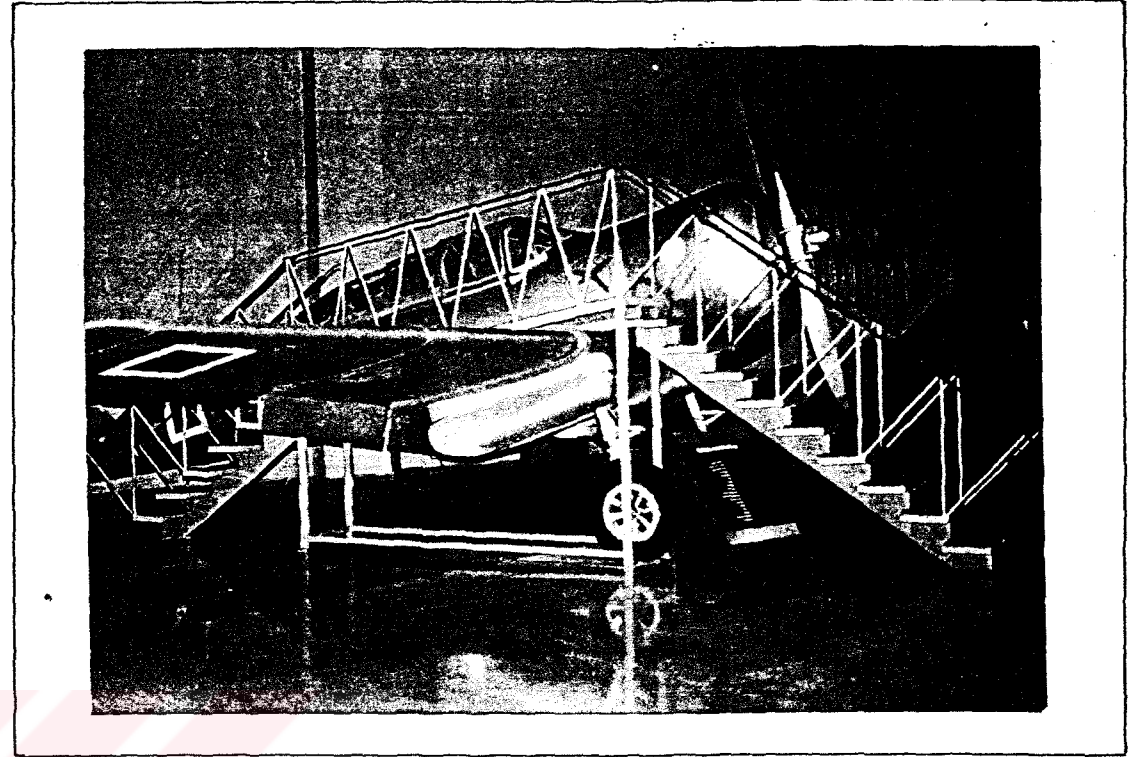
TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: O zamanki ismi Devlet Hava Yolları olan Türk Hava Yolları tarafından kullanılmışlardır. 1936-37 yıllarında 4 adet, 1943'te 6 adet Dragon serisi uçak satın alınmış ve 1946 yılı sonuna kadar yurtiçi taşımacılığında kullanılmıştır.

MÜZEDENİ UÇAK: 6.8.1937'de üretilmiş, 18.8.1937'de Türkiye'ye gelmiştir. TC-PAK ismi ile Devlet Hava Yollarında kullanılmış, daha sonra Vecihi Hürkuş adlı pilota satılmış ve yıllarca özel işletmelerde kullanıldıktan sonra 1967'de V.Hürkuş tarafından satın alınarak müzeye kazandırılmıştır. Önde iki yanda iki palli pervaneleri bulunan iki motor ortasında etrafı bez kaplı gövde uzanır. Çift kanatlıdır. Kanatlar arasında on dikme vardır. Arka gövde de siyah renkte TC-ERM yazısı, kuyrukte de Türk bayrağı tanınma işareti vardır. Uçak alüminyum boyalıdır.



CURTISS CW 22 FALCON

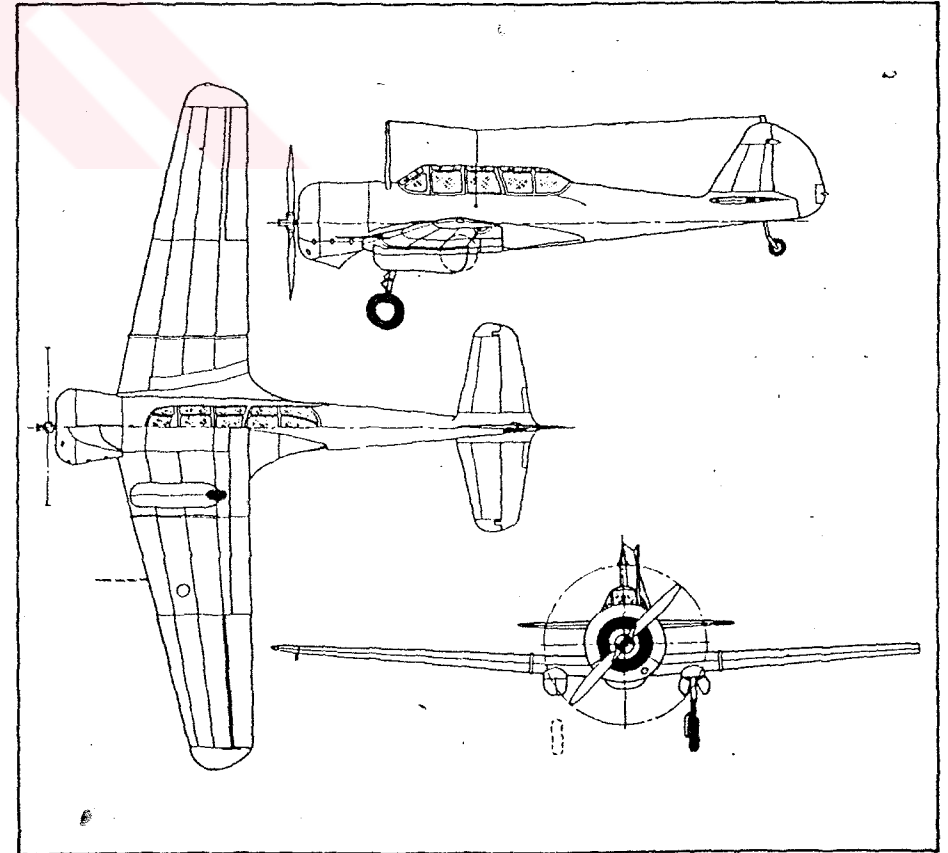
HİZMET, AMACI	:	Eğitim
MOTOR	:	Whirlwind R-975-E 3
UÇAK SERİ NO	:	15-13571
TÜRK ASKERİ NO	:	2615
KANAT AÇIKLIĞI	:	10.70 m.
UZUNLUK	:	8.10 m.
YÜKSEKLİK	:	2.30 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	:	1939
EN ÇOK HIZI	:	322 km/h
TAVANI	:	6680 m.
PERSONEL	:	2
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	:	1966
MÜZE ENVANTER NO	:	85.01.6
DURUMU	:	PV



DÜNYA'DAKİ DURUMU: ABD Curtiss-Wright mühendislik bü-
rosu 1937-38 yıllarında CW-20, CW21 ve CW22 tipi uçak
modeli üretir. Üçüncü olarak geliştirilen CW 22 Falcon, iki
kişilik, çift komandalı, tekamül eğitim ve muharebe eğitim
uçacıdır. Uçak CW 19-R ve CW-21 modellerinin ortak özellik-
lerine sahip ve bu modellerin hatlarını muhafaza etmekteydi.

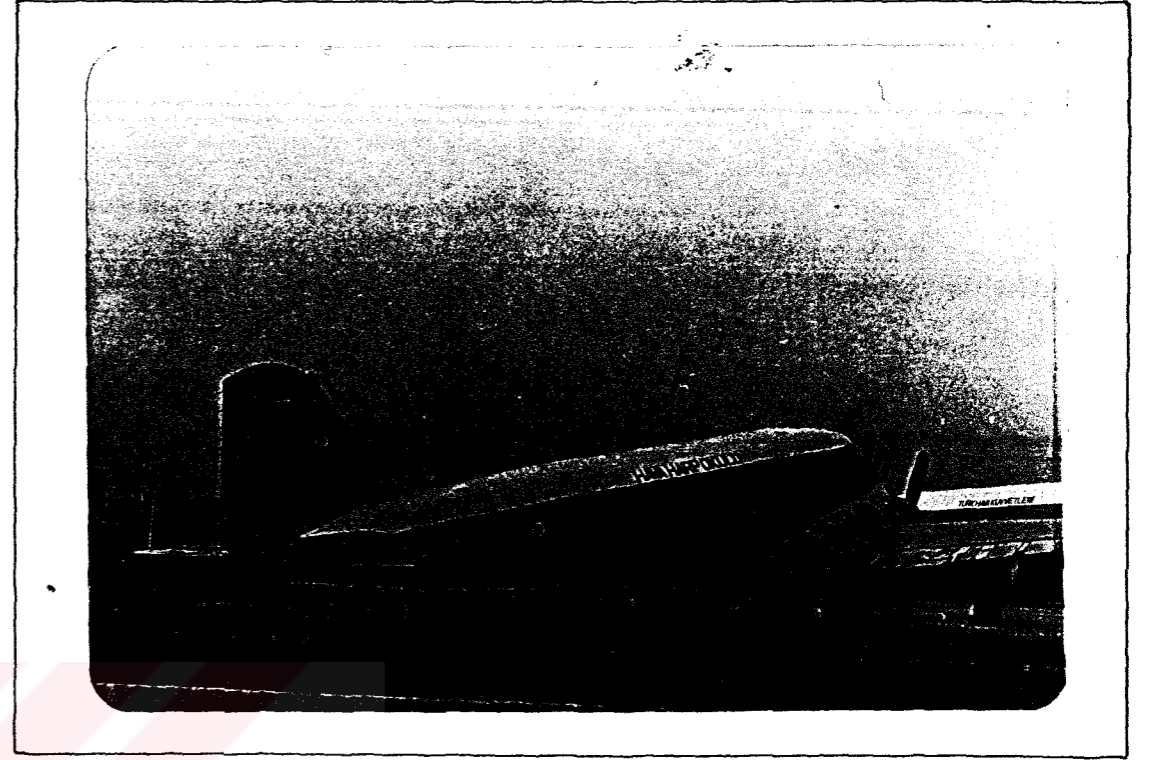
TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: 1939-40 yıllarında Hv.K.K. 90 adet
Falcon satın alındı. Uçaklar 1949 yılının sonlarına kadar servis-
te kaldılar. Uçuş okulunda, Türk Hava Kuvvetleri Okulunda, 2. Dün-
ya Savaşı yıllarında Gedikli Hava Okulu Yuvasında pilot eği-
tinde kullanıldılar. Falconların bir kısmı beyaz bir
kısımları açık kahverengi ve yeşil olmak üzere kamuflaj boyalı,
gövde altları ise kat siyah boyalı idiler.

MÜZEDENİ UÇAK: KİM den müzeye gönderilmiş 2.9.1967
günü montajı tamamlanmıştır. Tek motorlu ve alttan tek ka-
natlıdır. Gövde alüminyumdur. Ünde iki palli pervane yer
alır. Üstte iki kişilik pilot kabini vardır. Gövde üzerinde
siyah renkli büyük harflerle TC - 15 yazıları uçağın si-
vil kullanım sırasında vurulmuştur. Gövdenin iki yanında,
kanatların altında ve üstünde kırmızı beyaz kare Türk milli-
yet işareti, kanatların ilki tarafında da yıldızlı bayrak yer
almaktadır.



DOUGLAS C-47A DAKOTA

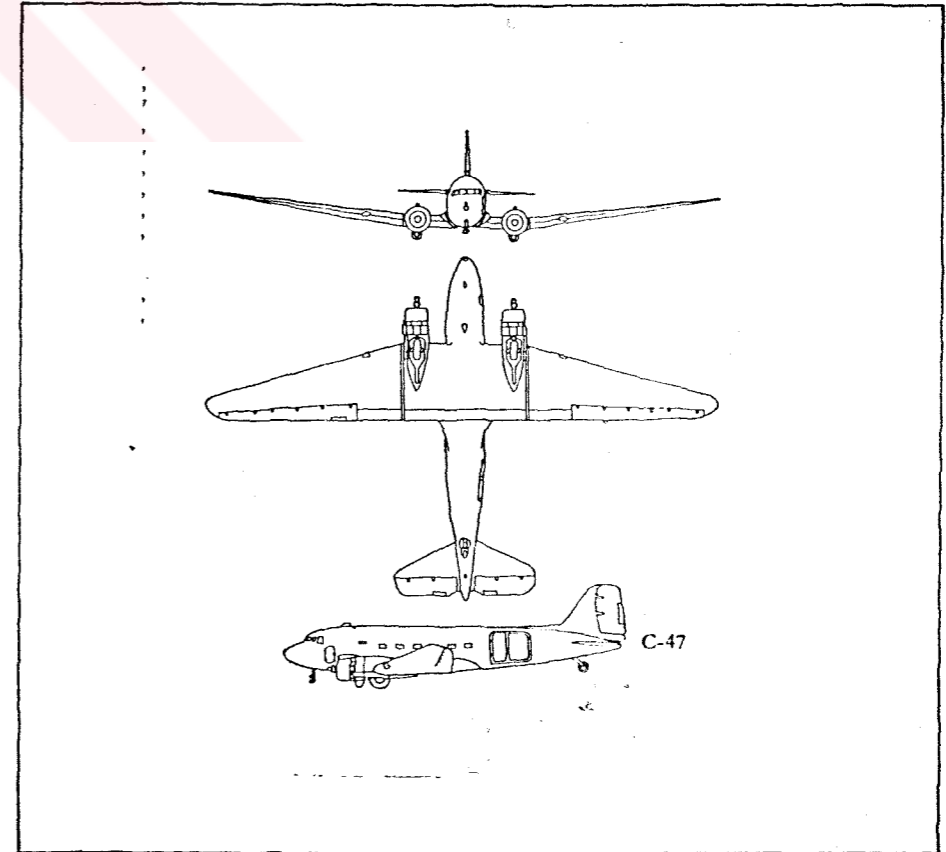
HİZMET, AMACI	: Ulaştırma
MOTOR	: 2xPratt Whitney R-1830-92
UÇAK SERİ NO	: 43-30726
TÜRK ASKERİ NO	: 6052
KANAT AÇIKLIĞI	: 28.96 m.
UZUNLUK	: 19.66 m.
YÜKSEKLİK	: 5.18 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 31.5.1948
EN ÇOK HIZI	: 370 km/h
TAVANI	: 7315 m.
PERSONEL	: 30
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 1977
MÜZE ENVANTER NO	: 85.01.7
DURUMU	: TV



DÜNYA'DAKİ DURUMU: 2. Dünya Savaşından önce bu seri uçaklar ABD ticaret hava yollarında DC-3 olarak kullanılmışlardır. Aynı zamanda 21 ülkenin hava hattında 57 ülkeye hizmet götürmüştür. Yaptıkları bu başarılı uçuşlar sonucu ABD Hava Kuvvetleri bu uçakları kullanmaya karar vermiş ve C-47 SHYTRAIN adı ile kullanmıştır. 2. Dünya Savaşına katıldıktan sonrada denizyüzü ülkelere hertürlü malzeme naklini ve tahliye işlerini bu uçaklarla başarmıştır. Bu seri uçaklar toplam 10123 adet üretilmişlerdir.

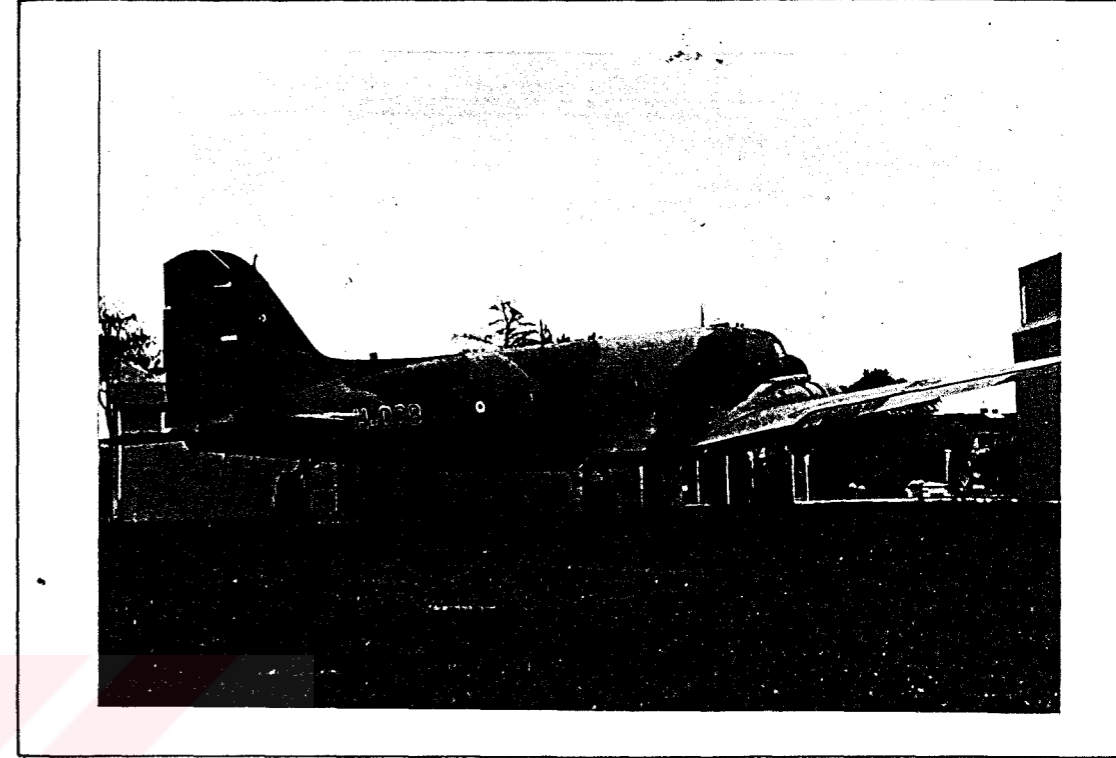
TÜRLÜNEDEKİ DURUMU: Ev.K.K. 1948'de 12 adet uçak satın alınmış, 1948-49 yıllarında da 81 adet uçak ABD askeri yardımından gelmiştir. Uçaklar Etimesgut, Eskişehir, Diyarbakır üs'lerinde ve İsmir Sv.Egt.K., İst.Hv.K.O.B. na bağlı birliklerde görev yapmış ve yapmaktadırlar. C-47 ler ilk geldiklerinde üst kısmı beyaz alt kısmı renkte idiler daha sonra koyu yeşil ve ten rengi kamuflaj boyanmışlardır.

MÜZEDENİ UÇAK: Ev.L.O'dan müzeye gönderilmiştir. ABD askeri yardımından gelmiştir. Toplam 6984 saat uçuştur. Gövde alüminyum ve alttan kanatlıdır. Önde üçer palli pervaneleri olan iki motor vardır. Motorların tam altında tekerler vardır. Kanatlar geniş ve uzundur. Gövdenin iki yanında kırmızı beyaz yuvarlak Türk milliyet işaretleri ve NŞL-52 yazısı, kuyrukta ay yıldızlı Türk bayrağı vardır. Gövdenin üst kısmı beyaz alt kısmı alüminyum rengidir. Beyaz kısımda her iki yanında da HAVA HANI GÜLÜB YAZISI, burunda 52 numarası yer alır.



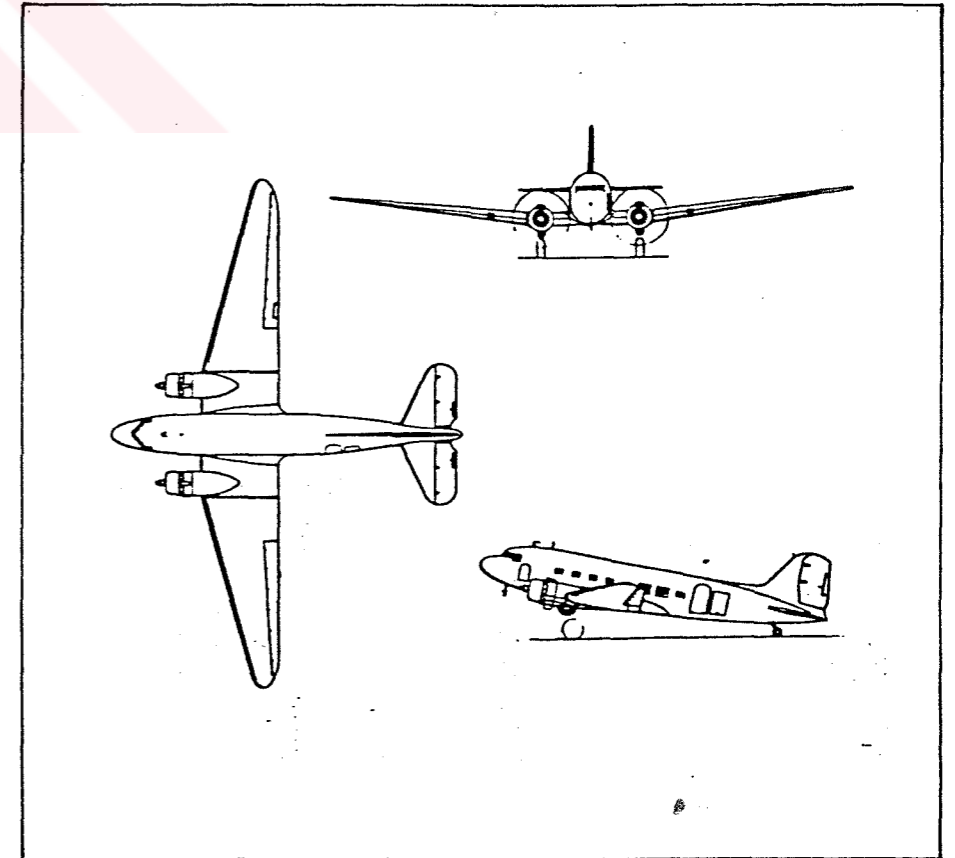
DOUGLAS C-47B DAKOTA

HİZMET AMACI	: Ulaştırma
MOTOR	: 2xPratt Whitney R-1830-92
UÇAK SERİ NO	: 43.49195
TÜRK ASKERİ NO	: 6008
KANAT AÇIKLIĞI	: 28.96 m.
UZUNLUK	: 19.66 m.
YÜKSEKLİK	: 5.1
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 1948
EN ÇOK HIZI	: 370 km/h
TAVANI	: 7315 m.
PERSONEL	: 30
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 1985
MÜZE ENVANTER NO	: 85.01.8
DURUMU	: FV



85.01.7 envanter uçağın ayımasıdır.

MÜZETİMİ UÇAK: 1948'de ABD'den satın alınmıştır. Gazi-emir, Etimesgut ve İstanbul Eğitim, İrtibat ve Kaş Kıtta Komutanlığında görev yaptıktan sonra müzeye gönderilmiştir. Koyu yeşil, açık yeşil ve tan renginden oluşan kamuflaj boyalıdır. Gövdenin kuyruğa yakın kısmında iki tarafta da kırmızı beşgenli Türk milliyet işaretleri onun yanında da H-008 numarası ayırıcı olarak 08 numarası yer alır. Kuyruğun alt kısmında da ayırıcı olarak Türk bayrağı bulunmaktadır. Önde üç palli pervaneleri bulunan iki motora sahiptir. Motorların alt kısmında 2 kuyruğun altında da 1 olmak üzere üç tekerleği vardır.



BEECHCRAFT AT-11 KANSAN

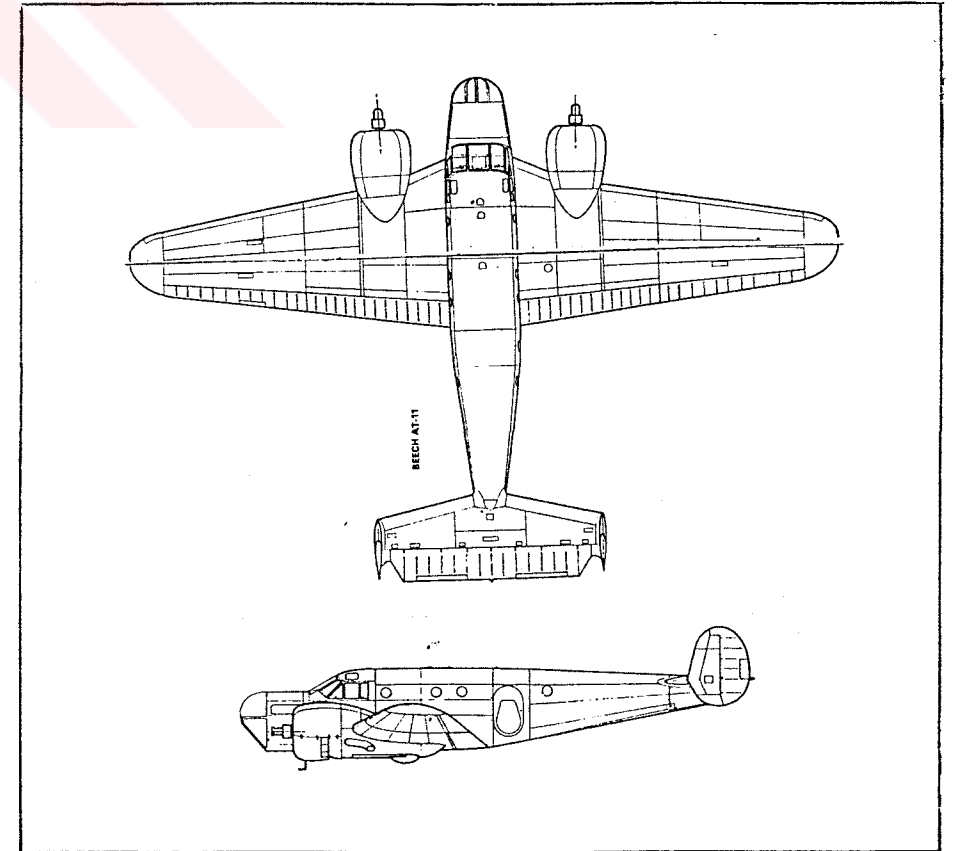
HİZMET, AMACI	: Eğitim, irtibat
MOTOR	: 2xPratt Whitney R-985-AN 1
UÇAK SERİ NO	: 42.37565
TÜRK ASKERİ NO	: 6930
KANAT AÇIKLIĞI	: 14.53 m.
UZUNLUK	: 10.41 m.
YÜKSEKLİK	: 2.95 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 24.8.1948
EN ÇOK HIZI	: 346 km/h
TAVANI	: 6096 m.
PERSONEL	: 2
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 1984
MÜZE ENVANTER NO	: 85.01.9
DURUMU	: PV



DÜNYA'DAKİ DURUMU: Beech Aircraft Corporation şirketinin 1940 yılında ürettiği C-45 serisi uçakların başarılı olmasından sonra 1941 yılında ABD Hava Kuvvetleri için bomba ve makineli tüfek eğitiminde kullanılmak üzere AT-11 Kansan'lar üretilmiştir. ABD H.K. bunlardan 1582 adet satın almıştır. Bunlardan 36 adedi AT-11A olarak üretilmiştir. Hollanda tarafından 36 adet satın alınmıştır.

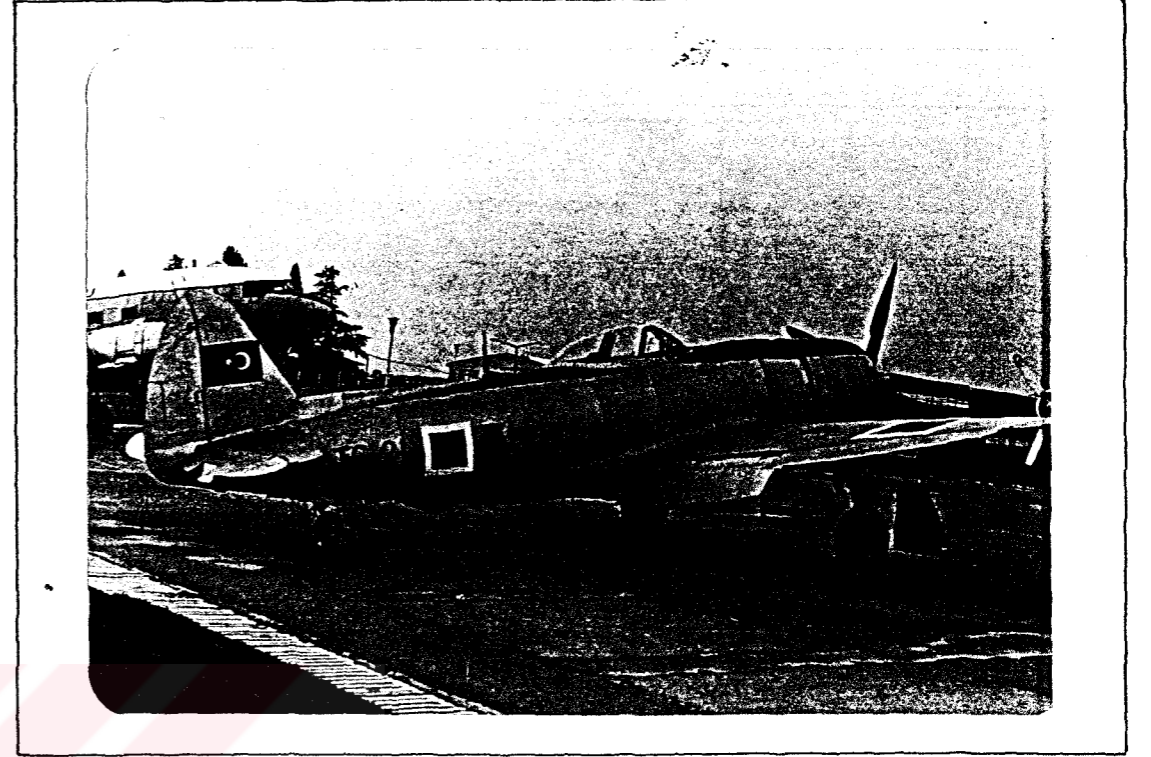
TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: 128 adet AT-11 ABD askeri yardımı olarak Türk Hv.K. envanterine girmiştir. Uçaklar 24 Nisan 1948'de bir uçak gemisi ile getirilmişlerdir. Uçaklar 1983'e kadar serviste kalmışlardır.

MÜZE'İPELİ UÇAK: 1984'te Balıkesir'den müzeye gönderilmiştir. Turru şeffaftır uçağın içi görülebilir. Önünde iki yilli pervaneleri olan iki motor vardır. Alttan kanatlıdır. Tüm gövde alüminyum rengidir. Bir kanadın üstünde diğeri-
nin altında ve arka gövde panlarında kırmızı, beyaz yuvarlak işaret, iki tane olan dikey stabilizelerin dışa bakan yüzlerinde Türk bayrağı milliyet işaretini taşımaktadır. Ayrıca gövdenin kuyruğa yakın kısmında 9-930 numarası iki tarafta yer almaktadır. Gövdenin iki tarafında da yuvarlak dörder pencere vardır.



REPUBLIC P-47 D THUNDERBOLT

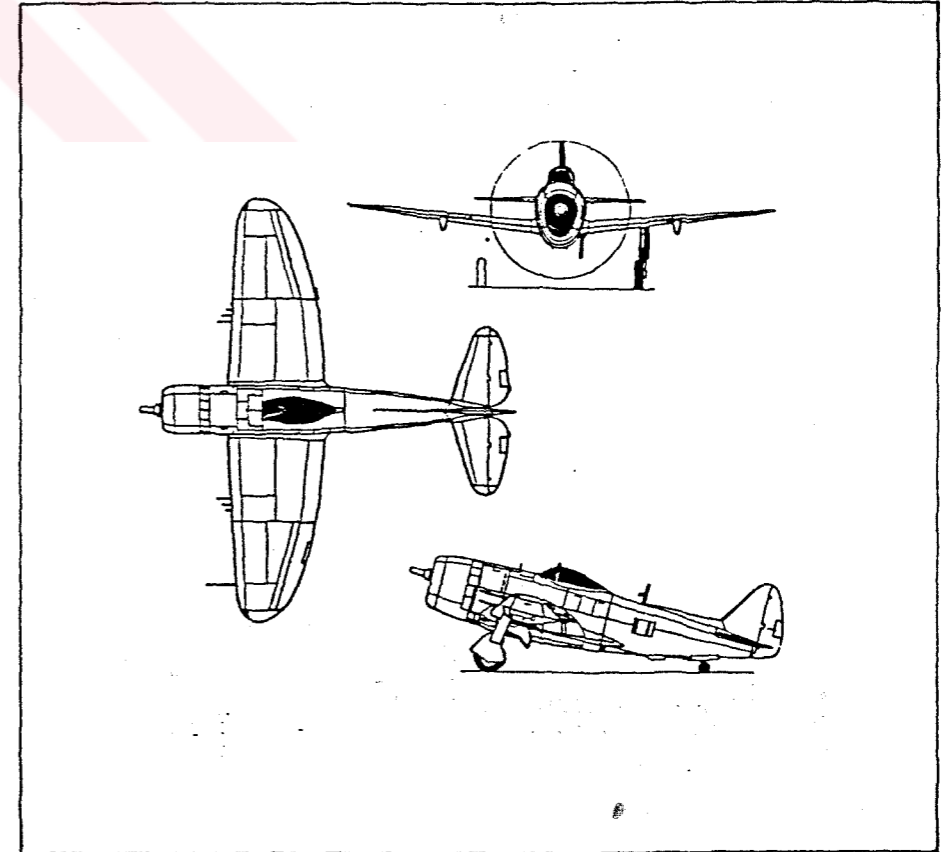
HİZMET AMACI	: Av/bombardıran
MOTOR	: Pratt Whitney R 2800-59W
UÇAK SERİ NO	: 44.33710
TÜRK ASKERİ NO	: 7021
KANAT AÇIKLIĞI	: 12.42 m.
UZUNLUK	: 11.00 m.
YÜKSEKLİK	: 4.32 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 15.4.1948
EN ÇOK HIZI	: 704 km/h
TAVANI	: 12200 m.
PERSONEL	: 1
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: Aralık 1967
MÜZE ENVANTER NO	: 85.01.10
DURUMU	: IV



DÜNYA'DAKİ DURUM: Seversky Havacılık Şirketi başmühendisi Alexandre Kartveli tarafından dizayn edilen SEV-1XP uçağının 1935'lerden itibaren devamlı geliştirilmesi sonucu Thunderbolt uçağı ortaya çıkmıştır. İlk kez 1942'de üretilen Republic yapısı uçaklar 1943'te kullanılmaya bağlandılar. AED tarafından Pasifik harekat bölgesinde kullanılan ilk Thunderbolt'lar P-47 D serileri olmuştur.

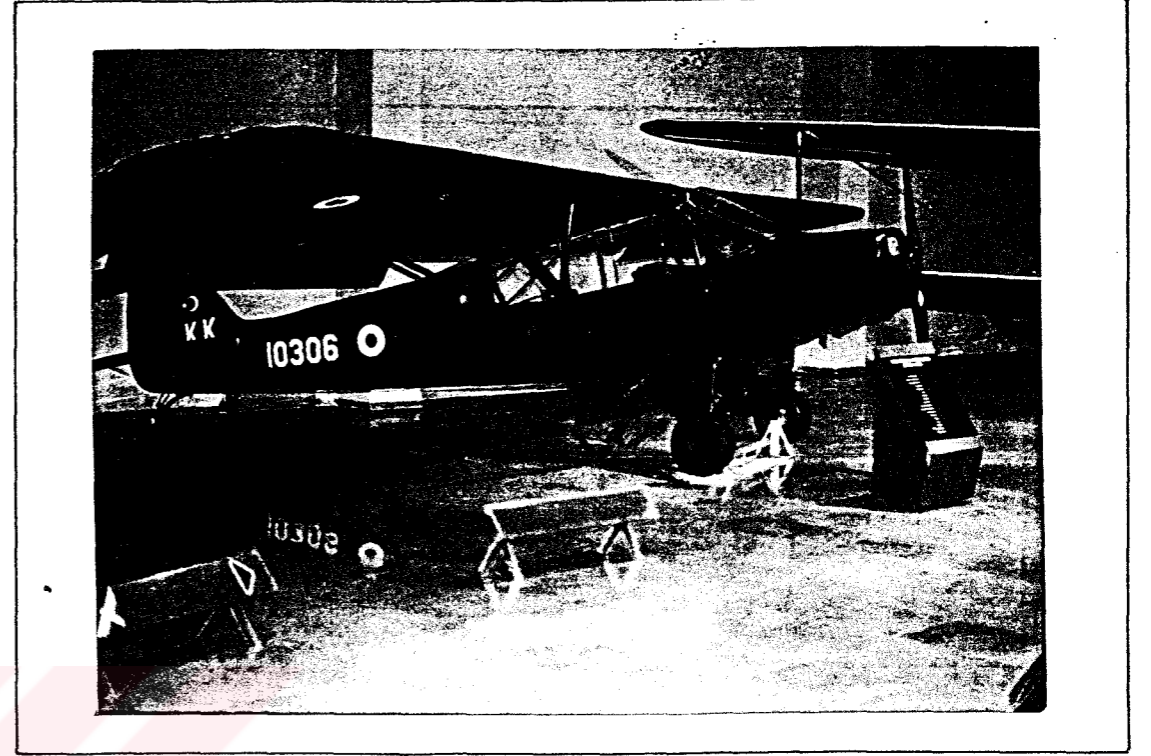
TÜRKİYE'DEKİ DURUM: Türk Hava Kuvvetlerine AED askeri yardımıyla 1946'de ilk uçağı teslim edilmiştir. Balıkesir ve İzmir'de görev yapmışlardır. Bojasız olarak kullanılan uçaklar 1954 yılına kadar görev yapmışlardır.

MÜZEDENİ TANIM: Hayseri İ.M. de onarılarak müzeye gönderilmiştir. Altın kanatlıdır. Gövdesi iki parçadan biraz basaktır. Kanopinin önü siyah diğer taraflar alüminyum rengidir. Önünde dört pallı bir pervanesi vardır. Tamam üstü ve altlarında ve arka gövde kanatlarında kırmızı, beyaz kara işaret, dikey stabilize kanatlarında da Türk bayrağı milliyet işareti taşınmaktadır. Ayrıca gövdenin kuyruğa yakın iki tarafında TC-21 yazısı yer almaktadır.



PIPER L-18C SUPER CUB

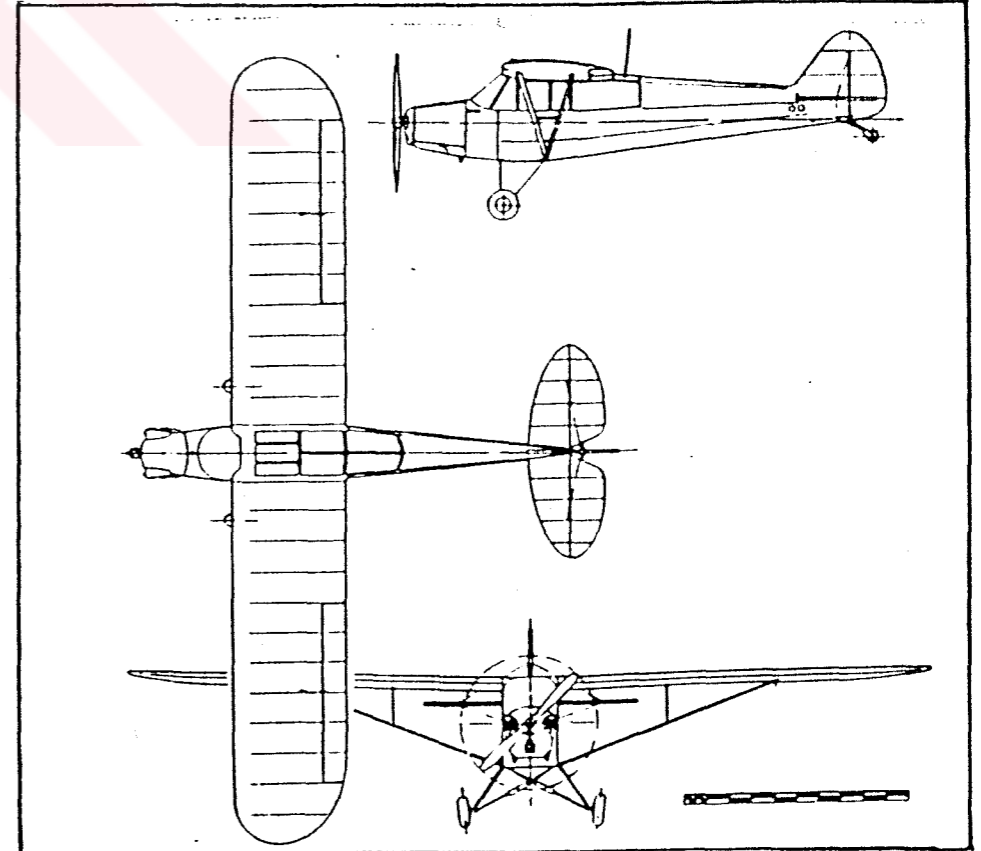
HİZMET AMACI	: İrtibat
MOTOR	: Continental O-170-3
UÇAK SERİ NO	:
TÜRK ASKERİ NO	: 10306
KANAT AÇIKLIĞI	: 10.72 m.
UZUNLUK	: 6.82 m.
YÜKSEKLİK	: 2.00 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 1949
EN ÇOK HIZI	: 176 km/h
TAVANI	: 4120 m.
PERSONEL	: 2
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 1974
MÜZE ENVANTER NO	: 05.01.11
DURUMU	: IV



LÜFYA'DAKİ DURUMU: Piper Aircraft Corp. şirketince 1942'de üretilen L 4J tasarımı geliştirilerek 1949'da L 18A olarak üretildi. 108'i dışarı satılan 838 adet L 18C üretildi. Türk Kara Kuvvetlerinin istediği 105 uçak, Cub 95'lerin L 18 olarak değiştirilerek satıldı.

TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: ABD'den askeri yardım olarak gelmiş olan uçaklardan 26 adet L 18 1973 yılında Türk Hava Kurumu'na devredildi.

MÜZEDEKİ UÇAK: K.K.K. 901. Uçak Ana Depo ve Fabrika Fotokentliğinden (AFK.) müzeye verilmiştir. 29 Mart 1974'te C-130 tipi bir nakliye uçağı ile Cumaovasına getirilir. Montajı yapılarak sergilenir. Önde iki palli bir pervanesi vardır. Üstten kanatlıdır. Haki renktedir. Bir kanadın üstünde diğerinin altında ve arka gövdenin iki yanında kırmızı beyaz juvarelak işaret, dikey stabilizenin iki yanında d. Türk bayrağı milliyet işaretini taşımaktadır. Ayrıca gövdenin kuyruğa yakın iki yanında beyaz renkli 10306 no'su, kuyrukta da KK harfleri vardır.



LOCKHEED T-33A SHOOTING STAR

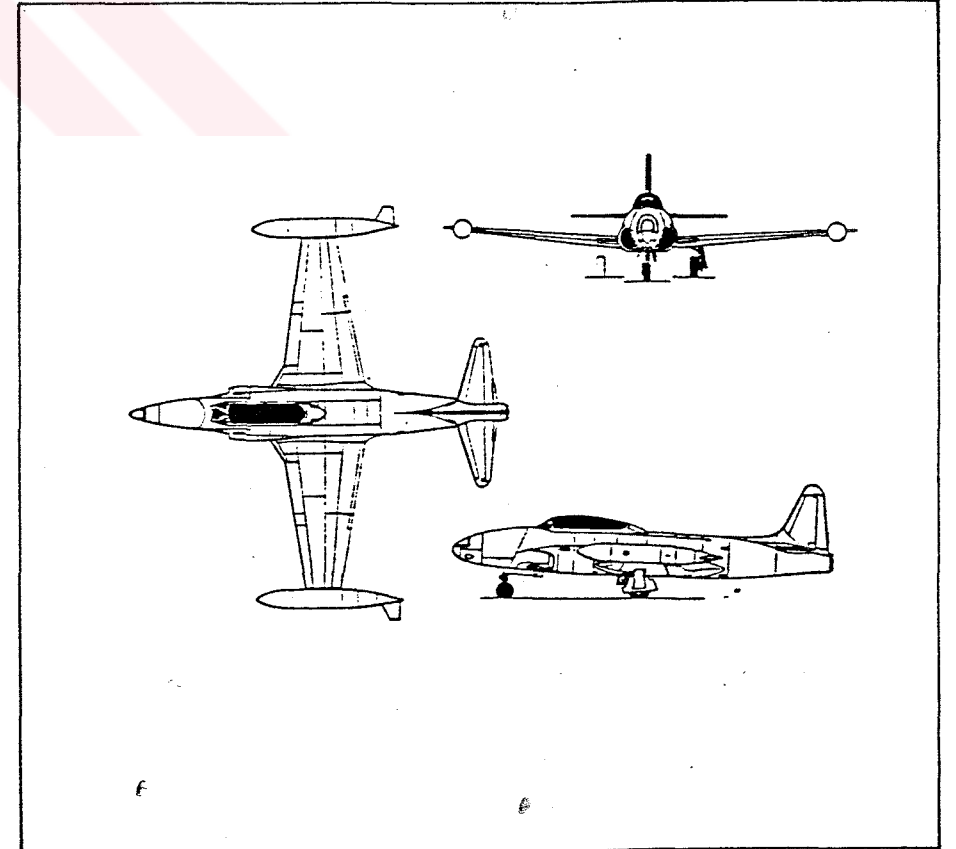
HİZMET AMACI	: Eğitim
MOTOR	: Allison J33-A-35
UÇAK SERİ NO	: 53-5744
TÜRK ASKERİ NO	: 5744
KANAT AÇIKLIĞI	: 11.85 m.
UZUNLUK	: 11.51 m.
YÜKSEKLİK	: 3.55 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 21.6.1955
EN ÇOK HIZI	: 996 km/h
TAVANI	: 14480 m.
PERSONEL	: 2
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 7.9.1970
MÜZE ENVANTER NO	: 85.01.12
DURUMU	: PV



DÜNYA'DAKİ DURUMU: Lockheed firmasında üretilen T 33A ların ilk prototipi XP-80 ve YP-80 olarak 1944'te uçmuştur. İlk T-33A ise 1948'de uçmuştur. 31 değişik ülkede kullanılan bu uçaklar iki kişilik jet eğitim uçaklarıdır.

TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: 1955-1965 yılları arasında ABD askeri yardımı olarak 51 adet, 1955'te Kanada askeri yardımı olarak 7 adet, 1968-77'de Almanya askeri yardımı olarak 14 adet, yine askeri yardım olarak Hollanda'dan 1972'de 9 adet, 1981-83'te Fransa'dan 19 adet olmak üzere toplam 100 adet T-33A Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. Türkiye'nin ilk jet uçakları olan T-33A'lar halen görev yapmaktadırlar.

MÜZEDeki UÇAK: E.İ.B.B. Forutanlığından kara yoluyla müzeye gönderilmiş montaja yapılarak teslim edilmiştir. Toplam 2810 saat uçmuştur. Alüminyum boyalıdır. Kanat uçlarında droplar mevcuttur. Gövdenin burna yakın kısmının her iki yanında siyah büyük harflerle 5744 rakamı, kuyrukta 35744 rakamı vardır. Gövdenin kuyruğa yakın kısmında kırmızı, beyaz hercişaret, kuyrukta Türk bayrağı milliyet işaretini taşımaktadır. Gövdenin iki yanında havalikler yer almaktadır.



REPUBLIC F-84F THUNDERSTREAK

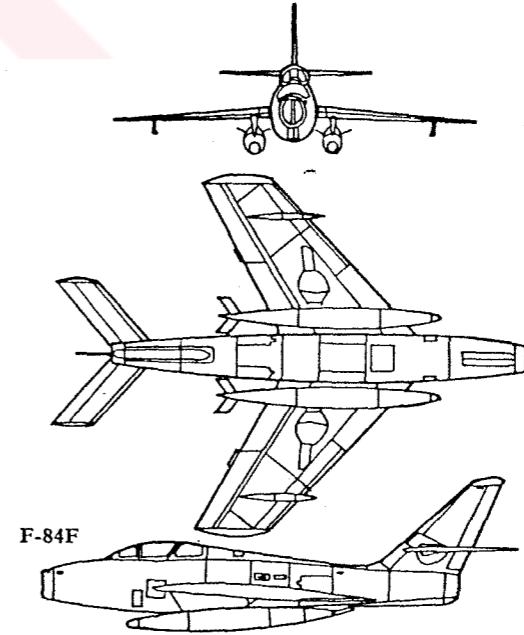
HİZMET AMACI	: Av/bombardıman
MOTOR	: J65-W-3
UÇAK SERİ NO	: 52-8941
TÜRK ASKERİ NO	: 52-8941
KANAT AÇIKLIĞI	: 10.24 m.
UZUNLUK	: 13.22 m.
YÜKSEKLİK	: 4.39 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 26.3.1960
EN ÇOK HIZI	: 1059 km/h
TAVANI	: 12350 m.
PERSONEL	: 1
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 1971
MÜZE ENVANTER NO	: 85.01.13
DURUMU	: IV



DÜNYA'DAKİ DURUMU: Amerikan Republic firmasınınca üretilmiş ilk prototip YF-84F 3 Temmuz 1950'de uçmuştur. 1951-57 yılları arasında ABD ve Nato ülkelerinde kullanılmak üzere toplam 2711 adet üretilmiştir.

TÜRKİYE'LEKİ DURUMU: Türk Hava Kuvvetleri'ne 13 Nisan 1959'dan itibaren 1960 yılı sonuna kadar 65 adet F-84F ABD askeri yardımı olarak gelmiştir. Uçaklar Balıkesir, Bandırma, Diyarbakır ve Konya'da görev yapmışlar ve 1973 yılında da servisten kaldırılmışlardır. F-84 F'ler metal boyalıydılar.

MÜZEDEKİ UÇAK: 1971 yılında Eskişehir'den müzeye gönderilmiştir. Toplam 2666 saat uçmuştur. Kanopinin ön kısmı siyah diğer yerler alüminyum boyalıdır. Önde hava alığı vardır. Etrafı kırmızı boyanmıştır. Ayrıca kanat uçları ve eksoz çıkışı da kırmızı boyalıdır. Füzunun üst kısmında ve kanatların gövdeye yakın yerlerinde toplam 6 ad. makineli tüfek yerleri vardır. Gövdenin buruna yakın iki tarafında 941 rakamı, kuyrukta 28941 rakamları vardır. Gövdenin kuyruğa yakın iki tarafında kırmızı beyaz kare tanıma işaretleri ile kuyrukta dikey stabilize üzerinde Türk bayrağı taşımaktadır.



REPUBLIC F-84G THUNDERJET .

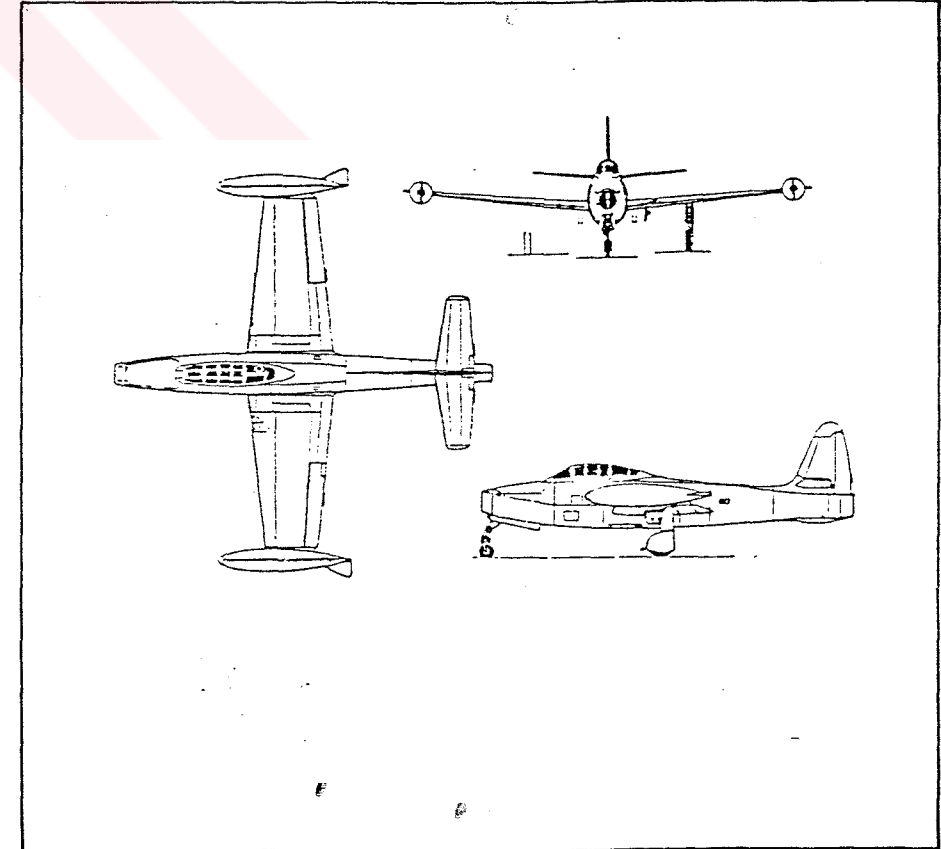
HİZMET AMACI	: Av/bombardıman
MOTOR	: Allison J35-A-29
UÇAK SERİ NO	: 51-10572
TÜRK ASKERİ NO	: 51-10572
KANAT AÇIKLIĞI	: 11.10 m.
UZUNLUK	: 11.60 m.
YÜKSEKLİK	: 3.84 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 29.8.1952
EN ÇOK HIZI	: 1000 km/h
TAVANI	: 12350 m.
PERSONEL	: 1
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 1967
MÜZE ENVANTER NO	: 05.C1.14
DURUMU	: PV



DÜNYA'DAKİ DURUMU: F-84 serisi uçakların geliştirilmiş bir versiyonu olan F-84G'ler 1950 yılında nükleer bomba taşıyacak bir şekilde geliştirilmişlerdir. 1952 baharında Thunderjet ilk, tek koltuklu atomik kapasiteli avcı bombardıman uçağı oldu. Aynı yıl havadan yakıt ikmali yaparak uzun mesafeli uçuşlar gerçekleştirmişlerdir. 1953 yıllarında AED'nin deniz aşırı birliklerinde kullanıldı. F-84G'lerin üretimi ile Thunderjet serilerinin toplam sayısı 4455 adeti bulunmuştur.

TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: 1952-1958 yılları arasında AED askeri yardımı olarak 479 adet F-84G uçağı Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. Bu uçaklar Türkiye'ye gelen ilk jet avcı bombardıman uçaklarıdır. Bunların gelişiyle Tür hava birliklerindeki pistonlu uçaklar yerlerini zaman içinde F-84G'lere bırakmışlardır. Türkiye'de en fazla miktarda kullanılan uçaklarda F-84G'ler olmuştur. Uçakların ilk partisi İtalya'nın Brindisi limanından getirilerek 191 file teslim edilmiştir. İlk akrotim ekibi bu uçaklarla 1952'de 9.Hava Üs Komutanlığına kurulmuş, bu tür uçakları değişik bir biçimde boyamıştır. 1966 yılında servisten çıkarılmışlardır.

MÜZEDEKİ UÇAK: 6.Ana Jet Üs H. Bandırma'dan müzeye gönderilmiştir. Toplam 2034 saat uçuştur. Uçağın burnu beyaz üzerinde kırmızı renkli ışık denetleri, kanatların üzerinde kırmızı beyaz kalın çizgiler ve kuyrukte kırmızı, mavi ve turuncu renklerden oluşan bir süsleme yer alır. Arka gövde de süslemelerin üzerinde kırmızı beyaz kare işaret, kuyrukte Türk bayrağı altında 110572 numarası yer alır.

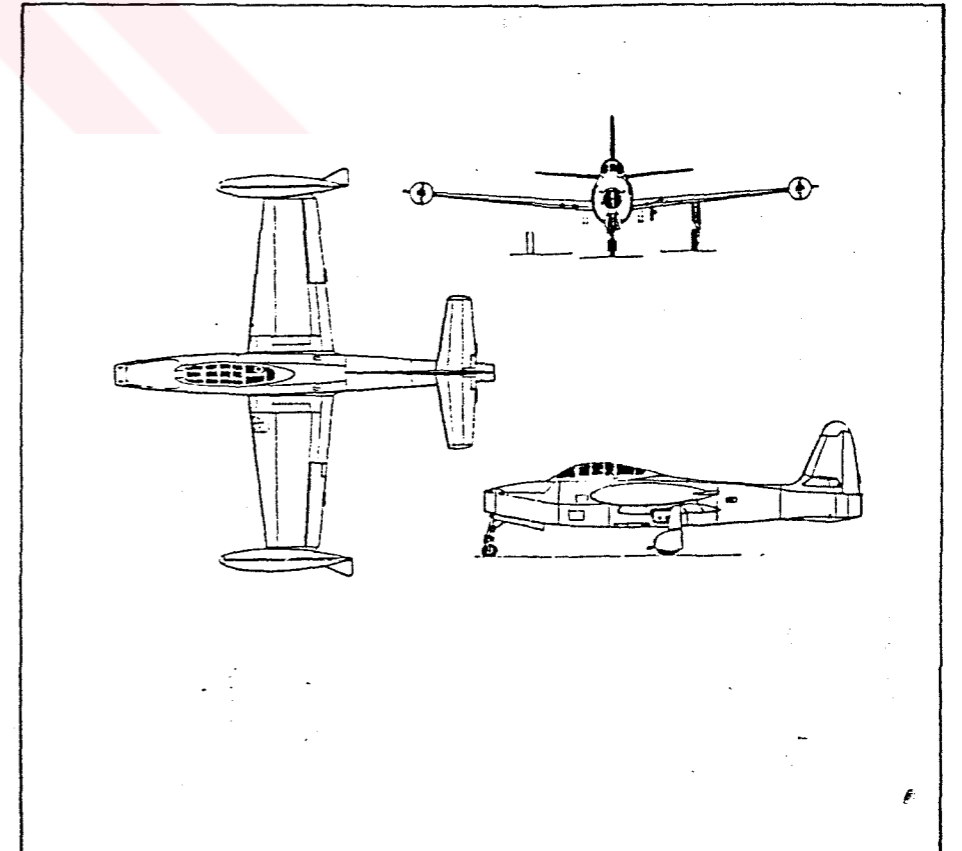


REPUBLIC F-84G THUNDERJET

HİZMET, AMACI	:	Av/bombardıman
MOTOR	:	Allison J35-A-29
UÇAK SERİ NO	:	51-9953
TÜRK ASKERİ NO	:	51-9953
KANAT AÇIKLIĞI	:	11.10 m.
UZUNLUK	:	11.60 m.
YÜKSEKLİK	:	3.84 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	:	16.6.1952
EN ÇOK HIZI	:	1000 km/h
TAVANI	:	12350 m.
PERSONEL	:	1
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	:	1967
MÜZE ENVANTER NO	:	85.01.15
DURUMU	:	PV



85.01.14 envanter no'lu uçağın aynısıdır.
MÜZEDEKİ UÇAK: 6. Ana Jet Üs K. Bandırma'dan müzeye gönderilmiştir. Toplam 2966 saat uçmuştur. Önde bir hava alışı vardır. Fenarları kırmızı boyalıdır. Uçak alüminyum rengi boyalıdır. Ön gövdenin iki yanında siyah renkte 953, kuyrukte 19953 numaraları vardır. Arka gövdenin iki yanında kırmızı beşer kare tanıma işaretleri, kuyrukte Türk bayrağı milliyet işaretleri vardır.



CANADAIR F-86E SABRE

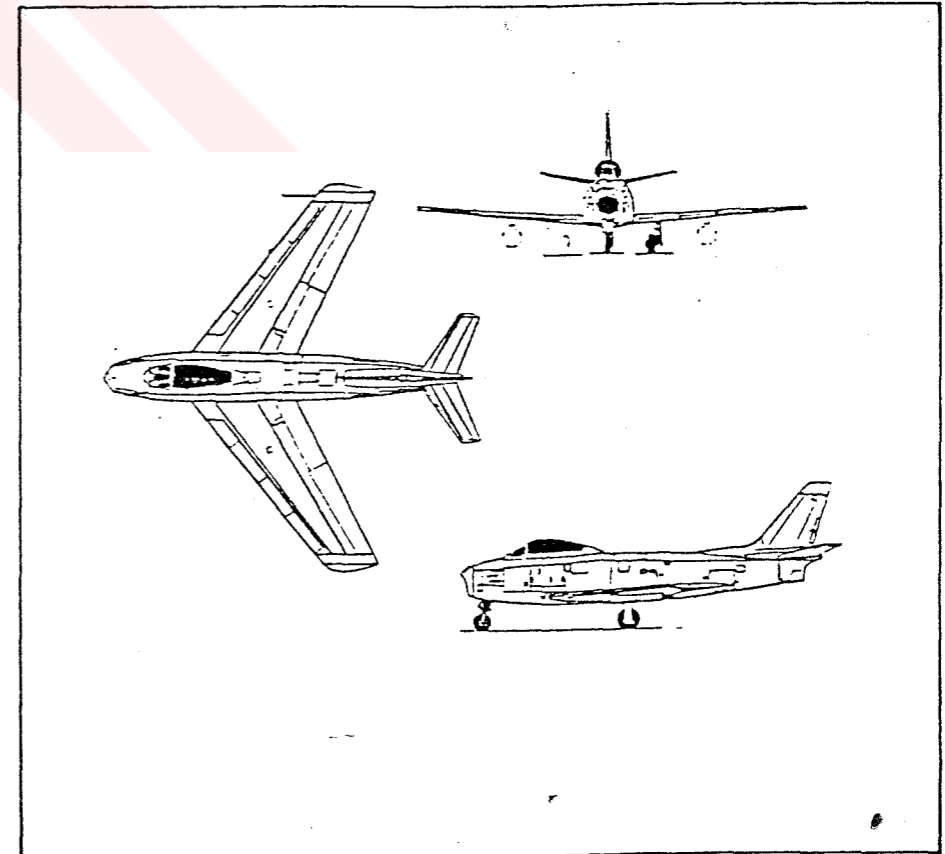
HİZMET, AMACI	: Av/bombardıman
MOTOR	: J47-GE-13
UÇAK SERİ NO	: 19207
TÜRK ASKERİ NO	: 19207
KANAT AÇIKLIĞI	: 11.90 m.
UZUNLUK	: 11.45 m.
YÜKSEKLİK	: 4.50 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 16.7.1955
EN ÇOK HIZI	: 1090 km/h
TAVANI	: 15240 m.
PERSONEL	: 1
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 8.12.1966
MÜZE ENVANTER NO	: 85.01.16
DURUMU	: FV



DÜNYA'DAKİ DURUMU: İlk 86 serisi uçakların prototipi ABD'nin North American şirketince üretilmiştir. İlk XP-86 1 Ekim 1947'de uçuştur. Mayıs 1948'de F-86A'lar uçuştur. ABD 221 adet sipariş vermiştir. 15 Eylül 1948'de Dünya hız rekoru kırmışlardır. Ses hızına erişen ilk jet uçaklarıdır. Nisan 1952'den itibaren F-86E'ler üretilmiştir. Çeşitli serileri bulunan F-86'ların üretimi 1956 yılında North American firmasının bırakılmıştır. Bundan sonra uçaklar Kanada, İtalya ve Avustralya'da lisans altında üretilmişlerdir. Toplam 8443 adet F-86 serisi uçak üretilmiştir.

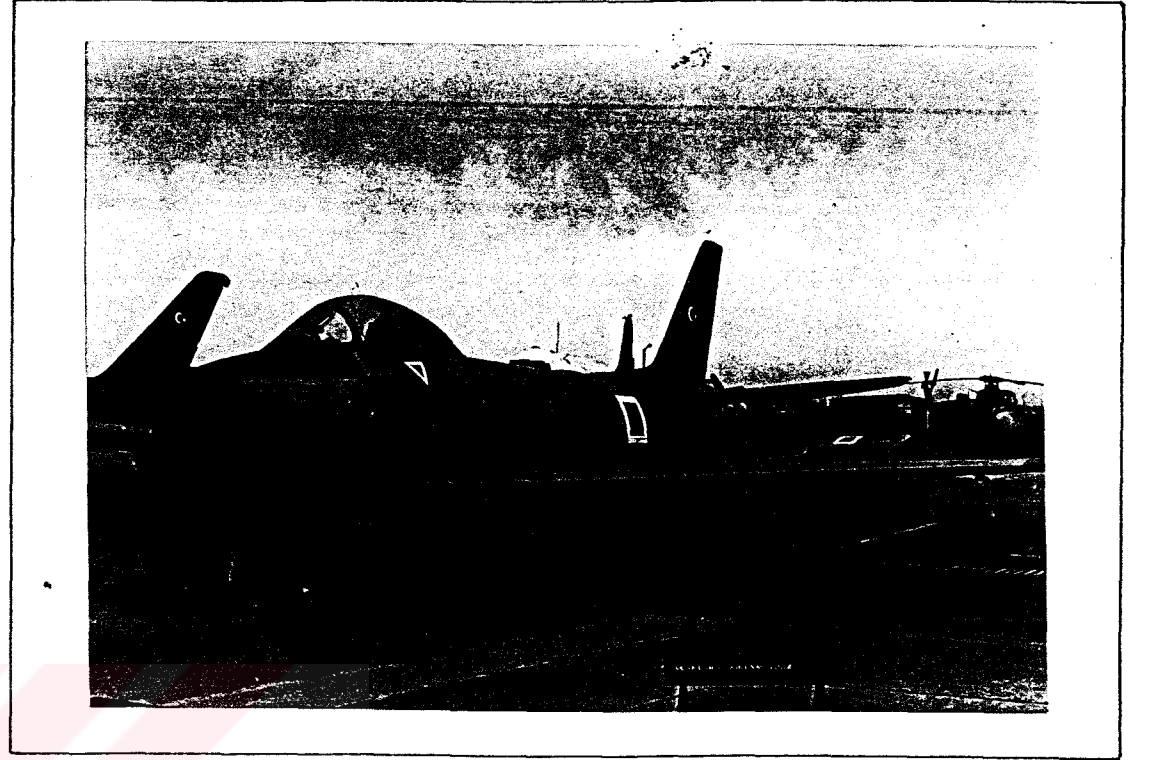
TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: Kanada askeri yardımı olarak Türkiye'ye 107 adet F-86E uçağı gelmiştir. Genellikle Eskişehir ve Merzifonda 1968'e kadar görevde kalmışlardır. 1960'larda Beyaz Kuğular adı verilen bir akrobasi timi bu uçaklarla kurulmuştur.

UZUNLUK: Toplam 11.45 saat uçuştur. Kanopinin ön kısmı siyah diğer yerleri alüminyum boyalıdır. Gövdenin burnu yakın iki tarafında üçer adet makinalı tüfek perisi vardır. Önde hava alığı mevcuttur. Burası kırmızı boyalıdır. Ön gövdenin iki yanında 207 rakamı, kuyruksa 19207 rakamı mevcuttur. Arka gövdenin iki yanında kırmızı beyaz kara tanıma işaretleri ile kuyruksa iki yanda Türk bayrağı milliyet işaretleri taşımaktadır.



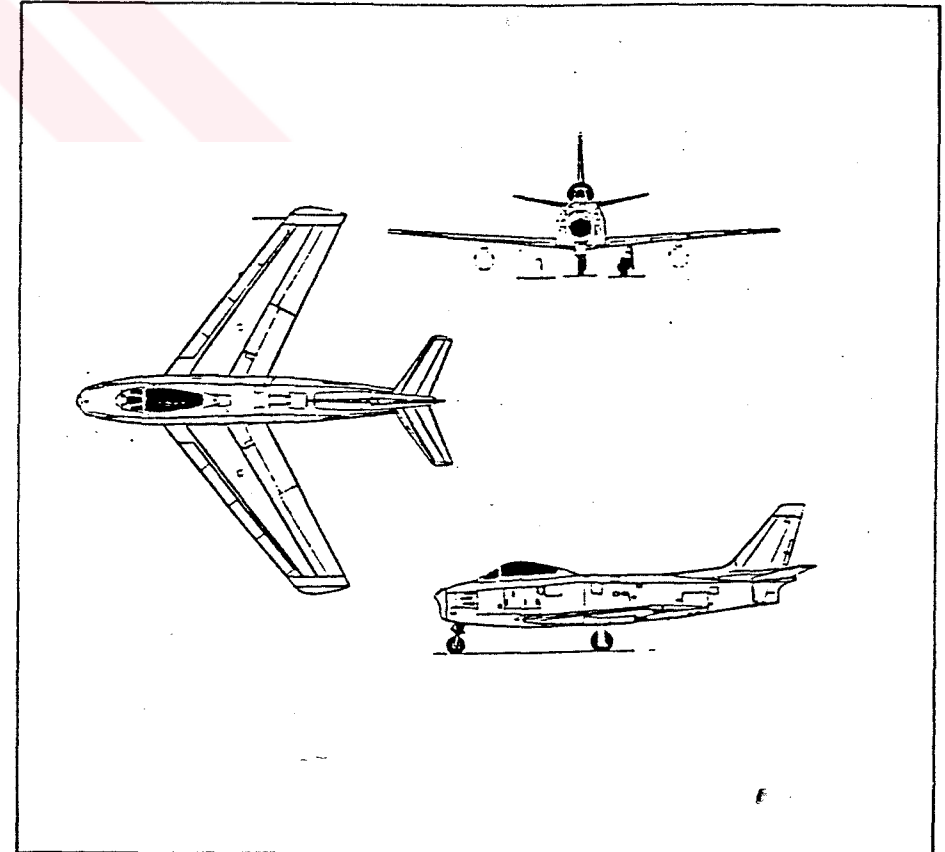
CANADAIR F-86E SABRE

HİZMET. AMACI	:	Av/bombardıman
MOTOR	:	J47-GE-13
UÇAK SERİ NO	:	52-19268
TÜRK ASKERİ NO	:	52-19268
KANAT AÇIKLIĞI	:	11.90 m.
UZUNLUK	:	11.45 m.
YÜKSEKLİK	:	4.50 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	:	16.5.1955
EN ÇOK HIZI	:	1090 km/h
TAVANI	:	15240 m.
PERSONEL	:	1
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	:	1970
MÜZE ENVANTER NO	:	85.01.17
DURUMU	:	PV



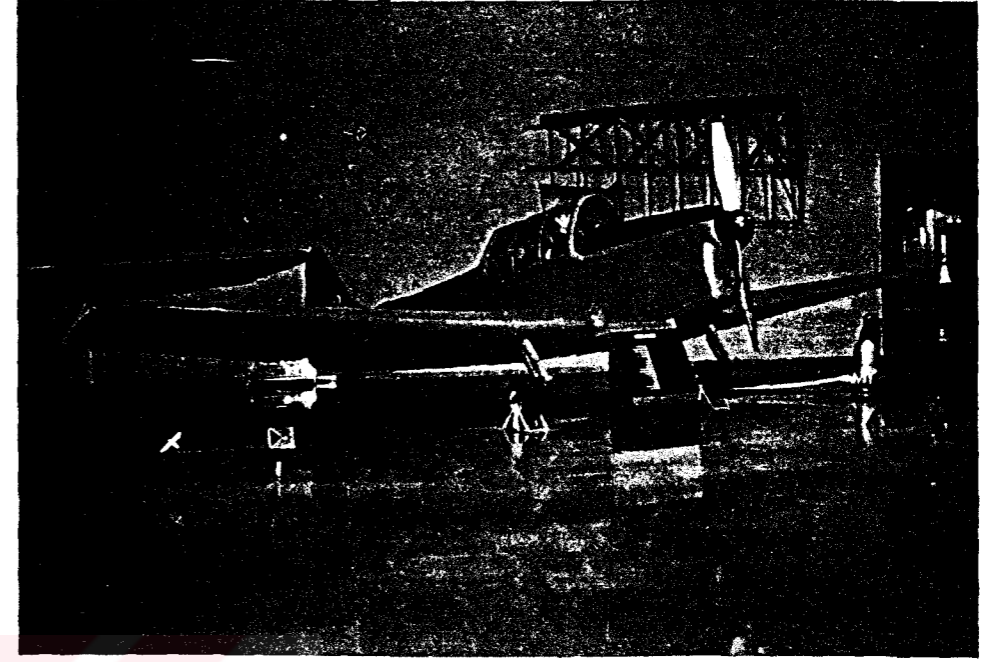
85.01.16 Envanter nolu uçağın aynıdır.

MÜZEDEKİ UÇAK: Kanopinin ön kısmı siyah diğer kısımları alüminyum boyalıdır. Alttan kanatlıdır. Ön gövdenin iki yanında 6 adet makineli tüfek yuvası vardır. Aynı yerde siyah renkli 268 rakamı kuyrukta bayrağın altında 19268 rakamı yer alır. Önde hava alığı vardır, çevresi kırmızı boyalıdır. Arka gövdenin iki yanında kırmızı, beyaz tanıma işareti, kuyrukta dikey stabilize üzerinde Türk bayrağı milliyet işaretini taşımaktadır.



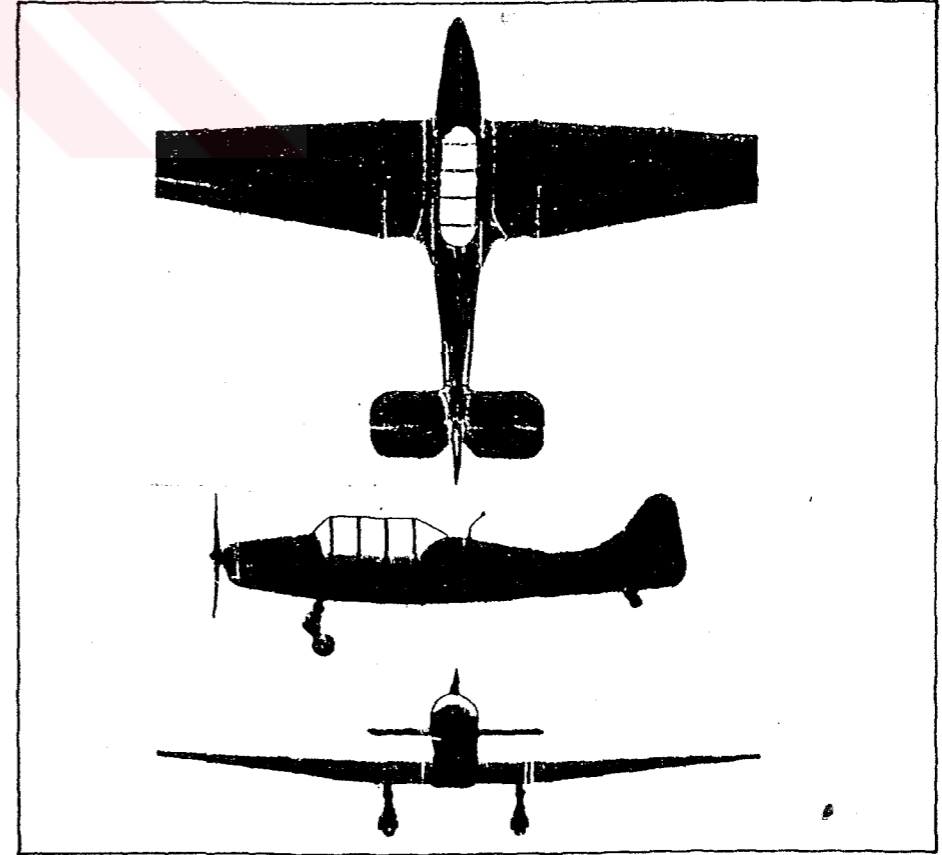
MKE-4 UĞUR

HİZMET, AMACI	: Eğitim
MOTOR	: Gipsy Major 10
UÇAK SERİ NO	: 5144 TC.KUJ
TÜRK ASKERİ NO	:
KANAT AÇIKLIĞI	: 9.50 m.
UZUNLUK	: 7.50 m.
YÜKSEKLİK	: 2.70 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 1955
EN ÇOK HIZI	: 161 Km/h
TAVANI	: 4270 m.
PERSONEL	: 2
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 1969
MÜZE ENVANTER NO	: 85.01.18
DURUMU	: V



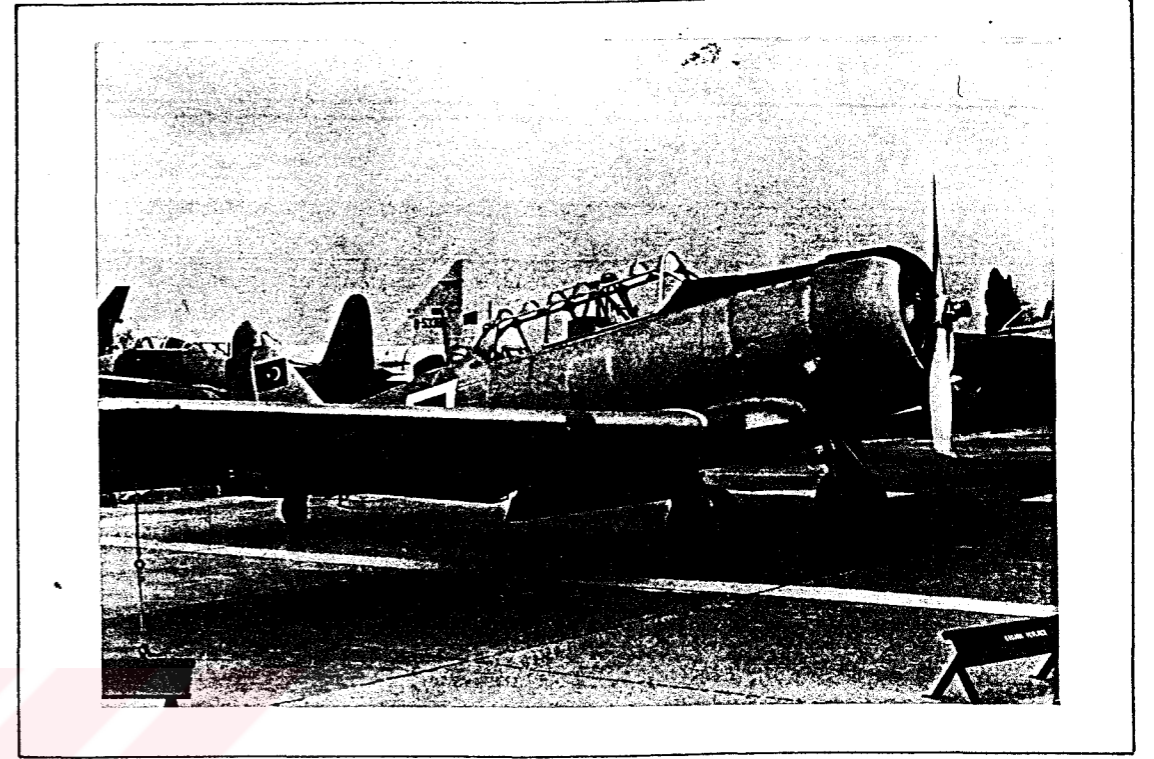
TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: THK 15 olarak dizayn edilen Uğur uçaklarının prototipi c/n 5035 TC UĞUR tescil işareti ile ilk uçuşunu gerçekleştirdi. 5101-5120 numaralı uçaklar 1955'de Eskişehir Hava Harp Okulu Uçuş Grubu 1. Pilotaj Filosunda göreve başladılar. Daha sonra 22'si (5121-5143) 1956'da son 18'i (5144-5160) de 1957'de bunu takip etti. Bunlardan üçü Ürdün Kraliyet Hava Kuvvetlerine hediye edildi. Uğur'lar eğitim filolarında T-34A'larla değiştirildiler ve 1963'de servisten çıktılar. 12 adet Uğur uçağı 1964'de TC-KUA...TC-KUL olarak Türk Hava Kurumuna devredilerek Haziran 1969'a kadar serviste kaldılar.

MÜZEDENİ UÇAK: 1969 yılında Türk Kuşu'ndan müzeye gönderilmiştir. Toplam 427 saat uçmuştur. Uçak turuncu renktedir. Önde iki palli pervane vardır. Pilot kabini iki kişiliktir. Alttan kanatlıdır. Pilot kabininin ön kısmı siyah renktedir. Kanatların üzerinde kırmızı beyaz kare tanıma işaretleri vardır. Kuşta Türk bayrağı üzerinde 44 numarası yer alır. Kanatların altında büyük siyah harflerle KUŞ yazısı vardır. Yalnız olan bu yazı KUJ olacaktır.



NORTH AMERICAN T-6G HARVARD

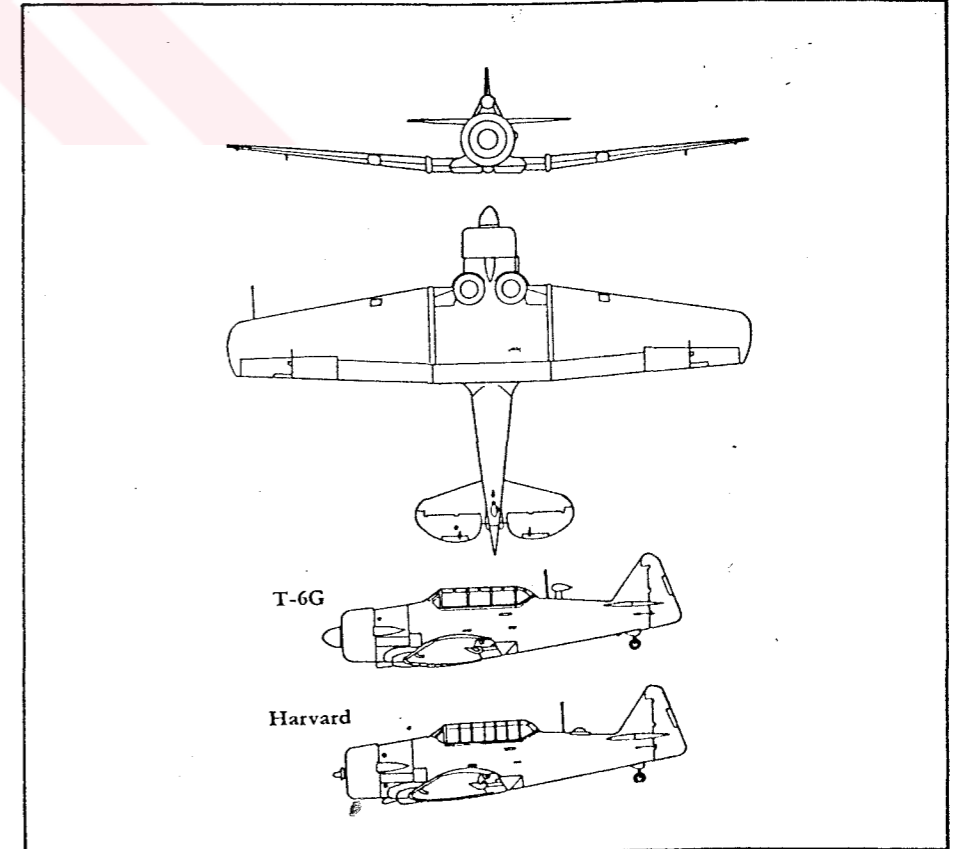
HİZMET, AMACI	: Eğitim
MOTOR	: Pratt Whitney R-1340-AN-1
UÇAK SERİ NO	: 51-14579
TÜRK ASKERİ NO	: 7504
KANAT AÇIKLIĞI	: 12.80 m.
UZUNLUK	: 8.84 m.
YÜKSEKLİK	: 3.58 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 7.10.1957
EN ÇOK HIZI	: 338 Km/h
TAVANI	: 7336 m.
PERSONEL	: 2
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 1967
MÜZE ENVANTER NO	: 85.01.19
DURUMU	: PV



DÜNYA'DAKİ DURUMU: North American Aviation firmasının 1934'den beri EC-1, BT-9, NA-14 ve NA-16 modellerinden geliştirerek ürettiği T-6'lar bazı ülkelerde lisans alınarak değişik varyasyonlarda toplam 15495 adet üretilmişlerdir. Kırkı aşkın ülke hava kuvvetlerince kullanılmış bir tekamül eğitim uçağıdır. Dünya'da en fazla kullanılan uçaklardandır.

TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: Büyük bir kısmı 1948'de ABD yardımı olmak üzere, Nato ittifakına girildikten sonra Norveç ve Kanada'dan da askeri yardım olmak üzere toplam 126 adet T-6 uçağı Türk Hava Kuvvetleri'ne girmiş ve 1973'e kadar serviste kalmışlardır. Uçaklar madeni rengeyle kullanılmışlardır ancak Norveç'ten alınanlar sarı boyalıydılar.

MÜZEDEKİ UÇAK: Toplam 3642 saat uçuştur. Alttan kanatlıdır. Pilot kabininin ön kısmı siyah diğer kısımlar alüminyum rengidir. Önde iki pelli pervane vardır. Arka gövde de siyah renkli 04 rakamı vardır. Kanatların altında ve üstünde, arka gövdenin iki yanında kırmızı, beyaz kare tanıma işaretleri ve kuyrukte Türk bayrağı milliyet işareti taşınmaktadır.



REPUBLIC RF-84F THUNDERFLASH

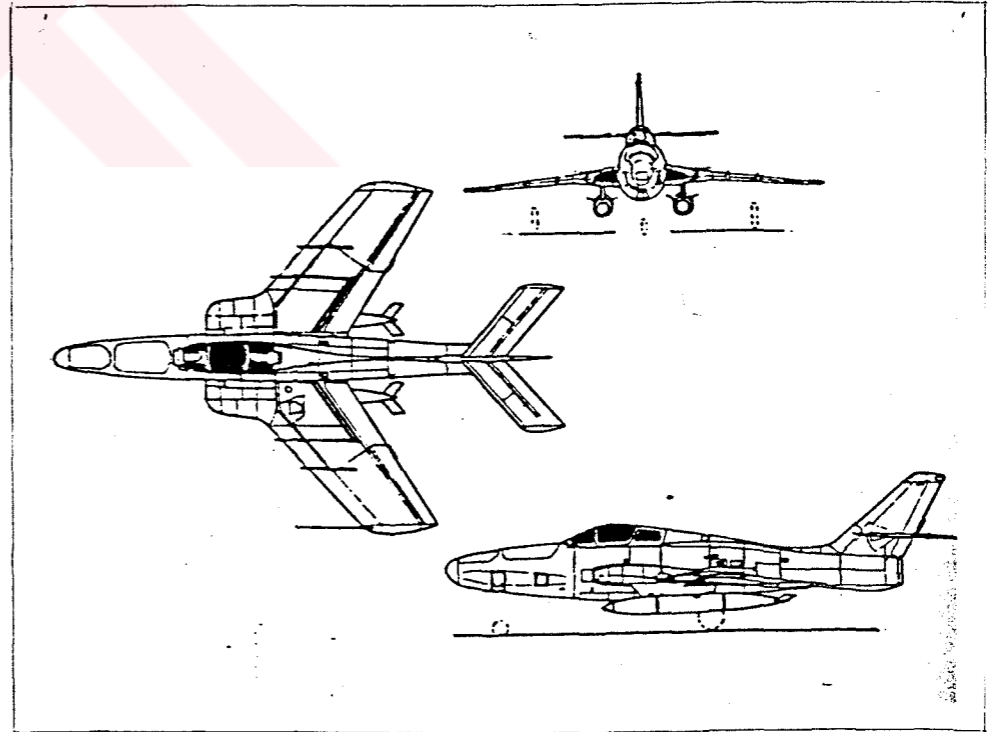
HİZMET AMACI	: Keşif
MOTOR	: Wright J65-W-7
UÇAK SERİ NO	: 51-1917
TÜRK ASKERİ NO	: 51-1917
KANAT AÇIKLIĞI	: 10.24 m.
UZUNLUK	: 14.52 m.
YÜKSEKLİK	: 4.57 m
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 25.10.1958
EN ÇOK HIZI	: 1093 km/h
TAVANI	: 14020 m.
PERSONEL	: 1
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 1985
MÜZE ENVANTER NO	: 85.01.20
DURUMU	: PV



DÜNYA'DAKİ DURUMU: ABD Republic firmasınınca üretilen RF-84F'in prototipi YRF-84F uçağıydı. İlk kez 1954'te ABD Hv.K.'nin 363. Taktik ve keşif birliğinde kullanılmıştı. Av ve Keşif uçağı olarak üretilmesine rağmen asıl görevi Foto keşiftir. Ancak kendisini korumak için silahlarını kullanır. Uçağın burun kısmında çeşitli açılarda yerleştirilmiş foto kameraları nedeniyle hava alıklarında kanatla gövdenin her iki yanında gövdeyle birleştiği yere konmuştur. Bu değişikliğin dışında F-84F ile aynıdır. Toplam 715 adet üretilmiştir.

TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: 1956 yılında ABD askeri yardımı olarak gelen uçakların sayısı 1964 yılı sonunda 52'ye ulaşmıştır. 1963'te de Hollanda askeri yardımı olarak 15 adet RF-84F gelmiştir. Uçaklar Eskişehir ve Diyarbakır Üs'lerinde görev yaptıktan sonra 1980 yılında servisten kaldırılmışlardır. RF-84F ler Türk Hv.K.de kamuflerli ve kamuflersiz olarak uçmuşlardır.

MÜZEDeki UÇAK: Nüopinin önü siyah diğer kısımları alüminyum boyalıdır. Hava alıkları gövdenin iki yanındadır. Buralarında iki adet rahinali tüfek yuvası vardır. Burun kısmının altında 6 adet kamera yeri vardır. İçinde 4 adet kamera revcuttur. Hava alıklarının çevresi ve burundaki kameranın çevresi kırmızı boyalıdır. Ön gövdenin iki yanında küçük siyah renkte 1917 kuşruktaysa 11917 rakamları vardır. Arka gövdenin iki yanında kırmızı beyaz kare tanıma işaretleri ile kuşruktaysa Türk bayrağı milliyet işaretleri taşımaktadır.



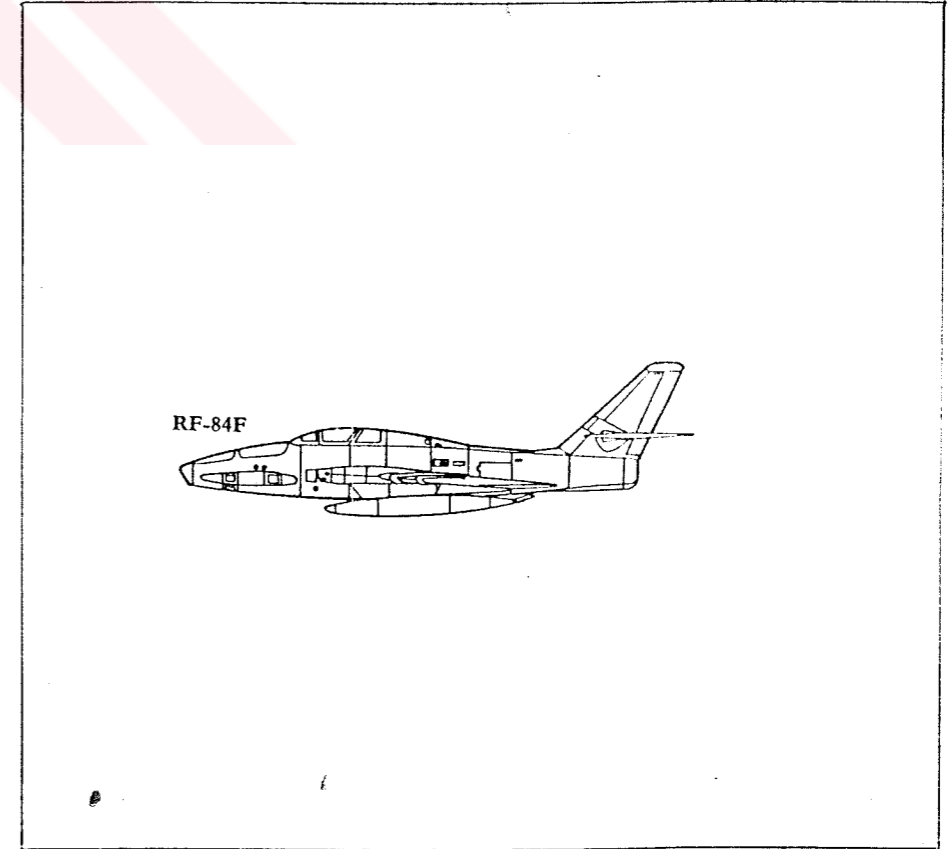
REPUBLIC RF-84F THUNDERFLASH

HİZMET AMACI	: Keşif
MOTOR	: Wright J65-W-7
UÇAK SERİ NO	: 51-1901
TÜRK ASKERİ NO	: 51-1901
KANAT AÇIKLIĞI	: 10.24 m.
UZUNLUK	: 14.52 m.
YÜKSEKLİK	: 4.57 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 28.5.1955
EN ÇOK HIZI	: 1093 km/h
TAVANI	: 14020 m.
PERSONEL	: 1
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 1966
MÜZE ENVANTER NO	: 85.01.21
DURUMU	: EV



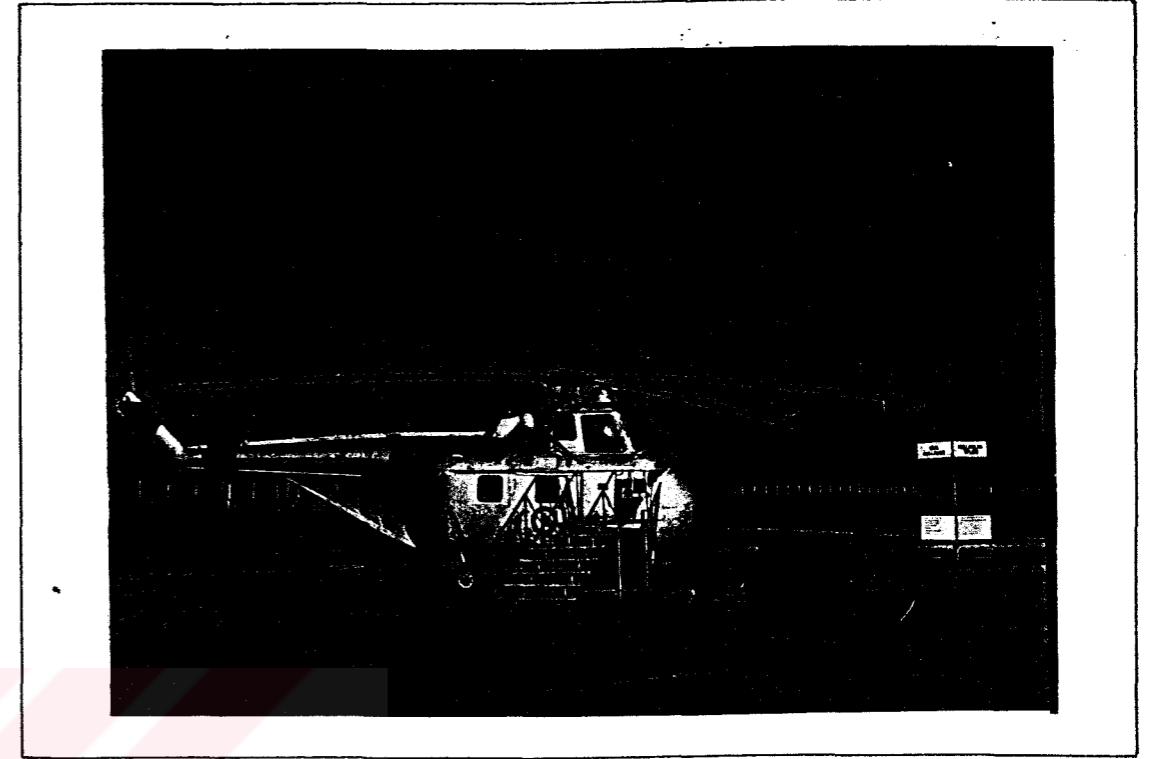
85.01.20 envanter nolu uçağın aynısıdır.

MÜZEDEKİ UÇAK: Alüminyumdan yapılmıştır. Üzeri koyu yeşil ve tan renginden oluşan karuflaj boya ile boyanmıştır. Gövdenin altı gri renktedir. Gövdenin iki yanında yarım oval biçimde ve kenarları kırmızıya boyanmış iki hava alığı vardır. Bunların yan taraflarında ikişer adet makineli tüfek yuvaları vardır. Turur kısmı kırmızıya boyanmıştır. Ucunda bir kamera ayrıca burur kısmının altında ve ve yanlarında toplam 8 adet kamera penceresi mevcuttur. Ancak bütün kaneralar sökülmüştür. Ön gövdenin iki yanında küçük siyah renkte 901, kuyruktaysa ise 11901 numaraları bulunmaktadır. Arka gövdenin iki yanında kırmızı beyaz bir tanıma işaretleri, kuyruktaysa Türk bayrağı milliyet işareti taşımaktadır.



SIKORSKY H-19B CHICKASAW

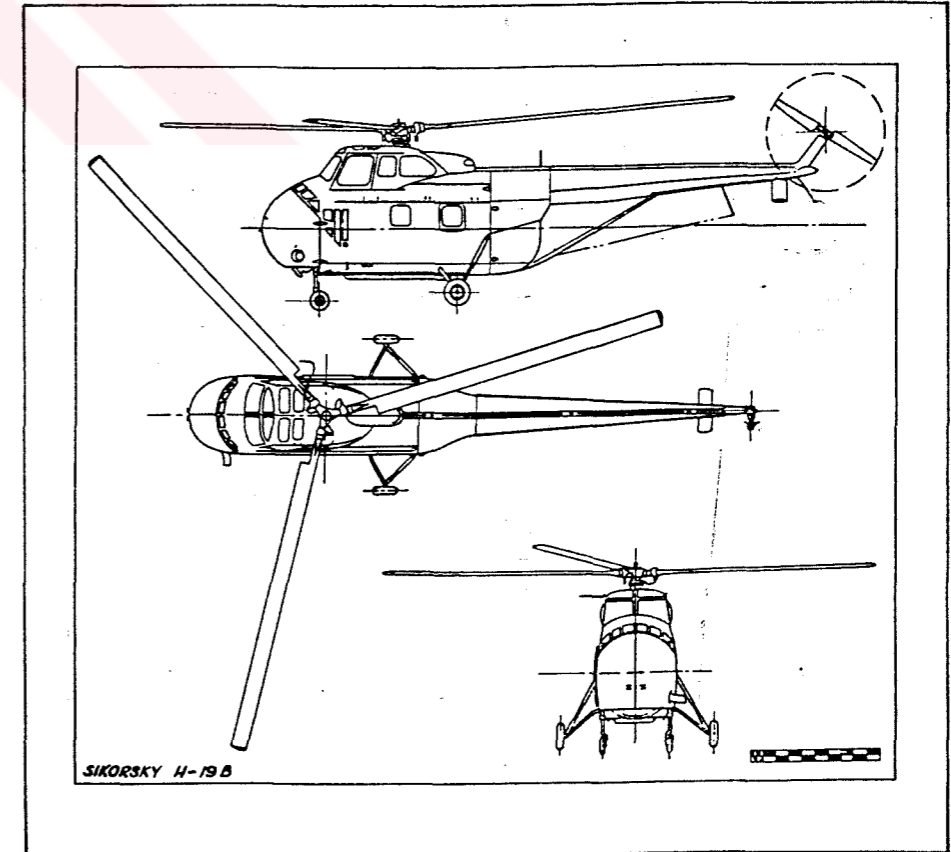
HİZMET AMACI	:	Ulaştırma, arama, kurtarma
MOTOR	:	Wright Cyclone R-1300-3
UÇAK SERİ NO	:	52-7577
TÜRK ASKERİ NO	:	52-7577
KANAT AÇIKLIĞI	:	16.15 m. (Pervane çapı)
UZUNLUK	:	12.88 m.
YÜKSEKLİK	:	3.96 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	:	17.3.1964
EN ÇOK HIZI	:	160 km/h
TAVANI	:	1770 m.
PERSONEL	:	2
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	:	1980
MÜZE ENVANTER NO	:	85.01.22
DURUMU	:	EV



DÜNYADAKİ DURUM: Bir Rus göçmeni olan Igor Sikorsky 1930'lar da ABD'de ilk fabrikasını kurmuştur. 1940 sonlarında gerçek anlamda bir genel maksat helikopterini tasarımlanmaya başlamıştı. Gerçekleştirdiği bu helikopterler 10 yolcu veya 2260 kg. yük taşıyabiliyordu. USAF bunlardan YH-19 kodu ile 5 tane sipariş etti. İlki 10 Kasım 1949'da uçtu. 1951'de USAF 50 adet H-19A sipariş etti. Bunlara 700 LG. motor takılarak 1952'de H-19B üretilen. USAF bu tipten 270 adet sipariş verdi. Kore savaşında kullanıldılar. 1951-56 yılları arasında üretilen helikopterler 40'tan fazla ülke de kullanıldı.

TÜRKİYE'DEKİ DURUM: 1958'de dört, 1963'te beş ve 1964-66'da 7 olmak üzere toplam 16 adet H-19D/B helikopteri ABD yardımı olarak Türk Hava Kuvvetlerine girmiş ve 1977 yılına kadar serviste kalmışlardır.

MÜZELERDEKİ DURUM: 1980'de Yeşilköy İrtibat Kitesinden servisten kaldırılarak Müze'ye gönderilen bu helikopter 17. Mart 1984 yılında ABD yardımı olarak gelmiştir. Üzerinde üç palli bir pervanesi vardır. Alüminyum rengidir. Kuyrukta sarı renkli bir bant vardır. Üzerinde SİKORSKY HARİKAŞI yazısı vardır. Gövdenin iki yanına harici, beşer çuvarlak tanıma işaretleri ile kuyrukla gövdenin birleştiği yerde Türk bayrağı milliyet işaretini taşımaktadır. Bayrağın üzerinde 52-7577 numarası var. Arkada iki palli küçük bir pervane, gövdenin iki yanında ilağor pencere, sağda sürgülü bir kapısı bulunmaktadır.



NORTH AMERICAN F-100C SUPER SABRE

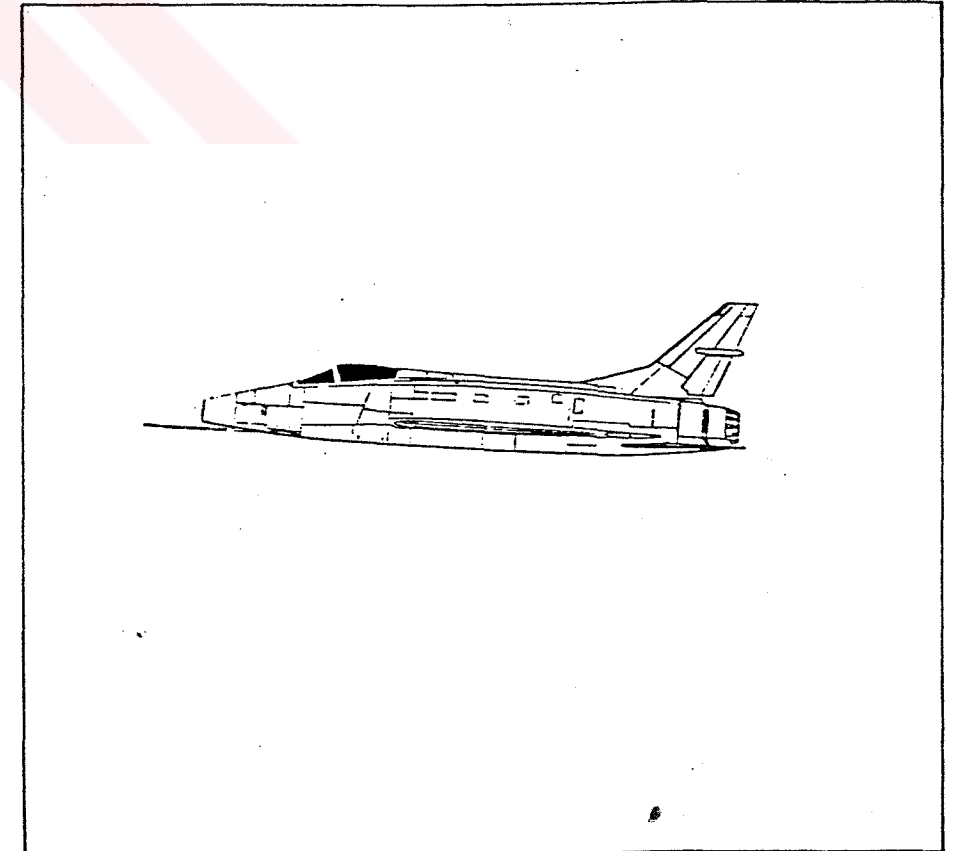
HİZMET AMACI	: Av/bombardıman
MOTOR	: Pratt Whitney J57-P-29
UÇAK SERİ NO	: 54-2089
TÜRK ASKERİ NO	: 54-2089
KANAT AÇIKLIĞI	: 11.82 m.
UZUNLUK	: 15.09 m.
YÜKSEKLİK	: 4.94 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 24.4.1973
EN ÇOK HIZI	: 1388 km/h
TAVANI	: 15000 m.
PERSONEL	: 1
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 1985
MÜZE ENVANTER NO	: 85.01.23
DURUMU	: PV



DÜNYA'DAKİ DURUMU: F-100 serisi uçaklar North American firması imalatıdır. Ses süratini aşan ilk jet uçaklarıdır. İlk prototipi YF-100A 25 Mayıs 1953'te uçuştur. F-100C uçağı ile 20.6.1955'te 1323 km. ile ilk ses üstü sürat rekoru Alb.A.A.Manes tarafından kırılmıştır. F-100 uçakları A, B, C, D ve F serileri üretilmiştir.

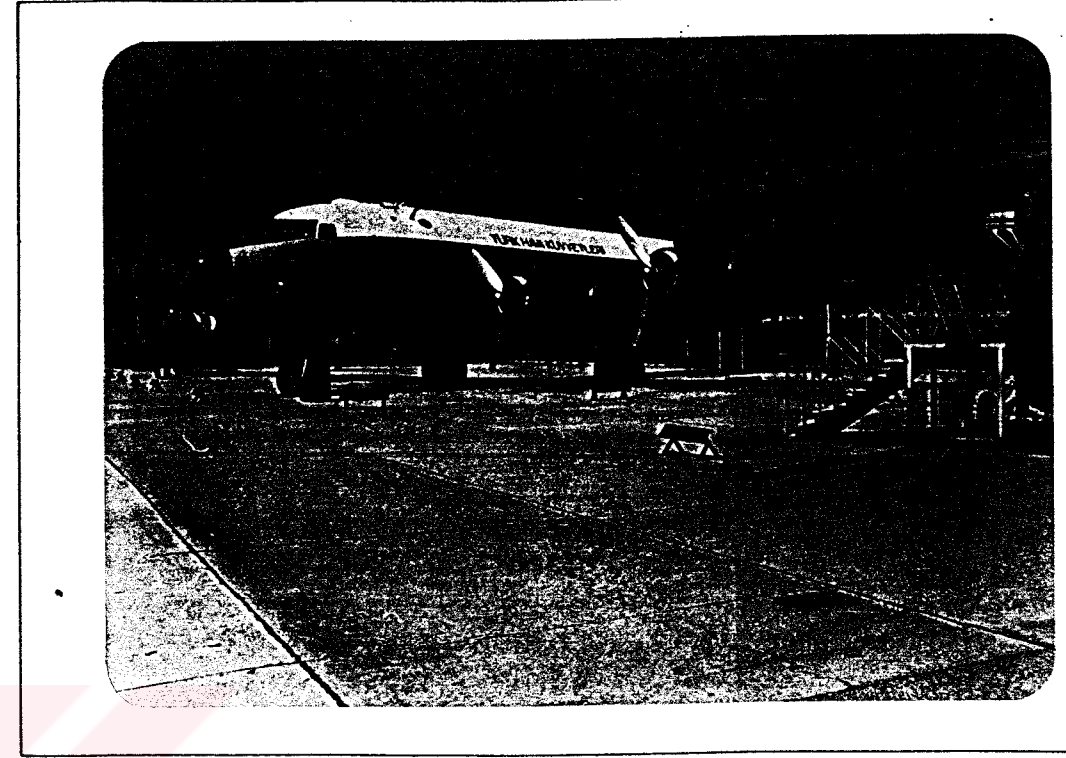
TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: 1972-74 yılları arasında ABD askeri yardımını olarak 52 adet F-100C uçağı Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. Tamamen kamuflaj boyalıydılar. Eskişehir, Diyarbakır ve Konya'da görev yapmışlar Kıbrıs Barış Harekatinde kullanılmışlardır. 1988 yılı başında servisten kaldırılmışlardır.

MÜZEDEKİ UÇAK: Toplam 3768 saat uçuştur. Konya'daki 131. filo'dan müzeye getirilip ve uçarak müzeye gelmiştir. Alüminyumdan yapılmıştır. Gövdesinin üzeri açık yeşil, koyu yeşil ve taneli renginden oluşan kamuflaj boyalıdır. Önde oval biçimde hava alacağı vardır. Altta gövdesinin altında dört top deliği vardır. Arka gövdesinin iki yanında kırmızı, beyaz yuvarlak tanıma işaretleri ile kuyruğunda Türk bayrağı milli et işareti taşır. Ön gövde de iki yanda 3-089, kuyruğunda bayrağın altında 54-2089 numaraları yer almaktadır.



DOUGLAS C-54 SKYMASTER

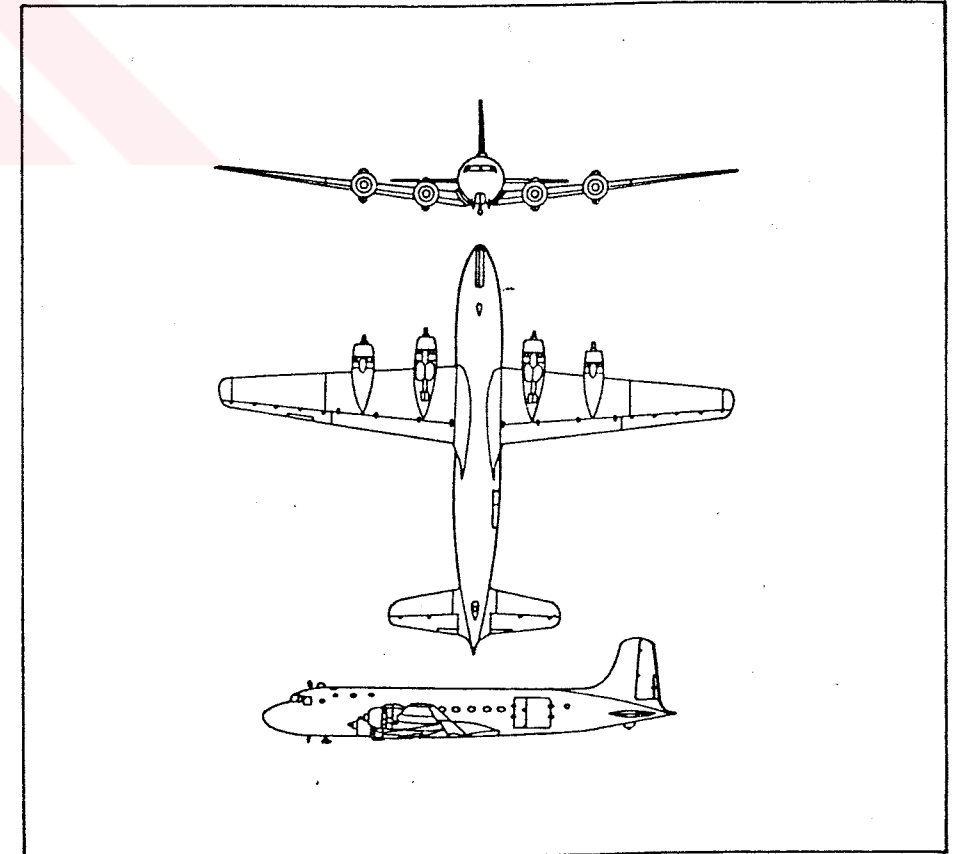
HİZMET AMACI	: Ulaştırma
MOTOR	: 4xPratt Whitney R-2000-7
UÇAK SERİ NO	: 42-72683
TÜRK ASKERİ NO	: 42-72683
KANAT AÇIKLIĞI	: 35.81 m.
UZUNLUK	: 28.60 m.
YÜKSEKLİK	: 8.39 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 10.12.1959
EN ÇOK HIZI	: 426 km/h
TAVANI	: 6706 m.
PERSONEL	: 50
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 1974
MÜZE ENVANTER NO	: 85.01.24
DURUMU	: FV



DÜNYA'DAKİ DURUMU: İlk modeli DC-4 olarak 1938'de üretilmiştir. AED İv.K. askeri kargo işlerinde kullanmak için 1942'de bu uçaklardan 24 tane sipariş vermiştir. İlk uçuşu 26.3.1942'de yapan uçaklar C-54 olarak adlandırılmıştır. C-54'lerin A,B,E ve G serileri üretilmiş ve toplam üretim 952'yi bulmuştur. Ayrıca 221 adet te ordu için üretim yapılmıştır. Savaşın bitirinden sonra diğer ülkelerce satın alınmış ve uzun mesafeli uçuşlarda güvenle kullanılmıştır.

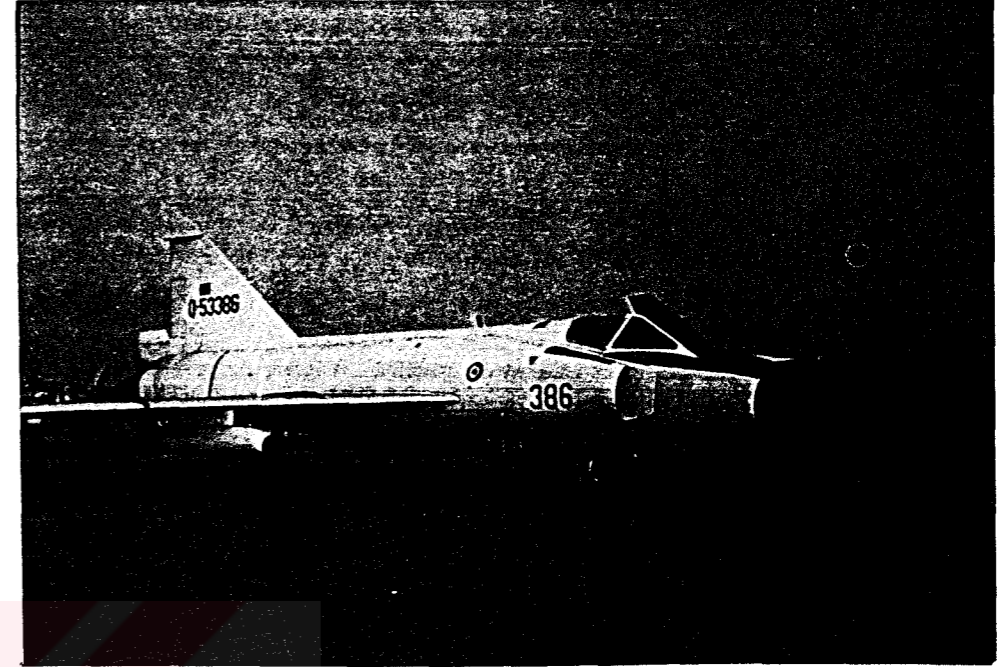
TÜRKİYE'LEİ DURUMU: AED askeri yardımı olarak Aralık 1959'da iki adet C-54 Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir.

MÜZEDAKİ UÇAK: Toplam 20206 saat uçuştur. 224.Özel Filo (E11-AMARA) dan müzeye gönderilmiştir. Önde üçer palli pervaneleri bulunan 4 motor bulunur. Gövde bu motorların arasından uzanır. Uçağın ön kısmı, burnu siyah, üst kısmı beyaz alt kısmı alüminyum boyalıdır. Gövdenin iki yanında beyaz zemin üzerinde TÜRK HAVA KUVVETLERİ yazısı yer alır. Arka gövde de E11-683 yazısı vardır. Bir kanadın altında bir kanadın üstünde ve arka gövdenin iki yanında kırmızı beyaz puvarlek tanıma işaretleri, kuyrukta da Türk bayrağı milliyet işareti yer almaktadır.



CONVAIR F-102A DELTA DAGGER

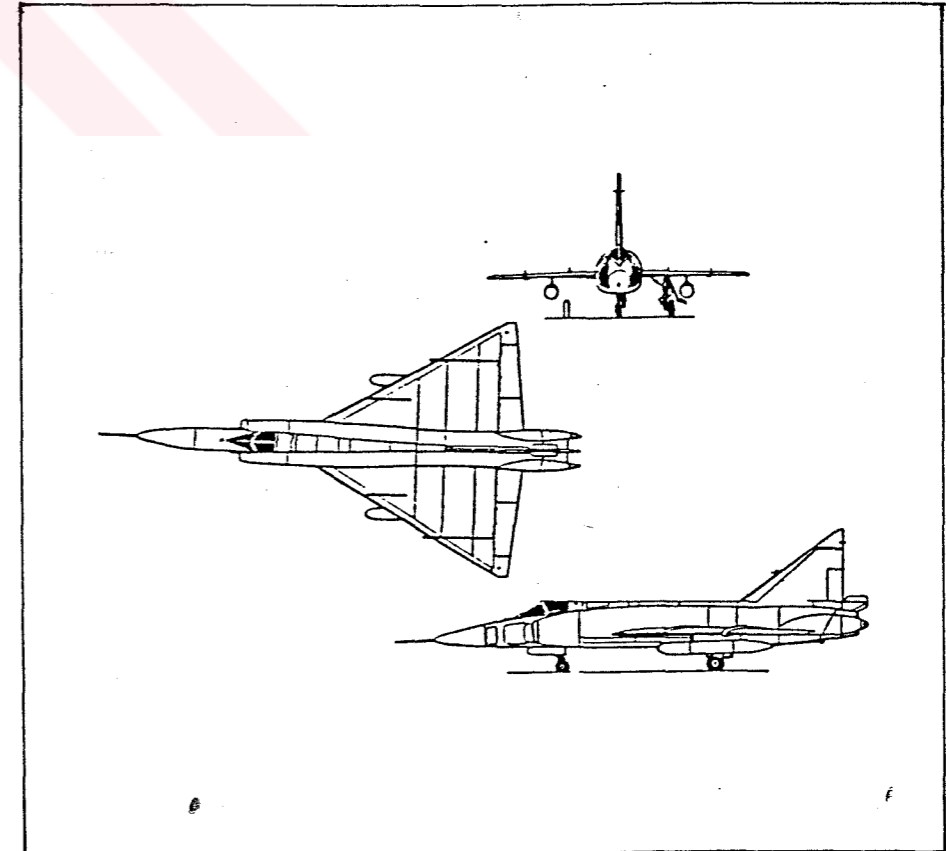
HİZMET, AMACI	: Av, önleme
MOTOR	: Pratt Whitney J57-P-35
UÇAK SERİ NO	: 55-3386
TÜRK ASKERİ NO	: 55-3386
KANAT AÇIKLIĞI	: 11.62 m.
UZUNLUK	: 20.84 m.
YÜKSEKLİK	: 6.46 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 27.3.1969
EN ÇOK HIZI	: 1328 km/h
TAVANI	: 16460 m.
PERSONEL	: 1
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 1979
MÜZE ENVANTER NO	: 05.01.25
DURUMU	: PV



DÜNYA'DAKİ DURUMU: Convair firmasınınca 1951 yılında tasarlanmış ve üretilmiş olan F-102 serisi uçaklar ilk kez 1953'te YF-102 olarak, 1954'te YF-102A olarak uçmuşlardır. F-102A'lar tek kişiliktir. ABD tarafından ilk kez 1956'da kullanılmışlardır. Toplam 873 adet F-102A üretilmiştir.

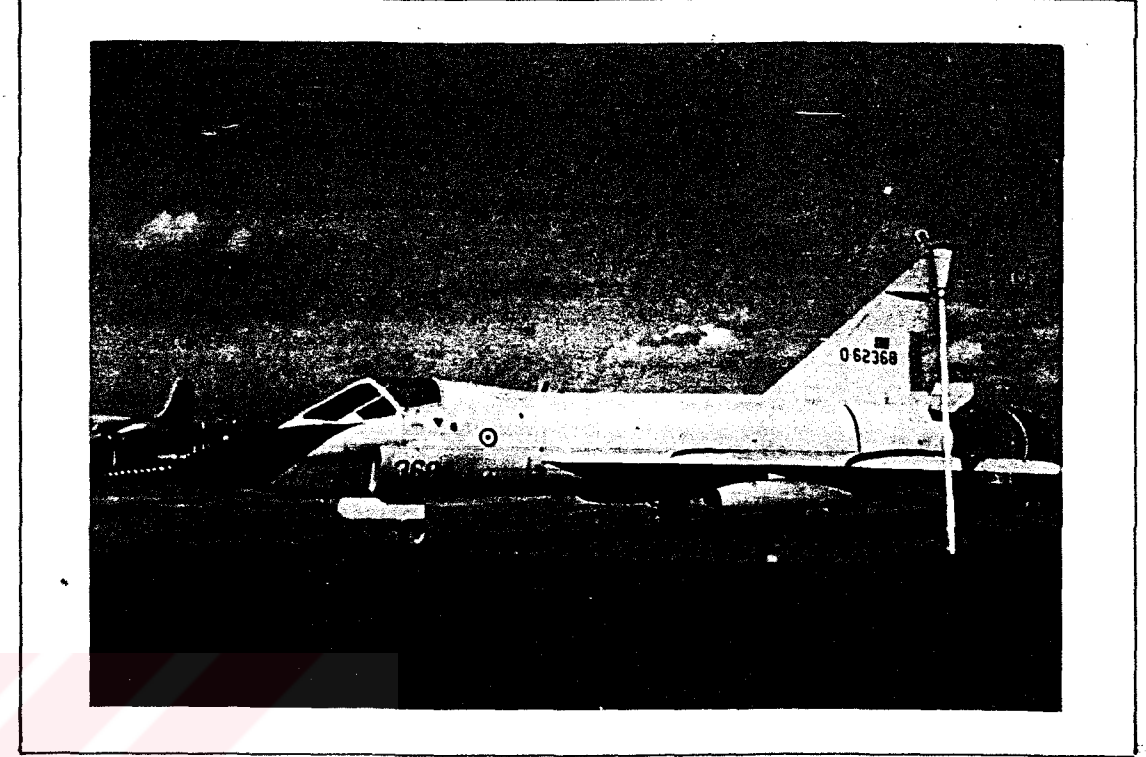
TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: 15.2.1962'de ABD askeri yardımı olarak 35 adet F-102A Türk Hv.K. envanterine girmiştir. 1979 yılına kadar Merzifon ve Mürted'te görev yapmışlardır. Bir özellikleri Türkiye'ye gelen tek delta kanatlı uçak olmasıdır.

MÜZEDEKİ UÇAK: Ankara Mürted'ten uçarak müze'ye gelmiştir. Toplam 2545 saat uçmuştur. Turun ve pilot kabini'nin önü siyah diğer kısımlar grinin navye yakın tonunda boyalıdır. Ön gövdenin iki yanında hava alıkları mevcuttur. Ön gövdenin iki yanında 300, kuyruğun iki tarafında 0-53386 numaraları vardır. Ön gövdenin iki yanında kırmızı beyaz yuvarlak tanıma işaretleri, kuyruğun iki tarafında da Türk bayrağı milliyet işareti yer almaktadır.



CONVAIR TF-102A DELTA DAGGER

HİZMET AMACI	: Eğitim/önleme
MOTOR	: Pratt Whitney J57-35
UÇAK SERİ NO	: 56-2368
TÜRK ASKERİ NO	: 56-2368
KANAT AÇIKLIĞI	: 11.60 m.
UZUNLUK	: 20.84 m.
YÜKSEKLİK	: 6.46 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 17.5.1971
EN ÇOK HIZI	: 1328 km/h
TAVANI	: 15240 m.
PERSONEL	: 2
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 1979
MÜZE ENVANTER NO	: 85.01.26
DURUMU	: İV

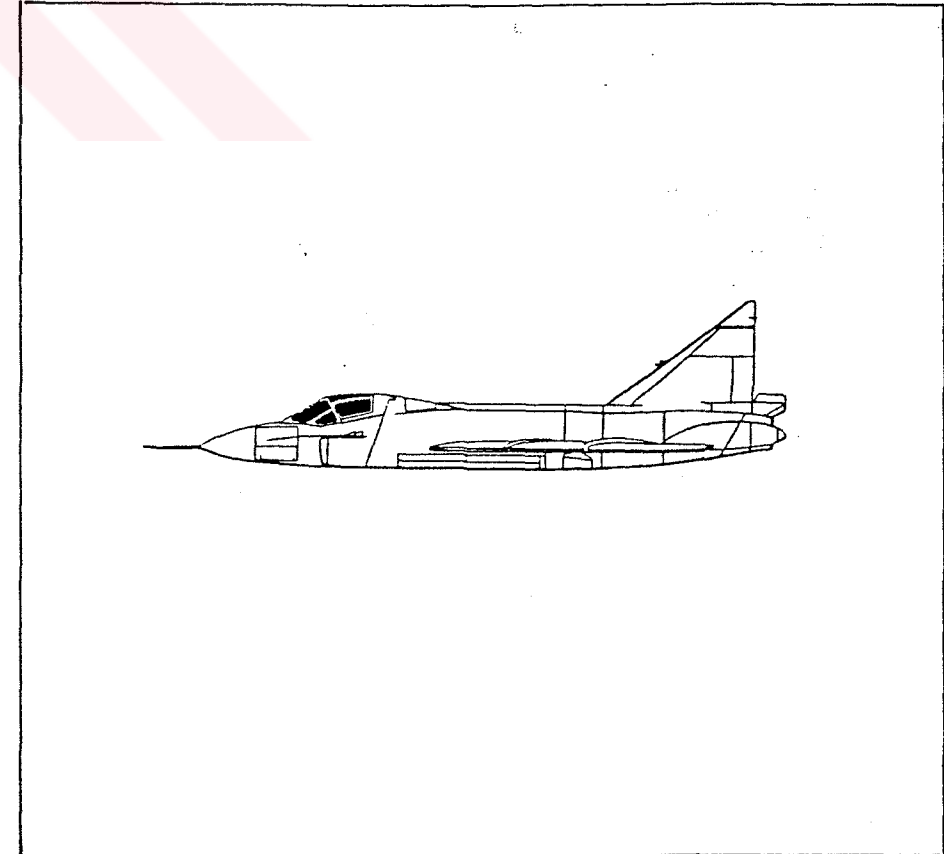


85.01.25 envanter nolu uçağın iki kişilik olanıdır.

DÜNYA'DAKİ DURUMU: Convair firmasının üretilen F-102A ların iki kişilik olanlarıdır. İlk kez 1956'de kullanılmışlardır. Uçakların pilot mahalleri iki pilotun arka arkaya değil yan yana oturacak şekilde dizayn edildiği için F-102A'lerden geniştir. Bu nedenle de hava alıkları yanda değil pilot mahallinin sağ ve sol altlarında bulunmaktadır. Toplam 62 adet TF-102A imal edilmiştir.

TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: ABD askeri yardımı olarak 1968'de 9 adet Türk Hv.K. envanterine girmiştir. 1979 yılına kadar F-102A'larla birlikte Merzifon ve Mürted'te görev yapmışlardır. Grinin maviye yakın tonunda boyalıydılar.

MÜZEDENKİ UÇAK: Alüminyumdan yapılmış, burun komple siyah diğer kısımlar mavi tonunda boyalıdır. Kanatlar gövdeye yapışık üçgen biçimindedirler. Ön gövde de iki yanda 368, kuyrukte 0-62368 rakamları mevcuttur. Ön gövde de kırmızı beyaz yuvarlak tanıma işaretleri, kuyrukte Türk bayrağı milliyet işareti taşımaktadır. Havalıklar pilot mahallinin sağ ve sol altlarında yer almaktadır. Toplam 5011 saat uçuştur.



LOCKHEED F-104G STARFIGHTER

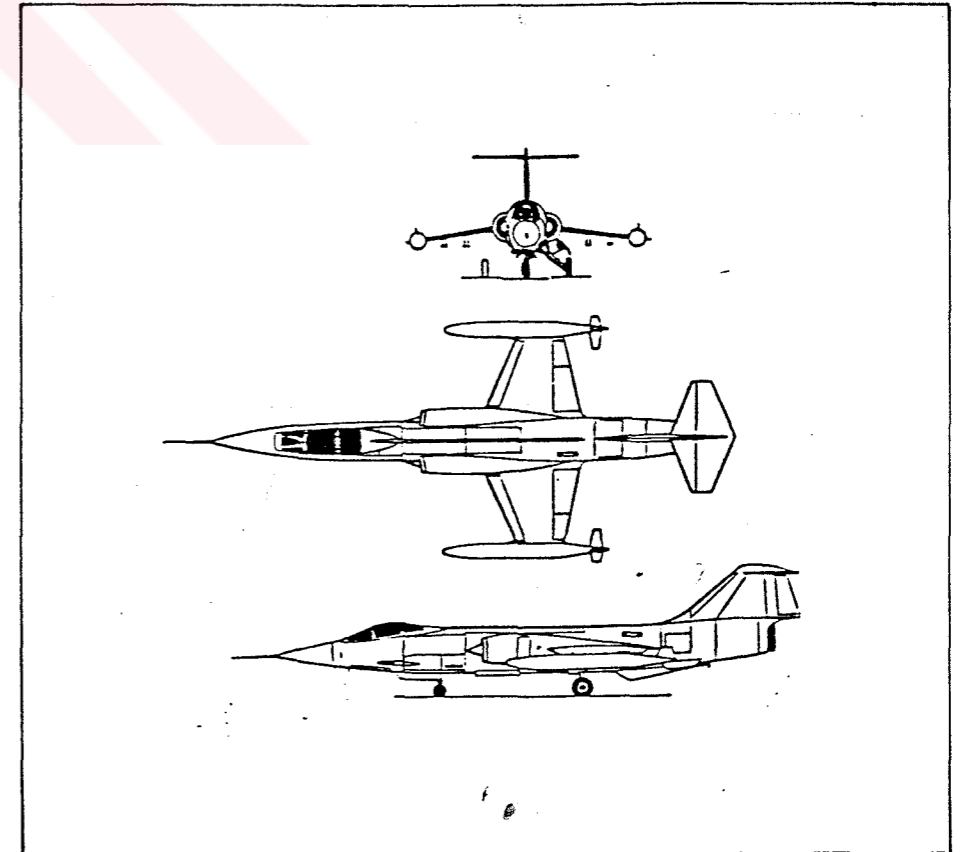
HİZMET AMACI	: Av/bombardıman
MOTOR	: J79-GE-11A
UÇAK SERİ NO	: 61-2619
TÜRK ASKERİ NO	: 61-2619
KANAT AÇIKLIĞI	: 6.68 m.
UZUNLUK	: 16.69 m.
YÜKSEKLİK	: 4.11 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 15.8.1963
EN ÇOK HIZI	: 1470 km/h
TAVANI	: 17680 m.
PERSONEL	: 1
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 1984
MÜZE ENVANTER NO	: 85.01.27
DURUMU	: PV



DÜNYA'DAKİ DURUMU: ABD Lockheed firmasınınca üretilmiştir. 1953'te ABD Hv.K. ihtiyacı olan gündüz avcı uçağı için Lockheed firmasına sipariş verir. Yapılan iki prototipten ilki XC-104 7.2.1954'te uçar. YF-104 olarak 15 ad. yapılarak denenir. Sonuçların başarılı olması üzerine ilk F-104'lar ABD Hv.K.ne 26.1.1958'de teslim edilir. Kısa bir süre sonrada Dünya hız ve yükseklik rekorları kırarlar. F-104'lerin A, B, G, J, CF, S modelleri üretilmiştir. Bir kısmı Nato ülkelerinde lisans altında imal edilmişlerdir. ABD'deki F-104'ler 1960 yıllarına kadar görev yaptılar. Fazıları Vietnam Savaşı'na katıldı. Avrupa'daki uçaklarsa daha uzun süre kullanıldılar.

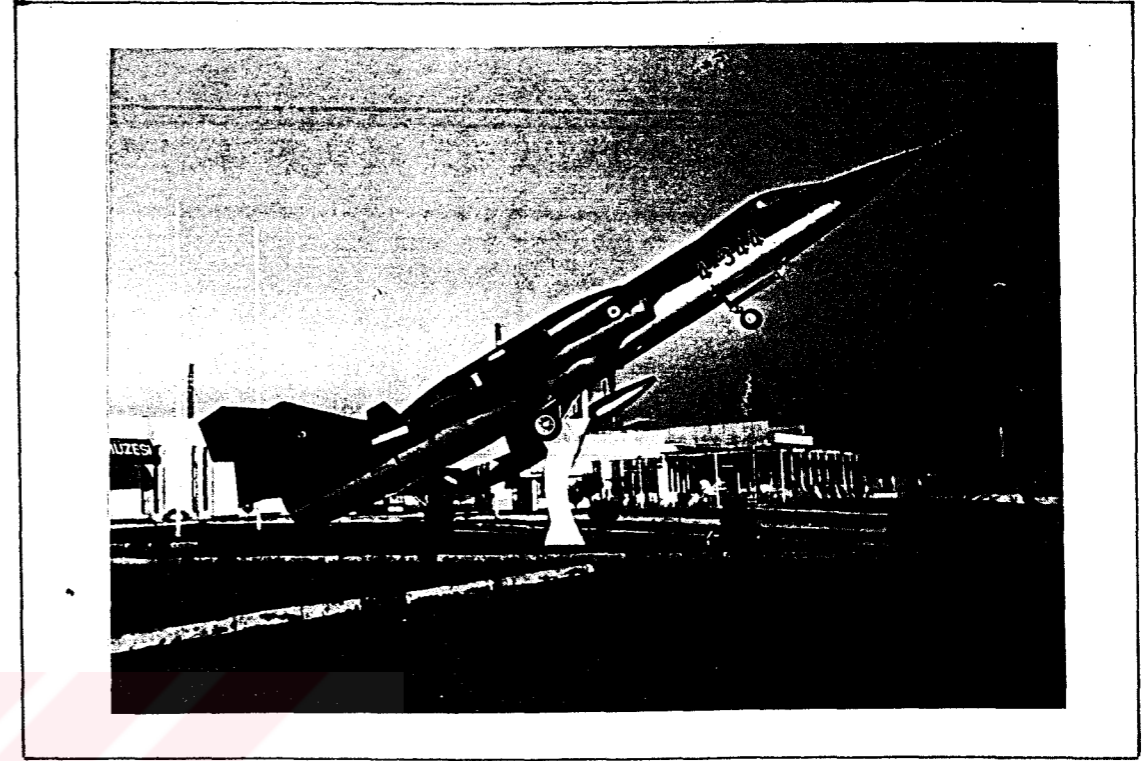
TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: 1963-1966 yılları arasında başta ABD olmak üzere Almanya, Hollanda, Norveç, Belçika ve İspanya'dan toplam 245 adet F-104G uçağı askeri yardım olarak Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir.

MÜZELERİ ÜZERİNE: En son Ankara Mürted'te uçuştur. Toplam uçuş saati 3100 saattir. 1963'te ABD yardımı olarak gelmiştir. Koyu lacivert ve gri tonlarında kamuflaj boya sahiptir. Kanatların ucunda birer drop vardır. Bunların ortaları portakal rengi fosfor boya ile boyanmıştır. Gövdenin iki yanında hava alıkları vardır. Ön gövde de 4-619, arkada 619 rakamları vardır. Gövde de hava alıklarının üzerine gelen kısımlarda kırmızı beyaz çuvarlak tanıma işaretleri, arkada Türk bayrağı milliyet işareti taşınmaktadır.



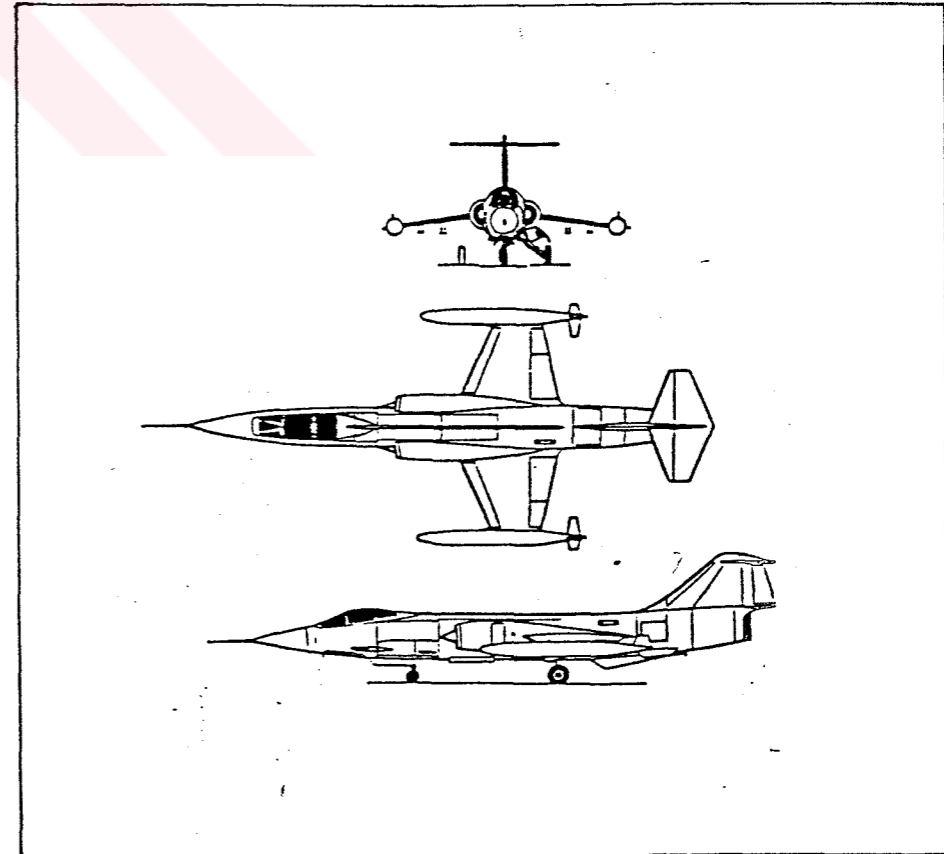
LOCKHEED F-104G SEARFIGHTER

HİZMET AMACI	: Av/bombardıman
MOTOR	: J79-GE-11A
UÇAK SERİ NO	: 62-12344
TÜRK ASKERİ NO	: 62-12344
KANAT AÇIKLIĞI	: 6.68 m.
UZUNLUK	: 16.69 m.
YÜKSEKLİK	: 4.11 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 6.8.1964
EN ÇOK HIZI	: 1470 km/h
TAVANI	: 17680
PERSONEL	: 1
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 1985
MÜZE ENVANTER NO	: 85.01.28
DURUMU	: PV



85.01.27 envanter no'lu uçağın aynısidir.

MÜZEDEKİ UÇAK: 1964'te AED yardımı olarak Türkiye'ye gelmiştir. 1985 yılında da Eskişehir'den müzeye gönderilmiştir. Müze binasının önünde kaide üzerine sergilenmektedir. Üstü koyu yeşil ve gri tonlarında kamuflaj boyalıdır. Kanatlarının ucunda birer drop vardır. Bunların ortaları portakal rengi fosfor boya ile boyalıdır. Gövdenin iki yanında hava alıkları vardır. Uçağın burnu, hava alıklarının etrafı siyah gövdesinin altı alüminyum boyalıdır. Öngövde de 4,344, kuyruktaki 344 numaraları vardır. Gövde de hava alıklarının üzerine gelen kısımlarda, bir kanadın altında bir kanadın üstünde kırmızı,beşer adet yeşil ve siyah işaretleri ile kuyruktaki Türk bayrağı millîyet işaretini taşımaktadır.



DORNIER DO27 H2

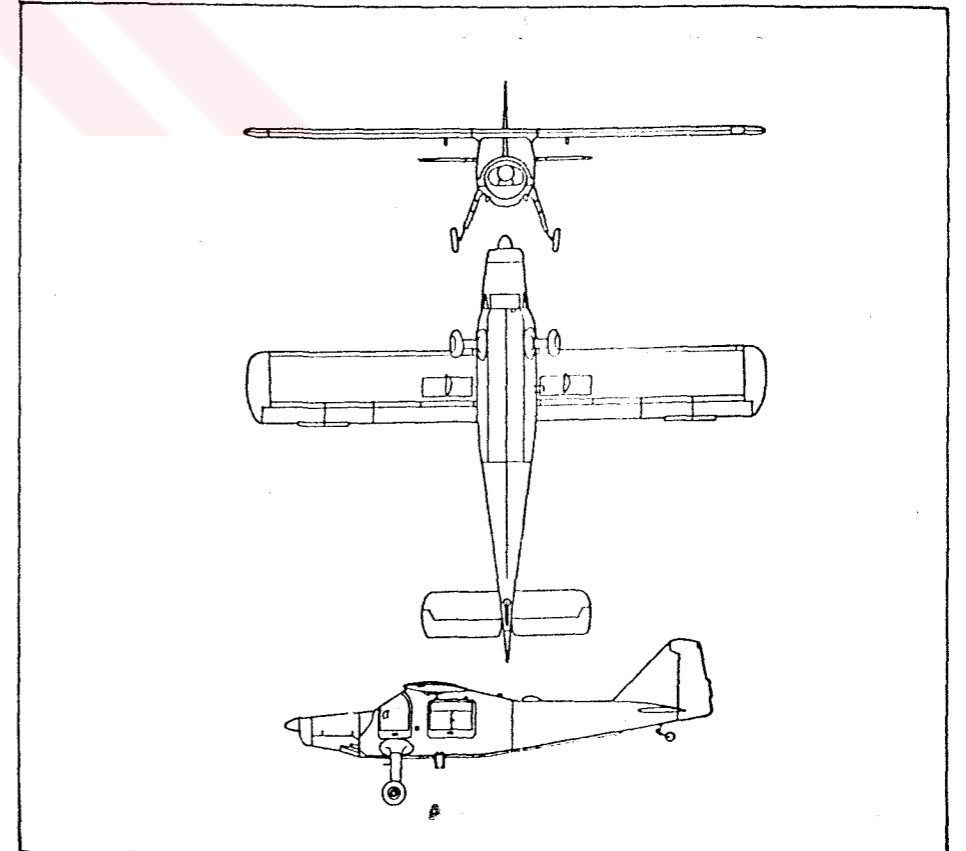
HİZMET, AMACI	: Ulaştırma irtibat
MOTOR	: 340BG. AvcoLycoming GSO-480
UÇAK SERİ NO	:
TÜRK ASKERİ NO	: 10293
KANAT AÇIKLIĞI	: 12.00 m.
UZUNLUK	: 9.90 m.
YÜKSEKLİK	: 2.80 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 1960
EN ÇOK HIZI	: 245 km/h
TAVANI	: 6700 m.
PERSONEL	: 6
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 15.2.1988
MÜZE ENVANTER NO	: 88.01.29
DURUMU	: D



DÜNYA'DAKİ DURUMU: Dornier 27'ler II.Dünya Savaşı'ndan sonra Almanya'da üretilen ilk uçaklardır. 1949'da İspanya'da kurulan Oficinas Tecnicas Dornier İspanyol CASA firması ile birlikte 1954 yılında DO 25'i ürettiler. Bu uçaktan CASA C-127 olarak 50 kadar üretti. DO 27'ler bu tipin geliştirilmiş şeklidir. İlk uçuşunu 8.4.1935'te yapmıştır. Üretim Almanya'da Dornier Werke'de başlatıldı ve ilk örnek Ekim 1956'da uçtu. DO 27A modelinden 600 adetten fazla üretildi. Birçok ülke tarafından kullanıldı. Bu uçaklara 340BG. Avco Lycoming GSO-480 motoru takılarak DO-27H olarak üretildi. DO 27H1 olarak 1 adet, DO 27H2 olarakta 12 adet yapılmıştır.

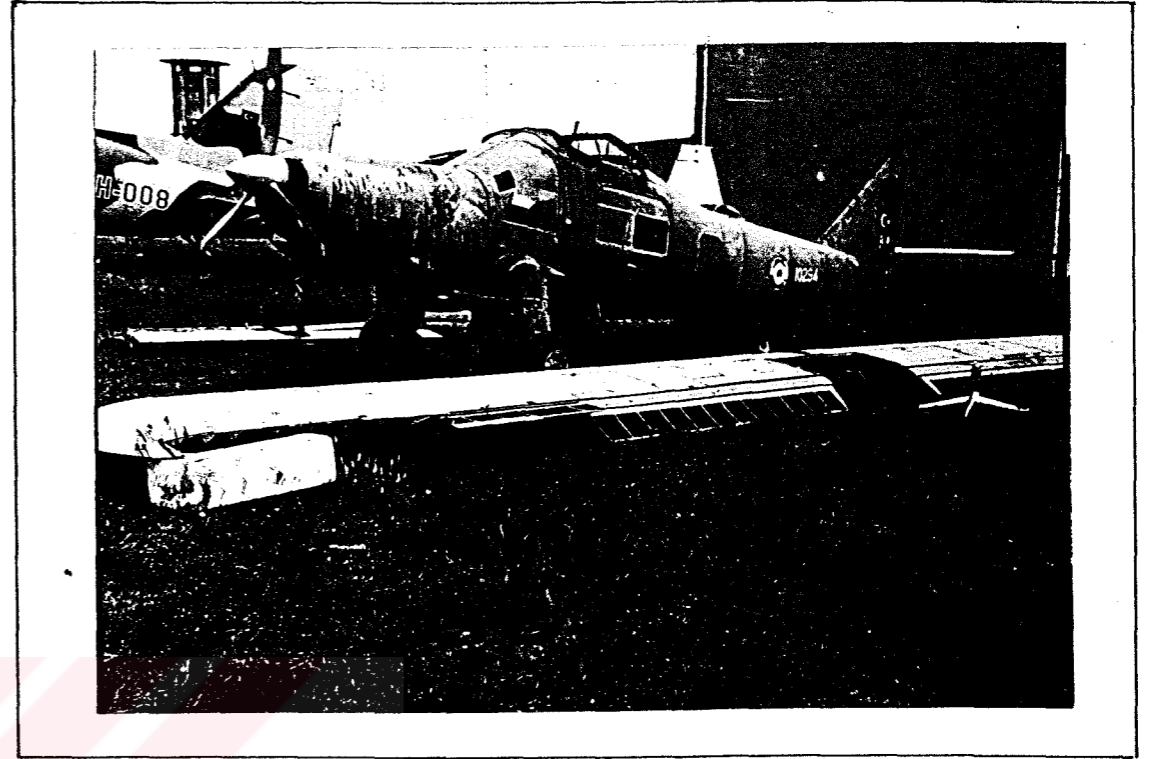
TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: Türk Kara Kuvvetleri Havacılık Grubu tarafından kullanılmış bu uçakların Türkiye'deki kullanımları hakkında yeterli bilgelere ulaşılanamıştır.

MÜZEDENLİ UÇAK: K.K. 901.Uçak. Ana Depo ve Fabrika Komutanlığı'ndan yapılan istek üzerine müzeye gönderilmiştir. Durunda üç palli bir pervaneyedir. Üçten kanatlıdır. Haki boyalıdır. Arka gövdesinde iki parçaya ve bir kanattan altında bir kanadın altında bir kanat taşıyıcısına sahiptir. Kayraklı. Türk bayrağı milliyet işaretini taşır. Arka gövde de beyazla yazılmış 10293 numarası, kanatta bayrağın altında K.K. yazıları yer alır. Uçak müzeye kara yoluyla sükulmuş vaziyette gelmiş müzede montajı yapılmıştır.



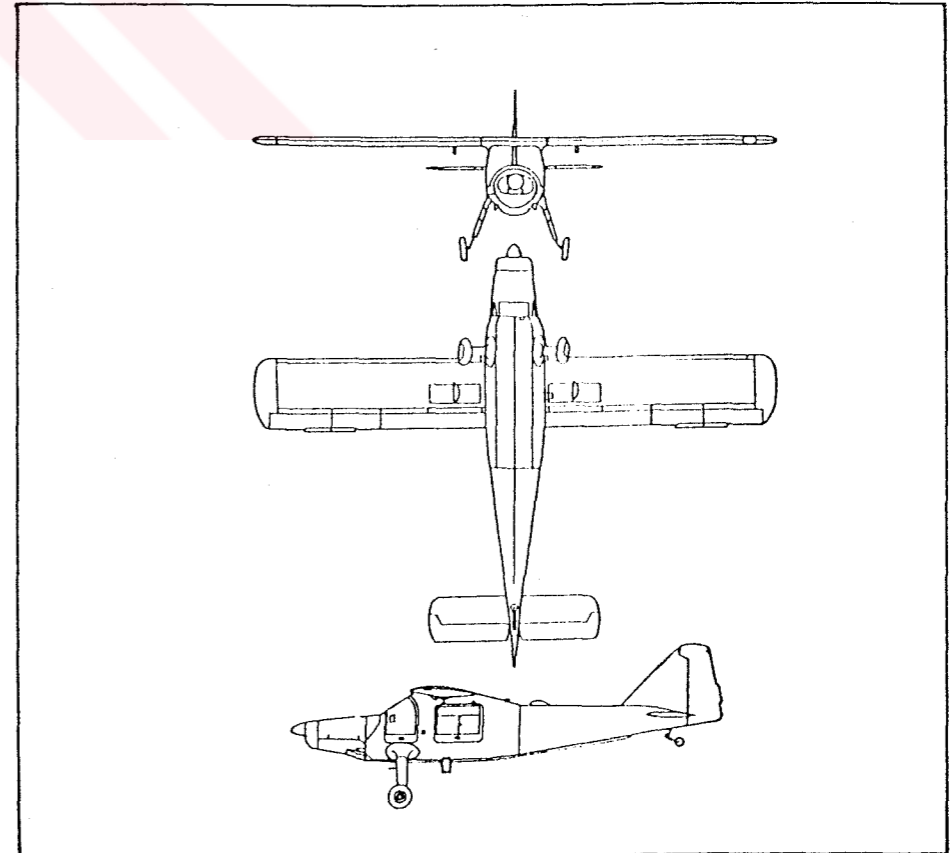
DORNIER DO 27A2

HİZMET AMACI	: Ulaştırma irtibat
MOTOR	: 340 BG. Avco Lycoming GSO-480
UÇAK SERİ NO	:
TÜRK ASKERİ NO	: 10294
KANAT AÇIKLIĞI	: 12.00 m.
UZUNLUK	: 9.90 m.
YÜKSEKLİK	: 2.60 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 1960
EN ÇOK HIZI	: 245 km/h
TAVANI	: 6700 m.
PERSONEL	: 6
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 15.2.1988
MÜZE ENVANTER NO	: 88.01.30
DURUMU	: D



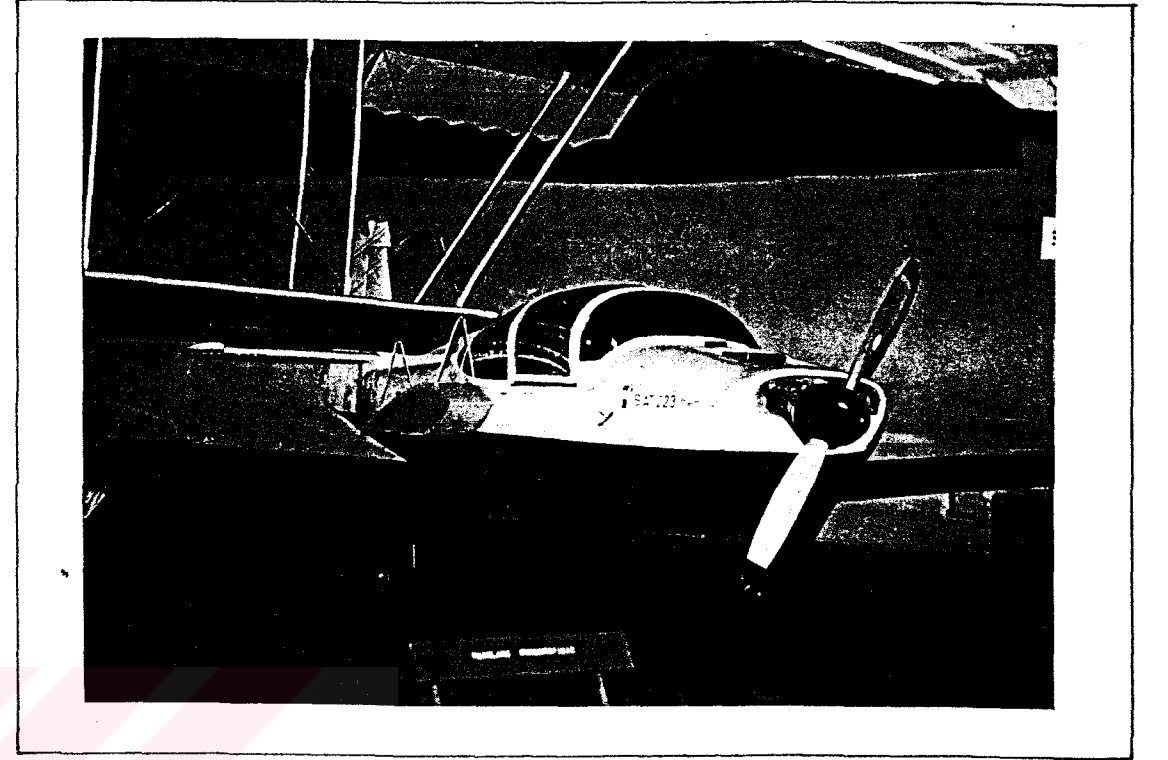
88.01.29 envanter no'lu uçağın aynısıdır.

MÜZEDENİ UÇAK: K.H. 901. Uçak 'Ana Depo ve Eb. Komutanlığı' (Güvercinlik-Ankara)ndan yapılan istek üzerine müze'ye gönderilmiştir. Uçak müze'ye kara yoluyla sökülmüş vaziyette gelmiş müzede montajı yapılmıştır. Önde üç palli bir pervanesi vardır. Üstten kanatlıdır. Nakli boyalıdır. Arka gövdenin iki yanında bir kanadın altında bir kanadın üstünde kırmızı beyaz yuvarlak tanıma işaretleri ve kuşruka Türk bayrağı milliyet işaretlerini taşır. Arka gövde de beyazla yazılmış 10294 numarası, kuşruka bayrağın altında F.F. yazıları yer alır.



SIAT 223 FLAMINGO

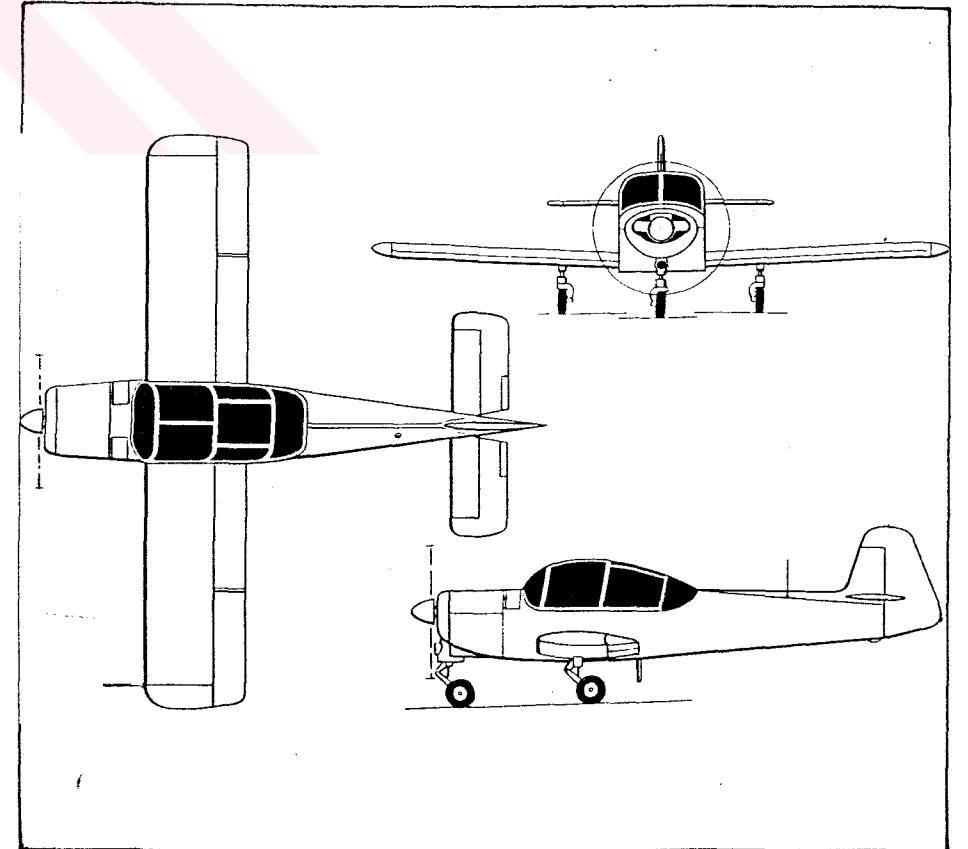
HİZMET, AMACI	: Eğitim, irtibat
MOTOR	: 200BHP 10-320 Lycoming
UÇAK SERİ NO	: 026 (TC.EAF)
TÜRK ASKERİ NO	:
KANAT AÇIKLIĞI	: 8.28 m.
UZUNLUK	: 7.43 m.
YÜKSEKLİK	: 2.70 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 1969
EN ÇOK HIZI	: 300 km/h
TAVANI	: 3700 m.
PERSONEL	: 4
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 10.5.1988
MÜZE ENVANTER NO	: 88.01.31
DURUMU	: PV



DÜNYA'DAKİ DURUMU: 1938 yılında SI-202 Fummel adıyla inale edilmiş uçak geliştirilerek 1959'da Alman Dölkow firmasınca SIAT-222 gerçekleştirildi. Fabrika geliştirilmiş versiyon olarak daha sonra SIAT-223 Flamingo'yu üretti. İlk uçuşunu Ağustos 1966'da gerçekleştirdi.

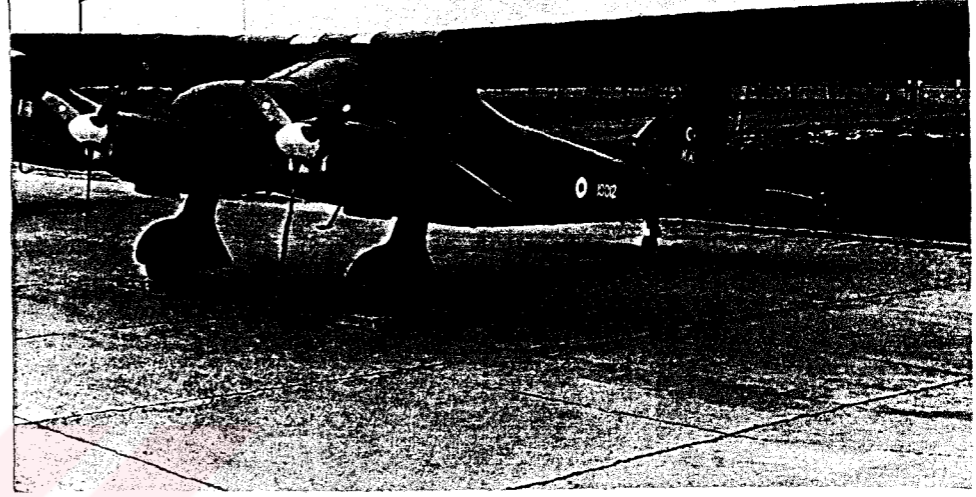
TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: 1968 yılında T.H.K.'nun 15 uçak istenilerek için açtığı ihaleyi Alman Messerschmitt Dölkow firmasının ürettiği SIAT 223 Flamingo'lar kazandı. 1969 yılında teslim edilen uçaklar pilot, akrobasi, alet uçuşu, planör çekimi, taşıma, zirai ilaçlama, turizm ve ulaştırma işlerinde kullanıldılar.

MÜZEMİNİ DURUMU: 1988 yılında motorundaki bir sarsıntıdan dolayı servis dışı bırakılmıştır. Aynı yıl müzeye verilmiş ve kara yoluyla getirilen uçağın montajı T.H.K. Komutanlığı'ndan gelen bir ekip tarafından 26.6.1988'de tamamlanarak müzede teğhire konmuştur. Burunda motor ve iki palli pervane vardır. Alttan kanatlıdır. Gövdenin alt yarısı ve kanatlar kırmızı, üst yarısı beyaz, kancenin ön kısmı mavimsi yeşildir. Ön gövdenin iki yanında küçük olarak SIAT 223 Flamingo yazısı ve T.H.K. emblemleri vardır. Kanatların üstünde ve altında ve üstünde beyaz renkte iki harikle TC EAF yazısı vardır. Ayrıca arka gövde de siyah renkte TC-EAF yazısı, burunda da Türk bayrağı milliyet işareti vardır.



DORNIER DO 28 B1

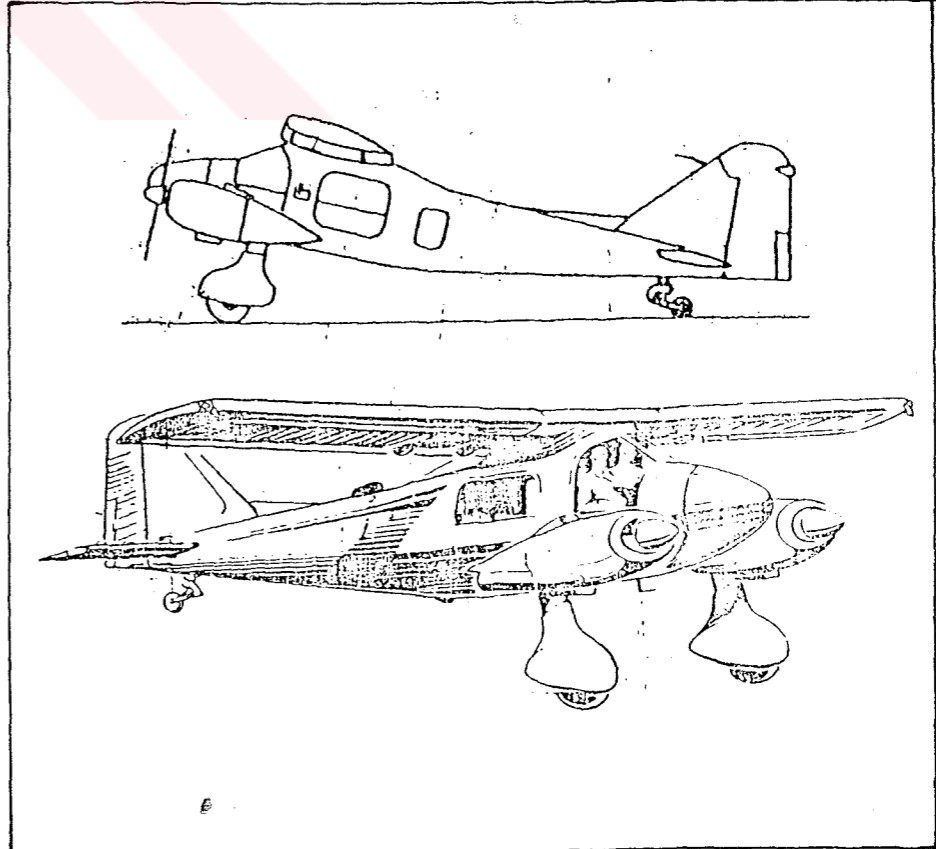
HİZMET AMACI	: Ulaştırma, irtibat
MOTOR	: 2x290 BG. Avco Lycoming IO-540A
UÇAK SERİ NO	: 653079
TÜRK ASKERİ NO	: 10012
KANAT AÇIKLIĞI	: 13.80 m.
UZUNLUK	: 9.00 m.
YÜKSEKLİK	: 2.80 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 1971
EN ÇOK HIZI	: 290 km/h
TAVANI	: 6300 m.
PERSONEL	: 8
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 15.11.1988
MÜZE ENVANTER NO	: 88.01.32
DURUMU	: D



DÜNYA'DAKİ DURUMU: DO 27'nin başarısı üzerine buna benzeyen fakat iki motorlu olan DO 28 tasarımı ve prototip ilk kez 29.4.1959'da uçuruldu. Biraz geliştirilerek DO 28A1 üretime girdi ve 60 tane üretildi. Bundan sonra geliştirilen DO 28 B1 Lycoming IO-540 motorlarıyla teçhiz edildi. 1963'te üretime geçti ve 60 kadar üretildi. Almanya dışındaki ülkeler tarafından genel maksatlı nakliye uçağı olarak kullanıldı.

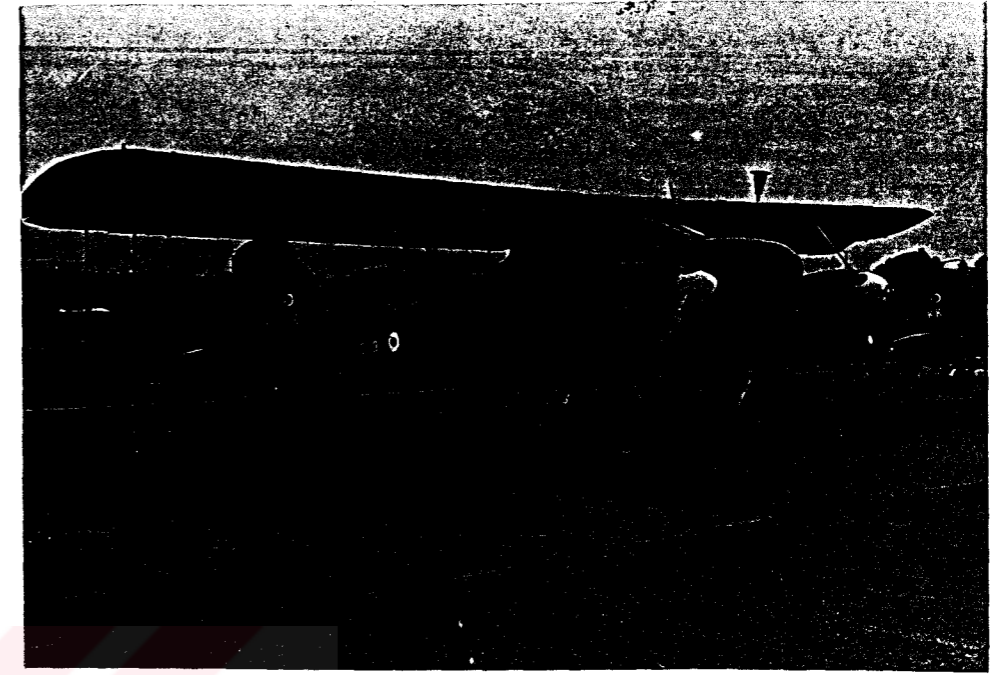
TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: 1971 yılında Türk Kara Kuvvetleri'nin envanterine giren uçakların Türkiye'deki kullanımına dair bilgilere ulaşılamamıştır.

MÜZEDEKİ UÇAK: M.K. 901. Uçak Ana Depo ve Fb. Komutanlığı'ndan müzeye gönderilmiştir. Uçak müzeye kara yoluyla gönderilmiştir. Üçde üçer palli iki motor bulur. Üstten kanatlıdır. Halki boyalıdır. Arka gövdesi iki kanadın, bir kanadın altında bir kanadın üstünde birizini beyaz kuvarlak tarafa işaretleri, ayrıca Türk bayrağı milliyet işareti taşıyaktadır. Gövde de işaretiin arkasında beyaz renkte 10012 numarası, ayrıca bayrağın altında F.İ. harfleri bulunmaktadır.



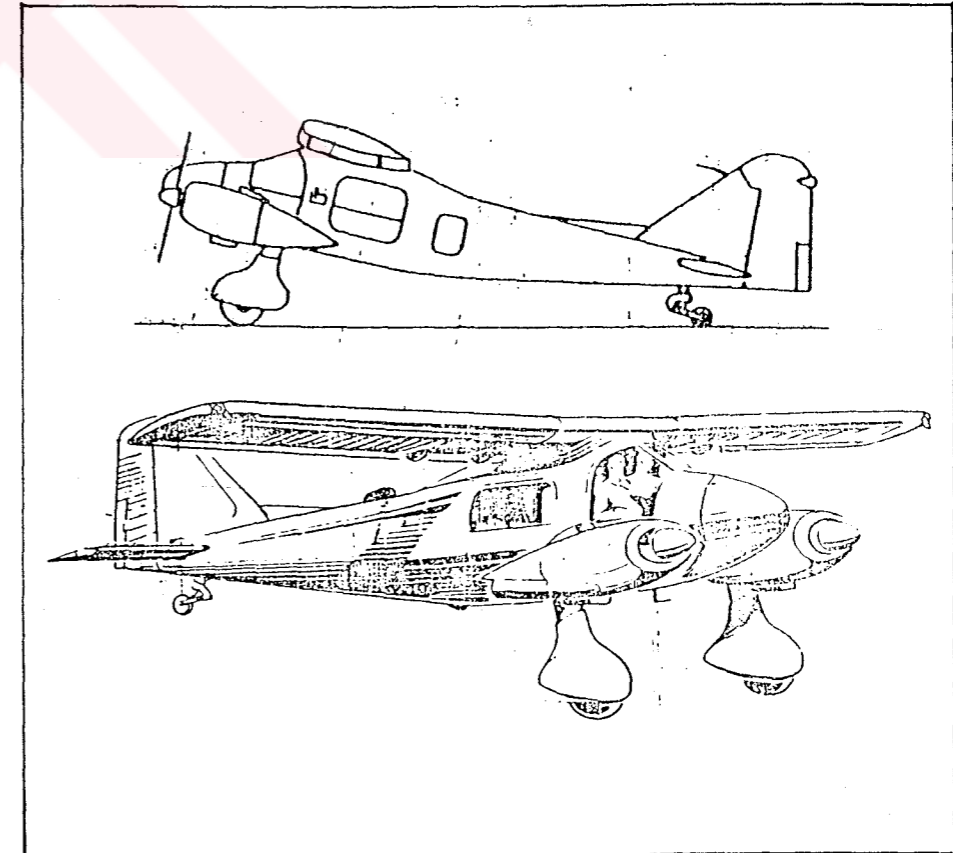
DORNIER DO 28B1

HİZMET. AMACI	: Ulaştırma, irtibat
MOTOR	: 2x290 BG. Avco Lycoming
UÇAK SERİ NO	: IO-540A
TÜRK ASKERİ NO	: 663083
KANAT AÇIKLIĞI	: 10013
UZUNLUK	: 13.80 m.
YÜKSEKLİK	: 9.00 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 2.80 m.
EN ÇOK HIZI	: 1971
TAVANI	: 290 km/h
PERSONEL	: 6300 m.
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 8
MÜZE ENVANTER NO	: 15.11.1988
DURUMU	: 88.01.33
	: D



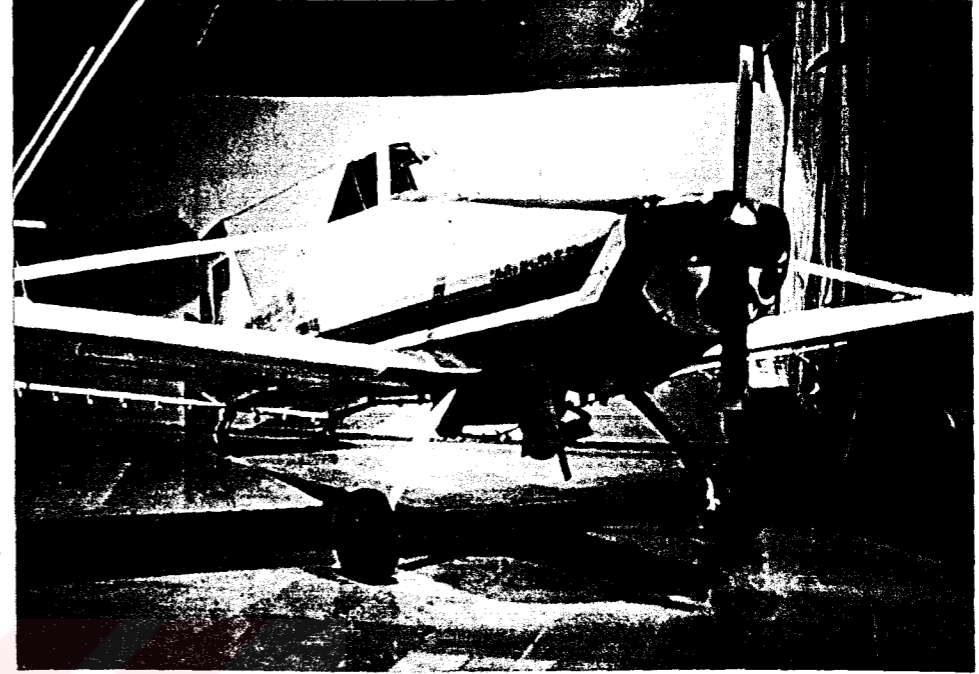
88.01.32 envanter no'lu uçağın ayrısidir.

MÜZEMİNİ UÇAK: K.K. 901. Uçak Ana Depo ve Fabrika Komutanlığından müzeye gönderilmiştir. Müzeye kara yoluyla gelmiştir. Üstten kanatlıdır. Önde üçer palli pervaneleri bulunan iki motoru vardır. Haki boyalıdır. Bir kanadın altında, diğerinin üstünde ayrıca arka gövdenin iki yanında kırmızı beyaz yuvarlak tanıma işaretleri ve kuyruktaki Türk bayrağı milliyet işareti taşımaktadır. Gövdenin iki yanında tanıma işaretinin yanında 10013 numarası, kurukta bayrağın altında K.K. harfleri yer almaktadır.



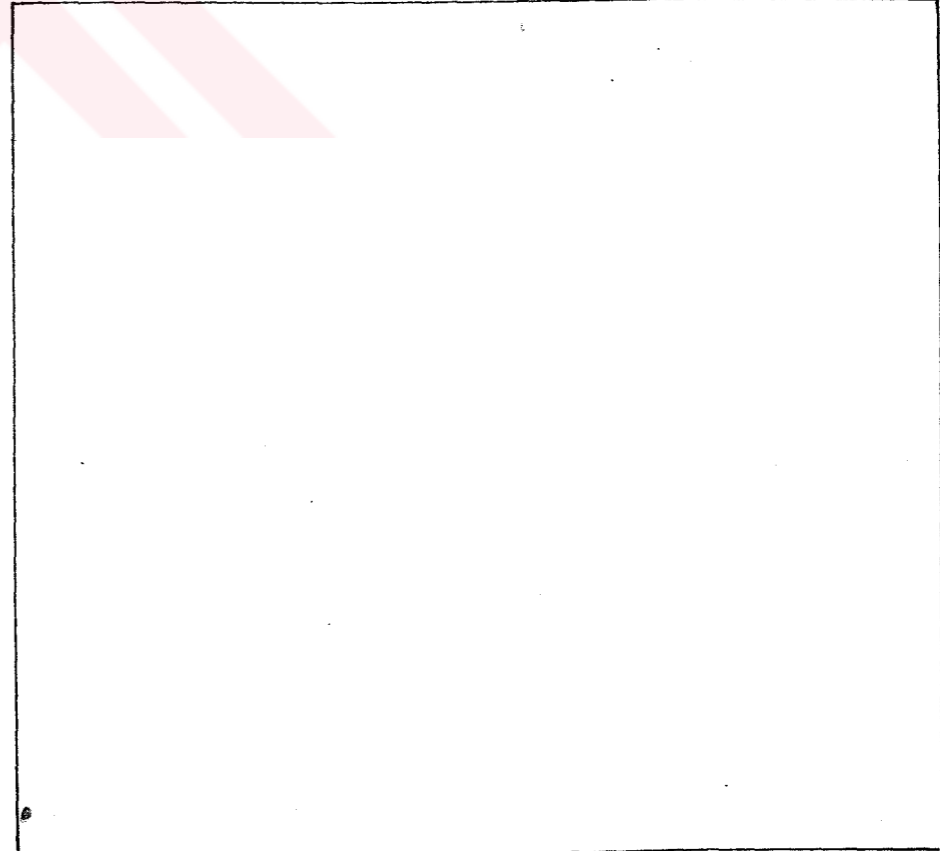
KİBN MAVİ IŞIK G

HİZMET, AMACI	: Zirai mücadele
MOTOR	: Avro Lycoming 0-540-G1A5
UÇAK SERİ NO	:
TÜRK ASKERİ NO	:
KANAT AÇIKLIĞI	: 11.11 m.
UZUNLUK	: 7.55 m.
YÜKSEKLİK	: 2.26 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 1983
EN ÇOK HIZI	: 213 km/h
TAVANI	: 4000 m.
PERSONEL	: 1
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 1988
MÜZE ENVANTER NO	: 88.C1.34
DURUMU	: PV



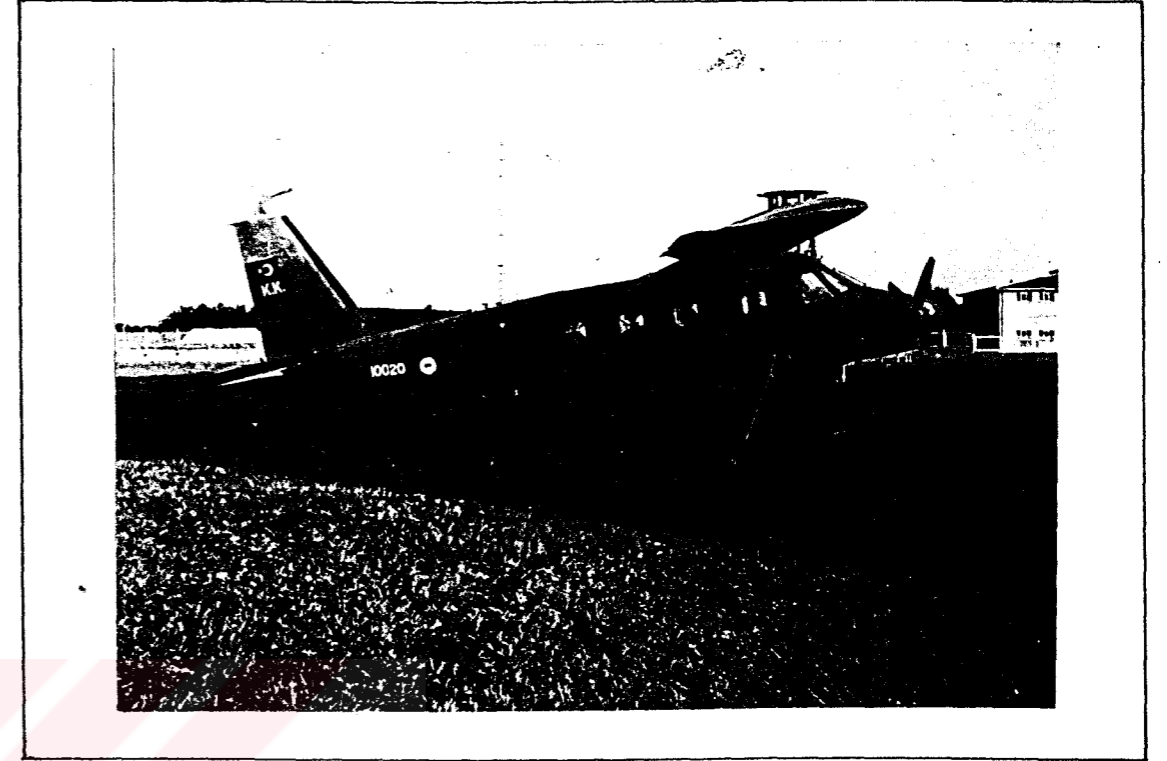
TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: Uçak Kayseri İkmal Bakım Merkezi'nde üretilmiştir. Mavi Işık KA eğitim uçağının prototip imal çalışmalarına Pisan 1978'de başlanıldı. Şubat 1979'da ilk uçuş gerçekleştirildi. 25 Mayıs 1979'da tecrübe uçuşları tamamlandı. Şubat 1980'de uçağa ilaçlara teçhizatı takılarak zirai mücadele uçağına dönüştürüldü. Her iki tiptende birer adet üretilmiştir. KA'nın başarılı olması yeni dizaynlara gidilmesini sağladı. Mavi Işık G uçağının dizaynına 1981 sonlarında başlandı. Mart 1982'de imal edildi. İlk uçuşunu 04.1983'te gerçekleştirdi. Bir tek örnek üretilmiştir.

MÜZEDeki UÇAK: 1988'de Kayseri İkmal Bakım Merkezi'nden müzeye gönderilmiştir. Karayoluyla gelmiş montajı müzede yapılmıştır. Alttan kanatlıdır. Kanatlar gövdeye üst kısımdan bağlantılıdır. Ünde iki palli bir pervane vardır. Gövdenin iki tarafında ravinin değişik tonlarında kalın içiçe çizilmiş çizgiler vardır. Arka gövde de siyah renkli MAVİ IŞIK G yazısı ön gövde de büyük harflerle 2.Mv.İkm.İlm.İrk.H. Kayseri yazıları her iki tarafta yer almaktadır. Ayrıca kuyrukta Türk bayrağı milliyet işareti taşımaktadır.



DORNIER DO 28D1

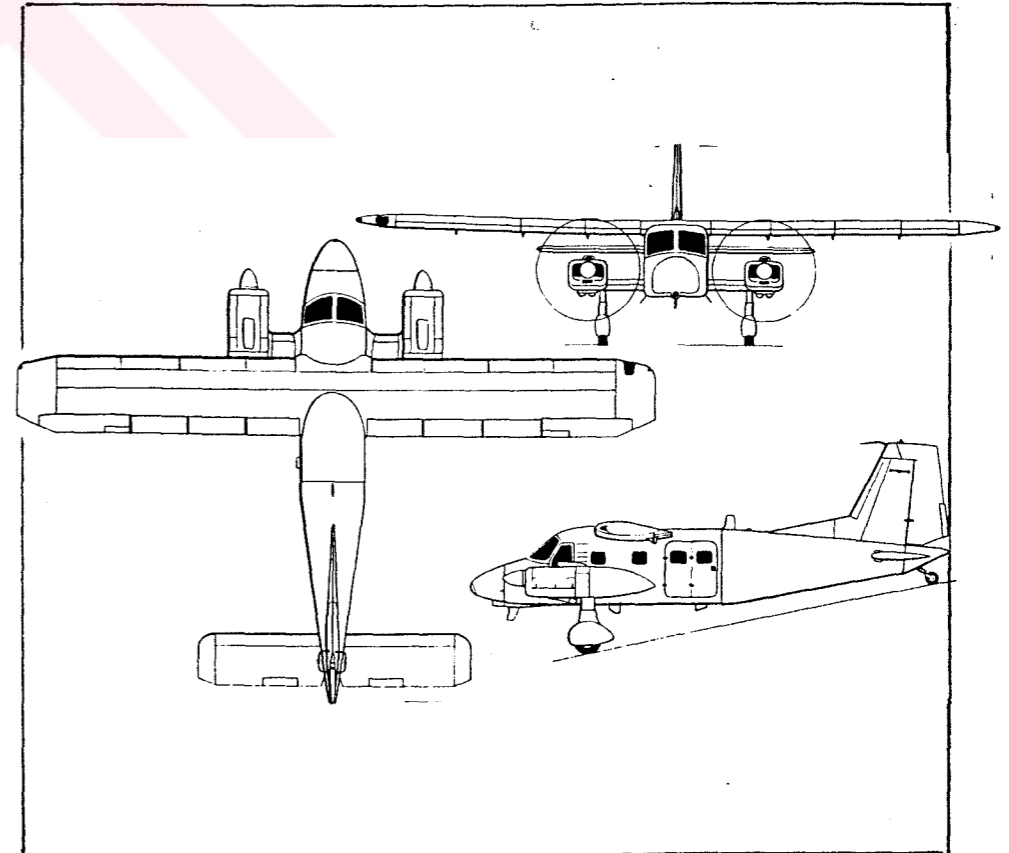
HİZMET. AMACI	: Ulaştırma, irtibat
MOTOR	: 2x380 BG. Avco Lycoming
UÇAK SERİ NO	: 4021
TÜRK ASKERİ NO	: 10020
KANAT AÇIKLIĞI	: 15.55 m.
UZUNLUK	: 11.41 m.
YÜKSEKLİK	: 3.90 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 1983
EN ÇOK HIZI	: 325 km/h
TAVANI	: 7680 m.
PERSONEL	: 14
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 20.3.1989
MÜZE ENVANTER NO	: 89.01.35
DURUMU	: D



DÜNYA'DAKİ DURUMU: DO 28B'lerin daha büyük hacimli, daha güçlü olarak geliştirilen bir tipi olan DO 28D'lere sonradan Skyservant adı verildi. Prototip ilk defa 23.2.1966'da uçtu. İlk tipi olan DO 28D1 Nisan 1968'de sivil, Ocak 1970'de askeri sertifikaya aldı. 220'den fazla üretildiler ve 25 dolayında ülkede kullanıldılar. DO 28D1 piston motorlu tipi uçaklar sınıfında birçok rekorlar kırdı.

TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: Türk Kara Havvatlarına 1971-1983 yılları arasında 12 adet DO 28D1 girmiştir.

MÜZEDEKİ UÇAK: M.M. 901.Uçak Ana Depo ve Fb. K.dan müzeye gönderilmiştir. Müzeye kara yoluyla gelmiştir. Üstten kanatlıdır. Ünde üç palli pervaneleri bulunan iki motoru vardır. İnk gövde de beşer renkte 10020 rakamları, kuyrukte M.M. 901 rakamları her iki tarafta da vardır. Bir kanadın altında, bir kanadın üstünde ve ana gövdenin iki tarafında kırmızı beyaz yuvarlak tanıma işaretleri ve kuyrukte Türk bayrağı milliyet işareti taşımaktadır.



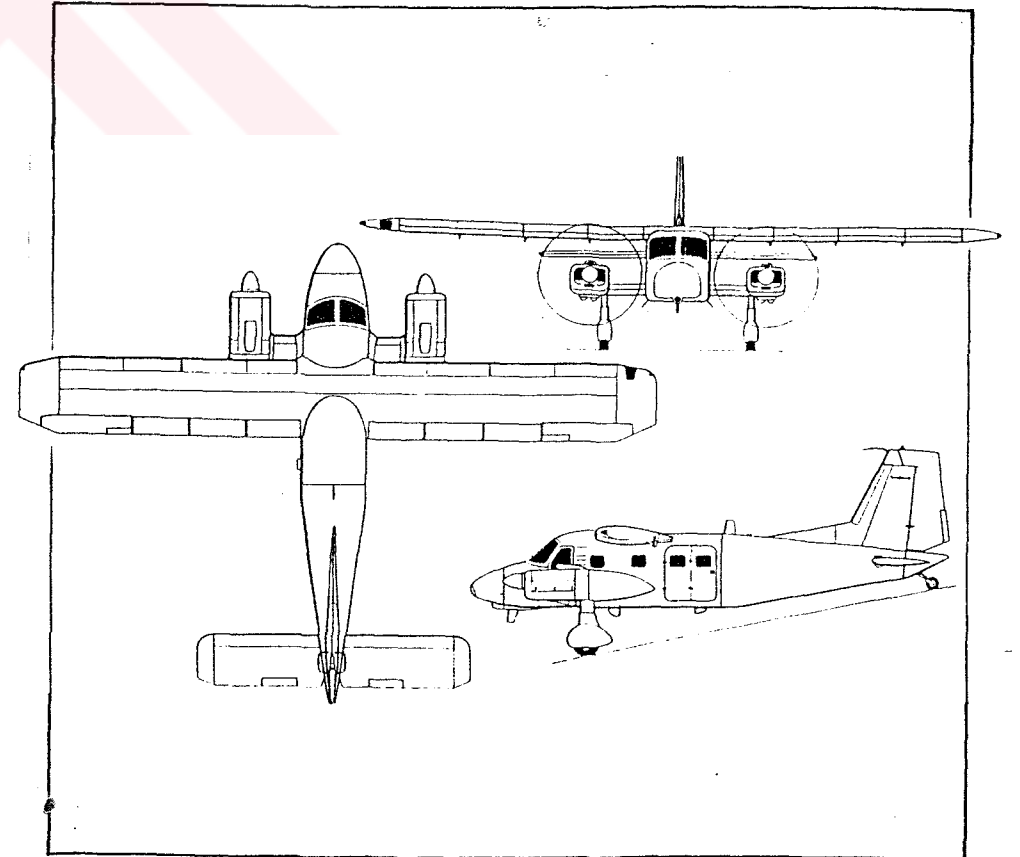
DORNIER DO 28D2 SKYSERVANT

HİZMET, AMACI	: Ulaştırma irtibat
MOTOR	: 2xLycoming IGSO - 540 AIE
UÇAK SERİ NO	: 4106
TÜRK ASKERİ NO	: 10022
KANAT AÇIKLIĞI	: 15.55 m.
UZUNLUK	: 11.41 m.
YÜKSEKLİK	: 3.90 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 1983
EN ÇOK HIZI	: 325 km/h
TAVANI	: 7680 m.
PERSONEL	: 20.3.1989
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 20.3.1989
MÜZE ENVANTER NO	: 89.01.36
DURUMU	: PV



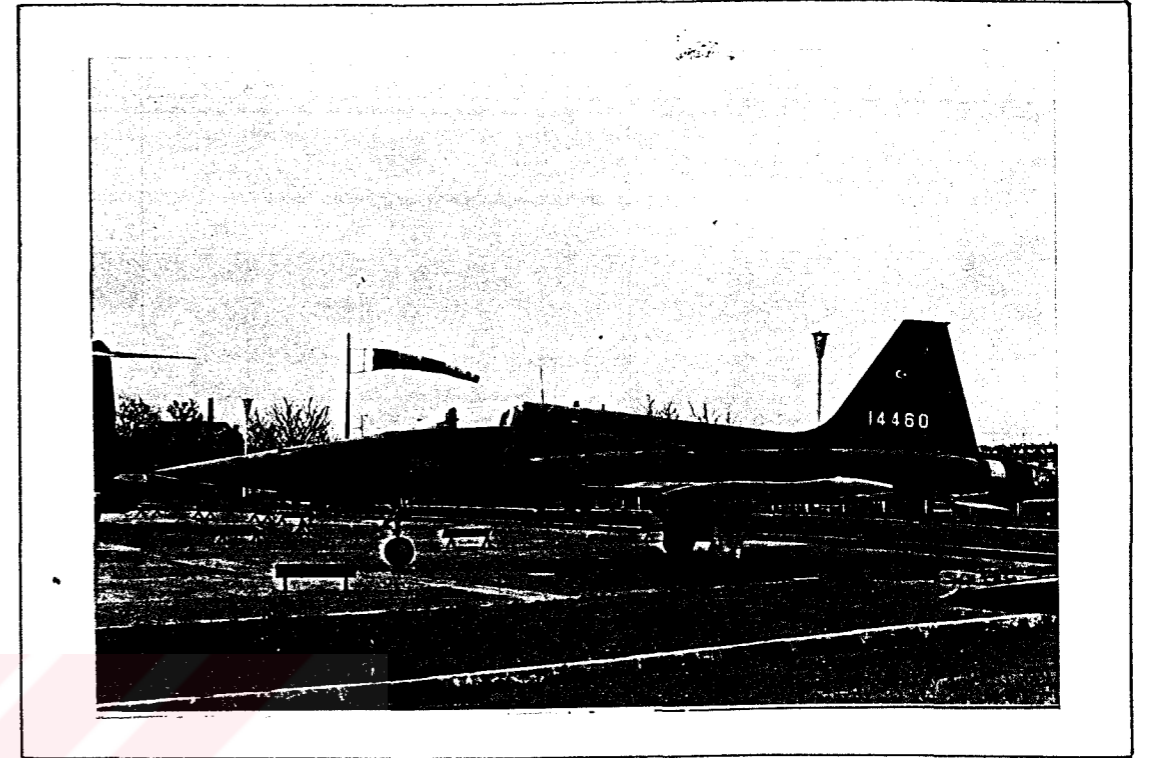
89.01.35 envanter no'lu DO 28D1 uçaklarının geliştirilip çift kumanda, çift fren sistemi, kabin ısıtması gibi değişikliklerle üretilen tipi DO 28D2 SKYSERVANT olarak adlandırılır.

MÜZEDEKİ UÇAK: K.K. 901. Uçak Ana Depo ve Fabrika K.dan müzeye gönderilmiştir. Müzeye kara yoluyla gelmiştir. Üstten kanatlıdır. Gövdenin üstü koyu yeşil, gri tonlarında kamuflaj, altı alüminyum boyalıdır. Önde üç palli pervaneleri bulunan iki motora vardır. Arka gövde de beyaz renkte 10022 rakamları, kuyrukte K.K. yazıları her iki tarafta da vardır. Bir kanadın altında, bir kanadın üstünde ve arka gövdenin iki tarafında kırmızı beyaz yuvarlak tanıma işaretleri ve kuyrukte Türk bayrağı milliyet işareti taşınmaktadır.



NORTHROP F5A FREEDOM FIGHTER

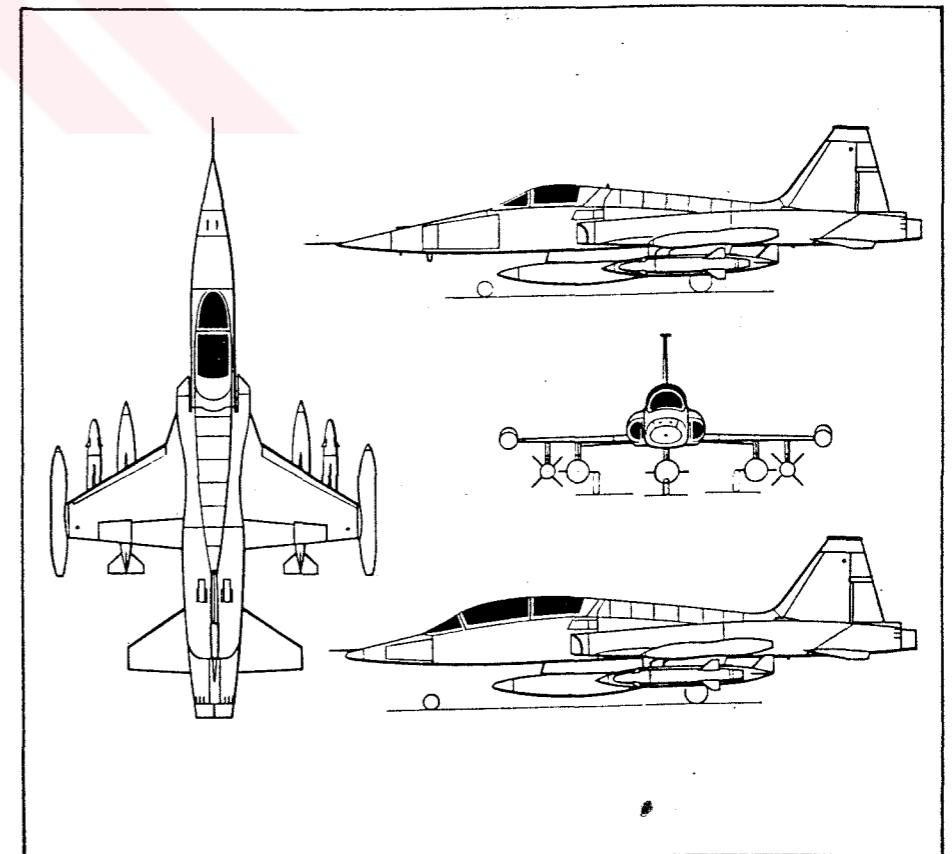
HİZMET AMACI	: Taktik av
MOTOR	: 2x J85-GE-13
UÇAK SERİ NO	: 66-14460
TÜRK ASKERİ NO	: 66-14460
KANAT AÇIKLIĞI	: 7.70 m.
UZUNLUK	: 14.38 m.
YÜKSEKLİK	: 4.01 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 1988
EN ÇOK HIZI	: 1487 km/h
TAVANI	: 15250 m.
PERSONEL	: 1
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 12.12.1990
MÜZE ENVANTER NO	: 90.01.37
DURUMU	: PV



DÜNYA'DAKİ DURUMU: Northrop firmasının üretilen ilk prototip F-156 1955'te gerçekleştirildi. İlk kez F-156F olarak 1959'da uçtu. 1963'te tek pilotlu F-5A'lar, 1964'te çift pilotlu F-5E'ler üretildi. Düşük maliyetli hafif bir av uçağı olması nedeniyle ilgi gördü ve 23 ülke tarafından satın alındı.

TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: 1965-67 yılları arasında Türk Hv.K.'ne 31 adet F-5A ABD askeri yardımı olarak geldi. İlk parti uçaklar bir uçak gemisi ile getirildi. 2. partinin geliş uçağı olarak oldu. California'nın Mc.Collan Hava Üssü'nden F-5A'larla havalanan Türk pilotları 8.12.1966'da Türkiye'ye indiklerinde jet uçaklarıyla olmasın için ilk Türk pilotları Urvanına da keşifçi olarak geldiler. 1987'de yine ABD askeri yardımı olarak 19 adet F-5A Taiwan'dan Türkiye'ye geldi.

TÜRKİYE'DE UÇAK: Eskişehir 2. Ana Jet Üssü'nden kara yoluyla getirildiği ortaya çıkmıştır. Taiwan'dan gelen uçaklardan biridir. Gövdesindeki çizimler nedeniyle uçuşu kolaylaştıran yapıya sahiptir. Açık yeşil, koyu yeşil ve tan renginden oluşan kamuflaj boya sahiptir. Hava alımları gövdenin iki yanında. Kanat uçlarında dropları, arkada çift eksoz çıkışı vardır. Arka gövdenin iki yanında kırmızı beyaz yuvarlak tanıma işaretleri, kuyruğunda Türk bayrağı milliyet işareti taşınmaktadır. Kuyruğunda iki yanında beyaz renkte 14460 numarası vardır.



NORTH AMERICAN F-100D SUPER SABRE

HİZMET, AMACI	: Av/bombardıman
MOTOR	: J57-P-21A
UÇAK SERİ NO	: 54-2245
TÜRK ASKERİ NO.	: 54-2245
KANAT AÇIKLIĞI	: 11.82 m
UZUNLUK	: 14.36 m.
YÜKSEKLİK	: 4.95 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 16.10.1959
EN ÇOK HIZI	: 1304 km/h
TAVANI	: 14.020 m.
PERSONEL	: 1
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 20.5.1991
MÜZE ENVANTER NO	: 91.01.38
DURUMU	: PV



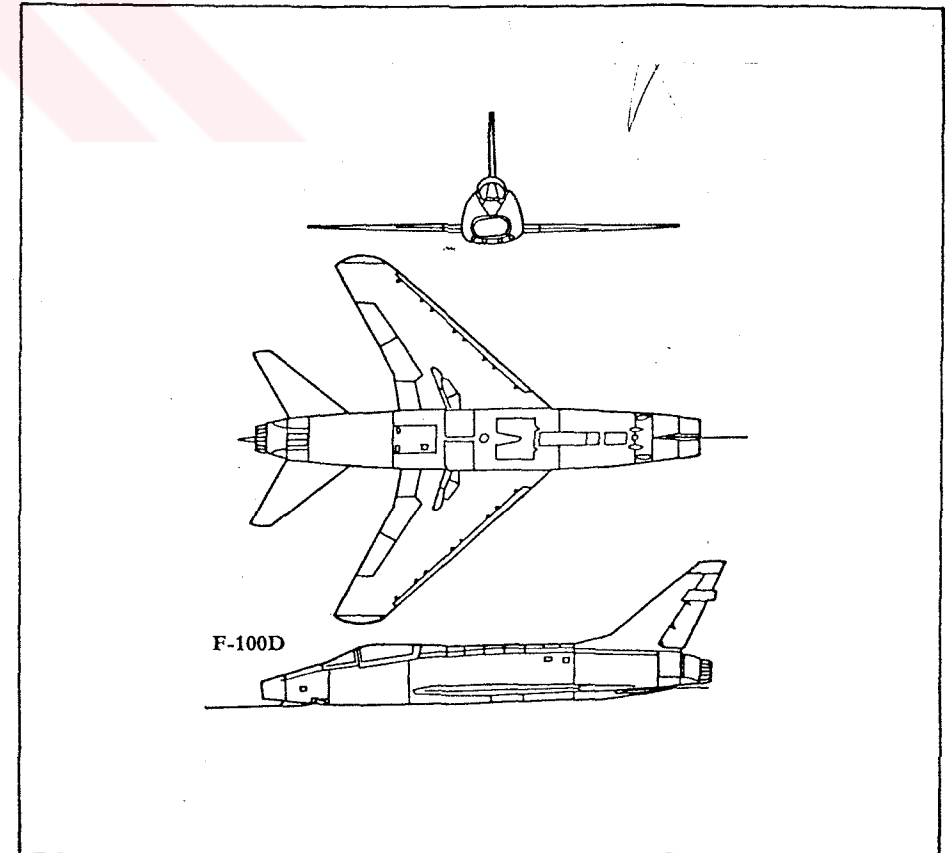
85.01.23 envanter no'lu F-100C uçağının çok az değişiklikleriyle aynıdır.

F-100D'lerin ilk uçuşu 24.1.1956'da gerçekleşmiştir.

Dünya'da toplam 1274 adet üretilmiştir.

TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: 1958-1970 yılları arasında 66 adet F100D uçağı ABD askeri yardımı olarak, 1981-1982 yıllarında 20 adet olmak üzere toplam 86 uçak Türk H.Kv. envanterine girmiştir. Uçakların bazıları netel, bazıları kamuflaj boyalıydılar. 1980'den itibaren uçakların tamamı kamuflaj boyalıdır. Eskişehir, Konya ve Diyarbakır'da görev yapan uçaklar 1988 yılı başında servisten kaldırılmışlardır.

MÜZELİK UÇAK: İzmir İv.Tek. Çk.H.Öan müzeye gönderilmiştir. Gövdenin üzeri açık yeşil, koyu yeşil ve tan renginden oluşan kamuflaj boyalıdır. Altı kirli boyalıdır. Önde oval biçimde hava alığı vardır. Altta gövdenin önünde dört top deliği vardır. Bir kanadın üstünde bir kanadın altında ve arka gövdenin iki yanında kırmızı beyaz yuvarlak tonaj işaretleri ile kuyrukte Türk bayrağı milliyet işareti yer alır. Ön gövdenin iki yanında beşer renkte büyükçe E-245, kuyrukte bayrağın altında siyah renkte 54-2245 numaraları yer alır.



NORTH AMERICAN F-100F SUPER SABRE

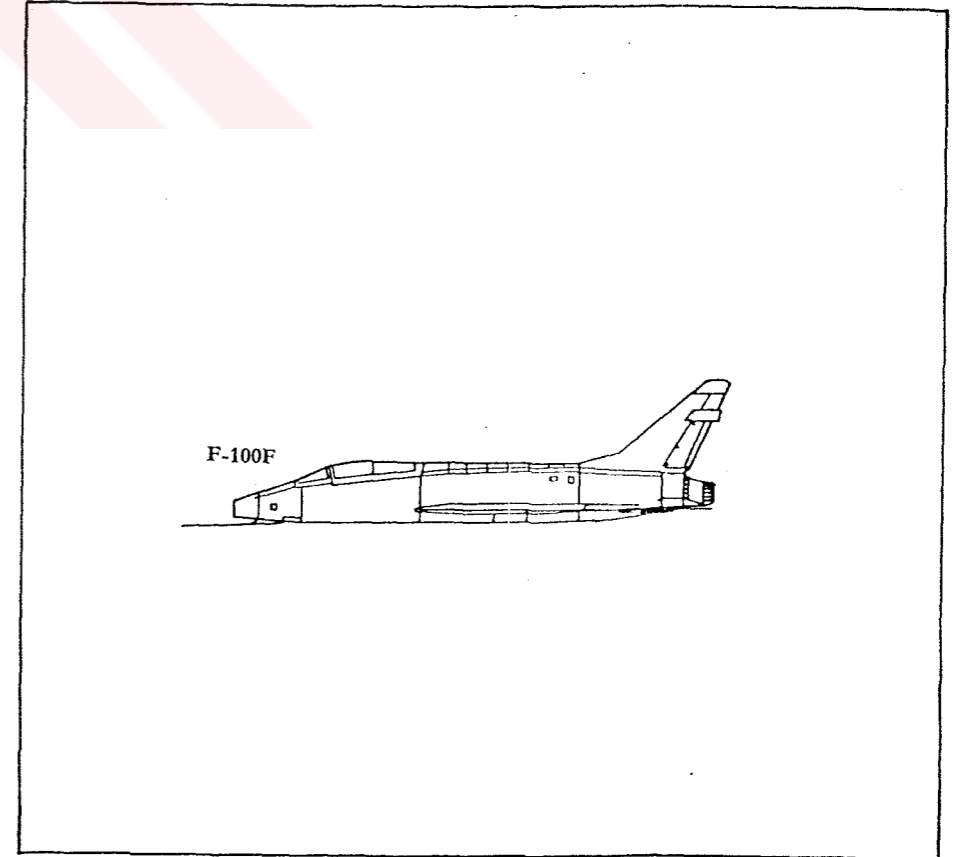
HİZMET AMACI	: Av/bombardıman, eğitim
MOTOR	: J57-P-21A
UÇAK SERİ NO	: 56-788
TÜRK ASKERİ NO	: 56-788
KANAT AÇIKLIĞI	: 11.82 m.
UZUNLUK	: 14.36 m.
YÜKSEKLİK	: 4.95 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 15.9.1978
EN ÇOK HIZI	: 1304 km/h
TAVANI	: 14020 m.
PERSONEL	: 2
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 23.8.1991
MÜZE ENVANTER NO	: 91.01.39
DURUMU	: FV



05.01.23 ve 91.01.38 envanter no'lu F-100 uçaklarının çift kişilik olan versiyonudur.

TÜRKİYE'DEKİ DURUMU: 42 adet ABD, 2 adet Danimarka askeri yardımı olarak 44 adet F-100F uçağı Türk Hv.Kv. envanterine girmiştir. Bazıları kamuflaj bazılarını metal boyalıydılar. F-100C/D'ler ile beraber aynı filolarda görev yaptılar ve 1980 yılı başında servisten kaldırıldılar.

MÜZEDENKİ UÇAK: Konya 3.Anc Jet Üs. K. 132. Filo'dan müzeye gönderilmiştir. Uçak kara yoluyla gelmiş montajı müzede yapılmıştır. Koyu yeşil, açık yeşil ve tan renginden oluşan kamuflaj boyalıdır. Gövdenin altı kırmızı beyazdır. Üstte oval bir biçimde koyu yeşil vardır. Pilot kabini çift kişiliktir. Bir tarafta üstte, diğerinin altında ve gövdenin iki yanında kırmızı beyaz yuvarlak tona işaretleri ile buharlı Türk bayrağı milliyet işareti taşır. Ön gövdenin iki yanında siyah, beyaz renkte 3-788, buharlı bayrağın altında siyah renkte 0-63788 numaraları yer alır.



LOCKHEED TF-104G STAR FIGHTER

HİZMET AMACI	: Av/bombardıman, eğitim
MOTOR	: J79-GE-11A
UÇAK SERİ NO	: 63-5725
TÜRK ASKERİ NO	: 63-5725
KANAT AÇIKLIĞI	: 6.68 m.
UZUNLUK	: 16.69 m.
YÜKSEKLİK	: 4.11 m.
TÜRKİYE'YE GELİŞ TARİHİ	: 15.7.1986
EN ÇOK HIZI	: 2250 km/h
TAVANI	: 16764 m.
PERSONEL	: 2
MÜZEYE GELİŞ TARİHİ	: 20.11.1991
MÜZE ENVANTER NO	: 91.01.40
DURUMU	: A



85.C1.27 ve 85.C1.28 envanter no'lu uçakların iki kişilik versiyonudur.

1963-1988 yılları arasında ABD, Almanya, Hollanda ve İspanya'dan askeri yardım olarak 30 adet TF-104G uçağı Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir.

MÜZEDEKİ UÇAK: Türkiye'ye F.Almanya yardımı olarak gelmiştir. 9.Ana Jet Üs K. 191. Pilo Balıkesir'den müzeye gönderilmiştir. Toplam 3202 saat uçuştur. Uçak Müzeye uçarak gelmiş, gelen bir ekip tarafından patlayıcıları sökülüp yakıtı boşaltıldıktan sonra taşıma konmuşdur. Gövdenin iki yanında hava alıkları mevcuttur. Altı alüminyum, üstü koyu yeşil ve gri tonlarında kamuflaj boya ile boyanmıştır. Ön gövdenin iki yanında, pilot mahallinin altıyan taraflarında siyah renkli etrafı beyaz bentle çevrili 9-725, kuyruğa 57725 numaraları mevcuttur. Kanopinin ön sağ tarafında gövde üzerinde beyaz çablonla yazılmış ORG. TCFUTAY yazısı bu uçakla ilgili Genelkurum Başkani Necip Toruntay'ın uçtuğunu gösteriyor. İki yerde hava alıklarının üzerinde, bir kanopinin altında bir kanopinin üstünde birer beyaz yuvarlak tabaka işaretleri ile kuyruğa Türk bayrağı milliyet işaretleri taşınmaktadır.

