

**1909-1939 YILLARI ARASINDA YAPILAN
YURTIÇI VE YURTDIŞI ASKERİ HAVA SEYAHATLERİ**

Davud KAPUCU

TARAFINDAN

**YILDIRIM BEYAZIT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜNE
SUNULAN TEZ**

**TARİH ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

ANKARA-2015

TEZ ONAY SAYFASI

Sosyal Bilimler Enstitüsü Onayı

Prof. Dr. Zeki Salih ZENGİN
Enstitü Müdürü

Bu tezin Yüksek Lisans/~~Doktora~~ derecesi için gereken tüm şartları sağladığımı tasdik ederim.

Prof. Dr. Hacı Mustafa ERAVCI
Anabilim Dalı Başkanı

Okuduğumuz ve savunmasını dinlediğimiz bu tezin bir Yüksek Lisans/~~Doktora~~ derecesi için gereken tüm kapsam ve kalite şartlarını sağladığını beyan ederiz.

Yrd. Doç. Dr. Mehmet Akif FİDAN
Danışman

Jüri Üyeleri:

Prof. Dr. Hacı Mustafa ERAVCI	YBÜ/İTB Fak./Tarih Bölümü
Yrd. Doç. Dr. M. Akif FİDAN	YBÜ/İTB Fak./Tarih Bölümü
Prof. Dr. Mustafa EKİNCİKLİ	GÜ/Edebiyat Fak./Tarih Bölümü

İNTİHAL

Bu tez içerisindeki bütün bilgilerin akademik kurallar ve etik davranış çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu beyan ederim. Ayrıca bu kurallar ve davranışların gerektirdiği gibi bu çalışmada orijinal olmayan her tür kaynak ve sonuçlara tam olarak atıf ve referans yaptığımı da beyan ederim; aksi takdirde tüm yasal sorumluluğu kabul ediyorum.

Adı Soyadı : Davud KAPUCU

İmza :

ÖNSÖZ

Savunma sanayii XX. yüzyılın başlarında uçakla tanışmıştır. Bu yüzyılda uçağın bir silah sistemi olarak ülkelerin silahlı kuvvetler envanterine girmesiyle harp meydanları gökyüzüne taşınmıştır. Hava gücü, harekât ortamında zaman ve mekân kısıtlamalarını ortadan kaldırdığı için konvansiyonel savaşlar için harekât ve lojistik anlamda vazgeçilmez bir unsur haline gelmiştir. Hava gücü, ülkelerin kendi savunma ve güvenlik ihtiyaçlarını karşılamak, bununla birlikte düşmanlarını caydırmak için kullandığı askeri bir güç olmuştur.

Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti, kendisine yönelik tehditlere karşı, bölgesindeki veya dünya üzerindeki ülkelerle politik, stratejik, ekonomik çıkarları için antlaşmalar yapmak suretiyle denge politikası (Balance Policy) izlemiştir. (Türk-Sovyet Dostluk Antlaşması, Yunanistan'la Dostluk ve Sınır Güvenliği Antlaşması, Romanya ve Yugoslavya ile Dostluk Saldırmazlık, Hakemlik ve Uzlaştırma Antlaşması, Balkan Antantı vs.)

Hava gücünden barış zamanında da dış politika alanında faydalanılmıştır. Türkiye, yapılan antlaşmalarla tesis ettiği barışı sürdürmek ve bu sürece katkı sağlamak amacıyla 1909-1939 yılları arasında İran, Yunanistan, Sovyetler Birliği, Romanya ve Balkan ülkelerine askeri hava seyahatleri düzenlemiştir.

Bu çalışmada, Osmanlı Devleti zamanında hava gücünün temellerinin atılmaya başlandığı 1909 tarihi ile II. Dünya savaşının başladığı 1939 yılı arasında, hava gücünün Türkiye Cumhuriyeti'nin komşuları arasındaki ilişkilerde oynadığı rol incelenecektir. Askeri hava seyahatlerinin Türkiye ve komşu ülkelerin diplomatik tutumlarına bağlı olarak geliştiği anlatılmış ve bu seyahatlerin Türk diplomasisine olan katkılarını duyurmak amaçlanmıştır. Ayrıca bu dönemde, Türkiye ile diğer ülke

ilişkilerinde meydana gelen olaylar ve bu süreçte ülkeleri ortak paydada toplayan gelişmeler ortaya konulmuştur. Bu süreçte Türkiye'nin komşu ülkelere karşı yaklaşımının denge politikası temelli ve sürdürülebilir barış odaklı olduğu paylaşılmaktadır.

Çalışmamız, üç ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde; Türk askeri havacılığının kuruluşu, gelişimi ve savaş yıllarındaki hava gücünün durumu, ikinci bölümde; Türk Hava Kurumu (THK) ve milli harp sanayinin geliştirilmesi için Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi'nin (TOMTAŞ) kurulması ile ülkenin içinde bulunduğu zor zamanlarda Türk halkının havacılığa fedakârca yapmış olduğu yardımlara değinilmiş, üçüncü bölümde ise; Türkiye Cumhuriyeti'nin dış politikasında bir parametre olarak düşündüğü ve bu anlamda, İran, Yunanistan, Sovyetler Birliği, Romanya ve Balkan ülkelerine yapmış olduğu askeri hava seyahatleri sonucunda komşularıyla olan ilişkilere değinilmiştir. Türkiye'nin Milletler Cemiyeti'ne girmesi ve Balkan Antantı'nı imzalaması ile dönemin gereği denge politikası bağlamında değişim gösteren Türk ve Sovyet politikaları ele alınmıştır.

Çalışmalarında her türlü bilgi ve deneyimiyle bana yol gösteren danışman hocam Yrd. Doç. Dr. Mehmet Akif Fidan'a ve bu çalışmanın yapılmasındaki rehberlikleri, tavsiyeleri, tenkitleri ve destekleri için Prof. Dr. Hacı Mustafa Eravcı'ya teşekkür ederim. Ayrıca, yorum ve önerileri için Dr. Sabit Çetin'e, teknik yardımları için Uğur Akmeydan ile Cengiz Aşkar'a teşekkür ederim. Çalışmama kaynak temininde yardımlarını gördüğüm Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğü çalışanlarına teşekkür ederim.

Davud KAPUCU
Ankara 2015

ÖZET

1909-1939 YILLARI ARASINDA YAPILAN YURTIÇI VE YURTDIŞI ASKERİ HAVA SEYAHATLERİ

Kırıkkale, Davud KAPUCU

Yüksek Lisans, Tarih Bölümü

Tez Yöneticisi: Yrd. Doç. Dr. Mehmet Akif FİDAN

Ağustos 2015, 156 sayfa

Bu çalışmada, Türkiye Cumhuriyeti'nin dış politika alanındaki stratejik düşüncesinin bir parçası olarak komşu ülkelere yapmış olduğu Osmanlıdaki askeri havacılık tecrübesiyle birlikte 1939 yılına kadar yapılan Askeri Hava Seyahatleri incelenmiştir. İran, Yunanistan, Sovyetler Birliği, Romanya ve Balkan ülkeleri ile olan siyasi ilişkiler temelinde Türk diplomasisine olan katkıları üzerine değerlendirmeler yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Tahran, Moskova, Romanya, Atina, Seyahat, Uçak,

ABSTRACT

THE DOMESTIC AND FOREIGN MILITARY AIR TRAVELS PERFORMED BETWEEN 1909-1939

Kırıkkale, Davud KAPUCU

Master's Degree, History Department

Supervisor : Asst. Prof. Mehmet Akif Fidan

August 2015, 156 Pages

In this study, the military Air Travels to the neighbouring countries which were accomplished until the year 1939 as part of the Turkish Republic's foreign politics strategy combined with the Ottoman's military aviation experience has been studied. In the foundation of the political relationships between Iran, Greece, The Soviet Union, Romania and Balkan countries, the contribution of these travels to the Turkish diplomacy has been evaluated.

Key Words: Tehran, Moscow, Romania, Athens, Travel, Plane

Eşim ve Oğluma

İÇİNDEKİLER

İNTİHAL	iii
ÖNSÖZ	iv
ÖZET	vi
ABSTRACT	vii
İTHAF	viii
İÇİNDEKİLER	ix
TABLOLAR LİSTESİ	xiv
ŞEKİLLER/GRAFİKLER	xiv
KISALTMALAR	xv
GİRİŞ	1
I. BÖLÜM	4
TÜRK ASKERİ HAVACILIĞININ DOĞUŞU VE GELİŞİMİ	4
1. 1909-1919 DÖNEMİNDE DÜNYADA VE OSMANLI DEVLETİNDE HAVACILIK FAALİYETLERİ	4
1.1. Türk Askeri Havacılık Teşkilatının Kurulması	6

1.2. Osmanlı Devletinde Hava ve Deniz Uçuş Okullarının Açılması	8
1.2.1. Hava Uçuş Okulunun Açılması.....	8
1.2.2. Deniz Uçuş Okulunun Açılması	11
2. OSMANLI DEVLETİNİN UÇAK FABRİKASI KURMA GİRİŞİMİ.....	12
3. SAVAŞLARDA ASKERİ HAVACILIK FAALİYETLERİ.....	14
3.1. Trablusgarp Savaşı ve Türk Askeri Havacılığı	14
3.2. Balkan Savaşları ve Türk Askeri Havacılığı	16
3.3. Birinci Dünya Savaşı ve Türk Askeri Havacılığı.....	17
4. TÜRK HALKININ HAVACILIĞA TEŞVİK EDİLMESİ	22
5. OSMANLI DÖNEMİNDE YAPILAN ASKERİ UÇUŞLAR.....	23
5.1. Marmara Denzinin Geçilmesi ve Uzun Mesafe Uçuş Denemeleri	23
5.2. İstanbul-Kahire-İskenderiye Uçuşuyla Yapılan Gövde Gösterisi	25
II. BÖLÜM.....	35
1. TÜRKİYE’NİN DIŞ POLİTİKASI VE ASKERİ HAVACILIK FAALİYETLERİ	35
1.1. 1919-1923 Dönemi Türk Dış Politikası	35
1.2. 1923-1930 Dönemi Türk Dış Politikası	36
1.2.1. Türk-İngiliz İlişkileri ve Musul Sorunu	37
1.2.2. Türk-Yunan İlişkileri ve Nüfus Değişimi	38

1.2.3. Türk-Sovyet İlişkileri.....	40
2. HAVA KUVVETLERİNİN ORGANİZASYON YAPISI	41
3. TÜRK HAVA KURUMUNUN KURULMASI.....	42
4. HAVA HARP SANAYİNİN KURULMASI	44
5. TÜRK HALKININ HAVACILIĞA KATKILARI	46
III. BÖLÜM	49
TÜRKİYE’NİN DIŞ POLİTİKASI VE ASKERİ HAVA SEYAHATLERİ	49
1. TÜRKİYE’NİN DIŞ POLİTİKASI 1930-1939 DÖNEMİ	49
1.1. İsmet Paşa’nın Moskova Ziyareti (25 Nisan-10 Mayıs 1932).....	50
1.2. Türkiye’nin Milletler Cemiyeti’ne Katılması (18 Temmuz 1932).....	52
1.3. Balkanlarda İşbirliği ve Balkan Antantı’nın Kurulması (9 Şubat 1934).....	53
1.3.1. Balkan Antantı’nda Alınan Kararlar	55
1.3.2. Balkan Antantı’nın Türkiye Açısından Önemi	55
1.4. Montrö Boğazlar Sözleşmesi (20 Temmuz 1936).....	56
1.5. Sâdâbât Paktı’nın Kurulması (8 Temmuz 1937).....	57
1.6. Hatay’ın Türkiye’ye Katılması (23 Haziran 1939)	58
2. TÜRKİYE TURU	59
2.1. Türkiye Turuna Katılan Personel	61

2.2. Türkiye Turunda Kullanılan Uçaklar ve Özellikleri	62
2.3. Uçuş Güzergâhı.....	63
3. YURTDIŞI ASKERİ HAVA SEYAHATLERİ	65
3.1. Tahran Askeri Hava Seyahati.....	65
3.2. Cumhuriyetin 10.Yıl Kutlamalarında Askeri Hava Seyahatlerinin Rolü.....	71
3.3. Atina Askeri Hava Seyahati	78
3.4. Moskova-Romanya Askeri Hava Seyahati.....	83
3.4.1. Türk Uçuş Ekibinin Moskova'ya Hareketi	85
3.4.2. Türk Uçuş Ekibi Sivastopal'da	86
3.4.3. Türk Uçuş Ekibi Harkov' da.....	86
3.4.4. Türk Uçuş Ekibi Moskova' da.....	87
3.4.5. Türkiye'nin Kalbi Ankara Belgesel Gösterimi	91
3.4.6. Türk Uçuş Ekibinin Romanya'ya Hareketi.....	92
3.5. Sabiha Gökçen'in Balkan Turu.....	97
3.5.1. Uçuş Öncesi Hazırlık	97
3.5.2. Sabiha Gökçen Atina'da	97
3.5.3. Sabiha Gökçen Bulgaristan ve Yugoslavya'da.....	99
3.5.4. Sabiha Gökçen Romanya'da.....	99

3.5.5. Sabiha Gökçen İstanbul'da	100
SONUÇ	102
KAYNAKÇA	107
EKLER	121
EK-1: Türk Halkının Ülke Savunmasına Katkısı	122
EK-2: İstanbul Kahire Seferi Şehitlerinin Aziz Kabirlerinin Şam'da Kalması Hakkında ...	123
EK-3: İstanbul Kahire Seferi Şehitlerinin Aziz Kabirlerinin Şam'da Kalması ve İmar Edilmesi Hakkında.....	124
EK-4: İran Şahı Tarafından Türk Filosuna Verilen Berat.....	125
EK-5: Türk Filosunun Yunan Cumhuriyet Bayramı İçin Atina'yı Ziyareti.....	126
EK-6: Atina Gezisi Öncesinde İnceleme Ekibi Gönderilmesi.....	130
EK-7: Yunanistan Milli Bayramına Katılan Türk Filosunun Türkiye'ye Dönüşü.....	131
EK-8: Dışişleri Bakanlığının Araştırma Yapma Talebine Cevabı.	132
EK-9: ATASE Daire Başkanlığının Araştırma Yapma Talebine Cevabı.	133
FOTOĞRAFLAR.....	134

TABLolar LİSTESİ

Tablo:1 İstanbul-Kahire Seyahatinin Mesafeleri.....	35
Tablo:2 Görev Alan Personel ve Uçak Tipleri	36
Tablo:3 Türkiye Turunda İzlenen Güzergâh.....	65
Tablo:4 Moskova Seyahatine Katılan Personel.....	87
Tablo:5 Moskova-Romanya Seyahatinin Güzergâhı.....	98

ŞEKİLLER/GRAFİKLER

Şekil:1 İstanbul-Kahire Seyahatinin Güzergâhı.....	36
--	----

KISALTMALAR

A.Ü.S.B.F.	: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi
A.T.A.S.E.	: Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı
AKDITYK	: Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu
Bas.	: Basımevi
BCA	: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
B.D.H.	: Birinci Dünya Harbi
Bkz.	: Bakınız
Bnb.	: Binbaşı
C.	: Cilt
DBA	: Dışişleri Bakanlığı Arşivi
DFW	: Deutsche Flugzeug-Werke (Alman Uçak Üreticisi)
ds.	: Dosya
Dz.	: Deniz
Ed.	: Editör
ET.	: Edinme Tarihi, Erişim Tarihi

fh.	: Fihrist
Genkur.	: Genelkurmay Başkanlığı
Gensek.	: Genel Sekreterliği
Haz.	: Hazırlayan
Hv.	: Hava
Hv.K.K.lığı	: Hava Kuvvetleri Komutanlığı
İs.	: İstihkâm
K.F.M.M.M.U.	: Kıtaatı Fenniye ve Mevki-i Müstahkem Müfettişi Umumiliği
ks.	: Klasör
K.lığı	: Komutanlığı
km.	: Kilometre
Ks.	: Kısım
Kur.	: Kurmay
Md.lüğü	: Müdürlüğü
Ltd.	: Limited
m.	: Metre
Neş.	: Neşriyat

REP	: Robert Esnaoult-Pelterie (Fransız Uçak Üreticisi)
s.	: Sayfa
Şti.	: Şirketi
Tğm.	: Teğmen
TL.	: Türk Lirası
TOMTAŞ	: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi
TSK	: Türk Silahlı Kuvvetleri
TŞM	: Tarihçe Şube Müdürlüğü
TTC	: Türk Tayyare Cemiyeti
TTK	: Türk Tarih Kurumu
Ütğm.	: Üsteğmen
Yay.	: Yayınları/Yayını
Yb.	: Yarbay
Yzb.	: Yüzbaşı

GİRİŞ

Dış politika, bir devletin uluslararası alanda gerçekleştirmek istediği hedeflerine yönelik ulusal çıkarları çerçevesinde geliştirdiği planlar bütünü olup ülkenin sınırlarını aşan faaliyetlerini kapsamaktadır. Devletleri, bu hedeflerine ve stratejilerine ulaştıracak dış politika araçları vardır. Diplomasi ve savaş dış politikanın temel araçlarıdır. Türkiye, dış politikasında karşılaştığı sorunları uyguladığı denge politikası ile “yurtta barış dünyada barış” ilkesi doğrultusunda barışçı yöntemler ve müzakereler yoluyla çözebileceği diplomasi seçeneğini benimsemiştir.

Türkiye'nin de diğer ülkeler gibi dış politikasında en önemli amaçlarından biri, ülkenin güvenliğini sağlamak bir diğeri de uluslararası alanda saygınlık kazanmak olmuştur. Ülke güvenliğini sağlamak amacıyla bu dönemde Türkiye, bölgesel ve uluslararası alandaki barışçı faaliyetlere aktif bir şekilde katılmış, öncelikle bölgesel ittifaklara yönelmiştir. Avrupa'daki hızlı askeri ve siyasi gelişmeler nedeniyle bölgesel ittifakların yanı sıra Batı ülkeleri ile de ittifaka yönelmiştir. Bu anlamda, Dostluk Saldırmazlık, Hakemlik ve Uzlaştırma Antlaşması gibi ittifaklarla askerî bakımdan güçlerini birleştirmiştir. Balkan ve Sadabat Paktlarının kuruluşuna öncülük etmiş, uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde barışçı yollarla Boğazlar sorununu kendi lehinde bir çözüme kavuşturmuştur.

Türkiye, dünya devletleri nazarında saygınlık kazanmak için uluslararası iş birliği ve dayanışma girişimlerinde bulunmuştur. Türkiye Cumhuriyeti kuruluşundan itibaren izlediği barışçı dış politika dünya kamuoyunda karşılık bulmuş ve 18 Temmuz 1932 yılında Milletler Cemiyeti tarafından davet yolu ile üye olan ilk ve tek devlet olma özelliğini kazanmıştır. Bunun yanında cumhuriyetin 10. Yıl kutlamalarına başta komşu ülkeler olmak üzere bölgesel barış yanlısı devletler katılmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin jeopolitik konumu nedeniyle komşu ülkelerle ilişkileri her zaman çok önemli olmuştur. Cumhuriyetin ilanından sonra Osmanlıdan miras kalan İran ile sınır sorunu, Yunanistan'la mübadele sorunu, Musul ve Kerkük sorunları çözüme kavuşturulmayı beklemekteydi. Bu dönemde izlenen politikalar Türkiye Cumhuriyeti ve komşuları arasındaki sorunlarını çözmeye matuf olmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti'nin dış politika alanında ortaya koyduğu stratejik düşüncesinin bir parçası olarak değerlendirilen, "Sorun Yaşanan Ükelere Askeri Hava Seyahatleri Düzenlenmesi" fikri bu seyahatlerin Türk diplomasisine olan katkılarının incelenmesini merak konusu haline getiren en önemli neden olmuştur.

Komşu ülkelerle iyi ilişkiler geliştirme niyetiyle yapılan askeri hava seyahatleri kapsamında, Türkiye'nin komşu ülkelere karşı yaklaşımı denge politikası merkezli sürdürülebilir barış odaklı bir politika olmuştur. Dönemin şartları dikkate alınarak gerçekçi bir tutum izlenmiştir. Türkiye bu dönemdeki dış politikasında, sınırlı olanaklara sahipken savaşarak mevcut durumu tehlikeye atmak yerine uzlaşma ile pay alma seçeneğini değerlendirmiştir. İcra edilen askeri hava seyahatleri de bu coğrafyada kalıcı barış isteğimizin bir göstergesi olmuştur. Bu kapsamda; İran, Sovyetler Birliği, Yunanistan ve Balkan Antantı'nın imzalandığı ülkelerle askeri hava seyahatleri vasıtasıyla diplomatik yakınlaşma sağlanmıştır. Milletler arası ilişkilerde dış politikanın çeşitli enstrümanları vardır. Beklentilere göre bazen bir deprem yardım ekibi, bazen yangın söndürme uçağı, bazen tarihi değere sahip bir kılıç hediye edilmesi, bazen bir uçak hediye edilmesi, bazen müşterek akrobasi gösterisi, bazen sportif faaliyetler diplomatik mesaj verme veya diplomatik adım atma usulü olarak kullanılmıştır. Bu diplomatik adımlardan biri de, çalışma konumuz 1909-1939 yılları arasında Türk Hava Kuvvetleri tarafından aktif olarak düzenlenen askeri hava seyahatleridir. Diplomaside önemli bir yeri olan bu askeri hava seyahatlerinin bir başka önemi de taraflar arasında askeri alandaki mevcut ilişkilerin geliştirilerek, bölgesel barışa sağlayacağı katkının yanı sıra ülkeler arasındaki dostluk ilişkilerini geliştirme amaçlı yapılmasıdır. Türk Hava Kuvvetlerinin yapmış olduğu

bu askeri hava seyahatlerinin, diğerk ülkelerin sahip olduğu teknoloji ve deneyimlerinden faydalanarak Türk ordusuna taktik, teknik ve lojistik konularında sağladığı tecrübeler de bu çalışmada incelenmiştir.

“1909-1939 Yılları Arasında Yapılan Yurtiçi ve Yurtdışı Askeri Hava Seyahatleri” adlı bu çalışmada ağırlıklı olarak Osmanlı Türkçesi ve Türkçe arşiv belgeleri ile süreli yayınlar ve resmi internet sayfalarındaki kaynaklara dayanılarak inceleme yapılmıştır. Bu amaçla Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi ile Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğü arşivinde çalışmalar yapılmıştır. Çalışmada kullanılan gazetelerle ilgili olarak Milli Kütüphane ve Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi’nden faydalanılmıştır. Ayrıca, çalışma yapabilmek için özel izin gerektiren Genelkurmay Başkanlığı ATASE Başkanlığı ile Dışişleri Bakanlığı’ndan izin talep edilmiştir. Dışişleri Bakanlığı Diplomatik Arşiv Daire Başkanlığı tarafından verilen cevapta; araştırma yapılacak döneme ait dosyaların tasnif işlemlerinin bitirilememesi gerekçesiyle çalışma imkânının olmadığı (Bkz. EK-8) belirtirken, Genelkurmay ATASE Başkanlığı tarafından arşivlerden yararlanılmasına izin verilmiştir. (Bkz. EK-9)

İmkanlar ölçüsünde yapılan literatür taraması neticesinde Osmanlı Devleti'nin havacılığa ilgi duymaya başladığı 1909 yılı ile II. Dünya Savaşının başladığı 1939 yılları arasında gerçekleştirilen yurtiçi ve yurtdışı Askeri Hava Seyahatlerinin toplu bir şekilde ele alınıp değerlendirilmediği saptanmıştır. Bu netice bizi Askeri hava seyahatlerini araştırmaya sevk etmiştir.

I. BÖLÜM

TÜRK ASKERİ HAVACILIĞININ DOĞUŞU VE GELİŞİMİ

Teknolojik gelişmelerin yaşandığı, alet kullanımından makine kullanımına geçildiği aydınlanma çağında önemli gelişmelerden biri de harp sanayisinde meydana gelmiştir. Silah, araç ve gereç anlamında birçok askeri yenilik meydana gelmiştir. Bu gelişmeler içerisinde savaş meydanlarını gökyüzüne taşıyacak olan uçağın icat edilmesi en çarpıcı örnek olmuştur. İlk uçağın ilk kez 1903 yılında yerden havalanmasından kısa bir süre sonra havacılık şaşırtıcı bir hızla ilerlemiştir. 1. Dünya Savaşı'nda gökyüzü keşif, avcı ve bombardıman uçaklarına şahit olmuştur. Hava desteği kara ve deniz savaşlarının vazgeçilmez şartı haline getirilmiş ve hava gücüne gereken yatırımlar yapılmıştır.

Orduların giderek sistemleştiği ve kurumsallaştığı bu dönemde ülkelerin birbiri üzerinde üstünlük kurma çabalarında hava gücü belirleyici etken olmaya başlamıştır. Osmanlı Devleti ise, hava gücünün önemini Trablusgarp Savaşı'nda hazırlıksız olarak kötü bir şekilde tecrübe ederek anlamıştır. Bu tarihten itibaren havacılık konusundaki çalışmalarını kurumsallaşarak devam ettirme kararı almıştır.

1. 1909-1919 DÖNEMİNDE DÜNYADA VE OSMANLI DEVLETİNDE HAVACILIK FAALİYETLERİ

Dünyada havacılık ilk olarak 17 Aralık 1903'te Wilbur ve Orville Wright kardeşlerin ABD'de Flyer ismini verdikleri motorlu uçağı icat etmesiyle başlamıştır.¹

¹Wright Kardeşler: Wilbur Wright (1867-1912) ve Orville Wright (1871-1948), Amerikalı havacılar için bkz. Yavuz Kansu, Sermet Şenöz ve Yılmaz Öztuna, **En Eski Çağlardan 1. Dünya Savaşına**

Wright kardeşlerin yaptığı bu ilk uçak ile bir anlamda da Amerikan askeri havacılık teşkilatının temeli atılmıştır. Bu dönemde Osmanlı Devleti hava gücünü geliştirmek istemesine rağmen mali sıkıntı, yetişmiş havacı personelin olmaması ve dünyada meydana gelen havacılık teknolojisini yakından takip edememe gibi problemlerle karşı karşıya kalmıştır.² Bu yüzden de 1909 yılına kadar Osmanlı Devleti'nde havacılığa dair önemli bir gelişme sağlanamamıştır.³

1909'da bir Fransız baloncusu hem gösteri yapmak hem de balonlarını satmak maksadıyla İstanbul gelmiştir. Aynı yıl kasım ayında Baron De Catters 05 Aralık 1909 tarihinde Voisin uçağıyla, 11 Aralık 1909 tarihinde ise Bleroit uçakları ile gösteriler yapmak üzere İstanbul'a gelmiştir.⁴ 1910 yılında Harbiye Nezareti, dünya üzerindeki modern orduların teşkilatını incelenmek maksadıyla Enver Bey'i Almanya'ya Fethi Bey'i (Okyar) Fransa'ya göndermiştir. 12-18 Eylül 1910 tarihinde Fransa gerçekleştirilen (Grandes Maneuvres de Picardie) Büyük Picardie Tatbikatını Mustafa Kemal'le birlikte izleyen Paris Askeri Ataşesi Ali Fethi Bey Harbiye Nezaretine Osmanlı ordusunda hava sınıfının oluşturulmasının şart olduğu konusundaki izlenimlerini rapor etmiştir.⁵

1911 yılının başlarında pilot ihtiyacını karşılamak amacıyla pilotaj eğitimi için Avrupa'ya subay gönderilmesi fikri ağırlık kazanmıştır. Genelkurmay, Şubat

Kadar Havacılık Tarihinde Türkler 1, Hv. Bas. ve Neş. Md.lüğü, Ankara 2006, s. 90; "Havacılıkta İlk Adımlar (1908-1911)", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 5.

²Osman Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009**, Hava Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009, s. 20.

³ Kansu vd., s. 112.

⁴ Emin Kurt, "Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları 1909-1914", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Ankara 2010, Sayı 365, s. 48; Kansu vd., s. 114-116; Deniz Kundakçı ve Sibel Kavaklı, "Türk Havacılığının Gelişiminde Uğrak Noktaları: Hava Sefinesinden Tayyareye, 20. YY. Başlarında Bir Yolculuk (1909-1914)", **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Ankara 2013, s. 58.

⁵ Zekeriya Türkmen, "Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış", **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s. 55; **Atatürk ve Havacılık**, Atatürk Araştırma Merkezi, <http://www.atam.gov.tr/dergi/sayi-04/ataturk-ve-havacilik>.

1911'de ordularına bir genelge göndererek Avrupa'da pilotaj eğitimine gönderilecek adayları seçmek üzere, her ordudan ikişer subayın belirlenmesini istemiştir.⁶ Salıncak ve denizden başlarının dönmemesi, cesaret ve sebat sahibi olmaları ile Fransızca bilmeleri aday subaylarda aranan özellikler olmuştur.⁷ Bu şartları taşıyan teğmen ve yüzbaşı rütbe aralığında ikişer kişi Genelkurmayın yapacağı sınava girmesi için ordularca seçilmiş, Genelkurmay'ın yaptığı sınavı geçen Yüzbaşı Fesa ve Teğmen Yusuf Kenan adında iki subay Temmuz ayının sonunda pilotaj eğitimi almaları için Fransa'daki Bleriot Uçak Fabrikası'nın uçuş okuluna gönderilmiştir.⁸

Pilotaj eğitiminin sonunda Fesa Yüzbaşı Türk tarihinin 1 numaralı, Fransa'nın 780 numaralı, Teğmen Yusuf Kenan ise Fransa'nın 797 numaralı, Türk Hava Kuvvetlerinin 2 numaralı pilot brövesine sahip olmuştur.⁹ Yusuf Kenan okulda bir hayli kırım yapmıştır. Bu kırımlardan meydana gelen zararı devlet ödediğinden subaylara verilen harcırahlar, maaş zamları ve öğrenim ücretlerine kırım masrafları da katılınca toplam öğrenim gideri bir hayli artmıştır.¹⁰

1.1. Türk Askeri Havacılık Teşkilatının Kurulması

Trablusgarp'a saldıran İtalyan uçaklarının havadan bomba atmaları üzerine Osmanlı askerî idarecileri havacılıktan askerî bir güç olarak istifade etmek üzere Fransa'dan uçak satın almışlardır.¹¹ Avrupa'da yetişen pilotlar ve havacılık bilgisine

⁶ Genkur. ATASE Arşivi, Barış Faaliyetleri, kls. 328, ds. 23/2319, fih.2-7, (ET: 14 Şubat 1911); Fethi Kural, **Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Belgeleri 1909-1913**, Hava Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1974, s. 22.

⁷ Mazlum Keyüsk, "İlk Türk Tayyarecileri", **Türk Havacılık Tarihi I, (1912-1914)**, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir 1950, s. 14; Kurt, s. 50.

⁸ Süreyya İlmen, **Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, Hilmi Kitapevi, İstanbul 1947, s. 20; Keyüsk, s. 14; Kurter, s. 46; Kansu vd., s. 117; "Havacılıkta İlk Adımlar (1908-1911)", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 6.

⁹ **1911-1918**, Türk Hava Kuvvetleri, <http://www.hvkk.tsk.tr/TR/IcerikDetay.aspx?ID=20>, (ET: 03 Aralık 2014); Keyüsk, s. 22; Yalçın, s. 4; Kurt, s. 50; "Havacılıkta İlk Adımlar (1908-1911)", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 6.

¹⁰ Keyüsk, s. 15; Kural, s. 47; Kansu vd., 117; Kurt, s. 50.

¹¹ Keyüsk, s. 20.

sahip kimselerle Yeşilköy'de uçuş okulu açılmıştır. Önceleri Fransız asıllı pilot ve havacıların desteğiyle yapılan eğitim, daha sonraları Osmanlı Devleti'nin Almanya yanında Birinci Dünya Savaşı'na katılmasıyla birlikte Alman uzmanlar ve pilotlarla sürdürülmüştür. Osmanlı havacılığının temelleri esasen Enver Paşa'nın Harbiye Nazırlığı döneminde atılmıştır. Hava Uçuş Okuluna gereken önemi veren Enver Paşa Almanya'dan uçak ve pilotlar getirterek pilot yetiştirilmesine hız vermiştir. Almanya'dan ilk etapta alınan uçakların yeterli olmaması üzerine ikinci defa uçak istenmiştir. 185 uçak, 1520 bakımcı ve personelle birlikte 190 pilot getirilmiştir. Savaşın geniş bir alanda seyretmesinden dolayı uçaklar istenilen her cephede kullanılamasa da teşkil edilen uçuş birliklerinden çok fazla faydalanılmıştır.

Kurtuluş Savaşı'nda kullanılan uçaklar daha ziyade keşif ve devriye uçuşlarında işe yaramıştır. Zaman zaman taarruz amaçlı olarak da kullanılan bu uçaklar Yunan uçaklarının ileri harekâtlarını önlemeyi başarmış ve birkaç Yunan uçağını esir alarak Osmanlı hava filosuna dâhil etmişlerdir.

Osmanlı devlet adamları ve askerî erkânının havacılık alanındaki gelişmeleri büyük bir ilgiyle takip etmelerine rağmen peş peşe gelen savaşlar sebebiyle istenilen hedefe ulaşamamıştır. Uçağın ilk olarak Osmanlı topraklarına geldiği yıllarda Balkan Savaşları patlak vermiş ardında Birinci Dünya Savaşı ve hemen sonrasında da Kurtuluş Savaşı'yla ardı ardına büyük mücadelelere giren Osmanlılar her şeye rağmen bu yeni silah gücüne elden geldiğince sahip olmaya çalışmıştır. Ancak üst üste gelen savaşlar ve bunun doğal sonucu olan ekonomik sıkıntılar Osmanlı havacılığının gelişmesini engellemiştir.¹²

¹² Salim Aydıöz, "Osmanlı Silahları, Silah Üretim Merkezleri ve Literatürü Tarihi", **Tarih Okulu**, İzmir 2011, Sayı X, s. 1-37.

1.2. Osmanlı Devletinde Hava ve Deniz Uçuş Okullarının Açılması

1911’de İtalya ile Trablusgarp’ta girişilen ve kaybedilen savaşın hemen ardından, Balkan Savaşları dönemi başlamıştı. Art arda gelen yenilgilerin önemli bir nedeni de, düşman kuvvetlerin hava saldırılarına gereken cevap verilememesiydi. Bu nedenle, havacılık alanında atılan ilk adım, Osmanlı Devleti’nde de askeri amaçlı olmuştur.

1.2.1. Hava Uçuş Okulunun Açılması

Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa’nın emriyle, 1911 yılında Kıttaat-ı Fenniye ve Mevki-i Müstahkem Müfettişliği’ne (K.F.M.M.M.) bir havacılık komisyonu eklenmiştir. Aynı yıl Süvari Üsteğmen Fesa Bey ile İstihkâm Teğmen Yusuf Kenan Bey, Paris’e havacılık okuluna gönderilmiştir.¹³ Mahmut Şevket Paşa, bu girişimle yetinmeyerek 1912 yılında, Ayastefanos (Yeşilköy) ile Safraköy (Sefaköy) arasında kalan bölgeye ilk havaalanını yaptırmıştır. 700m. genişliğinde, 1500m. uzunluğundaki bu alanda iki de hangar yapılmıştır.¹⁴ Hemen ardından, Fransız REP firmasından satın alınan iki uçak hangarlara konmuş ve ilk uçuş denemeleri yapılmıştır.¹⁵

Osmanlı ordusunda havacılık çalışmaları, 3 Temmuz 1912’de ordunun hava işleri sorumlusu Kur. Yb. Süreyya Bey’in öncülüğünde elde bulunan farklı tipte toplam on yedi uçakla Yeşilköy’de “Hava Tayyare ve Makinist Okulu” nun açılarak uçucu personelin burada yetiştirilmeye başlamasıyla hız kazanmıştır.¹⁶ Ayastefanos

¹³ Gökhan Bayraktar, “Türk Havacılık Tarihinin İlk Pilotlarından Mehmet Fethi Bey”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Ankara 2015, Sayı: 371, s. 11.

¹⁴ Kurt, s. 54; “Silahlı Kuvvetlerde İlk Uçaklar ve Hava Gücünün Oluşturulması (1911-1923)”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 19; Kansu vd., s. 117.

¹⁵ Zeynep Gülten, “Havacılık Tarihinde Yeşilköy”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s. 77.

¹⁶ İsmail Yavuz, **Mustafa Kemal’in Uçakları Türkiye’nin Uçak İmalat Tarihi (1923-2012)**, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013, s. 3.

Uçuş Okulu, 25 Eylül 1912 tarihinde hazırlanmış ve yavaş yavaş uygulamaya konulmuş olan yönetmeliğe göre teşkilatlanmış ve görev yapmıştır.

Okulda müdüriyet, subay, teknisyen ve nöbetçi dairelerinin yanı sıra uçuş okulunun hangarları, tamirhanesi, yer altı benzin tankları, otomobil ve atlı araba garajları ile hayvan ahırları tamamlanmış ve hizmete sunulmuştur.¹⁷

Ayastefanos uçuş okulunun açılmasından sonra pilotlar burada yetiştirilmeye başlanmıştır. Öğretim süresi üç ay olarak belirlenmiştir. Eğitimler yılda üç dönem olacak şekilde planlanmış ve her dönemde ortalama 15-20 pilot adayı alınmıştır.¹⁸ Okuldan mezun olanlar iki uçaklı iki takım olarak teşkil edilen uçak bölüklerinde görevlendirilmiştir.¹⁹

Uçuş okulunda pilot adaylarına önce uçak tanıma ve uçak motoru hakkında teorik bilgiler verilirdi. Teorik eğitimi tamamlayan pilot adayları uçuş eğitimine başlatılıyordu. Uçuş eğitiminde ilk önce Ligne Droite denilen uçağı doğru bir çizgi üzerinde koşturma hareketi yaptırılırdı. Ancak uçuş okulunda öğretmen pilotların öğrenciyle beraber kalkış ve inişi öğretebileceği çift kişilik eğitim uçağı olmaması nedeniyle, uçuş eğitimleri tek kişilik uçaklarda yapılıyordu. İlk defa uçağı adını atan pilot adayının istenmeyen bir zamanda yanlışlıkla havalanmasının önüne geçmek aynı zamanda can ve mal kaybının önüne geçerek uçuş ve yer emniyetini sağlayabilmek için uçağın kanatları uç kısımlarından bir miktar kesilip, uçak motorunun bir veya iki silindiri de çalışmaz hale getirilerek bir anlamda simülatör uçak yapılmıştır.²⁰

Öğrenci pilota, uçağı binmeden önce yerde ve havada yapacağı hareketlere yönelik bütün eğitimler verildikten ve sonra uçağı binmesine müsaade edilirdi. Bu

¹⁷ Kansu vd., s. 157.

¹⁸ Kansu vd., s. 157.

¹⁹ Uçarol, s. 30; Kansu vd., s. 157.

²⁰ Sarp, s. 16-17; Keyüsk, s. 94; Kansu vd., s. 157.

eğitimleri başarıyla tamamlayan pilot adayı uçağa biner, sonra yalnız başına motoru çalıştırır, rule yapıp piste girer, uçağı rüzgâra karşı çevirir ve pist üzerinde düz bir istikamette uçağı koşturmaya çalışır. Uçağı hızlı ve doğru bir istikamette koşturmayı başaran öğrenci, ikinci aşamada Petit Bond denilen harekete başlatılır. Petit Bond hareketi, tek kişilik 35 beygir motorlu Blériot tipi uçakla yaptırılır. Öğretmen pilot öğrenciyi karşısındaki bir sandalyeye oturtur. Bir elinde levye ve diğer elinde gaz kolu benzeri tahta çubuklarla, aynen uçaktaymış gibi levye ve gaz kolunun hareketleri gösterilerek simülatör (benzetimlik) eğitimleri verilir.²¹

Simülatör eğitimini de başaran öğrenci artık tek başına uçmaya hazır hale gelmiş olurdu. Kalkış ve inişin de nasıl yapılacağını öğrenen öğrenci sağa sola dönüşlere çalışır ve yavaş yavaş yüksek irtifalara çıkardı. Öğrenci pilot bu eğitimleri takiben belirli bir güzergâh takip ederek irtifa kaybetmeden sekiz çizmek üzere sağa sola dönüşler yapar, daha sonra gaz keserek süzülür ve yere iner, en son olarak da yüksek irtifada bir saatlik uçuş yaptıktan sonra uçuş eğitimini tamamlamış olur ve pilot brövesi almaya hak kazanırdı.

Uçuş okulunda yapılan düzenli eğitim uçuşları sayesinde gün geçtikçe Osmanlı pilotlarının eğitim seviyesi yükselmekteydi. 5 Mart 1914'te Fazıl Bey ilk defa akrobasi yapmayı denemiş ve viril²² (spin) hareketini yapmayı başarmıştır.²³ Bu dönemde okulda bulunan okul uçakları ise şunlardır:²⁴

1 Deperdussin, 25 beygirlik, anzani motorlu tek kişilik,

²¹ Kansu vd., s. 157.

²² Viril (Spin) Hareketi: Bir uçağın perdö vitesle birlikte spiral şekilde alçaldığı bir uçuş durumu. Başta "normal eksen" (dikey eksen) olmakla birlikte uçağın hareket ettiği her üç eksen de birden gerçekleşir. Uçağın pilota hatası veya hasar nedeniyle anormal duruma girmesi sonucu gerçekleşebileceği gibi pilot tarafından kontrollü olarak gösteri ya da eğitim gibi amaçlarla da gerçekleştirilebilir. Uçağın hızlı şekilde irtifa kaybettiği tehlikeli bir manevradır.

²³ Yaşar Özdemir, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, Hava Basım ve Neşriyat Müdürlüğü Yayınları, Ankara 1981, s. 71; "Türk Hava Kuvvetleri'nde İlk Akrobasi", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 52.

²⁴ Kansu vd., s. 160.

1 REP, 70 beygirlik, eski savaş uçağı, iki kişilik,

1 Deperdussin, Osmanlı, 35 beygirlik, iki kişilik,

3 Pingouin Blériot, 35 beygirlik, tek kişilik,

3 REP okul uçağı, 40, 60 ve 80 beygirlik,

1.2.2. Deniz Uçuş Okulunun Açılması

Balkan savaşlarında donanmanın uçakla desteklenme ihtiyacı hissedilmiş bunun üzerine Fransa'ya Nieuport deniz uçaklarının sipariş edilmişti. Bu gelişmeye paralel olarak Osmanlı ordusunda deniz uçaklarını kullanacak pilot ve seyrüsefer (gözcü/rehber) subaylarını yetiştirmek üzere, bir de deniz uçuş okulu kurulması ihtiyacı ortaya çıkmıştı. Bu okulda, şimdilik yetişmiş öğretmen pilot ve eğitim verebilecek özellikte suya inebilen ve sudan havalanan uçaklar olmadığı için, uçakları pilotların önce, Ayastefanos uçuş okulunda kara ile uçuşları ile eğitimlerin tamamlamalarına karar verilmişti. Pilotlar eğitimlerini tamamlayıp pilot brövelerini taktıktan sonra, Deniz Uçuş Okulunda kurs görmeleri kararlaştırılmıştı.²⁵ Bunun için Deniz Uçuş Okulu'nun, Ayastefanos Uçuş Okulu'na yakın bir yerde kurulması düşünülmüş,²⁶ okul yeri için de kıyıdaki deniz fenerinin doğusu kararlaştırılmıştı. Haziran 1914'te Yeşilköy'de Deniz Hava Okulu (Bahriye Tayyare Mektebi) kurulmuştur.²⁷ Deniz Uçuş Okulu Müdür yardımcılığına Güverte Yüzbaşısı Necmettin Bey atandı. Okulun ilk zamanlarında müdürü atanmamıştı.²⁸ Daha sonraki

²⁵ Kurter, s. 230.

²⁶ Orhan Aydar, "Deniz Tayyareciliğimizin İlk Günleri", **Havacılık ve Spor Dergisi**, Sayı 367, Mayıs 1946, s. 13.

²⁷ Keyüsk, s. 14; "Tarihçe 1911-1918", **Türk Hava Kuvvetleri**, <http://www.hvkk.tsk.tr/TR/IcerikDetay.aspx?ID=20>, (ET: 03 Aralık 2014), "Silahlı Kuvvetlerde İlk Uçaklar ve Hava Gücünün Oluşturulması (1911-1923)", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 21.

²⁸ Çelik, s. 74.

dönemlerde Deniz Kuvvetlerinde pilot olarak görev yapmak üzere pilot adayı olarak mevcut sınıflardan şu subaylar seçilmişlerdir.²⁹

- | | |
|------------------------------|--------------------------------|
| 1. Güverte Yzb. Mehmet Sami | 2. Çarkçı Ütğm. İsmail Hüseyin |
| 3. Güverte Yzb. Savmi (Uçan) | 4. Çarkçı Ütğm. Mehmet Yahya |
| 5. Çarkçı Yzb. İhsan | 6. Çarkçı Ütğm. Apti Recep |
| 7. Çarkçı Ütğm. Ahmet Ali | 8. Çarkçı Ütğm. Ahmet Cemal |
| 9. Çarkçı Ütğm. Ömer Seyit | 10. Çarkçı Ütğm. Ali Mehmet |
| 11. Çarkçı Ütğm. Kamil Metin | |

2. OSMANLI DEVLETİNİN UÇAK FABRİKASI KURMA GİRİŞİMİ

Balkan savaşlarının ardından Türkiye’de uçak fabrikası kurma girişimi başlatıldı. 1913 yılı sonlarına doğru bir Macar firmasının Türkiye’de uçuş okulu ve uçak fabrikası kurma teşebbüsü üzerine yapılan çeşitli görüşmeler sonucunda Başkomutanlık Vekâleti tarafından 30 Ekim 1913 tarihinde taslak bir sözleşme metni hazırlandı.³⁰ Bu sözleşme metninin önemli maddeleri şunlardır:

1. Bu fabrika, en yeni sistemde, tek ve çift satırlı uçaklarla, deniz uçakları yapabilecek kapasitede olacaktır. Zaman içerisinde fabrikada yerli işçi yetiştirilerek istihdamına gidilecektir.

2. Uçuş Okulu beş ay içerisinde tamamlanacak ve öğretime hemen başlanacaktır.

²⁹ Çelik, s. 74; Kurter, s. 229; Kansu vd., s. 163.

³⁰ Kural, s. 325-326; Kurter, s. 188-189.

3. Okulda öğrenim süresi altı ay olacaktır. Öğretmenleri şirket sağlayacak ve maaşları ile okul masraflarını da şirket karşılayacak.

4. Uçak motorları şimdilik yapılamadığı için, hükümetin uygun gördüğü bir dış ülkeden ithal edilecektir.

5. Yeni buluşlar gizli tutulacak.

6. Son sistem üç uçak satın alınacak.

2 Kasım 1913’de imzaya hazır hale getirilen sözleşme hakkında İmalat-ı Harbiye Müdürlüğü’nden görüş istenmiştir. İmalat-ı Harbiye Müdürlüğü, kendi görüşlerini içeren bir yazı gönderir. İmalatı Harbiye Müdürlüğü’nün bu görüşlerini de kapsayan yeni bir sözleşme taslağı hazırlanır. Fakat metnin altında kurşun kalemle “bu teklif kabul edilmemiş ve bu iş de yapılmamıştır” notu düşülmüştür.³¹

Sözleşme incelendiğinde Ayastefenos’ta askeri havacılık okulunun ve uçak fabrikasının yanında bir sivil havacılık okulu ve sivil havacılık kulübünün de tesis edileceği anlaşılmaktadır. Proje hayata geçirilmiş olsa idi Osmanlı Devleti modern bir havacılık tesisine sahip olacaktı.³²

Diğer bir girişim: 1914 yılının temmuz ayında basılan İstanbul gazetelerine göre Hayri Bey ve Rıza Bey adında iki araç teknisyeninin Tophane Askerî Fabrikasına müracaat ederek uçak yapma arzularını dile getirdiği projedir. Bu iki müteşebbis uçak yapma müsaadesi olarak basit bir uçak yapmışlardır. Ancak üretilen bu uçak nedeni tam olarak bilinmeyen sebeplerden dolayı uçurulamamıştır.³³

³¹ Kurter, s. 190.

³² Kurter, s. 189.

³³ Yalçın, s. 21; Anadol, s. 54; Kansu vd., s. 163.

Birinci Dünya Savaşı'nda uçak, motor ve personel eğitimlerine yönelik olarak ihtiyaçlarının karşılanması için bir uçak ve uçak motor fabrikası kurulması gündeme gelmiştir. Konuyu incelemek üzere Prusya Harbiye Bakanlığı'ndan Yzb. Bortsek ve Benz firmasından Bronzin adında bir temsilci konuyu incelemek üzere İstanbul'a gelmiş. Fakat teknoloji ve malzeme yetersizliği gerekçe gösterilerek Osmanlı Devleti'nde uçak üretimin mümkün olmayacağını beyan etmişlerdir. Başka bir girişimci olan Stinner Firması da benzer gerekçelerle fabrika kurmaktan vazgeçmiştir. Teknolojik açıdan fazla değişiklik olmamasına rağmen 1925'te TOMTAŞ (Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi) kurulmuştur.³⁴

3. SAVAŞLARDAASKERİ HAVACILIK FAALİYETLERİ

3.1. Trablusgarp Savaşı ve Türk Askeri Havacılığı

Trablusgarp Savaşı 1 Ekim 1911 tarihinde İtalyanların Derne'ye saldırması sonucu başladı. 3 Ekim'de Trablusgarp ve Bingazi bombardıman edilmişti.³⁵ 8 Ekim'de ise İtalyanlar, kıyıya asker çıkartmaya başlamıştı.³⁶

Türk havacılığı bu savaşın başladığı sıralarda henüz kuruluş safhasındadır. İki Türk subayı Paris'te öğrenimlerine devam etmiştir. Uçuş için balon ve uçak yoktur. Harbiye Nazırlığı, Trablusgarp Savaşı'nda kullanılmak üzere uçak ve yabancı pilot temini için girişimlerde bulunmaktadır. Buna karşılık İtalyan ordusunda ise yirmi sekiz uçak ve iki adet güdümlü balon bulunmaktadır.³⁷

İtalyanlar bu savaşta Osmanlı Devleti'ne karşı 22 Ekim 1911 tarihinde pilot Yüzbaşı Carlo Piazza kendi inisiyatifini kullanarak Blériot XI tipi uçağı ile Osmanlı

³⁴ Yalçın, s. 21.

³⁵ Keyüsk, s. 31; Kurt, s. 50.

³⁶ İsrail Kurtcephe, **Türk-İtalyan İlişkileri (1911-1916)**, TTK Yayınları, Ankara 1995, s. 31.

³⁷ Kansu vd., s. 121.

hatları üzerinde havadan keşif yapmıştır.³⁸ 1 Kasım 1911 tarihinde Teğmen Gavotti ise hava bombardımanı gerçekleştirmiştir. Bu savaşta İtalyanlar ilk kez uçakları havadan keşif, bombardıman ve bildiri dağıtma işinde kullanmıştır.³⁹

Türk-İtalyan Savaşı, havacılık tarihinde önemli bir yer tuttuğu gibi dünyanın ileri devletlerine de çok faydalı havacılık dersleri vermiştir. Uçağın hızla devam eden gelişimi ile bu savaşta, güdümlü balonlardan daha çok kullanılmışlar ve ön safa geçmişlerdir. Hava silahından artık, stratejik görüşlerde yer verilmesi gereken önemli bir etken olarak bahsedilmeye başlanmıştır.⁴⁰

Trablusgarp Savaşı esnasında henüz kuruluş aşamasında olan Osmanlı Devleti'nin askeri havacılığı bu savaştan çok önemli dersler almıştır. Savaş döneminde, başta Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa olmak üzere, Osmanlı Genelkurmayı ve cephede savaşı idare eden komutanlar, havacılığın önemini anlamış ve kabul etmişlerdir. Dolayısıyla, uçak, güdümlü balon ve bomba tedarik girişimleri başlatılmış ve bunları kullanabilme planları yapılmıştır. Avrupa'ya Süreyya Bey başkanlığında bir heyet gönderilerek bomba atabilen uçaklar ve bombalar ile bazı malzemelerin tedariki sağlanmıştır.

Bu savaşta Türk hava savunması açısından önemli bir olay gerçekleşmiştir. 10 Eylül 1912 tarihinde Yzb. Riccardo Moizo idaresindeki uçak yerden açılan ateş sonucu düşürülmüştür. Bu savaşta Osmanlılar ilk kez uçak düşüren ordu unvanına sahip olmuştur.⁴¹

³⁸ Kural, s. 146.

³⁹ Zekeriya Türkmen, "Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış", **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s. 28; Kurter, s. 36; İlmen, s. 11; Keyüsk, s. 50.

⁴⁰ Keyüsk, s. 50.

⁴¹ Kansu vd., s. 124.

3.2. Balkan Savaşları ve Türk Askeri Havacılığı

Savaşın başlangıcında askeri havacılığımızın durumu Ayastefanos'da uçuş okulu olarak faaliyet gösterilen yerde biri saç diğeri ise ahşap iki hangar bulunmaktaydı. Ayastefanos mektebinde henüz havacılık disiplini tam teşkil edilememişti. Okulda, Yzb. Fesa, Kolağası Cemal, Yzb. Refik, Yzb. Fevzi, Yzb. Salim ve Tğm. Nuri pilot olarak bulunmaktaydılar. Bu pilotlar, uçuş saatleri az ve deneyimsiz olduklarından uzun mesafeli uçuşlara çıkmamışlardı. Bu yüzden, savaşta kullanılmak üzere yabancı pilotlara görev verilmesi düşünülmüştür. Böylece harbe hazır olarak, on uçak ve yabancı pilot ile altı Türk pilot, ayrıca ikisi Alman, üçü Fransız olmak üzere beş makinistten ibaret bir hava kuvveti oluşturulmuştur. İngiltere'de dört ve Fransa'dan sekiz pilotumuzun yurtdışında devam eden pilotaj eğitimi yarıda kesilip Türkiye'ye geri çağırılmıştır.⁴²

Ayastefanos Hava Meydanında hepsi iki kişilik olan üç adet REP, iki adet Deperdussin, iki adet Harlan, iki adet Bristol ve bir adet Blériot olmak üzere on adet uçak bulunmaktaydı. Siparişi verilerek bitirilen, fakat geç yollandığı için Niş'te Sırpların el koyduğu REP uçağının yanı sıra, zamanında bitirilemeyen iki adet çift satırlı Bristol bomba uçağının alımından vazgeçilmiştir.⁴³

Ayastefanos uçuş okulunda ise bir adet Deperdussin (tek kişilik), bir adet REP (çift kumandalı), bir adet REP (tek kişilik), bir adet REP (rule makinesi) olmak üzere dört eğitim uçağı bulunmaktaydı. Fransız öğretmen pilot Mr. Bresson ve iki Fransız kalıpcı-marangoz ve makinist de okulun kadrosundaydı.⁴⁴

İkinci Balkan Savaşı'na (29 Haziran 1913) da Osmanlı askeri havacılığı henüz kuruluş aşamasında ve çok hazırlıksız bir şekilde girmişti. Savaşın

⁴² Kural, s. 24; Kansu vd., s. 129.

⁴³ Bayraktar, s. 11.

⁴⁴ Kurter, s. 94-95.

başlangıcında, Türklerin elinde yeterli miktarda uçak olmasına rağmen, bunları uçuracak deneyimli pilot olmadan harekâta katılmak zorunda kalınmıştır. Buna ilave olarak, tertiplenen ve harekâta iştirak etmek üzere hazırlanan uçak müfrezeleri, uçağı ve havacılığı hiç bilmeyen kara ordusu komutanlarının sevk ve idaresi altına verilmiş ve bu yüzden, ilk aşamada dört uçak kaybedilmiş ve bir pilotumuz da esir düşmüştür. Savaşın sonunda, Türk askeri havacılığı toplam sekiz uçağını tahrip ve kırım sonucu kaybetmiş. Bu sayıya nakil sırasında Sırbistan'ın el koyduğu uçağı da eklersek bu sayı dokuza ulaşır. Uçakların hiçbirisi düşman tarafından düşürülemediği. Osmanlı Devleti'nin havacı kaybı yoktur. Sadece bir pilot esir düşer. Bu savaşın sonunda Osmanlı pilotlarının deneyimleri ve özgüvenleri artmış, bununla birlikte dünyanın en deneyimli havacıları arasına girme özelliğine de sahip olmuştur.⁴⁵

3.3. Birinci Dünya Savaşı ve Türk Askeri Havacılığı

1914-1918 Birinci Dünya Savaşı döneminde Osmanlı Devleti'nin hava gücü, Galiçya'dan, Yemen'e Kafkasya'ya kadar çok geniş bir alanda ve değişik cephelerde savaşa katılmıştır. Birinci Dünya Savaşı yıllarında Osmanlı ordusunda, 1915'te 37 kara uçağı, 1916'da 60 kara, 3 deniz uçağı, 1917'de 108 kara ve 3 deniz uçağı, 1918'de 80 kara ve 6 adet deniz uçağı kullanılmıştır. Bu uçakların tamamı Almanya'dan alınmıştır. Birinci Dünya Savaşı sonunda Osmanlı Devleti'nin elindeki uçak sayısı otuz yedidir.⁴⁶

O dönemde kullanılan uçakların ahşap şasileri bezle kaplanıp, güçsüz bir motorla donatılmaktaydı. Uçak motorları, uçağın sert bir rüzgârda baş tutmasına yeterli olmayan, fazla ağırlık kaldıramayan ve çoğunlukla hava ile soğuyan tiplerdi. Bu motorların sağladığı 80-130 beygirlik güç yardımıyla uçak, bir pilot ve bir

⁴⁵ Kurter, s. 179.

⁴⁶ Mustafa Keskin, "Milli Mücadele Yıllarında Türk Hava Kuvvetleri İçin Uçak Sağlanması", **Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Kayseri 1988, Sayı 2, s. 216.

seyrüsefer (gözcü/rehber) subayını havaya kaldırabilmekteydi. Uçağın hızı saatte 100km'ye erişebiliyor ve 3000m. kadar tırmanabiliyordu⁴⁷.

Pilot yönünü pusula ve harita yardımı ile bulabiliyordu. Fakat pratikte, görerek uçuş yapılıyor ve pilotlar, yerdeki bilinen yol güzergâhları ve akarsuları takip ederek uçuş yapıyorlardı. Uçağın üssü ve diğer uçaklarla iletişimi yoktu.

Uçaklarda genellikle silah yoktu. Pilot ve seyrüsefer (gözcü/rehber) subayına kendilerini ve uçaklarını korumaları için tabanca veriliyordu. Daha sonraları bu amacı karşılamak için pervane devri ile senkronize hareket edebilme kabiliyetine sahip makineli tüfek kullanılmaya başlandı. Uçakta bulunan seyrüsefer (gözcü/rehber) subayı, yanına aldığı 2-4 sayıdaki ve maksimum 10-15 kiloluk hava mühimmatlarını kokpitin kenarından elle bırakmak suretiyle atmaktaydı. Ayrıca yerdeki düşman birlikleri üzerine çivi-okçuk-fleşet adları verilen çivileri de atabiliyordu.

Birinci Dünya Savaşı'nda ülkelerin uçak ve personel durumlarına bakıldığında gelişmiş bir uçak endüstrisine sahip olan Fransa'nın elinde 216,⁴⁸ İngiliz Kraliyet Hava Kolununun 84,⁴⁹ Rusların 190, İtalya'nın 94, Belçika'nın 30, Almanların 238, Avusturya-Macaristan 70 uçağı bulunmaktaydı.⁵⁰

Birinci Dünya Savaşı'nın başlangıcında Osmanlı Devleti'nin elinde ikisi onarımda olmak üzere, değişik tiplerde 6 kara uçağı vardı. Ayrıca elinde 3 deniz uçağı görünmesine rağmen bunlardan ikisi Çanakkale Savaşı'nda oldukça fazla keşif amaçlı sorti yapmış ve kal olma durumuna gelmişti. Diğer bir tanesi ise, deniz kuvvetleri envanterine girdikten sonra hiç uçurulmamış olup yer eğitimlerinde kullanılmıştır. Personel yönüyle bakıldığında yetişkin muharip pilot sayısı onu

⁴⁷ Kurter, s. 206; Keyüsk, s. 44.

⁴⁸ Kansu vd., s. 166.

⁴⁹ Kurter, s. 207-208.

⁵⁰ Kansu vd., s. 166.

bulmuyordu. Savaşa katılan diğer devletlerin hava kuvvetleri ile karşılaştırıldığında, Osmanlı Devleti'nin bu savaşa hemen hemen sıfır hava gücüyle katıldığı görülebiliyordu.⁵¹

Ayastefanos uçuş okulunda kullanılabilir durumda son derece az uçak vardı. Bunlar arasında uçuş ve yer eğitimleri için kullanılan iki Blériot ile bir Deperdussin marka uçak bulunuyordu. Uçak miktarını artırabilmek için ülkesine geri dönen Alman pilot Basser'in Rumpler tipi uçağına el konulmuş ve bu uçağına Fethi adı verilmiştir. Bunun yanında savaş başlayınca ellerindeki uçakları bırakarak ülkelerine geri dönmek zorunda kalan Fransızların Nieuport deniz uçaklarına da el konmuştur. Bunlardan iki kişilik olanına Mahmut Şevket Paşa ismi verilmiştir. Ertuğrul ismi verilen Blériot marka uçak Kahire yolculuğı sırasında Edremit civarında yaptığı mecburi inişte büyük kırım geçirmiş ve ortadan ikiye bölünmüştür. Ayastefanos uçuş okulunda bulunan uçakları uçuracak harbe hazır durumda faal tutularak bunları kullanacak pilotlar belirlendi. Osmanlı ordusunun emrinde bulunan uçaklar şunlardı:⁵²

Uçağın Modeli	Uçağın Adı ⁵³	Pilotu
Rumpler 4 A/13	Fethi	Ütğm. Şakir Fevzi
Deperdussin	Osmanlı	Tğm. Mehmet Ali (Kurcer)
Blériot XI-2	Edremit	Yzb. Salim (İlkuçan)
Blériot XI-2	Tarık Bin Ziyad	Yzb. Fesa (Evrensev)
Nieuport 6H	Mahmut Şevket Paşa	Ütğm. Fazıl

Bunlardan ilk dört uçak kara uçağı olup, Ayastefanos meydanında bulunuyordu. İki deniz uçağı ise Deniz Uçuş Okulundaydı. Burada ayrıca, satın alınan ve hiç uçurulamayan Curtiss F2 deniz uçağı da vardı. Ayastefanos Tayyare

⁵¹ Mazlum Keyüsk, **Türk Havacılık Tarihi II (1914-1916)**, Hava Basımevi Yayınları, Eskişehir 1951, s. 76.

⁵² Kansu vd., s. 179.

⁵³ Birinci Dünya Savaşı başlarında Almanlardan uçak yardımı gelmeye başlayınca kadar Türk uçaklarına kuruk numarası yerine isim verilmiştir. Bkz. Kurt, s. 52; Kansu vd., s. 164.

Mektebi'nde karacı ve denizci pilot ve seyrüsefer (gözcü/rehber) subayı adaylarının öğrenim ve eğitimlerine büyük bir hassasiyetle devam edilmekteydi. Yzb. Refik Bey ile, öğretmen pilot kadrosunda bulunan Tğm. Mitat (Tuncel), Yzb. Fevzi ve Hidayet Bey'ler teorik konularda eğitimler verirken Yzb. Fesa, Yzb. Salim ve Ütğm. Fazıl ise uçuş eğitimi veriyorlardı.

Birinci Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru 28 Temmuz 1918'de Umur-u Havaiye Müfettişliği ismi, Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliği (Kuva-yı Havaiye Müfettişliği) olarak değiştirilmiş ve yeniden teşkilatlanmaya başlanmıştır.⁵⁴ Ancak, bu tarihten kısa bir süre sonra 30 Ekim 1918'de Mondros Mütarekesinin imzalanması üzerine, itilaf devletleri tarafından başta İstanbul olmak üzere ülke işgal edilmiş ve bu tarihten itibaren de Osmanlı askeri havacılığında yeni bir döneme girilmiştir.

Bundan sonra imzalanan mütareke hükümleri gereğince, orduda askerler terhis edilmeye başlanmış, Alman Hava Kuvvetlerine mensup personel ülkeden ayrılmış, Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliği (Kuva-yı Havaiye Müfettişliği Umumiliği) kadroları tamamen boşalmış, sadece kağıt üzerinde bir ad olarak kalmıştır.⁵⁵

Bu olumsuzluklara rağmen, Osmanlı havacılarının gayretiyle 1. Dünya Savaşı'ndan geriye kalan uçaklarla İstanbul, İzmir ve Konya'da birer hava istasyonu, Elazığ ve Diyarbakır'da birer hava bölüğü teşkil edilmiş, gerekli malzeme ve personel buralara toplanmıştır.

Bu sıralarda, Türk milletinin bağımsızlığı ve vatanın bütünlüğünün sağlanması için Mustafa Kemal Paşa'nın önderliğinde Anadolu'da Kurtuluş Savaşı

⁵⁴ "Tarihçe 1911-1918", **Türk Hava Kuvvetleri**, <http://www.hvkk.tsk.tr/TR/IcerikDetay.aspx?ID=20>, (ET: 03 Aralık 2014).

⁵⁵ "Silahlı Kuvvetlerde İlk Uçaklar ve Hava Gücünün Oluşturulması (1911-1923)", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 28.

başlamış ve Türk havacıları da bu mücadelede yerini almak için Anadolu'da Konya hava istasyonuna katılmışlardır.

Olaylar bu şekilde gelişirken Osmanlı Harbiye Nezareti, 25 Haziran 1920 tarihli emriyle, Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliğini lağvetmiş ve personelini de dağıtmıştır. Böylece, Türk askeri havacılığı teşkilatsız, personelsiz, araç ve gereçsiz bırakılmış diğer bir deyişle Osmanlı dönemi havacılığı da sona ermiştir.

23 Nisan 1920'de Ankara'da Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılmasından sonra ilk iş olarak düzenli ve disiplinli orduların kurulmasını esas kabul etmiş ve bu esasın paralelinde, Ankara Hükümeti Milli Savunma Bakanlığı'nın 13 Haziran 1920 tarihli emriyle, Harbiye Dairesi'ne bağlı olarak Hava Kuvvetleri (Kuva-yı Havaiye) Şubesi kurulmuştur.⁵⁶

Yeni Türk Devleti'nin ilk hava teşkilatının faaliyete geçirilmesinden sonra, eldeki kırık-dökük uçakların onarılmasına, malzeme temin edilmesine çalışılmış ve bu tarihlerden itibaren de Türk Havacıları yokluklar içinde, ancak inançla doğu ve batı cepheleri harekâtına katılarak görevlerini yerine getirmişlerdi.⁵⁷

1 Şubat 1921 tarihinde teşkilat değişikliği yapılmış ve Hava Kuvvetleri (Kuva-yı Havaiye) Şubesi'nin ismi de Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü (Kuva-yı Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi) şeklinde değiştirilmiştir.⁵⁸

Müteakiben, 5 Temmuz 1922 tarihinde bir teşkilat değişikliği daha yapılmış, Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü yerine tümen yetkisinde Hava Kuvvetleri Müfettişliği (Kuva-yı Havaiye Müfettişliği) kurulmuştur.⁵⁹

⁵⁶ Hulusi Kaymaklı, **Havacılık Tarihinde Türkler 2 (1918 Yılından 1939 Yılına Kadar)**, Hv. Bas. Neş. Md. lüğü, Ankara 2006, s. 43.

⁵⁷ Kaymaklı, s. 48.

⁵⁸ "Tarihçe 1918-1923", **Türk Hava Kuvvetleri**, http://www.hvkk.tsk.tr/TR/IcerikDetay.aspx?ID=21_ (ET: 03 Aralık 2014); "Silahlı Kuvvetlerde İlk Uçaklar ve Hava Gücünün Oluşturulması (1911-1923)", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 29.

4. TÜRK HALKININ HAVACILIĞA TEŞVİK EDİLMESİ

Havacılığın Türk halkına sevdirmesi amacıyla Kasım 1913'te bazı uçuşlar yapılmış, 10 Kasım 1913 tarihinde ilk kez bir gazete yazarı Vehbi Bey, Ütğm. Fethi Bey'in kullandığı bir Blériot uçağı ile İstanbul üzerinde uçurulmuştur.⁶⁰

Balkan Savaşı'nın bitiminden sonra Donanma Cemiyeti'nin uçak ve gemi alma hususunda açtığı büyük bağış kampanyasına Türk milleti geniş çapta iştirak ediyordu. Müdafaa-i Hukuk-u Nisvan (Kadın Hakları Koruma Derneği) isimli bir cemiyet kampanyayı hararetle desteklemekteydi. Dernek bir üyesini uçurmak suretiyle, hem bağış kampanyasına katkıda bulunmak hem de kendi reklamını yapma yönünde bir karar aldı. Dernek, I. Kolordu Komutan Vekili Cemal Paşa'dan uçuş izni aldı. Uçuşa, derneğin kurucu üyelerinden Ata Paşa'nın oğlu Şevket Bey'in kızı Belkıs Şevket Hanım'ın katılması kararlaştırılmıştı.⁶¹ 30 Kasım 1913'te dernek üyesi hanımlar bayrak ve flamalarıyla Yeşilköy Hava Meydanı'na gittiler. Belkıs Hanım'a uçuş elbisesi ve gözlük verildikten sonra Fethi Bey'in idare ettiği Osmanlı isimli Deperdussin'e bindi. 30 Kasım 1913 Pazar günü İstanbul üzerinde on beş dakikalık uçuş gerçekleştirildi.⁶² Uçuş esnasında havadan halkı bağışa çağıran propaganda kartları atıldı.⁶³ Dönemin hükümeti tarafından, uçuşa katılan ilk bayan olması

⁵⁹ "Silahlı Kuvvetlerde İlk Uçaklar ve Hava Gücünün Oluşturulması (1911-1923)", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 29.

⁶⁰ Kurter, s. 195; Bayraktar, s. 16.

⁶¹ "Tayyarecilik ve Kadınlarımız", **Tayyare Cemiyeti Mecmuası**, Milli Kütüphane 1956-SA-544, No:8-14 Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul 1341; Bayraktar, s. 16.

⁶² Khairia Kasmieh, "Suriye Semalarında İlk Türk Uçakları (1914)", **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslar arası Tarih Sempozyumu**, Ankara 2013, s. 127; Genkur., "Türk Göklerinde İlk Türk Kadını Belkıs Süreyya Hanım", **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, Sayı 374, Ekim 2002, s. 34; Gültekin Yıldız, **Dünya Savaş Tarihi Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918**, Timaş Yayınları, İstanbul 2013, s. 170; Kurt, s. 57; Kansu vd., s.143.

⁶³ **Türk Havacılığı Salonu**, <http://www.hho.edu.tr/muze/turkhavaciligi.htm>, (ET:17.04.2015).

⁶³ Keyüsk, s. 130; Sarp, s. 25.

nedeniyle Belkıs Şevket Hanım'ın fotoğrafını Ayasofya'daki Aya İrini Kilisesinde bulunan askeri müzenin bir köşesinde sergilenmesine karar verilmiştir.⁶⁴

5. OSMANLI DÖNEMİNDE YAPILAN ASKERÎ UÇUŞLAR

5.1. Marmara Denizinin Geçilmesi ve Uzun Mesafe Uçuş Denemeleri

29 Eylül 1913 tarihinde sona eren Balkan Savaşı'ndan sonra uçuş deneyimleri artan havacılarımızın aynı ölçüde özgüvenleri artmıştı. Trakya'da bulunan uçucuların uçaklarını havayolu ile İstanbul'a getirmesi istenmişti. Bu talep üzerine bir dizi uzun mesafe uçuş gerçekleştirmişlerdi. Bu vesileyle Türk havacıları kazanmış oldukları tecrübeyi test etme imkânı bulmuşlardı. O sıralarda, Türkiye üzerinden Kahire'ye uçuş gerçekleştirmek isteyen Fransız havacılarından biri İstanbul'a gelecekti. Genelkurmay Başkanlığı, Fransız pilotu karşılamak üzere Edirne'den Ütğm. Nuri ile Kırıkkilise'den Yzb. Salim Beyleri İstanbul'a çağırmişti.⁶⁵

Ütğm. Nuri Bey, seyrüsefer (gözcü/rehber) subayı olarak Tğm. Hami Bey'le birlikte 24 Ekim 1913 tarihinde Prens Celalettin uçağı ile Edirne-İstanbul uçuşunu gerçekleştirdi. Edirne-Babaeski-Çorlu-Çatalca güzergâhını izleyerek Yeşilköy Meydanı'na gelmiştir.⁶⁶ O zamanki Deperdussin uçaklarında pusula, altimetre, hız göstergesi ve motor devir saati olmadığından uçuşlar görerek yapılıyor seyrüsefer (gözcü/rehber) subayları pilota yol gösteriyordu. Uçağın yerden yüksekliği, bir portatif barometre ile saptanmaya çalışılıyordu. Edirne-İstanbul arasındaki 240

⁶⁴ Aydar, s. 61; Kurter, s. 195; Kansu vd., s. 143.

⁶⁵ Ahmet Çelik, **II. Meşrutiyet Döneminde Türk Hava Kuvvetleri**, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Konya 2004, s. 65.

⁶⁶ Kansu vd., s. 140; Keyüsk, s. 128-130.

km'lik mesafe üç saat beş dakikada tamamlanmıştır.⁶⁷ Bu uçuşun ilk uzun mesafeli uçuş olması nedeniyle uçuşu gerçekleştiren iki subay 10 altınla mükâfatlandırıldı.⁶⁸

Yzb. Mehmet Salim (İlkuçan) ve seyrüsefer (gözcü/rehber) subayı Kurmay Yzb. Kemal Beyler, İstanbul'a gelmek üzere, 18 Ekim 1913 tarihinde Kırkkilise'den havalandılar. Havanın kapalı ve sisli olmasından dolayı 15 derecelik bir pusula sapmasıyla Marmara Denizi'ni aşarak Manyas'a indiler. Yakın bir köyde geceledikten sonra ertesi gün Bandırma'ya geçen Salim ve Kemal Beyler burada gerekli ikmal yaptıktan sonra, bu defa bilerek Marmara Denizi'ni aşip 102km. sonra Yeşilköy'e inmişlerdir.⁶⁹ Kırkkilise-Manyas uçuşunda deniz üzerinden 85 kilometrelik mesafe aşılmıştır.⁷⁰

23 Kasım 1913 tarihinde, iki Blériot (Tarık Bin Ziyad ve Ertuğrul) ve bir Deperdussin (Osmanlı) tipi Türk uçakları, Ayastefanos Hava Meydanından havalanarak Edirne'ye ulaşmışlardır. Birinci uçakta Yzb. Fesa ve seyrüsefer (gözcü/rehber) subayı Yzb. Fevzi; ikinci uçakta Ütğm. Fethi ve seyrüsefer (gözcü/rehber) subayı Aziz Bey; üçüncü uçakta ise Tğm. Fazıl Bey bulunuyordu. Uçuş rotası Büyük Çekmece-Silivri-Çorlu-Lüleburgaz-Babaeski-Havsa üzerinden Edirne olarak belirlenmişti. Bu uçuş, bir saat kırk dokuz dakika sürmüştür. Böylece, iki etap olarak 400 kilometreden fazla bir mesafe aşılarak ilk uzun mesafeli filo uçuşu gerçekleştirilmiştir.⁷¹

Nisbeten havacılıkta mesafe alınsa da, Balkan Savaşları'nın başlaması, maddi imkânsızlıkların doğal sonucu olarak uçak sayısının azlığı ve doğru bir organizasyon

⁶⁷ Kansu vd., s. 141; Kurt, s. 57.

⁶⁸ **Türk Havacılığı Salonu**, <http://www.hho.edu.tr/muze/turkhavaciligi.htm>, (ET:17.04.2015).

⁶⁹ **Türk Havacılığı Salonu**, <http://www.hho.edu.tr/muze/turkhavaciligi.htm>, (ET:17.04.2015); "İlk Uzun Mesafeli Uçuşlar ve Marmara Denizi'nin Havadan Geçilmesi", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 22; Bayraktar, s. 15.

⁷⁰ "Silahlı Kuvvetlerde İlk Uçaklar ve Hava Gücünün Oluşturulması (1911-1923)", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 22; **1913'te 85 Km'lik Uçuş**, <http://www.hvkk.tsk.tr/tr/IcerikDetay.aspx?ID=28&IcerikID=80>, (ET:17.04.2015); Keyüsk, s. 130; Sarp, s. 25.

⁷¹ Aydar, s. 53; Kurter, s. 152; Kurt, s. 57; Bayraktar, s. 16.

yapısına sahip olunamaması nedeniyle askeri havacılığımız tam anlamıyla gelişmemiştir.⁷²

5.2. İstanbul-Kahire-İskenderiye Uçuşuyla Yapılan Gövde Gösterisi

Enver Paşa iki uçaktan oluşan bir filoyu, Balkan Savaşının olumsuz etkilerini ortadan kaldırmak, Osmanlı İmparatorluğu'nun kuvvetini özellikle Türklerin dostu ve dindaşı olan Arap ülkelerine göstermek,⁷³ buradan uçak bağıışı toplamak, Fransız havacılarının gerçekleştirdikleri Paris-İstanbul-Kahire uçuşuna misilleme yapmak, dağılan moralleri yükseltmek ve Türk havacılarının kabiliyetlerini dünyaya göstermek ve ayrıca tüm İslam âlemini panislamizm ülküsüyle Osmanlı Devleti'nin etrafında toplamak amacıyla Kahire'ye göndermiştir.⁷⁴

İstanbul-Kahire uçuşunun yapılacağı, 1914 Ocak ayında ilan edilmiştir.⁷⁵ O sıralarda Ayastefanos Hava Meydanında uçabilir durumda üç Blériot (Muavenet-i Milliye, Ertuğrul, Tarık Bin Ziyad) ve iki Deperdussin (Osmanlı, Prens Celalettin) bulunmaktaydı.⁷⁶ Bu yolculuğa mevcut uçaklardan Blériot marka “Muavenet-i Milliye” ve “Prens Celaleddin” uçağı ile pilotlardan Yzb. Fethi ve Yzb. Nuri Bey'ler uygun görülmüştür. Blériot uçağı ile Yzb. Fethi Bey ve Seyrüsefer (gözcü/rehber)

⁷² Keyüsk, s. 178.

⁷³ F. Rezzan Ünalp, “İstanbul Kahire Seferi ve Ardındaki Tarihi Gerçek”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s. 134; Bülent Yılmaz, **Şehit Pilot Çarkçı Yüzbaşı Mehmet Fethi**, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2014, s. 24; Önder Kocatürk, **Osmanlı Pilotlarının İstanbul-Kahire-İskenderiye Seyahati (Şubat-Mayıs 1914)**, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 2013, s. 10.

⁷⁴ Nureddin Van, “Journey From Istanbul To Cairo And The First Turkish Air Martyrs: Fethi, Sadık And Nuri Beys”, *Ozean Journal of Social Sciences*, Volume 5, Issue 3, Columbus, Ohio, USA December 2012, s. 122; Hasan Sezgin, “İstanbul-Kahire Seferi”, **Savunma ve Havacılık Dergisi**, Möch Türkiye Yayınları, İstanbul 1991, s. 45; Kurter, s. 203; Kansu vd., s.149.

⁷⁵ Kurter, s. 203.

⁷⁶ Orhan Aydar, “1914 Şubatında Üçüncü Tayyaremiz Ertuğrul Kahire Yollarına Nasıl Uğurlanmıştı?”, **Havacılık ve Spor**, Sayı 352, Şubat 1945, s. 8; Keyüsk, s. 187; Sarp, s. 36.

Ütğm. Sadık Bey, Deperdussin ile Tğm. Nuri Bey ve Seyrüsefer (gözcü/rehber) subayı olarak Yzb. İsmail Hakkı Bey'in uçmasına karar verilmiştir.⁷⁷

Tam bir macera seferi olmasına rağmen yer hizmetleri iyi düzenlenmiş, Konya, Halep gibi daha önceden belirlenen iniş merkezlerine benzin ve yedek parça gönderilmiştir.⁷⁸ Ayrıca uçakları karadan teknisyen subaylardan Tğm. Murat ve Tğm. Cemal takip ederek ufak tefek arızaları olay yerinde gidermek üzere görevlendirilmiştir.⁷⁹ Güzergâh olarak, İstanbul'dan hareketle Eskişehir, Afyonkarahisar, Konya, Ulukışla, Adana, Halep, Humus, Beyrut, Şam, Kudüs, El Ariş, Port Said, Kahire ve İskenderiye'den oluşan toplam 25 saat ve 2515km'lik bir mesafe belirlenmiştir.⁸⁰

Seyahat 8 Şubat 1914'de İstanbul Yeşilköy'den yağmurlu bir havada törenle başlamıştır.⁸¹ Törene Enver, Talat ve Cemal Paşalar katılmıştır.⁸² Törende uçuş ekibine hitaben Enver Paşa şöyle bir konuşma yapmıştır.⁸³

“Henüz pek yeni olan Osmanlı Havacılığının, medeni ülkeler havacılığı arasında dikkat çekici bir konumu olduğunu, Osmanlı subaylarının havacılıkta da maharet ve cesaret sahibi olduğunu ispat edeceksiniz. Belki göreceksiniz, iş haddizatında o kadar zor değildir. Fakat yaratacağı netice şüphesiz mühimdir. Sizlerin bunu takdir edeceğinizden, bütün maharetinizi sarf ederek Osmanlı

⁷⁷ İlmen, s. 12; Keyüsk, s. 187; Kansu vd., s. 149; Kurter, s. 204.

⁷⁸ Fikret Arıt, **Adlarını Göklere Yazdırdılar**, Kanaat Yay., İstanbul 1964, s. 45; Keyüsk, s. 186.

⁷⁹ Kansu vd., s. 149; Keyüsk, s. 186.

⁸⁰ **İlk Hava Şehitlerimiz ve İstanbul-Kahire Uçuşu**, Türk Hava Kuvvetleri, <http://www.hvkk.tsk.tr/TR/IcerikDetay.aspx?ID=2>, (ET:14 Mart 2015); Kurter, s. 203; Sezgin, s. 47; Keyüsk, s. 186; Kansu vd., s. 149; Bayraktar, s. 16.

⁸¹ “Silahlı Kuvvetlerde İlk Uçaklar ve Hava Gücünün Oluşturulması (1911-1923)”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 24; Kurter, s. 205; Kansu vd., s. 150; Keyüsk, s. 187; Sarp, s. 36; Van, s. 122.

⁸² Erdal Korkmaz, “İstanbul-Kahire Seferi ve İlk Hava Şehitlerinin 100'üncü Yılı”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Ankara 2014, Sayı 370, s. 43; Bayraktar, s. 17.

⁸³ Kocatürk, s. 16-17.

sancağını başarıyla seyahatin gayesine ulaştıracağınızdan eminim. Haydi, şimdi çıkınız. Allah hepinize selamet versin.”

“Üstlendiğiniz bu seyahatin bitişine ulaşmamak ihtimal dışı değildir. Fakat emin olmalısınız ki sizin bugün açmakta bulunduğunuz yol kapanmayacak ve diğerleri bu yolu takip ederek sizin üstlendiğiniz girişimlere devam edeceklerdir.”

Bu konuşmaların ardından saat 09:10'da önce Nuri Bey havalandı. Fakat havanın çok sisli olması yüzünden Bursa üzerinden Ayastefanos'a geri döndü.⁸⁴ Öğleden sonra sisin dağılması üzerine tekrar havalanan Nuri Bey, bu seferde motor arızası yüzünden İznik'e inmiştir.⁸⁵ Motordaki küçük arıza giderildikten sonra Eskişehir'e doğru hareket edilmiştir. Ancak hava muhalefeti İznik'ten hareket eden Prens Celalettin uçağını da olumsuz etkilemiş ve saat 16:30 gibi Lefke'ye inmek zorunda kalınmıştır.⁸⁶ Nuri Bey 8 Şubat 1914 tarihinde durumu Osmanlı Ajansı'na bir telgraf çekerek bildirmiştir. Telgrafta: *“Karamürsel Dağları'nda makinede ortaya çıkan ufak bir arıza bizi İznik'e inmeye mecbur etti. Makinenin tamirinin ardından Lefke'ye gittik ve karaya saat dört buçukta salimen indik. Yarın seyahatimize devam edeceğiz.”*⁸⁷

8 Şubat 1914 tarihinde saat 09:12'de havalanan Fethi Bey, önce Adapazarı'na inmiş⁸⁸ ve tekrar havalanarak Ağapınarı'na inmiştir.⁸⁹ 9 Şubat 1914 sabahı havalanan Fethi ve Sadık Beylerin kullandığı Muavenet-i Milliye uçağı öğleden sonra Eskişehir'e inmiştir.⁹⁰

⁸⁴ Kocatürk, s. 19; Kansu vd., s. 151; Kurter, s. 205; Keyüsk, s. 187; Korkmaz, s. 43.

⁸⁵ Kocatürk, s. 23; Kansu vd., s. 151; Kurter, s. 206.

⁸⁶ Kurter, s. 206; Kansu vd., s. 151.

⁸⁷ Kocatürk, s. 24-25.

⁸⁸ Kocatürk, s. 19; Kansu vd., s.151; Kurter, s. 205; Bayraktar, s. 17.

⁸⁹ Kocatürk, s. 26; Kansu vd., s. 151; Kurter, s. 205.

⁹⁰ Kocatürk, s. 27; Korkmaz, s. 43; Kansu vd., s. 151; Bayraktar, s. 17.

Ertesi gün Lefke'den (Pamukova) Eskişehir'e hareket edecekken Bileciklilerden uçağın Bilecik'e uğraması halinde orduya "Ertuğrul" adını verecekleri bir uçak alacaklarını taahhüt eden telgrafın gelmesi üzerine Lefke'den (Pamukova) Bilecik'e uçmaya karar verilmiştir.⁹¹ 9 Şubat sabahı 08:00'de Nuri Bey Lefke'den (Pamukova) Bilecik'e gitmek için havalanmıştır.⁹² Nuri Bey, aynı gün saat 16:20'de Bilecik'ten Eskişehir'e gitmek için sisli ve rüzgârlı bir havada hareket etmiş ancak uçağında meydana gelen çok ciddi bir arıza sebebiyle saat 17:20'de Poyra Köyü'ne mecburi iniş yapmak zorunda kalmıştır.⁹³ Uçakta meydana gelen arıza Eskişehir'den gelen Tğm. Murat tarafından giderilmiştir.⁹⁴

10 Şubatta Fethi Bey Eskişehir'den saat 09:00'da havalanarak önce saat 10:30'da Afyonkarahisar'a inmiş daha sonra saat 15:15'de buradan Konya'ya hareket etmiştir.⁹⁵ Konya meydanında toplanan insanlar Fethi Bey'i bando gösterileriyle karşılamışlardır. 11 Şubat 1914 öğleden sonra saat 14:05'te Konya'dan kalkarak Karaman üzerinden güneydoğu istikametine ilerleyen Fethi Bey, benzini almak için Tarsus'a iniş yapmıştır.⁹⁶ Ertesi gün benzin ikmali yapılan uçak havalanarak öğleden sonra üçe çeyrek kala Adana'ya gelmiştir. Adana halkı da uçuş ekibini görkemli şekilde karşılamıştır. Adana'da neredeyse bir uçak alacak kadar bağış toplanmıştır.⁹⁷

13 Şubat'ta Adana'dan havalanan Fethi Bey idaresindeki uçağı İskenderun Körfezi üzerinden geçerek Halep'e gelmiştir.⁹⁸ Bu sıralarda Nuri Bey'in uçağı Eskişehir'de kapsamlı bir bakıma alınmıştır. Nuri Bey, 14 Şubat'ta Afyon'a gitmek

⁹¹ Kocatürk, s. 30; Kansu vd., s. 151; Kurter, s. 206.

⁹² Nuri Bey, kendisine Lefke'den verilen Bilecik ve Eskişehir postalarının ilkinin Bilecik'e ulaştırarak ülkemizde Türk pilotlarınca yapılan ilk hava postası taşımacılığını gerçekleştirmiştir; Bkz. Kansu vd., s. 151; Kurter, s. 207; Kocatürk, s. 29; Yılmaz, s. 35; Van, s. 122; Bayraktar, s. 17.

⁹³ Kocatürk, s. 35; Kansu vd., s. 151; Kurter, s. 207.

⁹⁴ Yılmaz, s. 36; Kansu vd., s. 151; Kurter, s. 207.

⁹⁵ Kocatürk, s. 32; Yılmaz, s. 32; Kurter, s. 207; Van, s. 122; Bayraktar, s. 17.

⁹⁶ Bayraktar, s. 17.

⁹⁷ Sezgin, s. 48; Kurter, s. 208; Kansu vd., s.151; Bayraktar, s. 17.

⁹⁸ Arıt, s. 56; Kurter, s. 208; Kansu vd., s. 152; Bayraktar, s. 17.

üzere havalanmıştır. Fakat hava sisli olduğu için önce yirmi beş kilometre kuzeydoğusundaki Bolvadin'e sonra devamında Akşehir'e gelmiştir.⁹⁹ 15 Şubat'ta Akşehir'den kalktıktan sonra uçağın arızalanması nedeniyle Konya'ya varamadan Osmaniye'ye inmiştir.¹⁰⁰ Ertesi gün arıza giderildikten sonra Konya'ya doğru uçarken bu kez de kötü hava koşullarında 17 Şubat'ta Konya'ya ulaşmıştır.¹⁰¹ 18 Şubat'ta Konya'dan kalkıp Karaman'ı geçen uçuş ekibi rüzgârın sebep olduğu kötü hava nedeniyle Toros Dağlarını geçememiş ve Karaman'a geri dönmüştür. Nuri Bey, uçağın yükünü hafifletmek için seyrüsefer (gözcü/rehber) subayını karayolu ile Tarsus'a göndermiş kendisi ise 19 Şubat tarihinde Karaman'dan havalanmış ve hafifleyen uçağın kolayca yükselmesi ile 4000 metreye çıkarak bir saat içinde Toros Dağları'nı geçerek Tarsus'a inmeyi başarmıştır.¹⁰² Toros Dağları'nın aşılması ile dünya havacılığında bir rekor kırılmıştır.¹⁰³ Nuri Bey 23 Şubat 1914'de Halep'e ulaşmıştır.¹⁰⁴

15 Şubat 1914 tarihinde Fethi Bey Halep'ten havalanarak önce Humus'a daha sonra da 19 Şubat 1914 tarihinde Beyrut'a gelmiştir.¹⁰⁵ 24 Şubat'ta Beyrut'tan Şam'a gitmek için havalanırken şehir üzerinde karbüratör kumanda teli kopmuş ve arızanın giderilmesini müteakip ancak 24 Şubat'ta Şam'a ulaşmıştır.¹⁰⁶ Fethi ve Sadık Bey'ler 27 Şubat 1914 tarihinde Şam'dan ayrılmış, Taberiye Gölü civarında Cehennem Vadisi denilen ve deniz seviyesinden 212m. aşağıda olan Küfrühar kayalıklarına düşerek şehit olmuşlardır.¹⁰⁷

⁹⁹ Kurter, s. 208; Kansu vd., s. 152.

¹⁰⁰ Kurter, s. 209; Kansu vd., s. 152.

¹⁰¹ Kurter, s. 210; Kansu vd., s. 152.

¹⁰² Kurter, s. 210; Keyüsk, s. 187; Kansu vd., s. 152.

¹⁰³ Abdurrahim Fahimi Aydın, "Tayyareden Uçağa: Milli Hava Sanayinin Kuruluşunda Türk Halkının Yaptığı Bağışlar", Teyyareden Uçağa, **Karadeniz Araştırmaları**, Ankara 2011, Sayı 31, s. 51-84.

¹⁰⁴ Kurter, s. 212; Kansu vd., s. 152; Korkmaz, s. 43.

¹⁰⁵ Kurter, s. 210; Kansu vd., s. 154; Keyüsk, s. 187; Bayraktar, s. 17.

¹⁰⁶ Kurter, s. 212; Korkmaz, s. 43; Kansu vd., s. 152; Bayraktar, s. 17.

¹⁰⁷ Kocatürk, s. 97; Kurter, s. 212; Keyüsk, s. 188; Kurt, 57; Korkmaz, s. 44; Kansu vd., s. 154; Bayraktar, s. 17; Kundakçı vd., s. 71.

Şehadet olayı tüm yurttta üzüntüye sebep olmuştur. Kazayı gören olmadığından düşüşün sebebi kesin olarak bilinmemekle birlikte uçuş esnasında aniden meydana gelen rüzgârın neden olduğu yönünde yorumlar yapılmıştır.¹⁰⁸ Beyrut resmi makamlarının açıklamalarına göre uçak, fırtına sonucunda döne döne düşerken Fethi Bey kurtulabilmek için uçağın yönünü Taberiye Gölü'ne doğru çevirmiş buna rağmen uçak Taberiye Gölü'nün yirmi dakika uzağına düştüğu sonucuna varılmıştır. Şam'dan kaza yerine gönderilen heyetin 2 Mart 1914 tarihinde hazırladığı raporunda düşüşün motor arızasından ve pilotaj hatasından kaynaklanmadığını, kazaya uçak tam Semre Dağı'nı aşar aşmaz ani oluşan bir hava akımının yol açtığını belirtmiştir.¹⁰⁹

Enver Paşa, bu üzücü olaydan ötürü 1 Mart 1914 tarihli Peyam gazetesi aracılığıyla taziye mesajı yayınlamıştır.¹¹⁰

“Ebedi kayıplarıyla pek müteessir olduğum Fethi ve Sadık Beyler'in şehadetlerinden dolayı üzüntü ve taziye beyanını içeren her taraftan gelen mektup ve telgraflara tek tek cevap vermek mümkün olmadığından, ordumuzun şanını yükseltmek yolunda hayatlarını veren bu cesur subayların hatıralarına karşıgösterilen hürmet ve bağlılık eserlerinden pek duygulandığımın ve müteşekkird olduğumun beyanı hususunda gazetenizi aracı ederim.”

Bu üzücü olaydan sonra Harbiye Nezareti üçüncü uçağın görevi tamamlamak üzere yola çıkmasına karar vermiştir. Aynı gün, Yzb. Salim ve seyrüsefer (gözcü/rehber) subayı Yzb. Kemal büyük bir törenle İstanbul'dan Ertuğrul isimli uçağı ile Yzb. Fethi'nin uçuşunu tamamlamak maksadıyla İstanbul'dan ayrılmıştır. Çanakkale'ye ulaşan Salim Bey ertesi gün Çanakkale'den havalandıktan sonra kötü hava koşullarından ötürü Çanakkale'nin elli kilometre güneybatısında, Menderes

¹⁰⁸ Kocatürk, s. 98; Van, s. 122.

¹⁰⁹ Kocatürk, s. 111; Van, s. 122.

¹¹⁰ Kocatürk, s. 113.

Ovası'nda bulunan Erenköy nahiyesinin Halilili (Halileli) köyüne inmiştir.¹¹¹ 9 Mart 1914'te tekrar havalandıktan sonra havanın çok sisli olması nedeniyle Kemerdere'ye mecburi iniş yapan uçak hafif kırım geçirmiştir. Uçak tamir edildikten sonra 13 Mart'ta Edremit'e hareket etmiştir. Fakat Küçükkuyu civarında ağaçlık bir bölgeye inerken ağır bir kırım geçiren Ertuğrul isimli uçak kal olmuştur.¹¹²

Torosları bir türlü aşamayan Nuri Bey, 19 Şubat'ta bu defasında yönünü Mersin istikametine doğru çevirmiş ve bir saatte Toros Dağlarını aşarak Tarsus'a inmiştir.¹¹³ 20 Şubat'ta da Adana'ya ulaşmıştır.¹¹⁴ Adana'dan Halep'e gitmek için havalanmış 30km. sonra bujilerden kaynaklanan bir arıza nedeniyle Misis'e inmek zorunda kalmıştır. Nuri Bey, Yılan Dağları'nı da güç şartlarda aşarak Halep ve Şam üzerinden 6 Mart'ta Beyrut'a, 9 Mart'ta da Yafa'ya ulaşmıştır.¹¹⁵ 11 Mart 1914 tarihinde Yafa'dan kalkış esnasında rüzgârı arkadan alarak havalanan Nuri Bey, uçağına irtifa kazandırmak için rüzgârın estiği yöne doğru yönelmek istemiş, fakat alçak irtifa uçuğu için hızını kaybederek denize çakılmıştır.¹¹⁶ Etraftan yardıma gelen halk İsmail Hakkı Bey'i kurtarabilmiş fakat Nuri Bey kurtulamayarak şehit olmuştur.¹¹⁷ Osmanlı halkını çok üzen bu elim kazalardan sonra aynı seyahatin tamamlanması için Beyrut'tan başlayıp Kahire'de son bulacak dördüncü bir uçağın yola çıkarılmasına karar verilmiştir.

Salim ve Kemal Bey'ler tekrar aynı seyahate gönüllü olmuşlardır. Edremit Blériot'u ve dört teknisyeni 23 Nisan 1914'te deniz yolu ile Saidiye vapuruna

¹¹¹ Kocatürk, s. 154; Kansu vd., s. 154; Kurter, s. 217.

¹¹² Keyüsk, s. 188; Sarp, s. 38; Kansu vd., s. 154; Kurter, s. 218.

¹¹³ Kurter, s. 212; Kansu vd., s. 152; Bayraktar, s. 17.

¹¹⁴ Kurter, s. 212; Kansu vd., s. 152; Bayraktar, s. 17.

¹¹⁵ Kocatürk, s. 156; Kansu vd., s. 155; Kurter, s. 218; Bayraktar, s. 17.

¹¹⁶ "İstanbul-Kahire Uçuşunun Öyküsü", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 25; Kansu vd., s. 155; Kurter, s. 219; Bayraktar, s. 17; Kundakçı vd., s. 71

¹¹⁷ "Tayyare Şehitlerimiz", **Tayyare Cemiyeti Mecmuası**, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul 1926; Kocatürk, s. 158; Keyüsk, s. 194; Korkmaz, s. 44; Kansu vd., s. 155; Kurter, s. 219; Bayraktar, s. 17.

yüklenerek Beyrut'a hareket etmiş ve 29 Nisan'da Beyrut'a ulaşmıştır.¹¹⁸ Burada montaj işlemi tamamlanan uçak, birkaç gün tecrübe uçuşu yapmıştır. Tecrübelerden sonra Salim Bey seyrüseferi (gözcü/rehber) ile, 1 Mayıs 1914 tarihinde sabah güneşin birlikte doğuşuyla Beyrut'tan ayrılarak saat 08:30 civarında Kudüs'e gelmiştir.¹¹⁹ 4 Mayıs'ta Kudüs'ten sabah saat beş buçukta hareket eden Salim Bey, Kudüs'ten aldığı bir posta çantasını Gazze'de bıraktıktan sonra sabah saat 07:00'de El Ariş'e gelmiştir.¹²⁰ Türk pilotları 6 Mayıs 1914 sabahı saat 06:00'da El Ariş'ten hareket ettikten bir saat sonra Port-Said'e ulaşmıştır.¹²¹ Ertesi gün Port-Said'ten Kahire istikametine yola çıkan uçak kötü hava koşulları nedeniyle Tel El Kebir'e inmiştir.¹²² Edremit uçağı 9 Mayıs 1914 sabahı havalanarak 725km'lik bir seyahat sonunda Kahire'ye ulaşmıştır.¹²³ Türk pilotları, şereflerine verilen birkaç ziyafet ve törene katılmayı müteakiben 15 Mayıs'ta Tanta'ya uçmuşlardır.¹²⁴ Buradan da İskenderiye'ye geçilmiştir.¹²⁵ Burada Türk pilotları, büyük bir ilgiyle karşılandılar. İstanbul-Kahire seyahati bu şekilde sona ermiştir.¹²⁶

Kahire'de birçok gösteri uçuşu yaptıktan sonra İskenderiye'ye geçen Osmanlı pilotları, 22 Mayıs'ta Romanya'nın Daçya Vapuruna uçaklarını yükleyerek 24 Mayıs 1914'te İstanbul'a dönmüşlerdir.¹²⁷ Bu seyahat esnasında Kudüs, Port-Said ve Tanta'dan birer, İskenderiye'den dört uçak alınacak kadar bağış toplanmıştır. İlk hava şehitlerinin aziz hatıralarını bir anıt ile ebedileştirmek için Nisan 1914'te

¹¹⁸ Kocatürk, s. 189; Kansu vd., s. 155; Kurter, s. 219; Bayraktar, s. 18.

¹¹⁹ Kocatürk, s. 192; Kansu vd., s. 155; Kurter, s. 219; Bayraktar, s. 18.

¹²⁰ Kocatürk, s. 193; Kansu vd., s. 155; Kurter, s. 219; Bayraktar, s. 18.

¹²¹ Kocatürk, s. 195; Kansu vd., s. 155; Kurter, s. 219.

¹²² Kocatürk, s. 202; Kurter, s. 219.

¹²³ Kocatürk, s. 202; Kurter, s. 219.

¹²⁴ Kocatürk, s. 210; Kansu vd., s. 155; Kurter, s. 219.

¹²⁵ Keyüsk, s. 194; Kurter, s. 219.

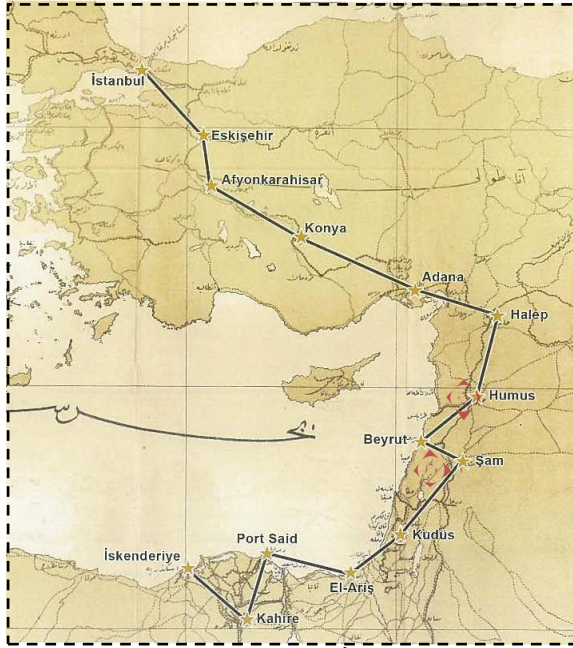
¹²⁶ Keyüsk, s. 194; Kurter, s. 219.

¹²⁷ Kansu vd., s. 156; Keyüsk, s. 191; Kurter, s. 224.

Fatih'te belediye binası önündeki sahaya temeli atılan anıt 1916 yılında tamamlanmıştır.¹²⁸

Balkan Savaşlarında şehit vermeyen Türk havacıları, bu seyahatte iki pilot ile bir rasıdını (gözcü/rehber) kaybetmiştir. İki uçağı elden çıkmış, bir uçağı da ağır kırım geçirmiştir. Kahire de Mısır halkının uçuş ekibini büyük bir coşku ile karşılaması Enver Paşa ve onun gibi Panislamist düşüncelerini kuvvetlendirmiştir. Yapılan uçak bağışları ile kayıpları karşılayacak oranda yeni uçaklar alınmamıştır.¹²⁹

Tablo:1 (Şubat-Mayıs 1914) İstanbul-Kahire Seyahatinin Mesafeleri, (Kurter, s. 203; Yılmaz, s. 24.)



İstanbul-Eskişehir	220 km.
Eskişehir-Afyon	120km.
Afyon-Konya	280km.
Konya-Ulukışla	150km.
Ulukışla-Adana	130 km.
Adana-Halep	200km.
Halep-Humus	180km.
Humus-Beyrut	300km.
Beyrut-Şam	90km.
Şam-Kudüs	200km.
Kudüs-El Ariş	150 km.
El Ariş-Port Said	150km.
Port Said-Kahire	175km.
Kahire-İskenderiye	170km.

Toplam 2515km.

Şekil:1 (Şubat-Mayıs 1914) İstanbul-Kahire Seyahatinin Güzergâhı, (Yılmaz, s. 29.)

¹²⁸ Kocatürk, s. 10; Bayraktar, s. 17; Kundakçı vd., s. 71

¹²⁹ Orhan Aydar, "33 Yıl Önce Türk Pilotları Kahire Yollarında Nasıl Muzaffer Oldular?", **Havacılık ve Spor**, Sayı 354, Nisan 1945, s. 16; Kurter, s. 224.

Tablo:2 İstanbul-Kahire Seyahatinde Görev Alan Personel ve Uçak Tipleri, (Türk Hava Kuvvetleri Resmi İnternet Sitesi)

Grup	Uçak Tipi	Uçak Adı	Pilot	Seyrüsefer
1.Ekip	Bleriot	Muavenet-i Milliye	Yzb. Fethi	Ütğm. Sadık
2.Ekip	Deperdussin	Prens Celalettin	Ütğm. Nuri	Yzb. İsmail Hakkı
3.Ekip	Bleriot	Ertuğrul	Yzb. Salim İlkuçan	Kur. Yzb. Kemal
4.Ekip	Bleriot	Edremit	Yzb. Salim İlkuçan	Kur. Yzb. Kemal

II. BÖLÜM

1. TÜRKİYE’NİN DIŞ POLİTİKASI VE ASKERİ HAVACILIK FAALİYETLERİ

1.1. 1919-1923 Dönemi Türk Dış Politikası

Türkiye’nin dış politikasının temelleri milli mücadele döneminde oluşmaya başlamıştır. 1919-1920 döneminde yeni ve milli bir devlet kurma çabası güden Mustafa Kemal’in temel amacı Anadolu’nun siyasi ve askeri teşkilatlanmasını sağlamak olmuştur.¹³⁰ Bu dönemde bir ülkenin işgalden temizlenmesi için mümkün olduğu oranda dış destek sağlanması hedeflenmiş olup batılı devletlere karşı işbirliği ve denge politikası güdülen yeni kurulan Sovyetler Birliği ile irtibata geçilmiş, bir dönem yakınlaşma meydana gelmiştir.

1920-1922 yılları arasında askeri ve siyasi alanda büyük adımlar atılmıştır. Ermenistan’a karşı zafer elde edilip Gümrü Antlaşması yapılmış, Fransızlarla Ankara İtilafnamesi imzalanmış, Birinci ve İkinci İnönü Zaferleri ve Sakarya Zaferi kazanılarak Kurtuluş Zaferi elde edilmiştir.¹³¹ Askeri zaferlerin elde edilmesi ile birlikte barış antlaşmaları da aynı oranda yumuşamaya başlamıştır. Ancak, 1919-1922 yılları arasında İngiliz emperyalizmi, Azerbaycan, Ermenistan ve Gürcistan’da kukla yönetimler kurarak hem Sovyetler Birliği ile Türkiye’nin arasını açacak hem de bütün Ortadoğu ve Asya kapılarını İngiltere’ye açacak adına Kafkas Seddi denilen

¹³⁰ Mehmet Gönlübol, Ömer Kürkçüoğlu, “Atatürk Dönemi Türk Dış Politikasına Genel Bir Bakış”, **Atatürk Dönemi Türk Dış Politikası (Makaleler)**, Yayına Hazırlayan: Berna Türkoğan, AKDYYK, Ankara 2000, s. 8.

¹³¹ Gönlübol, s. 10.

bir set çekmek istemiştir.¹³² Türkiye, Doğu'daki Türk ve Müslüman unsurlarla irtibatını kesmeye yönelik oluşturulan bu setin önlenmesi için Sovyetler Birliği ile birlikte hareket edip bu projeyi başarısız hale getirmiştir. 16 Mart 1921 tarihinde Sovyetlerle imzalanan "Türk-Sovyet Dostluk Antlaşması" ile Anadolu hareketi yalnızlıktan kurtulmuştur.¹³³ 1922-1923 yıllarında diplomatik uğraşlar verilerek Lozan Barış Antlaşması imzalanmıştır. Türkiye'nin modern anlamda bir milli devlet olarak uluslararası alanda meşruiyet kazanması Lozan Konferansı ile gerçekleşmiştir.

Mustafa Kemal, takip edilen dış politikada ısrarla, diğer devletlerin Türkiye'nin milli bağımsızlığı ile toprak bütünlüğüne saygı duymasını istemiş ve içişlerine karışmayan devletlerle dostluk ilişkileri içerisinde yaşamaktan yana olmuştur. Bu çerçevede barışın her devletin işine yarayacağını savunan Mustafa Kemal, özellikle "Yurt Barış Dünyada Barış" ilkesi doğrultusunda Türk dış politikasını şekillendirmiştir.

Büyük zafer sonrası 11 Ekim 1922 tarihinde imzalanan Mudanya Ateşkes Antlaşması ile yeni Türk devletinin statüsünü belirlemek için Lozan Barış Antlaşması dış politik hedeflere başarıyla ulaşıldığının göstergesi olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti'nin, Lozan Barış Antlaşmasında çözülemeyen sorunları diplomatik yollarla çözmek ve uluslararası barışa katkıda bulunmak temel hedefi olmuştur.

1.2. 1923-1930 Dönemi Türk Dış Politikası

Bu dönemde, dış politikanın esasını; Türk inkılâbının temel prensipleri ve milli dış siyasete uygun olarak, Lozan'da Türkiye'nin çıkarlarına uygun olarak

¹³² Rahmi Doğanay, "Milli Mücadele Döneminde Türkiye, Sovyet Rusya ve İtilaf Devletlerinin Kafkas Politikaları", **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Elazığ 2009, Sayı 2, s. 279-298.

¹³³ Faruk Sönmezoğlu, "Kurtuluş Savaşı Dönemi Diplomasisi", **Türk Dış Politikasının Analizi**, Der Yayınları, İstanbul 1994, s. 39; Fahri Yetim, "Atatürkçü Dış Politika Bağlamında 1919-1922 Dönemi Türk Dış Politikası", **Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, s. 209; Veli Yılmaz, **Siyasi Tarih**, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1998, s. 193.

halledilemeyen sorunların çözülmesi, yeni sorunların da aynı ilkelere uygun olarak barışçı politikalarla ama aktif bir dış politika izlenmesi esasına göre çözülmesi şeklinde olmuştur. Türkiye Lozan Barış Antlaşmasında çözülmeyen ve dış politikasını meşgul edecek sorunlar olarak; İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının tam olarak Türkiye'nin denetimine verilmemesi, Musul ile Irak sınırının tespit edilememesi, Fransa ile Osmanlı borçlarının ödenmesi meselesi ve Yunanistan ile Türk ve Rum nüfusunun değişimi meselesi başlıca dış politika başlıkları olmuştur.¹³⁴

1.2.1. Türk-İngiliz İlişkileri ve Musul Sorunu

Birinci Dünya Savaşı'ndan önce petroleri dolayısıyla Musul bölgesi, İngiltere, Fransa, Almanya ve hatta ABD arasında rekabet konusu olmuş, 16 Mayıs 1916'da ki Sykes-Picot Anlaşması ile bu bölge Fransa'ya bırakılmıştır. Ancak Fransa, kendini Orta Doğuda desteklemesi şartıyla 18-26 Nisan 1920 San Remo Konferansında burasını İngiltere'ye bırakmıştır.¹³⁵

Lozan Konferansında Türkiye Irak sınırının çizilmesi meselesi gündeme geldiğinde Türkiye, Musul ve Süleymaniye bölge halkının büyük çoğunluğunun Türk olması sebebiyle, buraların Türkiye'ye ait olması gerektiğini ileri sürmüştür. İngiltere'de bu görüşe karşı çıkmış bunun üzerine Lozan Antlaşması hükümlerine göre çözüm dokuz ay içinde Türkiye ile İngiltere arasında ikili görüşmelere bırakılmıştır.¹³⁶ 19 Mayıs 1924'de İstanbul'da başlayan görüşmelerde herhangi bir sonuç çıkmamıştır. İstanbul Konferansından sonuç alınamayınca bu sorun Milletler Cemiyetine havale edilmiştir. Milletler Cemiyeti meseleyi görüşmeye başlamıştır. Türkiye, Musul ve çevresinde plebisit teklif ettiyse de İngiltere bunu kabul etmemiştir. Milletler Cemiyeti'nin 1925 Eylül ayında yayınlanan raporuna göre, Musul'un Irak'a ait olduğunu ve Hakkâri'nin de Türkiye'de kalması gerektiğini

¹³⁴ Fahir Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1995**, Alkım Yayınevi, İstanbul 1997, s. 321.

¹³⁵ Armaoğlu, s. 322.

¹³⁶ Sönmezoğlu, s. 55.

belirtilmiştir. 5 Haziran 1926'da imzalanan Ankara Antlaşması ile Milletler Cemiyeti'nin kararını kabul edilmiştir. Bu antlaşma ile bugünkü Irak sınırını belirlemiştir. Antlaşma ile Musul petrol gelirlerinin % 10'unun 25 yıl süreyle Türkiye'ye verilmesi de kabul edilmiştir.

Musul sorunun çözülmesi ile ilk olarak Türkiye'yi Sovyetler Birliği'ne daha da yaklaştırmış ve Sovyetlerle işbirliğini geliştirmiştir. 17 Aralık 1925'de Paris'te Türk-Sovyet Dostluk ve Saldırmazlık Paktı imzalanmıştır.¹³⁷ İkinci olarak Türkiye'nin, Fransa ve İtalya ile olan ilişkilerin yumuşamasını sağlamıştır. 1929'dan itibaren İngiltere'nin Türkiye'ye olan yaklaşımı değişmeye başlamıştır. Ayrıca, İngiltere ile ilişkiler, 1932'de Türkiye'nin Milletler Cemiyeti'ne katılması ve 1934'de İtalya'nın Balkanlar ve Doğu Akdeniz'de saldırgan politikalarına karşı Balkan Antantı'nı Yunanistan'la birlikte kurmalarıyla iyice gelişmiştir. Yine İngiltere, Boğazları denetim altına almak için toplanan Montrö Boğazlar Konferansında Türkiye'yi desteklemiştir. 1936'da gerçekleşen Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Türk-İngiliz yakınlaşmasında bir dönüm noktası olmuştur. İngiltere'nin bu tavrından sonra Türkiye dış politikasını Sovyetler Birliği'nden ziyade İngiltere ile geliştirmiştir.

1.2.2. Türk-Yunan İlişkileri ve Nüfus Değişimi

1829'da Yunanistan kurulduktan sonra izlenen büyük Yunanistan (Megala idea) ideali bu dönemde de kendini belli etmiş ve buna istinaden kurulması düşünülen Büyük Yunan Devleti'nin başkenti de İstanbul olarak düşünüldüğünden dolayı Yunanistan, İstanbul'da daha fazla Rum bırakmak istemiştir.

¹³⁷ Ahmet Özgiray, "İngiliz Belgelerinde Türk İnan İlişkileri (1920-1938)", **Atatürk Dönemi Türk Dış Politikası (Makaleler)**, Yayına Hazırlayan: Berna Türkdoğan, AKDITYK, Ankara 2000, s. 298; Sönmezoğlu, s. 62.

Türk Yunan ilişkilerinin Mustafa Kemal dönemindeki en önemli gündemini Türkiye’de kalan Rumlarla, Yunanistan’da kalan Türklerin değişimi sorunu oluşturmuştur. Lozan Konferansında bu mesele çözülememiş, 30 Ocak 1923’de bir sözleşme ve protokol imzalanmıştır. Buna göre Türkiye’de kalan Rumlarla, Yunanistan’da kalan Türklerin değişimi yapılacak, yalnız 30 Ekim 1918’den önce İstanbul Belediye sınırları içinde yerleşmiş “*établi*” bulunan Rumlarla, Batı Trakya Türkleri bu değişimin dışında tutulacak, yani bunlar buldukları yerlerde kalacaklardı. Yine bu sözleşmeye göre, bu sözleşmeyi uygulamak üzere Türk ve Yunan temsilcilerinin de dâhil olduğu milletlerarası bir karma komisyon kurulacaktı. Bu komisyon çalışmalarını Ekim 1923’te başlatarak sorunu çözmeye çalıştı. Türk ve Yunan tarafı bu konuda yerleşmiş olan nüfusu farklı algıladığı için görüş ayrılığına düştü. Yunanistan daha çok Rum’un Türkiye’de kalmasını istediği için konu Milletler Cemiyeti’ne havale edilmiştir.¹³⁸

Cemiyetin Milletlerarası Daimi Adalet Divanından çıkan 1925 yılındaki rapor, meseleyi çözememiş, iki ülke arasında gerginlik yaşanmıştır.¹³⁹ Yunanistan Batı Trakya Türklerinin mallarına el koyarak buralara Türkiye’den gelen Rumları yerleştirmiş, Türkiye de İstanbul’daki Rumların mallarına el koymuş olması gerginliğin artmasındaki en önemli etken olmuştur. Yaşanan bu gerginlik her iki ülke arasında Aralık 1926’da yapılan siyasal bir anlaşma ile geçici olarak azaltılmıştır. Ancak bu antlaşmada uygulanamayarak gerginlik devam etmiş, askeri çözümlerin gündeme gelmesi ile Yunanistan bundan uğrayacağı zararları düşünerek tekrardan diyalog yolu ile çözüm önermiştir. Türkiye’de bu teklife olumlu cevap verince iki ülke 10 Haziran 1930 tarihli Ankara Antlaşması imzalamıştır. Bu antlaşma ile yerleşme tarihleri ve doğum yerleri ne olursa olsun, İstanbul Rumları ile Batı Trakya

¹³⁸ Armaoğlu, s. 326.

¹³⁹ Nejat Doğan, “Uluslararası Sürekli Adalet Divanı’nda Türkiye-Yunanistan Mübadele Davaları”, **Tesam Akademi Dergisi**, Bursa 2015, s. 221-239.

Türklerinin hepsi yerleşmiş ahali “ tabli” kapsamı içine alınmıştır.¹⁴⁰ Bundan sonra Türk-Yunan ilişkileri tarihlerinde ilk ve uzun süreli olarak bir dostluk ve işbirliği dönemine girmiştir. Bu dostluk ve işbirliği hem Türkiye’nin Batı ile olan ilişkilerini hem de Balkanlarda barışın ve güvenliğin sağlanması için oluşturulan 1934 tarihli Balkan Antantı’nın kurulmasına sebep olmuştur.

1.2.3. Türk-Sovyet İlişkileri

Bu dönemde Türk-Sovyet ilişkileri genelde olumlu bir seyir izlemiş, Milli Mücadele döneminden kalan işbirliği politikası devam etmiştir. Özellikle Türkiye’nin İngiltere ile Musul ve diğer sorunlar yüzünden ilişkilerin gerginleşmesi bu ilişkileri daha da ileri boyuta götürmüştür. 17 Aralık 1925’de Türkiye ile Sovyetler Birliği arasında “Dostluk ve Saldırmazlık Antlaşması” imzalanmıştır.¹⁴¹ Bu iki ülkenin siyasi anlamda daha da yakınlaşmasını sağlamıştır. Bu yakınlaşma daha sonra 11 Mart 1927’de iki taraf arasında bir ticaret antlaşmasının da imzalanmasına sebep olmuştur. Türkiye ile Sovyetler Birliği ilişkilerinin belirleyici faktörü olan Batıya karşı olma siyaseti, zaman içinde ilişkilerin değişmesine yol açacak, Türkiye 1930’dan itibaren Batı  lkeleri ile ilişkilerini geliştirmeye başlaması ve işbirliğine gitmesi ilişkileri bozacaktır. Ayrıca Sovyetler Birliği ideolojik olarak da Türkiye’yi etkilemek istemiş, Türkiye’nin bu alanda hassas davranması ve demokratik ve ulusal değerleri benimseyerek, komünizm ve benzeri oluşumlara izin vermemesi ilişkilerin normal seyrini engelleyici olmuştur. Fakat 1923-1930 arası dönemde Türk dış politikası ve diplomasisinde Sovyetler Birliği önemini korumuştur.

¹⁴⁰ Armaoğlu, s. 326.

¹⁴¹  zgiray, s. 298; Sönmezoğlu, s. 62.

2. HAVA KUVVETLERİNİN ORGANİZASYON YAPISI

Mustafa Kemal Paşa önderliğinde, yeni Türk devletinin varlığı, bağımsızlığı ve toprak bütünlüğünün bütün dünyaya kabul ettirilerek, 29 Ekim 1923'te Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra, çağdaş havacılığa uyum sağlayacak güçlü bir hava kuvvetinin kurulması için çalışmalara başlanmıştır.¹⁴²

1923 yılında müstakil tümen olarak görevine devam eden Hava Kuvvetleri Müfettişliği, üç hava bölüğü, bir deniz hava bölüğü ve bir hava okulundan oluşmaktaydı. Üç şubeden oluşan müfettişlik eğitim ve harekât yönünden Genelkurmay Başkanlığı'na, ikmal yönü itibariyle de Milli Savunma Bakanlığı'na bağlıydı.¹⁴³ 1926 yılına kadar geçen dönem içinde gittikçe artırılarak, hava bölüklerinin sayısı ise üçe çıkarılmış ve bölükler, grup komutanlıkları ve hava istasyon komutanlıkları bünyesinde sevk ve idare edilmiştir.¹⁴⁴

1924 yılında, uçuş eğitimi için diğer ülkelere personel gönderilmesine başlanmış, 1925 yılında Eskişehir'de hava okulu yeniden kurulmuş ve aynı yılın ekim ayında Hava Okulu ilk mezunlarını vermiştir. 1924 yılında Hava Kuvvetleri Muharip Birlikler, Uçuş Okulu, Depolar (Halkapınar ve Afyon deposu) ve Deniz uçak bölüğünden oluşan teşkilat yapısına sahipti.

1928 yılında hava kuvvetleri müfettişliği lağvedilerek Milli Savunma Bakanlığı bünyesinde hava müsteşarlığı kurulmuş, grup ve hava istasyon komutanlıkları kaldırılarak hava taburları oluşturulmuştur. Anılan hava birlikleri, harekât ve eğitim yönünden Genelkurmay Başkanlığı'na (Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti), lojistik destek yönünden hava müsteşarlığına bağlanmıştır. Aynı

¹⁴² “Cumhuriyet Döneminin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetleri'nin Kuruluşu (1923-1944)”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 37.

¹⁴³ Sıtkı Tanman, “1923 Olayları”, **Türk Havacılık Tarihi İstiklal Harbi 1918-1923**, Hava Basımevi, Eskişehir 1953, s. 180; Kaymaklı, s. 124.

¹⁴⁴ “Cumhuriyet Döneminin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetleri'nin Kuruluşu (1923-1944)”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 37.

yıl, havacılığın pilot dışındaki diğer ihtisaslarla ilgili elemanlarının ihtiyaç duyuldukça kurulan okullarda yetiştirilmesine başlanmıştır.¹⁴⁵

1930 yılında, eğitim için Fransa ve İngiltere'ye gönderilen personele ilave olarak, İtalya ve ABD'ye de eğitim için personel gönderilmiştir. 1932 yılında hava alayları kurulmuş ve 1 Temmuz 1932 tarihinde yürürlüğe giren bir kanunla havacı personel ayrı bir muharip sınıf olarak kabul edilmiştir. Bu tarihe kadar başlangıçtan itibaren olduğu gibi, kara ve deniz kuvvetlerinden seçilerek yetiştirildikten sonra Hava Kuvvetlerinde görevlendirilen personel, hava kuvvetlerinde görev almadan önceki sınıftan sayılmaktaydı.¹⁴⁶

3. TÜRK HAVA KURUMUNUN KURULMASI

Osmanlı Devleti özellikle Mahmut Şevket Paşa'nın şahsında hava gücünün önemini fark etmiş, Enver Paşa ile ilerletmiş ve hızla havacılık alanında modern bir teşkilata sahip olmak istemiştir. Ancak dünyada gelişmiş ülkelerin dahi havacılık teşkilatını yeni yeni kurmaya başladığı dönemde Osmanlı Devleti Trablusgarp, Balkan Savaşları ve Birinci Dünya Savaşı'na girmek zorunda kaldığından tam anlamıyla bir hava gücüne sahip olamamıştır. Milli Mücadele döneminde ise teknolojik silah, araç ve gereçlerden faydalanma yoluna gitmiştir. Ancak bu dönemde de etkin bir hava gücüne sahip olunmamıştır. Bu düşüncelerle cumhuriyetin ilanından yaklaşık bir buçuk sene sonra Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulmasına öncülük etmiştir.¹⁴⁷ Bu cemiyetin kuruluş amacı:

- a. Pilot yetiştirmek,

¹⁴⁵ Yalçın, s. 56; "Cumhuriyet Döneminin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetleri'nin Kuruluşu (1923-1944)", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 40.

¹⁴⁶ "Cumhuriyet Döneminin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetleri'nin Kuruluşu (1923-1944)", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 40; **1923-1944**, Türk Hava Kuvvetleri, <http://www.hvkk.tsk.tr/tr/IcerikDetay.aspx?ID=22>, (ET: 25.01.2015).

¹⁴⁷ Yalçın, s. 81.

b. Aerodinamik ve malzemeye ait araştırmalar yapabilecek, uçak motorları ve arızalarından anlayabilecek, gerektiğinde teknik resim ve çizebilecek mühendis seviyesinde eleman yetiştirmek,

c. Makinist okulu açmak,

ç. Askeri ve sivil bir gözlem teşkilatı kurmak, halka gerektiği şekilde havacılığı öğretmek ve tanıtmak maksadıyla gerekli yayınlar yapacak teşkilatı kurmak,

d. Hava yollarını kurup işletmek,

e. Hava spor kulüpleri açmak olarak belirlenmiştir.¹⁴⁸

Büyük çoğunluğunu halkın bağışlarının oluşturduğu kurumun gelir kaynakları:

a. Fitre-zekat ve kurban derileri,

b. Tayyare piyangosu (Milli Piyango),

c. Bir kuruşluk Tayyare Cemiyeti dilekçe pulu,

ç. Sigara paketlerindeki bir tek sigara,

d. İki civa madeninin işletilmesinden elde edilen tüm gelirler,

e. Askeri terhis teskerelerinin basımı ve cüzi bir ücret karşılığında terhis edilecek erlere verilmesi,

¹⁴⁸ Perihan Kilimci, **Atatürk Döneminde (1923-1938) Türk Askeri Havacılığı**, İstanbul 2004, s. 117; Yalçın, s. 82.

f. El ve duvar ilanlarının imtiyazı,

g. Uşak şeker fabrikasının her yıl ki ilk ürünler ile Bulgaristan'dan karşılanmak üzere Trakya'ya geçecek koyun sahiplerine verilecek kefalet namelerin ve makara ve iplik tesis hakkının Türk Tayyare Cemiyeti'ne verilmesinden elde edilen gelirler gibi toplam yirmi bir kalemden oluşmaktaydı.¹⁴⁹

Kurtuluş Savaşı'nda, Osmanlıdan kalma uçaklar, Yunanlılardan ele geçirilen uçaklar, Fransa'dan alınan on uçak, Erzurumlu Nafiz Bey'in bağışladığı dört uçak, 174'üncü alay personelinin bağışladığı bir uçak¹⁵⁰ ve Almanya'dan alınan yirmi bir uçaktan faal edilen iki uçak ile İtalyanlardan alınan topsuz yirmi adet Spad XIII marka uçak kullanılmıştır.¹⁵¹

4. HAVA HARP SANAYİİNİN KURULMASI

Türkler, kendilerine ait uçak sanayisinin bulunmayışı yüzünden Trablusgarp, Balkan Savaşları, Birinci Dünya Savaşı ve daha sonrasında Kurtuluş Savaşı süresince büyük sıkıntılar yaşamıştır. Uçakların idame işletmesi için yeterli yedek malzemenin olmayışı yüzünden uçaklara bakım yapılamamış arızalı uçaklar onarılamamıştır. Bu tecrübeler ışığında Cumhuriyet'in ilanından sonra, hava gücünün savaştaki etkinliğine inanan ve aynı zamanda gelecekteki savaşların göklerde kazanılacağını düşünen Mustafa Kemal, gökyüzündeki yerimizi başkalarının almaması için yeni Türkiye'nin başka milletlere muhtaç olmayacağı yerli havacılık sanayinin kurulmasını istemiş ve "*Bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde*

¹⁴⁹ Hakan Uzun, "Türk Hava Kurumu Gelir Kaynakları: "Fitre, Zekât Ve Kurban Derileri" Üzerine", **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, İzmir 2007, s. 167; Kilimci, s. 118.

¹⁵⁰ Sarp, s. 171; Tanman, s. 198.

¹⁵¹ Yalçın, s. 85; Yavuz, s. 3.

yapılması ve hava harp sanayiinin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi icap eder.” sözleriyle havacılık politikasını belirlemiştir.¹⁵²

Bu maksatla Türk Tayyare Cemiyeti'nin kuruluşundan sekiz ay kadar sonra uçak ve uçak motorlarını imal etmek amacıyla Kayseri'de bir uçak fabrikası kurulmasına karar verilmiştir.¹⁵³ Fabrikanın kuruluşu için çalışmalara başlanmıştır. Bunun için çok yönlü bir araştırma yapılmış ve yurtdışındaki ilgili firmalara teklifler götürülmüştür. Araştırmaların sonucunda, Versay Antlaşması gereği ülke sınırları içerisinde üretim yapamayan dünyanın sayılı teknolojisine sahip olan Almanya'nın uçak üreticisi Junkers Flugzeugwerke A.G. ile 15 Ağustos 1925 tarihinde anlaşma yapılmıştır.¹⁵⁴ Böylece Türkiye'de uçak ve uçak motorlarını imal etmek amacıyla Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) kurulmuştur.¹⁵⁵

TOMTAŞ 6 Ekim 1926'da icra edilen devlet töreni ile açılmıştır.¹⁵⁶ Devletin zirvesinden törene katılan heyet Ankara'dan Kayseri'ye uçakla gitmiştir. Mustafa Kemal Paşa çok önem verdiği bu tesisin açılışına katılamamış ancak daha sonra Kayseri'ye yaptığı ziyaretlerde tesisleri ziyaret etmiştir. Fabrika ellisi Türk olmak üzere yüz yirmi Alman personelle faaliyete başlamıştır.¹⁵⁷ Kalifiye eleman sıkıntısının çözülmesi için istihdam edilen Türk personel Almanya'ya eğitime gönderilmiştir. Böylelikle A-19 ve A-20 uçaklarının üretimi ile bakım ve onarımları Türkiye'de yapılmaya başlanmıştır. Ancak fabrikada çalışan Almanlara verilen yüksek ücretlerin bakım ve onarım maliyetlerini artırması gibi sebeplerden dolayı

¹⁵² “Havacılık Sanayi”, **Türk Hava Kuvvetleri**, <http://www.hvkk.tsk.tr/tr/YuzYilIcerikDetay.aspx?ID=120&IcerikID=5379>, (ET:10.05.2015).

¹⁵³ İhsan Tayhani, **Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950)**, THK Kültür Yay. No:1, Ankara 2001, s. 212; Kaymaklı, s. 351.

¹⁵⁴ Yalçın, s. 72.

¹⁵⁵ BCA, Fon Kodu: 030.18.01.01. Yer No: 016.64.24.

¹⁵⁶ Kaymaklı, s. 352.

¹⁵⁷ Bora Çağlar, “Havacılık ve Savunma Sanayii Üzerine Çalışmalar”, **HAVELSAN**, Ankara 2000, s. 338-339.

çıkan anlaşmazlıklar sonucunda 28 Haziran 1928 tarihinde kapatılmak zorunda kalmıştır.¹⁵⁸ Fabrika 1929 yılında Milli Savunma Bakanlığına devredilmiştir.

Kayseri Uçak Fabrikası 1931 yılında yeniden bir açılış yapılmıştır. 1932 yılında MSB.lığı ile “American The Curtiss Aeroplane and Motor Company Inc.” firması ile bir sözleşme imzalandı. Bu sözleşmeye göre otuz üç “Curtiss Hawk” sekiz “Fledgling” uçakları ürettirilmiştir. Üretilen ilk Fledgling marka ve 1401 kuyruk numaralı uçak Atatürk’ün emri ile Türk Devleti’nin hediyesi olarak 1934 senesinde Tahran’a gönderilmiştir.¹⁵⁹ 1935 yılında üç ayrı tipte toplam 50 adet planör Türkkuşu için imal edilmiştir. 1936 yılında Almanlarla lisans antlaşması yapılarak 1937 yılından itibaren Gotha145 uçaklarından 45 adet üretilmiştir.¹⁶⁰ Aynı yıl Polonya firması olan Pantswowe Zaklady Lotnicze ile lisans sözleşmesi yapılmış ve 1937’den itibaren 20 adet PZL-24A-24C tipi uçak üretilmiştir. Kayseri Uçak Fabrikası ayda dört uçak üretecek kapasiteye çıkmıştır.

5. TÜRK HALKININ HAVACILIĞA KATKILARI

Milli Mücadele yıllarında Yunanlılar yüz civarında uçak ve birçok yerde kurdukları meydanlardan, Türk ordusuna hava gücü ile taarruz etmiştir. Öyle ki, İstiklal Harbi yıllarında Türk ordusu bazı zamanlar tek uçağa düşmüş bazı zamanlar ise uçaksız kalmıştır. Savaşlarda hava gücünün kuvvet çarpanı oldukça fazla etkiye sahip olmuştur. Bundan sonraki yıllarda olabilecek muhtemel savaşlarda Türk ordusunun da hava gücüne sahip olması için uçağa acil ihtiyaç duymuş ülke ekonomisinin içinde bulunduğu durum pek iç açıcı olmadığından yeniden sine-i millet denmiştir.

¹⁵⁸ Yalçın, s. 76.

¹⁵⁹ Zeynep Gülten, **İlk Uçak Sanayimiz Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ’tan “1926” 2’nci Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığı’na 2001**, Hava Müze Komutanlığı Yayını, İstanbul 2002, s. 23.

¹⁶⁰ Yalçın, s. 78.

Bu sıkıntılı dönemlerde Türk milletinin yaptığı bağışlar tarihi bir görev yerine getirmiştir. İstiklal Savaşı yıllarında 174'üncü alay subayları maaşlarından aralarında topladığı paralarla bir uçak, Erzurumlu Nafiz Kotan Bey dört adet uçak bağışında bulunmuştur.¹⁶¹ Ekonomik sıkıntıların yaşandığı ve uçak tedariki için kaynak bulunamadığı bir dönemde halkın ve ordu mensuplarının orduya yaptığı yardımlar çok faydalı olmuştur. Bu uçaklar zaferin kazanılmasına önemli katkı sağlamıştır.

Türk halkı İstiklal Savaşı yıllarında, Hava Kuvvetlerini güçlendirmek amacıyla tasarruf ettiği varsa altından, fazla olan evinden birini, çiftçiler elde ettikleri ürünün bir kısmını, fabrika sahipleri veya tüccarlar ekonomik durumlarına göre maddî yardımlarını, esnaf günlük hâsılatlarını, evlenenler ziynet eşyalarının bir kısmını, öğrenciler harçlıklarından biriktirdiklerini Türk Hava Kuvvetlerine vermiştir.¹⁶² Hatta ve hatta oruç tutmak suretiyle tasarruf ederek bu paraların Türk Tayyare Cemiyeti'ne bağışlanması dahi teklif edilmişti.¹⁶³ Türk halkı para toplayarak ordumuza 1925-1935 yılları arasında iki yüz elli adet uçak değerinde yaklaşık elli milyon lira bağışlamıştır.¹⁶⁴ Bunlarla o günün son teknoloji uçakları alınmıştır. Alınan bu uçaklara bağışı yapan kişinin, ilin, ilçenin ya da köyün ismi verilmiştir.¹⁶⁵

Türk Hava Kurumu başkanı Fuat Bey, 24 Ağustos 1932 tarihinde Hâkimiyeti Milliye gazetesinde, aynı yıl kırktan fazla uçağın Türk Hava Kurumuna alınacağını bildirmiştir. O yıl Çatalca, Burdur, Babaeski, Savur, Bitlis, Pınarbaşı, Balya, Mudanya, Nevşehir, Çorum, Kızılcahamam, Konya, Ankara, Balıkesir, Uşak, Akhisar, Bursa, Adana, İstanbul, Edremit, Karaburun, Foça gibi şehirlere 30 Ağustos'ta isim konma töreni yapılmıştır. Bu tarihe yetişmeyen illerin töreni 29

¹⁶¹ Osman Yalçın, "Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri" **Gazi Akademik Bakış Dergisi**, Cilt 3, Sayı 6, Ankara 2010, s. 197.

¹⁶² Muzaffar Ergüder, (Haz.:H.İbrahim Fırtına), **Havacılık Anıları 1922-1930**, THK Yayınları, Ankara 2009, s. 63-64.

¹⁶³ "Tayyare Orucu", **Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi**, 31 Mart 1926, Sayı 1702, s. 3.

¹⁶⁴ **Gönüllerden Göklere**, Hv.K.K.lığı Gensek. Tarihçe Şubesi Yayını No:31, Ankara 2005, s. 4.

¹⁶⁵ Serap Taşdemir, "Ayvalık Halkının Türk Tayyare Cemiyeti'ne Desteği: Güzel Ayvalık Tayyaresi", **Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi**, Ankara 2010, s. 78.

Ekim’de yapılmıştır. İlk uçaklarını alan şehir ve kasabalar yirmi sekiz bin lira ikinci uçaklarını alanlar kırk bin üçüncüden itibaren yüzer bin lira bağışlamıştır.¹⁶⁶

¹⁶⁶ “Tayyare Cemiyeti”, **Hâkimiyeti Milliye Gazetesi**, 24 Ağustos 1932, Sayı 3990, s. 1.

III. BÖLÜM

TÜRKİYE’NİN DIŞ POLİTİKASI VE ASKERİ HAVA SEYAHATLERİ

1. TÜRKİYE’NİN DIŞ POLİTİKASI 1930-1939 DÖNEMİ

1930-1939 arası Türk dış politikasında önemli değişimler başlamıştır. Batılı Devletlerle Lozan Antlaşması’ndan kalan sorunlar önemli oranda çözülmüş ve Türkiye, sadece kendi ulusal sorunlarını değil, bölgesel ve dünya barışına da katkıda bulunan, ikili ve çok uluslu oluşumların içine giren, uluslararası örgütlere üye olan aktif ve barışçı bir dış politika uygulamıştır. Ancak dış politikasını belirleyen yeni faktörler de gündeme gelmiştir. Bunun içinde en önemlisi, 1929 ekonomik krizi ve Birinci Dünya Savaşı sonrası oluşan durumu değiştirmek isteyen Almanya, İtalya, Japonya gibi devletlerin oluşturduğu revizyonist (Değişimci) grup, diğer tarafta, mevcut statükoyu korumak isteyen İngiltere, Fransa ve Sovyetler Birliğinden gibi devletlerin oluşturduğu anti revizyonist (Değişimci olmayan) grup oluşumlarının ürettiği politikalardan oluşmuştur.

Türkiye ulusal dış politikasını bu gelişmelere göre düzenleme yapmak zorunda kalmıştır. Dünya bloklaşmaların yaşandığı bu dönemde Türkiye, özellikle 1931’den sonra dış politikasının temel anlayışı olan “Yurtta Barış Dünyada Barış” ilkesine uygun olarak yaşanan bunalımları çözüme yoluna gitmiştir. Bu dönemde Türkiye dış politikada stratejik önemini yeniden dış dünyaya hissettirmiştir.

1.1. İsmet Paşa'nın Moskova Ziyareti¹⁶⁷ (25 Nisan-10 Mayıs 1932)

Sovyetler Birliği ile Türkiye Cumhuriyeti arasındaki ilişkileri pekiştirmek ve birinci beş yıllık kalkınma planını uygulayan Sovyetler Birliği'nden bu konuda Türkiye'ye yardımcı olması için destek istemek amacıyla başbakan İsmet Paşa Sovyetler Birliği'ne 25 Nisan-10 Mayıs 1932'de Odesa, Moskova, Leningrad ve Harkov'u kapsayan resmi bir ziyarette bulunmuştur. Bu ziyarette yapılan ikili görüşmelerde şu konular ele alınmıştır:¹⁶⁸

- a. Kültürel işbirliğinin artırılması,
- b. Uluslararası alanda işbirliğinin sürdürülmesi (Türkiye Balkanlarda izlediği politika üzerine bilgi verdi ve Milletler Cemiyeti'ne üye olma isteğini SSCB'ye kabul ettirdi.)
- c. Farklı politik sistemlerin işbirliğine engel olmaması,
- ç. Türkiye'ye kredi verilmesi (8.000.000 dolar, faizsiz, 20 yıl içerisinde tarım ürünleriyle ödemeli, kurulacak fabrikalara teknoloji ve uzman yardımı koşullarını içeren)

Bu gezi ekonomik kazanımlar elde edilmesinin yanında SSCB'yi Türkiye'nin Milletler Cemiyeti'ne üye olma konusunda ikna edilmesi açısından önemli olmuştur. Türk basını Milletler Cemiyeti'ne girilmesini SSCB'yi İsmet Paşa'nın iknası ile olduğunu duyurmuştur. Türkiye'nin Sovyetler birliği ile karşılıklı mutabakat

¹⁶⁷ “İsmet Paşanın Bindiği Vapur Bu Sabah Boğazdan Çıktı”, **Akşam Gazetesi**, 25 Nisan 1932, Sayı 4862, s. 1.

¹⁶⁸ Bernard Lewis, **Modern Türkiye'nin Doğuşu**, Çev.: Boğaç Babür Turna, Arkadaş Yayınevi, Ankara 2014, s. 383; Erel Tellal, “SSCB'yle İlişkiler” **Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Baskın ORAN(ed), I-II, İletişim Yay., İstanbul 2001, I, 319.

sonucunda milletler cemiyetine üye olması¹⁶⁹ iki ülke ilişkilerinin bozulmasına engel olmuştur. 1934'te SSCB'nin örgüte üye olması ile işbirliği devam etmiştir.

Gezinin sonunda Türk Heyetinin geri dönmesinin ardından Türk uzmanlar ülkede kalarak özellikle tekstil sanayinin çok geliştiği Sovyetler Birliği'nde birçok sanayi merkezinde incelemeler yapmış ve Türkiye'de kurulacak tekstil fabrikası için buradan makinelerin getirilmesine karar vermiştir. Bu gezide kararlaştırıldığı gibi bir grup Rus uzman, verilen Rus kredisinin nerelerde kullanılması gerektiğini belirlemek için Türkiye'ye gelmiştir. Türkiye'ye traktör, 3 ufak 2 büyük tank, 2 kamyon ve 1 otobüs hediye olarak gönderilmiştir.¹⁷⁰

Bu geziler sonucunda uzmanlar Türk yetkililere raporu sunmuşlar ve bu raporda belirtildiği gibi Nazilli ve Kayseri'de pamuk fabrikalarının kurulması ayrıca pamuk üretiminin arttırılmasını tavsiye etmişlerdir. Heyetin ziyareti sırasında Sovyetler Birliği tarafından verilen kredinin planlamasını yapmak üzere Türkstroy adında bir tröst müdürlüğü kurulmuştur. Müdürlüğe de Sovyet Ağır Sanayi Komiserliği üyesi M. Zolotraf getirilmiştir. Türkstroy ilk olarak Kayseri'de kurulması planlanan bez fabrikasının projesini hazırlayarak Haziran 1933'te ülkede bulunan Türk heyetine sunmuştur.

Kayseri'de kurulacak olan fabrikanın çalışmalarına hızla başlanmış fabrikanın inşası devam ederken Sümerbank Genel Müdürlüğü, fabrikada çalıştırılmak üzere yetiştirilecek gençleri staj yapmaları için Sovyetler Birliği'ne göndermiştir.¹⁷¹ 90

¹⁶⁹ “Milletler Cemiyetine Girmemiz ve Rusya ile Münasebetimiz”, **Hâkimiyeti Milliye Gazetesi**, 18 Temmuz 1932, Sayı 3953, s. 1.

¹⁷⁰ “Milli Sanayimizi İnkişaf Ettirmek İçin Moskova'da Bir İytilaf”, **Hakimiyeti Milliye Gazetesi**, 8 Mayıs 1932, Sayı 3882, s. 1.

¹⁷¹ BCA, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 41.85.7.

Türk genci dokuz ay Rusya’da staj gördükten sonra kurulacak fabrikada usta olarak işe başlayacaklardır.¹⁷²

İsmet Paşa bu ziyareti sırasında 1 Mayıs kutlamalarını resmi erkânla birlikte izlemiştir. Bu ziyareti bir yıl sonra cumhuriyetin onuncu yılı kuruluş yıl dönümü kutlamalarına katılmak suretiyle karşılık bulmuştur. General Vorosilov başkanlığında geniş bir heyet katılmıştır. Bu ziyarette SSCB’nin Türkiye’ye desteği bir kez daha vurgulanmıştır.¹⁷³

1.2. Türkiye’nin Milletler Cemiyeti’ne Katılması (18 Temmuz 1932)

Türkiye, Birinci Dünya Savaşı sonrasında Dünya Barışını korumak amacıyla kurulan ve geniş katılımı amaç edinen bu örgüte sürekli Türkiye’nin aleyhine kararlar alan İngiltere’nin denetiminde olması sebebiyle başlangıçta uzunca bir süre sıcak bakmamıştır. Ayrıca İngiltere ve bazı Avrupalı devletler de Türkiye’nin Sovyetler Birliği ile olan yakınlaşması dolayısı ile Türkiye’nin bu örgüte girmesine sıcak bakmamışlardı. Fakat Türkiye, 1930’dan itibaren bölgesel ve dünya politikalarında barışçıl ve örgütsel güvenlik anlayışına uygun hareket etmesi ve Lozan’dan kalan sorunlarını barış ve diplomasi yolunu kullanarak çözmesi, başta İngiltere olmak üzere Avrupa’nın Türkiye’ye olan ilgisini arttırmıştır. 1932 tarihli silahsızlanma konferansının 13 Nisan 1932’deki oturumunda Türkiye’nin Milletler Cemiyeti’ne üye olabileceğini resmen bildirmiştir. Milletler Cemiyeti Konseyi’nin 6 Temmuz 1932 tarihli oturumunda kırk üç devletin ittifakı ile Türkiye Milletler Cemiyeti’ne üye olmuştur.¹⁷⁴ Türkiye’nin Milletler Cemiyeti’ne katılması

¹⁷² Tuğba Korhan, “Türkiye Cumhuriyeti’nin İlk Yıllarında Türk-Rus Ticari ve Ekonomik İlişkileri Üzerine” *Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Bolu 2012, Cilt I, Sayı 24, s. 98.

¹⁷³ Tellal, s. 320.

¹⁷⁴ Figen Atabey, “Türk-İngiliz Siyasi İlişkileri (1936-1939)” *History Studies*, Samsun 2005, s. 26; Gönlübol vd., *Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1995)*, Siyasal Kitabevi, Ankara 2014, s. 98;

Balkanlarda da işbirliğini ve yakınlaşma faaliyetlerini arttırmıştır. Batı ülkeleriyle meydana gelen bu yakınlaşma ve işbirliğinin Sovyetler Birliği kendi aleyhine dönmesinden çekinmiştir. Aşağıda verilen taahhülle Sovyetler Birliğinin endişelerini gidermek amacıyla bir nota verilmiştir.¹⁷⁵ Taahhütte;

“... Sovyetler Birliğine karşı tatbiki mümkün müeyyideler... Sovyetler Birliğinin üçüncü bir devlete tecavüz harbi ilan etmesi halinde tasavvur edilebilir... Sovyetler Birliğine karşı diğer devler tarafından yönetilip de, Türki'nin haklı görmeyeceği bu tür bir suçlama Türkiye'yi 16'ncı madde uyarınca kararlaştırılacak herhangi bir tedbire katılmaya mecbur kılamaz”.

İlk önce Türkiye'nin cemiyete üyeliğini desteklememesine rağmen, bu nota ile çekinceleri giderilmeye çalışılmıştır. Sovyetler Birliği, Almanya ve Japonya'nın militarist politikaları artınca 1934'de resmen Milletler Cemiyeti'ne üye olmuş ve Türkiye'nin Milletler Cemiyeti'ne girmesi Sovyetler Birliği ile Türkiye arasında problem olmaktan çıkmıştır.¹⁷⁶

1.3. Balkanlarda İşbirliği ve Balkan Antantı'nın Kurulması (9 Şubat 1934)

Türkiye, takip ettiği dış politikanın gereği olarak, hem dünya barışının korunmasına hizmet etmeye çalışmış, hem de bölgesel olarak kalıcı bir barışın tesisi yönünde önemli çabalar harcamıştır. Bu bölgesel faaliyetlerin en yoğun olduğu alan Balkanlar olmuştur. Türkiye, bu bölgede barış taraftarı olduğunu 15 Aralık 1925'te Arnavutluk ile, 18 Ekim 1925'te Bulgaristan ile, 25 Ekim 1925'te de Yugoslavya ile yaptığı dostluk antlaşmaları ile ispat etmiş, 1930 sonrasında Yunanistan'la arasındaki

Hüner Tuncer, **Atatürkçü Dış Politika**, Kaynak Yayınları, Ankara 2011, s. 128; Yılmaz, s. 213; Kaymaklı, s. 203.

¹⁷⁵ Kâmuran Gürün, **Dış İlişkiler ve Türk Politikası**, Ankara Üni. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yay. 531, Ankara 1983, s. 49.,

¹⁷⁶ Kâmuran Gürün, **Türk-Sovyet İlişkileri (1920-1953)**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1991, s. 129; Gönlübol vd., s. 98.

nüfus değişimi sorununu çözerek ve bu ülkeyle de işbirliğini artırarak dış politikasını kuvvetlendirmiştir. 14 Eylül 1933 tarihinde Yunanistan'la “Dostluk ve Sınır Güvenliği Antlaşması”¹⁷⁷ Ekim 1933'te Romanya ile “Dostluk Saldırmazlık, Hakemlik ve Uzlaştırma Antlaşması”¹⁷⁸, Kasım 1933'te “Yugoslavya ile Dostluk, Saldırmazlık, Hakemlik, Uzlaştırma Antlaşması” imzalanınca, Balkanlardaki olumlu hava bir Balkan Antantı kurulması fikrini daha da olgunlaştırmıştır.¹⁷⁹

Balkan ülkeleriyle Türkiye'yi yakın ilişkiler kurmaya iten sebebin başında 1929 yılında gerçekleşen dünya ekonomik krizi gelmektedir. Diğer yandan Mussolini'nin dünya barışını sağlayabilecek devletlerin sadece İtalya, Almanya, İngiltere, Fransa olduğunu söylemesi üzerine Balkan ülkelerinin harekete geçip Balkan Paktı kurma planları yapmasında bir diğer etken olmuştur. Türkiye ile Yunanistan Ekim 1930'da Atina'da tüm Balkan ülkeleri temsilcilerini bir araya getirmiş görüşmeler yapmıştır. Burada yapılan görüşmelerde sanayileşmiş devletlerle ticaret yapmak yerine, kendi aralarında ticaret yapmak gibi kararlar almışlardır. Bu Türk-Yunan yakınlaşması Balkan Paktı'na en önemli dayanak olmuştur. Balkanlarda istikrar ve güvenliğin sağlanması amacıyla Türkiye'nin öncülüğünde Yunanistan'ın bunu desteklemesi ve Yugoslavya ve Romanya'nın onaylaması ile Balkan Birliği için Atina'da görüşmeler ve karşılıklı antlaşmalar imzalanmıştır. Arnavutluk ve Bulgaristan, Avrupa'nın statüsünü değiştirmeyi isteyen politik anlayışındaki politikaları desteklemeleri nedeniyle bu işbirliğine yanaşmamışlardır.

¹⁷⁷ Tuncer, s. 128.

¹⁷⁸ Selman Yaşar, “Türkiye-Romanya İlişkileri (1930-1938)”, **Turkish Studies**, Ankara 2012, s. 3207; Tuncer, s. 146.

¹⁷⁹ Salih Işık, **Balkan Antantı, Balkan Paktı ve Türkiye**, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Edirne 2011, s. 40; Yılmaz, s. 214.

Balkan Antantı 9 Şubat 1934 tarihinde Türkiye, Yunanistan, Yugoslavya ve Romanya arasında imzalanmıştır.¹⁸⁰

1.3.1. Balkan Antantı'nda Alınan Kararlar

- İlgili devletler birbirlerinin bağımsızlığına saygılı davranacaklar.
- Sınırlarını karşılıklı olarak garanti edecekler.
- Birbirlerine danışmadan herhangi bir Balkan devletiyle bir siyasi antlaşma veya siyasi bir harekette bulunmayacaklar.
- Ekonomik konularda karşılıklı çıkarları göz önünde bulundurmamak şartıyla işbirliği yapmayı kabul edecekler.

1.3.2. Balkan Antantı'nın Türkiye Açısından Önemi

Balkan Antantı ile Türkiye batı sınırlarını güvence altına almış ve Türkiye için Balkanlarda barış görüşmeleri başlamıştır. Bu antant, bölgesel işbirliğinin önemli olduğunu Balkan ülkelerine göstermiş ve Türkiye'nin devlet politikasını belirtmesi açısından önemli bir yer teşkil etmiştir. Ayrıca bu gelişmeler Türkiye'nin gelecekteki yerinin batı dünyası olduğunu göstermesi açısından önemli olmuş, Türkiye'nin başta İngiltere ve Fransa başta olmak üzere Batı ile ilişkileri hızla iyileşme ve gelişme sürecine girmiştir.

¹⁸⁰ "Balkan Misakı Bugün İmzalanacak", **Hâkimiyeti Milliye Gazetesi**, 9 Şubat 1934, Sayı 4509, s. 1; "Balkan Misakı Bugün Büyük Merasimle İmza Ediliyor", **Akşam Gazetesi**, 9 Şubat 1934, Sayı 5509, s. 1; "Balkan Misakı Dün İmzalandı", **Kurun Gazetesi**, 10 Şubat 1934, s. 1; Gürün, s. 139; Esra S. Değerli, "**Türkiye'nin Balkan Ülkelerine Yakınlaşma Çalışmaları: Balkan Paketi**", Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt IX, Sayı 2, Eskişehir 2008, s. 127; Salih Işık, s. 48; Gönübol vd., s. 103; Tuncer, s. 150; Ahmet Mumcu, **Tarih Açısından Türk Devriminin Temelleri ve Gelişimi**, İnkılap Kitabevi, Ankara 2011, s. 163; Kaymaklı, s. 207.

Bu antant, çok sıkı ve güvenli bir kolektif güvenlik oluşturmamış, özellikle Yugoslavya üzerindeki İtalya ve Alman tehdidi, Bulgaristan'ın Almanya ve İtalya ile işbirliği yapma eğiliminin Romanya'yı Almanya ve İtalya'nın hedefi haline getirmesi gibi temel siyasi ve askeri çekinceler kuvvetli bir işbirliğini önlemiştir. Antant, 1939'da işlevini yitirmiştir.

1.4. Montrö Boğazlar Sözleşmesi (20 Temmuz 1936)

Lozan Konferansı'nda imzalanan Boğazlar Sözleşmesi'ne göre, "Boğazlardan geçiş serbest olacak, Çanakkale ve İstanbul boğazlarının her iki kıyısıyla Marmara Denizi'ndeki adalar askerden arındırılacak, Boğazların 20 kilometrelik çevresi askersiz hale getirilecekti. Bu bölgenin kontrolü ve güvenliği de Milletler Cemiyeti'nin garantisi altında olacaktı."

1933'ten sonra İtalya, Almanya ve Rusya silahlanmaya başladı. Milletler Cemiyeti barışı tehdit eden bu gelişmeleri önleyememiş, bu gelişmeler üzerine kendi güvenliğini garanti altına almak isteyen Türkiye, 10 Nisan 1936'da Boğazlar üzerindeki sınırlamaları kaldırmak amacıyla Lozan Antlaşması'nı imzalayan devletlere bir nota göndermiştir. Türkiye'nin bu isteği ilgili devletler tarafından uygun olarak değerlendirilmiştir.

İsviçre'nin Montrö şehrinde bir konferans toplanmış ve bu konferansa Türkiye, İngiltere, Fransa, Sovyetler Birliği, Japonya, Yunanistan ve Yugoslavya katılmıştır. Konferansın sonunda 20 Temmuz 1936 tarihinde Montrö Boğazlar Sözleşmesi imzalanmıştır.¹⁸¹ İtalya da iki yıl sonra bu sözleşmeyi tanımıştır.

¹⁸¹ "Montreuxde Sabahtan Beri Büyük Faaliyet Var", **Akşam Gazetesi**, 20 Temmuz 1936, Sayı 6377, s. 1; "Mukavelename Bugün İmza Ediliyor", **Kurun Gazetesi**, 20 Temmuz 1936, Sayı 6654, s. 1; Figen Atabey, "Lozan Sonrasında Boğazlar Sorununun Çözümü: Montreux Boğazlar Sözleşmesi", **History Studies**, Samsun 2013, s. 25; Yılmaz, s. 216; Tuncer, s. 160.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne göre Boğazlar Komisyonu kaldırılmış ve Boğazların yönetimi tamamen Türkiye'ye bırakılmıştır. Böylece Türkiye'nin egemenliğini kısıtlayan önemli bir sorun çözümlenmiştir.

1.5. Sâdâbât Paktı'nın Kurulması (8 Temmuz 1937)

İtalya'nın özellikle 1936'da Habeşistan'a saldırarak Afrika ve Ortadoğu'da tehlikeli emeller beslediğini açıkça ortaya koyması ve Doğu Akdeniz'i ve Balkanları tehdit etmesi üzerine Balkan Antantı kurularak Türkiye'nin Batı güvenliği önemli ölçüde sağlanmıştı.

İngiltere, Akdeniz'deki İtalyan tehdidine karşılık Fransa ile beraber oluşturduğu Akdeniz Paktı'na Türkiye, Yunanistan ve Yugoslavya ile beraber üye oldu ve karşılıklı taahhütlere bu dönemde katılmıştı. Türkiye'de geleneksel ve kültürel olarak bağı bulunan ve 1930'dan sonra önemli ölçüde ulusal bağımsızlıklarını kazanan Müslüman ülkelerle dostluk ve işbirliği politikası uygulayarak, hem yaklaşan savaş tehlikelerini önlemek, hem de Ortadoğu'da barış ve istikrarın sağlanması için gelen önerileri değerlendirmişti.

Ortak bir savunma sisteminin oluşturulması fikri, İran tarafından önerilince Türkiye ve Irak bunu desteklemiş ve Ortadoğu'da ilk kez komşu ve Müslüman ülkeler, bir işbirliği ve saldırmazlık antlaşması olan Sâdâbât Paktını 8 Temmuz 1937'de Tahran'ın Sâdâbât Sarayında imzalayarak yürürlüğe koymuştur.¹⁸² Sâdâbât Paktına Türkiye, İran, Irak ve Afganistan katılmıştır.¹⁸³ İmzalanan antlaşma gereğince, aralarındaki ilişkileri geliştirmeyi ve devam ettirmeyi kabul etmiş, Milletler Cemiyeti ve barış girişimlerine bağlı kalmayı taahhüt etmiş, birbirlerinin içişlerine karışmamayı, ortak sınırlarına saygı göstermeyi, ortak çıkarlarını

¹⁸² Armaoğlu, s. 347; Tuncer, s. 155; Mumcu, s. 163.

¹⁸³ Yılmaz, s. 218; Gönübol vd., s. 108.

ilgilendiren konularda birbirlerine danışmayı, birbirlerine karşı herhangi bir saldırı amacını güden hiçbir siyasi oluşuma katılmamayı taahhüt etmişlerdir.

Böylece Türkiye Balkan Antantı ve Sâdâbât Paktı ile batıda ve doğuda bir güvenlik sistemi kurmuş ve kendisi için önemli olan bu iki bölgede barış politikasını kuvvetlendirmiştir. Bu paktın oluşturulması sadece üye ülkeler tarafından değil, bölgede mandatar devlet olarak Irak'ı koruyan İngiltere ve Amerika tarafından da olumlu karşılanarak, bu siyasi anlaşma desteklenmiştir.

1.6. Hatay'ın Türkiye'ye Katılması (23 Haziran 1939)

Mondros Ateşkesi'nden sonra Hatay ve İskenderun Fransızlar tarafından işgal edilmiştir. 1921 yılında Sakarya Meydan Muharebesi'nden sonra Türkiye ile Fransa arasında yapılan Ankara Antlaşması'yla bu şehirler Misak-ı Millî'ye ters düşmesine rağmen Fransa'da kalmıştır.¹⁸⁴

II. Dünya Savaşı'nın yaklaşması üzerine Fransa 1936 yılında Suriye'yi boşaltma kararı almış, Bu arada Fransa, Hatay'ı Suriye'ye bırakmıştı. Sorunları barışçı yollarla çözümlenmek isteyen Türkiye, Milletler Cemiyeti'ne başvurarak çoğunluğunu Türklerin oluşturduğu Hatay'ın Türkiye'ye verilmesini istemiştir.

Türkiye, bu gelişmeler üzerine Fransa'ya bir nota vererek İskenderun'un bağımsızlığının tanınmasını istemiş, Fransa bu teklifi reddetmişti. Milletler Cemiyeti ise, aldığı kararla, İskenderun'un iç işlerinde bağımsız, dış işlerinde Suriye'ye bağlı olmasını kabul etmişti. Dahası "Hatay" sancağının toprak bütünlüğü, Türkiye ve Fransa'nın garantisi altında olacaktı. Ancak bu anlaşma da uyuşmazlığı sona erdiremedi.

¹⁸⁴ Yılmaz, s. 218.

Bu dönemde uluslararası ilişkiler giderek gerginleşmeye başladı. Almanya'nın Avusturya'yı ilhakından sonra, Avrupa'da güçler dengesi bozulmaya başladı, bunun üzerine de Fransa, Hatay konusundaki tutumunu yumuşatmak zorunda kalmıştı. Yapılan seçimler sonucunda 2 Eylül 1938 tarihinde bağımsız bir devlet olarak Hatay Cumhuriyeti kuruldu.¹⁸⁵ Ardında da Hatay Cumhuriyeti ile Türkiye arasında yakın ilişkiler geliştirildi.

1939'da Avrupa'da yayılan savaş rüzgârları Fransa'nın Türkiye'nin isteklerini kabul etmesini sağladı.¹⁸⁶ 23 Haziran 1939'da Fransa ile Türkiye arasındaki bir antlaşma ile Hatay'ın Türkiye'ye katılması kabul edildi.¹⁸⁷ Böylece Atatürk'ün ölümünden sonra Hatay meselesi de Misak-ı Millî doğrultusunda Türkiye'nin lehine çözümlenmiştir.¹⁸⁸

2. TÜRKİYE TURU

Mustafa Kemal Paşa tarafından öncülüğü yapılan kampanya ile birlikte 1923-1930'lu yıllar arasında Türk Milleti kıt olanaklarına rağmen topladıkları yardımla Türk Hava Kuvvetlerinin uçak ihtiyacını karşılamak için olağanüstü çaba göstermiştir. Ülkenin değişik şehir ve kasabaları kendi başlarına organize ettikleri kampanyalar ile uçak alımını sağlamışlardır. Halk bağış yaptığı uçaklarını da şehirlerinin üzerinde uçarken görmek istemiştir. Mustafa Kemal'de Türk milletinin bu talebini karşılıksız bırakmamış Hava Kuvvetlerine alınan uçaklarla yurdun her tarafını gezip Türk halkına minnettarlık hislerini göstermelerini istemiştir.

¹⁸⁵ Yaşar Demir, "Hatay'da Siyasi Çekişmeler ve Türkiye'nin Politikası (1936-1938)", **History Studies**, Samsun 2012, s. 71.

¹⁸⁶ "Türk-Fransız Müzakereleri Bitti", **Akşam Gazetesi**, 23 Haziran 1939, Sayı 7424, s. 1.

¹⁸⁷ Ergünöz Akçora, "Hatay'ın Anavatan'a İlhakının Türk Dış Politikasındaki Yeri", **Atatürk Dönemi Türk Dış Politikası (Makaleler)**, Yayına Hazırlayan: Berna Türkdöğün, AKDITYK, Ankara 2000, s. 298; Sönmezöğlü, s. 351; Armaoğlu, s. 351; Yılmaz, s. 219.

¹⁸⁸ Yusuf Sarımay, "Atatürk'ün Hatay Politikası (1938-1939)" **Atatürk Dönemi Türk Dış Politikası (Makaleler)**, Yayına Hazırlayan: Berna Türkdöğün, AKDITYK, Ankara 2000, s. 419; Mumcu, s. 165.

Yurt gezileri için Hava Kuvvetleri Müfettişi Albay Muzaffer Ergüder, Eskişehir'de konuşlu olan ve halk arasında Gök Şövalyeleri olarak bilinen Birinci Uçak Alayını 22 Ağustos 1932'de görevlendirmiştir. Albay Ergüder bu görevi Birinci Uçak Alayı Komutanı Yarbay Celal Yakal Beye tebliğ etmiştir.¹⁸⁹ Alay Komutanı Yarbay Celal Yakal Bey, gezi emrini alır almaz Bölük Komutanı Tevfik Bey ile birlikte uçuş hazırlıklarına başlamıştır. Görevin tüm ülkeyi kapsamı ve daha önce bir benzerinin yapılmamış olması görevi yerine getirecek olan Türk havacılarında ayrı bir iştiyak uyandırmış ve filoda görev yapan bütün personel canı gönülden bu görevi istemiştir. Ancak görevin beş uçak ile yapılması planlanınca personel sayısı on kişi ile sınırlandırılarak yapılan seçimde; beş pilot ve üç seyrüsefer (gözcü/rehber) subayı ile Breguet 19'ların kanatları ahşaptan imal edildiğinden bir marangoz ve bir uçak bakım teknisyenine de bu ekipte yer verilmiştir.

Bu yolculuğa Birinci Uçak Bölüğünün uçaklarıyla çıkmıştır. Mustafa Kemal'in vermiş olduğu emir üzerine ani gelişen uçuş görevi için yeterli zaman olmaması ihtiyaç duyulan hazırlıkların tamamlanamamasını da beraberinde getirmiştir. Bu nedenle söz konusu uzun uçuş için uçaklara kapsamlı bir bakım ve onarım yapılamamıştır. Görevin uzunluğu dikkate alınarak uçaklara tadilat kapsamında sadece yedek birer benzin deposu eklenmiştir. Bu görev için planlanan uçakların profiline kısaca bakıldığında; uçaklar arasında altı yüz saat çalışmış olanların yanı sıra dört kez büyük bakıma tabi tutulmuş olanların varlığı ve motorlarının yorgunluğu ile yüz yirmi saat çalışmış ve hiçbir büyük bakıma tabi tutulamamış olanların varlığı göze çarpılmaktaydı.

Uçuş ekibi tarafından harita üzerinde yapılan çalışmalar ile rota üzerindeki 42 şehrin havadan selamlanması planlanmıştır. Buna göre Eskişehir'den kalkan uçaklar aynı gün Samsun üzerinden Erzurum'a ulaşacak, buradan ertesi gün Diyarbakır'a

¹⁸⁹ Fatih Talha Çiçek, "Birinci Tayyare Bölüğü Tarafından Yapılan Büyük Bir Hava Seyahati", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 369, Ankara 2013, s. 81.

geçilerek bir gece dinlenilecek, personel ertesi gün Diyarbakır'dan Adana'ya gidecekti. Sonra da Antalya üzerinden İzmir'e, buradan da İstanbul ziyaret edildikten sonra Eskişehir'e dönülerek görev tamamlanacaktı.

Türkiye'nin çevresini kapsayacak olan tur 22 Ağustos 1932 tarihinde başlayıp 26 Ağustos'ta Eskişehir'de sona ermiştir. Birinci Uçak Alayı Komutanı Yarbay Celal Yakal Bey'in komutasındaki filo 5350 km'lik mesafeyi altı günde sorunsuz olarak kat etmiş ve görevi tamamlamıştır.¹⁹⁰

Uçuş müddetinde pilotların ve teknisyenlerin özverili çalışmaları sayesinde uçaklarda ciddi bir arıza görülmemiş ve uçuş programlandığı şekilde başarıyla gerçekleşmiştir. Büyük bir kısmı çok dağlık, ormanlık, sarp ve kayalık araziden oluşan bu güzergâhta en sorunsuz olması beklenen Diyarbakır-Adana bölümünde dahi kayalıklı arazi ve dağlardan kaynaklanan zorluklar sebebiyle iniş ve kalkış güçlüğüle yapılmıştır. Yine dağlık arazi yapısına sahip olmasına karşın arazi yapısı itibarıyla en iyi bölüm olarak İzmir-Trakya-İstanbul etabı gösterilmiştir.¹⁹¹

Seyahat süresince hava durumu yer yer sağanak yağışlı olmasına rağmen uçuş tecrübesi yüksek pilotlar sayesinde olumsuz hiçbir hususun gündeme gelmemesi tecrübenin havacılıkta ne kadar önemli ve belirleyici olduğu bu vesileyle bir kez daha görülmüştür.

2.1. Türkiye Turuna Katılan Personel

Yarbay Celal Yakal Bey ve Bölük Komutanı Tefvik Beyler ile tamamı Birinci Uçak Bölüğü personeli olmak üzere;

1) Yzb. Zeki Bey,

6) Astsubay Talat Efendi,

¹⁹⁰ "Tayyare Bölüğü Tarafından Yapılan Büyük Bir Hava Seyahati", **Askerî Hava Mecmuası**, Sayı 97, Hv. Mp. Matbaası, Ankara 1932, s. 39-43.

¹⁹¹ **Askerî Hava Mecmuası**, s. 42.

- 2) Yzb. Tahsin Bey, 7) Astsubay Kaşif Efendi,
3) Yzb. Tevfik Bey, 8) Baş Makinist Hüsamettin Efendi,
4) Ütğm. Lütfi, 9) Makinist Ziya Efendi,
5) Ütğm. Mehmet Ali Bey, 10) Makinist Sıtkı Can Efendi katılmıştır.¹⁹²

2.2. Türkiye Turunda Kullanılan Uçaklar ve Özellikleri

Fransız imalatı olan 450 beygirlik lüren motoru bulunan iki kişilik Breguet 19 uçaklarıyla 5350 kilometrelik uçuş güzergâhı kat edilmiştir. Bu uçaklar iki kişilik olup, önde pilot oturur, arkada pilota yardımcı olan seyrüsefer (gözcü/rehber) subayı bulunurdu. Seyrüsefer subayı pilota yardımcı olmak maksadıyla uçulan rotayı haritadan takip ederek uçuş emniyetini sağlardı. Uçuş ekibi oturduğu yerden bacakları arasındaki boşluktan yeri görür ve vücudunun üst kısmı da açıkta kalırdı. Telsiz bulunmayan uçakta uçuş aleti olarak bir yükseklik saati, uçağın ufka göre düz olup olmadığını anlamaya yarayan basit bir gereç ve bir de pusula bulunuyordu. Fakat günümüz teknolojisine sahip olmayan bu pusula kuzeydeki manyetik alanlardan kolayca etkilendiğinden, kuzey yönüne doğru gidilirken pek de sağlıklı bilgiler vermiyordu. Motorun durumu hakkında bilgi veren cihazlar olmadığından her şey pilotun ustalığına kalıyordu. Basit bir şekilde motorun hararetini gösterecek ikaz lambası dahi bulunmadığından, pilot motorun hararetini pilot eldivenini çıkarıp motor kaputunu eliyle yoklamak suretiyle yorum yapar ve uçuş stratejisini buna göre belirlerdi.

¹⁹² “Cumhuriyet Dönemi’ndeki Türk Hava Kuvvetleri’nin 5350 Km’lik Türkiye Turu”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 41.

2.3. Uçuş Güzergâhı

Tablo 3: Türkiye Turunda İzlenen Güzergâh

Uçuş Güzergâhı ¹⁹³	Mesafe(km)	Süre(saat)	Hız (km/saat)
Eskişehir-Erzurum	1050	6.20	166
Erzurum-Diyarbakır	850	5.50	145
Diyarbakır-Adana ¹⁹⁴	850	5.45	148
Adana-İzmir	950	6.05	156
İzmir-Yeşilköy	700	4.35	153
Yeşilköy-İnebolu-Ankara-Eskişehir	950	5.50	163
Toplam	5350	34.25	155

Birinci Gün : Eskişehir - Çankırı - Samsun - Erbaa - Erzincan-Erzurum

İkinci Gün : Erzurum - Ardahan - Kars-Doğu Beyazıt - Van-Diyarbakır

Üçüncü Gün : Diyarbakır - Cizre - Urfa - Gaziantep-Adana

Dördüncü Gün: Adana-Mersin-Silifke-Gazipaşa-Antalya-Muğla-İzmir

Beşinci Gün : İzmir - Balıkesir - Gönen - Gelibolu - Kırklareli-Yeşilköy

Altıncı Gün : Yeşilköy - Zonguldak - Kastamonu - Ankara-Eskişehir

Birinci gün Çankırı'dan itibaren Suşehri'ne kadar olan kısımda az bulutlu bir havada Çankırı, Samsun, Erbaa ve Erzincan üzerinden uçarak son bacak olarak belirlenen Erzurum'a ulaşılmıştır. Geceyi burada geçiren ekip, ertesi sabah Erzurum'dan kalkarak Diyarbakır'a uçmuştur. Burada 850 litre benzin yüklü

¹⁹³ “Cumhuriyet Döneminin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetleri'nin Kuruluşu (1923-1944)”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 41.

¹⁹⁴ “Bir Tayyare Filomuz”, **Hâkimiyeti Milliye Gazetesi**, 26 Ağustos 1932, Sayı 3992, s. 1.

uçaklarla 400m. uzunluğundaki kısa bir pistte ve 1900m. rakımlı Erzurum Hava Meydanı'ndan başarıyla kalkış yapabilmeleri seyahatin tamamını değerlendirildiğinde göze çarpan en önemli olaylardan biri olmuştur.¹⁹⁵

24 Ağustos 1932 tarihinde Diyarbakır'dan kalkan uçaklar aynı gün Adana'ya varmıştır. Türk Hava Kurumu'na ilk uçağı hediye eden Ceyhan, Adana'nın bir ilçesi olması açısından burasının ayrı bir önemi vardı. 25 Ağustos 1932'de havalanan filo aynı gün Antalya üzerinden İzmir'e varmıştır. 26 Ağustos 1932'de Kırklareli üzerinden İstanbul'a gelen uçaklar şimdiki Atatürk Havalimanı'nın olduğu Yeşilköy (Ayastefanos) meydanına inmiştir. Ertesi gün Yeşilköy'den havalanan havacılar Zonguldak, Kastamonu ve Ankara'yı da havadan selamlayarak Eskişehir'e hiçbir aksilikle karşılaşmadan ulaşmıştır. Seyahatin beşinci ve altıncı günlerinde Akhisar'dan Trakya'ya ve İstanbul'dan Kastamonu'ya kadar olan bölümün hemen hemen tamamında bulutlu bir hava hâkimdi ve seyahatin bu bölümündeki uçuşlar bulutların üzerinden yapılmıştır.¹⁹⁶

Özellikle bu tarz uzun mesafe uçuşlarını yapabilecek donanıma sahip olmayan, uçuş sayı ve sortisi fazla, bir o kadar da yorgun uçaklarla yapılmış olan bu tehlikeli ve hazırlıksız seyahat başta Alay Komutanı Celal Bey, pilotlar, seyrüsefer subayları ve yer destek ekibinin üstün gayretleri ve talihin Türk milletine güldüğü ender başarı olarak anılmaktadır.

Kahraman Türk pilotları gittikleri her şehir ve kasaba halkı bağrına basmış, dünya ekonomik buhranının etkisinden henüz kurtulan ve başarıya, sevince ve övünmeye hasret insanımız onları bando mızıkla ile karşılamıştır. Pilotların başarılarını radyo ve gazeteler vakit geçirmeden halka bildirmiş ve bu sayede geniş çaplı karşılama ve kutlama törenlerine katılım artmıştır. Genç Cumhuriyet'in

¹⁹⁵ Askerî Hava Mecmuası, s. 43.

¹⁹⁶ Askerî Hava Mecmuası, s. 43.

havacıları bu başarılarından ötürü bizzat Mustafa Kemal tarafından kabul edilmiş ve her biri altın kol saati ile ödüllendirilmiş ayrıca uçuşu gerçekleştiren filoya da gümüş bir kupa hediye edilmiştir.¹⁹⁷

3. YURTDIŞI ASKERİ HAVA SEYAHATLERİ

Türkiye dış politika alanında memleket savunmasına, haklı olarak önem vermiştir. Dış politikanın en önemli etkenlerinden biri de milli savunma olduğu gibi etkinlik derecesi ise sahip olunan askeri güçle ölçülür. Savaş, diplomasinin yetmediği yerde kuvvetin devreye girerek tekrar barışın sağlanması için yapılır. Ancak o dönemde Arap, Latin, Anglo-Sakson, Germen grupları gibi dayanışma kuracağı müttefiklerinin bulunmayışından Türkiye uzun yıllar yalnız kalmaktan çekinmiş, savaştan ziyade daima ittifak yapma yolunu tercih etmiştir. Bu amaçla Cumhuriyet döneminde barışçı bir dış politika izlenmiştir. Bu kapsamda; İran ile ilişkilere gelince Türk-İran sınırı kesin şekline ulaştırıldıktan sonra 22 Nisan 1926'da "Güvenlik ve Dostluk Antlaşması" imzalanmıştır. Bu antlaşma sınır meselesini kesin olarak çözüme kavuşturmamış ve 1932 yılında yapılan adli tesviye ve hakem antlaşması ile sınır sorunu nihai olarak çözüme kavuşturulmuştur.

Bu bağlamda; barışçı bir dış politika, ittifak arayışları ve iyi niyet göstergesi olarak komşu ülkelere askeri hava seyahatleri yapılmıştır. Bununla sahip olduğumuz askeri gücün derecesi kullanılarak diplomasiye destek verilmek istenmiştir.

3.1. Tahran Askeri Hava Seyahati

Mustafa Kemal Paşa dönemi Türk-İran ilişkileri, İran'ın Türkiye'nin doğusundaki Kürt isyancıları destekleyen politikası ve sınır anlaşmazlıkları gibi nedenlerle başlangıçta olumsuz yönde ilerlemiştir. Pehlevi Hanedanlığının, Nisan

¹⁹⁷ "Türk Havacılığında Bir İlk-1932 Türkiye Turu", **Sylife**, http://www.turkishairlines.com/documents/thy/skylife/archive/tr/2001_6/konu6.htm#1 (ET:30.01.2015).

1925’de İran’da Kaçar Hanedanlığına son vermesi ile birlikte Türk-İran ilişkileri açısından olumlu bir süreç başlamıştır. Öncelikle Rıza Şah Pehlevi 25 Nisan 1926’da kendisini İran Şahı ilan etmiştir.¹⁹⁸ Bununla aynı zamanda ülkesinde yapacağı reformlar için Türkiye’den yardım almayı amaçlamıştır. İran’ın bu tutumu Türkiye’de de olumlu karşılanmıştır.¹⁹⁹

Her iki ülkenin ideolojik değişimleri kalıcı hale getirme isteği ortak paydasında Mustafa Kemal Paşa, İran’a karşı beslediği dostluğu göstermek amacıyla Şah Rıza Pehlevi’nin taç giyme törenine iki uçaktan oluşan bir filonun katılmasını istemiştir. Türkiye’nin uçak kullanma kabiliyetini gösterme ve çağıyla yarışan bir ülke olduğunu gösterme arzu edilmiştir.²⁰⁰ İran seyahati için Türk elçiliğine hazırlık yapılması amacıyla çekilen telgrafta şöyle denilmiştir;

1. İran şahının resmi taç giyme töreninde hazır bulunmak üzere, iki Junkers Uçağı 30 Nisan’da Ankara’dan kalkarak, hava müsait olduğu takdirde, 1 Mayıs’ta Tebriz’e ve 2 Mayıs’ta Tahran’a ulaşacak ve Tahran’da bir hafta kaldıktan sonra dönecektir.
2. Uçakların karşılanmasını,
3. Tebriz Meydanında mevcut taş ve sair engellerin temizlettirilerek pistin hazırlanmasını,
4. Rüzgârın yönünü tespit etmek için, dumanı görülebilmek üzere, uçakların sesi işitildikten sonra meydanın üç köşesinde saman yaktırılmasını,

¹⁹⁸ Mehmet Sayar, “Türk-İran İlişkileri”, **Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu (AKDYYK)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 1999, s. 113.

¹⁹⁹ Mehmet Okur, “Atatürk Tarafından Yabancı Devlet Başkanlarına Verilen Hediyeler”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, Ankara 2004, s. 82.

²⁰⁰ Halil İbrahim Fırtına, **Orgeneral Muzaffer Ergüder’in Havacılık Anıları 1922-1930**, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara 2009, s. 85.

5. Meydanın en müsait bölümünde iki yüz yirmi santimetre genişliğinde bir alanın kireçle işaretlenmesini,

6. Tebriz'de uçakların gidiş ve dönüşleri için gerekli 800 litre ağır benzin ve bir miktar gres yağının hazırlanmasını rica ederim.²⁰¹

Türkiye Cumhuriyetini temsil etmek için 26 Nisan 1926'da Türk havacılarına görev emri verilmiş ve lojistik hazırlıklar tamamlanarak yer desteğine fazla ihtiyaç olmadan görevin ifa edilmesi amaçlanmıştır.

Uçuşun sağ salim gerçekleşmesi için Rasadat-ı Havaiye Şubesine (Meteoroloji) görev verilmiştir.²⁰² Bu seyahatte Junkers A-20 uçakları kullanılmıştır. Filomuz 27 Nisan 1926'da Eskişehir'den havalanarak Alpaköy – Dumerek - Polatlı-Babaeyyüp - Malıköy uçuş rotasını izleyerek Ankara'ya ulaşmıştır. Filoda görev yapan uçuş ekibinin isimleri şöyleydi:

1. Filo Komutanı Yüzbaşı Muzaffer (Göksenin),
2. Pilot Üsteğmen Enver (Akoğlu),
3. Sivil Pilot Basri (Alev),
4. Sivil Makinist Sadi Bey.

Dışişleri Bakanlığının 28 Nisan 1926 tarih ve 59900/229 numaralı tezkeresiyle; İran Şahına taç giyme töreninde hediye olarak kılıç verilmesi teklif edilmiş ve 29 Nisan 1926 tarihli oturumda bir kararname onay verilmiştir.

²⁰¹ Bilâl N. Şimşir, **Bizim Diplomatlar**, Bilgi Yayınevi, Ankara 1996, s. 92.

²⁰² Askeri Hava Mecmuası, Hâkimiyeti Milliye Matbaası, Sayı 32, s. 3.

Kararname çıkar çıkmaz 2 Mayıs 1926 tarihinde Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Bey (Aras) tarafından Büyükelçi Memduh Şevket Bey'e şu talimat vermiştir:

1. Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal hazretleri tarafından şahın taç giymesini kutlamak için bugün bir tebrik telgrafi çekilmiştir.

2. İki askeri uçak 3 Mayıs 1926 tarihinde sabah saat 04:00'de Ankara'dan Diyarbakır'a hareket edecek ve burada bir gece kaldıktan sonra Van'da ve Tebriz'de çok kısa molalar vererek Tahran'a varacaktır.

3. Türk Cumhurbaşkanı tarafından şah hazretlerine süslü ve modern bir kılıç hediye edilmiştir. Bu hediye Türk pilotları tarafından takdim edilecektir.

4. İran dışişleri bakanına hitaben bir mektup yazdım. Zati devletleri tarafından görülmesi için zarfı kapamadım.²⁰³

Tüm hazırlıklarını tamamlayan uçuş ekibi Ankara'da toplanan kalabalığın başarı dilekleri arasında 3 Mayıs 1926'da havalanmıştır. Sakin ve güzel bir havada Keskin (Kırıkkale) ile Kırşehir üzerinden Kayseri'ye inmiştir. Burada gerekli yakıt ikmalini yaptıktan sonra saat 11:00 civarında Kayseri'den hareket etmiştir. Diyarbakır'a şiddetli rüzgâr ve sağanak arasında Fırat Nehri güzergâhı üzerinden uçuş tamamlanmıştır. Uçaklardan birinin benzin pompası bozulmuş, yakıt transferi için el pompası kullanılarak bu aksaklık telafi edilmiş ve Diyarbakır'a sağ salim iniş yapılmıştır. Filoyu Diyarbakır Hava Meydanında meslektaşları karşılamıştır.

4 Mayısta havanın uçuşa elverişli olmaması nedeniyle pilotlar Ankara'ya yıldırım telgrafi çekerek ertesi gün hava şartları müsait olması durumunda Tahran'a geçeceklerini bildirmiştir. 5 Mayıs 1926 tarihinde sabah saat 06:00'da Ordu Müfettişi, Kolordu Komutanı ve Diyarbakır Türk Hava Kurumu üyelerinin de

²⁰³ Şimşir, s. 93.

bulunduğu heyet arasında uçaklarımız Diyarbakır hava meydanından havalanmıştır. Pilotlar uygun hava şartlarında ve hiçbir teknik aksaklıkla karşılaşmadan planlandığı üzere Tebriz'e ulaşmıştır. Ülkeler arasındaki diplomasi beklentileri etkisiyle Tebriz'de Türk havacılarını hükümet adına Jandarma Genel Komutanı ve ordu adına da bir askeri heyet karşılamıştır.

Aynı gün Tahran'a hareket etmek istemişlerse de kötü hava şartları nedeniyle geceyi Tebriz'de geçirmek zorunda kalmıştır. O gün uçuş ekibi şehri tanıma ve gezi maksadıyla vakit geçirmek istemiş ve Tebriz halkıyla Türk halkının konuştuğu dil arasında çok az bir şive farklılığı olduğunu fark etmişler ve iletişimde sorun yaşanmamıştır.²⁰⁴

6 Mayıs tarihinde Tebriz'den havalanan Türk filosu batıdan esen rüzgârın da yardımıyla geniş ağaçlıklı caddeleriyle havadan çok güzel görünen Tahran şehri üzerinde bir tur attıktan sonra şehirden 7-8 kilometre uzaktaki meydana inmiştir.²⁰⁵ Burada filo mensuplarımızı Türkiye Büyükelçisi Memduh Şevket (Esental) Bey karşılamıştır.

Memduh Şevket Esental Bey, 11 Mayıs 1926 tarihinde Mustafa Kemal'in armağanı değerli kılıcı Türk havacıları ile birlikte Şah'a sunmuştur.²⁰⁶ Şah, çok memnun kalmıştır. Büyükelçi, 27 Mayıs 1926 günkü raporunda kılıcı Şah'a sunmasını şöyle anlatmıştır; *“Rıza Şah'ın cülusu münasebetiyle, Gazi Hazretleri tarafından hediye edilen kılıç takdim edilmiştir. Bu münasebetle pilotlarımız da huzura kabul edilmişler. Tarafımdan yapılan konuşmaya karşılık olarak Şah, hazırlıksız yapmış olduğu konuşmada, önce Farsça, sonra Türkçe güzel cümleler ile karşılık vermiştir. Konuşmasının içinde dikkati çeken cümleler şunlardır: ‘Bu, yalnız*

²⁰⁴ Tayyareci Yüzbaşı Muzaffer, “Eskişehir Tahran Seyahati”, **Türk Hava Mecmuası**, Sayı 4, Ankara 1926, s. 9.

²⁰⁵ Oran, s. 358.

²⁰⁶ BCA, Fon Kodu: 03.18.01.01, Yer No: 018.28.6; Şimşir, s. 92.

bir dost hediyesi değil, bir kardeş hediyesidir. Benim gözümde değeri büyüktür. Gazi Hazretlerinin bu hediye bana bu dört genç zabıt ile gönderdiğine ne derece memnun olduğumu ifade edemem; bunları gördükçe insanın göğsü iftihar ve ümit ile doluyor.²⁰⁷ Ümit ediyorum ki yakın zamanda askerlerimiz düşmana karşı omuz omuza savaşacaklardır.'

Şah, 'kardeş' sözünü yalnız bizim ile Afganlılar hakkında kullanmaya pek dikkat edermiş. Şah'ın emri ile Harbiye Veziri, ekibimiz şerefine askeri kulüpte yirmi beş kişilik bir ziyafet vermiş ve bu ziyafette bütün erkân, üniformalarıyla hazır bulunmuşlardır. Buna karşılık elçiliğimizde nezaket gereği bir yemek vermiştir. Uçaklarımızın başarılı uçuşları, pilotlarımızın burada buldukları esnada güzel hareket etmeleri, kıyafet ve tavırları, ümit ettiğimizden fazla hüsnü etki bırakmıştır. Bu seyahati devletimizin buradaki mevki hesabına bir başarı olarak kaydedirim. Bu seyahat Junkers şirketinin adı geçen uçağının bıraktığı kötü etkileri silmiş ve bizim Tahran'a bir uçuş yapmak için Alman pilotlarına muhtaç olmadığımızı göstermiştir.

Şah tarafından samimi bir şekilde ağırlandıklarının göstergesi ve resmi bir ziyaret olması münasebetiyle Türk filosuna, Şah tarafından kendi ordu subaylarına ve hükümet üyelerine verilen nişan hediye edilmiştir.²⁰⁸ Yaklaşık on beş gün süreyle İran'da kalan Türk filosu 27 Mayıs 1926 tarihinde geldikleri rota üzerinden Türkiye'ye sorunsuz dönmüştür.

Türk havacılarının o günkü koşullarda yaptığı bu büyük hava seyahati gurur verici bir olay olmasının yanında Türkiye-İran ilişkilerinde uzun soluklu olmasa da istikrar için bir iyi niyet başlangıcı sayılabilir. Çünkü söz konusu askeri hava seyahatinin hemen öncesinde Kürt aşiretlerinin yarattığı sınır sorununu çözmek amacıyla İran'la 22 Nisan 1926'da "Güvenlik ve Dostluk Antlaşması"

²⁰⁷ Okur, s. 83.

²⁰⁸ BCA, Fon Kodu: 030.10, Yer No: 197.346.15.

imzalanmıştır.²⁰⁹ Bu antlaşma Ankara ile Tahran arasında imzalanan ilk belge olması nedeniyle önemlidir. Akabinde memnuniyet ve nezaket ziyareti maksadıyla Türk havacılarının yabancı bir ülkeye yaptığı ilk başarılı uçuşun Tahran'a yapılmış olması diplomatik açıdan iki ülke arasındaki ilişkilerin iyileşme sürecine girdiğini göstermesi bakımından da önem arz etmektedir.

3.2. Cumhuriyetin 10.Yıl Kutlamalarında Askeri Hava Seyahatlerinin Rolü

Türkiye'nin Milli Mücadele ve Cumhuriyetin ilanından itibaren geçen on sene zarfında, genç cumhuriyetin çehresi değişmiş, her alanda girilen hamleler ve yapılan inkılâplarla büyük bir yol kat edilmiştir. Genç cumhuriyetin böylesine kısa bir zamanda aldığı yolun bütün yurttan idrak edilmesi ve bu başarıların onuncu yıl kutlamaları aracılığıyla dünya ülkelerine gösterilmesi amaçlanmıştır. Tüm dünyaya duyurulması isteği, cumhuriyetin ilanının onuncu yıldönümü kutlamalarına farklı bir anlam kazandırmış, bu nedenle her zamankinden farklı olarak, Cumhuriyet Bayramını kutlama etkinliklerine aylar öncesinden başlanmıştır. Cumhuriyetin onuncu yıldönümü daha önceki dönemlerden farklı olarak, büyük bir görkem ve coşkuyla kutlanması istenmiştir. Bu amaçla geçmişin şerefli ve başarılı günlerine yönelik bir teşekkür mahiyetinde olmayıp, aynı zamanda gelecek nesiller için yeni bir başlangıç yapmak arzusuyla “Cumhuriyet İlanının Onuncu Yıldönümünü Kutlama Kanunu” başlıklı 12 maddelik bir kanun teklifi 9 Haziran 1933 tarihinde Meclis Başkanlığına sunulmuştur. TBMM'nin 11 Haziran 1933 tarihli birleşiminde görüşüldükten sonra yasalaşan bu kanunla; Cumhuriyetin onuncu yıldönümünün üç

²⁰⁹ Atay Akdevelioğlu, Ömer Kürkçüoğlu, “Orta Doğu’yla İlişkiler” **Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Baskın Oran(ed), **I-II**, İletişim Yayınları, İstanbul 2001, I, 360-361; Ahmet Özgiray, “İngiliz Belgeleri Işığında Türk-İran Siyasi İlişkileri (1920-1938)”, **Atatürk Dönemi Türk Dış Politikası (Makaleler)**,Yayına Hazırlayan: Berna Türkoğan, AKDYYK, Ankara, 2000, s. 298; Sayar, s. 113; İsmail Soysal, **Tarihçeleri ve Açıklamaları ile Birlikte Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1989, s. 279.

gün süreyle kutlanacağı kararlaştırılmıştır.²¹⁰ Bu kanun çerçevesinde kurulan Kutlama Yüksek Komisyonu ülkenin bütün fikir ve sanat çevrelerinden cumhuriyetin on yılında meydana gelen atılımları, inkılapları konu alan eserler yazmalarını istemiştir.

Bu büyük kutlamalar kapsamında yabancı ülke temsilcileri de törenlere katılmak üzere Türkiye'ye davet edilmiştir. Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal, TBMM'de dördüncü dönem üçüncü birleşiminde Cumhuriyetin onuncu yıl kutlamalarına Sovyetler Birliğinden değerli bir heyetin katılacağını haber vermiştir.²¹¹ Sovyetler Birliğinden Türkiye'ye gelmesi kararlaştırılmış bu heyetin başında Sovyet Dışişleri Bakanı Vyaçeslov Mihayloviç Molotov'un olacağını duyurmuştu. Ancak sağlık sebebi nedeniyle Kızıl Ordu Başkumandanı Voroşilov'un gelmesi kararlaştırılmıştır.²¹²

Kutlamalara katılacak Sovyet heyetini getirmek üzere 23 Ekim 1933 tarihinde öğleden sonra Muzaffer Paşa komutasındaki İzmir vapuru Sivastopol'a gönderilmiştir.²¹³ Sovyet heyetinde heyet başkanı Sovyet Harbiye Komiseri Vorolişov, Dışişleri Bakan Yardımcısı Karahan, Eğitim Bakanı Bubnov, Kızıl Ordu Süvari Kuvvetleri Komutanı Budiyonni, Eğitim Bakan Yardımcısı Krijanovski ile Sovyet yönetiminin üst düzey yöneticileri ve gazeteciler deniz yolu ile İstanbul'a gelmiştir. Sovyet ekibi eli boş gelmemiş Türk hükümetine hediye olarak Ankara'da yapılacak törende bayram uçuşlarına katılmak üzere Sovyet Birliği Hükümeti adına ordumuza hediye etmek için üç uçak getirmiştir. Uçakları getiren Sovyet Generali

²¹⁰ Cahide Sımmaz Sönmez, "Cumhuriyetin Onuncu Yıldönümü Kutlamaları ve 26 Ekim 1933 Tarihli Genel Af Yasası", **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, Sayı 33-34, Ankara 2004, s. 90.

²¹¹ Erdal Aydoğan, "Kliment Yefromoviç Voroşilov'un Türkiye'yi Ziyareti ve Türkiye-Sovyet Rusya İlişkilerine Katkısı", **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, Sayı 39, Ankara 2007, s. 347; Korhan, s. 100.

²¹² "Hediye Edilen Tayyareler", **Akşam Gazetesi**, 24 Ekim 1933, Sayı 5403, s. 2; Kaymaklı, s. 259.

²¹³ "Bir Rus Heyeti Hediye Edilen Tayyareleri Getirdi", **Akşam Gazetesi**, 24 Ekim 1933, Sayı 5403, s. 1; "Rus Heyetini Almağa Giden Heyetimiz", **Hakimiyeti Milliye Gazetesi**, 24 Ekim 1933, Sayı 4396, s. 1.

İlgin'in başkanlığında, bir yarbay, iki yüzbaşı, altı üsteğmen ve üç makinistten oluşan bir Sovyet heyeti İzmir vapuru ile 26 Ekim 1933 tarihinde İstanbul'a gelmiştir.²¹⁴

Sovyet Heyeti'ni getiren İzmir Vapuru sabah saat 08:30'da boğaz açıklarına gelmiş ve iki Türk torpidosu vapuru karşılaşmıştır. Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Bey, Kolordu Komutanı Şükrü Naili Paşa, Dışişleri mihmandarları vapuru burada karşılaşmışlardır. Vapur boğazdan geçerken biriken İstanbul halkı tarafından heyet büyük tezahüratlarla karşılanmıştır. 29 Ekim 1933 tarihinde Türkiye Büyükelçisi Y. Z. Surits Türkiye'de gördüğü bu ilgi nedeniyle mutluluğunu Moskova'ya, Sovyetler Birliği Dışişleri Bakanlığına bir telgrafla bildirmiştir. Telgrafta:

“İstanbul'da heyetimize yapılan kabul beklentimin kat kat üstündeydi. On yıldan beridir buradayım böylesini hiç görmedim... İzmir gemisinin boğaza girişinden başlayarak heyetin gidişine kadar halkın geniş katılımıyla etkisini göstermiştir.”²¹⁵

Ziyarete Türk basının ilgisi de oldukça büyük olmuştur. Bu maksatla Falih Rıfkı, köşesinde “Büyük Dostlara Selam” başlığıyla bir yazı kaleme almıştır. Bu yazısında:

“Mustafa Kemal ve Lenin'i dünya inkâr ve tecrit ederken, Leninizm ve Kemalizm birbirlerine inandılar ve mefkûre mücadelesinin yılmaz, yıkılmaz, yenilmez ve düşürülmez irade ve iman ateşi içinde kaynaştılar. Moskova'nın onuncu yıldönümü bayramı bizim de bayramımızdı. Ankara'nın onuncu yıldönümü

²¹⁴ “Hediye Edilen Tayyareler”, **Akşam Gazetesi**, 24 Ekim 1933, Sayı 5403, s. 2.

²¹⁵ “1932-1938 Yıllar Arası Türk-Sovyet İlişkileri”, **Tarih Forum**, <http://www.tarih.gen.tr/forum/turkiye-cumhuriyetinin-dis-siyaseti/5393-turk-sovyet-iliskisi-1932-1938-a.html> (ET: 24.01.2015)

*bayramının Stalin'in memleketinde de aynı his ile karşılandığından eminiz”.*²¹⁶ şeklinde kaleme almıştır.

Necmeddin Sadık ise Akşam gazetesindeki köşesinde “Hoş Geldiniz Çok Aziz ve Kıymetli Misafirlerimiz” başlığıyla yazdığı makalesinde Türk Rus dostluğunun iki memleket içinde faydalı olmasının yanında zaruretine vurgu yapmıştı. Bu dostluğun yalnız iki ülke halkına barış getirmediğini, aynı zamanda “Avrupa'nın şarkında daha şümüllü bir sulh anlaşmasının başı, yeni bir müvazenenin kaynağı olmuştur. Bilhassa son senenin siyasi tarihine göz atılırsa, gerek beynelmilel konferanslarda, gerek daha umumî ve devamlı sahalarda Sovyet-Türk çalışma birliğinin hem kendi memleketlerimize, hem Avrupa barışına temin ettiği semerelerin derhal dikkate çarpacak kadar büyük olduğu anlaşılır” olduğunun altını çizmiştir.

Mehmet Asım Bey Vakit Gazetesi'nde “Dün Gelen Misafirlerimiz” isimli yazısında “Büyük komşumuz Rusya, Türk Milleti'ne en felaketli günlerinde dostluk elini uzatmıştır. Diğer taraftan Türk Milleti, Rus dostluğunu bütün dünyanın Rusya'nın aleyhine dönmüş olduğu günlerde bile muhafaza etmiş” diyerek kurulan dostluğun önemini vurgulamıştır.²¹⁷

Mareşal Kliment Yefremoviç Voroşilov ve beraberindeki heyetin 19:30'da özel bir tren ile Ankara'ya hareket edeceğini öğrenen İstanbul halkı tren garına saatler öncesinde gelmiştir. Halk misafirleri büyük tezahürat ve “Yaşasın Dost Sovyet Hükümeti” sesleri arasında karşılamıştır. Kliment Yefremoviç Voroşilov, karşılamaya gelenleri selamlamış ve onlara hitaben şunları söylemiştir: “Size dost Sovyet Rusya'nın candan selamını ve temennilerini getirdim. Size kardeş Rus

²¹⁶ Aydoğan, s. 350.

²¹⁷ Aydoğan, s. 350.

ordusunun yenilmez Türk ordusuna selamlarını getirdim”²¹⁸ Konuşmasının ardından da trenle Ankara’ya hareket etmiştir. Ankara’da kendilerini İsmet İnönü ve Fevzi Çakmak gibi mülki ve askeri erkân karşılamıştır. Heyet gündüz çeşitli etkinliklerle kutlanan cumhuriyetin onuncu yıl kutlamalarına ve 29 Ekim 1933 gecesi verilen cumhuriyet balosuna katılmıştır. Vorosilof kutlamalarda yaptığı konuşmalarda ordumuzun o zamanki durumundan etkilendiğini belirtmiştir.

Kutlamalar sırasında Mareşal Vorosilov, burada Rus halk dansı yapmış, Mustafa Kemal’de jest olarak zeybek oynamıştır. Heyet, bu kutlamaların ardından trenle İzmir’e geçerek orada da çeşitli temaslarda bulunmuştur. Burada Mustafa Kemal’in isteği ve şehrin belediye meclisi kararıyla büyük bir caddesine “*Vorosilov Caddesi*” adı ve kendisine şehrin fahri hemşerisi unvanı verilmiştir.

Ayrıca cumhuriyetin onuncu yılının kutlamalarında Mustafa Kemal, üzerinde Vorosilov’un isim ve soy isminin baş harfleri olan “**KV**” yazılı altın bir cep saati hediye ederek “*Eğer bir daha ülkemize yolunuz düşerse bu saati göstermeniz yeter. Türkiye’nin bütün kapıları sizin için gece gündüz her an açılır*” demiştir. Bu kıymetli hediye Ukrayna’nın Lugansk şehrindeki Tarih Müzesi’nde Mareşal Vorosilov’un özel kıymetli eşyaları arasında ve çalışır biçimde muhafaza edilmektedir.²¹⁹

Sovyetler Birliği devlet başkanı Mihail İvanoviç Kalinin cumhuriyetin onuncu yıldönümü nedeniyle Mustafa Kemal’e bir kutlama telgrafı göndermiştir. Telgrafta:

“...Dost Türkiye'nin iktisadî ve kültürel kuruluşundaki başarıları büyük bir ilgi ile izlemekteyim. Basiretli ve etkili iradesiyle genç Türkiye'ye bağımsızlık için olan

²¹⁸ Erdal Aydoğan, “KlimentYefromoviçVorosilov'un Türkiye'yi Ziyareti ve Türkiye-Sovyet Rusya İlişkilerine Katkısı”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, Sayı 39, Mayıs 2007, s. 337-357; “Rus Heyeti”, **Vakit Gazetesi**, 27 Ekim 1933, Sayı 5677, s. 1.

²¹⁹ “Atatürk'ün Vorosilov'a Hediye Ettiği Cep Saati Hâlâ Çalışıyor”, **Sabah**, http://www.sabah.com.tr/yasam/2011/02/16/ataturkun_vorosilova_hediye_ettiği_cep_saati_hl_calisiyor, (ET: 07.05.2015).

çetin mücadelesi senelerinde zaferi temin eden ve sonra da onu iktisat ve kültür cephesinde zaferlere sevk eden şefi, Türkiye Cumhuriyeti'nin bu onuncu yıldönümünde selâmlamakla övünüyorum." ifadelerine yer verilmiştir.²²⁰

Mihail İvanoviç Kalinin sadece telgrafla kutlamakla yetinmemiş, cumhuriyet onuncu yıl kutlamalar için gelen heyetle, Altay Türklerinin²²¹ ekonomisi, gelenekleri ve eski inançlarıyla ilgili materyallerden oluşan etnografik değere sahip bir hediyeyi göndermiştir.²²²

Sovyet Rusya Devlet Başkanı Mihail İvanoviç Kalinin'in cumhuriyetin onuncu yıl dönümü münasebetiyle Mustafa Kemal Paşa'ya çektiği kutlama telgrafına cevap olarak Mustafa Kemal Paşa duygularını: *"Cumhuriyetin onuncu yıldönümü münasebetiyle bana keşide buyurduğunuz telgrafi büyük bir memnuniyetle aldım. Büyük dost memleketin merkezi İcra Komitesi'nin Kliment Yefremoviç Voroşilov gibi mümtaz bir şahsiyetin reisliğinde bir heyeti bayramımıza iştirak ettirmek suretiyle vaki nazik alakası bizi pek ziyade mütehasşıs etti. Bu büyük bayram günlerinde hissettiğimiz sevinç yanı başımızda dostlarımızın mevcudiyetiyle bir kat daha çoğaldı."* şeklinde ifade etmiştir.²²³

Türk halkı için önemi bir kişi olan Mareşal Kliment Yefremoviç Voroşilov, Sovyetler Birliği tarafından milli mücadele döneminde savaş bilgisinden Türklerin faydalanması için Ankara'ya gönderilmiştir. Kurtuluş Savaşı'nda çok sayıda ülke bize silah doğrultmuşken, o günün siyasal şartları ile Türkiye'nin desteğini almak isteyen Türkiye'yi batının değil Sovyetlerin yanına çekmek isteyen Kliment Yefremoviç Voroşilov Türkiye'ye destek olmuş ve "silahsa silah, paraysa para,

²²⁰ "Cumhuriyet Bayramı", **Atatürk Günlüğü/Atatürk Today**, <http://www.ataturktoday.com/Ataturk-Gunlugu/EkimOctober/29.htm>, (ET: 25.01.2015).

²²¹ Altay Türkleri: Orta Asya ve Türk tarihinde önemli bir yeri olan ve bugün Rusya sınırları içinde kalan Altay dağları bölgesinde yaşayan Türkler.

²²² Perinçek, s. 77.

²²³ Aydoğan, s. 354.

isteyin verelim” demiştir. Türk milletinin tanıdığı ve sevdiği bu şahsa karşı Mustafa Kemal teşekkür mahiyetinde, 1928 yılında açılan Taksim Cumhuriyet Anıtı’ndaki figürler arasına K. Y. Vorosilov’u da koydurmuştur.²²⁴

Başbakan İsmet İnönü, anılarında bu ziyaretten uzunca söz etmiştir:

“Burada, bizim evimizde beraber toplantılar yaptık. Vorosilov ile Orduevi’nde de beraber bulundum. Bizim ordu içindeki münasebetlerimizi gördü. Cumhuriyet Bayramı merasiminde bulundu. Vorosilov’u sonra İzmir’e gönderdik. Orada serbestçe gezdi. İzmir’de büyük bir caddeyi Vorosilov Caddesi olarak adlandırdık. Vorosilov İstanbul’u da ziyaret etti. 1933’te Vorosilov’un Türkiye’yi ziyareti ile iki memleket arasındaki itimat havası kuvvetlendi ve münasebetler daha sağlam bir zemine oturdu.”²²⁵

Kliment Yefremoviç Vorosilov başkanlığındaki heyet Kırıkkale, Çanakkale, Bursa, İzmir, Eskişehir gibi şehirleri de ziyaret etmiş, bu şehirlerde çeşitli tesisleri gezmiş ve açılış törenlerine katılmıştır. Gezmiş oldukları şehir halkı misafirlerine büyük ilgi göstermiştir.

Başkent Ankara’daki kutlamalara Sovyet Rusya’nın dışında; Balkanlarda kurulması düşünülen pakt için Türkiye’nin iyi ilişkileri sürdürmeye özen gösterdiği Yunanistan’ı temsil etmek için Hava Kuvvetleri Komutanı General Adamides,²²⁶ Almanya adına Moskova Büyükelçisi Her Nadalny, Bulgaristan adına Eğitim Bakanı Boyaciyef ve General Narkaf, Romanya adına Ayan Meclisi üyeleri Ahmet Taşçı ve

²²⁴ “Taksim Anıtı’ndaki Rus Generalleri”, **Moskova Notları**, http://moskovanotlari.blogspot.com.tr/2010_05_01_archive.html,(ET:17.04.2015); “Anıttaki Ruslar”, **Sabah**, http://www.sabah.com.tr/yasam/2011/02/16/ataturkun_vorosilova_hediye_ettigi_cep_saati_hl_calisiyor, (ET:07.05.2015).

²²⁵ “Tarihte Bugün 25/26 Ekim”, **İnönü Vakfı**, <http://www.ismetinonu.org.tr/index.php/component/content/article/88-ekim/1733-tarihte-bugun-25-26-ekim>., (ET:17.04.2015).

²²⁶ Kaymaklı, s. 206; “Cumhuriyet Dönemi’nde Türk Hava Kuvvetleri’nin Yabancı Bir Ülkeye Yaptığı İlk Uçuş (İzmir-Atina Uçuşu)”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 42.

Mustafa Bey ile Silistre Müftüsü Hafız Rıfat Efendi katılmıştır. Bu durum, onuncu yıl kutlamalarına katılan yabancı basın ilgisini daha da arttırmıştır.²²⁷

İran General Ahmet Han'ın başkanlığında beş uçaklık bir filodan oluşan heyetle kutlamalara katılmıştır. Diyarbakır civarındaki bozuk havalar yüzünden İran filosu Adana'ya zorunlu iniş yapmıştır. Bu haber alınınca Ankara'dan Adana'ya gelen Türk pilotlar misafir ekibi tören başlamadan Ankara'ya gelmesini sağlamıştır.²²⁸

3.3. Atina Askeri Hava Seyahati

Yunan Cumhuriyetinin onuncu yıl dönümü sebebiyle hem 25 Mart 1934 tarihinde Atina'da yapılacak olan törene katılmak hem de Türkiye'nin hava gücünün diğer ülkelerden geri olmadığını göstermek amacıyla İzmir garnizonunda konuşlu bir kara keşif bölüğü görevlendirilmiştir.²²⁹

Görevlendirilen kara keşif bölüğünden Yüzbaşı Şeref Yunanistan seyahati öncesi gerekli tüm teknik verileri toplamak ve ilgili makamlarla irtibat kurmak amacıyla Atina'ya gönderilmiştir.²³⁰ Şeref Yüzbaşı yurtiçi seyahatten alınan dersler kapsamında elde edilen tecrübeler doğrultusunda yurtdışına yapılacak olan seyahatin sorunsuz yerine getirilmesi amacıyla gerekli hazırlıkları tamamlayarak 18 Mart 1934 tarihinde yurda dönmüştür.

²²⁷ Sınmaz Sönmez, s. 92.

²²⁸ Kaymaklı, s. 206.

²²⁹ "Türk Tayyareciler Komşu ve Dost Yunanistan'da", **Askerî Hava Mecmuası**, Sayı104, Hv.Mp. Matbaası, Ankara, 1934, s. 3; Osman Yalçın, "Atatürk'ün Havacılık Anlayışı ve Atatürk Döneminde Türk Hava Kuvvetleri", **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s. 262.

²³⁰ BCA, Fon Kodu: 030.10. Yer No:255.717.19, s. 1.

Seyahat için hazırlanan 5 kara keşif bölüğü uçağı hazırlandı. Üzerinde 12 silindirli V tipi 500 Beygir gücünde ISPANO 12 HB motorlar olan uçaklar şunlardı:²³¹

1. 1075 Numaralı Letov Simolik 16 (S 16) Kara Keşif Uçağı
2. 1076 Numaralı Letov Simolik 16 (S 16) Kara Keşif Uçağı
3. 1077 Numaralı Letov Simolik 16 (S 16) Kara Keşif Uçağı
4. 1078 Numaralı Letov Simolik 16 (S 16) Kara Keşif Uçağı
5. 1079 Numaralı Letov Simolik 16 (S 16) Kara Keşif Uçağı

Seyahate katılacak isimler ise şöyle belirlenmişti;²³²

1. İzmir Uçak Alayı Komutanı Yb. Şefik Çakmak,
2. İzmir Uçak Tabur Komutanı Bnb. Fevzi Uçaner
3. Kara Keşif Bölük Komutanı Yzb. Zekeriya
4. Kara Keşif Bölüğünden Yzb. İlhami
5. Kara Keşif Bölüğünden Ütğm. Remzi Berker
6. Kara Keşif Bölüğünden Ütğm. Kamil Yasa
7. Kara Keşif Bölüğünden Pilot Astsubay İsmail Hakkı

²³¹ “Türk Tayyarecileri Komşu ve Dost Yunanistanda”, **Askerî Hava Mecmuası**, Sayı 104, s. 4.

²³² “Cumhuriyet Dönemi’nde Türk Hava Kuvvetleri’nin Yabancı Bir Ülkeye Yaptığı İlk Uçuş (İzmir-Atina Uçuşu)”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 42; Askerî Hava Mecmuası, s. 4.

8. Kara Keşif Bölüğünden Pilot Astsubay Reşit Kapşan
9. Kara Keşif Bölüğünden Teknisyen Astsubay Adil Gezener
10. Kara Keşif Bölüğünden Teknisyen Cevat Dumlupınar

19-20 Mart 1934 tarihi itibariyle uçuş hazırlıklarını tamamlayan uçuş ekibi görev emrini beklemeye başlamıştır. Dönem itibariyle dünyada uçak teknolojisi deniz uçakları imaline de imkân sağlamaktaydı. Ancak envanterde bulunan deniz üzerinde uçuş yapacak uçaklar bu uçuş için uygun değildi. Bu açıdan, görevin sudan kalkıp suya inebilen uçaklar yerine kara uçakları ile gerçekleştirilmiş olması ve rotanın İzmir'den Atina'ya hem gidiş hem de dönüşte deniz üzerinden yapılacak olması uçuş riskini artırdığı gibi Türk uçuş ekibi içinde yaşanacak ilk tecrübe olmuştur.²³³

İran uçuşundan sonra yurtdışına yapılacak olan ikinci uçuş ve kurtuluş mücadelesinde batılı devletlerin maşası konumundaki Yunanistan'a karşı Balkan Antantının imzalanmasından sonra Türk Diplomasisini güçlendirmek maksadıyla yapılacak olmasının oluşturduğu yüksek motivasyonla, Türk uçuş ekibi şartlar ne olursa olsun görevin tam zamanında yerine getirilmesi istenmiştir. Uçuşun tamamına yakın bölümünün deniz üzerinden gerçekleştirilecek olması nedeniyle Yunanistan'ın güneyine ait meteoroloji raporlarını İzmir'e aktarmak üzere bir gemi Nikarya ve Mikonos Adası mevkiine gönderilmiştir.²³⁴ Gemilerden gelen meteoroloji raporlarına göre 19 ve 20 Mart 1934 tarihinde İzmir ve Atina'da hava şartlarının uçuşa elverişli olmaması nedeniyle seyahate havanın tamamen açık olduğu 21 Mart 1934 sabahı başlanmasına karar verilmiştir.

²³³ Fırtına, s. 85.

²³⁴ Askerî Hava Mecmuası, s. 4.

21 Mart 1934 sabahı başlayan İzmir-Atina seyahati açık bir havada ve ortalama 1000-1200m. yükseklikte gerçekleşmiştir.²³⁵ İzmir'den hareket ettikten bir saat elli dakika sonra Atina'da olan Türk filosu şehir üzerinde bir tur attıktan sonra Tatoi hava meydanına iniş yapmıştır.²³⁶ Atina'ya sorunsuz olarak iniş yapan filomuzu orada meslektaşları ile Yunan halkı ellerinde Türk ve Yunan bayrakları ile üzerinde Türkçe "*Hoş Geldiniz Arkadaşlarımız*" yazılı pankartlarla karşılamışlardır.²³⁷

Türk havacıları Atina'da bulunduğu süreyi yoğun bir program içerisinde geçirmiştir. Ziyaret ve inceleme niteliğinde olan programın ilk gününü dinlenerek geçirmiş, Ertesi gün Yunan öğrenci birliği ile Türk havacıları Kolokotroni, Riga ve diğer Yunan heykellerine çelenk koymuştur. Ardından Yunan tarihi açısından önemli bir yeri olan Parlamento binasının bahçesinde bulunan ve önünde uzun yıllardan beri Evzon askerlerinin nöbet tuttuğu Meçhul Asker Anıtı'nı ziyarete gelen Türk izciler çelenk koymuştur.²³⁸ Çelenk koyma törenine Türk uçakları alçak uçuş yaparak eşlik etmiştir. Meçhul asker anıtını ziyaret ettikten sonra şehrin tarihi ve doğal mekânları gezilmiştir. Devamında Yunan Dışişleri Bakanı Türk filosu onuruna akşam yemeği vermiştir.

23 Mart 1934'te Türk filosu Atina'nın kuzeyinde bulunan meşhur Maraton Savaş Meydanını gezmiştir.²³⁹ Burada bulunan harp okulu öğretmeni kendilerine maraton savaşları hakkında bilgi vermiştir. Öğleden sonra Faler'deki uçak ve motor fabrikasını gezmiştir. 24 Mart öğleden önce Türk filosu Atina ve civarında bir uçuş

²³⁵ Askerî Hava Mecmuası, s. 6.

²³⁶ Askerî Hava Mecmuası, s. 7.

²³⁷ "Bir Tayyare Filomuz Atina'ya Vasil Oldu", **Akşam Gazetesi**, 22 Mart 1934, Sayı 5550, s. 2; Askerî Hava Mecmuası, s. 7.

²³⁸ "Dost Millet'in Bayramı Yunan Cumhuriyetini Onuncu Yıldönümü", **Akşam Gazetesi**, 25 Mart 1934, Sayı 5553, s. 1; Askerî Hava Mecmuası, s. 8.

²³⁹ Askerî Hava Mecmuası, s. 9.

gerçekleştirmiştir.²⁴⁰ Öğleden sonra da Yunan Cumhurbaşkanı M. Alexandre Zaimis Türk uçuş ekibini kabul etmiştir.

Türk havacıları 25 Mart 1934'te Yunan ulusal bayramı etkinliklerine katılmıştır.²⁴¹ Kutlamalara katılan elli altı uçak iki ülke dostluğunu göstermek için ülkelerin isimlerinin ilk harfi olan "E" Ellas (Yunanistan) ve "T" Türkiye harflerini gökyüzüne yazmıştır.²⁴² Türk havacıları 26 Mart 1934 gününü Atina'da geçirmiştir.

27 Mart 1934 tarihinde program gereği Selanik'te olması gereken Türk havacıları sabah saat 08:50 sularında havalanmıştır. 395 kilometre mesafeyi saatte 182 kilometre hızla bir saat otuz dakikada kat etmek suretiyle Selanik'e iniş yapmıştır. Burada da coşkuyla karşılanan Türk havacıları geceyi Selanik'te geçirmiştir.²⁴³ Ertesi gün sabah İstanbul güzergâhına ait hava raporları havanın kapalı olduğunu göstermiştir. Uçuş süresi boyunca 490 kilometrelik mesafeyi 2 saat 45 dakikada almayı planlarken hava şartlarının olumsuz olması nedeniyle 3 saat 45 dakikada alarak Yeşilköy hava meydanına iniş yapmıştır.²⁴⁴ İstanbul'da hâkim olan kapalı hava düzeldiği 31 Mart 1934 sabahı Türk havacıları verilen görevi yerine getirmek için saat 10:45'te Yeşilköy'den havalanan Türk havacıları Marmara Denizi ortalarına kadar üç uçak takip etmiştir.²⁴⁵ Aynı gün saat 13:00'te hiçbir problem olmadan İzmir'e dönmüştür.²⁴⁶ Bu gezide Türk havacıları İzmir-Atina Selanik-İstanbul-İzmir rotasını izleyerek 1821km'lik uçuşu dokuz buçuk saatte tamamlamıştır.

²⁴⁰ Askerî Hava Mecmuası, s. 9.

²⁴¹ "Dost Millet'in Bayramı Yunan Cumhuriyetini Onuncu Yıldönümü", **Akşam Gazetesi**, 25 Mart 1934, Sayı 5553, s. 1; "Tayyarecilerimiz Atina'da", **Hakimiyeti Milliye Gazetesi**, 25 Mart 1934, s.1.

²⁴² "Türk-Yunan Dostluğu", **Akşam Gazetesi**, 24 Mart 1934, Sayı 5552, s. 2; Askerî Hava Mecmuası, s. 10.

²⁴³ Askerî Hava Mecmuası, s. 10-13.

²⁴⁴ "Tayyare Filomuz Atina'dan Döndü", **Akşam Gazetesi**, 29 Mart 1934, Sayı 5554, s. 2.

²⁴⁵ Askerî Hava Mecmuası, s. 16.

²⁴⁶ BCA, Fon Kodu: 030.10. Yer No:256.723.1., s. 1; Askerî Hava Mecmuası, s. 15.

Türk havacılarının o günkü koşullarda deniz üzerinde yaptığı bu hava seyahati gurur verici bir olay olmuştur. Ayrıca, Türkiye-Yunanistan ilişkilerinde uzun soluklu ancak münferit olaylara dayalı kırılganlık içeren ilişkilerin sağlıklı bir başlangıcı da sayılabilir. Çünkü söz konusu askeri hava seyahatinin hemen öncesinde 14 Eylül 1933 tarihinde Yunanistan'la Dostluk ve Sınır Güvenliği Antlaşması ve 9 Şubat 1934 tarihinde Türkiye, Yunanistan, Yugoslavya ve Romanya arasında Balkan Antantı imzalanmıştır. Bu hususlar dikkate alındığında memnuniyet ve nezaket ziyareti olarak da değerlendirilebilecek bu seyahat ile diplomatik başarı elde edilmiştir.

3.4. Moskova-Romanya Askeri Hava Seyahati

Rusya'da 1917'de Bolşevik devrimi gerçekleşmiş, Türkiye ise Kurtuluş Savaşını kazanarak Osmanlı Devletinin bir devamı olarak tarihte yerini almıştır. Kurtuluş Savaşı sırasında Türkiye'ye kendi çıkarları doğrultusunda bazı askeri yardımda bulunan Ruslarla ilişkiler cumhuriyetin ilk yıllarında olumlu bir havada geçmiştir.²⁴⁷ Türkiye 1930'lardan itibaren Milletler Cemiyeti'ne girme süreci ile birlikte batılı devletlerle işbirliği çabasına girişmiştir. Rusya, Türkiye ile olan ilişkileri koparmamak için 27 Ekim 1931 tarihinde Dışişleri Halk Komiseri Litvinov'u Türkiye'ye göndermiştir. Bu seyahatle verilmek istenen Sovyetler Birliği'nin Türkiye'ye olan tam desteğinin koşulsuz devam edeceği ve batıya ihtiyaç olmayacağı anlayışındır.

Yaklaşık sekiz ay sonra İsmet İnönü'nün başkanlık ettiği Türk heyeti Nisan-Mayıs 1932 tarihlerinde Sovyetler Birliği ile olan ikili ilişkilerin zarar görmemesi

²⁴⁷ Fatma Acun, **Atatürk ve Türk İnkılap Tarihi**, Siyasal Kitapevi, Ankara 2010, s. 155; Erel Tellal, "Kurtuluş Savaşında Sovyet Yardımı", Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, Baskın Oran(ed), I-II, İletişim Yayınları, İstanbul 2001, I. 162.

için on beş günlük bir ziyarette bulunmuştur.²⁴⁸ Bu ziyaret sonunda 8 Milyon dolarlık faizsiz ve 20 yıl geri ödemeli, geri ödemesi ise Sovyetler Birliği'nin istediği mallar üzerinden mahsuplaşmak üzere kredi alınmıştır.²⁴⁹ Bu parayla Kayseri ve Nazilli'de olmak üzere ilk tekstil fabrikalarının temelleri atılmıştır. Türkiye 1932'de Milletler Cemiyetine girerken, Sovyetlerle Türkiye arasındaki bu olumlu havanın bozulmaması için Sovyetlerin onayını almıştır. 1933 yılına gelindiğinde iki ülke arasında zaman zaman görüş ayrılıkları yaşanmış olmasına rağmen cumhuriyetin onuncu yıl kutlamalarına Mareşal Kliment Yefremoviç Voroşilov başkanlığında bir heyet ve üç adet R-5 uçağı ile katılmıştır. Bu üç uçağı tören sonunda Türk Hükümetine hediye etmiştir.²⁵⁰ Anılan uçaklar 1934 yılında Devlet Hava Yollarına verilmiştir.²⁵¹ 1934 yılında ilişkilerde kopukluklar yaşanmıştır. Fakat Türkiye her şeye rağmen Sovyetler Birliği ile dostluğu sürdürmeye özen göstermiştir. Sovyetler Birliği'nin 1934'de Milletler Cemiyetine girmesiyle Türk-Sovyet ilişkilerinde rahatlama sağlanmıştır. Sovyetler, bu dönemde imzalanan Balkan Antantı'ndan da rahatsızlık duymuş, ancak Türkiye tarafından kendilerine gerekli güvence vermiş olması Türk-Sovyet ilişkileri olumlu bir seyir izlemiştir.

Sovyetler Birliği ile ilişkileri dengede tutmak amacıyla bir yıl önce Türkiye Cumhuriyeti'nin onuncu yıl kutlamaları münasebetiyle Türkiye'ye gelen Sovyet heyetinin ziyaretlerini iade²⁵² maksadıyla 1 Mayıs 1934 şenliklerinde Türkiye Cumhuriyeti'ni temsil etmek diğer taraftan da sahip oldukları ileri düzeydeki uçak ve havacılık teknolojilerinde faydalanmak amacıyla 1934 yılında bir heyetin

²⁴⁸ "İsmet Paşanın Bindiği Vapur Bu Sabah Boğazdan Çıktı", **Akşam Gazetesi**, 25 Nisan 1932, Sayı 5576, s. 1.

²⁴⁹ "Türk-Rus Münasebatı", **Akşam Gazetesi**, 9 Mayıs 1932, Sayı 4876, s. 2; Gürün, s. 129.

²⁵⁰ "Türk Pilotların 1934 Yılı Moskova Seyahati", **Türk Hava Kuvvetleri**, <http://www.hvkk.tsk.tr/tr/IcerikDetay.aspx?ID=36&IcerikID=88>. (ET: 25.01.2015).

²⁵¹ Kaymaklı, s. 206.

²⁵² "Havacılarımız Sovyet Topraklarında, Büyük Dostları Arasında", **Askerî Hava Mecmuası**, Sayı 105, Hv. Mp. Matbaası, Ankara 1934, s. 23.

Moskova'ya gönderilmesine karar verilmiştir.²⁵³ Görev 1932 yılında yurtiçinde en uzun turu başarıyla tamamlayan Eskişehir Birinci Uçak Alayı'na verilmiştir.²⁵⁴

Alay Komutanı Kurmay Yarbay Celal Bey komutasındaki on personel ve beş uçaklık filo 1934 yılı baharında hazırlıklara başlamıştır. Öncelikli olarak uçakların bakım ve onarımları yaptırılmıştır. Şenliklerde icra edecekleri uçuşa esas olmak üzere kol uçuşu ve deniz üzerinde yapılacak uçuşlara yönelik provalar yapmıştır.

Tablo 4: Moskova Seyahatine Katılan Personel (Askerî Hava Mecmuası, s. 23.)

Kolda Yeri	Görevi/Makamı	Rütbesi	Adı
1 Kol Komutanı	Alay Komutanı	Kurmay Yarbay	Celal (Yakal)
2 Numaralı Kol	Pilot	Üsteğmen	Basri (Kula)
3 Numaralı Kol	Pilot	Üsteğmen	İsmail Hakkı
4 Numaralı Kol	Pilot	Üsteğmen	H.Tevhit (Sayıl)
5 Numaralı Kol	Bölük Komutanı	Yüzbaşı	Enver (Akoğlu)

Yukarıdaki ekibe ilave olarak Kurmay Yüzbaşı İhsan Orgun, Üsteğmen Vehbi Can Uçaner, Teğmen Necdet, Baş Makinist Hüsamettin ve Makinist Niyazi teknik ekip olarak bulunuyordu.²⁵⁵

3.4.1. Türk Uçuş Ekibinin Moskova'ya Hareketi

Moskova'ya hareketten önce filo personelini kabul eden Mustafa Kemal “*Kendinizi Ruslara İyi Gösterin*” direktifini vermiştir.²⁵⁶ Filo personeline Rusya ve

²⁵³ “Cumhuriyet Dönemin’de Türk Hava Kuvvetleri’nin Yabancı Bir Ülkeye Yaptığı İlk Uzun Mesafeli Uçuş (Eskişehir-Moskova Uçuşu)”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 43; Fırtına, s. 85.

²⁵⁴ Askerî Hava Mecmuası, s. 23.

²⁵⁵ Rifat Uçarol, **Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu (1898-1962)**, İstanbul 1990, s. 55; “Cumhuriyet Dönemi’nde Türk Hava Kuvvetleri’nin Yabancı Bir Ülkeye Yaptığı İlk Uzun Mesafeli Uçuş (Eskişehir-Moskova Uçuşu)”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 43.

²⁵⁶ Osman Yalçın, s. 261; Uçarol, s. 56.

Ruslar hakkında bilgiler verilmiş, Türk filosu 20 Nisan 1934 Cuma sabahı 08:05'te Kolordu Komutanı, Vali, Belediye Başkanı, Hükümet Erkânı, İzmir ve Diyarbakır garnizonlarından gelen uçucu personel ile birlikte Eskişehir halkının başarı dilekleri eşliğinde uğurlanmıştır.²⁵⁷ Uçuşun ilk bacağı olarak belirlenen Sinop'a Eskişehir-Zonguldak ve sahil yolu üzerinden 540km'lik mesafe kat edilerek 2 saat 35 dakika sonunda varılmıştır.²⁵⁸

3.4.2. Türk Uçuş Ekibi Sivastopol'da

21 Nisan 1934 tarihinde sabah saat 10:15'te Sinop'tan hareket eden Türk filosu şehir üzerinde bir tur attıktan sonra rotasını Sivastopol'a çevirmiştir. Türk filosuna güneyden kuzeye doğru ellişer mil aralıklarla Kocatepe, Tınaztepe ve Adatepe muhriplerine ilave olarak bir de Rus muhribi görevlendirilmiştir.²⁵⁹ 345 kilometrelik mesafeyi bir saat elli dakikada alan Türk filosu Sovyet topraklarında ilk bacak olarak belirlenen Sivastopol'un 20km. kuzeyinde yer alan Kaça Meydanına iniş yapmıştır.²⁶⁰ Türk filosu meydana iniş yaptıktan sonra okul komutanı ve okul çalışanları tarafından karşılanan Türk filosu aynı gün akşam Deniz Orduevinde onurlarına verilen yemeğe ve konsere katılmıştır.

3.4.3. Türk Uçuş Ekibi Harkov' da

Türk filosu 22 Nisan 1934 tarihinde saat 10:25'te üç Sovyet uçağının eskortuyla hafif bulutlu ve sağanak yağışlı bir havada 635 kilometreyi üç saat kırk

²⁵⁷ "Tayyare Filomuz Moskova'ya Gidiyor", **Akşam Gazetesi**, 21 Nisan 1934, Sayı 5577, s. 2; Askerî Hava Mecmuası, s. 24.

²⁵⁸ Askerî Hava Mecmuası, s. 24; "Tayyare Filomuz Moskova Gitmek Üzere Dün Yola Çıktı", **Vakit Gazetesi**, 21 Nisan 1934, s. 2; "Moskova Yolunda", **Akşam Gazetesi**, 21 Nisan 1934, Sayı 5577, s.2.

²⁵⁹ "Türk Pilotların 1934 Yılı Moskova Seyahati", **Türk HavaKuvvetleri**, <http://www.hvkk.tsk.tr/tr/IcerikDetay.aspx?ID=36&IcerikID=88.>, (ET: 25.01.2015).

²⁶⁰ "Türk Tayyare Filosu Sivastopolde", **Hakimiyeti Milliye Gazetesi**, 22 Nisan 1934, Sayı 4577, s. 1; "Tayyare Filomuz Sivastopolde", **Akşam Gazetesi**, 22 Nisan 1934, Sayı 5578, s. 2; "Tayyarelerimiz Moskova Yolunda", **Vakit Gazetesi**, 22 Nisan 1934, s. 2.

dakikada kat ederek saat 14:05'te Harkov Meydanına iniş yapmıştır.²⁶¹ Şehre gelen Türk filosunu askerî ve mülkî hükümet erkânı, Dışişleri Komiserliğinin temsilcileri, gazeteciler ile geçen yıl Cumhuriyet Bayramı kutlamalarımıza katılan Sovyet Generali İllin karşılamaya gelmiştir. Karşılama sonrası Türk filosu Harkov Traktör Fabrikası, Orduevi, Havaalanı ve diğer tesisleri gezmiştir. Sovyetler Birliği Türk ekibine sahip olduğu teknolojinin geldiği aşamaları ve altyapılarını göstermişlerdir. Kızıl Ordu tarafından verilen ziyafetlerde Türkiye hakkında övgü dolu konuşmalar yapılmıştır.²⁶²

3.4.4. Türk Uçuş Ekibi Moskova'da

23 Nisan 1934 sabahı saat 07:50'de 695 kilometrelik Moskova uçuşu, ters yönden esen rüzgâra rağmen dört saat otuz beş dakika sonunda öğle saati 12:45'te tamamlanmıştır.²⁶³ Havaalanı Türk ve Sovyet bayrakları ile donatılmıştır. Türk filosunu karşılamaya gelenler arasında Kızıl Ordu Hava Kuvvetleri Komutanı M. Aleksnis ile Türkiye'nin Moskova Büyükelçisi Hüseyin Ragıp Bey, Şark İşleri Departman Müdürü M. Zekerman, Kızıl Ordu erkânı Harbiye Reisi M. Lavrov, Hariciye Komiserliği Erkanı, Hava Kuvvetleri çalışanları, Türk Elçilik Mensupları, Sovyet basın mensupları vardır. Türk filosuna Sovyet kolu uçucuları da refakat etmiştir. Meydandaki resmi törende Türk ve Sovyet milli marşları çalınmıştır. Türk

²⁶¹ Askerî Hava Mecmuası, s. 25; "Türk Tayyare Filosu Moskova Yolunda", **Vakit Gazetesi**, 24 Nisan 1934, s. 1; "Tayyarelerimiz Harkofta", **Hakimiyeti Milliye Gazetesi**, "24 Nisan 1934, s. 1; "Harkofta Tayyarelerimiz Çok Samimi Surette Karşılandılar", **Akşam Gazetesi**, 24 Nisan 1934, s. 2.

²⁶² Askerî Hava Mecmuası, s. 26.

²⁶³ Tayyare Filomuz Moskova Hararetle Karşılandı", **Vakit Gazetesi**, "25 Nisan 1934, s. 2; "Tayyarelerimiz Moskovada", **Hakimiyeti Milliye Gazetesi**, 25 Nisan 1934, s. 1;"Tayyare Filomuz Moskova Büyük Merasimle Karşılandı", **Akşam Gazetesi**, 25 Nisan 1934, s. 2.

pilotları, bundan sonra belediye binasına geçmiş ve orada şereflerine verilen ziyafete katılmıştır.²⁶⁴

Türk filosunun, Moskova'ya varışı, Sovyet basınında da büyük ilgi görmüş ve buna ilişkin olarak Karsnaya Zvesta gazetesi; birçok defa Sovyet Hava Kuvvetleri temsilcileri Türkiye'nin misafiri olmuş ve her defasında Türkler tarafından çok samimi bir şekilde karşılandıklarını yazmış ve gazete makalesini "Dost Türk Ordusu Mümessillerine Selam" diyerek tamamlamıştır.²⁶⁵ 26 Nisan 1934 tarihinde Kızıl Ordu Hava Kuvvetleri Komutanı Alksnis Türk heyetini kabul etmiştir. Alay Komutanı Cemal Bey ile Yüzbaşı Enver ve İhsan Bey Türk askerî ataşesiyle birlikte Oseavişim Merkezi Komite Reisini ve askeri hava akademisi ile hava müzesini gezmişler ve akşam Büyük Operada verilen gösteriyi seyretmişlerdir.²⁶⁶

28 Nisan 1934 tarihinde Türk filosu Kızıl Orduevini ve müzesini gezmiştir. Sovyet Rusya Harbiye Komiseri M. Voroşilof ve Genelkurmay İkinci Başkanı M. Mejeninof, Yb. Celal Yakal, Yzb. İhsan Orgun, Yzb. Enver Akoğlu ve Sovyet Askeri Ataşesini ayrı ayrı kabul etmiştir.²⁶⁷

Türk pilotlarının Moskova'da bulunduğu dönemde Sovyetlerin 1 Mayıs İşçi Bayramına katılmak için Türkiye'den Emin Paşa başkanlığında askeri bir grup daha Moskova'ya gelmiş, bundan sonraki günlerde filo personeli ile birlikte hareket ederek incelemelerde bulunmuşlardır.²⁶⁸

²⁶⁴ "Tayyare Filomuz Moskova'da Büyük Merasimle Karşılandı", **Akşam Gazetesi**, 25 Nisan 1934, Sayı 5581, s. 2; "Tayyare Filomuz Moskova Hararetle Karşılandı", **Vakit Gazetesi**, 25 Nisan 1934, s. 2; "Tayyarelerimiz Moskovada", **Hakimiyeti Milliye Gazetesi**, 25 Nisan 1934, s. 1.

²⁶⁵ "Sovyetlerle Dostluğumuz Hakkında Neşriyat", **Vakit Gazetesi**, 26 Nisan 1934, s. 4; "Türk-Sovyet Dostluğu", **Akşam Gazetesi**, 27 Nisan 1934, s. 2.

²⁶⁶ "Moskova'da", **Vakit Gazetesi**, 27 Nisan 1934, s. 2.

²⁶⁷ "Türk Tayyarecileri Moskovada Kızıl Ordu Evini Gezdi", **Akşam Gazetesi**, 29 Nisan 1934, s. 2.

²⁶⁸ "Askeri Heyetimiz Moskova'da Yapılan Kabul Resminde Bulundu", **Akşam Gazetesi**, 25 Nisan 1934, Sayı 5581, s. 2.

29 Mayıs 1934 tarihinde öğleden sonra Emin Paşa ile Türk pilotları Celal, Enver ve İhsan Beyler Sivil Hava Filosu İdaresi Müdürü Unşliht tarafından kabul edildi. Akabinde misafirler uçuş okulunu ve havacılık kulübünü gezmişler. Aynı gün öğleden sonra Dış İşleri Komiseri Karahan, Türk elçisi Hüseyin Ragıp Bey, Türk misafirleri, hariciye ve harbiye komiserliklerinin temsilcilerinin de olduğu heyeti kabul etmiştir. Emin Paşa burada üç saat kadar “*Eserlerimiz*” sergisini gezmiştir. Akşam olunca Vorosilov, Karahan, Stomoniakof, Alksnis, Aydeman, Budenny, Unşliht ve diğer hükümet erkânının hazır bulunduğu bir anda havacılarımız ve Türk askeri heyetinin Moskova’ya gelişi nedeniyle Türk elçiliğinde resmî kabul yapılmıştır.²⁶⁹ Ertesi günün akşamında filo personeli büyük tiyatrodaki “*Carmen*” opera gösterisini izlemiştir.²⁷⁰

01 Mayıs 1934 tarihindeki kutlamalara günlerden beri hazırlanan Sovyet halkı Moskova’da büyük bir geçit töreni yapmıştır. Moskova sokaklarında zirai, sanayi alanında yaptıkları gelişmeleri gösteren pankartlarla süslemişlerdi. Törene 600 Sovyet uçağı ve 500 tank katılmıştır.²⁷¹ Uçuş kolunun başında Türkler uçmuştur. Üç uçakla²⁷² geçit resmine katılan üçlü kolun lideri Yzb. Enver Akoğlu olmuştur.²⁷³ Türk filosu, izleyicilerin üzerine Türk ve Sovyet bayrakları atarak halkın ilgisini üzerlerine çekmişlerdir.²⁷⁴

General Vorosilov kutlamalar münasebetiyle bir konuşma yapmış, konuşmasında:

²⁶⁹ “Türkiye-Sovyetler, Moskova’da Askeri Heyetimiz Şerefine Kabul Yapıldı”, **Hakimiyeti Milliye Gazetesi**, 30 Nisan 1934, s. 2.

²⁷⁰ “Askeri Heyetimiz Moskova’da Yapılan Kabul Resminde Bulundu”, **Akşam Gazetesi**, 1 Mayıs 1934, Sayı 5587, s. 1.

²⁷¹ “Moskovada 1 Mayıs”, **Akşam Gazetesi**, 2 Mayıs 1934, Sayı 5588, s. 2.

²⁷² Askerî Hava Mecmuası, s. 26.

²⁷³ “Moskova’da”, **Vakit Gazetesi**, 5 Mayıs 1934, s. 2.

²⁷⁴ Mehmet Bora Perinçek, **Atatürk’ün Sovyetlerle Görüşmeleri**, Kaynak Yayınları, İstanbul 2005, s. 229; Çağatay Benhür, “Türk Askeri Heyetinin Sovyetler Birliği Gezisi (1934)”, **Journal of History Studies**, Ankara 2014, s. 87.

“On sene öncesine kadar batılı devletler Moskova ile Ankara’yı yalnız bırakmak için ellerinden geleni yapmıştır. Moskova ile Ankara ise bu yalnızlık içerisinde insanların saadeti ülküsünde buluşarak barış ve emniyeti temsil etmiştir. Mazlum insanlar için ölüm ve kölelikten başka bir kadere sahip olabileceğini Moskova ve Ankara ispat etmiştir. İhtilali yapanların barış ve insanların mutluluğunun aksine en küçük bir müsamaha göstermemişler. Ne 1 Mayıs’ta Kızıl Meydan’da Lenin’in türbesini ve ihtilal liderlerini selamlayan Kızıl Ordu’da, ne de 29 Ekim’de Ankara koşu meydanında Mustafa Kemal’i ve onun arkadaşlarını selamlayan Türk ordusunda hiç kimse asker olmanın verdiği şereften başka bir paye görmemiştir. Hızla artan Türk Sovyet dostluğuna dikkatleri çekerek iki ülkenin dostluğunun ne kadar kuvvetli olursa ihtilalin getirdiği sorumlulukları yerine getirme hususunda kısa sürede başarıya ulaşılacaktır” demiştir.²⁷⁵ Konuşmasının ardından Türk İstiklal Marşı çalınmıştır. İşçi grupları tarafından çeşitli alanlarda sağlanan başarıları ifade eden pankartlarla geçit töreni yapılmıştır.²⁷⁶

Türk-Sovyet ilişkileri iki ülkenin basınına da yansımıştır. Bunun örneklerinden biri, Zaindustrializasiyu (Sanayileşme İçin) gazetesi tarafından çıkartılan Stroim (Kuruyoruz) adlı derginin Mayıs 1934 tarihinde yayımlanan dokuz ve onuncu sayılarıdır. Bu sayılarında dergi Türk askeri uçuş ekibinin ziyaretine değinmiş, ayrıca derginin ön kapağında Stalin’in “Türkiye ile SSCB arasındaki dostluk kuvvetlendi” sözüne yer vermiştir. Derginin arka kapağında ise Sovyet devletinin davetlisi olarak gelen Türk pilotlarının da katıldığı Kızıl Meydan’daki 1 Mayıs 1934 gösterilerinin çizimi yer almıştır. Resimde Türk bayrakları ve Türk uçakları da çizilmiştir. Resmin hemen yanında şerit olarak Türkçe ve Rusça, “*Dost Türkiye Cumhuriyeti’nin Değerli Tayyarecilerine Saygılarımızla*” yazılmıştır. Kapağın en altında da SSCB Hava Kuvvetleri Komutanı Alkonie’nin Moskova

²⁷⁵ “Kızıl Meydanda”, **Hakimiyeti Milliye Gazetesi**, 4 Mayıs 1934, Sayı 4589, s. 1.

²⁷⁶ “Türk Sovyet Dostluğu Gün Geçtikçe Kuvvet Bulmaktadır”, **Akşam Gazetesi**, 3 Mayıs 1934, Sayı 5589, s. 1.

Havaalanı'nda Türk pilotlarını karşılar ve Türk pilotlarının 1 Mayıs kutlamaları sırasında Kızıl Meydan'da Budyonni ile görüşürken çekilmiş fotoğrafları kullanılmıştır.²⁷⁷

Törenlerden sonra Kremlin Sarayında yaklaşık iki bin kişinin iştirak ettiği ve aralarında Stalin, Molotof, Vorosilov, Kalinin, Budenny ve Kızıl Ordunun diğer ileri gelenlerinin de hazır bulunduğu ziyafete katılan Türk Havacılarına büyük ilgi gösterilmiştir. Stalin'in ve özellikle Mustafa Kemal Paşa ile Türk milleti ve onun ordusu şerefine kadeh kaldırılmıştı. 2 ve 3 Mayıs günlerinde filo personeli dinamo stadyumu, Kremlin Sarayı ve uçak birliklerini ziyaret etmiştir.²⁷⁸

3.4.5. Türkiye'nin Kalbi Ankara Belgesel Gösterimi

Türkiye Cumhuriyeti ile Sovyetler Birliği Arasındaki Sanatsal ilişkilerin de bir örneği olan "*Türkiye'nin Kalbi Ankara*" Belgeselini aralarında Türkiye ataşesi Hüseyin Ragıp Bey, Türkiye, İran, Afganistan elçilik çalışanları, Türk öğrenciler, Moskova'ya gelmiş Türk doktorları,²⁷⁹ Hariciye Komiserliği çalışanları, Türkiye'de inşa edilecek dokuma fabrikaları ve sanayi tesisleri inşa ve tesis etmek için Sovyetler Birliği tarafından Turkstory adında kurulan devlet firmasının temsilcileri, basın mensupları ve diğer ileri gelenlerin bulunduğu topluluk "*Türkiye'nin Kalbi Ankara*" belgesel gösterimini izlemiştir. Belgesel film Mustafa Kemal'in isteği ile Türkiye Cumhuriyeti'nin onuncu yıl münasebetiyle Sovyet yönetmen tarafından hazırlanmıştır.

1934 yılında gösterimi yapılan belgesel niteliğindeki filmde Mustafa Kemal'in, İsmet İnönü'nün, Tefik Rüşü Bey'in, M. Vorosilov'un, M. Karahan'ın, M. Budenny'in ve M. Krjanovskinin görüşmelerinin olduğu sahne izleyenler

²⁷⁷ Perinçek, s. 78.

²⁷⁸ "Moskova'da", **Vakit Gazetesi**, 5 Mayıs 1934, s. 2.

²⁷⁹ "Doktorlarımız Moskovada", **Akşam Gazetesi**, 1 Mayıs 1934, Sayı 5589, s. 1.

tarafından çok beğenilmiştir. Filmin sergilendiği tiyatronun koridorlarına Türkiye Cumhuriyeti'nin onuncu yıldönümüne ait fotoğraflar ile 1919-1922 yıllarında gösterdiği bağımsızlık mücadelesini anlatan tablolar asılmıştır. Ayrıca bu döneme ait Türk ve Rus devlet adamlarının resimleri de sergilenmiştir.²⁸⁰

Belgeselde Askeri hava seyahatlerinin de amacını açıklayan ve Türkiye'nin dış politikasında izlediği yola dikkat çeken İsmet İnönü'nün şu sözleri önemlidir:

*“Vatandaşlar, Türkiye Cumhuriyetinin komşularıyla ve herkesle münasebetleri çok dost hanedir. Fakat sizin bildiğiniz gibi tüm dünyanın bildiği gibi bizim Türkiye Cumhuriyeti'nin harici politikasında esas olan nokta Sovyetlerle olan dostluğumuzun temel teşkil etmesidir.”*²⁸¹

Belgesel gösteriminin ardından olumlu tepkiler ve beğenilerin belgeselin amacına ulaştığının göstergesi olmuştur.

3.4.6. Türk Uçuş Ekibinin Romanya'ya Hareketi

Uçuş ekibinin programında bulunan Romanya'ya hareketinden önce Sovyet havacılık teknolojisi incelemesi gerçekleşmiş idi. Seyahat ekibi dünya çapında önemli görülecek bir teknoloji ve büyüklüğe sahip uçak olan Tupolev ANT-20 uçağını incelemiştir.

Yb. Celal Bey, Rus hikaye ve dram yazarı Maksim Gorki'nin isminin verildiği Dünyanın en büyük uçağı dediği Maksim Gorki ile ilgili görüşlerini: *“Sovyet ilim ve tekniğinin fevkalade kuvvetini gösteren büyük ve muazzam bir uçaktır. Bu havaî gemi, bütün dünyaya iftiharla gösterilebilir. Uçağın her parçasının gayet ihtimamla vücuda getirilmiş olduğunu, inceliğinden ve güzelliğinden bahsetmiş*

²⁸⁰ “Türk Sovyet Dostluğu”, **Akşam Gazetesi**, 3 Mayıs 1934, Sayı 5589, s. 2.

²⁸¹ “Türkiye'nin Kalbi Ankara”, **Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı**, http://www.tccb.gov.tr/sayfa/ata_ozel/video/, (ET: 02.01.2015).

ve birçok büyük uçak gördüm ama “Maksim Gorki” uçağının benzerini görmedim.” şeklinde ifade etmiştir.²⁸² Uçağın azami hızı 250km., sıklığı 20, nakı sıklığı 22 ton, içinde fotoğraf, telsiz ve matbaası vardı. Şimdi Rusya’da propaganda uçağı olarak kullanılmakta olup, icabında savaş uçağına dönüştürülebilme özelliğine sahiptir.²⁸³

Türk Filosu, ilerleyen günlerde, Sovyetler Birliğinin çeşitli kentlerini ziyaret ederek incelemelerde bulunmuştur. Bu kapsamda Leningrad’a giden Türk havacıları Vorosilov Askeri Uçuş Okulu’nu ziyaret etmiş ve okulda buldukları sırada öğrencilerle birlikte birkaç derse katılmışlardır. Burada filo personeli Leningrad Sovyeti tarafından Astörya Oteli’nde ağırlandı.²⁸⁴

9 Mayıs 1934 tarihinde Moskova’dan ayrılacak olan filo personeli Türk milli marşı eşliğinde meydandan ayrılmıştır. Türk filosuna sınıra kadar yine Rusya’ya gelirken olduğu gibi dönüş yolunda da on Rus avcı uçağı Podolska’ya kadar refakat etmiştir. Moskova üzerinde atılan turdan sonra baştaki uçaktan içerisinde Türk ve Sovyet bayrakları bulunan bir paraşütü yere bıraktıktan sonra Harkov’a doğru yönelmiştir. 655km. yol kat edilerek üç saat on dakika sonra saat 15:50’de Harkov’a iniş yapmıştır.²⁸⁵ 10 Mayıs 1934 tarihinde Harkov’tan Donets sanayi merkezinin bulunduğu Lüksemburg’a giden Türk filosu, Kızıl Ordu Komutanı Vorosilov’un bir dönem işçi olarak çalıştığı lokomotif fabrikasını ve demir çelik fabrikalarını gezmiş aynı zamanda bu sanayi merkezinin sayısız fabrikalarını uçuş esnasında havadan da görmüşlerdir.

11 Mayıs 1934 tarihinde öğleden sonra buradan 14:30’da hareket eden Türk filosu 318 kilometrelik yolu bir saat kırk dakikada alarak Zaporujya’ya inmiştir. Türk

²⁸² “Tayyarelerimiz Dün Moskovadan Leningrada Hereket Ettiler”, **Akşam Gazetesi**, 7 Mayıs 1934, Sayı 5593, s. 2.

²⁸³ BCA, Fon Kodu: 030.10. Ye No: 46.293.5.1-2; Çağatay, s. 89.

²⁸⁴ “Tayyarelerimiz Dün LeningrattanMoskovaya Avdet Ettiler”, **Akşam Gazetesi**, 10 Mayıs 1934, Sayı 5596, s. 2.

²⁸⁵ “Tayyarelerimiz Geliyorlar”, **Akşam Gazetesi**, 11 Mayıs 1934, s. 2.

havacıları burada uçak ve motor fabrikası ile Dinyeper üzerindeki Hidroelektrik Santralini gezmiştir.²⁸⁶ 13 Mayıs 1934 tarihinde Zaporujya'dan 08:30'da hareket eden Türk filosu 10:25'te Odesa'ya gelmiş, bölgede bulunan hastaneleri gezmiş, aynı günün akşamında “Carmen” opera gösterisini seyretmişlerdir. Harkov'tan hareket eden Türk filosu Stalingrad şehrine gelmiştir. Burada Makeevka Maden Sanayi Fabrikasını ziyaret ettikten sonra Lugansk'a hareket etmiştir.²⁸⁷

Yaklaşık yirmi dört gündür Rusya'da bulunan Türk filosu artık burada geçirmiş olduğu mutlu günlerin sevinciyle yönünü Rusya'dan, daha önceden planlı olan Romanya'ya istikametine çevirmiştir. 14 Mayıs 1934 Pazartesi günü meteorolojik açıdan sisli ve bulutlu bir havada yola çıkan filo üç saat süren yolculuktan sonra Bükreş'in yakınındaki Banyasa Sivil Hava Meydanına saat 12:00'de inmiştir.²⁸⁸

Moskova'dan gelen Türk filosu Romen Havacılık Nezareti Müsteşarı M. Erimesko ile Romen askeri ve sivil havacılık temsilcileri, Türkiye'nin Bükreş Elçisi Hamdullah Suphi Bey, Türk Askeri Ataşesi Binbaşı Naci Bey ve diğer elçilik ileri gelenleri karşılamıştır.²⁸⁹

Türk filosunun yapmış olduğu seyahat hakkında Romanya Havacılık Bakanı M. Erimesko ile yapılan özel bir röportajda “*Kara tayyarelerinin Karadeniz'i böyle filo halinde geçmiş olmaları takdire layık bir muvaffakiyettir.*” Nazır, *filo halinde kara tayyareleri ile Karadeniz'i geçen ilk ekip olduklarını dile getirmiştir.*²⁹⁰

²⁸⁶ Askerî Hava Mecmuası, s. 27.

²⁸⁷ “Sovyet İttihadını Ziyaret Eden Filomuz Dönüyor”, **Hakimiyeti Milliye Gazetesi**, 13 Mayıs 1934, Sayı 4598, s. 2.

²⁸⁸ “Bükreşe Uğradılar, Hararetle Karşılandılar”, **Akşam Gazetesi**, 15 Mayıs 1934, Sayı 5601, s. 2.

²⁸⁹ “Tayyare Filomuz Bükreş'te”, **Hakimiyeti Milliye Gazetesi**, 17 Mayıs 1934, s. 2.

²⁹⁰ “Tayyarelerimiz Bükreşe Uğradılar Hararetle Karşılandılar”, **Akşam Gazetesi**, 15 Mayıs 1934, Sayı 5601, s. 2.

Ertesi gün Türk filosu karayolu ile Bükreş'e yaklaşık 197km. uzaklıkta olan Braşov uçak fabrikasını, buradan dönüşte Sinaya'daki meşhur Peleş Şatosunu gezmiştir.²⁹¹ 15 Mayıs'taki "Kahramanlar Günü" gösterilerinde Romen pilotlar ile birlikte Yüzbaşı Enver Bey de akrobasi hareketleri yaparak bir hava gösterisi yapmıştır. Akrobasi gösterisini izleyen Romen General Sikitio Enver Bey'i kastederek gördüğüm en mükemmel pilotlar arasındadır demiştir.²⁹² Prens Bibesko 15 Mayıs akşamı Türk filosu, prens Nikola'nın kardeşlerinin de²⁹³ aralarında bulunduğu heyeti Aero Kulüpte kabul etmiştir. 16 ve 17 Mayısta şehri gezen Türk filosu,²⁹⁴ Romanya'ya yaptıkları bu ziyaretlerinden ötürü Romen ordusunun fahri pilotları unvanı verilmiştir.²⁹⁵

17 Mayıs 1934 tarihinde Türk filosu, Birinci Dünya Savaşında Romanya Cephesi'nde yapılan savaşlara katılan 6. Kolorduya bağlı 15. ve 25. tümenlerden şehit olan askerler adına Bükreş Genççağa bölgesindeki Türk şehitliğinde bulunan şehitlerin yıl dönümü nedeniyle ziyaret etmiştir.²⁹⁶ Burada Romen Muhafız Kıtası Komutanı ve Hamdullah Bey birer konuşma yapmıştır. 18 Mayısı dinlenerek geçiren filo personeli 19 Mayıs sabahı 09:00'da Romen heyetince İstanbul'a uğurlanmıştır. Bulgaristan üzerinden İstanbul'a oradan yağmurlu bir havada Eskişehir meydanına inen Türk filosunu burada halk, subaylar, Vali, Belediye Başkanı, Kolordu Komutanı ve pilot arkadaşları büyük bir coşku ile karşılamıştır.²⁹⁷

²⁹¹ "Tayyare Filomuz Bükreş'te", **Hakimiyeti Milliye Gazetesi**, 17 Mayıs 1934, s. 2.

²⁹² "Tayyarelerimizin Mahirane Uçuşları ve Romen Hava Kumandanının Takdiri", **Hakimiyeti Milliye Gazetesi**, 17 Mayıs 1934, s. 2.

²⁹³ Askerî Hava Mecmuası, s. 28.

²⁹⁴ "Tayyare Filomuz Yarın Geliyor", **Akşam Gazetesi**, 15 Mayıs 1934, Sayı 5602, s. 2; Askerî Hava Mecmuası, s. 28.

²⁹⁵ "Tayyare Filomuz Bükreş'te", **Hakimiyeti Milliye Gazetesi**, 17 Mayıs 1934, s. 2.

²⁹⁶ Cengiz Dönmez, "I. Dünya Savaşıyla İlgili Yurt Dışındaki Türk Şehitlikleri", **Gazi Akademik Bakış Dergisi**, Cilt VII, Sayı 14, Ankara 2014, s. 156.

²⁹⁷ Askerî Hava Mecmuası, s. 28.

Pilotaj açısından incelendiğinde seyahat her konuda çok iyi şartlar altında geçmiş ve uçaklarda en küçük bir arıza olmamıştır. Uçuş ekibinin üstün gayretleri sayesinde seyahat programlandığı gibi sonuçlanmıştır.²⁹⁸

Tablo:5 MoskovaSeyahatinin Güzergâhı (Askerî Hava Mecmuası, s. 28.)

Uçuş Güzergâhı	Tarih	Kalkış	İniş	Süre	Mesafe
Eskişehir-Sinop	20.04.1934	08:05	10:40	2,35	540
Sinop-Sivastopol	21.04.1934	10:15	12:05	1,50	345
Sivastopol-Harkov	22.04.1934	10:25	14:05	3,40	635
Harkov-Moskova	23.04.1934	07:50	12:25	4,35	695
Moskova-Harkov	09.05.1934	12:35	15:45	3,10	655
Harkov-Lugansk	10.05.1934	07:55	09:25	1,30	270
Lugansk-Zaparojya	11.05.1934	14:30	16:10	1,40	318
Zaparojya-Odesa	13.05.1934	08:30	10:25	1,55	372
Odesa-Bükreş	14.05.1934	09:20	12.25	3,05	550
Bükreş-Eskişehir	18.05.1934	09:00	13:00	4,00	700
Toplam				28 Saat	5080 Km.

Türk havacılarının o günkü koşullarda deniz üzerinde kara uçaklarıyla yaptığı bu hava seyahati gurur verici bir olay olmuştur. Söz konusu askeri hava seyahatinin hemen öncesinde 9 Şubat 1934 tarihinde Türkiye, Yunanistan, Yugoslavya ve Romanya arasında Balkan Antantı imzalanmıştır. Ayrıca, Sovyetler Birliği ile, Milletler Cemiyeti'ne girişiyle bozulan ilişkilerin düzelmesi yönünde atılan bir adım sayılabilir. Bu hususlar dikkate alındığında memnuniyet ve iade-i ziyaret olarak yapılan bu seyahat ile diplomatik ve psikolojik anlamda başarı elde edilmiştir.

²⁹⁸ “Tayyare Filomuz Bükreş’te”, **Hakimiyeti Milliye Gazetesi**, 15 Mayıs 1934, s. 2.

3.5. Sabiha Gökçen'in Balkan Turu

Askeri hava seyahatlerinin diplomaside kullanılmasının en güzel örneklerinden biri de ilk askeri kadın pilot Sabiha Gökçe'nin 1938 Balkan turudur.²⁹⁹ Sabiha Gökçen, Mustafa Kemal'den aldığı emir üzerine³⁰⁰ Balkan ülkeleri ile olan ilişkilerin daha da geliştirilmesini sağlamak, Türk havacılığında gelinen noktayı ve modern yeni Türk kadınının neler yapabileceğini göstermek amacıyla, 16-21 Haziran 1938 tarihleri arasında Yunanistan'ı, Bulgaristan'ı, Yugoslavya'yı, Romanya'yı kapsayan Balkan turuna çıkmıştır. Bu ülkelerin havacılık federasyon temsilcileriyle görüşmelerde bulunmuştur.³⁰¹

3.5.1. Uçuş Öncesi Hazırlık

Gökçen, tura çıkmadan önce Amerikalı bir eğitim pilotu nezaretinde askeri bir uçakla İstanbul-Köyceğiz-Tuz Gölü-Ankara-Zonguldak-İstanbul güzergâhında bir dizi uçuş yaparak eğitim yapmıştır.³⁰²

3.5.2. Sabiha Gökçen Atina'da

Bu eğitimlerden sonra Gökçen 16 Haziran 1938 Perşembe günü saat 07:30'da "Volti" uçağı ile Yunanistan'ı, Bulgaristan'ı, Yugoslavya'yı, Romanya'yı kapsayan turuna başlamıştır.³⁰³ Gökçen, Yeşilköy Hava Limanından Başbakan Celal Bayar, Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras, İçişleri Bakanı ve Cumhuriyet Halk Partisi

²⁹⁹ "Türk Hava Kuvvetleri'nin İlk Askeri Kadın Savaş Pilotu", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 338, Ankara 2001, s. 44.

³⁰⁰ BCA, Fon Kodu: 030.10. Yer No:59.399.19, s. 1.

³⁰¹ "Atatürk Kızı Sabiha Gökçen Bugün Tayyare ile Tek Başına Bir Balkan Turuna Çıkıyor", **Ulus Gazetesi**, 16 Haziran 1938, s. 1.

³⁰² Sabiha Gökçen, **Atatürk'le Bir Ömür, (Haz.:Oktay Verel)**, İstanbul 2007, s. 270.

³⁰³ "Sabiha Gökçen Bu Sabah Balkan Turuna Çıkıyor", **Kurun Gazetesi**, 16 Haziran 1938. Sayı 7338, s. 1; "Bayan Sabiha Gökçen Bu Sabah Tayyaresiyle Balkan Turnesine Çıktı", **Akşam Gazetesi**, 16 Haziran 1938, Sayı 7063, s. 1; "Atatürk Kızı Sabiha Gökçen Bugün Tayyare ile Tek Başına Bir Balkan Turuna Çıkıyor", **Ulus Gazetesi**, 16 Haziran 1938, s. 1.

Genel Sekreteri Şükrü Kaya, Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreteri Hasan Rıza Soyak ve Başyaver Celal Bey, İstanbul Valisi, İstanbul Belediye Başkanı Muhiddin Üstündağ, İstanbul Komutanı General Halis, Emniyet Müdürü, İstanbul Türk Hava Kurumu Başkanı İsmail Hakkı, Türkkuşu Öğretmeni Savmi, havacı subaylar ile meraklı halkın yer aldığı kalabalık bir heyet uğurlamıştır.³⁰⁴ Yüz elli kilometre yol aldıktan sonra, çok kötü bir hava ile karşılaşan Gökçen yolundan dönmek için önüne çıkan bulut içine dalmış burada bir süre bulutlar arasında “kör uçuş” yapmış ve önüne çıkan fırtına bulutu nedeniyle yönünü değiştirmiştir. Bu durumda daha fazla ilerleyemeyen pilotumuz Edremit’e mecburi iniş yapmak durumunda kalmıştır.³⁰⁵ Bu zorunlu inişte ne kendisinde ne de uçağında uçuşa devam etmesine engel bir durum olmadığından Edremit-İzmir güzergâhını takip ederek İzmir üzerinden³⁰⁶ Atina istikametine yönelen Türk filosu bir saat sonra ziyaretinin ilk durağı olan Yunanistan’ın başkenti Atina’ya ulaşmıştır. Atina üzerinde birkaç tur attıktan sonra saat 11:25’te Totoi Meydanı’na başarıyla iniş yapmıştır. Dünyanın ilk askeri kadın pilotunun yapacağı gezi Atina’da büyük yankı yaptığından hava alanında kendisini kalabalık bir heyet karşılamıştır. Burada, Türkiye’nin Atina Büyükelçisi Ruşen Eşref Ünaydın başkanlığındaki Türk heyeti, Yunan Başbakanı Meteksas adına bir heyet, Atina Belediye Başkanı, Türk-Yunan Ticaret Odası ve Balkan Cemiyeti havacılık mensupları ve kalabalık halk tarafından karşılanmıştır.³⁰⁷

Balkan turu kapsamında Yunanistan’daki ziyaretlerine devam eden Gökçen, Atina’dan 17 Haziran 1938 Cuma günü 11:20’te havalanarak bir saat yirmi dakika sonra Selanik’e inmiştir. Selanik’te bulunduğu iki saat içerisinde Mustafa Kemal Atatürk ’ün evini ziyaret etmiştir.

³⁰⁴ “Bayan Sabiha Gökçen Bu Sabah Tayyaresiyle Balkan Turnesine Çıktı”, **Akşam Gazetesi**, 16 Haziran 1938, Sayı 7063, s. 1; “Bayan Gökçen Şerefine Atinada Güzel Kabul Resimleri Yapıldı”, **Ulus Gazetesi**, 17 Haziran 1938, s. 1; “Kahraman Tayyarecimiz Sabiha Gökçen”, **Kurun Gazetesi**, 17 Haziran 1938, s. 5; **Cumhuriyet Gazetesi**, 17 Haziran 1938, s. 1, 3.

³⁰⁵ BCA, Fon Kodu: 030.10. Yer No:59.399.19, s. 1.

³⁰⁶ “Bn. Sabiha Gökçen”, **Akşam Gazetesi**, 17 Haziran 1938, Sayı 7064, s. 8.

³⁰⁷ “Kahraman Tayyarecimiz Sabiha Gökçen”, **Kurun Gazetesi**, 17 Haziran 1938, s. 5.

3.5.3. Sabiha Gökçen Bulgaristan ve Yugoslavya’da

Yunanistan’dan Bulgaristan’a gitmek üzere Selanik’ten 15:23’te havalanan Gökçen, bulutlu bir havada bir saat on dakika içerisinde Sofya Hava Meydanı’na inmiştir. Yere indiğinde Gökçen; Bulgar Hükümeti adına Protokol Müdürü’nün, şehir adına Belediye Başkan Yardımcısı’nın, pilotların yer aldığı havacılık mensuplarının, Türkiye’nin Sofya Büyükelçisi Şevki Berker’in ve elçilik çalışanlar tarafından karşılanmıştır. Geceyi Sofya’da geçiren Gökçen, ertesi gün Belgrat’a³⁰⁸ gitmek üzere yola çıkmış ve Belgrat üzerinde geldiğinde Yugoslav avcı uçaklarından oluşan bir filo eşliğinde Belgrat yakınlarında bulunan Zemun’daki Askeri Hava Alanı’na inmiştir.

Sabiha Gökçen’i Yugoslavya’daki Zemun Askeri Hava Meydanı’nda eşi ile birlikte Türkiye Büyükelçisi Haydar Aktay’ın, Belgrat’taki Türk Büyükelçiliği çalışanlarının, Yunanistan ve Romanya’nın Belgrat Büyükelçilerinin, Yugoslavya Dışişleri Bakanı adına Teşrifat Müdür Yardımcısı’nın, askeri ve sivil hava teşkilatları temsilcilerinin, Yugoslavya’nın ilk kadın pilotunun (Popiç) kendisini karşılamıştır. Sabiha Gökçen’e Belgrad’ta Yugoslav Ordusu’nun en büyük nişanı olan Beyaz Kartal nişanı ve beratı Yugoslav Genelkurmay Başkanı tarafından verilmiştir.³⁰⁹

3.5.4. Sabiha Gökçen Romanya’da

Sabiha Gökçen, Yugoslavya’daki ziyaretini tamamladıktan sonra Yugoslavya Hava Kuvvetleri Komutanında bulunduğu bir heyete tarafından, Türk ve Yugoslav Milli Marşları eşliğinde 19 Haziran 1938 Pazar günü saat 12:00’de Romanya’ya

³⁰⁸ “Kahraman Tayyarecimiz Belgradda Çok Büyük Tezahürlerle Karşılandı”, **Ulus Gazetesi**, 19 Haziran 1938, s. 1; “Atatürk Kızı Sabiha Gökçen Dün Belgradda Çok Parlak Merasimle Karşılandı”, **Kurun Gazetesi**, 19 Haziran 1938, s. 1; “Bayan Sabiha Gökçen Belgradda Büyük Merasimle Karşılandı”, **Akşam Gazetesi**, 19 Haziran 1938, Sayı 7066, s. 1.

³⁰⁹ “Sabiha Gökçen’in Biyografisi”, **İşte Atatürk**, <http://www.isteaturk.com/haber/4004/sabiha-gokcen>, (ET:17.04.2015).

gitmek için Belgrat'tan ayrılmış ve çok bulutlu ve sisli bir hava içinde bir saat on beş dakika sonra Bükreş'e ulaşmıştır.

Bükreş Benisa sivil hava meydanında Gökçen'i, Bükreş Türk Büyükelçisi Tanrıöver ile elçilik çalışanları, Romen hükümeti tarafından kendisine eşlik etmek üzere görevlendirilen Prenses Marina Stirben Hava ve Deniz Bakanlığı Genel Sekreteri, Havaalanı Komutanı, Uluslararası Hava Federasyonu Genel Sekreteri, Romanya'da hava mitingleri düzenleyen dernek temsilcileri, basın mensupları, asker ve sivil havacılar ile büyük bir halk kitlesi karşılamıştır.³¹⁰

19 Haziran 1938 Pazar gecesini Bükreş'te geçiren Gökçen, 20 Haziran 1938'de Türkiye'nin Bükreş Büyükelçiliği'nin kendi onuruna verdiği büyük bir ziyafet verilmiştir. Bu ziyafete; eşleri ile birlikte Romanya Hava ve Deniz Bakanı, Hava ve Deniz Bakanlığı Genel Sekreteri, Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı, Yunanistan ve Yugoslav elçileri Romanya Havacıları Birliği Başkanı, Uluslararası Havacılık Federasyonu Temsilcisi, Havacılığı Teşvik Dernekleri temsilcileri, Romen havacı Bayan Turnaya ve Türkiye'nin Bükreş Büyükelçiliği çalışanları da katılmıştır.

3.5.5. Sabiha Gökçen İstanbul'da

Sabiha Gökçen, Bükreş'ten İstanbul'a 21 Haziran 1938 Salı günü saat 10:20'de Yeşilköy'e hareket etmiştir.³¹¹ Ancak, uçağının pusulasının bozulması üzerine Sabiha Gökçen, Bükreş'in Kuzeybatısında yer alan Bozau'daki askeri havaalanına mecburi iniş yapmıştır. Gökçen, burada uzmanlar tarafından derhal kontrol edildiğini, uçağın pusulasının tamamen koptuğunu ve arızanın giderilmesi için uçağına başka bir pusulanın takıldığını ifade etmiştir. Uçağının pusulası

³¹⁰ "Sabiha Gökçen Bükreşte Parlak Karşılandı", **Akşam Gazetesi**, 20 Haziran 1938, Sayı 7067, s. 1; "Sabiha Gökçen Bükreşte Hararetle Karşılandı", **Ulus Gazetesi**, 19 Haziran 1938, s. 1; "Sabiha Gökçen Dün Belgraddan Bükreşe Uçtu", **Kurun Gazetesi**, 19 Haziran 1938, s. 1.

³¹¹ "Bayan Sabiha Gökçen Bugün Bükreşten Geliyor", **Akşam Gazetesi**, 21 Haziran 1938, Sayı 7068, s. 1; "Bayan Sabiha Gökçen Bugün İstanbula Dönüyor", **Ulus Gazetesi**, 21 Haziran 1938, s. 1; "Kahraman Tayyarecimiz Sabiha Gökçen Geldi", **Kurun Gazetesi**, 21 Haziran 1938, s. 1.

takıldıktan sonra Gökçen, Bozau'dan 15:30'da hareket etmiş, iki saat sonra 17:30'da İstanbul'a inmiştir.

İstanbul'dan ayrılırken Balkan Turu'nun üç günde tamamlanacağını ifade etmesine karşın, Gökçen bu turu toplam olarak beş günde tamamlamıştır. Gökçen, Atatürk tarafından kendisine verilen "şerefli vazifeyi" yerine getirdiğini, bundan da mutluluk duyduğunu beyan etmiştir. Bir anlamda, Gökçen bu görevi yerine getirerek, Mustafa Kemal Atatürk'ü ömrünün son demlerinde sevindirmiş, Türkiye'nin havacılık konusunda geleceğe umutla bakmasını sağlamıştır.

SONUÇ

Osmanlı Devleti'nin havacılıkla ilgili ilk çalışmaları 1909 yılında başlamıştır. Daha sonraki yıllarda askeri havacılığını dünya standartlarına getirmek ve Türk havacılığını kurumsal bir yapıya kavuşturmak için çalışmalarına hız vermiştir. Buna yönelik olarak bir yandan yurtdışına pilotaj eğitimi için personel gönderirken bir yandan da yurtiçinde uçuş okulu ve uçak fabrikası kurma girişiminde bulunmuştur. Balkan Savaşları'nın başlamasıyla hava gücünü geliştirme çalışmalarına ara verilmiştir. Şubat 1914 tarihinde Enver Paşa'nın emriyle Balkan Savaşları'nda bozulan moralleri düzeltmek amacıyla Kahire'ye bir uçuş planlanmıştır. Bu uçuşla, hem daha önce Fransız pilotların Kahire uçuşuna karşılık verilecek hem de Arap coğrafyasındaki Müslümanlara Osmanlı Devleti'nin havacılıkta diğer ülkelerden geri olmadığı mesajını vererek hava gücünün diplomasiye katkı sağlaması amaçlanmıştır. İlk hava şehitlerinin verildiği bu uçuşta, Osmanlı Devleti tam anlamıyla istediği sonucu alamamıştır.

Bu çalışma ile daha önce hiçbir bilimsel araştırmaya konu olmamış 1909 yılı ile II. Dünya Savaşının başladığı 1939 yılları arasında gerçekleştirilen yurtiçi ve yurtdışı seyahatleri toplu bir şekilde ele alınıp değerlendirilmiştir.

Türk Havacılığı Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'nda da önemli görevler yapmıştır. Dünya standartlarını yakalayabilmek için sürat çağı olan XX. yüzyılda çok hızlı yol kat etmek zorunda kalan Türk havacılığı Cumhuriyet döneminde yeniden yapılanmaya başlamış ve üstün başarılarla imza atmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti kurulduktan sonra da hava harp sanayii alanındaki çalışmalar artarak devam etmiştir. Bu anlamda ilk olarak Mustafa Kemal'in direktifiyle Türk Hava Kurumu ve Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) kurulmuştur. Hava gücünün ülke savunmasındaki önemine inanan

Anadolu halkının dışından tırnağından artırdığı paralarla uçak almış ve böylece askeri havacılığı desteklemiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye'nin komşu ülkelerle olan ilişkileri, Osmanlı Devletinden miras "*denge politikası*" merkezli seyretmiş ve olumlu neticeler alınmıştır. Türk dış politikasındaki havayı yumuşatmak ve barışın devamını sağlamak amacıyla, ilk önce 1926 yılında İran Şahı'na Mustafa Kemal tarafından kılıç hediye edilmek üzere filo görevlendirilmiş, daha sonraki yıllarda Yunanistan'ın cumhuriyet bayramına ve Rusya'nın işçi bayramına askeri hava filosu gönderilmiştir. Balkan Antantı'nın imzalandığı ülkelere askeri hava seyahatleri düzenlenerek önemli ölçüde diplomatik kazanımlar elde edilmiş ve başta sınır komşuları olmak üzere yakınlaşma sağlanmıştır.

Bu askeri hava seyahatleri dış politikasında Türkiye'nin güvenliğini amaçlayan, hiçbir milletin aleyhinde olmayan komşuları ve bütün dünya devletleriyle iyi ilişkiler içerisinde yaşamayı siyaseten esas olarak kabul eden Mustafa Kemal'in "*Yurtta Barış, Dünyada Barış*" ilkesi doğrultusunda Cumhuriyet döneminde daima barışçı bir dış politika izlenmesinin adımları olmuştur.

Kronolojik olarak 1909-1939 dönemi içerisinde yaşanan gelişmelere bakıldığında, Mustafa Kemal Atatürk, ülkenin yüzünü bir an önce batıya çevirmek istediği görülmektedir. Bu bağlamda, Türkiye'nin doğu komşularıyla ilişkilerini her türlü gizli amaçlardan uzak, güven ve huzur içerisinde samimî bir çizgide yaşanabilmesine yönelik, Nisan 1926'da İran ile "Güvenlik ve Dostluk Antlaşması" imzalamıştır. Ankara ile Tahran arasında imzalanan bu antlaşmanın akabinde (3-27 Mayıs 1926) memnuniyet ve nezaket ziyareti mahiyetinde Cumhuriyet döneminde yurtdışına yapılan ilk askeri hava seyahati de yine Tahran'a yapılmıştır. Mustafa Kemal'in İran Şahı'na gönderdiği kılıç hediyesi ve ardından Tahran semalarında Türk uçakları tarafından yapılan hava gösterileri, iki ülke arasındaki ilişkilerin

devamı yönünde atılan adımların bozulmaması yönünde diplomasiye verilen destek olmuştur.

Türkiye Balkan ülkeleriyle sürdürdüğü dış politikanın gereği olarak, hem dünya barışının korunması hem de bölgede barışın kalıcı olması için Balkan Antantı'nı imzalamıştır (9 Şubat 1934). Paktın imzalanmasını takip eden yaklaşık ikinci ayda Antantın imzalanmasında başroldeki ülke konumunda bulunan Yunanistan'ın cumhuriyet bayramını vesile edip, başlatılan dostluğun sürdürülmesi yönünde atılan adımların yere sağlam basması yönünde diplomatik bir adım olmuştur.

Türkiye Sovyetler Birliği ile ulusal kurtuluş savaşından beri öncelikle siyasal ve güvenlik alanlarında, daha sonraki yıllarda ekonomik alanda ilişkiler kurmuştur. Bu düşünceden hareketle dış politikamızda güçlü olmak maksadıyla, Türkiye aleyhine kararlar alan İngiltere ve müttefiklerine karşı Sovyetler Birliğinin desteğine daima ihtiyaç duymuştur. Öyle ki, ilişkilerin zarar görmemesi adına Türkiye, Milletler Cemiyeti'ne Sovyetler Birliği ile mutabakat neticesinde üye olmuştur. Bu ılımlı ve barışçı havanın sürdürülmesine katkı sağlanması düşüncesiyle Türkiye, bir yıl önce Türkiye Cumhuriyeti'nin onuncu yıl kutlamalarına katılan Sovyetler Birliği'nin 1 Mayıs 1934 tarihindeki işçi bayramı kutlamalarına katılarak iadeyi ziyaret gerçekleştirmiştir. Kutlamalara katılan askeri hava filosu yapılan törenlerde bir akrobasi gösterisi yapmıştır.

Cumhuriyet döneminde yapılan askeri hava seyahatleri dönemin şartları arasında büyük özveri gösterilerek gerçekleştirilmiştir. Özellikle 1 Mayıs 1934 kutlamaları münasebetiyle Moskova'ya uçan Türk filosu büyük bir cesaret örneği göstererek sudan havalanıp suya inebilen uçaklar yerine karadan havalanıp uçabilen uçaklarla Karadeniz'i geçmeleri komşu ülke liderleri ile pilotlarının takdirini kazanmış ve ülkenin havacılık alanındaki prestijini artırmıştır. Uçakların teknik ve aerodinamik özelliklerinden dolayı dönüş güzergâhı Romanya üzerinden seçilerek

mevcut imkânlarla Karadeniz’i yeniden geçmenin oluşturacağı risk bertaraf edilmiştir. Komşu ülkelere yapılan hava seyahatleri ile orada icra edilen akrobasi faaliyetlerinin temelinde Türkiye Cumhuriyeti’ni temsil etmek, Türk Silahlı Kuvvetleri’nin tanıtılmasına katkıda bulunmak yatmaktadır.

Bunun yanı sıra yurtiçinde ve yurtdışında yapılan uzun mesafeli uçuşlar, Türk halkının silahlı kuvvetlerine beslemiş olduğu güven duygusunu pekiştirerek birlik ve beraberliğine psikolojik açıdan katkı sağlamış ve gençlerin havacılığa olan sevgisini artırmıştır. Kazanılan bu sempati ile Türk halkı açılan Türk Hava Kurumu’na uçak almak için açılan yardım kampanyalarına varını yoğunu ortaya koyarak önemli miktarlarda destek vermiştir.

Bu askeri hava seyahatlerinin önemli getirilerinden biriside gidilen ülkelerdeki teknolojik bilgi paylaşımının yapılmasıdır. Nitekim uçuş ekipleri çok önemli bilgi ve tecrübe kazanarak yurda dönmüşlerdir.

Araştırmanın kapsadığı dönem içerisinde yapılan bu askeri hava seyahatleri ile Türk havacılığının hangi seviyeye geldiğini dünya ülkelerine gösterilmek istenmiştir. Günümüzde de gururla takip edilen ve dünya çapında havacılık organizasyonlarına katılıp beğeni kazanan “*Türk Yıldızları*” ile “*Solo Türk*” ün dünya çapında bir marka olmasına zemin hazırlaması açısından da önemli bir yere sahiptir. Bu gelişmeler ve tecrübeler neticesinde Türk Hava Kuvvetleri çağıyla yarışır seviyeye gelmiş ve istikbali gökler ötesinde arama hedefiyle “Uzay Kuvvetlerinin” temellerini atmıştır.

Çalışmamız çerçevesinde ele aldığımız 1909-1939 yılları arasındaki askeri hava seyahatleri; ulusal ve bölgesel güvenlik, uluslar arası ilişkiler ve diplomasi açılarından irdelenmiştir.

Aynı dönem içerisinde yaşanan gelişmeler kapsamında; 1930’lu yıllarda icat edilen jet motoru teknolojisinin özellikle İkinci Dünya Savaşı’nın sonuna doğru

geliştirilmesine bağlı olarak pervaneli uçakların geniş çaplı kullanımından vazgeçilmesi havacılık tarihinde bir dönemin kapanması anlamına gelmiştir. Bu doğrultuda; havacılık teknolojisinde yaşanan değişim ve II. Dünya Savaşının başlaması ayrı bir milat kabul edilerek çalışma 1939 yılı ile sınırlandırılmıştır. 1909-1939 dönemini kapsayan bu çalışmanın sonraki çalışmalara basamak niteliği taşıyacağı değerlendirilmiştir.

KAYNAKÇA

I. ARŞİV KAYNAKLARI

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Fon Kodu: 030.10, Yer No: 197.346.15.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Fon Kodu: 030.18.01.01, Yer No: 018.28.6.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Fon Kodu: 030.10, Yer No: 46.293.5.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Fon Kodu: 030.18.1.2, Yer No: 41.85.7.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Fon Kodu: 030.18.01.01. Yer No: 016.64.24.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Fon Kodu: 030.10, Yer No: 197.346.15.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Fon Kodu: 030.10, Yer No:255.717.19.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Fon Kodu: 030. 10, Yer No: 256.723.1.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Fon Kodu: 030. 10, Yer No:59.399.19.

II. SÜRELİ YAYINLAR

Akşam Gazetesi

“İsmet Paşanın Bindiği Vapur Bu Sabah Boğazdan Çıktı”, **Akşam Gazetesi**, 25 Nisan 1932, Sayı 5576, s. 1.

“Hediye Edilen Tayyareler”, **Akşam Gazetesi**, 24 Ekim 1933, Sayı 5403, s. 2.

“Bir Tayyare Filomuz Atina’ya Vasıl Oldu”, **Akşam Gazetesi**, 22 Mart 1934, Sayı 5550, s. 2.

“Balkan Misakı Bugün Büyük Merasimle İmza Ediliyor”, **Akşam Gazetesi**, 9 Şubat 1934, Sayı 5509, s. 1.

“Türk-Yunan Dostluğu”, **Akşam Gazetesi**, 24 Mart 1934, Sayı 5552, s. 2.

“Dost Milletın Bayramı”, **Akşam Gazetesi**, 25 Mart 1934, Sayı 5553, s. 1.

“Tayyare Filomuz Atına’dan Döndü”, **Akşam Gazetesi**, 29 Mart 1934, Sayı 5554, s. 1.

“Tayyare Filomuz Moskova’ya Gidiyor”, **Akşam Gazetesi**, 21 Nisan 1934, Sayı 5576, s. 2.

“Moskova Yolunda Harkofta Tayyarecilerimiz Çok Samimi Surette Karşılandılar”, **Akşam Gazetesi**, 24 Nisan 1934, Sayı 5580, s. 2.

“Tayyare Filomuz Moskova’da Büyük Merasimle Karşılandı”, **Akşam Gazetesi**, 25 Nisan 1934, Sayı 5581, s. 2.

“Askeri Heyetimiz Moskovada Yapılan Kabul Resminde Bulundu”, **Akşam Gazetesi**, 25 Nisan 1934, Sayı 5581, s. 1.

“Tayyarelerimiz Geliyorlar”, **Akşam Gazetesi**, 11 Mayıs 1934, Sayı 5597, s. 1.

“Bükreş’e Uğradılar, Hararetle Karşılandılar”, **Akşam Gazetesi**, 15 Mayıs 1934, Sayı 5601, s. 1.

“Tayyare Filomuz Yarın Geliyor”, **Akşam Gazetesi**, 15 Mayıs 1934, Sayı 5602, s. 1.

“Türk-Sovyet Dostluğu”, **Akşam Gazetesi**, 27 Nisan 1934, Sayı 5583, s. 2.

“Türk Tayyarecileri Moskova’da Kızıl Ordu Evini Gezdi”, **Akşam Gazetesi**, 29 Nisan 1934, Sayı 5585, s. 2.

“Askeri Heyetimiz Moskova’da Yapılan Kabul Resminde Bulundu”, **Akşam Gazetesi**, 25 Nisan 1934, Sayı 5581, s. 2.

“Askeri Heyetimiz Moskova’da Yapılan Kabul Resminde Bulundu”, **Akşam Gazetesi**, 1 Mayıs 1934, Sayı 5587, s. 1.

“Moskovada 1 Mayıs”, **Akşam Gazetesi**, 2 Mayıs 1934, Sayı 5588, s. 2.

“Doktorlarımız Moskovada”, **Akşam Gazetesi**, 1 Mayıs 1934, Sayı 5589, s. 1.

“Moskova’daki Tayyare Heyetimiz”, **Akşam Gazetesi**, 6 Mayıs 1934, Sayı 5592, s. 2.

“Tayyarecilerimiz Dün Moskovadan Leningrada Hereket Etiler”, **Akşam Gazetesi**, 7 Mayıs 1934, Sayı 5593, s. 2.

“Tayyarecilerimiz Dün Leningrattan Moskovaya Avdet Etiler”, **Akşam Gazetesi**, 10 Mayıs 1934, Sayı 5596, s. 2.

“Tayyarelerimiz Geliyorlar”, **Akşam Gazetesi**, 11 Mayıs 1934, Sayı 5597, s. 2.

“Tayyarecilerimiz Bükreşe Uğradılar, Hararetle Karşılandılar”, **Akşam Gazetesi**, 15 Mayıs 1934, Sayı 5601, s. 2.

“Montreuxde Sabahtan Beri Büyük Faaliyet Var”, **Akşam Gazetesi**, 20 Temmuz 1936, Sayı 6377, s. 1.

“Bayan Sabiha Gökçen Bu Sabah Tayyaresiyle Balkan Turnesine Çıktı”, **Akşam Gazetesi**, 16 Haziran 1938, Sayı 7063, s. 1.

“Bayan Sabiha Gökçen Bu Sabah Tayyaresiyle Balkan Turnesine Çıktı” **Akşam Gazetesi**, 16 Haziran 1938, Sayı 7063, s. 1.

“Bn. Sabiha Gökçen” **Akşam Gazetesi**, 17 Haziran 1938, Sayı 7064, s. 8.

“Bayan Sabiha Gökçen Belgradda Büyük Merasimle Karşılandı”, **Akşam Gazetesi**, 19 Haziran 1938, Sayı 7066, s. 1.

“Sabiha Gökçen Bükreşte Parlak karşılandı”, **Akşam Gazetesi**, 20 Haziran 1938, Sayı 7067, s. 1.

“Bayan Sabiha Gökçen Bugün Bükreşten Geliyor”, **Akşam Gazetesi**, 21 Haziran 1938, Sayı 7068, s. 1.

“Türk-Fransız Müzakereleri Bitti”, **Akşam Gazetesi**, 23 Haziran 1939, Sayı 7424, s. 1.

Hakimiyeti Milliye Gazetesi

“Milli Sanayimizi İnkışaf Ettirmek İçin Moskova’da Bir İytilaf”, **Hâkimiyeti Milliye Gazetesi**, 8 Mayıs 1932, Sayı 3882, s. 1.

“Rus Heyetini almağa Giden Heyetimiz”, **Hâkimiyeti Milliye Gazetesi**, 24 Ekim 1933, Sayı 4396, s. 1.

“Balkan Misakı Bugün İmzalanacak”, **Hâkimiyeti Milliye Gazetesi**, 9 Şubat 1934, Sayı 4509, s. 1.

“Tayyare Orucu“, **Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi**, 31 Mart 1926, Sayı 1702. s. 3.

“Büyük Gazi'nin Millete Beyannamesi”, **Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi**, 21 Nisan 1931, sayı 3509, s. 1.

“Milletler Cemiyetine Girmemiz ve Rusya ile Münasebetimiz”, **Hâkimiyeti Milliye Gazetesi** 18 Temmuz 1932, Sayı 3953, s. 1.

“Türk Tayyare Filosu Sivastopolda”, **Hâkimiyeti Milliye Gazetesi**, 22 Nisan 1934, Sayı 4577, s. 1.

“Tayyarelerimiz Harkofta”, **Hâkimiyeti Milliye Gazetesi**, 24 Nisan 1934, Sayı 4579, s. 1.

“Tayyarelerimiz Moskovada”, **Hâkimiyeti Milliye Gazetesi**, 25 Nisan 1934, Sayı 4580, s. 1.

“Türkiye-Sovyetler, Moskova'da Askeri Heyetimiz Şerefine Kabul Yapıldı”, **Hâkimiyeti Milliye Gazetesi**, 30 Nisan 1934, Sayı 4585, s. 2.

“Kızıl Meydanda”, **Hâkimiyeti Milliye Gazetesi**, 4 Mayıs 1934, Sayı 4589, s. 1.

“Sovyet İttihadını Ziyaret Eden Filomuz Dönüyor”, **Hâkimiyeti Milliye Gazetesi**, 13 Mayıs 1934, Sayı 4598, s. 2.

“Hangi Devletlerin Ne Kadar Tayyaresi Var”, **Hâkimiyeti Milliye Gazetesi**, 19 Mayıs 1934, Sayı 4604, s. 2.

Kurun Gazetesi

“Balkan Misakı Dün İmzalandı”, **Kurun Gazetesi**, 10 Şubat 1934, s. 1.

“Mukavelename Bugün İmza Ediliyor”, **Kurun Gazetesi**, 20 Temmuz 1936, Sayı 6654, s. 1.

“Sabiha Gökçen Bu Sabah Balkan Turuna Çıkıyor”, **Kurun Gazetesi**, 16 Haziran 1938, s. 1.

“Kahraman Tayyarecimiz Sabiha Gökçen”, **Kurun Gazetesi**, 17 Haziran 1938, s. 5.

“Atatürk Kızı Sabiha Gökçen Dün Belgradda Çok Parlak Merasimle Karşılandı”, **Kurun Gazetesi**, 19 Haziran 1938, s. 1.

“Sabiha Gökçen Dün Belgraddan Bükreşe Uçtu”, **Kurun Gazetesi**, 19 Haziran 1938, s. 1.

“Kahraman Tayyarecimiz Sabiha Gökçen Geldi”, **Kurun Gazetesi**, 21 Haziran 1938, s. 1.

Ulus Gazetesi

“Atatürk Kızı Sabiha Gökçen Bugün Tayyare ile Tek Başına Bir Balkan Turuna Çıkıyor”, **Ulus Gazetesi**, 16 Haziran 1938, s. 1.

“Bayan Gökçen Şerefine Atınada Güzel Kabul Resimleri Yapıldı”, **Ulus Gazetesi**, 17 Haziran 1938, s. 1.

“Kahraman Tayyarecimiz Belgradda Çok Büyük Tezahürlerle Karşılandı”, **Ulus Gazetesi**, 19 Haziran 1938, s. 1.

“Sabiha Gökçen Bükreşte Hararetle karşılandı”, **Ulus Gazetesi**, 19 Haziran 1938, s. 1.

“Bayan Sabiha Gökçen Bugün İstanbul’a Dönüyor”, **Ulus Gazetesi**, 21 Haziran 1938, s. 1.

Vakit Gazetesi

“Rus Heyeti”, **Vakit Gazetesi**, 27 Ekim 1933, Sayı 5677, s. 1.

“Tayyare Filomuz Moskova Gitmek üzere Dün Yola Çıktı”, **Vakit Gazetesi**, 21 Nisan 1934, s. 2.

“Tayyarelerimiz Moskova Yolunda”, **Vakit Gazetesi**, 22 Nisan 1934, s. 2.

“Türk Tayyare Filosu Moskova Yolunda”, **Vakit Gazetesi**, 24 Nisan 1934, s. 1.

“Tayyare Filomuz Moskova Hararetle Karşılandı”, **Vakit Gazetesi**, 25 Nisan 1934, s. 2.

“Sovyetlerle Dostluğumuz Hakkında Neşriyat”, **Vakit Gazetesi**, 26 Nisan 1934, s. 4.

“Moskova’da”, **Vakit Gazetesi**, 27 Nisan 1934, s. 2.

“Moskova’da”, **Vakit Gazetesi**, 5 Mayıs 1934, s. 2.

III. ARAŞTIRMA ESERLER

ARIT, Fikret, **Adlarını Göklere Yazdırdılar**, Kanaat Yayınları, İstanbul 1964.

ARMAOĞLU, Fahir, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi:1914-1995**, Alkım Yayınevi, İstanbul 1997.

FIRTINA, Halil İbrahim, **Orgeneral Muzaffer Ergüder’in Havacılık Anıları 1922-1930**, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara 2009.

Gönüllerden Göklere, Hv.K.K.lığı Gensek. Tarihçe ŞubeYay., Ankara 2005.

GÜLTEN, Zeynep, **İlk Uçak Sanayimiz Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ’tan “1926” 2nci Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığı’na “2001”**, Hava Müze Komutanlığı Yayını, İstanbul 2002.

GÜRÜN, Kâmuran, **Dış İlişkiler ve Türk Politikası**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1983.

GÜRÜN, Kâmuran, **Türk-Sovyet İlişkileri (1920-1953)**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1991.

IŞIK, Salih, **Balkan Antantı, Balkan Paktı ve Türkiye**, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Edirne 2011.

İLMEN, Süreyya, **Türkiye’de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, İstanbul 1947.

KANSU, Yavuz, **“Havacılık Tarihinde Türkler, I-II”**, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2006.

KAYMAKLI, Hulusi, **Havacılık Tarihinde Türkler 2 (1918 Yılından 1939 Yılına Kadar)**, Hava Basımevi Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2006.

KEYÜSK, Mazlum, **Türk Havacılık Tarihi I, (1912-1914)**, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir 1950.

KEYÜSK, Mazlum, **Türk Havacılık Tarihi II (1914-1916)**, Hava Basımevi Yayınları, Eskişehir 1951.

KİLİMCİ, Perihan, **Atatürk Döneminde (1923-1938) Türk Askeri Havacılığı**, İstanbul 2004.

KOCATÜRK, Önder, **Osmanlı Pilotlarının İstanbul-Kahire-İskenderiye Seyahati (Şubat-Mayıs 1914)**, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 2013.

KURAL, Fethi, **“Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Belgeleri 1909-1913”**, Hava Basımevi Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1974.

KURTER,Ajun, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi**, Hv.K.K.lığı Bas., Ankara 2002.

KURTCEPHE, İsrafil, **Türk-İtalyan İlişkileri (1911-1916)**, TTK. Yay., Ankara 1995.

LEWIS, Bernard, **Modern Türkiye'nin Doğuşu**, Çev.: Boğaç Babür TURNA, Arkadaş Yayınevi, Ankara 2014.

MUMCU, Ahmet, **Tarih Açısından Türk Devriminin Temelleri ve Gelişimi**, İnkılâp Kitabevi, Ankara 2011.

ÖZDEMİR, Yaşar, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, Hava Basımevi Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1981.

PERİNÇEK, Mehmet Bora, **Atatürk'ün Sovyetler'le Görüşmeleri**, Kaynak Yayınları, İstanbul 2005.

SARP, İrfan, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Pozitif yayınları, İstanbul 2010.

SOYSAL, İsmail, **Tarihçeleri ve Açıklamaları ile Birlikte Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1989.

SÖNMEZOĞLU, Faruk, **“Kurtuluş Savaşı Dönemi Diplomasisi”**, **Türk Dış Politikasının Analizi**, Der Yayınları, İstanbul 1994.

ŞİMŞİR, N. Bilâl, **Bizim Diplomatlar**, Bilgi Yayınevi, Ankara 1996.

TANMAN, Sıtkı, **Türk Havacılık Tarihi İstiklal Harbi 1918-1923**, Hava Basımevi, Eskişehir 1953.

TAYHANİ, İhsan, **Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950)**, THK Kültür Yay. No:1, Ankara 2001.

TUNCER, Hüner, **Atatürkçü Dış Politika**, Kaynak Yayınları, Ankara 2011.

UÇAROL, Rifat, **Büyük Türk Havacılarından Enver AKOĞLU (1898-1962)**, İstanbul 1990.

VEREL, Oktay, **Sabiha GÖKÇEN Atatürk'le Bir Ömür Böyle Geçti**, İstanbul 2007.

YALÇIN, Osman, **“Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009”**, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009.

YAVUZ, İsmail, **Mustafa Kemal'in Uçakları Türkiye'nin Uçak imalat Tarihi (1923-2012)**, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013.

YILDIZ, Gültekin, **Dünya Savaş Tarihi Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918**, Timaş Yayınları, İstanbul 2013.

YILMAZER, Bülent, **Şehit Pilot Çarkçı Yüzbaşı Mehmet Fethi**, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2014.

YILMAZ, Veli, **Siyasi Tarih**, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1998.

IV. MAKALELER

AKÇORA, Ergünöz, **“Hatay’ın Anavatan’a İlhakının Türk Dış Politikasındaki Yeri”**, **Atatürk Dönemi Türk Dış Politikası (Makaleler)**, Yayına Hazırlayan: Berna TÜRKDOĞAN, AKDITYK Yayınları, Ankara 2000.

AKDEVELİOĞLU, Atay, KÜRKCÜOĞLU ÖMER, “Orta Doğu’yla İlişkiler” **Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Baskın ORAN(ed), I-II, İletişim Yayınları, İstanbul 2001.

“Türk Tayyareciler Komşu ve Dost Yunanistan’da”, **Askerî Hava Mecmuası**, Sayı:104, Hv. Mp. Matbaası, Ankara 1934.

“Havacılarımız Sovyet Topraklarında, Büyük Dostları Arasında”, **Askerî Hava Mecmuası**, Sayı 105, Hv. Mp. Matbaası, Ankara 1934.

“Tayyare Bölüğü Tarafından Yapılan Büyük Bir Hava Seyahati”, **Askerî Hava Mecmuası**, Sayı 97, Hv. Mp. Matbaası, Ankara 1932.

“Türk Tayyareciler Komşu ve Dost Yunanistan’da”, **Askerî Hava Mecmuası**, Sayı:104, Hv. Mp. Matbaası, Ankara 1934.

ATABEY, Figen, “Türk-İngiliz Siyasi İlişkileri (1936-1939)” **History Studies**, Samsun 2005.

ATABEY, Figen, “Lozan Sonrasında Boğazlar Sorununun Çözümü: Montreux Boğazlar Sözleşmesi”, **History Studies**, Samsun 2013.

AYDAR, Orhan, “1914 Şubatında Üçüncü Tayyaremiz Ertuğrul Kahire Yollarına Nasıl Uğurlanmıştı?”, **Havacılık ve Spor**, Sayı 352, Şubat 1945.

AYDAR, Orhan, “Deniz Tayyareciliğimizin İlk Günleri”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, Mayıs 1946.

AYDIN, Abdurrahim Fahimi, “Tayyareden Uçağa: Milli Hava Sanayinin Kuruluşunda Türk Halkının Yaptığı Bağışlar”, **Teyyareden Uçağa**, Karadeniz Araştırmaları, Ankara 2011.

AYDOĞAN, Erdal, “Kliment Yefromoviç Voroşilov'un Türkiye'yi Ziyareti ve Türkiye-Sovyet Rusya İlişkilerine Katkısı”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, Ankara 2007.

AYDÜZ, Salim, “Osmanlı Silahları, Silah Üretim Merkezleri ve Literatürü Tarihi”, **Tarih Okulu**, İzmir 2011.

BAYRAKTAR, Gökhan, “Türk Havacılık Tarihinin İlk Pilotlarından Mehmet Fethi Bey”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Ankara 2015.

BENHÜR, Çağatay, “Türk Askeri Heyetinin Sovyetler Birliği Gezisi (1934)” **Journal of History Studies**, Ankara 2014.

ÇAĞLAR, Bora, “**Havacılık ve Savunma Sanayii Üzerine Çalışmalar**”, HAVELSAN Yayınları, Ankara 2000.

ÇELİK, Ahmet, **II. Meşrutiyet Döneminde Türk Hava Kuvvetleri**, Yüksek Lisans Tezi, Konya 2004.

ÇİÇEK, Fatih Talha, “Birinci Tayyare Bölüğü Tarafından Yapılan Büyük Bir Hava Seyahati”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Ankara 2013.

DEĞERLİ, Esra Sokullu, “Türkiye’nin Balkan Ülkelerine Yakınlaşma Çalışmaları: Balkan Paketi”, **Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Eskişehir 2008.

Demir, Yaşar, “Hatay’da Siyasi Çekişmeler ve Türkiye’nin Politikası (1936-1938)”, **History Studies**, Samsun 2012.

DİNÇ, Sait, “Atatürk Döneminde (1920-1938) Türk Dış Politikasında Gelişmelere Genel Bir Bakış; İkili ve Çok uluslu İlişkiler”, **Atatürk Araştırmaları**, Çukurova Üniversitesi Türkoloji Araştırmaları Merkezi, Adana 2008.

DOĞAN, Nejat, “Uluslararası Sürekli Adalet Divanı’nda Türkiye-Yunanistan Mübadele Davaları”, **Tesam Akademi Dergisi**, Bursa 2015.

DOĞANAY, Rahmi, “Milli Mücadele Döneminde Türkiye, Sovyet Rusya ve İtilaf Devletlerinin Kafkas Politikaları”, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Elazığ 2009.

DÖNMEZ, Cengiz, “I. Dünya Savaşıyla İlgili Yurt Dışındaki Türk Şehitlikleri”, **Gazi Akademik Bakış**, Ankara 2014.

GÖNLÜBOL, Mehmet, KÜRKCÜOĞLU, Ömer, “Atatürk Dönemi Türk Dış Politikasına Genel Bir Bakış”, **Atatürk Dönemi Türk Dış Politikası (Makaleler)**, Yayına Hazırlayan: Berna TÜRKDOĞAN, AKDITYK, Ankara 2000.

GÖNLÜBOL, Mehmet vd., **Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1995)**, Siyasal Kitabevi, Ankara 2014.

GÜLTEN, Zeynep, “Havacılık Tarihinde Yeşilköy”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013.

KASMIEH, Khairia, “Suriye Semalarında İlk Türk Uçakları (1914)”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Ankara 2013.

KESKİN, Mustafa, “Milli Mücadele Yıllarında Türk Hava Kuvvetleri İçin Uçak Sağlanması”, **Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Kayseri 1988.

KORHAN, Tuğba, “Türkiye Cumhuriyeti’nin İlk Yıllarında Türk-Rus Ticari Ve Ekonomik İlişkileri Üzerine” **Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Bolu 2012.

KORKMAZ, Erdal, “İstanbul-Kahire Seferi ve İlk Hava Şehitlerinin 100’üncü Yılı”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Ankara 2014.

KUNDAKÇI, Deniz ve KAVAKLI Sibel, “Türk Havacılığının Gelişiminde Uğrak Noktaları: Hava Sefinesinden Tayyareye, 20. YY. Başlarında Bir Yolculuk (1909-1914)”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Ankara 2013.

KURT, Emin, “Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları 1909-1914”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Ankara 2010.

OKUR, Mehmet, “Atatürk Tarafından Yabancı Devlet Başkanlarına Verilen Hediyeler”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, Ankara 2004.

ÖZGİRAY, Ahmet, “İngiliz Belgelerinde Türk İnan İlişkileri (1920-1938)”, **Atatürk Dönemi Türk Dış Politikası (Makaleler)**, Yayına Hazırlayan: Berna TÜRKDOĞAN, AKDİTYK, Ankara 2000.

SARINAY, Yusuf, “Atatürk’ün Hatay Politikası (1938-1939)”, **Atatürk Dönemi Türk Dış Politikası (Makaleler)**, Yayına Hazırlayan: Berna TÜRKDOĞAN, AKDİTYK, Ankara 2000.

SAYAR, Mehmet, “Türk-İnan İlişkileri”, **Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu (AKDİTYK) Atatürk Araştırma Merkezi**, Ankara 1999.

SEZGİN, Hasan, “İstanbul-Kahire Seferi”, **Savunma ve Havacılık C.V.**, Moch Türkiye Yayınları, İstanbul 1991.

SÖNMEZ, Cahide SINMAZ, “Cumhuriyetin Onuncu Yıldönümü Kutlamaları ve 26 Ekim 1933 Tarihli Genel Af Yasası”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, Ankara 2004.

TAŞDEMİR, Serap, “Ayvalık Halkının Türk Tayyare Cemiyeti'ne Desteği: Güzel Ayvalık Tayyaresi”, **Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi**, Ankara 2010.

Tayyareci Yüzbaşı Muzaffer, “Eskişehir Tahran Seyahati”, **Türk Hava Mecmuası**, Ankara 1926.

TELLAL, Erel, “Kurtuluş Savaşında Sovyet Yardımı”, **Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Baskın ORAN(ed), I-II, İletişim Yayınları, İstanbul 2001.

TÜRKMEN, Zekeriya, “Türkiye’de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış”, **“Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013.

UZUN, Hakan, “Türk Hava Kurumu Gelir Kaynakları: “Fitre, Zekât Ve Kurban Derileri” Üzerine”, **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, İzmir 2007.

ÜNALP, F. Rezzan, “İstanbul Kahire Seferi ve Ardındaki Tarihi Gerçek”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013.

VAN, Nureddin, “Journey From Istanbul To Cairo And The First Turkish Air Martyrs: Fethi, Sadık And Nuri Beys”, *Ozean Journal of Social Sciences*, Volume 5, Issue 3, Columbus, Ohio, USA 2012.

YALÇIN, Osman, “Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri” **Gazi Akademik Bakış Dergisi**, Ankara 2010.

YALÇIN, Osman, “Atatürk’ün Havacılık Anlayışı ve Atatürk Döneminde Türk Hava Kuvvetleri”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013.

YAŞAR, Selman, “Türkiye-Romanya İlişkileri (1930-1938)”, **Turkish Studies**, Ankara 2012.

YETİM, Fahri, “Atatürkçü Dış Politika Bağlamında 1919-1922 Dönemi Türk Dış Politikası”, **Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Afyon 2006.

V. İNTERNET KAYNAKLARI

“Türkiye'nin Kalbi Ankara”, **Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı**, http://www.tccb.gov.tr/sayfa/ata_ozel/video/, (ET:02.01.2015)

“Tarihçe 1911-1918”, **Türk Hava Kuvvetleri**, <http://www.hvkk.tsk.tr/TR/IcerikDetay.aspx?ID=20>, (ET:03 Aralık 2014).

“Tarihçe 1918-1923”, **Türk Hava Kuvvetleri**, <http://www.hvkk.tsk.tr/TR/IcerikDetay.aspx?ID=21>, (ET:03 Aralık 2014).

“İlk Hava Şehitlerimiz ve İstanbul-Kahire Uçuşu”, **Türk Hava Kuvvetleri**, <http://www.hvkk.tsk.tr/TR/IcerikDetay.aspx?ID=2>, (ET:14.03.2015).

“Havacılık Sanayi”, **Türk Hava Kuvvetleri**, <http://www.hvkk.tsk.tr/tr/YuzYilIcerikDetay.aspx?ID=120&IcerikID=5379>, (ET:10.05.2015).

“Türk Havacılığında Bir İlk-1932 Türkiye Turu”, **SkyLife**, http://www.turkishairlines.com/documents/thy/skylife/archive/tr/2001_6/konu6.htm#1 (ET:30.01.2015).

“1932-1938 Yıllar Arası Türk-Sovyet İlişkileri”, **Tarih Forum**, <http://www.tarih.gen.tr/forum/turkiye-cumhuriyetinin-dis-siyaseti/5393-turk-sovyet-iliskisi-1932-1938-a.html> (ET:24.01.2015)

“Atatürk'ün Vorosilov'a Hediye Ettiği Cep Saati Hâlâ Çalışıyor”, **Sabah**, http://www.sabah.com.tr/yasam/2011/02/16/ataturkun_vorosilova_hediye_ettigi_cep_saati_hl_calisiyor, (ET:07.05.2015).

“Cumhuriyet Bayramı”, **Atatürk Günlüğü**, <http://www.ataturktoday.com/AtaturkGunlugu/EkimOctober/29.htm>, (ET:25.01.2015).

“Taksim Anıtı'ndaki Rus Generalleri”, **Moskova Notları**, http://moskovanotlari.blogspot.com.tr/2010_05_01_archive.html, (ET:17.04.2015).

“Anıttaki Ruslar”, **Sabah**, http://www.sabah.com.tr/yasam/2011/02/16/ataturkun_vorosilova_hediye_ettigi_cep_saati_hl_calisiyor, (ET:07.05.2015).

“Tarihte Bugün 25/26 Ekim”, **İnönü Vakfı**, <http://www.ismetinonu.org.tr/index.php/component/content/article/88-ekim/1733-tarihte-bugun-25-26-ekim>., (ET:17.04.2015).

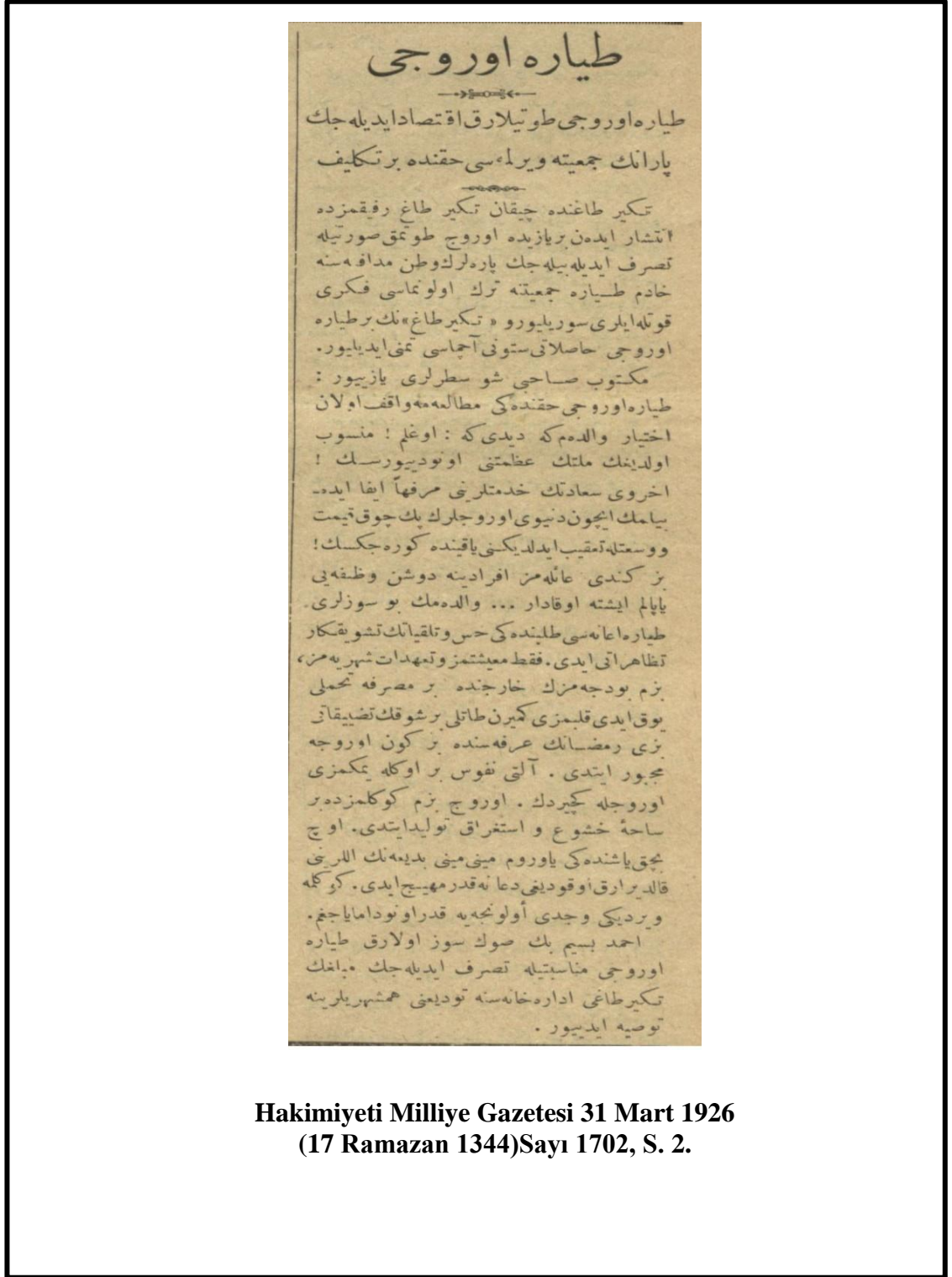
“Türk Pilotların 1934 Yılı Moskova Seyahati”, **Türk Hava Kuvvetleri**, <http://www.hvkk.tsk.tr/tr/IcerikDetay.aspx?ID=36&IcerikID=88>. (ET:25.01.2015).

“Türkiye'nin Kalbi Ankara”, **Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı**, http://www.tccb.gov.tr/sayfa/ata_ozel/video/, (ET:02.01.2015).

“Sabiha Gökçen’in Biyografisi”, **İşte Atatürk**, <http://www.isteataturkcom/haber/4004/sabiha-gokcen>, (ET:17.04.2015).

EKLER

EK-1: Türk Halkının Ülke Savunmasına Katkısı



Hakimiyeti Milliye Gazetesi 31 Mart 1926
(17 Ramazan 1344) Sayı 1702, S. 2.

EK-2: İstanbul Kahire Seferi Şehitlerinin Aziz Kabirlerinin Şam'da Kalması
Hakkında

13

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞIVI

Başvekalete

تورک تیاره جمییتی مرکز عمومی
Nesriyat
20785

آفره
۱۹۲۸ / ۱۱ / ۲۰

Şam şebenderliğimizden alınan bir tahri-
ratta 1330 senesi Mısır seyahatını yaparlar iken
Taberye gölü civarında düşerek şehit olan ve şin-
di Şamda gömülü bulunan ilk tayyare şehitlerimiz
Fethi, Sadık ve Nurinin kabirlerinin pek perişan
bir hâlde olduğu bildirilmektedir.

Keyfiyet Umumi Merkezimizin içtimaında
konoşulmuş; kemiklerinin yadellerde bırakılmaya-
rak ana vatana nakliyle burada ve yahut Şamda bı-
rakılarak lâyük oldukları derecede mezarlarının
yapılması için icap eden masrafı kabul etmişsede
şehitlerin Türkiyeye nakli ve ya Şamda bırakılma-
sı hususlarından birisinin tercihi için mes'ele-
nin hükûmete arzı tekarrür eylemiştir.

Havacılığımızın bu ilk ve mübarek şehit-
lerinin kabirleri hakkındaki iradelerini istir-
ham eyler ve hürmeti mahsusamı teyit eylerim Efe-
ndim.

Türk Tayyare Cemiyeti Reisi
Nispetiye Meb'usu

030	10			193	321	10
-----	----	--	--	-----	-----	----

A. Fındık

اشرف و شرف
بلان جوا بلده ، عمر اناک تاریخ و نوموسى ايله علاقه دار اولدوق شمه ذکر ايله ليدو

8847 2711- Cevaz Fakirata
21-11-1928

3

EK-4: İran Şahı Tarafından Türk Filosuna Verilen Berat

تورکجه جمهوریتی
وزارتی عیالیه و کولتوری
مدیریت زانیه دانه-سی
بیلجه شعبه-سی
کوردچم
شعبه نومروسو
دائرة نومروسو

F. G.
BAŞBAKANLIK
GUMHURİYET ARŞIVI

235
428 M

آفتره ۹۲

۱ - ایران شاهی خسرتلری طوغندن جالوس خاطره سی اوله ری کندی اردولرینه و برصش اولدقلری مدالیه دن آفتره - طهران هواسیاحتی اجرا ایدن هوا قوتلری منسوبیندن یوز باهی طاش قضا بلی محمد غلویسی اوغلی مکتور « ۳۳۶ » ۳۳۱ « ، ملازم چنگل کوبلی سوری اوغلی انور « ۳۳۷ » ۳۰۵ « اندیلرله ، سول بیلموت احمد اوغلی حین بصری ، سول ماکینیسیت بالیکتولی محمد اوغلی احمد سندی اندیلرله اصلا بیورصش اولدقلری مذکور مدالیه لریک ایجابنده اصولی دائرة سنده فعلیقی قنسیب ایدلمشدر .

۲ - اصبر قرارنامه احکامنک اجرا سنه مدائحه صلیه وکیللی مأمورد .

تورکجه رئیس جمهوریتی

مدائحه ملیه وکیللی

باش وکیل

دوسته رباط ارک-سی عمل

بیرله مک حوالده شمه اسبیله ، تاریخ و نومر لریک درسی سرچودر

030	10		197	346	15	2
-----	----	--	-----	-----	----	---

EK-5: Türk Filosunun Yunan Cumhuriyet Bayramı İçin Atina'yı Ziyareti

T. C.
Hariciye Vekâleti
II. nci Daire Umum Müdürlüğü
Şube
382

2 4
302

Ankara 26 4 1934
Hulâsa

BAŞBAKANLIK
HARİCIYE VEKÂLETİ

Yüksek Başvekâlete

Tayyare filomuzun Atinayı ziyareti hakkında Atina Elçiliğimizden varıt olan tahriratın bir sureti Yüksek malûmatları için ilişik olarak takdim kılınmıştır Efendim Hazretleri.

Hariciye Vekili
M. Hüseyin

Takdim
26-4-934

Hifiş
17-7-35

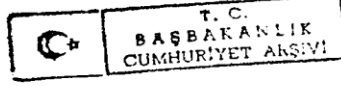
5- 030 10 255 717 13

Cevabı müdürverata hangi daire ve şube ifadesiyle yazıldığı ve umumî ve hususî numaralarının dereci bildirilir.

EK-5-1: Türk Filosunun Yunan Cumhuriyet Bayramı İçin Atina'yı Ziyareti

Tayyare filomuzun Atina'yı
ziyareti

4646
789



Hariciye Vekâleti Celilesine

Yunan istiklâlinin ve cümhuriyet idaresinin onuncu devir senesi-
nin 25 martta yapılan tesit merasimine iştirak etmek üzere evvelce karar gir
olduğu veçhile kaynakım Şefik beyin kumandasındaki beş tayyareden mürekkep
hava filomuz 22 Mart sabahı saat 11 de Tatoy hava karargâhına vasıl olmuş-
tur. Hava nezaretini idare etmekte olan Başvekil mösyo Çaldaris rahatsız
bulduğundan müşardüileyhin namına filomuzu karargâhta Hava müsteğarı
jeneral Gyalistras istikbal ile beyanı hoşâmedi eylemiş ve hazırlanan büfed
tayyarecilerimize ikram edildiği sırada, mumaileyh jeneral tarafından bir
nutuk irat olunarak hava zabitlerimiz ve ordumuz şerefine idarei akdah edil-
miştir. Kaynakım Şefik bey tarafından teşekkür ve mukabele edilmiştir.
O akşam, Yunan hariciye nazırı tarafından, yine Hava nazırı olan Başvekile
vekâleten zabitanımız şerefine(Grande Bretagne) otelinde bir akşam yemeği
verilmiştir. Yemek nihayetinde mösyo Maksimos bir nutuk irat ile millî
bayramlarına bir tayyare filosile iştirâkimizden dolayı Hükûmetimize teşekkür
küratının iblağını âcizlerinden rica eylemiş ve yapılan mukabelede zabitle-
rimize gerek Hükûmet ve resmî makamat ve gerek Atina şehri halkı tarafından
gösterilen sıcak ve dostluk eserleriyle meşbu hüsnü kabulü Hükûmeti matbuana
bildirmeyi bir vazife telekki ettiğim ifade edilmiştir.

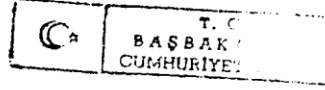
23 Mart günü Elçilik Ataşemiliteri binbaşı Behçet bey tarafından
tayyarecilerimiz şerefine (Grande Bretagne) otelinde 300 kişilik bir çay
verilmiştir. Rahatsız ve yatakta bulunan Başvekilden gayri bilcümle nazır-
lar, Ömerayı askeriye, kor diplomatik ve Atinanın yüksek muhitinin hazır
bulduğu bu gayda daimî bir dostluk ve takdir havası içinde, zabitlerimiz
izaz edilmişlerdir.

O akşam Hava nezareti tarafından askerî kulüpte zabitlerimizin
şerefine bir yemek verilmiştir. Rahatsızlığı dolayısıyla yemeğe gelemeyen
Başvekil ve Hava nazırı mösyo Çaldaris'in makamını hava müsteğarı jeneral

030 10 255 277 19

EK-5-2: Türk Filosunun Yunan Cumhuriyet Bayramı İçin Atina'yı Ziyareti

- 2 -



Gyalistras işgal etmekte idi. Yemekten sonra, müğarünileyh harp sahalarında kıymet ve seciyelerini takdis etmiş oldukları türk zabitlerinin milli bayramlarında merasime iştirak etmek üzere Atinada bulunmalarından fevkalâde mütehassis ve mesrur olduklarını beyan etmiş ve kaymakam Şefik bey de aynı zemin üzerinde gayet güzel bir cevap vermiş ve müteakiben iki reisi devletin sıhhatlerine ve orduların şerefine idareî akdoh edilmiştir. 24 Mart cumartesi öğle zamanı, zabitlerimiz Reisi cümhur tarafından riyaseti cümhur sarayında kabul edilmişlerdir. Akşam üzeri de Atina garnizonu namına birinci kolordu kumandanı jeneral Petridis tarafından askerî kulüpte zabitlerimiz şerefine bir suvare verilmiş ve burada bütün Atina garnizon zabitanı ve aileleri hazır bulunmuşlardır.

25 mart sabahı tayyarelerimiz bayrama iştirak etmişlerdir. Tayyarelerimiz ilk önce Atina havasında ümüglar ve meydanlarda toplanmış halkın üzerine Türk-Yunan bayrak ve renklerle tezyin edilmiş ve (Memleketinizi ziyarete ve milli bayramınıza iştirake gönderilen Türk tayyarecilerinin yürekleri muhabbetle doludur) ibaresini hâvi binlerce kartlar ve müteaddit parağütlü Türk-Yunan bayrakları atmışlardır.

Bilahare yunan tayyaresi de Ellas ve Türkiye kelimelerinin ilk harfleri olan E ve T harflerini tersim eder şekilde iki defa dolaşmışlardır.

Millî bayram merasimine, Atinaya gelmiş olan Feyziâti lisesi talebesinden 50 kadar izci de iştirâk etmişlerdir. İzçilerimiz geçit resminin başında ve bilahare kendilerine Reisi cümhurun karşısındaki en mutena mevki tahsis olunmuştur.

O gece, tayyarecilerimiz, Reisi cümhur tarafından riyaseti cümhur sarayında verilen büyük suvareye davet olunmuşlar ve bütün kor diplomatik ve ümerayı askerîye ve mülkiye arasında orada hazır bulunmuşlardır.

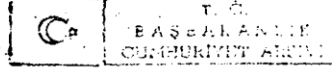
26 Martta Stadyonda yapılan askerî oyunlara tayyarecilerimiz davet ve en mutena yerlerde ahzı mevki eylemişlerdir. Oyunlardan sonra, izçilerimiz Stadyon'u terkederken birinci kolordu kumandanı tarafından tebrik edilmişler ve muzika cümhuriyet marşını çalmış ve halk tarafından fevkalade tezahuratla

./.

030	10			255	717	19
-----	----	--	--	-----	-----	----

EK-5-3: Türk Filosunun Yunan Cumhuriyet Bayramı İçin Atina'yı Ziyareti

- 3 -



bulunulmuştur.

Akşam üzeri başvekil müşyö Çaldaris, tayyareci zabitlerimiz ile Elçilik erkânını kendi hususî evine davetle bir çay vermiş ve evvelce vaki istinzaç üzerine Erkânıharbiyei Umumiyeimiz Riyasetinden Yunan hükûmetinin vereceği madalyaların bir hatıra olarak kabul olunabileceği bildirilmiş olmakla başvekil ziyafet esnasında zabitlerimize rütbelerine göre nişan ve madalyalar vermiştir.

O gece Atina Darülfünunu tarafından Üniversite salonlarında verilen büyük suvarede müdü olan zabitlerimiz hazır bulunmuşlardır.

27 Mart sabahı saat dokuzda tayyarecilerimiz Tutoy hava karargâhından hareketle Selânige azimet etmişlerdir. Hareket esnasında hava ümerasile birlikte kendilerini teşyie gelen hava müsteğarı jeneral Gyalistras tarafından kendilerine bir daha teşekkür ve selâmet temenni olunmuştur. Tayyarelerimize selânige kadar altı yunan tayyaresi refakat etmiştir.

Tayyarecilerimize Selânikte yapılan resnikabul hakkında Selânik konsolosluğumuzdan varit olan tahriratın bir sureti leffen takdim kılınmıştır.

Bilvesile teyidi tekrimat eylerim, Efendim.

13-4-1934

Atina Elçisi

030	10			235	77	19
-----	----	--	--	-----	----	----

EK-6: Atina Gezisi Öncesinde İnceleme Ekibi Gönderilmesi

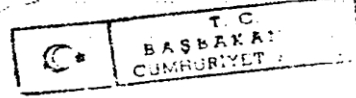
T. C.
Hariciye Vekâleti
İl. nci Daire Umum Müdürlüğü

Şube

56-42
196

Ankara 20 - 0 - 1934

Hulâsa



acele

Yüksek Başvekâlete

Atinaya gidecek Tayyare filomuz hakkında bu kerre Atina Elçiliğimizden alınan 4494/721 numaralı ve 12/3/934 tarihli cevapta: 25 mart 1934 de Yunan millî bayramına iştirak etmek ve Türk Milletinin dost Yunan Milletine selâmlarını getirmek üzere beş kara tayyaresinden mûrekkep bir filonun hava müsait olduğu takdirde Atinaya geleceğinin Yunan Hariciye Nezaretine tebliğ edildiği, Mösyo Maksimos'un, iki memleket arasındaki dostluğun yeni bir tezahürü olan Hükümetimizin bu kararından dolayı teşekkür ve mahzuziyetini beyan ettiği gibi bundan Yunan Hükümet ve milletinin çok mütehassis olacağını ve filo mürettebatının Atina'da kaldıkları müddetce Yunan hükümetinin müsafiri addolunacaklarını ilâve eylediği, Tayyare filosunun seyahatı için lâzımgelen teknik malûmatın Atinaya gönderilmiş olan İzmir Tayyare Kuvvetleri Zabitanından Yüzbaşı Şeref Bey tarafından istihsal ve istishap edileceği ve bu hususta lâzımgelen makamlar nezdinde tegebbüsâtı lâzime yapılmış olduğu ve Mumaileyh Şeref Beyin nihayet 18 martta İzmirde bulunacak surette Atinadan hareket edeceği bildirilmektedir.

Yüksek malûmatlarına arzederim Efendim Hazretleri.

Hariciye Vekili n.

Takdim
21-3-934

İzmir Tayyare

Şerif
12.5.934 5-

030 10 255 717 19

Canlı malûmatları hariciye ve şube şifreleri ve umumî ve hususî numaralarını derci morudur.

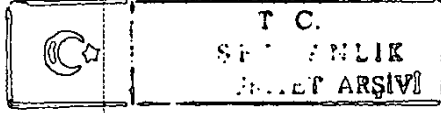
EK-7: Yunanistan Milli Bayramına Katılan Türk Filosunun Türkiye'ye Dönüşü

T. C.
Büyük Erkânıharbiye
Reisliği
H. Hava Ks.
Sayı: 25263

Ankara

31 4 /1939

Yüksek Başvekâlete



Yunan Millî bayramına iştirake memur edilen beş tayyaremiz 31/Mart/934 günü saat 13 te hiçbir arızası olmadan İzmir meydanına inmişlerdir. Seyyahat intibası hakkında gelecek rapordan yüksek makamlarına ve lüzum derecesinde Hariciye vekâleti celilesine de ayrıca maruzatta bulunulacaktır efendim.

Leffi

B.E.Rs.
Müşür

Takdim
3-4-934

Tacir

9.4.1934

030 10 256 723 1

Cevaplarda şubenin ismi tarihi ve numaralarının yazılması lazımdır.

EK-8: Dışişleri Bakanlığının Araştırma Yapma Talebine Cevabı.

T.C.
DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI
Diplomatik Arşiv Dairesi Başkanlığı

Sayı : 79910398-256.00-2015/7378956-176
Konu : Araştırma Talebi

14.01.2015

Sn. Davud Kapucu

Hava Kuvvetleri Komutanlığı
Harekat Başkanlığı Teş. Ş. Md.lüğü
Bakanlıklar/ANKARA

İlgi: 29.12.2014 tarih ve 2015/7328625 sayılı dilekçeniz.

İlgi dilekçenizde bahsekonu araştırma talebinizin, diplomatik arşivimizin anılan döneme ilişkin dosyalarının henüz tasnifinin tamamlanmamış olması nedeniyle, karşılanması mümkün olamamaktadır. "Devlet Arşivlerinde Araştırma ve İnceleme Yapmak İsteyen Türk ve Yabancı Uyruklu Gerçek ve Tüzel Kişilerin Tabi Olacakları Esaslar"a ilişkin 31.01.2002 tarihli ve 2002/3681 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı uyarınca devam etmekte olan tasnif çalışmaları tamamlandığında, Bakanlığımız arşiv dosyalarının kamuoyu ve bilim dünyasına açılması öngörülmektedir.

Saygılarımla.


Nevzat Uyanık
Elçi
Diplomatik Arşiv Dairesi Başkanı



EK-9: ATASE Daire Başkanlığının Araştırma Yapma Talebine Cevabı.

HİZMETE ÖZEL

T.C.
GENELKURMAY BAŞKANLIĞI
HAVA KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI
ANKARA



PER. : 46008895-3730-10752-15/ Per.Pl.Ynt.D. Brys.Eğt.Ş.
Eğt.Gış.Ks.

23 Ocak 2015

KONU : Genelkurmay ATASE Daire Başkanlığı
Arşivinde Araştırma Talebi.

DAĞITIM KISMINA YAZILMIŞTIR

- İLGİ: (a) Hv.K.K.İğinin 12 Ocak 2015 tarihli, HRK.:46008895-7910-4050-15/Hv.Svn.ve Kom.Kont.D.Pl.ve Koor.Ş. sayılı ve "Araştırma Talebi." konulu yazısı.
- (b) Hv.K.K.İğinin 05 Ocak 2015 tarihli, HRK.:46008895-3180-352-15/Pl.Hrk.D.Tşk.Ş. sayılı ve "Genelkurmay ATASE Daire Başkanlığı Arşivinde Araştırma Talebi." konulu yazısı.
- (c) Gnkur. Bşk.İğinin 22 Ocak 2015 tarihli, PER.:26702250-7910-9457-15 sayılı ve "Genelkurmay ATASE D.Bşk.İği Arşivinde Araştırma Talebi" konulu emri.

1. Yüksek Lisans Eğitimi devam eden, Hv.Kont.Bnb. Ercan KOSTAK (2000-A-15) ve Hv.Ulş.Asb.Kd.Bçvş. Davud KAPUCU'nun (1992-L-13) Genelkurmay ATASE Daire Başkanlığı arşivinde araştırma yapma isteği ilgi (a ve b) yazı ile alınmıştır.
2. İlgili (c) emir ile anılan personelin, Genelkurmay ATASE D.Bşk.İği Arşivinden yararlanma taleplerinin uygun bulunduğu bildirilmiştir.
3. Emrin ilgili personel tebliğ edilmesini arz ederim.

(İMZALI)
Aydın GÜNDÜZ
Hv.SS.Kur.Alb.
Per.Pl. ve Ynt.D.Bşk.

DAĞITIM :
Gereği :
Hv.K.Pl.Hrk.D.Bşk.İği
Hv.K.Hv.Svn. ve Kom.Kont.D.Bşk.İği

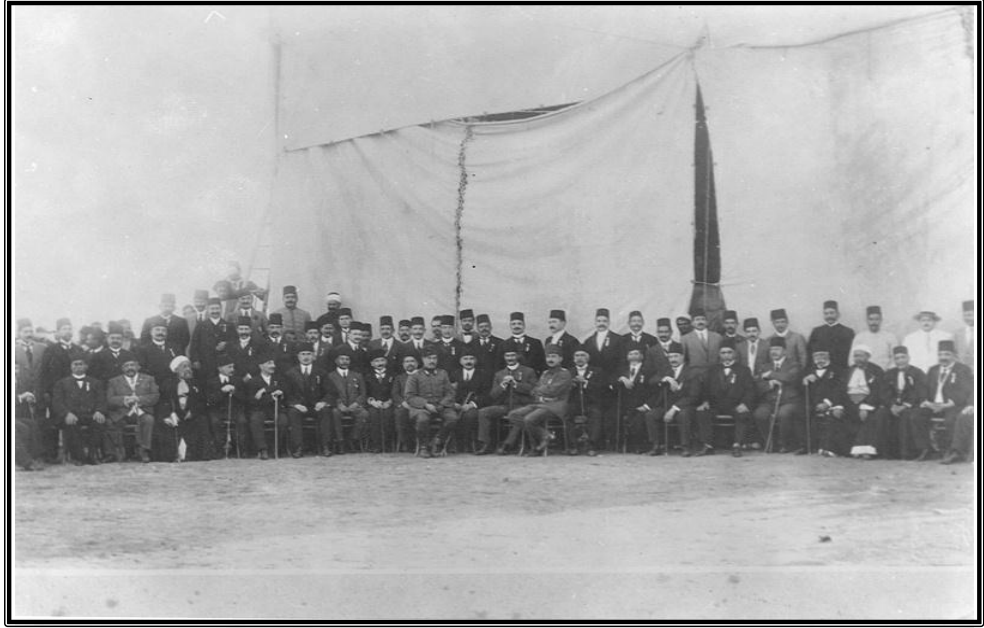
HİZMETE ÖZEL

Bağlantı Noktası : Hv.Uçk.Bkm.Astsb.Kd.Bçvş. Halil KURTOĞLU (Tel.Nu:556 3413)

FOTOĞRAFLAR



İstanbul-Kahire Seferi Öncesi Türk Havacıları
Hava Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sayfası



İstanbul-Kahire Seferini Başarıyla Tamamlayan
Kemal ve Salim Beyler Kahire'de
Hava Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sayfası



Türkiye Turuna Katılan Filo Personeli
Hava Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sayfası



Atina Seyahatine Katılan Filo Personeli
Hava Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sayfası



Moskova'ya Hareketinden Önce Türk Filosu (19 Nisan 1934)
Rifat UÇAROL, **Büyük Türk Havaacılarından Enver AKOĞLU (1898-1962)**



Moskova'ya Hareketinden Önce Türk Filosu(19 Nisan 1934)
Rifat UÇAROL, **Büyük Türk Havaacılarından Enver AKOĞLU (1898-1962)**



Türk Filosu için Kaça Hava Meydanında Yapılan Karşılama Töreni
Rifat UÇAROL, Büyük Türk Havacılarından Enver AKOĞLU (1898-1962)



Türk Filosunun Moskova Dönüşünde Eskişehir'de Karşılması (18 Mayıs 1934)
Rifat UÇAROL, Büyük Türk Havacılarından Enver AKOĞLU (1898-1962)



Türk Filosunun Moskova-Romanya Seyahatinde İzlediği Güzergâh
Rifat UÇAROL, **Büyük Türk Havacılarından Enver AKOĞLU (1898-1962)**



Türk Filosu Bükreş Uçuş Okulunda (16 Mayıs 1934)
Rifat UÇAROL, **Büyük Türk Havacılarından Enver AKOĞLU (1898-1962)**