

T.C.  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
TÜRK İNKİLÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE'DE ANA JET ÜSLERİNİN KURULUŞU VE GELİŞİMİ  
(1951-2010)

Yüksek Lisans

Emin KURT

Ankara-2011

T.C.  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
TÜRK İNKİLÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE'DE ANA JET ÜSLERİNİN KURULUŞU VE GELİŞİMİ  
(1951-2010)

Yüksek Lisans

Öğrencinin Adı

Emin KURT

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Oğuz AYTEPE

Ankara-2011

T.C.  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
TÜRK İNKİLÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE'DE ANA JET ÜSLERİNİN KURULUŞU VE GELİŞİMİ  
(1951 – 2010)

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Prof.Dr. Oğuz AYTEPE

Tez Jürisi Üyeleri

Adı ve Soyadı

İmzası

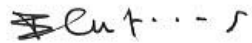
Prof.Dr. Neşe ÖZDEN (Başkan)

Prof.Dr. Oğuz AYTEPE (Danışman)

Prof.Dr. İzzet ÖZTOPRAK



Tez Sınavı Tarihi *18. Şubat 2011*



Prof. Dr. Temuçin F. ERTAN  
Enstitü Müdürü

## ÖZET

Türkiye’de Üslerinin kuruluşu 1951 yılında gerçekleşmiş ve 1952 senesinde jetlerin Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmesiyle birlikte Ana Jet Üsler kurulmaya başlanmıştır. Ancak bu üslerin kuruluşlarının gerçek temelleri bu tarihten çok öncelere gitmektedir. Hava Meydanlarının ve üslerin kuruluşlarını anlayabilmek için Türk Hava Kuvvetleri’nin tarihinin iyi irdelenmesi ve tahlil edilmesi gerekmektedir. Nitekim Türk Hava Kuvvetleri’nin teşkilatlanmasının farklı zaman ve mekânlardaki aşamaları merhale merhale Türkiye’de Jet Üslerinin ortaya çıkışının temellerini atmıştır. Türk Hava Kuvvetleri’nin tarih boyunca kurumsal yapısı çeşitli değişim ve dönüşüme uğramış ve bu süreçte hava meydanların ve filoların yerleri, isimleri ve kapsamaları sürekli bir değişim geçirmiştir. Bunların kronolojik takibi araştırmacılara 1951 ve 1952’de gündeme gelen yeniliği anlamada yardımcı olur. 1952’de Jetlerin Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmesiyle birlikte Ana Jet Üs’leri de hava kuvvetlerinin kendi ihtiyaçları doğrultusunda kurulmuş ve gelişmiştir. Ana Jet Üsleri büyük oranda Türk Silahlı Kuvvetleri’nin yerel ve kurumsal ihtiyaçları bağlamında gelişmiştir. Bunun iki istisnası 2. ve 10’ncü üslerdir. Bu iki üs diğerlerinin aksine yine Türk Silahlı Kuvvetleri’nin tarihinde önemli bir yeri olan NATO (Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü) yapılanmasının bir gereği olarak oluşturulmuşlardır. Üsler kurulduktan sonra Türk Hava Kuvvetleri’nin ihtiyaçları doğrultusunda işlemeye başlamışlardır.

**Anahtar Kelimeler:** Türk Hava Kuvvetleri, Türk Silahlı Kuvvetleri, Hava Meydanları, Jet Üsleri, NATO

## ABSTRACT

Main air bases were first constituted in 1951 and became jet aircraft air bases after these particular aircrafts entered the inventory of the Turkish Air Forces in 1952. Yet, these air bases have their roots in the history of the Turkish Air Forces. Therefore, it is a necessity to scrutinize the history of the Turkish Air Force in order both to apprehend and analyze the emergence and development of the air bases in Turkey. In face, the organizational history of the Turkish Air Force in different times and places has also built up the air bases step by step. The changes and evolutions in the names, places and the scope of the air bases went hand in hand with the transformation that the Turkish Air Force experience in the course of its history. Therefore, the appearance of the air bases for jet aircrafts in 1952 was not a coincidence if one bears in mind this history. After the entrance of jet aircrafts into the inventory of the Turkish Air Forces the air bases have evolved in accord with the local requirements of the Air Force. New developments regarding the air bases tuned well with the needs of the contemporary age and were a result of the organizational structure of the Turkish Air Forces. The only exception was the 2<sup>nd</sup> and 10<sup>th</sup> Air Bases which were constituted according to the needs of NATO (North Atlantic Treaty Organization). Once twelve air bases were constructed in different parts of Turkey, they have progressed within the context of the history and organization structure of Turkish Air Forces.

**Key Words:** Turkish Air Force, Turkish Armed ForceS, Air FieldS, Jet Bases, NATO

## ÖNSÖZ

Türkiye'de ana jet üslerinin kuruluşu uzun bir süreç sonucunda gerçekleşen bir sonuçtur. Türk havacılığının kuruluşu ile başlayan bu süreç 1951 yılında Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığında “Üs” teşkilatına geçilmesi ile sonuçlanmıştır. Her ne kadar “Üs” teşkilatına geçilmesi bir sonuç olarak değerlendirilse bile bu sonuç, 1951 yılından 2010 yılına uzanan bir gelişim sürecine sahiptir. Dolayısıyla Türkiye’de Ana Jet Üslerinin kuruluşunu ve gelişiminin anlatılabilmesi için genel anlamda Türk havacılık tarihinin, özel anlamda ise Türk Hava Kuvvetleri tarihinin bilinmesinde fayda olacaktır.

Tez çalışmamı yaparken karşılaştığım en büyük sorunlardan birisi Türk Hava Kuvvetleri ve Türk havacılık tarihi hakkında yapılan akademik çalışmaların sınırlı olmasıdır. Bu alan araştırmacılar tarafından fazla ilgi görmemiştir. Yapılan az sayıda araştırmada ise dar bir dönemle sınırlı kalmıştır. Araştırmaların 1938 yılını yani Atatürk dönemini geçmediği görülmektedir.

Sürelili ve süresiz kaynak açısından değerlendirildiğinde 1938 sonrası hakkında bilgi veren sadece iki eser bulunmaktadır. Bunlardan birisi “Havacılık Tarihinde Türkler” kitabıdır. 1960 yılına kadar bilgi veren bu kitabın en büyük handikabı kaynakça ve dip not kullanmamasıdır. Verilen bilgiler sınırlı ve bazen de birbiri ile çelişkilidir. Diğer bir eser ise “Türk Hava Kuvvetleri Filo Tarihçeleri” kitabıdır. Konuyu “Üs” teşkilat tarihi yerine “Filo” teşkilatı açısından ele almaktadır. Düzenli yazımı ve dipnot kullanımı ile temel kaynak niteliğindedir.

Sürelili yayınlar açısından kaynak analizi yapıldığında ise genel kaynak sorunu tekrar ortaya çıkmaktadır. Günümüze kadar yazılan makalelerin neredeyse tamamı Türk Hava Kuvvetlerinin kuruluşundan Atatürk Dönemine sonuna kadar olan periyodu konu almaktadır. Yakın tarih olarak isimlendirilen 1950-2010 dönemine ait makale sayısı çok sınırlı ve dağınık durumdadır.

Arşiv belgelerinde ise son 50 yıla ait belgelerin ya araştırmacılara açılmamış olması yada halen tasnif halinde bulunması araştırmamızı zorlaştırmıştır. Gnkur. ATAŞE Bşk.lığı Arşivi 1922 yılına kadar, Başbakanlık Osmanlı Arşivi 1925 yılına kadar, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivinde 1950 yılına kadar belgeler araştırmacılara

açıktır. Anlaşılabacağı üzere tezimin asıl konusunu oluşturan 1950-2010 yılına ait resmi arşivlerde araştırmacılara açık belge bulunmamaktadır.

Resmi bir arşiv olmamakla birlikte kurumsal araştırmaları ve uzun yıllara dayanan çalışmaları nedeni ile Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğünde hatırı sayılır bir belge ve doküman arşivi oluşmuştur. Tezimin asıl konusunu ihtiva eden 1951-2010 dönemine ait zengin bir belge ve doküman arşivine sahiptir. Belirttiğim gibi resmi bir arşiv statüsü olmamakla birlikte Hv.K. Tarihçe Şube Müdürlüğü belgelerinden ilgili birimin arşivi olarak söz edilecektir.

Türkiye'de ana jet üslerinin kuruluşu ve gelişiminin Türk Hava Kuvvetleri tarihinden ayırmak mümkün değildir. Konu bütünlüğünün sağlanması bizi Türk Hava Kuvvetleri tarihini anlatmaya zorlamaktadır.

Bu sebeple giriş bölümünde; bugün sahip olunan “üs” teşkilatının temellerinin atılması ve bir havacılık losyonu oluşturulmasında zemin teşkil etmesi sebebi ile Türk Hava Kuvvetlerinin kuruluşundan (1911) Birinci Dünya Savaşı sonuna kadar (1918) geçirdiği aşamaları anlamayı uygun gördüm.

Birinci bölümde ise 1920 yılından 1951 yılına kadar olan tarih periyodu kapsamaktadır. Bu dönem “üs” teşkilatına geçişin temel dönemi olarak kabul edilebilir. Türk Hava Kuvvetleri her ne kadar 1911 yılında Yeşilköy/İstanbul'da kurulmuş olmasına rağmen günümüzde sahip olunan Hava Kuvvetlerinin ve “üs” teşkilatının temel kuruluşu 1920 yılına ve Konya'ya dayanmaktadır. Birinci Dünya Savaşı sonrasında lağv edilen Osmanlı havacılık teşkilatı yerine TBMM havacılık teşkilatı Konya'da doğmuş ve oradan gelişmiştir. 1923 yılında Cumhuriyetin ilanından sonra Mustafa Kemal Atatürk'ün liderliğinde ülkenin yeniden yapılanmasına paralel olarak da Türk Hava Kuvvetleri yeniden yapılanmış ve şekillendirilmiştir. 1951 yılına kadar devam eden bu süreç; günümüzde mevcut “üs” teşkilatının asıl temellerini teşkil etmektedir.

İkinci bölümde tezimin asıl konusunu teşkil eden 1951-2010 dönemi incelenecektir. Bu bölümde her bir “üs” kendi tarihsel gelişim sürecinde incelenmiştir. “Üs” teşkilatının incelendiği her bir alt bölümde birinci bölümden

tekrarlara rastlanabilir. Bu durum yukarıda da belirtildiği üzere ana jet üslerinin günümüzdeki varlığının bir tarihi periyodun sonucu olmasıdır.

Çalışmam sırasında bana yardım ve desteklerini esirgemeyen tez danışmanın Prof. Dr. Oğuz Aytepe'ye, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Müdür Prof. Dr. F.Temuçin Ertan'a ve onun şahsında tüm enstitü çalışanlarına, amirlerine, mesai arkadaşlarıma, Gnkur. ATASE Bşk.lığı arşivi çalışanlarına, Başbakanlık Osmanlı Arşivi ve Cumhuriyet Arşivi çalışanlarına, Hv.K. Tarihçe Şube Müdürlüğü personeline ve her zaman bana büyük bir sabır ve özveri ile destek olan aileme teşekkür ederim.

## İÇİNDEKİLER

ÖZET/ABSTRASCT	i
ÖNSÖZ	ii
İÇİNDEKİLER	iv
KISALTMALAR	vii
GİRİŞ	1

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### ANA JET ÜSLERİNİN OLUŞUMUNUN TEMELLERİ

1.1	İstiklâl Harbi'nde Hava Teşkilatının Yeniden Oluşturulması	23
1.1.1.	Birinci İnönü Muharebesi	25
1.1.2.	İkinci İnönü Muharebesi	27
1.1.3.	Sakarya Muharebesi	30
1.1.4.	Büyük Taarruz	34
1.1.5.	Türk Hava Kuvvetleri İzmir'de	36
1.2	Atatürk Dönemi Türk Hava Kuvvetleri	37
1.2.1.	Hava Müsteşarlığı	40
1.2.2.	Hava Taburlarının Kurulması ve Modern Uçakların Alınması	40
1.2.3.	Hava Alaylarının Kurulması	42
1.2.4.	Atatürk Döneminde Diğer Havacılık Faaliyetleri	42
1.3	1938–1952 Yılları Arasında Türk Hava Kuvvetleri	47
1.3.1.	Hava Tugaylarının Kurulması	47
1.3.1.1.	Muharebe Uçakları	50
1.3.1.2.	Muharebe ve Eğitim Uçakları	50
1.3.2.	Hava Tümenlerinin Kurulması	51
1.3.3.	Ayrı Bir Kuvvet (Teşkilat) Olarak Hava Kuvvetleri Komutanlığı	52
1.3.4.	Hava Kuvvetleri Komutanlığında Filo ve Üs Yapısına Geçiş	54
1.3.5.	Hava Kuvvetleri Komutanlığı Envanterine Jet Uçaklarının Girişi	56



## İKİNCİ BÖLÜM

### ANA JET ÜSLERİNİN GÜNÜMÜZE ULAŞAN TARİHİ

2.1	Birinci Ana Jet Üs Komutanlığı (Eskişehir)	58
	2.1.1. Birinci Tayyare Alayı Tarihi	59
	2.1.2. Birinci Ana Jet Üs Komutanlığı	64
2.2	İkinci Ana Jet Üs Komutanlığı (Çiğli/İzmir)	71
	2.2.1. Türkiye’de Uçuş Eğitiminin Tarihi	71
	2.2.2. İkinci Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihi	85
2.3	Üçüncü. Ana Jet Üs Komutanlığı (Konya)	92
	2.3.1. Üçüncü Tayyare Alayı Tarihi	92
	2.3.2. Üçüncü Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihi	96
2.4	Dördüncü Ana Jet Üs Komutanlığı (Akıncı/Ankara)	103
	2.4.1. Dördüncü Tayyare Alayı Tarihi	103
	2.4.2. Dördüncü Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihi	105
2.5	Beşinci Ana Jet Üs Komutanlığı (Merzifon)	111
	2.5.1. Beşinci Tayyare Alayı Tarihi	111
	2.5.2. Beşinci Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihi	112
2.6	Altıncı Ana Jet Üs Komutanlığı (Bandırma-Balıkesir)	117
	2.6.1. Altıncı Tayyare Alayı Tarihi	117
	2.6.2. Altıncı Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihi	119
2.7	Yedinci Ana Jet Üs Komutanlığı (Erhaç/Malatya)	124
	2.7.1. Yedinci Tayyare Alayı Tarihi	124
	2.7.2. Yedinci Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihi	125
2.8	Sekizinci Ana Jet Üs Komutanlığı (Diyarbakır)	128
	2.8.1. Sekizinci Tayyare Alayı Tarihi	128
	2.8.2. Sekizinci Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihi	129
2.9	Dokuzuncu Ana Jet Üs Komutanlığı (Balıkesir)	134
	2.9.1. Dokuzuncu Tayyare Alayı Tarihi	134
	2.9.2. Dokuzuncu Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihi	135
2.10	10. Tanker Üs Komutanlığı Tarihi (İncirlik/Adana)	141
2.11	Onbirinci Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı (Etimesgut/Ankara)	144

2.11.1 Onbirinci Nakliye Alay Komutanlığı Tarihi	144
2.11.2. Onbirinci Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı Tarihi	147
2.12 Onikinci Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı (Erkilet/Kayseri)	155
2.12.1 Onikinci Nakliye Alay Komutanlığı Tarihi	155
2.12.2. Onikinci Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı Tarihi	157
SONUÇ	162
KAYNAKÇA	166
EKLER	174
ÖZGEÇMİŞİ	192

## KISALTMALAR

a.g.e.	Adı geçen eser
a.g.m.	Adı geçen makale
Ak.	Akademi/Akademisi
Al.	Alay/Alayı
Alb.	Albay
Bl.	Bölük/Bölüğü
Bnb.	Binbaşı
Bşk.	Başkanlığı
Dz.	Deniz
Gnkur	Genelkurmay
H/H	Harbe Hazır
Hrp.	Harp
Hv.	Hava
K.lığı	Komutanlığı
Kd.	Kıdemli
Korg.	Korgeneral
Kşf.	Keşif
Kur.	Kurmay
MTD	Seyyar Eğitim Merkezi
Ok.	Okul
Or.	Ordu
Org.	Orgeneral
Plt.	Pilot
Rd.	Radar
Rst.	Rasıt/Gözlemci
s.	Sayfa
Tb.	Tabur/Taburu
Tğm.	Teğmen
Tug.	Tugay/Tugayı
Tuğg.	Tuğgeneral
Tüm.	Tümen/Tümeni
Tümg.	Tümgeneral
Tyy.	Tayyare
Ütğm.	Üsteğmen
Vd.	Ve diğeri
Yb.	Yarbay
Yy.	Yüzyıl
Yzb.	Yüzbaşı

# GİRİŞ

## TÜRK HAVA KUVVETLERİN DOĞUŞU ve BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI DÖNEMİ

Havacılığın doğuşunda ve gelişmesinde şüphesiz ki efsane ve mitlerin önemi büyüktür. Bu efsane ve mitler dünyada uçma meraklılarının doğmasına neden olmuştur<sup>1</sup>. Anadolu tarihinde de uçma efsalarına rastlanmaktadır<sup>2</sup>. Türklerde ise gökyüzüne ve havacılığa duyulan özlemin ayrı bir yeri vardır<sup>3</sup>. Türklerde ilk uçan İmam-ı Cevheri olmuştur<sup>4</sup>. Evliya Çelebinin seyahatnamesinde ise Hezarfen Ahmet Çelebi ve Lağari Hasan Çelebi'nin uçuşları anlatılmaktadır<sup>5</sup>. İlk motorlu,

---

<sup>1</sup> Antik Yunan'da matematikçi, filozof ve astronom gibi birçok meziyeti olan Arkitas Milattan Önce 400 yıl kadar önce kuş benzeri bir aleti tasarlamış ve inşa etmişti. Peristera (güvercin) adı verilen bu aletin iki yüz metre uçtuğu rivayet edilir. Havacılık tarihi literatüründe sıklıkla anılan diğer bir isim ise Çinli Yuan Huangtou idi. Onun özelliği ise Milattan Sonra 559 senesinde bir savaş esnasında yüksek bir noktadan kendisini planör benzeri bir aletle kendini rüzgara bırakmış olmasıdır. Düşmanı gözleyebilmek için iki buçuk kilometre kadar Mor Yol olarak adlandırılan imparatorluk yoluna doğru süzüldüğü aktarılmaktadır. Joseph Needham ve Colin A. Ronan, **The Shorter Science and Civilization in China**, Cilt IV, Cambridge University Press, Cambridge, 1994, s. 285; K.C. Khurana, **Aviation Management**, Global India Publications Ltd, New Delhi, 2009, s.

<sup>2</sup> Kaprobat olarak tanınan ve Anadolu'da Traklara bağlı yaşayan ve bir toplumun dumanlarla göklere yükseldiği rivayet edilir. Avrupa'da kuzey masallarında "Wayland" isimli bir demircinin tüylerden yapılmış bir gömlekle uçtuğu anlatılır. Michael Abrams, **Birdmen, Batmen and Skyfleyers: Wingsuits and the Pioneers who Flew in Them, Fell in Them and Perfected Them**, Harmony Books, London, 2006, s.17

<sup>3</sup> Türklerde de havacılığa olan özlem kültürel hayat üzerinde derin izler bırakmıştır. Türk kültürüne göre Karahan ve Su kâinatın ilk varlıklarıdır. Karahan'dan başka gören, Su'dan başka görünen yoktu. Kendisi gibi gören ve yapabilen bir varlığın daha olmasını arzu eden Karahan, kişiyi (insanı) yaratır. Karahan ve kişi suyun üstünde yüzmeye başlar. Kişi kanatsız olmasına rağmen Karahan'dan daha yükseklerle uçmak ister. İşte insanın uçma arzusuna başka bir örnek de bu olur.

<sup>4</sup> M.S. 1002 yıllarında Nişabur'da bulunan Ulu Caminin damına çıkan İmam Cevheri kendisini izleyen halka; "Ey ahali bu dünyada emsali bulunmayan bir eser keşfettim, gelecek insanlar için bir ilmi tasavvuru nasip olmadı" diye seslenmiştir. Vücudunu iplerle iki büyük satha bağlar ve uçağını ilan eder. Kendisini boşluğa bırakır. Kanat satırları kendisini taşıyamaz ve İmam Cevheri şiddetle yere çarparak vefat eder. Cevheri'nin bu hareketi, zamanında çok garip karşılanmıştır. İmam Cevheri bazı kaynaklarda bilinen ilk Türk Hava şehidi olarak tanıtılmaktadır. Cevheri'nin bu girişimlerine Katip Çelebi de ünlü eserinde değinmişti. Katip Çelebi, **Keşfü'z zunûn an esâmil'l-kütübi ve'l-fünûn: Kitapların ve İlimlerin İsimlerinden Giderilmesi**, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 2007, s.857

<sup>5</sup> Evliya Çelebi'nin Seyahatname'sinde bahsedildiği üzere Osmanlı Devleti zamanında uçuşa ve havacılığa yönelik bir takım çalışmalar yapılmıştır. Hezarfen Ahmet Çelebi uçuş denemesinde bir kanatla Galata Kulesi'nden Üsküdar Doğancılara kadar uçmayı başarmış ve dönemin Padişah'ı Sultan IV. Murat tarafından ödüllendirilmiştir Bu dönemde gerçekleştirilen bir diğer gelişme; Lağari Hasan Çelebi'nin 50 okkalık barutun itme gücüyle desteklenen kendi yapısı roket-fişeğin yardımcıları tarafından ateşlenmek suretiyle havalanarak Sarayburnu'ndan Sinanpaşa Kasrı önünde denize inmesi olayıdır. **Evliya Çelebi Seyahatnâmesi (Topkapı Sarayı Bağdat 304 Yazmasının Transkripsiyonu)**, Yayına Hazırlayanlar Seyit Ali Kahraman ve Yücel Dağlı, Cilt IV, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2001, s.193; "*İstanbul'daki Hezarfen, Cemsitkar Üstadlar*", **Uçan Türk**, No. 150, 1966, s. 35; "*Hezarfen Ahmet Çelebi*", **Uçan Türk**, No. 315, 1988, s. 37

sürdürülebilir ve kontrol edilebilir uçuşun gerçekleştirilmesinden<sup>6</sup> sonra havacılık ve uçaklar hızla gelişmeye başlamıştır<sup>7</sup>.

Avrupa’da ise uçuş konusunda yaptığı planlar ile en çok bilineni Leonardo Da Vinci’dir<sup>8</sup>. Avrupa’da bu çizimlerden etkilenen bir çok kişi uçuş denemelerinde bulunmuştur<sup>9</sup>. Modern olarak isimlendirebileceğimiz havacılık ise balonun icadı ile

---

<sup>6</sup> Wilbur ve Orville Kardeşler kendilerinden önce yapılanları detaylı bir şekilde incelemişler hatta bilim adamı Chanute ile sürekli yazmışlardır. İlk çalışmaları planör üzerine yapan Wright Kardeşler planör ile başarılı denemeler gerçekleştirmişlerdir. Bu çalışmalarının bir kısmında Chanute de onların yanında yer almış ve tavsiyelerde bulunmuştur. 17 Aralık 1903 geliştirdikleri planöre motor takarak kendi gücü ile hareket eden bir alet yapma yolundaki çalışmaları dünya havacılık tarihine ilk uçuş olarak geçmiştir<sup>6</sup>. Flyer adını verdikleri uçakları ile gerçekleştirdikleri ilk uçuşlarında 12, 13, 15 saniye havada kalmayı başarmış, 32-43 km. süratte yol almış, üç metre kadar yerden yükselmiş ve 100 metre mesafeye kadar düz uçuş yapmıştır. Wright Kardeşler, 1904’de Flyer-II, 1905’de Fleyer-III’ü uçurmuşlardır. Amerikan Hükümeti’nin çalışmalarına ilgisiz kalması üzerine, Fransa’ya yönelen Wright Kardeşler Fransız hükümeti ile bir anlaşmaya varamamışlardır. Ancak uzun gayretlerinin sonucunda özel bir firma ile anlaşmaya varmışlardır. Samuel Willard Crompton, **The Wright Brothers: First in Flight**, Chelsea House, New York, 200, s. 66-69

<sup>7</sup> 1905’de dünyada yapılan havacılık faaliyetlerinin izlenmesi ve bir standardın oluşturulması amacıyla Uluslararası Havacılık Federasyonu (Fédération Aéronautique Internationale-FAI) kurulmuştur. Böylece havacılıkta teknolojik alanda gelişmelerin belli bir aşamaya gelmesiyle birlikte örgütlenme ihtiyacını kendisini göstermeye başlamıştı. Artık kurumsallaşma ve resmi düzenlemeler ortaya çıkıyordu. Yine aynı yıl Amerika’da Amerika Havacılık Kulübü kurulmuştur. 1905’te Voisin isimli iki kardeş Paris yakınında ilk uçak fabrikasını kurmuştur. 1907’de Breguet Kardeşler ise ilk başarılı helikopter uçuşunu gerçekleştirmiştir. Avrupa’da Voisin, Grade, Farman, Ellehamer, Antoinette, REP, Nieuport, Curtiss gibi tayyareciler uçmaya ve uçuş aletlerini tanıtmaya başlamışlardı. Aynı zamanda uçuştan ve uçaklardan para kazanmak için tanıtım faaliyetleri de daha ilk yıllarda başlamıştır. Kara tayyareciliği ile birlikte deniz tayyareciliği de gelişme göstermiştir. Fabre’nin yaptığı deniz tayyaresi Bere gölü üzerinde 28 Mart 1910 tarihinde kalkmış ve tekrar suya inmiştir. Lee B. Kennett, **The First Air War 1914-1918**, Free Press, New York, 1991, s. 17, Edward J. Erickson, **Defeat in Detail: The Ottoman Army in the Balkans 1912-1913**, Praeger Publishers, Westport, 2003, s. 348, 365, Charles Joseph Gross, **American Military Aviation: The Indispensable Arm**, A&M University Pres, Austin, 2002, s.22

<sup>8</sup> Leonardo da Vinci’nin havacılıkla ilgili önemli çalışmaları bulunmaktadır. Kuşların ve böceklerin hareketinden yararlanarak helikopter benzeri araçlar planlamış ve günümüze ulaşan çizimler yapmıştır. Leonardo da Vinci’nin bu planlarının pervaneyi kullandığı görülmektedir. Kuşların uçmasını sağlayan farkın kanatlarındaki can olduğuna inanmış ve insanlar tarafından bunun benzeri yapıldığı ve kanatlara insan gücünü aşan can verildiği takdirde tüm dünyayı hayrette bırakacak gelişmenin sağlanacağını söylemişti. Don Berliner, **Aviation: Reaching for the Sky**, Oliver Press, Minneapolis, 1997, s.8; Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Heinz Kühne, **Leonardo da Vinci: Dreams, Schemes and Flying Machines**, Prestel, New York, 2000

<sup>9</sup> 16-19. asırlarda hemen bütün Avrupa’nın birçok yerinde pek çok çalışma yapılmıştır. 1628 tarihinde gerçekleşen uçuş denemesinde yaylı kanatlarla bir kuleden atlayan Lucques de Paolo Guidotti bir evin damına çarparak ölmüştür. 1634 yılında ise İngiliz John Bate’nin bir uçurtmayı fişek ile yükseltip ateşleme konusunda deneyler yaptığı görülmektedir. Tito Livio Buzattini ise, 1648 tarihinde Varşova’da 8 kanatlı bir ejderha yapıp uçurtmuştur. Dönemin önemli araştırmacısı havacılığın gelecekte çok büyük gelişme göstereceğine inanan İngiltere’de Chester Piskoposu olan Dr. John Wilkins’(1614-1672)’tir. Dr. John Wilkins, Türklerin uçuş denemelerinden de bahsettiği, **A Discovery of New a World** isimli eserinde insanların birgün Ay’a gideceklerini yazmıştır. Bu dönemde yaşayan bir diğer araştırmacı Ay’da hayat olduğuna inanan ve Dr. Wilkins tarafından da destek verilen Dr. Godvin’dir. 1673’de Frankfurt’ta Bernon isimli birisi uçmaya çalışırken hayatını kaybetmiştir. Wilkins’in bir Türk’ün uçuşuna dair iddiasını şu cümlelerle ifade ediyor: “I Answer, I.

başlamıştır<sup>10</sup>. Balonculukta yaşanan en büyük gelişme ise hidrojen gazının kullanımı ile başarılmıştır<sup>11</sup>. Balonculuk zamanla uçuş denemelerine ilham kaynağı olmuş ve dünyada motorsuz planörlerle uçuş denemeleri hız kazanmıştır<sup>12</sup>.

Türkiye’de ise II. Meşrutiyet Dönemi’nin hemen başlarında havacılık sadece maddi anlamda gelişme göstermemiş, aynı zamanda Osmanlı kamuoyunun merakla takip ettiği popüler bir konu haline de almıştı. Havacılığın gerek Osmanlı devlet erkânının, gerek askerlerin ve gerekse Osmanlı kamuoyunun gündemine gelmesinde 1909 yılı önemli bir dönüm noktası olmuştur.

Havacılık tarihinde dönem noktası kabul edilen Aralık 1903 tarihinin üzerinden daha on sene geçmemişken Osmanlı İmparatorluğu’na bu uçuşlardan iki tanesi yapılıyordu. Fransız havacı Baron Pierre de Caters, Voision uçağı ile 1909 Kasım ayında İstanbul’a gelmişti. Onu yine bir Fransız olan Louis Blériot izlemişti. Aralık 1909 tarihinde İstanbul’a gelen Blériot’un Talimhane’den havalanan uçağı Kurtuluş civarında düşmüştü.<sup>13</sup> Yine aynı yılın Mayıs ayında Taksim Talimhane

---

‘Tis not perhaps impossible that a Man may be able to Fly, by the Application of Wings to his own Body; As Angels are Pictured, as Mercury and Dedalus are feigned, and as hath been attempted by divers, particularly by a Turk in Constantinople, as Busbequius Relates.” John Wilkins, **A Discovery of a New World or a Discourse Tending to Prove, That’tis Probable There May be Another Habitable World in the Moon**, T.M & J.A., London, 1684, s.183-184

<sup>10</sup> Balonla uçuşu ilk gerçekleştiren Fransız Montgolfier Kardeşler’dir. Sıcak havanın yukarı çıkacağı varsayımından hareketle ortaya çıkan balon fikri kısa zamanda büyük gelişme göstermiştir. Anna Kenna, **Full of Hot Air**, Wellington, 2004, s. 28; Daha ayrıntılı bir anlatı için bkz. Charles Coulston Gillispie, **The Montgolfier Brothers and the Invention of Aviation 1783-1784**, Princeton University Press, Princeton, 1983

<sup>11</sup> Balonda en büyük teknolojik gelişme hidrojen gazının kullanılmasıyla Fizik Profesörü Charles (Jacques-Alexandre-César Charles) tarafından geliştirilmiştir. Balonda su geçirmez verniğe batırılmış kumaş kullanılması, gerektiğinde safra atılarak daha yükseklere çıkma amacıyla ilk defa supap kullanılması, file içine alınan balonun altına sepet bağlanması, inişte kullanılmak üzere gemici çapası kullanılması Charles’in yaptığı yenilikler olmuştur. Charles tarafından geliştirilen teknik ve yöntemler günümüz balonculuğunda halen kullanılmaktadır. Jessica Riskin, “Amusing Physics,” Bernadette Bensaude-Vincent ve Christine Blondel (Derleyenler), **Science and Spectacle in the European Enlightenment**, Ashgate, Hampshire, 2008, s.56

<sup>12</sup> Prusyalı Otto Lilienthal (1848-1896) tarafından geliştirilen planör havacılık alanında balonla elde edilen başarıdan sonraki en büyük gelişmedir. İlk defa havadan ağır bir makine ile uçuş başarılmıştır. 300 metrelik süzülüşler şeklinde 2.000 civarında deneme uçuşu yapan Lilienthal, 9 Ağustos 1896 tarihinde çift satırlı planörün üst sathı uçuşta kopması sonucu ağır yaralanmış ve ertesi gün ölmüştür. Havadan ağır makinelerin uçuşu konusunda bir çığır açan Lilienthal’i takipçileri onun bıraktığı noktadan takip etmiştir. Bunların en ünlüleri; Samuel Pierpont Langley (1834-1906) ve çalışmaları Wright Kardeşler tarafından da örnek alınan Octave Chanute (1832-1910)’dur. Victor Loughheed, **Vehicles of the Air**, Pringle Press, London, 2008, s.136-138

<sup>13</sup> Zühtü Gökçal, “İstanbul’da İlk Tayyare ve Baron De Caters”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, No. 209, (1963), s.16-18; Henry Serrano Villard, **Contact! The Story of Early Aviators**, Dover Publications, London, 2003, s.47; Kurter, **a.g.e.**, s.40,41; Kansu vd., **a.g.e.**, s.115,116; Gediz, **a.g.e.**, s.4-6.

meydanından havalanan balon da Osmanlıların ilgisini havacılık konusuna çekmişti.<sup>14</sup> Meşrutiyet'in ilk yıllarında Osmanlı kamuoyunda ve özellikle basında havacılık konusunda uyanan ilgiye Palmira Brummet de Meşrutiyet basınına merkezine aldığı çalışmasında dikkat çekmeden edememiştir.<sup>15</sup>

Bu tanıtım uçuşları kamuoyunun olduğu kadar ordunun da ilgisini çekmekte gecikmemiştir. 1909 yılında Harbiye Nazırı olan Mahmut Şevket Paşa, Blériot'un uçuşunun Binbaşı İzzet, Kolağası Hüseyin Hüsnü ve Kolağası Cemil'den oluşan bir heyet tarafından izlenmesini emretmişti. Askeri alandaki teknolojik gelişmeleri yakından takip eden Mahmut Şevket Paşa havacılık konusundaki gelişmeleri de ilgiyle izlemiştir. Harbiye Nazırı olmasından sonra havacılığa gösterdiği hassasiyet bu yıllardaki deneyimlerinin de bir ifadesiydi.<sup>16</sup> 1909 Aralık ayındaki uçuşu izlemek için heyet görevlendirmesi güncel popülerliğin bir sonucu değildi. Nitekim kendisine sunulan rapor da Osmanlı'da havacılığın gelişmesi için önemli öngörülerde bulunan bir metindi.

Subaylar yazdıkları raporda Blériot'u tanıttıktan sonra uçağı ve uçuşu ayrıntılı olarak anlatmışlardır. Rapor'un "netice-i mütalaat" bölümündeki şu cümleler uçağın hava teşkilatı için önemi konusunda ciddi öngörülerde bulunuyordu:

Bleryo'nun sistemi, sairlerinki gibi henüz tecrübe derununda olup, müşahademiz olan alet-i tayran henüz hal-i ibtidaiyededir. İşbu alet-i tayranın terakkıyat-ı müstakbelesinin ne dereceye varacağı, şimdiden tamamen kestirmek kabil değilse de, her türlü ahval-i havaiyeye mukavemet edebilecek kuvvetli ve hafif makineler ne kadar az zamanda insanların hemen kemal-i emniyetle havada serbestçe cevelan edebilmesi imkanını müşahade edeceğimizi şimdiden kaviyyen teemmül edebiliriz. Ordu için bu nevi tayyarelerin şimdiden tedariki akla gelmezse de, bir gün gelip de bunların meydan muharebelerinde ifa-i hizmet edebilmeleri müstebat değildir.<sup>17</sup>

<sup>14</sup> Bu olayın basındaki yansımaları için bkz. **İkinci Meşrutiyetin İlk Yılı**, (Kolektif Yazarlar), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2008, s.360.

<sup>15</sup> Palmira Brummet, **İkinci Meşrutiyet Basınında İmge ve Emperyalizm 1908-1911**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003.

<sup>16</sup> Bu konuda bkz. Pierre Oberling, "The State as Promoter of Technology Transfer: The Early Years of Ottoman Aviation" **Journal of Turkish Studies**, No. 8, 1984.

<sup>17</sup> Bu belgenin çevrim yazısı için bkz. "Bileryot'un İstanbul'da Uçuşu Hk," **Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)**, (Derleyen ve Düzenleyen Fethi Kural), Hv. Bas. Ve Neş. Md.'lüğü, Etimesgut, 1974, s. 9.

Mahmut Şevket Paşa bir ay sonra Ocak 1910 tarihinde havacılık konusunda somut bir adım atarak iki kurmay subayı Ataşe Militer olarak havacılık alanındaki gelişmeleri incelemekle görevlendirmiştir. Kurmay Binbaşı Ali Fethi (Okyar) Bey Fransa’da, Kurmay Binbaşı Enver (Paşa) Almanya’da görevlendirilmişlerdir.<sup>18</sup> İki subay da konferanslardan kataloglara, balonculuktan tayyareciliğe havacılık konusunda İstanbul’a birçok rapor göndermişlerdir.<sup>19</sup>

1910 yılının Eylül ayında Fransa’da yapılan Picardie askeri tatbikatına katılan Binbaşı Fethi Bey ile Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal (Atatürk) de uçağın bir silah olarak ne kadar etkin olabileceğine gözleriyle şahit olmuşlar ve etkilenmişlerdi. Nitekim Harbiye Nezareti’ne gönderdiği raporunda Fethi Bey doğrudan şöyle bir öneride bulunur:

Alman, İngiliz, İtalyan ve Rusların Fransa’ya Bleriot Uçak Fabrikası’nın Uçuş Okuluna subay göndererek pilot yetiştirdiklerini, Osmanlı ordusundan da iki subayın uçuş eğitimi görmelerini, Bleriot, REP ve Deperdussin tipi uçaklardan satın alınması...<sup>20</sup>

Bu gelişmelerin ardından 1911 yılı başlarında tayyarecilik eğitimi için Avrupa’ya subay gönderilmesine karar verilir. Harbiye Nezareti tarafından Almanya ve Paris Ataşe Militerlerine, Avrupa’ya hangi şartlarda talebe gönderilebileceği sorulur. Paris Ataşesi Fransız hükümeti nezdinde yaptığı girişimlerin neticesini 25 Nisan 1911 tarihli raporunda şu şekilde ifade etmiştir:

Fransa Hükümetince ne yolda musaadat ve teshilatda bulunacağı hakkında Fransa Harbiye Nezareti’ne vaki olan müracaatda, cevaben tayarancılığın orduda henüz teessüs ve teşekkül etmekte bulunması hasebiyle, Fransa ordusunca gösterilecek pek çok şeyleri olmadığı ve şimdiden askeri tayyarecilik mekteplerine ecnebi zabiti kabulünde mahsur görüldüğü bildirilmiş ve Fransa ordusunda tayyareciliği öğrenmiş olan zabitanın, evvelce küşat edilen ve pek çok talebe yetiştirmiş olan sivil mekteplerde tahsil eylemiş olmaları hasebiyle, Osmanlı zabitanın dahi aynı veçhile mezkur mekteplerde tahsillerinden maksat hasıl olacağı ilave edilmiştir.<sup>21</sup>

---

<sup>18</sup> Mazlum Keyüsk, **Türk Havacılık Tarihi 1912-1914**, Birinci Kitap, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1950, s. 7,8.

<sup>19</sup> Bu raporlar için bkz. **Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)**.

<sup>20</sup> Emin Kurt, “*Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları (1909-1914)*”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, No. 365, (Haziran 2010), s. 48.

<sup>21</sup> “*Tayyarecilik Tahsili İçin Gönderilecek Zabitan hk.*” **Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)**, s. 21.



Bu amaçla Birinci, İkinci ve Üçüncü Ordulara bir genelge gönderilerek istenen şartlara uyan ikişer subay adayının belirlenmesi istenir.<sup>22</sup> Altı adaydan dördü sınava katılır ve en yüksek notu alan Yüzbaşı Fesa ile Mülazım-ı Evvel Kenan'ın eğitim amacıyla tayyarecilikte daha ileri bir seviyede olduğuna inanılan Fransa'daki Blériot Okulu'na gönderilmesine karar verilmiştir.<sup>23</sup>

Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa Havacılık işlerinin daha sağlıklı yürütülebilmesi için Kurmay Yarbay Süreyya Bey başkanlığından bir heyet Harbiye Nezareti bünyesinde havacılık teşkilatını kurmakla görevlendirilmiştir. Harbiye Nezareti Fen Kıtaları Müstahkem Mevkiler Genel Müfettişliği'nin 2. Şubesi emrinde kurulan "Tayyare Komisyonu" ilk resmi havacılık kuruluşudur. Nitekim bu komisyonun kurulduğu tarih olan 1 Haziran 1911 tarihi, 1960 yılında Türk Hava Kuvvetleri'nin kuruluş tarihi olarak kabul edilmiştir.<sup>24</sup> Tayyare Komisyonu Başkan Süreyya Bey, İstihkâm Binbaşı Refik Bey, İstihkâm Binbaşı Mehmet Ali ve İstihkâm Binbaşı Ahmet Zeki Bey'den müteşekkildi.<sup>25</sup>

Süreyya Bey Erkan-ı Harbiye-i Umumiye İkinci Şube'de vazifeli iken İstanbul'da mutlaka bir Tayyare Mektebi ve bir Tayyare Merkezi kurulması gerektiği sonucuna varmış ve bu gerekliliği Mahmut Paşa'ya arz etmiştir. Ancak bütçede yeterli tahsisat olmaması dolayısıyla bu isteği daha ileri bir tarihe ertelenmiştir.<sup>26</sup>

Atılan bu ilk adımlarla birlikte havacılık teşkilatının ordu içerisindeki konumu da hemen yapılan değişikliklerle gelişmeye başladı. 7 Şubat 1912 tarihli bir belgede Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettiş-i Umumiliği, Mevaki-i Müstahkeme Şubesi'nin işlerinin yoğun olduğu gerekçesiyle havacılık işlerinin Kıtaat-ı Fenniye Şubesi tarafından yürütülmesini Erkan-ı Harbiye-i Umumiye'ye bildirmiştir.<sup>27</sup> Süreyya Bey de Müfettiş-i Umumiliğe bağlı üçüncü bir şubenin

---

<sup>22</sup> ATASE, Klasör No. 328, Dosya No. 23/2319, Fihrist No. 2-7.

<sup>23</sup> Kurter, **a.g.e.**, s. 44,45; Kural, "Giriş," **Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)**, s. 2,3.

<sup>24</sup> Kurt, **a.g.m.**, s.50.

<sup>25</sup> Keyüsk, **a.g.m.**, s. 22; Gediz, **a.g.e.**, s.19.

<sup>26</sup> Süreyya İlmen, **Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, Hilmi Kitabevi, İstanbul, 1947, s.19-20.

<sup>27</sup> Kural, "Giriş," **Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)**, s.4.

kurulmasından yanaydı.<sup>28</sup> Havacılık işleri kısa bir zaman zarfında kendi kurumsal ihtiyaçlarını ortaya çıkarmakta gecikmiyordu.

Askeri havacılık tarihi literatüründe en çok tekrarlanan olguların başında Trablusgarp Savaşı'nın uçağın bir savaştaki önemini ortaya koyması gelir. Uçakların bir savaşta kullanımı ile ilgili "ilk"lerin birçoğu bu savaş sırasında gerçekleşmiştir.<sup>29</sup>

İtalya 29 Eylül 1911 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu'na savaş ilan etti<sup>30</sup>. Konu üzerine olan literatürde çokça ifade edildiği üzere Osmanlı İmparatorluğu ile Trablusgarp arasında kara bağlantısı yoktu. Donanmanın durumu da müdahale etmeye elvermiyordu. Bundan dolayı gönüllü subayların Trablusgarp' a giderek burada yerel direnişi örgütlemekten başka Osmanlı Ordusu'nun elinden bir şey gelmiyordu.

Yukarıda değinildiği gibi İtalyan'ların ilk defa uçağı bu savaşta askeri amaçla kullanmaları harp tarihi açısından birçok ilkin ortaya çıkmasını sağlamıştır. 22 Ekim 1911 tarihinde Yüzbaşı Riccardo Moizo Türk mevzileri üzerinde ilk keşif uçuşunu gerçekleştirmiştir. Ancak bunu kendi inisiyatifi ile yaptığı için bu ilk gayri resmi uçuş sayılmıştır. Yüzbaşı Carlo Piazza bir gün sonra aldığı emir üzerine bir uçuş daha gerçekleştirmiş ve bu ilk resmi savaş uçuşu olarak kayıtlara geçmiştir.<sup>31</sup> Bu savaşta yaşanan diğer ilkler şöyledir: ilk müşterek deniz-hava hareketi, Türk birlikleri üzerine el bombası atılmasıyla ilk hava bombardımanı, havadan bildiri atılmasıyla ilk psikolojik hareket, keşif amacıyla fotoğraf çekilmesi, ilk gece uçuşu, ilk yangın bombalarının kullanılması.<sup>32</sup>

Bunlar uçak kullanan taraf olan İtalyanlar tarafından gerçekleştirilen ilklerdi. Uçak kullanmasalar dahi Trablusgarp direnişçilerinin de gerçekleştirdiği ilkler vardı.

---

<sup>28</sup> Kurter, **a.g.e.**, s.73.

<sup>29</sup> Frank E. Watson, "Italo-Turkish War (1911-1912)," **Air Warfare: An International Encyclopedia**, ABC-CLIO Inc., Santa Barbara, 2002, s. 329; Francis K. Mason, **War in the Air**, Crescent Books, New York, 1985, s.96; Milan N. Vego, **Joint Operational Warfare: Theory and Practice**, Naval War College Press, New York, 2009, s. V-100.

<sup>30</sup> Hale Şıvgın, **Trablusgarp Savaşı ve 1911-1912 Türk-İtalyan İlişkileri**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1989, s.8, 47.

<sup>31</sup> Michael Paris, "The First Air War – North Africa and the Balkans 1911-1913," **Journal of Contemporary History**, Cilt XXVI, No. 1, (Ocak 1991), s.97.

<sup>32</sup> Bülent Yılmaz, "Balkan Harbi'nde Hava Gücü, Askeri Havacılıkta Perdenin Açılması", **Dokuzuncu Askeri Tarih Semineri Bildirileri**, Cilt II, Genelkurmay Basım Evi, Ankara, 2006, s. 232.

Bunlar bir hava hareketi sırasında askerlerin toplu halde sırt üstü yatarak uçaklara ateş açmaları, sahra topraklarının tekerleklerinin bir toprak yığını üzerine yerleştirilmesi suretiyle ilk uçaksavar topu kullanma denemesi, ilk hava savunma ateşidir. Bu ateş neticesinde 31 Ocak 1912’de Yüzbaşı Carlo Montu’nun uçağı isabet almıştır. Yine Montu’nun uçağı 10 Eylül 1912 tarihinde arızalanarak Türk hatları gerisine inmiş ve ilk hava esiri olmuştur.<sup>33</sup>

Osmanlı Devleti savaş sırasında tayyare kullanabilmek ciddi girişimlerde de bulunmuş ancak bir netice alınamamıştı. Fransız bir şirketin temsilci ile anlaşmaya varılmış, Fransa’da bulunan Kurmay Yarbay Kerim Bey’in girişimiyle de iki Fransız pilot ile anlaşma yapılmıştır. Ancak pilotların Cezayir’deki Biskra’dan ileriye geçmeye yanaşmamışlar ve sonunda Fransa bu uçaklara el koymuştur. Böylece Osmanlı’nın çabaları akim kalmış ve böylece karşılıklı iki tarafında uçak kullandığı ilk savaş olma vasfını bu savaş kazanamamıştır.<sup>34</sup>

Bu arada Fransa’da Blériot Okulu’nda eğitimde olan Fesa Bey ile Yusuf Kenan Bey eğitimlerini tamamlamışlardır. Yüzbaşı Fesa Bey 21 Şubat 1912 tarihinde uçuş eğitimini tamamlayarak Fransa Hava Kulübünün 780 numaralı brövesini almıştır. Yusuf Kenan Bey de 10 Mart 1912 tarihinde eğitimini tamamlamış ve Fransa Hava Kulübünün 797 numaralı brövesini almıştır. Fesa Bey Türk Hava Kuvvetlerinin 1, Yusuf Kenan Bey ise 2 numaralı brövelerinin sahibi olmuşlardır.<sup>35</sup>

Bütçe sıkıntıları dolayısıyla tayyare alımı için Osmanlı kamuoyuna başvurulması fikriyatı ortaya çıkmıştır. Donanma konusundaki başarılı girişimleri ve kampanyaları dolayısıyla Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliyet Cemiyeti’ne başvurulmasına karar verilmiş ve bağış yoluyla para bulunmasına çalışılmıştır.<sup>36</sup> Bu tarihten itibaren Tayyare İanesi halkın gündemine girmiştir. Bağış kampanyasına İstanbul’dan ve diğer bölgelerden, başta her rütbedeki asker ve devlet memurları olmak üzere esnaf, sanatkâr ve diğer mesleklerden vatandaşlar katılır.

---

<sup>33</sup> Harry Woodman, “*The Origins Of Aerial Bombardement*”, **Aeroplane Monthly**, (Ocak 1990), s. 28, Aydar, **a.g.e.**, s. 11-16, Keyüsk, **a.g.e.**, s. 50, Kansu vd., **a.g.e.**, s. 122, Yavuz vd., **a.g.e.**, s.124.

<sup>34</sup> ”Uçak Alımı için Yapılan Anlaşma Metni,” **Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)**, s.138-9.

<sup>35</sup> Kurt, **a.g.m.**, s. 50.

<sup>36</sup> Kurter, **a.g.e.**, s.83.

Yine bu tarihlerde havacılık teşkilatı için önemi daha ilk adımlarda tespit edilmiş olan Tayyare Mektebi'nin kurulması için de çalışmalar yapılmıştır. Okul ve bir hava meydanı için en uygun yerin Ayastefanos (Yeşilköy) olduğu tespit edilmiş ve Süreyya Bey'in girişimi ile toprak sahibinin onayı alınarak 1912 Temmuz ayında inşaaata başlanmıştır.<sup>37</sup>

1912 yılı aynı zamanda ilk Türk uçaklarının teslim alındığı sene olmuştur. İstanbul'a gelen biri iki kişilik askeri uçak, diğeri tek kişilik eğitim uçağı olan Deperdussin<sup>38</sup> uçakları Hasköy'deki Piri Paşa ambarlarına konur. İki kişilik Deperdussin uçağına *Osmanlı* adı verilir. Bu uçaklar 20 Nisan 1912 günü ilk Türk pilotları Fesa ve Yunan Kenan beylere teslim edilerek Ayastefanos'a taşınacak ve orada montajlarına başlanacaktır.

20 Nisan 1912 tarihi ikinci Türk uçaklarının İstanbul'a geldiğı tarihtir. REP firması ile yapılan anlaşma gereğı 2 REP<sup>39</sup> uçağı, İngiliz pilot Gordon Bell ve iki makinist ile birlikte İstanbul'a ulaşır. REP uçaklarından birisi padişah Mehmet Reşat'ın bağısladığı para ile alındığı için onun isteğı üzerine *Ordu* ismi verilir. 26 Nisan 1912 bir Türk uçağının Türk semalarına ilk yükselişini olarak tarihe geçecektir.<sup>40</sup> Öğleden sonra Yüzbaşı Fesa Bey tek kişilik Deperdussin uçağı ile Mahmut Şevket Paşa'nın da hazır bulunduğu bir grubun önünden havalanır. Bir

---

<sup>37</sup> Mahmut Şevket Paşa okulun Anadolu yakasında kurulmasını tercih etmesi nedeniyle ilk önce Dudullu ve Sarıcazade tarafları araştırılmış ve buralarda uygun bir yer tespit edilememiştir.

<sup>38</sup> **Deperdussin Uçağı:** Envantere biri tek kişilik, ikisi çift kişilik olmak üzere toplam 3 adet Deperdussin uçağı girmiştir. Çift kişilik uçaklardan birisine "Osmanlı" diğeri "Prens Celalettin" adı verilmiştir. "Osmanlı" isimli uçak Balkan Savaşı süresince Fazıl Bey tarafından kullanılmış ve 3 Mayıs 1915 tarihinde İstanbul boğazına yaklaşan Rus donanmasının keşfi görevi sırasında yerden açılan dost ateşi düşmüştür. "Prens Celalettin" isimli uçak 08 Şubat 1914 tarihinde başlayan İstanbul-Kahire Seferi sırasında Nuri Bey tarafından kullanılmış ve 14 Mart 1914 tarihinde Yafa'da denize düşmüştür. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, Hv.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğünün 32 numaralı yayınıdır, Ankara, 2009, s. 01

<sup>39</sup> **REP Uçağı:** 7 REP uçağı sipariş edilmiştir. Bu uçaklar İstanbul'a getirilirken bir tanesine Sırp tarafından el konulmuştur. Envantere giren ilk iki R.E.P. uçağı 15 Mart 1912 tarihinde İstanbul'a getirilmiştir. Biri iki kişilik, diğeri çift kişilik uçaklardan iki kişilik olanına "Ordu" ismi verilmiştir. Bu uçak 27 Nisan 1912 tarihinde Sultan Mehmet Reşat'ın tahta çıkış yıldönümü nedeniyle yapılan törende pilot Gordon Bell tarafından uçurulmuştur. R.E.P. uçağı Türk havacılık tarihinde ilk hareket görevini icra eden uçaktır. 29 Kasım 1912 tarihinde Plt.Tğm. Nuri Bey'in kullandığı R.E.P. uçağı Büyükçekmece-Terkos arasındaki cephe hattında keşif görevi icra etmiştir. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 02

<sup>40</sup> Kurter, a.g.e., s.88.

Türk pilotunun Türkiye’de ilk uçuşunun tarihi olan 26 Nisan günü, 2000 yılından itibaren “Pilotlar Günü” olarak kutlanmaya başlanmıştır.<sup>41</sup>

Yukarıda özetlenen ve Türk havacılığının temellerini oluşturan gelişmeler Trablusgarp Savaşı’nın sürmekte olduğu günlerde atılmış adımlardır. Böylece Trablusgarp savaşı askeri havacılık tarihi açısından ilklere sahne olurken ve Avrupa ordularında havacılığa dair gelişmeleri hızlandırırken, Osmanlı İmparatorluğu’nda da havacılığın kuruluşuna dair temel adımların atıldığı bir zaman dilimini teşkil etmiştir. Bu arada yaşanan siyasi gelişmeler de havacılık alanında atılan adımları sekteye uğratabiliyordu. 22 Temmuz 1912 göreve gelen Gazi Ahmet Muhtar Paşa hükümeti İttihat ve Terakki Cemiyeti ve Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa çizgisinde çok farklı bir siyasal vizyona sahipti.<sup>42</sup> Bu farklı çizgi yansımaları yeni Harbiye Nazırı Nazım Paşa’nın orduya bakışından da kendini gösteriyordu. Nitekim Nazım Paşa Tayyare Mektebi’nin inşaatının tahsisatı hazır olmasına rağmen bunu onaylamamış ve mektebin inşaatı durdurulmuştu. Kendisini ikna etmeye çalışan Süreyya Bey’e de olumsuz yanıt vermiştir.<sup>43</sup> Siyasi çalkantılarla boğuşan Osmanlı Devleti’ne Trablusgarp Savaşı devam ederken Balkan Savaşı patlak verir ve İtalyanlarla barış yapılmak zorunda kalınır.

### **1.3.Balkan Savaşları: Osmanlı Hava Kuvveti Savaşta**

Osmanlı İmparatorluğu’nun seferberlik ilan ettiği 1 Ekim 1912 tarihinde mevcut hava gücü 10 muharip<sup>44</sup> ve 4 eğitim<sup>45</sup> uçağından oluşmaktaydı. Eğitimini tamamlamış ve yurda dönmüş 6, Fransa ve İngiltere’de eğitimine devam eden 6 pilot vardı. Osmanlı’nın havacılık merkezi haline gelmeye başlamış Ayastefanos’ta biri ahşap diğeri saç iki hangar mevcuttu. Bu iki hangar dışında çalışmaların yürütüldüğü yer kurulan çadırlardı. Balkan Devletlerinin uçak mevcutları ise şöyleydi: Bulgarların 10, Sırpın 5–6, Yunanistan’ın 6 uçağı bulunuyordu.<sup>46</sup> Savaş çıkınca mevcut pilot açığına kapatabilmek için Fransa’dan üçer pilot ve makinist,

---

<sup>41</sup> İlmen, a.g.e., s.29-32.

<sup>42</sup> Sina Akşın, **Jön Türkler ve İttihat ve Terakki**, Remzi Yayınevi, İstanbul, 1988, s.208-216.

<sup>43</sup> İlmen, a.g.e., s.107.

<sup>44</sup> 3 adet REP, 2 adet Deperdussin, 2 adet Harlan, 2 adet Bristol, 1 adet Bleriot.

<sup>45</sup> 3 adet REP, 1 adet Deperdussin.

<sup>46</sup> Ole Nikolajsen, **Turkish Military Aircraft Since 1912**, Dutch Aviation Society, Netherlands, 2005, s.7; Kural, a.g.e., s.115; Kansu vd., a.g.e., s.129; Aydar, a.g.e., s.37.

Almanya'dan ise dört pilot ve iki makinist ile anlaşılmıştır. Fransa'da ve İngiltere'de eğitimleri devam eden pilotlar derhal geri çağrılarak pilot sayısı on ikiye yükseltilmiş ancak bu pilotların temel eğitimleri tamamlanmamıştı. İngiltere'den dönenler temel eğitimlerini dahi tamamlamamışlardı.<sup>47</sup>

Hazırlanan uçak Müfrezeleri Garp ve Şark Rumeli Ordularına ve ayrıca Edirne Müstahkem Mevkii Kumandanlığı emrine verilir. Ancak Edirne'ye savaşın ilk döneminde uçak göndermek mümkün olmamıştır. Şark Ordusu'nun Kırklareli saldırısının başarısızlığı ve karşı Bulgar saldırısının hızla ilerlemesi bu ordu için bir bozgun halini almış ve iki uçak terk edilerek geri çekilmiştir. Uçakların düşman eline geçmemesi için tahrip edildiği rapor edilmiştir.<sup>48</sup>

Garp Ordusu'nda ise uçaklar keşif maksadıyla kullanılabilmiştir. Yunan ileri yürüyüşü esnasında keşif uçuşu yapılmış ancak 9 Kasım tarihinde Selanik'in düşmesinden hemen önce iki uçak düşman eline geçmemesi için yakılmıştır.<sup>49</sup>

Balkan ordularının hızla ilerlemesi Ayastefanos'ta toplanan havacılar ve uçaklar ile takip edilmiştir. Türk havacılık tarihinde tespit edilebilen ilk hava hareketi görevi de bu tarihlerde gerçekleştirilecektir. 29 Kasım 1912 tarihinde Pilot Mülazım Nuri REP uçağı ile Çatalca savunma hattı üzerinde boydan boya bir keşif uçuşu yapmış ve bu başarılı keşif görevinden dolayı ödüllendirilmiştir.<sup>50</sup>

Savaşın birinci safhası 3 Aralık 1912 tarihinde ateşkesin yürürlüğe girmesiyle sona ermiştir. Bu tarihe kadar Osmanlı hava kuvvetleri dört uçak kaybetmiştir. Bir uçağında da yurda getirilirken Sırp tarafında el koyulmuştur. Bir pilot esir edilirken, iki pilot ise kendi istekleriyle görevlerinden ayrılmışlardır. Sözleşmeli iki Fransız pilot ayrılarak ülkelerine dönmüş, görevlerine devam eden iki Alman pilot ise elde kalan altı muharip uçağı emniyetli bulmadıkları için bunlarla uçmayı reddetmişlerdir.<sup>51</sup>

---

<sup>47</sup> Kansu vd., **a.g.e.**, s. 129; Kural, **a.g.e.**, s.115.

<sup>48</sup> Ancak Bulgar kayıtlarında bu iki uçağın sağlam olarak ele geçirildiği bilgisine rastlanmaktadır.

<sup>49</sup> Uçakların yakıldığı rapor edilmesine rağmen Yunan kaynaklarında bir Blériot uçağının sağlam olarak ele geçirildiği ve Selanik üzerinde keşif uçuşları yapılan uçağın Nisan 1913 tarihinde düştüğü bilgisi mevcuttur. Kurter, **a.g.e.**, s. 130.

<sup>50</sup> Kansu vd., **a.g.e.**, s.132.

<sup>51</sup> Keyüsk, **a.g.e.**, s.103.

İkinci Balkan Savaşları'nda Türk havacıları teçhizat ve personel bakımından iyi bir duruma gelmiştir. Türk havacıları oldukça başarılı olan keşif faaliyetinde bulunmuşlardır. Rasıt olarak Kur.Bnb.Sedat (Doğruer), Kahire Seferi'de yer alan Kur.Yzb.Kemal Bey ve zaman zaman da 10. Kolordu Kurmay Başkanı Enver Bey (Enver Paşa) Rasıt olarak uçmuştur. Bu uçuşlarda elde edilen keşif raporları oldukça faydalı olmuştur.<sup>52</sup>

Balkan ülkeleri Osmanlı Devleti'nden elde ettikleri toprakları paylaşamadıklarından aralarında savaş çıkmıştır. Osmanlı Devleti, şartların kendisi için de oldukça müsait olduğunu değerlendirdiğinden 13 Temmuz 1913 tarihinde ileri harekate başlamıştır. Bu harekatta havacılarından da yararlanılması kararlaştırılmıştır. Harekate katılacak olan Yeşilköy Hava Okulu 3 faal uçağa sahipti, diğerleri gayri faal durumdaydı. Bunlar Bleriot<sup>53</sup>, Mars<sup>54</sup> ve REP uçaklarıydı. Bu harekate katılan pilotlar; Fesa, Nuri, Salim, Fazıl ve Fethi Beylerdir. Uçaklar 18 Temmuz 1913 tarihinde, Yeşilköy'den Çorlu'ya intikal etmiştir. Bu süre içinde 3. uçak da buraya gelmiştir. Savaşın sona erdiği 29 Eylül 1913 tarihine kadar Edirne-Kırklareli ve civarında keşif faaliyeti aralıksız yapılmıştır.

Türk Ordusu'nun ileri harekatı ile Edirne ve Kırklareli kurtarılmıştır. Bu harekatta havacılar yaptıkları keşif uçuşları ile sürekli bilgi desteği sağlamışlardır. Diğer yandan hizmete alınan yabancı pilotlar ve teknik personel ayrıldığından hava harekatı tamamen Türk personelden oluşan ekip tarafından icra edilmiştir. Türk

---

<sup>52</sup> Kansu vd., **a.g.e.**, s.138.

<sup>53</sup> **Bleriot Uçağı:** 5 adet çift kişilik keşif, 3 adet tek kişilik eğitim uçağı envanter girmiştir. Çift kişilik uçaklara "Vatan", "Muavenet-i Milliye", "Tarık Bin Ziyad", "Ertuğrul" ve "Edremit" isimleri verilmiştir. "Muavenet-i Milliye" isimli uçak 08 Şubat 1914 tarihinde başlayan İstanbul-Kahire Seferi sırasında Plt.Yzb. Fethi Bey tarafından kullanılmıştır. 27 Şubat 1914 tarihinde Teberiyeye Gölü yakınlarında düşen uçakta Plt.Yzb. Fethi Bey ve Rasıt Ütğm. Sadık Bey şehit olmuştur. Edremit halkının bağışları ile satın alınan "Edremit" isimli uçak Plt.Yzb. Salim (İLKUÇAN) Bey tarafından Kahire Seferinin tamamlanmasında kullanılmıştır. "Ertuğrul" isimli Bleriot uçağı ise 18 Mart 1915 tarihinde Çanakkale Deniz Savaşı'nın başlangıcında Pilot Yüzbaşı Cemal Bey kumandasında keşif görevi yapmıştır. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 05

<sup>54</sup> **D.F.W. Mars Pfeil Uçağı:** Birinci Balkan Savaşı sonrasında havacılığı güçlendirmek amacıyla iki adet D.F.W. Mars Pfeil uçağı satın alınmıştır. İkinci Balkan Savaşı sırasında uçaklarda bir tanesi Çanakkale Boğazi civarının keşfi için gemi ile Gelibolu'ya gönderilmiş ve Mart 1913 tarihinde Gelibolu'da deneme uçuş sırasında esen sert rüzgar nedeniyle inişte kırım geçirerek elden çıkmıştır. Diğer uçak ise Trakya kesiminde Yzb. Fesa Bey ve Tğm. Fazıl kumandasında başarıyla görev yapmıştır. 10 Ağustos 1913 tarihinde Yzb. Fesa Bey Hasköy-Yanbolu bölgesini keşif görevi icra ederken 150 metre irtifadan Meriç nehrine düşmüş, uçak ağır hasara uğrayarak elden çıkmıştır. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 06

hava gücünün dikkate değer bir kuvvet olmaya başladığı 2. Balkan Savaşı'nda icra edilen hava görevinde ortaya çıkmıştır.

Balkan Savaşına kadar uçaklarımızda tanıtma işaretleri yoktu. Uçaklarımızın, dost ateşine maruz kalmaları üzerine Mart 1913 tarihinde uçaklarımıza özel tanıtma işareti konulması kararlaştırılacaktır. Kanat alt yüzeyinin gövdeye yakın kısmına portakala çalan kırmızı renkte ay ve beş köşeli yıldız işaretinin yapılmasına karar verilmiştir. Bu tanıtma işaretleri sonraki yıllarda birçok kez değişikliğe uğramıştır.<sup>55</sup>

#### 1.4. Kısa Barış Döneminde Tekâmül: Uzun Uçuş Denemeleri

Balkan Savaşı sonrası yaşanan kısa barış dönemi Osmanlı havacıları için savaşta edindikleri tecrübe ve özgüvenlerinin sergileneceği bir ortam sağlamıştır<sup>56</sup>. Bu dönem Türk pilotlarının yeteneklerini sergiledikleri uçuşlara<sup>57</sup> ve ilk Türk bayanının uçuşuna<sup>58</sup> sahne olmuştur.

<sup>55</sup> “Uçaklara Portakal Rengi Ayyıldız Konulması Hakkında,” ve “Uçak İşaret ve Renkleri Hakkında,” **Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)**, s.268; Kansu vd., **a.g.e.**, s.164.

<sup>56</sup> Bu dönemde Süreyya Bey havacılığın geliştirilmesi için bir rapor hazırlamıştır. Raporda özellikle dört nokta üzerinde durulmuştur. Birinci olarak Rumeli ve Anadolu’da meteoroloji istasyonları kurulmasını istemiştir. İkinci olarak yine bu bölgelerde balon bölüklerinin kurulması tavsiye edilmiştir. Üçüncü olarak kurumsal düzeyde bir düzenleme istenmiş ve teşkilatın düzene sokulması gerekliliğinin altı çizilmiştir. Son olarak da planlı bir bütçeye dair gereklilik dile getirilmiştir. Bu raporda ifade edilenler Osmanlı İmparatorluğu’nda havalığın halen kurumsallaşma aşamasında olduğunu teyit eden bir göstergedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. İlmen, **a.g.e.**, s.158-159.

<sup>57</sup> Nuri Bey, Prens Celalettin isimli uçakla ve Mülazım Hami ile birlikte Edirne’den havalanarak Babaeski-Çorlu-Çatalca güzergâhı ile Ayastefanos’a inmiştir. 3 saat 5 dakika süren ve 240 kilometrelik bu ilk uzun uçuş on altın ile mükâfatlandırılmıştır. Salim Bey ile rasıtı Kemal Bey, Blériot tip uçakla Kırkkilise’den (Kırklareli) Ayastefanos’a dönerken yanlışlıkla Marmara Denizi’ni aşarak Manyas’a inmişlerdir. Marmara Denizi’nin hedeflenerek ikinci defa geçilmesi ise 30 Ekim tarihinde gerçekleştirilmiştir. 11 Ocak 1914 tarihinde ilk İstanbul-Bursa uçuşu, 5 Mart 1914 tarihinde ise ilk akrobasi gerçekleştirildi. Yine bu dönemde ilk Türkçe havacılık kitabı olan **Vesait-i Tayyeran** yayımlanmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. *Marmara Denizi İlk Defa Nasıl Geçildi*”, **Uçan Türk**, No. 156, 1967, s.14; Kansu vd., **a.g.e.**, 140, Kurter, **a.g.e.**, s.228.

<sup>58</sup> Bir başka önemli gelişme de Belkıs Şevket Hanım’ın ilk Müslüman Türk kadını olarak uçuşudur. Müdafaa-i Hukuk-ı Nisvan Cemiyeti ve **Kadınlar Dünyası** yazı kadrosu üyesi Belkıs Şevket Hanım Osmanlı havacılığının önemli pilotlarından Fethi Bey ile birlikte İstanbul semalarında uçmuş ve hem havacılık konusuna hem de kadınların toplumdaki yeri konusundaki görüşlerini duyurulması noktasında bir girişimde bulunmak istemiştir. Bu deneyim çok büyük yankı uyandırmış ve dönemin basınında geniş bir yer bulmuştur. Ayrıntılı bilgi için bkz. “*Belkıs Şevket Hanım Efendi*,” **Servet-i Fünun**, No. 1175, 28 Teşrinisani 1329, Perşembe, s.109.



Ancak bu dönemde yaşanan ve Türk havacılık tarihinin en önemli olaylarından birisini teşkil eden hadise İstanbul-Kahire seferidir. Osmanlı Devleti vatandaşlarının çoğunluğunu oluşturan Türklerin ve diğer Müslümanların, moral-motivasyonu geliştirmek, Türk havacılığının gücünü batıya göstermek amacıyla İstanbul-Kahire yolculuğuna karar verilmiştir<sup>59</sup>.

8 Şubat 1914 günü başlayan İstanbul-Kahire Seferi iki uçaktan oluşan iki ekip ile başlar. Pilot Yüzbaşı Fethi Bey ile rasıtı Yüzbaşı Sadık Bey Blériot tipindeki *Muavenet-i Milliye* adlı tayyareyi, Yüzbaşı Nuri Bey ile rasıtı Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey *Prems Celaleddin* adlı Deperdussin adlı tayyareyi kullanıyorlardı.<sup>60</sup> Çeşitli güçlüklerle devam eden seyahat sırasında 27 Şubat Cuma günü Fethi ve Sadık bey'in Muavenet-i Milliye isimli uçağı Şam'dan Kudüs'e doğru yola çıkar. Taberiye Gölü civarında Cehennem Vadisi denilen bölgede nedeni bilinmeyen bir kazar sonucu Blériot uçağı düşer. Bu kazada hayatlarını kaybeden Fethi ve Sadık Beyler Türk Havacılığın ilk şehitleri olarak kabul edilirler. Şehitler Şam'da yapılan cenaze töreni sonrasında Emeviye Camisi'nde Selahattin Eyyübi Türbesi'nin yanına defnedilirler.<sup>61</sup>

Fethi ve Sadık Beylerin şahadetinden sonra üçüncü bir ekip onların yenini almak üzere derhal İstanbul'dan yola çıkartılır. Ancak bu ekip de kötü hava şartları nedeniyle Edremit'te kaza geçirir ve ekip İstanbul'a geri döner.

Nuri ve İsmail Hakkı Beyler seyahate devam ederek 11 Mart tarihinde Yafa'dan hareket ederler. Kalkış yapılan yerin özelliğinden dolayı rüzgara ters istikamette denize doğru kalkış yapılır. Yeterli irtifaayı kazanamayan uçak denize düşer. Bu kaza sonucunda Pilot Mülazım-ı Sani Nuri Bey şehit olur ve Şam'a diğer şehitlerimizin yanına defnedilir. Rasıt Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey ise yardıma gelenler tarafından kurtarılır.<sup>62</sup>

İstanbul'a dönen üçüncü ekibin Edremit'te uçaklarını kırmaları sebebiyle Edremit halkı hava kuvvetlerine bir uçak armağan etmişler ve bu uçağa Edremit adı

<sup>59</sup> Keyüsk, a.g.e., s.180-195; İrfan Sarp, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Hv. Bas. ve Neş. Md., Ankara, 1986, s.35.

<sup>60</sup> Kansu vd. a.g.e., s.149-151.

<sup>61</sup> **Türklerin Havacılığa Hizmetleri**, Hv. K. K. Mrk. Daire Bşk.lığı Harp Tarihi Şubesi, Yayın No.4, Ankara, 1982, s.23; Sarp, a.g.e., s.38; EK-18; Keyüsk, a.g.e., s.186-194.

<sup>62</sup> Kansu vd. a.g.e., s.155.

verilmiştir. Gerek Şam'daki cenaze törenleri gerekse de Edremit uçağının bir çırpıda başıyla alınması bu zamanlarda havacılığa olan ilgiyi göstermesi bakımından manidardır. Edremit uçağıyla üçüncü ekibin seyahate kalındığı yerden devam etmesi kararı verilir.<sup>63</sup> Edremit Tayyaresi 11 Nisan 1914 tarihinde gemiyle Beyrut'a gönderilir. Beyrut'ta monte edilerek 1 Mayıs günü yola çıkar ve 15 Mayıs'ta seferini tamamlayarak İskenderiye'ye ulaşır<sup>64</sup>.

Bu dönemde teşkilatta bir değişikliğe gidilerek Tayyare Komisyonu, Kıtaat-ı Fenniye Mevaki-i Müstahkeme Müfettişliği 2. Şubesinin emrinden alınarak, Muhabere ve Muvasala Şubesine bağlanmıştır. Buraya bağlı Teşkilat-ı Havaiye Şubesi Müfettişliği'ne de Binbaşı Veli Bey getirilmiştir.<sup>65</sup> Tayyare Mektebi'ni büyütmeye ve yeniden yapılandırmak için Binbaşı Veli Bey başkanlığındaki bir heyet, Fransız hükümetinin tavsiyesi üzerine havacılık konusunda tanınmış pilotlardan Binbaşı Marki De Gois De Mezeyrac ile görüşerek Osmanlı havacılığı adına çalışması için anlaşmaya varılmıştır. De Gois çok kısa bir süre İstanbul'da kalmış olmasına rağmen havacılığın kurumsallaşmasında önemli adımlar atmıştır<sup>66</sup>.

Seferberlik ve Fransızların gitmesiyle birlikte Osmanlı Hava Teşkilatı genel karargâha bağlanarak uçak bölükleri tertip edilmiş ve Birinci Dünya Savaşı'na bu şekilde girilmiştir. Fransızlar ülkeyi terk ettikleri için Tayyare Mektebi'ndeki pilot eğitim faaliyetleri ve yeni gelen adayları uçuşa hazırlama işlerini, Osmanlı

---

<sup>63</sup> Kural, "Giriş," **Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)**, s. VIII.

<sup>64</sup> Dönemin önemli bir diğer olayı 27 Nisan 1914 tarihinde Mülazım Mehmet Ali'nin (Kurçer) Beyazıt Meydanı'na uçağıyla inmesidir. Enver Paşa yanındakilerle konuşma esnasında, bir uçağın Beyazıt Meydanı'na inip inemeyeceğini tartışmıştı. Bunu haber alan Pilot Mülazım Mehmet Ali, Beyazıt Meydanı'na inmeyi denemeye karar verir. Uçağın inişini müteakip Enver Paşa ve büyük rütbeli subaylar disiplinsizlik örneği olmasına rağmen cesur davranışı karşısında Mehmet Ali Beyi kutlamışlardır. Uçak halkın ziyaretine açılmış ve Kızılay yararına bağış toplanmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. "*Beyazıt Meydanı'na Tayyare ile Nasıl İndim*," **Uçan Türk**, No. 8, 1955, s. 5; Kansu vd., **a.g.e.**, s.159.

<sup>65</sup> Kansu, vd., **a.g.e.**, s.159.

<sup>66</sup> Mayıs 1914'te İstanbul'a gelen De Gois, eğitim, onarım ve inşaat alanında faaliyetler yürütmüştür. Tayyare müdürü olarak atandıktan sonra, özellikle İstanbul-Kahire seferinde uğranılan kayıpları telafi etmek için pilot ve uçak sayısını arttırmayı çalışmıştır. Hava personelinin kıyafetlerinde bir takım düzenlemelere gidilmiştir. Kalpak üzerine ay yıldızlı kanat takılmıştır. Üniformanın yakası ve pantolon zıhının rengi kırmızı olarak belirlenmiştir. Fransa'ya uçak satın almak üzere ikinci kez bir heyet gönderilmiştir. Bu heyet Fransa'dan değişik marka ve tipte 35'i kara ve 15'i deniz uçağı olmak üzere toplam 50 uçak sipariş ederek, yeni bir hava kuvveti kurma yolunda teşebbüslerde bulunmuştur. Ancak 2 Ağustos 1914 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu seferberlik ilan edince gerek Fransız De Gois ve diğer uzmanlar ülkelerine geri dönmüş ve gerekse de Osmanlı'nın Almanya'ya olan yakınlığını bilen Fransa hükümeti sipariş edilen kara ve deniz tayyarelerine el koymuştur. Ayrıntılı bilgi için bkz. Kansu, **a.g.e.**, s.161. Kurter, **a.g.e.**, s.159, 215-218.

havacıları yapmaya gayret etmişlerdir. Fakat harp dolayısıyla pilotlara olan ihtiyaçtan buna da imkân kalmamış, böylece Tayyare Mektebi'ndeki eğitim faaliyetleri en fazla ihtiyaç duyulduğu bir dönemde tamamen durmuştur.

Seferberliğin ilanı sırasında Türk havacılarının elinde dört adet eğitim uçağı ile savaşa iştirak edebilecek durumda dört kara ve iki deniz olmak üzere toplam altı muharip uçak bulunmaktaydı<sup>67</sup>. Ayrıca sipariş verilmesine rağmen siyasi nedenlerle veya savaş yüzünden teslim alınamamış uçak sayısı kırk beştir.<sup>68</sup>

Savaşın başlamasıyla beraber Osmanlı ordusu başka alanlarda olduğu gibi havacılık sahasında da yüzünü Almanlara dönmüştü. 11 Kasım 1914 tarihinde Enver Paşa Alman Karargahına yazarak iki ülke arasında varılan mutabakata atıfla on iki pilotun uçakları ile beraber Osmanlı Ordusunda görevlendirilmelerini istedi. İki ülke arasındaki görüşmeler sonrasında 3 Şubat 1915 tarihinde Yüzbaşı göreve başlayan Ernich Serno Tayyare Mektebine müdür olarak atanmıştır.<sup>69</sup> İlk elden hava kuvvetlerinin eksiklerinin giderilmesi yoluna gidilmiş ve bu konuda yegane kaynak olan Almanya'ya başvurulmuştur<sup>70</sup>.

Osmanlı tayyare bölükleri zayıf oldukları kadar kıt imkanlarla teçhiz edilmişti. Örneğin Alman filoları on, on beş uçaktan müteşekkil iken Osmanlı iki uçaktan oluşuyordu. Pilot sayısında ciddi sıkıntılar vardı. Yine yedek parça bulmak çok zordu. Almanya'dan gerekli malzemelerin tedarik edilmesi kadar açıkları kapa

---

<sup>67</sup> İlk havacılık teşkilatının kurulduğu tarih olan 1 Haziran 1911 tarihinden Birinci Dünya Savaşı için seferberlik ilan edildiği tarihe kadar olan süre içinde 30 adet uçak alınmıştır. Bu uçaklardan sekiz tanesi Balkan Savaşı sırasında, üç adedi İstanbul-Kahire Seferi sırasında kaybedilmiştir. Eğitimler sırasında kaza geçirerek elden çıkan uçak sayısı tam olarak bilinmemektedir. Şehitler ve ayrılmalar sebebiyle savaş şartlarında görev alabilecek pilot sayısı ise uçak sayısı kadardı. Elde sınırlı imkanlara sahip bir tayyare meydanı ve Tayyare Mektebi vardı.

<sup>68</sup> Nikolajsen, **a.g.e.**, s.7-9.

<sup>69</sup> “Çanakkale Savaşı'nda Türk Harekatı,” **Hava Kuvvetleri Dergisi**, 2003, s.14-15. Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile Osmanlı Devletinde göreve başlayan Serno 1917 yılı sonunda Almanya'ya göreve çağırılmıştır. Serno Almanya'ya dönüşünde Karpat ordularında ve 26'ıncı tûmende görevlendirilmiştir. Yerine Binbaşı Gretz görevlendirilmiştir. Ancak Enver Paşa'nın ısrarı ile Osmanlı Hava Kuvvetlerinden ilişkisi kesilmemiş ve Serno 1918 yılında yeniden Osmanlı Ordusu'ndaki görevine dönmüştür. Bkz. Kansu vd., **a.g.e.**, s.283.

<sup>70</sup> Almanya'dan sipariş edilen uçakların Osmanlı İmparatorluğu'na nakli de kolay olmuyordu. İtilaf Devletlerinin her türlü engelleme faaliyetleri karşısında yegâne yol Macaristan'ın güneyinden uçakların uçarak Bulgaristan'a gelmeleri ve oradan İstanbul'a sevk edilmeleriydi. Bulgaristan bile Almanların Bulgarlara uçak satın alma müsaadesi vermesine kadar uçaklara el koyuyordu. Ayrıntılı bilgi için bkz. Özdemir, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.16.

yollarına dair yollar konusunda da bilgi alınıyordu<sup>71</sup>. Serno'nun 1915 başında havacılık teşkilatını girmesiyle birlikte Tayyare Mektebi ve Balon Müfrezesi'nin yanında yedi tayyare birliği oluşturulmuştur. Bunlar Çanakkale, Irak, Uzunköprü, Adana, Kafkas, Şam ve Keşan'dır.<sup>72</sup>

### 1915 Yılı Osmanlı Ordusu Tayyare Bölükleri Teşkilatı<sup>73</sup>

Numarası	Konuş Yeri	Açıklama
1.Tayyare Bölüğü	Çanakkale	Personeli Almandır.
2.Tayyare Bölüğü	Irak	Personel Alman ağırlıklı,Türkler de mevcuttur.
3.Tayyare Bölüğü	Uzunköprü	Personel Almandır. Eğitimi bitince Türk Rasıt verilecektir.
4.Tayyare Bölüğü	Adana	Personeli Türk'tür.
5.Tayyare Bölüğü	-	2.Ordu için kuruluyordu,uçucuları Türk'tür.
6.Tayyare Bölüğü.	Çanakkale	Uçucuları Almandır.
7.Tayyare Bölüğü	Kafkas	Uçucuları Türk'tür.
Şam Tayyare	Şam	Uçucuları Türk'tür.
Keşan Tayyare	Keşan	Uçucular kurs bitimi ikmal edilecektir.
Sabit Balon Bl.	-	Mürettebat Türk'tür.

Harp yıllarında uçak sayısının az oluşundan sıkıntı çekildiği bir dönemde, sudan sebepler ileri sürülerek, on iki adet deniz uçağının satın alınmasından vazgeçilmiştir<sup>74</sup>. Savaş yıllarında kara ve deniz havacılığının ayrı olması bir

<sup>71</sup> Örneğin Almanya yetişmiş subay zayıatını engellemek için erattan pilot yetiştirme ve onlardan faydalanma yoluna gitmiş, Osmanlı'da bunu uygulamaya çalışmıştı. Ancak bu uzun vadede Türk Hava Kuvvetleri için olumsuz sonuçlar doğurmuş ve birçok gedikli askerlik sonrası havacılık alanından uzaklaşmıştır.

<sup>72</sup> Keyüsk, a.g.e., s.55.

<sup>73</sup> Keyüsk, a.g.e., s.56.

<sup>74</sup> 3 Ekim 1915 tarihi itibarıyla Deniz Kuvvetlerinin envanterinde iki adet Nieuport eğitim uçağı, bir adet Curtis ve sekiz adet Gotha muharip uçağı olmak üzere toplam on bir adet uçak bulunuyordu. Harp şartları içinde uçak alınmasından vazgeçilmesi iyi olmamıştır. Almanya'dan ilk olarak özellikle Çanakkale ve Ege Denizi sahillerinde kullanılmak için suya iniş ve kalkış yapma kapasitesi nedeniyle deniz uçakları satın alınmak istenmiş ve Donanma Cemiyeti tarafından Alman L.V.G. Uçak Fabrikasına üç adet deniz uçağı sipariş edilmiştir.<sup>74</sup> Ancak bu konuda dahi aksaklıklar yaşanmış ve uçakları almaya giden heyet imalatın tamamlanmamasından dolayı Almanya'da kalmak zorunda kalmışlardır. Hatta giden heyet Deniz Pilot Yüzbaşı Savmi Uçan, Deniz Pilot Yüzbaşı Sami ve Deniz Pilot Mülazım-Sani İsmail bir Alman kara uçuş okulunda daha sonra da deniz uçuk okulunda pilot diploması almaya hak kazanmışlardır. Geçen bu zamana rağmen L.V.G

takım mahsurlara sebep olmaktadır. Bunların telafisi için kara ve deniz havacılığının birleştirilmesinin daha faydalı olacağı kararına varılmıştır. Deniz ve Kara havacılığı 1916 yılı Mayıs ayında birleştirilerek, Genel Karargah 13. Şube Umuru Havaiye Müfettişi Hava Pilot Yüzbaşı Serno'nun emrine verilmiştir<sup>75</sup>. Havacılık teşkilatındaki değişim savaş boyunca sürmüştür<sup>76</sup>.

31 Aralık 1916 tarihli düzenleme ile daha kapsamlı bir teşkilatlanma yapısı getirilmiştir. Bu düzenleme ile hava teşkilatı tümen seviyesine çıkartılmıştır. Osmanlı Ordusu'nun hizmetine Yüzbaşı olarak katılan Serno, 3 yılın sonunda müstakil tümen komutanı yetkilerine haiz olmuştur. Serno'nun, bu yılki çalışmaları ile bölüklerin çalışma usulleri, havacılığa ait değişikliklerin yaptırılması, bröve ihdası ve özlük hakların kazanılması gibi hususlarda mesafe alınmıştır. Bir Ordu emrinde fazla sayıda olan hava bölüklerinin koordinasyonu için grup komutanlıkları oluşturulması sağlanmıştır.

Kadro ve teşkilatlarda sağlanan olumlu ve verimli gelişme ne yazık ki bölüklerde sağlanamamıştır. Ordu-yı Hümayun güçlü bir teşkilata haiz olmuş ama bu teşkilatın içi doldurulamamıştır. Türk Hava Filoları o günkü tabirle *hava bölükleri* Kurmay 2-4 uçaktan oluşmaktadır<sup>77</sup>. 1916 yılında yetiştirilen pilot sayısı 18 olarak gerçekleşmiştir. 1916 yılında toplam 30 civarında pilot mevcudu oldukça yetersizdi<sup>78</sup>. Osmanlının yetiştirdiği 24 Rasıt da esasen ihtiyacın çok altındaydı. Osmanlının modern 200 uçak ve 250 pilotu olsaydı, cephelerde durum farklı olabilirdi. I. Dünya Savaşı döneminde pilot yetiştirmek alanında zafiyet olmuştur<sup>79</sup>.

---

uçakları teslim edilemeyince bunların yerine Alman Bahriye Nezareti üç adet Gotha tipi uçak vermiştir. Bu uçaklar adı geçen heyet tarafından Macaristan'dan havalanarak ve Bulgaristan üzerinden Osmanlı İmparatorluğu topraklarına vasıl olabilmişlerdir. Bkz. Sarp, **a.g.e.**, s.47; Keyüsk, **a.g.e.**, s.53.

<sup>75</sup> Keyüsk, **a.g.e.**, İkinci Kitap Birinci Cilt, s.108-116.

<sup>76</sup> Havacılık Teşkilatı 13. *Sahra Seyri-i Havaiye Şubesi* olarak Genel Karargaha bağlı olarak yapısını yenilemiş ve 20 Kasım 1915 'de ismi *Umur-ı Havaiye Şubesi* olarak değiştirilmiştir. Türk Hava gücü komutanının makamının adı; *Umur-ı Havaiye Müfettişi* olarak tanımlanmıştır. Erden Candaş, **1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri**, Hv. Basımevi, Ankara, 1993, s.27. Tayyarecilik Alamet-i Mahsusası da yapılmış ve simgesel düzeyde de bu değişikliğin altı çizilmek istenmiştir. 12 Haziran 1916 tarihinde alamet-i mahsusası hakkında bir de nizamname yayımlanmıştır. 5 Ekim 1916 tarihinde Şam ve Bağdat'ta birer tayyare istasyonu kurulmasına karar verilirken, 12 Ekim tarihinde de Ayastefanos Tayyare Mektebi, Tayyare İstasyonu adını almıştır. Kansu vd., **a.g.e.**, s.283; Keyüsk, **a.g.e.**, s.110-112.

<sup>77</sup> İngiliz ve Fransızların filoları 14-18 uçaktan teşekkül etmiştir.

<sup>78</sup> Oysa aynı dönemde Fransa 2700 pilota sahiptir.

<sup>79</sup> Özdemir, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.16.

Cephelerde tayyare ihtiyacı arttıkça doğal olarak bu alanda mesai yoğunlaşıyordu. Havacılık pahalı ve idame-işletmesi karmaşık ve çok uzun zaman alan bir süreç olduğu için hava teşkilatı sürekli büyüyerek değişiyordu. Bu sebeple Harbiye Dairesinde 9. *şube* teşkil olmuş, Karargah-ı Umumide de 13. *Şube* (Sahra Seyri Havaiye) namında hava işleri ile uğraşacak yeni bir şube 23 Kasım 1915’de oluşturulmuştur. Oluşturulan Şubenin başına aynı zamanda *Umuru Havaiye Müfettişi* olan Binbaşı Serno getirilmiştir<sup>80</sup>. Osmanlı Devleti harbin gelişen şartları içinde hava bölüklerini zaman zaman yeniden teşkilatlandırmış, yeni birlikler oluşturmuştur. Aralık 1916 yılında teşkilatın son durumu aşağıda olduğu gibidir:

Aralık 1916 Tarihinde Osmanlı Hava Birlikleri Teşkilatı<sup>81</sup>

Tayyare Bölüğü	Mevki	Plt.	Rst.	Uçak	Düşünceler
Tyy. İstasyonu	Yeşilköy	26 <sup>82</sup>	16	26 <sup>83</sup>	Tamirde ve Bl.’lere ait olanlar dahildir.
1.Tayyare Bölüğü	Gelibolu	5	2	3	Albatros C.III
2.Tayyare Bölüğü	Tikrit/ırak	4	4	13	Tyy. Tipleri karışıktır.
3.Tayyare Bölüğü	Maan	4	2	10	4Ad. Albatros B, 4 Ad. Rumpler-B.III
4.Tayyare Bölüğü	Silifke	3	2	3	Albartos B ve C.III
5.Tayyare Bölüğü	Seydiköy/ İzmir	4	5	2	Albatros-C.III
6.Tayyare Bölüğü	Çanakkale	7	0	2	Fokker-E.I, Halberstat D 4 (Envantere Giriş Tarihi 1917 Yılı)
7.Tayyare Bölüğü	Suşehri	2	2	3	Albatros 2 Ad., Godron
8.Tayyare Bölüğü	Suşehri	1	3	1	Albatros-C.III
9.Tayyare Bölüğü	Yeşilköy	1	1	5	1 Ad. Albatrız, 4 Ad.Fokker
10.Tayyare Bölüğü	Elazığ	6	5	5	Albatros C.III
<b>Toplam</b>		<b>65</b>	<b>43</b>	<b>72</b>	

<sup>80</sup> Gediz, a.g.e., s.127

<sup>81</sup> Keyüsk, a.g.e., İkinci Kitap Birinci Cilt, s.116; Kansu vd., a.g.e., s.219.

<sup>82</sup> Tayyare İstasyonundaki pilot ve rasıtların yekunlarında 8/10 nispetinde talebe vardır.

<sup>83</sup> Tayyare İstasyonundaki mevcut tayyarelerin çoğunluğu tamirde olup, Cephe bölüklerine aittir

1916 yılında gerçekleştirilen bir diğer gelişme ise meteoroloji alanında atılan adımlardır. Rasadat-ı Havaiye yani meteoroloji kurulan merkezler İstanbul Vaniköy, Edirne, Gelibolu, İzmir, Eskişehir, Konya, Ankara, Zonguldak, Sinop, Adana, Beyrut, Kudüs ve Bağdat şehirleridir.<sup>84</sup>

Birinci Dünya Savaşı ile önem kazanan havacılık teşkilat olarak sürekli genişlemiştir. Bu büyüme teşkilat olarak bir kısım kişilere kadro ve yeni görevler olarak imkanlar açmış ama işi icra edecek olan birliklerin gelişmesi ve güçlenmesi sağlanamamıştır. Arada bir takım koordine kademeleri artmıştır<sup>85</sup>.

22 Nisan 1917 tarihi itibari ile Osmanlı Ordusuna ait tayyare miktarı 6 Orduda tip ve teçhizatı farklılık göstermekte olup toplam 60 adettir. Bunlardan bir kısmının da faal olamayacağı malumdur<sup>86</sup>. 1917 yılında Osmanlı ordusu Hava Kuvvetleri Teşkilatı<sup>87</sup> yeniden şekillenmiş ve muharip unsurların yanında destek unsurları da teşkilatta yer almıştır<sup>88</sup>.

Çanakkale’de 1915 yılında 8,5 ay süren kara harekatı durmuştu, ama havacılık açısından hareket devam ediyordu. Düşmanın adalarda uçaklarını buldurması daha önce de belirtildiği üzere İstanbul için de koruma niyetiyle bölükler ihdas ediliyor, yeni talimat ve nizamnamelerle görev dağılımı yapılıyordu. 1. Tayyare Bölüğü Gelibolu Galata Köyü civarında konuşlanmıştı. 6’ncı Tayyare Bölüğü Çanakkale’de düşman hareketini izliyor, tehdit karşısında da çatışmaya giriyorlardı<sup>89</sup>.

1917 yılında Osmanlı Hava Bölüklerinin durumu aşağıdaki tabloda gösterildiği gibiydi. Bu bölüklerde 81 tayyare, 41 Rasıt ve 61 pilot bulunmaktaydı<sup>90</sup>.

---

<sup>84</sup> Keyüsk, **a.g.e.**, İkinci Kitap Birinci Cilt, s.112-118.

<sup>85</sup> Osmanlı Uçak Filoları Almanların filolarının yarısı kadar yada üçte biri kadar bir uçak ve personel sayısına sahiptiler. Görevde ise bu fark dikkate alınmıyor, her iki hava unsuruna aynı gözle bakılıyordu. 1917 Temmuz ayında emrinde iki veya daha fazla tayyare bölüğü bulunan orduların karargâhlarında bulunmak üzere *Tayyare Kıtaat Kumandanlığı* ihdas edildi. Keyüsk, **a.g.e.**, İkinci Kitap İkinci Cilt, s.14.

<sup>86</sup> Keyüsk, **a.g.e.**, İkinci Kitap İkinci Cilt, s.20-23.

<sup>87</sup> Keyüsk, **a.g.e.**, İkinci Kitap İkinci Cilt, s. 26-28.

<sup>88</sup> Osmanlı Hava teşkilatı devamlı büyümekle beraber sabit olan bir birlik de oluşturulamıyordu. Savaşın seyrine göre bölükler de teşkilatlar gibi sürekli değişiyor, mekan olarak farklı yerlerde konuşlandırılıyorlardı. 1917 Yılında envantere giren yeni uçaklar ile atıl olanların depolanması için Umuru Havaiye Deposu kurulmuştur.

<sup>89</sup> Keyüsk, **a.g.e.**, İkinci Kitap Birinci Cilt, s.25-27.

<sup>90</sup> ATASE, Klasör 1441, Dosya 250, Fihrist 27-5.

## 1917 Yılı Hava Tayyare Bölükleri ve Konuş Yerleri<sup>91</sup>

2. Ordu K.lığı	10.Tayyare Bölüğü Elazığ-Diyarbakır-Silvan
3. Ordu K.lığı Kafkas Cephesi	7.Tayyare Bölüğü Suşehri 8.Tayyare Bölüğü Suşehri
4. Ordu K.lığı Filistin Cephesi	3.Tayyare Bölüğü Medine, Maan, Der'a, Şam Tayyare 4.Tayyare Bölüğü Adana- Silifke 14.Tyy.Tay.Bl Paşa Bölükleri (300-301-302-303-304)
5. Ordu K.lığı Çanakkale Cephesi	1.Tayyare Bölüğü Çanakkale-Galata 6.Tayyare Bölüğü Çanakkale 5.Tayyare Bölüğü Seydiköy-İzmir 1.Dz.Tayyare Bölüğü İzmir-Güllük-Yenikale 12.Tayyare Bölüğü Sarsalı-Menemen-Ayvalık
6'ncı Ordu K.lığı Irak Cephesi	2.Tayyare Bölüğü Kütülemare-Selmanpak-Bağdat Samara-Tikrit 11.Tayyare Bölüğü Tikrit (2.Tayyare Bölüğü ile Birleşti) 13.Tayyare Bölüğü Bağdat-Süleymaniye-Kifri
Boğazlar Kumandanlığı İstanbul	Alman Dz.Ty. Müfrezeleri (Çanakkale, Kavak, Zonguldak) 9.Tayyare Bölüğü Yeşilköy 2.Dz.Tayyare Bölüğü Karadeniz Ereğli

1917 Mayısında **Vekayi ve Terakkiyatı Havaiye** isimli hava dergisi Süreyya Bey'in teklifinden beş yıl sonra Hava Müfettişliği tarafından ilk resmi yayını olarak çıkarılmıştır<sup>92</sup>. 1917 Yılında Osmanlı Ordusunda bulunan uçaklar sayı olarak artmanın yanında teknik olarak da biraz daha gelişmiştir<sup>93</sup>.

1918 yılında savaşın sonu yaklaşmış bulunuyordu. Ordularda bıkkınlık, sıkıntı, maddi imkanların sınırlaması nedeniyle moraller zayıflamıştı. Barış için fırsatlar beklenir olmuştu. Osmanlı Hava Kuvvetleri savaş süresince sürekli teşkilat

<sup>91</sup> Kansu vd., **a.g.e.**, s.283.

<sup>92</sup> Kansu vd., **a.g.e.**, s.283-285.

<sup>93</sup> Kansu vd., **a.g.e.**, s.288,289. 1917 yılında; Albatros C III, Albatros D III, Halberstad D V, Fokker D, AEG C IV, Rumpler C I uçakları Osmanlı Ordusu'nda kullanılmaya başlanmıştır. Bu uçakların 120 ila 160 beygir motor güçleri vardı. Hepsinde makineli tüfek mevcut olup bazılarında bomba atma imkanı da mevcuttur.



değişikliklerine maruz kalmış, karargah güçlenirken, asli unsur olan birlikler zayıflamıştı<sup>94</sup>. Osmanlı Hava Birlikleri İtilâf devletleri veya Almanya'nın hava teşkilatına göre oldukça zayıftı. Bununla birlikte personel en zor şartta en üst seviyede görev yapmaya çalışmıştır.

İstanbul'un işgal edilmesi üzerine Türk havacılar Yeşilköy Hava İstasyonu'nu boşaltmak durumunda kalmıştır. Türk hava personeli tarafından uçak ve malzemeleri Maltepe'ye taşınmış ve burada faaliyete başlamıştır. Türk havacıları İstanbul'da yapılacak bir faaliyet olmayacağını değerlendirdiğinden gizlice Anadolu'ya kaçma planı yapmışlardır. 6-7 Haziran 1920 tarihinde uygulamaya konan plan ile havacı personel 4 uçakla Anadolu'ya geçerek İstiklal Savaşı'na katılmak istemiştir. Ancak değişik sebeplerle uçaklar kalkamamış ve kırım geçirmiştir. Havacı personel ise karayolu ile gizlice Anadolu'ya geçmiştir. Olayın duyulması ile İngilizler tarafından Maltepe İstasyonu tahrip edilmiştir. Gelişmeler üzerine Osmanlı hükümeti baskı altına alınmış ve havacılığın lagv edilmesine karar verilmiştir.

25 Haziran 1920 tarihinde Osmanlı Hava Kuvvetleri Komutanlığı lagv edilerek hava subayları personel işlerine, erler inzibat kuvvetleri piyade kadrosuna devredilmiştir. Personel bu şekilde dağıtılırken Osmanlı havacılığı da sona ermiştir<sup>95</sup>.

---

94 Çanakkale ve İzmir'de "Tayyare Kıtaat Kumandanı Vekili" olarak görev yapan tayyare grup kumandanlıkları kaldırıldı. İzmir 5. Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanlığı kaldı. Rasadatı Havaiye Teşkilatı 1918 yılında da gelişmeye devam etmiştir. Rasadat bütün Osmanlı coğrafyasında çok ileri derecede etkinleşmiş ve günlük olarak hava raporlarını düzenler hale gelmişti. Ne var ki, bu birimi sürekli destekleyecek bir personel politikası bulunmuyordu. Hava Kuvvetleri yanında Kara Kuvvetlerine de meteoroloji desteği verilmiştir.

95 Sıtkı Tanman, **Türk Havacılık Tarihi İstiklal Harbi (1918-1923)**, 2. Cilt 2.Kitap, Hava Basımevi, s.20, 21, Candaş, a.g.e., s.29

## BİRİNCİ BÖLÜM

### ANA JET ÜSLERİNİN OLUŞUMUNUN TEMELLERİ

Cumhuriyet dönemi Türk Hava Kuvvetleri'nin kökenini giriş bölümünde anlatılan gelişmeler teşkil etmektedir. Bu temel üzerine günümüz hava teşkilatının inşa edilmesine ise İstiklal Harbi muharebelerinde başlanmıştır. Osmanlı hava teşkilatının lagv edilmesinden sonra günümüz Türk Hava kuvvetlerinin temeli bu dönemde atılmıştır tespiti yapılabilir. Bu nedenle bu bölümde İstiklal Harbi yıllarında hava kuvvetlerinin tekrar oluşturulması ve savaşlarda elde edilen deneyim üzerinde duracak, ardından Atatürk Dönemi'ndeki gelişmeler ve 1952 yılında Jetlerin Türk Hava Kuvvetleri envanterine girdiği tarihe kadar olan dönem anlatılacaktır.

#### 1.1 İstiklâl Harbi'nde Hava Teşkilatının Yeniden Oluşturulması

İstiklal Harbi başlarken Türk hava teşkilatı dağınık bir haldeydi. Osmanlı hava teşkilatı ve uçak mevcudu Konya, Erzurum, Elazığ ve Diyarbakır gibi farklı mahallerde bulunmaktaydı. 30 Ekim 1918 tarihinde İstanbul, İzmir, Konya ve Erzincan'da birer uçak istasyonu mevcuttu. İstiklal Harbi'nin başlangıç aşamasında havacılık ile ilgili var olan personel için Konya bir toplanma merkezi olmaya başladı<sup>96</sup>.

23 Nisan 1920'de T.B.M.M.'nin açılması sonrasında hava gücü oluşturma çabalarına başlanmıştır. Mayıs ayı içerisinde Doğu Cephesi'nde bulunan hava teşkilatında değişiklik yapılmıştır. On Beşinci Kolordunun komutanı Kazım Karabekir'in emriyle de 7. ve 8. tayyare bölükleri lagv edilerek 15. tayyare bölüğü oluşturulmuştur.<sup>97</sup> 15. Tayyare Bölüğü Doğu Cephesinde Ermenilere karşı yapılan hareketlerde önemli görevler ifa etmiştir. Bu bölük 3 Aralık 1920 tarihinde

---

<sup>96</sup> Türk Havacılar 1920 yılında Konya'da toplanmaya başladıklarında iki sene kadar bir zamandır uçuş yapmamışlardı. Mevcut uçaklar bakım ve onarıma muhtaçtı. Malzeme ve yedek parça ihtiyacı ise çok fazlaydı.

<sup>97</sup> Bu bölük Horasan Meydanı'nı kullanması hasebiyle Horasan Bölüğü adıyla anılmıştır Kaymaklı, **Havacılık Tarihinde Türkler 2**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Etimesgut/Ankara, 2006, s.43; Tanman, **a.g.e.**, Cilt II, s.21-23,28,29; Nikolajsen, **a.g.e.**, s.39.

imzalanan Gümrü Anlaşmasının imzalanmasının ardından Batı Cephesi'ne sevk edilmiştir<sup>98</sup>.

13 Haziran 1920 günü Milli Savunma Bakanlığı Harbiye Dairesi 328 sayılı emriyle hava teşkilatının yeniden düzenlenmesini istemiştir. Eskişehir'de 1. sınıf uçak istasyonu kurulmuş ve iase ve idare bakımından 20. Kolorduya bağlanmıştır.<sup>99</sup> Batı Cephesi'nde kurulan ilk hava birliği *Kartal Müfrezesi* olmuştur<sup>100</sup>. 1920 senesinde Temmuz ayında üç adet Albatros D III uçağından oluşan bu müfreze Konya'dan Uşak'a hareket etmiştir.<sup>101</sup>

İlk hava görevi Birinci Dünya Savaşı sırasında pilot astsubay olarak görev yapan sivil pilot Vecihi (Hürkuş) Bey'e 15 Ağustos 1920 tarihinde gerçekleştirilmiştir.. Uşak'ta bulunan Kartal Müfrezesi kısa zamanda uçuşlarına başlamış ancak Uşak'ın Yunanlılarca işgal edilmesi üzerine Afyon'a çekilmek zorunda kalmış ve 12. Kolordu emrinde görevine devam etmiştir<sup>102</sup>. Afyon'da konuşlanan Kartal Müfrezesi daha sonra 2. Bölük olarak adlandırılmıştır.<sup>103</sup>

Batı Cephesi'ndeki iki bölükten diğeri olan 1. Bölük ise 1920 Ağustos'unda Konya İstasyonu'nda iki av ve iki keşif uçağından oluşuyordu<sup>104</sup>. Bu bölük Batı Cephesi Komutanlığı'nın 22 Ağustos 1920 tarihli emriyle Konya'dan Eskişehir'e hareket etmiştir.

1921 yılında "Kuva-yı Havaiye Müdüriyet-i Umumiyesi" adıyla faaliyetini sürdüren hava teşkilatı Milli Savunma Bakanlığı, Genelkurmay Başkanlığı, Batı Cephesi Komutanlığı ve hava bölükleri ile koordineli olarak görev yapıyordu. Yukarıda kuruluşları anlatılan Birinci ve İkinci Bölüklerde çok az sayıda faal yani

---

<sup>98</sup> Horasan, Sarıkamış ve Kars'ta konuşlanan bölükte 6. Hava Kuvvetleri Komutanı olan Korgeneral İhsan Orgun üsteğmen olarak görev yapmıştır.

<sup>99</sup> Tanman, **a.g.e.**, s.26; Kaymaklı, **a.g.e.**, s.44-50.

<sup>100</sup> Bölük komutanı Yzb. Fazıl Bey'in isteğı üzerine uçakların gövdesini yanlarına kartal figürü çizilmiş olması nedeni ile bu isim verilmiştir.

<sup>101</sup> Tanman, **a.g.e.**, s.56,57.

<sup>102</sup> Uşak'tan çekilirken onarılmakta olan bir AEG C.IV keşif uçağı düşman eline geçmemesi için yakılmıştır. 1920 yılı sonunda İngiliz Avro tipi bir Yunan keşif uçağının yakıt yetersizliğı nedeniyle Çine'ye zorunlu iniş yapması Türk hava kuvvetlerine Uşak'ta kaybettiğı uçağı telafi ettirmiştir. 2. Bölük Komutanı Yzb. Fazıl Bey bir makinist ile Çine'ye giderek uçağı alarak bölük envanterine sokmuştur. *Ganimet* adı verilen bu uçak her ne kadar irtifasının düşük olması nedeniyle harekâtlarda kullanılamamış da olsa eğitim amaçlı olarak hizmet vermiştir. Kaymaklı, **a.g.e.**, s.54.

<sup>103</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "İlkler", Dosya No:75, s.16; Tanman, **a.g.e.**, s.54; Kaymaklı, **a.g.e.**, s.50-53.

<sup>104</sup> Bunların yanında 1921 senesi içerisinde Amasra ve Fethiye'de birer Deniz Uçak İstasyonu kurulmuştur

uçabilecek uçak bulunuyordu. Tayyare Mektebi henüz yeniden tesis edilmemiş, tamirhane ise Ankara'ya nakledilmiştir.<sup>105</sup>

Bu dönemde onarımı yapılan bir kısım uçaklarda *emayit*<sup>106</sup> denen bir ithal madde kullanılıyordu. Bu maddenin temini yurt dışından yapılamıyordu. Yerli imal emayit<sup>107</sup> nemli havada özelliğini kaybettiği için uçakların hareket kabiliyeti zorlaşıyordu<sup>108</sup>.

İstiklal Harbi süresince hava teşkilatının gelişimi devam edecek ve uçak sayısı da yıldan yıla önemli değişimler geçirecektir. Ancak Türk Hava Kuvvetlerinin İstiklal Harbi'ndeki ilk önemli tecrübesi İnönü Muharebelerinde yaşanmıştır. Bu savaflara hava teşkilatı oluşturulan Birinci ve İkinci hava bölüklerinin mevcut durumlarıyla girmişlerdir.

### 1.1.1. Birinci İnönü Muharebesi

Birinci İnönü Muharebesi'ne gidilirken Yunan Ordusu Ocak 1921'de Bursa-Eskişehir ve Uşak-Afyon yönlerinde ilerlemeye başlamıştı.<sup>109</sup> Türk ordusu tahkimatını İnönü mevziilerinde toplamış ve 24., 4., ve 11. tümenlerle yığınak yapmıştı.<sup>110</sup> Birinci İnönü Muharebesi başladığında, Türklerin elinde 1. Hava Bölüğünde iki adet, 2. Hava Bölüğünde bir faal uçağı bulunuyordu. 6 Ocak 1921'de Sivil Pilot Vecihi (Hürkuş), Behçet ve Rasit Sıtkı muharebe meydanında keşif ve bombardıman görevi yapmışlardır.

8 Ocak 1921'de Sivil Plt.Vecihi, Bozüyük-Karaköy civarındaki düşman faaliyetlerini gözetlemiş ve düşmana taarruzda bulunmuştur. 9 Ocak'ta yapılan keşif

<sup>105</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "Doğan Projesi", Dosya No:18, Fihrist 3, s.37.

<sup>106</sup> Emayit: gövde ve kanatları ile kanat kumanda yüzeyleri üzerinde kaplı olan kumaşın gerginliğinin ve havanın söz konusu yüzeyler üzerinde akışını hızlandırmak için kayganlaştırılması için kullanılır.

<sup>107</sup> Emayit imal edilmesi için: patates suyu, yumurta ve paça suyu karışımından elde edilmiştir. Bkz. Kaymaklı, **a.g.e.**, s.44, **Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları 1922-1930**, s.28

<sup>108</sup> Eylül 1920'de yerden açılan ateş sonrası mecburi iniş yapan Breguet 14 tipi Fransız uçağına el konmuş uçak sökülerek Konya istasyonu'na getirilmiş ama malzeme yokluğu nedeniyle faal edilememiştir. Kaymaklı, **a.g.e.**, s.54.

<sup>109</sup> **Türk Tarihi İçinde Atatürk ve Cumhuriyet**, Genelkurmay Başkanlığı ATASE, Ankara, s.76; Kaymaklı, **a.g.e.**, s.55.

<sup>110</sup> Kur.Yb. Selahattin Selışık, **Türk İstiklal Savaşı'nda Birinci İnönü Muharebesi**, (Yayına Hazırlayanlar Dr. Öğ. Yb. Zekeriya Türkmen ve Tar. Uzm. Atike Kaptan), Genelkurmay Başkanlığı ATASE, Ankara, 2006, s. 7-10.

uçuşunda, Bozüyük istikametinde iki bölük kuvvetinde, yürüyüş halindeki düşman süvarilerinin ve bu süvari birliğinin 500 metre gerisinde bir piyade alayı tahmin edilen düşman kuvvetin, Bozüyük'e doğru yaklaşmakta olduğu tespit edilmiştir. Yürüyüş halindeki bu düşman topluluklarına iki adet bomba atılmıştır<sup>111</sup>.

10 Ocak sabahı yoğun sis nedeni ile keşif yapılamamıştır. 10 Ocak 1921 günü öğleden sonra SvL.Plt. Vecihi, bir av uçağıyla siperler üzerinde gayet alçaktan bomba ve makineli tüfek atışlarıyla düşmana taarruz etmiştir. Çok alçaktan yapılan bu taarruzlarda düşmanın yer silahlarının tesiriyle uçak muhtelif yerlerinden isabet almış ve iki tarafın ateşi arasında cephe içine mecburi iniş yapmıştır. SvL.Plt. Vecihi ateş altında uçağını düşmanın eline geçmemesi maksadıyla yakarak yakındaki Türk birliklerinin bulunduğu siperlere sığınmaya muvaffak olmuştur<sup>112</sup>.

11 Ocak keşiflerinde Yunanlıların Karaköy istasyonunu yaktıkları ve Pazarcık'tan çekildikleri keşfi yapılmıştır. 12 Ocak 1921'de Yunanlılar Eskişehir'i bombalamışlardır.<sup>113</sup> Bütün bu keşif bilgileri pilotlar tarafından uçuş dönüşünde telefonla hemen Batı Cephesi Karargahına bildirilmiştir. Son hava keşiflerden muharebe sırasında çok istifade edilmiştir. Bu muharebeye katılmış olan beş subay, astsubay, pilot ve Rasit göstermiş oldukları başarılarından dolayı Batı Cephesi Komutanlığı tarafından para ile taltif edilmişlerdir<sup>114</sup>. İnönü Muharebeleri sırasında Garp Cephesi Komutanı İsmet (İnönü) havacıların ödüllendirilmeleri için birçok telgraf çekmiş ve onların katkılarının altını defalarca çizmiştir.<sup>115</sup>

İsmet Paşa uçakların kötü durumları ve malzeme eksiklerinin göz önünde bulundurulduğunda uçmanın ne kadar tehlikeli olduğunu cepheden gönderdiği telgraflarda belirtmeden edemiyordu. Hatta Türk cephesini ziyaret etmekte olan Fransız Franklin Bouillon uçakların gövdesinin yamalarla dolu, motorlarının kırık-dökük ve kaportasının patates suyundan yapılmış emayitle kaplı olduğunu görünce,

---

<sup>111</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.57.

<sup>112</sup> Vecihi Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2000, s., s.53-55; Kaymaklı, **a.g.e.**, s.55-57; Tanman, **a.g.e.**, s.82.

<sup>113</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.57; Arıt, "*İlk Türk Kadın Şehidi Eribe HÜRKUŞ*" **Havalar da İlk Türk Kadınları**, İstanbul, 1967, s.42-45.

<sup>114</sup> Sarp, **a.g.e.**, s.128, 129; Kaymaklı, **a.g.e.**, s.57.

<sup>115</sup> ATASE, Kutu No. 1218, Gömlek No. 57, Belge No. 1; ATASE, Kutu No. 695, Gömlek No. 51, Belge No. 1.

“Ne delice kahramanlık, elbette muharebeyi kazanırsınız azizim” demekten kendini alamamıştır<sup>116</sup>. Bu muharebelerde Yzb. Fazıl ve Tğm. Halil Ziver 2. hava bölümünün faal yegane uçağıyla beş sorti gerçekleştirmişlerdir. Bu sayede Yunan Ordusunun Dumlupınar gerilerindeki durumuna dair önemli tespitler yapılmış ve bunlar savaşın seyrine ilişkin öngöründe bulunma fırsatı vermiştir.<sup>117</sup>

### 1.1.2. İkinci İnönü Muharebesi

23 Mart 1921 tarihinde başlayan İkinci İnönü Muharebesi’nde Türk hava kuvvetlerinin savaş içerisindeki katkıları ciddi bir şekilde artmıştır. Bu muharebe içerisinde hava teşkilatının deneyimi kat be kat artış göstermiştir.<sup>118</sup> 3. Yunan Kolordusu Yenişehir-İnegöl, 1. Yunan Kolordusu ise Dumlupınar-Afyon istikametlerinden taarruza geçmiş ve İkinci İnönü Savaşı başlamıştır.<sup>119</sup> O sırada Pazarcık'ta bulunmakta olan Batı Cephesi Komutanı İsmet (İnönü), düşmanın keşfi için Eskişehir'deki hava birliğine telgrafla şu emri göndermiştir:

*Batı Cephesi Kurmay Başkanlığı Vasıtasıyla Hava Kuvvetleri Şubesine: Pazarcık–23 Mart 1921*

*Bugün 23 Mart 1921 saat 09.30'da düşman Yenişehir, İnegöl şoselerinden ve iki yol arasındaki araziden ilerlemektedir. 1. Uçak Bölüğünden uygun bir uçak uçurularak düşmanın Hava Kuvvetleri, durumu ve hareketi hakkında süratle bilgi toplanacaktır. Bu mesaj öğleden sonra saat 13.30'da Pazarcık Telgrafhanesine verilmiştir.*

*Batı Cephesi Komutanı  
General İsmet İnönü<sup>120</sup>*

Söz konusu emrin Eskişehir'in hemen yanındaki Muttalip Meydanı'nda bulunan 1. Uçak Bölüğü Komutanının eline geçmesinden 40 dakika sonra Sv1.

<sup>116</sup> Ergin Ersoy, “Kurtuluş Savaşı’na Türk Hava Kuvvetleri’nin Katkıları”, **Hava Kuvvetler Dergisi**, No:341, Haziran:2002,s.13; Kaymaklı, **a.g.e.**, s.58.

<sup>117</sup> Sarp, **a. g. e.**, s.113; Tanman, **a. g. e.**, s.40,41; Kaymaklı, **a.g.e.**, s.58.

<sup>118</sup> Tanman, **a.g.e.**, Cilt II, s.97, 98.

<sup>119</sup> **Türk İstiklal Harbi 2. Cilt Batı Cephesi 3. Kısım**, GNKUR. ATASE, Ankara, 1994, s.282-290; Nusret Baycan, **Atatürk ve Askerlik Sanatı**, Ankara, 1985, s.109; Kaymaklı, **a.g.e.**, s.58; **Türk İstiklal Harbi V. Cilt Deniz Cephesi ve Hava Harekatı**, GNKUR. ATASE, Ankara, 1964, s.138.

<sup>120</sup> Yaşar Özdemir, **Atatürk ve Türk Havaacılığı**, Hv. Bsm., Ankara,1981,s.13; Tanman, **a.g.e.**, s. 88; Kaymaklı, **a.g.e.**, s.60; **Türk İstiklal Harbi V. Cilt Deniz Cephesi ve Hava Harekatı**, GNKUR. ATASE, Ankara, 1964, s.139.

Plt. Vecihi Bey idaresinde bir Pfalz D.III<sup>121</sup> tipi av uçağı görev uçuşuna kalkmıştır<sup>122</sup>. Yenişehir-Bilecik ve İnegöl-Pazarcık yollarında yürüyüş halinde bulunan düşman kuvvetlerinin keşfi yapılmış ve aynı zamanda düşman kıta topluluklarına bomba ve makineli tüfekle taarruz edilmiştir.<sup>123</sup> 24 Mart 1921 tarihinde SvL Plt. Vecihi Bey bir uçuş daha yaparak Söğüt-Bilecik arasındaki yolda ilerleyen Yunan Alayını bombalayıp tüfek ateşine tutmuştur.<sup>124</sup>

25 Mart 1921 tarihinde iki düşman uçağının geldiği haberi üzerine SvL.Plt. Vecihi Bey önleme için kalkar ama motor arızası nedeniyle geri dönmek durumunda kalır. Aynı uçakla Yemenli Ütgm. A. Fehmi göreve gitmek için havalanır ve havada motor arızası yeniden ortaya çıktığından inmek ister ancak uçak perdövitesten dolayı düşer ve pilot şehit olur<sup>125</sup>. Bu arada 26 Mart tarihi itibarıyla 1. Bölük'te faal uçak kalmaz. Bu nedenle İkinci Bölükten uçak talebinde bulunulur. Bu talebin karşılanması için 27 Mart 1921 günü uçağı ile 2. Bölüğe destek olması için görevlendirilen 1. Bölük uçucularından Asteğmen Halil Ziver tarafından yapılan uçuşta Yunan kuvvetlerinin Sinanpaşa'ya doğru ilerlemekte olduğu görülür. SvL Plt. Vecihi Bey de aynı gün Söğüt dolaylarında keşif uçuşu yapar. Bölgede tespit edilen Yunan birliklerine bomba atılır, makine tüfek taarruzu yapılır.<sup>126</sup>

28 ve 29 Mart 1921 günleri SvL Plt. Vecihi Bey Söğüt civarında keşif görevi sonunda tespit ettiği hedeflere saldırı düzenlemiştir. Savaş alanı üzerinde yaptığı bu keşif esnasında Yunan topçusu tarafından uçağı ateş açılmış ancak keşif faaliyeti 1 Nisan 1921 tarihine kadar Birinci Bölük yoğun olarak sürdürülmüştür.

---

<sup>121</sup> Tek kişilik av uçağıdır. Türk Hava Kuvvetleri envanterine giren tek Pfalz D.III uçağı Alman Paşa Bölüklerinden kalmış ve İstiklal Savaşı Türk Havacılığının doğuş yeri olan Konya Tayyare İstasyonunda tamiri yapılarak Kurtuluş Savaşı'nda görev almıştır. Sivil Pilot Vecihi (HÜRKUŞ) Pfalz D.III uçağı ile 15 Ağustos 1920 tarihinde Kurtuluş Savaşının ilk hava görevi icra edilmiştir. Pfalz D.III uçağı 10 Ağustos 1921 tarihinde çıktığı görev uçuşu sırasında motorunun isabet almış ve iki cephe arasına zorunlu iniş yapmıştır. Pfalz D.III uçağı düşman eline geçmemesi için pilotu Sivil Pilot Vecihi (HÜRKUŞ) tarafından yakmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 53

<sup>122</sup> 1. Hava Bölüğü'nün yukarıdaki emirden sonra ifa ettiği görevler için bkz. "İstiklal Harbi'nden 1951 Yılına Kadar Türk Hava Kuvvetleri", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Hv. K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğü'nün 44 Sayılı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut/Ankara, 2009, s.40-45.

<sup>123</sup> Tanman, **a.g.e.**, s.89; Sarp, **a.g.e.**, s.113, 114.

<sup>124</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.60.

<sup>125</sup> **Türk İstiklal Harbi V. Cilt Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı**, GNKUR. ATASE, Ankara, 1964, s.141; Tanman, **a.g.e.**, s.89; Kaymaklı, **a.g.e.**, s.59-62.

<sup>126</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.61.

Alınan keşif raporlarında Yunanlıların intizamsız bir şekilde ve takriben 400 kişilik gruplar halinde dinlenmekte oldukları tespiti yapılmıştır.

Bu keşiflerden çıkarılan sonuç Yunan askeri birliklerinin düzensiz olduğu ve bununla morallerinin iyi olmadığına delalet ettiği yönündeydi. Nitekim yer yer Yunan kıtalarının bir kısmının geri çekilmekte olduğu da keşfedilmiştir. Bölükteki iki keşif uçağı<sup>127</sup> arızalı olduğu için bir veya iki av uçağı ile dokuz sorti yapmıştır<sup>128</sup>.

2. Hava Bölüğü II. İnönü Savaşı'nda 12. Kolordu emrindedir. Bu bölükte havacı personel olmasına rağmen bölük elinde yalnız bir adet faal av uçağı bulunmaktaydı. Bu sebeple savaşın ilk iki günü 2. Bölük harekate katılamamıştır. 25 Mart 1921'de sabah yapılan keşifte, bir Yunan alayının Dumlupınar Düvertepe civarında istirahat ettiği rapor edilmiştir. Aynı gün Yzb. Fazıl da yaptığı keşifte Uşak, Paşacık, Dumlupınar yolunda bir süvari yürüyüş kolu tespit etmiştir. Sabah tespit edilen alayın da yürüyüşe geçtiği, topçu taburunun ise Arpagediği tepelerinde toplandığı görülmüştür. Düşmanın henüz Dumlupınar'ın doğusuna geçmediği görülmüştür.

26 Mart 1921'de Yzb. Fazıl'ın yaptığı keşifte Afyon-Altıntaş-Dumlupınar yollarında hareket olmadığı ancak iki Yunan yürüyüş kolunun Sinan Paşa ve Karaköse'ye girdiği tespit edilmiştir. Aynı gün Halil Ziver de yaptığı keşifte benzer sonuçlar elde etmiş ve Yunanlıların ileri yürüyüşleri ile Örenköy civarındaki Türk birliklerine yaklaştığı keşfedilmiştir.<sup>129</sup>

27 Mart 1921 günü Yüzbaşı Fazıl'ın yaptığı keşifte düşmanın bir topçu bataryası ile iki süvari bölüğünün Afyon-Altıntaş istikametinde ilerlemekte olduğu, iki bölük kuvvetin Balmahmut istasyonuna girmekte olduğu, bunların gerisinde ağırlıklarının bulunduğu ve düşman topçu mevzilerinin de Büyükçorca hizalarında olduğu görülmüştür. 28 Mart 1921 günü Afyon'un düşman tarafından işgalinden

---

<sup>127</sup> AEG C.IV ve DFW C.V tipindedirler.

<sup>128</sup> 1921 Nisan ayının ilk haftası Eskişehir'e gelen Batı Cephesi Komutanı İsmet Bey ordu ve havacılarından memnuniyetini ifade etmiştir. Kaymaklı, **a.g.e.**, s.61.

<sup>129</sup> Tanman, **a.g.e.**, s.100, 101; Kaymaklı, **a.g.e.**, s.61.



önce, 2. Bölüğün elindeki tek av uçağı<sup>130</sup> Eskişehir'e gönderilir<sup>131</sup>. Merkezi Afyon olan 2. Bölük envanterinde bulunan tek faal uçağı düşmana kaptırmamak için uçak da Atğm. Halil Ziver tarafından Eskişehir'e nakledilmiştir. 2. Bölüğün personel ve ağırlıkları 12. Kolordu Karargahı ile beraber geriye çekilmiştir.

Yunanlıların 23 Mart 1921'de başlayan taarruzu bir hafta sürmüş ve 30/31 Mart 1921'de peyderpey Dumlupınar mevziilerine çekildikleri hava keşfinden anlaşılmıştır. 11 Nisan 1921'de 2. Bölük tekrar 12. Kolordu Karargahı ile Afyon'a geri dönerken Atğm. Halil Ziver de Eskişehir'e uçarak götürdüğü av uçağını<sup>132</sup> geri getirmiştir.

İnönü Muharebelerinde gerçekleştirilen hava faaliyetleri daha çok keşif uçuşlarıdır. Bu uçuşların iki önemli sonucundan bahsedilebilir. Birincisi Türk havacılığının tecrübesi kısa bir duraklama döneminin ertesinde artmıştır. İkincisi ise Türk havacılarının kara unsurları ile koordinasyon için çalışabilecek bir düzeye ulaşmış olmalarıdır<sup>133</sup>. İnönü Muharebelerinde yaşanan tecrübelerin sonucunda teşkilata dair kısa vadeli çıkarılan sonuç 1 ve 2. Bölüklerin birleştirilmeleri gerekliliğiydi. Nitekim Batı Cephesi Komutanlığı'nın 30 Haziran 1921 tarih ve 1337 sayılı emri ile iki bölük geçici olarak birleştirilmiştir<sup>134</sup>..

### 1.1.3. Sakarya Muharebesi

Sakarya Meydan Muharebesi'nden bir hafta öncesinde, Türk Ordusu uçuş görevlerini yapabilecek uçak sayısı açısından sıkıntılı durumdadır. Batı cephesindeki birlikler Sakarya istikametinde geri çekilirken Kütahya'daki 2. Uçak Bölüğü önce

---

<sup>130</sup> Albatros D.III tipindedir. Albatros D.III Uçağı: Çift silahlı kişilik keşif bombardıman uçağıdır. Birinci Dünya Savaşı sırasında envantere 66 adet Albatros C.III uçağı girmiştir. Birinci Dünya Savaşı sırasında hemen hemen bütün tayyare bölüklerinde görev almıştır. Son iki Albatros C.III uçağı Kurtuluş Savaşı havacılığının doğuş yeri olan Konya Tayyare İstasyonunda onarılarak Kurtuluş Savaşında görev almıştır. Fazıl Bey komutansındaki 2. Tayyare Bölüğünde görev alan Albatros C.III uçakları 1921 yılında hizmet dışı kalmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 36

<sup>131</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.59-62; Sarp, **a.g.e.**, s.130-132; Tanman, **a.g.e.**, s.88.

<sup>132</sup> Albatros D.III tipindedir.

<sup>133</sup> Ayrıca; II. İnönü Savaşı'nın genel bir sonucu da Yunan Ordusunun durdurulması olmuştur. Her ne kadar ciddi kayıplar verilmiş ve askeri hareket anlamında istenilen sonuçların elde edilememiş de olsa Yunan ordusunun durdurulması Türk ordusu için çok değerli bir zaman yaratmıştır. Tanman, **a.g.e.**, s.101,102; Sarp, **a.g.e.**, s.114, 115; Kaymaklı, **a.g.e.**, s.62.

<sup>134</sup> Komutanlığın Yzb. Fazıl Beyin atandığı birleştirilmiş bölük 5 pilot, 9 rasıt, 3 makinist, 1 doktor, Mhf.Tk.K. olan bir subay, fotocu bir subay, 2 marangoz ve bir tüfekçi ustasından oluşmuştur

Eskişehir'e sonra Polatlı'ya, oradan da 12 Ağustos 1921'de Polatlı-Malıköy'e intikal etmiştir.<sup>135</sup>

Cephe bölüğünü teşkil eden 1. Bölüğün ağırlıkları ve fazla personeli 4 Ağustos'ta Ankara'ya gönderilmiştir. Ankara'da Gazi Eğitim Enstitüsü'nün olduğu alana yerleşmiştir<sup>136</sup>. Yzb. Fazıl komutasındaki Bölükte, 2 adedi keşif ve 2 adedi av uçağı olmak üzere toplam 4 uçak bulunuyordu. Sakarya Meydan Muharebesi'nin yaklaştığı günlerde, 14 Ağustos 1921 günü keşif görevi için Nafiz-I uçağı ile kalkan Sv.Pl't.Hasan Fehmi'nin uçağı pilotaj hatası sonucu düşerek parçalanmıştır<sup>137</sup>. 15 Ağustos 1921 günü keşif görevine kalkan diğer bir uçak da geri dönmemiştir. Yapılan araştırmada düşman siperlerinin gerisinde keşif görevini tamamlayan uçağın dönüşte 5 - 6 bin feet yükseklikte uçarken motorunda yangın çıktığı, yanarak Beylikköprü civarına düştüğü ve Sivil Pilot Cevdet ile Rasit Yüzbaşı Sırrı'nın şehit oldukları anlaşılmıştır<sup>138</sup>. Türk Ordusu'nun elinde bulunan iki keşif uçağının düşmesinden sonra bölükteki iki av uçağından birisi de motor arızasından ve malzemesizlikten uçamaz duruma gelmiş, böylece cephe görevlerinde kullanılabilir faal sadece bir tane av uçağı kalmıştı.<sup>139</sup>

Mevcut av uçağıyla, Sakarya Muharebesi'nin başlamasından önceki bir hafta içinde, hava şartlarının ve yakıt durumunun müsaadesi nispetinde 8 keşif uçuşu yapılmış ve bu keşifler neticesinde düşmanın Sakarya'da bir taarruz hazırlığında bulunduğu tespit edilmiştir.<sup>140</sup> Uçak sayısı iyice azalmış durumdayken, 1921 Temmuz sonlarında Muğla-Kuşadası civarında yolunu şaşırarak Türk tarafına mecburi iniş yapan De Havilland 9<sup>141</sup> tipi bir Yunan uçağı tespit

---

<sup>135</sup> Yaşar Özdemir, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, Hv.Bas. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 1981, s.17; Hamdi Çaypınar, "Yayımlanmamış Anıları", **Hv.K.Trh.Ş.**, Dosya No. 85 s.12; Özdemir, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.48.

<sup>136</sup> bu alan 1932'ye kadar Ankara Uçak Meydanı olarak kullanılmıştır. "İstiklal Harbi'nden 1951 Yılına Kadar Türk Hava Kuvvetleri", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.45.

<sup>137</sup> Tanman, **a.g.e.**, Cilt II, 2. Kitap, s.106, 107; Kaymaklı, **a.g.e.**, s.71.

<sup>138</sup> Yaşar Özdemir, **1. Türk Hava Kuvvetlerinin Tarihçesi**, Hv.Bsm., Ankara, 1981, s.17; Özdemir, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.48; Tanman, **a.g.e.**, s.107; Hürkuş, **a.g.e.**, s.101; Sarp, **a.g.e.**, s.115.

<sup>139</sup> Hürkuş, **a.g.e.**, s.109.

<sup>140</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.72.

<sup>141</sup> **De Havilland DH9 Uçağı**: Çift kişilik silahlı keşif ve bombardıman uçağıdır. Türk Hava Kuvvetleri envanterine giren 4 adet De Havilland D.H.9 uçağı hepsi ganimet olarak ele geçirilmiştir. İlk uçak Sakarya Savaşı başlangıcında Muğla civarında yolunu kaybederek zorunlu iniş yapmıştır. Sivil Pilot Vecihi (HÜRKUŞ) ve Baş makinist Eşref Bey tarafından onarılarak Sakarya cepheye getirilmiştir. "İsmet" adı verilen bu uçak keşif ve bombardıman uçağı olarak Sakarya Savaşı sırasında

edilmiş ve daha sonra bu uçaktan Sakarya Muharebesi sırasında çok istifade edilmiştir.<sup>142</sup> Ganimet alınan bu uçağa *İsmet* adı verilmiştir.<sup>143</sup>

Cephe görevi için elde mevcut toplam dört uçaktan ikisinin kaza neticesinde parçalanmasıyla uçak sayısı çok kritik bir duruma girmişti. Bu nedenle ele geçirilen uçak o gün için çok önemliydi<sup>144</sup>.

23 Ağustos 1921 gününden 13 Eylül 1921 gününe kadar süren Sakarya Muharebesi süresince havacılar tarafından 40 sorti keşif uçuşu yapılmıştır<sup>145</sup>. 9 Eylül tarihinde yapılan hava keşfinde düşmanın çekilmekte olduğu tespit edilmiştir. 10 Eylül 1921 günü cephe boyunca yapılan keşif uçuşunda Kavuncu mevki batısında bir tümenin bulunduğu, Sivri'den Kavuncu'ya bir tümenin yürüyüş halinde olduğu, Sarıhalil kuzeyinde bir tümenin toplandığı ve düşmanın kati olarak çekilmekte olduğu tespit edilmiş ve bu bilgiler Batı Cephesi Komutanlığına anında ulaştırılmıştır. Sakarya Muharebesi'nde düşmanın geri çekilmeye başladığını Türk pilotları, hava keşfi ile tespit edip cephe komutanlığına rapor etmiştir. Hava keşfi vasıtasıyla toplanan bu bilgileri değerlendiren Batı Cephesi Komutanlığı, düşmanın genel bir çekilmeye başladığı kanaatine varmıştır.<sup>146</sup>

Emekli Korgeneral Baki Vandemir, 30 Ağustos 1921 tarihine ait olayları özetle şöyle anlatmaktadır. Havacıların keşifleri sonucu verdiği malumatın cephede ve cephe gerisinde esir alınan Yunanlıların bilgileri ile birebir uyduğu teyit

---

günde iki uçuş yaparak büyük hizmet bulunmuş ve Büyük Taarruz'da da görev almıştır. 9 Eylül 1922 tarihinde İzmir'in kurtuluşundan sonra 3 adet De Havilland D.H.9 uçağı İzmir Seydiköy (Gaziemir) meydanında uçuşa hazır olarak ele geçirilmiştir. İlk olarak 2. Tayyare Bölüğü'nde görevlendirilen uçaklardan iki tanesi çift kumanda eğitim uçağına dönüştürülmüştür. 1924 yılına kadar hizmet veren De Havilland D.H.9 uçakları keşif bombardıman ve eğitim görevlerinde kullanılmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 55

<sup>142</sup> Sarp, **a.g.e.**, s.116; Tanman, **a.g.e.**, s.108.

<sup>143</sup> Özdemir, **Türk Hava Kuvvetlerinin Tarihçesi**, s.17; **Türk İstiklâl Harbi Batı Cephesi 5. Kısım**, GNKUR.ATASE, Ankara, 1995, s.65,66; Hürkuş, **a.g.e.**, s.98-100; Hamdi Çaypınar, "Yayımlanmamış Anıları", Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Arşivi, Dosya No. 85, s.12; Hürkuş, **a.g.e.**, s.104-106.

<sup>144</sup> Sivil Pilot Vecihi Bey ile Rasıt Teğmen Hamdi Çaypınar, Muğla'ya gönderilmiş ve uçak faal edilip uçarak, Sakarya Muharebesi'nin başladığı 23 Ağustos 1921 günü önce Ankara'ya, oradan da Hava Bölüğünün yerleşmiş olduğu Malıköy meydanına getirilmiştir. Gayet yeni ve sağlam durumda olan bu uçakla Batı Cephesi Komutanlığına çok önemli ve faydalı keşif uçuşları sağlanmıştır. Sarp, **a.g.e.**, s.133, Kaymaklı, **a.g.e.**, s.72.

<sup>145</sup> Bu süre içinde yapılan keşif uçuşlarında Yunan Ordusu'nun kara ve hava unsurlarının durumu ve faaliyeti hakkında Cephe Komutanlığınca çok kıymetli bilgiler temin edilmiştir. Hürkuş, **a.g.e.**, s.112; Kaymaklı, **a.g.e.**, s.74.

<sup>146</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.75.

ediliyordu. Zira harp şartları içinde düşman miktarı alaysa tümen, tümense 2 tümen olarak algılanabiliyordu. Havacılar yaptıkları cesurane keşiflerle bu hataları düzeltmişlerdir. Nitekim 30 Ağustos 1921’de Yunan güçleri de yoğun bir keşifte bulunarak Türk Ordusu’nun Ankara istikametine çekildiği istihbaratını vermiştir. Buna dayanarak kuzeye çekilen Türklere saldırı emri veren Yunan komutanlar çekilen bir ordunun artçı kuvveti yerine çetin bir direnişle karşılaşmışlardır.<sup>147</sup>

1 ve 2 Eylül 1921’de yapılan hava muharebesinde bir Yunan uçağı vurularak düşürülmüş, ordugahı da bombalanmıştır. Beylikköprü’de bir Yunan Hava Meydanı ve 9 uçak tespit edilmiştir. Savaşta Türklerin 3 pilot ve 3 rasıtı *İsmet* ve *İzmir* uçaklarıyla<sup>148</sup> 18 günde 40 sorti yapmıştır<sup>149</sup>. Bu dönemde Erzurumlu Nafiz Bey tarafından İtalya’dan alınarak Milli Orduya bağışlanmış ve uçağa bu iş adamının ismi verilmiştir<sup>150</sup>.

Tam sayısı kaynaklardan tespit edilemese de iki ordunun hava kuvvetleri arasında muazzam bir fark vardır. Kaynaklar Yunan Ordusunun uçak sayısının elliden az olamayacağı iddia etmektedir. Türk Ordusu’nun faal ve harekate katılabilen uçak sayısı ise iki ila üç arasında olmuştur<sup>151</sup>. Ancak burada Yunan Hava unsurlarının iyi sevk edilmediği de değerlendirilmektedir. Türk Hava Kuvvetleri’nin çok zor şartlarda yaptığı başarılı keşif, taarruz ve av önleme faaliyeti ile düşman unsurları etkisiz hale getirilirken, Türk Karargahı düşmanın son durumuna göre sevk ve idare üstünlüğünü de ele geçirmiştir.

---

<sup>147</sup> Korg. Baki Vandemir, **a.g.e.**, s.49–54.

<sup>148</sup> Arızalar, geceleri fenerler ve çırallar ışığında yapılıyordu. İnönü, Eskişehir-Kütahya ve Sakarya Muharebeleri sonuna kadar Hava Kuvvetleri’nin toplam dokuz-on uçağı vardı. Bunlardan cepheye kullanılan uçak sayısı iki veya üç olmuştur. Bunun birisi yukarıda anlatıldığı gibi Yunanlılardan ganimet olarak alınmıştı. Diğerleri de başta malzeme sorunu olmak üzere değişik nedenlerle faaliyeti sağlanamadığından uçurulamamıştır. İki uçak da hamiyetli bir vatanperver iş adamı. Hürkuş, **a.g.e.**, s.112

<sup>149</sup> Hürkuş, **a.g.e.**, s.109-122.

<sup>150</sup> Yurt dışından uçak almanın mümkün olmadığı için uçak satıcıları İstanbul üzerinden İran’a seyahat edeceklerini beyan edip uçağı teslim noktası güzergahına kadar indirip orada mecburi iniş yaptıklarını beyan edip alıcıya teslim ediyorlardı. Nitekim Erzurumlu Nafiz tarafından alınarak Ordu’ya bağışlanan bu uçaklardan birisi (*Erzurumlu Nafiz-I*) İnebolu’ya gemi ile gelmiş ancak oradan uçarak Polatlı’ya gidememiştir. Devrekani’ye mecburi iniş yapmış daha sonra ise burada onarılmış ve iki ay sonra karadan Polatlı’ya yollanmıştır. Diğer ikinci uçak (*Erzurumlu Nafiz-II*) ise bir İtalyan pilot tarafından İstanbul’dan İnebolu’ya, oradan da Bolu’ya getirilmiştir. Burada meydana gelen teknik sorun giderildikten sonra da Eskişehir’e gönderilmiştir. Tanman, **a.g.e.**, s.83-85.

<sup>151</sup> Hürkuş, **a.g.e.**, s.109; Kaymaklı, **a.g.e.**, s.112-116.

#### 1.1.4. Büyük Taarruz

Büyük Taarruz öncesinde batı bölgesinde konuşlanmış olan 1. ve 2. Tayyare Bölükleri, uçuş faaliyetlerinin daha faydalı olabilmesi amacıyla tek merkezde toplanarak Cephe Tayyare Bölüğü adı altında görev yapıyorlardı. Cephe Tayyare Bölüğü, 19 Ağustos 1922 günü Batı Cephesi Komutanlığı'ndan alınan emir gereğince keşiflerini Çay meydanından yapacaktı<sup>152</sup>.

Savaş sahasına katılmak için 23 Ağustos günü Akşehir'e gelmiş olan Kuva-yı Havaiye Müfettişi Cephe Komutanlığından emirlerini almış ve Cephe Tayyare Bölüğünün bulunduğu meydana varmıştı. Düz ve temiz bir meydana kurulmuş hangar çadırlarını, küçük bir tamirhane hizmetini gören yeri, uçucuların meskenini bir daha görmüş ve kendisine eldeki mevcut yirmi iki tayyareden dokuzunun uçuşa hazır olduğu haberi verilmişti<sup>153</sup>.

26 Ağustos 1922 günü yapılan hava harekâtında, Afyon bölgesi ve civarında 12 keşif uçuşu yapılmış, bu uçuşlarda düşman ihtiyat gruplarının durumu tespit edilmiş, görülen önemli hedefler bombalanmış, av uçakları Yunan uçakları ile çatışmaya girmiş, bir düşman uçağı da Türk hatlarına indirilmiş ve uçak ele geçirilmiştir. Yzb. Fazıl av uçağı ile Yunan keşif uçaklarını önlemeye çalıştığı bir sırada Yunan uçağı Breguet 14-A2'yi<sup>154</sup> Afyon Hasanbeli Garipçe Köyü'ne inişe

---

<sup>152</sup> Yunan uçaklarını gören yer birliklerinin derhal Çay Keşif Müfrezesine haber vermesi, ihbarın zamanında alınması için telefon şebekesinin kullanılmasında öncelik tanınması emredilmiştir. Cephe Komutanlığının bu emri, yaklaşan Büyük Taarruz için alınan ilk tedbirlerden olup, büyük önem taşımıştır. Tanman, **a.g.e.**, s.147,147; Kaymaklı, **a.g.e.**, s.96,97.

<sup>153</sup> Uçuşa hazır olmayanların tipleri ve eksiklikleri müzakere edilerek aynı tipten olan tayyarelerin motor aksamından, pervanelerinden, tekerleklerinden, kablolarından yararlanılarak kabil-i ikmal diğer tayyarelerin uçar hale getirilmesi planlanmıştır. 26 Ağustos sabahı, Büyük Taarruzun başlangıcında 18 tayyarenin uçuşa hazır olabileceği tespit edilmiştir. Fakat 18 pilotumuz yoktur. Her pilot, günde birkaç defa uçarak, bir uçucu için olağanüstü gayreti göze alarak savaşa katılmıştır. Kaymaklı, **a.g.e.**, s.98.

<sup>154</sup> **Breguet 14 Uçağı:** Çift kişilik silahlı keşif ve bombardıman uçağıdır. 20 adet Breguet 14 A-2 keşif ve 14 adet Breguet 14 B-2 bombardıman uçağı olmak üzere 34 adet Breguet 14 Türk Hava Kuvvetleri envanterine uçağı girmiştir. İlk olarak 21 Eylül 1921 tarihinde Sakarya'nın Sarıköy ilçesine zorunlu iniş yapan Breguet 14 B-2 uçağı ganimet olarak ele geçirilmiştir. "Sakarya" adı verilen uçak 2. Tayyare Bölüğünde görevlendirilmiş ve 22 Temmuz 1922 tarihinde girdiği hava savaşında düşmüştür. 26 Ağustos 1922 tarihinde Yzb. Fazıl Bey tarafından inişe zorlanan bir Breguet 14 A-2 uçağı onarılarak envantere alınmış ve "Garipçe" adı verilmiştir. Uşak'ın kurtuluşundan sonra 2 adet Breguet 14 A-2 uçuşa hazır olarak ele geçirilmiştir. Kurtuluş Savaşından sonra 1924 yılında Fransa'dan 16 adet Breguet 14 A-2 uçağı satın alınmıştır. 10 adet Breguet 14 B-2 bombardıman uçağı Mayıs 1922 tarihinde Fransa'dan satın alınmış ve 4 uçak hemen uçuşa hazırlanarak 2. Tayyare Bölüğünde görevlendirilmiş ve Büyük Taarruza katılmıştır. İzmir'in kurtuluşundan sonra Gaziemir

zorlamış ve yaralı pilotun uçağı yakmasına fırsat verilmeden uçak çevreden gelenler tarafından söndürülmüştür<sup>155</sup>. Bu keşiflerde Plt. Bnb. Fazıl, Rasit Ütğm. Osman Nuri Baykal ve Rasit Ütğm. Hamdi Çaypınar'ın raporlarından çok önemli bilgiler elde edilmiştir. 26 Ağustos Saat 6–7:30 arasında Fazıl, Yahya, İhya, Mükerrerem, Basri, Halim, Osman Nuri, Kenan Hamdi Efendilerle altı uçuş yapılmıştır. Cephe komutanlığının emirlerine uygun keşifler yapılması planlanmıştır. 27 Ağustos 1922 tarihinde sabah gün ağarırken iki keşif ve 3 avcı tayyaresi ile toplam beş uçuş yapılmıştır. Saat 11'de bir altıncı tayyare Basri Efendi komutasında gitmiş ve böylece 6 sorti uçuş yapılmıştır.

28 Ağustos gün ağarırken 4 keşif tayyaresi ile düşman üzerinde keşifler yapılmış ve toplu hedefler üzerine bir kaç bomba atılmıştır. Bu gün ikinci uçuş beş keşif tayyaresi ile yapılmış, düşman durumu değerlendirilmiş ve görünen hedeflere bombalar atılarak toplam 9 uçuş yapılabilmektedir.

29 ve 30 Ağustos günleri yedişer uçuş yapılmıştır<sup>156</sup>. 31 Ağustos'ta Yzb. Fazıl ve Osman Nuri Efendiler Uşak bölgesi üzerinde çok mühim keşifler yapmıştır. 31 Ağustos'ta 5 sorti uçuş olabilmektedir. Havanın fırtınalı olması sebebiyle bombardıman yapılamamıştır.<sup>157</sup> 26 Ağustos'ta garp cephesi ordularımızın başladıkları büyük taarruz 30 Ağustos Başkumandanlık muharebesi ile kati zafere ulaşmıştır.

1 Eylül sabahı cephe tayyare bölüğünün elinde uçuşa hazır yalnız 6 tayyare kalmış, 25 Ağustos akşamı hazır olan 17 ve sonradan Konya'dan Samsun'dan gelerek iltihak eden 2 uçakla birlikte toplam 19 tayyareden 13'ü büyük küçük tamirlere muhtaç bir halde uçuş yapamaz hale gelmiştir. Ordunun İleri hareketına uyarak cephe komutanlığının emirleri ile cephe tayyare bölüğü de Afyon'a ve sonra Uşak meydanına uçarak intikal etmiştir<sup>158</sup>.

---

Meydanında 4 adet Breguet 14 B-2 uçağı ele geçirilmiştir. Breguet 14 uçakları 1., 2. ve 3. Tayyare Bölüklerinde görev yapmıştır.Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 54

<sup>155</sup> Onarımı yapılan ve *Garipçe* adı verilen uçak daha sonra Türk Hava Kuvvetlerinde kullanılmıştır. Türk havacılar, aynı gün iki Yunan uçağı daha inişe mecbur etmiştir. **Hv.K.Trh.Ş.**, "İlkler," Dosya No:75, s.18; Kaymaklı, **a.g.e.**, s.99; Tanman, **a.g.e.**, s.149-151.

<sup>156</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.101.

<sup>157</sup> Tanman, **a.g.e.**, s. 154.

<sup>158</sup> İntikalden önce Cephe Bölük komutanı ve personeli Batı Cephesi Karargâhına çağrılmış, Cephe komutanı tarafından hepsi kutlanmış ve tebrik edilmiştir. Bu görüşmede Cephe Komutanı Yzb.

Türk Ordusu'nun karşısında mutlak bir yenilgi alan Yunan Ordusu İzmir'e geri çekilmeye başlamıştı. 1 Eylül'den 8 Eylül'e kadar Türk havacıları günde ortalama üç uçuş yapmıştır<sup>159</sup>.

9 Eylül'de uçuş miktarı 8 sorti olmuştur. 9 Eylül'den sonra uçuşlar yine günde ortalama 3-4 sorti olarak azalmıştır. İzmir'e girildiği zaman Gaziemir tayyare meydanında yine birçok malzeme ele geçirilmiştir<sup>160</sup>.

### 1.1.5. Türk Hava Kuvvetleri İzmir'de

17 Eylül 1922 tarihinde hava teşkilatında önemli değişiklikler yapılmıştır. Uçuş Okulu İzmir'e taşınırken, Cephe Bölüğü yeniden ayrılmış ve 1. ve 2. Tayyare Bölükleri Hava Grup K.lığı bünyesinde toplanmıştır. Grup komutanı görevine Bnb. Fazıl atanmıştır<sup>161</sup>. Yeni duruma göre; 1. Bölük dört av ve dört keşif uçağı ile Bnb. Yahya, 2. Bölük dört keşif, dört av uçağı ile Rasit Bnb. Kenan komutasına verilmiştir. 3. Bölük Elcezire'de olup üç keşif bir av uçağı verilmiştir. İzmir'e taşınan Tayyare Mektebine müdür olarak Plt. Bnb. Salim İlkuçan atanmıştır<sup>162</sup>. Bu dönemde Tayyare Mektebi için Batı Cephesi K.lığı ve M. S. B.lığı'ndan subay istenmiştir. İstekli 18 kişiye kurs açılmış ve okulda 20 öğretmen görev yapmıştır. 15 Aralık 1922 tarihinde yeni dönem kursun başlaması planlanmıştır. 1923'de Fransa'dan başlangıç eğitimi için Caudron C27<sup>163</sup> ve Caudron C59<sup>164</sup> uçakları

---

Fazıl'a,"Şu andan itibaren Binbaşılığa terfi ettin. Mustafa Kemal Paşa da tebrik için seni bekliyor" diyerek Fazıl Beyi Başkomutana Binbaşı rütbesiyle takdim etmişlerdir. Başkomutan Mustafa Kemal de Bnb. Fazıl Beyi kutlamış ve "maiyetinizde fevkalade hizmeti görülenleri derhal bir üst rütbeye terfi ettirin" direktifini vermiştir. Bu direktif gereği Batı Cephesi Uçak Bölüğünde bulunan bütün personel 31 Ağustos 1922 tarihinden geçerli bir üst rütbeye terfi etmiştir. Kaymaklı, **a.g.e.**, s.112, 114.

<sup>159</sup> Afyon ve Uşak'ta düşmanın bıraktığı tayyare ve malzemenin sayılması ve tasnifine personel yetişemiyordu. Muhtelif tipte birçok uçak, 20.000 bomba, 40 ton benzin ve yağ başlıca ele geçirilen ganimetlerdendi.

<sup>160</sup> Türk havacılar burada; uçuş kombinezonları, gözlükler, eldivenler, mahrumiyeti çokça çekilen emayit, kanat bezleri, kaplama tahtaları, tekerlek jantları, lastikler, kablolar, bujiler bol miktarda ele geçmiştir.

<sup>161</sup> Özdemir, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.21.

<sup>162</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.115-119.

<sup>163</sup> **Caudron C27 Uçağı:** Çift kişilik eğitim uçağıdır. Türk Hava Kuvvetleri envanterine 39 adet Caudron C27 uçağı girmiştir. İlk dört uçak 1924 yılında Fransa'ya eğitime gönderilen ilk pilotların dönüşünde teslim alınmıştır. Daha sonra uçak miktarı 39'a yükselmiştir. İlk başlarda standart eğitim uçağı olarak kullanılması düşünülmeye rağmen düşük hızı ve motorunun kolaylıkla alev alması

alınmıştır. Hava Okul K.lığına, Kur.Bnb.Hasan İskender atanmıştır. Hava Kuvvetleri Müfettişliği karargahı Konya’da yerleşiktir.<sup>165</sup>

## 1.2 Atatürk Dönemi Türk Hava Kuvvetleri

Yeni Türkiye Devleti, resmi olarak 29 Ekim 1923 tarihinde Cumhuriyet idaresini kabul etmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye’nin devrimlerle yeniden yapılandırılması kapsamında Türk Ordusu’nda da önemli düzenlemeler yapılmıştır<sup>166</sup>. Ancak hava birlikleri bağımsız bir teşkilat haline getirilmemiştir. Şüphesiz o dönemde Mustafa Kemal havacılığa büyük önem vermiştir. Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu) ve Kayseri’de kurulan Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) ile bu hedef ortaya konmuştur.

1923 yılında Hava Kuvvetleri Müfettişliği müstakil tümen olarak Kur.Alb. Muzaffer Ergüder komutasında görevini sürdürmüştür. Hava Kuvvetleri teşkilatı, muharip birlikler, ikmal tesisleri ve Hava Uçuş Okulu’ndan oluşur. Muharip birlikler; üç uçak bölüğü ve bir deniz uçak bölüğü’nden oluşmaktaydı. Hava Kuvvetlerinin, Deniz Tayyare Bölüğü hariç 12 pilot, 18 uçak mevcuttur. Personel ihtiyacını karşılamak için; bu yıl İzmir’de eğitime başlayan Uçuş Okulu’nda 10 Yüzbaşı, 17 Üsteğmen, 5 Asteğmen ve 4 Astsubay pilotaj eğitimine alınmıştır.<sup>167</sup>

1923 yılı sonlarında Hava Kuvvetleri Müfettişi Kur. Alb. Muzaffer Ergüder başkanlığında bir heyet, havacılıkta meydana gelen gelişmeleri görmek ve

---

yüzünden 1929 yılından itibaren Morane Soulner MS147 uçakları ile değiştirilmeye başlanmış ve 1931 yılında hizmet dışı kalmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 62

<sup>164</sup> **Caudron C59 Uçağı**: Çift kişilik eğitim uçağıdır. Türk Hava Kuvvetleri envanterine 40 adet Caudron C59 uçağı girmiştir. 1924 yılında Gaziemir Meydanında konuşlu Hava Okulunda temel eğitim uçağı olarak kullanılmaya başlanmıştır. Çok kullanışlı bulunan Caudron C59 uçakları Hava Okulu’nun Eskişehir Meydanına intikalinden sonra da hem Hava Okulunda hem de diğer hava birliklerinde eğitim uçağı olarak kullanılmaya devam etmiştir. 1936 yılında itibaren Gotha Go145 uçakları ile değiştirilmeye başlanan Caudron C59 uçakları 1938 yılında hizmet dışı kalmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s.63

<sup>165</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.118.

<sup>166</sup> Ancak dünyada genel olarak havacılığın ihmalî söz konusuydu. Hava birlikleri hareket ve eğitim bakımından Genelkurmay Başkanlığına, ikmal ve bakım yönüyle Milli Savunma Bakanlığı’na bağlı kalmıştır. Türk havacılığını geliştirmek ve ülke savunmasında dışa bağımlılığı ortadan kaldırmak için Türk yapımı uçakların üretimine büyük önem verilmiştir. Türk Hava Kurumu vasıtasıyla, havacılığın Türk gençliğine sevdirmesi, pilot yetiştirilmesi için okul açılması, makinist okulu açılması, uçak imalatı, hava spor kulüpleri açılması gibi geleceğe yönelik çalışmalar başlatılmıştır.

<sup>167</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.125-127.



Türkiye'nin bu gelişmeleri takip etmesi için alınacak tedbirleri belirlemek üzere; Fransa, İtalya, Almanya ve İngiltere'yi kapsayan bir inceleme gezisine çıkmıştır.<sup>168</sup>

Cumhuriyet yeni kurulmasına ve ülkenin hemen her alanda ciddi sorunları olmasına rağmen, 1924 yılında hava muharip birliklerinin sayısı arttırılmıştır. İzmir'de bulunan 1. ve 2. Uçak Bölüklerine ilave olarak, 3. Uçak Bölüğü Mardin'de Yedinci Kolordu emrinde, 4. Uçak Bölüğü Erzurum'da 11. Kolordu emrinde, 6. Uçak Bölüğü Eskişehir'de teşkil edilmiştir. İzmir'de konuşlu uçuş okulunda uçuşlar, 5. Bölük tarafından gerçekleştirilmiştir. Malzeme deposu Halkapınar ve Afyon'da teşkil edilmiş, ayrıca Halkapınar'da bir tamirhane kurulmuştur.<sup>169</sup>

1924 yılında sipariş edilen Caudron C27 ve Caudron C59 uçaklarına ilaveten Almanya'dan 20 adet Junkers F-13 Limozin<sup>170</sup>, Fransa'dan 16 adet Breguet 14 A-2 sipariş edilmiştir. Yıl sonuna doğru 10 hava subayı Fransa'ya eğitime gönderilmiş,

1925 yılında Yunanistan ile İtalya arasında yaşanan siyasi gerginlik nedeniyle, İzmir'de bulunan hava birliklerinden bir kısmı ülkenin iç bölgelerine alınmıştır. Bu kapsamda Hava Kuvvetleri Karargahı Eskişehir'e intikal ettirilmiş, takiben 2 ve 6'ncı bölüklerden oluşan Eskişehir Hava İstasyonu kurulmuştur. 1925 yılında, uçak bölük sayısı 10'a ulaşmış İzmir/Gaziemir'de bulunan Hava Uçuş Okulu iki bölüğe çıkarılmıştır. Uçuş eğitiminde; C27, C59, Spad<sup>171</sup> Av uçağı, Breguet-14 Keşif/Bombardıman uçağı ve Junkers A-20<sup>172</sup> uçakları kullanılmıştır.

---

<sup>168</sup> 20 Aralık 1923 tarihinde başlayan gezi, 29 Nisan 1924 tarihine kadar sürmüştür, bu gezi esnasında İtalya'dan 12 adet Savoia S16 uçağı, Fransa'dan başlangıç pilotaj eğitimi için 39 adet Caudron C27 ve tekâmül uçuşları için 32 adet Caudron C59 uçakları sipariş edilmiştir. Fransa ile yapılan anlaşma ile bir kısım Türk subayın Fransa'da uçuş eğitimi almaları ve mukavele yapılan Fransız pilotların Türkiye'de uçuş öğretmenliği yapmaları kararlaştırılmıştır. **Hv.K.Trh.Ş.**, "İlkler," Dosya No:75, s.20.

<sup>169</sup> "Atatürk Dönemi Türk Hava Kuvvetleri", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.58.

<sup>170</sup> **Junkers F13 Limuzin Uçağı:** Nakliye uçağıdır. Türk Hava Kuvvetleri envanterine 3 adet Junkers F.13 Limuzin uçağı girmiştir. Türkiye Otomobil ve Motor Ticaret Anonim Şirketi (TOMTAŞ) Kayseri Uçak fabrikası tarafından 20 adet üretilmesi planlanmış olmasına rağmen üretim yapılmamıştır. Envantere giren 3 adet Junkers F.13 Limuzin uçağından bir tanesi Şubat 1926 tarihinde Almanya tarafından Türkiye'ye hediye edilmiştir. Bir uçak haritacılık faaliyetlerinde kullanılmak üzere fotoğraf uçağı olarak tadil edilmiştir. 3 adet Junkers F.13 Limuzin uçağından ikisi yeni kurulan Türk Hava Postaları (Daha sonra Türk Hava Yolları Adını almıştır)'na 1933 yılında devredilmiştir. Son Junkers F.13 uçağı 1938 yılına kadar Harita Kıtaatı Komutanlığında görev yapmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 66

<sup>171</sup> **Spad 13 Uçağı:** Tek kişilik av uçağıdır. Türk Hava Kuvvetleri envanterine 23 adet Spad 13 uçağı girmiştir. İlk üç uçak Birinci Dünya Savaşı sırasında ganimet olarak ele geçirilmiştir. 20 uçak ise Kurtuluş Savaşı sırasında Almanya'da yaşayan Türkler tarafından toplanan paralarla İtalyan silah tüccarından satın alınarak Türkiye'ye gönderilmiştir. Gemi ile Mersin'e getirilen uçaklar Konya'ya nakledilmiştir. Silahsız olarak gelen Spad 13 uçaklara Alman uçaklarından çıkarılan makineli

1925 yılında teşkilatlanmada büyümeye gidilmiştir. İzmir’de; Uçuş Grup K.lığı ve 2. ve 3. bölüklerden oluşan Uçuş Okul Komutanlığı ile Deniz Uçak Bölüğü konuşlandırılmıştır. Eskişehir’de; 4. ve 5. bölüklerden oluşan Uçak İstasyon K.lığı ve 6., 7., 9. ve 10. bölüklerden oluşan Uçuş Grup K.lığı bulunuyordu.1925 yılında ilk defa meteoroloji ve uçak bakım kursları açılmıştır. Yine bu yıl ilk hava kurmay subay adayları olan Yzb. Emin Nihat Sözeri ve Hüseyin Hüsnü İstanköy Yıldız’daki Harp Akademisi’nde eğitime alınmıştır.<sup>173</sup>

1926 yılında ilk defa atış ve bombardıman eğitimi açılmış, atış ve bombardımancı olarak astsubay ve sivil personel yetiştirilmeye başlanmıştır. Birliklerde yetişmiş makinist ihtiyacını karşılanması amacı ile 23 Nisan 1926 tarihinde Yeşilköy Tayyare Makinist Mektebi açılmıştır<sup>174</sup>.

1926 yılında Türk Hava Kuvvetleri için önemli bir gelişme de Alman Junkers Firması ve Türk Tayyare Cemiyeti’nin ortaklığı ile Kayseri’de kurulan Türkiye’nin ilk uçak fabrikası olan Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi

---

tüfekler monte edilmiştir. Makineli tüfekler atış esnasında senkronizasyon sorununa neden olmasına rağmen 6 uçak hemen hazırlanarak Büyük Taarruza katılmıştır. Yzb. Fazıl Bey 26 Ağustos 1922 tarihinde Spad 13 uçağı ile bir Yunan uçağını yaralayarak mecburi inişe zorlamıştır. Av ve Av eğitim uçağı olarak kullanılan Spad 13 uçakları 1926 yılına kadar hizmet vermiştir Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 52

<sup>172</sup> **Junkers A.20:** Çift kişilik keşif ve bombardıman uçağıdır. Türk Hava Kuvvetleri envanterine 65 adet Junkers A20 uçağı girmiştir. Ocak 1925 tarihinde sipariş edilen 20 adet Junkers A20 uçağı 3 Mart 1925 ve 26 Mart 1925 tarihlerinde 10 uçaklık iki parti halinde teslim alınmış ve montajları İzmir’de yapılmıştır. İlk gelen uçaklar silahlarının gönderilmemesi nedeni ile Temmuz 1926 tarihine kadar hareket görevine verilememiştir. 45 adet Junkers A-20 uçağı gönderilen parçalarla Türkiye Otomobil ve Motor Ticaret Anonim Şirketi (TOMTAŞ) Kayseri Uçak Fabrikasında üretilmiştir. Keşif ve Bombardıman uçağı olarak görev yapan Junkers A-20 uçakları Gazimur Meydanında konuşlu 4. Tayyare Bölüğü ile Eskişehir’deki 6’ncı Tayyare Bölüğünde görevlendirilmiştir. 1928 yılından sonra 21., 24., 27., 28. ve 29’uncu Tayyare Bölüklerinde görev yapan uçaklar 1930 yılındaki Ağrı Harekatına katılmıştır. 1929 yılından itibaren Breguet 19 uçakları ile değiştirilmeye başlanan Junkers A-20 uçakları 1933 yılında 29’uncu Tayyare Bölüğü’nden emekli olmuştur Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 65

<sup>173</sup> “Atatürk Dönemi Türk Hava Kuvvetleri”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.59.

<sup>174</sup> Fransız Hanriot Firması ile Türk Hava Kurumu’nun da dahil olduğu bir anlaşma yapılmıştır. Ancak okulun açılması için yapılan görüşmelerde bir takım sıkıntılar meydana gelmiştir. Fransızlar okulun İstanbul’da açılmasını şart koşmuşlar, Lozan Antlaşması’na göre boğazların 15 km. civarında askeri tesis kurulmasının yasak olması nedeniyle Makinist Okulu’nun sivil olması ve Türk Hava Kurumu’na bağlı olarak faaliyetini sürdürmesi kararlaştırılmıştır. Makinist okulu 1928 yılında masrafları Türk Hava Kurumu tarafından karşılanmak üzere Milli Savunma Bakanlığı’na devredilmiştir

(TOMTAŞ)'nin faaliyete geçmesidir. TOMTAŞ'ın açılışı 6 Ekim 1926 tarihinde yapılmıştır<sup>175</sup>.

### **1.2.1. Hava Müsteşarlığı**

1928 yılında Hava Kuvvetlerinde teşkilat değişikliği olmuştur. 1923 yılında kurulan Hava Müfettişliği 1928 yılında lagv edilmiş ve yerine Milli Savunma Bakanlığına bağlı Hava Müsteşarlığı kurulmuştur<sup>176</sup>. İlk Hava Müsteşarı Tuğgeneralliğe terfi eden Muzaffer Ergüder olmuştur.<sup>177</sup>

### **1.2.2. Hava Taburlarının Kurulması ve Modern Uçakların Alınması**

1920'li yıllarda Türk Hava Kuvvetleri teknik ve personel bakımından hızla yükselen bir güç haline gelmiştir. Bu durumun doğal sonucu olarak teşkilatta da sürekli değişme meydana geliyordu. Bunun önemli bir nedeni de Türkiye'nin bulunduğu coğrafyanın hassas durumu ile dünyanın en güçlü ülkelerinden olan; İngiltere, Fransa, İtalya, Sovyetler Birliği ile sınır komşusu olmasıydı. Gelişmeler her an krize neden olabilecek durumdaydı. Diğer taraftan Lozan Antlaşması ile çözülemeyen bir kısım sorunlar da güçlü bir Türk Hava Kuvvetlerini zorunlu hale getiriyordu.

1928 yılına kadar bölük seviyesinde teşkilatlanan hava birliklerinin yapısında değişiklik yapılarak hava taburlarının kurulması kararlaştırılmıştır. Uçuş Grup ve İstasyon Komutanlıkları lagv edilmiştir. Uçak taburları dörder uçak bölüğü, birer hizmet, makineli tüfek, foto takımı, ışıldak takımından oluşmuştur<sup>178</sup>. 1928 yılında 3 tabur komutanlığı kurulmuştur.

---

<sup>175</sup> Aynı projenin devamı olarak Eskişehir'de bir tamirhane ve bazı tesisler kurulmuştur. 1928 yılında Milli Savunma Bakanlığına devredilen fabrikada "Kayseri Tayyare Fabrikası adı altında 1939 yılına kadar muhtelif tipte 130 civarında uçak üretimi yapılmıştır.

<sup>176</sup> Eskişehir'de bulunan Müsteşarlık karargâhı Ankara'ya taşınarak, önce Hacı Bayramda küçük bir binaya sonra Ulus'ta Işıklar Caddesinde bir apartman katında faaliyetini sürdürmüştür.

<sup>177</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "İlkler," Dosya No:75, s.23; Kaymaklı, **a.g.e.**, s.174.

<sup>178</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.175.

1. Tayyare Tabur Komutanlığı Eskişehir’de kurulmuştur. Komutanlığına Celal Yakal atanmıştır<sup>179</sup>. 2. Tayyare Tabur Komutanlığı Diyarbakır’da kurulmuştur. Komutanlığına Zeki Doğan atanmıştır<sup>180</sup>. 3. Tayyare Tabur Komutanlığı İzmir’de kurulmuştur. Komutanlığına Şefik Çakmak atanmıştır<sup>181</sup>. Hava Kuvvetleri Komutanlığı’nın 1928 yılı bütçesi 4.526.991 Türk Lirasına, toplam personel sayısı 407 kişiye ulaşmıştır. Mevcut uçakların yenilenmesi için tedarik faaliyeti sürdürülmüştür.<sup>182</sup>

1929’da Eskişehir’de bulunan Hava Uçuş Okulu Müdürlüğü lagv edilerek 3 bölükten oluşan Uçuş Eğitim Tabur Komutanlığı kurulmuştur<sup>183</sup>.

1930 yılında İtalyan havacılığı da dünyada sayılı hava güçlerinden birisi durumuna gelmiştir. İtalya’nın Türk pilotlarına eğitim verme teklifi üzerine gelişmekte olan İtalyan havacılığının da denenmesine karar verilmiş ve bir kısım hava personeli İtalya’ya eğitime gönderilmiştir<sup>184</sup>.

1931 yılında yıpranmış olan mevcut deniz uçakları yerine Walrus<sup>185</sup> uçaklarının tedariği yapılmıştır. Uçak Mühendisliği için Fransa’ya eğitime gönderilen Selahattin Raşit ALAN eğitimini tamamlayarak yurda dönmüş, bu yıl ilk makinist subay kursu açılmıştır<sup>186</sup>.

---

<sup>179</sup> Tabur sırası ile eski, 6. ,7., 8., 9. ve 10.bölüklerin; sırasıyla 1. ,2., 21., 41. ve 42. Tayyare bölüğü olarak yapılandırılması ile oluşmuştur.

<sup>180</sup> Tabur sırası ile eski 1., 2. ve 3. bölüklerin; sırasıyla 27, 28 ve 29’uncu Uçak bölüğü olarak yapılandırılması ile oluşmuştur.

<sup>181</sup> Tabur sırası ile eski 1.Deniz Tayyare bölümünün 11. Deniz Tayyare Bölüğü, eski 2. ve 3. Deniz Tayyare bölüklerinin; 31. Deniz Tayyare Bölüğü olarak yapılandırılması ile yeni oluşturulan 24. Tayyare Keşif Bölüğü, 44. Tayyare Av bölüğü olarak yapılandırılması ile oluşmuştur.

<sup>182</sup> “Atatürk Dönemi Türk Hava Kuvvetleri”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.58.

<sup>183</sup> 1929 yılında, 1922 yılından beri Hava Kuvvetlerinin başında bulunan Tuğgeneral Muzaffer Ergüder’in ataması tugay komutanı olarak Kara Kuvvetleri Komutanlığına yapılmıştır. Hava birliklerinin başından ayrılan Muzaffer Ergüder asli sınıfına dönmüştür.

<sup>184</sup> 1930 yılında Türk Hava Kuvvetleri’nde eğitimler; başlangıç uçuş eğitimi Moran Sournier uçakları ile temel uçuş eğitimi Caudron C27 uçağı ile tatbikat uçuşları Breguet 19 uçakları ile yapılmaktadır.

<sup>185</sup> **Supermarine Walrus Mk.II Uçakları:** Tekne gövdeli deniz keşif ve bombardıman uçağıdır. Uzun süredir hizmette olan Savoia uçaklarının değiştirilmesi amacıyla 1937 yılında Milli Bütçe imkanlarıyla 6 adet Supermarine Walrus Mk.II uçağı sipariş edilmiştir. 1938 Nisan’ında gelen uçaklar 11. Deniz Tayyare Bölüğünde görevlendirilmiştir. 1943 yılında Deniz Tayyare Taburlarının lağvedilmesinden sonra 105. Torpido Bombardıman Grup Komutanlığında görevlendirilen Supermarine Walrus Mk.II uçakları 1946 yılının Ocak ayında hizmet dışı bırakılmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 94

<sup>186</sup> Kursu Yzb. Avni Okar, Yzb. İsmail Hakkı, Yzb. Basri Bilgin, Ütğm.Hıfzı DİM gibi çoğunluğunu 1. Dünya Savaşı’na katılmış deneyimli subaylar tercih edilmiştir.

### 1.2.3. Hava Alaylarının Kurulması

Türk Hava Kuvvetleri'nin tabur teşkiline geçmesinden 1932 yılında kadar geçen sürede; komutanların rütbelerinin yükselmesi, alınan yeni uçaklarla uçak miktarlarında artış olması, yetiştirilen personel ve insan gücünün sayısal olarak artması nedeni ile Tayyare Alaylarının teşkiline karar verilmiştir. Yine 1932 yılında ilk kez Amerika'ya uçuş eğitimi için subay gönderilmiştir<sup>187</sup>.

Atatürk'ün emri ile 1. Tayyare Alay Komutanı Celal YAKAL komutasında 3'lü kol, havacılığı Türk Milleti'ne sevdirmek için bir Türkiye turu gerçekleştirmiş ve 5350 km. mesafelik Türkiye turu başarı ile tamamlanmıştır. Atatürk, İzmir'de bulunan hava birlik ve kurumlarını İran Şahı ile birlikte denetlemiştir. Kurulan hava alayları zamanla alınan yeni sistemler nedeniyle yetersiz kalmıştır. Aynı zamanda karargahta da bazı değişiklikler meydana gelmiştir. 1930'lu yılların başlarında hava kuvvetlerinin diğer birimleri şunlardır;

- a) Genelkurmay'da Hava Müşavirliği,
- b) Milli Savunma Bakanlığında Hava Müsteşarlığı,
- c) Ankara Hava Malzeme Deposu,
- d) Eskişehir Uçak Fabrikası,
- e) Kayseri Uçak Fabrikası,
- f) 1, 2 ve 3. Tayyare Alayları (1937'de 4. Tayyare Alayı kurulmuştur.) ile bağlıları,
- g) Yeşilköy Hava Müfrezesi,
- h) Hava Okulu,
- i) Hava Makinist Okulu.<sup>188</sup>

### 1.2.4 Atatürk Döneminde Diğer Havacılık Faaliyetleri

Türk Hava Kuvvetleri personelinin üniforması 1933 yılına kadar bazı işaret ve semboller dışında Kara Kuvvetlerinin kıyafetiyle aynıydı. Gelişmiş ülkelerin çoğunda havacıların kıyafeti gri mavi ve laciverdin farklı tonlarından oluşmuştu. Türk havacılar da havacılığa özgü farklı bir kıyafetin kabul edilmesini talep etmiştir. Bu talepleri üzerine Grimavi renk Genelkurmay Başkanlığı tarafından Türk havacılığının resmi üniformasının rengi olarak kabul edilmiştir. Gri mavi renkli

<sup>187</sup> Hv.K.Trh.Ş., "Kadro Değişiklikleri-2 (1920-1930'lu Yıllar)", Dosya No. 58.

<sup>188</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.211-220.

yakası açık takım elbise içinde, lacivert gömlek, siyah kravat kullanılmaya başlanmıştır<sup>189</sup>.

1933 yılında Amerika'dan Fleet<sup>190</sup> tipi eğitim uçakları alınmış ve bu uçakların akrobasi yeteneği olduğundan, üretici firma Eskişehir'de akrobasi kursu açılmıştır. Cumhuriyet'in 10. yıl kutlamalarında bütün uçucu birlikler Ankara'daki geçit törenine katılmıştır. Bu gösterilere Sovyetler Birliği, İran ve Afganistan'dan da birer ekip katılmış, Tayyare alay komutanlıkları yardımcılıkları ihdas edilmiştir. Bu yıl hava subaylarının da Yüksek Komuta Kursu'na katılması sağlanmıştır<sup>191</sup>.

Cumhuriyet'in 10. yıl kutlamalarına bir uçuş ekibi ile katılan Sovyetler Birliğinin bu ziyaretini iade amacıyla, 1934 yılında Celal Yakal komutasında 5 uçaktan oluşan bir uçuş kolu Sovyetler Birliğine gönderilmiş, Atatürk heyeti kabulünde; "Kendinizi Ruslara iyi gösterin" direktifini vermiştir. Türk ekibin gezisi 20 Nisan 1934 tarihinde başlar ve 18 Mayıs 1934 tarihine kadar devam etmiş, yurda dönüş rotasında, Romanya'ya da ziyarette bulunulmuştur.

1934 yılında düşen bir uçaktan paraşüt kullanılarak ilk defa kurtulma olayı gerçekleştirilmiştir. 1934 yılında bütün pilotlar vatanın bağımsızlığı için son çare olarak intihar pilotluğu yapacaklarını yazılı olarak Atatürk'e bildirmiştir. Bu olay İtalya'nın tehdidi altında bulunan Türkiye'nin kararlılığı bakımından önemli bir husustur. 10. yıl münasebetiyle Ankara'da gösteride bulunan Yunan Hava Kuvvetlerine iade maksadıyla Kur.Yb. Şefik Çakmak komutasında 5 Letov S-16<sup>192</sup> uçağından oluşturulan bir uçuş kolu Yunanistan'a bir ziyaret gerçekleştirmiştir<sup>193</sup>.

---

<sup>189</sup> Bu tip kravatlı elbise daha önce Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından kullanılmaktaydı. Hava Kuvvetleri tarafından da 1933 yılında kullanılmaya başlanmıştır. "Atatürk Dönemi Türk Hava Kuvvetleri", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.59.

<sup>190</sup> **Consolidated Fleet Model 7 Uçakları:** İki kişilik eğitim uçağıdır. 1932 yılında Kayseri Tayyare Fabrikası'nın tekrar faaliyete geçirilmesinden sonra Amerikan Curtiss firması ile Hawk II, Fledgling 2C.1 ve Consolidated Fleet Model 7 uçaklarının üretim anlaşması yapılmıştır. Kayseri Tayyare Fabrikası'nda 12 adet üretilen Consolidated Fleet Model 7 uçakları Hava Okulu'nda başlangıç eğitim uçağı olarak Morane Soutnier MS-147'lerin yerini almıştır. 1945 yılında Miles Magister uçaklarının envantere girmesinden sonra eğitim görevlerinden alınan uçaklar 1947 yılına kadar irtibat görevlerinde kullanılmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 78

<sup>191</sup> Bu kursa kurmay olmamasına rağmen İstiklâl Savaşı'ndaki yararlılığından dolayı süvari sınıfı kökenli Albay Zeki Doğan da kabul edilmiştir.

<sup>192</sup> **Letov S-16T Smolik Uçakları:** İki kişilik keşif ve bombardıman uçağıdır. Balkan ve Doğu Avrupa ülkeleriyle olan yakın ilişkiler ve işbirliği neticesi Çekoslovakya'dan 16 adet Letov S-16T "Smolik" uçağı satın alınmıştır. 8 uçaklık partiler halinde gelen uçakların ilk partisi 17 Mart 1929 tarihinde, ikinci partisi ise 1930 yılı ortalarında gelmiştir. Eskişehir meydanında konuşlu bulunan

1934 yılında Curtiss Fledgling<sup>194</sup> eğitim uçağının lisansı alınarak 10 adedi Kayseri’de üretilmiş ve Atatürk’ün emriyle 1401 numaralı ilk uçak İran’a hediye edilmiştir. Ayrıca dönemin iyi av uçaklarından Curtiss Hawk’ın<sup>195</sup> lisansı alınarak 15 adet Curtiss Hawk uçağı hazır temin edilirken, 15 adedi Kayseri’de üretilmiştir. Yine en iyi av uçaklarından olan Polonya yapısı PZL P24<sup>196</sup> av uçağı lisansı altında üretimine başlanmış, bu uçaklardan 40 adedi hazır alınmış, farklı seride 27 adedi Kayseri’de imal edilmiştir. Türkiye’nin lisans alarak uçak üretme iradesini

---

Tatbikat Bölüğüne verilen Letov S-16T uçaklarında 10 adedi daha sonra hava keşif görevleri için 24. Tayyare Bölüğünde görevlendirilmiştir. Letov S-16 T uçakları Bristol Blenheim uçaklarının envantere girmesinden sonra Yeşilköy Meydanında konuşlu 1. Keşif Bölüğünde görevlendirilmiştir. Personelin beğenisi kazanmış olan Letov S-16T uçakları 1940 yılında Westland Lysander uçaklarının envantere girmesiyle emekliye ayrılmışlardır. Türk Hava Kuvvetleri 25 Mart 1934 tarihindeki Yunanistan Milli Günü’ne Hv.Pl. Yb. Şefik ÇAKMAK komutasındaki 5 adet Letov S-16T Smolik uçağı ile katılmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 77

<sup>193</sup> Bu ziyaretin Yunan Kamuoyundaki yansıması için bkz.: **BCA Fon Kodu: 30..10.0.0. Yer Kodu: 255.717.19. Tarih: 26.4.1934**

<sup>194</sup> **Curtiss 48 "Fledgling" 2.C1 Uçakları:** İki kişilik eğitim uçağıdır. 1932 yılında Kayseri Tayyare Fabrikası’nın tekrar faaliyete geçirilmesinden sonra Amerikan Curtiss firması ile Hawk II, Fledgling 2C.1 ve Consolidated Fleet Model 7 uçaklarının üretim anlaşması yapılmıştır. Kayseri Tayyare Fabrikası’nda üretimi yapılan yedi uçaktan ilki Atatürk tarafından İran’a hediye edilmiştir. Diğer altı uçak 1943 yılına kadar Hava Okulu’nda gözlemci ve makineli tüfek nişancısı eğitimlerinde kullanılmıştır. 1943-1945 yılları arasında 3. Tayyare Alayı’nda irtibat görevlerinde kullanılmış ve 1945 yılında hizmet dışı bırakılmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 80

<sup>195</sup> **Curtiss Hawk CW-II Uçakları:** Tek kişilik av uçağıdır. 45 adet Curtiss Hawk II uçağı Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. 1932 yılında Kayseri Tayyare Fabrikası’nın tekrar faaliyete geçirilmesinden sonra Amerikan Curtiss firması ile Hawk II, Fledgling 2C.1 ve Consolidated Fleet Model 7 uçaklarının üretim anlaşması yapılmıştır. 24 adet Curtiss Hawk II uçağının montajı Kayseri Tayyare Fabrikası’nda yapılmıştır. İlk montaj kiti 30 Ağustos 1932 tarihinde teslim alınmış ve 21 Kasım 1933 tarihinde montajı tamamlanarak Gaziemir’de yeni kurulan 53. Av Bölüğünde görevlendirilmiştir. 24 uçağın montajı Mayıs 1934 tarihinde tamamlanmıştır. Daha sonra ilave yedi uçağın lisans altında üretimi Kayseri Tayyare Fabrikası’nda gerçekleştirilmiştir. 1938 yılında 650 HP motor gücünde ve 3 palli pervaneye sahip olan gelişmiş model 14 Curtis Hawk II uçağının lisans altında imalatı yapılmıştır. Curtis Hawk II uçakları 1943 yılında Kittyhawk ve Tomahawk uçaklarının envantere girmesinden sonra 1945 yılına kadar Hava Okulu’nda av eğitim uçağı olarak kullanılmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 79

<sup>196</sup> **P.Z.L. P-24 Uçakları:** Tek kişilik kapalı kokpite sahip av uçağıdır. Türk Hava Kuvvetleri envanterine P-24A modelinde 20 adet, P-24C modelinde 44 adet ve P-24G modelinde 2 adet olmak üzere toplam 66 adet P.Z.L. P-24 uçağı girmiştir. Ağustos 1936 tarihinde Polonya imalatı olan P.Z.L. P-24/III’ün Ankara’da tanıtımı yapılmış ve aynı yılın ortalarında Türk Hava Kuvvetlerine satışı hususunda anlaşma sağlanmıştır. 14 adet P.Z.L. 24 A uçağı hazır alım olarak alınmış, 6 adet P-24A uçağının montajı Kayseri Tayyare Fabrikası’nda yapılmıştır. 44 adet P-24C uçağından 24 adedinin montajı ve 20 adedinin üretimi Kayseri Tayyare Fabrikası tarafından yapılmıştır. 1939 yılında 2 adet P-24G uçağı Kayseri Tayyare Fabrikası’nda üretilmiştir. 1939 yılında İkinci Dünya Savaşı’nın başlaması ve Polonya’nın işgal edilmesi üzerine P.Z.L. P-24 üretimi son bulmuştur. P.Z.L. P-24 uçakları 21., 41., 42., ve 43. Av Bölükleri’nde kullanılmıştır. 1940 yılında Hurricane ve Morane Soutnier M.S.-406 uçaklarının envantere girmesi ile av görevinden alınmaya ve Hava Okulu’nda Av eğitim uçağı olarak kullanılmaya başlanmıştır. 1943 yılında Merfizon’da aktif görevde olan son P.Z.L. P-24 uçakları Hurricane Mk.IIC uçakları ile değiştirilerek hizmet dışı kalmıştır. Dünyadaki tek hakiki P.Z.L. P-24 uçağı Yeşilköy Hava Müzesi’nde sergilenmektedir. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 87

muhafaza etmesi bu yıllarda da devam etmiştir. Hava hekimliği için bir grup doktor Fransa'ya eğitime gönderilmiştir.

Fransa'ya eğitime gönderilen doktorların eğitimini başarı ile bitirip 1935 yılında yurda dönüşlerini takiben Eskişehir'de Hava Sıhhi Muayene Merkezi açılmıştır. 03 Mayıs 1935 tarihinde gençliğe uçuş sevgisini aşılama için Türkkuşu kurulumu, açılış konuşması bizzat Atatürk tarafından yapılmıştır.

Atatürk 9 Haziran 1936 tarihinde Eskişehir'e gelmiş ve hava birliklerini ziyaret etmiştir. Burada yaptığı konuşmada havacılığın daha da güçlenmesini, kara kuvvetlerine yapılan desteğin keşif ile sınırlı kalmaması gerektiğini belirtir. Atatürk bu ziyaretinde, Türk havacılığının yakalamış olduğu yenilmez güçten duyduğu memnuniyeti ifade etmiştir. 1935 yılında Eskişehir'e intikal eden Tayyare Makinist Mektebi, Mart 1936'da Hava Okullar Komutanlığına bağlanmıştır<sup>197</sup>.

1936 yılında İtalyan lideri Mussolini zaman zaman açık ve kapalı olarak Batı Anadolu üzerinde gözü olduğunu dile getirmekteydi. Mussolini'nin iddialarına karşı Atatürk şiddetle cevap veriyordu ancak İtalyan liderin yayılmacı emelleri sürüyordu. Atatürk, bu gelişmeler üzerine Türkiye'den kalkıp av uçaklarına karşı kendini koruyabilecek, Roma'yı vurduktan sonra tekrar Türkiye'ye dönebilecek bir bombardıman uçağın alınması için. Mareşal Fevzi Çakmak'a direktif vermiştir. Dönemin dünya çapında tanınan pilotu Yzb. Enver Akoğlu bu maksatla görevlendirilmiştir<sup>198</sup>. Bu dönemde dünyada en güçlü ve hızlı bombardıman uçağı olan ve sürati nedeniyle tercih edilmeyen Martin 139WT<sup>199</sup> uçağının alınmasına karar verilir<sup>200</sup>.

---

<sup>197</sup> Zeynep GÜLTEN, **Havacılık Tarihinde Yeşilköy**, Hava Harp Okulu Hava Kuvvetleri Müzesi Yayınları, Ankara, 2010, s. 40

<sup>198</sup> Rifat UÇAROL, **Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu (1898-1962)**, Hava Harp Okulu, İstanbul, 1990, s.83-84

<sup>199</sup> **Martin 139 WT Uçakları:** Uzun menzilli keşif ve bombardıman uçağıdır. 1936 yılında İtalyan Diktatör Mussolini'nin Türkiye'yi tehdit eden ve toprak talebinde bulunan beyanatları üzerine Atatürk'ün emri üzerine; İtalya'ya kadar gidip gelebilecek menzile ve zamanın avcı uçakları tarafından yakalanmamasını sağlayacak hıza sahip bir bombardıman uçağı arayışına başlanmıştır. 1936 yılında Amerika'ya gönderilen ekip tarafından Martin 139W uçaklarının alınmasına karar verilmiştir. Yzb. Enver AKOĞLU'nun tavsiye ettiği tadilatlar fabrika tarafından yapılarak uçaklara Türkiye'ye özel anlamında Martin 139WT adı verilmiştir. 1937 yılında envantere giren Martin 139WT uçakları başlangıçta Çorlu'da yeni kurulan 5. Tayyare Alay K.lığına bağlı 9'uncu Tayyare Taburu'nun 55. ve 56'ncı Tayyare Bölüklerinde görev almıştır. Çorlu Meydanından çoğunlukla Karadeniz üzerinde keşif görevlerinde kullanılmıştır. 1942 yılında Eskişehir'e intikal eden Martin



İspanya iç savaşında önemli başarılar sağlayan Heinkel He111<sup>201</sup> uçakları 1937 yılında Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. Bu yıl dönemin en gelişmiş hafif bombardıman uçağı olan Bristol Blenheimler<sup>202</sup> İngiltere’den alınmıştır. 1937 yılında Hava Kuvvetlerinin alay sayısı dörde çıkarılmıştır. Kara ve Deniz Harp Akademilerinin yanında Hava Harp Akademisi Yıldız’da açılmıştır. Atatürk’ün manevi kızı Sabiha Gökçen askeri pilot olarak yetiştirilmiş ve dünyanın ilk kadın askeri pilotu olmuştur.

Türkiye, havacılıkta meydana gelen gelişmeler paralelinde son yıllarda önemini kaybetmeye başlayan Fransız havacılığının etkisinden kurtulmak için İngiliz ve Amerikan menşeli uçaklar alınmaya başlanmıştır. 1938 yılında tekâmül eğitimi ve av maksatlı Amerikan Curtiss Falcon<sup>203</sup> uçakları satın alınmıştır. Bu yıl

---

139WT uçakları 4. Tayyare Bölüğü’nde uzun menzilli keşif uçağı olarak ve İrtibat Bölüğü’nde nakliye uçağı olarak 1946 yılına kadar görev yapmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 91

<sup>200</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, s.224.

<sup>201</sup> **Heinkel He111 Uçağı:** Bombardıman uçağıdır. 1937 yılı başlarında Ankara’ya tanıtım amacıyla getirilen He-111 uçağı beğenilmiş ve aynı yılın mart ayında 24 adet He-111 uçağının alınmasına karar verilmiştir. 16 uçak 1937 yılında, 8 uçak ise 1938 yılında teslim alınmıştır. Uçakların tamamı 1. Tayyare Alayı’na bağlı 1. Tayyare Taburunun 1. ve 2. Tayyare Bölükleri ile 2. Tayyare Taburunun 3. ve 4. Tayyare Bölüklerinde görevlendirilmiştir. 1940 yılında Baltimor uçaklarının envantere girmesinden sonra 3. Tayyare Alayı’nda B-24 ve Martin W-139 uçakları ile birlikte stratejik bombardıman ve keşif görevlerinde kullanılmıştır. Hizmette olduğu süre içerisinde Almanya’dan düzenli yedek parça akışı olmayan uçakların malzeme ihtiyacı, İngiltere üzerinde düşürülen Alman uçaklarından sökülen parçalarla İngiltere’den sağlanmıştır. Türk personel tarafından “Hain Kel” olarak anılan He-111 uçakları 1945 yılında Mosquito uçaklarının servise girmesi ile hizmet dışı bırakılmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 90

<sup>202</sup> **Bristol Blenheim Uçağı:** Bombardıman uçağıdır. 3 farklı modelde toplam 61 adet Bristol Blenheim uçağı Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. İlk olarak 1937 yılında 12 adet Bristol Blenheim Mk.I uçağı envantere girmiştir. Bu uçaklardan 2 adedi Ekim 1937, 10 adedi ise Şubat 1938 tarihinde teslim alınmıştır. 1938-39 yıllarında 18 adet, Eylül 1939 tarihinde 10 adet Bristol Blenheim Mk.I Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. Bristol Blenheim Mk.I uçakları 10’uncu ve 12. Tayyare Taburları ile 3. Tayyare Alayında görevlendirilmiştir. Kasım 1942 tarihinde 3 adet Bristol Blenheim Mk.IV katılmış ve 3. Tayyare Alayında görevlendirilmiştir. Eylül 1943 tarihinde Bristol Blenheim Mk.V “Bizley” uçakları teslim alınmıştır. Torpido-bombardıman uçağı olan Bristol Blenheim Mk.V “Bizley” uçakları 105. Torpido Grubu ile Hava Okulu’nda görevlendirilmişlerdir. Bristol Beaufort uçaklarıyla değiştirilen Bristol Blenheim uçakları 1944’den itibaren görev dışı bırakılmaya başlanmış, son Bristol Blenheim uçağı 1947 yılında servis dışı bırakılmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 88

<sup>203</sup> **Curtiss-Wright CW-22 Falcon Uçakları:** Eğitim uçağıdır. Türk Hava Kuvvetlerinin modern eğitim uçağı ihtiyacının karşılanması amacıyla satın alınmıştır. 1939’da sipariş edilen uçakların tamamı 1940’da gelmiştir. Bir adet hafif makineli tüfeğe sahip olan CW-22R uçağı kamuflaj boyası nedeniyle “Kara Falcon” olarak isimlendirilmiştir. CW-22R uçağına ilave olarak 1940 yılında CW-22B modelinden 50 adet daha satın alınmıştır. CW-22B uçakları Gümüş rengi boyası nedeniyle “Beyaz Falcon” olarak isimlendirilmiştir. Ağırlıklı olarak tekâmül eğitim uçağı olarak kullanılan Curtiss CW-22 uçakları, Uçuş Okulu 2. Eğitim Taburu 3. Bölüğünde ve Tayyare Alaylarında eğitim irtibat uçağı olarak görev yapmıştır. CW-22 uçakları 1949’da T-6’ların envantere girmesi ile hizmet dışı bırakılmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 99

içinde İran'da hanedan ailesinin bir düğün merasimine katılmak üzere 7 uçak İran'a gönderilmiştir. Yılın diğer önemli bir olayı; Sabiha Gökçen'in Balkan Turu'dur. Altı gün süren ve Vultee tipi uçakla yapılan gezide; Atina, Selanik, Sofya, Belgrat ve Bükreş ziyaret edilmiştir.

### **1.3 1938–1952 Yılları Arasında Türk Hava Kuvvetleri**

1938 yılında Atatürk'ün ölümü sonrasında dünyada da bir savaşın yaklaşmakta olduğunun emareleri ortaya çıkmıştır. Türkiye, riskli bir bölgede varlığını sürdürmek için aktif tarafsız durumunu koruyacağı konusunda açık politika izlemiştir. Savaşlarda Hava Kuvvetlerinin önemi bütün gelişmiş ülkeler tarafından anlaşılmıştır.

Olası bir savaşta en büyük tehlikenin havalardan geleceği konusunda kuşku kalmamıştır. Türkiye bu gelişmeler karşısında batı ülkeleri yakın ilişkiler kurarken hava ordusunu güçlendirme yolunda da ciddi atılımlar yapmıştır. 1938-1952 yılında hava kuvvetleri çapında gerçekleşen büyük değişim dünyadaki gelişmelere uyum sağlamanın hikayesi olmuştur.

#### **1.3.1. Hava Tugaylarının Kurulması**

Türkiye 1930'lu yıllardan sonra dış politikada daha aktif rol oynamaya başlamıştır. Bunun başlıca sebepleri; her şeyden önce Türkiye dönemin en güçlü devletleri olan Rusya, İngiltere, Fransa ve İtalya ile komşu durumdadır. İkinci olarak Türkiye'nin komşuları ile çözülememiş bazı sorunları bulunmaktadır. Üçüncüsü Lozan Antlaşması'ndan kaynaklanan Boğazların silahtan tecridi sorunu, Hatay sorunu gibi önemli meselelerin varlığı Türkiye'yi rahatsız etmektedir. Dördüncü olarak İtalyan Lideri Mussolini'nin Türkiye aleyhtarı söylemlerine Atatürk sert cevaplar vermektedir. Ancak bir kriz durumu oluşmadan Türkiye ciddi tedbir almak zorundadır. Beşincisi Balkan Devletlerinin aralarındaki rekabet Türkiye ile dostluk ilişkilerini kuvvetlendirmelerini zorunlu hale getirmiştir. Altıncısı hızla değişen ve süratle bir çatışmaya doğru giden dünyada devletler de süratle silahlanmaktadır. Son olarak da büyük devletler arasında Birinci Dünya Savaşı'nda başlayan ve savaş sonu antlaşmalarla daha da karmaşık hal alan gerginlik her gün büyüyordu. Atatürk 1932

yılında Mac Arthur'la yaptığı görüşmede bu hususu açıkça tespit etmiş ve dünyanın hızla bir felakete doğru sürüklendiğini beyan etmiştir.<sup>204</sup>

1930'lu yılların başında bin uçağı bulunan bir ülke dünyada sayılı bir güç olurken bu rakam 1935 yılında binlerle ifade edilmeye başlanmıştır. Ortalama bir uçağın fiyatının atmış bin lira yıllık idamesinin yine atmış bin lira olduğu bu dönemde Türkiye hava kuvvetlerini güçlendirmek durumundaydı.<sup>205</sup>

Türk Hava Kurumu'nun Altıncı Kurultayı'nda Başbakan İsmet İnönü konuşmasında altı çizilecek önemli tespitler yapmıştır. Başbakan konuşmasında;

*“Havaya kâfi derecede önem verdiğimizizi söyleyemeyiz. Türk vatandaşının benim ağızından işiterek ve acı olarak bilmesi lazımdır ki, Türkiye bir hava tehlikesi altındadır. Hava tehlikesini bütün dağlarımız, çok mamur olmayan geniş sahalarımız kolaylıkla önleyebilir zannı ham ve yanlış bir zandır”*

demıştır.<sup>206</sup> Türk Hava Kuvvetleri 1932 yılında Alay teşkilatına geçtikten sonra yukarıda bahsedilen iç ve dış gelişmelere paralel olarak büyümesini sürdürmüştür. 1939 yılına kadar hava birlikleri alay ve müstakil tabur şeklinde yapılandırılmıştı.<sup>207</sup> Hava birlikleri hareket ve eğitim yönünden Genelkurmay Başkanlığı'na, lojistik destek ve tedarik yönünden Milli Savunma Bakanlığı'na bağlıydı. Hava sınıfı subayların da rütbeleri zaman içinde yükseliyordu. Generallik sırası yaklaşan hava albaylarının terfisini sağlamak ve sorumluluğu daha alt seviyelere devretmek için 22 Mayıs 1939 tarihi ve 25430 sayılı emirle tugay teşkilatına geçilmiştir. Bu kapsamda; Komutanlığına Albay Yahya Razi Biltan'ın atandığı 1. Hava Tugayı Eskişehir'de<sup>208</sup>, Komutanlığına Albay Celal Yakal'ın atandığı 2. Hava Tugayı İzmir'de<sup>209</sup> konuşlanmıştır<sup>210</sup>.

<sup>204</sup> **Atatürk ve Vecizeleri**, Türk Hava Kuvvetleri, Ankara, 1961, s.211.

<sup>205</sup> “Türk Hava Kurumunda Altıncı Kurultay”, **Uçan Türk**, 1935, s.233.

<sup>206</sup> “Türk Hava Kurumunda Altıncı Kurultay”, **Uçan Türk**, 1935, s.235.

<sup>207</sup> Kaymaklı, **Havacılık Tarihinde Türkler 3**, s.21.

<sup>208</sup> 1. Hava Tugay K.lığına 1 ve 4. Tayyare Alayları bağlanmıştır.

<sup>209</sup> 2. Tugay Komutanlığına 3. Tayyare Alayı bağlanmıştır. Ayrıca 2. Tayyare Alayı bünyesinde Eskişehir'de Hava Okulu, Merzifon'da Atış Bombardıman Okulu, 5. Müstakil Deniz Taburu, 9. Müstakil Bombardıman Uçak Taburu Genelkurmay'ın hareket kontrolüne alınmıştır. Bkz. Nikolajsen, **a.g.e.**, s.75-77; Kaymaklı, **a.g.e.**, Cilt III, s.21

<sup>210</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, Cilt III, s.21

Teşkilatta yapılan bu değişikliklerle 1940 yılı general terfilerinde ilk defa hava subayları da generalliğe terfi etmiştir. İlk hava generalleri; Zeki Doğan, Şefik Çakmak, Celal Yakal ve Yahya Razi Biltan'dır.<sup>211</sup> 1940 yılında Türk Hava Kuvvetleri<sup>212</sup>, hareket ve eğitim bakımından Genelkurmay Başkanlığı'na, ikmal bakımından ise Milli Savunma Bakanlığı'na bağlıydı. Türkiye, İkinci Dünya Savaşı'nın şiddetle devam ettiği bir dönemde seferberlik ilan etmeksizin, hiçbir devlete karşı harekete geçme niyetinde bulunmadan milli sınırlar içinde silahlı bekleyişe geçmiştir. Hudutlarına saldıran kim olursa olsun o devlete muharip olacağını tüm dünyaya ilan etmiştir.<sup>213</sup>

1940 yılında Hava Kuvvetlerinde; 4 general, 3 albay, 17 yarbay, 33 binbaşı, 82 yüzbaşı, 110 üsteğmen, 49 teğmen olmak üzere 298 subay<sup>214</sup>, 143 pilot erbaş, 39 bombardımcı erbaş ile 239 sivil ve erbaş makinistten oluşmaktadır. 1940 yılında Hava Kuvvetleri bütçesi 24.277.621.82 liradır. Bunun dağılımı aşağıdaki gibidir<sup>215</sup>;

<b>Tahsis Kalemi</b>	<b>Miktarı</b>	<b>Yüzdesi</b>
Maaş, ücret ve bunlarla ilgili giderler	6.079.990.84 lira	% 22,3
Harp gereçleri	15.973.907.01 lira	% 58,5
Uçak fabrikaları işçi ücreti	1.207.584.53 lira	% 4,5
İnşaat işleri	2.589.666.37 lira	% 9,5
İdari kısımlar için tahsis	1.426.473.07 lira	% 5,2

<sup>211</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "Türk Havacılık Tarihinde İlkler", Dosya No:75, s.41.

<sup>212</sup> 1928 yılında Milli Savunma Bakanlığı bünyesinde kurulan Hava Müsteşarlığı 7 şubeden oluşuyordu. Bu şubeler; Harekat, Malzeme, Zat İşleri, Levazım, Sıhhiye, İnşaat ve Fen Şubelerinden meydana geliyordu. Genelkurmay bünyesinde bulunan Hava Müşavirliği ise Eğitim ve Harekat Şubesinden meydana geliyordu. Eğitim Şubesi; Eğitim, Okullar ve Kurslar ve Zat İşlerinden oluşmaktaydı. Harekat Şubesi; Harekat, İstihbarat, Plan, Teşkilat, İkmal ve Muhabere bölümlerinden oluşmuştur.

<sup>213</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "1940 Türk Hava Kuvvetleri", HT-216, Ankara,1950, s.4-6.

<sup>214</sup> 30 pilot, 48 makine ve 20 rasit subay

<sup>215</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "1940 Türk Hava Kuvvetleri", HT-216, Ankara,1950, s.5-7.

### 1.3.1.1. Muharebe Uçakları<sup>216</sup>

	1. Al	2. Al.	3. Al.	4. Al.	5. Al.	Müs. Dz. Tb.	Hr. Ak. Kf. Tb.	Esk. Hv. Ok.	Merz. Hv. Ok.	Toplam
<b>Blenheim 1</b>			34							<b>334</b>
<b>Firey Battle</b>	28									<b>28</b>
<b>Vultte V11</b>		36								<b>36</b>
<b>Heinkel He 111</b>	22									<b>22</b>
<b>Martin 139</b>					19					<b>19</b>
<b>Spitfire</b>				2						<b>2</b>
<b>Hurricane</b>				30						<b>30</b>
<b>Morene 406</b>				29						<b>29</b>
<b>P.Z.L.</b>				9	19			9		<b>37</b>
<b>Curtis Hawk</b>			27							<b>27</b>
<b>W.Lysander</b>							12		12	<b>24</b>
<b>Sup.Saouthamton</b>						5				<b>5</b>
<b>Sup. Walrus</b>						5				<b>5</b>
<b>Toplam</b>	<b>50</b>	<b>36</b>	<b>61</b>	<b>70</b>	<b>38</b>	<b>10</b>	<b>112</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	<b>298</b>

### 1.3.1.2. Eğitim Uçakları<sup>217</sup>

	1. Alay	2. Alay	3. Alay	4. Alay	5. Alay	Müs. Dz. Tb.	Hr. Ak. Kf. Tb.	Esk. Hv. Ok.	Merz. Hv. Ok.	Top.
<b>Avro-Anson</b>	1		1					4		<b>6</b>
<b>Dragon</b>								4		<b>4</b>
<b>Falcon CW22</b>	1		2	3	3		8	39		<b>48</b>
<b>Fucke Wulf</b>			1		1			1		<b>3</b>
<b>Fledling</b>								5		<b>5</b>
<b>Breguet 19/7</b>	3		1					24		<b>28</b>
<b>Gotha 145</b>								42		<b>42</b>
<b>Smolik</b>									9	<b>9</b>
<b>Kool Hoven</b>								1		<b>1</b>
<b>Monaspar</b>								1		<b>1</b>
<b>Hanriot 182</b>								31		<b>31</b>
<b>Feet</b>								11		<b>11</b>

<sup>216</sup> Hv.K.Trh.Ş., “1940 Türk Hava Kuvvetleri”, HT-216, Ankara,1950, EK-3.

<sup>217</sup> Hv.K.Trh.Ş., “1940 Türk Hava Kuvvetleri”, HT-216, Ankara,1950, EK-3.

<b>Yekün</b>	<b>5</b>		<b>5</b>	<b>3</b>	<b>4</b>		<b>8</b>	<b>163</b>	<b>9</b>	<b>189</b>
--------------	----------	--	----------	----------	----------	--	----------	------------	----------	------------

1940 yılında ikmal sistemi bakımından sıkıntılar yaşanmaktaydı. Tedarik edilen ve depolanacak malzemeler; İzmir, Eskişehir ve Kayseri depolarına sevk ediliyordu. Bir kısım malzemeler ise birliklere verilen paralar ile mahalli piyasadan alınmaktaydı<sup>218</sup>. 1940 yılında Ankara’da bir bölge tamirhanesi, İstanbul, Eskişehir, Afyon ve Malatya’da Mıntika Depo Amirlikleri bulunmaktaydı<sup>219</sup>.

### 1.3.2. Hava Tümenlerinin Kurulması

1940 yılında dört hava albayı ilk hava generalleri olarak terfi etmiştir<sup>220</sup>. Genelkurmay Başkanlığı’nın 16 Ağustos 1943 tarih ve 2992 sayılı emri ile hava teşkilatında bazı değişiklikler yapılmıştır.<sup>221</sup> Hava teşkilatında değişiklik yapılmasında yine tugay teşkilatına geçerken ortaya çıkan gerekçeler sebep olmuştur. Terfi sırası gelen hava tuğgenerallerin bir üst rütbeye yükseltilmesi ve teşkilatın artan uçak sayısı ve personele göre yeniden değişmesi gerekmiştir. 16 Ağustos 1943 tarihinde yapılan değişiklikle 1. ve 2. Hava Tugayları aynı numara ile tümen komutanlığı seviyesine yükseltilmiştir<sup>222</sup>.

Tayyare Alayları 3 taburdan oluşuyordu. Yapılan değişiklikle 3. Taburlar lagv edilmiştir. Taburların her alayda 1. ve 2. Tabur olarak adlandırılmasına karar verilmiştir<sup>223</sup>. Bölüklerin de eski numaraları değişmiş ve alayların bağlısı taburların

<sup>218</sup> 1940 yılında İngilizlerden alınan 25 milyon sterlin krediden hava kuvvetlerine aktarılan 4.624.000 Sterlin ile tedarik edilen malzemeler ile yurt içinden; Şakir Zümre, Nuri Killioğlu ve askeri fabrikalardan temin edilen malzemeler Ankara, Eskişehir, Kayseri Hava Mıntika Depolarında toplanarak ihtiyaç sahibi birliğe dağıtımı yapılmaktaydı.

<sup>219</sup> Yine 1938 yılında İngilizlerden alınan 10 milyon sterlin kredi ile bir Tayyare Motor Fabrikası kurulması için Maliye Bakanlığınca Milli Savunma Bakanlığı’na aktarılmış ama dünyadaki olumsuz gelişmeler buna imkân vermemiştir. **Hv.K.Trh.Ş.**, “1940 Türk Hava Kuvvetleri”, HT-216, Ankara,1950, s.95, 96.

<sup>220</sup> Zeki Doğan, Şefik Çakmak, Celal Yakal ve Yahya Razi Biltan

<sup>221</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “Türk Havacılık Tarihinde İlkler”, Dosya No. 75, s.42; Kaymaklı, **a.g.e.**, Cilt III, s.222.

<sup>222</sup> Tümen İrtibat Kıtalarının uçak geldikçe oluşturulması planlanmıştır. Malzeme geldikçe Oto Tabur Komutanlıkları ihdas edilecek, Muhabere Takımları Muhabere Bölükleri olarak düzenlenmiştir. Hava Alayları, Tümen karargâhına bağlanmıştır. Kaymaklı, **a.g.e.**, s. Cilt III, s.222.

<sup>223</sup> Tayyare Alayları bünyesinde bulunan Uçaksavar taburlarının numarası 3, yer birliklerinin tabur numarası ise 4 olarak kullanılması kararlaştırılmıştır. Yine Tayyare Alayları ile Keşif Grupları

emrindeki bölükler 1., 2., 3. ve 4. bölük olarak adlandırılmıştır.<sup>224</sup> Keşif birliklerine Hurricane Bölüğü verilerek Keşif Taburları oluşturulmuştur. Bağlı birliklerin eklenmesiyle Taburlar Keşif Grupları haline getirilmiş ve Hava Tümenlerine bağlanmıştır. 5. Deniz Tayyare Taburu 105. Deniz Keşif Grubu haline getirilmiştir<sup>225</sup>.

1943 yılında yapılan önemli bir değişiklik de Eskişehir’de Hava Okullar Komutanlığının teşkil edilmesi olmuştur. Hava Okullar Komutanlığı emrinde; Eskişehir’de 1 No’lu Hava Okulu, Malatya’da 2 No’lu Hava Okulu, Diyarbakır Hava Makinist Okulu ile Ankara Hava Astsubay Okulu Komutanlıkları bulunmaktaydı. Hava Makinist Okulu’nun ihtiyaca cevap verecek şekilde teşkili için Diyarbakır’da bulunan Hava Makinist Okulu 1950 yılına kadar burada görev yaptıktan sonra İzmir’e intikal etmiştir<sup>226</sup>.

### **1.3.3. Ayrı Bir Kuvvet (Teşkilat) Olarak Hava Kuvvetleri Komutanlığı**

Türk Hava Kuvvetleri 1 Haziran 1911 tarihinden başlamak üzere sürekli gelişmiş, teknik ve personel bakımından büyümesini sürdürmüştür. Osmanlı Devleti, 1920 yılında Osmanlı Hava unsurunu lagv etmesine rağmen Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin ilk kurduğu teşkilatlardan birisi Hava Kuvvetleri olmuştur.

Hava Kuvvetleri, İstiklal Harbi’nde yüksek performans göstermiş, savaşın kazanılmasında önemli katkıları olmuştur. 5 Temmuz 1922 tarihinde teşkil edilen Kuva-yı Havaiye Müfettişliği 3 Şubat 1923 tarihinde Hava Kuvvetleri Müfettişliği olarak değiştirilmiştir.<sup>227</sup> 1928 yılına kadar devam eden ve karargâhı Eskişehir’de bulunan Hava Kuvvetleri Müfettişliği bu yıl lagv edilmiştir. 1928 yılında Milli Savunma Bakanlığına bağlı Hava Müsteşarlığı kurulmuştur. Karargâh Ankara’ya taşınmıştır.<sup>228</sup>

---

emrinde de birer İrtibat Kıtası kurulması kararı verilmiş ancak bu birliklerin faaliyete geçişi uçaklar gelince başlayacaktır.

<sup>224</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, Cilt III, s.222.

<sup>225</sup> Nikolajsen, **a.g.e.**, s.

<sup>226</sup> Celal Uzar, “**Tayyare Mektebi’nden 2. Ana Jet Üs Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı’na 1912-2002**”, (Basılmamış Kitap) Hv. K.K. Tarihçe Şube Arşivi, HT-343.

<sup>227</sup> Nikolajsen, **a.g.e.**, s.283,284.

<sup>228</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, Cilt III, s.172-175.

Hava Kuvvetlerinin karargâhının adı, yeri ve bağlı olduğu üst makam sık olarak değişmiştir. Hava birlikleri de bu sürede sürekli gelişerek büyümeyi sürdürmüştür. Bu bağlamda; 1928 yılında Hava Taburları, 1932 yılında Hava Alayları, 1939 yılında Hava Tugayları, 1943 yılında Hava Tümenleri kurulmuştur. Yine eğitim amacıyla kurulan okullar da farklı yerde bulunuyor ve bir düzen kurulamıyordu. Diğer yandan hava generallerinin sayısının her yıl artması ve sayılarının artması ile bütün hava unsurlarının bir otorite altında toplanmasını zorunlu hale getirmekteydi.

1944 yılında hava kuvvetlerini teşkil eden muharip birlikler ile ikmal, bakım, eğitim, sağlık tesisleri ikmal ve idare bakımından Milli Savunma Bakanlığı'na, hareket ve eğitim bakımından Genelkurmay Başkanlığı'na bağlıydı. Bu hizmetler Milli Savunma Bakanlığı'nda Hava Müsteşarlığı, Genelkurmay'da Hava Müşavirliğine bağlı bürolar tarafından icra edilmekteydi.<sup>229</sup> Bu durumda hava kuvvetlerinin sevk ve idaresinde ikilik olduğu gibi sorumlulukta da bir takım sıkıntılar yaşanmıyordu. Bu mahzurları ortadan kaldırmak ve havacılığı dünyada meydana gelen gelişmelere uyumlu hale getirmek için 31 Ocak 1944 gün ve 3546 sayılı onayı ile Hava Kuvvetleri Komutanlığı kurulmuştur.<sup>230</sup>

31 Ocak 1944 gün ve 3546 sayılı onayı ile Hava Kuvvetleri Komutanlığı da Kara ve Deniz Kuvvet Komutanlıklarında olduğu gibi doğrudan Genelkurmay Başkanlığı'na bağlanmıştır. Yer konusunda bir takım sıkıntılar yaşanmış ancak karargâh kuvvet seviyesinde ilk olarak 2 Şubat 1944 tarihinde Opera (Ulus) Semtinde bulunan Türk Hava Kurumu tesislerinde faaliyete başlamıştır.<sup>231</sup>

Müstakil Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın kurulması ile komutanlık bünyesinde ve uzantıları olan diğer kurumlarda yoğun bir çalışma başlamıştır. İlk Hava Kuvvetleri Komutanı olarak Hv.Pl.t. Tümğ. Zeki Doğan atanmıştır<sup>232</sup>. Kurmay Başkanlığına Yb. Gavsî Uçagök nezaret etmiş, Albay Zühtü Gökçal, beş-altı ay gibi kısa bir süre Kurmay Başkanlığına vekalet etmiştir. Daha sonra Kur. Alb. Asım Uçar atanmıştır.

---

<sup>229</sup> Kaymaklı, a.g.e., Cilt III, s.273.

<sup>230</sup> Hv.K.Trh.Ş., "Zühtü Gökçal Hatıralarımdan," "Hava Birlikleri Teşkilat, Lagv, İntikal (1940-2006 Yılları)", Dosya No. 60. Kaymaklı, a.g.e., Cilt III, s.273.

<sup>231</sup> Kaymaklı, a.g.e., Cilt III, s.273.

<sup>232</sup> Hv.K.Trh.Ş., "İlkler Dosyası", Dosya No. 75.



Zeki Doğan'dan boşalan Hava Müsteşarlığına Tümğ. Yahya Razi Biltan, Genelkurmay Hava Yarbaşkanlığına Tümgeneral Şefik Çakmak, 1. Hava Tümen Komutanlığına Tuğgeneral Muzaffer Gökse'nin, 2. Hava Tümen Komutanlığı'na Tümgeneral Celal Yakal getirilmiştir. Kara Kuvvetleri emrine verilen keşif kuruluşları tekrar Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlanmıştır. Muharip birlikler derhal komutanlığa bağlanmış, Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olan ikmal ve sağlık birimleri ile Genelkurmay'a bağlı eğitim tesislerinin devri aşamalı olarak yapılmıştır<sup>233</sup>.

İkinci Dünya Savaşı yıllarında 5. Tayyare Alayı 2. Taburuna bağlı 3. ve 4. Tayyare Bölükleri FW190<sup>234</sup> uçakları ile donatılarak Alemdağ/Sarıgazi Meydanına intikal ettirilmiştir<sup>235</sup>. Hava Kuvvetlerine ilk radar 1944 yılında alınmış ve Etimesgut Meydanında montesi yapılmıştır. Etimesgut'ta konuşlu 4. Tayyare Alayın 1. Taburunun Hurricane uçakları ile kalibrasyonu yapılmıştır. 1 Ekim 1944 tarihinde Yeşilköy'de Radar Bölge Müdürlüğü kurulmuştur.<sup>236</sup>

#### 1.3.4. Hava Kuvvetleri Komutanlığında Filo ve Üs Yapısına Geçiş

31 Ocak 1944 tarihinde müstakil kuvvet olan Hava Kuvvetleri Komutanlığı 1950 yılına kadar teşkilatta önemli değişiklikleri tamamlamıştır. Hava Harp Akademisi dışında diğer hava birlikleri kuvvet bünyesine alınmıştır. 1950 yılından sonra komutanlık içinde TMK (Teçhizat-Malzeme-Kadro) ve isim değişiklikleri değişmeye devam etmiştir. Bu değişiklikler içinde önemli bazı kırılma noktaları bulunmaktadır. Bunlardan en önemlisi 31 Mart 1951 tarihinde Hava Kuvvet

<sup>233</sup> Kaymaklı, a.g.e., Cilt III, s.274.

<sup>234</sup> **Fucke Wulf FW-190A3 Uçakları:** Av uçağıdır. 1941 yılında Almanya ile yapılan ticaret anlaşması sonucunda Almanya'dan 72 adet FW-190A3 uçağı alınmıştır. Mart – Ağustos 1943 tarihleri arasında Türkiye'ye getirilen Fw-190A3 uçakları Türkiye'de ilk uçuşunu 10 Haziran 1943 tarihinde Bursa Meydanında yapmıştır. Bursa Meydanında konuşlu olan 5. Tayyare Alayının 1., 2., 3. ve 4. Tayyare Bölüklerinde görevlendirilmiştir. İstanbul Sarıgazi Meydanına intikal ederek İstanbul'un hava savunması görevini de üstlenen Fw-190A3 uçakları bek tekeri ve gaz kolu yüzünden sıkıntı yaşamıştır. Fw-190A3 uçaklarının son uçuşu Tğm. Orhan AKSU tarafından Kasım 1947 tarihinde yapılmış ve bu tarihten sonra hizmetten çekilmiştir. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 107

<sup>235</sup> Bu dönemde Türkiye'de radar ile kontrol etme imkanı olmadığından ani baskınlar karşısında hazır olmak için Çamlıca tepesine oldukça yüksek bir tahta kule yapılmış ve kule yanına bir saman yığını hazırlanmıştır. Düşman uçağı tespit edildiği takdirde saman yığını ateşe verilecek ve uçakların kalkışı için zaman kazanılacaktı. Kaymaklı, a.g.e., Cilt III, s.279.

<sup>236</sup> Kaymaklı, a.g.e., Cilt III, s.282-284.

Komutanlığı tarafından “Değişen Birlik Adları Hakkında” konulu emirle, Genelkurmay Bşk.lığının 23 Mart 1951 gün ve 121252 sayılı buyruğu ile onaylanan 1951 Hava Kadro ve Kuruluşunda değişiklikler yürürlüğe girmiştir. Türk Hava Kuvvetlerinin, II. Dünya Savaşı sonrası Amerikan uçakları ile teçhiz edilmesine ağırlık verilmiştir. Türkiye bu dönemde NATO üyesi olmak için girişimlerini sürdürmekteydi. Askeri teşkilat olarak NATO standartlarının uygulanması ve dünyada gelişen sistemlere paralel bir yapılanmaya gidilmesi benimsenmiştir. Teşkilatta da Amerika’da uygulanan filo ve üs sistemi benimsenmiştir. Yapılan değişikliklerle;

- a. Uçuş Bölüğü yerine “Kol”,
- b. Uçuş Taburu yerine “Filo”,
- c. 2–3 Filonun birleşmesi ile teşekkül edecek birliği “Uçuş grubu”, Meydan hizmet Taburu yerine “Üs hizmet grubu”,
- d. Bakım İkmal (Park ve seyyar tamir evi) yerine “Bakım ve İkmal Grubu”.(Park ve seyyar tamir evi),
- e. 1–2 Uçuş grubu ile üs hizmet ve bakım ve ikmal gruplarından teşekkül edecek birliğe (Eski Tayyare Alayı) “Üs”,
- f. Hava Tümeni yerine “Hava Kuvveti”,
- g. Hava Teknik ve uçuş okullarındaki muhtelif ihtisas okullarına, grup (Muharebe Gr. Makinist Gr. Tatbiki Uçuş, Gr. İlâh...) adları verilmiştir.<sup>237</sup>

Zamanla filo komutanlıklarının binbaşı olan kadrosunun kadro-rütbe uyumsuzluğuna neden olması nedeniyle kadroların binbaşılıktan yarbaylığa yükseltilmesi 23 Temmuz 1959 tarihinde uygulamaya başlanmıştır<sup>238</sup>. 16 Kasım 1961 tarih ve OPS: 0929-3573-61 ORG. Sayı ve Hava Kuvvetlerinin Reorganizasyonu konulu emir ile 31 Mart 1951 tarihli emir ile; “Filo” ve “Uçuş grubu” olarak kurulan bir kısım birliklerin bağluları ile birlikte üsler ile aynı seviyede oldukları görüldüğünden Üs Komutanlığı olarak yapılandırılmalarına karar verilmiştir. Bu kapsamda; 3, 4, 5. Üslerin kurulması, 7 ve 10’ncü üslerin ise intikal sonrası kurulması kararı verilmiştir.<sup>239</sup> Hava Kuvvetleri Komutanlığı uçuş filoları tarihinde önemli bir diğer kırılma noktası da 4 Nisan 1972 tarihli düzenlemedir. Bu

<sup>237</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**,”31 Mart 1951 tarih ve Değişen Birlik Adları Hakkında” Emir, “Hava Birlikleri Teşkilat, Lagv, İntikal (1940-2006 Yılları)”, Dosya No. 60, No. 16.

<sup>238</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**,”31 Mart 1951 tarih ve Değişen Birlik Adları Hakkında” Emir, “Hava Birlikleri Teşkilat, Lagv, İntikal (1940-2006 Yılları)”, Dosya No. 60, No. 5

<sup>239</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**,”31 Mart 1951 tarih ve Değişen Birlik Adları Hakkında” Emir, “Hava Birlikleri Teşkilat, Lagv, İntikal (1940-2006 Yılları)”, Dosya No. 60, No. 25.

emirde dikkati çeken önemli bir husus ise numarası değişen filoların eski tarihlerini muhafaza edeceklerinin belirtilmiş olmasıdır.<sup>240</sup>

### 1.3.6. Hava Kuvvetleri Komutanlığı Envanterine Jet Uçaklarının Girişi

İkinci Dünya Savaşı'nın devam ettiği zamanda havacılıkta önemli değişiklikler meydana gelmiştir. Bunlardan biri de tepkili motorların yoğun olarak kullanılmaya başlaması olmuştur. 1952 yılından itibaren taktik birlikleri jet uçakları ile modernize edilmeye başlanmıştır.<sup>241</sup> İlk envantere giren jet uçakları F-84G<sup>242</sup> ve F-86<sup>243</sup> uçaklarıdır. Türkiye'ye Amerikan yardımı kapsamında gelen İlk jet uçağı modeli olan F-84G'ler 9. Ana Jet Üs K.lığı-Balıkesir'de uçurulmuştur. Nükleer silah taşıyabilen F-100<sup>244</sup> ve 1964 yılında F-104<sup>245</sup> uçakları envantere girmiştir. 1966

<sup>240</sup> Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın 4 Nisan 1972 tarih ve HRK.D.:0950-372-72-Hrk.Anlz.Ş., "Hava Birliklerinin Yeniden Numaralandırılması", "Hava Birlikleri Teşkilat, Lagv, İntikal (1940-2006 Yılları)", Dosya No. 60.

<sup>241</sup> **Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, Tarihsiz, s.55; Özdemir, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.27; **Resimlerle Türk Havacılık Tarihi**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 1968, s.14.

<sup>242</sup> **F-84 Uçakları:** Bombardıman uçağıdır. 1952-1968 yılları arasında, 479 adet F-84G, 107 adet F-84F ve 185 adet F-84Q, 69 adet RF-84F olmak üzere dört farklı modelde toplam 840 adet F-84 uçağı Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. 29 Mart 1952 tarihinde göreve başlayan F-84G uçakları Türk Hava Kuvvetleri envanterine giren ilk jet savaş uçağı ve en fazla sayıda envantere giren uçak özelliğine sahiptir. İlk akrotim olan "Milli" akrotimi (1952-1962) ve Akrep akrotimi (1957-1958) F-84 G uçakları ile uçmuştur. F-84 G uçakları 1953 yılı sonunda 12 filo komutanlığında kullanılan standart av-bombardıman uçağı olmuş ve 1966 yılında F-84 F ve F-84 Q uçakları ile değiştirilmiştir. F-84F uçakları 1959-1975 ve F-84Q 1964-1975 yılları arasında hizmete girmiştir. Foto keşif yeteneğı de bulunan F-84Q uçakları foto keşif görevlerini de yerine getirmiştir. 1956-1980 yılları arasında görev yapan RF-84F uçakları foto keşif görevlerinde 113. 114., 182., 184., 192. Filo Komutanlıklarında görev yapmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 120

<sup>243</sup> **F-86 E Uçakları:** Jet av uçağıdır. 1954-1968 yılları arasında, toplam 107 adet F-86E uçağı Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. 18 Temmuz 1954 tarihinden itibaren hizmete girmeye başlayan F-86 uçakları Türk Hava Kuvvetlerinin ilk jet av önleme uçağıdır. 141. Filo K.lığı 7 Eylül 1954 tarihinde ilk F-86 filosu Eskişehir Meydanında göreve başlamıştır. 142. Filo Komutanlığı 1 Şubat 1955 tarihinde F-86 uçakları ile modernize edilmiştir. 143. Filo K.lığı ise 1955 yılı içinde F-86 uçaklarına geçmiştir. Daha sonra 142. ve 143. Filo K.lıkları Merzifon Meydanına, 141'İnci Filo K.lığı Akıncı (Mürted) Meydanına intikal etmiştir. Uçan Kuğular Akrotimi (1955-1965) ve Yarasalar Akrotimi (1964-1965) F-86 uçakları ile uçmuşlardır. F-86 uçakları 1964 yılında gerçekleştirilen Kıbrıs Hava Harekatı sırasında intikal meydanlarında Av-Önleme görevlerinde kullanılmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 121

<sup>244</sup> **F-100 Uçakları:** 1958-1980 yılları arasında, üç farklı modelde, toplam 270 adet F-100 uçağı Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. Türk Hava Kuvvetlerini ses hızını aşabilen ilk uçağı olma özelliğine sahiptir. 30 yıl süresince Türk Hava Kuvvetlerinde görev yapan F-100 uçakları, 111, 112, 113, 131, 132, 171, 172, 181 ve 182. Filo Komutanlıklarında, Av önleme ve Av bombardıman rollerinde görev yapmıştır. 1964 yılında gerçekleştirilen Kıbrıs Hava Harekatında ve 1974 Kıbrıs Barış Harekatında Av-Bombardıman görevlerinde kullanılmıştır. 1971 ve 1973 yıllarında Türk Hava Kuvvetlerinin takım birinciliğini kazandığı Best Hit yarışmalarında görev almıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 1125

yılında ise hava önleme, yer hedeflerinin tanım ve keşif görevlerinde kullanılabilen F-5<sup>246</sup>, F/RF-84F uçakları ile 1968 yılında radarla donatılmış ve her durumunda gece-gündüz önleme yapabilen F-102<sup>247</sup> uçakları ile havalarda daha da etkinlik sağlanmıştır.<sup>248</sup>

1911-1951 yılları arasında yaşanan 40 yıllık gelişim sürecinin neredeyse ilk 10 yılı (1914-1923) savaşlar içinde geçmiştir. Savaş içinde gelişen ve savaş içinde şekillenen Türk Hava kuvvetlerinin diğer bir belirleyicisi de İkinci Dünya Savaşı olmuştur. 40 yıllık gelişim sürecinde küçük bir tayyare meydanı ve bir kaç uçak ile tarihi serüvenine başlayan Türk Hava Kuvvetleri 1944 yılında bağımsız kuvvet seviyesine yükselerek büyük bir gelişim göstermiştir. 1912 yılında sınırlı imkan ve kabiliyetleri olan ilk uçaktan 1952 yılında dönemin en modern savaş uçakları olan jet uçaklarına geçilerek zamanın modern imkanları takip edilmiştir.

---

<sup>245</sup> **F-104 Uçakları:** Türk Hava Kuvvetlerinin ilk radarlı uçağı olma özelliğine sahiptir. 1963-1996 yılları arasında, 275 adet F-104G, 56 adet TF-104G, 12 adet RF-104G, 44 adet CF-104A, 6 adet CF-104D ve 40 adet F-104S olmak üzere toplam 433 adet F-104 uçağı Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. İlk F-104G uçakları 10 Mayıs 1963 tarihinde gemi ile İzmir'e getirilmiş ve Temmuz 1963 tarihinde 144. Filo K.lığında hareket görevine başlamıştır. F-104S uçakları İtalya'dan satın alınmıştır. CF-104 uçakları 1985 yılından itibaren hizmete girmiştir. 1980 yılından sonra hizmete giren RF-104G uçakları keşif potları çıkartılarak F-104G modeline dönüştürülmüştür. F-104 uçakları 141, 142, 161, 162, 163, 181, 182, 191, 192 ve 193. Filo Komutanlıklarında Av önleme ve Av bombardıman rollerinde görev yapmıştır. 1964 yılında gerçekleştirilen Kıbrıs Hava Harekatında Av-Önleme, 1974 Kıbrıs Barış Harekatında Av-Bombardıman görevlerinde kullanılmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 128

<sup>246</sup> **F-5 Uçakları:** 1965 yılından günümüze kadar, 122 adet F-5A, 22 adet F-5B, 31 adet NF-5A, 16 adet NF-5B ve 41 adet RF-5A olmak üzere beş ayrı modelde, toplam 232 adet F-5 uçağı Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. İlk F-5 uçakları Aralık 1965 tarihinde gemi ile Türkiye'ye getirilmiştir. 23 Kasım 1966 tarihinde F-5A uçakları tarafından Türk Hava Kuvvetleri tarihinde ilk kez Atlantik Okyanusu havadan geçilmiştir. 2002 yılında 48 adet uçak modernize edilerek F-5 2000 adı verilmiştir. 151, 152, 161, 162 ve 132. Filo Komutanlıklarında Av-önleme, av-bombardıman ve keşif rollerinde görev yapan F-5 uçakları, 1966 – 1971 yılları arasında Coşkun Akrotiminde görev yapmıştır. F-5 uçakları Halihazırda 133. ve 134. Filo Komutanlıklarında görev yapmaktadır. Türk Yıldızları Akrotimi kurulduğu 1992 yılından itibaren F-5 uçakları ile uçmaktadır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 130

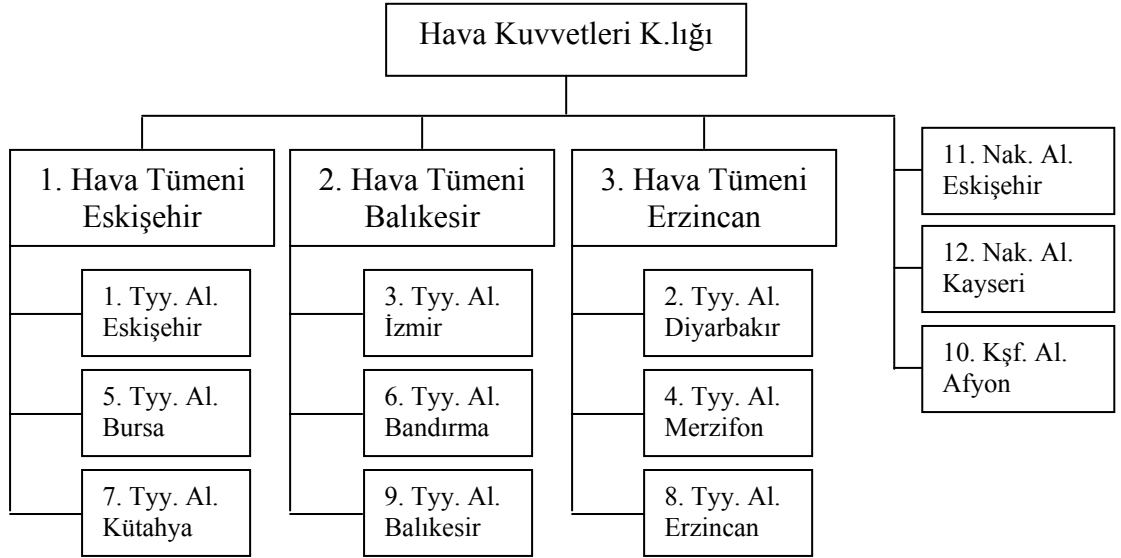
<sup>247</sup> **F-102 Uçakları:** Türk Hava Kuvvetlerinin her hava şartında önleme yapabilen ilk av uçağı, aynı zamanda ilk ve tek delta kanatlı uçağıdır. 1968-1971 yılları arasında 40 adet F-102 A ve 9 adet TF-102A modelinde toplam 49 adet F-102A uçağı Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. İlk F-102 filosu olan 144. Filo K.lığı 10 Haziran 1968 tarihinde göreve başlamıştır. Aralık 1969 tarihinde Diyarbakır meydanından Akıncı Meydanına intikal eden 183. Filo K.lığı F-102 uçakları ile teçhiz edilmiştir. 1972 yılında 144. Filo K.lığının adı 142. filo K.lığı ve 183. Filo K.lığının adı 182. Filo K.lığı olarak değiştirilmiştir. 1974 Kıbrıs Barış Harekatı sırasında Av-Önleme görevlerinde kullanılan F-102 uçakları son uçuşunu 05 Haziran 1979 tarihinde yapmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 131

<sup>248</sup> “Günümüzde Türk Kuvvetleri (1983-2000)”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, No. 338, 2000, s.91.

## İKİNCİ BÖLÜM

### ANA JET ÜSLERİNİN GÜNÜMÜZE ULAŞAN TARİHİ

31 Mart 1951 tarihi Türk Hava Kuvvetleri ve onun operatif gücünü oluşturan Tayyare Alayları için bir kırılma noktası olmuştur. Bu tarihe kadar yılların verdiği tecrübeler ve idari ihtiyaçların yarattığı çözümlerle şekillenen Türk Hava Kuvvetleri teşkilat yapısı NATO'ya uygun hale getirilmiştir. Bu tarihten itibaren Türk havacılık literatürüne üs ve filo deyimleri girmiştir. Ancak bu değişiklik sadece isim alanında olmamış bir anlayış ve teşkilat değişikliği olmuştur. Mevcut tayyare alayları için derhal üs tabiri kullanılmaya başlanmıştır. Üs teşkilatına geçilmeden hemen önce 1950 yılında Türk Hava Kuvvetlerinin teşkilat yapısı aşağıdaki gibidir<sup>249</sup>.



#### 2.1 Birinci Ana Jet Üs Komutanlığı

1. Ana Jet Üs Komutanlığı tarihi hemen hemen cumhuriyet dönemi Türk Hava Kuvvetleri tarihi ile eş bir tarihe sahiptir. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan sonra, hatta daha Kurtuluş Savaşı sırasında Eskişehir bir havacılık merkezi olarak kullanılmıştır. Üs teşkilatına geçiş ile birlikte Eskişehir'de görev yapan 1. Tayyare Alayı'nın ismi 1. Ana Jet Üs komutanlığı olarak değiştirilmiştir.

<sup>249</sup> "1950 Yılı Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatı", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, 90. Yıl Özel Sayısı, Haziran 2001, s.53

Bunu için 1 Ana Jet Üs K.lığı tarihinin 1. Tayyare Alayı ile birlikte incelenmesi gerekmektedir.

### 2.1.1. Birinci Tayyare Alayı Tarihi

Kurtuluş Savaşı sonunda İzmir'in Yunan işgalinden kurtarılması ile 17 Eylül 1922 tarihinde 1. ve 2. Tayyare Bölükleri, yeniden ayrılarak Bnb. Fazıl komutasında grup olarak yeniden teşkilatlandırılmıştır. Ele geçirilen ganimet uçaklarla 3. Tayyare Bölüğü kurulmuştur<sup>250</sup>. Adana'daki Uçuş Okulu da iki keşif uçağı ile İzmir'e intikal ettirilmiştir. Pilot Bnb. Salim (İlkuçan), Hava Okulu Müdürlüğü'ne atanmıştır.<sup>251</sup>

1925 yılında İtalya ve Yunan hükümetleri ile siyasi gerginlik çıkınca, 1925 yılı Haziran başında İzmir'deki hava birliklerinin bir kısmı İç Anadolu'ya alınmıştır. İzmir'deki Hava Müfettişliği Karargahının Eskişehir'e nakli uygun görülerek 3-29 Haziran 1925 tarihleri arasında Eskişehir'e intikal sağlanmıştır. Eskişehir'de, şimdiki meydan yeri istimlak edilmiştir. Takiben 2. ve 6'ncı Bölüklerden oluşan Hava İstasyon Komutanlığı kurulmuş ve İstasyon Komutanlığına Bnb. Resmi (Tufan) getirilmiştir. Aynı yıl 6. ve 7. Tayyare Bölükleri Eskişehir' intikal ettirilerek Tayyare Mektebi'ne bağlanmıştır<sup>252</sup>.

Bu kapsamda Eskişehir hava garnizonunda konuşlanan hava birlikleri;

- Eskişehir Uçak İstasyon K.lığı: 4. ve 5. Tayyare Eğitim Bölükleri,
- Eskişehir Uçuş Grup K.lığı: 6. 7., 9. ve daha sonra kurulan 10. Tayyare Bölüklerinden oluşuyordu.

1927 yılında ise İzmir'de bulunan Uçuş Okulu'nun bir kısmı Eskişehir'e taşınmıştır. Bütün kurslar Hava Uçuş Okulu'nda toplanarak, 3. dönem kursları Eskişehir'e taşınmış, 6. ve 7. Tayyare Bölükleri eğitim, 9. ve 10. Tayyare Bölükleri muharebe eğitim birliği olarak teşkilatlandırılmıştır.<sup>253</sup>

---

<sup>250</sup> 1. Bölük; dört keşif, dört av uçağı ile komutanlığına Bnb. Yahya, 2. Bölük ise; dört keşif, dört av uçağı ile komutanlığına Rasit Bnb. Kenan atanmıştır. 3'ncü Bölük (El Cezire Bölüğü), üç keşif, bir av uçağı ile Afyon'da bulunuyordu.

<sup>251</sup> **Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları 1922-1930**, (Yayına Hazırlayan) H. İbrahim Fırtına, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2009, s.40.

<sup>252</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, Cilt:II, s.164

<sup>253</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Birlik ve Müesseselerinin Tarihçesi**, Hava Kuvvetleri Basımevi, Eskişehir, 1966, s.30. Daha sonraki sayfalarda da kullanacağımız bu tarihçeye bir not düşmekte fayda vardır. Bu tarihçe çok erken bir tarihte hazırlandığı için çok yüzeysel bilgiler içerir. Örneğin Birinci

Hava MfettiŖliđi 1928 yılında lagv edilerek MSB'ye bağlı Hava MsteŖarlıđı haline getirilmiŖ ve EskiŖehir'de bulunan MsteŖarlık Karargahı Ankara'ya taŖınmiŖtir<sup>254</sup>. O zamana kadar bölük halinde bulunan hava birlikleri, gittikçe gclendiğinden tabur halinde teŖkilatlandırılmalarına geilmiŖtir. Tabur teŖkilatına Geçilmesi ile birlikte EskiŖehir'de 1. Tayyare Taburu teŖkil edilmiŖ ve komutanlığına Celal (Yakal) getirilmiŖtir. 1. Tayyare Bölüğü (eski 8.), 2. Tayyare Bölüğü (eski 10.), 21. Tayyare Bölüğü (eski 6. Bl.), 41. Tayyare Bölüğü (eski 7. Bl.) ve 42. Tayyare Bölükleri (eski 9. Bl.) bu tabura bađlanmıŖtir<sup>255</sup>.

1932 yılında pilot, uçak ve diğer personel sayılarında kaydedilen artıŖ dikkate alınarak, 13 Temmuz 1932 tarihli Genelkurmay BaŖkanlıđı emri ile 1 Haziran 1932'den geçerli olarak Hava Alayları'nın kuruluşuna geilmiŖtir. Personel rtbelerindeki artıŖ da bu deđiŖikliđi gerekli hale getirmiŖtir. 1., 2. ve 3. Tayyare Taburları "Alay" seviyesine ıkarılmıŖ ve bunlara birer uçaksavar bataryası verilmiŖ, Deniz Taburunda ise deđiŖiklik olmamıŖtır. Bu kapsamda EskiŖehir Hava garnizonunda konuŖlu bulunan 1. Tayyare Taburu alay seviyesine ıkartılmıŖ ve adı 1. Tayyare Alayı olarak deđiŖtirilmiŖtir<sup>256</sup>.

1937 yılında Hava Kuvvetleri dört alaya ıkarılmıŖtir. Bu kapsamda EskiŖehir'de bulunan 1. Tayyare Alayın, 1. Tayyare Taburu; 1, 2 ve 21. Tayyare Bölüklerinden, 2. Tayyare Taburu; 41, 42 ve 43. Tayyare Bölüklerinden oluŖuyordu. 2. Tayyare Taburu 1937 yılında Alman yapımı Heinkel He-111 bombardıman uçaklarını envanterine almıŖtır. Alay, her biri iki bölüklü iki tabur halinde teŖkilatlanıp, ağır bombardıman alayı olmuŖtur.<sup>257</sup> 1. Tayyare Tabur K.lığının, yeni kurulacak 4. Tayyare Alayının çekirdeğini teŖkil edecek Ŗekilde hazırlanması, Kütahya'ya intikali ve 4. Tayyare Alayının 1 Haziran 1937 tarihinde Kütahya'da

---

Ana Jet ss hakkında 1925 yılından öncesine dair hiçbir bilgi vermez. Sadece Ŗekil deđiŖikliklerinin karıŖık olduğu ifade edilir. Herhalde o tarihten geriye bakıldığında geliŖim takip edilemiyordu henüz. Nitekim biz de bundan önceki sayfalarda bu kitapçığı kullanamadık. Bundan sonraki sayfalarda ise bazı temel deđiŖimler konusunda referans olarak kullanılacaktır.

<sup>254</sup> Cumhuriyet döneminin ilk Hava MsteŖarı Tuğgeneralliğe terfi eden Muzaffer (Ergüder) olmuŖtur.

<sup>255</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, Cilt:II, s.175

<sup>256</sup> Öğrt. Bnb. Celal Yücel (Hazırlayan), **1. Ana Jet s's Albümü**, Hv. Harp Tarihi Ŗubesi Yayınlarından No. 6, **Hv.K.Trh.Ŗ.** HT-179.

<sup>257</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Birlik ve Müesseselerinin Tarihçesi**, s.31.

faaliyete geçirilmesi emredilmiştir. Dolayısıyla Eskişehir’de konuşlu bulunan 1. Tayyare Alayı içinde 4. Tayyare Alayı oluşturulmuştur.

1939 yılına kadar Türk Hava Kuvvetleri muharip birliklerinin en büyük kuruluşu alay veya müstakil tabur seviyesinde olup, birlikler hareket ve eğitim yönünden Genelkurmay Başkan-lığı'na, lojistik destek ve tedariki yönünden MSB’lığına bağlı bulunuyordu. Generalliğe terfi imkânı sağlamak ve sorumlulukları daha alt seviyelere devretmek maksadıyla Genelkurmay Başkanlığı'nın 22 Mayıs 1939 tarih ve 25430 sayılı emriyle, Hava Kuvvetleri teşkilatında Tugay Komutanlıkları ihdas edilmiştir.

12 Haziran 1939 tarih ve 1138 sayılı Genelkurmay Başkanlığı emri ile 1. Hava Tugay K.lığına; 1 ve 4. Tayyare Alayları bağlanmıştır. Hava Birliklerinin kuruluşları ile ilgili olarak Genelkurmay Başkanlığı'nın 28 Haziran 1939 tarih ve 1319 sayılı emri ile 1. Tayyare Alayında; bir Bombardıman Tabur Komutanlığı, bir Bombardıman Bölüğü, Alay Talim Kıtası, Oto Bölük Seyyar Tamirhanesi ve bir İnşaat Heyeti ilavesi bulunmaktadır.<sup>258</sup>

Genelkurmay Başkanlığı'nın 31 Ağustos 1939 tarih ve 1989 sayılı emirleri ile 1. Hava Tugayına bağlı 1. Tayyare Alayın, 9. Tayyare Taburu Çorlu'ya intikal ettirilmiştir.<sup>259</sup> Genelkurmay Başkanlığı'nın 5 Aralık 1939 tarih ve 36260 sayılı emri ile de Eskişehir 1. Tayyare Alayı bünyesinde, 2. Tayyare Taburu ve 4. Tayyare Bölüğü teşkil edilerek, bu taburun yeni alınan Fairey Battle<sup>260</sup> uçakları ile teçhizi planlanmıştır. İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile birlikte 1. Tayyare Alayı, uçakları Yassıhöyük ve Eskişehir olmak üzere iki ayrı bölgeye dağıtarak hava taarruzlarına karşı hedef hassasiyetini azaltmıştır. Gnkur. Bşk.lığının 17 Ocak 1941

<sup>258</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “1. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi”, Dosya No. 191.

<sup>259</sup> Tabur Komutanı Yb. Azmi Türkay, Tb. K.Yrdc.Bnb. Hidayet Göksel, 55. Blk. K.Yzb. İhsan Selmanoğlu, 56.Blk.. K.Yzb. Şakir Türsen'dir **Hv.K.Trh.Ş.**, “1. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi”, Dosya No. 191.

<sup>260</sup> **Fairey “Battle” Mk. Uçakları:** Keşif ve bombardıman uçağıdır. 1940 yılında Türkiye ile İngiltere arasında Londra’da imzalanan antlaşma gereği yıllık %4 faiz ve 20 yıllık geri ödeme ile 30 adet Fairey “Battle” uçağının alınmasına karar verilmiştir. Polonya için üretilen ve dağıtım için gemi ile yola çıkan 30 adet Fairey “Battle” uçakları Polonya’nın Almanya tarafından işgal edilmesi nedeniyle geminin rotası çevrilerek 02 Şubat 1940 tarihinde Türkiye’ye teslim edilmiştir. 2. Talim Taburu ve 3. Talim Taburu’nda hafif bombardıman/keşif uçağı olarak görevlendirilen bu uçaklar 1944 yılında Maritn 187 Baltimore uçakları ile değiştirilerek Hava Okulu’na transfer edilmiştir. Buradaki görevleri 1947 yılına kadar sürmüş ve AT-11’lerle değiştirilmişlerdir. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 100



tarikh ve 78 sayılı emirleri ile Çorlu 5. Tayyare Alayı emrindeki 9. Tayyare Taburu, 1. Tayyare Alayı emrine verilmiş, Eskişehir'deki Lysander<sup>261</sup> uçakları ile donatılan 1. Tayyare Bölüğü ile Harp Akademileri Komutanlığı emrinde Yeşilköy'de bulunan Lysander Bölüğü de 5. Tayyare Alayına verilmiştir.<sup>262</sup>

Genelkurmay Başkanlığı'nın 16 Ağustos 1943 tarih ve 2992 sayılı emirleri ile 1. ve 2. Hava Tugay K.lıkları aynı numaralı Hava Tümeni Komutanlıklarına dönüştürülmüştür. Hava Alaylarının 3. Uçuş Taburları lagv edilmiş ve tayyare alayları 2 taburlu hale dönüştürülmüştür. Taburlar; her alayda 1. ve 2. Tayyare Taburu adını almış, Bölüklerde ise eski numaralar kaldırılmış ve 1., 2., 3., 4. Tayyare Bölüğü şeklinde numaralandırılması kararlaştırılmıştır. Hava alayında 4. Taburların yer birlikleri ile teşkil etmesi kabul edilmiştir. Ayrıca Hava Alayları ve Keşif Grupları emrinde birer İrtibat Kıtası bulunacak, kuruluşları ise uçakları geldikçe tamamlanacaktır<sup>263</sup>.

Genelkurmay Başkanlığı'nın 31 Ocak 1944 gün ve 3546 sayılı onayı ile Hava Kuvvetleri Komutanlığı ihdas edilmiş ve Komutanlığına Hv. Tümğ. Zeki Doğan tayin edilmiştir.

1943 yılında Eskişehir'de 1. Tayyare Alayına bağlı olarak kurulan B-24 Liberatör<sup>264</sup> Birliği'ne resmi hüviyet kazandırılarak, B-24 Liberatör Ağır Bombardıman Bölüğü teşkil edilmiştir<sup>265</sup>.

---

<sup>261</sup> **Westland Lysander Mk.II Uçakları:** Keşif ve bombardıman uçağıdır. Türk Hava Kuvvetleri envanterine 36 adet Lysander Mk.II uçağı girmiştir. İlk 12 uçak Mart 1942 tarihinde deniz yoluyla İstanbul'a getirilerek Westland firmasının teknisyenlerinin gözetiminde Türk teknisyenler tarafından monte edilmiştir. Diğer 24 uçak Eskişehir'de monte edilmiştir. Lysander Mk.II uçakları eğitim ve keşif uçağı olarak Hava Akademisi Keşif Taburu 1. ve 2. Bölükler, Hava Okulu Keşif Taburu ve Atış Okulu Keşif Taburu 1. ve 2. Bölükler, 102. Keşif Grubu 2. Tayyare Bölüğü ve 9'uncu Tayyare Alayı 4. Tayyare Bölüğünde görev yapmıştır. Lysander Mk.II uçakları 1948 tarihinde P-47D uçaklarının gelişi ile birlikte hizmet dışı kalmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 102

<sup>262</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "1. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 191.

<sup>263</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "(1943-1944) Hava Sefer Kadrosu," Genelkurmay Matbaası, Ankara, 1943.

<sup>264</sup> **Consolidated B.24D "Liberator" Uçakları:** Bombardıman uçağıdır. İkinci Dünya Savaşı sırasında 11 adet B-24D ağır bombardıman uçağı çeşitli sebeplerle Türkiye'ye zorunlu iniş yapmıştır. İlk 4 uçak 12 Haziran 1942 tarihinde diğer 7 uçak ise 1 Ağustos 1943 tarihinde Türkiye'ye zorunlu iniş yapmıştır. Personeli ile birlikte enterne edilen bu uçaklardan kullanılabilecek durumda olan 5 uçak Türk Hava Kuvvetleri envanterine dahil edilmiştir. İlk başta Eskişehir'de konuşlu 1. Tayyare Alayı 9'uncu Tayyare Taburu 2. Tayyare Bölüğünde görevlendirilen uçaklar, daha sonra Alman He-111F1 uçakları ile birlikte 2. Tayyare Taburu 3. Tayyare bölümünde görev yapmıştır. Bir B-24D uçağı komuta kontrol uçağı olarak tadil edilmiştir. B-24D uçakları 1946 yılı sonlarında hizmet dışı bırakılmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 105

13 Mart 1945 tarihinde, uçak durumuna göre 1. Tayyare Alayında;

5 adet B-24 Liberatör

18 adet Martin Baltimore

9 adet Martin-139WT

15 adet Heinkel He111

2 adet Oxford Eğitim

1 adet Fucke-Wulf Fw-58

2 adet Consilated Fleet Eğitim uçağı olmak üzere toplam: 52 uçak bulunuyordu.

Hv.K.K.Iğının 18 Nisan 1947 gün XIV. Şb.: 7530 sayılı emri ile Hava Kuvvetleri üç tümen bölgesine ayrılmış olup, bunların barış kuruluşları şöyledir<sup>266</sup>;

<b>1. Hava Tümeni</b>	<b>2. Hava Tümeni</b>	<b>3. Hava Tümeni</b>
1. Tayyare Alayı Eskişehir	3. Tayyare Alayı İzmir	2. Tayyare Alayı Diyarbakır
5. Tayyare Alayı Bursa	6. Tayyare Alayı Gaziemir/İzmir	4. Tayyare Alayı Merzifon
7. Tayyare Alayı Kütahya	9. Tayyare Alayı	8. Tayyare Alayı Erzincan
105. Torpido ve Keşif Grubu (10'ncu Alay – İzmit)		

Eskişehir'de üslenmiş bulunan 1. Hava Tümen karargahının Kütahya'ya intikali 7 Şubat 1948 tarihinde tamamlanmıştır. Genelkurmay Başkanlığı'nın 5 Ocak 1949 tarih ve 73011 sayılı emirleriyle 1. Hava Tümen K.lığı, Eskişehir'e 1 Şubat 1949 tarihinde geri dönmüştür.<sup>267</sup>

23 Mart 1951'den itibaren de Tümenler için "Kuvvet" deyiminin kullanılması emredilmiştir.31 Mart 1951 tarihinde; Tümenlerin altındaki Alaylara "Üs", uçuş taburlarına da "Filo" denilmeye başlanmış ve böylece Amerikan teşkilat yapısının Hava Kuvvetlerine adaptesine başlanmıştır. Böylece Eskişehir'de konuşlu bulunan 1. Tayyare Alayının ismi 1. Hava Üssü olarak değiştirilmiştir<sup>268</sup>.

<sup>265</sup> Bölük Komutanlığına Ön Yzb. Hikmet Tugay atanmıştır. Bölük, Hava Kuvvetlerine üç yıl hizmet etmiştir. Biri Genelkurmay Başkanı Org. Kazım Orbay'a tahsis edilmiştir. B-24 uçaklarında uçuş ekibi; iki Pilot, bir Makinist, bir Atıcı, bir Bombardımancı olmak üzere beş kişiden oluşmaktaydı.

<sup>266</sup> Hv.K.Trh.Ş., "1. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 191.

<sup>267</sup> Hv.K.Trh.Ş., "Hava Birlikleri Teşkilat, Lagv, İntikal (1940-2006 Yılları)", Dosya No. 60.

<sup>268</sup> Hv.K.Trh.Ş., "Önemli Belgeler Dosyası," HVOI, 31 Mart 1951 tarihli "Değişen Birlik Adları Hk.," Evrak No. 16.

### 2.1.2. Birinci Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihi

Üs teşkilatına Geçilmesi ile birlikte Tayyare Taburlarına Filo ismi verilmiştir. 1951 yılında 1. Hava Üs Komutanlığında görev yapan filolar ve uçak tipleri aşağıda belirtildiği gibidir<sup>269</sup>.

Filo Adı	Uçak Tipi	Uçak Adedi
111. Filo Komutanlığı	Mosquito <sup>270</sup>	24
112. Filo Komutanlığı	Mosquito	24
113. Filo Komutanlığı	Spitfire Mk.IX ve XIX <sup>271</sup>	4

2. Hava Üs'sünün Malatya'da lagvını müteakip Üs'sün B-26 Invader<sup>272</sup> uçakları ile donatılmış olan tek filosunun, Eskişehir 1. Hava Üs K.lığı emrine

<sup>269</sup> Nikolajsen, a.g.e., s. 290,

<sup>270</sup> **DeHavilland Mosquito Uçakları:** Bombardıman uçağıdır. Türk Hava Kuvvetleri envanterine 122 adet DeHavilland Mosquito FB Mk.VI ve 10 adet DeHavilland Mosquito Mk.III uçağı girmiştir. Ocak 1947 ile Nisan 1948 tarihleri arasında envantere giren uçaklar; 1., 2. ve 3. Tayyare Alaylarında görevlendirilmiştir. 1952 yılında Hv.K.K.lığının Üs ve Filo sistemine geçmesi ile birlikte Eskişehir Meydanında konuşlu 1. Tayyare Alayının adı 1. Hava Üs K.lığı olarak değiştirilmiş ve DeHavilland Mosquito uçakları 111. ve 112. Filo Komutanlıklarında görevlendirilmiştir. DeHavilland Mosquito uçakları Ocak 1953 tarihinde F-84G Thunderjet uçaklarının envantere girmesi ile birlikte görev dışı bırakılmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 113

<sup>271</sup> **Spitfire Uçakları:** Av uçağıdır. Türk Hava Kuvvetleri envanterine 7 Farklı modelde toplam 289 adet Spitfire uçağı girmiştir. Spitfire MK.I uçaklarından 1938 yılında 15 adet sipariş edilmiştir. İkinci Dünya Savaşının başlaması nedeniyle sadece 3 adet Mk.I hizmete girmiştir. Temmuz 1944 tarihinde 39 adet Spitfire Mk.IV, Aralık 1944 tarihinde 69 adet Spitfire Mk.Vc ve Şubat 1945 tarihinde 3 adet Spitfire Mk.V(R) uçağı hizmete girmiştir. Spitfire Mk.Vb ve Mk.Vc uçakları 5. Tayyare Alayı ve 6'ncı Tayyare Alayı'nda görevlendirilmiştir. Ocak 1947 ile Şubat 1948 tarihleri arasında 170 adet Spitfire Mk.IX uçağı Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. Başlangıçta 4., 5., 7. ve 8. Tayyare Alayı'na tahsis edilen Spitfire Mk.IX uçaklarının bir kısmı 1949 yılında 6'ncı Tayyare Alayına transfer edilmiştir. Spitfire uçakları İkinci Dünya Savaşından sonra Türk Hava Kuvvetlerinin standart av uçağı olmuştur. 3 adet Spitfire Mk.V(R), 1 adet Spitfire Mk.XI ve 4 adet Spitfire Mk.XIX keşif uçakları Yüksek İrtifa Foto, Hava Keşif Kıt'asında hizmet vermiştir. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 97

<sup>272</sup> **B-26 Invader Uçakları:** Bombardıman uçağıdır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında ABD yardımı olarak 45 adet B-26B ve B-26C uçağı envantere girmiştir. İlk B-26 birliği Etimesgut Meydanında B-26 Taburu adıyla kurulmuş ve Şubat 1949 tarihine kadar eğitimlerini devam ettirmiştir. Daha sonra Diyarbakır'da konuşlu 2. Hava Alayı'nın Martin 187 Baltimore uçakları B-26 uçakları ile değiştirilmiştir. Afyon'da konuşlu 10'uncu Keşif Alayı, İzmir'de konuşlu Hava Bombardıman Okulu ve 2. Hava Üssü 121. Filo Komutanlığında bombardıman uçağı olarak görev yapmıştır. 1952 yılından

girmesi sağlanmıştır. Filo, 3 Ocak 1953 tarihinde Eskişehir'e intikalini tamamlayarak 114. Filo adını almıştır.

1953 yılından itibaren 1. Hava Üs envanterindeki pervaneli uçakların yerini F-84G tipi jet uçakları almıştır. Gelen F-84G uçakları sayısı Ocak ayından itibaren 111, 112 ve 113. Filoların envanterine girmiştir. 19 Ekim 1954'de F-84G uçak miktarı 75'e ulaşmıştır. 1954 yılına kadar jet uçaklarıyla uçmamış olan pervaneli uçak pilotları ile Hava Okulu'ndan bröve almış yeni pilotların, jet uçaklarına intibak ve eğitimlerine Almanya'daki Fursten Feldbruck Amerikan Üs'sünde devam edilmekteydi. Eğitimin Almanya'da yapılması sebebiyle oluşan bazı aksaklıklar, Almanya'daki uçuş birliğinin Türkiye'de kurulması halinde giderilebileceği görüşünden hareketle 10 Nisan 1955 tarihli komutanlık emriyle, 1. Hava Üs Komutanlığı bünyesinde 111. Jet Eğitim Filosunun kuruluşu emredilmiştir.<sup>273</sup>

111. Jet Eğitim Filosu, 1955 yılına kadar jetle uçmamış, Teğmen-Albay rütbelerindeki pilotların jet uçaklarına geçişlerinin sağlanması ile görevlendirilmiştir. Filo; 1. Kuvvet Komutanlığı hareket kontrolünde olacak ve 1. Hava Üs Meydanında konuşlandırılacaktı.<sup>274</sup> Filo kadrosuna T-33<sup>275</sup> uçakları ve hat bakım personeli verilmiştir. Filo, ilk uçuşuna 28 Nisan 1955 günü başlamıştır. Teğmenler daha sonra diğer filolara verilmişler, Filoya T-33'lerde öğretmen

---

sonra Etimesgut Meydanında konuşlu 223. Filo Komutanlığında hedef çekme uçağı ve Adana'da konuşlu Atış Okulunda eğitim uçağı olarak kullanılmıştır. Son görev yeri Yeşilköy'de konuşlu Harita Manş Kıtaati olan B-26 uçakları 1958 yılında hizmet dışı kalmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 116

<sup>273</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "1. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 191.

<sup>274</sup> Filoya meydan batısında ikinci hangarın batı ucu verildi. Filo Komutanı Kur. Bnb. Muzaffer Sanal katılncaya kadar, Hrk. Sb. Kur. Yzb. Hulusi Kaymaklı filonun kuruluşuyla ilgilenmek üzere görevlendirilmişti. Filoya Amerika'dan pilotaj eğitiminden gelen dört Teğmen, 25 Nisan 1955 tarihinde katılmıştır. "111. Filo Komutanlığı- Panter Filo", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.75.

<sup>275</sup> **T-33 Uçakları:** İki kişilik jet eğitim uçağıdır. T-33A, T-33 Mk.III ve RT-33A modellerinde toplam 198 adet T-33 uçağı envantere girmiştir. Türk Hava Kuvvetlerinin ilk jet uçakları olan 51-4058 ve 51-4059 kuyruk numaralı T-33A uçakları 17 Aralık 1951 tarihinde gemi ile Yeşilköy'e getirilmiştir. Bu ilk uçak Hv.Pl.t.Yzb. Lütfi GÜNDOĞDU ve Hv.Pl.t.Yzb. Ali TEKİN tarafından uçarak 9'uncu Ana Jet Üs K.lığı'na götürülmüştür. T-33 uçakları ilk önce 193. Filo K.lığına tahsis edilmiştir. 1952-1957 yılları arasında Jet Eğitim Filo K.lığında görev yapan T-33 uçakları, 1957 yılında 111. Filo K.lığında, sonra tekrar müstakil Jet Eğitim Fl.K.lığında ve 1964 – 1993 yılları arasında 121. Filo K.lığında görev yapmıştır. Ayrıca ana jet üs komutanlıklarında eğitim irtibat uçağı olarak da görev yapan T-33 uçaklarının son uçuşu 20 Ocak 1993 tarihinde 51-4228 ve 51-6772 kuyruk numaralı uçaklar tarafından yapılmıştır. T-33 uçağının keşif modeli olan RT-33A uçakları 1955 – 1994 yılları arasında 113., 114. ve 184. Filo K.lıklarında görev yapmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 119

statüsünde veya T-33'lerde öğretmen olabilecek tecrübe veya yetenekte pilot subaylar atanmıştır. 1956 yılında 1. Hava Üs 114. Filo K.lığının RF-84F'lerle teçhizi ve 1. Kuvvet Komutanlığına bağlanması emri verilmiştir.<sup>276</sup>

111. Jet Eğitim Filo K.lığında yapılan jet intibak eğitiminin, birliğe F-84G uçakları ve yeni öğretmen pilotlar verilerek "Harbe Hazırlık Eğitimi"ni verecek şekilde düzenlenmesi emredilmiştir. Jet intibakı belirtilen pilotlar, F-84G uçakları He yalnız uçuruluyor, F-84G intibak eğitimini takiben atışları birlikte Harbe Hazırlık Eğitimi (H/H) veriliyordu. Bu nedenle atanan pilotlar H/H oluyor, diğer Üs Komutanlıklarını bu eğitimle meşgul etmiyorlardı.

1. Hava Üs'sün F-84G uçakları ile teçhiz edilmiş üç filosu mevcuttu. Komutanlıkça yapılan planlamalarda 1.Hava Üssün gelecekte iki filosunun F-100 uçakları ile donatılacağı öngörülüyordu. Bu nedenle 18 Eylül 1957 tarihinde 1. Hava Üs Komutanlığı bünyesindeki 112. Filo Konya'ya intikal etmiştir.<sup>277</sup>

Hv. K.K.lığının 16 Kasım 1957 tarihli emirleriyle, 111. Jet Eğitim Filosu sorumluluğunda yapılmakta olan Jet intibak ve Harbe Hazırlık Eğitimi, yeni kurulacak olan Jet Eğitim Filosuna verilmesine ve 111. Filonun Jet Av-Bombardıman Filosu olarak 1. Hava Üs'te yeniden kurulmasına karar verilmiştir. Eğitim filosunun idari ve lojistik hususlarda 1. Hava Üs'se bağlanması, eğitim konusunda ise Hv. K.K.lığı adına kontrolün 1. Kuvvet Komutanlığı'nca yapılması emredilmiştir. Emirde; Av-Bombardıman Filosunun en geç 1 Ocak 1958 tarihine, eğitim filosunun 15 Ocak 1958 tarihine kadar teşkilinin tamamlanması emredilmektedir. Böylece 1955 yılında muharip rolden eğitim rolüne geçen 111. Filo Komutanlığı tekrar muharip role dönmüş ve ileride 2. Ana Jet Üs Komutanlığının nüvesini oluşturacak olan Jet Eğitim Filosu kurulmuştur.

Konya'ya 1957 yılında intikal eden 112. Filo lagv edilmiş, 1 Ocak 1959 tarihinden geçerli olarak filonun numarası 193. Filo olmuş ve Filo 9. Hava Üs'se bağlanmıştır. Konya'daki birlikler ise kurulan 97. Uçuş Grubuna bağlanmıştır.<sup>278</sup>

<sup>276</sup> Hv.K.Trh.Ş., "1. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 191.

<sup>277</sup> Hv.K.Trh.Ş., "1. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 191.

<sup>278</sup> Hv.K.Trh.Ş., "Hava Birlikleri Teşkilat, Lagv, İntikal (1940-2006 Yılları)", Dosya No. 60.

1. Hava Üs 111. Filo K.lığında olduğu gibi Üs'sün ikinci filosu olan 113. Filo K.lığının aşağıdaki komuta kadrosu 2 Ocak 1959 tarihinde F-100 uçaklarına intibak eğitimi için Amerika'ya gönderilmiştir.<sup>279</sup>

Filo K. Kur	:	Bnb Hulusi Kaymaklı
Filo Hrk. Sb.	:	Yzb. İhsan Soydan
1. Kol K.	:	Ütğm. H.Basri Yurdakul
2. Kol K.	:	Ütğm. Fahrettin Tezel
3. Kol K.	:	Ütğm. Necdet Hızel
4'ncü Kol K.	:	Ütğm. Erhan Arısal

113. Filo personeli önce Texas-Sn. Antonia'daki Amerikan Hv. K.leri Eğitim Merkezine gönderilmişler, peşinden 12 Şubat 1959 tarihinde F-100 intibak kursu için Las Vegas-Nevada'ya gönderilmiştir. Bnb. Hulusi Kaymaklı, Nellis AFB., Hornet Filo'da 23 Mart-28 Nisan 1959 tarihleri arasında 40 saatlik F-100 uçağı ile İntibak ve Harbe Hazırlık Eğitimini tamamlayıp yurda dönmüştür. Harekât Subayı ve 4. Kol Komutanı bir süre daha Sn. Antonia Eğitim Merkezi'nde kalmışlardır.

1. Hava Üs'sün 111. Filosu, 1958 yılının kasım ayında F-100 D/F uçakları ile teçhiz edilmiştir<sup>280</sup>. F-100 uçaklarının beklenen miktarın üzerinde verilebileceğinin öğrenilmesi, Üs'sün üç filolu olmasını gerektirmiştir. Bu nedenle Balıkesir'den 193. Filo, 6 Haziran 1959 tarihinde 1. Hava Üssü (Eskişehir)'ne intikal etmiştir.<sup>281</sup> Balıkesir'den gelen Filoda pilotların yanı sıra hat bakım personelinin de F-100 uçaklarında vazife görebilmeleri için, anılan personel 14 Mayıs 1959 tarihinden 12 Haziran 1959 tarihine kadar 27 gün süreyle F-100 Seyyar Eğitim Birliği'nde eğitime tabi tutulmuştur. 1 Haziran 1959 tarihinden geçerli olarak 112. Filo yeniden kurulmuş ve Balıkesir'den 1. Hava Üs'se intikal eden 193. Filoya 112. Filo K.lığı adı verilmiştir<sup>282</sup>.

113. Filo Komutanı olan Kur. Bnb. Hulusi Kaymaklı, yeni kurulan 112. Filo K.lığına, Bnb. Tank Gökeri'nin de 113. Filo K.lığına atanmıştır. Bu suretle 1. Hava

<sup>279</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "1. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 191.

<sup>280</sup> Nikolajsen, **a.g.e.**, s. 162

<sup>281</sup> "112. Filo Komutanlığı- Şeytan Filo", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.159.

<sup>282</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-100 Super Sabre**, Hv.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğünün 40 Sayılı Yayınıdır, Ankara, 2009, s. 75

Üs 111., 112. ve 113. Filolardan oluşan üç filolu bir birlik olmuştur. 1 Haziran 1959 tarihinden itibaren ise 112. Filonun, F-100 uçakları ile teçhizine başlanmıştır.

1963 yılında 1. Hava Üs Komutanlığı unvanı 1. Ana Jet Üs Komutanlığı olarak değiştirilmiştir.

1960 yılında Kıbrıs Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra gelişen olaylar ve Rumların Türklere saldırımları sonucunda Türkiye'nin Kıbrıs Adası'na ilk müdahalesi gerçekleşir. 24 Aralık 1963 tarihinde yaşanan ve tarihimize "Kanlı Noel" olarak geçen olaylardan sonra 25 Aralık 1963 tarihinde 1. Ana Jet Üs Komutanlığına bağlı 3 adet F-100 uçağı tarafından Lefkoşe üzerinde uyarı uçuşu yapılmıştır<sup>283</sup>.

Kıbrıs'ın Erenköy Bölgesinde yaşayan Türklerin mutlak bir katliam tehlikesi altında kalmaları üzerinde 8-10 Ağustos 1964 tarihleri arasında Türk Hava Kuvvetleri tarafından sınırlı bir hava hareketi düzenlenmiştir. Bu harekate 1. Ana Jet Üs K.lığına bağlı F-100 uçakları katılmıştır<sup>284</sup>.

10 Ağustos 1963 tarihinde Eskişehir 1. Ana Jet Üs K.lığı emrindeki 113. Filo Komutanlığı F-100 uçakları ile Malatya Meydanı'na intikal etmiştir. 12 Haziran 1963 tarihinde 7. Ana Jet Üs Komutanlığı unvanını almış ve 3'ncü Hava Kuvveti Komutanlığı'na bağlanmıştır.<sup>285</sup> Böylece 1. Ana Jet Üs Komutanlığı içinde 7. Ana Jet Üs Komutanlığı doğmuştur.

1967 yılında 111. Filo K.lığına darbe rolü verilmiş ve bu konu-da NATO çapında önemli başarılar elde edilmiştir. 111. Filo K.lığı 1974 Kıbrıs Barış Harekatinde İncirlik'ten katılarak başarılı görevleri icra etmiştir

1974 yılında 1. Ana Jet Üs K.lığı 113. Filosunu F-4E Phantom<sup>286</sup> uçaklarıyla modernize etmiştir. 1975 yılında 112.Filo, 1978 yılında 111. Filo F-4E uçaklarıyla modernize edilerek etkin vurucu güç haline gelmiştir..<sup>287</sup>

---

<sup>283</sup> Emin Kurt, **Kıbrıs Şehidi Hava Pilot Yüzbaşı Cengiz Topel ve 1964 Kıbrıs Hava Harekati**, HV.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğünün 33 numaralı Yayınıdır, Ankara, 2009, s. 35

<sup>284</sup> Kurt, **a.g.e.**, s.99-103

<sup>285</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-100 Super Sabre**, s. 117

<sup>286</sup> **F-4 Phantom Uçakları**: 1974 yılından günümüze kadar, 182 adet F-4E ve 54 adet RF-4E olmak üzere, toplam 236 adet F-4 uçağı Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. 73-1016 ve 73-1017 kuyruk numaralı ilk iki F-4E uçağı 30 Ağustos 1974 tarihinde 1. Ana Jet Üs K.lığına katılmıştır. İlk

1977 yılında 114. Keşif Filosu oluşturulmuş, RF-84F uçakları 1979 yılına kadar bu Kıt'a da uçurulmuştur. 1979 yılında RF-84F uçakları Üs envanterinden çıkartılmıştır. 29 Haziran 1979 tarihinde 113. Filo K.lığı lagv edilmiş, 114. Jet. Keşif Filosu ise 113. Filo K.lığı adını almıştır.<sup>288</sup>

1. Ana Jet Üs Komutanlığı Sancağına, 15 Ağustos 1984 tarihinde, Türk Silahlı Kuvvetleri Kıbrıs Üstün Cesaret ve Feragat Madalyası takılmıştır. 1999 yılından itibaren ise modernize edilen F-4E 2020 uçakları 1. Ana Jet Üs K.lığı envanterine girmeye başlamıştır<sup>289</sup>.

1. Ana Jet Üs Komutanlığında belirli dönemlerde Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın ihtiyacı olan Silah Sistem Subayı yetiştirilmesi amacıyla SSO Kıta, 1993 yılında Almanya'dan Türkiye'ye gönderilen RF-4E uçaklarına Pilot ve Silah Sistem Subayı yetiştirilmesi için kurulmuştur. Konya'da yapılan Pilotların Harbe Hazırlık Eğitimlerine katkı amacıyla Terminator Kıta K.lığı kurulmuş ve personel yetiştirilmelerini takiben üç kıta da lagv edilmiştir<sup>290</sup>.

1. Ana Jet Üs Komutanlığının tarihi Cumhuriyet dönemi Türk Hava Kuvvetleri tarihi ile yakınlık arz etmektedir. İlk temelleri 1925 yılında atılan üs, 1928 yılında 1. Tayyare Taburu, 1932 yılında 1. Tayyare Alayı adını almıştır. Türk Hava Kuvvetleri ve ana jet üs komutanlıkları tarihi açısından kırılma noktası özelliğinde olan 31 Mart 1951 tarihinde ise 1. Hava Üssü adını almıştır. Bugünkü teşkilatta kullanılan 1. Ana Jet Üs Komutanlığı adını alması ise 1963 yılında olmuştur. 1925 yılından 2010 yılına kadar geçen süreçte 1. Ana jet Üs Komutanlığı Türk Hava Kuvvetlerini en gözde ve etkin birliklerinden birisi olmuştur. Gerek yeni alınan uçak sistemleri ile gerekse mevcut uçakların modernizasyonu ile üssün etkinliği ve gücü her zaman korunmuştur.

---

RF-4E uçakları ise 1978 yılında hizmete girmiş ve RF-84F uçaklarının yerini almıştır. 1997 yılında F-4E uçaklarının modernizasyonuna başlanmış ve modernize edilen uçaklara F-4E 2020 ismi verilmiştir. 77-0290 kuyruk numaralı 5000. F-4E uçağı 112. Filo K.lığında görev yapmaktadır. Her hava şartında görev yapabilme yeteneğine sahip olan F-4 uçakları; Av önleme, Av bombardıman ve keşif rollerinde 111, 112, 113, (131), 132, 171, 172 ve 173. Filo komutanlıklarında görev yapmaktadır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 136

<sup>287</sup> “111. Filo Komutanlığı- Panter Filo”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.80.

<sup>288</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-100 Super Sabre**, s. 62

<sup>289</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-100 Super Sabre**, s. 62

<sup>290</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-100 Super Sabre**, s. 75





## 2.2. İkinci Ana Jet Üs Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı

Günümüzde Türk Hava Kuvvetlerinin pilot eğitimleri 2. Ana Jet Üs Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı tarafından verilmektedir. Başlangıç, Temel ve Temakül Uçuş eğitim adı altında verilen eğitimlerle Türk Hava Kuvvetlerinin pilot ihtiyacı karşılanmaktadır. Bu eğitim merkezinin varlığı ve eğitim kalitesi ile Türk hava Kuvvetleri kendi pilotlarını eğitebilen ender hava kuvvetlerinden birisidir. 2. Ana Jet Üs komutanlığı sadece Türk pilotlarını eğitmekle kalmayıp yapılan ikili anlaşmalar ile yabancı ülke pilotlarına da eğitim vermektedir. Hatta yabancı pilot eğitimlerine 1917 yılında iki İranlı ile başlanmıştır. Cumhuriyet döneminde ise ilk eğitilen yabancı ülke pilotları 1933 yılında Suudi pilotlar olmuştur<sup>291</sup>.

Türk Hava Kuvvetlerinde verilen uçuş eğitiminin Türk Hava Kuvvetleri tarihine eş bir geçmişi vardır. Bugün 2. Ana Jet Üs Komutanlığı tarafından verilen uçuş eğitiminin öneminin ve bu seviyeye gelinceye kadar geçirilen evrelerin anlaşılabilmesi için Türkiye’de uçuş eğitimi tarihinin bilinmesinde fayda vardır. Bu durum aynı zamanda konu bütünlüğü açısından da gereklidir.

### 2.2.1. Türkiye’de Uçuş Eğitiminin Tarihi

Uçuş Eğitim Merkezi’nin kökenleri Ayastefanos’ta (Yeşilköy) kurulan Tayyare Mektebine dayandığı için burada bir miktar Birinci Bölüm’de anlatılmaya çalışılan sürecin tekrar edilmesi gerekmektedir. Özetlenen sürece atıfla Tayyare Mektebini merkeze alan ilave bilgiler verilecek ve bugünkü teşkilatın oluşumu vurgulanacaktır.<sup>292</sup>

Hava Kuvvetlerinin kurulması sürecinde Tayyare Mektebinin yeri için Yeşilköy’e yakın Safraköy’de, İstanbul-Çekmece yolunun kesiştiği arazi uygun görülmüş ve arazi, sahibi Barutçubaşılar’dan satın alınmıştır<sup>293</sup>. 1912 yılına girerken de, 700–1500 metrekare bir alan üzerine iki tayyare hangarı yapımına başlanması

<sup>291</sup> BCA, Fon Kodu: 30..18.1.2., Yer No: 35.28..17., Tarih: 24.4.1933

<sup>292</sup> Bu alt bölümde E.Hv.Plt.Bnb. Celal Uzar’ın Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Arşivinde yer alan ve henüz yayınlanmamış olan çalışmasının el yazmasından faydalanmıştır. Celal Uzar, “Tayyare Mektebi’nden 2. Ana Jet Üs Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı’na 1912-2002”, Hv. K.K. Tarihçe Şube Arşivi, HT-343.

<sup>293</sup> Mahmut Şevket Paşa’nın tayyare mektebi yeri olarak Üsküdar havalisini istemesine rağmen bölgede yapılan incelemeler neticesinde uygun bir yer tespit edilememiştir.

planlanmıştır. Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettişliği<sup>294</sup> emrindeki Tayyare Komisyonu, pilot yetiştirme ve tayyare tedariki için çok faaliyet sarf etmiştir. Komisyon; Harbiye Nezareti'ne havacılık teşkilatı için bir tasarı sunmuş, buna göre; mektep tesisi için 15.000 altın lira, mektebin senelik masrafı 5.000 lira, ordu tayyare teşkilatı için 20.000 lira olmak üzere 40.000 altın liraya ihtiyaç duyulmuştur.<sup>295</sup> İhtiyaç duyulan para 15 Nisan 1912 (Hicri: 27 Rebiulahir 1330) tarihinde kanun tasarı olarak kabul edilmiştir<sup>296</sup>.

Yeşilköy Mektebi'nin merkez olarak kullanılması düşünülmüştür. Pilot, Rasit, makinist ve tamir personelinin burada yetiştirilmesi, bundan sonraki safhada ise Ordu Müfettişliklerine birer bölük, daha sonra da eğitimli personel çoğaldıkça Kolordulara kadar birer bölük halinde dağıtılması planlanmıştır.

Piyade Yüzbaşısı Pilot Cemal, 29 Ekim 1912'de Tayyare Mektebi Müdür Vekâletine getirilmiştir. 01 Mart 1913'te ise yerine Bnb. Veli Bey getirilmiştir. Eylül 1912'de bölük teşkilatına başlanmış ve Tayyare Bölük kadroları tespit edilmiştir. Balkan Savaşını takip eden devrede, Tayyare Mektebi teşkilatı tamamlanmış bulunuyordu. Mektepte müdüriyet, zabıt, makinist ve nöbetçi daireleri vardı. Ayrıca bir de küçük hastanesi bulunuyordu. Mektebin tamirhanesi, depoları, yeraltı benzin tankları, tayyare hangarları, otomobil, araba garajları ve hayvan ahırları yapılmıştı. Tayyare Mektebi'nde öğretim süresi üç aydı. Her yıl üç devre talebe yetiştirilmesi düşünülüyordu. Her devreye 15–20 pilot aday alınacaktı. Mezun olanlar bölük kadrosunu teşkil ederek, bölük tertiplendiği birliğe sevk edilince, yeni bölük kurulacaktı. Bölük teşkilatında tayyareler atlı arabalarla taşınabilecek hale getiriliyordu. Bölüklere ikişer çadır hangarın verilmesi planlanmıştı<sup>297</sup>.

Rasit sınıfı için Tümenlerden aday seçilmekte, bunlar yer eğitimlerinden sonra uçurulmakta ve görev olarak el hareketleriyle pilotlara yön verip, harita

---

<sup>294</sup> Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettişliği: Fen Birlikleri (İstihkam) ve Müstahkem (Korumalı) Mevkiler Müfettişliği

<sup>295</sup> Uzar, **a.g.e.**, s.33-34.

<sup>296</sup> BOA, Fon Kodu: MV., Dosya No: 162. Gömlek No:83. Tarihi: (Hicri) 27/Ra/1330

<sup>297</sup> Keyüsk, **a.g.e.**, s.17-25

üzerinden seyrüsefer yaptırılmaktaydı. Ayrıca arazi üzerindeki konuşları ve mevzileri haritalarına işlemektedirler. Ancak fotoğrafçılık eğitimleri yoktu<sup>298</sup>.

Mayıs 1914'de Fransız Yüzbaşı Marquis de Goys de Mazeyrac, Osmanlı ordusunda Binbaşı rütbesiyle göreve başlamıştır. Hava Kuvveti, 1914'te Kıtaat-ı Fenniye Mevaki-i Müstahkeme Müfettişliği emrinden alınarak Muhabere ve Muvasala Şubesine bağlanmıştır. Bu şubeye bağlanan Teşkilat-ı Havaiye Müfettişliğine Bnb. Veli Bey getirilmiştir. De Goys ise Tayyare Mektebi Müdürlüğü'ne getirilmiştir.<sup>299</sup>

Birinci Dünya Savaşı'nda seferberliğin ilanı ile beraber, Türkiye'nin Almanlara olan eğilimini bilen Bnb. De Goys, Fransız Hükümetinin de telkiniyle ülkesine dönmüştür. Mektebe yeni alınan tayyareciler, Türk hocalarının özellikle Salim'in idaresinde eğitimlerine devam etmekle beraber, savaş görevleri dolayısıyla yetişkin pilotlarımızın hocalık yapmasına imkan kalmamıştır. Mektep Müdürlüğüne A.Latif tayin edilmiştir. Diğer deniz ve hava pilot namzetleri eğitimlerine devam etmiştir.

1915 yılı Ocak ayında, Prusya ordusunun parlak bir hava subayı 1911'de havacılığa girmiş bulunan Ütğm. Serno, Yüzbaşı rütbesiyle Osmanlı Havacılığını düzenlemek için Türkiye'ye gelmiştir. 12 sivil Alman pilotu da Küçük Zabit<sup>300</sup> rütbeleri ile hizmete girmiştir. Ayrıca 32 makinist de hizmete alınmıştır<sup>301</sup>.

Uçuş Mektebi, 1916 yılında eğitime başlamıştır. Pilot eğitimine subaylar, astsubaylar ve siviller alınmasına rağmen, Rasit kurslarına sadece subaylar kabul edilmekteydi. Kursiyerler; telsiz, seyrüsefer, bombardıman, fotoğraf, tayyare, nazari ve pratik motor bilgisi dersleri görmekteydiler.

30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Ateşkes Anlaşması sonrasında 22 Aralık 1918 tarihli emirle, Hava Kuvvetleri'nin Yeşilköy'ün 1. sınıf, İzmir ve

---

<sup>298</sup> Bu dönemde mektebin kadrosunda; Müdür Veli Bey, Müdür Muavini Kd.Bnb. Latif Bey'le birlikte öğretmen olarak Fesa, Midhat, Salim, Fazıl Beyler vardı. Kurter, **a.g.e.**, s.228.

<sup>299</sup> "Tayyare Mektebi Müdürü De Goys," **Uçan Türk**, No. 334, 1990, s. 48.

<sup>300</sup> Küçük Zabit: günümüzde astsubay sınıf ve rütbelerine karşılık gelmektedir.

<sup>301</sup> Yeşilköy istasyonu, İstanbul Boğazının keşfinden de sorumluydu. Serno, Yeşilköy'ü ana istasyon olarak tanzim ederken, Çanakkale ve Şam'da meydan ve hangar hazırlamaktaydı Uzar, **a.g.e.**, s.66-68.

Erzincan'ın 2. sınıf tayyare istasyonu olarak teşkilatlanması planlanmıştır. Eldeki kuvvetler yeniden düzenlenerek her istasyon emrine ikişer bölük tahsis edilmiştir.

İstanbul'a İtilaf kuvvetlerinin gelişi sonrasında Yeşilköy Tayyare Mektebi'de işgal edilmiş<sup>302</sup> ve buradaki Türk havacıların alanı terk etmeleri istenmiştir<sup>303</sup>. Yeşilköy 'de bulunan Uçuş Okulu'ndaki uçakların "Maltepe Uçak Alanı"<sup>304</sup> adı verilen yere uçarak gitmelerine imkân olmadığı için ilgililer 45<sup>305</sup> uçak ve ellerindeki malzemeleri denizyolu ile taşımaya mecbur olmuşlardır. Çok eski ve yıpranmış durumda olan 16 uçak Yeşilköy'de bırakılmıştır. Nakil esnasında Rasit Yzb. Nüzhet, İstasyon Komutan Vekilidir. Ordudan ayrılınca yerine Top. Bnb. Latif atanmıştır. Bnb. Latif de bir ay sonra Anadolu'ya geçmiş, yerine Rasit Yzb. İsmail Hakkı atanmıştır<sup>306</sup>.

15 Mayıs 1919'da İzmir işgal edilince; İzmir'deki hava subayları İstanbul Maltepe İstasyonuna gelmiştir. 16 Mart 1920'de İstanbul'un resmen işgal edilişi ve Anadolu'da İstiklal Savaşı'nın başlaması ile Maltepe İstasyonunda bulunan havacılar, Anadolu'ya geçme hazırlıklarına başlamıştır. Bir taraftan uçuş alanı aranırken, diğer taraftan Maltepe'de tamir ve bakım faaliyeti büyük bir hızla sürdürülmüştür.

Yzb. Fazıl'dan sonra istasyon Kumandan Vekilliğine Rasit Yzb. Sadettin atanmıştır. 17 Haziran 1920 tarihinde İngiliz Kuvvetleri Maltepe istasyonunu işgal ederek, sabit hangarları ve durumları nispeten iyi olan uçakları bomba ile tahrip etmişler ve hangarların dışındaki uçak ve malzemeyi yakmışlardır. Böylece Maltepe İstasyonu dağıtılmıştır<sup>307</sup>. 25 Haziran 1920'de de Osmanlı Devleti havacılık teşkilatı olan Hava Kuvvetleri Müfettişliği lagv edilmiştir.<sup>308</sup>

23 Nisan 1920'de TBMM Hükümeti kurulduktan sonra Mayıs 1920'de doğudaki hava teşkilatında değişiklikler yapılmış, Erzurum İstasyonundaki 7. ve 8. Bölükler, 15. Kolordu K.lığının 27 Mayıs 1920 tarihli emriyle lagv edilmiş ve

<sup>302</sup> ATASE, Kutu: 69, Gömlek: 136

<sup>303</sup> ATASE, Kutu: 501, Gömlek: 30 ve Kutu: 215, Gömlek: 8

<sup>304</sup> Maltepe'nin İdealtepe bölgesinin batısındaki düzlükte kurulan iki sabit ve iki portatif hangardan oluşan yerdir.

<sup>305</sup> 31'i Av, 3'ü Eğitim ve 11'i Keşif tipi olmak üzere toplam 45 uçak

<sup>306</sup> Uzar, **a.g.e.**, s.135-137.

<sup>307</sup> ATASE,, Kutu: 500, Gömlek: 88 ve Kutu: 500, Gömlek: 154

<sup>308</sup> ATASE , Kutu: 550, Gömlek: 53

yerine 15. Uçak Bölüğü kurulmuştur. TBMM hava gücü 13 Haziran 1920'de, 328 sayılı emirle kurulmuştur.<sup>309</sup>

5 Temmuz 1922 tarihinde MSB'nin emri ile Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü lagv edilerek, yerine merkezi Konya'da olmak üzere "Hava Kuvvetleri Müfettişliği" teşkilatı kurulmuştur. Bütün hava kuruluş ve birliklerinin sorumlusu olan Müfettişliğe Tümen Komutanı yetkisi verilmiştir. 22 Temmuz 1922 tarihli emirle de Müfettişliğe Kur. Yb. Muzaffer Ergüder atanmıştır. Adana'daki Hava Okulunun Konya'ya getirilmesi düşünülmüş, fakat Konya'nın meteorolojik durum ve deniz seviyesinden yüksek oluşu dikkate alınarak okulun Adana'dan Konya'ya nakledilmesi hususu, Genelkurmay'ın 8 Ağustos 1922 tarihli emri ile durdurulmuştur. Adana Hava Okulu'nda çift kumandalı Fiat yapısı bir Aviatik<sup>310</sup> eğitim uçağı bir Albatros D.III<sup>311</sup> Av Uçağı, bir de Brequet 14.B-2 uçağı bulunuyordu. Beş öğrencisi olan okulun Komutanı Bnb. Salim İlkuçan'dı. Sivil Pilotların bir kısmı uzun süredir uçmadıkları için tazeleme uçuşları için Adana'ya gönderiliyor ve birkaç ay sonra bölüklerine katılabiliyorlardı.<sup>312</sup>

Hava Kuvvetleri Müfettişliği, 17 Eylül 1922 tarih ve 261 sayılı Gnkur. Bşk.lığı emri ile Adana'daki Eğitim Okulu'nu İzmir'e nakletmiştir. Uçuş okulu eski Ziraat Okulu binasına yerleşmiş, Hava Birlikleri ve Eğitim Okulu ise Seydiköy

---

<sup>309</sup> MSB Harbiye Dairesi'nin 13 Haziran 1920 tarih ve 328 sayılı emri ile teşkilat Hava Kuvvetleri Şubesi ve iki uçak istasyonundan oluşuyordu. Yeni teşkilatlanma çerçevesinde; 1. sınıf uçak istasyonu Eskişehir'de üslenecek, iaşe ve idari bakımdan 20. Kolorduya bağlanacaktı. 2. Sınıf Uçak istasyonu Erzincan'da üslenecek, iaşe ve idari bakımdan 15. Kolorduya bağlı olacaktı. 2. Sınıf Erzincan istasyonunda bir tamir atölyesi bulunacak ve Elazığ'daki 2. Osmanlı Bölüğünden kalan uçak ve teçhizat Erzincan'a nakledilecekti. Hava Kuvvetleri Şubesi; satın alma, tedarik işleri, nakil ve tayin işlerine bakacaktır. Uzar, **a.g.e.**, s.135-137.

<sup>310</sup> **SAML Aviatik B.I Uçağı:** Çift kişilik silahsız keşif ve eğitim uçağıdır. Türk Hava Kuvvetleri envanterine 7 adet SAML Aviatik B.I uçağı girmiştir. İlk uçak 1921 yılında İtalya'dan keşif uçağı olarak satın alınmıştır. Düşük hızı ve yüksek irtifaya çıkmaması nedeniyle Kurtuluş Savaşı sırasında önce Adana'da sonra Konya'da eğitim uçağı olarak kullanılmıştır. Kurtuluş Savaşı sonrasında İtalya'dan 6 adet SAML Aviatik B.I uçağı daha satın alınmıştır. Gücsüz motoru Birinci Dünya Savaşından kalma Mercedes motorları ile değiştirilerek 1924 yılına kadar eğitim uçağı olarak kullanılmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 60

<sup>311</sup> **Albatros D.III Uçağı:** Tek kişilik av uçağıdır. 29 adet Albatros D.III uçağı 1918 yılında envantere girmiştir. Birinci Dünya Savaşı sırasında 6'ncı, 9'uncu ve 12. Tayyare Bölüklerinde görev yapmıştır. Son Albatros D.III Kurtuluş Savaşı sırasında Konya Tayyare İstasyonunda onarımı yapılarak Fazıl Bey komutasındaki 2. Tayyare Bölüğünde görev yapmıştır. Sakarya Savaşı başarılarında elde kalan tek faal uçak olarak yanlarına yapılan bomba salan aparatları ile av ve bombardıman görevlerinde kullanılmıştır. Fazıl Bey tarafından gerçekleştirilen bir keşif uçuşu sonrasında iniş anında hendeğe girerek kırım geçirmiş ve hizmet dışı kalmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 36

<sup>312</sup> Uzar, **a.g.e.**, s.171.

mevda ve civarındaki binalara yerleştirilmiştir. Uçak İstasyonu Halkapınar'a intikal etmiştir. Hava Kuvvetleri Mufettişliği karargahı ise İzmir/Kordon Boyu'ndaki bir binaya taşınmıştır.

17 Eylöl 1922 tarihinde Adana'dan İzmir-Seydiköy'e intikalini tamamlayan Hava Uçuş Okulu'na, ordu subaylarından pilot yetiştirmek üzere Batı Cephesi Komutanlığı ve MSB'den subay istenmiştir. Okulda mesainin boş geçmemesi için uçak bölüklerinden istekli olan 18 kişiye kurs açılmış ve 20 öğretmenle kursa devam edilmiştir. 15 Aralık 1922'de kursun bitirilmesi ve yeni personel yetiştirilmesi planlanmıştı. 1923 ortalarında başlangıç eğitimi için Fransa'dan Caudron C27 ve tekâmöl eğitimi için Caudron C59 uçakları alınmıştır. Okul K.lığına Kur. Bnb. Hasan İskender Akkoç atanmıştır ve bir yıl komutanlık yapmıştır.<sup>313</sup>

1922–1923 döneminde kadroda Rasıt olarak görünen subaylardan genç olanları, pilotaj kursundan geçirilerek pilot yapılmıştır. Bundan sonra Türk Hava Kuvvetlerine gececek her subayın hem pilot, hem Rasıt olarak yetiştirilmesi kararı alınmıştır. Genelkurmay ve Milli Savunma Bakanlığınca uygun görölen bu karar üzerine Hava Okulu'nun ilk sınıfına 25-30 subay almak için, saptanan şartlara uygun ve istekli subayların seçilerek bildirilmesi için ordu birliklerine yazı yazılmıştır. 300 kişi istekli çıkmış, uçak ve öğretmen adedi bu kadar subayı yetiştirmeye yeterli olmadığı için, uygun miktarda subay seçilip alınmıştır<sup>314</sup>.

1924'de uçuş eğitimi yeni kurulan 5. Tayyare Bölüğü tarafından yürütölmektedir. 1925 yılında İtalya ve Yunan hükümetleri ile siyasi gerginlik doğunca İzmir'deki hava birliklerinin bir kısmı iç Anadolu'ya alınmıştır. İzmir'deki Hava Mufettişliği Karargahı 3–29 Haziran 1925 tarihleri arasında Eskişehir'e nakledilmiştir. Bu dönemde teşkilat yeniden düzenlenmiş, uçucu ve uçakların çoğalması sonucunda Hava Kuvvetlerinde bölük sayısı 10'a çıkarılmıştır. Hava Uçuş Okulu da iki bölüklöl hale getirilmiş ve Eskişehir'e taşınmıştır. Başlangıç uçuşu eğitimi İzmir'de bırakılmıştır<sup>315</sup>.

---

<sup>313</sup> Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları 1922-1930, s.36-56.

<sup>314</sup> Uzar, a.g.e., s.175

<sup>315</sup> Kaymaklı, a.g.e., s. 162

Hava birliklerinin çokluğu sebebiyle İzmir'deki birlikler bir Grup Komutanlığı altında toplanmışlardır. Eskişehir, uçak istasyonu statüsüne getirilmiş, böylece Eskişehir'de de uçuş eğitimi yapma imkanı doğmuştur. Eskişehir İstasyonunun eğitime başlayışı ve iki devre başarılı mezun verisi üzerine Pilot Subay adaylarının doğrudan Eskişehir'e gönderilmesine başlanmıştır. Eskişehir'deki 6. ve 7. Tayyare Bölükleri eğitim, 9.ve 10. Tayyare Bölükleri muharebe ve eğitim birliği olarak teşkilatlandırılmışlardır<sup>316</sup>.

1911–1926 yılları arasında Türk Hava Kuvvetlerinde; atış ve bombardıman sahasında teknik eleman yetiştirilmemiştir. Kuruluşunu takiben kısa zamanda gelişen Türk Hava Kuvvetleri 1926 yılında Atış Bombardıman İhtisasında personel yetiştirilmesi gerektiğini kabul etmiş ve 1926 yılında Eskişehir'de Tayyare Mektebine bağlı iki gruba<sup>317</sup> üçüncü grup olarak Atış-Bombardıman Grubu oluşturulmuştur. Atış ve bombardımancı olarak görev alacak astsubay ve sivil personelin eğitilmesine başlanılmıştır. Okul 1929 yılına kadar Eskişehir'de faaliyetini sürdürmüştür.<sup>318</sup>

1927'de Hava Kuvvetleri Müfettişliği karargahı, Eskişehir'de bulunuyordu. Eskişehir'deki eğitim ve kursların başarılı sonuçları dikkate alınarak İzmir'de bulunan Uçuş Okulu'nun başlangıç uçuş eğitimi kısmı da Eskişehir'e taşınmıştır.<sup>319</sup> Bütün kurslar Hava Uçuş Okulunda toplanarak, ilkbahar aylarında üçüncü dönem kursları Eskişehir'de başlatılmıştır.<sup>320</sup>

1928 yılına kadar "Bölük" halinde bulunan hava birlikleri, gittikçe güçlendiğinden Taburlar halinde teşkilatlandırılmıştır. Uçuş Grup ve İstasyon Komutanlıkları lagv edilmiştir.

1929 yılında Hava Okulu'ndaki Uçuş Müdürlüğü lagv edilerek, yerine Uçuş Eğitim Tabur Komutanlığı kurulmuş ve üç bölükten teşekkül ettirilmiştir.

#### 1. Bölük; Başlangıç uçuş eğitimi

---

<sup>316</sup> Eskişehir pilot kursu ilk mezunlarını 1925 yılı Ekim ayında vermiştir. Yzb. Ahmet Kemalettin, Kartal Süreyya, Şerafettin, Ali Kemal, İbrahim Hakkı (Akkuş), Osman Remzi (Bayrak), Ahmet Cemalettin ve Eşref yeni pilot olmuşlardır. Uzar, **a.g.e.** , s.261.

<sup>317</sup> Uçuş Tatbikat ve Seyrüsefer Grubu

<sup>318</sup> Uzar, **a.g.e.** , s.276.

<sup>319</sup> **Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları 1922-1930**, s.83.

<sup>320</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "2. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 192.



2. Bölük; Temel uçuş eğitimi

3. Bölük; Tatbikat uçuşları yapacak şekilde organize ve teçhiz edilmiştir.

Yılbaşında Uçuş Okulu'nda o zamana kadar kurs şeklinde verilen teorik eğitim ve uçuşlar, bir okul tarzında verilmeye başlanmıştır. Okula Fransa'dan yeni öğretmenler getirilerek yeni sistemin daha iyi randıman vermesi sağlanmış ve Okula, "Hava Okulu" adı verilmiştir. Okulun birinci sınıfında teorik dersler ve Rasıt uçuşları, ikinci sınıfta ise pilotaj eğitimi gösterilmiş, böylece Rasıt/Pilot kavramı birleştirilmiştir<sup>321</sup>.

Uçuş Okulu, 1926 yılında İstanbul-Yeşilköy'de açılan Hava Makinist Okulunu bünyesine alarak 1929'da Hava Okular Komutanlığı adını almıştır. Eskişehir Meydanı'nda bulunan Atış Bombardıman Grubu Yeşilköy'e intikal etmiş, Hava Okulu'na bağlı olarak Atış ve Bombardıman ihtisasında personel yetiştirmiştir<sup>322</sup>.

1932 yılında pilot, uçak ve diğer personel sayılarında kaydedilen artış dikkate alınarak, 13 Temmuz 1932 tarihli Genelkurmay Başkanlığı emri ile 1 Haziran 1932'den geçerli olarak Hava Alaylarının kuruluşuna geçilmiştir.

Türk Hava Kurumu<sup>323</sup> bünyesinde pilotaj eğitimi vermek üzere Türkkuşu 3 Mayıs 1935 tarihinde kurtulmuştur.

Eylül 1935'te Eskişehir'e nakledilen Makinist Okulu Eskişehir Hava Okullar Komutanlığına bağlı olarak Eskişehir'e intikal ettirilmiştir<sup>324</sup>.

Genelkurmay Başkanlığının 22 Mayıs 1939 tarih 25430 sayılı emriyle Hava Kuvvetleri Teşkilatında Tugay Komutanlıkları oluşturulmuştur. Bu kapsamda Genelkurmay Başkanlığının 8 Kasım 1939 gün ve 36180 sayılı emirleriyle Merzifon'da Atış-Bombardıman Okulu kurulmuştur.

---

<sup>321</sup> Okul Müdürlüğüne Yb. Mecit Sakmar tayin edilmiş, ancak kısa bir süre sonra, Ankara'ya Hava Müsteşar Muavinliğine tayin edilmiştir. Uçuş Eğitim Tb.K.lığına Bnb. İbrahim Hakkı Akkuş tayin edilmiştir. Uzar, **a.g.e.**, s.270-292

<sup>322</sup> 1926–1929 tarihleri arasında Yzb. Hüseyin Turgut, Atış Bombardıman Grup Komutanlığı yapmıştır. 1934–1936 yılları arasında Yeşilköy'deki Atış Bombardıman Okulunda, Plt. Bnb. Cemal Göker, komutan olarak vazife görmüştür. **Hv.K.Trh.Ş.**, “2. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi”, Dosya No. 192.

<sup>323</sup> 16 Şubat 1925 tarihinde kurulan Türk Tayyare Cemiyeti, 24 Mayıs 1935 tarihinde Türk Hava Kurumu adını almıştır.

<sup>324</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “2. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi”, Dosya No. 192.

Havacı olacak subaylar; Askeri Liseyi bitirip Harp Okuluna geçen talebeler arasından seçilmekteydi. İstekli olanlar Hava Sıhhi Muayene heyetince yapılan muayeneleri sonucu, sıhhi durumları ve bedeni yetenekleri uçuculuğa uygunsa hava sınıfına geçirilmekteydi<sup>325</sup>.

1939 yılından sonra Asteğmenler, üç aylık Piyade Atış Okulunu başarı ile bitirdikten sonra Hava Kuvvetlerine katılırlardı. Hava Okulu'nda eğitime başlamadan önce Hava Birliklerin-de staja çıkan pilot adayları, bir önceki sınıftan pilotaj eğitimi için Hava Okulu'na gelenlerin eğitimleri tamamlanıp Hava Okulu'ndan mezun oluncaya kadar staj için gittikleri birliklerde bekletilirdi.

1912 yılında Hava Okulu'nun kuruluşundan 1938 yılı sonuna kadar, yurt dışında bröve alan dokuz kişi dahil, okulda pilotaj eğitimi görenlerden 321 Subay, 171 Astsubay olmak üzere, 27 yılda toplam 492 kişi bröve almıştır.<sup>326</sup>

Avrupa'da harbin gelişmesi, yurt savunmasında yetişkin personele duyulan ihtiyacın giderek artmasına sebep olmuş, bu nedenle Türk Tayyare Cemiyeti bünyesinde, Astsubay Hazırlama Yuvası kurulmuştur. Okulda pilot dahil birçok sınıfta astsubaylara nazari ve uygulamalı ders verilmiştir<sup>327</sup>.

Genelkurmay Başkanlığı'nın 8 Kasım 1939 tarihli 36180 sayılı emri ile Merzifon Atış Bombardıman Okulu'na Hava Okulu ismi verilmiştir. Merzifon Hava Okulu'nun 1. ve 4.Bölükleri İstanbul'a intikal ettirilerek, Harp Akademileri Tatbikat Taburunu oluşturmuştur<sup>328</sup>. Eskişehir Hava Okulu Tatbikat Taburu 1.Bölüğü ile Merzifon Hava Okulu 3. Bölüğü Keşif Birliği haline getirilmiştir.<sup>329</sup>

Birliklerin modernizasyonunda silah sisteminden daha çok pilot eğiti önem arz etmektedir. Hava Kuvvetleri eğitim birliklerinin yurtiçinde pilot yetiştirme

---

<sup>325</sup> Bu öğrenciler, diğer sınıf öğrencileriyle birlikte Kara Harp Okulu'nu iki sene okuyarak Asteğmen oluyorlardı. Lise mezunu pilot namzetleri, 1936–1938 yıllarında pilot olmaları için altı yıllık bir eğitime tabi tutulmaktaydı. Büyük bir ihtimalle eğitim imkânlarının yetersizliği, lise mezunlarını aşağıda görüleceği gibi bir sıralamaya mecbur ediyordu

<sup>326</sup> “*Hava Okulu'nun Açılış Yıldönümü*”, **Hava Dergisi**, No. 125, 1939, s.8.

<sup>327</sup> Okula girmek için; ortaokul mezunu olmak, 16–18 yaşlarında olup, öğrenci sağlığının uçuşa elverişli olması gerekiyordu. 18–20 yaşında olanlar yedek olarak kaydediliyordu. Yedek öğrenciler; Makinist, Atıcı, Bombardıman, Telsiz, Muhabere, Silahçı, Fotoğrafçı gibi ihtisas dallarında yetiştiriliyordu

<sup>328</sup> Bu taburun vazifesi; Hava Harp Akademisi'nde vazifeli uçucu personel ile uçucu öğrencilerin devre uçuşlarını yapmaları ve akademik meselelerin tatbikatını uçarak izletmekti.

<sup>329</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “2. Ana Jet Üs K.lığı Tarihiçesi”, Dosya No. 192.

imkânlarının sınırlı olması ve mevcut Hava Okulu'nda harbe hazır statüsünde pilot yetiştirme imkanının bulunmayışı, birliklerin modern uçaklarla teçhizini engellemiştir. Bu nedenle 1940 yılında İngiltere ile bir anlaşma yapılarak, Kara Harp Okulu'nu 1941 yılında bitirecek olan Asteğmenlerden itibaren müteakip yıllarda Hava Sınıfına ayrılanların pilotaj eğitimi için İngiltere'ye gönderilmeleri sağlanmıştır<sup>330</sup>.

Ayrıca mevcut bombardıman pilotlarından bir kısmının modern uçaklara intibak etmeleri ve ihtisaslaşmaları bakımından Amerika'ya eğitime gönderilmeleri de temin edilmiştir. Bunun yanı sıra İngilizlerin Ortadoğu'da Mısır ve Sudan'da düzenledikleri uçuş ekibinin eğitimi ile ilgili kurslara da Türk Havacılarının gönderilmesi sağlanmıştır<sup>331</sup>.

1940 yılında hava birliklerinde mevcut Eğitim-irtibat Kıtaları ile uçuculara eğitim verilmekte<sup>332</sup> ve bu uçaklarla ayrıca birlikler arası irtibat görevleri de yapılmaktaydı. 1940 sonlarına doğru öğrenci kadroları fazlaşan Hava Okulu'nun uçak ihtiyacını karşılamak için birliklerdeki eğitim uçakları Hava Okulu'nda kullanılmak üzere geri alınmasına karar verilmiş ve Eğitim İrtibat Kıtası personeli, Hava Birliklerine dağıtılmıştır<sup>333</sup>.

Genelkurmay Başkanlığının 30 Nisan 1941 tarih ve 33522 sayılı emirleri ile Eskişehir Hava Garnizonundaki sıkışık yerleşmeyi önlemek, 2. Tayyare Alayın boşalttığı Diyarbakır Garnizonundan yararlanmak ve Diyarbakır Garnizonunun

---

<sup>330</sup> Rifat Uçarol, **Hava Harp Okulu Tarihçesi 1951-1974**, İstanbul, 1974, s.22-23

<sup>331</sup> İngiliz eğitim sistemi; pilot, bombardımancı, atıcı, telsizci, seyrüseferci, uçuş makinist ve benzeri ihtisastaki personeli ayrı ayrı okullarda yetiştiriyordu. Bunlar, birlikte uçuş ekibini oluşturduklarından uçuş ekibinin Harbe Hazırlık Eğitimini görmeleri sağlanıyor ve sonra birliklere harbe hazır durumda atanmaları temin ediliyordu. Bu sistem Türk Hava Kuvvetlerinde de benimsenerek İngiltere'ye gönderilen pilot adaylarının harbe hazırlık eğitiminden geçmeleri istenmiştir.

<sup>332</sup> uçuş birliklerinin eğitim programları her alayın teçhiz edildiği uçak tipi ve performansına bağlı olarak Alaylar tarafından hazırlanmaktaydı. Bu nedenle iki Tugayın birlikleri arasında dahi, eğitim programlarında farklı uygulamalar mevcuttu. Bazı birliklerin harbe hazırlık eğitiminde önemle üzerinde durduğu konuların, diğer birlikte ihmal edildiğini görmek mümkündür. Bunun sonucu olarak bazı uçuşların malzeme ve zaman israfına sebep olduğu kesindir. Bu durum, daha sonraları İngiliz uzmanlara hazırlatılan ve uçuş ve yer eğitimine ait esasları da kapsayan **Talim ve Terbiye Esasları** adlı kitabın, birliklere dağıtılmasıyla çözümlenmiş ve uygulamada standardizasyon sağlanmıştır.

<sup>333</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "2. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 192.

korunma ve bakımını sağlamak amacı ile Hava Okulu bünyesindeki teknik grup, Makinist Okulu adı ile Diyarbakır'a intikal etmiştir<sup>334</sup>.

1939 yılında kurulana Merzifon Hava Okulu teşkilatına, MSB'nin 19 Haziran 1942 tarih ve 2103 sayılı emirleriyle, Hava Okulu Park Md. lüğü ve Seyyar Tamirhane Müdürlüğü ilave edilmiştir. Genelkurmay Başkanlığının 7 Temmuz 1942 tarih ve 15774 sayılı emirleri ile Merzifon Hava Okulu iki kısma ayrılarak Malatya'da Hava Okulu ve Diyarbakır'da Hava Makinist Okulu teşkil edilmiştir.

Gnkur. Bşk.lığının 15.9.1942 gün ve 3443 sayılı emirleri ile Eskişehir ve Merzifon Hava Okulu'ndaki Foto Takımları lagv edilmiştir. Gnkur. Bşk.lığı'nın 29 Ocak 1943 tarih ve 272 sayılı emirleri ile Hava Okulu'nda Tatbikat Taburu ve ilave olarak bir Bölük teşkili uygun görülmüştür.

1943 yılında, Eskişehir'de Hv. Okullar K.lığı teşkil edilmiş ve Komutanlık emrinde;

- 1 No'lu Hava Okulu (Eskişehir)
- 2 No'lu Hava Okulu (Malatya)
- Hava Makinist Okulu (Diyarbakır)
- Hava Astsubay Okul K.lıkları (Ankara) bulunması kararlaştırılmıştır<sup>335</sup>.

Hava Makinist Okulu'nun teşkili için Merzifon'daki Hava Okulu ile Eskişehir'den Diyarbakır'a intikal eden kafilenin birleşmesi öngörülmüştür.

Hava Makinist Okulu, 1950 yılına kadar Diyarbakır'da kalmış, daha sonra İzmir'e intikal etmiştir. İzmir'de Hava Teknik Okullar Komutanlığı kurulmuştur. Ankara Hava Astsubay Hazırlama Okulunun bina ve tesisleri hazırlanıncaya kadar Okul, Kayseri Uçak Fabrikası tesislerinden istifade ile fabrika emrinde olarak faaliyetine devam etmiştir.<sup>336</sup>

---

<sup>334</sup> Hava Okulu'na bağlı olmak üzere Diyarbakır'a giden bölümde makine subay, makinist astsubay, muhabere donanım, teknik muhasip ve silahçı astsubay eğitimleri yapılmaktaydı.

<sup>335</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "Hava Harp Okulu Tarihçesi", Dosya No. 197.

<sup>336</sup> Hava Makinist Okulu'na ilk komutan olarak Hv. Bnb. Tevfik Erman atanmıştır. Yerine tayin edilen Hv. Bnb. Necmi Alagür, Ağustos 1943 sonuna kadar Okul K.lığı yapmıştır. Sonraki Okul Komutanları ise; Ağustos 1943 - Ağustos 1944 tarihleri arası Hv. Bnb. Mazlum Keyüsk, Ağustos 1944 - Ağustos 1945 tarihleri arasında Hv. Yb. İ.Hakkı Akkuş'tur. Gnkur. Bşk.lığının 5 Temmuz 1944 tarih ve 1911 sayılı emirleri ile Hv. Astsb. Hazırlama Okulunun lağvına karar verilmiştir. Uzar, **a.g.e.**, s.315.

Genelkurmay Başkanlığının 11 Ekim 1943 tarih ve 3775 sayılı emirleriyle Hava Okulunun 3. Talim Taburu ile 4. Tatbikat Taburu birleştirilerek bir Tatbikat Grubu oluşturulmuş-tur. Bu suretle Talim Taburunun birlik isimleri aşağıdaki gibi değiştirilmiştir.

- |                       |  |
|-----------------------|--|
| — 5. Talim Bölüğü     | 1. Tatbikat Bölüğü                     |
| — 6. Talim Bölüğü     | 2. Tatbikat Bölüğü                     |
| — 7. Gece Uçuş Bölüğü | 3. Gece Uçuş Bölüğü adlarını almıştır. |

9 Aralık 1948'de Genelkurmay Başkanlığı Astsubay pilot yetiştirilmesine son verdiğinden, Astsubay Hazırlama Yuvası kapatılmıştır. Hava Astsubay Hazırlama Okulu 1950 yılında Kütahya'da bir Kıt'a olarak teşkil edilmiş, 1951 'de Güzelyalı-İzmir'e nakledilmiş ve Hava Astsubay Aday Hazırlama Okulu adını almıştır. 1954'te ise Eskişehir'e intikal etmiştir. 17 Mayıs 1950 tarihinde Güzelyalı-İzmir'de Hava İkmal Okulu, Hava Teknik Okullar Komutanlığına bağlı olarak kurulmuştur. Okul, 24 Eylül 1954'de Eskişehir'e intikal etmiştir.<sup>337</sup>

Hava Uçuş Okulu'nun ve Hava Kuvvetlerinin subay kaynağını Kara ve Deniz Harp Okulu mezunları teşkil ediyordu. Pilot adayının havacılığa intibakı, Hava Kuvvetlerinin pilot adayını tanınması gibi güçlüklerle karşılaşılıyor ve bu sistem verimli olmuyordu. Bu durumu daha verimli hale getirmek için askeri ve sivil lise mezunlarından havacılığa istekli olanların Hava Sıhhi Muayene Merkezinde yapılan muayenelerini takiben Harp Okulu tahsillerini Hava Kuvvetlerinde yapmalarının yararları açıklanmış, yabancı memleketlerden örnekler verilmiş ve sonunda hükümet kararı alınarak Eskişehir'e Hava Harp Okulu açılmıştır<sup>338</sup>.

<sup>337</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “2. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi”, Dosya No. 192.

<sup>338</sup> Hava Harp Okulunun nüvesini Hava Okulu teşkil etmiştir. Hava Harp Okulunun ilk Komutanı Alb. Gavsı Uçagök'tür. Okul 1 Ekim 1951 'de 58 öğrenci ile eğitime açılmıştır. Açılış günü yerden ve havadan yapılan geçit resmi ile kutlanmıştır. Açılış için, 24 Eylül 1951 tarihli emir, Komutan yerine Kurmay Başkanı Tümğ. İhsan Orgun tarafından imzalanmıştır. Rıfat Uçarol, **Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu (1951-1987)**, İstanbul, 1988, s.43

Hava Harp Okulu alay seviyesinde kurulmuş ve okulun öğretim süresi iki yıl olarak belirlenmiştir. Uçuş Okulu ve Makinist Okulu gibi eğitim tesisleri yeni kurulan Hava Harp Okulu'na bağlanmıştır<sup>339</sup>.

Harp Okulu'nun nazari ve temel dersler olmak üzere iki bölümden oluşan birinci sınıf dersleri, 1 Ekim 1951 tarihinde başlamıştır<sup>340</sup>. İkinci sınıf dersleri ve sınavları Haziran ayında bitirilmekte, Temmuz ve Ağustos ayları uçuşa ayrılmaktaydı. Uçuşlarda Miles Magister<sup>341</sup> ve T-6 Harvard<sup>342</sup> uçakları kullanılıyordu. Programda; sabah saatlerinde uçuşlar, öğleden sonra ise uçuş nazariyatı ile ilgili dersler vardı<sup>343</sup>.

Mayıs 1953'te, 1076 sayılı kanununun 29'ncü maddesine göre Harp Okulu bünyesinde Yedek Subay Talimgâh K.lığı kurulmuştur. Eskişehir Hava Harp Okulu'nun kurulması sonrasında Hava Harp Okuluna pilot olmak için yeterli miktarda müracaatın olmadığı izlenmiş, bunun üzerine yedek subaylığını yapmış havacılığa hevesli gençlerden pilot yetiştirmek için Hv. Yd. Sb. Talimgâhı açılmıştır. Bu oluşum üç devre öğrenci yetiştirdikten sonra kapatılmıştır.

---

<sup>339</sup> Okulun ilk Komuta heyetinde; Okul Komutanı Kur. Alb. Gavsi Uçagök, Kurmay Başkanı Kur. Yb. Şeref Urul, Eğitim Amiri Hv. Yb. Baki Gegin, Destek Grp. Bşk. Hv. Yb. Reşat Ersel, Öğrenci Grp. Bşk. Kd. Yzb. Necdet Doğançay'dır. "2. Ana Jet Üssü", **Uçan Türk**, No. 375, 1993, s. 24.

<sup>340</sup> Temel dersler; Kara, Deniz ve Hava subaylarına gereken askeri bilgiler, kültür ve teknik konularda olmaktadır.

<sup>341</sup> **Miles Magister Uçakları:** Eğitim uçağıdır. Türk Hava Kuvvetleri envanterine toplam 116 adet Miles Magister uçağı girmiştir. 70 Adet Miles Magister uçağı hazır alım olarak 1942 yılında envantere girmiştir. Kayseri Tayyare Fabrikası Miles Magister lisans hakkını satın alarak, 1941 yılında 5 adet, 1942 yılında 21 adet Miles Magister uçağı imal etmiştir. Uçağın lisans altında üretim hakları 1942 yılında Türk Hava Kurumu'na devredilmiş ve Türk Hava Kurumu'nun Ankara'daki fabrikasında 1944 yılında 20 adet Miles Magister uçağı imal etmiştir. Hava Okulu 1. Talim Taburu 1. ve 2. Bölükler tarafından 1942-50 yılları arasında ve Hava Harp Okulu tarafından da 1951-60 arası yılları arasında eğitim uçağı olarak kullanılan Miles Magister uçaklarının 60 adedi değişik zamanlarda THK'na devredilmiştir. Kalan uçaklar 1963 yılında hizmet dışı bırakılmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 104

<sup>342</sup> **T-6 Uçakları:** Eğitim uçağıdır. 1948-1974 yılları arasında, 9 farklı modelde, toplam 196 adet T-6 uçağı Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. İlk olarak 02 Ağustos 1948 tarihinde 100 adet T-6C uçağı hizmete girmiştir. 1955 yılında 17 adet Harvard IIB, 5 adet Harvard, 2 adet SNJ-3 ve 2 adet SNJ-4'ten meydana gelen toplam 26 uçak hizmete girmiştir. 1957 yılının Eylül ve Ekim aylarında 19 adet LT-6G ve 11 adet T-6G uçağı envantere girmiştir. Son olarak 1958 yılında 40 adet Harvard Mk.II uçağı hizmete girmiştir. T-6 uçakları 1948-1951 yılları arasında Hava Okulu 3. ve 4. Bölük'lerde ve Av Eğitim Okulu'nda kullanılmıştır. Hava Harp Okulu'nun kurulmasından sonra 1951 - 1956 yılları arasında Hava Harp Okulunda, 1956 yılından sonra ise İzmir Gaziemir Meydanında konuşlu Uçuş Okulu'nda Pilotaj Temel Eğitim ve Av Eğitim uçağı olarak kullanılmıştır. 1974 yılında uzun ve başarılı görevlerini T-34, T-41 ve T-37'lere devrederek emekliye ayrılmışlardır. T-6 uçakları Envantere en fazla sayıda giren eğitim uçağı özelliğine sahiptir. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 117

<sup>343</sup> "Hava Harp Okulu İlk Mezunlarını Veriyor," **Hava Dergisi**, No. 171, 1953, s.39.

Eskişehir'de bulunan 1. Hava Üs'sün jet tayyarelerine geçişi ile Eskişehir Meydanında yapılan okul uçuşlarının zorlaştığı ve kontrolünün daha da güçleştiği görülmüştür. Bunu önlemek ve Eskişehir Üs'sünü yalnız muharip birlik üssü yapmak için Hava Harp Okulu'nun Eskişehir'den uzaklaştırılması ihtiyacı doğmuştur. Hava Harp Okulu için düşünülen Adana veya İzmir şehirleri arasından İzmir seçilmiş, 17–28 Eylül 1954 tarihleri arasında intikal tamamlanmıştır<sup>344</sup>. Hava Harp Okulu Güzelyalı'da bir süre geçici bina ve barakalara yerleştirilmiştir<sup>345</sup>.

Yabancı ordularda olduğu gibi Türk Silahlı Kuvvetlerinde de ihtisas sahalarında rütbeli kadın personele yer verilmesine karar verilmiştir. Bu personel içinden subay ve hatta pilot olacakların lise mezunlarından alınarak, Hava Harp Okulu'nda eğitimleri, öğretmen ve kütüphaneci gibi branşlarda yetişeceklerin de fakültelere gönderilmesi kabul edilmiştir. 1955 yılında üç, 1956 yılında altı, 1957 yılında üç, 1958 yılında bir, 1959 yılında yedi kişi olmak üzere toplam 20 bayan, subay olarak yetiştirilmiştir<sup>346</sup>.

Harp Okulu İzmir Güzelyalı'da 1967 tarihine kadar faaliyette bulunmuştur. Hava Harp Okulu eğitimi ve öğretiminde yeni düzenlemelerin yapılması zorunluluğu, bu öğretimde üniversite ve akademi öğretim üyelerinden yararlanma fikri, Hava Harp Okulunu İstanbul'a, Türk havacılığının doğduğu yere götürmüştür. Hv. K.K.lığının 22 Nisan 1967 gün ve HRK: 0907–1-589-67 sayılı emri ile Hava Harp Okulu'nun İzmir'den İstanbul'a taşınmasına başlanmış, okul personeli ve 290 öğrenci, 21 Temmuz 1967 günü İzmir'den törenle ayrılarak İstanbul'a Yeşilköy'e gelmiştir<sup>347</sup>.

## 2.2.2. İkinci Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihi

---

<sup>344</sup> 1954 yılında İzmir'e intikal eden Hava Harp Okulu'nda, Öğrenci Grup K.lığı ve bunun altında Öğrenci Tabur K.lıkları bulunuyordu. 1955 yılında okula 429 öğrenci alınarak öğrenci kadrosu genişletilmiştir. Harp Okulunda okutulan dersler yeniden düzenlenmiş, okulda yalnızca akademik derslerin görülmesi ve uçuşun iki yıllık eğitimden sonra yapılmasına karar verilmiştir.

<sup>345</sup> . Hava Harp Okulu için 18 dershaneli, büro, gazino ve 650 kişilik yatakhane ile beş katlı okullar binasının 1957 yılında tamamlanması planlanmıştır "*Hava Harp Okulu Öğrencileri ile Bir Röportaj*", **Hava Dergisi**, No. 181, 1955, s.32.

<sup>346</sup> Uçarol, **Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu (1951-1987)**, s. 50

<sup>347</sup> 430.000 metrekare alan içinde yapılan modern tesisler, 31.08.1967 tarihinde hizmete açılmıştır. "*Hava Harp Okulunun İzmir'den İstanbul'a İntikali...*" **Hava Dergisi**, No. 227, 1967, s.26.

Türk ve ABD Hükümetleri arasında yapılan antlaşmalar gereğince Çiğli meydanında GÜdümlü Füze Üssü 7 Kasım 1961 tarihinde kurulmuştur. GÜdümlü Füze Üssü 1963 yılında Jüpiter Füzelerinin Türkiye'den kaldırılması ile lagv edilmiştir. Bir müddet yerini Destek Grup Komutanlığı olarak muhafaza etmiş ve 4 Temmuz 1964 tarihinde Eskişehir'de bulunan Jet Eğitim Uçuş Grubu Çiğli meydanına intikal ederek 2. Jet Eğitim Üssü adını almıştır.<sup>348</sup>

Uçuş eğitim faaliyetleri 1912 yılında Yeşilköy / İstanbul'da kurulan Hava Mektebi ile başlamış, Hava Okulu'nun 1951 yılında açılan Hava Harp Okulu'na bağlanmasıyla Harp Okulu bünyesinde devam etmiştir. 1964 yılından itibaren uçuş eğitim faaliyetleri (temel, başlangıç, tekamül) Eskişehir'de bulunan Jet Eğitim Grubu'nun Çiğli'ye intikali ile 2. Ana Jet Üs'te gerçekleştirilmeye başlanmıştır.

Aynı numarayı taşımasına karşın şimdiki 2. Ana Jet Üs'le 1932 yılında Diyarbakır'da teşkil edilen ve 1952 yılında lagv edilen 2. Tayyare Alayı arasında herhangi bir bağlantı bulunmamaktadır.<sup>349</sup>

Jet eğitiminin temelini teşkil eden Jet Eğitim Filosu 27 Aralık 1951'den 1953 yılına kadar Balıkesir'de, 1956'ya kadar Diyarbakır'da, 1956-1957 yılları arasında Eskişehir'de 111. Jet eğitim Filosu adıyla, 1958'den itibaren müstakil jet eğitim filo komutanlığı adıyla Hava Eğitim K.lığına bağlı olarak görev yapmıştır. Jet Eğitim Filo 4 Temmuz 1964 tarihinde Çiğli'ye intikal etmiş, 1970 yılında 121. Jet Eğitim Filo Komutanlığı adını alarak Türk Hava Kuvvetlerine jet pilotu yetiştirmeye devam etmiştir<sup>350</sup>. 1979 yılında modern bir tekamül eğitim uçağına sahip olunması ve yeni nesil yüksek hızlı jet uçaklarına intibakın kolaylaştırılması amacıyla T-38A<sup>351</sup> uçakları 121. Jet Eğitim Filo Komutanlığı'nda hizmete girmiş ve

---

<sup>348</sup> "121. Filo Komutanlığı 'Arı Filo'", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt I, Hv. K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğü'nün 44 Sayılı Yayınıdır, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut/Ankara, 2009, s.317.

<sup>349</sup> 2. Tayyare Alayı 1939 yılında Diyarbakır'da kurulmuştur. 1942 yılında Kütahya'ya, 1947 yılında tekrar Diyarbakır'a, 1950 yılında Malatya'ya intikal etmiştir. Pervaneli uçakların servisten kaldırılmasıyla jet uçakları ile teçhiz edilmeden kapatılmıştır **Türk Hava Kuvvetleri Birlik ve Müesseselerinin Tarihçesi**, Hava Kuvvetleri Basımevi, Eskişehir, 1966, s.34.

<sup>350</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri T-33 Silver Star**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğü'nün 36 Sayılı yayınıdır, Ankara, 2009, s.35

<sup>351</sup> **T-38A Tolon Uçakları**: Yüksek performanslı modern savaş uçaklarının Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmesinden sonra gelişmiş bir tekamül jet eğitim uçağına ihtiyaç duyulan ihtiyaç sonrasında T-38A uçakları envantere girmiştir. Türk Hava Kuvvetlerinde toplam 78 adet T-38A uçağı hizmete girmiştir. İlk 30 T-38A uçağı 1979 yılında göreve başlamış ve 121. Filo k.lığında



tekamül jet eğitimi T-33 ve T-38 uçakları ile birlikte verilmeye başlanmıştır<sup>352</sup>. Bu filoda görev yapan T-33 uçakları 1993 yılında 2.Ana Jet Üs Komutanlığı'nda pilotaj eğitiminden alınmış ve 1997 yılında tamamiyle hizmet dışı bırakılmıştır. Günümüzde Tekamül pilotaj eğitimleri T-38 Tolon uçakları ile devam etmektedir<sup>353</sup>.

1950'li yıllar Türk havacılığının NATO standartlarına göre yapılandığı yıllar olduğundan teşkilatta sık olarak değişiklikler yapılmıştır. Standardize Filo Komutanlığı 1959 yılında Gaziemir Uçuş Okul Komutanı Ethem AYAN zamanında Amerikalı öğretmen pilotlardan eğitim alınarak kurulmuştur. HHO K.lığına bağlı olarak Gaziemir'de faaliyetine başlamıştır<sup>354</sup>. 22 Nisan 1965 tarihli teşkilat değişikliği ile 2. Ana Jet Üs Komutanlığı bünyesinde T-33 A uçakları ile teçhiz edilmiş Öğretmen Yetiştirme ve Standardizasyon Kol Komutanlığı faaliyete geçmiştir. 2. Ana Jet Üs K.lığında standardize görevi, Üs'sün faaliyete geçtiği 1964 tarihinden 1 Haziran 1975 tarihine kadar "Standardize Kol Komutanlığı" adı altında icra edilmiştir. 01 Haziran 1975'ten itibaren birlik,124. Standardize ve Alet Filo Komutanlığı adı altında, T-34, T-33 ve T-37 B/C<sup>355</sup> uçaklarıyla faaliyetlerine devam etmiştir<sup>356</sup>. 1980 yılında T-38 A uçağı, 1992 yılında SF-260 D uçağı, 1998 yılında ise CN-235 uçağı ile UH-1H helikopteri, 2006 yılında ise AS-532 Cougar helikopterinin hizmete girmesiyle, 124. Standardize Filo Komutanlığı bu uçaklar için standardize öğretmen pilotları da bünyesine dahil etmiştir. Hava Kuvvetleri

---

görevlendirilmiştir. 1993 yılına kadar T-33 uçakları ve T-38 uçakları tekamül jet eğitim uçağı olarak beraber görev yapmışlardır. 1993 yılında 43 adet T-38 uçağının envantere girmesinden sonra Temakül jet eğitiminde kullanılan T-33 uçakları hizmet dışı bırakılmıştır. Halen T-38A uçakları 121. Filo k.lığında eğitim uçağı olarak görev yapmaktadır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 137

<sup>352</sup> Nikolajsen, **a.g.e.**, s. 206

<sup>353</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri T-33 Silver Star**, s. 73, 74

<sup>354</sup> Standardize Kol K.lığının ilk komutanı Hv.Pl't.Yzb.İsmet Bedii DİNÇEL olmuştur. Burada görev alan diğer pilotlar; Yzb.Selahattin ATAÇ, Ütğm. Cemil ÇUHA, Ütğm. Kadir UÇAK, Ütğm. Necdet KOLCUOĞLU ve Ütğm. Hakkı DAYANIKLI'dır.

<sup>355</sup> **T-37 Uçakları:** T-37B ve T-37C modellerinde toplan 75 adet T-37 uçağı envantere girmiştir. 1963 – 1967 yılları arasında hizmete giren 50 adet T-37C uçağı Jet Eğitim Filo K.lığına tahsis edilmiştir. Daha sonraları 2. Ana Jet Üs K.lığı 122. Filo K.lığında görevlendirilen T-37C uçakları 1966 – 1970 yılları arasında 3. Ana Jet Üs K.lığı 131. ve 132. Filo K.lıklarında görev yapmıştır. T-37C uçakları 1970 yılında tekrar 2. Ana Jet Üs K.lığı 122. Filo K.lığında görevlendirilmiştir. 20 adet T-37B uçağı temel jet eğitimini desteklemek amacıyla 1978 yılında T-37B uçakları hizmete girmiştir. 1992 yılında 5 T-37B uçağı Ürdün Hava Kuvvetleri'nden teslim alınmıştır. T-37 uçakları 2. Ana Jet Üs K.lığı 122. Filo K.lığında temel jet eğitim uçağı olarak görev yapmaktadır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 127

<sup>356</sup> 1970 ve 1980'li yıllarda hazırlanan planlamalara göre 124. Filo K.lığının, her hangi bir gerginlik durumunda Jet Kurye görevi yapması planlanmıştır. 1975 yılında filo envanterinde bulunan T-37 uçaklarına napalm atma kabiliyeti kazandırılmıştır.

Komutanlığı tarafından verilen direktifle; Pilotaj Eğitimi'nde tek tip pilot yetiştirilmesi uygulamasına geçilmesi ile beraber Haziran 2006 yılında Ulaştırma ve Helikopter Tekamül Uçuş Eğitimi kaldırılmıştır. Buna bağlı olarak bünyesinde bulunan CN-235 uçağı Standardize öğretmen pilotluğu kadrosu söndürülmüştür<sup>357</sup>.

2. Ana Jet Üs Komutanlığında Başlangıç pilotaj eğitiminin verildiği 123. Filo Komutanlığı tarihi 1943 yılında Eskişehir Hava Okulu Komutanlığında bulunan 1. Tayyare Taburu 1. Tayyare Bölüğü ile başlamıştır. 1951 yılında Hava Kuvvetleri K.lığı filo teşkilatına geçmesine ile uçuş taburlarının filo olarak adlandırılmaya başlandığı görülmektedir. 1951 yılında Uçuş Grubu oluşturulmuştur. Grup bünyesinde 1 ve 2. Pilot Filoları, Kurslar Filo ve Aletle Uçuş Filo oluşturulmuştur. 123. Filonun ilk teşkili olan 1. Tayyare Taburunun ismi 1. Pilot Filo K.lığı olmuştur. 1954 yılına kadar Hava Okulu K.lığı bünyesinde sürdürülen uçuş eğitimi faaliyeti burada da okul bünyesinde kısa bir süre devam etmiş ancak okula alınan öğrenci sayısının artması ile uçuşların okul sonrası yapılması kararlaştırılmıştır. 1956 yılında Hava Eğitim Komutanlığının kurulması ile Hava Kuvvetleri K.lığının eğitim faaliyeti bu komutanlığa verilmiştir. Yine aynı yıl içinde eğitim uçuşlarının Gaziemir'de sürdürülmeye başlanmıştır. 1956 yılında Gaziemir'de kurulan Uçuş Okulu bünyesine alınan "Başlangıç Eğitim Filoları", "Uçuş Eğitim Grubu"nu meydana getirmiştir. Öncesinde Magister sonra T-6 uçaklarıyla eğitim verilmekteydi. 1956-1963 yılları arasında başlangıç eğitimi uçak tipine göre oluşturulan iki filo tarafından verilmiştir. 1963 yılında ise T-6G ve T-34A'lar aynı filoda toplanarak Uçuş Eğitim Filosu oluşturulmuştur<sup>358</sup>.

Eskişehir'de bulunan uçuş birliği ise İzmir'e intikal ettirilmiştir. Bu tarihten itibaren Başlangıç, Temel ve Tekamül Uçuş Eğitimi 2. Ana Jet üs K.lığında verilmiştir. 1970 yılında uçuş filoları ile ilgili yeni bir düzenleme yapılmıştır. Bu kapsamda bu günkü Başlangıç Eğitim Filosu ve daha sonra Uçuş Eğitim Filosu adını alan filonun isminde değişiklik yapılmıştır. Eğitim Filo K.lığı adı "Başlangıç ve Eleminasyon Filo Komutanlığı" ismiyle görevini sürdürmüştür<sup>359</sup>.

---

<sup>357</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri T-33 Silver Star**, s. 42

<sup>358</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri T-34 Mentor**, Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğü'nün 39 sayılı yayımıdır, Ankara, 2009, s. 33-36

<sup>359</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Birlik ve Müesseselerinin Tarihçesi**, s.48

1972 yılında yapılan filo isimleri değiştirilerek filonun ismi “123. Jet Eğitim Filo Komutanlığı” olarak değiştirilmiştir. Ancak kısa bir süre sonra 12 Mayıs 1972 tarihinde yayımlanan emir ile filonun adı, “123. Eğitim Filo K.lığı” olarak düzeltilmiştir. Filo, Çiğli’deki komutanlığa bağlı olmasına karşın uçuşlara, Gaziemir ve Cumaovası’nda devam edildi. Eğitim tamamen T-34 uçaklarıyla verilmekteydi.

1973 yılında Amerika Birleşik Devletleri’nden alınan T-41D<sup>360</sup> uçakları ile Hava Harp Okulu’na girecek öğrencilerin seçme uçuşları başlatıldı. 1970 ve 1980’li yıllarda bir kısım Libyalı subayların başlangıç eğitimi filoda verilmiştir<sup>361</sup>.

1988 yılında 123. Filo K.lığı Gaziemir’den Çiğli Meydanına taşındı<sup>362</sup>. T-41 D uçakları ise Hava Harp Okuluna verildi. Eylül 1989 tarihine kadar Yalova ve Akhisar intikalleri ile Başlangıç Uçuş Eğitimine T-34A uçaklarıyla devam eden 123. Filo K.lığı bu tarihten itibaren Kaklıç Meydanına konuşlandırıldı. ve Ocak 1991 tarihinde SF-260 D uçakları ile modernize edildi. Halihazırda SF-260 D uçaklarıyla Çiğli/Kaklıç Meydanında Başlangıç Uçuş Eğitimine devam edilmektedir<sup>363</sup>.

2. Ana Jet Üs K.lığı bünyesinde Temel Pilotaj Eğitiminin verildiği 122. Filo Komutanlığını 1963 yılında Akrep Filo K.lığı adıyla 31 Ekim 1964 tarihinde 2. Ana Jet Üs K.lığına bağlı olarak Çiğli’de kurulmuştur. 122. Filo, 14 Aralık 1964 tarihinde Konya’ya intikal ederek 3. Ana Jet Üs K.lığı bünyesinde faaliyete geçmiş, 8 Temmuz 1965 tarihine kadar ismini muhafaza etmiştir<sup>364</sup>. 08 Temmuz 1965 tarihinde 122. Filo’nun ismi 131. Filo olarak değiştirilmiş ve 1972 yılına kadar Konya’da bu isimle faaliyete devam etmiştir. 1965-1966 yıllarında tek filo olarak devam eden eğitim faaliyeti, ihtiyaç üzerine 1967 yılında iki filo olarak

---

<sup>360</sup> **T-41D Uçakları:** Temel uçuş eğitim uçağıdır. Türk Hava Kuvvetleri envanterine 1972 yılında giren T-41D uçakları 123. Filo K.lığında görevlendirilmiştir. 1992 yılında SF-260 uçaklarının envantere girmesinden sonra T-41D uçakları Hava Harp Okulu 5. Filo Komutanlığına görevlendirilmiştir. Halihazırda Hava Harp Okulu öğrenci uçuşlarında ve adet öğrenci seçim uçuşlarında kullanılmaktadır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 135

<sup>361</sup> “123. Filo Komutanlığı”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri Cilt:I**, s.449-450.

<sup>362</sup> 1980’li yıllarda hazırlanan planlamalara göre 123. Filo K.lığının, Başlangıç uçuş eğitimi yanında her hangi bir gerginlik durumunda ihbar, gözetleme ve irtibat görevlerini yapması planlanmıştır.

<sup>363</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri T-34 Mentor**, s. 33-36

<sup>364</sup> Filo’nun Konya intikalinden Haziran 1965 tarihine kadar toplam 43 adet T-37 C uçağı Filo’nun envanterine girmiştir. Bu uçaklar, demonte şekilde ve ambalaj içinde Mersin limanı’na getirilerek Konya’ya nakledildikten sonra CESSNA Firması’nın teknik elemanları tarafından Konya’da monte edilmiştir. 6 ay kadar bu şekilde devam eden monte işlemleri, daha sonra Bakım Subayı Ütğm. Ferruh SARIKAYA ve Bakım Ekibi’nin katkılarıyla bakım personeli tarafından yapılmaya başlanmıştır.

teşkilatlandırılmıştır. Bu iki filo 131. ve 132. Filo Komutanlıklarıdır. 01 Eylül 1969 tarihinden itibaren yeniden tek filo olarak teşkilat değişikliği yapılmıştır. 132. Filo K.lığının faaliyetine son verilerek eğitim 131. Filo K.lığı bünyesinde sürdürülmüştür<sup>365</sup>.

131. Filo K.lığı Ağustos 1970'de 2. Ana Jet Üs K.lığı (Çiğli)'na yeniden intikal etmiştir<sup>366</sup>. 131. Filo K.lığı adı Çiğli'ye intikali takiben 1972 yılında yapılan değişiklikle; "122. Temel Jet Eğitim Filo K.lığı" olarak değiştirilmiştir. Günümüze kadar aynı isimle pilot adaylarının Temel Jet Eğitimlerini sürdürmektedir<sup>367</sup>. 122. Filo Komutanlığı halen T-37 B/C uçakları ile Temel Jet Eğitimi vermekte olup, yeni nesil uçuş eğitimi için Kore'den alımı planlanan KT-1 uçağı ile ilgili çalışılmalar sürdürülmektedir. Uçakların teslimini müteakip kademeli olarak T-37 uçaklarının envanterden çıkarılması planlanmaktadır<sup>368</sup>.

3 Haziran 1970 tarihinde Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay'ı temsilen Hv.K.K. Org. Muhsin Batur tarafından merasimle 2. Tayyare Alay Sancağı, 2. Ana Jet Eğitim Üs Komutanı Hv.Tuğg. Necdet Horasan'a teslim edilmiştir. 1976 yılı Şubat ayında Uçuş Okulu organizasyonuna geçilmiş, unvanı 2. Ana Jet Üs Uçuş Okul K.lığı olarak değiştirilmiştir. 20 Temmuz 1993 tarihinde onaylanan yeni kadrosu ile Tümen seviyesine çıkarılmış, 2. Ana Jet Üs Uçuş Eğitim Merkezi K.lığına ilk Tümgeneral ataması, 30 Ağustos 1999 tarihinde yapılmıştır.<sup>369</sup>

SF-260<sup>370</sup> uçakları ile Başlangıç, T-37 uçakları ile Temel Jet ve T-38 uçakları ile Tekâmül Jet Uçuş eğitimi verilmektedir. Eylül 1997 tarihinden itibaren envantere CN-235<sup>371</sup> uçakları ve UH-1H<sup>372</sup> Helikopterinin dahil edilmesi ile

---

<sup>365</sup> Uzar, **a.g.e.**, s. 125-130

<sup>366</sup> Çiğli'ye intikali müteakip birliğin uçak kadrosu artırılmış ve 50 adet T-37C uçağı kadroya alınmıştır

<sup>367</sup> 1976 yılında T-37 uçaklarına tadilatla NAPALM atma imkanı kazandırılmış ve atışlardan olumlu sonuçlar alınmıştır. 1 Nisan 1980 tarihinde Libya'lı pilot adaylarına Temel Uçuş Eğitimi verilmeye başlanmıştır. 1980'li yıllarda hazırlanan planlamalara göre 122. Filo K.lığının, her hangi bir gerginlik durumunda yakın hava desteği görevi yapması planlanmıştır.

<sup>368</sup> "122. Filo Komutanlığı", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri Cilt:I**, s.401-402.

<sup>369</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "2. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 192.

<sup>370</sup> **SF-260D Uçakları:** Türk Hava Kuvvetleri envanterine 40 adet SF-260D uçağı girmiştir. İlk 6 uçak hazır alım olarak alınmış geri kalan 34 uçak TUSAŞ/TAI tarafından lisans altında üretilmiştir. SF-260D uçakları başlangıç eğitim uçağı olarak 2. Ana Jet Üs K.lığına bağlı 123. Filo Komutanlığında görev yapmaktadır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 142

<sup>371</sup> **CASA CN-235 Uçakları:** Türk Hava Kuvvetleri envanterine 52 adet CN-235 uçağı girmiştir. İlk iki uçak hazır alım olarak alınmış, 50 uçak TUSAŞ/TAI tarafından lisans altında üretilmiştir. CN-235

Tekamül Pilot Eğitimi; Jet, Ulaştırma ve Helikopter Uçuş Eğitimi olarak değişmiştir. 01 Mayıs 2000 tarihinden itibaren envantere Cougar<sup>373</sup> Helikopterleri de girmiştir.

Türk Hava Kuvvetlerinde yeni tip nakliye uçaklarının ve helikopterlerin envantere girmesi ile nitelikli pilotların yetiştirilmesi büyük önem kazanmıştır. Ulaştırma ve helikopter pilotlarının ayrı ayrı yetiştirilmesi amacıyla başlatılan çalışmalar, 27 Mart 1997 tarihinden itibaren 2. Ana Jet Üs Uçuş Eğitim Merkezi Harekat Komutanlığına bağlı olarak deneme safhası için 2xCN-235 uçağı ve 2xUH-1 H helikopteri ile Ulaştırma ve Helikopter Eğitim Kıt'a K.lığı altında 1996-A devresi pilot adaylarını yetiştirerek mezun etmiştir.

Bu uygulamanın başarılı olması ile Genelkurmay Başkanlığının 7Ağustos 1998 tarihinden itibaren 2. Ana Jet Üs Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı olarak isimlendirilmiş ve teşkilat değişiklikleri yapılmıştır. 1998 yılında Ulaştırma ve Helikopter Eğitim Kıt'a K.lığının ismi 125. Ulaştırma ve Helikopter Eğitim Filo Komutanlığı olarak değiştirilmiş ve 4xCN-235 uçağı ile 4xUH-1H Helikopteri tahsis edilmiştir<sup>374</sup>.

İncelen dönem içinde alınan modern eğitim uçakları alındığı ve eğitimin en iyi şekilde verilmesi amacı ile sık sık teşkilat değişikliği yaşıldığı görülmektedir. Türk Hava Kuvvetlerinde uygulanan uçuş eğitimi birkaç farklı mecradan gelerek 2. Ana Jet Üs Uçuş Eğitim Komutanlığı merkezinde buluşmuştur. Hava Kuvvetlerinin çağdaş ve modern bir güce erişmesinde ana unsur olan 2. Ana Jet Üs Uçuş Eğt.

---

uçakları nakliye, ambulans, komuta kontrol ve arama kurtarma görevlerinde 211., 212., 223., 201., 202. Filo ve 125. Arama Kurtarma ve Helikopter Filo Komutanlıklarında ve Hava Eğitim K.lığı Eğitim İrtibat Kıt'a K.lığında görev yapmaktadır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 143

<sup>372</sup> **UH-1H Helikopterleri:** 1970 yılından günümüze kadar Türk Hava Kuvvetleri envanterine 27 adet UH-1H helikopteri girmiştir. Arama-Kurtarma ve irtibat görevlerinde kullanılan UH-1H helikopterleri; Özel Filo (224. Filo), Hava Harp Okulu, Hava Eğitim Komutanlığı ile 1. ve 2. Hava Kuvveti Komutanlıklarında görev yapmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 132

<sup>373</sup> **Cougar AS-532 Helikopterleri:** 1999 yılından itibaren Türk Hava Kuvvetleri envanterine 20 adet Cougar AS-532 helikopteri girmiştir. İlk iki helikopter 2000 tarihinde hizmete girmiştir. 18 adet Cougar AS-532 helikopterinin montajı Türk Havacılık ve Uzay Sanayi (TUSAŞ) tarafından yapılmıştır. Cougar AS-532 helikopterleri halen 201., 202. ve 203. Arama Kurtarma Filo K.lıklarında, 125. Arama Kurtarma ve Helikopter Filo K.lığında, 3., 5. ve 6'ncı Ana Jet Üs K.lıklarına bağlı Arama Kurtarma Kıt'a Komutanlıklarında görev yapmaktadır. Bkz. **Uçak Albümü 1911-2009**, s. 146

<sup>374</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri T-34 Mentor**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğünün 39 sayılı yayınıdır, Ankara, 2009, s. 32, 33

Mrk.K.lığının asli görevi; Türk Hava Kuvvetleri K.lığının ihtiyaına cevap verebilecek nitelik ve sayıda pilot ve uęuő ğretmeni yetiştirmek, emredildiğinde Türk Deniz Kuvvetleri ile dost ve müttefik ülke pilot adaylarını eğitmektir. Ayrıca uęuő eğitiminin yanı sıra harekât planları gereği öngörülen görevleri icra etmektir.

### 2.3. Üçüncü Ana Jet Üs Komutanlığı

Günümüzde Konya'da konuşlu bulunan 3. Ana Jet Üs Komutanlığı, verdiği harbe hazırlık eğitimi, silah ve taktikler eğitimi ile bünyesinde barındırdığı Türk Yıldızları akrotimi ile ayrı bir özelliğe sahiptir.

Türk Hava Kuvvetleri tarihinde yer alan 3. Tayyare Alayı ile günümüzde görev yapan 3. Ana Jet Üs Komutanlığının isim benzerliği dışında tarihsel bir bağlantısı bulunmamaktadır. Bu durumun netliğe kavuşturulması ve birlik ismi bazında konu bütünlüğünün ağlanabilmesi için 3. Tayyare Alayı tarihinin de incelenmesi faydalı olacaktır.

#### 2.3.1. Üçüncü Tayyare Alayı Tarihi

İzmir'in kurutuluşundan sonra Afyon'da teşkilatlanan 3. Tayyare Bölüğü, Ocak 1923'de hazırlıklarını tamamlamış ve İzmit'e hareket etmiştir. Burada İngilizlerin kendi ihtiyaçları için hazırladığı hava meydanına yerleşmiştir. Bölükte; bir Albatros C.XV<sup>375</sup>, dört Breguet 14 keşif uçağı ile dört adet Spad 13<sup>376</sup> av uçağı

---

<sup>375</sup> **Albatros C.XV Uçakları:** Çift kişilik silahlı keşif ve bombardıman uçağıdır. Kurtuluş Savaşı sırasında Tayyare Bölüklerinin takviyesi amacıyla Almanya'nın Birinci Dünya Savaşının bitmesinden hemen önce cepheye göndermek üzere hazırladığı 22 adet uçak ve bir uçak bölümünün bütün malzemesi satın alınmıştır. Uçaklar Almanya'dan tren yolu ile Kırım'a, Kırım'dan deniz yolu ile Türkiye'ye getirilmiştir. Uçak ve malzemelerin birkaç yıldır açık vagonlar içerisinde hava şartlarından yıpranmış olmaları nedeniyle sadece iki uçak faal edilebilmiştir. Faal edilen iki uçaktan bir tanesi Sinop'tan batı cephesine getirilirken inişte kırım geçirmiş, diğer uçak Uşak'ın kurutuluşundan sonra göreve başlamış ancak Pilot İsmail Zeki ve Rasit Osman Nuri Bey kumandasında Salihli bölgesinde keşif görevi yaparken dikey stabilizesinin kırılması sonucu zorunlu iniş yapmış ve bir daha kullanılmamıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1912-2009**, s.57

<sup>376</sup> **Spad 13 Uçakları:** Tek kişilik av uçağıdır. Türk Hava Kuvvetleri envanterine 23 adet Spad 13 uçağı girmiştir. İlk üç uçak Birinci Dünya Savaşı sırasında ganimet olarak ele geçirilmiştir. 20 uçak ise Kurtuluş Savaşı sırasında Almanya'da yaşayan Türkler tarafından toplanan paralarla İtalyan silah tüccarından satın alınarak Türkiye'ye gönderilmiştir. Gemi ile Mersin'e getirilen uçaklar Konya'ya nakledilmiştir. Silahsız olarak gelen Spad 13 uçaklara Alman uçaklarından çıkarılan makineli tüfekler monte edilmiştir. Makineli tüfekler atış esnasında senkronizasyon sorununa neden olmasına rağmen 6 uçak hemen hazırlanarak Büyük Taarruza katılmıştır. Yzb. Fazıl Bey 26 Ağustos 1922 tarihinde Spad 13 uçağı ile bir Yunan uçağını yaralayarak mecburi inişe zorlamıştır. Av ve Av eğitim uçağı olarak kullanılan Spad 13 uçakları 1926 yılına kadar hizmet vermiştir. Bkz. **Uçak Albümü 1912-2009**, s.52

bulunuyordu. Fakat uçak ve motorların geniş çapta bakım ve revizyona ihtiyacı vardı. Bölükte altı pilot bulunuyordu<sup>377</sup>.

Eylül 1923 tarihi itibariyle Hava Kuvvetleri Müfettişliği Teşkilatında bulunan 4 Tayyare ve bir deniz tayyare bölüğünden birisi olan 3. Tayyare Bölüğü 1. Ordu Komutanlığı emrinde İzmit'te konuşlu bulunuyordu ve Bölük Komutanlığı Rasit Yzb. İsmail Hakkı Bey tarafından yürütülmekteydi<sup>378</sup>.

Hava Müfettişliğince, bu dönemde Birinci Dünya Savaşı'ndaki teşkilata uygun olarak deniz ve kara havacılığının tek elden yönetilmesine karar verilmiştir<sup>379</sup>. Hava birliklerinin tek bir komuta altında birleştirilmesi için verilen Genelkurmay emri gereği, 1. Ordu emrine verilen 3. Tayyare Bölüğün de Hava Kuvvetleri Müfettişliğine verilmesi gerekiyordu. Bu nedenle İzmit'te 1. Ordu emrinde bulunan 3. Tayyare Bölüğü ve Bandırma'da ki 2. Tayyare Bölüğüne İzmir'e intikal emri verilmiştir. İzmit'teki 3. Tayyare Bölüğü, İzmit-Bilecik-Eskişehir-Kütahya-Afyon-Uşak-İzmir üzerinden tren ile intikal etmiştir<sup>380</sup>.

1924 yılında Türk Hava Kuvvetleri muharip birliklerine bakıldığında; 1. ve 2. Tayyare Bölükleri İzmir'de, 3. Tayyare Bölüğü 7. Kolordu emrinde Mardin'de; 4. Tayyare Bölüğü 11. Kolordu emrinde Erzurum'da, 6. Tayyare Bölüğü Eskişehir'de kuruluş halinde bulunuyordu. Deniz Uçak Bölüğü, İzmir ve Mersin olarak ikiye bölünmüştü. İzmir'de bulunan 5. Tayyare Bölüğü uçuş eğitimi yaptırıyordu. Buradan anlaşılacağı üzere 1924 yılında İzmir'e itikal eden 3. Tayyare Bölüğünün aynı yıl Mardin'e intikal ettiği görülmektedir<sup>381</sup>.

Mart 1925'de İstanbul'daki müfreze<sup>382</sup> ve İzmir'deki 2. Tayyare Bölüğünden oluşturulan müfreze, Şeyh Sait Harekatı için Mardin'e intikal etmiş ve takviye

---

<sup>377</sup> Bunlardan ikisi tecrübeli pilotlardı, fakat dördü yetişmekteydi ve bu nedenle eğitim uçuşu yapılması gerekiyordu. Vecihi ile aynı bölükte bulunan Plt. Remzi, aslında bir keşif pilotu olduğu halde av pilotu olarak yetiştirilmek amacıyla eğitimlere katılıyordu. Kaymaklı, **a.g.e.**, Cilt:II, s. 59

<sup>378</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "3. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 193.

<sup>379</sup> Deniz havacılarının ayrı bir teşkilat kurma istekleri dikkate alınmayarak, Genelkurmay emri ile bütün hava birliklerinin Hava Kuvvetleri Müfettişliği emrinde birleştirilmesi emredilmiştir

<sup>380</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Birlik ve Müesseselerinin Tarihçesi**, s.34

<sup>381</sup> Ağustos 1924'de başlayan Nasturi isyanını bastırmak üzere görevlendirilen 3. Tayyare Bölüğü, Kara Kuvvetleri birliklerini havadan desteklemek amacıyla Yzb. Mazlum KEYÜSK komutasında İzmir'den Mardin'e intikal ederek, 7. Kolordu K.lığı emrine girmiştir. Kaymaklı, **a.g.e.**, s.

<sup>382</sup> 1. Tayyare Bölüğü'nden oluşturulan bir müfreze (üç adet Breguet-14 ) Kur. Yzb. Şefik Çakmak komutasında Patrik Meselesi nedeniyle 1924 yılında İstanbul'a intikal etmişti.



edilmiş 3. Tayyare Bölüğü adıyla ardından Diyarbakır'a intikal etmiştir. Tenkil Harekatı 6 Mayıs 1925 tarihinde sona ermiş ve 2. Tayyare Bölüğü, 15 Mayıs 1925 tarihinde Diyarbakır'dan İzmir'e geri hareket etmiştir. 3. Tayyare Bölüğü Diyarbakır'da kalmıştır<sup>383</sup>.

1928 yılında, Hava Müfettişliği lagv edilmiş, MSB'lığına bağlı Hava Müsteşarlığı haline getirilmiş ve Müsteşarlık Ankara'ya taşınmıştır.. O zamana kadar Bölük halinde bulunan hava birlikleri, gittikçe güçlendiğinden taburlar halinde teşkilatlandırılmıştır. Uçuş Grup ve istasyon K.lığı lagv edilmiş, Tayyare Taburları; dörder Uçak Bölüğü, bir Hizmet, bir Makineli Tüfek Bölüğü, bir Foto Takımı, bir Işıldak Takımı ile Park Müdürlüğünden oluşmuştur. İzmir'de 3. Tayyare Tabur Komutanlığı teşkil edilmiştir<sup>384</sup>. Bu alaya 11. Deniz Tayyare Bölüğü (Eski 1. Deniz Tayyare Bölüğü), 31. Deniz Tayyare Bölüğü (Eski 2. ve 3. Deniz Tayyare Bölükleri), yeni teşkil edilen 24. Kara Keşif Tayyare Bölüğü ve 44. Av Tayyare Bölüğü başlanmıştır<sup>385</sup>.

1928 yılında kurulan Tabur teşkilatı, 1932 yılına kadar konuş ve kuruluş değişikliği yapılmaksızın faaliyetini sürdürmüştür. 1932 yılında pilot, uçak ve diğer personel sayılarında kaydedilen artış dikkate alınarak, 13 Temmuz 1932 tarihli Genelkurmay Başkanlığı emri ile 1 Haziran 1932 tarihinden geçerli olarak hava alaylarının kuruluşuna geçilmiştir. 1., 2. ve 3. Tayyare Taburları Alay seviyesine çıkarılmıştır. Alaylara birer uçaksavar bataryası verilmiş, Deniz Taburunda değişiklik olmamıştır. Böylece İzmir'de konuşlu bulunan 3. Tayyare Taburu, 3. Tayyare Alayı adı ile yeniden teşkilatlanmıştır. Alaya 11., 12., 31. Tayyare Bölüklerinin bağlı olduğu 5. Tayyare Taburu ile 24., 53., 54. Tayyare Bölüklerinin bağlı olduğu 6. Deniz Tayyare Taburu bağlanmıştır<sup>386</sup>.

Generalliğe terfi imkânı sağlamak ve sorumlulukları daha alt seviyelere devretmek maksadıyla Genelkurmay Başkanlığı'nın 22 Mayıs 1939 tarih 25430 sayılı emriyle, Hava Kuvvetleri teşkilatında Tugay Komutanlıkları oluşturulmuştur.

---

<sup>383</sup> 3. Tayyare Bölüğü'nün 1925 yılında Komutanı Kur. Yzb. Şefik Çakmak, 1926'da yılında Komutanı Yzb. Fevzi, 1927'de Komutanı Yzb. Emin Nihat Sözeri'dir

<sup>384</sup> Bu tarihte 3 Tayyare Tabur Komutanı Bnb. Zeki DOĞAN'dır. **Türk Hava Kuvvetleri Birlik ve Müesseselerinin Tarihçesi**, s.36.

<sup>385</sup> Kaymaklı, a.g.e., s. 175

<sup>386</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.204

12 Haziran 1939 tarih ve 1183 sayılı Gnkur. Bşk.lığı emri ile 3. Tayyare Alayı, 2. Hava Tugay K.lığına ağlanmıştır<sup>387</sup>.

Hava birliklerinin kuruluşları ile ilgili olarak Gnkur. Bşk.lığının 28 Haziran 1939 tarihli ve 1321 sayılı emri ile 3. Tayyare Alayına; Alay Talim Kıtası, Oto Bölüğü, Seyyar Tamirhane ve inşaat heyeti birimleri ilave edilmiştir. Bu arada Gnkur. Bşk.lığının 05 Aralık 1939 tarih ve 36260 sayılı emri ile birliklere Eğitim ve İrtibat Kıtaları eklenmiştir.<sup>388</sup>

1941 yılında yeni gelen 40. Uçaksavar Bataryası, 1. Tayyare Alayına, 42. Uçaksavar Bataryası, 3. Tayyare Alayı emrine verilmiştir<sup>389</sup>. 1942 yılında 3. Tayyare Alayı Akhisar'a intikal etmiş, 10 Aralık 1942'de İzmir'e geri dönmüştür. 1943 yılında 3. Tayyare Alayı Gaziemir/İzmir'de konuşlu olup, komutanı Alb. Zeki Belgin'dir<sup>390</sup>.

Genelkurmay Başkanlığının 16 Ağustos 1943 tarihli emriyle Tugay Komutanlıkları Tümen olmuştur. Alaylar ise Tümenlere bağlanmıştır. Alaylar iki Taburlu olmuş, Bölük numaraları her alayda 1, 2, 3 ve 4. Tayyare Bölüğü olarak sıralanmıştır. Keşif Taburları, Keşif Grupları yapılıp Tümenlere bağlanmıştır. Genelkurmay Başkanlığı'nın 31 Ocak 1944 gün ve 3546 sayılı emriyle Hv. K.K.lığı kurulmuştur. 3. Tayyare Alayına Cumhurbaşkanı adına 1 Haziran 1945 tarihinde Hv. K.K. Tümg. Zeki Doğan tarafından Sancak verilmiştir.

13 Mart 1945 itibariyle hava birlikleri uçak durumları incelendiğinde; 3. Tayyare Alayında;

29 Bristol Blenheim,

1 Oxford Eğitim,

1 Fucke-Wulf Fw58,

---

<sup>387</sup> 15 Haziran 1939 tarih 1183 sayılı Gnkur. Bşk.lığı emri ile 2. Tugay K.lığı Karargahı için Güzelyalı sečilmiř, daha önce Güzelyalı'da bulunan 3. Tayyare Alay Karargahı da Alay birliklerinin bulunduğu Gaziemir'e intikal ettirilmiştir.

<sup>388</sup> **Hv.K.Trh.ř.**, "Kadro Değişiklikleri-2 (1920-1930'lu Yıllar)", Dosya No. 58.

<sup>389</sup> Genelkurmay Başkanlığı Hava Müşavirliğinin 22 Kasım 1941 ve 3. şb. 21815 sayılı emri

<sup>390</sup> **Hv.K.Trh.ř.**, "3. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 193. Genelkurmay Başkanlığının 28 Ağustos 1942 tarih 3121 sayılı emri

2 Curtiss Fledling eğitim uçağı olmak üzere toplam 33 uçak bulunmaktadır<sup>391</sup>.

15 Şubat 1950 tarihinde 3. Tayyare Alayının lagvı emredilmiştir.<sup>392</sup> Birliklerin tayyare ve uçuş ekipleri, Mosquito uçakları ile 1948 yılında Afyon'a intikal etmiş olan 10. Tayyare Alaya katılmışlardır<sup>393</sup>.

Böylece 3. Tayyare Alayı “Üs” teşkilatına geçilmeden yaklaşık olarak bir sene önce lagv edilerek tarih sahnesinden çekilmiştir.

### 2.3.2. Üçüncü Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihi

3. Ana Jet Üs Komutanlığının çekirdeğini 193. Filo komutanlığını teşkil etmektedir. 193'ncü Filo, 22 Mart 1951 tarihinde 9. Hava Üs Komutanlığına bağlı olarak Balıkesir'de kurulmuş 18 Eylül 1957 tarihinde Konya meydanına intikal etmiştir. 112. Filo ile birlikte 97. Hava Grup K.lığını teşkil etmiştir.<sup>394</sup> Ekim 1957'den 1958'e kadar 1. Ana Jet Üs K.lığına bağlı olarak Konya'da, 1958'den 7 Haziran 1962 tarihine kadar 9. Ana Jet Üs K.lığına bağlı olarak Balıkesir'de, 7 Haziran 1962 tarihinden itibaren 3. Ana Jet Üs Konya'da konuşlanmıştır.<sup>395</sup>

29 Haziran 1962 tarihinde ise törenle Üs K.lığına sancak verilmiştir. 13 Ekim 1964'de Çiğli'de teşkil edilmiş olan Akrep Filo, 14 Aralık 1964'de Çiğli'den Temel Jet Eğitim Filosu olarak 9. Ana Jet Üs K.lığına intikal etmiştir. 8 Temmuz 1965 tarihinde 3. Ana Jet Üs K.lığı Ana Jet Eğitim Üs K.lığı haline getirilmiştir.

<sup>391</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “Hava Birlikleri Teşkilat, Lagv, İntikal (1940–2006 Yılları)”, Dosya No. 60.

<sup>392</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Birlik ve Müesseselerinin Tarihçesi**, s.36.

<sup>393</sup> Hv. K.K. İkm. Bşk.Ord. ik. Ş.Mrk. Ks. Sayı: 506511 ve 4 Şubat 1950 / Ankara tarihli Sağlık Daire Başkanlığına yazılan yazısında 3'ncü Alayın tasfiye edileceği ve yapılması gereken işler belirtilmiştir.

<sup>394</sup> “131. Filo Komutanlığı”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt II**, Hv. K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğünün 44 Sayılı Yayınıdır, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut/Ankara, 2009, s.5.

<sup>395</sup> 1970 Yılında Konya'da bulunan 131, 132 Filolar ile Standardize Kol K.lığı ile Öğretim Amirliği Çiğli'ye intikal ettirilerek 2. Ana Jet Üs K.lığı emrine girmiştir. Buradaki 131 ve 132. filolar 1972 yılında 122. Filo adını alan filolar olup 1972 yılında 193. filodan 131. filoya adı değişen ve filo ile bir ilgisi bulunmamaktadır.

3. Ana Jet Üs K.lığı, 14 Haziran 1965 tarihinde Ana Üs Seviyesine yükseltilmiştir Yıl içerisinde Ana Üs kadrosu gereğince Öğrenci Tb. K.lığı ile Standardize Kol K.lığı kurulmuştur<sup>396</sup>..

1965 – 1966 yılı içerisinde tayyare tip değişikliği yapılmış, hizmet dışı bırakılan F–84G uçakları yerine F–84F uçakları üs envanterine girmiştir<sup>397</sup>. 3. Ana Jet Eğitim Üs K.lığının kuruluşuna 17 Şubat 1966 tarihinde ikinci bir Temel Jet Eğitim Filosu daha ithal edilmiş ve Üs, üç filolu bir üs haline getirilmiştir.<sup>398</sup> Bununla ilgili olarak Merkezi Bakım K.lığı teşkil edilmiş, ancak Üs'sün kuruluşuna verilen İkinci Temel Jet Eğitim Filosu, fiilen kurulup faaliyete geçmemiştir. 1965 yılında Üs kadrosuna konulan Standardize Kol K.lığı 1966 yılı sonunda fiili olarak teşkil edilmiş ve göreve başlamıştır. Ayrıca, yine 1966 yılı sonunda Bakım İkmal Amirliği fiili olarak kurulup göreve başlamıştır<sup>399</sup>. Temel Jet Eğitim Filoların 131. ve 132. Filo Komutanlığı isimleri verilmiştir.

1966 yılında Üs Komutanı 3. Ana Jet Üs Komutanlığı olarak değiştirilmiştir<sup>400</sup>. 3. Ana Jet Üs K.lığının Hv. K.K.lığı tarafından tamamen bir eğitim üssü haline getirilmesi sonucu, 193. Filo Hv.K.K.lığının emri ile Harbe Hazırlık Eğitimi yaptıran bir filo haline getirilmiştir. 193. Filo aynı zamanda hareket görevlerini de yapmak üzere eğitim yapmakta ve harbe hazır bulundurulmaktadır<sup>401</sup>.

3. Ana Jet Üs K.lığına bağlı bulunan, 131 ve 132. Filolar ile Standardize Kol K.lığı ve Öğretim Amirliği 2. Ana Jet Üs K.lığına (Çiğli) intikal etmiştir. Üs Harekat Eğitim Amirliği, Bakım İkmal Amirliği, Bakım Grup Komutanlığı ve İkmal Grup K.lığının adları, Harekat K.lığı, Malzeme K.lığı, Bakım K.lığı ve İkmal K.lığı

<sup>396</sup> Hv.K.K.lığının 14 Haziran 1965 gün ve OPS.:0952.2-4314-65/ORG. sayılı emri. Bu dönemde Üs Komutanı Tuğgeneral Mehmet Eziler (1943–31) olup, katılış tarihi 31.08.1965'dir. Yıl içerisinde Üs Komutanı değişmiş ve yerine Tuğgeneral Vecdi Altınay (1942–12), 1 Eylül 1965 tarihinde atanmıştır.Hv.K.K.lığının 14 Haziran 1965 gün ve OPS.:0952.2-4314-65/ORG. sayılı emri

<sup>397</sup> Birlik "Fethi Bey–66" ile "İlkuçan-66" tatbikatına 14-18 Şubat 1966 tarihleri arasında Konya'da katılmıştır.

<sup>398</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “Hava Birlikleri Teşkilat, Lagv, İntikal (1940–2006 Yılları)”, Dosya No. 60. Hv.K.K.lığının 17 Şubat 1966 gün ve HRK.:0952-4126-66/TSK. Sayılı emri

<sup>399</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “3. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi”, Dosya No. 193.

<sup>400</sup> Üs Komutanı Tuğg. Mehmet Eziler'in (1943–31) yerine, 7 Eylül 1966 tarihinde Tuğg. Refik İşıtman (1944–75) atanmıştır

<sup>401</sup> Hv.K.K.lığının 14 Mayıs 1966 tarih ve PER.:1520-4535-66/Feğ.723 sayılı emri

olarak değiştirilmiştir. Standardize Kol, Eğitim İrtibat Kıt'a K.lığının bünyesine alınmıştır<sup>402</sup>.

Ocak 1969 tarihinde ikinci bir Harekat Eğitim Birliği (OTU- Operational Training Unit) Filosu kurulma çalışmaları başlamış<sup>403</sup> ve 15 Eylül 1970 tarihinde 133. Filo kurulmuştur. 131 ve 132. Filolar 3. Ana Jet Üs Eğitim Üs bünyesinden alınarak, 2. Ana Jet Eğitim Üs bünyesine ithal edilmiştir.<sup>404</sup>

28 Mart 1972 tarihinde 193. Filonun ismi 131. Filo olarak değiştirilmiştir<sup>405</sup>. 15 Eylül 1970 tarihinde F-84F filosu olarak kurulmuş olan 133. Filonun ismi, 132. Filo K.lığı olarak değiştirilmiştir<sup>406</sup>. 04 Ekim 1973 tarihine kadar F-84F uçakları ile görevine devam eden 132. Filo Komutanlığı bu tarihte F-100C uçakları ile modernize edilmiştir. 1988 yılında 132. Filo K.lığı kadroları dondurulmuştur. Teknoloji ve silah sistemlerindeki gelişmeye bağlı olarak bunların kullanılmasındaki taktik ve tekniklerin de hızla gelişmesini sağlamak amacıyla Türk Hava Kuvvetlerinin ihtiyacı olan Silah Taktikler Okulunun kurulması yönünde 16 Temmuz 1990 tarihinde 18. Hava Kuvvetleri Komutanı Hv.Org. Saftar NECİOĞLU'nun vermiş olduğu direktif doğrultusunda 21 Kasım 1990 tarihinde 132. Silah ve Taktikler Filo Komutanlığı olarak tekrar açılmıştır. Bu tarihten itibaren, daha önce mobil olarak tertip edilmekte olan ve aynı veya farklı tipler arasında icra edilen Silah ve Taktikler ile Hava Muharebesi kursları merkezi olarak yapılmaya başlanmıştır. Filo, bu kursları, diğer filolardan kurs süresince tahsis edilen F-4E ve F-5 uçakları ile icra etmiştir<sup>407</sup>.

---

<sup>402</sup> 3. Ana Jet Üs K.lığının 18 Ocak 1971 gün ve İST.:3350-1-71/5 tarihli yazısında; 1970 yılı Barış Faaliyetleri Raporu

<sup>403</sup> Hv.Eğt.K.lığının Ocak 1969 gün ve EĞT.:0952-104-69/Uç. sayılı emri

<sup>404</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “3. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi”, Dosya No. 193.

<sup>405</sup> Kıbrıs Barış Harekatının Birinci Safhasına katılarak, 131. Filo Komutanlığı ile birlikte 175 sorti icra etmiştir. 132. Filo'nun yaptığı sorti miktarı; 20 Temmuz'da 25 sorti, 21 Temmuz'da 39 sorti, 22 Temmuz'da 22 sorti olmak üzere toplam 86 sorti harp görevidir. Filoda görevli Hv. Plt. Ütgm. Şerafettin KAYACAN'ın 042 Numaralı uçağı düşman uçaksavarlarından açılan ateş sonucu yara almış ve uçağın yakıtı bittiğinden Mersin (İçel) ilinin Mut ilçesi civarına paraşütle atlayarak salimen kurtulmuştur. Kıbrıs Barış Harekatının İkinci Safhasında ise Yunanistan'dan gelecek olası bir saldırıya karşı 1. Taktik Hava Kuvveti Komutanlığının harekat kontrolünde görev yapmıştır. İlk şehidini 18 Temmuz 1974 tarihinde Kıbrıs Barış Harekatı görev uçuşu esnasında vermiştir.

<sup>406</sup> Filo amblemi 1973 ve 1981 tarihlerinde değişikliğe uğramıştır. 132. Filo K.lığı 1974 yılı 1. Kıbrıs Barış Harekatına katılmıştır. 2. Barış Harekatı'nda ise, 1. Taktik Hava Kuvveti K.lığı Harekat Kontrolüne girmiştir.

<sup>407</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “3. Ana Jet Üs K.lığı 2003 Tarihli 131. Filo K.lığı CD'si, Tarihçe ve Tanıtım”, Ankara, 2009.

131. Filo, 1987 yılında ABD'den alınan F-4E uçakları ile modernize edilmiş, parti parti gelen uçakların tamamlanması ve meydan kolaylıklarının F-4E uçaklarının uçuşuna elverişli hale getirilmesine kadar olan yaklaşık bir yıllık süre içinde Eskişehir de intikalde kalmış, tip değişikliği ve öğretmen yetiştirme eğitimlerine devam etmiştir. 1988 yılı mayıs ayında Konya'ya geri intikali tamamlayarak F-100 uçaklarının kal edilmesi sonrasında Harbe Hazırlık Eğitimleri'ni devralmıştır. 30 Temmuz 2004 tarihinde 3. Ana Jet Üs K.lığında faaliyetleri söndürülerek uçakları ile birlikte 7. Ana Jet Üs K.lığına intikal ettirildiği zamana kadar F-4E tam harbe hazırlık eğitimlerine devam etmiştir<sup>408</sup>. Günümüzde 3. Ana Jet Üs K.lığı bünyesinde 131. Filo Komutanlığı bulunmamaktadır.

1988 yılında 3. Ana Jet Üs Komutanlığı bünyesindeki F-100 uçaklarının servis dışı kalması ile 132. Filo Komutanlığının faaliyeti dondurulmuştur. Teknoloji ve silah sistemlerindeki gelişmeye bağlı olarak bunların kullanılmasındaki taktik ve tekniklerin de hızla gelişmesini sağlamak maksadıyla Türk Hava Kuvvetlerinin ihtiyacı olan Silah Taktikler Okulunun kurulması gereğiyle 21 Kasım 1990 tarihinde 132. Silah ve Taktikler Filo Komutanlığı olarak tekrar açılmıştır. Bu tarihten itibaren, daha önce mobil olarak tertip edilmekte olan ve aynı veya farklı tipler arasında icra edilen Silah ve Taktikler ile Hava Muharebesi kursları merkezi olarak yapılmaya başlanmıştır. Filo, bu kursları, diğer filolardan kurs süresince tahsis edilen F-4E ve F-5 uçakları ile icra etmiştir<sup>409</sup>. 132. Filo F-4E ve F-5 uçakları ile çift muharip uçağa sahip bir filo olarak görevini icra etmiştir. 15 Temmuz 2003 tarihinde, Hava Kuvvetlerinin çift muharip uçağa sahip tek filosu olan 132. Sah.Tak.ve Ltd. Filo K.lığı bünyesinde bulunan F-5 uçakları kaldırılmıştır. 132. Sah.Tak.ve Ltd. Filo K.lığı, 01 Eylül 2006 tarihinde açılması planlanan kurslara yönelik olarak filo teşkilat yapısı tekrar düzenlenmiştir. Yeni yapılanmaya uygun olarak 8+2 adet F-16C/D ve 10 adet F-4E/2020 uçaklarını 28 Ağustos 2006 tarihinde bünyesine katmıştır. Aynı düzenleme kapsamında; F-4E uçakları filo bünyesinden çıkarılmış ve filonun standardize yetkisi söndürülerek adı 132. Silah

---

<sup>408</sup> Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-100 Super Sabre, s.88, 89

<sup>409</sup> Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-100 Super Sabre, s.101

ve Taktikler Filo K.lığı olarak değiştirilmiştir. İlk Silah ve Taktikler (SİLTAK) Öğretmeni Yetiştirme Kursunu 13 Kasım 2006 tarihinde açmıştır<sup>410</sup>.

133. Filo Komutanlığının temelini, 5. Ana Jet Üs Komutanlığında 15 Haziran 1981 tarihinde kurulan Şafak Kıt'a K.lığı oluşturur<sup>411</sup>. Şafak Kıt'a K.lığı adı, 15 Haziran 1987 tarihinde 153. Filo K.lığı olarak değiştirilmiştir. 1988 yılında 3. Ana Jet Üs Komutanlığında eğitim veren 131 ve 132. Filolara ait F-100 Uçaklarının servis dışı kalmasından sonra 5 Ekim 1988'den itibaren 153. Filo K.lığı söndürülmüş ve Konya Meydanında 3. Ana Jet Üs 133. Filo K.lığı Eğitim-Av Bombardıman Filosu olarak görevine devam etmesine karar verilmiştir.

133. Filo 05-08 Ekim 1988 tarihlerinde Merzifon'dan Konya'ya intikal edilmiştir. 133. Filo K.lığı ilk kuruluşunda 19 kadro pilotu, 20 F-5 A ve 7 F-5 B uçağı ile Konya'da göreve başlamıştır. Takiben 24 Ekim 1988 tarihinde 34 Eğitim Pilotu Teğmen ile Harbe Hazırlık (H/H) ve Harbe Hazırlığa Geçiş Eğitimi (HHGE)'ne başlanmıştır. 133. Filo K.lığı bu tarihten itibaren Harbe Hazırlığa Geçiş Eğitimi vermeye devam etmektedir.

09 Nisan 1999 tarihinde 1996-B devresinde ilk defa F/NF-5 uçaklarında 4 bayan pilot<sup>412</sup> HHGE başarı ile tamamlayarak jet pilotu olmuşlardır<sup>413</sup>. F/NF-5 A/B uçaklarının modernizasyon projesi 28 Mayıs 1999 tarihinde başlamış olup, Kasım 2005 tarihinde kadar klasik ve modernize edilen uçaklar ile görev yapılmıştır. F/NF-5 A/B uçaklarının modernizasyonu 25 Ocak 2007 tarihinde 65-10592 kuyruk numaralı F-5B 2000 uçağının teslim alınması ile sona ermiştir. 10 Eylül 2003 tarihinde Hv.Plt.Ütğm. Hürriyet MUNANOĞLU Türkiye'nin ilk bayan öğretmen jet pilotu olmuştur<sup>414</sup>.

---

<sup>410</sup> “132. Silah Ve Taktikler Filo Komutanlığı **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt II**, s. 71, 72

<sup>411</sup> Şafak Kıta K.lığı; Hv.K.K.'lığı HRK.D.: 4013- 235-81/Uç.Eğt. 181 sayılı emri ile 152. Filo Komutanlığı Harekat Subaylığı bünyesinde kurulmuş ve F-5 pilotlarına harbe hazırlık eğitimi vermeye başlamıştır.

<sup>412</sup> Hv. Plt.Tğm. Hürriyet MUNANOĞLU, Hv. Plt. Tğm. Leyal SEMERCİ, Hv. Plt. Tğm. Tuğba YAVUZ, Hv. Plt. Tğm. A.Ebru SEZGİNER

<sup>413</sup> “İlk Bayan F-5 Pilotlarımız”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, 90. Yıl Özel Sayısı, Haziran 2001, s.78

<sup>414</sup> “133. Filo Komutanlığı **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt II**, s. 115-118

Türk Hava Kuvvetlerini yurt içinde ve yurt dışında tanıtmak, Hava Kuvvetlerinin disiplin ve etkinliğini anlatılmasına katkıda bulunmak, Türk halkının Silahlı Kuvvetlere olan güven duygusunu pekiştirmek ve gençlerin havacılığa sevgisini artırmak amacı ile 11 Eylül 1992 tarihinde akrobasi timi kurulması kararı alınmıştır. Takiben Amerika, İngiltere Akrotimlerinin, Standart Harekat Usulleri (SHU) belirlenmiştir. İnceleme faaliyeti ilk uçuşun yapılmasına kadar sürmüş ve çalışmalar ile ilgili taslak bir SHU Kitabı hazırlanmıştır.

Akademik çalışmalarının bitimini takiben akrotim eğitim çalışmaları başlamıştır. Bu eğitimler devam ederken, Kanada (Snow Birds), İngiltere (Red Arrow) Akrotimleri ziyaret edilmiş, buralarda uçuşlar yapılmıştır. Yabancı Akrotimlerde yapılan bu inceleme gezilerden elde edilen bilgiler ışığında eğitim uçuşları 1,5 yıl devam etmiştir. Akrotim pilotlarının seçiminde; tecrübeli, uyumlu ve belirli bir seviyeye gelmiş personel olmasına özen gösterilmiştir.

Anılan çalışmalarla uçuş programını ve detaylı açıklamalarını içeren plan hazırlanarak, 25 Aralık 1992 tarihinde ilk akrobasi uçuşu icra edilmiştir. 07 Kasım 1992 tarihinde 132. Filo bünyesinde dörtlü NF-5 uçaklarından oluşacak şekilde bir akrotimin kurulması ile ilgili emri alınmıştır<sup>415</sup>.

Öncelikle timin çekirdeğini oluşturacak ilk dört pilotun seçimi yapılmış lider, kapı uçucusu (yedek lider) sol ve sağ kanat uçucuları belirlenmiştir<sup>416</sup>. 11 Ocak 1993 tarihinde kurulan akrotime "Türk Yıldızları" çağrı adı verilmiştir. 29 Ocak 1993 tarihinde ikili eğitime başlanmış ve yapılması tasarlanan akrobasi hareketleri denenerek, beş sortilik bir uçuş sonunda istenen amaca ulaşılmıştır. Daha sonra, sağ ve sol kanat uçucularının eğitimine başlanarak, dörtlü eğitime geçilmiştir.

1993 yılı Hv.K.k.lığı Atış Yarışmaları'nın kapanış günü olan 18 Haziran 1993 tarihinde 4. Ana Jet Üs Komutanlığı'nda (Akıncı-Ankara), "Türk Yıldızları"

---

<sup>415</sup> "134. Akrotim Filo Komutanlığı" **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt II**, s. 143-145

<sup>416</sup> Hv.Pl't.Kur.Bnb. Atilla KONUKMAN (1978-137), Hv.Pl't.Kur.Bnb. Adnan KUL (1979-93), Hv.Pl't.Yzb. Nedim BAYKARA (1984-134), Hv.Pl't.Yzb. Recep ÜNAL (1984-65)



akrotimi, devlet büyükleri ve diğer konuklara dörtlü olarak ilk gösterisini yapmıştır<sup>417</sup>.

11 Eylül 1992 tarihli Akrobasi Timi Kuruluş Direktifinin ardından yapılan çalışmalar neticesinde oluşturulan Akrotim Ekibi ilk gösterisini 5 Ekim 1994 tarihinde Diyarbakır'da 6XNF-5A uçağı ile icra etmiştir.<sup>418</sup>

"Türk Yıldızları" akrotimine tahsis edilen 9 adet NF-5A ve 1 adet NF-5B uçağında yapılan tadilat ve değişiklikler Temmuz 1994'te bitirilerek birliğine teslim edilmiştir. 16 Ekim 1994 tarihinde ilk 6'lı gösteri devlet töreni ile Diyarbakır'da icra edilmiştir. 20 Nisan 1995 tarihinde sözlü olarak 7'li onayı alınarak ilk 7'li gösteri Eskişehir'de yapılmıştır.

03 Haziran 1996 tarihinde deneme kadrosu olarak kurulmuş olup, Gnkur.Bşk.lığının 29 Ağustos 1997 tarihinde Türk Yıldızları 132. Filo Komutanlığı bünyesinden ayrılarak 3. Ana Jet Üs Komutanlığı bünyesinde 134. Akrotim Filo Komutanlığı adıyla ayrı bir filo olarak kurulmuştur.

Türk Yıldızları akrotimi 8'li olarak ilk gösterilerini ise 30 Mart 2004'de icra etmiş olup halen dünyada süpersonik jet uçaklarıyla akrobasi gösteriler yapan üç timden biri ve sekiz uçakla gösteri yapan tek timdir<sup>419</sup>.

Günümüzde teşkilatında bulundurduğu 3 eğitim ve akrotim filosu ile ilk konuş ve kuruluş yeri olan Konya Meydanı'nda göreve devam etmektedir. 1950 yılında lağv edilen 3. Tayyare Alay Komutanlığı ile görev numarasının benzerliği dışında tarihsel bir bağlantısı bulunmamaktadır. 3. Ana Jet Üs Komutanlığı Türk Hava Kuvvetleri pilotlarına Harbe Hazırlık Eğitimi ve Silah taktikler eğitimi vermenin yanı sıra bünyesindeki 134. Akrotim Filo Komutanlığı sayesinde Türk Hava Kuvvetlerinin ve Türkiye'nin tanıtıcı yüzü olmaya devam etmektedir.

---

<sup>417</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-5 Freedom Fighter**, Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğünün 36 Sayılı Yayımıdır, Ankara, 2009, s.76-80

<sup>418</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "Akrotim", Dosya No. 13.

<sup>419</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-5 Freedom Fighter**, s.76-80

## 2.4. Dördüncü Ana Jet Üs Komutanlığı

1951 yılında Üs teşkilatına geçilmesi ile 4. Tayyare Alayı'nın 4. Hava Üs K.lığı olarak isim değiştirmesi ile kurulan 4. Ana Jet Üs Komutanlığı Türk Hava Kuvvetleri tarihi içinde pek çok yer değişimine uğramış, uçak tipleri sık sık değişmiş bir birliktir. Günümüzde Akıncı/Ankara meydana görev yapan 4. Ana Jet Üs K.lığının tarihinin tam anlaşılabilmesi için 4 Ana Jet Üs K.lığı tarihinin 4. Tayyare Alayı ile birlikte incelenmesi gerekmektedir.

### 2.4.1. Dördüncü Tayyare Alayı Tarihi

Genelkurmay Başkanlığı'nın 4 Şubat 1937 tarihinde verdiği bir emirle 1. Tayyare Alayından ayrılan bir Av Taburu, 4. Tayyare Alayı adı ile 1 Haziran 1937 tarihinde Kütahya Meydanı'nda kurulmuştur. Önceleri Alay, 7. ve 8. Tayyare Taburu ve her iki taburda ikişer bölükten ibaretti. 1939 yılında 7. Tayyare Taburu Çorlu'ya intikal etmiş ve Alay kuruluşundan ayrılmıştır. Yerine yeni satın alınan Morane Sournier MS406 Av Tayyareleriyle<sup>420</sup> teçhiz edilen 11. Tayyare Taburu teşkil edilmiştir. Bu suretle 4. Alayın bir taburu, Türk Havacılık Endüstrisinin imal ettiği Polonya kaynaklı PZL P-24 tipi uçaklar<sup>421</sup>, diğer taburu ise Morane Sournier MS406 olmuştur.<sup>422</sup>

---

<sup>420</sup> **Morane Sournier M.S. 406C Uçakları:** Av uçağıdır. Türk Hava Kuvvetleri envanterine 40 adet Morane Sournier M.S.406C1 uçağı girmiştir. İlk 30 uçak 14 Kasım 1939 tarihinde gemi ile İstanbul'a gelmiş ve Yeşilköy'de monte edilerek Kütahya Meydanı'na da konuşlu 4. Tayyare Alayı 11. Tayyare Taburu 43. ve 58. Av Bölüklerinde P.Z.L. P-24 uçaklarının yerini almıştır. Son 10 uçak Mart 1940 tarihinde gelmiş ve montajı Kütahya'da yapılmıştır. İlk gelen 30 uçak silahsız geldiğinden bu uçakların silahları ikinci sevkıyatta gönderilmiştir. 4. Tayyare Alayının 1942 yılında Merzifon Meydanına intikali sırasında 58. Av Bölüğü Gaziemir Meydanı'na konuşlu bulunan 7. Tayyare Taburu'na katılmıştır. Merzifon'a intikal eden 43. Av Bölüğünün M.S.406 uçakları Curtiss Hawk II uçakları ile değiştirilmiştir. 1943 yılında aktif av uçağı görevinden alınan Morane Sournier M.S.406C1 uçakları 1945 yılına kadar Eskişehir Hava Okulu'nda eğitim uçağı olarak görev yapmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1912-2009**, s.96

<sup>421</sup> **PZL P-24 Uçakları:** Tek kişilik kapalı kokpite sahip av uçağıdır. Türk Hava Kuvvetleri envanterine P-24A modelinde 20 adet, P-24C modelinde 44 adet ve P-24G modelinde 2 adet olmak üzere toplam 66 adet P.Z.L. P-24 uçağı girmiştir. Ağustos 1936 tarihinde Polonya imalatı olan P.Z.L. P-24/III'ün Ankara'da tanıtımı yapılmış ve aynı yılın ortalarında Türk Hava Kuvvetlerine satışı hususunda anlaşma sağlanmıştır. 14 adet P.Z.L. P-24 A uçağı hazır alım olarak alınmış, 6 adet P-24A uçağının montajı Kayseri Tayyare Fabrikası'nda yapılmıştır. 44 adet P-24C uçağından 24 adedinin montajı ve 20 adedinin üretimi Kayseri Tayyare Fabrikası tarafından yapılmıştır. 1939 yılında 2 adet P-24G uçağı Kayseri Tayyare Fabrikası'nda üretilmiştir. 1939 yılında İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması ve Polonya'nın işgal edilmesi üzerine P.Z.L. P-24 üretimi son bulmuştur. P.Z.L. P-24 uçakları 21., 41., 42., ve 43. Av Bölükleri'nde kullanılmıştır. 1940 yılında Hurricane ve Morane Sournier M.S.-406 uçaklarının envanter girmesi ile av görevinden alınmaya ve Hava Okulu'nda Av eğitim uçağı olarak kullanılmaya başlanmıştır. 1943 yılında Merzifon'da aktif görevde olan son P.Z.L. P-24 uçakları Hurricane

1940 yılı başlarında 4. Tayyare Alayına bağlı 8. Tayyare Taburu uçakları, Hurricane Av tayyareleriyle değiştirilmişse de aynı yılın sonlarına doğru 8. Tayyare Taburu 5. Alay emrine verilip kuruluş dışında bırakılmış, diğer taraftan da 1939'da İkinci Dünya Savaşının başlamasıyla Çorlu Meydanına intikal etmiştir. 7. Tayyare Taburu ise 1940 yılında Kütahya'ya geri intikal ettirilmiştir 1940 yılı sonunda 4'ncü Tayyare Alayı 7. ve 11. Taburlardan oluşmaktadır.

1942 Temmuzundan itibaren birliklerin yerlerinde büyük değişiklikler olmuştur<sup>423</sup>. 4. Tayyare Alayının hava kademesi 26 Temmuz 1942 günü Kütahya'dan Eskişehir'e intikal etmiştir. Alayın; taburlarından biri PZL, diğer taburu ise Hawk ve Morane tayyareleri ile teçhiz edilmiştir.<sup>424</sup>

27 Temmuz 1942'de Eskişehir'den Merzifon'a saat 10.00'da kalkış emri verilmiştir<sup>425</sup>.

Genelkurmay Bşk.lığının 30 Aralık 1942 tarih ve 34931 sayılı emirleri ile Merzifon 4'ncü Tayyare Alayına geçici olarak bağlanan 3'ncü Keşif Bölüğünün Adana'ya intikali emredilmiştir.<sup>426</sup>

Merzifon'da bulunan 4. Tayyare Alayı, Ankara ve Kırıkkale'nin hava savunmasını sağlamak maksadı ile 4 Temmuz 1944 tarihinde 1. Tayyare Taburu ile Etimesgut'a, diğer Taburu ile de Esenboğa'ya intikal etmiştir. Aynı tarihte TBMM toplanmış, T.C Hükümeti Almanya ve Japonya'ya savaş ilan etmiştir. 4. Tayyare Alayı, 4 Kasım 1944 tarihinde Merzifon'a dönmüştür<sup>427</sup>.

---

Mk.IIC uçakları ile değiştirilerek hizmet dışı kalmıştır. Dünyadaki tek hakiki P.Z.L. P-24 uçağı Yeşilköy Hava Müzesi'nde sergilenmektedir. Bkz. **Uçak Albümü 1912-2009**, s.87

<sup>422</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Birlik ve Müesseselerinin Tarihçesi**, s.39.

<sup>423</sup> 25 Temmuz 1942 tarihinde Kütahya'da bulunan 4'ncü Tayyare Alayı Komutanı Yb. İ.Hakkı Akkuş, Tuğay Komutanı Tuğg. Yahya Razi Biltan tarafından Eskişehir'e çağrılmıştır. Alay Komutanı Eskişehir'den üç saat sonra döndüğünde uçuş ve yer birliklerinin komutanlarını toplantıya çağırarak kendilerine, 4'ncü Alayın Ankara'nın doğusuna intikali emri aldığını, hava kademesinin önce Eskişehir'e inerek doğuya intikalini tamamlayacağını, yer kademesinin de trenle intikal edeceğini, hazırlıkların en kısa zamanda yapılmasını emretmiştir.

<sup>424</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “4. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi”, Dosya No. 194.

<sup>425</sup> PZL tayyarelerinin eski oluşları sebebiyle bir tayyare İskilip, bir tayyare Çorum, bir tayyare Gümüşhacıköy civarına iniş yapmak zorunda kalmıştır. 27 adet PZL'den 24'ü Merzifon'a ulaşmıştır.

<sup>426</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “Hava Birlikleri Teşkilat, Lagv, İntikal (1940–2006 Yılları)”, Dosya No. 60.

<sup>427</sup> Alay Komutanı Alb. İ. Hakkı Akkuş, 1. Tb. Komutanı Kur. Bnb. Seyfettin Turagay, 2. Tb. Komutanı Kur. Bnb. Nejat Orkuş'tur. Alay Cumhuriyet Bayramı merasim uçuşuna intikal meydanlarından katılmıştır

4. Tayyare Alayına verilen intikal emri ile ayrıca Adana'daki 103'ncü Keşif Grubu Eskişehir'e, Yeşilköy'deki 105. Keşif Grubu İzmit'e intikal etmiştir. Bu birliklerin Tümenlerle ilgileri kesilmiş ve direkt olarak Hv. K.K.lığına bağlanmışlardır. 1947 yılında 4. Tayyare Alayının 7. ve 11. Tayyare Taburları, Spitfire Mk.IX Av tayyareleri ile modernize edilmiştir. 1951 yılında 4'ncü Hava Üssü adını almıştır. 17 Kasım 1949 tarihinde ise birliğe sancak verilmiştir.<sup>428</sup>

#### 4.2.2. Dördüncü Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihi

Merzifon meydanının NATO standartlarına göre alt yapı programı gereğince tadili gerektiğinden, meydanın tahliyesi gerekiyordu. Bu arada Eskişehir'de bulunan Hava Harp Okulu'nun İzmir'e intikali ile okulun boşalttığı binalardan istifade edilebilmesi amacıyla 4. Hava Üssü geçici olarak 1954 yılında Eskişehir'e intikal ettirilmiştir<sup>429</sup>.

1 Kasım 1954 tarihinde 4. Hava Üssünün, 141. Filosu Eskişehir'e intikali ile kendi intikalini tamamlamış ve 4'ncü Ana Jet Üs K.lığı Eskişehir meydanında olarak yeniden organize edilmiştir. Aynı yıl Kanada askeri yardımından alınan F-86E tayyareleri ile 141. Filonun teçhizine başlanmıştır.<sup>430</sup>

44. Uçuş Grup K.lığı ihdası ve Grup'un 141, 142 ile teşkil edilerek 143. Filodan oluşması planlanmıştır. 4. Ana Jet Üs K.lığı ve Karargahı ile 141. Filo Eskişehir'de kalırken, 44. Grup ile 142 ve 143. Filolar, F-86E uçakları ile narımı ve tadilatı tamamlanmış olan Merzifon Meydanına 1956 Eylül tarihinde intikal etmişler ve burada 5. Ana Jet Üs K.lığı adını almışlardır<sup>431</sup>.

1960 Eylül'ünde 4. Ana Jet Üs Karargahı ve 141. Filo Mürted/ANKARA'ya intikal etmiştir. 25 Mart 1963 tarihinde 144. Filo Komutanlığı numarasız olarak Mürted'te kurulmuştur. Kurulan bu yeni Filoya, 17 Mayıs 1963 tarihinde 14x F-104G ve 2 x TF-104G olmak üzere 16 uçak verilmiştir. Hava Kuvvetleri

<sup>428</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “4. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi”, Dosya No. 194.

<sup>429</sup> Üs, Diyarbakır'da bulunan 3. Hava Kuvvetine bağlıydı. Eskişehir Meydanına intikalden sonra 1. Hava Kuvvetine bağlanmıştır.

<sup>430</sup> “141. Filo Komutanlığı ‘Tunç Filo’”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.183.

<sup>431</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-104 Star Fighter**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğü'nün 35 Sayılı Yayınıdır, Ankara, 2009, s. 101-103

Komutanlığı emriyle filonun numarası 1 Ağustos 1963 tarihinde 144 olarak belirlenmiştir<sup>432</sup>. 1964 yılında

141. Filo K.lığının 1954 yılından beri envanterinde bulunan F-86 E uçakları F-104 G uçakları ile modernize edilmiştir<sup>433</sup>. 1964 yılında 4. Ana Jet Üs K.lığına bağlı olarak görev yapan 141. ve 144. Filo Komutanlıkları F-104G uçakları ile görev yapmaktadır<sup>434</sup>.

10 Ağustos 1967 tarihinde 141. Filo Balıkesir'e intikal ederek, 9. Ana Jet Üs K.lığı bünyesine girmiştir. Buna karşılık olarak 9. Ana Jet Üs K.lığında görev yapan 191. Filo K.lığı 10 Haziran 1968 tarihinde Mürtet'e intikal ederek 4. Ana Jet K.lığının kuruluşuna girmiş ve uçak tipi değiştirerek ABD'den alınan F-102<sup>435</sup> uçakları ile modernize edilmiştir<sup>436</sup>.

Diyarbakır 8. Ana Jet Üs K.lığı emrindeki 183. Filo Komutanlığı Mayıs 1968 tarihinde Diyarbakır'dan Akıncı (Mürted) Meydanına intikal etmiş ve F-102A<sup>437</sup> uçakları ile teçhiz edilmiştir. 1969 yılı itibariyle 4. Ana Jet Üs K.lığında görev yapan 3 filo komutanlığı ve uçak tipleri;

144. Filo K.lığı : F-104G

183. Filo K.lığı: F-102A

191. Filo K.lığı: F-102A'dır<sup>438</sup>.

4 Nisan 1972 tarihinde Ana Jet Üs Komutanlıkları bünyesinde görev yapan Filo Komutanlıklarının isimlerinde değişiklik yapılmıştır. Türk Hava Kuvvetleri ve

---

<sup>432</sup> "141. Filo Komutanlığı", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.183-186

<sup>433</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-104 Star Fighter**, s. 101-103

<sup>434</sup> Nikolajsen, **a.g.e.**, s.293

<sup>435</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-102 Delta Dagger**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğünün 43 Sayılı Yayınıdır, Ankara, 2009, s. 40, 41

<sup>436</sup> "141. Filo Komutanlığı", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt:II, s.183-186

<sup>437</sup> F-102 Uçakları: Türk Hava Kuvvetlerinin her hava şartında önleme yapabilen ilk av uçağı, aynı zamanda ilk ve tek delta kanatlı uçağıdır. 1968-1971 yılları arasında 40 adet F-102 A ve 9 adet TF-102A modelinde toplam 49 adet F-102A uçağı Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. İlk F-102 filosu olan 144. Filo K.lığı 10 Haziran 1968 tarihinde göreve başlamıştır. Aralık 1969 tarihinde Diyarbakır meydanından Akıncı Meydanına intikal eden 183. Filo K.lığı F-102 uçakları ile teçhiz edilmiştir. 1972 yılında 144. Filo K.lığının adı 142. filo K.lığı ve 183. Filo K.lığının adı 182. Filo K.lığı olarak değiştirilmiştir. 1974 Kıbrıs Barış Harekatı sırasında Av-Önleme görevlerinde kullanılan F-102 uçakları son uçuşunu 05 Haziran 1979 tarihinde yapmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1912-2009**, s.131

<sup>438</sup> Nikolajsen, **a.g.e.**, s.294

Üs Komutanlıkları açısından diğ er bir kırılma noktası teşkil eden bu uygulama sonrasında 4. Ana Jet Üs K.lığında görev yapan;

144. Filo K.lığının ismi 141. Filo K.lığı

191. Filo K.lığının ismi 142. Filo K.lığı;

183. Filo K.lığının ismi 182. Filo K.lığı olarak değıştirilmiştir<sup>439</sup>.

142. Filo K.lığının 1968 yılında envanterine giren F-102A uçakları, 15 Ocak1975 tarihinde 182. Filo K.lığına devredilmiştir. 142. Filo K.lığı ise F-104S (Av önleme, Bombardıman) uçakları ile yeniden modernize edilmiştir<sup>440</sup>.

182. Filo K.lığı, 26 Eylül 1979 tarihinde tekrar F-100D/F tipi Av-Bombardıman uçağı ile teçhiz edilerek ile Diyarbakır 8. Ana Jet Üs K.lığına 182. Filo olarak intikal etmiş ve 4. Ana Jet Üs K.lığı kadrosundan çıkmıştır<sup>441</sup>.

142. Filo K. lığı 28 Ağustos 1980 tarihine kadar envanterindeki F-104S uçakları ile av bombardıman rolünde görev yapmıştır. 28 Ağustos 1980 tarihinde Filonun görev ve uçak tipi değıştirilmiş ve F-104G uçakları ile Her hava önleme rolüne geçmiştir<sup>442</sup>.

03 Nisan 1981 tarihinde F-104 Filolarına atanan pilotlara Harbe Hazırlık Eğitimi yaptırmak ve standardizasyonun sağlanması amacıyla 4. Ana Jet Üs Komutanlığı'nda TF-104/G uçaklarıyla teşkil edilen Şahin Kıt'a k.lığı kurtulmuştur. Şahin Kıt'a 03 Nisan 1981-18 Aralık 1984 tarihleri arasında 4. Ana Jet Üs K.lığı Harekat K.lığına bağılı müstakil bir birlik olarak görev yapmış daha sonra 4. Ana Jet Üs Eğitim İrtibat Kıt'a K.lığına bağlanmıştır. 4. Ana Jet Üs K.lığının F-16 uçakları ile modernize edilmesine karar verilmesi sonrası Şahin Kıt'a K.lığı 01 Haziran 1987

---

<sup>439</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-104 Star Fighter**, s. 93,94

<sup>440</sup> Toplamda 18 adet olarak 142. Filo K.lığının envanterine giren F-104S uçaklarının tamamı milli bütçeden ve Aeritalia Firmasından satın alınmıştır. Bu uçakların Hava Kuvvetlerine teslim töreni ise 14 Mart 1975 tarihinde 4. Ana Jet Üs K.lığında yapılmıştır. "141. Filo Komutanlığı, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.183-186

<sup>441</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-102 Delta Dagger**, s. 40, 41

<sup>442</sup> 18 adedi F-104G, 4 adedi TF-104G olan toplam 22 uçak tamamı milli bütçeden olmak üzere Hollanda'dan alınmıştır (3,785,000 Hollanda Florini). Ayrıca Hollanda'da bulunan ve mülkiyeti ABD 'ye ait bir adet F-104G uçağı da hibe olarak alınmış ve 142. Filo K.lığına tahsis edilmiştir. **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-104 Star Fighter**, s. 63, 64

tarihinde 193. Filo Komutanlığı adıyla Balıkesir'e intikal ederek 9. Ana Jet Üs Komutanlığı'na bağlanmıştır<sup>443</sup>.

18 Aralık 1986 tarihinde kurulan F-16 AFEK (Akademik ve Fizyolojik Eğitim Kıtası) Komutanlığı, Öncel Filo K.lığının temelini teşkil etmiştir. Bu komutanlık, F-16 uçaklarında uçacak pilotların fiziki yeteneklerini arttırmak, F-16 uçaklarını tanıtmak ve İngilizce lisan bilgilerini geliştirmek amacıyla kurulmuştur. Filo, Öncel adıyla 15 Temmuz 1987'de faaliyete geçmiştir. Filonun ismi F-16 projesinde çalışmış ve talihsiz bir kaza sonucu 17 Kasım 1983 tarihinde şehit olmuş Hv. Plt. Kur. Bnb. Okan Öncel'in anısını yaşatmak için Öncel olarak konulmuştur<sup>444</sup>.

Öncel Filo Komutanlığının ilk kadrosunu oluşturan altı pilotu ABD'nde, sekiz pilotu da Türkiye'de harbe hazırlık eğitimlerini tamamlamıştır. 20 Ekim 1987'de dönemin Cumhurbaşkanı Kenan Evren'in de katıldığı devlet töreni ile 4x F-16D uçağı ÖNCEL Filo Komutanlığına teslim edilmiştir. Bu günün anısına filonun kuruluş günü 20 Ekim 1987 olarak belirlenmiştir. Türk Hava Kuvvetlerinin F-16 pilotlarını yetiştiren Öncel Filo K.lığı, ilk uçuş görevine 19 Şubat 1988 tarihinde başlamıştır.<sup>445</sup>

141.Filo, 26 yıllık F-104 uçuş safahatını 26 Haziran 1989 tarihindeki son F-104 uçuşuyla tamamlamıştır. Filo uçucuları F-16 oryantasyon eğitimlerini Öncel ve 142. Filo'da almışlardır. İlk F-16 C (Block 40) uçağı filoya 26 şubat 1990'da teslim edilmiştir. 141. Filo Komutanlığı 9 Nisan 1990'da ilk F-16 Block 40 filosu olarak aktif uçuşa başlamıştır<sup>446</sup>.

142. Filo K.lığının 3 Temmuz 1989 tarihinden itibaren ise kullandığı uçak tipi değiştirilerek Ankara/Akıncı TUSAŞ'da üretilen Türkiye yapımı F-16 C/D uçakları ile modernize edilmiştir. 3 adet F-16 D, 17 adet de F-16 C olmak üzere

---

<sup>443</sup> İntikal 20 F-104 G ve 9 TF-104 G uçağı ile gerçekleştirilmiştir. "193. Filo Komutanlığı", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt:II s.201-201

<sup>444</sup> "143. Filo Komutanlığı 'Öncel Filo'", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt II, s.309

<sup>445</sup> "143. Filo Komutanlığı 'Öncel Filo'", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt II, s.309

<sup>446</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-104 Star Fighter**, s. 93,94

toplam 20 adet F-16 C/D uçağı filonun envanterine girmiştir. Böylece 142. Filo K. lığı Hava Kuvvetlerinin ilk muharip F-16 filosu olmuştur<sup>447</sup>.

141. Filo; Körfez Krizi nedeniyle 3 Aralık 1990'da Diyarbakır'a Hava Savunma rolünde tam filo olarak intikal etmiştir. Filo, 28 Mart 1991 tarihine kadar dört aylık sürede 2500 saat uçarak Körfez Krizi ve Savaşı boyunca Türk Hava Sahasını başarıyla korumuştur. 141. Filo 8 Ocak 1991 tarihinde, 2xF-16 D uçağı ile Türk Havacılık tarihinde ilk kez havada yakıt ikmalini gerçekleştirmiştir<sup>448</sup>.

Türk Havacılık Tarihinin en büyük modernizasyon programı olan F-16 modernizasyonunun ana üssü seçilen ve 1. Hava Kuvveti Komutanlığı'na bağlı olarak görev yapan 4. Ana Jet Üs Komutanlığı, modernizasyonunu 1990 yılında tamamlayarak, diğer F-16 Üslerinin ilklerini yetiştirmektedir. Üs'sün MÜRTEDE olan ismi 1993 yılında Bakanlar Kurulunun 5 Haziran 1993 gün ve 93/41812 Sayılı kararı ile Harekat Komutanı iken 11 Haziran 1968 tarihinde şehit olan Hv. Plt. Kur. Alb. Erol Akıncı adına ithafen "AKINCI" olarak değiştirilmiştir.<sup>449</sup>

BM Güvenlik Konseyi'nin 1 Nisan 1993 tarihinde BOSNA-HERSEK hava sahası üzerindeki hava sahası ihlallerine karşı tüm önlemlerin alınmasına ilişkin 816 sayılı kararın uygulanması görevi NATO'ya verilmiş ve T.C Hükümeti tarafından bu kararın desteklenmiştir. NATO tarafından 5. ATAF'ın Harekat Kontrolünde icra edilen DENY FLIGHT harekatına 4. Ana Jet Üs K.lığı filoları olan;

142. Filo K.lığı: 21.4.1993 – 19.7.1993 tarihleri arasında

141. Filo K.lığı:07.11.1993 – 09.03.1994 ile 12.12.1994 – 05.10.1995 tarihleri arasında olmak üzere iki kere iştirak etmiştir<sup>450</sup>.

Hava Kuvvetleri Komutanlığının ilk F-16 Jet Muharip Filosu olan 142. Filo K.lığı, Hv.K.K.lığının 1 Mart 1994 tarihinde geçici olarak dondurulmuştur<sup>451</sup>.

<sup>447</sup> "142. Filo Komutanlığı", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt:II, s.251-253

<sup>448</sup> "141. Filo Komutanlığı, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt:II, s.183-186

<sup>449</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "4. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 194.

<sup>450</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Bosna-Hersek ve Kosova Harekatı**, Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğü, Tarihsiz, Ankara, s. 4-1'den 4-19'a kadar

<sup>451</sup> Filonun pilotları diğer F-16 Filolarının pilotlarını yetiştirmek üzere kurulacak yeni filolara tayin edilmiştir. Filo envanterinde bulunan F-16 B uçakları ise 143. Filo K.lığına verilmiştir. 142. Filo K.



142. Filo Komutanlığı 3 Haziran 2002 tarihinde Filo personelinin katılımını takiben 17 Temmuz 2002 tarihinde hava savunma rolünde tekrar Hava Kuvvetleri Komutanlığı içindeki yerini almıştır<sup>452</sup>.

141. ve 142 Filo Komutanlıkları tarafından Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) Pilotlarına 4 dönemde harbe hazırlık eğitimi verilmiştir. Bu eğitimler;

1. Grup Dönemi: 01.10.2002,
2. Grup 01.09.2003,
3. Grup 25.10.2004,
4. Grup 08 Nisan 2005 tarihlerinde başlamıştır<sup>453</sup>.

141. Filo tarafından verilen ise İtalyan Hava Kuvvetleri pilotlarının Harbe hazırlık eğitimleri 16 Aralık 2005 tarihinde tamamlanmıştır.

141. Filo, 04-12 Ağustos 2006 tarihinde İsveç'te yapılan AMRAAM Hakiki test atışlarında tek başarılı atışı yapan filo olmuştur<sup>454</sup>.

1937 yılında Kütahya'da kurulan 4. Tayyare Alayı'nın devamı niteliğinde olan 4.Ana Jet ÜS Komutanlığı, Kütahya, Merzifon, Eskişehir Hava Meydanlarında görev yaptıktan sonra halen Akıncı/Ankara meydanında görev yapmaktadır. Özellikle Türk Hava Kuvvetleri'nin F-16 uçakları ile modernizasyonu sonrasında büyük bir önem kazanan üs, günümüzde eğitim ve muharip görevlerini bir arada icra etmektedir. 4. Ana Jet Üs Komutanlığı envanterine giren bir çok uçak sistemi ile Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığının birliklerinin modernizasyonuna ve görev etkinliğine verdiği önemin en canlı örneği niteliğindedir.

---

lığı F-16 ile modernize edildiği 3 Temmuz 1989 tarihinden geçici olarak söndürüldüğü Mart 1994 tarihine kadar 20.000 saatin üzerinde uçuş gerçekleştirmiştir.

<sup>452</sup> “142. Filo Komutanlığı”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt:II, s.251-253

<sup>453</sup> Toplam 38 kursiyere F-16 Tam Harbe Hazırlık Eğitimi, mübadele pilotu olarak görev yapan bir pilota (Yarbay Tariq Mohamed ALBANNAY) F-16 Kısaltılmış Harbe Hazırlık Eğitimi verilmiştir

<sup>454</sup> “141. Filo Komutanlığı”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt:II, s.183-186

## 2.5. Beşinci Ana Jet Üs Komutanlığı

Günümüzde Merzifon'da konuşlu bulunan 5. Ana Jet Üs Komutanlığı, Türk Hava Kuvvetleri tarihinde yer alan 5. Tayyare Alayı'nın devamı olarak kabul edilebilir. 5. Tayyare Alayı, 1951 yılında 5. Hava Üs K.lığı ismini almış ve 5 Mayıs 1952 tarihinde 5. Hava Üs'sü jet uçakları ile donatılmadan lagv edilmiş, 1956 yılında Merzifon'da 5. Hava Üs K.lığı adı ile tekrar kurulmuştur. Birlik ismi bazında konu bütünlüğünün ağlanabilmesi için 3. Tayyare Alayı tarihinin de incelenmesi faydalı olacaktır.

### 2.5.1. Beşinci Tayyare Alayı Tarihi

5. Tayyare Alayı, Genelkurmay Başkanlığının 5 Aralık 1939 tarihli emriyle Çorlu'da kurulmuştur. Çorlu'da bulunan müstakil Martin 87 uçaklarıyla teçhiz edilmiş olan 9. Tayyare Taburuna, 4. Tayyare Alayından, PZL P-24 uçakları ile teçhiz edilmiş olan 7. Tayyare Taburunun intikali ile 1939 Mayıs ayı içerisinde Çorlu'ya iki tabur üslenmişti.<sup>455</sup> Bu iki tabur bir komutaya bağlanarak Çorlu Tayyare Alayı adını almıştır. 5 Aralık 1939 tarih ve 36260 sayılı Genelkurmay emriyle bu alaya "5" numarası verilerek, unvanı 5. Tayyare Alayı şeklinde değiştirilmiştir.<sup>456</sup>

6 Ocak 1941'de Kütahya 4. Tayyare Alayı kuruluşunda bulunan ve Hurricane uçakları ile donatılmış 8. Tayyare Taburu, 5. Alay kuruluşuna girmiştir. 9. Tayyare Taburu kuruluştan çıkarak 1. Tayyare Alayı emrine verilmiştir. Böylece 1941 yılı Ocak ayında 5. Tayyare Alayı; PZL uçakları ile donatılan 7. Tayyare Taburu ve Hurricane<sup>457</sup> uçakları ile donatılan 8. Tayyare Taburundan oluşmaktadır. Bir ay sonra 7. Tayyare Taburunun tekrar Kütahya 4. Tayyare Alayı kuruluşuna geçmesi ve Yeşilköy'deki bir Westland Lysander<sup>458</sup> Keşif Taburunun 5. Tayyare

<sup>455</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “Kadro Değişiklikleri–2 (1920-1930’lu Yıllar)”, Dosya No. 58.

<sup>456</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Birlik ve Müesseselerinin Tarihçesi**, s.47.

<sup>457</sup> **Hurricane Uçakları:** Av uçağıdır. Türk Hava Kuvvetleri envanterinde dört farklı modelde toplam 164 adet Hawker Hurricane uçağı girmiştir. 1939-1943 yılları arasında 35 adet Mk.I, 1942 – 1943 yıllarında 38 adet Mk.IIb, 1943 yılında 47 adet MK.IIc model uçak envantere girmiştir. Hurricane uçakları 1., 2., 3., 42., 57., 53. ve 58. Av Bölüklerine tahsis edilmiştir. Keşif uçağı olan 44 adet Hurricane Mk.IIc/R uçakları 1944 yılında hizmete girmiş ve 101., 102. ve 103. Hava Keşif Gruplarında görev yapmıştır. Hurricane uçakları 1947’de P-47 “Thunderbolt uçaklarının envantere girmesi ile hizmet dışı kalmışlardır. Bkz. **Uçak Albümü 1912-2009**, s.95

<sup>458</sup> **Westland Lysander Mk.II Uçakları:** Keşif ve bombardıman uçağıdır. Türk Hava Kuvvetleri envanterine 36 adet Lysander Mk.II uçağı girmiştir. İlk 12 uçak Mart 1942 tarihinde deniz yoluyla

Alayına verilmesiyle, alay teşkilatında değişiklik meydana gelmiştir. Bu durum uzun müddet devam etmemiş, 1943 yılında Westland Lysander uçakları 1.Tayyare Alayı kuruluşundaki Fairey Battle uçakları ile yer değiştirmiştir. Kısa bir süre sonra Alayın topluca Hurricane tayyareleriyle, birkaç yıl sonra da Spitfire'larla donanımı yoluna gidilmiştir. 1939 yılında Çorlu'da teşkil edilen bu alay 1942 yılında önce Bandırma'ya ve Şubat 1943'de de Bursa Meydanına intikal etmiştir.<sup>459</sup>

Alaya; 15 Aralık 1949 tarihinde Hv.K.K.Orgeneral Zeki Doğan tarafından Alay sancağı verilmiş, 1951 yılında da ismi 5. Hava Üs K.lığı olarak değiştirilmiştir. Türk Hava Kuvvetlerinin jet uçaklarına geçişi ile birlikte geçmesi ve pervaneli tayyareleri terk etmesi sebebiyle, 15 Mayıs 1952 tarihinde 5. Hava Üs'sü jet uçakları ile donatılmadan lağv edilmiştir<sup>460</sup>.

### 2.5.2. Beşinci Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihi:

Jet uçaklarına geçiş sonrasında Merzifon Meydanının NATO standartlarına göre alt yapı programı gereğince tadili gerektiğinden meydanın tahliyesi gerekmiştir. Merzifon meydanında konuşlu bulunan 4. Hava Üs K.lığı, geçici olarak Eskişehir'e intikal etmiştir. 1953 yılında Kanada Askeri yardımından alınan F-86E tayyareleri ile 141. Filonun teçhizine başlanmıştır. 44. Uçuş Grup K.lığı kurulmuş ve Grup'un 141., 142. filo K.lıkları ile yeniden teşkil edilecek 143. Filodan oluşması planlanmıştır<sup>461</sup>.

4. Hava Üssü, 141. Filo 1 Kasım 1954'de intikali ile Eskişehir'e intikalini tamamlamıştır. Bu arada 142. Filo, Şubat 1955'te Merzifon'dan Eskişehir'e intikalini tamamlamıştır. Eskişehir'de bulunan 4. Üs'sün Uçuş Grup K.lığı, 142 ve 143.

---

İstanbul'a getirilerek Wesland firmasının teknisyenlerinin gözetiminde Türk teknisyenler tarafından monte edilmiştir. Diğer 24 uçak Eskişehir'de monte edilmiştir. Lysander Mk.II uçakları eğitim ve keşif uçağı olarak Hava Akademisi Keşif Taburu 1. ve 2. Bölükler, Hava Okulu Keşif Taburu ve Atış Okulu Keşif Taburu 1. ve 2. Bölükler, 102. Keşif Grubu 2. Tayyare Bölüğü ve 9'uncu Tayyare Alayı 4. Tayyare Bölüğünde görev yapmıştır. Lysander Mk.II uçakları 1948 tarihinde P-47D uçaklarının gelişi ile birlikte hizmet dışı kalmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1912-2009**, s.102

<sup>459</sup> "151. Filo Komutanlığı 'Tunç Filo'", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt III, Hv. K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğünün 44 Sayılı Yayınıdır, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut/Ankara, 2009, s.5.

<sup>460</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "5. Ana Jet Üs K.lığı Tarihiçesi", Dosya No. 195.

<sup>461</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-104 Star Fighter**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğünün 35 Sayılı Yayınıdır, Ankara, 2009, s. 101-103

Filoları, Hv. K.K.lığının 11 Eylül 1956 gün ve 8110 sayılı emri ile Merzifon'a intikal etmiştir. Üs Karargâhı ve 141. Filo ise Eskişehir'de kalmıştır<sup>462</sup>.

1960 Eylülünde 4. Üs Karargâhı ve 141. Filo Mürtet'e intikal etmiş ve Filolarını F-104'lerle teçhize başlamıştır. 4. Üs'sün Mürtedde yeniden F-104 tayyareleriyle kurulma-sı üzerine, daha önce Merzifon'da bulunan 44. Uçuş Grup K.lığı 142 ve 143. Filolarla birlikte 5. Hava Üs k.lığı olarak, Genelkurmay Başkanlığı'nın 1 Kasım 1961 tarihli emri ile kurulmuştur<sup>463</sup>.

5. Ana Jet Üs K.lığında 8 Aralık 1966'da F-5 A/B uçaklarıyla modernizeye başlamıştır. 142. Filonun yeni tip tayyare teçhizine Bandırma'da başlanmış olup, ilk parti 9xF-5A ve 4 x F-5B tayyaresi 19 Aralık 1966 tarihinde Filoya teslim edilmiştir. Her iki filonun yeni tip tay-yare ile teçhiz edilmesi 1967 yılı içinde tamamlanmıştır<sup>464</sup>.

4 Nisan 1972 tarihinde Ana Jet Üs Komutanlıkları bünyesinde görev yapan Filo Komutanlıklarının isimlerinde değişiklik yapılmıştır. Türk Hava Kuvvetleri ve Üs Komutanlıkları açısından diğer bir kırılma noktası teşkil eden bu uygulama sonrasında 4. Ana Jet Üs K.lığında görev yapan;

142. Filo K.lığının ismi 151. Filo K.lığı

143. Filo K.lığının ismi 152. Filo K.lığı<sup>465</sup> olarak değiştirilmiştir.

1976 yılında Türk-İran Antlaşması gereği bir İranlı subay 152. Filo K.lığında uçuş ve yer eğitimine iştirak etmiş<sup>466</sup> ve yine aynı yıl içinde Libya ile yapılan antlaşma gereği 3 Libyalı subaya<sup>467</sup> uçuş eğitimi verilmiştir<sup>468</sup>.

F-16 projesi kapsamında 5. Ana Jet Üs Komutanlığının F-16 uçakları ile teçhiz edilmesi için 151. Filonun faaliyeti 1 Mart 1996 tarihinde geçici olarak dondurulmuştur<sup>469</sup>.

---

<sup>462</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-86 Sabre**, Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğünün 38 Sayılı Yayınıdır, Ankara, 2009, s. 46, 47

<sup>463</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-86 Sabre**, s. 50

<sup>464</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “5. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi”, Dosya No. 195.

<sup>465</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-5 Freedom Fighter**, s. 107

<sup>466</sup> İranlı subaya eğitim süresince 135.05/105 saat/sorti uçuş yaptırılmıştır.

<sup>467</sup> 3 Libyalı Subay 232.40/216 saat/sorti uçuş yapmıştır.

<sup>468</sup> “152. Filo Komutanlığı Tarihçesi”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt III, s.76

5. Ana Jet Üs K.lığı filolarının F-16 uçakları ile modernizasyonu öncesinde bir takım çalışmalar yapılmış ve öncelikle 151. Filo K.lığının F-16 ile teçhiz edilmesi yapılmıştır<sup>470</sup>. Ancak 1997 yılında 151. Filo yerine 152. Filo K.lığının öncelikle F-16 uçakları ile teçhiz edilmesine ve 151. Filo K.lığının faaliyetinin modernize edilinceye kadar dondurulması kararlaştırılmıştır.

1 Mart 1996-2 Mayıs 1999 tarihleri arasında üs bünyesinde tek filo olarak 152. Filo K.lığı F-5 A/B uçakları ile uçuş faaliyeti, 1996 yılı ve 1997 yılı başında devam etmiştir.

24 Mart 1997 tarihinde 152. Filo envanterinde bulunan F-5 A/B uçakları 3. Ana Jet Üs K.lığına gönderilmiştir. 1997 yılında, 152. Filo tarihinde F-16 C Block-50 Fighting Falcon dönemi başlamıştır. 10 Mart 1997'de Ankara Akıncı meydanında bulunan 10 adet Block-50 uçağı<sup>471</sup> 152. Filo Komutanlığı olarak uçuşlarına başlamış ve Nisan 1997 tarihinde Ana üsleri olacak Merzifon 5. Ana Jet Üs Komutanlığına intikal etmişlerdir. HARM silahının Türk Hava Kuvvetleri envanterine dahil edilmesi ve sadece F-16 Blok-50 uçaklarından atılmaya elverişli olmasından dolayı asli görevi SEAD (Supression Enemy Air Defense-Düşman Hava Savunma Baskısı) olan yeni konsept çalışmaları başlatılmıştır. 02 Mayıs 1997 tarihinde 5. Ana Jet Üsünde havalanan ilk uçak, Türkiye'nin uçan ilk F-16C BLOCK 50 uçağı, Türk Hava Kuvvetlerinin ilk SEAD uçağı ve 5. Üs'sün ilk F-16 uçağı olmuştur. F-16 modernizasyon projesi kapsamında SEAD filosu olarak planlanan 152. Filo Komutanlığının resmi açılışı 02 Mayıs 1997 tarihinde yapılan devlet töreni ile olmuştur<sup>472</sup>.

152. Filo 2 Mayıs-31 Ekim 1997 tarihleri arasında Harbe Hazırlık Eğitimini yapmış ve 31 Ekim 1997 tarihinde H/H'lığını deklere etmiştir. Bu yıl ilk defa Hava

---

<sup>469</sup> Filo envanterinde bulunan uçaklardan biri, anı uçağı olarak ayrılmış, diğerleri ise 3. Ana Jet Üs K.lığına gönderilmiş veya servis dışı bırakılmıştır.

<sup>470</sup> Üs'te görevli bulunan 80 pilotun; 15 pilotun 123 ve 133. Filoya, 10 pilotun F-16 eğitimine, 15 pilotun ise 2. Ana Jet Üs Uçuş.Eğt.Mrk.K.lığına atandırılmasına, diğer 40 pilotun 152 Filoda uçuşa devam etmesi planlanmıştır. Bu durumun uçuşa devam etmesi gereken 152. Filo K.lığının başka bir meydana intikalinin zorunlu olacağından Komuta-Kontrol Zafiyeti, Uçakların Bakım İkmal sorunları ve personelin sosyal durumları gibi problemlerin ortaya çıkabileceği ve bu durumun uçuş emniyeti açısından bir takım sorunlara neden olabileceği değerlendirilmiştir

<sup>471</sup> Uçakların Üretimi TAI Ankara'da yapıldığından Üretim 10 uçağı ulaşana kadar uçaklar Ankara'da bulunuyordu.

<sup>472</sup> "152. Filo Komutanlığı", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt III, s.76

Kuvvetleri K.lığı envanterine HARM Füzeleri girmiştir. Harm Füzeleri ile Hava Savunma Baskısı (Suppression Of Enemy Air Defence-SEAD) kazanan 152. Filo K.lığının birinci rolünün SEAD, ikinci rolünün Av Bombardıman olmasına karar verilmiştir.

152. Filo Komutanlığının SEAD görevinin 151. Filoya devredilmesi ve 151. Filonun SEAD K.lığı olarak değiştirilmesi için 11 Haziran 1999 tarihinde kararlaştırılmıştır. Hv.K.K.lığı emri16 gereği 05 Temmuz 1999 tarihinden geçerli olmak üzere 152. Filo'nun ismi 151. Filo K.lığı olarak değiştirilmiş ve asli rolünün SEAD/Av-Bombardıman olacağı belirtilmiştir<sup>473</sup>.

BM Güvenlik Konseyi'nin 1 Nisan 1993 tarihinde BOSNA-HERSEK hava sahası üzerindeki hava sahası ihlallerine karşı tüm önlemlerin alınmasına ilişkin 816 sayılı kararın uygulanması görevi NATO'ya verilmiş ve T.C Hükümeti tarafından bu kararın desteklenmiştir. NATO tarafından 5. ATAF'ın Harekat Kontrolünde icra edilen DENY FLIGHT harekatına 4. Ana Jet Üs K.lığı filoları olan;

151. Filo K.lığı: 09.04.1999 – 08.12.1999 tarihleri arasında

152. Filo K.lığı:07.11.2000 – 05.05.200 tarihleri arasında iştirak etmiştir<sup>474</sup>.

151 ve 152. Filoların tarihlerinde; 1997-1999 arasının ayrı bir önemi bulunmaktadır. 1999 yılında 152. Filo uçaklarının tamamı, filo komutanı ile personelin büyük çoğunluğu görevleri aynı kalmak (SEAD) fakat isim değişikliği nedeniyle 151. Filo K.lığında göreve başlamıştır. Ancak bu durum 152. filonun tamamen faaliyetinin sonu anlamına gelmemektedir. Kalan bir kısım personele ilaveten yeni personel atanmış, SEAD Filo K.lığının 151. Filo olacak şekilde isim değişikliği yapılması ve TUSAŞ'dan çıkan son F-16 uçakları ile modernize edilen yeni 152. Filo'nun da aktivasyonunun başlaması 05 Temmuz 1999 tarihinde tören icra edilmiştir. 152. Filonun resmi açılışı ise 19 Ekim 1999 tarihinde yapılmıştır<sup>475</sup>.

---

<sup>473</sup> “151. Filo Komutanlığı ‘Tunç Filo’”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.5-8

<sup>474</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Bosna-Hersek ve Kosova Harekatı**, Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğü, Tarihsiz, Ankara, s. 4-1'den 4-19'a kadar

<sup>475</sup> Böylece her iki Filo'yu temsil eden Filo Flamaları değişimi yapılarak 151 ve 152. Filo'lar bugünkü asli rollerinde görevlerine başlamışlardır . “152. Filo Komutanlığı ”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt III, s.76-79

Çorlu'da kurulan ve 1952 yılında Bursa'da lagv edilen 5. Hava Üssünün bugün mevcut 5. Ana Jet Üs K.lığı ile isim benzerliğinden başka tarihi bir bağı bulunmamaktadır. Günümüzde 5. Ana Jet Üs K.lığı bünyesinde barındırdığı 151. Sead Filo Komutanlığı ile Türk Hava Kuvvetlerinin vurucu güçlerinden birisi olarak göreve devam etmektedir.

## 2.6. Altıncı Ana Jet Üs Komutanlığı

Günümüzde 6. Ana Jet Üs Komutanlığını olarak görev yapan birlik Türk Havacılık tarihinde 6. Tayyare Alayı olarak görev yapan birliğin devamındadır. Üs hemen hemen hiç isim ve konuşma yeri değişmeden günümüze intikal etmiştir.

### 2.6.1. Altıncı Tayyare Alayı Tarihi

6. Tayyare Alayı, İzmir’de konuşlu 3. Tayyare Alayının bölünmesi ile kurulmuştur. Bu sebeple kısaca 3. Tayyare Alayı tarihinin bilinmesi uygun olur.

1928 yılında İzmir’de 6. Tayyare Alayı ismi ile kurulan Alay, kuruluşundan hemen sonra Hava Kuvvetleri bünyesindeki alayları sıralı olarak numaralandırılması ihtiyacından dolayı 3. Tayyare Alayı olarak isim değiştirmiştir<sup>476</sup>.

1932 yılında ise pilot, uçak ve diğer personel sayılarında kaydedilen artış dikkate alınarak 13 Temmuz 1932 tarihli Gnkur. Bşk.lığı 714 No’lu emri ile 1 Haziran 1932 tarihinden geçerli olarak Hava Alaylarının kuruluşuna geçilmiştir.<sup>477</sup>

İlk Alaylar;

Birlik	Konuşma Yeri	Komutanı:
1. Alay	Eskişehir	Yb.Zeki Doğan
2. Alay	Diyarbakır	Yb. Celal Yakal
3’ncü Alay	İzmir	Yb. Şefik Çakmak'tır.

1933–1934 Hava Kuvvetleri Teşkilatı ile ilgili kullanma yeri defterine göre<sup>478</sup>; 3. Tayyare Alayına bağlı birlikler ve birlik komutanları aşağıda olduğu gibidir.

### **3. Hava Alayı**

- 5. Deniz Tabur
- 11. Dz.Kşf.BI.
- 12. Dz.Kşf.BI.
- 31. Dz.Kşf.BI.

### **Plt.Yb. Mehmet Şefik ÇAKMAK**

- Plt.Bnb. Hasan Tevfik GÖKAŞAN
- Plt.Yzb. Tahir
- Plt.Yzb. Seyfi
- Plt Yzb. Ömer Zeki

15 Haziran 1939 gün 1183 sayılı emirle 3. Tayyare Alayı Reşadiye/İzmir’den Gaziemir/İzmir’e konuşlanmıştır<sup>479</sup>.

<sup>476</sup> Türk Hava Kuvvetleri Birlik ve Müesseselerinin Tarihçesi, s.53

<sup>477</sup> Hv.K.Trh.Ş., “Kadro Değişiklikleri–2 (1920-1930’lu Yıllar)”, Dosya No. 58.

<sup>478</sup> Hv.K.K.lığı Kullanma Yeri Defteri, Hv.K. Tarihçe Şube Müdürlüğü Arşivi



22 Mayıs 1939 tarih 25430 sayılı emirle Hava Kuvvetleri bünyesinde Tugay Komutanlıkları teşkilatlanmasına gidilmiştir. 12 Haziran 1939 tarih 1138 sayılı Gnkur. Bşk. emri ile 1. Hava Tugay K.lığına, 1. ve 4. Tayyare Alayları, 2. Hava Tugay K.lığına 3. Tayyare Alayı bağlanmıştır.<sup>480</sup>

Gnkur. Bşk.lığının 12 Şubat 1943 tarih 552 sayılı emriyle, 3. Tayyare Alayının 6. Tayyare Taburu; 6. Tayyare Alayı olarak isim ve teşkilat değiştirmiştir. 1944 yılında 2. Hava Tümenine bağlı olan 6. Tayyare Alayı Gaziemir/İzmir Meydanında konuşludur ve envanterinde Curtis P-40D Kittyhawk Mk.I<sup>481</sup>, Curtiss P-40C Tomahawk Mk.IIB Spitfire, ve Morane Soulnier 406C uçakları bulunmaktaydı.<sup>482</sup>

1948 yılında ilk ABD yardım programından sağlanan P-47D Thunderbolt<sup>483</sup> uçakları 6. Tayyare Alayı'na katılmıştır.

Hv. K.K.lığının 31 Mayıs 1949 tarihli emri ile İzmir 6'ncı Tayyare Alayının Bandırma'ya 20 Mayıs 1949 tarihinde intikali tamamlanmıştır.<sup>484485</sup>

## 2.6.2. Altıncı Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihi

<sup>479</sup> Kaymaklı, a.g.e. Cilt:III, s. 75

<sup>480</sup> Hv.K.Trh.Ş., "6. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 196.

<sup>481</sup> **Curtiss P-40 Uçakları:** Av uçağıdır. 42 adet Curtiss P-40C Tomahawk Mk.IIB ve 24 adet Curtis P-40D Kittyhawk Mk.I uçağı olmak üzere toplam 66 adet P-40 uçağı Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. İlk P-40D Kittyhawk uçağı 31 Mart 1943 tarihinde Türkiye'ye gelmiştir. 6'ncı Tayyare Alayı 2. Tayyare Taburuna bağlı 3. ve 4. Tayyare Bölüklerinde görev yapmıştır. Curtiss P-40C Tomahawk uçak Mart 1942 tarihinde Türkiye'ye gelmiştir. Gaziemir Meydanında konuşlu 3. Tayyare Alayına bağlı olarak yeni kurulan 14. Tayyare Taburunda görev yapmıştır. 1944 yılından itibaren Spitfire Mk.V uçakları ile değiştirilen Curtiss P-40D Kittyhawk uçakları 1948 yılına kadar eğitim uçağı olarak kullanılmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1912-2009**, s.106

<sup>482</sup> Hv.K.Trh.Ş., "Hava Birlikleri Teşkilat, Lagv, İntikal (1940-2006 Yılları)", Dosya No. 60.

<sup>483</sup> **P-47D "Thunderbolt Uçakları:** Av-bombardıman uçağıdır. 180 adet P-47D uçağı Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. 1948 yılında hizmete giren uçaklar ve 5., 8. ve 9'uncu Hava Alayları'na tahsis edilmişlerdir. 1951 yılında Hava Kuvvetleri Komutanlığının Üs ve Filo sistemine geçmesi ile P-47D uçakları 5. Hava Üssü 151. ve 152. Filo Komutanlıkları, 8. Hava Üssü 181. ve 182. Filo Komutanlıkları ile 9'uncu Hava Üssü 191. ve 192. Filo Komutanlıklarında av-bombardıman uçağı olarak görev yapmıştır. 1952 yılında Bursa'da konuşlu 5. Hava Üssünün lağvedilmesi üzerine bu birliğin uçakları ile 6'ncı Hava Üssü 161. ve 162. Filo Komutanlıkları teçhiz edilmiştir. Jet dönemine geçiş uçağı sayılabilecek bu uçakların ömrü oldukça kısa olmuştur. 1952'den itibaren F-84G'lerle değiştirilmeye başlanan P-47D uçakları 1954 yılında hizmet dışı bırakılmıştır. . Bkz. **Uçak Albümü 1912-2009**, s.118

<sup>484</sup> 6'ncı Ana Jet Üs K.lığı Sancağı, zamanın Cumhurbaşkanı İsmet İnönü adına Hv. K.K. Org. Zeki Doğan tarafından o zamanki adıyla 6'ncı (Fethi Bey) Tayyare Alayı Komutanı Yb. Mehmet Ali Pekman'a teslim edilmiştir. **Türk Hava Kuvvetleri Birlik ve Müesseselerinin Tarihçesi**, s.51.

<sup>485</sup> "161. Filo Komutanlığı 'Kartal-Yarasa Filo'", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt III, Hv. K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğünün 44 Sayılı Yayınıdır, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut/Ankara, 2009, s.133.

23 Mart 1951 tarihinden itibaren Türk Hava Kuvvetlerinde Üs teşkilatına geçiş ile birlikte Bandırma Meydanında konuşlu olan 6. Tayyare Alayının adı 6. Hava Üs Komutanlığı olarak değiştirilmiştir. 30 Eylül 1952 tarihinde 2. Hava Kuvveti K.lığına bağlı olan 6. ve 9. Hava Üsleri 1. Hava Kuvveti Komutanlığı'na (Eskişehir) bağlanması emri verilmiştir<sup>486</sup>. Bu emir gereği 6 Kasım 1952 tarihinden itibaren 6. Hava Üs Komutanlığı 2. Hava Kuvveti Komutanlığına bağlanmıştır<sup>487</sup>. 1951 yılında 6. Ana Jet Üs K.lığının iki filosu olan 161. ve 162. Filolar Spitfire Mk.IX uçakları ile görev yaparken 1952 yılının haziran ayında her iki filo komutanlığı P-47 uçakları ile teçhiz edilmiştir<sup>488</sup>.

Ekim-Aralık 1952'de 6. Hava Üs'se 16 F-84G uçağı verilmiştir. Hava Kuvvetlerinde jete geçiş yapan 6. Hava Üs'sün 75 F-84G uçağı 19 Nisan 1953 tarihinde tamamlanmıştır. Önce 161.Filo Önleme, 163. Filo ise Av-Bombardıman rolünde kurulmuştur<sup>489</sup>. 1952 yılında 163. Filo K.lığının teşkil edilmesi ile 3 filolu standart Üs kuruluşu sağlanmış ve 163. Filo K.lığı 1953 yılında F-84G uçakları ile teçhiz edilmiştir.<sup>490</sup> 1953 yılında 6. Hava Üs k.lığında 75 Adet F-84G jet uçağının yanından 6 adet T-33 jet uçağı ve 6 adet T-11<sup>491</sup> eğitim irtibat uçağı bulunmaktadır.<sup>492</sup>

---

<sup>486</sup> Genelkurmay Başkanlığı'nın 30 Eylül 1952 tarih 130387 sayılı emri

<sup>487</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "6. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 196.

<sup>488</sup> Nikolajsen, **a.g.e.**, s. 290

<sup>489</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "6. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 196.

<sup>490</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "MSV Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti Harekat Başkanlığı H. Dairesi, III. Ş. Ks, Sayı:152456 13 Mayıs 1953 Tarihli Hava Barış ve Sefer Kuruluşu, Hava Basımevi, Eskişehir, Eskişehir, 1953, s.2.

<sup>491</sup> **Beechcraft AT-11 "Kansan" uçakları:** Nakliye uçağıdır. A.B.D. Askeri Yardımı olarak toplam 127 adet AT-11 uçağı Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. Uçakların tamamı 15 Mayıs 1948'de bir uçak gemisiyle Türkiye'ye getirilmiştir. Airspeed Oxford uçaklarının yerini alan AT-11 uçakları çoğunlukla eğitim uçağı olarak Eskişehir Uçuş Okulu'nda görev yapmıştır. Ayrıca Adana'da konuşlu Bombardıman ve Atış Okulu'nda eğitim uçağı ve tüm Hava Üslerinde irtibat uçağı olarak görev yapmıştır. AT-11 uçakları, 20 Ağustos 1958 tarihinde Atış ve Bombardıman Okulu'nun kapatılmasından sonra hedef çekme ve irtibat uçağı olarak kullanılmıştır. Son 20 adet AT-11 uçağı 21 Ekim 1983 tarihinde hizmet dışı bırakılmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1912-2009**, s.115

<sup>492</sup> Her filo da 25'er adet F-84G uçağı vardır. T-33 ve T-11 uçakları Eğitim İrtibat Kıt'a K.lığında görev yapmaktadır. Envanterden çıkartılan 55 adet P-47 uçağı ise kadro fazlası olarak gözükmektedir. Kaymaklı, **a.g.e.**, Cilt:IV, s.123

1961 yılında 162. Filo lagv edilmiş<sup>493</sup>, 161. ve 163. Filo K.lıkları F-84G uçakları ile göreve devam etmiştir. 1964 yılı Eylül ayında 163. Filo K.lığı, Alman yardımından sağlanan F-84F uçakları ile uçak tipi değiştirmiştir<sup>494</sup>.

25 Aralık 1965 tarihinde, 161. Filo Komutanlığı F-5 uçakları ile modernize edilmiştir<sup>495</sup>. Bunu takiben 1968 yılı Haziran ayı içinde de 163. Filo Komutanlığı F-5 uçakları ile teçhiz edilmiş ve Üs'sün her iki filosu da F-5 tipi uçaklarla donatılmıştır<sup>496</sup>.

1966 yılı Kasım Ayında ise, ikinci parti olarak alınan 21 adet F-5 uçağının 6'sı, 161. Filo Komutanlığı personeline getirilmiştir. 161. Filo K.lığı Pilotları, 26 Kasım 1966 tarihinde, Amerika'dan Atlantik Okyanusu'nu uçarak geçen ilk Türk Pilotları ve F-5 uçaklarını Amerika'dan alarak kendi ülkelerine uçuran ilk pilotlar olarak tarihe geçmiştir. Bu uçuşta; Yzb. Tulga Çeltek, Bnb. Adnan Çokgör, Yzb. Zeki Kıyak, Yzb. Haydar Çemberci, Yzb. Mesut Gürliman ve Yzb. Doğan Perk görev almıştır<sup>497</sup>.

1966 yılında "Kartal" çağrı adıyla kurulan akrotim, 6. Ana Jet Üs K.lığının ilk Türk Hava Kuvvetlerinin beşinci akrotimidir. Kartal Akrotimi 1971 yılında "Coşkun Akrotimi"<sup>498</sup> adını almış ve aynı yıl içinde faaliyeti durdurulmuştur<sup>499</sup>.

1967 yılı Kıbrıs olayları ile ilgili tedbirler alınınca, 15 Kasım 1967 günü 163. Filonun tamamı Sivrihisar Meydanına, 161. Filosu yarısı ise Balıkesir Meydanına intikal etmiş ve 20 Aralık 1967 günü tekrar Bandırma Meydanına geri dönmüştür. 1967 yılı içinde, Hv.K.K.lığının 11 Eylül 1967 gün ve HRK.:0952-3546-67/Teşkilat

---

<sup>493</sup> 162. Filo K.lığının hangi gerekçe ile lagv edildiği tespit edilememiştir.

<sup>494</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-84 Thunder**, Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğü'nün 37 Sayılı Yayınıdır, Ankara, 2009, s. 56, Nikolajsen, a.g.e., s. 153

<sup>495</sup> "161. Filo Komutanlığı 'Kartal-Yarasa Filo'", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.134

<sup>496</sup> "162. Filo Komutanlığı" **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt III, Hv. K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğü'nün 44 Sayılı Yayınıdır, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut/Ankara, 2009, s.207-208

<sup>497</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-84 Thunder**, 52

<sup>498</sup> 21 Mayıs 1971 tarihinde timde görevli Ütğm. Coşkun TURAN'ın F-5A ile düşerek şehit olmasından sonra Akrotim, Coşkun çağrı adıyla anılmıştır.

<sup>499</sup> **Türk Hava Kuvvetlerinde Akrotim**, Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğü'nün 21 Sayılı Yayınıdır, Ankara, 1995, s. 42-47

sayılı mesaj emri ile, Üs'te Kurmay Başkanlığı kadrosu ihdas edilmiştir. Dönemin Üs Komutanı Hv. Tuğg. Tahsin Şahinkaya'dır (1943–8).<sup>500</sup>

4 Nisan 1972 tarihinde Ana Jet Üs Komutanlıkları bünyesinde görev yapan Filo Komutanlıklarının isimlerinde değişiklik yapılmıştır. Türk Hava Kuvvetleri ve Üs Komutanlıkları açısından diğer bir kırılma noktası teşkil eden bu uygulama sonrasında 6. Ana Jet Üs K.lığında görev yapan;

161. Filo Komutanlığının isminde bir değişiklik yapılmazken,

163. Filo K.lığının ismi 162. Filo K.lığı<sup>501</sup> olarak değiştirilmiştir.

Hv.K.K.lığı emriyle Pakistan Hava Kuvvetlerine ait 12 subay, 1970 yılında 162. Filoda uçuş eğitimi amaçlı olarak gelmiştir. Gerekli eğitimleri filo tarafından verilmiş ve ülkelerine dönmüşlerdir. Yine iki ülke arasındaki eğitim antlaşması gereği Pakistanlı Ütğm. Timur Kureyşi iki yıl süreyle değişim pilotu olarak filoda görev yapmıştır<sup>502</sup>.

1974 Kıbrıs Barış Harekatına, 16 Temmuz 1974 tarihinde üs bünyesinde bulunan 161 ve 162. Filo K.lıkları harekate katılma emri almışlardır. 1974 Kıbrıs Barış Harekatında Ege Denizi'nde önleme ve devriye görevleri icra edilmiştir. Filonun bu tarihteki görevi Av-Önlemeydi. Gelişmelere karşı her türlü hazırlık en üst seviyede tamamlanarak harbe hazır hale gelmiştir. Harekatta 161. Filo K.lığının 1/2'si Hava Savunma Görevi olarak 20.20/16 sorti/saat muharebe uçuşu yapmıştır. Yine filonun 1/2'si 12 Eylül-15 Ekim 1974 tarihleri arasında Akhisar'a intikal etmiş ve Bölge Hava Savunma Görevi yapmıştır. Bu sürede 355.00/269 sorti/saat uçuş yapmıştır<sup>503</sup>.

162. Filo K.lığı 1981 Ekim ayı içerisinde, F-104G uçakları ile modernize edilmiştir. F-104 uçakları ile uçuş faaliyeti 16 Mart 1990 tarihine kadar devam etmiştir<sup>504</sup>. Faaliyetine son verilen F-104 uçakları 26-27 Nisan 1991 tarihleri

<sup>500</sup> Hv.K.Trh.Ş., "6. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 196.

<sup>501</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-84 Thunder**, s. 56

<sup>502</sup> "162. Filo Komutanlığı" **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.208

<sup>503</sup> "161. Filo Komutanlığı 'Kartal-Yarasa Filo'", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.135

<sup>504</sup> Filonun F-16 uçakları ile modernizasyonu amacıyla filoya atamalı pilotlar gruplar halinde Akıncı/Ankara'da pilot oryantasyon kursuna tertip edilmiştir

arasında 9. Ana Jet Üs K.lığına devredilmiştir. 162. Filo 1 Mayıs 1991 tarihinde yapılan devlet töreni ile F-16 uçakları ile yeniden modernize edilmiştir<sup>505</sup>.

161. Filo K.lığı 18 yıl F-5 uçakları ile görev yaptıktan sonra 1983 yılında F-104G Starfighter uçağı ile modernize edilmiştir. Filo 18 pilot ile eğitime başlamış, 1983 yılı Aralık atamaları ile pilot sayısı 21 kişiye çıkarılmıştır. F-104 uçakları ile oldukça başarılı görev yapan 161. Filo K.lığı farklı zamanlarda yapılan Determination, Dragon Hammer, Demon Jazz tatbikatlarına ve NAFW uçuşlarına katılmıştır. Özellikle Display Determination ve Demon Jazz tatbikatlarında müttefik ülkelerin uçakları ile yapılan DART görevlerinde ve Elektronik Karşı Tedbirleri şartlarında yapılan önlemlerde önemli başarılar kazanılmıştır. 19 Haziran 1992 tarihinde ise 161. Filo F-16 Fighting Falcon uçakları ile modernize edilmiştir. F-104 uçakları ile uçuşlar 26 Nisan 1991 tarihinde sona ermiştir. Bu kapsamda pilotlar dönemler halinde oryantasyon eğitimine alınarak yeni uçak tipi ile ilgili yeterli eğitimden geçirilmiştir. 161. Filo K.lığının F-16 uçakları ile modernize edilmesi sonrasında 19 Haziran 1992 tarihinde açılış töreni yapılmıştır<sup>506</sup>.

1994 yılının Haziran ayında önce 161. Filo Lantirn<sup>507</sup> kabiliyeti kazanmış, 1999 yılının Temmuz ayında da 162. Filo Lantirn yeteneğine sahip olmuştur<sup>508</sup>.

BM Güvenlik Konseyi'nin 1 Nisan 1993 tarihinde BOSNA-HERSEK hava sahası üzerindeki hava sahası ihlallerine karşı tüm önlemlerin alınmasına ilişkin 816 sayılı kararın uygulanması görevi NATO'ya verilmiş ve T.C Hükümeti tarafından bu kararın desteklenmiştir. NATO tarafından 5. ATAF'ın Harekat Kontrolünde icra edilen DENY FLIGHT harekatına 6. Ana Jet Üs K.lığı filoları olan;

161. Filo K.lığı:

09.03.1994 – 17.7.1994

01.05.1998 – 08.10.1998

06.12.1999 – 16.05.2000 tarihleri arasında 3 dönem

---

<sup>505</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-104 Star Fighter**, s. 78

<sup>506</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-104 Star Fighter**, s. 75

<sup>507</sup> Lantirn Sistemi: takıldığı uçaklara gece alçak irtifada bir noktadan bir noktaya seyahat (seyrû sefer) ve bomba atış imkanı sağlayan elektronik sistemdir.

<sup>508</sup> “161. Filo Komutanlığı ‘Kartal-Yarasa Filo’”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.135-137

162. Filo K.lığı:

19.07.1993 – 07.11.1993

01.10.1996 – 17.4.1997 tarihleri arasında 2 dönem görev yapmıştır<sup>509</sup>.

1999 yılına kadar Hava Savunma rolünde görev yapan 162. Filo Komutanlığı, 1999–2000 yılları arasında Lantrin rolünde görev almış, ancak 2000 yılı Temmuz ayından itibaren rol değişikliği ile Hava Savunma rolüne tekrar geçiş olmuştur. Filonun Lantrin kabiliyetli uçakları 8. Ana Jet Üs 181. Filo Komutanlığına devredilmiştir<sup>510</sup>.

Türk Hava Kuvvetlerinin her hava şartında gece ve gündüz savaş yapabilme yeteneğine sahip olan 6. Ana Jet Üs Komutanlığı, aynı zamanda jet uçakları ile teçhiz edilen ilk üslerden birisidir. Halen konuşlu olduğu Bandırma Meydanı'nda görev yapmaya devam etmektedir.

---

<sup>509</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Bosna-Hersek ve Kosova Harekatı**, Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğü, Tarihsiz, Ankara, s. 4-1'den 4-19'a kadar

<sup>510</sup> "162. Filo Komutanlığı" **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.208

## 2.7. Yedinci Ana Jet Üs Komutanlığı

Türk Hava Kuvvetleri tarihinde Kütahya Meydanında görev yapan 7. Tayyare alayı ile günümüzde Malatya'da görev yapan 7. Ana Jet Üs Komutanlığının birlik ismi benzerliği dışında tarihsel bir bağlantısı bulunmamaktadır. Bu bağlantının olmadığına anlaşılması için 7. Tayyare Alayı tarihinin de incelenmesi uygun olacaktır.

### 2.7.1. Yedinci Tayyare Alayı Tarihi

Genelkurmay Bşk.lığının emri ile <sup>511</sup>25 Nisan 1947 tarihinde Kütahya'da 7. Tayyare Alayı teşkil edilmiştir. Personeli diğer hava birliklerinden alınmak suretiyle tamamlanmıştır. Tayyareleri Spitfire Mk.IX uçaklarından oluşmuştur. Bünyesinde 24 Tayyareli iki Tayyare Taburu, bir Uçaksavar Taburu, bir Yer Taburu, bir Oto Bölüğü, bir Muhabere Bölüğü, bir İrtibat Kıtası, bir Işıldak Takımı vardır. Alayın kuruluş günü olarak 01 Mayıs 1947 tarihi kabul edilmiştir<sup>512</sup>.

Cumhurbaşkanı İsmet İnönü adına Hv.K.K. Hv.Org. Zeki Doğan tarafından 18 Aralık 1949 tarihinde 7. Tayyare Alayı Komutanı Alb. Rahmi Uçarı'ya sancak verilmiştir. Genelkurmay Başkanlığı'nın 13 Aralık 1949 tarihli emriyle lagvı emredilen 3. ve 7. Alayları uygun olduğu takdirde yeniden teşkil edilmek üzere 11 Nisan 1950 tarihinde lagv edilmiştir<sup>513</sup>. 7. Tayyare Alayı tam olarak iki yılı bulmayan görev sürersi ile Türk Hava Kuvvetleri tarihi içinde en kısa hizmet süresine sahip birliktir. Birliğin İkinci Dünya Savaşı sonrasında İngiltere ve ABD'de alınana fazla miktarda uçağa kullanım yeri bulunması amacıyla kurulduğun değerlendirilmektedir. Kapatılmasında ise; şüphesiz ki Türk Hava Kuvvetlerinin Jet uçaklarına geçme kararı alması ve bu nedenle pervaneli uçakları envanterden çıkartmaya başlaması ve böylece de pilotlarını jet uçaklarına geçirme düşüncesi etkin olmuştur.

### 2.7.2. Yedinci Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihi

<sup>511</sup> Genelkurmay Başkanlığının 11 Mart 1947 tarih ve 73346 sayılı emri

<sup>512</sup> Komutanı Hava Müsteşarlığı'ndan Alaya atanan Kur. Alb. Gavsî Uçagök'tür. Daha sonra Alb. Seyfi Turagay ve Alb. Rahmi Uçarı, Komutanlık yapmıştır. **Türk Hava Kuvvetleri Birlik ve Müesseselerinin Tarihçesi**, s.54.

<sup>513</sup> Hv.K.Trh.Ş., "Hava Birlikleri Teşkilat, Lagv, İntikal (1940–2006 Yılları)", Dosya No. 60.

7. Ana Jet Üs K.lığı 26 Kasım 1962 tarihinde Erhaç / MALATYA Meydanında yeniden teşkil edilmiştir<sup>514</sup>.

10 Ağustos 1963 tarihinde Eskişehir 1. Hava Üs K.lığı emrindeki 113. Filo Komutanlığı F-100 uçakları<sup>515</sup> ile 12 Eylül 1963 tarihinde Diyarbakır 8. Hava Üs K.lığı emrindeki 182. Filo Komutanlığı F-84F/Q uçakları ile 7. Ana Jet Üs Komutanlığına katılarak teşkilattaki yerlerini almışlardır<sup>516</sup>. Üs, 12 Haziran 1963 tarihine kadar 7. Jet Üs Komutanlığı iken, bu tarihten itibaren 7. Ana Jet Üs Komutanlığı unvanını almış ve 3. Hava Kuvveti Komutanlığı'na bağlanmıştır<sup>517</sup>.

Kıbrıs'ta gerginliğin arttığı 1964 yılında, 182. Filo K.lığı 09 Ağustos 1964 tarihinde 9 uçakla İncirlik meydanından Kıbrıs Harekâtı'na iştirak etmiştir. Bu dönemde icra edilen Kıbrıs Harekâtı kapsamında, 36 saat 30 dakika muharebe uçuşu icra edilmiştir. Müteakiben 14 Ağustos, 15 Ağustos ve 17 Ağustos 1964 tarihlerinde Kıbrıs üzerinde muharebe keşif uçuşları yapılmıştır. Toplam olarak 183. Filo K.lığının Kıbrıs için sarf ettiği harp görevleri 45 saat 30 dakika/40 sortidir. Filo, 25 Ekim 1964 tarihine kadar münavebeli olarak 4'er tayyare halinde Adana'daki nöbetine devam etmiştir. 113. Filo k.lığı ise Malatya Meydanından katıldığı 1964 Kıbrıs Hava Harekâtı'nda 9 Ağustos 1964 tarihinde 11 uçak ile harekate katılmıştır<sup>518</sup>.

4 Nisan 1972 tarihinde Ana Jet Üs Komutanlıkları bünyesinde görev yapan Filo Komutanlıklarının isimlerinde değişiklik yapılmıştır. Türk Hava Kuvvetleri ve Üs Komutanlıkları açısından diğer bir kırılma noktası teşkil eden bu uygulama sonrasında 6. Ana Jet Üs K.lığında görev yapan;

113. Filo Komutanlığının ismi 171. Filo K.lığı

182. Filo K.lığının ismi 172. Filo K.lığı<sup>519</sup> olarak değiştirilmiştir.

---

<sup>514</sup> Hv.Kur.Alb. (1940-4) Nahit ÖZGÜR, 01 Ağustos 1963 tarihinde 7. Ana Jet Üs K.lığına tayin edilmiş ve 28 Ağustos 1963 tarihinde ayrılmıştır. Bu tarihten itibaren 7. Ana Jet Üs Komutanlığına Hv. Kur. Alb. Kenan Göker (1943-74) tayin edilmiştir.

<sup>515</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-100 Super Sabre**, s. 117

<sup>516</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-84 Thunder**, s. 62

<sup>517</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "7. Ana Jet Üs K.lığı Tarihiçesi", Dosya No. 197.

<sup>518</sup> Kurt, **a.g.e.**, s. 100-102

<sup>519</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-84 Thunder**, s. 56



1974 Kıbrıs Barış Harekatı'nda 171. Filo K.lığı 10 Haziran 1974 tarihinde Malatya'dan Adana'ya intikal etmiştir. 171. Filo K.lığı İncirlik Meydanından harekate katılmıştır. Harekat süresince 302 sorti yapılmıştır. Filo Kıbrıs Barış Harekatı'nın birinci ve ikinci safhalarına katılmış ve ana üssüne 29 Kasım 1974 tarihinde geri intikal etmiştir<sup>520</sup>. 172. Filo Komutanlığı ise intikal ettiği İncirlik Meydanından 13X F-100D/F uçağı ile 105 sorti hareket görevi icra etmiştir<sup>521</sup>. 7. Ana Jet Üs K.lığı Kıbrıs Barış Harekatı'ndan dolayı 15 Kasım 1983 tarihinde "Üstün Cesaret ve Feragat Madalyası" ile ödüllendirilmiştir<sup>522</sup>.

1978 yılına kadar F-100 uçakları ile görev yapan 171 ve 172. Filo Komutanlıkları F-4E Phantom uçaklarının Hava Kuvvetlerinin envanterine girmesiyle 1978 tarihinden itibaren iki aşamalı olarak bu uçaklar ile modernize edilmişlerdir<sup>523</sup>.

2 Kasım 1981 tarihinde 173. Filo Komutanlığı kurulmuş, böylece 7. Ana Jet Üs Komutanlığı 3 filo komutanlığı ile 2. Taktik Hava Kuvveti Komutanlığı'nın vurucu gücünün önemli bir kısmını meydana getirmiştir. 1 Temmuz 1994 tarihinden itibaren 171. Filo Av/Bombardıman rolünde, 172. Filo Av/Bombardıman Filo Komutanlığı rol değişikliğine uğrayarak Her Hava Önleme rolünde, 173. Filo Komutanlığı ise RF-4E uçakları ile teçhiz edilerek Taktik Keşif rolünde görev yapmaya başlamıştır<sup>524</sup>.

2000 yılından itibaren üs envanterinde görev yapan F-4E uçakları yapısal ve elektronik aksamaları modernizasyona tutulmuştur. Modernizasyon sonrasında F-4E 2020 ismi alan uçakları kazandıkları atış kabiliyetleri ile üssün vuruş gücünü arttırmıştır<sup>525</sup>.

30 Haziran 2004'de Hv.K.K.lığı tarafından verilen uygulama emri kapsamında 173. Filo Komutanlığı RF-4 keşif uçakları ve personelin Eskişehir'deki 113. Filo K.lığına intikal etmesiyle keşif rolü sona ermiştir. Aynı zamanda

<sup>520</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-100 Super Sabre**, s. 117

<sup>521</sup> "172. Filo Komutanlığı 'Şahin Filo'", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt:III, s.75

<sup>522</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-100 Super Sabre**, s. 117

<sup>523</sup> Nikolajsen, **a.g.e.**, s. 199-200

<sup>524</sup> "173. Filo Komutanlığı, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt:III, s.109

<sup>525</sup> "171. Filo Komutanlığı 'Korsan Filo'", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt:III, s.6.

Konya'daki 131. Filo K.lığı Erhaç'a intikal ederek 173. Filo K.lığı adı altında Av Bombardıman ve Eğitim Rolünde yeni mezun pilot teğmenlerin Harbe Hazırlık Eğitim görevlerini yerine getirmeye başlamıştır. 16 Ağustos 2004 tarihinden itibaren av bombardıman ve eğitim görevi ile görevlendirilen 173. Filo K.lığı Hava Kuvvetleri Komutanlığının F-4E uçucusu yetiştiren tek filosu görevine devam etmiştir. Yakın tarihte meydana gelen gelişmeler ve ortaya çıkan ihtiyaçlar kapsamında; 30 Temmuz 2007 tarihinde 173. Filo K.lığının 113. Filo K.lığından gelecek RF-4E uçaklarıyla teçhiz edilerek tekrar keşif rolünde görev yapmasına ve F-4E Harbe Hazırlık Eğitimlerinin 172. Filo K.lığı tarafından verilmesine karar verilmiştir<sup>526</sup>.

172. Filo K.lığı ile ilgili tarihi değişikliklerden biri de 2009 yılında gerçekleşmiştir. Hv.K.K.lığı envanterinde bulunan ve modernize kapsamı dışında bulunan 49XF-4E uçağının 2011 yılına kadar envanterden çıkarılması kararlaştırılmıştır. Bu kapsamda 26 Şubat 2009 tarihinde 172. Filo K.lığının geçici olarak söndürülmesi kararlaştırılmıştır. Filonun yapmakta olduğu görevler ve 172. Filo K.lığı envanterinde bulunan malzeme ve teçhizat 112. Filo K.lığına devredilmiştir<sup>527</sup>.

7. Ana Jet üs komutanlığı halen ilk kurulduğu Malatya meydanında görev yapmaktadır. Kuruluşundan bu güne kadar geçen süre içerisinde bir çok kez filo sayısı ve filolarının görev kapsamı değişmiştir. Günümüze 7. Ana Jet Üs Komutanlığı F-4E 2020 uçakları ile görev yapmaktadır.

---

<sup>526</sup> “173. Filo Komutanlığı, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt:III, s.109

<sup>527</sup> “172. Filo Komutanlığı ‘Şahin Filo’”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt:III, s.72

## 2.8. Sekizinci Ana Jet Üs Komutanlığı

8. Ana Jet Üs K.lığı 1947 yılında Erzincan Meydanı'nda kurulan 8. Tayyare Alayının devamıdır. İlk olarak jet uçakları ile donatılan 9. Ana Jet Üs K.lığından sonra 6. Ana Jet Üs. K.lığı ile birlikte ikinci olarak jet uçakları ile göreve başlayan 8. Ana Jet Üs K.lığı unvanına sahiptir. 8. Ana Jet Üs K.lığı tarihinin incelenmesine 8. Tayyare Alayı tarihinden başlanması gereklidir.

### 2.8.1. Sekizinci Tayyare Alayı Tarihi

04 Nisan 1947 tarihinde Erzincan 3. Hava Tümen Komutanlığı'na bağlı olarak, Erzincan'da 8. Tayyare Alay Komutanlığı, Balıkesir'de 9. Tayyare Alay Komutanlığı'nın kurulmuştur.<sup>528</sup> 8. Tayyare Alayının 1. ve 2. Tayyare taburları ikişer tayyare bölüğüne sahiptir ve Spitfire Mk.IX uçakları ile donatılmıştır<sup>529</sup>. Genelkurmay Başkanlığı'nın 4 Nisan 1947 tarihli emriyle lagv edilen 101., 102., 103. keşif gruplarının taktik keşif bölükleri Erzincan'a gönderilerek 8. Tayyare Alayının esas birliklerini teşkil etmişlerdir. 103. keşif grubunun karargâhı, 8. Tayyare Alay Karargâhını kurmuştur. Alayın 4'ncü bölüğü yeniden teşkil edilmiştir<sup>530</sup>.

101. Keşif Grup Karargâhı, 2. Hava Tümen karargâhının nüvesini teşkil etmiş, karargâh için gerekmeyen fazla kısımlar 8. ve 9 Alay karargâhlarında istihdam edilmiştir<sup>531</sup>.

1947 yılında 8. Tayyare Alayı Erzincan'dadır. Alayda Alb. Rahmi Uçarı (1341–1887) ve daha sonra Alb. Enver Akoğlu (1337–305) komutanlık yapmışlardır. Bünyesinde Hurricane uçakları vardır.

1. Tayyare Tabur K. Bnb. Sedat Ongüver, 2. Tayyare Tabur K. Bnb. Sadi Atikkan'dır. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü adına Hv. K.K.Orgeneral Zeki Doğan

<sup>528</sup> Genelkurmay Başkanlığının 4 Nisan 1947 tarih 73364 sayılı emri. **Türk Hava Kuvvetleri Birlik ve Müesseselerinin Tarihçesi**, s.57.

<sup>529</sup> Nikolajsen, **a.g.e.**, s.289

<sup>530</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “Önemli Belgeler Dosyası”, HVOI, 4 Nisan 1947 Tarihli 3. Hava Tümeni'nin Teşkili Hak. Evrk. No. 37, s. 1-6.

<sup>531</sup> Tümen teşkili için 1946 yılında Hava Kuvvetlerince yapılan teklif Genelkurmay Başkanlığı'na olumlu karşılanmış, 2., 4. ve 8. Tayyare Alayları, 3. Mıntıka Depo Amirliği ve Malatya Uçak Fabrikası Tümen kuruluşuna verilmiştir. **Hv.K.Trh.Ş.**, “8. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi”, Dosya No. 198.

tarafından 25 Kasım 1949 tarihinde, 8. Alay Komutanı Alb. Tekin Arıburun'a Alay Sancağı verilmiştir.<sup>532</sup> 1949 yılı Ocak ayında Alayın tüm uçar birlikleri ABD yardımıyla temin edilen P-47 uçaklarıdır<sup>533</sup>.

### 2.8.2. Sekizinci Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihi

23 Mart 1951 tarihinden itibaren Türk Hava Kuvvetlerinde Üs teşkilatına geçiş ile birlikte Erzincan Meydanında konuşlu olan 8. Tayyare Alayının adı 8. Hava Üs Komutanlığı olarak değiştirilmiştir. 8. Hava Üssüne bağlı olarak 181. ve 182. Filo komutanlıkları tesis edilmiştir<sup>534</sup>.

Genelkurmay Başkanlığının 23 Haziran 1952 tarihli emirleriyle Erzincan'da bulunan 3. Hava Kuvveti ve 8. Hava Üssü Diyarbakır'a aynı zamanda intikali emredilmiştir. O tarihlerde Diyarbakır'da bulunan 2. Tayyare Alayının lagv edilmesi ile boşalan meydanadaki mevcut tesis ve binalara 8. Tayyare Alayı, 3. Hava Kuvveti K.lığı<sup>535</sup> karargâhı ile paylaşımlı olarak yerleşmiştir<sup>536</sup>.

8. Hava Üs K.lığı ilk olarak jet uçakları ile donatılan 9. Hava Üs K.lığından sonra 6. Hava Üs K.lığı ile birlikte jet ile donatılan ikinci hava üssü olmuştur. 1953 yılında 181, 182 ve 183'ncü Filolarda toplam 75 adet F-84G uçağı görev yapmaktadır<sup>537</sup>.

F-84 uçaklarının gelişiyle birlikte Filo K.lıklarında "Akrotimler" oluşturulmuştur. Bu kapsamda, 8. Ana Jet Üs K.lığı akrotimi "Akrep" ismiyle 181. Filo K.lığında 1952 yılının son aylarında kurulmuştur<sup>538</sup>. Bu tim 1958 yılı sonlarına

---

<sup>532</sup> "171. Filo Komutanlığı 'Korsan Filo'", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt IV, Hv. K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğünün 44 Sayılı Yayınıdır, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut/Ankara, 2009, s.5.

<sup>533</sup> Nikolajsen, **a.g.e.**, s.290

<sup>534</sup> Genelkurmay Başkanlığı'nın 30 Eylül 1952 tarih 130387 sayılı emri

<sup>535</sup> Daha sonra bu Komutanlığın, 2. Taktik Hava Kuvveti Komutanlığı adıyla o günkü karargâh binasına taşınması ve yeni yapılan tesis ve binalarla daha iyi yerleşme imkânlarına kavuşması sağlanmıştır.

<sup>536</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "8. Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 198.

<sup>537</sup> Her bir filoda 25 adet olmak üzere toplam 75 F-84G uçağı vardır. Eğitimi İrtibat Kıt'a K.lığında 6 adet T-11 Eğitim uçağı ve 6 adet T-33 jet eğitim uçağı bulunmaktadır. Hizmet dışı bırakılan 13 P-47 uçağı ise kadro fazlası olarak gözükmektedir. Kaymaklı, **a.g.e.**, Cilt:IV, s. 123

<sup>538</sup> Akrotimin kuruluşunda; tim lideri, aynı zamanda Filo'nun Komutanı Hv.Pl.t.Bnb. Fevzi ARSIN, 2 numarası Hv.Pl.t.Ütğm. Orhan GÜNGÖR, 3 numarası Hv.Pl.t.Yzb. Yekta ÖZDORA ve 4 numarası Hv.Pl.t.Bçvş. Hüseyin BORAZAN'dır.

kadar görev yaptıktan sonra Hv.K.K.lığının emri gereği akrotim uçuşlarına son vermiştir<sup>539</sup>. Akrep Akrotimi tarafından 18 Mart 1958 tarihinde gerçekleştirilen Filo Mübadelesi kapsamında Pakistan’da hava gösterisi icra edilmiştir. Timin son gösterisi ise 01 Haziran 1958 tarihinde gerçekleştirilen Hv.K.K.lığı kuruluş günü etkinlikleri kapsamında Diyarbakır’da olmuştur<sup>540</sup>.

1959 yılında askeri yardım kapsamında Türk Hava Kuvvetleri envanterine dahil edilen “V” kanatlı F-84F uçakları aynı yıldan itibaren 8. Ana Jet Üs K.lığına tahsis edilmeye başlanmıştır. Filolar içinde önce 181. Filo K.lığı, daha sonra sırasıyla 183. ve 182. Filo K.lıkları F-84F uçakları ile modernize edilmiştir<sup>541</sup>.

15 Ağustos 1962 tarihinde Irak Hava Kuvvetleri’ne ait tayyarelerin hudut ihlali yapıp, Biskan köyüne bomba atması üzerine, 16 Ağustos 1962 tarihinde mütecavize karşılık vermek üzere 181. Filo K.lığından 2xF-84F ve 182. Filo K.lığından 2xF-84F uçağı havalandırarak, tekrar Biskan bölgesi üzerinde görülen Irak uçaklarından IL-28 tipi 6540 numaralı uçağı ateş açarak düşürmüş, bunun üzerine Irak ihlalleri son bulmuştur<sup>542</sup>.

181. Filo, Kıbrıs’ta gerginliğin arttığı 1964 yılında, 09 Ağustos 1964 tarihinde 9 uçakla İncirlik meydanından Kıbrıs Harekâtı’na iştirak edilmiştir. Bu dönemde icra edilen Kıbrıs Harekâtı kapsamında, 36 saat 30 dakika muharebe uçuşu icra edilmiştir. Müteakiben 14 Ağustos, 15 Ağustos ve 17 Ağustos 1964 tarihlerinde Kıbrıs üzerinde muharebe keşif uçuşları yapılmıştır. Toplam olarak 181. Filo K.lığının Kıbrıs için sarf ettiği harp görevleri 45 saat 30 dakika/40 sortidir. Filo, 25 Ekim 1964 tarihine kadar münavebeli olarak 4’er tayyare halinde Adana’daki nöbetine devam etmiştir<sup>543</sup>.

13 Mart 1963 tarihinde 182. Filo K.lığı F-84F uçakları ile Diyarbakır’dan 7. Ana Jet Üs K.lığı Erhaç/Malatya’ya daimi olarak intikal etmiştir. İntikal tarihi Üs

---

<sup>539</sup> Son Timin lideri Hv.Plt.Yzb. Yusuf ÖZER, 2 numarası Hv.Plt.Ütğm. Ahmet KOCABAŞ, 3 numarası ise Hv.Plt.Bçvş. Salih BİLGİ’dir.

<sup>540</sup> **Türk Hava Kuvvetlerinde Akrotim**, s. 32-35

<sup>541</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-8 Thunder**, s. 61

<sup>542</sup> Levent Başara, “Irak Uçaklarını Nasıl Düşürdük”, **Kanatlar Dergisi**, Mayıs-Haziran 2003, s. 90-95

<sup>543</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-8 Thunder**, s. 62

tarihçesinde 10 Eylül 1963 olarak yer almaktadır. Bu tarihten itibaren 8. Ana Jet Üs K.lığı iki filolu (181 ve 183) bir üs haline gelmiştir<sup>544</sup>.

1966 yılında F-84Q uçaklarının gelmesi ile F-84F ve F-84Q uçakları 1972 yılına kadar 181. Filo K.lığı tarafından birlikte kullanılmıştır. 01 Ağustos - 10 Ekim 1969 tarihleri arasında 181. Filo K.lığı Türk-Irak hududunu korumak amacıyla özel olarak görevlendirilmiş, bu kapsamda başarılı görevler icra edilmiştir. Bu arada, 8. Ana Jet Üs K.lığında 1952 yılında teşekkül ettirilen 183. Filo K.lığı, F-102 uçaklarının envantere girmesi ile 4. Ana Jet Üs K.lığı/Akıncı (Mürted)'e intikal ettirilerek, bu üssün bünyesinde görev yapmaya başlamıştır. Bunun neticesinde, 181. Filo K.lığı 1973 yılına kadar üssün tek Filosu (İrtibat Kıt'a K.lığı hariç) olarak görev yapmaya devam etmiştir<sup>545</sup>.

Bu dönem zarfında, 1972 yılı sonunda 181. Filo K.lığına tahsisli bulunan F-84F Av-Bombardıman uçakları servis dışı kalmış ve Filo, dış yardımla alınan F-100C (tek kişilik, 18 adet) ve F-100F (çift kişilik, 2 adet) uçakları ile modernize edilmiştir<sup>546</sup>. 181. Filo K.lığı, modernizasyonuna tabi tutulduktan sonra, 25 Kasım 1972 tarihinden 01 Ağustos 1985 tarihine kadar F-100 C/D/F uçaklarını uçurmuştur. 24 Temmuz 1973 tarihinde 184. Keşif Filo K.lığı<sup>547</sup> 8. Ana Jet Üs K.lığına bağlanmıştır<sup>548</sup>.

4 Nisan 1972 tarihindeki "Hava Birliklerinin Yeniden Numaralandırılması" emri kapsamında 4. Ana Jet Üs k.lığında görev yapan 183. Filo K.lığının adı 182. Filo K.lığı olmuştur. 182. Filo, 26 Eylül 1979 tarihinde tekrar 27+4 F-100D/F tipi

---

<sup>544</sup> 182. Filo K.lığı 1972 yılında 1972 Filo .lığı adını almış ve 2009 yılında geçici olarak söndürülmüştür. "172. Filo Komutanlığı 'Şahin Filo'", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt:III, s.75, Nikolajsen, **a.g.e.**, s. 292-293

<sup>545</sup> "182. Filo Komutanlığı 'Atmaca Filo'", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt IV, Hv. K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğünün 44 Sayılı Yayımıdır, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut/Ankara, 2009, s.298

<sup>546</sup> Hv.K.K.lığının 20 Kasım 1972 gün ve 0905BHRk.Hv.Svn.D.: 1251-1378-72/Slh.Sis.fi. sayılı emri

<sup>547</sup> 184'ncü Taktik Jet Keşif Filo K.lığı 15 Mayıs 1957 tarihinde Eskişehir'de kurulmuştur. İlk Filo Komutanı olan Kd.Bnb. Ziya Aydın'dır. 17 Mayıs 1958 tarihinde 184'ncü Taktik Jet Keşif Filo K.lığı Diyarbakır'a nakledilerek 3'ncü Tak.Hv.K.K.lığına (1972 yılında 2. Tak.Hv.K.K.lığı unvanını almıştır) direkt bağlı olarak göreve başlamıştır.1 Eylül 1973 tarihinde Filo, 8. Ana Jet Üs K.lığına bağlanarak görevlerine devam etmiştir.

<sup>548</sup> Hv.K.K.lığının 24 Temmuz 1973 gün ve Hrk.D.:1700-1064-73/Hrk.ş sayılı emri gereği. **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-8 Thunder**, s. 63

Av-Bombardıman uçağı ile Diyarbakır 8. Ana Jet Üs K.lığına 182. Filo olarak intikal etmiştir<sup>549</sup>.

Diyarbakır pistinin onarımı nedeniyle 10 Haziran 1974 tarihinde Batman'a intikal eden 181. Filo K.lığı, 16 Temmuz 1974 tarihinde Batman'dan 4 uçağını İncirlik Meydanına, 14 uçağını Antalya Meydanı'na intikal ettirmiştir. 16 Temmuz – 19 Eylül 1974 tarihleri arasında bu meydanlardan Kıbrıs Barış Harekâtına iştirak etmiştir. Geri intikal 19 Eylül 1974 günü tamamlanmıştır. Bu dönemde, 8. Ana Jet Üs K.lığının ikinci Filosu, 184. Taktik Keşif Filo K.lığı (RF-84F) da İncirlik Meydan kalkışlı olarak 181.00 saat 103 sorti foto ve göz keşfi görevlerini icra etmiştir<sup>550</sup>.

1984 yılında 181.Filo K.lığının F-4 modernizasyonuna tabi tutulması planlanmıştır<sup>551</sup>. Çok kısa bir süre sonra, 181.Filoda 1985 yılında F-4 yerine F-104 modernizasyon süreci yaşanmıştır. 01 Ağustos 1985 tarihinden itibaren 23 Ocak 1986 tarihine kadar F-104G uçakları ile uçulmuştur. 1986 yılında, Kanada'dan 44 adet CF-104G ve 6 adet CF-104D olmak üzere toplam 50 uçağın Türkiye'ye verilmesi üzerine, 23 Ocak 1986'dan 05 Şubat 1994 tarihine kadar CF-104G/104D uçakları ile başarılı uçuşlar ve harekât görevleri icra edilmiştir. 181. Filo K.lığı envanterinde bulunan CF-104 uçaklarını 17 Mayıs 1990 tarihinde 182. Filo K.lığına devretmiştir. 162. Filo K.lığı envanterinde bulunan F-104G uçakları da filo envanterine girmiştir<sup>552</sup>. 182. Filo K.lığı da 1985 yılında CF-104 uçakları ile modernize edildi<sup>553</sup>.

1994 yılı Şubat-Eylül ayları arasında F-16 modernizasyon eğitimleri nedeniyle 181. Filo'da Filoda uçuş yapılmamış, eğitimlerin tamamlanmasını takiben

---

<sup>549</sup> <sup>549</sup> “182. Filo Komutanlığı ‘Atmaca Filo’”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.298

<sup>550</sup> “181. Filo Komutanlığı ‘Pars Filo’”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt IV, Hv. K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğünün 44 Sayılı Yayımıdır, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut/Ankara, 2009, s.154

<sup>551</sup> Filo K.lığından bazı uçuculara F-4 H/H'lık eğitimi verilmişse de Mısır Hv.K.K.lığından tedarik edilecek F-4'lerin çeşitli nedenlerle Türk Hv.K.K.lığı envanterine dahil edilememesi üzerine aynı uçucular tekrar F-100 uçağında uçmaya devam etmiştir.

<sup>552</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-104 Star Fighter**, s. 90

<sup>553</sup> Nikolajsen, a.g.e., s. 171

05 Ekim 1994 tarihinde Türkiye'nin en doğusundaki 181. Filo'da F-16'lar uçmaya başlamıştır<sup>554</sup>. 184. Filo Komutanlığı ise 18 Temmuz 1994 tarihinde kapatılmıştır<sup>555</sup>.

181. Filo K.lığı 05 Ekim 1994 tarihinden 03 Temmuz 2000 tarihine kadar F-16C/D Blok 40 uçakları ile uçmuştur. 03 Temmuz 2000 tarihinde Hv.K.K.nının da katıldığı bir tören ile F-16C/D Blok 40 Lantrn uçakları ile görev yapmaya başlamıştır. Böylece 181. Filo K.lığı, 161. Filo K.lığından sonra ikinci Lantrin filosu olmuştur<sup>556</sup>.

BM Güvenlik Konseyi'nin 1 Nisan 1993 tarihinde BOSNA-HERSEK hava sahası üzerindeki hava sahası ihlallerine karşı tüm önlemlerin alınmasına ilişkin 816 sayılı kararın uygulanması görevi NATO'ya verilmiş ve T.C Hükümeti tarafından bu kararın desteklenmiştir. NATO tarafından 5. ATAF'ın Harekat Kontrolünde icra edilen DENY FLIGHT harekatına 8. Ana Jet Üs K.lığı filoları olan;

181. Filo K.lığı:

03.05.1996 – 01.10.1996

20.09.1997 – 01.05.1998 tarihleri arasında olmak üzere iki kere,

182. Filo K.lığı:

08.10.1998 – 13.04.1999

05.05.2001 – 07.08.2001 tarihleri arasında olmak üzere iki kere iştirak etmiştir<sup>557</sup>.

Günümüzde Diyarbakır Meydanı'na konuşlu olarak görevine devam eden 8. Ana Jet Üs K.lığı, tarihi boyunca Hv.K.K.lığı tarafından sürekli modernizasyona tabi tutulmuş ve dönemin en modern uçakları ile teçhiz edilmiştir. Halen Lantrin uçak filolarından birisine sahip olması Üssün Türk Hava Kuvvetleri açısından önemini vurgulamaktadır.

---

<sup>554</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-104 Star Fighter**, s. 91

<sup>555</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-8 Thunder**, s. 73

<sup>556</sup> “181. Filo Komutanlığı ‘Pars Filo’”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.156

<sup>557</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Bosna-Hersek ve Kosova Harekatı**, Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğü, Tarihsiz, Ankara, s. 4-1'den 4-19'a kadar



## 2.9. Dokuzuncu Ana Jet Üs Komutanlığı

9. Ana Jet Üs K.lığı Türk Hava Kuvvetleri'nin ilk jet üssü olma özelliğine sahiptir. 29 Mart 1952 tarihinde ilk jet uçakları olan F-84G uçaklarını teslim almıştır. 9. Ana Jet Üs K.lığı Türk Hava Kuvvetleri tarihindeki 9. Tayyare Alayının devamıdır. 1951 yılında üs teşkilatına geçiş ile birliğin ismi hava üssü olarak değiştirilmiştir. Bu sebeple 9. Ana Jet Üs K.lığı tarihinin 9. Tayyare Alayı tarihi ile birlikte incelenmesi gerekmektedir.

### 2.9.1. Dokuzuncu Tayyare Alay Komutanlığı Tarihi

9. Tayyare Alayının temeli 1934 yılında Eskişehir Hava Okulu'nda kurulan Tatbikat Bölüğü'ne dayanmaktadır. Tatbikat Bölüğü 1938 yılında Tatbikat Tabur olarak teşkil edilmiştir. 1940'da anılan Taburun 1. Tayyare Bölüğü Westland Lysander uçakları ile teçhiz edilerek Keşif Bölüğü haline getirilmiştir. Aynı yılın Haziran ayında Yeşilköy'e intikal ettirilerek orada yeniden kurulan Keşif Taburunun, 1. Bölüğünü teşkil etmiş ve Tabur 1941 Mart ayında Çorlu'ya intikal ederek 5. Tayyare Alayı'nın kuruluşuna girmiştir<sup>558</sup>.

1942 yazında 5. Tayyare Alayının Karargâhı ve Av Taburu Bursa'ya intikal ederek yeniden müstakil bir Av Alayı haline getirilmiştir. Keşif Bölüğü Balıkesir Meydanına intikal ettirilerek başlangıçta müstakil 102. Keşif Bölüğü teşkil etmiştir<sup>559</sup>.

1943 senesinde bir Hurricane Bölüğü verilerek 101. Keşif Taburu ve sonradan da bağlı birlikler verilerek 102. Keşif Grubu ismini almıştır. 1947 senesi Mayıs ayında 102. Keşif Grubunun ismi ve 9'ncü Bombardıman Alayı olarak Albay Zeki Belgin kumandasında yeniden organize edilmiştir<sup>560</sup>. 1947 yılında 9. Tayyare Alayının 1. Tayyare Taburu Vultee V-11 BGT<sup>561</sup> uçakları ile teçhiz edilmiş iken, 2.

<sup>558</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Birlik ve Müesseselerinin Tarihçesi**, s.60.

<sup>559</sup> Kaymaklı, a.g.e., Cilt:III, s. 175

<sup>560</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Birlik ve Müesseselerinin Tarihçesi**, s.60.

<sup>561</sup> Vultee V-11 GBT Uçakları: Keşif bombardıman uçağıdır. 1936 yılında A.B.D.'de incelemelerde bulunan Türk heyeti tarafından Vultee V-11GB uçakları beğenilmiş ve satın alınmasına karar verilmiştir. Heyette yer alan Yzb. Enver AKOĞLU'nun fikirleri doğrultusunda tadil edilen uçaklara Türkiye'ye özel anlamında "T" harfi eklenerek Vultee V-11GBT adı verilmiştir. Milli bütçe imkanları ile alınan uçaklar Breguet-XIX-7 uçaklarının yerini almıştır. İlk üç uçak 1937 yılında kalamı 1938 yılında envantere girmiştir. Vultee V-11GBT uçakları başlangıçta Diyarbakır 2. Tayyare Alayı'na bağlı 27., 28., 44. ve 48. Tayyare Bölük'lerine görev yapmıştır. 1944'de Kütahya'da

Tayyare Taburu 3. Tayyare Bölüğü Hurricane Mk.IIC/R keşif uçakları ile, 4. Tayyare Taburu ise Westland Lysender Keşif tayyareleri ile görev yapmaktadır<sup>562</sup>.

İkinci Dünya Savaşı'nın ortalarında (1942'de) savaşa girildiği takdirde, orduların yakın hava desteğini yapmak amacıyla av-keşif ve av-bombardıman grupları teşkil edilmiştir. Genelkurmay Başkanlığının 4 Nisan 1947 tarihli emriyle bu keşif grupları lagv edilerek yeni teşkil edilecek tayyare alaylarının çekirdeğini meydana getireceklerdir. Bu kapsamda 9'ncü Üs, 9'ncü Alay olarak bu esasa göre teşkil edilmiştir.<sup>563</sup>

1 Nisan 1948 tarihinde 9. Tayyare Alayı P-47 uçakları ile modernize edilmiştir. Alayın her iki taburu da P-47 uçakları ile görev yapmaya başlamıştır. Böylece alay keşif görevinden av-bombardıman görevine geçmiştir<sup>564</sup>.

24 Kasım 1949 tarihinde Cumhurbaşkanı İsmet İnönü adına Hv. K.K. Org. Zeki Doğan, sancağı Alay Komutanı Ragıp Öniz'e teslim etmiştir<sup>565</sup>.

## 2.9.2. Dokuzuncu Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihi

9. Tayyare Alayı 1951 yılında Tugay seviyesine çıkarılarak F-84G uçakları ile modernize edilmiştir ve 9'ncü Hava Üssü adını almıştır. 1953 yılında unvanı 9'ncü Ana Jet Üs olarak değiştirilmiştir. 30 Eylül 1952 tarihinde verilen emir ile 2. Hava Kuvvet K.lığına bağlı 6. ve 9. Ana Jet Üs K.lıkları 1. Hava Kuvvet Komutanlığı'na Bağlanmıştır. Bu emir 6 Kasım 1952 tarihinden itibaren uygulanmıştır.<sup>566</sup>

---

konuslu bulunan 101. ve 103. Keşif Bölük'lerine görevlendirilen uçaklar, 1947-1948 yılları arasında Balıkesir 9'uncü Tayyare Alayına bağlı 1. ve 2. Tayyare Bölük'lerde de görev yapmıştır. Vultee V-11GBT uçakları 1948 yılında P-47 uçaklarını geliştiren sonra hizmet dışı bırakılmıştır. Dünyanın ilk kadın savaş pilotu Sabiha GÖKÇEN 17-22 Haziran 1938 tarihleri arasında gerçekleştirdiği Balkan Turuna turunu TC-SGD ismi ile kayıtlı Vultee V-11 GBT uçağı ile yapmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1912-2009**, s. 92

<sup>562</sup> Nikolajsen, **a.g.e.**, s. 289

<sup>563</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "9'ncü Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 199.

<sup>564</sup> Nikolajsen, **a.g.e.**, s. 289

<sup>565</sup> 1948 senesinin Kasım ayında Alb. Zeki Belgin'in 3. Bombardıman Alay Komutanlığına tayini ile 9. Alaya Alb. Ragıp Öniz tayin edilmiştir. Alay, harbe hazırlık eğitimini tamamlayarak sancak almaya hak kazanmıştır. **Türk Hava Kuvvetleri Birlik ve Müesseselerinin Tarihçesi**, s.60.

<sup>566</sup> Genelkurmay Başkanlığı'nın 30 Eylül 1952 tarih 130387 sayılı emri. **Hv.K.Trh.Ş.**, "9'ncü Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 199.

9. Ana Jet Üs K.lığı 1952 yılında itibaren F-84G jet uçakları ile donatılmaya başlanmıştır. Bu sebeple 9. Ana Jet Üs k.lığı Türk Hava Kuvvetlerinin ilk jet üssü olma özelliğine sahiptir. İlk jet uçakları olan T-33 Jet Eğitim uçakları<sup>567</sup> 27 aralık 1951 tarihinde İstanbul'a gemi ile getirilmiştir. Burada montajları ve test uçuşları yapılan iki uçak , ilk jet pilotları olan Yzb. Lütfü Gündoğdu ve Yzb. Ali Tekin tarafından uçurularak 9. Ana Jet Üs K.lığına götürülmüştür<sup>568</sup>.

İlk Jet Savaş uçağı olan ilk 8 F-84 G uçağı ise 29 Mart 1952 tarihinde uçarak 9. Ana Jet Üs K.lığına getirilmiştir. Bu uçaklar ile ilk olarak 193. Filo Komutanlığı jet uçakları ile teçhiz edilmeye başlanmıştır<sup>569</sup>. 30 Nisan – 20 Mayıs 1952 tarihleri arasında gelen 17 uçak ile filonun uçak sayısı 25'e yükselmiştir. Daha sonra gelen uçaklarla 191 ve 192. Filoların jet uçakları ile donatılmasına başlanmıştır. 9. Ana Jet Üs K.lığının tüm filolarının 25'er adet F-84G uçağı ile donatılması 8 Ekim 1952 tarihinde tamamlanmıştır<sup>570</sup>.

9. Ana Jet Üs K.lığını jet uçaklarına geçtiği dönemde Üssün komuta kademesi aşağıda olduğu gibidir.

- |                        |   |
|------------------------|---|
| 9. Ana Jet Üs Komutanı | : Tuğg. Enver AKOĞLU <sup>571</sup>                             |
| 99. Uçuş Grup Komutanı | : Kur.Alb. Bedii Kireçtepe                                      |
| 191. Filo Komutanı     | : Kur.Bnb. Muhsin Batur <sup>572</sup>                          |
| 192. Filo Komutanı     | : Kur.Bnb. Muzaffer Sanal                                       |
| 193. Filo Komutanı     | : Kur.Yb. Süleyman Tulgan <sup>573</sup> , dir <sup>574</sup> . |

<sup>567</sup> Türk Hava Kuvvetlerinin ilk jet uçakları 51-4058 ve 51-4059 seri numarasına sahip olan T-33A uçaklarıdır.

<sup>568</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri T-33 Silver Star**, s. 33

<sup>569</sup> Nikolajsen, **a.g.e.**, s. 139

<sup>570</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, Cilt:IV, s. 111

<sup>571</sup> **Enver Akoğlu**, (Emekli Hava Korgeneral) Türk Hava Kuvvetlerinin en faneleşmiş pilotudur. Nev-i şahsına münhasir bir kişiliğe ve olağan üstü bir uçuş yeteneğine sahip olan Enver Akoğlu daha yüzbaşı rütbesinde iken Atatürk'ün emri ile tek başına uçak seçmek ve almak ile görevlendirilmiştir. Avrupa ve ABD'de yaptığı incelemeler sonrasında Vultee V-11 GBT ve Martin 139 WT uçaklarının alımı yapılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Rifat Uçarol, **Büyük Türk Havacılarından Enver AKOĞLU(1898-1962)**, Hava Harp Okulu yayınları, İstanbul, 1990

<sup>572</sup> **Muhsin Batur**, (E.Hv.Org.)11. Hv.K.Komutanıdır. 29 Ağustos 1969 ile 30 Ağustos 1973 yılları arasında 4 yıl Hava Kuvvetleri Komutanı olarak görev yapmıştır.

<sup>573</sup> **Süleyman Tulgan**, (E.Hv.Tümğ.) 8. Hv.K.Komutanıdır. 01 Haziran 1961 ile 19 Haziran 1961 tarihleri arasında 18 gün Hava Kuvvetleri Komutanlığı yapmıştır.

<sup>574</sup> Kaymaklı, **a.g.e.**, Cilt:IV, s. 111

1953 kadro ve kuruluşu göre 9. Ana Jet Üs k.lığında görev yapan uçucu birliklerin tayyare kadroları şöyledir;

- Eğitim İrtibat Kıt'a K.lığında 4 Adet T-11 ve 6 Adet T-33
- 191. Filo K.lığında 25 Adet F-84G
- 192. Filo K.lığında 25 Adet F-84G
- 193. Filo K.lığında 25 Adet F-84G<sup>575</sup>

191. Filo K.lığı 1960-1964 yılları arasında F-84F, 1965-1968 yılları arasında ise F-84Q uçakları ile modernize edilmiştir. Hv.K.K.lığının 7 Mart 1968 tarihili emri ile<sup>576</sup> 191. Filo K.lığı 10 Haziran 1968 tarihinde Akıncı (Mürted) Meydanına intikal ederek 4. Ana Jet K.lığının kuruluşuna girmiş ve 9. Ana Jet Üs K.lığı ile idari bağlantısı kalmamıştır<sup>577</sup>.

193. Filo K.lığı, 1961 yılında 9'ncü Üs bünyesinden ayrılarak Konya Meydanında 3. Hava Üs Komutanlığı adı altında müstakil bir birlik olmuştur<sup>578</sup>.

192. Filo, F-84G uçakları ile teçhiz edilmesinden sonra RF-84F uçaklarını da bünyesine alarak Av ve Keşif rolünü birlikte yürütmüştür. 1965 yılından itibaren F-84F, 1970 yılından itibaren RF-5 uçakları ile modernize edilerek en son F-5 uçağı ile 25 Haziran 1975 tarihine kadar uçulmuştur<sup>579</sup>.

4. Ana Jet Üs K.lığında görev yapmakta olan 141. Filo K.lığı ise Hv.K. K.lığının 16 Mart 1967 tarihli emri<sup>580</sup> ile 9 Ağustos 1967 tarihinde, envanterinde bulunan 20 adet F-104G uçağı ile birlikte Akıncı Meydanından Balıkesir'e intikal ettirilmiş ve 9. Ana Jet Üs K.lığı bağılı olmuştur<sup>581</sup>.

---

<sup>575</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "9'ncü Ana Jet Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 199. Nikolajsen, **a.g.e.**, s. 291'de Eğitim İrtibat Kıt'a K.lığında görev yapan uçak tipleri belirtilmiş ancak uçak sayısı verilmemiştir.

<sup>576</sup> Hv.K.K.lığının 7 Mart 1968 gün ve Per.: 4031-3548-68/ Sb.1 sayılı emri

<sup>577</sup> 191. Filo K.lığı aynı yıl içinde F-102A uçakları ile modernize olmuştur. Yıl sonuna kadar 18 adet F-102A, 2 adet TF- 102A olmak üzere toplam 20 uçak filonun bünyesine katılmıştır. Anılan uçakların Hv.K.K.lığına devir töreni ise 15 Ekim 1968 tarihinde 4. Ana Jet Üs K.lığında yapılmıştır. 191. Filo k.lığının adı 1972 yılında 141. Filo K.lığı olarak değiştirilmiştir. **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-84 Thunder**, s. 77

<sup>578</sup> 193. Filo 1972 yılında 131. Filo adını almıştır. "131. Filo Komutanlığı", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt II**, s.5.

<sup>579</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-5 Freedom Fighter**, s. 106

<sup>580</sup> Hv.K. K.lığının 16 Mart 1967 gün ve HRK.: 8110-262-67/Hrk. sayılı intikal direktifi

<sup>581</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-104 Star Fighter**, s. 103

1968 yılında 9. Ana Jet Üs k.lığı bünyesinde 141. Filo Komutanlığı F-104G uçakları ile 192. Filo K.lığı ise F-84F/Q uçakları ile görev yapmaktadır<sup>582</sup>.

4 Nisan 1972 tarihindeki “Hava Birliklerinin Yeniden Numaralandırılması” emri kapsamında 9. Ana Jet Üs K.lığında görev yapan 141. Filo K.lığının adı 191. Filo K.lığı olarak değiştirilmiştir<sup>583</sup>. 192. Filo komutanlığının isminde bir değişiklik yapılmamıştır.

191. Filo Komutanlığı 16 Temmuz 1974 tarihinde Mürtet’e intikal ederek buradan Kıbrıs Barış Harekâtına katılmıştır<sup>584</sup>.

21 Ekim 1975 tarihinde 9. Ana Jet Üs K.lığı bünyesinde 12 pilot ile 193. Filo K.lığı teşkil edilmiştir. 193. Filo 17 Kasım 1975 tarihinde faaliyetine başlamıştır. 28-29 Haziran 1976 tarihinde 192. Filoda bulunan RF-5A uçakları Bandırma’ya 162. Filo K.lığına intikal etmiş ve 192. Filo K.lığı kapatılmıştır. 193. Filo ise 192. Filo olarak isim değişikliğine uğramış ve filo F-104S uçakları ile görevine devam etmiştir. Dolayısıyla burada isim değişikliği yanında bir de görev değişikliği söz konusudur<sup>585</sup>.

1984 Haziran ayında, 142. Filo K.lığının F-104G Starfighter uçakları 192. Filo K.lığına, 192. Filo K.lığının envanterinde bulunan F-104S uçakları da 191. Filo K.lığına devretmiştir. Böylece, 191. Filo K.lığı tek F-104S Filosu haline gelmiştir<sup>586</sup>. 1987 yılında, 4. Ana Jet Üs K.lığının F-16 uçakları ile modernizasyonu kapsamında, 4. Ana Jet Üs bünyesindeki F-104G uçaklarından 19 adedi 191. Filo K.lığına tahsis edilmiştir<sup>587</sup>.

4. Ana Jet Üs K.lığının F-16 uçakları ile modernize edilmesine karar verilmesi sonrası 4. Ana Jet Üs K.lığı bünyesindeki Şahin Kıt’a K.lığının 9. Ana Jet Üs K.lığı bünyesine alınmasına karar verilmiştir. Şahin Filo, Hv.K.K.lığının 20

---

<sup>582</sup> Nikolajsen, **a.g.e.**, s. 294

<sup>583</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-104 Star Fighter**, s. 103

<sup>584</sup> “191. Filo ‘Kobralar’”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt V, Hv. K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğü’nün 44 Sayılı Yayınıdır, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut/Ankara, 2009, s.11-13

<sup>585</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-104 Star Fighter**, s. 108

<sup>586</sup> 1984 yılı Ekim ayında başlatılan bir çalışma ile, filo pilotlarına 8 ay süren eğitimler verilmiş, daha sonra 11-17 Mayıs’taki pilot sörtifiyesi ve 5-12 Haziran 1985 tarihinde yapılan NATO Kıymetlendirmesinde çok başarılı bulunarak filo 01 Temmuz 1985’den geçerli tekrar darbe rolü ile görevlendirilmiştir

<sup>587</sup> 191. Filo ‘Kobralar’”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.8

Şubat 1987 tarihli emri ile 193. Filo K.lığı adıyla Balıkesir’de konuşlanması kararlaştırılmıştır<sup>588</sup>. 193. Filo Komutanlığı 01 Haziran 1987 tarihinde 20 adet F-104G ve 9 adet TF-104G uçağı ile Balıkesir’e intikal ederek 9. Ana Jet Üs Komutanlığı’na bağlanmıştır. 4. Ana Jet Üs K.lığının F-16 ile modernizasyonu kapsamında üs bünyesindeki F-104 G uçaklarından 5 adedi 193. Filo K.lığına tahsis edilmiştir<sup>589</sup>.

192. Filo K.lığında 13 Mart 1992 tarihinde son F-104 uçuşu ile filo F-104 dönemini kapatmış ve F-16 modernizasyonu hazırlığına başlamıştır. F-16 Modernizasyonu nedeniyle 192. Filo K.lığına ait 17 F/TF-104 Uçağından 11 adeti 8. Ana Jet Üs K.lığına 6 adedi 191. Filo K.lığına tahsis edilmiş ve filo 10 Mart 1992 tarihinde söndürülmüştür. F-16 uçakları ile teçhiz edilmiş 192. Filo’nun yeniden açılışı 8 Haziran 1993 tarihinde Devlet Töreni ile yapılmıştır<sup>590</sup>.

191. Filo K.lığı 10 Mayıs 1994 tarihinde, F-16 modernizasyonu nedeniyle uçuş eğitimine ara vermiştir. Dönem içerisinde kâl işlemi yapılan F-104S uçaklarından, F-104G uçakları da 10 Mayıs’ta Diyarbakır’a götürülmüştür. Pilotların bir kısmı F-16 eğitime, bir kısmı da son F-104 birliği olan Diyarbakır’a gönderilmiştir.. Bu dönemden sonra 191. Filo K.lığı, yeniden oluşturulacak kadrosuyla görev yapmaya hazırlanacaktır.. Filonun modernize edilerek açılması ve F-16 C/D Blok 40 uçaklarıyla uçuşa başlaması münasebetiyle 23 Eylül 1994 tarihinde bir törenle başlamıştır<sup>591</sup>.

---

<sup>588</sup> Hava Kuvvetleri K.lığı 193. filo K.lığının nüvesi 03 Nisan 1981 tarihinde 4. Ana Jet Üs Komutanlığı’nda TF-104/G uçaklarıyla teşkil edilen Şahin Filodur. Filonun kuruluş amacı; F-104 Filolarına atanan pilotlara Harbe Hazırlık Eğitimi yaptırmak ve standardizasyonu sağlamaktır. Bu filo 3 Nisan 1981-18 Aralık 1984 tarihleri arasında 4. Ana Jet Üs K.lığı Harekat K.lığına bağlı müstakil bir birlik olarak görev yapmıştır. Ancak; 141, 142, 191, ve 192. Filo K.lıkları pilotlarının ek görevleri ile faaliyetinin yürütülmesi sonucu bu filoların olumsuz etkilenmesi, Hv.K.K.lığı Kuruluş Kitabında Kıt’a K.lığının yer almaması nedeniyle birliğin idari, disiplin ve emir komuta hususlarında bir takım sıkıntılar olması, nedeniyle birliğin harp şartlarında hareket planlarının öngördüğü planlar dahilinde verilen görevleri de yapabilecek bir hüviyet kazanması nedeniyle, Gnkur.Bşk.lığının 18 Aralık 1984 gün ve Hrk.:09521984/Tşk.(Hv.) Sayılı onayı gereği 4. Ana Jet Üs Eğt.İrt.K.lığı bünyesine alınmasına onay verilmiştir. Filo, 1984 tarihinden 1 Mayıs 1987 tarihine kadar aynı yerde Eğitim İrtibat Kıt’a K.lığı bünyesinde görev yapmıştır.

<sup>589</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-104 Star Fighter**, s. 112

<sup>590</sup> “192. Filo ‘Kaplanlar’”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt V, Hv. K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğü’nün 44 Sayılı Yayınıdır, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut/Ankara, 2009, s.99

<sup>591</sup> 191. Filo ‘Kobralar’”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.9

BM Güvenlik Konseyi'nin 1 Nisan 1993 tarihinde BOSNA-HERSEK hava sahası üzerindeki hava sahası ihlallerine karşı tüm önlemlerin alınmasına ilişkin 816 sayılı kararın uygulanması görevi NATO'ya verilmiş ve T.C Hükümeti tarafından bu kararın desteklenmiştir. NATO tarafından 5. ATAF'ın Harekat Kontrolünde icra edilen DENY FLIGHT harekatına 9. Ana Jet Üs K.lığı filoları olan;

191. Filo K.lığı:

13.04.1999 – 19.07.1999 ve

16.05.2000 – 07.11.2000 tarihleri arasında olmak üzere iki kere,

192. Filo K.lığı:

17.04.1997 – 20.09.1997 tarihleri arasında iştirak etmiştir<sup>592</sup>.

Türk Hava Kuvvetlerinin ilk jet üssü olma özelliğine sahip olan 9. Ana Jet Üs K.lığının 9. Tayyare Alayına dayanan bir tarihi vardır. Tarihi süreç içinde 3. ve 4. Ana Jet Üs komutanlığına filo desteği veren üs 4ç. Ana Jet Üs K.lığından da iki filo desteği almıştır. Halen teşkilatında bulunan iki filom komutanlığı ile Balıkesir Meydanında görev yapmaktadır.

---

<sup>592</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Bosna-Hersek ve Kosova Harekatı**, Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğü, Tarihsiz, Ankara, s. 4-1'den 4-19'a kadar

## 2.10. Onuncu Tanker Üs Komutanlığı

Tarihi Tayyare Alaylarına dayanmayan ve en son kurulan üs komutanlığı 10. Tanker Üs Komutanlığıdır. Her ne kadar bünyesinde savaş jet uçakları bulundurmamasına rağmen, üs teşkilatına sahip olması ve bünyesindeki uçakları muharip olmamasına rağmen jet motorlu uçaklar olması nedeni ile Ana Jet üsleri kapsamında değerlendirilmesi ve bu kapsamda tarihinin incelenmesi uygun olacaktır.

Türkiye Cumhuriyeti döneminde Adana Meydanında ilk konuş, 1954 yılında Eskişehir'de bulunan Hava Alet Atış ve Bombardıman Okul Komutanlığı'nın 15 Eylül 1954 tarihinde İncirlik/Adana'ya intikali gerçekleşmiştir<sup>593</sup>.

İncirlik Üssü ABD Hava Kuvvetleri Mühendislik Grubu tarafından 1951'in bahar aylarında Adana'nın 10 kilometre doğusuna inşa edilmeye başlandı. İnşaata 1954 yılında tamamlanan İncirlik Üssünün kullanımına ilişkin hukuki zemin 23 Haziran 1954 tarihli Askeri Kolaylıklar Anlaşması ile oluşturuldu. Genelkurmay Başkanlığı ile ABD Hava Kuvvetleri arasında 6 Aralık 1954'te İncirlik Hava Meydanı Müşterek Talimatının imzalanmasıyla Üssün ortak kullanımına ilişkin düzenlemeler yapıldı ve Üs Adana havaalanı olarak 15 Şubat 1955'te açıldı. 21 Şubat 1955'te Üs ilk resmi ismini Adana Hava Üssü olarak aldı. Son olarak 28 Şubat 1958 tarihinde İncirlik Hava Üssü olarak adlandırıldı<sup>594</sup>.

Alet Atış ve Bombardıman Okul K.lığı, 1968 yılında Hava Atış Bombardıman Destek Grup Komutanlığı adını almış, 1969 yılında ise 3. Hava Kuvveti K.lığı'na (Diyarbakır) bağlanmıştır. İncirlik uzun süre ABD rotasyon filolarının ve bunların destek birimleri ile Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığının harekât intikal meydanı olarak kullanılmış, Kıbrıs Barış Harekâtında önemli görevler üstlenmiştir<sup>595</sup>.

Hava Atış Bombardıman Destek Grup Komutanlığı, 1987 yılında Alay seviyesine yükseltilerek İncirlik Tesis Komutanlığı unvanını almış, 30 Haziran 1995

---

<sup>593</sup> Kaymaklı, a.g.e., Cilt:IV, s.201

<sup>594</sup> Osman Atalay Akman, **İncirlik Üssü'nün Kullanımı ve Türk-Amerikan Stratejik Ortaklığındaki Rolü**, Kırıkkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası ilişkiler Bilim Dalı Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale, 2007, s. 39

<sup>595</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "10'ncu Ana Tanker Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 200.



tarihinde iki yıllık deneme kadro ile direkt olarak Hv.K.K.lığı Karargâhına bağlanmıştır<sup>596</sup>.

1997 yılında tekrar Tesis Komutanlığı adını almıştır. 1 Ocak 1997 tarihinden sonra Kuzeyden Keşif Harekâtı adı altında; Türk, ABD ve İngiliz Koalisyon Kuvvetlerinin Kuzey Irak'a yönelik havadan kontrol ve denetim görevleri Incirlik'ten yürütülmüştür. Incirlik kuruluşundan bu yana Doğu Akdeniz ve Ortadoğu'yu kontrol eden stratejik konumu yanında, 27 Temmuz 1995 tarihinde Tanker uçaklarının konuşlandırılması ile Türk Hava Kuvvetlerinin daimi konuşlu stratejik meydanlarından biri haline gelmiştir.

Birlik 15 Mayıs 1997 tarihinde Tugay seviyesine çıkarılmış, Hv.K.K.lığının 2 Eylül 1998 tarihli emri ile Incirlik Tesis Komutanlığı kuruluşunda bulunan "Tanker Uçakları Grup K.lığı " unvanı "Üs Harekat Komutanlığı", "Tanker Uçakları Filo Komutanlığı" unvanının "101. Havada Yakıt İkmal Filo Komutanlığı" olarak değiştirilmiştir. 28 Eylül 1998 tarihinde ise "Incirlik Tesis Komutanlığı'nın" unvanı 10. Tanker Üs Komutanlığı olarak değiştirilmiş ve sancak verilmiştir<sup>597</sup>.

Üs bünyesinde KC-135R<sup>598</sup> tanker uçaklarından kurulu 101. HYİ (Hava-da Yakıt ikmal) Filosu bulunmaktadır.

6–16 Eylül 2004 tarihleri arasında NAM-04 (NATO Air Meet-2004) Tatbikatı kapsamında 19 sorti uçuş yapılmıştır. Bu tatbikat ile ilk kez bir NATO tatbikatında NATO üyesi ülkelerin uçaklarına Türk tanker uçakları ile HYİ yapılmıştır. Aynı tatbikat içerisinde 09 Eylül 2004 tarihinde ilk kez Yunanistan Hava Kuvvetlerinden F–16 uçaklarınca HYİ yapılmıştır. Ayrıca, 15 Eylül 2004

---

<sup>596</sup> “101. Havada Yakıt İkmal Filo Komutanlığı ‘Asena Filo’”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.292

<sup>597</sup> Aynı yer

<sup>598</sup> **KC-135R “Stratotanker Uçakları:** Türk Hava Kuvvetlerinin hareket menzilinin artırılması ihtiyacını nedeniyle satın alınmıştır. 22 Temmuz 1995 tarihinde iki uçak Amerikan Hava Kuvvetlerinden kiralık gelmiş ve 12 Aralık 1997 tarihinde yapılan tören ile personel eğitimlerinde kullanılmak üzere göreve başlamıştır. Kasım 1996 tarihinde modernize edilen KC-135R “Stratotanker” uçaklarının envantere girmeye başlaması ile kiralanan uçaklar iade edilmiştir. Son uçak 20 Temmuz 1998 tarihinde teslim alınmıştır. Halihazırda 7 adet KC-135R “Stratotanker” uçağı havadan yakıt ikmal uçağı olarak 101. Tanker Filo K.lığında görev yapmaktadır. Bkz. **Uçak Albümü 1912-2009**, s. 145

tarihinde Boom Drouge Adapter (BDA) kiti kullanılarak ilk kez HYİ yapılmıştır. Bu görevde Alman Hava Kuvvetlerine ait Tornado PA200 uçağına yakıt verilmiştir<sup>599</sup>.

Halen İncirlik/Adana Meydanında konuşlu olan 10. Tanker Üs K.lığı bünyesinde barındırdığı KC-135R uçakları ile Türk Hava Kuvvetlerinin hareket menzilinın arttırılmasında önemli katkılar sağlamaktadır. Bahsi edilen uçakların envantere alınması ile Türk Hava Kuvvetleri görev yaptığı coğrafyada etkin ve üstün bir nitelik kazanmıştır. Bu uçakların envantere girmesi ve etkinlikle kullanılması Türk Hava Kuvvetlerinin bölgesel bir hava gücü olması yolunda atılan bir adımdır.

---

<sup>599</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “10’ncu Ana Tanker Üs K.lığı Tarihçesi”, Dosya No. 200.

## 2.11. Onbirinci Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı

Günümüzde Türk Hava Kuvvetleri bünyesinde iki üs komutanlığı bünyesinde nakliye uçakları bulundurmaktadır. Türk Silahlı Kuvvetlerinin Nakliye görev ve hareketleri bu iki üs komutanlığı tarafından yürütülmektedir. Her ne kadar her iki üs komutanlığı bünyesinde jet uçağı bulundurmamasına rağmen “üs” teşkilatına sahip olmaları nedeniyle bu tez çalışmasının kapsamı içine dahil edilmişlerdir.

Türk Hava Kuvvetleri tarihi içinde en karışık ve çözümü en zor olan bölüm nakliye üslerinin tarihine ait olan bölümdür. Nakliye filolarının isimleri ve konuş yerleri sık sık değiştirilmiştir. Uzun süre boyunca nakliye birliklerine istenilen standardın kavuşturulamadığı görülmektedir.

Üs teşkilatına geçiş ile birlikte nakliye alayları da üs teşkilatına geçmesi sebebiyle nakliye tarihçesinin 11. Hava ulaştırma Ana Üs K.lığı tarihi ile birlikte incelenmesi konu bütünlüğü açısından önem arz etmektedir.

### 2.11.1. Onikinci Nakliye Alayı Tarihi

11. Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığının nüvesini oluşturan ilk birlik, 28 Ağustos 1942 tarihinde Etimesgut'ta iki bölük olarak teşkil edilen, 1. Nakliye Ulaştırma Taburu'dur<sup>600</sup>.

Birliğin adı, 15 Mayıs 1944 tarihinde Hv.K.K.lığı karargâhı ile diğer birlikler arasında irtibat görevlerini yapmak amacıyla Hv.K.K.lığı irtibat Kıt'a K.lığı olarak değiştirilmiştir<sup>601</sup>. Hv. K.K.lığı İrtibat Kıt'a Komutanlığı'nın kuruluşunda, çeşitli tip uçaklar yer almış olup; Gotha Go.145<sup>602</sup>, Airspeed Oxford ve Consul<sup>603</sup> ilk uçak tiplerini oluşturmuştur<sup>604</sup>.

<sup>600</sup> “211. Filo Komutanlığı ‘Çakmak Filo’”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt V, Hv. K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğü'nün 44 Sayılı Yayımıdır, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut/Ankara, 2009, s.257.

<sup>601</sup> Birliğin komutanlığına Ütğm. Nihat Gültekin getirilmiş olup, Milli Müdafaa Vekâleti Hava Müsteşarlığı tarafından 26 Haziran 1944 tarihinde tayin emri onanmış ve 17 Temmuz 1944 tarihinde yeni vazifesine başlamıştır. Bu tarihte İrtibat Kıt'a Komutanlığı, iki subay ve dört astsubay pilot, iki telsiz operatörü, altı makinist ve bir silahçı astsubay ile teşkil edilmektedir.

<sup>602</sup> **Gotha Go.145 Uçakları:** Çift kişilik eğitim uçağıdır. 1935 yılında Curtiss Hawk II uçaklarının üretiminin tamamlanmasından sonra Alman Gotha firması ile Go-145 uçaklarının Kayseri Tayyare

Hv. K.K.lığı irtibat Kıta'sının kadro ve kuruluşu, yapılan yeni tayinler ve tahsis edilen uçaklar ile genişletilerek, 8 Şubat 1946 tarihinde "Hv. K.K.lığı irtibat Bölüğü" haline getirilmiş ve Yzb. İbrahim Metel (1933–63) komutan olarak atanmıştır. 4 Nisan 1946 tarihinde Yzb. İbrahim Metel başkanlığında bir uçuş ekibi (Ütgm. Suphi ESEN ve Ütgm. N.Şakir Gültekin) satın alınmış olan C–47 uçaklarında eğitim almak ve takiben uçakları teslim almak üzere, Kahire-Mısır civarındaki Amerikan üssü Paintfield'a gönderilmişlerdir. Bu dönemde Yzb. Hikmet Tugay (1933–118) birlik komutanlığına vekâlet etmiş ve 28 Mayıs 1946 tarihinde birliğin kadro/ kuruluşu Tabur seviyesine çıkarılarak "Hv. K.K.lığı irtibat Taburu" adını almıştır. Genelkurmay Başkanlığının 26 Temmuz 1946 tarihinde Hv. K.K.lığı emrinde Etimesgut meydanında Hv. İrt. ve Nak. Tb. K.lığı teşkil edilmiştir<sup>605</sup>.

18 Haziran 1946 tarihinde getirilen ilk C–47 uçakları (dört adet) ile Spitfire Mk.XIX ve Curtiss Falcon uçakları Etimesgut Meydanı'na konuşlandırılmış olup, yeni uçakların envantere girmesiyle 3 Bölüklü Tabur yapısına geçilmiştir. Bu dönemde 1. Nakliye Bölüğü Martin, Oxford, Consul ve Blenheim gibi çeşitli tip uçakları, 2. Nakliye Bölüğü C–47 uçaklarını, Gece Av Önleme ve Keşif Bölüğü ise Spitfire Mk.XIX ve Curtiss Falcon uçaklarını bünyesinde bulundurmakta olup, Tabur Komutanlığına Bnb. Kamil Yasa atanmıştır<sup>606</sup>.

---

Fabrikası'nda üretim anlaşması yapılmıştır. Üretim örneği olarak iki 3 uçak hazır olarak teslim alınmış, geri kalan 43 uçağı üretimi 1943 yılına kadar Kayseri Tayyare Fabrikası'nda yapılmıştır. Hava Okulu'nda Coudron C-59 uçaklarının yerini alan Go-145 uçakları 2. Eğitim Bölüğü'nde eğitim uçağı olarak kullanılmıştır. 1944 yılında eğitim uçağı görevini Miles Magister uçaklarına bırakan Go-145 uçakları, 1947 yılına kadar Tayyare Alaylarında irtibat uçağı olarak kullanılmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1912-2009**, s. 86

<sup>603</sup> Airspeed Oxford Uçakları: Eğitim ve nakliye uçağıdır. Mk.I, Mk.II ve Consul tiplerinde toplam 82 adet Airspeed Oxford uçağı Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. Airspeed Oxford Mk.I uçakları 1941 yılında hizmete girmiş ve çok motorlu eğitim uçağı olarak kullanılmıştır. 1946 yılında da eğitim, ambulans ve VIP nakliye uçağı olarak kullanılmak üzere 30 adet Oxford Mk-2 ve 2 adet Consul satın alınmıştır. 30 adet Airspeed Oxford Mk-II uçağının 20 adedi tanesi eğitim, 10 adedi ise ambulans olarak kullanılmıştır. Airspeed Oxford Consul uçakları komuta kontrol uçağı olarak kullanılmışlardır. 1949'dan itibaren AT-11'ler ile değiştirilmeye başlanan Airspeed Oxford uçakları 1952 yılına kadar hizmette kalmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1912-2009**, s. 103

<sup>604</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri C-47 Dokota**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğü'nün 34 Sayılı Yayınıdır, Ankara, 2009. s. 42-45

<sup>605</sup> "221. Filo Komutanlığı 'Doğan Filo'", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt V, Hv. K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğü'nün 44 Sayılı Yayınıdır, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut/Ankara, 2009, s.351, 352

<sup>606</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri C-47 Dokota**, s. 42-45

C-47 uçaklarının teslim alınmasına devam edilerek elde mevcut uçak adedinin artırılması ile 18 Eylül 1946 tarih ve Hava Müsteşarlığı 3. Şubenin emri ile İrtibat Taburu, "İrtibat ve Nakliye Grubu" ismini almış ve alay seviyesine yükseltilecek Grubun Komutanlığına, 26 Eylül 1946 tarihinde Bnb. Hayri Tanju (1927-26) atanmıştır. 1946 senesinin son ayları içerisinde yine satın alınmış olan 16 adet C-47 uçağı Almanya işgal bölgesinde bulunan Ober-Pafn-Hafn (Münih) meydanındaki Amerikan Üs'sünden getirilerek İrtibat ve Nakliye Grubunun kadrosunun genişletilmesine devam edilmiş, bu kapsamda Gruba iki C-47 Bölüğü daha ilave edilmiştir<sup>607</sup>.

1 Mart 1948 tarihinde, emrindeki dört C-47 bölüğü, bir gece av önleme bölüğü, diğer destek birlik ve teşkilllerinden oluşan İrtibat ve Nakliye Grubu, "Hava Nakliye Alayı" adını almıştır. Alayın kurulması ile birlikte mevcut 4 C-47 bölüğü yeni teşkil olunan 1. ve 2. Nakliye Tabur Komutanlıklarına bağlanmıştır<sup>608</sup>.

Mevcut uçak sayısı Amerikan yardımı olarak gelen 82 C-47 uçağıyla artırılmıştır. Bu uçaklar, Almanya stoklarından 17 Kasım 1948 ile 24 Nisan 1949 tarihleri arasında getirilmiştir<sup>609</sup>. Hava Nakliye Alayına 19 Kasım 1949 tarihinde Hv. K.K.Org. Zeki Doğan tarafından törenle sancak verilmiştir<sup>610</sup>.

13 Nisan 1950 tarihinde Hava Nakliye Alayının dört C-47 Bölüğü, beş Tabur haline getirilmiş ve Hava Nakliye Alayı üçe bölünerek lagv edilmiştir.

- 1. ve 2. Nakliye Taburlarını bünyesinde barındıran 11. Hava Nakliye Alayı Eskişehir'e
- 3. ve 4. Nakliye Taburlarını bünyesinde barındıran 12. Hava Nakliye Alayı Kayseri'ye intikal etmiştir.
- Eğitim ve İrtibat Taburu ise Etimesgut'ta kalmıştır<sup>611</sup>.

---

<sup>607</sup> Bnb. Hayri Tanju 28 Haziran 1947 tarihinde atama nedeniyle görevinden ayrılmış, komutan vekilliği görevine Bnb. Hakkı Göksever getirilmiş ve 27 Ağustos 1947 tarihinde Yb. Necmi Alagür birliğe komutan olarak atanmıştır. **Hv.K.Trh.Ş.**, "11. Hava Ana Ulaştırma Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 201.

<sup>608</sup> 1. Nakliye Tabur Komutanlığı'na Bnb. İbrahim Metel, 2. Nakliye Tabur Komutanlığı'na Bnb. Kamil Yasa getirilmiştir.**Hv.K.Trh.Ş.**, "11. Hava Ana Ulaştırma Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 201.

<sup>609</sup> Marshall yardımı kapsamında 1948 yılında 27 C-47 uçağı, 1949 yılında ise 55 C-47 uçağı Türkiye'ye verilmiştir. **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri C-47 Dokota**, s. 42-45

<sup>610</sup> Bu sancak halen 12. Hv. Ulş. Ana Üs K.lığı sancağı olarak muhafaza edilmektedir.

<sup>611</sup> "221. Filo Komutanlığı 'Doğan Filo'", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.351, 352

Genelkurmay Başkanlığı'nın 17 Kasım 1950 tarihli emri ile Eskişehir ve Kayseri'de bulunan 11. ve 12. Hava Nakliye Alayları lagv edilmiştir. Ankara Etimesgut'taki Eğitim ve İrtibat Taburu, lagv edilen bu alaylardan temin edilen birer adet C-47 taburu ile yeniden üç taburlu 12. Hava Nakliye Alayı olarak tensik edilmiş ve komutanlığına Yb. Şakir Türsen (1938-119) atanmıştır. Eskişehir ve Kayseri'deki Hava Nakliye Alayları'ndan geriye kalan taburlar, buralardaki Hava İkmal Merkezleri emrine bağlanmıştır<sup>612</sup>.

### 2.11.2. Onbirinci Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı Tarihi

18 Ağustos 1951 tarihinde Türk Hava Kuvvetleri yeniden organize edilmiş, özellikle üs ve filo anlamında Amerikan modeline geçilerek 12. Hava Nakliye Alayı, 12. Hava Nakliye Üs K.lığı adını almıştır. Bünyesindeki üç C-47 taburu, 221., 222. ve 223. Filo Komutanlıkları adını almışlardır. Aynı tarihte Eskişehir'de bulunan Hava İkmal Merkezi emrindeki tabur, 225. Filo adını alırken; Kayseri'de bulunan ve yine Hava İkmal Merkezi emrinde bulunan tabur ise 224. Filo adını almıştır<sup>613</sup>.

Hv. K.K.İğınının 22 Eylül 1953 tarihli emri ile Kayseri İkmal Merkezi emrindeki 224. Filo Komutanlığı, 29-30 Eylül 1953 tarihinde 12. Hava Nakliye Üs Komutanlığı emrine girmiştir. 223. Filo Komutanlığı, 1954 yılında Üs'se bağlı olarak Yeşilköy'e intikal ettirilmiştir<sup>614</sup>.

1 Eylül 1955 tarihinde Eskişehir Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığı emrindeki 225. Filo K.lığı Etimesgut'a intikal ederek, 12. Hava Nakliye Üs

<sup>612</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, 1953 Hava Barış ve Sefer Kuruluşu, Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti, Hv. Ssm., Eskişehir, 1953, s.5.

<sup>613</sup> 25 Aralık 1951 tarihinde Üs Komutanı Yb. Şakir Türsen'in uçağı kalkıştan hemen sonra düşmüş ve Yb. Şakir Türsen şehit olmuştur. Olay sonrası Üs Komutanlığına vekâlet eden Bnb. Burhan Göksel bu görevi, 13 Ağustos 1952 tarihinde (Hv. K.K.İğı 4 Ağustos 1952 gün ve PER. BŞK. II. Şb. I Ks. 112181 sayılı emri ile) Yb. Hikmet TUGAY'a (1933-118) teslim etmiştir **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri C-47 Dokota**, s. 42-45

<sup>614</sup> 3 Eylül 1954 tarihinde Yb. Hikmet Tugay'ın yerine Yb. İbrahim Metel, Üs Komutan Vekilliği'ne atanmıştır. 17 Haziran 1956 tarihinde bu göreve Albay rütbesi ile asaleten tayini yapılmış ve 7 Eylül 1961 tarihine kadar bu görevde kalmıştır "212. Filo Komutanlığı 'Doğan Filo'", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt V, Hv. K.K.İğı Tarihçe Şube Müdürlüğü'nün 44 Sayılı Yayınıdır, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut/Ankara, 2009, s.293.

Komutanlığı emrine girmiştir. 1958 yılında ilk olarak dört adet H-19<sup>615</sup> helikopterinin yurda gelmesi ile Üs Komutanlığı'nın emrinde bir Helikopter Filo Komutanlığı kurulmuş ve bu birliğin ilk komutanlığına Bnb. Nevzat Dereli tayin edilmiştir<sup>616</sup>.

1958 yılı son aylarında, Hv. K.K.lığı'nın emirleri ile 12. Hava Nakliye Üs K.lığı bünyesinde teşekkül ettirilen 21. Uçuş Grup K.lığı emrine 221. ve 224. Filolar 23. Uçuş Grup K.lığı emrine 222. ve 225. Filolar tahsis edilmiştir. Aynı tarihte Üs'se direkt olarak bağlı bulunan Helikopter Filo Komutanlığı ve 223. Filo Komutanlığı Yeşilköy'de bulunmaktadır. 30 Ağustos 1960 tarihinde 23. Uçuş Grup K.lığı ve Helikopter Filo Komutanlığı lagv edilerek, 225. Filo K.lığı, 21. Uçuş Grup K.lığı'na bağlanmış, 222. Filo K.lığı adı ise Özel Filo K.lığı şeklinde değiştirilmiştir. Helikopter ve C-54 uçakları Özel Filo Komutanlığı bünyesinde yer almış, daha sonra filo envanterine ECM-47 ve EC-47 uçakları girmiştir. Ayrıca 1960 yılında Yeşilköy'de bulunan 223. Filo Komutanlığı, Harita ve Manş Kıt'a K.lığı adını almıştır<sup>617</sup>.

1960 yılında 12. Hava Nakliye Üssü'nün kuruluşunda 21. Uçuş Grubu'na dahil 221., 224. ve 225. Filo Komutanlıkları ile direkt olarak Üs K.lığı'na bağlı Özel Filo Komutanlığı, Harita Manş Kıt'a Komutanlığı ile çeşitli destek birlik ve teşkilleri bulunmaktadır<sup>618</sup>.

7 Eylül 1961 tarihinde Üs K.lığı emrinde, Hava Kuvvetleri Paraşüt Takımı ile Hava Kuvvetleri Şeref Bölüğü teşekkül ettirilmiştir. Bu kuruluş 1963 yılında Destek Üs'sün kuruluşu ile sona ermiş ve bu birliğe dahil edilmiştir. Destek Üs'sün 1970 yılında lagv edilmesi ile Arama-Kurtarma Eğitim Kıt'a Komutanlığı adıyla tekrar 12. Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığına bağlanmıştır. 3 Eylül 1964

---

<sup>615</sup> **H-19 Helikopterleri:** Türk Hava Kuvvetlerinin ilk helikopteridir. 1958-1980 yılları arasında, iki farklı modelde toplam 18 adet H-19 helikopteri Türk Hava Kuvvetleri'nde görev yapmıştır. 26 Ocak 1956 tarihinde Türkiye'ye getirilen helikopterler Kayseri Hava İkmal Bakım Merkezi'nde montajı yapıldıktan sonra ilk uçuşunu 20 Mayıs 1956 tarihinde yapmıştır. Arama-Kurtarma ve irtibat görevlerinde, Helikopter Filo, Özel Filo (224. Filo), Hava Harp Okulu ile 1. ve 3. Taktik Hava Kuvvet Komutanlıklarında görev yapmıştır. Son iki H-19 helikopteri 29 Ağustos 1980 tarihinde hizmet dışı bırakılmıştır. Bir H-19 helikopteri Yeşilköy Havacılık Müzesinde sergilenmektedir. Bkz. **Uçak Albümü 1912-2009**, s. 124

<sup>616</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri C-47 Dokota**, s. 42-45

<sup>617</sup> “221. Filo Komutanlığı ‘Doğan Filo’”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.351, 352

<sup>618</sup> Nikolajsen, **a.g.e.**, s. 292

tarihinde 224. Filo K.lığı Etimesgut'tan Kayseri-Erkilet Meydanı'na intikal ettirilmiş ve ilki 5 Ekim 1964 yılında gelen 5 adet C-130<sup>619</sup> uçağı ile birlikte, 11 adet C-47 uçağı Taktik Ulaştırma Filo K.lığı haline getirilmiştir. Bu filo yine aynı meydana teşkil edilen, Taktik Ulaştırma Grup Komutanlığı emrinde 12. Hava Nakliye Üssü'ne bağlanmıştır.<sup>620</sup>

3 Kasım 1965 tarihinde 21. Uçuş Grup Komutanlığı lagv edilerek, 221. ve 225. Filo Komutanlıkları direkt olarak Üs Komutanlığı'na bağlanmıştır. Temmuz 1967 yılında Hava Harp Okulu'nun İstanbul'a intikali ile Harita Manş Kıta Komutanlığı Üs'sün emrinden alınarak, Hava Harp Okul Komutanlığı'na bağlanmış ve ismi Hava Harp Okulu İrtibat ve Manş Kıta Komutanlığı olarak değiştirilmiştir. 1969 tarihinde direkt olarak Üs Komutanlığına bağlı üç Filo Komutanlığı (221, 225, Özel), Bakım Grup Komutanlığı ve İkmal Grup Komutanlığı'ndan oluşan bu kuruluş; Filo Komutanlıkları'nın Üs Harekât ve Eğitim Amirliği'ne, Bakım Grup ve İkmal Grup Komutanlıklarının ise Üs Bakım ve İkmal Amirliği'ne bağlanması ile üçlü kuruluş halini almıştır. Yine 1969 yılı sonlarında, Üs Harekat ve Eğitim Amirliği, Üs Harekat Komutanlığı; Üs Bakım ve İkmal Amirliği ise, Malzeme K.lığı olarak değiştirilerek kadro düzenlemesi yapılmış ve yine aynı yıl içerisinde Destek Üs K.lığı'nın lagv edilmesi ile İstihkam Bakım Taburu, Üs Destek Grup K.lığı bünyesine dahil edilmiştir<sup>621</sup>.

UH-1H<sup>622</sup> helikopterleri, 29 Temmuz 1970 tarihinden itibaren Özel Filo Komutanlığı envanterine girmiş ve Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın ihtiyacı olan tüm helikopter pilotlarının eğitimleri bu filoda verilmeye başlanmıştır. 12 Mart 1971 tarihinde Türk Hava Yolları ile yapılan anlaşma gereğince ilk VC-7 Viscount

<sup>619</sup> **C-130 “Hercules” Uçakları:** Türk Hava Kuvvetleri envanterine 8 adet C-130E ve 6 adet C-130B olmak üzere iki farklı modelde toplam 14 adet C-130 uçağı girmiştir. 1964-1974 yılları arasında hizmete giren C-130E uçakları Kayseri Meydanında yeni kurulan 224. Filo Komutanlığında göreve başlamıştır. 1972 yılında 224. Filo K.lığının adı 222. Filo k.lığı olarak değiştirilmiştir. C-130E uçakları 1974 Kıbrıs Barış Harekatı'nda hava indirmede görevleri icra etmiştir. 1991 yılında ise 6 adet C-130B uçağı hizmete girmiştir. Halihazırda C-130 uçakları 222. Filo K.lığında nakliye uçağı olarak görev yapmaktadır. Bkz. **Uçak Albümü 1912-2009**, s. 129

<sup>620</sup> “221. Filo Komutanlığı ‘Doğan Filo’”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.351, 352

<sup>621</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “11. Hava Ana Ulaştırma Üs K.lığı Tarihçesi”, Dosya No. 201.

<sup>622</sup> UH-1H Helikopterleri: 1970 yılından günümüze kadar Türk Hava Kuvvetleri envanterine 27 adet UH-1H helikopteri girmiştir. Arama-Kurtarma ve irtibat görevlerinde kullanılan UH-1H helikopterleri; Özel Filo (224. Filo), Hava Harp Okulu, Hava Eğitim Komutanlığı ile 1. ve 2. Hava Kuvveti Komutanlıklarında görev yapmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1912-2009**, s. 132



uçacağı<sup>623</sup> Hv. K.K.lığı envanterine dahil edilmiş ve bu uçaklar Özel Filo Komutanlığı bünyesinde görev yapmışlardır.

1 Mart 1971 tarihinde bir grup uçuş ekibi ve bakım personeli C-160 Transall<sup>624</sup> uçaklarında eğitim görmek ve uçakları teslim almak üzere Almanya'ya gönderilmişlerdir. İlk olarak 2 adet C-160. TRANSALL uçağı 18 Mayıs 1971 tarihinde Etimesgut'a getirilmiş ve modernize olunan 221. Filo K.lığı emrine verilmiştir<sup>625</sup>.

7 Haziran 1971 tarihinde 221. Filo K.lığı gerçekleştirilen modernizasyon sonucu Kayseri-Erkilet Meydanı'na intikal ettirilmiş ve burada bulunan Taktik Ulaştırma Grup K.lığı emrine bağlanmıştır. 27 Temmuz 1971 tarihinde Etimesgut'ta SA-2 uçaklarını bünyesinde bulunduran 301. Deniz Hava Filosu teşkil edilmiştir.<sup>626</sup>

21 Eylül 1971 tarihinde Hv. K.K.lığı'nın emirleri doğrultusunda Etimesgut'ta bulunan 12. Hava Nakliye Üssü'nün karargâhı, Kayseri-Erkilet Meydanı'na intikal etmiştir. Üs Karargâhı'nın intikalinden sonra, burada bulunan Taktik Ulaştırma Grup K.lığı 12. Hv. Ula. Ana Üs K.lığı adını almıştır. Taktik Ulaştırma Grup K.lığı emrindeki 221. ve 224. Filo Komutanlıkları Üs Harekât Komutanlığına; Destek Kıt'a Komutanlığı, Destek Grup Komutanlığı adını alarak Üs Komutanlığına; Meydan Harekât Subaylığı Meydan Harekât Amirliği adını alarak direkt Üs Komutanlığına bağlanmış, Bakım ve ikmal Komutanlıkları, Malzeme Komutanlığı adını almışlardır<sup>627</sup>.

---

<sup>623</sup> **Vickers VC-7 “Viscount” Uçakları:** 1958 yılında Türk Hava Yollarında göreve başlayan Vickers VC-7 “Viscount” uçakları Türkiye'nin ilk turboprop motorlu uçağıdır. 1971 yılında Türk Hava Yollarından 3 adet Vickers VC-7 “Viscount” uçağı komuta kontrol uçağı olarak kullanılmak üzere satın alınmıştır. İlk uçak 12 Mart 1971 tarihinde Türk Hava Kuvvetlerinde göreve başlamıştır. 224. Filo Komutanlığında görev yapan Vickers VC-7 “Viscount” uçakları 1993 yılında CN-235 uçaklarının hizmete girişi ile hizmet dışı bırakılmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1912-2009**, s. 134

<sup>624</sup> **C-160 Transall Uçakları:** Türk Hava Kuvvetleri envanterine 20 adet C-160D uçağı girmiştir. İlk iki uçak Haziran 1971 tarihinde hizmete girmiştir. C-160D uçakları 12. Ana Ulaştırma Üs K.lığı bünyesindeki 221. Filo Komutanlığında nakliye uçağı olarak görev yapmaktadır. 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı'nda nakliye ve hava indirme görevlerinde kullanılmıştır. Bkz. **Uçak Albümü 1912-2009**, s. 133

<sup>625</sup> “221. Filo Komutanlığı ‘Doğan Filo’”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.351, 352

<sup>626</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri C-47 Dokota**, s. 45-50

<sup>627</sup> “221. Filo Komutanlığı ‘Doğan Filo’”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.351, 352

Üs karargahının Erkilet'e intikalinden sonra Etimesgut'ta kalan 225. Filo, Özel Filo ve 301. Deniz Hava Filo Komutanlıkları ile Destek Grup Komutanlığı, Bakım Komutanlığı, Meydan Harekat Subaylığı ve Arama-Kurtarma Eğitim Kıta Komutanlığından müteşekkil birlik 12. Hava Ulaştırma Ana Üs K.lığına bağlı olarak Hava Ulaştırma Grup Komutanlığı adını almıştır<sup>628</sup>.

4 Nisan 1972 tarihindeki “Hava Birliklerinin Yeniden Numaralandırılması” emri kapsamında 12. Hava Ulaştırma Ana Üs K.lığında görev yapan filo komutanlıklarının isimlerinde değişiklik yapılmıştır. Bu kapsamda;

- 221. Filo K.lığının isminde bir değişiklik yapmamıştır.
- Özel filo K.lığının ismi 224. Filo K.lığı
- 224. Filo K.lığının ismi 222. Filo K.lığı
- 225. Filo K.lığın ismi 223. Filo K.lığı olarak değiştirilmiştir<sup>629</sup>.

301. Deniz Hava Filo Komutanlığı 4 Ağustos 1972 tarihinde Bandırma'ya intikal ederek 6. Ana Jet Üs K.lığı emrine girmiştir. 14 Temmuz 1976'da Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devir teslim edilmiştir<sup>630</sup>.

Hava Ulaştırma Grup Komutanlığı 19 Temmuz 1974 tarihinde Kıbrıs Barış Harekatı'na katılmak üzere Kayseri-Erkilet Meydanı'na intikal etmiştir. 20 Temmuz 1974 tarihinde, Yb. Selami Coşkun liderliğindeki C-47 uçakları Kayseri-Erkilet Meydanı'ndan kalkış yaparak, Gönyeli Bölgesi'ne (Lefkoşe kuzey doğusu) hava indirme hareketini gerçekleştirmişlerdir. 21 ve 22 Temmuz 1974 tarihlerinde 15 adet C-47 uçağı malzeme atma görevlerini KIRNI Bölgesi'ne (Lefkoşe Kuzey-Batısı) gerçekleştirerek, Kıbrıs Barış Harekatı boyunca kendisine verilen hava indirme ve havadan ikmal görevlerini başarıyla gerçekleştirmiştir<sup>631</sup>.

---

<sup>628</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “11. Hava Ana Ulaştırma Üs K.lığı Tarihçesi”, Dosya No. 201.

<sup>629</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri C-47 Dokota**, s. 46

<sup>630</sup> **İki Mavi Türk Deniz Havacılık Tarihi**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2007, s. 114-119

<sup>631</sup> **25. Yılında Kıbrıs Barış Harekatı ve 12. Hv.Ulş.Ana Üs K.lığı**, 12. Hava Ulaştırma Üs K.lığı, Tarihsiz, s. 45-55

15 Aralık 1984 tarihinde Elektronik Kalibre amaçlı kullanılması maksadıyla Citiation-II<sup>632</sup> uçakları alınmış ve 224. Özel Filo K.lığının envanterine girmiştir.<sup>633</sup>

Hava Ulaştırma pilotlarının tek bir merkezden yetiştirilmesi maksadıyla Hava Ulaştırma Grup Komutanlığı bünyesinde Kartal Kıt'a Komutanlığı adı altında bir eğitim kıtası Eylül 1984 yılında kurulmuş, birçok ulaştırma pilotu bu kıtada yetiştirilmiş ve 1988 yılında lagv edilmiştir. Bunun yanı sıra 223. Filo Komutanlığının da faaliyeti Nisan 1998 yılında dondurulmuş ve Hava Ulaştırma Grup Komutanlığı bünyesinde kadrosunda C-47, VC-7 Viscount, Citiation-II, UH-1H uçak ve helikopterleri bulunan 224 Özel Filo Komutanlığı kalmıştır<sup>634</sup>.

Hava Ulaştırma Grup Komutanlığı 1988 tarihinde, 12. Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı'ndan ayrılarak Hava Lojistik Komutanlığı'na; 1991 yılında ise Hv.K.K.lığı'nın 7 Mart 1991 tarihli emri ile direkt olarak Hava Kuvvetleri Komutanlığına bağlanmıştır.<sup>635</sup>

VC-7 Viscount uçaklarının hizmetten kaldırılmasıyla 224. Özel Filo Komutanlığı kadrosuna 28 Şubat 1992 tarihinde G-1159C Gulfstream-IV<sup>636</sup> Komuta-Kontrol uçağı dahil olmuştur. C-47 uçaklarının ömrünü doldurmasıyla oluşan hafif nakliye uçağı ihtiyacı kapsamında seçilen CN-235 Casa uçağının eğitimini almak maksadıyla altı pilot<sup>637</sup> üç ay süreli olarak İspanya'da eğitim almıştır.<sup>638</sup>

1988 yılında dondurulan 223. Filo Komutanlığı CN-235 uçaklarının alınması dolayısıyla 15 Mayıs 1992 tarihinde tekrar faaliyete geçirilmiş ve 18 Haziran 1992 tarihinde ilk iki uçak İspanya'dan getirilmiştir. 10 Ağustos 1998

---

<sup>632</sup> **Cessna C-550 Citiation-II Uçakları:** 1984 yılında iki adet Citiation – II uçağı envantere girmiştir. 11. Ana Ulaştırma Üs K.lığına bağlı 212. Filo K.lığına görevlendirilen Citiation – II uçakları kalibrasyon uçağı olarak görev yapmaktadır. Bkz. **Uçak Albümü 1912-2009**, s. 138

<sup>633</sup> “212. Filo Komutanlığı ‘Doğan Filo’”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.293.

<sup>634</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri C-47 Dokota**, s. 46

<sup>635</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri C-47 Dokota**, s. 46

<sup>636</sup> **G-1159C Gulfstream-IV Uçakları:** Türk Hava Kuvvetleri envanterine 3 adet Gulfstream-IV uçağı girmiştir. İlk uçak 1992 tarihinde hizmetten çıkan Vickers VC-7 “Viscount” uçaklarının yerine alınmıştır. 2001 yılında iki Gulfstream-IV uçağı daha envantere girmiştir. 2008 yılında bir uçak Türk Hava Yollarına devredilmiştir. Halihazırda iki adet Gulfstream-IV uçağı 212. Filo K.lığında komuta kontrol uçağı olarak görev yapmaktadır. Bkz. **Uçak Albümü 1912-2009**, s. 141

<sup>637</sup> Bnb. Mehmet ÇİÇEK, Bnb. Eyüp Bayraktar, Bnb. Hikmet Potur, Yzb. A. Faruk Yalap, Yzb. Bülent Demirtürk Ütğm. İnanç Asparuk

<sup>638</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “11. Hava Ana Ulaştırma Üs K.lığı Tarihçesi”, Dosya No. 201.

tarihinde Ankara TUSAŞ tesislerinde üretilen toplam 50 CN–235 uçaklarından üç adedi VIP, üç adedi Pulman 2 adedi Ambulans üç adedi Manş ve diğerleri kargo olarak dizayn edilmiştir<sup>639</sup>.

6 Haziran 1993 tarihinde iki adet Citation-VII<sup>640</sup> Komuta-Kontrol uçakları 224. Özel Filo Komutanlığı envanterine girmiştir. 1997 tarihinde 224. Özel Filo Komutanlığı envanterinde bulunan G-1159C Gulfstream-IV uçakları ve UH-1H helikopterleri 223. Filo Komutanlığı envanterine girmiş, Haziran 1998 tarihinde UH-1H helikopterleri 2. Ana Jet Üs Uçuş Okulu Merkezi Komutanlığı bünyesindeki 125. Filo Komutanlığı'na devredilmiştir. Hava Ulaştırma Grup Komutanlığı Mayıs 1998 tarihinde yaşanan Karadeniz Ereğli'si Sel Felaketi'nde, gerek UH-1H helikopterleri ve gerekse CN–235 uçakları ile arama/kurtarma görevlerini icra etmiş, Ağustos 1999 Yalova-Gölcük ve Kasım 1999 Düzce'deki büyük depremlerde, başta ambulans görevleri olmak üzere hava nakliye görevlerini başarıyla gerçekleştirmiştir<sup>641</sup>.

Genelkurmay Başkanlığı'nın 5 Şubat 1999 tarihli emri, Hv.K.K.lığı'nın hava ulaştırma hizmetlerinin daha etkin bir şekilde yürütülmesini sağlamak amacıyla; Hava Ulaştırma Grup Komutanlığının unvanı 11.i Hava Ulaştırma Ana Üs K.lığı, Malzeme Komutanlığı'nın unvanı Üs Malzeme Komutanlığı ve Destek Komutanlığı'nın unvanı Destek Grup Komutanlığı olarak değiştirilmiştir. 18 Temmuz 1999 tarihinde dönemin Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel tarafından 11. Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı'na sancak verilmiştir<sup>642</sup>.

Ulaştırma Harekat görevlerinin daha etkinlikle yürütülmesi, ulaştırma görevlerinde verimin ve elastikiyetin arttırılması, verilen/verilecek diğer özel görevlerin planlaması, icrası ve kontrolünde etkinliğin maksimuma çıkarılması, kaynakların amacına uygun ve ekonomik kullanımı amacıyla; 11. Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı bünyesinde bulunan;

---

<sup>639</sup> Uçak Albümü 1912-2009, s. 145

<sup>640</sup> Cessna C-650 Citation-VII Uçakları: 1993 yılında iki adet Citation – VII uçağı envantere girmiştir. 11. Ana Ulaştırma Üs K.lığına bağlı 212. Filo K.lığına görevlendirilen Citation – VII uçakları komuta kontrol uçağı olarak görev yapmaktadır Bkz. Uçak Albümü 1912-2009, s. 144

<sup>641</sup> Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri C-47 Dokota, s. 48

<sup>642</sup> Hava Ulaştırma Grup Komutanlığı'nın son komutanı olan Hv. Plt. Kur. Alb. Cevdet Kurnaz, Hv. Plt Tuğg olarak 11. Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı'nın ilk komutanı olmuştur. Hv.K.Trh.Ş., “11. Hava Ana Ulaştırma Üs K.lığı Tarihçesi”, Dosya No. 201.

223. Filo Komutanlığı unvanı 211. Filo Komutanlığı,

224. Özel Filo Komutanlığı unvanı 212. Filo Komutanlığı olarak değiştirilmiştir<sup>643</sup>.

Günümüzde Etimesgut/Ankara Meydanı'nda konuşlu olarak görev yapmakta olan 11. Hava Ulaştırma Ana Üs K.lığı oldukça karışık olan ulaştırma birliklerinin tarihi içinde çok sık teşkilat değişikliğine uğramıştır. Günümüzde sahip olduğu 2 filo komutanlığı ile Türk Silahlı Kuvvetlerinin elektronik kalibre ve nakliye görevlerini yerine getirmektedir.

---

<sup>643</sup> Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri C-47 Dokota, s. 49

## 2.12. Onikinci Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı

11. ve 12. Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlıklarının tarihi tamamıyla birbirlerinin içine girmiştir. 11. Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı 12. Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı içinde çıkmıştır. Dolayısıyla 12. Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı tarihi Türk Hava Kuvvetlerindeki ulaştırma birlik ve uçaklarının tam bir tarihini taşımaktadır. Ulaştırma birlikleri konu bütünlüğü kapsamında 12. Hava Nakliye Alay komutanlığının tarihinin incelenmesi faydalı olacaktır.

### 2.12.1. Onikinci Hava Nakliye Alay Komutanlığı Tarihi

12. Hava Ulaştırma Ana Üs K.lığı nüvesini teşkil eden ilk birlik, Genelkurmay Başkanlığı'nın 15 Mayıs 1944 tarihli emri ile Etimesgut'ta teşkil olunan Hv. K.K.lığı İrtibat Kıtasıdır<sup>644</sup>. Hv.K.K.lığı İrtibat Kıta Komutanlığının kuruluşunda Etimesgut'a diğer birliklerden toplanmış olan çeşitli tip tayyareler yer almıştır. Görev yapan ilk tayyareler Gotha Go.145, Martin, Airspeed Oxford ve Consul uçakları olmuştur. Bu tarihte İrtibat Kıta Komutanlığı iki subay ve dört astsubay pilot, iki telsiz operatörü, altı makinist ve bir silahçı astsubaydan oluşuyordu<sup>645</sup>.

Bu birlik, 1945 senesinde devrin Cumhurbaşkanı İsmet İnönü ile beraberinde Genelkurmay Başkanı ve Hava Kuvvetleri Komutanı olduğu halde 17 günlük Doğu ve Batı Anadolu gezisini Martin ve Oxford tayyareleri ile gerçekleştirmiştir. Bu tarihten itibaren devlet büyüklerinin ve diğer önemli personelin nakline başlanmıştır. Hv. K.K.lığı İrtibat Kıtasının kadro ve kuruluşu, yapılan yeni tayinler ve tahsis edilen tayyareler ile genişletilerek 8 Şubat 1946 tarihinde Hv. K.K.lığı İrtibat Bölüğü haline getirilmiştir<sup>646</sup>.

18 Haziran 1946 tarihinde getirilen ilk dört adet C-47 tayyaresi ile alet uçuşu, gece ve her hava şartında uçuş eğitiminde büyük bir ilerleme başlamıştır. 20

<sup>644</sup> Birliğin komutanlığına getirilen Ütğm. Nihat Gültekin'in tayin emri, Milli Müdafaa Vekâleti Hava Müsteşarlığınca 26 Haziran 1944 tarihinde onanmıştır. Birlik Komutanı, eski birliği olan 1. Tayyare Alayı 4'ncü Bl. uçuş heyetinden 15 Temmuz 1944 tarihinde ayrılarak 17 Temmuz 1944 tarihinde yeni vazifesine başlamıştır. Söz konusu emirler için bkz. **Hv.K.Trh.Ş.**, “Önemli Belgeler Dosyası,” HVOI, 31 Mart 1951 tarihli “Değişen Birlik Adları Hk.,” Evrak No. 16.

<sup>645</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri C-47 Dokota**, s. 42-45

<sup>646</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “12. Hava Ana Ulaştırma Üs K.lığı Tarihçesi”, Dosya No. 202.

Haziran 1946 tarihinde Bnb. Kamil Yasa, iki bölüklü İrtibat Tabur Komutanlığına asaleten tayin edilmiştir. Taburdaki bölüklerden birisi Martin, Oxford, Consul ve Blenheim gibi çeşitli tip tayyarelerden müteşekkil iken, diğer bölük sadece C-47 tayyareleri ile vazife yapıyordu. Aynı tarihlerde bu tabura Spitfire Mk.XIX ve Falcon tayyarelerine sahip bir gece Av Önleme ve Keşif Kıt'ası ilave edilmiştir.

C-47 tayyarelerinin teslim alınmasına devam edilerek elde mevcut tayyare adedinin artırılması ile 18 Eylül 1946 tarih ve Hv. Müsteşarlığı III. Şb.40037 sayılı emirleri ile İrtibat Taburu, İrtibat ve Nakliye Grubu adını almıştır.<sup>647</sup> 26 Eylül 1946 tarihinde İrtibat ve Nakliye Grup Komutanlığı'na Bnb. Hayri Tanju (1927-26) atanmıştır. 1946 senesinin son ayları içerisinde yine satın alınmış olan 16 adet C-47 tayyaresi Almanya işgal bölgesinde bulunan Ober-Pafn-Hafn (Münih) meydanındaki Amerikan Üs'sünden getirilerek irtibat ve Nakliye Grubunun kadrosunun genişletilmesine devam edilmiştir. 27 Ağustos 1947 tarihinde Yb. Necmi Alagür (338-6) irtibat ve Nakliye Grup Komutanlığına tayin edilmiştir. Komutanlığa atanmasından hemen sonra mevcut tayyarelerden dört C-47 Bölüğü teşkil edilmiştir.<sup>648</sup>

1 Mart 1948 tarihinde emrindeki dört C-47 Bölüğü, bir gece av önleme bölüğü ve diğer destek birlik ve teşkilllerinden oluşan İrtibat ve Nakliye Grubu, Hava Nakliye Alayı adını almıştır. Alayın kurulması ile birlikte mevcut dört C-47 Bölüğü, yeni teşkil olunan 1. ve 2. Nakliye Tabur Komutanlıklarına bağlanmıştır. 1949 senesi Nisan ayından itibaren Amerikan yardımından temin edilen C-47 tayyareleri ile bölüklerdeki mevcut tayyare adetleri ve yapılan yeni tayinlerle personel takviyesi sağlanmıştır. Hava Nakliye Alayına 19 Kasım 1949 tarihinde Hv. K.K.Org. Zeki Doğan tarafından törenle sancak verilmiştir. Bu sancak halen 12. Hv. Ula. Ana Üs K.lığı sancağı olarak muhafaza edilmektedir.<sup>649</sup>

13 Nisan 1959 tarihinde Hava Nakliye Alayının dört C-47 bölüğü, dört Tabur haline getirilmiş ve Hava Nakliye Tayyare Alayı 3'e bölünmüştür. Bunlardan;

- Bünyesinde 1. ve 2. Nakliye Tabur K.lıklarını barındıran 11. Hava Nakliye Alayı Eskişehir'e

<sup>647</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Birlik ve Müesseselerinin Tarihçesi**, s.62.

<sup>648</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "12. Hava Ana Ulaştırma Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 202.

<sup>649</sup> "221. Filo Komutanlığı 'Esen Filo'", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri** s.351.

- Bünyesinde 3. ve 4. Nakliye Tabur K.lıklarını barındıran 12. Hava Nakliye Alayı Kayseri'ye intikal etmişler,
- Eğitim ve irtibat Taburu Etimesgut'ta kalmıştır.<sup>650</sup>

Eskişehir ve Kayseri'ye intikal eden Alaylarda ikişer adet C-47 Taburu mevcut iken Etimesgut'ta kalan Eğitim ve İrtibat Taburunda iki bölük vardı. Bu bölüklerden birisi C-47 tayyareleri ile diğeri ise T-11, Oxford Consul ve harita tayyaresi olarak kullanılan Invader, B-26 ve C-45 tayyarelerini envanterinde bulunduruyordu. Bu tarihe kadar nadiren ve zor şartlar altında yapılan yurt dışı uçuşları 1950 senesinden itibaren C-47 tayyareleri ile gelişme göstermiş ve daha da artırılarak İtalya, Almanya, İngiltere, İsveç, Rusya (Moskova), Pakistan ve Afganistan'a kadar uzatılmış ve büyük tecrübeler kazanılmıştır.<sup>651</sup>

Genelkurmay Başkanlığı'nın 17 Kasım 1950 tarihli emri ile Eskişehir ve Kayseri'de bulunan 11. ve 12. Hava Nakliye Alayları lagv edilmiştir.<sup>652</sup> Ankara-Etimesgut'taki Eğitim ve İrtibat Taburu lagv edilen bu alaylardan temin edilen C-47 Taburları ile yeniden 12. Hava Nakliye Alayı olarak tensik edilmiştir. Emir gereğince Eskişehir'de bulunan 11. Hava Nakliye Alayının 4. Nakliye Taburu Etimesgut'a 20 Nisan 1951 tarihinde intikal ederek buradaki Eğitim ve İrtibat Taburu ile birleşmek suretiyle 12. Hava Nakliye Alayını teşkil etmiştir. Eskişehir ve Kayseri'deki 11. ve 12. Hava Nakliye Alaylarından geriye kalan Hava Nakliye Taburları buralardaki Hava İkmal Merkezi emrine girmiştir.<sup>653</sup>

### **2.12.2. Onikinci Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı Tarihi**

18 Ağustos 1951 tarihinde Tabur seviyesindeki uçuş birlikleri Filo adını almıştır. Böylece 12. Hava Nakliye Alayı 12. Hava Nakliye Üs K.lığı adını almıştır. Bünyesindeki üç C-47 Taburu yeni teşkil olunan 21. Uçuş Grubuna bağlı 221. ve 222. Filo ile direkt olarak Üs'se bağlı 223. Filo K.lıkları teşekkül ettirilmiştir. Aynı tarihte Eskişehir'de bulunan Hava İkmal Bakım Merkezi emrindeki Tabur, 225. Filo

---

<sup>650</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “11. Hava Ana Ulaştırma Üs K.lığı Tarihçesi”, içinde “211. Filo Komutanlığı Tarihçesi,” Dosya No. 201.

<sup>651</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri C-47 Dokota**, s. 42-45

<sup>652</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “Hava Birlikleri Teşkilat, Lagv, İntikal (1940-2006 Yılları)”, Dosya No. 60.

<sup>653</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri C-47 Dokota**, s. 42-45



adını alırken, Kayseri'de bulunan ve yine Hava İkmal Merkezi emrindeki Eğitim ve İrtibat Taburu ise 224. Filo adını almıştır<sup>654</sup>.

223. Filo Komutanlığı, 1954 yılında Üs'se bağlı olarak Yeşilköy'e intikal ettirilmiş, 1961'de Harita ve Manş Kıt'a K.lığı adını almış ve Temmuz 1967 yılında Hava Harp Okulu'nun İstanbul'a intikali ile Üs'sün emrinden alınarak Hava Harp Okulu Komutanlığı'na bağlanmıştır.<sup>655</sup>

Hv. K.K.lığının 22.9.1953 tarihli emri ile Kayseri İkmal Merkezi emrindeki 224. Filo Komutanlığının 30 Eylül 1953 tarihinde 12. Hava Nakliye Üs K.lığı emrine girmesi istenilmiş ve intikal 2 Ekim 1953 günü tamamlanmıştır. 22. Filo K.lığı burada 21. Uçuş K.lığına bağlanmıştır. 1 Eylül 1955 tarihinde Eskişehir Hava İkmal Bakım Merkezi emrindeki 225. Filo K.lığı Etimesgut'a intikal etmiş ve burada 21. Uçuş Grup K.lığına bağlanmıştır. 1958 senesinde ilk olarak dört adet H-19 helikopterin yurda getirilmesi ile Üs K.lığının emrinde bir Helikopter Filo Komutanlığı kurulmuş ve bu birliğin ilk Komutanlığını Bnb. Nevzat Dereli yapmıştır<sup>656</sup>.

1958 senesi son aylarında Hv. K.K.lığının emirleri ile 23. Uçuş Grup K.lığı teşekkül ettirilmiş ve emrine 222. ve 225. Filolar tahsis olunmuştur. Aynı tarihte Üs'sün bünyesinde; 21. Uçuş Grubuna dahil olan 221. ve 224. Filolar ile direkt olarak Üs K.lığına bağlı Helikopter Filo Komutanlığı mevcuttur. 1960 tarihinde 23. Uçuş Grup K.lığı ve Helikopter Filo Komutanlığı lagv edilmiş Üs'se tahsis olunan iki adet C-54 tayyaresi de dahil edilerek Özel Filo Komutanlığı kurulmuştur. Bu tarihte Üs'sün kuruluşunda 21. Uçuş Grubuna dahil 221. ve 224., 225. Filo Komutanlıkları ile direkt olarak Üs K.lığına bağlı Özel Filo Komutanlığı, Harita Manş Kıta Komutanlığı ve çeşitli destek birlikleri bulunuyordu<sup>657</sup>.

3 Eylül 1964 tarihinde 224. Filo K.lığı Etimesgut'tan Kayseri-Erkilet Meydanına intikal ettirilmiş ve ilki 5 Ekim 1964 yılında gelen beş adet C-130 tayyaresi ile birlikte onbir adet C-47 tayyaresine sahip Taktik Ulaştırma Filosu

<sup>654</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri C-47 Dokota**, s. 42-45

<sup>655</sup> “223. Filo Komutanlığı ‘Kanat Filo’”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt V, Hv. K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğü'nün 44 Sayılı Yayınıdır, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut/Ankara, 2009, s.423.

<sup>656</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri C-47 Dokota**, s. 42-45

<sup>657</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “Hava Birlikleri Teşkilat, Lagv, İntikal (1940–2006 Yılları)”, Dosya No. 60.

haline getirilmiştir. Bu filo yine aynı meydana teşkil olunan Taktik Ulaştırma Grup Komutanlığı emrinde Ana Üs'le bağlanmıştır. 3 Kasım 1965 tarihinde 21. Uçuş Grup Komutanlığı lagv edilmiştir. 21. Uçuş Grubuna dahil 221. ve 225. Filolar ile Özel Filo Komutanlıkları direkt olarak Üs Komutanlığı'na bağlanmıştır.

1969'da, Filo Komutanlıkları Üs Harekât ve Eğitim Amirlerine, Bakım Grup ve İkmal Grup K.lıkları Üs Bakım ve İkmal Amirliğine bağlanmıştır. Yine 1969 senesi sonlarında Üs Harekat ve Eğitim Amirliği, Üs Harekat K.lığı olarak; Üs Bakım ve İkmal Amirliği ise Malzeme K.lığı şeklinde kadro düzeltilmesi yapılmıştır ve yine aynı yıl içerisinde Destek Üs K.lığının lagv edilmesi ile İstihkam Bakım Taburu, Üs Destek Grup K.lığı bünyesine dahil edilmiştir<sup>658</sup>.

Türk Hava Yolları ile yapılan bir anlaşma gereğince teşkil olunan uçuş ekipleri Viscount VC-7 uçakları ile eğitim görmeye başlamıştır. 12 Mart 1971 tarihinde bu uçaklardan ilki resmen Hv. K.K.lığına teslim edilmiş ve bu uçaklar halen Etimesgut'ta 224. Özel Filo K.lığında görev yapmaktadır<sup>659</sup>.

1 Mart 1971 tarihinde bir grup uçuş ekibi ikmal ve bakım personeli C-160 Transall uçaklarını öğrenmek ve teslim almak üzere Almanya'ya gönderilmiştir. İlk olarak iki adet C-160 Transall uçağı, 18 Mayıs 1971 tarihinde Etimesgut'a getirilmiş ve modernize olunan 221. Filo K.lığı emrine verilmiştir. 7 Haziran 1971 tarihinde 221. Filo K.lığı modernize gereği Kayseri-Erkilet meydanına intikal ettirilmiş ve burada bulunan Taktik Ulaştırma Grup K.lığı emrine bağlanmıştır<sup>660</sup>. 27 Temmuz 1971 tarihinde 301. Deniz Hava Filosu Etimesgut'ta SA-2 Uçakları ile teşkil olunmuştur. 301. Deniz Hava Filosu, Üs'sün 21 Eylül 1971'de Erkilet Meydanına intikalinden sonra Hv. Ula. Gri. K.lığı bünyesinde Etimesgut'ta görev yapmaya devam etmiştir. Bilahare, 4 Ağustos 1972 tarihinde Bandırma'ya intikal etmiş ve 6'ncı Ana Jet Üs K.lığına bağlanmıştır.<sup>661</sup>

Hv. K.K.lığının emri ile 21 Eylül 1971 tarihinde Etimesgut'ta bulunan 12. Hava Ulaştırma Ana Üs K.lığı Kayseri-Erkilet meydanına intikal etmiştir. Üs Karargâhının buraya gelmesinden sonra burada bulunan Taktik Ulaştırma Grup

<sup>658</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, "12. Hava Ana Ulaştırma Üs K.lığı Tarihçesi", Dosya No. 202.

<sup>659</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri C-47 Dokota**, s. 42-45

<sup>660</sup> "221. Filo Komutanlığı 'Esen Filo'", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri** s.351.

<sup>661</sup> **İki Mavi Türk Deniz Havacılık Tarihi**, s. 114-119

K.lığı 12. Hava Ulaştırma Ana Üs K.lığı adını almıştır. Daha önce Taktik Ulaştırma Grup K.lığı emrindeki 221. ve 224. Filo K.lıkları, Üs Hrk. K.lığına bağlanmış, Deş. Kıta K.lığı, Destek Grup K.lığı adını almış ve Üs K.lığına bağlanmış, Yd. Hrk. Sb.'lğı Meydan Harekat Amirliği adını almış ve direkt olarak Üs K.lığına bağlanmış, Bakım ve İkmal K.lıkları ise Malzeme Komutanlığı adını almıştır.<sup>662</sup>

Üs karargâhının Erkilet'e intikalinden sonra Etimesgut'ta 225. Filo ve Özel Filo K.lıkları ile Deş. Gri. K.lığı, Km. K.lığı Yd. Hrk. Sb.lğı ve Arama-Kurtarma Eğe.Kıta K.lığından müteşekkil bu birlik, Hv.Ulş.Grp.K.lığı adını almıştır. 1999 yılında birliğin unvanı 11. Hv. Ulş. Ana Üs Komutanlığı olmuştur<sup>663</sup>.

4 Nisan 1972 tarihindeki “Hava Birliklerinin Yeniden Numaralandırılması” emri kapsamında 12. Hava Ulaştırma Ana Üs K.lığında görev yapan filo komutanlıklarının isimlerinde değişiklik yapılmıştır. Bu kapsamda;

- 221. Filo K.lığının isminde bir değişiklik yapılmamıştır.
- Özel filo K.lığının ismi 224. Filo K.lığı
- 224. Filo K.lığının ismi 222. Filo K.lığı
- 225. Filo K.lığın ismi 223. Filo K.lığı olarak değiştirilmiştir<sup>664</sup>.

Ulaştırma harekât görevlerinin daha etkinlikle yürütülmesi, ulaştırma görevlerinde verimin ve elastikiyetin artırılması, görevlerin planlaması, icrası ve kontrolünde etkinliğin maksimuma çıkarılması, kaynakların amacına uygun ve ekonomik kullanımının sağlanması amacıyla; 12. Hava Ulaştırma Ana Üs K.lığı bünyesinde 12 adet CN 235(T) uçağından oluşan yeni bir Hv.Ulş.FI.K.lığı teşkil edilerek, unvanı 223. Filo K.lığı olarak belirlenmiştir.Bu çerçevede hazırlanan kadro-kuruluş Genelkurmay Başkanlığı tarafından 14 Aralık 1999 tarihinde onaylanmış ve yürürlüğe girmiştir<sup>665</sup>.

<sup>662</sup> **Hv.K.Trh.Ş.**, “12. Hava Ana Ulaştırma Üs K.lığı Tarihçesi”, Dosya No. 202.

<sup>663</sup> “221. Filo Komutanlığı ‘Esen Filo’”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri** s.351.

<sup>664</sup> **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri C-47 Dokota**, s. 46

<sup>665</sup> 223. Filo Komutanlığı ‘Kanat Filo’”, **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, s.423.

Günümüzde Erkilet/Kayseri meydanında görev yapmakta olan 12. Hava Ulaştırma Ana Üs K.lığı, bünyesinde bulundurduğu C-130 ve C-16, uçakları ile Türk Silahlı Kuvvetlerinin ulaştırma hareket ve görevlerini yerine getirmektedir. Türk Hava Kuvvetleri ulaştırma birlikleri ile aynı tarihe sahip olan 12. Hava Ulaştırma Ana Üs K.lığı oldukça karışık bir tarihe sahiptir. Bu tez çalışmasında en zorlanılan konu olmuştur.

## SONUÇ

1909 yılı gibi erken bir tarihte başlayan havacılık faaliyetlerinin ete kemiğe bürünmesinin ve Türkiye’de Hava Kuvvetleri’nin kurulmasının ilk adımı 1911 yılında oluşturulan “Tayyare Komisyonu” ile atılmıştı. Tayyare Komisyon’un kuruluşu üzerinde daha bir sene geçmeden ilk öğrenciler Avrupa’ya uçuş eğitimine gönderilmiş ve bir Tayyare Mektebi’nin inşaatına da Ayastefanos’ta (bugünkü Yeşilköy) başlanmıştı. 1912 Nisan ayında da Türkiye’nin ilk hava meydanı olan Ayastefanos’ta ilk Türk pilotu Yzb. Fesa Bey devlet erkânının da hazır bulunduğu bir ortamda ilk uçuşu gerçekleştirmişti.

Henüz ilk adımlarını atan Türk Havacılığı bu ilk aşamasında savaşlarla birlikte büyümek durumunda kalmıştır. Türk havacılığında somut adımlarının atıldığı 1911 yılında İtalya ile Trablusgarp harbine girilmiş ve daha bu savaş bitmeden 1912’de Balkan Harbi başlamıştır. Trablusgarp Harbi’nde bölgeye giden Osmanlı subayları yerel direnişi örgütlemeye çalışmışlar ve ilk defa bir savaşta uçak kullanan İtalyanlara karşı savunma konusunda önemli deneyimler kazanmışlardır. Bu savaştan gönderilen raporlarda uçağın gelecek savaşlardaki önemine dair yorumlarda bulunulmuştur. Osmanlı ordusu ilk defa Balkan Savaşlarında uçak kullanmıştır. Her ne kadar daha çok keşif görevi icra eden Osmanlı tayyareleri Birinci ve İkinci Balkan Savaşları sırasında uçuş tecrübelerini arttırmışlardır. Öyle ki bu savaşlardan sonra kısa süren barış döneminde Türk havacılığının ilk uzun uçuş denemeleri gerçekleştirilmiştir. Bu uçuşlarla hem kamuoyunun havacılık konusunda ilgisi uyandırılmış hem de havacılık kurumlarının yapısı geliştirilmiştir. Ancak özellikle Kahire seferinde verilen şehitler ve düşen uçaklar aynı zamanda havacılık alanındaki ilk ciddi kayıplardır.

Birinci Dünya Savaşı’nda Almanya’dan alınan uçaklarla uçak sayısı artmış ve Alman personelin gelmesiyle birlikte teşkilat yapısında yeni bir yapılanmaya gidilmiştir. Genelkurmay Muhabere ve Muvasala Şubesine bağlı Teşkilat-ı Havaiye Müfettişliği kurulmuştur. Savaş sırasında sürekli gelişen havacılık işleri Harbiye Nezareti’nde 9’ncu ve Genel Karargah’ta 13. şubelerde yürütüldü. 1915 yılında ise Sahra Seyr-i Havaiye Şubesi’nin adı Umur-ı Havaiye Şubesi olarak değiştirildi. Tayyare bölükleri hava teşkilatının en önemli yapılanması iken savaş sırasında

Tayyare Mektebi aynı zamanda Tayyare İstasyonu oldu. Hava teşkilatı büyümeye ve yapı değişmeye başladı ve nihayetinde 1918 yılında Umur-ı Havaiye Müfettişliği kaldırılarak yerine Kuva-yı Havaiye Müfettişliği kurularak havacılık teşkilatı ilk defa hava kuvveti mertebesine yükselmiş oldu. 1918 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Savaşı'nda yenilmesi ve sonrasında İstanbul'un işgali havacılık teşkilatının gelişmesini sekteye uğratmış, Yeşilköy'den Maltepe'ye taşınan tayyare istasyonu da İngilizler tarafından tahrip edilmiştir. 1920 yılında ise havacılık teşkilatı resmen lagv edilmiştir.

İstiklal Harbi sırasında özellikle keşif faaliyetleri Türk Ordusu'nun başarısında önemli roller oynamıştır. Savaş boyunca teşkilat yapısı ve konuşlandığı mekanlar sürekli değişmiş ve zorunluluklar ile ordunun ihtiyaçları doğrultusunda hava meydanları çeşitli dönüşümlere uğramıştır. İstiklal Harbi'nde havacılık alanında yaşanan deneyim Cumhuriyet döneminde yeniden inşa edilen Türk Hava Kuvvetleri'nin teşkilat yapısında ciddi etkilerde bulunmuştur. Cumhuriyet'in ilk yıllarında kurduğu kurumların başında 1925 tarihinde faaliyet geçen Türk Tayyare Cemiyeti geliyordu. 1928 yılında Hava Kuvvetleri Müfettişliği de lagv edilerek Milli Savunma Bakanlığı bünyesinde bir Hava Müsteşarlığı kurulmuştur. 1928'de Tabur seviyesine çıkarılmış olan Hava Kuvvetleri, 1932'de Alay, 1935 senesinde de Tugay seviyesine çıkarılmıştır. Hava Kuvvetleri her ne kadar bir savaş deneyimi de yaşamasa da ülke içinde çıkan Şeyh Sait, Ağrı ve Tunceli'de yaşanan ayaklanmalar gibi iç olaylarda yoğun bir şekilde kullanılmıştır. 16 Ağustos 1943 tarihinde Tümen seviyesine çıkartılan hava kuvvetleri Hava Tümen'i unvanını almıştır. Hava teşkilatının hızla büyümesi kendisini yeni teşkilat yapısı ile açığa çıkarıyordu. Hava kuvvetleri 31 Ocak 1944 tarihinde nihayet kuvvet komutanlığı şeklinde örgütlenmiştir. Kolordu seviyesinde faaliyete geçen Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı 1947 yılında da "ordu" seviyesine çıkartılmıştır.

Konumuz açısından diğer bir yapısal değişim 1951 yılında gerçekleştirilmiştir. Bu sene içinde Tümen altındaki Alaylara "Üs" uçuş taburlarına da "Filo" denilmeye başlanmıştır. Bu şekilde Amerikan teşkilat yapısı Hava Kuvvetleri üzerinde önemli bir etkide bulunmuştur. Yine aynı değişikliklerle Tümenler için de "Kuvvet" deyiminin kullanılması emredilmiştir. Böylece mevcut

Alaylar Üslere dönüşmüş ve buradaki Taburlara artık Filo denilmiştir. Bu değişim Türkiye'nin dünyada yaşanan diplomatik, politik ve iktisadi dönüşümlerle olan yakın ilişkisi ile bağlantılıydı. Türkiye 18 Şubat 1952 senesinde NATO'ya girmiş ve bununla birlikte Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın jet uçakları ile modernize edilmesi dönemi başlamıştır. Jet uçaklarının hava kuvvetleri envanterine girmesi ve üs teşkilatlanmasının başlamasıyla birlikte Balıkesir'deki 9. Ana Jet Üs Komutanlığı Türk Hava Kuvvetleri'nin ilk jet üssü olmuştur.

1952 yılından itibaren jet uçakları ile modernize edilen Türk Hava Kuvvetleri'nin envanterine ilk olarak F-84G ve F-86 uçakları girmiş, ardından da nükleer silah taşıyabilen F-100, F-104 ve 1964 yılında ise F-5, F/RF-84F uçakları ile 1968 yılında radarla donatılmış ve her hava durumunda gece-gündüz önleme yapabilen F-102 uçakları envantere alınmıştır. 1974 yılında envantere giren F-4E Phantom uçakları ile Türk Hava Kuvvetleri'nin gücü önemli ölçüde artmıştır. 1980'li yıllardan itibaren ise üçüncü jenerasyon uçakların envantere girmesiyle birlikte hava kuvvetlerinin imkan ve kabiliyetleri daha da artmıştır. 1987 yılında F-16 uçaklarının katılımıyla etkin bir güce ulaşan hava kuvvetlerinin 4., 6., 9., 8. ve 5. Ana Jet Üs Komutanlıkları F-16 uçakları ile modernize edilmişlerdir.

Bu noktada özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan itibaren Türk hava üslerinin ve genel yapısının dış güçlerce şekillendirildiği iddia edilebilmektedir. Oysa Türk Hava Kuvvetleri'nin genel tarihi göz önünde bulundurulduğunda bu iddianın ne kadar yersiz olacağı ortaya çıkacaktır. Zira ele aldığımız Jet Ana Üslerinin tarihçelerinin de gösterdiği üzere bu hava meydanları Osmanlı İmparatorluğu'ndan ve erken Cumhuriyet devrinden beri Türk Silahlı Kuvvetlerinin ve Hava Kuvvetlerinin ihtiyaçları doğrultusunda kurulmuş ve şekillenmiştir. Elbetteki hiçbir kurum uluslararası evrensel gelişmelerden kendisini soyutlayamaz. Türk havacılığının gelişimi de uluslararası işbirlikleriye doğmuş ve gelişmiştir. İlk öğrencilerin yurt dışına gönderilmeleri, uçakların yabancı ülkelere alınması, yabancı personelin önemli görevlerle Türk ordusunda çalışmaları buna örnektir. Bundan dolayı 1952 sonrası yaşanan değişim ve dönüşüm bu anlamıyla bir yenilik değildir. Bu tarih boyunca Türk Hava Kuvvetlerinin teşkilat yapısı ve hava üsleri tezde gösterildiği şekliyle yerel ihtiyaçlarca şekillenmiş ve gelişmiştir. NATO

teşkilatının bir gereği olarak yapılandırılan 2. ve 10. üslerin dışındaki üsler tamamıyla Türk Hava Kuvvetlerinin yapısal gereklilikleri neticesinde kurulmuş ve yapılandırılmışlardır.

Yapılan incelemeler neticesinde ; 1., 4. 6.8. 9. Ana Jet Üs Komutanlıklarının tarihinin ana jet üslerinin tarihinin temellerini teşkil eden tayyare alaylarının devamı olduğu, 2., 3, 5, ve 7. Ana Jet Üs Komutanlıklarının 1951 yılında jet uçaklarına geçiş sonrasında yeni teşkil edilen üs komutanlıkları olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca Ana Jet Üs Komutanlıklarını çoğunun konuş yerinin Türkiye'nin NATO'ya girişinden hatta İkinci Dünya Savaşı'ndan önce tespit edilmiş ve kullanılmaya başlanmış olası üslerin mevcut yerlerinin dış güçler tarafından tespit edildiği iddiası bir kere daha çürütmektedir.

Ana Jet Üs Komutanlıkları envanterine giren uçak tiplerinde sık sık değişiklik yapılması, Türk Hava Kuvvetlerinin hareket etkinliğinin artırılması ve vurucu gücün etkin tutulması ihtiyacından kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Envantere giren uçak tipleri incelendiğinde hep bir üst yeteneğe sahip uçakların envantere alındığı görülmektedir. Böylece hep bir ilerleme kaydedildiği söylenebilir. Bu durum Türk Hava Kuvvetlerinin ve onun bünyesinde görev yapan Ana Jet Üs Komutanlıklarının asli silahının jet uçakları olmasından kaynaklanmaktadır.

Tarihi süreç içinde sadece jet uçaklarının modernizasyonu ile yetinilmediği görülmektedir. Özellikle üs teşkilat yapılarında yapılan değişikliklerle uçakların hareket etkinliğini arttıracak idare önlemlerin alındığı ve ihtiyaç duyulan teşkilat ve idari değişikliklerin ivedilikle yapıldığı görüşmüştür.

1912 senesinden beri hava üsleri gelişimlerini sürdürmekte ve eğitim ve harekât kabiliyeti çağın gerektirdiği seviyede olan Türk Hava Kuvvetleri ileri teknolojiyi ve yetiştirdiği personeli bu üslerin modernizasyon ve reorganizasyonunda kullanmaktadır. Hava Üslerindeki değişim ve dönüşüm gerek ulusal gerekse de uluslararası alandaki ihtiyaçlara göre sürmektedir.



## KAYNAKÇA

### I. ARŞİVLER

Genelkurmay Askeri Tarih Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi (ATASE)  
Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğü Arşivi (Hv.K.Trh.Ş.)  
Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)  
Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

### II. YAYINLANMIŞ ARŞİV BELGELERİ

A. **Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)**,  
(Derleyen ve Düzenleyen Fethi Kural), Hv. Bas. Ve Neş. Md.'lüğü, Etimesgut,  
1974.

### III. KİTAPLAR

**25. Yılında Kıbrıs Barış Harekatı ve 12. Hv.Ulş.Ana Üs K.lığı**, 12. Hava  
Ulaştırma Üs K.lığı, Tarihsiz,

Abrams, Michael; **Birdmen, Batmen and Skyfleyers: Wingsuits and the Pioneers  
who Flew in Them, Fell in Them and Perfected Them**, Harmony Books, London,  
2006.

Akşin, Sina; **Jön Türkler ve İttihat ve Terakki**, Remzi Yayınevi, İstanbul, 1988.

Armaoğlu, Fahir; **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1789–1914**, TTK, 2. Baskı, Ankara,  
1999

**Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap**, Hv.Bsm., Ankara,  
1984

Baycan, Nusret; **Atatürk ve Askerlik Sanatı**, Ankara, 1985.

Baydar, Orhan; **Türk Uçuş Masalları**, Türk Hava Kurumu, Ankara, 1947

Benoist-Méchin, Jacques de; **Mustafa Kemal: Bir İmparatorluğun Ölümü**, Bilgi  
Yayınevi, Ankara, 1999.

Berliner, Don; **Aviation: Reaching for the Sky**, Oliver Press, Minneapolis, 1997.

Brummet, Palmira; **İkinci Meşrutiyet Basımında İmge ve Emperyalizm 1908-  
1911**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003.

Candaş, Erden; **1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri**, Hv. Basımevi, Ankara,1993

Candaş, Erden; **1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri**, Hv. Basımevi, Ankara, 1993

Cormack, Andrew ve Peter Cormack; **British Air Forces 1914-1918(2)**, Osprey Publishing Ltd., Oxford, 2000.

Crompton, Samuel Willard; **The Wright Brothers: First in Flight**, Chelsea House, New York, 2007.

Erickson, Edward J.; **Defeat in Detail: The Otoman Army in the Balkans 1912–1913**, Praeger Publishers, Westport, 2003.

**Evliya Çelebi Seyahatnâmesi (Topkapı Sarayı Bağdat 304 Yazmasının Transkripsiyonu)**, Yayına Hazırlayanlar Seyit Ali Kahraman ve Yücel Dağlı, Cilt IV, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2001.

Gediz; Ergüder, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi C.I (1911-1918)**, Tarihçe Ş.Md.lüğü, Ankara

Gillispie, Charles Coulston; **The Montgolfier Brothers and the Invention of Aviation 1783-1784**, Princeton University Press, Princeton, 1983.

Görgülü, İsmet; **On Yıllık Harbin Kadrosu 1912–1922 Balkan-Birinci Dünya ve İstiklâl Harbi**, TTK. Yay., Ankara, 1993.

Göymen, İhsan; **Türk İstiklal Harbi**, Cilt V, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, Genel Kurmay Yayınları, Ankara, 1964.

Gross, Charles Joseph; **American Military Aviation: The Indispensable Arm**, A&M University Pres, Austin, 2002.

Gülten, Zeynep; **Havacılık Tarihinde Yeşilköy**, Hava Harp Okulu Hava Kuvvetleri Müzesi Yayınları, Ankara, 2010,

**Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Hv. K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğünün 44 Sayılı Yayınıdır, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut/Ankara, 2009.

**İki Mavi Türk Deniz Havacılık Tarihi**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2007

**İkinci Meşrutiyetin İlk Yılı**, (Kolektif Yazarlar), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2008.

İlmen, Süreyya; **Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, İbrahim Horoz Bsm., İstanbul, 1947.

Kansu; Yavuz – Şensöz; Sermet – Öztuna, Yılmaz; **Havacılık Tarihinde Türkler I**, Hv.K.K.lığı Bsm., Ankara, 2006.

Katip Çelebi; **Keşfü'z zunûn an esâmil'l-kütübi ve'l-fünün: Kitapların ve İlimlerin İsimlerinden Giderilmesi**, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 2007.

Kaymaklı, Hulusi; **Havacılık Tarihinde Türkler Cilt: II**, Kültür Ofset Basım, Ankara, 1997.

Kaymaklı, Hulusi; **Havacılık Tarihinde Türkler Cilt: III**, Kültür Ofset Basım, Ankara, 2005.

Kaymaklı, Hulusi; **Havacılık Tarihinde Türkler Cilt: IV**, Kültür Ofset Basım, Ankara, 2005.

Kenna, Anna; **Full of Hot Air**, Wellington, 2004.

Kennett, Lee B.; **The First Air War 1914-1918**, Free Press, New York, 1991.

Keyüsk, Mazlum; **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914)**, Cilt I, Kitap I, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1950.

Keyüsk, Mazlum; **Türk Havacılık Tarihi (1914-1916)**, Cilt I, Kitap II, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1950.

Keyüsk, Mazlum; **Türk Havacılık Tarihi (1917-1918)**, Cilt II, Kitap II, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1950.

Khurana,K.C.; **Aviation Management**, Global India Publications Ltd, New Delhi, 2009.

Kurt, Emin; **Kıbrıs Şehidi Hava Pilot Yüzbaşı Cengiz Topel ve 1964 Kıbrıs Hava Harekati**, HV.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğünün 33 numaralı Yayınıdır, Ankara, 2009

Kurter, Ajun; **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)**, Cilt I, Hv.K.K.lığı Basımı, Ankara, 2006.

Künhe, Heinz; **Leonardo da Vinci: Dreams, Schemes and Flying Machines**, Prestel, New York, 2000.

Lewis, Bernard; **Modern Türkiye'nin Doğuşu**, TTK, Ankara, 2004.

Lougheed, Victor; **Vehicles of the Air**, Pringle Press, London, 2008.

Mason, Francis K.; **War in the Air**, Crescent Books, New York, 1985.

Needham, Joseph ve Colin A. Ronan; **The Shorter Science and Civilization in Chine**, Cilt IV, Cambridge University Press, Cambridge, 1994.

Nikolajsen, Ole; **Turkish Military Aircraft Since 1912**, Dutch Aviation Society, Netherlands, 2005.

Oberling, Pierre; “*The State as Promoter of Technology Transfer: The Early Years of Ottoman Aviation*” **Journal of Turkish Studies**, No. 8, 1984.

**Orgeneral Muzaffer Ergüder’in Havacılık Anıları 1922-1930**, (Yayına Hazırlayan) H. İbrahim Fırtına, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2009.

Özdemir, Yaşar; **Atatürk ve Türk Havacılığı**, Hv.Bsm., Ankara, 1981.

Özdemir, Yaşar; **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, Hv.Bsm., Ankara, 1981.

Rothenberg, Gunther Erich; **The Art of Warfare in the Age Napoleon**, Indiana University Press, Bloomington, 1980.

Sarp, İrfan; **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Hv. Bas. ve Neş. Md., Ankara, 1986.

Sevinç, Necdet; **Osmanlılarda Sosyo-Ekonomik Yapı**, Kutsun Yayınevi, İstanbul, 1978.

Şapolyo, Enver Behnan; **Türk Büyükleri**, Suat Osmanoğlu Yayınları, İstanbul, 1960.

Şıvgın, Hale; **Trablusgarp Savaşı ve 1911–1912 Türk-İtalyan İlişkileri**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1989.

Tanman, Sıtkı; **Türk Havacılık Tarihi İstiklal Harbi (1918-1923), 2. Cilt 2.Kitap**, Hava Basımevi,

Tokgöz, Erdinç; **Türkiye’nin İktisadi Gelişme Tarihi(1914–2001)**, İmaj Yayınevi, Ankara, 2001.

**Türk Hava Kuvvetleri Birlik ve Müesseselerinin Tarihçesi**, Hava Kuvvetleri Basımevi, Eskişehir, 1966.

**Türk Hava Kuvvetleri Bosna-Hersek ve Kosova Harekatı**, Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğü, Tarihsiz, Ankara

**Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri C-47 Dokota**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğü’nün 34 Sayılı Yayınıdır, Ankara, 2009

**Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-100 Super Sabre**, Hv.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğünün 40 Sayılı Yayınıdır, Ankara, 2009

**Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-102 Delta Dagger**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğünün 43 Sayılı Yayınıdır, Ankara, 2009

**Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-104 Star Fighter**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğünün 35 Sayılı Yayınıdır, Ankara, 2009,

**Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-5 Freedom Fighter**, Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğünün 36 Sayılı Yayınıdır, Ankara, 2009

**Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-84 Thunder**, Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğünün 37 Sayılı Yayınıdır, Ankara, 2009

**Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-86 Sabre**, Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğünün 38 Sayılı Yayınıdır, Ankara, 2009

**Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri T-33 Silver Star**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğünün 36 Sayılı yayınıdır, Ankara, 2009

**Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri T-34 Mentor**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğünün 39 sayılı yayınıdır, Ankara, 2009

**Türk Hava Kuvvetlerinde Akrotim**, Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğünün 21 Sayılı Yayınıdır, Ankara, 1995

**Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Balkan Harbi**, Cilt II, Gnkur. ATASE, Ankara, 1993.

**Türk Tarihi İçinde Atatürk ve Cumhuriyet**, Gnkur. ATASE Ankara, 2001.

**Türklerin Havacılığa Hizmetleri**, Hv. K. K. Mrk. Daire Bşk.lığı Harp Tarihi Şubesi, Yay. No.4, Ankara

**Uçak Albümü 1911-2009**, Hv.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğünün 32 numaralı yayınıdır, Ankara, 2009

Uçarol, Rıfat ; **Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu (1951-1987)**, İstanbul, 1988

Uçarol, Rıfat; **Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu (1898-1962)**, Hava Harp Okulu, İstanbul, 1990

Uçarol, Rıfat; **Hava Harp Okulu Tarihçesi 1951-1974**, İstanbul, 1974

Ulugöler, Rıdvan, Nezih Damcı, Sadık Karayığit, Güngör Özer, Hakan Cengiz; **F-5 Freedom Fighter Ailesi**, Hv. Kv. K.'lığı 5. Ana Jet Üs Komutanlığı, Ankara, 2001.

Vego, Milan N.; **Joint Operational Warfare: Theory and Practice**, Naval War College Press, New York, 2009.

Villard, Henry Serrano; **Contact! The Story of Early Aviators**, Dover Publications, London, 2003.

Wegener, Peter P.; **What Makes Airplanes Fly?: History, Science and Applications of Aerodynamics**, Springer-Verlag, New York, 1997.

Wilkins, John; **A Discovery of a New World or a Discourse Tending to Prove, That'tis Probable There May be Another Habitable World in the Moon**, T.M & J.A., London, 1684.

Yılmaz, Veli; **Cumhuriyet Tarihi I**, Harp Akademileri Yay., İstanbul, 2003.

#### **IV. MAKALELER**

“2. Ana Jet Üssü”, **Uçan Türk**, No. 375, 1993, s. 24.

“Askeri Hava Lisemizi Tanıyalım”, **Hava Dergisi**, No. 199, 1960, s.6.

“Belkıs Şevket Hanım Efendi,” **Servet-i Fünun**, No. 1175, 28 Teşrinisani 1329, Perşembe, s.109.

“Çanakkale Savaşı'nda Türk Harekatı”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, No. ?, 2003.

“Hava Harp Okulu İlk Mezunlarını Veriyor,” **Hava Dergisi**, No. 171, 1953, s.39.

“Hava Harp Okulu Öğrencileri ile Bir Röportaj”, **Hava Dergisi**, No. 181, 1955, s.32.

“Hava Harp Okulu,” **Uçan Türk**, No. 29, 1956, s.10.

“Hava Harp Okulunun İzmir'den İstanbul'a İntikali...” **Hava Dergisi**, No. 227, 1967, s.26.

“Hava Lisesinin İlk Temeli Atıldı”, **Uçan Türk**, No. 66, 1959, s.16.

“Hava Okulu'nun Açılış Yıldönümü”, **Hava Dergisi**, No. 125, 1939, s.8.

“Hezarfen Ahmet Çelebi”, **Uçan Türk**, No. 315, 1988.

“İstanbul'daki Hezarifen, Cemsitkar Üstadlar”, **Uçan Türk**, No. 150, 1966.

“Lağari Hasan Çelebi”, **Havacılık ve Spor**, No. 400, 1949.

“Marmara Denizi İlk Defa Nasıl Geçildi”, **Uçan Türk**, No. 156, 1967.

“Tayyare Mektebi Müdürü De Gois”, **Uçan Türk**, No. 334, 1990, s. 48.

Başara, Levent; “Irak Uçaklarını Nasıl Düşürdük”, **Kanatlar Dergisi**, Mayıs-Haziran 2003, s. 90-95

Deniz, Ergüder; “*Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*”, **Uçan Türk**, No. 305, Ocak 1987.

Gökçal, Zühtü; “*İstanbul’da İlk Tayyare ve Baron De Caters*”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, No. 209, 1963.

Karaca; Hasan Erkan, “*Türk İslam Dünyasında İlk uçma Denemeleri*”, **Uçan Türk**, No. 393, Şubat 1995.

Karaca; Hasan Erkan; “*17. Yüzyılda Uçma Denemelerini Başaran İki Ünlü Türk Bilgini*”, **Uçan Türk**, No. 394, Mart 1995.

Kural, “Giriş,” **Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)**, (Derleyen ve Düzenleyen Fethi Kural), Hv. Bas. Ve Neş. Md.’lüğü, Etimesgut, 1974.

Kurt, Emin; “*Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları (1909-1914)*”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, No. 365, Haziran 2010.

Paris, Michael; “*The First Air War-North Africa And The Balkans 1911-13*”, **Journal Of Contemporary History**, 1991.

Riskin, Jessica; “Amusing Physics,” Bernadette Bensaude-Vincent ve Christine Blondel (Derleyenler), **Science and Spectacle in the European Enlightenment**, Ashgate, Hampshire, 2008.

Sözeri, Emin Nihat; “*Türk Tayyareciliği Tarihçesi*”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, No. 200, 1960.

Sterling, Christopher H.; “*France: Air Force (Armée de l’Air)*,” (Derleyen) Christopher H. Sterling, **Military Communications: From Ancient Times to the 21st Century**, ABC-CLIO, Santa Barbara, 2008.

Sterling, Christopher H.; “*Germany: Air Force*,” (Derleyen) Christopher H. Sterling, **Military Communications: From Ancient Times to the 21st Century**, ABC-CLIO, Santa Barbara, 2008.

Süslü, Azmi; “*Misak-ı Milli, 1914–1920*”, **Misak-ı Milli ve Türk Dış Politikasında Musul**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1998.

Syon, Guillaume de; “*French Army Light Air Force*,” **Air Warfare: An International Encyclopedia**, (Derleyen) Walter J. Boyne, ABC-CLIO, Santa

Barbara, 2002.

Şentürk, R. (Derleyen); “*Türk Havacılığı*”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Yıl:1972, Sayı:245

Şenyuva, Orhan (Derleyen); “*Havacılık Tarihinde Türkler ve Türk Hava Kuvvetlerinin Dünyü, Bugünü ve Yarını*”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, No. 255, 1975.

Watson, Frank E.; “*Italo-Turkish War (1911-1912)*,” **Air Warfare: An International Encyclopedia**, ABC-CLIO Inc., Santa Barbara, 2002.

Woodman, Harry; “*The Origins Of Aerial Bombardement*”, **Aeroplane Monthly**, Ocak 1990.

Yılmaz; Bülent; “*Balkan Harbi’nde Hava Gücü, Askeri Havacılıkta Perdenin Açılması*”, **Dokuzuncu Askeri Tarih Semineri Bildirileri**, Cilt II, Genelkurmay Basım Evi, Ankara, 2006.

## V. TEZLER

Akdemir, Yılmaz; **Atatürk Dönemi Türk Hava Kuvvetleri**, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Akara, 2005

Akman, Osman Atalay; **İncirlik Üssü’nün Kullanımı ve Türk-Amerikan Stratejik Ortaklığındaki Rolü**, Kırıkkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası ilişkiler Bilim Dalı Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale, 2007

Taşkesen, Gökhan; **Türk Havacılık Tarihine Eleştirisel Yaklaşım**, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, Malatya, 2006.

Yalçın, Osman; **Türk Hava Harp Sanayi Tarihi**, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 2008.

## VI. DERGİLER

Aeroplane Monthly  
Hava Dergisi  
Hava Kuvvetleri Dergisi  
Havacılık ve Spor  
Journal Of Contemporary History  
Kanatlar Dergisi  
Servet-i Fünun  
Uçan Türk



EK-1



تۇرك ھاوا كۈچۈڧلەرى كومۇتانلىقى نىڭ كۈرۈچۈسى ھاىبىيە نازىرى ماھمۇت شەڧەت پاشا  
(ھ.ك.ترھ.ش.)

**EK-2**



**Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın İlk Pilotu Fesa EVRANSEV  
(Hv.K.Trh.Ş.)**

EK-3

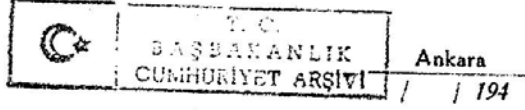
T. C.  
M. M. V.

Hava Müsteşarlığı

Ş. .... Ksm: .....

Hu. No. ....

Un. No. ....



Özü : .....

Kararname

18452

Eki

Madde 1 - Hava Müsteşarı Tüm General Zeki Doğan (33I-3)'ün hava kuvvetleri komutanlığına tayini tensip edilmiştir.

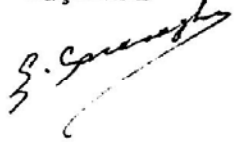
Madde 2 - İşbu kararnamenin tatbikine M.M.Vekili Memurdur

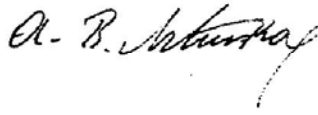
27 Nisan 1944

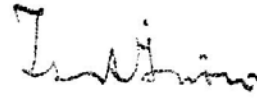
REİSİCUMHUR

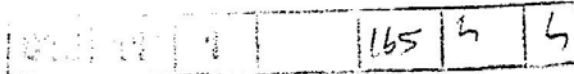
Başvekil

M. M. V.









Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na Tüm. Zeki Doğan'ın atama kararnamesi  
Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 030.11.1.0.165.4.4)

**EK-4**



Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın İlk Komutanı Hv.Plt.Tğümğ. Zeki DOĞAN  
(Hv.K.Trh.Ş.)



## EK-5



Türk Hava Kuvevtleri Komutanlığının İlk Jet Pilotları  
Arka Sıra Soldan Sağa: Ütğm. Tacettin GÖKDENİZ, Ütğm. Lütfi GÜNDOĞDU,  
Yzb. Tarık GÖKERİ, Ütğm. Ali TEKİN  
Ön Sıra Soldan Sağa: Yzb. Necdet HORASAN, Yzb. Cevat TUNA, Yzb. Oğuz  
BARUT, Yzb. İbrahim TOZAN  
(Hv.K.Trh.Ş.)

EK-6

**T. C.**  
**M. S. B.**  
Hava Kuvvetleri K.  
~~Harekât Bşk.~~  
~~Teşkilat Şb.~~  
Sayı: 32033

Ankara  
3/ -Mart-1951

642  
67

1656

Personel Bşk.

Özü: Değişen Birlik adları  
Hk.

1- Genelkurmay Bşk.lığınının 23-Mart-951 gün ve 121252 sayılı buyruklarıyla onaylanan 1951 Hv. Kadro ve kuruluşunda aşağıdaki isim değişiklikleri yapılmıştır:

- Uçuş Bl.ü yerine " Kol "
- Uçuş Tb.u yerine " Filo "
- 2-3 Filonun birleşmesi ile teşekkül edecek birliği " Uçuş grubu "
- Meydan hizmet Tb. Yerine " Üs hizmet grubu "
- Bakım İkmal ( Park ve seygar tamirevi ) yerine " Bakım ve İkmal grubu." ( Park ve seygar tamirevi )
- 1-2 Uçuş grubu ile Üs hizmet ve bakım ve İkmal gruplarından teşekkül edecek birliğe (Baki Ty.Alayı) " Üs "
- Hava Tümeni yerine " Hava Kuvveti "
- Hava Teknik ve uçuş okullarındaki muhtelif ihtisas Okullarına, grup (Muhabere Gr. Makinist Gr. Tatbiki Uçuş, Gr.İlâh.... gibi) adları verilmiştir.

2- Basılmakta olan kadro ve kuruluşlar kısa zamanda yayınlanacaktır. Elde mevcut muhtelif mevzuatta yukardaki hususların göz önünde bulundurulmasını arz ederim.

Hava Kuvvetleri K.  
Harekât Bşk. Y.  
Kur.Alb. y

31-Mart

4-3-4

Hv.K.K.lığının Üs Teşkilatına Geçiş Emri  
(Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt:V, Hv.K.K.lığı, Ankara, 2009, s.541)

## EK-7

















Türk Hava Kuvvetleri'nin İlk Jet Uçağı olan 51-4058 seri numaralı T-33A uçağı Yeşilköy Meydanı'nda montajından hemen sonra  
(Hv.K.Trh.Ş.)



















İlk Türk jet uçağı T-33A'nın Yeşilköy Hava Meydanı'nda yapılan test uçuşları sırasında çekilen fotoğrafı Soldan Sağa: ilk jet üs komutanı Tuğgeneral Enver AKOĞLU, Amerikalı Tuğgeneral Edward H. ALEXANDER ve eşi bayan ALEXANDER  
(Hv.K.Trh.Ş.)

















**EK-8**  
**Ana Jet Üs Komutanlıklarında Yapan Jet Uçakları<sup>666</sup>**

<b>1</b>	<b>Lockheed T-33A Silverstar</b>			
	Hizmete Giriş	1951		
	Hizmetten Çıkış	1996		
	Miktar	116		
<b>2</b>	<b>Republic F-84G “Thunderjet”</b>			
	Hizmete Giriş	1952		
	Hizmetten Çıkış	1966		
	Miktar	479		
<b>3</b>	<b>F-86E(M)</b>			
	Hizmete Giriş	1954		
	Hizmetten Çıkış	1968		
	Miktar	107		
<b>4</b>	<b>Lockheed RT-33A</b>			
	Hizmete Giriş	1955		
	Hizmetten Çıkış	1994		
	Miktar	24		
<b>5</b>	<b>Republic RF-84F</b>			
	Hizmete Giriş	1956		
	Hizmetten Çıkış	1980		
	Miktar	69		
<b>6</b>	<b>Canadair T-33 Mk.III Silverstar</b>			
	Hizmete Giriş	1958		
	Hizmetten Çıkış	1982		
	Miktar	58		
<b>7</b>	<b>North American F-100D “Super Sabre”</b>			
	Hizmete Giriş	1958		
	Hizmetten Çıkış	1988		
	Miktar	106		

<sup>666</sup> Hv.K.K.İğ1 Resmi İnternet Sitesi [www.hvkk.tsk.tr](http://www.hvkk.tsk.tr) (20.12.2010)



<b>8</b>	<b>North American F-100F “Super Sabre”</b>			
	Hizmete Giriş	1958		
	Hizmetten Çıkış	1986		
	Miktar	53		
<b>9</b>	<b>Republic F-84F</b>			
	Hizmete Giriş	1959		
	Hizmetten Çıkış	1975		
	Miktar	107		
<b>10</b>	<b>Cessna T-37C</b>			
	Hizmete Giriş	1963		
	Hizmetten Çıkış			
	Miktar	50		
<b>11</b>	<b>Lockheed F-104G</b>			
	Hizmete Giriş	1963		
	Hizmetten Çıkış	1994		
	Miktar	275		
<b>12</b>	<b>Lockheed TF-104G</b>			
	Hizmete Giriş	1963		
	Hizmetten Çıkış	1994		
	Miktar	56		
<b>13</b>	<b>Republic F-84Q “Thunderstreak”</b>			
	Hizmete Giriş	1964		
	Hizmetten Çıkış	1975		
	Miktar	185		
<b>14</b>	<b>Northrop F-5A</b>			
	Hizmete Giriş	1965		
	Hizmetten Çıkış			
	Miktar	122		
<b>15</b>	<b>Northrop F-5B</b>			
	Hizmete Giriş	1965		
	Hizmetten Çıkış			
	Miktar	22		

<b>16</b>	<b>Northrop RF-5A</b>			
	Hizmete Giriş	1965		
	Hizmetten Çıkış	1994		
	Miktar	41		
<b>17</b>	<b>Convair F-102A “Delta Dagger”</b>			
	Hizmete Giriş	1968		
	Hizmetten Çıkış	1979		
	Miktar	40		
<b>18</b>	<b>Convair TF-102A “Delta Dagger”</b>			
	Hizmete Giriş	1968		
	Hizmetten Çıkış	1979		
	Miktar	9		
<b>19</b>	<b>North American F-100C “Super Sabre”</b>			
	Hizmete Giriş	1972		
	Hizmetten Çıkış	1988		
	Miktar	111		
<b>20</b>	<b>Alenia F-104S</b>			
	Hizmete Giriş	1974		
	Hizmetten Çıkış	1994		
	Miktar	40		
<b>21</b>	<b>Mc Donnell-Douglas F-4E</b>			
	Hizmete Giriş	1974		
	Hizmetten Çıkış			
	Miktar	182		
<b>22</b>	<b>Cessna T-37B “Tweetybird”</b>			
	Hizmete Giriş	1978		
	Hizmetten Çıkış			
	Miktar	25		
<b>23</b>	<b>Mc Donnell-Douglas RF-4 E</b>			
	Hizmete Giriş	1978		
	Hizmetten Çıkış			
	Miktar	54		

<b>24</b>	<b>Northrop T-38A</b>			
	Hizmete Giriş	1979		
	Hizmetten Çıkış			
	Miktar	73		
<b>25</b>	<b>Cessna C.550 Citation II</b>			
	Hizmete Giriş	1984		
	Hizmetten Çıkış			
	Miktar	2		
<b>26</b>	<b>Canadair CF-104D</b>			
	Hizmete Giriş	1986		
	Hizmetten Çıkış	1994		
	Miktar	6		
<b>27</b>	<b>Canadair CF-104G</b>			
	Hizmete Giriş	1986		
	Hizmetten Çıkış	1996		
	Miktar	44		
<b>28</b>	<b>F-16 C “Fighting Falcon”</b>			
	Hizmete Giriş	1987		
	Hizmetten Çıkış			
	Miktar	196		
<b>29</b>	<b>F-16 D “Fighting Falcon”</b>			
	Hizmete Giriş	1987		
	Hizmetten Çıkış			
	Miktar	44		
<b>30</b>	<b>NF-5 A</b>			
	Hizmete Giriş	1989		
	Hizmetten Çıkış	Görevde		
	Miktar	31		
<b>31</b>	<b>NF-5 B</b>			
	Hizmete Giriş	1989		
	Hizmetten Çıkış	Görevde		
	Miktar	16		

<b>32</b>	<b>Grumman Gulfstream-IV</b>			
	Hizmete Giriş	1991		
	Hizmetten Çıkış	Görevde		
	Miktar	3		
<b>33</b>	<b>Cessna C.560 Citation VII</b>			
	Hizmete Giriş	1993		
	Hizmetten Çıkış	Görevde		
	Miktar	2		
<b>34</b>	<b>Boeing KC-135R "Stratotanker"</b>			
	Hizmete Giriş	1995		
	Hizmetten Çıkış	Görevde		
	Miktar	7		

## EK-9

### Ana Jet Üs Komutanlıklarının Eski ve Yeni Amblemleri

#### 1. Ana Jet Üs Komutanlığı



#### 2. Ana Jet Üs Komutanlığı





### 3. Ana Jet Üs Komutanlığı



### 4. Ana Jet Üs Komutanlığı



5. Ana Jet Üs Komutanlığı

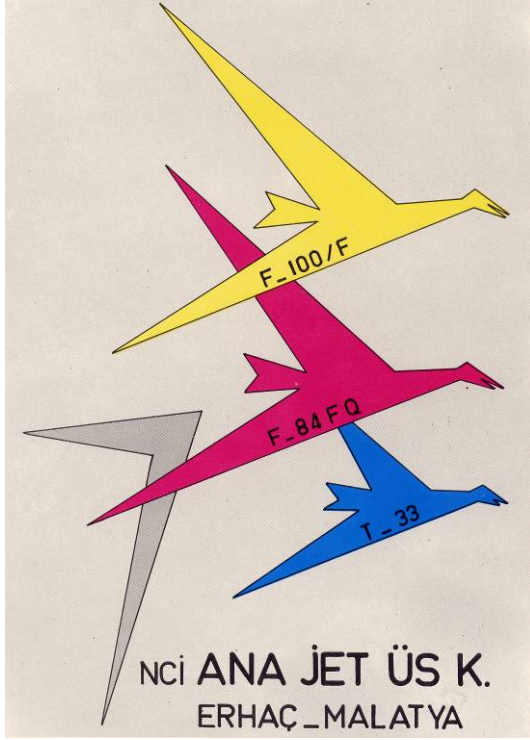


6. Ana Jet Üs Komutanlığı





## 7. Ana Jet Üs Komutanlığı



## 8. Ana Jet Üs Komutanlığı





9. Ana Jet Üs Komutanlığı



10. Tanker Üs Komutanlığı

Bulunmamaktadır



## 11.Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı

Bulunmamaktadır



## 12.Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı



## ÖZGEÇMİŞ

1971 yılında Ödemiş'te doğdum. İlk, orta ve lise öğrenimimi Ödemiş'te tamamladıktan sonra 1988 yılında girdiğim Hava Harp Okulu'ndan 1992 yılında teğmen rütbesi ile mezun oldum.

1992-2007 yılları arasında Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın çeşitli birliklerinde görev yaptıktan sonra Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğüne tayin oldum. Halen aynı görevde çalışmaktayım.

“Kıbrıs Şehidi Hv.Plt.Yzb. Cengiz TOPEL ve 1964 Kıbrıs Hava Harekatı” isimli kitabım Hv.K.K.lığı tarafından 2009 yılında yayımlanmıştır.