

**T.C.  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
TÜRK İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ  
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ  
ANABİLİM DALI**

## **ATATÜRK DÖNEMİ TÜRK HAVACILIĞI**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Yılmaz Akdemir**

**Tez Danışmanı  
Yard.Doç.Dr.Ahmet Emin Yaman**

**ANKARA 2005**

T.C.  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
TÜRK İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ  
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ  
ANABİLİM DALI

ATATÜRK DÖNEMİ TÜRK HAVACILIĞI

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Yard.Doç.Dr. Ahmet Emin Yaman

Tez Jürisi Üyeleri:

Adı ve Soyadı

İmza

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Tez Sınav Tarihi : .....

## ÖZET

İnsanoğlu, ilk uçuşunu 1783'te keşfedilen balon ile yapmıştır. Havacılıkta devrim yaratan gelişme ise 1903'te uçağın icat edilmesidir. İlk uçuşunda birkaç saniye havada kalan uçak, zaman içinde geliştirilmiş ve en hızlı ulaşım aracı olmuştur. Uçağın askeri amaçlarla kullanılmaya başlamasıyla, savaş alanlarına üçüncü boyut eklenmiştir.

Atatürk, başlangıcından beri askeri havacılığın içinde olmuştur. 1909 yılında genç bir kurmay yüzbaşı iken katıldığı Fransa'daki tatbikatlarda ilk askeri uçağı görmüş, Trablusgarp Savaşından, Kurtuluş Savaşına kadar, kesintisiz olarak bulunduğu savaş ortamında, askeri havacılığın önemini kavramıştır.

Kurduğu Türkiye Cumhuriyeti'nin, havacılıkta en ileri devletlerden biri olmasını isteyen Atatürk, bu yöndeki çalışmaların en büyük destekçisi olmuştur.

Uçağın ilk uçuşundan, Atatürk'ün ölümüne kadar geçen sürede, dünya havacılık sanayiinin temeli atılmış, bu alandaki lider ülkeler belirginleşmiştir. Atatürk, bu kritik süreçte hep topluma yön veren bir konumda bulunmuştur. Çalışmada, Türk Havacılığının bu süreçteki gelişimi incelenmiştir.

Giriş bölümünde; ilk uçuş denemelerinde ve uçağın keşfinden bahsedilmiş, askeri havacılığın gelişimi özetlenmiştir.

Birinci bölümde; Osmanlı havacılığının kuruluş dönemi ve bu dönemde yaşanan Trablusgarp ve Balkan Savaşlarındaki hava hareketi, İkinci ve üçüncü bölümlerde; Birinci Dünya Savaşında ile Kurtuluş Savaşındaki havacılık anlatılmıştır.

Dördüncü bölümde; Atatürk'ün havacılığa bakışına ve kurduğu kurumlarla Türk Havacılığını ilerletme çabalarına değinilmiş, beşinci bölümde; 1923-1938 arası dönemde Türk Hava Kuvvetlerinin gelişimi anlatılmıştır.

Altıncı bölüm; Atatürk'ün çok önem vermesine rağmen tam manasıyla kurulamayan ve O'nun ölümünden sonra bir kenara bırakılan havacılık sanayine ayrılmıştır.

## ABSTRACT

Mankind has made his first flight in a baloon invented in 1783. The greatest development in aviation field was the invention of the aircraft in 1903. The aircraft which could only fly for a few seconds at the beginning has been developed in time and became the fastest way of transportation. A third dimension was added to the war field with the use of aircraft for the military purposes.

Atatürk was very interested in the military aviation from the very beginning. He saw his first military aircraft in 1909 in an exercise in France that he has attended as a young captain staff officer and realized the importance of military aviation at the wars he had been through beginning from Trablusgarp War untill the Independence War.

He, who wants the Turkish Republic that he founded to be the most advanced in aviation, was the biggest supporter of the works in this field.

In between the time starting from the first fligth of the aircraft untill the death of Atatürk, the foundation of world aviation industry has been established and the leading countries in the field became distinct. Atatürk, in this critical period, has always been in a leading position in Turkey. In this study, the improvement of Turkish aviation in this period has been researched.

In the introduction section; the invention of the aircraft, the first flight attempts and the improvement of the military aviation is summarised.

In the first section; the foundation of Ottoman aviation and the air operations at the Trablusgarp and Balkan Wars, in the second and third sections; the aviation in the First World War and Independence War is explained.

In the fourth section; Atatürk's aviation perspective and his efforts to improve the Turkish aviation, in the fifth section; the improvement of the Turkish Air Forces between the period 1923 - 1938 are mentioned.

The sixth section is reserved for the Turkish aviation industry that although Atatürk's great interest could not been established throughly and that has left behind after his death.

## ÖNSÖZ

Modern devletler, günümüzde yüksek teknolojinin kullanıldığı havacılığa büyük yatırım yapmaktadır. Bunlar, teknoloji üreterek geleceğe yön verirken, diğerleri üretilenleri satın almaktadır.

Havacılık bir yaşam tarzıdır. Gerek sivil, gerekse askeri havacılık ilerlemek için mutlaka, uçmaya gönül vermiş insanlara gereksinim duyar. Devlet ve toplum tarafından desteklenen bu insanların öncülüğünde, ses hızının on katı hızla uçan askeri uçaklar, yüzlerce yolcu taşıyan ve saatlerce havada kalan yolcu uçakları, defalarca uzaya gidip gelen mekikler yapılmıştır.

Yüksek lisans tezi olarak hazırlanan çalışmanın amacı; Türk Havacılığının kuruluş dönemindeki durumunu, güçlükler içerisinde geçirdiği evreleri ortaya koyarak, bu günkü durumu için yapılacak değerlendirmelere ışık tutmaktır.

Bilgi birikimleri ile bana çok şeyler kazandıran A.Ü. Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü öğretim üyelerine, iyi niyet ve titizlikle çalışmamı yönlendiren danışmanım Yrd. Doç. Dr. Ahmet Emin Yaman'a gönül dolusu şükranlarımı sunarım.

## İÇİNDEKİLER

	Sayfa
İÇİNDEKİLER.....	i
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	v
ÖNSÖZ.....	vi
GİRİŞ.....	1
I. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİNDE TÜRK HAVACILIĞI	4
A. İstanbul'da İlk Uçuşlar.....	4
B. Türk Havacılığının Doğuşu.....	5
C. Trablusgarp Savaşı.....	8
1. Hava Harekatı.....	8
2. Havacılıktaki Gelişmeler.....	9
Ç. Balkan Savaşı.....	12
1. Osmanlı Hava Gücü.....	12
2. Balkan Devletlerinin Hava Gücü.....	13
3. Hava Harekatı.....	14
4. Havacılıktaki Gelişmeler.....	17
D. İstanbul-Kahire Yolculuğu.....	18
II. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞINDA TÜRK HAVACILIĞI.....	20
A. Havacılık Teşkilatının Gelişimi.....	20
B. Hava Harekatı.....	22
1. Doğu Cephesi.....	22
2. Boğazlar, Karadeniz ve Ege Denizi Kıyısı.....	24
3. Kıbrıs.....	28
4. Sina-Filistin Cephesi.....	30
5. Hicaz Cephesi.....	32
6. Irak-İran Cephesi.....	33

C. Savaş Boyunca Havacılığın Gelişimi.....	36
Ç. Osmanlı Hava Kuvvetlerinin Sonu.....	38
III. KURTULUŞ SAVAŞINDA TÜRK HAVACILIĞI.....	41
A. Anadolu'da Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanması.....	41
B. Hava Harekatı.....	42
1.Doğu Cephesi.....	42
2.Batı Cephesi .....	43
a) İnönü Muharebelerine Kadar.....	43
b) Birinci ve İkinci İnönü Savaşları.....	44
c) Kütahya-Eskişehir ve Sakarya Savaşları.....	47
ç) Büyük Taarruz.....	49
IV. CUMHURİYET DÖNEMİ (1923-1938).....	54
A. Atatürk'ün Havacılığa Bakışı.....	54
B. Türk Hava Kurumu.....	58
C. Türkkuşu.....	62
Ç. Devlet Hava Yolları İşletmesi.....	64
D. Havacılıkta Türk Kadınları.....	65
V. TÜRK HAVA KUVVETLERİ (1923-1938).....	69
A. Hava Bölük ve Taburları (1923-1932).....	69
B. Hava Alayları (1932-1938).....	74
C. Uçuş Eğitimi.....	77
VI. HAVACILIK SANAYİİ(1923-1938).....	79
A. Ulusal Ekonomi Kurma Çabaları ve Lozan.....	79
B. Devlet Yatırımları.....	82
1. Kayseri Uçak Fabrikası.....	82
2. Eskişehir Uçak Fabrikası.....	84

B. Sivil Girişimler.....	85
1. Vecihi Hürkuş.....	85
2. Nuri Demirağ.....	87
SONUÇ.....	90
KAYNAKÇA.....	93



## GİRİŞ

İnsanoğlu eski çağlardan beri gökyüzünde uçmayı arzulamış, garip makinelerle uçan insan efsaneleri günümüze kadar gelmiştir. Yazılı kaynaklara geçen ilk uçuş denemeleri kuşları taklit ederek yapılmıştır. Türk'lerden İmam Cevheri ve Hezarfen Ahmed Çelebi kollarına taktıkları kanatlarla, Lagari Hasan Çelebi ise kendisini bağladığı roket ile uçmaya çalışmıştır. Rönesans döneminde Leonardo Da Vinci uçuş konusunda bilimsel çalışmalar yapmış, XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Avrupa'da bir çok uçuş denemesi yapılmıştır<sup>1</sup>.

Bugün kullanılanlara benzeyen ilk balonu Joseph Montgolfier yapmış ve uçurmuştur. Kardeşi ile birlikte bezden dikip hazırladığı 800 metreküplük bir balonun üzerini kağıtla kaplayan Montgolfier, sıcak hava ile şişirdiği balonu, 5 Haziran 1783 tarihinde halk önünde uçurmayı başarmış ve 1500 m. yüksekliğe kadar çıkabilmiştir<sup>2</sup>.

Platre de Rozier ve Margius D'Arlandes, 21 Kasım 1783'te balonla ilk hava yolculuğunu gerçekleştirmişlerdir. Yönlendirilebilir balonculuk alanında ilk çalışmaları Kont Ferdinand Von Zeppelin yapmış, Avusturya'lı Schwartz, 1897'de yönlendirilebilir balonla ilk uçuşu gerçekleştirmiştir<sup>3</sup>.

Balonların sürekli rüzgar tehdidi altında olmaları nedeniyle daha kullanışlı, süratli, yani kuşlar gibi uçabilen bir alet yapımı hedeflenmiştir<sup>4</sup>. Kuşların uçuşuna

---

<sup>1</sup> İmam Cevheri'nin kollarına bağladığı kanatla, 1002 yılında Nişabur'da bir caminin damından atlayarak gerçekleştirdiği denemenin başarısızlıkla sonuçlandığı bilinmektedir. IV.Murat döneminde Hezarfen Ahmed Çelebi'nin Galata Kulesinden Üsküdar'a kadar uçuşu ve Lagari Hasan Çelebi'nin yedi kollu fişeği ile Sarayburnu'ndan havalanışı, rivayetten öteye gidememiştir. Avrupa'daki denemeler de başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Oktay Verel, İstikbal Göklerin Gökler Bizimidir, C.I, İstanbul, THK, 1985, s.29-46.

<sup>2</sup> Yavuz Kansu, Sermet Şenöz ve Yılmaz Öztuna, Havacılık Tarihinde Türkler, C.I, Ankara, Hava Kuvvetleri Basımevi, 1971, s.46; Montgolfier Kardeşler; Joseph Montgolfier (Vidalon 1740-Herault 1810) ve Etienne Montgolfier (Vidalon 1745-Ardeche 1799) Fransız sanayici ve mucitler. İsimlerinin verildiği sıcak havalı balon ile suyu yükseltmekte kullanılan "hidrolik koçbaşı" adlı makinenin icadını gerçekleştirmişlerdir. İki kardeş ıslak saman ve yün karışımını yakarak elde ettikleri hava ile doldurdıkları balonlarının ilk uçuşundan sonra 4 Haziran 1783'de Annanoy'da 750 m<sup>3</sup>lük bir Aerostat'la deneylerini başarıyla tekrarlamışlardır. Büyük Larousse Ansiklopedisi, C. XVI, İstanbul, 1995, s.8290.

<sup>3</sup> Verel, s.46-47; Platre de Rozier (Metz 1754-Wimille 1785) Fransız kimyacı ve balon pilotu. Arlandes markisi ile birlikte bir Montgolfier tipi balonla ilk insanlı uçuşu gerçekleştirmiştir. Muette Şatosunda XVI. Louis ve saray erkani önünde havalanan iki baloncu yirmi dakika sonra Paris'te bugün Place d'italie yakınında bulunan Buttlu-aux-Cailles'e sağ olarak inmeyi başarmışlardır. Larousse, C.XVIII, s.9390.

<sup>4</sup> "Havacılıkta İlk Adımlar(1908-1911)," Hava Kuvvetleri Dergisi, No.338 (Haziran 2001), s.5.

benzer uğma çalışmaları yapan Otto Lilienthal, mühendislik tahsilini bitirdiği 1889'da bu konuda önemli bir eser yayınlamış ve iki sene sonra planr icat etmiştir. Havadan ağır bir makineyle ilk uğuşunu Berlin'de gerçekleştirmiştir. Lilienthal pamuk bezle kaplı bambu ve kamıştan yapılmış planr ile 2000'den fazla süzülüş yapmış, bu denemelerin çoğunda havalandığı noktadan daha yükseğe çıktığı gibi, dönüşler yapmayı da başarmıştır<sup>5</sup>.

İlk uğağı uçurarak havacılık tarihinde önemli bir yer edinen Wilbur ve Orville Wright kardeşler, havacılığa Lilienthal gibi planr yaparak ve uçurarak başlamışlardır. alışmalarını Ekim 1900'den itibaren yoğunlaştırarak, planrle binden fazla süzülüş yapan kardeşler, uğuşlarında sistemli ölçümler yapmışlardır. Başarılı denemelerinden sonra planrlerine kendi yapımları olan on iki beygirlik bir motor takmışlar ve icat ettikleri uğağa "The Flyer" ismini vermişlerdir. Wilbur Wright, bu uçakla 17 Aralık 1903'te beş görgü şahidinin önünde dört kez uğuş yaparak, toplam elli dokuz saniye havada kalmayı başarmıştır<sup>6</sup>.

İki yılda uçak yapımı konusunda büyük ilerleme kaydeden Wright kardeşler, 1905 yılında yaptıkları uçakla otuz dokuz kilometrelik mesafeye uçmayı başarmışlardır<sup>7</sup>.

Amerika ve Avrupa'da uğağı askeri maksatlı kullanmak için çalışmalar yapılmış, Amerika Birleşik Devletleri askeri havacılığının temeli, 1909 yılı ortalarında Wright kardeşlerin yaptığı ilk askeri uçakla atılmıştır. Fransız Ordusu da aynı yıl askeri havacılık teşkilatı kurma çalışmalarına başlamıştır. İçinde kara ve deniz kısımları bulunan İngiliz Kraliyet Hava Sınıfı, 1912 yılında kurulmuştur.

Önde gelen Avrupalı askeri yetkililerin yanında Osmanlı askeri ataşesinin de katıldığı, Eylül 1910'da yapılan Fransız Picardie manevralarında, on dört uçak ve dört yönlendirilebilir balon kullanılmıştır. Manevraları izleyen yüksek rütbeli

---

<sup>5</sup> Kansu, s.84; Verel, s.59; Otto Lilienthal, (Anklam 1848-Berlin 1896) Alman mühendis. Larousse, C.XIV, s.7483.

<sup>6</sup> Kansu, s.90-91; Verel, s.61-62; Wright Kardeşler: Wilbur Wright (İndiana 1867-Ohio 1912) ve Orville Wright (Dayton 1871-Dayton 1948), Amerikalı havacılar, bisiklet yapmakla işe başlamışlardır. Daha sonra motorsuz uğuş denemelerine girişmişlerdir. İlk motorlu uğuşu gerçekleştirdikten sonra 15 Eylül 1904'te Flyer-2 isimli uçakları ile ilk defa havada dönüş manevrasını gerçekleştirmişlerdir. 5 Ekim 1905'te otuz dokuz kilometrelik mesafeyi otuz sekiz dakikada uçarak havacılık tarihindeki ilk uzun mesafeli uğuşcu gerçekleştirmişlerdir. Larousse, C.XXIV, s.12329.

<sup>7</sup> "Havacılık ağımı Açan Wright Kardeşler" Havacılık Yıllığı, 1956, s.26-27.

generaller, dūřmanın keşfinde ve topçu atışlarının takip edilmesinde bŸyŸk faydalar sağlayan uğakların, geleceğin savaşlarında bŸyŸk neme sahip olacağı konusunda grŸř birliğine varmışlardır <sup>8</sup>.

Gemilere uçakla inip kalkma ęalıřmaları yapan Amerikalılar, 14 Kasım 1910'da gemiden uçak kaldırmayı başarmışlar, 18 Ocak 1911'de 18 x 40 m.lik pisti bulunan Pennsylvania kruvazrŸne uçak indirerek bir ilki geręekleřtirmiřlerdir<sup>9</sup>.

Uğağı, askeri amaçlı olarak ilk defa, Trablusgarp Savaşında İtalyanlar kullanmışlardır<sup>10</sup>.

Fransızlar, 1912'de Fas'a karşı giriştikleri istila hareketinde, keşif ve bombardıman uçakları kullanmışlardır. Meksika iç savaşında karşılıklı kuvvetlerde keşif pilotluğu yapan Phil Rader ve İvan Lamb'ın, 1913'de havada birbirlerine tabanca ile ateş etmeleri, uçakların havada ilk savaşı olmuştur. Aynı yılın sonlarında uçakların Ÿzerine makineli tŸfekte atış yapacak sistemler takılarak, askeri havacılıkta yeni ufuklar ağılmıştır<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> Fethi Kural, Kuruluş Yıllarında TŸrk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913), Ankara, Hava Basım Neşriyat MŸdŸrlŸęŸ, 1974, s.54.

<sup>9</sup> Kansu, s.106.

<sup>10</sup> a.g.e., s.106; Kural, s.3.

<sup>11</sup> Kansu, s.106-107.

# I. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİNDE TÜRK HAVACILIĞI

## A. İstanbul'da İlk Uçuşlar

Osmanlı topraklarında uçakla ilk uçuşu, Baron De Catters gerçekleştirmiştir. Voison isimli uçağı ile 2 Aralık 1909'da İstanbul'da uçuş yapan Baron, Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'yı ziyaret etmiş, Paşa da bir komisyon kurarak uçuşların incelenmesini istemiştir<sup>12</sup>.

Baron De Catters'in Hürriyet-i Ebediye tepesinde gerçekleştirdiği ilk uçuşunu Sultan Reşat'ın büyük oğlu Şehzade Dr. Ziyaeddin Efendi ve Sultanlar da izlemeye gelmiştir. Uçak elli metre yükseldikten sonra Bulgar hastanesinin önüne sert bir iniş yapmıştır. Baron, ikinci uçuşunu 5 Aralıkta yine Şehzadeler, Mahmut Şevket Paşa, Salih Paşa, İran sefiri ve kalabalık bir halk kitlesi önünde yapmış ve bir saat halk üzerinde uçmuştur. Uçuşun sonlarına doğru kumanda telinin kopması sonucu Kasımpaşa deresine zorunlu iniş yapan uçağın kanatları ağır hasar görmüş ve Baron, birkaç gün sonra Mısır'a gitmiştir<sup>13</sup>.

Baron De Catters'in ayrılmasından birkaç gün sonra İstanbul'a gelen Fransız havacı Bleriot, 11 Aralık'ta Taksim Talimhanede, on bin kişinin önünde ilk uçuşuna çıkmıştır. Kırk metre kadar havalandıktan sonra esmeye başlayan şiddetli rüzgar nedeniyle bir evin çatısını sıyrarak bahçesine düşmüştür. Bleriot'un kaza ile sonuçlanan denemesi, İstanbul'daki ilk ve son uçuşu olmuştur<sup>14</sup>.

Bleriot'un İstanbul'daki uçuşundan sonra Genelkurmay Başkanlığınca görevlendirilen dört subay<sup>15</sup>, uçuşlar hakkında bir rapor hazırlamışlardır.

<sup>12</sup> Stuart Kline, Türk Havacılık Kronolojisi, İstanbul, Havaş, 2002, s.51; Kansu, s.114.

<sup>13</sup> Kline, s.52; Kansu, s.114-116.

<sup>14</sup> Kansu, s.116; Kline, s.52; Louis Bleriot, (Cambrai 1872-Paris 1936) 31 Ekim 1908'de kendi çabası ile gerçekleştirdiği tek kanatlı bir uçakla Toury-Artenay arasında gidiş-dönüş olmak üzere ilk turistik hava yolculuğunu yapmıştır. 25 Temmuz 1909'da Manş'ı Calais'den Dover'a ilk kez uçakla geçmiştir. Fransa'daki ilk uçak sanayicilerindedir. Özellikle Birinci Dünya Savaşında tüm büyük havacıların kullandığı "Spad" uçağının yapımcısıdır. Larousse, C.IV, s.1733.

<sup>15</sup> Bu dört subay: Erkan-ı Umumiye III. şubesinde görevli Bnb. İzzet Bey, Erkan-ı Umumiye II. şubesinde görevli Kur.Yzb.Hüseyin Hüsnü, Kıtaat-ı Fenniye ve Mevakii Müstahkeme Müfettişliği Mevakii Müstahkeme Şubesinde görevli Yzb. Cemil, Kıtaat-ı Fenniye ve Mevakii Müstahkeme Müfettişliği Mevakii Müstahkeme Şubesinde görevli Yzb. Adil Bey'lerdir. GHATA No:1/45 d.61, g.3, ds.1(20 Aralık 1909)'dan Kural, s.7.

“Tayyare(Uçak)” adının ilk kez kullanıldığı 20 Aralık 1909 tarihli raporda; uçağın gövde, makine, kalkış ve denge kanatları, kuyruk vb. başlıca kısımlarının tanıtımı ile uçuşun teknik yönden açıklaması yapılmıştır. Geliştirilmesine büyük çaba gösterilen uçakla insanların yakın bir gelecekte güvenle havada dolaşabileceği, ordu için bu araçtan hemen satın alınması düşünülmese de uçakların muharebe meydanlarında görev yapacakları zamanın uzak olmadığına değinilmiş, ordumuzun gelecekte bu araçtan yararlanması için halkın yardımlarının da hükümetçe sağlanması tavsiye edilmiştir.<sup>16</sup>

Avrupa’da öğrenim gören Türk öğrencilerden, havacılığa merak duyarak, uçuş okullarına gidenler olmuştur. Paris’te öğrenim gören Hüseyin Münif ile Sadi Fuat 1910 yılında amatör pilot brövesi almışlardır<sup>17</sup>.

## **B. Türk Havacılığının Doğuşu**

Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, 1910 yılı başlarında iki kurmay subayı Avrupa’ya ataşe olarak göndererek modern ordular hakkında bilgi almalarını istemiştir. Enver Bey (Paşa) Almanya, Fethi Bey(Okyar) ise Fransa askeri teşkilatını incelemekle görevlendirilmişlerdir<sup>18</sup>.

Harbiye Nezareti, askeri ataşeliklerden Avrupa Orduları’ndaki askeri havacılık faaliyetleri ile ilgili rapor istemiştir<sup>19</sup>.

Fethi Bey(Okyar), 14 Eylül 1910’da yapılan Fransız Picardie manevralarını izlemiş ve Harbiye Nezareti’ne askeri havacılığın Osmanlı Ordusu’nda teşkil edilmesinin gereği hakkında bir rapor göndermiştir<sup>20</sup>. Raporda, Bleriot, Deperdessin ve Rep uçaklarından alınması ve iki subayımızın da Fransa’ya pilotaj eğitimine gönderilmesi tavsiye edilmiştir<sup>21</sup>.

---

<sup>16</sup> GHYA No:1/45 d.61, g.3, ds.1 (20 Aralık 1909)’dan Kural, s.2-7.

<sup>17</sup> Kline, s.54; Hüseyin Münif, Müfit Paşa’nın oğlu, Sadi Fuat ise Kazasker Hüseyin Avni Paşa’nın torunudur. Havacılık ile ilgili kayıtları Fransız Havacılık Klübü belgelerinden doğrulanamamıştır. Verel, s.33-34.

<sup>18</sup> “Havacılık Tarihinde Türkler ve Türk Hava Kuvvetlerinin Dünü Bugünü Yarını,” Hava Kuvvetleri Dergisi, No.255(Temmuz 1975), s.3-19.

<sup>19</sup> Kansu, s.116.

<sup>20</sup> GHYA No:1-4 d.61, g.10, ds.15 (14 Eylül 1910)’dan Kural, s.54; GHYA No: 1-4 d.71, g.8, ds.24 (2 Eylül 1911)’dan Kural, s.173.

<sup>21</sup> Kansu, s.116.

Picardie Manevralarını, Ali Rıza Paşa ile izleyen Yzb.Mustafa Kemal, gösteri uçaklarına isteyen misafirlerin binebileceğinin duyurulması üzerine uçmak istemiş, ancak Ali Rıza Paşa'nın "*bilmediğin aş, ya karın ağrıtır ya da baş*" diyerek vazgeçirmesi üzerine uçağa binmemiştir. Mustafa Kemal'in binmek istediği uçak havalandıktan kısa bir süre sonra düşmüştür<sup>22</sup>.

Osmanlı Ordusu yüksek komuta heyetinin, uçak alımı konusundaki olumlu yaklaşımına rağmen, yeterli kaynak bulunamaması nedeniyle 1910 yılında hava aracı satın alınamamıştır. Oysa Bulgaristan, Yunanistan ve Romanya gibi Balkan devletleri başta olmak üzere Rusya alanda harcamalara girmişlerdir<sup>23</sup>.

Harbiye Nezareti ile Almanya ve Fransa askeri ataşeleri arasında 5 Şubat 1911'de yapılan değerlendirme neticesinde pilotaj eğitimi için Fransa'nın uygun olduğu görülmüş, bir hafta sonra da iki öğrencinin bu ülkeye gönderilmesi kararlaştırılmıştır<sup>24</sup>.

Eğitim için başvuran adaylar arasından titizlikle seçilen Yzb. Fesa ve Tğm. Kenan, Temmuz 1911'de, Paris yakınlarındaki Bleriot uçuş okuluna katılmışlardır<sup>25</sup>.

Osmanlı Ordusu'nda havacılık işleri ile uğraşma ve askeri havacılık teşkilatını kurma görevi, 1911 Haziranında Genelkurmay Başkanlığı ikinci şubeden Kurmay Yarbay Süreyya Bey'e verilmiştir. Süreyya Bey ilk iş olarak Paris, Berlin ve Viyana askeri ataşeliklerine bir yazı göndererek havacılık hakkındaki yayınlardan birer suret istemiş, kendisini de havacılık konusunda geliştirmeye çalışmıştır. Süreyya Bey ayrıca Bleriot Uçuş Okulu Müdürlüğü'nden, öğrenim gören iki subayımız hakkında düzenli olarak bilgi verilmesini istemiştir<sup>26</sup>.

Bleriot uçuş okulundan alınan bilgilere göre eğitim süresince, Yzb. Fesa kaza yapmamış, Tğm. Kenan ortalamanın üstünde kaza yapmıştır. Subaylara verilen

---

<sup>22</sup> Kline, s.53.

<sup>23</sup> GHTA No: 1-4 d.71, g.9 ds.35 (27 Ocak 1911)'dan Kural, s.313; GHTA No: 1-4 d.61, g.10.ds.15 (26 Ekim 1910)'dan Kural, s.57; GHTA No:1-79 d.61, g.4 ds.5(21 Haziran 1911)'dan Kural, s.62; GHTA No 1-4 d.61, g.12.,ds.26(16 Mart 1911)'dan Kural, s.64.

<sup>24</sup> "Havacılıkta İlk Adımlar(1908-1911)," s.6; Kansu, s.117.

<sup>25</sup> "Havacılık Tarihinde Türkler ve Türk Hava Kuvvetlerinin Dünü Bugünü Yarını," s.3-19.

<sup>26</sup> "Havacılıkta İlk Adımlar(1908-1911)," s.7.

harcırahlar maaş zamları ve tahsil ücretlerine kaza masrafları da eklenince, orduda bir subay için ilk defa bu kadar para harcandığı görülmektedir<sup>27</sup>.

İki ayda havacılık hakkında kendisini geliştiren Süreyya Bey, daha az masrafla uçucu yetiştirmek, yurt içinde bu imkanı yaratmak maksadıyla İstanbul'da bir uçuş okulu kurma ve iki adet uçak alınması teklifinde bulunmuştur. Uçak fiyatlarının 1000 altın olması ve bütçe imkansızlıkları nedeniyle bu teklif kabul edilmemiştir<sup>28</sup>.

Yoğunlaşan havacılık faaliyetlerine resmi bir kimlik kazandırma maksadıyla Kıtaat-ı Fenniye ve Mevakii Müstahkeme Müfettişliği emrinde bir havacılık komisyonu kurulmuştur. Bu komisyon Türk Askeri Havacılığının ilk resmi organıdır. Dört kişiden oluşan komisyonda Süreyya Bey başkanlık, İstihkam Yb. Refik Bey, İstihkam Bnb. Mehmet Ali Bey ve İstihkam Bnb. Zeki Bey'ler ise üyelik görevlerini üstlenmişlerdir<sup>29</sup>.

Komisyon, Paris Ataşemiliterliğinden uçak teklifleri getirtmek ve teşkilat projeleri hazırlamakla işe başlamıştır. Fesa ve Kenan Bey'lerin yurda dönüşlerinin yaklaşması üzerine uçuş okulunun yeri için çalışmalar hızlandırılmış, Ayastefanos'a (Yeşilköy) yakın Safraköy'de İstanbul-Çekmece yollarının kesiştiği arazi uygun görülerek, 1912 yılı başlarında 700 x 1500 metrelik bir alan üzerine iki uçak hangarı ve birkaç binanın yapımına başlanmasına karar verilmiştir. Maddi imkansızlıklar nedeniyle inşaat faaliyetleri ertelenmiştir<sup>30</sup>.

Osmanlı Havacılığının başında bulunan Süreyya Bey, 1912 yılında yazdığı ve Ceride-i Askeriye'de yayınlanan makalesinde görüşlerini dile getirmiştir. Uçak alımı için askeri bütçelerinden Almanlar'ın 600.000, Fransız'ların 350.000 lira ayırdığını, Bulgaristan, Yunanistan ve Sırbistan'ın uçak satın alma çabalarının olduğunu ifade etmiştir. Uçakların ordunun ayrılmaz bir parçası olduğunu, deniz ve kara ordularının ihtiyaç duyacağı keşif ve bombardıman görevlerinin uçaklar tarafından başarıyla

---

<sup>27</sup> İki subayın toplam harcırahı 9743 kuruştur. Diğer harcamalar için de 27039 kuruş ayrılmıştır. GHTA No:1-4 d.61, g.12, ds.26(15 Temmuz 1911)'dan Kural, s.47; Sıtkı Tanman ve Mazlum Keyüsk, Türk Havacılık Tarihi I.Kitap(1912-1914), Eskişehir, 1950, s.15; Üç subayımız için öğrenim ve sigorta masrafı toplamı 2850 franktır. GHTA No:1-4 d.61, g.12, ds.26(18 Temmuz 1911)'dan Kural, s.48.

<sup>28</sup> GHTA No:1-4 d.71, g.8, ds.24(15 Ağustos 1911)'dan Kural, s.29-30.

<sup>29</sup> Tanman, s.15; Kansu, s.117.

<sup>30</sup> "Havacılık Tarihinde Türkler ve Türk Hava Kuvvetlerinin Dünü Bugünü Yarımı," s.3-19.

yerine getirilebileceğini belirterek, konuya verdiği önemi şu sözlerle ifade etmiştir<sup>31</sup>:  
“*Vaktiyle davranalım. Uçak hususunda bir kere üstünlük kurarsak ilelebet memleketimizin latif havasına hakim kalacağımızı aklımızdan çıkarmayalım. İstikbalde zuhura gelebilecek bir savaşta, şeraiti harbiye-yi kendi lehimize çevirmiş olacağız.*”

## C. Trablusgarp Savaşı

### 1. Hava Harekatı

İtalya elverişli koşulları oluşturduktan sonra, 29 Eylül 1911’de Osmanlı Devleti’ne 24 saatlik bir ultiimatom vermiş, Trablusgarp ve Bingazi’yi işgal edeceğini bildiren direnç gösterilmemesini istemiş ve aynı gün savaş ilan etmiştir<sup>32</sup>.

Trablusgarp Savaşı başladığında, İtalyanların elinde yirmi sekiz uçak ve iki yönlendirilebilir balondan oluşan bir hava gücü olmasına karşın, Osmanlı Devletinin elinde uçak veya balon bulunmamaktadır. Fesa ve Kenan Beyler Paris’te öğrenimlerine devam ettiğinden Harbiye Nazırlığı Trablusgarp için uçak ve yabancı pilot temini için girişimlerde bulunmuştur<sup>33</sup>.

İtalyan hava harekatı, Yzb. Piezza’nın, 22 Ekim 1911’de Bleriot tipi uçağıyla yaptığı bir saatlik keşif uçuşu ile başlamıştır. İlerleyen günlerde Yzb. Piezza ve Yzb. Moizzo, kıyı şehirleri Aziziye ve Zuvara’da bulunan Osmanlı birlikleri üzerinde keşif uçuşlarına devam etmişlerdir<sup>34</sup>.

Kasım ayında İtalyan pilotlar, Aziziye’deki birliklerimizin üzerine 600 metre yükseklikten nişan almadan on beş kilogramlık bombalar atarak, ilk hava bombardımanını gerçekleştirmişlerdir. Bombalar, Osmanlı birliklerine maddi bir zarar verememiş ancak psikolojik etkiler yaratmıştır<sup>35</sup>.

İtalyanlar, uçakları Osmanlı ordugahlarına ve yerleşim yerlerine kolera basilleri atıp hastalık çıkarmak için kullanmışlar, 1912 Ekim ayında, içinde asker ve

---

<sup>31</sup> Cemal Bora, “Türk Hava Kuvvetleri Hakkında Yayınlanan İlk Makale 1912,” Hava Kuvvetleri Dergisi, No.26(Eylül 1977), s.21-23.

<sup>32</sup> Fahir Armaoğlu, 19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914), Ankara, TTK, 1997, s.629-639.

<sup>33</sup> İrfan Sarp, Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları, Ankara, Hava Basım Neşriyat Müdürlüğü, 1986, s.4.

<sup>34</sup> Kline, s.56; Kansu, s.121.

<sup>35</sup> Kansu, s.122.



mühimmat olduğunu ileri sürdükleri Trablusgarp'taki Hilali Ahmer çadırlarını bombalamışlardır<sup>36</sup>.

Uçağın askeri maksatlı kullanılması konusunda dünya ordularına örnek olacak ilkler Trablusgarp savaşında yaşanmıştır<sup>37</sup>:

1. Uçağa karşı ilk topçu ve taciz ateşi Osmanlı birlikleri tarafından, 15 Aralık 1911'de Yb. Roberti'nin uçağına karşı açılmıştır.
2. 31 Ocak 1912'de Yzb. Carlo Montu, havada ilk yaralanan yardımcı pilot olmuştur.
3. İlk hava keşif fotoğrafını Mart 1912'de Yzb. Piezza çekmiştir.
4. İlk gece bombardımanı, Yzb. Morengo tarafından, Aziziye bölgesindeki birliklerimize 11 Haziran 1912'de yapılmıştır.
5. İlk hava harp kurbanı Atğm. Manzini'dir. 25 Ağustos 1912'de denize düşerek vefat etmiştir.
6. 10 Eylül 1912 tarihinde esir düşen Yzb. Moizzo havacılık tarihinin ilk esir pilotu olmuştur.
7. İtalyanlar ilk defa psikolojik harp unsurlarını da devreye sokmuşlar ve uçaktan beyannameler atmışlardır.

## 2. Havacılıktaki Gelişmeler

İtalyan Donanması, Osmanlı'nın Trablusgarp'a denizden ulaşmasını imkansızlaştırmıştı. Mısır'ın İngilizlerin elinde olması nedeniyle karadan da ulaşamıyordu. Uçakların muharebe sahasındaki etkinliğini gören Genelkurmay, uçak temini konusundaki çalışmalarını hızlandırmış ve Trablusgarp'a uçak göndermenin yollarını aramıştır<sup>38</sup>.

---

<sup>36</sup> GHYA No: 1-19 d.133 g.22, ds.27, fhr.3-3 (29 Haziran 1912)'dan Kural, s.152; GHYA No: 1-19 d.133 g.22, ds.19 fhr.65 (13 Ekim 1912)'dan Kural, s.156.

<sup>37</sup> Kansu, s.123-124.

<sup>38</sup> "Havacılık Tarihinde Türkler ve Türk Hava Kuvvetlerinin Dünü Bugünü Yarımı," s.3-19.

Genelkurmay Başkanlığı, 16 Eylül 1911'de Harbiye Nazırlığı'na bir yazı yazarak iki uçak alınmasını istemiştir. Ancak maddi sorunlar nedeniyle bu istek karşılanamamıştır<sup>39</sup>.

Genelkurmay, 1912 yılının ilk aylarında, Bahman isimli bir tüccarla anlaşarak, bir uçak ve iki pilotu, yabancı bir vapurla gizlice Trablusgarp'a götürmesini istemiştir. Paris elçiliğinin ve özellikle ataşemiliter vekili Tevfik Bey'in anlaşmayı uygun bulmaması üzerine uygulanamamıştır. Tevfik Bey, Deperdessin tipi iki uçak alarak, Yzb. Fesa ve iki Fransız pilot ile birlikte, uçakları kendi mallarıymış gibi Güney Cezayir'e, oradan da Trablus'a götürme planı yapmıştır. Uçaklar Mayıs ayında Güney Cezayir'deki Biskra'ya kadar götürülmüş, ancak Fransız pilotların ilerlemek istememesi ve Fesa Bey'in de bazı kişisel sorunlar nedeniyle Türkiye'ye dönmesi üzerine, sonuca ulaşılamamıştır. Fransız Hükümeti uçaklara el koymuştur<sup>40</sup>.

İtalyanların Rodos Adasını işgal etmeleri üzerine, çaresizlik içinde kalan Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, Trablusgarp'ta uçak kullanılması konusunda bir girişimde daha bulunmuş ve 13 Mayıs 1912 tarihinde, Almanya'da uçak fabrikalarında incelemelerde bulunan Kurmay Yarbey Süreyya Bey'e mektup göndererek, Türk Pilotları yetişinceye kadar dışarıdan kiralık yabancı pilot temin etmesini istemiştir<sup>41</sup>:

*“Muhterem Oğlum, Sizin İstanbul'dan hareketinizden sonra İtalyanlar Rodos Adasını işgal ettiler. Diğer adaları da işgal etmeleri muhtemeldir. Rodos Adasıyla temasımızı ancak uçak ile sağlayabiliriz. Eğer uçak ile bu teması sağlayabilirsek, hem askerimizin moralini yükseltmiş, hem de Avrupa'ya karşı ordumuzun şan ve şerefle yüzünü ak çıkarmış oluruz. Bu nedenle, Rodos Adası karşısında seyyar hangarlar tesisi ile orada birkaç uçak bulundurulmasını arzu ediyorum. Eğer uçaklar, bomba taşıyan tipte olursa İtalyan Gemileri ve Ordugahı üzerine bomba da atabiliriz. Bu işi yapmak için pilotlara ihtiyacımız olacaktır. Bu pilotlar, Alman olursa daha iyidir. Çünkü Fransızlar, İtalyanlara yakınlıkları nedeniyle, onlara karşı görev yapmak istemeyebilirler. Bu konuda teşebbüste bulunmanızı ve sonucu en kısa zamanda bildirmenizi bekliyorum.”*

Süreyya Bey, Almanya'da, on beş kilogramlık bombalar atabilen Harlan tipi iki uçak alımı için girişimlerde bulunmuş, 5.000 kilometre menzili olan ve üç ton yük taşıyabilen zeplinlerin Trablusgarp'ta kullanım için uygun olduğunu görmüştür.

<sup>39</sup> GHTA No:1-4 d.71, g.8, ds.24 (16 Eylül 1911)'dan Kural, s.32.

<sup>40</sup> Kansu, s.124.

<sup>41</sup> Sarp, s.4.

Fiyatı 50.000 altın olan Zeplin için Alman Hükümetinden izin alınamadığından, uçak veya zeplin alımı yapılamamıştır. Trablusgarp Savaşı, 15 Ekim 1912’de imzalanan Uşi Antlaşması ile sona ermiştir. Savaşta Osmanlı Devleti, uygun hava aracı alamadığı ve bölgeye uçak gönderemediği için hava gücünden yararlanamamıştır<sup>42</sup>.

Savaşta, hava kuvvetlerinden yararlanılamamasına rağmen, 1912 yılı içerisinde havacılık alanında olumlu gelişmeler yaşanmıştır. Havacılık işleri, 7 Şubat 1912’de, Mevakii Müstahkeme Şubesi’nden alınarak yoğunluğu daha az olan Kıttaatı Fenniye Şubesi’ne devredilmiştir<sup>43</sup>.

Halkın bağışlarının sağlanması için kampanya başlatılmış, Sultan Reşat bu kampanyaya bir uçak parası vererek iştirak etmiştir. Mahmut Şevket Paşa otuz altın bağışlamış ve Donanma Cemiyeti’nden toplanan bağışlardan bir kısmının bu kampanyaya aktarılmasını sağlamıştır<sup>44</sup>.

Osmanlı Ordusunun tüm subayları, altı aylık maaşlarının dörtte birini kampanyaya bağışlamışlardır<sup>45</sup>.

Trablusgarp Savaşı ile başlayan girişimler neticesinde Fransa’dan Deperdessin tipi, elli beygirlik iki kişilik ve yirmi beş beygirlik tek kişilik, iki uçak satın alınmıştır. Türk Havacılığında ilk olan bu iki uçak, 15 Mart 1912’de İstanbul’a getirilmiştir<sup>46</sup>.

Uçuş Okulunun yapımı için Avrupa’daki çeşitli uçak firmalarından alınan projeler incelendikten sonra Fransız R.E.P. firmasının teklifi kabul edilmiştir<sup>47</sup>.

Anlaşmaya göre, REP fabrikasına dört uçak sipariş edilmiştir. Paris ataşeliğinin girişimleri ile İngiltere’deki Bristol fabrikasına iki adet çift kişilik uçak sipariş edilmiştir. Böylece iki Deperdessin ve dört REP uçağıyla birlikte Osmanlı Ordusu toplam sekiz uçak sahibi olacaktır<sup>48</sup>.

---

<sup>42</sup> İsrail Kurtcephe, Türk-İtalyan İlişkileri (1911-1916), Ankara, Genkur Atase, 1995, s.4; Kansu, s.124.

<sup>43</sup> GHYA No:1-4 d.61, g.12, ds.26 (7 Şubat 1912)’dan Kural, s.159.

<sup>44</sup> Kansu, s.124; GHYA No:1-4 d.71, g.9, ds.35 (4 Mart 1912)’dan Kural, s.160.

<sup>45</sup> GHYA No:1-4 d.71, g.9, ds.35 (14 Mart1912)’dan Kural, s.161; Rifat Uçarol, “Türk Havacılığını Güçlendirme Kampanyası İlk Defa 1912 Yılında Nasıl Başlamıştı,” Hava Kuvvetleri Dergisi, No.280(Aralık 1981), s.37-41.

<sup>46</sup> Kline, s.60; Kansu, s.124.

<sup>47</sup> Sarp, s.2.

<sup>48</sup> “Havacılık Tarihinde Türkler ve Türk Hava Kuvvetlerinin Dünü Bugünü Yarımı,” s.3-19.

Uçakları satın almak ve diğer tesisleri kurmak için devlet bütçesinden yeterli ödenek sağlanamamıştır<sup>49</sup>.

REP Uçak fabrikası ile yapılan anlaşmaya uygun olarak P.Kd.Yzb. Cemal, P.Yzb. Refik , P.Yzb. Feyzi, Top.Tğm. Nuri, İs.Tğm.Salim (Batur), Süvari Tğm. Şükrü Beyler, Nisan 1912'de Fransa'daki Bucq Uçuş Okulu'na katılmışlardır. Haziran ayında Versailles Topçu Okulu'nda bulunan Tğm. Mithat (Tuncel) ile Paris'te görevli Topçu Yzb. Salim (İlkuçan)'de aynı Uçuş Okulu'na katılmışlardır<sup>50</sup>.

## **Ç. Balkan Savaşları**

### **1. Osmanlı Hava Gücü**

İtalyanların Trablusgarp'a saldırması, Osmanlıyı zor duruma düşürmüş, bu durumdan yararlanmak isteyen Bulgaristan, Yunanistan ve Sırbistan'ın Makedonya'yı ele geçirme konusunda çabaları ve saldırımları, Balkan Savaşının çıkmasına neden olmuştur<sup>51</sup>.

Balkan Devletleri, 30 Eylül 1912'de seferberlik ilan etmiş, 16 Ekim 1912'de Osmanlı Devleti hudutlarına saldırmaya başlamışlardır. Başkomutan Vekili Harbiye Nazırı Nazım Paşa, Osmanlı kuvvetlerini ikiye ayırmış, Doğu Ordusu ile Bulgarlara, Batı Ordusunu ile Sırlara karşı harekate başlamıştır. Doğu Ordusunun taarruzu 22 Ekim 1912'de bozgunla sonuçlanmış, 23 ve 24 Ekim 1912 tarihinde Batı Ordusu da Kumanova'da Sırlara yenilmiştir<sup>52</sup>.

Balkan Savaşı öncesinde Osmanlı Devleti'nin elinde üç Deperdessin (iki adet iki kişilik, bir adet tek kişilik), beş REP (üç adet iki kişilik, iki adet tek kişilik), bir adet iki kişilik Bleriot, iki adet iki kişilik Bristol ve iki adet iki kişilik Harlan'dan oluşan on üç uçaklık bir hava gücü bulunuyordu<sup>53</sup>.

Süreyya Bey'in sipariş ettiği iki Bristol uçağının tesliminin gecikmesi üzerine bu anlaşma feshedilmiştir. Fransa'dan gönderilen dördüncü REP uçağına Sırbistan'dan geçişinde Sırlar el koymuştur. Savaş esnasında iki adet çift satırlı

<sup>49</sup> GHYA No:1-4 d.71, g.9, ds.35 (29 Şubat 1912)'dan Kural, s.160.

<sup>50</sup> Kline, s.65; Kansu, s.127; Tanman, s.26.

<sup>51</sup> Armaoğlu, s.651.

<sup>52</sup> a.g.e., s.669.

<sup>53</sup> Kansu, s.129.

Mars uçağı alınmıştır. Fransa'da yetişen sekiz pilot (Yzb.Fesa, Yzb. Salim, Yzb. Cemal, Yzb. Refik, Yzb. Mithat, Yzb. Fevzi, Tğm. Salim ve Tğm. Nuri) ve İngiltere'den eğitimlerini tamamlamadan gelen dört pilot adayı subay (Ütğm. Fethi, Tğm. Fazıl, Abdullah ve Mehmet Ali) dışında uçucu personel yoktu<sup>54</sup>.

Türk pilotlarının eğitim durumu, alçaktan ve uzun mesafeli uçuş yapmaya imkan bulamadıklarından, yeterli değildi. Sadece Tğm. Nuri iki defa İstanbul üzerinde 1500 metreden uçmuş ve bir defa Hadımköy'e kadar gitmişti<sup>55</sup>.

Kalifiye personel eksikliğini gidermek için, Fransa'dan üç pilot ve üç makinist getirilmiş, ayrıca dört Alman pilotu ve iki makinistine de Osmanlı Ordusu'nda görev verilmiştir<sup>56</sup>.

İki Harlan uçağı, iki Alman pilot ve bazı Türk pilotlarıyla birlikte Yzb. Cemal'in komutasındaki Doğu Ordusu emrine verilmiştir. Bir Bleriot ve bir REP uçağı, Tğm. Nuri, bir Fransız pilot, yardımcı pilotlar Fethi ve Abdullah ile birlikte Yzb. Fesa komutasındaki Batı Ordusu emrine verilmiştir<sup>57</sup>.

## 2. Balkan Devletlerinin Hava Gücü

Yunanistan, 1911 Haziran'ından itibaren havacılık teşkilatını kurmaya başlamış ve 1912 yılında Fransa'dan Farman tipi altı uçak ve iki Astra tipi deniz uçağı satın almıştır. İlk pilotları Tğm Camberos'dur. Teselya Ordusu'ndaki Yunan pilotları ise; Camberos, Notoras ve Montoesis'tir. Ayrıca Argyropulos isimli bir sivil pilot kendisine ait Nieuport tipi uçağı ile savaşta görev almıştır<sup>58</sup>.

---

<sup>54</sup> Kline, s.68; Kansu, s.129-133.

<sup>55</sup> İstanbul üzerinde uçan ilk Türk pilotu Tğm. Nuri'dir ve bu uçuştan sonra Ordu Müfettişliği'nce kendisine takdirname verilmiştir. Kansu, s.129.

<sup>56</sup> Süreyya Bey heyetinin Almanya'da anlaşma yaptığı iki pilottan biri Reinhold Jahnhow, diğeri Adolf Rentzel'dir. İki pilot ta Balkan Harbi'nde Şark Ordusunda görev yapmıştır. Kansu, s.129; GHTA No:1-A/65 d.3, g.9, ds.78 (4 Ekim 1912)'dan Kural, s.241; Diğer pilotlar ise iki DFW Mars uçağını getiren Mauricio Scherff ve Fray'dir. Kansu, s.129.

<sup>57</sup> Emin Nihat Sözeri, "Türk Tayyareciliği", Hava Dergisi, No.201(Mart 1961), s.40-41; Kansu, s.129.

<sup>58</sup> Yunan havacılığının temeli, Tğm. Camberos'un elli beygirlik Dedalus isimli Farman tayyaresi ile Yunanistan'a gelmesiyle atılmıştır. Fransa'dan alınan Farman tipi tayyarelerin üç tanesini Amerika'lı Rumlar bağışlamışlardır. Yunan pilotları süvari, istihkam, topçu ve piyade sınıfından dört teğmen olarak seçilmiş ve Fransa'da Etampes'deki Farman Uçuş Okuluna gönderilmiştir. Kansu, s.129; Pilot Argyropulos Selanik cepesinde uçarken, Nisan 1913'te düşerek vefat etmiştir. Kansu, s.130; Tanman, s.76.

Bulgarlar, 1911 yılı başlarında bir havacılık komisyonu oluşturarak, 1912 yılında Fransa'dan çift satırlı uçak satın almıştır. Balkan Savaşında Bulgar Hava Gücünü Rusya'nın pilotlarıyla birlikte gönderdiği uçaklar takviye etmiştir. Savaşta Tarax Çiflis, Simeon Petrot ve Milkov isimli Bulgar pilotların yanı sıra Bückner ve Rupp isimli iki Alman pilot da görev yapmıştır<sup>59</sup>.

Uçak ve pilotu bulunmayan Sırlara beş-altı uçak ile birlikte sözleşme yaptıkları Fransız pilotlar hava desteği vermiştir. Karadağ Ordusu'nda uçak kullanılmamıştır<sup>60</sup>.

### 3. Hava Harekatı

Bulgar Ordusu, 16 Ekim 1912'de Edirne ve Kırklareli arasından güneydoğuya doğru ileri harekate başlamış, Çatalca müstahkem hattına kadar ilerlemiş ve bir yandan da Edirne'yi kuşatmıştır<sup>61</sup>.

Doğu Ordusunun, 22 Ekim 1912'de başlayan taarruzunun bozgunla sonuçlanması üzerine geri götürülemeyen iki Harlan uçağı yakılarak imha edilmiştir. Pilotlarımız, kara birlikleriyle geri çekilmiştir. Lüleburgaz ve Çatalca müstahkem mevkiindeki muharebelerde hem Osmanlı Ordusu hem de Bulgar'lar uçak uçuramamış ve hava keşfi yapamamıştır<sup>62</sup>.

Yunanlılar, Yanya Kalesi kuşatmasında, kısa mesafeli hava keşifleri yapmışlardır<sup>63</sup>.

Edirne Müstahkem Mevkii'ne trenle hareket eden Yzb. Refik komutasındaki uçak müfrezesi, Bulgar ileri harekatı nedeniyle, Isparta Kule mevkiinden Yeşilköy'e geri dönmüştür<sup>64</sup>.

---

<sup>59</sup> Kansu, s.130.

<sup>60</sup> Tanman, s.77; Kansu, s.130.

<sup>61</sup> Sözeri, s.41; Kansu, s.132; Tanman, s.79.

<sup>62</sup> Şark Ordusu uçaklarının, düşmana sağlam olarak terk edildiği ve yakılarak imha edildiği yönünde iki görüş vardır. Her iki durumda da Bulgarlar ele geçirdikleri iki Harlan uçağını uçurmayı başaramamışlardır. Şark Ordusu emrine verilen uçakların ordu karargahının bulunduğu Lüleburgaz yerine Kırklareli'ne gönderilmesi uçakların elden çıkmasında etkili olmuştur. Tanman, s.80; Kansu, s.132.

<sup>63</sup> Tanman, s. 82.

<sup>64</sup> Kansu, s.132.

Hava desteği alamayan Edirne Müstahkem Mevkii komutanı Şükrü Paşa, özellikle topçu ateŐinin tanzim edilebilmesi için uçak gönderilmesinde ısrar etmiştir<sup>65</sup>.

Fransız pilot Granil'in uçarak Edirne'ye gitmesi dŐnlmŐ, pilot, kalede mahsur kalmaktan ve Bulgarlara esir düŐmekten korktuğu için görevi kabul etmemiştir. Başkomutanlık Vekaleti, 18 Kasım'da Edirne ve Çatalca'ya birer uçağın, Türk pilotları tarafından gönderilmesini emrettiyse de, pilotların tecrübe yetersizliği nedeniyle Edirne Kalesine uçak gönderilememiştir<sup>66</sup>.

Birinci Balkan Savaşı'nın ilk safhasında Doğu ve Batı Ordusu'ndaki dört uçaktan oluşan iki mfrezemiz kullanım dışı kalmış ve her iki cephede de başarılı hava hareketi yapılamamıştır. Sadece, 29 Kasım 1912'de Batı Ordusu'nun geri çekilmesi ile birlikte İstanbul'a dönen Tđm. Nuri, Büyük ekmece-Terkos istikametinde başarılı bir keşif uçuşu yapabilmiŐtir<sup>67</sup>.

Bulgarlarla 3 Aralık'ta 1912'de imzalanan mütarekeden sonra 16 Aralık'ta Londra'da Barış Konferansı yapılmıştır. Konferanstan olumlu netice çıkmaması üzerine 1913 yılının Ocak ayında Balkan Savaşı'nın ikinci safhası başlamıştır<sup>68</sup>.

Edirne'ye uçak götürmeyi kabul etmeyen pilot ile Uçuş Okulunda ğretmen olan iki Fransız pilotun anlaşması feshedilmesi, diğer Fransız pilotun da ülkesine dönmesi nedeniyle hava kuvvetlerinde sadece Türk ve Alman pilotlar kalmıştır. Uçaklar, pilotlar arasında taksim edilerek, Çatalca ve Gelibolu Mevzileri'ne yerleşen birliklerin emrine verilmiştir<sup>69</sup>.

Yeşilköy Uçuş Okulundaki uçakların Gelibolu'ya keşif yapıp dönmesi zor olduğundan, bir Mars uçağı, tđm. Fethi ve yardımcısı Tđm. Salim, ile birlikte Gelibolu'ya gönderilmiştir. tđm. Fethi'nin aşırı rüzgar nedeniyle inişte kaza yapması üzerine uçak kullanılamaz hale gelmiştir<sup>70</sup>.

Bir Bulgar uçağı, 5 Şubat'ta Selimiye Camii'ne bomba atmıŐ fakat isabet ettirememiŐtir. Nicolas isimli Rus pilotu, 21 Şubat 1913'te Edirne Kalesine yanlıŐ

---

<sup>65</sup> Tanman, s.84.

<sup>66</sup> Kansu, s.132; Tanman, s.86.

<sup>67</sup> GHYA No: 1-A/65 d.3, g.9, ds.78 (30 Kasım 1912)'dan Kural, s.248.

<sup>68</sup> Kansu, s.133.

<sup>69</sup> Sarp, s.15.

<sup>70</sup> GHYA No: 1-A/65 d.3, g.9, ds 78 (2 Nisan 1913)'dan Kural, s.233; Kansu, s.134.

manevra sonucu zorunlu iniş yapmıştır. Bulgarlar, 3 Mart 1913'te Edirne'ye karşı propoganda ve gözetleme uçuşları yapmışlardır<sup>71</sup>.

Birinci Balkan Harbi'nin ikinci safhasında Edirne'ye Türk uçağı gönderilememiş ve 26 Mart 1913'te Edirne Kalesi düşmüştür<sup>72</sup>.

Ütğm. Fethi ve Kur. Bnb. Sedat, 1913 Şubat'ında Çatalca Müstahkem Mevkii Bölgesi'nde bir keşif uçuşu yapmıştır. 22 Şubat'ta Yzb. Fesa ve Yzb. Kemal, Bulgar tümeni üzerinde iki saatlik keşif uçuşu yapmışlardır. Yerden açılan yoğun ateşle uçak isabet almıştır. Hava keşifleri, Çatalca Muharebesi'nin kazanılmasında etkili olmuştur<sup>73</sup>.

Mart ayında devam eden keşif uçuşları, Nisan ayında savaşın yavaşlaması nedeniyle azalmış, son keşif uçuşunu 6 Mayıs'ta Ütğm. Fethi, Halid Bey'le Büyük Çekmece bölgesinde yapmıştır<sup>74</sup>.

Türk pilotlarının eğitimsizliği nedeniyle, zorunlu olarak görev verilen yabancı pilotlar yüksek ücret almalarına rağmen savaşta başarısız olmuş ve görevleri yerine getirememişlerdir. Dört Türk uçağının savaşın başında kullanım dışı kalması, hava üstünlüğünün Balkanlı Müttefiklerin eline geçmesine neden olmuştur<sup>75</sup>.

İkinci Balkan Savaşına, Uçuş Okulunda harbe hazır durumda bulunan Bleriot, Mars ve Rep tipi üç uçak ile Yzb. Fesa ve Salim, Ütğm. Fethi, Tğm. Nuri ve Fazıl katılmışlardır. İki uçak, 18 Temmuz'da Yeşilköy'den Çorlu'ya hareket etmiş ve kara ordusu birliklerini uçarak takip etmiştir. Edirne, 22 Temmuz 1913'te Bulgar işgalinden kurtarılmıştır. Fethi Bey, 10 Ağustos'ta Yzb. Kemal ile hava keşfinden sonra, Meriç Nehri'ne mecburi iniş yapmıştır. Kaza sonucu uçağın kullanılmaz duruma gelmesi üzerine, Tğm. Nuri İstanbul'a gelerek, Deperdessin tipi bir uçağı Edirne'ye götürmüştür. Yzb. Salim ve Tğm. Fazıl'ın arızalanan Bleriot uçağını takviye etmek amacıyla, Kırklareli'ne getirdiği Bristol uçağı ile birlikte yeni

---

<sup>71</sup> Kansu, s. 138; Tanman s.100.

<sup>72</sup> Tanman, s. 99-103.

<sup>73</sup> Kansu, s.138.

<sup>74</sup> a.g.e., s.138.

<sup>75</sup> Yabancı pilotlar 5.000'er, makinistler ise 1000'er frank ücret ve en az dört aylık kontrat, ayrıca malül olacak derecede kazazede oldukları takdirde 50.000 franklık tazminat talep etmişlerdir. GHYA No:1-19, d.133, g.22, ds.28, fhr.32-1 (10 Ekim 1912)'dan Kural, s.242.



gelen Deperdessin, 24-25 Ağustos gecesi yağın şiddetli yağmurun çadır hangarı yıkması sonucu hasara uğramıştır<sup>76</sup>.

Osmanlı ordusunun ileri hareketi sırasında havacılarımız kendilerine verilen görevleri yerine getirmeye çalışmışlar, ancak kötü hava şartları ile yedek parça ve benzin gibi ikmal maddelerinin eksikliği, aksaklıklara neden olmuştur<sup>77</sup>. Uçak bakımı yapmakla görevli yetişmiş personelin, cephe komutanlığı tarafından Uçuş Okulundan alınarak, cephedeki motosikletlerin bakımlarıyla görevlendirilmeleri, uçuşa hazır uçak sayısının arttırılamamasına neden olmuştur<sup>78</sup>.

#### 4. Havacılıktaki Gelişmeler

Balkan Savaşı'nın Eylül 1913'te sona ermesiyle Türk pilotlar, savaşta edindikleri tecrübeler ile eğitim uçuşlarını arttırmışlardır. Uçaklar, yedek parça eksikliği ve bakımların yetersizliği nedeniyle oldukça yıpranmıştır. Tğm. Nuri ve yardımcısı Tğm. Hami, Bleriot tipi uçakları ile 24 Ekim 1913'te Edirne'den Yeşilköy'e uçarak ilk uzun mesafeli uçuşu gerçekleştirmiştir. Ütğm. Fethi de Bleriot uçağı ile 10 Kasım 1913'te gazeteci Vehbi Bey'i İstanbul üzerinde uçurmuştur. Türk pilotları, 14 Kasım 1913'te Edirne rotasında üçlü ve dörtlü kol uçuşu yapmayı başarmışlardır<sup>79</sup>.

Ütğm. Fethi, Donanma Cemiyeti'nin başlattığı bağış kampanyasına destek vermek amacıyla, 30 Kasım 1913 tarihinde, Belkıs Şevket Hanım'ı İstanbul üzerinde on beş dakika uçurmuş, Belkıs Hanım, halkı bağış yapmaya çağırın propaganda kartları atmıştır. İlk kez bir Türk kadını uçuş yapmıştır<sup>80</sup>.

Süreyya Bey'in girişimleri ile 1914 yılında Curtis tipi bir deniz uçağı alınmış, bu alanda da ilk girişim yapılmıştır.<sup>81</sup>

---

<sup>76</sup> Kansu, s.139; Tanman, s.121-122.

<sup>77</sup> Sarp, s.20-25.

<sup>78</sup> Tanman, s.119.

<sup>79</sup> Kansu, s.140.

<sup>80</sup> Fikret Arıt, Adlarını Göklere Yazdırdılar, İstanbul, Baha Matbaası, 1964, s.16; Kansu, s.143.

<sup>81</sup> Tanman, s.130-131.

#### D. İstanbul-Kahire Yolculuğu

Balkan Savaşının getirdiği acı hatıraları hakla unutturmak, Osmanlı Ordusunun güçlü olduğunu ispat etmek maksadıyla Harbiye Nazırı Enver Paşa iki uçaklık müfrezenin İstanbul'dan Kahire'ye uçuş yapmasını istemiştir. Uçuşa eğitimini tamamlayan bütün pilotlar gönüllü olmuş, ancak Yzb. Fethi ve Yzb. Nuri seçilmişlerdir<sup>82</sup>.

Yzb. Fesa Bey (Evrensev) ile bazı pilotların, eldeki uçakların çok hafif olmaları nedeniyle bu göreve uygun olmadığını ve uçuşun riskli olacağını Enver Paşa'ya söylemesine rağmen<sup>83</sup>, İstanbul-Eskişehir-Afyon-Konya-Ulukışla-Adana-Halep-Humus-Beyrut-Şam-Kudüs-El Ariş- Port Said-Kahire-İskenderiye rotasında uçuşun yapılması kararlaştırılmıştır<sup>84</sup>.

İstanbul-Kahire uçuşu, 8 Şubat'ta Yeşilköy'de yapılan bir törenle başlamıştır. Fethi Bey, 27 Şubat günü Şam'a ulaşmış, Kudüs'e doğru yola çıktığında Teberiyeye Gölü civarında Cehennem Vadisi denilen ve deniz seviyesinden 212 metre aşağıda olan Küfrühar kayalıklarına düşerek yardımcısı Sadık Bey ile şehit olmuştur<sup>85</sup>.

Harbiye Nezaretı, bu üzücü olaydan sonra, bir uçak daha görevlendirmiş, Yzb. Salim ve yardımcısı Yzb. Kemal Bleriot tipi bir uçakla seyahate başlamıştır. Yzb. Salim 13 Mart'ta Edremit'te iniş esnasında bir kaza geçirmiş, uçağının kullanılamaz hale gelmesiyle, bu girişim başarısızlıkla sonuçlanmıştır<sup>86</sup>.

Nuri Bey, yardımcısı İsmail Hakkı Bey ile 11 Mart günü Yafa'dan kalkışı esnasında denize düşmüş, kıyıdan yardıma gelen halk, İsmail Hakkı Bey'i kurtarmış,

---

<sup>82</sup> Arıt, s.13-15; Verel, s.37.

<sup>83</sup> M.Bahattin Adıgüzel, Türk Havacılığında İz Bırakanlar, Ankara, THK, 2001, s.43.

<sup>84</sup> Arıt, s.14; Kansu, s.149; Tanman, s. 186-187; Sarp, s.36.

<sup>85</sup> Kansu, s.150; Adıgüzel, s.38; Seyahat uçuşunun başlama tarihi bazı kaynaklarda 16 Ocak 1914 olarak verilmiştir. Tanman, s.187; Sarp, s.36; Kazanın oluş sebebi hakkında çeşitli yorumlar yapılmıştır. En çok kabul gören açıklama: Bleriot uçaklarının baş ve kuyruk tarafındaki benzin depoları nedeniyle dalışa geçildiği sırada ağırlık merkezinin öne kayması ve dalıştan çıkmanın zorlaşmasıdır. Yzb. Fethi, Şam'dan aldığı mektupları Kuneytre'ye atmak için dalışa geçmiş, ağırlık merkezinin öne kayması ve Teberiyeye Gölü'ndeki şiddetli hava akımları kanatların kırılmasına neden olmuş ve uçak düşmüştür. Arıt, s.45-47.

<sup>86</sup> Seyahatin başladığı gün Yeşilköy'de Şehzade Abdülhalim Efendi, Enver, Cemal, Talat Paşalar'ın da iştirakiyle büyük hangarda bir mevlüt okutmuş ve Fethi Bey'in uçtuğu Osmanlı isimli Deperdessin uçağına "Fethi Bey'in savaş arkadaşı" yazılı bir levha asılmıştır. İhsan Soydan, "Havacılık Tarihimizin Altın Yapraklarına Adlarını Yazdıran Üç Kahraman: Fethi-Sadık ve Nuri," Uçantürk, C.VII, No.74(Mayıs 1960) s.4-7.

Nuri Bey kurtarılamayarak şehit olmuştur. Kazadan sonra, Yzb. Salim, Beyrut'tan başlayarak Kahire'de sona erecek uçuşa görevlendirilmiştir<sup>87</sup>.

Yzb. Salim'in, Edremit halkını üzen kazasından sonra yöre halkının topladığı para ile satın alınan Bleriot uçağı, seyahate çıkan dördüncü uçak olmuştur. Salim Bey ve yardımcısı, deniz yoluyla geldikleri Beyrut'tan 1 Mayıs günü havalandırarak Kudüs'e gelmiş, Kudüs-Gazze-El Ariş üzerinden Port Said'e ulaşmıştır<sup>88</sup>. 9 Mayıs sabahı tekrar havalandırarak 725 kilometrelik bir uçuş sonucunda Kahire'ye ulaşmıştır.<sup>89</sup>

Bu seyahatte halktan, Kudüs-Port Said ve Tanta'da birer, İskenderiye'den dört uçaklık para bağışı sağlanmıştır. Uçakların, 24 Mayıs'ta İstanbul'a deniz yoluyla gelmeleriyle birlikte İstanbul-Kahire uçuş seyahatleri bedeli kan olan acı tecrübelerle ve arkada üç şehit bırakılarak son bulmuştur.<sup>90</sup>

---

<sup>87</sup> Kansu, s.154-155; Sarp, s.39; Tanman, s.194.

<sup>88</sup>Pilotlar, Port Said'de Nesimi Paşa, Mithat Sami Bey ve bazı yabancı konsoloslar tarafından karşılanmış, Yunan konsolosu karşılamaya katılmamıştır. Arıt, s.65-71; Kansu, s.155.

<sup>89</sup> Kahire'de halkın büyük coşkusuyla Hidiv Abbas Hilmi Paşa tarafından karşılanan pilotlara, Mısır Fevkalade Komiseri Lord Kitchner: "*Siz Türkler eski meziyet ve faziletlerinizden hiçbir şey kaybetmediğinizi bu son başarınızla gösterdiniz*" diyerek iltifat etmiştir. Kansu, s.155.

<sup>90</sup> Arıt, s.65-74.

## II. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA TÜRK HAVACILIĞI

### A. Havacılık Teşkilatının Gelişimi

Savaşın başladığı 1914 Ağustosunda, Yeşilköy'deki Uçuş Okulunda, çalışır durumda altı uçak bulunmaktaydı<sup>91</sup>.

Osmanlı Hükümeti, Balkan Savaşları'nda önemini daha çok anladığı havacılık teşkilatını güçlendirmek için Almanya'dan uçak ve pilot isteğinde bulunmuştur. Pilot Ütğm. Serno başkanlığında bir miktar pilot, on iki uçak ve bakım personeli 1915 yılının başında İstanbul'a gelmiştir. Ütğm. Serno yüzbaşı rütbesine terfi ettirilerek, Yeşilköy Hava Uçuş Okulu'na müdür olarak atanmıştır<sup>92</sup>.

Hava Uçuş Okulu'ndaki görevine 3 Şubat 1915'de başlayan Serno, Almanya'dan daha fazla uçak ve malzeme tedarikine çalışmış, Alman Hükümeti'nden, bir miktar daha uçak takviyesi yapılabileceği, pilot desteği sağlanamayacağı cevabını almıştır<sup>93</sup>.

Bulgaristan'ın savaşa girmemesi, nakliyle problemi çıkardığından, 1915 yılında Almanya'dan otuz altı uçak getirilebilmiştir. Yıl sonunda uçuş okulundan başka, Çanakkale, Irak, Uzunköprü, Adana, Erzincan, Şam ve Keşan'da uçak bölüklerinin kurulması planlanmıştır. Deniz Uçak Bölüğündeki iki Nieuport eğitim ve bir Curtis uçağına, sekiz Gota WD 1-2 tipi uçak eklenmiştir<sup>94</sup>.

Uçak bölüğü sayısı, 1916 yılında ihtiyaca ve uçak durumuna göre yeniden düzenlenerek, numaralandırılmıştır<sup>95</sup>:

V.Ordu emrine; I. Bölük (Gelibolu-Galata), VI. Av Bölüğü (Çanakkale), V.Bölük ve I.Deniz Bölüğü (İzmir),

III.Ordu emrine; VII.Bölük (Erzurum), VIII.Bölük (Suşehri, 1916 sonunda kuruldu),

---

<sup>91</sup> Sözeri, s.42.

<sup>92</sup> Sarp, s.45; Kansu, s.181.

<sup>93</sup> Kline, s.100.

<sup>94</sup> Sarp, s.49; Kline, s.100; Kansu, s.181-183.

<sup>95</sup> Sarp, s.46; Kansu, s.219.

IV.Ordu emrine; IV.Bölük (Adana), III.Bölük (Maan),

VI.Ordu emrine; II.Bölük (Tikrit), XII.Bölük (Hanikin, Eylül 1916'da XIII.Bölük oldu),

II.Ordu emrine, X.Bölük (Elazığ'da Temmuz 1916'da kuruldu) verilmiştir.

IX. Bölük, Ekim ayında teşkil edilerek, İstanbul'un korumasına ayrılmış, VI.Ordu emrine 300. Paşa Bölüğü olarak adlandırılan Alman uçak bölüğü verilmiştir.

Yeşilköy Uçuş Okulunda 1916 yılında, Alman öğretmenlerin katkılarıyla, ciddi ve kapsamlı eğitime başlanmış, öğrencilere modern anlamda telsiz, seyrüsefer, bombardıman, fotoğraf ve motor dersleri verilmiştir. Eğitim uçuşları yoğun ve aksaksız biçimde sürdürülmüştür<sup>96</sup>.

Bağdat'ın 1917'de kaybedilmesi üzerine, Mareşal Falkenhayn komutasında, 15.000 kişilik Alman Ordusu (Yıldırım Orduları), Osmanlı topraklarında görevlendirilmiştir. Ordu emrinde, 301, 302, 303 ve 304'ncü Alman Uçak Bölükleri (Paşa Bölükleri) kurulmuştur. Aynı yıl Almanya'dan elli AEG, kırk Albatros savaş ve altı bombardıman uçağı onayı alınmasına rağmen, Alman maliyesinin uçaklar için ısrarla peşin para istemesi nedeniyle bu uçaklar alınamamıştır. Sadece Paşa Bölükleri için bir miktar uçak gelmiştir<sup>97</sup>.

Türk Havacılığının ilk yayını olan, Vekayi ve Terakkiyat-ı Havaiye dergisi, Mayıs 1917'de çıkarılmaya başlamış, savaş sonuna kadar on yedi nüsha yayınlanmıştır<sup>98</sup>.

Türk Cepheleri'ndeki uçak sayısı arttıkça, bakım onarım tesisleri açılarak, daha fazla personel görevlendirilmiş ve hava teşkilatı giderek büyümüştür.

---

<sup>96</sup> Kline, s.111-114; Kansu, s.227; Alman öğretmenler gelene kadar, Yeşilköy Uçuş Okulunda pilot adaylarına Yzb. Fesa, Ütgm. Mithat ve Fazıl tarafından, uçak ve motor hakkında genel bilgiler verilirdi. Öğretmenler konuları yabancı kaynaklardan öğrendikleri kadarıyla anlatırdı. Uçuş safhasında kullanılacak çift kişilik uçak olmadığından, kanatları kısaltılmış ve iki silindiri köreltilmiş bir uçak ile öğrenci tek başına yerde hareket etmeyi öğrenirdi. Uçağı yerde hızlandırmayı beceren öğrenciler, sadece teorik olarak öğrendikleri bilgilerle tek başlarına uçuşa çıkarlardı. Öğrenci uçmayı becerse bile uçak sayısı kısıtlı olduğundan kendini geliştirmeye fırsat bulamadan kursu tamamlardı. Bu yüzden havacılığın ilk yıllarında çok sayıda basit kaza meydana gelmiştir. Uçuş Okulunu düzeltmek için daha önceden görevlendirilen Fransız Bnb. De Goys bir takım yenilikler getirmiş ancak maddi yetersizlik nedeniyle yeterli seviyeye ulaşamamıştır. Almanlar geldikten sonra konusuna hakim öğretmenler tarafından dersler verilmiş, öğrenciler çift kişilik uçaklarla on beş-yirmi saat civarında uçurularak savaşa hazırlanmıştır. Sarp, s.21-22.

<sup>97</sup> Kline, s.114-116; Kansu, s.283.

<sup>98</sup> Kline, s.114; Kansu, s.283.

Başkomutanlık Karargahı'na bağlı XIII. Umur-u Havaiye Şubesi, 1918 yılında müfettişlik olmuş ve başına da Alman pilot Serno getirilmiştir. Bu şekilde müstakil bir hava kuvveti hüviyeti kazanılmıştır<sup>99</sup>.

Yıldırım Orduları emrindeki Paşa Bölükleri, 1918'de Müfettişlik emrine alınmış, Filistin Cephesi için XIV., Doğu cephesi için ise XVI.ve XVII. Bölükler kurulmuştur<sup>100</sup>.

## **B. Hava Harekatı**

### **1. Doğu Cephesi**

III. Ordunun bulunduğu Doğu Cephesine savaşın başında görevlendirilen iki uçaklık müfreze, İstanbul'dan Kızıldeniz vapuruyla yola çıkarılmıştır. Vapur, Trabzon'a varamadan 6 Kasım 1914 gecesi, Rus Donanması tarafından batırılmış, sağ olarak kurtulan iki Türk pilotu (Yzb. Salim ve Fesa) esir edilerek, Sibiryaya gönderilmiştir<sup>101</sup>.

Rus'lar ilk hava keşfini 4 Mart 1915'de gerçekleştirmiş, Osmanlı Ordusu ise 1916 yılına kadar cepheye uçak gönderememiştir<sup>102</sup>.

Başkomutanlık Vekaleti, Rus taarruzlarının artması üzerine 1916'da III.Ordu emrine Yzb. Ali Rıza, Ütğm. Abdullah, Ütğm Muhsin ve Ütğm Fikri'den oluşan uçuş ekibi ile birlikte, iki uçak vermiştir. Uçaklar karayolu ile gönderilmeye çalışılmış, kamyonların aşırı yük nedeniyle arıza yapması sonucu, 4 Şubat'ta gemiye yüklenerek, 6 Şubat'ta Trabzon limanına çıkarılmıştır<sup>103</sup>.

Erzurum'un işgali üzerine, 26 Şubat 1916'da gelen uçaklardan birinin uçarak Erzincan'a gitmesi kararlaştırılmış, uçak kötü hava koşulları ve arıza nedeniyle kalkışta düşerek hasara uğramıştır. Hava düzeldiğinde, iki uçak Erzincan'a gitmek üzere havalanmış, biri yolda arıza nedeniyle düşerek parçalanmış, diğeri Erzincan'a vardığı halde iniş sırasında ağır hasara uğradığından kullanılamamıştır. Bu gelişme üzerine Mart ayının başında iki Rumpler uçağı deniz yoluyla

---

<sup>99</sup> Kansu, s.354.

<sup>100</sup> Kline, s.114.

<sup>101</sup> Kansu, s.174; Kline, s.99-100.

<sup>102</sup> Kansu, s.209.

<sup>103</sup> Sarp, s.52-53.

İstanbul'dan Giresun'a gönderilmiştir. Uçakların öncekilere nazaran sağlam olması ve havaların düzelmesiyle 30 Nisan 1916'da Kargın-Erzurum arasında ilk hava keşfi yapılmıştır<sup>104</sup>.

Erzurum bölgesinin keşfi, 7 Mayıs'ta yapılmış, Rusların Tercan bölgesini zayıf tuttıkları, Kop bölgesinde ise daha fazla kuvvet bulduklarını, 16 Mayıs'ta yapılan hava keşifleri neticesinde anlaşılmıştır<sup>105</sup>.

Türk Kuvvetleri, 31 Mayıs 1916'da Tercan yönünde taarruzla, Tercan'ı geri almış ve Bayburt bölgesinden Of doğrultusuna taarruz ederek Rus Kuvvetleri'ni geri çekilmek zorunda bırakmıştır. Rusların 25 Temmuz 1916'da Erzincan'ı işgal etmesi üzerine VIII. Uçak Bölüğü Erzincan'ı terk ederek, Suşehri'ne gelmiştir<sup>106</sup>.

Suşehri'nde bulunan VII.Uçak Bölüğünün Komutanlığına Alman Ütgm. Fünfhausen atanmış ve bölük bir Albatros-C uçağı ile takviye edilmiştir. Uçak bölüğü yıl sonuna kadar bölgede keşif uçuşları yapmıştır. 10 Aralıkta Oğnot ve Göynük bölgesinde başarılı bir keşif uçuşu yapan Alman pilot Brent ve yardımcısı Fikri'ye madalya verilmiştir<sup>107</sup>.

II.Ordu'nun 1916 yazında doğuya gönderilmesi üzerine, X.Uçak Bölüğü kurulmuş, İstanbul'dan Diyarbakır'a karayolundan iki ayda getirilen uçaklar kısa sürede uçuşa hazırlanmıştır. Kasım sonlarında Elazığ'a yerleştirilen bölüğe, Van Gölü'nün doğusundan Erzincan'a kadar çok geniş bir sahanın keşif görevi verilmiştir<sup>108</sup>.

Varto ve Hınıs dolaylarında, 16 Haziran 1917'de yapılan keşif uçuşunda, iki Rus uçağı ile hava savaşı yapılmış ve Rus uçakları bölgeden uzaklaştırılmıştır. 30 Haziranda, Tiflis yakınlarındaki Alucra'ya yanlışlıkla inen çift motorlu Caudron-4 tipi Rus uçağına el konularak VII. bölüğe verilmiştir. Erzincan dolaylarında, 13 Ağustos 1917'de yapılan hava keşfinde, şehrin kuzeyinde bulunan hava alanındaki

---

<sup>104</sup> Kansu, s.251.

<sup>105</sup> Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, Ankara, Genkur Basımevi, 1999, s.76.

<sup>106</sup> Kansu, s.251.

<sup>107</sup> Tanman, C.II, s.156; Kansu, s.252.

<sup>108</sup> Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.81.

dört uçak ve tesisler bombalanmış, bu sırada havalanan bir düşman uçağı ile hava savaşı yapılmıştır<sup>109</sup>.

Erzincan havaalanını bombalamak ve Erzincan ovasında hava keşfi yapmakla görevlendirilen, Vecihi ve yardımcısı Ütğm. Bahattin, 8 Ekim 1917'de Erzincan'a yaklaştıkları sırada, bir düşman uçağı tarafından düşürülmüş ve esir alınmışlardır. Pilotlar, Ekim sonlarında esaretten kurtularak Türk topraklarına ulaşmayı başarmışlardır<sup>110</sup>.

Bolşeviklerin 7 Kasım'da iktidarı ele geçirmesi üzerine, Rus'larla 18 Aralık 1917'de Erzincan'da mütareke yapılmıştır. Barış görüşmeleri 3 Mart 1918'de Brest-Litovsk'da imzalanan antlaşma ile son bulmuştur. Ermenilerle, 4 Haziran 1918'de yapılan antlaşma ile Doğu Cephesi'ndeki hareket sona ermiştir<sup>111</sup>.

Mondros Mütarekesi imzalandıktan sonra, VII. Uçak Bölüğü Kars'a, oradan da Erzurum'a intikal etmiştir<sup>112</sup>. Doğu Cephesi'ndeki savaş boyunca Uçak Bölükleri, yeterince personel ve lojistik destek alamadığından, fazla uçuş yapamamıştır.

## **2. Boğazlar, Karadeniz ve Ege Kıyısı**

Ege Denizi kıyısında ilk keşif uçuşu, 25 Ağustos 1914'de, Ütğm. Fazıl tarafından Bozcaada ve Limni Adası'nda yapılmıştır. Hava keşfine, 5-10 ve 25 Eylül tarihlerinde devam edilmiş, İngilizlerin boğaz dışında devriye gezdikleri ve boğaza giren-çıkan gemileri kontrol ettikleri tespit edilmiştir<sup>113</sup>.

İngiliz ve Fransızların Bozcaada dolaylarında topladığı çok sayıdaki savaş gemisi, 14-19 Ekim 1914'de yapılan hava keşifleriyle tespit edilince Çanakkale Boğazı'na karşı bir harekate girişileceği tahminleri kuvvetlenmiştir<sup>114</sup>.

---

<sup>109</sup> Kansu, s.312.

<sup>110</sup> Kansu, s.314.

<sup>111</sup> Armaoğlu, s.140.

<sup>112</sup> Kansu, s.386.

<sup>113</sup> "Çanakkale Savaşı'nda Türk Hava Harekatı," Hava Kuvvetleri Dergisi, No.343(Şubat 2003), s.18; Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.25.

<sup>114</sup> Kline, s.100-103; Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.26.



Yzb.Savmi, Çanakkale'ye gitmek üzere iki kişilik deniz uçağı ile 19 Ekim 1914'te İstanbul'dan kalkmış, motorundaki arıza nedeniyle denize inmiştir. Uçak gemi ile çekilerek İstanbul'a götürülmüştür. I. Bölüğün emrine verilen iki uçak, 12 Ocak 1915'te vapurla Çanakkale'ye gönderilmiştir. Çanakkale Savaşı'nın başında müttefikler, sahip oldukları kırk uçaklık hava gücüyle, Osmanlı Ordusu'na hava üstünlüğü kurmuşlardır<sup>115</sup>.

Çanakkale Savaşı, İngiliz-Fransız donanmasının 19 Şubat 1915'de boğazı bombalamasıyla başlamıştır. Hava keşfine duyulan ihtiyaç nedeniyle Mart 1915'de Almanya'dan gelen dört uçaktan (üç Albatros, bir Rumpler) üçü Çanakkale'ye gönderilmiştir<sup>116</sup>.

Alman pilot Serno, Rumpler uçağı ile 17 Mart gecesi Çanakkale'ye inmiş ve ertesi sabah Bozcaada'daki Müttefik Deniz Kuvvetlerini keşif uçuşuna çıkmıştır. Bozcaada'nın liman girişinde tespit ettiği harekete hazır on dört savaş gemisini Boğaz Komutanı Amiral Usedom'a bildirmiş ve saldırı öncesi Türk birliklerine alarm verilmesini sağlamıştır. Aynı gün Teğmen Cemal Bleriot uçağı ile yaptığı keşifte düşman durumunu teyit etmiştir<sup>117</sup>.

Savaşın ilk gününde, İngiliz ve Fransız uçaklarının denizdeki mayınları görememeleri donanmaları için felaket olmuş, üç zırhlı gemileri batmış, üçü de ağır yara almıştır<sup>118</sup>.

Müttefiklerin havada üstünlük kurmasından çekinen Müstahkem Mevkii Komutanlığı'nın emriyle, 18 Nisan 1915'de Bozcaada'daki hava alanına iki uçakla taarruz edilmiş, ancak düşman uçaklarına hasar verilememiştir<sup>119</sup>.

Müttefikler 25 Nisan 1915'te karaya asker çıkarmaya başlamış, keşif uçuşlarında asıl çıkarmanın Seddülbahir ve Suvla Koyu'na yapıldığı teyit edilmiştir<sup>120</sup>.

İngilizlerin, 15 Temmuz 1915'te Çanakkale havaalanına yaptıkları bombardımanda iki uçak kullanılamaz hale gelmiş ve uçuşlara bir süre ara

---

<sup>115</sup> “Çanakkale Savaşı'nda Türk Hava Harekatı,” s.18.

<sup>116</sup> Armaoğlu, s.113; “Çanakkale Savaşı'nda Türk Hava Harekatı,” s.18.

<sup>117</sup> “Çanakkale Savaşı'nda Türk Hava Harekatı,” s.19.

<sup>118</sup> Sarp, s.52.

<sup>119</sup> Kansu, s.198.

<sup>120</sup> “Çanakkale Savaşı'nda Türk Hava Harekatı,” s.22.

verilmiştir. Temmuz ve Ağustos'ta Almanya'dan getirilen beş Gota uçağından üçü Çanakkale'ye gönderilmiştir<sup>121</sup>.

Çanakkale Savaşları Eylül ayından itibaren mevzii muharebelerine dönüşmüştür. Aşırı yağışların, uçak hangarlarını ve personelin barındığı tesisleri yıkması nedeniyle keşif uçuşları, deniz uçakları yapılmıştır. Tekirdağ dolaylarında kurulan yeni havaalanı sayesinde, yıl sonunda I. Bölüğün hareket sahası doğuya doğru genişlemiştir<sup>122</sup>.

Alman pilot Pressner 27 Eylülde, Ütğm. Ali Rıza ve yardımcısı Orhan ise 30 Kasım 1915'de birer düşman uçağı düşürmeyi başarmıştır<sup>123</sup>.

Çanakkale'de yenilgiyi kabul eden müttefikler, 12-20 Aralık 1915 tarihleri arasında Suvla koyundaki birliklerini boşaltmıştır. Geri çekilme süresince Türk uçakları başarılı keşif ve bombardıman uçuşları yapmışlardır. Seddülbahir'deki kamplara on yedi isabetli bomba atılmış, Mondros Körfezi'ndeki iki malzeme hangarı ile Bozcaada'daki bir uçak hangarı tahrip edilmiş, görülen müttefik denizatlılarına da bomba atılmıştır<sup>124</sup>.

Alman pilot Schubert, 4 Ocak 1916'da Farman tipi İngiliz uçağı düşürmüştür<sup>125</sup>.

Almanya'dan getirilen ve Aralık 1915'e kadar Çanakkale'ye gönderilen Fokker tipi dört uçak büyük faydalar sağlamış, 6 Ocak 1916'da dokuz düşman uçağı düşürmüştür. Alman pilot Tğm. Buddecke dört uçak birden düşürmesi nedeniyle Türk Başkomutanlık Vekaleti'nden altın imtiyaz madalyaları ve Almanya'nın en büyük şeref nişanıyla ödüllendirilmiştir<sup>126</sup>.

---

<sup>121</sup> "Çanakkale Savaşı'nda Türk Hava Harekatı," s.25.

<sup>122</sup> Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.42-54.

<sup>123</sup> Yaşar Özdemir, "İlk Kez Düşman Uçağı Düşüren İki Havacımız Hakkında Tasvir-i Efkâr'da Çıkan İki Yazı," Hava Kuvvetleri Dergisi, No.273(Mart 1980), s.27-29; "Çanakkale Savaşı'nda Türk Hava Harekatı," s.25.

<sup>124</sup> Tanman, C.II, s.121.

<sup>125</sup> "Çanakkale Savaşı'nda Türk Hava Harekatı," s.26-27.

<sup>126</sup> Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.86; "Çanakkale Savaşı'nda Türk Hava Harekatı," s.28.

İngiliz uçakları, 6 Ocak 1916'da İstanbul'a kadar gelip Galata karargahına otuzdan fazla bomba atmıştır. Misilleme olarak I. Bölükten beş uçak, İmroz'a taarruz etmiş, düşman tesislerine yirmi beş büyük, 100 küçük bomba atmıştır<sup>127</sup>.

Dört uçaklık filolarla, 7 ve 8 Ocak'ta güney cephesindeki müttefik ordugah ve iskelelerine taarruz edilmiş, keşif uçuşlarıyla düşmanın geri çekilişi doğrulanmıştır. Müttefikler, 10 Ocak 1916 akşamı geri çekilmeyi tamamlamıştır<sup>128</sup>.

İki İngiliz uçağının 14 Nisan 1916 gecesi, İmroz'dan kalkıp Zeytinburnu Fişek Fabrikasına ve Yeşilköy'e yangın bombası atması üzerine, Başkomutanlık emriyle uçaklarının geliş istikametlerine gözetleme postaları çıkarılmıştır<sup>129</sup>.

İngiliz ve Fransızların yeni bir taarruzda bulunmaları ihtimaline, Rusların İstanbul'a saldırma ihtimali eklenince, Boğazlar Genel Komutanlığı emrindeki Türk hava birliklerine, Çanakkale'den Zonguldak'a kadar bölgenin keşif görevi verilmiştir. Bu maksatla bir deniz uçak bölüklerinden biri Anadolu Kavağı'nda, diğeri Karadeniz-Ereğli'de görevlendirilmiştir<sup>130</sup>.

Anadolu Kavağı müfrezesinden Nisan sonuna kadar yapılan kır sekiz uçuşta Rus denizatlılara dört isabetli atış yapılmış, Mayıs-Haziran aylarında iki bölükten yapılan kırk beş uçuşta Rus gemilerine yetmiş bomba atılmıştır. Deniz uçakları, 1 Nisan 1917'de Rumeli Feneri'nin 1.5 mil kuzeybatısında bir Rus mayını patlatmış, Karaburun civarındaki Rus mayın tarlalarını tespit etmiştir<sup>131</sup>.

Çanakkale'de 1917 yılında kara harekatı olmamasına karşın, deniz ve hava harekatı devam etmiştir. İngiliz uçakları, 27 Ocak'ta Çanakkale'ye, 30 Mart 1917'de İzmir'e taarruz etmişler, iki İngiliz uçağı Türk uçaklarınca düşürülmüştür. Mayıs ayında İzmir'den Sakız, Midilli ve Sisam Adaları'na keşif uçuşları yapılmıştır<sup>132</sup>.

---

<sup>127</sup> Kansu, s.241.

<sup>128</sup> a.g.e., s.242.

<sup>129</sup> a.g.e., s.235.

<sup>130</sup> Tanman, C.II, s.127.

<sup>131</sup> Kansu, s.237.

<sup>132</sup> a.g.e., s.239-241.

İzmir ve İstanbul'daki uçak bölüklerinin 1918 yılı başlarında, daha iyi uçaklarla takviye edilmesi isteği, Boğazlar Genel Komutanlığı tarafından kabul edilmemiştir<sup>133</sup>.

V.Ordu Komutanlığının emri ile Ocak ayında Midilli, Limni, İmroz, Bozcaada ve Movros Adaları'na keşif ve bombardıman uçuşları düzenlemiş, 20 Ocak 1918'de İmroz Adası'na yapılan baskında dört İngiliz uçağı düşürülmüştür<sup>134</sup>.

Ege Adaları üzerinde hava keşfi ile görevli olan V.Uçak Bölüğü, 12 Ocak 1918'den 16 Ekim 1918'e kadar Sisam Adası'na on dört, Midilli Adası'na beş, Sakız Adası'na on üç, İmroz ve İstanköy Adaları'na birer olmak üzere toplam otuz dört keşif uçuşu yapmıştır<sup>135</sup>.

Türk havacıları zor şartlar altında görev yapmalarına ve uçak sayısının az olmasına rağmen başarılı görevler icra etmişler, bu sayede de üst komuta kademesinin havacılığa bakışını olumlu yönde etkilemişlerdir<sup>136</sup>.

### 3. Kıbrıs

Fransızların Adana-İskenderun bölgesine yapacağı askeri bir harekatta kullanmak üzere, Mısır'da İngiliz'lere ait kamplara yerleştirdiği Ermeniler, iki ülke arasında problem yaratmaya başlayınca, Magusa'nın 24 km. kuzeyinde bir bölgeye yerleştirilmişlerdir. Türklerin "Ermeni İntikam Alayı" adını verdiği, beş-altı bin kişilik Doğu Lejyonu, İngiltere'nin de onayı ile Boğaztepe, Dokuzevler ve Lefkoşa'daki üç kampta faaliyete geçmiştir<sup>137</sup>.

İngilizlerin de Kıbrıs'ta yığınaklanma faaliyeti içine girdikleri haberi alınınca, 22 Aralık 1915'te Genelkurmay Harekat Şubesinin mesajı ile adanın keşfi için bir uçak müfrezesinin Adana'ya gönderilmesi istenmiştir<sup>138</sup>.

---

<sup>133</sup> Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.218.

<sup>134</sup> Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.224; Türk Havacılık Tarihi (1917-1918), s. 306; Kansu, s.374.

<sup>135</sup> Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.228.

<sup>136</sup> "Çanakkale Savaşı'nda Türk Hava Harekatı," s.28.

<sup>137</sup> "I.Dünya Savaşında Kıbrıs'ta Hava Faaliyetleri", Hava Kuvvetleri Dergisi, No.344 (Haziran 2003), s.8.

<sup>138</sup> a.g.m., s.9

İki Rumpler uçağından oluşan IV.Uçak müfrezesi, 23 Aralık 1915'te İstanbul'dan trenle yola çıkmıştır. Üsteğmen Mithat komutasındaki birlik, 6 Ocak'ta Adana istasyonu civarına yerleşerek uçuş hazırlıklarına başlamıştır<sup>139</sup>.

Uygun bir meydan hazırlanamaması ve arazinin çamur olması nedeniyle hazırlık uçuşlarında çok sayıda kaza olmuştur. Kıbrıs'a varmak için iki saat kadar deniz üzerinde uçmak gerekmekteydi. Eldeki uçakların su üstü uçuş için uygun olmaması ve sağlamlığı konusundaki endişeler nedeniyle deniz uçağı istenmiş, ancak imkansızlıklar nedeniyle talep Genelkurmay'ca kabul edilmemiştir. Menzili kısaltmak maksadıyla, uçaklar Silifke'ye bağlı Taşucu'na sevk edilmiştir<sup>140</sup>.

Ütğm. Mithat, 10 Nisan 1916'da, yardımcısı Drewes ile birlikte çıktığı uçuşta Kıbrıs'a ulaşmış, 700 metre İrtifadan adanın keşfini yapmış ve fotoğraflar çekmiştir. Keşif neticesinde adada önemli bir askeri hazırlık olmadığı kanaatine varılsa da keşif uçuşları devam ettirilmiştir<sup>141</sup>.

Pilot Yzb. Sedat ve Bican, 14 Ağustos 1916'da Kıbrıs üzerinde 4 saat süren bir uçuş yapmışlardır. Bu uçuş ve yıl sonuna kadar yapılan diğer keşif uçuşlarında da kayda değer bir faaliyete rastlanmamıştır<sup>142</sup>.

Bölükte bulunan Albatros ve Rumpler uçağının sürekli arıza çıkarması nedeniyle yeterli keşif uçuşu yapılamamıştır. Almanya'dan gelen Albatros C-2 uçağının Mayıs 1917'de bölüğe katılmasıyla, Kıbrıs üzerindeki keşif uçuşlarına 16 Haziran 1917'den itibaren yeniden başlanmıştır. Türk savaş esirlerinin tutulduğu kamplar ile Ermeni Doğu Lejyonunu, 5 Temmuz 1917'de yapılan ve üç buçuk saat süren keşif uçuşunda başarıyla fotoğraflanmıştır. Ekim ayında Fransa ve İngiltere'nin Kıbrıs'a asker gönderdiği istihbaratı üzerine yeniden keşif uçuşlarını sıklaştıran IV.Bölük, 21 Ekim 1917 tarihinde görevi Alman Deniz Uçak Bölüğüne devrederek, Hicaz'a görevlendirilmiştir<sup>143</sup>.

---

<sup>139</sup> Kansu, s.254.

<sup>140</sup> "I.Dünya Savaşında Kıbrıs'ta Hava Faaliyetleri," s.10.

<sup>141</sup> Kansu, s.254-256; "I.Dünya Savaşında Kıbrıs'ta Hava Faaliyetleri," s.13-14.

<sup>142</sup> Kansu, s.256.

<sup>143</sup> "I.Dünya Savaşında Kıbrıs'ta Hava Faaliyetleri," s.14-18.

Alman Deniz Uçak Bölüğü, elindeki deniz uçaklarının avantajları sayesinde Kıbrıs üzerinde keşif uçuşlarına sıklaştırarak devam etmiştir<sup>144</sup>.

#### 4. Sina-Filistin Cephesi

İngiltere, Mısır'daki faaliyetlerini arttırarak, 1914 sonuna doğru 150.000 kişilik bir kuvvetini bölgeye yerleştirmiş, 18 Aralık 1914'te Mısır'ın himayesi altında olduğunu ilan etmiştir. Bölge için oluşturulan IV.Ordu komutanlığına atanan Cemal Paşa, 7 Aralıkta komutayı devralmış ve emrine acil olarak uçak verilmesini istemiştir. Rumpler uçağı ile İstanbul'dan trenle yola çıkan Şakir Fevzi, 20 Aralık 1914'te İskenderun'a ulaşmış, ertesi gün uçarak Halep'e gitmiştir. Şam'a gitmek üzere 28 Aralık'ta kalabalık bir topluluğunun önünde uçuşa çıkan Fevzi, kalkışta kaza yaparak uçağı kullanılmaz hale getirmiştir. Cemal Paşa'nın ısrarla yeni uçak istemesine rağmen, imkansızlıklar nedeniyle kısa sürede başka bir uçak gönderilememiştir<sup>145</sup>.

Savaştan önce Osmanlı Devleti'nin Fransa'ya ısmarladığı, ancak savaş çıkınca Fransızların el koyduğu Nieuport tipi altı uçaklı filo 30 Kasım'da Port-Said'e gelmiş ve 5 Aralık'ta keşif uçuşlarına başlamıştır. Türk birliklerinin hazırlıklarının ana hatlarını keşfeden ve Bedevi kamplarına bombalar atan bu uçaklar İngilizlere büyük yararlılıklar göstermiştir<sup>146</sup>.

Cemal Paşa'nın ısrarlı talepleri üzerine Yzb. Fazıl ve Ütgm. Mithat, tamirden yeni çıkan bir Ponnier uçağı ile IV. Ordu emrine girmiştir. Şam'a 17 Mart 1915'te varan müfreze, Şakir Fevzi'nin hasara uğrattığı Rumpler'i de alarak Filistin'e hareket etmiş, Eben'de kurulan çadır hangarlara yerleşmiştir. İlk uçuşuna 9 Nisan 1915'te çıkan Ponnier, Cebel-i Hilal Dağı civarına arıza nedeniyle düşünce IV.Ordu bir kez daha uçaksız kalmıştır. Çanakkale Savaşı nedeniyle 1915 yılında cepheye Türk uçağı gönderilememiştir<sup>147</sup>.

İngilizler, Ocak 1916'da Mısır'daki birliklerinin mevcudunu 300.000'e çıkarmıştır. Bu gelişme üzerine, 40.000 kişilik Osmanlı Ordusunun ikinci kez kanal

<sup>144</sup> "I.Dünya Savaşında Kıbrıs'ta Hava Faaliyetleri," s.18.

<sup>145</sup> Sarp, s.56-57; Kansu, s.174-175.

<sup>146</sup> Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.65; Kansu, s.176.

<sup>147</sup> Kansu, s.210.

harekatı yapması planlanmıştır. Harekat için Almanlardan teknik destek istenmiş, özellikle hava birliği gönderilmesi konusunda ısrar edilmiştir. 300. Paşa Bölüğü adı verilen ve altı Rumppler, iki Pfalz ve bir Fokker uçağından oluşan Alman bölüğü, Yzb.Von Heemskerck komutasında bölgeye gönderilmiş ve 15 Nisan 1916'dan itibaren uçuşlarına başlamışlardır. Üstün İngiliz ve Fransız hava gücüne karşın Alman pilotlar, yetenekleri ve uçaklarının etkinliği ile bölgede hava hakimiyeti kurmuşlardır. 300. Paşa bölüğü pilotları, 1916 yılında yapılan hava savaşlarında hiç kayıp vermeden on beş İngiliz uçağı düşürmüştür. Keşif uçuşlarında tespit edilen düşman mevzilerine ve gemilere, gündüz ve gece taarruz edilmiştir<sup>148</sup>.

Port Sait'teki İngiliz havaalanında bulunan hangarlar 8 Mayıs 1916'da düzenlenen hava taarruzunda tahrip edilmiştir<sup>149</sup>.

Süveyş Kanalı'ndaki ulaşımı engellemek için 300. Paşa Bölüğü takviye edilerek, büyük kısmı 16 Mayıs'ta Birüssebi'ye nakledilmiştir. Gece uçuşlarına önem verilmiş, 21-22 Mayıs gecesi Port Sait limanı bombalanmıştır<sup>150</sup>.

300. Paşa Bölüğünün faaliyetlerinden rahatsız olan İngilizler, 18 Haziran 1916'da Elariş'te bulunan müfrezeeye on bir uçakla saldırmış ve iki uçağı tahrip etmiştir. Elariş, 22 Aralıkta İngilizlerin eline geçmiştir<sup>151</sup>.

İngiliz ileri harekatı 19 Nisan 1917'de başlamıştır. Harekat boyunca hava üstünlüğü İngilizlerde olduğu için 300. Paşa Bölüğü sınırlı sayıda keşif uçuşu yapabilmıştır. Ekim ayında Filistin'e kadar çekilen bölük, Albatros ve AEG tipi uçaklarla takviye edilmiştir. Yıl boyunca gerçekleşen İngiliz taarruzlarında uçakların %25'i ve yirmi bir pilot kaybedilmiştir. Hava üstünlüğünü elinde tutan İngilizler, otuz bir uçak kaybetmişlerdir<sup>152</sup>.

Osmanlı Ordusu, 1918 yılı başında Akdeniz ile Şeria nehri arasında kurduğu hatta savunmaya çekilmiştir. 300. Paşa Bölüğünün yıpranmış durumdaki otuz altı uçağı, yedek parça eksikliği nedeniyle yeterince uçurulamamıştır<sup>153</sup>.

---

<sup>148</sup> a.g.e., s.260-265.

<sup>149</sup> Tanman, C.II, s.172.

<sup>150</sup> Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.113.; Tanman, C.II, s.173.

<sup>151</sup> Tanman, C.II, s.174; Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.118-127.

<sup>152</sup> Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.241; Kansu, s.344.

<sup>153</sup> Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.241.

300. Paşa Bölüğü savaşın büyük bölümünde cephenin yükünü tek başına çekmiş, uçak ve personel sayısı daha az olan diğer Paşa Bölükleri, pek varlık gösterememiştir. Şubat ayında Amman bölgesindeki Arap'ların saldırıları artınca, 302. Paşa Bölüğünden iki uçaklık müfreze bölgeye gönderilmiş, kalan kısmı Beyrut'a çekilmiştir. Cenin ve Afule'nin düşmesiyle buralardaki 301. ve 304. Paşa Bölüklerinin personeli esir düşmüştür. Dera'da bulunan 305. Bölük ile buraya çekilen 302. ve 303. Bölük uçakları birleştirilmiş, uçabilenler Rayak'a çekilmiş, kalanlar tahrip edilmiştir. Çekilme esnasında uçaklar büyük zarar görmüş, uçak bölüklerinin personeli savaş sonunda Halep ve Konya'ya kadar gelmiştir<sup>154</sup>.

## 5. Hicaz Cephesi

Medine'deki askeri hareket 1916 yazında başlayınca, beş Parasol uçağından oluşan III. Uçak Bölüğü Hicaz Kuvvetlerinin emrine verilmiştir. Üç uçak ve bölüğün ilk kademesi 23 Haziranda, geri kalanlar 1 Temmuzda İstanbul'dan yola çıkmıştır. Cemal Paşa, 11 Temmuz'da Şam'a gelen ilk kfiledeki uçakları, Dera bölgesinin keşfinde görevlendirmiştir<sup>155</sup>.

Ütgm. Fazıl bölük komutanı olarak Ekim ayında Medine'de göreve başlamış, ay boyunca asi Arap ordugahlarına keşif ve bombardıman uçuşları yapılmıştır. III. Bölük, 7 Kasım'da Birülabbas'a yerleşmiştir<sup>156</sup>.

Asi Arapların Hicaz demiryoluna düzenlediği sabotajlar nedeniyle yoğun keşif uçuşları yapılmış, Parasol uçakları ile Mart 1917'ye kadar 150 saat uçulmuştur. Uçakların yıpranması üzerine Bölüğe üç Albatros uçağı gönderilmiştir. Ağustos ayına kadar Birülabbas'ta kalan bölüğün karargahı, Medine'deki düşman faaliyetlerinin azalması sonucu Maan'a taşınmıştır. Burada 300. Paşa Bölüğünden altı Rumpler uçağı takviye alan bölük, Eylül-Aralık 1917 arasında Vadi Musa, Müdevvere, Kuveyra, Şökek ve tren güzergahında bulunan Arap Ordugahlarına karşı altmış bir keşif ve bombardıman uçuşu gerçekleştirmiştir<sup>157</sup>.

---

<sup>154</sup> Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.251.

<sup>155</sup> Kansu, s.257-259.

<sup>156</sup> Sarp, s.70-71.

<sup>157</sup> Kansu, s.323-324.



Araplar, 1918 yılının Nisan ayında Maan'a karşı taarruzlarını arttırmışlar, ay sonuna doğru İngiliz uçakları, Osmanlı birliklerine teslim olmaları yönünde Faysal imzalı beyannameler atmışlardır. Kötüleşen durum karşısında III. Bölük, 8 Mayısta Dera'ya gönderilerek 305.Alman Paşa Bölüğüne katılmıştır<sup>158</sup>.

## 6. Irak-İran Cephesi

İngilizler 6 Kasım 1914'te Basra Körfezi'ne girerek, Fav boğazı bölgesinde karaya asker çıkarmış ve Abadan istikametinde ileri harekate başlamıştır. Basra'yı koruyamayan Osmanlı XXXIII.Tümeni de Korna'ya çekilmiştir<sup>159</sup>.

Irak'ı koruyan VI. Ordu emrine, 1915 yılı sonlarına kadar uçak gönderilememiştir. İngilizler bölgede keşif ve bombardıman uçuşları yapmışlar, yer birliklerinden açılan ateş sonucu 1915 yılında dokuz uçak kaybetmişlerdir. Uçaklardan ikisinin kullanılabilir durumda ele geçirilmesi nedeniyle, IV. Ordu emrinde görevli pilot Yzb. Fazıl 25 Eylül 1915'de Irak'a gelmiş, Farman ve Caudron tipi uçakları hazırlayarak, II. Uçak Bölüğünün temelini atmıştır<sup>160</sup>.

Türk ve Alman pilotların Irak'a gelmesiyle yıl sonuna doğru keşif uçuşlarına başlanmış ve 1916 Ocağına kadar Kut-ül amare ve Aziziye üzerinde beş keşif uçuşu yapılmıştır<sup>161</sup>.

İki uçaklık müfreze, İngilizlerin ileri yürüyüşünü keşfetmek için 2 Ocakta Kut-ül amare'nin altı kilometre batısına getirilmiş, Yzb. Fazıl ve yardımcısı Ütgm. Fettah, 8 Ocakta Dicle nehri ve Şeyh Sait bölgesinin keşfini yapmıştır<sup>162</sup>.

VI.Ordu emrine verilen, dokuz uçak ve on bir personel, 10 Şubat'ta Bağdat'a yerleşmiş, Yzb. Von Aulock, II.Bölük komutanı olarak görevine başlamıştır. Yeni gelenlerle birlikte uçak sayısının artması ve özelliklerinin İngiliz uçaklarından üstün olması, VI.Orduya hava üstünlüğü sağlamıştır<sup>163</sup>.

---

<sup>158</sup> Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.240-248.

<sup>159</sup> Kansu, s.176.

<sup>160</sup> Tanman, C.II, s.95.

<sup>161</sup> Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.62; Kansu, s.212.

<sup>162</sup> Kansu, s.266-267.

<sup>163</sup> Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.95.

İngilizler, 8 Mart 1916'da başlattıkları taarruzda başarı sağlayamamışlar ve çekilmeye başlamışlardır. II. Bölüğün Kut-ül amare ve Felahiye bölgesine keşif ve taarruz uçuşları hız kazanmış, 21 Mart'ta Kut-ül amare'ye kırk bomba atılmıştır. İngilizler, 3 Nisanda Kut-ül amare'de tarihte bilinen ilk hava köprüsünü kurmuşlar ve kalenin düştüğü 29 Nisana kadar uçakla sekiz ton malzeme atmayı başarmışlardır. 24 Nisan'da uçaklarımız kaleye teslim olmaları için İngilizce beyannameler atmışlardır<sup>164</sup>.

Kut-ül amare'nin ele geçirilmesinden sonra Osmanlı Genelkurmayı, Kazım Karabekir'in XVIII. Kolordusunun bölgede savunmada kalmasına ve Ali İhsan Paşa'nın XIII.Kolordusunun İran'a gönderilmesine karar vermiştir. XIII. Kolordu için XII. Uçak Bölüğü oluşturulmuş, Ütğm. Nüzhet ve Cemal iki Albatros uçağı ile Kolordu emrine verilmiştir<sup>165</sup>.

İlk uçuşunu 19 Temmuz'da Esatabad bölgesinde yapan bölük, Kolordu ilerlerken Kirmanşah'ta kalmış, benzin bittiği için bir süre uçuşlarına ara vermiştir. Gengaver ve Karagan bölgelerine 4 ve 17 Ağustosta keşif uçuşları yapılmış, Karagan'a yapılan beş buçuk saatlik keşif uçuşunu çok beğenen Kolordu Komutanı, pilotları elli altınla ödüllendirmiştir. Ütğm. Mithat, 10 Eylül 1916'da Albatros uçağı ile bölüğe katılmış, bölüğün numarası XIII olarak değiştirilmiştir. Kolordunun ileri hareketi, yıl sonuna doğru İran'daki Rus kuvvetlerinin artması üzerine, Hemedan'da durmuştur. İran cephesinde önemli bir hava hareketi olmamıştır<sup>166</sup>.

İngilizler 1916 yılı sonuna kadar, 16.500 kişilik Osmanlı ordusuna karşın Irak'a 165.000 kişilik bir kuvvet yığmıştır. Osmanlı Ordusunun Kut-ül amare'de savunmaya çekilmesi nedeniyle cephede önemli bir gelişme olmamıştır. Hava üstünlüğünü elinde tutan İngilizler yıl boyunca on dört, daha az uçuş yapan II. Bölük ise iki uçak kaybetmiştir<sup>167</sup>.

İngilizler ve Ruslar hazırlıklarını tamamlayarak 12 Ocak 1917'de taarruza geçmişlerdir. Ruslar Türk birliklerini Diyale'ye, İngilizler Ramadiye'ye doğru

---

<sup>164</sup> Kansu, s.268; Hava Köprüsü, düşmanla çevrili olan bir birliğe veya bölgeye hava araçları ile yardım gönderilmesidir.

<sup>165</sup> Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.104-106.

<sup>166</sup> Kansu, s.268-273, Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.106-109.

<sup>167</sup> Kansu, s.266-275.

çekilmeye zorlamıştır. II. Bölük taarruzun başlarında Garaf bölgesinde keşif ve taarruz uçuşları yapmıştır<sup>168</sup>.

Aylarca üstün düşman kuvvetleri karşısında görev yapan XVIII. Kolordunun imha edilmesinden korkan VI.Ordu Komutanı, 10 Mart 1917'de Bağdat'ın boşaltılarak kuzeye çekilme emrini vermiştir. Fırtına yüzünden uçurulamayan ve trene yüklenemeyen üç uçak, düşmanın yaklaşması üzerine yakılarak imha edilmiştir. Elde kalan bir Fokker ile bir Albatros Samarra'ya götürülmüştür<sup>169</sup>.

Mayıs ayı başında sekiz Albatros uçağının Musul'a getirilmesi üzerine XVIII. Kolordu emrinde XIII. Bölük yeniden teşkilatlanmıştır. II.Ordu emrinde kurulan XI.Bölük, Rus İhtilalinin doğu cephesinde durgunluk yaratması üzerine 17 Temmuz'da Musul'a gönderilmiştir. Dokuz uçaklı bölük Ağustos ayında II. Bölük ile birleşmiştir<sup>170</sup>.

Yaz aylarında yoğunlaşan keşif uçuşları nedeniyle, stoklardaki uçak yakıtı azalmış, VI. Ordu Komutanlığı, Kolordulara keşif uçuşlarının önemli görevlere göre ayarlanmasını emretmiştir<sup>171</sup>.

İngilizler Eylül ayı sonlarında Ramadiye'yi işgal etmiştir. 30 Eylül'de Ramadiye'ye gönderilen keşif uçağının, Türk birliklerinin esir alındığı haberini getirmesi üzerine, XVIII. Kolordu Komutanı takviye amacıyla gönderdiği kuvvetlerini geri çağırıştır. Böylece olası başka bir yenilgi önlenmiştir<sup>172</sup>.

II. ve XIII. Bölüğe bağlı uçaklar, bir yandan keşif ve taarruz uçuşlarını sürdürürken, bir yandan da düşman uçaklarıyla başarılı hava savaşları yapmışlardır. Ütgm. Reiners, 27 Eylül 1917'de iki İngiliz uçağını düşürmüştür. Kasım ayında Yzb. Hesse, Albatros uçağı ile Almanya'dan uçarak Musul'a kadar gelmiştir. 17 Aralık'ta İngiliz'ler dört uçakla Niyabin'e taarruz etmiş taarruzu karşılayan Yzb. Klaus, iki düşman uçağını düşürmüş, diğer ikisine de hasar vermiştir. Hava savaşını seyreden

---

<sup>168</sup> Kansu, s.332-333.

<sup>169</sup> Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.163-167.

<sup>170</sup> Kansu, s.338.

<sup>171</sup> Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.169-177.

<sup>172</sup> Türk Havacılık Tarihi(1917-1918), s.237; Kansu, s.339.

XVIII. Kolordu Komutanı Cafer Tayyar Paşa, Klaus'a 50 lira mükafat ve harp gümüş liyakat madalyası vermiştir<sup>173</sup>.

On bir uçaklık İngiliz filosu, 21 Ocak 1918'de XIII. Bölüğün hangarlarını bombalamış, karşılık olarak Mercan geçidi ve Kasr-ı Şirin'deki İngiliz ordugahları dört uçakla bombalanmıştır. Bağdat ve Bakuba 25 ve 31 Ocak'ta bombalanmıştır<sup>174</sup>.

VI.Ordu, Mart ayında ümitsiz bir duruma düşmüş, İngilizler ileri harekate başlamıştır<sup>175</sup>.

Çıkan bir kum fırtınasında Halberstad ve AEG tipi uçakların hasar görmesi nedeniyle Nisan ayında, II. ve XIII. Bölükler birleştirilmiştir. Eylül ayına kadar bölgede keşif ve taarruz uçuşları yapan bölükler, Musul'un İngiliz'ler tarafından işgali üzerine karayolu ile Mardin ve Diyarbakır'a çekilmiştir<sup>176</sup>.

### C. Savaş Boyunca Havacılığın Gelişimi

Fransa, uçuş birliklerinde 216, uçuş okulunda ve diğer alanlarda 200 uçak ve 220 askeri pilot ile savaşa başlamış, yetişmiş sivil pilotların da orduya katılmasıyla pilot sıkıntısı çekmemiştir. Uçak fabrikalarında 1914 yılında, 541 uçak ve 900 motor yapım kapasitesine sahip olan Fransa, savaşın sonunda, 186.000 çalışanı ile ayda 2.863 uçak, 4490 motor yapma kapasitesine ulaşmıştır. Savaş süresince 51.040 uçak ve 92.594 motor imal edilmiş ve 16.000 pilot yetiştirilmiştir. Cephede 3600 uçak çalışır durumda tutulmuştur<sup>177</sup>.

Almanya, savaşın başında uçuş birliklerinde 258 uçağa sahip iken hava gücünü savaş süresince geliştirerek zamanının en başarılı uçaklarını, 150.000 kişinin çalıştığı 267 uçak fabrikasında yapmayı başarmıştır. 1918 sonbaharında cephede 5.000 uçağı bulunan Almanya, savaş boyunca 48.537 uçak, 42.100 motor yapmıştır<sup>178</sup>.

---

<sup>173</sup> Kansu, s.338-340.

<sup>174</sup> a.g.e., s.410-411.

<sup>175</sup> Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s.234.

<sup>176</sup> Kansu, s.410-412.

<sup>177</sup> a.g.e., s.166.

<sup>178</sup> a.g.e., s.166.

İngiltere, seksen dört uçakla katıldığı savaşta, başlangıçta zayıf görünmesine rağmen, savaş süresince 22.647 uçak üretmiş ve 27.333 pilot yetiştirmiştir. Savaş sonunda İngiltere ayda 3500 uçak üretme kapasitesine sahip olmuştur<sup>179</sup>.

Rusya, 190 uçağa ilave olarak Fransız lisansı ile uçak üretmiş ve başlangıçta 145 olan pilot sayısını arttırmıştır<sup>180</sup>.

İtalya, başlangıçta seksen dört olan uçak sayısını, savaş sonunda 1758'e çıkarmış ve 5.100 pilot yetiştirmiştir<sup>181</sup>.

Avusturya, Toplam yetmiş uçağı ve otuz altı pilotu ile katıldığı savaşta, 5.431 uçak imal etmiştir<sup>182</sup>.

Belçika, başlangıçta otuz olan uçak sayısını, dört yıl sonra 127'ye çıkarmıştır<sup>183</sup>.

Ameri Birleşik Devletleri, 740 uçağı ve 800 pilotu ile 1917 yılında savaşa girmiş, savaş süresince 4.846 bombardıman uçağı üretmiş, 4.881 Fransız, 258 İngiliz, 19 İtalyan uçağını da kullanmıştır<sup>184</sup>.

Savaşa girdiği sırada Fransa'dan ısmarladığı uçaklarına el konulan Osmanlı Ordusu'nda, bir Rumpler, bir Ponnier(tamirde), üç Bleriot(biri tamirde), bir Deperdessin ve iki Nieuport deniz uçağı ile on pilot bulunmaktaydı. 1915 yılı sonlarında kırk, sonraki yıllarda 100 uçağa ulaşılmış, savaş süresince Osmanlı topraklarında 450 uçak görev yapmıştır. Bu rakamlara, 150 uçak, 150 pilot ve 1500 teknisyen ile görev yapan Alman bölükleri de dahildir. Osmanlı Ordusu savaş sonunda 100'e yakın pilota sahip olmuştur<sup>185</sup>.

---

<sup>179</sup> Kansu, s.166.

<sup>180</sup> a.g.e., s.166.

<sup>181</sup> a.g.e., s.166.

<sup>182</sup> a.g.e., s.167.

<sup>183</sup> a.g.e., s.167.

<sup>184</sup> a.g.e., s.167.

<sup>185</sup> a.g.e., s.167-171.

### Ç. Osmanlı Hava Kuvvetlerinin Sonu

Birinci Dünya Savaşı sonunda Osmanlı Ordusu'nda; I. ve VI. bölükler Çanakkale'de, II. ve XIII. bölükler Irak'ta, III-IV ve XIV. bölükler Filistin'de V. ve XII. bölükler İzmir'de VII. ve VIII. bölükler Erzurum'da, IX.-X.-XI. ve XVII. bölükler İstanbul'da, XV. bölük Uzunköprü ve XVI. bölük Sinop'ta olmak üzere on yedi uçak bölüğü bulunmaktaydı. Ayrıca Samah, Cenin, Ceyda, Afule ve Dera'da Alman Paşa Bölükleri bulunuyordu<sup>186</sup>.

Mondros Mütarekesinden sonra Alman'ların ayrılmasıyla Çanakkale'deki I. ve VI. bölük ile Uzunköprü'deki XV. bölük İstanbul'a getirilmiş, İzmir'deki V. ve XII. bölükler birleştirilmiştir. Filistin cephesinden çekilen III., IV. ve XIV. bölükler uçaklarını kurtaramadıklarından malzemeleri ile birlikte Konya'ya gelmişler, Alman Paşa Bölüklerinden kalan uçaklar da Konya'ya ulaştırılmıştır. Irak'taki II. ve XIII. bölüğün uçakları Elazığ'a getirilmiş, Erzurum'daki VII. ve VIII. bölük yerinde kalmıştır. İzmir'deki Deniz Uçak Bölüğü de yerinde kalmış, Deniz Uçak Okulu'nun malzemeleri Haliç'teki ambarlara taşınmıştır. Kalan bölükler lağvedilmiştir<sup>187</sup>.

Türk pilotlarının en büyüğü yüzbaşı rütbesinde olduğu için havacılık teşkilatını toparlayacak yüksek rütbeli bir subay bulunamamıştır. Yedek subay ve erlerin tahliyesiyle uçak bölükleri boşalmaya başlamış, karmaşık bir durum içine düşülmüştür<sup>188</sup>.

Erzurum'daki on üç, Elazığ'daki altı uçaktan çalışır durumda olan yoktu. Uçuşlar için Horozluhan ve Akşehir'deki meydanları kullanan Konya Tayyare İstasyonunda ise, üçü çalışır durumda, on yedi uçak bulunmaktaydı. İstasyonda, arızalı durumdaki uçakları faal hale getirmek için yoğun çaba sarf edilmiş, 1919 yılının ağustos ayında tamirden çıkanlarla deneme uçuşları yapılmıştır<sup>189</sup>.

İzmir'de bulunan V. Uçak Bölüğündeki dört, Deniz Tayyare Bölüğündeki bir sağlam uçakla 9 Kasım 1918'e kadar eğitim uçuşları yapılmıştır. Yunan kuvvetleri

---

<sup>186</sup> Hulusi Kaymaklı, Havacılık Tarihinde Türkler, C.II, Ankara, Kültür Ofset, 1997, s.6.

<sup>187</sup> a.g.e., s.6.

<sup>188</sup> Sözeri, s.42-45.

<sup>189</sup> Kaymaklı, s.28-29.

15 Mayıs 1919'da İzmir'i işgal edince buradaki bölüklerde bulunan uçak ve malzemeler, tahrip edilemeden düşmanın eline geçmiştir<sup>190</sup>.

Osmanlı Hava Kuvvetlerinin uçak ve malzemesinin büyük kısmı Yeşilköy Uçak İstasyonunda bulunduğu için Osmanlı havacılığı ile ilgili önemli gelişmeler burada yaşanmıştır. İngiliz Donanma Komutanlığı, 8 Kasım 1919'da verdiği bir talimatla istasyonun üç gün içerisinde boşaltılmasını istemiştir. Müttefik işgal kuvvetleri ile beraber İstanbul'a gelen Yeşilköy Uçuş Okulunun ilk Müdürü Fransız De Goys sayesinde, taşınma işlemi bir süre ertelenmiş ve eğitim uçuşları için izin alınmıştır. İki ay sonra İngiliz'lerin kesin tahliye emri vermesi üzerine, otuz bir av, üç eğitim ve on bir keşif uçağından oluşan kırk beş uçak Maltepe'de kurulan hangarlara nakledilmiştir<sup>191</sup>.

Esarettten kurtulan ve İzmir'den kaçan havacılar, Maltepe Uçak İstasyonuna gelmiştir. Burası havacılar için bir nevi toplanma yeri olmuştur. İstanbul'un 16 Mart 1920'de resmen işgal edilmesi üzerine burada bulunanlar, Anadolu'da başlayan kurtuluş mücadelesine katılmak için hazırlıklarına başlamışlardır. astsubay Vecihi, Kazım, Rıdvan, İsmail Zeki, Şakir Hazım ve sivil makinist Eşref, 6-7 Haziran 1920 gecesi bir Foker av ve üç Albatros keşif uçağından oluşan filoyu Anadolu'ya kaçırmaya teşebbüs etmiştir. Meydanın elverişsizliği nedeniyle başarılı olamamış ve uçakları hasara uğratmışlardır<sup>192</sup>.

Maltepe'deki gayrimüslimler istasyonda gizli hazırlıklar yapıldığını İstanbul Hükümeti ile İngilizlere haber vermişlerdir<sup>193</sup>.

İngilizler, 17 Haziran 1920 günü Maltepe Tayyare İstasyonunu basarak tüm uçakları ve malzemeleri yok etmişlerdir. İstanbul'dan uçak kaçırma ihtimali ortadan kalkınca, havacıların bir kısmı Adapazarı, bir kısmı da Bursa istikametine gönderilen esirler arasına karışarak Anadolu'ya geçmiş ve Batı Cephesi Komutanlığı emrine girerek Konya Tayyare İstasyonunda toplanmışlardır<sup>194</sup>.

---

<sup>190</sup> Sarp, s.105.

<sup>191</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, C.V, Ankara, Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Yayını, 1964, s.121; Kaymaklı, s.10-11.

<sup>192</sup> Kaymaklı, s.16-19.

<sup>193</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s.123.

<sup>194</sup> Sözeri, s.47.

Hava Kuvvetleri Mufettişliğinin 25 Haziran 1920'de lağvedilmesi üzerine personel dağıtılmış ve Osmanlı Havacılığı sona ermiştir<sup>195</sup>.

---

<sup>195</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s.123.



### III. KURTULUŞ SAVAŞINDA TÜRK HAVACILIĞI

#### A. Anadolu'da Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanması

Kurtuluş Savaşının hava gücünü Anadolu'da toplanan pilot ve teknisyenler ile Konya, Erzurum, Elazığ ve Diyarbakır'daki uçaklar teşkil etmiştir. T.B.M.M.'nin açılışında, halkın moralini yükseltmek için Konya'dan gelen bir AEG uçağı ile Ütgm. Avni gösteri uçuşu yapmıştır<sup>196</sup>.

Hükümet kurulduktan sonra düzenli ordu kurulması kapsamında, 13 Haziran 1920'de, 328 sayılı emir ile Milli Savunma Bakanlığı Harbiye Dairesine bağlı olarak kurulan Hava Kuvvetleri Şubesi, T.B.M.M. ordularının ilk Hava Kuvvetleri Teşkilatı olmuştur<sup>197</sup>.

Hava Kuvvetleri Şubesinin, Eskişehir'deki Birinci Sınıf Uçak İstasyonu ile Erzincan'daki İkinci Sınıf Uçak Bölüğünden oluşması düşünülmüştür. Elazığ'daki uçak ve teçhizatın Erzincan'a, Konya'daki Uçak İstasyonunun da Eskişehir'e intikal etmesi kararlaştırılmıştır. Sonradan Milli Savunma Bakanlığının emri ile Konya Uçak İstasyonunun nakli durdurulmuş ve doğrudan Batı Cephesi Komutanlığı emrine verilmiştir<sup>198</sup>.

M.S.B.lığının 14 Haziran 1920 tarihli emri ile Diyarbakır ve Elazığ'daki uçak istasyonları yerinde bırakılmış, Batı Cephesinde kullanılmak üzere, Eskişehir'de I. Uçak Bölüğü, Uşak'ta II.Uçak Bölüğü kurulmuştur. I.Bölükte üç av ve iki keşif uçağı, II.Bölükte iki av uçağı bulunmaktaydı. İki bölüğe birer kamyon tahsis edilerek, tamirhane kısımları oluşturulmuştur. Sarıköy-Polatlı ve Afyonkarahisar-Dumlupınar arasında birer yedek meydan hazırlanmış, uçak ve malzeme ikmalinin Konya İstasyon Komutanlığından sağlanması kararlaştırılmıştır. Konya Tayyare

---

<sup>196</sup> "İstiklal Savaşında Türk Havacılığı," Hava Mecmuası, No.186(25 Mayıs 1957), s.17-22; Kaymaklı, s.42-43.

<sup>197</sup> Ergin Ersoy, "Kurtuluş Savaşı'na Türk Hava Kuvvetlerinin Katkıları," Hava Kuvvetleri Dergisi, No.341(Haziran 2002), s.10.

<sup>198</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s.125; Kaymaklı, s.43-44.

İstasyonunda malzeme yönünden büyük sıkıntılar çekilmesine rağmen 1920 yılının Temmuz ayına kadar on bir uçak onarılarak, I. ve II. Bölüğe verilmiştir<sup>199</sup>.

## **B. Hava Harekatı**

### **1. Doğu Cephesi**

Birinci Dünya Savaşından sonra Doğu bölgesinde Diyarbakır, Elazığ, Erzincan ve Erzurum'da uçak bulunmaktaydı. Diyarbakır'daki El-cezire Cephe Komutanlığında bulunan altı uçağın hiçbiri uçacak durumda olmadığından El-cezire ve Adana cephelerinde uçuş yapılmamıştır<sup>200</sup>.

Erzurum'da çoğu uçamaz durumdaki on bir uçaktan oluşan VII. ve VIII. Bölükler, 1920 yılının Mayıs ayı sonlarında birleştirilerek, XV. Uçak Bölüğü teşkil edilmiştir. Sağlam uçak miktarını arttırmak için Elazığ ve Erzincan'daki on üç uçaktan yararlanılmıştır<sup>201</sup>.

Ütgm. Arif Hikmet başkanlığında bir heyet Elazığ'a gönderilmiş, bir kiremit imalathanesine depolanan iki Albatros ve dört Halberstad uçağını tamire çalışmıştır. İki ay sonunda iki Halberstad av uçağını çalışır hale getirilmiştir. Erzurum'daki sağlam Albatros'a, Eylül ayında gelen iki Halberstad eklenince XV. Bölük üç uçakla göreve hazır hale gelmiştir. Bölük ilk olarak Horasan meydanında konuşlandığı için Horasan Müfrezesi adını almıştır<sup>202</sup>.

XV. Bölük ilk keşif uçuşunu 28 Eylül 1920'de Karaorgan-Sarıkamış-Novoselim istikametinde yapmıştır. Harekat süresince Albatros ile keşifler yapılmış, Halberstad'lar ile düşman uçaklarının keşfi önlenmiştir. Ermeniler cephede bir De Havilland keşif ile bir Nieuport av uçağı kullanmışlardır. XV. Kolordunun Kars'a doğru ileri harekatı sonucu, 29 Eylül 1920'de Sarıkamış, 30 Ekim 1920'de Kars'ın kurtarılmıştır. Kolordu ile birlikte önce Sarıkamış'a ardından Kars'a gelen XV. Bölüğün uçuşları, Ermenilerle yapılan Gümrü antlaşmasından sonra, 3 Aralık

<sup>199</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s.127-128; Kaymaklı, s.46.

<sup>200</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s.131.

<sup>201</sup> "İstiklal Savaşında Türk Havacılığı," s.17-22; Ersoy, s.11.

<sup>202</sup> Oktay Zaif, "Türk Havacılığının Kurtuluş Savaşına Etkisi," V.Askerî Tarih Semineri(23-25 Ekim 1995) Bildirileri I, Ankara, 1997, s.198-204; Kaymaklı, s.52.

1920’de durdurulmuştur. Uçaklar bölgede kalmış uçucuların bir bölümü Batı Cephesine gönderilmiştir<sup>203</sup>.

## 2. Batı cephesi

### a) İnönü Savaşlarına Kadar

Yunan Kuvvetleri, 22-23 Haziran 1920’de Milne hattından ileri harekate başlamış, 30 Haziranda Balıkesir’i, 8 Temmuzda da Bursa’yı işgal etmiştir. II.Bölük, Temmuz 1920 sonlarında üç av uçağı ile Uşak’ta görevine başlamış ve taşıdığı kartal amblemi nedeniyle “Kartal Müfrezesi” adını almıştır. Uşak’a yerleşmesinden iki hafta sonra bir AEG uçağının katılmasıyla güçlenmiş ve XXIII.Tümen emrine verilmiştir<sup>204</sup>.

Astsubay Pilot Vecihi’nin 15 Ağustos’ta Kula-Akşehir bölgesine yaptığı keşif uçuşu aynı zamanda Kurtuluş Savaşı’nın ilk uçuşudur. Beş gün içerisinde Alaşehir, Elvanlar, Demirci, Simav bölgelerinde yirmi saat keşif uçuşu yapan Vecihi, uçuşlarında rastladığı düşman birliklerine makineli tüfek ile ateş etmiştir. Halil ve Vecihi, 20 Ağustos’ta Demirci bölgesindeki düşman karargahına bomba atmıştır. Kartal Müfrezesi, 29 Ağustos’ta Uşak’ın düşman eline geçmesi üzerine Afyon’a çekilmiştir<sup>205</sup>.

Konya’da onarılan beş uçağın emrine verildiği I. Uçak Bölüğü, Batı Cephesi Komutanlığının emri ile 22 Ağustos 1920’de trenle Eskişehir’e hareket etmiş, bölüğe 29 Ağustos’ta Bursa’ya beyanname atma görevi verilmiştir. Görevi alan Ütgm. Avni, yağış nedeniyle kanat bezlerinin bozulması sonucu kalkıştan hemen sonra düşerek uçağı ağır hasara uğratmıştır. Bir Rumpler uçağı da 30 Ağustos günü motor arızası nedeniyle İnönü bölgesine mecburi iniş yapmıştır<sup>206</sup>.

Aksilikler nedeniyle Astsb. Pilot Vecihi, II. Bölükten takviye olarak alınmıştır. Vecihi, Albatros uçağı ile Bozüyük-İnegöl-Pazarcık bölgelerinin keşfini yapmıştır. 31 Ağustos günü av uçaklarından birinin daha inişte kaza geçirmesi sonucu, Batı Cephesi Komutanlığının emri ile uçakların bakım eksikliğinde kusuru

<sup>203</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s.131; Kaymaklı, s.52-77.

<sup>204</sup> Faik Türkmen, “Türk Havacılık Tarihinde Kartal Sembölü,” Türk Kültürü, C.VII, No.74(Aralık 1968), s.14-31.

<sup>205</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s.127-128; Kaymaklı, s.51.

<sup>206</sup> Ahmet Bilginsoy, “İstiklal Harbinde Türk Havacılığı,” Silahlı Kuvvetler Dergisi, No.242(Haziran 1972), s.73-75; Ersoy, s.11.

görülen Konya Uçak İstasyon Komutanı Yzb. Ahmet Nuri görevinden alınmıştır. Turgutlu-Yeniköy-Hamidiye-Gediz-Emet bölgelerini keşfe çıkan bir Rumpler uçağı 5 Eylül 1920’de motorunun durması sonucu Kütahya/Alanyurt istasyonu civarına inmiş ve trenle Eskişehir’e getirilmiştir<sup>207</sup>.

Batı Cephesi bölgesinde meydana gelen talihsiz kazalar nedeniyle, uçaklardan gereken verimin alınamaması üzerine 8 Eylül 1920’de İsmet Paşa, Batı Cephesi Komutanlığına havacıları suçlayan bir mesaj yollamış ve mesajında Türk uçucuların faydalı işler yapamadığını, uçmaktan çekinenler varsa onların asli sınıflarına geri iade edilmesi gerektiğini ve sonuçta hiç uçan yoksa hava sınıfının lağvedilmesi gerektiğini belirtmiştir<sup>208</sup>.

İstanbul Hükümetinin kışkırtması sonucu 3 Ekim 1920’de Konya’da çıkan ayaklanma, güçlü bir askeri birliğin bulunmaması nedeniyle kısa sürede yayılmıştır. Konya Uçak İstasyonunu asilerden korumak için, teknisyenine varıncaya kadar silahlanan personel başarılı olamamış, İstasyon Komutanı Yzb. İsmail Hakkı ile birkaç kişi kaçmayı başarsa da kalanlar asilere esir düşmüştür<sup>209</sup>.

Çarpışmada, Birinci Dünya Savaşına katıldığı halde yara bile almamış olan Yardımcı Pilot Ütğm. İbrahim Ethem şehit olmuştur. İsyân sırasında kullanılmak üzere Eskişehir’deki I. Bölükten istenen uçak, trenle Konya’ya ulaştırıldığı halde deneme uçuşunda arızalanmış, asilere karşı kullanılamamıştır<sup>210</sup>.

## **b) Birinci ve İkinci İnönü Savaşı**

İsyân eden Çerkez Ethem kuvvetlerine karşı, 1921 yılı başlarında yapılan harekatta I. Uçak Bölüğüne ait uçaklar, keşif uçuşları yapmış ve beyannameler atmışlardır<sup>211</sup>.

İsyânı fırsat bilen Yunan Ordusu, 6 Ocak 1921’de Bursa ve Uşak yörelerinden başlayıp, İnönü ve Dumlupınar’daki mevzilerimize kadar devam eden taarruzuna başlamıştır<sup>212</sup>.

---

<sup>207</sup> Sarp, s.108.

<sup>208</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s.130.

<sup>209</sup> Bilginsoy, s.73-75; Ersoy, s.12.

<sup>210</sup> Kaymaklı, s.46.

<sup>211</sup> “İstiklal Savaşında Türk Havacılığı,” s.17-22.

II. Uçak Bölüğünde Yzb. Fazıl ile Tğm. Halil, elde kalan tek sağlam uçakla beş keşif uçuşu yapmıştır. I.Bölük'te görevli Astsb. Pilot Vecihi, 8-9 Ocak'ta Söğüt doğusundaki Yunan kuvvetleri ile Bozüyük'e yaklaşmakta olan Yunan Alayına makineli tüfekle taarruz etmiş ve bomba atmıştır<sup>213</sup>.

Vecihi, 10 Ocak öğleden sonra av uçağı ile alçaktan uçarak düşman mevzilerine bomba ve makineli tüfekle taarruz ederken, yerden açılan ateş sonucunda isabet almıştır. Düşmana yakın bir bölgeye mecburi iniş yapan Vecihi, uçağını yakarak dost birliklere sığınmıştır<sup>214</sup>.

Birinci İnönü Savaşı'nın devam ettiği 9-11 Ocak tarihleri arasında, I. Bölükte çalışır durumdaki iki uçak ile beş keşif ve bombardıman görevi yapılmıştır. Vecihi, 11 Ocak'ta yaptığı keşifte Yunan taarruzunun durduğunu teyit etmiştir<sup>215</sup>.

Birinci İnönü Savaşında gerçekleştirilen başarılı keşif ve taarruz görevleri neticesinde, Astsb. Pilotlar Vecihi ve Behçet, Yzb. Muhsin, Ütğm. Yusuf Kenan ile Tğm. Sıtkı, Batı Cephesi Komutanlığınca para ödülü ile taltif edilmiştir<sup>216</sup>.

İsmet Paşa gönderdiği mesajında bu kez, "*İnönü Meydan Muharebesi muzafferiyetinin amillerine; Havacılarımıza hassaten selam ve teşekkür ederim...*" diye yazmıştır<sup>217</sup>.

Yapılan düzenlemeyle, 1 Şubat 1921'de itibaren ikmal ve idari konularda M.S.B.lığına, eğitim ve hareket bakımından Genelkurmay başkanlığına bağlı Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü kurularak başına Bnb. Latif atanmıştır<sup>218</sup>.

Batı Cephesi Komutanlığı, sık arıza yapan uçakların, cepheye olabildiğince yaklaştırılarak, uçuş saatlerinden daha çok yararlanılması için, I.Bölüğün İnönü meydanına gönderilmesini emretmiştir. Bölük 23 Mart'ta İnönü'ye gelmiştir<sup>219</sup>.

---

<sup>212</sup> Sarp, s.112.

<sup>213</sup> Ersoy, s.13; Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s.135.

<sup>214</sup> Sarp, s.113; Ersoy, s.13.

<sup>215</sup> Ersoy, s.13; Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s.135; Kaymaklı, s.57-58.

<sup>216</sup> "İstiklal Savaşında Türk Havacılığı," s.17-22; Ersoy, s.13.

<sup>217</sup> Sarp, s.113; Kaymaklı, s.57.

<sup>218</sup> Ersoy, s.12; Kaymaklı, s.65.

<sup>219</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s.139.

Birinci İnönü Savaşından sonra toplanan Londra Konferansından sonuç çıkmayınca, 23 Mart 1921 sabahı Yunan taarruzu ile İkinci İnönü Savaşı başlamıştır<sup>220</sup>.

Pazarcık'ta bulunan İsmet Paşa'nın emri ile savaşın ilk günü sivil pilot Hasan Fehmi keşif uçuşu için havalanmış ancak motor arızası nedeniyle görevi yerine getirememiştir. Vecihi ise Yenişehir, Bilecik Söğüt, İnegöl ve Pazarcık bölgesine keşif uçuşu yapmış ve Yunan birliklerine taarruz etmiştir. Vecihi ertesi gün de Bilecik yakınlarındaki bir Yunan alayını bombalamıştır. Ütgm. Fehmi Yemen, 25 Mart'ta Eskişehir'e yaklaşan iki Yunan uçağını karşılamak için Vecihi'nin uçağı ile havalanmış, motor arızası nedeniyle düşerek şehit olmuştur<sup>221</sup>.

II. Uçak Bölüğünde Yzb. Fazıl ve Tgm. Halil Ziver uçabilir durumdaki tek uçakları ile 25-27 Mart tarihleri arasında beş keşif uçuşu yaparak Afyon'a yaklaşan düşman birliklerini tespit etmiştir. Yunan Kuvvetlerinin 28 Mart'ta Afyon'a girmesinden önce II.Uçak Bölüğü, Kolordu ile geriye çekilmiştir<sup>222</sup>.

I.Bölükte uçak kalmaması üzerine, II. Uçak Bölüğünden bir av uçağı takviye verilmiştir. Vecihi, Tgm. Halil Ziver ile 27 Mart-1 Nisan tarihleri arasında dokuz keşif uçuşu yapmış, düşmanın artçı birlikleri bırakarak çekildiğini tespit etmiştir<sup>223</sup>.

İkinci İnönü Savaşından sonra I. ve II. Bölüklerde uçak sıkıntısı devam etmiş, iki uçakla Bursa civarında keşif uçuşlarına devam edilmiştir. Türk kuvvetlerinin Afyon'u kurtarması üzerine Genelkurmay Başkanlığı, II. Uçak Bölüğünün Afyon'a intikal etmesini emretmiştir<sup>224</sup>.

II.Bölük 15 Mayıs'ta bir keşif ve iki av uçağı ile takviye edilerek Kütahya'ya gönderilmiştir. Yedi uçaktan oluşan Yunan filosunun 21 Haziran 1921'de Kütahya'ya yaklaşması üzerine, daha önce de İngiliz uçakları ile İstanbul üzerinde hava savaşı yapan Yzb. Fazıl, Albatros uçağı ile havalanmıştır. Yunan uçaklarının

---

<sup>220</sup> Ersoy, s.14.

<sup>221</sup> Kaymaklı, s.60; Sarp, s.114.

<sup>222</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s.143.

<sup>223</sup> Kaymaklı, s.61; Sarp, s.114.

<sup>224</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s.147.

dördü hemen geri dönmüş, kalan üç uçakla hava savaşı yapılmıştır. Bu uçakları da çekilmeye zorlayan Fazıl'a, ikinci kez gazilik beratı verilmiştir<sup>225</sup>.

Kütahya'da bulunan uçaklar, Temmuz ayı sonuna kadar, dokuzu Altıntaş-Uşak-Dumlupınar bölgesinde, beşi Bursa-İnegöl bölgesinde, üçü de Seyitgazi bölgesinde olmak üzere on yedi keşif uçuşu yapmıştır<sup>226</sup>.

### c) Kütahya-Eskişehir ve Sakarya Savaşları

Yunan kuvvetleri, 10 Temmuz 1921'de iki ayrı cepheden taarruza geçerek birliklerimizi çekilmeye zorlamıştır. Birliklerimiz Batı Cephesine gelen Mustafa Kemal Paşa'nın emriyle taktik savunma yapmak maksadıyla, Sakarya Nehri doğusuna çekilmiştir<sup>227</sup>.

Hava Kuvvetleri Müdüriyeti, 22 Temmuz 1921'de II. Bölük ile birlikte Polatlı'ya intikal etmiş, 4 Ağustos'ta ise bölükten ayrılarak Ankara'ya gelmiştir. Polatlı'da birleşen I. ve II. Bölük, Cephe Bölüğü adını alarak 12 Ağustos'ta Malıköy'e taşınmış, Bölüğün ağırlıkları ve fazla personeli Ankara'ya gönderilmiştir. Cephe Bölüğü iki Albatros uçağına ilave olarak "Erzurumlu Nafiz" adında iki Fiat keşif uçağı ile takviye edilmiştir<sup>228</sup>.

Eskişehir'den 13 Ağustos 1921'de hareket eden on sekiz Yunan uçağı Sakarya nehrinin batısındaki meydanlara yerleşmiştir. Sakarya Savaşında, 120 kilometreye ulaşan cephe genişliği hava keşfine duyulan gereksinimi arttırmıştır. Yunan esirlerinden alınan ve hava keşiflerinde elde edilen bilgiler karşılaştırılarak Yunan Ordusunun hareketleri doğrulukla izlenmeye çalışılmıştır<sup>229</sup>.

Malıköy meydanından 14 Ağustos'ta keşif uçuşu için kalkan iki uçaktan biri pilotaj hatasından diğeri de motor arızası sonucu düşerek hasar görmüştür<sup>230</sup>.

---

<sup>225</sup> Ersoy, s.16, Kaymaklı, s.62-64.

<sup>226</sup> Kaymaklı, s.64-65.

<sup>227</sup> Ersoy, s.17.

<sup>228</sup> Nafiz Bey (Kotan), 1885'te Erzurum'da doğmuş, İstanbul ve Ankara'da müteahitlik yapmıştır. Orduya üç Fiat uçağı bağışlamıştır. Savaş sonrası Ankara'nın imarına önemli katkılarda bulunmuş, 1946'da vefat etmiştir. Kline, s.124; Kaymaklı, s.71.

<sup>229</sup> Ersoy, s.17.

<sup>230</sup> Kaymaklı, s.71.

Ertesi gün sivil pilot Behçet ile Ütğm. Süleyman Sırrı keşif uçuşundan dönerken motorda yangın çıkması nedeniyle düşerek şehit olmuşlardır<sup>231</sup>.

Bir av uçağının daha arızalanması nedeniyle Cephe Bölüğünde tek av uçağı kalmıştır. Tüm zorluklara ve yakıt ikmalinde yaşanan güçlüklerle rağmen, 15-23 Ağustos 1921 tarihleri arasında sekiz keşif uçuşu yapılmıştır<sup>232</sup>.

İtalyan işgali, altındaki Kuşadası'na mecburi iniş yapan De Havilland tipi Yunan uçağı, bölgenin asayişinden sorumlu Türk Jandarması tarafından ele geçirilmiştir. Mürettebat İtalyan'lara verilmiş, uçak ise bölge halkının da yardımı ile sökülerek gece Muğla'ya kaçırılmıştır. Vecihi ve Tğm. Hamdi, 23 Ağustos'ta uçağı uçurarak Muğla'dan Malıköy'e getirmişlerdir<sup>233</sup>.

"İsmet" adı verilen uçak ile birlikte Cephe Bölüğü, Sakarya Meydan Savaşının devam ettiği 23 Ağustos-13 Eylül 1921 tarihleri arasında kırk keşif uçuşu yapmıştır<sup>234</sup>.

Elli kadar Yunan uçağının cepheye bulunmasına rağmen, pilotlarının isteksiz davranışları nedeniyle Yunanlılar hava güçlerinden yeteri kadar yararlanamamıştır. 25 Ağustos'ta yapılan bir keşifte sivil pilot Hayrettin, üç Yunan uçağının kendi mevzileri üzerinde uçtuğunu görmüştür<sup>235</sup>.

Haymana'daki Yunan kuvvetinin cepheyi yarmak için, 1 Eylül 1921'de başlattığı harekatta, Vecihi bir Yunan uçağını düşürmüş, mevziler üzerinde gerçekleşen bu olay Türk askerine moral kazandırmıştır<sup>236</sup>.

Bakımları gece fener ve çıra ışığı altında yapılan uçaklarla, Sakarya Meydan Savaşında yapılan toplam kırk uçuşun, yirmi dördünü Vecihi, on ikisini Fazlı, dördünü Hayrettin yapmıştır<sup>237</sup>.

Yunan kuvvetlerinin çekilmekte olduğu, 9 Eylül'de yapılan keşif uçuşları neticesinde öğrenilmiş, Türk kuvvetleri 10 Eylül'de taarruza başlamıştır. İleri hareket süresince keşiflere devam edilmiştir<sup>238</sup>.

---

<sup>231</sup> Sarp, s.115; Ersoy, s.17.

<sup>232</sup> "İstiklal Savaşında Türk Havacılığı," s.17-22; Kaymaklı, s.71-72.

<sup>233</sup> Ersoy, s.16-17.

<sup>234</sup> Kaymaklı, s.72.

<sup>235</sup> a.g.e., s.73.

<sup>236</sup> "İstiklal Savaşında Türk Havacılığı," s.17-22; Ersoy, s.19.

<sup>237</sup> Kaymaklı, s.74.



İsmet Paşa'nın 10 Eylül'de gönderdiği emirde; "...Saat 11:00'de yapılan hava keşfine göre; cepheden Kavuncu köprüsüne ve Sakarya köprüsünden geriye doğru çekilen yürüyüş halinde düşman birlikleri görülmüştür. Düşmanın geri çekildiği hakikattir..." diyerek, taarruzun başarıya ulaşacağını bildirmiştir. Bu emir komutanların kararlarında hava keşiflerine verdiği önemi göstermesi açısından önemlidir<sup>239</sup>.

Takip hareketi esnasında on üç keşif uçuşu daha yapılarak Yunan birliklerinin yerleri tespit edilmiştir. 19 Eylül'de yapılan keşifte Biçer-Sarıköy arasında bulunan düşman birliğine bomba atılmıştır<sup>240</sup>.

Cephe Bölüğü, ileri harekate devam eden birlikler ile yakından işbirliğinde bulunması için 27 Eylül 1921'de Sarıköy meydanına intikal ettirilmiştir<sup>241</sup>.

Aynı gün Sarıköy meydanına mecburi iniş yapan Breguet-14 tipi Yunan uçağı sağlam olarak ele geçirilmiş ve uçağa Sakarya adı verilerek, Cephe Bölüğünde kullanılmıştır<sup>242</sup>.

### ç) Büyük Taarruz

Sakarya Meydan Savaşından sonra uçak miktarını arttırmak için çalışmalara başlanmıştır. Fransızlar ile 20 Ekim 1921'de yapılan Ankara Anlaşması gereğince, bezden yapılmış hangarları ile birlikte on adet Breguet-14 keşif uçağı teslim alınmıştır. İtalyanlardan Aviatik ve Fiat tipi iki uçak alınarak Konya'ya getirilmiştir. Cephe Bölüğünde, 1 Ocak 1922'de dört sağlam uçak bulunurken, 7 Mart'a kadar yapılan tamirler ile on üç uçak uçuşa hazır hale getirilmiştir<sup>243</sup>.

Uçak tedarik etmesi için İtalya'ya gönderilen Rafet Bey'in girişimleri ile yirmi bir Spad-13 uçağı alınmış ve 1922 yılının başlarında gemi ile Mersin limanına

---

<sup>238</sup> Ersoy, s.19; Sarp, s.117.

<sup>239</sup> "İstiklal Savaşında Türk Havacılığı," s.17-22; Kaymaklı, s.74-75.

<sup>240</sup> Ersoy, s.19.

<sup>241</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s.164.

<sup>242</sup> Kaymaklı, s.76.

<sup>243</sup> a.g.e., s.86; Ersoy, s.22-23.

oradan da tren ile Konya'ya gönderilmiştir. Silahsız olan uçakların bazılarını Konya'da makineli tüfek monte edilmiştir<sup>244</sup>.

Savaşın sonra Almanların elinde kalan Albatros tipi yirmi uçak ve bir miktar yedek parça satın alınmış, Rusya üzerinden deniz yolu ile Samsun'a getirilmiştir. 29 Temmuz 1922 günü Yzb. Sadettin başkanlığındaki bir ekip uçakları hazırlamak için Samsun'a gelmişse de, sadece ikisi uçurularak Batı Cephesine gönderilebilmiştir<sup>245</sup>.

Akşehir'e yerleşen Cephe bölüğü, havanın müsait olduğu günlerde keşif uçuşları yapmış ve Yunan birliklerine beyannameler atmıştır. Beyannamelerde özetle, Yunan esirlerine iyi davranıldığı bildirilmiş ve savaşın sona ermesi için teslim olmaları tavsiye edilmiştir. Bölükte, Mart ayında yedi, Nisan ayında on dört, Mayıs ayında da on iki keşif uçuşu yapılmıştır<sup>246</sup>.

Büyük Taarruz öncesinde Konya/Akşehir'e gelen Cephe Bölüğüne, Ağustos ayı başından itibaren Spad-13 uçakları gelmeye başlamıştır. 17 Ağustos'ta bir keşif uçuş yapılmış, 19 Ağustos'ta uçuşa hazır dört uçak Afyon/Çay meydanına götürülmüş<sup>247</sup>, Konya'dan gelen dört av uçağı ile devriye uçuşları yapılarak Yunan uçaklarının keşif yapması önlenmiştir<sup>248</sup>.

Yunan Başkomutanı Hacı Anesti, Divan-ı Harpte yargılanırken, hava keşifleri ile ilgili şu sözleri söylemiştir<sup>249</sup>: “*Son zamanlarda Türklerin yabancı hükümetlerden tedarik ettikleri elli kadar son sistem takip uçakları yüzünden uçaklarımız Türk yığınağı ve taarruz hazırlıklarını görememiştir.*”

İsmet Paşa, Çay meydanındaki bölüğü 21 Ağustos'ta denetlemiş, arıza ve hava koşulları nedeniyle 25 Ağustosa kadar keşif yapılamamıştır. Yunan birliklerinin durumunda herhangi bir değişiklik olmadığı, 25 Ağustosta yapılan keşifte rapor edilmiştir<sup>250</sup>.

Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa, Cephe Bölüğüne geceleyin verdiği taarruz emrinde, 26 Ağustos sabahı düşman ihtiyat grupları ile Afyon güneyindeki

---

<sup>244</sup> Kaymaklı, s.87-88.

<sup>245</sup> Sarp, s.118; Kaymaklı, s.87-88.

<sup>246</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s.170.

<sup>247</sup> a.g.e., s.172.

<sup>248</sup> Sarp, s.120.

<sup>249</sup> Kaymaklı, s.96-97.

<sup>250</sup> Sarp, s.121.

birliklerin keşfedilmesini, av uçaklarının da düşmanın keşfine mani olmasını istemiştir<sup>251</sup>.

Taarruz hazırlıklarını koordine etmek için Akşehir'e gelen, Hava Kuvvetleri Müfettişi Yb. Muzaffer'in(Ergüder) de katkılarıyla, dokuz olan sağlam uçak sayısı, 26 Ağustos sabahı on yediye çıkarılmıştır. Muzaffer Ergüder hatıralarında o günü şöyle anlatmıştır<sup>252</sup>:

*“...25 Ağustos 1922 akşamı on yedi uçak harbe hazırды. Fakat elde o kadar pilot yoktu. Ancak icabında bir pilot birkaç sorti uçuş yapacaktı. Durum Cephe Komutanlığına arz olundu. O gece berrak bir sema üzerinde gökte Türk bayrağı çizilmişti. Parlak hilalin tam orta ilerisine parlak bir yıldız gelmiş ve bu şekil saatlerce hepimizin gözünü havaya çevirmişti...”*

Fazıl, av uçağı ile 26 Ağustos sabahı saat 7:45'de, taarruza başlayan birliklerimizin üzerinden uçarak, Yunan keşif uçaklarını önlemeye gitmiş, bir Breguet uçağını Garipçe köyü bölgesine inişe zorlamıştır. Çalışır durumda ele geçirilen uçağa Garipçe ismi verilmiştir. İlerleyen saatlerde iki Yunan keşif uçağı daha geri dönmeye zorlanmıştır. Keşif uçakları, İsmet Paşa'nın emrettiği bölgelerdeki düşman birliklerinin geri bölgelerinde hareketlenme olmadığını tespit etmişlerdir. O gün yapılan on iki keşif uçuşunda, Yunan ihtiyat kuvvetlerinin yerleri tespit edilmiş, önemli hedeflere bomba atılmıştır<sup>253</sup>.

Cephe Bölüğünün iki keşif ve iki av uçağı, 27 Ağustos 1922 sabahı gün ağarırken altı uçuş yapmıştır. Keşifte, Yunanlıların birinci tahkimat hatlarını boşalttığı, ikinci tahkimat hatlarında ise az miktarda kuvvetlerinin olduğu, Afyon'un güneyinde bulunan ihtiyatların ve Döğer-Altıntaş bölgesindeki birliklerin yerlerini terk ettiği, Afyon istasyonunda çok sayıda dağılık Yunan askerinin bulunduğu görülmüştür. Av uçakları ile Yunan uçaklarının keşif yapması önlenmiştir<sup>254</sup>.

İsmet Paşa 28 Ağustos günü verdiği uçuş emrinde, düşmanın çekiliş yönü ve durumunun henüz anlaşılamadığını belirterek, bölgedeki yolların, Belce, Resulbaba, Bakırcık'taki mevzilerin durumunun keşfedilmesini, düzensiz şekilde çekilen Yunan birliklerinin bombalanmasını istemiştir. Sabah dört, öğleden sonra da beş uçak havalanarak emredilen bölgelerin keşfini yapmış ve belirlenen hedeflere bomba

<sup>251</sup> Kaymaklı, s.98.

<sup>252</sup> a.g.e., s.99.

<sup>253</sup> “İstiklal Savaşında Türk Havacılığı,” s.17-22; Sarp, s.121; Kaymaklı, s.99-100.

<sup>254</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s.184.

atmıştır. Yunan birliklerinin büyük çoğunluğunun Eğret-Süleyman Boğazı arasında, düzensiz bir şekilde yürüyüş halinde olduğu tespit edilmiştir<sup>255</sup>.

29 Ağustos günü 7:15 ile 8:30 arasında yedi keşif uçuşu yapılmış, Yunanlıların çekilmekte olan birlikleri izlenmiş, Altıntaş-Dumlupınar arasındaki bölgede birlik bulunmadığı tespit edilmiştir. Cephe Komutanlığının emri ile uçaklar dönüşte Afyon meydanına inmişler ve uçuşlarına burada devam etmişlerdir<sup>256</sup>.

Mustafa Kemal Paşanın emri ile başlayan 30 Ağustos Meydan Savaşında, hava çok rüzgarlı ve alçak bulutlarla kaplı olduğu için uçuş yapılamamış, ertesi gün Uşak bölgesine beş keşif uçuşu yapılabilmıştır<sup>257</sup>.

Elverişli olmayan hava şartlarına rağmen 1 Eylülde, on üç keşif uçuşu yapılmış, Uşak'ın kurtarılması üzerine bir müfrezenin Uşak'a intikali emredilmiştir<sup>258</sup>.

İntikalden önce Cephe Uçak Bölüğünün tüm personeli başarılı hizmetlerinden dolayı karargaha çağrılarak, İsmet Paşa tarafından tebrik edilmiştir. Başkomutan Mustafa Kemal, Cephe Bölük Komutanı Yzb. Fazıl'ı özel olarak tebrik etmiş ve tüm bölük personelini bir üst rütbeye yükseltmiştir<sup>259</sup>.

Türk Hükümeti, 26-29 Ağustos tarihlerinde çok ve önemli uçuş görevleri yapıldığı için 30 Ağustos Zafer Bayramının aynı zamanda Havacılar Bayramı olarak da kutlanmasını kabul etmiştir<sup>260</sup>.

İzmir'e doğru ilerleyen Türk birlikleri ile beraber hareket eden Cephe Bölüğü, 9 Eylül'e kadar keşif uçuşlarına devam etmiş, Türk birlikleri İzmir'e girerken bir av uçağı 7:30'da Salihli meydanına inmiştir<sup>261</sup>.

Malzeme ve ağırlıkları 11 Eylülde karayolu ile Salihli'ye taşınan bölük, 14 Eylül 1922'de İzmir'e taşınmıştır. Gaziemir'deki meydana ilk inen pilot olan Vecihi, anılarında o günü, şu sözlerle anlatmıştır<sup>262</sup>.

---

<sup>255</sup> Kaymaklı, s.101.

<sup>256</sup> Sarp, s.123.

<sup>257</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s.185.

<sup>258</sup> a.g.e., s.187.

<sup>259</sup> "İstiklal Savaşında Türk Havacılığı," s.17-22; Kaymaklı, s.112.

<sup>260</sup> Kaymaklı, s.104.

<sup>261</sup> Sarp, s.125.

<sup>262</sup> Kaymaklı, s.113.

*“Kızılçullu istasyonunu görünce bende bir heyecan ve kuşku yarattı. Gördüğüm meydan uçaklarla dolu idi. Biraz daha yaklaşıncaya bunların Yunan kokartlı olduklarını ve düzensiz bir şekilde bırakılmış bulduklarını gördüm. Yunan pilotları uçarak kaçmak yerine sandalla kaçmayı tercih etmişlerdi...”*

Gaziemir meydanında bulunanlara ilave olarak, Alsancak'ta trene yüklenmiş halde otuz vagonluk havacılık malzemesi ele geçirilmiştir. Türk Havacıları, savaş boyunca yokluğunu hissettikleri tüm malzemeye kavuşmuştur. Sağlam vaziyetteki, altı Nieuport, iki De Havilland ve bir Avro uçağı ile kırk ton benzin, ele geçen malzemelerden bazılarıdır<sup>263</sup>.

Cephe Uçak Bölüğü, 15 Eylül 1922'de İzmir'de toplanmış, Genelkurmay Başkanlığından 17 Eylül'de alınan emir ile Konya'daki Müfettişlik İzmir'e intikal etmiştir. İzmir'e yakın Yunan adalarına 18-20 Eylül tarihleri arasında keşif uçuşları yapılarak birlik bulunmadığı tespit edilmiştir. Franklin Bauillon başkanlığındaki müzakere heyetinin İzmir'e gelmesi üzerine av uçaklarıyla, 23-30 Eylül tarihleri arasında gösteri uçuşları yapılmıştır<sup>264</sup>.

İstanbul'un 4 Ekim'de kurtarılması ve 11 Ekim'de Mudanya Ateşkes Antlaşmasının imzalanması ile Hava Harekatına son verilmiştir<sup>265</sup>.

---

<sup>263</sup> Bilginsoy, s.73-75.

<sup>264</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, s.189-190.

<sup>265</sup> “İstiklal Savaşında Türk Havacılığı,” s.17-22.

## IV. CUMHURİYET DÖNEMİ (1923-1938)

### A. Atatürk'ün Havacılığa Bakışı

Atatürk, Trablusgarp'ta İtalyanlara karşı savaşırken, uçağın savaşta ilk kez kullanılmasına tanıklık etmiştir. Uçaklardan atılan küçük bombaların ve çivilerin nasıl zararlar verdiğini, daha da önemlisi psikolojik etkisi ile askerlerin moralini nasıl bozduğunu görmüştür. Trablusgarp'ta, silah arkadaşı Yzb. Fuat Bey'e söylediği, “*Ah Fuat, ne olurdu şu uçaklar bizim elimizde olsaydı. Göreceksin bizimde böyle uçaklarımız olacak.*” sözleri, Atatürk'ün havacılığın önemini çok önceden kavradığını göstermektedir<sup>266</sup>.

Balkan Savaşlarında, Birinci Dünya Savaşında ve Milli Mücadelede, uçakların savaştaki etkinliğini gören Atatürk, Türk havacılarının zorluklar ve yokluklar içerisindeki başarısına tanıklık etmiş, havacılara her zaman sempati ile bakmıştır. Türk Havacılığının ilk pilotlarından Vecihi Hürkuş'un, Atatürk ile ilgili bir anısı bu özelliğini en iyi şekilde anlatmaktadır<sup>267</sup>.

*“Gazi hiç ummadığımız zamanlarda küçük topluluklarımız arasına katılarak bizleri güçlendirir, çalışmalarımızı desteklerdi. Savaş sırasında en yakın desteği, onun verdiği moral gücünden almıştık. Özellikle Sakarya Savaşı'ndaki göklerdeki zaferimizi, Haymana'daki caminin minaresinden seyrettikten sonra, hava meydanımıza kadar gelerek bizleri tebrik edişindeki içtenlik, anılarımızın en büyük bölümünü alır. O'nun samimi kucaklamaları bütün hayatımın şan ve şerefine değer... Kurtuluş Savaşından sonraki çalışmalarımızda da O'nun hemen her gezisine katılmak, O'nun tren ve otomobilini havadan inerek yerlere sürünürcesine selamlamak tek sevgi, saygı ve isteğimdi. Nitekim bu davranışlarım nedeniyle bir gün şöyle dediğini söylediler. Bu çocuğa bir şey olacak diye korkuyorum. Bu uçuşlarda çok tehlikeli hareketler yapmasa daha memnun olacağım. Söyleyin, o kadar alçaktan uçmasın!”*

Genç Türkiye Cumhuriyeti'nin güvenliğini sağlamak için öncelikle Türk Silahlı Kuvvetlerini güçlendirmeyi hedefleyen Atatürk, çalışmalarını bu yönde yoğunlaştırmıştır. 1 Kasım 1924'te Meclis'te yaptığı konuşmada “...*Müdafayı*

<sup>266</sup> Erdal Dilaver, “Atatürk'ün Havacılık Hakkındaki Düşünceleri ve Yorumları,” Hava Kuvvetleri Dergisi, No.280(Aralık 1981), s.33-36; Verel, s.7.

<sup>267</sup> A.Zeki Üçok, “Atatürk ve Havacılık,” Hava Kuvvetleri Dergisi, No.280(Aralık 1981), s.30-32; Kline, s.28.

*memleketten bahsederken alemler askeriyede mühim ve müessir bir amel mahiyetinde bulunan kuvveyi havaiye ye Meclis-i Alinin bilhassa alakasını ve dikkatini isticlab ederim.*” diyerek memleketin korunmasında havacılığa verdiği önemi Türkiye Büyük Millet Meclisine ifade etmiştir<sup>268</sup>.

Birinci Dünya savaşından sonra dünya havacılığının hızla ilerlemesine karşın, uzun yıllar süren savaşlardan yorgun çıkan ve yeni kurulan bir devlette, havacılığa önem verecek, bu konuda projeler üretecek insanların sayısı oldukça azdı. Havacılığa vakıf olmak bir yana 1925 yılında, hava ordusu mensupları hariç uçağa binen insan sayısı bile yok denecek kadar azdı<sup>269</sup>.

Devletin içinde bulunduğu zor mali şartları çok iyi bilen Atatürk, halkın desteğini almadan havacılıkta ilerlemenin zor olacağını değerlendirmiştir. Havacılığın sadece askeri yönde değil, modern batılı ülkelerde olduğu gibi sivil alanlarda da gelişmesini istemiş, milli havacılık sanayisini kurmayı hedeflemiştir. Düşüncelerini gerçekleştirmek için verdiği emirle, Cumhuriyetin ilanından 15 ay sonra, 16 Şubat 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti’ni (sonradan Türk Hava Kurumu), kurmuştur. Cemiyet, Cumhuriyetin ilk yıllarında Türk Havacılığının ilerlemesinde en temel adımlardan birisi ve itici gücü olmuştur. Türk Tayyare Cemiyetinin 15 Mayıs 1925’deki açılış töreninde, “... *İstikbal göklerde; çünkü göklerini koruyamayan milletler yarınlarından asla emin olamazlar... Her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek seviyede, gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın. Ey Türk Genci! Kısa zamanda gökte seni bekleyen yerini alacaksın.*” diyerek ulusa havacılıktaki hedefini göstermiştir<sup>270</sup>.

Türk Tayyare Cemiyeti kurulduktan sonra çoğu gece Atatürk’ün sofrasında bu konuda konuşmalar geçmiştir. Sadece dışarıdan uçak almayı değil aynı zamanda kurulacak havacılık sanayisi ile bu alanda dünyada söz sahibi bir ülke olmayı amaçlayan Atatürk, bu yemeklerden birinde kararlılığını şu sözlerle ifade etmiştir<sup>271</sup>;

---

<sup>268</sup> Akif Kızıl, “Atatürk’ün Milli Havacılığımız ve Hava Gücümüz İle İlgili Görüşleri,” *Hava Kuvvetleri Dergisi*, No.280(Aralık 1981), s.37-41; Verel, s.16.

<sup>269</sup> Abidin Daver, “Uçar Millet Olmak İçin Esaslı Adım,” *Havacılık ve Spor*, No.340(Şubat 1944), s.4.

<sup>270</sup> “Atatürk ve Havacılık,” *Hava Kuvvetleri Dergisi*, No.301(Kasım 1988) s.74-78; Verel, s.14.

<sup>271</sup> Sabiha Gökçen, *Atatürk’ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti*, İstanbul, THK Yayınları, Evrim Matbaacılık, 1982, s.67.

*“Eskimiş teknolojileri değil, en yeni teknolojiyi ülkeye getirmedığımız, getiremediğimiz sürece, yabancı ülkelere bağımlı olmaktan kurtulamayız... Eski teknolojileri bize kolaylıklar tanıyarak getiren yabancı devletlerin kurnazlıklarını anlamamak için insanın ya kör ya da aptal olması gerekir... Dünya Savaşı biter bitmez, bu kara günlerde kullanılan tüm silahlar birden bire demode oluverdi. Almanlar, Fransızlar, İngilizler, Amerikalılar ellerindeki bu silah fabrikalarını uzun vadeler tanıyarak geri kalmış ülkelere satmaya çalışıyorlar. Neden? Çünkü onlar daha modernlerini, daha etkili olanlarını yapabilecek fabrikalar kurmakla meşguller... Biz yeni genç bir Türkiye kuruyoruz. Dost düşman ülkelerin geride kalmış teknolojilerine gereksinmemiz yok. Ya en yenisini kurar, onlarla boy ölçüşürüz, ya da biraz daha sabreder, bunu yapabilecek güce erişmemizi bekleriz.”*

1925 yılında Kayseri’de ve 1926 yılında Eskişehir’de kurulan uçak fabrikaları ve Türk Tayyare Cemiyetinin 1925 yılında Ankara’da kurduğu Akköprü Planör atölyesi, bu amaca yönelik olarak atılan adımlardır<sup>272</sup>.

Türk Tayyare Cemiyetinin halktan topladığı bağışlarla satın aldığı ve orduya armağan ettiği uçaklar sayesinde Hava Kuvvetleri güçlenmiştir. Cemiyetin bu başarılarını ve Hava Kuvvetlerindeki gelişmeyi yakından takip eden Atatürk, her yıl 1 Kasım’da Türkiye Büyük Millet Meclisini açarken yaptığı konuşmalarda, havacılığa mutlaka değinerek önemini vurgulamıştır. 1 Kasım 1935’teki konuşması da bu şekildedir<sup>273</sup>.

*“...Tayyare filolarımızı vücuda getirmek için büyük millet meclisimizin yüce ilgisini heyecanla anmak borcumdur. Son uluslar arası olaylar, Türk Ulusu için kudretli bir hava ordusunun hayati önemde tutulmasına bir hak daha verdirdi. Çok emekle kurduğumuz canımızla korumaya ant içtiğimiz kutsal yurdun, havadan saldırılara karşı güvenlik altında bulunması demek, bize saldıracakların kendi yurtlarında bizim aynı zararları yapabileceğimize güvenimiz demektir. Bu güveni her gün arttıracak araç bulmakta Büyük Türk ulusunun, göksel bir duyguyu kalbinde taşıdığını her ferdin vatani için tutuşan gözlerinde okumaktayız...”*

Atatürk, yurt gezilerinde havacılık birliklerini de ziyaret ederek, hava kuvvetlerinin gelişimini takip etmiştir. Genç pilotları cesaretlendirmek için yaptığı konuşmalarına, gelecekte en büyük tehlikelerin de havadan geleceğini eklemeyi ihmal etmemiştir<sup>274</sup>.

<sup>272</sup> “Atatürk ve Havacılık,” Hava Kuvvetleri Dergisi, No.301(Kasım 1988) s.74-78; Verel, C.II, s.420.

<sup>273</sup> Verel, C.I., s.11-18; Engin Ersoy, “Atatürk’ün Havacılığa Verdiği Önem,” Hava Kuvvetleri Dergisi, No.350 (Ekim 2002), s.17.

<sup>274</sup> İrfan Paksoy, “Atatürk’ün Havacılık, Hava Kuvvetleri ve Hava Stratejisi İle İlgili Görüşleri,” Hava Kuvvetleri Dergisi, No.319 (Ekim 1994), s.7-9.



Eskişehir Hava Alayını 1936 yılındaki ziyaretinde, gelecekteki havacılık ve uzay çalışmaları hakkında tahminlerde bulunmuştur<sup>275</sup>.

*“...Geleceğin en etkili silahı da, aracı da hiç kuşkunuz olmasın uçaklardır. Bir gün insanoğlu uçaksız da göklerde yürüyecek, gezegenlere gidecek, belki de aydan bize mesajlar yollayacaktır. Bu mucizenin gerçekleşmesi için iki bin yılını beklemeye gerek kalmayacaktır. Gelişen teknoloji daha şimdiden bize bunu müjdeliyor. Bize düşen görev ise, Batıdan bu konuda fazla geri kalınmamasını temindir...”*

Atatürk’ün sivil havacılıktaki hedefi uçan bir nesil yetiştirmektir. Uçakla, planörle uçan, paraşütle atlayan, model uçak yapan gençlerin yetişmesini arzu etmiştir. Türkkuşu, bu amacı gerçekleştirmeye yönelik bir kuruluştur. Sabiha Gökçen ile 30 Mayıs 1935’te açılış törenine giderken söylediği, *“Haydi bakalım Gökçen gidiyoruz, bugün bizim için bir bayram günüdür, Hem de ileride çok öğüneceğimiz bir kuruluşun açılışını yapacağımız bir bayram...”* sözleri, O’nun büyük amacını gerçekleştirirken duyduğu coşkuyu göstermektedir<sup>276</sup>.

Atatürk, gençleri havacılığın her alanında faaliyet göstermeye davet etmiş, manevi kızı Sabiha Gökçen’i Türkkuşu’na göndererek, bu konuda herkese örnek olarak onun ileride dünyanın ilk kadın askeri pilotu olmasına giden yolu açmıştır<sup>277</sup>.

Askeri ve sivil havacılıkta memnuniyet verici gelişmeler yaşanmasına rağmen, Milli Havacılık Sanayiinin kurulmasında karşılaşılan güçlükler, Atatürk’ü bu alanda düşüncelere sevk etmiştir. 1937 yılında, Dersim Harekatı öncesinde Sabiha Gökçen’e söylediği, *“Türk Hava Kurumu Ulusal görevini yerine getiriyor, Türkkuşunda gençler artık istikbalin göklerde olduğu inancı içinde yetişiyorlar... Bir de uçak teknolojisini Türkiye’ye getirebilirsek artık gözüm açık gitmeyecek Gökçen...”* sözleri ile manevi kızına düşüncelerini anlatmıştır<sup>278</sup>.

TBMM’nin 1 Kasım 1937’deki açılışında yaptığı konuşmada meclisi bu konuda gayret göstermeye davet etmiştir<sup>279</sup>.

*“... Hava Kuvvetlerimiz için yapılmış olan üç yıllık program, büyük milletimizin yakın ve şuurlu alakasıyla, şimdiden başarılmış sayılabilir.*

<sup>275</sup> A.Zeki Üçok, “Atatürk ve Havacılık,” Hava Kuvvetleri Dergisi, No.280(Aralık 1981), s.30-32; Kline, s.30.

<sup>276</sup> Gökçen, s.70.

<sup>277</sup> a.g.e., s.71.

<sup>278</sup> a.g.e., s.101.

<sup>279</sup> “Atatürk ve Havacılık,” Hava Kuvvetleri Dergisi, No.301(Kasım 1988) s.74-78; Verel, s.19.

*Bundan sonrası için bütün tayyarelerimizin ve motörlerinin memleketimizde yapılması ve harp sanayimizin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder. Hava kuvvetlerinin aldığı ehemmiyeti göz önünde tutarak, bu mesaiyi planlamak ve bu mevzuu layık olduğu ehemmiyetle milletin nazarında canlı tutmak lazımdır.”*

Havacılık sanayinde geri kalındığının ve sağlam bir altyapı kurulamadığının farkında olan Atatürk, bu konuya her konuşmasında dikkat çekmiştir<sup>280</sup>.

## **B. Türk Hava Kurumu**

Atatürk, 16 Şubat 1925'te verdiği direktif ile, Türk Tayyare Cemiyetini (24 Mayıs 1935'te adı Türk Hava Kurumu THK, olarak değiştirilmiştir.<sup>281</sup>) kurmuştur. Başkanlığına Fuat(Bulca) Bey'in getirildiği kurumun kuruluş amaçları<sup>282</sup>;

1. Türk Milletine, özellikle Türk gençliğine, havacılığın sivil ve askeri alanlarda sahip olduğu ve olacağı rolün büyük önemini anlatmak. Gönüllerde havacılık aşkını uyandırmak. Yurt savunmasında göklerin korunmasındaki büyük önemi belirtmek,

2. Askeri ve sivil havacılığın yurttaki destek ve yardımcısı olmak,

3. Türkiye'de hava turizmini kurmak ve gelişmesini sağlamak,

4. Sivil havacılığın gelişmesi için yapılacak bütün çalışmalarda gerekli malzemeyi temin etmektir.

Kuruma gelir getirmesi için; el ve duvar ilanları imtiyazı, her sigara paketinden bir tek sigara ücreti, Uşak Şeker Fabrikasının her yıl ürettiği iki parti şekerin ücreti, Ödemiş ilçesindeki iki civa madeninin işletme geliri, askerlerin terhis belgelerinden az bir miktar, kurban derileri ile fitre ve zekatın yüzde ellisi gelir kalemi olarak kuruma tahsis edilmiştir. Kurum, çok karlı bir girişimde bulunarak, 15 Haziran 1925'ten itibaren Tayyare Piyangosu düzenlemeye başlamıştır<sup>283</sup>.

---

<sup>280</sup> A.Zeki Üçok, "Atatürk ve Havacılık," Hava Kuvvetleri Dergisi, No.280(Aralık 1981), s.30-32.

<sup>281</sup> Kline, s.210.

<sup>282</sup> a.g.e., s.145,146.

<sup>283</sup> a.g.e., s.149.

Başbakan İsmet İnönü, ülke şartlarına göre iyi gelir kaynakları tahsis edilen kurumdan beklentileri, 19 Ekim 1925 tarihinde kurumun ilk büyük kongresini açarken yaptığı konuşmasında ifade etmiştir<sup>284</sup>.

*“Biz tayyarecilik denildiği zaman, tayyareyi düşünüp tayyareyi vücuda getirebilecek mühendisi, tayyareyi en hurda aksamından, en ince ve nazik aksamından en kaba aksamına kadar vatanda imal edecek tedabiri, tayyare imaline yarayacak bütün mevaddı ibtidaiyenin vatandan istihraç ve temin olunmasını, hülasa vücuda gelen tayyarenin fenni bir tarzda yapılması için makineden ve fenden anlar mütehassısları ve bu tayyareleri vatanın havasında kemali hakimiyetle, kemali cesaretle kullanacak cesur tayyarecileri hep beraber vücuda getirmeyi istihdaf ediyoruz.”*

Kuruluşu ile birlikte büyük heyecan yaratan THK, üç buçuk ay sonra 300 şubeye ulaşmış ve iki milyon lira bağış toplamayı başarmıştır<sup>285</sup>.

Fuat Bey, 1926’da yapılan ikinci büyük kongrede, planlarını şu şekilde sıralamıştır; Halka havacılığı tanıtmak için yayınlar çıkarmak, pilot yetiştirmek için okul açmak, aerodinamik ve motor bilgisine sahip mühendisler yetiştirmek, uçak tasarımı için özel laboratuvarlar yapmak, hava hatlarını tesis etmek, hava spor klüpleri açmak<sup>286</sup>.

Bu plan dahilinde çalışmalar yürütülmüş, kurumun maddi destekleri sayesinde 1925’de Kayseri’de, 1926 yılında da Eskişehir’de uçak fabrikaları kurulmuştur. Uçak Makinist Okulu, 23 Nisan 1926’da Yeşilköy’de açılarak, iki yılda 172 makinist yetiştirilmiştir. İki yıllık sürede, uçak mühendisliği eğitimi alması için sekiz öğrenci yurtdışına gönderilmiştir<sup>287</sup>.

Kurumun, 1 Haziran 1926 yılında ‘Hava Mecmuası’ adıyla çıkmaya başladığı dergi, önce “Havacılık ve Spor” daha sonra “Uçantürk” adını almıştır. Halen yayınlanan dergide, havacılık konusundaki gelişmelerin yanı sıra önemli yazarlarının toplumu bilinçlendirmeye yönelik yazıları yayınlanmış, yardım kampanyaları düzenlenerek, havacılığa destek olmaya çalışılmıştır. Valilerden, kaymakamlara,

---

<sup>284</sup> Verel, s.17.

<sup>285</sup> Kline, s.149.

<sup>286</sup> Verel, s.18.

<sup>287</sup> Kaymaklı, s.167; Verel, s.18.

gümrük muhafaza memurlarına ve eczacılara kadar çeşitli meslek sahipleri, düzenledikleri kampanyalarla önemli miktarda bağış toplamışlardır<sup>288</sup>.

Türk Hava Kurumu, 10 Şubat 1929'den, 10 Temmuz 1934'e kadar, "Köylünün Gazetesi" adında, on beş gün arayla yayınlanan, ücretsiz bir gazete çıkarmıştır. Gazetede, dünya havacılığında olup bitenler basit bir dille anlatarak halkın ilgisi çekilmeye çalışılmış, köylünün işine yarayacak tarım ve hayvancılıkla ilgili yazılar da yayınlanmıştır<sup>289</sup>.

Gazetede yardım çağrılarında ilk sırayı, bugün de üzerinde önemle durulan fitre ve zekat ile kurban derileri almıştır. Bu konuda halkın kesin bir yardımı beklenmiş, çoğu sayıda geçen, "... *Fitre yurdumuzu kurtaracak olan tayyarenin hakkıdır. Çünkü tayyare olmazsa, tayyare kuvvetlenmezse hiç kimse bu toprakta yaşayamaz. Geçirdiğimiz zor günleri unutmayalım...*" cümleleri ile yardımların gitmesi gereken adres açıkça belirtilmiştir<sup>290</sup>.

Üçüncü büyük kongrenin yapıldığı 1928 yılına kadar toplanan yardımlarla, fiyatı 30.000 ile 150.000 lira arasında değişen doksan altı uçak alınarak orduya hediye edilmiştir. Benzin, yağ ihtiyacı, tamirhane ve hangar yapımı için de 3.800.000 lira yardım yapılmıştır<sup>291</sup>.

Atatürk, 1 Şubat 1928'de Nutuk kitabının dağıtım ve yayın haklarını Türk Hava Kurumuna bağışlamıştır. Kurum gelirlerini arttırmak amacıyla, devlet dairelerindeki işlemlerde kullanılan matbu evraklar çıkarmış, aynı yıl hatıra madalyonları satmaya başlamıştır<sup>292</sup>.

Türk Hava Kurumu, havacılık faaliyetlerinin dünya çapında gelişmesini sağlayan ve sportif amaçlı bir kuruluş olan Uluslararası Havacılık Federasyonuna (FAİ) 14 Haziran 1929'da üye olmuştur<sup>293</sup>.

Kurum, dördüncü büyük kongresini 1930'da yapmış, 1928-1930 döneminde on öğrenciyi daha mühendislik öğrenimi için yurtdışına göndermiştir. Aynı dönemde

---

<sup>288</sup> Kline, s.154; Havacılık ve Spor, No.119(15 Mayıs 1934), s.1930.

<sup>289</sup> Köylünün Gazetesi, No.1(10 Şubat 1929), s.2.

<sup>290</sup> Köylünün Gazetesi, No.47(10 Kanunisanı 1931), s.4.

<sup>291</sup> Verel, s.18.

<sup>292</sup> Köylünün Gazetesi, No.11(10 Temmuz 1929), s.3; Kline, s.160.

<sup>293</sup> Kline, s.163.

toplanan yardımlarla 150 uçak almış, alınan uçaklara 30 Ağustos Zafer Bayramında ad konma töreni yapılması gelenek halini almıştır<sup>294</sup>.

Uçağı halka tanıtmak ve havacılığı sevdirmek için 2 Eylül 1931'de İç Anadolu ve Karadeniz, 9 Kasım'da Akdeniz ve Ege bölgelerini kapsayan memleket turu düzenlenmiştir. Düzenlenen kampanyalar sayesinde 1931-1932 yıllarında yetmiş iki şehir ve kasaba birer uçak almıştır<sup>295</sup>.

Beşinci büyük kongrenin yapıldığı 1932 yılına gelindiğinde, kurumun topladığı yardım 40.000.000 liraya yaklaşmış, 30 Ağustos törenlerinde, alınan kırk uçak orduya hediye edilmiştir<sup>296</sup>.

THK Başkanı Fuat Bey, alınan otuz beş uçağın ad konma töreninin yapıldığı 30 Ağustos 1933'teki konuşmasında, geçen sekiz yıllık sürede topladıkları 43.000.000 liralık yardımla, orduya 250 uçak hediye ettiklerini, on bir uçak mühendisi, 172 makinist yetiştirdiklerini on makinisti de Avrupa'da okuttuklarını belirtmiştir<sup>297</sup>.

Uluslararası Havacılık Federasyonu (FAİ) başkanı Prens Bibesko, 10 Nisan 1934'te kendi kullandığı uçakla İstanbul'a gelmiştir. Prens, Türkiye'de havacılığın gelişimini memnuniyet verici olarak nitelendirmiş ve Türkiye Cumhuriyetinin havacılıkta Balkanların en ileri ülkesi olduğunu söylemiştir<sup>298</sup>.

Altıncı büyük kongre, 1935 yılında yapılmıştır. Kongrede, genç kuşaklara planör ve paraşüt eğitiminin verileceği Türkkuşu'nun faaliyetleri planlanmıştır. İki kurultay arası dönemde alınan otuz bir uçak orduya hediye edilmiştir<sup>299</sup>.

Kongrede alınan bir kararla, İzmir'in işgalinin yıldönümü olan 15 Mayıs, Hava Şehitlerini Anma Günü olarak kabul edilmiştir<sup>300</sup>.

---

<sup>294</sup> Hava Mecmuası, No.37,(15 Birincikanun 1930), s.787; Verel, s.19.

<sup>295</sup> Verel, s.20; Kline, s.179-180.

<sup>296</sup> Verel, s.20.

<sup>297</sup> Abidin Daver, "Göğsümüzü Kabartan İşlerden," Cumhuriyet Gazetesi, 31 Ağustos 1933.

<sup>298</sup> Havacılık ve Spor, No.216(1 Haziran 1938), s.1616; Kline, s.204.

<sup>299</sup> Verel, s.20.

<sup>300</sup> 1924 yılında TBMM'nin aldığı kararla, '30 Ağustos Zafer Bayramı' aynı zamanda 'Uçak Bayramı' ve 'Şehitleri Anma Günü' olarak belirlenmiştir. Türk Hava Kurumunun 16 Şubat 1925 tarihli kuruluş yönergisinde, 27 Ocak 1923 günü eğitim uçuşu esnasında şehit olan Kurtuluş Savaşının ünlü havacısı Bnb. Fazıl'ın şehadet yıldönümü 'Hava Şehitleri Günü' olarak belirlenmiştir. 1935 yılında yapılan altıncı kurultayda, İzmir'in işgalinin kötü hatırasını silmek ve havanın daha sıcak olduğu günlerde

Türk Hava Kurumu, 1939 yılındaki On dördüncü kuruluş yıldönümüne kadar, 292 uçağı orduya bağışlamış, Milli Savunma Bakanlığına 47 milyon lira bağış yapmıştır<sup>301</sup>.

### C. Türkkuşu

Atatürk'ün de ifade ettiği gibi, havacılıkta sağlam adımlarla ilerlemenin yolu, havacılığa gönül vermiş gençler yetiştirmektir. Gelişmiş ülkelerde, model uçak yapımıyla ilkokul çağında havacılık sevgisi kazanan çocuklar, büyüdüklerinde paraşütle atlamaya, planörle ve uçakla uçmaya başlamışlardır<sup>302</sup>.

Türk gençlerine de benzer imkanları sağlamak maksadıyla, Türk Hava Kurumu bünyesinde, 17 Ocak 1935'te Türkkuşu kurulmuştur. Sovyetler Birliğinden gelen iki öğretmen ile Ankara/Ergazi'deki meydanda gençlere paraşüt ve planör eğitimi verilmeye başlanmıştır. Rus Anohin planör, Romanof ise paraşüt dersleri vermiştir<sup>303</sup>.

Türkkuşu'nun açılışında Atatürk, "... *Hayatı, hele milli hayatı seven, onu korumak isteyen, yurdunun topraklarına, denizlerine olduğu gibi, havasına da alakasını, her gün biraz daha çoğaltmalıdır.*" sözleri ile başlayan bir konuşma yapmış, gençleri havacılık sporları ile tanıştıracak bir kurumun kuruluşundan duyduğu memnuniyeti ifade etmiştir<sup>304</sup>.

Törende, Başbakan İnönü ise, "*Hava Kurumunun açılmasını yalnız bir spor klübünün açılmasındaki sevinçle karşılamamalıyız. Türkkuşu'nu büyük bir ulusu, havanın engin dünyası ile tanıştırap alıştırarak bir girişim olarak alkışlamalıyız.*" demiştir<sup>305</sup>.

Türkkuşu'na eğitim için ilk etapta yirmi öğrenci alınmıştır. Kurumun eğitim giderlerinin karşılanması ve artan savaş tehdidi karşısında, 1 Haziran 1935'te bir

---

törenler yapmak için '15 Mayıs' günü Hava Şehitlerini Anma Günü olarak belirlenmiştir. Yaşar Özdemir, "Hava Şehitleri Gününün Tarihçesi," Hava Dergisi, No.258(Haziran 1976), s.99-103.

<sup>301</sup> "Hem Nalina Hem Mihına (Bir Yıldönümü)," Havacılık ve Spor, sayı:234(1 Mart 1939), s.2010.

<sup>302</sup> Havacılık ve Spor, No.87(15 İkincikanun 1933), s.1227.

<sup>303</sup> Bilal Bumin Ake, "Gençlik Yıllarında Atatürk, Havacılık ve Gençlik," Uçantürk, No.299(Temmuz 1985) s.30-31; Kline, s.210.

<sup>304</sup> Havacılık ve Spor, No.227-228(2 Teşrinisani), s.1894; Verel, s.17-18.

<sup>305</sup> Yunus Nadi, "Kutlu Bir Kurum: Türkkuşu," Havacılık ve Spor, No.142(15 Mayıs 1935), s.2324.

kampanya başlatılarak 500 uçak için 30.000.000 lira toplanması hedeflenmiştir. Başbakan İnönü, İstanbul'da ve Ankara'da işadamları ile toplantılar yapmış, altı haftada 1.174.000 lira bağış toplanmıştır. Beklenen yardım miktarına ulaşamamıştır<sup>306</sup>.

Türkkuşu'nun esas eğitim merkezi olan Eskişehir'in İnönü ilçesindeki havacılık kampı, 1 Haziran 1936'da açılmıştır. Kampta gençlere paraşüt, planör ve uçak eğitimi verilmeye başlanmıştır. Yirmi kız 120 erkek öğrenci Eylül ayının sonunda planör eğitimlerini tamamlamışlar, ertesi yıl uçak eğitimine alınmıştır.<sup>307</sup>

Türkkuşu'nda her kesimden gençlere verilen eğitim verilmesi ve memleketin değişik yerlerinde yapılan gösterilerde istekli vatandaşların uçurulması sayesinde, halkın uçakları daha yakından tanınması sağlanmıştır. Bursa'da yapılan bir gösteri uçuşunda yüzlerce insan uçmak için sıraya girmiştir<sup>308</sup>.

Harbiye'den hava sınıfına ayrılan subayların ve Gazi Terbiye Enstitüsünün son sınıfındaki gençlerin, 1937 yılında düzenli uçuş eğitimlerine başlaması nedeniyle Türk Havsa Kurumu, hedef olarak gelecek on yılda, 15.000 pilotu ve 1000 uçağı göstermiştir<sup>309</sup>.

Türk Hava Kurumunun ve Türkkuşu'nun gayretli çalışmaları neticesinde Türk halkının havacılığa olan merakı, ilgisi ve desteği sürekli artmıştır. Havacılıkla ilgili törenlere batılı ülkelerde olduğu gibi binlerce insan katılmaya başlamıştır. Beş-altı yıl önce rekor denemelerinde İstanbul'a uğrayan havacıları otuz kişi karşılarken, Yeşilköy Meydanında, 15 Mart 1937'de yapılan uçak ve paraşüt gösterisini 100.000'den fazla insan seyretmiştir. Bu rakam havacılığın Türk halkında uyandırdığı heyecanı en iyi şekilde anlatmaktadır<sup>310</sup>.

Türkkuşu, halktan aldığı destek ile başarılı çalışmalar yapmıştır. On üç planör ile eğitime başlanmış, Ankara'daki planör atölyesinde yapılan planörlerle bu rakam

---

<sup>306</sup> Kline, s.212-215; Fikret Arıt, Havalarıda İlk Türk Kadınları, İstanbul, Baha Matbaası, 1967, s.19-24.

<sup>307</sup> Kline, s.218; Arıt, Havalarıda İlk Türk Kadınları, s.46-55.

<sup>308</sup> B.Kemal Çağlar, "Türkiye'nin Adı Artık Uçan Memleket Olacak," Havacılık ve Spor, Sayı:168(1 Haziran 1936), s.2732.

<sup>309</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 2 Mart 1937.

<sup>310</sup> Abidin Daver, "Hava Bayramının Büyük Manası," Cumhuriyet Gazetesi, 16 Mart 1937.

1938 yılında 135'e yükselmiştir. 1936-1939 arasında uçak sayısı üçten, kırk ikiye, pilot sayısı otuz ikiden 145'e, paraşütçü sayısı da altmıştan 131'e çıkarılmıştır<sup>311</sup>.

### Ç. Devlet Hava Yolları İşletmesi

Devlet yada özel sektör eliyle, 1930'lu yıllarda dünyanın birçok gelişmiş ülkesinde havayolu şirketi kurulmuştur. Paris ve Londra gibi büyük şehirler arasında gazeteler bile uçaklar ile taşınmaya başlamıştır. Amerika'da ve Avrupa'da tren seferleri gibi muntazam işleyen ve pahalı olmayan uçaklara rağbet giderek artmıştır<sup>312</sup>.

Türkiye'de ise maddi imkansızlıklar nedeniyle özel sektör havayolu ulaşımına yönelememiş, devlet de yine maddi imkansızlıklar nedeniyle gereken ilgiyi gösterememiştir. Sivil havayollarının kurulması konusunda ilk adım 1933 yılı başlarında atılmış ve Amerika'dan iki yolcu uçağı alınmıştır<sup>313</sup>.

Ankara-İstanbul havayolu biletleri, 1 Nisan 1933 tarihinde Ankara'da satışa çıkarılmış, haftanın Pazartesi, Çarşamba ve Cumartesi günleri tarifeli olarak İstanbul-Ankara arası uçuşlar başlamıştır<sup>314</sup>.

Devlet Hava Yolları İşletmesi, 20 Mayıs 1933'te 2186 sayılı kanun ile kurulmuş ve ticari hava taşımacılığı hakkı, DHY'ye verilmiştir<sup>315</sup>.

Ankara-İstanbul hattında, 1933 yılında 460 yolcu, 1.112 kg. yük, 1934 yılında 158 yolcu, 1935 yılı içerisinde 273 yolcu ve 1.208 kg. yük taşımıştır<sup>316</sup>.

İzmir hattı 1936 yılında devreye sokulmuştur. Başbakan İnönü ve üç milletvekili 17 Haziran 1936'da uçakla İstanbul'a gelmiştir. İnönü, uçuştan sonra, "*İnsan tadını aldıktan sonra tayyare çok iyi bir vasıta*" diyerek, uçaklara olan güvenini dile getirmiştir<sup>317</sup>.

<sup>311</sup> Şakir Hazım Ergökmen, "Atatürk'ü andıkça Hızı Artan Bir Gençlik", Havacılık ve Spor, Sayı:222(30 Ağustos 1938), s.1810.

<sup>312</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 16 Şubat 1930.

<sup>313</sup> Kline, s.188.

<sup>314</sup> a.g.e., s.192-199.

<sup>315</sup> Şakir Hazım Ergökmen, "Havacılık" Beden Terbiyesi ve Spor, No.2(Şubat 1939) s.13-14.

<sup>316</sup> Kline, s.199-216.

<sup>317</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 18 Haziran 1936; Kline, s.216.



Devlet Hava Yolları, 1937 yılının Ağustos ve Eylül aylarında iki adet altı kişilik, üç adet on kişilik De Havilland uçağı satın almış ve hizmete sokmuştur. DHY, halkın uçakla seyahat etme konusunda teşvik edilmesi için bazı gazetecileri İstanbul üzerinde uçurmuştur. Gazeteci Rüştü Sezginoglu, 5 Temmuz 1936'da yeni alınan DeHavilland tipi uçakla uçuşundan sonra, "*İstanbul'un dar, bozuk kaldırımlı yollarında otomobille yol almaktan, havada uçmak daha rahat, çok daha emin ve çok daha az tehlikeli...*" diye yazmıştır. Devlet Hava Meydanları genel müdürü Şevket Bey, uçuştan sonra yaptığı açıklamada, Avrupa'da kilometre başına on-yirmi kuruş ücret hesaplanırken, Türkiye'de beş kuruş üzerinden hesaplama yapıldığını belirtmiştir<sup>318</sup>.

İşletme tüm çabalarına rağmen, ilk yıllarda yolcu miktarını arttırmayı başaramamıştır. 1936 yılı içinde 1.124 yolcu, 6813 kg. yük ve 1937 yılı içinde 609 yolcu, 6900 kg. yük taşımıştır<sup>319</sup>.

#### **D. Havacılıkta Türk Kadınları**

Kadın Haklarını Koruma Derneği Başkanı olan Belkıs Şevket Hanım, 1 Aralık 1913'te, halkı bağış yapmaya teşvik etmek amacıyla, Fethi Bey'in kullandığı uçakla İstanbul üzerinde 15 dakika uçmuştur. Belkıs Hanım, ilk uçan Türk kadını olmuş, İstanbul üzerinde halka, "*Kadın Haklarını Koruma Derneği üyesi ve Kadınlar Dünyası yazarlarından Belkıs Şevket, Osmanlı ve İslam kadınlığı adına havada uçarken 'Kadınlar Dünyası' adı ile Ordumuza bir uçak armağan etmesini, din ve mezhep ayrımı gözetmeksizin Osmanlı Kadınlığından bekler.*" yazılı bildirimler atarak, Türk Havacılığı için özellikle bayanların desteğini sağlamaya çalışmıştır<sup>320</sup>.

Osmanlı'nın son dönemlerinde birbiri ardına gelen savaşlar nedeniyle, Türk Kadını uçuş fırsatı bulamamıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında yurdun değişik yerlerine tatbikata giden askeri uçaklarla, kadın-erkek istekli vatandaşlar uçurulmuştur. Kırklareli'nde 25 Ekim 1927'de yapılan tatbikata uçaklarıyla katılan

<sup>318</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 6 Temmuz 1936; Kline, s.226.

<sup>319</sup> Kline, s.221-229.

<sup>320</sup> Arıt, Havalarıda İlk Türk Kadınları, s.7-9.

Ütğm. Asım ve Astsb. Avni, Tümen Komutanı Tümgeneral Mürsel'in emri ile 27 Ekim'de istekli vatandaşları uçurmuşlardır. Öğleden sonra yapılan son uçuşta, Ütğm. Asım'ın uçağının arıza nedeniyle düşmesi sonucu, uçakta bulunan Kırklareli Jandarma Komutanının kızı Mefharet Hakkı, yaşamını yitirmiştir. Mefharet Hakkı uçak kazasında ölen ilk Türk Kadını olmuştur<sup>321</sup>.

Batılı ülkelerde hızla gelişen sivil havacılık sayesinde çok sayıda kadın pilot yetişmiştir. Önemli başarıları imza atarak, dünya basınında olduğu gibi Türk basınında da kendilerinden söz edilmesini sağlamışlardır. Fransız kadın pilotu Adrienne Bolland, 1 Nisan 1921'de Arjantin'deki yüksek dağlar üzerinden uçmuş, 1928 yılında kadın pilotlar Afrika uçuşlarına katılmıştır. Yine bir Fransız, Maryse Bestie, 1931 yılında 2976 kilometrelik uçuşu en uzun mesafe uçan kadını unvanını almıştır. Alman Elli Beinkourus, 4 Aralık 1931-26 Temmuz 1932 tarihleri arasında uçakla dünya turu yapmıştır. Kadın pilotlar, 1933 yılında akrobasi yarışmalarında boy göstermeye başlamışlardır<sup>322</sup>.

Yabancı kadınların başarıları, Türk kadınına örnek olmuş ve basında teşvik edici yazılar çıkmaya başlamıştır. Bu yazılardan birinde yer alan *“Türk kadınları arasında da elbette pek yakında böyle cesur tayyareciler yetişecektir. Sınır boylarında düşmana karşı balta ile saldıran, sırtında gülle taşıyan Türk kadını havada da tayyare uçuracak ve bayrağımızı dalgalandıracaktır.”* sözleri, yakın bir zamanda havacı Türk Kadınlarının yetişeceğinin habercisi olmuştur<sup>323</sup>.

Nezihe Naci isimli bir bayan, Türk Hava Kurumu'na gönderdiği mektupta, kadın pilotları yetişmesi için girişimde bulunulmasını istemiş, şu ifadeleri kullanmıştır<sup>324</sup>;

*“Muhterem efendim, ilk günden şimdiye kadar mecmuanızı takip ediyorum. Tayyareci olmak ve Türk kızının ismini göklere çıkartmak, yükseltmek emelindeyim. Fakat daha bize o mevki vermek istemiyorlar. Her zaman hayali Tayyareci Türk kızından bahsediyorsunuz. Türk kızlarını hakikaten yükseklerde uçarken görmek için her bir teşkilatın elinden geleni yapılması lazım değil midir?”*

<sup>321</sup> Arıt, *Havalarıda İlk Türk Kadınları*, s.10-18; Kline, s.159.

<sup>322</sup> “Havacılıkta Rekorlar,” *Havacılık Yıllığı*, 1956, s.202-204.

<sup>323</sup> *Köylünün Gazetesi*, No.7 (10 Mayıs 1929), s.4.

<sup>324</sup> *Hava Mecmuası*, No.29-30(30 Ağustos 1930), s.5.

Türkkuşu açılana kadar THK tarafından bu yönde bir girişim yapılmamıştır. Oysa, 1932'de dünyada 1000 kadar kadın pilot bulunmaktadır. İlk Türk pilotlarından Vecihi'nin (Hürkuş) İstanbul'da açtığı sivil uçuş okulu, devletin bu alanda yarattığı boşluğu bir süreliğine doldurmuştur. On erkek öğrenci ile 1933 yılında eğitime başlayan iki kadından biri olan Bedriye Hanım(Gökmen), aynı yıl yalnız uçuşunu yaparak eğitimini tamamlamış, ilk Türk Kadın Pilotu unvanını almıştır<sup>325</sup>.

Bedriye ile eğitime katılan Saadet Hanım ise yalnız uçuşunu yapamadan okulun maddi sorunlar nedeniyle kapanması üzerine pilot olamamıştır<sup>326</sup>.

1935 yılında kurulan Türkkuşu, memlekette sivil havacıların yetişmesinde öncü bir rol üstlenmiştir. Atatürk'ün manevi kızı olan Sabiha Gökçen, 4 Mayıs 1935 sabahı Türk Kuşu'nun Ankara Ergazi'deki tesislerinde planör ile uçuş eğitimine başlamıştır. Yirmi öğrenci içindeki tek kız olan Sabiha Gökçen, Temmuz ayında eğitimini ilerletmesi için yedi öğrenci ile birlikte Sovyetler Birliğine gönderilmiştir. Planör öğretmeni olduktan sonra uçak ile uçuş eğitimine de Moskova'da başlayan Sabiha Gökçen, Atatürk'ün öbür manevi kızı Zehra'nın ölüm haberi üzerine eğitimini yarıda bırakarak yurda dönmüştür. Havacılık tutkusunu damarlarına işleyen Sabiha Gökçen, Atatürk'ün özel emri ile askeri pilot olması için Haziran 1936'da Eskişehir'deki Havacılık Okuluna kabul edilmiştir<sup>327</sup>.

Bu gelişme Türk Havacılığına büyük bir moral olmuştur. Atatürk'ün 10 Haziran 1936'da Eskişehir'deki hava birliklerine yaptığı gezi sonrasında anı defterine yazdığı *“çok sevindim gördüklerimden”* sözlerine vurgu yapan Abidin Daver, ertesi gün Cumhuriyet gazetesinde yayımlanan yazısında şu şekilde bir değerlendirme yapmıştır<sup>328</sup>. *“Atatürk'ün kafesin esirliğinden ve peçenin karanlığından kurtarıp layık olduğu mevkie ve güneşe kavuşturduğu Türk Kadını işte, nihayet tayyareci hem de askeri tayyareci oluyor...”*

<sup>325</sup> Hava Mecmuası, No.78-79(30 Ağustos 1932), s.6; Kline, s.196.

<sup>326</sup> Arıt, Havalarıda İlk Türk Kadınları, s.19-24.

<sup>327</sup> Sovyetler Birliği'ne gönderilen diğer altı öğrenci: Ali Yıldız, Muammer Öviz, Sait Bayav, Ferit Orbay, Tevfik Atlan, Mustafa İlkin ve Nurettin Demirsoy'dur. Arıt, Havalarıda İlk Türk Kadınları, s.25-36.

<sup>328</sup> Cumhuriyet Gazetesi, (11 Haziran 1936)

Dünyadaki ilk kadın askeri pilot unvanını alan Sabiha Gökçen, uçuş eğitiminin devam ettiği 27 Nisan 1937'de Atatürk'ün izni ile Ağrı'daki isyanı bastırmak için görevlendirilmiştir<sup>329</sup>.

Sabiha Gökçen'in eğitim için Sovyetler Birliğine gittiği günlerde Ergazi'deki Türkkuşu tesislerinde paraşüt eğitimine başlayan Yıldız Uçman, 1935 yılının Eylül ayında ilk atlayışını yaparak, paraşütle atlayan ilk Türk Kadını olmuştur<sup>330</sup>.

İlk Türk Kadın hava şehidi, Vecihi Hürkuş'un yeğeni Eribe Hürkuş'tur. 24 Ekim 1936 günü yapılan paraşüt atlayışlarında meydana gelen kazada, Mefharet gibi 17 yaşındayken şehit olmuştur<sup>331</sup>.

Türkkuşu'nun İnönü'de açılan kampının ilk bayan öğrencisi olan Naciye Toros, 8 Temmuz 1936'da kampa katılmış, 30 Eylül'de planör eğitimini tamamlamıştır. Ertesi yaz yirmi kız, 120 erkek öğrencinin katıldığı kampta, uçak pilotu olmuş ve yedi yıl Türk Hava Kurumunda çalışmıştır<sup>332</sup>.

---

<sup>329</sup> Arıt, Havalarda İlk Türk Kadınları, s.30-36.

<sup>330</sup> a.g.e., s.37-39.

<sup>331</sup> a.g.e, s.42-45.

<sup>332</sup> a.g.e., s.46-55.

## V. TÜRK HAVA KUVVETLERİ (1923-1938)

### A. Hava Bölük ve Taburları (1923-1932)

Kurmay Albay Muzaffer'in (Ergüder) başında bulunduğu, İzmir'deki Hava Kuvvetleri Müfettişliği, Temmuz 1923 itibariyle muharip unsurlar, uçuş okulu ve ikmal tesislerinden oluşmaktaydı. Muharip unsurlar; Gaziemir, Bandırma, İzmit ve Erzurum'da bulunan uçak bölükleri ile İzmir/Bayraklı'da bulunan Deniz Uçak Bölüğüdür. Gaziemir'deki Uçuş Okulu ve uçaksavar bölüğü ile İzmir/Halkapınar, Afyon ve Ankara'da bulunan hava malzeme depoları Müfettişliğin diğer birlikleridir<sup>333</sup>.

Deniz Uçak Bölüğünde iki pilot ve iki Gotha uçağı vardı. Diğer birliklerde toplam otuz altı uçak olmasına rağmen on iki pilot bulunduğu için üç pilota bir uçak düşmüştür. Kurtuluş Savaşı'nda yardımcı pilotluk yapan sekiz subay Uçuş Okulunda pilot eğitimine alınmış bu şekilde mevcut arttırılmaya çalışılmıştır. Okulda ayrıca, uçuştan uzun süre ayrı kalan pilotlara eğitim uçuşları yaptırılmış, öğrencilere, motor, topoğrafya, fotoğrafçılık ve silah eğitimi verilmiştir<sup>334</sup>.

Uçuş Okulunda Gaudron C-3 ve Aviatik tipi uçaklar bulunmaktadır. Genelkurmay Başkanlığı, Pilot miktarını arttırmak için Ağustos 1923'te bir emir yayınlamış, istekli subay ve astsubayların Uçuş Okuluna başvurmalarını istemiştir. Orduda havacılığa duyulan ilgi nedeniyle 300 kişi müracaat etmiş, içlerinden yirmi ikisi kabul edilmiştir. Okulda yeteri kadar eğitilmiş pilot bulunmadığından, yapılan anlaşma ile Macar pilotlar Yzb. Harry ve Tğm. Kovaç uçuş öğretmenliği yapmışlardır. Türk öğretmen pilotlar içinde en bilgili ve deneyimli olan Astsb. Pilot Vecihi Hürkuş, başöğretmenlik görevini üstlenmiştir. Diğer Türk pilotlar Basri Alev, İhya ve Mükerrerem'dir<sup>335</sup>.

Uçakların teknik yetersizlikleri ve büyük bir hızla gelişen uçak teknolojisi, Hava Kuvvetleri için yeni uçak arayışına gidilmesine neden olmuştur. Almanya'dan

---

<sup>333</sup> Kaymaklı, s.156; Kline, s.139.

<sup>334</sup> Kaymaklı, s.157.

<sup>335</sup> a.g.e., s.158.

on beş Junkers A-20 uçağı alınarak, Eylül 1923'te Gaziemir'e getirilmiştir. Bu uçaklar aynı zamanda Türk Havacılığının ilk telsizli uçaklarıdır<sup>336</sup>.

Atatürk tarafından, yeni Türk Devleti'nin varlığı, bağımsızlığı ve toprak bütünlüğünün bütün dünyaya kabul ettirilerek, 29 Ekim 1923'de Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra, çağdaş uygarlık seviyesine yükselmek için her alanda çalışmalar başlatılmıştır. Kurtuluş Savaşından yorgun ve yoksun çıkan Türk Silahlı Kuvvetlerini güçlendirme çalışmalarına ayrı bir önem verilmiştir<sup>337</sup>.

Genelkurmay, Hava Kuvvetlerini geliştirmek için ilk iş olarak Avrupa'ya, bir heyet gönderilmesine karar vermiştir. Alb. Muzeffer başkanlığında, Bnb. Fesa, Makine Yzb. Murat, Astsb. Pilot Vecihi, Pilot Halim ve Deniz Yzb. Cemal, 20 Aralık 1923'de yola çıkarak Fransa, İtalya, İngiltere ve Almanya'da incelemeler yapmıştır. Fransız havacılığı ileri düzeyde görülmüş, üç Fransız uçuş öğretmenin sivil olarak Türkiye'de çalışması, Fransa'ya öğrenci gönderilmesi ve uçak alımı konularında anlaşma yapılmıştır<sup>338</sup>.

Heyet, 1924 Nisan ayında ülkeye dönmüş ve Genelkurmay ile yapılan değerlendirmede, deniz ve kara havacılığının Hava Kuvvetleri Müfettişliği emrinde birleştirilmesine karar verilmiştir. İzmir'te bulunan III. Bölük, VII. Kolordu bölgesinde başlayan olaylar nedeniyle, Mardin'e gönderilmiş, Bandırmada bulunan I. Bölük ise İzmir'e taşınmıştır<sup>339</sup>.

Türk Hükümetinin Musul üzerindeki isteklerini engellemeye çalışan İngiliz'ler, 1924 yılının Ağustos ayında Hristiyan asıllı Nasturi aşiretlerini para ve silah desteği vererek ayaklandırmıştır. İsyana, 7 Ağustos 1924 günü Hangediği bölgesinde Hakkari valisinin esir alınması ve İl Jandarma komutanı ile üç erin şehit edilmesiyle başlamıştır. Kısa zamanda geniş bir bölgeye yayılan isyanda, İngiliz uçakları isyancılara maddi yardım ve askeri destek sağlamışlardır. Bu uçuşları önlemek ve bölgede keşif görevlerinde bulunmak maksadıyla sekiz uçaklı III. Uçak

---

<sup>336</sup> Kaymaklı, s.159.

<sup>337</sup> Engin Ersoy, "Atatürk'ün Havacılığa Verdiği Önem," Hava Kuvvetleri Dergisi, No.35 (Ekim 2002), s.17.

<sup>338</sup> Alb.Muzaffer, Kendi imkanları ile Paris'teki Gaudron Havacılık Okulundan pilot olarak mezun olan Tahir'i (Maner) Fabrikayı ziyareti esnasında çalışırken görmüştür. Alb.Muzaffer'in Türkiye'de pilota büyük ihtiyaç duyulduğunu bildirmesinin ardından Tahir Bey, işini bırakarak Türkiye'ye dönmüştür. Kline, s.139-149; Kaymaklı, s.160.

<sup>339</sup> Kaymaklı, s.162.

bölüğü bölgeye hareket etmiştir. Ulaştırma da yaşanan sıkıntılar nedeniyle bölük ancak 21 Eylül 1924 tarihinde Mardin'e gelebilmiştir. Diğer uçakların arızalı olması nedeniyle harekate SPAD-13 tipi av uçağı ile sadece sivil pilot Vecihi (Göynüner) katılabılmıştır. İngiliz uçaklarının kendisine ateş açmasına rağmen, Genelkurmay Başkanlığının emri nedeniyle İngilizlere ateş edemeyen Vecihi, etkili görev yapamamıştır. Uçak asiler üzerinde sadece psikolojik etki yaratmıştır. Asilerin Irak topraklarına doğru çekilmeleri sonucunda, 28 Eylül 1924'te hareket durdurulmuştur. III. Bölük tekrar İzmir'e gönderilmiştir<sup>340</sup>.

Eskişehir'de bir uçak bölüğü kurma çalışmaları 1924 yılına başlamıştır. Eylül ayında otuz Alman Limozin (Junkers F-13) uçağı alınmıştır. Bu uçakların montajı Eskişehir'de yapılmıştır. Aynı yıl otuz dokuz Gaudron-29 uçağı sipariş edilmiş, yıl içinde bunların on tanesi teslim alınmış, geriye kalanlar 1928'e kadar gönderilmiştir<sup>341</sup>.

Avrupa'ya gönderilen heyetin yaptığı anlaşma gereğı, 26 Kasım 1924'te on subay Fransa'daki İstre Uçuş Okuluna eğitim için gönderilmiştir<sup>342</sup>.

İtalyan ve Yunan hükümetleri ile 1925 yılında yaşanan siyasi gerginlik yüzünden, Haziran ayı başında İzmir'de bulunan bazı havacılık birlikleri Anadolu içlerine kaydırılmıştır. Hava Kuvvetleri Müfettişliği karargahı, Eskişehir'e taşınmış, burada II. ve VI. Bölüklerden oluşan Hava İstasyon Komutanlığı ile Uçuş Okulu kurulmuştur<sup>343</sup>.

Nasturi ayaklanmasının ardından, 13 Şubat 1925'te Doğu Anadolu'da İngilizlerin desteklediğı İrticai bir ayaklanma (Şeyh Sait İsyanı) çıkmıştır. Harekata yine İzmir'deki III. Bölük görevlendirilmiştir. İzmir'den Diyarbakır'a ulaşım da yaşanan zorluklar, bölüğün uygun sevk, idare edilememesi ve genç pilotların

---

<sup>340</sup> Kaymaklı, s.230-231.

<sup>341</sup> Kline, s.140; Kaymaklı, s.162.

<sup>342</sup> Gönderilen subaylar: Yzb. Fevzi (Uçaner), Yzb. Muzaffer (Göksenin), Yzb. Osman Nuri(Baykal), Ütğm. Zekeriye, Ütğm. Osman (Gökhan), Ütğm. Ferruh (Şahinbaş), Ütğm. Ethem, Ütğm. Seyfi (Alok), Ütğm. Hamdi (Çaypınar) ve Tğm. Enver (Akoğlu)'dir. Eğitimlerini başarıyla tamamlayarak 30 Nisan 1926'da Türkiye'ye dönmüşlerdir. Kaymaklı, s.163; Kline, s.140-142.

<sup>343</sup> Kaymaklı, s.164; Kline, s.152.

tecrübesizliği nedeniyle Hava gücünden yararlanılamamış, isyan 31 Mayıs 1925'te bastırılmıştır<sup>344</sup>.

Eskişehir Uçuş Okulu, yeni kurulduğu için Harp Okulundan yeni mezun olan asteğmenler, İzmir'de uçuş eğitimine başlamıştır. Burada Gaudron tipi uçaklarla on beş saatlik başlangıç eğitimi verilen, otuz kişilik ilk grup pilot adayı, 1925 Temmuz ayında Eskişehir'e gitmiştir. Eskişehir Uçuş Okulunda yirmi saat civarında uçuş yapan adaylar Ekim ayında eğitimlerini tamamlamışlardır. İkinci otuz kişilik grubunda başarı ile kursu bitirmesi sonucu, Eskişehir Uçuş Okulunda başlangıç eğitimi de vermeye başlanmıştır. Ertesi yıldan itibaren pilot adaylarının yarısı Eskişehir'e, yarısı da İzmir'e gönderilmiştir<sup>345</sup>.

Uçak ve pilot sayısının artmasıyla Eskişehir Hava İstasyon Komutanlığı bünyesinde iki, Uçuş Okulu bünyesinde altı uçak bölüğü oluşturulmuştur. Yıl içinde Kara Kuvvetlerinden üç kurmay subay ile on üç subay hava sınıfına katılmıştır<sup>346</sup>.

Aralık ayında, Kara Harp Akademisine ilk defa hava sınıfından subaylar alınmıştır. Geleceğin büyük hava birliklerinin komutanları olacak kurmay pilotlar yetiştirilmeye başlamıştır<sup>347</sup>.

Türk Hava Kurumunun desteği ile Makinist Okulu, 23 Nisan 1926'da Yeşilköy'de açılmıştır. Yılda yüz civarında öğrenci yetiştirerek Hava Kuvvetlerine gönderen okul sayesinde kaliteli tamir ve bakım personeli ihtiyacı karşılanmıştır<sup>348</sup>.

Fransa'ya gönderilen ilk heyetin anlaşmasını yaptığı ve THK tarafından parası ödenen yirmi Morane-35 eğitim uçağı, 1926 Mayıs ve Kasım aylarında Türkiye'ye gelmiştir. Alınan uçakların montajının yapılarak, üretim altyapısı oluşturulması amacıyla, 1926'da Eskişehir Uçak Fabrikası kurulmuştur. THK tarafından satın alınan yirmi Junkers A-20 ve on Fransız Spad-21 uçağının montajı yıl içinde tamamlanarak, Türk Hava Kuvvetleri'ne verilmiştir. Deniz Uçak Bölüğü için İtalya'dan on iki Savoia-16 uçağı alınmıştır<sup>349</sup>.

---

<sup>344</sup> Kaymaklı, s.231.

<sup>345</sup> a.g.e., s.164.

<sup>346</sup> a.g.e., s.166.

<sup>347</sup> Kara Harp Akademisine giren ilk pilotlar: Yzb. Emin Nihat (Sözeri) ve Yzb. Hüseyin Hüsnü (İstanköy) olmuştur. Kaymaklı, s.165; Kline, s.142.

<sup>348</sup> Kaymaklı, s.167-168.

<sup>349</sup> a.g.e., s.168-170.



Avrupa'da hakim olan Fransız havacılığı, 1927 yılında duraklama devresine girmiş, İngilizlerin havacılıktaki gücü artmıştır. Bu tarihten sonra Türk havacılığında önce İngiliz daha sonra Amerikan ekolü hakim olmaya başlamıştır. Havacılıktaki gelişmeleri incelemek ve eğitim için on iki subay İngiltere'ye gönderilmiştir<sup>350</sup>.

Teknoloji ilerledikçe yeni nesil av uçaklarına ihtiyaç duyulmaya başlamış, Genelkurmay, 1927'de Dewoitine-21 tipi av uçaklarının alınmasına karar verilmiştir. Anlaşması yapılan on uçak 1929 yılına kadar hava kuvvetlerine katılmıştır<sup>351</sup>.

İstanbul'daki Uçak Makinist Okulu, 1928 yılında kapatılarak, Eskişehir'de Hava Makinist Astsubay Okulu açılmıştır. Uçak Fabrikası, Uçuş Okulu ve yeni açılan Hava Makinist Astsubay Okulu ile birlikte Eskişehir, Türk Havacılığının önemli bir merkezi haline gelmiştir. Bünyesinde değişik birimler bulunduran Hava Okulu'nun adı değiştirilerek, Hava Okullar Komutanlığı olmuştur<sup>352</sup>.

Hava Kuvvetleri Müfettişliği, 1928 yılında lağvedilerek, Milli Savunma Bakanlığına bağlı Hava Kuvvetleri Müsteşarlığı kurulmuş ve başına Tuğgeneralliğe terfi eden Muzaffer (ERGÜDER) getirilmiştir. Bölük şeklinde teşkil edilen havacılık birliklerinin seviyesi arttırılmış, Eskişehir, İzmir ve Diyarbakır'da Hava Taburları teşkil edilmiştir. Eskişehir'deki I. Taburda beş, Diyarbakır'daki II. Taburda üç, İzmir'deki III. Taburda dört uçak bölüğü (ikisi deniz) bulunmaktadır. Hava Kuvvetleri, biri general olmak üzere, 189 subay, 157 astsubay ve altmış bir sivil işçi ile 407 toplam mevcuda ulaşmıştır<sup>353</sup>.

Artan Amerikan ve İngiliz etkisine rağmen, Nisan 1928'de Fransa'dan yirmi Potez-25 eğitim uçağı alınmıştır. İngiltere'den alınan on Dewoitine avcı uçağının, ihtiyacı karşılayacak seviyede olmaması nedeniyle, Fransa'dan on iki Gourdou-Lesaurre uçağının alınması için anlaşma yapılmıştır. Ancak uçaklar beğenilmemiş

---

<sup>350</sup> Gönderilen Subaylar: Yzb. Gavsı (Uçagök), Yzb. İhsan (Selmanoğlu), Yzb. Sait, Ütğm. Ömer Zeki (Belgin), Ütğm. Şeref (Tarakçioğlu), Yzb. Emin Nihat (Sözeri), Tğm. Tekin (Arıburun), Tğm. Seyfettin (Turagay), Tğm. Cemal (Göker), Tğm. Necmi (Alagir), Tğm. Suphi (Gökeri) ve Tğm. Seref'tir. Kaymaklı, s.173.

<sup>351</sup> Kline, s.158.

<sup>352</sup> a.g.e., s.160.

<sup>353</sup> I. Tabur Komutanlığına Bnb. Celal (Yakal), II. Tabur Komutanlığına Bnb. Zeki (Doğan) III. Tabur Komutanlığına Bnb. Şefik (Çakmak) atanmıştır. Kaymaklı, s.175-176.

şartnameye de uymadıkları için alımdan vazgeçilmiştir. 1929 yılında av uçağı ihtiyacı, Çekoslovakya'dan alınan sekiz Letov S-16 Smolik uçağı ile giderilmiştir<sup>354</sup>.

Uçuş eğitimi için 1930 yılına kadar, sadece Fransa ve İngiltere'ye personel gönderilmiştir. Gelişen ABD ve İtalyan havacılığının etkisiyle, 1930 yılından itibaren bu iki ülkeye eğitim için subaylar gönderilmeye başlanmıştır<sup>355</sup>.

Meydana gelen kazalar ve yıpranma nedeniyle sayıları azalan deniz uçaklarını takviye etmek için, İngiltere'den 1931 yılında altı Walrus II deniz uçağı alınmıştır<sup>356</sup>.

Milli Savunma Bakanlığı'nın, Curtiss Aeroplane and Engine Company ile 1932 yılında yaptığı anlaşma gereği, otuz üç Curtiss Hawk ve sekiz Fledling uçağının Kayseri Uçak Fabrikasında üretimine başlanmıştır<sup>357</sup>.

## **B. Hava Alayları (1932-1938)**

Havacılık birliklerinde görevli subayların rütbelerinin yükselmesi, uçak ve personel miktarının artması nedeniyle, Genelkurmay Başkanlığı 1 Haziran 1932'de hava alaylarının teşkiline karar vermiştir. Eskişehir, İzmir ve Diyarbakır'da konuşlu bulunan taburlar alay seviyesine çıkarılmıştır. Emrinde üç uçak taburu bulunan Eskişehir'deki I. Hava Alayının başına Yb. Celal (Yakal), Diyarbakır'da bulunan iki taburlu II. Hava Alayının başına Yb. Zeki (Doğan), İzmir'de bulunan üç taburlu III. Hava Alayının başına da Yb. Şefik (Çakmak) getirilmiştir<sup>358</sup>.

Hava Kuvvetlerinde görev yapan personel, 1 Temmuz 1932'den itibaren ayrı bir sınıf olarak kabul edilmiştir. Gelişme bağımsız Hava Kuvvetleri Komutanlığının kurulmasına yönelik önemli bir adım olmuştur<sup>359</sup>.

Uçaklarda kullanılmaya başlayan paraşütler konusunda personelin eğitimi için, 20 Temmuz 1932'de Eskişehir askeri havaalanında, Türkiye'deki ilk planlı

---

<sup>354</sup> Kaymaklı, s.176-177.

<sup>355</sup> Bnb. Zeki (Doğan), Bnb. Yahya Razi (Biltan), Ütğm. Sabri (Göknart), Tğm. Ragıp (Öniz) ve Tğm. Fazıl (Çiloğlu) 1930'da İtalya'ya, Ütğm. Tevfik (Erman), Ütğm. Ziya (Zeyrek), Tğm. Hikmet (Tugay) ve Tğm. Raif 1932'de ABD'ye gönderilmiştir. Kaymaklı, s.201-204; Kline, s.162-165.

<sup>356</sup> Mustafa Hakkı, "Donanmada Havacılık" Deniz Mecmuası, No.316(Ocak 1930), s.23-27.

<sup>357</sup> Kline, s.180.

<sup>358</sup> "Cumhuriyet Döneminin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşu (1923-1944)," Hava Kuvvetleri Dergisi, No.343 (Şubat 2003), s.40.

<sup>359</sup> Kline, s.184.

paraşüt atlayışları yapılmıştır. Başarılı geçen atlayışlar, paraşüte duyulan güveni arttırmıştır<sup>360</sup>.

Hava Kuvvetlerinin gücünü göstermek ve havacılığı sevdirmek için 22-27 Ağustos 1932'de I. Hava Alayından bir uçak bölüğü, altı Breguet-19 uçağı ile 5350 kilometrelik Türkiye turuna çıkmıştır. Alay Komutanı Yb. Celal (Yakal) dahil olmak üzere sekiz pilot ve üç makinistin katıldığı uçuş, Eskişehir-Erzurum-Diyarbakır-Adana-İzmir-İstanbul-İnebolu-Ankara-Eskişehir rotasında yapılmıştır. Otuz dört saat yirmi beş dakika süren yolculuğu, uçaklar arıza yapmadan tamamlamıştır<sup>361</sup>.

Amerikan Cosolidated Aircraft firması, 17 Temmuz 1933'te Fleet-II tipi eğitim ve akrobasi uçağını tanıtım için Türkiye'ye göndermiştir. Uçağın beğenilmesi ve on altı adet satın alınması üzerine firma, Eskişehir Uçuş Okulunda akrobasi uçuş kursu açmıştır. Ütğm. Ziya (Güncüer), Ütğm. Talat (Biringen), Ütğm. Sadi (Atıkkın) bu kursu bitiren pilotlardır<sup>362</sup>.

Cumhuriyetin onuncu yılında, tüm alaylardan uçuş birlikleri Ankara'da tören uçuşu yapmış, uçuşa Sovyetler Birliği, İran, Irak ve Yunanistan'dan birer uçuş kolu katılmıştır. Sovyet Hükümeti gönderdiği üç R-5 uçağını, Türkiye'ye hediye etmiştir<sup>363</sup>.

Yunanistan'ın onuncu yıl kutlamalarına katılması olumlu karşılanmış, 25 Mart 1934'teki Yunan Milli Günü kutlamalarına beş uçak gönderilmiştir. Moskova'da yapılacak 1 Mayıs törenlerine katılmak için beş Breguet-19 uçağı, 20 Nisan 1934'te Eskişehir'den yola çıkmıştır. Yb. Celal (Yakal) komutasındaki uçuş ekibine Atatürk, "*Kendinizi Ruslara iyi gösterin*" direktifini vermiştir. Türk pilotları, üst düzey Sovyet Generaller tarafından karşılanmış, tören geçişinde üç Türk uçağı, 600 uçaklık tören birliğinin önünde uçurulmuştur. Uçuş kolu dönüşte Romanya'ya uğramış, 15 Mayıs Romen Kahramanlar gününde Bükreş'te uçuş yapmıştır<sup>364</sup>.

---

<sup>360</sup> Burhan Köksel, "Paraşüt Tarihçesi, Türk Havacılığında İlk Paraşütle Atlama Olayları," *Uçantürk*, No.268(Ekim 1977), s.35-39; Kline, s.184.

<sup>361</sup> "Cumhuriyet Döneminin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşu (1923-1944)," s.41.

<sup>362</sup> Kaymaklı, s.205-206.

<sup>363</sup> Sovyetler Birliği üç, diğer ülkeler beşer uçakla gösteriye katılmıştır. Kaymaklı, s.206.

<sup>364</sup> Uçuşa katılan pilotlar, Yb. Celal (Yakal), Ütğm. Basri (Kula), Ütğm. İ.Hakkı (Aksel), Ütğm. Tevhit (Sayıl) ve Yzb. Enver (Akoğlu)'dur. Kline, s.202; Kaymaklı, s.207.

İtalyanların 1936'da, on iki ada bölgesinde yaptığı deniz ve hava hareketleri ile Mussolini'nin saldırgan açıklamaları, Türkiye-İtalya ilişkilerini gerginleştirmiştir. Atatürk, Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak'a, düşman avcı uçaklarına yakalanmadan İtalya kıyılarını bombalayacak ve geri dönebilecek bir bombardıman uçağının varlığının araştırılarak satın alınması direktifini vermiştir. Genelkurmay Başkanınca özel olarak görevlendirilen Yzb. Enver (Akoğlu), Avrupa ve ABD'de birçok uçak ile denemeler yaptıktan sonra, Amerikan Martin-120 uçağının aranan özellikte olduğuna karar vermiştir. Genelkurmayın onayı ile bu uçaklardan yirmi dört adet satın alınmıştır. Martin firmasının genel müdürü, 1944 yılında bir Türk mühendisine yaptığı açıklamada *"Ben Türklere minnettarım, beni iflastan kurtardıklarını unutmam. Sizinkiler o zamanlar bizim havacılarımızdan çok daha ileri görüşlü yetişkin insanlardı"* diyerek memnuniyetini dile getirmiştir. Olay, İtalyan basınında şiddetli eleştirilerin çıkmasına neden olmuş ve İtalya hükümeti *"Barbarlara bu uçaklar verilemez"* diye ABD'yi protesto etmiştir<sup>365</sup>.

Tunceli'de uzun zamandır hükümet nüfuzu görmeyen aşiret reisi ve ağalar, bölgelerinde karakolların kurularak asayiş sağlanması girişimlerine tepki göstererek, 20-21 Mart 1937 gecesi, Pah Bucağı ile Kahmut Bucağını birbirine bağlayan yol üzerindeki köprüyü ateşe vererek isyan başlatmışlardır. Harekata katılmak üzere, Eskişehir'de bulunan ve ilk kadın savaş pilotumuz Sabiha Gökçen'inde mensubu olduğu uçak bölüğü, Elazığ'a gönderilmiştir. Uçaklar, başarılı keşif uçuşlarının yanı sıra asilere bomba ve makineli tüfekle taarruz ederek zayıf verdimiş, asilerin morallerini bozmuştur. Asi aşiret reislerinin toplandığı bölgeye on beş uçaktan oluşan bir kol gönderilmiş ve asilerin dağılmasını sağlamıştır. Türk Hava Kuvvetlerinin fiili olarak gösterdiği bu ilk başarı basında geniş yankı bulmuş, pilotları öven yazılar yayınlanmıştır<sup>366</sup>.

Hava Kuvvetlerinin IV. Alayı, 1 Haziran 1937'de Kütahya'da kurulmuştur. İki taburu bulunan alayın komutanlığına Kurmay Bnb. Ferruh Şahinbaş atanmıştır. Uçuş birlikleri Kayseri'de imal edilen av uçakları ile teçhiz edilmiştir. Aynı yıl Hava

---

<sup>365</sup> Kaymaklı, s.224-225.

<sup>366</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 14 Temmuz 1937.

Harp Akademisi, Kara ve Deniz Akademilerinin bulunduğu Yıldız Sarayına açılmıştır<sup>367</sup>.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 31 Ocak 1944'te kurulmuş, 4 Şubatta Ankara'da bulunan binasında faaliyete geçmiştir. Hava alayları, tugay seviyesine çıkartılmış, Türk Hava Kuvvetleri günümüzdeki modern yapısına kavuşturulmuştur<sup>368</sup>.

### C. Uçuş Eğitimi

İzmir ve Eskişehir'deki Uçuş Okullarında yaklaşık bir yıl süren uçuş eğitiminde öğrencilere; genel taktik, motor, hava araçları, askeri coğrafya, fotoğrafçılık, atış, bombardıman, topçu atış düzenlemesi, keşif ve teorik uçuş dersleri verilmiştir.

Dersleri topluca gören öğrenciler, üç-dört kişilik gruplara ayrılarak, her grup bir uçuş öğretmeninin sorumluluğunda uçuş eğitimine alınmıştır. Uçuş öğretmenleri, genellikle yurtdışında eğitim görmüş en yetenekli pilotlar arasından seçilmiştir. Uçuş eğitimleri; başlangıç, temel ve tatbikat şeklinde üçe ayrılmıştı. Her bölümün ortalama uçuş saati aşağıdaki gibidir<sup>369</sup>.

Başlangıç : 15 saat (Parasol, Morane)

Temel Uçuş : 20 saat (Gaudron-29)

Tatbikat Uçuşu: 3-5 saat (Breguet-19)

Uçuş Okullarında bulunan eğitim taburları üç kademeli tertiplenmiş, eğitimin her safhası ayrı bir uçuş taburunda verilmiştir. Kırk saat civarında uçuş eğitimi alan pilotlar, atandıkları uçuş birliklerinde tecrübeli pilotlarca eğitilmeyi müteakip göreve gönderilmiştir.

---

<sup>367</sup> Kaymaklı, s.226.

<sup>368</sup> "Cumhuriyet Döneminin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşu (1923-1944)," s.38.

<sup>369</sup> Kaymaklı, s.156-202

Günümüzde uçuş eğitim saatleri artmakla beraber, benzer eğitim sistemi uygulanmaya devam etmektedir. Hava Harp Okulunu bitiren teğmenler, Çiğli/İzmir'de bulunan Uçuş Okulunda, pervaneli başlangıç uçağı ile elli saat, iki ayrı tipteki jet motorlu uçakla 150 saat uçarak temel ve tatbikat uçuş eğitimlerini tamamlamaktadırlar.

## VI. HAVACILIK SANAYİİ(1923-1950)

### A. Ulusal Ekonomi Kurma Çabaları ve Lozan

Türkiye’de havacılık sanayiinin gelişimini değerlendirirken, Türkiye Cumhuriyeti’nin ekonomisini şekillendiren Lozan Antlaşmasını incelemekte fayda vardır. Lozan Barış Konferansı, 21 Kasım 1922’de başlamış, 4 Şubat 1923’te kesintiye uğramış, 23 Nisan 1923’te başlayan ikinci kısım görüşmeler, 24 Temmuz 1923’te Lozan Antlaşmasının imzalanması ile son bulmuştur<sup>370</sup>.

Barış Konferansına 4 Şubat 1923’te ara verilmesinin başlıca nedeni, emperyalist devletlerin, yabancı sermayeye tanınacak imtiyazlarla, Türkiye’nin açık pazar konumunu devam ettirmek istemeleridir. Yabancı girişimcilerin şartları, Türk girişimcilerle aynı olacak, Türkiye kendi milli sanayiini geliştirmek için, vergi kolaylıkları ve destekler veremeyecekti<sup>371</sup>.

Atatürk, İtilaf Devletleri delegelerinin önerdiği tasarının yargısal ve ekonomik bağımsızlığı zedeleyen koşullar içerdiğini, Türk heyetinin başkanı İsmet İnönü de, görüşmelerin kesintiye uğramasının başlıca sebebinin kapitülasyonlar olduğunu söylemiştir<sup>372</sup>.

Ara dönemde TBMM’de yoğun tartışmalar yaşanmış ve stratejiler üretilmiştir. 23 Nisanda başlayan ikinci görüşmelerde, İtilaf Devletlerinin, kapitülasyonlardan ve ekonomik imtiyazların çoğundan vazgeçmesi neticesinde, 24 Temmuzda Lozan Antlaşması imzalanmıştır<sup>373</sup>.

Lozan Antlaşması yeni Türkiye’nin kuruluşunu onaylayan bir belge olmasına rağmen, Düyunu Umumiye’nin devamı, devralınan ağır borçlar ve imtiyazlı şirketler, bağımsız bir ekonominin önünde engel olmuştur. Sorunlar zamana bırakılmış, beş-altı yıl içinde borçların hafifletilmesi, Düyunu Umumiye’nin kaldırılması, imtiyazlı

<sup>370</sup> Timur, Türk Devrimi ve Sonrası, Ankara, İmge Yayınları, 1994, s.51-53.

<sup>371</sup> Doğan Avcıoğlu, Milli Kurtuluş Tarihi, C.I, İstanbul, Tekin Yayınları, 1977, s.395-396.

<sup>372</sup> Atatürk, Söyley, C.I-II, Ankara, Çağdaş Yayınları, 1981, s.399; İsmet İnönü, Hatıralar, C.II, Ankara, Bilgi Yayınevi, 1987, s.88.

<sup>373</sup> İhsan Tayhani, Atatürk’ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi (1923-1950), Ankara, THK, 2001, s.114-116.

şirketlerin devletleştirilmesi, kambiyo sisteminin kurularak paraya hakim olunması ve gümrüklerde tam hakimiyet sağlanması hedeflenmiştir<sup>374</sup>.

Bu hedeflere ulaşmak için çalışmalara, konferansın ara döneminde başlanmıştı. 17 Şubat 1923'te İzmir'de toplanan Birinci İktisat Kongresinde, bir araya gelen çiftçi, tüccar ve sanayiciler ile gelişim planları yapılması amaçlanmıştır<sup>375</sup>.

Atatürk, kongreyi açış konuşmasında söylediği, “...*Bir ulusun doğrudan doğruya yaşantısı ile ilgili olan, o ulusun ekonomik durumudur...*” sözleri ile ekonominin önemini vurgulamıştır<sup>376</sup>.

İktisat Bakanı M.Esat Bozkurt, uygulayacakları ekonomik programın bilinen sistemlerin hiçbirinin kopyası olmayacağını, karma ekonomik sistemin benimseneceğini bildirmiştir. On altı gün süren kongrede, meslek örgütleri ve kredi kurumlarının kurulması, üretimin artırılarak dış ticaret dengesinin sağlanması öncelikli hedefler olarak belirlenmiştir<sup>377</sup>.

Birinci iktisat kongresinden, Dünya Ekonomik Bunalımının yaşandığı 1929 yılına kadar olan dönem, Türk ekonomisi için “geçiş dönemi” olmuştur. Bu dönemdeki en önemli girişim 3 Mart 1924'te çıkarılan ‘Demir Yolu’ yasası ile mevcut yolların devletleştirilmesi ve 2300 kilometre yeni yol yapılmasıdır. Devlet yatırımlarına ve özel sektöre kaynak sağlamak için 1924'te İş Bankası, 1925'te Sanayi ve Maden Bankası kurulmuş, 1927'de Teşvik-i Sanayi kanunu çıkarılmıştır. Sağlanan olanaklara rağmen, özel sektörün bu dönemde önemli bir girişimi olmamıştır<sup>378</sup>.

Ekonomik hedeflerine tam olarak ulaşamayan Türkiye, 1929 Dünya Ekonomik Bunalımından sonra yeni arayışlara girmiştir. Planlı ekonomik büyüme için uzun süren hazırlıklar yapılmış, 1933'te tamamlanan “Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı” 17 Nisan 1934'te yürürlüğe konmuştur<sup>379</sup>.

---

<sup>374</sup> Avcioğlu, s.403.

<sup>375</sup> Afetinan, A., *Atatürk Hakkında Hatıralar ve Belgeler*, Ankara, 1959, s.104.

<sup>376</sup> a.g.e., s.108.

<sup>377</sup> Şerafettin Turan, *Türk Devrim Tarihi*, C.III, Ankara, Bilgi Yayınları, 1995, s.256.

<sup>378</sup> Şevket Süreyya Aydemir, *Tek Adam*, C.III., İstanbul, Remzi Kitabevi, 1975, s.380.

<sup>379</sup> Ergüder Gediz, “Türk Havaçılık Sanayiinin Tarihçesi,” *Uçantürk*, No.313(1 Haziran 1988), s.29-32.



Birinci Beş Yıllık Sanayi ve Kalkınma Planında; Dokuma, maden, kağıt, seramik ve kimya sanayii dallarında fabrikalar kurulması hedeflenmişti. Bu kapsamda Kayseri ve Bakırköy bez fabrikaları 1934'te, Isparta Gülyâğı ve Paşabahçe şişe-cam fabrikaları 1935'te, İzmit kağıt fabrikası 1936'da, Ereğli ve Nazilli bez fabrikaları 1937'de, Gemlik suni ipek ve Bursa Merinos fabrikaları 1938'de Karabük demir-çelik tesisleri 1939'da işletmeye açılmıştır. 1929-1939 arasında, dünya sanayi üretimi yüzde on dokuz artarken, Türkiye'de artış yüzde doksan altı olmuştur<sup>380</sup>.

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planında sağlanan başarı hükümeti, İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı hazırlama konusunda cesaretlendirmiştir. Ankara'da 20-24 Ocak 1936 tarihleri arasında toplanan "Sanayi Kongresi"nde uzmanlar tarafından bir rapor hazırlanmış, Celal Bayar'ın başında bulunduğu İktisat Bakanlığı raporu projelendirerek Başbakanlığa sunmuştur. Bakanlar Kurulunun 16 Eylül 1938 tarihli toplantısında onaylanan İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı ile;

1. Madencilik
2. Maden kömürü ocakları
3. Elektrik Santralleri
4. Ev eşyaları ve ticareti
5. Toprak
6. Gıda maddeleri
7. Kimya
8. Denizcilik

Sanayii dallarında 200 milyon liralık bir yatırımla, yüzden fazla fabrikanın kurulması amaçlanmıştır<sup>381</sup>.

Atatürk'ün ölümü ve İkinci Dünya Savaşı dengeleri değiştirmiş, planlanan yatırımlar yapılamamıştır. Değişen siyasi yapı nedeniyle 1960'lara kadar planlı kalkınma projeleri üretilenmemiştir<sup>382</sup>.

---

<sup>380</sup> Tayhani, s.148.

<sup>381</sup> Yahya S.Tezel, Cumhuriyet Dönemi İktisadi Tarihi, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, s.309-310.

<sup>382</sup> Tayhani, s.151.

## B. Devlet Yatırımları

### 1. Kayseri Uçak Fabrikası

Türkiye’de sanayileşme çalışmaları, İktisat Bakanlığının sorumluluğunda yürütülmüş, savunma sanayii projeleri özellikleri gereği, Genelkurmay Başkanlığı ile koordine edilmiştir. Uzun yıllar süren savaşlarda, yurt içinde silah üretilmemesinin yarattığı sıkıntıları değerlendiren hükümet, diğer sanayi yatırımlarının yanı sıra savunma sanayiine yönelmek istemiştir. Cumhuriyetin ilk yılındaki 100-105 milyon liralık genel bütçede savunma sanayiine pay ayırlanamamıştır<sup>383</sup>.

Bütçe gelirlerinin zaman içinde artması ve Atatürk’ün direktifleri üzerine Hükümet, 1925 yılında havacılık sanayiinin temelini atmak için uçak fabrikası kurma kararını almıştır. Sadece ülke imkanları ile girişim yapılamayacağı için ortaklık kurulacak yabancı firma aranmıştır<sup>384</sup>.

Versay Antlaşması gereği Almanya’da faaliyetlerinin durdurmak zorunda kalan Junkers uçak firması, başka ülkelerde fabrika açma girişimlerinde bulunmuş, bu kapsamda Türkiye’ye de teklif getirmiştir. Alman Profesör Junkers’in başında bulunduğu firmanın Avrupa’nın en kaliteli uçaklarını ürettiği olması firmaya duyulan güveni arttırmış, firma ile görüşmelere başlanmıştır<sup>385</sup>.

Havacılık teknolojisinin hızla ilerlemesi, kullanılan malzemelerin çabuk yıpranması nedeniyle Hava Kuvvetlerinde bulunan uçakların ekonomik ömürleri yaklaşık dört yıldır. Genelkurmay Başkanlığı, ülke savunması için bin uçağa ihtiyacı olduğunu hesaplamıştı. Dört yıl boyunca, yılda 250 uçak alarak bu rakama ulaşılacaktı. Ekonomik ömürlerinin dolması nedeniyle her yıl uçakların dörtte biri hurdaya ayrıldığı için düzenli olarak yılda 250 uçak alınması gerekiyordu. Bir uçak ortalama 100 bin lira olduğu için bütçeden büyük paralar ayrılması gerekiyordu. Milli Savunma Bakanı Kütahya Milletvekili Recep Bey, 22 Nisan 1925’te meclisin gizli oturumunda yaptığı konuşmada, uçak fabrikasına duyulan ihtiyacı milletvekillerine aktarmıştır<sup>386</sup>.

---

<sup>383</sup> Tayhani, s.219-220.

<sup>384</sup> Gediz, s.29-32.

<sup>385</sup> Vecihi Hürkuş, Havacılığımız, Ankara, Doğu Matbaacılık, 1996, s.5.

<sup>386</sup> TBMM Gizli Celse Zabıtları, C.IV, s.546.

TBMM'den çıkarılan üç milyon liralık taahhüt yasası ile mali kaynak yaratılmış, görüşmelerin tamamlanması üzerine 7 Eylül 1925'te Junkers firması ile uçak, motor ve otomobil üretecek komple bir fabrika kurulması konusunda anlaşma yapılmıştır<sup>387</sup>.

Anlaşma çerçevesinde, Kayseri'de Junkers uçaklarının büyük çaplı bakımlarının yapılıp, daha sonra uçak üretime geçilecek bir fabrika kurulacak, Eskişehir'de bakım - onarım için büyük bir tesis yapılacaktı. Fabrika üretime geçinceye kadar, tüm uçak parçaları Almanya'dan ithal edilecekti. Üretime geçtikten sonra gerekli alüminyum ve demir, ortak açılacak işletmelerle Türkiye'den sağlanacaktı<sup>388</sup>.

Demiryolunun ve elektriğin bulunmadığı, fakat coğrafi konumu nedeniyle emniyetli bir bölgede bulunan Kayseri'de, 3.360.000 lira sermaye ile kurulan Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) Kayseri uçak fabrikası, 6 Ekim 1926'da törenle hizmete açılmıştır. Fabrikada beş Alman mühendis, 120 Alman ve 240 Türk işçisi çalışmaya başlamıştır<sup>389</sup>.

İlk etapta 30 Junkers A-20 uçağının üretim, bakım ve onarımını planlanmıştır. Montaj üzerinde çalışmalar yapılırken, yaşadığı ekonomik kriz nedeniyle payına düşen parayı ödeyemeyen Junkers firması ile sorunlar yaşanmış, firma tüm hisselerini 3 Mayıs 1928'de Türk Hava Kurumu'na devretmiştir. Olumsuzluklara rağmen, hazırlıklar tamamlanarak, 6 Ekim 1928'de resmen üretime geçilmiştir. Fabrika ertesi yıl Hava Müfettişliği'nin emrine girmiştir<sup>390</sup>.

Planlama aşamasında yılda 250 uçak üretmesi düşünülen fabrikada, 1929'da revizyon yapılmasına rağmen, 1932 yılına kadar sadece on beş Junkers A-20 imal edilebilmiştir<sup>391</sup>.

ABD'li havacılık şirketleri, 1929 ekonomik buhranını atlattıktan sonra dünya havacılığında ağırlıklarını arttırmışlardır. Amerikan Curtis-Wright grubu Türkiye'ye uçak satmak için teklifte bulunmuş, 1932 yılında yapılan anlaşma ile Curtiss tipi av

---

<sup>387</sup> "Türkiye'de Havacılık Sanayinin Tarihçesi," *Hava Dergisi*, No.229(Mart 1969), 54-57.

<sup>388</sup> Tayhani, s.217-218.

<sup>389</sup> Kaymaklı, s.354.

<sup>390</sup> Kline, s.155.

<sup>391</sup> Gediz, s.29-32.

ve Fledling tipi eğitim uçakları alınmıştır. Alınan uçakların montajı Kayseri’de yapılmış, iki yıllık sürede otuz üç Curtiss ve sekiz Fledling uçağı imal edilmiştir. Üretilen eğitim uçaklarından birini Atatürk, İran Şahına hediye etmiştir<sup>392</sup>.

Fabrika, 1933 yılında tamamen Milli Savunma Bakanlığı’na devredilmiş ve yeniden açılış töreni yapılmıştır<sup>393</sup>.

Türk Hava Kurumu için 1935 yılında, 50 adet planör üreten fabrika, üretime geçtikten sonra yaklaşık on yılda, beş ayrı tipte 134 uçak üretmiştir<sup>394</sup>.

Kayseri Uçak Fabrikasında, motor hariç uçağın tüm bölümlerini yapabilecek bir seviyeye ulaşılmıştır. Karabük Demir-Çelik Fabrikasının 1937 yılında faaliyete geçmesinden sonra yurt içinde motor üretimi için çalışmalar yapılmış, Kırıkkale’de kurulacak bir fabrikada uçak motoru imal edilmesi planlanmıştır. İkinci Beş Yıllık Sanayi planındaki bir çok proje gibi bu proje de maddi imkansızlıklar ve siyasi tercihler nedeniyle ertelenmiştir<sup>395</sup>.

## 2. Eskişehir Uçak Fabrikası

Alman Junkers firması ile yapılan anlaşma gereği Eskişehir’de kurulan Bakım ve Onarım Merkezi, 1926 yılında hizmete açılmıştır. Hava Kuvvetleri uçaklarının kapsamlı bakımlarının yapıldığı fabrikada yeni uçak üretim denemeleri de yapılmıştır<sup>396</sup>.

TOMTAŞ’ın lağvedilmesi üzerine fabrika, 1928’de Hava Müfettişliği’ne devredilmiştir<sup>397</sup>.

Türk Hava Kurumu’nun eğitim için Fransa’ya yurtdışına gönderdiği mühendislerden biri olan Selahaddin Reşit (ALAN), 1930’da Türkiye’ye dönmüş ve Eskişehir Uçak Fabrikasında çalışmaya başlamıştır. Selahattin Reşit’in tasarımını yaptığı ‘Milli Müdafaa Vekalet-1 (MMV-1)’ adındaki keşif ve eğitim uçağının prototipi 1932’de tamamlanmıştır. Hızı saatte 200 kilometre ve havada kalma süresi

<sup>392</sup> Tayhani, s.224; Cumhuriyet Gazetesi, 19 Kanunisanı 1932.

<sup>393</sup> “Türkiye’de Havacılık Sanayinin Tarihçesi,” s.54-57; Gediz, s.29-32.

<sup>394</sup> İlyas Yılmaz, “Havacılık” Yenigün, No.26(2 Eylül 1939), s.28-29.

<sup>395</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 5 Mart 1937.

<sup>396</sup> Kaymaklı, s.353.

<sup>397</sup> Tayhani, s.228.

2,5 saat olan uçağın bazı parçaları Kayseri Uçak Fabrikası'nda imal edilmiş, motoru ve pervanesi ise Amerika'dan alınmıştır<sup>398</sup>.

Türk yapımı savaş uçağı ilk uçuşunu Mayıs 1934'te gerçekleştirmiştir. Türkiye'de büyük coşku yaratan gelişmeye rağmen, yeterli destek verilmediği için uçağın seri üretimine geçilememiştir<sup>399</sup>.

Atatürk'ün direktifi ile fabrikada çalışmaya başlayan Kurtuluş Savaşı pilotlarından Vecihi HÜRKUŞ'un 1935'te projesini çizdiği Vecihi-14 uçağının prototipinin üretiminde de benzer sorunlar yaşanmış ve başarı sağlanamamıştır. Vecihi'nin çalışmalarına ilişkin değerlendirmesi şöyledir<sup>400</sup>:

*“Atılım niteliğindeki çalışmalarımız çok iyi yürüyordu. Büyük Atatürk'ün aramızdan ayrıldığı tarihe kadar Türkkuşu'nun giderek artmakta olan etkinlikleri ve sonuçları havacılığımızın güvencesi olma durumundaydı. Ama o tarihten sonraki yönetim anlayışları bu uyumu bozdu, verim kısırlaştı ve içtenlikli atılımın sürdürülmesi olanaksızlaştı.”*

Fabrikalarda üretilen uçakların maliyetinin %38'ini işçilik, %52'sini proje ve diğer giderler oluşturmaktaydı. Bütün aksam, hammadde ve motor dışarıdan gelse bile bir uçağın yurt içinde yapılması, harcanan paranın %93'ünün yurt içinde kalması demekti<sup>401</sup>.

Her yönden sağlayacağı yararlar rağmen siyasi tercihler ve yönetsel başarısızlıklar nedeniyle uçak fabrikalarına gerekli destek sağlanamamıştır. Üretim düzeyleri yükseltilememiş, yerli projelere kaynak sağlanamamıştır. Eskişehir fabrikası bakım merkezi olmaktan öteye gidememiştir<sup>402</sup>.

## C. Sivil Girişimler

### 1. Vecihi Hürkuş

Birinci Dünya Savaşında ve Kurtuluş Savaşında büyük yararlılıklar gösteren Astsubay Pilot Vecihi(Hürkuş), 'Vecihi K-6' adını verdiği ilk uçağının projesini 1918'de çizmiştir. Osmanlı Genelkurmayının ilgi göstermemesi üzerine projesini

<sup>398</sup> Havacılık ve Spor, No.90(25 Teşrinievvel 1932).

<sup>399</sup> Havacılık ve Spor, No.119(15 Mayıs 1934).

<sup>400</sup> Hürkuş, s.10.

<sup>401</sup> Verel, C.II, s.420.

<sup>402</sup> Tayhani, s.229.

hayata geçirememiştir. Cumhuriyet'in ilanından sonra, İzmir'deki uçuş birliğinde göreve başlayan Vecihi, küçük bir atölyede imal etmeyi başardığı 'Vecihi K-6' uçağı ile 28 Ocak 1925'te başarılı bir deneme uçuşu yapmıştır<sup>403</sup>.

Başarısı, Milli Havacılık Sanayii için önemli bir adım olarak değerlendirilip takdir edilmek yerine Vecihi'ye, teknik denemesi yapılmamış aletle başkalarının hayatını tehlikeye atmak suçundan on beş gün ev hapsi cezası verilmiştir. Vecihi, cezayı haksız bularak Hava Kuvvetlerinden istifa etmiştir<sup>404</sup>.

Eskişehir'de açılan Uçak Fabrikasında uçak tasarımı çalışmalarını sürdürmüş, imkanların yetersizliği nedeniyle başarı sağlayamamıştır. İstanbul'da bir atölye kurmuş, VECİHİ-14 adını verdiği ikinci uçağını 18 Eylül 1930'da yapmıştır. Basın mensuplarının önünde on beş dakika gösteri uçuşu yaptıktan sonra 30 Eylül'de uçarak Ankara'ya gitmiştir<sup>405</sup>.

Vecihi'nin, uçağını imal ederken gerekli mercilere bilgi vermemesi ve muayene ettirmeden uçarak Ankara'ya getirmesi, "Seyrü Sefer-i Havai Kararnamesi" hükümlerine aykırı görülmüş, test ekibi bulunmaması bahane edilerek uçağa, seyrüsefer vesikası(Uçuş İzni) verilmemiştir. Milli Savunma Bakanlığına bağlı Hava İşleri Genel Müdürlüğünden 14 Ekim'de Vecihi'ye gönderilen yazıda gerekçe şu şekilde açıklanmıştır:

*"Vecihi XIV tipi tayyare, her ne kadar tecrübe uçuşlarında ve takiben İstanbul'dan kalkarak Ankara'ya kadar hava yoluyla yaptığı uçuşlarla uçuş kabiliyetinin yerinde olduğu anlaşılmış ise de, tayyarenin aerodinamik vasıflarını tespit edecek elimizde hiçbir vasıta bulunmadığından fennen muayenesine imkan görülmemiş ve bu suretle icap eden seyrüsefer vesikası verilmemiştir."*

Vecihi uçağını sökerek trenle İstanbul'a oradan da Prag'a götürmüş ve Çek Hükümetinin havacılık dairesinden görevlendirilen teknik komisyona uçağı inceletmiştir. Komisyon Vecihi'nin uçağının uluslar arası havacılık kurallarına uygun iyi bir spor ve eğitim uçağı olduğuna karar vermiştir. Vecihi buradan aldığı diploma ile uçarak İstanbul'a gelmiştir<sup>406</sup>.

---

<sup>403</sup> Hürkuş, s.4.

<sup>404</sup> Kline, s.145.

<sup>405</sup> a.g.e., s.166.

<sup>406</sup> Gediz, s.29-32; "Türkiye'de Havacılık Sanayinin Tarihçesi," s.54-57.

Genelkurmay Başkanlığının onay vermesi üzerine, 27 Eylül 1932'de Türkiye'nin ilk sivil uçuş okulunu (Vecihi Sivil Uçak Okulu), Kadıköy'de açmıştır. Okul binası olarak Kızıltoprak Bucak Müdürlüğünün yanında kiraladığı, dört katlı binayı kullanmıştır. Uçak hangarının bulunduğu Kurbağalıdere'de demir ve marangoz atölyesi kurulmuştur. 1000 lira karşılığında uçuş eğitimi verilen okula, ikisi kız, on ikisi erkek olmak üzere, on dört öğrenci katılmıştır. Erkek öğrencilerden beşi ücretsiz olarak eğitim görmüş, karşılığında demir ve marangoz atölyelerinde çalışmışlardır<sup>407</sup>.

Okulu açtığı anda elinde kendi yapısı, V-14 ve V-15 tipi iki uçağı olmasına karşın faaliyette kaldığı iki yılda altı uçak daha yapmayı başarmıştır. Uçakların yalnızca motorları dışarıdan alınmış, diğer bütün aksam atölyelerde yapılmıştır. Hava Kuvvetleri Komutanlığı Vecihi'ye, kadro dışı bırakılmış iki Goudron-27 uçağını vermiştir. Yeterli sayıda öğrencinin bulunamaması ve devlet desteğinin sağlanamaması nedeniyle maddi yetersizlikler yüzünden 1934 yılı sonlarına doğru okul kapanmıştır<sup>408</sup>.

## 2. Nuri Demirağ

Başarılı bir müteahhit, zamanına göre varlıklı bir işadamı olan Nuri Bey'e demiryolu ve fabrika inşaatlarında gösterdiği başarıdan dolayı Atatürk tarafından 'Demirağ' soyadı verilmişti. 1930'lu yıllarda Türkiye'de gerçekleştirilen hızlı sanayileşme hamlelerinden etkilenen Nuri Bey, savunma sanayiindeki yatırımları yetersiz görerek 1936'da havacılık sektörüne girmeye karar vermiştir<sup>409</sup>.

İstanbul-Beşiktaş'ta dizayn ve prototip çalışmaları yapacak büyük bir atölye ile Sivas-Divriği'de seri imalat yapacak bir uçak fabrikası kurmayı planlayan Demirağ, 1937 yılında Selahattin Alan'ın ve Alman uzmanların yardımıyla Beşiktaş-Hayrettin İskelesi'nde Etüt Atölyesi'ni kurmuştur. Atölye zamanla genişleyerek fabrika haline gelmiştir<sup>410</sup>.

---

<sup>407</sup> Arıt, Havalarıda İlk Türk Kadınları, s.21.

<sup>408</sup> Arıt, Havalarıda İlk Türk Kadınları, s.22-24.

<sup>409</sup> Tayhani, s.230.

<sup>410</sup> a.g.e., s.230-231.

Türk Hava Kurumu, Beşiktaş'taki fabrikaya ilk olarak altmış beş planör, sonrasında on başlangıç eğitim uçağı sipariş etmiştir. Planörler, 1937-1938 yıllarında tamamlanarak teslim edilmiştir<sup>411</sup>.

Eğitim uçağı üretmek için, Alan'ın MMV-1 uçağını geliştirme çalışmalarına başlanmış ve NuD-36 uçağını imal etmiştir. Yirmi dört adet imal edilen uçağı Türkkuşu Uçuş Okuluna satmayı planlayan Kurumun uzlaşmaz tutumu nedeniyle satış gerçekleşmemiştir. Geliştirilen uçağı tanıtmak için yurt gezisine çıkan Selahattin Alan'ın İnönü Meydanına inişte geçirdiğı kaza sonucu şehit olması, ikinci büyük darbe olmuştur.<sup>412</sup>

Türk Hava Kurumu, sipariş ettiği on adet uçağın prototipe uygun olmadığını, akrobasi kabiliyetlerinin bulunmadığını ve zamanında teslimat yapılmadığını, gerekçe göstererek 1939'da sözleşmeyi feshetmiştir. THK'ya açtığı davada bilirkişinin olumlu rapor vermesine rağmen mahkemenin THK'nın lehinde karar vermesi Demirağ'ın havacılık konusundaki faaliyetlerine büyük ölçüde sekte vurmuştur<sup>413</sup>.

Divriği'de 1941 yılında Gök Uçuş Okulu'nu kurmuş, okulu; Etüt Atölyesi, montaj atölyesi, dökümhane, motor ve pervane imalathanesi, malzeme muayene ve teknik laboratuvarları olan uçak imalat fabrikası haline getirmiştir. Yeşilköy'de, şimdi Atatürk Hava Limanı olarak kullanılan arazide, uçuş sahası tamir atölyesi ve hangarlar yaptırmış, 17 Ağustos 1941'de törenle hizmete açmıştır<sup>414</sup>.

Alman uzmanların yardımıyla NuD-38 adındaki çift motorlu ve madeni gövdeli, altı kişilik yolcu uçağının dizaynına başlanmış, prototip 1944 yılında imal edilmiştir. Yabancı firmalara uçak siparişi verme konusunda birbiriyle yarışan Türk Havayolları ve Türk Hava Kurumunun imal edilen uçağı ilgi göstermemesi ve politik durumdan kaynaklanan olumsuzluklar Demirağ'ı zorlamış, Yeşilköy'deki tesislerinin devletçe istimlak edilmesi son darbeyi indirmiştir. Coşkuyla girdiğı

---

<sup>411</sup> Kaymaklı, s.353-356.

<sup>412</sup> a.g.e., s.354-355.

<sup>413</sup> Tayhani, s.230-231.

<sup>414</sup> "Türkiye'de Havacılık Sanayinin Tarihçesi," s.54-57.



havacılık sanayiinde, devlet kurumlarından destek göremeyen Nuri Demirağ, 1943'te fabrikasını kapatmış, uçaklar dahil elinde kalan malzemeyi hurdacıya satmıştır<sup>415</sup>.

---

<sup>415</sup>Tayhani, s.230-232.

## SONUÇ

Sanayi Devrimini gerçekleştirmiş, güçlü ekonomileri olan gelişmiş batılı devletler, başlangıcından itibaren havacılık sektörüne gereken önemi vermişlerdir. Devlet girişimlerinin yanı sıra özel sektör yatırımlarını da desteklemişler, sivil ve askeri havacılık alanında büyük gelişmeler sağlamışlardır.

Osmanlı Devleti, Sanayi Devrimini gerçekleştirememiş olmasının yanında yaşadığı, ekonomik, siyasi ve askeri sorunlar nedeniyle, diğer sanayi dallarında olduğu gibi havacılıkta da gereken adımları atamamıştır. Askeri havacılık teşkilatını kurma girişimlerine batılı ülkelerle aynı zamanda başlamasına rağmen, ekonomik ve sınai tabana sahip olmadığı için zorluklarla ilerlemiştir. Batılı ülkeler yüzlerce uçağa sahipken, uçak üretemeyen Osmanlı, halktan topladığı yardımlarla birkaç uçak alabilmiştir.

Havacılık sanayiinde dışa bağımlı olmanın acısını, birbiri ardına yaşadığı, Trablusgarp ve Balkan Savaşlarında çeken Osmanlı, Birinci Dünya Savaşına birlikte girdiği Almanya'nın desteği ile kısa süreli bir gelişme devresi yaşamış, savaştan yenilgi ile çıkınca elde yine bir şey kalmamıştır.

Türk Havacıları, bu savaşlarda imkanlar dahilinde başarılı görevler yapmış, özellikle Birinci Dünya Savaşında Almanlardan çok şeyler öğrenmişlerdir. Kazandıkları tecrübe ile Kurtuluş Savaşında karşılaştıkları zorlukları aşmışlar, kırık dökük uçaklarla başarılı uçuşlar yapmışlardır. Kritik keşif uçuşlarında elde edilen bilgiler, muharebelerin gidişatını etkilemiştir.

Trablusgarp, Balkan ve Birinci Dünya Savaşlarında komutanlık yapan, yürüttüğü Kurtuluş Mücadelesinde ön saflarda yer alan Atatürk, hava kuvvetlerinin savaşta oynadığı rolü ve havacılığın önemini çok iyi kavramıştır.

Cumhuriyetin ilanından sonra kurduğu Türk Hava Kurumu ile halka havacılığı sevdirmeyi, halktan sağlanacak destekle güçlü bir hava kuvveti oluşturmayı amaçlamış, bu düşüncesinde oldukça başarılı olmuştur.

Türk Hava Kurumu sayesinde halktan toplanan yardımlar, uçak alımı, personel yetiştirilmesi ve havacılık sanayiine yapılan yatırımlarda kullanılmıştır. Uçak mühendisleri ve makinistleri yetiştirilmiş, kalifiye personel ihtiyacı

giderilmiştir. Türkkuşu'nda kadın-erkek Türk gençleri havacılık eğitimi almaya başlamış, gelişmiş ülkelerdeki kadar olmasa da çok sayıda sivil havacı yetiştirilmiştir.

Sivil havayolu ulaşımı konusunda, geç de olsa girişim yapılarak Devlet Hava Yolları İşletmesi kurulmuştur. Yolcu uçaklarının pahalı olması ve yüksek işletme giderleri nedeniyle, uzun yıllar sadece İstanbul-Ankara hattı işletilmiştir. Halkı teşvik etmek için bilet fiyatları düşük tutulsa da, gelir seviyesinin düşük olması nedeniyle yolcu miktarı arttırılamamıştır.

Bütçeden ayrılan pay ve halktan sağlanan yardımlarla Türk Hava Kuvvetleri sürekli büyümüş ve bölgesinin önemli bir gücü haline gelmiştir. Cesur ve başarılı pilotlar yetiştirilmesine rağmen, uçakların dışarıdan alınması, Türk Hava Kuvvetlerini de dışa bağımlı hale getirmiştir. Kısa zamanda ekonomik ömrünü tamamlayan uçakların yerine, büyük paralar verilerek hep yenileri alınmıştır.

Osmanlı'yı yıkılışa götüren nedenleri çok iyi tahlil eden, özellikle sanayileşme konusunda geri kalmışlığı bir türlü kabullenemeyen Atatürk, savunma sanayii projelerine ayrı bir önem vermiştir. Kayseri ve Eskişehir uçak fabrikalarının kurulmasında öncülük etmiştir.

Gösterilen iyi niyete rağmen Uçak fabrikalarının kuruluşunda, yönetsel hatalar yapılmıştır. Geçmiş parlak olmasına rağmen mali krizdeki Junkers firması ile yapılan ortaklık uzun süreli olamamış, Tam üretime geçmeden sözleşmenin iptal edilmesi, emekleme safhasındaki Türk Havacılık Sanayiine darbe indirmiştir. Kayseri fabrikası kurulurken, yılda 250 uçak üretimi gibi yüksek bir rakam hedeflenirken dört yılda on beş uçak üretilmesi, Eskişehir fabrikasının bakım merkezi olmaktan öteye gidememesi yönetimi karamsarlığa itmiştir.

En büyük uçak alıcısı yine devletin kendisi olmasına rağmen, yurtdışından çok sayıda uçak alımına devam edilmesi bu durumun başlıca sebebidir. Yeni doğan bir çocuğu emeklemeden koşamayacağı gibi, yeni kurulan havacılık sanayiinde zamana ihtiyacı olduğunu çok iyi bilen Atatürk, sonuna kadar yerli sanayinin destekçisi olmuştur.

Havacılık sanayiinin iki serbest girişimcisinden biri Kurtuluş Savaşı'nın başarılı pilotlarından Vecihi Hürkuş'tur. Kurduğu uçuş okulu ve uçak atölyesine

maddi destek sağlanması bir yana yaptığı uçağına uçuş lisansı verilmemesinin hiçbir mantıklı açıklaması yoktur. Uçuş okulunu kapattıktan sonra Atatürk'ün emriyle Eskişehir Uçak Fabrikasında çalışmaya başlayan Vecihi, O'nun ölümünden sonra yeterli destek bulamayarak, çalışmalarına devam edememiştir.

Vecihi'ye göre daha ciddi yatırım yapan İşadamı Nuri Demirağ, kurduğu fabrikalarda eğitim ve yolcu uçakları üretmesine rağmen, Türk Hava Kurumu'na sadece birkaç planör satabilmiştir. Türk Hava Kurumu ve Devlet Hava Yolları İşletmesi, yurtdışından çok sayıda uçak aldığı halde Demirağ'a uçak siparişi vermemişlerdir. Türk Hava Kurumu, imzaladığı uçak alımı sözleşmesini basit nedenlerle iptal etmesi, Yeşilköy'de kurduğu tesislerin istimlak edilmesi Demirağ'ı üzmüş ve faaliyetlerini durdurmuştur.

İki girişimciye yapılan davranışların, kötü niyet dışında bir açıklaması yoktur. Atatürk'ün ölümü ile Türk Havacılık Sanayii en büyük destekçisini yitirmiştir. İkinci Dünya Savaşının olumsuz şartları ve sonrasında Amerika'dan hibe adı altında gelen silah yardımları, tüm savunma sanayii dallarını olduğu gibi, havacılık sanayiini de olumsuz etkilemiş, Türkiye bir daha kendi uçağını üretememiştir.

## YARARLANILAN KAYNAKLAR

### I. ARŞİV:

TBMM Arşivi

Genelkurmay Başkanlığı ATASE Arşivi

Türk Hava Kuvvetleri Arşivi

### II. KİTAP:

Adıgüzel, M.Bahattin, Türk Havacılığında İz Bırakanlar, Ankara, THK Yayınları, 2001.

Afetinan, A., Atatürk Hakkında Hatıralar ve Belgeler, Ankara, 1959.

Arıt, Fikret, Adlarını Göklere Yazdırdılar, İstanbul, Baha Matbaası, 1964.

Arıt, Fikret, Havalarda İlk Türk Kadınları, İstanbul, Baha Matbaası, 1967.

Armaoğlu, Fahir, 19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914), Ankara, TTK Basımevi, 1997.

Armaoğlu, Fahir, Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri(Açıklamalı), Ankara, TTK Basımevi, 1991.

Armaoğlu, Fahir, 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (Cilt 1-2, 1914-1995), 13. B., İstanbul, Alkım Yayınevi, 1995.

Ataöv, Türkkaya, Bilimsel Araştırma El Kitabı, Ankara, Hassoy Matbaası, 1989.

Atatürk, Söylev, C.I-II, Ankara, Çağdaş Yayınları, 1981.

Atatürkçülük (Birinci Kitap) Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri, İstanbul, Milli Eğitim Basımevi, 1984.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, Ankara, TTK, 1997.

Avcıoğlu, Doğan, Milli Kurtuluş Tarihi, C.I, İstanbul, Tekin Yayınları, 1977.

Aydemir, Şevket Süreyya, Tek Adam, C.III., İstanbul, Remzi Kitabevi, 1975.

Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekatı, Ankara, Genkur Atase Yayınları, 1980.

Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, Ankara, Genkur Basımevi, 1999.

Hürkuş, Vecihi, Havacılığımız, Ankara, Doğu Matbaacılık, 1996,

Kafkas Cephesi, 2nci Ordu Harekatı 1916-1918, Ankara, Genkur Atase Yayınları, 1978.

Kansu, Yavuz ve Şenöz, Sermet, Havacılık Tarihinde Türkler-I, Ankara, Hv.Kuv.Basımevi, 1971.

Kaymaklı, Hulusi, Havacılık Tarihinde Türkler-II, Ankara, Kültür Ofset, 1997.

Kline, Stuart, Türk Havacılık Kronolojisi, İstanbul, Havaş, 2002.

Kural, Fethi, Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913), Ankara, Hv.Bas.Neş. Md.lüğü, 1974.

Kurtcephe, İsrail, Türk-İtalyan İlişkileri (1911-1916), Ankara, Genkur Atase Yayınları, 1995.

Sarp, İrfan, Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları, Ankara, Hv.Bas.Neş.Md.lüğü, 1986.

Tanman, Sıtkı ve Keyüsk, Mazlum, Türk Havacılık Tarihi I.Kitap(1912-1914), Eskişehir, Hv.Bas. Neş. Md.lüğü, 1950.

Tanman, Sıtkı ve Keyüsk, Mazlum, Türk Havacılık Tarihi II.Kitap(1914-1916), Eskişehir, Hv.Bas. Neş. Md.lüğü, 1950.

Tayhani, İhsan, Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi (1923-1950), Ankara, THK yayınları, 2001.

Tezel, Yahya S., Cumhuriyet Dönemi İktisadi Tarihi, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.

Timur, Taner, Türk Devrimi ve Sonrası, Ankara, İmge, 1994.

Turan, Şerafettin, Atatürk'ün Düşünce Yapısını Etkileyen Olaylar, Düşünürler, Kitaplar, 3. B., Ankara, TTK, 1999.

Turan, Şerafettin, Türk Devrim Tarihi, C.III, Ankara, Bilgi Yayınları, 1995.

Türk Havacılık Tarihi (1917-1918), Eskişehir, Hv.Bas. Neş. Md.lüğü, 1950.

Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, Ankara, Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Yayını, 1964.

Verel, Oktay, İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir, İstanbul, THK, 1985.

Yavuz, Ünsal, Atatürk, İmparatorluktan Milli Devlete, Ankara, TTK, 1999.

### **III. GAZETE VE DERGİ:**

Cumhuriyet (1928-1938)

Akşam (1928-1938)

Milliyet (1928-1938)

Köylünün Gazetesi(THK Yayını 1929-1934)

Havacılık ve Spor

Uçantürk

Hava Kuvvetleri Dergisi

### **IV. MAKALE:**

Ake, Bilal Bumin, “Gençlik Yıllarında Atatürk, Havacılık ve Gençlik,” Uçantürk, No.299(Temmuz 1985).

“Atatürk ve Havacılık,” Hava Kuvvetleri Dergisi, No.301(Kasım 1988).

Bilginsoy, Ahmet, “İstiklal Harbinde Türk Havacılığı,” Silahlı Kuvvetler Dergisi, No.242(Haziran 1972).

“Birinci Dünya Savaşında Kıbrıs’ta Hava Faaliyetleri,” Hava Kuvvetleri Dergisi, No.344(Haziran 2003).

Bora, Cemal, “Türk Hava Kuvvetleri Hakkında Yayınlanan İlk Makale 1912,” Hava Kuvvetleri Dergisi, No.26(Eylül 1977).

“Cumhuriyet Döneminin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşu,” Hava Kuvvetleri Dergisi, No.343(Şubat 2003).

Çağlar, Behçet Kemal, “Türkiye’nin Adı Artık Uçan Memleket Olacak,” Havacılık ve Spor, No.168(Haziran 1936).

“Çanakkale Savaşı’nda Türk Hava Harekatı,” Hava Kuvvetleri Dergisi, No.343, (Şubat 2003).

Daver, Abidin, “Uçar Millet Olmak İçin Esaslı Adım,” Havacılık ve Spor, No.340(Şubat 1944).

Dilaver, Erdal, "Atatürk'ün Havacılık Hakkındaki Düşünceleri ve Yorumları," Hava Kuvvetleri Dergisi, No.280(Aralık 1981).

Ergökmen, Şakir Hazım, "Atatürk'ü andıkça Hızı Artan Bir Gençlik," Havacılık ve Spor, No.222(Ağustos 1938).

Ergökmen, Şakir Hazım, "Havacılık" Beden Terbiyesi ve Spor, No.2(Şubat 1939).

Ersoy, Ergin, "Kurtuluş Savaşı'na Türk Hava Kuvvetlerinin Katkıları," Hava Kuvvetleri Dergisi, No.341(Haziran 2002).

Ersoy, Engin, "Atatürk'ün Havacılığa Verdiği Önem," Hava Kuvvetleri Dergisi, No.342(Haziran 2002).

"Eski ve Yeni Havacılarımızın Havacılık Hatıraları," Hava Dergisi, No.208(Aralık 1962).

Gediz, Ergüder, "Türk Havacılık Sanayiinin Tarihçesi," Uçantürk, No.313(1 Haziran 1988).

Hakkı, Mustafa, "Donanmada Havacılık" Deniz Mecmuası, No.316(Ocak 1930).

"Havacılık Çağını Açan Wright Kardeşler" Havacılık Yıllığı, 1956.

"Havacılıkta İlk Adımlar(1908-1911)," Hava Kuvvetleri Dergisi, No.338(Haziran 2001).

"Havacılıkta Rekorlar," Havacılık Yıllığı, 1956.

"Havacılık Tarihinde Türkler ve Türk Hava Kuvvetlerinin Dünü Bugünü Yarını," Hava Kuvvetleri Dergisi, No.255(Temmuz 1975).

"İstiklal Savaşında Türk Havacılığı," Hava Mecmuası, No.186(25 Mayıs 1957).

Köksel, Burhan, "Paraşüt Tarihçesi, Türk Havacılığında İlk Paraşütle Atlama Olayları," Uçantürk, No.268(Ekim 1977).

Kızıl, Akif, "Atatürk'ün Milli Havacılığımız ve Hava Gücümüz İle İlgili Görüşleri," Hava Kuvvetleri Dergisi, No.280(Aralık 1981).

Nadi, Yunus, "Kutlu Bir Kurum: Türkkuşu," Havacılık ve Spor, No.142(15 Mayıs 1935).

Özdemir, Yaşar, "İlk Kez Düşman Uçağı Düşüren İki Havacımız Hakkında Tasvir-i Efkâr'da Çıkan İki Yazı," Hava Kuvvetleri Dergisi, No.273(Mart 1980).



Özdemir, Yaşar, “Hava Şehitleri Gününün Tarihçesi,” Hava Dergisi, No.258(Haziran 1976).

Paksoy, İrfan, “Atatürk’ün Havacılık, Hava Kuvvetleri ve Hava Stratejisi İle İlgili Görüşleri,” Hava Kuvvetleri Dergisi, No.319(Ekim 1994).

Soydan, İhsan, “Havacılık Tarihimizin Altın Yapraklarına Adlarını Yazdıran Üç Kahraman: Fethi-Sadık ve Nuri,” Uçantürk, C.VII, No.74(Mayıs 1960).

Sözeri, Emin Nihat “Türk Tayyareciliği,” Hava Dergisi, No.201(Mart 1961).

“Türkiye’de Havacılık Sanayinin Tarihçesi,” Hava Dergisi, No.229(Mart 1969).

Türkmen, Faik, “Türk Havacılık Tarihinde Kartal Sembolü,” Türk Kültürü, C.VII, No.74(Aralık 1968).

Uçantürk, Fahrettin, “1930 Ağrı Harekatının Havacılık Bakımından Önemi,” Hava Kuvvetleri Dergisi, No.244(Mart 1972).

Uçarol, Rıfat, “Türk Havacılığını Güçlendirme Kampanyası İlk Defa 1912 Yılında Nasıl Başlamıştı,” Hava Kuvvetleri Dergisi, No.280(Aralık 1981).

Üçok, A.Zeki, “Atatürk ve Havacılık,” Hava Kuvvetleri Dergisi, No.280(Aralık 1981).

Yılmaz, İlyas, “Havacılık” Yenigün, No.26(2 Eylül 1939).

Zaif, Oktay, “Türk Havacılığının Kurtuluş Savaşına Etkisi,” V.Askerî Tarih Semineri(23-25 Ekim 1995) Bildirileri I, Ankara, 1997.