

T. C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ BİLİM DALI

TÜRK HAVA KUVVETLERİNİN TEŞKİLATLANMA TARİHİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Osman YALÇIN
2001141563

Tez Danışmanı
Prof. Dr. E. Semih YALÇIN

-144887-

Ankara - 2004

JÜRİ ÜYELERİNİN İMZA SAYFASI

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne

Osman TALGIN'a.....ait Türk Hava Kuvvetleri'nin
Teskilat Kurumu Tarih:..... adlı çalışma jürimiz tarafından

Anabilim/ ~~Anasanaat~~ dalında DOKTORA/SANATTA YETERLİLİK/YÜKSEK LİSANS
TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Başkan.....

Akademik Ünvanı, Adı Soyadı

Üye.....

Akademik Ünvanı, Adı Soyadı

Üye.....

Akademik Ünvanı, Adı Soyadı

İÇİNDEKİLER

Önsöz

Kısaltmalar

I

IV

VI

İÇİNDEKİLER

GİRİŞ

1

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRK HAVA KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI'NIN KURULUŞU

I-	1911-1914 Yılları Arasında Osmanlı Hava Kuvvetleri	5
A.	Osmanlı Devleti'nde Hava Kuvvetlerinin Kuruluş Çalışmasının Başlatılması	5
1)	1910 Yılı "Karıştıran Tatbikatı"nın Türk Havacılığının Kurulmasında Rolü	7
2)	1 Haziran 1911 Tarihinde Havacılık Komisyonunun Kurulması	8
3)	Yeşilköy Hava Okulunun Kuruluş Çalışmaları	10
a)	Tayyare Mektebi ve Tayyare Bölük Teşkilatı	13
b)	Tayyare Mektebi Destek Birimlerinin Kadroları	14
c)	Tayyare Mektebi Balon Müfrezesi Kadrosu	16
4)	Ordu-yı Hümayun Tayyarecilik Teşkilatı	17
B.	Mahmut Şevket Paşa'nın, Osmanlı Havacılığını Geliştirme Çabası	21
C.	1911 Türk – İtalyan Savaşında Türk Havacılığı	25
D.	Balkan Savaşı'ndan I. Dünya Savaşı'na Kadar Türk Havacılığı	30
1)	Osmanlı Devleti'nin İstanbul'da Uçak Fabrikası Kurma Projesi	42
2)	Osmanlı Ordusunun Islahı İçin Yapılan Çalışmalar	43
3)	Kuruluşundan I. Dünya Savaşı'na Kadar Osmanlı Havacılığının Değerlendirilmesi	44
II-	I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Hava Kuvvetleri	51
A.	I. Dünya Savaşı'na Girerken Devletlerin Durumu	51
B.	1914-1918 Yılları Arasında Teşkilat Alanında Yapılanma	55
C.	İstanbul Muhaberatı Havaiye Kumandanlığı Teşkili	84
D.	I. Dünya Savaşı'nda Cephelelerde Hava Faaliyetleri	86

İKİNCİ BÖLÜM

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞ'I SONUNDAN İSTİKLAL HARBI SONUNA KADAR
TÜRK HAVA KUVVETLERİ TEŞKİLATI (1918-1923)

I-	I. Dünya Savaşı Sonunda Osmanlı Hava Kuvvetleri	111
	22 Aralık 1918 Tarihinden Geçerli Osmanlı Hava Kuvvetleri Teşkilatı ve	
A.	Personel Durumu	116
B.	1919 Yılında Lağv Edilen Hava Birlikleri	117
C.	21 Şubat 1919 Tarihli Yeniden Yapılanma ve Konuşlanma Durumu	118
	1919 Yılında İstanbul Hava Bölüklerinin Durumu ve Yeşilköy İstasyonu'nun	
1)	İngilizler Tarafından İşgali	119
2)	Maltepe Hava İstasyonu ve Anadolu'ya Kaçış Planı	120
3)	Osmanlı Hava Kuvvetlerinin Lağv Edilmesi ve Sevr Antlaşması	123

II-	İstiklal Harbinde Türk Hava Kuvvetleri	125
A.	Anadolu 'da Havacılığın Yeniden Yapılanması	126
B.	Doğu Cephesinde Türk Hava Gücü	132
1)	15. Hava Bölüğü (Horasan Müfrezesi)	132
2)	Erzurum Uçak İstasyonu	133
3)	Doğu Cephesi Hava Gücünün Batı Cephesine Sevki	134
C.	Batı Cephesi Hava Gücü	135
1)	1. Hava Bölüğü	135
2)	2. Hava Bölüğü (Kartal Müfrezesi)	140
3)	Birleştirilmiş (Mürettep) Hava Bölüğü	142
D.	1921 Yılında Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatlanma Çalışmaları	144
1)	Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü	144
2)	1921 Yılı Personel Maaşları ve Bütçe Durumu	145
3)	I. İnönü Savaşı'nda Türk Hava Kuvvetleri	146
4)	II. İnönü Savaşı'nda Türk Hava Kuvvetleri	149
5)	Sakarya Savaşı'nda Türk Hava Kuvvetleri	150
6)	Rasadat Şubesi'nin Yeniden Yapılanması	154
E.	Büyük Taarruz Öncesi Türk Hava Kuvvetlerinin Güçlendirilmesi	155
1)	Büyük Taarruz'da Türk Hava Kuvvetleri	165
2)	Hava Birlik ve Kurumlarının İzmir'de Toplanması	181
3)	1922 Yılı Türk Hava Birliklerinin Teşkilatı	182
4)	Deniz Uçak Hava Bölüğü	187
5)	İstiklal Harbi'nin Hava Gücü Yönüyle Değerlendirilmesi	188

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİ TÜRK HAVA KUVVETLERİ

I-	Cumhuriyeti'in İlk Yıllarında Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatı	191
A.	1923 Yılı Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatı	193
B.	Hava Birliklerinin Tek Komuta Birliğine Alınması	200
C.	İlk Türk Uçak Fabrikasının Kurulması	205
D.	Hava Müsteşarlığı'nın Kuruluşu	206
E.	Hava Tabur Komutanlıklarının Kuruluşu	207
F.	Hava Alay Komutanlıklarının Kuruluşu	210
G.	Kayseri'de Uçak İmalatı ve Türk Müteşebbislerin Çalışmaları	214
H.	Hava Tugay ve Tümen Komutanlıklarının Kuruluşu	215
I.	Türkiye'nin Üniter Yapısının Güçlendirilmesinde ve Teknoloji Transferinde Hava Kuvvetlerinin Rolü	216
II-	Hava Kuvvetlerinin Ordu Seviyesinde Teşkilatlanması	223
A.	Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın Gelişme Dönemi	224
B.	Eğitim Kurumlarının Yeniden Yapılanması	227
1)	Hava Teknik Okullar Komutanlığı'nın Yapılanması	229
2)	Hava Harp Okul Komutanlığı'nın Yapılanması	233
3)	Hava Er Eğitim Tugay Komutanlığı'nın Yapılanması	236

III.	1950'den Günümüze Türk Hava Kuvvetleri	236
A.	1950 Yılı Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatı	236
B.	Türk Hava Kuvvetleri'nin Harekat Etkinliğinde Dönüm Noktası: Jetlerin	
	Envantere Girişi	237
C.	Türk Hava Savunma Sistemi	240
1)	1. Hava Kontrol Grubunun Teşkili	241
2)	2. Hava Kontrol Grubunun Teşkili	241
3)	3. Hava Kontrol Grubunun Teşkili	242
D.	Günümüzde Türk Hava Kuvvetleri'nin Vazifesi ve Ana Bağlıları	244
1)	Türk Hava Kuvvetlerinin Vazifesi	246
2)	1. Hava Kuvvet Komutanlığı	248
3)	2. Hava Kuvvet Komutanlığı	250
4)	Hava Eğitim Komutanlığı	251
5)	Hava Lojistik Komutanlığı	253
E.	Hava Kuvvetlerinde Personel Temin Usulü	254
F.	Günümüzde Hava Kuvvetleri'nin Önemi	256
G.	Dünya Barışında Türk Hava Kuvvetleri'nin Aldığı Görevler	259
H	Hava Kuvvetleri K.lığında Kullanılan Harp Silah ve Araçları	264
I.	Türk Hava Kuvvetleri Komutanları	266
IV-	Kara Havacılık	268
A.	Kara Havacılığın Teşkilatlanma Tarihi	268
B.	Kara Havacılık Sınıfına Geçiş	271
	SONUÇ	273
	KAYNAKÇA	277
	ÖZET	297
	ABSTRACT	298
	EKLER	

ÖNSÖZ

Havacılık, insanlığın tarihi kadar eski ve soylu bir idealin insanoğlu tarafından geme alınmasının hûlasasıdır. Eski medeniyetlerin hepsinde uçmaya dair bir, efsane, masal ve hadise binlerce yıl sonrasına kadar intikal etmiştir.

1002 yılında İmam Cevheri'nin Nişabur'da uçuşu ile Türk Tarihinde de yer alan havacılık, 19. asra kadar özellikle Osmanlı Devleti ve Avrupa kıtasında yoğun olarak ilgi duyulan ve çalışılan bir bilim sahası olmuştur. 1903 yılında Wright Kardeşlerin havada uçmaları ile bu alandaki girişimler kişilere münhasır olmaktan çıkmış, silahlanma döneminin de etkisiyle askeri amaçlarla kullanılması için bizzat büyük devletler tarafından da öncelikler arasına alınmıştır. Askeri alanda faydalanmak için mazisi binlerce yıl eskiye dayanan uçuş duygusu somut gelişmeler üzerine hızla insanlığın hayatının bir parçası olmaya başlamıştır.

20. asrın başında geniş bir coğrafya ile dünyanın enerji kaynakları üzerinde oturan Osmanlı Devleti de Havacılıktaki gelişmeleri sıkı takip etmiş ve o günün şartları içinde diğer devletlerden geri kalmamak için bu alanda girişimlerde bulunmuştur. Osmanlı Devleti, 1908 yılında 2. Meşrutiyet sonrası başlayan çözülme sürecinde karşılaştığı yoğun sorunlar ve peş peşe savaşlar sonucu kendini toparlama fırsatı bulamadan tarihe intikal etmiştir. Bu süreçte en ağır darbe de havalardan gelmiştir. Nitekim bu durumun ciddiyetinin farkında olan Atatürk, Hava Kuvvetlerine Amerika ve Avrupa'nın çok daha ilerisinde değer vermiştir.

Cumhuriyet Devri, havacılık açısından oldukça olumlu bir dönem olmuş ve kısa sürede, Türkiye bölgesinde en kuvvetli hava gücünü kurma azmini göstermiştir. Bir hususu, yaptığımız çalışmaya dayanarak çok rahat söyleyebiliriz ki; Türk Hava Kuvvetleri, Türkiye Cumhuriyeti kurumları içinde en hızlı gelişen ve Türkiye'nin dünyada etkinlik gösteren, yüksek menfaatlerini koruyan en önemli kurumudur.

Çalışmamızda, Türk Hava Kuvvetleri'nin Cumhuriyet Dönemi ağırlıklı çalışılmıştır. Bununla birlikte, Kuruluşundan 2004 yılına kadar geçen 93 yıllık süreç imkanlar çerçevesinde incelenmeye çalışılmıştır. Havacılık ile ilgili yapılan diğer çalışmalara bir katkısı olursa bizim için bahtiyarlık olacaktır. Çalışmamızın sonuç bölümünde de belirtildiği üzere dünyanın geleceğinde söz almak isteyen milletler havacılıkta ve uzayda bulunmak zorundadır. Tarihi

5000 yıl geçmişe dayanan ve dünyanın en geniş devlet ve yönetim kültürüne sahip olan bir bir medeniyetin sahibi olan Türk Milleti'nin istikbalin tetikleyici unsuru olan bu bilime duyarsız kalması beklenemez.

Bu çalışmamızda; konunun bütün detayları ile eksiksiz yapıldığını iddia etmiyoruz. Esasen böyle bir çalışma da bilimsel olarak mümkün değil. Ancak kuruluşundan günümüze Türk Hava Kuvvetleri'nin 93 yıllık şanlı geçmişini bir arada toplayan bir çalışma olması, bildiğimiz kadarı ile bu alanda daha önce asker ve tarihçi kimliğini üzerinde tutan tek bir şahsa ait bir çalışmanın bulunmaması, konuya tarihçi ve asker gözüyle bakmamız yönüyle farklılık arz eder. Eğer bu çalışmamız Türk Hava Kuvvetleri Tarihi'ne bir nebze faydası olursa kendimizi bahtiyar addederiz.

Çalışmalarımızı yaparken desteğini esirgemeyen, çalışma azmimi ve irademi destekleyen eşim Ülkü'ye, oğlum Yavuz Selim'e, kızım Hilal ile çalışmalarımnda desteklerini esirgemeyen, özellikle eğitime ve bilime verdiği desteği ile her zaman teşvik edici olan Hv. Plt. Korgeneral Reşat Turgut, Hv. Tuğgeneral Ali Çetin Targan, Hv.Uçk.Bkm.Alb.Tayyar Durmaz ve burada ismini vermediğim ama desteklerini esirgemeyen okul ve mesai arkadaşlarıma ayrı ayrı teşekkürü borç bilirim.

Çalışmalarımnda başından sonuna kadar desteğini esirgemeyen danışmanım Prof. Dr. E. Semih Yalçın'a şükranlarımı burada belirtmeyi bir borç bilirim.

Osman YALÇIN
Hava İkmal Üsteğmen
22 Eylül 2003-Ankara

KISALTMALAR

a.g.e.:	Adı geçen eser
a.g. m.:	Adı geçen makale
Atase:	Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı
Alb.:	Albay
Asb.:	Astsubay
AR-GE :	Araştırma Geliştirme
Bnb.:	Binbaşı
Bçvş.:	Başçavuş
Bl.:	Bölük
C.:	Cilt
Dr.:	Doktor
EDOK :	Eğitim ve Doktrin Komutanlığı
Gnkur.:	Genelkurmay
Org.:	Orgeneral
Hv.:	Hava
K.lığı:	Komutanlığı
s.:	Sayfa
S.:	Sayı
Tk.:	Takım
Tb:	Tabur
Tğm.:	Teğmen
Tuğg.:	Tuğgeneral
Tümg.:	Tümgeneral
Tyy.:	Tayyare
Ütğm.:	Üsteğmen
Yzb.:	Yüzbaşı
Yb.:	Yarbay
Zb.:	Zabit (Subay)

GİRİŞ

Uçuş tarihi, İnsanlığın varoluşu kadar eski olan ve sonsuza kadar da insanlığı meşgul edecek dünyanın hayali bugünün gerçeğidir. İnsanlığın ilerlemesini ve gelişmesini sağlayacak en büyük ideallerdendir. Bugün için çok teferruatlı bilinmeyen, ama var olduğu bilinen uzayın derinliklerindeki bilinmeyenlerin bilinmesine dair en büyük kıvılcım ve enerji uçuş merakı ile harekete geçecektir. Gelişmeler olumlu ve insanlığın iyiliğine değerlendirilse insanlık pek çok sıkıntısını çözecek, hırs ve ihtirasla insanların aleyhine kullanılırsa, bu soylu ideal insanlık için bir felaket olacaktır. İnsanlığın havalarda geçen 100 yıllık deneyimi bunu doğrulamaktadır.

Havacılık Tarihi son asırda teknolojik alanda inkişaf etmiş en önemli sahaların başında yer alır. Uçuş his ve ideali insan varolduğundan bu güne kadar hayatın gerçeklerinden olmasına rağmen gelişmeler 20. asrın başında yaşanmıştır¹. İnsanoğlu ilk zamanlarından buyana bir üçüncü boyutta hareket etmenin ve göklerde uçabilmenin hayalini kurmuş, bu konuda teorik ve pratik çalışmalar yapılmıştır².

Osmanlı öncesinde havacılık alanında ciddi çalışmaları olan Türklerin gayretlerinin, Osmanlı Devleti'nde bilimsel alanda çalışmaların yoğunlaştığı dönem Fatih Sultan Mehmet'in iktidar yıllarıdır.³

Hezarfen Ahmet Çelebi, İodoslu bir havada Galata Kulesi'nden kuş kanatlarına benzer bir araç takıp kendini boşluğa bırakmış ve uçarak Üsküdar Doğancılar'a inmiştir⁴. Hezarfen Ahmet Çelebi, mezkur uçuş öncesi pek çok

¹ Engin Ersoy, "Kurtuluş Savaşına Türk Kuvvetlerinin Katkıları", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Ankara, 2002, S.341, s.6-29

² Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi-1**, Ankara, 2002, s.12-13

³ KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.32

⁴ **Resimlerle Türk Havacılık Tarihi**, ANKARA, 1968, s.5; EK-18

denemeler yaptığı bilinmektedir. Motorsuz tayyareciliğin babası bu bilim adamıdır. Olay tarihi 1634 yılıdır⁵.

Modern Havacılığın temeli olan balonculukla ilgili ilk çalışmalar Montgoflier Kardeşlere aittir⁶. Joseph ile Etienne kardeşler ilk uçan balonları yapmayı başarmışlardır. 5 Haziran 1783 tarihinde Fransa'nın Annonay şehrinde denemelerini yapmışlar⁷.

Blanchard, balonculuk ile ilgili çalışmaları ile tanınan birisiydi. 1783 yılında başlayan çalışmalar mantar gibi her tarafta hızla gelişmiştir. Geçen 2 yıl içinde kabili sevk balonlar yapılmış ve Blanchard denizi geçmeyi hedeflemiş, bu konuda Dr. Sheldon ve Dr.Jeffries isimli doktorlar da Blanchard'a destek için birlikte çalışma kararı almışlardır. Bu yolculuk esnasında denizin karşısına geçildiği anda Blanchard tarafından karaya 1 paket mektup atılmış, bu ilk hava postasıdır⁸.

19. asırda havacılık alnındaki en büyük gelişme, Garnerin isimli bir Fransız'ın 22 Ekim 1797 tarihinde bir balonla 1.000 m. Yükselip daha sonra kendi hazırladığı paraşüt ile balonun bağlantısını kesip inmeyi başarmasıdır. Bu asrın en mühim havacılarından birisi de Baloncu Charles Gren (1785-1870)'dir. Binlerce kişiyi 500 defa havalandığı balonla uçurmuş, İngiltere'den havalanarak Manş denizini, Belçika'yı, Prusya'yı aşarak Nassau Dükaliğine inmek suretiyle 18 saatte 800 km.'lik bir yolu kat ederek zamanın en uzun hava uçuşunu yapmıştır⁹.

Balonculuk tarihinde Osmanlı ordusunun ilk ilgi ve bağlantısı bir Türk zabiti olan Mehmet Rüştü'nün 1897 yılında aldığı balonculuk eğitimidir. ilk Türk

⁵ Hv.K.K.lığı, **Türklerin Havacılığa Hizmetleri**, Hv. K. K. Mrk. Daire Bşk.lığı Harp Tarihi Şubesi, Yay. No.4, Ankara, 1982, s.10; KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.34-39;Rezzan Ünalp, "Hava Kuvvetlerinin Tarihi Gelişimi", 7. **Askerî Tarih Semineri Bildirileri**, Ankara, 2001, s.293

⁶ ÜNALP, a.g.m. s.293

⁷ Fethi KURAL, **Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Belgeleri 1909-1913**, Ankara, 1974, s.1; KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap**, s.9

⁸ KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.50

⁹ KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.50-57

Askerî Havacımızdır¹⁰. 19. asırda Türkiye’de Avrupa benzeri çalışmalar yapılmıştır. Karadeniz’in Of beldesinde Veli Direko isimli bir medrese talebesi uçuşa ilgi duymaktadır. Derlioğullarından olan arkadaşı ile kuşların uçuşunu inceleyerek, bir kuşun kanat-gövde ağırlık ve ölçülerini ölçerek insanlara uygun bir planör denerler ve 2 km. mesafeye uçarlar, ancak çalışmaları yasaklanır¹¹.

Yüzyılın ilk sekiz yılında Osmanlı Devletinde havacılık olayı ile ilgili bir gelişme olmamıştır. Osmanlı Devleti asrın başında pek çok siyasî ve dış baskılarla uğraşmak, içeride ise hürriyet taraftarlarının yoğun muhalefeti, azınlıkların isyan hazırlıkları ile geçen çalışmalarına çözüm üretmek için gayret sarf edilmiştir¹². 1909 Mayıs’ında balonculukla işgal eden Fransız Barbout’un gösteri yapmak ve imkan bulursa satış yapmak için İstanbul’a gelmesi önemli bir atılım ve gelişme olmuştur¹³.

Osmanlı ismi verilen balon 28 Mayıs 1909 tarihinde halkın katılımı, askerî bando eşliğinde Türk ve Fransız bayrakları ile donatılmış ve Barbout, Paris Belediye Azası Henri Turot, İstanbul Belediyesi 6. daire Malzeme-i İnşaiye Muallimi Mehmet Şükrü ile 1. Ordu Kumandanının yaveri Muhtar Beyler beraber uçmuşlardır¹⁴. 6 Haziran tarihindeki uçuşta ilk kez bir Osmanlı şehzadesi (İbrahim Tevfik Bey) de uçmuştur. Balon daha sonra İzmir’de de gösteri yapmış ama Osmanlı balonu satın almamıştır.

Havacılık alanındaki gelişmeleri ciddiye alan ve istikbalin göklerde olacağını ilk sezinleyenlerden birisi olan Mahmut Şevket Paşa, Enver Beyi Almanya’ya, Fethi (OKYAR) Beyi de Fransa’ya inceleme yapmaya ve bu ülkelerin ordularını tetkike göndermiş, ancak Trablusgarp Savaşı çıkınca bu subaylar cepheye gitmişler. Fethi Bey, kaldığı süre içinde Eylül’de Fransa’da yapılan Picardie Manevralarına iştirak etmiş, mavi ve kırmızı kuvvetlerin tayyare kullandığını ve faydasını mülhaza ile Harbiye Nezaretine detaylı rapor

¹⁰ Hv.K.K.İği, **Hava Mecmuası**, 15 Mayıs 1927, s.134; KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.67

¹¹ KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.80-88

¹² KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.112

¹³ Hikmet Süer, “Çanakkale Muharebeleri’nde Türk Pilotu”, **Çanakkale Muharebeleri 75. Yıl Armağanı**, 1990, Ankara, s.135

¹⁴ KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.112

vermiştir. Bu manevrayı müteakip Alman, İngiliz, İtalyan ve Rus Orduları Fransa'ya uçucu yetiştirmek üzere adaylar göndermişler ve askerî pilot yetiştirmişlerdir. Fransa'daki, Osmanlı Askerî Ataşemiliterliği tarafından oluşturulan bir heyet Fransız ve Alman balonları incelenmiş ve Alman balonları tercih edilmiştir. Almanya'da personelin eğitimi için de 3-4 haftalık kurs verilmesi Almanlar tarafından kabul edilmiştir. Osmanlı Devleti dünyadaki gelişmeleri görmüş ve dünya ile aynı zamanda Hava Kuvvetleri teşkilatını kurmuştur. Ancak 1909-1918 yılları arasındaki bilinen gelişmeler yeni kurulan bir kurumun kökleşmesine fırsat vermemiş, özellikle savaş yıllarında Almanların tavrı havacılığın gelişmesini olumsuz etkilemiştir.

Osmanlının tasfiyesi ve Cumhuriyetin kurulması sonunda havacılık ciddi olarak yeniden ele alınmıştır. Dönemin en ileri devletlerin göremediği bir ileri görüşlülük ile Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı kısa zamanda bir bölge ve dünya gücü haline gelmiş ve bugün de bu vasfını korumaktadır. Ülkemizin hava sahasını ve beklenmedik tehditler karşısında en önemli güvencesi ve modern bir güç olarak vazifesini yapmaktadır.

Havacılık gu gün de aynı heyecan ve gelişmesini sürdürmektedir. Atmosferin dışına, uzaya hakim olanın İstikbalde söz sahibi olabileceği hemen hemen bütün devletler tarafından anlaşılmıştır. Bu gün yarış uzayda sürmektedir.

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRK HAVA KUVVETLERİNİN KURULUŞU VE OSMANLI DÖNEMİ

I- 1911-1914 Yılları Arasında Osmanlı Hava Kuvvetleri

A. Osmanlı Devleti'nde Hava Kuvvetlerinin Kurulma Çalışmasının Başlatılması

20. asrın ilk çeyreğinde Avrupadaki güçlü devletler çağın yeni buluşu olan uçakların ordularda alacağı etkin görevi görmüşler ve ordu teşkilatlarına havacılığı üçüncü unsur olarak dahil etmişler ve bu konuda ciddi yatırımlara başlamışlardır.

31 Mart Hadisesi sonrası İstanbul'a gelen hareket ordusunun komutanı olan Mahmut Şevket Paşa, Türk Ordusunun yeni bir yapılanma ve modernleşmeye ihtiyacı olduğunu farkındaydı. Özellikle Balkan Harbi ile yakın bir zaman sonra bunun doğru olduğu anlaşılabilecektir. Nitekim Voisin ve Bleriot'un İstanbul'a gelip 20.12.1909'da yapılan uçuş gösterileri sonucunda 1909 yılında kurulan ve Binbaşı İzzet, Kolağası Hüseyin Hüsnü, Kolağası Cemil'den oluşan bir kurul Bleriot'un tayyareleri ile diğer tayyareleri kıyaslamakta ve henüz bu tayyarelerin ilkel olduklarını, ancak medeni dünyada baş döndürücü gelişmelerin olduğu, yakın bir gelecekte emniyetle uçuşlar yapılabileceği, bu gün düşünülmesi bile yakın zamanda muhabere meydanlarında uçakların kullanılabileceği, bu gelişmelerin gerisinde kalmamak için Osmanlı Milletinden uçacak ilk kişiye birkaç bin lira ödül verilmesi, yine Osmanlı milletinin fedakarlığa davet edilerek havacılık çalışmalarına hız verilmesi ayrıca Bleriot'un zararının devlet tarafından karşılanması gerektiği gibi maddeleri içeren bir rapor hazırlarlar¹⁵. Bu belge batıdaki gelişmelere Osmanlı askerî yetkililerinin oldukça ileri bir anlayışla yakınlık duydukları ve tedbir alınmasının sağlanması

¹⁵ Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi-1**, Ankara, 2002, s.553-556

için çalışmalar yapıldığını belgelemektedir¹⁶. 13 Ekim 1910 tarihli Genelkurmay emri de büyük devletlerle komşu devletlerin hava araçlarını temin ve ordularına dahil etmeye başladığından bahisle, Osmanlının geri kalmamak için gerekli tedbirleri alması ve havacılık için gelecek yıl (1911) birkaç subayın Avrupa'ya gönderilmesi için gerekli araştırma ve seçimlerin yapılması emri verilmiştir. Bu emir Genelkurmay tarafından da havacılığın olumlu olarak değerlendirildiğini göstermektedir¹⁷.

Tayyare kelimesi, 1909 yılından itibaren Tasvir-i Efkar gazetesi ve o günkü belgelerde Alet-i Tayran, Uçma Makineleri, Tayyare, Alet-i Tayyare, Tayyare Makinesi, Tayyar Makineler, Tayyar Aletler, Aeroplan, Biplan ve Tayyare kelimeleri ile tanımlanmıştır¹⁸. Bu gün için dilimizde bu kelimelerden tayyare kelimesi yakın zamana kadar kullanılmış ve artık uçak kelimesi yaygınlaşmış ve diğer kelimelerin yerini almıştır.

Havacılıktaki gelişmelerin emekleme dönemi sayılan Haziran 1910 tarihinde Paris'te "Beynelmilel Seyrû Seferi Konferansı"na Osmanlı Devleti de katılmıştır. Konferansa Paris Askerî Ataşesi Kur. Bnb. Ali Fethi Okyar ile elçilik 2. katibi Mukabil Bey, İstanbul'dan gönderilen emir gereği iştirak edip belgeyi imzalamışlardır¹⁹. Ali Fethi Bey 25 Nisan 1911(12 Nisan 1327) tarihinde 14 numara kayıtlı raporunda uçakların gelecekte çok ehemmiyet arz edeceğinden ve pilotun uçaksız uçamayacağından bahisle Osmanlı Ordusu ileride bu güçten istifade edecekse şimdiden uçak temin çalışmalarının başlatılması bildirilmektedir²⁰. Genelkurmay 2. Başkanı 30 Eylül 1326 (13 Ekim 1910) tarih ve 1572 sayılı emirde havacılık alanında büyük ve çevre ülkelerin ciddi çalışmalar yaptığına bahisle askerî ataşelere konunun incelenmesi hakkında emir verilmiştir²¹.

¹⁶ Ergüder, GEDİZ, a.g.e., s.5,6; KURAL, a.g.e., s.2

¹⁷ KURAL, a.g.e., s.1, 2

¹⁸ GEDİZ, a.g.e., s.7

¹⁹ KURTER, a.g.e., s.32-33

²⁰ GEDİZ, a.g.e., s.9

²¹ GEDİZ, a.g.e., s.9; KURAL, a.g.e., s.XIII; KURTER, a.g.e., s.33-35

1) 1910 Yılı "Karıştıran Tatbikatı"nın Türk Havacılığının Kurulmasında Rolü

24 Temmuz 1908 senesinde Meşrutiyetin ilanı ile devletin içinde bulunduğu acı ve hantal yapının yenilenmesi, kalan toprakların, vatanın bütünlüğü çerçevesinde korunması ve bir daha toprak kaybına tahammül edilemeyeceği bilinci ile başta ordu olmak üzere; maliye, ziraat, eğitim, devlet teşkilatı ve eğitim alanında bir takım gayretler ve atılımlar başlatılmıştır.

Bu farklı alanlar içinde en çok da askerîyenin yenilenmesi ve modern bir ordu oluşturulması fikri ağırlık kazanmıştır. 1910 senesinde Trakya Karıştıran taraflarında bir tatbikat yapılmıştır. Bu Ordu Manevrasında mavi kuvvetler ile kırmızı kuvvetlerin mücadelesinde ilginç bir olay yaşanmış, mavi tümenlerden birisi geceleri uzun yürüyüşler yaparak, gündüzleri ise gizlenerek kırmızı kuvvetlerin karşısında cepheye dahil olmuş ve bu durum kırmızı kuvvetlerin yenilgisi, mavi kuvvetlerin zaferi olarak kabul edilmiş ve komuta heyeti tarafından taktirle karşılanırken, o günün şartlarında yeni yeni Avrupa'nın ve çevre ülkelerin ordularında yer aldığı bilinen balon veya uçakların durumu ele alınmıştır. Eğer kırmızı kuvvetler balon veya uçak sahibi olsaydı mavi kuvvetlerin gece yürüyüşleri ile cepheye gelmeleri mümkün değildi. Bunun üzerine Osmanlı Ordusunda da hava unsurlarının kullanılması kararı genel bir kanı haline gelmiş ve ciddi olarak değerlendirilmeye başlanmıştır²². Bu Tatbikatın en önemli yanlarından birisi de ileride hava istihbaratı açısından kayda değer ilk gözlem olmasıdır. Bu olay ile uçaklarla bilgi toplamanın önemi ortaya çıkmıştır²³.

²² KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap**, s.7,8; GEDİZ, a.g.e., s.10

²³ GNKUR.ATASE, "Hava Kuvvetleri Komutanlığının Kuruluşunda 90 ncı Yılında Hava İstihbaratının Gelişimi", **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, Sayı:370, Yıl:120, Ekim/2001,(Derleyen: Hv. Kur. Alb.Erhan HANGÜN), Ankara, 2001, s.87

2) 1 Haziran 1911 Tarihinde Havacılık Komisyonunun Kurulması

14 Şubat 1911 tarihinde (1 Şubat 1326) Genelkurmay Başkanlığı tarafından ordulara bir tamim gönderildi²⁴. Emirde Avrupa'ya 2 zabitin yollanacağı bildirilerek deniz ve salıncaktan başları dönmeyen, cesaret, sebat, istiksafattan (yeni buluş) netice istihsal edecek, havassı mümtazeye (seçkin niteliklere) malik, Fransızca ve Almanca'ya hakim teğmen ve yüzbaşı rütbesine haiz iki zabitin (subay) seçilerek isimlerinin bildirilmesi emredilmiştir. Burada Fransızca ve Almanca şartı, seçilecek subayların birsinin Almanya diğzerinin Fransa'ya gönderilmesi içindi ancak Almanya'nın teknolojisinin geri ve eğitimin daha pahalı olması nedeni ile Fransa tercih edilmiştir²⁵. 28 Haziran 1911 (15 Haziran 1327)'de yapılan imtihanında Süvari Yüzbaşı Fesa Evrensev ile İstihkam Teğmen Yusuf Kenan Bey başarılı oldular²⁶. Başarılı olan iki subay, Fransa'daki Bleriot özel uçak fabrikasının uçuş okuluna gönderildiler²⁷.

Havacılığın yeni bir kavram olmasına rağmen gelişmeleri takip edecek, her türlü bilgi girişi ve koordinasyonu sağlayacak bir temas noktası oluşturulmasının önemini idrak eden Mahmut Şevket Paşa, Erkan-ı Harbiye Dairesi 2. Şubede görevli Kaymakam (Yarbay) Süreyya İlmen Bey'e havacılığın kurulması için görev vermiştir²⁸.

Yeni oluşacak olan havacılık teşkilatı ve havacılığın alacağı şekil hakkında Kur. Yb. Süreyya Beyi'n de fazla bir bilgisi yoktu. Bu nedenle Avrupa'daki askerî ataşelere emir verilerek havacılık alanında basılmış ve neşredilmiş eserler ile kitapların birer adetinin temin ile İstanbul'a gönderilmesi, talep edilmiştir. Ayrıca Fransa'ya eğitime gönderilen Yzb. Fesa ve Teğmen Kenan Beyler hakkında detaylı raporlar verilmesi için Fransa'daki, Bileryo

²⁴ CANDAS, 1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri, s.19

²⁵ GEDİZ, a.g.e., s.10-12; KEYÜSK, Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap, s.14, 15; KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.117; Ünalp, a.g. m., s.296

²⁶ KURTER, a.g.e., s.32-34; KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.117; GEDİZ, a.g.e., s.14-16; KEYÜSK, Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap, s.14, 15; SARP, İrfan, Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları, Hv.Bsm.ve Neş.Md., Ankara, 1986 s.7

²⁷ KURAL, a.g.e., s.3; ÖZDEMİR, Atatürk ve Türk Havacılığı, s.13; KEYÜSK, Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap, s.13-15

²⁸ GNKUR.ATASE, Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Cilt III, Ks. 6 (1908-1920), Gnkur. Bas., 1996, Ankara, s.298; CANDAS, Hv.K.K.lığı, 1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri, Ankara, s.21; GEDİZ, a.g.e., s.18-19

Tayyare Mektebine de yazı yazılmıştır²⁹. İstenilen kitap ve dokümanlar gönderilmiş ve birkaç ay süresince yapılan incelemelerde konunun beklenenden çok daha büyük ve şümüllü olduğu anlaşıldı. Havacılığın sistem olarak Osmanlıda yapılanabilmesi için ciddi bir teşkilat ve fazla fedakarlığa ihtiyaç olduğu anlaşıldı. Kur. Yb. Süreyya yaptığı tetkikte, ilk olarak bir hava okulu ve bir havacılık merkezinin kurulması gerektiğini teklif etti ancak çok pahalı olacağı için ertelenmesi kararına varıldı. Havacılığın bir subay vasıtasıyla da yürümeyeceği anlaşılmış, tayyare ve balon satın alma, tayyareci yetiştirme, havacılık tesislerinin yaptırılması için Harbiye Nezareti Kıtaatı Fenniye ve Mevkii Müstahkeme Müfettişliğine (Teknik Hizmetler ve Müstahkem Hizmetler Mevkiler Genel Müfettişliği) bağlı bir kurul oluşturuldu³⁰. Bu kurulda bulunan subay heyeti; Kur. Yb. Süreyya başkanlığında; Yb. Refik, Bnb. Mehmet Ali, Bnb. Ahmet Zeki' den oluşan **Tayyare Komisyonu** oluşturulmuştur³¹. Bu kurul; Türk havacılık alanında oluşturulmuş ilk resmi kuruluşur³². Ancak bu kuruluşun çalışmaya başlama tarihine Süreyya İlmen Paşa'nın anıları dahil bir tarih bulunamamıştır. Hatıratında "... Teknik Hizmetler ve Müstahkem Hizmetler Mevkiler Genel Müfettişliği 2. şubesini teşkil eden Kıtaat-ı Fenniye Şubesinde yine benim riyasetim altında bir komisyon teşkil edildi..."³³ ifadesi geçmektedir. Ancak daha sonra Hava Komisyonunun çalışmaya başlama tarihi 1 Haziran 1911 olarak benimsenmiş ve bu tarih Türk Hava Kuvvetlerinin kuruluş günü olarak kabul edilmiştir³⁴.

Hava Kuvvetlerinin kurucusu ise Mahmut Şevket Paşa'dır. Bu gün bu bilgiler kabul görmüş ve resmi olarak benimsenmiştir. Ancak Ajun Kurter'e göre komisyon kurulma tarihi 1 Haziran 1911 değil, Mart 1912'dir³⁵. Tarihin önemi esasen gün ya da ay olarak önem arz etmemektedir. Dünyanın en ileri

²⁹ GNKUR.ATASE, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Cilt III, Ks. 6 (1908-1920)*, s.298

³⁰ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi(1912-1914) Birinci Kitap*, s.16-24

³¹ Hv.K.K.İği, *Resimlerle Türk havacılık Tarihi*, s.6; Yaşar, ÖZDEMİR, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, Ankara, 1981, s.6; GNKUR.ATASE, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Cilt III, Ks. 6 ncı (1908-1920)*, s.298

³² GEDİZ, a.g.e., s.19 ; KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap*, s.14-15

³³ Süreyya İlmen, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, İstanbul, 1947, s.15

³⁴ Hv.K.K.İği, *Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?*, Ankara, 1986, s.49 ; CANDAŞ, *1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri*, s.231

³⁵ KURTER, a.g.e., s.63-64

devletlerinin gördüğü önemli bir hadise Osmanlı Devleti tarafından da görülmüş ve bu alanda teşkilatlanma çalışmaları başlatılmıştır³⁶.

3) Yeşilköy Hava Okulunun Kuruluş Çalışmaları

Fransa Bleryo Okuluna eğitime gönderilen Yüzbaşı Fesa ile Teğmen Yusuf Kenan hakkında mutat ve detaylı rapor alınıyordu. Alınan raporlarda Yzb.Fesa'nın oldukça başarılı olarak eğitimini sürdürmesine rağmen Tğm. Yusuf Kenan'ın oldukça fazla kırım yaptığı bildirilmekteydi. Kırımlar devlet tarafından ödeniyordu. Bu nedenle Tğm. Kenan Bey'in uçuşu ve subaylara yapılan masraf ordu tarafından çok görülüyordu. Zira o tarihe kadar subayın masrafı piyade erinin tahsisatı, sürat ölçüsü ve piyade adımıydı. Oysa havacılık için harcanan meblağ oldukça yüksek ve devletin içinde bulunduğu ağır ekonomik şartları nedeniyle çok görülüyordu. Bu nedenle memlekette bir havacılık okulunun açılması, pahalı olsa bile Osmanlı topraklarında bir teknolojik müessesenin kurulması önemliydi³⁷. Yalnız okul kurulurken en az 50-100 civarında pilot Avrupa'da yetiştirilip, okul ve kıtaatların ihtiyacına cevap verebilecek hale gelmeliydi. Bununla birlikte havacılık ile ilgili teşkil edilecek bir kumandanlık tesisi de okul kadar mühimdi. Çünkü sevk ve idareyi yapacak, gelişmeleri takip edecek, ordunun diğer birimleri ile koordineyi sağlayacak kuruluşa çok acil ihtiyaç vardı³⁸.

Trablusgarp Savaşı sürerken, Osmanlı Devleti'nin Hava Okulu kurma teşebbüsleri de devam etmiştir. Savaşta kullanılmak için birkaç uçak teminine çalışılmasına rağmen başarılı olunamamıştır. 13 Mart 1912 tarihinde ise bir İtalyan uçağı Türk topçusu tarafından vurularak düşürülen ilk uçak olarak yere indirilmiştir. Avrupalılar bu savaşta uçakların kullanımı ile ilgili dersler almışlar havacılığı geliştirme çalışmaları artmıştır³⁹. Osmanlı Devleti'ni savunacak, havalara hakim olacak hava gücünün nüvesini oluşturacak Avrupalı tarzda büyük bir Hava Okulu yapımı ile ilgili çalışmaların seyri de zaman zaman

³⁶ İbrahim Sünnetçi, "Türk Kuvvetlerinde Pilot Eğitimi ve 3. Ana Jet Üs K.ılgı", **Savunma ve Havacılık**, Cilt:17, Sayı:20613, Ankara, 2003, s.42

KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap**, s.15; GEDİZ, a.g.e., s.20

³⁸ KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap**, s.15-16

³⁹ a.g.e. S.50

yavaşlamış, özellikle Mahmut Şevket Paşa'nın 1912'de Milli Savunma Bakanlığından ayrılıp, yerine Nazım Paşa'nın gelmesi ile çalışmalar durma noktasına gelmiştir. İlk zamanlar oluşturulan ve birkaç havacının bir araya getirildiği Hava Okulu küçük ve birkaç yapıdan ibarettir. Mahmut Şevket Paşa, havacılığın bir an evvel bütün eksikliklerinin tamamlanıp, Osmanlı Ordusundaki yerini alması için geliştirme çalışmalarını yürekten destekliyor, yetkilerini de kullanmaktan ictinap etmiyordu.

İlk uçaklar 2 adet olarak Fransa'dan alınmıştır. Mahmut Şevket Paşa, uçaklar için Anadolu yakasında bir yerin seçilmesini istiyordu. Ancak uygun yer bulunamadı. Paşa'nın bu arzusu belki de asırlardır ihmal edilen Anadolu'nun öneminin ve gelecekte alacağı rolü açısından ilginçtir. Yerin tespiti ile tesislerin kurulması için ateşemiliterler (askerî ataşeler)'e bilgi verilmesi hususunda talimat verilmiş, Avrupa'da yapılan araştırmalar neticesi R.E.P Tayyare fabrikasının teklifi uygun bulunmuştur. Alınan teklifin içeriği ;

- a) Tayyare mektebine ait proje,
- b) Tayyare mektebinin nerede olacağı,
- c) Ordu-yı Hümayunda tayyareci kıtaatı teşkili olarak tespit edilmişti.

Bu dönemlerde Paris Askerî Ataşeliği yoğun temaslarda bulunmuş ve muhtelif raporlar ile İstanbul'u bilgilendirmiştir. Bu dönemde R.E.P Tayyare fabrikası müdürü Mösyö Simone ile yakın temasta bulunulmuş⁴⁰. Projelerin değerlendirilmesinde görüşlerinden istifade edilmiştir. Paris Ataşemiliteri gönderdiği raporda yukarıda belirtilen üç temel hususun gerçekleştirilebilirliği Simone ile birlikte değerlendirilmiş; tayyare alımı için Avrupa'nın değişik fabrikalarına gidilerek değişik tipte uçakların incelenmesi neticesi teşkilatın eksiksiz kurulabilmesinin mali portresinin 100.000 Frank olacağı bildirilmiştir. Ancak daha az meblağla karşılanabilmesi için; hangar, daire ve sair yapılar için yerli imkanların kullanılacağı, mektep sahasının tesviyesi için 10.000 Frank, ancak bunun da yerli imkanlar ile yapılabileceği, tayyare mektebine ait alet ve

⁴⁰ GNKUR.ATASE,Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Cilt:III, Ks. 6 (1908-1920), s.299

adavet için cüzi bir meblağın yeterli olacağı belirtilmiş. Daha sonra yapılan son düzenlemelerle mektep tesisi için 15.000 lira, yıllık mektep masrafı 5.000 lira ve Ordu-yı Hümayun da oluşacak teşkilat yapısı için 20.000 lira ihtiyaç olduğu kanaati hasıl olmuştur. Mösyö Simone mektep tesisini müteakip hiçbir ücret almaksızın 10 pilot, 15 makinistin fabrikasında yetiştirebileceği taahhüdünü de raporda belirtmiştir⁴¹. Simone ile yapılan son değerlendirmede hangar, bina, meydan ve tesviyeleri Genelkurmay yapacak, okulun araç-gereç ve öğretmenleri R.E.P Fabrikası sağlayacaktı. Okul kuruluna kadar da, pilot adayları, makinist ve marangozların eğitimi de ücretsiz olacaktı⁴².

Hava Okulu için ilk zamanlarda; Çırpıcı, Vidos, Dudurlu veya Sarıgazi tarafları değerlendirmeye alınmışsa da, mezkur arazinin etrafının ağaçlı olması ve uçakların gelip gideceği etraftaki 5-10 kilometrelik alanın açık olması icap edeceği için bu özelliklere haiz Ayestafanos'un, Kalitarya ve Ayamama çiftliğinden Safraköy'e kadar olan düz arazi uygun bulunup hemen istimlak çalışmaları başlatılmıştır. Uçakların uçabilmesi için 2000x700 metre boyutlarında düz bir arazi gerekiyordu. Bu işlemler için tahmini 4000-5000 dönüm yerin istimlaki gerekiyordu. Burada yapılacak olan yapılar; Üç hangar, müdür dairesi, zabitan ikametgahı, küçük bir hastane, benzin deposu, karakol, tamir imalathanesi ve yedek parçalar için depo (İkmal⁴³) inşa edilecekti. Bu yedek parça deposu ilk ikmal sisteminin nüvesini oluşturacaktır. Seçilen yerin Ayestafanos'a 3 km. mesafede olması nedeniyle burada olan demiryolu vasıtasıyla İstanbul'a ulaşım mümkün olacaktı.⁴⁴ Başta kurulan okul çok basit birkaç yapı ve küçük bir kadrodan oluşuyordu. Ama bu o günün şartlarında iyi bir başlangıç olmuştur. Nazım Paşa'nın olumsuz tavrı, çalışmaları bir süre tamamen durdurduysa da iktidar değişikliği ile Mahmut Şevket Paşa'nın yeniden eski görevine dönmesi ile havacılık işlerine hız verecektir. Fiziksel olarak yapımı

⁴¹ KURTER, a.g.e., s.566-568 (EK-6)

⁴² KURTER, a.g.e., s.64-66; KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.124-125; KEYÜSK, Hv.K.K.lığı, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap**, s.16

⁴³ İlk İkmal Teşkilatı olup bu günkü Hava Lojistik K.lığı'nın ilk başlangıcı olarak değerlendirilebilir.

⁴⁴ KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap**, s.17

planlanan inşaat faaliyetleri yanında kurulacak olan Hava Okulunun 12 Eylül 1912 (25 Eylül 1912) tarihli Tayyare Bölüğü kadroları ise aşağıda gibidir⁴⁵.

a. Tayyare Mektebi ve Tayyare Bölük Teşkilatı

Tayyare Mektebi ve Tayyare Bölüğü Teşkilatına dair hususlar ;

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

Madde 2: Mektep merbut plan mucibince Müdüriyet, zabitan, makinacı efrat, karakol daireleriyle hastane, tamirhane, Alat ve edevat ve tahtelarz benzin depolarından ve bir ahırdan ibaret olacak ve mebanii mezkure bir hat üzerine inşa edilecektir.

Madde 3: Tahsil müddeti 3 aydır ve her sene üç devreyi tahsil küşat edilecektir.

Madde 4: Beher tahsil devrine 12:20 zabıt iştirak ettirilecektir.

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

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

Madde 7: Mektebin ve tayyare bölüğün kadroları berveçhi atidir⁴⁶.

⁴⁵ KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap**, s.104-110

⁴⁶ KURTER, a.g.e., s.566-569 (EK-6)

b. Tayyare Mektebi Destek Birimlerinin Kadroları

Yeşilköy Tayyare Mektebi Kadrosu ⁴⁷

Rütbe	Makam/Görev	Personel Sayısı
Bnb.-Miralay	Okul Müdürü	1
Yüzbaşı	Müdür Muavini	1
	Tabur Katibi	1
Plt. Kıdemli	Muallim	4
Mülazımı Evvel/ Kd.	Makineci Muallim	6
Operatör Binbaşı	Doktor (Dr.)	1
Yüzbaşı	Dr. Muavini	1
-	Eczacı	1
1 Onbaşı-3 Nefer	Hasta Bakıcı	4
Ser Çavuş	İdare Memuru Muavini	1
Çavuş	Yazıcı	1
Onbaşı	Yazıcı	

Mekteb'in Tamirhane Teşkilat Kadrosu ⁴⁸

Rütbe	Makam/Görev	Personel Sayısı
Yüzbaşı	Müdür	1
Mülazım-I Evvel	Muallim	1
Çavuş		1

⁴⁷ KURTER, a.g.e., s.570

⁴⁸ KURTER, a.g.e., s.570

-	Ressam(Maaş:100 Kr.)	1
Nefer	Amele	16
Nefer	Hademe	13
Er	Aşçı	3
Er	Otomobilci	6
Er	Saka	2

Alat ve Edevat Deposu Teşkilat Kadrosu⁴⁹

Rütbe	Makam/Görev	Personel Sayısı
Mülazımı-I Evvel İla Yüzbaşı	Depo Memuru	1
Küçük Zabıt	Depo Memur Muavini	1

Mektep Maiyet Müfrezesi(Muhafız) Kadrosu⁵⁰

Rütbe	Makam/Görev	Personel Sayısı
Yüzbaşı	Müfreze Kumandanı	1
Mülazım	Müfreze Memuru	1
Er	Mektebe 12:20 Zabıt	40
Onbaşı		4
Çavuş		2

⁴⁹ KURTER, a.g.e., s.570

⁵⁰ KEYÜSK, Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap, s.104-106 ; GEDİZ, a.g.e., EK-6

c. Tayyare Mektebi Balon Müfrezesi Kadrosu

Osmanlı Hava Mektebi esasen iki unsurdan oluşuyordu. Balon ve uçaklar. Uçak bölümüne göre diğer unsur gelişme gösterememiş ve zaman içinde önemi kalmamıştır. İkinci unsur balonculuk kısmıdır. Balon, Almanya'dan alınmış ve müfreze Binbaşı Haksteder kaptanlığındaydı. Makinist de Alman Briker'di. Bunun için Hava Okuluna Tğm. Hidayet ve Tğm. Şakir görevlendirilmiştir. Balon ile bu iki subay iştigal etmiştir. Balonun uçurulabilmesi için hazırlıklar tamamlanmış, 4 Ağustos 1914'de, 14335 sayılı yazı ile balonun uçurulacağı Harbiye Nezaretinden Başkomutanlık Vekaletine bildirilmiştir. Uçuş planlandığı gibi gerçekleştirilmiş ancak Hava Okul idaresi ve Balonculuk ile görevli Alman ekibin uyumsuz olması balonculuğun gelişmesine fırsat vermemiştir. Tam teşekküllü bir balon teşkilatı Kur. Alb. Süreyya Bey'in havacılıkta balonun önemini içeren raporlarına rağmen o günün şartları içinde farklı değerlendirilmiş, dikkate alınmamıştır.

Mekteb'in Balon Müfrezesi Kadrosu⁵¹

Rütbe	Makam/Görev	Per. Say.
Kd. Yzb.	Balon Kaptanı	1
Ütğm./Yzb.	Balon Kaptanı Muavini(Balon Sukut Edeceğinde Yerden	1
Ütğm	Balon Makinisti	1
Teğmen		3
Ütğm.	Balon Telsiz Telgraf Subayı	1
Astsubay(Küçük Zabit)	Balon Lokomotif Makinisti	1
Er	Balon Lokomobil zabiti/Asb'in yardımcısı	1
Onbaşı	Balon Lokomobil ateşçisi	1
Er	Balon Lokomobil ateşçisi Yardımcısı	2

⁵¹ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap*, s.144, 145; GEDİZ, a.g.e., EK-10; KURTER, a.g.e., s.569-571

Astsubay	Balon Lokomobil Jeneratör	
Er	Balon Lokomobil Jeneratör Yardımcısı	2
Astsubay	Kompresörcü	1
Er	Kompresör Yardımcısı	1
Onbaşı	Marangoz Ustası	1
Er	Marangoz	2
Onbaşı	Demirci Ustası	1
Er	Demirci Neferi	3
Er	Terzi (Balon bezleri dikme ve yamama)	3
Er	Aşçı	3
Er	Saka(Balondaki istimal gırbalarını su ile dolduracak)	3
Er	Borazan	2
Er	Telsiz-Telgraf	3
Tğm.-Yzb.	Depo Memuru	1
-	İdare Memuru	1
Ser Çavuş	İdare Memuru Muavini	1
Er	Yazıcı	2
Er	Balonu hangara çıkış-girişinde görevli	40-50
	Hademe	6

4) Ordu-yı Hümayun Tayyarecilik Teşkilatı

1911 yılına gelindiği zaman Avrupa'da orduların havacılıkla ilgili çalışmaları ileri bir seviyeye gelmişti. Eksik olan tek husus, hükûmetler havacılık teşkilatlarını ciddi olarak yapmadıklarından faaliyetlerin geçici görevlerle yerine

getirilmesi idi. Yalnız Fransızlar ikisi yedek olmak üzere 8 tayyareden oluşan müfrezeler teşkili tasavvur etmekteydiler. Osmanlı Devletinde, İlk resmi kurul ve teşkilat olan Kur. Yb. Süreyya Bey komisyonunun 18 Mart 1912 (5 Mart 1328) tarihli raporu ile teşkilata dair teferruatlı bir rapor hazırlanmıştır.

Osmanlı Ordu yetkilileri, sekizer tayyarenin pahalı ve seyyar olarak idame edilmeyeceğinden dörder tayyarelik bölüklerin oluşturulmasının daha uygun olacağına karar vermişlerdir. Mr. Simeno ile kurulacak olan havacılık teşkilatı hakkında toplantılar yapılmış, Hava Okulunun bir an önce havacılığın merkezi olacak şekilde yapılandırılması, okulda aynı zamanda geniş bir bakım ve onarım atölyelerinin kurulması, ihtiyaç olacak bakım-onarım ve geliştirmelerin burada yapılması planlanmıştır. Planlamada dörder uçaktan oluşan bölüklerin önce müfettişliklere birer bölük verilmesi⁵², sistemin etki ve gücü arttıkça kolordulara da birer bölük verilmesi kararlaştırılmıştır. Mr. Simone; bir bölük için gerekli uçak ve teçhizatın müdürlük yaptığı R.E.P'ten temin edildiği takdirde, ücretsiz 6 subay ile 15 makinist ve marangozun kendileri tarafından ücretsiz eğitileceğini taahhüt etmiştir. Bu dönemde mükemmel bir Tayyare bölüğü 9000 Napolyon altını ile teşekkül edebiliyordu⁵³. Ordu teşkilatında kullanılan bölük ve takım tabirinin havacılıkta da kullanılması kararlaştırılmış, ordu ve kolordular emrine birer bölük verilmesi, bölüğün 2'şer uçaktan oluşan 2 takımdan teşekkül etmesi benimsenmiştir. Bölüğün faal iş yapabilmesi için; tayyareler için dört, tayyare çadırı için bir, demirci arabası için bir olmak üzere toplam 6 arabanın tahsisi kararlaştırılmıştır⁵⁴.

Destek Vasıtalarıyla Bir Tayyare Bölük Kadrosu (TMK)⁵⁵

Makam/Görev	Rütbe	Personel Sayısı
Bölük Kumandanı	Kıdemli Yüzbaşı	1

⁵² KURTER, a.g.e., s.65,66; Osmanlı Ordu teşkilatında Müfettişlik Ordu anlamında kullanılmaktadır. 16.1.1959 tarihinde kabul edilen 7191 Sayılı Kanun ile Ordu Müfettişliği unvanı, Ordu Kumandanlığı olarak değiştirilmiştir.

⁵³ KURTER, a.g.e., s.66; KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap**, s.21

⁵⁴ KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap**, s.20

⁵⁵ KURTER, a.g.e., s.571

Pilot	Mülazım:Yüzbaşı	4 (Her Uçak İçin 1 Pilot)
Tabip	Yüzbaşı	1
Eczacı	Mülazım-I Evvel	1
Röververli Serçavuş	Çavuş	1
Serçavuş Muavini	Çavuş	1
Röververli Çavuş	Çavuş	4 (Beher Uçak İçin 1 adet)
Arabacı	Onbaşı	4
Sıhhiye	Onbaşı	1
Marangoz	Onbaşı	1
Saka	ER	1
Saraç	Onbaşı	1
Demirci	Onbaşı	1
Aşçı	ER	1
Borazan	ER(Tüfekli)	1
Emirber	Er	1
Tayyareci ve Makineci	Er(Tüfekli)	30
Arabacı	Er	24
Arabacı	Onbaşı	4
Arabacı	Çavuş	2

Tayyare Bölük Araba ve Beygir Durumu⁵⁶

Bl. Tech. Adı	Açıklaması	Miktar

⁵⁶ KURTER, a.g.e., s.571; KEYÜSK, Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap, s.106

Beygirli Araba	Her bölükte 4 uçak,2 uçak çadırı olacak. Her	4
Beygirli Araba	Bu araba 6 beygirli olacaktır.	1
Beygirli Araba	Araba 4 beygirli olacak,uçak çadırı için vazifelidir.	1
Beygirli Araba	Araba 4 beygirli olacak,uçak tamiri içindir.	1
Beygirli Araba	Araba 2 beygirli olup, Bölüğün küçük ağırlığını	2
Araba	Bölük 'e ait küçük ağırlıklar için	2
Beygir	Koşum için	40
Beygir	Çavuş bineği	4
Beygir	Borazan bineği	1
Beygir	Subaylara Mahsus	7

Eğitim iki aşamalı olarak gerçekleşiyordu. Nazari ve ameli eğitimler. Önce uçak ve motor hakkında bilgiler veriliyor, bunlar gayet sade ve teknik bilgilerdi. Eğitimin ikinci aşaması ise uçuş kısmıydı. İlk zamanlar Osmanlı Hava Kuvvetlerinde kullanılan R.E.P uçaklarının tek kişilik olması nedeniyle öğrenciler aldıkları eğitime dayanarak yalnız uçmak zorundaydılar. Emniyet olarak kanat uçları kesilmiş ve motorlarının bazı silindirleri körletilmiş tayyare ile bir çizgi üzerinde yürütme ve koşturma ameliyesi yapıldı. İkinci durumda öğrenci uçağı rüzgara karşı bir çizgi üzerinde koştururdu. Öğretmen, öğrencileri birer birer karşısına alır ellerine birer tayyare lövyesi vererek nasıl gaz vereceklerini ve nasıl hareket edeceklerini anlatırdı. Öğrenci alınan bu eğitimi müteakip uçakla meydan da sıçratmalar ve koşturmalarını sürdürür ve son aşamaya gelirdi. En son da tekrar uçağı koşturur ve irtifa dümeni ile uçağı yerden keserek havalanırdı. Meydanın etrafında 360 derecelik bir tur atarak inerdi. Zamanla irtifa almayı geliştirir ve eğitimini yenilerdi⁵⁷.

Türk Havacılık Tarihinde pilot eğitimi kadar önemli olan ve o dönemde ayrı talimatı ve eğitimi olan ikinci unsur da rasit eğitimidir. Pilotların yanında ilk başlarda kurmaylar ağırlıklı olarak uçmuşlar, zamanla bunun da ayrı bir ihtisas

⁵⁷ ÖZDEMİR, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, s.12

olarak yapılanması sağlanmıştır. Rasıtlık ile ilgili tarihe mal olmuş en önemli kişi Kur. Yzb. Kemal Bey olup I. Cihan Harbi'nde şehit olmuştur⁵⁸. İlk rasıt kurusunda istenilen şartlar yayımlanmış ve istekli subay seçilmesi kararlaştırılmıştır.

Hava Kurulu tarafından Yeşilköy'de seçilen meydana 1912 ilk baharında hangar yapım çalışmaları başlatılmış, Avrupa'dan siparişe verilen iki kişilik döperdössen ile bir kişilik küçük bir mektep tayyaresi de aynı zamanda gelmiştir. Bu arada Teğmen Kenan uçuştan ayrılmış, *Yüzbaşı Fesa ise Türk havacılık tarihinin 1, Fransa'nın 780 numaralı brövesine sahip olmuştur*⁵⁹. Yapılan çalışmalar tamamlanmış ve 23 Nisan 1912'de yapılan bir tören ile havacılık Türkiye'de resmen başlamıştır. Mayısın sonlarına doğru 8 aday daha R.E.P Fabrikasına eğitime gönderilmişlerdir⁶⁰..

B. Mahmut Şevket Paşa'nın Osmanlı Havacılığını Geliştirme Çabası

Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa havacılığın büyütülmesine çalışıyordu. Donanmayı destekleyen ve milletin bağışları ile varlığını devam ettiren Donanma Cemiyetinin, havacılık için de yardımcı olması için 13 Mart 1912'de konuyu resmi yazı ile ilgili birimlere acil olarak bildirerek havacılık için ayrı bir şube oluşturulması ve meblağların birbirine karıştırılmaması istendi⁶¹. 20 Mart 1912 tarihli yazı ile de R.E.P fabrikasından alınan 2 adet tayyarenin ödemesi için Donanma Cemiyetinden 4000 TL. talep edilerek cemiyetin dışında ordu ve donanma subayları ile çalışanları maaşlarının dörtte birini altı ayda ödenmek üzere tayyare ianesine bağışladılar⁶². Nitekim harp ve isyanların çok olduğu, ordu ihtiyaçlarının beklemeye tahammülü olmayan bu dönemde maliyenin ağır çalışması sonucu ihtiyaçlar siparişe veriliyor ama ya para

⁵⁸ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap*, s.91, Bir Alman pilot hatıratında rasıtı Kemal Yzb. Mustafa Kemal olarak yazmıştır. Ancak doğrusu olan bu Kemal Yzb.'nin Atatürk olamayıp, 1. Cihan Harbi'nde şehit olan Kur. Yzb. Kemal Bey'dir.

⁵⁹ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap*, s.22; GEDİZ, a.g.e., s.13-17; KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.117; KURTER, a.g.e., s.34-37

⁶⁰ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap*, s.21; Ünalp, a.g. m., s.296

⁶¹ KURAL, a.g.e., s.2-4

⁶² KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap*, s.26

ödenmediğinden geç geliyor ya da evsafı depolarda fazla bekleme nedeniyle bozuluyordu.

Osmanlı envanterine giren ilk tayyareler R.E.P, Döperdössen ve Alman Harlan tipi olup teknik özellikleri hemen hemen birbirine yakındır. Yalnız Harlan uçaklarının sürati saatte 15-20 km. daha fazladır⁶³. Bu dönemlerde bir uçağın bedeli yaklaşık 1000 Osmanlı altınına bedeldi⁶⁴. Pek tabii uçağın pilotunun eğitimi ve diğer masraflar eklenince maliyet artıyordu⁶⁵. Havacılığın ilk yıllarında tartışılan bir konu da orduya kabil-i sevk balonlarının alınmasıdır. Uçak ile balondan hangisinin daha faydalı olduğu da tartışma konusudur. Balon alınmasını savunanlar, uçakları tercih etmiyorlar, balonculuğun diğer ordularda da kabul görmüş bir sistem olduğunu belirtiyorlardı. Sofya ataşemiliterinin 13 Ağustos 1911 tarihli Bulgaristan'da havacılık ve balonculuk hakkında yazılmış raporlarına,⁶⁶ Genelkurmay 2. ve 3. şubeler tarafından şu not düşülmüştür; "Bu gün önem kazanmış bulunan uçaklardan Osmanlı Ordusunun faydalanabilmesi için uçak tedarik işlemlerinin hızlandırılması ve subayların da bu mesleğe teşvikleri..." şeklindeki ibare Genelkurmay Başkanlığı'nda daha ziyade uçaklara meyil olduğu anlaşılmaktadır.

1911 yılında bir uçak 1000 TL, bir kabili sevk balon fiyatı ise 10.000 TL.'dir. Ayrıca Bleriot Fabrikasına eğitim için pilot adaylarının gönderilmesi ve dönüşte bu pilotların eğitimlerini sürdürmesi için uçak alımı önem arz etmekteydi.

Burada iki önemli hususu gözden kaçırmamak lazım; Birincisi havacılık işlerini yürüten Süreyya Beyin tavrıdır. Süreyya Bey, balonculuk yada uçak üzerinde tercihi yoktur. Her iki sistemin de Osmanlı Ordusuna faydalı olacağına inanıyordu. Askerî ataşeler ise bulundukları başkentin havasına göre taraf oluyorlardı. Sofya Askerî Ataşesi balonculuğu savunurken, Paris Askerî Ataşesi (Kur. Bnb. Ali Fethi Okyar) istikbalde uçakların önemli olduğuna inanıyordu. İkinci bir husus ise havacılık ile alakadar olan 2. şube Genelkurmay

⁶³ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap*, s.28-30

⁶⁴ GNKUR.ATAŞE, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Cilt III, Ks. 6 (1908-1920)*, s.299

⁶⁵ KURTER, a.g.e., s.35-36

⁶⁶ KURAL, a.g.e., s.x v; KURTER, a.g.e., s.37

Başkanlığında bulunuyorken alınan sistemler Müfettiş-i Umumilik kadrosuna dahil olacak ve icracı güç bu sistemin içinde yer alacaktı. Arada koordinasyon eksikliği vardı, planlama ve icra kurumları arasında birebir örtüşme olmaması büyük bir eksiklikti. Nitekim bu konuda ileride pek çok sıkıntı ve çekişmeler olacaktır.

4 Eylül 1911 tarihinde Paris Askerî Ataşesi Ali Fethi Beyin görevde olmadığı bir zamanda, vekili Yzb. Süleyman Tevfik Bey, Fransa Harbiye Nezaretine, Bleriot'a plotaj eğitimine gidecek Türk subaylar için müsaade talebinde bulunmuştur. Özel sektörde parası karşılığı alınan hizmet için izin talebi iki devletin organizasyon ve insanların hayata bakış penceresi açısından ilginç bir ayrıntıdır⁶⁷.

Temmuz 1911'de Paris'e giden Türk Subaylarının henüz eğitimlere başlayamamaları ve Genelkurmay'ın Havacılık Şubesinin ısrarına rağmen Harbiye Nezaretinin uçak tedariki için karar verememesidir. Uçak tedarikinin başlatılması için 2. defa 16 Eylül 1911 tarihinde yazılmış, daha evvel bahsi geçtiği gibi ilk öneri 15 Ağustos 1911 tarihlidir. İkinci öneriye Harbiye Nazırı tarafından "tahkimat" faslından ödenebilir denmesi üzerine bürokratik engeller kalkmıştır⁶⁸.

İtalya birliğini geç tamamlamış bir krallık olarak Avrupa'ya ayak uydurmakta gecikmedi ve Osmanlının 93 harbi ile başlayan ve 2. Meşrutiyetle hızlanan toprak kaybında kendisine pay olarak Trablusgarp'ı seçti⁶⁹. Avrupa buna mevcut siyasî yapı içerisinde sessiz kaldı. Osmanlının en zayıf anında yaşanan bu krize donanma ve kara gücü gönderilemiyordu. Vatanperver subaylar gizlice Mısır üzerinden gitmiş ve yerli unsurları örgütleyerek direniş başlatmışlardır⁷⁰.

Osmanlı ve İtalya arasında cereyan eden ve 19 Eylül 1911 tarihinde başlayan Trablusgarp Savaşı'ndan kısa süre önce gündeme gelen havacılığın

⁶⁷ KURTER, a.g.e., s.38

⁶⁸ KURTER, a.g.e., s.39; KURAL, a.g.e., s.32

⁶⁹ Kadir Kasalak, "Büyük Devletlerin Osmanlı Devleti'ne Karşı Takip Ettikleri Siyaset (1914-1918)", **Askerî Tarih Bülteni**, Sayı:46, GNKUR.ATASE, Ankara, 1999, s.100-106

⁷⁰ Fahir Armaoğlu, **19. Yüzyıl Siyasî Tarihi,(1789-1914)**, 2. Baskı, Ankara, 1999, s.629-651

önemi ve gereği bu savaşta ortaya çıkmış, uçak temininin hızlandırılması için gayretler arttırılmıştır. Savaş başlamadan evvel Osmanlı Devleti'nde havacılığın geldiği durum;

I.Türk Askerî Havacılık Tarihi ile ilgili ihtiyaç 1909 yılında hissedilmiş ve “Hazırlık Dönemi” de diyebileceğimiz süreç başlamış ve nasıl sorusunun cevabı için teorik çalışmalar başlatılmıştır.

II.Hazırlık Döneminde kimin marifetiyle havacılığın işlemlerinin yürütüleceği hususu belirlenmiş, Avrupa'ya pilotaj için adaylar seçilip gönderilmiştir. Ayrıca ilk uçaklar siparişe verilmiştir.

III.Yeni bir alan olan havacılığın; dünyada da yeni bir gelişme olması, bu gelişmelerden Osmanlı Ordusunun da faydalanması için teknolojik yeniliklere açık ve ileri görüşlü bir subay olan Kur. Yb. Süreyya Bey'in görevlendirilmesi, ayrıca kararların etkinlik ve doğru olabilmesi için çalışmanın bir komisyon marifetiyle yaptırılması, ileri görüşlülük ve konuya duyulan hassasiyet olarak değerlendirilmektedir.

IV.Bu dönemin en büyük sorunu bu gün de Türkiye Cumhuriyeti açısından geçerli olan karmaşık bürokrasidir. Planlama ve kararın verilmesi Genelkurmayda, tedarik Harbiye Nezaretinde, icra ise Müfettişi Umumilikler olan Ordu ve Kolordu komutanlıklarındadır. İcracı kuvvetler balon tedariki için gayret ederken, havacılığın geldiği boyutu bilmemektedirler.

V.Havacılığın ilk yıllarında yaşanan diğer bir problem ise, Paris askerî ataşeliğinin havacılık alanında otorite olacak kadar işlere girmeye çalışması ve havacılık üzerinde sınırlı olan yetkilerini aşmasıdır. Bu durum yetkili makamların uygun ve doğru karar vermeleri açısından uygun olmayan bir davranış olarak kalacaktır⁷¹.

⁷¹ KURTER, a.g.e., s.39-41

C. 1911 Türk – İtalyan Savaşında Türk Havacılığı

Türk-İtalyan Savaşına girerken Türk havacılık çalışmasını incelemeyen önce, İtalyan hava gücünü bilmek dönem içerisinde yapılan gayretlerin de anlaşılması açısından önemlidir. İtalya'nın elinde 28 tayyare vardı. 28 tayyareden Fransa menşeli Nieuport, Bleriot tipi 22 adet, Etrich Taube ve Bristol tipi 6 uçaktır. İtalyanların 2 adet kabil-i sevk balonları vardı, savaş süresi içinde 2 adet daha kabili sevk balonu yaptılar ki bunlar ile Çanakkale'yi bombalamayı planlamışlardı⁷².

Osmanlı Hava Kuvveti; 29 Eylül 1911 tarihi itibarıyla tamamen hazırlık dönemindeydi. Elde hazır pilot, makinist ve uçak yoktu. Ancak bir husus vardı ki Osmanlı için en önemli kazançta bu olsa gerekir. Savaş Bakanlığında dirayetli ve geleceği sezinleyen Mahmut Şevket Paşa ile Havacılık Teşkilatı ve Askerî Ataşeliklerde uzak görüşlü subayların bulunması, keza Sultan Reşat'ın ve diğer hanedan üyelerinin havacılığa olan sempati ve destekleri önemli bir avantajdır⁷³.

Osmanlı donanması İtalyan donanmasına göre çok zayıftı. Bu nedenle denizden yardım mümkün değildi. Ancak balonla Trablusgarp ve Bingazi ile irtibat kurulabilirdi. Bu ise Turgut Reis'in hatırası vatan parçasına yardım yapılmasına yeterli olamazdı. Behman isminde bir tüccar ile, pilotları ile beraber iki uçağın Kuzey Afrika'ya gönderilmesi hususunda anlaşıldı. Ancak pilotlar Cezayir sınırından ileri gitmek istemediler. Konunun ifşası üzerine, Fransa uçaklara el koydu⁷⁴. Trablusgarp Tümen Komutanı Neşet Bey "Burada uçakların kullanılmasında büyük fayda vardır." diyerek uçak ve yabancı pilot gereğini rapor etmiş ancak yapılan çalışmalar bir sonuca ulaşamamıştır⁷⁵. İtalya Savaşı üzerine uçak ve balon temini ve havacılığın esaslarını tespit etmek için; Süreyya Bey, heyeti ile beraber Avrupa'ya gönderilmiştir⁷⁶. Havacılık alanında ilk kanun,

⁷² KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.121

⁷³ KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.121

⁷⁴ KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.121; KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap**, s.31

⁷⁵ KURAL, a.g.e., s.3

⁷⁶ ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.6

Savunma Bakanı Mahmut Şevket Paşa'nın 12 Mart 1912 tarihinde askerî havacılık alanındaki kanun teklifini kanunlaştırma başarısını sağlamasıdır⁷⁷. Devletin uçak alacak durumu yoktu, bunun üzerine Mahmut Şevket Paşa 30 altın bağış ile maaşının 1/4'ünü altı ay süreyle bağışladı. Sultan Reşat'ta 1000 altın bağışladı, bu hareket gönüllü bir kampanya halini aldı. Çürüksulu Mahmut Paşa (Genelkurmay 2. Başkanı) ile karargah Subayları da maaşlarının 1/6'sını bağışladılar, 1909 yılında kurularak Osmanlı Sultanının himayesinde çalışan Donanma Cemiyeti de havacılık alanında ciddi katkılarda bulunmuştur, halkın da katılımı ile Deperdussin marka 2 uçağa ait para toplanmış ve uçakların bedeli ödenmiştir.

İtalya Harbi için tedarik edilen uçaklara pilot da kiralanmış, ancak Cezayir'den ileri gitmeyi reddetmeleri üzerine plan akim kalmış ve uçaklara Fransa el koymuştur⁷⁸. Bu dönemde Almanya'daki uçak fabrikaları ile uçak ve balon alımı ile ilgili görüşmeler yapıldıysa da Alman hükûmetince izin verilmediği için çalışmalar neticesiz kaldı⁷⁹. Havacılık alanında etkili olan Paris askerî ataşeliğinin önerisiyle İstanbul'a gelen R.E.P uçak fabrikası müdürü Monsieur Simone ile 4 uçak için anlaşıldı. İlk uçak Sultan Reşat'ın cülus yıldönümüne denk gelecek şekilde anlaşıldı⁸⁰. Bu bağlamda ilk uçak 20 Nisan 1912 tarihinde İstanbul'a geldi. R.E.P uçağının ilk denemesi 26 Nisan 1912'de İngiliz pilot Gardon Bell tarafından yapılmıştır. Uçağın alımında 1000 altın bağışta bulunan Sultan Reşat tarafından, uçağa "ORDU" adı verilmiştir⁸¹. Bu olayı müteakip gemi ile gelen Deperdussin'le *ilk uçuşu Yzb. Fesa yaparak ilk bröve sahibi olmanın yanında Türkiye'de uçan ilk Türk pilot unvanını kazanmıştır*⁸². Teslim alınan bu uçaklar ile ilk hava birliğinin kurulduğu kabul edilmiştir⁸³. Yusuf Kenan Bey 10 Mart 1912 tarihinde 797 No'lu brövenin sahibi

⁷⁷ GEDİZ, a.g.e., s.24

⁷⁸ gös. Yer;; KURTER, a.g.e., s.64-67

⁷⁹ GEDİZ, a.g.e., s.24 ; KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.124

⁸⁰ KURTER, a.g.e., s.68

⁸¹ CANDAŞ, **1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri**, s.20-23

⁸² GEDİZ, a.g.e., s.25-29; GNKUR.ATASE, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi**, Cilt III , Ks. 6 (1908-1920), s.300

⁸³ ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.6

olmuştur⁸⁴. 20 Nisan 1912'de gelen uçakların Yzb. Fesa ile Tğm. Kenan'a teslimi istenmiş⁸⁵, *bunun ilk hava birliğinin kuruluşu* olarak kabul edilmesi yanında aynı zamanda uçakların yurt dışından da geliş tarihidir⁸⁶.

Bu dönemde Paris Askerî Ataşesi Vekili Süleyman Tevfik Bey, havacılığa katkısı olan cevval ve hamiyetli bir subaydır. Onun katkı ve önerisiyle Mayıs 1912'de 8 subay daha Fransa R.E.P'e pilotaj eğitimine gönderildiler⁸⁷. Havacılığın hazırlık dönemi ve kuruluş aşamasında en etkili isim olan Mahmut Şevket Paşa, İtalya Savaşı'nda da havacılığın geliştirilmesi ve savaşta istifade edilebilmesi için çok büyük gayret göstermiştir. Savaşın gelişmesi ile Fransa'dan tedarik edilen 2 uçak Cezayir sınırından ileri götürülememiş ve Fransa Hükûmeti tarafından el konmasından sonra Alman pilot kiralananmış, Ancak henüz yeni uçak tedariki yapılamadığından bir işlem yapılamıyordu. İtalyanlar ise Osmanlının uçak tedariki konusundaki çalışmalarından ciddi endişe duymaktaydı. 1912 yılı Temmuz ayında, Avrupa'daki uçak ve balon fabrikalarında incelemelerde bulunan Kurmay Yarbey Süreyya ile İstihkam Binbaşı Mehmet Ali'nin hazırladıkları görev sonuç raporundan, subayların havacılık konularına çok kısa zamanda aşina oldukları anlaşılmaktadır⁸⁸.

Mahmut Şevket Paşa'nın talimatıyla Süreyya Bey bir ekiple Avusturya, İngiltere, Fransa ve Almanya'yı kapsayan ve uçak fabrikalarının gezilmesini kapsayan geniş bir gezi düzenlenmiş, Paşa ekibe bizzat verdiği talimatla;

- 1) Tayyare mektebi için öğretmen pilot sağlanması,
- 2) Mektep araç-gereçleri tedariki,
- 3) Mektep için makinist sağlanması,

⁸⁴ GEDİZ, a.g.e., s.16, 17; KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap**, s.21-15

⁸⁵ Bu tarih Fethi Kural'ın eserinde 21 Mart 1912 olarak geçmektedir.

⁸⁶ KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi, (1912-1914) Birinci Kitap**, s.26

⁸⁸ Hv.K.K.İği, **Büyüklerimiz Aramızda**, Hv. K. K.İği Mrk. Daire Bşk. Harp Tarihi Şubesi, Yay. No.7, Ankara, 1982, s.4-6

- 4) 1500 km. ye uçabilecek balon tedariki. 2 balonun bir hangara sığabilirliği, kurulacak gaz fabrikasının 2 balona yeterliliği,
- 5) Güdümlü balonlara mürettebat sağlanması ve özlük hakları,
- 6) Uçak bombaları sağlanması,
- 7) Güdümlü balonlarda kullanılacak 40-100 kg.lık patlayıcı madde tedariki,
- 8) Güdümlü bombalara muhabere cihazı ve projektör takılmasının araştırılması olarak belirlenmiştir⁸⁹.

Mahmut Şevket Paşa, sık sık heyete bizzat yazı yazarak görevlerinde hızlı davranmalarını, İtalya Savaşında umulanın yapılamadığını hiç olmazsa kıyılarıımıza keşif yapacak uçaklar için analaşmaların yapılacağı ortamın oluşturulmasını belirtmiştir⁹⁰. Heyet beğendiği teknolojileri ve araçları onay beklemeksizin alma yetkisi ile teçhiz edilmiş, tedarik edilecek bombalarla Ege'de dolaşan İtalyan donanmasının bombardımanı planlanmıştır⁹¹.

Mahmut Şevket Paşa, uçakları hazır almanın yanında havacılık okulunun kurulması ve pilotlarımızı kendimiz yetiştirmemiz gerektiğinin önemini hassasiyetle dile getirmiştir⁹².

Süreyya Bey heyeti; Görev Sonuç Raporunda özetle şu hususlara yer verilmektedir: "Uçaklar, askı ve gergi tel ve kabloları hariç olmak üzere, ya tamamen tahtadan veya bir kısım aksamı madenden olmak üzere inşa edilmektedir. Kanadın yapısı ise hepsinde tahtadandır. Ayrıca bir kısım aksamı madeni ve kamıştan yapılan kanatlara da rastlanmıştır. Tahta veya madeni gövdeli, hafif veya ağır uçakların savunucuları olduğu kadar, karşısında bulunanlar da vardır⁹³.

Uçak mühendisi veya pilotların bir kısmı madeni, bir kısmı da tahtadan yapılanları tercih etmektedirler.....Motor seçiminde ise, genellikle her

⁸⁹ KURTER, a.g.e., s.70-78

⁹⁰ KURAL, a.g.e., s.4

⁹¹ Bu tarihten 25 yıl sonra Atatürk tarafından İtalyan yayılcılığına karşı gerektiğinde Roma'ya bombalayacak uçak temini için Yzb.Enver Akoğlu'da Avrupa ve Amerika'ya gönderilecektir.

⁹² GEDİZ, a.g.e., s.29-32; KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap**, s.27-33

⁹³ SARP, a.g.e., s.9; KURTER, a.g.e., s.560-561

millet milli hisleri sebebiyle, kendi ülkesinin yapısı olan motorları tercih etmektedir. Uçak endüstrisi çok süratli bir şekilde gelişmekte olduğundan, bugün düşük performanslı bir uçak, yapılan tadilatla yarın kendisinden daha yüksek performanslı bir uçaktan daha iyi bir duruma getirilebilmektedir. Tadilatların ise hemen hemen hiç sonu gelmemektedir⁹⁴.”

Havacılık alanında dev adımların atıldığı bu dönem uzun sürmemiş, içte ve dışta gelişen olaylar yapılanları yarım ve sahipsiz bırakmıştır. Kurulun bu gezisi esnasında anlaşma gereği Tğm. Aziz ile Ütğm. Fethi, bakım ve onarım kursuna tertip edilmelerine rağmen Fethi'nin pilotluğa olan ilgisi sebebiyle pilot eğitimine alınarak yurda pilot olarak dönmesi sağlanmıştır⁹⁵. Trablusgarp Savaşı'nda uçaklardan istifade edilememesine rağmen hazırlıkların hızla tamamlanması ve Osmanlının savaş gücüne etkin destek sağlayacak Hava gücünün bilhassa da pilot yetiştirecek okulun açılmasına önem verilmekteydi. Mahmut Şevket Paşa bu konuda Süreyya Bey'e gerekli talimatları vererek işi sıkı şekilde takip etmekteydi⁹⁶. Hava Okulu 3 Temmuz 1912 tarihinde açılmak üzereyken hükûmette değişiklik olmuş, Harbiye Nazırı Nazım Paşa olmuştur⁹⁷. Tayyare Komisyonu Başkanı Yb.Süreyya Bey, ödenek için Nazım Paşa'ya gelmiş, Paşa kendisine; “İşkodra'da asker açıktadır. Ben sana İstanbul'da tayyare mektebi açtırmam⁹⁸” demiştir. Bu nedenle İtalya Savaşı'ndan sonra mektep işi rafa kaldırılmış, daha ziyade pilot yetiştiriciliği önem kazanmıştır. Daha önce Ayestafanos'ta yapılan mektep ve iki hangar ile faaliyet sürdürülmüş, gelişmeler o tarih için durmuştur. Mahmut Şevket Paşa'nın çekilmesi sonucu hükûmet edenlerin olumsuz tavrı yanında havacılar arasında da dedikodu ve ikilik çıkmış, Paris Askerî Ataşesi olumsuz raporlar ile gerginliği arttırmıştır. Özellikle Yusuf Kenan Bey (Pilot Teğmen) in gazeteye Süreyya Bey ve ekibinin aldığı uçaklar aleyhine yazı yazması da tartışmayı büyüttmüş, Süreyya Bey tarafından mezkur kişinin bu disiplinsiz davranışının

⁹⁴ SARP, a.g.e., s.7-8

⁹⁵ GEDİZ, a.g.e., s.29-32; ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.8

⁹⁶ SARP, a.g.e., s.10, 11

⁹⁷ ÖZDEMİR, Yaşar, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, Hv.Bsm.Neş.Md.lüğü, Ankara, 1981, s.13; Not: Bu tarih bazı kaynaklarda okulun açılış tarihi olarak geçmektedir. CANDAS, **1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri**, s.25

⁹⁸ İLMEN, a.g.e, s.15; KURTER, a.g.e., s.83

cezalandırılması talep edilmiştir. Tabii bu dönem Osmanlı açısından iç ve dış gelişmeler dikkate alındığı zaman sıkıntılı yıllardır. Trablusgarp Savaşı'nda Avrupalı tüccarlar, üreticiler hatta uyanıklık yapan pek çok kişi ve şirket havacılıkla ilgili ürünlerini satabilmek için Harbiye Nezareti'ne müracaatta bulunmuştur⁹⁹.

D. Balkan Savaşı'ndan I. Dünya Savaşı'na Kadar Türk Havacılığı

II. Meşrutiyetin ilanı ile Bulgarlar ve Arnavutlar bağımsız olurken, Avusturya da Bosna-Hersek'i ilhak ettiğini açıklamıştır¹⁰⁰. Az bir zaman sonra ise İtalya can damarlarımızdan 2 tanesini kesmiş, bilindiği gibi Ege Adaları da geri alınmamıştır. Balkan Devletleri tek başlarına Osmanlı ile mücadele edecek güçte değildiler. Balkanlarda yer alan devletlerin her biri mevcut durumunu beğenmiyor, Osmanlı aleyhine toprak kazanmak istiyordu. Osmanlı Devleti aleyhine delil hazırlamak o günün siyasî ve coğrafi yapısı içinde oldukça kolaydı. Nitekim 19 Ağustos 1912'de Müslüman ve Hristiyan Arnavutlar arasında çatışma çıkması sebebiyle Osmanlı Devleti, Müslüman Bulgarları Makedonya'ya yerleştirmek istemiş bu durum ise Makedonya'da yaşayan Bulgarlar tarafından itiraz sebebi olmuştur. Makedonya; etnik ve dini yapısı ile pek çok devletin gözünün üstünde olduğu, patlamaya hazır bir bombayı andırıyordu¹⁰¹. Konuya Bulgaristan'da taraf olmuş, Osmanlıya ütimatom vererek tedbir alınmasını, aksi halde seferberlik ilanına başvuracağı tehdidinde bulunmuştur¹⁰². Trablusgarp Savaşı ile iyice zayıf olduğu anlaşılan Osmanlıya karşı fırsat bekleyen ama aralarındaki husumet nedeniyle bir araya gelemeyen Balkan Devletleri bu kırınlıkları bırakarak 13 Mart 1912 tarihinde Bulgaristan ile Sırbistan anlaşmış, 29 Mayıs 1912'de Bulgaristan ile Yunanistan anlaşmış bu anlaşmaya Ağustos 1912'de Karadağ katılmış, Makedonya dışında anlaşma tamamlanmıştı¹⁰³.

⁹⁹ KURTER, a.g.e., s.59-60

¹⁰⁰ ARMAOĞLU, a.g.e., s.611-619

¹⁰¹ GNKUR.ATASE, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi Osmanlı Devri(1912-1913) Cilt III, Ks.2, Garp Ordusu Yunan Cephesi Harekatı**, 2. Baskı, Ankara, 1993, s.59

¹⁰² KURTER, a.g.e., s.92-93

¹⁰³ GEDİZ, a.g.e., s.32-34; KURTER, a.g.e., s.79-81

Osmanlı için 1912 Temmuz'u çok sıkıntılı geçmiştir. Tarihimize, “sopalı seçim” olarak geçen Haziran seçimlerinde muhalefet “Hürriyet ve İtilâf” partisi yalnız 6 milletvekili çıkarabilmiştir. Bu durum ezici çoğunlukla iktidar olan “İttihat ve Terakki” partisine ağır eleştiriler yapılmasına neden olmuştur. Ordunun siyasete girmesi ayrıca eleştiri dozunu arttırmıştır. Hatta “Halaskar Zabitan Grubu-Kurtarıcı Subaylar Grubu” denen bir grup hükûmete baskı yapmaya başlamış ve seçimlerin yenilenmesini istemişlerdir¹⁰⁴. Eylül ayında balkan devletlerinin seferberlik ilanına bahane olmuştur. 8 Ekim 1912’de Karadağ, 17 Ekim’de Bulgaristan ve Sırbistan, 18 Ekim’de de Yunanistan savaş açmıştır. 1 Ekim 1912’de Osmanlı Devleti Genel Seferberlik ilan etmiştir¹⁰⁵. Bu arada Avrupa devletlerinin muhtemelen Osmanlının başarılı olacağı kanaati ile savaş sonrası hiçbir devletin toprak kaybı yada kazancı olmayacağı deklarasyonu da savaşın sonucunda oluşan tablo ve Osmanlının tarihinin en büyük toprak kayıplarından birini yaşaması açısından ilginçtir¹⁰⁶.

Balkan Savaşlarında Osmanlı Hava Kuvvetleri, Harbiye Nezaretine bağlıydı. Bütün etkinliği Yeşilköy’de kurulu Hava Okulu ile bu okul envanterinde olan uçaklardan oluşan yeni bir örgüttü. Uçaklar için hangarlar yoktu. Şartlar çok ilkel¹⁰⁷. Hadiseler, havacılık çalışmalarını olumlu yada olumsuz olarak yetkili kişilerin bakışına göre etkilemiştir. 1911 yılının son aylarında J. Şişmanoğlu isminde bir Osmanlı vatandaşı Paris askerî ataşeliğine müracaatla havacılık alanında 1-2 yıllık geçmişi olduğunu ve bazı buluşlarını Osmanlı menfaatine kullanabileceğini, ama asıl önemli olanın yurt dışına bağımlı olmak yerine Osmanlının kendi merkezleri ve Hava okulunu kurmak olduğunu söylemiş ve kurulacak bu sistemin zamanla milli hava sanayiini kalkındıracağını ve kurulacak okula öğretmen olarak atanabileceğini söylemiştir. Mezkur şahsa ait bir bröveden başka tespit edilen kaynaklarda bilgi bulunamamıştır. Ataşelik tarafından konu ile ilgili İstanbul’a 1911-1913 yılları boyunca yazılan yazılara olumlu cevap alınamamıştır.

¹⁰⁴ ARMAOĞLU, a.g.e., s.640-642

¹⁰⁵ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap*, s.74-78

¹⁰⁶ Rifat Uçarol, *Siyasî Tarih*, (Seri No.4), 2. Baskı, İstanbul, 1982, s.377-387; ARMAOĞLU, a.g.e., s.660-665

¹⁰⁷ GNKUR.ATASE, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi Şark Ordusu, II.Cilt 1. Kitap, 1. Çatalca Muharebesi*, Ankara, 1993, s.32

R.E.P. Fabrikası ile yapılan anlaşma gereği; gönderilen sekiz subay eğitimlerini tamamlayarak yurda dönmeye başladılar. Alınan bröveler “Adi” statüsündeydi. Burada “Adi”, “Sivil Pilot” anlamında olup, o dönem için 2 ay gibi bir sürede alınan eğitimi müteakip bröve alınıyordu. Havada 200 Metre irtifadan uçarak, yere dikilmiş flamalar üzerinden 5 defa yatay bir 8 şekli çizmek 3 defa da yerde işaretlenmiş yere inmek esastı. Pilotajlarını tamamlayan pilotlar eğitimlerini Yeşilköy’de sürdürerek “askerî pilot” olma vasfı kazanacaklardı. Havacılığın yeni olması ve R.E.P.’in yoğun programı, ticari niyetler de muhakkak bu durumu perçinliyordu¹⁰⁸.

Balkan Savaşlarını müteakip, Süreyya Bey görevinden alınarak Genel Karargahın 2. Şubesine atandırılmıştır. Balkan Savaşlarında, Osmanlı ile hasımlarının hava güçleri kıyaslandığında; düşman yaklaşık 18 uçak (Yunanlılar-4, Sırp-4, Bulgarlar-10, Sırp-0) sahibiyken, Osmanlı Ordusunun ise her biri 2 uçaktan oluşan üç uçak müfrezesi mevcuttur¹⁰⁹. Dünyada havacılık misyonu yeni gelişirken Osmanlının onca sorun içinde Balkan Savaşlarında uçak uçuşması önemlidir¹¹⁰. Şark ve Garp Ordusuna birer, Edirne Kalesine bir uçak müfrezesi planlanmıştır¹¹¹. Ancak bu dönemde Türk havacılığı adeta yaprak dökümü yaşamıştır. Hazır birkaç pilot ise uçabilecek durumda değildiler. Osmanlı Devleti, Balkan Savaşına bu şartlar altında girdi. Yetişmiş pilotlara sahip çıkılamaması nedeniyle savaşın ilk dönemlerinde havacılıkta etkinlik gösteremediler¹¹². Ancak Balkan Devletleri gerek uçak gerekse pilot açısından sıkıntı çekmediler. Fransız, Rus ve Almanlar bu devletlere yardım etmişlerdir. Hatta yardıma gelen bu pilotlar hadiseye bir Haçlı Seferi ruhu ile yaklaşıyordu. Fransız İhtilali sonrası Osmanlı egemenliğindeki hristiyanların kurtarıcısı havasındaydılar. Osmanlı emrinde çalışan pilotların ise dini ve milli

¹⁰⁸ SARP, a.g.e., s.16-18

¹⁰⁹ KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.129; KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap**, s.72-78

¹¹⁰ Hakkı Arıs, “Türk Hava Kuvvetleri Yeni Ufuklara Açılıyor Hv. K. K. Org. Cumhuriyet ASPARUK ile Görüştük”, **Savunma ve Havacılık**, Cilt:15, Sayı:20613, Ankara, 2000, s.10

¹¹¹ ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.9

¹¹² SARP, a.g.e., s.7

bir hedefi yoktu. Onlar alacakları paranın karşılığında hayatlarını tehlikeye atmadan görev yapmanın yoluna bakıyorlardı¹¹³.

Havacılık açısından durum olumsuz bir hale gelmişken, 23 Ocak 1912 tarihinde İttihat ve Terakki bir darbe ile hükûmete tesir edip, Nazım Paşa ile yaveri (daha önce bahsi geçen Paris askerî ataşe vekili) Yzb. Tevfik Bey, Yakup Cemil tarafından görev esnasında katledilmiş, Sadrazam Kamil Paşa silah tehdidi ile istifa ettirilmiştir¹¹⁴. Bu hadiselerin yapılabilmesi için kilit noktalara ittihatçı subaylar yerleştirilmiş ve Yb.Enver Bey'in 23 Ocak'ta yandaşları ve topladığı bilinçsiz halk ile Beyazıt' da yürüyüşe geçmesi ve Bab-ı Ali'ye yönelmesi, korumaların etkisiz hale getirilerek hükûmet üyelerine ulaşılması Osmanlı tarihi açısından adeta sonun başlangıcı olmuştur¹¹⁵. Hükûmetin sorumluları İstifa mektubunu padişaha sunmuşlar. Sultan Reşat, ittihatçı Mahmut Şevket Paşa'ya Sadrazamlık ile beraber Harbiye Nazırlığı görevini vermiştir¹¹⁶.

Mahmut Şevket Paşa'nın tekrar Harbiye Nazırı olmasıyla daha önce havacılık görevinden alınıp Genel Karargaha atanan Kur. Alb. Süreyya İlmen, Kıtaatı Fenniye Şubesinde; *"tayyarelerin, istifade edilmek üzere Ayastefanos'ta hazır bulundurulmasının takibi"* görevi ile vazifeye başladı¹¹⁷.

Bu dönem havacılık açısından oldukça sancılı yıllardır. Konu o günün icra makamlarındaki yetkili zevatça yeterince değerlendirilememiş, pahalı bir alan olması ve geçmişinin olmaması nedeni ile gelecekteki önemi algılanamamıştır. Pilot sınıfının yanında rasıt da yetiştirilmesi gerekirken bunun yerine kurmay subaylar hiçbir eğitim almadan rasıt olarak görevlendirilmişlerdir. Öyle ki zaman zaman geleceğin kudretli paşası, Kur. Yb.Enver Bey' de rasıt olarak uçuyordu. Ancak zamanla bu usulün pilot-rasıt koordinasyonunu kurmakta yetersiz kaldığı anlaşılmış ve rasıtlar da bir eğitimden geçirilmeye

¹¹³ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap*, s.94

¹¹⁴ KURAL,a.g.e., s.3; KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.134

¹¹⁵ ARMAOĞLU,a.g.e., s.672-675

¹¹⁶ GNKUR.ATASE, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Balkan Harbi 2. Cilt 2. Ks. 2. Kitap Şark Ordusu İkinci Çatalca Muharebesi ve Şarköy Çıkarması*, 2. Bsk., Ankara, 1993, s.24-29

¹¹⁷ KURTER, a.g.e., s.100-108

başlanmıştır. Kur. Yzb. Kemal bu alandaki eğitimin verilmesinde görev almıştır. Hazırlıklar ve gerekli uçakların planlanmasını takiben 27 Haziran 1913'den itibaren kurslar açılmaya başlanmış, Tğm. Nuri' de Deperdussin tipi uçağı ile kursa tertip edilmiştir¹¹⁸.

Türk Hava Kuvvetlerinin Osmanlıda yapılanması, bir takım sıkıntıları da teşkilattaki yapılanmanın 2 başlılığından kaynaklanan nedenlerle beraberinde getirmiştir. Bu konuda bir dilekçe yazan Binbaşı Mehmet Cemal; idaresizlik, düzensizlik ve aksaklıklardan şikayet ederek bunlardan birçok örnekler vermiştir¹¹⁹.

Hava Okul Komutanlığı görevine atandıktan bir müddet sonra başarılı olamadığı gerekçesiyle Savunma Bakanlığı tarafından bu görevden geriye alınan Binbaşı Mehmet Cemal'in 28 Mart 1913 tarihinde (15 Mart 1329) Savunma Bakanlığına verdiği dilekçesinde belirtmiş olduğu şikayet konularının ağırlığını lojistik sorunların teşkil ettiği görülmektedir.

Süreyya Bey 3. defa havacılık ile ilgili bir görev olan **“tayyare işlerine nezaret etmek üzere”** Kıtaatı Fenniye Şubesine atandırılmıştır. Bu atanmanın tarihi 29 Mart 1913'tür¹²⁰. Bu tarihlerde savaş hızını kesmiş ve Osmanlılar ile Bulgarlar bir ateşkesin yolunu aramaktadırlar. Göreve başladığı gün Müfettiş-i Umumi Hüseyin Hüsnü Paşa tarafından derhal Berlin'e hareketle alınmasına karar verilen balonun inceleme ve denemesinin yapılarak ilave olarak bildirilen diğer askerî malzemelerin alınmasını emretmişlerdir. Süreyya Bey ile birlikte İstihkam Binbaşı Ali Bey, Plt. Tğm. Nuri ile beraber Bükreş üzerinden Berlin'e geçmiştir. Heyet Avrupa'dan gerekli tedariki yaparak alınması gereken tedbir ve yapılacak işleri teferruatına kadar bildiriyordu. 14 Nisan 1913'te Harlan Fabrikası hazine tahvili karşılığı 8-10 uçak ile bomba verebileceğini bildirmekteydi¹²¹. Savaşın ateşkes ile hızını kestiği dönemlerde Alman Albay Tupchevski tarafından hazırlanan bir raporda savaşın sorumlusu olarak

¹¹⁸ KURTER, a.g.e., s.129

¹¹⁹ KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap**, s.160-161

¹²⁰ KURTER, a.g.e., s.116-118

¹²¹ GNKUR.ATASE, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi III. Cilt, 6. Ks.(1908-1920)**, 1996, Ankara, s.302, 303

Osmanlı Genelkurmayı gösterilmektedir. İstanbul Sahra Topçusu Atış Okulu Müdürü olan Alman Albayın raporunda Harp Okulu süresinin 2 yıldan 3 yıla çıkarılması ve 3. yılda ateş ve silahlar hakkında eğitim verilmesi tavsiye edilmektedir. Özellikle de Ordunun Lojistik alanda yaşadığı eksiklikleri komuta kademesinin beceriksizliği ve alınan eğitimin yetersizliğine bağlanması bu gün için de önemli hususlardır¹²². Harp Okulu 60 yıl sonra (1971) 3 yıla çıkarılacaktır.

30 Mayıs 1913'de, Londra Saint James Sarayında yapılan anlaşmanın hülasası Osmanlının Midye-Enez hattının batısının Balkan Mütteliklerine devredilmesidir. Ancak kısa sürede Balkan Devletleri miras paylaşımında anlaşamamışlar ve kendi aralarında gerginlik artmaya başlamıştır. Osmanlı Ordusunda havacılığın önemi de artık anlaşılmış, birkaç yıl önce birkaç fedakar subayın işi olan havacılık, Ordunun önemli bir unsuru olarak değerlendirilmeye başlanmıştır. Ordunun Kurmay Başkanı Enver Bey, 16 Mayıs 1913 tarihinde Avrupa'nın başkentlerindeki askerî ataşeliklere yazı göndererek Osmanlıda balonculuk ve tayyare teşkilatı kurulması için bu devletlerin havacılık teşkilatları için hazırladıkları yönetmelik ve tüzüklerin bir örneğinin gönderilmesini istemiştir. Oysa Kur.Alb. Süreyya İlmen ve ekibi tarafından 18 Mart 1912'de *"Orduyu Hümayunda Tayyare Mektebi ve Tayyarecilik Hakkında Rapor"* adı ile hazırlanan ve 25 Eylül 1912'de Harbiye Nezaretince onaylanan bir rapor mevcuttu. Bu arada Balkanlarda durumun nazikleşmesi ile Rusya endişe etmiş, muhtemel bir parçalanmanın Osmanlı ile Avusturya'nın işine geleceği endişesi ile arabuluculuk yapmaya başlamıştır. Osmanlı cephesinde ise Kurmay Başkanı Enver Bey, 7 Haziran 1913'de Genel Karargaha yazarak Süreyya Bey ve ekibinin hazırladığı raporun kabul edilip/edilmediği hususunu sormuştur. Onaylı ise bir suretinin kendisine yollanmasını istemiştir. Ancak bu çalışmalar da etkin bir netice vermemiştir. Uçakların harp sahasına gönderilmesi ile ilgili başlatılan çalışmalar da bizzat Enver Bey tarafından organize edilmiş, uçakların karadan harp sahasına yollanması planlanmış, ancak yolların bozuk olması ve uygun arabanın olmaması müşkülât çıkarmıştır. Daha evvel numune bir aracın

¹²² KURTER, a.g.e., s.123, 124;

alınması ve buna göre diğerlerinin imali planlanmışsa da beklenen siparişin gelmemesi kanatları ayrılan uçakları öküz arabaları ile, gövdeyi de kendi tekerlekleri ile taşıma zorunluluğu hasıl olmuştur. Bu dönemin en mühim olayı ise havacılığı daha ilk yıllarda Avrupalılardan bile çok daha ileri boyutta bir gelişme olarak değerlendiren, Osmanlı Ordusunda da gerek fikir gerekse icraat döneminde en etkin kişi olan Sadrazam ve 2. defa Harbiye Nazırlığı yapan Mahmut Şevket Paşanın 11 Haziran 1913 'de suikasta uğrayarak şehit edilmesidir¹²³. Edirne'nin kaybedildiği bir ortamda gelişen olaylar sonrası ordu daha çok politize olmuştur¹²⁴.

Birinci Balkan Savaşı ile aralarında anlaşılan 4 Balkan Devleti, Osmanlı Devleti'nin İstanbul yakınlarına kadar olan topraklarını ele geçirmişlerdir. Bu savaşlarda düşmanlar yalnızca toprak kazanmak dışında Osmanlı kültürünü de yok etmek için savaşmışlardır. Selimiye camii'ne de bomba atarak yıkmak istemişler ancak başarılı olamamışlardır. Bu esnada Edirne'de bir Bulgar uçağı düşürülmüş, pilot ve rasıtları ölmüşlerdir¹²⁵. Ele geçirilen topraklar bölge devletleri arasında paylaşılamamış sıkıntı olmuş, ittifak içinde huzursuzluklar artmıştır. Durumdan endişe eden Rusya, devletlerin aralarında oluşan gerginliğin Osmanlı ile Avusturya'nın lehine dönmemesi için gayret sarf etmiştir¹²⁶. Ancak bu girişimler sonuç vermemiş, 29 Haziran 1913'de Bulgar Ordusu, Sırp ve Yunan Kuvvetlerine bir baskın şeklinde taarruz yapmıştır. Sırp ve Yunanlılar böyle bir saldırıya hazırlıklı olduğu için gerekli savunma yapılmıştır. Balkanlarda başlayan bu yeni savaş sonrası Osmanlı hiç olmazsa Kırklareli ve Edirne'yi geri almak için girişimler başlatmıştır.

Başkomutanlık vekaleti, 1 Temmuz 1913'de ileri hareket için hazırlık emri vermiş, 13 Temmuz'da ileri hareket başlamıştır¹²⁷. Bu hareketin birinci aşaması Midye-Enez hattı olmuş, bu hattın geçilmesi aşamasında Fransa, Rusya ve İngiltere'nin de tepkisinin olmayacağı teyidini müteakip 21 Temmuz 1913'de

¹²³KURTER, a.g.e., s.124-129;Yavuz KANSU, Sermet ŞENSÖZ, Yılmaz ÖZTUNA, a.g.e., s.130-135; Ergüder Gediz , a.g.e., s.44-46;SARP, a.g.e., s.11

¹²⁴ ARMAOĞLU,a.g.e., s.678-680

¹²⁵ GEDİZ, a.g.e., s.52

¹²⁶ ÖZDEMİR, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, s.11

¹²⁷ GNKUR.ATASE, Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Balkan Harbi 2. Cilt 2. Ks. 2. Kitap Şark Ordusu İkinci Çatalca Muharebesi ve Şarköy Çıkarması, s.389-390

ikinci yürüyüş başlatılmıştır¹²⁸. İlk aşamada Ayastefanos'da bulunan uçaklardan etkin istifade edilmiştir. Ancak burada da daha önce devam eden bir sorun yaşanmıştır. Osmanlı uçaklarının belirleyici bir işareti olmaması nedeni ile sık sık kendi birliklerimiz tarafından düşman uçakları sanılarak ateş açılma olayının meydana gelmesidir. Birinci harekatta 16 Temmuz 1913'de keşfe çıkan Mars'a 3 kurşun isabet ettirilmiştir. Bu hadiseden sonra Başkomutanlık Karargahı 17 Temmuz 1913'de Levazım Reisliğine bir yazı göndererek Osmanlı uçaklarına açık portakal renginde işaret konulacağını bildirerek boya tedarikinin yapılması emri verilmiştir. Ancak daha sonra bu işlemin tamamlanamadığı anlaşılmaktadır. İkinci yürüyüşte havacılık alanından daha fazla yararlanmak maksadıyla, Ayastefanos meydanından 17 Temmuz'da kalkan uçaklar üslerine dönmeyip, Çorlu Meydanına intikal etmiştir¹²⁹.

Havacılar bu harekatta yaptıkları keşiflerle orduya büyük faydalar sağlamışlardır. Çorlu'dan sonra Babaeski üs olarak seçilmiştir. 22 Temmuz'da Edirne kurtarılmış, Plt. Tğm. Nuri Bey Çorlu'dan kalkıp Uzun Köprüye inmiş, akşamı ise Edirne'ye inmiştir¹³⁰. Diğer pilotlar da bu arada değişik bölgelerde uçarak orduya desteklerini sürdürmüşlerdir. Ancak bu dönemin en büyük sıkıntılardan birisi de çok fazla kullanılan uçaklar için yeterli bakım ve onarımın yapılamaması, daha da ciddi sorun olan bakım-onarım için Hava Mektebinde küçük atölyenin dışında yeterli teçhizatın olmamasıdır. Öyle ki, Mektep Müdürlüğü tarafından 18 Ağustos 1913 tarihinde Başkomutanlık Vekaletine yazılan yazıda yardım ve destek isteniyor, çok küçük bir parçanın dahi yüksek para ile yurt dışından alındığı veya Zeytinburnu Fabrikasından uzun süre beklendiği bildirilerek Bahriye Fabrikasından ka'le ayrılmış HEK, durumdaki tezgahlarının belge karşılığı mektebe verilmesi isteniyordu¹³¹.

Bu dönemde yurt dışından alınan bir balon Alman ve Türk mürettebat ile beraber denendi. Ağustos ayı içinde Parseval Fabrikasından alınan balonun

¹²⁸ BAYUR, *Türk İnkılâbı Tarihi, Cilt 2, Kısım 2*, Ankara, 1991, s.400-418; ARMAOĞLU, a.g.e., s.684-690

¹²⁹ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap*, s.16, 132, 133

¹³⁰ GNKUR.ATASE, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Cilt III, Ks. 6, (1908-1920)*, Ankara, 1996, s.304; KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.138, 139

¹³¹ KURTER, a.g.e., s.125-133; GEDİZ, a.g.e., s.40-45; Hurdaya ayrılmış kullanılması ekonomik olmayan silah, Teçhizat ve her türlü malzemedir.

bir kaza sebebi ile indirilmesi gerekmiş, Alman Binbaşı Hackstetter hazırladığı bir raporla balon yere iner inmez Yzb.Fevzi'nin sepetten çıkıp kaçmaya başladığını, artık bu şahısla çalışamayacağını belirtmesi nedeniyle gerginlik artmıştır. Bu olay sonrası, Ayastafenos Mektebinde Alman heyetine karşı olumsuz bir hava oluşmuştur. Heyet daha sonra ülkelerine geri gönderilmiştir. Temmuz ayında halkın bağışları ile alınan Bleriot X tipi uçak alınarak, "Muaveneti Milliye" adı verilmiştir. Bu uçaktan 2 adet daha siparişe verilerek bedeli olan 103.483 Frank 26 Ağustos 1913'te Paris Ataşemiliterliği namına Osmanlı Bankası'na yatırılmıştır.

ikinci Balkan Savaşı'nda pilotlarımızın deneyimi artmış, etkinlikler çoğalmıştır. 1 uçak ise savaş başlamadan Sırbistan tarafından el konulmuştur. Hiçbir uçağımız düşman tarafından düşürülmemiştir. Havacıların deneyimleri artmıştır. Öyle ki, sayıları az olmasına rağmen bir kaç pilot; "Dünyanın en deneyimli havacıları" olmuşlardır. Türk dostu Fransız gazete yazarı Alfred Durand, dünya ve Türk havacılığı konulu bir konferans vermiştir¹³². Bu dönemde yapılan en önemli faaliyetlerden birisi de uzun uçuşların denenmesine karar verilmesidir. Bu uçuşların ilk örneği pilotların uçakları ile beraber Edirne'den İstanbul'a çağrılmalarıdır. Genelkurmay Başkanlığı tarafından Edirne Uçak Müfreze Komutanı Ütğm. Nuri Bey ile Kırklareli uçak müfrezesi Komutanı Yzb. Salim Beyi İstanbul'a çağırılmışlardır. Nuri Bey deperduşsin tipi uçağı ile rasıtı Tğm. Hami beraberinde 2,5 saat olarak uçuşu planlamış, Ancak uçuş 3,05 saatte gerçekleşmiştir. Yzb. Salim İlkuçan ise rasıtı Kur. Yzb. Kemal Bey ile Kırklareli'nden 19 Ekim günü Bleriot XI-2 uçağı ile kalkmışlar ancak pusulada 15 derecelik bir sapma ile bilmeyerek Marmara'yı geçmiş ve Manyas Gölü civarına inmişlerdir. Ertesi gün ise bilerek Marmara Denizini geçerek 185 km. kat edip Ayastefanos Meydanına inmişlerdir¹³³.

Dönemin havacılıkta en yetkili ve tecrübeli subaylarından olan Süreyya Bey'in Tayyare Mektebi ve Havacılık Hakkındaki Raporları havacılığın mevcut durumunu ve olması arzu edilen durumunu anlatması yönüyle önemlidir.

¹³² KURTER, a.g.e., s.143

¹³³ ÖZDEMİR, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, s.13; SARP, a.g.e., s.25; ÖZDEMİR, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, s.11

Kur.Alb. Süreyya Bey 23 Eylül 1913 tarihinde Kıtaatı Fenniye ve Mevakii Müstahkeme Müfettişi Umumiliği'ne Tayyare Mektebi ve Havacılık Teşkilatının geliştirilmesi konusunda bir rapor hazırlamıştır. Raporda geçmiş 3 yılda havacılık alanında yapılanları, *"Eğer bu sınıfın bütçede tahsisatı yoksa gelişemez, zaten bu güne kadar yapılanlar da bin türlü zorluk içerisinde ,itiraz ve red cevaplarına rağmen, adeta dilenerek, koparıldı"* diyerek özetliyordu¹³⁴. Bu döneme kadar havacılık bir ek görev olarak Kıtaatı Fenniye ve Mevakii Müstahkeme olmak üzere 2 kısımdan oluşan birimin Kıtaatı Fenniye şubesi tarafından yürütülmektedir. Raporda havacılığın artık ayrı bir şube olarak yani 3. bir şube olarak teşkilatlanması gerektiği belirtiliyordu. Hava Mektebinin savaş nedeniyle teşkilatı geliştirilememiş, son zamanlarda Balkanlarda gelişen savaş nedeniyle askerî alanda önemli olan Edirne, Kırklareli, Tekirdağ ve Çanakkale'ye birer hava bölüğü, Anadolu'da ise 200-300 km'ye bir balon hangarı yapıldığı taktirde Erzincan ve Erzurum'a kadar olan yerlere balon ile keşif yapma imkanı sağlanacaktır. Sonuç olarak; birkaç yıla yayılacak 250.000TL. ile Rumeli'ye 5 tayyare bölüğü, 6 sabit balon parkı, 1 güdümlü balon ile 5 balon hangarı inşa etmek mümkün olacaktır. Anadolu için ise; Erzurum ve Erzincan'a birer tayyare bölüğü, bir veya iki sabit balon parkı ile İstanbul-Erzurum arasında seçilecek 4 merkeze birer balon hangarı ile 2'şer uçaklık hangar ile birer onarım merkezinin yapılmasını önermiş. En uygun merkez olarak da Eskişehir, Ankara,Yozgat ve Sivas'ı önermiştir. Süreyya Bey burada uzun soluklu ama istikrarlı bir bakış açısıyla 3-5 yılda güçlü bir Hava Gücü'nün oluşabileceğini ortaya koymuştur. Ama bunun için; havacılığın ayrı bir teşkilatının oluşturulması ve bağımsızlaştırılması,teşkilat şeması ile parasal bir portrenin çıkarılmasıdır. Ancak bu konu dikkate alınmamıştır. Hiçbir çaba da gösterilmemesi havacılığın hala belli güçlerce önemli görülmediği yada zamanın ciddi sıkıntıları içinde bu alanda çalışmaya fırsat bulunamadığını göstermektedir.

Süreyya Bey sık sık raporlar hazırlayıp ilgili mercilere göndermiştir. Bunlardan en önemlilerinden birisi de 26 Eylül tarihli disiplinsiz davranışların

¹³⁴ KURTER, a.g.e., s.139

mahkemelerde sonuçlanmadığı ve orduda disiplin zafiyetinin arttığıdır. Bu raporun özü, Tğm. Yusuf Kenan Bey'in bir gazeteye havacılık komisyonu aleyhine vermiş olduğu bir beyanattan dolayı hakkında hazırlanan cezalandırma talebi ve buna Muhakemat Dairesince işlem yapılmaması hakkındadır.

Nitekim kısa bir süre sonra Kur. Albay Süreyya tamamen havacılıktan el çektirilecektir. Ayrıca aynı tarihli bir raporla balonculuk hakkında da gelişmelerden kaygılarını dile getirmiştir. Alman ekibin süresi dolmak üzereydi. Süreyya Bey, Alman ekip ile Tayyare Mektebinin arasındaki gerginliği bildiği için aynı ekip olmasa bile yeni bir ekiple sözleşmenin yenilenmesini istemiştir. Zira, Türk ekibin henüz balonları uçuracak bilgi ve yeteneği yoktu. Ama esas olan balonun kullanılması olduğundan tedbir alınması istenmiştir¹³⁵.

Süreyya Bey tarafından 17 Kasım 1913 tarihli ikinci raporda havacılığın sevdendirilmesi, iletişimin arttırılması ve geliştirilmesi için "Hava Dergisi" adında bir derginin çıkarılması dile getirilmiş, yıllık maliyeti 50 lira olan derginin bir kısmının da abonelerce karşılanacağı belirtilmiştir. Ayrıca havacılara ara sıra verilen ödüller dışında bir teşvik verilemediğini, bu sınıfın güçlendirilmesi için maaşın 2 katına çıkarılarak bir ölüm yada kaza vukuunda bu maaşa göre emekli veya yetim aylığı düzenlemesinin gerektiği belirtilmiştir.

Kurmay Albay Süreyya İlmen Bey'in raporlarının en önemli yönü;

1. Tekliflerinin günün şartlarına göre çok mükemmeliyetçi, modern bir Hava Gücünü oluşturacak şekilde, günü kurtarmaktan ziyade onlarca yıl sonrasının Hava Teşkilatını görebilmesi,
2. Raporlarında, teklifinin devlete maliyetinin ne olacağını hesaplaması ve bu bedelin hangi kaynaktan karşılanabileceğine dair çözüm yolları getirmesi,
3. Diğer önemli bir husus insan psikolojisini anlaması ve pilotun diğer personel gibi değerlendirilemeyeceğini defalarca dile getirmesi ve pilotların yaptıkları iş gereği eğitim ve gelişimlerinin sürekli olarak sürdürülmesi, moral ve motivasyonlarının sağlanmasının gerektiğini üst makamlara iletmesidir.

¹³⁵ KURTER, a.g.e., s.141; KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.135-138

Daha evvel üç defa havacılıktan uzaklaştırılan ancak tekrar havacılıkla ilgili çalışmaların başına getirilen Kur. Alb. Süreyya İlmen'de bu operasyonda bir defa daha tayin edilmiş, 8 Ocak 1914 tarihinde Erzincan'da bulunan 31. Tümen Komutanlığı görevine gönderilmiştir. Böylece her ihtimale karşı İstanbul'dan uzaklaştırılarak, havacılıktan tamamen tecrit edilmiş ve daha önce Süreyya Bey'e ters düşen kadro da havacılık ile ilgili yerlere atanarak, kavga bir tarafın tasfiyesi ile tamamlanmıştır. Son bir görev olarak Tayyare Mektebinin ileride alacağı şekle dair projesini tamamlayıp Müfettişi Umumiliğe teslimi istenmiştir. Süreyya Bey elinde bulunan taslak projeyi teslim etmiştir¹³⁶. Süreyya Bey doğuya tayin olurken, geçmişte sık sık eleştirdiği Binbaşı Veli Bey yeniden Mektebi Müdürlüğüne atanmıştır.

Alman Hava Binbaşı Hackstretter'in Osmanlı Hava Teşkilatı Raporu'da dönemin önemli bir analizini içermektedir. 1 Kasım 1913 tarihinde, Müfettiş-i Umumiliğe Osmanlıdaki balon teşkilatında Binbaşı olarak görev yapan Alman Hackstretter tarafından da bir rapor sunulmuştur. Bilindiği gibi bu zat, Hava Okul Müdürü Binbaşı Veli Bey ile kavgalıdır. Bnb. Veli Bey, Alman heyetin gönderilmesi için gayret içindedir. Alb. Süreyya ile de Veli Bnb. arasında ciddi problemler vardır¹³⁷. Kişisel husumet ve zıtlasmalar işe yansımış ve sistem içinde iki tarafa çekmeler havacılığa olumsuz tesir etmiştir.

Alman Bnb. Hackstetter Raporunda; Harbiye Nezaretinde "Umuru Havaiye Müdürü Umumiliği" yani, "Hava İşleri Genel Müdürlüğü" kurulmalıdır. Kurulan müdürlüğün ayrı bir bütçesi olmalıdır. Büyük bir merkez onarım atölyesi kurularak, Genel Müdürlüğe bağlanmalıdır. Burada küçük atölyelerde yapılamayacak onarımlar yapılmalıdır. Hava Mektebi ve tesisleri yetersiz ve küçüktür, büyütülüp, geliştirilmelidir. Ülke çapında sabit balon istasyonları kurulmalıdır. Uygun yerlerde de güdümlü balon hangarları inşa edilmelidir.

Raporda; Tayyare Mektebi, balon ve uçak müfrezeleri, onarım atölyeleri, depolar, meydanlar, hangarlar ve diğer tesisler ile sabit/güdümlü balon tesisleri ile uçak istasyonlarının oluşturulacak Hava Genel Müdürlüğüne

¹³⁶ KURTER, a.g.e., s.155-156

¹³⁷ KURAL, a.g.e., s.285-292

bağlanması teklif ediliyordu. Olması gereken teşkilatlar da bizzat Alman binbaşı tarafından hazırlanarak havacılığın nasıl geliştirileceği ve kimin marifetiyle yürütüleceği belirtilmiştir.

1) Osmanlı Devleti'nin İstanbul'da Uçak Fabrikası Kurma Projesi

Bu dönemde havacılık alanında (aradan geçen 93 yıl sonra baktığımızda) konunun önemini kavrayan yadsınamayacak sayıda bir elin parmağını geçmeyecek gerçekçi ve idealist komutan vardır. Havacılıktan sorumlu olarak görevlendirilen ancak havacılık alanında hiçbir bilgisi olmayan, çalışkanlığı ve araştırmacılığı ile konuya hakim olan ve havacılığın gelecekte nelere muktedir olacağını anlayan Alb. Süreyya İlmen'dir. Daha önce de bahsedildiği üzere havacılık ayrı ve bağımsız bir teşkilat olarak tanımlanmamış, bütçesi olamamış, kolordu komutanları kendi doğal mantıkları içinde havacılığı aşırı pahalı bir unsur olarak görmüşler ve eski alışkanlıklarla piyade mantığı ile pilotlar idare edilmiştir¹³⁸. Tabii bu süreçte büyük zahmet ve gayretlerle yetişen pilotlar çok çabuk kaybedilmiştir. Uçaklar bu zamana kadar halkın bağışları ile alınmış, son zamanlarda ise bu bağışlar kesilmiştir. Albay İlmen bunun çözümü olarak Donanma Cemiyeti ile Milli Savunma Bağışlarının %20'nin havacılığa aktarılmasını 27Ekim 1913'de Müfettişi Umumiye teklif etmiştir.

Savaş sonrası Osmanlı havacılığında çok önemli bir gelişme olmuştur. Ama gerçekleşmeyen bir teşebbüs olarak kalacaktır. Bir Macar Şirketi, İstanbul'da uçak fabrikası yapabilmesi için girişimlerde bulunmuştur¹³⁹. Konu olgunlaştırılmış imza aşamasında İmalatı Harbiye Müdürlüğü'nün ilave görüşleri eklenmesi için son işlemler beklenirken hazırlanan protokole; kimin, niçin yazdığı bilinmeyen "Bu teklif kabul edilmemiş ve bu iş de yapılmamıştır." notu eklenmiş ve proje akim kalmıştır.

¹³⁸ GEDİZ , a.g.e., s.60-63

¹³⁹ KURAL,a.g.e., s.5-6

Varılan taslak mutabakata göre; Yeni Tayyare Mektebi 5 ay içerisinde tamamlanacak ve öğretime hemen başlanacaktır¹⁴⁰. Mektebin projeleri; Mektebin öğrenim süresi 6 ay olacaktır. Mektebin öğretmen ve araç-gereç giderleri fabrikaca karşılanacaktır. Şirket mektebin yanında en modern uçakları üreten bir fabrika kurulacak, motorlar şimdilik hükûmetin uygun göreceği bir ülkeden alınacak, zamanla Türk işçiler istihdam edilecektir. Belli sayıda uçak her an satın alınmak üzere hazır bulundurulacaktır. Sivil kişilere de pilotaj eğitimi verilecektir. Yeni buluşlar çok gizli tutulacaktır. Aradan geçen 90 yıla rağmen bu projenin henüz Türkiye’de uygulanamadığı düşünülürse o gün için büyük bir adım olduğu gerçektir. Modern bir havacılık kompleksi için hazırlanan bu proje maalesef imza aşamasında gerçekleşmemiştir.

2) Osmanlı Ordusunun Islahı İçin Yapılan Çalışmalar

Balkan Savaşları sonunda Almanlar ile ordunun ıslahı için bir heyet olarak General Liman Von Sanders başkanlığında Türkiye’ye gelerek göreve başlamışlardı. Bu heyetin içinde havacı yoktu. Balkan Savaşlarında havacılığın önemi özellikle keşiflerle daha da önem kazanmış, ancak Almanlara nazaran Fransızların daha ileri olması nedeniyle Almanlarla da mutabık kalınarak havacılığın Fransızlar marifetiyle geliştirilmesi kararlaştırılmıştır.

Bu dönemde havacılığın geliştirilmesi için yabancı uzman tespiti de yapılarak, havacılığın başına 354 numaralı Fransız Brövesinin sahibi De Goys De Mezeyrac’ın getirilmesi ve rütbesinin Yüzbaşılıktan Binbaşılığa yükseltilmesi kararlaştırılmıştır¹⁴¹. De Goys’un Osmanlı ordusunda çalışmasını Fransız general Bernard, gönderilecek ıslahat heyetinin başına tavsiye etmiştir¹⁴². Bu Fransız Hava Subayı 4 Mayıs 1914’de İstanbul’a gelerek göreve başlamıştır¹⁴³. De Goys, Okul Müdürü olunca pilot eğitimini yeniden yapılandırmış, rasit kursu açmış, havacıların üniformalarında ufak değişiklikler yapmıştır.

¹⁴⁰ KURTER, a.g.e., s.600-602 (EK-16)

¹⁴¹ ÖZDEMİR, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, s.12 ; KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.159

¹⁴² KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.155-157; KURTER, a.g.e., s.169-172; KEYÜSK, Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap, s.198; GNKUR.ATASE, Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi . Cilt III, Ks. 6 (1908-1920), Ankara, 1996, s.305

¹⁴³ KEYÜSK, Türk Havacılık Tarihi(1914-1916), İkinci Kitap Birinci Cilt, s.14

Fransız Hava Binbaşısı De Goys'un, Hava Mektebi Müdürü olması ile Türk Askerî havacılığının kendine has bir yapılanmasının gerektiği ortaya çıkmıştır. Bilindiği gibi havacılık başlangıçta Genelkurmay 2. Şubesi hem de Mevaki-i Müstahkeme Müfettişi Umumiliğinin Kıtaatı Fenniye Şubesi tarafından müştereken yürütülüyordu. Yeni yapılanma bağlamında havacılık Genelkurmay'a bağlı Muhabere ve Muvasala Şubesine devredilmiş, bu şubeye bağlı "Teşkilatı Havaiye Müfettişliği" kurulmuştur¹⁴⁴. İlk müfettişi olarak da Bnb. Veli Bey atandırılmıştır¹⁴⁵.

Temmuz-Ağustos aylarında Deniz Tayyare Mektebi kurulmuş, bazı subaylara her iki okulda da görevler verilerek havacılık ve denizciliğin eş güdümlü gelişmesi hedeflenmiş, personel zafiyeti giderilmeye çalışılmıştır. Deniz Okulu, Yeşilköy Feneri'nin doğusundaki koya kurularak mesafe olarak Hava okuluna yakın olması kararı alınmıştır¹⁴⁶. Deniz Mektebi için ilk evvel eğitim amacıyla İstanbul'da Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın himayesinde uçuşlar yapan aynı zamanda pilotu fabrika temsilcisi olan ve uçurulmasında teknik sorunların yanında pahalı olan Curtiss tipi uçak 2190TL.'ye alınmıştır. Bu dönemde revaçta olan Deperdussin'in fiyatının 1000-2000 lira arasında olduğu değerlendirildiğinde Curtiss'in pahalıya alındığı açıktır¹⁴⁷.

3) Kuruluşundan I. Dünya Savaş'na Kadar Osmanlı Havacılığının Değerlendirilmesi

Osmanlı Devleti II. Meşrutiyet ile kısa zamanda büyük değişikliklerin yaşanmasına sahne olmuştur. Bu dönemde (1908-1913) Bosna-Hersek elden gitmiş, Arnavutluk bağımsız olmuş, Trablusgarp Savaşı ile Libya ve 12 Adalar elden çıkmıştır¹⁴⁸. Balkan Savaşı ile de Avrupa'da bulunan topraklarımız Balkan Devletleri tarafından paylaşılmış, savaşın başında Osmanlının kazanacağı varsayımı ile statükonun korunacağını ilân eden Büyük Devletler Osmanlının

¹⁴⁴ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi(1914-1916)*, İkinci Kitap Birinci Cilt, s.14, 15; KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.159;a.g.e., s.170

¹⁴⁵ ÖZDEMİR, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, s.13

¹⁴⁶ ÖZDEMİR, a.g.e., s.14

¹⁴⁷ Orhan Aydar, *Uçan Süvariler*, Ankara, 1948, s.113, 114; KURTER, a.g.e., s.173; ÖZDEMİR, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, s.13

¹⁴⁸ ARMAOĞLU, a.g.e., s.610-615

yenilmesi ile bu garantilerini unutmuşlardır!¹⁴⁹. Bu dönemde havacılık Osmanlıda ve dünyada inkişaf eden bir yeni sektör olarak dikkati çekmektedir. Osmanlı Devletinde, havacılığın ilk yılları incelendiğinde problemlerin temeli üç ana alanda toplanmaktadır. Bunlar; mali esaret, sevk ve idarede başsızlık, genel bilgi azlığı ve Avrupa'daki gelişmelere entegre olamamadır¹⁵⁰.

Birinci husus, Osmanlı Ordusu maliyenin kısılcındadır. Harbiye Nazırı; "Tayyare için paramız var, balon için tahsisatımız yok" demek suretiyle durumun vahametini göstermektedir. Maliye isterse mali boyutu değerlendirir, tahsis yapar, dilerse bir sonraki yıla planlayabiliyordu. Bu durum ise ordunun savunma gücü ve hareket planını olumsuz etkiliyordu. Maliye kendi doğal mantığı içinde parayı planlayıp, usuller ihdas ederek gelecek yıllarda vermeyi isterken, harp içindeki bir ordu da doğal olarak hemen sarf edip, ihtiyaç duyacağı silahı almak ister. Bu nedenle malyeden para alınamayınca Milli laneler (bağışlar) ile havacılık yürütölmeye çalışılmıştır.

İkinci önemli husus ise; sevk ve idarede kurulamayan istikrardır. Havacılık kurulduğı andan itibaren 1913 yılı ortalarına kadar 2 başlılıktan kurtulamamış, Kıtaatı Fenniye ile Genelkurmay 2. Şube arasında idare edilmeye çalışılmış, keza Müfettişi Umumilikler de kendi başlarına hareket ederek merkezden bağımsız davranmışlardır. Kur. Alb. Süreyya İlmen'in, yarbay rütbesindeyken havacılık ile görevlendirilmesi bir şans ise de bu zatın bütün gayret ve çalışmalarına rağmen Genelkurmay emrinde bağımsız ve kendi birliklerine hakim bir Hava Ordusu kurulamamıştır. Bu nedenle havacılıkta baş çok ve kalın, ayaklar ise ince ve çelimsiz kalmıştır. Burada baştan kasıt karargah, ayak ise birliklerdir.

Diğer önemli bir zafiyet ise havacılıkta esas olan pilot ve makinistlerin yetiştirilmesi olayıdır. Havacılık Avrupa'da gelişmiş ve Fransa'ya 1913 başlarında giden Bnb. Veli ve ekibinin gezdiği uçak fabrika sayısı 22'dir. Yzb.Fesa Evrensev, Osmanlının ilk pilotu olurken Fransa'da 780. pilot brövesi

¹⁴⁹ Hüsamettin Öztürk, **Millî Mücadele'de Çanakkale**, Ankara, 2001, s.3-6; GNKUR.ATASE, **Balkan Harbi (1912-1913)**, Gnkur.Bsm.,s.45-50

¹⁵⁰ SARP, a.g.e., s.27, 28-42,43 ; KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap**, s.158

sahibi olmuştur¹⁵¹. Keza 1913'de Osmanlı Hava Mektebine Müdür atanan Fransız Hava Binbaşı De Goys 354 No'lu bröve sahibidir. Bunların burada verilmesinin nedeni yabancı bir ülke görmemiş, Anadolu ve Rumeli'de bölüklerinin başında komutanlık yapan Türk Subaylarının Avrupa'ya pilotluk eğitimine giderken içinde bulundukları psikolojik durumlarını ve Avrupa'daki emsallerinin durumu ile karşılaştırmak içindir.

Osmanlı Devleti'nde sanayi yok denecek kadar azken, teşkilatın kurulma aşamasında Avrupa'da uçak fabrikalarında incelemelerde bulunan Kurmay Yarbay Süreyya ile istihkam Binbaşı Mehmet Ali'nin hazırladıkları 28 Temmuz 1912 tarihli rapor, o yıllarda Avrupa'da uçak endüstrisinin ne kadar çok yaygın olduğunu haliyle Avrupalıların yaşadıkları ortamı göstermektedir¹⁵².

Havada yöneltilebilen balonlarla uçaklar hakkında bilgi toplamak amacıyla; Avusturya, Almanya, Fransa ve İngiltere'deki uçak fabrikaları ziyaret edilmiştir. İncelemeye Avusturya'dan başlanmıştır. Viyana yakınında Etrich tipi uçak imal eden Jacop Lohner fabrikası ile yine aynı bölgede Fischamend Balon fabrikası gezilmiş ve oradan Almanya'ya geçilmiştir.

Havacılığın ilk yıllarında yaşanmış ilkler de vardır. Gazeteci Vehbi Beyin 10 Kasım'da Ütğm.Fethi Beyle uçuşudur. Bu Osmanlı tarihinde ilk kez bir gazetecinin uçuşudur. 30 Kasım 1913'de ise "Müdafaa-i Hukuku Nisvan-Kadın Haklarını Koruma" isimli cemiyet gerek ismini duyurmak gerekse Avrupa'daki emsalleri arasında geri kalmadıklarını göstermek ve havacılık için bağış da toplanmasına katkı sağlamak için bir üyesini uçurmak istemiştir. Bu üye Ata Paşanın oğlu Şevket Beyin kızı Belkıs Hanımdır¹⁵³ Belkıs Hanım İngilizcesi kuvvetli, müzik bilen ve özel okullarda ders veren aydın bir Osmanlı hanımıdır. Uçuş için I. Ordu Komutanı Cemal Paşa'dan izin alınmış, uçuş tarihi olarak 30 Kasım 1913 tarihi seçilmiştir. Ütğm.Fethi "Osmanlı" isimli Deperdussin

¹⁵¹ SARP, a.g.e., s.7; KURAL, a.g.e., s. VII

¹⁵² SARP, a.g.e., s.40-43

¹⁵³ Fikret Arıt, **Havalar da İlk Türk Kadınları**, İstanbul, 1967, s.7-10; "Tayyarecilik ve Kadınlarımız", **Tayyare Cemiyeti Mecmuası**, Milli Kütüphane 1956-SA-544, No:8-14, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, 10 Teşrinievvel 1341, s.12; EK-1-2 (Uçuşa ait fotoğraf)

uçağı ile görev almış ve proje başarı ile gerçekleştirilmiştir¹⁵⁴. Bu uçuş bazı kaynaklarda 15 dakika olarak geçiyorsa da 6 Aralık 1913 tarihli Kadınlar Dünyası dergisinde 1 saat olarak geçmektedir¹⁵⁵.

Avrupa basınında Belkıs Hanımın uçuşu takdirle karşılanmıştır. "Berliner Tageblatt" gazetesinde "Die Sat der Belkıs Hanım" (Belkıs Hanımın Cesurane Jesti) başlıklı makale yayınlanmıştır. Makalede, Belkıs Hanımın, Sultanın Türk Ordusuna hediye ettiği, "Osmanlı" isimli savaş tayyaresiyle tecrübeli pilot Fethi Bey'le birlikte uçuş cesaretini gösterdiği oysa Avrupa'da insanların bu narin tayyarelerle uçuş cesareti gösteremedikleri yazılmıştır¹⁵⁶.

Havacılığın, Psikolojik Savaşın aracı olması I. Dünya Savaşı öncesi Fransa'da ortaya çıkmış ve devletler bu metodu o günden günümüze kadar kullanmışlardır. 20. asrın ilk 15 yılı, Avrupa devletleri arasında rekabetin hızla tırmandığı, özellikle Almanya ile Fransa arasında Osmanlının kaynaklarına konmak maksadıyla ilişkilerin rekabete dönüştüğü bir dönem olmuştur. Fransa, 2. Balkan Savaşı'nda Osmanlı ile ilişkilerini geliştirmek istemiş, politik bir manevra olarak Asya-Avrupa-Afrika'yı kapsayacak bir uçuş planlanmıştır. Bu yol ortalama 5.000 km.lik bir mesafe alıyordu. Paris-İstanbul arası 2.390 km., İstanbul-Kahire arası 2500 km.lik bir mesafeydi¹⁵⁷. Seyahat 28 Eylül 1913'de Fransa Havacılık Kulübü tarafından resmen duyurulmuştur¹⁵⁸. İstekliler çıkmış ve hazırlıkların tamamlanması ile 20 Ekim 1913'de seyahat başlamıştır. 9 Kasım'da İstanbul'a gelmişler ve Osmanlı Devleti tarafından misafirpervarene karşılanmıştır. 11 gün sonra İstanbul'dan ayrılmış, yolculuk Pozantı'da sona ermiştir. Sebebi, 4000 mt. rakımlı Toros Dağları pervanede oluşan arıza nedeniyle aşılamamış ve pilot zorunlu iniş yapmıştır. Burada bir köylüyü uçağa nöbetçi dikip yardım için şehre gitmiş ama köylü çubuğunu yakarken benzinden

¹⁵⁴ KURTER, a.g.e., s.146-151; KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.139-144; GEDİZ, a.g.e., s.60-70

¹⁵⁵ GEDİZ, a.g.e., s.70,71; KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.145; EK-1'de yapılan uçuşa ait fotoğraf verilmiştir.

¹⁵⁶ GNKUR.ATASE, "Türk Göklerinde İlk Türk Kadını Belkıs Süreyya Hamın", **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, Sayı 374, Ekim 2002, Yıl 121, Ankara, 2002, s.106-109

¹⁵⁷ Hasan Sezgin, "İstanbul-Kahire Seferi", **Savunma ve Havacılık**, Cilt:5, İstanbul, 1991, s.176

¹⁵⁸ KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.145

mütevellit uçak ateş almış ve kül olmuştur, Daucourt'da seyahatini tamamlayamadan Mersin'den bir gemi ile ülkesine dönmek zorunda kalmıştır.

Başka bir Fransız havacı Marc Bonnier aynı yolu takip edip 10 Kasım'da Paris'ten kalkmış ve 1 Ocak 1914'te Kahire'ye vasil olmuştur¹⁵⁹. Vedrines isminde Üçüncü bir Fransız da 20 Kasım-27 Aralık 1913 tarihleri arasında 5.400 Km. uçarak Kahire'ye ulaşmıştır. Bu uçuş Almanya ile Fransa arasında yasak bölgeler konusunda diplomatik bir kriz de doğurmuştur. Havacılıkta gelişen bu uzun soluklu uçuşlar ve yasak bölge tartışması Albay Süreyya İlmen'in de bir rapor hazırlayarak Müfettiş-i Umumiye sunmasına vesile olmuş, raporla İzmit-Edremit arasına çekilecek bir hattın batısında kalan kısmın, İzmir civarının ve Erzurum ile Erzincan çevrelerinin yasak bölge ilan edilmesini önermiş ve bu öneri paralelinde yasak bölgeler haritası çıkarılarak ilgililere dağıtılmıştır. 7 Mart 1330 tarihli "Sefaini Havaiye Nizamnamesindeki Menatıkı Memnuayı Müşir Harita"ya göre İstanbul çevresi ve Trakya ve Ege civarı, Doğu Akdeniz tarafında Suriye'nin Anadolu tarafı, Antep, Adana, Antakya ve İskenderun civarı ile Doğu Anadolu Bölgesinde Hasankale, İspir, Gümüşhane, Refahiye, Hozat, Erzincan, Kelkit, Batburt, Erzurum ve civarları uçuşa yasak bölge olarak ilan edilmiştir¹⁶⁰. Süreyya İlmen Beyin pek çok konuda raporlar hazırlayıp Harbiye Nezareti, Müfettiş-i Umumiye ve Genelkurmay Başkanlığına arz ettiği daha önce de belirtilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu, Balkan Savaşları ile Avrupa'da çok büyük topraklarını kaybetmişti. Bu durumun halk üzerindeki olumsuz etkisinin giderilmesi ve uzun süren Osmanlı havacılık fikrinin iflas eşiğine gelmesi bunun yanında yönetiminde yalnızca Müslümanların çoğunlukla kalması gibi nedenlerle yeniden İslamcılık Politikası revaç bulmuştur. Fransa'nın tamamladığı Paris-İstanbul-Kahire hattı uçuşundaki başarısı dolayısı ile Fransız havacılığına duyulan hayranlığı Türk pilotlara ve Türk devletine yönlendirmek, İslam aleminde moral-motivasyonu geliştirmek ve Türk Havacılığının gücünü batıya

¹⁵⁹ Hasan Sezgin, a.g. m., s.176

¹⁶⁰ GNKUR. ATASE, BDH-1, Klasör 74, Dosya, 361, Dlp. 102, Göz 4 , Tarih 7 Mart 1330

da ispat niyeti ile İstanbul-Kahire yolculuğu için karar alınmıştır¹⁶¹. 1914 Ocak'ta uçuşun yapılacağı ilan edildi.İstanbul-Kahire arası 2.500 Km. hava yolu tutuyordu.

Uçuş için milletin bağışları ile alınan “Muavenet-i Milliye” isimli Bleriot’la Pilot Yzb.Fethi ile rasıt Yzb. Sadık uçacak, “Prens Celalettin” ile Edirne-İstanbul uçuşunu ilk kez yapan¹⁶², Ütğm. Nuri Bey ile rasıt Yzb. İsmail Hakkı uçacaktı. Uçuş 8 Şubat 1914’de Ayastefanos’da 3 paşaların (Enver-Talat-Cemal) ve Çürüksulu Mahmut Paşanın katıldığı, Sultan Reşat’ın başarı dileklerini ileten ve sarayın ileri gelenlerinin de iştirak ettiği törenle saat 09.10’da Nuri Bey’in kullandığı “Prens Celalettin”, 2 dakika sonra Yzb.Fethi’nin “Muavenet-i Milliye”si kalktı. Nuri Bey hava kapalı olmasından dolayı, Bursa üstünden geri dönerken, Fethi Bey yolculuğuna devam etmiştir¹⁶³. Nuri Bey’in “Prens Celalettin” isimli uçağı özellikle motor yönünden zayıftı. Hatta bu nedenle Torosları aşamamış, rasıtı Yzb.İsmail Hakkı’yı ağırlığı hafifletmek için karayolu ile Karaman’dan Tarsus’a göndermek zorunda kalmış ve hafifleyen uçak Torosları 4000 mt.’yi tırmanarak aşabilmiştir. 27 Şubat’ta Yzb. Fethi Bey ile rasıtı Yzb. Sadık Beyler, “Muaveneti Milliye” isimli Bleriot tipi uçakla Şam’dan Kudüs yönüne havalanmışlar,Taberiye Gölünün Güneydoğusuna düşen Es Samra’nın 1 km. doğusuna “Küfrüharib” kayalığına düşüp her ikisi de yolculuğu tamamlayamadan şehit olmuşlardır¹⁶⁴. Düşmenin sebebinin gölde oluşan buharın neden olduğu türbülans ile bölgede oluşan aşırı hava akımıdır. O gün için bu bilgiler şüphesiz bilinmiyordu¹⁶⁵. Aynı gün Nuri ve İsmail Hakkı Beyler de Şam’a gelmişlerdi. Arkadaşlarının şahadet haberini orada aldılar. Şehitlerin cenazesi 28 Şubat 1914’de Şam’da 100.000 kişilik bir topluluk ile Nuri ve İsmail Hakkı’nın katıldığı cenaze merasimi sonucu Emeviye Camiindeki Selahhaddin

¹⁶¹ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi(1912-1914) Birinci Kitap*, s.180-195; SARP, a.g.e., s.35; KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.149

¹⁶² SARP, a.g.e., s.34-36; ÖZDEMİR, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, s.1; ÖZDEMİR, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, s.11

¹⁶³ SEZGİN, a.g.m., s.177; KURTER, a.g.e., s.155-159

¹⁶⁴ Hv.K.K.İığı, *Türklerin Havacılığa Hizmetleri*, Hv. K. K. Mrk. Daire Bşk.ığı Harp Tarihi Şubesi,Yay. No.4, Ankara, 1982, s.23; SARP, a.g.e., s.38; EK-18

¹⁶⁵ SEZGİN, a.g.m., s.179

Eyyubi türbesinin avluna gömüldüler. Uçağın enkazı İstanbul'a müzeye konu¹⁶⁶.

Kazadan sonra Harbiye Nezareti tarafından 3. bir uçağın hazırlanması emredildi. Buradan anlaşılan "Prens Celalettin" isimli uçakla Nuri Bey'in Kahire'ye varamayacağı hesaplanıyordu. Ama bu projenin başlatılmasından sonra yarıda bırakılmaması bir onur meselesi olmuştur. Uçuş ekibi için gönüllü uçucu aradılar. Yzb. Salim İlkuçan ile rasıtı Yzb. Kemal Bey'in, "Ertuğrul" isimli Bleriot XI uçağı ile seyahate çıkması kararlaştırıldı. 6 Mart 1914'de Nuri Bey Şam'dan havalanıp, Beyrut'a inerken 3. ekip de İstanbul'da devletin üst kademelerinin katıldığı törenle yolculuğa başladılar. Nuri Bey 11 Mart'ta Yafa'dan harekete devam etmek üzere harekete geçmiş binlerce insan, Nuri Bey'in uçuşunu görmek için toplanmış rüzgar uçuşa ters olarak eserken böyle bir hareketin uygun olamayacağı Nuri Bey tarafından bilinmesine rağmen halkın izdihamı ve uzun süren uçuşun verdiği stres ve görevi bir an evvel tamamlama niyeti ile denize doğru kalkılmış, Daha önce de belirtildiği gibi "Prens Celalettin" in motorunun zayıf olması nedeniyle toparlanamamış ve rasıtı Yzb. Kemal ile beraber denize düşmüştür. Nuri Bey kıyafetinin ağırlığı ile yüzmeye çalışmış ama kıydan kurtarıcılar yetişmeden boğularak şehit düşmüştür. Rasıtı Yzb. Kemal Bey ise kurtarılmıştır¹⁶⁷.

Seferin tamamlanması için planlanan "Ertuğrul" isimli 3. uçak, Rasıt Yzb. Kemal Bey, Plt. Yzb. Salim İlkuçan komutasında farklı bir rota ile Çanakkale ve Edremit üzerinden devam edecekti¹⁶⁸. Uçak, Kemerdere'de bir kırım geçirmiş ama giderilerek 13 Mart'ta Edremit'e doğru tekrar havalandı, hava muhalefeti nedeniyle Küçükkuşu yakınında bir ağaca bindirildi. Uçak adeta ikiye ayrılmıştır. Bu durum üzerine Edremitliler kendilerine gelen ama kırım geçiren bu uçağın yerine bağışlar ile yeni bir uçak aldılar ve ismine de "Edremit" adı verilmiştir¹⁶⁹. Daha sonra yapılan değerlendirmede uçuşun Fethi Bey'in şehit düştüğü yerden başlaması kararlaştırılmış, Beyrut'tan 1 Mayıs'ta havalanan 3.

¹⁶⁶ KURTER, a.g.e., s.160-162; KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.154

¹⁶⁷ SEZGİN, a.g.m., s.180; Hv.K.K.İği, **Türklerin Havacılığa Hizmetleri**, Hv. K. K. Mrk. Daire Bşk.İği Harp Tarihi Şubesi, Yay. No.4, Ankara, 1982, s.24; SARP, a.g.e., s.39

¹⁶⁸ KURAL, a.g. e., s. VIII

¹⁶⁹ SEZGİN, a.g.m., s.180

ekip ara mesafeleri kat ederek 9 Mayıs'ta Kahire'ye inmiştir¹⁷⁰. Mısırlılar büyük tezahüratta bulunmuşlardır. Yzb. Salim İlkuçan ile rası Kur. Yzb. Kemal Bey İngiliz Fevkalade Komiseri Lord Kitchener'i ziyaret etmişlerdir. Lord; "Siz Türkler, eski meziyet ve faziletlerinizden hiçbir şey kaybetmediğinizi gösterdiniz" demiştir. Mısır'ın elden çıkışı da o dönemlerin politikalarının sonucudur¹⁷¹. Türkler havacılıktaki eğitim usulleri ile diğer pilot maharet ve sanatlarını da yakinen takip etmişlerdir. Bunun bir emaresi olarak 5 Mart 1914'te Yzb.Fazıl ilk akrobasi denemesini yapmıştır.

II- I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Hava Kuvvetleri

A. I. Dünya Savaşı'na Girerken Devletlerin Durumu

Avrupa Devletlerinin 16. asırda başlayan sömürgecilik hareketi, 19. asırda dünyanın geri ve zayıf ülkelerinin sömürgeleştirilmesinin tamamlanması ile Osmanlı Devleti'de sömürgeleştirilmek istenmiştir. Savaş öncesi Osmanlının paylaşılması ile ilgili pek çok anlaşmanın İtilâf devletlerince savaştan önce tamamlandığı belgelerle ortaya çıkmış, savaştan çekilen Rusya'nın, Bolşevik yönetimi bunları dünyaya ilân etmiştir¹⁷². İngiltere, sömürgecilik hareketinde en ileri giden ülke olmuş, Hindistan'ın kaynakları ile adalar devleti refah seviyesini arttırmış, bu yol üzerinde yer alan toprakların emniyetinin sağlanması üzerine dış politikasını kurmuştur. İngilizlerin menfaatlerine bakışı açısından Churchill'in "Bir damla petrol, kandan daha kıymetlidir" sözü oldukça manidardır¹⁷³. Fransa, dönemin dış politikasında ağırlığı olan bir ülkedir, hatta uluslar arası resmi dil Fransızca'dır. Fransa'nın 1871'de Almanlara yenilgisi ile Fransa kamuoyu incinmiştir. Bu savaşta Alsace-Lorraine'nin Fransa tarafından kaybedilmesi ve hemen yanı başında, Almanya'nın güçlü komşu olması Fransızları 43 yıl boyunca savaşa bilemiştir. Ancak 20. asrın başında teknolojiye, bilimde, sanatta, sporda, havacılıkta ve milliyetçiliği desteklemede alınan ivme Fransa halkının özgüvenini arttırmış, Almanlar ile bir an evvel hesaplaşmanın fırsatı

¹⁷⁰ ÖZDEMİR, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, s.13; Yol Güzergahı EK-1-1'de verilmiştir.

NOT:Kahire'ye varış Tarihi Yaşar Özdemir'de 9 Mayıs 1914'tür.; SARP, a.g.e., s.40

¹⁷¹ SEZGİN, a.g.m., s.181; UÇAROL, *Siyasi Tarih 1*, İstanbul, 1992, s.296-300

¹⁷² BAYUR, *Türk İnkılabı Tarihi*, Cilt 2, Kısım 2, Ankara, 1991, s.332-477

¹⁷³ Raif, Karadağ, *Petrol Fırtınası*, 5. Baskı, İstanbul, 1991, s.11

kullanmaya başlanmıştır. Savaşa giden yolda silahlanma yarışı çok büyük önem kazanmıştır¹⁷⁴.

Rusya ise asırlarca halkını savaştan savaşa sürmüş, halk aç, perişan ve ayaklanmalara hazır bir hale gelmiştir. Rus Çarları bu durumu engellemek için; Balkan devletlerinin Osmanlıya karşı olan savaş ve politikalarını desteklerken, kendine de İstanbul ile Boğazları ele geçirme misyonunu uygun görerek bu ekseninde bir politika yapmaya çalışmıştır.¹⁷⁵

İtalya, birliğini geç kurmanın eksikliği ile yakınında bulunan Trablusgarp'ı kaçırmamak için zeminini; askerî, iktisadî ve politik alanlarda eşzamanlı yürüterek hedefine varmış, bunun yanında, Ege adalarını da işgal ederek beklenenden fazla toprak kazanmıştır¹⁷⁶. Daha sonraki yıllarda İtilâf ve ittifak güçlerine katılan ve ayrılan devletler olacaktır. Ama büyük devletlerin safında bir şey değişmeyecektir¹⁷⁷.

Savaşın en müphem devleti Osmanlı Devleti olmuştur. Çok farklı kaynaklarda açıkça belirtildiği ve yer aldığı üzere Osmanlı Devleti yaklaşan büyük krizi hissetmiştir. 1914 yılında Osmanlı özellikle ekonomik alanda büyük bir sıkıntı içindedir. Devletin dış borcu 160 milyon İngiliz sterleni olmuş, eski borçların anaparası ve faizini ödemek için yeni borç alınma mecburiyeti doğmuştur¹⁷⁸. Osmanlı Devleti Vedat Eldem'in tespitine göre 1914 yılı başında yüzölçümü 1.937.000 kilometre kare, nüfusu 26,3 milyon olup % 80'ni Türkler ve Araplar oluşturmaktaydı¹⁷⁹. Orduyu ve devleti yeniden yapılandırıp, elde kalan toprakların savunulması için halkla bütünleşme politikası güdülmeye başlanmıştır. Büyük devletler ile de siyasî ve iktisadî görüşmeler başlatılmışsa da kendi aralarındaki krize rağmen Osmanlıyı paylaşmakta uyuşan devletlerin

¹⁷⁴ Hv.K.K.İlği, **Büyüklerimiz Aramızda**, s.7

¹⁷⁵ John Lukacs, **Yirminci Yüzyılın ve Modern Çağın Sonu**, (Çev: Mehmet Harmanacı), 2. Baskı, İstanbul, 1994, s.61

¹⁷⁶ ARMAOĞLU, a.g.e., s.634-340

¹⁷⁷ BAYUR, **Türk İnkılâbı Tarihi**, Cilt 2, Kısım 1, s.68-100

¹⁷⁸ Şevket Pamuk, **100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914**, 3. Baskı, İstanbul, 1993, s.190

¹⁷⁹ Erdinç Tokgöz, **Türkiye'nin İktisadî Gelişme Tarihi 1914-2001**, 6. Baskı, Ankara, 2001, s.3

tavru ve yaklaşımı samimi olmamıştır¹⁸⁰. Osmanlı Maliye Bakanı Cavit Bey'in 1911 yılı Ekim ayında İngiltere'ye yaptığı ittifak teklifi şimdilik yeni siyasî bağlar altına giremeyiz gerekçesi ile ret edilmiştir. Fransa'nın 1914 yılındaki Osmanlı ittifak talebine cevabı Rusya'dan habersiz kabul edilemeyeceği olmuş ve Osmanlı en son Almanya ile uyuşmak ve askerî ilişkiler kurmak durumunda kalmıştır. 2 Ağustos 1914'de Türk-Alman İttifakı imzalanmıştır¹⁸¹. General Liman Van Sanders ve 42 kişilik karargahının gelerek Osmanlı ordusunda ıslahat çalışmalarının başlatılması bu sürecin sonucu olmuştur. Havacılık alanında Fransa'nın en ileri ülke olması nedeniyle De Goys, Türkiye'ye gelmiş ve bu durum Almanların oluru ile gerçekleştirilmiştir. Savaşın başlaması ile De Goys ülkesine dönecek ve Osmanlı Hava Teşkilatı Almanlar marifetiyle yeniden yapılanmaya başlayacak, bu defa Almanların yardımıyla teşkilat yapılanması başlatılacak ve bu süreç 4 yıl devam edecektir¹⁸².

Almanlar Akdeniz'de bulunan Goeben ve Breslau isimli zamanın en modern gemilerini Akdeniz'de bulunduruyorlardı. Fakat 4 Ağustos 1914'de Cezayir'in Bone ve Philippeville limanlarını bombalayıp Fransa donanmasına ait limanlara zarar verip Adriyatik'te Avusturya-Macaristan donanmasına katılmaları gerekirken Akdeniz'de seyir ile Çanakkale'den giriş yapmaları Osmanlı açısından savaşa girmenin dönülmez başlangıcı olmuştur¹⁸³. Osmanlı Devleti günün cari hukukuna göre 48 saat içinde sularından çıkarması yada enterne etmesi gereken gemileri başka bir formülle 80 milyon Alman markına satın aldığı bildirildi. Personel Almanya'ya gönderilmesi gerekirken Fes giydirilerek Osmanlılaştırıldı. Kaptan Souchon donanmanın komutanı yapıldı¹⁸⁴. Müttefikler de Osmanlı'nın tarafsız kalması için yapılanları kabul ettiler. Nitekim Enver ve Cemal Paşaların oldu bittisiyle Souchon Karadeniz'e çıkıp Ruslara

¹⁸⁰ Mehmet Özdedir, **Mütâreke Ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demir Yolları**, Ankara, 2001, s.124-129

¹⁸¹ Kadir Kasalak, "Büyük Devletlerin Osmanlı Devleti'ne Karşı Takip Ettikleri Siyaset (1914-1918)", **Askerî Tarih Bülteni**, Sayı:46, Ankara, 1999, s.99-102; Tuba Karakaya, "Çanakkale Muharebeleri", **Askerî Tarih Bülteni**, Sayı:36, Ankara, 1994, s.61-63; UÇAROL, **Siyasî Tarih II**, İstanbul, 1992, s.354, 355

¹⁸² KURTER, a.g.e., s.177-183; BAYUR, **Türk İnkılâbı Tarihi, Cilt 2, Kısım 4**, Ankara, 1991, s. 640-647; KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), İkinci Kitap Birinci Cilt**, s.16

¹⁸³ Tuba Karakaya, a.g.m., s.61-63; UÇAROL Rıfat, **Siyasî Tarih II**, İstanbul, 1992, s.355

¹⁸⁴ BAYUR, **Türk İnkılâbı Tarihi, Cilt 3, Kısım 1**, Ankara, 1991, s.74-97

saldıracak ve Osmanlı taraf olmak durumunda kalacaktır¹⁸⁵. 29 Ekim 1914'de yaşanan Yavuz'un Sivastopal'ı bombalama olayı sonrası 1 Kasım 1914'de Rus çarlığı doğuda 4 yerden Osmanlı sınırını geçerek savaşı başlatmıştır¹⁸⁶. Bu dönemde Enver Paşa, orduyu gençleştirmek maksadıyla 2000 civarında subayı emekli etmiş, rütbeleri aşağıya çekmiş, Sanders heyetinde bulunan 42 Almanı etkin yerlere getirmiştir¹⁸⁷. İlaveten yapılan gizli anlaşmalarla 5000 civarında Alman askerî ordunun teknik, idari ve komutasında görev almıştı. Osmanlı ordusunun modernizasyonunda; Kara Kuvvetleri Almanlara, Deniz Kuvvetleri İngilizlere, Hava Kuvvetleri ise Fransızlara emanet edilmişti. Çünkü bu dönemde bu devletler bu alanlarda en ileri güce sahiptiler. Savaşla beraber Türk Deniz Kuvvetleri'nde, İngiliz Amiral Limpus yerine Alman Amiral Souchon görevi devralmış, Osmanlı Hava Kuvvetlerinde de Fransız De Goys yerine Alman Hava subayı Serno getirilmiştir¹⁸⁸. Osmanlı Ordusu için yapılan modernizasyon veya yenileme çalışmalarında en ilginç nokta ise askerî giyim kuşamları, kösele, nalça, kabara gibi basit tekstil maddeleri ile ordunun kesim hayvanları ile hayvanlara verilecek otun bile Rusya veya Macaristan'dan satın alınması o günün şartları için oldukça enteresandır¹⁸⁹.

Osmanlı Devlet adamları ise, bu dönemde batılılar ile olan ilişkilerini net ve güvenilir bir çizgiye getirmek istemişlerdir. Bunun nedeni ise kısa süre önce Balkan Savaşları'nda batılı devletlerin ilân ettikleri ve sergiledikleri aksi politik çizgidir. Nitekim aynı sorunlar 80-90 yıl sonra 1990 yılı körfez hareketinde Amerikalılar ile yaşanmış, 2002-2003 yılında gerçekleştirilen Türk-Amerikan görüşmeleri Türk tarafın yazılı metin ve garantiler istenmesi sebebi ile olumsuz sonuçlanmıştır. Üçlü İtilâf devletleri sonucu çıkmayacak görüşmeler ile Osmanlıları oyalarken, Osmanlı Diplomasisi de, bu devletleri oyalarken

¹⁸⁵ Stanford, J. Shaw-Ezel, Kural SHAW, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye**, 2. Cilt, İstanbul, 1982, s.373, 374; ÖZDEMİR, Yaşar, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, Hv.Bsm., Ankara, 1981, s.14

¹⁸⁶ GNKUR.ATASE, **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Kafkas Cephesi 3. Ordu Harekatı**, Cilt 1, Ankara, 1993, s.9; GNKUR.ATASE, **Mareşal Fevzi Çakmak'ın Askerî ve Siyasî Faaliyetleri(1876-1950)**, Ankara, 1997, s.16, 17

¹⁸⁷ GEDİZ, a.g.e., s.103; KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1914-1916)**, İkinci Kitap Birinci Cilt, s.9

¹⁸⁸ GEDİZ, a.g.e., s.101; ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.13; ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.13

¹⁸⁹ KURAL, a.g. e., s. VIII

Almanlar ile görüşmelerini sürdürmüşlerdir¹⁹⁰. Osmanlı Ordusu kadrosunu tamamlamakla meşguldü¹⁹¹. Ancak harbin gelişen seyrinde İngilizlerin Basra'ya asker çıkarması ile Irak, Suriye ve Akdeniz için de 4. Ordunun kurulma çalışmaları başlatılmıştı 1914 yılı başında tarafların hazır askerî güçleri ise; İtilâf devletlerinin 260 tümeni, İttifak güçlerinin 217 tümeni (Osmanlı Ordusu 61 tümendir¹⁹²) vardı. Deniz kuvvetlerinde de İtilâf devletleri güçlüydü¹⁹³.

B. 1914-1918 Yılları Arasında Teşkilat Alanında Yapılanma

Savaşın başladığı zamanlarda Türk Hava Birliklerinin ağırlığı Yeşilköy'deydi. İki uçak İzmir'e, 1 uçak Çanakkale'ye olmak üzere 3 tayyare gönderilmiştir. Ancak bu uçaklar bir etkinlik gösterememiş, her defasında hafif veya ağır kırım geçirerek maddi kayıplara sebep olmaları nedeni ile geri çağırılmışlardır.

Bu dönemde birkaç pilot varlık gösterebilmiş, diğer pilotlar ve pilot adayları meydandan kalkarken ve inerken yaralanarak veya ölmek suretiyle sistem dışı kalmıştır. Ancak Almanların çift kumandalı uçak ve pilotları ile gelmesi sonucu mektep tedrisatı yeniden başlamıştır. 11 Kasım 1914 tarihinde Enver Paşa tarafından Alman Genel Karargahı'na yazılan yazıda 12 pilotun uçakları ile beraber Osmanlı Ordusunda görevlendirilmeleri daha önce varılan mutabakat kapsamında talep edilmiştir. Ordu-yı Hümayun'da havacılık çalışmalarının başlamasından, Birinci Dünya Savaşı başlayıncaya kadar teşkilatlar da değişmeler olmuş, her kolorduya bir hava bölüğü ilave etme planlandıysa da bu gerçekleştirilememiştir. Bu tarihe kadar havacılığın en müessir olduğu birim Yeşilköy Hava Mektebi olmuştur. Savaşın başladığı 1914 yılında tayyare mektebinin kadrosu şu şekildeydi.

¹⁹⁰ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi(1914-1916), İkinci Kitap Birinci Cilt*, s.6,7

¹⁹¹ GNKUR.ATASE, *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Kafkas Cephesi 3. Ordu Harekatı*, Ankara, 1993, s. 2-5

¹⁹² BAYUR, *Türk İnkılâbı Tarihi cilt 3 Ks.4*, Ankara, 1991, s.787

¹⁹³ BAYUR, *Türk İnkılâbı Tarihi, Cilt 3, Kısım 1*, Ankara, 1991, s.1-8

1914 Yılı Yeşilköy Tayyare Mektebi Kadrosu

Kadro	Zabitan	Küçük Zabıt	Hayvan	Araç	Açk.
Tayyare Müdür-i Umumi:	1				
RefakatZabiti (Tayyareci)	1				
Katip (Svl.-Asker)	1				
Katip Muavini(Svl.-Asker)	1				
Tabip Yzb.:Kd. Yzb.	1				
İmam	1				
Yazıcı Nefer Çavuş		5			
YEKÜN	6	5			

Fen Komisyonu Kadrosu

Kadro	Zabitan	Küçük Zabıt Esnafat	Hayvan	Araç	Açk.
Müdür:					
Mühendis Zabıt:	2				Birisi ressam
Depo Müdürü:Tğm.	1				
Yazıcı Çavuş		5			
YEKÜN(TOPLAM)	4	5			

İmalathanelerin Kadrosu

Kadro	Zabitan	Küçük Zabıt	Hayva	Araç	Açk.
Ser Müdür:Yzb./Kd. Yzb.	1				

Motorcu:Teğmen	2				
AmbarMemuru:					
Marangoz :(Zabit)	2				
Terzi :Zabit	1				
Çavuş		2			
Onbaşı		4			
Efrat		94			
YEKÜN	8	100			

Müdüriyet Maiyeti Muhafaza Bölüğü Kadrosu

Kadro	Zabitan	Küçük Zabit	Hayvan	Araç	Açk.
Bölük K.:Yzb./Kd. Yzb.	1				
Yd. Tgm./Tgm./Ütgm.	3				
Baş Çavuş		1			
Bçvş. Vekili veya Muavini		1			
Bölük Emni Yamağı		1			
Çavuş		4			
Onbaşı		12			
Kunduracı Terzi ve Berber		3			
Aşçı		3			
Borazancı		3			
Sihhiye Neferi		6			
Saka Neferi ve Tek Beygirli		4	4	4	

Müdüriyet Refakatı		5			
Nöbet ve Hizmet Neferleri		120			
Nakliye Çavuşu		1			
Nakliye Onbaşı		1			
Tayyare Arabacısı ve Arabası		8	8	4	Manda/ Öküz
Nakliye Arabası		7	14	7	
Nalbant ve Sarac		2			
TOPLAM (Yekün)	4	202	26	15	

İlaşe ve Muhasebe Heyeti Kadrosu

Kadro	Zabitan	Küçük Zabit	Hayvan	Arac	Açk.
Hesap	1				
Hsp. Me. Yrd.	1				
Yazıcı		1			
Onbaşı		1			
Nefer		3			
Genel Yekün	31	417	26	15	194

Tayran Mektebi Kadrosu

Kadro	Zabitan	Küçük Zabit	Hayva	Araç	Açk.
Müdür:Yzb./Kd. Yzb.	1				
Md. Muavini:Tğm.	1				
Muallim:Tğm./Yzb.	2				
Baş Tayyareci :					
Baş Tay. Muavini	1				
Makinist(Zabit)	1				
Çavuş		2			
Onbaşı		4			
Efrat		9			*1

Tayyare Mektebinin Yekun Umumisi/Resmi Mühür

21 Teşrinisani 1330(1914)

Savaşın başlaması ile Fransız Binbaşı De Goys ülkesine dönmüştü. Osmanlı Hava Kuvvetleri bu hadise sonrası başsız kalmıştır. Ancak Almanlar diğer kuvvetlerde olduğu gibi havacıların da denetimini ele almışlar, Serno isminde bir Alman Hava Subayı Tayyare Mektebine müdür atanmıştır. Yzb. Serno 3 Şubat 1915’de Osmanlı Ordusunda göreve başladıktan sonra ciddi olarak işi üstlenmiştir¹⁹⁵. İşlerin yürüyebilmesi için gerekli alet, adavet, uçak olmadığı için derhal Almanya ile diyoğa geçerek münasip miktarda uçak siparişi verilmiştir. Fransızlara Harb-i umumi öncesi verilen uçak siparişleri, İngilizlerin parası Osmanlı Devleti’nce ödediği halde son anda vermedikleri 2 savaş gemisi gibi el konulmuş, taahhütlere uyulmamıştır¹⁹⁶. Harp içinde bu

¹⁹⁵ Hv.K.K.İğî, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, “Çanakkale Savaşı’nda Türk Harekatı”, s.343, Ankara, 2003, s.14-15

¹⁹⁶ KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi(1914-1916)**, İkinci Kitap Birinci Cilt, s.50-52; Hv.K.K.İğî, “Çanakkale Savaşı’nda Türk Hava Harekatı”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Ankara, 2003, s.343

durum Osmanlı açısından olumsuzdur. Ancak karşı taraftan bakılırsa normal olarak değerlendirilir.

Almanya'dan sipariş edilen uçaklar, Sırp ve Ruslarla harp nedeniyle taşımacılık usulü ile getirilemiyordu. Ancak Macaristan üzerinden uçarak getiriliyordu. Bulgaristan'a zorunlu iniş yapanlara Bulgar hükûmeti tarafından el konuyordu. Bu durum Almanların Bulgarlara uçak satın alma müsaadesi vermesine kadar devam etmiştir¹⁹⁷. Türk Ordusunun 1911'lerde ilk hava teşkilatını kuran devletlerden olmasına rağmen geleceğe matuf yıllara sari planlı bir uçak tedarik ve pilot yetiştirme planı olmaması, Filoların 2 uçak, 2 pilot ve 2 rasıttan oluşması, yedek parça sıkıntısı had safhada olmasıdır. Oysa; Almanların hava filolarının 10-15 uçaktan oluşması, keza pilot ve rasıt sayıları ile her türlü teknik donanıma sahip olmaları, Türkiye'de çalışan Alman filoları ile Almanya'dakilerin aynı şartlarda görev yapmalarıdır. Kıyaslamada ise her iki birlik de aynı seviyede değerlendirilmiştir.

Savaş başladığı zaman Alman Ordusunda binlerce pilot vardı. 1916 yılında subay kaybını azaltmak için erattan da pilot yetiştiren Almanlar fazla subay zayıyatını önlemek istemiş, Osmanlı da aynı usulü uygulamış ama bunun bedeli Millî Mücadelede ağır ödenmiştir. Zira yetişen ilk subaylar genel savaşta ve daha önce şehit olmuş veya sakat kalarak sistem dışı kalmışlar. Gedikliler ise savaş sonrası görevlerini tamamlayarak ordudan ayrılınca havacılık tamamen zayıflamış ve kendini toparlamakta zorlanmıştır. 1915 sonunda Türk pilot sayısı 12 kişidir¹⁹⁸. 1915 yılında, Tayyare Mektebi ve Balon Müfrezesi dışında Çanakkale, Irak, Uzun Köprü, Adana, Kafkas, Şam ve Keşan'da yedi tayyare birliği teşkil olunmuştur. Bu yıl ilave 2 filo daha teşkil edilmiş ise de pilot ve makinist yetersizliği nedeni ile 1915'de gerçekleştirilememiştir¹⁹⁹.

1915 Yılı Osmanlı Ordusu Tayyare Bölükleri (Filo) Teşkilatı

Numarası	Konuşlama Yeri	Açıklama

¹⁹⁷ ÖZDEMİR, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, s.16

¹⁹⁸ ÖZDEMİR, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, s.16

¹⁹⁹ Gös. Yer

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

200

Savaşın içinde havacılık Osmanlı İmparatorluğu açısından da ordunun gözü olma mertebesine çıkmış,savaş şartları içinde Kara ve Deniz havacılığı tek elden yönetilmiştir. 1915 Yılında Deniz Havacılığının Geliştirilmesi ihtiyaç olmuştur. Özellikle Çanakkale, Adalar ve deniz sahillerimize yakın hareket bölgelerinde kullanılmak üzere ihtiyaç duyulan ve suya iniş - kalkış yapma özelliğine sahip deniz uçaklarından satın alınmak üzere, Donanma Cemiyeti tarafından Almanya'da L. V.G. Uçak Fabrikasına üç adet deniz uçağı ısmarlanmıştı. Bu fabrika son zamana kadar karadaki pistlerden iniş kalkış yapan uçakları imal etmekte idi. Donanma Cemiyeti tarafından sipariş edilen bu uçaklar, fabrikanın yapacağı ilk deniz uçakları olacaktı²⁰¹.

Almanya'da imal edilmekte olan bu uçakları taşımak üzere Deniz Pilot Yüzbaşı Savmi Uçan'ın başkanlığında Deniz Pilot Yüzbaşı Sami ve Deniz Pilot Üsteğmen İsmail'den teşkil edilen bir heyet 18 Şubat 1915 tarihinde Almanya'ya gönderilmişti. Heyet Almanya'ya gittiğinde uçakların

²⁰⁰ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi (1914-1916) İkinci Kitap Birinci Cilt*, s.56; GEDİZ, a.g.e., s.121; ÖZDEMİR, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, s.16; SARP, a.g.e., s.46

²⁰¹ ÖZDEMİR, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, s.14

henüz imalatının devam etmekte olduğu ve kısa zamanda tamamlanamayacağı anlaşıncı Deniz Kuvvetleri Komutanlığına durum bildirilmiş ve Komutanlık da bu pilotları Alman Uçuş Okuluna, ilave uçuş eğitimi için tertip etmiştir. Bu denizci subaylar önce kara uçuş okulunda sonra da deniz uçuş okulunda pilotaj eğitimlerini aynen Alman pilotları gibi tamamlayarak, pilot diplomalarını almaya hak kazanmışlardır.

Siparişe verilen L.V.G. uçakları, zamanında teslim edilemeyince, bunların yerine Alman Deniz Bakanlığı tarafından üç adet Gota tipi uçak verilmiştir. Almanya ile Türkiye arasındaki demir ve karayolları kapalı olduğundan, bu uçakların aynen bundan önce yapıldığı gibi Macaristan üzerinden uçarak taşınmasından başka bir yol yoktu²⁰². Daha önce olduğu gibi bu üç uçak, trenle Macaristan'ın güneyindeki Mehadya mevkiine getirilmiş ve orada filatörlerin (uçanın suya iniş kalkışı için alt kısmına takılan su kayağı şeklindeki yüzen kızaklar) yerine tekerlek takılarak 28 Eylül 1915 günü Deniz Pilot Yüzbaşı Savmi Uçan, Deniz Pilot Yüzbaşı Sami ve Deniz Pilot Üsteğmen İsmail tarafından uçurularak, Bulgarlarla yapılan anlaşmaya göre önce Bulgaristan'da Lompalanga'ya inilip benzin ve yağ ikmali yapılmış, daha sonra da Osmanlı İmparatorluğu'na getirilmiştir.

Harbin içinde uçak sayısının az oluşundan kıvranılırken, sudan sebepler ileri sürülerek, 12 adet deniz uçağının satın alınmasından vaz geçiliyor. 3 Ekim 1915 tarihi itibarıyla Deniz Kuvvetlerinin envanterinde 2 adet Nieuport eğitim uçağı, 1 adet Curtis ve 8 adet Gota muharip uçağı olmak üzere toplam 11 adet uçak bulunuyordu.

Almanya'dan Türk Hava Kuvvetleri teşkilatının başına getirilen Alman Yüzbaşı Serno, o tarihlerde Türk Hava Birliklerinin uçak ve yedek parça ihtiyaçları konusunu Alman Genelkurmay Başkanlığı yetkilileriyle görüşmek üzere Almanya'ya gitmiştir²⁰³. Bu arada Osmanlı Deniz Kuvvetleri için 12 adet Dornier tipi deniz uçağı almak için teşebbüse geçti. Yüzbaşı

²⁰² SARP, a.g.e., s.47; KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi (1914-1916)*, İkinci Kitap Birinci Cilt, s.53

²⁰³ KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.181

Serno'nun bu teşebbüsü Deniz Kuvvetlerimiz tarafından öğrenilince, bu uçaklara ihtiyaç bulunmadığı, eldeki mevcutların şimdilik yeterli olduğu, alınması düşünülen bu yeni tip uçaklarla, Deniz Kuvvetlerindeki uçak cins ve tiplerinin artmasının mahzur teşkil edeceği gibi sebepler gösterilerek, uçakların alınmasından vaz geçilmesi istendi ²⁰⁴. “**Türk Havacılık Tarihi**” adlı kitapta bu olayın yorumu şöyle yapılmaktadır: “Bu düşüncede, karacılık ve denizcilik çekişmesinin hakim olduğu göze çarpmaktadır. Memleket ölüm kalım savaşındadır. Elde mevcut uçaklar ihtiyaca hiç de kafi gelecek durumda değildir. Büyük Harbin havacılıktan istediği vazifeler karşısında, uçaklarda her gün, her saat yapılmakta olan gelişme ve tadilatlar sebebiyle, aynı tipteki bir uçağın iki ay önce inşa edileniyle iki ay sonra inşa edileni arasında elbette bazı farklar olacaktır. Aynı tipten 12 adet uçağın memleketimize gelmesi, o gün için hava gücümüze büyük bir güç katacaktı. Fakat deniz havacılığının, Deniz Kuvvetlerine, kara havacılığının Savunma Bakanlığına bağlı olması, aradaki bu görüş farkını doğurmuştur²⁰⁵. 1918 yılına gelindiği zaman ayrı yönetilmesi mahsurlu görülen havacılık bitme noktasına gelmiştir. Farklı iki alanda gelişme olumlu netice de verebilir miydi? sorusu da geline nokta da haklılık kazanmıştır. Teşkilat 13. Sahra Seyri-i Havaiye Şubesi olarak Genel Karargaha bağlı olarak teşkilatını yenilemiş ve 20 Kasım 1915 ‘de ismi Umur-ı Havaiye Şubesi olarak değiştirilmiştir²⁰⁶. Komutanı Umur-ı Havaiye Müfettişi olarak tanımlanmıştır²⁰⁷. Bu dönemdeki teşkilatının kadrosu şöyledir.

1915 Yılı Osmanlı Ordusu Tayyare Bölüğü Kadrosu²⁰⁸

Kadro/Görev	Zabitan	Küçük	Nefer	Binek	Koşum	Oto/Araba
Bölük.	1		1	1		
Tay. Zabit.:Tğm.-Yzb.	4-6		6-4	6-4		

²⁰⁴ SARP, a.g.e., s.60,61

²⁰⁵ KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1914-1916) İkinci Kitap Birinci Cilt**, S.53-59; SARP, a.g.e., s.50

²⁰⁶ CANDAS, **1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri**, s.27

²⁰⁷ ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.18

²⁰⁸ KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1914-1916) İkinci Kitap Birinci Cilt**, Lahika-2

Rasat Zabitan:Mülazım	6-4		6-4	6-4		
Tabip Operatör	1		1	1		
Hesap Memuru	1		1	1		
Ustabaşı Mülazım	1		1	1		
Tüfekçi Ustası	1		1			
Yazıcı Neferi		2				
İşe Küçük Zabit		1				
Fotoğraf Küçük Zabit		2				
Bisikletli emir eri		1	2			
Sıhhiye Neferi		1	2			
Makinist Başçavuş		6-4				
Makinist Muavinleri		6-4				
Demirci			2			
Terzi			2			
Kunduracı			2			
Marangoz		2				
Tayyare hangar eri		1	30			
Aşçı			2			
Otomobil Şoförü		2	2			
TOPLAM	17-13	25-21	61-57	16-12		209

1915 Osmanlı Ordusu Tayyare Bölüğü Nakliye Kadrosu²¹⁰

Kadro/Görev	Zabitan	Küçük	Nefer	Binek	Koşum	Oto/ Arb.
Nakliye Bascavusu		1		1		
Nakliye küçük zabiti		2		2		
Sarac			1			
Onbası		1				
Koşum erbabı			6		12	6
Mandave öküz arabası			6		12	6
Su arabası (saka)			2		2	
İhtivat havvanı					2	
İht. manda ve öküz					2	
TOPLAM		4	15	3	30	12

Osmanlı Hava Kuvvetlerinin 1916 yılındaki ana ikmal merkezi Yeşilköy Tayyare Mektebiydi. Bu okulda pilot ve rasıt yetiştiriliyordu, Cepheye gönderilen tayyare birliklerinin teşkilatı da burada yapılıyordu.

1916 yılına gelindiği zaman havacılık alanında şayet kasıtlı değilse ciddi bir ihmal vardır. Havacılık Almanlara bırakılmıştı. Savaş yıllarında Almanların binlerce uçağı ve yüzlerce filosu vardı. Harp esnasında büyük emek ve uğraşlarla yetiştirilen pilotlar, subayların yanında gedikli erbaş ile erlerden de yapılmaya başlanmıştı. Aynı usul Osmanlıda da uygulanmış, subay pilotlar yerine Amanlar da olduğu gibi gedikli ve erattan bir kısım pilot yetiştirilmiştir. Daha sonra bu da zayıflamış ve pilot sıkıntısı başlamıştır. İlk yıllarda tamamen öğretmenin tarifi ile tek başına uçan Türk pilotu, aslında bu dönemde Almanya'dan gelen çift kişilik eğitim uçağına da sahipti. Dünyanın en güçlü devletleri ile karşılaşılın ve her tarafta savaşıyan Osmanlıda, havacılığın Türk Komutanlarca hala yeterince idrak edilmemesi Almanların da Osmanlının

²¹⁰ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi (1914-1916) İkinci Kitap Birinci Cilt*, , Lahika 2

gerçeklerini görmeden yanlış kararlar ile Osmanlı havacılığını baltalamaları daha sonra sıkıntıyı arttıracaktır. Ancak burada Almanlara güvenmek belki de en büyük yanlıştır. Kaldı ki Osmanlı pilot kaybı nedeni ile subay zafiyeti yaşamazdı. Almanlar subay istihdamı ile pilot ve rasıt için 10.000 subayını bu işe tahsis ederken, Osmanlının 300-500 civarında subay istihdamı sorunu fazlası ile çözmekteydi. Karşımızda yüzlerce düşman uçağına karşı yılda yetişen 10-15 pilotun da engellenmesi anlaşılmaz bir zafiyettir. Nitekim 1916'dan sonra yetişen pilot sayısı 30'u geçmemektedir²¹¹.

Osmanlı Kara havacılığı yanında Deniz havacılığı da ayrı bir okul olarak Bahriye Nezareti marifetiyle yürütölmekteydi. Ancak henüz inkişaf etmemiş olan havacılığın ayrı iki kurum olarak gelişmesi pek mümkün değildi ve bir ilerleme de kaydedilmemişti. Umuru Havaiye Müfettişi Yüzbaşı Serno, Bahriye Nazırı Cemal Paşa ile Harbiye Nazırı Enver Paşa'ya konuyu ayrı ayrı yazmış ve harp süresince olmak kaydıyla 13. şube Müdürlüğüne bağlanması kararlaştırılmış, konu ile ilgili emir 941 numaralı emirle 16 Mayıs 1916'da yayımlanmıştır. Yeni durumda deniz tayyare gücünün hareket, iase, kıyafet ve diğer tüm muhtemel sorunların nasıl çözüme bağlanacağı belirlenmiştir. Havacıların şevk ve hevesini arttırmak için 1916 haziranında Tayyarecilik Alamei Mahsusası yapılmıştır. Bununla ilgili Nizamname 12 Haziran 1916 tarihinde yayımlanmıştır. Bu Nizamnamede pilot ve rasıtların sol üst cep üstüne 4. düğme hizasına takılacağı, hizmeti 4 yıldan az olanların ayrılınca iade edeceği ancak savaşa katılanların, yaralananların ve 4 yıldan fazla hizmeti olanların hatıra olarak sahip olabileceklerini içermektedir. 5 Ekim 1916 tarihinde Şam ve Bağdat'ta birer tayyare istasyonu tesisine karar verilmiştir²¹². 12 Ekim tarihinde Yeşilköy Tayyare Mektebi' de Tayyare İstasyonu adını almıştır²¹³.

31 Aralık 1916'da Hava Teşkilatının Yeniden Düzenlenmesi yapılmıştır. Osmanlı Hava Kuvvetlerine 3 yeni Hava İstasyonu ilave edilmiştir. Bunlar Aystafanos, Şam ve Bağdat istasyonlarıydı. Şam'ın kuzeyinde bulunan Mamuri'ye akaryakıt istasyonu ile İstanbul'da Uçaksavar okulu yapılması

²¹¹ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi(1914-1916) İkinci Kitap Birinci Cilt*, s.100-102

²¹² KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.283

²¹³ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi(1914-1916) İkinci Kitap Birinci Cilt*, s.110-112

başlatılmıştır. 31 Aralık 1916 tarihli teşkilat ile Umuru Havaiye Müfettişliği oldukça geniş ve güçlü bir teşkilata kavuşmuş, Teşkilatı tümen seviyesine çıkarılmıştır. Osmanlının hizmetine Yüzbaşı olarak katılan Serno, 3 yılın sonunda Tümen komutanı yetkilerine haiz olmuştur. Serno, bu yılki çalışmaları ile bölüklerin çalışma usulleri, havacılığa ait değişikliklerin yaptırılması, bröve ihdası ve özlük hakların kazanılması gibi hususlarda mesafe alınmıştır. Bir Ordu emrinde fazla sayıda olan hava bölüklerinin koordinasyonu için grup komutanlıkları oluşturulması sağlanmıştır.

Kadro ve teşkilatlarda sağlanan olumlu ve verimli gelişme ne yazık ki bölüklerde sağlanamamıştır. Ordu-yı Hümayun güçlü bir teşkilata haiz olmuş ama bu teşkilatın içi doldurulamamıştır. İngiliz ve Fransızların filoları 14-18 uçaktan teşekkül ederken, Türk Hava Filoları o günkü tabirle hava bölükleri Kurmay Albay Süreyya Bey tarafından ilk teklifi yapılan 2-4 uçaktan oluşmasına karşın gerek uçak gerekse pilot olarak doldurulamıyordu. Çoğu kez uçacak uçak bile bulunmakta sıkıntı yaşanıyordu. 1916 yılında yetiştirilen pilot sayısı 18 olarak gerçekleşmiştir. Bu yılda toplam 30 civarında pilot olup oldukça yetersizdi. Oysa aynı dönemde Fransa 2700 pilota sahipti. Osmanlının yetiştirdiği 24 rasıt da esasen ihtiyacın çok altındaydı. Oysa Osmanlının modern 200 uçak ve 250 pilotu olsaydı, cephelerde durum farklı olabilirdi.

I. Dünya Savaşı döneminde pilot yetiştirmek alanında zafiyet olmuşsa da teşkilatlanma alanında ciddi çalışmalar yapılmıştır. Umuru Havaiye Merkezi (13. Şube) ile kıtalardaki bölük komutanının vazifeleri vaaz edilmiştir²¹⁴.

Cephelerde tayyare ihtiyacı arttıkça doğal olarak bu alanda mesai yoğunlaşıyor. Havacılık pahalı ve idame-işletmesi kompleks bir sistem olduğu için teşkilat da sürekli büyüyerek değişiyordu. Bu sebeple Harbiye Dairesinde 9. şube teşkil olmuş, Karargah-ı Umumide de 13. şube (Sahra Seyri havaiyei) namında hava işleri ile uğraşacak yeni bir şube 23 Kasım 1915'de oluşturularak başına aynı zamanda Umuru Havaiye Müfettişi olan Bnb. Serno getirilmiştir²¹⁵.

²¹⁴ ÖZDEMİR, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, s.16

²¹⁵ KURTER, a.g.e., s.612-613

Osmanlı Devleti harbin gelişen şartları içinde hava bölüklerini zaman zaman yeniden teşkilatlandırmış,yeni birlikler oluşturmuştur. Aralık 1916 yılında teşkilatın son durumu aşağıda olduğu gibidir.

Aralık 1916 Tarihinde Osmanlı Hava Birlikleri Teşkilatı

Kıt'a İsmi	Mevki	Pilot	Rasıt	Uçak	Düşünceler
Ty.İstasyon	Yeşilköy	26*	16*	26=	Tamirde ve Bl.'lere ait olanlar
1. Bölük	Gelibolu	5	2	3	Albatroz-C.III
2. Bölük	Tikrit/ırak	4	4	13	Tyy. Tipleri karışıktır.
3. Bölük	Maan	4	2	10	4Ad. AlbatrozB,4 Ad. Rumpler-B.III
4 . Bölük	Silifke	3	2	3	Albartoz B ve C.III
5. Bölük	Seydiköy/	4	5	2	Albatroz-C.III
6. Bölük	Çanakkale	7	0	2	Fokker-E.I,Halbbersıddat 4
7. Bölük	Suşehri	2	2	3	Albatroz 2 Ad.,Godron
8. Bölük	Suşehri	1	3	1	Albatroz-C.III
9. Bölük	Yeşilköy	1	1	5	1 Ad. Albatroz,4Ad.Fokker
10. Bölük	Elazığ	6	5	5	Albatroz C.III
TOPLAM		65	43	72	

- Tayyare İstasyonundaki pilot ve rasıtların yekunlarında 8/10 nispetinde talebe vardır. = Tayyare İstasyonundaki mevcut tayyarelerin çoğunluğu tamirde olup, Cephe bölüklerine aittir.

Bu dönemlerde meteoroloji (Rasadat-ı Havaiye) alanında da ihtiyaç hasıl olmuş ve 1916 yılından itibaren hızla artmıştır. Rasadat-ı Havaiye kurulan

merkezler; İstanbul, Vaniköy, Edirne, Gelibolu, İzmir, Eskişehir, Konya, Ankara, Zonguldak, Sinop, Adana, Beyrut, Kudüs ve Bağdat şehirleridir²¹⁶.

1916 yılında teşkil edilen ve yeniden yapılandırılan bölükler, farklı cephelerde savaşan Osmanlı Ordularına güç ve kuvvetleri nispetinde destek olmuşlardır. Geçen 5 yıllık sürede hava teşkilatı, Osmanlı Ordusu içinde verilen emirler ve talimatlar ile varlığını devam ettirmiştir. 1915 yılından itibaren ise Osmanlı başkentinin düşman uçakları tarafından bombalanması havacılığı bir kere daha yeniden inceleme ihtiyacı hissettirmiştir. Havacılık alanında gelişmeler o kadar hızlı oluyordu ki, 2 ayda teknoloji değişiyordu. Daha o yıllarda 2250 librelik bombalar kullanılmıştır. Oysa bu gün modern havacılıkta kullanılan bombaların en büyüğü 2000 libredir. İstanbul'un tazyik edilmesi sonucu Osmanlı Devleti de havacılığı 1916 sonlarında yeniden yapılandırma ihtiyacını hissettirmiştir. Cephelerde düşman uçaklarının orduya verdiği zarar da birlik komutanlarının havacılığı daha iyi anlamalarını sağlamış, Osmanlı havacılığının ise düşmana karşı yetersizliği ortaya çıkmıştır. 1916 Yılında aylık akaryakıt kuvvesi 55.000 litredir. Bu ihtiyacın savaş içinde bölüklere zamanında temini oldukça büyük gayret ve planlamayı gerektirmekteydi²¹⁷. Padişah Sultan Reşat tarafından onaylanan, "Umuru Havaiye Müfettişliği ile Umuru Havaiye Şubesinin Teşkilat ve Vezaifine Dair Nizamname"si 31 Aralık 1916 tarihinde irade ile yürürlüğe girmiştir. Bu Nizamnamenin bu günkü dile çevrilşi aşağıda verilmiştir.

Umuru Havaiye Müfettişliği İle Umuru Havaiye Şubesinin Teşkilat ve Vezaifine Dair Nizamname Suretidir ²¹⁸:

1. Osmanlı Ordusundaki bilcümle umuru havaiye kıtaatının riyasetinde bulunmak ve doğrudan doğruya Harbiye Nezareti makamına merbut olmak üzere bir (Umuru Havaiye Müfettişliği) ve Harbiye dairesine merbut olarak bir de (Umuru Havaiye Şubesi) teşkil edilmişti

²¹⁶ KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1914-1916) İkinci Kitap Birinci Cilt**, s.112-118

²¹⁷ GNKUR. ATASE, Klasör 1441, Dosya 250, A1/13, D 2 Fihrist 13

²¹⁸ KURTER, a.g.e., s.614-617.(EK-20) ; EK-3 (Osmanlı Havacılığının Geliştirilmesine Dair Belge)

Umuru Havaiye Müfettişliği :

2. Umuru Havaiye müfettişi, bir fırka kumandanı selahiyetini haizdir.
3. Umuru Havaiye müfettişliğine, Kaymakamdan Mirlivaya kadar rütbede bir zabıt tayin olunur. Müfettişliğin maiyetinde yüzbaşından binbaşıya kadar rütbede bir heyeti erkan reisi ve mülazımdan yüzbaşısıya kadar rütbede bir yaver ile iki mülhak ve hususatı fenniyede istihdam edilmek üzere mülki veya askerî bir mühendis ve üçüncü sınıftan bir mümeyyiz ile biri birinci ve ikisi ikinci sınıftan üç katip ve iki emirber ve bir odacı bulunur.

4. Kıtaatı havaiye şunlardır :

Tayyare kıtaatı, Balon kıtaatı, Fotoğraf ve fotoğrametri şubeleri, rasadatı havaiye şubeleri. Bu kıtaat doğrudan doğruya müfettişliğin emri altında bulunmakla beraber gerek melbusat, maaşat, ayinat, kamet gibi idare noktainazarından gerek seferberlik ve umuru muhakimi askerîye ve efradı cedide tedariki gibi muamelatı saire noktainazarından dairesinde bulunduğu kolordu kumandanına merbuttur.

5. Vakti hizada umuru havaiye müfettişliğinin vezaifi şunlardır :

- a) Bilcümle umuru havaiye kıtaat ve müessesatı ve fabrikaları bütçesinin Harbiye dairesine merbut umuru havaiye şubesiyle bil'istihak,tanzimi.
- b) Umuru havaiye ait teçhizat ve alat ve edevatı muktaziyenin ve erkan-ı harbiyeyi umumiye riyasetiyle bil'istişare icap eden levazımı seferiyenin teşkili ve tedariki.
- c) Bil'cümle umuru havaiye kıtaat ve müessesat ve fabrikalarının nasıl ifayı vazife etmekte olduklarının seneden laekal bir defa teftişi.
- d) Bil'cümle umuru havaiye kıtaat ve müessesat ve fabrikalarının levazım ve alat ve edevatı asliye ve fer'iyesinin temin ve muhafazası.
- e) Tayyare merakizi mebanisine ait inşaat ve tamiratın teklifi.

- f) Sivil amelenin istihdam ve kayıt muamelelerinin tanzimi.
 - g) Zabitanın talim ve terbiyesinin yeknasak olmasına hadim esasatın vaz'ı.
 - h) Sonbahar manevralarına kıtaatı havaiyenin temini iştiraki.
 - i) Umuru havaiyeye müteallik kavanin ve nizamât layihalarının tanzimi.
 - j) Harbiye dairesine merbut umuru havaiye şubesiyle müştereken levazım tecrübesi ve levazım tesellümü.
 - k) Umuru havaiyeye müteallik ihtirat ve terakkiyatın takip ve tetkikiyle münasip olanlarının tatbik ve tecrübesi ve bu babda umuru havaiye şubesine teklifat icrası.
 - l) Ecnebi ordularının umuru havaiyeye ait kavainin ve nizamâtının tetkiki.
 - m) Mesaha muamelatının ifası.
 - n) Umuru havaiye kıtaatına ait otomobillerin idare muamelatı.
6. Vakti seferde umuru havaiye müfettişi maiyetiyle beraber karargahı umumiye iltihak ederek doğrudan doğruya karargahı umumi erkanı harbiyesinin emri altında bulunur.

Vakti seferde umuru havaiye müfettişinin vezaifi şunlardır;

- a) Kıtaatı havaiye muamelatının sureti muntazamada temin ve cereyanı.
- b) Karargahı umuminin verdiği evamirin takip ve infazı.
- c) Kıtaatı havaiye istihdamına veya tevsii teşkilat ve hidematına dair karargahı umumi erkanı harbiye reisine teklifat icrası, umuru havaiye müfettişliğinin vakti hazerde mes'uliyeti, kıtaatı havaiyenin hususatı atiyesine müstahzardır.

Eşhas muamelatı, bil'cümle edevat, işletme mevadı, Fotoğraf takımları, Ešliha ve bomba, telsiz telgraf.

7. Beşinci maddenin (b) fıkrasında beyan olunan alat ve saire şunlardır: Tayyare ve tayyare işletme levazımı ve tefferuatı, esliha ve mühimmat tayyarelerden endaht edilen bomba ve saire, tayyare nişangah dürbünü, Fotoğraf, Fotoğrametri, telsiz telgraf tertibatı, işaret aları.

8. Beşinci maddenin (j) fıkrasında beyan olunan levazım tecrübesi esnasında harbiye dairesi memurini ve ledülhace fen mühendisi bulunduracağı gibi tesellüm komisyonu için dahi umuru havaiye müessesat ve kıtaatından lazımgelen memur intihap edilir.

9. Beşinci maddenin (k) fıkrasında beyan olunan tetkikat ve tecarüp neticesinde sunufu saire kıtaatının istifadelerine hadim terakkiyata ittıla'hasıl oldukça umuru havaiye müfettişliğı tarafından ait olduğu şubelere malumat ita edilir.

10. Umuru havaiye müfettişi esnayı teftişte heyeti erkan reisi ile üçüncü maddede beyan olunan yaver mülhaklarından birini refakatine almağa selahiyettardır.

11. Kıtaatı havaiyenin teftişinden mütehassıl netayıç müfettişlik tarafından lüzum görülürse harbiye nezaretine raporla bildirilir.

12. Kıtaatı havaiyeye verilecek evamir ve talimat umuru havaiye müfettişliğı tarafından ita olunur.

13. Umuru havaiye müfettişliğı rasadatı havaiye hizmetine ve hava haritalarının doğru olarak tanzimine nezaret eder ve bu haritalardan ordu ve donanmanın istifade etmesini temin eyler. Beynelmilel rasadatı havaiye hizmetiyle de irtibatta bulunur.

14. Umuru havaiye müfettişliğinde bulunan heyeti erkan reisinin vezaifi :Umur ve muamelatı, yaver ve mülhaklıklara tevzi ile hidematı dahiliyeyi idare ve müfettişliğin bilcümle muamelatı ile umuru tahririyesinin muntazaman cereyanını temin ve müfettişlik kütüphanesiyle evrakını tanzim ve muhafaza etmek ve müfettişliğe ait mesail hakkında müşavir olmaktır.

15. Yaver ile mülhakların vezaifleri :Evvela tayyare umur ve muamelatını idare ve umuru havaiyeye müteallik nizamname layihalarını tertip ve tanzim etmek,sonra da balonlara ait umur ve muamelatı idare etmek, Fotoğrametri ve ilmi ahvali cevviye müteallik umur ve muamelatı idare etmektir. Yaver ve mülhaklardan her birine bu vazifelerden biri tevdi olunur.

16. Umuru havaiye müfettişliğinin gaybubetinde heyeti erkan reisi ve heyeti erkan reisinin de gaybubetinde alay kumandanlığı selahiyetini haiz olan tayyare istasyon kumandanlarından biri icrayı vekalet eder.

Umuru Havaiye Şubesi :

17. Harbiye dairesine merbut Umuru havaiye şubesinin vezaifi şunlardır :

a) Bircümle umuru havaiye kıtaat ve müessesat ve fabrikaları bütçelerininin Umuru havaiye müfettişliği ile bil'istarak tanzimi.

b) Umuru havaiye müfettişliğince tedarikine lüzum gösterilecek levazım ve alat ve edevat ve mevadı müstehlike ve sairenin tedariki ve bunların ciheti fenniyesi hakkında Umuru havaiye müfettişliğinin reyi ve mütalaasının ahziyle mukavelenamelerin tanzimi.

c) Umuru havaiye müfettişliği ile müştereken levazım tecrübesi ve levazım tesellümü.

d) Bircümle Umuru havaiye kıtaatında ve müessesat ve fabrikalarında medhar levazım ve alat ve edevat ve sairenin her sene ibtidasında alelusul devir ve teftiş ile muamelatının tetkik ve rüyeti (işbu muamelat için heyeti teftişiyede Umuru havaiye müfettişliğinden dahi bir zat bulunması meşruttur.)

e) Beşinci maddenin (k) fıkrasında münderiç ve umuru havaiye ve terakkiyat ve ihtiratina müteallik teklifatın takibi.

18. Umuru havaiye şubesi müdüriyetine binbaşından kaymakama kadar rütbede bir zabıt tayin olunur. Umuru havaiye Müdüriyetinin maiyetinde tayyareci olmak üzere mülazımdan yüzbaşıya kadar rütbede bir refakat zabiti ve bir hesap

memuru vazifesini ifa etmek üzere birinci sınıftan bir ve ikinci sınıftan bir ve üçüncü sınıftan iki katip ile iki emirber ve bir odacı bulunur.

19. Beşinci maddenin (j) fıkrasında ve on yedinci maddenin (c) fıkrasında beyan olunan levazım tecrübesi ve levazım tesellüm muamelatı, biri Umuru havaiye şubesinden ve diğeri Umuru havaiye müfettişliğinden ve üçüncü tayyare fabrikalarına ve balon müessesatına mensup zabıtanın olmak üzere üç zattan müteşekkil komisyon tarafından ifa olunur.

20. Bu nizamname tarihi neşrinden itibaren meri'yül icradır.

21. Bu nizamname icrasına Harbiye Nazırı memurdur.

İşbu layihai nizamiyenin mevkii meriyete vaz'ını ve nizamatı devlete ilavesini irade eyledim²¹⁹. 31 ARALIK 1916

MEHMET REŞAT

Nafia Nazırı ve Evkaf-ı Hümayun

Harbiye Nazırı ve Bahriye

Nazırı Vekili (Abbas)

Nazırı Vekili (Enver)

Harbiye Nazırı ve Adliye

Dahiliye Nazırı ve Maliye

Nazırı Vekili (Halil)

Nazırı Vekili(Talat)

Maarif Nazırı,Posta ve Telgraf

Ticaret ve Ziraat Nazırı ve

Telefon Nazırı Vekili

ve Şurayı Devlet Reis Vekili

(Ahmet Şükrü)

(Ahmet Nesimi)

1916 yılı genel olarak değerlendirildiği zaman görülen en önemli temel hususlar şunlardır; Osmanlı Ordu-yı Hümayun'a bağlı Hava Teşkilatı oldukça büyümüştür. Bu zamana kadar emirler ile Genelkurmay içinde Ordu yada kolordulara birer veya ikişer uçak bölüğü verilerek havacılık idare olurken 31 Aralık 1916 tarihli Padişah İradesi ile havacılık resmen devlet organlarına dahil

²¹⁹ KURTER, a.g.e., s.614-617; KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi(1917-1918) İkinci Kitap İkinci Cilt*, s.8-12

edilmiştir. Bu dönemde havacılığın karargah unsurları çok büyümüş, muharebe gücü zayıf kalmıştır. Meteorolojinin önemi kavranmış, Hava Gücünün olduğu merkezlerde istasyonlar kurulmuş, ama personel politikası olmadığından yedek subaylar çalıştırılmış, terhisi müteakip istasyonlar atılacaktır. Pilot yetiştirmede gerekli olan performans gösterilmemiştir. Osmanlı Ordusu Hava Kuvvetleri Alman Personele emanet edilmiştir.

Birinci Dünya Savaşı ile önem kazanan havacılık yukarıda da görüldüğü üzere sürekli genişlemiştir. Bu büyüme teşkilat olarak bir kısım kişilere kadro ve yeni görevler olarak imkanlar açmış ama işi icra edecek olan birlikler büyümemiş, aradaki kademeler artmıştır. Türk Uçak Filoları Almanların filolarının yarısı kadar yada üçte biri kadar bir uçak sayısına sahiptiler. 1917 Temmuz ayında emrinde iki veya daha fazla tayyare bölüğü bulunan orduların karargahlarında bulunmak üzere “Tayyare Kıtaat Kumandanlığı” ihdas edildi. Bu birimin kadrosu;

Tayyare Kıtaat Komutanlığı Kadrosu²²⁰

Rütbesi	Makam/Görev	Personel Sayısı
Kd. Yzb.-Binbaşı	Tayyare Kıtaat kumandanı	1
Tğm. Yzb.	Refakat Zabiti	2
Biri Küçük Zabıt	Yazıcı	3
Nefer	Emirber(Bir motosiklet)	4
-	Arabacı	1
	Binek otomobili/2 atlı araba	1

Türk Ordusu imkansızlıklar içinde vazife yapmaya başlarken Avrupa ordularının arkasında onlarca uçak fabrikası yeterli miktarda personel ekonomik güç vardı. İsimleri aynı olan ama kadroları çok farklı olan Alman personelin çalıştığı hava birliklerine Paşa Bölükleri adı verilmiştir.

²²⁰ KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1917-1918) İkinci Kitap İkinci Cilt**, s.14

Alman Personelin Teşkil Ettiği Paşa Bölük Kadroları²²¹

Rütbe	Makam/Kadro	Sayı	Açıklamalar
Yzb.	Bl. K.	1	
-	Emir Subayı	1	
-	Pilot (Tayyareci)	12	
-	Rasıt	6	
-	Tbp. Veya Tbp. Muavini	1	
-	Hesap Memuru	1	
-	Usta başı	2	
-	Saraç	1	
Başçavuş		1	
Bçvş. Yrd.		1	
Çavuş	13 Ad. Ty./1 Ad. Tls. Tlg./3	17	Sayı alınan kaynakta 15'tir.
Onbaşı	Muhtelif	18	
Er	Muhtelif	75	8 Er-Çvş. olarak makinist olarak
Er	Tüfekçi	1	Ustabaşı Muavini
Er/Çavuş	Şoför	25	Birisi çavuştur. Diğerleri nefer.
-	Keşif Tayyaresi	12	3 Ad. Telsiz Telgrafla mücehhez
-	Fokker	4	1 kişilik/C=Keşif, D=Av Tayyaresi
-	Yük Otomobili	10	
-	Binek Arabası	5	
-	Sahra Mutfağı	3	
-	Fotoğraf Arabası	2	

²²¹ KEYÜSK, Türk Havacılık Tarihi(1914-1916) İkinci Kitap İkinci Cilt, s.19, 20

-	Büyük Tenvir Arabası	1	
-	Küçük Tenvir Arabası	2	

22 Nisan 1917 tarihi itibarı ile Osmanlı Ordu-yı Hümayuna ait tayyare miktarı 6 Orduda tip ve teçhizatı farklılık göstermekte olup toplam 60 adettir. Bunlardan bir kısmının da faal olamayacağı malumdur²²². 1917 yılında Osmanlı Ordusu Hava Kuvvetleri Teşkilatı²²³ yeniden şekillenmiş ve muharip unsurların yanında destek unsurları da teşkilatta yer almıştır.

Başkomutanlık Vekaleti (Genelkurmay)							
				Karargah-ı umumi 13. Şube, Umuru Havaiye Mufettişliği			
1. Tayyare Birlikleri	2. Balon Birlikleri	3. Uçaksavar Birlikleri	4. Topçu, Mesaha Mektebi	5. Mesaha Birliği	6. Meteoroloji Merkezi	7. Deniz Tayyare Birliği	8. Park ve Depo
a. Tayyare İstasyonları	a. Balon İstasyonları	a. Uçaksavar Mektebi	a. Topçu Mesaha Birliği	a. Sahra Mesaha Birlikleri	a. Sahra Meteoroloji İstasyonları	a. Deniz Tayyare İstasyonu	a. Depo Şube ve Merkezler

²²² KEYÜSK, Türk Havacılık Tarihi (1917-1918) İkinci Kitap İkinci Cilt , s.20-23

²²³ KEYÜSK, Türk Havacılık Tarihi (1917-1918) İkinci Kitap İkinci Cilt , s. 26-28

b.	b.	b.	b.		b.	b.	
Tayyare	Balon	Uçaksavar	Seda		Uçurtma	Deniz	
Bölükleri	Birlikleri	Takımları	Mesaha Birliği		İstasyonu	Tayyare Birliği	

Yukarıdaki teşkilatın teferruatı incelendiğinde;

- I. 3 adet Tayyare İstasyonu, 6 adet tayyare istinat noktası, 11 adet tayyare bölüğü, 1 adet sabit balon istasyonu, 1 adet sahra balon müfrezesi,
- II. 1 uçaksavar okulu, 15 uçaksavar takımı (9 takımı manteli topu), 1 Topçu mesabe okulu, 2 topçu mesabe birliği, 2 seda mesaha birliği, 3 sahra mesaha müfrezesi,
- III. 3 adet meteoroloji merkezi, 17 adet meteoroloji istasyonu, 1 adet derdesti teşekkül uçurtma istasyonu,
- IV. 1 adet deniz tayyare okulu, 3 adet deniz tayyare birliği,
- V. 1 adet genel depo merkezi, 3 adet depodan oluşan uzantıları olduğu görülmektedir²²⁴.

Osmanlı Hava teşkilatı devamlı büyümekle beraber sabit olan bir birlik de oluşturulamıyordu. Savaşın seyrine göre bölükler de teşkilatlar gibi sürekli değişiyor, mekan olarak farklı yerlerde konuşlandırılıyorlardı. Çanakkale’de 1915 yılında 8,5 ay süren kara harekâtı durmuştu ama havacılık açısından hareket devam ediyordu. Düşmanın adalarda uçaklarını bulundurması daha önce de belirtildiği üzere İstanbul için de koruma niyetiyle bölükler ihdas ediliyor, yeni talimat ve nizamnamelerle görev dağılımı yapılıyordu. 1. bölük Gelibolu Galata Köyü civarında konuşlanmıştı. 6. tayyare bölüğü Çanakkale’de düşman

²²⁴ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi(1914-1916) İkinci Kitap İkinci Cilt*, s.26 Çizelge

hareketini izliyor, tehdit karşısında da çatışmaya giriyorlardı²²⁵. 1917 Yılında envantere giren yeni uçaklar ile atıl olanların depolanması için Umuru Havaiye Deposu kurulmuştur.

1917 Yılı Osmanlı Ordusu Hümeyun Hava Bölükleri

Ordu	Bölük Numarası	Konuşlanma Yeri
5.	1. Bölük	Galata
5.	6. Av Bölük	Çanakkale
5.	5. Bölük	Seydiköy
5.	12. Av Bölük	Sarsallı
5.	1. Deniz Bölüğü	İzmir
3.	7 ve 8. Bölük	
2.	10. Bölük	Elazığ
4.	3,4,14,300,301,302,303,304*	*Paşa Bölükleri
6.	2,11,13. Bölük(Eski 12. Bl) Bl.	
	9. Bölük(İstanbul Müdafaası için)	İstanbul/Yeşilköy
	Boğazlar Kumandanlığı Emrinde (Alman Dz. Ty.	Çanakkale
		Kavak
		Zonguldak
	2. Deniz Bölüğü	Ereğli

1917 Yılında bu bölüklerde 81 tayyare, 41 rasıt ve 61 pilot bulunmaktaydı²²⁶. 1917 yılında Bağdat'ın kaybedilmesi Osmanlı ve Merkez devletler tarafından büyük teessürle karşılanmış ve Bağdat'ın geri alınması için Alman Genelkurmay eski başkanı Mareşal Von Falkenhayn komutasında 15.000 kişilik ordunun Türkiye'ye gönderilmesi,Türk askerlerinden teşekkül

²²⁵ KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi(1914-1916) İkinci Kitap Birinci Cilt**, s.25-27

²²⁶ GNKUR. ATASE, Klasör 1441, Dosya 250, Fihrist 27-5

edilecek kıtalarla beraber Yıldırım Orduları kurulması kararlaştırılmıştır²²⁷. Bu ordunun Hava Gücü için 4 bölük planlanmış Yüzbaşı Serno'da konuyu görüşmek üzere Almanya'ya gitmiştir. Almanların görev yaptığı Hava Bölükleri 301,302,303 ve 304 numaralı bölüklerdir. 1916 yılında mevcut olan 11 tayyare bölüğüne 3 bölük daha ilave edilerek 14'e çıkarılmıştır²²⁸. Almanların desteklediği Paşa Bölükleri 4. Ordu emrindeydi. Yine Almanlar tarafından Boğazlar Kumandanlığı Emrinde görevlendirilen Deniz Uçakları görevlendirilmişti.

Savaşın gelişen şartlarında esir havacılar da çıkan evraklar yüzünden Fransız ve İngiliz pilotlara evrak taşımaları yasağı konmuş, buna Osmanlı da kendi pilotları için aynı uygulamayı başlatmış, Almanların ara sıra Almanca yazışma yapması nedeniyle Enver sert bir yazı ile Türkçe yazışma yapılmasını emretmiştir. 1917 Mayısında **Vekayi ve Terakkiyatı Havaiye** isimli hava dergisi Süreyya Bey'in teklifinden 5 yıl sonra Hava Müfettişliği tarafından (Hava Dergisi) ilk resmi yayını olarak çıkarılmıştır²²⁹. 13. şube emrinde kalmakla birlikte Deniz Tayyare Mektebi çalışmaları sürmüştür, Tayyare mektebi müdürü Yzb. Savmi Bey'dir. Okula farklı uçaklar alınmış ve boğazların emniyeti için 2. deniz tayyare bölüğü görev almıştır. 1917 Kasımında İranlı 2 subayın da Yeşilyurt'ta rasıtlık eğitimi almaları sağlanmış ve ilk kez yabancı bir subay Türk Hava Okulunda eğitim görmüştür.

Savaşın başlaması ile Osmanlı Devletinde göreve başlayan Serno 1917 yılı sonunda resmen Almanya'ya göreve çağrıldı. Karpat ordularında ve 26. tûmende görevlendirildi. Yerine Bnb.Gretz görevlendirildi ancak Enver Paşa'nın ısrarı ile ilişkisi kesilmedi ve 1918'de yeniden görevine döndü²³⁰.

1917 Yılında Osmanlı Orduyu Hümayununa Dahil Olan Uçaklar

Uçak Tipi	Mik.	Kul.	Motor Adı	Motor	Silah Durumu
Albatros C III	40	Keşif	Mersedes	160 B.	Mak. Tüfek/Bomba

²²⁷ KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi(1917-1918), İkinci Kitap İkinci Cilt**, s.237

²²⁸ KEYÜSK, a.g.e., s.156-158

²²⁹ KANSU, sermet ŞENSÖZ, Yılmaz ÖZTUNA, a.g.e., s.283-285

²³⁰ KANSU, sermet ŞENSÖZ, Yılmaz ÖZTUNA, a.g.e., s.283

Albatros D III	3	Av	Mersedes	120 B.	Mak. Tüfek
Halberstad D V	20	Av	Argus	120 B.	Mak. Tüfek
Fokker D	8	Av	Mersedes	160 B.	Mak. Tüfek
Aeg C IV	40	Keşif	Mersedes	160 B.	Mak. Tüfek/Bomba
Rumpler C I	10	Keşif	Mersedes	160 B.	Mak. Tüfek/Bomba ²³¹

1918 yılına gelindiği zaman savaşın sonu yaklaşmış bulunuyor ve ordularda bıkkınlık, sıkıntı, maddi imkanların sınırlaması nedeniyle moraller zayıflamıştı. Barış için fırsatlar beklenir olmuştı. Osmanlı Hava Kuvvetleri savaş süresince sürekli teşkilat değişikliklerine maruz kalmış, karargah güçlenirken, birlikler zayıflamıştı. Osmanlı Hava Birlikleri İtilâf devletleri veya Almanya'nın teşkilatına göre oldukça zayıftı. Bununla birlikte personel en zor şartta en üst seviyede görev yapmaya çalışmıştır.

Çanakkale ve İzmir'de "Tayyare Kıtaat Kumandanı Vekili" olarak görev yapan tayyare grup kumandanlıkları kaldırıldı. İzmir 5. Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanlığı kaldı. Rasadatı Havaiye Teşkilatı 1918 yılında da gelişmeye devam etti. Hava Kuvvetleri yanında Kara Kuvvetlerine de meteoroloji desteği verildi. Kafkas Ordularının lüzumu üzerine Diyarbakır, Sivas ve Giresun istasyonları takviye edildi. Antalya ve Karadeniz boğazında birer meteoroloji uçurtma müfrezesi kuruldu. 1918 yılı Şubat ayında 22 tayyare istasyonu vardı. Günlük olarak Türkiye, Balkanlar ve Orta Avrupa'nın durumunu göstermekteydi. Gnkur.Atase Bşk.lığı'nda yapılan incelemede bu konuda detaylı ve günlük belgeler muntazaman mevcut olup birkaç örnek yazılmıştır²³².

²³¹ KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.288, 289

²³² **Ayrıca Bk.:** (GNKUR.ATASE, BDH-1, Baş. K. Kh. 13. Ş. Umuru Havaiye Müfettişliği, 04.11.1333, Klasör 1395, Dosya 30; GNKUR.ATASE, BDH-1, Baş. K. Kh. 13. Ş. Umuru Havaiye Müfettişliği, 18.12.1332, Klasör 1396, Dosya 31; GNKUR.ATASE, BDH-1, Baş. K. Kh. 13. Ş. Umuru Havaiye Müfettişliği, 17.12.1331, Klasör 1396, Dosya 33; GNKUR.ATASE I, BDH-1, Baş. K. Kh. 13. Ş. Umuru Havaiye Müfettişliği, 09.02.1332, Klasör 1396, Dosya 34; GNKUR.ATASE, BDH-1, Baş. K. Kh. 13. Ş. Umuru Havaiye Müfettişliği, 14.07.1332, Klasör 1399, Dosya 41A; GNKUR.ATASE, BDH-1, Baş. K. Kh. 13. Ş. Umuru Havaiye Müfettişliği, 27.01.1330, Klasör 1390, Dosya 8...)

1918 Osmanlı Ordusu Hümeyun Hava Bölükleri²³³

Bağlı Olduğu Ordu	Bölük Numaraları	Açıklamalar
İst. Svm. için Hv. Kıtaat K.	9. Bölük*	
3 3. Ordu Emrinde olan Bölükler	15. Bölük	Osm.-Bulgar sınırında
5. Ordu Emrinde olan Bölükler	1,6(av)5,12(av),1. Dz. Bl	
Kafkas Orduları Emrinde	7,8,10,16,17. ve 3. Dz. Bl.	17. Bl. Yerine
Boğaz Kumandanlığı Emrinde	Alman Dz. Tyy. Müf.,2. Dz.	
Yıldırım Orduları Grubu Emrinde	3,4,14,301-305 Paşa Bl.	
6. Ordu Emrinde	2 ve 13. Bl.	

*1918 Ocak ayında bağlısı 15. müfreze bağımsız bölük olarak teşkilatlandırıldı.

Yeni teşkilatla açık olan pilot ve rasıtların tamamlanması muhtemelen Almanlardan sonra inikat olmaması için okulun canlandırılması ve sayısının da artırılması planlanmış olmalı ki, İzmir, Erzurum, Konya, Musul ve Şam'da birer tayyare istasyonu, İzmir, Şam ve Musul'da birer tayyare mektebi açılması kararlaştırılmıştır. Fakat bu plan gerçekleşmedi. Düşürülen düşman uçaklarından bir müze yapılması için parçalarının toplatılması da o günkü müzecilik anlayışı ve harp içinde bulunulan bir dönemde bunların yapılması Osmanlı arşivciliği açısından çok ilginçtir.

1918 Ağustos'unda Başkumandan vekili Enver, Padişah Vahdettin'in bizzat başkumandanlığı deruhte etmesi nedeniyle Başkumandanlık Erkanı Harbiye Reisi olarak göreve devam etmiştir. Yetkileri aynı kalmakla birlikte Padişah'ın duruma müdahale etmesi son 5 yıldır devletin tek hakimi olan bir kişinin yetkilerinin kısıtlanması yönüyle çok enteresan bir olaydır²³⁴. Deniz tayyare okulu ve Hava İstasyonu da Yeşilköy'de faaliyettedir. İzmir'de 1. Bölük, Ereğli'de 2. Bölükler zor şartlarda görevini yapıyordu. Almanya'dan beklenenler

²³³ KEYÜSK, Türk Havacılık Tarihi(1917-1918), İkinci Kitap İkinci Cilt, s.252

²³⁴ KEYÜSK, Türk Havacılık Tarihi (1917-1918) İkinci Kitap İkinci Cilt, s.252

henüz gelmemiştir. Batum'da 3. bir deniz tayyare bölüğü tesisine karar verildi. Personel yola çıktı ama uçak yola çıkarılırken yüklemede hasar gördü, tamire alındı. Temmuz ayında yapılan görevlendirme ile Alman Bnb.Goltz deniz tayyareleri müfettişi görevine atanırken, Yeşilköy Deniz İstasyonu ile 1 ve 3. bölükler de Alman binbaşının emrine verildi. ihtiyaç duyulan malzemeler Almanya'dan karşılanmak durumundaydı²³⁵.

Enver Paşa tarafından Alman Ordusu Başkumandanlığına 4 Aralık 1917 tarihinde 13. Şubeden çıkan 766/201 No'lu ve Karargahı Umumiden 17869 No ile çıkan yazıda Osmanlı Hava teşkilatının geleceği ve vazifesinin ifası için lazım olan ihtiyaçlar ile alınacak tedbirler bildirilmektedir²³⁶. Bu yazıda;

1. Akdeniz ile Kafkas ve Elcezire cephelerinin tayyare bölüklerinin kuvvetlendirilmesi,
2. Yeniden Elcezire'ye 2 tayyare bölüğü, Uzunköprü'ye bir avcı müfrezesi tesisi,
3. İzmir, Şam ve Musul tayyare istasyonlarının güçlendirilmesi ve Konya'ya bir tayyare istasyonu kurulması, buralarda Osmanlı pilot ile rasıtlarının eğitimlerinin verilmesi,
4. Harcanan malzemenin tamamlanması belirtilmiştir. İkmal (tamamlanacak) edilecek malzemelerin listesi verilerek ivedi sevki istenmiştir.

Bu talep ve isteklere Almanya Genel Karargahından, Bronzart Paşa tarafından 24.2.1918 tarih ve 6/1-72504 No ile olur cevabı verilmiş, siparişlerin 30 Mart 1918 tarihine kadar teslimi planlanmış olmasına rağmen bazı siparişlerin gecikmesi nedeniyle 30 Haziran 1918'e kadar teslim edileceği beyan edilmiştir²³⁷.

²³⁵ Ayrıca Bk.: GNKUR.ATASE, BDH-1, 09.01.1334, Klasör No: 1421, Dosya 148

²³⁶ KEYÜSK, Türk Havacılık Tarihi (1914-1916) İkinci Kitap Birinci Cilt , s.24

²³⁷ KEYÜSK, Türk Havacılık Tarihi (1914-1916) İkinci Kitap Birinci Cilt , s.23-26

C. İstanbul Muhaberat-ı Havaiye Kumandanlığı Teşkili

İstanbul'a yönelik olarak yapılan hava taarruzları 1916 yılı Nisan ayından beri sürekli olarak tekrarlanıyordu. İstanbul'un Hava Taarruzlarına karşı tedbir alınması için gerekli olan işlemler günün şartlarına göre alınmış ve bu hususta ciddi teşkilatlanmaya gidilmiştir²³⁸. Bombardımanın meydana getirdiği tehlike ve halka verilen psikolojik baskı neticesi İstanbul'u koruyacak kara, deniz ve hava unsurlarını kapsayacak bir teşkilat kurulmuştur. Bununla ilgili olarak hazırlanan 13 Ağustos 1917 yılına ait İstanbul Hava Taarruzatı Havaiyeye karşı müdafaası hakkında talimatname, Başkumandan Vekili ve Harbiye Nazırı Enver Paşa tarafından imzalanmıştır.

İstanbul Hava Taarruzatı Havaiye'ye Karşı Müdafaası Hakkında Talimatname

Osmanlı Ordusu Hümayunu Başkumandanlığı 13.8.1917 13.Ş. No.2113

- I. 15.9.1917 tarihinden itibaren vazifeye ibtidar eylemek ve umuru havaiye müfettişliği tahtı emrinde olmak üzere Dresaadet (İstanbul) tayyare topçu ve İstanbul muhaberatı havaiye kumandanlığı namıyla bir kumandanlık teşekkül edecek ve işbu kumandan İstanbul'un düşman tayyarelerine karşı alınacak tedabirden mesul olacaktır.
- II. İstanbul muhaberatı havaiye kumandanlığı Beyoğlu telgraf merkezine doğrudan doğruya telgrafla ve şehir resmi telgrafı ile düşman tayyarelerine karşı vazifedar kıtaata merbut bulunacak ve gerek malumattan ve gerekse birinci ve beşinci ordu kıtaat veya tarassut postaları tarafından gece veya gündüz düşman tayyarelerine ait vürud edecek bilcümle muamelat mezkur kumandanlığa derhal (Harp telgrafı veya telefonu tarzında) verilecektir.
- III. Kumandanlık aldığı malumatı derhal Başkumandanlığa Ayastafanos Tayyare İstasyonuna, karargahı umumi birinci şubeye (gece karargah nöbetçi erkanıharbine), İstanbul'un hava taarruzatı havaiyeye karşı müdafaası için tefrik edilen kıtaata, Birinci Orduya, Harbiye Nezareti, Erkan-ı harbiye riyasetine

²³⁸ GENKUR. ATASE, BDH-1, 13. Ş. Umuru Havaiye Müfettişliği, 01.02.1334, Klasör No: 1436, Dosya 224

(gece nöbetçi beyine), Donanmaya, Polis müdüriyeti umumisine, Merkez kumandanlığına bildirilecektir.

IV. İstanbul muhaberatı havaiye kumandanlığı gece aldığı malumatı telgraf,telefon veya sair diğer seri vasıta ile üçüncü maddede muharrer mevakiye bildirmekle beraber şehir inzibatının temini, tenviratın kat'ı, deniz fenerlerinin söndürülmesini temin ve kıtaatın bir an evvel müteyakkız bulunmalarını temin için havaya kırmızı renkte bir işaret fişegi endaht edecek ve muayyen kıtaat tarafından aynı renkte işaret tekrar edilecektir.Tehlike oldukta kumandanlık tarafından bir beyaz havai fişegi endaht ve muayyen kıtaat tarafından aynı işaret tekrar edilecektir.

Başkumandan Vekili/Harbiye Nazırı

General Enver

İstanbul Muhaberatı Havaiye Kumandanlığı Teşkilatı

Rütbe	Makam/Görev	Per. Sayısı
Miralay	Kumandan (Bir binek otomobili)	1
Tğm:Yzb.	Refakat Zabiti(Ty. Topçu,telefon,mak. Tüfek zabiti)	3
KüçükZabit/Er	Yazıcı	3
Er	Emirber	6
Er	Telefoncu Nefer	5
Er	Telgrafçı Nefer	2
Er	Şoför ve Şoför Muavini	2(1+1)

İstanbul'un korunması için Muhaberatı Havaiye Kumandanlığı kurulurken, 9. Tayyare Bölüğü de teşkil olunmuş ve Yeşilköy Tayyare İstasyonunda konuşlandırılmıştır. Bu bölükte Yzb. Keiper, rasıt ve bölük kumandanı olarak, Pilot Maltepelı Gedikli Erbaş Fehmi, Ütğm. Kadri Rasıt

olarak görev almış, 2 adet Albatros, C III keşif tayyaresi tahsis edilmiştir²³⁹. Bu dönemde Türk Tayyarelerine yanlışlıkla Türk topçusu tarafından ateş açıldığı da vaki olmuştur²⁴⁰.

D. I. Dünya Savaşı'nda Cephelerde Hava Faaliyetleri

Rusların Almanlar karşısında şarkta uğradığı 2 büyük yenilgi üzerine İngilizler ve Fransızlar boğazları geçerek yardım etmek için planlama yapmış, İngilizler burada da siyasî manevra ile boğazları Ruslardan önce ele geçirmek istemişlerdir. Almanların kuvvet topluluklarını dağıtıp İtilâf devletlerinin gerek mevcut durumunun güçlendirilmesi gerekse sömürgeler üzerinde baskı kurma stratejisi hesaplanmıştır. Rusya'da devrim olup, gizli belgeler açıklanınca Osmanlı üzerinde planlanan oyunun bu ülkeler arasında da ilk fırsatta ayrılığa neden olduğu anlaşılmaktadır.

Çanakkale Cephesi'nde gerekli donanma yığınağı yanında İngiliz Bnb. Samson komutasında 18 tayyarede harekate iştirak etmiştir. İlerleyen zamanda uçak sayısı 42 olmuştur. İngilizler, Manika gemisi üzerinden kaldırdıkları balon Türklerin durumunu net olarak kendi ateş destek unsuruna bildirmek suretiyle ağır kayıplar verdirmiş, bunun üzerine 5. Ordu Genel Karargaha durumu 30 Nisan 1915'de yazarak acil çözüm olarak Yzb. Serno'nun balonu ortadan kaldırması için hava harekatı düzenlemesi istenmiştir.

Çanakkale meydanında 3'ü kara, birisi de deniz uçağından mürekkep müstahkem mevki emrinde bir filo bulunuyordu²⁴¹. Bu filo ancak kalenin yardımına yetiyordu. Düşman, Doğu Akdeniz'deki etkinliğini değerlendirmek ve aksaklık varsa gidermek için havacılık alanında en kıdemli subay olan Alb.F. H. Sykes'i bölgede görevlendirdi. Albay F. H. Sykes, 24 Haziran 1915'de bölgeye gelerek Vis Amiral de Robeck ve Sir J. Hamilton ile görüşerek durumun çözümü için alınacak tedbirleri değerlendirdi. Albay hazırladığı raporla bölgede çok ciddi değişiklikler teklif ediyor, havacılığı yeniden yapılandırıyordu. Nitekim

²³⁹ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi (1914-1916) İkinci Kitap Birinci Cilt*, s.6 2-64

²⁴⁰ EK-13(Türk Tayyaresine Yanlışlıkla Türk Topçusu Tarafından Ateş Açıldığına Dair Belgenin Çevirisi)

²⁴¹ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi 1917-1918 İkinci Kitap İkinci Cilt*, s.34

24 Temmuz 1915'de Bölgenin Genel Komutanı olarak atanmıştır. İngilizlerin 5 uçak taşıyan uçak gemisi de bölgeye gelmiştir. Düşman bütün unsurlarını tek bir teşkilata bağlamış ve İmroz'da Kefola limanı yanında toplamışlardır²⁴². Burada en önemli hususlardan birisi de havacılığın daha ilk yıllarında Tayyare Gemilerinin orduların envanterinde yer almasıdır. Nitekim savaşın son yılında 3 tayyareli bir Rus gemisi Şile'de karaya oturmuştur²⁴³. Osmanlı Devleti, Hava Kuvvetleri açısından uçak ve teçhizatlarını Almanya'dan karşılamak durumundaydı. Bulgaristan'ın savaşa dahil olması ile Almanya direk harp malzemesi ve uçak göndermeye başlamıştır.

1915' yılında 2. tayyare bölüğü Bağdat'a gelmiştir. Bu bölük gelmeden evvel İngilizlerden elde edilen uçaklar ile Ütğm.Fazıl ve Yzb.Fettah düşman üzerinde başarılı keşifler yapmışlardır. Kütul'amare'de hazırlanan bir meydandan kalkan uçaklar keşif ve taarruzda başarılı hizmetler yapmışlardır. Ütğm. Mehmet Ali burada başarılı uçuşlar nedeni ile bir yıl erken terfii ettirilmiştir. Bu dönemlerde başarılı pilotlar para, madalya ve kıdem verilmek suretiyle ödüllendirilmişlerdir.

Savaş süresince Kafkas Cephesi ve bu cephede Osmanlı Hava Gücü pek yoğun bir dönem geçirmiştir. Harp ilan edildiği zaman hazırlanan plan gereği teşkilatı mahsusa elemanları sınırı geçerek Rus topraklarında isyan başlatacaklardı, ordu da ilerleyerek Kafkaslar ele geçirilecekti. Aksi varit olursa Rus Ordusu Türk Ordusunun üzerine çekilerek Alman ve Avusturyalılara yardım edilerek harbin kazanılması sağlanacaktı. Savaş başladığı sıralarda Osmanlı ve Rus güçleri birbirine eşitti. Osmanlıların ordu mevcudu; 60.000 muharip olmak üzere 180.000 asker, 168 topa sahipti. Rus ordusu Oltu, Sarıkamış, Kağızman ve Erivan olmak üzere aralarında 50-100 km. mesafeli 4 grup halinde 70.000 bini muharip, 170.000 bin asker ve 188 topa sahipti²⁴⁴.

Ordu-yı Hümayun, 3. ordu için 2 uçaktan oluşan bir müfreze kurmuştu. Trabzon'a asker, mühimmat ve malzeme sevk eden Bezmialem, Mithat Paşa ve

²⁴² GEDİZ, a.g.e., s.171, 172

²⁴³ EK-2 (BELGE FİH.:55-1 Şile'de karaya oturan Rus Tayyare Gemisine Dair Belge)

²⁴⁴ GNKUR.ATASE, **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Kafkas Cephesi 3. Ordu Harekatı**, Cilt 1, Ankara, 1993, s.375-385

Bahri Ahmer vapur kafilesine yüklenmişti. Tarık Bin Ziyad ve Edremit uçakları Yzb.Fesa Evrensev ile Salim İlkuçan ile birlikte yola çıkmıştı. Uçakların içinde bulunduğu gemiler Karadeniz’de, Ruslar tarafından batırılmıştır. Batan vapurlardan denize dökülenler arasında yer alan mezkur pilotlar esir alınarak Sibirya’ya gönderilmişler ve harbin sonuna kadar da orada esarette kalmışlardır²⁴⁵.

Bu dönemin en önemli hadisesinden birisi de Azerbaycan’da bağımsız bir Türk Devleti teşkili için İslam-Kafkas Ordusu kurulmasıdır. Olayın fiiliyatı Bolşevik ilerlemesinin Rusya ve özellikle Kafkaslarda bulunan Türk ve İslam ahali üzerinde baskı kurmasıdır. Milis kuvvetleri ile Gence Türkleri bu ordunun nüvesini oluştururken komutanlığına Enver Paşa’nın kardeşi Nuri’ye Paşalık tevcih edilerek atanmıştır²⁴⁶..

Kafkas Harekatının son yılında Hava Gücümüz de vazifesini zor şartlarda yapmıştır. Türk tayyareleri etkinlikle hava saldırısını yapmanın yanında Rus Ordusu’nun unsurları hakkında keşiflerde bulunmuştur²⁴⁷. Cephe 7,8,10,16. Hava Birlikleri ve 3. Deniz Hava Bölüğü tarafından desteklenmiş, Ancak cepheye çok kırım olmuştur. Bu nedenle 7 ve 8. bölükler birleştirildi. Mütâreke sonu Kars’ta 3 kara Batum’da 3 deniz tayyaresi ile pek çok yedek parça ele geçirilmiştir. Rusların yaptıkları hangarlar, meydanlar kullanıldı. Bu cephe 3 temel zafiyet geçirmiştir. Bunlar; bölgenin koşullarının uçuşa mani olması ve kış boyunca da bu sıkıntıların devam etmesi, bölgedeki karacı komutanların havacılığın hassasiyetinden yoksunluğu nedeniyle havacıları uygun olmayan şartlarda görev yapmaya zorlamaları, diğer neden ise Almanların bu bölgedeki Türk ileri hareketinden rahatsız olması petrol bölgelerine Türklerin sirayet etmelerini istememeleri nedeniyle havacılık için lüzumlu bilgi ve malzemeler ile uçakları zamanında göndermemesi, cepheye eski ve takati kalmamış uçaklar göndermesi. Kafkas Cephesi’nde savaş

²⁴⁵ GNKUR.ATASE, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi III . Cilt,6. Ks. (1908-1920)**, Ankara, 1996, s.306; KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1914-1916) İkinci Kitap Birinci Cilt**, s.28-30; SARP, a.g.e., s.60,61; BAYUR, **Türk İnkılâbı Tarihi cilt 3, Ks.1**, Ankara, 1991, s.369-373

²⁴⁶ Nasır Yüceer, “Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı Ordusunun Dağıstan Harekatı”, **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, Sayı: 371, Ocak/2002, Yıl:121, Ankara, 2002, s.53-57

²⁴⁷ **Ayrıca Bk.:** GNKUR.ATASE, BDH-1, Baş. K. Kh. 13. Ş. Umuru Havaiye Müfettişliği, 30.08.1332, Klasör 1393, Dosya 21A

süresinde ayrı bir konuma sahiptir. Savaşın sonucunu etkileyen hadiseler genel olarak Çanakkale, Irak ve Filistin Cephelerinde meydana gelmiştir. Rusların savaştan çekilmeleri sonucu burası nispeten sükun bulmuş, savaş yıllarında da hava harekatı diğer cephelere nazaran az olmuştur. Kafkas Cephesi bu nedenle tek başlık altında incelenmiştir. 9. Ordunun ileri yürüyüşü kararını müteakip 17. Hava Bölüğü teşkil edilip cepheye gönderilmesi anında İstanbul'dan hareketinin gecikmesi nedeniyle karardan vazgeçilip 8. Bölük 9. Ordu emrine verilmiştir.

Savaşın genel tablosu değerlendirildiği zaman 1916 yılı İtilâf devletleri için tamamen başarısızlık ve hüsrarla dolu bir yıl olarak geçmiştir. İngiliz ve Fransızların 1 yıllık Çanakkale serüveni tamamen bir mağlubiyetle neticelenmiştir. Bu kamuoyuna yansıtılmamakla birlikte gerçekler halk tarafından anlaşılmış ve İngiltere kamuoyu bundan olumsuz etkilenmiştir. Oysa burada kazanılacak zafer ile Almanların batı cephesi tazyiki azaltılacak, Osmanlının başkenti alınarak Osmanlı savaştan saf dışı bırakılacak, Rusya'ya yardım yapılacaktır, Süveyş ve Mısır Türk tehdidinden kurtarılacak, Balkan devletleri İtilâf devletleri safına alınacaktı²⁴⁸. Irak Cephesinde İngiliz birlikleri yeterince desteklenememiş ve Kutül Amere'de, Türk Ordusuna generalleri ile birlikte teslim olmaları tüm dünyada yankı uyandırmıştır²⁴⁹. Çanakkale Savaşı boyunca Türk Hava Kuvvetlerinin hiyerarşisi, rütbeyi dikkate almaksızın, havacılık taraftarlarının savaşın ilk evresinde eldeki çok az uçağı nasıl en iyi şekilde kullanılabileceği konusunda etkili olmalarını sağlamıştır.

Yüzbaşı Serno, Türk ve Alman üst düzey komuta kademelerini Gelibolu yarımadasının savunulmasında daha fazla uçağın çok gerekli olduğuna kesinlikle ikna etmiş, bu da uçakların yaratacağı başarılarla yol vermiştir²⁵⁰. Savaşın son dönemlerinde Hava Gücü düşmanın aleyhine tersine dönmüştür²⁵¹. Savaş sürüklenip giderken, Müttefiklerin birleşik Hava

²⁴⁸ Tuba Karakaya, **Askerî Tarih Bülteni**, "Çanakkale Muharebeleri", Sayı:36, Ankara, 1994, s.65,66; BAYUR, **Türk İnkılâbı Tarihi cilt 3 Ks.2**, Ankara, 1991, s.380-395; KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi(1914-1916)**, 2. Kitap 1 . Cilt, s.20-23

²⁴⁹ GNKUR.ATASE, **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Kafkas Cephesi 3. Ordu Harekatı**, Cilt 1, Ankara, 1993, s.878

²⁵⁰ Hv.K.K.İlgi, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, "Çanakkale Savaşı'nda Türk Harekatı", s.343, Ankara, 2003, s.28

²⁵¹ Hv.H.O., **Harp Tarihi**, Hv. Harp Okl. Yay., İstanbul, 1992, s.20-30

Kuvvetlerinin etkinliği ve uçak sayısı iyice azalmış, bunun aksine Türk Hava Kuvvetleri güçlenerek, Çanakkale'deki eşsiz Türk zaferine katkıda bulunmuştur.

1916 yılında Osmanlı Devleti, durumu en ilginç ve kritik ülkeydi. Çanakkale savaşlarında Türklük bir daha ayağa kalkmış, Türk kahramanlığının bitmediği, savaşçılık özelliklerini aynen korudukları yeniden ortaya çıkmış, Albay Mustafa Kemal ve askerî tüm dünyada taktirleri toplamış, Irak Cephesi'nde de İngilizler ağır bir mağlubiyet almıştı²⁵². Enver, Talat ve Cemal'in savaş politikaları farklıydı ve hayalperesttiler. Çanakkale Savaşları, Osmanlıyı "Hasta adam" ilan eden Rus Çarlığı'nın da sonunu hazırlamıştır²⁵³. Bu savaşlarda 550.000 müttefik, 700.000 Türk askerî savaşa iştirak etmiş ve resmi kayıtlara göre 250'şer bin civarında insan kaybedilmiştir²⁵⁴. 3. ordunun Sarıkamış'ta yanlış planlar ve aşırı enerjinin verdiği mantık kuralı yerine duygunun hakim olması ile erimiş ve takviye edilememiştir. Enver Paşa amacına ulaşamamıştır²⁵⁵. Bu durumda Ruslar Osmanlının doğu topraklarını ele geçirirken, İngilizler Ortadoğu'da harekete geçmişler ve emin adımlarla Irak ve Filistini ele geçirmek için askerî hareketliliğe başlamıştı.

İngiliz uçakları Kutül'amarede kuşatılan kara birliklerine havadan gıda maddesi, mühimmat ve sıhhi malzeme atmak suretiyle birliklerin Türkler karşısında uzun süre direnmelerini sağlamıştır. Bağdat'ın güneyinde, Kutül'amare mevkiinde Türk Ordusu tarafından çember içine alınan İngiliz birliklerinin ikmal yolları tamamen kesilince İngiliz askerleri açlık tehlikesiyle karşı karşıya kalmıştı. Yiyecek maddelerinden başka hastalarına verecek ilaçları da tükenmek üzereydi. Mühimmat bakımından da kritik duruma düşmüşlerdi. İngilizlerin teslim olmaması için tek çare, bu maddelerin kendilerine havadan ulaştırılmasıydı ki İngilizler 3 Nisan 1916 tarihinden itibaren bu çareye başvurarak, kuşatılmış durumdaki kaleye havadan erzak, mühimmat ve sıhhi malzeme atmaya başladılar²⁵⁶.

²⁵² BAYUR, *Türk İnkılâbı Tarihi cilt 3 Ks.2*, Ankara, 1991, s.380-395

²⁵³ BAYUR, *Türk İnkılâbı Tarihi cilt 3 Ks.2*, Ankara, 1991, s.390-392

²⁵⁴ Hv.H.O., *Harp Tarihi*, Hv. Harp Okl. Yay., İstanbul, 1992, s.41

²⁵⁵ UÇAROL, *Siyasî Tarih II*, İstanbul, 1992, s.359

²⁵⁶ SARP, a.g.e., s.77-80

İngilizler, iki kişilik uçakların arka pilot mahallinde uçan rasıtlar tarafından taşınan torbalarla kuşatma altındaki kaleye yiyecek maddeleri, sıhhi malzeme ve mühimmat atılmaya başlandı. Ancak tamamen ilkel usullerle atılan bu yardım torbalarının bir kısmı nehire, bir kısmı da Türk siperlerine düştüğünden, kale içindekiler bu torbaların hepsinden istifade edemediler.

3 Nisan 1916 günü başlayan havadan yardım operasyonu kalenin teslim olduğu 29 Nisan 1916 gününe kadar devam etmiş ve 26 günde toplam 8.000 kilogram malzeme atılmıştır. Bu malzemenin atılabilmesi için tahminen 200 sortilik bir uçuş yapılmıştır ki, 200 sorti uçuş o günün şartlarında çok yüksek bir sorti miktarını ifade etmektedir. Nihayet 4 ay 23 gün süren bir kuşatmadan sonra Kutül'amare'deki İngiliz birlikleri, başlarında komutanları General Townshend olduğu halde teslim olmuş; 5 general, 476 subay, astsubay ve 12.828 er esir alınmıştır²⁵⁷. utül'amare yenilgisinden sonra bölgede geniş çaplı bir lojistik hazırlığa girişen İngilizler, kesin netice için bir takım tedbirler almışlardır. Gelecekte yapacakları savaşta morali yerinde, donanımlı ve savaşa hazır bir ordu çıkarabilmek için bulundukları çöl ortasında; Yollar inşa etmiş, büyük mühimmat stokları yapmış, askerlere her gün taze et yedirmek için soğuk depoları ve kümesler kurmuş, sebze bahçeleri, buz fabrikaları tesis etmiş, askerlerin barındıkları yerler vantilatörlerle, cibinlik ve tel kafesli pencerelerle daha sıhhi bir duruma getirilmiştir. Kutül'amare yenilgisinden sonra İngilizler bölgede kesin sonuç alabilecek bir taarruz için geniş çaplı lojistik hazırlıklara girişmişlerdir.

Lojistik hazırlıklarını tamamlayan İngilizler, 13 Aralık 1916 günü bütün cephe boyunca kuvvetli bir topçu ateşiyle taarruzlarını başlatmışlardır. Üstün düşman kuvvetlerine karşı bütün fedakarca direnmelerine rağmen tutunamayan birliklerimiz, önce Aziziye'yi daha sonra da Bağdat'ı boşaltarak geri çekilmişlerdir²⁵⁸

Düşman denizden geçemediği boğazları havadan geçerek başkentte etkisini göstermek, halkın moralini bozmak, Zeytinburnu Fişek Fabrikası ile

²⁵⁷ SARP, a.g.e. S.91,92; BAYUR, *Türk İnkılâbı Tarihi cilt 3 Ks.3*, Ankara, 1991, s.105

NOT: Rakamlar İrfan Sarp ile Bayur'da (13.309) kısmen farklı geçmektedir.

²⁵⁸ SARP, a.g.e. S.92,93; KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi(1914-1916), İkinci Kitap Birinci Cilt*, s.248-251

gemileri ve önemli askerî ve halk nezdinde infiale neden olacak bölgeleri bombalamak suretiyle, askerî kazançlar dışında psikolojik harp yapmıştır. Savaş yıllarında daha kısa sürede sonuç alabilmek için İngilizler, Trakya ve İstanbul'u savaş boyunca tarassut altına almışlar havadan bombalamışlar, İstanbul ve bölge halkı üzerinde psikolojik baskı uygulamışlardır²⁵⁹. Bununla ilgili ilk olay , 14 Nisan 1916 tarihinde İstanbul'a ilk defa gece hava taarruzu yapılıyor. gece şartlarında Zeytinburnu ve Yeşilköy'deki hedeflerini bulan düşman uçakları bu hedeflere yangın (napalm) bombaları atmışlardır. İstanbul'a ilk hava taarruzu 14- 15 Nisan 1916 gecesi yapıldı²⁶⁰. Gece karardıktan sonra Gökçeada'dan kalkan iki İngiliz uçağı İstanbul üzerine gelerek, bölgede o zaman için en kritik iki hedefi teşkil eden Zeytinburnu'ndaki Fişek Fabrikası ile Yeşilköy Uçak Meydanına napalm bombalarıyla taarruz ettiler ve şehir üzerine de bildiriler atıldılar.

İstanbul'a Yönelik Hava Taarruzuna Enver Paşa'nın tavrı sert olmuştur. İstanbul'a yapılan hava taarruzu sonucu Enver Paşa tarafından alınacak önlem ve tedbirlere ilişkin 20 maddelik bir emir yayımlanmıştır. Bu talimat 24 Nisan 1916 tarihinde yayımlanmış, İstanbul'da karartma usullerinin uygulanması, olası bir taarruzda yapılması gerekenler detayları ile bildirilmiştir²⁶¹. Hava Teşkilatı yeniden düzenlenmiş, İstanbul'un güvenliği Umuru Hava ile Hava Müfettişliğinin görevleri arasında belirtilmiştir. Ancak İngilizler hava taarruzlarının bekledikleri neticeyi vermesi nedeniyle tazyiklerini arttırmışlardır. İngilizlerin hava taarruzları özellikle Temmuz 1916'da yoğunluk kazanmıştır. Trakya, Çanakkale, Adalar ve Marmara yoğun hedef haline gelmiştir²⁶². 2 İngiliz uçağı 9 temmuz 1917 gece yarısı İstanbul'a yaptıkları hava taarruzunda Yeşilköy meydanını, savunma bakanlığı binasını ve Zeytinburnu fişek fabrikasını bombalamış, sonra boğaza yönelip İstinye koyunda demirli bulunan harp gemilerimize gece 800 fit irtifadan bomba taarruzu yaparak 2 harp gemimizden birini batırmış, diğerini hasara uğratmış ve 63 askerimizi şehit etmişlerdir. 9 Temmuz 1917 gecesi saat 23.00 sularında 2 uçak Çanakkale ve Şarköy üzerinden geçerek Yeşilköy

²⁵⁹ GNKUR. ATASE, BDH-1, Klasör 49, Dosya 228, Fihrist 44, 12, 13,52,55-1, Tarih 31.10.1330

²⁶⁰ KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1917-1918) İkinci Kitap Birinci Cilt**, s.56,58

²⁶¹ GNKUR. ATASE, BDH-1, Klasör 1441, Dosya, 250, Fihrist 13, Tarih 11.02.1332

²⁶² **Ayrıca Bk.:** GNKUR.ATASE, BDH-1, Baş. K. Kh. 13. Ş. Umuru Havaiye Müfettişliği, 08.07.1332, Klasör 1407, Dosya 75

meydanı üstüne gelmiş, açılan uçaksavar ateşine rağmen meydana bir bomba atmış, Yeşilköy'den şimdiki Beyazıt meydanı yanında Üniversite olarak kullanılan o tarihteki Savunma Bakanlığı binasının üzerine gelerek çok alçak bir irtifadan 4 bomba atmış, bu bombalardan 2'si Bakanlığın bahçesindeki Bekirağa Bölüğü binasının damını uçurmuş, buradan Zeytinburnu'na giden uçak, Fişek Fabrikası üzerine de bir bomba atmıştır. Zeytinburnu civarından Üsküdar sahiline, oradan da İstinye koyuna gelen uçaklar, koyda demirli bulunan Yavuz Zırhlısına ve diğer harp gemilerine bomba taarruzları yapmışlardır²⁶³.

Genelkurmay Başkanı Enver Paşa, Dışişleri Bakanlığı vasıtasıyla İngiltere hükûmetinin ikaz edilerek İstanbul'a yapılan hava taarruzlarının durdurulmasını istemiştir. Hava Taarruzlarına Karşı Enver Paşa Diplomatik girişimi başlatmıştır. İngiliz uçaklarının özellikle geceleri İstanbul'a yaptıkları hava taarruzlarını durdurmak mümkün olmayınca, duruma Dışişleri Bakanlığı vasıtasıyla diplomatik yollardan çare bulunmasına çalışılmıştır. Enver Paşa'nın bu konudaki yazısı şöyledir;

"Dışişleri Bakanlığına:

İstanbul-28 Ağustos 1918

Bakanlığınız tarafından uygun görülecek bir vasıta ile aşağıdaki hususların İngiltere Hükûmetine bildirilmesini rica ederim:

İstanbul birçok kıymetli hastane ve kuruluşları bulunan açık bir şehir olup, burada önemli sayılacak hiçbir askerî tesis mevcut değildir.

İstanbul'a karşı sürdürülen devamlı uçak taarruzları halkın hukukuna *te-cavûzden* başka bir şey değildir. Eğer bu uçak taarruzlarına son verilmeyecek olursa, Türkiye Hükûmeti, yabancı hükûmetlere ait bütün şahısları, yaş ve cinsiyetlerine bakmaksızın esir kamplarına göndermeye kendisini mecbur hissedecektir. Çünkü bu uçak taarruzlarıyla çok fazla sınırları bozulan halkın, burada oturmakta olan İtilâf hükûmetleri uyuğuındaki kişilere karşı bir misilleme

²⁶³ ÖZDEMİR, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, s.32-35; SARP, a.g.e., s.82-84

hareketine başvurmaları halinde, bunun önüne geçilebilme ihtimalinin çok zor olacağını nazarı dikkate almayı hükûmet kendisine bir vazife addeder. Böyle bir misilleme hareketinin şimdiye kadar önlenebilmiş olması, polisin şükran duyulacak himayesi sayesinde. Tensiplerinize sunulur²⁶⁴.”

Genelkurmay Başkanı General Enver

Aradan geçen 90 yılda, Avrupalıların harp taktiğinde bir değişiklik olmadığı 1990 ve 22 Mart 2003 yıllarındaki Körfez Harekatında bir kez daha görülmüştür. Amerika temel olarak Bağdat'ın düşürülmesini esas almış ve müesser güç olarak da Hava Kuvvetleri kullanılmıştır. Hava Gücünün savaşlarda sağladığı avantaj ve neticenin alınmasındaki mutlak gerekliliği de bu güne kadar artarak sürmüştür. Bu gün için Hava Kuvvetlerinin önemi devletler tarafından idrak edilmekle birlikte hava unsurunun öneminin tamamen hak ettiği ilgi ve alakayı görüp görmediği hususu değerlendirmeye açıktır.

Sir Liddell Hart, Filistin cephesinde Türk ordularının yenilgisiyle biten savaşın değerlendirmesini bu gün için de geçerli olan iki zafiyet alanını tespit ederek yapmıştır. Yerliler ve Uçalkar

19 Eylül'de yapılması planlanan genel taarruzda bir riske girilmemesi için her şeyden önce Türk Komutanlığının sağır, dilsiz ve kör duruma getirilmesi gerekiyordu. İngiliz Orduları Komutanı General Allenby'nin bu amaçla kullanabileceği nispeten yeni ve alışılmamış iki vasıtası vardı: Uçaklar ve yerli Araplar²⁶⁵. Bu iki vasıta daha sonra detaylı olarak incelenecektir. Ancak İngilizler uçaklar ve Yerli halkı kullanarak Filistin Cephesinde görev yapan 7. ve 8. Türk Ordularını eritmiş ve savaş dışı bırakmıştır²⁶⁶.

Burada yaşanan olaylar Türk Tarihi açısından ders çıkarılacak en önemli acı hatıralardandır. Nitekim Cumhuriyet döneminde bu husus yeterince anlaşılmış, ileride detaylı incelenecektir. Bu acı hadisenin bir benzerine 9-18 Eylül 1922

²⁶⁴ SARP, a.g.e. S.90-92; KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1917-1918) İkinci Kitap İkinci Cilt**, s.291; EK-14 (İstanbul'un sürekli İngiliz Hava Taarruzu Tehdidi ile Yaşadığına Dair Belge)

²⁶⁵ ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.28

²⁶⁶ SARP, a.g.e. S.109-113; KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1917-1918) İkinci Kitap İkinci Cilt**, s.448-450; Osman Özsoy, **Kurtuluş Savaşı'nın Perde Arkası**, İstanbul,1999,s.34-36

tarihinde Yunanlılar düşmüş ama Türkler böyle bir şeye tenezzül etmemiştir. Benzinsizlikten uçaklar da uçmamıştır. Esasen kaçan ve Anadolu'yu yakarak terk eden düşmana bile reva görülmemiştir. Hava unsuru artık savaşların kaderini belirleyen temel güç olma durumuna girmiştir.

İzmir bölgesinde bulunan 5. Tayyare Bölüğünün görevi adalardaki düşman hareket ve faaliyetini tarassut ve kontrol altında bulundurmaktır. İngilizler Midilli adasında 15 kadar uçak bulundurduğu, bunları korumak için uçaksavar bataryaları kurduğu, Anadolu'dan gelen Rumların burada asker yazıldıkları anlaşılmıştır²⁶⁷. Adaları kontrol için görevli bir diğer bölükte Birinci Deniz Tayyare Bölüğüdür. 5. Ordu emrinde olan mezkur bölük adalara ait keşif görevi yapmıştır. 5. Ordu Payitaht ve Osmanlı'nın en hayati birimlerinde görevli olduğundan hava unsuru keşif, Düşmanın hava taarruzlarını engelleme ve isrihbarat alanında Kara, Hava ve Deniz Kuvvetlerinin takip ve rapounu hazırlama yönüyle etkin görev almıştır²⁶⁸. 1917 yılında harp malzemesi almak için Bnb. Behçet Almanya'ya gitti. Çanakkale ve Irak'ın kahraman pilotu Ütğm. Cemil'de Bnb. Behçet'e iştirak etmişti. Osmanlı Devleti 50 AEG harp, 40 Albatros D avcı, 6 AEG bombardıman tayyaresi, yedek parça, Alman pilot ve makinist talep etmiş ama harbin en sıkışık anında müttefik Almanların peşin para istemesi sıkıntı olmuş ve Serno Yıldırım Orduları için bir miktar uçak alabilmiştir.

Birinci Ordu; İstanbul'u savunmakla görevli ve Karadeniz boğazına Rus çıkarma yapmasını önlemek olduğundan bu ordunun emrinde olan Hava Bölüğü Yeşilköy Tayyare İstasyonunun yaptığı faaliyetler yanında özellikle Karadeniz'e yönelik olan faaliyetlerdir. Bu orduya destek olarak 2. Deniz Bölüğü ile İstanbul'u müdafaa için kurulmuş ama 1. Orduya bağlı olmayan 9. Hava Bölüğünün çalışmalarıdır.

İstanbul'da görev yapan Kavak Alman Deniz Tayyareleri ile Müfreze olarak görevlendirilen takım ve bölükler özellikle 1916 yılından itibaren gelişen ve savaşı bir an önce hanedanın ve devletin ortadan kaldırılması ile bitirmek isteyen İngilizler ve Rusların taarruzların saldırılarını önlemeye çalışmıştır. Bu

²⁶⁷ KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), İkinci Kitap Birinci Cilt**, s.47

²⁶⁸ GNKUR. ATASE, BDH-1, Klasör 192, Dosya 815, Fihrist 29, 29-1, 13-4

dönemde Hava Gücü düşmanın Hava Gücüne göre de oldukça zayıf ve yetersizdir.

Çanakkale Cephesinin sorumluluğunu ve İstanbul'u savunma görevi olan 5. ordu emrinde görev yapan; Galata' da konuşlu 1. Bölük, İzmir/Seydiköy'deki 5. Bölük, Çanakkale'de 6. Bölük, 5. bölükten teşkil edilen Sarsallı, Menemen ve Ayvalık'ta 12. Av Tayyare Bölüğü, İzmir, Güllük, Yenikale'de konuşlu 1. Deniz Bölüğü ile savaşın son yıllarında ağır şartlarda çalışmıştır. Düşmanların müesserriyeti son 2 yılda artmıştır. Birinci Dünya Savaşı yıllarında bütün dünyada üretilen uçak sayısı kesin olmamakla beraber 250.000'den fazla olduğu tahmin edilmektedir. Harp süresince Fransızlar tarafından 67.982 uçak üretilmişlerdir. İngiliz havacılığı da savaş yıllarında oldukça verimli çalışmış ve orduya 50.000 uçak üretilmiştir. Amerikanın ürettiği uçaklar sayılmazsa bu 2 devlet 117.982 uçak üretilmiştir²⁶⁹. Bu sayıların verilmesindeki amaç Türklerin durumunu kıyaslamak içindir. Kesin olmamakla beraber Orduyu Hümayun'a giren uçak sayısı 300 adeti geçmemektedir. Osmanlının egemen olduğu toprakların en önemli cephelerden biri olduğu dikkate alınırsa Hava Gücünün görev yaptığı şartları değerlendirmek kolayca anlaşılır. İstanbul ve çevresine yönelik olan İngiliz hava taarruzları 1 ve 5. Ordu Komutanlıklarının inisiyatifi ile engellenemediğinden İstanbul Muhaberatı havaiye Kumandanlığı kurulmuştur²⁷⁰.

Savaşın son yılında 5. Ordu Ege ve Çanakkale'de bir düşman hareketi beklemektedir. Cephede faaliyeti devam etmektedir. Enver Paşa ile görüş ayrılığına düşen Von Falkenhayn, Yıldırım Ordular Grubu Komutanlığından alındı, yerine Liman Von Sanders atandı²⁷¹. 5. Ordu Kumandanlığına önce Esat Paşa, Ağustos 1918 tarihinde Harbiye Nezareti Müsteşarı Mahmut Kamil Paşa atandı. Savaşın sonuna doğru geline 1918 yılında 500.000 kişilik Bulgar Ordusunun aniden çöküşü 5. Ordunun daha genel bir ifadeyle Osmanlının işini

²⁶⁹ Alfred F. HURLEY-Robert C.Ehrhart, **Hava Gücü ve Savaş**, (Çeviri: Mehmet ERDOĞAN), s.45

²⁷⁰ KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.303-311; ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.19

²⁷¹ ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.13; Şükrü Mahmut NEDİM, Filistin Cephesi (1914-1918), Gnkur.Atase, Gnkur.Bsm., Ankara, s.122

zorlaştırdı. 1917 yılı sonundan itibaren bütün ittifak devletlerinde moraller bozulmuş,yorgunluk ve sıkıntı artmıştı. Türkler içerideki ihanet ve şayialara rağmen ölüm-kalım savaşı mantığı ile zafere ulaşmak için mücadeleyi bırakmamıştır²⁷². 5. Ordu Karargahı Bandırmandaydı. Bu durum karşısında İstanbul müttefik saldırılarına karşı savunmasız kaldı²⁷³. Mahmut Kamil Paşa İmroz'dan Alanya'ya kadar olan 1000 KM. boyunda, 50-100 km. derinliğinde olan ordu sahasının eldeki 6-8 uçakla sağlanamayacağı cihetle Genel Karargahtan 4-8 keşif tayyaresi istemiş, tayyare gelince sevk edilecek cevabı alınmışsa da tayyare gelmeden Mütâreke yapılmıştır.

İngilizler adalarda üslenmiş her fırsatta Osmanlı topraklarına yönelik keşif ve hava taarruzlarını sürdürüyordu. Bu dönemde en önemli hadiselerden birisi de 20 Ocak 1918 tarihli İmroz baskınıdır. Baskına başta Yavuz olmak üzere Midilli ve pek çok Osmanlı gemisinin katılması planlanmıştı. Esasen Yavuzun bölgeye gönderilmesi İngilizleri etkileyecekti. Zira İngilizlerin en büyük hedeflerinden birisi dönemin en güçlü gemilerinden olan Yavuz'u batırmaktı²⁷⁴. Bilindiği gibi savaş başında Osmanlı Deniz Ordusu Amiralliğine Souchon atanmıştı. Daha sonra Amiral Souchon yerine Amiral Pachauwitz getirilmişti. Yeni amiral İtilâf kuvvetlerinin yuvalandığı İmroz'a baskın planlamıştır. Bu planla düşman gemilerini Çanakkale önlerine toplamak ve toplanan düşman gemilerini Alman denizatlıları ile batırmak, düşmanın ağır gemilerine zayıat verdirmek diğer yandan Filistin Deniz ablukasındaki Alman gemilerin yükünü hafifletmekti. Plan uygulamaya kondu, ancak savaşta denizin bazı kısımları mayınlıydı²⁷⁵.

Türk donanması 20 Ocaktan çok önceleri Enez önlerinde düşen bir uçaktan aldıkları haritayı rehber edinmişler ve burada kayıtlı olan temiz yani mayınsız yolu seçmişlerdi. Oysa İngilizler kısa süre önce temiz gözüken bölgeyi mayınlamışlardı. Baskına Yavuz ve Midilli Kruvazörü, Muaveneti Milliye, Numunei Hamiyet, Samsun ve Basra torpidolarından oluşan bir donanma

²⁷² DASE, **Türk İSTİKLÂL Harbi I Mondros Mütârekesi ve Tatbikatı**, 3. Baskı, Ankara, 1999, s.10-12

²⁷³ Hüseyin Işık, "Müttefiklerin Mondros Ateşkes Antlaşması Döneminde İç İşlerimize Nasıl Karıştıkları ve Binbaşı Osman Nuri'nin Kozan Anıları", **Askerî Tarih Bülteni**, (E. Korg.), sayı:43, Ankara, 1997, s.1-5

²⁷⁴ ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.35

²⁷⁵ KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi(1917-1918)**, İkinci Kitap İkinci Cilt, s.294-296

katıldı. Limana baskın yapıldı Raglan ve M 28 monitörleri ile bir nakliye gemisi batırıldı. Midilli tayyare istasyonu ve benzinlikleri bombaladı. Dönüşte 2 İngiliz tayyaresi havalandığı görüldü. Midilli Yavuz'a atış alanı için mesafe açarken İngiliz mayınlarına çarpmış ve 5 mayının tesiri ile batmıştır. Yavuz'a da 2 mayın çarpmıştır. İngiliz hava taarruzları arttığından isabet alan bombalarla Yavuz Nara civarında yavuz kuma oturdu²⁷⁶. 20 Ocak öğleye doğru olan bu hadiseden 26 Ocak'ta Yavuz'un yüzdürülmesine kadar onlarca İngiliz uçağı Yavuz'a saldırdı ama hasar verdiremediler. Yavuz'un Nara'dan ayrılması ve yüzdürülmesi İngilizlerde çok büyük bir hayrete sebep olmuştur. Yüzdürülen Yavuz'un uçaklarla batırılması gerçekleştirilemeyince İngilizlerin E14 denizaltısı boğaza girip Yavuz Savaş Gemisini aramış ama diğer gemilere attığı torpido limana çarpıp, kendini etkilemiş ve su yüzüne çıkan denizaltı yoğun top atışı karşısında bizzat mürettebatı tarafından batırılmıştır. Denizaltı personeli Türklere esir olmuştur. Bu savaşın başından beri 9. denizaltı olmuştur²⁷⁷.

Şubat ayı dışında Hava Harekatı iki tarafta da sürmüştür 30 Mart tarihli Times Gazetesi, Yavuz'a 276 sortide 15,4 ton ağırlığında 180 bomba atıldığını yazmıştır²⁷⁸. Bu hadiseden sonra da İngilizlerin bombardımanı sürekli artmış, Türk Uçakları da fırsat buldukça mukabelede bulunarak düşmana zayıat verdimiş, ancak bu dönemin en önemli olaylarından bir tanesi 9 Eylül 1918 tarihinde Çanakkale'yi bombardımana gelen İngiliz kokartlı Farman tipi bir Yunan uçağının Arıburnu ile Kabatepe arasına zorunlu iniş yapması sonucu Pilotun esir alınması neticesi yapılan sorgulamalarda Yunanlıların Limni'deki Tayyare okulunda eğitim aldıkları, 1917 yılından beri de Çanakkale'yi İngiliz kokartı altında bombalamaya geldikleri tespit edilmiştir. 1. Bölük yıl içerisinde 7 uçak, 8 pilot ve 9 rasıt ile görevini yapmıştır. Savaşın son yılında 6. bölük 12 uçak, 9 pilot ile görevini yapmış ama faal uçak sayısı ortalama 2-3 olarak kalmıştır. Bölük özellikle Yavuz zırhlısının 20 Ocak 1918 tarihinde karaya oturması sonucu İngilizlerin saldırılarına karşı etkin olarak yapmıştır. 13 Ekim'de

²⁷⁶ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi(1917-1918)*, İkinci Kitap İkinci Cilt, s.296-304; GNKUR.ATASE, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi III . Cilt,6. Ks.(1908-1920)*, 1996, Ankara, s.306, 307

²⁷⁷ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi (1917-1918)*, İkinci Kitap İkinci Cilt, s.300-303

²⁷⁸ KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.375, 376

bölüğe 4 yeni D 7 Fokker teslim edildi fakat Almanlar ayrıldığından uçuşlar durdu. Bölüğe, Rst. Ütgm.Fazıl, Asb. (Küçük Zabit) Bezmi ve Rst. Ütgm.İhsan atandılar, ancak bir faaliyet olmadı. 5. bölük Seydiköy, Aydın, Milas, Nazilli ve Antalya meydanlarını kullanarak 9 tayyare, 7 pilot ve 9 rasıtle görevini yapmış, bölük pilotlarından Tgm. Orhan 13 Temmuz 1918'de AEG 15 tipi uçakla Sakız adası hava keşfine çıktığı zaman Yunan topçusunun ateşi ile Eleni açıklarında düşmüş, Tgm. Orhan şehit olmuş, Rasit Hüseyin Hüsnü Sakızdan çıkan bir motorbot ile kurtarılmış ve esir alınmıştır²⁷⁹. Tgm. Orhan, Fransa'da tahsilde iken gönüllü olarak pilot olan ve Yd. Sb. olan havacıdır. Önce rasit olmuş, ilk hava zaferini kazanan rasit olmuş, pilotluğa geçmiş, Filistin ve Medine'de uçmuş, Sakız Adasında Kara Ali Paşa'nın yanında defnedilmiştir²⁸⁰

Savaşın sonuna yaklaşılmakla beraber savaş ciddi olarak sürüyordu. Rusların Başkumandanlığa bağlı 4 hava birliği vardı .1. Garp Cephesi Tayyare Grup K.lığı 59 bölük, 2. Sibiry Tayyare Grup K.lığı 7 bölük, 3. Kafkas Grup K.lığı emrinde 6 bölük, 4. Türkistan Tayyare Grup K.lığı emrinde 2 bölük olmak üzere 74 bölüğü vardı. Tayyare bölüklerinde 1 subay, 5 astsubay, 12 er ve yedekleriyle 8-12 uçak bulunuyordu. Erzincan-Kelkit, Hınıs, Kamuruş, Rumiye, Tiflis ve Baku gibi önemli üslerde konuşlanmış, tahmini 25-30 uçakla hareket sürdürülüyordu. Düşmanın hava unsuruna karşın Türk Ordusu Doğu Cephesinde; 2. Ordu 3-5 faal uçakla 10. bölük, 3. Ordu 2-3 uçakla 7. bölük tarafından desteklenmiştir²⁸¹.

Bu yıllarda 7. bölüğün Hava Harekatı; uçuşa müsait olmayan zamanlarda tamirat ve hazırlıklar yapılırken, açık havalarda keşif görevleri yapılmıştır.²⁸². 30 Haziran'da çift motorlu Fransız yapımı Caudron 4 tipi Rus bombardıman uçağı yanlışlıkla Alucra'ya inmiş ve pilot ile rasıtı esir alınmıştır. Vecihi uçağı uçurarak Suşehri'ne indirmiş ve 7. bölüğe dahil edilmiştir. Bölüğün keşif ve düşman ordugahını bombalama yaptılarsa da Rus uçaklarına taarruz

²⁷⁹ ÖZDEMİR, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, s.20

²⁸⁰ KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.378-382; Tayyare Cemiyeti Mecmuası, "Nasıl Tayyareci Oldum?", Milli Kütüphane 1956-SA-544, No:16-22, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, 10 Teşrinievvel 1341, s.17; EK-4 (TGM.ORHAN'IN RESMİ)

²⁸¹ GNKUR.ATAŞE, Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Kafkas Cephesi 3. Ordu Harekatı, Ankara, 1993, s.264-272

²⁸² KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.312

ve Hava Harekatı yıl boyunca iptidai şartlarda devam etmiştir. Ancak 8 Ekim’de Albatros AK 53 ile havalanan Vecihi ve Mülazım Bahattin , Rusların Nieuport tipi avcı uçağı ile harbe tutuştu ve Türk uçağı isabet almış, Vecihi’ de yaralanmış olduğundan Erzincan’a zorunlu iniş yaparak esir olmuşlardır²⁸³.

7. bölüm Karadeniz tarafındaki gelişmeleri izleme kapasitesinden yoksundu. Bu esasen teknik olarak mümkün değildi. Giresun’da merkezi olmak üzere 1917 yılında 8. bölüm teşkil edildi. 16 Mart’da ilk deneme uçuşları yapıldı ancak aşırı türbülans nedeniyle dağa çarpmamak için geri dönmek istendiği bir esnada dönüş esnasında pertövitesle yere çakılıp Tğm. Sezai ve Makinist Salih şehit oldular²⁸⁴. Ruslar 30 Mart’ta Giresun’u bombaladılar. Kalan 1 tayyare kamyonla Kayseri’ye gönderilmek istendi. Ütğm. Rifat tecrübe esnasında eldeki AK 23 tayyaresini kırdı ancak kendisi kurutuldu. Uçaksız kalan 8. bölüm 7. bölüm emrine verildi. 3. Ordu Kumandanı Fevzi Paşa yeni tayyareler istedi. Ancak Ağustos’ta Suşehri’nde toparlanma oldu ve uçuşlar başladı.

Mustafa Kemal Paşa 2. Ordu kumandanıydı. Bu orduyu destekleyen 10. Hava bölüğü 15-16 Aralık 1917 tarihinde Ruslar ile Mütâreke imzalanıncaya kadar Elazığ’da, bundan sonra ise Diyarbakır-Silvan’da konuşlandırılmıştır.

1916 yılı olaylarını izah ederken Yeşilköy Hava Okulunun zaman,yeterli teknik ve donanımı ile diğer nedenlerden dolayı pilot yetiştirmede zafiyet içinde bulunduğu bu nedenle de eğitimini verdikleri pilotu ve dağıtımın da merkezi olması nedeniyle sevkıyatın uçarak değil de tren veya kara vasıtasıyla yapıldığı, sorumluluğun kıtalara yüklenebilmesi için; **“Cepheye gitsin de kırsa orada kırsın”** zihniyetinin ortada olduğu açıklanmıştı²⁸⁵. Ancak bu durumda pek çok uçak, hava okulunun suçlanmaması uğruna yolda hasarlanıyor, gittiği birlikte kullanılamıyor yada uzun süre faal edilmek için uğraşılıyordu.

²⁸³ **Ayrıca Bk.:** GNKUR.ATASE, BDH-1, Baş. K. Kh. 13. Ş. Umuru Havaiye Müfettişliği, 15.5.334,Klasör 1432, Dosya 205

²⁸⁴ KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi(1917-1918), İkinci Kitap İkinci Cilt**, s.113, 114

²⁸⁵ KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi(1917-1918), İkinci Kitap İkinci Cilt**, s.100-102 ; SARP, a.g.e. S.67

Burada önemli olan husus şudur ki; havacılığın zafiyeti olmasına rağmen ordu komutanlarının buna karşı tedbir almazken Mustafa Kemal Paşa'nın devam eden bu sorunu dile getirmesidir. Atatürk'ün farkı da sanırım burada olsa gerekir. Doğu cephesinde **2. ordu komutanı Mustafa Kemal Paşa, kendi ordusuna tahsis edilecek uçakların karadan değil, havadan uçarak gönderilmesini istiyor**. Daha önceki bölümlerde de söz konusu edildiği gibi cepheye gönderilecek uçaklar, anlaşılması zor bir zihniyet yüzünden, hizmet görecekları birliklere havadan uçarak ulaştırılacak yerde kara vasıtalarıyla taşınıyordu. Bu yüzden cepheye 1-2 günde uçarak gidebilecek bir uçak, karadan 1-2 ayda taşınabiliyordu. Uçağa en fazla ihtiyaç duyulan kıymetli zamanlar yollarda harcanıyor, cepheye ulaştığı zaman ise kanadı, gövdesi veya motoru çoğunlukla taşıma esnasında hasarlandığından uçaktan uzun süre istifade edilemiyordu²⁸⁶. Uçakların karadan taşınmasının bütün zorlukları ve mahzurları bilindiği halde yetkili makamlar, konuya bir türlü çare bulamıyor ve bu mahzurları ortadan kaldıracak köklü usul ve tedbirleri uygulamaya koymıyorlardı. Bütün bu mahzurları çok yakından bilen 2. Ordu Komutanı Mustafa Kemal Paşa kendi ordusuna tahsis edilecek uçakların karadan değil havadan uçarak gönderilmesini istemiş ve Başkomutanlığa mesaj göndermiştir :

“Başkomutanlık Vekaletine

21 Mart 1917

Uzun bir yolu takip ederek kara vasıtalarıyla gelen uçaklardan Ordu' da gerektiği şekilde istifade edilemediğini daha önce edinilen tecrübeler ortaya çıkarmıştır. Bu durum, Ordu nezdindeki Uçak Bölük Komutanı tarafından da defalarca ifade edilmiştir. 16 Mart 1917 tarihli emirleriniz ile gönderileceği bildirilen uçağın karadan değil, uçarak Ulukışla - Maraş-Malatya üzerinden Elazığ'a getirilmesi için ilgililere emir buyrulmasını. Malatya'da bir uçuş meydanı vardır. Maraş'ta da meydanın hazırlanması için Uçak Bölük

²⁸⁶ ÖZDEMİR, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, s.67; SARP, a.g.e., s.57

Komutanına emir verilmiştir. Bu konudaki talimatınızın beklenmekte olduğunu arz ederim²⁸⁷.”

Tümgeneral Mustafa Kemal

2. Ordu Komutanı

Mezkur uçuşun yapılması için Toroslar'ın üzerinden aşılması gerekeceğinden ve bu mesafe 4500 metreyi bulduğundan Ceyhan'da bir meteoroloji istasyonu kuruldu ve meteoroloji raporlarının hazırlanması planlandı.

Yıldırım Ordularının Halep'te toplandığı bir zamanda Filistin'de İngilizlerin hazırlıkları öğrenildiğinden Halep'te bir toplantı yapıldı. Von Falkenhayn'ın da katıldığı bu toplantıda Irak'a taarruz planından vazgeçildi ve Yıldırım Ordularının Filistin Cephesinde görev alıp, 7. ordunun Cenuba yollanması araştırıldı. Suriye ve Filistin ordularının teşkilatı ciddi olarak değiştirildi. 4. Ordu lağv edildi. Merkezi Şam olan Genel Arabistan Komutanlığı kuruldu. Yemen, Hicaz, Asir ve bölge demiryolunun savunması ile görevlendirilip, yine Cemal Paşa komutasına verildi²⁸⁸. Filistin'de bulunan 21,22. Kolordu ile Sina Cephesi Komutanlığı Von Kress'in liderliğinde 8. Ordu olarak yapılandırıldı. Mustafa Kemal Paşa'nın 7. ordusuyla birlikte 8. Ordu Mareşal Von Falkenhayn komutasında Yıldırım Orduları Grubu adı altında birleştirildi. 1917-1918 yıllarında bölgenin Hava Harekatı 300-304. Paşa Bölükleri tarafından icra edilmesi planlanmış, bu bölüklerde tahmini 50 uçak, 80 civarında pilot ile 800 teknisyenden teşekkül etmektedir. 4. ordu 3. tayyare bölümü Arabistan'da, 4. tayyare bölümü Adana'da görev yapacaktır.

Bu dönemde Avusturyalılar uzak keşif, İngilizler Taktik Hava görevi almış olup İngilizler 70-75 uçağa sahip olmakla birlikte bunlar eski tip uçaklardı. 1917 yılı Ekim ayında yoğun destekli ve tank da kullanarak Allenby kumandasında saldırdılar. Cephe Yafa'nın kuzeyinden Aralık'ta tedrici çekilişle

²⁸⁷ KEYÜSK, *Türk havacılık Tarihi (1917-1918) İkinci Kitap İkinci Cilt*, s.75-77; SARP, a.g.e., s.100, 101

²⁸⁸ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi (1917-1918) İkinci Kitap İkinci Cilt*, s.157

Kudüs'ün batısına sarktı. Akdeniz'le Şeria nehri arasında İngilizler durduruldu²⁸⁹. General Allenby'in emrindeki kuvvetlerin onda biri kadar olan Türk Ordusunun Akdeniz-Şeria hattında tutunabilmesi gerilemeyi durdurmuştu. Cemal Paşa, İstanbul'a döndükten sonra Arabistan Umum Komutanlığı lağv edilerek 4. Ordu yeniden ihya edildi. Komutanlığına Mersinli Cemal Paşa getirildi²⁹⁰. 4. Ordu Emrine;Dera'daki 8. kolordu, Maan'daki birinci, Tebük'teki ikinci Kuvveyi Mürettebe ile 21 Asır Tümeni ve Hicaz Kuvveyi Seferiyesi verildi.

26 Şubat 1918 tarihinde ilk İngiliz hava taarruzunda başarısız olan Türklerin imkan ve kabiliyetlerini dikkate almayan, haleti ruhiyetini anlamayan ve başarısız olan Von Falkenhayn ayrıldı yerine Liman Von Sanders getirildi. Şubat sonunda Lut Gölü civarındaki Araplar isyan edip Casus Lawrance'nin kontrolündeki Faysal'a katıldılar. Mart'ta Osmanlı Orduları karşısında yenildiler. Faysal ve asi Araplar İngilizlerle birleşerek Osmanlı Ordularının İkmal hatlarını bilhassa da demir yolu hatlarını keserek zayıflatıldılar²⁹¹. Mayıs sonlarında "Muhammediyeyi Arabiye" adı altında bir devlet ilan edildi. Osmanlı Ordusunda yetişmiş ve ihanet etmiş olan Yb. Ruşen, Erkanı Harbiye Reisliğine, Kur. Bnb. Mısırlı Aziz Ali Harbiye Nazırı yapıldı. Irak ve Suriye'de esir alınan 50-60 kadar Arap asıllı Osmanlı subayı zorla ve ya ikna yolu ile Faysal'a katıldı.

4. bölüm 4. Ordunun Filistin ile Anadolu-İstanbul merkezli lojistik desteklerinin sağlanmasında keşif hareketi yapıyordu. Bu maksatla Kıbrıs'a kadar bir alanda keşif yapıyordu. Merkezi Adana olan bölüm olası bir çıkarma hareketinde merkezin Kıbrıs üzerinden yapılacağından hareketle bu ada üzerinde sürekli keşif yapmışlar ama Adana'dan 200 km. yol almaktansa Silifke'nin²⁹² üs olmasının daha münasip olacağı kanaati hasıl olmuştu²⁹³. Yıl boyunca Almanların istihbaratı da dikkate alınarak Kıbrıs gözetlenmiş, 9 Ekim'de bir deniz filosu gelmiş ve geminin birisinde 4 adet uçak çevrede uçuşlar yaparak, hedefleri bombalamıştır. Türk Ordusu 4 uçaktan 2'sini düşürmüştür. 17 Ekimde Kıbrıs istikametinden gelen 2 meçhul uçak Adana üzerinden geçti bu

²⁸⁹ KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.320

²⁹⁰ NEDİM, a.g.e., s.121, 122; UÇAROL, *Siyasî Tarih II*, İstanbul, 1992, s.361

²⁹¹ NEDİM, a.g.e., s.143

²⁹² KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi (1917-1918) İkinci Kitap İkinci Cilt*, s. 180, 181

²⁹³ SARP, a.g.e., s.65-70

uçakların Ordunun isteği ile Paşa Bölüğü uçaklarına 4. bölüğün raporlarını kontrol maksadıyla Kıbrıs hava keşfinden döndüğü ve 4. Orduyu teyit ettiği anlaşıldı. Bölük 3 adet AEG tayyaresiyle takviye edildi. 1918 yılında İngilizler yanında Arap kabilelerinin hava keşfi ve Faysal'ın karargahının tespiti ile uğraşıldı. Keşif bölgesi Katrane, Dera ve Amman civarı olmuştur. Amman İngilizlerce işgal edildiyse de 4ncü Ordu başarılı piyade savaşı ile geri almış, 4. bölük uçaksız kaldığından 305. bölüğün bulunduğu Dera'ya dönmüştür²⁹⁴.

29 Nisan 1918'de İngiliz zırhlı araçları Tuzhormoto'ya ilerledi. Dakok önlerine ilerlerken Osmanlı Ordusu Kerkük'e çekildi. Zap geçitlerini tutarak savunma kararı verildiyse de Kerkük'ün boşaltılması kararlaştırıldı. 7 Mayıs'ta Kerkük düştü. 25 Mayıs'ta ordu Kerkük'ü geri aldı. 3 Haziran'da evvelce boşaltılan Süleymaniye Osmanlılarca geri alındı. Bu dönemde 2,3,6 ve 9. Ordulardan oluşan Halil Paşa komutasında Şark Orduları Grubu teşkil edildi. Ali İhsan Paşa; 2,14 ve 6. Tümenen kurulu 6. Ordu ile 13. kolordu komutanlığına atandı. Paşa Musul'a gitti, 13. kolordu cephesini 2. Tümene bıraktı. Bu dönem İran cephesinde küçük olaylar dışında sakin geçti. Ordu eşkiya temizliği yaptı. Ağustos ve Eylül'de Elcezire Cephesinde hareketlilik başladı.

1914-1918 yılları arasında 4 yıl devam eden I. Dünya Savaşı sonucu Osmanlı ve Habsburg hanedanı ortadan kalkmıştır. İngilizlerin hıncı ile yok edilmeye çalışılan Türkiye yeniden bir mücadelenin içine girerek bağımsız olmuştur²⁹⁵. Savaş sonunda adaletsiz ve yenilenlere ciddi dayatmalar yapılmış, pek çok yeni devlet ortaya çıkmış ama bu II. Cihan Harbinin de temel sebebi olmuştur. Bu durumun gelecek için ne denli büyük bir tehdit olacağını Atatürk 27 Eylül 1932'de Amerikalı General Mac Arthur'a söylemiştir²⁹⁶.

Enver Paşa, Osmanlı Hava Kuvvetlerinin durumunun düzeltilmesi için Almanya'dan uçak, teçhizat, donanım ile pilot talebinde bulunulmuş, Alman Genel Komutanlığı da taleplere olumlu cevap vermişti²⁹⁷. Verilmesi planlanan

²⁹⁴ KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.398, 399

²⁹⁵ KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.348

²⁹⁶ Kültür Bkn.lığı, **Atatürk'ün Milli Dış Politikası 1919-1923, 1. ve 2. Cilt**, 3. Baskı, Ankara, 1994, s.77-80

²⁹⁷ KEYÜSK, a.g.e., s.23-26; KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.354

yardımlar 1918 Haziran'ında gelmeye başladı. Yeni durum karşısında teşkilatın yeniden yapılanması gerekmiştir. 1918 yılında bölük sayısında 3 artış olmuş, genel durum ise şöyledir; Pilot 56 Türk, 48 Alman, Rasıt 84 Türk, 25 Alman, Uçak 25 gayri faal, 70 faal olmak üzere 95 adettir²⁹⁸.

1918 yılına gelindiğinde; savaşın başında fazla önemi olmayan ya da savaşta fonksiyonunun ne olacağı belli olmayan havacılık rüşünü ispat etmiş, savaşan diğer devletlerde de büyümüş ve bağımsız bir kuvvet olma yolunda ilerliyordu. 1918 yılı Temmuz ayı sonlarına doğru Umuru havaiye Müfettişliği, Kuvvay-i havaiye Müfettişliği olarak teşkilat değişikliğine uğradı ve bağımsız bir ordu birimi haline getirildi²⁹⁹. Komutanlığına yine Bnb. Serno getirildi. Yeni birimin emrine tayyare, balon, Rasadatı havaiye, ve tayyare topçu müfettişlikleri verilmişti. Yer olarak Galata Rıhtımında Merkez Hanının bir dairesinde faaliyet gösterirken yeni teşkilat vesilesiyle Beyoğlu Tünel civarında 34 odalı Hidivyal Oteline nakledildi. Bu zamanda İngilizlerin Filistin ve Irak Cephesinde üstünlük sağlamaları en büyük problemidir.

Bununla birlikte I. Cihan Harbi'nden havacılık alanında yeterli derslerin çıkarıldığını söylemek zordur. Her şeye rağmen savaş stratejisi açısından yapılan incelemeler bu gün de önemini korumaktadır. İngiliz Tarihçisi ve Askerî düşünürü Sir Liddell Hart, "Birinci Dünya Harbi Tarihi» İsimli Kitabında Filistin Cephesinde Türk Ordularının Yenilmesinde, İngiliz Hava Kuvvetlerinin çok etkin bir rol oynadığını yazıyor. İngiliz tarihçisi ve askerî düşünürü Sir Liddell Hart, Filistin cephesinde Türk ordularının yenilgisiyle biten savaşın değerlendirmesini şöyle yapıyor :

"19 Eylül'de yapılması planlanan genel taarruzda bir riske girilmemesi için her şeyden önce Türk Komutanlığının sağır, dilsiz ve kör duruma getirilmesi gerekiyordu. İngiliz Orduları Komutanı General Allenby'nin bu amaçla kullanabileceği nispeten yeni ve alışılmamış iki vasıtası vardı: Uçaklar ve yerli Araplar.

²⁹⁸ GNKUR. ATASE, Klasör 1441, Dosya 250, Fihrist 27-5

²⁹⁹ KEYÜSK, Türk Havacılık Tarihi(1917-1918), İkinci Kitap İkinci Cilt, s.252

Albay Lawrence'in zeki komutası altında yerli Araplar, Hicaz Demiryolu hattı boyunca Türkleri devamlı olarak taciz edip zor durumlara sokuyorlardı. Onların, İngiliz birliklerinin son ve kesin darbesine en büyük yardımı yapmalarının sırası gelmişti. 16 ve 17 Eylül günleri, çölün kumlan arasından çıkan hayaletler gibi Deraa Şehrini Kuzey, Güney ve Batısında demiryollarını havaya uçurdular. Bu suretle Türklerin ikmal hatları kesilmiş oluyordu.

Hava Kuvvetlerinin yardımı ise iki safhadan meydana geliyordu. Birincisi, aralıksız devam eden savaşları ve meydanlara taarruzlar sonunda düşman uçakları havalardan tamamen silindi. Bu hava mücadelesi o kadar ileriye götürüldü ki sonunda Türk meydanları üzerinde bekleyen uçaklar, bir tek Türk uçağının yerden kesilmesine müsaade etmediler. Böylece, hazırlık safhasında düşmanın havadaki gözü körletilmiş oluyordu³⁰⁰.

İkincisi, taarruz planının uygulamaya konulacağı gün geldiğinde, İngiliz Hava Kuvvetleri düşmanın komuta ve kontrol sistemini sağır ve dilsiz hale getirdi. Daha sonra Avustralya'ya yaptığı tarihi uçuşla ün yapan pilot Ross Smith, Afule İstasyonundaki ana telefon ve telgraf merkezini gece bombardımanı ile tahrip etmek suretiyle İngilizlerin zaferine yardımcı oldu. Ayrıca Türklerin Nablus ve Tul Keram'daki iki Ordu Karargahı da bombalandı. Bunlardan Tul Keram'da karargahla beraber telgraf ve telefon hatları o kadar başarıyla tahrip edildi ki Türk Ordu Karargahının tümenleriyle irtibatı tamamen kesildi.

Havalandaki diğer bir faaliyet de, belki bomba atmak kadar etkili olan propaganda broşürlerinin atılmasıydı. Bu bol resimli broşürlerde esir kamplarındaki Türk askerlerinin konforlu yaşantılarına ait fotoğraflar yer alıyordu. Elbette bu fotoğraflar, yarı aç ve pejmürde durumdaki askerlerin kafalarında, o esirlere özenme duyguları yaratıyordu. 19 Eylül 1918 günü sabaha karşı cephe boyunca topçunun başlattığı yoğun ateşi takiben taarruza geçen birlikler fazla bir direnmeyle karşılaşmadan siperleri geçtiler. Geri çekilme esnasında Mesudiye

³⁰⁰ SARP, a.g.e., s.111

geçidinde sıkışan 8. Türk Ordusuna ait birlikler üzerine bomba ve makineli tüfeklerle taarruz eden İngiliz uçakları bu birliklere büyük kayıplar verdirdiler.

Daha Doğuda, Ölü Deniz civarında kısıpaca alınmaya çalışılan Türkler, artçı birliklerinin inatçı savunmalarıyla, İngiliz piyadesinin başarılı ilerleyişini yavaşlatıyorlardı. 21 Eylül günü sabahın erken saatlerinde İngiliz uçakları, iki Türk Ordusundan arta kalan büyük bir yürüyüş kolunu, Nablus'tan Ürdün istikametinde kıvrılarak alçalan dik ve derin bir vadinin içinde yakaladılar. Uçaklar dört saat süreyle hiç ara vermeden bu birliklerin üzerine bomba ve makineli tüfek mermisi yağdırdılar. Dört saat boyunca aralıksız devam eden bu havataarruzları sonunda büyük yürüyüş kolu hemen hemen erimiş ve geride, parçalanmış top ve vasıtalardan ve ölülerden ibaret bir enkaz kalmıştı. Bu andan itibaren 7. ve 8. Türk Ordularının mevcudu hemen hemen tükenmiş ve varlıkları sona ermiş oluyordu³⁰¹. Nablus'ta başlayan çözölme ateşkese giden yolun başlangıcı olacak ve Anadolu'nun işgali ile neticelenecektir³⁰².

Bu dönemde Türkler cephele güçlü İngiliz hava üstünlüğü nedeniyle çok sınırlı hava güçlerini etkin kullanamamışlardır³⁰³. 19 Eylül-26 Ekim 1918'de yapılan son çarpışmalarda İngilizler, 260 top ele geçirmiş, 75.000 Türk askerî esir almıştır. Türklerin aldığı esir 5000 olup bu sürede düşman kıtaatlar 350 ve süvariler 550 mil bir alanda ilerlemişlerdir³⁰⁴. Savaş süresince kaybedilen Türk asker sayısı bir milyondur.

I. Dünya Savaşı esnasında Avrupa'daki uçak fabrikalarının imal ettiği uçak sayısının fazlalığı hiçbir tahmine sığmamakta ve bu rakamlar bu gün için hayret uyandırmaktadır. Amerika'da imal edilip Avrupa'daki müttefiklerine sevk edilen uçaklar hesaba katılmaksızın 4 yıllık savaş süresince yalnız Avrupa'da imal edilen uçak miktarları şöyledir³⁰⁵:

³⁰¹GNKUR.ATASE, *Türk İSTİKLÂL Harbi Mondros Mütârekesi ve Tatbikatı*, 3. Baskı, Ankara, 1999, s.12-16; KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi (1917-1918) İkinci Kitap İkinci Cilt*, s.444-450

³⁰²Sülayman Kocabaş, *Tarihte Türkler ve Fransızlar*, İstanbul, 1990, s.363, 364

³⁰³NEDİM, a.g.e., s.165

³⁰⁴NEDİM, a.g.e., s.160

³⁰⁵KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi (1914-1916) İkinci Kitap Birinci Cilt*, s. 44

Ülke	Üretilen Uçak	Ülke	Üretilen Uçak
Fransız Havacılık Endüstrisi	67.982	Alman Havacılık Endüstrisi	47.637
İngiliz Havacılık Endüstrisi	50.000	TOPLAM	165.619 Uçaktır

Bu rakamlara göre yalnız bu üç ülkede 4 yıllık savaş süresince günde 113 uçak hesabıyla, günün 24 saatinin her saat başında yaklaşık 5 uçak imal edilmiş olmaktadır. Savaş süresince atılan bomba sayısının fazlalığı da çok dikkat çekicidir. Yalnız Alman Hava Kuvvetleri tarafından 4 yıllık savaş boyunca uçaklardan atılan bombaların ağırlık ve miktarları şöyledir :

Atılan Mühimat Ve Ağırlıkları

Bombanın	Miktarı	Bombanın Tanımı	Miktarı
25 Librelik	855.280	660 Librelik	15.386
110 Librelik	147.225	2.200 Librelik	710
220 Librelik	34.356	TOPLAM :	1.052.957 Adet

Bu hesaba göre Alman uçaklarının 4 yıllık savaş boyunca attıkları bombaların toplam ağırlığı 58 milyon 274 bin 240 libreyi bulmaktadır³⁰⁶.

Bnb. Orthlieb isimli bir uzman, “Bu savaşın gerçek mucizesi, keşiflerdeki başarılar olmuştur” der. Burada amaç havacılığın; kara kuvvetlerine yardımcı olduğu zaman hakiki kudretini gösterdiği anlamında izah etmek mümkündür. Bunlar; Stratejik keşifler, Taktik keşifler, cephe gözetlemesi, topçu atışı tanzimi, hedef gösterme, keşfe kalkan düşman piyadesinin hava keşfi ve durdurulması, düşman birlikleri hakkında istihbarat olarak nitelenebilir. Savaş boyunca 40.000 kişi havalarda yaralandı veya öldürüldü. 15.000 kişi kazalarında yaralandı veya öldü. Bir tayyarenin bakım ve uçuşu için 50 personel çalışıyordu. Savaş sonunda 16.000 uçucuya rağmen 160.000 yer personeli vardı. 186.000 kişi de bu sektörde çalışıyordu. Savaş boyunca tahmini 200.000

³⁰⁶ SARP, a.g.e., s.98

(Amerika dahil) uçak ile 250.000 uçak motoru imal edilmiştir. Uçuş zayiat durumu ise;

Birinci Dünya Savaşında Uçuş Zayiat Durumu³⁰⁷

Milliyeti	Yaralı	Ölü
Alman	7750	6155
İngiliz	9478	7245
Fransız	1815	2840

Genel Harpte Yzb. Ali Rıza ile Astsubay Cemal Turgutlu düşman uçağı düşürerek ilk uçak düşüren Türk pilotlar olarak tarihe geçmişlerdir.

I. Dünya Savaşı'nın bez kanatlı iptidai uçaklarından atılan irili ufaklı 1 milyondan fazla bomba miktarı, bugün NATO standartları ve planlama faktörlerindeki 30, 60 ve 90 günlük stok seviyelerine göre mukayese ettiğimizde ortaya çıkan rakamlar çok düşündürücüdür. Keza atılan bombaların ağırlığı da dikkati çekmektedir. Harbin başlangıcında kıta toplulukları üzerine çivi ve iğne şeklinde cisimler ve küçük el bombaları atılmıştır³⁰⁸. Türk Hava Kuvvetlerinin Pilot ve Uçak Kayıpları ise şöyleydi. I. Dünya Savaşı süresince Türk Hava Kuvvetlerinin envanterine giren uçak sayısı 300 civarındadır. 17 Kasım 1919 tarihli Hava Kuvvetleri Müfettişliği raporundaki bilgilere göre o tarihte elde mevcut uçak sayısı 45 olduğuna göre demek ki 4 yıllık savaş boyunca 255 civarında, yani envantere giren uçakların % 85'i kaybedilmiş olmaktadır. Bu rakama, savaş alanlarında düşen uçaklar ve ayrıca eğitim uçuşlarında kazaya uğrayan ve uçakların karadan taşınması esnasında yollarda hasarlanıp kullanılmaz duruma gelen uçaklar da dahildir. Osmanlı Devleti'nin Pilot kaybına gelince; kesin bir rakam tespit edilememiş olmakla beraber, harp boyunca şehit ve yaralı olarak kaybedilen

³⁰⁷ KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.351-353

³⁰⁸ ÖZDEMİR, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, s.20

pilot sayısı, uçuş okulundan mezun olan toplam pilot sayısının yaklaşık % 75'i civarındadır³⁰⁹.

Alman Hava Kuvvetlerinin Pilot ve Uçak Kayıplarının durumu; Alman Hava Kuvvetleri, savaşlarında 2128 ve diğer görevlerde 1000 olmak üzere, 4 yıllık savaş boyunca toplam 3.128 uçak kaybetmiştir. Bu kazalarda pilot ve rasit olarak 4858 uçucu ölmüş ve 5123 uçucu yaralanmıştır. Alman Hava Kuvvetlerinin toplam uçucu kaybı 9.981'dir³¹⁰.

Savaşın son yılında bombardıman uçaklarına ağırlık verilmiş, 23 bombardıman uçağına 56 avcı uçağı koruyordu. Bazen de 24 bombardıman uçağı 64 avcı uçağı tarafından korunuyordu. Müttefikler cephede 2750 uçak toplamışlardı. 1400'ü keşif, 1350'si av tayyaresiydi. Avcılar keşif uçaklarına müdahalenin yanında taarruz ve bombardıman görevi de üstlenmişler, 600 adedi hücum grubu halinde teşkilatlanmış, Hava Kuruluşu alay ve tümen seviyesine kadar çıkmıştır. Fransa Hava Gücü tümen seviyesinde olup General Duval komuta ediyordu. 370 av ve 230 Breguet bombardıman uçağı vardı. 2 tugaydan oluşan tümenin bir tugayı eski Osmanlı Hava Kuvvetleri müşaviri olan ve Almanya'daki esaretten kaçan Yb. De Goys Mezeyraç tarafından idare ediliyordu³¹¹. Ağustosta hava saldırıları çok arttı özellikle geleceğin Alman Hava Mareşali Göring 22 tayyare düşürmüştü. Müttefikler de 1 Kasım'da 9 sortide 65 ton bomba ve 100.000 beyanname atacak kadar ilerlediler. 1. Fransız tümeni 16 Mayıs-10 Kasım'da 637 uçak düşürdü, 125 Drachen sabit balonu tahrip etti.

³⁰⁹ SARP, a.g.e., s.99

³¹⁰ SARP, a.g.e., s.100; KEYÜSK, Türk Havacılık Tarihi (1914-1916) İkinci Kitap Birinci Cilt, s.44

³¹¹ SARP, a.g.e., s.98; KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.349; ÖZDEMİR, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, s.13

İKİNCİ BÖLÜM

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞ'I SONUNDAN İSTİKLÂL HARBİ SONUNA KADAR TÜRK HAVA KUVVETLERİ

I- I. Dünya Savaş'ı Savaş Sonunda Osmanlı Hava Kuvvetleri

Osmanlı Devleti, Mondros Barış Antlaşmasının ilk günlerinde oldukça iyimser bekleyişe girmiştir. Bu süreçte, düşmanlar başta demiryolları olmak üzere hızlı bir işgal süreci başlatmışlardır³¹². Filistin cephesinin çökmesinden sonra 30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Ateşkes Anlaşmasını takip eden günlerde Filistin ve Suriye'den çekilebilen bir kısım hava birliği Konya'da, Irak cephesinden geri çekilen küçük bir hava birliği de Elâzığ'da toplanmıştı. Yeşilköy meydanında da oldukça fazla sayıda uçak ve malzeme bulunuyordu. Düşman işgalinin yarattığı karışıklık ve şaşkınlık günlerinde birlikler dağılmış ve hemen her şey sahipsiz kalmıştı. Havacılığın başında da ileriye görerek uçakları ve teçhizatı derleyip toparlayacak bir kimse mevcut değildi.

İstanbul'a giren düşman hava kuvvetlerinden, İngiliz ve Fransız hava birlikleri Yeşilköy'deki Osmanlı Hava Meydanını ve tesislerini işgal ettiler. Türk havacılarını buradan çıkarttılar ve kendileri yerleştiler. Yeşilköy'den çıkartılan Türk havacıları, imkan nispetinde kurtarabildikleri uçak ve malzemelerini mavna ve kayıklarla karşı sahile naklettiler. Bu uçak ve malzemelerini şimdiki vapur iskelesinin hemen Doğusunda, Idealtepe civarındaki düzlük sahaya ve depolara yerleştirdiler³¹³. Buranın işgali sonucu Fransızlar ve İngilizler Tayyare İstasyonu ve Umur-u Havaiye Deposunda bulunan; ot, saman, kereste, askerî eşya gibi Osmanlı Devleti mallarını çaldıkları, izinsiz aldıkları tespit edilmiştir³¹⁴. Bu dönemde 500 yıl boyunca varlıklarını borçlu oldukları Osmanlıya karşı Rumların

³¹² Mehmet Özdedir, a.g.e., s.29-32

³¹³ SARP, a.g.e., s.115

³¹⁴ Ayrıca Bk.: GNKUR.ATASE, İSH-5A, Sıra 831, Kutu 69, Gömlek 115 Tarih 18.12.1334

Paskalya Tatilinde Ayastefanos'ta yaptıkları taşkınlık da sorun olmuş, havacılar ilk kez bu olay vesilesi ile İnzibat görevi yapmışlardır³¹⁵.

Bulgarların Alman Subaylar komutasındaki 500.000 kişilik ordusunun 1918 yılı Eylül sonunda birden çözülmesi ile Trakya ve Boğazlar düşmana açık hale gelirken, Almanya ile irtibat kesilmiş, Filistin'de bulunan Türk Orduları Toroslara, Irak'ta bulunan Türk Orduları ise Musul'a çekilmişti. Devletin tamamıyla yok olma durumu söz konusuydu. Bu yıllarda en önemli gelişme 8 Ocak 1918 tarihinde ABD Başkanı Wodrow Wilson'un açıkladığı beyannameydi. "Milletlerin serbest olarak kendilerini idare edeceklerini ve geleceklerini kendilerinin tayinde hür olacaklarını" vaat etmesiydi. Tarihe Wilson'un 14 Maddesi veya Wilson Prensipleri olarak geçen deklarasyona ve vaaz edilen prensiplere Osmanlı Devleti de inanmıştı³¹⁶.

Osmanlı Devleti 5 Ekim 1918'de İsviçre, 12 Ekim'de de İspanya aracılığı ile Wilson'a başvurduysa da bir cevap alamadı. 12 Ekim 1918'de Talat Paşa hükûmeti çekildi. 2 Kasım 1918 gece yarısı 3 paşalar Alman torpidosuna binerek, yıkılmasına neden oldukları Türk İmparatorluğundan kaçmışlardır³¹⁷. 14 Ekim 1918'de Ahmet İzzet Paşa'ya hükûmeti kurma görevi verildiyse de bu kabul görmedi.

Kurulan kabineye Rauf Bey Bahriye Nazırı olarak katılmış, Sadrazam Ahmet İzzet Paşa Küttulemare'de esir edilen ve esareti süresince misafir muamelesi gören İngiliz General Townsend aracılığı ile İngilizlerden barış için aracılık yapmasını istediler. Yapılan görüşmeler neticesi Bahriye Nazırı Rauf Bey ile Dışişleri Müsteşarı Reşit Hikmet Bey ve Kur. Yb. Sadullah Bey ile heyet katibi Ali Türkgeldi, Peyki Şevket Kruvazörü ile Bandırmaya oradan trenle İzmir'e geçip Limandan Liverpool isimli İngiliz Kruvazörü ile Mondros'a geçtiler. Görüşmeler 27 Ekim 1918 sabahı İngiliz Amiral gemisi Agamemnon'da başlamış ve İngilizler General Arthur Calthrope'l tarafından temsil edilmiştir.

³¹⁵ **Ayrıca Bk.:** GNKUR.ATASE,İSH-1, Sıra 1149, Kutu 14, Gömlek 6 Tarih 20.04.1335; **Ayrıca Bk.:** GNKUR.ATASE, İSH-1, Sıra 2156, Kutu 14, Gömlek 8, Tarih 21.04.1335; **Ayrıca Bk.:** GNKUR.ATASE, İSH-1, Sıra 2171, Kutu 14, Gömlek 10 Tarih 23.04.335.1334

³¹⁶ GNKUR.ATASE, *Türk İstiklâl Harbi Mondros Mütârekesi ve Tatbikatı*, 3. Baskı, Ankara, 1999, s.65-70

³¹⁷ BAYUR, *Türk İnkılâbı Tarihi cilt 3 Ks.4*, Ankara, 1991, s.779-783

Barış görüşmeleri esnasında Türk heyeti ısrarlı olamamış, İngilizler barış ile Osmanlı'yı yok edecek maddeleri ilave etmişler. 7. madde olarak bilinen ve özü gerekli olan yerleri işgal olan bu madde ile Osmanlı adı konmayan hassas yerlerin işgalini imzalamıştır³¹⁸. Nitekim ateşkesi müteakip İngiliz işgali hızla yayılmış, Yıldırım Orduları Grubu Komutanı Mustafa Kemal, İskenderun ve civarını işgal etmek isteyen düşmana karşı sert tutum sergileyeceğini bildirmiştir. Bunun üzerine İstanbul'un ısrarı ile şiddete başvurmadı ancak devleti isteklere karşı uysal olunmaması aksi halde her şeyin elden gideceğini bildirdi³¹⁹. Neticede görevden alındı ve Yıldırım Orduları Grup K.lığı lağv edildi³²⁰. Ancak Osmanlı topraklarında bulunan Alman ve Avusturya-Macaristan askerlerinin teslimini ısrarla reddederek 1 ay içinde ülkelerine iadesi için anlaşılmıştır³²¹. Devletin varlığının tartışıldığı bir ortamda yabancı askerlerin barışı müteakip burnunun bile kanatılmasına müsamaha etmeyen Osmanlı ve Türk karakteri bu gün bile ayrı bir inceleme konusudur.

Havacılığın başında da ileriye görerek uçakları ve teçhizatı derleyip toparlayacak bir kimse mevcut değildi. İstanbul'a giren düşman kuvvetlerinden İngiliz ve Fransız birlikleri Yeşilköy'deki Hava Meydanını ve tesisleri işgal ettiler. Türk havacılarını buradan çıkarttılar ve kendileri yerleştiler. Yeşilköy'den çıkartılan Türk havacıları, imkan nispetinde kurtarabildikleri uçak ve malzemelerini mavna ve kayıklarla karşı sahildeki 'ye naklettiler. Bu uçak ve malzemelerini şimdiki vapur iskelesinin hemen Doğusunda, Idealtepe civarındaki düzlük sahaya ve depolara yerleştirdiler. Barış antlaşmasının imzalandığı gün Mustafa Kemal Paşa, merkezi Adana olan Yıldırım Orduları Grubu Komutanlığına atandırılmıştır³²².

Fransız General D'esperey ilk kez 23 Kasım 1918'de İstanbul'a gelmiş, ikinci gelişinde İstanbul'dan Beyoğlu'na bir zafer alayı düzenlenmesini istemiş, iki siyahinin çektiği beyaz at ile Napolyon'da bile bulunmayan mağruriyetle

³¹⁸ BAYUR, *Türk İnkılâbı Tarihi Cilt: 3 Ks.4*, Ankara, 1991, s.750-760

³¹⁹ GNKUR.ATASE, *Türk Tarihi İçinde Atatürk ve Cumhuriyet*, Ankara, 2001, s.53-55

³²⁰ GNKUR.ATASE, *Türk İSTİKLÂL Harbi Mondros Mütârekesi ve Tatbikatı*, 3. Baskı, Ankara, 1999, s.72-76

³²¹ Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler 2*, Ankara, 1997, s.1, 2

³²² BAYUR, *Türk İnkılâbı Tarihi Cilt:3 Ks.4*, Ankara, 1991, s.760-772; BAYUR, *Türkiye Devletin Dış Siyaseti*, Ankara, 1995, s.10-24

İstanbul'da törene iştiraki tepki almıştı. İstanbul bu dönemde beklediğinin dışında ciddi bir hayal kırıklığı ile sarsılıyordu. Zira ateşkesin kısa bir süre sonra ülkenin işgaline döneceği beklenmiyordu. Padişah Vahdettin'in kız kardeşi Mediha Sultan ile evli olan Damat Ferit Paşa 4 Mart 1919'da ilk defa sadrazam olarak atandı. Savaş sonunda Osmanlı Ordularının toplam 17 Hava Bölüğü vardı. Ateşkes ile yabancılar 1 ay içinde yurdu terk etmek zorundaydı. Savaş sonunda Osmanlı Hava Bölüklerinin durum ve konuşlanma yeri durumu tablodadır;

I. Cihan Harbi Sonrası Osmanlı Ordusu Hava Bölükleri

Bölük No	Konuşlanma Yeri
1. Bölük	Çanakkale
2. Bölük	Irak
3 ve 4. Bölük	Filistin Cephesi
5. Bölük	İzmir
6. Bölük	Çanakkale
7 ve 8. Bölük	Erzurum
9,10 ve 11. Bölük	İstanbul
12. Bölük	İzmir
13. Bölük	Irak
14. Bölük	Filistin Cephesi
15. Bölük	Uzun Köprü
16. Bölük	Karadeniz/Sinop
17. Bölük	İstanbul

Mütâreke hükümlerine göre Almanlar ayrıldığından Çanakkale'deki 1 ve 6. bölükler bir iskelet haline bırakıldı ve daha sonra Uzunköprü'deki 15. Bölükle İstanbul'a getirildi. İzmir'de bulunan 5 ve 12. bölükler birleştirildi. Filistin'de bulunan 3, 4 ve 14. bölükler uçaklarını kurtaramamışlardır. Kurtarılan malzemeler ile Konya'da toplanmışlar, Alman Paşa bölüklerinden kurtarılan uçaklar da burada toplanmıştır³²³. Irak'ta bulunan 2 ve 12. Hava Bölükleri uçakları ile çekilerek Musul-Mardin ve Diyarbakır'a konuşlanmışlardır³²⁴. Erzurum'da bulunan 7 ve 8. Tayyare bölükler yerlerinde kaldılar. Batum'daki 16. bölükle Karadeniz'de bulunan 9,10,11 ve 17. bölükler daha yola çıkmadığından lağv edildi³²⁵. Deniz bölüklerinden 1. Deniz Bölüğü (İzmir) yerinde bırakıldı, 2. Deniz bölüğü ise daha önce kaldırılmıştı. Yeşilköy Fenerinin doğusundaki Deniz Uçak Okulu ve İstasyonu uçak ve malzemeleri Bahriye Bakanlığının Haliç'teki deniz arabalarına taşındı³²⁶.

I. Dünya Savaşında Osmanlı Hava Kuvvetlerine takriben 450 uçak girmiş (Bu sayı bazı yerlerde 300 olarak geçmektedir.) bunun 150'si Alman Hava Kuvvetleri personelinden Osmanlı Ordularına görevlendirilen Paşa Bölükleri oluşturmuştur. Alman personel değişik yollardan İtilâf güçleri İstanbul'a gelmeden evvel Karadeniz üzerinden Almanya'ya döndüler³²⁷. Ancak Anadolu Kavağındaki Alman Personelin ayrılmadan evvel uçaklarını yakmaları savaşta ki müttefikimizin zafer kazanması halinde bize olan bakışı açısından oldukça manidardır. Toplam Alman Personel sayısı 190 uçucu, 1400 teknik personelden oluşmaktadır.

Savaş başında üsteğmen rütbesi ile Osmanlı Ordusuna katılan Serno savaş boyunca hizmet vermiş ve binbaşı olmuştur³²⁸. Bu zat daha sonra 4 yıl boyunca komutanlığını yaptığı Osmanlı Hava Kuvvetleri ile ilgili olarak Türk subaylarının Almanlarla çok iyi kaynaştıklarını misafirlerinin rahat ve huzuru için

³²³ GNKUR.ATASE, *Türk İSTİKLÂL Harbi II . Cilt Batı Cephesi 3. Kısım*, 1994, Ankara, s.34

³²⁴ ÖZDEMİR, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, s.40; Sıtkı, TANMAN, *Türk Havacılık Tarihi İstiklal Harbi (1918-1923)*, 2. Cilt 2.Kitap, Hava Basımevi, s.11

³²⁵ KAYMAKLI, a.g.e., s.6

³²⁶ GNKUR.ATASE, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi III . Cilt,6. Ks.(1908-1920)*, 1996, Ankara, s.308

³²⁷ CANDAŞ, *1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri*, s.28, 29

³²⁸ KURTER, a.g.e., s.238-240

kendi hayatlarından taviz verdiklerini ve her türlü fedakarlığı yaptıklarını beyan etmiştir. Ancak şurası da var ki Almanlar en iyi uçakları kullanmışlardır. Misal dönemin en iyi uçağı Fokkerler, Alman pilotlara tahsis edilirken Türk pilotlara Albatros D-3 (Fazıl) ile Neuport (Vecihi'ye) tahsis edilmiştir. En küçük bir başarısızlık Türklere mal edilirken başarılar Almanlara mal edilmiş keza savaş yıllarında Türk Subay Pilot yetiştirilmemiştir. Savaşın olumsuz gittiği bir anda Alman pilotların görevden kaçmaları da ayrı bir problem olmuştur. Savaş boyunca Hava gücü Almanların insiyatifinde olmuş Türkler dima 2. planda yer almış. Türk havacılığında bilinçli olarak geliştirilmemiştir.

Aralık 1918 tarihinden itibaren bazı kuralar ile yedek subaylar terhis edildiğinden Eylül 1919 tarihinde kolordu sayısı 8'e indirilmiş ve barış şartlarına göre her kolorduya bir hava bölüğü verilmesi planlanmıştır. Bu durumda 17 olan Hava Bölük sayısı 17'den 8'e inmiştir. İstanbul, İzmir, Konya ve Erzincan'da ikişer hava bölüğü kurulması planlanmıştır.

Devlet 4 yıl boyunca bütün cephelerde savaşmış yorgun düşmüştü. Hava bölüklerinin sayısının 8'e indirilmesi de yeterli çözüm olmamış, kadro tamamlanamamıştı. 22 Aralık 1918 tarihli emirle Yeşilköy 1. sınıf, İzmir ve Erzincan 2. sınıf hava istasyonu olarak yapılandırıldı. Her istasyon emrine 2 hava bölüğü tahsis edildi. Böylece uçak bölük sayısı 6'ya indirildi³²⁹.

A. 22 Aralık 1918 Tarihinden Geçerli Osmanlı Hava Kuvvetleri Teşkilatı ve Personel Durumu

Savaş sonrası Osmanlı Hava Kuvvetlerinin en yüksek makamı, Hava Kuvvetleri Müfettişliği'di. Kasım 1918'den itibaren P. Yb. Sadık, P. Bnb. Tahsin, Plt. Yzb. Ali Rıza kısa aralıklarla müfettişlik yapmıştır. Plt. Yzb. Ali Rıza 1915'de bir Fransız uçağını düşürmüş 1917'de yetersizliği nedeniyle bu sınıftan ayrılarak piyade sınıfına ayrılmıştır³³⁰. Yeni düzenleme ile Konya'daki 3, 4, 14. bölükler İzmir'e gönderilmesi oradaki 5 ve 12. Bölüklerle yeniden karıştırılarak 4 ve 5.

³²⁹ GNKUR. ATASE, İSH-1, Dosya 14, Kutu 4, Gömlek 5, Fih. 5, Tarih 31.12.1334 ; EK-5 (Osmanlı Devleti'nin son dönem Hava Bölükleri Konuşlanma Yeri Haritası.)

³³⁰ TANMAN, a.g.e., s.12, 13 (M. Keyüsk ;1. Kitap ve 2. Kitap 1. ve 2. Cilt'i yazmış, TANMAN 2. Cilt- 2. Kitabı hazırlamıştır.)

bölükler olarak yeniden numaralandırılarak İzmir İstasyonu olarak yapılandırılması kararlaştırılmışsa da Yunan işgali ile bu durumdan vazgeçildi. Hava Kuvvetlerinin barışta kadrosu yaşanan işgal ve sıkıntılı dönem nedeni ile netleşmedi, Konya, Elazığ (2. bölük) ve Erzurum'da (7,8. Bölük) bulunan hava bölükleri, Millî Mücadeleye iştirak etmişlerdir. Bu dönemde İstanbul'da da Hava Bölükleri vardı. Bu bölüklerin durumu ayrıca daha sonra değerlendirilecektir³³¹.

Savaşın sonunda; İstanbul'da bir Havacılık Kulübü açılması yönünde teşebbüs olmuşsa da dönemin şartları içinde memleketin askerî alandan ziyade ilmi, fenni ve teknik sahada gelişmelere ihtiyacı olacağından bahisle mezkur teşebbüsün nizamnamesinde de eksiklikler olduğu gerekçesiyle memleketin sulhe kavuşuncaya kadar uygun olmayacağı değerlendirilmesi ile izin verilmemiştir³³². İstanbul'da 1919 yılı sonunda Türkiye Münakalatı Havaiye Cemiyeti (Türk Nakliye Cemiyeti) adlı bir kuruluş meydana getirilmiştir. Cemiyetin tüzüğü Yzb.Fazıl, Ütğm. Şakir Hazım, Plt.Fehmi Yemenli, Mazlum ve Vecihi tarafından hazırlanmıştı. Zamanın Posta Bakanı Refik Halil Türk havacılığının, Posta Nakliye işleri ile kurtulacağına inanmıştı. Bu amaçla çalışmalar yapılmışsa da netice alınamamıştı.

B. 1919 Yılında Lağv Edilen Hava Birlikleri

Hava Kuvvetleri Müfettişliği adı verilen bu teşkilatta Malzeme Deposu 1919 yılı başında Harbiye Dairesi emrine verildi. Meteoroloji, Deniz Uçak ve Balon Bölükleri lağvedildi.

Savaş sonunda meteoroloji zamanın en modern tekniği ile büyük bir alanda ölçümler yapmaktaydı. İstasyonlar kadro yönüyle de geniş ve güçlüydü.

³³¹ GNKUR.ATASE,Türk İSTİKLÂL Harbi 2. Cilt Batı Cephesi 3. Kısım, Ankara, 1994, s.34; TANMAN, a.g.e., s.23

³³² GNKUR. ATASE, İSH-5, Dosya 560, Kutu 156, Gömlek 129, Fih. 3, Tarih 04.12.1335 ;EK-6 (Osmanlı'da Havacılığın gelişmesi için kurulacak kulübe izin verilmemesine dair belge)

C. 21 Şubat 1919 Tarihli Yeniden Yapılanma ve Konuşlanma Durumu

Şubat 1919'da Yeniden Yapılanan Hava Teşkilatı ve Konuşlanma Yerleri

İst. No	Yeri	İst. No	Yeri	İst. No	Yeri	İst. No	Yeri
1	Vaniköy	7	Ankara	13	Adana	19	Şam
2	Edirne	8	Antalya	14	Sivas	20	Halep
3	Gelibolu	9	Konya	15	Elazığ	21	Beyrut
4	İzmir	10	Zonguldak	16	Sinop	22	Muallaka
5	Kudüs	11	Balgat	17	Musul		
6	Eskişehir	12	Giresun	18	Mardin		

Bu kadroların bir kısmı yedek subaylarla ve Almanlar ile doldurulmuştur. Daha sonra yedek subayların terhis olması, Almanların ülkelerine dönmeleri ile teşkilat zayıflamış, lağv edilmesi ile malzemeleri Milli Eğitim Bakanlığı veya Milli Eğitim Müdürlükleri ile Milli Eğitim Müdürlüğü'nün olmadığı yerlerde okul müdürlüklerine teslim edilmiştir.

Yeşilköy Feneri Doğusundaki Deniz Uçak Okulunda 8 uçakla faaliyeti sürdüren Deniz Hava Okulu Yeşilköy'ün İngilizler tarafından işgali neticesi Heybeliada Deniz Okulunda uçuşlarını sürdürmüş buna da İngilizlerin baskısı ile son verilmiştir. Uçak ve malzemeler Haliç Kasımpaşa Hangarına oradan da gizlice Anadolu'ya sevk edilmiştir.

Birinci Hava Bölüğü daha evvel lağv edilen Balon teşkilatı 2. ve 3. bölükler olarak cephelere gönderilmek üzere hazırlanmıştı. Ancak savaşın bitişi nedeni ile İstanbul Kağıthane'de üslenmişti. 2. Bölük 976 ve 992 no.larını taşıyan 800 M3'lük, 3. Bölük 965 ve 988 M3'lük ikişer balon vardı. Bölük kadrosu beşer subay, ikişer astsubay ve 15'er erden oluşuyordu. Harbiye

Nezareti tarafından iskelet haline gelen hava bölükleri lağvedildi. Malzemeler kısmen Maarif ve Maarife ait müdürlüklerine devredilmiştir³³³.

Savaş sonrası 1919 Haziran'ında İtilâf Devletlerinin Almanya ve Avusturya'nın Hava Kuvvetlerini ortadan kaldırmak için imha yada kendilerine teslim edilmesi şartının söylenmeye başlanması Osmanlı Devletinde de araştırmalara başlanmasına neden olmuş, çözüm olarak Osmanlı Hava Kuvvetlerine ait uçakların taşımacılık için kullanılması esasları araştırılmıştır. Almanya'dan yeni dönen Hv. K. Kılığında Hv. Yzb. Şakir Feyzi (Sonraları General Feyzioğlu) havacılığın kurtarılması için çalışmalar başlamış "Posta Hizmetleri Müdüriyeti" kurulması planlanmıştır. Bu teşkilata bağlı olarak;

1. Posta Merkezleri,
2. Posta Deposu,
3. Posta Menzilleri isimli 3 şube olarak hizmet yürütülecekti. Ancak bu girişimler pek uzun sürmüş ve İngilizlerin tasvip etmemesi nedeniyle gerçekleştirilememiştir.

1) 1919 Yılında İstanbul Hava Bölüklerinin Durumu ve Yeşilköy İstasyonu'nun İngilizler Tarafından İşgali

İngiliz Donanma Kumandanlığı 8 Kasım 1919 tarihinde Yeşilköy Uçak İstasyonunun, müttefik kuvvetleri tarafından işgal edileceğini İngiliz İrtibat subayı aracılığı ile bildirerek 11 Kasım 1919'a kadar boşaltılması talep edilmişti.

İşgal kuvvetleri içinde gelen ve savaş öncesi de Osmanlı Hava Kuvvetlerini modernleştirmekle görevli Fahri Osmanlı Binbaşısı Fransız De Goys de Mezeyrac da gelmişti. O günlerden iyi dostluk kurdukları Ütğm. Mithat Tuncel yeni durum karşısında De Goys ile irtibata geçmiş ve Padişah'tan ferman çıkarılarak De Goys'un irtibat subaylığına atandı. Bu sayede taşınma ertelenmiş ve Türk-İngiliz ve Fransızlar aynı istasyonda beraber bulundular, Türklerin eğitim uçuşlarını engellemediler.

³³³KAYMAKLI, a.g.e., s.7-9

De Goys, Türk havacılarına ait malzemelerin müttefiklerin eline geçmesini engelledi. Depodaki malzeme Yeşilköy camiine taşındı ve ihtiyaç olduğu zaman Galata tarafında bulunan bir uç nokta ile dağıtılıyordu. Yeşilköy'e 14 Kasım 1919'da 9 İngiliz 4 Yunan tayyaresi iniş yaptı. 2 ay sonra da İngilizler burada bulunan Türk erlerinin davranışını bahane ederek Türk Hava Birimlerini buradan çıkarttı³³⁴. De Goys'un müdahalesine rağmen İngilizler Yeşilköy'ü boşalttırmışlar hatta zamanında boşaltılmayan eşyaları kışta karın üzerine atmışlardır. Osmanlılar; Tayyare İstasyonunu yeni yeri olarak, Maltepe Meydanı'na taşımakta pek çok sıkıntı ve müşgülat çekerek zorlandılar. Uçaklar uçarak gidemediği için deniz yolu ile taşımak zorunluluğu ortaya çıkmıştı. Taşıma için verilen sürenin azlığı nedeni ile eski olan çok yıpranmış 16 uçak taşınamadı³³⁵.

2) Maltepe Hava İstasyonu ve Anadolu'ya Kaçış Planı

Vapur iskelesi doğusu ile İdeal Tepenin batısındaki uçak alanındaki sabit ve portatif hangarlara taşınan uçaklar rahatça yerleştirilmişti. Tabii bu durum işgal altında olabilecek çok fena bir durumdu. Zira Türk Hava Birliği yerinden kovuluyor ve işgal güçleri birliklerini yerleştiriyorlardı. Maltepe'de benzin sıkıntısı nedeni ile uçuş yapılamıyor ancak teorik eğitimler veriliyordu. Buraya intikal edenlerin çoğu kısa süre uçmuş olan astsubaylardı. Yetersiz eğitimden dolayı uçuş okulu mevcut durumdan şikayetçiydi.

Osmanlı Hava Kuvvetlerinde ilk yabancı subay pilot olarak görev alan İran uyruklu Mustafa Han ile Hüseyin Han'a Ocak 1919'da tezkere verildi. Bu dönemde Asb. Vecihi yerli imkanlarla imal edilecek (Hürkuş) 4 kanatlı bir av uçağı planı hazırladıysa da bu amirlerince uygun bulunmamıştır. Maltepe Tayyare İstasyonunda, 31'i av, 3'ü eğitim ve 11'i keşif olmak üzere 45 uçak bulunuyordu. Müttefiklerin İstanbul'u işgal ettiği zaman elde kalan 14 keşif ve 31 Av tayyaresi sökülerek Maltepe'ye nakledilmişti. Tabii buradaki tayyarecilerimizden pek çoğu Anadolu'ya geçmiş, ileride anlatılacağı gibi tayyare kaçırma işi akim kalacaktır. Anadolu harekatında görev alan personeli

³³⁴ TANMAN, a.g.e., s.11, 12

³³⁵ KAYMAKLI, a.g.e., s.9-11

20 Rasıt-Pilot, 10 Pilot Astsubay ve 10 makinist olmak üzere toplam 40 kişiydiler³³⁶.

Maltepe İstasyonu Kaçış Planı

Uçak Tipi	Pilot	Kaçışa İstirak Edecek Personel
Fokker D-III Av Uçağı	İsmail Zeki	
Albatros C-III Keşif Uçağı	Vecihi hürkuş	Mak.Eşref,Tğm. Şakir Hazımın eşi, Eşyalar
Albatros C-II Keşif Uçağı	Tğm. Şakir Hazım	Asb. Rıdvan
Albatros D-III Av Uçağı*	Kazım	*Uçak kabotaj oldu.

Kaçışın ardından Bl. Komutanı Yzb.Fazıl kıymetli ve gizli evrakları da alarak Tğm. Şakir Hazım, Svl. Makinist Eşref, Ütğm. Muhsin Alpagot, Ütğm.Emin Nihat Sözeri, Ütğm. Rafet, Tğm. Avni Okar, Svl. Plt. Hayri, İhya, Vecihi ve bir kısım Asb. ve erlerle birlikte Maltepe-Kartal yönüne kaçarak Adapazarı'na gittiler³³⁷. Mesafesi kısa olan böyle bir meydandan gece kalkış teşebbüsü ciddi cesaret örneğidir. Planlamanın zamanlamasının değerlendirilmesi daha önce yapılmış olan kaçış planı havacıların vatan savunmasında almak istedikleri görev itibarıyla de taktire şayan bir olaydır. Bu hadise üzerine İngilizler 17 Haziran 1920 saat 16:00'da gelerek Maltepe İstasyonu'nu tahrip ettiler, uçakları bombalar ile parçaladılar. Kullanılabilecek eşyaları yaktılar kalanları da İngiliz erleri ile gayrimüslim halk yağmaladı ve Maltepe İstasyonu yok edildi³³⁸. Bu olaylardan sonra havacı askerler bir yolunu bulup Anadolu'ya kaçarak Millî Mücadeleye katılmışlardır³³⁹. Özellikle Yzb. Ali Rıza bu dönemde çok gayretler sarf etmiş ve görevini en iyi şekilde yerine getirmeye çalışmıştır. Emekliliğinde geçimini taksi şoförlüğü ile temine çalışan bir vatan evladır³⁴⁰. Bu şahıs emeklilik döneminde Hava Harp Okulu

³³⁶ Hv.K.K.lığı, **Büyüklerimiz Aramızda**, s.7,8; TANMAN, a.g.e., s.197-198

³³⁷ Özdedir, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.40,41

³³⁸ KAYMAKLI, a.g.e., s.17-19; GNKUR.ATASE, **Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri**, Ankara, 1984, s.39,40; GNKUR. GNKUR.ATASE, İSH-9A, sıra 6107,Kutu 500, Gömlek 154, Fihrist 30, 30-1, 30-2, Tarih 21.6.1336

³³⁹ TANMAN, a.g.e., s.14, 15

³⁴⁰ Hv.K.K.lığı, **Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?**, s.50

öğrencilerini taksisiyle okullarına bırakarak havacılığa olan özlemini giderdiği bilinmektedir.

Hadisenin ortaya çıkması ile Osmanlı Başbakanı Damat Ferit Paşa'nın yaptığıdır. Bu ancak tamamıyla esir olmuş hiçbir yetki ve hukuku olamayan kukla bir anlayışın ürünüdür. Osmanlı Devleti yöneticileri, 1243 yılı Köseadağ Savaşı sonrası Moğol baskısı altına giren Anadolu Selçuklu Devleti idarecilerinden daha aciz duruma düşmüştür. 600 yıllık şanlı geçmişe sahip bir imparatorluğun Sadrazamlık (Başbakanlık) makamına yükselmiş olan bir şahsın, yabancı bir işgal kuvvetinin temsilcisine nasıl hesap verdiğini gösteren bu ibret verici tablodur. Başbakan ve Savunma Bakanı Damat Ferit Paşa, pilotlarımızın Maltepe Hava Meydanı'ndan kaçış teşebbüsünü bir raporla İstanbul'daki İngiliz temsilcisine bildirmiştir.³⁴¹ İngilizlerin işgali üzerine, Maltepe Hava Meydanı Komutanı Yüzbaşı Saadettin de durumu Hava Kuvvetleri Müfettişliği'ne Rapor Etmiştir³⁴².

Bu dönemde Türkler açısından en müteessir olunan olay Yunanlıların İzmir'i işgal etmeleri olmuştur³⁴³. Amiral Calthorpe işgalden 2 gün evvel İzmir'in işgal edilmeyeceğini Damat Ferit Paşa'ya söz vermesine rağmen olaylar farklı gelişmiş ve 15 Mayıs 1919'da Yunanlılar İzmir rıhtımına çıkmışlar ve 2000 civarında Türk'ü katletmişlerdir. Anadolu Gazetesi 23 Ocak 1919'da işgalden 110 gün evvel İzmir'in işgal edileceğini yazmıştı³⁴⁴.

İşgal günü Yunanlılar, Metropolit Hristostomos tarafından takdis edilmiştir. İsmi Efsun Alayı olan bu Yunan birlikleri kordon boyunca sırlanan yerli Rumlar tarafından çılgınca karşılanmış ve gösteriler yapılmıştır³⁴⁵. Türk askeri daha evvel Kolordu Kumandanı Ali Nadir Paşa'nın emri gereği karşı

³⁴¹ SARP, a.g.e., s.103

³⁴² TANMAN, a.g.e., s.19-20; SARP, a.g.e., s.121-123; Ayrıca Bk.: GNKUR.ATASE, İSH 9B, Sıra 10014, Kutu 532, Gömlek 60, Tarih 21.10.1336; EK-7 (Maltepe İstasyon Komutanının Yazdığı Belge)

³⁴³ Salahi R. Sonyel, **Kurtuluş Savaşı Günlerinde İngiliz İstihbarat Servisi'nin Türkiye'deki Eylemleri**, Ankara, 1995, s.13

³⁴⁴ GNKUR.ATASE, **Türk İSTİKLÂL Harbi 2. Cilt Batı Cephesi 1. Kısım**, Ankara, 1994, s.44-45 ; TANMAN, a.g.e., s.22-23

³⁴⁵ GNKUR.ATASE, **Türk İSTİKLÂL Harbi 2. Cilt Batı Cephesi 1. Kısım**, Ankara, 1994, s.42-43

koymamıştır. İzmir'in işgali sırasında Kolordu komutanının, hiçbir olay çıkarılmamasını ve malzemenin de tahrip edilmemesini emretmesi yüzünden Gaziemir meydanındaki uçak ve malzemeler sağlam olarak düşmanın eline geçmiştir³⁴⁶.

Yunan kuvvetleri 15 Mayıs 1919 günü İzmir'e çıkmaya başladıktan sonra bir kısım birlikleri Gaziemir'e gelip hava meydanını işgal etmişlerdir. İşgalden önce birlik personelinin bir kısmı kaçımayı başarmış, bir kısmı da esir edilmiştir. Meydanda bulunan 4 adet uçak ile bu uçaklara ait malzeme ve teçhizat sağlam olarak düşmanın eline geçmiştir. "Türk Havacılık Tarihi" kitabında, uçak ve malzemelerin düşmanın eline sağlam olarak geçmesinin sebebi şu şekilde izah edilmektedir : "Yunanlıların İzmir'i işgal etmelerinden önce İstanbul Hükûmeti, kendilerine bağlı Nadir Paşa adında birisini İzmir'e 17. Kolordu Komutanı olarak tayin etmişti. Bu şahıs, komutası altındaki bütün birlik ve kuruluşlara, Yunanlıların İzmir'e girişlerinde hiçbir olayın çıkarılmamasını, hiçbir direnişte bulunulmamasını ve keza malzemenin de tahrip edilmemesini emretmiş olduğundan İzmir'deki hava birliklerinin uçak ve malzemesi ne kaçırılabilmiş ne de tahrip edilebilmiştir.

3) Osmanlı Hava Kuvvetlerinin Lağv Edilmesi ve Sevr Antlaşması

Hava Kuvvetleri Komutanlığı Personelinin kısıtlı imkanlarla savaş yıllarındaki fedakarlıklarını bilen işgal kuvvetleri harp sonrası Anadolu Harekatına katılmaları ve bu hareketi güçlendirmeleri korkusuyla sürekli kontrol ve şüpheli yaklaşmışlardır.

25 Haziran 1920 tarihinde Hava Kuvvetleri Komutanlığı lağv edilerek hava subayları personel işlerine, erler inzibat kuvvetleri piyade kadrosuna devredildi. Personel bu şekilde dağıtılırken Osmanlı havacılığı da sona ermiş oldu. Harbiye Nezaretinin bu konudaki yazısı aşağıda verilmiştir³⁴⁷.

Umum Jandarma Komutanlığına

³⁴⁶ TANMAN, a.g.e., s.22-23

³⁴⁷ CANDAŞ, 1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri, s.29

Harbiye Nezareti

25 Haziran 1920 (648)

Hava Kuvvetleri Mufettişliği lağv olunarak subaylarının personel işleri emrine ve erlerin inzibat kuvvetleri Piyade depo taburuna verilmiş olduğu, Maltepe'de ve bilumum mıntakanız dahilinde asayişin, tazyid-i kuvvete çalışılarak doğrudan doğruya Jandarma ile tesis ve temini icap eylediği beyan olunur³⁴⁸.

Harbiye Nazırı Vekili Namına Ferik (İmza)

30 Ekim 1918 Mondros Ateşkes sadece silahların susması içindi. Asıl anlaşma daha sonra imzalanarak yürürlüğe girecekti. 22 Temmuz 1920'de toplanan Osmanlı Şurası konuyu değerlendirdi ve Topçu Rıza Paşa dışında taslak Sevr'in kabulünü onayladı³⁴⁹. Damat Ferit, Hadi Paşa, Dr. Rıza Tevfik ve Reşat Halis Beyden oluşan heyet 10 Ağustos 1920'de Ek ve haritaların dışında bulunan 150 sayfalık 433 maddeden oluşan barış anlaşması İtalya, İngiltere ve Fransa ile Osmanlı heyeti arasında imzalanmıştır.

Sevr Barış Antlaşması ile 1071 yılında Malazgirt Zaferi ile başlayan ve Türkleri Orta Asya'ya geri göndermek için başlayan Şark Meselesi çözülmek isteniyordu. 433 Maddede Ankara ve çevresinde ordusu olmayan, 50.700 kişilik bir asayiş gücü olan ve İstanbul'u da gereğinde Mondros'un 7. Maddesinin uygulanması kapsamında geçici çözümle padişaha bırakılıyordu. Tabii bu da kerhen ve geçici bir süre olup İtilâf devletleri istedikleri anda Sultanı buradan çıkarabilecekti. Anadolu deniz taraflarından çepeçevre Yunan, Pontos, İngiliz, İtalyan ve Fransızlara veriliyor, Türklerin deniz ile irtibatları koparılıyordu³⁵⁰. Anlaşmanın 191, 192, 194 ve 195. maddeleri Türk Ordusu ile ilgiliydi. Bu maddelerin özü şöyleydi;

³⁴⁸ TANMAN, a.g.e., s.20, 21

³⁴⁹ GNKUR.ATASE, **Türk Tarihi İçinde Atatürk ve Cumhuriyet**, Ankara, 2001, s.69,70

³⁵⁰ SONYEL, a.g.e., s.XVI

Madde 191: Türkiye’de Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri unsurları bulundurulmayacak, kabili sevk balonlar muhafaza edilmeyecekti³⁵¹.

Madde 192 : Antlaşmanın yürürlüğe girişinden itibaren iki ay zarfında Türk Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri mevcut personeli terhis edilecekti.

Madde 194 : Bu anlaşmanın yürürlüğe girişinden 6 ay zarfında bütün uçakların uçuş aletleriyle motorlarının ve bunların aksamalarının Türkiye’de imali, ihraç ve ithali tamamen yasaklanmıştır.

Madde 195 : Bu anlaşmanın yürürlüğe girişinden itibaren Türkiye, bütün kara, deniz ve hava malzemelerinin teslim masrafları Türkiye’ye ait olmak üzere Müttefik Devletlere teslim edecektir . Müttefiklerin Kontrol Komisyonu tarafından gösterilecek yerlere taşınması 3-4 ay zarfında tamamlanacaktır. Bu malzemelerin nasıl ve nerede kullanılacağına bu komisyon karar verecektir³⁵². Hava Kuvvetleri Müfettişliğinin 8 Aralık 1918 tarihli emri ile Yeşilköy’de 1. sınıf, İzmir, Konya ve Erzurum’da 2. sınıf İstasyonlarının kurulması planlanmıştır³⁵³. Osmanlı Hava Kuvvetlerinin lağvına kadar buralarda teşkilata göre vazife yapılmaya gayret edilmiştir.

II- İstiklal Harbinde Türk Hava Kuvvetleri

İstanbul’un işgali ile dağılan meclisin Ankara’da toplanması için milletvekilleri davet edilmiş, İstanbul’a gitmeyen vekiller, İstanbul’dan Ankara’ya gelen ve tutuklananlar ile gelmeyenler yerine yenileri seçilerek Ankara Meclisi toplanmış ve 23 Nisan 1920’de açılmıştır. 25 Nisan 1920’de geçici hükûmet teşekkül edip 2 Mayıs’ta göreve başlamıştır. 5 Nisan-21 Ekim arası görev yapan Damat Ferit bu tarihte Padişah tarafından tekrar görevden alınıp yerine son Osmanlı Sadrazamı olarak atanacak ve Cumhuriyetin ilanına kadar görev yapacak Tefik Paşa getirilmiştir.

³⁵¹ GNKUR.ATASE, *Türk İSTİKLÂL Harbi 2. Cilt Batı Cephesi 2. Kısım, 3. Baskı*, Ankara, 1999, s.508-525

³⁵² KAYMAKLI, a.g.e., s.17-32

³⁵³ TANMAN, a.g.e., s.24, 25

Türk Hava Kuvvetlerinin ilk nüvesini Anadolu'da toplanan; pilot, rasit, makinistlerle, Konya, Erzurum, Elazığ ve Diyarbakır'daki uçaklar teşkil ediyordu³⁵⁴. İstanbul'dan kaçarak Anadolu hareketine katılan havacı personel sayısı fazla olmasına rağmen savaşın sona ermesinden bu yana eğitim faaliyetleri yapılamıyordu. Konya'daki uçaklar gece gündüz uçuşlara hazırlanmaya çalışılıyordu. Ancak malzeme ve uçak kaplama bezleri için boya bulunamıyordu. Teknisyenler bütün yokluklara rağmen canla başla çalışılıyordu. Harbin başından bu yana Rusya'da esir bulunan Fesa Evrensev, Ocak 1920'de kaçarak Trabzon'a geldi ve Doğu cephesinde görev aldı. Mustafa Kemal Paşa havacılığın önem ve gelecekteki önemini ilk başta sezenlerden olmuştur. Yıllar sonra söylediği "İstikbal Göklerdedir" demeci bu gün de dipdiri önem ve canlılığını korumaktadır³⁵⁵.

A. Anadolu 'da Havacılığın Yeniden Yapılanması

Mondros'u müteakip işgallerin başlaması Türk Milletinde önce bir hayret ve şaşkınlıkla, tavır benimsenmeye çalışılırken, Yunanlıların İzmir'i işgali aranan yolun tercihini kolaylaştırmış, sivil ve asker önderlerle Millî Mücadele oluşmaya başlamıştır. Özellikle bir kısım kumandanlar bu anlaşmanın nereye kadar gideceğini bildiklerinden direnmek istemişler ama İstanbul hükûmeti tarafından bu insanların görevine son verilmiş ve teslimiyetçi politikaya boyun eğilmiştir³⁵⁶. Yunanlılar dünyanın tepkisine rağmen İzmir'e çıkarken uyguladıkları taktiği kullanarak en kısa sürede çok fazla toprak almak için hızla ilerlemeleri ve 28 Mayıs 1919 tarihinde Aydın'ın işgali ve Manisa'nın işgali sonucu Yunanlılar ile İtalyanlar arasında gerginlik başlamıştır. Ege'nin efeleri bu durum karşısında silahlanarak Yunan ilerleyişi karşısında direnmeye başlamışlar ve Yunanlılar 30 Mayıs 1919'da Aydın'dan çıkarılmıştır.

Haziran 1919 Paris Görüşmesinde, Yunan vahşeti bütün boyutları ile tartışılmış ve Türklere katliam yapıldığı sonucuna varılmışsa da geçici Yunan işgalinin devam etmesi kararı çıkmıştır. Tabii bu olaylar Türkler lehinde bir kamu

³⁵⁴ ÖZDEMİR, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, s.14

³⁵⁵ Nusret Baycan, *Atatürk ve Askerlik Sanatı*, Ankara, 1985, s.34-35

³⁵⁶ GNKUR.ATASE, *Türk Tarihi İçinde Atatürk ve Cumhuriyet*, Ankara, 2001, s.49-55

oyu oluşmasına da zemin hazırlamıştır. Bu olaylar karşısında hadiselerin İtalyan ve Yunanlılar arasında da gerginleşmemesi ve işgal ettikleri yeri de kendilerine mal etmek için, İşgal kuvvetleri Başkomutanı Milne'ye hat tespit ederek işgalcilerle Türkler arasına bir hat çekilme görevi verilmiştir³⁵⁷.

16-19 Ağustos 1919 tarihinde Alaşehir Milli Kongresinde Yunan Ordusunun işgal bölgelerinde yaptığı zulümler anlatan bir mektup İtilâf Devletlerinin temsilcilerine yazılarak anlatılmış ve 11 Ekim 1919 tarihli tahkik komisyonu inceleme yapmış, Yahudiler Yunanlıların zulmüne şahit olurken Ermeniler aleyhimize şahitlik yapmışlardı. 30 Nisan 1919 tarihinde Mustafa Kemal Paşa 9. Ordu Birlikleri Müfettişliğine atandı. (Burada müfettiş kelimesi Ordu Komutanı olarak kullanılmaktadır). Paşa, Anadolu'nun büyük ekseriyetine hükmedecekti. Ancak General Milne başarılı bir generalin lağv edilmiş olan bir orduya kurmaylar ve karargahı ile niçin atandığını 6 Haziran 1919 tarihinde Harbiye Bakanlığına sormuş ve geri çağırılması için baskı yapmıştır. Ancak milli direniş başlamıştı. Nitekim başarı ile biten direniş sonucu, Batı Trakya, Adalar, Kıbrıs, Batum, Musul ve İskenderun ulusal sınırlar içine alınamamış, Misak-ı milli kısmen tamamlanabilmiştir.³⁵⁸

İtilâf devletleri Yunanlıları 2 nedenden dolayı güçlendirmek istiyordu. Birincisi Odesa'da bulunan Kızılordu'ya karşı kullanılmak içindir. Yunanlılar burada Kızılordu'nun ileri hareketi karşısında geri çekilmişlerdir. Diğer sebep ise Anadolu'ya giden Yunanlıların burada ordularını korumak istiyorlardı. İSTİKLÂL Mücadelesi esnasında Yunanlıların elinde 100 civarında uçakları ile Sades Eğitim Üssünde eğitilmiş 65 civarında subay ve astsubaya sahipti³⁵⁹.

23 Nisan 1920'de Meclis açılırken halka güven vermek ve motivasyonu arttırmak için bir uçak filosunun Ankara'da hazır bulunması istenmiştir³⁶⁰. Konya 5. Bölükten 3 uçak havalandırarak Ankara'ya gelmiştir. Dz. Yzb. Ahmet Nuri Çelik'in komuta ettiği bölükte Plt. Ütğm. Avni Arıkök, Plt. Asb.

³⁵⁷ KAYMAKLI, a.g.e., s.35; GNKUR.ATASE, **Türk İSTİKLÂL Harbi 2. Cilt Batı Cephesi 2. Kısım, 3. Baskı**, Ankara, 1999, Kroki:6

³⁵⁸ Salahi R. Sonyel, **Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika II, 2. Baskı**, Ankara, 1991, s.362; GNKUR.ATASE, **Türk Tarihi İçinde Atatürk ve Cumhuriyet**, Ankara, 2001, s.62,63

³⁵⁹ KAYMAKLI, a.g.e., s.40-42

³⁶⁰ TANMAN, a.g.e., s.31, 32

Halil, Rst. Tğm. Osman Nuri Baykal bulunuyordu. Uçuş alanı iyi olmadığından yalnız bir uçak gösteri yapmıştır. İkisi ise kırım yapmıştır³⁶¹. Uçakların daha düşman üzerinde hiçbir varlık gösteremediğinden kırım geçirmeleri üzüntüye neden olmuştur.

Bu dönemde (Haziran 1920) havacılığın Milli Müdafa Vekaletindeki işlemlerinin takibi görevi, Konya'da tayyare tecrübesi yaparken sakatlanan ve hastane sonrası yeniden vazifeye başlayan Dz. Kd. Yzb. Savmi Uçan tarafından deruhte edilmiştir. Bu zat Umum Harpte'de büyük hizmetler gören ve Deniz Tayyareciliği yönüyle önemli olan bir isimdir³⁶². Bu dönemde Balıkesir 61. Tümen Komutanı Kazım Özalp Paşa, 21 Mayıs 1920'de Kuzey cephesi için 2 uçak istemiş ama bir adet faal uçak olduğundan talep karşılanamamıştır.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Milli Hükûmetin teşkilatta yaptığı ilk ilavelerden olmuştur. 1920 Mayıs'ında, doğudaki hava teşkilatında değişiklikler yapıldı. 7 ve 8. bölükler 15. kolordu kumandanlığının 27 Mayıs 1920 tarihli emriyle lağv edildi, yerine 15. uçak bölüğü teşkil edildi. Milli Savunma Bakanlığı Harbiye Dairesi; Yeşilköy Hava istasyonu ve diğer hava istasyonlarının akıbeti, İzmir'in işgali ve Yunanlıların 100 civarındaki uçak gücü karşısında 13 Haziran 1920'de 328 sayılı emri ile hava teşkilatının yeniden düzenleme ihtiyacı duyulmuştur³⁶³. Anadolu Harekatında Hava Kuvvetlerinin uzuvlarını oluşturan bölüklerin Osmanlıda olduğu gibi numaralandırılmasına karar verilmiştir³⁶⁴. Yeni kurulan havacılık teşkilatında ismin de yine Havai Umumiye olarak kalmasına karar verilmiştir³⁶⁵. Milli Savunma Bakanlığı Harbiye Dairesinin 328 No'lu emriyle 2 şubeden oluşan Hava Kuvvetleri Şubesinin 1. sınıf İstasyonu Eskişehir'de olacak iase ve idari bakımdan 20. kolorduya, 2. sınıf istasyon Erzincan'da üslenecek ve bir tamir atölyesi bulunacaktı. Osmanlıdan kalan ve

³⁶¹ TANMAN, a.g.e., s.32

³⁶² TANMAN, a.g.e., s.31, 33

³⁶³ ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.40,41

³⁶⁴ GNKUR. ATASE, ISH-2, Kutu 41, Gömlek 104, Fihrist 4, Tarih 07.07.1335; EK-9 (29-6

Tayyare İstasyonlarının Numaralandırılmasına dair belge)

³⁶⁵ GNKUR. ATASE, ISH-2, Kutu 500, Gömlek 33, Fihrist 33, 33-1, Tarih 26.02.1335

Elazığ'da 2. bölüğün malzemeleri de Erzincan'a nakledilecekti. Hava Kuvvetleri Şubesi; satın alma, tedarik, zat işleri, nakil ve tayin işlerine bakacaktı³⁶⁶.

Eskişehir'deki Batı Cephesi Kumandanlığı emrinde 2 av ve 2 keşif uçağından oluşacak bir bölük kurulacaktı. Aynı cephenin 12. kolordu 23. Tümenin emrinde Uşak'ta üslenecek 3 av ve 1 keşif uçağından oluşan bir müfreze kurulacaktı³⁶⁷. Bu müfreze önceleri Kartal daha sonra 2. Bölük adını alacaktır³⁶⁸. Buradaki 8 uçak TBMM'nin ilk Hava Kuvvetlerini oluşturmuştur. 14 Haziran 1920 tarihli MSB.İlğı emrinde Diyarbakır ve Elazığ'daki uçak istasyonu yerinde kalıyordu³⁶⁹. Burada 6 uçak vardı. 21 Haziran 1920'de Ankara'daki uçak müfrezesinde onarılan uçakların Eskişehir'e intikali emredildi. 30 Haziran 1920'de Konya'da bulunan uçakların da cepheye yakın olması nedeniyle Eskişehir'e intikal emri verildi. Hava birliklerinin uçak malzemesi ve İkmal yönünden desteklenmesi, eğitim ihtiyaçlarının karşılanması için Hava Kuvvetleri, şubeden müdürlük seviyesine çıkarıldı. Teknik ve tedarik sorumlulukları ile Genelkurmay'a bağlandı. Kurtuluş Savaşı yıllarında ordu teşkilatı, dolayısıyla Hava Kuvvetleri teşkilatı sık sık değişmiştir. MSB. Fevzi Çakmak Paşa, savaşın içinde ihtiyaç gereği 5 Temmuz 1920'de Konya İstasyonunun Eskişehir'e taşınma işini durdurdu³⁷⁰. 20. Kolordu lağv edildiğinden Konya İstasyonu Garp Cephesine bağlandı. 14 Haziran 1920 gün ve 326 sayılı emirle uçak bölüklerinin hareket yönü ile kontrolü kolordu ve cephe komutanlığına verilmiştir³⁷¹. Millî Mücadelede Ordu içerisinde yeni bir teşkilatlanmaya gidilirken Hava Kuvvetleri için şöyle bir düzenleme düşünülmüştü

³⁶⁶ Hv.K.K.İlğı, Hv. K. K.İlğı Genel Sekreterlik İlkler Albümü, Intranet, www. hvkk. tsk/HvKKWEB/ BASKANLİK/ gensek/ Content/ ilkler/index./asp, s.8; TANMAN, a.g.e., s.12

³⁶⁷ ÖZDEMİR, Atatürk ve Türk Havacılığı, s.15; TANMAN, a.g.e., s.26-27

³⁶⁸ Hv.K.K.İlğı, Hv. K. K.İlğı Genel Sekreterlik İlkler Albümü, Intranet, www.Hvkk.Tsk/ HvKKWEB/bASKANLİK/ gensek/Content /ilkler/index./asp,

³⁶⁹ GNKUR.ATASE, Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, Ankara, 1984, s.39; CANDAŞ, 1911'lerden 2000'lere Hava Kuvvetleri, s.20; ÖZDEMİR, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, s.42

³⁷⁰ TANMAN, a.g.e., s.36, 37; GNKUR. ATASE, İSH-11, Kutu 675, Gömlek 39, Fihrist 39, Tarih 26.6.1336; Ayrıca Bk.: GNKUR.ATASE, İSH 11A, Sıra 447, Kutu 675, Gömlek 39, Tarih 26.06.1336

³⁷¹ CANDAŞ, 1911'lerden 2000'lere Hava Kuvvetleri, s.21; EK-10 (Tayyare Bl.Komutanı Yzb.Fazılın, Konya'dan Eskişehir'e İntikalinin İptaline Dair Yazısı)

Filistin ve Irak cephesinden uçarak veya karadan taşınarak Güney ve Doğudaki muhtelif meydanlara getirilen arızalı, hasarlı ve uçamaz durumdaki uçaklar Konya meydanında toplanacaktı³⁷². Konya'daki tamirhane; tezgah, teçhizat ve ustalarla takviye edilerek hasarlı ve arızalı uçakların bu tamirhanede uçar hale getirilmesi sağlanacaktı. Konya'da uçaklar faal hale getirildikçe, Eskişehir, Afyon, Uşak ve Polatlı'da Hava Birlikleri kurulacaktı.

İstanbul'dan Anadolu'ya küçük gruplar halinde kaçabilen pilot, rasit ve makinist havacılar Konya'da toplanmaya başlamışlardı. Bir taraftan da, çoğu hurda bulunan çok çeşitli tipteki uçakların tamirlerine başlanmış bulunuyordu. 1920 yılı Haziran ayı başından itibaren Konya Uçak Meydanı Tamirhanesi, ciddi ve yoğun bir faaliyete sahne oluyordu. Onarım işlemlerinde çekilen en büyük zorluk, uçakların her birinin değişik tipte ve yapıda olmasıydı³⁷³. Uçaklardan bir kısmı av, bir kısmı keşif, bir kısmı tek kişilik, bir kısmı iki kişilik olup; madeni, tahta ve bezden yapılmıştı. Motorlar ise İngiliz, Fransız ve Alman yapısı çok değişik tip ve ebatta idi. Silah sistemleri de birbirinden farklıydı. Değişik tip ve çaptaki makineli tüfeklerin uçak üzerine monte edildikleri yerler de değişiktir.

Konya Meydanında 17 adet uçak toplanmıştı. Bunların 2 adedi faal hale getirilmişti³⁷⁴. Geriye kalan 15 adet uçağın da faal hale getirilmesi için yoğun bir çaba sarf ediliyordu. Havacı personelin sayıca yetersizliği nedeniyle işçi de çalıştırılmakta ve 100 Kuruş yevmiye verilmekteydi³⁷⁵. Bu uçakların onarımlarına başlanırken, depo ve hurdalıklardan atölyeye getirildiklerinde bir kısmının gövdesinde farelerin yuva yaptığı bir kısmında da arıların petek yaptıkları hayretle görülmüştü. Bu çaresizlik içinde imkanlar zorlanarak lojistik sorunlara çözüm yolları aranıyordu. Mesela Konya Çarşısındaki demirci dükkanındaki aletlerden ve manifatura mağazalarındaki malzemelerden istifade etmek suretiyle uçaklardan bir kısmının tamirleri yapılıyor, tedarik edilen kaput bezleriyle uçakların gövde ve kanatları kaplanıyor, tutkal ve

³⁷² TANMAN, a.g.e., s.29-33

³⁷³ Bu durum malzeme tedarikini zorlaştırmakta ve pahalı hale getirerek, idame-, işletmeyi zorlaştırmaktaydı.

³⁷⁴ **Ayrıca Bk.:** GNKUR.ATASE, İSH 11A, Sıra 2145, Kutu 676, Gömlek 30, Tarih 22.08.1336

³⁷⁵ **Ayrıca Bk.:** GNKUR.ATASE, İSH 11A, Sıra 1781, Kutu 675, Gömlek 165, Tarih 07.08.1336

ayakkabı çivisi ile de yapıştırılıp tutturuluyordu. Tamir işleminde en önemli olan safha ise gövde ve kanatların kayganlığının temin edilmesi idi. Bu işlem için «emayit» ismi verilen bir maddenin kullanılması gerekiyordu. O zamanın uçaklarında yapılacak en küçük bir onarım işinde bile, emayit denilen bu maddenin rolü çok önemli idi. Uçaklar için hayati bir ihtiyaç olan bu maddenin o zaman elimizde hiç mevcudu bulunmuyordu. Bu maddenin imali için çevredeki eczacı ve kimyagerlere örnekleri gönderilmiş ve bunun benzerini imal edecek olanlara mükafatlar vadedilmişse de, emayitin alışımında bulunan bazı ham maddelerin bir kısmının tedarik edilememesi yüzünden emayitin imalinde başarılı olunamamıştı.

Emayit yerine kullanılmaya başlanan madde her ne kadar sıcak ve güneşli havalarda gövde ve kanatlar üzerinde istenilen gerginliği ve kayganlığı temin edebiliyorsa da sürüldüğü yerlerde orijinal emayite nazaran kalın bir tabaka teşkil ettiğinden kanat ve dümen kısımlarını ağırlaştırıyor ve dolayısıyla uçağın süratini oldukça azaltıyordu. Ayrıca diğer en önemli mahzuru da yağmurlu ve çok rutubetli havalarda bu madde gerginlik yerine gevşeklik yaratıyor ve buna bağlı olarak uçağın aerodinamik yapısını bozuyordu³⁷⁶. Konya Hava Meydanı Tamirhanesinde onarılan 5 uçakla Eskişehir, 2 uçakla Afyon'da Hava Bölükleri kurulmuştur. Uzun süre bakımsız kalan ve tekniğe uygun şekilde tamir edilemeyen bu uçaklarla yapılan uçuşlarda tehlikeli kazalar meydana geliyordu³⁷⁷.

Anadolu'da havacılığın yeniden yapılandığı dönemlerde acı hadiseler yaşanmış ve havacılar gereksiz yere zayıt vermişlerdir. Birinci Dünya Savaşında savaşı ve yara bile almayan, Rst. Ütğm.İbrahim Ethem Konya İsyânında asilerce şehit edilmiştir³⁷⁸. Bunun üzerine 12 kolorduya emir verilerek Afyon'daki Kartal Müfrezesinden bir uçağın asileri bombalaması Genelkurmay Başkanlığınca istenmiş, uçak trenle Konya'ya gelmiş ama deneme uçuşunda kırım geçirerek kullanılmaz hale gelmiştir. Daha önce Eskişehir'e intikali

³⁷⁶ SARP, a.g.e., s.124

³⁷⁷ TANMAN, a.g.e., s.38, 39

³⁷⁸ TANMAN, a.g.e., s.40-45

durdurulan bölüğe yeniden intikal emri verilmiştir³⁷⁹. Konya İstasyonu 1 Şubat 1920'de lağv edilmiştir. Düzenli ordunun kurulma esnasında, Buhara Cumhuriyetinin Cumhurbaşkanı Osman Kocaoğlu'nun, Lenin yönetimi aracılığı ile yaptığı yardımlar 8 Eylül 1920'de ilk külçe yardım olarak Erzurum'a gelmiştir. 23 Eylül 1920'de ilk Sovyet silah yardımı Trabzon'a geldi.

Doğu Cephesinde 21.09.1920 tarihinde Ermenilerin saldırısı üzerine 28.9.1920 tarihinde Kazım Kara Bekir Paşa tarafından taarruz emri verilmiş ve kısa zamanda; Kars, Sarıkamış ve Batum geri alınmıştır. Ermenilerin 14 Kasım'daki ateşkes çağrısı kabul edilerek 21 Aralık 1920'de Gümrü Anlaşması yapılarak doğu cephesinde savaş bitmiştir. Cephede Halim Canko keşif uçuşu yaparken Basri Alev av uçağı ile muvaffakiyetli görevler yapmışlardır. Doğuda hareketin tamamlanması ile buradaki askerî'n önemli bir kısmı batıya sevk edilerek Batı Cephesi güçlendirilmiştir³⁸⁰.

B. Doğu Cephesinde Türk Hava Gücü

1920 yılı Mayıs ayında hava teşkilatı yeniden düzenlenmişti. Erzurum İstasyonunun lağvedilmesiyle 7 ve 8. bölükler birleştirilerek 15. Hava Bölüğü teşkil edildi³⁸¹. Yeni birlik Horasan'da konuşlandığından adına Horasan Bölüğü adı verilmiştir. Bölükte Umum Harpten kalan 2 arızalı Albatros C -III ile çoğu Ruslardan kalma 11 adet Nieuport, Farman ve Morane tipi uçaklar vardı³⁸².

1) 15. Hava Bölüğü (Horasan Müfrezesi)

Horasan Hava Bölüğü, Bölük Doğu Harekatında 15. Kolordunun 12. Tümen K.lığının talebi üzerine keşiflerde bulunmuştur. Bu keşiflerde ilk kez yer panosu kullanılmıştır. Karargah önüne beyaz çarşaftan + işareti ile karargah belirtilmiştir. Uçaklar doğu harekatında etkili vazife görmüşlerdir. Harekat esnasında Ermenilerin de bir uçağı ele geçirilerek uçuşlarda kullanılmıştır³⁸³.

³⁷⁹ Hv.K.K.lığı, Hv. K. K.lığı Genel Sekreterlik İlkler Albümü, Intranet, s.10

³⁸⁰ TANMAN, a.g.e., s.50-51

³⁸¹ TANMAN, a.g.e., s.48

³⁸² ÖZDEMİR, Atatürk ve Türk Havacılığı, s.13; Hv.H.O., Harp Tarihi, s.56

Not: Ruslardan kalan uçak sayısı farklı kaynaklarda 11 ile 17 olarak farklı sayıda geçmektedir.

³⁸³ **Ayrıca Bk.:** GNKUR.ATASE, İSH 12B, Sıra 8304, Kutu 753, Gömlek 39, Tarih 03.11.1336; **Ayrıca Bk.:** GNKUR.ATASE, İSH 12B, Sıra 8304, Kutu 753, Gömlek 146, Tarih 10.11.1336;

Ermenilere karşı 15. bölük başarılı keşiflerle makinalı taarruzda bulunmuştur. Savaş boyunca kırım yapılmamıştır. Harekatta Ermeniler de uçak kullanmışlar ama Türk Uçakları ile karşılaşmaktan korkmuşlardır. Bölüğün Hava Harekatı 3 Aralık 1920 tarihinde sona ermiştir³⁸⁴.

2) Erzurum Uçak İstasyonu

Cihan Harbi sonrası Irak Cephesinden, Musul-Mardin ve Diyarbakır yolu ile Elazığ'a çekilen 2. Uçak Bölüğü malzeme ve teknik personel zafiyetine rağmen Elazığ'da bir tayyare istasyonu oluşturma gayretine girdiler. M. S. B.lığı 13 Haziran 1920 tarih ve 328 sayılı emri ile bu istasyonun 2. sınıf hava İstasyonu olarak Erzincan'da kurulması emri verilmiştir³⁸⁵.

Bölükte Musul'dan getirilen 2 adet Albotros D-III, 4 Adet Halberstad D-V av uçağı, 1 Adet AEG C-IV keşif uçağı olmak üzere toplam 7 uçağı sahipti. Bu dönemde Elcezire Cephe Komutanlığı bünyesinde teşkilat olarak varolan ama hiçbir görev yapmamış olan Elazığ'da bir kiremit fabrikasında 6 uçak 15. Bölük personeline incelenmiş ve 2 adetinin uçurulabileceğı kararlaştırılmıştır. 2 aylık çalışma sonucu uçurulan bu uçaklar Erzincan'a oradan da benzin ikmali ile Erzurum Horasan Hava Meydanına intikal etmiştir.

1920 Yılında Milli Kuvvetlerde bulunan hava personel durumu; Batı Cephesinde 39 personelin birisi komutan, 11 pilot, 14 rasıt, 6 makinist, Diğer 7 personel muhtelif görevlerdedir. Doğu Cephesinde; 18 personelden 5 pilot, 6 rasıt, 4 makinist ve 4 personel diğer işlerde görevlendirilmiştir. Güneyde ise Konya İstasyonunda 1 rasıt 2 pilot vardır. Bu pilotlar irtibat görevi yapmaktaydılar. Burada bulunan Asb. Pilotlardan Cemal ve Sabri şehit olmuşlardır. 1920 yılı havacılıkta görevli toplam 60 personelden 9'u şehit olmuştur. Bu personelden 22 kişinin ise soyadı kanunun kabul edildiğı 1934 yılında yaşadığı tespit edilmiştir³⁸⁶.

Ayrıca Bk.: GNKUR.ATASE, İSH 12B, Sıra 8304, Kutu 753, Gömlek 147, Tarih 10.11.1336;

Ayrıca Bk.: GNKUR.ATASE, İSH 12B, Sıra 9559, Kutu 756, Gömlek 37, Tarih 13.12.1336

³⁸⁴ ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.44

³⁸⁵ TANMAN, a.g.e., s.47

³⁸⁶ KAYMAKLI, a.g.e., s.52-54 ; TANMAN, a.g.e., s.66-68

3) Doğu Cephesi Hava Gücünün Batı Cephesine Sevki

Doğu meydanlarında bulunan uçaklar ve bombalar ile havadan düşman askerlerine atılmak için kullanılan çivilerin, batı meydanlarına getirilmesine çalışılıyordu. Batı meydanlarında yeterli miktarda olmayan uçak ve mühimmatın doğu meydanlarından getirilmesi için Komutanlık tarafından emir verilmesine rağmen temin işlemlerinde zorluklarla karşılaşılıyordu.

Milli Savunma Bakanlığı Harbiye Dairesi, Erzurum'da bulunan uçak bombaları ile çivilerinden yarısının Batı Cephesi Komutanlığı emrine gönderilmesini 7 Ağustos 1920 tarihli bir emirle Doğu Cephesi Komutanlığından istedi. Batı Cephesi Komutanlığı Hava Şubesinden 16 Eylül 1920 tarihinde çekilen bir mesajda, bomba ve çivilerin hangi tarihte yola çıkarıldığı sorulmaktadır. Demek ki uçak bombası gibi çok hayati bir ihtiyacın karşılanması için verilen emri, takip eden beş hafta içinde bahse konu emirle ilgili hiçbir işlem yapılmamıştır.

Diğer taraftan, Elazığ meydanındaki 4 uçağın batı meydanlarına taşınması emri verildiğinde 4 uçaktan yalnız 1 adedi faal durumda idi. Hiç olmazsa bu faal uçağın en kısa zamanda cepheye ulaştırılması için uçarak gönderilmesi arzu edilmişse de, akaryakıt ikmali için inilecek ara meydanlarda uçak benzininin bulunmayışı yüzünden uçağın havadan gönderilmesi mümkün olmadı. Diğer 2 av uçağından birisi uçuşa hazırlandıysa da, Bölükte uçak benzini ve ehliyetli pilot bulunmadığından uçuş tecrübesi yapılamadı. Neticede hem faal hem de arızalı uçakların, diğer teçhizat ve malzemelerle birlikte karayoluyla gönderilmesine karar verildi³⁸⁷.

O tarihlerde kara ulaştırmasında kullanılan araçların çoğunu iki tekerlekli kağnı arabaları teşkil ediyordu. Bu kağnı arabalarıyla uçak gövdesinin ve motorlarının taşınması mümkün olmadığından bu parçaların taşınması için dört tekerlekli arabalara ihtiyaç duyuldu. Arabalar ancak 20 günde temin edilebildikten sonra 4 uçağın gövdeleri, kanatları, motorları ile diğer teçhizat ve malzemeler bu arabalara yüklendi. Öküz ve mandalar tarafından çekilen 24

³⁸⁷ TANMAN,a.g.e., s. 63

arabalık bir konvoy teşkil edilerek 24 Ağustos 1920 tarihinde Elazığ'dan yola çıkıldı. Konvoyun Elazığ'dan Ankara'ya ulaşması bir aydan fazla bir zaman aldı. 29 Eylül 1920 günü Ankara'ya gelen uçaklar, bakım ve onarım için ancak Kasım ayında Konya tamirhanesine gönderilebildi. Böylece Elazığ'dan Konya'ya aradaki meydanlarda ikmal yapmak suretiyle bir veya iki günde gidebilecek bir uçak, karadan ancak üç ayda götürülebilmisti³⁸⁸.

C. Batı Cephesi Hava Gücü

I. Dünya Savaşı'nda Yunan Hava Kuvvetleri İngiliz ve Fransızlar tarafından kurulmuştur. Daha önce de belirtildiği gibi Yunanlılar, İngiliz kokardı taşıyarak Çanakkale savaşında ve genel harp süresinde Türklere karşı savaşa katılmıştır³⁸⁹. Savaş sonunda 6 farklı tipte 72 uçağa sahiptiler. 72 uçak 3 Hava Taburu halinde teşkilatlanmıştı. Drama'da 532. Hava Taburu, 533. Hava Taburu Atina-Gudi'de, 534. Hava Tabur Selanik-Lake'de teşkilatlanmıştı.

Milli Savunma Bakanlığı 13 Haziran 1920 tarihli emir ile Konya Uçak İstasyonunun Eskişehir'e taşınması istenmişti. 2 Temmuz 1920'de Batı Cephesi kurulmuş ve henüz taşınmamış olan 1. Hava Bölüğü bu cephenin emrine verilmiştir. Birinci Bölük 1920 yılında Eskişehir'de göreve başlamış, Bl. Komutanı olarak; Plt. Dnz. Yzb. Ahmet Nuri Ağustos, Rst. Yzb. İsmail Hakkı, Rst. Yzb. Muhsin Alpagot görev yapmıştır. Bölükte 7 pilot, 5 rasıt vardı. Uçak durumu aşağıdaki gibidi.

1) 1. Hava Bölüğü

Birinci bölük 1920 Ağustos'unda 2 keşif, 2 av uçağını cepheye hazırlıyordu. Konya Hava Meydanı Tamirhanesinde çok ilkel şartlarda uçakların onarılmasına devam edilirken, Batı Cephesi Komutanlığının 22 Ağustos 1920 tarihli mesaj emri ile 4 uçağın trenle Konya'dan Eskişehir'e sevk edilmesi bildirildi. Alalecele Eskişehir'e gönderilen 1. Uçak Bölüğünün 29 Ağustos 1920 tarihinden itibaren uçuşa başlayacağı ve bir yanlışlığa meydan

³⁸⁸ SARP, a.g.e., s.123-126

³⁸⁹ EK-8 (Pilotu Yunan Olan İngiliz Tayyaresine Dair Belge)

verilmemesi için uçakların üzerlerindeki tanııtma işaretleri, cephedeki Birlik Komutanlarına mesajla duyuruldu.

Bölüğün Eskişehir'e gelişinden iki gün sonra şiddetli yağmurlar başlamış, açıkta bulunan uçaklar ve malzeme, yağmur ve rutubetin etkisine maruz kaldığından Konya tamirhanesinde imal edilen emayitli ve tutkallı kısımları bozulmuştu³⁹⁰. 29 Ağustos 1920 günü Bursa şehri üzerine uçakla bildiri atılması emri verildi. Pilotlarımız çift kişilik keşif uçağıyla meydandan kalktıktan kısa bir süre sonra uçağın gövde ve kanat bezleri, iki gün önce yağın şiddetli yağmurların etkisiyle açılmaya ve dümen kısımlarındaki bezlerden bir kısmı koparak havada uçmaya başladı ve uçak da tutunamayarak 500 fit yükseklikten dik bir açıyla düşerek parçalandı. Büyük bir şans eseri pilot ve rasıt bu kazadan yaralı olarak kurtuldular. Yine aynı gün 1. Tümen Komutanı; İnegöl-Bursa arasında Ümitalan Köyü civarındaki düşman kuvvetlerinin durumunun tespit edilmesini ve pilotun havada hazırlayacağı keşif raporunu, İnegöl'ün doğu ucunda, şehrin girişindeki tek bir bina olan Gazhanenin bahçesine atmasını istedi.

Bu istek üzerine 30 Ağustos 1920 günü keşif görevi için Eskişehir'den kalkan uçağın Bozüyük üzerinde, karbüratöre giden benzin borusunun kırılmasından dolayı motoru durdu. Pilot durmuş motorla süzülerek İnönü istasyonu civarında mecburi iniş yaptı. Bir gün sonra da diğer bir av uçağı meydan civarında pilotaj hatasından kırıldı. Üç gün üst üste meydana gelen bu kazalar üzerine, Batı Cephesi Komutanlığı, bu kazaların tamir hatasından meydana geldiğine hükmederek Konya Uçak Meydan Komutanı Yüzbaşı Ahmet Nuri'yi cezalandırdı ve kendisini bu görevden alarak yerine Yüzbaşı İsmail Hakkı'yı tayin etti.

4 Eylül 1920 günü Eskişehir - Kütahya - Gediz - Emet yolları üzerindeki düşman faaliyetlerini tespit etmek ve bu bölgelerde görülen düşman kıta topluluklarına bildiri atmak üzere Eskişehir'den havalanan 2 kişilik keşif uçağının Alayunt istasyonu civarında 8000 fit irtifada motoru durdu. Pilot

³⁹⁰ TANMAN, a.g.e., s.56-57

durmuş motorla süzülerek Alayunt ile Kütahya arasındaki bir düzlüğe inmeyi başardı. Motor yeniden çalıştırılmadığından uçak trene yüklenererek Eskişehir'e gönderildi³⁹¹. Bu dönemde Eskişehir'de çok iptidai şartlarda bir tayyare imalathanesi mevcuttu³⁹².

Uçakların Eskişehir-Muttalıp'e gelerek 29 Ağustos 1920'den itibaren uçuşlara başlaması planlanmıştı³⁹³. Uçuşlar başladı ama 3 gün zarfında kırım ve teknik hatalarla bitti. Tek uçak bile kalmadı. Bunun üzerine Afyon 2. Bölük K.lığından pilotu ile beraber bir uçak istendi. Bunun üzerine Svl. Plt. Vecihi Hürkuş görevlendirildi³⁹⁴. Bu dönemde havacılara yönelik olarak Genelkurmay Başkanı İsmet İnönü'nün emri önemli bir gelişme olarak gündem oluşturmıştır. Genelkurmay Başkanı General İsmet İnönü, uçaklarımızın keşif görevlerini istendiği şekilde yerine getirememeleri üzerine sert bir emir yayınlıyor. Bu görevleri yapabilecek pilotlar yoksa havacılığın lağvedilmesini istiyor³⁹⁵. Oysa şartlar havacılık açısından oldukça iptidai ve sıkıntılarla doluydu. I. Dünya Savaşı'nın sonunda imzalanan Ateşkes Adlaşmasının bir gereği olarak Ordularımız lağv olmuştu. Savaş sırasında oldukça başarılı hizmetler vermeye başlayan havacılığımız da dağılmaya yüz tutmuş, uçaklar açıkta veya hangarlarda çürümeye terk edilmişti. Batı Cephesi komutanlığından gelen bir emirle, elde mevcut olan faal uçakların derhal uçuş birliklerine gönderilmesi istendi. Eskişehir ve Afyon'daki meydanlara gönderilen bu uçaklardan üç adedi birer gün arayla peş peşe kırım geçirip diğer uçaklar da malzemesizlikten uçamaz durumda yerde beklerken, Genelkurmay Başkanlığından Batı Cephesi Komutanlığına aşağıdaki mesaj emri gönderildi : (O tarihte Genelkurmay Başkanı olan İsmet İnönü daha sonra Batı Cephesi Komutanlığına atanmıştır.)

"Batı Cephesi Komutanlığına :

Ankara-8 Eylül 1920

³⁹¹ SARP, a.g.e., s.126

³⁹² **Ayrıca Bk.:** GNKUR.ATASE, İSH-11A, Sıra 169, Kutu 675, Gömlek 10 Tarih 08.06.1336

³⁹³ ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.45

³⁹⁴ KAYMAKLI, a.g.e., s.44-49

³⁹⁵ SARP, a.g.e., s.109

Elde uçak, pilot ve rasıt subaylar mevcut olduğu halde hiçbir uçağımızın keşiflerinden bahis edilmiyor. Eskişehir'de en son sistem iki - üç av uçağı mevcut olduğu halde pilotlarımızın düşman uçaklarının faaliyetini önleyemeyerek Ordumuzun her türlü hava hareketini keşfetmelerine müsaade etmeleri dikkat çekicidir. Aslında uçak motorları ile otomobil motorlarının yapısında büyük fark yoktur. Dolayısıyla otomobilleri çalıştıran benzin, uçakları da çalıştırır. Hatta motor, benzin (ağır benzin demektir) ile kızdırıldıktan sonra, adi petrol ile bile uçuş yapılabilir. Benzin, gaz, vakum ve zeytinyağı, içlerinde su ve tortu bulunmadıkça uçak motorlarında faydalı bir şekilde kullanılabilir. Geçen dört yıllık savaş süresince Alman havacı subayları ordumuzda birçok fedakarlıklar yaptıkları halde Türk havacıları faydalı hizmetlerde bulunamadılar fakat bugün aralarında mutlaka uçabilecek olanlar vardır. Durum ilgililere bir emirle bildirilerek pilotların hepsi bizzat uçurulmak suretiyle imtihana tabi tutulsun ve içlerinde uçamayacak olanlar derhal daha önceki kıtalarına iade edilsin ve ***Uçacak hiç kimse yoksa havacılık lağv edilsin.***

Ölüm meselesine gelince, savaş hattında bulunan arkadaşlarını gözlerinin önüne getirsinler. Hulasa hiçbir mazeret kabul edilemez. Pilotlarımız mutlaka uçacaklar ve düşman hakkında ayrıntılı bilgi getireceklerdir. Temin etmekte olduğum uçaklar da birkaç güne kadar gelecektir³⁹⁶.

Genelkurmay Başkanı

General İsmet İnönü

Osmanlı Hava Kuvvetlerini incelerken de sık olarak yaşanan tatsız olaylar İSTİKLÂL Harbî'ne de sirayet etmiş, nitekim General İsmet İnönü'ye böyle bir yazı yazmasında havacı camia tarafından seilmeyen ve bir zamanlar Hava Okulu İdarecilerinden İstihkam Binbaşı Veli Bey'in telkini olduğu iddia edilmiştir³⁹⁷. Genelkurmay'ın Emrine Batı Cephesi Komutanlığı'nın Cevabı; Batı Cephesi Komutan Vekili General Kazım imzası ile 15.9.1920 tarihli şifreye 16.09.1920 tarihinde verilen cevapta; uçuş yapılamayışını iki sebebe bağlıyor; sebeplerin ikisi de

³⁹⁶ TANMAN, a.g.e, s.59-60; SARP, a.g.e., s.109-110

³⁹⁷ KAYMAKLI, a.g.e., s.50

özel bir madde olan emayit ile benzin noksanlığından kaynaklanan lojistik noksanlıklardır³⁹⁸. Bu cevap üzerine Genelkurmay Başkanı General İsmet İnönü bu mesajdan bir hafta sonra da aşağıdaki mesajı göndermiştir: “Eskişehir’de 5 uçak ve Afyon’da 3 uçak mevcut olduğu halde niçin havadan keşif yapılmıyor? Hepsinin kırıldığı haberini alıyorum, doğru mudur? Sebebinin bildirilmesini³⁹⁹.” Batı Cephesi Komutan Vekilinin Genelkurmay Başkanından gelen şifreye 16 Eylül 1920 tarihinde verdiği cevap şöyledir

“Uçaklarımızın sık sık keşif neticelerini bildiremeyişlerinin iki sebebi vardır :Birinci sebep, bir yıldan uzun bir süre havanın tesirlerine maruz kalan bu teknik araçların uzun ve sık uçuşlara tahammül edemeyerek kanat satırlarının açılışı ve bu kanatları onaracak emayitin mevcut olmayışıdır. İkinci sebep de uçabilmek için benzinin çok az bulunmasıdır. Bu sebeple Komutanlığın en fazla ihtiyaç duyduğu anlarda isteyeceği keşifler için özenle saklandığım arz ederim⁴⁰⁰.”

Batı Cephesi Komutan Vekili

General Kâzım Özalp

Bu dönemde düşman devletlerin aralarında meydana gelen siyasî çekişme ile aralarında rekabet artmış, özellikle Osmanlı topraklarının paylaşılmasında önce anlaşılan sonra da Balkan Savaşlarında olduğu gibi Anadolu’nun en iyi yerine sahip olmak için yapılan çekişme Anadolu’da gelişen ve bu devletlerin aralarında varolan çekişmeden istifade ile Millî Mücadeleye yardım almasını bilen Mustafa Kemal Paşa’nın işine yaramıştır. Nitekim 68 oktanlı benzin ihtiyacı Rusya ve İtalya’dan karşılanmıştır⁴⁰¹.

³⁹⁸ TANMAN, a.g.e., s.62-63

³⁹⁹ TANMAN, a.g.e., s. 62 ; SARP, a.g.e., s.110

⁴⁰⁰ ÖZDEMİR, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, s.15; SARP, a.g.e., s.111

⁴⁰¹ ÖZDEMİR, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, s.42-44; KAYMAKLI, a.g.e., s.50

2) 2. Hava Bölüğü (Kartal Müfrezesi)

1920 yılı sonunda 3 av uçağı Uşak'ta göreve başladı⁴⁰². Resmi adı 2. uçak bölüğü olmasına rağmen Bölük Komutanı Plt. Yzb.Fazıl'ın uçak gövdesinin iki yanına perçelerinde bomba taşıyan uçar vaziyette kartal resmi yaptırmışından dolayı Kartal Müfrezesi adı verilmiştir⁴⁰³. Türk Hava Kuvvetleri tarihinde ilk amblem taşıyan uçuş birliği mezkur Kartal Müfrezesi olmuştur.

Kartal Müfrezesi Teşkilatının Personel ve Uçak Durumu

Bölük K.	Pilotlar	Rasıtlar	Uçaklar	Uçk. Sayısı
Plt. Yzb.Fazıl	Tğm.Halil	Yzb. M. Nuri	Albatros D-III	2 Adet
	Zirver	Yzb. Hüsnü Bilge	Pfalz D-III	1Ad.8
	Sv.Vecihi	Yzb. Sırrı		Adı:Güzel Bursa)
	HÜRKUŞ	Ütğm. Sabri Bilgin	AEG C-IV	1 Ad.
	Sv. Behçet	Ütğm. Sıtkı Tanman	Keşif	(Uşak'ta yakıldı)
	Sv. Hayrettin	Ütğm. Hamdi Çaypınar	Avro 504	1 Ad.
		Tğm. Bahattin		(Ganimet olarak temin edilmiştir.)
		Tğm. Osman Nuri BAYKAL		
		Tğm. Ömer Avni Okar		

Kartal Müfrezesi (2. Bölük) Komutanı Yzb.Fazıl'ın emrinde birikimi olan deneyimli pilotlar ile rasıtlar vardı. Ancak Halil ile Vecihi Ekim 1918 tarihinden bu yana uçmamışlardı. Temmuz 1920'de Uşak'ta intikali tamamlanan bölüğe Konya'da faal edilen 1 adet AEG 1 V keşif uçağı da 2 hafta sonra katıldı. Kartal

⁴⁰² TANMAN, a.g.e., s.51

⁴⁰³ ERSOY, ag.m., s.11; TANMAN, a.g.e., s.51; S. Cüneyt Kavuncu,"Kartal Müfrezesi", **Harp Akademileri Dergisi**, s.6, Yıl:2 , Eylül-2002, İstanbul, 2002, s.20; Hv.K.K.lığı, **Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?**, s.51; Özdedir **Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.42; CANDAŞ, **1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri**, s.31; Hv.H.O, **Harp Tarihi**, s.55

müfrezesi Kur. Albay İzzettin Haziran komutasında bulunan 23. Tümen emrine verildi. Bu dönemde Yunanlılar; Salihli, Alaşehir ve Kula'yı almış, Çerkez Ethem'in kuvvetleri Simav ve Demirci'yi Yunanlılardan kurtarmıştı.

Kartal müfrezesinin harp görevine başlaması ve ilk yapılan görev Svl. Plt. Vecihi Hürkuş'un 15 Ağustos 1920 tarihinde Kula-Alaşehir yöresine yaptığı keşiftir. Keşif hareketleri süratle arttırılmış kısa zamanda Vecihi 13 sorti daha yaparak 20 saat havada kalmıştır. Müteakip dönemde Demirci yöresinde düşmana makinalı tüfek ile taarruz edilmiştir. 20 Ağustos 1920'de Halil ve Vecihi ikili kol halinde Simav yöresini keşfetmiş ve düşman ordugahını bombalamışlardır. Yunan Generali Nider bu konu hakkında İSTİKLÂL Harbi Hatıratında; "Aynı gün saat 10:15'te iki bin Türk Demirci'deki bölüklerimize taarruz etti. Cepheyi yarmak istiyorlardı. Simav yönünden gelen bir Türk uçağı Demirci'de bulunan birliği ve birliğin ihtiyat kuvvetlerini bombaladı⁴⁰⁴". Türkler av uçaklarına iki bomba bağlayarak kurulan tertibat ile bu günkü av-bombardıman denen uçaklar haline getirilerek kullanmışlardır⁴⁰⁵. 21 Ağustos 1920'de Vecihi ile Bl. K. Yzb.Fazıl, Demirci bölgesini tekrar bombaladılar, Yunanlılar hızlı hareketle 29 Ağustos 1920'de Uşak'ı aldılar. Burada onarımda bulunan AEG C-IV uçağı faal edilememiş olduğundan yakılmış ve düşman eline geçmemesi sağlanmıştır⁴⁰⁶. Kartal Müfrezesi işgali müteakip Afyon'a çekildi. 12. Kolordu 4.9.1920 tarihinde Batı Cephesine uçaklar için ihtiyaç duyulan akaryakıt miktarlarını yazmış ve teminini istemiştir. Belirtilen yakıt ihtiyacı; 5 ton benzin, 500 kilo vakum yağ, 20 kg. gress yağı, 20 kg.'da emayittir. Ancak savaş içinde birliklerin akaryakıt ihtiyacı başta olmak üzere eksikliklerini tekml tamamlamak mümkün olmamıştır.

Afyon'a çekilen Kartal Müfrezesi bundan sonra 2. Bölük olarak anılmıştır. Burada bulunan Svl. Plt. Vecihi'nin İstanbul'da bulunan ailesi İstanbul Hükûmeti tarafından rahatsız ediliyordu. Aile kaçarak Eskişehir'e gelmiştir. Vecihi'de bu olay üzerine 2. Bölükten 1. bölüğe katıldı. Bu aralarda yakıtı biten Avro 504 tipi bir Yunan keşif uçağı Çine'ye mecburi iniş yaptı. Mürettebatı esir

⁴⁰⁴ KAYMAKLI, a.g.e., s.51

⁴⁰⁵ TANMAN, a.g.e., s.51,52

⁴⁰⁶ ÖZDEMİR, Atatürk ve Türk Havacılığı, s.15

alınarak uçağa Ganimet adı verildi. Uçuş tavanı küçük olduğundan irtibat ve eğitim hizmetlerinden kullanılmıştır⁴⁰⁷.

3) Birleştirilmiş (Mürettep) Hava Bölüğü

2. İnönü Savaşı sonrası 1. bölükte uçan uçak kalmamış kırım ve motor revizyon nedeniyle Polatlı'ya gönderilmişti. Bir süre uçak kalmadığından uçuş tadil edildi. Bir süre sonra Erzurumlu Nafiz-1 bölük emrine verilerek uçuşlar yeniden başladı⁴⁰⁸. Bu uçağın da 29 Haziran 1921'de Pazarcık'ta motoru durdu ve Polatlı tamirhanesinde onarılaraq 1. Bölüğün merkezi olan Eskişehir'e iade edildi. Bilindiği üzere Erzurumlu varlıklı bir vatanperver olan Nafiz, Türk Ordusuna 4 uçak alarak hediye etmiştir.

30 Haziran 1921'de Batı Cephesi Komutanlığı 1337 sayılı emri ile 1 ve 2. bölüğün geçici süre ile birleştirilmesini kararlaştırılmıştır⁴⁰⁹. Birleşik Bölüğün Komutanlığına da Yzb.Fazıl atandırılmıştır. 1. Bölüğün teçhizat, akaryakıt ve personeli Kütahya'ya gönderildi. Yeni durumda bölüğün durumu şöyle olmuştur;

Birleştirilmiş (Mürettep) Hava Bölüğü Teşkilat Yapısı

Bölük	Pilotlar	Rasıtlar	Makinistler	Diğer Personel
Yzb.Fazıl	Atğm. Halil Ziver Svl. Plt. Behçet Svl. Vecihi Hürkuş Svl. Hayrettin	Yzb.M.Nuri(1.Bl. K.) Yzb. H. Hüsnü Bülge Yzb. Sırrı Yzb. Bahattin Üğm. Basri Bilgin	Baş. Mak.Eşref Koşman Mak. Ruhi Apa Mak.İsmail	Tbp. Yzb. Nedim Muh. Tk. K. Tğm. Hulusi Foto Sb. Atğm.İhsan Marangoz

⁴⁰⁷ KAYMAKLI, a.g.e., s.52 ; Hv.K.K.lığı, Hv. K. K.lığı Genel Sekreterlik İlkler Albümü, İntranet, s.9

⁴⁰⁸ TANMAN, a.g.e., s.91,92

⁴⁰⁹ ÖZDEMİR, Atatürk ve Türk Havacılığı, s.17

		Üğm. Sıtkı Tanman		Ustası Bilal
		Üğm. Ömer Avnin Okar		Mar. Ustası Celal
		Üğm. Hamdi Çaypınar		Tüfekçi Ustası Aziz
		Üğm. Osman Nuri		

Savaşların Eskişehir'in civarına sarkması ile bölükler önce Eskişehir'e sonra Polatlı'ya taşındı. Bölüklerin intikalinde 1. bölük personel ve uçak olarak 2. bölüğe katılmış, ağırlıkları Ankara'ya yollanmıştır. Bölük buradan da Kasım 1921 tarihinde Haymana üzerinden Konya'ya intikal ettirildi.

Mürettep Bölüğün en önemli vazifesi şüphesiz Yunan Ordusunun ilerleyişini ve yapılan faaliyetleri Türk Cephesine zamanında, doğru ve çerçevenin bütün hatları ile vermesidir. Böyle olduğu sürece havacılık bir ordunun gözü, kulağı olmaktadır. Nitekim 14-15-16 Temmuz 'da yapılan keşiflerde Yunanlılar, Arap Çiftliği, Gazigöl, Kumartaş, Karaböğrüklü bölgeleriyle demiryolu üzerinde uçulmuş ve düşman durumu tespit edilmiştir. Bu keşiflerde Yunanlıların büyük yığınak yaparak Seyitgazi yönünde ilerlediği tespit edilmiştir. Yunanlıların, Türk Ordusunu yan taraftan geçerek arkadan sarmayı planladığı anlaşılmıştır. 18 Temmuz 1921'den itibaren Eskişehir, Kütahya Savaşlarında Mürettep Bölük Sakarya gerisine çekilme emri aldı. Önce Kütahya'dan Eskişehir Sarköy'e, buranın da riskli olması sebebiyle geri çekilmeye uygun olarak Sarıköy'den Polatlı'ya intikal ettirildi. 26 Temmuz-3 Ağustos arası Ağapınar, Seyitgazi yörelerinde keşifler yapılmış ve Yunanlıların savaşa hazırlandığı keşfi yapılmıştır⁴¹⁰. Genelkurmay Başkanlığının 3 Kasım 1920 tarihli emri ile Batı Cephesi Komutanlığı Kuzey ve Güney Cephe olarak ikiye ayrılmıştı. Ancak bu durumun pek faydalı olmadığı kanaati hasıl olduğundan Haziran 1921'de iki cephe durumundan vazgeçilerek cephe yeniden birleştirildi. Bu sayede komuta birliği sağlandı. Bu dönemde Türk Ordusunun mevcudu 10 piyade tümeni, 4 süvari tümeni ile Dinar'da bir tümen vardı.

⁴¹⁰ KAYMAKLI, a.g.e., s.65; TANMAN, a.g.e., s.30-31

D. 1921 Yılında Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatlanma Çalışmaları

İ. İnönü Savaşı arifesinde Yunanlılar, Çerkez Ethem'in de isyanından istifade ile ileri harekate geçtiler. 6 Ocak 1921'de Bursa-Eskişehir, Uşak-Afyon kesimlerinde ilerlemeye başladılar. Cephe kumandanlığı Ethem kuvvetlerine karşı Kütahya'da 2 alaylı bir tümenle bir süvari grubu bırakıp güçler Yunanlılara karşı teksif edildi⁴¹¹. Türk kuvvetleri İnönü mevziilerinde toplandı. Türk Kuvvetleri İnönü'nün kuzey kanadında 24. tümen, demiryolunun güneyinde 4. tümen, Kovalca'nın batı ve güneyinde 11. tümenler ile yığınaklar yapılmıştı. Bu durum karşısında Ordunun düşmanla sıcak çatışmaya girmesi, Türk Hava unsurları ile düşmanın hava unsurlarının Türk Ordusuna saldırısını etkisiz hale getirilmesi, gerekse düşman keşifi için uçakların etkin olarak kullanılmasına ihtiyaç vardı. Türklerin uçak uçurmasının Türk Milleti ve Türk Ordusu için daha da önemlisi Ankara Hükûmeti için moral yönünden de önemi büyüktü.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı kuruluşundan itibaren Kara Kuvvetlerinin bir bağılısı olarak teşkilata ilave olarak girmiştir. 1918 yılında ayrı bir teşkilat olarak bağımsız hale getirilmiş ve başına da yine Alman Hava Binbaşı Serno getirilmişti⁴¹². Savaşın bitimini müteakip ise Osmanlı Hava Kuvvetleri lağv edilmişti.

1) Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü

Ankara Hükûmeti, Milli Ordusunu kurarken geçmişte yaşananları dikkate almış ve şartlar ve zamanı geldikçe de havacılarla ilgili düzenlemeler yapılmaya başlamıştır. Bu bağlamda; 1921 yılı başında Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü'nün Eskişehir'de kurulması kararı verildi. Hava Genel Müdürlüğüne Bnb.Latif Bey getirildi. 1 Şubat 1921'den geçerli kuruluş tamamlandı. Genel Müdürlük ikmal ve İdari konularda M. S. B.lığına, Eğitim ve Harekat bakımından, Genelkurmay Başkanlığına bağlanmıştı⁴¹³. Birer irtibat subayı atanarak Genelkurmay ile cephe arasında koordinasyonun etkinlikle

⁴¹¹ GNKUR.ATASE, *Türk Tarihi İçinde Atatürk ve Cumhuriyet*, s.76

⁴¹¹ SONYEL,a.g.e., s.15-20

⁴¹² ÖZDEMİR, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, s.32

⁴¹³ ÖZDEMİR, a.g.e., s.45

sağlanması amaçlanmıştı. Rasit Ütğm.İhsan Ongun Genelkurmay, Ras. Ütğm. Avni Okar Batı Cephesinde irtibat subayı olarak atandırılmıştı.

Yeni teşkilatla; Elazığ'da bulunan uçak ve malzemelerden istifade edilmek üzere buradaki unsurların Garp Cephesine nakli kararlaştırılmış, bu konuda M. S. B.lığı tarafından taşınmanın yapılması için 22.6.1921 tarih ve 660-5531 sayılı emir verilmiştir. Doğu cephesi uçak bölümü bu kolordu teşkilatı içinde gösterilmiştir⁴¹⁴.

2) 1921 Yılı Personel Maaşları ve Bütçe Durumu

Havacılık, savaş yıllarında personelin özlük hakları, mecliste ayrı bütçe hazırlanması ile yavaş yavaş ayrı ve özel bir konuma gelmiştir. Bu dönemde (1921 yılı) M. S. B.lığı Harbiye Dairesi Fenni Kıt'alar Uçak Kısmı tarafından bütçesi için yapılan bütçe teklifi ve meclisin kabul ettiği rakamlar şöyledir;

1921 Yılı Hava Kuvvetleri Bütçe Durumu⁴¹⁵

Bütçe Kul. Yeri	Teklif Mik.	Mecliste Kabul Mik.
Uçak ve Uçk. Mlz. Alım,onarım v. D.	120.000 TL.	33.000 TL.
Uçak benzini,yağ ve diğer masraflar	60.000 TL.	17.000 TL.
TOPLAM	180.000 TL.	50.000 TL.

1921 Yılı Personel Maaşları⁴¹⁶(*)

Personel	Asli	Fevk.	Uçuş	Seferi	Toplam	Kesin	Ele
Bl. K. Yzb. Muhsin	1050K	3050	800	2500	7444	197	7202
Ütğm. Sıtkı(Uçuş.	800	2700	800	2500	6800	160	6640
Svl. Plt. Vecihi	600	1800	800	2500	5700	130	5570

⁴¹⁴ TANMAN, a.g.e., s.78-79; **Ayrıca Bk.:** GNKUR.ATASE, İSH 17A, Sıra 3982, Kutu 1257, Gömlek 149, Tarih 25.6.1337

⁴¹⁵ TANMAN, a.g.e., s.72,73; KAYMAKLI, (Em. Hv. Korg.), a.g.e., s.66

⁴¹⁶ TANMAN, a.g.e., s.72-75; KAYMAKLI, a.g.e., s.66

4çSnfçMak. Ruhi	600	1900	-	2500	5000	90	4910
3. Snf. Mak.İsmail	650	1900	-	2500	5050	97,2	4952
Plt. Bçvş. Hayrettin	375	300	800	2500	3975	40	3935

*Paraların birimi kuruştur.

Hava Teşkilatının oluşmaya başladığı Balkan Savaşları zamanında Harbiye Nazırı Enver Paşa Safraköy'e gelmiş, erken saatler olmasına rağmen uçakları havada görünce bundan memnun olmuş ve havacılığın stresli, zor, riskli, daha fazla enerji gerektiren bir meslek olmasının önemini anladığından pilotların özlük haklarının iyileştirilmesine karar vermiştir. Osmanlı Ordusu için yapılan değerlendirmede, Avrupa'da pilotların 1 maaş daha her ay ikramiye aldıkları öğrenildiğinden o zamanlar için pilot rütbeleri Yzb. ve Ütğm. olup ortalama maaşları olan 8 altına karşı 8 altın da ikramiye kabul edilmiştir. 1 altın 100 kuruşa tekabül ettiğinden hareketle kağıt para döneminde de 800 kuruş ödenmiştir. Ancak Batı Cephesi Komutanı para verilmiş sebebin tahkikle uçuş başına 5 lira prim verilmesi esasını getirmiştir. Batı Cephesi Komutanı, harp ve yokluklara rağmen diğer personelin maaşı gecikse bile havacılara zamanında maaşlarını ödetmiştir.

Uçuculara verilecek tahsisatla ilgili ilk kanun 9 Mart 1922 Tarih ve 199 sayılı kanundur. Buna göre uçuş öğretmeni ve pilot subaylara aylık 800 kuruş, uçuculara, Asb. ve uçan diğer ihtisas sahibi personele aylık 200 kuruş ödenmesi amir olup bu 1926'ya kadar sürmüştür⁴¹⁷.

3) I. İnönü Savaşı'nda Türk Hava Kuvvetleri

I. İnönü Savaşı başladığında Türklerin elinde 2 faal uçağı bulunuyordu. 9 Ocak 1921 günü başlayan savaşın ilk gününde sabah saat 10'da bir keşif uçuşu yapılmış, Karaköy - Pazarcık civarındaki düşman faaliyetleri gözetlenmiştir.

⁴¹⁷ KAYMAKLI, a.g.e., s.66

Aynı gün öğleden sonra saat 13.00'de ikinci sorti yapılan keşif uçuşunda, Bozüyük istikametinde iki bölük kuvvetinde yürüyüş halindeki düşman süvarilerinin ve bu süvari birliğinin 500 metre gerisinde bir piyade alayı tahmin edilen kuvvetin Bozüyük'e doğru yaklaşmakta olduğu görülmüş, yürüyüş halindeki bu düşman topluluklarına 2 adet bomba atılmıştır. 10 Ocak 1921'de, savaşın ikinci günü öğleden sonra yapılan keşif uçuşunda, düşmanın bir gün önceki mevzilerinde tutunmakta olduğu, iki tarafın topçu atışı yaptıkları ve hatların gerisinde toplu veya hareket halinde hiçbir kıt'anın görülmediği bildirilmiştir⁴¹⁸.

Aynı gün öğleden sonra Pilot Vecihi Hürkuş bir av uçağıyla siperler üzerinde gayet alçaktan bomba ve makineli tüfek atışlarıyla düşmana taarruz etmiştir. Çok alçaktan yapılan bu taarruzlarda düşmanın yer silahlarının tesiriyle uçak muhtelif yerlerinden isabet almış ve iki tarafın ateşi arasında bir yere mecburi iniş yapmıştır. Pilot ateş altında uçağını yakarak en yakın birliklerimizin bulunduğu siperlere sığınmaya muvaffak olmuştur⁴¹⁹. 9 Ocak 1921 günü sabah saat 10.00'da Svl. Plt. Behçet ve Rst. Yzb. Yusuf Kenan tarafından yapılan keşif uçuşunda İnönü savaş bölgesinde hiçbir hareket görülememiş, yalnız Karaköy istasyonunun yanmakta olduğu ve düşman artçılarının Pazarcık'tan henüz çıkmakta bulundukları tespit edilmiştir.

10 Ocak sabahı yoğun sis nedeni ile keşif yapılamamıştır. Ancak öğleden sonra Bozüyük'e yaklaşan düşmana bomba atılmıştır. 10 Ocak günü Plt. Vecihi av uçağı ile Yunan mevzilerini bombaladı, alçak uçuşla makinalı tüfek ateşine tuttu ancak Yunan mevziilerinden açılan ateşle uçak isabet aldı ve savaş hattına mecburi iniş yaptı. Vecihi Uçağını düşman eline geçmemesi için yaktı ve Türk mevziilerine koşarak hayatını kurtardı. 11 Ocak keşiflerinde Yunanlıların Karaköy istasyonunu yaktıkları ve Pazarcık'tan çekildikleri keşfi yapıldı. 12 Ocak 1921'de Yunanlılar Eskişehir'i bombalamışlar ve bu olayda Plt. Vecihi'nin 23 yaşındaki kız kardeşi de şehit olmuştur. Eniştesi Bnb. Bedri

⁴¹⁸ Hv.H.O, **Harp Tarihi**, s.58; Osman Özsoy, a.g.e., s.366

⁴¹⁹ KAYMAKLI, a.g.e., s.55; TANMAN, a.g.e., s .82

Bey'de birkaç gün önce kayıp olmuştu. Binbaşının kızı Eribe' de⁴²⁰, havacılığa merak duymuş ve ilgilenmiştir⁴²¹. Nitekim bu uğurdada hayatını kaybedecektir.

Bütün bu keşif bilgileri pilotlar tarafından uçuş dönüşünde telefonla hemen Batı Cephesi Karargahına bildirilmiş ve bu keşif bilgilerinden savaş sırasında çok istifade edilmiştir. Bu savaşa katılmış olan 5 subay, astsubay, pilot ve rasıt göstermiş oldukları başarılarından dolayı zaferin hemen ertesi günü Batı Cephesi Komutanlığı tarafından parayla taltif edilmişlerdir⁴²².

Personel; Svl. Plt. Vecihi, Behçet, Rst. Yzb. Muhsin, Tğm. Sıtkı ve Ütğm. Yusuf Kenan'dır. Havacılardan sık sık keşif görevi isteyen Garp Cephesi Komutanı General İsmet bu konu ile ilgili aşağıdaki mesajı yazdırmıştır.

"İnönü Meydan Muharebesi muzafferiyetinin amillerine; havacılarıma hassaten selam ve teşekkür ederim.

Garp Cephesi Komutanı ve Erkanı Harbiye Reisi

General İsmet."

Bu dönemde Fransa, TBMM'e ile görüşmelere başladı. Temsilci Franklin Bouillon Yunan mezalimini görmek ve Batı cephesini gezmek için Eskişehir'e geldiğinde uçakların, gövdesi yamalarla dolu, motorları kırık-dökük ve kaportası patates suyundan yapılmış emayitle kaplı olduğunu görünce; "Ne delice kahramanlık, elbette muharebeyi kazanırsınız azizim" demekten kendini alamamıştır⁴²³. Bu savaşta 2. bölük faal bir uçağı ile Yzb.Fazıl ve Tğm. Halil Ziver harekata iştirak etmiş ve 5 sorti yapmışlardır. Düşmanın Dumlupınar gerilerindeki durumu ile savaşın genel gidişatı tespit edilmiştir⁴²⁴.

⁴²⁰ Bu ailenin (Binbaşı Bedri ve Vecihi'nin ablası) kızları Eribe'de daha sonra havacılıkla uğraşacak ve 29 Ekim 1936 yılında paraşüt atlamalarında şehit olacaktır.

⁴²¹ ARIT, **Havalar da İlk Türk Kadınları**, "İlk Türk Kadın Şehidi Eribe Hürkuş, İstanbul, 1967, s.42-45

⁴²² SARP, a.g.e., s.128, 129; EK-12 (İsmet Paşa'nın Hava Keşfine Dair Emri)

⁴²³ ERSOY, ag.m., s.13

⁴²⁴ SARP, a.g.e., s.113, 113; TANMAN, a.g.e., s.40,41

4) II. İnönü Savaşı'nda Türk Hava Kuvvetleri

I. İnönü Savaşından sonra geçen iki buçuk aylık süre içinde yeniden hazırlanan düşman, 23 Mart 1921 günü sabahı 3. Yunan Kolordusu Yenişehir-İnegöl, I. Yunan Kolordusu ise Dumlupınar-Afyon istikametlerinden taarruza geçmiş ve II. İnönü Savaşı başlamıştır⁴²⁵. O sırada Pazarcık'ta bulunmakta olan Batı Cephesi Komutanı İsmet İnönü, düşmanın keşfi için Eskişehir'deki hava birliğine telgrafla şu emri göndermiştir :

“Batı Cephesi Kumay Başkanlığı Vasıtasıyla Hava Kuvvetleri Şubesine :

Pazarcık-23 Mart 1921

Bugün 23 Mart 1921 saat 09.30'da düşman Yenişehir, İnegöl şoselerinden ve iki yol arasındaki araziden ilerlemektedir. 1. Uçak Bölüğünden uygun bir uçak uçurularak düşmanın Hava Kuvvetleri, durumu ve hareketi hakkında süratle bilgi toplanacaktır. Bu mesaj öğleden sonra saat 13,30'da Pazarcık Telgrafhanesine verilmiştir⁴²⁶.”

Batı Cephesi Komutanı

General İsmet İnönü

Bu uçuş emrinin Eskişehir'in hemen yanındaki Muttalıp Meydanında bulunan 1. Uçak Bölüğü Komutanının eline varmasından 40 dakika içinde Pilot Vecihi Hürkuş idaresinde bir av uçağı görev uçuşuna kalkmıştır. Yenişehir - Bilecik ve İnegöl - Pazarcık yollarında yürüyüş halinde bulunan düşman kuvvetleri keşfedilmiş ve aynı zamanda düşman kıta topluluklarına bomba ve makineli tüfekte taarruz edilmiştir⁴²⁷.

25 Mart 1921 günü Yüzbaşı Fazıl'ın idaresindeki av uçağı ile yapılan keşifte Uşak Dumlupınar yolunda bir düşman yürüyüş kolu görülmüş ve iki gün önce Dumlupınar'ın kuzeyinde tespit edilmiş olan birliklerin yürüyüşe geçtikleri

⁴²⁵ GNKUR.ATASE, *Türk İSTİKLÂL Harbi 2. Cilt Batı Cephesi 3. Kısım*, Ankara, 1994, s.282-290; Nusret Baycan, *Atatürk ve Askerlik Sanatı*, Ankara, 1985, s.109

⁴²⁶ ÖZDEMİR, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, s.13; TANMAN, a.g.e., s. 88

⁴²⁷ TANMAN, a.g.e., s.89; SARP, a.g.e., s.113, 114

anlaşılmıştır. 26 Mart 1921 günü Yüzbaşı Fazıl'ın yaptığı keşif uçuşunda iki ayrı bölgede düşmanın yürüyüş kolları tespit edilmiştir. Asteğmen Halil tarafından yapılan ikinci uçuşta düşman kuvvetlerinin Sinanpaşa'ya doğru ilerlemekte olduğu görülmüştür. 27 Mart 1921 günü Yüzbaşı Fazıl'ın yaptığı keşifte düşmanın bir topçu bataryası ile iki süvari bölüğünün Afyon - Altıntaş istikametinde ilerlemekte olduğu, iki bölük kuvvetin Balmahmut istasyonuna girmekte olduğu, bunların gerisinde ağırlıklarının bulunduğu, düşman topçu mevzilerinin de Büyükçorça hizalarında olduğu görülmüştür. 28 Mart 1921 günü Afyon'un düşman tarafından işgalinden önce, Bölüğün elindeki tek av uçağı uçararak Eskişehir'e gönderilmiştir⁴²⁸. Merkezi Afyon olan 2. Bölük tek faal uçağı düşmana kaptırmamak için Atğm. Halil Ziver tarafından Eskişehir'e nakledilirken 2. Bölük personel ve ağırlıkları 12. Kolordu Karargahı ile beraber geriye çekildi. Yunanlıların 23 Mart 1921'de başlayan taarruzu bir hafta sürmüş ve 30/31 Mart 1921'de peyder pey Dumlupınar mevziilerine çekildikleri hava keşfinden anlaşılmış ve 11 Nisan 1921'de 2. Bölük tekrar 12. Kolordu Karargahı ile Afyon'a geri gelmiş, Atğm. Halil Ziver de Eskişehir'e uçararak götürdüğü Albatros D-III av uçağını dan geri getirmiştir. Bu harekatta en önemli gelişme teşkilatı ve tecrübesi oturan havacılık kara unsurları ile koordinasyon içinde çalışabilecek kabiliyeti yakalamıştır⁴²⁹. 2. İnönü Savaşında Yunanlılar 15.000'den fazla ölü, 100 ağır, 200 hafif makinalı tüfek, sayısız mermi, 10 otomobil, 2 uçak kaybetmişlerdir⁴³⁰.

5) Sakarya Savaşı'nda Türk Hava Kuvvetleri

Sakarya Meydan Savaşından bir hafta öncesinde, Türk Ordusunun elinde Uçuş görevlerini yapabilecek bir tek faal uçak mevcuttu. Batı cephesindeki birlikler Sakarya istikametinde geri çekilirken Kütahya'daki 2. Uçak Bölüğü önce Eskişehir'e sonra Polatlı'ya, oradan da 12 Ağustos 1921'de Polatlı-Malıköy'e intikal etmiştir⁴³¹. Cephe bölüğünü teşkil eden 1. Bölüğün ağırlıkları ve fazla personeli 4 Ağustos'ta Ankara'ya gönderilmiştir¹. Ankara'da Gazi

⁴²⁸ KAYMAKLI, a.g.e., s.59-62; SARP, a.g.e., s.130-132; TANMAN, a.g.e., s.88

⁴²⁹ SARP, a.g.e., s.114, 115

⁴³⁰ ÖZSOY, a.g.e., s.394

⁴³¹ ÖZDEMİR, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, s.48; ÖZDEMİR, Atatürk ve Türk Havacılığı, s.13; Türk İSTİKLÂL Harbi II . Cilt Batı Cephesi, 5. Ks. 1. Kitap, Ankara, 1972, s.57

Eğitim Enstitüsünün olduğu alana yerleşmiş ve bu alan 1932'ye kadar Ankara Uçak Meydanı olarak kullanılmıştır⁴³².

Yüzbaşı Fazıl komutasındaki Bölükte, 2 adedi keşif ve 2 adedi av uçağı olmak üzere toplam 4 uçak bulunuyordu. Sakarya Meydan Savaşının yaklaştığı günlerde, 14 Ağustos 1921 günü keşif görevi için kalkan bir Sv. Plt.Fehmi'nin hatası sonucu Türk Uçağı düşerek parçalanmıştır⁴³³.

15 Ağustos 1921 günü keşif görevine kalkan diğer bir uçak da geri dönmemiştir. Yapılan araştırmada düşman siperlerinin gerisinde keşif görevini tamamlayan uçağın dönüşte 5-6 bin fit yükseklikte uçarken motorunda yangın çıktığı⁴³⁴, yanarak Beylikköprü civarına düştüğü ve uçağın Sivil Pilotu Cevdet ile rasıdı Yüzbaşı Sırrı'nın şehit oldukları anlaşılmıştır⁴³⁵. Türk Hava Kuvvetlerini 2 keşif uçağının düşmesinden sonra bölükteki 2 av uçağından birisi de motor arızasından ve malzemesizlikten uçamaz duruma gelmiş, böylece cephe görevlerinde kullanılabilecek elde bir tek av uçağı kalmıştı.

Mevcut av uçağıyla, Sakarya savaşının başlamasından önceki bir hafta içinde, hava şartlarının ve benzin durumunun müsaadesi nispetinde 8 keşif uçuşu yapılmış ve bu keşifler neticesinde düşmanın Sakarya'da bir taarruz hazırlığında bulunduğu tespit edilmiştir. Uçak sayısı iyice azalmış durumda iken, 1921 Temmuz sonlarında Muğla-Kuşadası civarında yolunu şaşırarak Türk tarafına mecburi iniş yapan De Havilland 9 tipi bir Yunan uçağı tespit edildi. Bu uçaktan Sakarya savaşı sırasında çok istifade edilmiştir⁴³⁶. Ganimet alınan bu uçağa İsmet adı verilmiştir⁴³⁷. Cephe görevi için elde mevcut toplam dört uçaktan ikisinin kaza neticesinde parçalanmasıyla uçak sayısı çok kritik bir duruma

⁴³² KAYMAKLI, a.g.e., s.71; ÖZDEMİR, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, s.48

⁴³³ TANMAN, a.g.e.,s.106, 107

⁴³⁴ **NOT:** Henüz o tarihlerde uçaklarımızda paraşüt kullanılmaya başlanmamıştı. Bu iki pilotumuzun paraşütleri olsaydı yanan uçaktan paraşütle atlayıp kurtulabilirlerdi. Daha önce bahsedildiği gibi Fransız Pilot Pe-goud 1913 yılında tek kişilik bir uçaktan paraşütle atlama denemesi yapmış ve kurtulmuştu. O tarihten sonra Avrupa'da yaygın bir şekilde kullanılmaya başlayan paraşütün Türk Kuvvetlerine girişi 1924 yılından sonra olmuştur.]

⁴³⁵ ÖZDEMİR, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, s.48; TANMAN, a.g.e., s.107

⁴³⁶ SARP, a.g.e., s.116; TANMAN, a.g.e., s.108

⁴³⁷ GNKUR.ATASE, Türk İSTİKLÂL Harbi 2. Kitap Batı Cephesi 5. Kısım 1. Kitap, 2. Baskı, Ankara, 1995, s.65,66

girmişti. Bu nedenle ele geçirilen Uçak Türkler açısından o gün için çok önemliydi. Sivil Pilot Vecihi Hürkuş ile Baş Makinist Eşref Koşman Muğla'ya gönderildi ve uçak faal edilip uçarak, Sakarya Savaşının başladığı 23 Ağustos 1921 günü önce Ankara'ya, oradan da Hava Bölüğünün yerleşmiş olduğu Malıköy meydanına getirildi. Gayet yeni ve sağlam durumda olan bu uçakla Batı Cephesi Komutanlığına çok önemli ve faydalı keşif uçuşları sağlanmıştır⁴³⁸. Mürettebat bölge Jandarması tarafından İtalyanlara teslim edilmiştir.

Eylül 1921 tarihinde de Fransız yapımı Breguet 14 B-II tipi Yunan uçağı Sarıköy meydanına mecburi iniş yapmış ve uçak sağlam olarak ele geçirilirken mürettebatı da esir alınmıştır. Mürettebatın sağ ve esir olduğu aynı gün eski bir havacılık geleneği olarak bir mektupla Yunan karargahına atıldı. Bu uçağa Sakarya ismi verildi ve uzun süre 2. Bölükte hizmet etti.

Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü 1 Şubat 1921'de Eskişehir'de göreve başlarken Doğu cephesi 15. Bölüğün personeli de Batıya kaydırılmıştı. 15. Bölük tamamen kadro halinde bırakılmıştır. Bölüğün en önemli pilotları olan Basri Alev ile Halim Canko, Ağustos 1921'de görülen lüzum üzerine Batı Cephesine nakledilince bölük atıl kalmıştı⁴³⁹.

Sakarya Savaşında düşmanın geri çekilmeye başladığını Türk pilotları, hava keşfi ile tespit edip cephe komutanlığına rapor etmiştir. 23 Ağustos 1921 gününden 13 Eylül 1921 gününe kadar 21 gün süren Sakarya Savaşı süresince havacılar tarafından 35 keşif uçuşu yapılmıştır. Bu 21 gün içinde yapılan keşif uçuşlarında Yunan Ordusunun durumu, Yunan Hava Kuvvetleri ve faaliyetleri hakkında Cephe Komutanlığına çok kıymetli bilgiler temin edilmiştir.

10 Eylül 1921 günü saat 11.00'de cephe boyunca yapılan keşif uçuşunda Kavuncu batısında bir tümenin bulunduğu, Sivri'den Kavuncu'ya bir tümenin yürüyüş halinde olduğu, Sarıhalil kuzeyinde bir tümenin toplandığı ve düşmanın kati olarak çekilmekte olduğu tespit edilmiş ve bu bilgiler Batı

⁴³⁸ SARP, a.g.e., s.133 ; Hulusi KAYMAKLI , a.g.e., s.72

⁴³⁹ TANMAN, a.g.e., s.80,81

Cephesi Komutanlığına anında ulaştırılmıştır. Hava keşfi vasıtasıyla toplanan bu bilgileri değerlendiren

Batı Cephesi Komutanlığı, düşmanın genel bir çekilmeye başladığı kanaatine varmıştır. Aynı gün saat 13.30'da aşağıda yazılı 41 sayılı cephe emrini vermiştir : “ Sabahtan beri yaptığımız taarruz bütün cephede ilerlemektedir. Düşman bütün cephede sarsılmıştır. Saat 11.00'de uçak hava keşfi ile cepheden Kavuncu Köprüsüne ve Sakarya batısından geriye doğru yürüyüş kollan görülmüştür. Düşmanın genel bir çekilmeye mecbur olduğu muhakkaktır.....Ordu bütün cephede 10 Eylül 1921 günü için verilen taarruz hedeflerini mutlaka ele geçirecektir. Taarruza şiddetle devam edilmelidir. Karşımızdaki düşman kuvvetlerini kati surette ezmek bütün seferi kati neticeye erdirecektir. Bu emrin bütün Komutanlıklara ve erlere kadar bildirilmesini⁴⁴⁰.”

10 Eylül 1921

Batı Cephesi Komutanı General İsmet İnönü

30 Ağustos 1921 tarihine ait olaylar Emekli Korgeneral Baki Kandemir 'in Sakarya'dan Mudanya'ya adlı eserinde; havacıların keşifleri sonucu verdiği malumatın cephede ve cephe gerisinde esir alınan Yunanlıların bilgileri ile birebir uyduğu teyit ediliyordu. Zira harp şartları içinde düşman miktarı alaysa tümen, tümense 2 tümen olarak algılanabiliyordu. Havacılar yaptıkları cesurane keşiflerle bu hataları düzeltmişlerdir. Nitekim 30 Ağustos 1921'de Yunan güçleri de yoğun bir keşifte bulunarak Türk Ordusunun Ankara istikametine çekildiği istihbarını vermiş buna dayanarak kuzeye çekilen Türklere saldırı emri veren Yunan komutanlar çekilen bir ordunun artçı kuvveti yerine çetin bir direnişle karşılaşmışlardır.

1 ve 2 Eylül'de yapılan hava mücadelesinde bir Yunan uçağı vurularak düşürülmüş, ordugahı da bombalanmıştı. Beylikköprü'de bir Yunan Hava Meydanı ve 9 uçak tespit edilmiştir. Savaşta Türklerin 3 pilot ve 3 rasıtı İsmet ve İzmir uçağıyla 18 günde 40 sorti yapmışlardır. Arızalar, geceleri fenerler ve çırallar ışığında yapılıyordu. Sakarya Savaşı sonuna kadar Hava Kuvvetlerinin

⁴⁴⁰ TANMAN, a.g.e., s.112; SARP, a.g.e., s.116, 117; KAYMAKLI, a.g.e., s.71-75

9-10 uçağı vardı, ancak bunlardan cephede 2'si kullanılabiliştir. Bunun 2'si daha evvel anlatıldığı gibi Yunanlılardan ganimet olarak alınmıştı. İki uçak da hamiyetli bir vatanperver iş adamı olan Erzurumlu Nafiz Bey tarafından İtalya'dan alınarak Milli Orduya bağışlanmış ve bu iş adamının ismi verilmiştir .

Bu dönemde yurt dışından uçak almak mümkün değildi ama Uçak satıcıları İstanbul üzerinden İran'a seyahat edeceklerini beyan edip uçağı teslim noktası güzergahına kadar indirip orada mecburi iniş yaptıklarını beyan edip alıcıya teslim ediyorlardı. Nitekim bu uçaklardan birisi İnebolu'ya gemi ile gelip oradan uçarak Polatlı'ya gidemedi Devrekani'ye mecburi iniş yapmış daha sonra ise burada onarılmış ve 2 ay sonra karadan Polatlı' yollanmıştır. Diğer 2. uçak ise bir İtalyan tarafından İstanbul'dan İnebolu oradan Bolu ve burada oluşan sorun giderilerek Eskişehir'e gönderilmiştir⁴⁴¹.

Bu dönemde en önemli gelişmelerden birisi de kıyıların Yunanlılarca ablukaya alınmasının millete verdiği ızdırap ve tepki sonucu Genelkurmay'ca Osmanlıdan kalan ve Haliç ambarlarında depolu olan deniz uçaklarının Felahı Vatan gurubunca Anadolu'ya kaçırılması için, bu gizli teşkilata 23 Mart 1920'de emir verilmesidir. Uçaklar kaçırılmış ve Amasra'da ilk uçak Haziran 1921'de faal edilerek hizmete başlamıştır. Bölük K.lığına Yzb. Savmi Uçan getirildi. Eski denizciler de burada görevlendirilmiştir. 6 Kasım 1921'de faal uçak sayısı büyük gayretlerle 3 olmuştur. 3 Temmuz 1922'de Yzb. Cemal Şile Koprıca ağzında Yunan deniz muhribine saldırarak muhribin kaçması sağlandı. Deniz bölükleri Amasra'dan 13 Haziran 1922'de İzmir'e gönderildi.

6) Rasadat Şubesi'nin Yeniden Yapılanması

Rasadat-ı Havaiye, Birinci Dünya Savaş'ı yıllarında oldukça iyi bir seviyeye kavuşmuştu, 21 istasyon ile Osmanlı Coğrafyasının günlük meteoroloji raporu alınıp ordulara yayınlanıyordu. Sevr Antlaşmasına göre teşkilat dağıtılmış, araç-gereçleri Bayındırlık ve Milli Eğitim Bakanlığına devredilmişti.

⁴⁴¹ TANMAN, a.g.e., s.83-85

Ankara Hükûmetinin savaşları kazanmaya başlaması ve Türk Hava Kuvvetlerinin güçlenmeye başlaması ile Hava Rasadatına olan ihtiyaç artmıştır⁴⁴².

14 Ağustos 1921 tarih ve 2098/3541 sayılı emirle evvelce 2 bakanlığa verilen Hava Rasadatı araç ve teçhizatları Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü emrine verilerek Konya'ya sevk edilmiştir⁴⁴³. Rasit Yzb. Ali Rıza Girit ve eski deniz havacılarından bir gurup eldeki kıt imkanlarla meteoroloji hizmetlerini yürütmeye çalışmışlardır.

Kısa zamanda ciddi çalışmalar yapılmış ve yurdun muhtelif yerlerine dağılan personel raporlar hazırlamaya başlamıştır. 1923-1929 yılları arasında yapılan bu çalışma ile Hava Rasat İstasyonları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Bu çalışmalar neticesi 7 adet 1. sınıf istasyon; İzmir, Yeşilköy-İstanbul, Eskişehir, Konya Diyarbakır, Erzincan ve Çanakkale'de kurulmuştur. 9 adet 2. sınıf hava rasat merkezi; Edirne, İzmir, Kayseri, Ankara, Sivas, Antalya, Sinop, Malatya ve Trabzon'da kurulacaktır. 1926 yılında Rasat işleri sivil idareye devredildi. İzmir Hava Okulunda, havacı subaylara da rasadat dersleri verilmiştir.

E. Büyük Taarruz Öncesi Türk Hava Kuvvetlerinin Güçlendirilmesi

Güney Cephesinde, Fransızların, Ermeni çetelerini kullanarak Milli Orduya karşı açtığı bir cephe olmasına rağmen zamanla Fransızların çok kayıp vermesi, İngilizlerle aralarının açılması, Milli Ordunun güçlenmesi, Ermenilerin amaçlarını aşarak taşkınlıklarını arttırmaları, Fransa Ordusunda görevli Müslüman askerlerin problem olmaya başlaması neticesi Fransa Ankara ile 20 Ekim 1921 tarihinde "Ankara İtilâfnamesi"ni imzalamış ve bu anlaşmayı müteakip, Fransa'dan bezden yapılmış hangarları dahil 10 adet BREGE-14 A.2 iki kişilik keşif uçağı alınmıştır. Sakarya Savaşı boyunca havacılarımız, Yunan Ordusu'nun miktarı ve arazide dağılışı konusunda elde ettiği değerli bilgileri

⁴⁴²KAYMAKLI, a.g.e., s.78; TANMAN, a.g.e., s.179

⁴⁴³KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi (1917-1918) İkinci Kitap İkinci Cilt*, s.270-280; KAYMAKLI, a.g.e., s.78

Cephe Komutanlığına zamanında ileterek, savaşta önemli olan ordunun gözü olma görevini yerine getirmiştir⁴⁴⁴.

Büyük Taarruz öncesi eski bir havacı olan Bnb. Salim müracaatla tekrar havacılığa dönmüştür. Binbaşı Salim I. Cihan Harbi boyunca Sibiryâ'da esir kalmış ve kaçarak Anadolu'ya gelerek İSTİKLÂL Harbine katılmış ve asli ihtisası olan topçuluğa dönmüştü. Osmanlının İstanbul-Kahire Hava Seferini de tamamlayan ekipde olması ile ünü ve tecrübesi olan bir subaydı. Rst. Bnb. Salim Konya Uçak İstasyonu komutanı olarak atanmış, Fransa ile anlaşma da yapılması nedeniyle Türklere bırakılan modern uçaklarla eğitim ve atışlara başlanmış ve tatmin edici sonuçlar alınmaya başlanmıştır. Bnb. Salim'in havacılığa dönmesi ile Konya'da uçuşlara ara vermiş olan pilotlardan; Cemal, Fehmi, Maltepelî Fehmi, Sadettin, Remzi, Kazım, Mükerrrem, İsmail Zeki, İhya, Basri Hoca, Zeki, Halim Canko ve Bezmi adlı pilotları eğiterek uçuş birliklerine yollamıştır.

Yunanlılar, Sakarya Savaşı sonrası çok kötü bir moral bozukluğu içinde eski mevkilerine çekilirken, Müttefikler bu durumu kurtarmak için Ankara Hükûmeti ile Yunanlılar arasında arabuluculuk yapmak istedilerse de Ankara oyunu anlamış ve düşmanın vatandan sürülmeden böyle tekliflere açık olunmadığı belirtilmiştir⁴⁴⁵.

Sakarya Savaşından sonra bir kısım milletvekili ve muhalifler, Mustafa Kemal ve yakın arkadaşları dışında ekseriyet Yunanlılara taarruzun sürmesini ve neticenin bir an önce alınmasını istiyorlardı. Ancak Mustafa Kemal Paşa, ordunun mevcut durumu ile yapılacak bir yarım taarruzun hiç yapılmamış bir taarruzdan daha fena olacağını, son ve kesin bir başarı için zamana ihtiyaç olacağını belirtiyordu⁴⁴⁶. Zamanı gelince düşman "Vatanın harimi İsmetinde boğulacaktı". Zaten amaç zafer için taarruzdur demek suretiyle Meclisin heyecanını yatıştırmaya çalışıyordu⁴⁴⁷.

⁴⁴⁴ ERSOY, ag.m., s.19

⁴⁴⁵ KAYMAKLI, a.g.e., s.79,80

⁴⁴⁶ Nusret Baycan, **Atatürk ve Askerlik Sanatı**, Ankara, 1985, s.110-111

⁴⁴⁷ ERSOY, ag.m., s.22

Mareşal Fevzi Çakmak'ın ifadesiyle Sakarya Savaşı'ndan hemen sonra gelecek yazı Büyük Taarruz hazırlıkları başlamıştır⁴⁴⁸. Sakarya Meydan Savaşı ile Başkomutanlık Meydan Savaşı arasındaki yaklaşık 1 yıllık süre içinde Hava Kuvvetleri yeni uçaklarla takviye edilerek güçlendirilmeye çalışılmıştır. Türklerin hareket planı, kuvvetlerin çoğunluğu Afyon-Sandıklı civarında bulunduğu ve Eski Türkçe'de Sandıklının ilk harfi olan Sad'dan hareketle SAT Harekatı denir. Sakarya Meydan Savaşında yenilen düşman ordusu Eskişehir - Afyon hattına çekilmiş, sağ kanadını Ahırdağı'na, sol kanadını da Bozdağı'na dayamış, Eskişehir Doğusu - Seyitgazi - Afyon Doğusu - Ahırdağı mevzilerine yerleşmişti. Düşman; 1. Kolordusu ile Afyon bölgesinde, 2. Kolordusu ile Döğler - İhsaniye bölgesinde, 3. Kolordusu ile de Eskişehir bölgesinde bulunuyordu. Bu dönemde Yunanlıların, Afyon'un güneyinde ve doğusunda halka cebren 90-100 km. uzunluğunda bir müstahkem mevzi hazırlandığı tespit edilmiştir. Sakarya Savaşından Büyük Taarruza kadar geçen yaklaşık bir yıllık sürede Türk Kuvvetlerinin güçlendirilmesi için yokluklara rağmen yoğun çaba harcanmıştır. Türk Ordusu subay ve erat olarak oldukça güçlenmişti. Teknik üstünlük ise Yunanlılardaydı. Uçak Sayısı farklı kaynaklarda değişik miktardadır. Gnkur. Atase'nin hazırladığı eserde Türk uçağı 10, Yunan uçağı 50 adet olarak geçmektedir⁴⁴⁹.

Saffet Arıkan, Nuri Conker, Baki Apak'tan oluşan bir heyet Almanya'ya gitmiş ve harpten sonra Almanların elinde kalan uçakları incelemiştir. Heyet 21 Adet Albatros C-XV tipi uçağın alınmasına karar verdi. Almanya'dan *gizlice satın alınan 21 adet av ve keşif uçağı* ile bunlara ait malzeme ve teçhizat birçok yollardan Rusya'ya, oradan da vapurla Samsun Limanına taşınmıştır⁴⁵⁰. Uçak ve malzemelerin Samsun'a getirilmesi bir yıla yakın bir zaman almıştır. Düşman eline geçmemesi için çok değişik yollardan ve çeşitli vasıtalarla getirilen bu uçak ve malzemelerin taşınma esnasında başında bir sorumlusu olmadığından Samsun'a ulaştığında birçoğunun harap ve hasarlı

⁴⁴⁸ GNKUR.ATASE, Mareşal Fevzi Çakmak'ın Askerî ve Siyasî Faaliyetleri(1876-1950), Ankara, 1997, s.69

⁴⁴⁹ GNKUR.ATASE, Türk İSTİKLÂL Harbi 2. Cilt Batı Cephesi 6. Kısım 2. Kitap Büyük Taarruz (1-31 Ağustos 1922), Ankara, 1995, s.15-18

⁴⁵⁰ SARP, a.g.e., s.132-133

durumda olduğu görülmüştür. Samsun'da bulunan bu uçakların faaliyetlerini sağlayıp uçurarak Konya'ya getirmek üzere pilot ve makinistler Konya'dan karayolu ile Samsun'a gelmişlerdir. Bütün çabalara rağmen harap ve hasarlı durumdaki bu 21 uçaktan ancak 2 adedi onarılabilmiş ve uçarak cepheye getirilebilmiştir. 20 Ekim 1921 tarihinde Fransızlarla yapılan anlaşmaya göre Adana'da Fransızlardan 10 adet çift kişilik keşif uçağı ile bunlara ait çadır bezinden portatif hangarlar temin edilmiştir⁴⁵¹.

Aynı yıl içinde İtalyanlardan Antalya'da bir adet iki kişilik eğitim uçağı ile bir adet keşif uçağı ucuz fiyatla satın alınmıştır. 1922 yılı içinde yine İtalyanlardan 21 adet Spat - 13 tipinde av uçağı satın alınmış ve bunlar temmuz ayı içinde Mersin limanına çıkarılarak demiryolu ile Konya'ya getirilmiştir. Bu alım için havacılık ile hiç ilgisi olmayan Bnb. Rafet Bey'in görevlendirilmesi ve mezkur kişinin havacılıktan anlamadığını beyanla yanına havacı istemesine rağmen yalnız gönderilmesi de zamanın görevlilerinin havacılığa ve teknik konulara bakışı açısından ilginçtir. Fransa ve İtalya'dan satın alınan bu uçakların üzerlerinde makineli tüfek bulunmuyordu. Türkiye'ye satılan bu uçaklar, politik sebeplerden dolayı üzerlerindeki makineli tüfekler söküldükten sonra silahsız olarak teslim ediliyordu⁴⁵². Ancak Konya meydanındaki askerî depoda, I. Dünya Harbinde kullanılan Alman uçaklarından kalma yeterli sayıda makineli tüfek bulunuyordu.

Fransa ve İtalya'dan temin edilen uçakların Konya tamirhanesinde montajı tamamlandıktan sonra üzerlerine Alman uçaklarından kalma makineli tüfekler takılıyor, uçuş ve atış tecrübeleri yapılan uçak, tahsis edildiği birliğe uçarak gönderiliyordu. Bu dönemde 174. Alay suabayları katkıları ile «Brege 14» tipi, Erzurumlu Nafiz Bey ise 4 uçak alarak orduya bağışlamıştır⁴⁵³. Bu uçaklara alanların ismi verilmiştir. Orduya giren her uçağa bir isim verilmesi adetti 1338(1922) tarihinde neşir olan ilk talimnamede birinci madde olarak

⁴⁵¹ KAYMAKLI, a.g.e., s.86

⁴⁵² TANMAN, a.g.e., s.146

⁴⁵³ KAYMAKLI, a.g.e., s.88;SARP, a.g.e., s.130-134; ERSOY, ag.m., s.24; SARP, a.g.e., s.119

adet olan isim verme usulüne değinilmiştir. Bu ad koymalar büyük törenlerle yapılmaktaydı⁴⁵⁴.

İtalyanlardan gizlice harp malzemesi alınması, dönemin en önemli tedarik yollarından birisi olmuştur. Memleket dahilinde bulunmayan uçak onarımında kullanılan idame-işletme malzemeleri ve Ordunun kritik ihtiyaç maddeleri işgal ordusu mensuplarından para karşılığında gizli yollardan temin edilebiliyordu. Uçakların onarılması için ihtiyaç duyulan malzemelerin hava birliklerinde hemen hemen hiç mevcudu yoktu. Lüzumlu olan herhangi bir malzeme memleket dahilinden tedarik edilemiyordu. Memleket dahilinden tedarik edilebilenler; ayakkabı çivisi, bir kaç renk yağlı boya, sicim, kaput bezi gibi basit birkaç maddeden ibaretti. Memleket içinde bulunmayan malzemelerden bir kısmı yurtdışından gizli ve kaçak olarak getirtiliyor, bir kısmı da işgal ordusu mensuplarından ve depolarından para karşılığında temin edilebiliyordu⁴⁵⁵. Genel olarak ordunun kritik ihtiyaçlarının tedarikinde, İtalyan işgali altında bulunan Antalya'da, yabancı komisyoncular büyük paralar karşılığında aracılık yapıyorlardı.

Kritik ihtiyaç maddelerinin en başında ise uçak benzini geliyordu. Anadolu'da uçak benzini hemen hemen yok gibi idi. Yurtdışından tedariki ise uzun zaman alıyor ve çok pahalıya mal oluyordu. Bazen uçak benzini olmadığından cephenin keşif uçuşu isteklerine cevap verilemiyordu. Uçak benzini iki yoldan temin edilebiliyordu. Bir kısım benzin Rusya'dan alınıyordu. Uçakların bazısında kullanılan yüksek oktanlı benzin ise ancak çok pahalı fiyatla İtalyanlardan Antalya yolu ile sağlanabiliyordu. Büyük zorluklarla temin edilen bu benzinler tenekeler içinde, at ve katır sırtlarında ve çok zor şartlar altında Batı Cephesindeki uçak bölüklerinin bulunduğu meydanlara gönderiliyordu⁴⁵⁶.

Uçak bombalarının yurt dışından temini ise mümkün olmuyordu. 1920 yılının mühimmat envanterinde 10 kiloluk bombalardan sadece 50 -60 adet bulunuyordu. Bu bombalar ancak çok cazip ve önemli hedeflere atılıyordu. Bu

⁴⁵⁴ Hv.K.K.İlği, "Emekli Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Hatıraları-Hava Sınıfının Küçük Tarihi", **Hatıralar Arasında**, Hv. K. K.İlği. Mrk. Daire Bşk. Harp Dairesi Şubesi Yay. No.3, s.45

⁴⁵⁵ SARP, a.g.e., s.119-121

⁴⁵⁶ SARP, a.g.e., s.133-135

kritik durumun giderilebilmesi için 7,5 kiloluk top mermilerinden uçak bombası yapılmak üzere tecrübelerle girişilmiş ve ayrıca döküm işlemiyle bomba imaline çalışılmıştır.

Akşehir'deki Cephe Uçak Bölüğü Meydanında, uçak adedinin artması ve uçuşun emniyetli, güvenli, etkin, verimli ve kara unsuruna azami fayda vermesi için Cephe Komutanlığı bir emir yayınlamıştır.

Bu durum 1921 yılı sonuna kadar devam etmiş, yıl sonunda bölükler tekrar ayrılmıştır. 2. Bölük 31.11.1921'de Akşehir'in 7 km. kuzeybatısındaki Maruf köyüne konuşlandırılmış. Konya'da konuşlu olan 1. Bölük 21 Mayıs 1922'de, Akşehir'de konuşlandırılmış olan 2. Bölüğün yanına taşınmıştır. Ancak bölüklerin birleştirilmesinin daha uygun olacağı değerlendirildiğinden 1 Haziran 1922 tarihinde hava bölükleri tekrar birleştirilmiştir. Başkomutan Mustafa Kemal Paşa, 6 Ağustos 1922 tarihinde Batı Cephesi Komutanına genel taarruza hazır olması emrini vermiştir. Batı Cephesi Komutanlığının 12 Ağustos 1922 tarihli emriyle Akşehir meydanından 4 keşif uçağı cephe yakınındaki Çay meydanına intikal ettirilmiş ve takiben 4 av uçağı da aynı meydana konuşlandırılmıştır⁴⁵⁷.

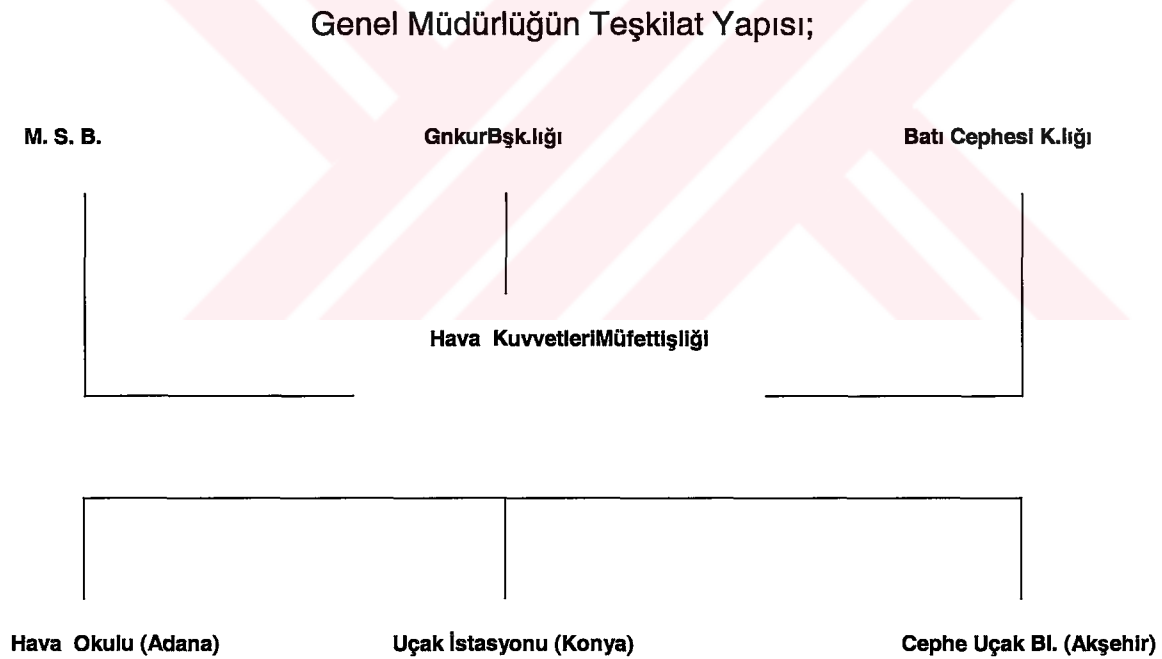
25 Ağustos 1922 günü akşam üzeri yapılan son sorti keşif uçuşunda düşmanın Altıntaş, Döğür, Ekret bölgesindeki ordugahlarında hiçbir değişiklik olmadığı ve yollarda hiçbir hareketin bulunmadığı tespit edildi. Bu uçak keşfinden birkaç saat sonra bölüğe verilen emirle ertesi sabah erkenden başlayacak genel taarruzdaki yapacakları görev bildirildi⁴⁵⁸. Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa'nın, bizzat imzalayıp Cephe Uçak Bölük Komutanlığına gönderdiği emirde 26 Ağustos 1922 tarihinden itibaren Ordunun genel taarruza başlayacağı belirtiliyor, ve aynı günün sabahı, saat 06.00 ile 08.00 arasında düşman ihtiyat Grubunun, Döğür bölgesindeki Yunan 2. Kolordusunun bulunduğu bölgenin ve Seyitgazi - Döğür yolu üzerindeki düşman faaliyetlerinin keşfedilmesi isteniyordu.

⁴⁵⁷ SARP, a.g.e., s.120

⁴⁵⁸ Hv.H.O., **Harp Tarihi**, s.62-65

5 Temmuz 1922 tarihinde Milli Savunma Bakanlığı emri ile Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü lağvedilerek yerine Merkezi Konya'da olacak Hava Kuvvetleri Müfettişliği kurulmuştur. Buradaki müfettişlik bu günkü anlamı komutan kelimesini karşılamaktadır. Havacılıkla ilgili bütün kuruluş ve birliklerini sevk ve idare yetkisi olan müfettişliğin seviyesi Tümen Komutanlığıydı. Müfettişlik, İktisadi ve İdari yönden Milli Savunma Bakanlığına, Harekat yönünden ise Genelkurmay ile Batı Cephesi K.İ.ğine bağlı olacaktı⁴⁵⁹.

22 Temmuz 1922 tarihli emirle Müfettişliğe Top. Alb. Latif yerine Kur. Yb. Muzaffer Ergüder atanmıştır. Bu dönemde Hava Okulu Adana'dan Konya'ya taşınması gündeme gelmişse de hava koşulları dikkate alınarak bu teşebbüsten vazgeçilmiştir. Okulda çift kumandalı Fiat Aviatik eğitim uçağı, Albatros D-III Av, Breguet 14- B2 olmak üzere 3 adet uçak bulunuyordu.



1922 yılında Hava Kuvvetleri Müfettişliği 6 kısımdan oluşmaktadır. Bu kadro ve 6 kısımda 12 subay, 2 mühendis ve 3 katip çalışmaktaydı.

Hava Müfettişliği Kurumlarının Temel Görevleri;

⁴⁵⁹ KAYMAKLI, a.g.e., s.88

Şube No	Görevi	Personel Drm.
1. Şube	Eğitim,harekat ve seferberlik, Avrupa'da gelişmeler	4 Hv. Sb.
2. Şube	Zati İşleri	1 Sb.,1Katip
3. Şube	Fenni,İkm. ve Onarım,Uçk. Bkm. Onrm. ve İkm.	3 Sb.,1 Müh.,1 Kat.
4. Şube	Levazım Kadrosu	1 Sb.,1 Katip
5. Şube	Sağlık Kadrosu	1 Tabip
6. Şube	İnşaat, Bina, Hangar ve Meydanlar	2 Sb.,1 Müh.

17 Ağustos 1922 tarihinde yapılan keşiflerde Dinar civarında 3 bölükten oluşan Yunan alayı yürüyüş kolunda tespit edilmiş, Yunan av uçağı Türk uçağına saldırdıysa da birkaç atıştan sonra kaçmıştır⁴⁶⁰.

İtalyanlardan alınan 20 adet Spad III uçaklarının silahlandırılması sayesinde Yunanlılar cephe hattına yaklaşamaz olmuşlardı⁴⁶¹. Bu fırsatı kullanan komuta kademesi, düşmana Türk savaş düzenini tanıma fırsatı vermeden Türk birliklerini büyük taarruza hazırlamışlar, Türk birlikleri istenilen şekilde yer değiştirme imkanı bulmuş ve bu planlar Yunanlılar tarafından hiçbir zaman anlaşılamamıştır. Oysa Türk Hava Kuvvetleri, düşmanın her hareketini anında gözetleyip komuta katına bildiriyor ve Türk Ordusu yetkilileri bu bilgiler ışığında harp nizamını kuruyordu. Nitekim mağlubiyetten sonra Harp Divanına sevk edilen Yunan Başkumandanı Hacı Anesti savunmasında; "Son zamanlarda Türklerin yabancı hükûmetlerden tedarik ettikleri 50 kadar son sistem takip uçakları yüzünden uçaklarımız Türk yığınağı ve taarruz hazırlıklarını görememişlerdir." demiştir. Burada bahsi geçen uçaklar Spad III'ler ile Almanya'dan alınıp Rusya üzerinden Samsun'a gelen Albatros C-XV'lerdir. Buradan da anlaşılacağı gibi özellikle son zamanlarda fotoğraf makinesi de monte edilen Türk uçakları hava üstünlüğünü kesin olarak sağlamıştır. Nitekim daha sonra Yunan harp tarihçileri, Yunan askerî kuvveti miktarının Eskişehir'in kuzey doğusundan Seyitgazi hattına ve Ahırdağı

⁴⁶⁰ TANMAN, a.g.e., s. 120-150

⁴⁶¹ ÖZDEMİR, Atatürk ve Türk Havacılığı, s.118

tarafına kadar 10 tümen olduğunu yazarken, Türk havacıları da bu bölgede bir farkla 11 tümen düşman askerî tespit etmişlerdir⁴⁶².

25 Temmuz 1922 tarihinde Breguet uçağı ile keşfe çıkan Plt. Tğm. Cemal ve Rst. Yzb. Ahmet Bahattin, Döğür civarında açılan düşman ateşi sonucu şehit olmuşlardır. Bu olayda da eski bir havacılık geleneği olan düşürülen tarafın haberdar edilmesi Yunanlılarca uygulanmış 26 Temmuz 1922 tarihinde telgrafla mezkur subaylarımızın 4 Yunan uçağı ile kahramanca çarpıştığı birini düşürdüğü birini yaraladığı ve Gazlıgöl civarında düşerek şehit oldukları, merasimle Yunanlılar tarafından kaldırılacakları bildiriliyor ve mağfiret dileniyordu. Benzeri olaylar I. Cihan Harbi içinde de sık sık Türkler ile İngilizler arasında yaşanmıştır.

Yunanlılar 1922 tarihi başından itibaren 1 ve 2. Ordu ile Kocaeli Grubunun çalışmalarını sürekli izlemiştir. Temmuz ayını müteakip düşmanın keşif faaliyetleri artmıştır. Yunan av uçakları Türk keşif uçaklarının faaliyetini engellemek için saldırıda bulunmuşsa da Türk pilotlarının Umum Harpteki engin tecrübesi ve cesareti karşısında geri çekilmişlerdir. Umumiyetle Yunanlıların savaşmak istemedikleri hatta Kara Gücü ile havacıların sorunları olduğu daha evvel belirtilmişti. Türk Ordusu envanterinde bulunan ve silahlandırılan Spad III Av Uçakları, Yunan uçaklarını taciz edip savaşa zorlamasına rağmen Yunanlılar karşılık vermeye cesaret emiyordu. Bu dalaşmalar sonucu 4 Yunan Savaş uçağı cephe gerisine indirilmiştir.

Savaş yıllarında havacılık av, keşif ve bombardıman yanında Psikolojik Harp'te de etkin hizmetler vermiştir. Bildiriler atılarak askerler ve halk üzerinde baskı kurulmak istenmiş, duyguların lehe çevrilmesi, yerli halkın isyan etmesi hedeflenmiştir. Nitekim bu yolda da büyük başarılar sağlanmıştır. Özellikle 1922 yılında Türk uçakları tarafından Yunan cephelerine bildiriler atılmış, teslim olanlara Türklerin oldukça iyi davrandığı Yunanlılar ağzından yazılmıştır. Bildirilerde Yunanlı idarecilerin ve Yunan Kralının hristiyanlığı yaymak ve kendi emelleri için sizi çığnıyorlar anlamında insan psikolojisini

⁴⁶² KAYMAKLI, a.g.e., s.95-97; TANMAN, a.g.e., s.144-146

etkileyecek ve tereddüte düşürerecek Psikolojik Harp Usulleri başarı ile uygulanmıştır⁴⁶³.

Birinci Dünya Savaşında özellikle İngilizler Osmanlı askerlerinin teslim olması için isyan ettirdiği Araplar vasıtasıyla bu yola başvururken, İSTİKLÂL Harbinde de Yunanlılar ve Türkler bu yolu sık sık kullanmışlardır. Bu dönemde en önemli hususlardan birisi şüphesiz Büyük taarruzun başlamasına 4 gün kala ancak muvafık olunan Spatlara makineli tüfek yerleştirilmesidir. İtalya ve Fransa'dan alınan uçaklar silahsızdı ama I. Dünya Savaşından Almanlardan kalan silahlar bu uçaklara monte edilmek suretiyle savaş öncesi büyük bir avantaj kazanılmıştır. Bu motorların en önemli özelliği, müttefiklerin uçak motorları 1916 yılına kadar ortalama 80 beygir güce sahipken, Almanların uçak motorları 200 beygir gücü ile daha ileriye⁴⁶⁴. Bu dönemde havacılara ait adli işlemler birliklerin bulundukları kolordular tarafından icra edilmiştir.

Kur. Yb. Muzaffer Ergüder'in Hava Müfettişi olarak atanması, bu dönemde yapılan en önemli atamalardan birisi olmuştur. İlk Hava Müfettişi olarak Kurmay Yarbey Muzaffer Ergüder atandırılmış, hatıratında havacılıkla bağlantısının; uçakları Balkan ve I. Cihan Harbinde uzaktan seyretmekten ibaret olduğunu ve bunu komutanlarına da açıkça ifade ettiğini ama yapamayacağı bir görevin istenmediği cevabını alarak rahatladığını ve göreve bu haleti ruhiye ile başladığını belirtmiştir⁴⁶⁵.

Büyük Taarruzdan kısa süre önce faal durumda 7 keşif ve 3 av uçağı vardı. Başkomutan Mustafa Kemal 21 Ağustos 1921'de cepheyi denetledi. Bu denetleme esnasında Çay Hava Meydanında Hava Bölüğü de teftiş edildi. 23 Ağustos'ta Kur. Yb. Muzaffer Ergüder Alaşehir'e çağrıldı. Bu tarihte 22 uçaktan 9'u faaldi. 26 Ağustos tarihinde faal uçak sayısı 17'e çıkarılmıştır. Taarruzdan birkaç gün önce düşmandan ordularının konumuna dair haber alınamamıştır. Oysa bu Türk Ordusu için çok önemliydi. Zira düşmanın

⁴⁶³ TANMAN, a.g.e., s.137-140

⁴⁶⁴ Harp Akd., Harp Akademisi 1989-1990 Öğrenim Yılı Kitap Özetleri, (Robin Hıgman, Gücü, Özetleyen Hv. Plt. Yzb.Enis USLUER 1978-99, İstanbul, 1990, s.102

⁴⁶⁵ Hv.K.K.İğî, "Emekli Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Hatıraları- Hava Sınıfının Küçük Tarihi", Hatıralar Arasında, s.16

durumuna göre planlarda değişiklikler yapılması gündeme gelecekti. 25 Ağustos 1922'de hava müsaitti, keşif Döğür bölgesinde yapılmış ve düşmanda hiçbir hareketlilik olmadığı tespit edilmiştir.

1) Büyük Taarruz'da Türk Hava Kuvvetleri

Hava Bölüğüne büyük taarruz öncesi 25 Ağustos 1922 tarihinde gecenin ilerleyen vaktinde planların uygulanabilmesi için hareket öncesi son keşif emri verilmiştir. Büyük Taarruz Öncesi 25.08.1922'de havacılara verilen görev⁴⁶⁶:

- “1. 26 Ağustos 1922'den itibaren Büyük Taarruz başlayacaktır.
2. Yarın saat 06:00-08:00 arasında düşman ihtiyat gruplarının durumu tespit edilecek aynı saatlerde Afyon'un güney mıntakasındaki düşmanın durumu keşfedilecektir.
3. Av uçakları Afyon'un güney ve batısında devriye gezecek, düşmanın keşif yapması önlenecektir. Saat 10:00'da aynı görevler tekrarlanacaktır.
4. Seyitgazi mıntakası ve Seyitgazi, Döğür yolu havadan keşfedilecektir. Öğleden sonraki vazife ayrıca bildirilecektir. 25 Ağustos 1922 günü saat (21:00) de yazıldı⁴⁶⁷.”

Batı Cephesi Komutanı İsmet

Hava Kuvvetleri Müfettişi Kur. Alb. Muzaffer Ergüder hatıratın göre, 25 Ağustos 1922 akşamı planlanan 18 uçağa karşı 17 uçağın harbe hazır hale geldiğini ancak yeterli pilot olmadığından bir pilotun fazla sorti ile sorunu çözmesi kararlaştırılır. O akşam gökte ayın önüne gelen yıldızın oluşturduğu Türk bayrağının saatlerce kaldığı ve hayrete mucip olduğunu anlatır⁴⁶⁸. Bir gün önce yapılan plan gereği verilen emir için 26 Ağustos sabahı havanın ¾ kapalı olmasına rağmen uçaklar uçuşa hazırlanmış, saat 06:00-07:30

⁴⁶⁶ Hv.H.O., **Harp Tarihi**, s.66; TANMAN, a.g.e., s.149

⁴⁶⁷ KAYMAKLI, a.g.e., s.97-99

⁴⁶⁸ Hv.K.K.lığı, “Emekli Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Hatıraları- Hava Sınıfının Küçük Tarihi”, **Hatıralar Arasında**, s.23

arasında (Bu saat Hulusi Kaymaklı'nın eserinde 08:00-09:00 olarak geçer) Yzb.Fazıl, Yzb. Yahya, Asb.lhya, Mükerrerem, Basri ve Abdülhalim komutasında 3 av, 3 keşif uçağı göreve uçmuştur. Bu görevde Ütgm. Yusuf Kenan, H. Çaypınar, Tgm. Osman Nuri Baykal rasıt olarak uçmuşlardır. Döğer, Altıntaş ile Afyon'un güney ve güneydoğusundaki keşifte düşmanın herhangi bir hareketi tespit edilmemiştir. Saat 7:45'de havalanan Yzb.Fazıl taarruz eden birliklerimiz üzerinde uçarak düşman keşif uçaklarının faaliyetini engellemek istemiştir. Karşılaştığı Yunan Breguet 14 A2 uçağını inişe zorlamış, pilot Hasanbeli Garipçe köyü tarafında inmek zorunda kalmış ve yaralı olarak ele geçirilmiştir. Pilot uçağı yakmaya çalışmışsa da muvafık olamamış ve bu uçak hemen onarılarak Garipçe ismi ile orduya hizmet vermiştir. Aynı gün 2 Yunan uçağı daha zorunlu olarak indirilmiştir⁴⁶⁹.

26 Ağustos 1922 sabahı savaşı yakından izlemek ve idare etmek için Başkomutan Mustafa Kemal, Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak ile Batı Cephesi Komutanı General İsmet İnönü Kocatepe Gözetleme mevkiine geldiler⁴⁷⁰. Büyük Taarruz saat 04:30'da Türkün yoğun topçu ateşiyle bütün şiddetiyle başladı, Çanakkale Savaşı manzaraları tekrar yaşanıyordu. Sabahın erken saatlerinde Yunanlıların pek çok mevziileri Türk Ordusu tarafından işgal edildi. 1 ve 2. Türk Ordusunun ortak taarruzu Yunan'ı mevziinde tespit etmiş, 7. Yunan Tümeni Güneyde bir miktar önemsiz yürümüşse de Türklerin doğu-batı ve güneyden düşmanı sarmaları hızla gelişti. 27 Ağustos'taki ileri hareket Yunan cephesini yarmıştır. Taarruz tazyiki ile 1310 rakımlı Erman Tepe, Kalecik, Çiğiltepe alınmış ve Afyon kurtarılmıştır. Güneyde 5 Yunan tümeni hızla çekilmeye başlamıştı. Döğer'de ise 2 Yunan tümeni harbe girmemişti. 28 Ağustos 1922'de Düşmanın Döğer, Resulbaba Tepeleri, Bakırcık Sırtları, Toklu Sivri hattından çekilmesi mümkün olacaktı. Başkomutanlık bunu engellemek için 1. Ordunun sol kanadına, Yunanlıları batıdan sarıp İzmir'e çekilme yolunun kapatılması emri verilmiştir. 6. Kolordu

⁴⁶⁹Hv.K.K.lığı, Hv. K. K.lığı Genel Sekreterlik İlkler Albümü, İntranet, s.10;Hv.Loı.K.lığı, "Türk-Yunan Muharebesi", Lojistik Dergisi, Sayı:16, Yıl:5, Ankara, 2002, s.23 ; ÖZDEMİR, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, s.52

⁴⁷⁰ ERSOY, ag.m., s.25

ve 61. Tümen İhsaniye, Kızılğöl hattına yaya ve süvari ulaşarak batıya çekilmek isteyen düşmana fırsat vermemiştir.

26 Ağustos günü öğlen saat 12.00'de, yine bizzat Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşanın imzalayıp Cephe Uçak Bölük Komutanlığına gönderdiği bir emirle düşman ihtiyat Grubunun ve Döğer - Afyon demiryolu üzerindeki tren faaliyetinin yeniden tespit edilip bildirilmesi istenmiştir.

Aynı emrin 4. maddesinde, düşman faaliyetlerinden başka kendi Süvari Kolordumuzun faaliyetlerinin de hava keşfiyle tespit edilmesinin istendiği dikkati çekmektedir. Büyük Taarruzda kendisine önemli görevler düşen General Fahrettin Altay Komutasındaki Süvari Kolordumuzun Ahır Dağından kuzey istikametinde geliştirdiği taarruzun durumu ile Tazılar, Çobanözü, Tokuşlar bölgesindeki Süvari Birliklerimizin durumu ve faaliyetinin keşfedilmesi istenmiştir. Bundan da, aynen bir zırhlı birlik gibi süratle hareket halinde olan Süvari Birliklerimizle yeterli haberleşme irtibatının bulunmadığı ve başarısına büyük bel bağlanan Süvari Birliklerimizin hareketinin ancak hava keşfi vasıtasıyla takip edilebildiği anlaşılmaktadır.

26 Ağustos günü havanın çoğunlukla bulutlarla kaplı ve rüzgarlı olmasına rağmen uçaklarımız; Altıntaş, Döğer ve Afyon bölgelerinde 12 sorti uçuş yapmayı başarmışlardır. Keşif uçaklarımız kendilerinden istenen bütün görevleri tamamlamış, ayrıca seçilen önemli düşman hedefleri üzerine de bomba taarruzu yapmışlardır. Türk Av uçakları gün boyunca sürdürdükleri devriye uçuşları esnasında dört defa düşman uçaklarıyla karşı karşıya gelmişler, girilen savaşlarında 3 düşman keşif uçağı hemen kendi hatları gerisine indirilmiş, 1 düşman uçağı da Bölük Komutanı Yüzbaşı Fazıl tarafından Afyon'un Hasanbeli Kasabası civarında düşürülmüştür⁴⁷¹.

27 Ağustos 1922 günü öğleye kadar yapılan uçak keşiflerinde düşmanın Altıntaş'taki ihtiyat gruplarında önemli bir değişiklik görülmemiş, Deper'deki bir alaylık ordugahın boşalmış ve Döğer'deki ihtiyat Hava

⁴⁷¹ ERSOY, ag.m., s.27; TANMAN, a.g.e., s.150

Kuvvetlerinin yerlerinden hareket etmekte oldukları tespit edilmiştir⁴⁷². 28 Ağustos 1922 günkü uçuş görevlerinde yine cephenin kuzeyindeki Altıntaş, Döğer, Seyitgazi, Eskişehir bölgelerinin hava keşfi bizzat Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşanın imzaladığı bir emirle Uçak Bölüğünden istenmiştir⁴⁷³.

Uçak Bölüğüne verilen görev emirleri incelendiğinde 26 Ağustos sabahı taarruz başladığı andan itibaren cephenin kuzeyindeki Yunan 2. Kolordusunun hareketlerinin büyük bir dikkatle, adım adım takip edildiği görülmektedir⁴⁷⁴.

Büyük Taarruz esnasında Başkomutan Mustafa Kemal Paşa'yı en çok düşündüren ve tedirgin eden kuvvetin, güneyde cephe boyunca boğaz boğaza savaşa tutuştukları Yunan 1. Kolordusu değil, onun kuzeyinde yer alan Yunan 2. Kolordusu olduğu anlaşılmaktadır. Savaşın ilk ve ikinci günü düşman cephesinde yer yer çözümler görülmekle beraber, Çiğiltepe'de olduğu gibi bazen çetin direnmelerle de karşılaşılıyordu. Acaba bu kritik durumda Yunan 2. Kolordusu güneye yönelip Türk Birliklerinin taarruzuna müdahale eder miydi?

28 Ağustos günü en kritik günlerden biriydi. Güneydeki Yunan 1. Kolordusu yavaş yavaş kısılcın içine alınmaya başlanmıştı. Eğer kuzeydeki Yunan 2. Kolordusu bugün de müdahale etmezse artık Türk taarruzunun kesin zafere ulaşmasını hiçbir kuvvet engelleyemezdi. Başkomutan Mustafa Kemal Paşa Kocatepe'deki çadırında bir taraftan cephedeki birliklerden gelen raporları inceliyor, bir taraftan da cephenin kuzeyindeki Yunan Kolordusunun son durumunu bildirecek olan hava keşfinin sonucunu sabırsızlıkla bekliyordu.

Başkomutanın beklediği keşif raporu biraz sonra geldi. Pilotlarımız Yunan 2. Kolordusunun, *Türk taarruzuna müdahale edecek şekilde güney istikametinde ilerlemeyip batı istikametinde çekilmekte olduklarını tespit etmişlerdi*. Başkomutan Mustafa Kemal Paşa'nın o esnada yanında bulunanlar, pilotların keşif raporundaki bu bilgileri kendisine ulaştırdıklarında Yunan Ordusunu kastederek **“İşte şimdi sizin hesabınızı gördüm!”** dediğini

⁴⁷² ÖZDEMİR, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, s.18; TANMAN, a.g.e., s.151

⁴⁷³ GNKUR. ATASE, İSH-16B, Kutu 1200, Gömlek 59, Fihrist 59-1

⁴⁷⁴ GNKUR.ATASE, *Türk İSTİKLÂL Harbi 2. Cilt Batı Cephesi 2. Kısım, 3. Baskı*, Ankara, 1999, s.95

duymuşlardır. Yunanlıların Eskişehir'de bulunan güçlerle birleşip savunma hattı oluşturmamaları için hızla takib edilmeleri kararı verildi. Büyük taarruzda Yunanlıların uçak sayısı Türklerin uçak sayısının beş katı olup 50 adetti⁴⁷⁵.

29 Ağustos günü düşmanın daha yakından takibi için Çay Meydanından cephe uçuşuna kalkacak uçakların dönüşte Afyon meydanına inmeleri için ayrıca telefon emri verilmiştir. Konu ile ilgili emirler 27.07.1922'de yazılı olarak verilmişti. Bu intikalde hangarlar taşınmayacak, eski meydanın yakınındaki hangarlardan yararlanılacak malzemelerin taşınması için gerekli planlamalar yapılacaktır. Öğleden önce Çay Meydanından cephe görevine kalkan uçaklar dönüşte Afyon'daki yeni meydana inmişlerdir⁴⁷⁶.

Cephe Uçak Bölüğü bugünkü duruma göre üçe ayrılmış bulunuyordu. Akşehir'de, tamirhanesi ve malzeme deposu ile bir kısım personel, Çay Meydanında, bütün çadırları ile bir kısım malzeme, Afyon Meydanında da pilotları ve faal uçakları ile bölük ileri kademesi bulunuyordu.

30 Ağustos 1922 sabahı yağmurlu ve alçak bulutlarla kaplıydı. 2. Ordu 6. Kolordu 17. tümeni ihtiyata alındı. 16. Tümen Çalköyün kuzeyinden, müstakil 61. tümen batıdan Adatepe'ye taarruza başladı. 6. Kolordunun diğer birlikleri Döğler mevkiine yaklaştırılmaktaydı. 1. Ordunun muhtelif birlikleri Çalköy ve Aslıhanlar'dan Adatepe'ye taarruz edecekti. 4. Kolordunun 3. Kafkas tümeni Ağaçlıya yerleştirildi. 1. Kolordunun 15. tümeni ihtiyata alındı. 14 ve 57. tümenler Dumlupınar'da, Yunan mevziilerine saldırmış, 6. tümen Toklusivrisi'ne taarruz etmiştir. 5. Süvari Kolordusu Saraycık, Belova mevkiilerinden Kızıltaş Deresi yolunu kapatarak kuşatılan düşmanın yok edilmesine vaziyet edecekti. 30 Ağustos 1922 sabahı ordu düzeni tekrar gözden geçirilmiş, topçuların öne çıkarılması ve açıktan atışlara başlaması emredilmiştir. Yoğun topçu ateşi altında kalan Yunanlılar; kuzey, batı ve güney taraflarına kaçışmaya başlamışlar. Bir süre sonra Türk piyadesi süngü takip hücumu kalkınca; 2,5 saat içinde 1 ve 2. Yunan Kolordu karargahları dahil 4,5,9,12 ve 13. tümenlerle daha önce çekilen 1 ve 7. tümenlerin bir

⁴⁷⁵ ÖZSOY, a.g.e., s.458

⁴⁷⁶ TANMAN, a.g.e., s.154

kısmı imha veya esir edilmiştir. Savaşı Başkumandan Mustafa Kemal bizzat ateş hatlarına girerek idare ettiğinden adına Başkumandanlık Meydan Muharebesi denmiştir, bütün harp alanı teçhizat, silah, top, ölü, yaralı ve esirlerle dolmuştu.

31 Ağustos 1922 günü Uşak istikametinde keşif yapan bir Türk uçağı düşmanın 2 tümenlik bir kuvvetinin Banaz ile Kapaklar istasyonu arasında, 2 tümenlik bir kuvvetinin de Kapaklar istasyonu civarında çekilmekte olduklarını, 2 alay kuvvetindeki bir süvari birliğinin demiryolunun kuzey sırtları gerisinde yürüyüş halinde bulunduğunu tespit etmiştir. Düşman umudunu kaybetmiş, düzeni bozulmuştu ama Anadolu’da büyük bir güç vardı. Dağınıklığın başladığı komuta heyetinin inisiyatifini kaybettiği bir anda geri çekilirken halka daha fazla zarar vermemelerini sağlamak, nihai neticeyi almak için taarruzun düşman yurttan atılıncaya kadar aynı sürat ve kararlılıkla yürütülmesi kararlaştırıldı. Bu konudaki başkomutanlık emri;

“Afyonkarahisar – Dumlupınar Büyük Meydan Muharebesinde zalim ve mağrur bir ordunun asıl kuvvetlerini inanılmayacak kadar az bir zamanda imha ettiniz. Yüce ve büyük milletimizin fedakarlıklarına layık olduğunuzu ispat ediyorsunuz.

Sahibimiz olan Büyük Türk Milleti geleceğine güvenmekte haklıdır. Muharebe sahalarındaki beceri ve fedakarlıklarınızı yakından görüyor ve izliyorum. Milletimizin hakkınızdaki takdirlerine delalet etmek görevini durmadan ve sürekli olarak yerine getireceğim.

Başkumandanlığa tekliflerde bulunulmasını Cephe Komutanlığına emrettim. Bütün arkadaşlarımla Anadolu’da daha başka meydan muharebeleri verileceğini göz önünde tutarak ilerlemesini ve herkesin akıl gücünü ve cesaret ve vatanseverlik kaynaklarını yarışarak göstermeye devam etmesini isterim

Ordular, İlk Hedefiniz Akdeniz'dir, İleri...⁴⁷⁷

Başkomutan Mustafa Kemal

1 Eylül 1922 günü sabah saat 07.20'den itibaren akşam saat 18.45'e kadar bölükte uçuş faaliyeti aralıksız devam etmiş, Seyitgazi - Eskişehir -İnönü - Karaköy, Kütahya ve Uşak dolaylarında keşif uçuşları yapılmış ve görülen düşman topluluklarına bombalarla taarruz edilmiştir. Uşak'ın yanmakta olduğu havadan tespit edilmiştir. Kaçmakta bulunan düşman kıta toplulukları üzerine atılan bombalar ile makineli tüfek taarruzlarının çok etkili olduğu, uçuştan dönen pilotlar tarafından ifade edilmiştir. 1 Eylül 1922 günü Uşak'ın düşmandan geri alınması üzerine Batı Cephesi Komutanlığı, Hava bölüğünün Uşak Meydanına intikali için emir vermiştir.

Hava Bölüğünün, 2 Eylül 1922 günü Afyon'dan Uşak'a intikali emredilmişse de teçhizat ve malzemenin önemli bir kısmı henüz Çay Meydanından Afyon'a taşınmadığından bölüğün intikali mümkün olamamıştır. Batı Cephesi Komutanlığının verdiği emirde bölüğün gerilerdeki teçhizat ve malzemesinin derhal Afyon'a taşınması istenmiş ise de kamyon sayısı yeterli olmadığından taşınma işlemi yapılamamıştır. Çay Meydanındaki malzeme ve teçhizatı taşımak üzere tahsis edilen 5 adet kamyon zamanında Bölüğe ulaşmamıştır. Bu araçların daha fazla gecikmesi halinde Bölüğün uçuş faaliyetinin duracağı, Uçak Bölük Komutanı tarafından üst makamlara bildirilmiştir. Bunun üzerine batı Cephesi K.lığı ivedi olarak daha evvel 148 sayılı emirle istenen 5 kamyon yerine 10 kamyonun Cephe bölüğe emrine gönderilmesini 1. Ordu Menzil Bölge Müfettişliğine emretmiştir⁴⁷⁸.

İntikalden önce Hava Bölük Komutanı Yüzbaşı Fazıl ve personeli, Batı Cephesi Karargahına çağırılmış, İsmet Paşa başta bölük komutanı olmak üzere tek tek havacıların elini sıkmış ve kutlamıştır.İsmet Paşa, Yzb.Fazıl'a; "Şu andan itibaren Binbaşılığa terfi ettin. Mustafa Kemal Paşa'da tebrik için seni bekliyor." deyip başkomutana, Fazılı Binbaşı olarak

⁴⁷⁷ Nurettin Türsan, **Atatürk'ün Biyografisi**, İstanbul, 1988, s.16-19; KAYMAKLI, a.g.e., s.103; Hv.H.O., **Harp Tarihi**, s.68; TANMAN, a.g.e., s.173

⁴⁷⁸ TANMAN, a.g.e., s.156

takdim etmişlerdir. Başkomutan da tebrik edip maiyetinizdeki başarılı personeli bir üst rütbeye yükseltiniz talimatını verdiler⁴⁷⁹. Yzb. Yahya'da hemen binbaşılığa terfi ettirilmiş, diğer pilot, rasit ve personelin de rütbe yükseltilmesi teklif edilmiş ve 31 Ağustos 1922 tarihinden geçerli bir üst rütbeye terfii etmişlerdir⁴⁸⁰.

29 Ağustos 1922 tarihi itibarıyla envanterde bulunan uçak sayısı Eğitim, Keşif, Av ve Bombardıman olmak üzere toplam 32 adettir. Savaşa katılan uçak sayısı bunun altındadır.

Eylül günü yapılan keşif uçuşlarında bir Türk Birliğinin Kütahya'nın 20 kilometre kuzeyinde bulunduğu, İnönü - Bozüyük yolunda 150 kadar düşman kamyonunun Bozüyük istikametinde gittiği, İnönü İstasyonunun güneyinde 200 kadar nakliye aracının yürüyüş halinde olduğu, iki düşman tümeninin Eskişehir - İnönü yolu üzerinde; bir düşman tümeninin Eskişehir - Çukurhisar yolu üzerinde geri çekildiği ve Türk kuvvetlerinin de Eskişehir'e girmek üzere olduğu tespit edilmiştir. 3 Eylül 1922 günü sabahı Afyon meydanından kalkan bir Türk keşif uçağı düşman kuvvetlerinin son durumunu tespit ettikten sonra dönüşte emredildiği şekilde Uşak Meydanına inmiş ve keşif sonu raporunu buradan Batı Cephesi Komutanlığına iletmıştır⁴⁸¹.

Havacılar Uşak Meydanına indiklerinde, bu meydanda düşmanın fazla miktarda uçak, malzeme ve teçhizatı ile pek çok uçak bombasını olduğu gibi bırakıp gittiğini görmüşlerdir. Terk edilen uçak bombalarının miktarının çok oluşu havacıları şaşırtmıştır. Yapılan sayımda, Yunanlıların Uşak Meydanında 18.240 adet uçak bombası depoladıkları anlaşılmıştır. Oysa Türk Hava Kuvvetlerinin 1920 yılında envanterindeki bomba sayısının 40-50 civarında olduğu düşünülürse, Yunanlıların yalnız Uşak meydanında depoladığı 18.240 adet bombanın Türk Birlikleri için ne kadar büyük bir tehlike teşkil ettiği hakkında bir fikir edinilebilir⁴⁸². Yunan Ordusunun o

⁴⁷⁹ GNKUR.ATASE, *Türk İSTİKLÂL Harbi 2. Cilt Batı Cephesi 2. Kısım, 3. Baskı*, Ankara, 1999, s.284

⁴⁸⁰ KAYMAKLI, a.g.e., s.112

⁴⁸¹ TANMAN, a.g.e., s.156-158

⁴⁸² SARP, a.g.e., s.125

tarikhlerde Türk toprakları üzerinde kullandığı uçaklarının sayısı 25 civarında idi. Ayrıca İzmir Alsancak İstasyonunda 30 vagon içinde sevke hazır durumda daha birçok düşman uçağı ve uçak malzemesi bulunuyordu. Yunanlılar bu uçakların tamamını, 18.240 adet bomba depo ettikleri Uşak Meydanında toplayıp, Afyon'un güneyinde yığınak yapmakta olan Türk Birliklerine karşı aralıksız saldırılar düzenleselerdi, herhalde Türk birliklerine çok fazla kayıp verdirebilirlerdi. Yunanlılar yeterli sayıda uçakları olmalarına rağmen bu saldırılarını düzenleyemediklerine göre demek ki onların da lojistik sıkıntılar nedeniyle yeterli uçuş faaliyetinde bulunamadıkları anlaşılmaktadır⁴⁸³. Ayrıca karacılar ve havacılar arasındaki husumet daha önce belirtilmiştir.

2 Eylül 1922 günü Hava bölüğünün faal durumdaki 3 av ve 5 keşif uçağı Afyon Meydanına inmiştir. Bölüğün yer kademesi henüz Uşak'a gelmediğinden ve meydanda uçakların bakımını yapacak teknik personel bulunmadığından bu hizmetlerin, Bölükteki 15 uçucu tarafından yapılmasına çalışılmışsa da uçucular bakım ve onarım konularında yetiştirilmemiş olduklarından ve bu işler tamamen ihtisası gerektirdiğinden bakım hizmetleri istendiği şekilde yerine getirilememiştir. Meydana inen 5 keşif uçağından 2 adedinin bakımı yapılamamış ve arızaları giderilememiştir.

Afyon'dan 3,5 ton uçak benziniyle bir kısım malzeme ve teçhizat kamyonlar ile yola çıkarılmış, ancak yolların çok bozuk ve trafiğin yoğun olması nedeniyle kamyonlar 155 kilometrelik mesafeyi 24 saatte alabilmişlerdir. Uçak Bölüğünün asıl ağırlıkları, yedek malzemeleri, onarım için gerekli takım ve avadanlıkları ise I. Dünya Savaşından kalma demir tekerlekli ağır kamyonlara yüklenmişti. Yollardaki mevcut köprülerin, ağır vasıtaların geçmelerine müsait bulunmadığı gerekçesiyle, yol boyunca trafiği kontrol eden ekipler tarafından bu araçların daha ileri gitmelerine müsaade edilmemiş ve Dumlupınar yakınlarında alıkonulmuştur⁴⁸⁴.

Bu durumda Uçak Bölüğünün Akşehir, Çay, Afyon, Dumlupınar ve Uşak'ta birer hava kademesi ve her hava kademesinde bir kısım malzeme ve

⁴⁸³ KAYMAKLI, a.g.e., s.112-114; SARP, a.g.e., s.125

⁴⁸⁴ TANMAN, a.g.e., s.159

teçhizat, teknik eleman ve destek personeli, ayrıca bunların başında subay ve erbaş bulunduruluyordu. Malzeme ve teçhizatın bu şekilde birçok yere dağılması yüzünden Bölük, kuvvetini ve bilhassa uçuş faaliyetini günden güne kaybetmekte idi. Cephe Uçak Bölük Komutanı bu durumu açık bir şekilde muhtelif yazılarla üst makamlara bildirmişse de bir sonuç alınmamıştır.

5 Eylül 1922 günü Alaşehir ve Salihli istikametinde keşfe giden bir uçağımızın motoru Salihli Alaşehir arasında arıza yaptığından uçak geriye dönmüş ve İnay - Karakuyu arasında mecburi iniş yapmıştır. Uçaklar malzemesizlikten, bakımlarının iyi bir şekilde yapılamamasından ve bakım görmeden aralıksız uçuşa verilmelerinden artık sık sık arızalanmaya başlamışlardı. 6 ve 7 Eylül günlerinde uçuş faaliyeti olmamıştır.

8 Eylül 1922 günü Manisa, Nif ve Torbalı istikametlerinde Bölüğe uçuş vazifesi verilmiş ve aynı zamanda Bölüğün Uşak'tan derhal Alaşehir veya Salihli'ye intikali emredilmiştir⁴⁸⁵. Çünkü ordu birliklerimiz artık İzmir'e iyice yaklaşmış bulunuyorlardı. Ancak Bölüğün Çay ve Afyon'dan yola çıkarılan malzeme ve teçhizatı bile henüz ellerine ulaşmamıştı⁴⁸⁶.

9 Eylül günü sabah saat 10:00'da Türk Ordusunun süvari birlikleri İzmir'e girdi. İşgal 3 yıl 3 ay 25 gün sürmüştür. 9 Eylül günü 2 keşif ve 1 av uçağı Uşak'tan kalkarak Salihli Meydanına intikal etmiştir. 10 Eylül günü hiçbir hava faaliyeti olmamıştır. 11 Eylül 1922 günü Uşak'tan 2 av uçağı daha Salihli Meydanına gelmiştir, Ayrıca 26 Ağustos günü Hava Bölük Komutanı Yüzbaşı Fazıl tarafından Afyon'un Hasanbeli Kasabası civarına düşürülen fakat fazla hasar görmeyen Yunan uçağı onarılıp Ay Yıldız işaretleri konulduktan sonra uçarak Salihli Meydanına getirilmiştir⁴⁸⁷.

12 Eylül 1922 günü Uşak Meydanındaki malzeme ve teçhizatın bir kısmı kamyonlarla Salihli'ye hareket ettirilmiştir. Demiryolunun bir kısmı

⁴⁸⁵ GNKUR.ATASE, *Türk İSTİKLÂL Harbi*, 2. Cilt Batı Cephesi, 6. Kısım 3. Kitap, Ankara, 1995, s.173

⁴⁸⁶ TANMAN, a.g.e., s.159

⁴⁸⁷ ERSOY, ag.m., s.28; Hv.K.K.ılgı, *Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?*, s.62

tahrip edildiğinden vagonlarla taşınabilecek ağır malzemeler ve portatif hangarlar taşınamayarak Uşak'ta bırakılmıştır. Aynı gün 3 keşif ve 1 av uçağı daha Uşak Meydanından Salihli Meydanına gelmiştir⁴⁸⁸.

Büyük taarruzda Türk zayiatı 574 subay ve 13829 erat olmuştur. Bunlardan;146 subay,2397 er şehit, 378 subay 9477 er yaralı, 2 subay, 55 er esir olmuştur.21 subay 1900 er hastaneye yatırılmış olup ordu mevcuduna göre subay zayiatı %6,3, er zayiatı % 6,9 olmuştur. Taarruz öncesi 218.000 mevcudu olan Yunan ordusu kayıpları ise kesin olmamakla birlikte 20.000 kişi esir olmuş,70-80 bin kişi kaçabilmiş kalan 100.000'den fazla kişinin ise savaşta öldüğü tahmin edilmektedir⁴⁸⁹.

17 Eylül 1922'de Uşak ve Salihli'den kalan son 2 uçak da uçarak Seydiköy'e geldi. Komutanlık 18 Eylül'de Midilli ve Sakız'daki düşman gemilerinin bombalanması emrini vermiş de uçakların 120 saatlik bakımı doluyordu. Bu nedenle motorlar indirilmiş, bakıma alınmıştı. Yunanlılar tarafından alınan uçaklar da henüz incelenememişti⁴⁹⁰.

Anlaşma gereği belirlenen süre içinde boşaltılamayan malzeme Türklere kalacaktı. Hava birimlerini teslim almak için Hv. Yzb. Rifat Mazlum ile Tğm. Avni Okrar görevlendirilmiştir. 3 yıl evvel işgalde Türklere boşalttırılan Hava Okulu bu kez geri alınıyordu. Ayrıca eski deniz okulu ile İtilâf devletlerine ait 2 meydan da geri alındı. İzmir'e uçarak gelen uçaklar benzin yokluğundan görev yapamaz durumda yerde kalıyordu. Böylece on binlerce Yunan askerî 35 mil ötede Çeşme limanındaki gemilerine rahatça binip kaçarak imha olmaktan kurtulmuştur.

13 Eylül 1922 günü Bölüğün Salihli Meydanından İzmir'e intikali emredilmişti. Ancak, İzmir'de intikal edilecek Gaziemir Meydanının son durumu hakkında hiçbir makamdan bilgi alınamamıştı. Çünkü Uçak Bölüğünün Batı Cephesi Komutanlığı ve diğer makamlarla telsiz ve telefon

⁴⁸⁸ GNKUR.ATAŞE, *Türk İSTİKLÂL Harbi*, 2. Cilt Batı Cephesi, 6. Kısım 3. Kitap, Ankara, 1995, s.173; TANMAN, a.g.e., s.159-161

⁴⁸⁹ GNKUR.ATAŞE, *Türk İSTİKLÂL Harbi*, 2. Cilt Batı Cephesi, 6. Kısım 3. Kitap, Ankara, 1995, s.290-295

⁴⁹⁰ KAYMAKLI, a.g.e., s.115

irtibatı yoktu. Üst makamlarla irtibatın bulunmayışı Uçak Bölüğünü çok güç durumda bırakmıştır. Karayolu ile Uşak'tan Salihli'ye hareket etmiş olan yer kademesi henüz birliğe ulaşmamıştı. Gaziemir Meydanı hakkında hiçbir makamdan bilgi alınamayınca, Hava Bölük Komutanı meydan hakkında bilgi toplayıp getirmek üzere bir subayı Gaziemir'e gönderdi. 2 keşif uçağı İzmir'e gitmek üzere meydandan havalandılarsa da bir süre sonra motor arızasından geri döndüler⁴⁹¹.

14 Eylül 1922 günü Salihli Meydanından sabah saat 06.40'dan itibaren kalkış yapan 4 av ve 2 keşif uçağıımız İzmir'deki Gaziemir Hava Meydanına indiler⁴⁹². Salihli Hava Meydanında bekleyen 3 keşif uçağı motor arızasından yine kalkış yapamadılar.

15 Eylül 1922 günü 3 keşif uçağı Salihli Meydanından havalanmışlarsa da ancak birisi Gaziemir Meydanına inebilmiş, ikincisi Gaziemir'e 10 kilometre mesafede motoru arızalandığından mecburi iniş yapmış üçüncüsü de yine motor arızasından Çobanhisar istasyonu yanına mecburi iniş yapmak zorunda kalmıştı⁴⁹³.

Gaziemir Hava Meydanında Yunanlıların bıraktıkları 1 adet "De Havilland" tipinde keşif uçağı, 3 adet Nieuport tipinde av uçağı ve 1 adet Avro tipinde iki kişilik eğitim uçağı uçuşa hazır bir durumda, birçok malzeme ve teçhizatı ile birlikte ele geçirildi. Yunanlıların telaş içinde meydanı terk ederken bu uçakları ve malzemeleri tahrip etmeye fırsat bulamadıkları anlaşılmaktadır.

16 Eylül 1922 günü Uçak Bölüğünün makinist ve eratı, Akşehir - Çay - Afyon - Dumlupınar - Uşak - Salihli ve İzmir arasında malzeme ve teçhizatı ile birlikte, bir kısmı bu meydanlarda, bir kısmı da bu meydanlar arasındaki yollarda dağılıp kalmıştı. Bölüğün kadrosunda ulaştırma aracı olarak tahsis edilmiş bir tane at arabası bulunuyordu. Bölüğün yer kademesinin, malzeme,

⁴⁹¹ SARP, a.g.e., s.140, 141

⁴⁹² GNKUR.ATASE, *Türk İSTİKLÂL Harbi, 2. Cilt Batı Cephesi, 6. Kısım 3. Kitap*, Ankara, 1995, s.173

⁴⁹³ TANMAN, a.g.e., s.160, 161

teçhizat ve ağırlıklarının taşınması için yeterli sayıda ve kapasitede ulaştırma aracı tahsis edilemiyordu. Demiryolları yer yer tahrip edilmiş olduğundan vagonlarla malzeme ve teçhizatın taşınması mümkün olamıyordu. Zaten iki aracın yan yana zor geçebilecek genişlikte olan Afyon - İzmir karayolu, bir de yoğun savaş trafiği yüzünden iyice tıkanıp kalmıştı. Bölüğün uçakları İzmir'de Gaziemir Meydanına indiklerinde, bu meydanda uçak benzini, bomba ve makineli tüfek mermisi bulunmadığından, uçaklar park yerinde hiçbir görev yapamaz durumda kalmıştı.

Uçak benzininin büyük bir kısmı Uşak Meydanında bulunuyordu. Bu benzinin ancak bir kısmı temin edilebilen vasıtalarla Salihli Meydanına taşınabilmişti. Uşak Meydanındaki benzinin ileri meydanlara taşınması için elde hiçbir vasıta yoktu.

Uçak bombaları ve makineli tüfek mermilerinin tamamı ise Uşak Meydanında bulunuyordu. Uşak Meydanında hiçbir vasıta temin edilemediğinden bir tek uçak bombası veya makineli tüfek mermisi bile Gaziemir Meydanına getirilememişti. 16 Eylül günü her ne kadar yeterli sayıda uçak Gaziemir Meydanında bulunuyorsa da benzin ve mühimmat yokluğundan bu uçaklar harp görevi yapamaz durumda idi. 16 Eylül günü Yunanlılar için çok kritik bir gündü. Afyon ve Dumlupınar'daki bozgundan sonra Türk Birliklerinden kurtulmaya çalışan on binlerce Yunan askerî Çeşme Limanına ulaşmayı başarmıştı. Gerçekten 16 Eylül günü Yunan askerleri için bir kader günüydü. Çünkü on binlerce asker küçücük dar bir sahaya sıkışıp kalmıştı.

Yunan Ordusu çok şanslıydı. Türk Hava Kuvvetlerinin bir türlü çare bulamadığı lojistik aksaklıklar, en kritik bir durumda üzerlerine bomba yağdırılmasını ve felaketlerini önlemişti. Yoksa Filistin Cephesinde 19 ve 21 Eylül 1918 günleri İngiliz Hava Kuvvetleri karşısında 7. ve 8. Türk Ordularının uğradığı felaketin bir benzeri, dört yıl sonra Çeşme Limanında Türk Hava Kuvvetlerinin karşısında Yunan Ordusunun da başına gelebilirdi.

Büyük Atatürk, Türk Milletine havacılıkla ilgili direktifini en açık ve anlaşılır şekilde vermiştir: *"Göklerde bizi bekleyen yerimizi almak zorundayız. Yoksa o yer*

başkaları istila eder ve işte o zaman bu ülke ve ulus elden gider". Atatürk diğer veciz bir sözünde de; "Kanatlı bir gençlik memleketin geleceği bakımından en büyük güvencedir", "Zafer semadan gelecektir" demek suretiyle Türk geleceğinin temel dinamiklerinden birisine uzun yıllar önce teşhis koymuştur. Keza "En büyük tehlike göklerden gelecektir" sözü ile de havacılıkta nerede olmamızın gerektiği ortadadır⁴⁹⁴. Havacılıkta mesafe alan ülkelerin hemen hepsi gücün Hava Hakimiyeti ile ölçüleceğini önceden gören devletlerdir⁴⁹⁵.

Uçak, bir harp silahı olarak tarihte ilk defa İtalyanlar tarafından Libya'da Türk Birliklerine karşı kullanıldığı zaman genç bir yüzbaşı olan (bu savaştan sonra Binbaşılığa terfi etmiştir) Mustafa Kemal de bu Türk birliklerinden birine komuta ediyordu. İtalyanlar 1911 yılında Libya'ya saldırdıklarında Mustafa Kemal gibi birçok genç subay Mısır üzerinden Libya'ya ulaşmış, Bingazi, Trablusgarp ve Derne'deki Türk birliklerinin başına geçerek İtalyanlara karşı çarpışmışlardı, İtalyanların uçaklardan attıkları küçük el bombaları ve keskin çivilerin birliklere nasıl kayıp verdirdiğini ve ayrıca bu kayıptan daha da önemli olarak uçakların çıkardığı ses ve gürültülerin askerlerin morallerini ne kadar bozduğunu, Mustafa Kemal ve diğer genç subaylar bizzat gözleriyle görmüş ve yaşamışlardı⁴⁹⁶.

Bunu takip eden Balkan Savaşında uçağın bir harp silahı olarak çok etkin bir vasıta olduğu anlaşılmaya başlanmıştı. Bu savaş sırasında düşman Edirne ve Kırklareli bölgesindeki birliklerimize karşı keşif ve taarruz görevlerinde uçaklarını kullanmıştı. Birliklerimize, şehir ve kasabalarımıza yapılan saldırılarında askerî ve halkın morallerinin fena halde bozulduğunu genç subaylarımız yakından görmüşlerdi⁴⁹⁷.

Savaş yıllarında İngiliz uçaklarının gece şartlarında İstanbul'a yaptığı taarruzlar halkın moralini fena halde bozmuştu. Bu uçakların İstanbul'da Savunma Bakanlığı binasına, Yeşilköy Meydan tesislerine, Zeytinburnu Fişek

⁴⁹⁴ Hv.K.K.İrği, "İNCESU Anadolu Lisesi Öğrencilerinden Baran Ceren Ülbeyi'nin 15 Mayıs Şehitlerini Anma Günü Konuşması", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 335, ANKARA, 2000, s.101; ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.24

⁴⁹⁵ **Hava Hakimiyeti**, İstanbul, 1980, s.4-40

⁴⁹⁶ KURTER, a.g.e., s.38-42

⁴⁹⁷ SARP, a.g.e., s.14-15

Fabrikasına, Galata Köprüsüne ve diğer önemli hedeflere gece taarruzları düzenleyip isabet kaydetmeleri devletin başındaki yöneticiler, komutan ve subaylar üzerinde büyük endişeler yaratmıştır⁴⁹⁸.

Uçakların yeni bir harp vasıtası olarak gücünün ortaya çıktığı diğer bir yer de Filistin Cephesiydi. İngilizler Filistin Cephesinde 7. ve 8. Türk Ordularına karşı genel bir taarruza geçmeden önce bölgede kesin bir hava üstünlüğü sağlamışlardı. Taarruzun yaklaştığı günlerde İngiliz uçakları Türk Meydanları üzerinde devriye nöbeti tutarak tek bir Türk uçağının meydandan kalkmasına müsaade etmemişlerdi. İngiliz tarihçisi Sir Liddell Hart'ın dediği gibi, 19 Eylül 1918 tarihinde yapılması planlanan genel taarruzda bir riske girilmemesi için her şeyden önce Türk Komutanlığının sağır, dilsiz ve kör duruma getirilmesi gerekiyordu⁴⁹⁹. Hiçbir Türk uçağının yerden kesilmesine müsaade etmemek suretiyle Türk Komutanlığı kör duruma getirilmiş ve sahil boyunca İngilizlerin yaptıkları taarruz hazırlıkları Türkler tarafından görülmemiştir. Keza 19 Eylül gecesini Afule istasyonundaki telsiz, telgraf ve haberleşme tesislerine bombalarla taarruz edilerek bütün haberleşme sistemleri tahrip edilmişti. Diğer uçaklar da cephe üzerinde ve cepheye yakın yerlerdeki telgraf ve telefon hatlarına taarruz ederek Türk Karargahının bağlı birlikleriyle ve birliklerin de kendi aralarındaki irtibatlarını tamamen felce uğratmak suretiyle Türk Komutanlığını sağır ve dilsiz hale getirmişlerdi. Böylece komuta ve kontrolü tamamen kaybolan Türk Birlikleri üstün düşman hava kuvvetleri karşısında kısa zamanda dağılmış ve geri çekilmeye başlamışlardı. Geri çekilme esnasında Mesudiye geçidinde sıkışan 8. Ordu Birliklerine İngiliz uçakları taarruz ederek büyük kayıplar verdirmişlerdi. 21 Eylül 1918 günü sabahı İngiliz uçakları, 7. ve 8. Ordudan arta kalan büyük bir yürüyüş kolunu Ürdün istikametinde dik ve derin bir vadinin içinde yakalayarak dört saat süreyle bu birliklere hiç ara vermeden bomba ve makineli tüfeklerle taarruz etmişlerdi. Sir Liddell Hart'ın ifadesine göre bu taarruzlarının sonucunda 7. ve 8. Türk Ordularının mevcudu hemen hemen tükenmiş ve varlıkları sona ermişti,

⁴⁹⁸ ÖZDEMİR, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, s.35; SARP, a.g.e., s.78-80

⁴⁹⁹ SARP, a.g.e., s.141-143

Bu iki ordudan 7. Orduya Mustafa Kemal Paşa komuta ediyordu⁵⁰⁰. Daha önce Libya'da, Balkan Savaşında, Çanakkale Savaşlarında uçağın oynadığı rolü bizzat görüp yaşayan Mustafa Kemal Paşa, Filistin Cephesinde Hava Kuvvetlerinin çok kısa zamanda büyük bir gelişme kaydederek bir savaşın kazanılmasına tesir edecek seviyeye ulaştığına, bir komutan olarak *bizzat* şahit oluyordu.

I. Dünya Savaşından sonra Türk Hava Kuvvetleri, Kurtuluş Savaşında önemli bir imtihan daha vermişti. Çekilen bütün lojistik sıkıntılara rağmen bu savaşta Hava Kuvvetleri kendisinden beklenen görevleri zor da olsa başarmaya muvaffak olmuştu. 1. ve II. İnönü Savaşlarında ve Sakarya Meydan Savaşında Türk uçakları Cephe Komutanlığına çok faydalı keşif bilgileri sağlamışlar, fırsat buldukça düşman topluluklarına bomba ve makineli tüfek taarruzları yapmışlardı⁵⁰¹.

Büyük Taarruzun tam bir gizlilik içinde icra edilmesi gerekli olan yığınak safhasında Türk av uçakları düşman uçaklarını Türk bölgesine yaklaştırmayarak Türk birliklerinin Afyon'un güneyinde yaptığı yığınağı, düşmanın gözünden saklamışlardı. Büyük Taarruzun başladığı saatten itibaren uçaklarımız düşmanın durumunu havadan adım adım takip ve kontrol ederek elde ettikleri bilgileri anında Başkomutanlığa ulaştırmışlardı. Savaşın en kritik safhalarında dost ve düşman birlikleri hakkında Türk uçaklarının topladıkları bilgileri Başkomutan Mustafa Kemal Paşa'ya anında ulaştırmaları, taarruzun planlandığı şekilde ve emniyetle sevk ve idare edilmesinde önemli bir rol oynamıştı⁵⁰². Yunanlılar silahlarına kadar her şeyi bırakıp kaçarken unutmadıkları tek şey yol boyunca rastladıkları Türkler ile Türklere ait ne varsa yakıp yıkma işleri olmuştur⁵⁰³.

⁵⁰⁰ NEDİM, a.g.e., s.137

⁵⁰¹ SARP, a.g.e., s.143-145

⁵⁰² İrfan Sarp. A.g.e., s.130-135

⁵⁰³ Talat YALAZAN, *Türkiye'de Yunan Vahşet ve Soykırımı Girişimi (15 Mayıs 1919-9 Eylül 1922)* 2. Cilt, Ankara, 1994, s.1, 2

2) Hava Birlik ve Kurumlarının İzmir’de Toplanması

15 Eylül 1922 tarihinde Hava. Kuvvetleri Müfettişi Muzaffer Ergüder Konya’dan İzmir’e nakil için başlatılan çalışmada Seydiköy Cephe Tayyare K.lığına yazdığı 1243 sayılı emrin detayında taşınmada yapılacak işlemleri belirtiyor ve bu emrin ek’ine göre envanterde mevcut uçak sayısı 16 adettir. Dönemin uygulaması gereği uçaklara isim verilmiştir. İsimlerde özellikle İSTİKLÂL Harbi’nde şehit olan havacılar tercih edilmiş olup belli başlı uçak isimleri; Şehit Behçet, Sırrı, Fehmi, Bahattin, Cemal,174. Alay, Ganimet 1,2,3,4,5 Erzurumlu Nafiz-4’tür⁵⁰⁴.

17 Eylül 1922 tarihli Genelkurmay emri ile, Konya’daki Hava Kuvvetleri Müfettişliği ile Adana’daki Uçuş Okulunun İzmir’e intikalleri ile havacılar burada toplanmıştı⁵⁰⁵. Bu bölgede Yunanlılardan kalan uçaklar ve Türk havacıların tahmin edemediği kadar mühimmat da envantere alınmıştır. Bu intikali müteakip uçucu subaylar görev talimatı hazırladılar.

Görev talimatında; “Uçak Birlik ve Müesseselerinin teşkilatı ve ilk hizmetleri için talimat” ile Ek olarak Hava Kuvvetleri envanterine giren her uçak için tutulması gereken (Bu defter 13 Temmuz 2003 itibariyle de kullanılan önemli bir takip aracıdır.) “Sicil Esas Defteri” hazırlanarak Genelkurmay Başkanlığına onaylatılmıştır. Hazırlanan talimatın en önemli hususları şunlardı;

1. Uçaklara ad ve numara verilmesi tayyare sicil defteri tutulması,
2. Uçak hizmetine tayin olunan erlerin görevleri ve hangar hizmetleri,
3. Uçuş meydanlarında bulunması gereken şartlar, meydan vazifeleri,
4. Uçak bölük istasyonlarında nöbetçiler,
5. Bir uçağın uçuşulması,
6. Uçağın hazırlanmasında makinist görevleri,

⁵⁰⁴ TANMAN, a.g.e., s.162-163

⁵⁰⁵ UÇAROL, **Harp Okulu Tarihçesi 1951-1974**, İstanbul, 1974, s.21; ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.53

7. Uçuş,
8. İniş Hizmetleri,
9. Uçak bölüğünün yerde toplanması nizamı,
10. Uçak birliklerinde İkmal malzemelerinin sarf usulü,
11. Bir uçak bölüğünün uçarak yer değiştirmesi, yeni meydanlara intikali
12. Bir uçak birliğinde bulunması gereken kayıt evrakı.

Bu dönemde yapılan hizmetler şüphesiz Türk Hava Kuvvetlerini kara unsuru ile koordineli olarak zafere giden yolda çok önemli bir harp gücü unsuru olduğunu ortaya koymuştur.

Yunan Savaş gemileri 27.9.1922'de İstanbul'dan ayrılmıştır. Lozan'da bir netice alınmaz ise İstanbul'un zorla geri alınması planlanmıştır. Bu görev Ordunun en ilerisinde bulunan 1. Tümen veya nam-ı diğer Demir Tümen'e verilmiştir⁵⁰⁶. Ordu İstanbul'a girdiği zaman Selimiye kışlası İngilizlerce yıkılıp, tahrip ettiklerinden halk askerleri misafir etmiştir. Esasen burada bir kültür söz konusudur. Batılı devletlerinin orduları çıktıkları her yerde kötü izler bırakmışlardır. Ordu Taksim'de bir geçit resmi yapmış ve adeta İstanbul'un 2. fethi gerçekleştirilmiştir⁵⁰⁷.

3) 1922 Yılı Türk Hava Birliklerinin Teşkilatı

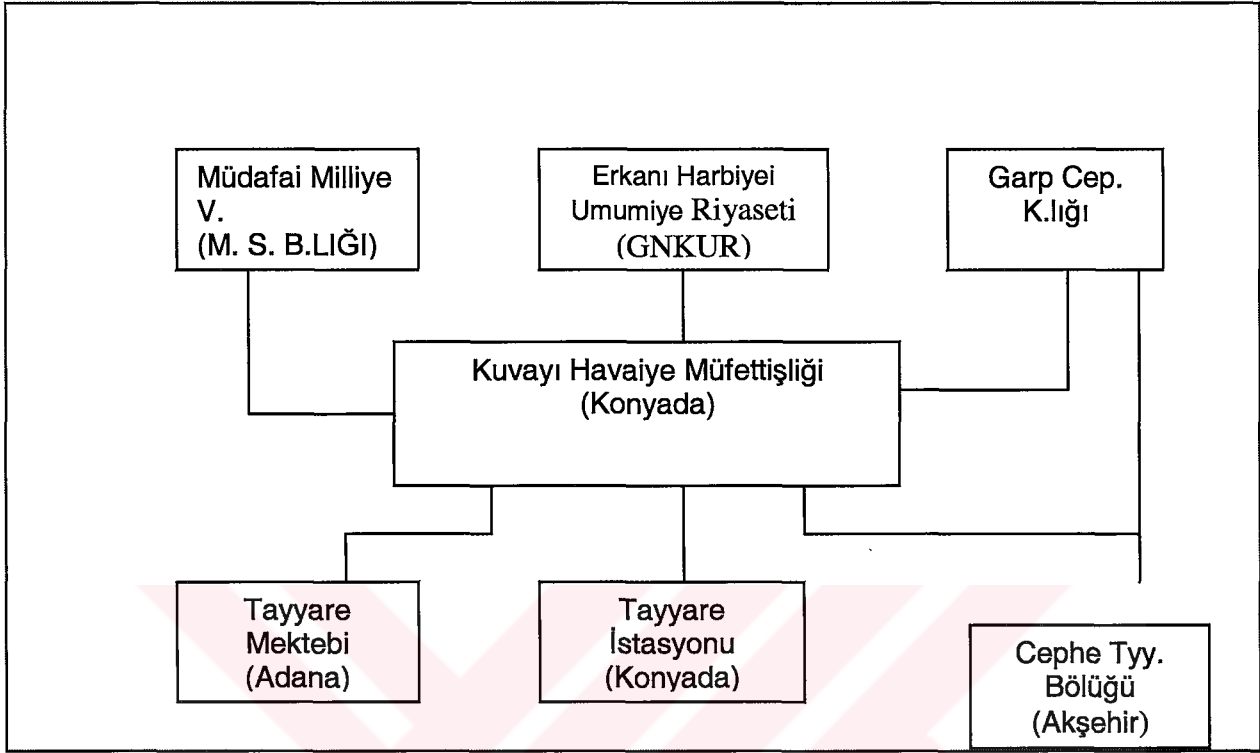
Kuvayı Havaiye Müfettişliği sevk ve idare bakımından Genelkurmay Başkanlığına, İkmal ve idame-işletme açısından Milli Savunmaya bağlıydı. Cephe'deki bölük de direk Batı Cephesinden emir almaktaydı.

Müfettiş Tümen Komutanı salahiyyeti ile bütün hava birlik ve kurumlarının komutanıydı. İzmir'in kurtuluşu (İstirdadı) ile karargah Konya'dan İzmir'e intikal etmiştir.

⁵⁰⁶ GNKUR.ATASE, **Türk İSTİKLÂL Harbi 2. Cilt Batı Cephesi 6. Kısım 4. Kitap İSTİKLÂL Harbini Son Safhası**, Ankara, 1995, s.250-270

⁵⁰⁷ KAYMAKLI, a.g.e., s.115-119

1922 Yılı Hava Teşkilatına Göre Kuruluş⁵⁰⁸



Milli Savunma Bakanlığı'nın 5 Temmuz 1922 gün ve Ordu Dairesi 13493 Sayılı buyruk ile Kuvayı Havaiye Müdüriyeti'nin lağv edilerek yerine tümen salahiyeti ile teşkil edilen Kuvayı Havaiye Müfettişliği emrinde;

- 1) Nisan 1922'den itibaren önce Konya'da sonra Adana'da faaliyete geçen Tayyare Mektebi,
- 2) Konya'da bir Tayyare İstasyonu ve bu istasyona bağlı Tayyare Tamir Fabrikası,
- 3) Konya'da kadro halinde 1. Tayyare Bölüğü,
- 4) Ankara'da yeniden tesisi edilen Hava Malzeme Deposu bulunacaktı⁵⁰⁹.

1922 yılı başında 1 ve 2. Uçak Bölükleri vardı. Bu bölükler 1 Haziran 1922 tarihinde Cephe Uçak Bölüğü olarak birleştirilmiştir. 1 ve 2. bölük

⁵⁰⁸ TANMAN, a.g.e., s.120

⁵⁰⁹ TANMAN, a.g.e., s.123

envanterinde 10 uçak varken birleşik cephe bölümünde 5 farklı tipte 16 uçak olmuştur. Bölüklerin durumu; 1. Hava Uçak Bölüğü

Bl. K.	Pilotlar	Rasıtlar	Uçaklar	Uçk. Say
Bnb.	Svl. Plt. Cemal	Ütğm.İhsan	174. Alay Brege 14 A-2	1
Yahya	Svl. Plt. Sabri	Orgun	Nafiz-4 Brege 14 A-2	1
	Svl. Plt. Basri Alev		1. Albatros	1
	Svl. Plt.Fehmi		Şehit Fehmi Spat XIII	1
	Svl. Plt.İsmail Zeki		Şehit Behçet Spat XIII	1
			Sıtkı Spat XIII	1

*Bu 2 subay Batı Cephesi irtibat subayı olarak görev yapmışlardır.

1922 Yılında Adana Uçuş Okulu

Okul Kom.	Öğretmenler	Uçaklar	Ek Bilgi
Plt. Yzb. Salim İkuçan	Tğm.lysmer* Svl. Plt. Remzi Svl. Plt. Mükerrerem Svl. Plt. Vecihi Göynümer	Breguet 14 B-2 1 Ad. Aviatik Fiat Eğt. 1 Ad. Albatros D-III Av 1 Ad.	*Fransız

Hava Eğitim Okulunun ek bir görevi de Mersin Limanını Yunan gemilerinin hücumundan korumak için 2 Temmuz 1922'de Adana'ya taşınmıştır. Burada 17 Eylül 1922'ye kadar faaliyetini sürdüren okul İzmir'in kurtulmasını müteakip taşınmıştır⁵¹⁰.

2. Hava Uçak Bölüğü Teşkilatı Personel ve Uçak Durumu

Bl. K.	Pilotlar	Rasıtlar	Uçaklar	Uçk Say.
Yzb.	Svl.Plt.Vecihi Hürkuş	Yzb. H. Hüsnü Bilge*	Albatros D-III Av	1
Fazıl	Svl. Plt. Hayrettin	Yzb. Bahattin	Sakarya Breguet 14	1
	Svl.Plt. Mükerrrem(Stajyer)	Ütğm.Ömer Avni Okar*	A-2 Slh. Keşif	
	Svl.Plt.Remzi (Stajyer)	Ütğm.Sıtkı Tanman	İsmet Havilling-9	1
		Ütğm.O. Nuri Baykal	Keşif-Bombardıman	
		Ütğm. Tefik Beşgöl	Karga Fiat Aviatik	1
		Ütğm. Hasan Basri	Eğt.	
		Ütğm. Hamdi Çaypınar		

17 Eylül havacılar için ciddi teşkilat değişikliği olan bir tarihtir. Uçuş Okulu İzmir'e taşınırken Birleşik Cephe Bölüğü de yeniden ayrılmış ve 1,2. Uçak bölükleri Grup K.lığı bünyesinde toplanmıştır. Grup komutanı ise Bnb.Fazıl

⁵¹⁰ İhsan GÖYMEN, *Türk İSTİKLÂL Harbi V . Cilt, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı*, Ankara, 1964; ÖZDEMİR, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, s.60

olmuş ve kendisine bir av uçağı tahsis edilmiştir⁵¹¹. Yeni duruma göre; 1. bölük 4 av ve 4 keşif uçağı ile Bnb. Yahya, 2. bölük ise 4 keşif, 4 av uçağı ile Rasit Bnb. Kenan komutasına verilmiştir. 3. bölük Elcezire’de olup 3 keşif 1 av uçağı verilmiştir. İzmir’e taşınan Uçak Okuluna müdür olarak Plt. Bnb. Salim İlkuçan atanmıştır⁵¹². Bu dönemde Uçuş Okulu için Batı Cephesi K.lığı ve M. S. B.lığı’ndan subay istenmiştir. İstekli 18 kişiye kurs açılmış ve okulda 20 öğretmen görev yapmıştır. 15 Aralık 1922’de yeni dönem kursun başlaması planlanmıştır. 1923’de Fransa’dan başlangıç eğitimi için G-27 ve G-59 uçakları alındı. Hava Okul K.lığına Kur. Bnb. Hasan İskender artandı. Bu dönemde envanterde olan uçak sayısı 15 faal, 22 gayri faal uçaktır. Hava Kuvvetleri Müfettişliği bu dönemde Konya’dadır.

17 Eylül 1922’de Hava Kuvvetleri’nin Durumu;

Birlik	Av Uçk. Say.	Keşif Uçak. Say.	Yer
Uçuş.Grup K.lığı	1		İzmir
1. Uçak Böl.	4	4	İzmir
2. Uçak Böl.	4	4	İzmir
Uçak.İstasyonu	5		Afyon
3. Uçak Böl.	1	3	Afyon

2 Tayyare Bölüğünden müteşekkil olmak üzere kurulan Tayyare Grup Kumandanlığı ile ilgili 25 Eylül 1922 tarihinde Garp Cephesi Komutanlığı emrine zeyl olarak verilen Hava Kuvvetleri Müfettişliği emriyle; Grup Kumandanı Bnb.Fazıl, 1. Bl. K. Bnb. Yahya, 2. Bl. K. V. Yzb. Kenan ödevlendirilmiş ve

⁵¹¹ ÖZDEMİR, Atatürk ve Türk Havacılığı, s.21

⁵¹² KAYMAKLI, a.g.e., s.115-119

bölüklerin personel/teçhizat-uçak durumları bildirilmiştir. Emirde bölüklerin görev yerleri ve hareket tarzları bildirilmiştir⁵¹³.

27 Eylül 1922 tarihinde 4620 sayılı şifre ile Genelkurmay Başkanlığı, Hava Kuvvetleri Müfettişliğine verdiği 4620 sayılı emirle Elcezire cephesi için keşif ve av uçaklarından oluşan bir bölük. Karadeniz ve İstanbul bölgesinde görev yapmak üzere İzmit'te bir istasyon kurulması planlandı. Pilot bulunamadığından bölük malzemeleri 5 keşif ve 5 av olmak üzere Afyon ve Samsun'da sevke hazır bekletildi.

4) Deniz Uçak Hava Bölüğü

Yunan Harp Gemileri Karadeniz ve Akdeniz kıyılarında sık sık dolaşmakta ve buralarda bulunan Türk gemilerine veya gelip geçen gemileri kontrol etmekte bazen müsadere etmekteydi. Buna mani olmak için Haliç Deniz ambarlarındaki deniz uçaklarının Anadolu'ya kaçırılması Genelkurmay tarafından planlanıp 23 Mart 1921'de Felah-ı Vatan Grubuna yazılmıştır⁵¹⁴.

1 Şubat 1922 tarihinden itibaren Amasra ve İzmit'te bulunan personele İzmir'de toplanması emredilmiş ve 1. Deniz Uçak Bölüğü teşkil edilmiştir. Anadolu'ya, İstanbul Haliç deniz ambarlarından kaçırılarak getirilen birkaç deniz tayyaresi ile Anadolu'da bulunan birkaç deniz tayyaresi ile personel ve teçhizat kısmen ikmal edilmiştir. İki Gota tipi deniz uçağı ile bölük Mayıs 1922'den itibaren göreve başlamıştır. Amasra deniz tayyare istasyonu Karadeniz boğazında deniz seyrüseferini kontrol ve Karadeniz'deki düşmanın harp hareketini keşif maksadı ile kurulmuştur. Komutanlığına Bnb. Savmi Uçan getirilmiştir. Bölük Eylül 1922'den itibaren Sapanca, İzmit bölgesine intikal etmiştir. Yzb. Nuri, Yzb. Cemal ve Bnb. Savmi başarılı uçuşlar yaparak görev yapmışlardır.

Mevcut hali etkin çalışamayan deniz havacılığı bir müddet sonra lağv edilecektir. Lağv edilmesini müteakip, Uçuş yönüyle İzmir Müstahkem Bölük

⁵¹³ TANMAN, a.g.e., s.172-175

⁵¹⁴ TANMAN, a.g.e., s.177-179

K.İğına, Eğitim, İkmal ve idari yönden Hava Kuvvetleri Müfettişliğine bağlanmıştır⁵¹⁵.

5) İstiklal Harbi'nin Hava Gücü Yönüyle Değerlendirilmesi

İSTİKLÂL Harbinde Türk Ordusu; Osmanlı'dan kalan ama donanımı kalmamış, modernize imkanı olmayan ve malzeme eksikliği yönü ile sıkıntı yaşanan Albatros-C III, Albatros-CXV, A.E.G.-C.IV, D.F.W.-CV., Rumpler-C. VII, F.I. A. T., Ansaldo, Brege-14. A.2., Dö Havilland-9., Aviyatik, Albatros-D-III, Halberstadt-D.II, Pfalz-D.15 ile savaş esnasında İtalya'dan satın alınan 20 adet silahsız Spat-XIII'lerdir⁵¹⁶.

Yunanlılar, hava teşkilatında, İngiliz hava teşkilatını aynen kabul etmişler ve kılık kıyafete kadar taklit etmişlerdir. İngilizlerden de sürekli yardım almışlardır⁵¹⁷. 29 Ağustos 1920 tarihinde Uşak düşman eline geçtiği anda uçuşa hazır olmayan A.E.G. C-IV tipi uçak düşman eline geçmemesi için mürettebatınca yakılmıştır. 27 Haziran 1922'de Brege 14 A-2 motor arızası sebebi ile düşman hattı gerisine zorunlu iniş yapmış uçak tahrip edilmiş mürettebat esir düşmüştür. 25 Temmuz 1922'de ikinci bir 14 A-2 Afyon civarında düşman av uçağının taarruzuna uğramış ve pilotlar şehit olmuşlardır. Yunanlıların elinde ise Dö Havilland-9, Brege-14. A.2, Spat-XIII ve Sopwith-Camel tipi uçaklar vardı.⁵¹⁸

Avro tipi İngiliz yapımı uçak Çine yakınına iniş yapmış ve ele geçirilerek uçarak Afyon'a getirilmiştir. Temmuz 1921'de De Havilland-9 Muğla civarına mecburi iniş yapmış ele geçirilerek "İsmet" adı verilmiş ve 2. hava bölüğüne vermiştir. 27 Eylül 1921'de Brege 14 A-2 Sarıköy civarına iniş yapmış ve

⁵¹⁵ TANMAN, a.g.e., s.122-123

⁵¹⁶ TANMAN, a.g.e., s.189-191

⁵¹⁷ KEYÜSK, *Türk Havacılık Tarihi(1917-1918) İkinci Kitap İkinci Cilt*, s.328

⁵¹⁸ TANMAN, a.g.e., s.190-192

uçğa “Sakarya” adı verilmiştir. Bu uçktan cephede uzun süre yararlanılmıştır⁵¹⁹.

26 Ağustos 1922 günü Brege 14 A-2 Yzb.Fazıl'ın Spat av uçağı ile Hasanbeli - Garipçe arasında vurularak mecburi inişe zorlanmış ve yaralanan pilotun uçağı yakmasına fırsat verilmeden uçak ele geçirilmiş ve onararak adına “Garipçe” adı verilmiştir⁵²⁰. Afyon kurtarıldığında 4 adet Brege 14A-2, 4 adet Nieuport ve 2 adet Spad XIII uçağını işe yaramayacak hale getirilemeyecek halde olduğu görülmüştür. İlave olarak Büyük taarruzu takiben Uşak'ta pek çok malzeme ile İzmir-Alsancak'ta 30 vagonda 10 adet De Havilland-9 keşif uçağını oluşturacak kadar gövde, kanat ve çeşitli uçak malzeme bulunmuştur⁵²¹.

Yunalılar savaş yıllarında Türklere ait 3 uçak kaybettirirken, Yunanlılar ise 15 adet faal, 10 adet yerde tahrip edilmek suretiyle 25 uçak kaybetmişlerdir. Türk Ordusunun Kurtuluş Savaşında hava personeli 20 subay (Plt., Rst., Uzm.), 10 Svl. Asb. Ve Svl. Plt. ile 10 makinist ve tamirci olmak üzere 40 personeldir⁵²².

Havacılıkta en önemli husulardan birisi de dost ve düşman uçaklarının tanınmasıdır. Bunun için ilk yıllarda renkler kullanılmaya başladı. Osmanlı Devleti'nde 5 Mart 1913'de uçaklarda Milli tanıma işaretleri kullanılmaya başladı. İlk evvel kırmızı-beyaz olan işaretler Birinci Dünya Savaşında İngiliz ve Fransız uçaklarına benzememesi için siyah beyaz renkli etrafı kapatılmış haç(+) işareti kullanılmıştır. İSTİKLÂL Savaşında siyah rengin yerine kırmızı renk kullanılmaya ve bazılarında gövde kırmızı işaretler içerisine uçak adı ve numarası yazılmıştır⁵²³. Ntekim savaş içinde zaman zaman düşman uçağı zannedilerek Türk uçaklarına Türk topçuları tarafından ateş açılmıştır⁵²⁴.

⁵¹⁹ TANMAN, a.g.e., s.118

⁵²⁰ Hv.Loş.K.lığı, “Türk-Yunan Muharebesi”, **Loşistik Komutanlığı Dergisi**, Sayı:16, Yıl:5, Ocak-2002, Ankara, 2002, s.23

⁵²¹ ERSOY, ag.m., s.28; ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.55

⁵²² ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.21; TANMAN, a.g.e., s.193-197

⁵²³ KANSU, ŞENSÖZ, ÖZTUNA, a.g.e., s.164; TANMAN, a.g.e., s.192, 193

⁵²⁴ EK-13 (Türk Topçusu Tarafından Yanlışlıkla Türk Uçaklarına Ateş Açılması hakkında Belge); KAYMAKLI, a.g.e., s.130-133

İşaret Kul. Yıl	Kanat	Gövde	Kuyruk
1914-1918	Siyah	Siyah	Kırmızı Üzerine ay-yıldız
1918-1923	Siyah	Siyah	Kırmızı Üzerine ay-yıldız
1923-1928	Kırmızı	Kırmızı	Kırmızı Üzerine ay-yıldız
1928-1960	Etrafı beyaz	Kırmızı-Beyaz	Kırmızı Üzerine ay-yıldız

Bu gün için havacılığın önemini kavramayan bir yönetici yada komutandan bahsetmek çok garip bir durumdur. Birinci Dünya Savaşı sonunda Avrupa'da en önemli istikrarsızlıklardan birisi savaş yıllarında etkin ve verimli görevler yapan havacıların tasfiyesi olmuştur. Oysa savaşlarda en önemli başarı hava unsurunun keşif, nakliyat, av ve taarruz vazifesini icrasıyla mümkün olmuştur.

Havacılık teknolojisi durmamış, askerî alandan sivil alana kaymıştır. Özellikle 1920-1924 arasında sürat 190-220 km.'den 1100 km.'ye, uçuş tavanı 4000'den 8000 Mt.'ye çıkmıştır. Motor gücü 370 BG.'den 700 BG'ne erişmiştir. Almanlarda Versailler anlaşması ile havacılık yok edilme noktasına getirilmişti. Bu durum Almanların gizlice silahlanmasına ve uçak endüstrisini geliştirmelerini engelleyememiştir. Hitler, havacılık için gerekeni yapmış ve el altından 1000 uçaklık filo kurabilmiştir. Mussolini de havacılığın önemini kavramış ve Hava Kuvvetleri yetki bakımından direkt Mussolini'ye bağlı olup hava komutanı, Hava Fevkalade Komiseri unvanına sahipti

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİ TÜRK HAVA KUVVETLERİ

I- Cumhuriyeti'in İlk Yıllarında Türk Hava Kuvvetleri

Havacılık dünyanın diğer modern ülkelerinde olduğu gibi Türkiye'de de bir çatı altında bağımsız olarak teşkilatlanamamıştı. Şüphesiz bunda Kara Kuvvetlerinin bütün dünyada havacılığı kendi nüvelerinden geliştirdiğinden ve kara kuvvetlerinin bir unsuru olarak kalması arzusu vardır. Diğer yandan havacılığın dünyanın hemen hemen aynı zamanda gelişmeye başlaması ve tecrübe olmaması yatar. Hava Kuvvetleri Müfettişliği hareket ve eğitim açısından Genelkurmay'a, İkmal Bakım konularında MSB'ye bağlıydı. Bununla beraber dünyadaki sivil havacılığa paralel olarak Türkiye'de de Hava Yolları kurulmuş ve Bayındırlık Bakanlığı uhdesinde görev yapmıştır. Bu dönemde yapılan en önemli icraatlardan birisi de Türk Tayyare Cemiyeti veya sonraki adıyla Türk Hava Kurumunun kurulmasıdır⁵²⁵. Bu cemiyetin nüvesi Yzb.Fazıl'ın 5 havacı ile 1919'da kurduğu Türkiye Nakliye Cemiyetidir. Kurumun faaliyetinin ilk 100 gününde 400.000 TL. Nakit olmak üzere 2.000.000 TL. toplanmıştır. Cemiyet kısa sürede yurt sathında yayılarak 300 şubeye ulaşmıştır. Özellikle genç nesle havacılığı sevdirmeyi amaçlayan bu kurumun planlamasında temel beklentiler;

- a. Pilot temin ve yetiştirmek için okul açmak,
- b. Mühendis yetiştirerek uçak alanında her konuda çalışma yaptırmak,
- c. Makinist Okulu açmak,
- d. Uçak imali için özel laboratuvarlar kurmak,

⁵²⁵KAYMAKLI, a.g.e., s.155; Hv.K.K.lığı, **Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?**, "Önemli Günler", s.68

- e. Askerî ve milli bir gözlem teşkilatı kurmak ve halka gerekli havacılık sevgi ve aşkını vermek için yayınlar yapmak,
- f. Sivil Havacılığın geliştirilmesini sağlamak için Hava Yollarını işletmek,
- g. Hava spor Kulüplerini açmak. Şeklinde yedi temel amaç hedeflenmiştir. Havacılığın Türkiye’de gelişmesi için 1925 yılında Alman Devleti ve Junkers firması ile Kayseri’de Tayyare ve Motor T. A. Ş. (TOMTAŞ) kurulmuştur⁵²⁶.

Fabrikanın yapımı tamamlanmış ve 6 Ekim 1926 yılında büyük bir tören ile açılış yapılmıştır. Anlaşmaya göre Junkers, Türkiye-Kayseri’de bir uçak fabrikası, Eskişehir’de bir onarım tesisi açacak, Türkiye’de hava yolu işletmeciliği yapacak ve Türkiye’de petrol arayacaktır⁵²⁷. Petrolün de bu alanın bir parçası olması dönemin uluslar arası önceliklerde yer alan enerji arayışını yansıtmaları yönüyle ilginçtir.

Son madde ilginçtir. Bu fabrika faaliyetini 28 Haziran 1928’de sona erdirmiştir. Gerekçesi ise Alman personelin çok fazla maaş alması, bunun Türk personelce huzursuzluğa neden olması ve Junkers firmasının bazı sorumluluklarını yerine getirememesi ve K-39 ile K-45 uçak denemelerinden verim alınamaması ayrıca anlaşmanın bazı maddelerinin Türkiye aleyhine olmasıdır⁵²⁸. Bu dönemde politik durum itibarıyla Türkiye batılı güçlerin Türkleri Orta Asya’ya sürme politikalarına rağmen batının medeni ve faydalı yönlerini almak ve emperyalizmin hasmı olduklarını prensip edinmek suretiyle eski düşmanlarla iyi ilişkiler kurmuşlardır. Lozan Anlaşmasında yer almayan Amerika ile de 6 Ağustos 1923’de 1917’de kopan ilişkileri başlatmak ve Lozan’ı teyit anlamında genel bir anlaşma yapılmıştır. Havacılık ile ilgili gerek Hava Kuvvetleri gerekse Türk Hava Kurumu ile ilgili koordine ve işbirliğini arttıracak

⁵²⁶ CANDAŞ, 1911’lerden 2000’lere Hava Kuvvetleri, s.31; GNKUR.ATASE, Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, Ankara, 1984, s.40; Hv.K.K.lığı, Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?, s.69; ÖZDEMİR, Atatürk ve Türk Havacılığı, s.23

⁵²⁷ Zeynep GÜLTEN, İlk Uçak Sanayimiz Tayyare Otomobil Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ’ TAN 2. Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığı’na 2001, İstanbul, 2002, s.3; Hv.K.K.lığı, Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?, s.53

⁵²⁸ GÜLTEN, ag.e., s.15

olan Havacılar Kulübü 22.9.1958'de kurulmuş ve Bakanlar Kurulunun 3.4.1965 tarih ve 4540 sayılı kararıyla Ana Tüzüğü kabul edilmiştir.⁵²⁹

A. 1923 Yılı Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatı

1923 Yılında Hava Kuvvetleri Müstakil tümen seviyesinde bir kuvvetti. Hava Kuvvetleri Müfettişi Kur. Yb. Muzaffer Ergüder'di. Hava Kuvvetleri eğitim ve hareket yönünden Genelkurmay Başkanlığına, İkmal yönünden Milli Savunma Bakanlığına bağlı bulunuyordu. Müfettişlik karargahı İzmir kordon boyundaydı⁵³⁰. Müfettişlik 3 şubeden teşekkül ediyordu;

- 1) Harekat, İkmal, Meteoroloji, Personel,
- 2) Fenni, İmalat, Fenni Araştırmalar,
- 3) Sıhhiye, Levazım, Evrak

Müfettişliğe bağlı, İzmir'de bir ana malzeme deposu, Ankara'da Harbiye Dairesi Şubesi emrinde küçük bir depo bulunuyordu. Lozan sonrası İstanbul'un işgalcilerce boşaltılan tesislerini devralmak üzere İstanbul'da Hava Şubesi kurulmuştur. Bu dönemde Uçuş Okulu Adana'dan intikali sonrası İzmir'deki vazifesini sürdürmüştür⁵³¹. Adana anlaşması gereği Uçuş hocası olarak Türkiye'de kalan Tğm.İysmer 17 Kasım 1923'de makinist Mazlum ile yaptığı bir akrobaside yere çarparak vefat etmiştir. De Goys gibi temiz ve iyi karakterli olan teğmenin ölümü üzüntü yaratmış askerî merasim yapılmış, cenazesi top arabasına konmuştur⁵³².

Bu dönemde havacılık adına yapılan en önemli olaylardan birisi de batılılarla harp halimiz bitmediği ve Lozan'da da anlaşma henüz bitmediğinden eğitim uçuşları sürekli yapılıyordu. Ancak savaş yıllarında gelişmelerin arkasında kalmış, elimizde bulunan uçaklar eski tipti. Yeni nesil uçaklara ve bu uçaklarda pilotaj eğitimi verecek tekniği takip etmiş, tecrübeli pilotlara ihtiyaç

⁵²⁹ Türkiye Havacılar Kulübü Ana Tüzüğü, Ankara, 1970, s.1-10

⁵³⁰ TANMAN, a.g.e., s.178

⁵³¹ ÖZDEMİR, Atatürk ve Türk Havacılığı, s.20

⁵³² KAYMAKLI, a.g.e., s.120-124

vardı. Macar Yzb. Harry ile kontrat imzalanmış ancak pilot Türk uçaklarını görünce uçmak istememiştir. Makinistler bu uçaklardan De Havilland tiplerin rasit kısmını tadil ederek çift kumandalı hale getirdiler. Muzaffer Ergüder hatıratında pilotun izin dönüşü beni affediniz Macarlar da böyle kazanma azmi olsa idi kurtulurdu, eğitim uçağının tedarikinin imkansızlığını gördüm, çalışacağım ve keşif uçakları ile çift kumanda eğitim uçuşu yapacağım diyerek göreve başlamıştır⁵³³.

1923 yılında Hava Kuvvetleri envanterinde; Keşif Bombardıman uçağı olarak Breguet XIVA-2, Breguet XIV B-2, De Havilland-IX, Albatros C-XV, Av uçağı olarak Spad S-XIII, Eğitim Uçağı olarak G-3 Aviatik ve Deniz uçağı olarak Gotha WD-XIII mevcuttu. 1922 ve 1923 yılında kadroda rasit olarak çalışan subaylardan genç olanların pilot yapılması kararlaştırıldı. Bu yıl alınan bir kararla adayların hem pilot hem de rasit olarak yetiştirilmesi kararlaştırıldı. 25-30 pilot ihtiyacı için 300 istekli çıkınca sınava usulü ile yeterli miktarda aday alınmıştır

Dönemin en önemli zafiyet alanlarından birisi havacılığın özel ihtisas gerektirmesine rağmen bunun fark edilmemesiydi⁵³⁴. Bu dönemde Bnb.Fazıl'ın şahadeti üzerine 3 Şubat 1923 tarih ve 466 sayılı Genelkurmay Başkanlığı emriyle Uçak Grup K.ılgı lağv edilmiştir. 1. Bölük İzmir Seydiköy ile Gaziemir bölgesinde konuşlanmış eğitim faaliyetlerini yürütüyordu. 2. Bölük de 1 Ocak 1923'den itibaren Bandırma'ya intikal emri almış ve Beyköy civarında uygun bir alana yerleşmiştir. Lozan anlaşmasına kadar burada bulunan bölük 4 keşif, 3 av uçağı ile vazifesini sürdürmüştür. Bölük Lozan'ı müteakip İzmir Garnizonuna dönmüştür⁵³⁵.

1923 yılında Türk Hava Kuvvetleri Karargahı, İzmir Birinci Kordondaydı. Hava Kuvvetleri Müfettişi Kur. Alb. Muzaffer Ergüder'di. Teşkilat; Muharip Birlikler, İkmal Tesisleri ve Uçuş Okulundan oluşuyordu. Muharip Birlikler uçuş okulu ile birlikte Gaziemir Garnizon Komutanına bağlıydı. Bu

⁵³³ GNKUR.ATASE, "Emekli Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Hatıraları-Hava Sınıfının Küçük Tarihi", **Hatıralar Arasında**, s.30; KAYMAKLI, a.g.e., s.125

⁵³⁴ KAYMAKLI, a.g.e., s.127-128

⁵³⁵ TANMAN, a.g.e., s.182

dönem Muharip Birlikleri;1,2,3. Uçak ve 1. Deniz Uçak Bölükleriydi. Deniz bölüğü dışında Hava Kuvvetleri 36 uçak ve 12 pilota sahipti. Uçuş Okulunda binbaşı komutasında 9 yüzbaşı,17 üsteğmen,5 Asteğmen, 4 astsubay ve bir deniz yüzbaşı bulunuyordu. Toplam 44 kişi içinde pilot adayları dahildi. Burada rasıtlara pilotluk eğitimi verilerek aradaki fark kaldırılmak istenmiştir.

Birinci Dünya Savaşında, Almanların Osmanlıda görevlendirdikleri Alman hava pilotu Serno; rasit astsubayları pilot olarak yetiştirmiş ve bu durum havacılığın komuta-kontrol sisteminin gelişmemesine neden olmuş, özellikle eğitim çok yavaştan alınmış ve başarılı bir havacı grubu kasıtlı olarak yetiştirilmemiştir. Almanlar başarıyı kendilerine mal etmek suretiyle Türklerin ön planda olmamalarına da özel gayret göstermişlerdir. Tabii bu durumun telafisi için Cumhuriyet döneminde havacılık ile ilgili çalışmalar önem kazanmış, 1923'de yayınlanan pilot yetiştirmek amacıyla kurs açılması için yayınlanan emirin sonucu 300 civarında Sb./Asb. Müracaat etmiştir. Ancak eğitime alınacak personel 25-30 kişi olacağından seçme usulü ile adaylar belirlenmiştir. Adaylara 4 ayrı kategoride eğitim uygulanacaktır. Bu merhaleler,

I.Uçuşlara ara veren eski pilotların eğitimini tekamül ettirmek,

II.Rasit subayların eğitim ile pilot yapılması,

III.Pilot adayları subayların akademik ve pilotaj eğitimi,

IV.Pilot adayları astsubayların akademik ve pilotaj eğitimi. Cumhuriyet Döneminde de astsubay pilor yetiştirme belli süre devam etmiş ve 333 pilot asb. Hava Kuvvetlerine hizmet etmiştir⁵³⁶.

Bu eğitime ilaveten akademik eğitim olarak da; Genel tabya (taktik), Motor ve Uçuş araçları, Topografya, Fotoğrafçılık, Silahlar ve makineli tüfek ile teorik uçuş dersleri verilmiştir. 27 Ocak 1922 tarihinde Bnb.Fazıl Beyin şahadeti eğitimi durdurmuş Gaudron (G-3) uçaklarına olan güveni sarsmıştı. Bunun üzerine İtalyanların servis dışı bıraktıkları, ancak fazla kullanmadıkları Fiat Aviatik tipi eğitim uçakları alınmış ama bu uçakların da motorlarında yangın

⁵³⁶ Etimesgut Hava Müzesi Giriş Kat Asb.Pilotlar Tablosu 21.10.2003

çıkması öğrenciler üzerinde olumsuz tesir yapmış olduğundan bunun üzerine bu motorlara benzeyen I. Cihan Harbinde Almanlardan kalan Mercedes motorları Eylül 1923'e kadar monte edilmiş ve kullanılmasında ve başarılı sonuç alınmıştır. Eğitime 30 civarında öğre. iştirak etmiş, 8 rasit subay devam etmiş diğerleri ise istememiştir. Eğitimler zor şartlarda yetersiz imkanlarla daha ziyade riski göze almış havacılık tutkusu ile birşeyler yapmaya çalışan şövelye ruhu ile yapıyordu.

Cumhuriyet döneminde pilotluk eğitimi için 2 aşamalı bir usul gerçekleştiriyordu. Birinci devrede İzmir Uçuş Okulunda tamamlanıyor. 2. devrede ise Eskişehir Uçuş Okuluna devam ediliyordu. İzmir uçuş okulu Gaziemir'de 2 katlı kargir bir bina olup alt katta komutanlık, bürolar, öğretmen odası ve yemekhane üst katta ise dersane ve yatakhane bulunuyordu. Ekim 1925'de ilk kez 2. devre uçuştan Yzb. Ahmet Kemalettin, Kartal Süreyya, Şerafetin, Ali Kemal, İbrahim Hakkı Akkuş, Osman Remzi Bayrak, Ahmet Cemalettin ve Eşref ilk mezun pilotlar olmuşlardır. Bu dönemin bitmesinden önce 21 Eylül 1925'de 2. dönem olarak 25-30 civarında Ütgm. ve Yüzbaşılar sekizer partiler halinde eğitime alınmışlardır.

Başlangıç eğitiminde Gadron 27, Tekamül eğitiminde ise Godron 59'lar kullanılıyordu. Bu dönemlerin en önemli olaylarından birisi de uçuş okulu hocalarının pilot olarak görev yapmaları ve olası gerginlikte harbe hazır olmak için birliklere gönderilmesidir. Bunun sonucu uçuş okulunda hoca olmaması nedeniyle uçuşlara ara verilmiştir. Gerekçe ise Türkiye-Yunanistan arasında yaşanan Batı Trakya'daki Türklerin malına el konulması ve karşılık olarak da İstanbul'daki Rumların varlıklarına el konulması sonucu oluşan krizdir. Azınlıkların durumu 1 Aralık 1926'da Atina'da yapılan anlaşma ile tatlıya bağlanmış ve kriz bitirilmiştir.

Türk Hava Kuvvetlerinde 1911-1926 tarihleri arasında atış ve bombardıman alanında personel yetiştirilememiştir. Ancak 1926 yılında bu alandaki eksikliği gidermek için eğitime atış ve bombardıman grubu ilave edilerek bu usulde eğitim 1929 yılına kadar devam etmiştir. Eğitim; subaylar için Esliha Sis. Sb.Esliha Sb., Tekamül Mühimmat Sb., Astsubaylarda ise; Slh.

Mk.,Silh. Tekn., Atış Kontrol Mak., Atış Kont. Tekn., Müh. Uzm.,Müh. Tekn., Erlerde ise Silahçı Yamağı er olarak eğitim verilmiştir.

Astsubay okulu ilk defa 1939 yılında Türk Hava Kurumu bünyesinde "Gedikli Hazırlama Yuvası" adı altında açılmış, bazı sebeplerle 5 Temmuz 1944'de lağvedilmiştir. 7 yıl sonra konu tekrar incelenmiş ve Yzb. Selahattin İşcioğlu kumandasında 1950'de Kütahya'da bir Aday Hazırlama Kıta'sının kurulması cihetine gidilmiştir. 1951 yılında İzmir'e intikal eden okul, bünyesinde yapılan bir kısım değişiklikler sonucu 1954'te Yb. Süleyman Demet kumandasında Eskişehir'e intikal etmiştir. Burada 1972 yılına kadar faaliyet gösterecek olan okul "Astsubay Aday Hazırlama Okulu"na inkılâp etmiştir. Gaye olarak harp silah ve vasıtalarını kullanacak olan subay heyetine yardımcı olacak disiplinli, kabiliyetli, ahlaklı, karakterli ve çevik astsubaylar yetiştirmektir⁵³⁷. Almanlar, Versailler Anlaşması ile Hava Gücünden yoksun olacaklar, rekabet edemeyecekleri küçük çapta uçak üretecekler, yılda en fazla 50 pilot yetiştirebileceklerdi. Ama Hitler havacılığın bir savaşta nelere muktedir olacağını anlamış ve Almanlar tarafından gizliden gizliye uçak yapımına hız verilmişti..

Hava Kuvvetleri Müfettişi Kur. Alb. Muzaffer Ergüder, 1923'de Avrupa'ya bir gezi yapmış ve burada havacılığın inkişafını görmüştür⁵³⁸. 23 Kasım 1923 tarihli raporuyla askerî havacılık yanında sivil havacılığın da çok ileri seviyede olduğunu ve bu konuda Türkiye'nin hiçbir adım atmadığını belirterek başta personel yetiştirmek üzere ivedi tedbir alınmasını rapor etmiştir. Raporun özü, Sivil Havacılık Teşkilatı kurulmalı ve devletin ilgili tüm kurumları bu alanda üzerine düşeni yapmalıdır⁵³⁹. Bu rapor dikkate alınmış ve Muzaffer Ergüder başkanlığında ilk Türk pilotu Fesa Evrensev'in de olduğu 4 kişilik bir ekibin 20 Aralık 1923-29 Nisan 1924 tarihleri arasında Avrupa'yı tetkik etmeleri kararlaştırılmıştır. Heyetin İngilizlerle temasında en ilginç olan ise İngiliz Mareşalinin, 1912 yılında Bnb. Fesa'nın Fransa'da, uçuş okulunda sınıf arkadaşı olmasıydı. Sanırım kazanan ve kaybeden tarafların ikballeri bu olsa

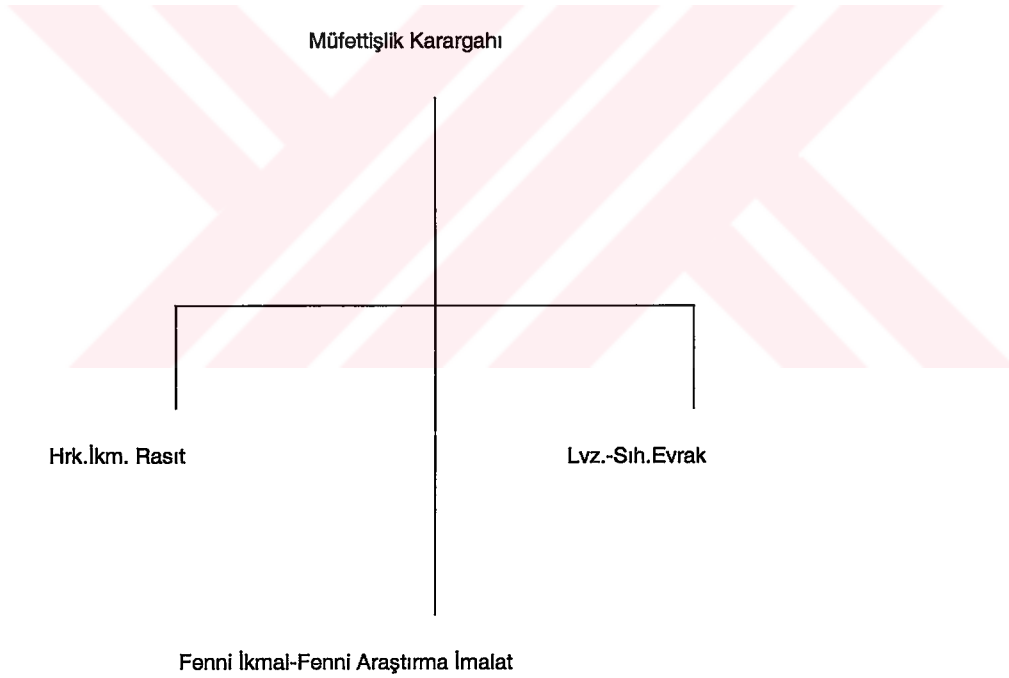
⁵³⁷ Hv.K.K.İlğı, **Asb. Ad. Hız. Ok. Tarihçesi**, Hava Müzesi 358.0956-Ankara, s.4-8

⁵³⁸ ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.22

⁵³⁹ KAYMAKLI, a.g.e., s.159

gerekir. Türk ekibini, Fransa'da ise bir zamanlar yüzbaşı rütbesiyle Osmanlıda Hava Okulu komutanlığı yapan, 1923'de hava generali olarak Fransa'nın en önemli havacılarından, Türk dostu De Goys karşıladı. Heyete İngiltere dışında diğer devletler (Almanya-Fransa-İtalya) alaka göstermiştir. Almanya bu dönemde çok ağır ekonomik sıkıntı içindedir.⁵⁴⁰ Türk Lirası 35.000 kromdur. Heyet Fransa ve İtalya'ya farklı uçak siparişleri vermiş, Türk pilot adaylarının da Fransa'da eğitim almaları ve 3 Fransız uzmanın Türkiye'de sivil olarak uçuş hocalığı yapmaları konusunda anlaşılmıştır. Avrupa'ya yapılan gezi ve incelemeler bundan sonra da devam etmiş, Avrupa'da havacılığın tartışıldığı bir dönemde Türkiye konunun önemini kavramış ve havacılığa yatırım yapmıştır⁵⁴⁰

1923'de Müfettişlik Karargahı Şubeleri ⁵⁴¹ ;



1923 Yılı Hava Kuvvetleri Müfettişliği Bağlıları;

⁵⁴⁰"Tayyare, Daima Tayyare Her Şarttan Evvel Tayyare Lazım", **Tayyare Cemiyeti Mecmuası**, Milli Kütüphane 1956-SA-544, No:3-10, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, 7 Ağustos 1341, s.2-3;

⁵⁴¹ KAYMAKLI, a.g.e., s.154-156; Hv.K.K.lığı, "Hava Müsteşarlığı", **Türk Hava Kuvvetleri Karargahı Tarihçesi**, s.25

Muharip

Birlikler

1. Uçk. Bl.-Gaziemir

2. Uçk. Bl.-Bandırma/Berköy

3. Uçk. Bl.-İzmit

4. Uçk. Bl.-Erzurum

1. Dnz. Uçk. Bl.-İzmir/Bayraklı

Okulu/Gaziemir

Uçaksavar Bataryası-Gaziemir

Uçk.İst.İzmir-Hıkapınar

Ana Mlz. Dp. Tamirhanesi-Halkapınar

Hv. Mlz. Dp.-Afyon

Hv. Mlz. Dp.-Ankara

B. Hava Birliklerinin Tek Komuta Birliğine Alınması

Osmanlı Döneminde kuruluşundan itibaren farklı usullerle yönetilen ve genel olarak ordu ve kolordu emirlerine verilen hava bölükleri, Cihan Harbinde yeniden teşkilat yapısı değiştirilerek Müstakil Hava Gücü Komutanına bağlanmıştır. Kurtuluş Savaşında ise böyle bir usul şartlar gereği yapılamamıştır. Ancak Avrupa'ya giden heyetin dönüşünde I. Cihan Harbi'ndeki usule uygun olarak Genelkurmay emri ile bütün hava bölüklerinin bir komutada birleşmesine dair emir verilmiş ve birlikler İzmir'e intikal ettirilmiştir. Bu karar sonrası 1. Ordu emrinde ve Bandırma'daki 3. Bölük ile İzmir'deki 1. bölüğe İzmir'e intikal emri verilmiştir. İntikal O günün ulaşım zorlukları içinde 15 günde tamamlanmıştır. Deniz unsurlarının da ayrı teşkilatlanması kabul edilmemiş ve bu birimler Hava Kuvvetleri bünyesine alınmıştır. Bu dönem, Türkiye'de olduğu gibi dünyada da havacılığın bağımsız bir güç olarak mı? Yoksa bağımsız olmadan mı varlığını sürdürmesi açısından tartışmalar olan bir devreye rastlamıştır.

Cumhuriyet Dönemi başlangıcında Hava Kuvvetleri'nin atılımları sürmüştü, bunda Mustafa Kemal Paşa'nın savaşın içinden gelen uçakların nelere muktedir olduğunu yaşayarak görmesi yatar. 1 Kasım 1924'de meclisin açılış konuşmasında; "Yurt savunmasından söz ederken askerî alanda önemli ve etkin bir nitelik taşıyan Hava Kuvvetlerine yüce meclisin özellikle ilgisini ve dikkatini çekerim" demiştir⁵⁴². 1924 yılında 6 personel taşıyan Limozin (Junkers F-13) uçaklarından 20 adet alınmış ve irtibat için kullanılmıştır. Başlangıç uçuş eğitimi için Farnsız yapımı 39 Adet Coudron-29 için 1924'de tahsisat yapılmış ve İzmir'de monte edilmiştir. Yine siyasî bir tercih sonucu Fransa'dan 1924'de 16 adet Breguet XIV uçağı alınmış ve montajı Gaziemir'de yapılmıştır. Fransa ile yapılan mutabakat gereği 10 hava subayı Fransa'da uçuş eğitimini 26 Kasım 1924-26 Nisan 1926'da tamamlayıp yurda döndüler⁵⁴³.

⁵⁴² GNKUR.ATASE, **Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri**, Ankara, 1984, s.40; ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.31

⁵⁴³ Hv.K.K.İği, **Hv. K. K.İği Genel Sekreterlik İlkler Albümü**, Intranet, s.17

Hava Kuvvetlerinin hızlı inkişafı ve üst rütbede subay bulunmaması nedeni ile bazı karacı subaylar Hava Kuvvetlerine geçmiştir. Bu subaylar; Kur. Bnb. Nurettin Baransel, Bnb. Zeki Doğan, Bnb. Resmi Tufan, Bnb. Mecit Sakmar, Kur. Yzb. Şefik Çakmak, Yzb. Celal Yakal'dır⁵⁴⁴.

17 Aralık 1925'de "Türk-Sovyet Tarafsızlık ve Saldırmazlık Anlaşması" imzalanmıştır. İtalya ile Yunanistan'ın arasındaki gerginlik nedeni ile İzmir'de toplanan havacıların iç bölgelere kaydırılması planlanmış, Eskişehir'de bu günkü Hava Üssünün olduğu meydan istimlak edilmiştir. Bu alanın düzenlenmesi sonucu Hava Kuvvetleri Karargahı, 2. ve 6. Bölükleri Eskişehir'e intikal ettirilmiştir.

Bu dönemde Hava Kuvvetleri bünyesinde uçak sayısı artmış ve buna bağlı olarak bölük sayısı 10'a çıkarılmıştır. Makinist ihtiyacı Osmanlıdan bu yana hep sorun olmuştur. Havacılığın ilk zamanlarında Makinistler subay personeldi⁵⁴⁵. Sorunun giderilmesi ve makinistlerin yetiştirilmesi için okulun açılması kararlaştırıldı. Bu iş için de Türk Tayyare Cemiyeti ile Fransız Henriyot Şirketinin ortak olarak bu işi faaliyete geçirmesi üzerine mutabık kalındı. Ancak Fransızlar okulun İstanbul'da açılması için şart koşuyorlardı. Oysa Lozan Anlaşması gereği boğazların 15 km yakınına askerî tesis kurulamıyordu. Bu mahzurları ortadan kaldırmak için okulun THK'na bağlı ve sivil olması sağlandı.

Bu dönemin uçaklarının % 90'nın Fransız yapımı olması 2 ülkenin ilişkileri ve dönemde Fransızların havacılıkta aldığı mesafe açısından önemlidir. Envanterde eğitim uçakları Godron-27, Godron-59, Moran-23 ve Moran-35 uçaklarıydı. Muharip olarak ise; Brege-14, Brege-19 ile Devatin-21 tipi Fransız uçakları vardı. Deniz birliklerinde ise Savoya-55 İtalyan uçakları vardı. Ama bu uçaklara Fransız yapımı motorlar takılmıştı. Makinist Okulunun ilk hocaları

⁵⁴⁴ KAYMAKLI, a.g.e., s.162-163; Hv.K.K.lığı, **Büyük Türk Havacılarından Zeki Doğan(1896-1961)**, İstanbul, 1992, s.10, 11; Hv.K.K.lığı, **Büyük Türk Havacılarından Celal Yakal (1891-1980)**, İstanbul, 1992, s.55; Hv.K.K.lığı, **Büyük Türk Havacılarından Şefik Çakmak(1892-1966)**, İstanbul, 1992, Önsöz

*Mareşal Fevzi Çakmak'ın damadı olup soyadını çok sevdiği Mareşal'in soyadından almıştır. Bu zat daha donra Tümgeneral olarak emekli olacaktır. Kitap Hv. K. K.lığı tarafından hazırlanmış olup, yılı, yeri, yazarı yoktur.

⁵⁴⁵ KEYÜSK, **Türk Havacılık Tarihi (1912-1914) Birinci Kitap**, s.16, 112-113

Fransız'dı. Ama Türk öğretmen yetiştirmek için Fransa'ya 10 kişi eğitime gönderildi ve dönüşte Fransız öğretmenlere yardımcı oldular ve bilahare görevi devraldılar. 1926-1928 arasında 172 makinist yetiştirildi⁵⁴⁶. Okul 1928'de masrafları THK'e tarafından karşılanmak üzere MSB'ye bağlandı.

Bu dönemin en önemli özelliğinden birisi de THK'nın Hava Kuvvetleri için alt yapıyı oluşturacak yatırımları yapmasıdır. İzmir'de hangarlar ve özellikle 2003 yılında da Türk Hava Kuvvetlerinin en önemli tamir, modernizasyon, imalat merkezi olan 1. Hava İkmal Bakım Merkezi'nin temellerinin atılmasıdır. Eskişehir Uçak Tamirhanesi İzmir-Halkapınar Tayyare Tamirhanesinden bir bölümün ayrılıp Eskişehir'e intikali ile teşkil edilmiştir. 2 hangar yapılmış ve müstakil olarak çalışmalarını sürdürmüştür, 1928'de ise "1. Tayyare Taburu Tamirhanesi" adını almış ve 1930'da Hava Müsteşarlığı emrine alınmış ama hızla büyümesi ve etkin görev alması için 1. Hava Tümenine bağlanmıştır⁵⁴⁷. Hızla büyüyen kurum 1942'de Eskişehir İkmal Genel Müdürlüğü adı ile yeniden Hava Müsteşarlığına bağlanmıştır. 31 Ocak 1944'de Hava Kuvvetlerinin tüm birliklerini bünyesine alarak kurulması ile 1945'de Eskişehir İkmal Bakım Merkezi de Hava Kuvvetlerine bağlanmıştır. Kurum 1975 yılında ise "İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı" olarak yeniden yapılanmıştır⁵⁴⁸.

1926 yılında Fransa'ya giden Türk pilotların tavsiyesine uyularak THK tarafından finanse edilen 10 adet Morane-35 uçağı alınarak Hava Kuvvetlerine armağan edilmiştir. Tekamül eğitimi için de 10 adet Morane-53 alınarak envantere alınmıştır.

1926 Yılı'nın en önemli olaylarından birisi de ilk hava birliği ve okulunun açıldığı mekan olan Yeşilköy'ün yeniden uçak bölük komutanlığı olarak açılmasıydı.

⁵⁴⁶ KAYMAKLI, a.g.e., s.167

⁵⁴⁷ ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.23; 1.HİBM.K.İği, **2003-2004 Hava Lojistik Komutanlığı Karargah Yardım Ziyareti Broşürü**, Eskişehir, 2003, s.4-6

⁵⁴⁸ 1.HİBM.K.İği, "1. Hava İkmal Bakım Merkezinin Tarihçesi", **1. Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığının 60 yılı (1926-1986)**, Giriş, Ankara, 1999; Levent BAŞARA, "1. Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı", **Savunma ve Havacılık**, Sayı:84, Cilt:15, Ankara, 2001, s.50-51; 1.HİBM.K.İği, **2002-2003 Hava Lojistik Komutanlığı Karargah Yardım Ziyareti 19-20 Kasım 2002**, Eskişehir, 2002, s.4-6; 1.HİBM.K.İği, **2003-2004 Hava Lojistik Komutanlığı Karargah Yardım Ziyareti 14-16 Ekim 2003**, Eskişehir, 2003, s.4-6

Meteoroloji 1926 yılında Hava Kuvvetleri ile koordine edilmek üzere Tarım Bakanlığına bağlandı. Alman yapımı Rohrbach uçaklarından 12 adeti alınarak Yeşilköy'de monte edilmiş ve hizmete başlamıştır. Bu yılın en ilginç olayı Versailler anlaşması gereği Rohrbach Uçak Fabrikalarının imalatlarını Danimarka'ya taşımaları nedeniyle alımı planlanan uçaklarda eğitim için Danimarka'ya gönderilen Dnz. Bnb. Savmi ile Yzb.İsmail Gökgezen'in eğitimleri esnasında Bnb. Savmi' nin Kiel üzerinde uçarken nehrin üzerindeki köprünün altından geçerek Paris'te zafer anıtının altından geçen Fransız pilota naziresi olmuştur. Bu olay Türk pilotlarının tanınma ve başarılarını tanıtmaya fırsatı sağlamıştır.

Hava Kuvvetlerine uçak alımı işi ile ilgili koordinasyonu Türk Tayyare Cemiyeti yada diğer ismiyle Türk Hava Kurumu koordine ediyordu. Osmanlı İmparatorluğunun son döneminde orduya dahil olan havacılığın temel teçhizatı olan uçaklar başta Sultan Reşat Han olmak üzere varlıklı kişilerin desteği ile satın alınıyor, halk da özellikle İstanbul-Kahire Seferinde bu konuya duyarlılık göstermiştir.

Cumhuriyet Devrinde de bu gelenek devam etmiş ve halk ordusunun silahını almak için organizatör Kurumuna destek olmuş ve şehirlerin aldıkları uçaklara bu şehirlerin ismi merasimle verilmiştir. Fazla sayıda uçak alınmış ise şehir isminden sonra 1,2,3,4... gibi rakamla gösterilmiştir. Yapılan törenlerde halktan bazıları da uçağa bindirilmek suretiyle teşvikler arttırılmıştır. Kırklareli uçağının isim merasiminde Jandarma Komutanı Binbaşının kızı Mefharet Hakkı Hanımın, Junkers A-20 uçağındaki uçuşta uçağın kabotaj sonucu ölmesi üzüntüye sebep olmuştur⁵⁴⁹.

Türk Hava Müfettişliği envanterinde av uçakları hariç her türlü uçak olmasına rağmen av uçağı konusunda bir türlü karar verilemiyordu. 1926 yılında hiçbir uygulaması olmayan bir usul ile bir milli şartname hazırlandı. Bu şartname uluslararası firmaların çok fazla ilgisine mazhar olmuş teklifleri değerlendirmek için 3 Fransız firmasının uçaklarından 7 adet satın alınmıştır. Eskişehir'de

⁵⁴⁹ Fikret ARIT, "Uçak Kazasında Ölen İlk Türk Kadını Mefharet Hakkı", **Havalar da İlk Türk Kadınları**, İstanbul, 1967, s.11-15

firmalar deneme yarışmalarına katılmıştır. Bu firmaların uçakları Nieuport Delage, Dewoitine ve Spad'lardı. Bu arada Almanlar da Junkers A-35'lerin alınması için özel gayret göstermiştir. 1927'de karar verilememiş 1928 yılında Dewoitine-20 uçağından 10 adet alınması ve 42. Av Bölüğüne verilir 41. Av Bölüğünün de burada eğitim alması kararlaştırıldı. Bu yılda Breguet XIX'ların değiştirilmesi için incelemeler yapıldıysa da uygun olanın pahalı olması ve pilotların Breguet'lerden kopamaması nedeni ile yapılamamıştır. Oysa Çekoslovak yapımı Smolik en uygun uçak olarak belirlenmiştir.

Adana'da bulunan Uçuş Okulu, 17 Eylül 1922 tarihinde diğer hava birlikleri ile birlikte İzmir'e taşınmıştı. Hava Kuvvetleri Karargahı ve hava birliklerinin Uçuş Okulunun 2. devre pilotaj eğitimi Eskişehir'de bulunuyordu. Karargah Eskişehir'deki performansı dikkate alarak uçuş okulunun bir kısmını İzmir'den Eskişehir'e taşıdı. Bütün kurslar Eskişehir'de toplanarak 3. dönem kursları burada başladı. Bu dönemde 1910'lardan beri lider olan Fransız havacılığının gerilemeye başlaması ile Genelkurmay Başkanlığı durumu fark etmekte gecikmemiş ve Fransa yerine İngiliz havacılığının eğitim sistemi ve tekniğinin de peyderpey alınmasını benimsemiştir.

1927 yılında 2 grup hava personeli İngiltere'ye tetkikatta bulunmak üzere görevlendirilmişlerdir. Bu grup; Gavsî Uçagök, İhsan Selmanoğlu, Sait, Dnz. Ütğm. Ömer Zeki Belgin'den oluşuyordu. Bu dönemde Fransa ve İtalya'ya da ekip gönderilmiştir. İkinci grupta ise Yzb.Emin Nihat Sözeri başkanlığında; Tğm. Tekin Arıburun, Tğm. Seyfettin Turagay, Tğm. Cemal Göker, Tğm. Necmi Alagir, Tğm. H. Suphi Gökeri ve Tğm. Şeref'ten oluşuyordu. Tğm. Turagay ile Şeref 11 aylık bir kursa katılmışlardır. Tğm. Cemal ve Necmi 'de Bristol Fabrikası Özel Hava Okulunda kurs aldılar.

C. İlk Türk Uçak Fabrikasının Kurulması

Osmanlı Devleti, Hava Kuvvetlerini kurarken uçakların Türkiye’de üretilmesi için bir firma anlaştığı ama bunun bilinmeyen bir nedenle gerçekleşmediği daha önce açıklanmıştı. Yeni Türk Devletinin banileri Türk Ordusunun Irak ve Filistin Cephelerinde, İngiliz uçaklarının alay edencesine Türk askerini nasıl yok ettiklerini yaşayan insanlardı. Bu nedenle Türk Semalarının Türk uçakları ile dolması en büyük hedeflerdendi. Türk Hava Kurumu ile Alman Junkers Firması Türkiye’de uçak üretilmesi için görüşmeler yapmış ve **Kayseri’de Uçak ve Motor Fabrikası** kurulması hususunda anlaşılmıştır. Tabii bu dönemde tren yolu yoktu. Almanya’dan gelen malzemeler atlı arabalar, develer ve kısmen de kamyonlarla taşınıyordu. Tomtaş isimli fabrikanın her türlü teçhizatı Almanya’dan getirilmişti⁵⁵⁰. Personel olarak 5 mühendis, 120 Alman ve 240 Türk işçisi çalışacaktı. 06.10.1926’da büyük bir merasimle fabrikanın açılışı yapıldı⁵⁵¹. 1927 yılına kadar Kuvay-i Havaiye Müfettişliği olan isim bu yıl Hava Kuvvetleri Müfettişliği olarak değiştirilmiştir. Kurmay Albay Muzaffer Ergüder 1924 yılında Avrupa’ya uzun süreli bir seyahat yapmıştı. Aradan geçen 3 yılda Avrupa’daki gelişmeleri tetkik için yeniden Avrupa’ya gitmesi emredilmiştir. Tğm.Enver Akoğlu ile 27.5.1927 - 11.10.1927 arasında tetkikat yapılmış özellikle Tomtaş’ın işlerinin hızlandırılması için girişimlerde bulunulmuştur. Fransa’ya uçuş eğitimi için sınavla seçilecek 3. grubun gönderilmesi kararlaştırılmıştır. Enver Akoğlu, Hava Kuvvetlerinin yetiştirdiği ender değerlerden olup, uçağın motorunu havada durdurup sert rüzgara karşı 45 dakika yelken uçuşu yapıp yere inen, başarısı yurt içinde ve dışında bilinen efsane pilottur⁵⁵². Enver Akoğlu daha önce hiç kullanmadığı her tipten uçağın kullanım kılavuzunu okuyarak tek başına hemen tecrübe eden ve tecrübe sonucu da uçağın olumlu/olumsuz bütün özelliklerini tek tek tespit eden bir pilot olarak tanınmıştır⁵⁵³. Kayseri’de gerçekleşen bu teşebüsün yanında; Selahattin

⁵⁵⁰ GÜLTEN, a.g.e., s.1

⁵⁵¹ KAYMAKLI, a.g.e., s.172; Hv.K.K.İği, GNKUR.ATASE,”Önemli Günler”, **Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?**, s.59

⁵⁵² Hv.K.K.İği, **Hv. K. K.İği Genel Sekreterlik İlkler Albümü**, Intranet, s.10

⁵⁵³ O. Zeki ÖZPİRİNÇ, “Doğruyu Söylemek ve Savunmak Her şartta ve Durumda Zorunludur”, **Anılar**, Ankara, 1997, s.152-175; Abidin ATAGÜNDÜZ, “Hero’larla İlgili Anılar”, **Anılar**, Ankara, 1997, s.401-406

Alan, Fransa'da mühendislik eğitimi almış ve yurda dönmüştür. Kayserideki ilk Türk Uçak Fabrikası Alman ve Türk personel arasındaki ücret farklılığının oluşturduğu huzursuzluk, Junkers'in bazı taahhütlerini yerine getirmemesi ve siyasi nedenlerle kapanmıştır.

D. Hava Müsteşarlığı'nın Kuruluşu

1928 yılında Hava Kuvvetleri Müfettişliği lağvedilerek Milli Savunma Bakanlığına bağlı Hava Müsteşarlığı 1199 Sayılı Kanun ile kurulmuştur⁵⁵⁴. Müsteşarlık Ankara'ya taşınmış ve önce Hacı Bayram'da küçük bir binada daha sonraları ise Ulus'ta Işıklar caddesinde bir binada faaliyet göstermiştir.

İlk hava müsteşarı 1928'de Tuğgeneralliğe terfi eden Muzaffer Ergüder Paşa olmuştur. Bu dönemde hava bölükleri uçuş faaliyetlerinin idamesi ve teknolojinin getirdiği yeni görevlerin de eklenmesi nedeniyle yetersiz kalmışlar, Uçuş grup ve İstasyon Komutanlıkları da lağvedilerek Hava Taburları kurulmuştur⁵⁵⁵.

Hava Taburlarının bünyesinde 4'er uçak bölüğü, bir hizmet, bir makineli tüfek bölüğü, foto takımı, ışıldak takımı ile park müdürlüğünden oluşuyordu. Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Atatürk'ün; "Türk, yurdun dağlarında, ormanlarında, ovalarında, denizlerinde, her bucağında nasıl bilgi ve güvenle yürüyor, dolaşıyorsa, yurdun göklerinde de aynı suretle dolaşabilmelidir" direktifi doğrultusunda gün geçtikçe büyümüştür⁵⁵⁶. Atatürk'ün mesajı çok iyi anlaşılmış ve bu doğrultuda hareket eden Türk havacılığı yükselen bir çizgi yakalamıştır. Havacılık alanında en önemli dergilerinden biri olan Tayyare Cemiyeti

NOT: Anılar Kitabı 90 yıllık HAVA Kuvvetlerinin nereden nereye hangi zorluklarla başarı ile taşındığının özetidir. Havacılık hakkında inceleme yapmak isteyenlere ve meraklı olanlara iyi bir kaynaktır.

⁵⁵⁴ Resmi Gazete, 16 Kanunisanı 1928, 1199 Sayılı Kanun; Hv.K.K.lığı, **Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?**, s.59; EK-11 (Milli Müdafaa Vekaletine Dair Kanun)

⁵⁵⁵ Hv.K.K.lığı, Hv. K. K.lığı Genel Sekreterlik İlkler Albümü, İntranet, s.11; GNKUR.ATASE, **Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri**, s.42

⁵⁵⁶ GNKUR.ATASE, **Cumhuriyetinde 70. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri (1923-1993)**, Ankara, 1994, s.41; Muzaffer ERENDİL, **Çok Yönlü Lider Atatürk**, Ankara, 1986, s.219

Mecmuası'nda da bu husus Atatürk'ün bir ziyaret anısına derginin kapak sayfasında belirtilmiştir⁵⁵⁷.

E. Hava Tabur Komutanlıklarının Kuruluşu⁵⁵⁸

1929 yılına gelindiği zaman Hava Bölüklerinin sayısı ve envanterde bulunan uçak sayısı artmıştı. Bölük teşkilatının bir üst kademesi olan taburların kurulup bölüklerin özelliklerine ve yerlerine göre taburlara bağlanması idaribir zorunluluk olmuştu.

Tayyare Tabur Komutanlıkları

1.Tyy.	Eskişehir	3. Tyy.	Diyarbakır	6. Dz. Tyy. Tb	İzmir
Tb.	Celal	Tb. K.	Zeki Doğan*	Tb. Komutanı	Şefik Çakmak*
1. Uçk. Bl.	Eski 8. Bl.	27. Uçk.	Eski 1. Bl.	11. Dnz. Uçk.	Eski1. Dnz. Tyy. Bl.
2. Uçk. Bl.	Eski 10.	28. Uçk.	Eski 2. Bl.	31. Dnz. Uçk.	Eski 2 ve 3. Dnz.
21. Uçk.	Eski 6. Bl.	29. Uçk.	Eski 3. Bl.	24. Kara Kşf.	Yeni Teşkil
41. Uçk.	Eski 7. Bl.			44. Kara Av Bl.	Yeni Teşkil
42. Uçk.	Eski 9. Bl.				

Hava Kuvvetlerinin ilgası ve müsteşarlığın kurulması ile subay kadroları yeniden değerlendirilmiş ve uçuş yapmayanlar kara birliklerine iade edilmiştir⁵⁶⁰. Yeşilköy'de yetiştirilen makinist okulu da askerî okul haline getirilerek mezunları subay nasb edilmiştir. 16 Ocak 1928'de Bahriye Bakanlığı lağvedilmiştir. Bu yıl

⁵⁵⁷ **Tayyare Cemiyeti Mecmuası**, "Cumhur Hazretlerinin Teşrifleri Vesilesiyle Milliyet Gazetesi Tarafından Karedlerine Hediye Edilmiştir", Milli Kütüphane 1956-SA-544,No:3, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, 1 Ağustos 1340

⁵⁵⁸ Daha sonra Alay seviyesine çıkan birlik komutanlarına; o günün esprisi içinde lakaplar verilmiştir. Zeki Doğan kurmay olmamasına rağmen İsmet İnönü tarafından seviliyordu ilk kez kurmay olmayan bir subay olarak Yüksek Komuta kursuna alınmıştır. Bunun için Eskişehir Birinci Alaya Maiyet Alayı, Şefik Çakmak'ın Mareşal'in damadı olması nedeni İzmir'deki 3 üncü Alaya Damat Alayı, Celal Yakal'ın komutanı olduğu Alaya Diyarbakır'ın zor şartlarına uyum sağlamak için o bölgenin şartları gereği Aşiret Alayı olarak anılmıştır.

⁵⁵⁹ Hv.K.K.lığı, **Büyük Türk Havacılarından Celal Yakal (1891-1980)**, İstanbul, 1992, s.23; O. Zeki Özpınar, "Doğruyu Söylemek ve Savunmak Her şartta ve Durumda Zorunludur", **Anılar**, Ankara, 1997, s.158

⁵⁶⁰ KAYMAKLI, a.g.e., s.174, 175

Harp Akademilerine ilk kez hava sınıfından Yzb. Muzaffer Göksenin (1916-32) ile Yzb.Fevzi Uçaner (1918-125) katılmış ve kurmay subay eğitimine başlamışlardır. 1928'de THK'nun 30 adet Junkers A-20'nin son partisi olan 10 adet Hava Müsteşarlığına armağan edilmiştir⁵⁶¹. Yılın sonunda Fransa'dan 2 kişilik 10 adet Morane-Saulnier (M. S.-147) ve 20 adet Potez 25 A-2 alınmıştır. Yılın bütçesi 4.526.991 TL.'dir.

1929 Yılı Hava Kuvvetleri Personel Durumu ise şöyleydi⁵⁶²

Subaylar	Sayı	Astsb.	Sayı	Siviller	Sayı
Tuğgeneral	1	Bçvş.	95	Muamelat	3
Albay	1	Bçvş. Muavini	29	Muamelat	9
Yarbay	1	Asb. Çvş.	33	Hesap Me.	10
Binbaşı	26	Toplam	157	Zabit Katibi	7
Yüzbaşı	18			Baş Usta	19
Teğmen	142			Toplam	157
Toplam	189			Genel Top.:	407

1929 yılında Türkiye'nin güvenliği açısından av uçaklarına ihtiyaç vardı. Bu amaç için elde 10 adet Dewoitine uçağı vardı. Yapılan araştırmalar neticesi Fransız yapısı Gourdou-Levasseur tipi seçilmiştir. Bu uçak şartnameyi tam olarak karşılamıyordu. Tecrübe pilotu bunun doğru olmadığını ispat için manevralarda kendini zorlamış hatta 10.000 mt. İrtifada bayılmış 2.000 mt. kala tekrar ayılmış ve uçağı indirebilmiştir. Türkiye uçağı almaktan vazgeçmiş, Fransız firması Türkiye'yi mahkemeye vermiş ve dava yıllarca sürmüş, neticede firma aleyhine neticelenmiştir.

1929 yılında Çekoslovakya'dan 8 adet çift satır ve çift kişilik Letov S-16 T tipi uçak alınmıştır. Bu dönemde Hava Okulunda Uçuş Müdürlüğü mülga

⁵⁶¹ GÜLTEN, a.g.e., s.6-9

⁵⁶² KAYMAKLI, a.g.e., s.177

edilmiş ve yerine Uçuş Eğitim Hava Tabur Komutanlığı kurulmuştur. Tabur 3 bölüklü olacaktı;

- a. Bölük; başlangıç uçuş eğitimi,
- b. 2. Bölük; temel uçuş eğitimi,
- c. 3. Bölük, tatbikat uçuşları yapacak şekilde organize ve teçhiz edilmiştir.

Okulun birinci sınıfında teorik dersler ve rasıtlık ile ilgili dersler, ikinci sınıfında ise pilotaj eğitimi veriliyordu. 1929 yılında uçuş okulu İstanbul-Yeşilköy'de bulunan Makinist Okulunu da içine alarak Hava Okulunu oluşturdu. Atış Bombardıman Grubu da uçuş okulu ile birlikte Hava Okuluna bağlı olarak Atış ve Bombardıman Grubu altında Hava Okuluna bağlandı. Okul komutanı Yb. Mecit Sakmar'dı. Ancak bu zat daha sonra Müsteşar Muavini olarak Ankara'da görevlendirilmişti.

1929 yılında Hava Kuvvetleri için de yapılan bir kan değişimi Kur. Yb. Olarak Hava Kuvvetlerinde göreve başlayan Tuğgeneral Muzaffer Ergüder'in piyade tugayına komutan olarak atanmasıyla yerine kısa bir süre önce muavin olarak atanan Yb. Macit Sakmar atandırılmıştır. Yb. Sakmar'da havacı değildi ama kıdemli havacı subay olmadığından karacılar marifetiyle komuta kademesi görevlendiriliyordu. Uluslararası Havacılık Federasyonu (FAI) üyeliğine THK'ı 1929 yılında üye olmuş ve havacılık alanındaki gelişmeleri zamanında takip ve Türkiye'yi temsil hakkı kazanılmıştır.

1930 yılına gelindiği zaman İtalyan uçakları da özellikle hız alanındaki performanslarıyla söz sahibi olmuşlardı. Hava Mareşali Balbo'nun Anlantik uçuşu İtalyanlara ayrı bir güven vermiştir. İtalyanlar, Türkiye ile ilişkilerinin çok iyi olmamasına rağmen Türkiye'ye başvurarak bir kısım pilotu eğitebileceklerini bildirmişler. Genelkurmay tarafından, İngiltere ve Fransa deneyiminden sonra İtalya'nın da eğitim ve tekniğini tanımak için olumlu cevap verilmiştir. Eğitim için Bnb. Zeki Doğan, Bnb. Yahya Razi Biltan, Ütğm. Sabri Gökart, Tğm. Ragıp Öviz ile Tğm.Fazıl Çiloğlu eğitim için İtalya'ya gönderilmiştir. Sabri Gökart'ın

ters virilde uçağını paraşütle terk edip kurtulması İtalyan havacıların ve Mussolini'nin taktirini kazanmıştır⁵⁶³.

İstanbul'da meydana gelen hava kazalarında sebebin uçakların eski olmasından kaynaklanması halkı üzmüş ve düzenlenen kampanya ile 3 adet Brege XIX-7 uçağı orduya hediye edilmiştir. Bu kampanyalar sürmüş 11. Tümen, II ve IV. Kolordu personeli de maaşlarından kesinti ile birer uçak alarak Hava Kuvvetlerine armağan etmişler. Türk Hava Kurumu marifetiyle 1925-1935 yılları arasındaki kampanyalarda toplanan 50 milyon liraya 250-300 civarında uçak alınmıştır⁵⁶⁴. Büyük Zafer'in 10. yılında 40 uçak Hava Kuvvetlerine armağan edilmiştir. Şahıslar ve halk da bu girişime destek olmuştur.

1931 yılında eskiyen deniz uçaklarının yerine Walrus II tipinden 6 adet alınmıştır. Svl. Plt. Vecihi Hürkuş'un kendi gayreti ile yaptığı ve Çekoslovak teknik servisine sörtifiye ettirdiği uçak ile yurt çapında uçuşlar yapmıştır⁵⁶⁵. Bu yıl makinist subay yetiştirilmesi için kurs açılmış ve Cihan Harbinde bulunmuş tecrübeli subaylardan Yzb. Abdullah, Yzb. Avni Okar, Yzb. İsmail Hakkı, Yzb. Basri Bilgin ve Ütğm. Hıfzı Dim tertip edilmişlerdir.

F. Hava Alay Komutanlıklarının Kuruluşu

Geçen zaman içinde havacılık iyice kökleşmiş, uçak sayısı artmış, komutanların rütbeleri yükselmiş bir sınıf ve kuvvet yavaş ama emin adımlar ile yükselmiştir. Hava Kuvvetleri 1928 yılına kadar bölük seviyesi birliklerden müteşekkildi⁵⁶⁶. 1928 yılında Tabur düzeyine çıkarılmış ve 3 Hava Tabur kurularak hava bölükleri burada toplanmıştır. Hızlı gelişme neticesi ve dünyadaki ordulara paralel olarak 13 Temmuz 1932 tarihli Genelkurmay emriyle 1 Haziran 1932'den geçerli Hava Alayları kurulmuştur⁵⁶⁷. Bu teşkilat temelini Kara Kuvvetlerinden almıştır. Esasen Onbinlik(Tümen), Binlik(Tabur) ve yüzlük

⁵⁶³ Hv.K.K.lığı, **Büyük Türk Havacılarından Yahya Razi Biltan (1893-1955)**, İstanbul, 1992, s. 14

⁵⁶⁴ KAYMAKLI, a.g.e., s.253, 329

⁵⁶⁵ EK-16 (Vecihi HÜRKUŞ'a ait uçak.)

⁵⁶⁶ Hv.K.K.lığı, **Cumhuriyetin 70. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri**, s.41; Hv.K.K.lığı, **Hv. K. K.lığı Genel Sekreterlik İlkler Albümü**, İtranet, s..11; ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.25

⁵⁶⁷ Hv.K.K.lığı, **Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?**, s.54

(Bölük), onluk(Onluk) askerî teşkilatının temeli 2500 yıllık Türk Tarihinde uygulanan bir sistemdir. Orhun yazıtlarında bu bilgileri içeren kaynaklar mevcuttur⁵⁶⁸. Bunda subayların rütbesinin yükselmesi esas edenlerden birisidir. 1,2 ve 3. Hava Taburları, Alay seviyesine çıkarıldı⁵⁶⁹. Hava Alaylarının durumu şöyleydi;

İlk Hava Alayları ve Teşkilatı

Alay Adı	Komutan	Bağlı Bölükler	Yeri
1. ALAY	Plt. Yb. Zeki Doğan		Eskişehir
1. Tabur	Plt. Bnb. Celal	1,2,21. Bl.	Eskişehir
2. Tabur	Plt. Bnb. Muhsin	41,42,43. Bl.	Eskişehir
2. Alay ⁵⁷⁰	Plt. Yb. Celal Yakal		Diyarbakır
3. Tabur	Plt. Kur. Bnb.İhsan	27,28,29. Bl.	
4. Tabur	Plt. Bnb. Osman Remzi	44,45,46. Bl.	
3. ALAY	Plt. Yb. Şefik Çakmak		İzmir
5. Tabur	Plt. Bnb.Fevzi	11,12,31. Bl.	İzmir
6. Deniz Taburu		24,53,54	

2. Hava Alayı, av taburları ile donatılacakken uçaklar alınamamış ve alayın kuruluşu 1933 yılında gerçekleşmiştir. Junkers A-10'lar ile teçhiz edilmişti. Bu zamana kadar havacılıkta otorite olan devletler ile eğitim ve teknoloji alanında ortaklıklar yapılmış, ancak bu alanda bir güç de 1903 Wright Kardeşlerin memleketi Amerika'ydı. 1933 yılında Plt. Ütgm. Tevfik Erman, Ütgm. Ziya Zeyrek, Tgm. Hikmet Tugay ve Tgm. Raif, Hava Okulunda tekamül

⁵⁶⁸ Tamer Kumkale, "Türk Kara Kuvvetlerinin Kuruluşunun 2204. Yılında Askerî Kültürümüzün Türk Milli Kültür Bütünlüğü İçindeki Yeri ve Önemi", **Askerî Tarih Bülteni**, Sayı:39, Ankara, 1995, s.173-188

⁵⁶⁹ Muzaffer Erendil, a.g.e., s.219

⁵⁷⁰ Hv.K.K.İği, **Büyük Türk Havacılarından Celal Yakal (1891-1980)**, İstanbul, 1992, s.31; O. Zeki Özpınır, "Doğruyu Söylemek ve Savunmak Her şartta ve Durumda Zorunludur", **Anılar**, Ankara, 1997, s.158

kursunu müteakip Amerika'ya eğitime gönderildiler.¹ Haziran 1926 tarih 889 No'lu kanunla uçuculara verilen tahsisat 29 Haziran 1932'de 2047 sayılı kanunla değiştirilmiştir. Bu kanun 1930'lu yıllar havacılar açısından kanuni mevzuatların yapıldığı bir dönem olmuştur⁵⁷¹.

Havacıların eğitim esnasında verdikleri kayıplar toplumu ve komuta katını da üzmekteydi. Mareşal Fevzi Çakmak'ın, Çanakkale Boğazındaki "Yavuz"u teftişi, bu manevralarda aynı yerde Anafartalar Turşun Köyünden kalkan mavi taraf tayyaresi Balıkesir'in Halalca Meydanından kalkan kırmızı taraf tayyaresiyle havada çarpışmış ve bu kazada Yzb. Bedri şehit olmuş, diğer tayyare pilotu tek kanatla kurtulmuştur⁵⁷².

1933 yılına kadar havacıların gündelik üniformaları genel olarak Kara Kuvvetlerinin kıyafeti ile aynıydı. Bu dönemde diğer batılı devletlerde havacılar gri veya mavi renk kıyafetleriyle farklı bir melbusat giiyorlardı. Türk havacıların şapkalarında ve yakalarında mavi çuha bant vardı. Şapkalarına sarı renkte ortası ay yıldızlı kanat takıyorlardı. I. Cihan Harbi tuğrası yerine T. C. harfleri yerleştirilmişti. Bröve çeketin sol üst cebinin altına takılmaktaydı. Havacıların ısrarı sonucu, Genelkurmayın da onayı ile havacıların üniforması koyu gri mavi bir renk olmuş yalnız önceki kıyafetten yalnız manevra kemeri kalmıştı. Lacivert gömlek, siyah kravat ve yakası açık çeket kravatlı olarak ilk kez denizciler sonra havacılar tarafından kullanılmıştır. Bröve de sol çeketin altından üstüne alınmıştır⁵⁷³.

Cumhuriyetin 10. yılında Mareşal Varaşilov Sovyet Rusya adına Ankara'ya gelmişti. Bütün Türk Hava Filoları Ankara'daki törenlere katılmıştır. Törene Sovyet Rusya, Irak, İran ve Yunanistan'da birer filo ile katılmıştır. Bu vesileyle Ruslar 2 yolcu ve 1 eğitim uçağı hediye ettiler⁵⁷⁴. 1934 Yılında iade-i

⁵⁷¹ **Resmi Gazete**, 29.6.1932, sayı 2143, Kanun No: 2047, Kanunun TBMM'DEN Alınan Metni EK-20'dedir.

⁵⁷² Hv.K.K.İği, **Türklerin Havacılığa Hizmetleri**, "1933-34 Ege ve Trakya Manevralarında", Harp Tarihi Şubesi Yay., No.4, Ankara, 1982, s.45

⁵⁷³ KAYMAKLI, a.g.e., s.204, 205; CANDAŞ, **1911'lerden 2000'lere Hava Kuvvetleri**, s.33; GNKUR.ATASE, **Cumhuriyetin 70. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri**, s.41

⁵⁷⁴ GNKUR.ATASE, **Cumhuriyetinde 70. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri(1923-1993)**, s.41; Hv.K.K.İği, **Resimlerle Türk Havacılık Tarihi**, Ankara, 1968, s.13; ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.24, 25

ziyarete bulunmak ve 1 Mayıs törenlerine katılmak için 5'li bir uçak grubu İzmir Hava Alayı Komutanı Kur. Yb. Celal Yakal liderliğinde dil bilen Kur. Yzb.İhsan Orgun, Ütğm. Vehbi Can Uçaner, Tğm. Necdet, Baş makinist Hüsam, Makinist Niyazi ile Eskişehir 41. Bl. K. Yzb.Enver Akoğlu'ndan oluşan ekip 20 Nisan 1934'de göreve çıkmış, Rusya'da en üst yetkililerce coşkuyla karşılanmış pek çok kabul ve görüşmeler yapılmıştır. Atatürk, Havacıları gönderirken "Kendinizi Ruslara iyi gösterin" talimatı vermiştir. Dönüş tarihi resmi olarak 9 Mayıs 1934'de Rusya'dan ayrılma tarihi olup, buradan da Rusya'nın muhtelif şehirleri gezilmiş, 14 Mayıs'ta Romanya'ya varılmış, 15 Mayıs'ta Romanya'nın resmi kahramanlar gününe iştirak edilmiş ve 18 Mayıs 1934'de yurda avdet edilmiştir⁵⁷⁵.

1934 yılı Çanakkale-Deniz manevralarında 2 Türk uçağı çarpışmış, pilotlar şehit olurken Rasit Teğmen Nuri paraşüt ile atlayarak kurtulmuştur. Bu paraşütle atlamak suretiyle ilk kurtuluştur⁵⁷⁶. 1930'lu yıllar Türkiye için çok ağır ve sıkıntılı geçmiştir. Özellikle İtalyanların güçlü bir ordu ve donanma ile Akdeniz'de Mossolini liderliğindeki tehdit karşısında, Atatürk de Akdeniz'de tatbikatlar ile İtalyanlara cevap vermiştir. Atatürk'ün nazarında en kıymetli mesleklerden birisi yokluk ve imkansızlıklar ile mücadele mesleği olarak gördüğü pilotluktu. Öyle ki, hemen her önemli tören ve kutlamalarda pilotlar protokolün içinde yerlerini alırlardı. 1934 yılı Ankara Palas'taki Cumhuriyet balosuna pilotlar da dahil edilmiştir. Esasen hava unsurları Güvercinlik meydanına gelirler, Cumhuriyet Bayramı törenlerine katılır ve rütbe tefriki yapılmaksızın Atatürk'ün Ankara Palas'taki davetine katılırlardı⁵⁷⁷. 1934 yılı törenleri sonucu verilen resepsiyonda Atatürk beklenmedik bir anda pilotlardan birisine, "Düşman donanması en hassas bölgemize yaklaşmaktadır, bombamız ve cephanemiz bitmiştir. Ne yaparsınız?" pilot; hayatın bedeli de olsa

⁵⁷⁵Hv.K.K.İği, "Cumhuriyet Döneminin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşu (1923-1944)", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.43 ; KAYMAKLI, a.g.e., s.206, 207; Hv.K.K.İği, **Hv. K. K.İği Genel Sekreterlik İlkler Albümü**, İntranet, s.12; Hv.K.K.İği, **Büyük Türk Havacılarından Celal Yakal (1891-1980)**, İstanbul, 1992, s.34-37

⁵⁷⁶KAYMAKLI, a.g.e., s.206-209; Hv.K.K.İği, "Cumhuriyet Döneminin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşu (1923-1944)", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.44

⁵⁷⁷KAYMAKLI, a.g.e., s.209, 250

tayyaremle düşman gemilerine çarparım cevabını vermiştir. Aldığı cevap üzerine; “Benim havacılarım hayatı pahasına da olsa vatanını böyle savunur” diyerek memnuniyetini izhar etmiştir. Bu olayın diğer tüm pilotlarca aynen uygulanacağı pilotların şahsi kararları olarak imzalanmıştır. Hadise Hulusi Kaymaklının eserinde bu şekilde geçerken Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılında “Mussolini’nin çok güçlü donanması ve Hava Kuvvetlerine, canlı çarpmaya azmetmiş bir Türk Donanması’nın ve havacılığının varlığını Mussolini’ye ve dünyaya hissettirmeliyiz.” kararını verir ve “kişiye özel” tüm pilotlara, “İtalyan harp gemilerine ve uçaklarına canlı canlı çarpar mısınız?” sorusu sorulur ve ittifakla evet cevabı alınmıştır. Aynı olay Hatay konusunda da yaşanmıştır⁵⁷⁸.

G. Kayseri’ de Uçak İmalatı ve Türk Mütешеbbislerin Çalışmaları

İnsanlığın kullandığı pek çok teknolojik gelişmenin temeli askerî bir başlangıca dayanır. İnternet de II. Cihan Harbi sonrası Amerikalıların orduları için geliştirilen bir yapının gelişmiş halidir. Havacılık 20. asrın başında dünyaya tesir eden ve en hızlı gelişen bir bilim alanı olmuştur.

Türkiye’nin gelişmesi ve muasır devletleri yakalamanın çözümü; ithal ikame yada ithal yolu ile değil de bilakis uçakların Türkiye’de yapılması önem arz ediyordu. Curtiss Fledling eğitim uçağının lisansı alınarak 10 adeti 1934’de Kayseri’de üretilmiş ve 1401 no’lu uçak İran’a hediye edilmiştir. Daha sonra Curtiss Hawk av uçaklarının lisansı alınmıştır. Bunlar o dönemin iyi av uçağıydı. Hawk’dan da 15 adet Kayseri’de imal edilmiştir. Dönemin en iyi av uçağı kabul edilen Polonya yapımı P. Z.L.24 av uçağının da lisansı alınmış, 40 adedi hazır alınmış, 29 adedi Kayseri’de imal edilmiştir⁵⁷⁹. Yaklaşık 10 yıllık sürede (1934-1944) 5 ayrı tipte toplam 134 adet uçak imali gerçekleştirilmiştir^{580*}. Bu miktar bazı kaynaklarda 207 olarak geçmektedir.

⁵⁷⁸ Hv.K.K.İği, “Cumhuriyet Döneminin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşu (1923-1944)”, **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.44; KAYMAKLI, a.g.e., s.209

⁵⁷⁹Burhan TUNALI, “1.Havacılık Sempozyumunun Açış Konuşması”, **1.Havacılık Sempozyumu**, İstanbul, 1994, s.1

⁵⁸⁰ 2.HİBM.K.İği, **2. HİBM. K.İği 2002-2003 yılı Komutanlık Denetlemesi Tanıtım Broşürü**, “2. HİBM. K.İği Tarihçesi”, Kayseri, 2003, s.1-6; GÜLTEN, a.g.e.,s.29; GÜLTEN, a.g.e., s.75

* Bu rakam daha ciddi bir çalışma olarak değerlendirilen İstanbul Müzesi görevlisi Zeynep Gülten’ de toplam 207 adettir.

1934 yılında pilot dışında 2. bir sınıf olarak doktorlar da hava tababeti için Fransa'ya gönderilmişlerdir. İlk kafiye Hariciye Dr. Rüştü Bilge 1919-26, Göz. Dr. Kemal Gözmen 1924-8 ve Dahiliye Dr. Fahri Yakal 1927-18 yer almıştır⁵⁸¹.

Nuri Demirağ Uçak Fabrikası; Nuri Demirağ, Cumhuriyet Dönemi önemli müteşebbislerden olup mesleği inşaat mühendisliğidir. Özellikle devletin ihtiyaç duyduğu alanlardaki yatırımları ile adını duyurmuştur. Nuri Demirağ, demiryolu yapımında da el atmış ve etkin bir yer edinmiştir. Samsun-Sivas demiryolunun 7 km.'lik kısmını başarı ile tamamlamıştır. Nuri Demirağ kendi imkanları ile Beşiktaş'ta bir uçak fabrikası kurmuştur. Yeşilköy'de bir uçuş okulu kurmuştur. İmalat kapasitesi sınırlı olan fabrika için ileriye matuf planlama olmaması ve bu gün içinde anlaşılmayan ve dış baskıların da olduğu tahmin edilen sebeplerle yürümemiştir. Büyük zorluklarla birkaç müteşşebisin gayretleri dönemin iç ve dış siyasi durumunun sonucu olarak olumsuz neticelenmiştir.

H. Hava Tugay ve Tümen Komutanlıklarının Kuruluşu

Hava Kuvvetleri uçuş birimleri gün be gün büyüyor, teşkilat yapısı da buna göre şekilleniyordu. Bu büyüme Özellikle havacı kumandanların da zamanla rütbelerinin yükselmesi ile paralel bir büyüme olmaktaydı.

22 Mayıs 1939 tarihinde Alay yapısından Tugay seviyesine geçilmiştir. İlk Hava Tugayları Eskişehir 1. Hava Tugayı ile İzmir 2. Hava Tugayıdır. 1. Hava Tugayına komutan olarak Alb. Yahya Razi Biltan, 2. Hava Tugay komutanlığına ise Alb. Celal Yakal atandırılmıştır⁵⁸². 30 Ağustos 1940 tarihinde, Alb. Zeki Doğan, Alb. Şefik Çakmak, Alb. Celal Yakal ile Alb. Razi Biltan Tuğgeneralliğe terfi ettirilerek Türk Hava Kuvvetleri'nin ilk Paşaları olmuşlardır⁵⁸³. Havacılıkta yeniden kurulma ve gelişme dönemi olarak anılan Atatürk Dönemi aynı

⁵⁸¹ Hv.K.K.İği, **Hv. K. K.İği Genel Sekreterlik İlkler Albümü**, İntranet, s.13; Hakkı Arıs, " Türk Hava Kuvvetleri Yeni Ufuklara Açılıyor Hv. K. K. Org. Cumhur ASPARUK ile Görüştük", **Savunma ve Havacılık**, Ankara, 2000, s.10

⁵⁸² Hv.K.K.İği, **Büyük Türk Havacılarından Yahya Razi Biltan (1893-1955)**, İstanbul, 1992, s.34-35; ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.25

⁵⁸³ CANDAŞ, **1911'lerden 2000'lere Hava Kuvvetleri**, s.35; Hv.K.K.İği, **Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?**, s.60; Hv.K.K.İği, **Hv. K. K.İği Genel Sekreterlik İlkler Albümü**, İntranet, s.14; Hv.K.K.İği, **Büyük Türk Havacılarından Yahya Razi Biltan(1893-1955)**, İstanbul, 1992, s.34-40; Hv.K.K.İği, **Büyük Türk Havacılarından Zeki Doğan(1896-1961)**, İstanbul, 1992, s.15

zamanda, “Şövalyelik Ruhu” yada “Serdengeçtilik Ruhu” olarak da tanımlanmaktadır⁵⁸⁴. Hava Kuvvetleri 4 yıl sonra 16 Ağustos 1943 yılında yeni bir yapılanma ile Tümen seviyesine geçmiş ve birlikler Hava Tümeni ismini almıştır.

I. Türkiye’nin Üniter Yapısının Güçlendirilmesinde ve Teknoloji Transferinde Hava Kuvvetlerinin Rolü

Atatürk 9 Haziran 1936 tarihinde Eskişehir 1. Hava Alayını gezdi. Yapılan gösteri uçuşlarını izledi. Yaptığı konuşmada Hava Gücünün o gün için sadece kara birliklerini keşif yönüyle desteklediğini ama gelecekte havacıların, karacıları çok daha etkin destekleyeceğini ve nakliyatta taşımacılığının çok gelişeceğini belirtmişler ve Türk havacılığının yenilmez bir güç olma yolunda ilerlediğini görmekten mutluluğunu belirtmiştir. Bu yıl ilk Hava ataşesi Yzb. Tekin Arıburun Almanya’ya atanmıştır⁵⁸⁵.

Mussolini zaman zaman Anadolu’nun Güney sahillerinde açık veya kapalı hak iddiasında bulunuyordu. Askerlikte bir söz vardır, barışta ter dökmeyen savaşta kan döker diye. Türkiye, yaklaşan tehdidin farkındaydı⁵⁸⁶. Bunun için Atatürk, Mareşal Fevzi Çakmak ile konuyu değerlendirmiş, İtalyanların işgalleri altındaki 12 ada ve civarında yaptıkları deniz ve hava manevraları da rahatsızlık verdiği için Roma’ya kadar uçacak, görev yapacak ve geri dönecek uçağın araştırılması kararı verilmiştir. Mareşal, bu dönemde oldukça favori olan ve uluslar arası yarışmalara katılan Yzb.Enver Akoğlu’na gizli bir görev vererek Atatürk’ün olası İtalyan savaşında Atatürk’ün düşüncesini anlatmış ve Gazi Paşanın arzusunun gerçekleşmesi için gerekli araştırma yapmasını istemiştir. Enver Akoğlu, İSTİKLÂL Harbinden hemen sonra havacı olmuş bir piyade subayıdır. Özelliği tarifi yapılan her uçağı eğitim almadan direk uçuş ile test edip uçağın özelliklerini tespit etmesi ve faydalarını, olumsuz yönlerini değerlendirebilmesidir. Bu özelliği ile içeride ve dışarıda tanınan

⁵⁸⁴ Hv.K.K.lığı, “Cumhuriyet Döneminin İlk Yıllarında Gücü ve Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşu(1923-1944)”, **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.42

⁵⁸⁵ KAYMAKLI, a.g.e., s.215-222

⁵⁸⁶ UÇAROL, **Siyasî Tarih II**, İstanbul, 1992, s.396-397

meşhur bir pilottur. Genelkurmay Başkanı Mareşal, kendisine bu özelliği nedeniyle 23.2.1939 tarihinde taktir yazmış ve orduya örnek göstermiştir⁵⁸⁷.

1936 havacılık yarışmalarına katılan Akoğlu, Avrupa devletlerinin araştırma ve inceleme yapmış ve Ekim 1936'da Amerika'ya geçmiştir. Yanında Fransa'da uçak mühendisliği öğrenimini yapan Necdet Eraslan bulunmuştur. Ekip hızlı bombardıman uçağı alırken normal bombardıman uçağı için de görevlendirilmişti. Amerikan Vultee firmasının Çinhindi için hazırladığı bir kargo uçağının tadilat edilerek bombardıman uçağı olarak kullanılabileceği anlaşıldığından Ankara'dan muvafakat istenerek 25 adet satın alındı.

Program dahilinde Martin firması da gezilmiş, firma geliştirdiği zamanın en hızlı uçağını satamıyordu. Amerikan ordusu bu hızda uçakların hedefe isabet edecek bomba bırakamayacaklarına inanıyordu. Martin-120 uçağı Atatürk'ün istediği şartlara uyuyordu. Yzb.Enver Akoğlu bunu denemek istemiş ama Amerikan kanunlarına göre yabancı birisi Amerika'da bomba atamazdı. Bu deneme stratejik açıdan başka bir ülkede de yapılamazdı. Çözüm olarak bomba yerine su dolu bir tankın tadilatla denenmesi hususunda anlaşılmış, uçuşa bir Amerikan pilotla çıkılmış ama tank yanlış monte edildiğinden tankın suyu uçağın içerisine dolmuş, Amerikalı pilot şaşkınlığından kontrolü kaybetmiş, Yzb. Akoğlu, tırmanışa geçerek suyu boşaltmış ve salimen inmiştir. Hatıratında "Havada uçarken suda boğulan ilk pilot ben olacaktım" diye anlatır.

Martin Firması Genel Müdürü Mr. Martin, burada çalışan Türk mühendis Yavuz Kansu'ya; "Ben Türklere minnettarım, beni iflastan kurtardıklarını unutmam. Sizinkiler o zamanlar bizim havacılarımızdan çok daha ileri görüşlü yetişkin insanlardı" demiştir. Nitekim Türkiye'nin 24 adet siparişini müteakip Amerika ve Siam Krallığı da sipariş vermiştir. Uçakların alınması ifşa olunca İtalya basını "Barbarlara bu uçaklar verilemez" diye Roosevelt idaresine baskı yapmışlardır⁵⁸⁸. Türkiye 1937 yılında İspanya iç savaşında nam salmış olan

⁵⁸⁷ UÇAROL, **Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu (1898-1962)**, İstanbul, 1990, s.88-90 ; O. Zeki Özpıncı, "Doğruyu Söylemek ve Savunmak Her şartta ve Durumda Zorunludur", **Anılar**, Ankara, 1997, s.152-175

⁵⁸⁸ KAYMAKLI, a.g.e., s.222-224

Heinkel III'ler Almanya'dan alınmış bunların eğitiminde kullanılmak üzere Wulf J-2'ler alınmıştır.

1937 yılında İngiltere'den en gelişmiş hafif bombardıman uçağı olan Bristol Blenheim satın alındı. Bu yıl Hava Kuvvetleri Alay sayısı dörde çıkarıldı. Eskişehir'de bulunan 1. Hava Tabur ile 1,2 ve 21. bölükler 4. Hava Alayının nüvesini oluşturacaktı. Bu alay 1 Haziran 1937'de Kütahya'da faaliyete geçecek şekilde tertip alınması 4 Şubat 1937'de Genelkurmay tarafından emir verilmiştir. Alay Komutanlığına Kur. Bnb.Ferruh Şahinbaş atandırılmıştır. Alayın teşkilatında 7 ve 8. Hava Taburlar ve 7. Hava Taburu 21, 41. Bölük, 8. Hava Taburu ise 42 ve 43. bölüklerden oluşuyordu.

Hava Harp Akademileri 1937 yılında Yıldız Sarayı Cihannüma Köşkünde kurulmuştur. Bu dönemde Fransızlar havacılıkta önemlerini kaybetmişler ve İngiltere ile Amerika ileri durumdaydı. Akademiye Yb. Ferruh Şahinbaş komutan, Yzb. Seyfettin Turagay'da Kurmay Başkanı olarak atandırılmış 4 İngiliz subay hoca olarak görev almıştır. Harp Akademilerindeki öğrenciler buraya nakledilmiştir.

Sabiha Gökçen, askerî pilot olarak Eskişehir'de eğitim almış, Dersim Harekatı ile Trakya Manevralarına katılmıştır. Sabiha Gökçen'in 1938'de Ege'de yapılan manevralara katılması ve buradan Balkan ülkelerini dolaşması, bir muharip kadın pilotun ilki başarması sebebi ile Avrupa ve Balkan ülkelerinde büyük ilgi ve heyecan yaşatmıştır⁵⁸⁹. 1936'da 1. Hava Alay Komutanı Alb. Celal Yakal ilk gece seyrüsefer uçuşunu planlamış ve Eskişehir-Yeşilköy-Eskişehir olarak planlanmış ve başarı ile gerçekleştirilmiştir.

1938 yılında 7 uçaklık bir filonun İran Veliahdı Muhammet Rıza Pehlevi'nin Mısır Kralı Faruk'un kız kardeşiyle evlenmesi münasebetiyle törene Türkiye'yi temsilen katılması kararlaştırılmıştır. Dönüşte törene iştirak eden İtalya, Fransız, Rus ve İngiliz filoları hava şartları gereği dönemezken Türk Komutan Hava Pilot Albay Naim Bürküt kalkış emri vermiş, kısa süre sonra

⁵⁸⁹ GNKUR.ATASE, **Cumhuriyetinde 70. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri(1923-1993)**, s.41; Hv.K.K.İği, **Resimlerle Türk Havacılık Tarihi**, s.13

uçaklar dağılmış, Birbirini kaybetmiş, sadece filo komutanı Diyarbakır'a dönebilmiş, 3 uçak Tebriz'e inmiş, 2 uçak Tebriz yakınında düşmüş makinistler şehit olmuş pilotlar atlamıştır. Birisi ise Tahran'a geri dönmüştür. Filo Komutanı askerî disiplini sonucu dön emrine bağlılığı gereği böyle bir emir vermiştir. Dönüşte Divanı harbe verilmiş ama beraat etmiştir. 24 Haziran 1938 tarih 3485 sayılı kanun ile uçuş tazminatı kanunu yeniden düzenlenmiştir⁵⁹⁰.

Hava Kuvvetlerinin en önemli fonksiyonlarından birisi de 1924-1938 yılları arasında meydana gelen 19 isyanın bastırılmasında Hava Kuvvetleri etkin görev yapmıştır. Bunların en önemlileri Nasturi, Şeyh Sait, Mutki, Dersim olaylarıdır. Bu isyanlarda psikolojik, keşif, av ve bildiri atma görevleri icra edilmiştir⁵⁹¹. Harekatlarda bir kısım uçaklar kaza yada asilerce düşürülmüş, kurtulan pilotlara ve rasıtlara kötü muamele yapılmış, bir kısmı işkence ile şehit edilmiştir. 2 Temmuz 1930 tarihinde asilerin açtığı ateş sonucu uçak ateş almış, pilot mecburi iniş yapmıştır. Yzb. Selahattin ile Ütgm. Abdurrahman Şeref asilere yakalanıp şehit edilmiştir⁵⁹².

Atatürk Dönemi Hava Kuvvetleri, o günün şartları içinde dünyadaki en modern uçaklar ile teçhiz edilmiştir. Türkiye, Modern hava güçlerinin bilgi yetersizliği ile almaktan çekindikleri Martin-120 uçaklarını ilk kez envantere alarak teknolojiyi takipteki hassaslığı ve ileri görüşlülüğünü ortaya koymuştur. Atatürk, Orduya son mesajda da hava sınıfına da taktir ve selamlarını ifade etmiştir⁵⁹³. 1930'lu yıllar havacılar arasında en uzun mesafeye uçmak için yapılan çalışma ve mücadeleler ile geçmiştir. Japonya'dan Amerika'ya direk uçuş, Alpleri geçme, Amerika'dan Türkiye'ye direk uçuş bunlardan belirli birkaç örnektir. Almanların 52 tonluk DO-X 1 uçağı 25 Temmuz 1929'da 169 yolcu ile göreve başlamış ve dönemin en önemli gelişmeleri arasında yer almıştır. Loura'da Bosis adlı İtalyan kadın Fransa'ya iltica etmiş, daha sonra "Ölümün Hikayesi" adlı bir vasiyetname hazırlayıp faşizm aleyhtarı 40.000 beyannameyi

⁵⁹⁰ KAYMAKLI, a.g.e., s.227-228; Hv.K.K.lığı, **Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?**, s.54; Hv.K.K.lığı, **Hv. K. K.lığı Genel Sekreterlik İlkler Albümü**, Intranet, s.14; EK-17 (1938 Yılı Havacıların İran Seferi ile İlgili Resmi)

⁵⁹¹ İbrahim METEL, "Kaybedip de Bulmanın Sevinci" , **Anılar**, (Edt.:Erden Candaş), Ankara, 1997, s.1-2

⁵⁹² KAYMAKLI, a.g.e., s.237

⁵⁹³ KAYMAKLI, a.g.e., s.265

Roma'ya atmış ve bir daha kendisinden ve uçağından haber alınamamıştır. Bu uçakla yapılan ilk intihar olarak tarihe geçmiştir. 6.12.1931-26.07.1932 arasında Alman kadın pilot Elli Beinhorus 37.000 km. uçarak dünya turunu tamamlamıştır.

Sivil havacılığın gelişmesinde de Hava Kuvvetleri Personeli büyük çaba göstermiş, Özellikle Alb. Muzaffer Ergüder'in Avrupa Seyahati sonrası teklifleri sivil havacılığın gelişmesinde daha doğru bir tabirle sivil havacılığın Türkiye'de kurulmasında etkili olmuştur. Sivil havacılık da askerî havacılığın desteği ve askerlerin ileri görüşlülüğü ile doğmuştur. " Seyrüsefer Talimatı" askerî havacılarca hazırlanmış, 9 Eylül 1925'de Bakanlar Kurulunca tasdik edilerek kararname haline gelmiştir. Hava Kuvvetleri Komutanlığı, sivil havacılığa kuruluş ve gelişme aşamasında pilot ve yönetici desteği vermişlerdir. Bu katkı pilot desteği yönüyle 2003 yılında da kısmen devam etmektedir. İsmi bilahare "Hava Yolları İdaresi" olarak değiştirilmiştir. Amirliğine ilk Türk askerî pilot brövesi (Türkiye'de 1, Fransa'da 780) alan Emekli Pilot Albay Fesa Evrensever getirilmiştir⁵⁹⁴. Sivil işleri ile ticari ve posta işlemlerini düzenleyen 2186 sayılı kanun 20 Mayıs 1933'de kabul edilmiştir.

Dönemin en önemli sıkıntılarından birisi Türk Hava Kuvvetleri ile Türk Hava Kurumunun ilişkilerinin sağlam temellere oturtulmamasıdır. Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Kurumun kendi inisiyatifi dahilinde çalışmasını isterken, Hava Kurumunun Yönetim Kurulunun, T. B. M. M. üyesi olması nedeniyle bu üyeler de hükûmete tesir ederek Hava Kuvvetlerine yanlış istek ve talepler için baskı yapmışlardır.

Birinci Dünya Savaşının ilk astsubay pilotu Vecihi Hürkuş, havacılığa gönül vermiş, İSTİKLÂL Savaşına iştirak etmiş, Yunanlılardan kalan ve eldeki eski uçak aksamını bir araya getirerek ilk milli uçağı yapma unvanını kazanmıştır. Burada anlaşılmayan bazı gelişmeler yaşanmıştır. Vecihi Hürkuş, Sultan Mecit Kasrı civarında uçağının denemesini yapmış ve başarılı olmuştur. Uçarak Ankara'ya gitmiş ancak burada uçak uçuştan men edilmiştir. Çünkü

⁵⁹⁴ KAYMAKLI, a.g.e., s.302-304

uçak Hava Müsteşarlığı Fen Şubesi tarafından test edilemiyordu. Hürkuş durumu Mareşal Fevzi Çakmak'a arz etmiş ve uçağı herhangi bir devletin teknik servisine muayenesine müsaade verilmesini talep etmiş ve Vecihi'nin talebi kabul edilmiştir. Uçak sökülerek trenle Çekoslovakya'ya götürülmüş, buradaki bir teknik heyetçe turizm lisansı verilmiştir. Vecihi ilk Türk Sivil Tayyare Mektebini de açarak havacılık alanında Türkiye'ye büyük hizmetler vermiştir. Ancak 1926-1930 arasındaki bu çalışma 10-15 yıl öncesi Avrupa'daki ilkel çalışmaların bir benzeridir⁵⁹⁵. Amaç muhterem de olsa mevcut durum muteber değildir.

Selahattin Alan Fransa'da eğitim almış, Türkiye'de tamamen yerli uçak imalatının yapılabileceğini kanıtlamak için ortaya çıkmış ama o zamanlar aerodinamik, Uçak Konstrüktör, statikçi, ressam ve imalatçı gibi branşlaşma olmadığından yapılan çalışmanın eksiklikleri olması normaldir. Milli Müdafaa Vekaleti konuya duyarsız kalmış, bu tip bir uçağın nerede kullanılacağı kararı da verilememiştir. Kayseri'de 1932-1939 yılları arasında Amerikalıların Curtiss-Fledling, Curtiss-Hawk, Polonya'nın P. Z.L.24 (Pezetel) ile İngiliz Miles Magister uçağının lisansı alınarak imalat yapılmıştır . Dünya Savaşı içinde lisans işi bırakılmış, uçakların faaliyet ve bakımı yapılmıştır. Nuri Demirağ, havacılığa ilgi duyan varlıklı bir kişiydi. Selahattin Alan ile Alman mühendisler aynı fabrikada çalışmaya başlamışlardır. N. D-37 kodlu uçakları, Hava Kurumu Türk Kuşu Uçuş Okuluna satmayı düşünüyordu ama anlaşılması güç nedenlerle alınmamıştır⁵⁹⁶. Geliştirilen ND-3 ile yurt gezisine çıkan Selahattin Alan İnönü'de iniş esnasında kabotaj olmuş ve Alan şehit olmuştur. Demirağ'ın fabrikasında üretim 1942 tarihine kadar sürmüş ama ilgisizlik ve Almanların savaş sebebi ile yurtlarına dönmeleri neticesi ilgisizlikten kapanmıştır. Burada da milli bir havacılık politikasının olmaması en büyük nedendir. Biryerlerden başlamak belki de 1974'de aldığımız milli savaş uçağını üretme zarureti bile gerek kalmayacak,40 yıl beklenmeyecekti.

⁵⁹⁵ Hv.K.K.İği, "Türkiye Havacılığının Kalkınma Yolları", **Hatıralar Arasında**, Harp Tarihi Şubesi Yay.3, Ankara, 1966, s.6-8

⁵⁹⁶ Hülya ATEŞ, "Nuri Demirağ", **Lojistik Dergisi**, Ankara, 2000, s.19-20; EK-16 (Selahattin ALAN'a ve diğer Türk Menşeli Uçakların Resimleri.)

Ali Yıldız'da şahsi girişimleriyle planör yapmış ve bununla ilkinde 1928'deki uçamamış ama daha sonra Rusya Koktabel Yüksek Planör Okuluna gönderilmiş ve dönüşte 1936'da tek kişilik planörü ile 18 saat 35 dakika havada kalmıştır⁵⁹⁷. Bu dönemlerde Türk Hava Kurumunun da uçak üretimi için faaliyeti olmuş, Polonya'dan kaçan mühendislerden faydalanılmıştır. Uçak fabrikası Etimesgut'ta 1940'da açılmıştır. 1945'de 13.800 m2'lik bir kapalı alanda faaliyet göstermiştir. Üretilen ilk uçak Kayseri'de üretilen Miles Magister'dir. Fabrikada THK-2,3,4,5,6,7,9,15 tipinde, MKEK-1,2 tipinde ve THK-15 tipleri üretilmiştir. En son partide Hava Kuvvetlerine 60 adet üretilen THK-15'den 3 adeti de Ürdün'e hediye edilmiştir. II. Dünya Savaşı sonucu Amerikan Askerî Yardımı ile bu faaliyetler son bulmuştur. Fabrika şu an depo olarak kullanılmaktadır⁵⁹⁸. Havacı personelin 1 Temmuz 1932 yılında çıkarılan bir kanunla ayrı muharip bir sınıf olması kabul edilmiştir. Bundan önce Hava Kuvvetlerinde bulunan personel daha önceki sınıfından sayılmakta gerektiğinde önceki görevine dönmekteydi. Bu tarihten sonra Kara Harpten mezun subaylar Hava Kuvvetleri adına Hava Subayları olarak mezun olmuşlardır⁵⁹⁹. 22 Mayıs 1939 tarihinde ise Hava Kuvvetlerinde tugay teşkilatına geçilmiştir. 1934 yılında SSCB.'de ilk kez havadan birlik nakliyatı sağlanmıştır, atom bombası dahil, radar, Füze sistemleri hızla gelişerek havacılık zamanın en önemli gelişen branşı olmuştur⁶⁰⁰.

II. Dünya Savaşı yılları Hava Kuvvetleri için de sürekli teyakkuz ve harbe hazırlık hali ile geçmiştir. Bu dönemde Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterdeki 500⁶⁰¹ uçakla Balkanların ve Ortadoğu'nun en güçlü Hava Ordusu haline gelmiştir⁶⁰². Bu bayrak bu gün içinde Türkiye'nin elindedir. Bölgesinde en güçlü hava ordusu bu günde Türkiye'nindir.

⁵⁹⁷ KAYMAKLI, a.g.e., s.350-354 ; EK-16 (Üretimi yapılan uçaklardan birisinin resmi.)

⁵⁹⁸ GÜLTEN, a.g.e., s.68-69

⁵⁹⁹ Hv.K.K.İğİ, Hv. K. K.İğİ Genel Sekreterlik İlkler Albümü, İtranet, s.11

⁶⁰⁰ Fahri ÇELİKER "İki Dünya Harbi arasına Genel Bakış (1918-1939), **Askerî Tarih Bülteni**, Ankara, 1993, 46-57, NOT: Çeliker, Em.Tuğg.

⁶⁰¹ Hv.K.K.İğİ, **Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?**, s.55

NOT: 500 uçak sayısı dipnot 157'nin kaynağında 189'u eğitim uçağı olmak üzere 487 olarak geçmektedir.

⁶⁰² Bahadır GÜLTEKİN, "Hv. K. K.İğİ Subay ve Astsubay Profili,Nitelik ve Beklentileri" **Alan Araştırması**, Hv. K. K. Per. Bşk.İğİ, Ankara, 1995, s.7

II. Hava Kuvvetlerinin Ordu Seviyesinde Teşkilatlanması

Hava Kuvvetleri Teşkilatının, kuruluşu olan 1 Haziran 1911 yılından bağımsız bir kuvvet komutanlığı olduğu 31 Ocak 1944 tarihine kadar çok farklı yapıda gelişen bir teşkilatlanma dönemi olduğu buraya kadar incelenmiştir. Bu dönem içerisinde en önemli yapılanmanın ilki 1918 yılında Osmanlı son yıllarında yeni askerî unsurun bağımsız üçüncü bir askerî kuvvet olarak yapılanması olmuştur. İkinci en önemli teşkilatlanma ise; 1928 tarihinde Hava Müsteşarlığının kurulması ile lojistik açıdan Milli Savunma Bakanlığına, hareket ve eğitim açısından Genelkurmay Başkanlığına bağlanmasıdır. Bu yapı 16 yıl devam etmiş, 1944 yılında tekrar Türk Ordusunun 3. kuvveti olarak bağımsız bir komutanlık olmuştur. Bunun en önemli gerekçesi birlik (muharip birlikler) ve müesseselerin ikmal ve idari bakımdan Milli Savunma Bakanlığına, eğitim ve hareket yönünden Genelkurmay Başkanlığına bağlı olması sonucu idarenin iki ayrı başa bağlı olması sevk ve idaredeki insicamını sağlamadığı gibi sorumluluğu da dağıtmış oluyordu. Bu mahzurların giderilerek bütün kurum ve birliklerin tek başa bağlanması önemliydi⁶⁰³.

1928-1944'e kadar M. S. B. Hava Müsteşarlığı şeklinde faaliyette bulunan hava teşkilatı bu tarihten sonra resmen Hava Kuvvetleri Komutanlığı adını alarak, 4 Şubat 1944 tarihinde kolordu seviyesine yükseltilerek göreve başlamıştır. Bu komutanlıkta yalnızca muharip birlikler yer almış, Lojistik Destek Birlikleri Milli Savunma Bakanlığı bünyesinde, Eğitim birimleri ise Genelkurmay Başkanlığı bünyesinde kalmıştır. Ancak bu dağınıklık için bir çözüm getirilmesi düşünülüyordu⁶⁰⁴. Türk Hava Kuvvetleri ismini alan hava komutanlığının ilk komutanı ise Korgeneral Zeki Doğan'dır⁶⁰⁵. 1947 yılında Hava Kuvvetleri, kolordu seviyesinden ordu seviyesine çıkarılmıştır⁶⁰⁶. Yeni yapılanmaya paralel

⁶⁰³ Hv.K.K.İği, "Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi", **Türk Hava Kuvvetleri Karargahı Tarihçesi**, H v. K. Harp Tarihi Şubesi Yay. No.1, s.7; EK-20,20 (Gnkur.Bşk. Emri)

⁶⁰⁴ Erhan HANGÜN, "Hava Kuvvetleri Komutanlığının Kuruluşunda 90. Yılında Hava İstihbaratının Gelişimi", **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, Ankara, 2001, s.89

⁶⁰⁵ Hv.K.K.İği, **Büyük Türk Havacılarından Zeki Doğan (1896-1961)**, İstanbul, 1992, s.17; Hikmet SÜER, "Hikmet SÜER, İlk Hv. Org. ve Komutanımız Zeki Doğan'ı anlatıyor", **Anılar**, Edt.:Erden Candaş, Ankara, 1997, s.4-5

⁶⁰⁶ GNKUR.ATASE, **Cumhuriyetin 70. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri**, s.41; Hv.K.K.İği, **Hv. K. K. İği Genel Sekreterlik İlkler Albümü**, Intranet, s.15

olarak 1948 yılında Lojistik Destek kuruluşları Milli Savunma bünyesinden alınarak Hava Kuvvetleri bünyesine alınmıştır. Genelkurmay Başkanlığının Harekat ve Eğitim direktiflerine göre hazırlanan plan, programların pürüzsüzce yürütülebilmesi için Lojistik desteğin de komutanlık emrinde bulunması zaruretti. Burada en önemli kazanç lojistik açıdan işlemleri yürütürken bürokrasiden kaynaklanan gecikmeler hızla giderilecekti. Bütün branşların da eğitim alarak yetiştirilmeleri ve kuvvet ihtiyaçlarının karşılanması için eğitimin de Hava Kuvvetlerinin bünyesine alınması önem arz etmekteydi⁶⁰⁷. 1950 yılına gelindiği zaman Harp Akademileri dışında bütün havacı unsurlar Hava Kuvvetleri Komutanlığı teşkilatına alınmıştır⁶⁰⁸.

A. Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın Gelişme Dönemi

Hava Kuvvetlerinde en önemli husus pilotların görevini tam, eksiksiz, zamanında ve etkinlikle yapmasını asli ve yardımcı bütün birimlerin modern ve en ekonomik şekilde ve koordinasyon içinde sağlamasıdır. Zira bir pilotun görevini yapması pilotu uçuracak idari ve teknik personelin kabiliyet ve görevini yapması ile mümkündür. Havalarda uçan bir uçağın perde arkasında çok farklı branşlardan oluşan onlarca faaliyet yürütülmektedir. Bu faaliyetlerin aksaksız ve vazifeyi icrada kusursuz tertip alması için en önemli unsur, Eğitilmiş ve görevin önemini kavramış bir anlayışla mümkün olmaktadır. Hava Kuvvetlerinin yapılanma merhalelerinde esas unsur olarak makinist ve pilot eğitimine önem verilmiş, Hava Kuvvetlerinin büyümesi ve farklı alanlarda birlikler kurulması neticesi eğitim faaliyetleri yoğunlaşmış, havacılığa özgü modern bir sistemim kurulması zaruret olmuştur. Bu nedenle havacılığın gelişen teknolojisine bağlı olarak pilot dışındaki diğer ihtisas ve branşların personelini havacılık ruhu ile gelişmiş ülkelerin personeli seviyesinde yetiştirebilmek ve bütünlüğü sağlamak için 1950 yılında, tek komuta altında toplanmış olan Hava Teknik Okullar Komutanlığı kurulmuştur⁶⁰⁹. Hava İstihbaratı alanında ilk faaliyet 1910 yılı

⁶⁰⁷ Hv.K.K.lığı, **Türk Hava Kuvvetleri Karargahı Tarihçesi**, “ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi”, H v. K. Harp Tarihi Şubesi Yay. No.1, s.7

⁶⁰⁸ Ünalp, a.g.m,s.306-307

⁶⁰⁹ “Hv.K.K.lığı, Hava Kuvvetlerinin Gelişme Dönemi ve Jet Uçaklarına Geçiş 1944-1952”, **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Ankara, 2000, s.46; GNKUR.ATASE, **Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri**, Ankara, 1984, s.41

Trakya-Karıştıran Ovası manevrası ile başlayan gelişmeler ile başlamıştır. 1949 yılında Etimesgut'ta, Etimesgut Türk Kuşu tesisinde subay ve astsubaylara ABD'li askerî personelce İstihbarat eğitimi verilmeye başlanmıştır. 1957 yılında Hava İkmal Okulu bünyesinde İstihbarat ve Foto Kıymetlendirme Kısım Amirliği kurulmuştur. Nato'ya giriş ile birlikte uçaklardan da azami foto istihbaratı alanında yararlanılmıştır. Gelişen teknoloji Hava Kuvvetlerinde etkin olarak kullanılmıştır.

Nitekim teşkilatta da zaman içinde yenilemeler yapılmıştır. İstihbarat birim amirliği 1972 yılında Genelkurmay İstihbarat Başkanlığına bağlı Silahlı Kuvvetler İstihbarat ve Foto kıymetlendirme Eğitimi adını almış, 1987 yılında da Hava Teknik Okulları Komutanlığı bünyesinde İstihbarat Okul Komutanlığının nüvesini (HİSOK) oluşturan İstihbarat Dersleri Öğrenim Başkanlığı kurulmuş, 1990'da HİSOK resmen kurulmuştur. Bu alanda gelişmeler devam etmiş 2001 yılında Belbaşı'nda kurulan İstihbarat Komutanlığı ile Hava Kuvvetlerinin ihtiyaç duyacağı Taktik İstihbaratı ile Türk Ordusunun hedef istihbaratı üretme çalışmaları başlatılmıştır⁶¹⁰.

Türkiye'de havacılığın gelişmesi dış politik gelişmeler ile çok yakın bir paralellik arz etmektedir. II. Dünya Savaşı yıllarında Türkiye savaşa taraf olmamış bu nedenle bir yalnızlık ve tecrit politikası içine itilmiştir . 1944 yılına gelindiği zaman savaşın sonunun yakın olduğu anlaşılmış, Türkiye'de yeni düzenin dışında kalmamak ve tekrar aktif bir dış politika izleme eğilimi göstermiştir. Savaş yıllarında İngiltere'den destek almış ama bu devlet artık zayıflamıştır. Rusya ise kuzeyde büyük bir tehdit olarak Türkiye için rahatsızlık kaynağıydı. Bu güç karşısında en önemli müttefik ise savaş sonrası batının en güçlü devleti Amerika'ydı. Yalta Konferansı sonrası İngiltere, Rusya ve Amerika'nın Milletler Cemiyetine girme şartını içeren ortak kararı gereği, Türkiye safını netleştirmiş ve Birleşmiş Milletler Teşkilatının oluşturulacağı San Fransisco Konferansına katılabilmek için 23 Şubat 1945'te Almanya ve

⁶¹⁰ HANGÜN, "Hava Kuvvetleri Komutanlığının Kuruluşunda 90. Yılında Hava İstihbaratının Gelişimi", **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, 2001, s.90-93

Japonya'ya savaş ilan etmiştir⁶¹¹. Tabii bu şekilsel bir savaş ilanıydı. Türkiye bu kararı ile San Fransisko Konferansına çağırılmış ve Kurucu Üye olarak katılmıştır. Toplantı sonucu Birleşmiş Milletler (BM) Bildirgesi imzalanmıştır. Toplantı 26 Haziran 1945 tarihinde yapılmış olup anlaşma 111 maddedir⁶¹². Türkiye BM Yasasını 15 Ağustos 1945'de onaylamış, 24 Ağustos 1945 tarihinde 6092 sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır. Sovyet Hükûmeti 19 Mart 1945 tarihinde Türkiye'ye bir nota vererek 17 Aralık 1925 tarihli Türk-Sovyet Dostluk ve Saldırmazlık Anlaşmasının günün şartlarına göre tadil edilmesini istemiştir⁶¹³. San Fransisko'da karar alınan daimi üye ülkelerin esas meseleler hakkında devamlı anlaşmaya varacakları ve bu beş devletten hiçbirinin toprak kazanmaya çalışmayacağı temel hususları da yürümemiştir⁶¹⁴. Bu durumun nazikliği karşısında Türkiye, yeni müttefik Amerika'ya ve İngiltere'ye durumu 20 Ağustos 1945 tarihli nota ile bildirmiş ancak Truman Yönetimi durumun ciddiyetini anlayamamış olayı bir Türk-Rus sorunu olarak görmüşse de Türkiye'nin notasıyla durum yeniden ciddi olarak ele alınmış ve Amerika, dış politikasını değiştirmek zorunda kalmıştır⁶¹⁵. Bu ilişkiler daha sonra Türkiye'nin, Kore Savaşında Amerika'ya asker yardımı, NATO'ya girmesi ve bilahare askerî alanda özellikle de Savaş yıllarında yenilenemeyen Türk Hava Kuvvetleri'nin modernize edilmesi, jet uçaklarının Türkiye'ye de verilmesi ile güçlenmiştir. Pek çok anlaşma ile karşılıklı ilişkiler yazılı hale getirilmiştir⁶¹⁶.

Hava Kuvvetleri Tarihinde en önemli teknolojik gelişme 1950 yılında gerçekleştirilmiştir. İkinci Dünya Savaşı sonrası dünya dengeleri yeniden şekillenmiş 2 kutuplu bir yapı oluşmuştur. Amerika diğer güç Rusya'ya karşı güçlü bir askerî,iktisadî,siyasî ve sosyal yapı kurmak istiyordu. Bu nedenle 1949 yılında Kuzey Atlantik Birliği olan NATO kurulmuş ve Sovyetlerin komşusu

⁶¹¹ UÇAROL Rıfat, **Siyasî Tarih II**, s.455-459

⁶¹² Hans, J. Morgenthau, **Uluslar arası Politika**, Çev.:Baskın Oran-Ünsal Oskay, Cilt:2, Ankara, 1970, s.730-755

⁶¹³ UÇAROL, **Siyasî Tarih II**, İstanbul, 1992, s.458,459

⁶¹⁴ F. Mehmet Gökgöz, **Avrupa'nın Yeni Güvenlik Yapısında Batı Avrupa Birliği(BAB) ve Türkiye'nin Yeri**, Ankara, 1996, s.16-19

⁶¹⁵ UÇAROL, **Siyasî Tarih II**, İstanbul, 1992, s.466-469

⁶¹⁶ Hasret Çomak, "İkinci Dünya Harbi ve Türkiye, Harbin Sonrasında Türkiye-ABD İlişkileri, ABD'nin Türkiye'ye Yardım Politikası (Truman Doktrini ve Marshall Planı)" **Altıncı Askerî Tarih Semineri Bildirileri 1**, Ankara, 1998, s.459-503; Hv.K.K.İği, **Hava Kuvvetlerinin 90. Yılı**, Ankara, 2001, s.49-50; Hv.K.K.İği, **Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri**, s.41

Türkiye Cumhuriyeti ile o günün şartlarında milli çıkarlar aynı paralelde olduğundan, özellikle Sovyet yönetiminin Türkiye'den toprak ve üs taleplerinde bulunması nedeni ile ilişkiler iki tarafın menfaatine olarak geliştirilmiştir⁶¹⁷.

Türkiye'nin Sovyetlere karşı kendini savunmasını sağlamak ve ordusunu güçlendirmek için ihtiyaç duyduğu ve o günlerde havacılık dünyasında bir devrim olan Jet uçaklarının alınmasına karar verilmiştir. Bunun için 15 Ekim 1950 ile 31 Ağustos 1951 tarihleri arasında 8 pilot Amerika'ya Jet Pilotu olmak için eğitime gönderilmiştir⁶¹⁸.

1911 yılından 1950 tarihine kadar Hava Kuvvetlerinde en önemli unsur olarak pilotların eğitimi ile ilgili yatırımlar ve projeler öngörülmüştür. Ancak jet uçaklarına geçişle birlikte diğer branşların da önemi ortaya çıkmıştır. Daha evvel Makinist Okulu açılarak bakım personeli yetiştirilmek için tedbirler alınmışsa da Ordu seviyesine yükselen bir askerî kuvvetin geleceği için matuf hedeflerinin yakalanması ve özellikle havacılıkta uçuş emniyetinin sağlanması uçaklar ile pilotların daha emniyetli ve etkin uçmaları için geri hizmeti icra eden tüm personelin üstün vasıflı ve eğitim zafiyeti olmayan seçkin personelden kurulması, lojistik sistemin de temellerinin atılması önem arz etmekteydi. Bu gayelere matuf olarak pilot dışındaki tüm branş ve ihtisaslar 1950 yılında tek komuta altında toplanmış ve Hava Teknik Okullar Komutanlığı kurulmuştur.

B. Eğitim Kurumlarının Yeniden Yapılanması

Hava Kuvvetlerinin eğitim kurumlarının temeli olan Yeşilköy Hava Okulu 1926 Yılında İstanbul-Yeşilköy'de yeniden eğitime başlamıştır. Makinist okulu 9 yıl sonra 1935 tarihinde Eskişehir'e taşınmıştır. Buradaki eğitim Fransız görevlilerin sözleşmelerinin tamamlanıp ülkelerine dönmeleri üzerine Türk öğretmenlerce verilmeye başlanmıştır. Komutan Naim Bürküt 3. Alay Dnz. Tb.

⁶¹⁷ Mustafa ÖZBEY, "İkinci Dünya Savaşı'nda Boğazların Türk Rus İlişkilerine Etkileri", **Altıncı Askerî Tarih Semineri Bildirileri II**, Ankara, 1999, s.535-540

⁶¹⁸ Ünalp, a.g.m, s.308; Hv.K.K.lığı, "Hava Kuvvetlerinin Gelişme Dönemi ve Jet Uçaklarına Geçiş(1944-1952)", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Ankara, 2000, s.51; Hv.K.K.lığı, **Cumhuriyetinde 70. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri(1923-1993)**, Ankara, 1994, s.42; Hv.K.K.lığı, **Resimlerle Türk Havacılık Tarihi**, Ankara, 1968, s.14; GNKUR.ATASE, **Cumhuriyetin 70. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri**, Ankara, 1994, s.41; Hv.K.K.lığı, **Büyük Türk Havacılarından Ali Tekin (1921-1957)**, İstanbul, 1992, s.1

K.ılığına atandı. Yerine Bnb. Bedri CELASİN atanmıştır. Eskişehir’de 1 yıl evvel Fransa’ya giden tabiplerin eğitiminin tamamlanmasıyla Sıhhi Muayene Merkezi açıldı.

Türk Tayyare Cemiyeti geçen zaman içinde görev taksimine ihtiyaç duymuş 3 Mayıs 1935’de uçuş faaliyetlerinin yürütülmesi için Türk Kuşu kurulmuştur. Açılışı bizzat yapan Atatürk, Türk evladının da hak ettiği yeri almasının önemini belirten veciz bir konuşma yapmıştır. 24 Mayıs 1935’de Türk Tayyare Cemiyetinin adı Türk Hava Kurumu olarak değiştirilmiştir. Binbaşı Fazıl’ın şehit olduğu tarih olan 27 Ocak Hava şehitlerini anma günü olarak kutlanıyordu. T. H. K. 1935 yılındaki 6. Kurultayında bu tarihin ülkenin hava koşulları için uygun olmaması nedeni ile aynı zamanda İzmir’in Yunanlılarca da işgal tarihi olan ve yas günü olarak anımsanan 15 Mayıs’ta Hava şehitlerinin anılması uygun grld⁶¹⁹. Hava şehitleri anma tarihi 1935’den günümüze (2003) kadar 15 Mayıs günü yapılmaktadır. Türkiye’de havacılığın inkişf döneminde Tayyare Cemiyeti her alanda Hava Kuvvetlerine destek olmuş, şehitler günü de bu bağlamda kutlanmıştır. Bu alanda 1926 yılına ait mecmualar dir⁶²⁰.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı’nın gittikçe modern teçhizatlar ile donatılması ve bir bölgesel güç olması ile eğitimin önemi daha da tizlik ve ehemmiyet verilen bir alan olmuştur. Dağınık olan eğitim birimlerinin toparlanmasına ihtiyaç duyulmuştur.

⁶¹⁹ Hv.K.K.ılığı, **Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?**, s.66 ; Hv.K.K.ılığı, Hv. K. K.ılığı **Genel Sekreterlik İlkler Albümü**, Intranet, s.17

⁶²⁰ **Tayyare Cemiyeti Mecmuası**, “Türk Tayyareciliğinin Mukaddes şehitleri”, Milli Kütüphane 1956-SA-544 ,No:13-19, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, 1 Kanunisani 1926, s.20-22; **Tayyare Cemiyeti Mecmuası**, “Tayyare şehitlerimiz”, Milli Kütüphane 1956-SA-544, No:10-12, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, 1 şubat 1926, s.8-9; **Tayyare Cemiyeti Mecmuası**, “Tayyare şehitlerimiz”, Milli Kütüphane 1956-SA-544, No:16-22, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, 10 şubat 1926, s.9-10; EK-15 (Osmanlı Hava Kuvvetleri ile Cumhuriyet Hava Ordusunun ilk şehitleri.)

1) Hava Teknik Okullar Komutanlığının Yapılanması

Hava Kuvvetleri Komutanlığının müstakil bir ordu olması ile kendi yapısını oluşturması gerekmiştir. Yeni dönemde her türlü canlı ve cansız varlıkların planlama, tedarik , Eğitim ve envanterde olduğu sürece en verimli şekilde istifade etmek ve bunları da sınırlı kaynaklarla yaparak bölgede ve dünyada güçlü bir hava ordusu geliştirmek zarureti ortaya çıkmıştır.

Türk Havacılığı dünyadaki ilk hava teşkilatlarından biri olmuştur. Ancak Birinci Dünya Savaşı sonrası diğer devletlerde de havacılık çok detaylı ve kapsamlı tartışılmış, II. Dünya Savaşına giren bu ülkeler havacılık alanında kendilerini hızla yenilemişler, savaş şartları gereği uçaklarını geliştirmişler ve kendi ürünleri olan teknolojilerinin standartlarını da ortaya koymuşlardır. Türkiye, kuruluşundan itibaren bazı alanlarda ciddi atılımlar yaptıysa da II. Dünya Savaşı sonrası kendi iç kabuğuna çekilmiş, savaş sonrası ikame sanayi alınmıştır. Bu ikame sanayinin en tehlikeli yanı da teknolojiye diğer ülkelerin mutlaka gerisinde kalınmakta ve alınan gerideki teknoloji ile nereden bu teknoloji alınıyorsa onun kural ve usulleri ile çalışmak mecburiyeti vardır⁶²¹. Türkiye'nin en büyük sıkıntısı teknoloji alanında batıdan geri kalması ve arayı kapatamamasıdır. Maalesef bu dengesizlik 300 yıldır aynıdır. Onun için muasır medeniyeti yakalamak ve bunun itici gücü olmak mecburiyeti vardır. Türk havacılığı, İSTİKLÂL Savaşına kadar uçakları aldığı ülkeden teknik destek almış, makinistler aldıkları konferanslar ile kendilerini yetiştirmişlerdir. İSTİKLÂL Savaşında bakım personeli kendi kendini yetiştirmiş, üstün gayretler ile uçakları faal etmeye çalışmışlardır. Savaşı müteakip teknik personelin Hava Kuvvetleri tarafından yetiştirilmesi lüzum ve inancıyla 1923'de 1., 1924'de Eskişehir'de 2. Murat Bey kursları açılmıştır.

Hava Kuvvetleri kuruluşundan bu yana 257 çeşit uçak envantere girmiştir. Bu uçakların bazıları verilmiştir⁶²². Her yeni uçak, yeni eğitim ve

⁶²¹ A. Kemal Tuğcu, "Sanayi Firmaları Açısından İnsan Kaynaklarının Önemi", 2000'Lİ Yıllarda Uzay, Havacılık ve Savunma Teknolojilerinin Öncelikleri Sempozyumu Bildiriler 1, 29-30 Nisan 1999, İstanbul, 1999, s.115

⁶²² EK-18 ve EK-21 (Ek-18'de 1912-1999 Arası Envantere Giren Uçaklardan Seçilenlerin Resimleri, EK-21'de ise envantere giriş ve çıkış tarihleri ile uçakların isimleri verilmiştir.)

planlama olduğundan alınan motor ve uçak sistemlerinin bakım ve kullanımında sıkıntılar olmuştur. Pervaneli uçakların envanterde kalma süresi 8-9 yıl olurken jetlerde bu 17 yıl olmuştur. Bu süre giderek de uçakların tedarikinin pahalılığı nedeni ile artmaktadır. Nitekim 1994'de kal edilen F-104 envanterde 31 yıl kalmıştır⁶²³. Bu alanda ilk ciddi teşebbüs Türk Tayyare Cemiyeti tarafından yapılmıştır. Fransız Firması Haroid Uçak Fabrikası ile Genelkurmayın oluru ile temasa geçilmiş ve 23 Nisan 1926'da Yeşilköy'de "Uçak Makinist Okulu" adıyla okul açılmıştır⁶²⁴. Bu okul sivil, gerekçesi ise Lozan'daki şartlar gereği boğazların 15 km. yakınına askerî tesis yapılamayacaktı. Sivil olarak açılan bu okulun komutanlığına Bnb. Mehmet Salim İlkuçan atandırılmıştır⁶²⁵. Fransız eğitimcilerin eğitim verdiği okulda 2 dönemde 180 civarında sivil personel sivil hüviyetli uçak makinisti Hava Kuvvetleri görev yapmak üzere mezun olmuştur.

Hava Kuvvetlerinde 1928 yılından itibaren, "Yeşilköy Küçük Zabıt Makinist Okulu" adı altında açılan okulda makinist yetiştirilmeye başlanmış, burada ilk askerî makinistler yetiştirilmiştir. Bu dönemde "Makinist" kavramı uçakların her türlü sistemine yönelik eğitimin verildiği genel bir eğitimi kapsamakta olup kıtalara atandıktan sonra branşlaşma yapılmaktaydı. Mezkur okulda; Tayyare, Makine ve Motor atölyelerinde eğitim verilmiştir. İlk sene teorik ders veriliyor, yaz döneminde Eskişehir İkmal merkezi ile Üs'te uygulamalı eğitim alınıyor, 2. sene için ise okulun uygulamalı eğitimi devam ediyordu. 1930 yılından itibaren bakım subaylarının da bu okulda eğitime tertipleri ile okulun adı "Makinist Okulu" olarak değişmiştir. Okul 1926-1940 arası Yeşilköy'deki eğitimini takiben 1940 yılında Eskişehir'e taşınmıştır. Ancak Eskişehir'in, okul imkanlarının kapasite ve yer itibarıyla yetersizliği nedeniyle ve II. Dünya Savaşının şartları gereği personel ihtiyacının fazla olmasından dolayı Diyarbakır ve Kayseri'de de Makinist Okulu açılmıştır. Eğitimde; adayların ihtisasları Eskişehir'de belirleniyor, İkmal, telsiz ve elektronik eğitimi için Diyarbakır, silah

⁶²³ Safer Necioğlu, **2000'Lİ Yılların Türk Hava Kuvvetleri'nin Özellikleri ve Türk Hava Kuvvetlerine Düşen Görevler**, İstanbul, 1995, s.14-17 NOT.: NECIOĞLU, Em. Hv. Org.-18. Hv. K. K.

⁶²⁴ **Teknik Okullar Komutanlığı Tanıtım Kitabı**, Ankara, 1992, s.1-4; Hv.K.K.İği, **Hv. K. K.İği Genel Sekreterlik İikler Albümü**, İtranet, s.11

⁶²⁵ Hv.K.K.İği, "Cumhuriyet Döneminin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşu (1923-1944)", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Ankara, 2000, s.46-47

ve makinist okulu için Kayseri'ye gönderiliyordu. Eğitim süresi savaş yıllarında 2 yıldan 6 aya indirilmiş ve iki periyotta verilmiştir. 1944'de Kayseri, 1947'de Diyarbakır'da açılan Makinist Okulları da 1949 yılında Eskişehir'e intikal ettirilmiştir⁶²⁶.

Eğitim birimleri Eskişehir'de toplanmış ancak Jet uçaklarına geçilmesi, Havacılıkla ilgili modern sistemlerin alınması ile Hava Kuvvetleri personel sayısında ciddi artışlar gerekçesi ile Makinist Okulu'nun İzmir'de toplanması ve yeniden yapılanması kararlaştırılmıştır. 2 Ocak 1950'de yeniden teşkilat yapısı değişen okul aynı yıl Gaziemir'e intikal etmiştir. Okul Eskişehir'e intikal ettiği zaman bünyesinde uçak telsiz, Uçak Esleha ve istihkam bölümlerini barındırmaktaydı. Telsiz kısmı 20 Haziran 1949 tarihinde kurulan Hava Muharebe Okulu bünyesine alınmıştır. Esleha ve İstihkam okul bünyesine kalmıştır. İstihkam Kısım Amirliği 1956 yılında Meydan Tesis Bakım Teknik Okulu olarak ayrılmış, Esleha Kısım Amirliği de aynı zamanlarda ayrılmış ve Esleha Teknik Okul Komutanlığı adını almıştır. Uçak Bakım Okul Komutanlığı'nın ismi de "Hava Bakım Teknik (Makinist) Okul Komutanlığı" olarak değiştirilmiştir⁶²⁷.

Hava Kuvvetleri teknik personelini yetiştiren ancak aralarında teşkilat ilişkisi olmayan okulların derli-toplu ve birbiri ile ilgili koordine sağlanması ve ortak verilecek derslerin planlamasının yapılabilmesi için 13 Eylül 1969 tarihinde Hava Teknik Okullar Komutanlığı kuruluşunda toplanmıştır. Okul bünyesine 1972 yılında İkmal ve İdari Okul Komutanlığı dahil edilmiştir. Bu okulun bünyesinde Hava Ordusunun ihtiyaç duyduğu İkmal, Personel, Levazım, Maliye sınıfı astsubaylar yetiştirilmektedir. Füze ve Uçaksavar Okulu ise Savunma Personelini yetiştirmektedir. Okul zamanla Hava Kuvvetlerinin Kara Kuvvetlerinden temin ettiği piyade sınıfı personeli de yetiştirmek için 1993 yılında Cumaovasında Güvenlik Okulu kurulmuştur. Bu okulda önce yeni bir sistem olan ve profesyonel ordunun en önemli unsurlarından olan Uzman

⁶²⁶ **Teknik Okullar Komutanlığı Tanıtım Kitabı**, Ankara, 1992, s.1-4; Hv.K.K.İğİ, "Türk Hava Kuvvetlerinin Gelişme Dönemi ve Jet Uçaklarına Geçiş(1944-1952)", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Ankara, 2000, s.46-48

⁶²⁷ Hv.K.K.İğİ, "Türk Hava Kuvvetlerinin Gelişme Dönemi ve Jet Uçaklarına Geçiş (1944-1952)", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Ankara, 2000, s.48

Erbaş yetiştirmeye başlamış, bilahare Güvenlik sınıfı astsubaylar da burada yetiştirilmeye başlanmıştır. Hava Kuvvetleri Piyade sınıfı subayların kursları ile dış kaynaklı subayların temel askerlik eğitimleri de okul bünyesinde verilmektedir. 1991 yılında Eğitim Yöneticisi ve Öğretmen Yetiştirme Okulunda (EYÖYOK) kurulmuştur. Bu okulun kuruluş amacı; Hava Kuvvetleri Komutanlığı, diğer kuvvet komutanlıkları ile Jandarma Genel Komutanlığının eğitim-öğretim kuruluşlarının gereksinim duyduğu akademik/teknik öğretmen ve eğitim yöneticisi personeli yetiştirmek, araştırma-geliştirme faaliyetlerinde çalışmalar yapmaktadır⁶²⁸. 1998 yılında Hava Teknik Okulları Komutanlığının yapısı yeniden değiştirilmiş ve adı “Hava Sınıf Okulları ve Teknik Eğitim Merkezi Komutanlığı” olarak değiştirilmiştir. Okul bünyesinde Hava Sınıf Okulları Komutanlığı kurularak garnizon bünyesindeki bütün okul komutanlıkları bu birime bağlanmıştır. Yine 1991 yılında açılan Harekat İdari Lojistik ve Yönetim Okul Komutanlığı (HİLYOK) bünyesinde uzun süreli; Subay Yetiştirme, Subay Temel kursları ile kısa süreli Komutanlık, General Oryantasyon ve Asb.Girişim Kursları verilmektedir. Subay Yetiştirme Kursunda emsalleri arasında temayüz etmiş astsubaylardan; 4 yıllık üniversite mezunu, başarılı, çalışkan ve yapılan mesleki, askerî sınavlardan başarılı olmuş mülakatta uygun olduğu değerlendirilen kadro miktarına göre sınırlı sayıda personel HKY-12-6(A) esaslarına göre seçilerek kursa tertip edilmektedir. Subay Temel Kursunda ise; Harp Okulundan mezun olmuş subaylar ile sivil kaynaktan orduya alınan subaylara branşları ile ilgili kurs verilmektedir. Bu kursa tertip edilen subaylar atanacakları görevde işlerini teorik olarak öğrenmekte ve bunu kıt’a ile tecrübe etmektedir. Bu okulda verilen göreve göre Hava Kuvvetleri Komutanlığı’nın ihtiyaç duyacağı diğer kurslar da tertip edilmektedir⁶²⁹.

Hava Sınıf Okulları ve Teknik Eğitim Merkezi Komutanlığı dünyada gelişen eğitim sistemi ve Türkiye’deki gelişmelere paralel olarak kendini yenilemiş, 1998 yılındaki Hava Sınıf Okulları adı altında okulların toplanmasını müteakip 2003 yılında da teşkilatta ve yapısında değişiklikler yapılmıştır. Okulda eğitim süresi 2 yıla çıkarılarak Hava Astsubay Meslek Yüksek Okulu haline

⁶²⁸ Hava Teknik Okullar Komutanlığı Tanıtım Kitabı, s.12-3-7

⁶²⁹ Teknik Okullar Komutanlığı Tanıtım Kitabı, s.1, 1Kısım 4-7 Arası Kısım 4-7 arası

getirilmiş, Okulun adı da Eylül 2003'den geçerli olarak tümen seviyesinde olan Hava Sınıf Okulları ve Teknik Eğitim Merkezi Komutanlığı altında Hava Astsubay Meslek Yüksek Okul ve Sınıf Okulları Komutanlığı olarak değiştirilmiştir⁶³⁰. Bu kapsamda 2003 yılı astsubay okuluna giren adaylar 2005 yılının 30 Ağustos'unda mezun olacaklar, okul 2004 yılında mezun vermeyecektir.

2) Hava Harp Okul Komutanlığı'nın Yapılanması

Tayyare Mektebi 3 Temmuz 1912'de İstanbul-Yeşilköy'de kurulmuştur⁶³¹. Yılın sonunda uçak sayısı 17 olmuştur⁶³². Eğitim süresi 3 aydı ve yılda 3 devre pilot yetiştiriliyordu. Her devrede 15-20 pilot yetiştirilmiştir. 30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Antlaşmasına dayanarak 13 Kasım 1918'de İtilâf Devletlerinin İstanbul'u işgali ile Osmanlının tek pilot yetiştirme kaynağı olan okul da kapatılmıştır⁶³³.

İSTİKLÂL Harbinden sonra eğitim birimleri İzmir'de toplanmak istenmiş daha sonra ise Makinist Okulu Yeşilköy'de 23 Nisan 1926 yılında faaliyet göstermeye başlamıştır⁶³⁴. Okulun Yeşilköy'e taşınmasında Fransızların uçak verme karşılığı şartları etken olmuştur. Ancak Yunanlılar ile İtalyanların arasındaki gerginlik sonrası okul Eskişehir'e taşınmış, Hava Okulunun Uçuş Okuluna dönmesi ve Eskişehir Garnizonunun yetersizliği ile 1954 yılında İzmir-Güzelyalı'ya taşınması ile neticelenmiştir.

Hava Okul'u, İSTİKLÂL Savaşında Adana, Konya yeniden Adana ve işgal sonrası İzmir Seydiköy'e taşınmıştır⁶³⁵. 1926'da Eskişehir'e taşınmıştır. Fransa'dan getirilen personel ile eğitime başlanmıştır. 1925'de Eskişehir'de 2. Uçuş Okulu açılmış ve bu okulun veriminin İzmir'e göre daha yüksek olması

⁶³⁰ Hv.K.K.İği, "Türk Hava Kuvvetlerinin Gelişme Dönemi ve Jet Uçaklarına Geçiş (1944-1952)", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Ankara, 2000, s.49; www.hsotem.hvkk.tsk/org_alayi/Alayweb/Gorevler. HTML

⁶³¹ Berna DÖNMEZ, **Hava Harp Okulu-II** (1988-2001), 2001, İstanbul, s.1

⁶³² ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.13

⁶³³ www.Hvegt.Hvkk.Tsk/yeniweb/anasayfa/tarihce. Asp, s.1; UÇAROL, **Harp Okulu Tarihçesi 1951-1974**, İstanbul, 1974, s.22; Hv.K.K.İği, **Ethem AYAN (Hv. Org.1918-1986)**, 318 sayılı Hv. K. Dergisi Eki, s.14

⁶³⁴ Muzaffer ERENDİL, **Çok Yönlü Lider Atatürk**, (Erendil Em.Tümg.), s.218-220

⁶³⁵ ÖZDEMİR, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, s.51

sebebi ile İzmir'deki okul Eskişehir'e taşınmış ve 1927'de birleştirilmiştir. Okula 1929'da Hava Okulu adı verilmiştir. 1947'de Eskişehir'de kurulan Hava Okullar Komutanlığı bünyesine alınmıştır⁶³⁶. Bu dönemde Hava Subayları Kara ve Deniz Harp Okullarından mezun olanlardan havacılığa merak edenlerden oluşuyordu⁶³⁷. Ancak Hava Ordusunun öneminin artması, güçlenmesi ve Jet uçaklarına geçişle subay ihtiyacının belli bir temin planı dahilinde yapılması zaruret olmuştur⁶³⁸.

Eskişehir'de bulunan Hava Okulları 12 Ekim 1951 yılında Hava Harp Okulu'na dönüştürülmüştür. İlk komutan olarak Hv. Plt. Kur. Alb.Gavsi Uçagök olmuştur. Hava Harp Okulu 30 Ağustos 1953'de ilk mezunlarını 56 asteğmen ile mezun etmiştir. 48 subay yurtdışına eğitime gönderilmiş, aynı yıl Cumhurbaşkanı Celal Bayar adına Hava Kuvvetleri Komutanı Korg. Fevzi Uçaner tarafından Harp Okulu Sancağı verilmiştir. 1953 yılı mezunları; Hava Kuvvetleri'nin kendi kaynakları ile yetiştirdiği ilk subaylardır. Hava Harp Okulu Eskişehir'deki yapının yetersizliği nedeni ile 17 Eylül 1954'de İzmir-Güzelyalı'ya intikal edilmiştir⁶³⁹.

Okul Eskişehir'den bina ve eğitim alanlarının yetersizliği nedeniyle 17 Eylül 1954'de Güzelyalı-İzmir'e nakledilmiş, burada 13 yıl kalan okul 21 Temmuz 1967'de bugünkü yeri olan İstanbul-Yeşilyurt'a taşınmıştır. 1970 yılında Harp Okulu 2 yıldan 3 yıla çıkarılmıştır. Bu nedenle de 1971'de Kara, Hava ve Deniz Harp Okulları mezun vermemiştir. 1462 Sayılı Harp Okulu kanununa dayanarak Genelkurmay Başkanlığının 7 Mart 1974 gün ve HRK:0530-1-74/AK. OK(AK.150) sayılı emirle 1974-1975 yılından itibaren de eğitim süresi 4 yıla çıkarılmıştır. Bu nedenle 1977 döneminde harp okullarından mezun verilmemiştir⁶⁴⁰.

Harp Okulu geçen kısa sürede özellikle askerî eğitim, teknik, fen ve sosyal dallarda yeterli öğretmen bulamıyordu. Bunların telafisi için Yeşilyurt'ta

⁶³⁶ ÖZDEMİR, Atatürk ve Türk Havacılığı, s.26, 27

⁶³⁷ Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?, s.53

⁶³⁸ Resimlerle Türk Havacılık Tarihi, Ankara, 1968, s.15

⁶³⁹ Berna DÖNMEZ, Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu-II (1988-2001), İstanbul, 2001, s.4

⁶⁴⁰ UÇAROL, a.g.e., s.23-32

Hava Lisesi olarak planlanan ve yapımı süren binalara Hava Harp Okulu'nun taşınmasına karar verilmiş ve 4 Temmuz 1967'de intikal edilmiştir. Burada ders programları üniversitelerle de koordine edilerek yeniden tanzim edilmiş, müfredat hazırlanarak zamanın ihtiyacına cevap verecek şekilde istifadeye sunulmuştur⁶⁴¹. Hava Harp Okulu'na askerî kaynaktan öğrenci yetiştirmek için 1957'de Manisa'da Askerî Hava Lisesi açılmış, 1959'da İzmir'e taşınmış ancak Harp Okuluna kadar geçen sürede öğrencilerin uçuculuk özelliklerini ekseriyetle kaybettiklerinden 1974'de Işıklar Askerî Lisesi'ne devredilmiştir⁶⁴².

Okul 1969 -1970'de 3 yıla çıkarılmış, 30.08.1972' de ilk 3 yıllık mezunları verilmiştir. 1974-1975 öğretim yılından itibaren lisans seviyesinde eğitim için öğrenci alınmış ilk mezunları 30.08.1978'de gerçekleşmiştir⁶⁴³. Bugün Türkiye'de Harp Okulları Alman Binbaşının 1913'de yazdığı ve tavsiye ettiği modern yapıya kavuşmuştur. Ancak yeterli görmek durgunluğun başlangıcıdır. Hava Harp Okulu'nun temel hedefi; taktik, teknik ve yönetim faaliyetlerini yürütebilecek, askerî disipline, bilim ve bedeni yeteneklerine, askerî ve genel kültüre sahip günün ve geleceğin gelişmelerine duyarlı pilot adayı subay yetiştirmektir. Okul 17 Mayıs 2000 tarih ve 24052 sayılı resmi gazete ile Harp Okulları Kanununa dayanılarak Harp Okulu Dekanlığı haline getirilmiş ve akademik eğitimin güçlendirilmesi sağlanmıştır.

2002 yılından itibaren faaliyete geçen Havacılık ve Uzay Teknolojisi alanlarında kurulan enstitü ile Yüksek Lisans seviyesinde eğitim verilmeye başlanmıştır. Bu enstitü henüz yeni olup tam faaliyete geçtiğinde diğer kuvvetler, Jandarma Genel Komutanlığı ile sivillere de hizmet verecektir. Kışla'nın ilmin ışığında bilim ile yolunu bulma hedefi Türkiye'nin de teminatı olacaktır⁶⁴⁴.

⁶⁴¹ Hv.K.K.İği, "Türk Hava Kuvvetlerinin Gelişme Dönemi ve Jet Uçaklarına Geçiş (1944-1952)", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Ankara, 2000, s.50-51; [www. Hsotem. Hvkk. Tsk/ yeni web/anasayfa/tarihçe. Asp](http://www.Hsotem.Hvkk.Tsk/yeni_web/anasayfa/tarihçe.Asp)

⁶⁴² ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.26

⁶⁴³ Hv.K.K.İği, **Hv. K. K.İği Genel Sekreterlik İlkler Albümü**, Intranet, s.18

⁶⁴⁴ Ruhi Kaykayoglu-Murat Yalçınal, "Silahlı Kuvvetler-Üniversite-Endüstri İşbirliği ve Lisans Sonrası Eğitim", **2000'Lİ Yıllarda Uzay, Havacılık ve Savunma Teknolojilerinin Öncelikleri Sempozyumu Bildiriler 1, 29-30 Nisan 1999**, İstanbul, 1999, s.349-355

3) Hava Er Eğitim Tugay Komutanlığı'nın Yapılanması

Kütahya'da 1938 yılında Hava Alayı kurulmuştu. Ancak bu mevkinin uçuş için uygun olmaması nedeni ile Çorlu'da bulunan Hava Er Eğitim Alayı 1949'da Kütahya'ya intikal ettirilmiştir. Hava Er Eğitim Merkezi olarak kullanılan eski uçuş alayı 1956 yılında tugay seviyesine çıkarılmış ve Hava Er Eğitim Tugay Komutanlığı ismini almıştır. 10 Mayıs 1974'de sancak verilmiştir⁶⁴⁵. Hava Kuvvetleri K.lığının er eğitim merkezi olarak vazifesini sürdürmektedir.

III- 1950'den Günümüze Türk Hava Kuvvetler

1950 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nde çok ciddi yapısal değişiklikler olmuştur. Amerika ile her alanda iletişim artmış, bazı Amerikan ekonomistleri Türkiye'ye yönelik yardım programları ve kalkınma projeleri geliştirmişler, Sovyetlerin tehditi karşısında Türk Ordusu da yeni bir yapılanma ve modernleşme atılımı başlatmıştır.

A. 1950 Yılı Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatı

1950 yılında Türk Siyasî hayatında meydana gelen değişiklikler sonrası Türk dış politikası da Amerikan yanlısı eksenli bir çizgiye otumuş ve hemen akabinde meydana gelen Kore Savaşı, Türkiye'nin yeni oluşan dünya düzeninde tercihini ortaya koymuştur. Kore Savaşı, II. Dünya Savaşı sonrası insanlığın yaşadığı bir dramdır. Kore yeni kurulan NATO için de bir güç ve kurulma gerekçesini pekiştirme sınavı olmuştur. Türkiye Kore'ye 3 yıl boyunca 15.000 asker göndermiş ve tugay seviyesinde temsil edilmiştir.

Kore'ye giden ilk Türk Tugayında, Hava Kuvvetleri'nden 2 pilot subay gönderilmiştir⁶⁴⁶. Bu kişiler Merzifon 4. Hava Alay II. Tb.'da Bölük komutanlığına vekalet eden Yzb. Nusret Erdem ile Plt. Ütğm. Muzaffer Erdönmez'dir. Dönemin Hava Kuvvetleri Komutanı Korgeneral Muzaffer

⁶⁴⁵ Hv.K.K.lığı, "Türk Hava Kuvvetlerinin Gelişme Dönemi ve Jet Uçaklarına Geçiş (1944-1952)", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.51

⁶⁴⁶ Hv.K.K.lığı, **Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?**, s.60; Hv.K.K.lığı, "Kore Savaşı'nda Şehit Düşen Üsteğmen Muzaffer ERDÖNMEZ (1943-130)", **İNTRANET**, 12 Nisan 2004 Tarihli Hv.K.K.lığı Gn.Sek.Web Sayfası

Göksenin (1951’de Orgeneral olmuştur) Nusret Yüzbaşıya özel görev verir ve Kore’de uçuş yapacağını, Kore’de yaşanan olayları doğrudan kendisine bildirmesini, Ütğm. Muzaffer Erdönmez’i de yanına yardımcı verdiğini ayrıca bir erinde emirlerinde olacağını, ancak tayini çıkıncaya kadar bu görevin gizli kalmasını emreder⁶⁴⁷. Havacı subaylar Kore’de göreve başlayamazlar, General Tahsin Yazıcı Nusret Yüzbaşıyı özel kalem müdürü olarak görevlendirir. Nusret Yüzbaşı, Hava Kuvvetleri Komutanı’na, Ütğm. Muzaffer ile kendi durumunu ilk fırsatta iletir ve gelişmeleri anlatır. Hava Kuvvetleri Komutanı konuyla ilgilenir Kore Türk tugayına gelen cevapta, Kore’de bulunan 5. Taktik Hava Kuvvetlerine müracaatları istenir, ancak buradaki uçaklar ile Nusret Yüzbaşı uçmadığından C-47 ile uçarak irtibat görevi verilir. Muzaffer Erdönmez B-26’lar ile uçmaya başlar. Ancak Muzaffer Erdönmez Kunuri açılan uçaksavar ateşi ile uçağı yara alır, uçak irtifa kaybederek dağa çarpar ve Kore’nin ilk ve tek Şehidi olur. Nusret Demir ise 200 saat uçar, dönüşte TBMM. tarafından GAZİ unvanı verilir.⁶⁴⁸

B. Türk Hava Kuvvetleri’nin Harekat Etkinliğinde Dönüm Noktası: Jetlerin Envantere Girişi

Cumhuriyetin kuruluşundan 1950 yılına kadar envanterde bulunan pervanelilerin yerini 9. Üs’ten başlamak üzere Jet uçakları almaya ve diğerleri kal edilmeye başlamış, pervanelilerin envanterden çıkarılması sağlanmıştır. Aynı yıllarda radar ⁶⁴⁹sistemi kurulmuş ve 1960’lı yıllarda modernize edilmiş, 1970’li yıllarda ise bilgisayar sistemi ile donatılmıştır. 30 Ağustos 1956 tarihinde Hava Eğitim Komutanlığı kurulmuştur. Bu dönemde ilk kadın jet pilotları Hv. Plt. Alb. Şenay Günay ile Albay Leman Altınçekiç Hava Kuvvetleri safına 1956 ve 1957 yıllarında katılmışlar ve uçuş eğitimini tamamlayarak uçucu olmuşlardır.

Türkiye 1950’li yılların sonundan itibaren Kıbrıs sorunu ile alakadar olmak durumunda kalmış, Kıbrıslı Rumlar ve Enosis’i gerçekleştirmek isteyen Yunanlılar adadaki Türklere baskı uygulamaya başlamışlardır. Görüşmeler ve

⁶⁴⁷ Hv.K.K.lığı, “Anılar”, **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.56

⁶⁴⁸ “Anılar”, **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.57

⁶⁴⁹ Hv.K.K.lığı, **Hava İstihbaratı**, Hv. K. K.lsth. D. Bşk.lığı, Ankara, 1978, s.150

Not: RADAR:Radio Dedection And Ranging

Antlaşmalar sonuç vermemiş, Rumlar 1961 yılında kurulan Kıbrıs Cumhuriyetini tamamen Rumların devleti haline getirmek için katliamlara başlamışlardır. Durumun vahameti karşısında 1964 yılında Rum mevzileri havadan bombalanmış, bu harekatta Plt. Yzb. Cengiz Topel'in uçağı düşürülmüş ve kendisi yaralı olarak ele geçirilmiş, işkence yapılarak şehit edilmiştir⁶⁵⁰. Kıbrıs'ın Türkiye'nin güvenliği ve bölgede etkinliği açısından da ulaşım, ekonomik, politik ve askerî açıdan vazgeçilmez bir takım nev-i şahsına münhasır özellikleri vardır. Kıbrıs'a sahip olan Orta doğu'yu baskı altına alma avantajı yakalar buna ilaveten Kıbrıs sabit bir uçak gemisi olarak değerlendirildiğinde önemi komşu toprakların hakimleri için vazgeçilmezdir⁶⁵¹. Nitekim W. Churchill;"Akdeniz, Avrupa'nın yumuşak karnıdır" demiştir. Kıbrıs meselesi ile bütün Avrupa'nın alakadar olması bir tesadüf değildir⁶⁵².

Rumların 15 Temmuz 1974 günü Yunanlı subayların komutasında Makarios'u devirerek EOKA'cı Nikos Sampson'u başa getirip "Kıbrıs Elen Cumhuriyeti'ni kurlmaları Türkiye için dönülmez bir tünelin girişi olmuştur. Garantör devlet olarak İngiltere ile görüşmeler yapılmışsa da barışı korumak için yalnız da olsa hareket mecburiyeti gerekmiştir⁶⁵³. Konya'nın 131, 132. filoları İncirlik'e intikal etmiş, 171, 172, 181 ve 182 filolar İncirlik ve Antalya'ya intikal etmiştir. 19 Temmuz'a kadar yoğun keşif hareketinde bulunulmuş, bu akşam gerekli emirler alınmış, 20 Temmuz 1974 sabahı 08:30'da başlayacak olan Donanmanın top atışına kadar 3:30 saat yumuşatma hareketi yapılması planlanmıştır⁶⁵⁴. Savaşta F-100 uçakları kanat altlarına 1000 librelilik bombalar takılmıştır. Harekata katılmak üzere ilk uçuş kolu 4:30'da piste girmiş ve frenlerini bırakmıştır. 20 Temmuz Sabahı Başbakan Bülent Ecevit hareketin Türklere ve Rumlara barış getirmek için görüşmelerin ve diplomatik yolların

⁶⁵⁰ CANDAŞ, 1911'lerden 2000'lere Hava Kuvvetleri, s.41; GNKUR.ATASE, Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, Ankara, 1984, s.42; Hv.K.K.lığı, Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?, s.62; ÖZDEMİR, Atatürk ve Türk Havacılığı, s.28

⁶⁵¹ Ayşegül GENÇ, "Kıbrıs'ın Türkiye ve Doğu Akdeniz'e Yönelik Stratejik Önemi", Harp Akademileri Dergisi, İstanbul, 2003, s.30-33

⁶⁵² İsmail Kayabalı-Cemender Aslanoğlu, "Niçin Milli Savunma Endüstrisi Kurulmalıdır", Kara Kuvvetleri Dergisi, Sayı:51, İstanbul, 1977, s.3-16

⁶⁵³ Bora Kutluhan, "Kıbrıs Konusunda İlave Görüşler", Savunma ve Havacılık, Ankara, 2000, s.95; Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, Ankara, 1984, s.42

⁶⁵⁴ Hv.K.K.lığı, Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?, s.64

kapanması sebebi ile başladığını ve insanlığa hayırlı olmasını dileyen bir konuşması ile harekatı dünyaya ilan edilmiştir.

Kıbrıs Barış Harekatı'nın en önemli tarafı, Türk Hava Kuvvetleri tarihinde ilk defa Kara ve Deniz Hava Kuvvetleri ile eşgüdümlü 3. bir kuvvet olarak bir savaşta yer almasıdır. 1. Barış Harekatı kısa sürede tamamlanmış ama görüşmeler neticelenmediğinden Türkiye ilk harekatta güvenlik kuşağı oluşturmadığından Rum taşkınlıkları devam etmiş ve 14-16 Ağustos arasında 2. Kıbrıs Barış Harekatı yapılmıştır.

Hava Kuvvetleri harekat boyunca İrtibat Subayı Plt. Bnb.Fehmi Ercan'ı şehit vermiş, değişik nedenlerle 10 uçak ve 1 helikopter düşmüş ama personel kaybı olmamıştır. Düşürülen uçak sayısı ise birdir. Birinci harekatta 600 ikinci harekatta ise 197 sorti yapılmak suretiyle toplam 797 sorti yapılmıştır⁶⁵⁵.

Türkiye'nin NATO'ya girmesi sonucu Amerika ile oluşturulan sıkı ilişkiler neticesinde Türk Hava Kuvvetleri dünyadaki son sistem uçaklar ile donatılmıştır. Bu durum silahların envanterde olduğu sürece bölgede ve Varşova Paktına karşı Türkiye'nin teknolojik bir orduya sahip olması açısından önemli olmakla birlikte, tamamen dışa bağımlılığın da kapısını açması açısından zararlı netice vermiştir. Hava Müzesi incelendiğinde görülen en önemli özellik 1950'lerde alınan silah sistemlerinin imalini müteakip dünyada ilk kullanıma verilen ülkelerden birisinin Türkiye olmasıdır. Bu durum 1970'lerin ikinci yarısından sonra değişmiştir.

Hava Kuvvetleri'nin ambleminde de zaman zaman değişiklikler yapılmış ve Hv. K. K.ılgının 50. kuruluş yıldönümünde tek başlı Selçuk Kartalı kabul edilmiştir⁶⁵⁶. 2002 yılında amblemden renk olarak yenileme yapılmış ve kullanılmaya başlanmıştır.

⁶⁵⁵ Hv.K.K.ılgı, "Yeniden Yapılanma Dönemi(1952-1983)", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.66-68; GNKUR.ATASE, **Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri**, Ankara, 1984; s.41; EK-21-7 (Kıbrıs Harekatı'nda Vurulan Gemiye Dair Bilgi)

⁶⁵⁶ Hv.Loı.K.ılgı, **Hv.Loı. K.ılgı Tarihçesi**, Ankara, 1990, s.62; ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.27

Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın 1950 sonrası yeniden yapılanma döneminde pek çok modern hava aracı dünya ile eş zamanlı envantere alınmıştır. Bunlardan bazıları; C-130, C-160, F-84, F-100, F-104, F-102, F-4, F-5, T-33, T-34 ve diğer uçaklardır⁶⁵⁷.

C. Türk Hava Savunma Sistemi

Havalandan gelecek tehditleri engellemek, güçlü ve modern teknoloji ile tehdidin önceden sezilmesi, teşhisin yapılması için hava savunmasında en önemli unsur olan radar sistemlerinin düşmanın teknolojisine uygun, ülkenin bütün sınırlarını kontrol edecek ve kör noktanın kalmayacağı bir yapının oluşturulması ile mümkün olacaktır.

Türkiye, 1952 yılında Erken İhbat Sistemi olarak hava sahasını batı-orta-doğu olarak üçe ayırmıştır. Batı Bölgesi için Eskişehir'de 1. Hava Kontrol Grup Komutanlığı, Orta Bölge için Ankara'da 2. Hava Kontrol Grup Komutanlığı, Doğu Bölgesi için Malatya'da 3. Hava Kontrol Grup Komutanlığı kurulmuştur.

⁶⁵⁷ Safer Necioğlu, **2000'li Yılların Türk Hava Kuvvetleri'nin Özellikleri ve Türk Hava Kuvvetlerine Düşen Görevler**, Hv. Harp Akd. Yay, İstanbul, 1995, s.16; Hakkı Arıs, "Türk Hava Kuvvetleri Yeni Ufuklara Açılıyor Hv. K. K. Org. Cumhuriyet ASPARUK ile Görüştük", **Savunma ve Havacılık**, Ankara, 2000, s.10; CANDAŞ, a.g.e., s.79; "Analiz, Kendi Uçağını (ABD'nin Parası İle) Kendin Yap!", **Defense Technologies**, Sayı:121, İstanbul, 2003, s.65-79; "Analiz, Kendi Uçağını (ABD'nin Parası İle) Kendin Yap!", **Defense Technologies**, Sayı:121, İstanbul, 2003, s.65-79; Erden Candaş, a.g.e., s.79; Hv.K.K.İlği, "1952-1983 Döneminde Hv. K. K.İlği Envanterine Giren Uçak ve Helikopterler", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.72; Hv.K.K.İlği, "1952-1983 Döneminde Hv. K. K.İlği Envanterine Giren Uçak ve Helikopterler", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.72; Ankara Müzesi F-102 Uçağının tanıtım kartı; ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.28; Hv.K.K.İlği, "1952-1983 Döneminde Hv. K. K.İlği Envanterine Giren Uçak ve Helikopterler", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.75; Hv.K.K.İlği, **Hv. K. K.İlği Genel Sekreterlik İlkler Albümü**, İntranet, s.15; GNKUR.ATASE, **Cumhuriyetin 70. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri**, Ankara, 1994, s.40; GNKUR.ATASE, **Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?**, s.60; GNKUR.ATASE, **Hv. K. K.İlği Genel Sekreterlik İlkler Albümü**, İntranet, 20.09.2003, s.18-19; Hv.K.K.İlği, "1952-1983 Döneminde Hv. K. K.İlği Envanterine Giren Uçak ve Helikopterler", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.77; GNKUR.ATASE, **Cumhuriyetin 70. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri**, Ankara, 1994, s.40; GNKUR.ATASE, **Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?**, s.60; GNKUR.ATASE, **Hv. K. K.İlği Genel Sekreterlik İlkler Albümü**, İntranet, 20.09.2003, s.18-19; Hv.K.K.İlği, "1952-1983 Döneminde Hv. K. K.İlği Envanterine Giren Uçak ve Helikopterler", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.77; GNKUR.ATASE, **Cumhuriyetin 70. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri**, s.41; Hv.K.K.İlği, "1952-1983 Döneminde Hv. K. K.İlği Envanterine Giren Uçak ve Helikopterler", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.78-79; Burak Ege Bekdil, "Turkey's Planned Jet Trainer Buy Is Short – Term Fix", **Defense News**, September, Virginia-USA, 2000, s.10; Hakkı Arıs, "Milli Savunma Bakanı Barlas Doğu ile Söyleşi", **Savunma ve Havacılık**, Cilt:5, No:5, İstanbul, 1991, s.15-17; Hv.K.K.İlği, "Uçuş Eğitimindeki Gelişmeler", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.111

Daha önce Yeşilköy'de bulunan 1. Hava Kontrol Grup K.lığı'nın 1. Ordu Komutanlığı ile idare yeri itibariyle mesafe sorunu olması nedeniyle ve Çatalca müdafaa hattı ilerisinde radar cihazı bulunmaması yüzünden haber verme işinin de askıya alınmadan yürümesi için kademeli olarak Eskişehir'e intikal edilmesi sağlanmıştır. Genelkurmay Başkanlığı'nca doğu bölgesinde haber verme hizmetinin aksaksız yürümesi için 3. Hava Kontrol Grubunun da derhal faaliyete sokulması emri verilmiştir.

1) 1. Hava Kontrol Grubunun Teşkili

Yeşilköy'den intikal eden 1. Hava Kontrol Merkezi Eskişehir'de "lokomobil" civarında kurulan büyük Amerikan tipi bir barakada hizmete girmiştir. 1. Hava Kontrol Grubuna bağlı olarak;İzmit Kayalıdağ-Ağır Önleme Radar Mevzi, Karaburun-Hafif İhbar Radar Mevzi, Çanakkale Bayraktepe-Hafif Önleme Radar Mevzi, Şile-Hafif Önleme Radar Mevzi, Kilyos-Hafif Kıyı Radar Mevzi, Beykoz Toygartepe-İrtifa bulma Radar Mevzi'leri ile donatılmıştır. Ağır Önleme Merkezinde AN/CPS-1 arama radarı ile SCR-615B irtifa radarı bulunmaktadır.

a. Hava Kuvvetleri Komutanlığı, uçakları ile keşif, av, bombardıman ve ulaştırma hizmetlerini icra ederken, hava sahasının olası tehditlere karşı gözleri ve kulakları olan radarlar ile de kontrolü yapılmaktadır. 1. Taktik Hava ile 1. Hava Kontrol Grup Eskişehir'de, 2. Taktik Hava ile 2. Hava Kontrol Grup K.lığı Diyarbakır'da konuşlanmıştır. Hava Kontrol Grup K.lıklarına bağlı (taktik kuvvet yapısı benzeri) Radar Mevzi K.lıkları teşkil edilmiştir

2) 2. Hava Kontrol Grubunun Teşkili

Kuruluşunun ilk yıllarında Etimesgut/Güvercinlik'te faaliyet göstermektedir. Merzifon Tavşan Dağında-Ağır Önleme Radar Mevzi, Amasra'da-Hafif Önleme Radar Mevzi , Sinop- Hafif Önleme Radar Mevzi, Ankara- Hafif Önleme Radar Mevzi, Zonguldak- Hafif kıyı Radar Mevzi kurulmuştur.

3) 3. Hava Kontrol Grubunun Teşkili

3. Hava Kontrol Merkezi (SOC) Malatya'da olup Diyarbakır'da Hafif Önleme Radar Mevzi, Ordu-Boztepe'de Hafif İhbar Radar Mevzi kurulmuştur. 1953 yılında Ankara için daha önce kurulan Ahlatlıbel Hafif Önleme Radar Mevzi Ankara'nın önemine binaen Amerikan yardımı olarak gelen ve Eskişehir İkmal Depolarında bulunan AN/CPS-1 radarı ile güçlendirilerek, Ağır Önleme Radar Mevzi haline getirilmiştir. NATO'ya dahil olmamız üzerine 19-24 Ocak 1953'de Hava Kuvvetleri Komutanlığı Karargahında yapılan bir toplantı ile Türk Hava Kuvvetleri'nin Muharebe ve Elektronik Planı hazırlanmıştır. Plan Genelkurmay Başkanlığınca onaylanarak yürürlüğe girmiş ve NATO makamlarınca 1953-1956 Shape Radar Planı ile yayınlanmıştır. Plan gereği; 9 adet ağır önleme, 16 adet hafif önleme radar mevzi kurulması kararlaştırılmıştır. Bu standartların oluşması için; 9 adet AN/FPS-8, 16 Adet AN/TPS-1D arama radarları, 34 adet AN/TPS-10. D irtifa bulma radarına ihtiyaç duyulmuş ve Amerikan Askerî Yardım Programı kapsamında kurulması sağlanmıştır⁶⁵⁸.

1954 yılında 7 takım AN/TPS-10. D İrtifa radarı alınarak Erken İhbar Sistemi kurulmuştur. Bu dönemde uygun mütalaa edilen mevkilere seri olarak Radar Mevzi Komutanlıkları kurulmuş ve Türkiye'nin hava sahasının tamamen kaplanması için çalışılmıştır.

Shape'nin Kasım 1955 tarihili yazısı ile düşmanın uzak mesafeli stratejik bombardıman uçaklarının 1965 yılına kadar olan olası gelişmeleri de dikkate alınarak NATO sahasının korunması maksadıyla Uzun Menzilli Radar Sistemi kurulması planlanmış, cihazların mülkiyeti Shape'nin olacaktı. 12. Amerikan Hava Kuvvetleri'nden 7420. Mevzi Seçme ekibi 1956 yılı Eylül ayında Türkiye'ye gelmiş ve Amasra, Sinop, Pazar, Diyarbakır (Karacadağ)'da uzun menzilli radarların kurulması planlanmıştır

1957 yılında uçaklardaki aşırı gelişme ve tavan ile süratlerin artması sonucu AN/TPS-1B Radarları demode kalmış bunun yerine AN/FBS-8 radarları

⁶⁵⁸Hv.K.K.İği, "1952-1983 Döneminde Hv. K. K.İği Envanterine Giren Uçak ve Helikopterler", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.80-81

ile yenilenip, AN/TPS-1D ile yedeklenmesi için emir verilmiştir. 1 ve 3. Hava Kontrol Grup K.lıkları ismi Eylül 1968'de 1 ve 3. Hava Savunma Bölge Komutanlığı olarak değiştirilmiştir. 1970'de ise eski isimlere dönmüştür. 1972 yılında 3. Hv. Kontrol Grup K.lığının adı 2. Hava Kontrol Grup K.lığı olarak değiştirilmiştir⁶⁵⁹.

Mevcut yapısı ile Diyarbakır'da konuşlu olan 2. Hava Kontrol Grup Komutanlığı bağlı Radar Mevzi Komutanlıkları şunlardır;

- a. Erzurum Radar Mevzi Komutanlığı,
- b. Merzifon Radar Mevzi Komutanlığı
- c. Mardin Radar Mevzi Komutanlığı,
- d. Şarkışla Radar Mevzi Komutanlığı,
- e. Perşembe Radar Mevzi Komutanlığı,
- f. İskenderun Radar Mevzi Komutanlığı,
- g. Pazar Radar Mevzi Komutanlığı'dır⁶⁶⁰.

1972 yılında Türk Hava Savunma Sistemi, NADGE (NATO Air Defense Ground Environment)-(Yarı Otomatik İhbar Kontrol) sistemi ile entegre olmuştur. 1980'li yıllarda Havadan erken ihbar kontrol uçağından iz alış-verişine başlaması ile birlikte savunma şemsiyesi genişlemiş ve hız kazanmıştır.

1990'lı yılların başında birinci nesil CRC (Kontrol Rapor Merkezi)nin yerini ikinci nesil ADC-22 izleme ve kontrol konsolları gelmiştir. Nato'nun gelecekteki komuta kontrol yapısını oluşturacak ACCS (Air Command And Control) projesi kapsamında Uzaktan Kumandalı Radar Başları (UKRB) ile Bartın, Ayancık, Perşembe, Pazar, Mardin ve Anamur'un hareket odaları kapatılarak UKRB'ye dönüşmüştür. Bu sistem ile radarlar birbirinin

⁶⁵⁹ Hv.K.K.lığı, "1952-1983 Döneminde Hv. K. K.lığı Envanterine Giren Uçak ve Helikopterler", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.82-83

⁶⁶⁰ Hv.K.K.lığı, "Savunma Görev ve Sorumluluklar", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.101

fonksiyonlarını kontrol edebilecektir. Keza bir radar başka bir radarın hava-yer telsizlerini kullanarak önleme ve diğer hava savunma görevleri icra edilebilecektir.

Yakın gelecekte UKRB'ye Lüleburgaz, Van-Pirreşit, İzmir, Aksaray, Sandıklıyurt, İskenderun-Keseceklitepe ve Malatya'ya da tanzim edilecektir. 1994 yılında alınan ve hava savunmasını derinliğine örten Mobil Radar Kompleksleri ile hava şemsiyesi güçlendirilmiştir. AWACS uçakları da envantere girdiğinde etkinlik artacak, yerdeki radarlar ile taktik resim alış-verişi sağlanacaktır. Esasen havacılığın inkişafı ile savaşların doğası değişmiştir⁶⁶¹.

Awacs'ların alımında bir takım siyasî ve finansal sıkıntı yaşandıysa da sorunlar çözülmüştür Bu amaçla harcanacak ödenek 1,5 milyar dolar olup envantere 4 adet awacs uçağı alınacaktır⁶⁶².

İleride Hava Kontrol Sistemi, Deniz Kuvvetleri ve Kara Kuvvetleri ile taktik resim alış-veriş imkanı da sağlayacaktır. Gelecekte de Türk Hava Kuvvetleri son teknolojiye göre yapılanmasına devam edecek ve silahlı kuvvetler arasındaki tek komuta-kontrol yapısı da gittikçe kuvvetlenecektir⁶⁶³.

D. Türk Hava Kuvvetleri'nin Vazifesi Ana Bağlıları

Hava Kuvvetleri Komutanlığı 1950 yılından itibaren hızla teknolojik alanda uçak ve kontrol sistemleri ile yenilerken teşkilat olarak da kendini yenilemiştir. Mevcut durumu ile modern ve ileri seviyedeki Hava Kuvvetlerinin imkan ve kabiliyetlerine paralel bir teşkilatlanma ve donanım ile oluşturulan Türk Hava Kuvvetlerinin gereklikçe teşkilatını lağv/ilave yöntemiyle şekillendirilmektedir.

⁶⁶¹ Hüseyin, Fazla, "Havacılık Teknolojisi ve Değişen Hava Gücü Kullanma Konsepti", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı:334, Ankara, 2000, s.28-30

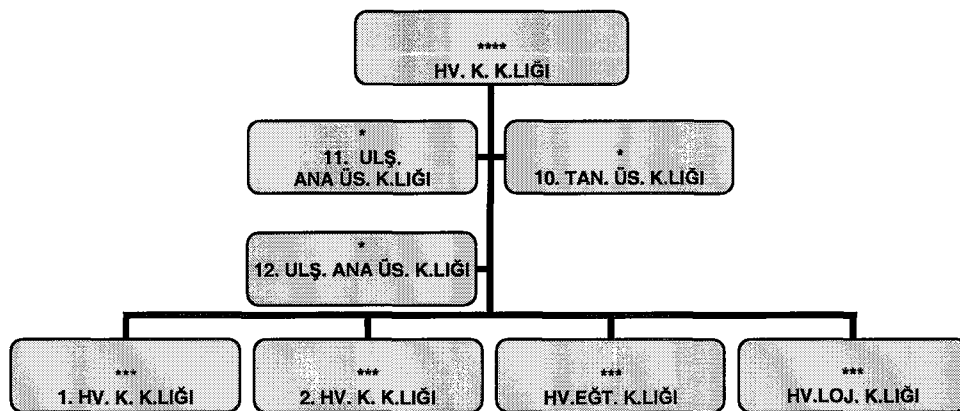
⁶⁶² Burak Ege Bekdil, "Financial Pinch Delays Turkish Aircraft Buy", **Defense News**, Virginia-USA, 2001, s.24; Ümit Enginsoy-Burak Ege Bekdil, "Turkey-Boeing Aircraft Deal Stalls", **Defense News**, June 25-July 1, Virginia-USA, 2001, s.10

⁶⁶³ Hv.K.K.İlğı, "Savunma Görev Ve Sorumluluklar", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.101-102

Ana yapı olarak kurumlaşan kolordular teşkilat ve görevleri itibariyle standartlaştırılmıştır. İlaveler ve iptaller bunun üzerine bina edilmektedir. Ana ast komutanlıklar 1 ve 2. Hava Kuvvet Komutanlıkları, Hava Eğitim Komutanlığı ile Hava Lojistik Komutanlığıdır. 11. ve 12. Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı da direk olarak Hava Kuvvetlerine bağlıdır.

Türkiye'nin coğrafi yapısı dikkate alınarak Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın batı ve doğu sorumluluk bölgelerine göre konuş ve kuruluşu düzenlenmiştir. Bu düzenlemeye göre Eskişehir'de konuşlu bulunan 1. Taktik Kuvvet K.lığı batı bölgesinden sorumlu olup bünyesinde 1, 6,9 ve 4 ncü Ana Jet Üs Komutanlıkları, 15. Füze Üs K.lığı ve Hava Kontrol Grup K.lığı ile yedek meydanlar bulunmaktadır.

Taktik kuvvet emrindeki 4 Ana Jet Üs'ten, Eskişehir 1. Üs F-4, Ankara 4., Bandırma 6. ve Balıkesir 9. Üslerde ise F-16 uçakları görev yapmaktadır. Bandırma'da bulunan F-16'lar Lantırn sistemi ile uçmakta olup gece de uçuşa kabiliyetine sahiptirler. 15. Hava Füze Üs K.lığı ise NİKE füzeleri ile teçhiz edilmiş, Boğazlar ile Ege Bölgesinin orta ve yüksek irtifa hava savunmasını yapmaktadır⁶⁶⁴.



⁶⁶⁴ Hv.K.K.lığı, "Günümüzde Türk Hava Kuvvetleri (1983-2000)", Sayı 338, Ankara, 2000, s.90

1) Türk Hava Kuvvetlerinin Vazifesi

Türkiye Cumhuriyeti Devleti, Osmanlı İmparatorluğunun tasfiyesi üzerine Osmanlı topraklarında Türklerin yoğunlukta yaşadıkları bölgede İSTİKLÂL Mücadelesi verilerek 1911 yılında İtalya Savaşı ile başlayan 12 yıllık bir savaş dönemi sonrası doğu halklarına da örnek olabilecek bir bağımsızlık savaşının sonucu olarak kurulmuş ve bunu 24 Temmuz 1923 tarihinde de dosta-düşmana onaylatmıştır.

Birinci Dünya Savaşı'nın galipleri hiç de adilane olmayan bir usul ve gaddarlıkla yenilen ülkelere çok ağır anlaşmalar imzalatmışlardır. Tabii bu haksız durum yenilen taraflar ile bağımsızlığını isteyen ve Türkiye örneğinde olduğu gibi emperyalizmin de mağlup olabileceğine inananların mücadelesi sonucu özellikle Ortadoğu, Kafkas ve Balkanlar ile sömürge bölgelerinde hareketler başlamıştır. Bu durum 1930'lu yıllarda tamamen bir silahlanma mücadelesine dönüşmüştür. Sovyetlerin içerideki direnişi kırması ve dışarıda yayılcılık politikasına başlaması ve bunun yanında batılıların tepkileri ise kanlı bir mücadelenin işareti olmuş ve bunu ilk sezinleyen idarecilerden birisi Atatürk'tür. Nitekim bu rahatsızlığını 1936'da Amerikanlı General Mac Arthur'a söylemiştir. Tehlikenin Türkiye için en az zararlı atlatılabilmesinin yolunun güçlü bir Hava Kuvvetleri'nden geçtiğini beyan etmiş ve "Göklerde bizi bekleyen yerimizi almak zorundayız, yoksa o yeri başkaları istila eder ve işte o zaman bu ülke ve millet elden gider" sözleriyle özdeşleştirmek suretiyle Türkiye'nin vizyonunu çizmiş ve tarihe mal etmiştir.

II. Dünya Savaşı sonrası dünya iki kutuplu bir yapıya dönmüş ve soğuk savaş dönemi denen kritik bir devreye girilmişti. Bu dönemde kurulan NATO, üye ülkeler ile için ortak tehdit olan Sovyetlere karşı güvenlik şemsiyesi oluşturmuştu. Ancak 1985'den başlayıp 1991 yılında Sovyetlerin dağılması ile tehdit daha da büyümüş ve özellikle Türkiye'nin de merkezinde yer aldığı Ortadoğu-Balkan ve Kafkas Bölgeleri huzursuzluk kaynağı olmuştur.

Türkiye kuruluşundan itibaren prensip olarak benimsediği "Yurtta Sulh, Cihanda Sulh" ilkesi ile istikrar unsuru olmaya devam etmiştir. Pek tabii olarak

bu bölgede güçlü olmanın yolu dosta güven, düşmana korku verecek bir Silahlı Kuvvetlerden geçmektedir.

Sürekli hareketliliğin merkezi olan ve dinamizmi ile endişeler yaşanan Ortadoğu, Balkanlar ve Kafkaslar bölgesinde arzu edilen istikrar ve güvenin yakın gelecekte sağlanması da mümkün görünmemektedir. Özellikle 1990 yılında başlayan Körfez Krizi'nin 2003 yılında bir savaşa dönüşmesi, istikrar ve huzur getireceğini vaat eden Amerika'nın bölgeyi hiç olmadığı kadar kaosa sürüklemesi Türk Silahlı Hava Kuvvetleri'nin ve Ordunun ayrılmaz bir parçası olan Hava Kuvvetleri'nin önemini arttırmaktadır⁶⁶⁵.

1. Körfez savaşında 4000 civarında savaş uçağı,1500 civarında savaş helikopteri ile yardımcı hava araçlarının bölgeye yığıldığı düşünülürse hadisenin büyüklüğü daha iyi anlaşılır⁶⁶⁶.Esasen ileri teknoloji ile sayı kadar da bunları kullanacak insanın vasfı önem arz etmektedir. 1999-2000 yılında yapılan bir araştırmaya göre Irak 310 adet savaş uçağına sahip olmasına rağmen haklı sebepleri varsa da savaşta uçak kullanamamıştır⁶⁶⁷.

Bu anlatılan mevzuu ışığında Hava Kuvvetleri'nin görevi bölgede meydana gelen değişiklikler, risk ve tehditleri dikkate alarak; Türk Yurdunu, ülke bütünlüğünü, milli hak ve menfaatleri ve Türkiye Cumhuriyeti'ni iç ve dış tehditlere karşı, TSK ve/veya Müttefik kuvvetler ile müşterek ve münferiden korumak ve kollamak maksadıyla; Barışta, mevcut ve muhtemel tehdide karşı caydırıcılığı sağlamak ve baskına mani olmaktır.

Gerginlik Döneminde; kriz yönetiminin gerektirdiği esasları uygulayacak, bu kapsamda; Politik kararlara askerî destek sağlayacak, gerektiğinde alçak yoğunlukta çatışmanın gereklerini yerine getirecek, doğal afetlerde ve olağanüstü hallerde halka,kamu kuruluş ve kurumlarına yardımcı olacak, muhtemel bir harekata karşı hazırlıkları tamamlayarak, gerekli önlemleri

⁶⁶⁵ Hv.K.K.ılgı, "Günümüzde Türk Kuvvetleri (1983-2000)", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.89

⁶⁶⁶ Lon Nordeen-Scott, Barnes, "Armed Scout And Combat Helicopters in die Gulf Conflict", **Savunma ve Havacılık**, Cilt:5, İstanbul, 1991, s.92-103

⁶⁶⁷ Efraim İnbar, **Türk – İsrail Stratejik Ortaklığı**, (Çev.:Suna ERCAN-Özgül ERDEMLİ), Ankara, 2001, s.66

alacaktır. Hava Kuvvetleri Komutanlığı hareket esnasında; Her ortamda, her an, her türlü hava hareketini emniyet ve etkinlik ile icra edecek, gerektiğinde özel Hava Harekatı icra edecek, düşmanın harbe azim ve kabiliyetini kırmaya, düşmanı çökertmeye yönelik olarak, emredildiğinde, belirlenen stratejik ve ekonomik hedeflere taarruz edecektir.

Barışın korunması ve gerginlik döneminde ise durumun şart ve gereğine göre uygun hareket tarzlarını belirleyerek barışın tesisi ve korunmasına yönelik işlevleri yerine getirecektir. Bunu yanında zamana bakılmaksızın diğer kuvvetlerle etkin bir koordinasyon yaparak, mevcut birliklerin kullanılmasını planlayacak, Hava Kuvvetlerinin kendine has özelliklerine uygun yönetim usullerine göre sevk ve idare edecek, Hava Kuvvetleri ile ilgili her türlü faaliyetin planlamalara ve resmi dokümanlara uygun olarak yürütüldüğünü denetleyecek, değerlendirecek ve gerekli düzeltici işlemlerin yapılmasını sağlayacaktır.

Hava Kuvvetlerinin görevin yerine getirilmesi için; taarruzi mukabil Hava Harekatı, Hava Savunma Harekatı, Tecrit Hava Harekatı, Taarruzi Destek Harekatı, Keşif Hava Harekatı ve Ulaştırma Hava Harekatı icra etmektedir⁶⁶⁸.

2) 1. Hava Kuvvet Komutanlığı

1. ve 2. Taktik Hava Kuvvet Komutanlığı ismi 2003 yılına kadar kullanılmış bu dönemde isimlerin Taktik Hava Kuvvet Komutanlığı olarak değiştirilmesi teklif edilmiş, teklif Genelkurmay Başkanlığı tarafından uygun görülmüş ve 2003 yılı sonlarında yeni isim olan 1. ve 2. Hava Kuvveti Komutanlığı olarak değişmiştir. Çalışmamızda geçen 1. Taktik Hava Kuvvet Komutanlığı 2003 öncesini ifade etmektedir. Hava Kuvvetleri Komutanlığının batı bölgesinde vurucu gücünü teşkil eden darbe ve bombardıman filolarını,

⁶⁶⁸ " Hv.K.K.lığı, Günümüzde Türk Kuvvetleri (1983-2000)", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.89; Hv.K.K.lığı, **Taktik Harekatı Terimler Kılavuzu**, Ankara, 1988, s.1-5; Mustafa Ulu, **Taktik Harekat Nevileri**, İzmir, 1993, s.1-23; "Savunma", **Beyaz Kitap**, MSB, Ankara, 1998, s.76-77

Anavatan hava savunmasını sağlayacak ihbar-kontrol sistemlerini, keşif ve önleme filolarının teşkil ettiği kolordu seviyesi hava birlikleridir⁶⁶⁹.

1939 yılında Türk Hava Sahası doğu ve batı olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Her iki bölgede birer Tugay ve bağlısı alay-tabur-bölük teşkilatları ile 1. Taktik Hava Kuvvetlerinin temeli atılmıştır. Havacılık ilk kuruluş yıllarında alışılmış bir ordu teşkilat birimi olan bölük esasına göre yapılmış, bilahare kara Kuvvetlerinin mantığı gereği tabur, alay, tugay, tümen, kolordu ve ordu kavramları aynen alınmıştır.

II. Cihan Harbi'nin sonrasında özellikle askerî alanda Batı ülkeleri ile kurulan sıkı temaslar sonucu bu ülkelerin teşkilatlarının Türkiye'de de kurulması kararlaştırılmıştır. 1951 yılında Hava Taburlarına "Filo", Hava Alaylarına "üs" adı verilmiştir⁶⁷⁰. Hava tugaylarının bağlılarının artması ile tugay seviyesi yetersiz kalmış ve 1. Hava Tugayı'nın ismi 1. Taktik Hava Kuvveti Komutanlığı adını almıştır. İstanbul'da 1959 yılında 15. Füze Üs K.lığı kurularak, Nike Hercules Füze ile teçhiz edilmiştir. Bu füzeler dost kuvvetleri düşman uçaklarına karşı koruyan orta ve yüksek irtifa silah sistemleridir⁶⁷¹.

1952 yılından itibaren taktik birlikleri jet uçakları ile modernize edilmeye başlanmıştır⁶⁷². İlk envantere giren jet uçakları F-84G ve F-86 uçaklarıdır. İlk jet uçağı F-84G'ler 9. Ana Jet Üs K.lığı-Balıkesir'de uçurulmuştur. Nükleer silah taşıyabilen F-100 ve 1964 yılında F-104 uçakları envantere girmiştir. 1966 yılında ise hava önleme, yer hedeflerinin tanım ve keşif görevlerinde kullanılabilen F-5, F/RF-84F uçakları ile 1968 yılında radarla donatılmış ve her durumunda gece-gündüz önleme yapabilen F-102⁶⁷³ uçakları ile havalarda

⁶⁶⁹ MSB., "Savunma Politikası ve Türk Silahlı Kuvvetleri", **Beyaz Kitap 93**, Ankara, 1993, s.60; **Beyaz Kitap 99**, "Savunma Politikası ve Türk Silahlı Kuvvetleri ", Ankara, 1990

⁶⁷⁰ GNKUR.ATASE, **Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri**, s.41

⁶⁷¹ A.Sadık, Öztekin, "Modern Hava Savunma Silah Sistemleri", **Kara Kuvvetleri Dergisi**, Sayı:51, İstanbul, 1977, s.87-104

⁶⁷² Hv.K.K.lığı, **Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?**, s.55; ÖZDEMİR, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.27; Hv.K.K.lığı, **Resimlerle Türk Havacılık Tarihi**, Ankara, 1968, s.14

⁶⁷³ Bu uçak Ankara Müzesindeki bilgiye göre dünyada yalnız Türkiye ve Yunanistan kullanmıştır.

daha da etkinlik sağlanmıştır⁶⁷⁴. 1. Taktik Hava Kuvvetlerinin üsleri 1987 yılında envantere giren F-16 uçakları ile peyderpey donatılmıştır.

3) 2. Hava Kuvvet Komutanlığı

2. Taktik Hava Kuvvet Komutanlığı; Hava Kuvvetleri Komutanlığının doğu bölgesinde vurucu gücünü teşkil eden darbe ve bombardıman filolarını, anavatan hava savunmasını sağlayacak ihbar-kontrol sistemlerini, keşif ve önleme filolarının teşkil ettiği kolordu seviyesi hava birlikleridir⁶⁷⁵.

2. Taktik Hava Kuvvet Komutanlığı, Genelkurmay Başkanlığı'nın 4 Nisan 1947 Tarih ve 73364 Sayılı emri ile 3. Hava Tümeni ismi altında Erzincan'da kurulmuştur. Çorlu'daki 101. Keşif Grup Karargahı tümenin çekirdeğini teşkil etmiştir. Tümene kuruluşunda Diyarbakır'daki 2. Bombardıman Hava Alayı, Merzifon'daki 4. Av Hava Alayı ve Erzincan'daki 8. Av - Bombardıman Hava Alayları bağlanmıştır. Mezkur Alaylar; B-26 Misgito, MK-9 Spitfire, Baltumur ve Thunderbolt tipi uçaklar ile teçhiz edilmiştir. İsmi 1950'de 3. Hava Kuvveti olarak değiştirilen tümen 23 Haziran 1952'de Erzincan'dan Diyarbakır'a intikal etmiştir.

1. Hava Tümeni kuruluşundayken 1 Mayıs 1947'de Kütahya'nın iklim koşullarından dolayı Diyarbakır'a intikal ettirilen 2. Hava Alayı müstakil birlik haline getirilmişken daha sonra 3. Hava Kuvveti başlısı haline getirilmiş, 1952'de ise lağv edilmiştir. Kuruluşunda Erzincan'da kurulu 8. Tayyare Hava Alayı, Merzifon'da kurulu 4. Tayyare Hava Alayı, Malatya'da konuşlu ve direkt Hava Kuvvetleri K.lığına bağlı 3. Mıntıka Depo Amirliği ile Bölge Tayyare Tamir Fabrikası 3. Hava Tümenine katılmıştır. 1952'de 2. Hava Alayının lağvı ile Erzincan'daki 8. Hava Alayı (Üs olarak) ile birlikte Taktik Kuvvet Karargahı Diyarbakır'a intikal etmiştir. Daha sonraları ismi 2. Taktik Hava Kuvvet Komutanlığı olarak değiştirilmiştir. Envantere; 1953'de F-47, F-84G, 1955'de F-

⁶⁷⁴Hv.K.K.lığı, "Günümüzde Türk Kuvvetleri (1983-2000)", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.91

⁶⁷⁵MSB., "Savunma Politikası ve Türk Silahlı Kuvvetleri", **Beyaz Kitap 93**, Ankara, 1993, s.60

86, 1963'de F-100 ve foto keşif görevi için F-84F Uçakları katılmıştır. Diyarbakır, 8. Ana Jet Üs 1966'da F-102 tayyareleri ile modernize edilmiştir⁶⁷⁶.

1970'li yılların başında F-100'ler ile modernize edilmiş ve bu uçaklar ile Kıbrıs Barış Harekati'na katılmıştır. Daha sonra ise bu uçakların yerini F-104'ler almış ve 8. Ana Jet Üs K.lığı'nda 1994 yılına kadar uçmuştur. F-5 uçakları da aynı yıl Konya'ya gönderilmiş, F-104'ler kal edilmek suretiyle envanter dışı kalmıştır. Bu günkü durum ile Malatya 7. Üs F-4, Diyarbakır 8. Üs F-16, Merzifon 5. Üs F-16 uçakları ile donatılmıştır.

Doğu Bölgesinin Hava Sahası sorumluluğunu üstlenen 2. Taktik Hava Kuvvet Komutanlığı bünyesinde 3 Ana Jet Üs K.lığı ile 2. Hava Kontrol Grup K.lığı bulunmaktadır. Bağlısı Jet üslerden; Malatya'da konuşlu 7. Ana Jet Üs K.lığı F-4, 8 ve 5. Ana Jet üs K.lıkları F-16 uçakları ile donatılmıştır. Diyarbakır'da bulunan 181. Filo Lantırn Sistemi ile gece görüş imkanı, Merzifon'da bulunan 151. filo Sead sistemi ile düşman radar ve hava savunma sistemlerine karşı baskı ve uzaktan taarruz kabiliyeti kazanılmıştır⁶⁷⁷.

4) Hava Eğitim Komutanlığı

Hava Kuvvetleri Komutanlığı personelinin; pilot, sınıf subayı ve teknisyenlerin eğitimleri, 1929 yılına kadar kurs şeklinde verilmekteydi. Eğitimlerin ve uçuşların icra edilmesi için açılan okula "Hava Okulu" adı verilmiştir. Makinist Okulu'nu da bünyesine alan okulun adı 1947 yılında, "Hava Okullar Komutanlığına" çevrilmiştir. II. Dünya Savaşında gelişen Hava Gücünü kullanma Konsepti ve prensiplerine göre bünyede ve eğitimde ciddi değişiklikler yapılması zaruret olmuştur. 1948 yılında Hava Okulu, Uçuş okulu haline getirilerek rasit eğitimi kaldırılmış, programlarda yalnızca pilotaj eğitimi verilecek şekilde yeniden düzenlenmiştir.

⁶⁷⁶ Hv.K.K.lığı, Günümüzde Türk Hava Kuvvetleri (1983-2000)", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.91-92

⁶⁷⁷ MSB., "Savunma Politikası ve Türk Silahlı Kuvvetleri", **Beyaz Kitap 93**, Ankara, 1993, s.60; NOT: Taktik Hava Kuvvetlerinin ismi değiştirilerek 1. ve 2. Hava Kuvvet Komutanlığı olarak 2003 yılının sonlarında resmi olarak kullanılmaya başlanmıştır. Ütgm.Osman YALÇIN (1998-A-6) 14 Şubat 2004

1949 yılında havacı erlerin eğitimi için Kütahya Hava Er Eğitim Tugay Komutanlığı kurulmuştur. Havacılıktaki hızlı gelişmelere paralel olarak Eskişehir, "Hava Okulları Komutanlığı" 1951 yılında "Hava Harp Okulu'na" dönüştürülmüştür. 1 Ekim 1951'de yapılan büyük bir törenle Eskişehir'de Hava Harp Okulu eğitime başlamıştır. Uçuş ve makinist okulları da Harp Okuluna bağlanmıştır. Hava Harp Okulunun inkişaf etmesi ve yerinin yetersiz olmasıyla, 1 Eylül 1954'de İzmir-Güzelyalı'ya taşınmıştır. 1956 yılına kadar Hava Kuvvetlerinin eğitimini icra eden Hava okulları ayrıydı ve birbirleri ile irtibatları yoktu. 30 Ağustos 1956 tarihinde İzmir-Gaziemir'de, Hava Eğitim Kolordu Komutanlığı kurulmuştur. Bütün okullar bu yeni okula bağlanmıştır. 1956 yılında kurulan Lisan Okulu ile 1957'de kurulan Hava Lisesi' de bu okula bağlanmış adı aynı yıl adı Hava Eğitim Komutanlığı olarak değiştirilmiştir.

Mevcut durumu ile Hava Eğitim Komutanlığı; İzmir-Güzelyalı'da konuşlu olup bünyesinde 2 Ana Jet Üs K.lığı, Hava Teknik ve Eğitim Merkezi Komutanlığı, Hava Harp Okulu ve Hava Er Eğitim Tugay K.lığı bulunmaktadır. Bağlısı olan 2. Ana Jet Üs Uçuş Eğitim Merkez K.lığı Çiğli-İzmir'de konuşludur. İstanbul'da konuşlu bulunan Hava Harp Okulu K.lığı'nda öğrencilere T-41 D ile Uçuş İntibak eğitimi verilmektedir. 2. Ana Jet Üs Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığında ise; SF-260 D uçakları ile başlangıç, T-37B/C uçakları ile Temel Uçuş Eğitimi, T-38A uçakları ile Uçuş Tekamül Eğitimi verilmektedir. Bu uçuşlar sonucu 200 saatlik uçuşu başarı ile tamamlayan hava subaylarına pilotluk brövesi verilerek pilot olarak mezun edilmektedir. Konya'da konuşlu 3. Ana Jet Üs K.lığında ise; F-5 ve F-4 uçakları ile harbe hazırlık eğitimi verilmektedir⁶⁷⁸.

3. Üs'te ayrıca F-5'lerden kurulu Türk Yıldızları Akrotim Filosu ile Silah ve Hava Taktikler Filosu bulunmaktadır. Hava Kuvvetlerine direk bağlı olan 11. ve 12. Hava Ana Ulaştırma Üs K.lıklarında C-130, C-160, CN-235, CIT-2/7 ve GOLF-4 uçakları bulunmaktadır. En son olarak teşkil edilen Adana-İncirlik 10. Ana Tanker Üs K.lığında ise KC-135 Tanker uçakları konuşlandırılmış olup, yakıt ikmali ile Türk Hava Kuvvetleri Okyanusları geçecek kabiliyete

⁶⁷⁸ İbrahim, Sünnetçi, "Türk Hava Kuvvetlerinde Pilot Eğitimi ve 3. Ana Jet Üs K.lığı", **Savunma ve Havacılık**, Cilt:17, sayı:20613, Ankara, 2003, s.50-51

gelmiştir⁶⁷⁹. Hava Kuvvetleri K.lığının 30 Eylül 2003 tarihli "Taktik Hava Kuvveti Komutanlıklarının Unvan Değişikliği Konusu İncelemesi" konulu andıç Genelkurmay Başkanlığına sunulmuş olup kabul edildiği taktirde isimlerdeki "Taktik" kelimesi kalkacaktır.

5) Hava Lojistik Komutanlığı

Tarihçileri geçmişte iz bırakmış medeniyetleri incelediklerinde; Dünyada etkinlik kazanmış millet/devletlerin başarılı olmalarında etken olan temel hususlarından birisi de askerî yapının idame-işletmesini sağlayan "Geri Hizmet" yada "Lojistik" hizmetinin oldukça mükemmel olması ve orduyu destekleyebilmesidir. Nitekim I. Dünya Savaşı içerisinde Irak'ta İngilizleri de başarıya bu anlayışa sahip çıkmaları götürmüştür. Keza Osmanlı İmparatorluğunun uzun soluklu ve binlerce kilometre uzağa başarıyla yapılan seferlerin temelinde mükemmel bir askerî lojistik sistemi vardır.

Hava Lojistik K.lığı veya daha önce bu görevi yapan Hava Malzeme Yönetim Komutanlığı'nın geçmişi 1982 yılına dayanmaktadır. Günün ihtiyacını karşılayacak çalışmaların temeli bu yıllarda atılmaya başlamıştır. Bununla birlikte lojistikçiliğin esası olan İkmal branşı Osmanlı Devleti'nde oluşturulan ilk teşkilatta, hava teşkilatının bir parçası olarak yer alması hasebiyle lojistik sistemin geçmişi Hava Kuvvetlerinin tarihi ile eşzamanlıdır. Hv. Mlz. Ynt. K.lığı, Hv. K. K.lığı lojistik sistem reorganizasyonu amacıyla 1982 yılında başlatılan çalışmaların 1986 yılında ulaşılan safhasının bir sonucu olarak, Hv.Loij. K. lığı ise aynı çalışmanın 1989 yılında ulaşılan safhasının bir gereği olarak kurulmuştur. Hv.Loij. K.lığının faaliyete geçmesi ile Hv. Mlz. K.lığı lağv edilmiştir. Hava Lojistik K.lığı; Hv. K. K.lığının 17 Mart 1989 uygulama direktifinde belirtilen hususlara uygun olarak hazırlıklar yapılmış ve 3 Nisan 1989 tarihinde Hv. Mlz. Ynt. K.lığı - Etimesgut karargahında faaliyete geçmiştir⁶⁸⁰. Hava Lojistik K.lığının kuruluşu ile Hv. K. K.lığı Loj. Bşk.lığı tenkis edilmiş, Lojistikle olan pek çok birimin yapısı değiştirilmiş, bazıları lağv edilmiş, bazılarının üst bağlantıları

⁶⁷⁹ Hv.K.K.lığı, "Günümüzde Türk Hava Kuvvetleri (1983-2000)", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.91-92

⁶⁸⁰ Hv.K.K.lığı, "Günümüzde Türk Hava Kuvvetleri (1983-2000)", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.94

değiştirilmiştir. 1982 yılında başlatılan çalışma 7 yıl sonra kolordu seviyesinde Hava Lojistik K.lığı'nın kurulması ile neticelenmiştir⁶⁸¹.

Hava Lojistik K.lığı bağılı olarak Tümen seviyesinde 3 tane Hava İkmal Bakım Merkez K.lığı, 3 tane İstihkam İnşaat Taburu ve Hava Kuvvetlerinin yurtdışından tedariki yapılan malzemelerin gümrük işlemleri ile ilgili adreslere yollandığı İstanbul Haydarpaşa Transit Merkezi ile çok güçlü bir karargah yapısı vardır⁶⁸². Burada planlama faaliyetleri, takip, kontrol ve icracı işleri de yapılmakta olup Malzeme Yöneticileri, Sistem Yöneticileri, Fon Yöneticileri ve teknik yöneticiler, sistemleri ile ilgili çalışmalar yapmaktadır. Hava İkmal'ler; Eskişehir 1. HİBM K.lığı'nda; Jet uçakları ve motorların bakım, revizyonu ve imalat ile modernize faaliyetleri yürütülmektedir. Kayseri 2. HİBM. K.lığında; pervaneli uçaklar ve motorların bakım, revizyon faaliyetleri, yardımcı teçhizat ve pilotların şahsi teçhizatları üretilmektedir. Ankara 3. HİBM. K.lığı'nda; radarlar ile her türlü elektronik cihazların bakım ve onarım faaliyetleri yapılmaktadır. Kurmay Başkanlığının sıralı bağlılarından olan Ankara-3. Hv.İst. İnş. Tb. K.lığı, Eskişehir-1. Hv.İst. İnş. Tb., Diyarbakır-2. Hv.İst. İnş. Tb. K.lığı ile İstanbul Transit Merkezi'de direk bağlılarıdır⁶⁸³. Hava Lojistik K.lığı 2025 yılı vizyonu ile az emek, kaliteli personel ile görevlerinde en yüksek verimi alarak yurt dışına bağımlılığı en aza indirecek bir yapılanma ve çalışma düzeninin oluşturulması hedeflenmektedir⁶⁸⁴.

E. Hava Kuvvetlerinde Personel Temin Usulü

Subay ihtiyacı; Hava Kuvvetleri Komutanlığına dört farklı kaynaktan subay alınmaktadır. Bunlar; Lisans seviyesinde eğitim veren Hava Harp Okulu, 2003 yılında yapılan kanuni değişiklik ile lisans seviyesi diploma sahibi olan ve

⁶⁸¹ Hv.Loij.K.lığı, **Hv.Loij. K.lığı Tarihçesi**, Hv. K. K.lığı GENSEK Tarihçe Ş. Yay. NO:17, Ankara, 1990, s.21; **Hava Lojistik Komutanlığı Komuta Devir-Teslim Töreni 16 Ağustos 2001**, Ankara, 2001

⁶⁸² Ahmet Mayadağlı, "Gümrük İşlemleri EDI Programları ile daha Etkin ve hızlı", **Lojistik Dergisi**, Sayı:13, Ankara, 2001, s.24, 25

⁶⁸³ **Osman YALÇIN**, Hv.İkm. Ütgm., Uçk. Sis. Ynt. D.Eğt. Uçk. Ynt. Ş. Mlz. Ynt. KS. A., (1998-Halen), Hv.Loij. K.lığı

⁶⁸⁴ Hayri, UÇAR, "2025 Lojistik Sistemin Özellikleri", Hv.Loij.K.lığı, **Lojistik Dergisi**, Sayı:9, Yıl:3, Ankara, 2000, s.1

Not: Tuğgeneral Hayri UÇAR, Hv.Loij. K.lığı'nda 1998-2001 yılında Kurmay Başkanlığı yapmıştır.

elemelerden geçen astsubay kaynaklı subaylar, sivil üniversitelerden alınan subaylar ile 2003 yılından itibaren yeni bir uygulama olan üniversite mezunlarından seçilerek alınan sözleşmeli subay kaynaklarıdır.

- I. Harp Okulu temelde pilot adayı subay yetiştirmektedir. Ancak sağlık gerekçesi ve diğer nedenlerle ile pilot olamayan teğmenler Hv. Tek. Ok. Ve Tek.Eğt. Mrk. K.lığı'nda sınıf subaylığı için subay Temel Kursuna tertip edilmektedir. Burada; subay, astsubay, sivil personel, ve uzman çavuşlara ihtisas, teknik, akademik ve laboratuvar eğitimi sağlanmaktadır

Astsubay temini; Hava Kuvvetlerinin mensubu astsubayların eğitimlerinde 1990'lardan başlayarak ciddi değişiklikler olmuştur. 1990'lı yılların başından itibaren lise ve teknik lise mezunları yanında üniversitelerin lisans ve önlisans mezunlarından da Hv. Tek. Ok. Ve Eğt. Merkez. K.lığına kabulleri yapılmıştır.

2003 yılında geçerli olmak üzere ciddi bir değişiklik yapılmıştır. Hava Astsubay Meslek Yüksek Okul'u faaliyete geçirilerek eğitim süresi 2 yıla çıkarılmıştır. 2004 Yılında bu değişiklikten dolayı Hava Kuvvetlerinde astsubay mezunu olmayacaktır. Bu husus Türk Silahlı Kuvvetlerinin diğer kuvvetleri için de aynıdır. Sözleşmeli personel alımı kapsamında astsubaylar da orduya sözleşmeli olarak alınabilmektedir. Uygulama başlamış olup 2003 yılında ilk grup göreve başlayacaktır.

Sivil Personel temini; Hava Kuvvetleri'nin ihtiyacı olan sivil kaynaklı personel, Devlet memurları Kanununa göre Hava Kuvvetlerinin bünyesine girdikten itibaren ihtisasıyla ilgili kursa tertip edilmektedir⁶⁸⁵. Ordunun ihtiyacına göre farklı statülerde eğitimlerine uygun vasıfta personel temini yapılmaktadır.

Sayısı kanunla sınırlı (TSK kapsamında 100 personel) olan ve çok özel durumlarda teknik ve özel yeteneklere sahip personel de İstisnai Memur statüsü ile Hava Kuvvetlerinde görev alabilmektedir.

⁶⁸⁵ Bahadır Gültekin, a.g.e., s.19

Er-Erbaş ile Uzman Erbaş ihtiyacı; Her celp döneminde Hava Kuvvetleri'nde askerlik hizmetini yapacak er-erbaşlar Kütahya Hava Er Eğitim Tugay K.lığı'nda 5-10 haftalık ihtisas ve acemi eğitimi müteakip birlik ve kıtalara gönderilmektedir. Kıtalarda er ve erbaşlara kendi alanlarıyla ilgili kurslar verilmektedir. Türk Hava Kuvvetleri'nin araçlarını kullanacak şoförler Bursa – Hava Ulaştırma Okul Komutanlığı tarafından yetiştirilmektedir. 1993 yılından itibaren güvenlik işleri için uzman erbaş alımı yapılmış ve profesyonel askerliğin yaygınlaşması usulü uygulanarak güvenlik hizmetlerinde etkinlik sağlanmıştır⁶⁸⁶.

Hava Kuvvetlerinin Güvenlik hizmetleri ise özel kanunla alınan Uzman Erbaşlar tarafından etkinlikle yürütülmektedir. Profosyenal ordunun uygulaması olan bu düzenleme ile işletimi çok pahalı olan havacılığın güvenlik probleminde en uygun işletim usulü uygulanmaktadır. Bunların dışında dost ve müttefik ülkelerin personeli de yapılan karşılıklı mutabakat çerçevesinde Hava Harp Okulu'nda öğrenci olarak, Harp Akademisi ile Hava Teknik ve Eğitim Merkezi Komutanlığı'nda ise dost ülke mensubu subay ve astsubaylar muhtelif kurslara tertip edilmektedir.

F. Günümüzde Hava Kuvvetleri'nin Önemi

Göklerden gelen tehdit insanlığı her gün önceki zamanlara göre daha fazla ilgilendirmektedir. Bir bombanın, nereden atıldığı belli olmayan bir güdümlü füze, bazen özellikleri belli olmayan masum! bir hava aracı, bu alandaki toplumların bakış açısı ile kavram ve tedbirleri yeniden değerlendirmeyi zorunlu hale getirmiştir. Atatürk 1936 yılında; "Geleceğin en etkili silahı da, aracı da hiç kuşkusuz uçaklardır. Bir gün insanoğlu uçaksız da göklerde yürüyecek, gezegenlere gidecek, belki de aydan bize mesajlar yollayacaktır! Bu mucizenin tahakkuku için iki bin yılını beklemeye gerek kalmayacaktır! Gelişen teknoloji bize bunu daha şimdiden müjdeliyor. Bize düşen görev ise, Batı'dan bu konuda fazla geri kalmamayı temindir" demek

⁶⁸⁶ Bahadır Gültekin, a.g.e., s.19

suretiyle Türkiye'nin önceliklerini ve 2000'li yıllara ait vizyonunu tespit etmiştir⁶⁸⁷.

Türkiye'nin genel hava savunması 5593 Sayılı Kanunla Gnkur. Bşk.lığına verilmiş, bu sorumluluk emirle Hv. K. K.lığına devredilmiştir. Savaş şartlarında cephenin birden fazla yerden açılması durumunda Kara ve Deniz Kuvvetlerinin etkin desteklenmesi için muhtemel tehdit unsurlarından önde olma mecburiyeti vardır. Bunun için de kabiliyetlerin atmosferin dışına, uzaya taşınması mecburiyet haline gelmiştir⁶⁸⁸. Nitekim Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Cumhur Asparuk'un 6-8 Mart 2003'de yapılan bir fuardaki ifadesiyle, Gelecekte Hava Kuvvetlerine tevdi edilecek vazifenin yapılması ancak uzayda var olmakla gerçekleşecektir⁶⁸⁹. Günümüzde teknolojideki baş döndürücü gelişmeler, harp silahlarının hayal gücünü aşan gelişme ve etkileri; devlet ve milletlerin varlıklarını korumaları, milli hedeflere yürümede, 21. yüzyılda ve gelecekte Hava Kuvvetlerinin en önemli unsur olacağı aşîkardır. Daha 1930'lu yıllarda bütün dünyada Kara Kuvvetlerinin bir hücresi olarak algılanan ancak bu gün için ise ülkenin en büyük güvencesi haline gelen "Hava Gücü Stratejisi" artık savaşların tarzını değiştirmiş, elde ettiği ileri teknoloji ile Hava Gücünün kullanımına ilişkin strateji birinci planda Hava Gücünü kullanmaya göre oluşturulmuştur.

Milli hedeflerin tahakkuku için Hava Kuvvetleri başarılı olmak mecburiyetindedir. Bunun gereği ise havacılığın en ileri teknolojiyi takip zorunluluğu ve milli imkanlarla idare edilen kaynakların sarfının sağlanarak muasır güçlerin seviyesinde hava kuvvetlerinin bekasını sürdürmektir. Görevin icrasında her türlü tehdidi yer ve hava platformundaki radar ve sensörlerle tespit, teşhis, takip ve kontrolünü yapacak, tahrip ve tesirsiz hale getirecek, modern, etkin ve yüksek beka kabiliyeti, gece ve gündüz her hava ortamında taarruz ve savunma görevlerini yapacak, özellikle 21. yüzyılın bir zorunluluğu

⁶⁸⁷ Ergin Ersoy, "Göklere Gelen Tehdit", **Hava Kuvvetleri Dergisi** s.339, Ankara, 2001, s.6,7

⁶⁸⁸ Yavuz Göker, "Hava Kuvvetlerinin Yeni Vizyonu" **Aerospace**, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 343, Ankara, 2003, s.7-11

⁶⁸⁹ İbrahim Sünnetçi, "Uluslararası Uzay Teknolojileri Fuarı ve Konferansı / Space Av'03", **Savunma ve Havacılık**, C.17, s.20613, Ankara, 2003, s.52

olarak uzaydan da en verimli şekilde yararlanacak dinamik bir Hava Ordusu Türkiye'nin bağımsızlığı ve Milli Çıkarlarının korunmasının teminatı olacaktır⁶⁹⁰.

Bu konseptte hedef; etkin bir istihbarat ile bilinmeyi bilecek, etkin bir hava savunma sistemi ile görülmeyeni görececek, etkin bir eğitim ile aradığını bulacak ve etkin taarruzla bulduğunu vuracak güçlü bir Hava Kuvvetlerinin sahibi olmaktır. Bununla birlikte esas olan günün en ileri olmanın yanında gelecek 20-30 yıllık vizyonu görmek ve geliştirmek de önem arz etmektedir. Türkiye için en önemli mecburiyetlerden birisi de gelecek 50-70 yılın planlanmasıdır. Ancak bu sayede oturduğumuz topraklarda ve bölgemizde huzur bulur çevreye huzur dağıtabiliriz. Türkiye'nin rahatsızlığı bölgeyi hatta dünyayı da karıştırır. Bu bağlamda uzun soluklu çalışmalarda ve projelerde Hava Kuvvetleri marifetiyle geleceğin yönetim ve etkinlik merkezi olacak uzayda yerimizi almalıyız. Bu konuda coğrafi avantajımızı şiddetle savunmalıyız.

Hava Kuvvetleri, 1990'lerden itibaren yurt dışında da pek çok göreve, BM veya NATO şemsiyesi altında katılmıştır. Bunlar; Bosna-Hersek sahasının kontrolü için BM Kararları doğrultusunda İtalya'nın Aviona Meydanından Delibrate Guard Harekatına iştirak edilmiştir. Kosova Hava Harekatına aynı kuvvet ile katılan Türk Hava Kuvvetleri verilen görevleri başarı ile yerine getirmiş, hedefler arzu edilen şekilde zamanında ve yerinde imha edilmiştir.

Uluslar arası anlaşmalar ve hukuk kuralları çerçevesinde Ege'nin uluslar arası sularında planlı tatbikatlar ile mutlak uçuş görevi yapılmaktadır. Hava Kuvvetleri; 1984'de başlayan bölücü terör olaylarına içeride gerekse Kuzey Irak'ta etkin olarak iştirak etmiş ve hedefleri etkinlikle vurmuştur. Her yıl nisan ayında ABD'de icra edilen Red Flag Tatbikatına iştirak için yakıt ikmali ile okyanuslar geçilmekte ve görev kusursuz yerine getirilmektedir. Türk Hava Kuvvetleri; Balkanlarda, Ortadoğu ve Kafkaslar Bölgesinde NATO veya NATO dışı tatbikatları ile harbe hazırlık eğitimlerini planlı olarak yapmaktadır. 1992 yılında kurulan Türk Yıldızlar ise içeride ve dünyanın her bölgesinde katıldığı

⁶⁹⁰ Hüseyin Fazla (Hv. Plt. Kur. Yzb.), "XXI. Yüzyılın İlk Çeyreğinde Türk Silahlı Kuvvetleri", **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, Sayı:363, Ankara, 2000, s.96; Hüseyin Fazla, "Havacılık Teknolojisi ve Değişen Hava Gücü Kullanma Konsepti", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı:334, Ankara, 2000, s.28-32

gösteriler ile Türkiye'yi temsil etmekte, gücümüzü dosta-düşmana göstermektedir⁶⁹¹. Türk Yıldızları Türk Hava Kuvvetlerinin güç ve kudretinin daha geniş bir açıdan Türklüğün “Şark Meselesi” ile asırlardır yok edilmek istenen varlığının dimdik ayakta durduğunu dünyaya haykıran sesi ve soluğudur. Her Türk havada uçan uçaklarımızı gördüğünde 22 Eylül 1918'i hatırlamalı ve orduya olan güven ve itimad hususunda imanını tazelemelidir.

G. Dünya Barışında Türk Hava Kuvvetleri'nin Aldığı Görevler

Balkanlar, Ortadoğu ve Kafkasya coğrafyası Osmanlı İmparatorluğu bölgeden çekildikten sonra sürekli olarak bir kargaşa ve kaos ortamına girmiştir. Asırlarca komşu olarak yaşayan farklı din ve mezhebe bağlı farklı milletlerden insanlar bugün için de eski huzurlarını yakalayamamışlardır. Yugoslavya'nın dağılması sonucu Sırpların, Bosna-Hersek'te yaşayan Müslüman ve Türk toplumuna uyguladığı soykırım, katliam ve zulüm başlarda batıların pek dikkatini çekmemiş ancak zamanla Türkiye'nin etkin dış diplomasisi ve katliamın had safhaya varması sebebi ile ABD, BM ve NATO harekete geçmiştir. Burada Türkiye'nin etkin ve uzlaşmacı dış politikası müessir olmuştur.

Bosna-Hersek Görevi Hava Kuvvetlerinin katıldığı, havacılık tarihimiz açısından oldukça mühim bir görevdir. 1 Mart 1993 tarihinde Amerika, Bosna-Hersek'e Havadan yardım başlatmıştır. BM Güvenlik Konseyi 816 sayılı kararı doğrultusunda Bosna-Hersek hava sahası üzerinde “Uçuşa Yasak Bölge” ilan etmiş ve uçuş yasağı (Deny Flight) operasyonu başlatılmıştır⁶⁹².

4 Haziran 1993 tarihli BM'nin 743 sayılı kararı ile oluşturulan (UNPROFOR) Uluslar arası Barış Gücü'ne güvenli bölgelerin korunması için kuvvet kullanma yetkisi vermiştir. Ayrıca Ekim 1993'de Bosna-Hersek'te savaşan tarafların birbirlerine hava saldırısı yapmamaları için NATO savaş uçaklarının bölgede hava denetimi yapması kararlaştırılmıştır.

⁶⁹¹ Hv.K.K.İği, “Günümüzde Türk Kuvvetleri (1983-2000)”, **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.94-96; EK-19 (Atatürk Yabancı Havacılarla)

⁶⁹² Hv.K.K.İği, “Bosna-Hersek Harekatı”, **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, S.338, Ankara, 2000, s.104

T. B. M. M.'nin 8 Aralık 1992 tarih ve 205 sayılı kararı ile BM'in almış olduğu 816 sayılı kararına uygun olarak NATO tarafından Nisan 1993'de başlatılan Deny Flight Hava Harekatı; DAYTON Antlaşması ile önce Decesive Endavour ve 20 Aralık 1996 tarihinden itibaren Delibrate Guard adını almıştır. Mezkur harekatta, Bosna-Hersek'te gelişen olayların önlenmesi ve katliamın sona erdirilmesi görevi NATO'ya verilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti'de bölgede barışın sağlanması ve karışıklıkların giderilmesi için dışarıda ve içeride yoğun girişimlerde bulunmuştur. Kararın desteklenmesi için GNKUR. Bşk.lığının 17 Nisan 1993 gün ve HRK:1715-292-93/Pln. Htk. D.(Hv. Hrk.) sayılı emri ile NATO tarafından uygulanan Deny Flight Harekatında görev almak üzere, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından ilk olarak 142 filo olmak üzere 21 Nisan 1993-10 Temmuz 2000 tarihleri arasında görev yapılmıştır. Yedi yıllık görev esnasında toplam 34267.50/10180 saat/sorti uçuş yapılmıştır. Bu görev esnasında 02.09.1994-08.11.1994 tarihleri arasında 192. filo İtalya-Ghedi Üs'sünün pist bakım ve onarımı yapılacağından Piacenza'ya konuşlanıp burada görev yapmıştır.

191. Filo'dan Yzb. Çetin Siyah ile Yzb.Gökhan Haspulat (1989-113) bir CAP (Muhabere Devriyesi) görevinde 4 saat planlanan görevi Amerikalı uçakların havada abort etmesi nedeniyle hava sahasının boş kalmaması için 9 saat sürdürerek Hava Kuvvetlerinin en uzun süreli muharebe görevini gerçekleştirmişlerdir. 182. Filo Türk Hava Kuvvetlerinin tarihinde NATO Kapsamında yurt dışında savaş ortamında ilk bomba atan filo olmuştur. 29 Nisan 1999'da Hv. Plt. Ütğm. Zeki Aşım (1993-22) ilk bombayı (MK-82) atmıştır. Bu Hava Harekatının sonucu 21 Kasım 1995 tarihinde Dayton'da anlaşma parafe edilmiş, 14 Aralık 1995 tarihinde ise Paris'te Dayton Barış Anlaşması (DBA) imzalanmıştır.

Bosna-Hersek'te Görev Yapan Hava Filoları;⁶⁹³

Filo	Uçak Tipi	Başlama Tarihi	Bitiş Tarihi
142. FİLO	18X F-16	21.493	19.7.93
162. FİLO	18X F-16	19.7.93	7.11.93
141. FİLO	10X F-16	21.10.93	9.3.94
161. FİLO	18X F-16	9.3.94	17.7.94
192. FİLO	10X F-16	17.7.94	17.12.94
141. FİLO	18X F-16	17.12.94	5.10.95
191. FİLO	8X F-16	05.10.95	3.5.96
181. FİLO	8X F-16	3.5.96	1.10.96
162. FİLO	8X F-16	1.10.96	17.4.97
192. FİLO	8X F-16	17.4.97	20.9.97
181. FİLO	5X F-16	20.9.97	1.5.98
161. FİLO	5X F-16	1.5.98	15.10.98
182. FİLO	5/10X F-16	15.10.98	13.4.99
191. FİLO	10/4X F-16	13.4.99	9.7.99
151. FİLO	4X F-16	9.7.99	6.12.99
161. FİLO	4X F-16	6.12.99	15.5.00
191. FİLO	4X F-16	15.5.00	7.11.00
152. FİLO	4/3X F-16	7.11.00	7.5.01
182. FİLO	3X F-16	7.5.01	9-10.08.01

⁶⁹³ Hv.K.K.lığı, "Bosna-Hersek Harekatı", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.105 ; Bu görev ile ilgili bilgi 4. Ana Jet Üs K.lığı'nda görevini sürdüren Yzb.Gökhan Haspulat ile görüşülerek 21.10.2003'de teyit edilmiştir.

Kosova Hava Harekatı; Balkanların önemli bir sorunu da Kosova olayıdır.1989 yılında, Kosovalıların bağımsızlık talebi üzerine Yugoslavya Federal Cumhuriyeti Başkanı Miloseviç, mevcut statülerine de son vererek tek taraflı bir inisiyatif kullanma cüretinde bulunmuş ve Kosova, Sırbistan'a bağlanmıştır. Tabii burada asıl sıkıntı bundan sonra başlamıştır. Sırpların diğer toplum ve halkları yok etme mücadelesi ile Kosova'da gerginlik artmış, silahlı çatışma başlamıştır. Türkiye konuya bölgede olası gelişmelere kayıtsız kalamayacağını ve bölgede yaşayan tüm insanlar ve soydaşlarımız için endişe ettiğini açık olarak ortaya koymuştur⁶⁹⁴.

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin aldığı 3 karar ve ABD'nin temasları sonucu Ekim 1998'de Miloseviç, Arnavutlara uyguladığı şiddete son vermeyi, bölgeyi uluslar arası kara ve hava denetimine açmayı kabul etmiştir. Bu kapsamda 144 AGİT temsilcisi gözlemci olarak Kosova'da göreve başlamış, NATO denetimine başlamıştır. Ancak Miloseviç davranışını değiştirmedikten, NATO 24 Mart 1999'da Hava Harekatına başlamıştır.

Türkiye Ghedi/İtalya'da bulunan 10 adet F-16 uçağı ile 2000 saatten fazla süren 500 sorti ile harekate etkinlikle katılmıştır. Hava Harekatının artması ile Türkiye'den ilave uçak ile bazı üs ve meydanların kullanılması talep edilmiştir. Türkiye bu maksatla 8 adet F-18 ve 3 adet tanker uçağını Bandırma ve İncirlik'te harekate iştirak edecek şekilde Nato'ya tahsis ederken; Balıkesir, Bandırma ve Çorlu Meydanlarını NATO uçaklarının kullanmasına müsaade etmiştir.

Bu müsaade bağlamında; Bandırma'ya 36 adet F-16, Balıkesir'e 62 adet F-15 ve Çorlu'ya 9 adet tanker uçağının gelmesi planlanmıştır. Bandırma'ya 12 adet F-16 uçağının gelmesini müteakip barış gerçekleştiğinden kalan uçakların gelmesi durdurulmuş ve malzemeler geri çekilmiştir.

Kosova'da barışın tesisi için Güneydoğu Avrupa'da barışın tesisi için 37.200 sorti uçuş yapılarak 78 gün aralıksız süren hava bombardımanı, kara unsuru kullanmadan hava unsuru ile politik hedefin sağlanacağını göstermesi

⁶⁹⁴ Nüzhet Kandemir, "Fırsat Kaçmasın", **Ulusal Strateji**, Sayı:8, İstanbul, 1999, s.49-52

açısından ve egemen bir devlete karşı Nato şemsiyesi altında yapılan bir hareket olmasıyla tarihte bir ilk olmuştur⁶⁹⁵. Türk Hava Kuvvetlerinin Kosova'da ağırlıklı olarak; Mukabil Hava Harekatı, tecrit ve yakın destek hava görevleri icra etmiştir⁶⁹⁶. Önceleri sadece satih hava desteğinde kullanılan Hava Kuvvetleri, II. Dünya Savaşında ise mukabil Hava Harekatı ile satih Hava Kuvvetleri harbin kaderini tayin eden bir güç durumuna gelmiştir. Havacılığın ordularda yer edinmeye başladığı 1906 yılından 2000 yılına kadar geçen 95 yıl sonrasında, harekatta tek başına sonuca giden Hava Kuvvetlerinin olgunlaşma süreci olarak değerlendirilmektedir⁶⁹⁷. 20. Yüzyılın sonlarına doğru Hava Gücünün, krizlerin çözümünde giderek artan bir şekilde başrol oynadığı görülmektedir.

1991 Irak, 1995 Bosna-Hersek ve 1999 Kosova hareketlerinde sorunun çözülmesinde Hava Gücünün etkinliği tartışılmaz biçimde görülmüştür. Afganistan ve Irak hareketlerinde de Kosova Hava Harekatında olduğu gibi Hava Harekatı ile sonuca gidilmiştir. Yaşanan bu hadiselerden anlaşılmaktadır ki, güçlü bir Hava Harekatı ile Kara Kuvvetlerinden çok az sayıda kayıp vererek etkinlik sağlanıp sonuç alınabilecektir. Burada kara ve deniz gücü olmadan savaşlar hava gücü ile kazanılır anlamı da çıkmamalıdır. Üç kuvvet arasında müşterek hareket ile asıl neticenin alınacağı bilinmelidir. Uluslar arası krizlerde Hava Kuvvetleri ile çok daha kısa sürede ve minimum kayıp ile netice alınabilir⁶⁹⁸. Bununla birlikte hareketin itici gücünün ve mutlak üstünlüğün ancak Hava Kuvvetleri alınacağı yüzyılın savaşları ile açık ortaya çıkmıştır. Havacılık bundan sonra daha da önemli bir askerî kuvvet olarak varlığını geliştirerek sürdürecektir. 2003 yılında Amerikanın gerçekleştirdiği 2. Irak Operasyonu esnasında yüzlerce Toma-Hawk füzeleri ile yüzlerce savaş uçağı Irak'ın

⁶⁹⁵ Michael HIRS, "Nato'nun Kosova'da Pes Ettirme Oyunu", **Stratejik Etütler Bülteni**, Çev. Alb. Adnan Balaban, Newsweek, 26 Temmuz 1999, sayı:94,Yıl:34, Ankara, 2000, s.83-88

⁶⁹⁶ Hv.K.K.İği, "Bosna-Hersek Harekatı", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.105-106

⁶⁹⁷ "Hv.K.K.İği, Bosna-Hersek Harekatı", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.106

⁶⁹⁸ Hüseyin Fazla (Hv. Plt. Kur. Yzb.); "XXI. Yüzyılın İlk Çeyreğinde Türk Silahlı Kuvvetleri", **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, sayı:363, Ankara, 2000, s.89-96

kendisini savunmasına bile fırsat tanımamıştır. Burada uçaklar kadar çağdaş füzelerin önemi ve insan faktörü ortaya çıkmaktadır⁶⁹⁹.

H. Hava Kuvvetleri K.ıığında Kullanılan Harp Silah ve Araçları

Türk Hava Kuvvetleri'nin etkin, müessir, güçlü ve dinamik bir güç olarak varlığını idame ettirebilmek için yeni dünya düzeninin şartları ve gelecekte muhtemel güç yapısına uygun olarak harp silah araç ve gereçlerine sahip olması gerekmektedir. Tabi bunun için de ülkenin kıt kaynakları ile bunun yapılma zarureti vardır. Bu kapsamda; 1995 yılında F-16 uçaklarına takılan Lantirn sistemi ile 1 ve 2. Taktik Hava Kuvvet K.ıığında (6 ve 8. Ana Jet Üs. K.ııkları) 2 üs bünyesindeki uçaklara takılmak suretiyle 24 saat boyunca gündüz şartlarında doğu ve batıda vazife yapma kabiliyeti kazanılmıştır.

Çevre ülkelerin tehdit değerlendirmesi neticesi bu ülkelerin uçak dışında uzun menzilli füze tehditleri de dikkate alınarak, Hava Kuvvetlerinin kullanılma Konsepti, "TSK Hava Savunma Konsepti" yerine "TSK Hava ve Füze Savunma Hava Harekatı Konsepti" olarak değiştirilmiştir. Çevre ülkelerin 500 Km. ve üzerinde füzelere sahip olmaları bir gerginlik anında Türkiye'nin güvenliğini tehdit etmektedir⁷⁰⁰.

Türkiye'nin içinde bulunduğu hassas dengeler ve gelecekte kendisine tevdi edilecek uluslararası hukuk çerçevesindeki görevler ile milli çıkarlar gereği yapacağı vazife gereği havada hiçbir üs ve meydana bağlı kalmaksızın beka gücünü arttıran, her an her tarafa yönlendirilebilecek olan imkan ve kabiliyetin sağlanması için tanker (KC-135) uçağı alımı projesi başlatılmıştır. 1998 yılında uçaklar teslim alınmış ve Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na direk bağlı olan Adana-10. Ana Tanker Üs K.ıığı teşkil edilerek göreve başlamıştır. Keşif alanında düşmanın hava sahasını ihlal etmeden düşmanın derinliklerindeki hedeflerin fotoğraflarını çekebilen Lorop kamera sistemi ile keşifteki etkinliğimiz arttırılmıştır.

⁶⁹⁹ EK-22 (Ek-22'de 2003 Yılında başlayan 2. Irak Savaşı'nın ilk gününde Irak'ta yaşananların gazetelere yansması verilmiştir.verilmiştir.)

⁷⁰⁰ Hakkı Arıs, "Türk Hava Kuvvetleri Yeni Ufuklara Açılıyor Hv. K. K. Org. Cumhur ASPARUK ile Görüşük", **Savunma ve Havacılık**, Cilt:15, sayı:20613, Ankara, 2000, s.18-21

Hava Kuvvetlerinin vurucu gücünü arttıran; Harm Füzeleri, Amraam, Aim 9L/M Füzeleri ile en önemli füzelerle uçakların vurucu gücü kuvvetlendirilirken, Rapier ve Stinger Füze Sistemi ile de Ana Üs ve Meydanların alçak irtifa hava savunma görevi yapılmaktadır⁷⁰¹.

Bunun yanında;

- i. Uzun menzilli bölge hava savunma füze tedariki,
- ii. Improved-Hawk projesi,
- iii. Havadan İhbar ve Kontrol (HİK) uçağı projesi,
- iv. Dost-düşman tanıma (IFF) sistemi modernizasyonu,
- v. Geleceğin büyük uçağı (FLA) projesi,
- vi. Uydudan keşif ve gözetleme sistemi,
- vii. Taffics projesi,
- viii. Hassas güdümlü mühimmat projesi,
- ix. Muhabere arama-kurtarma kabiliyetinin kazanılması,
- x. F-4 ve F-5 ile T-37 B/C ve T-38 A modernizasyon projesi,
- xi. Uluslararası Anadolu Kartalı Müşterek ve Birleşik Eğitim Merkezi olarak tanımlanabilir⁷⁰².

NATO'nun yeniden yapılanma çerçevesinde, ACCS kapsamında Eskişehir'de Birleştirilmiş Hava Harekat Merkezi açılmıştır. Hv. Hrk. Mrk. ile Bölge Harekat Merkezi'nin görevleri birleştirilmek suretiyle bilgisayar ortamında planlanan Birleştirilmiş Hava Harekat Merkezi/CAOC 12 Nisan 1995'de

⁷⁰¹ Mustafa Çehiz, "Rapier Füzeleri", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, 1983 Sayılı Military Technolog'dan tercüme, Sayı: 289, Ankara, 1984, s.49-51

⁷⁰² Hv.K.K.İğİ, Günümüzde Türk Hava Kuvvetleri (1983-2000)", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, S.338, Ankara, 2000, s.97; Hakkı, Arıs, "Türk Hava Kuvvetleri Yeni Ufuklara Açılıyor Hv. K. Org. Cumhuriyet ASPARUK ile Görüştük", **Savunma ve Havacılık**, C.15, S.20613, Ankara, 2000, s.15-22; "10 Yılda 28 Milyar Dolar", **Ulusal Strateji**, Sayı:8, İstanbul, 1999, s.27-30

tamamlanmıştır. Keza elektronik paketi NATO fonlarından 2003 yılında tamamlanacak olan; Hava Kontrol Merkezi (ACC), Cari Resmi Üretim Merkez (RPC), Sensor İşlem Postası (SFP) unsurları da tesis edilecektir. Bu teşkillerin 2004 yılında Diyarbakır'da kurulması planlanmıştır. Yani Eskişehir ve Diyarbakır'da Birleştirilmiş Harekat Merkezi (CAOC)'lerin bir kısmını, icra edilecek Hava Harekatı Planlama ve Görevlendirme Sistemi (AOPTS) kabiliyeti kazandırılarak bu iki merkez bir elde toplanıp birleştirilmiş harekat merkezi oluşturularak tüm faaliyetler bir elde toplanacaktır. Bununla harekat idaresinde komuta-kontrol yeknesaklığı sağlanacaktır.

1999 yılından itibaren 1. Taktik Hava Kuvveti Komutanı aynı zamanda CAOC komutanı olarak görev yapmaktadır⁷⁰³. Tabii bu Hava Savunma faaliyeti ülkenin bekası için de en önemli istihbarat kaynağıdır.

Yüzlerce yıl önce Sun-Tsu tarafından söylenen; "Eğer kendinizi ve düşmanınızı tanıyorsanız yapacağınız her savaşın kazanabilirsiniz, eğer kendinizi biliyor, fakat düşmanınızı bilmiyorsanız, her zaferinize karşı bir yenilgiye uğrama mutsuzluğuna sahipsiniz. Eğer ne kendinizi ne de düşmanınızı bilmiyorsanız, sürekli yenilmeye tutsak bir ahmaksınız⁷⁰⁴" sözü sıcaklığını bu gün içinde korumuyor mu?

I. Hava Kuvvetleri Komutanları

Bağımsız bir kuvvet olduğu 1 Şubat 1944 tarihinden bu güne kadar 25 general Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nı deruhte etmiştir.

Türk Hava Kuvvetleri Komutanları

Sırası	Adı/Soyadı	Katılış	Ayrılış
1. Hv. K. K.	Org. Zeki Doğan	05.02.1944	07.06.1950
2. Hv. K. K.	Org. Muzaffer Göksenin	12.06.1950	20.04.1953

⁷⁰³ Hv.K.K.lığı, "Günümüzde Türk Hava Kuvvetleri (1983-2000)", **Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı**, Sayı 338, Ankara, 2000, s.97

⁷⁰⁴ Hv.K.K.lığı, **Hava İstihbaratı**, Hv. K. K.İsth. D. Bşk.lığı, Ankara, 1978, s.6

3. Hv. K. K.	Org. Fevzi Uçaner	21.04.1953	23.09.1957
4. Hv. K. K.	Korg. Hamdullah Suphi Gökçer	17.10.1957	08.05.1959
5. Hv. K. K.	Org. Tekin Arıburun	01.05.1959	27.05.1960
6. Hv. K. K.	Korg. İhsan Orgun	27.05.1960	04.08.1960
7. Hv. K. K.	Korg. İrfan Tansel	05.08.1960	01.06.1961
8. Hv. K. K.	Tümg. Süleyman Tulgan	01.06.1961	19.06.1961
9. Hv. K. K.	Org. İrfan Tansel	19.06.1961	16.08.1968
10. Hv. K. K.	Org. Reşat Mater	16.08.1968	30.08.1969
11. Hv. K. K.	Org. Muhsin Batur	30.08.1969	25.08.1973
12. Hv. K. K.	Org. Emin Alpkaya	25.08.1973	05.03.1976
13. Hv. K. K.	Korg. Cemal Engin	24.04.1976	23.07.1976
14. Hv. K. K.	Org. Ethem Ayan	23.07.1976	21.08.1978
15. Hv. K. K.	Org. Tahsin Şahinkaya	21.08.1978	06.12.1983
16. Hv. K. K.	Org. Halil Sözer	06.12.1983	22.08.1986
17. Hv. K. K.	Org. Cemil Çuha	22.08.1986	22.08.1988
18. Hv. K. K.	Org. Safer Necioğlu	22.08.1988	20.08.1990
19. Hv. K. K.	Org. Siyami Taştan	20.08.1990	20.08.1992
20. Hv. K. K.	Org. Halis Burhan	20.08.1992	18.08.1995
21. Hv. K. K.	Org. Ahmet Çörekçi	18.08.1995	28.08.1997
22. Hv. K. K.	Org. İlhan Kılıç	28.08.1997	25.08.1999
23. Hv. K. K.	Org. Ergin Celasin	25.08.1999	23.08.2001
24. Hv. K. K.	Org. Cumhuriyet Asparuk	23.08.2001	27.08.2003
25. Hv. K. K.	Org. H.İbrahim Fırtına	27.08.2003	HALEN

IV. Kara Havacılık

Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında 3. bir kuvvet olarak dünya ile eş zamanlı kurulan havacılık teşkilatı o zamanlar kara havacılık olarak da adlandırılıyordu. Çünkü bu tabir 2 nedenden dolayı kullanılıyordu;

Deniz Havacılığının tarihinin de havacılık tarihi ile aynı zamanlarda başlaması ve deniz kuvvetlerinin bir parçası olması,

Havacılığın ilk yıllarda müstakil ve 3. bir askerî güç olarak ayrılmadan daha ilk yıllarda Kara Kuvvetlerinin bir parçası olması nedeni ile deniz havacılığın ayrı bir unsurun tanımlanması için kullanılmıştır.

Sonraki yıllarda Hava Kuvvetleri K.lığı, ordu ve kolorduların emrinden alınıp zamanla da 3. ve bağımsız bir ordu seviyesine çıkınca Hava Kuvvetleri havacılığın tek ve tanımlamada kargaşaya meydan vermeyecek kuvveti olmuştur.

Kara Kuvvetleri Komutanlığı, kendi görevlerini yaparken ihtiyaç duyacağı hafif hava araçları ile helikopterlerin envanterine alınması, bu sistemlerin çalıştırılması için de pilot ve bakım personeline ihtiyaç duymuş, Amerika'da uygulanan sistemin de yararlarının görülmesi neticesi Kara Kuvvetleri Komutanlığı bünyesinde bir Kara Havacılık müessesesi oluşturulmuştur. Konumuzun dışında olmakla birlikte konu kısaca incelenmiştir.

A. Kara Havacılığın Teşkilatlanma Tarihi

İkinci Dünya Harbi'nin sona ermesiyle beraber çağdaş orduların harp gücü seviyesine ulaşmak isteyen Türk Ordusu, Amerikan yardımlarından da faydalanarak, Amerikan Ordusu'nun teşkilat ve silahlarını aynen benimsemeye karar vermişti. Bu meyanda bugünkü anlamda Kara Havacılığı'nı da kabul etti. 1948 senesi başlarında Kara Ordusu Havacılığı, topçu Sınıfının kuruluşuna dahil edilerek Topçu Tayyareciliği adı verildi. Bu tayyarecilerin kara ordusu bünyesinde yetiştirilmesi için Polatlı'daki Topçu Okulu bölgesinde uygun bir

bölge okul olarak seçilerek topçu sınıfıyla daha iyi kaynaşmalarının temini kararlaştırıldı.

İlk iş olarak 1 Haziran 1948'de Havacı Yzb. Bediz ve Piyade Ütğm. Ertuğrul Sabuncu Amerika'ya gönderilerek Kara Ordusu Havacılığı Pilotaj Kursuna katılmaları sağlandı. Bu sıralarda Amerikan yardımından Kara Havacılığı'na tertip edilen 15 adet L-4J tayyareleri ve bakım malzemeleri Türkiye'ye ulaşmıştı. Amerikalı Pilot Bnb. E. HARLOFF ve teknisyen pilot NEILL'in de Türkiye'ye gelmeleriyle birlikte Topçu Okulu'nun 2 km. Güneyinde 500x200 m. ebadında bir düzlük okul bölgesi olarak seçilerek çağdaş anlamda Kara Havacılık Okulu'nun temeli atılmış oldu. L-4J tayyareleri getirilerek bakım malzemeleriyle birlikte bu bölgeye yerleştirildi. 1948 yazında Hava Kuvvetleri Komutanlığı'ndan getirilen 4 makinistle birlikte bu tayyarelerin montaj işlemlerine başlandı ve 5 Eylül 1948 günü Pilot NELL tarafından Türk Ordusu'nun ilk Kara Havacılığı tayyaresinin uçuş denemesi başarıyla gerçekleştirildi.

Temmuz 1948'de topçu birliklerine yayınlanan bir emirle, tayyareyle topçu gözetlemesi için personel yetiştirileceği bildirildi. İstekli genç topçu subaylarının Eskişehir Hava Sıhhi Kuruluna, Sanat Okulu Mezunu motor makinistlerinin ise mahalli askerî hastanelere sevk edilmeleri emredilerek, Kara Havacılığı için pilot ve makinist temini yoluna gidildi. 4 Ekim 1948 tarihinde Eskişehir Hava Kuvvetleri Eğitim Taburu'nda 12 adayla başlayan ilk uçuş kursu, Hava Kuvvetleri'ne mensup 6 öğretmenle birlikte Ekim ayı sonlarına doğru Polatlı'ya aktarıldı. 12 pilot adayıyla Eskişehir'de başlayan bu kursu 1949 Haziran'ında toplam 132 saatlik uçuş programından sonra P. Ütğm. Hasan Kılıç, Topçu Tğm. Suphi Gürsoyırak, Top. Ütğm. Hilmi Kaplavuç, P. Yzb. Muzaffer Tüzün, P. Yzb. Vecdet Soydan, P. Ütğm. Rıza Çelickan başarıyla tamamlamışlardır. Böylece istikbalde Türk Ordusu'na büyük hizmetleri beklenen Kara Havacılığı'na ait Topçu Okulu Hava Grubu'nun temeli atılmıştır. Uçuş kursunu başarıyla tamamlayan bu pilotlara uçuş brövesi olarak Hava Kuvvetleri pilotlarına ait gümüş renkli uçuş brövesinin altına çapraz iki namlu ilave edilerek oluşturulan

uçuş brövesi takılmıştır. Bu uçuş brövesi 1954 yılında altın rengini alıp, çapraz iki namlusu kaldırılarak bugünkü son şekline ulaşmıştır.

1950 yılında başlayan Kore Harbi'ne Birleşmiş Milletler Ordusu bünyesinde görev yapan Türk Tugayı kuruluşundaki Topçu Taburu emrine iki adet L-18B tipi tayyare verilmiş ve böylece Kara havacılığımız Kore Harbi'ne iştirak ettirilmiştir. Pilotluğunu Yzb. F. Sunay ve Ütğm. E. Sabuncu'nun yaptığı bu uçakların bakımları Tek. Astsb. N. Dalaman ile G. Tuncel tarafından yapıyordu. Kore'de muharebe uçuşu yapan pilotlarımız yalnız topçu istekleri için değil, Türk Tugayı'nın bütün ihtiyaçları için uçuş yapmışlar ve bu tip bir havacılık teşekkülünün Kara Ordusu için çok elzem bir ihtiyaç olduğunu ortaya koymuşlardır. Daha sonraki günlerde pilot mevcudu altıya çıkarılmış ve tayyareler L-19A tipi tayyarelerle değiştirilmiştir. Kore Harbi'nde Kara Havacılarımızın ifa etmiş oldukları görevlerden birinde Pilot Ütğm. Şerif ŞUMNU ve Tek. Astsb. Fahri Sözman 8 Temmuz 1953'te şehit olmuşlardır.

Kore Harbi'nden sonra da harbe hazırlık eğitimlerine devam eden Kara Havacılarımız Kıbrıs Barış Harekatı'na kadar geçen dönem içinde, karlı bölge, soğuk iklim uçuş eğitimlerine ve ilk gece uçuşu eğitimlerine başlamışlar, 1956 yılında kendilerinden talep edilen zirai mücadele faaliyetini de başarıyla gerçekleştirerek, bu alanda da ülkemizin yüz akı olmuşlardır. Kara Ordusu Havacılığı'nın gösterdiği bu üstün başarılar bütün komuta kademelerinde takdir toplamış ve önemi idrak edilmiştir. Bunun üzerine 1948 yılından beri Topçu Okulu Hava Grubu ismiyle faaliyet gösteren Kara Havacılığı'nın temeli olan Kara Havacılık Okulu, 1957 yılında Kara Ordusu Havacılık Okulu ismini alarak, Topçu Okulu bünyesinden ayrılarak Kara Kuvvetleri Topçu Dairesi'ne bağlanmıştır.

1958 yılının Nisan ayında okul Polatlı'dan Güvercinlik/Ankara'daki hava alanına intikal etmiştir. 1960-1970 yılları arasındaki bu dönem, Kara Havacılık Okulu'nun sahip olduğu ve geliştirdiği tesisler ile modern uçak ve helikopterlerin Kara Havacılığın bünyesine gittikçe artan bir tempoda girişinden dolayı özel bir önem taşımaktadır. 1966 yılı Haziran ayında OH-13S ve UH-1 helikopterleri okul envanterine dahil olarak görev almaya başlamıştır.

1968 yılına kadar sadece Kara Kuvvetleri Komutanlığı pilot ve teknisyenleri yetiştirilirken bu tarihten itibaren Jandarma Genel Komutanlığının uçak ve helikopter, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ile İçişleri Bakanlığının ise helikopter pilot ve teknisyenlerini de uluslararası standartlarda yetiştirilmeye başlamıştır.

20 Temmuz 1974 yılında gerçekleştirilen Kıbrıs Barış Harekati'nda da görev alan Kara Havacılarımız; Bolu Komando Tugayı, Nevşehir J. Komando Birliği ile 230. Piyade Alayı'na bağlı personelin ve ağırlıklarının Kıbrıs ve Gönnyeli bölgesine indirilmesi vazifelerini ifa etmişlerdir. 20 Ağustos 1974 gününe kadar da Ovacık ordugah bölgesinde ambulans maksatlı görevler icra eden Kara Havacılarımız, Kıbrıs Barış Harekati'nda aldıkları bu görevleri şehit ve yaralı vermeden başarıyla sonuçlandırmışlardır.

B. Kara Havacılık Sınıfına Geçiş

Kara Havacılığı'nın ayrı bir sınıf hüviyetine kavuşma çalışmaları, K. K. K.lığı Karargahında Havacılık Dairesi'nin 1977 yılında kurulması ile başlamıştır. Kara Havacılık Sınıfı olarak teşkilatlanma ise 1986 yılında gerçekleşmiş, müteakiben Kara Harp Okulu'ndan Kara Havacılık Sınıfı için öğrenci ayrılmış ve kendi sınıfımıza ait ilk pilotlar 27 Temmuz 1990 yılında bröve takarak Kara Kuvvetleri saflarına katılmıştır.

1984 yılında ortaya çıkan ayrılıkçı terör hareketlerine karşı da çok başarılı görevler icra eden Kara Havacılık Okulu ve Eğitim Merkezi Komutanlığı, 1990 yılında Taarruz Helikopter Taburu'nun da kurulması ile bu görevdeki etkinliğini daha da artırmıştır.

1993 yılının Haziran ve Temmuz aylarında Skorsky helikopterlerinin 1996 yılında da Cougar helikopterinin teslim alınması ile etkinliği daha da artmıştır. Sabit kanat imkanları açısından ise, kurye, irtibat ve VIP hizmetleri için 1990 yılında B-200 Beechcraft uçaklarının hizmete girmesi Kara Havacılık Okulu ve Eğitim Merkezi Komutanlığının yurt içi ve yurtdışı görevlerde etkinliğini artırmıştır.

Kara Havacılığının 1986 yılında sınıf statüsünü kazanmasını müteakip Kara Havacılık Okulu ve Eğitim Merkezi Komutanlığı sınıfının sahibi ve sorumlusu olarak bugün;

- 1) Eğitim ve öğretim faaliyetlerinde kuruluş yıllarına oranla kıyaslanamayacak ölçüde kapasitesini artıran, Kara Kuvvetleri envanterine giren havacılık sanayiinin en gelişmiş uçak ve helikopterlerinin tüm pilot ve teknisyenlerini uluslararası standartlarda yetiştiren,
- 2) Kuruluşuna verilen muharip birlikler ile Jandarma Asayiş Komutanlığı ve 3. Ordu Komutanlığı bölgelerinde gece ve gündüz etkili görevler icra eden,
- 3) Yurt genelinde uygulanan büyük ve küçük çaplı tüm tatbikatlara iştirak eden, kurye irtibat görevleri ile çok önemli personel (VIP) uçuş faaliyetlerini aksatmadan uygulayan,
- 4) Tüm Kara Havacılığı'nın yerine getirdiği uçuş, ikmal ve bakım faaliyetlerinin % 50'sini gerçekleştiren,
- 5) EDOK. K.lığının gösterdiği hedefler doğrultusunda Kara Havacılık konsept ve doktrin geliştirme ve hazırlama çalışmalarında büyük mesafeler alan,
- 6) Kara havacılık geldiği mevcut durumunda Türk Hava Kuvvetlerinin geçmiş uzun tecrübelerinden de yararlanmak suretiyle, gelişmeleri takip eden, Kara Havacılık sınıfın gelişmesine yönelik ihtiyaç duyulan tüm fonksiyon sahalarında (teşkilat, teçhizat-malzeme, doktrin, eğitim, personel) araştırmalar yaparak çözüm üreten, bir konuma gelmiştir⁷⁰⁵.

Havacılık zaman ile yarışan bir meslektir. Bu nedenle uçuş hizmetleri hadar yer hizmetleri de havacılığın bir parçasıdır. Daha genel bir ifade ile havalarda rahat olmanın temeli iyi bir lojistik alt yapı ile mümkündür.

⁷⁰⁵ C:\Belgelerim\karahavaciliktaki-gelismeler. Html.

SONUÇ

İnsanlığın varoluşundan bu yana en büyük ideali olan uçma ve kendini aşma ideali için tarih boyu çok ciddi çalışmalar yapılmış ancak bu soylu ideali gerçekleştirenler 1903'de Wright Kardeşler olmuştur.

Wright Kardeşlerin havalarda uçmasının yankısı tüm dünyada çok çabuk kendini göstermiş ve farklı kıtalarda bulunan çok uzak mesafeli devletler bu büyük hadise ile yakından ilgilenmişlerdir. Dönemin ciddi bir silahlanma yarışı zamanına denk gelmesi ise bu yeni teknolojinin askerî alanda da kullanılması maksadıyla çalışmalar ve gelişmeler beklenenden de hızlı olmuştur. Osmanlı Devleti, son asırda hızla kendini yenileyen ve toprakları üzerinde oynanan oyunlara karşı ciddi çalışma yapan bir devlet olarak havacılığa ilgi duymuş ve dünyada ordusuna hava unsurunu dahil eden ilk devletlerden birisi olmuştur. Havacılığın resmi kuruluşu ise, ilk havacılık komisyonunun kurulduğu 1 Haziran 1911 yılı kabul edilmiştir⁷⁰⁶. Osmanlının, II. Meşrutiyet'i müteakip bir dağılmanın içine girmesi, peş peşe 2 savaş yaşaması nedeni ile öneminin farkında olmasına rağmen havacılığa gerekli yatırımı yapamamıştır. Özellikle Yeşilköy'de uçak fabrikası açılması projesi hayata geçirilememiş ve 1914-1918 yıllarında Almanya'dan gelen yardım ve desteklere umut bağlamak zorunda kalmıştır.

I. Dünya Savaş'ı yıllarında Türklerin havacılıkta etkinliği gereksiz, kasıtlı veya bir gaflet eseri olarak Alman subay ve yöneticilerince engellenmiştir. Savaş yıllarında teşkilatın tam olarak kurulamaması, sık sık değişiklikler yapılması, Osmanlı Kara ve Deniz Ordularında olduğu gibi havacılığın da Almanlara emanet edilmesinin verdiği rahatsızlık ve Alman subaylar ile Türk askerinin uyuşamaması, savaş yıllarında subay pilotların yetiştirilmemesi, Almanların aşırı bencilliği, kasıtlı davranışları beklenen neticeyi vermemiştir. Havacılık özellikle 1910-1920 yılları arasında çok hızlı bir değişim göstermiştir.

⁷⁰⁶ Hv.K.K.lığı, *Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?*, Ankara, 1986, s.49 ; CANDAS, *1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri*, s.231

Türk Havacılığı, Osmanlı Devleti zamanında, içeride ve dışarıda gelişen olumsuz şartlar ve savaşlar nedeni ile en zor zamanlarını yaşamış olmasına rağmen, varlığını yokluklar içinde imkansızlıkları başarmıştır. Havacılık, savaş yıllarında rütbeleri küçük ve cephede döğüşen ve bu nedenle pek etkili yerde olmayan ama Cumhuriyetin kurulmasında rol almış olan lider kadroyla yükselen bir değer olmuştur. Sorunları çok fazla olan Türkiye'nin, havacılığa büyük yatırım yapması ancak bu kurumun öneminin taktir edilmesi ile mümkün olmuştur. Daha açık bir ifade ile Atatürk'ün geleceği gören basireti ve idaredeki iradesi ile mümkün olmuştur. Aksi halde Türkiye'nin kıt kaynaklarından Hava Kuvvetlerine büyük pay ayırmak mümkün olmazdı.

Millî Mücadele'nin kazanılmasında Türk Hava Kuvvetleri büyük rol oynamıştır. Özellikle Büyük Taarruz öncesi Yunanlıların Hava etkinliğinin yok edilerek Türk Ordusu'nun hazırlık ve faaliyetlerini keşfetmelerine fırsat verilmezken, 26 Ağustos öncesi ve taarruz sabahı yapılan keşifler ve Türk Harp Planı'nın gerçeklere tam uygun olmasını sağlamıştır⁷⁰⁷.

1930'lu yıllara gelindiğinde; 500 civarında uçak ve güçlü bir Hava Kuvvetleri ile Ortadoğu ve Balkanların en güçlü hava gücü kurulmuştur. Türkiye bu dengeyi 2003 yılında da başarı ile korumaktadır. Hava Kuvvetleri K.lığı'ndan, 1924-1939 yıllarında meydana gelen 19 iç isyanın bastırılmasında etkinlikle istifade edilmiştir. Bu sayede üniter yapının kurulması, güçlenmesi ve milli bir devletin varlığını içeride ve dışarıda sağlamlaştırması sağlanmıştır. Keza, 1984 yılında başlayan 15 yıl süresince ülkemizin insan ve iktisadî kaynaklarını tüketmeyi amaçlayan terör olaylarında da Türk Hava Kuvvetleri etkinlikle görev almış, hedeflerin ortadan kaldırılması, zayıflatılması için diğer kuvvetler ile görevin bir parçasını verimli bir koordinasyon ilişkisi ile icra etmiştir⁷⁰⁸.

⁷⁰⁷ Bu konuda GNKUR. ATASE Başkanlığı'nda bulunan ve tasnif edilen belgelere ait 18 takımdan ve her takımı 3 kitaptan oluşan İSTİKLÂL Harbi Katoloğundan istifade ile konuya ait belgelere ulaşılabilir.

⁷⁰⁸ Osman Pamukoğlu, **Unutulanlar Dışında Yeni Bir Şey Yok Hakkari ve Kuzey Irak Dağlarındaki Askerler**, Harmoni Yay., İstanbul, 2003, s.41-107, NOT: Em.Tümg.Osman PAMUKOĞLU, 1993-1995 yılları arasında Hakkari Dağ Komando Tugay Komutanlığı ve Bölge Güvenlik Komutanlığı Vazifesinde bulunmuştur. Döneminde başarılı operasyonlar ile PKK'nın çözülmesine büyük katkıları olmuştur.

Türk Havacılığı kuruluş yıllarında büyük sıkıntılar yaşamış, müstakil olduktan sonra ise hızla toparlanmış ve önce bölge sonra dünyada sayılı güç haline gelmiştir. Çünkü Hava Kuvvetlerinin nevi şahsına münhasır özellikleri vardır. Bu yönü ile diğer bütün kuvvet ve kurumlardan ayrılır. Bunun için Kara ve Deniz Kuvvetleri ile iletişim ve görev anlayışının maksimum seviyede tutulması sağlanırken, havacılığın kendisine has değer, anlayış ve görev yapısının yaşatılması havacılığın ilerlemesinin devam etmesinde en önemli dinamiklerden birisi olmaya devam edecektir.⁷⁰⁹

Hava Savunma Sisteminde komşu ülkelerin tehdit ve mevcut silahlarının menzilleri Türk Hava Savunma Sisteminin önemini arttırmaktadır. Bu nedenle; Komşu devletlerin hava gücü ile hava savunma dirayeti iyi analiz edilmelidir. Özellikle ülkemize yönelebilecek füze tehdidine karşı da milli sistemler geliştirmeliyiz. Tamamen yurt dışı beslenmenin, ambargo ve kriz döneminde Türkiye'yi yalnız bırakabileceği 1974 Barış Harekatında acı bir tecrübe olarak yaşanmıştır. Kaldı ki yurt dışı destekler destekçi ülkeler açısından desteklenen ülkeler bir adım geride bırakılmak zorundadır. Bu nedenlerle Türkiye özellikle uzay alanında söz ve güç sahibi olmak zorundadır.

Türkiye içerde sağlayacağı imkanlar ile Beyin Göçünü terse çevrilmelidir. Bu bağlamda geleceğin modern ve güçlü yapısı için; kısa, orta ve uzun vadeli politikalar oluşturulmalı ve AR-GE çalışmalarına hız verilmelidir. AR-GE için ayrılan fon harcanmalıdır⁷¹⁰.

Türk Hava Kuvvetleri'nin kuruluşundan günümüze geçen 93 yıllık varlığı, 25. Hava Kuvvetleri Komutanımız olan Hava Orgeneral İbrahim Fırtına'nın 30 Aralık 2003 tarihli yeni yıl mesajında veciz olarak özetlenmiştir. "Doksan iki yıldır, teknolojik gelişmeler paralelinde kendini sürekli yenileyen Türk Hava Kuvvetleri, vatanın bölünmezliği ve laik Türkiye Cumhuriyeti'nin

⁷⁰⁹ Uğur Ünal, "III ncü Selim Döneminde Osmanlı Bahriyesi", **Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi**, sayı 1, Yıl 1, GNKUR. ATASE Yay., Ankara, 2003, s.90-103

⁷¹⁰ Safer Necioğlu, **2000'Lİ Yılların Türk Hava Kuvvetleri'nin Özellikleri ve Türk Hava Kuvvetlerine Düşen Görevler**, Hv. Harp Akd. Yay, İstanbul, 1995, s.19; NOT:(Em. Hv. Org.-18. Hv. K. K.); Tayfun Mutlu, "2000'Lİ Yıllarda Uzay, Havacılık ve Savunma Sanayinin Geleceğine İlişkin Stratejiler", **2000'Lİ Yıllarda Uzay, Havacılık ve Savunma Teknolojilerinin Öncelikleri Sempozyumu Bildiriler 1, 29-30 Nisan 1999**, İstanbul, 1999, s.67,68

sürekliliğinin sağlanmasında Türk Silahlı Kuvvetlerinin ayrılmaz bir parçası olarak en önemli güvenceyi teşkil etmekte, bunun yanında gerek Birleşmiş Milletler ve gerekse NATO tarafından teşkil edilen uluslararası güçlerde ülkesini büyük bir başarı ile temsil etmektedir...”

"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 tahakkuku için iki bin yılını beklemeye hacet kalmayacaktır. Gelişen teknoloji bize daha şimdiden bunu müjdeliyor. Bize düşen görev ise, Batı'dan bu konuda fazla geri kalmamayı temindir⁷¹¹."

Gazi Mustafa Kemal Atatürk



⁷¹¹ Hv.K.K.İğİ, 17.12.2003 Tarihli Hv. K.İğİ Hava ve Uzay Şubesi, İtranet HV. K. K. ve UZAY linki, "Eskişehir Tayyare Alayını ziyaretinde Yıl:1936"

KAYNAKÇA

ARŞİVLER

GNKUR. ATASE, BDH-1, Klasör 74, Dosya,361, Dlp 102, Göz 4

GNKUR. ATASE, BDH-1, Klasör 49, Dosya 228, Fihrist 44,12,13,52,55-1,

GNKUR. ATASE, BDH-1,Klasör 1441, Dosya 250, Fihrist 27-5

GNKUR. ATASE, BDH-1,Klasör 1441, Dosya 250, A1/13, D 2 Fihrist 13

GNKUR. ATASE, BDH-1, Klasör 192, Dosya 815, Fihrist 29,29-1,13-4

GNKUR. ATASE,İSH-9A,Sıra 6107,Kutu 500, Gömlek 154, Fihrist 30, 30-1,30-2

GNKUR. ATASE,İSH-16B,Kutu 1200, Gömlek 59, Fihrist 59-1

GNKUR. ATASE,İSH-11,Kutu 675, Gömlek 39, Fihrist 39, Tarih 26.6.1336

GNKUR. ATASE,İSH-1, Dosya 14,Kutu 4, Gömlek 5, Fihrist 5, Tarih 31.12.1334

GNKUR. ATASE,İSH-5, Dosya 560, Kutu 156, Gömlek 129, Fihrist 3, Tarih 04.12.1335

GNKUR. ATASE, İSH-2, Kutu 41, Gömlek 104, Fihrist 4, Tarih 07.07.1335

GNKUR. ATASE, İSH-2, Kutu 500, Gömlek 33,Fihrist 33,33-1, Tarih 26.02.1335

GENKUR. ATASE, BDH-1,13.Ş. Umuru Havaiye Müfettişliği, 01.02.1334, Klasör No: 1436, Dosya 224

Hava Mecmuası,15 Mayıs 1927

Tayyare Cemiyeti Mecmuası, “Tayyarecilik ve Kadınlarımız”,Milli Kütüphane 1956-SA-544,No:8-14, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul,10 Teşrinievvel 1341

Tayyare Cemiyeti Mecmuası, “Nasıl Tayyareci Oldum?”,Milli Kütüphane 1956-SA-544,No:16-22, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul,10 Teşrinievvel 1341

Tayyare Cemiyeti Mecmuası, "Türk Tayyareciliğinin Mukaddes Şehitleri", Milli Kütüphane 1956-SA-544 ,No:13-19, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, 1 Kanunisanı 1926

Tayyare Cemiyeti Mecmuası, "Tayyare Şehitlerimiz", Milli Kütüphane 1956-SA-544,No:10-12, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, 1 Şubat 1926

Tayyare Cemiyeti Mecmuası, "Cumhur Hazretlerinin Teşrifleri Vesilesiyle Milliyet Gazetesi Tarafından Karedlerine Hediye Edilmiştir", Milli Kütüphane 1956-SA-544,No:3, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, 1 Ağustos 1340

Tayyare Cemiyeti Mecmuası, "Tayyare Şehitlerimiz", Milli Kütüphane 1956-SA-544,No:16-22, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, 10 Şubat 1926

Tayyare Cemiyeti Mecmuası, "Tayyare, Daima Tayyare Her Şarttan Evvel Tayyare Lazım", Milli Kütüphane 1956-SA-544,No:3-10, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, 7 Ağustos 1341

RESMİ YAYINLAR

Resmi Gazete, 16 Kanunusani 1928, 1199 Sayılı Kanun

16.1.1959) tarihinde kabul edilen 7191 Sayılı Kanun

Resmi Gazete, 29.6.1932, Sayı 2143, Kanun No:2047

Resmi Gazete, 29VI.1932, Sayı 2143, Kanun No:2047

SÜRELİ YAYINLAR

ARIS, Hakkı, "Türk Hava Kuvvetleri Yeni Ufuklara Açılıyor Hv. K. K. Org. Cumhur ASPARUK ile Görüştük", Savunma ve Havacılık, Cilt:15, Sayı:20613, Mönch Türkiye Yayın Ankara, 2001

ARIS, Hakkı, "Milli Savunma Bakanı Barlas Doğu ile Söyleşi", Savunma ve Havacılık, Cilt:5, No:5, İstanbul, 1991

ATEŞ, Hülya “Nuri Demirağ”, Lojistik Dergisi, Hv. Bas., Sayı:9, Yıl:3, Ankara, 2000

HIRS, Michael, “NATO’nun Kosova’da Pes Ettirme Oyunu”, Çev.: BALABAN, Adnan, Stratejik Etütler Bülteni, Newsweek, 26 Temmuz 1999, Sayı:94, Yıl:34, Gnkur. Bas., Ankara, 2000

BAŞARA, Levent, “1. Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı”, Savunma ve Havacılık Sayı:84, Cilt:15, Ankara Ofset, ANKARA, 2001

BEKDİL, Burak Ege, “Financial Pinch Delays Turkish Aircraft Buy”, Defense News, September 10-16, Virginia-USA, 2001

BEKDİL, Burak Ege, “Turkey’s Planned Jet Trainer Buy Is Short-Term Fix ”, Defense News, September 4, Virginia-USA, 2000

Belgelerim\karahavaciliktaki_gelismeler. Htm

ÇEHİZ, Mustafa, “Rapier Füzeleri”, Hava Kuvvetleri Dergisi, 1983 Sayılı Military Technolog’dan tercüme, Sayı:289, Ankara, 1983

ÇELİKER, Fahri, “İki Dünya Harbi arasına Genel Bakış (1918-1939)”, Askerî Tarih Bülteni, Sayı:34, Gnkur.Atase , Ankara, 1993

ÇOMAK, Hasret, “İkinci Dünya Harbi ve Türkiye, Harbin Sonrasında Türkiye-ABD İlişkileri, ABD’nin Türkiye’ye Yardım Politikası (Truman Doktrini ve Marshall Planı)”, Altıncı Askerî Tarih Semineri Bildirileri 1, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1998

Defense Technologies, “Analiz, Kendi Uçağını (ABD’nin Parası İle) Kendin Yap”, Sayı:121, İstanbul, 2003

ERSOY, Ergin, “Kurtuluş Savaşı’na Türk Hava Kuvvetleri’nin Katkıları”, Hava Kuvvetler Dergisi 91. Yıl, Sayı:341, Haziran:2002, Hv. K. K.ığı Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2002

ERSOY, Ergin, "Göklerden Gelen Tehdit", , Hava Kuvvetleri Dergisi, Sayı:339, Hv. Kuv. Bas. ve Neş. Md., Ankara, 2001

FAZLA, Hüseyin, "Havacılık Teknolojisi ve Değişen Hava Gücü Kullanma Konsepti", Hava Kuvvetleri Dergisi, Sayı:334, Hv. Basımevi, 2000

FAZLA, Hüseyin, "XXI. Yüzyılın İlk Çeyreğinde Türk Silahlı Kuvvetleri", Silahlı Kuvvetler Dergisi, Sayı:363, Ankara,2000

GENÇ, Ayşegül, "Kıbrıs'ın Türkiye ve Doğu Akdeniz'e Yönelik Stratejik Önemi", Harp Akademileri Dergisi, Sayı:8, Yıl:3, Hak Basımevi, İstanbul, 2003

GÖKER, Yavuz, "Hava Kuvvetlerinin Yeni Vizyonu" Aerospace", Hava Kuvvetleri Dergisi, Sayı: 343, Hv. Bas. Ve Neş. Md.lüğü, Ankara, 2003

HANGÜN, Erhan, "Hava Kuvvetleri Komutanlığının Kuruluşunda 90. Yılında Hava İstihbaratının Gelişimi", Silahlı Kuvvetler Dergisi, Sayı: 370, Yıl:120, Ekim/2001, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2001

Hv.K.K.ılgı, "Çanakkale Savaşı'nda Türk Harekatı", Hava Kuvvetleri Dergisi, S.343, Hav. Bsm. Ve Neş. Md.lüğü, Ankara, 2003

Hv.K.K.ılgı, "İNCESU Anadolu Lisesi Öğrencilerinden Baran Ceren Ülbeyi'nin 15 Mayıs Şehitlerini Anma Günü Konuşması", Hava Kuvvetleri Dergisi, Haziran 2000,Sayı 335, Hava Basımevi ve Neş. Müdürlüğü, ANKARA, 2000

Hv.K.K.ılgı,17.12.2003 Tarihli Hv. K.ılgı Hava ve Uzay Şubesi, İtranet HV. K. K. VE UZAY Linki "Eskişehir Tayyare Alayını ziyaretinde Yıl:1936"

Hv.K.K.ılgı, Hv.K.K.ılgı,Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı,Haziran-2001/Sayı 338, Hava Basımevi ve Neş. Müdürlüğü, Ankara, 2000

Hv.K.K.ılgı Gn.Sek.Web Sayfası, "Kore Savaşı'nda Şehit Düşen Üsteğmen Muzaffer ERDÖNMEZ (1943-130), İNTRANET, 09.04.2004-17:59

Hv.Loş.K.ılgı, Lojistik Dergisi, "Türk-Yunan Muharebası", Sayı:16, Yıl:5, Hv. Bas., Ankara, 2002

Hüseyin IŞIK, "Müttefiklerin Mondros Ateşkes Antlaşması Döneminde İç İşlerimize Nasıl Karıştıkları ve Binbaşı Osman Nuri'nin Kozan Anıları", Askerî Tarih Bülteni, Sayı:43, Gnkur.Atase Yay.Gnkur. Basımevi, Ankara,1997

KANDEMİR Nüzhet, "Fırsat Kaçmasın", Ulusal Strateji, Sayı:8, Cem Ofset, İstanbul, 1999

KARAKAYA, Tuba, "Çanakkale Muharebeleri", Askerî Tarih Bülteni, Sayı:36, Gnkur.Atase, Gnkur Bsm., Ankara,1994

KASALAK, Kadir, "Büyük Devletlerin Osmanlı Devleti'ne Karşı Takip Ettikleri Siyaset (1914-1918)", Askerî Tarih Bülteni, Sayı:46, Gnkur.Atase, Gnkur. Bsm., Ankara,1999

KAVUNCU, Cüneyt,"Kartal Müfrezesi", Harp Akademileri, Sayı:6, Yıl:2, Eylül-2002, HAK Basımevi, İstanbul, 2002

KAYABALI, İsmail – ASLANOĞLU Cemender, "Niçin Milli Savunma Endüstrisi Kurulmalıdır", Kara Kuvvetleri Dergisi, Sayı:51, K. K. K.. Bsm.,İstanbul,1977

KUMKALE, Tamer, "Türk Kara Kuvvetlerinin Kuruluşunun 2204. Yılında Askerî Kültürümüzün Türk Milli Kültür Bütünlüğü İçindeki Yeri ve Önemi", Askerî Tarih Bülteni, Sayı:39, Ankara,1995

KUTLUHAN, Bora, "Kıbrıs Konusunda İlave Görüşler", Savunma ve Havacılık, Cilt:15, Sayı:20613, Mönch Türkiye Yayın havacılık, Ankara, 2000

NECİOĞLU, Safer, 2000'Lİ Yılların Türk Hava Kuvvetleri'nin Özellikleri ve Türk Hava Kuvvetlerine Düşen Görevler, Hv. Harp Akd. Yay, İstanbul,1995

NORDEEN, Lon-BARNES, Scott, "Armed Scout And Combat Helicopters in die Gulf Conflict", Savunma ve Havacılık, Cilt:5,Mönch Türkiye Yayıncılık,İstanbul,1991

ÖZTEKİN, A. Sadık,"Modern Hava Savunma Silah Sistemleri", Kara Kuvvetleri Dergisi, Sayı:51, K. K. K. Bsm., İstanbul,1977

SEZGİN, Hasan, “İstanbul-Kahire Seferi”, Savunma ve Havacılık, Cilt:5,Möch Türkiye Yay.,İstanbul,1991

SÜNNETÇİ, İbrahim, “Türk Kuvvetlerinde Pilot Eğitimi ve 3. Ana Jet Üs K.ılığı”, Savunma ve Havacılık, MÖNCH Türkiye Yay., Cilt:17,Sayı:20613, Ankara, 2003

TUĞCU, A. Kemal, “Sanayi Firmaları Açısından İnsan Kaynaklarının Önemi”, 2000’Lİ Yıllarda Uzay, Havacılık ve Savunma Teknolojilerinin Öncelikleri Sempozyumu Bildiriler 1,29-30 Nisan 1999, İstanbul,1999

TUNALI, Burhan, “1. Havacılık Sempozyumunun Açış Konuşması”, 1. Havacılık Sempozyumu, İstanbul, 1994

UÇAR, Hayri, ”2025 Lojistik Sistemin Özellikleri, Lojistik Dergisi, Hv.Bas., Sayı:9, Yıl:3, Ankara, 2000

ÜNAL, Uğur, ”III ncü Selim Döneminde Osmanlı Bahriyesi”, Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi, Sayı 1, Yıl 1, Gnkur.Atase Yay., Ankara, 2003

www.hsotem.hvkk.tsk/org_alayi/ALAYWEB/GOREVLER.HTML

www.Hvegt.Hvkk.Tsk/yeniweb/anasayfa/tarihce.Asp

BAŞVURU ESERLERİ

Etimesgut Hava Müzesi Giriş Kat Asb.Pilotlar Tablosu 21.10.2003

GÜLTEKİN, Bahadır, “Hv. K. K.ılığı Subay ve Astsubay Profili, Nitelik ve Beklentileri” Alan Araştırması, Hv. K. K. Per. Bşk.ılığı, Ankara,1995

Harp Akademileri, Harp Akademisi 1989-1990 Öğrenim Yılı Kitap Özetleri, (Robin Hıgman, Gücü, Özetleyen Hv. Plt. Yzb.Enis USLUER 1978-99),Harp Akademileri Basımevi,Yenilevent-İstanbul,1990

2003-2004 Hava Lojistik Komutanlığı Karargah Yardım Ziyareti Broşürü,Eskişehir,2003

Hava Lojistik Komutanlığı Komuta Devir-Teslim Töreni 16 Ağustos 2001, Ankara, 2001

HİBM,K.lığı, “2. HİBM. K.lığı Tarihçesi”, İkinci HİBM. K.lığı 2002-2003 yılı Komutanlık Denetlemesi Tanıtım Broşürü, Kayseri, 2003

KAYKAYOĞLU, Ruhi - YALÇINEL Murat, “Silahlı Kuvvetler-Üniversite-Endüstri İşbirliği ve Lisans Sonrası Eğitim”, 2000’li Yıllarda Uzay, Havacılık ve Savunma Teknolojilerinin Öncelikleri Sempozyumu Bildiriler 1,29-30 Nisan 1999, ,İstanbul,1999

MUTLU, Tayfun, “2000’Lİ Yıllarda Uzay, Havacılık ve Savunma Sanayinin Geleceğine İlişkin Stratejiler”, 2000’Lİ Yıllarda Uzay, Havacılık ve Savunma Teknolojilerinin Öncelikleri Sempozyumu Bildiriler 1, 29-30 Nisan 1999, İstanbul,1999

Hv.K.K.lığı, Taktik Harekatı Terimler Kılavuzu, Gnkur. Basımevi, Ankara, 1988

Türkiye Havacılar Kulübü Ana Tüzüğü,Hv. Bas. ve Neş. Md., Ankara,1970

ULU, Mustafa,Taktik Harekat Nevileri, Hv. Tek. Ok. K.lığı Bas., İzmir,1993

Ulusal Strateji, “Savunma Devleri İDEF Sahnesinde and İDEF TURKEY’99”, Sayı:8, Cem Ofset, İstanbul, 1999

ÜNALP, Rezzan, ”Hava Kuvvetlerinin Tarihi Gelişimi” 7. Askerî Tarih Semineri Bildirileri, Genkur. Basımevi, Ankara, 2001

HATIRALAR VE BİYOGRAFİLER

ATAGÜNDÜZ, Abidin, Anılar, “Hero’larla İlgili Anılar”, Ankara, 1997

Büyük Türk Havacılarından Ali Tekin (1921-1957), Hv. Harp Akademileri Basımevi, İstanbul,1992

Büyük Türk Havacılarından Celal Yakal (1891-1980), Hv. Harp Akademileri Basımevi, İstanbul,1992

Büyük Türk Havacılarından Şefik Çakmak(1892-1966), Hv. Harp Akademileri Basımevi, İstanbul,1992

Büyük Türk Havacılarından Yahya Razi Biltan (1893-1955), Hava Harp Akademileri Basımevi, İstanbul,1992

Büyük Türk Havacılarından Zeki Doğan(1896-1961), Hv. Harp Akademileri Basımevi, İstanbul,1992

Büyüklerimiz Aramızda,Hv. K. K.İği Mrk. Daire Bşk. Harp Tarihi Şubesi, Yay. No.7, Ankara, 1982

Hv.K.K.İği, "Emekli Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Hatıraları- Hava Sınıfının Küçük Tarihi", Hatıralar Arasında, Hv. K. K.İği. Mrk. Daire Bşk. Harp Dairesi Şubesi Yay. No.3

Hv.K.K.İği, Hatıralar arasında, "Türkiye Havacılığının Kalkınma Yolları", Harp Tarihi Şubesi Yay.3, Doğu Matbaa Havacılık ve Ticaret Limited Şirketi, Ankara,1966

METEL, İbrahim, "Kaybedip de Bulmanın Sevinci", Anılar, (Edt.:Erden CANDAS) Ankara

ÖZPİRİNÇ, O. Zeki, "Doğruyu Söylemek ve Savunmak Her şartta ve Durumda Zorunludur", Anılar, Ankara, 1997

SÜER, Hikmet, "Hikmet SÜER, İlk Hv. Org. Ve Komutanımız Zeki DOĞAN'ı anlatıyor", Anılar, Edt.:Erden CANDAS, Ankara

UÇAROL, Rifat, Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu(1898-1962), Harp Okulu Basımevi, İstanbul,1990

TELİF VE TETKİK ESERLER

Ajun, KURTER, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi-1, Hv. K. Basımevi, Ankara, Aralık 2002

ARIT, Fikret, Havalarda İlk Türk Kadınları, "İlk Türk Kadın Şehidi Eribe Hürkuş", Baha Matbaası, İstanbul, 1967

ARIT, Fikret, "Uçak Kazasında Ölen İlk Türk Kadını Mefharet Hakkı", Havalarda İlk Türk Kadınları, Baha Matbaası, İstanbul-1967

ARMAOĞLU, Fahir, 19. Yüzyıl Siyasî Tarihi, (1789-1914), 2. Baskı, TTK. Basımevi, Ankara, 1999

Hv.K.K.İlğı, Asb.Ad.Haz.Ok.TARİHÇESİ, Hava Müzesi 358.0956, Ankara

Kültür Bkn.İlğı, Atatürk'ün Milli Dış Politikası 1919-1923,1. Cilt, T. C. Kültür Bakanlığı Atatürk Dizisi, 3. Baskı, Ankara, 1994

Kültür Bkn.İlğı, Atatürk'ün Milli Dış Politikası 1919-1923,2. Cilt, T. C. Kültür Bakanlığı Atatürk Dizisi, 3. Baskı, Ankara,1994

AYDAR, Orhan , Uçan Süvariler, Ulus Basımevi, Ankara,1948

BAYCAN, Nusret, Atatürk ve Askerlik Sanatı, Gnkur .Bsm., Ankara,1985

BAYUR, Yusuf Hikmet ,Türk İnkılâbı Tarihi Cilt 3 Ks.3, T. T. K.. Bsm., Ankara,1991

BAYUR, Yusuf Hikmet ,Türk İnkılâbı Tarihi Cilt 3 Ks.4, T. T. K.. Bsm., Ankara, 1991

BAYUR, Yusuf Hikmet ,Türk İnkılâbı Tarihi, Cilt 2, Kısım 1,TTK. Bsm., Ankara,1991

BAYUR, Yusuf Hikmet ,Türk İnkılâbı Tarihi, Cilt 2, Kısım 2,TTK. Bsm., Ankara,1991

BAYUR, Yusuf Hikmet ,Türk İnkılâbı Tarihi, Cilt 2, Kısım 4,TTK. Bsm., Ankara,1991

BAYUR, Yusuf Hikmet ,Türk İnkılâbı Tarihi, Cilt 3, Kısım 1,TTK. Bsm., Ankara,1991

BAYUR, Yusuf Hikmet, Türkiye Devletinin Dış Siyaseti, T. T. K. Yayını, Ankara,1995

BAYUR, Yusuf Hikmet,Türk İnkılâbı Tarihi Cilt 3 Ks.2, T. T. K.. Bsm., Ankara, 1991

Beyaz Kitap 98, Savunma , MSB, Ankara,1998

Beyaz Kitap 93, Savunma Politikası ve Türk Silahlı Kuvvetleri , Ankara,1993

Beyaz Kitap 90, Savunma Politikası ve Türk Silahlı Kuvvetleri, Ankara,1990

Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Kafkas Cephesi 3. Ordu Harekati, Gnkur.Atase, Gnkur Bsm., Ankara, 1993

Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Kafkas Cephesi 3. Ordu Harekati, Cilt 1, Gnkur. Bsm., Ankara, 1993

CANDAŞ, Erden,1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri,Hv. Basımevi, Ankara,1993

DÖNMEZ, Berna, Hava Harp Okulu-II (1988-2001), stanbul, 2001

ERGÜDER, Gediz , Türk Hv. K. K.ığı Tarihi C-1 (1911-1918), Hava Basımevi, Ankara

GÖKGÖZ, F. Mehmet, Avrupa'nın Yeni Güvenlik Yapısında Batı Avrupa Birliği (BAB) ve Türkiye'nin Yeri, K. K. Basımevi, Ankara,1996

GNKUR.ATASE, Balkan Harbi (1912-1913),2 Baskı,Gnkur. Basımevi, Ankara,1993

GNKUR.ATASE, Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri,Genelkurmay Yayınevi, Ankara, 1984

GNKUR.ATASE, Cumhuriyetinde 70. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri (1923-1993), Genelkurmay Basımevi, Ankara,1994

GNKUR.ATASE, Hava Teknik Okullar Komutanlığı Tanıtım Kitabı, Hava Basımevi Md.lüğü,1992, Ankara

GNKUR.ATASE, Mareşal Fevzi Çakmak'ın Askerî ve Siyasî Faaliyetleri (1876-1950), Gnkur. Bsm., Ankara, 1997

GÖYMEN, İhsan, Türk İSTİKLÂL Harbi V . Cilt, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, Gnkur. Bas., Ankara, 1964

GÜLTEN, Zeynep, İlk Uçak Sanayimiz Tayyare Otomobil Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ' TAN 2. Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığı'na 2001, Harp Okulu Matbaası, İstanbul, 2002

HİBM K.lığı, Birinci Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığının 60 yılı,(1926-1986), "1. Hava İkmal Bakım Merkezinin Tarihçesi", Kanomat Basım Sanayi Ltd. Şti., Ankara,1999

Hv.H.O., Harp Tarihi, Hv. Harp Okl. Yay.,İstanbul,1992

Hv.K.K.lığı, Hava İstihbaratı, Hv. K. K.İsth. D. Bşk.lığı, Hv. Bas. Ve Neş. Md., Ankara,1978

HURLEY, Alfred F.- Robert C.Ehrhart Düzenleyenler, Hava Gücü ve Savaş, (Çeviri:Mehmet ERDOĞAN), Hv. Bas. Ve Neş. Md., 1986, Ankara

Hv.K.K.lığı, Hv.Loj. K.lığı Tarihçesi, Hv. K. K.lığı GENSEK Tarihçe Ş. Yay. NO:17, Hv. Bas. Md., Ankara, 1990

INBAR, Efraim, Türk – İsrail Stratejik Ortaklığı (Çev.:Suna ERCAN-Özgül ERDEMLİ), ASAM, Ankara, 2001

İLMEN, Süreyya, Türkiye’de Tayyare ve Balonculuk Tarihi, Hilmi Kitapevi,İbrahim Horoz Matbaası,İstanbul,1947

KANSU, Yavuz-ŞENSÖZ, Sermet- ÖZTUNA, Yılmaz, Havacılık Tarihinde Türkler, Hav. Kuvvetleri Basımevi, Ankara,1971

KARADAĞ, Raif, Petrol Fırtınası, Divan Yay.,5 Baskı, İstanbul, 1991

KAYMAKLI, Hulusi, Havacılık Tarihinde Türkler 2, Kültür Ofset Ltd. Şti. (1500 Adet Basılmıştır.), Ankara, 1997

KEYÜSK, Mazlum, Türk Havacılık Tarihi (1912-1914), Birinci Kitap, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1950

KEYÜSK, Mazlum,Türk Havacılık Tarihi(1914-1916),2. Kitap 1. Cilt, Hava Basımevi, Eskişehir,1951

KEYÜSK, Mazlum,Türk Havacılık Tarihi(1917-1986),İkinci Kitap İkinci Cilt,Uçuş Okulları Basımevi, 1952, Eskişehir

TANMAN, Sıtkı, Türk Havacılık Tarihi İSTİKLÂL Harbi (1918-1923), 2. Cilt 2. Kitap Hava Basımevi, Eskişehir,1953

KOCABAŞ, Süleyman, Tarihte Türkler ve Fransızlar, Vatan Yay.,İstanbul,1990

KURAL, Fethi, Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Belgeleri 1909-1913, Hv. Bas. ve Neş. Md.lüğü, Ankara, 1974

LEWIS, Bernard, Modern Türkiye’nin Doğuşu, Çev.: Prof. Dr. Metin KIRATLI, T.T.K., Ankara, 1988

LUKACS, John, Yirminci Yüzyılın ve Modern Çağın Sonu, Çev:Mehmet HARMANCI, 2. Baskı, Medya Holding, İstanbul,1994

MAYADAĞLI, Ahmet, Lojistik Dergisi, "Gümrük İşlemleri EDI Programları ile daha Etkin ve hızlı", Hv. Bas., Sayı:13, Ankara, 2001

MORGENTHAU, Hans J., Uluslar arası Politika, Cilt:2, Çev.:Baskın ORAN-Ünsal OSKAY,Türk Siyasî İlimler Derneği Yay, Sevinç Matbaası, Ankara,1970

Hv.K.K.İlğı, Hava Kuvvetlerinin 90. Yılı, Sayı:84, Cilt:15, Ankara Ofset, ANKARA, 2001

Hv.K.K.İlğı, Türk Hava Kuvvetleri Karargahı Tarihçesi, "Hava Müsteşarlığı", Hv. K. Harp Tarihi Şubesi Yay. No.1

Hv.K.K.İlğı, Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara,1986

Hv.K.K.İlğı, Türklerin Havacılığa Hizmetleri, Hv. K. K. Mrk. Daire Bşk.İlğı Harp Tarihi Şubesi, Yay. No.4, Ankara, 1982

NEDİM, Şükrü Mahmut, (Çev. Abdullah ES), Filistin Cephesi (1914-1918), GNKUR.ATASE, Gnkur. Bsm., Ankara, 1995

ÖZDEMİR, Yaşar, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey,Hv. Bas. ve Neş. Md.lüğü, Ankara,1981

ÖZDEMİR, Yaşar, Atatürk ve Türk Havacılığı,Hv. Bas. Ve Neş. Md.lüğü, Ankara,1981

ÖZSOY, Osman, Kurtuluş Savaşı'nın Perde Arkası,Aksoy Yay.,İstanbul,1999

ÖZTÜRK, Hüsamettin , Millî Mücadele'de Çanakkale,Kültür Bkn.İlğı Yay., Ankara,2001

ÖZBEY, Mustafa, Altıncı Askerî Tarih Semineri Bildirileri II, "İkinci Dünya Savaşı'nda Boğazların Türk-Rus İlişkilerine Etkileri", Gnkur.Atase,Gnkur. Bsm., Ankara, 1999

PAMUK, Şevket , 100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914,3. Baskı, Gerçek Yay., İstanbul,1993

PAMUKOĞLU, Osman, Unutulanlar Dışında Yeni Bir Şey Yok Hakkari ve Kuzey Irak Dağlarındaki Askerler, Harmoni Yay., İstanbul, 2003

Hv.K.K.İlği, Resimlerle Türk Havacılık Tarihi,Hava Kuvvetleri Basımevi, Ankara,1968

SARP, İrfan,Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları, Hv. Bas. Ve Neş. Md., Ankara, 1986

SONYEL, Salahi R., Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika II,T. T. K. Bas., 2. Baskı, Ankara, 1991

STANFORD, J. Shaw, Ezel Kural SHAW, Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye, E Yayınları, 2. Cilt, İstanbul,1982

SÜER, Hikmet, Çanakkale Muharebeleri 75. Yıl Armağanı, “Çanakkale Muharebeleri’nde Türk Pilotu”, Gnkur Basımevi, Ankara, 1990

TANİLLİ,Server, Yüzyılların Gerçeği ve Mirası, C.II, 3. Basım, Cem Yayınevi, İstanbul, 1993

TOKGÖZ, Erdinç, Türkiye’nin İktisadî Gelişme Tarihi 1914-2001, 6. Baskı, İmaj Yay., Ankara, 2001

William MITCHELL, Kanatlı Savunma, Çev.: M. Kemal TUNUSLUOĞLU, Hv. Bas. Neş. Md., Ankara, 1980

Türk İSTİKLÂL Harbi 2. Cilt Batı Cephesi 1. Kısım, Gnkur.Atase,Gnkur. Bsm., Ankara,1994

Türk İSTİKLÂL Harbi 2. Cilt Batı Cephesi 2. Kısım,3. Baskı, Gnkur.Atase,Gnkur. Bsm., Ankara, 1999

Türk İSTİKLÂL Harbi 2. Cilt Batı Cephesi 3. Kısım, Gnkur.Atase,Gnkur. Bsm., Ankara, 1994

Türk İSTİKLÂL Harbi 2. Cilt Batı Cephesi 6. Kısım 2. Kitap Büyük Taarruz (1-31 Ağustos 1922), Gnkur.Atase, Gnkur. Bsm., Ankara,1995

Türk İSTİKLÂL Harbi 2. Cilt Batı Cephesi 6. Kısım 4. Kitap İSTİKLÂL Harbini Son Safhası, Gnkur.Atase, Gnkur. Bsm., Ankara,1995

Türk İSTİKLÂL Harbi 2. Kitap Batı Cephesi 5. Kısım 1. Kitap, 2. Baskı, Gnkur. Atase, Gnkur. Bsm., Ankara, 1995

Türk İSTİKLÂL Harbi Batı Cephesi Sakarya Meydan Muharebesi ve Sonraki Harekat 2. Cilt,5. Kısım 2. Kitap, Gnkur.Atase,Gnkur. Basımevi, Ankara, 1995

Türk İSTİKLÂL Harbi I Mondros Mütârekesi ve Tatbikatı, 3. Baskı, Gnkur.Atase, Gnkur. Bsm., Ankara, 1999

Türk İSTİKLÂL Harbi II . Cilt Batı Cephesi 3. Kısım, Gnkur. Basımevi, Ankara, 1994

Türk İSTİKLÂL Harbi II . Cilt Batı Cephesi,5. Ks. 1. Kitap,Gnkur Bas., Ankara,1972

Türk İSTİKLÂL Harbi, 2. Cilt Batı Cephesi, 6. Kısım 3. Kitap, Gnkur.Atase,Gnkur. Bsm., Ankara,1995

Türk İSTİKLÂL Harbi,2. Cilt Batı Cephesi,5. Kısım,2. Kitap, Kuruluş, Gnkur. Basımevi, Ankara

Türk Tarihi İçinde Atatürk ve Cumhuriyet, Gnkur.Atase, Gnkur. Bsm., Ankara,2001

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi Osmanlı Devri (1912-1913) III ncü C.2. Ks.Garp Ordusu Yunan Cephesi Harekatı,2. Baskı,Gnkur. Bsm., Ankara,1993

UÇAROL, Rifat , Harp Okulu Tarihçesi 1951-1974,İstanbul,1974

UÇAROL, Rifat, Siyasî Tarih I, Hv. Harp Okulu Bsm., İstanbul,1992

UÇAROL, Rifat, Siyasî Tarih II Hv. Harp Okulu Bsm., İstanbul,1992

UÇAROL, Rifat ,Siyasî Tarih,(Seri No.4),Harp Akd. Basımevi, 2. Baskı, İstanbul,1982

YALAZAN, Talat, Türkiye’de Yunan Vahşet ve Soykırımı Girişimi (15 Mayıs1919-9 Eylül 1922), 2. Cilt, Gnkur.Atase, Gnkur. Bsm., Ankara,1994

TEZDE KULLANILMAYAN FAYDALINALACAK DİĞER KAYNAKLAR

AGÜERA, Martin-MACKENZE, Christina, Defense News, "Memorandum Boosts A400M's Future", June 25-July 1, Virginia-USA,2001

Ahmet Cevdet Paşa, Tarih-i Cevdet, C.7

AKURGAL, Ekrem, Anadolu Uygarlıkları, Net Turistik Yay., C.4, İstanbul,1987

AKINCI, M. Uğur, "Altın Kanatlar", Lojistik Dergisi, Yıl:3, Sayı:11, Hv. Bas. Md., Ankara, 2000

Alagöz Karargah Müzesi Broşörü, Anıtkabir Müze K.lığı Müze Kitaplık ve Kültürel Faaliyetler Md.lüğü

BARREI, Douglas – OPALL, Barbara, "Turks, Israelis Defend Ties Despite Change In Contracts", Defense News, September, Virginia-USA, 2000

BEKDİL, Burak Ege, "Turkey Prepares To Build Its First Flight Simulator", Defense News, September 3-9, Virginia-USA, 2001

Birinci Dünya ve İSTİKLÂL Harbine Şehit olan Subay, Askerî Memur ve Astsubayların Künye Kayıtları, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1997

Büyük Türk Havacılarından Erol AKINCI (1931-1968), Hv. Harp Akademileri Basımevi, İstanbul,1992

CAŞIN,Mesut Hakkı, “Enformasyon Savaşında Hava/Uzay Gücünün Stratejik Önemi”, İstanbul 2000’li Yıllarda Uzay,Havacılık ve Savunma Teknolojilerinin Öncelikleri Sempozyumu Bildiriler II, 1999

Copyright © 2000-2001 Tayyareci Celal UZAR (Tayyareci havacılık Grubu)
“Çanakkale Savaşında Türk Harekatı” SONUÇ

ÇAĞLAR, Bora, “Askerî Havacılık Teknolojisi”, Lojistik, Sayı:15, Ankara, 2001

ÇELEBİ, Evliya , Seyahatname, C.1, Ahmet Cevdet Basımı,İstanbul

Defense Technologies “Savunma Kısa”, İstanbul,2003

Defense Technologies , “ IDEF Özel”,Sayı:123, İstanbul,2003

Defense Technologies, “Avrupa’nın Gözbebeği A400M”, Sayı:120, İstanbul, 2003

DİLEK Saim, “Uçak Sanayi Kuruluşu İle İlgili Çalışmalar”, Hava Kuvvetleri Dergisi, Hv. Bsm., Sayı:287, Ankara, 1984

Efkar Gazetesi, 24 Ağustos 1942

FIRTINA İbrahim (Hv. Org.-25. Hv. K. K.), Hv. K. K.İği İNTRANET, 30.12.200

Gelişim-Hachette Ansiklopedisi, C.1, Çev:Cemal BALI, Erdim ÖZTOKAT, Osman SENEMOĞLU, Apa Ofset, İstanbul, 1985

GNKUR.ATASE, “Türk Göklerinde İlk Türk Kadını Belkıs Süreyya Hamın”, Silahlı Kuvvetler Dergisi, Sayı 374, Ekim 2002,Yıl 121,Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2002

Genelkurmay Bülteni, “Denetlemeler”, Sayı:48,Yay. No:43,Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2003

GÖRÜNDÜ, Hakkı, "Korkunun Eceli Cesarettir", Anılar, Edt.:Erden CANDAS, Ankara, 1997

H. SCALES, Robert, "Geleceğin Savaşı", Türk Tarihi Dergisi, (Çev :Elif GÖRKEM), Sayı:40, İstanbul, 2000

İDEF, Savronik 2003 İDEF Tanıtım Broşürü, Ankara,2003

İNTRANET, Geçmişten Günümüze Türk Hava Kuvvetleri Komutanları, Hv. K. K.İlgi, Tarihçe, 19.9.2003

İPLİKÇİOĞLU, Bülent, Eskiçağ Tarihinin Anahatları, Edb.Fak. Yay.,İstanbul,1990

KAUCHAK, Marty, "Much Ado About Leasing", Armed Forces Jorol, Established 1863, Winchester-USA, 2002

KARPAT, Kemal, Osmanlı ve Dünya Tarihi, Ufuk Kitapları, İstanbul, 2000

KAVAL, Mustafa, "Hava Savunma Sistemlerinde Yeni Yaklaşımlar", 2000'li Yıllarda Uzay, Havacılık ve Savunma Teknolojilerinin Öncelikleri Sempozyumu Bildiriler II, İstanbul,1999

KOCABAŞ, Süleyman , Avrupa Türkiye'sinin Kaybı ve Balkanlarda Panslvizm, Vatan Yay.,İstanbul,1986

MECHİN, Benosit , Kurt ve Pars Mustafa Kemal veya bir İmparatorluğun Ölümü

Muhammed bin Şeneb, İslam Ans., Cilt 3

PEKKAYA, Yılmaz, "F-16 Fighting Falcon (Savaşan Şahin)", Hava Kuvvetleri Dergisi, Sayı:287, Ankara, 1984

Resmi Gazete, 28.V.1934,Sayı 2714, Kanun No:2459

Resmi Gazete, 28.XII.1935,Sayı 3195, Kanun No:2881

Resmi Gazete, 25.XII.1935,Sayı 3195, Kanun No:2882

Resmi Gazete, 9 Kanunusani 1926,Sayı 279, Kanun No:710

SADER, Savunma Sanayicileri Derneği 2003 İDEF Broşürü , Ankara,2003

ÜSTÜNER, Yılmaz, “A. B. D. Hava Kuvvetlerinin F-16 Avcı Uçağı”, Hava Kuvvetleri Dergisi, Sayı:288, Hv. Bsm., Ankara, 1984

ÖZDEMİR, Mehmet, Mütâreke Ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demir Yolları,Kültür Bakanlığı Yay., Aydınlar Matbaacılık, Ankara, 2001

ÖZKAN,Uğur, “Emektar-C47 / Retired C-47”, Turkish Aviation, Sayı: 20, 21, İstanbul,1998

SAFA, Peyamı,Türk İnkılâbına Bakışlar,T. T. K., Ankara,1988

SARAŞ, Ali Fuat, İran-İrak Savaşı'nın Askerî Analizi, Gnkur.Atase Yay.,Gnkur. Bas., 2000, Ankara

SARAY,Mehmet,Türk-Rus Münasebetlerinin Bir Analizi, Milli Eğitim Bas., İstanbul, 1998

Sultan Abdülhamit'in hatıra defteri, İstanbul,1960

TAI,”Program Geliştirme Faaliyetleri”, TAI'nin Sesi, No:62, Ankara, 2001

TIRYAKİLER,Mustafa, ”Hafif Ulaştırma Uçakları”, Mustafa, Hava Kuvvetleri Dergisi, Sayı:289, Ankara, 1984

Turkish Aviation, “Havacılık Haberleri”, Sayı:35-36, Artı Yay., İstanbul, 2001

TURAN, Osman ,Selçuklular Tarihi ve Türk-İslam Medeniyeti, Boğaziçi Yayınları,İstanbul,1993

TURAN, Osman,Selçuklular Zamanında Türkler, Boğaziçi Yayınları,İstanbul,1993,s.XIII-XXIII

TURAN, Osman ,Türkiye Selçukluları Hakkında Resmi Vesikalar, T. T. Kurumu, Ankara, 1988

TURANİ, Adnan , Dünya Sanat Tarihi,6. Baskı,Remzi Kitapevi,İstanbul,1997

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi Şark Ordusu II . Cilt I . Kitap 1. Çatalca Muharebesi,Gnkur. Bsm., Ankara,1993

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi III . Cilt,6. Ks.(1908-1920), Gnkur. Bas., Ankara, 1996

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Balkan Harbi 2. Cilt 2. Ks. 2. Kitap Şark Ordusu İkinci Çatalca Muharebesi ve Şarköy Çıkarması, 2. Bsk.,Gnkur. Bsm., Ankara,1993

TÜRSAN, Nurettin, Atatürk'ün Biyografisi,Hv. Harp Akd.,İstanbul,1988

Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı 2003 İDEF Broşürü, Ankara,2003

ÜNAL, Mehmet-OZANSOY Ozan, Büyük Türk Havacılarından Erol Akıncı (1931-1968), Hv. Harp Akademileri Basımevi, İstanbul,1992

YERLİKAYA, İhsan, “Yabancı Basında (1925) Musul-Kerkük Sorunu”, Askerî Tarih Bülteni, Sayı:39, Ankara,1995

YILDIRIM, İsmail, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950), Atatürk Araş. Mrk., Ankara, 2001

21 Mart 2003 Tarihi Akşamı 20.00'den itibaren Yerel ve Ulusal Televizyonlar;
22.3.2003 Tarihli Gazeteler

ÖZET

Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi konulu tezde, uçuş duygunun insanlık tarihi kadar eski olması nedeniyle havacılığın insanlık ve Türk tarihindeki yeri ile modern havacılığın doğuşu giriş bölümünde kısaca incelenmiştir.

Birinci bölümde, Osmanlı Devleti’ de Hava Kuvvetlerinin kuruluşu, Trablusgarp Savaşı ve Balkan Savaşları ile dönemin havacılıkla ilgili gelişmeleri ve Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı Hava Kuvvetlerinin teşkilatlanması ve savaşta aldığı görevler incelenmiştir. 2. Bölümde; I. Dünya Savaşı sonu ile İSTİKLÂL Harbi arasında geçen sürede Türk Hava Kuvvetlerinin durumu, Kurtuluş Savaşı’nda Türk Hava Kuvvetleri incelenmiştir. 3. Bölümde Cumhuriyetin Kuruluşundan bugüne kadar olan dönem incelenmiştir.

“Harp Sanayii tesisatımızı, daha ziyade inkişaf ve tevsi için alınan tedbirlere devam edilmeli ve endüstrileşme mesaimizde de ordu ihtiyacı ayrıca göz önünde tutulmalıdır.”

(1 Kasım 1937-TBMM Açış Konuşması K. ATATÜRK)

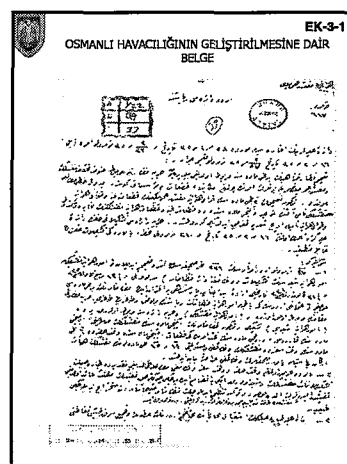
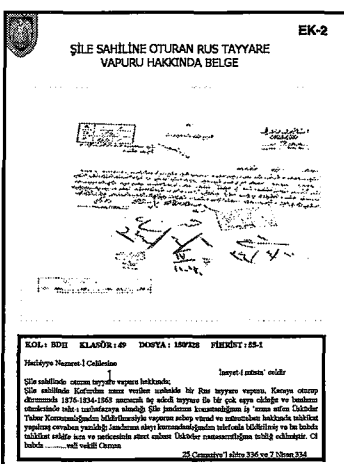
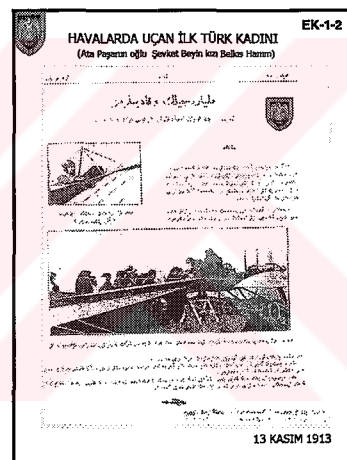
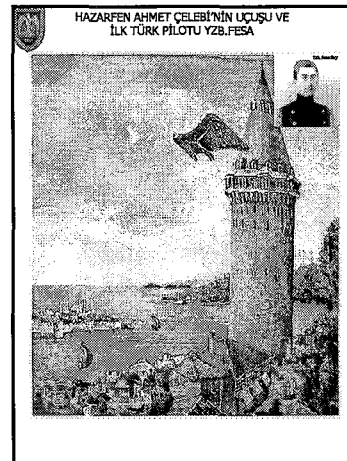
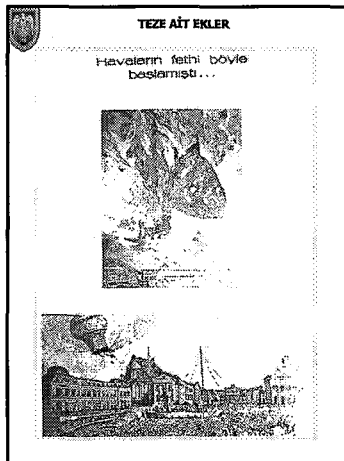
ABSTRACT

In the thesis called, "The History of the Organization of Turkish Air Force" (Republican Era), the role of aviation in the history of humanity and Turkey have been examined in the introduction part shortly due to the fact that the feeling of flying is as old as the history of humanity.

In the first part, the establishment of Turkish Air Force, Tripoli War and the Balkans War have been dealt with as well as the developments related with the aviation, the organization of Ottoman Air Force during World War I and the roles undertaken by it have been scrutinized. In the second part, the status of Turkish Air Force starting from World War I to the war of Independence has been focused and has explained the developments related With Turkish Air Force during the War of Independence. The third part has been devoted to the development of Turkish Air Force from the foundation of Republic of Turkey to nowadays.

"We must continue to implement the measures that were enforced to develop and extend our defense industrial capabilities and we must particularly keep military requirements in mind in the context of our industrialization efforts"

**(1 November 1937, Opening Speech, Turkish Grand National Assembly-
Kemal ATATÜRK)**



PİLOTU YUNAN OLAN İNGİLİZ TAYYARESİ EK-8

KOL : BÖH KLASÖR : 182 DOĞYA : 632818 FİHRİST : 13-4

Bardın'm'den Bekzımandarlık Vekale-i Cellesı Erkan-ı Harbiyye Riyasetine

22.9.29'de Anıkaru ile Kabatopu arasında eulüü atıldığı arz edilen tayyarenin rıad ve pılotu Yunan'ı olup İngilizler kitesinde hıznı edıyorken,

Rıadı Aptıkla, bahriyye Mıktazını sıraladı. Tayyare İstıf Karmaman altemında olup eskiden motorunun bozulmasına bınan sahile 0p-404 metre mesafede yere inmeye mecbur olmas ıle de karmannın konye aldimıtır. Drıev-i temınnı tahsıl edınsıle olıduğu ve eskiden Rıadından geyen-i kayıd maktarı ve faslıyat olmasđı Gımekkale Grup Kumandanlığına bıldırılmektedir. Alınacak tahsılın eymıe lıyer bıldırmeğı mırurudır. 29.9.294

8. Ortdu-yu Erkan-ı Harbiyye Rıad Vekılı SUAT

TAYYARE İSTASYONLARININ EK-9
NUMARALANDIRILMASINA DAİR BELGE

KOL : İSH KUTU : 41 GÖMLEK : 104 BELGE : 104-1

Kıtas-ı Havaiyye Müfettişliğine 29.8.1928 ve 504/1062

Tayyare İstasyonlarının numaras ıle tarımlanması mırvedır elendim. Kazım

EK-10
TAYYARE İSTASYONUNUN KONYADAN ESKİŞEHİR'E
İNTİKALININ İPTALİNE DAİR BELGE

KOL : İSH KUTU : 676 GÖMLEK : 39 BELGE : 39-1

Konya Tayyare İstasyonundan

Anırsıre Mıddet-i Millıyye Vekaleetine

12. Koldıru Kılığın emriyle İstasyon Kumandanlığına derıstıe olığın ve İstasyonun Eskişehıre nakılđın ılınığk edırsı mazar eyleıolđın mırurudır. 29.08.293

Tayyare İstasyon Kumandanına Fazıl

EK-11
MÜDAAFAİ MİLLİYE VEKALETİNDE BAZI
TEŞKİLAT İÇİNASINA DAİR KANUN

(Resmî Gazete ile neşr ve ben:21 Kanunusırdı 1928-Say.793)

No. 1199

BİRİNCİ MADDE — Müddet-i Millıyye ve Bahriyye Vekaleetleri mıstıseperken İğa ve Müddet-i Millıyye vekaleetinde karm,deniz ve hava mıstıseperken İle Fen ve Sana Müddıriyeti Umumıyyesi teğkil olarmıtır.

İKİNCİ MADDE — 1927 senelı mıllyet Müddet-i Millıyye ve Bahriyye Vekaleetleri Bılgıesinde mıstıseperik tahsılattan bakiyol Müddet-i Millıyye Vekaleet bılgıesinde yeriden teğkil olunan mıstıseperikler mırıassasına kargıık edılmıtır.

ÜÇÜNCÜ MADDE — 1927 senelı mıllyet Müddet-i Millıyye Vekaleet bılgıesinde 701 İndımaıat İstasyon İbınl maddesinden 400 İlerim 706 mı tahsılattı maktus İstasyon mırıassasına mırurıyet verılmıtır.

DÖRDÜNCÜ MADDE — Bu maddede neşr İerlıhından mıstıseperik.

BESİNCİ MADDE — Bu kanunu eııerim konye Müddet-i Millıyye ve Mıllye vekaleet mırurudır.

16 Kanunusırdı 1928

Qundıriyet Riyasetine teğkil : 16 - 1 - 1928 tarih ve 139 numarası İstasyon İle

Bırayı neşr ve İbn kanunun Bayıvekelele teğkil edılmığı mığır Qındıriyet Riyasetinden mırıad İstasyonın tarih ve numarası :17 - 1 - 1928 ve 432

Mıstıseperik İstasyon eden zabıt cıstıstırdın dılt ve Qılt Sayfa Sayfası :2.429,47

İş bu kanunun eııekader olıduğu dığer kanunların Numarası :1011

EK-12
İSMEY PASHANIN HAVA KEŞFİ YAPILMASI
EMRİNE DAİR BELGE

KOL : İSH KUTU : 1200 GÖMLEK : 99 BELGE : 99-1

Polatlı Tayyare Bılgıo Kumandanlığına,

Yann esbah 2 tayyare İle keşf yapılarak Doğınoğu, Bayıkahırt, Kaymaz, Çıkarer hattı İle Eskişehırlı-Seyit Qadı hattı arasında mırıstıseperik olığın konye ve vıdıyeli teğkil olarmıtır.

Qırp Cepheal Kumandanı İsmet

22-23 Tarıxmız 1927 Gııayyerıne

EK-13
TÜRK TAYYARESİNE YANILISLIKLILAK TÜRK
TOPÇUSU TARAFINDAN ATEŞ AÇILDIĞINA
DAİR BELGE

KOL : İSH KUTU : 1200 GÖMLEK : 99 BELGE : 99-1

Polatlı Tayyare Bılgıo Kumandanlığına,

Yann esbah 2 tayyare İle keşf yapılarak Doğınoğu, Bayıkahırt, Kaymaz, Çıkarer hattı İle Eskişehırlı-Seyit Qadı hattı arasında mırıstıseperik olığın konye ve vıdıyeli teğkil olarmıtır.

Qırp Cepheal Kumandanı İsmet

22-23 Tarıxmız 1927 Gııayyerıne

