TÜRK HAVACILIK TARİHİ (1909-1954)
MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİ
ÖNCESİ VE SONRASI TÜRK HAVACILIĞI

Cengiz TATAR

Doktora Tezi

Danışman: Prof. Dr. Sadık SARISAMAN

Eylül, 2018

Afyonkarahisar

T.C.

AFYON KOCATEPE ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TARİH ANA BİLİM DALI

DOKTORA TEZİ

TÜRK HAVACILIK TARİHİ (1909-1954)
MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİ ÖNCESİ VE SONRASI TÜRK HAVACILIĞI

Hazırlayan

Cengiz TATAR

Danışman

Prof. Dr. Sadık SARISAMAN

AFYONKARAHİSAR 2018

YEMİN METNİ

Doktora tezi olarak sunduğum "Türk Havacılık Tarihi (1909-1954) Milli Mücadele Dönemi Öncesi ve Sonrası Türk Havacılığı" adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin Kaynakça'da gösterilen eserlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanmış olduğumu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

.../.../2018

Cengiz TATAR

.....

TEZ JÜRİSİ KARARI VE ENSTİTÜ MÜDÜRLÜĞÜ ONAYI

JÜRİ ÜYELERİ		İmza
Tez Danışmanı	: Prof. Dr. Sadık SARISAMAN	.....
Jüri Üyeleri	: Prof. Dr. Ahmet ALTINTAŞ	.....
	: Prof. Dr. Kemal ARI	.....
	: Prof. Dr. Ercan HAYTOĞLU	.....
	: Doç. Dr. Turan AKKOYUN	.....

Tarih Anabilim Dalı Doktora Programı öğrencisi Cengiz TATAR' ın **"Türk Havacılık Tarihi (1909-1954) Milli Mücadele Dönemi Öncesi ve Sonrası Türk Havacılığı"** başlıklı tezini değerlendirmek üzere 12.09.2018 günü saat 14:00' da Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca yukarıda isim ve imzaları bulunan jüri üyeleri tarafından değerlendirilerek kabul edilmiştir

Prof. Dr. Celal DEMİR
MÜDÜR

ÖZET

TÜRK HAVACILIK TARİHİ (1909-1954)
MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİ ÖNCESİ VE SONRASI
TÜRK HAVACILIĞI

Cengiz TATAR

AFYON KOCATEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI

Eylül, 2018

Danışman: Prof. Dr. Sadık SARISAMAN

Havacılık alanında yapılan çalışmalar çok eski zamanlara dayanmaktadır. Tarihin en büyük değişimi ve modern havacılığın oluşturulması için üretilen tayyareler, XX. yüzyılın başlarında icat edilen önemli gelişmelerden biri olmuş, zaman içerisinde önemli savaş araçları haline gelmiştir. Tayyarelerin havadan yaptığı taarruzlarla savaşın kaderini değiştireceği ve ölüm saçan bir araç olarak kullanılabileceği Trablusgarp Savaşı'nda kendini göstermiştir. İmam Cevheri, Hazarfen Ahmet Çelebi, Lagari Hasan Çelebi, Leonardo Da Vinci, Montgolfier kardeşler, Cayley, Kaufman ile gelişen binlerce yıllık hayal ve özlem Wright kardeşlerle gerçek olmuştur. Havacılığın önemini anlayan devletler, kendi semalarını korumak ve düşmanlarını yenebilmek için havacılık sanayine büyük yatırım yapmışlardır.

Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde havacılık ile ilgili incelemeler yapılmış, batılı devletlerin orduları ile aynı tarihte tayyare ve balon kullanılması benimsenmiştir. Türk havacılığının kuruluş çalışmaları; 1909'da Mahmut Şevket Paşa'nın direktifi ile başlamış, 1911'de ilk havacılık komisyonu kurulmuştur. Havacılık Mektebi oluşturularak pilot ve makinist yetiştirmek hedeflenmiş ve gelecek savaşlarda havacılığın etkili kullanılması için hazırlık yapılması öngörülmüştür. 1912-1913 tarihleri arasındaki Balkan Savaşı ve I. Dünya Savaşı'nda, Osmanlı Devleti'nin, elinde hiçbir hava aracının bulunmaması ve mevcut olanların da etkili kullanılmaması savaşın kaybedilmesinde en önemli etken olmuştur. Osmanlı havacılığı envanterine 1912-1918 tarihleri arasında yaklaşık 450-500 tayyare alınmıştır. 1920 yılında Osmanlı ordusunda havacılık lağv edilmiştir.

Atatürk, havacılığın modern ve çağdaş hale getirilmesi için Cumhuriyet Döneminde büyük gayret ve emek harcamıştır. Tayyarelerin milli olanaklarla yurt içinde üretilmesi için hava harp sanayisinin kurulmasına öncülük etmiştir. 1923'den sonrası, devlet ve özel teşebbüs tarafından Türk havacılığının oluşturulması ve geliştirilmesi açısından önemli bir dönemi oluşturmuştur. Havacılık alanında ve tayyare sanayinde iyi niyetli olarak yapılan birçok girişime karşın olumlu sonuç alınamamış ve arzu edilen hedeflere ulaşılamamıştır.

Anahtar Kelimeler: Milli Mücadele, Türk havacılığı, Türk Tayyare Cemiyeti, Hava Harp Sanayii, Türkkuşu.

ABSTRACT

THE HISTORY OF TURKISH AVIATION BETWEEN 1909-1954 BEFORE AND AFTER THE NATIONAL FİGHTING PERIOD TURKISH AVIATION

Cengiz TATAR

AFYON KOCATEPE UNIVERSITY
SOCIAL SCIENCES INSTITUTE
HISTORY MAIN SCIENCE

September, 2018

Consultant: Prof. Dr. Sadık SARISAMAN

The history of the work carried out in the field of aviation is very old. The greatest change in history and the creation of modern aviation has been one of the important developments invention of aircraft in the early 20 th century and has become a major battleground in time. It was in the Battle of Tripoli that aircraft could be used as an instrument to change the fate of the war with deaths from the air and to use it as a deathblower. Imam Cevheri, Hazarfen Ahmet Çelebi, Lagari Hasan Çelebi, Leonardo Da Vinci, Montgolfier brothers, Cayley, Kaufman's thousands of years of dream and missing have been true with the Wright brothers. Understanding the importance of aviation, states have invested heavily in aviation industry to protect their own skies and defeat their enemies.

In the last period of the Ottoman Empire, aviation studies have been made and it has been accepted that balloons and aircraft should be kept on the same date as the armies of the western states. Turkish Aviation establishment studies; It started with the directive of Mahmut Sevket Pasha in 1909 and the first Commission was established in 1911. The aim was to train pilots and mechanics by creating an Aviation School and to prepare for the effective use of aviation in future wars. In the 1912-1913 Balkan Wars and World War I, Turkish Aviation was the most important set in the absence of any means of air and the inability to use it effectively in the war. Although, approximately 450-500 planes were bought between 1912 and 1918 according to the Ottoman Aeronautical Inventory but Ottoman Aviation were abolished in 1920.

Ataturk; in order to modernize aviation, he has made great efforts in the Republican era and has pioneered the establishment of the Air War Industry for the production of aircraft with national capabilities in the country. It constituted an important period in terms of the establishment and development of Turkish Aviation by the state and private enterprise after 1923. In spite of many attempts made in the field of aviation and Airplane Production Industry in good faith, no positive result has been obtained and the desired targets have not been achieved.

Keywords: National Struggle, Turkish Aviation, Turkish Aeronautical Association, Air War Industry, Türkkuşu.

ÖNSÖZ

Türk havacılık tarihinin önemli unsuru olan Türk Hava Kuvvetleri, 1 Haziran 1911'de kurulmuştur. Askeri havacılığın desteklenmesi için hava harp sanayinin kuruluş çalışmalarının başlangıç tarihi de aynı döneme rastlamıştır. Havacılığın en son teknolojiyi kullanarak, tayyarelerin Türkiye'de üretilmesi için 1913'den itibaren birçok girişimde bulunulmuştur. Ancak, Osmanlı Devleti'nin ekonomik yönden zayıf yıllarına rastlayan bu dönemde girişimler olumlu sonuçlanmamıştır.

Milli Mücadele döneminde kurulan Ankara Hükûmeti'nin düzenli orduya geçişi ile birlikte teşkilatını kurduğu ilk kuruluşlardan biri Türk Hava Kuvvetleri olmuştur. Atatürk, *"İstikbal göklerdedir"* parolası ile modern ve çağdaş havacılığın oluşturulmasını hedeflemiş ve güçlü bir havacılığın kurulma çalışmalarını 1925'de yılında başlatmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan on altı ay sonra Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulması ile askeri havacılığı güçlendirmenin yanında milli olanaklarla tayyare üretilmesi ve güçlü bir hava harp sanayisinin kurulması için girişimlerde bulunulmuştur. Hava harp sanayisindeki yönetsel hatalar, dış gelişmeler, iç çekişmeler ve ekonomik sorunlar nedeniyle istenilen başarıya ulaşılamamıştır. Türk havacılığının yarınından emin olunması için her alanda süratle gelişmesi, modern ve çağdaş hava araçlarına ulaşması, uzayda söz sahibi olunması hedeflenmelidir.

Altı bölüm olarak hazırlanan Doktora Tezi'nde; Türk havacılığının tarihçesi ve kuruluş çalışmaları, Milli Mücadele dönemi sürecinde icra edilen hava harekâtı, hava harp sanayisinde gelişmeler, askeri ve sivil havacılık alanında yapılan çalışmalar kronolojik olarak incelenmiştir.

Çalışma süresince yardımlarını esirgemeyen Tez Danışmanım Prof. Dr. Sadık SARISAMAN'ı, değerli hocam Prof. Dr. Kemal ARI'yı, her zaman desteğini yanımda hissettiğim sevgili eşim Birsel TATAR'ı, oğullarım Arsen ve Berkay TATAR'ı buradan anmayı bir borç biliyor ve onlara şükranlarımı sunuyorum.

Cengiz TATAR

İÇİNDEKİLER

Sayfa

YEMİN METNİ ..... **i**
TEZ JÜRİSİ KARARI VE ENSTİTÜ MÜDÜRLÜĞÜ ONAYI ..... **ii**
ÖZET ..... **iii**
ABSTRACT ..... **iv**
ÖNSÖZ ..... **v**
İÇİNDEKİLER ..... **vi**
KISALTMALAR DİZİNİ ..... **xi**
GİRİŞ **1**

BİRİNCİ BÖLÜM
MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİ ÖNCESİ TÜRK HAVACILIĞI'NIN DURUMU

1. OSMANLI DEVLETİ'NDE HAVACILIK ÇALIŞMALARININ BAŞLATILMASI **8**
1.1. OSMANLI HAVACILIĞINDA TEŞKİLAT YAPISININ OLUŞTURULMASI 12
1.2. TAYYARE MEKTEBİNİN KURULMASI VE EĞİTİM ÇALIŞMALARI 15
1.3. OSMANLI HAVACILIĞI TEŞKİLAT YAPISINDA DÜZENLEMELER .. 21
2. BALKAN SAVAŞINDA TÜRK HAVACILIĞI **22**
2.1. BALKAN SAVAŞINDA HAVA HAREKÂTI 23
2.2. KAHİRE SEFERİ 29
2.3. BALKAN SAVAŞI HAVA HAREKÂTI DEĞERLENDİRİLMESİ 34
2.4. BALKAN SAVAŞI SONUCUNDA HAVACILIĞIN DÜZENLEME ÇALIŞMALARI 35
3. I. DÜNYA SAVAŞI'NDA TÜRK HAVACILIĞI **38**
3.1. I. DÜNYA SAVAŞINDA HAVA HAREKÂTI 39
3.1.1. Çanakkale Cephesinde Hava Harekâtı **41**
3.1.2. Havacılık Teşkilatının Yeniden Oluşturulma Çalışmaları **47**

3.1.3. Doğu (Kafkas) Cephesinde Hava Harekâtı 49
3.1.4. Batı (Garp) Cephesinde Hava Harekâtı..... 54
3.1.5. Güney Cephede (Akdeniz-Kıbrıs) Hava Harekâtı..... 55
3.2. I. DÜNYA SAVAŞI SONUCUNDA HAVA FAALİYETLERİNİN DEĞERLENDİRMESİ 58

İKİNCİ BÖLÜM
MİLLİ MÜCADELEYE GİDEN SÜREÇTE İSTANBUL HUKÜMETİ TARAFINDAN YÜRÜTÜLEN HAVACILIK FAALİYETLERİ

1. MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİ ÖNCESİ TÜRK HAVACILIĞI (1918-1919) 62
1.1. KUVA-YI HAVAİYE ŞUBESİ..... 66
1.2. AYASTEFANOS (YEŞİLKÖY) TAYYARE İSTASYONU 68
1.3. MALTEPE TAYYARE İSTASYONU..... 72
1.4. İZMİR TAYYARE İSTASYONU..... 75
1.5. KONYA TAYYARE İSTASYONU..... 77
1.6. ERZİNCAN TAYYARE İSTASYONU..... 80
1.7. DİYARBAKIR TAYYARE MÜFREZESİ 81
1.8. DENİZ HAVACILIĞI VE YEŞİLKÖY DENİZ TAYYARE MEKTEBİ 81
1.9. KUVA-YI İNZİBATİYE OLAYINDA TÜRK HAVACILIĞI 85
1.10. OSMANLI HAVACILIĞININ LAĞV EDİLMESİ 91

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİNDE TÜRK HAVACILIĞI (1919-1923)

1. MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİNDE TÜRK HAVACILIĞI KURULUŞ ÇALIŞMALARI..... 95
2. MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİNDE YAPILAN YARDIMLAR, BAĞIŞLAR VE TEDARİK EDİLEN TAYYARELERİN HAREKÂTA ETKİLERİ..... 103
3. GARP (BATI) CEPHESİ HAVA HAREKÂTI..... 110
3.1. 1'NCİ TAYYARE BÖLÜĞÜ'NÜN HAVA HAREKÂTI 111

3.2. 2'NCİ BÖLÜK (KARTAL MÜFREZE) HAVA HAREKÂTI 115
4. DOĞU CEPHESİ HAVA HAREKÂTI 120
5. GÜNEY CEPHESİ HAVA HAREKÂTI 123
6. I. İNÖNÜ SAVAŞI'NDA TÜRK HAVACILIĞI 124
7. II. İNÖNÜ SAVAŞI'NDA TÜRK HAVACILIĞI 129
7.1. BİRİNCİ TAYYARE BÖLÜĞÜ 130
7.2. İKİNCİ TAYYARE BÖLÜĞÜ 132
7.3. MÜRETTEP BÖLÜĞÜ 136
8. KÜTAHYA-ESKİŞEHİR MUHAREBELERİNDE HAVA HAREKÂTI 139
9. SAKARYA MEYDAN MUHAREBESİ'NDE HAVA HAREKÂTI 141
9.1. HAVA HAREKÂTI DEĞERLENDİRMESİ 150
10. BÜYÜK TAARRUZ DÖNEMİ HAVA HAREKÂTI 152
10.1. BÜYÜK TAARRUZ ÖNCESİ TÜRK HAVACILIĞI 152
10.2. BÜYÜK TAARRUZ ÖNCESİ KEŞİF RAPORLARI 154
10. 3. BÜYÜK TAARRUZDA HAVA HAREKÂTI 165
10.4. BÜYÜK TAARRUZ DÖNEMİ HAVA HAREKÂTI DEĞERLENDİRİLMESİ 183

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ATATÜRK DÖNEMİ TÜRK HAVACILIĞI (1923-1938)

1. MUSTAFA KEMAL (ATATÜRK) VE TÜRK HAVACILIĞI 190
2. TÜRK HAVACILIĞI'NIN YENİDEN YAPILANDIRILMASI 197
2.1. TAYYARE BÖLÜKLERİNİN KURULUŞU 198
2.2. TABUR KOMUTANLIKLARININ KURULUŞU 200
2.3. ALAY KOMUTANLIKLARININ KURULUŞU (1932-1938) 201
2.4. TUGAY VE TÜMEN KOMUTANLIKLARININ KURULUŞU 202
2.5. RASAT (METEROLOJİ) ŞUBESİ'NİN KURULUŞU 203
2.6. TAYYARE SİLAH, CEPHANE, BOMBA, BAKIM VE ONARIM MALZEMESİ İKMALİ 203
3. CUMHURİYET DÖNEMİ HAVACILIK ALANINDAKİ GELİŞMELER 205
3.1. TÜRK TAYYARE CEMİYETİ (TTC)'NİN KURULUŞU 215

3.2. TÜRK TAYYARE CEMİYETİ'NİN FAALİYETLERİ 228
3.2.1. Türkkuşu ve Türk Hava Kurumu'nun Kuruluşu 245
3.2.2. Türk Hava Kurumu'nun Gelişimi ve Havacılık Haftası 254
3.3. CUMHURİYET HAVACILIĞI'NDA SABİHA GÖKÇEN 261
3.4. TAYYARE MEKTEBİ'NDEN HAVA HARP OKULUNA EĞİTİM 272
3.5 YEŞİLKÖY TAYYARE MAKİNİST MEKTEBİ'NDE EĞİTİM (1926-1935) 278
4. TÜRK HAVACILIĞININ AYAKLANMALARDA İCRA ETTİĞİ HAREKAT GÖREVLERİ 280
4.1. KONYA AYAKLANMASI 280
4.2. NASTURİ AYAKLANMASI 281
4.3. ŞEYH SAİT AYAKLANMASI 282
4.4 AĞRI AYAKLANMASI 283
4.5. TUNCELİ (DERSİM) AYAKLANMASI 285

BEŞİNCİ BÖLÜM
OSMANLI DEVLETİ'NDEN TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NE TÜRK HAVA HARP SANAYİİ (1912-1954)

1. TÜRKİYE'DE HAVA HARP SANAYİİ'NİN KURULMASI YÖNÜNDE SÖYLEMLER 291
1.1. OSMANLI DÖNEMİ TÜRK HAVA HARP SANAYİİ (1911-1919) 293
1.2. MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİ TÜRK HAVA HARP SANAYİİ (1919-1923) 295
1.3. ATATÜRK DÖNEMİ TÜRK HAVA HARP SANAYİİ (1923-1938) 296
2. CUMHURİYET'İN İLANI İLE TAYYARE SANAYİİ KURMA ÇALIŞMALARI 299
2.1. KAYSERİ TAYYARE FABRİKASI 299
2.1.1. Kayseri Tayyare Fabrikasının Tarihsel Gelişimi 305
2.1.2. Kayseri Tayyare Fabrikası'nda Üretimin Durdurulmasındaki Etkenler 317
2.2. ESKİŞEHİR TAYYARE FABRİKASI 319

2.3. ETİMESGUT TAYYARE FABRİKASI 321
2.4. PLANÖR ÜRETİMİ 327
2.5. TÜRK HAVA KURUMU GAZİ TAYYARE MOTOR FABRİKASI 329
3. SİVİL MÜTEŞEBBİSLERİN HAVA HARP SANAYİİ GİRİŞİMLERİ..... 335
3.1. VECİHİ HÜRKUŞ'UN TAYYARE YAPIMI 335
3.2. NURİ DEMİRAĞ TAYYARE FABRİKASI (1936-1944) 346
3.3. SELAHATTİN RAŞİT ALAN'IN TAYYARE YAPIMI (1932)..... 360
4. HAVA HARP SANAYİİ GİRİŞİMLERİNİN ENGELLENMESİNE VE FABRİKALARIN KAPANMASINA YOL AÇAN ETKENLER 361
4.1. ÇÖKÜŞÜ HAZIRLAYAN ETKENLER 362
4.2. TAYYARE FABRİKALARININ KAPANIŞ SÜRECİNE NEDEN OLAN HATALAR..... 367

ALTINCI BÖLÜM
TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIĞIN KURULUŞU

1. TÜRK HAVA YOLLARI İÇİN ATILAN İLK ADIMLAR 371
2. TÜRK HAVA POSTALARI VE DEVLET HAVA YOLLARI'NIN KURULUŞ VE GELİŞMESİ 375
3. HAVA YOLLARI DEVLET İŞLETME İDARESİNİN KURULUŞU 378
SONUÇ VE ÖNERİLER..... 379
KAYNAKÇA 388
EKLER..... 400
ÖZGEÇMİŞ..... 423

KISALTMALAR DİZİNİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
a.g.t.	: Adı geçen tez
ATASE	: Askeri Tarih ve Stratejik Başkanlığı
Alb	: Albay
Asb	: Astsubay
ASELSAN	: Askeri Elektronik Sanayii
AR-GE	: Araştırma Geliştirme
BCA	: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
Bnb	: Binbaşı
Bsm.	: Basım
Bşçvş	: Başçavuş
Bşk	: Başkan
Bl	: Bölük
C	: Cilt
CFRNA	: Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aerienne'e
CHF	: Cumhuriyet Halk Fıkrası
CIDNA	: Compagnie Internationele de Navigation Aerienne
Dnz	: Deniz
Dr	: Doktor
E	: Emekli
FASBAT	: Fabrika Seviyesi Bakım
Gnkur	: Genelkurmay
Hv.H.O	: Hava Harp Okulu
Hv.K.K	: Hava Kuvvetleri Komutanı
Hv.K.K.lığı	: Hava Kuvvetleri Komutanlığı
Hv	: Hava
HKY	: Hava Kuvvetleri Yönergesi

HAVELSAN : Hava Elektronik Sanayii
İHA : İnsansız Hava Aracı
ICAO : Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
JSF : Joint Strike Fighter
K : Komutan
Kd : Kıdemli
K.lığı : Komutanlığı
Kur : Kurmay
Korg : Korgenereral
Ks : Kısım
Mr : Mister
MSB : Milli Savunma Bakanlığı
MKEK : Makine ve Kimya Endüstri Kurumu
MMV : Milli Müdafa Vekâleti
Muh : Muhafız
Neş : Neşriyat
Nu : Numara
NATO : North Atlantic Treaty Organization
Org : Orgeneral
PEZETEL(PZT.): Panstwowe Zaklady Lotnicze
Plt : Pilot
Prof. : Profesör
REP : Robert Esnolt Pleteri
s : Sayfa
S : Sayı
Sb : Subay
Svl : Sivil
SİHA : Silahlı İnsansız Hava Aracı
TAİ : Türk Havacılık ve Uzay Sanayii Anonim Şirketi
TBMM : Türkiye Büyük Millet Meclisi
T.C. : Türkiye Cumhuriyeti
TL : Türk Lirası

TTC : Türk Tayyare Cemiyeti

THK : Türk Hava Kurumu

Tk : Takım

Tb : Tabur

Tğm : Teğmen

TOMTAŞ : Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi

Tuğ : Tuğay

Tuğg : Tuğgeneral

TUSAŞ : Türk Havacılık ve Uzay Sanayii Anonim Şirketi

Tümg : Tümgeneral

Ütğm : Üsteğmen

VD : Ve Diğerleri

Yzb : Yüzbaşı

Yrd : Yardımcı

Yb : Yarbay

GİRİŞ

Dünya havacılığının gelişimi bilim ve teknoloji de yaşanan gelişmeler ile paralellik arz etmiştir. Tayyare, birçok yeni buluş gibi başlangıçta askeri amaç güdülmeden, insanoğlunun yüzyıllarca özlemini duyduğu uçma duygusundan doğmuştur. İnsanoğlu, uçan kuşlara özenmiş ve uçmanın yollarını aramıştır. İcat ettiği tayyare ile hayalini gerçekleştirmiştir. Tayyareler, ülkelerin orduları arasında denge ve üstünlük aracı olarak kullanılmıştır. İnsanlık tarihinin en büyük gelişmesi kuşkusuz ki insanoğlunun ayağının yerden kesilerek yüzyıllardan beri hayalindeki büyük tutku olan uçmayı gerçekleştirmesi olmuştur. Eski uygarlıklarda uçan makine yapmak ve kanat takmak suretiyle uçmak konusunda girişimlerde bulunulmuştur. Gökyüzünün derinliklerine girmek hayal olarak kalmamış ve hayaller gerçek olmuştur. Uçmak bir tutku, arzu ve umut olmuştur. İnsanoğlu üstesinden gelebileceğine inandığı uçmak konusunda yüzyıllar boyu bıkmadan, usanmadan sürdürdüğü çalışmalar sonucu, doğadaki diğer canlılardan kendisini ayıran en büyük silahını, aklını kullanarak sorunun üstesinden gelmeyi başarmıştır. Uzun mesafelere uçabileceğini kanıtlanmıştır.

İnsanların icat ettiği araçlar ile havalara çıkmak ve seyahat etmek fikri, insanlık tarihi kadar eskidir. Dünya'da havacılık alanındaki çalışmalar ise Rönenans döneminde başlamıştır. Leonardo Da Vinci uçuş konusunda bilimsel çalışmalar yapmıştır. Vinci, kuşları incelemiş ve insanların da bir gün kuşların uçuşundan esinlenerek uçma girişiminde bulunacaklarını belirtmiştir. XVI. yüzyılda Dr.Wilkins'in "Yeni Bir Dünyanın Keşfi" eserinde insanların bir gün uçabileceğini ve Ay'a gideceğini belirtmesi havacılık alanında önemli bir öngörü ve tespiti olmuştur. XVII. ve XVIII. yüzyıllarda Avrupa ülkelerinde insanlar uçuşa yönelik çalışma ve bir çok uçuş denemesi yapmışlardır Kuşların ağırlıklarını, kanat aralıklarını ölçmüşler ve bir makine yaparak deneme yapmışlardır. Roketlerin hareketi ve yükşelişi, uçuş yapmaya ilham olmuştur. İngiliz George Cayley, 1796-1855 yılları arasında ellibeş tayyare etüdü ve projesi geliştirmiştir. Cayley, kuşların kanat çırpınışlarını uçuş için yeterli bulmamamış ve uçmak için az bir kuvvete ihtiyaç olduğunu belirtmiştir. Yine, Jean De Lowrier, 1863-1865 yılları arasında tayyare, tepkili motor ve füze dinamik dediği üç projesini gerçekleştirmiştir. Fransız

Victor Tanin, 1878'de 300 gram ağırlığında bir tayyare motoru yapmıştır. Bir tayyareye monte edilen motor sayesinde 1.5 metre kadar yükselmeyi başarmıştır. Bugün kullanılanlara benzeyen ilk balonu Joseph Montgolfer yapmış ve uçurmuştur. Aynı yıllarda Montgolfer, kardeşi ile birlikte bezden dikip hazırladığı 800 metre küplük bir balonun üzerine kağıtla kaplayan, sıcak hava ile şişirdiği balonu 5 Haziran 1883'de halk önünde uçurmayı başarmış ve 1500 metre yüksekliğe kadar çıkmıştır. Maxim Hiram, İngiltere'ye yerleştikten sonra 1894'de ilk rüzgar tüneli denemesi ile büyük bir tayyare yapmıştır. Yine aynı yıllarda önemli bir gelişme de planörün keşfidir. Otto Lilienthal, 1889'da uçuş konusunda önemli bir eser yayınlamış ve iki sene sonra planörü icat etmiştir. İlk uçuşunu Berlin'de gerçekleştirmiştir. Pamuk bezle kaplı bambu ve kamıştan yapılmış planörü ile 300 metrelik mesafeli 2000'den fazla süzülüş yapmış, bu denemelerin çoğunda havalandığı noktadan daha yükseğe çıktığı gibi dönüşler yapmayı başarmıştır.[1]

Günümüzde modern ve ileri teknolojiye sahip olan havacılık, ilk tayyareyi uçurarak havacılık tarihinde önemli bir yer edinen Wilbur ve Orville Wright kardeşlerdir. Havacılığa, Otto Lilienthal gibi planör yaparak ve uçarak başlamışlar ve yaptıkları uçuş dünyada ilk uçuş olarak kabul görmüştür. Başarılı denemelerden sonra planörlerine kendi yapımları olan on iki beygirlik gücü bir motor takmışlar ve icat ettikleri tayyareye "The Flyer" ismini vermişlerdir. Wilbur Wright, bu tayyare ile 17 Aralık 1903'te beş görgü şahidinin önünde dört kez uçuş yaparak toplam elli dokuz saniye havada kalmayı başarmış ve uçuculuğun ilk temel taşı atılmıştır. Modern havacılığın başlangıcı bu uçuşla gerçekleşmiştir. 1903'deki uçuş, gelişmiş ülkeler tarafından doğru ve zamanında değerlendirilmiş ve Avrupa'da kısa sürede tayyare ve tayyare motor fabrikası kurulmuştur. İki yılda tayyare yapımı konusunda büyük ilerleme kaydeden Wright kardeşler, 1905'de yaptıkları tayyare ile 38 kilometrelik mesafeyi uçmayı başarmışlardır.[2]

---

[1] İhsan Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi (1923-1950),* Ankara, THK Yayınları, 2001, ss.161-163; Oktay Verel, *İstikbal Göklerdedir Gökler Bizimdir*, C.I, İstanbul THK. 1985, s.29,59; Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, C.I, Hv.K.K.lığı Basımevi, Ankara, 2009, ss. 17-23; Yavuz Kansu; Sermet Senöz ve Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler*, C.I, Ankara, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 19971, ss.33-84.

[2] Kansu, a.g.e., ss.90-91, Verel, a.g.e., ss.61-62; Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler*, (1918-1939), C.I, Kültür Ofset, Ankara, 1997, s.118.

Wright kardeşleri takiben 1907'de Farman, "Voisin" isimli tayyare ile 771 metre uçuş yaparak 53 km. sürat yapmıştır. 1907'de Wright kardeşlerin ve Farman'ın Avrupa'da uçuşlar yapması, dünyada tayyare üzerinde yapılan çalışmaları hızlandırmıştır. Amerika ve Avrupa'da tayyareyi askeri amaçla kullanmak için çalışmalara başlanmıştır. Amerika Birleşik Devletleri askeri havacılığın temeli, 1909 yılı ortalarında Wright kardeşlerin yaptığı ilk askeri tayyare ile atılmıştır. Fransız ve İngiltere'de aynı yıl ve askeri teşkilatlarında hava sınıfı oluşturmuşlardır. Ülkeler bu gelişmelerden sonra havacılık teşkilatı kurma çalışmalarına başlamışlardır. Osmanlı'da 1911, Almanya ve Avusturya'da 1912'de askeri teşkilata hava unsuru kurulmuş ve 1909-1912 yılları arasında ordu teşkilatlarına dahil etmişlerdir. Meksika iç savaşında karşılıklı kuvvetlerde keşif pilotluğu yapan Phil Rader ve Ivan Lamb'ın 1913'de havada birbirilerine tabanca ile ateş etmeleri, tayyarelerin havada ilk savaşı olmuştur. Aynı yılın sonlarında tayyarelerin üzerine makineli tüfekle atış yapacak sistemler takılarak, askeri havacılıkta yeni ufuklar açılması sağlanmıştır.[3]

Tayyare sonraları spor, gösteri, keşif, beyanname ve bomba atma görevleri ile askeri amaçla kullanılmaya başlanmıştır. Havacılık ordularda askeri sınıf olarak yerini almıştır. Modern havacılığın doğuşu ile elde edilen gelişmelere Türkler büyük ilgi göstermiştir. Havacılık tarihinde Türkler, havacılık çalışmalarına Balkan ülkeleri ve Rusya'dan önce başlamıştır. XI. yüzyılda, Orta Asya'da yaşayan Nişabur'lu Türk asıllı bilim adamı İmam İsmail Cevheri, Türk ve İslam dünyasında ilk uçuş denemesini yaparak tarih sayfasında yerini almıştır. Cevheri, kuşların eksen alındığı matematiksel çalışmalara dayanarak insanların kuş gibi uçacağına inanmıştır. Cevheri, 1002'de caminin damında halka, dünyada ilk buluşu olduğu, insanın geleceği için bu bilimsel savını kanıtlayacağını, vücuduna iplerle iki büyük satıh bağlayarak uçacağını söylemiştir. İmam Cevheri, bu söylemden sonra Nişabur'daki Ulu Cami'nin tepesine çıkmış ve kendini boşluğa bırakmıştır. O, belli bir süre kanatlarıyla sürdürdüğü uçuşunun matematiksel hesabı tutmamıştır. Ani çıkan şiddetli rüzgârın etkisiyle yere çarparak ölmüştür. İlk Türk hava şehidi olarak

[3]Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayi Tarihi (1913-2009)*, Hv.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğü 45 Sayılı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut-Ankara, 2009, s.15; Kansu, a.g.e., ss.94-96,106-107.

havacılık tarihindeki yerini almıştır. İmam Cevheri, insanoğlunun uçma hayalini eyleme dönüştürmüştür.[4]

Uçuş denemesinde bulunan başka bir Türk ise 1159'de Bizans'ta yaşayan Doğulu Siracettin'dir. Sultan II. Kılıçarslan onuruna Bizans İmparatoru tarafından düzenlenen şenlikte uçma girişiminde bulunmuştur. Sultanahmet alanında Hipodrom'daki kuleye çıkmış, kollarına bağladığı kanatları rüzgârın doldurması ile el ve kollarını açıp, kendini boşluğa bırakmıştır. Biraz süzüldükten sonra yere çarparak hayatını kaybetmiştir.[5]

1632'de IV. Murat döneminde, havacılık açısından oldukça önemli adımlar atılmıştır. Tayyarenin kısa sürede etkili bir silah olacağı gerçeğini ilk görenlerden biri Türkler olmuştur. Hazerfen Ahmet Çelebi, kendi yaptığı kuşkanadına benzer bir aracı sırtına takıp Galata Kulesi tepesinden atlamıştır. 3200 metrelik mesafeyi aşarak Üsküdar-Doğancılar meydanına inmiştir. Türk havacılık tarihinin en önemli isimlerinden birisi olmuştur. Padişah IV.Murat, bu cesur girişimi Sarayburnu'ndaki Sinan Paşa Köşkü'nden izlemiştir. Uçuş sonrası kendisini bir kese altın ile ödüllendirmiştir.[6] 1633'de Lagari Hasan Çelebi, IV.Murat döneminde roket mantığını kullanarak barutlu uçuş denemesi yapmıştır. Sarayburnu'nda hünkâr huzurunda rokete binmiştir. Sinan Paşa Köşkü önünde kartal kanatlarını açıp denize inmiştir. Lagari Hasan Çelebi'nin kullandığı roket, 50 okka barut macunundan ve yedi kollu fişekten oluşmuştur. Ahmet ve Lagari Hasan Çelebi'nin uçuşlarının aerodinamik yapısı ile bilimin ışığında olabilirliği görülmüştür. Roket ile inen ilk insan olarak tarihe geçmiştir. Havacılık alanında önemli çalışma olmuştur.[7]

Mart 1785'de, İranlı bir baloncu iki Türk bostancı başı ile Sultan I. Abdülhamit'in hazır bulunduğu törende, Topkapı Sarayı'ndan havalanmıştır. Uygun bir rüzgârla Kadıköy'ü geçerek Bursa'ya kadar başarılı bir iniş yapmıştır. Bu,

---

[4]Yavuz Kansu, Sermet Şenöz, Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler*, C.I, Hava Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1941, s.18; İhsan Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923- 1950)*, THK Yayınları, 2001, s.155, 156.

[5]Kansu vd., *a.g.e.*, C.I, s.18.

[6]*Evliya Çelebi Seyahatname,* Hazırlayan: M.Emre Karakös, Morpa Kültür Yayınları, İstanbul, 2004, s. 41; Kansu,vd., a.g.e., s.34.

[7]Tayhani, a.g.e., s.156, 157; *Evliya Çelebi Seyahatname*, s.41; *Türk Hv. K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, 2011, s.52; Kansu, vd., a.g.e., s.40; Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayi Tarihi (1913-2009)*, Hv.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğü 45 Sayılı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut-Ankara, 2009, s.11.

Türkiye'deki 120 kilometrelik uçuş ile havacılık tarihinde ilk kıtalararası balon uçuşu olmuştur. Balonla uçan ilk Türk devlet adamı ise 1789'de Varşova'da uçan Polonya Türk elçisi İbrahim Paşa olmuştur.[8] 26 Haziran 1861'de, Sultan Abdülaziz'in tahta çıktığı gün, Bebekli Atıf Bey, gövdesi gürgen ağacı ve parçaları ince saçtan yapılmış, kanat, kuyruk ve pervaneden oluşan bir tayyare ile kolej bahçesinde uçmayı başarmıştır.[9]

Türkler, tarih boyunca havacılığın gelişmesine katkı sağlamıştır. Türk tarihinde İmam Cevheri, Doğulu Siracettin, Lagari Hasan Çelebi, Hazarfen Ahmet Çelebi, Erzurumlu İbrahim Hakkı Efendi, Veli Direko ve Oflu İsmail'in çalışmalarının etkisi görülmüştür. Aylık fikir mecmuasında, *"Türkiye'de İlk Tayyare ve Türk Havacıları"* başlıklı yazıda; Türklerin havacılıkla ilgilenmelerinden söz edilmiş ve dünya havacılık tarihine geçmesinin çok eski devirlerden başladığı vurgulanmıştır. Türk havacılığının önderi sayılan bu kişiler gerek yapma kanat ile gerekse roketlerin ataları sayılabilecek araçlarla uçma denemelerinde bulunmuşlardır.[10] Wright kardeşlerin ilk uçuşu gerçekleştirmesinden altı yıl sonra Türk havacılığı, tayyareye sahip olarak dünya havacılığında yerini almıştır.

Tezin hazırlanmasındaki amaç; Türk havacılığının kuruluş dönemindeki durumunu, karşılaştığı güçlükleri, yokluklar içerisindeki devletin geçirdiği evreleri ortaya koyarak yapılan havacılık faaliyetleri ve havacılık sanayisindeki çalışmaları belgelemek, günümüze yönelik çalışmalara ve yapılacak değerlendirmelere ışık tutmaktır.

Tez çalışması ile havacılık sanayinde dışa bağımlı olunması nedeniyle acısı birbiri ardına yaşanılan Trablusgarp, Balkan ve Birinci Dünya Savaşı'nda yenilgilerin başlıca sebepleri analiz edilmiştir. Bir yol haritası ortaya konulmuştur. Tezin hedefi; Cumhuriyet'in ilanından sonra Türk gençlerine ve halkına havacılık sevgisinin kazandırılması ve desteğinin sağlanmasına yönelik olarak Türk Hava Kurumu ve Türk Kuşu'nun kurulması ile güçlü bir hava kuvveti oluşturulması temellerinin atılma düşüncesini ortaya koymak, savunma sanayine ve projelerine

[8] İhsan Tayhani, a.g.e., s.157; Oktay Verel, *Sabiha Gökçen, Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti*, THK Yay.2, İstanbul, 1982, s.29; *Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı,* s.52; Kansu vd., a.g.e., C.I,s.61.
[9] Kansu, vd., a.g.e., s.88.
[10] Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Tarihçe Şube Müdürlüğü Arşivi, Klasör No:84, s.36.

verilen önemi belirlemek, Kayseri ve Eskişehir tayyare fabrikalarının kurulmasına rağmen, Atatürk dönemi sonrasından günümüze kadar geçen sürede Türk havacılığı alanındaki gelişmelerin istenilen seviyede olmamasının gerekçelerini ortaya koymak, gelecekte havacılık sanayisine verilmesi gereken önemi belirlemektir. Tayyare sanayisinin gelişmesine ve "Kendi Uçağını Kendin Yap" parolası ile ülke ekonomisini dışa bağımlılıktan kurtarılmasına ve ekonomiye katkı sağlamak, milyarlarca doların yurtdışına gitmesinin engellenmesini sağlayacak çözüm ve öneriler oluşturmaktır. Türk havacılığı'nın gelecekteki politikalarının oluşturulmasına katkı sağlamak ve 21. yüzyılın başlarında milli bir uçağın uçurulmasına dek uzanan çizgideki aşamaları gözden geçirmek, havacılığa katkı yapan öncüleri ve bu alanda pay sahibi ulusların çalışmalarını irdelemek hedeflenmiştir.

Türkiye, jeopolitik ve jeostratejik konumu, milli güç unsurlarının korunması ve milli hedefinin gerçekleşmesi için Hava Harp Sanayiine önem vermek zorundadır. Özellikle bölgemizde ve dünyada yaşanan gelişmeler bunu zorunluluk haline getirmektedir. Tarihten günümüze yayılmacı ve sömürgeci devletler emellerinden vazgeçmiş değillerdir. Fırsat bulduklarında, bu emellerini gerçekleştirmek için terör örgütleri ile işbirliği yaparak hedefe ulaşmayı amaçlamaktadırlar. Bu nedenle Türkiye, dünyanın en güçlü hava kuvvetini kurmak zorundadır. Türk Hava Harp Sanayinin kuvvet çarpanı olan Türk Hv.K.'lerinin modern silahlarla ve tayyareler ile donatılması, dünyadaki gelişmiş sistemlerin (Füze, Elektronik Harp. Mühimmat, Radar, Akıllı Mühimmat vb.) envantere kazandırılması bakımından önem arz etmektedir.

BİRİNCİ BÖLÜM

MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİ ÖNCESİ TÜRK HAVACILIĞI'NIN DURUMU

Milli Mücadele Dönemi'nde Türk havacılığı, Balkan Savaşları ve I. Dünya Savaşı'ndan sonra çok kısıtlı olanaklar içerisinde bulunmuştur. Fakat, İngiltere'nin desteklediği ve yüz civarında tayyaresi bulunan Yunan Ordusu'na karşı yılmadan görevini yapmıştır. Türk havacılarının, Yunanlılar üzerinde yarattıkları baskı sonucunda Büyük Taarruz'un öncesinde ve taarruz süresince verdikleri keşif raporları savaşa büyük katkı sağlamıştır. Türk komuta heyetinin doğru ve zamanında karar vermesine etkili olmuştur.

Bu dönemde, I. Dünya Savaşı'ndan kalan tayyarelerle bir hava gücü oluşturulmuştur. Hava gücünü, Anadolu'da toplanan pilot ve teknisyenler ile Konya, Erzurum, Elazığ ve Diyarbakır'daki tayyareler teşkil etmiştir. Kuvay-i Havaiye-i Müfettiş-i Umumîliği'nin (Hava Kuvvetleri) kuruluş ve kadro olarak isminden başka bir şeyi kalmamıştır.

Filistin Cephesinde alınan yenilgiden sonra ve Mondros Ateşkes Anlaşması ile Filistin ve Suriye'den gelen bir kısım hava birliği Konya'ya intikal etmiştir. Irak Cephesi'nden geri çekilen küçük bir hava birliği ise Elâzığ'a nakledilmiştir. Mevcut hava gücünün büyük bölümü Yeşilköy'de kalmıştır ve bu güç, 16'sı çok eskimiş ve yıpranmış olan toplam 45 tayyareden oluşmuştur.

Osmanlı havacılığı 17 hava bölüğüne sahip olmuştur. Milli Mücadele dönemi öncesi hava bölükleri; 1'nci ve 6'ncı Bölükler-Çanakkale, 2'nci ve 13'ncü Bölükler-Irak'ta teşkil edilmiştir. 3'ncü 4'ncü ve 14'ncü Bölükler-Filistin Cephesi, 5'nci ve 12'nci Bölükler ise İzmir'de konuşlandırılmıştır. 7'nci ve 8'nci Bölükler-Erzurum, 9'ncu, 10'ncu, 11'nci ve 17'nci Bölükler ise İstanbul'da teşkil edilmiştir. 15'nci Bölük-Uzunköprü ve 16'ncı Bölük ise Karadeniz-Sinop'ta konuşlandırılmıştır.[11]

[11]İhsan Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi (1923-1950),* Ankara, THK Yayınları, 2001,s.165,168.

Milli Mücadele dönemi öncesi Türk havacılığının genel görünümü ile Milli Mücadele dönemi'nde hava harekâtına etkileri gelecek bölümlerde ayrıntılı şekilde irdelenmiştir.

1. OSMANLI DEVLETİ'NDE HAVACILIK ÇALIŞMALARININ BAŞLATILMASI

Avrupa ülkeleri, gelişen teknolojiden askerlik alanında faydalanma yoluna giderek ilk askeri havacılık teşkilatını kurmaya başlamıştır.

Osmanlı Devleti de havacılığa, Batı'da yaygın bir şekilde hava araçlarının denenmeye başlanması ile ilgi göstermiştir. 1909'da Amerikalılar, Fransızlar, Almanlar ve İtalyanların; 1911'de ise İngilizlerin askeri havacılıklarını kurmaları üzerine, havacılık konusunda değerlendirme yapma zorunluluğunu hissetmiştir. Türk ordusunda da havacılık çalışmaları 1909'de başlanmış ve Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti (Genelkurmay Başkanlığı) bu gelişmelerden uzak durmamıştır. Bu konuda neler yapılabileceğini değerlendirmiştir. Bu nedenle, 1910'lu yılların başlarında, ordu bünyesinde önemli bir güç olarak kurumsallaşmaya gidilmiş ve küçük bir hava kuvveti yaratılması yolunda incelemeler başlatılmıştır. Bu konuda, tayyarenin havacılık alanındaki gelişmelere ve savaşa etkisini görmüştür. Özellikle, İtalyanların Trablusgarp'a saldırmalarını ve tayyarelerinin bu savaşta oynadıkları rolü gördükten sonra ilk adım atılmıştır. Havacılığın hızla gelişmesi ile askeri alanda getirdiği ve getireceği etkinliğin önemi ve büyüklüğü anlaşılmıştır. Bu gelişmeler, ülkelerin savaş stratejilerinde büyük değişime neden olmuştur.

Mahmut Şevket Paşa, Osmanlı ordusunun modernleşmesi prensibi ile Türk subaylarına tayyarenin geleceği hakkında şunları söylemiştir;

> "Gözlediğimiz uçma makineleri olan tayyare henüz basit bir haldedir. Bu uçma makinesinin gelecekteki gelişmesinin ne dereceye varacağını şimdiden kestirmek mümkün değilse de yakın bir gelecekte insanların güvenle havalarda dolaşmalarını sağlayacaktır. Ordu için bu çeşit araçlardan hemen satın almak akla gelmese de bir gün gelip bunların savaş meydanlarında görev yapmaları uzak değildir."[12]

[12] *Türk Hava Kuvvetleri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, Ankara, 2011, s.59; Kansu, vd, a.g.e., s.116,117.

Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, ileri ve modern ordu yaratmak düşüncesindeydi. O, havacılığın gelecekteki önemini görmüş ve gelişmeleri ciddiye almıştır. İstikbalin göklerde olacağını sezinlemiştir. Avrupa ve çevre ülkelerden geri kalınmaması için havacılık çalışmalarına başlanmasını istemiştir. O'nun sayesinde Osmanlı havacılık çalışmaları, Balkan ülkelerinden ve Rusya'dan önce başlatılmıştır. O, Osmanlı Ordusunda havacılık alanındaki temel alt yapı tesislerini ve teşkilatını kurmak, balon ve tayyare satın almak, pilot yetiştirmek istemiştir. Seçilen subaylar Fransa ve İngiltere'ye sıra ile eğitime gönderilmiştir.

Avrupa'da tayyare ve balon ile uçuş tecrübelerinin başlamasının hemen ardından, Osmanlı Harbiye Nezaretliği ve Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti havacılık ile ilgili çalışmaları başlatmıştır. 13 Nisan 1909'de Harbiye Nazırlığı bünyesinde askeri havacılık teşkilatı kurma, faaliyeti ve gücü oluşturma çalışmalarına başlanmıştır. Bu amaçla; Berlin Askeri Ataşesi Bnb.Enver Bey 26 Eylül 1909 tarihli raporunu balon ve balon topları hakkında hazırlamıştır. Rapor, Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyasetliği tarafından benimsenmiş olup, araç ve gereçlerin sağlanmasına girişilmiştir. Askeri havacılığın teşkilatının kuruluşu ile Avrupa gibi gelişmiş ülkelerin havacılığı ordu teşkilatına dâhil etmeleri eş zamanlı olmuştur. Havacılık, 1909-1913 döneminde devletlerin ordusunda yeni bir askeri unsur olarak yer almıştır. Dünyanın ilk askeri havacılık teşkilatı, Osmanlı Kuvay-ı Havaiye-i Müffettiş-i Umumliği'nde oluşturulmuştur.[13]

Osmanlı topraklarında ilk tayyare ile uçuş, İstanbul'da Fransız Pilot Baron de Catters tarafından 1-5 Aralık 1909'da gerçekleştirilmiştir. Bu uçuş Voisin tipinde, sarı renkli, 500 kg. ağırlığında, 76 km/s süratli ve 700–800 metreye çıkabilen tayyare ile yapılmıştır. 2 Aralık 1909'de Hürriyet-i Ebediye Tepesi'nden Türkiye semalarında ilk uçuş gerçekleştirilmiştir. Sultan V.Mehmet Reşat'ın büyük oğlu Şehzade Ziyaeddin Efendi ve İstanbul halkı izlemiştir. Baron de Catters 5 Aralık

[13]Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, C. I, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 2009, ss.39-42; Zeynep Gülten, *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, Hava Harp Okulu Hava Kuvvetleri Müzesi Yayınları, Yayın No: 15, Yeşilköy/İstanbul, 2010, s.11.

1909 Pazar günü ikinci uçuşu gerçekleştirmiş ve bir saat uçuştan sonra Kâğıthane çayırına zorunlu iniş yapmıştır. [14]

Havacılık çalışmalarına katkı olması amacıyla bir uçuş daha gerçekleşmiştir. 10 Kasım 1909 tarihli Tasvir-i Efkar'da yapılan ilan ile Fransız tayyareci Louis Bleriot'un uçuşuna halk davet edilmiştir. İlanda, Fransa-İngiltere arasında Manş Denizi üzerinde Hava-i seyahate muvaffak olan Fransız Bleriot'un gösteri uçuşu yaptığı belirtilmiştir. Bu uçuş gösterisi için Fransız Bleriot'un hava müsait olduğu halde ilk tecrübesini ve uçuşunu İstanbul'da 29 Kasım Pazar günü Taksim Kışlası Talimnamesi'nde icra edeceği yazılmıştır. Bu uçuş Türk havacılık tarihi açısından son derece önemli olmuştur.[15] Bilahare Tayyareci Bleriot tarafından 11 Aralık 1909 Pazar günü saat 11.00'da Taksim Kışlası'ndaki talimhanede iki gösteri uçuşu yapılmıştır. Askeri ve sivil devlet erkânı ve kendisini izlemeye gelen kalabalık halkın önünde tayyareyi uçurmuştur. Ancak, tayyareci Bleriot şiddetli esen rüzgârın etkisiyle 30-40 metre havalandıktan sonra Kurtuluş civarında, Marangoz Dülger Andon isimli bir Rum vatandaşın evinin çatısına çarparak inmek zorunda kalmıştır. Tayyare parçalanmış ve uçuş başarılı olmamıştır. Ama Türk kamuoyunda günlerce konuşulmuştur.[16] Bu gösteri uçuşları, Türk havacılığının ilk fitilini yakacak hayati sürecin başlangıcı olmuştur.

Fransız pilotu Bleriot'un İstanbul'da yaptığı gösteri sonunda, Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti Kıtaat-ı Fenniye Müfettişliği tarafından bir Binbaşı ve üç kolağası görevlendirilmiştir. Tayyare hakkında ayrıntılı rapor hazırlamıştır. Raporda, havacılık faaliyetleri ve gelişen tayyare teknolojisi hakkında bilgiler derlenmiştir. Yakın gelecekte harp sahasında etkili olacağı belirtilerek önemi vurgulanmıştır. Tayyare kelimesi ilk kez Türkçeye 20 Aralık 1909'de girmiştir. Tayyare, kısa sürede yoğun ve başarılı çalışmalar ile önemli bir buluş olmuştur. Hızlı gelişme kaydetmiştir. Başta keşif amaçlı, daha sonraları beyanname ve bomba atma, yıldırma amaçlı askeri görev ve hedefler için kullanılmıştır. Sonraları, posta ve yolcu

[14]Ergüder Gediz, *Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihi (1911-1918)*, C.I, Tarihçe Ş.Md.lüğü, Ankara, 1981 ss.3-6; Kansu, vd., a.g.e., ss.114-116; Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğü Arşivi, Klasör No:84, 2007, s.1; Yalçın, a.g.e., s.2; Kurter, C.I, a.g.e., ss.40-41.
[15]Gülten, a.g.e., s.12; *Tasvir-i Efkar*, 10 Kasım 1909, Gediz, a.g.e., ss.5-6; Kansu, vd., a.g.e., s.115,116; *Tanin*, 13 Aralık 1909.
[16]Gülten, a.g.e., s.12,13; Gediz, *a.g.e.,C.*I, ss.3-6; Kansu, vd., a.g.e., ss.114-116; Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, Klasör No:75, Ankara, 2007, s.1; Yalçın, a.g.e.,s.2.

taşımacılığı gibi sivil görevler için kullanılarak ordular arasında bir denge ve üstünlük unsuru olmuştur.[17]

10-18 Eylül 1910'de, Fransa'da Picardie manevraları icra edilmiştir. Osmanlı Devleti adına manevrayı gözlemci olarak izleyen heyette Paris Ateşemiliteri Bnb. Ali Fethi (Okyar) Bey, Topçu Bnb. Ali Rıza Müşir (Paşa), Bnb. Selahattin Bey ve Kolağası (Kur.Yzb.) Mustafa Kemal Bey yer almıştır. Mustafa Kemal Bey'in Avrupa gezisi, batı dünyası ve tayyare manevrası ile ilk tanışması olmuştur. Bu manevrada gösteri tayyarelerine isteyen misafirlerin binebileceği belirtildiği için O da uçmak istemiştir. Ancak, Müşir Ali Rıza Bey binmesine müsaade etmemiştir. Binmesine izin verilmeyen tayyare havalandıktan kısa sonra düşmüştür. Müşir Ali Rıza Bey'in bu müdahelesi ile olası bir felaket önlenmiştir. Fransız Picardie manevralarında 14 tayyare ve 4 yönlendirilebilinir balon kullanılmıştır. Manevrayı izleyen yüksek rütbeli generaller tarafından; tayyarelerin düşmanın keşif-gözetlemesinde, topçu atışlarının takip edilmesinde, geleceğin savaşlarında etkili faydalar sağlayacağı gözlemlenmiştir. Tayyarelerin, büyük öneme ve güce sahip olacağı konusunda görüş birliğine varılmıştır. Hazırlanan rapor Harbiye Nezareti'ne gönderilmiştir.[18] Raporda, tayyarelerin gelişen önemine bir kez daha dikkat çekilmiştir.

Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın talimatı ve 30 Eylül 1910'de Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekaleti (Genelkurmay) II. Başkanı imzalı emirle, askeri ataşelere havacılık konusundaki bilgileri toplamaları ve gelişmelerin araştırılması emri verilmiştir. Havacık, yeni ve oldukça teknik detaylara sahiptir. Bu nedenle, Avrupa'da havacılık alanındaki gelişmeleri tetkik etmek ve bilgi toplamak için Bnb. Enver Bey Almanya-Berlin, Bnb.Ali Fethi (Okyar) Bey de Fransa askeri teşkilatını incelemekle görevlendirilmiştir. Askeri ataşeler yeni gelişmeler hakkında elde ettikleri bilgileri Harbiye Nezareti'ne rapor olarak sunmuşlardır. Yine, havacılığın gelişim göstermesi ve uluslararası hava ulaştırmasının başlaması durumunda karşılaşılacak sorunları görüşmek, uluslararası anlaşmaları düzenlemek üzere Haziran ayı içerisinde Paris'te, "Devletlerarası Havacılık Konferansı" toplanmıştır.

[17] *Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, 2011, s.59, Kansu, a.g.e.,ss.117-120.
[18] Fethi Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)*, Hv.Bsm.Evi,Ankara, 1974, s.54; Falih Rıfkı Atay, *Çankaya*, Tunç Ofset Mat. İstanbul, 1998, ss.62-65; Aydar Orhan, *Uçan Süvariler*, Ulus Basımevi, Ankara, 1948, s.21; Kurter, C.I, a.g.e., ss.42-45.

Bu toplantıya, Paris Ateşemiliteri Ali Fethi Bey ile Sefaret Başkâtibi Mukbil Bey katılmıştır.[19]

1.1. OSMANLI HAVACILIĞINDA TEŞKİLAT YAPISININ OLUŞTURULMASI

Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyasetliği'nin (Genelkurmay Başkanlığı) Kıtaatı Fenniye ve Mevakii Müstahkeme Müfettiş-i Umumîliğine (Hava Kuvvetleri), 13 Ekim 1910'de bir yazı gönderilmiştir. Bu yazıda; büyük devletlerden başka, komşu hükûmetlerin balon ve tayyareye büyük önem verdikleri belirtilmiştir. Yeni özel hava birlikleri kurdukları gözlemlenmiştir. Osmanlı ordusunun da komşu ve diğer devletlerden geri kalmaması için şimdiden bu araçlarla donatılması gerektiği belirtilmiştir. Tayyare satın almanın bu dönemde güç olmadığı, tayyare almadan önce bunları uçuracak tayyareci ve makinist yetiştirmenin önemli olduğu vurgulanmıştır. Gelecek yıl, Avrupa'ya bunun için birkaç subayın gönderilmesine karar verilmiştir.[20]

Türk askeri havacılığının kuruluş çalışmaları, bu tarihten itibaren resmen başlatılmıştır. Türk tayyareciliğinin temelini oluşturmak için Harbiye Nezareti, 5 Şubat 1911'de Almanya ve Fransa askeri ataşemiliterine hangi şartlarda öğrenci gönderileceğini sormuştur. Yapılan araştırma ve değerlendirme sonucunda Genelkurmay, başlangıç pilotaj eğitimi için 14 Şubat 1911'de, ordulara genelge yayınlamıştır. Genelge ile Fransa'ya iki öğrenci gönderilmesi kararlaştırılmıştır. Bleriot, Deperdüssen ve REP tayyarelerinden alınması ve iki subayın Fransa'ya pilotaj eğitimine gönderilmesi teklif edilmiştir. Bunun karşılığında Fransa'ya tayyare siparişi verilmiştir.[21] Bu arada Türk-İtalyan savaşı çıkmıştır. Tayyarelere Trablusgarp Savaşı'nda ihtiyaç duyulmuştur. Mahmut Şevket Paşa, Trablusgarp'a karadan ve denizden ulaşamayınca havadan ulaşmak istemiştir. Bu amaçla, tayyare temini için uğraş vermiştir. Bu savaşta tayyare ile harekâta katılma fırsatı olmamıştır. Bu savaşta ilkler yaşanmıştır. 10 Eylül 1912'de keşif uçuşu sırasında, yerden açılan tüfek ateşi ile Kolağası Riccardo Moizo isimli İtalyan'ın Nieuport tayyaresi arızalanarak iniş

[19]Gülten, a.g.e., s.12; Kurter, a.g.e., s.42; Yalçın, a.g.e., s.18; Kansu, vd., a.g.e., C.I, s.116.
[20]Kurter, a.g.e., s.44.
[21]Kansu, vd., a.g.e., s.117; Kurter, C.I, a.g.e., s.42, 43; Yalçın, a.g.e., s.20; *Türk Hv.K.Dergisi 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, ss.53-60; Tayhani, a.g.e., s.165; Gülten, a.g.e., s.13; Hv.K.leri Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No;84, s.22,23,73,75,106; Süreyya İlmen, *Türk Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, İstanbul, 1948, s.8.

yapmak zorunda kalmıştır. Tayyarenin pilotu Riccardo Moizo, Türklerin eline geçmiş ve Osmanlı ordusu tarafından esir alınmasıyla "dünyanın ilk hava esiri" olmuştur. Yine, İtalyan savaş tayyaresi, dünyada savaşta kaybedilen ilk tayyare olmuştur.[22]

27 Nisan 1911'de ise önemli bir havacılık olayına şahit olunmuştur. Thomick, Taksim-İstanbul'da balon ile gösteri uçuşu yapmıştır. Yine, aynı günlerde Pilot Maslenikof, Ayastefanos'ta gösteri uçuşu yaptıktan sonra tayyaresi ile Rusya'ya geçmiştir. Bu havacılık olayları İstanbul'da bir "Tayyare İstasyonu ve Mektebi" kurmak için gerekli çalışmaların başlatılmasına vesile olmuştur. Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyasetlği (Genelkurmay Başkanlığı)'nin II. şubede görevli Kaymakam (Yarbay) Süreyya (İlmen), havacılığın teşkilatlandırılması için görevlendirilmiştir. Süreyya Bey, havacılık faaliyetlerinin Kıtaat-ı Fenniye ve Mevakii Müstahkem Mevkiler Müfettişliği'ne (Teknik Bilgiler ve Müstahkem Mevkiler Müfettişliği'ne) bağlı olarak yürütülmesini teklif etmiştir. Osmanlı Devleti, 1 Haziran 1911'de askeri ataşeliklerden aldığı bilgi ile havacılık faaliyetlerini bir elden sevk ve idare etmek istemiştir. Bu amaçla, belirtilen görevlere ve teşkilatlanma çalışmalarına resmi bir kimlik kazandırmak amacıyla Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti II. şubesinde görevli Kaymakam Süreyya Bey başkanlığında "Harbiye Nezareti Fenni Kıtalar ve Müstahkem Mevkiler Genel Müfettişliği"ne bağlı "Havacılık Komisyonu" kurulmuştur. Komisyonda; İstihkâm Kaymakam Refik Bey, İstihkâm Bnb.Mehmet Ali Bey ve İstihkam Bnb.Ahmet Zeki Beyler ise üyelik görevini üstlenmişlerdir.

Bu komisyon, Türk ordusunda havacılığın ilk resmi kuruluşu olmuştur. 1 Haziran tarihi Osmanlı ordusunda havacılığın kurumsallaşma, teşkilatlanma ve temel atılma tarihi olmuştur. Bu tarih, "Hava Kuvvetleri Kuruluş Günü" olarak kutlanmaktadır. Komisyon, hava sınıfı hava teşkilatı olarak ordulara birer bölük teşkil etmiştir. Kurulan tayyare bölükleri dünyada havacılığın ilk teşkil edilen askeri birliğini oluşturmuştur.[23]

---

[22]Yalçın, a.g.e., s.24; Kansu, a.g.e., s.124.

[23]Sıtkı Tanman, Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi,* II.Kitap (1914-1916), Uçuş Okulları, Hava Basımevi Eskişehir, 1952, C.I, s.15; Kansu vd, a.g.e., s.117,120; Yalçın, a.g.e., s.19,20; Kurter, *Türk Hv.K.leri Tarihi,* C.I, ss.45-73, 78,79; Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:283,s.3,74; Klasör No:84, s.36.

Tayyare Komisyonunun REP fabrikası ile yaptığı anlaşma ile 10 tayyareci ve 15 tayyare makinistinin ücretsiz olarak eğitime gönderilmesi kararlaştırılmıştır. Yine, İstanbul'a bir havacı mühendis gönderilerek, Tayyare Mektebi'nin üç ay içerisinde kurulması istenmiştir. Ayrıca, mektebin kısa sürede Türk subayları eliyle idare edilebilecek düzeye getirilmesi konusu sözleşmede belirtilmiştir. 17 Mayıs 1911'de, İstihkâm Mülazım-ı sani (Tğm.) Yusuf Kenan, Kazım, Ahmet Hilmi bey, Mülazım-ı evvel (Ütğm.) Mehmet Cemal, Süvari Kolağası (Yzb.) Mehmed Fesa, P.Kolağası (Yzb.) Mehmet Macit ve Süvari Mülazım-ı evvel (Ütğm.) Necmettin Beyler pilot olmak için sınava başvurmuştur. Tayyare Komisyonu, 28 Haziran-4 Temmuz 1911 tarihleri arasında havacılık eğitimi için yurt dışına gönderilecek adayları sınava tabi tutmuştur. 1 Haziran 1911'de İstanbul'da kurulan sınav komisyonu titizlikle değerlendirme yapmıştır. Değerlendirme sonucunda, 4 Temmuz'da müracaat edenlerden en yüksek notu alan Süvari Kolağası Mehmed Fesa (Evrensev) ve İstihkâm Mülazım-ı sani Yusuf Kenan bey seçilmiştir. 9 Temmuz 1911'de Fransa'nın Paris yakınlarındaki Etampes de Bleriot fabrikasının Bleriot Havacılık Okulunda eğitime başlamışlardır. Nisan 1912'de Fransa Havacılık Kulübünün verdiği bröve ile yurda dönmüşlerdir. Fesa Bey, 22 Mart 1913'de ise Avrupa'da tehlikeli görev ve başarılı uçuş yapması nedeniyle 10 TL ile ödüllendirilmiştir. Mart Tayyarecilik çalışmalarının yürütülmesi konusunda görevlendirilen Süreyya Bey; Paris, Berlin ve Viyana askeri ataşeliklerine bir yazı göndererek havacılık ile ilgili yayınlanmış kitaplar ve askeri havacılık hakkında rapor göndermelerini istemiştir. Süreyya Bey, Yeşilköy yakınında Sefaköy'de tayyare istasyonu ve mektebi kurmakla görevlendirilmiştir. Hava Kuvvetlerinin ilk üssünü ve okulunu teşkil etmiştir.[24]

2 Eylül 1911'de manevralar sonunda Paris Askeri Ataşesi Bnb. Fethi (Okyar) Bey tarafından hazırlanan raporda da, havacılığın önemine dikkat çekilmiştir. Bu raporda mavi ve kırmızı kuvvetlerin tayyare kullandığı askeri manevralarda oynadığı rolün önemine işaret edilerek çok etkili bir silah olduğu bildirilmiştir. Askeri havacılığın Osmanlı ordusunda teşkil edilmesini, çalışmalara hemen başlanmasını ve hava sınıfının kurulmasının gerekli olduğu vurgulamıştır. Fethi Bey, ayrıca

[24]Sıtkı Tanman, Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi*, II.Kitap (1914-1916), C.I, Uçuş Okulları Basımevi,1950, s.15, Uçuş Okulları, Hava Basımevi Eskişehir, 1952; Kansu vd, a.g.e., s.117,120; Yalçın, a.g.e., s.19,20; Kurter, *Türk Hv.K.leri Tarihi*, C.I, ss.45-73, 78,79; Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:283,s.3,74; Klasör No:84, s.36; *Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*,s.53.

tayyarelerden savaş zamanında keşif ve ulaşım amacıyla büyük yararlar beklendiği ve gelecekte ordularda çok büyük önem kazanacağının kesin olduğunu bildirmiştir. Tayyarecilik hususunda, Osmanlı ordusunun geride kalmamasını ve tayyaresiz havacı subay yetiştirmek mümkün olmayacağından gereken tayyarelerin hemen alınması gerektiğini belirtmiştir.[25]

Bu dönemde, İtalyanlar tayyareyi ilk defa muharebe aracı olarak kullanmaya başlamıştır. İtalyan tayyareleri; 22 Ekim 1911'de ilk olarak Trablusgarp Harbi'nde kullanılmıştır. 25-28 Ekim 1911'de, İtalyanlar tarafından Türk kuvvetlerine yönelik saldırıda bulunulmuş ve bomba atılmıştır. Türk kuvvetleri de İtalyan tayyarelerine karşı ilk defa topu, hava savunma silahı olarak kullanmıştır. Osmanlı Harbiye Nezareti, Trablusgarp Harbi'nde tayyarenin muharebe sahasında kullanılmasının yarattığı etkileri bizzat müşahede etmiştir.[26]

1.2. TAYYARE MEKTEBİNİN KURULMASI VE EĞİTİM ÇALIŞMALARI

Trablusgarp Harbi'nin havacılık faaliyetleri açısından Osmanlı idaresinde çok önemli etkileri olmuştur. Süreyya Bey ve Tayyare Komisyonu'nun ön gördüğü Tayyare Mektebi'nin ve Yeşilköy yakınlarında bir hava tesisinin kurulması için harekete geçilmiştir. Ocak 1912'de Tayyare İstasyonu ve Tayyare Mektebi (Hava Harp Okulu)'nin kurulması için çalışmalara başlanmıştır. Ayastefanos (Yeşilköy) ile Safraköy arasında 700 m. genişliğinde ve 1500 m. uzunluğundaki araziye uçuş pisti ile tayyarelerin muhafazası için 16'şar metre yüksekliğinde iki tayyare hangarı 45 günde inşa edilmiştir. Çimlerle kaplı ilk havaalanı yapılmıştır. İlk uçuş denemeleri bu alanda gerçekleştirilmiştir.[27]

7 Şubat 1912'de, havacılık çalışmalarına bir düzen getirilmiştir. Tayyarelere yönelik işler resmi yazıyla Kıtaatı Fenniye Şubesi'ne devredilmiştir. Yine, havacılık işlerinin daha etkin yürütülmesi için Kıtaatı Fenniye Müfettişliği'ne bağlı bir komisyon kurulması istenmiştir. 21 Şubat 1912'de Fransa'da tayyarecilik eğitimlerini tamamlamışlardır. Kolağası Fesa (Evrensev) Bey, Türk havacılık

[25]*Türk Hv.K.leri Dergisi 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, 2011, s.59; Gülten, a.g.e., s.12,13.
[26]Kurter,C.I, a.g.e., s.59.
[27]*Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.53,54; Gülten, *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, ss.75-78; Kurter, C.I, a.g.e., ss.80-82; Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayi*, s.3; Tayhani, a.g.e., s.166.

tarihinin 1'nci, Fransız Havacılık Kulübünün 780'nci tayyareci brövesini, İstihkâm Mülazım-ı sani Yusuf (Kenan) ise 797'inci tayyareci brövesini alarak yurda dönmüştür. Kolağası Fesa Bey, "ilk Türk pilotu" unvanına sahip olmuştur. Bu mektebe Mülazım-ı sani Yusuf (Kenan) Bey ile birlikte öğretmen olarak tayin edilmiştir. Aynı dönemde; Kolağası-Mülazım-ı sani rütbesinde sekiz subay Fransa'ya gönderilmiş ve üç aylık eğitimden sonra tayyareci olarak yurda dönmüştür. Bu dönemde ilk pilot eğitimine Fesa, Yusuf (Kenan), Salim, Nuri ve Fazıl Bey gönderilmiştir. Makinist eğitimine ise Fethi, İsmail, Murat ve Aziz Bey gönderilmiştir. Makinistlik eğitimine giden Fethi Bey olağanüstü yeteneği ve hevesi nedeniyle sonra pilot olmuştur. Pilotların yetişmesi hava kuvvetlerinin yeni tayyareler ile güçlendirilmesi sonucunu doğurmuştur. Bu bağlamda, Bristol tipinde İngiltere'den dört ve Bleriot tipinde Fransa'dan beş tayyare satın alınmıştır.[28]

7 Mart 1912'de Türk tayyarecileri, teknik ve malzeme noksanlıklarına rağmen Edirne ile İstanbul arasında toplu veya münferit uçuş yapmışlardır. Türk tayyarecileri Salim ve Kemal Beyler, Marmara denizini sisli bir havada en geniş bir noktasından geçerek uçuşlarını gerçekleştirmişlerdir. Tayyarecilerin aşkla ve şevkle mesleklerini icra etmeleri onları uluslararası tayyarecilik tarihine geçen zaferler serisine götürmüştür. Kahire seyahati bunun en büyük canlı örneği olmuştur. Fethi, Nuri, Fazıl, Mehmet Ali, Fesa ve Salim unutulmayacak, Türk tayyareciliğini ebedileştiren ilk kahramanlardır. Salim bey kaymakam rütbesi ile "Yeşilköy Hava Gedikli Küçük Zabit Mektebi"nin başında orduya genç uzuvlar yetiştirmekle uğraşmıştır.[29]

Mahmut Şevket Paşa, 12 Mart 1912'de Osmanlı Tayyare Filosu'nun teşkilatlanması gerektiği hakkında Vekiller Meclisi'ne layiha sunmuştur. Layihada; tayyarecilik fennine aşina pilot ve tayyare kullanmaya muktedir makinist yetiştirmenin gerekliliğini ortaya koymuştur. Mahmut Şevket Paşa, Osmanlı Devleti'nin bütçesi zayıf olduğu için hava gücünü artırmak amacıyla verdiği 30 altın

[28]Avni Okar, *Türkiye'de Tayyarecelik, (1910-1924)*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2004, s.10,; Kansu, vd., a.g.e., s.117; Gediz, a.g.e., ss. 13-17; Tanman-Keyüsk, C.I, a.g.e., s.22; Kurter, a.g.e., s.73,74; *Hv.K.leri Dergisi 100'ncü Yıl Özel Sayısı,* 2011, s.53; Gülten, a.g.e., s.14.

[29]Yaşar Özdemir, Atatürk ve Türk Havacılığı, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1981, s. 13; İrfan Sarp, *Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları, s.25, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü,* Ankara, 1986; Hv.K. K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, s.2.

ile “Tayyare İanesi” kampanyası başlatmıştır. Sultan V.Mehmet Reşat ise 1000 altın ile bir tayyarelik destekte bulunmuştur. Yine, Mısırlı Serasker Rıza Paşa’da bir adet Bleriot tipi tayyareyi satın almıştır. “Vatan” isimli tayyareyi orduya hediye etmiştir. Bağışta bulunan vatanseverlere altın, gümüş ve bronz madalyalar verilmiştir. Alınan yardımlar sayesinde çeşitli fabrikalara toplam 17 tayyare siparişi verilmiştir.

İstanbul’da tayyare mektebi ve ona bağlı bir tayyare merkezi tesisi için Süreyya Bey başkanlığında heyet ve 2 Fransız uzman tarafından inceleme yapılmıştır. REP fabrikasının müdürü Mösyö Simone ile tayyare almak ve tayyarecilik mektebi kurulması üzerine temaslar yapılmıştır. Fransa’dan 1 adet 50 beygirlik 2 kişilik Deperdüssen keşif tayyaresi ile 1 adet 25 beygirlik tek kişilik R.E.P (Robert-Esnolt-Pleteri) tipi eğitim amaçlı mektep tayyaresi REP fabrikasından satın alınmıştır. Havacılık tarihinin ilk tayyareleri 12-15 Mart 1912’de sandıklar içerisinde İstanbul’a getirilerek envantere kaydedilmiştir. Hasköy’deki Piri Paşa ambarlarına konmuştur. 2 kişilik olan Deperdüssen tayyaresine, “Osmanlı” adı verilmiştir. Tayyareler, 20 Nisan 1912’de Fesa ve Yusuf Kenan Bey’e teslim edilmiş ve Yeşilköy’e taşınmıştır. Havacılık Komisyonu, REP fabrikasına 4 tayyare siparişi daha vermiştir. 1912’de envantere ilave 3 adet eğitim ve 12 adet keşif tayyaresi alınmıştır.[30]

Diğer taraftan Süreyya Bey'in, 18 Mart 1912’de havacılığın teşkilatlanması için gerekli olan ihtiyaçları ve kadroları kapsayan raporu 25 Eylül 1912’de Harbiye Nezaretince onaylanmıştır. Rapor, “Orduyu Hümayunda Tayyare Mektebi ve Tayyarecilik Hakkında” idi. Yine, 18 Mart 1912’de, Fransız REP tayyare firmasının havacılık merkezi direktörü Simone ile mukavele imzalanmıştır. Yapılan mukavele uyarınca İstanbul'da havacılık merkezi tamamlanıncaya kadar 10 subay ve 15 tayyare makinistine Fransa'daki fabrikada ücretsiz eğitim verilmesi ve kurulacak okula bir mühendis ve pilotun gönderilmesi kararlaştırılmıştır.

Süreyya Bey'in 20 Mart 1912’de, Ceride-i Askeriye’de makalesi yayınlanmıştır. Makalede, tayyarelerin ordunun ayrılmaz bir parçası olduğunu,

[30]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, s.2, 3; Klasör No;74, s.36; *Türk Hv.K.leri 100’ncü Yıl Özel Sayısı*, s.53,54; Gülten, *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, s.76; Kurter, C.I, a.g.e., ss.80-82; Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayi*, s.3; Kansu, a.g.e.,s.124,125; Verel, a.g.e., ss.500-506; Tayhani., a.g.e., s.166; Gülten, a.g.e., s.17.

gelecekteki savaşlarda oynayacağı rolü, deniz ve kara ordularının ihtiyaç duyacağı keşif ve bombardıman görevlerini başarıyla yerine getirileceğini belirterek; *"Vaktiyle davranalım. Tayyare hususunda bir kere üstünlük kurarsak ilelebet memleketimizin aktif havasına hâkim kalacağımızı aklımızdan çıkarmayalım. İstikbalde zuhura gelebilecek bir savaşta, şeraiti harbiyeyi kendi lehimize çevirmiş olacağız*"[31] denilmiştir ve tayyarelerin kara ve deniz ordularına yapacakları katkıları verilmiştir. Osmanlı ordusunda, havacılık faaliyetlerinin önemini gözler önüne sermiştir.

Diğer taraftan Osmanlı Ordusu, bu süreçte ilk defa havadan yere bomba atan bir sisteme sahip olmuştur. Heyet, REP firmasından iki tayyareyi almaya gitmiştir. Fabrika, 8 subaya ücretsiz eğitim vermeyi taahhüt etmiştir. 13 Haziran 1912'de Tayyare Mektebi'nde öğretmenlik yapmak üzere Mösyö Bresson ile aylığı 1000 franga bir yıllık sözleşme imzalamıştır. İngiltere'deki Bristol Tayyare Fabrikası'ndan ise 2 tayyare, 2 pilot ve 2 makinist temin edilmiştir. Kaymakam Süreyya Bey, Avrupa ülkelerinde incelemeler sırasında REP, Deperdüssen, Bristol, Harlen ve Bleriot sisteminde 17 adet tayyare ve bir balon satın almıştır. Bu sayede, 1912'de Osmanlı Ordusu 12 tayyareden oluşan küçük bir hava filosuna sahip olmuştur. Satın alınan tayyarelere karşı Avrupa'da 18 pilot eğitimini tamamlamıştır.[32]

Paris-Fransa REP fabrikasından tayyare alınması şartıyla Nisan ve Mayıs 1912'de Kolağası (Yzb.) Cemal, Kolağası Refik, Kolağası (Yzb.) Fevzi, Mülazım-ı sani (Ütğm.) Mithat, Mülazımısani Salim Batur, Mülazım-ı sani (Ütğm.) Şükrü Koçak, Mülazım (Atğm.) Mithat Tuncel ve Salim İlkuçan'dan oluşan ikinci kafile 8 subay ve 5 makinist ücretsiz öğrenim görmelerine ilişkin imzalanan sözleşme gereği eğitime gönderilmiştir. Eğitimi bitirerek Haziran-Ekim 1912'de yurda dönmüşlerdir. 26 Nisan 1912'de Yeşilköy'de bu iki tayyare, havacılık okulunun ilk öğretmenleri Türk Tayyarecileri Kolağası Fesa Evrensev ve Mülazım-ı sani Yusuf Kenan efendilere teslim edilmiştir. 26 Nisan 1912'de Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, Tayyare Okulunu ve hangarları ziyaret etmiştir. Sözleşme gereği tayyarenin birisi, 27 Nisan 1912'de yapılmış olan padişahın tahta çıkış yıl dönümü (Cülus Töreni) için

[31]Cemal Bora, "Türk Hv.K.leri Hakkında yayınlanan ilk makale 1912", *Hv.K.leri Dergisi*, No:26 (Eylül 1977), ss.21-23; Kurter, a.g.e., s.80; Yalçın, a.g.e., s.28.
[32]Zekeriya Türkmen, "Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kuruluşundan Harbiye Nazırı Nazım Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış", (Türk Hava Kuvvetleri'nin 100'ncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu Sunumu), 8-10 Şubat 2010, s.48,49.

19-20 Nisan'da İstanbul'a getirilmiştir. Padişah Mehmet Reşat'ın tahta çıkış yıldönümünden bir gün önce 26 Nisan'da Tayyare Mektebini gezen Mahmut Şevket Paşa'nın huzurunda, İngiliz Pilot Charles Gordon Bell REP tipi ve Fesa Evrensev ise Deperdüssen tipi "Celaleddin" isimli tayyaresi ile padişah ve halk önünde prova uçuşu yapmıştır. Türk semasında uçan ilk Türk pilotu olan Fesa Bey'in, 26 Nisan 1912'de ilk Türk tayyaresi ile yaptığı uçuş nedeniyle 2000 yılından itibaren 26 Nisan'da "Pilotlar Günü" olarak kutlanmaktadır.[33] Yusuf (Kenan) ve Fesa Beyler, ilk Türk tayyaresi ile uçan ilk Türk havacıları olarak tarihe geçmişlerdir.

İngiliz pilot Charles Gordon Bell ise "Ordu" isimli REP tayyaresi ile 27 Nisan 1912'de, Şişli Hürriyet-i Ebediye Tepesi'nde, Sultan V.Mehmet Reşat'ın tahta çıkış töreni cülus şenliklerinde gösteri uçuşunu yapmıştır.[34]

Mahmut Şevket Paşa; cülus törenlerinden sonra 7 Mayıs 1912'de Avrupa'ya tayyarecilik ve balonculuk konusunun yerinde incelenmesi, Tayyare Mektebi için öğretmen pilot ve makinist sağlanması, araç-gereçlerin tedariki, güdümlü balon ve mürettebat alınması ve tayyare bombaları tedariki amacıyla inceleme ve tedarik gezisi için Tayyare Komisyonundan Kaymakam Süreyya Bey ve İstihkâm Bnb.Mehmet Ali Beyi görevlendirmiştir. Heyet, 5 Temmuz 1912'de Avusturya-Macaristan, Almanya, İngiltere ve Fransa gezilerini tamamlayarak İstanbul'a dönmüştür. Bu çalışmalar sonucunda, Yeşilköy Tayyare Mektebinin altyapısı büyük ölçüde tamamlanmıştır. Mektebe; 3 adet tayyare, okul araç gereçleri, meteoroloji aletleri ve motorlu tayyare tedarik edilmiştir. Birer kişi öğretmen tayyareci, kalıpçı, marangoz ve makinist sağlanmıştır. Ayrıca, Almanya, İngiltere ve Fransa'ya ikişer tayyare siparişi verilmiştir. Miralay (Alb.) Süreyya Bey komutasında İstanbul Yeşilköy'de Ağustos ayında 2 tayyare hangarı ile birkaç çadırdan oluşan idari kısım ile onarım bölümünü de kapsayan askeri havaalanı kurulmuştur.

3 Temmuz 1912'de ilk Tayyare Mektebi Safraköy/ Yeşilköy'de açılmıştır. Tayyare Mektebi'nin açılması, Türk havacılığının gelişmesinde ve güçlenmesinde büyük etkisi olmuştur. Havacılık çalışmaları hızlanmış, personel sayısı çoğalmış ve çok kısa zamanda içerisinde birliklerde havacı bölükleri kurulmuştur. Böylece,

[33]Gülten, *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, s.76; *Türk Hv.K.leri Dergisi 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.54; Kansu, a.g.e., ss.125-127; Kurter, C.I, a.g.e., ss.82-85.
[34]Kurter, C.I, a.g.e., ss.83-86, 88.

havacılar aktif kıta görevi yapmaya başlamışlardır. Türk Silahlı Kuvvetlerinin ihtiyacı olan pilotu, makinisti ve diğer tayyare sınıfı havacı personeli yetiştirecek havacılık ana merkezine kavuşmuştur. Onarım ve büyük bakımlar için gerekli gereç ve avadanlıklar bulundurulmuştur. Günümüzün Hava Harp Okulunun temeli atılmıştır.

Tayyare Mektebi'ne, Fransa Bleriotte fabrikasından iki kişilik bir adet Deperdüssen tayyaresi ile bir kişilik okul tayyaresi satın alınmıştır. Yine, Fransa'dan birer kişilik 3 REP öğretmen tayyare, okul araç gereçleri, meteoroloji aletleri ve motorlu tayyareler tedarik edilmiştir. Almanya'dan 2 Harlan ve İngiltere'den 2 Bristol tayyareleri satın alınmış ve pilot yetiştirilmeye başlanmıştır. 10 Temmuz 1912'de Mısırlı Prens Celalettin, Deperdüssen tipinde iki kişilik tayyare satın alarak orduya hediye etmiş ve tayyareye "Prens Celalettin" ismi verilmiştir.

30 Temmuz 1912'de İngiltere Bristol fabrikasına; Topçu Mülazım-ı sani Saffet, Mehmet Ali, Abdullah, Piyade Fazıl ve Sabri, Çarkçı Mülazım-ı evvel Fethi ve Sanayi Mülazım-ı sani Aziz Beylerden oluşan üçüncü kafile makinist eğitim için İngiltere Bristol Tayyarecilik Okulu'na gönderilmiştir. Balkan Savaşı nedeniyle eğitimi bitiremeden dönmüşlerdir. Ağustos ayı içerisinde Yeşilköy Hava Meydanı'nda inşaat bitirilmiştir. İki tayyare hangarı, idari ve onarım kısmından oluşmuştur.

Tayyare Komisyonu; 25 Eylül 1912'de emir ile Tayyare Mektebi ve Tayyare Bölükleri teşkil edilmiştir. Kadroları belirlenmiş ve uygulamaya geçilmiştir. 4 tayyareden oluşan Tayyare Bölük'lerinin teşkili kararlaştırılmıştır. Bölükler; 2 tayyareli, 2 pilot ve 2 rasıttan teşkil edilen 2 tayyareli 2 takımdan meydana gelmiştir. Bölüklerin batıdaki emsallerine göre sayı ve evsafları oldukça düşük olmuştur. P.Kolağası Mehmet Cemal bey, tayyare mektebinin ilk müdürü olarak vekâletine atanmıştır. Ancak, kapasite yetersizliği nedeniyle yerine Bnb.Veli Bey getirilmiştir.[35]

Mahmut Şevket Paşa tarafından temelleri atılan Tayyare Mektebi ve havacılığa, öncesinde Harbiye Nazırı Nazım Paşa döneminde ilgi gösterilmemiştir. Havacılığa ilgisiz kalınmasından kaynaklanan olumsuzluklar eğitim eksikliği ve

[35]*Hv.K.Dergisi 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.54; Kansu vd., a.g.e., C.I, s.125,127; Yalçın, a.g.e., s.20; Gülten, *Havacılık Tarihinde Yeşliköy*, s.77; Kurter, C.I, a.g.e., s.98,106,107.

tecrübesizlik Balkan Harbi'nde kendini göstermiştir. Eylül 1912'de sonlarına doğru Balkan Harbi seferberliği ilan edilince Süreyya Bey, Havacılık Komisyonundaki görevinden ayrılmıştır. 23 Ocak 1913'de, Harbiye Nazırı Nazım Paşa'nın öldürülmesi nedeniyle Harbiye Nazırlığı'na Mahmut Şevket Paşa getirilmiştir. Bu dönemde, Harbiye Nazırı Nazım Paşa tarafından görevden alınan havacılık işlerinden sorumlu Kaymakam Süreyya Bey, Mahmut Şevket Paşa tarafından tekrar Kıt'aat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettişliği'ne getirilmiştir.[36]

1.3. OSMANLI HAVACILIĞI TEŞKİLAT YAPISINDA DÜZENLEMELER

6 Mart 1913 tarihli emir ile Türk tayyarelerinin kanat altlarına milliyeti gösterme amacıyla ay yıldız çizilmiştir. Dünya havacılığında bir ilk olarak tarihe geçmiştir.[37] 1913'de, Kurmay Miralay Süreyya Bey, Müfettiş-i Umumi Hüseyin Hüsnü Paşa tarafından İstihkâm Bnb.Ali Bey ve Mülazım-ı sani Plt.Nuri ile beraber incelemelerde bulunmak üzere Berlin'e gitmiştir. Ordu Kurmay Başkanı Enver Bey, 16 Mayıs 1913'de Avrupa'nın başkentlerindeki askeri ataşelere yazı göndermiştir. Yazıda, Osmanlı Devletinde balonculuk ve tayyare teşkilatı kurulması için bulundukları devletlerin havacılık teşkilatlarına ait yönetmelik ve tüzüğün bir örneğinin gönderilmesini istemiştir.

Süreyya Bey tarafından 23 Eylül 1913'de Kıtaatı Fenniye ve Mevakii Müstahkeme Müfettişi Umumiliği'ne, Tayyare Mektebi ve Havacılık Teşkilatının geliştirilmesi konusundaki önerileri ve geçmiş üç havacılık alanında yapılanları rapor olarak sunmuştur. Bu raporda Süreyya Bey: Osmanlı ordusunda havacılığın gelişmesi için öncelikle para açısından özveride bulunulması vurgulamıştır.[38] *"Eğer bu sınıfın bütçede tahsisatı yoksa gelişemez. Zaten bu güne kadar yapılanlar da bin türlü zorluk içerisinde, itiraz ve ret cevaplarına, adeta dilenerek, koparıldı"* diyerek gerçeği ortaya koymuştur. Türk Askeri havacılığı açısından iki öneri getirmiştir. Askeri havacılığın bir şubeye bağlanarak organize edilmesini gerektiğini belirtmiştir. Bütçe tahsisatında ve konusunda uzman kişilerin çalıştığı teşkilat oluşturulması ve kısa sürede yeterli olabilecek bir hava sınıfının kurulması önerilmiştir. Süreyya Bey

[36]Zekeriya Türkmen, agm., s.52.
[37]Sinan Meydan, *Akl-ı Kemal, Atatürk'ün Akıllı Projeleri*, C.4, İnkılap Yayınevi, İstanbul, 2013, s.36, 2012.
[38]Kurter, a.g.e., ss.166-169; Yalçın, a.g.e., s.32.

ve heyeti bu çalışmaları yapmıştır. Orduya bomba atabilen tayyareler ve bombalar kazandırmıştır.[39]

Türk Askeri Havacılık Tarihi'nde; hava silahı, tayyare ve güdümlü balonlar, stratejik görüşlerde yer verilmesi gereken önemli bir etken olmuş ve kuşkusuz dersler çıkartılmıştır. Tayyarenin hızla devam eden gelişimi, savaşta tayyare güdümlü balonların ve bombaların çok kullanılması nedeniyle havacılık ön planda olmuştur. Tedarik girişimlerinin planlaması yapılmıştır. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, Genelkurmay ve cephede savaşı idare eden komutanlar havacılığın ve hava silahına sahip olunmasının önemini ve etkisini kabul etmiştir. İtalyanların, Ege adalarını işgale başlamaları ve Çanakkale boğazını tehdit etmeleri, adalara yakın yerlerde üstlenebilecek ve bombardıman görevi yapabilecek tayyareler veya küçük hacimli güdümlü balonları gündeme getirmiştir.

2. BALKAN SAVAŞINDA TÜRK HAVACILIĞI

Savaşın başlarında Hava Kuvvetleri, Harbiye Nezaretine bağlı teşkil edilmiştir. Balkan Savaşının başladığı Ekim ayında tayyare mektebi, havacılık çalışmasının merkezi olmuştur. Bütün tayyareler Yeşilköy'de teşkil edilen tayyare mektebinin envanterinde yer almıştır.

Osmanlı-İtalyan savaşının sürdüğü günlerde Türk havacılığı artık filiz vermiştir. Göklerde kendini göstermeye başlamıştır. Türk havacılığı kuruluş aşamasında olduğundan Balkan Savaşına katılacak seviyede teşkil edilememiştir. Savaşa, yeterli silah ve teçhizat yokluğu nedeniyle çok hazırlıksız girilmiştir.

Harbiye Nezareti hava silahını kullanabilmek için bazı girişimlerde bulunmuştur. Ancak, savaş başında harekât alanında uzun mesafe uçurabilecek deneyime sahip, eğitimini tamamlamış tayyareci olmadığı için tayyare göndermeyi başaramamıştır. Pilot sınıfının yanında uçan rasıt yetiştirilememiştir. Rasıt görevini eğitimsiz kurmay subaylar yapmıştır. Kurmay Kaymakam Enver Bey rasıt olarak uçmak zorunda kalmıştır. Rasıt eğitiminin zorunluluğu görülmüş, Mayıs 1913'de Kurmay subayların rasıt olarak yetiştirilmesi ve bağımsız bir rasıt sınıfının kurulması için emir yayınlanmıştır. Yayınlanan emir ile havadan gözetleme ve eğitim programı

[39]Kurter, a.g.e., ss.169-171; Yalçın, a.g.e., s.32.

oluşturulması için talimname hazırlanmıştır. 27 Haziran 1913'den itibaren kurslar açılmaya başlanmıştır. Bu dönemde harekâta iştirak eden tayyare müfrezeleri, tayyare ve havacılık konusunda tecrübesi olmayan kara ordusu komutanlarının sevk ve idaresine verilmiştir. Yönetim yanlışlığı sebebi ile savaşın başlangıcında aktif hava harekâtı icra etmeden 4 tayyare ve 1 pilot kaybı yaşanmıştır.

Tayyareler için hangar mevcut olmayıp, bütün şartlar çok sınırlı ve iptidai durumda kalmıştır. Yine, bu dönemde, Fransız REP tayyare fabrikasına eğitime gönderilen 8 subay eğitimini tamamlayarak yurda dönmüştür. Sivil pilot statüsünü alan pilotlar, Yeşilköy'de alınan eğitimler ile askeri pilot statüsünü kazanmıştır.[40]

2.1. BALKAN SAVAŞINDA HAVA HAREKÂTI

8 Ekim 1912'de Balkan Savaşı başında hava gücü, 10 muharip ve 4 eğitim tayyaresinden teşkil etmiştir. 1913'de sonra alınan tayyareler ile 17 tayyareden oluşan hava gücüne ulaşılmıştır. Pilot sayısı ise Fransa'dan eğitim alan 8 Türk pilot, 5 yabancı pilot, İngiltere'den eğitim alan 4 Türk pilot ve 5 Makinistten oluşmuştur. Osmanlı ordusu; 2+1, Deperdüssen, 2 Bleriot, 3+3 REP, 2 Bristol, 2 Harlan ve 2 Mars tipi tayyarelerden teşkil edilmiştir. Ayrıca, satın alınan REP tipi tayyareye, savaşın başında Sırplarca sınırda el konulmuştur. Sipariş edildiği halde teslim edilmeyen 2 adet Bristol tayyarenin kontratı iptal edilmiştir.

Tayyareler, ilk defa Balkan Savaşı'nda keşif ve bombardıman amaçlı olarak kullanılmıştır. Savaşın başlaması ile İngiltere Bristol fabrikasında eğitimde bulunan pilotlar eğitimlerini tamamlamadan ülkeye dönmek zorunda kalmıştır. Eğitimli Türk pilotları olmaması nedeniyle tayyareleri yabancı pilotlar uçurmuştur. Bu süreçte, Osmanlı ordusu yabancı pilot kiralama yoluna gitmiştir. Bu bağlamda, Paris Büyükelçiliğince 3 pilot ve makinist kiralanarak 10 Ekim 1912'de İstanbul'a gönderilmiştir. Almanya'dan kiralanan 2 pilot Reinhold Jahnhow ve Adolf Rentzel harekâtta görev almıştır. Tayyarelerin bir kısmı kullanılmadan düşman eline geçmiştir. Bir kısmı ise pilotları tarafından cephe gerisine kaçırılamadığından imha edilmiştir.

[40]Gülten, a.g.e., s.24; Kurter, C.I, a.g.e., s170; Yalçın, a.g.e., s.26,27.

9 Ekim 1912'de, Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekâletliği 109 sayılı emri ile Kıtaatı Fenniye ve Mevakii Müstahkem Müfettişi Umumiliği'nden her biri 2 tayyareden oluşan 3 müfreze teşkil edilmesi emrini vermiştir. Teşkil edilen bir müfreze Doğu Trakya Ordugâhı (Şark-i Rumeli Ordugâhı) Kırklareli olmuştur. Bir müfreze de Batı Rumeli Ordugâhı (Garb-ı Rumeli Ordugâhı) Selanik'e gönderilmiştir. Bir müfreze ise Edirne Müstahkem Mevkii için görevlendirilmiştir. Selanik Cephesine, Tayyareci Fesa Bey komutasında 2 tayyarelik müfreze gitmiştir. Ancak, uçuş yapamamış ve tayyareler Selanik'te terk edilmiştir. Kırklareli bölgesine giden müfreze düşman üzerinde uçuş yapamamış ve Yeşilköy'e dönmüştür. Yeşilköy-Hadımköy civarında, kalkan 2 tayyare Bulgar Ordusunu tetkik etmiştir. Cephede; Salim, Fethi, Fesa ve Nuri Beyler uçuş yapan tayyareci olmuştur. Bu dönemde Havacılık Merkezinde pilot olarak Kolağası Fesa (Evrensev), REP fabrikası uçuş okulundan dönmüş olan Kolağası Cemal, Refik, Fevzi ve Salim (İlkuçan), Mülazım-ı sani Nuri Beyler bulunmuştur. Bu süreçte eğitime geç katılan Havacılık Merkezindeki, Mülazım-ı sani Mithat (Tuncel) ve Şükrü Beyler eğitimi tamamlayamadıkları için ülkeye dönememişlerdir.[41]

Garp ordusu emrine tayyare müfrezesi, 2 pilot, 2 makinist, 1 Bleriot ve REP tayyaresi ile teşkil edilmiştir. Kolağası Fesa (Evrensev) komutasında, Mülazım-ı evvel Nuri ve Fethi Bey ile Fransız Pilot olarak görevlendirilmiştir. Mülazım-ı sani Abdullah ile bir Fransız ise makinist olarak görev yapmıştır. Şark ordusuna emrine verilen müfrezede, 2 Harlan tayyaresi ile Kolağası Cemal komutasında Alman Pilot Jahnow ve Rentzel görev almıştır. Makinist olarak ise üç Türk subay ve Alman görev yapmıştır.

Tayyare Müfrezesi, ilk olarak Selanik ve oradan Köprülü'ye varmıştır. Fethi Bey, düşman üzerinde keşif görevi icra etmiştir. 23-24 Ekim 1912'de Osmanlı ordusunun Komanova Savaşı'nda yenilmesi üzerine Garp Ordu Komutanı Zeki Paşa'nın emriyle pilotlar tayyareleriyle birlikte Selanik'e dönmüştür. 29 Kasım 1912'de Nuri Bey tarafından tayyare ile ilk uzun süreli keşif görevi icra etmiştir. Plt.Mülazım-ı evvel Nuri Bey, REP tayyaresi ile Yeşilköy'den hareketle Çatalca ve

[41]Yaşar Özdemir, Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1981; ss. 9-12, Kansu vd, a.g.e., s.129; Tanman-Keyüsk, C.I, a.g.e., ss.72-78; Kurter, C.I, a.g.e., ss.115-118; Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, s.38; Yalçın, age, s.27; Tanman-Keyüsk, C.I, a.g.e., ss.75-77.

civarı bölgesinde iki defa İstanbul üzerinde bir saatlik uçuş ile 1500 metreden uçan ilk pilot olmuştur. Müfettişlikçe kendisine takdirname verilmiştir.[42]

Çatalca bölgesinde taarruzun başladığı 5 Şubat 1913'de bir Türk savaş tayyaresi Bulgar mevzileri üzerinde keşif uçuşu yapmıştır. Yine, 10 Şubat 1913'de X. Kolordu Kurmay Başkanı Enver Bey'in emriyle, Çatalca çevresinde bulunan Bulgar ordusunun taarruzu hakkında bilgi toplamak amacıyla keşif uçuşu yapılmıştır. Keşif uçuşu, Osmanlı isimli Deperdussen tipi tayyare ile Plt.Mülazım-ı evvel Fethi Bey ve Harekât Şube Müdürü Kurmay Binbaşı Sedat (Doğruer) Bey rasıt olarak görev almıştır. Keşif uçuşu yaklaşık bir saat on dakika kadar sürmüştür. Görev büyük zorlukla yürütülmesine rağmen düşman hakkında önemli bilgiler elde edilmiştir. 22 Şubat 1913'de Fesa ve Kemal Beyler, Silivri bölgesinde keşif ve gözlem görevi yapmıştır. Bu görevi esnasında, Bulgar birliklerinin ateşine maruz kalmışlarsa da Çatalca Savaşı'nın kazanılmasında icra edilen görev etkili olmuştur. Yine, bu dönemde Başkumandanlık 4 ve 5 Mart 1913'de Harbiye Nezaretliğine gönderdiği yazıda tayyarelerden yeteri kadar yararlanılmadığı için ihtiyaçların yerine getirilmediği belirtilmiştir. Bu bağlamda, 5 Mart 1913'de 2077 sayılı emir ile Harbiye Nezaretinden güdümlü balon alınması talebi telgraf ile bildirilmiştir.[43]

7 Mart 1913'de düzenlenen, "Safaini Havaiye Nizamnamesindeki Menatıkı Memnuayı Müşir Harita" ile İstanbul, Eğe, Trakya ve Doğu Anadolu Bölgesinde uçuşa yasak bölge ilan edilmiştir[44].

17,18 ve 19 Mart 1913'de Plt.Mülazım-ı evvel Fesa Bey tarafından yapılan hava keşfindeyse Çatalca, Süngü Köyü, Kabakça, Kara Murat Çiftliği, Silivri ve Kadıköy bölgesinde Bulgar topçu mevzileri gözlenmiştir. Avcı hendekleri, toplu halde kıta siperlikleri ve açıkta bir alay görülmüştür. 22 Mart 1913'de, bu başarılı keşiften dolayı Kolağası Fesa Bey, X. Kolordu Komutanı Kazım (Özalp) Bey tarafından Avrupa'daki pilotlar gibi tehlikeli vazife görmesi, etkin ve başarılı uçuşlar yapması nedeniyle 10 TL. ile mükâfatlandırılmıştır.

Çatalca hattında keşif görevleri icra eden Mülazım-ı evvel Fethi Bey, Kolağası Mehmet Fesa ve Kemal Bulgar ordusu hakkında önemli bilgiler

[42]Kurter,C.I, a.g.e., s.117,127.
[43]A.g.e.,146,147; Tanman-Keyüsk, C.I, a.g.e., ss.91-92.
[44]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, s.28.

toplamışlardır. Çatalca muharebelerinin kazanılmasında önemli katkı sağlamışlardır.[45]

24 Mart 1913'de Mülazım-ı evvel Fethi Bey ve Kolordu Kurmay Başkanı Kaymakam Enver Bey ile birlikte Karadeniz sahili boyunca Trakya üzerinde keşif uçuşu yapmıştır. 25 Mart 1913'de ise Yeşilköy'de ikisi tek kişilik birisi çift kişilik faal 3 tayyare kalmıştır. Yine, 29 Mart 1913'de Rasıt Kemal ve Alman pilot Scherff, Çatalca bölgesinde 4 saatlik keşif uçuşu yaparak 6 adet 1,5 kilogramlık sahra topçu mermisini Bulgar birliklerinin üzerine atarak havacılık günü bir ilki gerçekleştirmiştir. Tarihte ilk kez Türk tayyaresinden düşmana bomba atılmıştır. 6 Mayıs 1913'de Fethi ve Halid beyler, Çatalca bölgesinde bir keşif uçuşu görevi gerçekleştirmiştir. Bu dönemde, büyük ihtiyaç olan rasıt subay yetiştirmek amacıyla Başkumandanlık Kolağası Kemal Bey nezaretinde rasıt yetiştirilmeye karar verilmiştir. Bu maksatla, 17 Mayıs 1913'de havacılık merkezindeki bir tayyare bu göreve tahsis edilmiştir.[46]

1 Temmuz 1913'de Osmanlı Devleti taarruz hazırlıklarına başlamıştır. Başkomutanlık Vekâleti emri ile 13 Temmuz'da ileri harekâtın emri verilmiştir. Bununla birlikte Ayastefanos (Yeşilköy)'de bulunan tayyareler ile keşif faaliyetleri başlatılmıştır.

Harekâtın birinci aşaması Midye-Enez hattı olmuştur. 16 Temmuz 1913'de keşif görevine çıkan 2 tayyareden biri olan Mars'a dost birlikten atılan atış ile üç kurşun isabet etmiştir. Bu olaydan sonra tayyarelere açık portakal renginde kanat altına ve gövdeye büyük ay-yıldız tanıtıcı işaretler konması gündeme gelmiştir.

İkinci ileri harekâtta, Ayastefanos (Yeşilköy) Tayyare Mektep ve Üs'süne yeni gelen 2 Mars çift satıhlısı, 2 Deperdüssen, 2 Bristol ve 2 REP tayyareleri Çatalca ve Gelibolu'ya yerleşen Ordunun hava keşif ihtiyacını karşılamak için görevlendirilmiştir. 17 Temmuz'de Yeşilköy meydanından keşif uçuşu için kalkan 2 tayyare üslerine dönmemiştir. Tayyarelerin Çorlu Meydanına intikal etmesinden sonra Babaeski'de üs olarak seçilmiştir. Ancak, tayyare hava şartlarının uygun olmaması nedeniyle intikal etmemiştir. 23 Temmuz'de, Plt.Mülazım-ı evvel Nuri

[45]*Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü*, Klasör No:84, s.98.
[46]Kansu,vd. a.g.e., s.136,138; Kurter, C.I, a.g.e., ss. 139-141; *Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.55; Tanman-Keyüsk, C.I, a.g.e., ss.96-98.

Bey REP tayyaresi ile Çorlu'dan kalkıp Uzunköprü'ye bilahare Edirne'ye inmiştir. 22-28 Temmuz 1913'de harekât bölgesinin sağ ve sol cenahında Plt.Fethi, Fesa ve Nuri görev yapmıştır. Rasıt olarak ise Kolağası Kemal ve Kur. Bnb. Fuad Bey etkili ve faydalı keşif uçuşları yapmıştır.[47]

Balkan Savaşı süresince maddi ve manevi büyük sıkıntılar yaşandığı için hazinede tayyare alacak para olmaması nedeniyle halktan yardım toplamaya karar verilmiştir. Yardımlar ile alınan uçağa "Osmanlı" adı verilmiştir. "Gümrük" ve "Maliye" birimleri tayyare satın almak için para toplamışlardır. Temmuz ayında halkın bağışları ile Bleriot XI tipi tayyare alınmış ve "Muavenet-i Milliye" adı verilmiştir. Bu tipten 2 tayyare daha sipariş verilmiş ve 103.483 Frank olan tayyare bedeli 26 Ağustos 1913'te Paris Ataşemiliterliği namına Osmanlı Bankasına yatırılmıştır.[48]

23 Temmuz 1913'de Osmanlı Ordusuna ait Parseval PL-9 balonu ilk kez Yeşilköy'de uçurulmuştur. 1 saat 15 dakikada 300 metre yüksekliğe ulaşılmıştır.

5 Ağustos 1913'de ise Türk Havacılık tarihinin ilk ve tek güdümlü balonu resmi uçuşu gerçekleşmiştir. Alman Bnb.Hacksetter, makinist Brikar, Mülazım-ı sani Hidayet ve Şakir Bey büyük bir kalabalığın önünde uçmuştur. Uçuş, 1 saat sürmüş ve 200-250 metre irtifaya kadar çıkmıştır. Alman heyeti birkaç uçuştan sonra mukaveleleri yenilenmediği için ülkesine dönmüştür.

2-10 Ağustos 1913'de ordunun ihtiyaç duyduğu keşif görevleri için Kolağası Fesa (Evrensev) ve Salim (İlkuçan), Mülazım-ı evvel Fethi ve Nuri, Mülazım-ı sani Fazıl, Edirne ve bölgesinde etkili hava keşifleri yapmışlardır. 10 Ağustos'da Kolağası Kemal ve Mülazım-ı evvel Fethi Beyler, Mars tayyaresi ile Hasköy-Yanbolu bölgesinde keşif uçuşunda 150 metre irtifadan Meriç nehrine düşmüştür. Tayyare, ağır kırım geçirmiştir. Tayyare kullanılamaz hale gelmiş ve pilotlar yaralı olarak kurtulmuştur. 14-25 Ağustos arası keşif görevlerine devam edilmiştir. 19 Ağustos'da Mülazım-ı evvel Nuri ve Sadık Beyler Prens Celalettin tayyaresi ile

[47]*Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi*, C.III, Ks.6, (1908-1920), Genelkurmay Arşivi, Ankara,1996, s.304; Kansu vd, a.g.e., ss.133-139; Gülten, a.g.e., s.25; Kurter, C.I, a.g.e., ss.154-158,165; Yalçın, a.g.e., s.30.

[48]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör. No:84, s.31; Kurter, C.I, a.g.e., s.164; Yalçın, a.g.e., s.3; Meydan, a.g.e.,s.371.

Edirne-Yanbolu bölgesinde keşif yapmıştır. 22 Eylül 1913'de Mülazım-ı evvel Nuri ve rasıt Mülazım-ı sani Sadık Beyler ile Meriç Nehri'ne Deperdüssen tayyaresi ile mecburi iniş yapmıştır. Tayyarenin arızası giderilerek uçuş görevlerine devam etmiştir. Bu dönemin en büyük sıkıntıları çok fazla kullanılan tayyarelere yeterli bakım ve onarımın yapılamaması olarak gözükmüştür.[49]

Balkan savaşında ilk kez savaş görevi yapan genç pilotlar, kişisel gayret ve cesaretleri ile uçuş yeteneklerini artırmıştır. Bu yeteneklerini, 9 Ekim 1913'de Kolağası Plt.Salim (İlkuçan) ve Rasıt Kurmay Kolağası Kemal Beyler, Bleriot XI-2 tayyaresi ile Kırıkkale'nden Yeşilköy'e bir uçuş gerçekleştirmiştir. Uçuşu esnasında pusuladaki 15 derecelik sapma, havanın sisli olması nedeniyle Marmara Denizini aşarak Manyas gölü civarına inmek zorunda kalmıştır.

Yine, 24 Ekim 1913'de Erkan-ı Harbiye-i Umumiye-i Vekaletliği emri ile Edirne Müfreze Komutanı Mülazım-ı evvel Nuri Bey ve Rasıt Mülazım-ı sani Hami Bey Prens Celalettin adlı Deperdüssen tipi tayyare ile göstermiştir. Edirne'deki Kolordu Telsiz Müfrezesinden kalkarak Babaeski-Çorlu-Çatalca üzerinden Yeşilköy-İstanbul'a 3 saat 5 dakikalık uçuş ile ilk uzun mesafe uçuşu yapılmış ve on altınla ödüllendirilmiştir.

30 Ekim 1913'de Kolağası Plt.Salim (İlkuçan) ve Rasıt Kurmay Kolağası Kemal Bey, Bleriot XI-2 tayyaresi ile Marmara Denizi'nin üzerinden 185 km. uçarak Ayastefanos Meydanına inmişlerdir. Marmara Denizini aşarak yapılan uçuş ilk deniz aşırı uçuş olarak havacılık tarihine geçmiştir. Marmara denizi Türk Pilotları tarafından iki defa aşılmıştır. Bleriot'un 1909'da Manş Denizinin aşılmasından daha uzun mesafe kat edilmiştir. Bu olay, Türk Tayyareciliğinin havacılık tarihinde uluslararası alanda çok şerefli, önemli ve o nispette parlak bir varlığı olmuştur. Tayyarelerin daha henüz tam anlamı ile tekemmül edemediği bu yıllarda Türk pilotları tarafından büyük başarı kazanılmıştır. Öyle başarılar vardır ki bunlar yalnız ülkenin değil dünya tayyareciliğinin tarihine geçen olaylar olmuştur. Marmara Denizi'nin Türk tayyareciler tarafından aşılması büyük hizmetlerden ve başarılardan

[49]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, s.2,3; Kurter, C.I, a.g.e., ss.160-169,171; Kansu, vd., a.g.e., s.139; *İkdam*, 1 Kasım 1913, İstanbul.

bir tanesidir. Dünya havacılığı Manş'ın ilk defa tayyare ile geçilmesinden sonra Marmara zaferine şahit olmuştur.

10 Kasım1913'de Türk gazetecisi Vehbi Bey, Mülazım-ı evvel Fethi Bey ile Bleriot tayyaresi ile İstanbul üzerinde uçmuştur. Vehbi Bey, ilk uçan Türk gazetecisi olmuştur.[50]

23 Kasım 1913'de Kolağası Fesa Bey ile Mülazım-ı evvel Fethi Bey Bleriot tipi ve Fazıl Bey ise Deperdüssen tipi tayyare üçlü kol ile Yeşilköy-İstanbul'dan kalkmıştır. Edirne'ye 1 saat 50 dakika gidip 2 saat 20 dakika sonra dönerek 480 kilometre ilk kol uçuşunu gerçekleştirmiştir.[51]

30 Kasım 1913 Pazar günü Yeşilköy'den havalanan Kolağası Fethi Bey, Osmanlı Kadın Hakları Koruma Cemiyet Başkanı Belkıs Şevket Hanımı, "Osmanlı" isimli Deperdüssen tayyaresi ile uçurmuştur. Osmanlı ve İslam dünyasında tayyareyle uçan ilk Türk kadını olmuştur. Amacı, "Kadınlar Dünyası" isminin verileceği bir tayyare alıp, tayyareyi orduya bağışlamak olmuştur. 15 dakika süren uçuş esnasında orduya tayyare alınması için Osmanlı kadınlarını yardıma teşvik bildirileri atılmıştır. Bu gösteri uçuşu, dönemin gazetelerinin de gösterdiği ilgiyle, tayyarelerin toplumsal bir cazibe merkezi haline gelmesine yardımcı olmuştur.[52]

2.2. KAHİRE SEFERİ

Kahire Seferi, Osmanlı Devleti'nin Arap toprakları üzerindeki hâkimiyetinin korunması hususunda psikolojik harekât unsurlarından yararlanarak devlet otoritesinin etkinliğini sürdürmek amacıyla yapılmıştır. Sefer, Osmanlı havacılığının dönemin en ileri hava gücüne sahip ülkeleriyle rekabete girişme hamlesi olarak yapılmış bir harekettir.

Ocak 1914'de Osmanlı hükûmeti; İmparatorluğunun azalan saygınlığını yeniden kazanmak, Türk havacılığının kaydettiği ilerlemeyi vurgulamak, havacılığın önemini anlatmak, İslam ülkeleriyle bir dayanışma vesilesi olmak ve Balkan

[50]*Hv.K.leri Dergisi,100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.55; Kurter, C.I, a.g.e., s.176-179; Tayhani, a.g.e., s.159; Kansu, a.g.e., s.140; Yalçın, a.g.e., s.31.
[51]Tayhani, a.g.e., s.159; Kansu, a.g.e., s.141; *İkdam*, 25 Kasım 1913; *Tasvir-i Efkar*, 25 Kasım 1913; Kurter,a.g.e.,s.187 .
[52]*Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.55,56; Kansu,vd., a.g.e., s.158; Kurter, C.I, a.g.e., ss.187-188.

Savaşı'nın acı hatıralarını silmek, Türk pilotlarına hayranlık duyulmasını sağlamak amacıyla İstanbul–Kahire arasında politik gezi olarak sefer düzenlenmesine karar vererek hazırlıklara başlamıştır. Osmanlı ordusu, bu seferde hem en yetenekli subaylarını hem de elindeki sınırlı sayıdaki tayyare gücünü kaybetmesine karşılık, seferi bir onur ve gurur mücadelesi gibi görüp başarıyla tamamlamıştır.

Sefer, 1914'de başlamıştır. Daha dört yıl öncesine kadar yetişmiş pilotu ve hiçbir hava aracı olmayan bir ordu, kendi başkentinden 2500 km uzaklıktaki Kahire'ye gidebilecek kadar büyük cesaret örneği göstermiştir. Mevcut 5 tayyareden 2 tanesi sefer için seçilmiştir. Harbiye Nazırı Enver Paşa'nın direktifi ile Kahire seferinin Fransa'da eğitim gören pilotların teşkil edeceği iki ekip ile yapılması kararlaştırılmıştır. Uçuş için 2 pilot ve 2 rasıttan oluşan Muaveneti Milliye-Bleriot ve Prens Celalettin- Deperdüssen tipi 2 tayyare planlanmıştır. Kolağası Plt.Fethi ve Mülazım-ı evvel rasıdı Sadık Bleriot tipi birinci tayyare Muavenet-i Milliye ile Mülazım-ı evvel Plt.Nuri ve Kolağası Rasıdı İsmail Hakkı ikinci tayyare Deperdüssen tipindeki Prens Celaleddin ile uçmuştur.[53]

Kudüslüler, Mısır'a geçen Fransız tayyareleri yerine Türk tayyareleri görmek istemişlerdir. Dünyaya nam salan kahraman Türk tayyarecilerinin Mısır'a gelecekleri haberi her tarafta sevinçle karşılanmıştır. Seferin başarılması dünya motorlu havacılık tarihinin akışı içinde ülkenin ön saflarda yer almasını sağlamıştır.

6 Şubat 1914'de uçuş seyahat ve programı, İstanbul-Eskişehir-Afyon-Konya-Ulukışla-Adana-Halep-Humus-Beyrut-Şam-Kudüs-El Ariş-Port Said-Kahire-İskenderiye olarak planlanmıştır.

8 Şubat 1914'de İstanbul Yeşilköy Meydanı'ndan 2500 km.lik yolun başlangıcı yağmurlu bir havada merasimle saat 09.12'de başlamıştır. Bleriot XI tipi "Muavenet-i Milliye" uçağı ile Kolağası Plt.Fethi ve Mülazım-ı evvel rasıdı Sadık Beyler meydandaki çamurlar üzerinden büyük sevgi gösterileri ve başarı umutları ile havalanmıştır. Aynı gün saat 11.00'de Adapazarı'na, sonra Eskişehir'e inmişlerdir. 10 Şubat saat 10.00'da Eskişehir'den kalkarak, Afyon'dan (Konya) ve Adana'ya gitmişlerdir. Ekip, 13 Şubat'ta Adana'dan kalkmış ve 17.30'da Halep'e gelmiştir. 15 Şubat'ta Halep-Beyrut'a ulaşmıştır. 24 Şubat 1914'de Beyrut-Şam Mezze hava

[53]Avni Okar, a.g.e., s.11; Kurter, C.I, a.g.e., s.195; Kansu, a.g.e. s.149.

alanına inmiştir. Şam'dan sonra artık belli başlı birkaç uğrak yeri kalmıştır. 3 gün sonra Kahire'ye devam etmeleri planlanmıştır.

Uçuş yolunun büyük bir kısmının aşılmasına rağmen; boğucu sıcaklar ve teknik olanaksızlıklar nedeniyle 27 Şubat 1914 Cuma günü saat 08.00'de, Kolağası Fethi Bey ve Rasıdı Sadık Bey Bleriot XI tayyaresi ile Şam'dan hareketle Kudüs'e doğru yola çıkmıştır. Tayyareleri, Taberiye Gölü yakınlarında Cehennem Vadisi denilen Şimiriye bucağının 500 metre doğusundaki Külrühar (Küfrüharib) nahiyesindeki kayalılıklara düşmüştür. Canlarından daha fazla sevdikleri vatanlarının onuru için şehit olmuşlardır.

Tayyarenin enkazı, Enver Paşa'nın emri ile İstanbul'a Askeri Müzeye konulmuştur. Şehitler, 28 Şubat günü trenle Şam'a getirilmiştir. Emeviye Camisi bahçesinde Büyük Türk Komutanı Selahattin Eyyübi Türbesi'nin yanına defnedilmiştir. Fethi ve Sadık Beyler, Türk havacılığının ilk şehitleri olmuşlardır.

Sami (Uçan) Bey, Balkan Savaşı'nda büyük cesaret ve azimle savaşarak tayyaresi ile Bulgar hattı üzerine havadan bomba gibi 7,5'luk sahra topçu mermilerini savuran Fethi hakkında şunları söylemiştir; *"Tarih, O'nu sadece büyük bir havacı değil, vatanın kurtuluşu uğrunda ölümü göze alarak düşmanlar üzerine ilk hakiki bombayı atan bir kahraman olarak anacaktır."*[54]

İkinci ekip, 8 Şubat 1914'de saat 09.10'da Deperdüssen "Prens Celaleddin" tayyaresi ile Mülazım-ı evvel Plt.Nuri ve Rasıdı Kolağası İsmail Hakkı Bey katılımları ile ilk uçuşa başlamıştır. Uçuş, hava sisli olması nedeniyle tayyare Bursa üzerinden tekrar Yeşilköy'e gelmiştir. Mülazım-ı evvel Plt.Nuri ve Rasıt Kolağası İsmail Hakkı öğleden sonra sis dağılması ile havalanmıştır. Fakat motor arızası nedeniyle İznik'e ve bilahare 16.30'da Lefke'ye (Osmaneli) uçmuştur. Lefke'den verilen iki posta çantayı Bilecik'e getirerek Türk tarihinde ilk hava postasını icra etmiştir.[55]

Uçuş, hava muhalefeti ve tayyare arızası nedeniyle planlandığı gibi yapılamamıştır. Nuri Bey ve Rasıdı İsmail Hakkı, 9 Şubat'ta Bilecik'ten kalkış

[54]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü,Klasör No:93, s.12,13; Kansu, vd., a.g.e., s.150-154; Kurter, C.I, a.g.e., ss.197-203,213,219.
[55]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:93, ss.76-77; Altın Kanatlar Bir Cesaret Öyküsü, s.3,5, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, 2001, Ankara; Kansu,vd., a.g.e., ss.150-151.

yapmıştır. Tayyarenin motor arızası nedeniyle Bozöyük Poyra köyüne iniş yapılmıştır. 12 Şubat'ta Eskişehir'e intikal etmiştir. 14 Şubat'ta Eskişehir-Bolvadin-Afyonkarahisar-Akşehir'e ulaşmıştır. 15 Şubat'ta Akşehir-Osmaniye, 16 Şubat'ta Karakaya ve 17 Şubat'ta Karakaya-Karaman'a varmıştır. 19 Şubat'ta Karaman-Konya-Tarsus, 20 Şubat'ta Tarsus-Adana ve 21 Şubat'ta Adana-Misis'e ulaşmıştır. 22 Şubat'ta Misis-Artak, 23 Şubat'ta Haleb ve 24 Şubat'ta Humus'da olmuştur. 26 Şubat'da Hama uçuş rotası ile 27 Şubat 1914'de Şam'a ulaşmıştır. Ancak,Nuri ve İsmail Beyler Şam'da, Kolağası Fethi Bey ve rasıdı Sadık Beyin şahadet haberini almışlardır. Onlar, ağlayan yürekler ile cenazelerinde fotoğraflarını taşımışlardır.

6 Mart 1914'de Nuri ve İsmail Beyler Şam'dan havalanmıştır. Sahil yolu üzerinden 50 dakikalık uçuş ile Beyrut'a gelmişler ve 9 Mart'ta Beyrut'dan havalanarak saat 17.00'de Yafa'ya ulaşmışlardır. 11 Mart 1914'de binlerce insan Nuri Beyin Yafa meydanında uçuşunu izlemek için toplanmıştır. Tayyare; aynı gün Yafa'dan hareket etmiştir. Ancak, kalkış esnasında Yafa'da sahilden biraz ileride denizdeki kayalıklara düşmesi sonucu Kolağası Plt.Nuri Bey çok iyi yüzme bilmesine rağmen kıyafetinin ağırlığı nedeniyle yüzemediği için boğularak şehit olmuştur. O da, Şam'a diğer şehitlerin yanına defnedilmiştir. Rasıt Kolağası İsmail Hakkı Bey ise yüzme bilmediği için batmamış olan tayyarede kalmıştır. Bölgeye gelenler tarafından kurtarılmış ve İstanbul'a dönmüştür. Bilahare, I. Dünya Savaşı'nda İran Hududu'nda şehit olmuştur.[56]

Seferin tamamlanması için Harbiye Nezareti üçüncü bir ekibin seyahate çıkmasını kararlaştırmıştır. Yeni bir ekip ve tayyare ile Yafa'dan Kahire seferinin tamamlanabilmesi için şehit havacılarımızın kaldığı yerden sefere devam edilmesine karar verilmiştir. 6 Mart'da "Ertuğrul" adlı Bleriot XI tayyare ile İstanbul'dan uçuşa başlayan Kolağası Plt.Salim (İlkuçan) ve Rasıt Kur.Kolağası Kemal Bey, 2 saat 45 dakika uçuşla Çanakkale'ye inmiştir. 7 Mart'ta Çanakkale-Erenköy'e gelmiştir. 9 Mart'ta, Erenköy kalkışı ile Kemerdere'ye zorunlu iniş yaparken hafif kırım geçirmiş ve hasara uğramıştır. 13 Mart'ta kalkışta ile motorun durması nedeniyle Küçukkuyu civarında bir yere iniş yapmıştır. Tayyare, ormanlık alanda iki parçaya bölünmüştür.

[56]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:93, s.33; Kansu, vd., a.g.e., ss.150-156; Kurter, C.I, a.g.e., ss.197-205.

Karayolu ile Edremit'e getirilmiş ve seyahat iptal edilmiştir. Tayyare, tamir için İstanbul'a gönderilmiştir.

Edremit Belediye Başkanı Yazıcızade İsmail Hakkı Bey, halkı göreve davet ederek Kahire Seferi'nin başarılması için katkıda bulunmalarını istemiştir. Edremit halkının parası ile "Edremit " adı verilen Fransa'dan alınan Bleriot XI-2 tipi tayyare, 7 Nisan'da İstanbul'a getirilmiştir.

Yapılan değerlendirme sonucunda üçüncü ekibin seyahatinin Fethi Beyin şehit düştüğü yerden başlaması kararlaştırılmıştır. Üçüncü ekip, Edremit isimli dördüncü tayyare ile İstanbul'dan 23 Nisan 1914'de "Hıdıvvıye" şirketinin "Saidiye" gemisi ile 29 Nisan'da Beyrut'a nakledilmiştir. Kolağası Salim (İlkuçan) ve Rasıt Kur.Kolağası Kemal Bey, şehit olan arkadaşlarının şerefle taşıdığı bayrağı kutsal bir emanet olarak almış ve Beyrut'tan 1 Mayıs'ta uçuşa başlamıştır. Önce, Kudüs'e inen Salim ve Kemal Beyler. 4 Mayıs'ta Kudüs'ten El-Ariş'e ve 5 Mayıs'ta Port-Said'e ulaşmışlardır. Salim ve Kemal Beylerin 9 Mayıs 1914'de Kahire-Helipolis hava alanına, müteakiben Tanta'ya ve sonra İskenderiye'ye ulaşarak İstanbul-Kahire seferi başarı ile tamamlamışlardır. Türk havacılığının azim ve cesaret bayrağı Kahire'ye ulaştırılmıştır. İstanbul-Kahire seferi sırasında şehit olan havacılarımız verilen vazife uğrunda her türlü zorluğu göze alacak cesaret ve kararlılığa sahip birer kahramandırlar. İnandıkları ilkeler ve değerler ile ülkelerinin şanını korumak uğruna bu yolculuğa çıkmışlardır. Hiçbir zorluğun yıldıramadığı cesur havacılar olarak isimlerini altın harfler ile tarihe yazdırmışlardır. Türk havacılığının temellerine öz güven veren can suyu olmuşlardır. Bu uçuş büyük yankılar uyandırmıştır.

Kahire seferi sırasında elde az sayıda olan tayyarelerden 3'ü, yetişmiş kalifiye pilotlardan 2'si ve 1 rasıt kaybedilmiştir. 1914'de Osmanlı Devleti İstanbul-Kahire uçuşunu gerçekleştirerek dünya havacılığındaki gücünü gösterme hedefine ulaşmıştır. Halkın uçuş süresince havacılara verdiği destek ile 11 tayyare satın alabilecek seviyeye ulaşılmıştır.[57]

Türk Havacılık tarihinde ilk akrobasi denemesi ise Fazıl Bey tarafından 5 Mart 1914'de gerçekleştirilmiştir. Fazıl Bey, "Osmanlı" isimli Deperdüssen tipi

[57]Avni Okar, a.g.e., s.12,Kurter, a.g.e., ss.205-212; Kansu, a.g.e., ss.154-156; Altın Kanatlar, a.g.e., s.7,9; *Türk Hv.K.leri Dergisi, 100'ncü Yıl Özel Sayısı,* s.55,56.

tayyareyle virile girmiş ve 400 metre irtifada virilden çıkarak başarı ile uçuşu tamamlamıştır.[58]

2.3. BALKAN SAVAŞI HAVA HAREKÂTI DEĞERLENDİRİLMESİ

Balkan Savaşı döneminde, Türk Havacıları kendi beceri ve cesaretleri ile havacılığı geliştirmeye ve halk üzerinde ilgi uyandırmaya çalışmıştır. Bu kapsamda; 29 Kasım 1912'de icra edilen keşif görevi ile Türk Havacılık tarihinin ilk hava harekâtı gerçekleştirilmiştir.

Osmanlı Havacılık tarihinde bu dönemde ilkler yaşanmıştır. İlk uzun mesafe uçuşu 19 Ekim 1913'de, Marmara denizinin ilk defa aşılması 19 Ekim 1913'de ve ilk kol uçuşu ise 23 Kasım 1913'de gerçekleşmiştir. 30 Kasım 1913'de Belkıs Şevket Hanım'ın uçurulması ve havadan bildiri atılması faaliyeti ile yaşanmıştır. Teşkilatı Havaiye Müfettişliği'nin kurulması ile önemli bir adım atılmış ve faaliyetlerin bir düzen içerisinde yürütülmesi sağlanmıştır.[59]

Balkan Savaşı'nda pilotlar, yönetim ve ikmal destekli aksaklıklar yüzünden savaşın ilk evresinde başarılı olamamıştır. Balkan Savaşı'nın ikinci evresi olan Çatalca Muharebeleri'ne kadar düşman kuvvetleri üzerinde uçuş yapılmamıştır. Bu safhadan sonrası Türk hava gücü açısından ayrı öneme haiz olmuştur. Pilotlar ustalaşmış ve yönetim katları deneyim kazanmış olması ile sağ ve sol cenahta faydalı keşif uçuşlarından verimli ve etkili sonuçlar alınmıştır. Sağ cenahta Kırkkilise (Kırıkkale) ve Karahıdır meydanı kullanılmıştır. Bu bölgede, 2 Bristol tayyaresi ile Plt.Fesa ve Fazıl Bey uçmuştur. Edirne, sol cenahta üs olarak kullanılmıştır. REP, Deperdüssen ve Mars tayyaresi ile Plt.Nuri, Fethi ve Salim Bey uçmuştur.

Balkan Savaşı boyunca; 9 tayyare kayıp verilmiştir. Ancak hiçbiri düşman tarafından düşürülmemiştir. Bir esir dışında pilot kaybı yaşanmamıştır. Türk havacılığı 8 tayyaresini tahrip ve kırım sonucu kaybetmiştir. Bir tayyareye savaş başlamadan Sırbistan'da el konulmuştur. Türk havacılığı açısından en önemli olay

[58]Kansu,vd., a.g.e., s.158; Kurter, C.I, a.g.e., s.209.
[59]Yaşar Özdemir, a.g.e., s.13; Gülten, a.g.e., s.24; Kurter, a.g.e., C.I, s.225.

Süreyya (İlmen) Bey'in havacılıktan uzaklaştırılması olmuştur. Bu olay, I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele Döneminde Türk havacılığını büyük ölçüde etkilemiştir.[60]

Bu dönemde, Türk havacıları kahramanlıklar yaratmıştır. Fethi Bey tayyareciliğe başlamadan önce denizci, sonra ise İngiltere'ye tayyare makinist eğitimine gönderilmiştir. Bilahare, İngiltere'de Fazıl ile birlikte Bristol Tayyare Mektebi'nde eğitime başlamıştır. Avrupa'da eğitim alan subaylar Balkan Savaşı devam ederken yurda dönüş yapmıştır. Yeşilköy-Safraköyü'nün arsası üstünü kısa sürede tayyare meydanı haline getirmişlerdir. Fethi Bey, Balkan Savaşı'nın sonlarına doğru Edirne'yi Bulgaristan'dan kurtaran ordunun gözcüsüdür. Bulgaristan içlerine kadar uçarak ordunun ileri yürüyüşünü kolaylaştırmıştır. Fethi Bey kaçan düşman tayyarelerini kovalayarak huduttan kilometrelerce içerilere girmiştir. Düşman ordusu hakkında haberler elde etmiştir.

Bnb.Fesa (Evrensev) Bey ordunun ilk hava subayı olup, İstanbul askeri sanatoryumda 73 yaşında vefat etmiştir. Balkan Savaşı'nda Garp ve Şark harekâtında başarılı görevler icra etmiştir. Kafkas cephesine hareketi sırasında bir tayyare müfrezesiyle vapuru batırılarak Salim (İlkuçan) Bey ile esir edilmiştir. Ordumuz, bu övünmek bilmeyen kahramanlar ile ne kadar iftihar etse azdır.[61]

Balkan Savaşı süresince, Türk havacılığı açısından pilotların kendine güvenleri artmıştır. Dünyanın en deneyimli havacıları olma özelliğini kazanmışlardır. Türk tayyareleri ilk defa büyük başarı sağlayarak tarihe geçmiştir. Ordunun ileri yürüyüşü süresince etkin keşif görevleri icra edilmiştir. Türk havacılığında gelişme dönemi yaşanmıştır. I. Dünya Savaşı'nın çıkması Askeri Havacılık alanındaki çalışmaları olumsuz etkilemiştir. Başlatılan tüm plan ve projeler gerçekleştirilememiştir.

2.4. BALKAN SAVAŞI SONUCUNDA HAVACILIĞIN DÜZENLEME ÇALIŞMALARI

Balkan Savaşını 1913'de sona ermesi ile Türk havacılığının ıslahı ve geliştirilmesine başlanmış ve yeni tayyareler alınmıştır. Askeri Havacılığının yeniden

[60]TBMM Kütüphanesi; Avni Okar, a.g.e., s.10-11; Kurter, a.g.e., C.I, s.171,179, 224.
[61]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, s.13,38,74; Kurter, a.g.e., C.I, s.171.

yapılanması kapsamında, 1914'de Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti II. Şubesi ve Kıtaatı Fenniye Mevakii Müstahkeme Müfettişi Umumiliğinin Kıtaatı Fenniye Şubesi tarafından yürütülmüştür. Bu dönemde yeni yapılanma ile havacılık faaliyetleri Genelkurmaya bağlı Muhabere ve Muvasala Şubesine devredilmiştir. Şubeye bağlı Teşkilatı Havaiye Müfettişliği kurulmuştur. Müfettiş olarak Veli Bey atanmıştır.[62]

4 Mayıs 1914'de havacılık teşkilatının ve Tayyare Mektebinin yeniden düzenlenmesi ve geliştirilmesi için Osmanlı idaresi Fransa'ya başvurmuştur. Kolağası Plt.De Goys de Mazeyrac'ın Harbiye Nezareti'nin emrinde çalışması için iki yıllık sözleşme imzalanmıştır. Binbaşı rütbesine terfi ettirilerek göreve başlamıştır. 21 Mayıs'ta Ayastefanos (Yeşilköy) Tayyare Mektebi Müdürü olarak atanmıştır. O, I. Dünya Savaşı'nın başlamasına kadar tayyarecilik eğitimini tertip düzene sokması açısından önemli görev icra etmiştir. Osmanlı havacılığı ile ilgili teknik ve idari alanlarda çalışmalar yapmıştır. Eğitim, tamir ve inşaat faaliyetlerini yeniden yapılandırmıştır. Özellikle, Balkan Savaşı'nda zarar gören tayyareleri, Fransız makinistlere tamir ettirerek uçar duruma getirilmesinde yardımcı olmuştur. Fransa'ya yeni tayyareler sipariş edilmiştir. Fransızca bilen Plt.Fesa, Salim, Mithat ve Fazıl Bey uçuş öğretmeni olarak mektebin kadrosunda görevlendirilmiştir.

De Goys, Türk havacıları için üniforma oluşturmuştur. Yeni yaka ve pantolon rengini kırmızı olarak belirlemiştir. Yaka üzerindeki metal tayyare simgesi kaldırılmıştır. Kalpak üzerine metalden ay-yıldızlı kanat takılması usulü getirilmiştir. 1914'de, Goys ve Türk tayyarecileri Kolağası Fesa, Kemal ve Hilmi, Nuri Bey, Mülazım-ı sani Fazıl ve Mithat Tuncel'den oluşan ekip "Vasıta-i Tayyare" isimli ilk Türkçe teknik uçuculuğa ait havacılık kitabı yayınlamıştır.

Yeşilköy Tayyare ve Balon İstasyonu'nun yerleşim alanı detaylı olarak gösterilmiştir. I. Dünya Savaşı'nın başlaması ile De Goys, 5 Ağustos 1914'de ülkesine dönmek zorunda kalmıştır. Osmanlı Havacılığının yapılanmasındaki Fransa'nın etkisi sona ermiştir.

[62]Tanman-Keyüsk, C.II, a.g.e., s.14,15; Kansu vd, a.g.e., s.159; Yaşar Özdemir, a.g.e., s.13; *Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.56; Kurter, a.g.e., C.I, s.215,218.

6 Ağustos 1914'den itibaren Tayyare Mektepi Müdürlüğü'ne Topçu Bnb. Abdüllatif Bey atanmıştır. Fransa'ya sipariş edilen ve bedeli ödenen tayyareler Osmanlı Ordusuna teslim edilmemiştir. Savaş yıllarında Türklere karşı kullanılmıştır. 26 Morane, 6 Caudron, 3 Farman ve 15 Deniz tayyaresi olmak üzere toplam 50 tayyarelik bir hava gücüne sahip olması engellenmiştir. Türk havacılığının bir toparlanma dönemine girmeyi başladığı her süreç maalesef yeni bir savaş nedeniyle kesintiye uğramak zorunda kalmıştır.[63]

Haziran 1914'de Türk hava sahalarını kullanma ve seyahatlerin nasıl yapılacağına ilişkin kanun çıkarılmıştır. Osmanlı Devleti tarihinde havacılık hakkında çıkarılan ilk kanun olmuştur. Haziran 1914'de Donanmanın desteklenmesi ve deniz tayyarelerinde uçacak deniz pilot ve rasıtları yetiştirmek için Deniz Tayyare Mektebi, Ayastefanos Tayyare Mektebi'nin yanında kurulmuştur. Deniz subayları eğitim görerek Deniz tayyareciliğinin çekirdeğini oluşturmuştur. Mektep müdür muavini güverte Kolağası Necmettin (Sağır) olmuştur. 14 Haziran 1914 Cuma günü Yeşilköy Bahriye Tayyare mektebi uçuş gösterisi yapan bir Curitss F deniz tayyaresi Donanma Cemiyeti tarafından satın alınmıştır. Deniz Kuvvetleri'nin ilk eğitim tayyaresi olarak 1915'de görev yapmıştır. 16 Haziran Pazar günü Curtiss F tayyaresi, Donanma Cemiyeti yararına saat 15.00'de Kadıköy'de deniz üzerinde gösteri yapmıştır. Bilahare, Fransa'dan Nieuport tayyaresi alınarak ilk Deniz Havacılığı kurulmuştur.[64]

Balkan Savaşı'nın birinci aşamasında hava araçları etkili kullanılmamıştır. Türk havacılığı, henüz kuruluş aşamasında ve çok hazırlıksız girmiştir. Savaşın başında elde yeterli sayılabilecek tayyare olmasına rağmen bunları uzun mesafe uçurabilecek deneyime sahip pilot bulunamamıştır. İhtiyaç nedeniyle kiralanan yabancı pilot ve makinistlerden istenilen etki ve fayda sağlanamamıştır. Yine, cephelerde alınan ağır yenilgiler neticesinde tayyarelerin bazılarının bırakılması ve yakılması hava harekâtını etkilemiştir. Ancak, Balkan Savaşı'nın ikinci safhasında, ordunun Çatalca-Gelibolu hattına çekilmesi ve Edirne'nin geri alınması ile düzenli hava keşif ve gözlem harekâtı icra edilmiştir. Keşif görevlerinde düzenli olarak rasıt

[63]*Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi* C.III, Ks.6 (1908-1920), s.305; Gülten, a.g.e., s.25; Kansu vd., a.g.e. s.159; Kurter, a.g.e., C.I, ss.215-217,224; *Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*,s.56; Yalçın, Türk HavaHarp Sanayii Tarihi, (1913-2009), Etimesgut-Ankara, 2009, s.4.
[64]Kansu vd., a.g.e., s.162,163; Kurter, a.g.e., C.I, ss.218-219; *Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.56.

görev almıştır. Bu görevlerde düşmanın ordugâhı, siperleri, istihkâmları ve askeri birliklerinin faaliyetleri hakkında detaylı bilgi alınmıştır. Bu dönemde, yapılan keşifler, ağırlıklı olarak Tırnova, Yanbolu ve Hasköy bölgelerine yapılmıştır. Harekâta iştirak etmek üzere hazırlanan tayyare müfrezeleri, tayyare ve havacılık konusunda deneyimi olmayan kara ordusu komutanlarının sevk ve idaresinde olması nedeniyle ilk aşamada 4 tayyare ve 1 subay kaybı yaşanmıştır. Ordunun Çatalca hattına çekilmesinden sonra, Yeşilköy Mektebinin bakım, onarım ve ikmal olanaklarından yararlanarak deneyimlerini ve uçuş saatlerini artırarak tecrübe sahibi olmuşlardır. Balkan Savaşı ile birlikte Osmanlı havacılığı, yeni savaş araçlarının askeri havacılık alanında büyük bir öneme sahip olduğunu fark etmiştir. Bu teknolojiden faydalanmak için Avrupa'ya heyetler göndererek girişimler başlatmıştır. Osmanlı Ordusu savaş boyunca sınırlı da olsa tayyareleri etkili şekilde kullanmıştır.

3. I. DÜNYA SAVAŞI'NDA TÜRK HAVACILIĞI

Osmanlı Devleti, 1 Kasım 1914'de Almanya'nın yanında I. Dünya Savaşı'na katılmıştır. Aynı anda birçok cephede savaşa girmek zorunda kalmıştır. Doğu Cephesi'nde Ruslarla fiilen muharebeye başlamıştır. I. Dünya Savaşının başlangıcında, Osmanlı havacılığının etkili hava görevi yapacak Yeşilköy Tayyare Mektebi envanterinde sadece 3 adet Bleriot XI–2 olmak üzere 4-5 tayyaresi mevcuttur. Pilot, teçhizat, teknik donanımı, taktik hava birlikleri açısından görev yapacak kabiliyette tayyare mevcudu yetersiz ve etkisizdir. Osmanlı havacılığı, bu dönemde mali sıkıntı içerisinde, sevk ve idarede başarısız durumdadır. Hava unsuru üç yıllık bir geçmişi ile teşkilatlanmasını henüz tamamlayamamıştır. Avrupa'daki gelişmelerden habersiz olunması, takip edilememesi ve bilgi eksikliği ciddi sıkıntı oluşturmuştur. Envanterde bulunan Deperdüssen, Ponnıer ve Rumpler A–4/13 tayyareleri uçuculuk niteliklerini kaybetmiştir. Havacılık; sürekli teşkilatını yenilemek, geliştirmek ve değiştirmek durumunda kalmıştır. Mevcut tayyarelerinden 2 Bleriot tayyaresi ile Plt.Salim ve Fesa Beyler Doğu cephesine görevlendirilmiştir. Fazıl, Nieuport tayyaresi ile Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine verilmiştir. Plt.Şakir Fevzi, Rumpler tayyaresi ile Kanal Harekâtı için tertiplenmiştir. Doğu Kafkas Cephesinde Osmanlı III.ncü Ordusu'nun keşif görevinde kullanılmak üzere, Tarık Bin Ziyad ve Edremit isimli Bleriot XI-2 tipi tayyare mevcuttur. Pilotlar

Kolağası Fesa ve Salim Beylerden oluşan bir tayyare müfrezesi hazırlanarak 5/6 Kasım 1914 gecesi İstanbul'dan Bezmi Âlem gemisi ile Trabzon'a gönderilmiştir. 3 gemiden oluşan konvoy 6/7 Kasım 1914 gecesi Rus harp gemilerine yakalanmış ve gemi batırılmıştır. Tayyare müfrezesinin pilotu Kolağası Fesa (Evrensev) ile Salim (İlkuçan) Bey Ruslara esir düşmüştür. Sibirya'daki esir kampına gönderilerek 6 yıl yakın süre esir kampında yokluk ve sefalet içinde yaşamışlardır. III. Ordu belirli bir süre tayyaresiz kalmıştır. Fesa Bey, Moskova' da Türk heyetinin yardım ve desteği ile 14 Haziran 1920'de Trabzon limanına gelmiştir. Fesa Bey, Hasankale'de konuşlanan Doğu Cephesi Komutanlığı Karargâhı'nda görevlendirilmiştir. Salim Bey, XXIV. Tümen'in Topçu Alayı'nda görev almıştır. Kafkas Cephesi'nde havacılar, muharip tayyareleri silahsız ve eskimiş durumda zor şartlarda görev yapmıştır. Özellikle, Balkan Harekâtın son döneminde etkili hava saldırısı icra etmenin yanında Rus Ordusu'nun unsurları hakkında keşiflerde bulunmuştur. Ayastefanos meydanında 6'sı Kara, Deniz Tayyare Mektebi'nde 2+1 Nıeuport Deniz tayyaresi olmak üzere 8 tayyare ve 10 pilot ile savaşa katılmıştır. Deniz Tayyare mektebinde Curtıss F–2 tayyaresi yer eğitimleri için kullanılmıştır.[65]

3.1. I. DÜNYA SAVAŞINDA HAVA HAREKÂTI

17 Ağustos 1914'de keşif görevi için tek kişilik Nıeuport tayyaresi, Nara-Çanakkale Boğaz Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine görevlendirilmiştir. 5 Eylül 1914'de Mülazım-ı evvel Fazıl Bey tarafından 1 saat 10 dakika Bozcaada ve Limni üzerine yapılan hava keşif ile Çanakkale Savaşı'nın ilk Havacılık faaliyeti yapılmıştır. 10 Eylül'de Mülazım-ı evvel Fazıl tarafından ikinci keşif yapılmıştır. Keşif faaliyetleri, 3 Pilot ile 19 Ekim 1915'e kadar sürmüştür. Keşif uçuşları, tek tayyareyle yapıldığı için etkili olmamıştır. Ayastefanos-İstanbul'dan Deniz Kolağası Plt.Sami Bey Nıeuport 6 H tayyaresi ile 19 Ekim günü kalkış yapmıştır. 20 Ekim'de Çanakkale'ye gelmiştir. 1915'de havacılık faaliyeti 13'ncü Seyri Havaiye Şubesi tarafından yürütülmüştür. 1915 yılı başlarında Bahriye Nezaretine bağlı Deniz Tayyare Birliği kurulmuştur. Bu dönemde uçuş emniyetini sağlamak amacıyla Meteoroloji şubelerinin kurulmasına karar verilmiştir. İstanbul ve Edirne'de Hava

[65]ATASE, BDH-1, Klasör No:1393, Dosya No:21 A, Tarih:30.08.1332, Baş. K.Kh. 13.Ş. Umuru Havaiye Müfettişliği; *Hv.K.K.lığı, Tarihçe Şube Müdürlüğü,Klasör No:1; K*ansu vd., a.g.e.,ss.172-174; Kurter, a.g.e., C.II, s.47,48.

Rasat Şubeleri kurulmuştur. Gelibolu'da bir şube kurulması kararlaştırılmıştır. Bu dönemde, Türk tayyarelerine beyaz çerçeve içinde siyah kare yapılması uygun görülmüştür. Kanat altı ve üstü gövde yanları, istikamet dümenlerine konmuştur. Tayyarelere ilk kez numara verilmiştir.[66] I. Dünya Savaşı ile Türk Askeri havacılığındaki ıslahat ve geliştirme çalışmaları durmuştur. Savaşa hazırlıksız giren Osmanlı Devleti hava kuruluşlarının yönetimi, askeri havacılığın yeniden teşkilatlanması, geliştirilmesi ve yapılandırılması görevini Almanlar üstlenmiştir. Enver Paşa, Osmanlı Havacılığının durumunu düzeltmek için Almanya'dan tayyare, teçhizat, donanım ve pilot talebinde bulunmuştur. Taleplere olumlu cevap verilmiştir. Askeri havacılığın faaliyetlerinin yeniden teşkilatlandırılması için Ekim 1914'de, Batı Cephesi Alman 2'nci Tayyare Bölüğü'nde görevli Mülazım-ı evvel Erich Von Serno Türkiye'deki Alman Askeri Misyonuna görevlendirilmiştir.[67]

3 Şubat 1915'de Mülazım-ı evvel Erich Von Serno, Yeşilköy Tayyare Mektebi'ne müdür olarak tayin edilmiştir. Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyasetliği'nde havacılık konusunda danışmanlık ve havacılık personelinin eğitimi için program hazırlama görevi dört yıl sürmüştür. Yeni yapılan düzenlemeler ile teşkil edilen tayyare birlikleri bölükler halinde görevlendirildikleri cephelerde kolorduların emrinde görev yapmıştır. Osmanlı Devleti havacılığı yetersiz olması nedeniyle, harekâtta tayyare ihtiyacı müttefik Almanya tarafından karşılanmıştır. Alman subay ve astsubay pilotlar tayyare bölüklerinde görev almıştır. Tayyare Bölük Komutanlıklarını çoğunlukla Alman subaylar yapmıştır. Tayyare ve yedek parça ihtiyacı karşılanmıştır. Tayyareler, Alman bankalarından alınan krediler ile satın alınmıştır. Tayyare teknolojilerindeki gelişmeye paralel olarak ilk başlarda silahsız olan tayyarelere ilerleyen günlerde önce bomba ve pervane arasından senkronize atış yapabilen makineli tüfekler eklenmiştir. Tayyarelerin menzilleri, havada kalış süreleri ve silah taşıma kapasiteleri arttırılması ile pilota verilen görevler ve icra edilen harekât sayısında artış meydana gelmiştir. Tayyare mektebine, Alman öğretmenler gelmiştir. Alman ekolü etkisi altına girmiştir. Almanya'ya tayyarecilik eğitimi için personel görevlendirilmiştir. Tayyare bölüklerinin desteklenmesi

[66]*Hv.K.leri Dergisi,100'ncü Yıl Özel Sayısı,*s.56; Kansu vd., a.g.e., s.164-173; Kurter, C.II, a.g.e., ss.22- 34; Meydan, a.g.e., s.39.
[67]*Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*,s.56; Yaşar Özdemir, a.g.e., s.13; Gülten, *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, s.78.

amacıyla; meteoroloji, düşman hava saldırılarından korunmak için uçaksavar birlikleri ve erken ihbar istasyonları kurulmuştur.[68]

Almanya'da kendi olanağı ile pilot eğitimi alan Süvari Mülazım-ı evvel Şakir Fevzi Bey, havacılık çalışmalarına önemli destek sağlamıştır. Mayıs ayında Almanya'ya giderek tayyare teminine çalışmıştır. Yeşilköy'de Pervane imalathanesi kurulmasını sağlamıştır. 15 Şubat 1915'de Harbiye Nezaretinde havacılık işlerine bakan Harbiye Dairesi 9'uncu Umur-u Havaiye (Havacılık İşleri) Şubesi ve Genel Karargâhta 13'ncü şube kurulmuştur. İkmal ve Tedarik işleri bu şubeye verilmiştir.[69]

3.1.1. Çanakkale Cephesinde Hava Harekâtı

Çanakkale Cephesinde, Türk hava gücü çok zor şartlarda, kendisinden çok güçlü düşman hava güçleriyle mücadele etmek zorunda kalmıştır. Müttefiklerin 40 tayyarelik birleşik hava gücüne karşı, Türk havacılığı; Mart 1915 de Yeşilköy'de 3 Albatros B.I ve Rumpler B.I tipi tayyareden oluşmuştur. 1'nci Tayyare Bölüğü'nde 5 pilot, 10 rasıt olmak üzere 23 Alman havacı görev yapmıştır. Deniz ve hava savaşları boyunca 6 hava savaşı, 16 yerden açılan savunma ateşi sonucunda toplam 22 "düşman" tayyaresi düşürülmüştür. Mülazım-ı evvel Cemal (Ertuğrul) isimli Bleriot tayyaresi ile Çanakkale'ye gelmiş ve hizmete başlamıştır. 20 Ocak 1915'de keşif görevlerine başlamıştır. 18 Mart 1915'e kadar Türk havacıları Çanakkale Savaşı sırasında önemli keşif uçuşu görevlerinde bulunmuşlardır. 1 Mart 1915'de Çanakkale Hava Harekâtı'nda Plt.Mülazım-ı evvel Cemal, Karanlık Limanında seyir halindeki İngiliz donanmasına ait Majestic Zırhlısını havadan bombalayarak hasar vermiştir.[70] Çanakkale'de Türk tarihinin en şanlı sahifelerinden birinin yazıldığı 18 Mart 1915 sabahı Rumpler B.I tipi tayyareyle Alman Plt. Kolağası Eric Serno ve rasıt Deniz Kolağası Scneider keşif görevi yapmıştır. Keşif sonucunda müttefik donanmasının; 40 savaş gemisi, 19 ağır zırhlı ve muharebe kruvazör, 3 hafif kruvazör, 2 tamir ve hastane gemisi, 10 mayın tarama balıkçı teknesi, birkaç destroyer ve denizaltı ile savaş düzeninde Çanakkale Boğazı'na doğru yaklaştığını rapor etmiştir. Aynı anda,

[68]ATASE, BDH-1, Klasör no:49, Dosya No:228, Fhrist: 44,12,13,52,55-1, Tarih:31.10.1330.
[69]*Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı,*s.56; Yaşar Özdemir, a.g.e., s.13; Gülten, *Havacılık Tarihinde Yeşilköy,*s.78.
[70]*Hava Kuvvetleri Dergisi, 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.56; Kansu, a.g.e., ss.182-192; Meydan, a.g.e., s.42.

Kolağası Plt. Hüseyin Sedat (Cemal) Bey "Ertuğrul" isimli Bleriot XI tayyare ile yapılan keşif ile müttefik donanmasının savaş düzeninde Çanakkale Boğazı'na yaklaştığı raporunu teyit etmiştir. Harekâtın yönlendirilmesi açısından bu istihbarat etkili olmuştur. Akşamüzeri Schneider ve Kolağası Hüseyin Sedat (Cemal) Beyler Rumpler tipi tayyare ile ikinci bir keşif uçuşu yapmışlardır. Düşmanın büyük zayiat vererek geri çekildiğini tespit etmişlerdir.[71]

Çanakkale harekâtında, keşif görevlerine 22 Mart'tan itibaren devam edilmiştir. Keşif esnasında düşman donanmasına başarılı ve etkili bombalar atmışlardır. 16 Nisan'a kadar yapılan keşiflerde düşmanın faaliyetleri tespit edilememişse de harp gemilerinin azaldığı görülmüştür. Özellikle; 26, 27, 28 ve 29 Nisan'da keşif görevlerinde, düşmanın asli kuvvetlerinin Seddülbahir-Arıburnu arasındaki çıkarma bölgesindeki düşman askerlerinin durdurulduğu tespit edilmiştir. Yine, Beşike Limanı, Kumkale ve Bolayır'a gösteri mahiyetinde çıkarmalar yaptığı anlaşılmıştır. 2 Mayıs 1915'de Kolağası Serno ve Hüseyin Sedat Bey keşif uçuşu görevinde, mevzilere doğru ilerleyen bir düşman tayyaresi ile karşılaşmıştır. Beylik tabancalarıyla ateş ederek düşman uçağını kaçırtmayı başarmıştır. Seddülbahir üzerinde ilk hava muharebesini vermiştir. 3 Mayıs'ta Kolağası Plt. Fevzi ve Mülazım-ı sani Rasıt Sami Beyler, Deperdüssen tipi tayyare ile Rumeli-Kilyos bölgesindeki keşif görevini icra ederken Uskumru köyü üzerinde Jandarma tarafından Rus tayyaresi sanılarak tüfekle yapılan atış sonucu düşürülerek şehit olmuşlardır. I. Dünya Savaşı'nın ilk Türk hava şehitleri olarak havacılık tarihinde yer almışlardır. 27 Mayıs'a kadar hava keşifleri devam etmiştir. 27 ve 28 Mayı'da Mehmet Ali ve Kolağası Hüseyin Sedat Beyler, İmroz ve Bozcaada üzerinde 4 saat süren keşifler yapmıştır. Düşman gemilerinin Mondros limanında ağ içinde muhafaza edildiği tespit edilmiştir. 30 Kasım 1915'de Çanakkale cephesinde, Kolağası Plt.Ali Rıza ve rasıt Mülazım Salis İbrahim (Orhan) Beyler AK-I NU.lı Albatros C-I tayyare ile hava muharebesinde, Türk Hava Kuvvetlerinin tarihine geçmiştir. Kıdem zammı para mükâfatıyla taltif edilmiştir.[72]

[71]Hans Kannengiesser Pasha, *Çanakkale Cehenneminde 500 Alman*, Doğu Yayınevi 2015, s. 327; *Hv.K.leri Dergisi, 100'ncü yıl Özel Sayısı,* s. 57;Kansu, vd., a.g.e., ss.192-194.
[72]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü,Klasör No:84, s.8; Kansu, vd. a.g.e., ss.202-205; *Hv.K.leri 100'ncü Özel Yıl Sayısı,* s.57.

30 Mayıs 1915'de Çanakkale cephesinde, Kolağası Ali Rıza ve rasıdı Salis İbrahim (Orhan) Beyler; AK-1 NU.LI Albatros C-I tayyare ile uçarken Kabatepe üzerinde hava muharebesinde bir Fransız tayyaresi ile çatışmaya girmiştir. Çatışma sırasında attıkları kurşun, Fransız tayyaresinin benzin deposunu delmiştir. Tayyare yanarak İntepe-Helles arasında düşmüştür. Pilotlar, ilk Türk hava zaferini kazanan subay olarak ikinci kez Türk havacılık tarihine geçmişlerdir. Pilotlar, kıdem zammı ile para mükâfatıyla taltif edilmiştir. Haziran ayında Mülazım-ı evvel Ali Rıza ve Tahsin Beyler birer tayyare ile Avusturya'dan Türkiye'ye tayyare getiren ilk Türk pilotları olmuşlardır. Haziran 1915'de 1'nci Tayyare Bölüğü, harekâtta kullanılacak mevcut tayyare sayısı 3 olmuştur. Gayrı faal olan Deperdüssen, REP ve 3 Bleriot XI-2 tayyareden ikisi faal hale getirilmiştir. Bu tayyarelerin uçuş için tehlikeli olduğunu düşünen Alman danışmanlar Almanya'ya eğitim tayyareleri sipariş etmiştir. Uçuş okulunda 2 Nieuport (Hydro) deniz tayyaresi bulunmasına rağmen donanmada hiç resmi havacılık birimi teşkil edilmemiştir. Türk havacılığındaki asıl gelişme Çanakkale ve Gelibolu'daki aktif çarpışmalar sonucunda olmuştur.[73]

5 Temmuz 1915'de Almanya'dan gelen 2 Gotha Deniz Tayyaresi ve Alman Deniz Tayyaresinden oluşan küçük deniz birliği Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine verilmiştir. Alman Donanması Özel Müfrezesi Deniz Tayyare Grubu olarak 5–6 Temmuz'da keşif görevlerine başlamıştır. 13 Temmuz'da 1'nci Tayyare Bölüğü 4 tayyare takviye edilmiş ve V. Ordu emrine verilmiştir. Çanakkale'de açık adalar üzerindeki İngiliz ve Fransız kuvvetlerine karşı keşif ve bombalama görevi icra etmişlerdir. Harekâtın başladığı 18 Mart'tan 8 Temmuz'a kadar 10 tanesi Limni'ye olmak üzere 24 muhabere uçuşu yapılmıştır. Bölük, 21 Temmuz'da Gelibolu'dan Galata'ya nakledilmiştir.[74]

27 Temmuz 1915'de Anafartalar Bölgesi Cephe Grup Komutanı Mustafa Kemal, Conkbayırına geldiği gün 11 düşman tayyaresi bölgeyi ve Karargâhı havadan bombalamıştır. İngiliz Kaymakam Plt.Samson, Eylül ayının ikinci haftasında Gelibolu'ya dönüş yolunda bir Nieuport tayyaresi ile Mustafa Kemal'in otomobilini taramıştır. Mermiler, arabanın önünde ve arkasında patlamıştır. Ön cama düşen

[73]*Hv.K.leri 100'ncü Özel Sayısı,*s.57; Kurter, a.g.e., C.I, ss.177-183; C.II,s.120,121; Kansu, a.g.e.,ss.196-201.
[74]Hans Kannengiesser Pasha, a.g.e., s. 332; Kansu, vd., a.g.e., s. 201.

mermi şoförü yaralamıştır. Kendisi şans eseri yara almadan kurtulmuştur. Tayyarelerin mühimmatı az olup, silahlarla donatılması Ağustos 1915 civarında gerçekleşmiştir.[75]

Yeni tayyarelerin gelişi ile havacıların yetiştirilmesi ve tayyare birliklerinin kurulması üzerine havacılık teşkilatında, Harbiye Nezaretinde havacılık işlerine bakan 9'ncu Umuru Havaiye Şube ve Genel Karargâh'ta Sahra Seyri Havaiye Şubesi ismi ile 13'ncü Şube kurulmuştur. Sahra Seyri Havaiye Şubesi, 23 Kasım 1915'de "Umur-u Havaiye Şubesi" olarak değiştirilmiştir. İkmal ve tedarik alanından sorumlu birim olmuştur. Bu birim, havacılığın gelişimini yakından izlemek ve gelişmesini sağlamak, cephedeki görev yapan tayyare ve balon birliklerinin her türlü ihtiyaçlarını karşılamak ve yeni tayyare birlikleri teşkil etmek görev ve yetkisine sahip olmuştur.[76] Keşif faaliyetleri; Ağustos, Eylül, Ekim ve Kasım aylarında etkili olarak devam etmiştir. Düşman monitörlerinin yoğun faaliyetleri görülmüş ve kıymetli bilgiler alınmıştır. 1'nci Bölüğe takviye olarak Eylül 1915'de bir, Aralık 1915'de üç Alman Fokker tayyare katılmış ve Çanakkale Cephesi'nde harekata iştirak etmiştir.[77] Çanakkale Savaşı süresince bomba yapma ve el aletlerini temin etmek için Bakırköy'de bir depo kurulmuştur. İstanbul'daki sanatkârlar pervane ve jig yapmak için görevlendirilmiş ve sorun çözülmüştür. Türk havacılığı çok yetersiz tayyare sayısına karşılık, bu gücü etkili bir şekilde kullanmıştır. Yapılan uçuş görevleri ile Türk zaferine büyük katkı sağlamıştır. Harekâta, 8 adet hava ve 1 adet deniz tayyaresi aktif olarak katılmıştır. Fransız tayyarelerinin bombardımanları sonucunda Çanakkale harekât üssü terk edilerek Gelibolu'ya çekilmek zorunda kalınmıştır.[78]

20 Aralık'ta 1'nci Bölük takviye edilen 6 tayyare ile göreve iştirak etmiştir. Yeni gelen tayyarelerle İmroz'a doğru keşif ve bombardıman ile görevlendirilmiştir. 24–30 Aralık tarihlerinde 3 tayyarelik filolar halinde güney grubunda uçuşlar yapılmıştır. 2 sortide; 12 bomba, 150 el bombası ve 1200 fleşet (küçük ok) atılmıştır.

---

[75]Tayhani, a.g.e., 186; Cenk Avcı, *Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları*, Gnkur. Atase Bsm., Ankara, 2009, s.160,161

[76]Kurter, *Türk Hv.K.leri Tarihi,* C.II, s.179,180; Gülten, a.g.e., s.26.

[77]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No.84, s.8; Kansu, a.g.e., ss.202-205; *Hv.K.leri 100'ncü Özel Yıl Sayısı*, s.57.

[78]Tayhani, a.g.e., s.186.

Deniz birliği 3 tayyare ile Bozcaada, Limni ve Gelibolu bölgesinde keşif görevleri icra etmiştir.[79]

Kafkas cephesinde III. Orduyu desteklemek amacıyla elde yeterli tayyare olmadığı için tayyare gönderilememiştir. İlk tayyare 1916'da tertip edilmiştir. Filistin cephesinde Kolağası Fazıl ve Mithat Beylerin Ponnier tayyaresi VI. Ordu emrine verilmiştir. 23 Aralık 1915'de 4'ncü bölükten Plt.Mithat ve Alman Roeder Beylerin 2 Rumpler-B tayyaresinden oluşan müfreze İstanbul'dan hareket etmiştir. Yollarına Pozantı'da trenden inip araba ile devam etmişlerdir. Irak Cephesinde VI. Ordu emrinde hava kuvveti mevcut olmayıp, İngilizlerden ele geçen tayyareleri kullanmak amacıyla Fazıl Bey, 25 Eylül'de Irak'a hareket etmiştir. Aralık ayında tayyareler uçuşa hazır hale gelmiştir. Fazıl, Farman ve Caudron tayyareleri ile yıl sonuna kadar bölgede 5 keşif uçuşu yapmıştır.[80]

1915'de Almanya'dan 8 Albatros B-I, 15 Rumpler B-I, 2 L.V. G.B-I ve 4 PFALZ A-II Parasol tipi silahsız keşif tayyaresi tedarik edilmiştir. Yine, 7 Albatros C-I tipi silahlı keşif tayyaresi ile 1 Fokker E-I. ve 3 Fokker E-II av tayyaresi olmak üzere getirilen 39 tayyare Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. Irak cephesinde İngilizlerden ele geçen 4 tayyareden, 1 Caudron G-III, 1 Maurıce Farman M.F.7 tipi tayyare teşkil edilen Irak Tayyare Müfrezesi bünyesinde harekâta iştirak etmiştir. Bristol Scout C tipi tayyareler tek kişilik olduğu için uçurulmamıştır. 1915 yılında Türk havacılığı, hava muhaberelerinde ilk hava zaferlerini kazanmıştır. Çanakkale cephesinde görev yapan 1'nci Tayyare Bölüğü tayyareleri hava harekâtında 2 tayyare düşürmeyi başarmıştır.[81]

1915'de Çanakkale Savaşı'nda, Türk havacılığı çağımızın vazgeçilmez savaş aracı olan Elektronik Harp uygulaması, ilk kez İngilizlerin "Queen Elizabeth adlı savaş gemisine uygulanmıştır. İngilizler, bir Türk savaş tayyaresi yüzünden telsiz haberleşmesinde güçlük yaşandığını rapor etmiştir.[82] 1915 sonunda Osmanlı Hava Kuvvetleri; İstanbul Tayyare Mektep istasyonundaki bölük hariç, 1'nci Bölük.-Çanakkale, 2'nci Bölük-Irak, 3'ncü Bölük-Uzunköprü, 4'ncü Bölük-Adana, 5'nci

[79]Kansu vd.,a.g.e., ss.207-210.
[80]Kansu vd.,a.g.e., ss.207-210.
[81]Kurter, a.g.e., C.II, s.209.
[82]Meydan, a.g.e., s.42.

Bölük-Kafkas, 6'ncı Bölük-Şam ve 7'nci Bölük-Keşan'da olmak üzere 7 bölük teşkil edilmiştir. Ayrıca bir sabit balon bölüğü kurulmuştur. Bahriye Nezareti'ne bağlı Deniz Tayyare Bölüğü, 2 Nieoport(Eğitim), 1 Curtiss ve 8 Gotha olmak üzere 11 tayyareden teşkil edilmiştir. Tayyare bölüklerinin çoğalması ile Genel Karargâh emrinde 13'ncü Sahra Seyri Havaiye Şubesi kurularak havacılık faaliyetlerini yürütme görevi verilmiştir. Bilahare, Kasım 1915'de ismi Umuru Havaiye olmuş ve göreve Bnb.Serno getirilmiştir. Tayyarelere Makineli Tüfek ilave yetenek kazandırılarak tayyarelerin harekât etkinliği artırılmıştır. Denizaltılara karşı harekât yapabilme teçhizatı eklenmiştir.[83]

İngilizler; denizden geçemediği boğazları havadan geçerek Başkent'e etkisini göstermek ve halkın nezdinde etkiye neden olacak Zeytinburnu Fişek Fabrikası, gemi, önemli askeri tesisleri bombalamak suretiyle moralini bozarak iradesini kırmak amacıyla askeri kazançlar dışında psikolojik harekât yapmayı hedeflemiştir. Trakya ve İstanbul'u savaş boyunca baskı altına almış ve havadan bombalamıştır.[84] İngilizlerin, İstanbul'a yönelik Hava Taarruzlarına Enver Paşa sert tepki vermiştir. 24 Nisan 1916'de hava taarruzlarına karşı alınacak önlem ve tedbirlere ilişkin 20 maddelik karartma usullerinin uygulanması ve olası taarruzda yapılması gerekenlerle ilgili detaylı emir yayınlamıştır.[85] Nisan 1916'da, İstanbul'a yönelik hava taarruzları devam etmiştir. Bu taarruzlarına karşı koymak için günün şartlarına göre ciddi teşkilatlanma ihtiyacı ortaya çıkmıştır.[86]

İngilizlerin hava taarruzları için özellikle Temmuz 1916'da Trakya, Çanakkale, Adalar ve Marmara bölgesi yoğun hedef haline gelmiştir[87].

Kolağası Plt.Şakir (Hazım) Bey savaş hatırasında Tayyareci Budeke ile İmroz adasında düşman tayyarelerinin yaptıkları hava harekâtını ve kendilerinin yaptıkları fedakârlığı detaylı bir şekilde anlatmıştır. Plt.Şakir Bey, Seddülbahir'in (Saddülbahr'ın) tahliye edilmesi aşamasında Akbaş topçularının ateşi sırasında İmroz adasında bulunan düşman tayyare karargâhını erkenden bombalamaya hazırlandıkları sırada düşmanın erken hareket ederek Subay gazinosunda kendilerini

[83]Kansu vd., a.g.e., s.181,182.
[84]ATASE, BDH-1, Klasör No:49, Dosya No:228, Fihrist.44,12,13,52,55-1, Tarih.31.10.1330.
[85]ATASE, BDH-1 Klasör No:1441, Dosya No:250, Fhrist:13, TARİH:11.02.1332.
[86]ATASE, BDH-1, Klasör No:1436, Dosya No.224, 01.02.1334.
[87]ATASE, BDH-1, Klasör No:1407, Dosya No:75, Tarih:08.07.1332.

yakaladığından söz eder. Taarruz sırasında yirmiden fazla tayyare iki yüz civarında bomba atmış, ancak meydan ortasında bekleyen tayyarelere zarar vermemiştir. Bombardımanlar sürerken Budeke'nin komuta ettiği bir tayyare hangar önünde yirmi metre havalanmış, Budeke, bombaların arasından Galata deresinde gözden kaybolmuş ve görevini tamamlayarak iniş yapmıştır. Budeke ise uçuş görevini anlatırken taarruz için son düşman tayyaresinin ayrılmasını beklediğini, hava muharebesinden düşman karargâhının haber almamasını sağladığını söylemiştir. Ayrıca Budeke düşmanın son tayyaresinin motoruna 25 metre yaklaşıp ateş ettiğini, bu ateşle tayyarenin Akbaş şimalinde ateş alarak düştüğünü, iki İngiliz pilotun da tayyarede öldüğünü belirtmiştir. İmroz taarruzuna hazırlanan tayyareler harekete geçmiş ve benzin depoları boşalmıştır. Uçamayacak durumda olan İngiliz tayyareleri hazırlıksız yakalanmıştır. Kabatepe üzerine saat 08.50'de birkaç İngiliz tayyaresi havalanmıştır. Plt.Şakir Bey, hava muharebesini girmeden İngilizler ile muharebeyi Budeke'ye terk ederek Arıburnu'na doğru harekat görevine devam etmiştir. İngilizlerin bir tayyaresi yalnız başına dönmüştür, diğer İngiliz tayyarelerden biriyse meydan civarına yanarak düşmüştür. Meydana iniş yapıldıktan sonra Budeke de iniş yapmış ve günlük hava harekâtını başarı ile icra edilmiştr.[88]

3.1.2. Havacılık Teşkilatının Yeniden Oluşturulma Çalışmaları

Türk havacılığı, 1916'de toparlanarak savaş sahalarında kendini göstermiş ve çok miktarda tayyare envantere girdiğinden teşkilatı giderek gelişmiştir. Müfettişlikten başka Harbiye Dairesi 9'ncu Umuru Havaiye Şubesi teşkil edilerek ikmal ve tedarik konuları bu şubenin sorumluluğuna verilmiştir. 31 Aralık 1916'de Umuru Havaiye Müfettişliği ile 9'uncu Umuru Havaiye Şubesi'nin vazife ve nizamnameleri Padişah Sultan Reşat tarafından onaylanmıştır. Deniz Tayyare Bölüğü ve 10 ayrı cephede birer bölük olmak üzere toplam 11 bölükten oluşmuştur. Hava birliklerinin ikmal merkezi Yeşilköy Tayyare Mektebi ve Tayyare Merkezi olmuştur. Savaş yıllarında hava bölükleri orduların emrinde olmuş ve ordu sayısı dokuza yükselirken tümen sayısı altmışbire yükselmiştir. Birimler; tayyareci ve rasıt yetiştirilmekle kalmamıştır. Cephelere gidecek tayyare bölükleri teşkilatlandırmıştır. Personel ve malzemeleri hazırlamış, tayyare ve malzemelerin cephelere taşınmasını

[88]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, s.6,7.

sağlamak için Yeşilköy Tayyare Merkezine bağlı özel nakliye takımı kurulmuştur. 12 Ekim 1916'de Tayyare Mektebinin ismi üstlendiği çok yönlü görevlerinden dolayı Tayyare İstasyonu olmuştur. Askerlerin yanında siviller de pilot eğitimi almaya başlamıştır. İlk Türk havacılık brövesinin üniforma ceketinin sol tarafına 4'ncü düğmenin hizasına takılması ve pilot veya rasıt görevde kaldığı sürece kullanılması kararlaştırılmıştır. Pilotlar için gümüş defne dalının çevrelediği altın kanat, rasıtlar için defne dalı ve kanat gümüş olmuştur.[89] 1916'de Türk havacılığında, 18 pilot tayyare mektebinde ve 7 pilot Almanya'da eğitim görmüş ve toplamda 25 pilot yetiştirilmiştir. Hicaz'da Mülazım-ı evvel Saim, Ayastefanos Meydanında Mülazım-ı evvel Hayrettin ve Mülazım-ı evvel Deniz Ali Mehmet Beyler şehit olmuştur. Dönem içerisinde Almanya'dan 65 tayyare gelmesi ile uçuş personeli ve tayyare sayısı yönünden en üst seviyeye çıkılmıştır. 81 pilot, 57 rasıt ve 90 tayyareye ulaşılmıştır. 1916 sonunda ise Türk havacılığı tayyare sayısı 59 tayyare sayısı ile en üst seviyede olduğu dönem olmuştur. 41 tayyare hizmet dışı kalmıştır.[90]

31 Aralık 1916'da, hükûmetin çıkardığı "Tüzük" ile Türk havacılığına yeniden teşkilatlanmaya gidilmiştir. Ordudaki bütün hava birlikleri doğrudan Harbiye Nazırlığına bağlanmıştır. Nazırlığa bağlı "Umuru Havaiye Müfettişliği" (Havacılık İşleri Şubesi) oldukça geniş ve güçlü bir teşkilat kurulmuştur. Havacılık teşkilatı müstakil tümen seviyesine çıkarılmıştır. Osmanlı Devleti'nin Almanya'dan görevlendirilen Bnb.Serno, üç yılın sonunda müstakil tümen komutanı yetkilerine haiz olmuştur. Bnb.Serno; hava bölüklerinin çalışma usulleri, havacılığa ait değişikliklerin yapılması, bröve ihdası ve havacıların özlük haklarının kazanılması gibi konulara işlerlik kazandırmıştır. 1917'de Osmanlı havacılığında, 1916'daki mevcut 11 tayyare bölüğüne ilave 3 bölük daha teşkil edilmiştir. 2 ve daha fazla tayyare bölüğüne sahip olan ordularda tayyare kıt'a komutanlıkları teşkilatı ilave edilmiştir. Şam, Yeşilköy ve Bağdat olmak üzere 3 tayyare istasyonu hizmette bulunmuştur. Mayıs 1917'den itibaren havacılık konusunda Vakayi ve Terakkiyat-ı Havaiye adını taşıyan ilk resmi dergi yayına başlamıştır. 29 Temmuz 1918'de Askeri Havacılık teşkilatında önemli bir değişiklik yapılmıştır. Başkomutan Vekilliği

[89]*Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.57; Kansu,vd., a.g.e., s.219; Gülten, a.g.e., s.79; Yalçın, a.g.e., s.37.
[90]*1'nci Dünya Harbi*, Türk Hava Harekâtı, C.IX, Genelkurmay ATASE yayınları, No:3, ss.68-71; Kurter, C.II, a.g.e., ss.423-428; Yalçın, a.g.e., s.37.

tarafından Umumi Havaiye Müfettişi kaldırılarak Kuva-yı Havaiye Müfettişi Umumiliği (Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliği) olarak değiştirilmiştir. Böylece, Türk Askeri Havacılık Teşkilatı ilk defa Hava Kuvvetleri mertebesine yükselmiştir. Bnb. Serno emrinde; Tayyare, Balon, Rasadatı Havaiye ve Tayyare Topçu Müfettişlikleri teşkil edilmiştir. Çanakkale ve İzmir'de bulunan Tayyare Grup Komutanlıkları kaldırılmıştır. I. Dünya Savaşı sırasında 9'ncu Harp Tayyare Bölüğü, Yeşilköy'deki meydanda teşkil etmiştir. 1918 sonlarında yenilgiye uğrayan bölgelerdeki 1'nci, 6'ncı ve 15'nci Tayyare Bölükleri, Yeşilköy Tayyare İstasyonuna intikal etmiştir. 1918 sonunda Tayyare İstasyonunda 72 adet tayyare toplanmıştır. Mondros Ateşkes Antlaşması ile İngiliz ve Fransız filolarının gelmesi tayyare ve personel sayısını artırmıştır.[91]

3.1.3. Doğu (Kafkas) Cephesinde Hava Harekâtı

Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesiyle 1 Kasım 1914'de Rus ordusu sınırları geçerek Kafkas cephesinde harekâta başlamıştır. Bu cephede bulunan Osmanlı III. Ordunun emrine, Yeşilköy Tayyare Mektebi'nde bulunan 6 tayyareden 2'si tahsis edilmiştir. Bleriot tipi 2 tayyare, teknik personel ve pilotlardan oluşan birlik gemilere yüklenerek Trabzon'a nakledilmiştir. Ancak, 6-7 Kasım 1914 gecesi gemiler Karadeniz'de Rus donanması tarafından saldırıya uğramış ve batırılmıştır. Osmanlı ordusu pilotlarından Kolağası Sami (İlkuçan) ve Fesa (Evrensev) Beyler denizden çıkarılarak esir alınmıştır. Bu nedenle, Kafkas cephesinde Aralık ayındaki Sarıkamış Harekâtı öncesi hava keşif görevi yapılamamıştır. 1915'de Almanya ile Osmanlı ordusunda görev alacak uçucu ve teknik personele ilişkin sözleşme yapılmıştır. Almanya ve Osmanlı pilotlarından oluşan karışık tayyare bölükleri teşkil edilmiştir. 1915 sonralarına kadar III. Ordu, keşif ve gözetleme görevleri ve Rus ordusunun faaliyetlerinin izlenmesine yönelik Başkumandanlık vekâletinden sürekli tayyare talebinde bulunulmasına rağmen istek tayyare yetersizliği nedeniyle karşılanamamıştır.[92]

---

[91]Tanman-Keyüsk, a.g.e., s.23-26; Kansu vd., a.g.e., s.283,354.; Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, s.4; *Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı,*s.57; Yalçın, a.g.e., s.4; Gülten, a.g.e., s.79,80.

[92]*Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi: Deniz Harekâtı,* C.VIII, Genelkurmay ATASE Başkanlığı, 1976, s.88; Tanman-Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi,* Eskişehir, 1914-1916, C.I, ss.145-150.

III. Ordu Komutanlığı, harekâtı etkin yürütmek, keşif ve gözetleme görevi icra etmek amacıyla sürekli tayyare talebinde bulunmuştur. Bu istek üzerine, II. Ordu emrine verilmesi planlanan 2 adet Albatros C-I tipi tayyarenin Erzurum'a gönderilmesine kararı verilmiştir. Tayyareler, pilotlar ve teknik personel deniz yolu ile Trabzon'a nakledilmiştir. Ancak, Rus taarruzu sonucu Köprüköy'de yoğunlaşan çatışma sonucunda III. Ordu ağır kayıplar vererek çekilmek zorunda kalmıştır. Tayyareler zamanında Erzurum'a ulaşamamıştır. Bu maksatla, tayyarelerin Trabzon'dan kalkıp, Erzincan'a inmeleri ve III.Ordu emrinde 7'nci Tayyare Bölüğü'nün teşkili kararlaştırılmıştır. Bu tayyarelerden biri iniş esnasında parçalanmıştır. Rusların Karadeniz kıyı hattı boyunca süren ileri harekâtını izlemek için gönderilen 2 adet Rumpler tipi tayyare ile 7'nci Tayyare Bölüğü üç tayyare ile Erzincan'da konuşlandırılmıştır. 7 Mayıs 1916 'de Bölük Komutanı Ali Rıza Bey Albatros tayyaresi ile Alman Plt.Küçük Gedikli Zabit Brent, Rumpler tipi tayyare ile yapacakları keşif görevi hava muhalefeti nedeniyle yapılamamıştır. III. Ordu Komutanlığı, 7'nci Tayyare Bölüğünü cepheye yaklaştırarak daha yakın mesafeden keşif faaliyetinde bulunmak amacıyla elde bulunan Albatros tayyare ile bölüğün büyük kısmının Kargın'a intikali istenmiştir. Rumpler tipi tayyarenin Erzincan'da kalmasını emretmiştir.[93]

30 Haziran 1916'de Erzurum-Kop hattı üzerinde yapılan keşif uçuşunda Rus ordusunun olası bir taarruz için yığınak yapmakta olduğu tespit edilmiştir. Kargın'da bulunan tayyarenin Rus taarruzu nedeniyle önce Erzincan'a konuşlandırılması planlanmıştır. Ancak, Erzincan'ın düşmesi nedeniyle 7'nci Tayyare Bölüğünün, Suşehri'ne intikali emredilmiştir. Cephe hattının batıya doğru kayması ile bölüğün elindeki tek avcı-bombardıman tayyaresi Albatros C-I'in, 23 Temmuz 1916'da Bölük Komutanı Mülazım-ı evvel Abdullah Bey idaresinde Suşehri meydanına intikali planlanmıştır. Ancak, tayyare arıza yapmış ve Zara yakınlarına mecburi iniş yaparak parçalanmıştır. Pilotun ayakları kırılmış, rasıt Muhsin Bey yara almadan kurtulmuştur. Tayyare Bölüğü'nün elinde tek kalan Rumpler tipi tayyare ile keşif görevlerine devam edilmiştir. Ağustos ayı içerisinde 7'nci Tayyare Bölüğüne 3 adet

[93]Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, C.II, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009, s.237,285; *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi: Hava Harekâtı*, Genelkurmay ATASE, s.77; Tanman-Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi, 1914-1916*, C.I, Uçuş Okulları Basımevi,1950, s.151,153.

Albatros tipi tayyare katılmıştır. Karadeniz'deki Rus birliklerinin konumlarını ve durumlarını öğrenmek için 7'nci Tayyare Bölüğü'nün hava keşfi maksadıyla Giresun'a gönderilmesi emredilmiştir. 29 Ağustos 1916'de Alman Küçük Gedikli Zabit Plt.Brent'in, Rumpler tipi tayyaresi Giresun'a inişi esnasında kırılmıştır. Pilot yara almadan kurtulmuş ise de görev icra edilememiştir. 29-30 Ağustos'da 7'nci Bölük tarafından 2 keşif görevi icra edilmiştir. Bu keşif görevinde Rus ordusunun birlik kaydırdığı tespit edilmiştir.[94]

Cephenin genişliğine ve 7'nci Tayyare Bölüğü'nün ağır yükü nedeniyle II. Ordu bünyesinde, 1 adet C-I, 5 adet C-III tipi Albatros tayyaresinden oluşan Tayyare Bölüğü'nün, Diyarbakır ve Elazığ'da teşkil edilmesi kararlaştırılmıştır. 8 Kasım 1916'da, Mülazım-ı evvel Sadettin Bey AK8 numaralı Albatros C-I tipi tayyare ile deneme uçuşu yapmış ve yara almadan kurtulmuştur. Tayyarelerin biri Diyarbakır'da bırakılmıştır. Üç tayyare ise cepheye yakınlığı nedeniyle Elazığ'a nakledilmiştir. Tayyare Bölük Komutanı Mülazım-ı evvel Westphall komutasında, Aralık ayı sonuna kadar yedek parça eksikliği sorununa rağmen keşif ve gözetleme görevine devam etmiştir. Eylül ayında 7'nci Tayyare Bölük Komutanlığına Mülazım-ı evvel Fünfhausen atanmıştır. 19 Mart 1917'de Mülazım-ı evvel Ahmet Nuri Bey, Albatros C-III tipi tayyare, Sekerat Yardımcı Meydanı'ndan kalkışından sonra arızalanarak düşmüş ve pilot şehit olmuştur. Rasıt Mehmet Nurettin Bey ve Alman makinist Manschallak yaralanmıştır. Bu kazadan sonra Tayyare Bölüğü'nün elinde faal sadece tek tayyare kalmıştır.[95]

I. Dünya Savaşı'nda, tayyareler cepheye hava istasyonlarının sorunları ve yeterli pilot ile teknik ekip bulunmaması nedeni ile birliklere havadan değil, yerden kara araçlarıyla taşınmıştır. Bu nedenle 1-2 günde cepheye gidebilecek tayyare, karadan 1-2 ayda cepheye ulaşmıştır. Tayyareye, en fazla ihtiyaç duyulan zamanlar böylece yollarda harcanmıştır. Tayyare cepheye ulaştığı zaman ise çoğunlukla kanadı, gövdesi veya motoru taşıma esnasında hasar görmüştür. Tamirleri için geçen süreden dolayı tayyarelerden uzun süre yararlanılmamıştır. 17 Mart 1917'de, Ahmet

[94]Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, C.II, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009, s.237,285; *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi: Hava Harekâtı*, Genelkurmay ATASE, s.77; Tanman-Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi, 1914-1916*, C.I, Uçuş Okulları Basımevi, 1950, s.151,153.
[95]Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, C.II, s.390; Kansu,vd, a.g.e., C.I, s.253; Tanman-Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi*,1917-1918, C.II, s.76.

İzzet Paşa Grup Komutanlığına getirilmesinden sonra II. Ordu Komutanı olarak Doğu Cephesi'ne Mustafa Kemal Paşa atanmıştır. Mustafa Kemal Paşa, göreve gelmesi ile 10'ncu Tayyare Bölüğünün eksikliklerinin giderilmesi için çalışma başlatmıştır. 21 Mart 1917 tarih ve 3817 nu.lı şifre ile Mustafa Kemal Paşa, Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyasetliğine; talep edilen tayyarelerin, uzun bir yolu takip ederek kara vasıtalarıyla gelmesi nedeniyle tayyarelerden orduda gerektiği şekilde istifade edilemediğini, daha önceden elde edilen tecrübelerle bu durumun olumsuzluğunun ortaya çıktığını söylemiştir. Ayrıca bu durumun ordu nezdinde Tayyare Bölük Komutanı tarafından da defalarca ifade edildiği eklemiştir. Mustafa Kemal Paşa, 16 Mart 1917'de gönderileceği bildirilen tayyarenin karadan değil, havadan Ulukışla-Maraş-Malatya üzerinden Elazığ'a getirilmesi için ilgililere emir vermiştir. Malatya'da bir uçuş meydanı bulunmaktadır. Maraş'ta da benzer bir meydanın yapılması ile sorunun çözüleceğini belirtmiştir. Bu bağlamda Maraş'a meydan hazırlanması için Tayyare Bölük Komutanı'na emir verilmiştir. 3 adet Albatros C-III tipi tayyare Maraş'a hava yolu ile nakledilmiştir. Tayyarelerin nakil sırasında zarar görmemesi için hava yoluyla gönderilmesi özellikle istemiştir.[96]

Mayıs 1917'de 7.Tayyare Bölüğüne verilen 2 adet Albatros C-III tipi tayyare Suşehri'nde göreve başlamıştır. Vecihi Bey, 8 Haziran 1917'de, Kolağası Şükrü (Koçak) Bey ile Refahiye üzerinde uçarken 2 Rus tayyaresi ile karşılaşmıştır. Rus tayyarelerini hava muharebesinde kaçmaya mecbur etmiştir. Haziran ayının sonunda, Alucra'ya G-IV tipi Rus tayyaresi iniş yapmıştır. Pilot ve rasıt esir alınmıştır. 17 Temmuz'da Vecihi Bey ve rasıdı Şükrü Bey ile birlikte tayyareyi Suşehri'ne uçurarak getirmişlerdir. Yine, 26 Eylül 1917'de Gedikli Zabit Plt.Vecihi (Hürkuş) ve rasıdı Şükrü Bey ile birlikte girdikleri hava muharebesinde bir düşman tayyaresini indirmeyi başarmışlardır. İkiside Doğu Cephesine yeni gelen ve Türk hatlarının arkasında mecburi iniş yapan çift motorlu Fransız yapımı Rus Caudron G-IV bombardıman tayyaresi ile uçmuştur. Vecihi, çok motorlu tayyare ile uçan ilk Türk Pilotu olmuştur. 8 Ekim 1917'de Albatros AK 53 ile uçan Vecihi ve Mülazım-ı sani Bahattin, keşif görevinde Rusların Nieuport tipi avcı tayyaresi ile hava

[96]İrfan Sarp, *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları*, s.57, ss.100-101;Yaşar Özdemir, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, s.67; Tanman-Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi(1917-1918)*2'nci Kitap,C.2, s.75-77.

muharebesinde isabet almıştır. Vecihi, yaralanmış ve Erzincan ovasına zorunlu iniş yaparak esir olmuştur. Hazar Gölü'ndeki esir kampına götürülmüşlerdir.[97]

1917'de Karadeniz'de Rus birliklerini izlemek için keşif ve gözetleme görevleri için 8'nci Tayyare Bölüğü teşkil edilmiştir. Bölüğe, 2 adet Albatros C-III tipi tayyare tahsis edilmiştir. Komutanlığına Kolağası Yakup Sami getirilmiştir. Şubat 1917'de, İstanbul'dan demir yolu ile yola çıkan bölük Ulukışla'ya nakledilmiştir. 26 Mart 1917'de, Albatros tipi tayyare uçuş esnasında düşmüştür. Mülazım-ı evvel Ali Sezai ve makinist Salih Beyler hayatını kaybetmiştir. 30 Mart 1917'de, Rus tayyareleri 8'nci .Tayyare Bölüğü'nün konuşlanacağı Giresun Hava Meydanı ve tayyare hangarlarını bombalamıştır. Kayseri'ye kara yolu ile nakledilen diğer tayyare, 2 Mayıs 1917'de ilk tecrübe uçuşunda Plt.Hüseyin Rıfat Beyin hatası nedeniyle yere çakılarak parçalanmış ve pilot hafif yaralanmıştır. 8'nci Tayyare Bölüğü, göreve başlamadan tayyaresiz kalmıştır. Suşehri'ne konuşlandırılması emredilen bölüğe bağlı tayyarelerden 22 Temmuz 1917'de Mülazım-ı evvel Plt. Hüseyin Rıfat ve Mülazım-ı sani rasıt Hüseyin Mazlum (Keyüsk) Beylerin tayyaresi yoğun sis ve tecrübesizlik nedeniyle yolunu kaybederek Bulancak'tan denize inmiştir.[98]

1917'de çeşitli tipte 53 tayyare ve 2 Deniz tayyaresi kaybedilmiştir. Tayyarelerden sadece 3'ü hava muharebesinde düşürülmüştür. 1917 sonunda Osmanlı havacılığında 81-86 keşif/bombardıman ve eğitim tayyare, 29 av ve 4 Deniz tayyare envantere alınmıştır. 2 pilot ve 2 makinst şehit olmuş, 1 pilot ve 1 rasıt Ruslara esir düşmüştür. Personel 61 pilot ve 41 rasıt oluşmuştur. 18 düşman tayyaresi düşürülmüştür. Bu zaferleri, Plt.Vecihi, rasıt Şükrü (Koçak) Beyler ve Almanlar tarafından sağlanmıştır. Bunun sonucu olarak tayyare bölük sayısında artış olmuş ve yeni bölükler teşkil edilmiştir.[99]

Almanya tarafından verilecek malzemeler 1918 Haziran ayında gelmeye başlamış, bölük sayısı 3 artmıştır. Pilot sayısı 56 Türk ve 48 Alman, rasıt sayısı 84

[97]ATASE, BDH-1, Klasör No:1432, Dosya No:205, Tarih:15.05.1334, Baş.K.Kh.13.Ş.Umuru Havaiye Müfettişliği; *Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı,* s.57; Vecihi Hürkuş, Havada Vecihi ¼ Asır 1925-1925, ss.25-32, İstanbul Kanaat Kitabevi, 1941, (Vecihi, kamptan kaçmayı başarmış ve yüzlerce kilometre yürüyerek 29 Mart 1918 tarihinde Süleymaniye'ye dönmüştür).

[98]Erhan Keleşoğlu, *Kafkas Cephesinde Hava Harekâtı*, (Türk Hava Kuvvetleri'nin 100'ncü Yılı Uluslar arası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2001), s.196.

[99]Kurter, a.g.e., C.III, s.247-250; Kansu vd, a.g.e., C.I, s.388.

Türk ve 25 Alman olmuştur. Tayyare sayısı ise 95'e ulaşmıştır. Teşkilatın yeniden yapılanması ihtiyacı doğmuştur. 1918'e kadar 304 adet tayyarenin harekât yetkisi Enver Paşa'da olmuştur.[100]

III. Ordu'un hızla gelişen harekâtı ile 7'nci ve 8'nci Tayyare Bölükleri, Kelkit, Erzurum ve Kars'ta teşkil edilmiştir. Bölüklerin elinde tayyare olmaması nedeniyle etkili keşif görevi icra edilememiştir. Ordu emrine kıyı gözetlemelerinde görev yapmak üzere, 3'ncü Deniz ve 16'ncı Tayyare Bölükleri Batum'a sevk edilmiştir. 16'ncı Tayyare Bölüğü'nden ayrılan bir tayyareli müfreze Azerbaycan'da kurulan Kafkas-İslam ordusu emrine Gence'ye gönderilmiştir. Osmanlı ordusu Eylül sonunda Batıya çekilmesi ile 7'nci ve 8'nci Tayyare Bölüğü Erzurum'a, 3'ncü Deniz ve 16'ncı Tayyare Bölükleri İstanbul'a dönmüşlerdir. Bu dönemde, havacılık teşkilatı gözle görülür bir gelişme göstermiştir. Almanlardan 40 Albatros C-III, 25 AEG C-IV olmak üzere 65 keşif tayyaresi, 3 Albatros D-II, 20 Halberstadt D-V ve 8 Fokker D-I olmak üzere 31 av tayyaresi envantere katılmış ve 96'ya ulaşmıştır. Paşa bölüklerinden 2 AEG C-IV, 9 Rumpler C-I tipi keşif tayyaresi alınmıştır. İngilizlerden 1 Martınsyde G-102, Elephant ve Ruslardan Caudron G-IV ele geçirilerek envantere alınmıştır. Yılsonu itibari ile toplam itibariyle 109'a ulaşmıştır. 1 Gotha WD–1, 1 Gotha WD-8, 2 Gotha WD-12 ve 1 Hansa Brandenburg NW olmak üzere 5 Deniz tayyaresi hizmete girmiştir.[101]

3.1.4. Batı (Garp) Cephesinde Hava Harekâtı

13 Temmuz 1918'de AEG-15 tipi tayyare ile keşif uçuşunda Mülazım-ı sani İbrahim (Orhan) Bey ve Rrasıt Hüseyin (Hüsnü) Beyler, Sakız Adası üzerinde Yunan topçusunun açtığı ateş sonucu denize düşmüştür. İlk hava zaferini kazanan Mülazım-ı sani İbrahim (Orhan) Bey düşman ateşi ile şehit olan ilk havacı olmuştur. Hüseyin Hüsnü Bey esir düşmüştür. 14 Temmuz'da Mülazım-ı sani Plt.Reisky AEG 24 tayyaresi ile Seydiköy'den kalkış yapmıştır. Sakız adası üzerinde keşif uçuşu yaparak tayyarenin düşüşünü teyit etmiştir.[102]

25 Ekim 1918'de ise Kolağası Fazıl Bey, İstanbul'u bombalamaya gelen beş

[100]ATASE, Klasör No:1441, Dosya No.250, Fihrist:27-5; Yalçın, a.g.e. s.37.
[101]Kurter, a.g.e., C.III, ss.247-250; Kansu vd, a.g.e., C.I, s.388.
[102]Kurter, a.g.e., C.IV, ss.167-168; Kansu vd., a.g.e., s.383; *Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı,* s.57.

İngiliz tayyaresi ile kahramanca hava muharebesine girmesi sonucunda bir İngiliz rasıtı ölmüş ve diğeri yaralanmıştır. İngiliz tayyarelerinin bomba atmadan uzaklaşmasını sağlamıştır. Hava muharebesinde Fazıl Beyin göğsüne isabet eden 2 mermi ile yaralanmış ve bu muharebede elinin serçe parmağını kaybetmiştir. Milli Mücadele döneminde iyileştiği için görevi başına dönmüştür. O, tayyaresi ile yaptığı hava muharebesiyle diğer havacılara örnek olmuştur. I. Dünya Savaşı'nda 9'ncu Harp Tayyare Bölüğü, Yeşilköy Tayyare Meydanı'nda bulunmuştur. 1918 sonlarında İstanbul, İzmir ve Konya bölgesindeki 1'nci, 6'ncı ve 15'nci Tayyare Bölükleri'ndeki tayyareler Yeşilköy Hava Tayyare İstasyonuna getirilmiştir. Meydan, toplam 72 tayyareden teşkil etmiştir. Elazığ ve Diyarbakır'da tayyare, personel ve malzemeleri ile birer Tayyare Bölüğü oluşturulmaya çalışılmıştır. 14 Kasım 1919'de 9 İngiliz, 4 Yunan tayyaresinden oluşan filo meydana iniş yapmıştır. Arızalı 3 tayyareyi meydana bırakarak geri dönmüşlerdir. İngilizler, meydanı harekât için kullanmıştır. Fransızlar ise meydana kalıcı olarak yerleşmişlerdir.[103]

Türk havacılığı, eldeki tüm olumsuzluklar ve sıkıntılara ile Rus Havacılığının nicel ve nitel üstünlüğüne rağmen, Kafkas Cephesindeki hava harekâtında özveri ile görev yapmıştır. Keşif ve gözetleme görevini etkinlikle icra ederek düşman kara birlikleri hakkında bilgi elde etmiştir. Yine, düşman kuvvetlerine karşı önleme ve bombardıman görevleri icra ederek Türk askerinin moralini yükseltmiştir. Savaşma azim ve kararlılığını arttıran Türk havacılığı özellikle, 1917başından itibaren yüksek bir performans göstermiştir.

3.1.5. Güney Cephede (Akdeniz-Kıbrıs) Hava Harekâtı

İngiltere ve Fransa'nın Ortadoğu'daki zengin petrol yatakları, maden kaynakları ve bölge topraklarının paylaşım siyaseti, bölgedeki askeri faaliyetlerini yoğunlaştırmasına neden olmuştur. Osmanlı yönetimi; Akdeniz ve Kıbrıs'ı içine alan bölgede keşif ve istihbarat çalışması başlatmıştır. Özellikle, Fransa'nın İskenderun bölgesine önem vermesi ve faaliyetlerini yoğunlaştırması, oluşturulacak 4.Tayyare Bölüğü'nün Akdeniz üzerinde keşif ve istihbarat faaliyetlerinde bulunmasına neden olmuştur. Yine, keşif ve istihbarat faaliyetlerine, Çukurova ve Toros tünellerinin

[103]Gülten, a.g.e., s.28,29; *Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı,* s.57.

stratejik önemi de etkili olmuştur. Erkan-ı Harbiye-ı Umumiye Riyasetiliği Harekât Şubesi'nin 22 Aralık 1915'de, "Havacılık Şubesine gönderdiği; Kıbrıs adası üzerinde tayyare keşfi yapmak imkânı var mıdır? Veyahut Adana'ya bu amaçla, bir tayyare müfrezesi göndermek mümkün müdür?" mesajı ile Akdeniz üzerinde havadan keşif yapılması ve istihbarat bilgisi toplanması için bir tayyare müfrezesinin Adana'ya gönderilmesi istenmiştir. Şubat-Eylül 1915 tarihleri arasında istek doğrultusunda, 2 adet Rumpler B'den 4.Tayyare Müfrezesi teşkil edilmiştir. Müfreze Komutanı Mülazım-ı evvel Mithat Bey komutasında, Adana'ya gönderilmiştir. Müfrezeye, daha sonra Almanya'dan 1 adet Albatros C ve 2 adet Halbertst-D oluşan Ditmar av müfrezi katılmıştır.[104]

Müfreze'de Türk pilotları görev yapmıştır. Bazen Alman pilotlar da destek vermiştir. Müfreze'de; 2 adet iki kişilik Rumpler tayyaresi, Mülazım-ı evvel Mithat Bey dışında Roeder adında bir Alman pilot, 1 rasıt, 2 Alman makinist ve 15 er bulunmuştur. Adana'ya intikal eden 4.Tayyare Bölüğü, tayyarelerin menzilinden istifade etmek amacıyla Silifke'ye bağlı Taşucu'na sevk edilmiştir. Yine, bu tayyareler ile Akdeniz de uzak mesafeli keşif yapmanın güçlüğü nedeniyle Başkomutanlıktan deniz üzerinde uçuşlar için Deniz Tayyare Birliği istenmiştir. Tayyarelerin iniş kalkış yapacakları meydanın uygun olmaması nedeniyle 19 Ocak 1916'da Mülazım-ı evvel Mithat Beyin tayyaresi görev esnasında kaza-kırıma uğramıştır. Birlik, bu süreçte 1-2 tayyare ile görev icra etmiştir. Özellikle, Alman rasıtların desteğiyle, Kıbrıs'taki düşman birliklerinin faaliyetleri yapılan keşifler ile yakından takip edilmiştir. Böylece Akdeniz üzerinde, Mart 1916'da ilk keşif uçuşları başlamıştır. Mülazım-ı evvel Mithat Bey ve Rasıt Gedikli Zabit Dreves, 26 Mart Cumartesi günü Rumpler tipi tayyare ile Silifke'ye gelmiştir. 27 ve 28 Mart'ta; Lefkoşa, Magosa ve Girne limanı üzerinde başarılı bir keşif görevi icra etmiştir. Larnaka ve Limasol limanları keşfi hava muhalefeti nedeniyle yapılamamıştır. Mülazım-ı evvel Mithat, Nisan 8 ve 18'de, Taşucu-Silifke'de kalktığı tayyareler ile keşif görevi yapılmıştır. 27 Nisan 1916'de, İskenderun bölgesinde keşif yapan İngiliz deniz tayyaresi Türk piyadesinin ateşi ile denize inmek zorunda kalmıştır. 10 Ağustos 1916'de Kolağası Dz.Plt. Hüseyin Sedat ve Mülazım-ı evvel rasıt Bican

[104]İrfan Sarp, *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları,* Hv.K.K.lığı,1986, s.72; Tanman-Keyüks, *Türk Havacılık Tarihi,* C.II, s.212-213.

Beyler, Rumpler tayyaresi ile Fransız donanmasına ait harp gemisi, 2 nakliye, 2 torpido ve 7 adet normal tonajda nakliye gemisi tespit etmiştir. Gemiler, tayyare tarafından bombalanmıştır. 14 Ağustos'da, Kıbrıs üzerinde bir tayyare ile yapılan keşif görevinde Fransız savaş gemilerine refakat eden balıkçı tekneleri görülmüştür. 19 Ekim 1916'de, IV.Ordu Komutanlığına gönderilen mesajda görev yapacak tayyare kalmadığı bildirilmiştir. Nisan-Aralık 1916 arasında Tayyare Bölüğü Kolağası Dz.Plt. Hüseyin Sedat'ın emrine girmiştir. Bu dönemde; pilot olarak Alman Mülazım-ı evvel Roeder, Sivil Plt. Behçet Bey, Mülazım-ı evvel Fuat Halim ve Mülazım Fuat (Çakar) Beyler görev yapmıştır. Rasıt olarak ise Kolağası Salih, Hüseyin Bican ve Mehmet Sadi, Mülazım Salih Beyler ile Gedikli Zabit Drewes görev yapmıştır.[105]

Ocak 1917 itibarı ile 4'ncü Tayyare Bölüğü'nde, Akdeniz bölgesinde askeri faaliyetleri gözetlemek amacıyla bir adet Albatros B-I ve bir adet Rumpler C-II tayyaresi 4 personel bulunmuştur. Mayıs 1917'de, Almanya'dan Albatros C-II keşif tayyaresinin bölüğe katılması ile keşif görevleri 14 Haziran 1917'de icra edilmiştir. Svl.Plt.Behçet ve Mülazım-ı sani rasıt Sıtkı (Tanman) Beylerin yaptığı keşif raporuna göre Akdeniz ve Kıbrıs'ta dikkat çekici bir faaliyet olmadığı belirtilmiştir. 5 Temmuz 1917'de Svl.Plt.Behçet ve Mülazım-ı evvel Hüseyin Bican Beylerin Lefkoşa, Derinya, Larnaka ve Mağosa civarında gerçekleştirdiği hava keşfinde düşman gemilerinin durumunun sakin olduğu gözlemlenmiştir. 11 Ekim 1917'de, Adana yakınlarında Yarbaşı köyüne inmeye mecbur edilen İngiliz Mülazım-ı evvel Dz.Plt.Klitem ve Avustralyalı Mülazım Edotid Diyoton esir alınmıştır. 4'ncü Tayyare Bölüğü, Akdeniz deki görevini 21 Ekim 1917'de Umur-ı Havaiye Müfettişliğinin verdiği emir ile Alman Deniz Tayyare Bölüğüne devrederek Hicaz hattını kontrol etmek amacıyla Suriye'ye nakledilmiştir. 5, 22 ve 23 Mart 1918, 10 ve 15 Nisan 1918 ve 16 ve 23 Ekim, 12 Temmuz 1918 tarihlerinde, Akdeniz ve Kıbrıs bölgelerinde yapılan keşif görevlerinde, Akridya, Larnaka, Lefkoşa ve Derinya bölgesindeki düşman birliklerinin durumu takip edilmiştir. Özellikle, Mağusa limanına yeni birlik intikal ettiği ve Monarga bölgesinde bulunan birliklere dikkat

[105]İrfan Sarp, *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları*, Hv.K.K.lığı,1986, s.72,73; Tanman-Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi,* C.II, s.215-216; Kansu, a.g.e., s.256.

çekmiştir.[106] Bu dönemde, tüm olumsuzluk ve zorluklara rağmen İngilizlerin ve Fransızların Akdeniz'deki faaliyetleri, Kıbrıs'a lojistik yığınak yapıp yapmadığı, limanlarda bulunan askeri amaçlı nakliye gemileri, bölgedeki askeri tesisler ve adadaki askeri güç hakkında etkin bilgi toplanmıştır.

3.2. I. DÜNYA SAVAŞI SONUCUNDA HAVA FAALİYETLERİNİN DEĞERLENDİRMESİ

I. Dünya Savaşında, Türk havacılığında sınırlı sayıda tayyare mevcut olup ve yetişmiş pilot, rasıt ve makinist sayısı son derece azdır. Bu personel zafiyeti ile savaşa katılmış ve savaş boyunca büyük ilerleme göstermiştir. Çanakkale'den Filistin'e, Galiçya'dan Yemen'e, Hicaz'dan Kafkas Cephesine kadar çok geniş cephede savaşa katılmış ve olanakları ölçüsünde etkili görev yapmıştır. Türk askerinin savaştığı hemen her cephede, dörder tayyarelik 17 Tayyare Bölüğü, 3 Deniz Tayyare Bölüğü, 3 Balon Bölüğünden oluşan bir hava gücüne ulaşmıştır. Hava Kuvvetleri, 1915 sonunda 40 olan tayyare sayısı, Almanların desteği ile 100'e ulaşmıştır. Savaş boyunca Türk havacılığı, Alman Paşa Bölüklerinin 6 bölüğü ve 1 Deniz bölüğü ile Alman personel sayısı; 295 uçucu subay ve 95 uçucu astsubay, 150–155 Tayyare ve 1740 teknik personel Alman görev yapmıştır. Toplamda, yaklaşık 450–500 tayyare ve başlangıçta 10 olan pilot sayısı 100'e ulaşarak harekât görevi icra etmiştir. Tayyare sayısı, 4 yıl savaş süresince savaş alanlarında düşen tayyareler ve ayrıca eğitim uçuşlarında kazaya uğrayan ve hasarlaşan tayyareler dâhil olmak üzere 255 civarında olmuştur. Harekât süresince şehit ve yaralı pilot sayısı, uçuş okulundan mezun olan toplam pilot sayısının yaklaşık yüzde 75'ini oluşturmuştur.[107]

Tayyare Bölüklerini desteklemek üzere 6 merkezde tayyare istasyonu kurulmuştur. Pilot ve rasıt eğitimleri Yeşilköy Tayyare Mektebi ve Almanya'da verilmiştir. Özellikle pilotlar uçuş tecrübesi edinmeden cepheye sevk edilmiştir.[108]

---

[106]Tanman-Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi*, C.II, Kitap-II, s.181-186, Kitap-I, s.220; Kansu, a.g.e., s.320, 321.

[107]Hüseyin Işık, *Yabancı Gözüyle Türkler ve Türk Ordusu*, Gnkur.Bsm., s.110; Hulusi Kaymaklı, a.g.e.,,s.6; *Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.57; İrfan Sarp, a.g.e., s.99; Kansu, a.g.e., s.167.

[108]Hans Brian Flanagan, *Büyük Harp'te Osmanlı Hava Kuvvetlerinin Tarihi Erich Serno'nun Hatıratı (1914-1918)*, Tarihçe Ş.Md.lüğü, Kayıt No: 1641-208, s.91; Kansu, vd. a.g.e.,s.407;Yalçın, a.g.e., ss.40-44.

Pilotların tecrübesizliği, tayyarelerin bakımlarının teknik personel yetersizliği ve yedek parça eksikliği nedeniyle çok sayıda tayyare kırımı yaşanmıştır. Özellikle, harekâtta en büyük sıkıntı yakıt ikmali ile yedek malzemelerin lojistik desteğinde yaşanmıştır. İstanbul'da depolanan ikmal malzemelerini Kafkaslar, Irak ve Hicaz gibi bölgelere göndermek 3-4 aylık süre almıştır. Demiryolu olmayan yerlerde, at arabaları, develer, yük kamyonları ve öküz arabaları ile hizmet verilmiştir.[109] Osmanlı Havacılığı, düşmana karşı tamamen yetersiz kalmıştır. Yıllık akaryakıt miktarı 55.000 litre olan harcamasını savaş içindeki hava bölüklerine zamanında temini büyük gayret ve planlamaya rağmen yapılamamıştır. Hava gücü etkili olarak kullanılamamıştır.[110]

Savaşta, yeterli bomba olmadığı zamanlarda Türkler yaratıcı gücünü kullanarak bomba üretmişlerdir. Peksimet taşımak için kullanılan ahşap kutulara 100-150 adet tayyare çivisi doldurularak tayyarelerin yanına bağlanmıştır. Düşman üzerinden uçarken kutuların kapakları açılarak yüzlerce çivinin atılması sağlanmıştır. Yine, silahsız keşif tayyarelerini de kendi buluşları ile silahlandırmışlardır.[111]

Osmanlı Askeri Hava gücü, 18 Mart 1915, 24-25 Nisan 1915 ve 9-10 Ağustos 1915'de kara savaşları öncesi yapılan keşif ve gözetleme ile düşmanın hareketlerini ve muhtemel niyetlerini açık olarak tespit etme başarısını göstermiştir. Keşiflerde, düşmanın Çanakkale'yi boşaltacağını ve bölgede bulunan düşman deniz gücü hareketliliğini takip ederek önceden tespit etmişlerdir. Dokuz süren savaşta adalar da konuşlanmıştır. Düşman birliklerine karşı elde edilen bilgiler ışığında karada ve denizde taktikler geliştirilmiş ve başarıya ulaşılmıştır. Savaşın ilerleyen dönemlerinde ise gece ve gündüz düşmana bomba yağdırılmıştır.[112] I. Dünya Savaşı'nın belirleyici unsurlarından biri Hava Kuvvetleri olmuştur. Türk ordularının özellikle güney cephelerinde başarısız olmalarının nedeni İngilizlerin hava üstünlüğünü ele geçirmesi olmuştur. I. Dünya Savaşı'nda yetişen pilotların bir kısmı şehit olmuş ve bir kısmı da sakat kalarak uçamaz durumda kalmıştır.[113]

---

[109]Hans Flanagan, a.g.e., s.339; Yalçın ,a.g.e., s.39.
[110]ATASE, Klasör No:1441, Dosya No:250, A1/13, D-2, Fihrist:13.
[111]Meydan, a.g.e., s.41.
[112]Yalçın, Türk Tarihi Bakımından 20. Yüzyılda İki Önemli Gelişme: "Havacılığın ve Bir Liderin Doğuşu", s.1038, 1.04.2011.
[113]Yaşar Özdemir, "Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey", s.16; Gülten, a.g.e., s.25.

Almanya'dan Türkiye'ye verilen tayyareler çoğunlukla Avrupa Cephelerinde başarı gösterememiştir. Osmanlı havacıları, Alman uçucu personeli tarafından beğenilmeyen, teknoloji olarak demode olan çok ilkel ve tehlikeli tayyarelerle uçmuşlardır. Malzeme sıkıntısı hiç eksik olmamış ve lastik bulunamadığı için tahta tekerlekle uçuş yapılmak durumunda kalınmıştır. Bu dönemde havacılığın sorumluluğu Almanların inisiyatifine bırakılmıştır. Osmanlı havacılığı ihtiyacı için tayyare, pilot, teknik personel eğitimi ve uçucuların yetiştirilmesinde Almanya'ya bağımlıdır. Türkler yönetici olarak çalıştırılmamış ve Türk av pilotu yetiştirilmemiştir. Önemli sorunlardan birisi de tayyarelerin ömrünün kısa olması ve süratle değişen tayyare teknolojisi nedeniyle envanterdeki tayyarelerin kısa sürede atıl duruma düşmesi olmuştur. Türk hava birlikleri Ordunun savaştığı tüm cephelerde, cephenin önemine ve büyüklüğüne göre değişen Tayyare bölüğü miktarları ile görev yapmıştır. Osmanlı Devleti'nde ulusal bir güç olarak geliştirilemeyen hava kuruluşu, müttefiklerin yenilmesiyle silahı bırakan Alman pilot ve teknisyenleri gidince büsbütün sönmüştür. Elde az sayıda pilot ile savaş döküntüsü kırık dökük bir miktar tayyareden başka bir şey kalmamıştır. Özellikle, Irak ve Filistin Cephelerindeki kayıplar sonucu çok az bir hava gücü Anadolu'ya geçebilmiştir. Almanların, savaşta müttefiki oldukları Osmanlı ordusunu sevk ve idare etmelerine rağmen Türkiye'den ayrılırken Anadolu Kavağındaki Alman personelinin kendilerine ait Paşa bölüklerindeki tayyareleri yakmaları manidar olmuştur. Müttefik Alman Türkiye ilişkileri açısından önemli olmuştur. Dönemin en iyi tayyareleri "Fokkerler" Alman pilotlara, Türk pilotlara Albatros D-3 (Fazıl) ile Neuport (Vecihi'ye) tahsis edilmiştir. Başarısızlık Türk havacılığına, başarılar Alman havacılığına mal edilmiştir. Savaş döneminde Türk pilot yetiştirilmesi ve havacılık bilinçli olarak geliştirilmemiştir. Savaşın olumsuz gittiği anda Alman pilotların görevden kaçmaları sıkıntı yaratmıştır. Savaş boyunca hava gücü Almanların inisiyatifinde olmuştur. Türkler ikinci planda yer almıştır. Osmanlı Devleti'nin tayyare fabrikası olmadığı için tayyare ve gerekli teçhizat ile mühimmatlar çaresiz Almanya'dan satın almıştır.[114]

Milli hava harp sanayisinin teşkil edilmesinin önemini Filistin Gazisi Yedek Subay Nazmi (Koçoğlu) Bey anılarında şu sözleri ile vurgulamıştır:

[114]Yalçın, Türk Hava Harp Sanayii Tarihi, (1913-2009), s.40.

> "Bizi en çok rahatsız eden İngiliz tayyareleriydi. Bu tayyarelerin bir kısmı sık sık cephe üzerinde uçuyor keşif yapıyordu. Sonra yenileri geliyor ve keşif tayyarelerinin mevkiini öğrendikleri hedefleri bombardıman ediyor veya makineli tüfekle tarıyor. Kendi olanaklarımızla kazdığımız siperlerimizi havaya uçuruyor. Bir tayyare gerektiğinde bir taburluk askeri gücün bir günde yapabileceği tahribatı, birkaç dakika içinde yapabiliyordu. Son olarak Mustafa Kemal Atatürk'ün dediği gibi 'İstikbal Göklerdedir' sözünün doğruluğuna ben Filistin Cephesinde bulunurken tanık olmuş ve içtenlikle inanmıştım".[115]

> I. Dünya Savaşı sonunda Yunanlılar 72 adet tayyareye ulaşmış, bu sayı Anadolu'nun işgali öncesi yaklaşık 100 civarına ulaşmıştır. Aynı zamanda eğitilmiş 65 havacıya sahip olmuşlardır.[116]

Osmanlı havacılığı, harp yıllarında her cephede görevini savaşın güç koşulları içinde üst düzeyde yapmıştır. Savaş sonunda, güç unsuru olacak ciddi bir hava gücü kalmamıştır. Türk havacıları önce Yeşilköy İstasyonundan çıkarılmış, sonra ise Maltepe İstasyonu oluşturulmuştur. Bu istasyon ise İtilaf Devletleri tarafından işgal edilerek bombalanmıştır. Türk havacılığı, 1909'de kuruluşundan itibaren dünya havacılığında ilk atılımları yapan ülkeler arasında yerini almıştır. İlk motorlu uçağın uçurulmasından dokuz yıl sonra 1919'de ülkenin içinde bulunduğu olumsuz iç ve dış durumlara rağmen havacılıkta önemli gelişmeler sağlanmıştır.

[115]Osman Yalçın, Türk Hava Harp Sanayii Tarihi, (Yayınlanmamış Doktora Tezi),Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Ankara, 2008, s.296; Yalçın, *Atatürk'ün Havacılık Anlayışı ve Atatürk Döneminde Türk Hava Kuvvetleri*, Türk Hava Kuvvetleri'nin 100'ncü Yılı Uluslar Arası Tarih Sempozyumu Sunum, 8-10 Şubat 2010, İstanbul, s.266.

[116]Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler, (1918-1939)*, C.II, Kültür Ofset, Ankara, 1997, ss.38-42.

İKİNCİ BÖLÜM

MİLLİ MÜCADELEYE GİDEN SÜREÇTE İSTANBUL HUKÜMETİ TARAFINDAN YÜRÜTÜLEN HAVACILIK FAALİYETLERİ

1. MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİ ÖNCESİ TÜRK HAVACILIĞI (1918-1919)

Milli Mücadele Dönemi öncesi, Mondros mütarekesinin oluşturduğu şartlar nedeniyle Osmanlı Devleti'nin politik durum ve havacılık açısından olumsuz bir dönem yaşamıştır. 1918'in sonlarında, Filistin cephesindeki ağır yenilgiden sonra, Mustafa Kemal tarafından "intihar belgesi" olarak tanımlanan 30 Ekim 1918 tarihli Mondros Ateşkes Antlaşması'nın imzalanması ile ülke işgal edilmiştir.[117]

Çanakkale'deki 1'nci ve 6'ncı bölükler iskelet halinde bırakılmış, Uzunköprü'deki 15'nci bölük İstanbul'a getirilmiş ve İzmir'de bulunan 5 ve 12'nci bölükler birleştirilmiştir. Filistin'de bulunan 3,4 ve 14'üncü bölüklerin, Alman Paşa bölüklerinin kurtarılan tayyare ve malzemeleri Konya'ya getirilmiştir. Irak'ta bulunan 2 ve 12'nci Hava Bölükleri Musul-Mardin ve Diyarbakır'a konuşlandırılmıştır.[118] Erzurum'da bulunan 7 ve 8'nci Tayyare bölükleri yerlerinde kalmıştır. Batum'daki 16'ncı bölük ile Karadeniz'de bulunan 9,10, 11 ve 17'nci bölükler yola çıkmadan lağv edilmiştir. Deniz bölüklerinden 1'nci Deniz Bölüğü yerinde bırakılmıştır. 2'nci Deniz Bölüğü ise kaldırılmıştır. Yeşilköy Fenerinin doğusundaki Deniz Tayyare Okulu ve İstasyonu tayyare ve malzemeleri Bahriye Nazırlığının Haliç'teki deniz arabalarına taşınmıştır.[119]

Umuru Havaiye Deposu, 1917'de Ayastefanos tren istasyonu yakınında kurulmuş, büyük hacimli malzeme, kanat ve gövde parçaları, yedek motorlar malzemesi muhafaza edilmiştir. Küçük ve nazik parçalar, Umuru Havaiye Deposunun Karaköy rıhtımındaki Merkez Han'ın alt katında bulunan bürosunda saklanmıştır[120].

---

[117]Hulusi Kaymaklı, age., C.II, s.20-22.
[118]*Türk İstiklal Harbi Batı Cephesi,* C.II, ATASE, Ks.3, s.34; Tanman-Keyüsk, a.g.e. s.11; Yaşar Özdemir, a.g.e.,s.40; Yalçın, Türk Hava, a.g.e., s.42.
[119] Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.6; Yalçın, Türk Hava, a.g.e 1913-2009), s.42.
[120]ATASE, K71,G51, Belge No:5-1; K27, G102, Belge No:102-1.

Kuva-yı Havaiye Müfettişliğine bağlı olan müfettişliklerin lağv edilmesi ile teşkilat küçültülmüştür. Tayyare Mektebi, Tayyare İstasyon ve Tayyare Bölüklerinden teşkil edilen Kuva-yı Havaiye Müfettişi Umumiliği, Ahırkapı'da küçük bir dairede çalışmaya başlamıştır. Başkomutanlık Genel Kurmay Başkanlığı'ndan XIV. Kolordu Komutanlığına gönderilen 26 Kasım 1918 tarih ve 9835 sayılı yazıda, Müfettişi Umumilikten, "Umuru Havaiye Müfettişliği" olarak bahsedilmiştir.[121] Kuva-yı Havaiye Müfettişliği (Müfettişi Umumilik), "Umuru Havaiye Müfettişliği" olarak isimlendirilmiş olmasına rağmen iç ve dış yazışmalarda Kuva-yı Havaiye Müfettişi Umumiliği devam etmiştir. 16 Mart 1919 tarihli resmi yazıda tekrar Umuru Havaiye Müfettişliği adı kullanılmıştır.[122]

Mondros Ateşkes Antlaşması gereği bazı birlikler lağv edilmiş ve Ordu 9 kolordudan oluşmuştur. Bu kuvvete yeterli miktarda tayyare ve havacı olmadığı için 17 tayyare bölük sayısı, İstanbul, İzmir, Konya ve Erzincan'da ikişer olmak üzere 8'e indirilmiştir. Barış şartlarında her kolorduya bir hava bölüğü verilmesi planlanmıştır. Hava gücünün çoğunluğu 45 tayyare ile İstanbul'da toplanmıştır. Kuva-yı Havaiye Müfettişliğinin 8 Aralık 1918 tarihli emri ile İstanbul-Yeşilköy'de 1.sınıf, Seydiköy-İzmir, Konya ve Erzurum'da 2. sınıf Tayyare İstasyonlarının 2'şer tayyareli bölüklü birlik kurulması planlanmıştır.[123]

Bu proje; 12 Aralık 1918 tarih ve 3/5673 sayılı emirle hava birliklerine tebliğ edilmiştir. Müfettişi Umumiliğe bağlı olup, lağvedilen müfettişlerden Balon Müfettişliği'nde 3 balon bölüğü teşkil edilmiştir. 1'nci Balon Bölüğü; Beykoz'da kurulduktan sonra Irak cephesine gönderilmiştir. Fakat görev yapmadan geri dönmüştür. Bölük gidiş ve dönüş sırasında bir kısım malzeme ve teçhizatını kaybetmiştir. Bir kısmı da kullanılamaz duruma gelmiş ve dönüşünde lağv edilmiştir. 2'şer balonlu 2. ve 3. Balon Bölükleri ile Müfettişliğe bağlı eğitim merkezi İstanbul-Kâğıthane'de teşkil edilmiştir. 2. Bölük 976 ve 992 no.larını taşıyan 800 M3'lük, 3. Bölük 965 ve 988 M3'lük ikişer balon, 5'şer subay, 2'şer astsubay ve 15'şer erden oluşmuştur. Harbiye Nezareti tarafından iskelet haline gelen hava bölükleri lağvedilmiştir. Malzemeler kısmen Maarif ve Maarife ait müdürlüklere

[121]ATASE, K51, G102 Belge No 102-5.
[122]ATASE, K17, G42, Belge No:42-1.
[123]Emin Nihat Sözeri, a.g.e., s.45, Tanman-Keyüsk, a.g.e., s.24, 25; Yalçın, a.g.e., s.44.

devredilmiştir.[124] Kuva-yı Havaiye Müfettişi Umumiliği'ne bağlanmış olan Topçu Ölçme birlikleri karargâhları Ayastefanos'ta olması nedeniyle Kuva-yı Havaiye'ye bağlanmıştır.[125] 22 Aralık 1918 tarihli emirle Yeşilköy 1'nci sınıf, İzmir ve Erzincan 2'nci sınıf hava istasyonu olarak yapılandırılmıştır. Her istasyon emrine 2 hava bölüğü tahsis edilerek tayyare bölük sayısı 6'ya indirilmiştir. İstanbul işgal edildiğinde Yeşilköy'den Türk havacılar çıkarılmış, Maltepe'ye gönderilmiştir.[126]

Tayyare İstasyonları; 1'nci sınıf istasyon olarak düşünülmüştür. Bu istasyonlar, tayyare mektebi olarak her türlü kurslar ile havacı yetiştirecektir. Gerektiğinde yapım da olmak üzere, her türlü montaj, onarım ve bakım çalışmalarını yapabilecektir. Diğer istasyonlar ise 2'nci sınıf olacaklardır. Bunlar sadece bakım ve onarım yapabileceklerdir. Hazırlanan teşkilat kadrosunda 4 Plt. ve 4 rasıttan oluşan tayyare bölükleri ön görülmüştür. Bölükler keşif ve bombardıman görevi esasına göre kurulmuştur. Elde yeterli sayıda pilot olmadığından, son 2 bölüğe 3'er pilot kadrosu ayrılmıştır. Türk hava kuvveti, yeni teşkilata göre 35 civarında faal muharip tayyare ile en az 5–8 eğitim tayyaresinden ibaret olmuştur. Tayyare İstasyonlarının isim yerine numara ile tanımlanması yazısı, İzmir'in işgalinden önce 6 Mayıs 1919 günü hazırlanmıştır. Genelkurmay bu yazıya 9 Temmuz'da cevap vererek, onayını bildirmiştir. Kuva-yı Havaiye şubesi tarafından gündeme gelmiş ve Kıtaatı Fenniye ve Kuva-yı Havaiye müfettişliğinin 25 Haziran 1919 tarih ve 503/1062 sayılı yazısı ile Erkan-ı Harbiye Dairesi'nin görüşü ve onayına sunulmuştur. Tayyare istasyonları şartlar nedeniyle yerleri sık sık değiştirilmesi, buna bağlı olarak yazışmalarda kullanılan damga ve mühürlerin değiştirme zorunda kalınması gerekçe gösterilmiştir. Ayastefanos Tayyare İstasyonu'nun 1'nci Tayyare İstasyonu, İzmir İstasyonu'nun 2'nci Tayyare İstasyonu, Erzincan Tayyare İstasyonu'nun 3'ncü Tayyare İstasyonu olarak anılması önerilmiştir.[127]

Şubat 1919'da, Kuva-yı Havaiye Müfettişliği'nin girişimiyle, tayyareler

[124]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., ss.7-9.
[125]ATASE, BDH-1, Klasör No:1395, Dosya No:30, 04.11.1333; ATASE,BDH-1, Klasör No:1396, Dosya No:31, 18.11.1332; ATASE, BDH-1, Klasör No: 1396, Dosya No:33, 17.12.1331 ; ATASE BDH-1,Klasör No:1396, Dosya No:34, 09.02.1332; ATASE, BDH-1, Klasör No:1399, Dosya No:41 A, 14.07.1332; ATASE, BDH-1, Klasör No: 1390, Dosya No:8, 27.01.1330, Baş.K.Kh.,13.Ş. Umuru Havaiye Müfettişliği.
[126]ATASE, İSH-1, Dosya No:14, Kutu No: 4, Gömlek No: 5, Fih. 5, Tarih 31.12.1334; EK-5.
[127]ATASE, K30, G86, Belge No 86-1; K41, G104, Belge No 104-1.

üzerindeki Türk askeri forsu değiştirilmiş, savaş yılları içerisinde, kenarı beyaz şeritli siyah kare fors kullanılmıştır. Siyah-beyaz, İtilaf Devletleri'nin tanıtıcı rengi olarak kabul edilmiştir. Savaş bitimi Türk bayrağının rengi kırmızı-beyaz renklere dönüş yapılmıştır. Kırmızı-beyaz kare fors, dikey stabilize yön dümeninde muhafaza edilmiştir.[128] İstanbul'da bir Havacılık Kulübü açılması ve havacılığın gelişmesi yönünde teşebbüs olmuştur. Dönemin şartları içinde memleketin askerî alandan ziyade ilmi, fenni ve teknik sahada gelişmelere ihtiyacı olacağından bahisle bu teşebbüsün nizamnamesinde eksiklikler olduğu gerekçesiyle memleket barışa kavuşuncaya kadar uygun olmayacağı değerlendirilmesi ile izin verilmemiştir.[129] Malzeme Deposu, 1919 yılı başında Harbiye Dairesi emrine verilmiştir. Meteoroloji, Deniz Tayyare ve Balon Bölükleri lağvedilmiştir. Rasadat-ı Havaiye Teşkilatı (Meteoroloji) zamanın en modern tekniği, güçlü ve büyük bir kadro ile geniş alanda ölçümler yapmış ve gelişmesine devam etmiştir. 21 Şubat 1919'da yeniden yapılandırılmıştır. Yurt çapında 22 yerde konuşlanmış ve hava teşkilatı kurulmuştur.[130]

Müdafaa-i Milliye Vekâleti (Milli Savunma Bakanlığı) yeni bir teşkilat projesi üzerinde çalışılırken, XV. Kolordu Komutanlığı'nın 27 Mayıs 1920 tarihli emri ile 3 Nu.lı Erzincan Tayyare İstasyonu lağv edilmiştir. Bu istasyona ait Erzurum hava meydanında bulunan 7'nci ve 8'nci Tayyare Bölükleri birleştirilmiştir. 15'nci Tayyare (Horasan) Bölüğü kurulmuş ve idari açıdan XV. Kolordu Komutanlığı'na bağlanmıştır.[131] 15'nci Tayyare Bölüğü kuvvesinde 2 adet Albatros ile 11 adet Rus yapımı gayrı faal tayyare mevcut olup, 3 Nu.lı Erzincan Tayyare İstasyonu kuvvesinde bulunan tayyarelerdir. XV. Kolordu Komutanı Kazım Karabekir imzalı emirde; 15'nci Tayyare Bölüğü Komutanlığı görevinin Kolağası Abdullah (Başuçar) Bey tarafından yürütüleceği belirtilmiştir. 7'nci ve 8'nci Tayyare Bölükleri subay ve personelinin yeni bölükte görev alacağı yazılmış ve 29 Mayıs 1920'den itibaren bu şekilde uygulanmıştır.[132]

---

[128]Kurter, a.g.e., s.117.
[129]ATASE, İSH-5, Dosya No:560, Kutu No:156, Gömlek No:129, Fih. 3, Tarih 04.12.1335.
[130]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.8,9.
[131]Yaşar Özdemir, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, Hv.Bas.ve Neş.Md.lüğü, Ankara,1981, s.40,41; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.43.
[132]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.2, s.4.

XV. Kolordu Komutanlığı, Elazığ meydanındaki 2'nci Tayyare Bölüğü'nün bünyesinde faal duruma getirilebilecek birkaç uçağın bulunduğunu, ancak 2'nci Tayyare Bölüğü kadrosunda tayyareleri onarabilecek yeterlilikte makinist ve teknisyenlerle, uçurabilecek tayyareciler mevcut olmadığını belirtmiştir.[133]

Cephe Komutanı Kazım Karabekir, Erzurum meydanında teşkil edilen 15'nci Tayyare Bölüğünü, Mülazım-ı evvel rasıt Arif Hikmet (Böke) Bey komutasında Küçük Gedikli Zabit Plt.Hasan Basri (Alev), Sivil Plt.Hüsnü, baş makinist Osman ve Marangoz Alay ustası Şaban Bey'lerden oluşan ekibi 2'nci Tayyare Bölüğüne göndermiştir.

Elazığ'da eski bir kiremit yapım atölyesinde 6-7 adet tayyare bulunmuştur. 2 Halberstadt D.V tipi av tayyaresi uçuşa hazır faal hale getirilmiştir. Hasan Basri ve Hüsnü Bey tayyareler ile Erzincan-Erzurum uçuşu ile Horasan meydanına inmiştir. Erzurum meydanında bulunan 2 Albatros tipi keşif /bombardıman uçağından birisi de faal hale getirilmiş ve Horasan'a gönderilmiştir. Horasan meydanında toplanan ve Cephe Komutanlığı emrine giren 2 av ve 1 keşif /bombardıman tayyaresinden kurulu müfreze "Horasan Müfrezesi" adıyla anılmaya başlanmıştır.[134]

1.1. KUVA-YI HAVAİYE ŞUBESİ

1919'da teşkilat yapılanmasına gidilmiş ve Kuva-yı Havaiye Müfettişliği (Müfettiş-i Umumi) kaldırılmıştır. Yerine "Kıtaatı Fenniye ve Kuva-yı Havaiye Müfettişliği" kurulmuştur. Bu müfettişlik; Kıtaatı Fenniye Şubesi ve Kuva-yı Havaiye Şubesi olmak üzere iki şubeden oluşmuştur. Müfettiş Umumiliğe bağlı Tayyare Topçu ve İstanbul Muharebat-ı Havaiye Kumandanlığı (Uçaksavar ve İstanbul Hava Muharebe Komutanlığı) ile Balon, Uçaksavar, Ölçme ve Meteoroloji Müfettişlikleri lağv edilmiştir.[135]

Ahırkapı'daki küçük bir dairede görev yapan Kuva-yı Havaiye Şubesi, Kıtaat-ı Fenniye ve Kuva-yı Havaiye Müfettişliği'ne bağlı olarak dar bir kadro ile şube müdürlük görevi Kaymakam Piyade Sadık Bey tarafından vekâleten yürütülmüştür. Temmuz ayı içerisinde, Kıtaatı Fenniye ve Kuva-yı Havaiye Müfettişliği yerine

[133]Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, Hv.K.K.lığı Basımevi. Ankara, 2009, C.V, s.437.
[134]Tanman-Keyüsk, a,g,e, C.II, s.48.
[135]Kurter, Türk Hava Kuvvetleri, C.I, s.116.

Kuva-yı Havaîye Müfettişliği ile Muhabere Müfettişliklerinin birbirinden ayrı müfettişlikler haline getirilmeleri, demiryolu birliklerinin de Genelkurmay 3. Şubesine bağlanması hususunda görüş alış-verişinde bulunulmuştur. Kuva-yı Havaîye Müfettişliğinde tayyare ve bölük şubeleri bulunması düşüncesi uygun bulunmakla birlikte, acil bir ihtiyaç bahis konusu olmadığından; uygulamaya geçilememiştir.[136]

Müttefiklerin Osmanlı Devleti ile yapılmış barış anlaşması ile havacılığı yasaklayan konular koyması Türk Askeri ve sivil havacılığını yok etmiş ve tamamen ortadan kaldırılmıştır. Kolağası Plt.Şakir Fevzi (Fevzioğlu), Kuva-yı Havaîye ve Kıtaat-ı Fennîye Müfettişliği'ne verdiği raporda; sivil havacılığa yönelmek havacılığı yaşatmak için ilk çare olarak değerlendirilmiştir. Posta-Telgraf Nezareti'ne bağlı "Posta Hizmetleri Müdürlüğü" kurulması önerilmiştir. Raporun gerekçesinde; mevcut askeri tayyarelerin ancak bu şekilde kurtarılabileceği ve aynı zamanda havacıların da uçuş melekelerini kaybetmeyecekleri belirtilmiştir. Bu teşkilat kurulursa, gelecekte eldeki çekirdek havacılığın bulundurulacağı düşünülmüştür. Hava posta hizmetleri; Hava Posta Merkezi, Hava Posta Deposu ve Hava Posta Menzilleri olarak üç şube ile görev yapmıştır.[137]

8 Eylül 1919'da rapor, Kıtaatı Fenniye ve Kuva-yı Havaîye Müfettişliği'ne verilmiştir. Posta ve Telgraf Genel Müdürlüğü'nün bütçesinin yeterli olmaması, kıyılar ve demiryolu hattı üzerindeki mevkiler arasında demiryolu irtibatı bulunmaması nedeniyle hava postası kurulamayacağı belirtilmiştir. Ülkede tayyareciliğin gelişmesi ve ilerlemesini sağlamak amacıyla Kuva-yı Havaîye Müfettişliği emrindeki personel ve malzeme ile bir deneme süresi için Konya ile İstanbul arasında hava postası kurulmasının uygun olacağı belirtilmiştir. Rapor da İngilizler ile anlaşma sağlanması gereği hatırlatılmıştır.[138]

Rapor; 15 Eylül 1919'de Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekaletliğine gönderilmiştir. Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekaletliği'nden Kuva-yı Havaîye ve Kıtaat-ı Fennîye Müfettişliği'ne 2 Aralık 1919 tarihli "çok gizli" ve "acele" kayıtlı bir yazı gönderilmiştir. Yazıda; diğer devletlerin ordularında olduğu gibi Osmanlı

[136]ATASE, K51,G133, Belge No;133-1
[137]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.10; Kurter, a.g.e., s.150.
[138]ATASE, K30, G92, Belge No; 92-1, 201.

tayyarelerinin posta teşkilatında kullanılmak üzere, Posta-Telgraf Genel Müdürlüğü'ne devir işlemlerini kararlaştırmak için bir komisyon kurulduğu belirtilmiştir. Komisyona, Posta ve Telgraf Müdürleri Emin ve Mehmet Ali Beylerin atamaları onanmıştır. Kuva-yı Havaîye'den Kurmay Başkanı Kaymakam Ali Bey, Kuva-yı Havaîye Şubesi'nden Kolağası Plt.Şakir Fevzi Bey ve Telsiz-Telgraf Taburu'ndan Kolağası Cevat Bey'in görevlendirildiği bildirilmiştir. Komisyon, 4 Aralık 1919'da Ahırkapı'daki Müfettişlik dairesinde toplanmıştır.[139] Havacılık teşkilatı, Harbiye Nazırlığına bağlı olmakla beraber, gönüller çoğunlukla Mustafa Kemal Paşa'dan yana olmuştur. Anadolu'daki tayyare istasyonları, idari bakımdan İstanbul'a bağlı olmakla beraber, harekât açısından kolordulara bağlanmıştır. İstanbul dışındaki kolordu komutanlıkları, Mustafa Kemal Paşa'nın emrinde hareket etmişlerdir.[140]

1.2. AYASTEFANOS (YEŞİLKÖY) TAYYARE İSTASYONU

I. Dünya Savaşı'nın bütün şiddetiyle sürdüğü dönemde, hava birliklerinin ikmal merkezi Yeşilköy Tayyare Mektebi olmuştur. Burada sadece tayyareci ve rasıt yetiştirilmekle kalınmamıştır. Ayrıca, cephelere gidecek tayyare bölükleri teşkilatlandırılmıştır. Bunların her türlü personel ve malzemesi hazırlanmıştır. Tayyare ve malzemelerin cephelere taşınmasını kolaylaştırmak için Yeşilköy Tayyare Merkezine bağlı özel bir nakliye takımı kurulmuştur. 12 Ekim 1916'da Tayyare Mektebinin ismi üslendiği çok yönlü görevlerden dolayı Tayyare İstasyonu olmuştur. Okulda askerlerin yanında siviller de pilot eğitimi almaya başlamıştır.[141]

Yeşilköy meydanında çok sayıda tayyare ve malzeme mevcut olmasına rağmen düşman işgali ile birlikler dağılmış ve her şey sahipsiz kalmıştır. İngiliz ve Fransız hava birlikleri Yeşilköy'deki hava meydanını ve tesislerini işgal etmiş, Türk havacılarını çıkartarak yerleşmişlerdir. Ayastefanos Tayyare İstasyonu bünyesinde; Tayyare Mektebi, montaj, onarım ve bakım atölyeleri ile 9 harp ve 17 tayyare bölüğü, Almanya'dan gelen ve tayyare bölüklerine dağıtılamamış tayyarelerden oluşmuştur. Uzunköprü meydanında konuşlu 15'nci Tayyare Bölüğü, Selanik'teki

[139]ATASE, K11, G100, Belge No:100-1.
[140]Kurter, a.g.e., s.419,420.
[141]ATASE, BDH-1, Klasör No:1441, Dosya No:250, Fihrist: 27-5.

Fransız-İngiliz kuvvetlerinin ileri yürüyüşe geçmeleri üzerine, önce Çorlu meydanına, bilahare Ayastefanos Tayyare İstasyonu'na intikal etmiştir.[142]

Çanakkale Boğaz bölgesinde bulunan 6'ncı ve 1'nci Tayyare Bölüğü, LX. Tümen emrinde Gelibolu yakınlarında Galata meydanında toplanmıştır. Tümen ile birlikte Şarköy'e nakledilmiştir. 1'nci Tayyare Bölüğü Komutan Vekili Rasıt Mülazım-ı evvel Mehmet Fazıl Bey; nakliyat sırasında tayyare ve malzemelerin harap olacağı gerekçesiyle bir gemi ile İstanbul'a nakledilmesini istemiştir. İki bölüğün 10 tayyaresi ve büyük miktarda malzeme ve avadanlığı olduğunu bildirmiştir. Şarköy ve Tekfurdağı'nda (Tekirdağ) hangar olmadığı için tayyareler, malzeme ve avadanlığın açıkta kalıp, hava etkisiyle harap olabileceğini ve nakliyatın İstanbul Tayyare Mektebi'ne yapılması için izin verilmesini istemiştir. 26 Kasım 1918'de, Erkan-Harbiye-i Umumiye Riyasetliği'nin isteğini kabul etmiştir. Tayyare bölüklerinin hasta ve terhis edilen erleri cephane ile birlikte denizden İstanbul'a sevk edileceklerini yazı ile bildirmiştir. 1 ve 6'ncı Tayyare Bölükleri Gülnihal isimli gemi ile 7 Aralık 1918'de Gelibolu'dan hareket ederek, İstanbul'a gelmiş ve bölükler Ayastefanos meydanına yerleşmiştir.[143] Fransız BR 509 Filosu, Aralık 1918'de Ayastefanos meydanına kalıcı yerleşmiştir. Filo komutanı, Ayastefanos tren istasyonundaki dekovil lokomotiflerinden 2 tanesinin verilmesini istemiştir. Harbiye Nezareti tarafından uygun görülmüş ve makbuz karşılığı teslimat yapılmıştır.[144]Ayastefanos Meydanında; 47 av, 18 keşif/bombardıman ve 7 eğitim/irtibat tayyaresi ile 72 tayyare toplanmıştır.[145]

İngiliz Selanik Kuvvetleri Başkomutanı Mirliva (General) G.F. Milne, Harbiye Nazırına 11 Ocak 1919 tarih ve 1145 sayılı yazı ile Ayastefanos Tayyare İstasyonu ve civarındaki tüm binaların 18 Ocak 1919'a kadar boşaltılmasını istemiştir. 14 Ocak'da Müfettişlik Kurmay Başkanı Kolağası Plt. Mehmet Şakir (Feyzioğlu) Bey ve İngiliz Mülazım-ı evvel Plt. Brown dört maddeden oluşan bir metin oluşturmuştur. Selanik'ten bir binbaşının komutasında 12 tayyare ile 25 subay, 120 kadar personelden oluşan 2 İngiliz filosunun gelmesi planlanmış ve bu plan General Wook tarafından onaylamıştır. Fransızların yapacakları boşaltma işlemine

[142]Tanman-Keyüsk, a.g.e., C.2, s.324.
[143]ATASE, K5,1 G102 Belge No: 102-1-5.
[144]ATASE, K.142, G36, Belge No: 102-1-5.
[145]Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, C.IV, s.235.

Mülazım-ı evvel Brown görevlendirilmiştir. İngiliz Krallık Hava Kuvveti'ne (Royal Air Force) bağlı 17'nci ve 47'nci Filolar, 14 Ocak 1919'de Selanik'ten Ayastefanos meydanına gelmiştir.[146] Kolağası Şakir Fevzi Bey, 16 Ocak 1919 tarihli rapor ile Kuva-yı Havaîye Müfettişliğine bilgi vermiştir. Türk havacıları meydanda kalmış ve uçuşlara engel bir durum kalmamıştır. İngilizlere; 3 hangar, 2 çalışma odası, 11 oda ve bir büyük salon ile subay gazinosundaki bodrum tahsis edilmiştir.[147] İngilizlerin gelişi ile birlikte sıkıntı ve sorunlar artmıştır. 7 Şubat 1919'da fotoğrafhaneye girerek; fotoğraf ve malzemelerinin bulunduğu sandık ve dolapla dolu odayı işgal etmişlerdir. Rasıt Mülazım-ı evvel Süleyman Sırrı Bey, durumu Ayastefanos İstasyonu Müdür Vekili Kolağası Ahmet Nüzhet Bey'e şikâyet etmiştir. Onun da, Kuva-yı Havaîye Müfettişliğine şikâyetinden bir sonuç çıkmamıştır. İngilizler odayı boşaltmadıkları gibi içerisindeki malzemeyi de geri vermemiştir.[148]

Fransızlar ve İngilizler, Tayyare İstasyonu ve Umur-u Havaîye Deposunda bulunan; ot, saman, kereste, askerî eşya gibi Osmanlı Devletine ait mallarına el koydukları tespit edilmiştir.[149] İngilizlerin gelişi ile birlikte sıkıntılar ve sorunlar daha da artmıştır. 7 Şubat 1919'da fotoğrafhaneye girerek, fotoğraf ve malzemesinin bulunduğu sandık ve dolaplar ile dolu odayı işgal etmişlerdir. Mülazım-ı evvel rasıt Süleyman Sırrı Bey'in Ayastefanos İstasyonu Müdür Vekili Kolağası Ahmet Nükhet Bey'e şikâyet etmiştir. Onun da Kuva-yı Havaîye Müfettişliğine şikâyetinden bir sonuç çıkmamıştır. İngilizler, odayı boşaltmadıkları gibi içerisindeki malzemeyi de geri vermemişlerdir.[150]

İşgal Kuvvetleri Komutanlığı, Ayastefanos Tayyare İstasyonu'nun Türkler tarafından tamamen boşaltılmasını istemiştir. Kuva-yı Havaîye Müfettişliği, boşaltma isteğini 8 Şubat 1919 tarih ve 171 sayılı müfettişlik yazısı ile Hariciye Nezareti'nde bulunan Ateşkes Komisyonu'na protesto ve itiraz yazısının kopyasını da Erkan-ı Harbiye Dairesine göndermiştir.151 Ateşkes Komisyonun 26 Şubat 1919 tarih ve 357 sayılı yazısı ile İşgal Komutanlığına yaptığı itiraza, İngilizler meydanın bir an

[146]ATASE, K.75, G11, Belge No:11-3.
[147]ATASE, K.74, G110, Belge No:110-5, 110-4, 110-3,110-1.
[148]ATASE, K.75, G17, Belge No:17-4.
[149]ATASE, İSH-5A, Sıra 831, Kutu No: 69, Gömlek No: 115 Tarih 18.12.1334 .
[150]ATASE, BDH-1, Klasör No:1407, Dosya No:75, Tarih:08.07.1332.
[151]ATASE, K.75, G6, Belge No: 6-1; ATASE, BDH-1, Klasör No:1407, Dosya No:75, Tarih:08.07.1332.

önce boşaltılmasında ısrar ederek cevap vermişlerdir. 1 Mart 1919'da İngilizler, Yeşilköy Tayyare İstasyonun boşaltılması için üç gün süre vererek "acele" kaydı ile Kuva-yı Havaîye Müfettişliği'ne bildirmiştir. Bu nedenle, çok hızlı hareket edilerek tayyareler, tezgâh ve avadanlıklar, malzemeler Ayastefanos Vapur İskelesine indirilmiştir. Buradan arabalı vapura yüklenerek Maltepe Tayyare İstasyonuna nakledilmiştir.[152]

Ayastefanos meydanı, Türk havacıları tarafından boşaltılmıştır. Vapur iskelesine indirilen tayyare, tezgâh, avadanlık ve malzemeler buradan vapurla Maltepe istasyonuna taşınmıştır. Maltepe'ye taşınmayan malzemeler, Umur-ı Havaîye deposu-Yeşilköy Cami arasındaki alana nakledilmiştir.[153]

Fakat sorunlar taşınma ile bitmemiştir. Türk havacılığını düzenlemek için görevlendirilen Fransız Plt.Bnb. De La Morley, 16 Ekim 1919'da Tayyare Deposu'na gelerek, alet ve malzeme isteğinde bulunmuştur. Depo memurunun vermemesi ve amirinden emir alması gerektiğini söylemesi üzerine, alet ve malzeme zor kullanılarak alınmıştır. Bnb.De la Morley ertesi günü tekrar gelmiştir. Camide muhafaza edilen alet ve malzemeden istemiştir. Cami anahtarının Harbiye Nezaretliği'nde bulunduğu söylenerek bir şey verilmemiştir. Harbiye Nezareti tarafından Müttefik Devletler Komutanlığı'na müracaat edilerek, gerekli alet ve malzemenin, işgal temsilcilikleri aracılığıyla istenmesi, Binbaşı de la Morley'in isteklerinin ateşkes anlaşmasına aykırı olduğu ve usulüne uygun müracaatların kabul edilebileceği anımsatılmıştır. 8 Kasım 1919 Cumartesi saat 09:00'dan önce Plt.Bnb. De La Morley, Umuru Havaîye Deposu'na gelerek anahtarların kendilerine teslimini istemiştir. Depoda sayımla görevli Komisyon üyelerinden Bnb. Fehmi Bey, deponun sayımda olduğunu ve kendilerine emir gelmediğini belirtmiştir. Fransız Binbaşı deponun korunmasının sağlanacağını ve sayımın kendilerinin belirleyecekleri memurla devam edileceğini bildirmiştir. Yeşilköy Camisi'ndeki sayımın bir hafta içerisinde bitirilerek, anahtarların kendilerine 11 Kasım 1919'a kadar teslim edilmesini istemiştir. Durum, Harbiye Dairesine iletilmiştir.[154]

---

[152]ATASE, K.168, G32, Belge No:32-1; Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:75; Kurter, a.g.e., s.122-123.
[153]Gülten, a.g.e., s.30.
[154]*ATASE*, K42, G10, Belge No: 10-7.

Binbaşı De La Morley'in, 8 Kasım günkü istekleri ateşkes anlaşmasına aykırı bulunmuştur. Depoda, vilayet ve meslek okullarına ait malzeme ve eşya, Maliye Nazırlığına ait benzin depoları bulunduğu belirtilmiştir. Müfettişlik, Erkan-ı Harbiye Dairesine gönderilen 9 Kasım 1919 tarih ve 2815 sayılı yazı ile ateşkes anlaşmasına uygun hareket edilmesi ve konunun ileride bir zorluğa meydan vermeyecek şekilde çözümlenmesi rica edilmiştir.[155]

Erkan-ı Harbiye Dairesi Başkanı Cevat (Çobanlı) Bey, Fransız irtibat subaylığına 10 Kasım 1919 tarih ve 6444 sayılı müracaatı ile ateşkes anlaşmasına uygun her türlü hususta gerekli kolaylığın gösterileceğini bildirmiştir. 13 Kasım 1919'da, 9 İngiliz ve 4 Yunan tayyaresinden mürekkep filo, Ayastefanos Meydanına inmiştir.156 Bu dönemde, 500 yıl boyunca varlıklarını borçlu oldukları Osmanlıya karşı Rumların Paskalya tatilinde Ayastefanos'ta yaptıkları taşkınlık sorun olmuş, havacılar ilk kez bu olay vesilesi ile inzibat görevi yapmıştır.[157]

Deniz Tayyare Mektebi Müdürü Deniz Plt.Kolağası Sami (Uçan) Bey, üç tayyareci subay ile İstanbul'dan gizlice ayrılarak Anadolu'ya geçmiştir. Sami Bey, Deniz Makinist Gedikli Zabit İsmail Ali ve beraberindekiler, 2 Nisan 1920'de Üsküdar'dan yaya yola çıkmıştır. Kolağası Deniz Plt.Ahmet Nuri (Çelik) ve Ahmet Ali (Çelikten) Beyler, dört sonra Adapazarı'na gelmiştir. Adapazarı tren istasyonundan tedarik ettikleri drezinle (küçük vağon) Bilecik'e, Bilecik'ten Ankara'ya 12 Nisan'da ulaşmıştır. Mustafa Kemal Paşa Ankara'da Savmi Bey ile yaptığı görüşmede, Konya'ya, Tayyarecilerin başına geçmesini ve tayyare filosu hazırlamaları emrini vermiştir. Savmi Bey, 22 Nisan 1920'de Konya Tayyare İstasyonu Komutanlığına atanmıştır.[158]

1.3. MALTEPE TAYYARE İSTASYONU

30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması hükümlerinde yer almamasına rağmen müttefik devletlerin her türlü isteklerine boyun eğilmiştir. Hava

[155]*ATASE*, K42, G10, Belge No: 10-6 204.
[156]*ATASE*, K42, G10, Belge No:10-1; Cengiz Mutlu, *Sakarya ve Dumlupınar Zaferlerinde Türk Gücü,* s.590.
[157]*ATASE*, İSH-1, Sıra 1149, Kutu No:14, Gömlek No:6 Tarih 20.04.1335; *ATASE*, İSH-1 Sıra 2156, Kutu No:14, Gömlek No.8, Tarih 21.04.1335; *ATASE*, İSH-1, Sıra 2171, Kutu No:14, Gömlek No; 10 Tarih 23.04.1335.
[158]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:78,.s.6; Ajun Kurter, age., s.430.

kuvvetleri ve teşkilatı tamamen dağıtılmış ve ortadan kaldırılmıştır. 16 Mart 1920'de müttefik kuvvetlerin İstanbul'u işgali ile İngiliz ve Fransız hava birlikleri, Yeşilköy Tayyare İstasyonu'na yerleşmiştir. Meydandaki tayyare ve malzemelerden faal olanlar Türk Havacılarının gayretleri ve deniz yolu ile Maltepe İstasyonuna nakledilmiştir. İstanbul-Anadolu ilişkilerinin kopması; Kuva-yı Havaiye Şubesi ile 2 ve 3 numaralı tayyare istasyonlarının bağlantısını ortadan kaldırmıştır. Şube'ye bağlı 1 numaralı Maltepe Tayyare İstasyonu kalmıştır. Özellikle, işgal sonrası istasyon'daki havacılar, Anadolu hareketine katılmak için büyük istek duymuştur. Havacılar, beraberlerinde tayyare kaçırmak amacıyla hazırlıklar yapmıştır. Maltepe'de bulunan havacılar da, Anadolu'da yükselmekte olan harekete katılma ve mevcut tayyareleri Ankara'ya ulaştırma eğilimi güçlenmiştir. Anadolu'daki tayyare istasyonları, kolordu komutanlıklarının idaresi altına girmiştir. 2 Numaralı Konya Tayyare İstasyonu XII. Kolordu'ya, 3 numaralı Erzincan Tayyare İstasyonu XV. Kolordu'ya bağlanmıştır. İstasyonlar, en büyük sıkıntıyı malzeme tedarikinde yaşamıştır. İstanbul hava deposu veya maliyeden sağlanan bütçe ile İstanbul piyasasından malzeme tedariki olanağı kalmamıştır. Tek tedarik yeri Anadolu pazar ve piyasaları olmuştur. Kuva-yı Milliye'nin yardımlarıyla, İstanbul'dan Anadolu'ya geçiş mümkün olmuştur. Ulusal Meclis'in açılışından sonra kaçanların sayısı da artmıştır. Maltepe Tayyare İstasyonu Komutanı, Topçu Bnb. Abdülhatif Bey İstanbul'un işgali ile görevinden ayrılarak Anadolu'ya geçmiştir. Maltepe Tayyare İstasyonu Komutanlığı'na, 1920 Nisan'ndan itibaren Rasıt Kolağası İsmail Hakkı Bey atanmıştır.[159]

Kuva-yı Havaîye-i Müfettişliği, 13 Mart 1919'da İstihkâm Müfettişliği'ne bir yazı yazmıştır. Bu yazıda; Maltepe'ye nakledilen tayyare istasyonuna ait yüz binlerce liralık malzeme ve tayyarelerin, mevcut binaların yetersizliği nedeniyle açıkta kaldığı ve yağmur altında harap olduğu bildirilmiştir. İstihkâm Müfettişliğinden bu nedenle, mevcut üç ambardan doğu tarafındakinin tayyare istasyonuna verilmesi için izin istenmiştir. Ayastefanos Tayyare İstasyonu, 1-13 Mart 1919 tarihleri arasında Maltepe'ye nakledilmiştir.[160]

[159]Ajun Kurter, age., s.430; *Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.57.
[160]ATASE, G258, Belge No:258-8.

Yeşilköy'den çıkartılan Türk havacıları, kurtardıkları tayyare ve malzemelerini mavna ve kayıklarla İdealtepe civarında düzlük sahaya ve depolara nakletmişlerdir. Maltepe Tayyare İstasyonu, tren yolu ile deniz arasındaki İstihkâm Müfettişliği'ne ait depo ve binanın bulunduğu uçuşa uygun olmayan araziye yerleşmiştir. Tayyareler, binalara sokulamadığından deniz kıyısına istiflenmiş, getirilen malzeme, tezgâh ve eşyalar üst üste yığılmıştır. İstasyonda uçuş yapabilme olanağı ve tayyarelere bakım-onarım tam olarak yapılamamıştır. 3-7 Mayıs 1919'da denetleme sonucu hazırlanan raporda, Maltepe'de örtü altında bulunan tayyarelerin, pervane gibi hava etkisine duyarlı parçalarının daha korunaklı yere taşınması gerektiği belirtilmiştir. Kapalı yer bulunmadığı takdirde üzerindeki örtünün onarılması veya Kuva-yı Havaîye genel deposundan alınacak sağlam ve büyük çadırlara yerleştirilmeleri uygun olmuştur. Subaylar ve personel için bina bulunmazsa, Levazım Dairesi ve Kuva-yı Havaîye deposundan çadır tedarikinin yapılması istenmiştir.[161]

Tayyare Mektebi, Maltepe İstasyonu'na intikal etmiş, meydan uygun olmadığı için uçuşlar yapılamamıştır. Yer dersi yapılması nedeniyle yeni havacı yetiştirme olanağı kısıtlanmıştır. Eski yetişmiş pilotların uçuş melekelerini kaybetme riskini getirmiştir. Bulgar topraklarına mecburi iniş yapıp, Selanik'te esir tutulan Plt.Gedikli Zabit Hasan Basri (Akdoğan), 31 Ağustos 1919'da yurda dönerek 2'nci Tayyare Bölüğü'nde göreve başlamıştır. Salis Vehbi Hüsamettin (Talay) Bey, 2 Eylül 1919'da makinist öğrenci ve Makinist Onb.Ferit (Budak) 15 Eylül 1919'da istasyonda göreve başlamıştır.[162] Askeri havacılığın yeniden teşkilatlanması ile Kuva-yı Havaîye Şubesi'ne bağlı üç tayyare istasyonunu kurulmuş ve bu istasyonlara numara verilmiştir. 1 nu.lı (Maltepe) Tayyare İstasyonu İstanbul'un Anadolu yakasında, personel ve tayyare sayısı bakımından üç istasyonun en büyüğüdür. Maltepe Tayyare İstasyonu Müdür Vekili Rasıt Kolağası Ahmet Nüzhet Bey'in 27 Ocak 1920'de ilişiği kesilmiştir. Topçu Bnb.Abdüllatif Bey müdürlük görevini yürütmüştür. Rasıt Mülazım-ı evvel Mehmet Muhsin (Alpagot) 3 Ocak 1920'de İstanbul'a dönmüştür. 10 Ocak 1920'de Maltepe Tayyare İstasyonu'na bağlı 1'nci Tayyare Bölüğü'nde rasıt olarak göreve başlamıştır. Gedikli Küçük Zabit Plt.Arif

[161]*ATASE*, K.34, G44, Belge No:44-1.
[162]*Hv.K.K.lığı, Tarihçe Şube Müdürlüğü,Klasör No:1,Ek-B*; Kurter, a.g.e., ss.119-226.

Rıdvan Bey terhis olmuş ve 1 Mart 1920'den itibaren sivil pilot olarak göreve devam etmiştir. İstasyona bağlı 2'nci Tayyare Bölüğü uçuş heyetinden Rasıt Mülazım-ı evvel Ömer Avni (Okar) Bey 1'nci Tayyare Bölüğü'ne görevlendirilmiştir. Maltepe Tayyare İstasyonu; Ayastefanos Tayyare İstasyonu'ndaki 60 tayyareden faal olan 31 av, 3 eğitim/irtibat ve 11 keşif/bombardıman tayyaresinin deniz yolu ile portatif hangarlara nakledilmesiyle toplam 45 tayyareden oluşmuştur. Müttefiklerin İstanbul'u işgal ettiği zaman 14 keşif ve 31 av tayyaresi sökülerek Maltepe'ye nakledilmiştir. Anadolu harekâtında; İzmir'in işgali ile kaçan pilotların ve İngilizlerin esir aldığı pilotları serbest bırakması ile 20 rasıt-pilot, 10 küçük gedikli zabit Pilot ve 10 makinist 40 kişi görev almıştır.[163]

Milli Mücadelede etkin olarak harekâta katılan Bnb.Latif, Kolağası Fazıl, Kolağası İsmail Hakkı, Svl.Plt.Vecihi Beyler ve çok sayıda personel 1919 ve 1920 yıllarında Maltepe Tayyare İstasyonu'nda görev yapmıştır. Maltepe Tayyare İstasyon Komutanı, 17 Kasım 1919 tarih ve 2261/1376 sayılı yazı ile hükûmete Maltepe'de bulunan tayyarelerin sayı, cins ve tiplerini gösteren cetveli gönderdiğine dair yazışmalar yapmıştır. 26 Nisan 1920'de Kuva-yı Havaîye Müfettişi Kolağası Ali Rıza, Maltepe Tayyare İstasyonu Komutanlığı'na yazdığı yazı ile Kolağası Fazıl Bey'in Maltepe Tayyare Komutanı olarak tayin olduğunu bildirmiştir.[164]

1920'de Türk havacılığında görevli olan toplam 60 personelden 9'u şehit olmuştur.[165]

1.4. İZMİR TAYYARE İSTASYONU

Savaş yılları içinde İzmir'de 3 tayyare bölüğü konuşlandırılmıştır. 5'nci Tayyare Bölüğü, İzmir'e gelen ilk tayyare bölüğü olmuş, Seydiköy hava meydanına yerleşmiştir. Menemen meydanındaki 12'nci Tayyare Bölüğü, Seydiköy meydanına intikal etmiştir. Menemen meydanında bulunan hangar ve barakalar sökülerek, Seydiköy'e taşınmaları uygun görülmüştür. Küllükten (Güllük) intikal eden 1.Deniz Tayyare Bölüğü Yenikale–Kokaryalı'da (Güzelyalı) konuşlandırılmıştır. Deniz–

[163]Tanman-Keyüsk, a.g.e., ss.197-198; Kurter, a.g.e., C.V, s.129.
[164]Y..Doğan Çetinkaya, *Kurtuluş Savaşı Başında Hava Gücü Oluşturma Çabaları Ve İlk Hava Harekât Görevleri*, (Türk Hava Kuvvetlerinin 100'ncü Yılı Uluslar arası Tarih Sempozyumu Sunumu), s.204, 8-10 Şubat 2011.
[165]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., ss.52-54; Tanman-Keyüsk, a.g.e., s.66-68.

Hava kuruluşlarının tekrar Bahriye Nezareti'ne bağlanması ile Deniz Bölüğü, Kuva-yı Havaîye Müfettişi Umumiliği bünyesinden ayrılmıştır.[166]

Kurulacak Tayyare Bölükleri 47 numaralı ordu emirnamesi altında düzenlenmiş ve yayınlanmış 314 numaralı yönerge uyarınca idari bakımdan mıntıkasında bulundukları XVII. Kolordu Komutanlığı'nın, teknik bakımdan Tayyare İstasyon müdürlüğünün ve dolayısıyla Kuva-yı Havaîye Müfettişliği'nin emrinde bulunmuştur.[167]

Kuva-yı Havaîye Müfettişi Umumiliği'nin 22 Aralık 1918 tarihli emri ile yeni teşkilat yönergesinde Konya'da kurulacak tayyare istasyonu kaldırılmıştır. Tayyare, malzeme ve personel, Kuva-yı Havaîye Müfettişliği 6 Şubat 1919 tarihli emir ile İzmir'e nakil işlemlerinin başlanması istenmiştir. Ancak, Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekaletliği (Genelkurmay Başkanlığı) tayyare müfrezesi'nin nakledilmesinin barışın imzalanmasından sonra mümkün olabileceği için nakil işleminin o zaman yapılmamasını istemiştir.[168] Erkan-ı Harbiye Umumiye Vekaletliği tarafından Umuru (Kuva-yı) Havaîye Müfettişliği'ne tebliğ edilmiştir.[169]

2'nci büyük meydan olan Konya Tayyare Müfrezesi İzmir'e yollanmakla, riske atılmak istenmemiştir. Konya'da bulunan kırık dökük tayyareler Milli kuvvetlerin ilk hava gücünü teşkil etmiş ve Milli Mücadele döneminde Türk askeri, ay-yıldızlı kanatları ve desteğini başının üzerinde görmüştür. 2 Nu.lı İzmir Tayyare İstasyonu, 2'nci Tayyare bölüğü-Seydiköy'de bulunan Alman personelinin ayrılması sonucu 12'nci Tayyare Bölüğü, iskelet halinde tayyaresiz kalmıştır. Hareket kabiliyetini tamamen kaybettiğinden lağvedilmiştir. 5'nci Tayyare Bölüğü'nün yanına, ikinci bir bölük olarak 4'nci Tayyare Bölüğü'nün kurulması düşünülmüş, XVII. Kolordu Komutanlığı'nın, Erkan-ı Harbiye Dairesi'ne yazdığı 3 Mayıs 1919 tarih ve 299/7115 sayılı yazıda; 2 bölük dışında kargo halindeki 9'ncu Tayyare Bölüğü'nün adı geçmiştir.[170]

---

[166]Kurter, *Türk Hv. K. Tarihi,* Hv.K.K.lığı Basımevi. Ankara, 2009, C.V, s.130.
[167]*ATESE Arşivi*, K.54, G2, Belge No:2-1.
[168]*ATASE*, K.17, G40, Belge No:40-1.
[169]*ATASE*, K17, G42, Belge No:42-1.
[170]*ATASE*, K34, G12, Belge N0:12-1.

15 Mayıs 1919'de İzmir'e çıkan Yunan birlikleri, Seydiköy Hava Meydanına ulaşmıştır. Seydiköy Meydanında konuşlu 5'nci bölüğe ait 2 LVG ve 2 Albatros C-II tipi 4 keşif tayyaresi tüm malzeme ve teçhizatlar Yunanlıların eline geçmiştir. Yine, Güzelyalı'daki Deniz Bölüğüne bağlı tayyarelere ait malzeme, teçhizatlar ve Garnizon, XVII. Kolordu Komutanı Ali Nadir Paşa'nın işgal öncesi yayınladığı emri nedeniyle tahrip edilmediği için sağlam olarak Yunanlıların eline geçmiştir. Yunan Havacıları, benzin deposunu ele geçirmiş ve benzin sıkıntısı çektikleri ilk günlerde kullanmışlardır. Meydanda bulunan personel, Yunanlılar tarafından esir alınarak İzmir'e sevk edilmiştir.[171]

İzmir Tayyare İstasyonundaki, Rasıt Mülazım-ı evvel İhsan, Rasıt Mülazım-ı sani İbrahim Hakkı, Rasıt Mülazım-ı evvel Hüseyin Hüsnü (Bilgen), Kolağası Plt. Osman (Tayyar) ve Gedikli Zabit (Kd.Bçvş) Plt. Ömer Sabri Beyler, Yunanlılar gelmeden kaçmıştır. Seydiköy'deki 56.Topçu Alayı'ndan kaçan Bnb.Aziz Bey kafilesine katılmışlardır. Kafile, 16 Mayıs'da Tire'ye gelmiş ve buradan dağılmıştır. Kafiledeki havacılardan Kolağası Plt. Osman (Tayyar), Mülazım-ı evvel Plt. Emin Nihat (Sözeri) Beyler İstanbul'a, diğerleri Konya'ya gitmiştir. Rasıt Mülazım-ı evvel Hüseyin Hüsnü (Bilgen) Bey, Maltepe Tayyare İstasyonu'nda 2'nci Tayyare Bölüğü'nde göreve başlamıştır. Rasıt Mülazım-ı sani Ahmet Hamdi (Çaypınar) Bey ise Kuva-yı Milliye'ye katılarak bölük komutanlığı görevi yapmıştır.[172]

1.5. KONYA TAYYARE İSTASYONU

İstanbul'da kaçarak Mudanya-Bursa yolu ile gelmeyi başaran tayyareciler Konya Tayyare İstasyonu'nda toplanmıştır. Konya Hava Meydanı I. Dünya Savaşı'nda dağıtım merkezi işlevi görmüştür. İstanbul'dan gelen ve meydanda toplanan tayyare, personel ile malzeme, cephedeki tayyare bölüklerine gönderilmiştir. Cephelerden kurtarılarak Horozluhan-Konya Meydanı'nda toplanan gayrı faal tayyarelerin onarımına çalışılmış ve birkaç tanesi uçurulabilmiştir. Suriye cephesinden çekilen 3'ncü, 4'ncü ve 14'ncü Tayyare Bölükleri ile Alman Paşa Tayyare Bölüğü Konya meydanına gelmiştir. Alman Paşa Bölüğü personeli,

[171]İhsan Göymen, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi: Türk Hava Harekâtı*, C.V, Genelkurmay Basımevi, 1969, ss.123-124.
[172]ATASE, K94, G88, Belge No:88-1,88-3; *ATASE*, K84, G60, Belge No:50-4.

getirebildikleri tayyareleri ve malzemeyi Konya meydanına bırakarak yurtlarına dönmüştür. II. Ordu Müfettişi Mersinli Cemal Paşa, 5 Şubat 1919'da İstanbul'a gönderdiği telgrafta Konya meydanında 8 av ve 5 keşif tayyaresi ile 4 adet motorsuz ve büyük miktarda tayyare malzemesi olduğunu belirtmiştir.[173] 14'ncü Tayyare Bölüğü'nün büyük çoğunluğu Alman olan personelini yurtlarına dönmesi ile iskelet halinde kaldığı için lağvedilmiştir. Meydan'da 3'ncü ve 4'ncü Tayyare Bölükleri mevcut olup, Mart 1919'da Konya'daki tayyare ve malzemeler barışın imzalanmasından sonra İzmir'e gönderilmiştir[174].

2 Numaralı Tayyare İstasyonu olan İzmir Seydiköy Hava Meydanı'nın varlığı, 15 Mayıs 1919'da İzmir ve Seydiköy'ün Yunanlılar tarafından işgali ile sona ermiştir. İstasyonda görevli bulunan havacılar ve diğer personelin bir kısmı kaçarak, Konya ve İstanbul'a gelmiş, bir kısmı ise esir olmuştur. İşgal sırasında Güzelyalı'da bulunan Deniz Tayyare Bölüğüne ait deniz tayyareleri de Yunanlıların eline geçmiştir. Fakat, terk edilen kara ve deniz tayyareleri geri alınmıştır. Konya veya İstanbul'a getirilmesi için yapılan girişimlerden henüz bir sonuca ulaşmadığı bildirilmiştir.[175] 25 Mayıs 1919 itibariyle 2 Numaralı Konya Tayyare İstasyonu kadrosu, İstasyon Komutanı Kolağası Plt. Mehmet Ali (Kurçer) Bey, İstasyon Komutan Muavini Rasıt Kolağası Ahmet Halit ve Ahmet Rasim, Rasıt Mülazım-ı evvel İbrahim Nafiz, Rasıt Mülazım-ı evvel Hayrettin, Sivil Plt. Behçet, Mülazım-ı evvel Plt. Hüseyin Avni (Arıkök), Mülazım-ı sani Plt. Şakir Hazım (Ergökmen), Küçük Gedikli Zabit Plt. Abdülhalim (Canko), Küçük Gedikli Zabit Plt. Mehmet Nuri (Uçman), Mehmet Sabri, Ahmet Cemal, Fethi, Ömer Sabri, İhya ve Mehmet Rasim, Rasıt Mülazım-ı evvel Ahmet Bahattin, Mehmet Cemal, Ali Rıza, Hasan Hulki (Gökdeniz), İbrahim Hakkı, Rasıt Mülazım-ı sani İhsan (Orgun) ve Osman Nuri (Baykal) Beylerden teşkil etmiştir.[176]

Seydiköy Tayyare İstasyonu'nun Yunan işgaline uğrayarak devreden çıkması üzerine 2 nu. lı Tayyare İstasyonu, Seydiköy'den kaçan personel Konya'nın kadrosuna takviye edilmiştir. Tayyare İstasyonu, Filistin-Suriye cephesinden kaçırılabilen Türk ve Alman bölüklerine ait tayyarelerle; İstanbul'dan yollanıp,

[173]ATASE, K29, G22, Belge No;22-1.
[174]Kurter, a.g.e., s.135,136.
[175]ATASE, K011, G124, B124-1.
[176]ATASE, K40,G101, Belge No:101-1.

cephelere dağıtım bekleyen tayyarelerden oluşmuştur. Meydan iniş kalkışlara uygun olduğu gibi İngiliz-İtalyan işgal güçleri uçuşlara müdahale etmemiştir. Tayyare İstasyonu'nun etkin onarım ve bakım çalışması için parça ve malzeme bulmada sıkıntı oluşmuştur. 17 Haziran 1919 günü Konya'nın 2 Nu.lı Tayyare İstasyonu olması ile istasyona bağlı 4'ncü ve 5'nci Tayyare Bölükleri'nin kurulması kararı verilmiş ve uygulamaya geçilmiştir.[177]

Konya 2. Tayyare İstasyonu Komutanı ile 4'ncü Tayyare Bölüğü Komutan görevlerini yürüten Kolağası Plt. Mehmet Ali (Kurçer) ve İstasyon Refakat Subayı Rasıt Mülazım-ı evvel İbrahim Nafiz, 4'ncü Tayyare Bölüğü'ne atanan Sivil Plt. Behçet ve Bölük tüfekçisi İsmail usta Temmuz'dan itibaren görevlerine başlamıştır.[178] Yapılan bakım ve onarım çalışmaları sonucunda; faal hale getirilen tayyareler uçuşa verilmiştir. Uçuşlar, Konya civarındaki Horozluhan ile Seydişehir meydanında Ağustos ayında başlamıştır. Uçuşlara, Konya'daki işgal temsilcileri engel olmamış ve bu konuda müdahale etmeye yetkilerinin olmadığını söylemişlerdir.[179] Konya'da yapılan ilk uçuşlar 8 Ağustos 1919'da, Sivil Plt. Behçet ve Rasıt Mülazım-ı sani Osman Nuri (Baykal) Beylerin A.E.G. C-IV tipi tayyaresiyle başlamıştır. Küçük Gedikli Zabit Plt. Turgutlu ve Ahmet Cemal Beylerin, Albatros D.III av tayyaresi ile uçuşları esnasında tayyare arızalanarak mecburi iniş yapmış ve kurtulmayı başarmıştır.[180]

10 Ağustos'da, Sivil Plt. Behçet ve İstasyon Komutan Yardımcısı Kolağası Plt. Ahmet Rasim A.E.G. C-IV ile uçmuştur. Aynı gün yapılan deneme uçuşunda; Küçük Gedikli Zabit Plt. Mustafa Remzi kaza geçirmiş ve tayyaresi kırılan Mustafa Remzi Bey kazadan kurtulmuştur. 11 Ağustos'da, Sivil Plt. Behçet, Komutan yardımcısı Kolağası Rasıt Ahmet Rasim ve Rasıt Mülazım-ı sani Nuri (Baykal) Beyler A.E.G. C-IV ile ikişer deneme uçuşu yapmıştır. 14 Ağustos'da Sivil Plt. Behçet ve Osman Nuri, AEG C-IV tayyaresi ile Küçük Gedikli Zabit Cemal Beyler, Albatros D III tayyaresi ile vazife uçuşu yapmıştır. Eylül 1919'da bir tayyare Beyşehir'e düşmüştür. Fakat pilotu kurtulmuştur. Eylül ayında; 7096/17 nu.lı Alman A.E.G. C.IV tipi tayyare, uçuş sırasında Beyşehir'e düşmüş ve pilot kurtulmuştur. 29

[177]Kurter, a.g.e., s.137.
[178]ATASE, K100, G108, Belge No;108-1.
[179]ATASE, K22, G74, Belge No: 74-1.
[180]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, a.g.e., s.29; *Hv.K.K.lığı, Tarihçe Şube Müdürlüğü, Klasör No:1,Ek-B.*

Aralık 1919 itibariyle; Konya Tayyare İstasyonu'nun tayyare sayısı 6'sı keşif/bombardıman tayyaresi olmak üzere 11'i av tayyaresinden toplam 17 tayyareden oluşmuştur. 4 A.E.G. C.IV keşif/bomb., 1 D.F.W.C-V keşif/bombardıman, 1 Rumpler C-IV keşif/bomb., 4 PFALZ D.III av, 5 Albatros D.III av ve 2 Albatros D.V av tayyarelerinden teşkil etmiştir. 1919'da Konya'da yapılan uçuşlarda üç kırım olmuştur. [181]

1.6. ERZİNCAN TAYYARE İSTASYONU

Erzurum ve Elazığ Tayyare İstasyonu'nda uçuş faaliyeti olmamıştır. Kars'ta Rusların teşkil ettikleri tayyare istasyonuna, Osmanlı ordusu Kars'ı ele geçirdikten sonra 7. ve 8. Tayyare Bölükleri yerleşmiştir. Rusların hava meydanı ve depolarında bıraktıkları tüm malzeme ve tayyareler buraya taşınmıştır. İngilizler, Mondros Ateşkes Antlaşması'nın imzalanması sonucunda Kars, Ardahan, Batum illerinin boşaltılmasını istemesi ile Kars Tayyare İstasyonu boşaltılmış, tüm tayyare, personel ve malzeme Erzurum'a getirilmiştir. Kuva-yı Havaîye Müfettişi Umumiliği'nin 22 Aralık 1918 tarih ve 4488 sayılı emri ile Kars meydanındaki tüm kadro ve malzemelerin 7'nci ve 8'nci Tayyare Bölükleri ile Erzincan Meydanı'na intikal ederek 2'nci sınıf Tayyare İstasyonu kurmaları düşünülmüştür. Ruslardan kalan tayyarelerden oluşan Erzincan 3 Nu.lı Tayyare İstasyonu Erzurum'da hizmete girmiştir. Aralık 1919'da tayyare sayısı; 6 Morane-Saulner L keşif, 4 Farman F.30 keşif/bomb., 2 Albatros C.III keşif/bomb. ve 1 Neuport tipi av tayyaresinden oluşan toplam 13 tayyareden teşkil edilmiştir. Tayyarelerin onarım ve bakıma ihtiyacı olması nedeniyle uçuş yapılmamıştır.[182]

Irak cephesinde İngilizlere karşı harekât yapan 2'nci ve 13'ncü Tayyare Bölükleri ile Musul Tayyare İstasyonu'ndan kurtarılan tayyareler ateşkes anlaşmasının imzalanmasından sonra, bağlı olduğu XIII. Kolordu Komutanlığı Diyarbakır'da teşkil etmiştir. 13'ncü Tayyare Bölüğü, Alman personel ayrıldıktan sonra iskelet haline gelmiş, harekât kabiliyetini kaybettiğinden lağv edilmiştir. Irak'tan intikal eden tayyareler, malzeme ve personelin bir kısmı Diyarbakır'a ulaşmış, bir kısmı ise yolda kalmıştır. Kolordu Komutanı Vekili, 27 Mart 1919'da

[181]Kurter, a.g.e., s.140-163.
[182]A.g.e., s.140-154.

Harbiye Nezareti'nden istediği görüşe, Kolordu Komutan Vekili Miralay Ahmet Cevdet Bey Diyarbakır'ın işgali tehlikesi nedeniyle mahzurlu bulmuştur. Tayyare bölüğünde uçabilecek durumda bir av tayyaresi ile bir Plt. Küçük Gedikli Zabit ve iki rasıt subayı kaldığını belirtmiştir.[183]

1.7. DİYARBAKIR TAYYARE MÜFREZESİ

Diyarbakır'da bulunan eski 2. Tayyare Bölüğü'nün burada konuşlandırılması İngilizler tarafından işgal edilmesi düşüncesi ile mahzurlu görülmüştür. XIII. Kolordu Komutan Vekili Miralay Ahmet Cevdet Bey; durumu değerlendirerek 9 Temmuz 1919 tarih ve 1/3940 sayılı ile Kıtaatı Fenniye ve Kuva-yı Havaîye Müfettişliğine, müfrezenin Elazığ'a nakledilmesini önermiş, yolların uygun olması durumunda daha geri bölgelere gideceğini belirtmiştir.[184] Müfreze Komutanlığına, Ağustos'ta Rasıt Mülazım-ı evvel Sabri Sami Bey atanmıştır. Aralık 1919'da Elazığ'da; 1 A.E.G. C-IV keşif /bomb., 4 Halberstadt D.V av, 2 Albatros D.III av, 1 keşif/bombardıman tayyaresinden oluşmuştur. Müfrezedeki 3 tayyare faal olup, Albatros B.I keşif tayyaresi envanterden çıkarıltılmıştır. Diyarbakır'dan Elazığ'a intikal eden 2. Tayyare Bölüğü'nde Ocak-Şubat 1920 kadrosunda sadece Bölük Komutanı Rasıt Mülazım-ı evvel Sabri Sami Bey kalmıştır. Bölük; 2 Albatros D.III, 2 Halberstadt D.V av, 1 A.E.G.C-IV keşif/bombardıman tayyaresi ile tayyare gövdeleri, motor ve malzemeden oluşmuştur.[185]

1.8. DENİZ HAVACILIĞI VE YEŞİLKÖY DENİZ TAYYARE MEKTEBİ

Deniz havacılığının teşkil edilmesi düşüncesi, askeri havacılığa ilişkin ilk girişimlerle eş zamanlı olarak gündeme gelmiştir. Bahriye Nezareti'nden ihtiyacı karşılayacak kadar çarkçı subayın, hava birliklerinde tayyare makinisti, motor ve tayyare onarımı için görevlendirilmesi istenmiştir. Bahriye subayları, tayyare makinistliği görevini yerine getirmiş ve başarılı olan Fethi Bey tayyareci olmuştur. Bahriye Nezareti; donanmanın korunması, deniz keşiflerinin yapılması ve kıyıların kontrolü için deniz tayyaresi kullanmak maksadıyla Avrupa'ya 15 adet deniz

[183]ATAESE Arşivi, K12, G125, Belge No: 125-1; ATASE, K79, G85, Belge No: 85-1.
[184]ATASE, K23, B43, Belge No: 43-1.
[185]Kurter, a.g.e., s.154, 426.

tayyaresi siparişi vermiştir. Nisan 1914'da başında İstanbul'a ilk deniz tayyaresi gelmiştir. Havacılıkta ihtisaslaşmayı sağlamak, deniz tayyarelerinde görev yapacak tayyareci ve rasıtlarını yetiştirmek, donanmayı desteklemek amacıyla Yeşilköy'de 25 Haziran 1914 günü Deniz Tayyare Mektebi açılmıştır. Deniz Tayyare Mektebine eğitimde kullanmak için 2 Curtiss tayyaresi 2.200 altın liraya tedarik edilmiştir. Tayyare malzemelerinin onarımına ihtiyaç duyulan bir kısım tezgâh, askeri fabrikalardan temin edilerek, malzeme imalatı, bakım ve onarımda kabiliyet kazanma çalışmaları başlatılmıştır. I. Dünya savaşı ile deniz tayyareciliği gelişmiştir. 3 Deniz Tayyare Bölüğü kurulmuştur. Deniz tayyare teşkilatı, Bahriye Nezareti'nden alınmış Mayıs 1916'da emir-komuta ve teknik bakımından 13'ncü şubeye bağlanmıştır. Almanya'ya 3 Gotha WD-2 tipi tayyare siparişi verilmiştir. Kolağası Savmi, Kamil Mehmet ve Ahmet Cemal ve Mülazım-ı evvel Ali Mehmet Beyler eğitime gönderilmiştir. Osmanlı ve Alman deniz hava birliklerinin kuruluşunda tayyareler, Yeşilköy Deniz Tayyare İstasyonu'nda monte edilerek uçuş denemelerini takiben Deniz Tayyare Bölüklerine gönderilmiştir[186].

1918'de, Deniz Tayyare Okulu ve Hava İstasyonu Yeşilköy'de faaliyete başlamıştır. 1.Deniz Tayyare Bölüğü Güzelyalı-İzmir'de, 2. Deniz Bölüğü Ereğli'de ve 3. Deniz Bölüğü Batum'da teşkil edilmiştir. Temmuz'da Alman Bnb.Goltz Deniz Tayyareleri Müfettişliğine atanmıştır. Yeşilköy Deniz İstasyonu ile 1 ve 3. Bölükler emrine verilmiştir. İhtiyaç duyulan malzemeler Almanya'dan karşılanmıştır.[187] 1'nci Deniz Tayyare bölüğü; körfezde mayın arama, adaları kontrol, V.nci Ordu emrindeki birliklerle ilgili keşif, düşmanın hava taarruzlarını engelleme ve istihbarat elde etme, Kara, Deniz ve Hava kuvvetlerini takip ve rapor etme ve rutin eğitim uçuşları konusunda etkin görev yapmıştır.[188]

Bnb. Sami (Uçan) Bey 29 Ağustos 1918'de itibaren bölük komutanlığına atanmıştır. Deniz Rasıt Kolağası Ahmet Reşit Bey ise Ayastefanos Deniz Tayyare Mektebine atanmış ve 29 Aralık 1918'de göreve başlamıştır. Deniz Havacılığı, 15 Mayıs 1919'da Yunanlıların İzmir'i işgal etmesi ile 1'nci Deniz Tayyare bölüğünün tüm malzemesi ve tayyareleri tahrip edilmiştir. Personeli İstanbul'da Deniz Tayyare

[186]Gülten, *Havacılık Tarihinde Yeşilköy,* s.81,82; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.9.
[187]ATASE, BDH-1, Klasör No:1421, Dosya No:148, 09.01.1334.
[188]ATASE, BDH-1, Klasör No: 192, Dosya No:815, Fihrist: 29, 29-1, 13-4.

Mektebi kadrosuna katılarak fiilen ortadan kalkmıştır. 3'ncü Deniz Tayyare Bölüğü, 1918 sonunda lağv edilmiştir. Mülazım-ı evvel Plt.Ahmet Cemal ve Rasıt Şerafettin Mehmet Ali Beyler, 4 Ocak 1919'da Deniz Tayyare Mektebi'nde göreve başlamıştır.[189] 27 Eylül 1919'da İngiliz Karadeniz Ordusu Başkomutanı General Milne'nin yazısı ile İstanbul ve civarında Türk tayyarelerine uçuş yasağı getirilmiştir. Sirkeci'de mavna içerisinde bulunan tayyare hakkında bilgi istenmiştir. 29 Eylül 1919 tarih ve 104/2010 sayılı cevapta, tayyarenin Ayastefanos Deniz Tayyare Mektebine nakledilmekte olduğu belirtilmiştir.[190]

Deniz Kolağası Plt. Sami Mahmut (Önuçan) Bey 2 Aralık 1919'da Deniz Tayyare Mektebi Müdürlüğü'ne atanmıştır. İstanbul Boğazı Anadolu Kavağı'nda Tayyare İstasyon Komutan vekilliği görevini Deniz Kolağası Plt.Mustafa Selahattin (Altınkanat) Bey 9-10 Temmuz 1919–4 Ağustos 1920 tarihlerinde yapmıştır.[191] İngilizlerin İstanbul'u işgal etmesi ile Deniz Tayyare Mektebi Ayastefanos Tayyare Mektebi'ne ait 17 deniz tayyaresinden 8 deniz tayyaresi Heybeliada'ya gönderilerek okul faaliyetleri devam ettirilmiştir. 9 tayyare ve malzemeleri Deniz Tayyare İstasyonu'nun Yeşilköy Feneri doğusundaki Bahriye Nezareti'nin Haliç'teki deniz ambarına taşınmıştır.[192] Deniz Tayyare Mektebi'nde, işgal güçlerinin koyduğu uçuş yasağı ve tayyarelerin Haliç ambarlarına taşınması nedeniyle uçuş faaliyetleri tamamen durmuş, kısıtlı olarak eğitim-öğretim faaliyetine devam edilmiştir. İstanbul Kâğıthane'de konuşlanan 2. ve 3. Balon Bölüklerinde çalışma yapılmamış, kadroları iskelet halinde kalmıştır.[193] *23 Aralık 1925'de TBMM'de çıkarılan kanun ile Donanma cemiyetinin ilgası hakkındaki 6 Mart 1919 tarihli kararname belirtilen ahkâmı lâğv ve Donanma cemiyetinin mevcut olan emval ve emlâki ile Hazineye intikal eden nukuttan; maada haiz olduğu hukuk Türk Tayyare Cemiyeti (TTC)'ne devrolunur.*[194] Kanunla tüm malzeme ve teçhizatlar TTC'ye devredilmiştir.

23 Mart 1920'de İstanbul'daki gizli teşkilat Felah Grubuna, Osmanlı Deniz

[189]Kurter, a.g.e., s.144, 145.
[190]ATASE, K32, G5, Belge No:5-1, 5-2.
[191]Kurter, a.g.e., s.155.
[192]A.g.e., s.156.
[193]Gülten, a.g.e., s.81,82; Kurter, a.g.e., s.428.
[194]*TBMM,* Kanun No:689, Sayı:252, Tarih:23.12.1925, Birinci Madde, s.34.

Kuvvetlerinin Haliç ambarlarına konulan Alman yapısı Deniz tayyarelerinin Anadolu'ya kaçırılmasına ve kıyılarda üslenerek Yunan Harp gemilerine karşı kullanılmasına Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyasetliği tarafından karar verilmiştir. Harbiye Nezaretliği (Milli Savunma Bakanlığı), Amasra ve Fethiye'de birer Deniz Tayyare İstasyonu kurmuştur. Fethiye'ye tayyare, malzeme ve personel verilmediğinden bir süre sonra kadrosu kaldırılmıştır. Aralık 1920'de Haliç deniz ambarından beş eski deniz tayyaresi (Gotha) sandıklar içerisinde gizlice İnebolu-Amasra'ya kaçırılmıştır. Anadolu'da bulunan birkaç deniz havacısı Amasra'ya gelmiştir. Bu tayyarelerden 3'ü faal olup, İstasyon Komutanlığına Bnb. Sami (Uçan) atanmıştır. Bölük, Eylül'de İzmit'e, Aralık'ta da İzmir'e taşınmıştır.[195]

Subay, astsubay ve teknisyenlerin Anadolu'ya geçme düşüncesi ve heyecanı devam etmiştir. Anadolu'da makinist ve teknisyenlere büyük ihtiyaç olduğundan Deniz Küçük Gedikli Zabit adayı Plt. Emin Yakup Bey 26 Haziran 1920'de Anadolu'ya geçmiştir. Makinist Mülazım-ı evvel Arslan (Yücedağ) Bey 16 Ağustos 1920'de, makinist Mülazım-ı evvel Ahmet Naci (Sezgin) Bey ise 20 Eylül 1920'de Anadolu'ya geçmeyi başarmıştır. Deniz Tayyare Mektebi, 18 Ekim 1920'de Bahriye Nezareti'nden gelen emirle kapatılmış ve görevli tüm personel Nezaret emrinde Merkez Şube'ye atanarak, tüm malzeme ambarlara kaldırılmıştır. Bu malzemelerin cins ve sayılarını belirlemek üzere 30 Kasım 1920'de; Kolağası Plt. Hasan Hüsamettin ve Rasıt Hüseyin Kamil (Görgün), Mülazım-ı evvel Plt. Mehmet Yahya Beylerden bir heyet oluşturulmuştur.[196] Harbiye Nezareti , Amasra ve Fethiye'de birer Deniz Tayyare İstasyonu kurulmasına karar vermiştir. Fethiye'ye tayyare, malzeme ve personel verilmediğinden bir süre sonra kadrosu kaldırılmıştır.[197]

Kasım 1921'de, Milli Mücadele döneminde Bnb. Salim Bey'in verdiği rapor üzerine Batı Karadeniz'deki nakliyatı korumak, keşif ve taarruz görevlerini yerine getirmek amacıyla Amasra'da Deniz Tayyare İstasyonu kurulmuştur. 1.Dünya Harbi'nden kalma ve İnebolu'da bulunan savaş sırasında İstanbul Muavenet-i Bahriye Heyeti tarafından gönderilmiş olan 3 deniz tayyaresi ile birlikte Bnb.Savmi Bey yanında havacılığa meraklı 2 güverte ve 2 Makine Mülazım-ı sani ile Aralık ayı

[195]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.78,79.
[196]Kurter, a.g.e., s.478.
[197]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.78,79.

sonralarına doğru Amasra'ya gelmiştir. Ancak, Amasra Bahriye Komutanlığı'nın kurulduğu tarihten beş ay sonra Gotha tipi ilk deniz tayyaresi 18 Haziran 1922'de faaliyete geçmiştir. Üç deniz tayyaresi ile keşif uçuşları yapılmıştır. Tayyarelerin eski olması nedeniyle arızalar yaşanmıştır. İki kardeş Plt.Mülazım-ı sani Suphi ve Alaattin Beyler ikinci uçuşlarında şehit olmuştur. 3 Temmuz 1922'de Kolağası Cemal keşif uçuşunda, Şile Koprıca ağzında Yunan Deniz Kuvvetleri'nin muhribini bombalamış ve hasar vermiştir. Ağustos 1922'de 2'nci deniz tayyaresi ile Eylül ayının ortalarına kadar Batı Karadeniz bölgesinde keşif ve devriye uçuşları yapılmıştır. 13 Eylül 1922'de Sapanca Gölü'ne inmek üzere Amasra'dan havalanan tayyare, motor arızası nedeniyle Akçakoca'ya inmiştir. 16 Eylül 1922'de Kolağası Cemal ve Mülazım-ı sani Şerafettin Beyler arıza nedeniyle Sapanca Gölü'ne iniş yapmıştır. Kolağası Selahattin idaresindeki tayyare, kötü hava koşulları nedeniyle bir kanadı ile motoru zarar görerek Sakarya girişine inmek zorunda kalmış ve görev icra edememiştir. 7 Eylül 1922'de Amasra'daki tayyarelerin İzmit'e intikali istenmiştir. Ancak, 2 tayyare 16 Eylül 1922'de İzmit'e intikal etmiştir. 18 Kasım 1922'de 2 tayyare Amasra, 2 tayyare İstanbul'dan ve 4 deniz tayyaresi olmak üzere İzmit'e intikal etmiştir. Fakat faal olmadıkları için hiçbiri uçmamıştır. 2 Aralık 1922'de Bnb. Salim, İzmit Tayyare İstasyon komutanı olmuştur. Haliç ambarındaki 2 deniz tayyaresi İzmit'e gönderilmiştir. 13 Aralık 1922'de, Erkan-ı Harbiye Dairesi emriyle Deniz Tayyare Bölüğü İzmir'e gönderilmiştir. 18 Aralık 1922'de bir deniz tayyaresi denize düşmüş, personel kurtarılmıştır.[198]

1.9. KUVA-YI İNZİBATİYE OLAYINDA TÜRK HAVACILIĞI

Çanakkale Savaşı'nda 30 Kasım 1915'de Rasıt Mülazım-ı sani İbrahim Orhan Bey'le birlikte hava muharebesinde ilk düşman uçağını düşüren Türk havacısı unvanını kazanan Kolağası Plt. Ali Rıza Bey, Kafkas Cephesi 7'nci Tayyare Bölüğü Komutanlığı'na atanmıştır. Nisan 1920 başlarında Sadrazam Damat Ferit Paşa, Ali Rıza (Göker)'in rütbesini Bnb'lığa terfi ettirerek Kaymakam Piyade Sadık Bey'in yerine Kuva-yı Havaîye Şubesi Müfettişliği'ne atamıştır.[199]

[198]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.90; Meydan, a.g.e., s.51; *Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, C.V, Ankara, 1964, s.32.
[199]Emin Nihat Sözeri, *İstiklal Harbi'ne Ait Havacılık Hatıraları*, Sayı:250, s.97; Kurter, a.g.e., s.431.

Bahriye Nezaretindeki tayyare ve malzemeler, Milli Mücadele'yi yok etmek için Damat Ferit Paşa tarafından Kuva-yı İnzibatiye'nin hizmetine verilmiştir. O, İstanbul-Maltepe İstasyonu tayyarelerinin Kuva-yı İnzibatiye'ye katılmasını istemiştir. Beyannameler, bu tayyareler ile Anadolu'ya atılmış ve gerektiğinde Anadolu bombalanmıştır. İngilizlerin onayı ile Kuva-yı İnzibatiye müşterek harekât yaparak Mustafa Kemal'cilere bomba ve makineli tüfek taarruzları icra edecek, sivil halka Padişah yanlısı bildiriler atacak tayyare müfrezesinin kurulması düşünülmüştür. Müfreze'nin, uçuş hazırlıkları ile ilgili 17-19 Nisan 1920 tarihlerinde Harbiye Nazırlığı'ndan alınan emir, 18-20 Nisan 1920 tarihlerinde tebliğ edilmiştir.[200]

Bnb. Ali Rıza Bey; Maltepe Tayyare İstasyonu Komutanlığı'na 24 Nisan 1920 tarihli yazı ile; üç adet iki kişilik, makineli tüfek taşıyan, uzun menzilli tayyarenin acele olarak uçuşa hazırlanmasını ve havacıların hemen eğitime başlamalarını istemiştir.

Harbiye Nazırlığı Müsteşarlığı'ndan 22 Nisan 1920'de, sonucun süratle bildirilmesi istenen sözlü emir şöyledir;

> "Maltepe Tayyare İstasyonu'na bağlı Birinci Tayyare Bölüğü, 29 Nisan Perşembe günü akşamına kadar, bütün malzemesiyle birlikte, harekete hazır olmuştur. 1'nci Tayyare Bölüğü emrine; sonradan takviye edilmek üzere, yeni iki kişilik üç tayyare verilmiştir. 3. Bölük Komutanı'nın gelişine kadar, bölük kıdemli subayı sizinle (İstasyon Komutanı) görüşerek; istasyon ambarında bulunmayan malzemeyi Şube'den ve kolordudan istemeye yetkili olmuştur. Birinci bölük tayyarecileri, bölüğün hazırlanmasına kadar geçecek süre içersinde, istasyonun eğitim tayyareleriyle, uçuş melekelerini geliştirecek uçuşlar yapacaklardır."[201]

Bu bağlamda; Kuva-yı İnzibatiye ile beraber çalışacak tayyare müfrezesi, 1'nci Tayyare Bölüğü personelinden oluşan Kuva-yı İnzibatiye, 29 Nisan 1920'de gemi ile İzmit'e hareket etmiştir. Sadrazam'ın, Kuva-yı İnzibatiye ile birlikte bir tayyare müfrezesi gönderme kararı, Maltepe Tayyare İstasyonu'ndaki havacılarda memnunluk yaratmıştır. Çünkü Kuva-yı İnzibatiye'ye hava desteği verilmesi amacıyla izin alınması Anadolu'daki Milli Hareket'e, silahlı tayyarelerle katılabilme olanağı doğmuştur. Kuva-yı Havaîye'nin 1 Mayıs tarihli emri ile bir eğitim için olmak üzere 2 tayyare, 6 Mayıs günü 4 tayyare uçuşa hazırlanabilmiştir. Gnkur

[200]Kurter, a.g.e., s.433.
[201]*A.g.e., s.434.*

Başkan Yardımcısı 20 Mayıs 1920 tarihli yazısı ile Ali Rıza Bey'e görevi bırakarak Müfettişlik makamını Kaymakam Veli Bey'e terk etmesi emredilmiştir. Erkan-ı Harbiye Dairesi Kumandanı (Genelkurmay Başkanı) Kiraz Hamdi Paşa; Kuva-yı İnzibatiye'ye, 1 ve 2'nci Alayları'nı destek amacıyla bir muhrip veya gambot ve 2 tayyare verilmesi için 26 Mayıs 1920 tarihiyle hükûmete başvurmuştur.[202]

İngiliz İstihbaratı yaptığı değerlendirme ile Anadolu'daki Milli Mücadele'ye katılmak isteyen vatansever havacıların bu fırsattan faydalanarak aralarında gizlice anlaşıp hazırlıklara başladığı hükûmetçe tespit edilince, Kuva-yı İnzibatiye'ye tayyare verilmesi iznini kaldırmıştır. Anadolu'ya kaçmaya kararlı olan havacılar bir kaç tayyareyi alarak Vecihi Bey'le birlikte kaçmaya karar vermiştir. Vecihi Bey, Ayastefanos meydanından Nieuport–17 tipi av tayyaresini gizlice uçuşa hazırlamış ve uçabilecek tayyare sayısı beş olmuştur.[203]

6/7 Haziran 1920 Pazar gecesi Svl. Plt. Arif Rıdvan Bey, Vecihi, Kazım ve Makinist Eşref Beyler, 01.00'de az miktarda benzinden istifade ederek istasyonda bulunan 45 tayyareden 4 tayyareyi kaçırmayı planlamışlar ve tren ile Maltepe Tayyare İstasyonu'na gelmişlerdir.

Anadolu'ya geçme hazırlıkları ile ilgili; Baş makinist Eşref Atalay şunları anlatmıştır;

> "Dün bir Fransız ekibi gelerek, Nieuport'u söktüler. Kaçışımız duyulmuş. Burada 3 tayyare hazır olduğu halde, sadece 2 pilot var. Şakir Hazım (Ergökmen) uçamayacak durumda. Bu durumda eşini ve beni sen götüreceksin. Şakir Hazım, uçamayacağı için Arif Rıdvan ve kalan personel ile birlikte dağ yolundan gidecektir. Küçük Gedikli Zabit Plt. Mustafa Kazım, Albatros D.III av tayyaresi ile İznik civarında bir bölgeye inerken telgraf tellerine takılıp kabotaj olmasına rağmen Konya'ya ulaşmıştır."

Eşref Atalay tarafından verilen bilgilere göre Küçük Gedikli Zabit Plt. İsmail Zeki Bey ise Fokker D. VII tipi av tayyaresiyle kalkış esnasında rule kaçırmış ve tayyare engellere çarpmış ve parçalanmıştır. Ancak pilot kazadan sağlam olarak çıkmıştır. Plt. Vecihi Bey ise Albatros C-III keşif/bombardıman tayyaresiyle Rasıt kokpitinde makinist Eşref olmak üzere Şakir Hazım'ın eşi Müzeyyen Hanımın da olduğu tayyarede yerden kalkışları sırasında benzin tıkanıklığı sebebiyle yükselememiş, meydan dışına çıkan tayyare kabotaj olmuş ve ateş alarak yanmıştır.

[202]Kurter, a.g.e., s.434.
[203]Vecihi Hürkuş, a.g.e., s.52; Kurter, a.g.e., s.434,435; İrfan Sarp, a.g.e., s.101.

Bu kaza neticesinde Vecihi Bey ve Müzeyyen Hanım yara almadan kurtulmuştur. Eşref Bey yaralanmış ve 7-8 Haziran günü tedavisi evde yapılmıştır. Şakir Hazım Bey, Albatros C-II keşif tayyaresi ile planladığı uçuş ise, Küçük Gedikli Zabit Rıdvan uçuş öncesinde bunalım geçirdiğinden gerçekleşmemiştir. 9 Haziran'da, Yeşilköy'de Gizli Felah Grubu"nda çalışan Ayastefanos Tayyare Mektebi'nin eski Müdürü Emekli Kolağası Mehmet Ali Avni (Okar) Bey kaçak havacılar için memleketlerine sevk edilen erlere verilen belgelerden elde etmiştir.[204]

Sadrazam (Başbakan) ve Harbiye Nazırı Damat Ferit imzalı, Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekaletliği Karargâhı'nın 7 Haziran 1920 tarih ve 397 sayılı, İngiltere Temsilcisi General Shutle Worth'a yazdığı raporda belirtildiği üzere Maltepe Meydanı'nda, 6-7 Haziran 1920 gecesinde, saat 03:30'da, Kolağası Fazıl, Mülazım-ı sani Şakir Hazım ve sivil makinist Eşref ile görevli astsubay ve erler, birliğin kasasını alarak Kartal istikametine karadan firar etmişlerdir. Aynı gece saat ikide ise kaçırılan dört tayyareden sadece bir tanesi başarılı olmuştur. Bir tayyare ise benzinin tutuşması sonucu yanmıştır. İki tayyare de kalkış pistinin civarında kırılarak parçalanmıştır. Bu kazalar sonrasında yaralanan pilotlar Haydarpaşa Hastanesinde tedavi altına alınmıştır. Firar öncesinde ise Nöbetçi Subayı ile Muh.Bl.K.'nı tutuklanmıştır. Olayın duyulmasının ardından Maltepe, Kartal, Üsküdar Jandarma ve İnzibat Karakolu, Atış Okulu ile İstihkam Tb.K.ları bilgilendirilmiş ve Hv.K.Müfettişliği tarafından olay yerinde soruşturma yaptırılmıştır. Hava meydanı da kordon ve gözetleme altına alınmıştır. Ayrıca, İzmit Bölge Komutanlığı'na, Kandıra ve İzmit arasındaki hattın derhal tutularak bölgenin aranması ve firarilerin yakalanması için emir verilmiştir. Ayrıca, Gebze Kaymakamlığı'na mesaj çekilmiştir. Bu mesajda, körfezde bu amaçla karakol görevi verilecek harp gemilerimizin harekâtına müsaade edilmesi ve ayrıca İngiliz Deniz Kuvvetlerince İzmit Körfezinde Haydarpaşa'dan İzmit'e ve Karadeniz'de İstanbul Boğazı çıkışından Kandıra'ya kadar bölgede dikkatli bulunulması istenmiştir.[205]

İngilizler olaydan sonra Maltepe Tayyare İstasyonu'nu işgal etmiştir. Kuva-yı Havaîye Müfettişliği, Maltepe Tayyare İstasyonu Komutanlığı'na vekâleten Plt.

[204]Kurter, a.g.e., s.439,440; Vecihi Hürkuş, a.g.e., s.59; Nihat Emin Sözeri, *İstiklal Harbine Ait Havacılık Hatıraları*, s.99.
[205]Tanman-Keyüsk, a.g.e., C.2, s.18; İrfan Sarp, a.g.e., s.103; Tayhani, a.g.e., s.179.

Kolağası Sadettin (Uçman) Bey'i atamış ve Maltepe İstasyonu dağıtılmıştır. Maltepe Tayyare İstasyonu'ndan Haziran 1920 tarihi ile Kuva-yı Havaîye Müfettişliği'ne şu rapor sunulmuştur;

> "7 Haziran Perşembe günü öğleden sonra saat 16.00'da, İngiliz işgali altında bulunan Tayyare istasyondaki tayyare hangarı bombalanmıştır. Hangarda bulunan bütün tayyare ve malzeme bütünüyle yakılıp, yıkılmıştır. Hangar civarında bulunan tayyareler yok edilmiştir. Meydan Müdürlüğü binasındaki muhasebe birimlerinde bulunan dolap, sandık ve çekmeceler parçalanarak, içlerinde bulunan her türlü evrak ve kayıtlar yırtılıp atılmıştır. Bugün arta kalan tayyare ve malzemeler bombalarla yok edilmektedir. Ambarlarda bulunan tayyare motorları, telsiz-telgraf teçhizatı, masa iskemle gibi eşyalar arabalara yüklenerek Bostancı yönüne götürülmektedir. Meydanda görevli personelin ileride sorumlu tutulmamaları açısından yukarıda isimleri geçirilen maddelerdeki kayıp ve zararı yerinde görmek üzere ivedi olarak bir heyetin görevlendirilmesini olurlarınıza sunarım."

Bu rapor, Maltepe Tayyare İstasyon Komutanı Vekili Kolağası Sadettin Bey tarafından imzalanmıştır. Önemli ve acele kaydı ile gönderilmiştir. Kaçma girişiminde bulunan 4 tayyare pilotunun hiçbiri kaçış planını gerçekleştirememiştir. Ancak, bir kısım malzeme ve personelin kara yolu ile Anadolu'ya geçmesi mümkün olmuştur. Bir kısım personel ise işgal kuvvetleri tarafından yakalanmıştır.[206]

Tayyare ile kaçış planının başarısızlığa uğraması sebebiyle 15 Haziran 1920'de Bölük Kolağası Fazıl Bey ve diğer havacılar eski ve yırtık er elbiselerini giyerek Selimiye kışlasında asker kafilesi ile Harem iskelesine gelmiş, küçük bir vapurla, Sarayburnu açıklarında bir İngiliz gemisinin denetlemesinden sonra, vukuatsız olarak Mudanya iskelesine ulaşmıştır. Bursa'da bir kaç gün kaldıktan sonra Svl. Makinist Eşref (Atalay), Muhsin (Alpagot), Mülazım-ı evvel Plt. Emin Nihat (Sözeri), Mülazım-ı evvel Muhsin (Alpagot), Mülazım-ı evvel Rafet, Rasıt Mülazım-ı sani Ömer Avni (Okar), Mülazım-ı evvel Mazlum Rıfat, Svl. Plt. Hayri (İhya) ve Svl.Pilot Vecihi (Hürkuş) Beyler Adapazarı-Eskişehir yolu ile Konya'ya ulaşmıştır. Aynı gece Kandıra-Adapazarı dağ yolu ile gizli evraklara sahip İstasyon Komutanı Kolağası Plt. Mehmet Fazıl, Küçük Gedikli Zabit Plt. Arif Rıdvan, Plt. Hayrettin, Plt. Hasan Fehmi ve Plt. İsmail Zeki, Mülazım-ı sani Plt. Şakir Hazım (Ergökmen) ve Makinist Ruhi (Kortaş) Beyler Konya'ya gelmiştir. Makinist Ruhi kaçırılacak

[206]Tanman-Keyüsk, a.g.e., C.2, s.19-20; ATASE, İSH-9B, Sıra No:10014, Kutu No: 532, Gömlek No: 60, Tarih: 21.10.1336; Tayhani, a.g.e., s.172.

tayyarelerin hazırlanmasına yardım etmiş ve Müfreze Komutanı olarak 65 er ile birlikte dağ yolundan Kandıra-Eskişehir yoluyla Konya'ya ulaşmıştır.[207]

Pilotların, mesafesi kısa olan meydandan gece kalkış ve kaçış teşebbüsü büyük bir fedakârlık ve cesaret örneği olmuştur. Vatan savunmasında görev almak ve memleket severlik duygusu içinde kaçış planı gerçekleştirmek takdire şayandır. Kuva-yı Havaîye Müfettişliği'nin, Erkan-ı Harbiye Dairesine gönderdiği 16 Haziran 1920 tarihli raporunda, Maltepe Tayyare İstasyonu'nu işgal eden İngilizler, kuvvetlerini geri çekmiştir. Sadece deniz kenarındaki hangarlarda 5 ve istasyon içerisinde 10 er bırakmışlardır. Kamyonlarla eşya götürdükleri haber alınmıştır. Götürdüklerinin iade edilmesi için yazı yazılan yazıda, 17 Haziran 1920'de saat 16.00'da Osmanlı yönetimi ile işbirliği içinde bulunan İngilizler Maltepe Tayyare İstasyonunu işgal etmiştir. Sabit hangarları, durumları iyi olan çalışır durumdaki tayyareleri, motorları, malzeme, teçhizat ve araç gereci bombalayıp tahrip ederek parçalamış, yakmış ve kullanılmaz duruma getirmişlerdir. Hangarların dışındaki faal tayyare, malzeme ve eşyaları yakmışlardır. Kalanları İngiliz erleri ile gayrimüslim halk yağmalamış ve Maltepe istasyonu yok etmiş oldukları belirtilmiştir.[208]

İngilizler, İstanbul'a hava saldırılarında bulunmuş ve Trakya'da bu saldırılar savaş boyunca devam etmiştir. Savaşın yeni silahı tayyareler, halkı ciddi şekilde tehdit etmiştir. Halkın moral ve motivasyonu bozarak harbin sürdürülebilme inisiyatifini olumsuz etkilemiştir.[209]

Osmanlı havacılığına ait savaş sonrası elde güç unsuru olacak ciddi bir hava gücü kalmamış ve Cephelerde kalan birkaç faal tayyare İtilaf Devletlerince yok edilmiştir. Yeşilköy'den Türk havacılığı çıkarılmıştır. Maltepe İstasyonu teşkil edilerek taşınmış ve İtilaf Devletleri tarafından işgal edilerek bombalanmıştır.[210] Bu dönemde, Türk havacılığının geliştirilmesine yönelik bir kulüp açılması isteğine o günün şartlarında izin verilmemiştir.[211]

---

[207]Kurter, a.g.e. s.,440,441; Vecihi Hürkuş, a.g.e., s.64.
[208]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., ss.17-19; *Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri*, Gnkur. Arşivi, Ankara, 1984, s.39,40; ATASE, İSH-9A, Sıra No:6107, Kutu No:500, Gömlek No:154, Fihrist 30, 30-1,30-2, Tarih 21.6.1336 ; Kurter, a.g.e. ,s.442.
[209]ATASE, Kol:BDH-1,.Klasör:49, Dosya:150/228, Fihrist:52
[210]ATASE, Kol:İSH Kutu:500, Gömlek:154 Belge;154-2
[211]ATASE, Kol:İSH.Kutu:1546, Gömlek:129, Belge:129-1

Havacılar Anadolu'ya kaçarak Millî Mücadeleye katılmış, özellikle Kolağası Ali Rıza çok gayretler sarf etmiş ve görevini en iyi şekilde yerine getirmiştir.[212] Harbiye Nezareti Erkan-ı Harbiye Dairesi Karargâhı, 24 Haziran 1920 tarihi ile Müfettişliğe yazdığı raporunda; Maltepe Tayyare İstasyonu'nun İngiliz askeri işgali altına alınarak, İngiliz bahriyesine ait teknelerle kıyıdan malzemenin yağmalandığı ve tahribe devam edildiği haberi alındığını bildirmiştir. Raporda ayrıca milyonlarca kuruşa mal olan malzemeden henüz tecavüze uğramamış olanların da bol miktarda bulunduğu haber alınmıştır. Bu konudaki bilgi ve görüşlere dair raporlar ile kalan malzeme ve teçhizat, hayvanlar ile mevcut araçlar kullanılarak Maltepe iskelesine nakledilmesi ve bir gün önceden sevkiyata dair bilgi verilerek, oradan gönderilecek römorkör ve teknelerle aldırılmasının gerekli olduğu belirtilmiştir. Bütün malzeme bir tutanakla Kuva-yı İnzibatiye Depo Taburu'na teslim edilmiştir.[213]

Milli Mücadele hareketini hava gücünden yoksun bırakmak için İngilizler Maltepe Tayyare İstasyonu'ndaki yaptıkları işgal ve bombalama girişiminden sonra Maltepe Tayyare Endaht Mektebini kuşatarak buradaki subayların Kuva-yı Milliye'ye katılmalarını önlemek amacıyla tutuklamışlardır.[214]

Sonuçta, Türk havacıları Maltepe Tayyare İstasyonu'nda bulunan kırkbeş kadar tayyareden uçabilecek durumdaki yirmi kadarını Anadolu'ya kaçırmak istemiş, ancak başarılı olamamıştır. İngilizler, tayyare, malzeme ve teçhizatların hepsini tahrip etmiştir.

1.10. OSMANLI HAVACILIĞININ LAĞV EDİLMESİ

Hava kuvvetleri personelinin kısıtlı imkânlarla savaş yıllarındaki fedakârlıklarını bilen işgal kuvvetleri, harp sonrası Anadolu harekâtına katılmaları ve bu hareketi güçlendirmeleri korkusuyla sürekli kontrollü ve şüpheli yaklaşmıştır. 1910'da kuruluş çalışmaları başlatılan Osmanlı havacılığı, Umum Jandarma Komutanlığına 6102 numaralı ve 24 Haziran 1920 tarihli yazıya atfen 25 Haziran 1920 tarihli 648 sayılı yazı ile Kuva-yı Havaîye Müfettişliği tamamen lağv edilmesi ile Tayyare İstasyonu işlevine son verilmiştir. Böylece, hava subayları personel

[212] *Hv.K.K.lığı, Türk Hv.Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?* Hv.Bsm.ve Neş, Md.lüğü, Ankara, 1986, s.50.
[213] Tanman-Keyüsk, a.g.e., C.2, s.19; Kurter, a.g.e., s.442.
[214] Cengiz Mutlu, a.g.y., s.591.

işlerine devredilmiş ve İstanbul Hükûmeti'nin havacılığı sona ermiştir. Türk askeri havacılığı aynı günlerde teşkilatlanan Cumhuriyet havacılığı ile yoluna devam etmiştir. Harbiye Nazırı Vekili Namına Ferik Bey, Umum Jandarma Komutanlığına yazı ile asayişin sağlanma şeklini belirtmiştir. *"Maltepe'de ve bilumum mıntıkanız dâhilinde asayişin, tazyid-i kuvvete çalışılarak doğrudan doğruya jandarma ile tesis ve temini icap eylediği beyan olunur."*[215]demiştir.

10 Ağustos 1920'de 150 sayfalık 433 maddeden oluşan Sevr Barış Anlaşması; Damat Ferit, Hadi Paşa, Dr. Rıza Tevfik ve Reşat Halis Beyden oluşan Osmanlı heyet ile İtalya, İngiltere ve Fransa heyeti arasında imzalanmıştır. Madde 191; Türkiye'de kara, deniz ve hava kuvvetleri unsurları bulundurulmayacak denildiği için kabili sevk balonlar muhafaza edilmemiştir. Madde 192; Antlaşmanın yürürlüğe girişinden itibaren iki ay zarfında Türk Kara, Deniz ve Hava Kuvvetlerinin mevcut personeli terhis edilmiştir. Madde 194; anlaşmanın yürürlüğe girişinden altı ay zarfında bütün tayyarelerin uçuş aletleriyle motorlarının ve bunların aksamlarının Türkiye'de imali, ihraç ve ithali tamamen yasaklanmıştır. Madde 195; anlaşmanın yürürlüğe girişinden itibaren Türkiye, bütün kara, deniz ve hava malzemelerini, teslim masrafları Türkiye'ye ait olmak üzere Müttefik Devletlere teslim etmiştir. Müttefiklerin Kontrol Komisyonu tarafından gösterilecek yerlere taşınması 3-4 ay zarfında tamamlanmıştır. Bu malzemelerin nasıl ve nerede kullanılacağına bu komisyon karar vermiştir.[216] Hava kuvvetleri ile ilgili 191, 192, 194 ve 195. Maddeleri ile Osmanlı Devleti'nin daha emekleme çağındaki Türk hava gücü etkisiz kılınmak suretiyle tamamen ortadan kaldırılmıştır. Havacılıkla ilgili teçhizat ve malzemelerin teslim edilmesi ve hava harp sanayinin yok edilmesi istenmiştir.

[215]Erden Candaş, a.g.e., s.29, Tanman-Keyüsk, a.g.e., C.2, s.20-21; Y.Doğan Çetinkaya, agy., s.205.
[216]*Türk İstiklal Harbi*, Batı Cephesi, 2.Cilt, Genelkurmay Arşivi, 2. Kısım, 3. Baskı, Ankara, 1999, s.508-525; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.17-32.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİNDE TÜRK HAVACILIĞI (1919-1923)

Milli Mücadele; milletin varlığını devam ettirebilmesi için kendisini tarih boyunca yaşatan değerlere sahip çıkarak, tarih sahnesinden silmeye çalışan emperyalist güçlere karşı ekonomik, askeri, siyasi ve kültürel topyekûn verdiği mücadeledir. Milli Mücadele, bir avuç kahramanın en zor şartlarda imkânsızlıkları nasıl başardıklarının göstergesidir. Türk Ulusu'nun, iç ve dış düşmanlarının işbirliği ile esarete sürüklemek, parçalamak ve bölmek istemensi bir gerçekdir.

Milli Mücade öncesi, Mondros Ateşkes Antlaşması ile Türk Ulusu üzerinde oynanan oyunlar ile hayat damarları kesilmek istenmiş ve mücadele gücü zayıflatılarak işgal edilmiştir. Bu şartlar sonuncunda binlerce yıl bağımsız ve özgür yaşamış, dünyada söz sahibi olmuş bir milletin yok sayılması, Milli Mücadele ruhunu ortaya çıkarmıştır. Milli Mücadele ruhu, Türk Ulusu'nun var olma ya da yok olma durumunun ifadesidir. Mustafa Kemal Paşa'nın dediği gibi, *"Ya İstiklal, Ya Ölüm"* düşüncesinin eseri bir ruhtur. Bu ruh ile Milli Mücadele başlatılmıştır.

Milli Mücadelenin başarılmasında, Türk havacılığının varlığı etkili olmuştur. Türk havacılığı, bu dönemde çok zor şartlarda yaptığı başarılı keşif, taarruz ve av önleme faaliyetleri ile düşman unsurlarını etkisiz hale getirmiştir. Türk karargâhı, elde edilen istihbarat bilgileri ile düşmanın son durumuna göre sevk ve idare üstünlüğünü ele geçirmiştir. Türk havacılığı, gelecek sayfalar da irdeleneceği gibi düşmanın her türlü kuvvet ve teknik üstünlüğüne, tüm olumsuzluk ve olanaksızlıklarına rağmen Milli Mücadele dönemi'nde büyük başarı göstermiştir. Milli Mücadele sayesinde, köklü bir geçmişe ve onurlu bir duruşa sahip Türk Ulusu'nu, en zor şartlarda bile esaret zincirine vuramamış ve bölememişlerdir.

Milli Mücadele dönemi, Türk Ulusu'nun, vatanın kurtuluşu ve bağımsızlığı için Anadolu'da varını yoğunu Kuva-yı Milliye ruhu ile ortaya koyduğu bir direniş ve süreçtir. Bu süreçte, düzenli ordunun kurulması ile Türk havacılığı gelişmiş ve büyümüştür. Yeni bir Türk Devleti'nin ve Cumhuriyet'in kurulmasına büyük katkı sağlamıştır.

Milli Mücadele, 1919-1922 yılları arasında Mustafa Kemal Atatürk

liderliğinde birlik ve beraberlik içerisinde bağımsızlık adına verilen başarılı ve dünya sömürge devletlerine örnek olan bir mücadele olmuştur. Milli Mücadele, ulusal egemenliğe dayanan ve tam bağımsız Türkiye Cumhuriyeti'nin temellerini oluşturan ilk kuruluşun simgesidir.

Milli Mücadele dönemi'nin başlangıcına kadar Türk havacılığı, Trakya'dan Kafkasya'ya, Kafkasya'dan Filistin'e kadar geniş bir cephede faaliyet göstermiştir. Bu dönemde Türk havacılığı çok zor şartlarda görev yapmıştır. I. Dünya Savaşı'nın sona ermesi ile Filistin'den gelen hava birlikleri Konya'da, Irak'tan gelen hava birliği Elazığ'da, Kuva-yı Havaîye-i Müfettişliğine ait önemli sayıda tayyare ve malzeme Mondros Mütarekesi sonrası, Ayastefanos-(Yeşilköy) İstanbul'da toplanmıştır.

Milli Mücadele başlarken eğitim, silah ve personel yönünden yetersiz, yorgun, bitkin, yokluk içinde ve tayyaresi olmayan bir hava gücüne sahiptir. İngiliz ve Fransızlar, Safraköy Tayyare İstasyonu'nu işgal etmişlerdir. Ancak, cesur havacılarımız Safraköy'deki tayyare ve malzemelerin bir kısmını kurtararak Maltepe Tayyare İstasyonu'na intikal ettirmişlerdir. Deniz Tayyare İstasyonu'nun Yeşilköy Feneri doğusundaki tayyare ve malzemeleri, Bahriye Nezareti'ne ait Haliç ambarına taşınmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu ve Milli Mücadele'yi başlatan Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşları; hava gücünün varlığının önemini bildikleri için birkaç kırık, dökük tayyare, ekipman, Anadolu hareketine gönül vermiş sınırlı sayıdaki havacı personel ve alt yapıyla Türk havacılığını yeniden yapılandırma zorunluluğu ile yüz yüze kalmışlardır. Türk havacılığının alt yapısını ve temelini Anadolu'da toplanan pilot, rasıt (gözlemci), makinistlerle; Konya, Erzurum, Elazığ ve Diyarbakır'daki tayyareler oluşturmuştur.[217]

Milli Mücadele dönemi boyunca Türk havacılığı, maddi olanaksızlıklar içerisinde çok az sayıda, ancak stratejik öneme ait uçuşlar gerçekleştirmiştir. Özellikle keşif uçuşları ile Milli Mücadele döneminin başlarında çok önemli bilgiler sağlanmış ve zaferin kazanılmasında etkili olmuştur.

[217]Tayhani, a.g.e., s.172; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.14.

Yunan ileri harekâtı sırasında, Uşak ve Eskişehir bölgesindeki Türk birliklerine destek amacıyla, Uşak ve Eskişehir'e birer tayyare müfrezesi gönderilmek istenmiş, elde bu nitelikte tayyare olmadığı için gönderilmemiştir. İstanbul'dan Anadolu'ya geçebilen havacılar, Konya Tayyare İstasyonu'nda toplanmıştır. Tayyareler, cins ve tiplerine göre sınıflandırılmış ve olanaklar ölçüsünde onarılmaya çalışılmış ise de malzeme yokluğundan birçoğu tamir edilememiştir. İstanbul'dan kaçarak ulusal güçlere katılan pilotlar uzun süre eğitim yapmadıkları için uçuştan uzaklaşmıştır. Erzurum'da çoğu Rus yapısı gayrı faal 13 tayyare, Konya Tayyare İstasyon'unda çoğu uçamayan 4 keşif, 13 av tayyaresinden oluşmuştur. Konya, Horozluhan ve Seydişehir meydanlarından istifade edilmiştir.[218]

1. MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİNDE TÜRK HAVACILIĞI KURULUŞ ÇALIŞMALARI

Milli Mücadele dönemi havacılığının ilk nüvesini; Anadolu'da toplanan pilot, rasıt, makinistler ile Konya, Erzurum, Elazığ ve Diyarbakır'daki tayyareler teşkil etmiştir. 16 Mart 1920'de İstanbul'un işgali ile Anadolu'da kendi kendini yönetebilecek bir idari teşkilat yapısı kurma çalışmalarına başlanılmıştır.

Mustafa Kemal Paşa'nın Çanakkale ve I. Dünya Savaşı'nda tayyarelerin gücüne ve etkisine bizzat tanık olması nedeniyle, TBMM tarafından kurulan ilk askeri teşkilatlaran biri askeri hava gücü olmuştur.

23 Nisan 1920'de Ankara'da TBMM'nin açılışından sonra, düzenli ve disiplinli orduların kurulması kabul edilmiştir. Meclis üyelerinin ve halkın moralini yükseltmek amacıyla, Konya İstasyonu'ndan üç tayyarelik bir müfreze oluşturulup, Ankara'ya getirilmesi ve gösteri uçuşları yapılması kararı alınmıştır. Bu planlama, Milli Mücadele'ye gönül verenlerin ileri görüşlülüğünü göstermiştir. Konya Tayyare Meydanı'nda, Pfalz D.III tipinde 1 av tayyaresi kalmış ve bu tayyare eğitim için kullanılmıştır. Müfreze; 4 Plt. ve 2 makinist, 1 Pfalz D.III av ile 2 A.E.G.C-IV keşif tayyaresinden oluşmuştur.[219] Ancak müfreze uçuşlarda iki tayyaresini kaybetmiş ve "4. Tayyare Bölüğü" adı altında gösteri uçuşları tek tayyare ile gerçekleştirilmiştir.

[218]Tayhani, a.g.e., s.73; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C.II, s.15.
[219] Hulusi Kaymaklı, a.g.e., ss.16-20; Tanman-Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi*, C.II, ss.33-38; Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, C.I, s.439.

A.E.G. C-IV tayyarelerinin birisi ile gösteri uçuş yapan Hüseyin Avni Bey uçuş alanı iyi olmadığı için iniş sırasında ağır kırım geçirmiştir. Müfreze Komutanı Deniz Kolağası Ahmet Nuri Bey, Pfalz av tayyaresi ile kalkış sırasında rulede tayyareyi kırmıştır.

Karargâhı Balıkesir'de bulunan LXI. Tümen Komutanı Miralay Kazım (Özalp) Bey, Müdafaa Milliye Vekâleti'ne 21 Mayıs 1920 tarihli 1548 sayılı yazısında; *"cephenin kuzey kesimi için tayyareye şiddetle ihtiyaç olduğunu belirterek, bir tayyare ile pilotunun Balıkesir'e gönderilmesini istemiştir."* Harbiye Dairesi ise; *"elde ancak bir tayyare olduğu, ileride tayyareler onarılıp, havacı yetiştirildikçe, gerekli yerlere gönderileceği"* ifade edilmiştir. Bu talebin karşılanmayacağı, 31 Mayıs 1920 tarih ve 142 sayılı Müdafaa Milliye Vekâleti'ne ait yazı ve Fevzi Paşa'nın (Çakmak) imzası ile cevap alınmıştır.[220]

TBMM Hükûmeti kurulduktan sonra, Mütarekenin ardından kaçıp gelen havacı personelden ve mevcut kırık-dökük tayyarelerden yararlanmak düşüncesiyle, Mayıs 1920'de doğudaki birlikler de dâhil olmak üzere havacılık teşkilatının düzenlenmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır.

Erzurum'da bulunan 7 ve 8'nci Tayyare Bölükleri, XV. Kolordu Komutanlığı'nın 27 Mayıs 1920 tarihli emriyle lağvedilmiştir. Yerine 15'nci Tayyare Bölüğü (Horasan) teşkil edilmiştir.

Haziran ayında İstanbul hükûmeti'nin havacılık teşkilatını dağıtması ile TBMM Hükûmeti kendi havacılık teşkilatını kurmak için girişimlere başlamıştır. Harbiye Nezareti Harbiye Dairesi; Ayastafonas Tayyare İstasyonu'nun tahliyesi, İzmir'in işgali ve Maltepe Hava Meydanı'ndaki gelişmeler nedeniyle, 13 Haziran 1920'de Müdafaa-i Milliye Vekâleti Harbiye Dairesi'nin 328 sayılı emri ile Anadolu'da ilk hava teşkilatının kurulmasına karar verilmiştir.

25 Haziran 1920'de Hava Kuvvetleri Müfettişliği lağv edilerek Osmanlı Havacılığı sona ermiştir. Bu teşkilat değişikliği, Türk havacılığı ile ilgili olarak TBMM'nin teşkilatta yaptığı ilk değişiklik olması açısından önemlidir. Ancak, bu düzenlemeleri daha sonra gerek ihtiyaçlar gerekse zorunluluklar nedeniyle başka

[220]Tanman-Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi(1918-1923)*,C.2, Kitap-II, ss.33-38; Kurter, a.g.e., s.439; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.42,43; Tayhani, a.g.e., s.173.

düzenlemeler takip etmiştir. Yine de, Türk havacılığı yavaş da olsa gelişmesini sürdürmüştür.

Milli Müdafaa Vekâleti Harbiye Dairesi'ne bağlı bir Kuva-yı Havaîye Şubesi Kurulmuştur. 1 Şubat 1921'de Kuva-yı Havaîye ismi Kuva-yı Havaîye Müdüriyet-i Umumiyesi şeklini almıştır. 5 Temmuz 1922'de tekrar teşkilat değişikliği yapılarak Kuva-yı Havaîye Müfettişliği kurulmuştur. 22 Temmuz 1922'de Kaymakam Muzaffer (Ergüder) Bey Müfettişliğe atanmıştır. Öncelikle, Eskişehir ve Erzincan'da iki tayyare istasyonu teşkil edilmiştir. Yeni kurulan havacılık teşkilatının isminin Havaîye Umumiye olarak kalmasına karar verilmiştir.[221]

Tayyare istasyonları, fen ve teknik bakımdan Harbiye Dairesi'ne bağlı olmuştur. Harbiye Dairesi'nde kurulan Kuva-yı Havaîye Şubesi; personel ve araç-gereçleri temin etmiştir. Tayyarelerin ve bütün fenni malzemelerin her türlü donanım, bakım, benzin, yağ ve diğer malzemenin satın alma ve tedarikini sağlamıştır. Teşkilat mensupların özlük işleri, nakil ve atamaları, terfi ve ödüllendirilmesi işleriyle meşgul olmuştur. Eğitim ve harekâtı Ekranı Harbiye Reisliği yönetmiştir. Eskişehir Tayyare İstasyonu, aynı zamanda tayyare mektebi ve fabrika seviyesi bakım-onarım atölyesini içeren 1'nci Sınıf Tayyare İstasyonudur. Erzincan'daki Tayyare İstasyonu, yalnız onarım atölyesi bulunmak üzere, 2'nci Sınıf Tayyare İstasyonu olarak derecelendirilmiştir. 1'nci Eskişehir Tayyare İstasyonu idare ve iaşe açısından XX. Kolordu'ya; 2'nci Erzincan Tayyare İstasyonu XV. Kolordu'ya bağlı teşkil edilmiştir. İdare ve iaşeleri ile meydan, hangar ve tesisleri bulundukları mevkiye yakın kolordu tarafından sağlanmıştır. Başlangıçta Anadolu'daki mücadeleye katılmak için bir araya gelenlerin oluşturduğu ve havacılığın merkezi olan Konya'da bulunan Tayyare İstasyonu, XII. Kolordu Komutanlığı tarafından süratle Eskişehir'e nakledilmiştir. İstasyon, Eskişehir'de İmalatı Harbiye Müdürü Bnb. Latif Bey'in emrine girmiştir. Eskişehir'de tayyareler uçuşa hazırlanmış ve onarıma ihtiyacı olanlar ivedikle ilk onarılacak şekilde tesisat oluşturulmuştur. Elazığ 2. Tayyare Bölüğü, tayyare, teçhizat ve malzemeleri ile Erzincan Tayyare İstasyonu'na bağlanmıştır. Harp görevleri bakımdan Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti ve bu makamın emriyle bir kolordu emrine verilmiştir.

[221]ATASE, İSH-2, Kutu. 500, Gömlek:33, Fihrist:33,33-1, Tarih:26.02.1335; Kurter, a.g.e., s.444; *Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.58; Tanman-Keyüsk,, a.g.e.; s.26

Bulunan Tayyare Bölük'lerinin mensup oldukları Tayyare İstasyonları ile bağlantıları devam etmiştir.[222]

Bu dönemde 2 Tayyare Bölüğü oluşturulmuştur. Eskişehir'de Batı Cephesi Komutanlığı emrinde 2 av ve 2 keşif tayyaresinden oluşan 1.Tayyare Bölüğü teşkil edilmiştir. Uşak'ta, XII. Kolordu XXIII. Tümen emrinde 3 av ve 1 keşif tayyaresinden oluşan önce Kartal Müfrezesi (2'nci Tayyare Bölük) kurulmuştur. 8 Tayyareli 1 ve 2'nci bölüklerde basit bir tamirhane, bir kamyon ve komutanlıklarda irtibat kurmak için birer Hava İrtibat subayı bulundurulacaktır. 1 ve 2'nci hava bölüğünün personel, tayyare ve malzeme ikmali Konya Tayyare İstasyon Komutanlığı tarafından sağlanmasına ve onarım merkezinin tesis edilen tamirhane olmasına karar verilmiştir. Bu bölükler, yeni kurulan TBMM'nin ilk hava gücü olmuştur. Konya Tayyare İstasyonu'ndaki tayyarelerin çoğunun av olması, keşif tayyarelerinin eski ve yetersiz sayıda bulunması nedeniyle mevcut av tayyarelerine keşif ve bombardıman görevleri verilmiştir. Konya'da hazırlanan 2 keşif tayyaresi ve 54 adet tayyare bombası, Eskişehir'e 1'nci Tayyare Bölüğü'ne gönderilmiştir. Özellikle, keşif uçuşlarında yararlanmak üzere daha çok tayyareye gereksinim olması nedeniyle, Erzurum ve Elazığ'da bulunan kullanılmaz durumdaki tayyarelerin Konya'daki atölyelerde onarılarak Batı Cephesine sevki uygun görülmüştür.[223]

Milli Mücadele döneminde; I. Dünya Savaşından kalan tayyareler ile hava gücü oluşturmak amacıyla yeni oluşturulan Umuru Havaîye Müfettişliği (Hava Kuvvetleri)'nin öncelikli icraatı, Konya Tayyare İstasyonun tayyarelerin toplanma istasyonu yapılması olmuştur. Bu İstasyonda, teknik eleman ve yedek parça eksikliklerine karşın eldeki tayyareleri uçurmak için pilot, teknisyen, rasıt ile kurtarılabilen tayyare ve malzemeler toplanmıştır. Yine, Filistin ve Irak cephesinden uçarak veya karadan taşınarak Güney ve Doğu'daki farklı meydanlardan arızalı, hasarlı ve uçamaz durumdaki tayyareler de bu istasyona getirilmiştir. Konya'daki

[222]Tanman-Keyüsk, C.II,Kitap-II,s.26; Yaşar Özdemir, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey,* 1981, a.g.e., s.40,41; Kurter, a.g.e., s.445; ATASE, İSH-1, Kutu:41, Gömlek:104, Fihrist:4, Tarih:07.07.1335.
[223]Tayhani, a.g.e., s.176; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., ss.43-48; Kurter, a.g.e., ss.453-454.

tamirhane; tezgâh, teçhizat ve teknisyenler ile faal hale getirildikçe Eskişehir, Afyon, Uşak ve Polatlı'da Hava Birlikleri kurulmuştur.[224]

Haziran 1920 başından itibaren Konya'daki çalışmalar büyük güçlüklerle başlamış ve kırık-dökük tayyareler tiplerine ayrılmıştır. Tayyare'nin biri sökülüp parçaları ötekine takılarak birkaç tayyare uçuşa hazır hale getirilmiştir. Bütün olanaklar kullanılarak uçurulmaya çalışılmıştır. Tamir işlerinde en önemli safha kanat ve gövde bezlerini gerginleştirmek için emayit madde kullanılmıştır. Kayganlığın sağlanması için kaput beziyle kaplanmış, tutkal ve çivilerle sağlamlaştırılmıştır. Bu dönemde; motor aksamı konusunda çekilen malzeme sıkıntısının yanında eksikliği en çok hissedilen madde "Emayit" olmuştur. Tayyareleri uçurmak için gerekli bir malzemedir. Tayyarelerde yapılacak en küçük onarım işinde emayit maddesinin rolü çok büyüktür. Özellikle, kanat bezlerinin kayganlığını sağlayan bu malzeme ülke dâhilinde üretilmemektedir. Ülke işgal altında olması nedeniyle yurt dışından tedarik edilmesinde zorluklar yaşanmıştır. Emayitin yapılabilmesi için karışımı için gerekli selülozik ham malzeme bulunamadığından formül bilinmesine karşın üretilememiştir. Konya'da bulunan havacılar tarafından özel bir karışım yapılmıştır[225]. Emayit yerine kullanılmaya başlanan bu madde, sıcak ve güneşli havalarda gövde ve kanatlar üzerinde istenilen gerginliği ve kayganlığı temin etmiştir. Fakat sürüldüğü yerlerde kalın bir tabaka oluştuğundan kanat ve dümen kısımlarını ağırlaştırmıştır. Kuru havalarda yararlı görülen bu karışım, yağmurlu ve çok rutubetli havalarda gerginlik yerine gevşeklik yaratmıştır. Tayyarenin aerodinamik yapısını bozmuş ve hızını azaltmıştır. Tayyare kalkamamış ve kaza riski çok büyük olmuştur. Türk insanının yaratıcı zekâsının ürünü ve dünyada uygulaması görülmemiş işlemlerle aktif duruma getirilen tayyarelerin savaşa etkin katılmaları sağlanabilmiştir. Yine, motorlar için gerekli olan buji kömürleri tedarik edilemediğinden kırık kömürler önce sigara jelâtinine sarılmış sonra ipek ipliklerle bağlanarak kullanılmıştır. Yine de bu şartlarda, 1 ve 2'nci

[224]İrfan Sarp, *Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları,* s.105; Emin Nihat Sözeri, "Türk Tayyareciliği", *Hava Dergisi*, N0.282 Aralık, 1981, ss.46-48; Tanman-Keyüsk,, a.g.e., ss.29-38; Tayhani,, a.g.e., s.174.

[225]Bu özel karışımın yapılışı ise şu şekilde olamaktaydı: Patates kabukları ve koyun, keçi, sığır gibi hayvan ayakları bir kazanda haşlanmıştır. Bundan elde edilen jelatin benzeri sıvı tekrar başka bir kazana konmuştur. Bu sıvının içine paça suyu, beyaz kola veya yumurta akı konarak yeniden kaynatılmıştır. Elde edilen karışım soğutulup tayyarenin gövde ve kanatlarına sürülerek bez kısımlarda istenen gerginlik ve kayganlık sağlanmıştır.

Tayyare Bölüklerini oluşturan çok sayıda tayyarenin bakım ve tamiri yapılmıştır. Bu ilkel zor şartlarda Türk havacılığı, Milli Mücadele dönemi boyunca güçlü Yunan hava gücüne karşı başarılı olmuş ve hava hâkimiyetini korumuştur.[226]

Milli Müdafaa Vekaleti'nin, 14 Haziran 1920 tarihli 326 sayılı emir ile tayyare birliklerinin harekât kontrolü, Kolordu ve Cephe Komutanlığına verilmiştir. Konya'nın dışında 2'nci önemli merkez Erzurum Tayyare İstasyonu'dur. Ancak, Erzincan'da 2'nci Sınıf Tayyare İstasyonu kurulmak istenmiştir. Musul-Mardin-Diyarbakır yolu ile Elazığ'a getirilen I. Dünya Savaşı'ndan kalma tayyareler ile bu istasyon teşkil edilmek istenmiştir. Ancak, yeterli malzeme ve personel olmaması nedeniyle kuruluşu kâğıt üzerinde kalmıştır. Diyarbakır ve Elazığ'daki tayyare istasyonları yerinde bırakılmıştır. Elazığ Tayyare Bölüğü, Erzincan istasyonuna bağlanmıştır. Elcezire Cephesi Komutanlığına bağlı 6 tayyareli Diyarbakır Tayyare Bölüğü, XIII. Kolordu emrinde kalmış ve Kolordu emrine verilen bölüklerin istasyonları ile bağlantıları sürmüştür. Batı Cephesi Komutanlığında kullanılmak amacıyla; Eskişehir'de 3 av ve 2 keşif tayyaresi ile 1.Tayyare Bölüğü, Uşak'ta 2 av tayyaresi ile 2.Tayyare Bölüğü kurulmuştur. 1'nci Bölük Batı Cephe Komutanlığına, 2'nci Bölük cephedeki vazifesi bakımından XII. Kolordu Komutanlığına bağlanmıştır. Bu komutanlıklara irtibat yapmaları için birer hava irtibat subayı görevlendirilmiştir. 1.Bölük için Sarıköy-Polatlı ve 2. Bölük için Afyon-Dumlupınar arasında yedek meydan hazırlanmıştır. Tayyare ve malzeme ikmalinin Konya İstasyon Komutanlığı'ndan sağlanması kararlaştırılmıştır. Burada bulunan tayyarelerin çoğunun av, keşif tayyarelerinin eski ve yetersiz olması nedeniyle mevcut av tayyarelerine keşif ve bombardıman görevleri verilmiştir. Konya'da hazırlanan 2 keşif tayyaresi Eskişehir'deki 1'nci Bölüğe gönderilmiştir. 1 ve 2'nci Bölüklere birer kamyon ile birer seyyar atölye tahsis edilmiştir. Konya'daki 54 adet tayyare bombası Eskişehir'e gönderilmiştir. Konya Tayyare İstasyonunda malzeme yönünden büyük sıkıntılar çekilmesine rağmen Temmuz 1920'e kadar 11 tayyare onarılarak 1 ve 2'nci Bölüğe verilmiştir.[227]

---

[226]Tayhani, a.g.e., ss.174-176; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.44,45; İrfan Sarp, a.g.e., ss.107-124; Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi, (1913-2009),* s.47.

[227]*Cumhuriyetin 60.yılında Türk Silahlı Kuvvetleri,* Genelkurmay Arşivi, Ankara, 1984, s.39; Yaşar Özdemir, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey,* s.42; Hulusi Kaymaklı, a.g.e.. s.43, 44.

Milli Müdafaa Vekaleti Harbiye Dairesi Reisliği, Ankara'daki tayyare müfrezesindeki onarılan tayyarelerin 21 Haziran 1920 tarihli emri ile trenle 30 Haziran 1920'de Konya İstasyonu'nun XII. Kolordu K.lığı tarafından Eskişehir'e intikali emredilmiştir. Bu nakil Eskişehir İstasyonu'nun cepheye daha yakın olması nedeniyle uygun görülmüştür. Böylece teşkilat daha pratik, merkezi bir yönetime kavuşmuştur. Umuru Havaîye Müfettişliği (Hava Kuvvetleri) Teşkilatı uygulamada değişikliğe uğramıştır. Hava Kuvvetleri Şubesi müdürlük yapılmış, teknik ve tedarik sorumlulukları ile Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyasetliğine bağlanmıştır. Harekâtın ilerleyen savaş şartlarını göz önünde bulunduran Harbiye Nezareti Fevzi Paşa (Çakmak), 5 Temmuz 1920'de Konya istasyonunun Eskişehir'e naklini durdurmuş ve XX.nci Kolordu lağv edildiğinden doğrudan Garp (Batı) Cephesi Kumandanlığına devredilmiştir. 2 Tayyare Bölüğü de, Batı Cephesi Komutanlığı kurulması ile Konya Tayyare İstasyonuna bağlanmıştır. Konya Tayyare İstasyonu, Batı Cephesi Komutanlığına bağlı olmuştur. Harekâtın seyrine göre bu teşkilat ileri safhalarda tekrar değişikliklere uğrayacaktır. Yine, bu dönem de TBMM'nin bulunduğu Ankara'da 4'ncü Tayyare Bölüğü kurma girişimi olmuş, ancak mevcut 2 tayyarenin kırılması üzerine bu düşünceden vazgeçilmiştir. Bu Tayyare Bölüğü, Eskişehir'e nakledilmiştir.[228]

Temmuz 1920'de Konya Meydanı'nda havacılık adına önemli gelişmeler yaşanmıştır. Bu istasyonda cephelerden toplanan 17 tayyareden 15'inin faal hale getirilmesi için büyük gayret sarf edilmiştir. Havacı personelin sayıca azlığı nedeniyle 100 kuruş yevmiye ile işçi çalıştırılarak 2 tayyarenin onarımları işçiler tarafından yapılmıştır.[229]

15 Ağustos 1920'de Konya'da 3 tayyareden oluşan Türk Askeri Hava Birliği teşkil edilmiştir. Türk tayyarecileri; 20 Subay (Pilot, teknisyen ve yer hizmeti), 10 sivil pilot, 10 makinist ve tamirci olmak üzere 40 persenolden oluşmuştur. Batı

[204]ATASE, İSH-11, Kutu.675, Gömlek:39, Fihrist:39; Tarih.26.06.1336; Hulusi Kaymaklı, a.g.e. s.44.
[229]ATASE, İSH-11 A, Sıra No:2145, Kutu:676, Gömlek:30, Tarih:22.08.1336; Çetinkaya, a.g.e., s.206,207.

Cephesi'nde 2 tayyare bölüğü Kolağası Fazıl Bey komutasında İsmet Paşa'ya bağlı görev yapmıştır.[230]

Harbiye Nezareti Harbiye Dairesi, 7 Ağustos 1920 günü Erzurum'da bulunan tayyare bombaları ile çivilerinden yarısının Batı Cephesi Komutanlığı'na gönderilmesini emredilmiştir. Elazığ meydanındaki 4 tayyarenin Batı meydanlarına taşınması emri verilmiştir. 1 faal tayyarenin cepheye ulaştırılması için uçarak gönderilmesi planmış ise de ara meydanlarda tayyare benzininin bulunmayışı yüzünden mümkün olmamıştır. 2 av tayyaresinden birisi bölükte tayyare benzini ve ehliyetli pilot bulunmadığından uçuş tecrübesi yapılamamıştır. Faal ve arızalı tayyarelerin teçhizat ve malzemelerle birlikte kara yoluyla sevk edilmesine karar verilmiştir. 24 Ağustos 1920'de 24 arabalık konvoy oluşturularak Elazığ'dan yola çıkılmıştır. 29 Eylül 1920'de Ankara'ya gelen tayyareler, bakım ve onarım için Kasım ayında Konya atölyesine gönderilebilmiştir. Yine, Konya Tayyare İstasyonu'nda Ağustos 1920 ortalarına doğru, 2 av ve 2 keşif tayyaresi uçuşa hazırlanmıştır. 4 tayyare ile bir tayyare bölüğünün kadrosu tamamlanmak üzere iken Batı Cephesi Komutanlığı'nın 22 Ağustos 1920 tarihli şifreli emri ile bu yeni bölüğün Konya'dan trenle hemen Eskişehir'e nakledilmesi emredilmiştir.[231]

Milli Mücadele döneminde tayyare, mühimmat, malzeme ve teçhizat tedarigi çok zor şartlarda gerçekleşmiştir. Tedarik edilenlerin de cepheye nakliyesinde büyük sıkıntılar yaşanmıştır. Batı Cephe Kumandanı İsmet Paşa, LXI., XXIV. ve I.Fıkra Komutanlıklarına göndermiş olduğu şifreli yazıda;

*"Yarın; (11.04.1921) hava müsait olursa, İtalyanlardan satın alınan tayyaremiz, Bolu'dan Eskişehir'e getirilmiştir. Tayyarede İtilaf Hükûmetine ait işaret bulunması muhtemeldir. Bir kaza vukuuna meydan verilmemesini rica ederim."*denilmiştir. Yaşanan sıkıntıların en büyük göstergesidir. İtalyanlar, Ankara hükûmetine yardım etmiştir. Rosini Kumpanyası isimli İtalyan şirketi ile yapılan

[230]Özlem Yıldız, *İstiklal Savaşı'nda İtalya'dan Alınan Uçaklar ve Bunların Savaştaki İşlevi*, Türk Hava Kuvvetlerinin 100'ncü Yılı Uluslar arası Tarih Sempozyumu Sunum, 8-10 Şubat 2011, İstanbul, s.221.
[231]İrfan Sarp, *Türk Hv.K'nin Doğuş Yılları,*1986, Hv.Bas.ve Neş.Md.lüğü, s.111;Tayhani, a.g.e., s.176.

anlaşma gereği, ilk olarak 3 adet tayyare malzemesi, Napoli'den 10 Eylül 1921 günü gönderilmiştir. Daha sonra 20 adet Spat av tayyaresi anlaşması yapılmıştır.[232]

Milli Mücadele dönemi süresince cephelerde, Türk Ordusu'nun envanterinde olan tayyareler farklı İstasyonlarda harekâta iştirak etmişlerdir. Konya Tayyare İstasyonunda bulunan; 20 Spad XIII av tayyare İtalyanlardan, 21 Spat av tayyare Almanlardan, 10 Breguet-14 B-2 silahlı keşif tayyaresi Fransızlardan alınmıştır. Yunanlılardan ele geçirilen DH-9 ve Neiuport tayyaresi, 174'nci Piyade Alay subaylarının maaşlarından alınan 174.Alay ve Nafiz-I, II ve III tayyarelerinden oluşmuştur. Adana'da bulunan tayyareler ise 1 Albatros D-III av, 1 Sanıl Aviatik eğitim, Batı Cephesi'nde; 2 kişilik Spad XIII av, 4 Breguet-14 A-2 silahlı keşif, Yunanlılardan ele geçirilen De Havilland-9 (DH-9) Bombardıman, 2 Albatros C-XV keşif tayyaresinden oluşmuştur.

Umuru Havaîye Müfettişliği'nde eğitim, keşif, av ve bombardıman tiplerinde 32 tayyare ve Osmanlı Ordusundan kalan bir kısım tayyarelerden teşkil edilmiştir. Almanya'dan satın alınan Samsun'da hazırlanan 2 Albatros C-XV tayyaresi, aynı gün Bolvadin-Çay arasındaki uçuş meydanına inişte tayyarenin birinin pervanesine taş çarptığı için parçalanmış ve onarımı için Akşehir'e gönderilmiştir. 1920'de Hava Kuvvetleri'nde görevli olan toplam 60 personelden 9'u şehit olmuştur.[233]

2. MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİNDE YAPILAN YARDIMLAR, BAĞIŞLAR VE TEDARİK EDİLEN TAYYARELERİN HAREKÂTA ETKİLERİ

Türk ordusunun, Yunan taarruzuna karşılık verebilmesi için düzenli hava gücüne ihtiyaç vardır. Kara harekâtına destek vermek ile düşmanı yurttan söküp atabilmek mümkün olmuştur.

Tayyareler, bu dönem savaş teknolojisinin önemli bir parçasını teşkil etmiştir. Düşmanın durumunu tespiti, keşif bilgilerinin kara ordusuna ulaşması ve düşman birliklerini bomba ile taarruz etmesi açısından önemlidir.

---

[232]Rahmi Doğanay, *Büyük Taarruz'da Türk Hava Kuvvetleri'nin Faaliyetleri ve Havacıların Rolü*, s.229.

[233]Tanman-Keyüsk,, a.g.e., ss.189-190.; Tayhani,, a.g.e., ss.178-179; Yalçın, *Türk Harp Sanayii Tarihi, (1913-2009)*, s.46.

Milli Mücadele'nin başında Türk havacılarının kullanabileceği çalışabilir durumda faal tayyare olmadığı gibi, mevcut teknoloji ile tayyare üretme olanağı da yoktur. Bu nedenle, güçlü bir hava gücü yaratmak için ihtiyaç olan tayyare, yedek parça, benzin ve uygun mühimmat yurtdışından temin etmek zorunluluğu vardır. Bu dönemde, tayyare yakıtının yetersizliği, havacıların karşılaştığı en büyük problemlerden birisi olmuştur.

Türk ordusuna tayyare verebilecek ülkeler, Fransa, İtalya ve Almanya'dır. İtalya, İzmir'i kaybetmeyi hazmedememiştir. Yunanlılara karşı vatanını savunan Kuva-yı Milliye'yi destekleyerek Anadolu'ya yerleşmelerini önlemeye çalışmıştır. Amacı, Anadolu halkının sempatisini kazanmak ve elindeki savaş artığı malzemeyi istiklal mücadelesi yapan Türklere satarak gelire dönüştürmektir. Böylece, kendi ülkesinin ekonomik sorunlarını çözmek için gelir sağlamıştır. İtalyanlar, müttefiklerinin tepkisi nedeniyle tayyare, silah ve malzeme satmak için gayri resmi girişimlerde bulunmuşlardır. Milli Mücadele Döneminde ihtiyaç olan hem keşif hem de av tayyarenin bir kısmı İtalya'dan tedarik edilmiştir. Ankara hükûmeti, "Mübayaat Komisyonu" oluşturmuştur. Bu komisyon, İtalya'ya giderek tayyare, benzin, silah ve malzeme almak için çalışmalar yapmıştır. Tayyare almak için en çok kullanılan yöntem Antalya'daki İtalyan Bankası üzerinden gerçekleştirme olmuştur.[234]

Bu dönemde, Fransızlardan tayyare alımı yapılmıştır. Garp Cephesi Komutanı İsmet Paşa, Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne 29 Ocak 1921'de gönderdiği bir şifrede; *"İstanbul'dan Antalya'ya gelen hava Kolağası M.Ali Efendi aracılığı ile her biri ikişer bin liraya teslim edilmek üzere Fransız Spat sisteminde 200 km. süratli savaş tayyarelerinden 2 adet ve bir kişilik 2 makineli tüfek satın almak mümkün olmuştur."*[235] denilmiştir. Şifrenin devamında alınan malzemelerin parasının Antalya'daki İtalyan Bankasına yatırıldığı ve tayyareler gelmediği takdirde bankanın parayı iade edeceği belirtilmiştir. Yine, alınan tayyarelerin Fransızlar tarafından geliştirilmiş savaş tayyarelerinden olduğu, fiyat itibarıyla ise 2 bin liradan ucuz olduğu, tayyareler ile birlikte ikişer bin adet iniş takımı ve pervane alınmasının faydalı olacağı tavsiye edilmiştir. İtalyanlardan satın alınan tayyarelerin, İtilaf

[234]Özlem Yıldız, a.g.m., s.220.
[235]A.g.m., ss.220-222.

Devletlerinin işaretini taşımasından dolayı yanlışlığa sebebiyet verilip ateş açılmaması tümenlere bildirilmiştir.

TBMM'nin ilk diplomatik temsilciliği Roma'da açılması sebebi ile Müdafaa-yı Milliye Vekili Kazım Paşa, Roma Elçisi Cami Beye, İtalya'dan 10 adet tayyare ve malzeme alınmasının ne derece mümkün olduğunu sormuştur. Tedarik edilecek tayyare, silah, cephane ve malzeme için Antalya'ya 300.000 lira gönderildiğini, ilk aşama da acilen tüfek ve cephane alınmasını istemiştir. 21 Mayıs 1921'de İtalya'dan tedarik edilip gemiye yüklenen malzemeler İtalyan Hükûmeti tarafından ertelenmiştir. Londra Konferansı'nda Sforza ile Bekir Sami Bey arasında imzalanan antlaşmanın, Ankara hükûmeti tarafından kabul edilmemesi, İtalya ile yapılan tayyare müzakerelerinden bir sonuç çıkmamasına sebep olmuştur.

TBMM, Cami Bey hariç Mübayaat Komisyonun dönmesini istemiştir. Ancak, İtalyan ve diğer ülkelerden malzeme tedarik çalışmalarına devam edilmiştir. Yine, bu dönemde tayyare benzinin dışarıdan temin edilmesinin uzun zaman alması gibi zorlukları da vardır. Benzin hem Rusya'dan hem de İtalya'dan yüksek fiyatla tedarik edilmiştir. İtalya'dan alınan benzin, Antalya yolu ile gelip, at sırtında cepheye taşınmıştır. Fevzi Paşa, Roma'da olan Galip Kemali Bey'e telgraf çekerek Antalya'da teslim alınmak üzere İtalya'dan tayyare benzini istemiştir.

Hükûmet, Temmuz 1921'de, Antalya'yı tahliye eden ve ellerindeki malzemeyi satan İtalyanlardan sattıkları malzeme içinde tayyare benzini olup olmadığını sormuştur. 1921'de İtalyanlardan Antalya'da bir adet 2 kişilik eğitim tayyaresi ile 1 adet keşif tayyaresi ucuz fiyata satın alınmıştır. İtalyan tüccardan satın alınan SAML AVIATIK B.I 2 kişilik silahsız keşif ve eğitim tayyaresidir. Bu tayyare, Vecihi Bey tarafından Akşehir'e getirilmiş ve Türk havacıları tarafından "Karga" olarak adlandırılmıştır. Ancak, tayyarenin düşük hızı ve yüksek irtifaya çıkamaması nedeniyle Milli Mücadele döneminde önce Adana'da sonra Konya'da eğitim tayyaresi olarak kullanılmıştır.[236]

Bu dönemde; yurt dışından tayyare almak mümkün olmadığı için tayyare satıcıları İstanbul üzerinden İran'a seyahat etmişlerdir. Tayyareleri teslim noktası güzergâhına kadar indirip, mecburi iniş yaptıklarını beyan ederek alıcıya teslim

[236]A.g.m., ss.223,224.

etmişlerdir. Tayyare ihtiyaçlarının İtalya'dan karşılanması gündeme gelmiştir. Fakat ayrıcalık taşıyan maddeler meclisten geçmeyince tayyareler Türkiye'ye getirilmemiştir.

Milli Mücadeleye gönülden bağlı olan Erzurumlu iş adamı Nafiz Bey'in girişimleri ile İtalya'dan 2 keşif tayyaresi alarak Türk havacılığına bağışlamıştır. Nafiz Bey, Nafiz-I ve Nafiz-II ismini alan bu tayyareler ile düşman üzerine ilk bombayı atacak pilota 200 lira ödül vereceğini duyurmuştur. Mustafa Kemal Paşa, bu yaptığı ulvi davranıştan dolayı Nafiz Bey'e teşekkür telgrafı göndermiştir. Milli Mücadele döneminde alınan tayyareler İnebolu, Mersin ya da Antalya limanlarından gizlice Anadolu'ya sokulmuştur. Tayyaredeki teknik sorun Bolu'da giderildikten sonra Eskişehir'e gönderilmiştir. Nafiz Bey'in aldıkları İtalyan tayyareleri, FIAT R-II tipinde, 2 kişilik ve silahlı keşif tayyareleridir. Tayyareler, yakıt olarak benzin kullandıkları gibi çok eski ve motorları çok basit olarak üretilmiştir. Yine, İtalyanlardan Parakani isimli bir İtalyan pilotun Fransız yapımı SPAT XIII C.I en modern tek kişilik av tayyaresini almak için girişimde bulunulmuştur. Bu tayyareleri teslim almak için İtalya'ya Milli Müdafaa Vekâleti'nin Levazım Dairesi'nden Bnb.Refet Bey gönderilmiştir. Yapılan görüşmeler sonucu Parakini'den 21 tayyare satın alınmıştır. İtalya'dan alınan tayyareler deniz yolu ile Mersin limanına getirilmiştir. İtalyan Brindizi Limanı'ndan tayyareler ile yüklü olarak yola çıkan vapur, tayyarelerin başka bir ülkeye satılmış izlenimini vermek için önce Mısır'a hareket etmiştir. İskenderiye Limanı'ndan Suriye sahillerini takip ederek Türkiye'ye gelmiştir. Ancak, 2 Yunan torpidosu tarafından takip edilmiş ve vapur kaptanına ikaz da bulunulmuştur.

Tayyarelere, Alman yapımı makineli tüfekler takılmıştır. Savaşta, Yunan birliklerinin arka cephelerine kadar giderek başarılı görevler yapmıştır. Bu tayyarelere, tüfekler uygun olmadığı için pervanelerini vurmuştur. Bu sebeple, tayyarelere pervane vuran tayyareler denmiştir. Anadolu Hükûmeti sıkıntılı durumu ortadan kaldırmak için gizli bir emir ile vapur kaptanına yüklü miktarda mükâfat vaat etmiştir. Vapur, gece karanlığından istifade ederek lambalarını söndürmüş ve Mersin Limanı'na girmiştir. Mersin Mıntıka Komutanı Kaymakam Demir Ali Bey, emrindeki asker ve Mersin halkının gayreti ile gece boyunca tayyareler, vapurdan

mavnalar ile indirilmiş ve iskele üzerinde bulunan vagonlara yüklenmiştir. Tayyareler, Yunan torpidolarının taarruzuna maruz kalmasın diye, vagonlar iskeleden 5 km içeriye çekilmiştir. Tayyareler, birkaç gün sonra Konya Tayyare İstasyonu'na getirilmiştir. Tayyarelerin montajı yapılarak uçuşa hazır hale getirilmiştir. Bu tayyarelerden birisi Parakini'nin tecrübe pilotu tarafından yapılan ilk uçuşta kırılmıştır. Tayyare sayısı 21'den 20'ye düşmüştür. Bu olaydan sonra tecrübe uçuşları Türk pilotları tarafından yapılması kararlaştırılmıştır. Tayyarelerin makineli tüfekleri yoktur. Tayyareleri almak için görevlendirilen Bnb. Refet karacı zabit olduğu için tayyarelerde tüfek olmadığını fark edememiştir.[237]

Tayyarelerin makineli tüfek problemini gidermek için kullanılmaz durumda olan Alman av tayyarelerinin makineli tüfekleri sınırlı sayıda olduğu için 6 adet Spat tipi tayyareye monte edilmiştir. Bu tayyareler, Büyük Taarruz Hava Harekâtı'nda kullanılmıştır. Spat tayyaresi ile deneme uçuşu yapması için Kolağası Fazıl tarafından Plt. Hayri (Öcal) Bey Akşehir'e çağrılmıştır. Mustafa Kemal Paşa, Plt. Hayri Bey tarafından gerçekleştirilen deneme uçuşunu izlemiştir. Hayri Bey o günü şöyle anlatır; "Kontrolünü yaptığım ilk tayyare ile 13 Ağustos 1922'de Konya'dan havalanarak akşam üzeri Akşehir Üs'süne getirdim. Gazi Mustafa Kemal Paşa, üsse gelerek birliğimize onur verdiler. Paşa'nın ilgi ve dikkatli bakışları ile izlediği uçuşumdan sonra yanlarına çağrıldım. Soruları üzerine de tayyarenin uçuş yetenekleri ve bildiğim kadar teknik özellikleri konusunda açıklamalar yaptım. Yüce komutan çok memnun kalmışlardı, bizlere iltifatlarda bulunduktan sonra şu emri verdi:*"Düşman tayyarelerinin keşif için cephemiz gerilerine geçmemelerini sizden rica ederim."*[238]

Milli Mücadele döneminde Türk halkı ordusuna destek ve katkısını esirgememiştir. Türk havacılığına tayyare bağışları, Büyük Taarruz'da zaferin kazanılmasında önemli yer tutmuştur. Erzurumlu Nafiz (Kotan) Bey, 2 tayyaresinin harekâtlarda kaza-kırım geçirerek elden çıkması nedeniyle 2 tayyare alımına yetecek miktarda nakdi para yardımında bulunmuştur. Fransa'dan tedarik edilen 10 adet Breguet-14 keşif bombardıman tayyarelerinden birinin alımı onun bağışı ile yapılmış

[237]A.g.m., ss. 224-227; *Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, 2011, Ankara, s.15; Tanman-Keyüsk, a.g.e., ss.83-85.
[238]Oktay Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir,* C.I, İstanbul, Türk Hava Kurumu Yayınları :3, İstanbul, 1985, s.497; Yıldız, a.g.e., s. 227.

ve "Erzurumlu Nafiz" ismi verilmiştir. Bağış parasından artan para ile telsiz istasyonu ve tayyare telsizi satın alınmıştır. Erzurumlu iş adamı Nafiz Bey, 3 tayyare alımı ve yaptığı yardımlar ile havacılığa büyük destek ve katkı sağlamıştır. Yine, Temmuz 1921'de Antalyalı hayırsever vatandaşlar orduya tayyare alımı için bağış kampanyası başlatmıştır. Temmuz ayı ortalarında 4'ncü Fırka askerlerinin bağışı takip etmiştir. 132'nci Alay Komutanının önerisi ile alay subay ve erleri bir maaşlarının yarısını vererek kendi adlarına tayyare alımı için 1433 lira toplanmıştır. Tayyare alımına XI. Fırka da katkı sağlamıştır. Alay personelinin katkıları ile toplanan para tayyare alımı için bağışlanmıştır.[239] Bölüğe, tayyare bağışında bulunan bir birlikte 174'üncü Alaydır. 174'üncü Alay subayları Şubat ayı maaşlarından 207.014 kuruş toplayarak aldıkları tayyareyi hediye etmişlerdir. Alayın katkıları ile alınan 1 Brege-14 tayyaresine "174'üncü Alay" ismi verilmiştir. Bu dönemde, bir tarafta düşman ile savaşan diğer taraftan ordunun eksik olan tayyare ve malzemelerini tamamlamaya *çalışan askerlerin davranışı Türk halkı ve askerinin havacılığa verdiği önemin en güzel örneğini teşkil etmiştir*.[240]

1922'de Milli Mücadele dönemi, sıkıntıların en çok yaşandığı dönemdir. Bu dönemde Ankara Hükûmeti'nin tayyare ihtiyacı artmıştır. Çünkü mevcut tayyareler sayıca çok yetersiz ve eski olması nedeniyle faal değildir. Bu şartlar, Almanya'dan tayyare tedarik edilmesini gündeme getirmiştir. Nuri (Conker) ve Saffet (Arıkan) Bey başkanlığındaki heyet, Almanya'ya tayyare alımı için gitmiştir. Almanya'dan 29 tayyare alımı gerçekleştirilmiştir. Tayyareler, önce Baltık Limanı'na getirilmiş, sonra trenle Novrosiski'ye götürülmüştür Burada ambalajları yapılmıştır. Tayyare nakliyatı gizli tutulduğu için yüklemenin Novrosiski'de bir çimento fabrikasında yapılması kararlaştırılmıştır. İskeleye yanaşan Şahin Vapuru, Rusların aborda ettiği bir Yunan Vapuru ile karşılaşmıştır. Yapılan ihtarın netice vermemesiyle Yunan Vapurun'nun halatları kesilmiş ve rüzgârın etkisiyle karşı rıhtıma yaslanmıştır. Süratle yüklenen gemi, kuvvetli rüzgâra rağmen yola çıkmış ve kötü hava koşullarına rağmen Trabzon'a ulaşmayı başarmıştır. Şahin Vapuru'nun subay ve eratı Milli Müdafaa Vekâleti tarafından ikramiye verilmek üzere ödüllendirilmiştir. Tayyareler, bir gün

[239]Emin Kurt, *Türk Hava Kuvvetlerine Türk Milletinin Desteği: Bağış Uçaklar*, Türk Hava Kuvvetlerinin 100'ncü Yılı Uluslar Arası Tarih Sempozyumu Sunum, İstanbul, 8-10 Şubat 2011.s.309,310,

[240]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., ss.86-88; Tanman-Keyüsk, a.g.e., ss.129-146.

sonra Şahin vapuru ile Samsun'a getirilmiş, cepheye uçarak gönderilmiştir. Büyük Taarruz hava harekâtında tayyareler etkili görevler yapmışlardır.[241]

Bu dönemde, Sakarya Zaferi'nden sonra Ankara Hükûmeti'nin Fransa ile yaptığı Ankara Antlaşması ile kurulan dostluk ilişkisi önemli olmuştur. Çünkü Fransa savaş malzemelerinin Ankara'ya ulaşması sağlanmıştır. Bu yardım malzemesinin müttefiklerin tepkisini çekmemesi için önerilen çözüm, Kilikya'da Türklere verilecek malzemenin Fransız tüccarlar eliyle Ankara'ya verilmesi olmuştur. Böylece, 10 Ağustos 1921'de alınan ve "Müttefiklerin Türk ve Yunan tarafına silah yardımı yapmaması, ancak özel şirketlerin bunu üstlenmesi" kararına ters düşülmemiştir. Bu maksatla, Fransız konsolosluğunda, 2 Fransız subayı Hariciye Vekili Yusuf Kemal Bey'e müracaat ederek Anadolu da 50.000 lira sermayeli bir ticari nakliyat ve havacılık şirketi kurmak istediklerini belirtmişlerdir. Fransa'dan pilotları ile birlikte 35 adet harp ve keşif tayyaresi tedarik edilmiştir. Bir ay zarfında şirketin ihtiyarı olarak iflas etmesi ile tayyarelerin bütün malzemesiyle orduya teslim edileceğini bildirmişlerdir. Eğer, Ankara Hükûmeti kabul ederse Fransız pilotlar eğitmen olarak orduda kalabileceklerdir. Ankara Anlaşması ile Fransa tarafından yardımlar başlatılmıştır. Fransız hükûmeti, Türkiye'ye hangarın yanında 10 adet Breguet 14-2B, 2 kişilik keşif tayyaresi, 10 adet yedek motor, 10 adet çadır olmak üzere çok sayıda silah ve cephaneyi terk etmiştir.[242]

Tayyare alımı için yardımlar devam etmiştir. Maliye Vekâletinin müdür, memur ve kâtipleri, Temmuz maaşlarından %10 kesintiye giderek "Me'murin-i Maliye Harp Tayyaresi" adının verilmesi isteği ile bir tayyare alımına karar vermişlerdir. Memurların yaptığı bağışlar, Büyük Taarruz sonrası da devam etmiştir. Yine, Demir Yolları İdaresinin ön ayak olması ile şimendifer memur ve müstahdemi tarafından Türk ordusuna bir tayyare alımı için 3.000 lira toplanmıştır.[243]Bu süreçte, tayyare alımı için şehirler de bağışta bulunmuştur. Mustafa Kemal Paşa'nın not defterine yazdığı bir nottan Sivrihisar'ın alınacak tayyarelere karşılık olarak 4000 lira bağışta bulunduğu görülmüştür. Bu bağışa karşılık Osmanlı Bankası çekinin Eskişehir Milletvekili Mehmet Efendi'ye verildiği tespit edilmiştir. Amasra Bahriye

[241]Cengiz Mutlu, a.g.e., Hava Kuvvetlerinin 100'ncü Yılı Uluslar Arası Tarih Sempozyumu Sunum, İstanbul, 8-10 Şubat 2011, s.595,596.
[242]Cengiz Mutlu, a.g.e., s.596,597.
[243]Emin Kurt, a.g.e., s.310.

Komutanlığı adına hediye edilmek üzere satın alınacak tayyare için hamiyet sahibi birçok vatandaşımız bağışta bulunmuştur. Zonguldak'taki vatandaşlarımızdan eski vali İbrahim Bey 400 lira bağışlamıştır. Milli Mücadele döneminde görev alan tayyarelere bağış yapan şehirlerin, "İzmir", "Niğde" ve "Bursa" isimleri verilmiştir. Bu dönemde, Türk havacılığını desteklemek amacıyla dış yardımlar yapılmıştır. Mısırlı Prenses Kadriye Hanım bir tayyare alımı için bağışta bulunmuştur. Tayyareye, bizzat kendisi tarafından "Sakarya" ismi verilmesi istenmiştir. Hint Müslümanları Heyeti Murahhassı ise Mustafa Kemal Paşa'ya değerli bir kılıç ve Ankara Hükûmetine 2 tayyare takdim etmek için Ankara'ya gitmeye karar vermişlerdir.[244]

Türk halkı, Türk havacılığına dişinden tırnağından arttırarak yaptığı bağışlar ile Zaferin kazanılmasına büyük etki yapmıştır. Yine, yapılan bu bağışlar ile Türk havacılığının gelecek temelleri atılmış ve güçlü bir havacılık teşkilatının kurulması sağlanmıştır.

3. GARP (BATI) CEPHESİ HAVA HAREKÂTI

Garp Cephesi'nde 1 ve 2'nci Tayyare Bölüğü teşkil edilmiştir. Hava Harekât Tayyare Birlikleri'nde, 11 Plt., 14 Rasıt, 6 Makinist ve 7 personel muhtelif görevlerde istihdam edilmiştir. Tayyare bölükleri; 4 Albatros D-III ve Albatros D-V, 2 Pfalz D-III, 2 AEG C-IV, 2 Rumpler C-VII, DFW C-V ve Avro 504 tayyaresinden oluşmuştur.

Tayyareler, onarım ve hazırlık aşamasında olduğundan hava muharebeleri ve önleme harekâtında kullanılmamıştır. Keşif faaliyeti olarak yürütülen hava harekâtında; Yunan kayıtlarına göre 15 Şubat-9 Haziran 1920 tarihleri arasında 50 kadar keşif uçuşu yapılmıştır. Deniz havacılığı 12 uçuş gerçekleştirmiş olup, bunların bir kısmı foto grafik keşif olarak icra edilmiştir.[245]

[244]Emin Kurt, a.g.e., s.310,311.
[245]Kurter, *Türk Hv.K.leri Tarihi*, 2009, C.V, s.457; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., ss.48-54; Tanman-Keyüsk, a.g.e., ss.66-68.

3.1. 1’NCİ TAYYARE BÖLÜĞÜ'NÜN HAVA HAREKÂTI

1’nci Tayyare Bölüğü'nü oluşturan 2 av ve 2 keşif tayyaresi; Konya Tayyare İstasyonu Tamirhanesinde Ağustos 1920’de çok ilkel şartlarda tamir edilerek uçuşa hazırlanmıştır.

Garp Cephesi Komutanlığı'nın Yunan ordusunun durumu nedeniyle 22 Ağustos 1920 tarihli şifreli emri ile Konya Tayyare İstasyonunda bulunan tüm malzeme ve teçhizatın trenle Eskişehir'e hareketi emredilmiştir. Yine, emirde 29 Ağustos 1920 günü uçuşlara başlanması istenmiştir. Bir yanlışlığa meydan verilmemesi için tayyare tanıma işaretlerini cephedeki birlik komutanlıklarına acele bildirilmesi için emir yayınlanmıştır. 1’nci Bölük kadrosunda; Konya'dan getirdiği; Albatros D-V ve Pfalz D.III 2 av tayyaresi, Rumpler CL-V ve D.F.W. C-V 2 keşif/bombardıman olmak üzere 4 tayyare ile görev yapmıştır. Kartal Müfrezesi'nden 1 Albatros D.III av tayyaresi ile takviye edilmiştir. Uçuşa hazır birkaç tayyare, deneme uçuşu ve meydan turunda kırılmış, onarıma alınmıştır. Bölük’teki pilotlar, savaş yıllarında çok uçuş yapması ve tecrübeli oldukları halde; uzun süredir uçuş yapamadığından, meleke ve deneyimini kaybetmiştir. Eğitim tayyaresi olmadığından uçuş kabiliyeti kazandıracak uçuşlar yaptırılmamıştır. Bölük’teki; Pfalz DJ-II, Rumpler CL-V ve D.F.W. C-V tayyareleri Alman Paşa Bölüklerinden kalmış, fakat pilotlar bunlarla hiç uçmamıştır. Eskişehir 1’nci Tayyare Bölüğü'nün ilk komutanlığına Deniz Plt. Kolağası Ahmet (Çelikten) Bey, sonra Rasıt Mülazım-ı evvel Mehmet Muhsin (Alpagot) Bey atanmıştır. Ahmet Nuri Bey Konya Tayyare İstasyon Komutanı olmuştur.[246]

Eskişehir-Muttalip Meydanında göreve başlayan 1’nci Tayyare Bölüğü, 29 Ağustos 1920’den itibaren uçuşlara başlamıştır. Bölüğün ilk harekât uçuşu, 29 Ağustos 1920’de öğleden sonra Plt. Mülazım-ı evvel Hüseyin Avni (Arıkök) Bey ile Rasıt Mülazım-ı sani M.Sıtkı (Tanman) Bey’in, 4480/18 nolu Alman D.F.W, C-V silahlı keşif/ bombardıman tayyaresi ile yapılmıştır. Bu uçuşta Bursa şehrine bildiri atılmıştır. Birkaç gün önce yağan şiddetli yağmur, uydurma emayit sürülmüş olduğu için iyice ıslanmış olan kaplama bezlerini çok etkilemiştir. Tayyare, 150-200 metre irtifaya tırmanınca dümenlerdeki bezlerden bir kısmı kopmaya ve tayyareden

[246]Kurter, a.g.e., s.462,463; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.49; Avni Okar, *Türkiye’de Tayyarecelik; (1910-1924),* Yapı Kredi Yayınları, 2004, s.56.

ayrılmaya başlamıştır. Meydana inmek isteyen tayyare, kendi motoru üstüne düşerek parçalanmıştır, ancak büyük şans eseri pilotlar zarar görmemiş ve sağ olarak kurtulmuşlardır. Bu olay, Konya'da emayitin kullanıldığı alaşımın niteliğini de ortaya çıkarmıştır. Özellikle, yağmurlu mevsimin gelmesi, gelecekteki uçuşları riskli hale getirmiştir.[247] I. Tümen Komutanı Hüseyin Rahmi (Apak) Bey, Batı Cephesi Komutanlığı'na yazdığı, 29 Ağustos 1920 tarih ve 294 sayılı şifre ile keşif isteğinde bulunmuştur. Ağustos 30'da sabahtan öğleye kadar uçacak bir keşif tayyaresinin raporunu, İnegöl kasabasının doğu çıkışındaki gazhaneye atması istenmiştir. Yine, I. ve LXI. Tümenleri'nin Ümitalan Köyü, Kolkal hattındaki düşmana karşı yapacakları harekât için hava keşfi istenmiştir. 30 Ağustos sabahı, bölüğün elde kalmış tek Rumpler C-IV keşif tayyaresi havalanmıştır. Fakat Bozüyük tren istasyonu üzerinde depodan karbüratöre giden benzin borusu kırılmıştır. Tayyare, yüksek irtifada motorun durmasına rağmen volplane ile İnönü tren istasyonu civarına kadar gelmiş ve mecburi iniş yapmıştır. Tayyare, Eskişehir'e getirilerek onarılmıştır.[248] Aynı gün Svl. Plt. Vecihi (Hürkuş) Bey, Albatros D-III av tayyaresi ile saat 15:00'de keşif uçuşuna çıkmıştır. Bozöyük Vadisi-İnegöl-Pazarcık yaylası-İnegöl ovası ve Kestel'e uzanarak, cephe durumunu ve Yunan kuvvetlerini keşfetmiştir. Meteorolojik koşulların uygun olmaması nedeniyle düşman birliklerine hava taarruzu yapılmadan Yenişehir üzerinden dönmüştür. Cephe hattını ileri geçmemiş olan bir düşman tayyaresi, saat 18.00 sırasında Bilecik yönünden, Eskişehir üzerinde uçmuştur. Padişah yanlısı Teali-i İslam (İslam'ın Yükselişi) Cemiyeti'nin bildirilerini atmıştır. Vecihi Bey uçuşta ve uçuşa hazır av tayyaresi olmadığından, 1'nci Tayyare Bölüğü tayyare kaldıramamıştır. 31 Ağustos 1920'de 1'nci Tayyare Bölüğü'nün 1 av tayyaresi, Eskişehir üzerinde iniş sırasında pilotaj hatası yüzünden kabotaj olmuş ve kırılmıştır.[249] Pfalz D.III tayyaresi bir daha uçurulamamıştır. 1'nci Tayyare Bölüğü; kaza ve kırımlar nedeniyle 2 Keşif/Bomb. ve 1 av olmak üzere 3 gün içerisinde 3 tayyaresini kaybetmiş ve faal 2 av tayyaresi kalmıştır. Bu kazaların en önemli nedeni tayyarelerin eskimiş olması ve bakım için gerekli malzemenin bulunamamasıdır.

Bu olaylar sırasında Yunan tayyareleri, Eskişehir üstlerine gelecek kadar

[247]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.49; Kurter, a.g.e., s.463; Tanman-Keyüsk, a.g.e., s.30.
[248]Tanman-Keyüsk, a.g.e., C.II, Kitap-II, s.43, 56,57; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.49.
[249]Tanman-Keyüsk, a.g.e., C.II, Kitap-II, s.45,46; Kurter, a.g.e.,473.

uçuşlarını yoğunlaştırmış ve Ankara hükûmeti aleyhine bildiriler atmaya başlamışlardır. Eskişehir'de av tayyaresi ve pilotu kalmadığından Batı Cephesi K.lığı Afyon'daki 2'nci Tayyare Bölüğü'nden Svl.Plt.Vecihi Bey'i 1 av tayyaresi ile Eskişehir'e görevlendirmiştir.[250]

4 Eylül 1920'de Batı Cephesi Kurmay Başkanı Kaymakam Muzaffer (Ergüder) Bey, 1'nci Tayyare Bölük pilotlarına keşif görevleri vermiştir. Svl. Plt. Behçet, Salim ve Rasıt M.Sıtkı Beylerden; Eskişehir-Turgutlu-Yeniköy-Hamidiye-Emet hattı, Eskişehir-Alanyurt demiryolu hattı, Koçak-Hacımahmut-Cebrail-Gediz-Emet hattı bölgesinde keşif yapması istenmiştir. Aynı pilotlara; Kütahya-Efendi Köprüsü–Eskişehir-Hamidiye-Gediz Yolu ile Gediz-Emet yolu üzerindeki düşman harekâtı, kuvvet vasıfları ve nitelikleri keşfi verilmiştir. Yine, Efendi Köprüsü etrafındaki düşman kıta'ları, sınıf ve nitelikleri ile Hacıköy'den kuzeye giden yol üzerinde düşman harekâtının keşfi görevi verilmiştir. Düşman kıta'ları görülen yerlere Rumca beyanname atılması istenmiştir.[251]

5 Eylül 1920'de bakım ve onarımı tamamlanan Rumpler C-VII Keşif-Bombardıman tayyaresi Eskişehir-Kütahya-Gediz- Emet'e keşif görevi ve beyanname atmak için gönderilmiştir. Ancak, motoru Alanyurt İstasyonu civarında Çetinkaya üzerinde durması nedeniyle Alanyurt-Kütahya arasındaki düzlüğe inmiştir. Tayyarenin motoru çalıştırılamamış ve trenle Eskişehir'e getirilmiştir. Tayyare, malzeme yetersizliği nedeniyle tamir edilememiş ve hizmet dışı kalmıştır.[252]

Tayyarelerin uçuşa verilememesi, düşmanın etkili ileri harekâtı ve yoğun keşif yapması nedeniyle gergin ortam hasıl olmuştur. Bu nedenle, Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Miralay (Albay) İsmet (İnönü) Bey imzası ile Batı Cephesi Komutanlığı'na 8 Eylül 1920'de havacıları suçlayan sert bir yazı yazmış ve onları itham etmiştir. Türk pilotlarını, I. Dünya Savaşında savaşan Alman pilotlar ile

[250]Kurter, a.g.e., s.464; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.49; Y.Doğan Çetinkaya, Hava Gücü Oluşturma Çalışmları ve İlk Hava Harekât Görevleri, Türk Hava Kuvvetlerinin 100'ncü Yılı Uluslar arası Tarih Sempozyumu Sunum, 8-10 Şubat 2011, İstanbul, s.210.
[251]Tanman-Keyüsk, a.g.e., C.II, Kitap-II, s.53; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., ss.49,50; Kurter, a.g.e., s.464,465.
[252]ATASE, İSH-11A, Sıra No:169, Kutu No:675, Gömlek No:10, Tarih, 08.06.1336.

karşılaştırmıştır. Tayyarelerin istenilen uçuşları yapmaması nedeniyle kızgınlığını belirtmiştir. Şifreli yazıda;

> "Elde tayyare, pilot ve rasıt subaylar bulunduğu halde, tayyare keşiflerinden bahsedilmiyor. Buna ek olarak; Eskişehir'de en yeni sistem 2–3 av tayyaresi mevcut olduğu halde, pilotlarımızın düşman tayyaresinin keşfine izin vermeleri dikkat çekicidir. Bugün, tayyare motorları ile otomobil motorları arasında çok az fark vardır. Dolayısıyla, otomobilleri hareket ettiren benzin, tayyareleri de hareket ettirir. Hatta motor benzin ile kızdırıldıktan sonra, adi petrol ile uçuş yapabilir. Benzin, gaz, vakum ve zeytinyağı, içlerinde su ve asit bulunmadıkça, tayyare motorlarında kullanılabilir. Geçmiş 4 savaş yılı boyunca, Alman tayyareci subayları ordumuzda birçok fedakârlıklar yaptıkları halde, Türk erimiz faydalı bir çalışma gösteremediler. Fakat bugün aralarında uçan mutlaka vardır. Durum ilan olunarak ve bunlar uçurularak, uçmayanlar hemen asıl sınıflarına iade edilsin ve hiç uçan yoksa tayyarecilik lağv edilsin. Özün meselesine gelince; harp hattında bulunan arkadaşlarını gözlerinin önüne getirsinler. Özetle; hiçbir mazeret kabul edilemez. Mutlaka uçacaklar, düşman hakkında ayrıntılı bilgi getireceklerdir. Getirtmekte olduğum tayyare motorları birkaç güne kadar gelecektir."[253] denilmiştir.

Pilotların ölümden korktuklarını ima etmiş, çok sert ve kırıcı bir üslupla tekdir yazısı yazılmıştır. Batı Cephesi Komutanlığı Karargâhı, 15. Şube, 8 Eylül 1920'de 12 sayılı emir ile Askeri Polis Teşkilatı Başkanlığı'na gönderdiği yazıda;

> "Konya'da yapımına uğraşıp, bir ölçüde başardığımız emayit; bileşimindeki eksiklik dolayısıyla kanat bezlerini çürütmektedir. Tayyare kanatlarında gerginlik ve direnç özelliklerinin olmayışı, uçuş olanağını kesin olarak yok eder. Emayit maddesinin hemen İstanbul'dan getirtilmesi konusunda acele edilmesi gerektiğinden; gönderilecek kişinin, talimat almak üzere, Tayyare Şubesi'ne gönderilmesini rica ederim." denilmiştir.

Yine, İsmet Bey daha kısa ama aynı minvalde, 15 Eylül 1920 günü Garp Cephesi Komutanlığı Vekâletine 383 sayılı şifre ile; *"Eskişehir'de 5 ve Afyon'da 3 Tayyare mevcut olduğu halde, niçin tayyare keşifleri yapılamıyor? Hepsinin kırıldığı haberini aldım, doğrumudur? Nedenlerinin bildirilmesi"*ni istemiştir.

Batı Cephesi Komutanı'na Vekâlet eden Mirliva Kazım (Özalp) Paşa, 16 Eylül 1920 günü şifreye şu şekilde cevap vermiştir:

> "Tayyarelerimizin sık sık keşif yapamayışlarından dolayı bunların sonuçları arz edilememektedir. Bunun nedeni ikidir: Biri, bir yılı aşan bir sürede hava etkisine maruz kalan bu teknik aletlerin, uzun ve sık uçuşlara dayanamayarak, kanat kaplamalarının açılışı ve emayit bulunamayışıdır. İkinci neden de; bunları çalıştıracak benzinin pek az bulunmasıdır. Bu nedenlerle; komutanlığın en önemli anlarda yaptıracağı keşifler için özenle saklanıyor efendim."[254]

---

[253]Tanman-Keyüsk, a.g.e., C.II, Kitap-II, ss.45-49; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.50; Kurter, a.g.e., s.465; Çetinkaya, a.g.e., s.210.
[254]Çetinkaya, a.g.e., s.211.

Bu gerginliğe, havacılara yapılan ağır eleştiriler ve olumsuzluklara rağmen Garp Cephesi Komutanlığı, Vecihi Bey'in nakit mükâfat ile ödüllendirilmesini Müdafaa-i Milliye Vekâletinden istemiştir. Konya Tayyare İstasyonu'nda ve 1'nci Tayyare Bölüğü'nde tamiri yapılan tayyarelerin ilk tecrübelerini yapan Vecihi Bey'in sayısız defalar hayatını tehlikeye atarak büyük hizmetler gösterdiği ve fedakârlık yaptığı ifade edilmiştir. Tecrübe uçuşunun her yerde çok tehlikeli uçuş olduğu dile getirilmiştir. Tüm tayyare müessesesinin tecrübe pilotlarının yüksek nakdi ödül ile taltif edildiği belirtilmiştir. 11 Aralık 1920'de yazılan yazıda, yapılan mükâfat talebinin 13 Ağustos 1920'de 45 numaralı şifre ile yapıldığını ancak herhangi bir cevap alınamadığı belirtilmiştir.[255]

Kaymakam Muzaffer (Ergüder) Bey Batı Cephesi Komutan Vekili olarak 15. Şubenin 16 Eylül 1920 günü 13 sayılı yazısını imzalamıştır. Bu yazı ile Doğu Cephesi Komutanlığı'na, Müdafaa-i Milliye Vekâleti Harbiye Dairesi 6. Şubesi'nin 7 Ağustos 1920 tarih ve 2502 sayılı şifresi ile emir verilmiştir. Şifreli emir ile Erzurum'da bulunan tayyare bombaları ile çivilerden yarısının Batı Cephesi Komutanlığı emrine sevk edilmek üzere yola çıkarılması rica olunmuştur. Bahis konusu bomba ve çivilerin hangi tarihte yola çıkarıldığının bildirilmesini rica ederim." 1920 yılının sonuna kadar 1'nci Tayyare Bölüğü, A.E.G. C-IV'den başka tayyare gelmediği için keşif tayyaresinden yoksun kalmıştır. Konya istasyonuna trenle gönderilen bu tayyare, deneme uçuşları sırasında kırılarak elden çıkmıştır. 1'nci Tayyare Bölüğü; kırımlar ve benzin yokluğu nedeniyle etkin uçuş yapamamıştır. 28 Aralık 1920'de harekât emri ile Kütahya-Gediz telgraf hattının tahribi ve muhabere irtibat işleri için her 2 cephe tayyarelerinin (1 ve 2. Tayyare Bölükleri) kullanılması emredilmiştir.[256]

3.2. 2'NCİ BÖLÜK (KARTAL MÜFREZE) HAVA HAREKÂTI

Harbiye Nezareti Erkan-ı Harbiye Dairesi, 13 Haziran 1920 tarih ve 328 sayılı emir ile Kartal Müfrezesi, TBMM Ordusunun Batı Cephesinde ilk muharip hava birliği olmuştur. Kartal Müfrezesi sonra 2'nci Bölük ismini almıştır. Bölüğe,

[255]Tanman-Keyüsk, a.g.e., C.II, Kitap-II, s.63,68; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.50; Kurter, a.g.e., s.466.
[256] Tanman-Keyüsk, a.g.e.,60; Avni Okar, *Türkiye'de Tayyarecelik*, s.59; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.50; Kurter, a.g.e., s.465,466.

Kolağası Fazıl Bey'in tayyare gövdesinin her iki yanına pençelerinde bomba taşıyan uçar vaziyette Kartal resmi çizildiği için Kartal Müfrezesi ismi verilmiştir. Erkan-ı Harbiye Dairesinin (Hv.K.lerinin) ilk amblem kullananan uçuş birliği olmuştur. Kartal Müfrezesi; av tayyarelerinden oluşmuş, keşif ve bombardıman görevleri icra etmiştir. Temmuz 1920 sonlarında, XII. Kolordu XXIII. Tümen'in emrinde, Kolağası Fazıl komutasında 2 Albatros D-III ve 1 Pfalz D-III (Güzel Bursa) av tayyaresi, 1 AEG C-IV keşif ve Avro 504 tayyaresine Uşak'ta görev verilmiştir. Müfreze'ye, iki hafta sonra Konya'da faal olan 1 AEG IV keşif tayyaresi katılmıştır.[257]

Yunan Ayvalık Tümeni'nin ileri unsurları, 4 Ağustos 1920'de saat 18:00'de Demirci kasabasına girmiş ve 12 Ağustos'da Demirci'de toplanmıştır. Düşman taarruzunu durdurmak, birliği geri atmak görevi; Çerkez Ethem Bey'in komutasındaki 1. Kuvve-i Seyyare'ye verilmiştir. Kartal Müfrezesi; kuvvetin taarruzunu havadan destekleyerek ve gerekli hava keşfini yapmıştır. Kartal Müfrezesi harp görevine, 15 Ağustos 1920'de Svl. Plt. Vecihi Bey Kula-Alaşehir keşif görevi ile başlamıştır. 15 Ağustos 1920 Pazar günü XXIII. Tümen Komutanı İzzettin (Çalışlar) emir ile Kula ve Alaşehir civarının havadan keşfinin yapılmasını emretmiştir. Aynı gün, Pilot Gedikli Küçük Zabit Vecihi Bey, sabah saat 08.00'de Avro 504 tayyaresi ile havalanmıştır.

Tayyarenin; motoru arızalı, kanatları hurda ve radyatörler su damlatmaya başlamıştır. Alaşehir tren garında Yunan tayyarelerini görünce irtifasını/yüksekliğini 600 metreye kadar indirmiş ve iki adet bomba atmıştır. Daha sonra 50 metre irtifada makineli tüfekle son mermi bitinceye kadar Yunan kuvvetlerine ateş ederek bozguna uğratmıştır. İngiliz ve Yunan istihbaratına göre Türk ordusunun taarruz yapacak nitelikte tayyaresi olmadığı farz edilmiştir. Vecihi Bey'in tayyaresini kendi tayyareleri farz edip tezahürat yaparken böyle bir saldırıya maruz kalmaları büyük zayiat vermelerine neden olmuştur. Vecihi Bey, harekât görevini başarı ile tamamlayarak dönmüştür. Alaşehir hava saldırısı, Türk ordusuna moral motivasyon açısından büyük etki yapmıştır. Bu zafer, Türk havacılığının Milli Mücadele dönemindeki ilk zaferi olmuştur. Beş gün içerisinde Uşak-Alaşehir-Elvanlar-Demirci-Simav bölgelerinde onüç adet olmak üzere 20 saat keşif uçuşu yapmıştır.

[257] *Türk Hv.K.leri 100 ncü Yıl Özel Sayısı*, 2011, Ankara, s.58.

Kartal Müfrezesi'nin, 20 Ağustos 1920'de saat 08.00'de 2 tayyaresi ile Plt.Gedikli Küçük Zabit (Astsb.) Halil ve Vecihi Beylerin görev bölgesi Simav havzasını kuşatan yüksek ve sarp dağlar olmuştur. Dönüşte; Yenice köyü üzerinde bir alaylık ordugâh görmüş ve bu ordugahı bombalamıştır. Makineli tüfek ateşine tutmuş ve Uşak meydanına inmiştir. Aynı gün Vecihi Bey, Güzel Bursa ile saat 18:00' de 40 dakikalık uçuş ile Demirci kasabasının güneyinde Yunan Ayvalık Tümeni'nin karargâhı ile kuzeydoğusunda istirahat halindeki 32. Alay üzerine attığı iki bomba ile kayıp verdirmiş ve dağılmasına neden olmuştur. Vecihi Bey, Pfalz D-III tayyaresi ile Kula-Alaşehir bölgesinin hava keşfini yapmıştır. Alaşehir İstasyonu'nda trenden inen Yunan askerlerine bomba ve makineli tüfek ile taarruz etmiştir.[258]

I.Kuvve-i Seyyare Komutanlığı'ndan alınan telgraf ile *"Geç vakit Demirci bölgesinde alçaktan uçan bir tayyaremiz, bomba ve makineli tüfek ateşi ile düşmana hücum etmiştir. Düşmanı dağıtmış ve birliklerimizin morali üzerinde büyük etki yapmıştır."* Bu bomba düzeneği, eldeki olanaklar ile tayyarelere monte edilmiş basit bir mekanizmadan imal edilmiştir. 21 Ağustos Cuma günü erken saatlerde; Müfreze Komutanı Kolağası Fazıl ve Svl. Plt. Vecihi Beyler; taarruzun havadan desteklenmesi için görev uçuşuna çıkan ikili kol, kalkıştan 45 dakika sonra bölgeye ulaşmıştır. Vecihi Bey, Tabur seviyesinde trenden inen Yunan askerlerinin oluşturduğu kalabalığa her iki bombasını bırakmıştır. Yunanlılara verdirdikleri kayıplar tam bir şaşkınlık ve panik yaratmıştır. Uçuş, cephane bitene kadar devam etmiş, büyük kayıp verdirmiştir. İki tayyare, Uşak meydanına dönerek XXIII.Tümen Komutanı'na raporunu vermiştir. I. Kuvve-i Seyyare Komutanlığı, başarılı uçuş için havacılara teşekkür telgrafı çekmiştir.[259]

I. Kuvve-i Seyyare Komutanlığı, XXIII.Tümen Komutanlığı'na hava keşfi için yazdığı telgrafta; *"Bugün iki düşman tayyaresi, Simav vadisi üzerinde uzun süre dolaştıktan sonra, dün akşam ele geçirdiğimiz çadırlı ordugâh üzerine 2 bomba atmışlardır. Çadırlar, henüz tarafımızdan işgal edilmediği için insanca kaybımız yoktur. Bu harekete, tayyarelerimiz de karşılık vermesi dileğiyle"* yazılmıştır. Vecihi ve Halil Beyler uçuşta yanlışlık yaparak I. Kuvve-i Seyyare'nin düşmandan ele

[258]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.51; Kurter, a.g.e., s.458,459; Tanman-Keyüsk, a.g.e., s.50,51; *Türk Hv.K.leri 100'ncü yıl Özel Sayısı*, s.58.
[259]Vecihi Hürkuş, *Havada Vecihi ¼ Asır*, 1915-1925, s.71, Kanaat Kitapevi, İstanbul, 1942; Kurter, a.g.e., s.459,460; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.51.

geçirdiği içi boş çadırlara hücum etmiştir. Kartal Müfrezesi; Simav-Alaşehir-Kula-Elvanlar-Demirci bölgelerinde yaptığı keşif görevleriyle, düşmana ait çok önemli bilgiler elde etmiştir. Hava desteği ile Türk birliklerinin moralini yükseltmiş ve düşmana hava da yalnız olmadığını göstermiştir.[260]

Batı Cephesi Komutanlığı'nın 22 Ağustos 1920 tarihli şifreli emri ile Kartal müfrezesi, 2'nci Tayyare Bölüğü'ne çevrilmiştir. Bir av tayyaresini 1'nci Tayyare Bölüğü'ne vererek 2 av tayyareden ibaret kalmıştır. Konya Tayyare İstasyonu'ndan 2'nci Tayyare Bölüğü'ne gönderilen 1 A.E.G. C-IV keşif/bombardıman tayyaresi, Uşak meydanında uçuşa hazırlanmıştır. Yunanlıların hızlı ilerleyişi karşısında; 2'nci Tayyare Bölüğü'ne Afyon meydanına çekilme emri verilmiştir. Bölük, 29 Ağustos 1920'de Uşak'ın düşman eline geçmesi ile Afyon'a çekilmiş ve başarılı uçuşlarını durdurmuştur. Vecihi Bey'in, Eskişehir'e hareket ettiği günlerde, Uşak cephesinde Yunan taarruzu başlamıştır. Uşak'ın düştüğünü ve bölüğünün Afyon'a çekildiğini Eskişehir'de öğrenmiştir.[261] Bölük, Afyon'a geri çekilmeden önce Konya'da 4 tayyare faal hale getirilerek Uşak'a gönderilmiştir. Ancak, tayyareler uçuşa hazırlanmadan geri çekilmek durumunda kalmıştır. 2 av ve 2 keşif tayyaresi düşmanın eline geçmemesi için yakılmıştır. Afyon'a çekilmiş bölüğün 3 tayyaresinden 1 tanesi destek için Eskişehir'e 1'nci Tayyare Bölüğüne gönderilmiştir. Diğer tayyare uçuş sırasında kırılmıştır. Bölük, sadece 1 tayyare ile harekât görevlerine iştirak etmek zorunda kalmıştır. Bu bölüğün tayyareleri cephelerdeki en iyi tayyareleri oluşturmuştur. Fazıl, Sivil Vecihi, Gedikli Halil ve Sivil İhya Beyler en iyi uçucuları teşkil etmiştir.[262]

A.E.G. C-IV tayyaresi onarılamamış ve Yunanlıların eline faal geçmemesi için yakılarak tahrip edilmiştir. Tayyare ile giden Plt.Gedikli Zabit İhya Bey, uçuş yapamadan tayyaresiz kalmıştır. 2'nci Tayyare Bölüğü; mevcut 2 av tayyaresi ile Afyon meydanından rutin keşif görevlerine devam etmiştir. XII. Kolordu Komutanlığı'nın, 4 Eylül 1920 tarihli yazı ile Batı Cephesi Komutanlığı'na bölüğün bir aylık ihtiyacı belirtilmiştir. Bu ihtiyacın 5 ton tayyare benzini, 500 kilo yağ,

[260]Vecihi Hürkuş, *Havada Vecihi ¼ Asır,* 1915-1925, s.71, Kanaat Kitapevi, İstanbul, 1942; Kurter, a.g.e., s.459,460; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.51.
[261]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.51;Tanman-Keyüsk, a.g.e., C.II, s.53; Kurter, a.g.e., s.461.
[262]Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.209.

20'şer kilo gres yağı ve 20 kilo emayit olduğu bildirilmiştir.[263]

Türk havacıları her şeye rağmen istenilen seviyede olmasa da keşif uçuşlarına devam etmiştir. 19 Eylül 1920'de, Afyon'dan kalkan Halil Bey Gediz-Uşak arası keşif uçuşu yapmıştır. Gediz'in güney ve kuzey bölgesindeki düşman kuvvetlerinin yerlerini tespit etmiştir. Yine, Simav istikametinde gitmekte olan 25 kadar nakliye arabasını bildirmiştir. XII. Kolordu Komutanlığınca emredilen muhtelif beyannameler, Gediz-Uşak hattı üzerinde atılmıştır. Bu dönemde, tayyarelerin faaliyet durumu çok kritik hale gelmiştir. Ekim ayında Ankara Hükûmetine karşı başlatılan isyana müdahale için Konya ve Eskişehir meydanlarında faal tayyare bulunmamaktadır. Konya'ya trenle gönderilen tek tayyare tecrübe uçuşu sırasında kırılmıştır. Bu yaşananlar hava gücü açısından var olan kötü koşulları göstermeye yeterlidir. Ekim-Kasım aylarında mevcut tayyarelerin durumları ile ilgili ayrıntılı raporlaşma, Konya, Eskişehir ve Ankara arasında yapılmıştır. Bu sıkıntılar yaşanırken Erzurum tüccarlarından Nafiz Bey'in orduya 2 tayyare bağışlayacağı bilgisi verilmiştir. Garp Cephesi Komutanı İsmet Bey, 20 Aralık 1920'de Erkan-ı Harbiye'den iki tayyare ile birlikte mutlaka yedek malzeme alınmasını talep etmiştir. Özellikle, yedek olarak 2 pervane, 2 lastik tekerlek, 10 adet buji vb. yedek parçaların istekte bulunulmasını, aksi takdirde bu tayyarelerden ehemmiyetsiz bir kaza yüzünden dahi istifade edilemeyeceğini belirtmiştir. Havacılığı güçlendirmek için hem tayyare tamiri yapılması ve satın alınmasının yanı sıra var olan tayyarelerin savaş kapasitelerinin artırılmasına çalışılmıştır.[264]

17 Aralık 1920'de İmalat-ı Harbiye Müdüriyetine yazılan bir yazıda, tayyarelerde düşmana karşı kullanılmak üzere 7.5'lik mermilerden 20 kadarının tertibatının kısa bir sürede hazırlanması istenmiştir. Durumun acileyetine binaen asgari yapım süresinin bildirilmesi rica edilmiştir. Bu dönemde, Türk ordusunun Garp cephesindeki durumu iyiye gitmemektedir. Aralık ayının son günlerinde Konya İsyanı'ndan daha ciddi bir sorun olan Çerkez Ethem isyanı başlamıştır. Bu ortamı değerlendirmek isteyen Yunan Ordusu ileri harekât başlatmıştır. Bu süreçte, Konya isyanından sonra Konya İstasyonu, Aralık ayının ilk haftasında cepheye daha yakın

[263]Vecihi Hürkuş, *Havada Vecihi 1/4 Asır,* 1915-1925, s.71; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.51; Kurter, a.g.e., s.461.
[264]Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.211.

olan Eskişehir'e taşınmıştır. Konya İstasyon Komutanlığı, 1 Şubat 1921'de lağv edilmiştir. [265]

Kartal Müfrezesinde görevli Svl.Plt. Vecihi Bey, Batı Cephesi Komutanlığı'nın onayı ile 1'nci Tayyare Bölüğü'ne geçmiştir. 2'nci Tayyare Bölüğü'nce istenilen görevleri yerine getirmiştir. Bölük; 2 av tayyaresinden 1 tayyaresini Kasım ayı ortalarında yaptığı uçuş sırasında kırım yapması ile kaybetmiş ve faal tek av tayyaresine kalmıştır. Bu tayyare de akaryakıt yokluğu nedeniyle bazen uçabilmiştir. 21 Ekim 1920'de, Milli Mücadele döneminde önemli bir olay olarak ilk ele geçirilen "Ganimet" Yunan eğitim tayyaresi olmuştur. Eğitim uçuşu sırasında Aydın güneyindeki Çine kasabası üzerinde benzinin bitmesi ile mecburi iniş yapmıştır. 2.Tayyare Bölük Komutanı Plt.Kolağası Fazıl, Rasıt Mülazım-ı evvel Ahmet Bahattin ve Eşref Beyler makinist olarak Çine'ye gitmiştir. İngiliz Yapımı AVRO 504 K tipi 2 kişilik tayyare, kötü hava koşullarına rağmen Gazlıgöl İstasyonuna inmeyi başarmıştır. Ganimet tayyaresi, benzin ikmali yapıldıktan sonra Afyon'a getirilmiş ve mürettebatı esir alınmıştır. XII. Kolordu Komutanı Fahrettin Bey, olayın heyecanı ile bu tayyare ile Yunan karargâhının bombalanacağını belirtmiştir. Ancak, tayyare uçuş kabiliyeti düşük olması nedeniyle eğitim tayyaresi olarak kullanılmıştır. Plt. Kolağası Fazıl ve Rasıt Mülazım-ı sani Ömer Avni (Akar) Beyler düşman kuvvetleri üzerine bildiriler atmıştır. Ganimet tayyaresi, Pilot Gedikli Zabit İhya Bey eğitim uçuşu sırasında Afyon civarında düşmüş, kırılmış ve tayyare envanterden çıkarılmıştır.[266]

4. DOĞU CEPHESİ HAVA HAREKÂTI

Doğu Cephesi hava harekâtı'nın Türk havacılığı açısından önemi, 15. Tayyare Bölüğü'nün 2 av ve 1 keşif tayyaresi ile keşif uçuşlarını gerçekleştirmesidir. Mayıs 1920 sonunda, Erzurum Doğu Cephesinde Türk havacılığı; 5 pilot, 6 rasıt, 4 makinist ve 3 diğer işlerde görevlendirilen toplam 18 personel ile I. Dünya Savaşı'ndan kalan 2 arızalı Albatros C-III keşif/bombardıman tayyare ile Ruslardan

[265]Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.212.
[266]Tanman-Keyüsk, a.g.e., C.II, Kitap-II, s.53; *Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.58; Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.209.

kalma 11 adet Nieuport, Farman ve Morane tipi tayyarelerden oluşmuştur.[267]

Mayıs 1920'de hava teşkilatında değişiklikler yapılmıştır. 19 Mayıs 1920'de, Erzurum'da bulunan Tayyare İstasyonu lağv edilmiş ve 15. Tayyare Bölüğü adını almıştır. 7 ve 8'inci Bölükler Merkezi Erzurum'da olan Kazım Karabekir Paşa komutasındaki XV. Kolordu'nun 27 Mayıs 1920 tarihli emriyle lağv edilmiştir. Erzurum'da onarılan 1 Albatros C-III keşif tayyaresi Cephe Komutanlığı emrindeki 15. Tayyare Bölüğüne verilmiştir. Bölük, 2 av ve 1 keşif tayyaresi ile 7 ve 8'nci Bölüklerden teşkil edilmiştir. Ancak, faal tayyare ve teknik personel bulunmamaktadır. Diyarbakır'daki El-Cezire Cephe Komutanlığının emrinde hava birliği olmasına rağmen mevcut altı tayyare faal olmadığı için El-Cezire ve Adana Cephesinde uçuş yapılmamıştır.[268]

I. Dünya Savaşı sonunda Irak'tan, Musul-Mardin-Diyarbakır yolu ile Elazığ'a gelen 2'nci Tayyare bölüğü ile yeterli Pilot, tayyare malzemeleri ve teknik personelden yoksun Tayyare İstasyonu oluşturulmak istenmiştir. 13 Haziran 1920 tarih ve 328 sayılı yazı ile Harbiye Nezareti, 2'nci sınıf tayyare istasyonun Erzincan'da kurulmasını emretmiştir. Faal tayyare miktarını arttırmak için Elazığ ve Erzincan'daki 13 tayyareden yararlanılmıştır.[269] Elazığ 2'nci Tayyare Bölüğü, Irak cephesi kötü altı tayyareden oluşmuş ve Erzincan Tayyare İstasyonu'na bağlanmıştır. Erzurum'daki Tayyare İstasyonu, personel yokluğundan kapatılmıştır. İstasyondaki tayyareler ile bir bölük kurulmuştur. XV. Kolordu Komutanlığı emri ile Elazığ'a Tayyare Bölüğüne Erzurum'dan Mülazım-ı evvel Arif Hikmet (Böke), Svl. Plt. Hüsnü ve Basri (Alev) Bey ile makinist Osman ve marangoz Şaban Beylerden oluşan ekip, Doğu Harekâtı hava keşifi için gönderilmiştir. Mevcut altı tayyareden keşif görevi için arızalı 2 Halberstad D-III av tayyare onarılmış ve görevde kullanılmıştır. Tayyare, Erzincan ve Erzurum'da benzin ikmali yaparak Horasan'a intikal etmiştir. 15'nci Bölük, "Horasan Bölüğü" olarak anılmıştır. Horasan'dan Sarıkamış-Kars'a ilerleyen ordu ile birlikte yer değiştirerek keşif görevini başarıyla yapmıştır. HK10

[267]Yaşar Özdemir, Atatürk ve Türk Havacılığı, s.13, 1981, Ankara; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., ss.52-54; Tanman-Keyüsk, a.g.e., ss.50,51,66-68; Kurter, a.g.e., s.471.
[268]Saim Besbelli ve İhsan Göymen, *Türk İstiklal Harbi Cilt.V, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, C.V,s.32-37, Gnkur Bsm., Ankara, 1969; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.52; Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.208.
[269]"İstiklal Savaşında Türk Havacılığı", *Hava Mecmuası*, No:186, 25 Mayıs 1957, s.18,19.

ve HK11 Türk askeri nu.lı 2 av tayyaresi yapılan çalışma ve deneme uçuşu ile uçuşa hazır hale getirilmiştir. Yine, Alman Paşa Bölüklerinden kalan 2 Albatros tayyaresinden AK79 Türk askeri nu.lı tayyare faal hale getirilmiştir.[270] Musul'dan Erzincan İstasyonuna getirilen 2 Albatros D-III ve 4 Halberstad D-V tayyaresinden 2 Halberstad D-V av tayyaresi faal hale getirilmiştir. 1 AEG C-IV keşif tayyaresi ile 7 tayyareden oluşmuştur. Erzurum'daki sağlam 1 Albatros ve Eylül ayında gelen 2 Halberstad ile XV. Kolordu üç tayyare ile göreve hazır hale gelmiştir.[271]

15'nci Bölüğü; XV. Kolordu'nun Ermenistan Cumhuriyeti kuvvetlerine karşı başlatacağı harekâtta, Horasan meydanına intikal etmiştir. İlk taarruz hedefi, Sarıkamış'a 50 km. dir. Sarıkamış civarında yapılan uçuşların arkasından Kars'a intikal eden ordu ile birlikte keşif uçuşları sürdürülmüştür. Bu dönemde herhangi bir kaza kırım yaşanmadan Gümrü Antlaşmasının imzalanarak cephenin kapanmasına kadar göreve devam edilmiştir. Mevcut 2 av ve 1 keşif /bombardıman tayyaresi ile yeterli personelden oluşan bir müfrezenin gönderilmesi kararı alınmıştır. Müfreze; Eylül ayında Av tayyareleri Elazığ-Erzincan-Erzurum-Horasan, keşif/bombardıman tayyareleri ise Erzurum-Horasan rotası ile intikal gerçekleşmiştir. Horasan Bölüğü, XV. Kolordunun XII. Tümen Komutanlığının talebi üzerine keşiflerde bulunmuştur. Şark Harekâtı esnasında Ermeni ordusundan ganimet olarak ele geçirilen tek kişilik bir Nieuport tayyare harekât görevi için kullanılmıştır. Tayyare Müfrezesi Komutanın Şark Cephesi Komutanlığına Gümrü Antlaşması'nın imzalandığı 3 Aralık 1920'de yazdığı yazıda bu tayyarenin tamir edildiği ve uçuşa hazır hale getirildiği bildirilmiştir. Yine, aynı yazıda benzin ve hint yağı eksikliğinden dolayı uçuşların yapılmadığı belirtilmiştir.[272] 15. Bölük, Ermenilere karşı keşif ve makineli taarruzlarda bulunmuştur. Müfreze tayyareleri harekât süresince kaza-kırım geçirmemiştir. Ermeniler harekâtta tayyare kullanmış, fakat Türk tayyareleri ile muharebeye girmemiştir.[273]

---

[270]Kurter, Cilt- V, a.g.e., s. 471; *Türk İstiklal Harbi, Doğu Cephesi,* s.153.
[271]Oktay Zayıf, *Türk Havacılığının Kurtuluş Savaşına Etkisi,* Silahlı Kuvvetler Dergisi, Ankara, 2001, s.34,35; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.52.
[272]ATASE, İSH-12 B, Sıra:8304, Kutu:753, Gömlek:39, Tarih:03.11.1336; *ATASE,* İSH-12 B, Sıra.8304, Kutu:753, Gömlek: 146, Tarih:10.11.1336; Kurter, a.g.e., s.472; Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.208.
[273]ATASE, İSH-12 B, Sıra:8304, Kutu:753, Gömlek:147, Tarih:10.11.1336; *ATASE,* İSH-12B, Sıra: 9559, Kutu:756, Gömlek:37,Tarih:13.12.1336; Tanman-Keyüsk, a.g.e., ss.32-34.

TBMM Hükûmeti, Eylül 1920'de Doğu Cephesinde Ermeniler ile yaşanan çatışmalar üzerine ileri harekât yapma kararı almıştır. 28 Eylül 1920'de Türk ordusunun ileri harekâtı başlatmıştır. 28 Eylül 1920'de XII. Tümen Komutanı, Horasan Müfreze Komutanı'na verdiği ilk harekât görevinde; Hava uygun olduğu takdirde keşif tayyaresi uçuşu emretmiş ve 28 Eylül 1920'de tayyare saat 05:00'de uçmuştur. Tayyarenin uçtuğu anda birliklerimiz, Surphaç-Deveboynu-Hasandağı-Samandağı-Allahüekberdağı hattında olacaklardır. Gidişte; Karaurgan-Çambar-Hüseyinağayurt dağı-Sarıkamış-Novoselim rotasını izlemiştir. Dönüşte; Laloğlu-Verişan Sırtları-Kumrudağı-Akmezardağı-Yeniköy rotasını takip edecek ve gördüğü düşman kolları üzerine bomba atmıştır. Tayyare, keşif raporlarını dönüşte Akmezardağı'nda bulunan karargâha atılacaktır. Karargâhın yerini belli etmek için zemine + şeklinde beyaz çarşaf serilecektir emri ile icra edilmiştir. Keşiflerde ilk defa yer panosu kullanılmıştır. Müfreze Komutanı, Albatros keşif tayyaresini istenilen gün ve saatte uçurmuştur. Halbertstad'lar ile düşman tayyarelerinin keşfi önlenmiştir. Görev icrasında düşman tayyaresine rastlanmamıştır. 29 Eylül 1920'de Sarıkamış'ın düşman işgalinden kurtarılması ile Horasan Müfrezesi, Sarıkamış meydanına intikal etmiştir. 28 Ekim 1920'de saat 06:00'da Kars üzerinde taarruza başlanmıştır. 30 Ekim 1920'de Kars düşman işgalinden kurtulmuştur. Horasan Müfrezesi, Sarıkamış'tan Kars'a intikal etmiştir. 3 Aralık 1920'de Gümrü Anlaşması ile muharebeler sona ermesi ile uçuşları bitmiştir. Horasan Müfrezesindeki, Albatros C-III keşif ve Halbertstad D-V av tayyaresi görevini başarı ile yapmıştır.[274]

5. GÜNEY CEPHESİ HAVA HAREKÂTI

Güney Cephesinde; İtalyanlar, dünyada giderek gelişmekte olan ticari havayolları işletmeciliğinde sıçrama yapmak istemişlerdir. Mevcut, uzun menzilli bombardıman tayyarelerini tadil ederek, kullanmayı düşünmüşlerdir. İtalyan havacılar, karayolunun kötü durumu ve tayyareleri yükleyecek büyük hacimli araç bulunmadığı için tayyareleri terk ederek ayrılmıştır. Konya Tayyare İstasyonu'nda tayyarelerin yedek parça eksikliği nedeniyle onarımları yapılamamıştır. İtalyan 2 Caproni Ca 36 tipi tayyaresi, 18 Ağustos 1920'de Roma-Selanik-İzmir rotasını takip ederek Antalya'ya gelmiştir. Tayyarelerin yapılan bakım ile motor arızası

[274]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.52,53; Kurter, a.g.e., s.473; İhsan Göymen, a.g.e., C-V, s.131.

giderilmiştir. Uçuş esnasında motor arızası geçiren bir tayyare Niğde'ye inmiştir. Diğer tayyare, kötü hava koşulları nedeniyle Eğridir'e mecburi iniş yapmış ve kırım geçirmiştir.

Konya Mevki Komutanı Avni Bey, Batı Cephesi Komutanlığı'na gönderdiği 19 Eylül 1920 tarihli yazıda tayyare ile ilgili;

> "Adana yakınında düşürülen bir Fransız Breguet-14 keşif/bombardıman tayyaresi, 41.Tümen tarafından tamir için Konya'ya gönderilmiştir. Tayyarenin önemli parçaları eksiktir. Manyetolar, tekerlek iç lastikleri ve iniş takımı lastik amortisörleri, pilot ve rasıt iskemleleri, bujiler, kablolar gibi parçalar üzerinde bulunmamaktadır. Bu malzemelerin kayıp olmalarına meydan verilmeyerek, ilk vasıta ile gönderilmesi için tümene yazı ile bildirilmiştir. Tayyarenin bir makineli tüfeği mevcuttur. Tayyarenin istasyonda kalıp, kalmayacağının, eğer başka bir yere gönderilecekse, nereye sevk ve teslim edileceğinin bildirilmesi"ni istemiştir.

Konya Tayyare İstasyonu Komutanı İsmail Hakkı Bey, 2 Ekim 1920'de gönderdiği ikinci bir yazıda: *"Adana'dan gelen Breguet-14 tayyaresinin onarımı mümkün değildir."* demiştir.

Güney Cephesinde Konya İstasyonu'nda, 1 rasıt ve 2 pilot görev yapmıştır. Güney Cephesinde görev yapan pilotlar irtibat görevi yapmıştır. Görevli olan Gedikli Zabitler (Astsubay) pilotlardan Cemal ve Mülazım-ı evvel Rasıt Sabri Beyler şehit olmuşlardır.[275]

6. I. İNÖNÜ SAVAŞI'NDA TÜRK HAVACILIĞI

1921 yılı başında Yunan ordusu Bursa-Eskişehir ve Uşak-Afyon istikametinde ilerlemeye başlamıştır. Türk ordusu ise tahkimatını İnönü'de yapmıştır. Eskişehir'de, Garp Cephesi Komutanlığı'nın emrinde 1'nci Tayyare Bölüğü vardır. 6-11 Ocak 1921'de I. İnönü Savaşı'nda, Muttalip Meydanı'nda 1'nci Bölük, 1 av Albatros D.III, 1 keşif tayyaresi AEG-C.IV'den oluşan faal tayyare ile harekâta iştirak etmiştir. Harekâtta, havaların bozukluğuna ve yakıt yokluğuna karşın 5 keşif, gözetleme ve bombardıman uçuşu yapmıştır. Doğu Cephesindeki tayyareler bölgede kalmıştır. Pilotların bir bölümü Batı Cephesine gönderilmiştir. 1'nci Bölük, 1921 başlarında Milli Kuvvetlere karşı isyan eden Çerkez Ethem kuvvetlerinin üzerinde keşif görevi yapmış ve beyanname atmıştır. Yine,

[275] *ATESE Arşivi*, K0059,G129, B129; Kurter,a.g.e., ss.473-475; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.54; Tanman-Keyüsk, a.g.e., ss.63-65.

muharebeler sırasında üç gün boyunca keşif uçuşları yapmıştır. Bu uçuşlar esnasında düşman birliklerine bombardıman da yapılmıştır.[276]

6 Ocak 1921'de Bursa, Uşak yörelerinden başlayıp İnönü ve Dumlupınar mevzilerine kadar gelişen Yunan harekâtında, Vecihi ve Behçet, Rasıt Sıtkı ile birlikte muharebe sahası üzerinde keşif ve bombardıman vazifeleri yapmıştır. 1'nci Bölük'te görevli Svl. Plt. Vecihi Bey, 8-9 Ocak'ta Söğüt doğusundaki Yunan birliklerine ve Bozüyük-Karaköy'e yaklaşmakta olan Yunan alayına makineli tüfekle taarruz etmiş ve bomba atmıştır.[277] 9-11 Ocak 1921'de yapılan keşif uçuşları tayyare meydanından telefon ile Garp Cephesi Komutanlığı karargâhına bildirilmiştir. 9 Ocak 1921 günü saat 10.00'da, Sivil Plt. Behçet ve Rasıt Kolağası Yusuf (Kenan) Beyler AEG C-IV tayyare ile Bilecik-Küplü ve Karaköy civarında, öğleden sonra Karaköy-Pazarcık bölgesinde önemli düşman kuvvetleri ve Karaköy doğusundaki sırtlarda ise 50-60 Yunan askeri olduğu tespit edilmiştir. Vecihi Bey, av tayyaresi ile düşman birliklerini bombalamıştır. Aynı gün saat 13.00'de, Behçet ve Bölük Komutanı Kolağası Muhsin (Alpagot) Beyler yaptıkları keşifte; Bozüyük'e giren Yunan birliklerinin bir piyade alayı ile süvari birliklerinden ibaret olduğunu tespit etmişlerdir. Diğer Yunan Kuvvetlerinin, Mezit boğazını takip ederek Karasu vadisine girdikleri belirtilmiştir. Karaağaç Tepeleri'ne doğru ilerledikleri tespit edilmiştir. Yine saat 13.30'da, Yunan kuvvetlerinin güney kanadına taarruz edilerek Karaağaç tepeleri geri alınmıştır. İnönü mevziinin sol kanadında birliklerin taarruz etmesi ile Yunan birliklerinin ilerlemesini durdurmuştur. 10 Ocak 192'de sabah yapılan keşifte, düşmanın bir gün önceki mevzilerini koruduğu tespit edilmiştir. Sivil Plt. Vecihi Bey av tayyaresi ile öğleden sonra yaptığı keşif uçuşunda, alçak uçuşla düşman siperleri üzerinde makineli tüfek ve bomba saldırısı yapmıştır. Düşman askerlerince yapılan ateşte tayyaresi isabet almıştır. İki cephe arasına zorunlu iniş yapmıştır. Düşman eline geçmemesi için tayyaresini yakmış ve kaçarak kurtulmayı başarmıştır. Svl.Plt.Behçet ve Mülazım-ı evvel Sıtkı (Tanman) Beyler, AEG C-IV tayyaresi ile öğleden sonra bir sorti keşif uçuşu yapmıştır. Keşif sonucunda, Yunanlıların bir gün evvel bulundukları mevzilerde tutunmaya çalıştıkları ve karşılıklı yoğun topçu

[276]Tayhani,, a.g.e., s.179; İhsan Göymen,a.g.e.,C-V, ss.43-52; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.57; Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.212.
[277]Ergin Ersoy, "Kurtuluş Savaşı'nda Türk Hava Kuvvetlerinin Katkıları", *Hv.K.leri Dergisi*, No.342, s.26, Ankara; İrfan Sarp, a.g.e., s.112; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.57.

ateşinin devam ettiği belirtilmiştir. Fakat Yunan hatlarının gerisinde hareket ve ihtiyat birliğinin görülmediği rapor edilmiştir.[278]

11 Ocak 1921'de sabah düşman kuvvetlerinin faaliyeti görülmemiştir. Bu nedenle, Batı Cephesi Kumandanlığı düşmanın taarruz hazırlığı yapabileceğini ve keşif kolları ile hava keşfi yapılmasını emretmiştir. Plt. Behçet ve Rasıt Mülazım-ı evvel Sıtkı (Tanman) Beyler AGE C-IV tayyaresi ile saat 10.00'da yaptıkları keşifte, İnönü ve Bozüyük'te Yunan birliklerinin faaliyette bulunmadığını tespit etmişlerdir. Düşmanın artçı kuvvetleri, Pazarcık'tan çekilmiştir. 12 Ocak 1921'de Yunan tayyareleri, Eskişehir'i bombalamıştır.[279]

İnönü cephesinde düşmanı durduran Garp Cephesi Komutanı İsmet Paşa, 13 Ocak 1921'de bir beyanname yazmış ve Erkan-ı Harp Reisi Muzaffer Bey'e teksir ettirerek Kütahya civarına tayyare ile attırmasını istemiştir. Savaşı kazanan ve moral bulan ordunun komutanı halka Yunan ordusunun perişan edildiğinin bilgisini vermiştir. Yine, Çerkez Ethem'in sözlerine ve propagandasına inanarak din kardeşlerine karşı silaha sarılmamalarını istemiştir. Yunan kaynaklarında havadan atılan hakkında çok fazla bilgi vardır. Özellikle, Panagiotis Dimitrakis Askeri Polis Teşkilatının Yunan askerlerini savaşı bırakmaya çağıran bildirilerden bahsetmiştir. Türk tayyarelerinden atılan bildirilerin bir tanesini sekiz Yunan askeri imzalamıştır. Yunan askerleri, cephedeki arkadaşlarına Türklere beyaz bayrak göstererek teslim olmalarını tavsiye etmişlerdir. Yine, Yunan askerleri arkadaşlarına "teslim teslim" diye nasıl bağırmaları gerektiğini öğretmişlerdir. Yunan askerlerinin savaş sırasında tuttuğu günlüklerde Türk hava harekâtına ve atılan beyannamelere ilişkin çok sayıda bilgi tespit edilmiştir. I. Ordu Topçu Mülazım-ı sani Ioannis D.Papadimas Türk tayyarelerinin cepheye, askerlerin teslim olmaları ve artık iyi bir zaman geçirme vaktinlerinin geldiğine dair teşvik edici bildiriler attığını belirtmiştir.[280]

1 Şubat 1921'de hava kuvvetlerinin teşkilatlanması açısından önemli bir adım atılmıştır. Kuva-yı Havaîye Şubesi (Hava Kuvvetleri)'nin ismi Kuva-yı Havaîye Müdüriyet-i Umumiyesi (Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü) olmuştur. Eskişehir'de,

[278]"İstiklal Savaşında Türk Havacılığı", *Hava Mecmuası,* No:186, 25 Mayıs 1957, s.19,20; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.57.
[279]İhsan Göymen, a.g.e., C-V, s.49-52; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.57.
[280]Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.213.

Kuva-yı Havaîye Müdüriyet-i Umumiliği kuruluşu tamamlanmıştır. Garp Cephesi Komutanı İsmet Paşa Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyasetine yazdığı yazıda Bnb. Latif, Kuva-yı Havaîye Müdüriyet-i Umumiliğine atandığı belirtilmiştir. Sevk ve idare konusunda Erkan-ı Harbiye, ikmal ve idari konularda Müdafaa-i Milliye Vekaletine, Eğitim ve Harekât bakımından Erkan-ı Harbiye Dairesi'ne bağlanmıştır. Taktik ve İdari bakımdan Batı Cephesi Komutanlığına bağlı görev yapmıştır. Erkan-ı Harbiye ve Müdafaa Milliye işleri tamamen deruhte edinceye kadar Garp Cephesi Komutanlığı müdüriyete yardım edeceğini belirtmiştir. Ancak, 13 Şubat 1921'de Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisliğinden Müdafaa-i Milliye Vekâletine yazılan yazıda Kuva-yı Havaîye-i Umumiye Müdüriyetinin yetkilerinin sınırları konusunda belirsiz bir durum olduğu belirtilmiştir. Garp Cephesi Komutanlığı, Erkan-ı Harbiye ve Kuva-yı Harbiye ve Kuva-yı Havaîye'nin arasındaki görev ilişkisinin ve teşkilat yapısının bir an önce vücuda getirilmesi Müdafaa-i Milliye Vekâleti'nden talep edilmiştir. Uçuş Tamirhanesi (Konya, Eskişehir, Polatlı, Ankara), eğitim ve harekât bakımdan Kuva-yı Havaîye Müdüriyet-i Umumiliği (Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğüne)'ne bağlı olmuştur. 1. Bl.K.lığı-Eskişehir, Taktik ve İdari bakımdan Batı Cephesi K.lığına bağlı teşkil edilmiştir. 2.Bl. K.lığı-Afyon, Taktik ve İdari bakımdan XII. Kor.K.lığı emrinde olmuştur. Uçuş Okulu ise İzmir'de teşkil edilmiştir. Elazığ'daki tayyare ve malzemelerden istifade edilmek üzere Garp (Batı) Cephesi'ne nakli kararlaştırılmıştır. Müdafaa-i Milliye Vekaleti tarafından Elcezire Cephe K.lığına 22.6.1921 tarih 660-5531 sayılı emir verilmiştir. Doğu Cephesi Tayyare Bölüğü, Doğu Cephe Komutanlığına bağlı olduğundan bu kolordu teşkilatı içinde gösterilmiştir.[281]

İnönü Muhaberesi'nde yapılan keşif uçuşları komuta karargâhının işini çok büyük oranda kolaylaştırmıştır. I. İnönü Savaşı sonunda Hava Harekâtı'nda başarılı keşif ve taarruz görevleri icra eden Svl. Plt. Vecihi ve Behçet, Kolağası Muhsin ve Sıtkı, Mülazım-ı evvel Yusuf (Kenan) Beyler ile Mülazımı sani'den oluşan 5 subay, astsubay, pilot ve rasıt, Batı Cephesi Komutanlığı'nın emri gereği para ile ödüllendirilmiştir. İsmet Paşa, 1921'de cepheden çektiği telgrafta uçmanın ne kadar

[281]ATASE, İSH-17 A, Sıra No:3982, Kutu No:1257, Gömlek No:149, Tarih:25.6.1337; Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.213.

tehlikeli olduğunu, tayyarelerin kötü durumları ve malzeme eksikliğinin bu tehlikeyi arttırdığını belirtmiştir.

Yine, 14 Mart 1921'de Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa, Orduyu**;**

"İnönü Meydan Muhaberesi muzafferiyetinin amillerine; Havacılarıma hassaten selam ve teşekkür ederim. Batı Cephesi Komutanı ve Erkanı Harbiye Reisi Mirliva İsmet."[282] mesajı ile tebrik etmiştir.

16 Mart 1921'de tayyarelerin uzun mesafeli uçuşlarda motor arızası göstermesi ve iniş-kalkış esnasında kırımlarının engellemesi amacıyla meydanların cepheye yakın olması istenmiştir. Batı Cephesi Kumandanı İsmet İnönü, 1'nci bölüğün Eskişehir'den İnönü'ye getirilmesini emretmiştir. İnönü kasabasına 2 km. uzaklıktaki alan düzeltilerek hava meydanı yapılmıştır. Bölük, 23 Mart 1921'de İnönü'ye taşınmaya başlamıştır. Ancak, 60x180 m.lik sahayı kaplayan alan emniyetli kalkış için küçük ve meydanın 500 m. güneyinde dağlık bölge olması nedeniyle İnönü'de faaliyetlerine devam edememiştir. Bu projenin çok sağlıklı olmadığı değerlendirilerek, Eskişehir'deki Muttalip Meydanı'na geri dönülmüştür. Eskişehir atölyelerinde, eski DWF C-V keşif tayyarelerinden tamiri bitirilen tayyarelerin uçuşa elverişli olduğuna dair rapor verilmesi istenmiştir.

Fransız Dışişleri temsilcisi Franklin Bouillon, Cephe İstihbarat Müdürü Baki (Vandemir) Bey ile Eskişehir'de atölyeyi gezerken Muttalip Meydanın'da gövdeleri yama içinde, motorları kırık-dökük ve kaportası patates suyundan yapılmış emayit ile kaplı Gnome motorlu Albatros tayyaresini görünce; *"Ne delice kahramanlık, elbette muharebeyi kazanırsınız azizim"* diyerek şaşkınlığı ve takdirini belirtmiştir. Bu kahramanlık, tayyareler ile uçan pilotlar ile sınırlı değil, onlara her türlü destek ve katkı sağlayan Türk milletine aittir.

I. İnönü Savaşı sırasında XII. Kolordu emrindeki 2'nci Tayyare Bölüğü, faal bir tayyare ile Bl. Komutanı Kolağası Fazıl ve Mülazım-ı sani Halil (Ziver) Beyler harekâta iştirak etmiştir. Afyon, Dumlupınar ve Uşak havalisinde beş sorti muharebe

[282]Ergin Ersoy, "Kurtuluş Savaşı'nda Türk Hava Kuvvetlerinin Katkıları", Hv.K.leri Dergisi, No.342, s.27,28; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.57; Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.212.

uçuşu yapmışlardır. Düşmanın Dumlupınar çevresinin durumu ve savaşın genel gidişini tespit ve rapor etmiştir.[283]

I.İnönü Savaşı sonrası tayyareler bakım ve onarıma alınmıştır. Böylece, 2 Albatros av tayyaresi savaşa hazır hale getirilmiştir. Bu dönemde; Nafiz Bey'in İtalyanlardan aldığı Fiat keşif tayyaresi İstanbul'dan uçarak İnebolu ve Akçaşehir üzerinden Eskişehir'e getirilmek istenmiştir. Akçeşehir'de bir iniş meydanı hazırlanması ve tayyareye Türk işaretlerinin takılması kararlaştırılmıştır. Ancak, tayyarenin Eskişehir'e intikali uzun sürmüştür. Tayyare, önce Bolu'ya intikal etmiş, buradaki tecrübe uçuşu esnasında iniş takımı ve pervanesi kırılmıştır. Tayyare, II. İnönü Savaşına iştirak edememiştir. Nafiz tayyaresini getiren iki İtalyan, daha sonra çift satıhlı Gruni sisteminde çalışan tayyareleriyle İnebolu'ya gelmişlerdir. Nafiz'i tamiri için gerekli aletlerin ve kanadın İstanbul rıhtımında bir vapurda olduğunu ve on gün içinde geleceğini belirtmişlerdir. Yine, Mart ayında Eskişehir'den cepheye uçuşlar sırasında iniş ve kalkışlar nedeniyle kırımları engellemek için İnönü'ye intikal gündeme gelmiştir. Ancak, bu projenin daha sonra çok sağlıklı olmadığı ortaya çıkmış ve Eskişehir'e dönülmüştür.[284]

7. II. İNÖNÜ SAVAŞI'NDA TÜRK HAVACILIĞI

23 Mart-1 Nisan 1921 tarihlerinde cereyan eden II. İnönü Savaşı, Türk Milli Mücadele Dönemi'nin önemli aşamalarından birisidir. Türk havacılığı, II. İnönü Savaşında oldukça yetersiz tayyareler ile harbe katılmıştır. Cephede sınırlı sayıda tayyare kullanılmıştır. Sakarya Savaşı sonuna kadar hava gücü 9-10 tayyareden teşkil edilmiştir. İki tayyare Yunanlılardan ganimet, dört tayyare hamiyetli vatanperver iş adamı Erzurumlu Nazif Bey tarafından İtalya'dan alınarak Milli Orduya bağışlanmıştır. 23 Mart 1921'de sabahı; III. Yunan Kolordusu Yenişehir-İnegöl istikametinde taarruza geçmiştir. I. Yunan Kolordusu ise Dumlupınar-Afyon istikametlerinden taarruza geçmiş ve II. İnönü Savaşı başlamıştır.[285]

---

[283]İhsan Göymen, a.g.e., C-V, s.135,136; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.57,58.
[284]Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.214.
[285]*Türk İstiklal Harbi, Batı Cephesi,* Cilt-II, Gnkur Arşivi,3. Kısım, s.282-290; İhsan Göymen, Saim Besbelli, *Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, C.V, s.138, Ankara, 1964; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.60; Tanman-Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi İstiklal Harbi (1918–1923),* C.II, Kitap-II, s.97,98.

7.1. BİRİNCİ TAYYARE BÖLÜĞÜ

23 Mart 1921'de öğleden sonra saat 13:30'da, Karargâhı Pazarcık'ta olan Batı Cephesi Komutanı İsmet İnönü; Pazarcık Telgrafhanesinden düşmanın keşfi için Eskişehir'deki hava birliğine şu mesajı göndermiştir.

> "Batı Cephesi Kurmay Başkanlığı Vasıtasıyla Umur-u Havaîye Şubesi (Hava Kuvvetleri Şubesine); "Bugün, 23 Mart 1921 saat 09.30'da düşman Yenişehir, İnegöl şoselerinden ve iki yol arasındaki araziden ilerlemektedir. 1'inci Tayyare Bölüğü'nden uygun bir tayyare uçurularak düşmanın Hava Kuvvetleri durumu ve hareketi hakkında süratle bilgi toplanmıştır"[286].

Muttalip Meydanı'nda bulunan 1'nci Tayyare Bölüğü, bu emirle; 23 Mart 1921'de saat 15.00'de Svl. Plt. Hasan Fehmi ve Rasıt Mülazım-ı evvel Hasan Basri Beylerin AEG C-IV keşif tayyaresini görevlendirmiş, ancak tayyare motor arızası nedeniyle verilen görevi yerine getirememiştir. Vecihi Bey, 40 dakika içinde 1 Pfalz D.III tipi av tayyaresi ile görev uçuşuna kalkmıştır. Yenişehir-Bilecik ve İnegöl-Pazarcık yolunda düşman kuvvetlerinin keşfini yapmıştır. Düşman yürüyüş kollarını görmüş, kıta topluluklarına bomba ve makineli tüfekle taarruz etmiştir. 24 Mart 1921'de, Vecihi Bey keşif tayyaresi ile bir keşif uçuşu yapmıştır. Yenişehir-Söğüt-Bilecik-İnegöl yolunda ilerleyen Yunan düşman kuvvetlerini bombalayıp makineli tüfek ateşine tutmuştur.[287]

25 Mart 1921'de saat 11:00 civarında Vecihi Bey, düşmanın Hamamlı Domaniç yolu üzerindeki kuvvetinin; sınıfı, miktarı, kol başının yerini tespit için keşif uçuşuna hazırlanırken, Eskişehir'e iki Yunan tayyarenin yaklaştığı bilgisi gelmiştir. Tayyareyi önlemek üzere havalanmış, motoru arızalandığı için geri dönmüştür. Mülazım-ı evvel Hasan Fehmi (Yemen) Bey, tayyare arızası giderildikten sonra Yunan tayyareleri ile savaşmak üzere Vecihi'nin uçağı ile havalanmıştır. Tayyare kalkıştan sonra motor arızası yaptığı için meydana dönüşünde düşmüş ve Hasan Fehmi (Yemen) şehit olmuştur.[288] 25 Mart ve 26 Mart günlerinde faal tayyare olmadığı için herhangi bir uçuş gerçekleşmemiştir. I. Bölük'te faal tayyare kalmadığı için takviye amacıyla, 2'nci Bölük'ten bir Albatros D.III av tayyaresi ile Mülazım-ı sani Halil Efendi Eskişehir'e intikal etmiştir. Bu takviyenin

[286]Yaşar Özdemir, Atatürk ve Türk Havacılığı, s.13; Tanman-Keyüsk, a.g.e., s. 88; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.60; *Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.*V, Ankara, 1969, s.139.
[287]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.60; Tanman-Keyüsk, a.g.e., s.89; İrfan Sarp, a.g.e., s.113, 114.
[288]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.60,61.

en önemli amacı, düşman birliklerinin Afyon'a çok yaklaşmış olmalarıdır. Bu intikalden kısa süre sonra Afyon işgal edilmiştir. 27 Mart 1921'de, 1'nci Bölük'ten Mülazım-ı sani Halil (Ziver) Bey keşif uçuşunda, Yunan kuvvetlerinin Sinanpaşa'ya doğru ilerlemekte olduğunu tespit etmiştir. Yine, aynı gün saat 16:00'da yapılan keşifte Yunan birliklerinin Örenköy civarındaki Türk birliklerine yaklaştığı keşfedilmiştir.[289] Yine, Svl. Plt. Vecihi aynı gün Söğüt bölgesine keşif uçuş yapmıştır. Söğüt'ün kuzeyinde, çadırlı bir ordugâh ve 2 tabur olduğu görülmüştür. Güneyinde; bir piyade alayı ve karargâhı, bir bölük kuvvetinde Yunan birliği ve çeşme mevziinin 15 km. doğusunda iki bölük kuvvetinde yürüyüş kolu olduğunu tespit etmiştir. Birlikler üzerine, bomba ve makineli tüfek ile taarruzda bulunmuştur. 28 Mart 1921'de, Yunanlılar Afyon'a girmeden önce 2'nci Bölük envanterindeki tek faal tayyareni düşmanın eline geçmesini önlemek amacıyla Plt. Mülazım-ı sani Halil (Ziver) Bey tarafından tayyare Eskişehir'e nakledilmiştir. 2'nci Bölüğün personel ve ağırlıkları XII.nci Kolordu Karargâhı ile beraber geri çekilmiştir.[290] 28 Mart 1921 sabahı, Vecihi av tayyaresi ile yapılan keşifte; Söğüt'ün 1 km. kuzeyinde; 2 tabur ve çadırlı ordugâh tespit etmiştir. Yine, 1 km. güneyinde; yol kenarında kamufle edilmiş, yürüyüş kolunda 1 tabur, bunun 1 km. kuzeyinde; 1 alaylık ordugâh olduğunu belirtilmiştir. Alay karargâhını bombalamış ve makineli tüfek taarruzu yapmıştır. 29 Mart 1921'de öğleden sonra, Vecihi Bey av tayyaresi ile İnönü savaş alanı üzerinde keşif uçuşu yapmıştır. Bozalan'ın kuzeydoğusunda savaş siperlerini keşfetmiştir.[291]

30 Mart 1921'de sabah, Mülazım-ı sani Halil (Ziver) Bey, Albatros D-III av tayyaresi ile yapacağı keşif, Gündüzbey-Söğüt bölgesi hava kapalı olduğu için yapılamamıştır. Mülazım-ı sani Halil (Ziver) Bey saat 12.22'de tekrar havalanmıştır. Bozüyük-Çepniyörük istikametinde yaptığı keşif uçuşunda, Kızılcapınar'a 2 km. mesafede portatif çadırlı ordugâh ve Bozüyük'e girmekte olan yaklaşık üçyüze yakın Yunan süvarisi tespit edilmiştir. 31 Mart 1921'de öğle üzeri Plt.Vecihi Bey; İnegöl-Bozüyük-Yayla ve Bozüyük-Söğüt-Gündüzbey yönünde birer keşif yapmıştır.

[289]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.61; Tanman-Keyüsk, a.g.e., s.100,101; Saim Besbelli-İhsan Göymen, *Türk İstiklal Harbi Cilt.V, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı,*1964, ss.114-117.
[290]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.61; İrfan Sarp, a.g.e., ss.130-132; Tanman-Keyüsk, a.g.e., s.88 .
[291]Ergin Ersoy, "Kurtuluş Savaşı'nda Türk Hava Kuvvetlerinin Katkıları", Hv.K.leri Dergisi, No.342, s.29, Ankara; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.61.

İnönü'nün kuzey sırtlarında bir Yunan taburunun istirahat ettiği görülmüştür. Bozüyük'ün 3 km. güneyinde bir Yunan taburu ve yol kenarında istirahat eden yaklaşık dörtyüze yakın süvari olduğu belirtilmiştir. Gündüzbey kuzeyindeki yol kenarında bir süvari alayı ve bir topçu bataryası istirahat halinde tespit edilmiştir. 31 Mart 1921 günü öğleden sonra Mülazım-ı sani Halil (Ziver) Bey yaptığı keşifte, İnönü-Bozüyük arasında yaklaşık elliye yakın Yunan nakliye aracının Karaköy istikametinde hareket ettiğini belirtmiştir. Düzdağ tepesi sırtlarının kuzeyinde ve vadi içinde batıya doğru yönelmiş bir Yunan taburunun yürüyüş halinde olduğunu görülmüştür. Söğüt'ün kuzeyinde Ertuğrul Gazi yolunda 30–35 araçlık nakliye kolu istirahat halinde olduğu tespit edilmiştir. 1 Nisan 1921'de Vecihi Bey saat 14:20'de yaptığı keşifte; Gündüzbey'de 60–70 kamyonluk bir konvoyun istirahat ettiğini belirtmiştir. Ertuğrul Gazi'nin Türbesinden Bilecik şose üzerinde dağınık yürüyüş kolları ve ağırlıklar ile kuzeye doğru çekildiği görülmüştür. Bilecik İstasyonu'nda çok sayıda Yunan askeri ve nakil aracı olduğu belirtilmiştir. Yine, Bozüyük - Pazarcık şosesi ve tepelerde bir piyade taburunun istirahat halinde olduğu görülmüştür. Bozüyük yönünde on kadar araba ile ilerleyen bir nakliye kolu tespit edilmiştir. Yunanlıların sağ ve sol kanatlarda makineli tüfek kıta'larıyla takviye edilmiş kuvvetli artçı birliklerinin himayesinde çekildiği görülmüştür. Keşifler, düşmanın kesin geri çekilmekte olduğunu göstermiştir. Cephe Komutanlığı bulunduğu Çukurhisar'a atılan keşif sonu raporu zaferi müjdelemiştir. II. İnönü Savaşı süresince, bölükteki AEG C-IV ve DFW C-V tipi 2 keşif tayyaresi arızalı olduğu için yararlanılamamıştır. 1'nci Tayyare Bölüğü; pilotları 1 veya 2 tayyare ile 9 keşif ve bombardıman görevini başarı ile yapmıştır. Bir tayyare ve pilot kaybedilmiştir. 2'nci Tayyare Bölüğü, 1 tayyare ile 6 keşif ve bombardıman görevi yapmıştır. Nisan 1921'de ilk hafta Eskişehir'e gelen Batı Cephesi Komutanı İsmet İnönü, ordu ve havacılardan memnuniyetini ifade etmiş ve kutlamıştır.[292]

7.2. İKİNCİ TAYYARE BÖLÜĞÜ

2'nci Tayyare Bölüğü; tecrübeli ve başarılı havacılardan oluşmuştur. XII.nci Kolordu emrinde ve II. İnönü savaşı süresince elinde faal olan tek av tayyaresi ile harekâta katılmıştır. Kolağası Fazıl ve Mülazım-ı sani Halil (Ziver) Beyler uçucu

[292]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.61.

olarak görev yapmıştır. Savaşın ilk iki günü 23/24 Mart 1921'de harekâta katılmamıştır. 25 Mart 1921'de, Kolağası Fazıl Bey av tayyaresi ile sabah yaptığı keşifte, bir Yunan alayının Dumlupınar- Düvertepe civarında istirahat ettiğini belirtmiştir. Öğleden sonra Uşak-Paşacık-Dumlupınar yolunda süvari yürüyüş kolu olduğunu tespit etmiştir. Sabah keşfinde, Dumlupınar kuzeyinde Dövertepe yöresinde görülen ordugâhın kalktığı, kıta'nın yürüyüşe geçtiği ve topçu taburunun Arpagediği tepelerinde toplandığını belirtmiştir.[293]

26 Mart 1921'de, Kolağası Fazıl Bey av tayyaresi ile yaptığı keşifte; Afyon-Altıntaş-Dumlupınar yollarında Yunan birliği olmadığını belirtmiştir. Fakat bir Yunan yürüyüş kolunun saat 10.00'da Sinan Paşa'ya girdiğini, diğer bir kolun Karaköse-Çiftlik arasında yürüyüş halinde olduğunu tespit etmiştir. Yine, aynı gün saat 11.45'de Mülazım-ı sani Halil (Ziver) Bey yaptığı keşifte; Balmahmut'daki Türk mevzilerine doğru ilerleyen Yunan kuvvetlerine ait süvari öncüleri Küçükhöyük-Sinan Paşa arasına geldiğini tespit etmiştir. 3–5 km. uzunluğunda topçu bataryası ve muhtelif birliklerden kurulu yürüyüş kolunun yanında iki süvari bölüğü olduğunu belirtmiştir. Yunanlıların, iki piyade tümeni ve bir süvari alayı ile birlikte Sinan Paşa-Saraylık-Balmahmut-Köprülü hattına doğru ilerledikleri görülmüştür. Yine, saat 16.00'da yapılan keşifte, Yunan birliklerinin Örenköy güneyindeki Türk mevzilerine yaklaştığı tespit edilmiştir. 27 Mart 1921'de Kolağası Fazıl Bey av tayyaresi ile yaptığı keşifte, 1 Yunan topçu bataryası ile 2 süvari bölüğünün Afyon-Altıntaş yönünde ilerlediğini belirtmiştir. Aynı gün saat 09.00'da, bu birliklerin Çatalçeşme hizasına geldiğini tespit etmiştir. 2 Yunan bölüğünün Balmahmut istasyonuna girdiğini belirtmiştir. Yunan topçusunun büyük Çukurca yöresine geldiği ve birliklerinin Afyon'a yaklaştığı ve şehrin tehlikede olduğu görülmüştür. 1 Nisan 1921'de saat 14.45'de Batı Cephesi K.lığı keşif uçuşu raporunda; Yunan kuvvetlerinin birbirini takip eden aralıklı gruplar halinde çekildiği gözlemlenmiştir. Bilecik civarında görülen yürüyüş koluna 16 kg.lık bomba atıldığı ve piyade yürüyüş kollarına makineli tüfek taarruzları yapıldığı belirtilmiştir. 8 Nisan 1921'de Kütahya-Altıntaş yolunda hareket halinde olan kendi kollarına raporların atılması tebliğ edilmiştir. 10 Nisan 1921'de Batı Cephesi Kumandanı İsmet Paşa, 24'ncü Fırka Komutanlığına yazdığı yazıda bir gün sonra hava müsait olursa

[293]A.g.e., s.62.

İtalyanlardan alınan bir tayyarenin Bolu üzerinden Eskişehir'e geleceğini ve bir kazaya özellikle meydan verilmemesini rica etmiştir. 11 Nisan 1921'de Yunanlılar, Afyon'u boşaltıp Dumlupınar mevzilerine çekilmiştir. 2'nci Tayyare Bölüğü, XII.nci Kolordu karargâhı ve Albatros D-HI av tayyaresi ile birlikte Mülazım-ı sani Halil (Ziver) Bey yeniden Eskişehir'den Afyon'a intikal etmiştir. 1 ve 2'nci Tayyare Bölük uçucuları, kara unsurları ile işbirliğinde aktif rol oynamış ve faydalı olmuştur.[294] Afyon'a dönen 2'nci Tayyare Bölüğü, 13 Nisan 1921'de iki keşif uçuşu yapmıştır. Yapılan keşifte; XII.nci Kolorduya, "Büyükoturak Köyü ile tren istasyonu arasında ve köyün etrafında 2 Yunan piyade alayı ile 40 arabalık bir nakliye kolu, Banaz yönünde 2 piyade bölüğünün yürüyüş halinde olduğu belirtilmiştir." 2'nci uçuşta, Oturak - İslamköyü yolu üzerinde 15 km.lik bir saha içinde ordugâh ve araba kolları görülmüştür. Tayyare ile makineli tüfek ateşine tutulmuştur. 15 Nisan 1921 günü sabahı 09.45'de hava keşfinde, Oturak Köyü'ndeki çadırlı ordugâh, köyün batısındaki sırtların gerisine taşındığı tespit edilmiştir. Oturak-Karaköse arasında bir ordugâh görülmüştür. Oturak-Tren istasyonu ve Banaz'daki ordugâhın yerinde olduğu tespit edilmiştir. İslamköy-Derbent ve İslamköy-Dumlupınar yolu ve civarında düşman faaliyeti görülmemiştir. 17 Nisan 1921'de yapılan iki hava keşifinde; İslamköy'ün kuzey doğusundan, Kaplanlıdağ üzerinden Paşacık güneyine kadar olan yolda yeni bir Yunan mevzii hazırlandığı tespit edilmiştir. Mevzilerin gerisinde 2 Alaylık Yunan kuvveti ve Uşak İstasyonu civarında Yunan ordugâhının kurulduğu belirtilmiştir. Cephelerden sık sık tayyarelerden keşif raporları isteyen yazılar gelmiştir. Cenup Cephesi Komutanı Refet imzalı ve *"Tehir edilemez"* uyarılı bir yazıda; güneyde başlayan düşman hareketlenmesini takip edebilmek için Sinanpaşa, Dumlupınar, İslamköy ve Uşak mıntıkası üzerinde Garp Cephesinin emri altındaki tayyarelerden keşif uçuşu yaptırması istenmiştir.[295]

19/20 Nisan 1921, 3 ve 7-8 Mayıs 1921 tarihlerinde yapılan iki hava keşfinde; Dumlupınar-Uşak bölgesinde Yunanlıların yeni bir hareket ve faaliyeti olmadığı görülmüştür. 12 Mayıs 1921'de yapılan hava keşfinde; İslamköy'deki Yunan birlikleri sayısının arttığı ve Hasanköy civarında bir tümenin toplandığı

[294]Yaşar Özdemir, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey,* Ankara,1981, s.45; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.62; Y. Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.216.
[295]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.63; Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.216.

belirtilmiştir. Uşak'ın batısında bir tümenin ordugâhı ve menzil çadırlarının kurulduğu görülmüştür. Uşak Hava Meydanı'nda; 2'şer tayyarelik 3 hangar ve açıkta 3 adet Yunan tayyaresi olduğu tespit edilmiştir. 15 Mayıs 1921'de, 1 keşif ve 2 av tayyare ile takviye edilen 2'nci Tayyare Bölüğü, Afyon'dan Porsuk Çayı-Zivra Köyü'ndeki Kütahya Meydanı'na intikal etmiştir. Altıntaş-Dumlupınar-Uşak bölgesinde keşiflere başlamıştır. 20 Nisan 1921'de Fransızların Ayastefanos Meydanı'nda bulunan tayyarelerini İstanbul Hükûmetine satmak için anlaştığının duyulduğu İnebolu İrtibat Zabitliğine yazılmıştır. Yazıda, Fransızların elinde başka tayyarelerin de bulunduğu ve bunlardan sekiz tanesinin Anadolu'ya teslim edilmek şartıyla satın alınması için teşebbüste bulunulması bildirilmiştir. Fiyat konusunda da acil cevap beklendiği belirtilmiştir. Ayrıca, Fransızlar ile daha önce de 19 tayyare konusunda anlaşılmış olduğu ve İstanbul Hükûmetinin alacağı tayyarelerin bunlar olup olmadığının öğrenilmesi istenmiştir. 2'nci Tayyare Bölüğü, Mayıs ayı ortasında bakımdan yeni çıkmış, 1 keşif ve 2 av tayyaresi ile güçlenmiş ve Afyon'dan Kütahya'ya taşınmıştır. Kütahya'da Altıntaş, Dumlupınar ve Uşak dolaylarında keşif uçuşları gerçekleştirilmiştir. 13 Haziran 1921'de 2'nci Tayyare Bölük Komutanı Fazıl Bey'in yazdığı yazıda, üç tayyarenin uçuşa hazır olduğu ve hava durumuna göre uçuş yapılacağı belirtilmiştir. Bilakis, Fazıl Bey Kütahya'da havanın kötü olması durumunda, Afyon'da beş kişilik bir ekibin meydandan istifade edebilmek için gönderildiği belirtilmiştir. 19 Haziran 1921 günü yapılan keşifte; Uşak'ın 10 km. kuzeyinde Yunan taburunun çadırlı ordugâh kurduğu belirtilmiştir. İstasyonun 2 tarafında büyük çadırlar ve İslamköy yolu üzerinde Kızılca-Iksağ Köyü arasında bir Alay karargâhı görülmüştür. Kapaklar İstasyonu'nun güneyindeki Tabaklar mıntıkasında piyade ve süvari birliklerinden kurulu Yunan Alay ordugâhı tespit edilmiştir. Yine, Kapaklar istasyonunun kuzeyinde bir alayın yarısı kadar güce sahip bir ordugâh görülmüştür. Derbent mevziinde 2 Alay gücünde çadırlı bir ordugâh ve Banaz'da ağırlıkların bulunduğu bir ordugâh tespit edilmiştir. Keşifte; İslamköy'ün 5 km. güneyinde ağırlıkları bir ordugâh, İslamköy doğusunda Hüseyin Köyü'nde ve Kaplangı'ın doğu sırtlarında bir tümenlik ordugâh olduğu belirtilmiştir. Uşak-Kaplangı Dağı arasında 4 Yunan tümeni olduğu tespit edilmiştir. Bu dönemde, 2 keşif ve 3 av tayyaresi ile 19 keşif uçuşu sırasında yaşanan en önemli olay Kolağası Fazıl Bey'in 21 Haziran 1921'de Türk Askeri Havacılığının 2'nci büyük hava

savaş günü olmuştur. I. Dünya Savaşı'nda 25 Ekim 1918'de İstanbul'u bombardıman amacıyla gelen beş İngiliz tayyaresine karşı Kolağası Fazıl'ın yaptığı çarpışma kabul edilmiştir. 21 Haziran 1921'de yedi tayyare'den oluşan bir Yunan filosunun Kütahya istikametinde yaklaşmakta olduğu haber alınmıştır. Kolağası Fazıl Bey, Albatros D-III av tayyaresi ile havalanmış ve filo ile Altıntaş bölgesinde karşılaşmıştır. Dört Yunan tayyaresi geri dönmüş muharebeye girmemiş ve 3 tayyare Kolağası Fazıl Bey'e saldırmıştır. Kolağası Fazıl Bey, 2 makineli tüfek ile ateş açması sonucu tayyareler yüksek hızları sayesinde kaçmayı başarmıştır. Ancak, 7 tayyarenin harekâtını önleyerek vazife uçuşunu başarıyla yerine getirmiş ve bu başarıdan dolayı 2'nci gazilik beratını almıştır. Bu hava savaşları her iki cephede büyük heyecan yaratmıştır. Askerlerin bazıları savaşı bırakıp tayyarelerin savaşlarını izlemiştir. Türk tayyarelerinin yaptığı harekât Yunan askerlerinin merakını celp etmiş ve siperlerinden çıkıp tayyareleri seyretmeleri nedeniyle birçok zayiat vermişlerdir. Bu nedenle, Yunan ordugâhı özel emirler vererek Yunan askerlerinin Türk tayyarelerini seyretmek için siperlerinden çıkmalarını yasaklamıştır.[296]

7.3. MÜRETTEP BÖLÜĞÜ

İnönü Muharebelerinden sonra 1 ve 2'nci Tayyare Bölük'lerinin birleştirilmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Tayyare Bölükleri; muharebeler sırasında düşmanın miktar ve durumunu tespit ederek Cephe Komutanlığına bilgi toplamıştır. Yine, karşılaştıkları düşman tayyareleri hava muharebelerine girmişlerdir. 1 ve 2'nci Tayyare Bölükleri (Mürettep); 30 Haziran 1921'de Batı Cephesi Komutanlığı'nın 1337 sayılı Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaset-i Saniyesine gönderdiği emriyle geçici olarak Cephe Tayyare Bölükleri ile birleştirilmiş ve komutanlığına Kolağası Fazıl Bey tayin edilmiştir.[297]

Mayıs 1921'de Kuva-yı Havaîye Müdüriyeti ile birlikte Tayyare Fabrikası ve Malzeme Deposuyla Polatlı'ya intikal etmiştir. Ağustos ayının ilk haftasında Ankara'da Fen Fakültesiyle Gazi Eğitim Enstitüsü'nün bulunduğu alana yerleşmiştir.

---

[296]Ergin Ersoy, "Kurtuluş Savaşı'nda Türk Hava Kuvvetlerinin Katkıları" , *Hv.K.leri Dergisi*, No.342, s.30; Hulusi Kaymaklı ,a.g.e., s.64; Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.216; İhsan Göymen, *Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı,* C-V, Ankara, 1964, ss.147-153.

[297]Yaşar Özdemir, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, s.17; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.64; *Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş,Md.üğü*, Klasör No:85, s.9.

Onarımı fabrikada yapılan tayyarelerin uçuş denemelerine başlamıştır. Burası, 1932'ye kadar Ankara Tayyare Meydanı olarak kullanılmıştır. 1'nci Tayyare Bölüğünün ağırlıkları Ankara'ya gönderilmiştir. 26 Eylül 1921'de İsmet Paşa, Müdafaa-i Milliye Vekâletine ve Kuva-yı Havaîye Müdüriyetine yazdığı yazı ile Polatlı'daki malzemelerin ve imalathanenin tespit edilecek başka bir mahalle naklinin uygun olduğunu arz etmiştir. 2'nci Tayyare Bölük emrinde iki keşif tayyaresi ile personeli bırakılmıştır. 1'nci Tayyare Bölüğü, 1921 Kasım'ının 1'nci haftasında Haymana üzerinden Konya'ya karayolu ile intikal etmiştir. 1'nci Tayyare Bölük tayyarelerine, Tavşanlı-Beyce (Orhaneli)-Bursa-İnegöl-Yenişehir bölgesi keşif görevi verilmiştir. Mürettep bölük; faal durumda 2 keşif ve 3 av tayyaresinden oluşmuştur. Temmuz 1921 sonuna kadar, 9 Altıntaş-Uşak-Dumlupınar bölgesinde, 5 Beyce-Bursa-İnegöl bölgesinde, 3 Altıntaş-Döger-Gazlıköy-Seyitgazi bölgesinde olmak üzere toplam 17 keşif uçuşu yapılmış ve bir hava muharebesi gerçekleşmiştir.[298]

3 Temmuz 1921'de 1'nci Tayyare Bölük Komutanı Kolağası Mehmet Nuri Bey'in gönderdiği bir yazı ile Batı Cephesi Komantanlığı Nafiz Bey'in tayyarelerinden bir tanesinin uçarak bölüklerine geldiğini konusunda bilgi vermiştir. Tayyarenin uçuşa hazır, ancak deposundaki benzinden başka müsait benzini olmadığını belirtilmiştir.[299]

Sivil Pilot Hayrettin av tayyaresi ile 4 Temmuz 1921'de, Kütahya Havaalanına yaklaşan 4 Yunan tayyaresinden oluşan bir kola önleme yapmış ve herhangi bir kaza olmamıştır. Keşiflerde; Yunan yığınağının arttığı ve Bursa-İnegöl bölgesinde önemli hareket içinde olduğu gözlemlenmiştir. Polatlı tamirhanesi; yedek parçasızlıktan ve malzemesizlikten cephe bölüğüne tayyare yetiştirmekte zorluk çekmiştir. Tamirden çıkan tayyareler, Polatlı'ya iade edilmiştir.

II. İnönü Savaşı'nda Hava Harekâtı değerlendirildiğinde; 1'nci Tayyare Bölüğüne 2 AEG C-IV keşif tayyaresi, Fiat (Erzurumlu Nafiz-2) tayyaresi ve 2 Albatros D-III av tayyaresi tahsis edilmiştir. Buna rağmen tayyare sıkıntısı devam etmiştir. Nafiz-2 tayyaresi, uçuş sırasında motor arızası nedeniyle İnegöl yakınlarına

[298]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., ss.63-71; Yaşar Özdemir, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, s.18; Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.217.
[299]Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.217.

mecburi iniş yapmış ve hasara uğramıştır. Nafiz-2 tayyaresi trenle ve Eskişehir'den AEG C-IV keşif tayyaresi eğitim uçuşu sırasında hasara uğradığı için Polatlı'ya gönderilmiştir. 1'nci Tayyare Bölüğü'nde tek av tayyaresi kalmıştır. Fakat tayyarenin motoru yenileme gerektirdiği için hizmet dışı kalmış ve uçuş faaliyeti durmuştur. Nafiz-I tayyaresi bölük emrine verilerek uçuşlar tekrar başlamıştır. Birleştirilmiş Cephe Tayyare Bölüğü; 4 tayyare, 5 pilot, 9 rasıt ve 3 makinistten oluşmuştur. Temmuz-Ağustos döneminde 26 keşif ve bir bombardıman ile iki av önleme uçuşu yapılmıştır. Av önleme görevinde Kolağası Fazıl Bey 7, Pilot Hayrettin Bey 4 Yunan tayyaresine karşı hava muharebesine girmiştir. Bu dönemde; 2 tayyare, 2 plt. ve 1 rasıt kaybedilmiştir. Kalan iki tayyareden biri motor arızası nedeniyle uçmamıştır. Sakarya savaşının başında faal 1 tayyare kalmıştır. Harekât süresince zor şartlar altında yapılan keşif uçuşları Türk kara birliklerine hayati öneme haiz bilgiler vermiştir. 29 Haziran 1921'de keşiften dönen Nafiz-I tayyaresinin motoru Pazarcık üzerinde durmuştur. Tayyare, mecburi iniş yaparken hasara uğradığı için Polatlı tamirhanesine sevk edilmiştir. Av tayyaresinin 3-4 gün sonra bakım onarımı tamamlanarak Polatlı'ya gönderilmiştir.[300]

Yunan Kuvvetlerinin 23 Mart 1921'de başlayan taarruzu bir hafta sürmüştür. 30/31 Mart 1921 tarihlerinde öğleden sonra yapılan keşif görevinde, Dumlupınar mevziilerine çekildikleri tespit edilmiştir. Bu harekâtın önemi tecrübesi artan Türk havacılığının kara unsurları ile koordinasyon içinde çalışabilecek kabiliyete ulaşması olmuştur.[301] Türk havacılığı, II. İnönü Savaşı'nın sonuçları yönüyle bazı tedbirlerin alınması gereğini ortaya çıkarmıştır. Batı Cephesi'nde I. İnönü Savaşı'ndan sonra ikinci ciddi sınavı II. İnönü Savaşı olmuştur. Atatürk'ün İsmet Paşa'ya çektiği telgrafta; *"Siz yalnız düşmanı değil, milletin makûs talihini de yendiniz"* şeklinde ifade etmiştir. II. İnönü Zaferi ile ordu kendini ispatlamış ve milletin güvenini kazanmıştır. TBMM'nin durumunun kuvvetlenmesi ve amacına ulaşabilmesi bakımından II. İnönü Savaşı'nın önemi bir kat daha artırmıştır. Mustafa Kemal ve arkadaşlarının başlattığı mücadele, kazanılan zafer ile millet bağımsızlığına göz koyan düşmana ve çaresizlik içinde bulunan İstanbul Hükûmetine benimsetilmiştir. Anadolu'da başlayan Milli Mücadele uluslararası alanda varlığını

[300]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.62,63.
[301]Tanman-Keyüsk ,a.g.e., s.101,102; İrfan Sarp, a.g.e., s.114, 115; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.62.

kabul ettirmiştir. Türk havacılığı, Orduya önemli bilgiler vermiştir. Düşmanı bombalama ve makineli tüfek saldırıları ile yıldırma görevini başarıyla yapmıştır. İnönü Savaşları ile birlikte Yunan ordusunun ilerlemesi durdurulmuş ve Türk ordusunun kendisini toparlaması için gerekli çok değerli zaman yaratılmıştır.

8. KÜTAHYA-ESKİŞEHİR MUHAREBELERİNDE HAVA HAREKÂTI

Kütahya-Eskişehir Muharebeleri'nde 1 ve 2'nci Tayyare Bölükleri'nin birleştirilmesi suretiyle görev yapan 2'nci Tayyare Bölüğünün elinde iki keşif, üç av uçağı bulunmaktaydı. Muharebeler öncesinde yapılan keşif uçuşları, Yunan askerî yığınağının her gün biraz daha arttığını ve Yunan birliklerinin Bursa-İnegöl bölgesinde önemli bir hareket için hazırlandıklarını göstermekteydi. Yunan birlikleri, II. İnönü yenilgisinden sonra takviye edilmiş olarak 10 Temmuz 1921'de harekete geçmiştir.

Muharebeler süresince havacılar, Bursa ve Uşak istikametinden ileri harekâta geçen Yunanların asıl kuvvetleri ile Türk mevzisinin güney kanadına doğru yöneldiğini, düşmanın miktar ve durumunu tespit etmiş, cephe kumandanlığına çok faydalı bilgiler toplamış ve havada rastladığı düşman tayyarelerine saldırmıştır

Düşman kuvvetlerinin ilerlemesi üzerine, Türk ordusu daha uygun şartlarda muharebe etmek amacıyla Sakarya Nehri'nin doğusuna çekilmiştir. Bu kapsamda Kütahya'da bulunan 2'nci Tayyare Bölüğü, Kolağası Fazıl Bey'in emrinde önce Eskişehir'e sonra da Sarıköy'den Polatlı'ya, 12 Ağustos 1921'de de Malıköy'e çekilmiştir.

Kütahya-Eskişehir Muharebeleri öncesi 1'nci bölüğün bir av ve bir keşif tayyaresi, malzeme, teçhizat, akaryakıt ve personeli Kütahya'ya intikal ettirilmiştir.[302]

Türk havacıları 11 Temmuz 1921 günü yaptığı keşifte; Beyce'nin 500 m. kuzeyinde Yunan piyade alayı, 1 km. güneyinde Süvari Alayı, Piyade Taburu, iki topçu bataryası bulunduğunu tespit etmiştir. Yine, Nilüfer Çayı-Bursa-Beyce şosesi-Atranos çayı, Beyce istikametinde yürüyüş halinde 50 araba olduğu görülmüş ve bu

[302]Yaşar Özdemir, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, s.17; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.64; *Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş,Md.üğü*, Klasör No:85, s.9.

bölge havadan bombalanmıştır. 2'nci hava keşfi; Gediz-Uşak-İslamköy-Oturak İstasyonu-Murat Dağı bölgesinde yapılmıştır.

14–16 Temmuz tarihlerinde keşif yapılması için Mürettep Bölüğe görev verilmiştir. Kütahya-Gediz-Hacıköy-Altıntaş ve Altıntaş şosesinin demiryoluna kadar olan bölge üzerinde keşif yapılmıştır. Nasuhçal- İkizoluk,-Altıntaş-Arap Çiftliği-Gazlıgöl-Kumartaş-Karaböğrüklü bölgesi uçulmuş ve düşman kuvvetlerinin durumu tespit edilmiştir. Yunan Kuvvetlerinin bölgede büyük bir yığınak yapmış olduğu ve Seyitgazi yönünde ilerlediği görülmüştür.

15 Temmuz 1921'de Batı Cephe Komutanlığı, Bilecik-Köprühisar yönünde taarruza geçilmesini istemiştir. Yine, Komutanlık Karaköy-Pazarcık-İnegöl-Yenişehir-Köprühisar-Bilecik bölgesinde keşif yapılarak Yunan Kuvvetlerinin son durumunun öğrenilmesini emretmiştir. Yapılan keşifte Pazarcık-Karaköy arasında piyade ve süvariden kurulu 2 Tümenlik bir Yunan Kuvvetlerinin bulunduğu belirtilmiştir.[303]

Kütahya-Eskişehir muharebeleri öncesinde düşman faaliyetlerini izlemek amacıyla bir miktar benzinle birlikte bir av tayyaresi Eskişehir'de bırakılmıştır. Ancak, muharebeler başlayınca 16 Temmuz 1921'de 1 ve 2'nci Tayyare bölükler, evvela Eskişehir'e sonra Polatlı'ya intikal ettirilmiştir. Böylece, Cephe Tayyare Bölüğü ve Kuva-yı Havaîye Müdüriyet-i Umumiyesi Polatlı'da bir araya gelmiştir. Fakat aynı gün Batı Cephesi Kumandanlığı'na yazılan bir yazı ile Kuva-yı Havaîye Müdüriyetinin tayyare imalathanesi ve malzemesinin ahir birliğine nakli istenmiştir.

18 Temmuz 1921'de, Kütahya-Eskişehir Muharebeleri'nin başlangıcı ile Mürettep Bölüğüne Sakarya gerisine çekilme emri verilmiştir. Bölük, Kütahya'dan Eskişehir'e intikal etmiştir. 20 Temmuz'da tayyareler, Eskişehir-Sarıköy'de uçuşa hazır hale getirilmiştir. Bölük, tayyarelerin geri çekilme esnasında Sarıköy'den Polatlı'ya intikal ettirilmiştir. 26 Temmuz–3 Ağustos 1921 tarihleri arasında 6 keşif uçuşu yapılmıştır. Keşiflerde, Yunanlıların Ağapınar-Seyitgazi bölgesindeki kuvvetlerinin savaşa hazırlandığı tespit edilmiştir.[304]

[303]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.63, 64; Tanman-Keyüsk, a.g.e., ss. 29-30.
[304]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.64,65; Tanman-Keyüsk, a.g.e., ss.30-31.

10 Temmuz'da başlayan Kütahya-Eskişehir Muharebeleri'nin en önemli sonucu, Türk birliklerinin 25 Temmuz'da Sakarya'nın doğusuna çekilmesi olmuştur.

9. SAKARYA MEYDAN MUHAREBESİ'NDE HAVA HAREKÂTI

Sakarya Zaferi'nden önce Türk ve Yunan tayyareleri arasında hava muharebeleri devam etmiştir. Denizli'de bir düşman tayyaresi düşüren havacılarımız 2 Yunan pilotunu esir almıştır. Bu olay basına yansımış ve hayırlı bir olayın tezahürü olmuştur. Yaralı olarak düşmana esir pilotlarımızın yardımına koşan arkadaşları 50 metre irtifaya kadar indikleri için kendileri esir düşmekten son anda kurtarulabilmişlerdir. Afyon-Konya yolunda keşif uçuşları yapan Yunan tayyareleri Sandıklı'da bulunan depolara ve süvari müfrezelerine bomba atmışlardır. Eskişehir'in doğusunda düşman kıtalarının takibine devam edilmiştir. Türk tayyareleri, Eskişehir'in 70 km doğusuna kadar ilerlemişlerdir. Düşman kuvvetleri, Sakarya'nın diğer tarafına tahkimat yapmışlardır. Türk keşif tayyareleri, Kuva-yı Milliye'nin Sakarya Nehri'nin sağ sahilinde bir hat tesis etmek amacıyla nehrin sularını kullanarak yapay engeller yapmakta olduğunun bilgisini vermişlerdir.[305]

23 Ağustos-13 Eylül 1921 tarihleri arasında cereyan eden Sakarya Muharebesi'nde; tayyare, silah ve teknik olarak Yunan hava gücü, Türk hava gücüne karşı üstün olduğu bir gerçektir. Fakat uçuş görevlerini yapacak sayısal yetersizliğine rağmen Türk havacılığı en zor şartlarda etkin görev yapmıştır. Bu dönemde, Türk ordusunun hava gücü iki faal tayyaresine karşılık, Yunan hava gücü onsekiz tayyare sahip olmasına rağmen harekât üzerinde fazla etkili olamamıştır.[306]

Sakarya Meydan Muharebesi öncesi hazırlıklar kapsamında; Eskişehir ve Kütahya muharebelerinden sonra zaman kazanmak, orduyu takviye ve ikmal etmek, bu sırada düşmanı Anadolu derinliklerine çekerek ikmal üslerinden uzaklaştırmak amacıyla Batı cephesindeki birlikler Sakarya istikametinde Sakarya Nehri'nin doğusuna doğru geri çekilmiştir. 4 Ağustos 1921'de, 1'nci Tayyare Bölüğü Kuva-yı Havaîye Müdüriyet-i Umumiyesi ile birlikte Ankara'ya çekilmiştir. Kütahya'daki her iki Tayyare Bölüğü, 4 tayyare ile önce Eskişehir'e sonra 12

[305]Cengiz Mutlu, a.g.e.; s.596,597.
[306]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., ss.66-71; Vecihi Hürküş, *Havada Vecihi Çeyrek Asır, 1915-1925*, Kanaat Kitapevi, İstanbul, 1942, s.102,109; Cengiz Mutlu, a.g.e., s.597.

Ağustos 1921'de Polatlı-Malıköy'e intikal etmiştir.[307] Meydan aslında tarla olup, birkaç çadır, bir telefon hattı, birkaç varil benzin ve hangarsızlıktan açıkta duran biri gayrı faal olan üç tayyareden müteşekkildir. Bu tayyarelerden faal olanı İzmir'e intikal etmiştir. Nafiz-I isimli sık sık arıza yapan tayyare ve bir avuç havacı kırık dökük tayyareler ile topladıkları bilgileri Alagöz köyündeki Batı Cephe Komutanlığına göndermiştir. Yunan kuvvetleri, Bozan-Beylikalur Mahmudiye hattını işgal etmiştir. Bunu üzerine, Batı Cephesi Komutanlığı bir keşif uçuşu yapılmasını istemiştir. Ancak, 14 Ağustos 1921'de, düşmanın ileri harekâta geçmesi ile Nafiz-I tayyaresi ile keşif görevi için kalkan Svl. Plt. Hasan Fehmi Bey pilotaj hatası sonucu düşerek parçalanmıştır. Batı Cephesi Kumandanı İsmet Paşa, Simav üzerinden gelen bir Yunan uçağının Yorluk Deresi'ne düşürüldüğünü bildirmiştir.[308]

15 Ağustos 1921'de Svl. Plt. Behçet ve Rasıt Mülazım-ı evvel Süleyman Sırrı Beyler, Ansoldo tipi tek kişilik Nafiz- I tayyaresi ile cephe keşfi için havalanmıştır. Tayyarelere, Albatros D-III av tayyaresi refakat etmiştir. Svl. Plt. Behçet ile Mülazım-ı evvel Süleyman Sırrı Beyler havada motorda yangın çıkması sonucu Beylikköprü civarına düşerek şehit olmuştur. Albatros D-III tayyaresinin raporunda; Beylikköprü-Sarıköy arasında önemli bir Yunan kuvveti olmadığı görülmüştür. Sarıköy-Mihalçık yolunda küçük bir Yunan birliği olduğu tespit edilmiştir. Türk havacılığı, harekâtın ilk iki gününde, bölükteki 2 keşif tayyaresini kaybetmiştir. Bölük'te kalan 2 av tayyaresinin biri motor arızası nedeniyle hizmet dışı kalmış, faal olarak kalan diğer av tayyaresi ise malzemesizlikten uçamaz duruma gelmiştir. Bölük, Sakarya Muharebesi öncesi mevcut tek av tayyaresi ile uygun olmayan hava şartlarına, tüm zorluk ve yakıt ikmalinde yaşanan aksaklık ve güçlüklere rağmen harekât görevini yürütmüş ve 15–23 Ağustos 1921 tarihlerinde sekiz keşif uçuşu yapılmıştır. Keşifler sonucu, Sivrihisar güneyi ile Ballıhisar arasında üç tümenden fazla Yunan kuvvetinin ilerlemekte olduğu tespit edilmiştir. Sakarya Muharebeleri'nde tek avcı tayyaresi ile uçan Plt. Fazıl Bey, bir keşif uçuşu esnasında

[307]Yaşar Özdemir, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, s.17; *Hv.K.K..lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü,* Klasör No:85, 2007, s.12; Yaşar Özdemir, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*,Ankara,1981, s.48; Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.217.
[308]Tanman-Keyüsk, a.g.e., C.II, Kitap-II, s.106,107; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.71; Tayhani, a.g.e., s.179; Y. Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.217.

bir hendeğe çarpmış ve bu tek tayyare de parçalanmıştır. Bölük, tamamen tayyaresiz kalmıştır.[309] 21 Ağustos 1921'de Yunan birliklerinin saat 15.45'de Fellahoğlu köprüsünden Sakarya'nın güneyine doğru ilerlediği ve taarruz hazırlığında bulundukları tespit edilmiştir.[310]

İtalyan işgali altındaki Kuşadası'na mecburi iniş yapan ve ganimet olarak alınan De Havilland DH-9 tipi 2 kişilik İngiliz tipi Yunan keşif tayyaresine, Batı Cephe Komutanı İsmet Paşa'nın adı verilmiştir. Jandarma tarafından Türk bölgesine taşınmıştır. Tayyare, sökülerek Muğla'ya getirilmiş ve Cephe Bölüğünde etkili görevler icra etmiştir. 27 Temmuz 1921'de, Svl. Plt. Vecihi , Rasıt Mülazım-ı sani Hamdi (Çaypınar) ve Makinist Eşref (Koşman) Beylerden oluşan ekip, Muğla'ya hareket etmiştir. Ekip; tamiratı tamamlanan tayyareyi 21 Ağustos'ta Akşehir'e getirmiştir. 23 Ağustos'ta Ankara ve ertesi günde Malıköy'deki Bölük Karargâhı'na getirmiştir. 6 Ağustos 1921'de Batı Cephesi Erkan-ı Harbiye Reisi Miralay Asım Bey, Ankara Kuva-yı Havaîye Müdüriyet-i Umumiyesine yazdığı yazı ile Mülazım Halil Bey'in tayyareyi temizlemek için Ankara'da görevlendirildiği ve tayyare faal olana kadar nezaret edeceği belirtilmiştir. Tayyare, 2'nci Tayyare Bölüğü'nde görev yapmış ve en büyük hizmeti keşif raporlarını zamanında Komutanlığa bildirmek olmuştur. Sakarya savaşında sadece bu tayyare etkili görev yapmıştır. Tayyare ile Türk pilotları, 13 Eylül 1921'e kadar 35 keşif uçuşu gerçekleştirmiştir.[311]

23 Ağustos-5 Eylül 1921 tarihlerinde, Yunanlıların yaptığı manevralar ile önce Türk ordusunun sol tarafını kuşatmak ve sonra yarma harekâtına girişmek için hazırlık içinde olduğu hava keşif ile zamanında tespit edilmiştir. Türk ordusu, çekilen düşman kuvvetlerini takip etmiştir. 2'nci Tayyare Bölüğü, havadan yaptığı keşif görevleri ile Yunan ordusunun durumunu tespit etmiştir. Bu süreçte, Türk tayyareleri 12 keşif uçuşu yaparak düşmanın istikametini belirlemiştir. Düşman kuvvetlerinin müsait olanlarına bomba ve makineli tüfek ile taarruz ederek takip eden birlikleri desteklemiştir. Yunan ordusu, Kütahya-Eskişehir muharebelerinden sonra Bursa ve

[309]Yaşar Özdemir, *Türk Hv. K.'nin Tarihçesi,* Hv.Bsm., Ankara, 1981, s.17; Tanman-Keyüsk, a.g.e., s.107; Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.218; Saim Besbelli,-İhsan Göymen, *Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı,* C.V, 1964, ss.154-155.
[310]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.72; İrfan Sarp, a.g.e., s.116; Tanman-Keyüsk, a.g.e., s.108.
[311]İrfan Sarp, a.g.e., s.116; Tanman-Keyüsk, a.g.e., s.108; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.72; Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.218; Özlem Yıldız, a.g.e., s.225.

Uşak'taki tayyare taburlarını Eskişehir civarına getirmiştir. Türk savunma mevzilerinin gerisine çok az geçen Yunan tayyareleri sadece üç kez Türk tayyareleri ile hava muharebesine girmiştir. Hava muharebelerinde Yunan pilotlar savaşmayı kabul etmeden uzaklaşmışlardır.[312]

23 Ağustos 1921'de, Yunan kuvvetlerinin durumunu öğrenmek amacıyla, İnlerkatrancı-Çambaklı-Hacıömeroğlu-Çetlik-Savatlı-Sivri bölgesinde hava keşfi yapılması emredilmiştir. Aynı gün sabah 08.30'da yapılan keşifte; Çambaklı civarında 3 Yunan tümeni, Hacıömeroğlu bölgesinde bir tümenden fazla kuvvet, çok sayıda nakil araçları ve ordugâhı görülmüştür. 24 Ağustos 1921'de yapılan keşifte; Temurözü deresi doğusunda 5 tümenlik Yunan kuvveti tespit edilmiştir. Çeltik-Hacımusaoğlu yolunda Yunan nakliye kolunun kolbaşı Alahüseyin'e ulaştığı gözlemlenmiştir. Ilıca Deresi güneyinde 5-6 Tümenlik Yunan kuvvetlerinin ilerlemekte olduğu tespit edilmiştir. 25-29 Ağustos tarihlerinde Yunan mevzileri keşfedilmiştir. Belirlenen hedeflere makineli tüfek ve bomba ateşiyle taarruz edilmiştir. "İzmir" isimli Albatros D-III av ve De Havılland-9 keşif tayyaresi büyük başarı göstermiştir. 25 Ağustos 1921'de Svl. Plt. Vecihi ve Rasıt Mülazım-ı sani Hamdi Beyler, "İsmet" tayyaresi ile 2 keşif uçuşunda düşman mevzilerini bombalamıştır. Albatros D-III tayyaresi arızalı olduğu için uçmamıştır. 26 Ağustos 1921'de Svl. Plt. Hayrettin ve Bahattin Beyler, "İsmet" tayyaresi ile keşif uçuşunda elde ettikleri bilgileri Cephe Komutanlığına iletmiştir. Vecihi ve Mülazım-ı evvel Hasan Basri Beyler, keşif uçuşunda Yunan ihtiyat birliklerinin ön saflarda savaşa girdiğini tespit etmiştir. Yunan birlikleri ve önemli hedefler Mülazım-ı evvel Hasan Basri Bey tarafından bombalanmıştır. Svl.Plt.Vecihi ve Hasan Basri'nin 27 Ağustos 1921'de sabah keşifte; Yunan birliklerinin doğu yönünde ilerlediğini ve motorlu araçlar ile takviye edildiğini tespit etmiştir. Aynı gün öğleden sonra, bir sorti yapmış ve düşman kıta'larını bombalamıştır. 30 Ağustos 1921'de sabah Svl. Plt. Fazıl, Hayrettin, Mülazım-ı evvel Hasan (Basri) ve Rasıt Mülazım-ı sani Bahattin Beylerin yaptığı keşifte; Beylikköprü doğusunda bir Yunan tümeni ve Yıldıztepe bölgesinde başka bir Yunan tümeni olduğu görülmüştür. Beşköprü civarında Yunan Lağımcı Ocağı (İstihkamcı'ları)'nın köprü kurduğu tespit edilmiştir. Sapanca civarında

[312]Saim Besbelli, İhsan Göymen, *Türk İstiklal Harbi Cilt.V, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, Genelkurmay Başkanlığı, 1964, ss.156-166.

istirahat eden bir Yunan tümeni ve hareket eden motorlu araçlar olduğu belirtilmiştir. İnlerkatrancı'da bir Yunan alayı, Bahçecik'te bir tümen, İncirli-Yamak arasında kuzeye doğru yürüyüş halinde bir tümen görülmüştür. Büyük Gökköy bölgesinde üç Yunan tümeni olduğu tespit edilmiştir. Aynı gün sabah saat 08.25'de Vecihi Bey, "İzmir" tayyaresi ile yaptığı keşifte; Yeni Mehmetli sırtlarının gerisinde 2 tabur ve Sarı Halil güneyinde 1 topçu bataryası olduğu görülmüştür. Sivri Kasabasına doğru yürüyen 1 alay, Ilıca köyünün kuzeyinde yürüyüş halinde 2 piyade alayı, bunların doğusunda 1 piyade taburunun kuzey yönünde ilerlediği görülmüştür. Yine, saat 18.00'de yapılan 3'ncü keşifte; Beylik köprü doğusunda 3 alaylı takviyeli 1 tümen ve Yıldıztepe'de 1 tümen tespit edilmiştir. İnlerkatrancı'dan Çakmaklı'ya yürüyen nakliye kolu ve sabah Sapanca civarındaki tümenin savaşa katıldığı belirtilmiştir. Dikilitaş-Tanburoğlu-Bahçecik-Mangaldağ-Eskikışla-İncirli bölgesinde 4 Tümen görülmüştür. 30 Ağustos 1921'de Yunan güçleri yaptığı keşifte, Türk Ordusu'nun kuzeye Ankara istikametine çekildiği istihbaratını vermiştir. Türklere saldırı emri veren Yunan komutanlar çekilen ordunun artçı kuvveti yerine çetin bir direnişle karşılaşmıştır.[313]

Haymana'da Yunanlıların 1-2 Eylül 1921 günlerinde başlayan harekâtın hava muharebesinde Vecihi Bey, 2 Eylül 1921'de bir Yunan tayyaresini düşürmüştür. keşif görevine çıkan Vecihi ve Basri Beyler, cephe gerisinde büyük bir Ordugâh görmüşlerdir. Ordugâhın ortasındaki büyük çadır ve otomobiller dikkat çekmiştir. Tayyare dört bomba yükü ile hücuma geçmiş ve yaptıkları atış tam isabetle Ordugâhı bombalamıştır. Mevziler üzerinde gerçekleşen olay, Türk askerine moral kazandırmıştır.[314]

Türk tayyarelerinin bombardımanını yaralı Yunan gazeteci şu şekilde anlatmıştır;

> "Türk'ün fazla tayyaresi bulunduğunu iddia edemem. Bir veya iki tipten iki tayyare. Fakat her an başlarımız üzerinden ayrılmayan bir kara bela. Beni de yaralamıştı. 2 Eylül, Bugün büyük kumandanların içtimai vardı. Büyük bir çadırlı ordugâh ve başkumandanın başkanlığında bütün büyük kumandanlar gelmiş ve karargâhı muhafaza ve süvari kıtaları doldurmuştu. Tam bu sırada yine bir kara tayyare gözüktü. Karargahın tam üstünde helezonlar yaptıkça bombalarını bıraktı ve hepimizi bir ateş ve duman deryası içine sardı. Evvela öldüğümü sandım. Sonra

[313]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.73,74.
[314]"İstiklal Savaşında Türk Havacılığı", Hava Mecmuası, No;186, 25 Mayıs 1957, s.23,24.

aklım başıma geldiği zaman sol kolsuz olduğumu anladım. Sonra öğrendim ki, 4 bomba atmış ve bombalar ordugâhtan insan ve hayvan tam 400 cana kıymış ve bunların içinde 1 general, 5 miralay ve 1 doktor miralay ve 20 kadar da subay varmış."[315]

5 Eylül 1921'de bir düşman tayyaresi Ankara'ya gelmiş ve üç bomba atmıştır. Bu bombaların etkisi ile iki vagon yanmış ve bir asker ile bir tren memuru şehit olmuştur. Müdafaa-i Milliye Vekili Ali Hikmet Bey o gün olayı, Batı Cephesi Komutanlığına rapor etmiştir.[316] Sakarya Muharebeleri'nin ondördüncü gününde Plt. Vecihi ve Rasıt Basri (Bilgin) Beyler 1 De Havilland tipi tayyare ile Eskişehir Malıköy İstasyonu yakınından havalanmıştır. Haymana ilçesinde hâkim sırtlara yerleşen Yunan kuvvetleri, Türk birliklerini topçu ateşi altına almışlardır. Cephe üzerine gelen Türk tayyaresi yaklaşan Yunan tayyaresi ile hava muharebesi için her biri 12.5 kiloluk altı bombayı zikzaklar çizerek Yunan mevzilerine atmıştır. Brege tipi Yunan tayyaresi, 2 makineli tüfeğe sahip iken Türk tayyaresi tek makineli tüfeğe sahiptir. Türk tayyaresinde izli mermi olması pilotun görevini kolaylaştırmış ise de rasıdın görevini zorlaştırmıştır. Vecihi Bey, mermi izlerine göre hareketlerini düzenleyerek bir an düşman tayyaresinde sadece pilot olduğunu, rasıdın vurulduğunu görmüştür. Bu hava muharebesi, yerdeki savaşan askerlerin dikkatini çekmiş, topların susmasına ve sırtüstü seyredilmesine neden olmuştur. Türk tayyaresine taarruz eden Yunan tayyaresi, Vecihi Bey'in mükemmel manevraları ile vurularak Katrancı Vadisi'nin kayalıklarına düşmüştür. Sakarya Zaferi'nin kazanılması ile Yunanlılar geri çekilirken muharebe meydanında birçok top, tüfek, otomobille beraber tayyare de bırakmışlardır.[317]

6 Eylül 1921'de yapılan keşifte; Polatlı'dan Beylikköprü'ye doğru 1 tabur ve Basriköy batısında 2 alay olduğu belirtilmiştir. Beylikköprü'de 1 Yunan Hava Meydanı ve 9 tayyare tespit edilmiştir. 7–8 Eylül 1921 tarihlerinde yapılan hava keşfinde; Çal Dağından-Ilıcaözü vadisine giden yolda Yunan faaliyeti görülmemiştir. Çal Dağındaki Yunan birlikleri azaldığı tespit edilmiştir. Sapanca'dan Ilıca vadisinden Sakarya istikametine yürüyüş halinde kamyon kolları olduğu belirtilmiştir. Topçu ve süvari birlikleri ile takviyeli 1 piyade alayının intizamsız olarak çekildiği görülmüştür. Kavuncu Köprüsü'ndeki tümen ağırlıklarını bırakıp

[315]Cengiz Mutlu, a.g.e., s.598.
[316]Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.218.
[317]Cengiz Mutlu, a.g.e., s.598,599.

çekilmeye başlamıştır. İnlerkatranca-Kabat kuzeyinde yol üzerinde Yunan menzil hattı görülmüştür. İnlerkatrancı'ya doğru yürüyen araba kolları olduğu tespit edilmiştir. Eski Polatlı-Şeyh Ali batısındaki Yunan kuvvetlerinde azalma olduğu belirtilmiştir. Beylikköprü'de tayyare hangarları ve tayyarelerin park yerinde bulunduğu görülmüştür. Beylikköprü yolunda geriye çekilen kamyon trafiği dikkat çekmiştir. Ala Hüseyinoğlu'ndaki yeşil hastane çadırları İnlerkatrancı'ya getirilmiştir.[318]

9 Eylül 1921'de hava keşif sonuçlarını değerlendiren Batı Cephesi Komutanlığı, düşmanın çekilmekte olduğunu anlamışlardır. 10 Eylül günü başlamak üzere birliklere taarruz emri verilmiştir. Bu emir ile Türk birlikleri karşı taarruza geçmiştir. Cephe Tayyare Bölüğüne, Beylikköprü-Sazılar-Kavuncu köprüsü-Yeni Mehmetli-Polatlı bölgesinin havadan keşfi emredilmiştir. Aynı gün saat 11.00'de keşif yapılmış ve Beylikköprü-Sazılar yolunda vasıtalar ve küçük piyade birliklerinin yürüyüş halinde, Sazılar istasyonunda Yunan birliklerinin toplandığı görülmüştür. Kavuncu batısında bir Yunan tümenin Sivriden-Kavuncu'ya yürüyüş halinde olduğu tespit edilmiştir. Karakuyu'dan bit alay Toydemir'e doğru yürüyüşte ve Yıldız-Kavuncu Köprüsü arasında topçu birliğinin yürüyüş halinde olduğu görülmüştür. Sarıhalil kuzeyinde 1 tümen, Beylikköprü Hava Meydanı'nda 1 hangar ve 10 Yunan tayyaresi tespit edilmiştir. Raporu değerlendiren Batı Cephesi Komutanı, hangar ve tayyare miktarında azalmanın düşmanın kesin olarak çekildiğine işaret olduğunu karar vermiştir. İsmet (İnönü) Paşa imzasıyla, saat 13:30'da 41 numaralı cephe emri yayınlanmıştır.[319]10 Eylül 1921'de İsmet Paşa;

> "Sabahtan beri cephede yapılan taarruz müspet inkişaf etmektedir, düşman sarsılmıştır. Aynı gün saat 11.00'de yapılan hava keşfine göre; cepheden Kavuncu köprüsüne ve Sakarya batısından geriye doğru çekilen yürüyüş halinde düşman birlikleri görülmüştür. Düşmanın geri çekildiği hakikattir. Karadağ taarruzu için LVII.nci tümen, Mürettep Kolordu emrine gönderilmiştir. Ordu, bütün cephede 10 Eylül tarihinde ismi verilen taarruz hedeflerini muhakkak ele geçirecektir. Taarruza şiddetle devam edilmelidir. Karşımızdaki düşman kuvvetlerini kat'i olarak ezmek, bütün seferi kat'i neticeye erdirecektir. Bu emrin bütün Komutan ve erlere bildirilmesi[320] emrini vermiştir.

[318]Vecihi Hürkuş, *Havada Vecihi Çeyrek Asır, (1915-1925),* ss.109-122; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.74.
[319]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.74,75; Ergin Ersoy,"Kurtuluş Savaşı'nda Türk Hava Kuvvetlerinin Katkıları", *Hv.K.leri Dergisi,* No.342, s.31
[320]"İstiklal Harbinde Türk Havacılığı", Hava Mecmuası, No:186, 25 Mayıs 1957, s.28-30.

Bu emir ile taarruzun başarıya ulaşacağının kararlılığını göstermiştir. Yine, komutanların verdiği kararlarında hava keşiflerinin önemli olduğu bir gerçektir.

12 Eylül 1921 sabahı yapılan keşifte; Sapanca ile Sağlıca arasında 3 düşman tümenin çekildiği tespit edilmiştir. Kavuncu Köprüsü batısında piyade birlikleri ve büyük ağırlıklar görülmüştür. Çal Dağı ile Yeni Mehmetli arasında piyade taburu batıya doğru yürüyüşe geçmiştir. Beylikköprü'nün 1 km. güneyinde Sakarya üzerinde kurulan köprüden bir alay batıya geçtiği belirtilmiştir. İki alay nehirin batısında istirahat ettiği ve istasyonda bir piyade alayı ordugâhı tespit edilmiştir. Keşif uçuş sırasında, bir Türk av tayyaresi, karşılaştığı Yunan tayyaresinden uzaklaşarak kurtulmuştur. Yunan tayyaresi ile karşılaşan diğer Türk tayyaresi yeterli yakıtı olmadığından takipten vazgeçmiştir. 12 Eylül 1921'de yapılan keşiflerde, düşmanın çekildiğine kesin karar verilmiştir. Batı Cephe Komutanlığı, 43 sayılı emir ile düşman çekilmesinin önlenmesi istenmiştir. 13 Eylül 1921'de yapılan keşifte; Yunan birliklerinin Sakarya'nın iki kıyısından çekildiğini göstermiştir. Yunanlıların sahaya çekilmeleri, daha hazırlık ve teşebbüs safhasında keşfedilmiştir. Keşif sonuçları raporları, Batı Cephesi Komutanlığına gönderilmiştir. 14 Eylül'den itibaren Eskişehir-Sivrihisar-Seyitgazi-Afyon istikametinde çekilen Yunan birliklerinin izlenmesi için Malıköy meydanında bulunan Cephe Tayyare Bölüğü, 13 sorti uçuş yapmıştır. 14 Eylül 1921'de yapılan keşif uçuşunda; bir Yunan tümeninin Sazılar'dan Köseler'e doğru yürüyerek çekildiği görülmüştür. 15 Eylül tarihli keşif sonucunda; bir gün önce Sazılar-Köseler yolunda yürüyüş halindeki Tümen, Koyun Yayla'da konakladığı görülmüştür. Yine, Mihalıççık'ta konaklamış bir alay olduğu tespit edilmiştir. Koyun Yayla-Mihalıççık hattından Sakarya'ya giden kuzey ve doğu yolunda Yunan kuvvetleri olduğu belirtilmiştir. Sazak-Sarıköy arasındaki hava meydan'ında 6 tayyare olduğu tespit edilmiştir. Hamam-Karahisar bölgesinde konaklayan 5 Tümenlik Yunan kuvveti Sivrihisar yönünde yürüyüşe geçmiştir. Sivrihisar-Demirciköy-Biçer arasındaki yolda Yunan nakliye kolları olduğu görülmüştür. Sakarya'nın batı kıyısına geçen Türk birlikleri Hamam-Karahisar istikametinde ilerlemeye devam etmiştir.[321]

[321]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.75.

19 Eylül 1921'de yapılan keşifte; Düşmanın ana kuvvetleri Sivrihisar-Biçer-Sarıköy arasında olduğu tespit edilmiştir. Sivrihisar-Yassıviran arasında 2 süvari alayı, 3 topçu bataryası ve 3 piyade alayı gözlemlenmiştir. Sivrihisar'ın güneydoğusunda 2 piyade ve 1 süvari alayı ile 4 topçu bataryası görülmüştür. Biçer-Sarıköy arasındaki düşman birliği tayyareler tarafından bombalanmıştır. 26 Eylül 1921'de Cephe Bölüğü, Sarıköy meydanına intikal etmiştir. Bölük, 12 keşif uçuşu yaparak Eskişehir-Seyitgazi-Afyon bölgelerini keşfetmiştir. 27 Eylül 1921 günü Breguet 14 B-II tipi Fransız yapımı 1 Yunan tayyaresi Sarıköy Meydanı'na mecburi iniş yapmış ve mürettebatı esir alınmıştır. "Sakarya" ismi ile tayyare 2'nci (Cephe) bölüğün emrine verilmiştir. Cephe Bölüğü, ileri harekâta katılan birlikler ile işbirliğinde bulunmak için 27 Eylül 1921'de Sarıköy Meydanı'na intikal ettirilmiştir. 30 Eylül 1921'de yapılan keşifte; Ağapınar civarında 2 süvari bölüğü ve istasyonun güney sırtlarında 2 topçu bataryası tespit edilmiştir. İnşehir güneyinde 1 piyade taburu ile civarında süvari birlikleri, Hayriye'nin güneyinde 3 süvari alayı görülmüştür. Süleyman köyünde bir ordugâh tespit edilmiştir. Çukurdağ ve Kırgızdağ'daki Yunan tümenleri, Hamidiye batısında 2 tümen yerini muhafaza ettiği tespit edilmiştir. Eskişehir-Seyitgazi-Ağapınar bölgesinde Yunanlıların 3 piyade tümeni ve 4 süvari alayı görülmüştür. Tayyarelerden bomba atılmış ve makineli tüfekle taarruz edilmiştir.[322]

21 Ekim 1921'de Cephe Bölüğü, Sivrihisar batısındaki Akviran köyünün yanında bulunan meydana nakledilmiştir. 14 Kasım 1921'de Svl. Plt. Vecihi ve Hasan (Basri) Beyler ile birlikte Afyon'daki Yunan Tayyare Meydanı'nı bombalamıştır. Dönüşte ise karşılaştıkları Yunan tayyaresi ise çarpışma sonucu kaçmıştır. Bu dönemde, yapılan uçuşlara Plt. Kolağası Yahya ve Svl. Plt. Zeki Beyler de iştirak etmiştir. 15 Kasım'a kadar Eskişehir-Seyitgazi-Afyon bölgesinde 6 keşif yapılmıştır. Keşifler ile Yunan birliklerinin durumu ve mevzileri hakkında bilgi toplanmıştır. 30 Kasım 1921'de bölük, Akviran'dan Akşehir'in Maarif köyündeki meydana intikal etmiştir. Tamir edilen tayyareler ile takviye edilen hava birlikleri güçlenerek önemli görevler için hazırlanmıştır. Eskişehir büyük, Konya küçük

[322]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.76; Ergin Ersoy, "Kurtuluş Savaşı'nda Türk Hava Kuvvetlerinin Katkıları", *Hv.K.leri Dergisi,* No.342, s.31,32.

Tamirhane ve Eğitim Merkezi olmuştur. Tayyarelerin bakım ve onarımı çok iyi olanaklara sahip olan Eskişehir Demir Yolları atölyesinde yapılmıştır.[323]

9.1. HAVA HAREKÂTI DEĞERLENDİRMESİ

Sonuç olarak, Sakarya Meydan Muharebesi öncesinde, I ve II. İnönü Savaşı'nda başarılı bir harekât icra eden düzenli ordu, Yunan Ordusu ve destekçilerini ciddi olarak sarsmıştır. Kütahya-Eskişehir Muharebesi'nde bazı vatan toprağı işgale uğramıştır. Başkomutanlık yetkisi verilen Mustafa Kemal, zamana ihtiyaç duyan orduyu savaşa iyi hazırlayabilmek ve güçlendirmek amacıyla Sakarya'nın doğusuna çekmiştir. Yunanlılar, 14 Ağustos günü taarruza geçmiştir. 23 Ağustos'ta başlayan harekât 100 km.lik bir cephede cereyan etmiştir. *"Hattı müdafaa yoktur, sathı müdafaa vardır. O satıh bütün vatandır. Vatanın her karış toprağı vatandaş kanı ile sulanmadıkça terk edilemez"* emrine inanarak savaşan Türk Ordusu en zor şartlarda bile savunmasından taviz vermemiştir. 23 Ağustos-13 Eylül 1921 tarihlerinde icra edilen Sakarya Muharebesi'nde Türk havacılığı; 3 pilot, 3 rasıt ve 2 tayyare ile harekâta katılmıştır. 22 gün 21 gece devam eden harekâtta keşif ve bombardıman görevi icra edilmiştir. Kolağası Fazıl Bey; İsmet tayyaresi ile 4, İzmir tayyaresi ile 8 sorti icra etmiştir. Svl. Plt. Vecihi Bey; İsmet" tayyaresi ile 20, İzmir tayyaresi ile 4 sorti yapmıştır. Svl. Plt. Hayrettin Bey ise İsmet tayyaresi ile 4 sorti icra etmiştir. Rasıt Mülazım-ı sani Basri 18, Mülazım-ı sani Hamdi 7 ve Mülazım-ı sani Bahattin Beyler 3 sorti yapmıştır.[324] Bu dönem keşif uçuşlarında; Yunan Ordusu'nun kara ve hava unsurlarının durumu, miktarı, arazide dağılışı, konuşu ve faaliyeti hakkında elde ettikleri kıymetli bilgileri Cephe Komutanlığına zamanında ileterek önemli görev yapmıştır. Keşif raporları, yapılan birçok harekâtta ciddi plan değişikliklerine yol açmıştır. Yine, tayyareler ile atılan beyannamelerin Yunan ordusundaki askerler üzerinde büyük etki yaptığı görülmüştür. Bu beyannamelerin etkisini yok etmek için Yunan ordusu karşı beyanname atarak önlemeye çalışmıştır. Bakımlar, gece fenerler ve çıraların ışığı altında yapılmıştır. Tayyareler bu şartlarda ertesi sabah

[323]İrfan Sarp ,a.g.e. ,s.133; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.77; Saim Besbelli,İhsan Göymen, *Türk İstiklal Harbi C.V, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı,* 1964, s.118.
[324]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., ss.74-76; Tayhani, a.g.e., s.180; Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları,* Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 2000, s.112.

uçuşuna hazırlanmıştır. Tayyare bölüğünün fedakâr personeli, sayı azlığını nitelik üstünlüğü ile giderecek gayreti göstermiştir. 13 Eylül 1921'de Sakarya Muharebesi zafer ile bitmesiyle, Batı Cephe Komutanlığı Akşehir'e taşınmıştır. Müdüriyet-i Umumiye, Kasım ayının başında Ankara'dan Konya'ya intikal etmiştir.[325]

Sakarya Muharebesi'nde Türk ve Yunan tarafları arasında teknik olarak mukayese edilmeyecek kadar fark söz konusudur. Savaş sonuna kadar Türk tayyare sayısı 10, Yunan tayyare sayısı 50 olmuştur. Sakarya muharebesinde Türk havacılığı kuruluş aşamasında olduğu için harekâta katılan tayyare sayısı zaman zaman 2-3'e kadar düşmüştür. Tayyarelerin bir kısmı kırım, bir kısmı arıza nedeniyle kullanılmamıştır.[326] Sakarya Muharebesi sonuna kadar yeni tayyare temini mümkün olmamıştır. Mevcut tayyareler iptidai yöntemlerle uçuşa hazırlanılmış ve görev etkinliğini olumsuz etkilemiştir. Bu dönemde ülkenin dünya ile bağlantısı kesilmiş olması, tayyareler için gerekli malzemenin temin edilmesine olanak sağlamamıştır. Tayyareler için yedek parça bulunmadığı gibi bakımları da çok iptidai yöntemler ile yapılmaya çalışılmıştır. Yine de tayyarelerin uçar hale getirilmesi için büyük uğraş gösterilmiştir. Bu imkânsızlıklar içinde süren Milli Mücadele, Doğu ve Güney cephelerinde başarılar kazanmıştır. Batı cephesinde kazanılan Sakarya Zaferi gelecek için büyük umut ve kurtuluşun başlangıcı olmuştur. Türk havacılığı, zor şartlarda yaptığı başarılı keşif, taarruz ve av önleme faaliyeti ile düşman unsurlarını etkisiz hale getirmiş ve harekâtta büyük başarı göstermiştir. Bu şartlara rağmen Türk unsurları, düşmanın son durumuna göre sevk ve yönetim üstünlüğünü ele geçirmiştir. Düşmanın her türlü kuvvet ve teknik üstünlüğüne karşı kazanılan başarı, ancak büyük hedefleri olan ve irade sahibi insanların elde edebileceği, köklü bir geçmişe ve onurlu bir duruşa sahip milletlerin çok zor şartlarda bile esaret zincirine alınamayacağını dünya ya göstermiştir.

[325]Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.112; *Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.58, 2011, Ankara; Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.218.
[326]Genelkurmay Arşivi, *Türk İstiklal Harbi* C.II, Ks.6, 2.Kitap, *Büyük Taarruz*, 1995, ss.15-18; Vecihi Hürkuş, *Havada Vecihi Çeyrek Asır, 1915-1925*, s.109; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.78.

10. BÜYÜK TAARRUZ DÖNEMİ HAVA HAREKÂTI

10.1. BÜYÜK TAARRUZ ÖNCESİ TÜRK HAVACILIĞI

1922'de, düşmana kat-i darbenin indirilmesi için gerek karada gerekse havada hazırlıklara büyük önem ve hız verilmiştir. Milli Mücadele döneminde Türk havacılığı; tayyare ve idame-işletme malzemesi temininde sıkıntılar çekmiştir. Bazen ordunun elinde uçacak bir tayyare kalmamıştır. Zafere giden yolda tayyare keşif faaliyetleri ve keşif raporlarının büyük önemi olmuştur. Türk havacılarının kritik dönemde, Yunanlıların tayyarelerini ele geçirmeleri harekâta büyük katkı sağlamıştır. Bu tayyareler ganimet olarak alınan "İsmet" ve "Sakarya" tayyareleri olmuştur. Havacılığın gelişmesi için büyük çaba sarf edilmiş ve teşkilatlanma konusunda gelişmeler yaşanmıştır. Kütahya'da onüç tayyarenin tamir edilmesi ve bölüğe katılması ilk atılan adımlardan biri olmuştur.[327]

Sakarya Muharebesi'nden Milli Mücadele dönemine kadar yaklaşık bir yıllık sürede yokluklara rağmen Türk ordusunu zafere ulaştırmak için havacılığın muharebe gücünü kuvvetlendirme çalışmalarına büyük önem verilmiştir. Türk hava birliklerine, katkılarının artırılması için malzeme, teçhizat, tayyare ve personel bakımından takviye yapılmıştır. Personel, tayyare, malzeme sağlanarak hava birlikleri güçlendirilmiştir. Büyük Taarruz'a hazırlanırken Sakarya zaferi kazanılmış, Yunan ordusunun Anadolu'dan atılması için hazırlıklar yapılmıştır. Mustafa Kemal Paşa, eksikleri giderilmiş ve en azından düşmanın gücüne yaklaşmış bir ordu ile taarruza başlamak istemiştir. Milli Müdafaa Vekâleti olarak yeniden teşkilatlanmaya gidilmiştir. Sakarya Meydan Muharebesinden sonra 13 tayyarenin bakım ve onarımı yapılarak Kütahya-Eskişehir Muhabereleri sırasında lağvedilerek 2'nci Tayyare Bölüğüne katılan 1'nci Tayyare Bölüğü'nün yeniden teşkil edilmesine karar verilmiştir. Geride kalan tayyarelerin Konya'da Kuva-yı Havaîye Müdüriyet-i Umumiyesine bırakılmasına karar verilmiş ve bir tayyare istasyonu ve bir tayyare fabrikası buraya bağlanmıştır.[328]

---

[327]Y.Rahmi Doğanay, *Büyük Taarruz'da Türk Hava Kuvvetlerinin Faaliyetleri ve Havacıların Rolü*, Türk Hava Kuvvetlerinin 100'ncü Yılı Uluslar Arası Tarih Sempozyumu Sunum, 8-10 Şubat 2011, İstanbul, ss.231-234.

[328]A.g.m.., s.234; Saim Besbelli, İhsan Göymen, *Türk İstiklal Harbi C.V Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı,* ss.167-168.

20 Ekim 1921'de Fransa ile yapılan Ankara Antlaşması ile bezden yapılmış hangarlar dâhil 10 Breguet-14 A-2, 2 kişilik keşif, aviyatik tipi eğitim, Fiat keşif ve bombardıman tayyaresi alınmıştır. Ancak, 4 adedi uçuşa hazırlanabilmiş ve harekâta katılmıştır. 1922'de İtalyanlardan Antalya'da 1 adet iki kişilik eğitim ile 1 adet keşif tayyaresi satın alınmıştır. 1 Ocak 1922'de Akşehir'de bulunan Cephe Tayyare Bölüğünün 4 tayyaresi ile 4 pilotu mevcuttur. 7 Şubat 1922'de, Antalya'da İtalyan tüccarlarından tanesi bin liradan satın alınan 21 Spad-XIII av tayyaresi, Sicilya vapuru ile Mersin limanına, bilahare demiryolu ile Konya'ya getirilmiştir. Fransa ve İtalya'dan satın alınan tayyareler uluslararası kurallar gereği silahsız sökülerek gelmiştir. Bu tayyarelere, Konya Meydanı'ndaki askeri depoda I. Dünya Savaşı'nda Alman tayyarelerinden kalan makineli tüfekleri monte edilmiştir. Uçuş ve atış tecrübeleri yapılan tayyareler birliğe uçarak gönderilmiştir. Vecihi Bey, bir tayyareyi Akşehir'e getirmiştir. Bölük, Mart ve Nisan ayında 7'şer, Mayıs ayında 16 cephe uçuşu yapmıştır. Uçuşa hazırlanan 7 tayyare harekâta etkin olarak katılmıştır. Tayyarelerin kullanımı için çadır bezinden portatif hangarlar, telsiz ve yedek malzemeleri satın alınmıştır. Bölüğe, bu dönemde 174'ncü Alay subaylarının katkıları ile hediye edilen 1 Brege-14 tayyaresi iştirak etmiştir.[329] 18 Haziran 1922'de, Büyük Taarruz'un başlayacağı günlerde İstanbul'dan Amasra'ya kaçırılmış olan deniz tayyarelerinin ilkinin denemesi yapılmıştır. Bir tayyarenin portatif hangarının tamamlanarak, Temmuz sonlarında tayyare istasyonunun üzeri kapatılarak tezgâhlara konulmuştur. Deniz tayyaresi ilk taarruz harekâtını doğuya seyretmekte olan Panter sınıfı bir Yunan muhribine yapmıştır. Hedefine, görüşün kötü olması nedeniyle sonucu alınmayan altı bomba attıktan sonra arıza sebebiyle iniş yapmak zorunda kalmıştır. 16 Temmuz-8 Ağustos tarihlerinde iki deneme uçuşu yapılmıştır. 26 Eylül'de batıya giden bir tayyare mecburi iniş yaparak, Şahin Vapuru tarafından Amasra'ya geri getirilmiştir. Tayyareler, çok eski ve yıpranmış olmaları nedeniyle tüm uğraşlara rağmen arzu edilen verim alınamamıştır. 7 Eylül 1922'de Amasra'daki tayyarelerin çekilmekte olan düşmanı sıkıştırması için İzmit'e taşınması istenmiştir. Ancak, tayyarelerin sadece bir adeti İzmit'e gelebilmiştir. 18 Kasım 1922'de İzmit'te, 2 Amasra'dan ve 2 İstanbul'dan olmak üzere toplam 4 deniz

[329]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., ss.86-88; Tanman-Keyüsk, a.g.e., ss.129-146; Emin Nihat Sözeri, Türk Tayyareciliği, Hava Kuvvetleri Dergisi, Sayı: 202, s.171, Ankara, 1961; Yaşar Özdemir, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, s.17,18; Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi, (1913-2009),* s.49.

tayyaresi toplanmıştır. Bu tayyareler, aktif hava harekâtı görevi yapamamıştır. 22 Temmuz sonlarında gelen emir üzerine Amasra Tayyare İstasyonu, Kuva-yı Havaiyye Müfettişliğine bağlanmıştır.[330] Milli Mücadele döneminde, havacılık alanında yapılan hazırlık çalışmaları ile Yunanlılar, Türk cephesine yaklaşamamıştır. Komuta kademesi düşmana, birliklerin yerini, miktarını, durumunu ve savaş düzenini tanıma fırsatı vermeden, orduyu harekâta hazırlamıştır. Türk hava gücü, düşmanın her hareketini anında gözetleyip komuta katına bildirmiştir. Komuta heyeti bu bilgiler ışığında harbe yönelik planlamalarını yapmıştır. Özellikle, son zamanlarda fotoğraf makinesi de monte edilen Türk tayyareleri hava üstünlüğünün sağlamasına büyük katkı sağlamıştır.

10.2. BÜYÜK TAARRUZ ÖNCESİ KEŞİF RAPORLARI

Büyük Taarruz öncesi, 1'nci Tayyare Bölüğü Cephe Tayyare Ceride Defteri'nde belirtilen keşif raporları, zafere giden yolda büyük rol oynamıştır. 6 Şubat 1922'de 1 numaralı İzmir tayyaresinin bakım ve onarımı tamamlanmıştır. 7 Şubat 1922'de İsmet tayyaresi ile Afyon-Dumlupınar-İslamköy hattında keşif icra edilmiştir. Ancak, motorda meydana gelen arıza nedeniyle Balmahmut'a dönülmüştür. Bu nedenle, Dumlupınar ve İslamköy üzerinde keşif yapılamamıştır. Bu anlarda, Sakarya tayyaresi ile Akşehir ve istasyon arasındaki bölgenin fotoğraflarının alınması için uçuş yapılmıştır. Aynı gün, İtalyanlardan alınan Mektep tayyaresi, Antalya'dan Vecihi Bey tarafından Akşehir'e hangara getirilmiştir. 7 Şubat 1922 tarihli keşif raporunda; Akşehir-Bolvadin-Sürmeli-Hamaçiftlik-Afyon-Erkmen-Balmahmud-Boyalı-Kalecik-Kışlacık-Çobanlar-Çay istikameti takip edilmiştir. Düşmanın ileri hat siperleri Sürmeli ile Süleymanlı arasında olduğu görülmüştür. Buradaki tahkimat hattının gerisinde üç grupluk azami iki taburluk zeminlik mevcuttur. Düşmanın ikinci tahkimat hattı Kalecik-Deper önünden Çavdarlı'ya sonra kuzeye doğru uzayarak devam etmektedir. Bu hat gerisinde 1.5-2 tümene denk gelecek zeminlik mevcuttur. Kalecik-Deper ve Afyon'un güneydoğusu girişi düşman birliklerinin en yoğun bulunduğu yerlerdir. İstanbul İstasyonu'nda dört vagonlu bir trenle bir lokomotif manevra yapmaktadır.

[330]Cengiz Mutlu, a.g.e., s.49.

Burada bulunan tepenin çeşitli yerlerinde zeminlikler mevcuttur. Bu tepede tayyareye atış için iki top konuşlandırılmıştır. Toplar, on adet atış yapmıştır. [331]

Afyon'daki Askerlik Şubesi Kaleminin bahçesinde teşkil etmiş büyük bir birlik mevcuttur. Tren hattı kuzey kısmı bataklıktır. Afyon'un doğu girişinde bir taburluk zeminlik mevcut olup, 1 taburluk çadırlı birlik vardır. İzmir İstasyonu'nda ve Sanayi Mektebi civarında çeşitli çadırlar ile istasyon civarındaki tepede aralıklı 4-5 büyük zeminlik mevcuttur. Bunların cephanelik olma olasılığı vardır. Her iki tren hattının kuzey ve güneydoğusunda hafif tahkimat vardır. Düşman gerilerindeki yollarda hiçbir faaliyet gözlemlenmemiştir. Rumca gazeteler Afyon ile Balmahmut arasındaki düşman birliklerine atılmıştır. Motor arızası nedeniyle Dumlupınar-İslamköy'e gidilememiştir. Bu keşif faaliyetinden iki gün sonra Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa, bölüğü ziyarete gelmiştir. İsmet Paşa, öğle yemeğini bölük ile birlikte yemiştir. Ertesi gün keşif uçuşu için şu emri vermiştir. Uçuş gidiş güzergahında; Çobanlar-Çavdarlı-İscekarahisar-Bostanlar-Kızviran-Yapıldak-Cevizli-Seyitgazi-Ayvalı-Yukarısöğüt-Akın-Kırka-Karabügrüklü Dağı-Beyköy-Kunduzlu-Gazlıgöl-Sipsin-Küçükcorca-Afyon-Kışlacık-Süylün hattında keşif yapılmıştır. Tayyarelerin dönüşte; özellikle, Yapıldak-Cevizli-Seyitgazi-Ayvalı-Yukarısöğüt-Akın-Kırka ve civarında etkili keşif yapılması istenmiştir. Hava şartları uygun olursa keşfin, 10 Şubat 1922'de de yapılması istenmiştir. Yine, keşif anında bildiriler atılacaktır. Ancak, hava şartları müsait olmadığı için uçuş gerçekleşmemiştir. Keşif, ancak 13 Şubat 1922'de yapılabilmiştir.[332]

Keşifte; Akşehir-Çay-Çobanlar-Süylün-Karahisar-Corca-Sipsin-Gazlıgöl-İhsaniye-Beyköy-Demirli-Bahşiş-Kırka-Akin-Aşağısöğüt-Ayvalık-Seyitgazi-Cevizli-Yapıldak-Kızviran-Bostanlar-İscekarahisar-Çavdarlı istikametinde keşif yapılmıştır. Keşifte, Çobanlar-Afyon arasındaki düşmanın ileri hatlarında ve Afyon'daki birliklerde bir değişiklik görülmemiştir. Balmahmut'tan Karahisar'a on vagonluk bir tren geldiği tespit edilmiştir. Kumardaş-Sipsin-Corca köylerinde dikkate değer bir hareket görülmemiştir. Gazlıgöl yönünde nakliye faaliyeti olduğu belirtilmiştir. İhsaniye İstasyonu'ndan Beyköyü'ne bir nakliye kolu gittiği tespit

[331]Suat Akgül, "Kurtuluş Savaşı'nda Zafere Giden Yolda Hava Keşif Raporlarının Önemi", Türk Hava Kuvvetleri'nin 100'ncü Yılı Uluslar arası Tarih Sempozyumu Sunum, 8-10 Şubat 2011, İstanbul, s.240,241; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.91.
[332]Suat Akgül, a.g.m., s.241,242; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.92,93..

edilmiştir. Beyköyü'nde 2 alaylık birlik ile büyük topçu birliği olduğu görülmüştür. Beyköyü'nden Demirli'ye uzun bir nakliye kolu gittiği tespit edilmiştir. Karaberklidağı'nda aşırı kar olması nedeniyle bir şey tespit edilmemiştir. Kırka'da dere içinde pek çok zeminlik ve baraka görülmüştür. Akin'de bir nakliye kolu ve köy içinde yoğun faaliyet olduğu belirtilmiştir. Aşağısöğüt-Yukarısöğüt-Ayvalı ve civarındaki köylerde düşman faaliyeti tespit edilmiştir. Seyitgazi'de herhangi bir faaliyet görülmemiştir. Seyitgazi-Eskişehir yolunda 2 bölük kadar yürüyüş kolunun Eskişehir yönünde yürüyüş halinde olduğu görülmüştür. Bu yolda hafif nakliye faaliyeti mevcuttur. Seyitgazi'den İhsaniye ve Gazlıgöl yönünde giden yol, vadi ve patikalarda küçük yürüyüş kollarından başka bir şey tespit edilmemiştir. Seyitgazi civarında düşmanın toplanmasına yönelik bir emare görülmemiştir. Seyitgazi'nin güneybatısında dere kenarında harita ismi olmayan bir köyde büyük bir topçu birliği tespit edilmiştir. Cevizli-Yapıldak bölgesinde aşırı kar nedeniyle dikkate değer bir şey görülmemiştir. Kızviran-Sinirlitepe-Bostanlı'da fazla miktarda zeminlikler tespit edilmiştir. Yoğun kar nedeniyle sayıları tespit edilememiştir. İscekarahisar'da fazla miktarda düşman faaliyet gözlemlenmiştir. Köy evlerinde, köyün giriş ve çıkışlarında yoğun faaliyet tespit edilmiştir. Düşmanın en yoğun faaliyeti İhsaniye-Beyköy-Demirli arasında görülmüştür. Çobanlar batısından itibaren Karahisar ve civarı ile Gazlıgöl-İhsaniye-Beyköy-Seyitgazi ve civarlarında bulunan düşman birlikleri üzerine 5000 bildiri atılmıştır.[333]

13 Şubat 1922'de saat 02.30'den sonra 2'nci Tayyare Bölük Komutanı Kolağası Fazıl Bey keşif uçuşu yapmıştır. Batı Cephe Komutanlığı tarafından gönderilen ve 14 Şubat gece yarısında alınan emirde; Afyon bölgesinde keşif yapılması istenmiştir. Özellikle, Beyköy-Demirli-Kırka-Akin ve Gazlıgöl bölgelerinin çok dikkatli gözlemlenmesi emredilmiştir. Keşif görevi, İsmet tayyaresi ile yapılmıştır. 2'nci Tayyare Bölük Komutanı Kolağası Fazıl tarafından keşif sonrası rapor hazırlanmıştır. Afyon-Sipsin-Gazlıgöl-İhsaniye-Beyköy-Demirli-Akin-Bahşiş-Ayazin-Sinirlitepe-Bostanlı-Çaltılar-Çavdarlı istikametinde keşif yapılmıştır. Keşifte; düşmanın faaliyetlerinde önemli bir değişiklik görülmemiştir. Ancak, Beyköy'de bulunan birliğin yerinde olmadığı belirtilmiştir. Kırka ile Akin arasında 30-40 arabadan oluşan nakliye kolunun olduğu tespit

[333]Suat Akgül, "Kurtuluş Savaşı'nda Zafere Giden Yolda Hava Keşif Raporlarının Önemi", s.242.

edilmiştir. Yine, Sinirlitepe'de düşmanın topçu birliğinin olduğu ve buradan kendilerine ateş açıldığı bildirilmiştir.[334]

Bu süreçte, keşif faaliyetleri dışında tayyarelerin bakım ve onarımı yapılmıştır. Yine, bakımı tamamlanan tayyareler ile uçuş eğitimi gören pilotlara tecrübe uçuşları yaptırılmıştır. Bu faaliyetler devam ederken 24 Şubat 1922'de Batı Cephe Komutanı İsmet Paşa tarafından keşif görev emri verilmiştir. Görev emrinde; Afyon-Gazlıgöl-İhsaniye-Beyköy-Demirli-Döğer-Kırka-Akin-Aşağısöğüt-Kuyucak-Akpınar Kıravdan-Hayriye-Karatokat-Türkmensüleyman-Kırgızdağı-Arapören-Maliyebaşı-Seyitgazi-Çeçinkiş-Cevizli-Yapıldak bölgesinin keşfi istenmiştir. Bölük Komutanı, keşif bölgesinin 470 kilometre olan geniş alanını iki bölgeye ayırarak iki uçuşlu bir keşifli planlaması ile görev ifasına karar vermiştir. Birinci kısma ayrılan uçuş için Çobanlar bölgesine gidilmiştir. Ancak, hava şartlarının kötü olması nedeniyle görev yapılmadan geri dönülmüştür. Afyon istikametindeki uçuş yoğun bulut nedeniyle gerçekleşmemiştir. 1 Mart 1922'de hava müsait olduğu için Sakarya tayyaresi ile iki ayrı uçuş yapılarak keşif görevi icra edilmiştir. Batı Cephe Komutanlığına, iki rapor halinde bildirilmiştir. Raporda, daha önce bildirilen yerlerdeki düşman konuşlanmaları ve görülen hareketliliğin dikkat çekici olduğu belirtilmiştir. Düşman birliklerinin üzerine 4500 bildiri atılmıştır. 2 Mart 1922'de, Fransız'lardan temin edilen tayyareleri almak için bir ekip Adana'ya gitmiştir. Tayyarelerin bakım, onarım ve ikmalleri yapılmıştır. 13 Mart 1922'de, 4 tayyarenin 3'ü Akşehir'e getirilmiştir. Batı Cephe Komutanlığı, 16 Mart 1922'de 2 tayyare ile keşif yapılmasını istemiştir. Emir ile 17 Mart'ta Eskişehir ve kuzeyinin, Afyon geri bölgesinin ve Denizli-Nazilli-Alaşehir hattının hava keşiflerinin yapılması istenmiştir. Keşif görevi havanın kapalı ve fırtınalı olması nedeniyle yapılamamıştır. Aynı gün, saat 04:00 gibi Başkomutan Mustafa Kemal Paşa ve Batı Cephe Komutanı İsmet Paşa bölüğü teftişe gelmişlerdir. Mustafa Kemal Paşa, iki tayyarenin uçurulması emrini vermiştir. Ancak, bir tayyare uçuşa hazırlanabilmiştir. Sakarya-3 tayyaresi ile önce Kolağası Yahya, sonra Kolağası Fazıl Beyler birer uçuş gerçekleştirmiştir. 20 Mart 1922'de Adana'dan intikal eden tayyareler ile büyük çaplı bir keşif faaliyeti icra edilmiştir. Akşehir-Çay-Çavdarlı-Afyon-Sipsin-Gazlıgöl-İhsaniye-Döğer-Beyköy-Kunduzlu

[334]A.g.m., s.242,243.

istikameti ile Seyitgazi – Ayvalı – Kuyucuk – Eskişehir-Muttalip-Mustafabey Çiftliği – Ağapınar – Sarıkuvakçadağı – Lutfiye – Kırgız-Maliyebaşı bölgelerindeki düşman konuşu ve hareketliliği tespit edilmiştir.[335]

22 Mart 1922'de, 4 nolu Erzurumlu Nazif Bey tayyaresi ile Çay-Kışlacık-Garıpce-Sinanpaşa-Elvanpaşa-Toklusivrisi-Dumlupınar İstasyonu-Aslıhanlar-Altuntaş-Afyon bölgesi üzerinde keşif uçuşu yapılmıştır. Tayyare, Afyon üzerinde şiddetli bir ateşe maruz kalmış ve iki yerinden mermi isabet almıştır. Tayyare, başarılı bir şekilde keşif görevini tamamlayarak meydana iniş yapmıştır. 24 Mart 1922'de, Batı Cephe Kurmay Başkanlığı'ndan gelen emir ile Çay-Döger-İhsaniye-Gazlıköy ve civarında keşif yapılması istenmiştir. Ancak, görev hava muhalefeti nedeniyle icra edilememiştir. 28 Mart 1922'de Batı Cephe Komutanlığı'ndan gelen emir ile daha önceki görevlere ilave olarak Afyon-Dumlupınar bölgesinde keşif yapılması istenmiştir. Niğde-7 tayyaresi keşif görevi için kalkış yapmış, ancak hava muhalefeti nedeniyle görevi icra edemeden geri dönmüştür. Sakarya-3 tayyaresi de kalkmış, fakat hava şartlarının uygun olmaması nedeniyle görevi icra etmeden geri dönmüştür. Erzurumlu Nafiz-4 tayyaresi keşif görevi yerine getirilmiş ve düşman birlikleri üzerine bildiriler atılmıştır. Keşif görevinde, Afyon-Dumlupınar bölgesindeki düşman konuşlanmasının tespiti yapılmıştır. 30 Mart 1922'de, Türk Havacılık Tarihi açısından önemli bir gün olmuştur. Çay'da, I. Ordu Birlikleri tarafından Başkomutan Mustafa Kemal ve Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa huzurunda geçit töreni planlanmıştır. Bu geçit törenine 2'nci Tayyare Bölük Komutanlığı'ndan dört tayyarenin katılması kararlaştırılmıştır. Havanın fırtınalı olmasına rağmen Akşehir'den dört tayyare havalanmış, ancak birisi geri dönmüş, diğeri de havada arızalanarak İshaklı İstasyonu civarına mecburi iniş yapmıştır. İki tayyare görevi başarı ile tamamlamıştır. 1 Nisan 1922'de, Akşehir-Bolvadin-Alayund-Seyitgazi uçuş ile keşif görevini tamamlamıştır.[336]

Batı Cephesi Komutanlığı, 16 Mart 1922'de verdiği emir ile Akören'de önceden var olan tayyare bölüğüne ilave bir müfrezenin gönderilmesini emretmiştir. Müfreze, Kolağası Yahya Bey komutasında, 1 ve 2 Nisan günlerinde Akören'e iniş yapmıştır. 4 Nisan 1922'de, Sivrihisar'ın altı tayyaresi Akören'e

[335]A.g.m., s.243.
[336]A.g.m., s.243,244; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.92,93.

intikal etmiş ve göreve başlamıştır. Akören Tayyare Müfrezesi; Akören-Eskişehir-Bilecik-Kütahya-Muratdağı-Altuntaş-Kızviran bölgeleri arasında bulunan üçgen içindeki düşman durumunu gözlemlemiş ve rapor etmiştir. Bu üçgen içindeki yollarda, trenlerde, düşman mevzilerinden çeşitli yönlere doğru bir hareket gerçekleşmesi ve düşman kuvvetlerinin konuş durumu izlenecektir. Eskişehir-Kırgızdağı-Seyitgazi-Kırka-Döger hattı ile ileri bölgelerdeki düşman faaliyeti takip edilmiştir. 5 Nisan 1922'de, Akören Müfrezesinin verdiği ilk raporda, Akören-Kırgızdağı-Seyitgazi-Akin-Alayund-Döğer-Kırka yönünde düşman hareketliliği olmadığı belirtilmiştir. 10 Nisan 1922'de, Sakarya tayyaresi verdiği keşif raporunda, Akören-Seyitgazi-Kızviran-Akpınar-Eskişehir-Ağapınar-Karahöyük – İmşerköy – Lutfiye – Garbıhayriye – Hamidiye –Arabören-Kırgızdağı-Maliyebaşı hattında düşman hareketliliği tespit edilmiştir. Düşman birlikleri üzerine 2000 adet bildiri atılmıştır. 12 Nisan 1922'de saat 10.00'da 2'nci Tayyare Bölüğü keşif görevinde, Afyon-Balmahmut-Dumlupınar-Karahisar hattını takip etmiştir. Afyon'un doğusunda tren hattının kuzeyinde iki alay konuşlandığı ve dört batarya topu tespit edilmiştir. Bu kuvvetlerin gerisinde iki bölük düşman kuvveti şehre doğru ilerlediği görülmüştür. Afyon'un güneydoğusunda onaltı baraka ve bir alay birliğinin olduğu tespit edilmiştir. Afyon'un İzmir İstasyonu civarında birkaç çadır, Balmahmut İstasyonu'nda uzun bir konvoy olduğu belirtilmiştir. Dumlupınar'dan Küçükköy'e 25 vagonluk bir tren geldiği görülmüştür.[337]

Afyon-Sandıklı yolunda hafif nakliye ve otomobil faaliyeti tespit edilmiştir. Dumlupınar-Altuntaş ve Afyon-Dumlupınar istikametine giden yol ve vadilerde düşmanın hiçbir faaliyeti tespit edilmemiştir. 13 Nisan 1922'de, yürütülen keşif faaliyetinde Akören'den Kırka doğusuna kadar yürütülen faaliyette önemli bir hareket gözlemlenmemiştir. Akören'den Döger istikametine doğru yapılan uçuşta düşman kuvvetlerinin konuşu hakkında bilgiler edinilmiştir. Bu keşif faaliyetleri, çok zor şartlarda ve büyük tehlikeler altında icra edilmiştir. Yine de verilen görevler layıkıyla yerine getirilmiştir. Bu süreçte; keşif görevlerinde yaşanan zorlukları tutulan raporlarda;

> "28 Nisan 1922 tarihinde sabah saat 09.30, 2 nolu İzmir tayyaresinin tecrübesini yaptım. Adedi devir yine önceden olduğu gibi noksandır. Bu da benzinlerin kesif

[337] A.g.m., s.244,245.

olduğuna hâsıl olmuştur. Tayyare motorlarında kullanılacak benzinler ne kadar saf, ne derece hafif olursa o kadar iyi netice veriyor. Tayyare motorlar için mevcut 735 kesafetteki benzin kışın yüksek rakımlar ve oldukça soğuk iklimlerde iyi benzin değildir. 29 Nisan 1922 tarihinde, İsmet tayyaresinin motorunun arızasıyla iştigal edilmiştir. Diğer tayyarelerin pervaneleri cilalanmıştır. 30 Nisan 1922 tarihinde sabah saat 08.00 de, Niğde tayyaresinin tecrübesini yapmak için Makinist Mahmut İsmail Efendi ile uçtum. Tayyare, inişte gaz magnetleri çalışmadığından motor meydan haricinde durduğu için hendekler ile çevrili tarlaya mecburi iniş yaptım. Tayyare, takla atarak kırılmıştır. Sağlık durumum daha sonra bildirilecektir."

13 Mayıs 1922'den itibaren keşif faaliyetlerine daha bir ağırlık verildiği görülmüştür. 13 Haziran 1922'ye kadar hemen her bölgeye neredeyse her gün bazen günde birkaç kez keşif görevi icra edilmiştir. Batı Cephesi Komutanlığı, 3 Haziran 1922'de keşif raporlarında düşman tümeninin yer değiştiği anlamına gelen bilgiler belirtildiği için konunun önemi nedeniyle aynı yerde bir keşif daha yapılmasını istemiştir. Keşif görevi için ilk kalkan Vecihi Bey'in tayyaresi, arıza yapması nedeniyle geri dönmüştür. Sıtkı ve Halim Beyler sonra kalkış yapmış, tayyarenin bujileri kırıldığı için inmek zorunda kalmışlardır. Ertesi gün yapılan keşif görevinde düşman kuvvetlerinin yer değiştirdiğine dair bilgilerin doğru olmadığı, aynen yerlerini muhafaza ettikleri, Batı Cephesi Komutanlığına bildirilmiştir. 8 Haziran 1922'den itibaren Akören Müfrezesi çok etkili ve verimli keşif görevlerinde bulunmuştur.[338]

21 Mayıs 1922'de, Fransızlardan alınarak Konya'ya getirilen 10 adet 2 kişilik Breguet 14 A-2 tipi silahlı keşif tayyaresinden 4 tayyare ile oluşturulan 1'nci Tayyare Bölüğü, Konya'dan Akşehir'e gelmiştir. Batı Cephe Komutanlığı'nın emrinde, 2 Tayyare Bölüğü teşkil edilmiştir. 1 Haziran 1922'de harekâtın tek elden sevk ve idare edilmesi için 2'nci Tayyare Bölüğü ile birleşerek "Cephe Tayyare Bölüğü" oluşturulmuştur. Orduların emrinde bulunan keşif müfrezelerinin malzemesizlik yüzünden büyük bir kısmının bakım ve onarımı yapılamamıştır. Cephe Tayyare Bölüğü, 2'şer keşif tayyare teşkil eden müfrezeler, I. ve II. Ordu emrine verilmiştir. II. Ordu'ya bağlı 2'nci keşif müfrezesi, Aziziye civarında Akviran'a intikal etmiştir. I.Ordu'ya bağlı 1'nci Keşif Müfrezesi ise, 24 Haziran 1922'de Mandıra Köyü-Çay meydanına getirilmiştir. Müfreze K.lığı Kolağası Bahattin Bey, 2 Breguet-14 tayyaresi ile Apa köyündeki akaryakıt dolum istasyonundan yakıt ikmali yaparak Uşak ve Afyon yönlerinde keşif görevi icra

[338] A.g.m., s.245,246.

etmiştir. II.nci Ordu Keşif Müfrezesi; 26 Haziran 1922'de, Döger-Altıntaş Kazlıgöl bölgesinde yaptığı keşifte; Sarıcaova'da iki alay ve nakliye kolları tespit etmiştir. Kayalar'da 2 Tümen, Kırkpınar'ın güneybatısında 1 tümen gözlemlemiştir. Beyce köyünde 1 alay, Eğret'te 1 süvari alayı ve 4 topçu bataryası görülmüştür. Cumali'de 3-4 batarya ve Gazlıgöl istasyonu güneyinde çadırdan kurulu bir alaylık ordugâh tespit edilmiştir. Aynı gün sabahı, Cephe Bölüğü yaptığı keşifte; Kazviran-Simlitepe arasında 1 alay görülmüştür. Simlitepe-Türkmenbaba ve güney bölgesinde 1 tümen, Çakıllı kuzeyinde 1 tabur tespit edilmiştir. Bu tarihli emir de, Batı Cephesi Komutanlığı gelen keşif raporları Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyasetine göndermiş, anında Fevzi Paşa ve Mustafa Kemal Paşa'nın bilgisine sunulmuştur. 27 Haziran tarihinde, 1'nci Çay Müfrezesine ait Breguet–14 keşif tayyaresi, Afyon'un doğusundaki düşman birlikleri üzerinde uçarken motor arızasından zorunlu iniş yapmıştır. Rasıt Mülazım-ı evvel İhsan (Orgun) ve Svl. Plt. Fehmi (Maltepe) Beyler, Yunan bölgesine mecburi iniş yapmıştır. Tayyare, kırım yapmış ve tutsak düşmüşler, sonra kaçarak birliklerine katılmıştır.[339]

Mustafa Kemal Paşa; Türk havacılığını güçlendirmek için Nuri (Conker), Saffet (Arkan) ve Baki (Apak) Beylerden oluşan heyeti, halkın bağışları ile Almanya'ya tayyare alımı için görevlendirmiştir. 21 Albatros C-XV av ve 8 keşif tayyaresi olmak üzere 29 tayyare alınmasına karar verilmiştir. Almanya'dan gizlice alınan tayyareler, malzeme ve teçhizatlar önce gemi ile gizlice Rusya'nın Baltık limanlarına, sonra tren ile Novorossisk Limanı'na getirilmiştir. Düşman ablukası nedeniyle deniz yolu ile Samsun'a götürülememiştir. Şahin Vapuru ile önce Trabzon'a ve Temmuz 1922'de Samsun'a getirilmiştir. Tayyareleri, Konya'ya getirmek için Tayyare Bölüğü'nden Kolağası Sadettin Bey'in başkanlığında, 4 pilot 29 Temmuz 1922'de 20 tayyarenin Konya'ya getirilmesi için Samsun'a gönderilmiştir. Tayyarelerin getirilmesi yaklaşık bir yıl sürmüştür. Tayyarelerin çok dökük olması ve yolculuk sırasında iyice hırpalanması nedeniyle, iki adedi faal edilmiş ve cepheye gönderilmiştir. Yine aynı gün Afyon bölgesinde hava keşfinin büyük gizlilik içinde ve karanlıkta yürütülmesi emri verilmiştir.[340]

[339]Suat Akgül, a.g.m., s.246,247; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.93,94.
[340]Tayhani, a.g.e., s.180; İrfan Sarp, a.g.e., s.118,132,133; Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi,(1913-2009)*, s.49; Suat Akgül, a.g.e., s.247.

Milli Müdafaa Vekâleti, 5 Temmuz 1922'de 13493 sayılı vekâlet emri ile Kuva-yı Havaîye Müdürlüğü Müdüriyet-i Umumiyesi lağv edilmiştir. Konya'da Kuva-yı Havaîye Müfettişliği kurulmuştur. Müfettişliğe Kaymakam Muzaffer (Ergüder) Bey getirilmiştir. Bütün hava kuruluş ve birliklerinin sorumluluğu müfettişliğe verilmiştir. Kuva-yı Havaiye Müfettişliği, müstakil tümen yetkisiyle eğitim ve harekât yönünden Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyasetliğine, İkmal ve İdare bakımından Milli Müdafaa Vekaletine ve cephe görevi bakımından Garp Cephesi Komutanlığına bağlanmıştır. 22 Temmuz 1922 tarihli emir ile Müfettişliğe Kaymakam Muzaffer (Ergüder) Bey atanmıştır.[341]

Teşkilat değişikliğinden sonra, 9-23 Temmuz 1922 tarihlerinde yapılan keşif görevlerinde; Kütahya-Afyon-Dumlupınar bölgelerinde Yunanlıların faaliyetlerinde büyük canlılık olduğu görülmüş ve iki Tümen kuvveti tespit edilmiştir. 24 Temmuz 1922'de, Svl. Plt. Vecihi ve Rasıt Mülazım-ı sani Hamdi Beyler, Breguet-14 tayyaresi ile Afyon bölgesinde Yunan Spad-XIII tayyaresinin saldırısına uğramış ve yara almadan dönmüştür. 25 Temmuz tarihinde, Akviran müfrezesinden Breguet-14 keşif tayyaresi, Afyon-Döger yöresinde düşman tayyaresi ile yaptığı çarpışma sonunda düşmüştür. Rasıt Kolağası Ahmet (Bahattin) ile Svl. Plt. Cevat şehit olmuştur. Haziran ayı içinde 26, Temmuz ayında 24 keşif uçuşu yapılmış ve düşmanın durumu saptanmıştır. 28 Temmuz 1922'ye kadar keşif faaliyetlerine kesintisiz devam etmiştir. Bu tarihte, Kuva-yı Havaîye Müfettiş-i Umumisi Kaymakam Muzaffer Bey, Cephe Tayyare Bölüğüne gönderdiği emirde; tüm tayyarelerin faal tutulmasını ve ihtiyaç olan malzemelerin derhal bildirilerek temin edilmesini istemiştir.[342]

Milli Mücadele döneminde halkın havacılığa desteği devam etmiştir. Osmanzade Hamdi Bey, 1 tayyare bağışlamıştır. Osmanzade Hamdi Bey'in telgrafı basında şu şekilde yer almıştır: *"Hususi Telgraflarımız Ordumuza Tayyare İhdası,*

[341]Emin Nihat Sözeri, "Türk Tayyareciliği", *Hava Dergisi*, Sayı N0.282 Aralık, 1981, Ankara, s.50; Tahsin Kevenk,Türk Hv.K.Kuruluşunun 50'nci Yıldönümü İlk 15 Yıl, Uçantürk, s.14,89, C-8, Ağustos 1961; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.65,88; Yalçın, a.g.e., s.51; *Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.58.

[342]İrfan Sarp, a.g.e., s.120; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., ss.94,95; Suat Akgül, a.g.m., s.247.

Ankara:3 (Muhabir-i Mahsusumuzdan) Tarsuslu Fabrikatör Rasim Bey ordumuza 1 tayyare hediye etmiştir.”[343]

Tayyare Mektebi, Adana'dan Konya'ya taşınmıştır. Ancak, Kuva-yı Havaîye Müfettişliğinin kuruluşundan sonra Konya'nın denizden yüksekliği ve havaların yılın büyük bölümünün uçuşa elverişli olmaması nedeniyle, Erkan-ı Harbiye Umumiye Vekaleti'nin 8 Ağustos 1922'de emir ile tekrar Adana'ya alınmıştır. Adana Tayyare Mektebi, 4 tayyaresi (Aviatik, Albatros D-III, Breguet 14 B–2) ile İzmir'e taşınmıştır.[344]

16 ve 18 Ağustos 1922'de, Batı Cephe Komutanı İsmet Paşa, Kurmay heyeti ile birlikte Cephe Tayyare Bölüğünü ziyaret etmiş ve incelemelerde bulunmuştur. Tayyarelerin ve personelin durumunu yerinde görmüştür. 19 Ağustos 1922'de 2165 sayılı emir ile Cephe Komutanlığı, Cephe Tayyare Bölüğüne ileri meydanlara intikalini istemiştir. Bu emir ile;

> ”Akşehir'de bulunan Cephane Tayyare Bölüğü, 20 Ağustos 1922 tarihinde 4 keşif tayyaresi ile havadan Çay'da hazırlanmış olan meydana nakledilmiştir. Tayyareler, keşiflerine Çay'dan yapmıştır. 2 Keşif tayyaresi Akşehir'de vazifeye devam etmiştir. Hazırlanmakta olan av tayyareleri, derhal Çay'a nakledilmiştir. Düşman birliklerini gören bütün birlikler, vakit kaybetmeden telefon hatlarından öncelikle istifade etmiştir. Birliklerin miktarını, uçuş istikametlerini ve yüksekliğini Çay'daki Tayyare Bölüklerine bildireceklerdir. Orduların, bu hususu emniyetle işletmeleri rica olunur”[345] denilmiştir.

Cephe Komutanlığı'nın bu emri ile 20 Ağustos 1922'de Akşehir Cephe Tayyare Bölüğü'nün Keşif müfrezesi 4 keşif ve Konya'dan gelen 4 Spat XIII av tayyaresi, cephe yakınındaki Çay (Bolvadin şosesinin doğusunda Çay'a 3 km. mesafede Develi köprüsünün yanında) meydanına konuşlandırılmıştır. Keşifler; Çay meydanından yapılmıştır. 2 keşif tayyaresi, Akşehir'de hazır bekletilmiştir. Cephe Tayyare Bölüğü'nün Büyük Taarruz öncesi faal durumda; 7 keşif ve 3 av tayyaresi olmak üzere 10 tayyaresi vardır. Yunan tayyarelerini gören yer birliklerinin, Çay müfrezesine haber verilmesi istenmiştir. Cephe Komutanlığının emri, Büyük Taarruz için alınan ilk tedbirlerden biri olup, büyük önem taşımıştır. Tayyareler, Yunan

[343]*İstikbal*, 4 Ağustos 1338/4 Ağustos 1922, No: 678, s.1; Y.Rahmi Doğanay, a.g.e., s.235.
[344]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.88.
[345]*Saim Besbelli, İhsan Göymen, Türk İstiklal Harbi, Batı Cephesi, Büyük Taarruz (1-31 Ağustos),* 6.Kısım, Kitap-II, C.II, s.7-10, Gnkur Harp Tarihi Yayını, 1964, Ankara; Y.Rahmi Doğanay, a.g.e., s.235,236,247.

uçaksavar ateşine ve av tayyarelerine rağmen savaş boyunca görevini başarıyla yapmıştır. Bu tarihten itibaren keşif tayyareleri başarılı uçuşlar yaparken, av tayyareleri hatlarımızın gerisinde devriye uçuşlarına başlamıştır. Av tayyarelerine verilen ana görev, cephe boyunca devriye uçuşu yaparak düşman keşif uçuşlarının hatlarımızın gerisine geçmesini önlemek ve düşmanın hazırlıklar hakkında bilgi almasını engellemek olmuştur.[346]

20 Ağustos 1922'de, Başkomutan Gazi Mustafa Kemal, Konya üzerinden Batı Cephesi Karargâhı bulunduğu Akşehir Üs'sünü Cephe Tayyare Bölüğünü ziyaret etmiştir. Uçuculara; *"Düşman tayyarelerinin keşif için cephemiz gerilerine geçmemelerini sizden isterim"* emrini vermiştir. Yine, Batı Cephesi Karargâhı'nda yaptığı toplantıda komutanlara taarruz planını harita üzerinde göstermiş ve taarruz emri vermiştir. 21 Ağustos 1922'de akşam üzeri saat 18.30'da, Mustafa Kemal Paşa yanında Erkan-ı Harbiye Umumiye Reisi Fevzi Paşa ve Cephe Komutanı İsmet Paşa, Çay meydanında Tayyare Bölüğünü teftiş etmiştir. Bu nedenle keşif uçuşu yapılamamıştır. Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa Cephe Tayyare Bölüğüne, 25 Ağustos 1922 saat 09.00'da gönderdiği emirde Büyük Taarruz'un 26 Ağustos'ta başlayacağını ve Tayyare Bölüğü'nün yapacağı faaliyetler belirtilmiştir.[347]

Büyük Taarruz öncesi Türk pilotları, Afyon'da bulunan düşman üssü ve çevresinde uçmak ve düşman tayyarelerini Türk cephe gerilerine doğru uçuş yapmalarına engel olmak için emir almışlardır. Pilotlar için uçuş süresi bir buçuk saat olup, görev şafak vakti başlayıp ve akşam karanlığına kadar devam etmiştir. Tayyarelerin görevlerinin biri bitmeden diğeri göreve başlayacak şekilde düzenlenmiştir. Akşehir'deki dört keşif tayyaresinin Çay'da hazırlanan alandan keşif uçuşu yapmaları kararlaştırılmıştır. 21 Ağustos 1922'de Afyon'un güneybatısındaki keşif tayyaresi arızalanarak mecburi iniş yapmıştır. 22 Ağustos 1922'de Afyon'un güney ve batısındaki Yunan kuvvetlerinin durumunu tespit için keşfe çıkan tayyare arızalanarak mecburi iniş yapmıştır. 23 Ağustos 1922'de Afyon bölgesine keşfe gönderilen 2 tayyareden biri şiddetli rüzgâr ve fırtına nedeniyle Gazlıgöl'den geri dönmüştür. Diğer tayyare ise Afyon'dan havalanan 2 Yunan av tayyaresinin

[346]İrfan Sarp, a.g.e., s.120; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.97,98; Y.Rahmi Doğanay, a.g.e., s.235.
[347]Saim Besbelli-İhsan Göymen, *Türk İstiklal Harbi Cilt.V, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, 1964, ss.169-188; İrfan Sarp, a.g.e., s.122,123; Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı, ss.58-60; Suat Akgül, a.g.m., s.247.

saldırısına uğradığı için geri dönmüştür. Keşif Uçuşlarında; Döger-Altıntaş-Seyitgazi bölgesindeki Yunan ihtiyat kuvvetlerinin durumu, Afyon'un güney ve batısındaki birliklerle ve topçu mevzileri sürekli izlenmiştir. Keşif sonuçları, Cephe Komutanlığına rapor edilmiştir. Keşif görevi yapan Plt. Hayri Bey, yaptığı bir görev ile ilgili;

> "Az sonra gelen tayyareyi devredip üsse dönüyordum. Afyon-Çobanlar İstasyonu arasında önümde ve biraz altımda bir tayyarenin yaptığı uçuş dikkatimi çekti. Bizimkiler sanarak yanına sokulduğum zaman, bir düşman keşif tayyaresi olduğunu fark ettim. Sonra beni fark etti ve hemen geriye döndü. Hemen üzerine saldırdım, makineli tüfeğimi çalıştırdım. Birkaç mermi atabildim. Afyon üzerinden üssüme dönerken havaalanının bir kenarında izlediğim tayyarenin kırılmış olduğunu gördüm. Üsse gelerek indiğimde tayyare pervanesinin dokuz yerinden kurşunla delinmiş olduğunu tespit ettim. Bu tayyareler alınırken üzerinde makineli tüfek yoktu. Silah ekibini biz alelacele koymuştuk. İyi ayarlanmayan ve arızalanan makineli tüfeğin mermileri pervaneme rastlamıştı." [348] demiştir.

Spat tayyarelerine monte edilen Alman makineli tüfekleri, pervane arasından ateş etmekte olup, bu tayyarelerden atılan mermilerin çoğu kendi pervanesini delerek pilotu zor durumda bırakmıştır. Büyük Taarruz sırasında pilotlar, birçok kez kendi mermileriyle tayyarelerinin pervanelerini delmişlerdir. Bu durum pilotların tayyareleri ile meydana dönmek zorunda kalmalarına neden olmuştur. Bölük, 3 Spat III, 6 Breguet 14-B-2, 1 Havvilland-9, 1 Albatros D-III, 1 Aviatik, 12 faal toplam 22 tayyareden oluşmuş ve Konya'dan uçuşa hazırlanmıştır.[349]

Türk havacılığı, envanterdeki tayyareleri ile Yunankuvvetlerini, Türk cephe hattına yaklaştırmamıştır. Yunan birlikleri; Büyük Taarruz öncesi Türk birliklerinin yerini, miktarını, durumunu ve savaş düzenini tespit edememiştir. Bu nedenle komuta kademesinin orduyu harekâta hazırlamasına kolaylık sağlamıştır.

10. 3. BÜYÜK TAARRUZDA HAVA HAREKÂTI

Milli Mücadele döneminde hava harekâtı sürerken Türk ordusu, hava gücü oluşturma çalışmalarında bulunmuştur. Fakat çeşitli kaynaklardan sağlanan tayyareler ile arzu edilen güç oluşturulamamıştır. Yine de bu dönemde, büyük uğraşlar ile oluşturulan mütevazi Türk hava gücü, Büyük Taarruz'da önemli katkılar

[348] Saim Besbelli, İhsan Göymen, *Türk İstiklal Harbi C.V Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, ss.170-175.
[349] Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.98; Saim Besbelli, İhsan Göymen, *Türk İstiklal Harbi C.V Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, ss.170-180.

sağlamıştır. Bu dönemde yaşanan sıkıntılar Cumhuriyet Döneminde havacılığın anlaşılması ve bu yolda yapılacak çalışmalar açısından bir ışık ve altyapı oluşturmuştur. Büyük Taarruz harekâtı başlamadan önce, 32 tayyare uçuşa hazır hale getirilmiştir.

25 Ağustos 'de saat 09.00'da, Batı Cephesi Komutanlığı'ndan Akşehir Cephe Tayyare Bölüğüne harekât öncesi verilen son keşif emri şu şekildedir;

> "26 Ağustos 1922'den itibaren ordular Büyük Taarruza başlamıştır. Yarın (26 Ağustos) saat 06.00-08.00 arasında düşman ihtiyat gruplarının durumu tespit edilmiştir. Aynı saatlerde, Afyon'un güney mıntıkasındaki düşmanın durumu keşfedilmiştir. Av tayyareleri, özellikle Afyon'un güney ve batısında devriye gezecek ve düşmanın keşif yapması önlenecektir. Yine, saat 10:00'da, aynı keşif görevleri tekrarlanacaktır. Seyitgazi mıntıkası ve Seyitgazi-Döger yolu havadan keşfedilmiştir. Öğleden sonraki vazife ayrıca bildirilecektir. 25 Ağustos 1922 saat 21:00 Batı Cephesi Komutanı İsmet"

25 Ağustos 1922'de sabah, düşman av tayyarelerine ve kötü hava şartlarına rağmen Döger bölgesinde keşif yapılmıştır.[350]

26 Ağustos 1922 günü sabah 18 tayyare faal hale getirilmiştir. Taarruz hazırlıklarını denetim için Akşehir'e gelen Kuva-yı Havaîye Umumiliği Müfettişi Kaymakam Muzaffer (Ergüder) Bey hatıratında bu günü şöyle anlatmıştır:

> "25 Ağustos 1922 akşamı saat 21.00 den sonra tayyare kuvvesi, yani harbe hazır tayyarelerin cins ve adedi belli olduğu, evvelce tahmin edilenden bir noksanıyla 17 tayyare harbe hazırdır. Fakat elde o kadar pilot yoktur. Ancak, icabında bir pilot birkaç sorti uçuş yapacak, değişik tayyarelerde uçmak zorunda kalacaktı. Durum, Cephe Komutanlığına arz olundu. O gece berrak bir sema üzerinde gökte, Türk Bayrağı çizilmişti. Parlak bir hilalin tam orta ilerisine parlak bir yıldız gelmiştir. Bu şekil saatlerce hepimizin gözünü havaya çevirmişti. Pilotlarda avcı, keşif ve bombardıman pilotu diye bir ayrım yoktu. Uçucular mevcut tayyareler ile uçmak mecburiyetinde idiler." [351]

Muzaffer Bey'in aktardıklarına göre, pilotlara bir uçuş elbisesi, bir başlık ve gözlük verilmekteydi. Ancak ekseriya bunlar her pilota sağlanamadığından dolayı pilotlara yünden örme bir başlık ve yün kazak verilmiş ve pilotlar bunlarla uçuşa gitmişlerdir.

26 Ağustos 1922'de sabah saat 04:30 itibariyle Büyük Taarruz başlamıştır. Büyük Taarruz başladığı gün, havanın kapalı ve çok rüzgârlı olmasına ve keşif için müsait olmamasına rağmen saat 06:00-07:30 arasında Kolağası Fazıl, Kolağası

[350]Tanman-Keyüsk, a.g.e., s.149; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.99.
[351]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.99.

Yahya, Gedikli Küçük Zabit İhya, Mükerrem, Basri ve Abdülhalim Beylerin yönetiminde, 3 av ve 3 keşif tayyaresi havalanmıştır. Yine; saat 11:00'de 7 ve 14:30'da 4 tayyare ile 12 keşif görevi yapılmıştır. Av ve keşif tayyareler ile bu görevlerde düşmanın durumu gözetlenmiş ve belirlenen hedeflere bomba atılmıştır. Keşif tayyarelerinde, rasıt olarak Mülazım-ı evvel Yusuf (Kenan), Hamdi (Çaypınar) ve Mülazım-ı sani Nuri (Baykal) Beyler uçmuşlardır. Av tayyarelerinin himayelerinde yapılan uçuşları; Döger-Altıntaş bölgesinde düşman ihtiyatlarının durumunda bir değişlik olmadığını göstermiştir. Afyon'un güney ve güneydoğusundaki keşif, düşman birliklerinin toplanma harekâtına girişmediğini göstermiştir. Keşif tayyaresine saldıran Yunan tayyaresine karşı yapılan taarruz sonucu, Yunan tayyaresi uzaklaştırılmıştır.[352] 26 Ağustos 1922'de, Kolağası Fazıl Bey, Spat XIII C.I av tayyaresi ile saat 07.45'de Yunan keşif tayyarelerinin faaliyetlerini önlemek için kalkış yapmıştır. 1 Breguet XIV A-2 Yunan tayyaresi ile karşılaşmıştır. Tayyareyi, Afyon bölgesinde Hasanbeli-Garipçe köyü yakınında inişe zorlamıştır. Pilot yaralanmış ve tayyareyi yakmasına fırsat vermeden söndürülmüştür. Tayyare, ganimet olarak ele geçirilmiştir. Tayyarenin bakım ve onarımı yapılarak harekât görevlerinde kullanılmıştır. Tayyareye düşürüldüğü yerin anısına "Garipçe" ismi verilmiştir. Yine, aynı gün 2 Yunan keşif tayyaresi inişe mecbur edilmiştir.[353] 26 Ağustos 1922'de, saat 10.45'de Afyon'un güney batısında keşif yapılmıştır. Bölgede savaşların şiddetli devam ettiği, düşman hatlarının gerisinde bir değişiklik olmadığı gözlemlenmiştir. Batı Cephe Komutanı İsmet Paşa, saat 12.00'de, Yunan ihtiyat kuvvetlerinin durumu hakkında bilgi almak için hava keşfi yapılmasını ve av tayyareleri ile düşmanın keşfine engel olunmasını emretmiştir.[354] 26 Ağustos günü tayyareler, hava bulutlu olmasına rağmen yapılan keşifte; Döger-Afyon arasındaki tren nakliyatının, Gazlıgöl-Afyon-Altıntaş-Dumlupınar bölgesinde karayolları üzerindeki faaliyetlerin, Ahırdağ kuzeyine giren süvari kolordumuzun durumu ve Tazılar-Çobanözü-Tokuşlar bölgesindeki faaliyetleri izlenmesi istenmiştir. Bu maksatla, saat 14.30-15.00 arasında 4 tayyare görev için havalanmıştır. Tayyarelerden biri arızalanarak geri dönmüştür. Aynı gün

[352]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.100.
[353]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:85, s.18; Hulusi Kaymaklı, C.II. a.g.e., s.100; *Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı,* s.59, 2011, Ankara.
[354]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.100.

saat 18.00'de, keşfe gönderilen bir tayyarenin verdiği raporda; Yunan ordugâhının durumunda değişiklik olmadığı, demiryolunda yoğun nakliyat harekâtı tespit edilmiştir.[355]

Bu uçuşlarda; hava bulutlu olmasına rağmen kendinden istenen bütün görevler tamamlanmıştır. Düşman ihtiyat gruplarının durumu tespit edilmiştir. Tayyareler, görülen ve seçilen önemli hedefleri bombalamıştır. Av tayyareleri, gün boyunca yaptıkları devriye uçuşları sırasında karşılaştıkları 4 Yunan tayyaresi ile hava muharebesine girmiştir. Keşif için kalkan 3 Yunan tayyaresini kendi hatlarının gerisine kaçmaya mecbur etmiştir. Bölük Komutanı Kolağası Fazıl, bir düşman tayyaresini Afyon'un Hasanbeli kasabası civarında Türk hatlarına indirmiş ve ele geçirmiştir. Kolağası Fazıl, Rasıt Mülazım-ı evvel Osman Nuri (Baykal) ve Hamdi (Çaypınar) Beylerin keşif raporundan çok önemli bilgiler elde edilmiştir.[356]

Cephe Komutanlığı, 27 Ağustos 1922 günlü emrinde;

> "Afyon'un çevresi ve güney ve Döger-Altıntaş-Gazlıgöl-Seyitgazi bölgesinde Yunan birliklerinin hareketleri izlenecektir. Afyon doğusundaki Yunan Kıta'larının durumundaki değişiklikler ve tren yolu üzerindeki faaliyetleri gözlenecektir. Av tayyareleri, Afyon'un güney ve batısında devriye uçuşları yaparak düşman tayyarelerinin faaliyetlerini önleyecek, Aceşehir-Ayvalı-Kırcaaslan-Sinanpaşa hattında düşmanla savaşan V'nci Süvari kolordumuzun, düşmanın harekâtı ve faaliyeti keşfedilmiştir." denilmiştir.

Cephe Birliği, 27 Ağustos 1922'de, 2 keşif ve 2 av tayyaresi havalanmış ve 6 uçuş yapmıştır.[357]

Aynı gün saat 11.00'de Plt. Basri (Alev) ve Rasıt Osman Nuri (Baykal) Beylerin yaptığı keşif uçuşunda; Yunanlıların Afyon'un doğu ve güneyindeki birinci tahkimat hattını boşalttığı görülmüştür. 2'nci tahkimat hattında düşmanın az kuvveti kaldığı belirtilmiştir. Bu hattın Türk topçusunun ateşi altında olduğu tespit edilmiştir. Erkmen sırtlarından güneye doğru ilerleyen bir Yunan taburu 2'nci tahkimat hattının gerisine çekilmiştir. Afyon'un güneyinde bulunan ihtiyatların ve Döger-Altıntaş bölgesindeki birliklerin yerlerini terk ettiği görülmüştür. Afyon İstasyonunda çok sayıda dağınık Yunan askerlerinin bulunduğu tespit edilmiştir. Afyon'dan-Gazlıgöl'e giden 32 vagonluk bir tren görülmüştür. Karacaaslan'daki bir alaylık Yunan piyade

[355]Tanman-Keyüsk, a.g.e., s.150.
[356]Saim Besbelli, İhsan Göymen, a.g.e., s.178,179; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.101.
[357]Saim Besbelli, İhsan Göymen, a.g.e., C.V, s.182,183; Tanman-Keyüsk, a.g.e., s.151.

taburu Kılıçaslanlıya nakledilmiştir. Birlikler, Türk topçusunun ateş tesiri altına alınmıştır. Hasanbeli, Ahırdağ tahkimat hattı gerisinde iki Yunan alayı görülmüştür. Sinanpaşa-Garipçe-Paşaköy yollarında faaliyet tespit edilmemiştir. Afyon'un güneyinden Ahırdağına kadar olan bölgedeki Yunan ihtiyat ve Döger-Altıntaş bölgesindeki birlikler yerlerini terk etmiştir. Öğleye doğru iki Keşif uçuşu yapılmıştır. Pilot Mülazım-ı evvel Basri (Bilgin) ile Rasıt Mülazım-ı evvel Osman Nuri (Baykal) Beylerin raporunda, Afyon'un güney ve güneybatısındaki çok iyi tahkim edilmiş Yunan mevzilerinin Türk ordusu tarafından ele geçirildiği belirtilmiştir. Yunanlıların sağ kanadının çöktüğü tespiti yapılmıştır. Keşifler esnasında pilotlar, düşman av tayyareleri ile karşılaşmıştır. Türk pilotları, Yunanlıların keşif yapmalarını önlemiş ve düşmanı Yunan hatlarına kadar kovalamıştır.[358]

Büyük Taarruz'un hemen ertesi günü Samsun'dan cepheye gitmekte olan 2 Türk Tayyaresi Ankara üzerinde uzun bir uçuş yapmıştır. Samsun Müdafaa-i Hukuk Heyet-i Merkeziyesi imzasıyla 25 Ağustos'da hazırlanan beyannameyi Ankara üzerine atmıştır. Beyanname şu şekildedir;

> "Ankara'da Büyük Millet Meclisi, Heyet-i Vekile, Matbû'ât, Bütün Müessesât ile Belediye Ahâlîsine; İzmir'i istirdât ve düşmân ordusunu berbat eylemek yolunda gittikçe yükselen heveslerimizi size yüksekten iblâğ için kuşun kanadını vasıta ittihaz eyleyerek size evinizden selâm-ı ihtirâm ve ricâ yağmuru yağdırıyoruz. Siz de düşmâna top, gülle, kurşun ve bütün gayz ve kîn yağmuru yağdıracak esbâbı ihzâr ediniz. Haymana Ovasının müntehâsında Yeşil Bursa dağlarının mâverâsında kardâş ciğerinden çıkmış avâze-i imdâd ve istidadı var. Bunu işitiyor musunuz? Biz size derûnî, boynu bükük yetimlerin hürmet ve ricâlarıyla dolu teyyâreler gönderdik. Siz bize İzmir ve Bursa'nın istirdadı haberini ne vakit göndereceksiniz."[359]

Beyannamede iki mesaj verilmiş, birincisi halka yönelik olup, halktan Yunanlılara karşı sonuna kadar mücadele edilmesi istenmiştir. İkincisi ise TBMM'den ve diğer resmi kurumlardan Yunanlıları vatan topraklarından çıkarmaları istenmiştir.

Batı Cephe Komutanı İsmet Paşa'nın Cephe Komutanlığına, 28 Ağustos 1922 tarihli uçuş emrinde şu emir verilmiştir:

> "Afyon Kıtaları tarafından işgal edilmiş yerler ile düşman çekiliş yönü ve durumu henüz anlaşılamamıştır. Afyon-Altıntaş-Döger-Seyitgazi-Eskişehir-Kütahya-

[358]Saim Besbelli, İhsan Göymen, a.g.e., C.V, s.183,184; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.101,102.
[359]*Hâkimiyet-i Milliye*, 28 Ağustos 1338/ 28 Ağustos 1922, No 591.

> Dumlupınar ve Afyon-Dumlupınar yolundaki faaliyetin tespiti yapın. Yine; Belce-Resulbaba-Bakırcık mevzilerinin durumu, Yunan savunma hazırlıklarının keşiflerini yapın. Eskişehir-Seyitgazi bölgesinin keşfini yapın. Aynı zamanda düzensiz bir halde ricat eden Yunan kıta'ları ile ağırlıklarını bombalayın ve vazifeler yapılırken 1 ve 3 no.lu beyannameleri atın".[360]

28 Ağustos 1922'de keşif görevinde; düşmanın genel olarak düzensiz bir şekilde batı yönüne geri çekildiği görülmüştür. İlkbulakdağı-Çatalçeşme-Araplı çiftliği-Altıntaş yolunun doğusundaki tepelerde küçük dağınık kuvvetler olduğu tespit edilmiştir. Eğret'i ve etrafında düzensiz halde bulunan düşman yürüyüş kollarına etkili isabetlerle toplam 200 kilo bomba atılmış ve makineli tüfek ateşiyle taranmıştır.[361] Yine, aynı gün saat 11:30' da yapılan keşifte, Eğret'i geçen ricat halindeki Yunan birliklerinin iki tümen kuvvetinde olduğu görülmüştür. Birliklerin yolun iki tarafında düzensiz bir şekilde kaçtığı belirtilmiştir. Saat 12.00'de, Arap Çiftliği'nin kuzey sırtları ile Gazlıgöl güneyindeki Hasanköy sırtlarında Yunan süvari, piyade artçıları ve birlik topçuları ile birlikte bir tümen gücünde olduğu tespit edilmiştir. Saat 12:05'te Gazlıgöl'den gelen küçük bir kol Eğret'e yaklaşmıştır. Araplı Çiftliği kuzeyindeki Yunan artçı alayının öncüleri Bekleme'yi geçmiştir. 28 Ağustos'deki askeri durum, Türk basınında tarafların resmi tebliğleri ile ortaya koyulmuştur. Türk resmi kaynakları, 27 Ağustos 1922'de Afyon kurtarılmış, Türk ordusu taarruz ve takip harekâtına devam etmiştir.[362]

Afyon kurtalınca 28 Ağustos 1922'de Cephe Tayyare Bölüğü, daha fazla keşif amacıyla Çay Meydanı'ından Afyon'a intikal ettirilmiştir. 28 Ağustos akşamı, sol kanatta Türk kuvvetleri Dumlupınar müstahkem mevzilerinin en sağlam noktasından biri olan Toklu Sivri'sini ele geçirildiği bildirilmiştir. Muharebelerin sonunda, Türk kuvvetleri, Yunan menzil hattını tahrip ederek mühimmat dolu 2 tren ve 7 tayyare, 128 develik katarını ele geçirmiştir. Aynı gün, 4 Yunan tayyaresi Düzağaç bölgesinde bombalı saldırıda bulunmuştur. XXIII.Tümen ve Kolordu Topçu Taburu'ndan 2 asker şehit olmuş ve 25 asker yaralanmıştır.[363]

29 Ağustos 1922'de Cephe Tayyare Bölüğü; Konya İstasyonunda tamir edilerek 17 adet Spad XIII, 5 adet Bregeut 14 B–2 silahlı keşif tayyaresi uçuşa hazır

[360]ATASE, İSH-16B, Kutu No:1200, Gömlek No:59, Fihrist:59-1.
[361]Tanman-Keyüsk, a.g.e., ss.135-139.
[362]*Hâkimiyet-i Milliye*, 30 Ağustos 1338/ 30 Ağustos 1922, No:593, s.2; Y.Rahmi Doğanay, a.g.e., s.236.
[363] Y.Rahmi Doğanay, a.g.e., s.236.

hale getirilmiştir. Yine, Adana'da; 1 adet Albatros D-III ve 1 adet Saml Aviatik Eğitim, 1adet Spad XIII 2 kişilik av, 4 adet Breguet 14 A-2 silahlı keşif, 1 adet De Havilland Bomb ve 2 adet Albatros C-XV keşif tayyaresi ile toplam 32 tayyareden teşkil edilmiştir.[364]

Türk ordusu savaşın yoğun olarak sürdüğü bu tarihte hava üstünlüğünü ele geçirmiştir. Cephe Komutanlığı telefon emri ile tayyarelerin cepheye yakın olması, düşmanın yakından ve etkili takip edilmesi için Çay'daki Cephe Tayyare Bölüğü'nün Afyon'a ve Uşak'a intikalini emretmiştir. Emirde; *"İntikal sırasında hangarlar nakledilmeyecektir. Bölük, eski istasyon binası yakınındaki demiryolu hangarlarından faydalanmıştır. Vazife uçuşuna kalkan tayyareler dönüşlerinde Afyon meydanına ineceklerdir."*[365] görevi verilmiştir.

29 Ağustos 1922'de, Tayyare Bölüğüne şu emir verilmiştir:

> "Düşmanın büyük kısmının Eğret bölgesinden kuzey batı yönüne doğru çekildiği tahmin edilmektedir. Eskişehir bölgesinde çekilme alametleri vardır. Süvari tümeni 28.8.1922 saat 13.00'den sonra Döğer- Balıkpınar hattını geçmiş Altıntaş yönünde ilerlemektedir. Sabah keşif uçuşları, Eğret-Altıntaş bölgesinden Hamurköyü Çalköyü-Işören yönlerine ve Dumlupınar'a doğru Altıntaş bölgesinin kuzey ve kuzeybatı yönlerine doğru yapılmıştır. Düşmanın ana kuvvetlerinin durumu ve çekiliş yönü tespit edilmiştir. Eskişehir doğusu ve Seyitgazi bölgesindeki Yunan kuvvetlerinin durumu keşfedilmiştir. Tayyareler, dönüşlerinde Afyon'a inecektir."[366]

29 Ağustos 1922'de Cephe Tayyare bölüğüne Afyon'a intikal emri ile Cephe Komutanlığı tamirhanesi, malzeme deposu ve bir kısım er Çay'da bulunurken, tayyareler, uçuş personeli, akaryakıt, pek az miktarda malzeme ve bölük uçuş kademesi Afyon'a ulaşmıştır. 29 Ağustos'da saat 07:15-08:30 arasında 7 keşif uçuşu yapılmıştır. Aynı gün saat 07:30 uçuşunda, Döger-Altıntaş ve Hamidiye köyü kuzeyini kapsayan bölgede hiçbir düşman faaliyeti görülmemiştir. Saat 08:30'daki keşifte; Seyitgazi'nin güney doğusunda bulunan iki alaylık Yunan ordugâhı eski yerinde ve bu bölgede yoğun bir faaliyeti olduğu görülmüştür. Eğret-Altıntaş-

[364]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.102.
[365]Hv.K.K.lığı Arşivi, Klasör No:75, ss.4-6; Azmi Süslü," Ve Atatürk'ün Türk Havacılığı Hakkındaki Görüş ve Düşünceleri", ss.12-16, Uçan Türk, Sayı:303, Temmuz 1986, THK. Ankara; Saim Besbelli, İhsan Göymen, a.g.e., s.184; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.101,102.
[366]Tanman-Keyüsk, a.g.e., s.154; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.102,103.

Çerkezköy-Hamidiye ile Çerkezköy'ün 20 km. kuzeyine kadar uzanan bölgede Altıntaş-Dumlupınar arasında Yunanlıların çekilmekte olan birlikleri izlenmiştir.[367]

Afyon'daki Tayyare Bölük Komutanı Fazıl Bey, 30 Ağustos 1922'de bütün tayyarelerin düşman hatları üzerinde gösteri ve keşif uçuşu yapmalarını ve kesinlikle bomba atmamalarını emretmiştir. Aynı gün, hava çok rüzgârlı, yağmurlu ve alçak bulutlarla kapalı olduğundan uçulmamıştır. Geriye çekilen düşman birliklerine bombardıman ve makineli tüfek taarruzu yapılmamıştır.[368]

Batı Cephesi Komutanlığı; Döger-Çökürler-Çörez ve Kayalar bölgesinde keşif uçuşu yapılmasını emretmiştir. Öğleden sonra yapılan hava keşiflerinde; Keşfi emredilen bölgelerde dost ve düşman birliklerine ait en ufak bir hareket görülmemiştir. 26–29 Ağustos 1922 tarihlerinde çok yoğun uçuşlar yapılmıştır. Bu nedenle, 30 Ağustos Zafer Bayramı'nın, Havacılar Bayramı olmasını ve birlikte kutlanmasını (1949 yılına kadar) kabul etmiştir. 31 Ağustos 1922'de Kolağası Fazıl ile Rasıt Mülazım-ı evvel Osman Nuri (Baykal) Beyler, Uşak bölgesinde 4 sorti keşif uçuşu yapmıştır. Kolağası Fazıl Bey, saat 08:00-09:30 arasında yaptığı keşifte; Eskişehir bölgesinin sisli, Kızıltaş Deresi ve dağları tamamen bulutlu olduğundan iyi gözetleme yapılamadığı belirtilmiştir. Döger-Seyitgazi-Eskişehir yollarında bir faaliyet görülmediği belirtilmiştir. Düşmanın Dumlupınar'da tutunamayıp, Banaz'la Kapaklar istasyonu arasında batıya yürüyen iki Yunan tümeni ve kolbaşının Kapaklar istasyonunun ilerisinde yürüyüş halinde bir başka iki Yunan tümeni olduğu tespit edilmiştir. Demiryolu kuzeyinde ve doğu sırtlarının gerisinde iki Yunan süvari alayının yürüyüş halinde Uşak yönünde çekildiği görülmüştür. Uşak'ta tren faaliyeti olmadığı gibi vagon ve makine bulunmadığı tespit edilmiştir. Banaz'da bir tren görüldüğü belirtilmiştir.[369]

Cephe Tayyare Bl.K. Kolağası Fazıl Bey ve personeli, Batı Cephesi Karargâhına çağrılmıştır. Erkan-ı Harbiye tarafından görevini layıkıyla yapan tayyare pilotları takdir edilmiştir. İsmet Paşa, başta Tayyare Grup Komutanı olmak üzere tek tek havacıların elini sıkmış ve kutlamıştır. İsmet Paşa, Kolağası Fazıl Bey'e; "Şu andan itibaren Binbaşılığa terfi ettin. Mustafa Kemal Paşa'da

[327]İrfan Sarp, a.g.e., ss.123-125; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.103.
[368]Saim Besbelli,İhsan Göymen, a.g.e., s.185.
[369]Hulusi Kaymaklı, a.g.e.,s.104; Y.Rahmi Doğanay, a.g.e., s.237.

tebrik için seni bekliyor." Başkomutana "Binbaşı Fazıl" olarak takdim etmiştir. Başkomutan Mustafa Kemal Paşa, Büyük Taarruz'un devam ettiği 31 Ağustos 1922'de havacıları kabul etmiştir. Bnb. Fazıl Bey'i tebrik etmiş, başarılı personelin bir üst rütbeye yükseltilmesi emrini vermiştir. Fazıl Bey'in maiyetindeki Kolağası Yahya Bey Binbaşılığa, Hamdi, Osman, Nuri, Avni, Kenan, İbrahim Beyler ve diğer pilot, rasıt ve personel bir üst rütbeye 31 Ağustos 1922'den geçerli olarak terfi etmişlerdir.[370] Yine, Büyük Millet Meclisi'de kahraman tayyarecilerimizin ifa ettikleri hidmet-i fevkaladeden dolayı kendilerine takdirname vermiştir. Ankara:8 hususi muhabiri.[371]

1 Eylül 1922'de Konya'dan gelen 2 Albatros C-XV tayyaresi ile birlikte, Cephe Bölüğünün 19 tayyaresi bulunmasına rağmen ağır savaş şartları içinde sadece 6 tayyare faal olarak harekâta katılmıştır. Tayyareler, saat 07.20-16.45 sürecinde değişik bölgelerde 13 sorti yapmıştır. Bu sürede, tayyareler 12 sorti de arızasız üslerine dönerken Spad XIII tipi bir av tayyaresi benzini bittiği için İslamköy İstasyonu civarına mecburi iniş yapmıştır. Bir gün sonra karayolundan gönderilen benzin ile yakıt ikmali yaparak üssüne dönmüştür.[372]

Uçuşlarda; gün boyu Seyitgazi-Eskişehir-İnönü-Karaköy-Kütahya-Uşak bölgelerinde keşif ve bombardıman uçuşları yapılmıştır. Uşak ve Eskişehir'in yanmakta olduğu belirtilmiştir. Uşak'tan batıya doğru dağınık yürüyüş kollarının gitmekte olduğu tespit edilmiştir. Düşmanın Uşak'ın doğusundaki mevzileri ele geçirdiği görülmüştür. Bir yürüyüş kolunun saat 06.30'da batıdan Karakuyu İstasyonu'na varmakta olduğu belirtilmiştir. Eskişehir'de yangın dumanlarından bir şey görülmediği tespit edilmiştir. Uşak'a giden 1 av tayyaresinin henüz dönmediği belirtilmiştir. Bozhöyük'te 3 lokomotif ile 150 kadar vagonun ve bazı perakende erlerin görüldüğü öğrenilmiştir. Düşman birliklerini tedirgin eden çok etkili bomba atışları ile hava taarruzları gerçekleştirilmiş ve düşmana zayiat verdirilmiştir.[373]

---

[370]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.112; Saim Besbelli, İhsan Göymen, *Türk İstiklal Harbi, Batı Cephesi,* C.II,2.Ks. 3.Baskı,1999, s.284; Y.Rahmi Doğanay,a.g.e.,s.237.
[371]İstikbal, 10 Eylül 1338/10 Eylül 1922, No: 706, s.1.
[372]Kaymaklı, a.g.e., 112.
[373]Tayhani,a.g.e., s.181; İrfan Sarp, a.g.e., s.126,127; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.112; Saim Besbelli, İhsan Göymen, *Türk İstiklal Harbi, Batı Cephesi,* C.II, s.41; Rahmi Doğanay, a.g.e., s.237.

1 Eylül'de, Uşak'ın kurtuluşundan sonra Batı Cephesi Komutanlığı, Afyon Tayyare Bölüğü'nden bir müfrezenin harekâtın yapısına uygun olarak Uşak Meydanına naklini emretmiştir. Fakat teçhizat ve malzeme naklinde güçlük çekildiği için emir uygulanmamıştır. Karayolu ve demiryollarının tahrip edilmesi ile hava gücünün, benzin ve gereksinim duyduğu diğer malzemelerin naklinde kullanılacak kamyon bulunamamıştır. Bu nedenle, Türk havacıları düşmanı kovalayan kara gücünü takip edememişlerdir. Batı Cephesi Komutanlığının, 2 Eylül 1922'de yapılacak harekât emrinde; "*Uşak-Alaşehir-İnönü bölgesi ve yollarının izlenmesi istenmiştir. Eskişehir-İnönü-Kütahya yolundaki Yunan birliklerinin faaliyetinin tespiti istenmiştir. Alaşehir'deki tesislerin ve istasyonun bombardıman edilmesi görevlerini verilmiştir.*"

2 Eylül 1922'de, sabah erken saatte iki sorti keşif yapılmıştır. Keşifte; İnönü Köyü'nün hemen doğusunda 1 süvari ile güney tepelerinde bazı birliklerin görüldüğü rapor edilmiştir. Köy ile istasyon arasında, 150 kadar Yunan motorlu aracı İnönü'den Bozüyük'e doğru ilerlediği tespit edilmiştir. İnönü İstasyonunun güneyinde 200 kadar aracın hareket halinde olduğu görülmüştür. İstasyon'da 20 vagonluk bir tren bulunduğu belirtilmiştir. Çukurhisar'dan İnönü'ye 1 taburun ve Bozhöyük'e doğru da başka 1 taburun dağınık halde gitmekte olduğu bildirilmiştir. Eskişehir-İnönü yolu üzerinde 2 Yunan tümeni, İnönü'ye doğru çekilmiştir. Bir Yunan Tümeninin, Eskişehir-Çukurhisar'a doğru yürüyüş halinde olduğu tespit edilmiştir. Türk topçusu, Çukurhisar'ın batısından geçen yolu ateş altında tutmuştur. Türk kıt'alarının, Eskişehir'e doğru yürümekte olduğu belirtilmiştir. Türkler, 2 Eylül 1922'de saat 07.35'de yapılan keşif uçuşunda, Alaşehir yönünde uçarken bir Yunan av tayyaresinin saldırısına uğramıştır. Türk tayyaresi bu saldırıyı önleyerek keşfine devam etmiştir. Alaşehir İstasyonu ve civarındaki düşman birlikleri bombalanmış, tayyare indiğinde dört mermi isabeti aldığı görülmüştür.[374]

3 Eylül 1922'de Cephe Bölüğüne yapılacak Hava harekâtı ile ilgili emir de; Alaşehir, Salihli bölgesindeki düşman ana kuvvetlerinin yerinin tespiti ve bombardıman edilmesi istenmiştir. Kuzey Cephesinde Karaköy ve Pazarcık yönünde geri çekilen düşman kuvvetlerinin tespiti emri verilmiştir. 3 Eylül 1922'de saat

[374]Tanman-Keyüsk, a.g.e., s.156,157; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.112; Saim Besbelli, İhsan Göymen, *Türk İstiklal Harbi, Batı Cephesi*, C.II,s.41; Y.Rahmi Doğanay, a.g.e., s.237.

07.20'de havalanan tayyare görevini tamamlayarak Uşak Meydanına inmiştir. Türk ordusu taarruz sürecinde cephe gerisinde, Yunan askerlerine ve Müslüman halka da beyannameler atmıştır. Yunan tayyareleri ile muharebeler devam ederken Türk tayyareleri ile atılan beyannameler ile millete moral verilmesi hedeflenmiştir. Bunlardan ikisi 4 Eylül tarihli olup, basında genişçe yer bulmuştur. Beyannamelerden ilki Rumca olup Yunan ordusuna yönelik olmuştur. Türk ordusunun başarıları vurgulanmıştır. Yunan askerlerine teslim olmaları çağrısı yapılmıştır. Zulüm yapan ve yapmaya devam eden Yunan kumandan ve askerlerinin cezalandırılacakları bildirilmiştir. İkinci beyanname Türkçe olup, cephe gerisinde Müslüman halka hitap etmiştir. Beyannamede halkın Yunanlılardan korkmamaları, köyleri yakmaya ve zulüm yapmaya çalışan Yunanlılara karşı mücadele etmeleri tavsiye edilmiştir.

Rumca Beyanname şöyledir:

> "Yunan Kumandanları, Yunan zâbitleri, Yunan askerleri! Mağlup ve münhezim Yunan Fırkaları topunu, tüfeğini bırakarak kaçıyor. Açlık ve yorgunluktan bitap kalmış olan askerleri her yerde teslim oluyor. Her tarafınız sarılmıştır. Kaçamayacaksınız. Teslîm olanlar açlık, sefâlet ve mahrûmiyyet ile sürünerek ölmekten kurtulurlar. Bazı Yunan askerlerinin çekildikleri yerlerde İslâm ahaliye zulüm ve işkence yaptığı ve şimendiferleri tahrip ettiğinizi görüyoruz. Gerek kumandan ve zabitlerin emriyle ve gerek münferiden her türlü zulüm ve yangından şahsen mes'ûlsünüz"[375] denilmiştir.

Türkçe Beyanname ise şu şekildedir:

> "Sevgili Türkiyeliler, Sevgili kardâşlarımız Türk ordusu, Yunan ordusunu perişan etmiştir. Yunanlılar her tarafta topunu tüfeğini bırakıp inhizâm ve dehşet içinde kaçıyor. Etrafı sarılanlar her yerde teslim oluyor. Yunan askerleri, geçtikleri yerlerde Müslümân ahaliye eziyet ediyor. Köyleri, harmanları yakıyor. Kadınlara ve çocuklara işkence ve hakâret ediyorlar. Ey ahâlî! Sakın korkmayınız. Sizi kurtarmak için üç senedir dağlarda çarpışan ordunuza Cenabı-ı Hak büyük bir zafer verdi. Yıldırım gibi Yunan cellâtlarını kovaladı. Kadınlarınızı, çocuklarınızı düşman kaçarken dağlara ve emîn yerlere saklayınız. Eğer düşman bir köy yakmağa, bir yol tahrip etmeye teşebbüs ederse hemen ona hücum ediniz. Kaçan düşmanın yanında kalan her köy emniyyetle bilsin ki Türk ordusu yirmi dört saat geçmeden yetişiyor. Bir de hangi Yunan kıta'sı ve kumandanı mezâlim yaparsa onun numarasını ve kumandanın ismini öğreniniz"[376] denilmiştir.

Samsun Müdafaa-i Hukuk Heyeti tarafından TBMM Heyeti'ne hitaben atılan beyannamedeyse şunlar yazmaktadır;

---

[375] *Hâkimiyet-i Milliye,* 4 Eylül 1338/ 4 Eylül 1922, No 598, s.1.
[376] *Babalık*, 5 Eylül 1922, No: 983, s.1; Hâkimiyet-i Milliye, 4 Eylül 1922, No 598, s.1.

> "Size üstünüzden selam, ihtiram ve rica yağmuru yağdırıyoruz, siz de düşmana top, gülle, kurşun ve bütün gayz ve kin yağmuru yağdıracak esbabı ihzar edeceğiz. Haymana Ovasının sonunda, yeşil Bursa Dağlarının maverasında, kardeş ciğerinden çıkmış avaze-i imdat ve istimdad var. Onu işitiyor musunuz? Güzel İzmir'e ne vakit gireceğiz? Onu biliyor musunuz? Biz size derunu bugün yetimlerin hürmet ricalarıyla dolu tayyareler gönderdik. Siz bize İzmir ve Bursa'nın istirdadı haberini ne vakit vereceksiniz?"[377]

Türk milletine moral motivasyon vermek amacıyla atılan beyannamelerin yanında, Yunan ordusunu demoralize etmek amacıyla da Rumca bildiriler atılmıştır.

Türk ordusu, tayyareler ile Yunan askerlerine, cephe gerisindeki Müslüman ve Hıristiyan unsurlara propaganda beyannameleri atmaya savaş süresince devam etmiştir.

Beyannameler, Yunan askerlerinin teslîminde etkili olmuştur. Nitekim Midillili Dimitri İspiro adlı Yunan esiri beyannamelerle ilgili; *"Tayyarelerinizin attığı beyânnâmeleri kapışırcasına okuyorduk. Fırsat bulanlar kaçtılar. Hatta içimizde tüfek atmadan ordunuza teslîm olanlar vardır. Çoğumuz tüfeklerimizi kırarak dağlara firâr ettik."* [378] demiştir.

Spat tayyareleri ile Türk ordusu tarafından atılan esir alınmış Yunan askerlerinin, 'Teslim ol' çağırılarını içeren bildirileri ve Yunanistan'da çıkan iç karışıkları yazan Rizospatris, Elefteros Tipos ve Patris gazetelerini cephe gerisine atarak Yunan ordusunun dağılmasını sağlamıştır.

Dumlupınar karargâhında bulunan Yunan VI ve IX. Tümen Komutanları, Türk tayyarelerinin attıkları beyannameleri gördükten sonra; *"Böyle mükemmel, fedakâr ve her dakika başkomutanı harekâtın seyrinden haberdar eden havacılara sahip olduktan sonra savaşı kazanmak hakkınızdır."*[379] yorumunu yapmıştır.

4 Eylül 1922'de saat 08.30'da Afyon'dan havalanan 3 av ve 5 keşif tayyaresi 10'ar dakika aralıkla Uşak Meydanı'na inmiştir. Yer destek malzemeleri henüz Uşak meydanına ulaşmadığı için keşif uçuşları sekteye uğramış ve görev yapamamışlardır. 3,5 ton tayyare benzini, yolların bozuk oluşu ve trafik tıkanıklığı yüzünden Afyon'dan Uşak'a 24 saatte getirilmiştir. Yer hizmetlerini yapan taşıtların çok eski olmaları, ileri meydanlara nakli zorlaştırmış ve geciktirmiştir. Bu zorluklar

[377] Cengiz Mutlu, a.g.e., s.601.
[378] *Babalık,* 10 Eylül 1338/10 Eylül 1922, No: 987, s.2; ÖzlemYıldız, a.g.e., s.227,228.
[379] *Babalık,* 10 Eylül 1338/10 Eylül 1922, No: 987, s.2; ÖzlemYıldız, a.g.e., s.227,228.

nedeniyle, bölük görevlerini güçlükle yapabilmiştir. Cephe Komutanlığı olanakları sınırlı olması yüzünden istekleri karşılamakta zorlanmıştır.[380] 5 Eylül 1922'de Uşak-Alaşehir bölgesinde keşfe çıkan tayyare motor arızası yapmıştır. Tayyare, Salihli-Alaşehir-Inay-Karakuyu arasında mecburi iniş yapmıştır. Keşif tayyaresi, tamiri bittikten sonra Afyon'dan Uşak'a getirilmiş ve 6-7 Eylül tarihinde uçuş yapılamamıştır. 8 Eylül 1922'de Cephe Tayyare Bölüğüne, 2 keşif tayyaresinin Salihli'ye intikal ettirilmesi emredilmiştir. Yunan birliklerinin Manisa-Nif-Torbalı durumunun tespit edilmesi istenmiştir. Tayyarelerin, dönüşte Alaşehir veya Salihli'ye inmesi emredilmiştir. Bakım teçhizatı ve yer destek malzemesi ile birlikte Salihli'nin kuzeydoğusuna 10 kilometre mesafedeki Duraselli Köyü yakınında hazırlanan meydana intikal etmiştir. Böylece, Tayyare Bölüğü, İzmir'e yaklaşmıştır. Tayyare Bölüğü'nün ağırlıkları, Salihli'ye taşınamamıştır. Aynı gün İzmir'e doğru ilerleyen Türk Birlikleri ile beraber hareket eden Cephe Bölüğü, 9 Eylül'e kadar keşif uçuşlarına devam etmiş ve 8 sorti yapmıştır. Birlikler, İzmir'e girerken 1 av tayyaresi saat 07:30'da Salihli Meydanı'na inmiştir. 9 Eylül'de Türk ordusunun İzmir'i geri alması üzerine 10 Eylül'de hava faaliyeti olmamıştır.[381] Cephe Bölüğü, Breguet 14-B 2 (Garipçe) Yunan keşif tayyaresinin tamiri 11 Eylül 1922'de tamamlanmıştır. Uşak'taki 2 Spad XIII av tayyaresi ile birlikte Salihli'ye getirmiştir. 11 Eylül 1922'de, Uşak'ta bulunan Cephe Bölüğünün malzeme ve ağırlıkları, demiryollarının tahrip edilmesi nedeniyle kamyonlarla Salihli'ye gönderilmiştir. Uşak'ta gayri faal olduğu için 1 Breguet, 1 Albatros C-XV ve 1 De Havilland-9 tayyaresi bırakılmıştır. 13 Eylül 1922'de, Salihli Meydanı'ndan İzmir'e intikali emredilmiştir. 2 keşif tayyaresi intikal için havalanmış, ancak motor arızası nedeniyle meydana geri dönmüştür.[382]

14 Eylül 1922'de Svl. Plt. Vecihi Bey, Gaziemir-İzmir Meydanı'na yaptığı uçuş ile meydana inen ilk pilot olmuştur. İntikal için daha sonra gelecek tayyarelere meydanın hazırlanması emredilmiştir. Vecihi Bey, tayyarenin motorunu kapatmadan Kızılçullu İstasyonuna inmiştir. Vecihi Bey; tayyarelerin sayısını ve uçuşa elverişli olduğunu görünce şu sözleri ile şaşkınlığını ve duygularını belirtmiştir:

[380]Tanman-Keyüsk, a.g.e., s.159; Hulusi Kaymaklı, a.g.e.,s.113; İrfan Sarp, a.g.e., s.125.
[381]İrfan Sarp, a.g.e., s.130; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.113; Y.Rahmi Doğanay, a.g.e., s.238.
[382]Saim Besbelli, İhsan Göymen, *Türk İstiklal Harbi*, C.2, Batı Cephesi, 6.Kısım, 3.Kitap, Ankara, 1995, s.173; Tanman-Keyüsk, a.g.e., s.159,160; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.113.

"Kızılçullu istasyonunu görünce bende bir heyecan ve kuşku yarattı. Gördüğüm meydan tayyareler ile dolu idi. Biraz daha yaklaşınca bunların Yunanlılara ait olduklarını ve düzensiz bir şekilde bırakılmış bulunduklarını gördüm. Yunan pilotları uçarak kaçmak yerine sandalla kaçmayı tercih etmişlerdi. İzmir-Sakız arası kısacık bir mesafe ve tayyare için yarım saatlik bir mesafeden ibaret, hatta en tecrübesiz bir pilot için küçük bir uçuş addedecek derecede basit bir uçuştu. Fakat bütün bu hakikatlere rağmen maneviyatı tamamen ölmüş bir ordunun havacıları bile ordumuzun yıldırım zaferinden o kadar şaşırmışlardı ki, en emin kaçmak vasıtası olan tayyareleri dahi uçurmaya zaman bulamamış, çılgınca ve perişan bir halde vücutlarını deniz kenarına atarak sandallarla kaçmak yoluna düşmüşlerdi. İşte bu büyük zaferin havacılık ganimetlerini ilk defa ben görüyordum ve her tayyareyi ayrı ayrı severek büyük bir sevinçle okşuyordum." demiştir.

14 Eylül 1922'de, Salihli'de bırakılan 4 av ve 2 keşif tayyaresi tamiri yapıldıktan sonra İzmir'e hareket etmiştir. 3 keşif tayyaresi arızalı olduğu için Salihli'de bırakılmıştır. 2 tayyare İzmir yakınlarında zorunlu iniş yapmıştır. Bakım ve onarımı tamamlanan 1 keşif tayyaresi, 15 Eylül'de İzmir'e intikal etmiştir. Meydanda kalan tayyareler, motor arızası nedeniyle uçuşa devam edememiştir. Salihli Meydanı, Bl. K. Vekili Bnb. Yahya Bey'e bırakılmıştır. Bölük Komutanı, Bnb. Fazıl Bey İzmir'e gitmiştir.[383]

15 Eylül 1922'de Cephe Komutanlığı; Çeşme ve Seferihisar bölgesinin havadan keşfini emretmiştir. Keşifte; kaçan Yunan birliklerinin Çeşme İskelesinde büyük bir kalabalık halinde gemilere binmeye çalıştığı görülmüştür. Çeşme limanı açıklarında 50 büyük nakliye gemisiyle, birliklerin kol başı Urla ve Çeşme şosesi üzerinde, Alaçatı'ya girmek üzere olduğu tespit edilmiştir. Tayyareler, Yunan birliklerine makineli tüfek ile ateş etmiştir. Cephe Tayyare Bölüğü, 15 Eylül 1922'de İzmir-Seydiköy'de toplanmıştır. Konya'dan gelen Kaymakam Muzaffer (Ergüder) 16 tayyareden oluşan bölüğün yeniden tertiplenmesi için düzenlemeler yapmıştır. Kuva-yı Havaîye-i Müfettişi Muzaffer Bey'in 15 Eylül 1922 tarih 1243 sayılı emri ile Tayyare Bölük Komutanlığına;

"Harekâtın çok süratli gelişmesi ve ikmalin doğurduğu güçlükler, bölük teşkilatı ve faaliyetinde bazı aksamalara sebep olmuştur. Bunların düzenlenmesini Bölük Tayyareleri cetvelde gösterilenlerden oluşacaktır. Her tayyarenin isimleri hizasında yazılıdır. Tayyare üzerlerine isimleri süratle yazılacaktır. Uşak'ta onarımda bulunan 12 No.lu ve Sivrihisar'da onarılan 5 No.lı tayyarenin faal hale getirilişi Afyon istasyonunun vazifesidir. Ele geçen çift kumanda Mektep Tayyaresi, okula verilmek üzere bölükte muhafaza edilecektir. Gereğini rica ederim"[384] denilmiştir.

[383]Tanman-Keyüsk, a.g.e., s.160,161; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.114; Vecihi Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, ss.123-124.
[384]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.114.

İzmir'in kurtuluşundan sonra 17 Eylül 1922'de, Milli Müdafaa Vekâleti'nin 261 sayılı emri ile Konya'daki Kuva-yı Havaîye Müfettişliği Umumiliği (Hava Kuvvetleri Müfettişliği), Tayyare Mektebi malzemeleri ile Adana'daki Tayyare Mektebi, 2 tayyare ile Seydiköy-İzmir'e taşınmıştır. 30 subay pilot ve rasıt olarak yetiştirilmek üzere mektebe alınmıştır. Hava birlikleri ve tayyare mektebi Seydiköy'deki meydan civarındaki binalara yerleştirilmiştir. Tayyare Tamir Fabrikası, Tayyare İstasyonu ve İstasyon Komutanlığı Halkapınar'a intikal etmiştir. Müfettişlik karargâhı ise Kordonboyu'na taşınmıştır., Müffettişlik İzmir'e gelince Bnb. Fazıl komutasında 1 ve 2'nci Tayyare Bölükleri yeniden ayrılarak 2 Tayyare Bölüğü'nden oluşan Tayyare Grup Kumandanlığı kurulmuştur. Seydiköy'de düşmanın bıraktığı uçuşa hazır 1 De Havilland–9 bombardıman, 3 Nieuport av, 1 Avro 504 Eğitim tayyaresi ve fazla miktarda malzeme ele geçirilmiştir. 17 Eylül 1922'de Uşak ve Salihli'de kalan son 2 tayyare uçarak, Rasıt Kolağası Kenan Bey yer bakım kademesi malzemelerini taşıyan kamyonlarla Seydiköy'e gelmiştir. Bu kapsamda; 1 ve 2'nci Tayyare Bölükleri Bnb.Fazıl Bey komutasına verilmiştir. Konya'dan İzmir'e taşınan 1 av tayyaresi ile Tayyare Grup K.lığı, Seydiköy'de eğitim uçuşlarına devam etmiştir. Tayyare Grup K.lığını oluşturan 4 Keşif ve 4 av tayyare ile Bnb.Yahya Bey komutasında 1'nci Tayyare Bl.K.lığı oluşturulmuştur. Yine, 4 Keşif ve 4 av tayyare ile Rasıt Kenan Bey komutasında 2'nci Tayyare Bl.K.lığı İzmir'de teşkil edilmiştir. Afyon Tayyare İstasyonu'ndan 5 av tayyaresi İzmir'e nakledilmiştir. 3 keşif ve 1 av tayyaresi ile 3'ncü Tayyare Bl. K.lığı (Elcezire) Afyon'da teşkil edilmiştir. Bu dönemde faal tayyare durumu; düşmanın faal bıraktığı uçuşa hazır 5 av tayyaresi (De Hawilland-9, 3 Nievport, 1 Avro) Gaziemir-İzmir'de bulunmuştur. 5 keşif tayyaresi Samsun'da, 5 keşif tayyaresi yine İzmir'de uçuşa hazır bekletilmiştir. 15 keşif tayyaresi İzmir'de ve 7 keşif tayyaresi arızalı olarak Samsun'da bulunmuştur. İzmir'de bulunan keşif uçağının 10 adedi bir ay içinde hazırlanmıştır. Bu tayyarelerden çift kumandalı 2 adedi Tayyare Mektebine verilmiştir. Samsun'da bulunan keşif tayyarelerinin tamir ve onarımına yeterli malzeme ve yedek parçaların demiryolu ile İzmir'e nakli için Milli Müdafaa Vekâletliğine teklif yapılmıştır.[385]

[385]Yaşar Özdemir, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, s.55; Tanman-Keyüsk, a.g.e., s.194; Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi, (1913-2009),*s.52; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.91,120.

18 Eylül 1922'de Cephe Komutanlığı, bölüğe Midilli ve Sakız adası civarındaki düşman gemilerinin durumunun keşfi ve bombalanması görevini vermiştir. Muharebe uçuşları ve savaş şartları altındaki ağır çalışma temposu tayyareleri çok yıpratmış ve çoğu genel bakıma alınmıştır. İzmir'e yakın Yunan Adalarına 18–20 Eylül tarihleri arasında yapılan keşif uçuşunda faal tayyare bulunmadığı tespit edilmiştir. 20 Eylül 1922'de Midilli'nin keşfi için tayyare gönderilmiştir. Adada, Yunan ordusunun hiçbir faaliyetinin olmadığı görülmüştür. Midilli adasındaki düşman sefainine ise Türk tayyareleri tarafından bomba atılmıştır. Ovacık kıtaatı tarafından işgal olunmuştur.[386] 23-30 Eylül tarihlerinde av tayyareleri, Başkomutanlık ve Batı Cephesi Kumandanlığı karargâhı üzerinde alçak uçuş ile gösteri uçuşları yapmıştır.[387]

Kuva-yı Havaîye Müfettişliği'nin İzmir'e intikali ile birlikte *"Tayyare Birlik ve Müesseselerinin teşkilatı ve ilk hizmetleri için talimat"* adı verilen görev talimatı hazırlanmış ve Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekaleti'nce tasdik edilmiştir.

Kuva-yı Havaîye Müfettişi Kaymakam Muzaffer Bey, Büyük Taarruz ve sonrasında Cephe Tayyare Bölüğü'nün faaliyetlerini 23 Eylül 1922 gün ve 1179 sayılı Milli Müdafaa Vekâlet'ne sunduğu raporda şu şekilde yazmıştır;

> "İzmir'e kadar beraber bulunduğum Cephe Tayyare Bölüğünün harekâtı harbiyesini arz ederim. Yeni gelen ve makineli tüfekleri burada tatbik edilen Spat avcı tayyareleri ile 25–26 Ağustos 1922 günleri hâkimiyeti havaîye temin olunmuştur. Düşman keşif tayyareleri, keşfe devam edemeyerek harekâtımız gizli kalmış ve kendi tayyarelerimiz mükemmelen keşiflerini yapmıştır. Keşif tayyarelerimiz, ilk günlerde iki tarafın vaziyetlerini her an mükemmel suretle tespit etmiştir. Cephe genel durumu hakkında tayyarelerden yararlı bilgi alınmıştır. Keşif tayyarelerimiz, ilk düşman kaçışında düşman fırkalarının Eğret Köyü istikameti umumiyesinde kaçışı tespit etmiştir. Yine, müteakiben Uşak kaçış istikameti şimal grubunun Eskişehir'den Bozüyük istikameti umumiyesindeki kaçışı görmüştür. Bu mıntıkada, kendi kıtamız harekâtını noktası noktasına tespit ederek Cephe Komutanlığını haberdar etmiştir. Uşak'tan çekilen düşman kollarına tesirli bomba ve makineli tüfek taarruzları yapılmıştır. Özellikle, çekilmenin ilk günlerinde düşman kollarına büyük zayiat verdirilmiştir. Harekâtı harbiye esnasında avcı tayyarelerimiz bir düşman tayyaresini düşürmüş, ikisini inişe mecbur etmiştir. Batı Cephesinde, düşmandan 8 tayyare ve çok miktarda tayyare malzemesi elde edilmiştir. Garipçe'de ele geçirilen 1 Breguet 14 B–2 Yunan tayyaresi faal hale getirilmiştir. Seydiköy'de ayrıca 3 Nieuport harp, 3 De Havilland tipi tayyareleri iğtinam ve hali faaliyete vazolunarak Cephe Bölüğüne verilmiştir. Bu arada ele geçirilen eğitim tayyaresi, Adana mektebine gönderilmiştir. Farklı motor ve malzeme ganimetleri çok olup

[386] *İstikbal,* 25 Eylül 1338/25 Eylül 1922, No: 719, s.1.
[387] Saim Besbelli, İhsan Göymen, a.g.e., C-V, s.186,187.

eldedir. Yalnız Uşak'ta harekât sırasında 18.240 tayyare bombası bulunduğunu misal olarak arz ederim. Harekât esnasında cephe tayyarelerinin ikmalini temin için Afyon'da bir harp tayyare istasyonu teşkil edilmiştir. Cephe Tayyare Bölüğü, harekât esnasında çeşitli sebeplerden 4 tayyare kırmış ve 3'ü tamir edilmiştir. Birisi uzun müddet gayrı faal kalmış ve insan zayiatı olmamıştır. Bölüğün bugünkü kuvveti 16 tayyaredir. Afyon'da 5 av ve Konya'da 2 tayyare uçuşa hazırlanmıştır. Bu harekât esnasında, uçuşla mükellef olan tayyareci ve rasıt zabitanın yerdeki hizmetlere katiyen bakamadıkları belirtilmiştir. Bunun büyük delili Uşak'tan sonra tayyareler faaliyetinin, faal tayyare adedinin çokluğuna rağmen azalmış olmasıdır. Cephane Tayyare Bölüğü'nün malzeme ve yer hidematından mesul olarak yönetmeye kadir, askerliği seçkin bir zabitin başka sınıflardan tayyare bölüklerine bölük kumandan muavini olarak verilmesidir. Her bölüğe, seri bir nakliye ve muhabere müfrezesinin tayyare bölüklerine katılması ile 16 tayyareden oluşan 2 bölüklü bir tayyare grubu teşkili lüzumunu, Erkan-ı Harbiye-i Umumiye'ye ve Garp Cephesine arz olunmuştur efendim."[388]

Büyük Taarruz'da az sayıdaki tayyare ile Türkler çok zor şartlarda büyük başarılar elde etmiştir. Türk tayyareleri Uşak civarında gelişigüzel uçarken düşmana binlerce bomba atarak ve ricat eden kollarını perişan bir halde dağıtmıştır. Uşak-İzmir arasındaki hatta tayyareler önemli görevler icra etmiştir. Türk ordusu İzmir'e girmeden Türk tayyareleri İzmir semalarında uçmuştur. Çeşme ve civarında tayyareler alçak uçuş ile kaçan Yunan kıtalarını makineli tüfek ateşi ile taramış ve kaçışa engel olmuşlardır. Diğer tayyare bölüğü ise Sakız'a kaçan Yunan askerlerini taşıyan gemileri Sakız Limanı'nda sıkıştırarak bombardıman etmek suretiyle iki gemiye hasar vermiştir. Sakız adasına kaçan Yunan askerlerinin karargâhı, depo ve harp gemileri bombalanmıştır. Midilli sahillerinde bulunan Yunan harp gemilerine kahraman pilotlar tarafından saldırı düzenlenmiş ve isabetli atışlar gerçekleştirilmiştir.[389]

23 Eylül'de, şehir üzerinde alçak irtifada uçuş yapılması için Cephe Komutanlığına emir vermiştir. Aynı amaçla 24 ve 25 Eylül tarihlerinde uçuşlar yapılmıştır. 26 Eylül 1922'de, Kuva-yı Havaîye Müfettişi Kaymakam Muzaffer Bey imzası ile Afyon Tayyare İstasyon ve Batı Cephesi Tayyare Grup Komutanlığına emir yayınlanmıştır. Emirde; Seydiköy'de teşkil olunan 1'nci Tayyare Bölüğü'nün Bursa'ya naklini temin için Afyon Tayyare İstasyonu Komutanlığı kendi stoklarından ayıracağı 5 ton benzin, yeterli miktarda vakum ve Hint yağını görevlendiren subay komutasında, 1 makinist öğrenci, 3 er ve T yön işareti ile

[388] *Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Herakatı,* s.191; Gülten, a.g.e., s.35; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.116.
[389] Cengiz Mutlu, a.g.e., s.602.

Bursa'ya gönderecektir. Bu malzemenin Bursa'ya götürüldüğü Müfettişliğe bildirilecek, daha sonra 1'nci Bölüğe intikal emri verilmiştir. Bursa'ya giden subay meydan da devamlı nöbetçi ve T yön işaretini bulunduracaktır. 27 Eylül 1922'de Erkan-ı Harbiye-i Dairesi, Kuva-yı Havaîye Müfettişliği Umumiliğine 4620 sayılı emri vermiştir. Emirde, Elcezire Cephesi için keşif ve av tayyarelerinden oluşan tayyare bölüğü'nün, bir ay içinde teşkil edilerek gönderilmesini istemiştir. 3'ncü Tayyare Bölüğü'nün kurulması için Afyon'da hazırlıklara başlanmıştır. Ancak, Erkânı Harbiye'nin 25 Aralık 1922 günlü emriyle, bölüğün Elcezire Cephesi'ne, Diyarbakır'a gönderilmesinden vazgeçilmiştir. Bölük, Batı Cephesi Komutanlığı emrine verilmiştir. Karadeniz ve İstanbul bölgesinde görev yapmak üzere İzmit'e I. Ordu K.lığına gitmesi istenmiştir. İstanbul'un 4 Ekim'de kurtarılması ve 11 Ekim'de Mudanya Ateşkes Antlaşmasının imzalanması ile hava harekâtı son bulmuştur. 2 Kasım 1922'de saltanatın kaldırılışı nedeniyle İzmir'de yapılan törene Tayyare Grup Komutanlığı tayyareleri havadan iştirak etmiştir.[390]

Adana'daki Tayyare Mektebi'ndeki 2 keşif tayyaresi İzmir'e intikal etmiştir. Tayyare Mektebi Müdürlüğüne Plt. Bnb. Salim (İlkuçan) Bey atanmıştır. Afyon kurtarıldığında; Yunanlılar, 4 Breguet 14 A–2, 4 Nieuport ve 2 Spad XIII tayyaresini gayri faal hâle getirmiştir. Büyük Taarruzu takiben, Afyon ve Uşak'ta 3 Nieuport tipi av, 1 De Havilland-9 tipi bombardıman tayyaresi ele geçirilmiştir. 40 ton benzin, Alsancak'ta 30 vagonda 10 De Havilland-9 keşif tayyaresi ait gövde, kanat ve çeşitli tayyare malzemeleri ganimet olarak ele geçmiştir.[391]

Büyük Taarruz öncesi 1922 yılı Şubat-Mart aylarında 10 keşif faaliyeti yapılmıştır. Nisan ayında Akören Müfrezesinin katılımı ile 17 keşif faaliyeti icra edilmiştir. Mayıs ayında 11, Haziran'da 25, Temmuz'da 22 ve Ağustos'ta 27 keşif faaliyeti gerçekleştirerek keşif raporları hazırlanmıştır. Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa, 9 Şubat, 17 Mart, 16 ve 18 Ağustos tarihlerinde Cephe Tayyare Bölüğünü ziyaret etmiştir. Fevzi Paşa, Cephe Tayyare Bölüğünü ziyaret ederek gözlemlerde

[390]"İstiklal Savaşında Türk Havacılığı", *Hava Mecmuası*, No:186, 25 Mayıs 1957, ss.35-43; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.120; Saim Besbelli, İhsan Göymen, *Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, ss.188-190; Y.Rahmi Doğanay, a.g.e., s.238.

[391]Ergin Ersoy, "Göklerden Gelen Tehdit", *Hava Kuvvetleri Dergisi*, Sayı:339, s.28; Yaşar Özdemir, *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*, s.55; Tanman-Keyüsk, a.g.e., s.194; Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi, (1913-2009)*, s.52.

bulunmuştur. Başkomutan Gazi Mustafa Kemal Paşa, 30 Mart günü bölüğün hava gösterisini izlemiştir. 17 Mart ve 21 Ağustos 1922 tarihlerinde Cephe Tayyare Bölüğünü teftiş etmiştir. Zafere giden yolda bu dönemde birçok zorluklara rağmen büyük fedakârlık içerisinde icra edilen hava gücünün ve keşif faaliyetlerinin rolü ve önemi büyüktür. Hava gücünün psikolojik harekât ve istihbarat açısından önemli olduğu görülmüştür. Askeri faaliyetlerde; koordinasyonun, gizliliğin, bilginin, iletişimin, doğruluğun ve emrin gereğini yapmanın önemli olduğu anlaşılmıştır.[392]

10.4. BÜYÜK TAARRUZ DÖNEMİ HAVA HAREKÂTI DEĞERLENDİRİLMESİ

Büyük Taarruz, elindeki olanakları sonuna kadar zorlayarak yurdun işgalcilerden temizlendiği bir harekât olmuştur. Türk havacıları, az sayıdaki Türk tayyaresi ile olağanüstü fedakârlıklarda bulunarak savaşın kazanılmasında etkili olmuştur. Taarruz süresince, Hava gücü; düşman harekâtını keşif, bombardıman, havadan bildiri atma ve önleme yaparak kara ordusunu destekleme görevi icra etmiştir. Türk hava gücü, çok sayıda tam donanımlı Yunan hava gücüne göre daha az sayıda, zayıf, teçhizatı ve savaşın idamesi için her türlü ihtiyacı sınırlıdır. Bu şartlarda olmasına rağmen, keşif uçuşları ile oldukça cesur ve atak davranarak düşmanın her hareketini gözetleyerek, hareket ve mevcut durumundaki değişikleri günübirlik tespit etmiştir. Bilgiler, ivedi olarak Türk komuta heyetine bildirilmiş ve. Türk komuta heyeti, bu bilgiler ışığında uygun harekât planları yapmıştır. Harp nizamını kurmuştur. Türk ordusunun emniyetli bir şekilde ilerlemesine destek ve katkı sağlamıştır. Cepheden kaçan Yunan tayyarelerini takip etmiş ve düşmana ateş yağdırmıştır. Yunan tayyarelerini, Türk Cephesine yaklaştırmamış ve büyük başarılar kazanmasına olanak sağlamıştır. Mustafa Kemal Paşa'nın 5 Ağustos 1921'de Başkomutanlığa atanması ile durum değişmeye başlamıştır. Savaşta kullanılan tayyarelerin tamamı, I. Dünya Savaşı'nda kullanılan çeşitli tip ve cinste eskimiş tayyarelerden oluşmuştur. Konya Tayyare İstasyonunda havacılarının toplanma yeri olmuş ve tayyareler uçuşa hazırlanmaya çalışılmıştır. Toplanan pilot, rasıt ve teknisyenler Osmanlı havacılığının küllerinden bugünün modern Türk havacılığının temelini atmışlardır. Hava gücünün yeterli silah sistemi ve teçhizatı olmadığından, I. ve II. İnönü ve Sakarya Meydan Muharebesine ancak bir kaç tayyare ile iştirak

[392]Suat Akgül, a.g.m, s.247,248.

edilmiştir. Tayyareler; kırım, arıza ve yedek malzeme yokluğu ile kullanılamaz duruma düşmüştür. Tek tayyaresi kalmayan havacılar, geceli gündüzlü çalışarak gayri faal tayyareleri faal ederek görevlerini sürdürmüştür. Yedek parça ve yakıt yokluğu savaşın sonuna kadar Türk havacılarının önemli bir sorunu olmuştur. Tayyarelerin, uzun menzil uçuşlarında daima motor arızası çıkarması meydanların cepheye yakın seçilmesi zorunluluğu yaratmış ve çok fazla intikal yaşanmıştır. Arazi ve meteoroloji koşulları dikkate alınmadan seçilen meydanlar tayyare kırımlarına neden olmuştur. Elde yeterli sayıda keşif/bombardıman tayyare bulunmaması nedeniyle av tayyareleri yanlarına monte edilen aparatlarla bomba taşıma yeteneğine kavuşturulmuştur. Bomba elle ve pilotun tecrübesi ile hedefe atılmıştır. Tayyarelerin, bakım ve onarım için gerekli olan malzemelerin Anadolu'da bulunmaması tayyarelerin iptidai şekilde onarımına neden olmuştur. Özellikle, tayyare yakıtının ileri meydanlara taşınmasında güçlüklerle karşılaşılmıştır. Yakıt; at ve eşek sırtında, kağnılar ile Anadolu'ya taşınmıştır. Tayyare bombalarının yurtdışından alınması mümkün olmamıştır. Taarruz öncesi, 7.5 kilogramlık top mermilerinin tayyare bombasına dönüştürülmesi planlanmıştır. Harekât sırasında Uşak Meydanı alındığında 20.000 adet tayyare bombası ele geçirilmiştir. Çok miktarda tayyare yakıtı, bombaları ve makineli tüfek mermileri Uşak Meydanı'nda ganimet olarak ele geçirilmiştir. Tayyare yakıtının bir kısmı temin edilen araçlarla Salihli meydanına taşınmıştır. Uşak Meydanı'nda vasıta temininde sıkıntı yaşandığı için gerekli olan yakıt, tayyare bombası ve makineli tüfek mermisi zamanında Gaziemir Meydanı'na getirilememiş ve tayyareler benzin yokluğu nedeniyle uçmamıştır. Tayyare yakıtı, Rusya'dan ve yüksek maliyet ile İtalyanlardan alınmıştır. Yunanlılar, Çeşme Limanı'nda kendilerini beklemekte olan nakliye gemilerine binerek kaçmayı başarmıştır. Türk havacılığının ihtiyaç duyduğu onarım yedek parça malzemeleri yurtdışından gizli ve kaçak yollar ile getirilmiş, işgal ordusu personelinden para ile satın alınmıştır. İtalyanlardan tedarik edilen tayyareler sayesinde Türk pilotları, Türk birliklerinin yerini, miktarını, durumunu ve savaş düzenini tanıma fırsatı vermeden Türk ordusunu Büyük Taarruza hazırlamıştır. Türk birlikleri düşmanın muhtemel harekât tarzına göre vaziyet alma olanağı bulmuştur. Türk ordusu tarafından yapılan planlar hiçbir zaman Yunan ordusu tarafından anlaşılamamıştır. Milli Mücadele döneminde; keşif, gözetleme ve bombardıman

harekâtı havacılığın önemli unsurlarını teşkil etmiştir. Keşif uçuşları sırasında tayyarelerden bomba ve notlar atılmıştır. Atılan notlarda; "Bu notlar arasında bomba atmayın, bizde size bomba atarız" yazılmıştır.[393]

Havacılık teşkilatı, hava harekâtı icra ederken en çok emayit, buji ve tayyare benzini sıkıntısı çekmiştir. Tayyare kanat ve gövde bezlerinin gerginliğini ve dış etkenlerden korumayı sağlayan emayit maddesi temin edilememiştir. Özellikle kanat bezlerinin kayganlığını sağlayan emayit ülke dâhilinde üretimi ve yurt dışından tedariki yapılamamıştır. Konya Tayyare İstasyonunda bulunan havacılar, çözümü, tayyarelerin kanatlarında emayitle kaplı özel kanat bezleri yerine yumurta akı, patates kabuğu, koyun veya inek paçası ve kola karışımından elde edilen madde ile kaplanmıştır. Kanat bezlerinin gerginliği sağlayan brandalar kullanılmıştır. Ancak, bu şekilde yapılan kanatlar genelde tayyareni havalandıktan çok kısa bir süre sonra büyük sorunlara neden olmuştur. Tayyare benzini, kalite ve miktar olarak yeteri kadar tedarik edilmemiştir. Elde olan benzin kritik görevler için saklandığından etkili olarak uçuşlar yapılmamıştır. Cephede tayyare bakımları gece fener ve mum ışığında yapılmıştır. Buji gibi kritik malzemeler işgal altındaki İstanbul ve Antalya'daki yabancı komisyonculardan büyük paralar karşılığı sınırlı miktarda temin edilmiş veya İstanbul depolarından kaçırılmıştır. Ancak, Anadolu'ya geçirilmesinde sorunlar yaşanmıştır.[394]

Milli Mücadele döneminde, Plt. Bnb. Fazıl, Svl. Plt. Vecihi ve Hasan Basri (Alev) Beyler en deneyimli ve en fazla uçuş görevi yapan pilot olmuştur. Baş makinist Eşref Bey'in tayyare faaliyetlerinde büyük emeği geçmiştir. Vecihi Bey, Kafkasya'da tayyaresinin düşmesi nedeniyle Ruslara esir düşmüştür. Bilahare, Sibirya'dan firar ederek Türk havacılarının arasına katılmış ve görevine devam etmiştir. Milli Mücadele Döneminde zaferin kazanılmasında büyük etkinlik yapmış ve katkı sağlamıştır. Bu dönemde, etkin görev yapan pilotlardan birisi de Basri (Alev) Bey olmuştur. Harekât için hazırlanan 13 tayyareden Basri Bey'e ait Spad tipindeki tayyarenin patlayan lastiği tamir edilmiştir. Ancak, diğer tayyarelerden sökülüp takılan makineli tüfekler, senkronizasyonu sağlamadığından

[393]*Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, 2011, s.15,; Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.218; ÖzlemYıldız, a.g.m., s.228.
[394]İstiklal Savaşında Türk Havacılığı, Hava Mecmuası, Sayı No:186, 25 Mayıs 1957; Y.Doğan Çetinkaya, a.g.e., s.207.

kullanamamıştır. O, Afyon'a yaklaşmakta olan 2 kişilik bir Yunan tayyaresine saldırarak korkutup kaçmasına sebep olmuştur. Alaşehir üzerinde benzini biten tayyaresini yedek tanktan doldurmuştur. Tekrar benzinin bitmesi ile planör uçuşu yaparak Banaz İstasyonuna inmiştir. Banaz İstasyonunda 2 Türk flamalı süvari kendisine saldırarak biri mızrağı ile uçuş tulumunu yırtmış, diğeri ise tayyarenin egzoz borusunu dağıtmıştır. Basri Bey, süvarilere kendisinin "Türk", tayyaresinin de "Türk tayyaresi" olduğunu söylemiştir. Yine, Türk havacılığı açısından tarihe iz bırakan diger bir önemli olay ise Plt.Cemal Bey ve keşif subayı Kolağası Bahaeddin Bey'in ortaya koyduğu kahramanlıktır. Afyon civarında keşif ve bombardıman görevi ile düşman gerilerine sızmayı başarmışlardır. Düşmanın bir karargâhını bombaladıktan sonra 2 düşman tayyaresinin saldırısına uğramışlardır. Düşman tayyarelerinden birini düşürmüş ve birini de saf dışı bırakmayı başarmışlardır. Pilotlar, muharebenin verdiği heyecan ile cephanelerinin bittiğini fark edemeyerek Afyon Yunan Birlikleri Karargâhına kadar giriş yapmışlardır. Bu saldırı girişimi üzerine kalkış yapan Yunan tayyareleri 2 kahraman pilotun tayyaresini düşürmüşlerdir. Ertesi gün şafak vakti, gürültüsü bizim tayyarelere benzemeyen, bir kanadına siyah kumaş asılı bir tayyare hangarlarından neferlerin dışarı çıkmasına sebebiyet vermiştir. Tayyare alçak uçuş ile bir haberleşme çantasını atmıştır. Fazıl Bey çantayı açtığında, 5 Temmuz 1922'de Yunan Hava Birlikleri imzalı mesajda;

> "Değerli havacılarınızdan ikisi ve keşif tayyarelerinizden biri dün, Gazlıgöl civarında, 4 avcı tayyaremizle 2 saat boyunca cesurca savaştıktan sonra, kahramanca düştü. Yunan arkadaşlarınız, onlara kahramanların hak ettiği cenaze törenini yapmanın görevleri olduğunu size bildirmeyi ve başsağlığı dileklerini kabul etmenizi rica ediyorlar." üzüntü verici olayın yazılı olduğunu görmüştür.

Özellikle; Milli Mücadele döneminde yetişmiş en değerli ve tecrübeli Türk Havacısı Plt. Bnb. Fazıl Bey'dir. Bütün enerjisiyle genç havacıların yetişmesine çaba sarf etmiş ve uçuş öğretmenliği yapmıştır. Almanca ve Fransızcayı çok iyi derecede bilmektedir. Yurtseverliği, yiğitliği, özverisi ve alçak gönüllüğü ile üst ve astlarının sevgi ve saygısını kazanmıştır. Savaşta en çok yorulanlardan biri olduğu halde dinlenmeyi düşünmemiştir. Öğrenci yetiştirerek memlekete faydalı olmayı yeğlemiştir. İzmir'de, vazifesi başında vatan ve milleti için savaşmıştır. İstanbul üzerinde sık sık uçuş yapan İngiliz tayyarelerine karşı Alman tayyarecilerin karşılamaya cesaret edemedikleri yedi İngiliz tayyaresi ile tek başına bir şahin gibi

cesurca çarpışmıştır. Üsküdar üzerinde kalbine saplanan üç İngiliz mermisiyle yaralanmasına rağmen tayyareyi başarı ile Ayastefanos meydanına indirmeyi başarmıştır. İngiliz pilotlar, mütarekenin ardından Fazıl Bey'i hastanede ziyaret ederek tebrik etmişlerdir. Muharebe ettiği pilotlardan birinin yaralanarak vefat ettiğini bildirmişlerdir.

Hava kahramanı Plt.Bnb.Fazıl Bey hakkında, 7 Şubat 1923 tarihli Ahenk gazetesinde Avukat Ahmed Süreyya şu sözleri ile Fazıl Beyi anlatmıştır:

> "Bu gün tayyare ve tayyareci denilince; necip ve ciddi bir maharet ve fedakârlıkla bütün bir azim ve sebattan mürekkep muhterem bir vatanperver büyük tayyareci cesur pilot İzmir'de tayyaresi içerisine vazife başında şehit olmuştur. 3 sene önce İstanbul afakında 5 İngiliz tayyaresi ile tek başına bir şahin gibi cesurca çarpışmıştır. Sakarya Harbinde parmaklarını götüren, kalbine saplanan, ciğerlerini delen 3 İngiliz mermisiyle ölmeyen bir kahramandır. Fazıl; uzun süredir İzmir için cepheden cepheye koşan, harp devrelerinde semalarda yaşamıştır. Talihin ne hazin bir tecellisidir ki İzmir'in feyyaz topraklarına gömülmüştür. Vatanın en elim, en buhranlı zamanlarında İzmir için ölüme koşmuştur. Ölümle pençeleşmiş ve kurtuluşunu sağlamak için ölmek isteyen bir tayyarecidir.[395]demiştir.

27 Ocak 1923'de Plt. Bnb. Fazıl Bey, Gaudros (G-3) eğitim tayyaresi ile İzmir'de öğrencisi Dz. Gedikli Zabit Emin Bey ile birlikte eğitim uçuşunda düşmüştür. Yaralı olarak Alsancak Askeri Hastanesine kaldırılmıştır. Manisa'da bulunan Mustafa Kemal Paşa kazayı duyunca hastaneye ziyarete gitmiştir. Bnb.Fazıl Bey beyin kanamasından ve Gedikli Zabit Emin Bey'de 27 Ocak saat 17.20'de kurtulamayarak İzmir'de şehit olmuştur. 27 Ocak tarihi uzun yıllar "Hava Şehitleri" günü olarak kutlanmıştır.[396] 30 Ağustos Zafer Bayramı, 1924'den itibaren aynı zamanda Tayyare Bayramı ve Şehitler anma günü olarak kabul edilmiştir. Fazıl Bey'in şahadeti, Gaudron-3 tayyarelerine olan güveni sarstığı için eğitimi durdurulmuştur. İtalyanların servis dışı bıraktıkları ve fazla kullanmadıkları Fıat Aviatik tipi eğitim tayyareleri alınmıştır. Ancak, motorunda yangın çıkması nedeniyle Almanlardan kalan Mercedes motorları Eylül 1923'e kadar monte edilmiş ve kullanılmasında başarılı sonuçlar alınmıştır.[397]

---

[395]*Havacılık ve Spor Dergisi*,7 Şubat 1339 tarihli *Ahenk* Gazetesi sayısı; Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:75, s.115; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.127; Cengiz Mutlu, a.g.e., ss.603-604.
[396]*Türk Hv.K.leri Dergisi, 2011, 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.59.
[397]Gülten, *Havacılık Tarihinde Yeşilköy,* Hv.Harp Okulu Müze Yayınları, No;15, 2010, ss.6-9; Hulusi Kaymaklı, a.g.e.,s.127.

Milli Mücadele döneminde havacılık destanını; 20 Subay (Pilot, rasıt ve teknisyen), 10 sivil ve gedikli pilot, 10'u makinist ve tamirci olmak üzere toplam 40 kahraman yaratmıştır. 3 Ekim 1920'de, Konya'da Delibaş Mehmet İsyanı'nı bastırırken Plt. Mülazım-ı evvel İbrahim (Ethem) Bey ilk şehit olmuştur. 29 Ağustos 1920'de 1 A.E.G. C-IV tipi keşif tayyaresi, 27 Haziran 1922'de Breguet 14 A-2 tipi keşif tayyaresi, 25 Temmuz 1922'de Breguet 14 A-2 keşif tayyaresi kaybedilmiştir. Yunan hava gücünün 15 tayyaresi faal ele geçirilmiştir. 10 tayyare yerde tahrip edilmek üzere 25 tayyare kaybedilmiştir. Bu dönemde; hava gücüne destek vermek amacıyla İstanbul'dan gizlice Anadolu'ya geçen bir kısım havacının katılımı ile Anadolu'da bulunan havacılarla birlikte yaklaşık 60 personelden oluşmuştur. Türk hava gücü; I. Dünya Savaşı'ndan kalan onarılan tayyareler, Yunanlılardan ele geçirilen tayyareler ve Fransa ile yapılan anlaşma ile alınan 10 tayyare, 174'ncü Alay personelinin maaşları ile orduya bağışlanan tayyare ve Almanya'dan alınan 21 tayyareden faal edilebilen 2 tayyare, İtalyan'dan silahsız olarak alınan 20 SPAD XIII tayyareleri ve yurtsever tüccar Erzurumlu Nazif'in sağladığı parasal kaynakla alınan 4 tayyareden oluşturmuştur. Hava harekâtında, çok onurlu bir görev yapmışlar ve yurt semalarını yüreklice korumuşlardır. Çok farklı üretim tekniği olan tayyareler, personel ve malzeme yetersizliği nedeni ile zor şartlarda uçurulmuştur.[398]

Türk ordusunun düzenli ve güçlü düşman ordusu karşısında yerel hareketlerin başarı şansının olmayacağı için havacılığı kapsayan düzenli ordu teşkil edilerek yeniden düzenlemiştir. Sakarya Savaşında 50'ye 2, Büyük Taarruz'da ise 100'e 17 Tayyare oranı ile görev yapan havacılar sayı ve teknik üstünlüğe sahip olmamasına rağmen hava hâkimiyetini sağlamıştır. 26 Ağustos 1922 sabahı Türk av tayyarelerinin havada bekleme noktasının Afyon meydanı üzeri olması hava hâkimiyetinin en bariz kanıtı olmuştur.[399]

7 Eylül 1922'de TBMM'nin toplantısında Milli Mücadele Döneminde; Muharebelerde gösterdikleri üstün hizmetten dolayı Batı Cephesi Komutanlığı'nın isteği, Başkomutanlık makamının tasvibi üzerine pilotlar takdirname ile taltif

[398]Tanman-Keyüsk, a.g.e., ss.197-198; Tayhani, a.g.e., s.182; Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*,s.83.
[399]Ergin Ersoy, "Kurtuluş Savaşı'na Türk Kuvvetlerinin Katkıları", *Hv.K.K.lığı Dergisi*, Sayı No.342, s.28; Yaşar Özdemir, "İlk Kez Düşman Uçağı Düşüren İki Havacımız Hakkında", *Tasvir-i Efkar*, *Hv.K.leri Dergisi*, N0.273, s.55.

edilmiştir. Rasıt Kolağası Zeki, Sami, Nafiz, Mülazım-evvel Tevfik, Sıdkı, Svl. Plt. Halim, Vecihi, Hayri, Basri, Mükerrem, Fehmi ve İhya Beylerden oluşan toplam 12 pilot taltif edilmiştir.[400] Büyük Taarruz'da, Türk hava birliği orduyu takip ederek ilerlemesini gerçekleştirmiştir. Özellikle, Türk Devletinin kurtuluşunu ve kuruluşunu sağlamış, tarihte önemli bir yer tutmuştur. Aynı zamanda, şiddet ve nefret hissi ile çelişen kahramanlık ve düşmana saygı sahnelerine tanıklık etmiştir.

Türk havacılığı, imkânsızlığı başararak kendine düşen görevi en üst düzeyde yerine getirmiştir. Düşman tacizi ile üzerlerine düşen keşif ve bombardıman görevlerini layıkıyla yerine getirmiştir. Bu örnek ve cesaretli davranışları tüm harekât boyunca sergilemiştir. Türk milletinin en zor anında bile başkalarının tahakkümü ve vesayeti altında yaşamaya katlanamayacağının belgesi ve tüm dünyaya haykırışı olmuştur. İstiklâlini kaybeden ve arayış içinde bulunan esaret altındaki milletlere örnek teşkil etmiştir. Milli Mücadele döneminde oluşturulmaya çalışan hava gücü, Türk havacılığının fikri temelini ve alt yapısını oluşturmuştur.

[400]Cengiz Mutlu, a.g.e., s.604.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ATATÜRK DÖNEMİ TÜRK HAVACILIĞI (1923-1938)

1. MUSTAFA KEMAL (ATATÜRK) VE TÜRK HAVACILIĞI

Mustafa Kemal Paşa dönemi, havacılık açısından büyük gelişmelerin yaşandığı bir dönem olmuştur. Çünkü Mustafa Kemal Paşa, havacılığın Türkiye'nin tam bağımsız ve güçlü bir devlet olması yolunda önemli kuruluşlardan birisi olmasına yaşamı boyunca önem vermiştir. Bu dönemde yapılan özverili çalışmalar ve atılımlar ile Türk Kuşu tesislerinde, MKEK ve İkmal Merkezlerinde modern tayyare ve tayyare motoru imalatı gerçekleştirilmiştir.

Mustafa Kemal Paşa, Trablusgarp'ta silah arkadaşı Kolağası Ali Fuat (Cebesoy)'a; *"Ah Fuat, ne olurdu şu tayyareler bizim elimizde olsaydı. Göreceksin bir gün bizimde böyle tayyarelerimiz olacak".*[401] demiştir. Bu sözü ile gelecekte ulaşacağımız hedefi göstermiştir. Uçan bir Türk gençliğini semaların güvencesi olarak görmüştür.

Mustafa Kemal Paşa, bu dönemlerde çoğunun farkında olmadığı havacılık ve uzay konusunun gelecekte ulaşacağı noktayı çok önceden sezmiş ve Türk ulusunu havacılık konusunda çalışmaya teşvik etmiştir. Mustafa Kemal Paşa'nın havacılık konusundaki hassasiyetini ve verdiği önemi Türk havacılığının ilk Pilotlarından Vecihi Bey (Hürkuş) şu sözleri ile belirtmiştir:

> "Gazi hiç ummadığımız zamanlarda küçük topluluklarımız arasına katılarak bizleri güçlendirir, çalışmalarımızı desteklerdi. Savaş sırasında en yakın desteği, onun verdiği moral gücünden almıştık. Sakarya Savaşındaki göklerdeki zaferimizi, Haymana'daki caminin minaresinden seyrettikten sonra, hava meydanımıza kadar gelerek bizleri tebrik edişindeki içtenlik, anılarımızın en büyük bölümünü alır. O'nun tren ve otomobilini havadan inerek yerlere sürünürcesine selamlamak tek sevgi, saygı ve isteğimdi. Bu davranışlarım nedeniyle bir gün şöyle dediğini söylediler. Bu çocuğa bir şey olacak diye korkuyorum. Bu uçuşlarda çok tehlikeli hareketler yapmasa daha memnun olacağım. Söyleyin, o kadar alçaktan uçmasın".[402] demiştir.

[401]Erdal Dilaver, "Atatürk'ün Havacılık Hakkındaki Düşünceleri ve Yorumları", *Hv. K.leri Dergisi*, ss.17-22; Verel, a.g.e., s.7.
[402]Ahmet Zeki Üçok,, "Atatürk ve Havacılık", *Türk Hava Kuvvetleri Dergisi*, Sayı No:280, ss.33-39, Aralık 1981.

Mustafa Kemal Paşa, Türk havacı kahramanlarına her zaman sahip çıkmış, yanlarında olmuş ve destek vermiştir. Mustafa Kemal Paşa, Osmanlı Devleti'nin külleri üzerinde kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin sağlam temeller üzerinde varlığını sürdürmesi için önemli adımlar atılması gerektiğine inanmıştı. Ona göre, Tam Bağımsız olmanın en önemli unsuru hava gücüdür. Bu düşüncesi, havacılık ile ilgili söylemlerinde görmek mümkündür. Havacılık alanında en önemli atılımlar 1923-1938 arasında gerçekleştirilmiştir. O, yaptığı Meclis açış konuşmalarında havacılığın gelişmesi için yönlendirmiş ve yapılan çalışmaları Türk halkına anlatmıştır. Havacılığa karşı yakın ilgisini, heyecanını ve özlemini her platformda belirtmiştir.

1 Mart 1922'de; *"Ordumuz, her gün bir kat daha tekâmül etmekte, varlığımızı, milli bağımsızlığımızı ve ülkemizi emniyetle müdafaayı yüklenmektedir"*[403] demiştir.

Sözünde görüldüğü gibi tam bağımsızlığın ve milli egemenliğin temeli güçlü ve etkin hava gücüdür. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması sonrası havacılık özel bir ilgi alanı olmuştu.

1 Kasım 1924'de ise şöyle seslenmiştir;

> "Muhterem Efendiler, uzun süren savaş yıllarından geçerek barışa ulaşan ordumuzun, geride bıraktığımız süre içerisindeki dinamizmi takdir edilecek bir durumdur. Hiç bir zaman saldırgan olmayı düşünmemiş olan ve fakat daima haksız saldırıya uğrayacağını hesap eden bir ulus ordusu olarak, ordumuz uzun bir görev yürüyüşünden sonra hemen diğer bir yürüyüşe başlayacakmış gibi maddi ve manevi olarak hazır bulunmaktadır. Ülke savunmasından söz ederken, askeri alanda önemli ve etkin bir unsur konumunda bulunan hava kuvvetlerine Yüce Meclisin özel ilgisini ve dikkatini çekmek isterim"[404] demiştir.

O, havacılığın ihmal edilmemesi gerektiğini vurgulamış ve Türk havacılığının güçlendirilmesine önem vermiştir.

Atatürk, 1 Kasım 1925'de;

> "Barış sürecince çalışmalarını bilinç ve bilgiyle sürdürmekte olan Kara, Deniz ve Hava ordumuzun kudret ve kuvveti, aziz Türkiye'nin bolluk ve bayındırlık yolundaki çalışmasını güvenli ve dokunulmaz kılan başlıca araçtır. Büyük Millet Meclisi bu yüce barış ve güvenlik aracını sürekli güçlendirmeye ne denli can atsa yeridir"[405] demiştir.

[403]TBMM Tutunak Dergisi, 1.Dönem, 3.Yasama Yılı, D–I , C-18, s.2.
[404]TBMM Tutunak Dergisi, 2.Dönem, 2.Yasama Yılı, D–II , C-10, s.1.
[405]TBMM, Tutanak Dergisi, 2.Dönem, 3'ncü Yasama Yılı, D-II., C-1, s.7.

1 Kasım 1926'de ise şu önemli sözleri söylemiştir.;

> "Kara, Deniz ve Hava Kuvvetlerinin yücelmesi için harcanan çabaların verimli sonuçlar verdiğinden emin olabilirsiniz. Çalışmalarını yakından izlemekte olduğum Cumhuriyet Silahlı Kuvvetlerinin maddi ve manevi alanlardaki güç ve değerinin vatanın korunmasını ve ulusun güvenliğini üstlenecek yüce bir durumda olduğunu kesinlikle söyleyebilirim".[406]

Türk havacılığının gelişmesine önem verirken hava endüstrisinin kurulmasına da önem vermişti. Atatürk, 1 Kasım 1928'de;

> "Dış siyasetimizde ülkenin dokunulmazlığını, güvenliğini, yurttaşların haklarını herhangi bir saldırıya karşı bizzat savunabilmek kudreti de özellikle gözde tuttuğumuz noktadır. Kara, Deniz ve Hava Ordularımızın bu ülkede barışı ve güvenliği koruyabilecek bir durumda bulundurmaya bu nedenle çok önem veriyoruz"[407] demiştir.

Atatürk, 1 Kasım 1929'de;

"Cumhuriyetin Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri her hususta kıymetli takdirinize ve itimadınıza layıktır. Bunu tam ve kati kanaatle söyleyebilirim."[408] demiştir. O; her söyleminde hava gücünün Türkiye Cumhuriyeti için önemini ortaya koymuş ve XX. yüzyılda daha büyük bir derinlik ve önem kazanacağını belirmiştir. Ulusunu yaşamsal önemdeki hedefe kilitleyerek ve gelecek yüzyılın projesini yapmıştır. Havacılığın gelişmesi için maddi ve manevi desteğini hiçbir zaman esirgememiştir.

Onuncu yıl balosunda, dünyada havacılığın gerekliliğinin tartışıldığı bir zamanda; *"Tayyareciler, şunu unutmayın ki yarının en büyük tehlikeleri göklerden gelmiştir, Bu sebeple sizler ani gelebilecek olan tehlikelere karşı koymak için daima hazır bulunmaya ve o şekilde yetişmeye gayret edeceksiniz".*[409] demiştir.

Ülke geleceğinin temel dinamiği olan havacıların inanç ve güçlerini uzun yıllar önce teşhis koymuş ve ulaşacağı hedefi belirtmiştir. Devletin içinde bulunduğu zor mali şartları göz önünde bulundurarak, halkın desteğini almadan havacılıkta ilerlemenin zor olacağını değerlendirmişti. Atatürk'ün geleceği okuma yeteneğinin

---

[406]TBMM Tutanak Dergisi,2.Dönem,4.Yasama Yılı, D-II, C-27, s.1.
[407]*Atatürk Söylev ve Demeçleri-I (1919-1938),* s.76; TBMM Tutanak Dergisi 2.Yasama Yılı, D-III, C-V., s.2.
[408]TBMM Tutanak Dergisi, 3.Dönem, 3.Yasama Yılı, D-III, C-13, s.2.
[409]Yaşar Özdemir, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, s.24, 1981, Ankara.

bir kanıtı yakından ilgilendiği Türk Kuşu Havacılık Okulu'nun açılışı öncesi Sabiha Gökçen ile yaptığı konuşmada;

"Kanatlı bir gençlik, memleketin geleceği bakımından en büyük güvencedir. Bir gün Batılı ayaklar Ay'da ayaklarının izlerini bırakacaklarsa bunların arasında bir de Türk'ün bulunması için şimdiden çalışmalara girişmek, aşamalar kaydetmek gerekir."[410]

Atatürk, Ay'da batılı ayaklar arasında Türklerin olmasını istemiştir. Havacılığın ulaşabileceği yeri öngörecek, Batılı devletler Ay'a adımlarını atarken ve izlerini bırakırken Atatürk'ün düşüncesi gerçekleşecektir. Ancak Ay'a ayak basan ekibin arasında bir Türk yer almaması üzüntü verici olmuştur. Dünya havacılığı daha yeni girişimlere başlarken Türk havacılığı "tayyare sanayi"ne yönelecektir. Atatürk, geleceğin uzay çağı olacağını belirtmiştir.

1 Kasım 1935'de Beşinci Dönem Birinci Yasama Yılı meclis açış konuşmasında,

> "Tayyare filolarımızı vücuda getirmek için büyük milletimizin yüce ilgisini heyecanla anmak borcumdur. Son uluslararası olaylar, Türk ulusu için kudretli bir hava ordusunun hayati önemde tutulmasının ne denli önemli olduğu konusunda bir kanıt olmalıdır. Çok emekle kurduğumuz, canımızla korumaya ant içtiğimiz kutsal yurdun havadan saldırışlara karşı güvenlik altında bulunması demek, bize saldıracakların, kendi yurtlarında bizim aynı zararları yapabileceğimize güvenimiz demektir. Bu güveni her gün artıracak araç bulunmakta büyük Türk ulusunun, göksel bir duyguyu kalbinde taşıdığını her ferdin vatanı için tutuşan gözlerinde okumaktayız. Havacılarımız, bütün ordu ve donanmamız gibi vatanı korumaya anık (hazır, yetenekli) kahramanlardır. Büyük Millet, bu soyak (soylu) evlatlarıyla kendini mutlu sayabilir".[411] demiştir.

Güçlü bir hava gücünün yanında çağın en son teknolojisini kullanacak olan hava personelinin öz güven, irade ve yeteneklerinin Türkiye Cumhuriyeti için önemini belirtmiştir.

Atatürk, 1 Kasım 1936 yılı Meclis açış konuşmasında;

> "Hava Ordusuna sarf ettiğiniz hizmeti arttırmanızı dilerim. Yeni bir programın tatbikat devresinde bulunduğumuz için Hava Kuvvetlerimiz arzumuz derecesinden henüz uzaktır. Kuvvetli bir hava ordusu vücuda getirmek yolunda iyi sonuçlara

[410]Oktay Verel, *Sabiha Gökçen, Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti*, THK Yay.2, 1982. s.69; Atatürk ve Havacılık, Türk Hava Kuvvetleri İnternet Sitesi, **www.hvkk.tsk.tr**, s.1.
[411]*Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri-I (1919-1938)*, s.368; *TBMM Tutanak Dergisi*, D-V, C-VI, s.2.

doğru güvenle yürümekte olduğumuzu ifade ederken hava saldırılarına karşı ulusun hazırlanması içinde ayrıca ilginizi uyandırmak isterim".[412] demiştir.

Atatürk, 9 Haziran 1936'de Eskişehir 1'nci Tayyare Alayını Sabiha Gökçen ile birlikte gezerek denetlemiş ve gösteri uçuşlarını izlemiştir. Şeref Defterine; "Çok sevindim gördüklerime" notunu yazmıştır. O, kendi eserinin yüceldiğini ve geliştiğini görmekten gururunu ve sevincini belirtmiş ve büyük mutluluk duymuştur.[413]

1'nci Tayyare Alayını ziyaretinde şunları söylemiştir;

"Geleceğin en etkili silahı da hiç kuşkunuz olmasın tayyarelerdir. Bir gün insanoğlu tayyaresizde göklerde yürüyecek, gezegenlere gidecek, belki aydan mesajlar yollayacaktır. Bu müjdenin tahakkuku için iki bin yılını beklemeye hacet kalmayacaktır. Gelişen teknoloji daha şimdiden bunu müjdeliyor. Bize düşen görev ise, batıdan bu konuda fazla geri kalmamayı temindir".[414]

Yine, 1937'de Trakya manevralarında;

"Bugün Hava Birlikleri yalnız keşif bakımından kara birliklerine yardım ettiler. Hâlbuki bu yardım, harekât alanında bütün faaliyetlere teşmil edilmeli ve kara birlikleri daha geniş çapta desteklenmelidir. Yakın bir gelecekte, insan ve malzeme nakliyatının önemli bir kısmı havadan yapılacaktır".[415] Bu sözü ile taşımacılığın gelişeceğini ve Türk havacılığının artık yenilmez bir kudret olma yolunda ilerlediğini görmekten dolayı mutluluğu dile getirmiştir.

Havacılığın gelecekte ulaşacağı aşamayı öngörecek, çağdaş savaşların göklerde üstün olan devletler tarafından kazanılacağını belirtecek ve gençleri havacılığı hedef göstererek teşvik etmiştir. Türk havacılığının artık güçlü bir kudret haline ulaştığını, gelişmekte olduğunu görerek iftihar edecek ve gurur duyacaktır.

1 Kasım 1937 yılı Meclisi Yasama yılı açış konuşmasında;

"Hv.K.leri için yapılmış olan 3 yıllık programı, büyük ulusumuzun içten ve bilinçli ilgisi ile şimdiden başarılmış sayılabilir. Bundan sonrası için bütün tayyarelerimizin ve motorlarının ülkemizde yapılması ve hava harp sanayimizin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder. Hv.K.lerimizin aldığı ehemmiyeti göz önünde tutarak bu meseleyi planlaştırmak ve bu mevzuu layık olduğu ehemmiyetle milletin nazarında canlı tutmak lazımdır. Harp endüstri kuruluşlarını daha fazla geliştirmek

[412]TBMM Tutanak Dergisi, 5'nci Dönem, 2'nci Yasama Yılı, D-V, C-XIII, s.4.
[413]*1'nci Ana Jet Üs Şeref Defteri, 1'nci Ana Jet Üs Komutanlığı, 09.06.1936, Eskişehir.*
[414]Atatürk ve Havacılık, Türk Hava Kuvvetleri İnternet Sitesi, **www.hvkk.tsk.tr**, s.1.
[415]Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler*, C-II, s.222,223.

ve genişletmek için alınan önlemler sürdürülmeli ve endüstrileşme çalışmalarımızda ordu ihtiyaçları ayrıca göz önünde tutulmalıdır".[416] demiştir.

Güçlü bir havacılığı oluşturmanın yanında milli olanaklar ile tayyare üretilmesinin önemini vurgulamıştır. Ölümünün bir yıl öncesi yerli tayyare ve motor üretilmesini ve hava endüstrimizin bu temele göre geliştirilmesini istemiştir. Bu onun bir yerde vasiyeti olmuştur.

11 Mart 1938'de Türk Kuşu'nda planör çalışması yaparken;

"Bir milletin havacılığı yalnız askeri havacılığa inhisar etmez. Milli kudretin sivil havacılıkla da takviyesi için milli çapta havacılığın lüzumu bugün açıkça belirmiştir. Milletçe havacılığa hazırlanmalıyız".[417] diyerek vurgulamıştır.

29 Ekim 1938'de Ankara Hipodromunda Atatürk, hasta olduğu için geçit töreninde Celal Bayar tarafından okunan konuşması şu şekildedir;

"Büyük ulusumuzun orduya bahşettiği en son sistem fabrikalar ve silahlar ile bir kat daha kuvvetlenerek büyük feragati nefs ve istihkarı hayat ile her türlü vazifeyi ifaya müheyya olduğunuza eminim. Bu kanaatle Kara, Deniz, Hava Ordularımızın kahraman ve tecrübeli komutanları ile subay ve eratını selamlar ve takdirlerimi bütün ulus muvacehesinde beyan ederim".[418]

1 Kasım 1938 yılı Meclis açış konuşmasında ise şunları söylemiştir;

"Ordumuz son silah sistem ve motorlu araçlarla donatılması yolundaki çalışmalara hız verilmiştir. Hava programımızda önlemler uygulanmaktadır. Bu yaz doğu bölgesinde doğanın en çetin ve sert şartları içinde yaptığı manevralarda her gün artan gücünü ve yeteneğini bir kez daha göstermiştir"[419]

Atatürk, havacılığın sadece askeri yönde değil, modern batılı ülkelerde olduğu gibi sivil alanda da gelişmesini istemiş, milli havacılık sanayisini kurmayı hedeflemiştir. Milli Mücadele Döneminde havacılık endüstrimizin bulunmayışı büyük sıkıntılara sebep olmuştu. Özellikle, malzemesizlik ve imkânsızlıktan tayyareler tamir edilemez oldu, bu noksanlık ve çaresizlik ümitsiz durumlar yaratmıştı. Havacılık endüstrisi olmayan bir ülkede tayyare yedek parçası yapmanın zor olduğu bir gerçektir. Havacılık, bir devletin ayakta kalması için en önemli unsuru

[416] *Atatürk Söylev ve Demeçleri-I (1919-1938)*,s.404; *TBMM Tutanak Dergisi*, D-V,3'ncü Yasama Yılı, C-XX, s.3.
[417] A.g.e., s.49.
[418] TBMM Tutanak Dergisi, 5'nci Dönem, D-V,4'ncü Yasama Yılı, C-XXVII, s.4.
[419] TBMM Tutanak Dergisi, 5'nci Dönem, D-V,4'ncü Yasama Yılı, C.XXVII, s.3.

oluşturmuştur. Genç Türkiye Cumhuriyeti'nin büyük önderi Gazi Mustafa Kemal Atatürk; Savunma Sanayii veya Harp Endüstrisi konusunda en ileri teknolojiyi temsil eden havacılık sanayinin kurulmasının gerekliliğini vurgulamıştı. Havacılık sanayinin temelini; makine tezgâhları, kalıplar, ham malzeme, motor ve teçhizat daha önemlisi yetişmiş tayyare araştırma geliştirme uzmanları, tasarım elemanları ile imalat mühendisi, teknisyen ve işçilerin eğitimleri oluşturmuştur. Yaşamının son günlerinde ölüm döşeğinde Türk Ordusunun gelişmesini ve modernleşmesini arzulamıştır. 9 Eylül 1922'de ülkenin somutlaşan kurtuluştan sonra Cumhuriyetin ilan edilmesini izleyen kuruluş günlerinden başlayarak sonsuzluğa aktığı 1938'e kadar "Havacılık" Büyük Önder Atatürk'ün her boyutuyla yakından ilgilendiği konu olmuştur. Bu alanda çağını da sürükleyecek öncü adımlar atmıştır. Büyük sermayeye ihtiyaç olmasına rağmen havacılığın milli imkânlar ile geliştirilmesine yönelik çalışmalar başlatılmıştır.

Türk Hava Kuvvetleri'nin en modern silah ve tayyareler ile donatılması için Dünya'daki gelişmiş sistemler envantere alınmış ve bunların askeri fabrikalarda bakım, onarım, yenileme ve fabrika seviyesi bakımları yapılması için çalışmalar başlatılmıştır. Dünya'da benzeri olmayan Türk Tayyare Cemiyeti, Türk Hava Kurumu (THK), Türk Kuşu'nun kuruluşuna öncülük edilmiştir. Önemi, I. Dünya Savaşı'nda kavranacak olan paraşütçülük çalışmaları Türk Kuşu bünyesinde 1935'lerde başlatılmıştır. Tayyare ve tayyare motor fabrikaları ve Türk sivil havacılığının kurulması önemli girişimler olmuştur. Ülkelerin geçiş döneminde yurt dışından modern silah sistemi alması zorunluluğu nedeniyle havacılığın gelişmesine yönelik olarak devlet tarafından olduğu kadar varlıklı Türk zenginleri ve bilgisini ortaya koyan insanlar tarafından Cumhuriyetin ilk yıllarında ciddi girişimler yapılmıştır. Atatürk sonrası Ata'sına ve ilkelerine candan bağlı Türk ulusu ve ulusun bağrından çıkan havacılar, Hava Kuvvetlerini yıldan yıla daha da güçlendirerek Silahlı Kuvvetlerin etkin bir öğesi olmuş ve yurt koruyuculuğunda kendine düşen görevi en iyi şekilde yerine getirmiştir. "İstikbal Göklerdedir" parolası ile Cumhuriyetin ilanında çok kısıtlı tayyare ve personel gücüne sahip olan Türk havacılığı, Mustafa Kemal Atatürk döneminde envanterine giren yaklaşık 500 tayyare ile bölgesel güç oluşturmuştur. Ülkenin ve Türk milletinin bütünlüğünün korunması, istiklal ve bağımsızlığı bekası için göklerin Türkiye'nin imkân ve

kabiliyetleri ile savunulması önemlidir. Hava savunmasını dışarıya bağımlı olmadan milli olanakların harekete geçirilmesi ile bir hava gücü teşkil edilmiştir.

2. TÜRK HAVACILIĞI'NIN YENİDEN YAPILANDIRILMASI

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş yıllarında her türlü ekonomik ve mali sıkıntılara rağmen Türkiye'nin ileri bir hava gücüne sahip olabilmesi Mustafa Kemal Atatürk'ün havacılık konusundaki ileri görüşü ve bu alandaki ilgisinin eseri olmuştur. Atatürk'ün emir ve direktifleri ile çağdaş ve güçlü bir havacılığın teşkilatının kurulması kararlaştırılmıştır. Bu doğrultuda çalışmalara başlanarak kısa zamanda büyük gelişmeler sağlanmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında havacılığın teşkilat yapısı incelendiğinde, Hava Kuvvetleri Müfettişliği; 3 Tayyare bölüğü, 1 Deniz bölüğü ve 1 Tayyare Mektebinden oluşmuştur. Hv.K.leri Müfettişi Miralay Muzaffer (Ergüder) Bey komutasında karargâhı Kordonboyu'nda görevini icra etmeye devam etmiştir. Müfettişlik; Harekât, (İkmal, Meteoroloji, Personel) Fenni (İmalat, Fenni Araştırmalar) ve Sıhhiye (Levazım, Evrak) şubelerinden oluşmuştur. Lozan Antlaşması'nın yürürlüğe girmesi ile İstanbul boşaltılacaktır. Fransız ve İngiliz hava birliklerinin işgalindeki tesisleri teslim almak ve muhafazalarını sağlamak amacıyla, Müfettişliğe bağlı Yeşilköy'de İstanbul Hava Şubesi Müdüriyeti kurulmuştur. Ağustos 1923'de Hava Kuvvetleri Teşkilatı; Muharip Birlikler, İkmal Tesisleri ve Hava Uçuş Okulu ana unsurundan oluşmuştur. Deniz Tayyare Bölüğü pilotları hariç, hava birliklerinin pilot mevcudu oniki olmuştur. Muharip birlikler olarak; 1'nci Tayyare Bölüğü ve Tayyare Mektebi Müdüriyeti, Tayyare Grup K.lığı ve Uçaksavar Bataryası, Seydiköy-İzmir bölgesinde üstlenecektir. 1'nci Tayyare Bölüğü; Eğitim uçuşları ile görevlendirilecek, ikmal ve bakım hizmetlerini yürütecektir. 2'nci Tayyare Bölüğü; 1-10 Ocak 1923 tarihleri arasında 4 De Havilland–9 keşif ve 3 Breguet-14 av tayyaresi ile Bl. K. Bnb.Kenan Bey yönetiminde Bandırma'ya intikal etmiştir. Bölük, Beyköy'e alana yerleşmiş ve Lozan Antlaşması'nın imzalanması ile İzmir'e dönmüştür. 3'ncü Tayyare Bölüğü, Afyon'da VII.nci Kolordu'nun emrinde görev yapacak ve Ocak 1923'de İzmit'e İngilizlerin hazırladığı hava meydanına yerleşecektir. 1 Albatros C-XV, 1 Breguet–14 B 2 keşif ve 4 Spad XIII av tayyaresi ile I. Ordu emrinde görev yapmıştır. Tayyare ve motorların geniş çapta bakım ve revizyona ihtiyacı olmuştur. Bölükte,

mevcut olan 6 Pilot'tan 2'si tecrübeli olup, 4'ünün yetişmesi için eğitim uçuşu yaptırılacaktır. 4'ncü Tayyare Bölüğü, Erzurum'da III. Ordu XI. Kolordu'nun emrinde görev yapmıştır. Bölük, Caudron C-3 Aviatik tayyarelerinden teşkil edilmiştir. 6'ncı Tayyare Bölüğü kuruluşunda, Eskişehir'de bilahare 2'ye bölünerek İzmir ve Mersin'de teşkil edilmiştir. Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekaleti ve Batı Cephesi Komutanı Vekili, 3 Şubat 1923 tarihli 466 sayılı emri ile Tayyare Grup Komutanlığı lağv edilmiştir. 1 ve 2'nci Tayyare Bölükleri, uçuş bakımından doğrudan Batı Cephesi K.lığı emrine, Uçaksavar bataryası da 1'nci Tayyare Bölüğüne bağlanmıştır. Tayyare Grup Komutanlığı; 1 ve 2'nci Bl.K.ları teşkil edilmiş Hv.Kuvvetleri Müfettişliğine bağlı olmuştur. Bilgi için Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekaleti ve Milli Müdafaa Vekaleti arz edilmiştir. Halkapınar Ana Mlz.Deposu ve Tamirhane, Tayyare İstasyonu ve Uçuş Okulu İzmir'de teşkil edilmiştir. Ana Mlz. Deposu Afyon'da ve Hv. Mlz. Deposu Ankara'da teşkil edilmiştir.[420]

2.1. TAYYARE BÖLÜKLERİNİN KURULUŞU

Tayyare Bölükleri; Deniz Bölüğü hariç toplam 36 tayyareden oluşmuştur. Bölükte, 12 pilot olması nedeniyle 1 pilota 3 tayyare düşmüştür. Bu dönemde, eksikliği gidermek amacıyla, 8 yardımcı pilot subay uçuş okulunda pilot eğitimine alınarak mevcut arttırılacaktır. Cumhuriyet döneminde envanterde, keşif-bombardıman tayyareleri; Albatros-C- III, Albatros C-XV, Albatros D-III, AEG C-IV, D.F.W. C-V, Rumpler C- VII, F.I.A.T, Ansaldo, Breguet XIV A-2, Breguet XIV B-2 ve De Havilland-IX tayyareleri yer almıştır. Eğitim tayyareleri ise G-3 Aviatik, Halberstadt D-II, Pfalz-D-5 ve Deniz Gotha WD-XIII'den oluşmuştur. Av tayyareleri; Spat S-XIII tipi tayyareden teşkil edilmiştir.[421]

Askeri havacılık, hava sanayinin önemli ayağını oluşturmuştur. Milli Mücadele'den sonra havacılık ile ilgili önemli teşkilat değişikliği yapılmıştır. Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekaleti'nin hava birliklerinin tek komuta altında birleştirilmesi emri ile Deniz havacılığı, Kuvay-ı Havaiye Müffetiş-i Umumuliği emrinde birleştirilmesi emri verilmiştir. Emir gereği; 12 Dz.Astsb. İzmir Hava Eğitim

[420]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C-II, ss.124-128,156,157.
[421]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C-II, s.124,125,132,162.

Merkezine ve I.nci Ordu emrindeki İzmit'te konuşlu 3'ncü Bölük, Bandırma'da konuşlu 1'nci Bölük İzmir'e intikal etmiştir. 1 Şubat 1924'de, İzmir'de bulunan ve Amasra'dan gelen Deniz Tayyare ve malzemeleri ile Bayraklı-İzmir mevkiinde Deniz Tayyare Bölüğü kurulmuştur. 1'nci Bahriye Tayyare Bölüğü ismiyle üstlenen Deniz Tayyare Birliği, 2 Plt. ve 2 Gotha WD-13 uçağı Mayıs ayında görev uçuşuna başlamıştır. 28 Şubat 1924'de öğleden sonra Spad XIII tayyaresi ile göreve giden Remzi Bey görevini tamamlamış, ancak meydana dönerken İzmit Körfezi üzerinde denize düşerek şehit olmuştur. Bölük eğitim uçuşu bakımından İzmir Müstahkem Mevki K.lığına, Eğitim, İkmal ve İdari hususlarda Kuvay-i Havaiye-i Müffettişliğine bağlanmıştır. Uçuş okulu; İzmir'de konuşlu 5'nci bölük ile uçuş eğitimini idari bakımından 1 ve 2'nci Bölüklere bağlı olarak görev yapmıştır.[422]

Cumhuriyetin ilk hava teşkilatının faaliyete geçmesi ile eldeki kırık-dökük tayyarelerin onarılmasına, malzeme temin edilmesine çalışılmıştır. Türk Havacıları yokluklar içinde inançla Doğu ve Batı Cephesi Harekâtında görevini etkinlikle yerine getirmiştir.

1924'de tayyare sayılarının artması ile birlikte hava birliklerinin sayısı artırılacaktır. İzmir'de 1 ve 2'nci Tayyare Bölükleri, Mardin'de VII.nci Kolordu emrinde 3'nci Tayyare Bölüğü, Erzurum'da XI.nci Kolordu emrinde 4'nci Tayyare Bölüğü, Eskişehir'de 6'ncı Tayyare Bölüğü teşkil edilmiştir. Caudron-27 ve Caudron-59 tayyarelerine ilave olarak Almanya'dan 20xJu-F-13 Limuzin, Fransa'dan 16xBreguet 14-A-2 sipariş edilmiştir. 1925'de İtalyan ve Yunan hükûmetleri ile siyasal gerginlik çıkınca Haziran başında İzmir'deki Hava Birliklerinin bir kısmı İç Anadolu bölgesine kaydırılmıştır. İzmir'deki Kuvay-i Havaiye-i Müffettişliği Karargâhı, 3-29 Haziran tarihlerinde Eskişehir'e intikal etmiştir. Kuvay-i Havaiye-i Müffettişliği, 1925'de hava bölüklerinin sayısını artırarak 10'a, deniz hava bölüklerinin sayısını 3'e çıkarmıştır. İzmir Tayyare Grup Komutanlığı, Deniz Bnb. Sami emrinde görev yapmıştır. Hava birlikleri, Eskişehir ve İzmir'de toplanmıştır. Hava Tayyare Okulu Gaziemir'de 2 ve 3'ncü bölükten oluşan 2 bölüklü hale getirilmiştir. İzmir'deki hava birlikleri bir Grup Komutanlığı altında birleştirilecektir. Eskişehir ise tayyare istasyonu statüsüne getirilmiştir. Bu

[422]A.g.e., s.161,162.

yıl, ilk Meteoroloji ve Tayyare Bakım kursları açılmıştır. 1927'de Kuva-yı Havaîye-i Müfettişliği olan ismi Hava Kuvvetleri Müfettişliği olarak değiştirilmiş ve 1928'e kadar varlığını sürdürmüştür. Haziran 1928'de Eskişehir'de bulunan Hava Kuvvetleri Müfettişliği lağvedilerek Milli Savunma Bakanlığına bağlı 1199 Sayılı Kanun ile Hava Müsteşarlığı kurulmuştur. Müsteşarlık, Ankara'ya taşınmış, önce Hacı Bayram'da sonra Ulus'ta Işıklar caddesinde faaliyet göstermiştir. Cumhuriyet döneminin ilk Hava Müsteşarı görevine 1928'de Tuğgeneralliğe terfi eden Muzaffer (Ergüder) Bey getirilmiştir. Bu dönemde, bütçesi 4.526.991 Türk lirası, personel sayısı 407 kişiden oluşmuştur.[423]

2.2. TABUR KOMUTANLIKLARININ KURULUŞU

Türk havacılığı büyük gelişme göstermiş ve envanterde bulunan tayyare sayısı artmıştır. Bunun sonucunda, bir sınıf ve kuvvet emin adımlar ile yükselmiştir. Hava Kuvvetleri, 1928 yılına kadar bölük seviyesi birliklerden oluşmuştur. Hava bölükleri, uçuş faaliyetlerinin idamesi ve teknolojinin getirdiği yeni görevlerin eklenmesi nedeniyle yetersiz kaldığı için Uçuş Grup ve Hava Tayyare İstasyon Komutanlıkları lağvedilerek 3 adet Hava Taburu ve buna bağlı bölükler kurulmuştur. Harekât ve eğitim yönünden Erkanı Harbiye-i Umumiye Riyaseti'liğine, lojistik destek yönünden Hava Müsteşarlığına bağlanmıştır.[424] Eskişehir; tayyare fabrikası, uçuş okulu ve yeni açılan hava makinist astsubay okulu ile birlikte Türk havacılığının önemli merkezi haline gelmiştir. 1928'de bölük şeklinde teşkil edilen birlikler ve envanterdeki tayyare sayısı artırılmıştır. Eskişehir, İzmir ve Diyarbakır'da 3 Hava Taburu teşkil edilmiştir. 1'nci Taburda 5, 2'nci Taburda 3, 3'ncü Taburda 4 Tayyare Bölüğü (ikisi deniz) teşkil edilmiştir. Türk havacılığı; 1 general, 189 subay, 157 astsubay ve 61 sivil işçi ile 407 mevcuda ulaşmıştır.[425] 1929'de ise bölüklerin özellik ve yerlerine göre taburların kurulması idari bir zorunluluk olmuştur. Tayyare Tabur Komutanlıkları; 1'nci Tayyare Tb. K. Celal (Yakal) Bey (1,2,21,41,42'nci Bl.)-Eskişehir, 2'nci Tayyare Tb.K. Zeki (Doğan) Bey

[423]Hulusi Kaymaklı, C-II, a.g.e., ss.164-175; *Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.60, 2011, Ankara; Yalçın, Türk Hava Harp Sanayii Tarihi (1913-2009), s.56.
[424]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C-II, s.174.
[425]Hv.K.K.lığı, *Türkiye Havacılığının Kalkınma Yolları, Hatıralar Arasında*, Gnkur Harp Tarihi Başkanlığı Yay.3, Ankara, 1966, ss.6-8; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.175.

(27,28,29'ncu Bl.)-Diyarbakır, 3'ncü Tayyare Tb. K. Şefik (Çakmak) Bey (11 ve 31'nci Dz.Tyy.Bl., 24 ve 44'ncü Kara Tyy.Bl.)-İzmir'de oluşturulmuştur. 1930'de, Türk havacılığı çok hızlı gelişme içerisine girmiştir. Eğitim uçuşlarında başlangıç Parasol ve Moran Soulnier tayyareleri olmuştur. Temel uçuşlarda ise Coudron-27 tayyaresi ile uçulmuştur. Tatbikat uçuşları Brege-XIX tayyareleri ile yapılmıştır.[426]

1931'de meydana gelen kaza ve yıpranma nedeniyle sayıları azalan deniz tayyarelerine takviye etmek için İngiltere'den 6 Walrus-II Deniz tipi tayyare alınmıştır.[427]

2.3. ALAY KOMUTANLIKLARININ KURULUŞU (1932-1938)

Havacılık birliklerinde görevli subayların rütbelerinin yükselmesi, tayyare ve personel miktarının artması nedeniyle 13 Temmuz 1932 günlü Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekaleti emri ile 1 Haziran 1932'den geçerli olarak kurulması kararlaştırılmıştır. Eskişehir, İzmir ve Diyarbakır'da konuşlu bulunan taburlar, alay seviyesine çıkarılarak ilk alaylar oluşturulmuştur. Alaylara birer uçaksavar bataryası verilmiştir. 1'nci Tayyare Alay Komutanı Plt.Yb. Zeki Bey, 1'nci Tb. K. Plt.Bnb. Celal Bey (1,2 ve 21'nci Bl) ve 2'nci Tb.K. Plt.Bnb. Muhsin Bey (41, 42 ve 432'ncü Bl) komutanlığında Eskişehir'de teşkil edilmiştir. 2'nci Tayyare Alay Komutanı Plt.Yb. Celal Bey, 3'ncü Tb.K.Plt.Kur.Bnb. İhsan Bey (27,28 ve 29'ncu Bl) ve 4'ncü Tb.K. Plt.Bnb. Osman Remzi Bey (44., 45 ve 46'ncı Bl) komutanlığında Diyarbakır'da kurulmuştur. 3'ncü Tayyare Alay Komutanı Plt.Yb. Şefik (Çakmak) Bey komutasında 5'nci Tb. K.Plt.Bnb. Fevzi Bey (11, 12 ve 31'nci Bl.) ve 6'ncı Dz.Tb. (24,53 ve 54'ncü Bl.) komutanlıkları İzmir'de teşkil edilmiştir. Yine, 1932'de alınan tayyareler ile İzmir'de bir Deniz Taburu teşkil edilmiştir.1933 yılında 2'nci Hava Alayı kuruluşu gerçekleşmiş ve Junkers A-10 tayyareleri ile teçhiz edilmiştir. Plt.Ütğm. Tevfik Erman, Ütğm. Ziya Zeyrek, Tğm. Hikmet Tugay ve Tğm. Raif Beyler Hava Okulunda tekâmül kursunu müteakip Amerika'ya eğitime gönderilmiş.

---

[426]*Cumhuriyet Döneminin İlk Yıllarında Gücü ve Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşu (1923-1944), Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı*, Hv.K.K.lığı Dergisi, Sayı 338, s.42; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C-II, s.175,201,202.

[427]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C-II, s.202.

1936 ‘da 1.Hava Alay K., Alb.Celal (Yakal) Bey Eskişehir-Yeşilköy-Eskişehir arasında ilk gece (seyrüsefer) uçuşunu başarı ile gerçekleştirmiştir.[428]

1937’de, İngiltere’den en gelişmiş hafif bombardıman uçağı Bristol Blenheim satın alınmış ve alay sayısı 4’e çıkarılmıştır. Eskişehir’de bulunan 1.Hava Tabur ile 1, 2 ve 21. bölükler 4’ncü Hava Alayının nüvesini oluşturmuştur. 4 Şubat 1937’de Genelkurmay Başkanlığı emri ile alayın, 1 Haziran 1937’de Kütahya’da faaliyete geçecek şekilde tertip alınma istenmiştir. Alay Komutanlığına Kur.Bnb. Ferruh Şahinbaş atanmıştır. 7’nci Hava Taburu (21,41. Bölük) ve 8’nci Hava Taburu (42, 43.Bölük)’dan oluşmuştur.[429]

2.4. TUGAY VE TÜMEN KOMUTANLIKLARININ KURULUŞU

Hava kuvvetlerinin taktik ve sevk idaresini kolaylaştırma, teşkilatta büyümeye yer vermek ve sorumlulukları daha alt seviyeye devretmek amacıyla Genelkurmay Başkanlığının 22 Mayıs 1939 tarih 25430 sayılı emriyle Alay Teşkilat yapısından Tugay Komutanlıklarına geçilmiştir. 12 Haziran 1939 tarih ve 1138 sayılı Genelkurmay Başkanlığı emri ile Eskişehir 1’nci Tuğ.K.lığına 1 ve 4’ncü Tayyare Alay K.lığı bağlanmıştır. İzmir 2’nci Tuğ.K.lığına 3’ncü Tayyare Alayı bağlanmıştır. Diyarbakır 2’nci Tayyare Alay K.lığı, Eskişehir Hava Okulu, Merzifon Atış-Bombardıman Okulu, 5’nci Müstakil Deniz Tabur K.lığı ve 9’ncu Müstakil Bombardıman Tayyare Tabur K.lığı Genelkurmay Başkanlığına bağlanmıştır. 2’nci Tayyare Alayı, 5 Aralık 1939’den geçerli olmak üzere 1’nci Tuğ.K.lığına bağlanmıştır. Birliklere Eğitim ve İrtibat Kıtaları ilave edilmiştir.1’nci Hv.Tuğ.K.lığına Alb.Yahya Razi Biltan ve 2’nci Hv.Tuğ.K.lığına Alb.Celal Yakal atanmıştır. 30 Ağustos 1939’de Alb. Zeki Doğan, Alb.Şefik Çakmak, Alb.Celal Yakal ile Alb.Yahya Razi Biltan Tuğgeneralliğe terfi etmişlerdir. Hv.K.K.lığının ilk Generali olmuştur. 16 Ağustos 1943’den itibaren Tümen teşkilatına geçilmiştir. Tugaylar Tümene dönüşmüştür. 31 Ocak 1944’de Türk havacılığında önemli bir gelişme yaşanmıştır. Hava Kuvvetleri müstakil kuvvet olmuştur. Çanakkale Savaşı’nda görev yapan, Kurtuluş Savaşı’nda İzmir Valiliğinden Yunan bayrağını

[428]Gülten, *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, ss.38-39, Hava Harp Okulu Hava Kuvvetleri Müzesi Yayınları, 2010, İstanbul; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.204
[429]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.225,226.

indiren süvari sınıfı kökenli General Zeki Doğan komutan olarak atanmıştır. 4 Şubat'ta Ankara'da faaliyete geçmiş ve modern yapıya kavuşturulmuştur.[430]

2.5. RASAT (METEROLOJİ) ŞUBESİ'NİN KURULUŞU

İzmir'in kurtuluşundan sonra Rasıt Deniz Kolağası Sadık (Ali) başkanlığında, Hava Kuvvetleri Müfettişliği emri ile Hava Rasat Şubesi kurulmuştur. Müfettişliğe bağlı Rasadat-ı Havaîye (Meteoroloji) merkezleri 1923 yılı başında kurulmaya başlanmış ve etkin görev yapmıştır. 1929'a kadar süren gayret sonucu teşkilat genişlemiş ve Hava Rasat İstasyonları Genel Müdürlüğü olmuştur. Genel Müdürlüğe bağlı; İzmir, Yeşilköy-İstanbul, Eskişehir, Konya, Diyarbakır, Erzincan ve Çanakkale'de 1'nci sınıf Rasat İstasyonu oluşturulmuştur. Edirne, İzmit, Kayseri, Ankara, Sivas, Antalya, Sinop, Malatya ve Trabzon'da 2'nci sınıf Rasat İstasyonu teşkil edilmiştir. Yurt sathında 16 merkezde personel ve teçhizatı ile faal Rasat şubesi kurulmuştur. 1926'da teşkilat sivil sektöre devredilerek Tarım Bakanlığına bağlanmış ve Ankara'ya taşınmıştır.[431]

2.6. TAYYARE SİLAH, CEPHANE, BOMBA, BAKIM VE ONARIM MALZEMESİ İKMALİ

Memleketin büyük bir kısmının işgal edilmesi ile yurt dışı bağlantısı kesilecektir. Tayyarelerin bakım ve onarımı için malzeme yurt içinde bulunamayacaktır. Tayyare kanat ve gövdesinin kaplandığı keten bez yerine kullanılan kaput bezi, kundura çivisi gibi basit ve ilkel malzemelerin dışındakiler yurt dışından sağlanmıştır. Bakım ve onarım malzeme ikmali, Askeri Polis Teşkilatı yardımı ile İstanbul'daki gizli Türk Cemiyeti (Felah Grubu) tarafından, işgal ordu personeli ile depolarından para karşılığı gizlice elde edilmiştir. Ordu ihtiyacını İstanbul, İnebolu ve İtalyan işgali altında bulunan Antalya'da kurulan satın alma komisyonu aracı ile yabancı ülkelerden sağlanmıştır.[432]

---

[430] *Cumhuriyet Döneminin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetleri'nin Kuruluşu (1923-1944)*; Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:82, s.1-35; *Türk Hv.K.leri 100'ncü yıl Özel Sayısı*, s.61, 2011, Ankara; Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler*, C.III, s.21,35.

[431] Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C-II, s.129,168; Zeynep Gülten, a.g.e., s.42.

[432] Hulusi Kaymaklı, Havacılık Tarihinde Türkler, C-II, s.129,130.

Silah ise I. Dünya Savaşı'nda uçamaz duruma gelen ve kal olan tayyarelerin bazı malzemeleri kurtarılarak temin edilmiştir. Tayyarelerden silahlı olanların silahları sökülüp, silahsız faal tayyarelere takılacaktır. Fransa ve İtalya'dan silahsız olarak alınan tayyarelerin teçhizi; Almanya'dan satın alınan tayyarelerden sökülen silahlarla Kara Ordusunda bulunan Maksim makineli tüfeklerden yararlanılarak yapılmıştır. Fakat eski Alman tayyarelerinin motor dişlisine göre ayarı yapılan silahların, Spat motorlarının dişlilerine göre atış ayarları uzun zaman alacak ve başarı sağlanamayacaktır. Tayyarelerin çoğu ateş ederken kendi pervanelerini delmek zorunda kalmıştır. Milli Mücadele esnasında hava harekâtında ve havadan yere atışlarda kendi mermisi ile pervanesi delinen av tayyareleri meydana dönmek zorunda kalmıştır.

Yine bu dönemde, bomba temini ise yurt dışından ikmali sağlanamadığından 1920'de envanterde ve Anadolu'da bazı cephaneliklerde çoğu 10 Kg. bulunan bombalar Batı Cephesi Komutanlığı emrine gönderilmiştir. Konya Tayyare İstasyonu'nda bulunan bombaların miktarı 50-60 arasındadır. Tayyare bölükleri, bombaları çok cazip ve önemli hedeflere başarılı bir şekilde atmıştır. Bu kritik durumun aşılması için 7.5 Kg. top mermisinden tayyare bombası yapılması ve döküm halinde bomba imal edilmesi gerçekleştirilmiştir.[433]

Bu dönemin kritik ihtiyaçlarının en önemlisi tayyare yakıtı temini teşkil etmiştir. Anadolu'da tayyare yakıtı hemen hemen hiç yoktur. Yurtdışından tedariki uzun zaman almış ve çok pahalıya mal olmuştur. Tayyare yakıtı yokluğundan bazen cephenin keşif uçuşu isteklerine cevap verilememiştir. Memlekette bulunmayan tayyare yakıtı, Rusya ve İtalya'dan güçlüklerle sağlanmıştır. Özellikle, İtalya'dan temin edilen tayyare yakıtı yüksek oktanlı olduğu için pahalı fiyatla alınmış ve Antalya kara yolu ile getirilmiştir. Büyük zorluklarla temin edilen 68 oktanlı olan yakıt, tenekeler içinde, at arabaları ve katır sırtlarında çok zor şartlar altında Batı Cephesi'ndeki tayyare bölüklerinin meydanlarına gönderilmiştir. Cephe Tayyare Bölüğünün en fazla uçuş yaptığı ay zarfında akaryakıt sarfiyatı; 1920'de aylık 5-6 ton, 1921'de aylık 18 ton ve 1922'de aylık 25 ton olmuştur.[434]

[433]Yalçın, Türk Hava Tarihi, s.50; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C-II, s.130.
[434]İrfan Sarp, a.g.e., ss.119-135; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C-II, s.130.

3. CUMHURİYET DÖNEMİ HAVACILIK ALANINDAKİ GELİŞMELER

Cumhuriyet döneminde yeni oluşturulan Türk havacılığının öncelikli görevi, teknik eleman ve yedek parça eksikliklerine rağmen eldeki tayyareleri modernleştirerek uçabilir konumuna getirmek hedeflenmiştir. Türk havacılığı, çağını sürükleyecek öncü adımlar atmıştır. 1923 yılı sonunda Kuva-yı Havaîye Müfettişi Kur.Alb. Muzaffer (Ergüder) Bey Başkanlığı'nda, Avrupa'da havacılıkta meydana gelen gelişmeleri görmek ve bu gelişmelerden yararlanmak amacıyla, Fransa, Almanya, İtalya ve İngiltere'ye bir heyet inceleme gezisine tertip edilmiştir. Bu heyet, modern bir hava gücü oluşturmak için gereken maddi gücü tespit etmiştir. Heyetin raporuna göre, Türkiye Cumhuriyeti'nin modern bir hava gücü teşkil etmesi için iki yıl içinde 25 milyon TL'lık bütçe oluşturarak harcama yapması gerektiğini belirtmiştir. Bu gezi sırasında; İtalya'dan 12xSavoia S-16 tayyaresi, Fransa'dan başlangıç eğitimi için 39xCaudron-27 ve tekâmül uçuşları için 32xCaudron-59 tayyaresi sipariş edilmiştir. Fransa ile Türk subaylarının uçuş eğitimi alması ve Fransız pilotların Türkiye'de uçuş öğretmenliği yapması konusunda anlaşma yapılmıştır. Bu kapsamda yapılan gelişmeler; 2 mürettebat ve 9 yolcu taşıyabilen (2x450 B.G. Lorrai Dietrich) motorlu çift kanatlı İtalyan Gadroni yolcu tayyaresi arıza nedeniyle Edirne'ye inmek zorunda kalmış ve İtalyanlar tayyareyi onaramamıştır. Tayyare, Türkiye'ye armağan olarak bırakılmıştır. Plt.Vecihi, makinist Eşref ve İrfan Beyler Edirne'de tayyareyi onarmışlardır. 1 Haziran 1923'te tecrübe uçuşunu takiben tayyare İzmir'e inmiştir. Tayyare'ye, "Vecihi" ismi verilmiştir. Tayyare, yedek parça yokluğu nedeniyle uçuş yapamamıştır. 3 Haziran 1923'de 5, 29 Haziran 1923'te 5, 5 Temmuz 1923'te 15 Alman yapımı Junkers A-20 ilk telsizli tayyareler alınmıştır. 9 Eylül 1923'te İzmir'in ilk kurtuluş yıl dönümünde Vecihi ve İsmail (Zeki) Beylerin bulunduğu 3'lü filo, İzmir semasında gösteri uçuşu yaparken İsmail (Zeki) Bey çok alçaktan yaptığı akrobasi uçuşu sırasında şehit düşmüştür. 19 Kasım 1923'de İzmir üzerinde foto görevi yaparken Mülazım-ı evvel Mustafa Bey bilinmeyen bir şekilde tayyareden fırlamış ve Halkapınar civarında yere düşerek şehit olmuştur. Hava fotoğraf görevinde 9x12, 13x24 cm. büyüklüğünde Zeiss, Göertz, ICA marka makineler kullanılmıştır. 27 Kasım 1923'de Mülazım-ı sani İysmer ve makinist Mazlum Bey ile birlikte yaptığı akrobasi esnasında yere

çarparak şehit olmuştur. 28 Şubat 1924'de öğleden sonra Spad XIII tayyaresi ile göreve giden Remzi Bey, İzmit Körfezinde denize düşerek şehit olmuştur.[435]

1924'de Türk halkı kendi isteği ile tayyare alımı için bağış kampanyası başlatmıştır. Batı Anadolu turuna çıkan tayyarelerin İstanbul'da kırım geçirmeleri önemli rol oynamıştır. İstanbul Belediye Başkanı Emin Bey; Üsküdar, Beyoğlu ve İstanbul şehirleri adına kırım geçiren tayyareler yerine tayyareler alınacağını vaat etmiştir. Bu süreçte, aynı filonun Eskişehir uçuşunda, orduya tayyare alımları için girişimler başlatılmıştır. Yine, Trabzon'da tayyare alımı için girişimler başlamıştır. 1924'de yayın hayatına başlayan "Tayyare Mecmuası", 1 Ağustos 1924 tarihli 3'üncü sayısında, halkı tayyare bağışı yapmaya davet etmiştir. Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulmasından önce yayımlanmaya başlanmış ve kurulmasından sonra da bir süre resmi yayın organı olarak görev yapmıştır. Tayyare Mecmuası 1924'de yayınlanan sayısında tüm şehirler halkı tayyare bağışı yapmaya davet edilmiştir:

> "80 vilayetin Daima Efendi ve Paşamın Aziz halkına, muhterem Valilerine, Belediye Rüesasına Bir Teklif. Hilkatten beri daima müstakil ve efendi yaşamış Türk için de bu kuvvete ehemmiyet vermek ve Kuva-yı Havaîyemiz meselesini milletin öz işi haline getirmek zamanı gelmiştir. Seksen vilayetin Mübeccel halkını, rüesa-i hükûmet ve beldelerini birer tayyare almaya davet ediyoruz".[436]

1925'de Türk havacılığındaki en önemli gelişme, 28 Ocak 1925'de Svl.Plt. Vecihi Bey'in kendi yaptığı Vecihi K-VI tipi tayyare ile uçuşu olmuştur. Uçuş, havacılığın gelişmesi ve geleceğe yön göstermesi açısından önemli bir yer oluşturmuştur. Yine, bu yıl Harp Akademisi'nde ilk defa hava sınıfından kurmay subay yetiştirilmesi amacıyla, Kolağası Emin Nihat (Sözeri) ve Hüseyin Hüsnü (İstanköy) Yıldız Beyler eğitime başlamıştır.[437]

Cumhuriyet döneminin en önemli özelliği, Türk havacılığı için alt yapıyı oluşturan yatırımlar yapılmasıdır. Eskişehir Tayyare Tamirhanesi ve 1922'de çalışmaya başlayan İzmir-Halkapınar Tayyare Tamirhanesi, Deniz Havacılığına son verilmesi ile boşalan Güzelyalı'daki deniz tayyarelerinin hangarlarına taşınmıştır. Eskişehir Tayyare Tamirhanesi, Afyon'daki depolarından bazı malzemelerin intikali ile teşkil edilmiştir. Bilahare, 2 hangar yapılmış ve 1925'de Tayyare Tamirhanesi

[435]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.124,130,158,159,162; Emin Kurt, a.g.e., s.312.
[436]Emin Kurt, a.g.e., s.312.
[437]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C-II, s.164,165; *Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.59.

kurularak müstakil olarak çalışmasını sürdürmüştür. 1928'de Kuva-yı Havaîye Müfettişliği lağv edilince, "1'nci Tayyare Taburu Tamirhanesi" ismini almıştır. 1930'de Hava Müsteşarlığı emrine alınmıştır. Hızla büyümesi ve etkin görev yapması için 1'nci Hava Tümenine bağlanmıştır. 1942'de Eskişehir Hava İkmal Merkezi Genel Müdürlüğü ismi ile Hava Müsteşarlığına bağlanmıştır. 31 Ocak 1944'de Hava Kuvvetleri'nin tüm birliklerini bünyesine almıştır. 1945'de Eskişehir İkmal Bakım Merkezi oluşturulmuş ve Hava Kuvvetlerine bağlanmıştır. Havacılığın temelini oluşturan en önemli tamir, modernizasyon ve imalat merkezi olan 1'nci Hava İkmal Bakım Merkezi kurulmuştur.[438]

11 Temmuz 1926'de Kuva-yı Havaîye Müfettişi Kur.Alb.Muzaffer (Ergüder) Bey'in imzası ile yazılan emirde, pilotların tayyare ile yapabilecekleri akrobasi hareketlerinin şekli, akrobasiye başlama kuralları ve şartları oluşturulmuştur.[439]

Türk havacılığı envanterinde her türlü tayyare olmasına rağmen av tayyaresi eksikliğini ortadan kaldırmak için firmaların teklifleri değerlendirerek üç Fransız firmasından yedi adet tayyare satın alınmıştır. Fransa'ya gönderilen ilk heyet, THK tarafından temel eğitim için 10 Morane-35 eğitim tayyaresi anlaşması yapmıştır. Tayyareler, 25-30 Mayıs 1926 tarihlerinde gelmiş ve Hv.K.'ne verilmiştir. Tekâmül uçuş eğitim için 10 Morane-53 tayyaresi sipariş edilmiştir. Tayyareler, 29 Ekim 1926-9 Şubat 1927 tarihleri arasında Türk havacılığı envanterine giriş yapmıştır. 1926 'de kurulan Eskişehir Tayyare Fabrikası'nda, bu tayyarelerin montajı yapılarak üretim altyapısı oluşturulmuştur. 11 Ağustos 1926-1 Eylül 1926 tarihlerinde THK tarafından mevcut Junkers A-20'lere ilave Almanya'dan 20 adet daha tayyare satın alınmıştır. 1926 'de Yeşilköy'de bir tayyare birliği kurulmuş ve birlik komutanlığına Kolağası Muhsin (Alpagut) Bey tayin olmuştur. Birlik envanterinde; Godron-27, Godron-59, Brege-14 ve Junkers A-20 tayyareleri yer almıştır. 24 Nisan 1926-25 Haziran 1926 tarihlerinde Fransa'dan satın alınan 10 Spad-21 çift satıhlı av tayyaresinin Eskişehir'de montajı tamamlanarak uçuşa verilmiştir. Deniz Tayyare Bölüğü için İtalya'dan 12 Savoia-16 tayyare tedarik edilmiştir.[440]

---

[438]Gnkur. Arşivi, *Cumhuriyetin 70. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri (1923-1993)*, s.41, Gnkur ATASE, 1994, Ankara; Yaşar Özdemir, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, s.24,25.
[439]*Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.59,60.
[440]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C-II, s.168,169,171.

12 Ağustos 1926'de Alman Rocrhbach Deniz Bombardıman tayyarelerinden 12 adet alınarak Yeşilköy'de monte edilmiş ve yapılan denemelerden sonra İzmir'de uçuşa başlamışlardır. Versailles anlaşması gereği, Rochbach Tayyare Fabrikası Danimarka'ya taşınmıştır. Tedarik edilmesi planlanan tayyarelerde eğitim için Dz.Bnb. Sami ile Kolağası İsmail (Gökgezen) Beyler gönderilmiştir. Bnb. Sami Bey, Kiel'de uçarken nehrin üzerindeki köprünün altından geçmiştir. Bu uçuş, Paris'te zafer anıtının altından geçen Fransız pilota naziresi olmuştur. Bu olay, Türk pilotlarının tanınma ve başarılarını tanıtma fırsatı sağlamıştır. 1927'den sonra Türk havacılığında önce İngiliz daha sonra Amerikan ekolü hâkim olmuştur. 1927'de İngiliz Havacılığının kaydettiği ilerlemeleri görmek ve onların eğitim tarzından yararlanmak üzere iki grup halinde 12 subay gönderilmiştir.[441]

Teknoloji ilerledikçe yeni nesil av tayyarelerine ihtiyaç duyulmuştur. Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekaleti alınacak av tayyaresinin belirlenmesi için 1927'de yarışma yapmıştır. Dewoitine-21 tipi av tayyareleri en uygun tayyare seçilerek alınmasına karar verilmiştir. İlk partide alınan 10 Dewoitine-21 tipi tayyaresi 42'nci Av Bölüğüne verilmiştir. 41'nci Bölük personeli bu tayyareler ile uçuş eğitimi yapmış ve 1928–1929 tarihlerinde Türk havacılığına katılmıştır. Bu tayyarelerden 5'i için Tekirdağ'da yapılan törenle tayyareleri alan şehir ve kasabalara isimleri verilmiştir. Çorlu, Denizli, Alaçam ve İstanbul Beyoğlu'nda çeşitli gösteriler yapılmıştır.[442]1928 yılında TTC'nin aldığı 30 Junkers A-20'nin son partisi 10 tayyare, Hava Müsteşarlığına armağan edilmiştir. Fransa'dan 2 kişilik 10 Morane-Saulnıer (M.S.-147) alınmıştır. 12 Mart 1927-10 Nisan 1928 günleri arasında Fransa'dan 20 Potez 25 A-2 alınmıştır. Bu yılın bütçesi 4.526.991 Tl. olarak belirlenmiştir.[443] 16 Ocak 1928'de Bahriye Nezaretliği lağvedilmiştir. 1929'de Çekoslovakya'dan 8 çift satıh ve çift kişilik Letov S-16 T Simolik tipi av tayyaresi alınmış ve 27'nci Bölüğe teslim edilmiştir.[444]

12 Haziran 1930'de Ağrı'da uçuş sırasında Junkers keşif ve bombardıman tayyaresinden paraşütle atlayan Yzb. İlhami Bey, paraşütünün açılmasına rağmen

[441]A.g.e., s.169-,173.
[442]Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, 1941, a.g.e., s.54; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C-II, s.173.
[443]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C-II, s.176,177; Hv.K.K.lığı, *Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?*, s.54; Hv.K.K.lığı Genel Sekreterlik İlkler Albümü, İnternet Sitesi, www.hvkk.tsk.tr, s.14.
[444]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C-II, ss.175-177.

tayyarenin kopan kanadının kendisine çarpmasıyla şehit olmuştur. Bu olay paraşüt kullanımı olarak Türk havacılık tarihine geçmiştir.[445]

1 Temmuz 1932'de yürürlüğe giren bir kanunla Hava Kuvvetlerinde görev yapan havacı personel ayrı bir muharip sınıf olarak kabul edilmiştir. 1 Haziran 1926 tarih 889 Nu.lu, 30 Mayıs 1928 tarih 1343 Nu'lu ve 15 Mayıs 1930 tarih ve 1611 nu'lu kanunla uçuculara verilen tahsisat 29 Haziran 1932'de 2047 sayılı kanunla değiştirilerek kabul edilmiştir. 1 Temmuz 1932'den geçerli hava sınıfı mensuplarına verilecek Zamaim ve Tazminat Hakkında Kanun'da; tayyareci ve rasıdı zabitler ile pilot gedikli ve küçük zabitlere uçtukları sürece her ay otuz lira verilmesi kabul edilmiştir. Balon uçucusu ve nişancısı, bombardımancı ve balon nişancısı gedikli ve küçük zabitlere her ay yirmi lira verilmiştir. Vazife uçuşu yapan tayyare mühendisi, telsiz, makinist fotoğrafı ve havacılara üç lira uçuculuk zammı verilmiştir. Bu zamları alabilmek için 6 ay en az 15 uçuş yapmak şarttır. Gece uçuşu yapanlara uçuş meydanı üzerinde yapacakları gece uçuşlarının her bir saat için ayrıca üç lira ödeme yapılmıştır. Ayrıca, gece seyahatlerinde beher saat uçuşu için beş lira verilmiştir. Hava Mektebi talebelerine, uçuş talimlerine başladıkları tarihten itibaren şahadetname tarihine kadar her ay onbeş lira tahsilât verilmesi kabul edilmiştir. Kanunla uçuşta görev alan tüm personelin motive edilmesi sağlanmıştır. 24 Haziran 1938 günü 3485 sayılı kanun ile revize edilmiş ve 1952'de yürürlüğe girmiştir. Öğrenci maaşı onbeş TL ve uçuş parası yirmi TL ödenecektir. Tayyareleri uçuran tecrübeli pilot için her ilk örnek tayyare için beşyüz TL ve Türk fabrikalarında imal edilen tayyare için yirmibeş TL tecrübe ikramiyesi verilmiştir.[446]

20 Temmuz 1932'de Türkiye'de ilk planlı paraşüt atlayışları Eskişehir Hava Meydanında yapılmıştır.[447] 1932'de tayyarelere karşı yerden havaya yapılacak taarruzlara karşı, *Tayyare Defi Topçu Meseleleri* kitabı hazırlanarak yayımlanmıştır. *Tayyare Defi Topçusu kullanma usulleri, teşkili, hava hedeflerine atış, atış ve nişan usulleri, gece atış kuralları ve atışlara ait istatistikler detaylı olarak açıklanmıştır. Tayyarenin defi topunun bir tek düşmanı tayyaredir. Tayyare defi topçusu görerek tayyareye nişan alınarak monoistatik telemetre ile tayyarenin mevkiini tayin eder ve*

[445]*Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.60.
[446]Resmi Gazete, Kanun No:2047, Madde:1, 4, 6, Kabul Tarihi: 29.06.1932, s.1667.
[447]Burhan Köksel, "Paraşüt Tarihçesi, Türk Havacılığında İlk Paraşütle Atlama Olayları", *Uçantürk*; *Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.61.

atış hazırlığını yapar. Vazifesi; düşmanla temasta bulunan muhtelif sınıftan kıtaları ve gerilerdeki hassas noktaları düşman tayyarelerine karşı müdafaa etmektir. Tayyare defi topçu malzemesi, silah ve aletlerden oluşmaktadır. Hedefleri ise; keşif, gözetleme ve bombardıman tayyareleri gibi muntazam uçuşlu, av ve alçak irtifadan uçan muharebe tayyareleri gibi intizamsız uçuşlu tayyarelerdir.[448]

Amerikan Cosolidated Aircraft firması, 17 Temmuz 1933'te Fleet-II tipi eğitim ve akrobasi tayyaresini tanıtım için Türkiye'ye gönderilmiştir. Tayyare beğenilmiş ve 16 adet daha satın alınmıştır. Firma, Eskişehir Tayyare Mektebi'nde akrobasi uçuş kursu açmıştır. Plt.Ütğm. Ziya (Güncüer), Ütğm. Talat (Biringen) ve Ütğm. Sadi (Atıkkan) Beyler kursu başarı ile bitirmişlerdir. 1933'e Türk Hava Kuvvetlerinin günlük üniforması, Kara Kuvvetlerinin kıyafeti ile aynıdır. Türk havacıların şapkalarında ve yakalarında mavi çuha bant, şapkalarına sarı renkte ortası ay yıldızlı kanat takılmıştır. I. Dünya Savaşı tuğrası yerine T.C. harfleri yerleştirilmiştir. Bröve çeketin sol üst cebinin altına takılmıştır. Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekaleti'nin onayı ile Türk havacıları, havacılığın sembolü olan koyu gri mavi renkli üniformayı giymeye başlamıştır. Lacivert gömlek, siyah kravat ve yakası açık çeket kravatlı kullanılmıştır. Bröve, sol çeketin altından üstüne alınmış ve 1933'de uygulamsına geçilmiştir.[449]

Milli Müdafaa ve Maliye Vekilliği'nden 2 ve 12 Temmuz 1933 tarihlerinde yazılan yazılar ile harcırah ve tahsil masrafları hava bütçesi tahsisatından verilmek üzere üç doktor, hava sıhhi hizmetleri ve hava fizyoloji mütehassısı yetiştirilmek maksadıyla 1.5 sene müddetle Avrupa'ya gönderilmesi için karar verilmesi istenmiştir. Bu teklif 17 Ekim 1933 tarihinde Bakanlar kurulunda görüşülerek kabul edilmiş ve Cumhurbaşkanı tarafından onaylanmıştır.[450] 5 Eylül 1933'de hava mektebinin talim ve terbiyesi için Amerika'dan akrobasi tayyaresi getirilmesi kararlaştırılmıştır. Altı akrobasi tayyaresinin tedariki için gerekli olan yaklaşık 12.930 dolar kıymetindeki munzam malzemenin pazarlıkla ve bedelinin Maliye

[448]TBMM Kütüphanesi, Tayyare Defi Topçu Mes'eleleri, No:1934/645, Remiz: M.A:1221, 1932, ss.1-72.
[449]Fahri Çeliker, "İki Dünya Harbi Arasına Genel Bakış (1918-1939)", *Askerî Tarih Bülteni*, Ankara, 1993, ss. 46-57; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C-II, s.205, 206; *Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı,* s.61.
[450]BCA, Tarih:17.10.1933, Sayı:15135, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No: 40.73.14.

Vekilliği'nin esasları doğrultusunda satın alınması uygun bulunmuş ve Cumhurbaşkanı tarafından onaylanmıştır.[451] Hava talim ve terbiyesi, manevralarıyla Hava Kuvvetlerinin teşkilatı tetkik etmek maksadıyla, Erkân-ı Harbiye-i Hava Müşaviri Miralay Mecit Bey Fransa'ya gönderilmiştir. Eskişehir Tayyare Fabrikası Müdürü Bnb. Osman Nuri Bey ve Motor Mütehassısı İsmail Hakkı Bey'lerinde bilahare Fransa'da Mecit Bey'in katılımı ile sanayi konusunda tetkik için Laypsig'e gönderilmeleri ve sadece Mecit Bey'e memuriyetinin devamı süresince yevmiye verilmesi Erkan- Harbiye-i Reisliğinin lüzüm üzerine Milli Müdafaa ve Maliye Vekilliği'nin 17 Şubat 1934 tarihindeki teklifleri Bakanlar Kurulu tarafından 24.02.1934 tarihinde uygun bulunulmuş ve Cumhurbaşkanı tarafından onaylanmıştır.[452] Pilotluk, kör uçuşu ve seyrüsefer pilotluğu tahsili için Lufthansa hava şirketine, Erkan-ı Harbiye-i Reisliğince gerekli görülen 2 pilot 6 ay süre ile Almanya'ya gönderilmesi ve kalacakları süresince mektepteki staj masraflarının ödenmesi teklifi Maliye Vekilliğinin uygun görmesi ile Bakanlar Kurulu'nca 10 Ocak 1934 tarihinde kabul edilmiş ve Cumhurbaşkanı tarafından onaylanmıştır.[453] Tayyare fabrikaları işletme işlerinde yetişmek ve bu maksatla fabrikalarda incelemelerde bulunmak üzere Bnb. Avni Bey'in 15 Mart 1934'de iltihak etmek üzere 14735 sayılı kararnameden istisnaen Fransa'ya gönderilmesi 4 Mart 1934'de Bakanlar Kurulu tarafından kabul edilmiştir.[454]

Ekim 1934'de Mareşal Fevzi Çakmak, Çanakkale Boğazındaki Deniz-Hava manevralarını izlemiştir. Manevra'da uygulanan senaryo ile Yavuz'u teftişinde Anafartalar Turşun Köyünden kalkan mavi taraf tayyaresi, Balıkesir'in Halalca Meydanından kırmızı taraf tayyaresi kalkış yapmıştır. Plt. Yzb. Bedri Bey'in, Curtiss-Hawk tayyaresi, Ütğm. Naci Bey'in uçtuğu Brege-XIX tayyaresi ile havada çarpışmış ve 2 pilot da şehit olmuştur. Brege tayyare Rasıtı Tğm. Nuri Bey paraşüt ile atlayarak kurtulmuş ve paraşütle ilk kurtulan rasıt olmuştur.[455]

[451]BCA. Tarih: 18.02.1934, Sayı:2/131, Fon Kodu: 030.18.01.02, Fon Kodu: 42.7.11.
[452]BCA, Tarih:24.02.1934, Sayı:2/176, Fon Kodu:030.18.01.02, Yer Kodu: 42.9.16.
[453]BCA, Tarih:10.01.1934, Sayı:2/17, Fon Kodu:030.18.01.02, Yer Kodu:42.01.17.
[454]BCA, Tarih:4.3.1934, Sayı:2/226, Fon Kodu:030.18.01.02, Yer No:43.11.10.
[455]Hv. K. K.lığı Genel Sekreterlik İlkler Albümü, **www.hvkk.tsk.tr** İnternet, s.11; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C-II, s.209.

Atatürk'ün nazarında en kıymetli mesleklerden birisi yokluk ve imkânsızlıklar ile mücadele mesleği olarak gördüğü pilotluktur. Pilotlar, önemli tören ve kutlamalarda protokolün içinde yerlerini almışlardır. Cumhuriyet Bayramı törenlerine katılmıştır. 1934'de Ankara Palas'taki Cumhuriyet balosuna rütbe tefriki yapılmaksızın davet edilmiştir. Resepsiyonda Atatürk, pilotlardan birisine,

"Düşman donanması en hassas bölgemize yaklaşmaktadır, bombamız ve cephanemiz bitmiştir. Ne yaparsınız?' Pilot; "hayatım bedeli de olsa tayyaremle düşman gemilerine çarparım" cevabını vermiştir. "Benim havacılarım hayatı pahasına da olsa vatanını böyle savunur" diyerek memnuniyetini belirtmiştir. Bu olayın diğer tüm pilotlarca aynen uygulanacağına şahsi kararları olarak imzalanmıştır. *"Mussolini'nin çok güçlü donanması ve Hava Kuvvetlerine, canlı çarpmaya azmetmiş bir Türk Donanması'nın ve havacılığının varlığını Mussolini'ye ve dünyaya hissettirmeliyiz."* denilmiştir.

Kişiye özel tüm pilotlara, *"İtalyan harp gemilerine ve tayyarelerine canlı çarpar mısınız?"* sorusuna ittifakla evet cevabı almıştır. Bu dönemde, İtalyanların 1936'da, oniki ada bölgesinde yaptığı deniz ve hava harekâtı ile Mussolini'nin saldırgan açıklamaları, Türkiye-İtalya ilişkilerini gerginleştirecektir. Atatürk, Gnkur.Bşk. Fevzi Çakmak'a, düşman av tayyarelerine yakalanmadan İtalya kıyılarını bombalayacak ve geri dönebilecek uzun menzilli bir bombardıman tayyaresinin varlığının araştırılıp satın alınması emrini vermiştir. Gnkur.Bşk.lığınca görevlendirilen Yzb. Enver Akoğlu ve Tayyare mühendisi Necdet Eraslan, Avrupa ve ABD'de birçok tayyare fabrikalarını gezmişlerdir. Tayyareler ile deneme uçuşları gerçekleştirdikten sonra, Amerikan Martin–120 tayyaresinin istenen özellikte olduğuna karar verilmiştir. Genelkurmay Başkanlığı'nın onayı ile 24 adet tayyare satın alınması için sipariş verilmiştir.[456]

1933-1934'de Hava Kuvvetleri Teşkilatı kullanma yeri defteri hazırlanmıştır. Fransa'da eğitimi tamamlayarak yurda dönen doktorlar ile 1935'de Eskişehir'de Hava Sıhhi Muayene Merkezi açılmıştır. 1936'de Yzb. Tekin Arıburun Silahlı Kuvvetlerin ilk hava ataşesi olarak Almanya'ya gönderilmiştir. Yine, 1936 'de Mr.Nont isimli Amerikalıların Fleet tipi eğitim-akrobasi tayyaresi satın alınmıştır. 1936'de ilk gece seyrüsefer uçuşu 1'nci Tayyare Alay K. Alb. Celal Yakal tarafından 3 Breguet-19 tayyaresi ile gerçekleştirmiştir. 1937'de Almanya'dan Heinkel III ve

[456]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C-II, s.209,223,224.

eğitimde kullanılmak üzere Focke Wulf J-2 tayyaresi alınmıştır. Aynı yıl İngiltere'den dönemin en gelişmiş hafif bombardıman tayyaresi Bristol Blenheim alınmıştır.[457]

1938'de 7 Vultee keşif bombardıman tayyareli bir filo İran Veliahdı Muhammet Rıza Pehlevi'nin Mısır Kralı Faruk'un kız kardeşiyle evlenme törenine Türkiye'yi temsilen katılmıştır. Tören bitimi; İtalya, Fransız, Rus ve İngiliz filoları hava şartlarının uygun olmaması nedeniyle dönemeyecektir. Fakat Türk Komutan Hv.Plt.Alb. Naim Bürküt filoya kalkış emri vermiştir. Filo, kalkışa müteakip kısa süre sonra birbirini kaybetmiş ve sadece filo komutanı Diyarbakır'a dönmüştür. Üç tayyare Tebriz'e inmiş, bir tayyare Tahran'a geri dönmüştür. İki tayyare Tebriz yakınında düşmüş, pilotlar atlamış ve ne yazık ki makinistler şehit olmuştur. Alay Komutanı, divanı harbe verilmiş ama mahkeme sonucunda beraat etmiştir.[458]

Türk havacılığının gelişmesi için TBMM'de kanunlar çıkarılmıştır. Bu bağlamda; Milli Müdafaa Vekâleti 1930 yılı hava bütçesinde, 15.000 liralık münakale yapılması ve Diyarbakır'da bulunan Üçüncü Tayyare Taburunun bir bölüğün her türlü vaziyetler karşısında hazır bulunmak üzere yeni Brege tayyareleriyle teçhizi muktezi bulunmuştur. Bu tayyareler için lüzumlu olan yedek malzemenin ve mezkûr tabura mürettep iki küçük irtibat tayyaresiyle taburun ihtiyacı bulunan benzinin Diyarbakır'a nakli uygun görülmüştür. İzmir'e mürettep yeni tayyarelerin yedek malzemeleriyle Diyarbakır ve İzmir'de tamire muhtaç bulunan tayyarelerin Eskişehir'e sevkleri zarurî görülmüştür. Nakliyat faslındaki tahsisat tamamen sarf edilmiş olduğundan münakale icrasına ihtiyacı şedit görülmüştür. 1/16 numaralı kanun layihası esbabı mucibesiyle 18 Mayıs 1931'de kabul edilmiştir.[459]

1930 yılı bütçesinde 151 TL'lık münakale yapılması hakkında *1/57 numaralı kanun layihası ile Askerî Fabrikalar Umum Müdürlüğü 1930 yılı bütçesinin 793' üncü muvakkat tazminat faslına mevzu tahsisat kâfi gelememiştir. 1769 numaralı kanunla 1.500 TL münakale yapılmıştır. Münakaleden sonra 5 Mektebi Harbiye talebesinin ihtiyat zabit vekilliğine terfileri dolayısıyla muvakkat*

[457]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C-II, ss.211-227.
[458]A.g.e., s.227.
[459]TBMM Zabıt Ceridesi, D-4, Cilt:1, Fevkalade İçtima, Madde;4, Tarih; 14.5.1931, s.48.

tazminata istihkak kesbetmiş olmasından 15 TL'dan 75 TL'ye yükseltilmiştir. Hava Müfettişliği kadrosundan U. Md. kadrosuna nakledilen zabitan ile emlâki milliye evlerinde oturmakta iken kiraya çıkan zabitan için de 76 TL ki ceman 151 TL daha istihkak tahakkuk ettirilmiştir. Fakat, tahsisat kâfi gelmediğinden mumaileyh (Günlük değeri) miktarı olan Mayıs 1931 tazminatları verilememiştir. Bunların senei hazıra zarfında temini tediyesi için 796 inci müteferrika faslından 151 TL'nin tenzilinle 793'ncü muvakkat tazminat faslına müstacelen münakalesine zaruret hâsıl olmuştur. Askerî Fabrikalar Umum Müdürlüğünün 1930 yılı bütçesinde münakale icrasına dair kanun lâyihası Madde 1'de 1930 yılı bütçesinin 796'ıncı müteferrika faslından 151 TL'nin 793 üncü muvakkat tazminat faslına münakalesine mezuniyet verilmiştir.[460]

Milli Müdafaa Vekâleti 1934 yılı hava bütçesinde 18.892 TL'lık münakale yapılması hakkında layiha 1/146 kanun çıkarılmıştır.[461] *Hava yolları Devlet idaresi 1935 yılı bütçesi hakkında çıkarılan kanun layihası 7 Mart 1935'de kabul edilmiştir.*[462] *THK tarafından MMV teberru edilen mebaliğin sureti sarfına dair olan 1831 sayılı kanuna bir madde ilavesi hakkında çıkarılan kanun layihasıdır. 1/748 THK tarafından MMV teberru edilen mebaliğin sureti sarfı hakkındaki 20 Haziran 1931 tarih ve 1831 numaralı kanunun 1'nci maddesi değiştirilmiştir. THK'nun, Hava Kuvvetleri işlerine sarf olunmak üzere MMV emrine vereceği mebaliğ bir taraftan varidat bütçesine irada kayid ve diğer taraftan MMV Hava bütçesine tahsisat olarak ilâve edilerek nâzmı varidat ve masraf hesaplarında tedvir olunmuştur.*[463]

1/775 kanun ile Askeri Fabrikalar kadrolarına dâhil harp sanayii kıtaları erlerinden ehliyet gösteren ve mesaileri ile müesseseye menfaat temin edenlere yalnız çalıştıkları günlere münhasır olmak üzere kanuni istihkaklarından başka ayrıca yevmiye verilebilmiştir. Yevmiyeler, erlerin kıtalara iltihaklarından üç ay sonra başlamak üzere birinci sene en çok 50 ve ikinci sene 100 kuruşu geçemeyecektir.[464] THK tarafından MMV teberru edilen mebaliğin sureti sarfı hakkındaki kanunun

[460]TBMM Zabıt Ceridesi, D-4, Cilt:1, Fevkalade İçtima, Madde:7, Tarih:21.5.1931, s.75, 81,92.
[461]TBMM Zabit Ceridesi, D-5, Cilt:2, İçtima:5, Yirminci İnikad, Madde:8, Tarih:29.4.1935, s.48.
[462]TBMM Zabıt Ceridesi, D-5, Cilt:1, İçtima:F, Birinci İnikad, Madde:6, Tarih:7.3.1935, s.24-26.
[463]TBMM Zabit Ceridesi, D-5, Cilt:21, İçtima:3, Madde:5,Yirminci İnikad, Tarih:24.12.1937, s.95.
[464]TBMM Zabit Ceridesi, D-:5, Cilt:20, İçtima:3, Madde:1,Yirminci İnikad, Tarih:24.12.1937, s.94.

değiştirilmesine dair kanun lâyihaları kabul edilmiştir.[465] Vazife esnasında şehit olan Plt. Ekrem ve makinist Sami Beylerin kanunî mirasçılarına verilecek tazminat hakkında kanun lâyihası, Nafıa ve Bütçe Encümenleri mazbataları ile ilgili 1/915 kanun çıkarılmıştır.[466]

Savaş yıllarında zaman zaman düşman tayyareleri zannedilerek tayyarelere Türk topçuları tarafından ateş açılmıştır.[467] Bunu önlemek, dost ve düşman tayyarelerinin tanınması sağlamak için "Milli Tayyare Tanıma İşaretleri" kullanılması havacılık tarihinde önemli bir gelişme teşkil etmiştir. Türk tayyareleri; 6 Mart 1913'de Kırmızı Beyaz milli özel tanıma işaretleri kullanılmaya başlamıştır. I. Dünya Savaşı'nda Harbiye Nezaretliği emri ile siyah beyaz renkle etrafı kapatılmış, artı (+) işareti kullanılmış ve kare şeklinde olmuştur. Milli tayyare tanıma işaretleri olarak; 1914-1918 ve 1918-1923 tarihlerinde kanat siyah, gövde siyah, kuyruk kırmızı üzerine ay yıldız olmuştur. 1923-1928 tarihlerinde ise kanat kırmızı, gövde kırmızı, kuyruk kırmızı üzerine ay yıldız olmuştur. Bazı tayyarelerde gövde kırmızı dörtgen içinde tayyarenin isim veya numarası yazılmıştır. 1928-1960 tarihlerinde ise kanat etrafı beyaz, gövde kırmızı beyaz, kuyruk kırmızı üzerine ay yıldız tanıtma işareti kullanılmıştır.[468]

3.1. TÜRK TAYYARE CEMİYETİ (TTC)'NİN KURULUŞU

Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti kurucu ve önderi olan Mustafa Kemal Paşa'nın ellerinde şekillenmiş ve gelişmiştir. Havacılık sanayii, toplumların gelişmesinde vazgeçilmez bir unsurdur. Cumhuriyetin ilk yıllarında Türk milletinin havacılığa karşı gösterdiği ilgi ve destek önemli olmuştur. 1925'de, Türk Tayyare Cemiyeti'nin ilk temeli atıldığı zaman, havacılığın bugünkü büyük ve yaşamsal önemini kavrayan ve hava ordusu mensupları dışında tayyareye binmiş insanlar yok

[465]TBMM Zabit Ceridesi, D-5, Cilt:21, İçtima:3, Madde:4,Yirmibirinci İnikad, Tarih:24.12.1937, s.101.
[466]TBMM Zabit Ceridesi, D-5, Cilt:23, İçtima:3, Madde:6,Yirmiüçüncü, İnikad, Tarih:3.1.1938, s.95.
[467]ATASE, KOL: BDH Klasör:1436 Dosya:303 Fihrist:5-15.
[468]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, Ankara; ATASE, KOL:İSH KUTU:41, Gömlek:104, Belge:104-1;Hulusi Kaymaklı, a.g.e., C-I, s.133; *Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*,s.55.

denecek kadar azdır. Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulması ulusal gereksinim olarak ortaya çıkacak, mantığı ve önemini günümüze kadar koruyacaktır.

Mustafa Kemal Paşa (Atatürk);

> "Havacılık askeri bakımdan olağanüstü önemli, Avrupa, Amerika havacılığı ayrıca bir spor konusu olarak görmeye başladı, iyi düşünün. Biz de geç kalmayalım, bilgili, yürekli, kanatlı bir gençlik yetiştirelim. Hayalini geniş tut. Tayyare yapmayı bile düşün. Başbakana bilgi veririm. Onunla ve ilgilerle temas et. Derneği kur ve bana çalışmaya başladığınızı bildir. Derneğiniz için sağlam kaynaklar bulalım."[469]

Türk Tayyare Cemiyeti (TTC), Mustafa Kemal Paşa'nın önderliğinde havacılığa yönelik çalışmalar yapması için kurulacak ve hayata geçirilecektir. Türk halkına, havacılığın önemi ve etkisini ortaya koymuştur. Cemiyetin, halktan bağış toplayarak savaş tayyarelerinin alınmasında finansal kaynak yaratması ve masrafların karşılanması ihtiyacını vurgulamıştır. Bu saye de, Türk Havacılık tarihinin büyük inkişafının temeli atılmıştır. Cumhuriyet'in kurucuları, Türk milletinin bağımsızlığının ancak göklere hâkimiyeti ile gerçekleştirileceğinin bilinci ile ilk adım TTC ile atmıştır.

Tayyare gibi maliyeti yüksek silahın alınması, harcamaların milli bütçeye yük olmasının önlenmesi ve bağışların çoğalması nedeni ile etkinliklerin kontrolü, koordinesi ve tek elden yönetilmesi ortaya çıkmıştır. Mustafa Kemal Paşa'nın çağdaş düşüncesinin eseri olarak yönlendirmesi ve emri ile Cumhuriyetin kuruluşundan 16 ay sonra 16 Şubat 1925'de "Türk Tayyare Cemiyeti" kurulmuş ve başkanlığına Cevat (Abbas) getirilmiştir. "Kuva-yı Havaîye Yardım Cemiyeti" olarak kurulan bu cemiyet, "Türk Tayyare Cemiyeti" ismini almış ve Türk havacılığının bir dönüm noktasını teşkil etmiştir. Plt. Şakir (Hazım), Plt. Vecihi ve Rasıt Hasan (İskender) Beyler kurucu üyeleri olmuştur. 1919'de Kolağası Fazıl Bey birlikte beş havacının kurduğu "Türkiye Münakalatı Havaîye Cemiyeti (Türkiye Hava Nakliye Cemiyet)'i" bu çalışmaların temelini oluşturmuştur. Cemiyetin tüzüğü, Kolağası Fazıl, Mülazım-ı evvel Şakir (Hazım), Plt. Fehmi (Yemenli), Mazlum (Keyüsk) ve Vecihi Beyler tarafından hazırlanmıştır. TTC tüzüğü, bizzat Mustafa Kemal Paşa tarafından tespit edilmiştir. Posta Bakanı Refik (Halil) Bey, Türk havacılığının "Posta Nakliye İşleri" ile kurtulacağına inanmıştır. 1919'de İstanbul'da oluşturulan Cemiyetin sivil amaçlı

[469]Turgut Özakman, *Cumhuriyet Türk Mucizesi*, İkinci Kitap, s.27.

nizamnamesi, TTC'nin Nizamnamesinin temelini oluşturmuştur. TTC'nin nizamnamesi, Cumhuriyet döneminde düzenlenerek hazırlanmıştır.[470]

TTC'nin 15 Mayıs 1925'teki açılış töreninde,

> "İstikbal Göklerdedir, çünkü göklerini koruyamayan milletler yarınlardan asla emin olamazlar. Her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek seviyede, göklerde bizi bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın. Ey Türk Genci! Kısa zamanda gökte seni bekleyen yerini alacaksın. Yoksa o yeri başkaları istila eder ve işte o zaman bu ülke ve ulus elden gider."[471]

Bu sözler ile gelecekte savaşların göklerde olacağını ve hâkimiyetin göklerdeki gücümüze bağlı olduğunu vurgulamıştır. Havacılığın önemine dikkat çekerek Türk gençliği yönlendirilmiştir. Havacılığın, Türk İstiklal ve bağımsızlığının bekası için önemi belirtilerek, ulusuna günümüze kadar ulaşılması gereken hedef gösterilmiştir. Bu hedefe ulaşmak için Türk halkı varını yoğunu ortaya koyarak birçok ilimiz ve ilçemiz kendi adını verdiği tayyare satın alarak TTC'ye bağışlamıştır. Büyük Ata'mızın "İstikbal Göklerdedir" özdeyişiyle dile getirdiği ileri bir görüş ve gerçek, ulusça benimsenmiştir. Bu sadece bir öngörü değil TTC'in ulusal hedefi olmuştur. Onun için sadece fikir alanında, spor alanında kalmayacak, geniş yatırımlar yapılarak çağdaş havacılık teknolojisi ülkeye getirilmiştir. TTC, kendi uçağını kendi yapacağı seviyeye gelmiştir. Çünkü kendi yaptıkları çelik kanatlar ile göklerini, vatanını savunamayan ulusların sonları hüsran olmuştur. TTC Nizamname-i Esasisi'nde cemiyetin amacı; hava sanayisinin temellerinin atılması, kurulması ve geliştirilmesi olarak belirtilmiştir. Türk milletine ve özellikle Türk gençliğine havacılığın sivil ve askeri alanda sahip olduğu askeri, ekonomik, sosyal ve siyasi öneminin anlatılması, tanıtılması ve sevdirilmesi hedeflenmiştir. Bu amaç ve hedef doğrultusunda ihtiyaç olan personelin yetiştirilmesi ve malzemenin tedariki sağlanmıştır. Gençliğe amatör pilot, planör, model tayyare ve paraşüt eğitimi verilmiştir. Böylece askeri ve sivil sportif ve turistik havacılığın gelişmesi sağlanarak uçan bir Türk gençliği yaratılmasına çalışılmıştır. Hava Kuvvetlerine gerekli araç, gereç, eleman ve tayyare sağlanması için havacılığın millete benimsetilmesi ve

---

[470]Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları,* Yapı Kredi Bankası Yayınları, s.51, 2000, İstanbul; Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler*, C.II, s.165; Yalçın, Türk Hava Harp, s.81,82; Emin Kurt, Türk Hava Kuvvetlerine Türk Milletinin Desteği: Bağışlar, Türk Hava Kuvvetlerinin 100'ncü Yılı Uluslar Arası Tarih Sempozyumu, s.311, 8-10 Şubat 2010, İstanbul.

[471]Verel, a.g.e., s.16; *Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri 1'nci Kitap*, s.200; *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I,* (1919-1938) s.352; Tayhani, a.g.e., s.190.

bağışların yönlendirilmesi olarak belirlenmiştir.[472] Kuruluş ve inkılâpların sürdüğü dönemde, dünya ülkelerinde aynı düşüncede etkinlik gösteren bir kurumun olmadığı ve bazı ulusların benzer kurumları oluşturma çabası içerisinde olduğu gözlemlenmiştir.

TTC'nin Nizamname-i Esasisi'nin amacına uygun olarak Türk havacılığının güçlendirilmesini sağlamak amacıyla bağış tayyare kampanyası başlatılmıştır. "Tayyare İanesi" olarak başlatılan kampanya ile halktan toplanacak bağış ve yardımlar ile öncelikle tayyare alınması planlanmıştır. Gelecek dönemlerde ise tayyare üretecek tayyare fabrikalarının kurulması hedeflenmiştir. Bu bağışların toplanma gerekçesi ise Türkiye Cumhuriyeti'nin içinde bulunduğu mali yetersizliği ile bağımsızlığını ve bütünlüğünü korumaya yönelik modern bir hava gücüne sahip olma zorunluluğudur. Türk havacılığının ilk adımı 26 Ağustos 1923 olan TTC kurma girişiminde bulunduğu günlerde, dünya havacılığı yeni gelişmektedir. Savaştan yeni çıkmış Genç Türkiye Cumhuriyeti'nde mali kaynakları kısıtlı olması nedeniyle devlet bütçesi ile tayyare sanayisini kurmanın yoksul devlet için çok güç olduğu bir gerçektir. Tayyare alımının olanaksızlığı nedeniyle yurt sathında tayyare alarak yardım etmek isteyen vatandaşlar ve para toplama kampanyaları ile büyük yatırımlar yapmak amaçlanmaktadır. Cemiyet için yapılan yardım paraları ve tayyare alımı için başvurular, tayyare sanayine yönelik atılımların temelini teşkil etmiştir. Havacılığın gelişmesine büyük katkı sağlamıştır. "Tayyare İanesi" tüm basın yayın organları, el ilanları ve cemiyetin resmi yayın organı olan "Kartal" mecmuası ile halka duyurulmuştur. Cemiyet tarafından dağıtılan el ilanlarında; *"Başınızın üstünde dolaşan, kalplerinizi iftihar ve gururla kabartan bu tayyareler, TTC'ye vermiş olduğunuz paralardan doğmuştur. Unutmayınız ki; Türk semaları böyle daha binlerce tayyareye muhtaçtır."*[473]

İlanın yayımlanması ile halktan ve mebuslardan büyük destek görecektir. Bu dönemde, kampanyanın başlarında İzmir ve Adana bağış ile tayyare alım girişimlerini başlatmıştır. Türk halkının bağışları ile satın alınan ilk bağış tayyaresi,

[472]Mustafa Zeren, "Türklerin Göklerde de Bir Tarihi Olacaktır"; Verel, *İstikbâl Göklerin Gökler,* ss.137-138; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.165; Yalçın, a.g.e., s.82.
[473]Emin Kurt, Türk Hava Kuvvetlerine Türk Milletinin a.g.e., s.311,312,313,316 (Gelecek yıllarda mecmua, "Havacılık ve Spor" dergisi olarak yayımlanmaya başlanacaktır. Günümüzde ise "Uçantürk" dergisi, Türk Hava Kurumu'nun resmi yayın organı olarak yayın yapmaktadır.)

Adana-Ceyhan ilçesi halkının almış olduğu tayyare olmuştur. Halkın 10.000 Tl. bağış ile İtalya'dan TTC tarafından alınan Ansaldo A–300-4 model tayyareye "Ceyhan" ismi verilmiştir. Ceyhan halkının katkıları ile alınan tayyare, 28 Mayıs 1925'de İstanbul'a getirilmiştir. Tayyarenin firma tarafından montajı yapıldıktan sonra 7 Haziran'da Ankara'ya, 21 Haziran'da Ceyhan'a Pilot Vecihi Bey tarafından götürülmüştür. Vecihi Bey, tayyare ile Ceyhan halkının coşkun tezahüratları arasında gösteri uçuşu yapmıştır. Tayyare, Hava Kuvvetleri kayıtlarına alınmamasına rağmen, Anadolu'da birçok şehirde gösteri uçuşları yaparak tayyare bağış kampanyasında görev almıştır. Gösteri uçuşlarının etkili olması ile TTC tarafından yurt içi uçuş seyahatleri yapılarak tayyare ianesine destek ve katkı sağlanmıştır. Bu yıllarda Türk halkı tarafından yapılan bağışlarla yıllık ortalama 25-40 arasında tayyare temin edilmiştir.[474]

Kampanya sadece şehirler ile sınırlı kalmamıştır. Esnaf grupları kampanyaya büyük destek vermiştir. İstanbul Hamallar Birliği kendi isimlerine tayyare alınması için haftada bir gün bir saat fazla çalışarak, elde ettikleri kazancı tayyare alımına bağışlamıştır. Hamalların bu fedakârlığına karşı işverenleri de, bir saatlik fazla mesaiye çift maaş vermişlerdir. Hamallara ilave olarak, çeşitli şehirlerin balıkçı, tütüncü, rençperleri, okul öğrencileri ve kadın birlikleri kendi isimlerine tayyare alımı için bağışta bulunmuştur. İzmir ve İstanbul'da yaşayan gayrimüslim vatandaşlar da tayyare alımına destek vermişlerdir. Türkiye'de yaşayan Ermeniler, TTC'ye yardım ve bir tayyare satın almak için aralarında dernek kurmuşlardır. Bir Numaralı Yardım Derneği ismini taşıyan derneğin ilk toplantısı TTC'nin İstanbul'daki şubesinde yapılmıştır. Bu toplantıda 4000 Tl. toplanmış ve TTC'ye bağışlanmıştır. Yine, Türkiye'de yaşayan Museviler, "Tayyare Cemiyeti Türk Musevi Derneği" ismi ile iki numaralı Yardım Derneğini kuracaklardır. İstanbul Hahambaşılığı tarafından yayımlanan beyanname ile vatan ve memleket savunmasına hizmet eden TTC'nin izlediği amaç etrafında toplanarak yardım edilmesinin milli bir ülkü olduğu belirtilmiştir. Yine, Musevi doktor, avukat ve tüccar gibi seçkinlerden oluşan bir komisyon oluşturularak semt yardım dernekleri

[474]Hv.K.K.lığı, Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, ss.5-11; Emin Kurt, a.g.e., s.313.

kurulmuştur. Sivas'ta yaşayan Ermenilerden oluşan bir grup, tayyare yardım bağışı olarak toplanan 332 TL'yi TTC'ye bağışlamıştır.[475]

Mustafa Kemal Paşa; bağış yapanlara telgrafla;

"Bu ulus en zor zamanlarda memleket ödevlerine canla, başla koşmuştur. İstediklerinden daha fazlasını başaracaklardır. Tuttukları yol doğrudur."[476] sözleri ile takdirlerini belirtmiştir.

Büyük Taarruz'un başlangıç tarihinin yıl dönümü günü 26 Ağustos, Milli Mücadele Dönemi boyunca Türk havacılarının en çok tayyareye ulaştığı gün olmuştur. 26 Ağustos 1922'de 13 tayyare ile görev yapan Türk havacıları bu günü bayram olarak kutlayacaktır. Tayyare Bayramı, ilk kez 26 Ağustos 1923'de İzmir'de havacılar arasında kutlanmıştır. TTC'nin 1925'de hazırlanan tüzüğünde ise 31 Ağustos gününün her yıl "Tayyare Bayramı" olarak kutlanmasına karar verilmiştir. Tayyare Bayramı kutlamaları bu tarihten itibaren başlamıştır. TTC, Hava Kuvvetlerinin ülke savunmasında önemli bir yeri olması nedeniyle 30 Ağustos Zafer Bayramı kutlamaları ile birleştirilerek 1930'den itibaren "30 Ağustos Zafer ve Tayyare Bayramı" olarak kutlanmasın başlanmıştır. Bu kutlamalarda Türk Hava Kuvvetleri ve TTC'ye bağlı tayyareler resmi kutlama törenlerine katılmıştır. Geçit törenlerine tayyare maketleri ile katılması ve Tayyare İanesi için bağış toplanması sağlanmıştır.[477]

TTC'nin 13 Ağustos 1925 tarihli Yönetim Kurulu toplantısında, *"toplanan tüm bağışların Genelkurmay Başkanlığı'nca tespit edilecek program dâhilinde sarf edilmek üzere emir hazırlanmıştır. MSB'den bu hususta bildirilecek isteklerin dahi Genelkurmay Başkanlığı'nın onayına uygun olmuştur."* kararı verilmiştir. Bununla toplanacak bağışların düzenli ve emniyetli bir şekilde, açık ve elden toplanabilmesi nedeniyle suiistimallerin önüne geçilmesine önem verilmiştir. Bütün bu girişimler kısa sürede meyvesini vermiş ve bu karardan 3.5 ay sonra TTC hesaplarında 750.000 TL hediye olmak üzere 2 milyon TL toplanmıştır. Bağış tayyaresi almak için

[475]Emin Kurt, a.g.e., s.313,314.
[476]*Atatürk Söylev ve Demeçleri*, C.5, s.72.
[477]Emin Kurt, a.g.e., s.311,312,316.

toplanan paranın değeri 2.750.000 TL olmuştur. TTC, yurt sathına dağılan 300 şube ile faaliyetini sürdürmüştür.[478]

Mustafa Kemal Paşa, TTC'ye tayyare alımı için bağış yapanların arasında yer almıştır. Tayyare alımı için çeşitli kayıtlarda bağış yaptığı görülmüştür. Cumhurbaşkanlığı Atatürk Arşivi'nden tespit edilen belgelere göre; 8 Eylül 1925'de 8863 TL 20 kuruş bağışta bulunmuştur. Yine, 6 Aralık 1925'de 8862 TL 65 kuruş bağışı Ahi Mesut Çiftliği'nin TTC adına alınması için yapmıştır.[479]

TTC, ilk büyük kongresini 19 Ekim 1925'de TBMM salonunda yapmıştır. Kongre'de; Fahri Başkanlığına Başbakan İsmet (İnönü) Paşa, ikinci başkanlığa Recep (Zühtü) Bey seçilmiştir. İsmet Paşa, kongrede yaptığı konuşmada;

"Biz tayyarecilik denildiği zaman tayyareyi düşünüp, tayyareyi meydana getirebilecek mühendisi, tayyareyi en hurda aksamından, en hassas aksamından en kaba aksamına kadar vatandan imal edecek tedbirleri, tayyare üretimine yarayacak bütün temel maddelerin vatandan çıkarılması ve sağlanmasını amaçlıyoruz"[480] sözleriyle cemiyetin önüne yaşamsal önemde gerçek hedefler koymuş ve yöneticileri tarafından cesaretlendirilmiştir.

Mustafa Kemal Paşa; 1 Kasım 1925'de Meclis'teki açılış konuşmasında; *"Efendiler, ulusumuzun ülke savunmasına gösterdiği özel ilgiye şükran borçluyuz. Yurttaşların kendi girişimleriyle yarattıkları TTC az zamanda verdiği ürünler ile geniş bir gelişme umut ettirmektedir"*.[481] demiştir.

Yine, 8 Haziran 1926'de Türk havacılığının kuvvetlendirilmesine ilişkin Anadolu Ajansı'na verdiği demeçte;

> "Türk milletinin Hava Kuvvetlerimizin güçlendirilmesi gereğini idrak ederek takdire şayan fedakârlıklar göstermesi siyasi rüştünün ve medeniliğinin en büyük delilidir. Bu amaçla çalışan Tayyare Cemiyeti'nin faaliyetini takdir ederim. Cemiyetin sabit ve belirli gelir bulmak için memleketimizin çeşitli yerlerinde toplamakta olduğu kongrelerin başarıyla sonuçlanması için bütün vatandaşların gayret sarf edeceklerine eminim".[482] demiştir.

---

[478]A.g.e., s.315.
[479]Hv.K.K.lığı, Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, s.5-11; Emin Kurt, a.g.e., s.313.
[480]Tayhani, a.g.e., s.193; Yalçın, Türk Hava Harp Tarihi, s.85.
[481]TBMM, Tutanak Dergisi, 2.Dönem, 3'ncü Yasama Yılı, D-II., C-19, s.7.
[482]*Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri*, C.III (1918-1937),s.118; .Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:86, s.272,318; *Hâkimiyet-i Milliye*, S.D., C.III, s.79.

Sözü ile halkın cemiyete destek olma ve yardım etme gayretlerini överek takdir etmiştir. Türk havacılığına önem vermenin bir memleket ve millet için siyasi ve çağdaş insanlık görevinin gereği olduğunu belirtmiştir.

1 Kasım 1926'de Meclis'teki açış konuşmasında; *"Yurttaşların kendi çaba ve yardımlarının ürünü olan Tayyare Cemiyeti'nin bir yıllık çalışma ve başarısı övgüye değerdir"*[483] demiştir.

O, Türk Tayyare Cemiyetini, daima milletin kendi varlığından öz bir parça olarak kabul etmiştir. Cemiyeti, düşündüğü şekilde güçlü kılabilmek için sadece ulusun yardımseverliği ile yetinilmemesi ve yasal zemininin hazırlanarak sürekli gelir kaynakları sağlanması gerektiğini vurgulamıştır. Çağdaş ve modern hava gücüne sahip olmak için bağışlarla ve desteklerle gerçekleştirmeyi hedeflemiştir. TTC toplayacağı bağışlar belirlenmiştir. Bu bağlamda, Fitre ve zekât ile kurban derileri toplanmıştır. Tayyare piyangosu, bir kuruşluk TTC dilekçe pulu, her sigara paketine isabet eden bir tek sigara farkı ücreti alınmıştır. Ödemiş ilçesindeki Balyanbolu bucağının Küre ve Bağcılar köylerindeki iki cıva madeninin işletilmesinden elde edilen tüm gelirler toplanmıştır. Askeri terhis tezkere çizelgelerinin basılması ve ücret karşılığı satılmasından elde edilen tüm gelirler alınmıştır. Eski pulların devri, el ve duvar ilanlarından alınacak pay toplanmıştır. Üye aidatları, tutkallı makbuz (Yardım Pulu), iştiraklerin gelirleri, faiz gelirleri, özel ve genel bütçeden yapılan yardımlar alınmıştır. Uşak Şeker Fabrikası'nın her yılki ilk ürünü ile Bulgaristan'dan kışlamak üzere Trakya'ya geçecek koyun-keçi sürü sahiplerine verilecek kefaletnamelerin telif hakları alınmıştır. Makara ve İplik Tesis Hakkı'nın verilmesinden elde edilen gelirler bağış olarak kabul edilmiştir. Önemli olan bir gelir kaynağı Mustafa Kemal Paşa'nın Büyük Nutuk'un telif hakkı olmuştur. Sağlığını bozacak düzeyde yoğun bir çalışmanın ürünü olan 1927'de otuzaltı saatten fazla sürede söylediği "Nutuk"un gelirini kuruma bağışlaması, havacılık idealine tutku düzeyini göstermiştir. TTC için başlatılan bağışlar, en zengin illerden, en fakir illere kadar yardım için yarışa girişilecek ve bağış artarak devam etmiştir. İlkokul öğrencilerinin harçlıklarından, kefen paralarına kadar geniş bir kitlede yardımlar gerçekleşecektir. Ölüm sonrasında yapılması vasiyet edilen hayır paraları da tayyare

[483]TBMM, Tutanak Dergisi, 2.Dönem, 4'ncü Yasama Yılı, D-II,C.27,s.1; Hv..K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, s.318.

alımı için bağışlanmıştır. Bireysel yapılan bağışlar, Türk halkının fedakârlığının en güzel örneği olmuştur. Cemiyet'e yapılan yardımların büyük çoğunluğunu milletvekilleri oluşturmuştur. Ancak, bağışladığı tayyareler ile olağanüstü katkı da bulunan Erzurumlu Nafiz Bey gibi tüccar ve ayrıca bürokrat bulunmuştur. Bireysel yapılan bağışlar bir liradan 120.000 TL kadar geniş bir yelpazeye yayılmıştır.[484] Mustafa Kemal Paşa, Türk Hava Sanayini geliştirirken İslam dininin yardım ve bağış yapma özelliğinden faydalanmayı amaç edinmiştir.

Cumhuriyet kuruluşundan itibaren Cuma günleri okunan hutbelerde TTC'ye bağış yapmanın "dini bir vecibe" olduğu belirtilmiştir. Bu kapsamda; peşin 30 TL veya taksitle 50 TL bağışlayanlara bronz, 75 TL peşin veya taksitle 100 TL bağışlayanlara gümüş, 200 TL peşin ve taksitle 250 TL bağışlayanlara altın, 5000 TL veya 7000 TL'dan fazla bağışlayanlara değerli taşlarla bezenmiş dört çeşit madalya verilmiştir. Madalyaların üstünde Vecihi Bey'in yaptığı Vecihi K-VI modeli tayyarenin resmi yer almıştır. 10.000 TL bağışlayan kişi, kurum veya şehir istediği taktirde satın alınan tayyareye kendi ismini verebilecektir.[485]

TTC'nin gelirini artırmak amacıyla, 9 Ocak 1926'de TTC tarafından Tayyare Piyangosu düzenlemenin ve çekiliş yapmanın organize edilmesi için kanun çıkarılmıştır. 15 Ocak 1926'den itibaren TTC'nin sorumluluğunda yapılmış olan Tayyare Piyangosu kanunun 1 ve 2'nci maddeleri; *'Türkiye'de mukabili nakit olarak iane mahiyetinde piyango keşidesi münhasıran Tayyare cemiyetine aittir.'* ve *'Tayyare piyangosu bilet ve ikramiyelerinden kazanç, belediye vergileri ve damga resmi alınmaz.'* şeklinde düzenlenmiştir.[486]

TTC'nin kurduğu müesseslerden hem halk için hem vatan için Piyango düzenlemek memlekete yalnız vatanı müdafaa yönünden değil içtimai ve iktisadi yönden de büyük fayda sağlamıştır. Bir Piyango bileti alan vatandaş hem vatan müdafaa hazinesine 1,5 TL atmış, hem de içini her an gelmesi muhtemel olan büyük bir servet ümidi ile doldurmuştur. TTC Piyangosu, dünyada mevcut emsali piyangoların en zenginidir. TTC Piyangosu başladığı 15 Ocak 1926'dan 1929'un

[484]Emin Kurt, a.g.e., s.314; Tayhani, a.g.e., s.189,190.
[485]*Türk Tayyare Cemiyeti Nizamnamesi Esasisi*, Madde;20, 1926; Sinan Meydan, a.g.e., s.85, İnkılap Kitapevi, 2012, İstanbul.
[486]TBMM, Kanun No:710, Madde:1,2, Sayı: 279, Tarih:24.01.1926, s.75.

yarısına kadar geçen 3,5 senelik faaliyeti kesirsiz 12 milyon TL ikramiye dağıtmıştır. Kurulduğu günden itibaren açılıp serpilerek Avrupa'daki piyangolar derecesine yükselmiştir.[487]

TTC'nin, toplanacak bağışları ve yardımları bir kural içerisinde yürütmek için kanunlar çıkartılmıştır. TTC'nin kurulduğu yıllarda çıkarılan kanunlarla alt yapının kurulmasına özen gösterilmiştir. Bu kapsamda çıkarılan kanunlar; *posta ücretinin muaf tutulmasına ilişkin kanunda, 26 Kasım1923 tarihli Posta Kanununun 30'ncu maddesinin 4'ncü fıkrasında mezkûr müessesat meyanına ithal olunmuştur.*[488] *Yine, İstanbul'daki Harikzadegan Apartmanlarını TTC terk ve tahsisi hakkında kanunda; İstanbul Lâleli'de kâin harikzedegân apartmanları TTC terk ve tahsis mezkûr apartmanların bedeli icarından müterakim mebaliğ dahi cemiyeti mefkûreye devrolunmuştur.*[489] *1927'de Posta ve Telgraf idaresinde bulunan bazı eski pulların Türk Tayyare Cemiyeti'ne sattırılması ve hâsılatı safiyeden nısfının mezkûr cemiyete tahsisi hakkında kanun çıkartılmıştır. Kanun da; Bervechiati fıkaratta muharrer eski pullardan resim koleksiyonları için lüzumu olan cins ve miktarlar posta ve telgraf müdüriyeti umumiyesince bilatefrik Türk Tayyare Cemiyeti marifetiyle sattırılır maddesi getirilmiştir. Tetkikatı bitmiş olup, hıfzı takarrür eden sevk varakaları üzerindeki post pulları, müddeti muayyenesini geçirmiş telgraf ve paket makbuzlarımdaki evlâçşüheda pulları ve istimalden sakıt olup muhafaza edilmekte olan posta pullarını kapsamıştır. TTC marifetiyle satılacak eski pullar hâsılatı safiyesinin nısfı mezkûr cemiyete tahsis olunmuştur.*[490] *Yine, aynı yıl "Feraset ve İntikal Vergisi Hakkında Kanun"da; Türk Tayyare Cemiyeti piyango ikramiyeleri, veraset ve intikal kanununun yirminci maddesi hükmünden müstesnadır."*[491] şeklinde olmuştur.

Tayyare Resmi Hakkında Kanun'da; *millî müdafaa hava kuvvetleri teçhizatına karşılık olmak üzere; tapu senetlerinden, taallûk ettiği gayrimenkul kıymeti 1000 TL'ye kadar olanlarda 1000 dâhil 20 Krş. ve yukarı olanlarda 50 Krş, biletle girilmesi mutat olan tiyatro, sinema, konser, sirk ve plajlarda beher bilet*

[487]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, s.3.
[488]TBMM, Kanun No:723, Madde:1, Sayı: 285, Tarih:31.01.1926, s.91.
[489]TBMM, Kanun No:751, Madde:1, Sayı:315, Tarih: 07.03.1926, s.277.
[490]TBMM, Kanun No:1037, Madde;1.2;Sayı:598, s.184,Tarih:21.05.1927.
[491]TBMM, Kanun No:1047, Madde;1.;Sayı:598, s.241,Tarih:21.05.1927.

bedelinin asılları üzerinden % 10; gramofon plâklarının beherinden 10 Krş. tayyare resmi alınır şeklinde yasalaştırılacaktır.492 TTC'nin, listesi gönderilmiş ihracat mevaddı üzerinde yüzde bir nispetinde iane olması mümkün olmayıp, yabancı piyasalarda rekabetini ve satışını temin amacı ile yapılan vergi ilgalarını hareketinin cemiyetçe de takip edilmesi ve imkân görülürse tevsien tatbiki mütalaa edilmiştir.[493] 1926'de çıkarılan 689 nolu kanunla Donanma Cemiyeti'nin lağv edilmesi ile Cemiyetin varlıkları TTC'ye devredilmiştir.[494] Bu dönemde, TTC'nin daha çok güçlenmesi, ülke geneline yayılması ve etkin faaliyetler icra etmesi yönünde kanunlar getirilmiştir.

Mustafa Kemal Paşa, Cuma hutbelerinde Tayyare Piyangosuna katılmanın dini açıdan hiçbir sakıncasının olmadığını ifade etmiştir. 1927'de yayınlanacak Türkçe hutbede Müslüman halkın TTC'ye bağış yapması istenmiştir:

> "İşte Allah'ın emrine göre gizli aşikar düşmanlara karşı bizim hazırlayabileceğimiz kuvvetin en ehemmiyetlisi bugün tayyaredir, tayyareciliktir. Bu uğurda meydana atılan tayyare cemiyetimize yardım etmek boynumuzun borcudur. Sakın bu işe ehemmiyet vermemezlik etmeyin. Aydan aya, yıldan yıla mutlaka bir şeyler verin. Böylece tayyareciliğin ilerlemesine sebep olun. Tayyare filolarımız olsun. Bizim de gökyüzünde çarpışacak kahramanlarımız bulunsun. O zaman hiç kimse bize fena gözle bakamaz." denilmiştir.

Gazetelerde ve dergilerde; fitre, zekât ve kurban derilerinin TTC'ye verilmesinin dinsel açıdan doğru ve faydalı bir davranış olduğu söylenmiştir. [495] Cemiyetin uyguladığı başarılı politikalar ve halkın bağışları ile satın alınan tayyare sayısı 1929'de 130, 1935'de 300 olmuştur. Cemiyet, 1930'de 33.989.000 TL, 1932'de 40.000.000 TL gelire ulaşmıştır. 1935'de 26 tayyare bağışı yapılmıştır. 1925–1938 yılları arasında toplanan para 50.000.000 TL'yi geçmiştir.[496]Cemiyetin icra edeceği konser, eğlence ve benzer faaliyetlerden vergi alınmayacağı hakkında kanun yasalaşmıştır.[497]

27 Nisan 1929'de Başbakan İsmet Paşa'ya, TTC tarafından yardımların yapılma usulleri hakkında yazı yazılmıştır. *TTC'nin halkın üç senedir alıştığı ve severek verdiği mahsulâtı arziye ianesini kaldırmak ve yerine herhangi bir vergiye*

[492]TBMM, Kanun No:2459, Madde:1;Sayı:2714, Tarih:30.5.1934, s.368.
[493]BCA, Tarih: 20.05.1930, Dosya:6238, Fon Kodu:030.10, Yer No:60.404.5.
[494]TBMM, Kanun No;689, Madde;1, Sayı:252, Tarih:23.12.1926, s.34.
[495]Meydan, a.g.e., s.85,86.
[496]A.g.e.,s.91.
[497]TBMM, Kanun No:928,Yıl: 1926, C.IV, s.277.

zam yapmak cemiyetin ve halkın zararınadır. Çünkü bu ianeyi halk ancak mahsul aldığı zaman vermektedir. Yapılan incelemeye göre bu sure zarfında 400 şubenin 10 ile 15'nde mahsulâtı arziye üzerinde uygunsuzluk görülmüştür. Halkın ianeden şikâyetçi olmamış, bilakis son iki sene içinde kurak bölgedeki tarla sahiplerine 100.000 TL'yi geçen tohumluk dağıtılması ianenin değerinin yükseltilmesine neden olmuştur. Büyük küçük olumsuzluklara rağmen tahsil şekli daha ziyade ıslah edilerek ortadaki mahzurların kaldırılmasının başarılacağı TTC tarafından bildirilmiştir. Toplanmasında suiistimaller yaşandığı, bazı kötü niyetli kişilerin halktan uygun olmayan para toplaması nedeniyle Başbakan İsmet Paşa tarafından hataların giderilmesi için hata yapanlar hakkında soruşturma açılması ve ilgililer hakkında yasal işlem yapılması istenmiştir. TTC tarafından memleket müdafaası yolunda alınacak paraların 1000 No.lu kanuna uygun olarak alınması, paraların sakat bir şekil ve usulle toplanmasının önleneceği belirtilmiştir. Memleket müdafaasına ait olarak halkın verdiği paraların sakat bir takım şekil ve usullerle zararına mahal kalmamak üzere usulün tenkile küsuratı munzammanın tezyidinin daha müreccah olacağı belirtilmiştir.[498]

TTC'nin 17 Mayıs 1930'de yaptığı teklife, Maliye Bakanlığı'nca ülkenin iktisadi durumu göz önünde bulundurarak 20 Mayıs 1930'de 11237 numaralı tezkere ile yardımlarda toplanacak bazı ürünlerin ihraç işlemlerinin %1'inin TTC'nin gelirlerine dâhil edilmesi Maliye Vekilliği tarafından onaylanmıştır.[499] 20 Mayıs tarihli 11234 numaraları tezkere ile Başvekil imzası ile Türk Tayyare Cemiyetine, yardım toplamalarda kural dışı usulsüz faaliyetler bulunulmaması, usul ve kanunlara uygun hareket edilmesi konusunda emir verilmiştir.[500] Büyük Tayyare Piyangosunun faaliyet başlangıcı 1926'den 1929'a kadar piyango bilet satışları 2.065.830 TL olmuştur. 1930'den itibaren ülkede yaşanan iktisadi buhran nedeniyle 1.537.948 TL olarak belirlenmiştir. Piyango'nun; 1931'de 1.024.319 TL, 1932'de 1.228.235 TL ve bankalardaki 1.347.716 TL faiz ile birlikte piyango yedi sene zarfındaki safi hâsılatı 10.760.540 lira olmuştur. Bu sonuç, bütün milletin yurt müdafaasında ve milli

[498]BCA, Tarih: 27.04.1929, Dosya No.776/271, Fon Kod No:030.10, Yer No:69.454.23.
[499]BCA, Tarih: 20.05.1930, Dosya No:6238, Fon Kodu:030.10, Yer No:60.404.5.
[500]BCA, Tarih: 20.05.1930, Dosya No:6238, Fon Kodu:030.10, Yer No:60.404.5.

gayelerin istihsalindeki yüksek şuur ve hassasiyetinin her gün biraz daha artması ve cemiyet meselesindeki verimin tezayüt etmesi ile gerçekleşmiştir.[501]

Bağışların kaydının düzenli tutulmasına önem verilmiştir. TTC'nin organize ettiği bağışların nasıl ve nerede kullanılacağı, bütçeleneceği hususunda kararnameler çıkarılmıştır.[502]

4 Aralık 1933'de Başbakanlığa yazılan yazı ile her sene olduğu gibi bu senede fitre ve zekâtın TTC tarafından toplanması için cemiyetçe hazırlıkların yapıldığı belirtilmiştir. Her biri memleketin ve milletin muhtaçlarına önemli ve faydalı bir şekilde yardım eden bu yardım kurumlarına ilgi gösterilmesi istenmiştir. 9 Aralık 1933'de İçişleri Bakanlığı tarafından; fitrelerin, zekâtların ve kurban adaklarının Himaye-i Etfal, Hilaliahmer ve TTC'nin müşterek menfaatlerine olmak üzere TTC tarafından toplanması için vilayet ve Kaza Müftülüklerine yazı yazıldığı Başbakanlığa bildirilmiştir.[503]

Bu dönemde, TTC'den rahatsızlık duyan çevreler vardır. Bu rahatsızlık, cehalet, yanlış yönlendirme, iç ve dış kaynaklı olumsuz propaganda ve dünyadaki gelişmeleri öngörememektendir. Atatürk, bu çevrelere,

> "Bizim Ulusumuz bir kere inanmaya görsün. Ona yaptıramayacağınız, benimsetemeyeceğiniz şey yoktur. TTC'yi kurduğumuz zaman bunun ana gelir kaynağını bir yandan devlete, bir yandan ulusumuzun yardımsever duygularına yükledik. Fitre ve zekâtın yanı sıra kurban derilerinin kuruma verilmesi için Bakanlar Kurulu kararı çıkardık. Bu karara karşı çıkmak isteyenler yobazlarla, siyaset gereği bu uygulamadan vazgeçmemizi isteyenler oldu. Üstü kapalı ya da açık, gazetelerde yazılar bile çıktı. Oysa bu iki gelir de çok yanlış yerlere gidiyordu. Ülke yararına değil, kişilerin, grupların yararına hizmet eder hale geliyordu. Devletin erişemediği yerlere halkın erişmesi kadar doğal ne olabilir. Bu topraklarda yaşayan herkese düşen kutsal bir takım görevler vardır. Yoksul bütçesi olan ülkelerde devlet kadar halk da bazı sorumluluklar yüklenmelidir. TTC, batıya yönelik hamlelerimizden biridir."[504] demiştir.

TTC; batılaşmanın, çağdaşlaşmanın bir göstergesi ve batı emperyalizmine karşı mücadelenin bir kalesidir.

Kurban kesildikten sonra kurban derisini, etini fakire veya herhangi bir hayır kurumuna vermek caizdir. Kurban derilerinin memlekete çok önemli yararlıklar

[501]TBMM Zabıtları, Yer: 74-2353, Dem:74-4377, Tarih:27-28 Kasım 1932, Sayı: M.M. 407, s.25,26.
[502]BCA, Tarih:02.05.1933, Fon Kod No:030.18, Yer No:01.02.36.32.14.
[503]BCA, Tarih:9.12.1933, Dosya.20338, Fon Kod No: 030.10, Yer No: 178.233.19.
[504]Tayhani, a.g.e., s.191.

sağlayan TTC'ye verilmesi hususunda halka değişik vasıtalarla anlatılması önemlidir. Bu konuyla ilgili Diyanet İşleri Başkanlığı, müftülüklere yazı gönderecektir.[505] Özellikle kurban derileri ile ilgili yapılan dedikodu, şüphe ve rahatsızlıkları ortadan kaldırılması gerekmektedir. TTC'ye verilmesi caiz olduğunun anlatılması ve halkın aydınlatılması hedeflenmiştir.

3.2. TÜRK TAYYARE CEMİYETİ'NİN FAALİYETLERİ

Mustafa Kemal Paşa; TTC'yi devamlı ziyaret ederek yakından ilgilenmiş ve toplantılarına katılmıştır. Dönem içindeki çalışmalardaki memnuniyeti belirtmiş ve övgü ile bahsetmiştir. Havacılıkla ilgili yayınları izleyerek gelişmeleri uygulama alanına sokmuştur. İnsanlığın hizmetine girecek büyük gelişmenin havacılık ve uzay alanında olacağını görmüş ve gün gelecek insanoğlunun uzaya gideceğini, Ay'ı ve başka gezegenleri bile fethedeceğini hissetmiştir. Başbakan İnönü'yü kurumun başkanı olmasına karşın Genel Yönetim Kurulu toplantılarına başkanlık yapmak üzere görevlendirmiştir. İnönü, TTC'nin periyodik olarak yapılan genel kurullarına katılacak ve yönlendirici konuşmalar yapmıştır.[506] TTC, kurulduktan itibaren çalışmalarına hız verecek, dünyada ve ülke genelinde önemli faaliyetlerde bulunmuştur. Bu kapsamda; TTC, Uluslararası Havacılık Federasyonu (FAI)'nun, 1925'de yapacağı konferansa davet edilmiştir. Kopenhag'da yapılan toplantıya cemiyetin ikinci başkanı Bitlis milletvekili Nami Bey katılmıştır. TTC, 1927'de, havacılık faaliyetlerinin dünya çapında gelişmesini sağlayan ve sportif havacılık konusunda uluslararası boyutta en üst düzeyde organ olan FAI'ya 1929'de üye olmuştur. Türkiye'yi yurt dışında havacılık konusunda temsil yetkisine kavuşmuştur. Bu tarihten itibaren hava sporları konusunda, yurt içinde ve yurt dışında başarıyla temsil etmiştir.[507] 20 Temmuz 1926'da Moskova'daki Rus Merkez Tayyare Cemiyeti, TTC ile dostluk kurmak amacıyla Ankara'ya bir tayyare yollamıştır. Tayyare Cemiyeti'nin pırlantalı ilk nişanı Mustafa Kemal Paşa'ya, ikincisi eşi Latife hanıma, üçüncüsü Başbakan İsmet Paşa'ya, diğeri cemiyete yardımlarından dolayı Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa'ya verilmiştir.[508] 18 Ağustos 1926'dan itibaren

[505]BCA, Tarih:16.101947, Fon Kod No:051.0, Yer No:4.30.27.
[506]Tayhani, a.g.e., s.192,193.
[507]Türk Hava Kurumu, İnternet, **www.thk.org.tr**, ss.1-5; Tayhani, a.g.e., s.203,204.
[508]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, s.116.

cemiyete gelir sağlamak için tayyare ile paralı geziler düzenlenmiştir. Üç kişilik tayyareler ile 35 dakikalık uçuşlara halk büyük ilgi göstermiştir. Gezi uçuşlarında kullanılan Junkers Limousine deniz tayyaresi, Kahire'den İstanbul'a 14 saatte uçmuştur. İlk defa tayyare, TTC yöneticilerini Yeşilköy'den Büyük Adaya götürmüştür. Yöneticiler kanat üzerinde yürüyerek iskeleye çıkmıştır.[509]

TTC, 28 Kasım 1926'de İkinci Genel Kurulunu yapmış ve başkanlığına Cevat Abbas yerine Fuat Bulca getirilmiştir. Bulca;

> "Tayyare Cemiyeti, Türkiye hava sahasının hâkimiyeti ve masuniyet arzusu milli bir ihtiyaçtır. Cemiyetin vazifesini en müsmir bir tarzda ifa edebilmek için başlıca maddi ve manevi vesait tedariki mecburiyetindedir. Bütün vatandaşların bugünkü tayyarecilik hakkında kendi ihtiyaçları nispetinde bilgilerini temin etmek, ilgisini milletin ruhunda en derin kök salacak kadar uyandırmak ve uyanık tutmak bu cemiyetin manevi vazifesidir. Diğer vazifesi, milletin ihtiyacı olan tayyareleri elde etmek için maddi vesait tedarik etmektir. TTC için gelecekte yapacağı faaliyet sahalarını; Ülkede Türk havacılığı oluşturmak, gereksinim duyulan pilot yetiştirmek için sivil bir okul açmak olmuştur. Diğer faaliyet sahaları ise aerodinamik ve malzemeye ait kontrolleri yapabilecek, tayyare motorlarından ve arızalarından anlayacak gerektiğinde teknik resim ve planları çizebilecek mühendis seviyesinde eleman yetiştirmektir. Yine; Makinist Okulu açmak, tayyare imalatı için özel laboratuar yapmak, askeri ve ulusal bir gözlem örgütü kurmaktır. Halka gerekli şekilde havacılığı öğretmek ve tanıtmak maksadıyla gerekli yayın birimini kurmak, hava yollarını kurup ve işletmek ve spor kulüpleri açmak öncelikli hedefleri olarak açıklayacaktır. Cumhuriyetin bu itiyadını hava sahasında da tahakkuk ettirmek için severek ve anlayarak deruhte ettiğimiz vazifelerden muvaffak olacağımıza hiç şüphe yoktur." [510] demiştir.

Bu sözleri ile Bulca, cemiyetin hava sahasında başarılı olmak için çok çalışarak büyük bir millete layık olmayı istediğini belirtmiştir.

1927'de Türk Tayyareciler Kulübü Nizamname ve Talimnamesi hazırlanarak kulübün unvanı İstanbul Türk Tayyareciler Kulübü olarak kabul edilmiştir. Amacı, Tayyareciler arasında dayanışmayı sağlamak ve tayyareciliği halka sevdirmek olup, siyasetle meşgul olmamayı öngörmüştür. Onsekiz yaşını doldurmamış olanlar üye kabul edilmemiştir. Kulüp; daimi, fahri, tabii ve muvakkat azalardan oluşmuştur. Türk Tayyarecileri kulübü mesai programı hazırlanacak ve reisi fahrisi Mareşal Fevzi Çakmak Paşa olmuştur.[511] 15 Kasım 1928'de, TTC'nin Üçüncü kongresi yapılmıştır. Fevzi Paşa kongrede yaptığı konuşmada;

[509]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, s.104; Yaşar Özdemir, a.g.e., s.34.
[510]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, s.122,123; Tayhani, a.g.e., s.203.
[511]BCA, Tarih:1927, Fon Kodu:400.01, Yer Kodu:569.2264.4, s.1-19.

> ”Tayyare Cemiyeti, çetin bir milli ihtiyacın bütün milletçe hissedilmesinden doğmuştur. Milletler yeryüzündeki yollarda görülen bütün işleri hava yollarında başarmak iddiasındadırlar. TTC'ye yardım eden vatandaşlar, vatanın en nazik bir hayat damarına kan sunan fedakârlar, bu asrın en karışık bir fenni meselesinin içine girerek geleceği sağlam dayanaklarla tutturan vatan mimarları büyük milli ihtiyaçlara nasıl umumi ilgisiyle yetişebileceğini gösteren geniş yürekli hamiyetlilerdir.”[512] demiştir.

TTC'nin milletin gayret ve fedakârlığına yaraşan bir özen ve duygu ile çalışmış olduğu vaziyetin cemiyetin eserleri ile göründüğünden bahsedilmiştir. Ayrıca, tayyarecilik çalışmalarında yeni bir genişlik ve canlılık yaratılacağı vurgulanmıştır.

TTC'nin Üçüncü Umumi Kongresinin 16 Kasım 1928 tarihli içtimaında TTC Nizamnamesi tadil edilerek kabul edilmiştir. Nizamnamede, Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal ve İsmet Paşa'nın onayı ile TTC'nin umumi merkezi, merkezi idare heyeti ve kanuni ikamet yeri hükûmet merkezi olan Ankara yer almıştır. Cemiyetin amacının birinci maddesi; Türkiye'de tayyareciliğin askeri, iktisadi, içtimai ve siyasi ehemmiyetini tanıtmak, bu maksatla tayyareciliğe lüzumu olan insanları ve malzemeyi çoğaltmaktır. Türk gençliğinde tayyarecilik aşkını uyandırmaktır. İkinci maddesi ise Cemiyet, şahsiyeti hükmiyeyi haiz olup, maksat ve gayesine varmak için gerekli olan maddi ve manevi tedbirlere ve meşru vasıtalara müracaata, maksat ve gayesinin istilzam ettiği emlak ve araziyi tasarruf ve teferruğa salâhiyettardır. TTC yetiştirdiği tayyareci ve makinistlere şahadetname ve alâmetifarika vermekten sorumlu olarak belirlenmiştir. Cemiyetin asil azası; Fahri Reis, Umumi Merkez Azaları, İcra Vekilleri Heyeti, TBMM Azası, Erkânı Harbiye Reisi ve İkinci Reisleri, Ordu Hava Kuvvetlerinde iki kişiden oluşmuştur. TBMM Riyaset Divanından seçilen 10 kişi, valililik ve kaymakamlıktan seçilen iki aza temsil etmiştir. Matbuat cemiyeti ve milli neşriyat ajanslarından birer kişi seçilmiştir. Türk Ocağı merkezi heyetinden, Muallimler Birliği'nden, İdman Cemiyetleri İttifakı Umumi Merkezinden ve Himayei Etfal Cemiyetleri umumi merkezlerinden seçilen iki kişi aza olmuştur. Aza; doğrudan doğruya cemiyete her ay en az 5 kuruş vermeyi taahhüt etmiştir. Kongre; asli aza ve seçilmiş azanın katılımı ile fevkalade haller hariç iki yılda bir defa Kasım ayı içinde toplanmıştır. *“Cemiyete ilişkin yasası, umumi merkezinin vazifesi, Merkezi İdare Heyetinin vazifesi, Cemiyete bağlı müessesler,*

[512]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, s.124.

cemiyetin taşra teşkilatı (Vilayet, kaza, nahiye ve köy şubeleri) ve Cemiyetin varidat membalarının esaslarını belirleyen 31 maddelik bir nizamname hazırlanmıştır. Cemiyetin bankası, Türkiye İş Bankası olmuştur. Şubesi bulunmayan yerlerde Ziraat Bankası kabul edilmiştir. Banka bulunmayan yerlerde toplanan paralar posta ile ve havale sureti ile merkeze gönderilmiştir. Yine, Tayyare Cemiyetine semahat ve mürüvvet gösteren vatanseverlerle hayatını istihkar edercesine devamlı çalışan sivil tayyarecilere ve vatani hizmetlerde büyük yararlılıkları görülen askeri tayyarecilere bir iftihar ve imtiyaz alameti olmak üzere tayyare madalyası ihdas edilmiştir." [513] TTC, memleketin her yerinde milletten büyük destek ve yardımlar görecek, milletin gayret ve fedakârlığına yaraşan bir özen ve duygu ile çalışılacak ve yaratılan eserler görülmüştür. Tayyare Makinist Okulu açılacak ve iki yıl içerisinde 172 makinist yetiştirilmiştir. Bunlardan 10'u makinist ustabaşı öğrenimini almak için Fransa'daki Hanrio Okuluna gönderilmiştir. İki kongre arasında değeri 30-150.000 TL arasında 96 tayyare mubayaası yapılmıştır. Ayrıca tayyare yedek parçası, tayyare bombası, benzin ve yağ gereksinmesini karşılayabilmek için 3.800.000 TL'lık satın alma gerçekleştirilmiştir. Eskişehir'de tayyare bakımevi kurulması, İzmir'de tayyare garnizonu ile iki adet hangar ve bir tayyare iskelesi kurulması için gerekli ödemeler yapılmıştır.[514]

9 Ekim 1929'da TTC, Cumhuriyet Halk Fırkasına ülkenin birçok yerinde üye kaydının durgun gittiğini belirtmiştir. Üye sayısının takviyesi için kuvvetli bir hareket yapmak amacıyla fırka teşkilatının bu hususta delalet etmesinin yararlı olacağı ifade edilmiştir. Kongrenin toplanacağı bu günlerde aza kaydını artırmak için tamim yayınlanması istenmiştir. Bu isteğe uygun olarak 13 Ekim 1929'de yayınlanan tamim ile bu kongreler sırasında cemiyete üye kayıt yapılması uygun bulunmuştur. Bu suretle Cumhuriyet Halk Fıkrası kongrelerinde parti müfettişlerinin yakından ilgilenmesi istenmiştir.[515]

Alman Flug Woche Mecmuasında; 6 adet Türk tayyaresinden oluşan filo 19-29 Ağustos 1929 günleri arasında 4700 km.lik hat üzerinde Diyarbekir – Kayseri – Eskişehir – Yeşilköy – Edirne – İzmir – Alaşehir – Antalya –Konya - Adana-

[513]TBMM Kütüphanesi, Türk Tayyare Cemiyeti Nizamnamesi, Yer:73-3154, Dem:73-6534,Sayı:1929/967, Tarih:1929 .
[514]Tayhani,a.g.e.,s.203.
[515]BCA, Tarih:10.10.1929, Sayı:18291, Fon Kodu:490.01, Yer No:1.3.10.

Gaziantep - Mardin-Erçiş (Van Gölü) – Kars – Erzurum – Erzincan - Diyarbakır güzergâhında ilk Türkiye turnesi düzenleneceği yazılmıştır. Turne ile vatanın hava coğrafyası ilk defa olarak yer ve bilfiil mütalaa edilmiştir. Filo komutanı Bnb. Zeki Bey kumandası altında yapılan turne ile muntazam ve fevkalade şayanı takdir bir kabiliyet gösterilecektir. Varşova Lot Polski Mecmuasında; Türk tayyare filolarının ülke dâhilinde bu kadar uzun toplu bir uçuş yapmadığı yazılmıştır. Türkiye turu tayyareciliğin gittikçe inkişaf ettiğine iyi delil olmuştur. Tayyarelerin muayyen etaplarla yaptığı bu uzun turne, halkı memnun edecek ve sevindirecektir. Ziyaret ettiği şehir ve kasabalarda samimi ve tezahüratla karşılanmıştır. Bu seyahatte, çok değerli ve tayyarecilik nazarından faydalı sonuçlar alınmıştır. Tayyareciler denizin daimi bir sis tabakası, dağ ve düz yerler üzerinden geçerek gitmişlerdir. Bu güç ve zahmetli uçuş esnasında bir dakika irtibatı kaybetmemişlerdir. Seyahate, 12 Pilot ile Tayyare Cemiyeti'nin Yeşilköy mektebinden mezun 4 makinist katılmıştır. 30 Ağustos'ta İstanbul'un aldığı üç tayyareye ad konma merasimi, Yeşilköy'de yapılmıştır. Tayyarelerin ismi Beyazıt, Fatih ve Balıkçılar olmuştur.[516]

Tayyare için hiçbir fedakârlıktan çekinmeyen Türk milleti, cesur pilotları emeklemekten kurtulmuş görmekle bahtiyardır. Türk tayyarecileri, yeteneklerinin, azmi ve çalışmalarının sonucunda havacılık tarihine geçecek başarı elde etmiştir. 2 Ocak 1929 sabahı saat 09.00'da, Savola-59 tipi 620 numaralı bir deniz tayyaresi ile Plt.Bnb. Hüsmen ve Rasıt Yzb. Hakkı Beyler, Kuşadası'dan görev bitimi dönüş yolunda Adalar üzerinde şiddetli fırtınaya tutulmuştur. Tayyare motoru fırtına nedeniyle acil iniş uyarısı yapmıştır. Bunun üzerine kahraman pilotlar tayyare rotasını Yeni Kale kıyılarına çevireceklerdir. Türk tayyarecileri tehlike karşısında mükemmel cesaret göstereceklerdir. Yüksek yetenekleri sayesinde hem canlarını hem de canlarından çok sevdikleri tayyareleri kurtarmayı başaracaklardır. Tayyarelerin mecburi iniş yaptığı yer, sahilden 25 m. içeride sazlık ve bataklık son derece uygunsuz alandır. Tayyare motorundaki tehlike, iki tayyarecinin eli ile hemen izale edilecek ve derhal uçularak aynı üs'se başarı ile dönülecektir.[517]

TTC, turne faaliyetlerine artarak devam etmiştir. Bu bağlamda; 1 Mart 1930'de Eskişehir'den kalkan dört tayyare, Eskişehir-Burdur-Denizli-Aydın-Selçuk-

[516]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:86, s.4,8,9,12,13.
[517]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:86, s.19.

İzmir seyahati yapmıştır. İzmir'de iki gün kaldıktan sonra 1400 km'lik hava yolu uçuşu İzmir-Ayvalık-Çanakkale-Gelibolu-İstanbul-Eskişehir'de son bulmuştur. Seyahat esnasında hava çok bulutlu olduğu için yüksek irtifadan ve bulut üzerinden başarı ile görev tamamlanmıştır. 26 Ocak 1930'de 4 tayyarelik bir filo, 1200 km.lik hava yolu şiddetli soğuk ve kar altında Eskişehir-Kayseri seyahati yapmıştır. Karaman yolu ile Konya'da görev son bulmuştur. İzmir ve Kayseri, Konya seyahatlerinin uçuş ekibi; 1'nci Tb.K. ve Hv. Tayyare Mektebi Müdür V. Celal, Yzb. Muzaffer, İbrahim Hakkı, İhsan Ferruh, Foto Zabiti Yzb. Rıfat Neşet, Mülazım Enver ve Zeki Beylerden oluşmuştur. Türk havasında motor sesinin kesilmesi umumi bir sektei kalp manasına almamıştır. Yine, yeni bir uçuş seyahati için 26 Nisan 1930 Cumartesi sabahı saat 07'00'de Eskişehir hava üssünden Tayyareci Yzb. Osman Nuri, Yzb. Ferruh, Birinci Mülazım Enver ve Baş makinist Enver Beyler hareket etmiştir. Üç tayyareli bir filo, Eskişehir-İstanbul-Kırklareli-Edirne-Gelibolu-Çanakkale-Edremit-Ayvalık üzerinden İzmir'e inmiştir. İkinci gün İzmir-Aydın-Muğla-Antalya-Silifke-Mersin-Tarsus-Adana uçuşu yapmıştır. Üçüncü gün Adana-İslahiye-Antep-Urfa-Ceraplus-Mardin-Diyarbekir görevi yapmıştır. Dördüncü gün Diyarbakır-Silvan-Bitlis-Van-Erçiş-Karaköse-Kağızman-Kars-Sarıkamış-Erzurum'a inmiştir. Beşinci gün, Erzurum-Bayburt-Gümüşhane-Trabzon-Giresun-Ordu-Samsun uçuşu yapmıştır. Altıncı gün, Samsun'dan kalkmış ve Taşköprü üzerinden Kastamonu'ya şiddetli yağmur ve bulut altında 100, 200 metre kadar alçalarak uçuş yapılmıştır. Ereğli-İstanbul-Eskişehir uçuşu şiddetli fırtına nedeniyle gerçekleşmemiştir. 6 günde 5000 km. mesafe uçuşu başarı ile gerçekleştirilerek milli hudud dolaşılmıştır. Tayyare filosu, uçuş esnasında her geçtiği şehir ve kasaba üzerinde turlar yaparak halkı selamlamış ve büyük sevgi ile karşılaşmıştır.[518]

14 Eylül 1930'de Sovyet Rusya filosu ait 3 Rusya tayyaresi, Rusya-Türkiye-İran-Afganistan uçuş yolu ile 9300 km.lik büyük bir hava seyahatine çıkmıştır. İngaunis kumandasında, Moskova-Tiflis-Tahran-Tebriz-Kabil-Taşkent-Urenberg havalisindeki yapacakları seyahat için ilk merhalesi olan Ankara'ya gelmiştir.

Filo Kumandanı İngaunis; *"Sovyet Tayyarelerinin Moskova'dan Ankara'ya doğrudan doğruya yaptıkları bu seyahat iki memleket arasındaki dostluğun daha*

[518]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:86, ss.20-23.

samimileşmesi ve inkişaf etmesi için gayret etmek arzusundan doğmuştur".[519] sözü ile uçuşun amacının dostluğun temelinin atılması olarak belirtmiştir.

25 Kasım 1930'de yapılan Dördüncü Genel Kurulda; TTC, vatandaşların siyasi düşünceleri ne olursa olsun vatan savunmasını, menfaatini düşünen ve diğer bütün prensipleri ve esasları bu nokta etrafında toplayan vatanseverler cemiyetidir. TTC'nin başarısı, vatanın selamet, emniyet ve müdafaasını temin etmek ve memleketin atisini kuvvetli mesnetlere bağlamak demektir. Vatani büyük emeller peşinde koşan bir cemiyetin faaliyetine herhangi bir suretle hizmet etmek her vatandaşın ve hükûmetin vazifesi olduğu vurgulanmıştır. Tayyare Cemiyeti'nin bütün teşkilatı, vatanseverleri vatanın hava savunması etrafında toplayan kuruluş olduğu belirtilmiştir. TTC'nin bu kurulunda, 150 tayyare alındığı, tayyarelere bağış yapan illerin, ilçelerin, dernek, meslek grupları ve şahıs adları verildiği belirtilmiştir. Şehir isimleri, tayyarenin gövde ve dikey kuyruklarına yazılmıştır. TTC bağış olarak alınan tayyareler bağış yapılan şehir ve ilçelere götürülerek, büyük törenler ile halka tanıtılmıştır. "Ad Koyma Merasimi" törenleri, 29 Ekim Cumhuriyet veya 30 Ağustos Zafer ve Tayyare Bayramları'nda yapılmıştır. Türk halkı sadece tayyare bağışı yapmak ile kalmamış, tayyarelerini şehirlerine getiren pilotlara hediyeler vererek onları ödüllendirmişlerdir. Bu süreçte, öğrenim için yurt dışına giden öğrencilerin sayısı onsekiz bulduğu belirtilmiştir. TTC, milletin ilgisi ve verdiği destek ile 500 şube sayısına ulaşmıştır. Tayyare ve tayyareciliğin münakale (ulaşım), Milli Müdafaa sahasındaki güvenliğini yaymakta, tayyare mühendisleri ve makinistleri yetiştirmekte değerli hizmetleri olmuştur. Tayyare Cemiyeti, iki milli gün tesis etmiştir. Tayyare şehitlerinin hatırasının takdis edildiği 27 Ocak Şehitler ve 30 Ağustos ise Hava Şenliği Günü olarak kutlanmıştır.[520]

Tayyare Cemiyeti'nin başlatmış olduğu tayyare bağış kampanyası çerçevesinde Gümüşhacıköy halkı da destek vermiştir. Halk; aidat, fitre, zekât, tarım ürünlerinden ve diğer bağışlardan toplanan paralar ile 1930'de tayyare armağan etmiştir. İlçe ve köylerden gelen vatandaşların katılımı ile görkemli isim koyma töreni icra edilmiştir. Tayyare, TTC hizmetine armağan edilmiştir. 1926 yılı

[519]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:86, ss.31-32.
[520]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:86, s.124;Tayhani, a.g.e., s.203; Emin Kurt, a.g.e., s.315.

"Gümüşhacıköy" iki kişilik Breguet 14/B2 bombardıman tipi Fransa yapımı tayyarenin bir maketi, 5.Ana Jet Üs Komutanlığı tarafından Gümüşhacıköy Kaymakam'lığına armağan edilmiştir.[521]

13 Haziran 1931 tarihinde Jandarma zabitlerinin uhdelerinde bulunan askeri, adli ve idari vazifelerini munzam yapmalarının uygun olduğu, TTC'de görev almış birçok zabitin de para işleri ile meşgul olmalarının suiistimallere yol açtığı belirtilmiştir. Askeri, adli ve idari görevlerinin yoğunluğu ve iş yükünün fazla olması nedeniyle subayların para işleri ile uğraşması uygun görülmemiştir. TTC ve diğer hayır cemiyetleriyle ilgilenmeleri İçişleri Bakanlığı tarafından kat'i olarak yasaklanmıştır. Fakat Genelkurmay Başkanlığı TTC'nin ülkenin her tarafında tanıtılması ve gelirlerinin artırılması için Jandarma subaylarının manevi nüfuzlarından istifade edilmesini istemiştir. Ancak, Jandarma subaylarının suiistimallerinin ortaya çıkması ile ilgilenmemeleri gündeme gelmiştir. Yine, TTC de Vali, Kaymakam, Nahiye Müdürü, Polis ve Jandarma amir ve zabitlerinin fiili görev almamaları konusunda Dahiliye Vekilliğince 28 Ağustos 1930 tarihinde valiliklere genelge yayınlanmıştır.[522]

Mecliste yapılan değerlendirmede; 1931 ve 1932'de 72 şehir ve kasaba birer tayyare satın almış olması halkın ruhunda uyandırdığı coşkunluğun sağlam bir delili olduğu belirtilmiştir. "Havacılık ve Spor" Dergisi ve "Köylünün Gazetesi" bütün köylere parasız dağıtılacaktır. Halka, TTC'nin faaliyetlerini anlatırken ve tayyareciliği sevdirmeğe çalışırken, harpte "Tayyare"'nin korkunç bir alet olduğunu, tayyare hücumlarından nasıl korunmak gerektiği belirtilmiştir.[523] Tayyarecilik, ilk önce spor zihniyetinden doğmuş ve bütün memleketler hava sporu ile terakki ve inkişaf ettirilmesi için çalışmalar yapmıştır. Bleriot'un Manş'ı geçerek İngiltere'ye gittikten sonra herkes tayyareciliğin sporla yükseleceğin kani olmuştur. Her tarafta gençlerde heyecan uyandırmak için mahalli, milli ve uluslararası gösteriler, müsabakalar ve yarışlar düzenlenmiştir. Milli bir havacılık kurmak için, hava sanayine verilen ehemmiyetten başka, turist mektepleri, spor mektepleri, motorlu ve motorsuz spor kulüpleri gibi müesseseler kurulmuştur. Günümüze kadar bütün

[521]Celal Uzar, Tayyareci İnternet Sitesi, **www.tayyareci,com**.
[522]BCA, Tarih: 4.2.1931, Dosya:6239, Fon Kodu:30.10, Yer No:60.404.6.
[523]TBMM Zabıtları, Yer: 74-2353, Dem:74-4377, Tarih:27-28 Kasım 1932, Sayı: M.M. 407, s.16.

ülkeler havacılık alanında rekabet içinde olmuştur. Ülkeler düzenledikleri yarış, müsabaka ve rekorlarla havacılık tarihine ün katmışlardır. Havacılıktaki yapılan çalışmalar askeri havacılığın ve sivil namı altındaki milli havacılık dünyayı avuçlarının içinde tutacak hâkim bir kuvvet haline gelmiştir. TTC, Türk havalarının temiz ve masum kalması gayesine vasıl olmuştur. Bunun için bir taraftan resmi bütçeden yardım görürken, bir taraftan da bu güne kadar olduğu gibi cömert ve fedakâr milletin kıymetli muavetine her zaman nail olmuştur.[524]

22-27 Ağustos 1932 tarihlerinde 1'nci Tayyare Alayı Komutanı Yb. Celal (Yakal) Bey envanterinde bulunan 6 Breguet 19-7 A2 tayyare filosu ile Türkiye'nin çevresini kapsayan toplam 5350 km'lik ilk Anadolu turunu düzenlemiştir.[525]

Türk havacılığının gelişmesi için maddi ve manevi yardımını esirgemeyen Atatürk, her Cumhuriyet balosunda yanından ayırmadığı havacı evlatlarına Onuncu Yıl balosunda;

> "Efendiler, şunu unutmayın ki yarının en büyük tehlikeleri semalardan gelecektir. Bu sebeple sizler ani gelebilecek olan tehlikelere karşı koymak için daima hazır bulunmaya ve o şekilde yetişmeye gayret edeceksiniz. Bir milletin havacılığı yalnız askeri havacılığa inhisar etmez. Milli kudreti sivil havacılıkla da takviyesi için milli çapta havacılığın lüzumu bu gün açıkça belirmiştir. Milletçe havacılığa hazırlanmalıyız"[526] sözleri ile havacıların inanç ve güçlerini tazelemiştir.

16 Mart 1932'de yapılan planör ile ilk uçuşları pilot Fikret Arıt tarafından Göztepe'de Vecihi Hürkuş uçuş okulunda gerçekleşecektir. Planör, 3 Ağustos 1934'de geçirilen kazadan sonra onarılmış ve altı defa daha uçuş gerçekleştirmiştir.[527]

TTC'nin 27 Kasım 1932'de yapılan 5'nci Kongresi'nde; Milletlerin hava tehlikesinden korunmak, havacılığı ileri götürmek amacıyla yaptıkları yoğun çalışmalar ve gelişmeler değerlendirilecektir. TTC'nin Fahri Reisi İsmet Paşa;

> "Milli kongreyi, Tayyare Kongresini ve Tayyare Cemiyetini, yeni Türkiye'nin başlıca milli kuruluşlarından biri addetmeliyiz. Milli tayyarecilik bizde ordu gibi doğrudan doğruya milletin ilgisi ve milletin kendisinin tedarik etmesi ile meydana gelmiştir. Tayyare Kongresi, kendi raporunda yedinci seneye bastığını söylüyor. 7 sene zarfında milletin kendi ianesinden tayyare için verdiği para 40 milyon liraya

[524]TBMM Zabıtları, Yer: 74-2353, Dem:74-4377, Tarih:27-28 Kasım 1932, Sayı: M.M. 407, ss.46-50.
[525]*Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı,* s.61, 2011, Ankara.
[526]Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri –I, (1919-1938), s.347.
[527]BCA, Tarih:12.04.1933, Sayı:14124, Fon Kodu:030.18.01.02, Yer No:35.23.7.

yakın gösteriliyor. Gerek vesait almakta ve gerek adam yetiştirmekte ve bilhassa tayyareciliği millete tanıtmakta ve sevdirmekte bu cemiyetin yaptığı hizmeti bugünkü nesil ve gelecek nesiller daima hürmetle yad etmiştir. Kongrenin ve Cemiyetin ehemmiyeti azalmamıştır, azalmayacaktır, artmıştır ve artması lazımdır. Tayyare, aynı zamanda büyük bir medeniyet vasıtasıdır. Türk milleti beynelmilel tayyarecilik fen ve sanatında, tayyare sporunda ve seferinde kendi hissesini ve mevkiini göstermeğe borçludur. TTC, Türk milletine tayyare filosu teşkil eden başlıca muvaffakiyet membaıdır. Şüphemiz yoktur ki, bu seneki yüksek toplanmamız gelecek yakın senelerin yeni ve büyük muvaffakiyetleri için canlı bir heyecan kaynağı olmuştur".[528] demiştir.

Bu sözleri ile havacılık için geleceğe umut ve güven vermiştir. TTC'nin Türk havacılığı için gerekliliğinin önemi vurgulanmıştır.

Yine, İsmet Paşa Kongrede;

"Kongrenin açılması milli hayatın belli başlı safhalarından biridir. Hava savunması ve bir hava filosu yaratmak için ülkenin sarf ettiği gayretlerin bilançosunu göstermeye değerdir. Milletlerin hava savunmasına verdikleri önemi kendi milletimiz açısından gözden geçirmek için mühim bir vesile olmuştur. Tayyare aynı zamanda büyük bir medeniyet vasıtasıdır. Yalnız silah vasıtası olarak değil asrın mütemadiyen tekâmül eden vasıtası olarak da Türk milletini tayyare ile yakından alakadar etmek borcumuzdur".[529] demiştir.

Türk Hava Harp sanayisinin geliştirilmesi için TTC'ye, en az kazanan fertten başlamak üzere tüm fert ve devlet kurumlarının yardım etmesinin önemine temas etmiş ve cemiyetin gerekli tedbirleri almasını istemiştir. Tayyarenin aynı zamanda bir medeniyet vasıtası olduğu, milli tayyareciliğin, milli ordu gibi doğrudan doğruya milletin ilgisi ve milletin kendisinin tedarik etmesi ile yüceldiğini belirtmiştir. Millet devamlı aydınlatılırsa, Türkiye'nin emniyetle savunması ve hava münakalatı için vasıtalar tedarik etmekte daha gayretle ve kuvvetle çalışmıştır. TTC'nin, Türk milletine tayyare filosu teşkil eden başarılı bir kurumu olduğunu belirtmiştir.

Aynı kongrede Atatürk;

"Bütün milletlerin tayyareciliği ileri götürmek ve hava tehlikesinden korunmak için büyük fedakârlıklara katlanarak çalıştıkları, Türk milletinin bu yolda düşen vazifeler çok ehemmiyet almıştır. Milli tayyareciliği kurmak için nasıl çalışılacağını, millete rehberlik ederek öğretmek vazifesini üzerine almış olan TTC her şahıs ve müessesenin yardım göstermesini, milli düşünceler arasında yer tutan bir borç telakki etmesi lazımdır. TTC'nin gelirini artırmak için her vatandaşın ve her devlet memurunun bu milli davaya zahir olarak gücü yettiği kadar halkı teşvik ve tenvir etmesi gerekmektedir." demiştir.

[528]TBMM Zabıtları, Yer: 74-2353, Dem:74-4377, Tarih:27-28.Kasım 1932, Sayı: M.M. 407, s.2-11.
[529]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, s.126, 127.

Bütün vekâletlerle müstakil ve mülhak makamlara, vilayetlere yayınlanan genelge ile belirtilmiştir.[530]

Tayyare Cemiyeti Reisi Başkanı Fuat Bulca;

> "Cemiyetin iki yıllık geliri; 2.903.080 TL piyangoya ait olmak üzere 8.399.765 TL olarak gerçekleşmiştir. Cemiyetin kurulduğu günden bugüne kadar toplanan para 39.213.324 TL bulmuştur. TTC, iki ana hedefe varmak için uğraşıyor. Bu hedeflerin biri ve en ehemmiyetlisi, yurdun hava müdafaasına ve Türk Tayyareciliğine lazım olan insanları ve malzemeyi çoğaltmaya çalıştığını, canlı ve kuvvetli filolarımızın Türk havalarını şerefli kanatlarının altına aldıklarını göğsümüz kabararak görüyoruz. İkinci hedefimiz, memlekette milli bir tayyareciliğin doğmasına yardım ederek cihan havacılığı içinde Türk tayyareciliğinin mevki almasına çalışmaktır. İlk milli tip tayyaremizin yapılmış olduğunu sevinçle görüyoruz. Bu tayyarenin mühendisi Selahattin Reşit Beydir. Tayyarenin Amerika'dan getirilen motor ve pervanesinden başka bütün parçaları Eskişehir ve Kayseri fabrikasında yapılmıştır. Bu eser bize memleketimizde milli bir havacılık sanayinin temeli kurulmuş olduğunu müjdelemektedir. Büyük milletimizin yardımı ile Milli Müdafaa Vekâletimizin (MMV) milli ve iktisadi havacılığın önemli bir şubesi olan hava nakliyatına başlamak üzere olduğu belirtilmiştir. Almanya'da tahsil görenlerden iki efendi mühendis diploması almıştır. Bunlardan bir tanesi 1931'de memlekete dönerek Kayseri Tayyare Fabrikasında göreve başlamıştır. İkisi doktora yapmak için Almanya'da kalmıştır. Fransa'da eğitim gören 5 efendi mühendis diploması almış ve stajını tamamlayan üç efendi 1931 ve 1932'de Vekâlet emrinde çalışmaya başlamıştır. Bugün Avrupa'da tahsil gören 15 öğrenci olup, 3'ü Almanya'da ve 12'si Fransa'da öğrenim görmektedir. TTC, işe başladığı günden itibaren MMV emrine verdiği talebenin sayısı; 172 tayyare makinisti ve 4 tayyare mühendisi olarak 176 kişi Almanya ve Fransa'da eğitilmiştir. TTC gençlere sevdirmek ve havacılığın terakkisinde en büyük amilin propaganda olduğu düşüncesiyle, tayyareci Vecihi Bey, Eylül 1931'de kendi emeği ile meydana çıkardığı ve Çekoslovakya Servis Tekniğinin kabul ettiği tayyaresi ile Ankara-Bolu-Zonguldak-Sinop-Samsun-Trabzon-Rize-Gümüşhane-Erzincan-Sivas-Yozgat-Ankara uçuşu gerçekleştirmiştir. Aynı tayyare ile Kasım 1931'de, Ankara-Antalya-Muğla-Uşak-Kütahya-Adapazarı uçuşu yapılmış, kasaba ve köylere beyanname atılmıştır. 1931 ve 1932'de 72 şehir ve kasaba birer tayyare satın almış ve ad konma şenliklerine katılmıştır".[531] demiştir.

Beyannameler ile tayyareciliğe destek verilmesi için halktan yardım istenmiştir. Bilecik Mebusu Salih Bey tarafından TTC Kongresi Reisliğine yapılan teklif;

> "Müstakbel bir harpte halkın tayyare yüzünden düşeceği tehlike, hasıl edeceği endişe göz önüne getirilirse bu felaketin vukuundan evvel önüne geçilmesi, hiç değilse zararının azaltılması hükûmetle halkın aynı derecede, aynı ehemmiyette düşüneceği bir meseledir. Böyle bir tehlike karşısında büyük Türk milletinin hiçbir fedakârlıktan çekinmediği tayyareye ve onun terakki ve inkişafına senelerdir ilgi göstermiştir. Bu bağlamda; bar, meyhane, çalgılı kahve, tiyatro, futbol gibi

[530]BCA, Tarih:4.1.1933, Sayı:5/456, Dosya No:6241, Fon Kodu:30.10, Yer No:60.404.8.
[531]TBMM Zabıtları, Yer: 74-2353, Dem:74-4377, Tarih:27-28.Kasım 1932, Sayı: M.M. 407, s.11-15.

eğlence ve seyir yerleri ile plajlara girenlerden birer kuruş duhuliye alınmıştır. Kahvelerde ve kulüplerde oyun oynayanlardan birer kuruş oyun parası alınmıştır. Düğünler, balolar için gönderilecek davetiyelerle, tebrik için yazılan açık kartlarla telgraf namelerden onar paralık tayyare pulu yapıştırılacaktır. Taksi otomobiline binenlerden birer kuruş fazla ücret alınması, hususi otomobili olanlardan senede beş lira tayyare ianesi alınması ve beher gramofon plaklarından beş kuruş alınması". kabul edilmiştir.

İzmir Milletvekili Mehmet Bey'in teklifi ile TTC'nin merkezi ve umumi neşrettiği iki eserden "Havacılık ve Spor" mecmuası ve "Köylünün Gazetesi" şehirler ve köylere kadar tevzi edilmesi nedeniyle merkez heyetinin temin edeceği kuvvetli ve salahiyetli bir kalem gazetelerde haftada hiç olmazsa bir defa dünya tayyareciliği hakkında makale yazması kabul edilmiştir.[532]

1932'de Paris'te çıkan Journal de L'Aeronautique gazetesinde;

"TTC, Türkiye'de piyangoların inhisarını almış ve fevkalade büyük başarı elde eden Tayyare Piyangosunu ihdas etmiştir. Piyangonun getirdiği karın yılda bir milyon TL. olduğu tahmin edilmektedir. TTC, kuruluşundan bugüne kadar yedi yıl zarfında 200 civarında orduya tayyare vermiştir. Tayyareler orduya her sene Zafer ve Tayyare Bayramı olan 30 Ağustos günü törenle teslim edilmektedir. O gün ülkenin her tarafında rozetler dağıtılır ve aynı zamanda kira araba otomobillerinin, mağazaların, tiyatro ve sinemaların gelirinin bir kısmı Türk tayyareciliği yararına cemiyete verilir. Cemiyet, İstanbul'da Yeşilköy Tayyarecilik Merkezinde tesis ettiği makinist ve tayyareci mektebinin ve 120 öğrencinin ihtiyacını karşılamaktadır. Başarılı öğrencilerin masrafları cemiyet tarafından karşılanmak sureti ile Paris Havacılık Mühendis Mektebinde eğitime gönderilir. Cemiyet, Yeşilköy Tayyare Meydanı gibi bazı tayyare meydanlarının idare ve muhafazasına iştirak eder"[533] denilmiştir.

Gazetede, TTC'nin Türkiye'de tayyareciliğinin gelişmesi ve modernleşmesi açısından yapılan yardımların büyük ve önemli yer tuttuğu vurgulanmıştır. Hâkimiyeti Milliye'de ise Aka Gündüz, 30 Ağustos Zafer ve Tayyare Bayramı ile ilgili;

"30 Ağustos, Türk'ün büyük günüdür. Cemiyet, bu sene mensup olduğu milletin sayesinde Cumhuriyet Ordumuza 40'dan fazla tayyare armağan etmiştir. Bu millet sıkıntılara düşer, hatta ağır yenik acılarını tadar, birçok yoksulluklara katlanır, fakat

[532]TBMM Zabıtları, Yer: 74-2353, Dem:74-4377, Tarih:27-28.Kasım 1932, Sayı: M.M. 407, s.51-55.
[533]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Nd.lüğü, Klasör No:89, s.61.

iş tayyare noktasında her şey hemen değişir. O zaman kayıtsız şartsız fedakârlık vardır. Gelecek senelerde bu sayı artacaktır".[534]

Milletin fedakârlığı ve hayranlığını belirtmiştir. TTC'nin çalışmalarından övgü ile bahsetmiştir.

Tayyare Cemiyeti tarafınfan Hava Kuvvetleri sarf edilmek üzere bağışlanmış ve bundan sonra da bağışlanacak olan altı milyon TL'nin, kalan fazla tahsilatı kayıt edilerek Tayyare Cemiyeti tarafından verildikçe ilişik formül dairesinde sarfiyat yapılması, Milli Müdafaa ve Maliye Vekillikleri'nin 20 ve 29 Nisan tarihli tezkereleri üzerine Bakanlar Kurulu'nun 2 Mayıs 1933 tarihinde toplantısında kabul edilmiş ve Cumhurbaşkanı tarafından onaylanmıştır.[535]

Cumhuriyetin 10'ncu yıl dönümünün büyük tören ile kutlanacağı 1933'de yılında toplanan bağış 53 milyon TL ulaşmış ve bağışlanan tayyare sayısı 331 olmuştur. TTC tarafından 12 Nisan 1933'de Hava Kuvvetleri bütçesine 262.229 TL 55 kuruş bağışlanmıştır. Bununla birlikte 13149 sayılı kararmeye ilişik bağışlanan 2.422.299 TL olarak gösterilen miktarın 2.684.528 TL 55 kuruşa çıkarılması ve 262.229 TL 55 kuruşun bu formülün beşinci harbiye maddesie katılması Milli Müdafaa Vekilliği'nin 16 Mart 1933 tarih ve 1458/2590 sayılı tezkeresi ve Maliye Vekilliği2nin 3 Nisan 1933 tarihin ve 5060/174 sayılı teklifi ile 12 Nisan 1933 tarihinde Bakanlar Kurulu kararı ile kabul olunmuştur.[536] 29 Ekim 1933'de Cumhuriyetin 10'ncu yıl törenlerinde, THK.'den ve tüm alaylardaki uçuş birlikleri Ankara'daki geçit töreni uçuşu yapmıştır. Tören uçuşlarına Sovyetler Birliği, İran, Irak ve Yunanistan'dan beşer tayyareli birer uçuş kolu katılmıştır. Sovyet Hükûmeti gönderdiği 3 R-5 tayyaresini, Türkiye'ye hediye etmiştir. Tayyareler, 1934'de Türk Hava Yollarına devredilmiştir.[537] 30 Ağustos Zafer ve Tayyare Bayramı, Türk'ün büyük günü olarak ilan edilmiştir. Bu seferki 10'ncu yıl dönümü oluşu nedeniyle daha manalı ve heyecanlı kutlanmıştır. Bu büyük günün bir manası daha vardır; o da

[534]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, s.66.
[535]BCA, Tarih:2.5.1933, Sayı:14311, Fon Kodu:30.10.01.02, Yer No:36.22.14.
[536]BCA, Tarih:12.04.1933, Sayı:14124, Fon Kodu:030.18.01.02, Yer No:35.23.7; Emin Kurt, a.g.e., s.315.
[537]Hulusi Kaymaklı, C.II., a.g.e., s. 206.

tayyare günü olmasıdır. TTC, bayramı bugünü seçmekle kendi yüksek manasını bir kat daha yükseltmiştir.[538]

30 Eylül 1933'de, Türk Tayyare Cemiyeti tarafından Fitre ve Zekatın bu yılda yine kurum şubelerince toplanması konusunda tüm şubelerince hazırlıklarının yapıldığını ve gerekli önlemlerin alındığını belirterek Başbakan'lıktan talep etmiştir. Fertlerin ihtiyacına tahsis edildiğinde takdirde pek küçük ve az bir yardım olan fitre ve zekâtın toplu olarak memleketin hayır işlerinde göreceği hizmetin büyüklüğünü ve değerini belirtmiştir. 4 Aralık 1933'de fitre ve zekâtların Türk Tayyare Cemiyeti tarafından toplanması talebi Başbakanlık tarafından uygun görülmüştür.[539]

4 Aralık 1933'de, Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal imzası ile tüm Bakanlık'lara ve makamlara, her sene olduğu bu sene de ramazanda Çocuk Esirgeme Kurumu ve Türkiye Kızılay Cemiyetleri ile paylaşmak üzere Fitre ve Zekatın Tayyare Cemiyeti tarafından toplanması konusunda cemiyeçe gerekli hazırlıklar yapıldığından fitre ve zekatın, her biri birer suretle memlekeve milletin ihtiyaçlarına mühim ve en faydalı bir şekilde yardım eden bu hayır kurumlarına verilmesi konusunda ilgi gösterilmesi Tayyare Cemiyeti Genel Başkanlığından alınan genelgelerde icra edilmekte olduğunu gördüğünü belirtmiş ve aynı şekilde ifasını rica etmiştir.[540]

Galatasaray Lisesi 10'ncu sınıf öğrencilerinden Vedat ve İsmail Bey ile Kolej Akademi kısmından mezun Cevat ve ilk mektep'den mezun marangoz ustası Kemal Bey, fizik öğretmeni Muhlis Bey'in teşviki ile Almanya'dan kendi teşebbüsleri ile getirttikleri modele göre motorsuz tayyare yapmışlardır. Tayyareyi, 20 metre yükseklikten 200 metre ayrı uçurmaya muvaffak olmuşlardır. 16 Mart 1934'de Göztepe'de 2'nci tecrübe, son derece sakin ve bunaltıcı bir hava olmasına rağmen yine aynı ekibin izleminde çok başarılı olarak yapılmıştır. Uçuşu izleyen Akşam Gazetesi muhabiri Sermet Muhtar Bey ile memleketimizde bu sınıf tayyareleri ilk defa yaparak Yeşilköy'de uçuran Galatasaray Lisesi fizik öğretmeni Mr.Bayen ve civar köylerin halkı hazır bulunmuştur. Uçuş ile ilgili gönderilen resimlerde

[538]Aka Gündüz, Hâkimiyet-i Milliye, Sayı:1024, 26 Eylül 1932, Pazartesi, s.66.
[539]BCA,Tarih:30.09.1933, Sayı:26889,Dosya No;2539, Fon Kodu:030.10, Yer Kodu:178.233.19, ss.1-5.
[540]BCA,Tarih:4.12.1933, Sayı:5/1142, Dosya No;6/3486, Yer Kodu:293.56, s.3.

görüldüğü gibi motorsuz tayyarenin tam bir yılda ikmal edilip prova yapılarak, planlarını Almanya'dan getirtip hemen inşasına başlanmıştır. Tecrübelerine akşam karanlıklarına kadar devam eden dört gencin girmiş oldukları bu takdire değer teşebbüsü, Türk çocuklarının havacılığa karşı besledikleri bağlılığı tebarüz ettirecek bir olay olmuştur. Bir yıl süresinde çıkan bütün engellere rağmen bitirilecektir. Türk gençliğinin motorsuz uçağının teknik özellikleri boyu 5 metre, kanat uzunluğu 10 metre, genişliği 1.5 metre, ağırlığı 35 kilo ve hızı rüzgârlı 45 kilometre olmuştur. Memlekette şu ana kadar 3 motorsuz tayyare yapılmıştır. Gençlerin motorsuz tayyareye karşı heveslerinin artması için bu resimlerin mecmuada yayınlanması talep edilmiştir. TTC'nin; Türk gençliğine önderlik etmesi, havacılık sevgisi vermesi ve ilgilenmesi ile birlikte havacılığa karşı büyük ilgi ve beceri oluşmuştur. TTC Başkanı; 20 Mart 1934'de Başbakan İsmet İnönü'ye Hava sporuna karşı gençliğin göstermiş olduğu sevgi ve ilgiyi belirten mektup ve fotoğrafı göndermiştir.[541]

Bu dönemin en büyük özelliği, Türk havacılığı için siyasi yönü ile tarihte önemli yer tutan değişik ülkelerde seri uçuş yapılması olmuştur. 21-31 Mart 1934 tarihleri arasında yabancı bir ülkeye yapılan ikinci uçuş gerçekleştirilmiştir. 25 Mart 1934'de dost Yunanistan Milli Bayramı kutlamalarına Atina'da iştirak edilmiştir. İzmir'de konuşlu alay bünyesindeki 5 Letov 5-16T Smolik tayyare filosu gönderilmiştir. Amacı, Yunan general tayyareci M.Adamides'in Cumhuriyetin 10'ncu yıl kutlamalarında çok dostane ve resmi ziyaretin iadesi için yapılmıştır. Filo, 21 Mart tarihinde İzmir'den Ege Denizi geçişini yaparak iki saatlik uçuş ile Tatoi-Atina meydanına inmiştir. Bayram günü, altmış kadar Yunan tayyarelerinin arasında kırmızı-beyaz renkleri ile şerefle dolaşan Türk tayyarecileri takdir toplamıştır. Yunan Hava Kuvvetleri bayram günü yaptıkları uçuşlarla havada E.T. harflerini şekillendirmiştir. Bu işaretler, Türk-Yunan sıkı dostluğunun canlı ve samimi bir göstergesi olarak bütün halk tarafından zevkle seyredilmiştir. Bu dostluk gösterisine Eskişehir'deki Alay'ın filosu diğer komşularımız Rusya, Polonya ve Sofya'da devam etmiştir. Türk Hava Kuvvetleri'nden başka bir uçuş kolu, Moskova'da 1 Mayıs törenlerine katılmak için 5 Breguet-19-7 A2 tayyaresi, 20 Nisan 1934'de Eskişehir'den yola çıkmıştır. Alay K. Yb.Celal Yakal komutasındaki uçuş ekibine, Atatürk; "Kendinizi Ruslara iyi gösterin" direktifini vermiştir. Kur.Yb. İhsan Orgun,

[541]BCA, Tarih:21.03.1934, Sayı: 7045, Dosya No;6248, Fon Kodu:030.10, Yer Kodu:60.406.1, s.1-6.

Plt.Ütğm. Basri Kula, Ütğm.Vehbi Can Uçaner, Plt.Ütğm. İsmail Hakkı Aksel, Tğm. Necdet, Plt.Ütğm.Tevhid Sayın, Baş makinist Hüsam, Plt.Yzb. Enver Akoğlu ve makinist Niyazi'den oluşan Türk Pilotları üst düzey Sovyet Generaller tarafından karşılanmıştır. Tören geçişinde, 3 Türk tayyaresi 600 tayyarelik tören birliğinin önünde uçmuştur. Türk uçuş heyeti, 9 Mayıs 1934'de Moskova'dan ayrılmıştır. 14 Mayıs 1934'de Bükreş-Romanya'ya inmiştir. 15 Mayıs Romen Kahramanlar gününde Bükreş'te uçuş yapmıştır. Anadolu Ajansı Muhabiri; Türk Hava Filosu'nun saat 12.00'de Baneasa tayyare meydanına indiğini bildirmiştir. Hava Nezareti Müsteşarı M.Erimesko, askeri ve sivil tayyareciler, sefaret erkânının karşıladığını bildirmiştir. Haberde; Romanya Hava Nazırı;

*"Türk tayyarelerinin Karadeniz'i ekip halinde uçarak gelmeleri takdire layık bir başarıdır. İlk defa Türk tayyarecilerinin ülkemizi ziyaret etmelerinden çok memnunuz. Romen tayyarecilerinin bu ziyareti iade etmeleri emelimizdir."*demiştir.

Filo K. Celal Bey;

> "Seyahati, Sovyetlere bizim 10'ncu yıl bayramına iştirak ziyaretini iade amacı ile yaptık. Uçuşa, 21 Nisan'da Sinop'ta başladık, Karadeniz'i 1 saat 40 dakikalık uçuş ile Sivastopol 20 km. yakınında Kaça meydanına indik. İkinci gün Harkof'a ve üçüncü gün Moskova meydanına iniş yaptık. 1 Mayıs bayramı uçuşunda, bize kendi kolları içerisinde Hava Kuvvetleri Komutanın tayyaresinden sonra yer verdiler. 16 gün kaldıktan sonra 13 Mayıs'ta Odesa ve 14 Mayıs'ta Bükreş'e vardık. 3 gün Bükreş'te kaldıktan sonra Eskişehir'e döneceğiz. Seyahat; Türk-Sovyet dostluğunun çok kıymetli tezahüratına vesile oldu. Aynı zamanda burada tahakkuk ettirilen yüksek kudreti yakından görmek ve daha iyi takdir etme olanağı bulduk. Bükreş'te başta Hava Nazırı, Hava Kuvvetleri Komutanı olmak üzere yüksek rütbeli uçucu' subaylar tarafından dostlukla karşılandık ve gösterilen ilgiden çok mütehassıs olduk. Uçuş dönemi tayyarecilik bakımından aksaksız ve Türk pilotlarının yüksek çalışma kabiliyetleri sayesinde başarılı geçmiştir." demiştir.

18 Mayıs 1934'de Cuma günü saat 09:00'da tayyareler Bükreş'ten kalkmış ve uçuş kolu İstanbul üzerinden 13:30'da Eskişehir'e inmiştir.[542]

29 Mayıs 1934'de TTC gelir getirmek amacıyla kabul edilen, 2459 sayılı 10 madde'den oluşan Millî Müdafaa hava kuvvetleri teçhizatına karşılık olmak üzere Tayyare Resmi Hakkında Kanun yasalaşmıştır. Buna göe tapu senetlerinden elde ettiği gayrimenkul değeri 1000 TL kadar olanlardan 20, yukarı olanlardan 50 kuruş alınmıştır. Biletle girilmesi gerekli olan tiyatro, sinema, konser, sirk ve plajlardan,

[542]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, s.92, 98; Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.207,208; *Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.61, 2011, Ankara.

gramofon plaklarının her biri için 10 ila 50 kuruş Tayyare Resmi alınmıştır. Mahkeme ve dairelere verilecek arzuhal ve layihalarda evrak takibine mahsus numara pusulalarına 1 kuruşluk tayyare pulu yapıştırılmıştır. Kazanç, veraset ve intikal vergileri kanunları gereğince mükelleflerin verecekleri vergi beyannamelerine bir liralık tayyare pulu yapıştırılmıştır. Her sene 30 Ağustos Tayyare Bayramı günü, posta ve telgraf ücretlerinden ayrı olarak Posta ve Telgraf idaresince; kartlara 20 paralık, mektuplara 1, taahhütlü ve kıymetli mektuplara 2.5 ve telgraflara 5 kuruşluk tayyare pulu yapıştırılmıştır. Kanun, 1 Haziran 1934'dan geçerli olmak üzere kabul edilmiştir.[543]

Ülkenin en büyük ihtiyacı olan tayyare alımı için büyük uğraşlar veren Ceyhan Kırmıt (Sağkaya) Nahiye Müdürü Sakıp Bey;

> "Dâhiliyeciler namına bir tayyarenin temini için şu hususu muvafık buluyorum. Türkiye Cumhuriyeti dâhilinde 750 nahiye, 340 kaza ve 57 vilayet vardır. Valiler ilk maaşlarının dörtte birini, Kaymakamlar beşte birini, nahiye müdürleri sınıf farkı gözetmeksizin altıda birini bir defaya mahsus olarak verirler ise biz Dahiliyeciler namına 1 tayyare almış oluruz. Şahsım olarak ilk maaşımdan feragat ediyorum ve bütün meslektaşlarımın da bu fikrime seve seve iştirak edeceklerine ümidim berkemaldır."[544] demiştir.

TTC, Türk göklerinin korunması için Milli Müdafaaya 10 senede 50 milyon TL vermiştir. Cemiyet, Milli Mücadele Döneminin sonunda 4-5 eski tayyareden ibaret iken büyük bir hava ordusu haline getirilmiştir. TTC, memlekette yalnız kuvvetli bir hava ordusu vücuda getirmekle kalmamıştır. Kayseri Fabrikası kurulmuş ve Ankara-İstanbul ve İstanbul-Kayseri hava hatlarının tesisi gerçekleştirilmiştir. Türk gençliğini hava sporlarına alıştırmak için Türk Kuşu kurumu açılmıştır. Diğer milli müdafaa ve silahlanma işlerinde de TTC'nin büyük himmetleri ve hizmetleri olmuştur.[545]

Cumhuriyet Halk Fırkası (CHF) tarafından halkın bağışları ile alınan tayyarelere isim verme merasimleri düzenlenmiştir. 30 Ağustos 1934 Zafer Bayramı, merkez ve ilçelerde halkın ilgisi sayesinde layığı ile görkemli olarak kutlanmıştır. Bolu merkezinde yapılan Zonguldak, Bartın ve Ereğli tayyarelerinin isim merasimi için tayyareler ve merasim ayrıca halkın nezdinde heyecan ve coşkunluk vermiştir.

[543]Resmi Gazete İlan Tarihi: 30.5.1934, Sayı:2714, No:2459; TBMM, Kanun No:2459, C-XIII,. ss.368- 370.
[544]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, s.97.
[545]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, s.128.

Akşam halkevinin temsil komitesi Himmet Oğlu Piyesi, halka başarılı olarak sunulmuştur. Köylü ve kasabalı 1000'e yakın seyirci istifade etmiştir. Fener alayı ve eğlence düzenlenerek Zafer Bayramı kendine yakışır şekilde kutlanmıştır.[546] 30 Ağustos Zafer ve Tayyare Bayramı, bugünden itibaren 5 Eylül'e kadar sürecek olan havacılık haftası için hazırlıklar yapılmıştır. İzmir ve muhitinin havacılığa karşı duyduğu alaka günden güne artmaktadır. 9 Eylül İzmir Kurtuluş Bayramı ve Fuarı ile birlikte kutlanmıştır. TTC, törenlerde çok büyük kalabalığın toplanacağı dikkate alarak, geceli ve gündüzlü çalışmıştır. 5 Eylül Pazar günü için çeşitli hava gösterileri Gaziemir meydanında hazırlanmıştır. Genel merkezden paraşütçü ve er gönderimiş, aynı zamanda askeri tayyareler bu tezahüre iştirak etmişlerdir.[547]

Atatürk; halkın fitre, zekât ve kurban derilerini Tayyare Cemiyetine bağışlaması için Diyanet İşleri Başkanlığını harekete geçmiştir. TTC Başkanı Fuat Bulca, Diyanet Başkanlığına 3 Kasım 1934'de bir yazı ile; *"Yaklaşmakta olan Ramazan'da halkımızın zekât ve fitrelerini her sene olduğu gibi bu sene de memleketin hava müdafaasına lazım olan silahları çoğaltmaya çalışan cemiyetimize vermelerini saygılarımla arz ve rica ederim efendim."* demiştir.

İstanbul'da ilk Türk özel tayyare fabrikasını kuran Nuri Demirağ'ın kardeşi Naci Demirağ, Başbakan İnönü'ye telgraf çekmiş ve Tayyare Cemiyeti'ne 1–3 tayyare alacak şekilde 100.000–120.000 TL yardım yapmak istediğini belirtmiştir. Yapılan yardımın karşılığında İnönü, Naci Demirağ'a teşekkür telgrafı göndermiştir. Tayyare alım kampanyasına Vehbi Koç da 5000 TL. bağışta bulunmuştur.[548] Türk halkı zengin, fakir, köylü, şehirli, doğu-batı, kuzey-güney, asker, sivil demeden herkes tayyare alım kampanyasına tarlasını, bağını, bahçesini, malını, mülkünü satarak ve maaşını dahi vererek büyük ilgi göstermiştir.

3.2.1. Türkkuşu ve Türk Hava Kurumu'nun Kuruluşu

Atatürk; Türk havacılığının spor dalı olarak benimsenmesi, gençliğin havacılık faaliyetlerinin içine çekilmesini ve yerleşmesini yürekten arzulamıştır. Türk Kuşu'nun kuruluş çalışmasında başrolü oynamış ve öneminin gençler

[546]BCA, Tarih:4.9.1934, Sayı:69, Fon Kodu: 490.01, Yer Kodu: 13.71.3.
[547]*Cumhuriyet*, 14 Temmuz 1937 Çarşamba, Onüçüncü Yıl, Sayı:4730, s.3.
[548]Meydan, a.g.e., s.86.

tarafından kavranmasının Türk havacılığının geleceği açısından önemli olduğuna inanmıştır. 3 Mayıs 1935'de Atatürk'ün son derece coşkulu ve heyecanlı olduğunu belirten Gökçen, Atatürk'ün o günkü ruhsal coşkusunu; *"Haydi, bakalım Gökçen dedi. Gidiyoruz. Bugün bizim için bir bayram günüdür. Hem de ileri de çok öğüneceğimiz bir kuruluşun açılışını yapacağımız bir bayram. TTC bağlı olarak Türk Kuşu'nu açıyoruz. Orada binlerce, yüz binlerce havacı genç yetiştireceğiz. Zehra'yı al, birlikte gelin"* şeklinde anlatmıştır. [549]

Türk Kuşu, 3 Mayıs 1935'de Etimesgut'ta Atatürk'ün yaptığı konuşma ile açılmıştır ve bu konuşmada şunları söylemiştir:

> "Bizim dünyamız, bilirsiniz toprak, su ve havadan oluşmuştur. Hayatın da esasları bunlar değil midir? Bu hususlardan birinin eksikliği, yalnız eksikliği değil, sadece bozukluğu hayatı imkânsız kılar. Yaşadığımız bu çağda artık insanlar, yalnız karada ve denizde kalmadılar. Tabiatın hava varlığının içine daldılar. Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti, kara ordumuzun yanında, donanmamızı kurarken hava filolarımızı da, en son hava araçları ile düzenlemekten geri kalmadı. Şahısları ile onur duyduğumuz, hava subaylarımız ve komutanlarımızda yetişmiş bulunuyorlar. Uçmanlarımız, her zaman ve herhalde, ulusun yüzünü ağartacak yüksek değerdedirler. Bu kadarını yeter görmek doğru olamazdı. Hava işine, onun bütün dünyada aldığı önem derecesine göre genişlik vermek lazımdır. Bunu göz önünde tutan Cumhuriyet Hükûmeti; havacılığı bütün ulusun işlevi yapmak kararındadır. Türk, yurdun dağlarında, ormanlarında, ovalarında, denizlerinde, her bucağında nasıl bir bilgi ve kendine güvenle yürüyor, dolaşıyorsa, yurdun semalarında da aynı suretle dolaşmalıdır. Türk çocuğu, her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek düzeyde gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın. Bundan hakiki dostlarımız sevinecek, Türk ulusu mutlu olmuştur". [550]

Bu sözleri ile Atatürk, Türk Gençliğine görev vererek gelecek kuşakların ulaşacağı hedefi göstermiştir. Ayrıca havacılık konusunda o ana değin yapılan çalışmaları takdir etmesine karşın, yeterli bulmadığını belirtmiştir.

Başbakan İsmet İnönü ise şunları söylemiştir:

> "Türk gençleri, Türk havasına bütün ateşleriyle atılmakla, soğukkanlı ve yürekli yaradılışlarının yüce verimlerini göstermekle Atatürk'ü çok sevindirecek bir spora bağlanmış olacaklardır. Hava tehlikesinin ulusa haber verme, havacılığın gelişmesi ve sorunların çözümü için konuşma yapmıştır. Amaç, uçucu bir nesil yetiştirmek olarak hedeflenmiştir."

[549] Tayhani, a.g.e., s.197.
[550] *Ulus*, 4.6.1935, Onaltıncı yıl, Sayı:4944, s.1,2; *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri*, s.332; 4 Mayıs 1935, *Ulus*, C.11, s.278.

Türk Kuşu'ndaki yaptığı söylev halkın bilgi sahibi olması için tüm ülkeye dağıtılmıştır.[551] Türk Kuşu, sportif havacılık teşkilatı olarak Atatürk'ün Türk sporundaki büyük kehaneti olan havacılık sporu yolunda çalışmalarını sürdürmüştür. Planörcülük ve paraşütçülük alanında büyük işler başarmıştır. TTC'nin hızlı ve bilinçli gelişim süreci içerisinde, havacılığın temel unsuru olan personeli yetiştirmek ve eğitmek, gençliğe havacılık sevgisini aşılamak amacıyla Türk Kuşu Havacılık Okulu, dönemin ileri atılımı olmuştur. Atatürk'ün ileri görüşlülüğünü kanıtlayan önemli bir simge olarak Türk havacılık tarihindeki onurlu yerini almıştır. Türk Kuşu, ordudan izin alınan hava subayı tarafından yönetilmiş ve uygulama günümüze kadar devam etmiştir.

İsmet İnönü;

> "Türk Kuşu'nun açılmasını yalnız bir spor kulübünün açılmasındaki sevinç ile karşılamamalıyız, Türk Kuşu'nun büyük bir ulusu, havanın engin dünyası ile tanıştırıp alıştıracak bir teşebbüs olarak alkışlamalıyız. Türk Kuşu'nda yüce yeteneklerini geliştirecek sportmenler, Türk havasını medeniyetin birleşme ve buluşma alanı haline getireceklerin öncüleridir. Türk hava sahasını da yeni temellere dayamak için önayak olacaklardır." demiştir.

TTC Başkanı Bulca;

"Türk gençleri, gerek en büyüğümüzün, gerekse Cumhuriyet hükûmetinin ulusal havacılığa vermekte olduğu önemi iyi kavramışlardır. Türk Kuşu'nun işe başlarken üyelerinin 150'ye yaklaşması, Türk gençliğinin havacılığa karşı içten bir sevgi ve ilgi taşıdığının en sağlam belgesidir."[552] demiştir.

Türk Kuşu ilk kuruluşunda 200 üyesi ile çalışmaya başlamıştır. Kurumun açılışındaki konuşmalarda ülkede havacılık ilgisini uyandırmak ve gençliğe uçmak sevgisini vermek açısından faydalı olmuştur. Atatürk'ün verdiği mesaj çok iyi anlaşılmıştır. Bu doğrultuda hareket eden Türk havacılığı yükselen bir çizgiyi yakalmıştır. Cumhuriyet ile birlikte hızlı adımlarla büyümüştür. Tayyare Cemiyeti Mecmuası'nda husus, Atatürk'ün ziyaret anısına derginin kapak sayfasında belirtilmiştir.[553]

---

[551]BCA, Tarih:26.06.1935, Dosya No:1, Fon Kodu:490.1, Yer No:16.82.2.
[552]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, s.135,136; *Ulus*, 4.6.1935, Onaltıncı yıl, Sayı:4944, s.1,2; Yaşar Özdemir, a.g.e., s.25; *Ulus*, 4 Mayıs 1935, C-11, s.278 .
[553]Erden Candaş,1911'lerden 2000'lere Hv.K.leri, s.35, 1993, Hv.Basımevi, Ankara; Hv.K.K.lığı İlkler Dosyası, Türk Hava Kuvvetlerinin İlkleri, Tarihçe Şube Müdürlüğü, Klasör No:75,s.14 .

Atatürk, Sabiha Gökçen'in de planörcülüğe başlamasında en büyük etken olmuştur. Gökçen'e; *'Planörcülüğün yüksek öğrenimini yaparak bu alanda öğretmen olmak istemez misin? Böylece hem kendin yetişmiş olacaksın, hem de gençlerimizi benim isteğim doğrultusunda havacı olarak yetiştireceksin'* teklifine, Gökçen, *'Benim için bundan daha kutsal bir görev olamaz efendim'* yanıtını vermiştir. Türk Kuşu, iki aydır Rusya'dan gelen öğretmenlerin idaresi altında devam eden derslerin ilk sonucunu vermiştir. Sabiha Gökçen ve 8 genç öğrenci (Sabiha, Muammer Öniz, Sait Bayav, Tevfik Aytan, Ferit Orbay, Hilmi Hüseyin. Emrullah Ali Yıldız, Nurettin Demirsoy ve Mustafa İrkin) Rusya'dan gelen öğretmenler tarafından eğitilecektir. Havacılık sporunda gelişmeyi sağlamak amacıyla yetenekli genç havacıların yurt dışına gönderilip uzmanlaşmasını hedefleyecektir. Türk Kuşu adına başlangıç kursunda başarı gösteren A ve B brövelerini alan öğrencilerden bu 8 öğrenci seçilerek yüksek planörcülük eğitimi için Temmuz 1935'de Sovyetler Birliği-Kırım Koktobel'deki, "Koktobel Planör Okulu"na gönderilmiştir. Bilgilerini ve deneyimlerini artıran planörcüler yurda dönüşlerinde "Türk Kuşu" kadrosunda öğretmen olarak görev almıştır. Eğitim sonucu bildiklerini ve öğrendiklerini genç kuşaklara öğretmişlerdir. Bu gençlerimiz için övünülecek bir başarı olmuştur.

TTC Başkanı Fuat Bulca,

> "Ülkümüz sporun diğer kısımları gibi uçuculuğu bütün memleket gençliğine yaymaktır. Lakin sporun bu kısmı, diğerlerine nazaran mukayese edilmeyecek kadar fazla masrafı icap ettirir ve uçuş için arazi kabiliyeti aranır. Sovyetlerde, A ve B safhaları için memleketin muhtelif yerlerindeki uçuş meydanları ve teşkilatları vardır. C, 3'ncü tekâmül safhası yalnız Koktebel'de uçuşa müsait yer bulunmuş ve yüksek mektep açılmıştır. Biz bunların her ikisini nazari itibara alarak mümkün mertebe memleketin muhtelif vilayetlerinde ve yerlerinde A ve B uçuş safhaları için Türk Kuşu şubeleri açacağız".[554] demiştir.

Atatürk, Rusya'dan davet edilen Rus öğretmenlerin iki planör ile uçuşunu ve paraşütle atlama gösterilerini heyecanla izlemiştir. Hatta bununla yetinmeyip bir planöre binip bunun çalışma şekli hakkında bilgi almıştır. Gökçen'in havacılık eğitiminin her aşaması ile yakından ilgilenecek ve eğitimine yurtdışı boyut kazandırmıştır. Devrimine bir halka daha eklemiş ve çelik kanatlarla gökyüzüne çıkmasını sağlamıştır. Cumhuriyet'in kuruluşu ile birlikte yeni toplum ve kültür oluşturulmak amacıyla kadınlara önemli görev vermek için düzenlemeler yapılmıştır.

[554]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No: 89, ss.151-153,158.

Gökçen, örnek olacak şekilde 1930'lu yıllarda Türk kızı olarak sivil havacılık sporunda ve askeri havacılık alanında uluslararası üne ve değere sahip pilot olarak havacılığa kazandırılmış ve dünya tarihine geçmiştir. Türk Kuşu Okulu'nun ilk kız öğrencisi olarak devrim yapmıştır. Atatürk, tören sırasında TTC Genel Başkanı Fuat Bulca'ya; *"Fuat Bey, bizim Gökçen de paraşütle atlamak istiyor. Demir tavında dövülür. Mademki istiyor, o halde, başlasın hemen bu işe"* direktifi ile ülkesinde kafeslerin arkasında olan Türk kadınının istikbalini göklerde aramaya başlamış ve zirveye ulaşmıştır.[555]

24 Mayıs 1935 Cuma günü saat 14.00'de yapılan TTC'nin 6'ncı Genel Kurulu'nda; kurumun adı tüzükte yapılan değişiklikle Türk Hava Kurumu (THK) olarak değiştirilecektir. Genel Kurulda, Türk Kuşu'nun kurulması kararlaştırılmıştır. Geçmiş iki yılda hava filolarına 31 yeni tayyare katılmıştır. Kurultayda, 15 Mayıs Hava Şehitlerini anma günü olarak kabul edilmiştir. THK, tüzük doğrultusunda çalışmalarını sürdürmüştür. Periyodik olarak gerçekleştireceği genel kurullar ve çalışmaları hazırlanan rapor ile üyeleri ve kamuoyu ile paylaşılmıştır. Kurum Başkanlığına Fuat Bulca getirilmiştir. Cemiyet; bağış toplamak, orduya tayyare satın almak ve gençlerin havacı olarak yetiştirilmesi için yaptığı tüm görevleri THK devretmiştir. Ayrıca, Türkiye'de sportif havacılık faaliyetini organize edip yürütmekle görevlendirilmiştir. Kurultay'ın ayırt edici özelliği, "İstikbal Göklerdedir" sözü o yılların coşkusu içerisinde söylenen sözden ibaret kalmamıştır. Aynı zamanda THK'nin önüne konulan hedef olmuştur. THK'nin kuruluşunun 10'ncu yıldönümünde, asra sığmayacak işler yaptığı ve hava gücüne büyük katkı sağladığı, yurt savunmasında büyük verimlilik oluşturduğu ve yaptığı başarılı çalışmalar ülkenin değişik illerindeki yerel basın ile Türk halkına duyurulmuştur.[556] THK, Milli Mücadele Dönemi'nden yeni çıkan yorgun ve yoksul Türk Halkı'nın inanılmaz büyüklükteki maddi-manevi desteğiyle can bulmuştur. Ancak İstanbul'da meydana gelen hava kazaları ve tayyarelerin eski olmasından kazaların kaynaklanması halkı üzmüştür. Bu nedenle, Türk halkı seve seve THK'na tayyare bağışlamıştır. Kurum, bu ulvi davranışlardan cesaret alarak ordunun hava gücünü kuvvetlendirme kampanyası düzenlemiştir. Bu kampanya ile 3 Brege XIX-7

[555]Tayhani, a.g.e., s.198; Verel, a.g.e., s.72.
[556]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, s.141; Tayhani, a.g.e., s.204.

tayyaresi orduya hediye edilmiştir. XI.Tümen, II ve IV. Kolordu personeli maaşlarından kesinti ile birer tayyare satın almıştır. Büyük Zafer'in 10. yılında 40 tayyare Hv.K.lerine armağan edilmiştir. 1925–1940 tarihleri arasında Türk milletinin bağışları ile kurum, kampanyalarda toplanan 72 milyon TL gelirinin 54 milyon TL Türk Hava Kuvvetleri bütçesine aktarılmış ve 350 tayyare satın alınarak bağışlanmıştır.[557] THK'na Türk göklerinin savunması için 10 yılda 50 milyon TL verilmesi ulusal yerel medyada büyük yankı uyandırmış ve çalışmalar övgü ile karşılanmıştır. Cumhuriyet, Anadolu, Babalık, Bolu, Bilecik, Çankırı, Çorum, Dilek, Edirne Postası, Isparta, Kastamonu, Kayseri ve Sakarya gazetelerinin ortak yorumları; Türk tayyareciliğinin anası Tayyare Cemiyeti bugün 10'ncu yıldönümünü büyük gurur ve onur ile kutladığı şeklinde olmuştur. Milli Mücadele dönemi'nin sonunda 4,5 tane zavallı eski tayyareden ibaret olan Türk Hava Kuvveti, büyük bir hava ordusu haline getirilmiştir. Hücum tayyareleri, keşif tayyareleri ve bombardıman tayyareleri ile memleketin ufuklarını çelik kartalların çelik kanatlarından mürekkepe çelik bir müdafaa kemer ile sarsmıştır. Vatandaşlar, cemiyete her zaman yardımcı olmuş ve vatanın her köşesinde şehirlerin isimlerini taşıyan tayyare filoları teşekkül etmiştir. Ulusumuz, kurumun çelik kanatlarının güvenli kanatları altında her zaman güvençle bakabilir. Toprak üstü cenginde harikalar yaratan, düşmanlarına dehşetler salan Türk süngüsü, bugün göklerin de hâkimidir. Türk milleti, büyük önderine ve onun kurduğu Türk Hava Kurumu'na inanmış ve onun varlığı ile kıvanç duymuştur. THK, on yılda büyük işler başarıldığı ve özenç verici eserler yaratıldığı belirtilmiştir.[558] Cumhuriyet gazetesinden Server Ziya Gültekin;

> "Kanatlı Türk ordusunda bir filo, Eylül'ün ortasında 3.500 Kilometrelik hava turu ile göklerimizi dolaşacaktır. Ankara-İstanbul-İzmir-Antalya-Adana-Diyarbakır-Sivas'tan havalanan uçmanlarımız yetenek ve kapasite kudretlerini bütün ulusa göstermiştir. Uçuşu başarmak için gece ve gündüz çalışarak verilen emeklerin yerinde olduğuna ülkeye bir kez daha inandıracaklardır. Ülkenin bir yanından öte yanına esenler taşıyan, gönüllere sevinç ve heyecan dağıtan filolarımız yarın daha parlak ve başarılı görev icra edeceklerdir. Ülkenin üstünden bize seslenen her motor, toprağa bağlı kalanların ruhlarını kanatlandıracak, uçmağa olanak bulamayanlar hiç olmazsa uçanların sayısını artırmak için çalışmalarını çoğaltacaklardır".[559]

[557]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, ss.5-40; Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s. 253,329.
[558]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, ss.5-40; Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s. 329,330.
[559]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, s.155,156.

Havacıların, bu turu kötü hava şartlarına rağmen başarılı bir uçuşla bitirmeleri memnuniyetle karşılanmıştır.

Etimesgut'ta kurulan okulla birlikte Ergazi'de bir planör eğitim alanı hazırlanmıştır. Yine, İnönü bölgesinde bir gençlik planör kampı kurulmuştur. Türk Kuşu öğretmenlerinden bir grup Rusya'ya eğitime gönderilmiştir. Güçlü bir eğitim kadrosu oluşturularak geniş çaplı hava sporu eğitim faaliyeti başlatılmıştır. İnönü planör eğitim kampında, C brövesi kazanan gençler yüksek ehliyet almış sayılmıştır. Gençler, altı aylık yedek subay eğitiminden muaf tutulmuştur. 1936'da yapılan toplantıda THK'nun son altı ayı değerlendirilmiştir. Havacılık faaliyetleri açısından çok başarılı ve verimli olduğu gözlemlenmiştir. 29 Ekim'de Ankara'da, Türk Kuşu İnönü kampının yetiştirdiği 5 genç planörle ve 4'ü bayan olmak üzere 25 paraşütçü gösteri yapmıştır. Ankara'da gökleri süsleyen milli havacılığımızın ilk eseri olarak, halk tarafından içten bir ilgi ve heyecanla izlenmiştir. 10 Temmuz'da İnönü'de bir yelken uçuş kampı açılmıştır. Türk Kuşu'nun Ankara, İstanbul, Adana, İzmir, Bursa ve Kayseri şubelerinin motorsuz uçuş kursuna katılan öğrencilerden 109'u A brövesi, 58'i B brövesi ve 47'si C brövesi almıştır. C brövesi alan 25 öğrenci paraşütçülüğe ayrılmış ve kampta atlamalar yapmıştır. Bu dönemde; Plt.Vecihi (Hürkuş) 5 saat 20 dakika, muallim Tevfik (Aytan) 7 saat 35 dakika, Ferit (Orbay) 9 saat 49 dakika ve Ali (Yıldız) 18 saat 35 dakika planörle havada kalmayı başarmıştır. Ferit Orbay, 3200 metreye kadar çıkarak yükselme rekoru ve İnönü'den Eskişehir'e planörle uçarak 35 kilometrelik mesafe rekoru kırmıştır. Türk Kuşu; 2 motorlu tayyare, 53 planör ve 48 paraşütle çalışmıştır. Ankara'da açılan tek motorlu Tayyare Mektebi gençlerin eğitimine katkı sağlamıştır. Paraşüt kulelerinden Ankara'daki 43.000 TL, İzmir'deki 38.758 TL ihale edilmiştir. Türk Kuşu'nun son altı aylık geliri; 469.490 TL'si Piyango geliri olmak üzere 1.647.015 TL'den oluşmuştur. Milli Gücün yeni eserleri olan 35 tayyareden 15'i coşkulu halk kitlelerinin iştirak ettiği törenlerle isim konmuştur.[560] 29 Ekim 1936'de Cumhuriyet Bayramı gösterilerinde Vecihi Hürkuş'un Uçuş Okulundan sivil pilot brövesi sahibi yeğeni Eribe talim terbiye atlayışı sırasında havada paraşütün kabzası yerine kolonlardan birini çekmiş ve paraşütü açılmamıştır. Eribe, yedek paraşütü geç açıldığı için yere şiddetle çarpmış

[560]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, s.180.

ve kaldırıldığı hastanede hayatını kaybetmiştir. Eribe, ilk kadın hava şehidi olmuştur.[561] İlk Hava Şehidi ile ilgili İsmet İnönü;

> "Küçük Eribe, hava kahramanlarımız arasına karışmıştır. Paraşüt hevesi, havacılık aşkı, onu küçük yaşında işe başlatmıştır. Eribe'nin fedakârlığını, kızlarımızda vatan müdafaası ve Türk havasının masuniyeti için iftihar edeceğimizi bir kahramanlık sayıyorum. Hayatının güzel baharını Türk Havası için bağışlamak arzusu, Türk kızında en yüksek derecesini, güzel Eribe ile göstermiştir. Tesellimiz, kahramandan şehit vermek, kahraman üretme ve yetiştirmenin en feyizli çaresi olduğuna inanmamızdır. Küçük Eribe'nin hatırası, paraşüt hevesinden ötürü, bizim için bir kat daha azizdir". demiştir.

THK Başkanı Fuat Bulca da;

> "Eribe'nin şehit olması Türk kadını hayatının her sahasında Türk erkeği ile yan yana çarpışan, gerektiğinde kan dökmekten çekinmeyen kahramanlığının bir kere daha göstergesidir. Türk kadını karada, denizde olduğu gibi havada da, Sakarya kıyılarında vuruşan analarından geri kalmamak için yılmadan, korkmadan çalışıyor. Fakat ölüm tehlikeleri, çarpışan yiğit havacılarımızı bir an yıldırmıyor. Siz de örnek alarak havacılık için kıymetli birer unsur olmalısınız".[562] demiştir.

Türk Kuşu ilk şefliğine getirilen Yzb. Zeki Gülsün, Türk Kuşu'nu iyi teşkilatlandırma yapmış ve yurt içi tayyare seyahatleri düzenleyerek ülkenin her yöresi eğitim ve turizm tayyareleriyle ziyaret edilmiştir. Türk Kuşu şefliği, Genel Müdürlüğe dönüştürülerek Yzb. Zeki'nin yerine I. Dünya Savaşı'nda havacı olarak görev alan ve Eskişehir Tayyare Fabrikası Müdürlüğü yapan Osman Nuri Baykal tayin edilmiştir. Atatürk'ün azmi, sıcak ilgisi, çelik iradesi, yılmaz inancı ve yürekten desteği ile bu 'olmazı' 'olur' yapacak ve ismini bizzat koyduğu Türk Kuşu artık sivil havacı gençliğin emrinde olmuştur.[563]

Havacılık ve Spor Dergisinde 1936'da, *"Türk gençliğini bekleyen yeni bir vazife: Türk Kuşu"* isimli yayınlanan makalede; *"Türk ulusu bugün; İstanbul, İzmir, Ankara, Kayseri ve Adana illerinde Türk Kuşu şubesi açmakla derin bir bahtiyarlık duymaktadır. Bir milletin köklü bir havacılık kurabilmesi genç nesilden kuvvet almasına gerekliliği başka milletlerin yapmakta olduğu canlı tecrübelerden anlaşılmaktadır. Hava tehlikesi, karadan ve denizden gelecek tehlikeden daha korkunç olup, dikkati göklere verme zorunluluktur. Bu tehlikeye karşı koymak için bize Atatürk bir yol gösteriyor, bize hücum eden düşmanın topraklarına biz de yıldırımlar yağdırmalıyız. Bunun için Türk gençleri arasında bol uçucu*

[561]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, ss.128-133,180.
[562]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No: 89, s.175,176.
[563]Verel, a.g.e., s.69; Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.223,224,330.

yetiştirmeliyiz. Tayyare bütün nakil vasıtalarının yerini almakta, nasıl yollar otomobille dolu ise gün gelecek havalar tayyarelerle dolacaktır. Dünyanın gidişine ayak uydurmak için devletçe bütün tedbirler alınmaktadır." Türk Kuşu, teşkilatını genişletmek için bütün gayreti ile çalışmaktadır. Moskova'da Türk Kuşu'nun 6 üyesi, Haziran 1936'da yüksek tahsillerini bitirerek 5 B ve 6 A brövesini alarak Ankara şubesinin ilk verimini teşkil etmişlerdir. Sabiha ve Mustafa, Eskişehir'de, Raif Kayseri'de rekor uçuşu yapmıştır. Paraşütçü Ali Yıldız 2100 metreden atlamayı başarmıştır. Türk gençliğine, Türk Kuşu kanatları altında Milli Eğitim Bakanlığı ve spor kuruluşları destek vermiştir.[564]

Atatürk; sadece yerli tayyare ve motor üretilmesi için uğraşları dışında tayyareleri kullanabilecek yerli pilot yetiştirilmesini istemiştir. Bu amaçla, manevi kızı Sabiha Gökçen'in dünyadaki ilk kadın savaş pilotlarından birisi olmasını sağlamıştır. 1936'da Eskişehir Askeri Hava Okulu'na girip başarıyla eğitimini tamamlayarak Eskişehir Birinci Hava Alayı'nda göreve başlamıştır. Atatürk'ün yıllar boyu her gittiği yerde konuşmalar yaparak gençliğe vermek istediği havacılık aşkı, havacılık coşkusu, kısa sürede sonuca ulaşmış ve gençler akın akın Türk Kuşu'na koşmaya başlamıştır. 3 Mayıs 1936'da, Türk Kuşu'nun teşkilatını genişletmek gayretleri içerisinde, paraşüt, planör, motorlu uçuş ve model tayyare okulları İstanbul ve İzmir şubeleri açılmıştır. 10 Temmuz 1936'da hizmete giren İnönü Planör Kampı, 1937'de açılan Etimesgut Motorlu Uçuş Kampı ve aynı yıl yapılan Ankara ve İzmir Paraşüt kuleleri, binlerce gencimizi bir araya getirmiştir. Türk Kuşu filolarının İzmir, Bursa ve İstanbul'a yaptıkları hava gezisi, Türk gençliğinin varlığında yer tutan bir kanaatin tezahürüne yol açmıştır. Gençlik; memleket istiklalinin ve müdafaasının bir hava nesline beraber garanti edileceğine inanmıştır. Bu kanaatin ilk eseri 3 Nisan Cumartesi günü başlayan İstanbul Türk Kuşu'nun Beyazıt meydanındaki yeni çalışmalarında görülmüştür. Vatan göklerine aralarında Sabiha Gökçen'inde bulunduğu değerli insanlar yetiştirecektir. Taşıdığı şerefli ve tarihi isimle Türk gençliğinin kalbinde memleket kurtuluşunun bir sembolü olan İnönü kampı modern tesisli büyük bir havacılık kampı olmuştur. Bu sene İnönü'de, vilayetlerdeki Türk Kuşu şubelerinde A brövesini almaya muvaffak olan gençlerin 150'si kampta çalışmaya başlamıştır. THK, bir taraftan ülkede sivil tayyareciliği yayarken bir

[564]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, ss.192-194; Klasör No:84, s.167,168.

taraftan da yetiştirdiği gençleri askeri tayyarecilik bilgisi ile hazırlayarak onları memleket müdafaasına hazır elemanlar haline getirmiştir. Türk Model Uçak evi tarafından hazırlanan muhtelif tiplerdeki model tayyareler, 13 Temmuz 1937'de Taksim stadyumunda THK reisi İsmail Hakkı ile Türk Kuşu erkânı ve Maarif müfettişlerinin huzurunda uçurulmuş ve tecrübeler muvaffakiyetle neticelenmiştir.[565]

1937'de, "Hava Yılı" parolası ile inşasına başlanan pilot mektebi, Balkan Ülkeleri içerisinde eşi olmayan en güzel havacılık müessesi olmuştur. Son aylarda İstanbul gençliğinin Türk Kuşu'na karşı gösterdiği candan ilgi gerçekten büyüktür. İzmir, Bursa ve Adana'daki hazırlayıcı kurslarda gençliği çevresine toplamıştır. Edirne şubesi, 23 Nisan'da açılmıştır. Ankara'da gençlik parkında çalışmalara başlamıştır. Sovyet Rusya'da, motorlu tayyarecilik brövesi alan gençler, askerlik brövesi almak için Eskişehir hava mektebinde eğitim görmektedir. Mektep'te, 1.5 ay stajdan sonra askeri bröve almışlardır. Temmuz ayında Ankara'da bir motorlu tayyare kampı açılmıştır. Kampta yetişenler burada öğretmenlik yapmışlardır. Mektebe, geçen sene ve bu sene İnönü kampında C brövesi alanlardan, tahsil derecesi en ileri olan talebeler alınmıştır. Harbiye mektebinde havacılığa ayrılan talebeler planörcülükte yetiştirilmek üzere çalışmalarına büyük başarı ile devam etmektedirler. Kahraman ordumuzun bu değerli okulu büyük bir arzu ile bağlandığı havacılık sahasında bize en kıymetli havacılarımızı vermek yolundadır. Tayyareci Şakir Hazım Ergökmen, konferanslarda; genç, ihtiyar, bütün vatandaşlara kafalarında yersiz ve yanlış olarak yerleşmiş olan tayyarenin tehlikeli bir araç olduğu kanaatini, örnekler ile anlatmıştır. Yine örneklerle uçmanın, sporların en faydalısı, en şereflisi ve en kolay öğrenebilenidir. Uçmak, Türkiye'de milli bir spor haline kolayca konulabilineceğini belirtmiştir.[566] Ayrıca, Ulus gazetesinde havacılığın gelecekte emin adımlarla yürüyeceğini ve uçmanın milli bir spor olacağına işaret edilmiştir.[567]

3.2.2. Türk Hava Kurumu'nun Gelişimi ve Havacılık Haftası

1937'de Havacılık haftası ve bayramı ile ilgili Cumhuriyet gazetesinde, Peyami Safa "Hava Kurumuna Yardım Borcumuz" başlığı ile makalesinde;

[565]*Cumhuriyet*, 14 Temmuz 1937, Onüçüncü yıl, Sayı:4730, s.2.
[566]Ulus, 18.Yıl, No:5645, 17 Nisan 1937 Cumartesi, s.6.
[567]Ulus, 18.Yıl, No:5645, 17 Nisan 1937 Cumartesi, s.7.

"Yeni harplerde en yaman vasıta hiç şüphe yok, tayyaredir. Yine hiç şüphe yok, Atatürk'ten başlayarak İsmet İnönü ve Fevzi Çakmak ile beraber milli savunmamızın temellerini atanlar bu gerçeği o tecrübelerden çok önce biliyorlardı. En büyük zafer şenliğimizle tayyare bayramının aynı güne isabet ettirilmesi müstakbel harplerde tayyaresiz zaferin mümkün olmayacağını hatırlatmaya benzer, şuurlu ve hesaplı bir harekettir. Türk Hava Kurumu (THK)'na canlı ve maddi birer yardım halinde Hava kurumunun bizi ne kadar savunabileceğinin cevabı verilmiş olacaktır."[568] sözleri ile THK hakkındaki düşüncelerini belirtmiştir.

M.Turhan Tan da "Havacılık Bayramı Havada Yapılmalı" başlıklı makalesinde;

"30 Ağustos Zafer bayramı aynı zamanda Tayyare Bayramıdır. 5 Eylül'e kadar sürecek Havacılık haftasında bütün memleket havacılığa yardım için elinden geleni yapmakla mükelleftir ve elbette yapmıştır. Havacılık haftasında benzine acımamak ve bu bayramı yerde lakırdı ile değil, havada uçuşlarla kutlamak gerekir. Çünkü hava bayramı havada kutlanmalıdır. Halk o zaman çok heyecanlanacak, THK ve memleket havacılığı bu heyecandan büyük yararlar sağlayacaktır. Zafer bayramı, bize hayat hakkı, hürriyet hakkı, istiklal hakkı getiren bir günün mübarek timsalidir. Zafer bayramında yeni Türkiye'nin ve Türk milletinin doğuşunu görüyoruz. Bu nedenle Zafer bayramı yaşayan bir gerçek ve o gerçekten ruh alan Hava Kurumu, Türk'ün göklerde yenilmeyeceğinin mes'ud bir işarettir. Zafer Bayramını kutlarken Hava kurumunu candan ve yürekten destekleyerek kendi masraflarımızdan azami tasarruflar sağlayarak onu, hava sınırlarımızı aşılmaz bir duruma sokacak olan tayyarelerimize verelim. Yerde olduğu gibi gökte de yenilmemek, Türk olmak haysiyeti ile yalnız hakkımız değil, tarihe karşı borcumuzdur. Bu borcu unutmamak gerekir."[569] demektedir.

THK'na her gün yeni kazançlar getirmesini sağlayacak çalışmalar yapmanın çok önemli milli bir görev ve davranış olduğu belirtilmiştir.

25 Kasım 1937'de THK Merkez Binasında Perşembe 15.00'de yapılan altı aylık değerlendirme toplantısında; Milli havacılığı kökleştirmek davası yolunda yüce Türk milletinin ve kanatlı Türk gençliğinin feyizli çalışmaları ile geçtiği belirtilmiştir. 1937 yılı şerefli bir mesai devresi olarak gerçekleşmiştir. 1 Temmuz'da İnönü kampında vefat eden öğretmen adayı Mustafa Doğan, 22 Ekim'de en büyük bayram için hazırlık yaparken vefat eden öğretmen muavini Tevfik Aytan, Ferit Orbay'ın ve paraşütçü öğrenci Hikmet Özalpay, Nurettin Mutlu ve İmad Akhun için saygı duruşu yapılmıştır. Bu dönemde; 5 Temmuz'da açılan planörcülük ve paraşütçülük kursundan 105'i C, 13'ü B brövesi almış, 65 genç paraşütçü olarak yetişmiştir. Ergazi motorlu tayyare kampında 18 öğrenci turizm pilot brövesi almıştır. Türk Kuşu, 6 tayyarelik filo ile 19 Mayıs'da Ankara, 25 Haziran'da

[568]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, s.210.
[569]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, s.211.

Kırıkkale, Yozgat ve Keskin, 25 Temmuz'da Çankırı ve çevresi uçuşlar yapmıştır. 30 Ağustos'da Ankara köyleri, 3 Eylül'de İzmir ve ilçeleri, İstanbul ve Bursa, 25 Eylül 'de Konya, Urfa, Diyarbakır, Elazığ, Kayseri ve Ankara 6800 km.lik uçuş turneleri yapmış ve halk üzerinde coşturucu etki bırakmıştır. İzmir ve Ankara paraşüt kuleleri tamamlanarak törenle açılmıştır. THK'nun altı aylık geliri 2.052.235 TL olup, bu gelirin 614.330 TL'sı piyango'dan elde edilmiştir.[570] Türk hava sahası Türk kanatları ile doldukça, maddi kaynakların verimi mutlaka artmıştır.

Memleket turlarının sona ermesi ile Türk Kuşu Komutanı Zeki Gülsün;

> "Seyahatlerimizde genç pilotların gösterdikleri kabiliyet, bize planörcülükten motorlu tayyareye geçme hususundaki kararın isabetini göstermiştir. Planörde yetişen genç, motorlu tayyareye yetişmiş olarak geçiyor. Türk Kuşu'nun memleketin istediği pilotun yetiştirilmesi için ne güzel ve verimli kaynak olduğunu gösterir. Türk Kuşu'nun memleket turlarından beklediği şeyler çok büyüktür. Türk çocuklarının havacılığa olan kabiliyet istidaları, bilhassa bu son turda kendisini bize hayran edecek bir kıymette göstermiştir." demiştir.

Sabiha Gökçen de, *"Gittiğimiz bütün her yerde anlatılması güç bir alaka ve sevgi gördük. Memlekette havacılık ahlakının kurulmuş olduğunu söyleyebiliriz. Yurdun güzellikleri bulutlar arasından daha göz alıcı, daha ihtişamlı ve zevk vericidir"*.[571]diyerek ifade etmiştir.

Türk Kuşu daha iyi ve üstün neticeler elde etmek için yeni bir çalışma devrine girmiş ve bütün gençliği kanatları altına almıştır. Türk tayyareciliğinin tam anlamı ile kuruluşunun öneminin amaç edindiği bu dönemde gençlik içinde tayyareci yetiştirmek görevini alan Türk Kuşu'nu takdir etmek gerekir. Türk Kuşu, askeri havacılığın güvenilir bir ihtiyatı olmak yoluna girmiş ve bu vasfı hakkı ile kazanmak için tam manası ile çalışmaya koyulmuştur. Motorlu ve motorsuz tayyarecilik şubelerinde çalışan yeni ve eski bütün Türk Kuşu gençleri, hava ordusunun büyüklerine yardımcı olduklarının bilinci ile yarının isteyebileceği en ağır hizmetleri karşılayabilecek şekilde hazırlanmışlardır. Her Türk Kuşu çocuğu, uçmayı öğrenmekle Türk kanatlarını kuvvetlendirdiğini çok iyi görmektedir. Türk Kuşu'nun eski ve yeni üyelerinin toplam sayısı 700 civarında olup, gelecek yıl müracaat edecek üye sayısı 900–1000 olacağı tahmin edilmiştir. Türk Kuşu; Ergazi ve İnönü meydanlarında modern ve büyük birer hangar yapmıştır. Yaz döneminde motorlu

[570]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No: 89, s.180,181,300.
[571]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, s.218,219; Klasör No:89, ss.226-229.

tayyare mektebinde toplanacak 100 kadar gencin yatıp kalkması ve dersleri için Ergazi'de binalar vücuda getirilmiştir. İnönü yapılan düzenlemelerle Avrupa'nın hiçbir tarafında eşi görülmemiş mükemmel bir tayyarecilik yuvası halini almış olmuştur. İnönü kampında planörler üzerinde başka ülkelerin henüz başaramadıkları birçok akrobasi hareketleri Türk Kuşu öğretmenleri tarafından başarı ile yapılmıştır. Türk Kuşu tayyare modelciliği konusunda büyük bir faaliyet göstermiştir. Ankara'da değerli yirmisekiz el işi öğretmeni çalışmıştır. Ankara'ya getirilmiş elli kadar öğretmen iki ay kursa tabi tutulup, model öğretmeni olarak yetiştirilmiştir. Türk Kuşu şubeleri artmaya devam etmektedir. İstanbul'da Beyoğlu ve Kadıköy şubesi açılması kararlaştırılmıştır. Türk Kuşu, gelecek yıl uçuculuk sahasında 42 tayyare ve 250 planör ile faaliyetlerini sürdürmüştür. Falih Rıfkı Atay; *"Mademki tayyare için yaşıyoruz, makine çağının bu mucizesine gelelim: Uçmamış, uçmayan genç! Fakat bir gün ona soracaklar: Kötürüm müsünüz? Çünkü çağımızı o temsil ediyor"* Gençlerin uçmasının önemini vurgulamıştır.[572] Tüm bu çalışmalar Türkiye'yi akrobasi hareketleri başta olmak üzere havacılık alanında gençlerin kabiliyetleri kadar çok iyi eğitildiğini göstermiştir. Tayyareyi, küçük yaşta öğrenmiş olan gençler, gelecekte hedeflenen hakiki tayyareciler olmuştur. Tayyareyi güvenilen, ömürlü ve tesirli silah haline getirecek olan bu gençleri yetiştirmek gerçekten önemli bir vazifedir. Geleceği düşünen ülkeler büyük düşünmek ve bu tarzda hareket etmek zorundadır. Türk gençliğine havacılık ahlakını verecek olan tesislerin kurulmasını sağlayacak programın tecrübeli ve yetenekli ellerde başarılı bir eser olarak yaşaması önemlidir.

Paraşütçülük faaliyetleri karşı ilgi ve istek her geçen gün daha da artmaktadır. Paraşüt faaliyeti, Paraşüt kulelerinden atlayanların çokluğu ve tayyareden atlamak suretiyle yetiştirilmiş olanların günden güne artması ile önem kazanmaktadır. Türkuşu'nun aldığı tedbirlerle gelecek yıl 500 kişilik bir paraşütçü kıtası hedeflenmiştir.[573] Sarıyer-İstanbul'da paraşütçülere pasif korunmanın nasıl yapılacağı konusunda bir tecrübe yapılmıştır. Üsküdar ve Adalarda paraşütçülere karşı birer tecrübe yapılması planlanmıştır. Tecrübeler esnasında paraşütçüler indirilecek ve paraşütçülerle mücadele ekipleri faaliyete geçirilecektir. Mahalli

[572] *Ulus*, 19 Mayıs 1938 Perşembe, s.15.
[573] *Ulus*, 19 Mayıs 1938 Perşembe, s.16.

teşkilat vasıtası ile önce paraşütçüler zararsız hale getirilecek ve sonrasında yardım kuvvetlerinin gelişine intizar edecektir.[574]

31 Mayıs 1939 Çarşamba günü saat 10.30'da THK'nun altı aylık değerlendirmesinde; Milli havacılığımızın inkişafını ve kuvvetlenmesini temin yolunda aziz milletin ve havacı gençliğin hararetli çalışmaları ile geçmiştir. THK; 1938–1939 döneminde 5.500.052 TL, kurulduğundan bugüne kadar 69.719.026 TL gelir temin etmiş ve ordu havacılığına 49.071.927 TL'lık yardımda bulunmuştur. Türk Kuşu; İnönü, İstanbul, İzmir, Adana ve Bursa'da birer motorsuz kamp açmıştır. Türk Kuşu; 27 tayyare ve 154 planöre ulaşmış, atölyesinde 16'sı 1 ve 2 kişilik akrobasi planörleri olmak üzere muhtelif tipte 32 planöre tam yenilenme yapılmıştır.[575] Cemal Kutay, Türk Kuşu'nun bu sene için yıllık değerlendirmesinde; "Türk Kuşu, Türkiye'nin büyük havacılık şehri olarak kurulan İnönü'de liseli gençlerden 250'si A, 247'si B, 168'si C brövesi ve 98 gedikli pilot adayı bröve almıştır. Etimesgut motorlu mektebinde 62 genç, turizm pilot brövesi almıştır. Türk Kuşu bu dönemde, İstanbul-Bursa-Konya-Adana-Elazığ-Diyarbakır'ı kapsayan onbeş gün süren 4000 kilometrelik bir hava turnesi yapmıştır. Başbakan İsmet İnönü turne ile ilgili duygularını; *"İki haftalık Turnenizi takip ediyorum. Bugün başarılı olarak yerinize dönmüş bulunuyorsunuz. İleride daha büyük ve uzun seyahatler yapacak, bütün ülkeyi ve her tarafı dolaşacaksınız. İçinizde bu arzu ve heyecanı görüyorum. Her şeyin başı budur"*.[576] Türk Kuşu'nun seyahati, her tarafta kahramanlara layık gönülden ve içten bir sevgi ile karşılanmıştır.

Tayyare Piyangosu, 21 Haziran 1939 tarihli Bakanlar Kurulu kararnamesi ile Devlet Piyangosu haline getirilmiştir.[577] Türk Hava Kurumu; 1926'dan 1939'a XIV.Kuruluş yıldönümünde orduya bağışlanan tayyarelerin dökümünü; 1926'da 30 ve 1927'de 33 tayyare bağışı olarak vermiştir. 1928'da 33 ve 1929'da 21 tayyare bağışlanmıştır. 1930'da 22 ve 1931'da 19 tayyare bağışlanmıştır. 1932'de 25, 1933'de 22 ve 1934'te 9 tayyare bağışlanmıştır. 1935'de 14, 1936'da 35 ve 1937'de 29 tayyare bağışlanmıştır. 1938'de 39, 1939'da 12 tayyare ve 1925'de alınan Ceyhan tayyaresi ile 344'e ulaşmıştır. Tayyare İane kampanyası 1940'a kadar sürmüştür. Bu

[574]*Akşam*, 23 Mart 1941 Pazar, s.4.
[575]Hv.K. K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No: 89, s.300,301.
[576]Hv.K. K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:89, s.315.
[533]BCA, Tarih:21.06.1939, Sayı:2/11322, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer No:87.59.10.

Kurumun orduya yaptığı yardım sadece tayyare değil, Milli Müdafaa Vekaletliğine 47 milyon TL nakit para bağışı yapılmıştır. Bu dönemde, Vehbi Koç 5000 lira bağışlarken, Nuri Demirağ'ın kardeşi Naci Demirağ 3 tayyare satın alınması için bağışta bulunmuştur. Nuri Demirağ ise tayyare fabrikası kurarak en büyük bağışı yapmıştır.[578] Bu dönemde havacılık bağışları, Türk halkının inisiyatifi ve yöneticiler tarafından büyük destek görecektir. Tayyare kampanyasına her Türk vatandaşı maddi gücü çerçevesinde destek ve katkı sağlamıştır. Türk halkı, dişinden tırnağından artırdığı bağışlar ile güçlü ve etkin bir Türk havacılığı yaratmıştır.

Genelkurmay Başbakanı Mareşal Fevzi Çakmak imzasıyla Başbakanlığa yazılan yazıda; ortak amaca hizmet edecek büyük bir ana tamir atölyesinin bu alanda çalışan tüm birimlere hizmet etmesinin kaynak ve personelin etkin kullanımı ile uygun olacağı belirtilmiştir. Konunun detaylı değerlendirilmesi için komisyon kurulmasının önemi açıklanmıştır.[579] Bu dönemde kurumun envanterinde bulunan tayyare ve planörlerin bakım ve onarımı yapacak tamirhane ihtiyacı duyulmuştur. Bu ihtiyacı ortadan kaldırmak, kurumun gelişmesini ve gündemi takip etmek amacıyla teknik alt yapı kurulmuştur. Halk tarafından bağışlar her geçen gün artarak devam etmiştir. THK'na rekor bağışlar yapılmıştır. Özellikle, İstanbul'da kereste tüccarından bir kişi 2.500, Anesti Kaşişoğlu 1.000, Aziz Karsan, Lokman Kuriş, Pandelli Düğüncüoğlu 500'er, Aleksandros İstavridis 375, Artin Topaloğlu, Artin Çekesyan 350'şer, Abdullah Mehmet, Şeriki Toma 150, Gümüşoğlu biraderler, Mehmet Eriş 100'er TL vermişlerdir. Harput'ta halk ve köylüler 113 TL, Yenişehir'de bakkal Süleyman Ahı 20 TL ve Emirdağ'da Fadime Duru hayata gözlerini kapatırken 50 TL yardımda bulunmuştur.[580] 1940 yılında THK'un yaptığı 7'nci Genel Kurul'da; Planörcülük, Motorlu Tayyarecilik, Paraşütçülük ve Tayyare Modelcilik faaliyet alanı olarak 4 ana kol belirlenmiştir. 15 yıllık sürede elde edilen 72 milyon lira gelirin 54 milyon lirası Türk Hava Kuvvetleri bütçesine devredilmiştir.[581]

1940'de envanterdeki tayyare sayısı yaklaşık 500'e ulaşmıştır. Türkiye, 1940'lı yılların ortalarında havacılıkta devlet ve özel sektör olarak Balkan Devletleri

[578]Emin Kurt, a.g.e., s.316,317.
[579]BCA, Tarih:9.5.1939, Dosya:6272, Fon Kodu.30.10, Yer No:60.408.2.
[580]*Ulus*, 22 Mart 1941 Cumartesi, Ankara, s.6.
[581]Yalçın, a.g.e.,s.88; Verel, a.g.e., ss.17-21.

arasında en güçlü, Avrupa'da ise üçüncü büyük endüstriye sahip olmuştur. Kayseri, Eskişehir ve Etimesgut-Ankara tayyare fabrikalarında THK, tayyare ve motor imal etmiştir. Yine, Nuri Demirağ tamamen yerli mühendis ve işçiler ile Türk tayyaresini yapmıştır.[582]

16 Ekim 1947 tarihinde derilerin Türk Hava Kurumuna verilmesi konusunda Diyenet İşleri Başkanlığı fetva yayınlamıştır. Yayınlanan fetvada; üzerine şeriat hükmünce Kurban farz olunan bir kimse, kurbanın kesilmesinden aynını veya bedelini fıkaraya veya herhangi bir hayır kurumuna vermekle uhdesinden farz düşmüş ve kurban borcu ödenmez olmaz. Fakat, kesildikten sonra kurbanın derisini veya etini gerek fıkaraya ve gerek herhangi bir hayır kurumuna vermek caiz olduğundan kurban derilerinin memlekete çok önemli yararlılık görülmüş olan Türk Hava Kurumuna verilmesi hususunda halkı münasıp vasıtalar ile doğru yolu göstermeyi ve uyarmayı lüzumu ehemmiyetle bildirilmiştir.[583] Diyanet İşleri Başkanlığı, ülkemizin gelecekte dışa bağımlılıktan kurtulması ve kendi tayyaremizin göklerde uçurması için Hava Harp Sanayiine her vatandaşın önem vermesi gerektiğini fetva ile belirtmiştir.

Türk Hava Kurumu fabrikaları yapısı tayyarelerin, Türkiye ile ticaret ve ödeme anlaşması bulunan memleketlere dolar, serbest İsviçre frangı veya Türk hesabına geçen sterlin karşılığında ve her defasında Milli Savunma Bakanlığı'nın mütealası alınmak şartıyla, Ekonomi ve Ticaret Bakanlığının 15 Haziran 1951 tarihli 5/9148 sayılı yazısı üzerine, Bakanlar Kurulu'nca 16 Ağustos 1951 tarihinde kararlaştırılmış ve Cumhurbaşkanı tarafından onaylanmıştır.[584]

Atatürk tarafından yöneltilen hedefe, köylüsünden kentlisine herkes tek bir yürek olmuştur. Cumhuriyet'in ilk yıllarında havacılık alanında devlet tarafından Kayseri ve Eskişehir Tayyare Fabrikası, Türk Tayyare Cemiyeti, Türk Hava Kurumu, Türk Kuşu, Tayyare ve Motor Fabrikaları kurulmuştur. Tayyare sanayinin gelişmesi için Türk halkı her türlü desteği vermiştir. Erzurumlu iş adamı Nafiz Kotan 2 tayyare satın almış ve 2 tayyare satın alınması için nakdi yardımda bulunmuştur. 174. Piyade Alayı personeli tayyare alınması için maaşlarından katkı vermiştir.

[582]Serap Taşdemir, a.g.e., s.269.
[583]BCA, Tarih:16.10.1947, Dosya:1326, Fon Kodu.051.33, Yer No:4.30.27.
[584]BCA, Tarih:14.8.1951, Dosya:23536, Fon Kodu.030.18.0.02, Yer No:126.63.8.

Eskişehir, Niğde ve Sivrihisar halkı tayyare alımı için bağışta bulunmuş, alınan tayyarelere bağışçılarının onurlandırılması için isimler verilmiştir. Tayyare teknolojisini ülkesine getirmeyi ve tayyare sanayini kurma idealini canlı tutan Atatürk, bugünün havacılığının ve ulaşabileceği seviyeyi öngörmüş ve geleceği okumuştur. Türk halkının THK aracılığı ile Hava Kuvvetleri'ne ve Türk Kuşu'na yardımı artan bir biçimde devam etmiştir.

3.3. CUMHURİYET HAVACILIĞI'NDA SABİHA GÖKÇEN

Milli Mücadele dönemi boyunca, cephe ve cephe gerisinde kadınlar ve erkekler omuz omuza mücadele etmişlerdir. 1930'lı yıllarda bir Türk kızı, dünyada ilk kadın savaş pilotu olarak mücadelede yerini almıştır. 1925'de Mustafa Kemal Paşa'nın, Bursa gezisi sırasında Sabiha Gökçen'i evlat edinmiştir. Ülkenin yetiştirdiği ilk kadın savaş pilotu olacak ve "Balkan Uçuşu" gerçekleştirerek bir rekor kıracaktır. Bu özelliği ile Mustafa Kemal Paşa'nın "Kartal Kızı Gökçen'i" Cumhuriyet'in arzu ettiği modern ve çağdaş örnek Türk kadını olarak yerini almıştır. 1935'de Türk Hava Kurumu'nun kurulması ile Gökçen, yıllardır aradığı ve yapmak istediği mesleği bulacak ve bu okulun ilk kız öğrencisi olmuştur. Türk Hava Kurumu, Türk Kuşu okulunda ilk adımda 20 genç yetiştirilmesini hedeflemiştir. Bu gençler, Atatürk'ün emirlerini yerine getirmek ve Türk çocuğunun başarılı olamayacağı hiçbir çalışma sahası olmadığını dünyaya göstermek gibi iki ödevi omuzlarına almışlardır. Türk Kuşu, yarınki uçucu neslin ilk çekirdeği olan 20 genci, sıkı yetiştirme programına tutarak içlerinden çok başarılı 8 planörcü yetişmesi için dost Sovyet Rusya Kırım-Koktebel yüksek planör mektebine göndermiştir. Grubun başında Atatürk kızı Gökçen vardır. O gün Türk Kuşu, 2 yaşını doldurmuş, kız ve erkek 350 Türk çocuğu çalışmaktadır. Cumhuriyetin kanatlı neslini yetiştirenler, geçen yıl Sovyet Rusya'dan dönen başında Gökçen olan Türk Kuşu öğretmenleridir. Gökçen, Türk kadının vatanı göklerde korumak yolunda değerli hizmetler verebileceğini ispat eden ilk Türk kadını olmuştur. O, bütün kızlarımız için eşsiz bir örnektir. İstikbal, bize Türk kadınlarının kartallar gibi, yuvalarını koruyacaklarını göstermiştir. Rusya planör eğitimini tamamlayıp tayyare eğitimine başlayacağı dönemde, manevi kardeşi Zehra'yı kaybetmesi üzerine Türkiye'ye dönmüştür. Motorlu tayyare eğitimine Türk Kuşu tesislerinde devam etmiştir. Atatürk,

eğitimdeki başarısı üzerine Gökçen için, *"Belki de dünyanın ilk kadın savaş pilotu olmak"* hedefini koymuştur. Türk Kuşu'nun ilk öğrencisi ve başöğretmeni olan Gökçen, THK için bir şeref ve iftihardır. Böyle güzide bir Türk kızı yetiştiren Türk milleti her zaman övünecektir.[585]

Genelkurmay Başkanı Mareşalin takdirlerini kazanan yiğit Gökçen'i, THK murassa (değeri yüksek, kıymetli) madalya ile taltife karar vermiştir. Bu madalyayı, ilk hava kahramanı Türk kadını olan Atatürk kızı Gökçen'e vermek THK için büyük bahtiyarlık olduğunu söyleyecektir. Gökçen'de;

"THK'nun millet gençlerinde uyandırdığı ve her gün daha geniş ölçüde uyandırmakta bulunduğu hava kahramanlığı duygularını yakın temaslarımla gördükçe çok bahtiyar oluyorum. THK'na yapacağımı vaat ettiğim ödevleri yerine getireceğimi ve diğer yönden vatanın müdafaası yolunda bir an ölüm nedir hatırlamaksızın asker tayyareci olarak hizmete koşacağımı bildirmekle mutluyum." Sabiha Gökçen, Türk kadının yetişmesi ve çalışması için fırsat verildiğinde neleri başarabileceğini göstermiştir. F. Atay;

> "Atatürk kızı Gökçen'de Türk kadınının işte bu kahramanlık ahlakı kanatlanmıştır. Her taraftan tayyareci kadınların rekorlar, gösterişler ve maceralar peşinde uçtuklarını görüyoruz. Türk kızı, kanadı bir süs diye almadı: Ona ilk fırsatta kahramanlık vazifesi aradı ve buldu. Gökçen'in kanadı, cihan havasında, Türk kadınının şerefini dolaştırıyor ve onun mukaddes adı üstünden, kara taassubun asırlarca süren alçak iftirasını siliyor."

Türk tayyareciliği'nin bu madalya töreni ile ne kadar çalışmaya, ne kadar zor ve ne kadar fedakârlığa gerekli olduğu ve önemli bir yaş daha kazanıldığı gözlemlenmiştir.[586]

İsmet İnönü'nün Türk havacılığına verdiği önemin bir sembolü olan Gökçen, bugün Cumhuriyet neslinin binlerce genci için ideal bir kahraman olmuştur. 1937 bahar aylarında, Atatürk; Sabiha Gökçen'e:

> "THK, ulusal görevini yerine getiriyor, Türk Kuşu'nda gençler artık İstikbalin Göklerde olduğu inancı içinde yetişiyorlar. Tayyare teknolojisini Türkiye'ye getirebilirsek artık gözüm açık gitmeyecektir. Savaşı bugün için piyade bitirir ama geleceğin savaşları hep göklerde olacak. Göklere kim egemense savaşı da o kazanacak. Hatta bugün gördüğümüz en güçlü tayyareler bile o gün birer oyuncak gibi kalacak. Yeni tayyarelerin, silahların yanında, bir ülkeden bir ülkeyi

[585]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No: 84, ss.192-193; Klasör No:89, s. 227.
[586]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, ss.192-194; Klasör No: 89, s.228.

> dövebilecek, kendi insanını yitirmeden karşı ülkenin insanını yok edecek silahların yapılmayacağını söyleyebilir misin? Biz saldırgan, başkasının toprağında gözü olan bir ulus değiliz. Ama başkasına da verecek bir karış toprağımız yok. Böyle olmasına rağmen, memleketimizi, toprak bütünlüğümüzü, bağımsızlığımızı ve özgürlüğümüzü korumak için her gün savaş olacakmış gibi ordumuzu, savaş araçlarımızı ve gereçlerini hazır bulundurmaya mecburuz. Düşmanlarımızın Türkiye üzerine besledikleri gizli ve menhus amaçlar henüz bitmiş değildir. Bugün için böyleyse, yarın için de böyle olmuştur. Yalnız askeri havacılığın değil, sivil havacılığın da bu savaşlar da önemli rol oynayacağını şimdiden görür gibi oluyorum. Kadınlı, erkekli, cesaretinden bir şey kaybetmemiş bir ulus olarak ayakta durmalıyız."[587] demiştir.

28 Mayıs 1937 Cuma günü 18.00'da THK merkez binasında; kurs, hava ordusundaki öğretmenlik, mektep ve kıta'larında büyük başarılar gösteren, atışlı tatbikatta kahramanca hizmet eden Türk Kuşu'nun ilk kadın uçmanı Başöğretmen Sabiha Gökçen'e hayatını istihkar edecek derecede fedakârlık gösteren uçmanlara verilen 1 Numaralı Murassa Madalyası verilerek ödüllendirilmiştir. Törene Başbakan İsmet İnönü, Genel Kurmay Başkanı Fevzi Çakmak, THK Genel Başkanı, TBMM Başkanı, Bakanlar, Milletvekilleri, Generaller ve çok sayıda davetli katılmıştır. Resmi vesikalar okunarak takdir ve alkışlarla karşılanmıştır. Gökçen, verilen tüm çetin vazifeleri başaran, savaşın bütün zorluklarına ve mahrumluğuna dayanabilecek yılmaz bir gök çocuğu olduğunu ispat etmiştir. Başbakan İsmet İnönü'nün yüksek takdirleri ile takılan madalya,

> "Sabiha Gökçen Türk kızlarının ilk kahraman tayyarecisi olarak memleket karşısında mevcudiyet göstermiştir. THK, memlekette kahraman tayyareciler yetiştirecek isabetli bir siyaset takip ettiğini göstermiş olduğundan övünebilir. Türk Kuşu, havacılığa karşı ilgi ve hevesi artırmak için tesis olunmuş bir teşkilattır ki şimdiye kadar çok güzide gençler yetiştirmiştir. Gökçen, havada birçok kahraman Türk kızı yetiştirmek iyi bir teşvik örneği olarak telakki edilmesini temenni ediyorum" övgüsü ile Nişan ve Madalya töreni yapılmıştır.

THK Başkanı Fuat Bulca, *"Bu madalyayı, ilk hava kahramanı Türk kadını olan Atatürk kızı Gökçen'e vermek THK için büyük bahtiyarlıktır"* diyerek örnek Türk kızı yetiştiren Türk milletinin her zaman övünebileceğini belirtmiştir.[588]

1 Haziran 1937'de Türk basınında Sabiha Gökçen'e verilen madalya Akşam, Ulus, Cumhuriyet ve Tan gazetelerinde; "Tayyareci Gökçen", "Gökçen Hava Ordusunda", "Atatürk kızı Gökçen", "Türk kızı havalarda", "Türk tayyareciliğinde alınan merhaleler", "Türk kadınlığı ve Türk milleti bihakkın iftihar edebilir",

[587]Tayhani, a.g.e., s. 198, 199.
[588]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, ss.194-196; Klasör No:89, s.228,229.

"Münevver Türk kadının cesaret, azim ve irade, fedakârlık ve kahramanlık hasletlerinin sembolü" ve "Bir Dişi Kartal" başlıkları ile yayınlanmıştır.

Ulus Gazetesinde, Antalya milletvekili Türkan Örs;

> "Sabiha Gökçen, bize Türk kadını olarak bütün dünyaya hem de yeryüzünde değil, göklere çıkarak göstermiş ki, Türk kadının yapamayacağı hiçbir şey yoktur. Memleket savunması gibi şerefli işin yalnız bir cinse mahsus imtiyaz olduğu devir çoktan geçmiştir. Artık kadınlar yurdun savunmasında ve bu uğurda çarpışan kahramanlar safında yer almaya layık mertebeye çıkmıştır. Türk kadını, Türk erkeği gibi evvelden keşif ve tahmin edilmeyecek yaratıcı kudrete sahiptir." diyerek Gökçen'in başarısına dikkati çekmiştir.[589]

Akşam gazetesinde ise Gökçen'e;

> "Türk kızı havalarda, bu bir rüya değil, içimizi çeke çeke kurduğumuz bir hülya değil, canlı ve yeni bir gerçek. O, tayyaresi ile vatan ufuklarında kendi kendine uzun cevelanlar yapan, Türk kadınlığının ruhundan kopmuş bir deha hamlesi halinde göklerin ve bulutların sırları ile şiirleri arasında Türk kızının azim ve iradesini cihana ilan eden Cumhuriyet çocuğudur. Yarın; fedakâr, korkmaz, iradeli genç kızlar çoğalacak; onların azmine gökler dar gelecek. Gökçen, vazife yoluna ilk atılmış bir bayrak halinde hepsinin kalbinde, hepimizin ruhunda hürmetle daima yaşayacaktır." denilmiş ve övgü dolu sözler yazılmıştır.

Cumhuriyet gazetesinde Yakup Kadri, "Türk tayyareciliğinde alınan Merhaleler" başlığı ile;

> "Gökçen ile Türk tayyareciliği büyük bir merhale atlamış ve yenilerine azim, irade ve kuvvet kazandırmıştır. Bunu gözlerimizin önüne açılmış en açık sahifeler halinde ayan beyan gördük. O, yalnız kendi cinsinden vatanperver Türk kadın gençliğine değil tüm Türk gençliğine örnektir. Bu örnek ile ülkede tayyareciliğe bağlılığın, ona koşuşun bir heyecan haline geldiğini görmek isteriz ve biz bundan eminiz." [590] demiştir.

Cumhuriyet gazetesinde Abidin Daver, Atatürk kızı Sabiha Gökçen başlığı ile şunları söylemiştir;

> "Onunla Türk kadınlığı ve Türk milleti bihakkın iftihar edebilir. O, Münevver Türk kadının cesaret, azim ve irade, fedakârlık ve kahramanlık hasletlerinin sembolüdür. O, hava ordumuza hizmet etmek, yani asker olmak şerefini kazanan ilk tayyareci Türk kızıdır. Atatürk, Sabiha Gökçen'i tayyareci ve asker yapmakla Türk kadınına göklerdeki yerinin erkeğin yanında olduğunu göstermiştir. Büyük Şef, bu hareket ile; 'Türk kızı, sende Türk delikanlısı gibi uçacaksın, icabında sen de Türk erkeği gibi yurt uğrunda, gözünü kırpmadan can vereceksin.' demek istemiştir. Türk Kuşu'nun 350 kanatlı yavrusu arasında, Gökçen'in arkasından koşan ve uçan 30'dan fazla Türk kızı vardır. O, Türk kadınının bir dişi kartal gibi göklerde yuvasını müdafaa edeceğini gösteren güzel bir örnek olmuştur. Yarın, Türkiye'nin semaları erkekli dişili kartallarla dolmuştur."

[589] Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, ss.196-198.
[590] Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, ss.198-200.

Tan gazetesinde Ahmet Emin Yalman, Bir Dişi Kartal başlığı ile Onun, havacılıktaki açtığı çığrı övgü ile bahsetmiştir:

> "Sabiha Gökçen; süs, elbise, zevk ve eğlence gibi kendi neslinin bir çok kızları için tabii olan her şeyi reddetmiş, dünyanın en çetin ve tehlikeli mesleğinin bütün zorluklarına ve tehlikelerine göğüs germiştir. Bir Türk kızının askeri tayyarelerde çetin vazifeler görmesi, bu yoldaki ilk ve son olay sayılamaz. Bu kahraman kız, Türk milletinin ruhundaki çok yüksek bir istidadın canlı bir alametidir. O, yeni bir yolun yolcusudur. Bu yol üzerinde yürüyen Türk kızları çoğalmıştır. Sabiha Gökçen'ler, bütün Türk milleti için yeni milli kıymetler, yeni ölçütler yaratacaklar ve yeni ufuklar açmaya çok tesirli bir amil olacaklardır".[591]

09 Temmuz 1937'de Tiran "Shtypi" gazetesindeki makale'de; Türk tayyarecisi Sabiha Gökçen'i, Türkiye hava filosunun ilk askeri bayan tayyare pilotu olarak çok üstün yetenekli olduğunu belirtmiştir. On saat aralıksız havada tayyaresi ile akrobasi ve zor manevralar yapan Atatürk'ün parlak önderliği sayesinde ileri giden Türkiye'nin medeniyet havasını alan yeni Türk tayyareci kadını olarak övgü ile bahsetmiştir. Atatürk, Türk havacılığı için tayyare teknolojisini ülkeye getirmeye uğraşırken, Gökçen'e Türk kadının başaracağı yeni bir hedef belirleyecektir. O, "Tek başına dış ülkelere uçmak, hatta Avustralya'ya" uçmak hedefini göstermiştir. 1938'de, Avrupa'da savaşın ayak sesleri duyulmaya başlanmıştır. Atatürk, Balkan Paktı Heyeti ile görüşmeler için Ankara'ya geldiğinde Çankaya köşkündeki toplantıya Gökçen'in göğsündeki madalya ile katılmasını istemiştir. Gökçen'e görüşmelerde tayyaresiyle Balkan ülkelerine gitmesi teklif edilmiştir. Gökçen'in bu öneriyi kabul etmesi ile Balkan Turu gezi hazırlıkları başlamıştır. Balkan Turu'na Amerika'dan alınan ve bu dönemde Balkan ülkelerinde henüz kullanılmayan Vultee-V savaş tayyaresi ile katılmıştır. Balkan Turu'na, tecrübe pilotu Jack ile çalışmıştır. Balkan Turu, öncesi tek başına İstanbul-İzmir Uçuşu, sonra yarım Türkiye turları yaparak hazırlanmıştır. Balkan Turu başlamadan önce Atatürk'e veda ederken, gezinin önemini şöyle anlatmıştır;

> "Birkaç saat sonra senin Balkan Turu'na çıktığını ve Türk kadınlığını göklerde şerefle temsil ettiğini bütün dünya radyodan yayımlayacaktır. Gittiğin her yerde gazeteciler etrafını saracak, sorular soracak, fotoğraflarını çekecek ve dört bir ülkeye gönderecekler. Barışçı bir ülkenin barışçı bir kızı olduğunu, yurtta ve dünyada barış arzu ettiğini, her Türk gibi bunu gönülden istediğini söylemeyi unutma. Türkiye Cumhuriyeti olarak şu kısa süre içinde nasıl birbirimize kenetli bir bütün, bir tek yumruk olduğumuzu söyle. Fırsat düşerse isim vermeden bize dün düşman olanlar ile bugün dost olmayı şerefli bir barış adımı saydığımızı da sözlerine ilave et. Türk

[591]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, ss.200-202.

kadınını, yeni Türk toplumunu ve bu toplumda kadının yüceldiği yeri, noktayı anlat bir bir. Daha da ilerleyeceğimizi, daha da uygar bir ülke olacağımızı ilave et" demiştir.

Gökçen, Başbakan Celal Bayar'ın da katıldığı uğurlama töreninde, İstanbul'da Savarona üzerinde bir tur atıp Atatürk'ü selamlamıştır. Yeşilköy'den ayrıldıktan 150 km sonra hava şartlarının kötü olması nedeniyle Edremit'e zorunlu iniş yapmıştır. Tayyarede herhangi bir hasar oluşmadığı için Edremit'ten kalkış yaparak İzmir üzerinden Atina'ya iniş yapmıştır. Balkan Turu; Yunanistan, Bulgaristan, Yugoslavya ve Romanya'yı kapsayacaktır.[592]

Gökçen'in 1938'de Ege'de yapılan manevraya katılması ve 16 Haziran'da barış elçisi olarak Vultee V11 GBT tipi tayyare ile Balkan ülkelerini havadan kapsayan dostluk turuna çıkması ve ziyaret etmesi, bir muharip kadın pilotun ilki başarması sebebi ile Avrupa ve Balkan ülkelerinde büyük ilgi ve heyecan yaratmıştır. Balkan Turu öncesi Servet Ziya Gürevin, "Balkan Göklerinden Bir Türk Kartalı Geçti" başlığı ile mutluluğunu belirtmiştir:

> "Balkan gökleri, şimdiye kadar yüzlerce kartal tanımıştır. Fakat bu sefer havayı dalgalandıran kanatların sesi, yeni Türk tarihinin sesidir. Bu sefer ki geçiş, şerefli bir eserin geçişidir. Balkan gökleri, ilk defa bir Türk kadın pilotunu kucaklamaktadır. Yabancı ülkelerin selamladığı ilk havacı Türk kadını olmak bahtiyarlığını Gökçen tatmıştır. 4 komşu ülkeye Türk milletinin sevgisini taşımak vazifesini çok iyi başaran Gökçen, milleti kadar fertlerin de yaratıcılık kabiliyetini ölçmekte eşsiz usta Atatürk'ün titiz ihtimamla yetiştirdiği parlak bir istidattır. Onun, ilk başarısı yarın doğacak kuvvetli güneşin ilk ışıklarıdır."[593]

Balkan ülkelerini (Elen, Yugoslav, Bulgar, Rumen) turneye çıkan Atatürk'ün manevi kızı Gökçen'in uçuşu Balkan basınında övgüyle karşılanmıştır. Akisler başlığı ile; "*Kahraman tayyarecimiz Sabiha Gökçen'in Balkan Turnesi, bir ziyaret mahiyetinden çıkarak, Balkanlar arası bir olay hüviyetini almıştır. Bunun en bariz delili, Balkan matbuatının devamlı neşriyatıdır."* demiştir.

Gökçen ile ilgili Atina'da gazetelerde övgü dolu haberler çıkmıştır. Proia gazetesinde şunları söylemiştir.;

"Türk Hava filosu, şehrimizi ziyaret etmiştir. 4 tayyarelik filoya Kemal Atatürk'ün kızı Sabiha Gökçen kumanda etmektedir. İnsanın şayanı hayret bir tarzda

[592]Serap Taşdemir, *Cumhuriyet Modernleşmesinde Örnek Bir Model, Sabiha Gökçen*, Türk Hava Kuvvetlerinin 100'ncü Yılı Sempozyumu Uluslara Arası Tarih Sempozyumu Sunum, s.274, 275, 8-10 Şubat 2010, İstanbul.
[593]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, s.249.

yeniden doğan Türkiye'de, kadının haklarını alalı asırlar geçtiğine hükmedeceği geliyor."

Etniki'de;

"Gökçen tayyaresi ile Balkan ülkelerine uğrayacaktır. Devrimizin cesareti için şayanı hayret bir örnek teşkil eden bu Türk kızı, yeni Türkiye'nin canlı bir timsalidir. Kemalist inkılâbının kızı, yeni doğan nasyonalist Türkiye'nin kızı Gökçen aynı zamanda yeni Türkiye'nin yaratıcısı olan büyük hamisine yaraşan bir evlattır. Yunan milleti, kendisini hararetle selamlar." [594] denilmiştir.

Hronos'da;

"Atatürk kızı erkek tayyarecilerin bütün meziyetlerine haizdir. Cesur tayyarecinin Atina'yı ziyareti iki ülke arasındaki dostluğun yeni bir tezahürüdür. Yunan milleti hararetli istikbal hazırlamaktadır." demiştir.

Akropolis'de;

"Kafesten volanın başına geçen Türk kadını için Sabiha Gökçen mükemmel bir örnektir. Yunan kızlarının da bu hem cinslerini taklit etmelerini bekleyelim." Atina Ajansından, Atatürk'ten Dost Elen Milletine Selam; "Balkanların en cesur kadın tayyarecisini hararet ve heyecanla selamlamaktadır. Elen efkârı umumiyesi, Cumhurbaşkanı Atatürk'ün Gökçen vasıtası ile Elen milletine yolladığı selamdan derin surette mütehassıs olmuştur." denilmiştir.

Havacılık kulübü Başkanı kabul töreninde;

"Havaları aşarak Yunanistan'a dost ve müttefik bir milletin selamlarını getiren kahraman tayyareci Sabiha Gökçen'i selamlamakla Yunan tayyare kulübü bugün cidden bahtiyardır. Biz, THK'nun eşsiz ve yüksek başarılarını büyük ilgi ve yürekten bir takdir içinde takip ediyoruz. Türk Kuşu'nun tesislerinin ve azalarının büyük bir hızla artışını sevinçle kaydediyoruz. Yunan tayyareciliği, başladığı çalışmalarında Türk havacılığından büyük faydalar temin etmiştir."[595] denilmiştir.

Büyükelçi B.Ruşen Eşref Unaydın;

"Gökçen'in uçuşu bir vatanı diğer vatana bağlayan bir çelenk manzarası arz ediyor. Öyle bir çelenk ki, Atatürk Türkiyesinden doğan Balkan vifak ve ittihadı muazzam abidesini halelendirmektedir. Genç tayyareci kız, Türkiye ve ziyaret edeceği Balkan ülkelerine karşı Yunan milletinde dostluk hissi hüküm ferma olduğuna şahit olmuştur." Ülkelerin arasındaki dostluk bağının halkasını havacılık oluşturduğu belirtilmiştir.

Payitaht Nazırı Ktzioz;

[594]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, ss.250-252.
[595]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, ss.251-253.

"Elen milleti adına Gökçen'den dileğimiz vardır. Seyahati bitirip vatanlarına döndükleri zaman büyük Türk milletine ve onun Şefine bütün Yunan milletinin kardeşlik nağmesini eriştirsinler".[596]

Gökçen, Atina'daki konuşmasında şunları söylemiştir:

> "Balkan Turuna çıkan ilk askeri Türk kadın pilotu olduğum için mutluyum. Sanırım bu işi ilk defa başarabilen ben olacağım. Türk kadınlarının her alanda neler yapabileceğini dost ülkelerin tanık olmasını istedim. Beni bir barış elçisi olarak da kabul edebilirsiniz. Balkanlarda Büyük önderimizin çok arzu ettiği paktı politikacılarımızdan önce uluslarımızın arzu ettiğini görmek, görebilmek başlıca dileklerimden biridir. Büyük ulusal savaştan sonra sizlerinde bildiğiniz gibi Cumhuriyet Yönetimi ile dünyada mucizeler yaratan ender ülkeler arasına girdik. Daha da ilerleyeceğiz. En büyük devletler ile aynı duruma gelmeye çalışacağız. Biz, Büyük önder Atatürk'ümüzün dediği gibi yurtta ve dünya da barış isteyen bir ulusuz. Düşman ülkeler değil, kardeş ülkeler olmalıyız. Bir Türk kadın askeri uçmanı size barışı anımsatmak, dostluğu perçinletmek için geliyor".[597]

Bu sözleri ile turun Balkan ülkelerine barış ve dostluk getirmesine büyük katkı sağlayacağını belirtmiştir.

Gökçen'in Bulgaristan ziyaretinde övgü ve memnuniyetle karşılanmıştır. Bulgar basını; "Balkanların güzide misafiri", Sofya'da başlığı ile;

"Bugün Atatürk kızı Gökçen Sofya'ya varmış bulunuyor. Büyük bir harp tayyaresi ile Balkan ülkelerinin merkezlerini dolaşmaktadır. O; fevkalade kahramanlıklar gösterdiği için ülkesinde yüksek madalya ile taltif edildi" cümleleri ile çıkmıştır.

Ziyaret, Yugoslavya basınında ziyaret ilgi ile karşılanmıştır. Belgrat-Vreme gazetesinde;

"Sabiha Gökçen yalnız Türkiye'nin değil, bütün dünyanın birinci kadın asker tayyarecisidir. Türk kadın tayyarecilerinin hem teknik, hem manevi rehberidir. O, Muasır Türkiye hayatına karışmış olan ve erkeklerle birlikte yeni Türkiye'nin vücuda getirilmesine çalışan Türk kadının timsalidir." haberi ile yer almıştır.

Pravda da; *"Gökçen'inin ülkemize gelişi, hakikat halde, Balkanlarda yaptığı cevelanın istasyonlarından birini teşkil eder. Bir Türk kızının cesur ve maruf bir*

[596]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, ss.253-255.
[597]Serap Taşdemir, a.g.e., s.275.

tayyareci oluşu, dost ve müttefik memleketin başında bulunan dehanın yarattığı muazzam eserler için karakteristik bir miyardır".[598] denilmiştir.

Yugoslavya Hava Kurumu'nun yayın organı "Naşa Krila" gazetesi, *"Belgrat tayyare karargâhı 18 Haziran 1938 günü harikulade bir misafir karşılamıştır. Türk kadını pilot olmuş ha? Düne kadar ihmal edile gelmiş olan Türk kadınları, demek oluyor ki, tayyareciliğe bilfiil iştirak edecek kadar kurtulmuş ve terakki etmiş bulunuyorlar."* Gökçen'in Romanya ziyareti büyük memnuniyetle karşılanmıştır.

Bükreş'te;

"Bize dost ve müttefik Türkiye'nin selamını getiren genç ve cesur hali muvaffakiyetlerle dolu tayyarecinin şahsında biz de kardeş Türkiye'yi ve Türk tayyareciliğini selamlıyoruz. Modern Türk kadınlığının deruhte ettiği vazifelerin timsalini teşkil etmekte bulunduğu kaydolunmaktadır."[599] denilmiştir.

Balkan turu; Ulus, Akşam, Son Posta, Tan, Cumhuriyet gazetelerinin 14 Haziran 1938'deki yayınlarında gurur ve övgü ile bahsedilmiştir. Özellikle Abidin Daver ve Sabiha Zekeriya Sertel yazılarında; "Atatürk inkılâbının sembolü", "İnkılâbın kadını", "Balkan Göklerinden bir Türk Kartalı geçti" ve "Yeni Türk kadınlığının timsali" başlıkları ile Türk kadının başarısı gösterilmiştir. Abidin Daver;

> "Türk havacılığı, sevinebileceğimiz, hatta iftihar edebileceğimiz bir inkişaf ve terakki yolundadır. Daha dün, henüz pek genç olan Türk planörcülüğü bir dünya rekoru kırmağa muvaffak olmuştur. Bugün, bir Türk kızı Balkanlarda yaptığı turneden dönüyor. Atatürk kızı, devlet merkezlerini dolaşmak suretiyle bütün Balkanlarda, böyle bir uçuş yapan ilk şarklı kadın tayyarecidir. Gökçen, 15 sene önce yalnız başına sokağa bile çıkmasına müsaade edilmeyen Türk kızlardan biridir. Onun narin vücudu Balkan ufuklarında, Türk havacılığının, Türk kadınlığının ve inkılâbının canlı bir sembolü olarak uçuyor. Türk inkılâbının anlamını hala anlayamamış halk kütleleri, ay yıldızlı tayyarenin içinden bir Türk kızının çıktığını, kafesten fırlayan bir kartal gördükleri zaman, Atatürk'ün yarattığı eşsiz şaheserin, Türkiye'deki devrimin ve değişikliğin büyüklüğü karşısında hayran olacaklardır."demiştir.

Yine, Zekeriya Sertel;

> "Kanatlarını çırpan bir kuş gibi tayyare, Türk topraklarını geçiyor, sınırları aşıyor, kâh sisle çarpışarak, kâh hava dalgalarına göğüs gererek dost memleketlerin, merak, takdir ve hayretle beklediği tayyare meydanlarına iniyor ve tayyarenin pilotu Sabiha Gökçen'dir. Kadını köle sayan, kadının kabiliyetlerini kökünden inkâr eden, kadının yalnız etine buduna, gözüne kaşına kıymet veren, analığının haklarını çiğneyen,

[598]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, ss.255-257.
[599]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, ss.257-260.

ebedi esir telakkisiyle kadını istismar eden bir devirden geliyoruz. Kafes ve peçe bu devirlerin sembolüdür. İçinde yaşadığımız devir, kadına tabiatın, cemiyetin, insanlığın verdiği hakları tanıyan devirdir. O, inkılâp devrinin yarattığı kadındır".[600] demektedir.

Gökçen, yaptığı Balkan turnesi ile Türkiye göklerinin bir mesafesinden diğer ülkelere uçmak olarak değil bir devirden bir devire geçen, geri bir cemiyetin hudutlarını, inkılâbından aldığı hız ve kuvvetle aşan tayyarenin pilotudur. Gökçen, Tunceli Harekâtı ile Trakya Manevralarına katılmış ve uzun yıllar THK'nda başöğretmen pilot olarak görev yapmıştır.

Hariciye Vekâleti, 29 Temmuz 1937'de Plt. Sabiha Gökçen hakkında Tiran'da münteşir "Shtypi" gazetesinde çıkan yorumu yazı ile Başbakanlığa göndermiştir. Gazetede;

"Türkiye hava filosunun ilk askeri tayyare pilotu güzel ve cesur bayan Eskişehir askeri hava mektebi mezunudur. Hava teşkilatı bulunan bütün kasabalarda tayyarecilik dersleri kadın ve erkek gençler için zorunludur. Yabancı yetkililerin değerlendirmelerine göre Rusya'dan sonra yakında en fazla kadın pilot Türkiye'de olmuştur. Genç tayyareci ismi artık dünya gazetelerine geçmiş ve devamlı gündemdedir. Bizzat Cumhurbaşkanı Atatürk Yeşilköy tayyare meydanına gelerek bu kahraman tayyareciyi Eskişehir uçuşuna göndermiş ve aynı gün İstanbul'a başarı ile dönmüştür. Gökçen mesleğinde çok yeteneklidir. Onu öğretmeni olan Fransız Mösyo Duma bile Fransız tayyarecisi Elea Bos veya Alman Lizelbak'dan çok üstün bulmaktadır. Öğretmeni bilhassa soğukkanlılığına hayran olmaktadır. Tayyare ile 10 saat devamlı havada akrobasi ve birçok zor manevralar yaptıktan sonra kesinlikle yorulmamaktadır. Dersim Harekâtında askeri bir tayyare ile büyük yararlıklar göstermiş, keşif harekâtına katılmıştır. Asya'da tayyaresi ile bir tur yapmaya hazırlanmaktadır. İşte yeni Türk kadınından bir tip. Kemal Atatürk'ün büyük önderliği sayesinde ileri giden Türkiye'nin medeniyet havasını alan yeni Türk kadınları vardır".[601] Türk kadınından övgü bahsedilmiş ve Atatürk ile birlikte Türk kadının farklılığını ortaya koymuştur.

Türk havacılığının, milletinin ve bütün dünya havacılığının iftihar edeceği dünyanın ilk kadın askeri savaş pilotu Gökçen. 24 Şubat 1936'de Eskişehir Tayyare Mektebi'nde başladığı uçuş eğitimini iki yılda tamamlayacaktır. 372 Diploma No ve "Çok İyi" Pilotluk Derecesi ile 1936-1937 öğrenim yılında Eskişehir Askeri Tayyare Okulundan Mezun olmuştur. 30 Ağustos 1937'de diplomasını törenle almıştır. Uçuş brövesini aldıktan sonra Eskişehir 1'nci Tayyare Alayı 2'nci Bölükte göreve başlamıştır. Burada savaş tayyareleri ile uçarken diğer yandan askeri ders eğitimi alarak tam bir subay olarak yetiştirilmiştir. Gökçen, Hava Okulunu iki yılda bitirmiş,

[600]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, s.261.
[601]BCA, Tarih, 29.07.1937, Sayı:16622/472, Fon Kodu: 030.10, Yer No:59.399.5

Trakya ve Ege Manevralarına ve Dersim harekâtına iştirak etmiştir. Gökçen uçuş diplomasını ile ilgili düşüncelerini;

> "1936-1937 öğrenim yılı benim için en kıvançlı yıllardan biri olmuştur. Atatürk kızı olarak onun istediği yolda ilerliyor, istikbalin göklerde olduğuna inanıyor, bunun için yüreğim heyecanla doluyordu. Bundan sonra artık yaşamımı bir uçucu olarak sürdürecek, ulusuma bu alanda hizmetler vermenin onuruna erişecektim."[602]

Gökçen, askeri kimliği ile sadece gökyüzünde uçmak ile kalmamıştır. 1937'de M.Kemal Atatürk, Hatay'ın Fransa mandası olarak ayrılma sürecinin istediği şekilde ilerlemediği düşüncesiyle bu süreci hızlandırmak için ilk kadın savaş pilotu Gökçen'den üniformasını giyerek Fransa Büyükelçisi'nin Karpiç lokantasında akşam yemeğinde olduğu saatlerde vatanseverlik tepkilerini açığa vurmak amacıyla havaya ateş etmesini istemiştir. Gökçen, resmi üniformalı olarak Fransız elçiliği önünde üç el ateş ederek, *"Hatay'ın vatana katılması için gerekirse silahlanırız"* sözleri ile Türk halkı adına tepkisini dile getirmiştir. Bu tepki ile Atatürk'ün planı hedefine ulaşacak ve Fransızlara Türklerin kararlılığı gösterilmiştir.[603] Gökçen, gittiği her ülkede askeri törenle ve halkın büyük sevgisiyle karşılanmıştır. Yugoslavya'da en değerli nişan olan "Beyaz Kartal ve Hava Harp Okulu" brövesi verilmiştir. Balkan turunu başarılı olarak geri dönerken Savarona Yatı üzerinden bir tur atıp Atatürk'ü selamlayarak iniş yapmıştır. Sabiha Gökçen, tek başına çıktığı Balkan turunda yeni imzalanan Balkan Paktı sonrasında dostluk mesajları verilirken aynı zamanda Hava Kuvvetleri'nin gücü gösterilmiştir. Gökçen'in yaptığı bu tur, kadınlar üzerinde bıraktığı etki sadece Türkiye ile sınırlı kalmamış, Balkanları gezmesinden ve Sofya'da yaptığı gösterilerden çok etkilenen Nezihe Viranyılı, Bulgaristan'dan Türkiye'ye gelerek Gökçen'in yetiştirdiği kadın pilotlardan biri olmuştur. Gökçen, Atatürk'ün vefatı üzerine altı ay Numune Hastanesinde yatmıştır. Yaşadığı zor günlerin ardından, orduda kadınların görev yapmasına ilişkin yasa çıkmadığı için kendi isteğiyle ayrılıp THK, Türk Kuşu Genel Müdürlüğünde başöğretmen olarak çalışmıştır. Uzun yıllar çok sayıda pilot, planörcü ve paraşütçü yetiştirmiş ve kendi isteği ile Mayıs 1954'de emekliye ayrılmıştır. Gökçen, yaşamı boyunca 22 değişik hafif bombardıman ve akrobatik tayyare ile uçmuştur. 1991'de FAI Uluslararası Havacılık Federasyonu tarafından hava etkinliklerinde aldığı

[602]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, s.202.
[603]Serap Taşdemir, a.g.e., s.273,274.

sonuçlar ve gösterdiği üstün başarılar nedeniyle FAI Altın Madalyası ile ödüllendirilmiştir. Gökçen, tüm hedeflerini tamamını gerçekleştirecek 22 Mart 2001'de vefat etmiştir.[604] Balkan turu, çağdaş ve modern Türkiye Cumhuriyeti'nde kadınların geldiği yeri göstermesi açısından önemli ve tüm dünyaya örnek olmuştur. Atatürk'ün en büyük hedefi, Genç Cumhuriyetin modern ve çağdaş kadınını yetiştirmek olmuştur. Sabiha Gökçen, Türk kadınının sosyal hayatta hak ettiği yeri almasına önderlik edecek örnek bir kadın olmuştur. Türk kadınına, Türkiye'de havacılığın askeri, ekonomik ve sosyal öneminin tanıtılması ve havacılığın gençlere sevdirilmesi amacıyla kurulan THK'na halkın ilgisi ve desteğinin sağlamasında büyük katkı sağlamıştır.

3.4. TAYYARE MEKTEBİ'NDEN HAVA HARP OKULUNA EĞİTİM

Milli Müdafaa Vekaletliği'nin 5 Temmuz 1922 tarihli emriyle Tayyare Mektebi, Konya'ya nakledilmiştir. Konya Meydanın coğrafik yapısı uçuşa uygun olmadığı değerlendirilerek, Erkan-ı Harbiye-i Umumiye'nin 8 Ağustos 1922 tarihli emri ile Tayyare Mektebi tekrar Adana'ya taşınmıştır. Komutanlığına Bnb. Salim Bey getirilmiştir. Bilahare Erkan-ı Harbiye-i Umumiye'nin 17 Eylül 1922 tarihli emriyle, Tayyare Mektebi, İzmir-Seydiköy'e taşınmıştır. Tayyare Mektebi'nde, Milli Müdafaa Vekaletliği ve Batı Cephesi Komutanlığından 20 öğretmen ile pilot yetiştirmek için tayyare bölüklerinden istekli olan 18 personel için kurs açılmış ve 15 Aralık 1922'de eğitim bitmiştir.[605] İzmir Tayyare Mektebi'nde eğitim tayyareleri çok yıpranmıştır. Bu bağlamda, Muzaffer (Ergüder) Bey anılarında; Tayyare Mektebi'ne öğrenci ve rasıt adaylar alınmış, bunların eğitimi yapacak yeteri kadar eğitimli pilot bulunmadığından ve uçuş tekniğinin yeniliklerini öğrenmek için yapılan anlaşma ile Macar pilotlar Kolağası Harry ve Mülazım-ı sani Kovaç uçuş öğretmenliği yapmıştır. Makinistler, De Havilland tayyarelerin tiplerin rasıt kısmını tadil ederek çift kumandalı hale getirmiştir. Kolağası Harry önce bu tayyareleri istememiş, fakat başka tayyare olmadığı için izin dönüşü; "Beni affediniz, Macarlar da böyle kazanma azmi olsa idi Macarlar kurtulurdu, eğitim tayyaresinin tedarikinin imkânsızlığını gördüm, çalışacağım ve keşif tayyareleri ile çift kumanda eğitim uçuşu yapacağım"

[604]Serap Taşdemir, a.g.e., s. 275, 277.
[605]Gülten, Havacılık Tarihinde Yeşilköy, s.52,53.

diyerek göreve başlamıştır.[606] 1922-1923 döneminde Genelkurmay Başkanlığı yayınladığı emirle, pilot yetiştirmek amacıyla pilot olmak isteyen Sb. ve Astsb'ların Hava Okuluna müracaat etmeleri için tamim yapılmıştır. 300 civarında Sb/Astsb. müracaat ederek 25-30 namzet belirlenmiştir. Pilot eğitimi dört kategoride yapılmıştır. Bu kapsamda; ilki uçuşlara çeşitli nedenlerle uzun süre ara veren eski pilotların tekâmül uçuş yaptırarak uçuş yeteneklerini artırmak suretiyle askeri pilot vasfı kazandırılması, ikincisi rasıt subayları pilotaj eğitimi yaptırılarak pilot yapılması, üçüncüsü Kara Kuvvetleri'nden pilot olmak için hava sınıfına geçen istekli subaylara akademik ve pilotaj eğitimi yaptırılıp pilot yapılması, dördüncüsü Kara Kuvvetleri'nden pilot olmak için hava sınıfına geçen Astsubay (Astsb.)'ların pilot yapılması olmuştur.[607] Cumhuriyet döneminde astsubay pilot yetiştirme bir süre devam etmiş ve 333 pilot Astsb. Havacılığa hizmet etmiştir. Akademik eğitim kapsamında; genel taktik, atış, bombardıman, motor ve uçuş araçları, topografya, fotoğrafçılık, silahlar ve makineli tüfek, keşif ve teorik uçuş dersleri verilmiştir. 6 Aviatik tayyareleri ile Kolağası Harry ve Mülazımsani Kovaç liderliğinde Türk öğretmen pilotlar içinde en bilgili ve deneyimli olan Gedikli Küçük Zabit Plt. Vecihi (Hürkuş) Bey başöğretmenlik görevini üstlenmiştir. Basri Alev, İhya ve Mükerrem Beyler öğretmenlik yapmıştır. Tayyarelerin teknik yetersizlikleri ve büyük bir hızla gelişen tayyare teknolojisi, Hava Kuvvetleri için yeni tayyare arayışına gidilmesine neden olmuştur. Almanya'dan 15 Junkers çift kumandalı A–20 tayyaresi alınarak değişik aylarda olmak üzere tamamı Temmuz 1923'te Gaziemir'e getirilmiştir.[608]

Sivil havacılığın kuruluşunu sağlamak amacıyla, Avrupa'da havacılıkta gelişmiş ülkelerdeki gelişmeleri izlemek, tetkik etmek, tayyare tedariki ve Türk havacılarının eğitimi için Hava Müfettişi Miralay Muzaffer (Ergüder) Bey başkanlığında ilk Türk pilotu Fesa Evrensev, Makine Kolağası Murat, Gedikli Küçük Zabit (Astsb) Plt. Vecihi, Plt. Halim ve Dz.Kolağası Cemal Beylerden oluşan 6 kişilik ekip 20 Aralık 1923-29 Nisan 1924 tarihleri arasında görevlendirilmiştir. Heyet; Fransa, İngiltere, Almanya ve İtalya'da incelemeler yapmıştır. Fransa

[606]Hv.K.K.lığı, *Büyük Türk Havacılarından Celal Yakal (1891-1980)*, İstanbul, 1992, s.23; O. Zeki Özpirinç, *Doğruyu Söylemek ve Savunmak Her Şartta ve Durumda Zorunludur,* Anılar, Ankara, 1997, s.158; Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.125.
[607]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e.,s.125,157; Gülten, a.g.e., s.53.
[608]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e.,s.156,159.

havacılığı en ileri seviyede görülmüştür. Fransa ve İtalya'ya farklı tayyare siparişi verilmiştir. Fransa ile yapılan anlaşma ile Türk pilot adaylarının eğitim alması, 3 Fransız uzmanın Türkiye'de sivil olarak uçuş hocalığı yapması, hava okuluna öğrenci gönderilmesi, pilot ve teknik öğretmen personel getirilmesi ve tayyare alımı konularında anlaşma yapılmıştır. Fransa'ya eğitime gönderilen havacı subaylar brövesini alarak yurda dönmüş ve yeni bir grup subay gönderilmiştir. Erkan-ı Harbiye-i Umumiye ile yapılan değerlendirmede, deniz ve kara havacılığının Kuvay-ı Haviye Müfettişliği emrinde birleştirilmesine karar verilmiştir.[609]

Mayıs 1924'de 2, Haziran, Temmuz ve Ağustos aylarında 6'şar adet olmak üzere 20 Limozin (Junkers F–13) tayyarelerin alımı tamamlanmıştır. Tayyareler, 6 personel taşıma kapasitesine sahip olup, ulaşım ve irtibat maksatlı kullanılmış ve monteleri Eskişehir'de yapılmıştır. 1924'de Fransa'ya başlangıç uçuş eğitiminde kullanılmak üzere 15 Goudron–27 tayyaresi ve 39 Coudron-29 tayyaresi sipariş edilmiştir. Coudron tayyaresi, yıl içinde 10 adet alınmıştır. 1925'te 6, 1926'da 8, 1928'de 15 adet alınarak sipariş tamamlanmıştır. Tekâmül eğitimi için aynı firmaya 32 Coudron–59; 1924/4, 1925/6, 1926/12, 1927/10 sipariş edilecek ve 1928'de sipariş tamamlanmıştır. Montajı Fransız uzman Sanyo nezaretinde Gaziemir'de yapılmıştır. 1924'de Fransa'dan 16 Breguet XIV A/2 tayyaresi satın alınmış ve Aralık ayında montajı Gaziemir'de yapılmıştır.[610]26 Kasım 1924'de pilot eğitimi için yabancı ülkelere subay gönderilmeye başlanmıştır. Günümüze kadar sürecek yeni bir gelişme dönemine girilmiştir. 10 Sb. Fransa-İstre Uçuş Okuluna eğitime gönderilmiş, uçuş eğitimini 26 Kasım 1924-26 Nisan 1926 tarihlerinde tamamlayıp yurda dönmüştür. Gaziemir'de yeniden açılan Hava Okulu'nda pilot yetiştirilmiş ve Fransa'ya uçuş öğrencileri gönderilmiştir.[611]

İtalyan ve Yunan hükûmeti ile 1925'de yaşanan siyasi gerginlik yüzünden, Haziran ayı başında İzmir'de bulunan bazı hava birlikleri Anadolu içlerine kaydırılmıştır. Eskişehir Hava Meydan'ın düzenlenmesi sonucu, İzmir'deki Kuvay-ı Harbiye-i Umumiye Karargâhı, 3-29 Haziran 1925 tarihleri arasında Eskişehir'e intikal ettirilecektir. 2'nci ve 6'ncı bölükten oluşan Hava İstasyon Komutanlığı

[609]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e. s.160,161; Yaşar Özdemir, Atatürk ve Türk Havacılığı, s.25.
[610]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.162,163,171; Gülten,a.g.e.,s.53.
[611]Hava Harp Akademisi Komutanlığı Yayınları, *Büyük Türk Havacılarından Celal Yakal (1891-1980),* İstanbul,1992, s.31; Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e. s.162,163.

kurulmuş ve komutan olarak Bnb. Resmi Tufan Bey olmuştur. Eskişehir, Tayyare İstasyonu statüsüne getirilmiştir. Eskişehir Tayyare Mektebi'nin eğitime başlaması ve iki devre başarılı mezun vermesi üzerine hava pilot subay adayları doğrudan Eskişehir'e gönderilmeye başlanmıştır. 1925'de uçucu ve tayyarelerin çoğalması sonucu Hava Kuvvetleri bünyesinde tayyare sayısı artması ile teşkilat düzenlenmesi yapılmış ve bölük sayısı 10'a çıkarılmıştır. Gaziemir'deki Tayyare Mektebi 2 bölüklü hale getirilmiştir. İzmir'deki hava birliklerinin sayısı fazlalığı nedeniyle Dn.Bnb. Sami Bey komutasında Grup K.lığı altında toplanmıştır. Diyarbakır'dan dönen 2 ve 3'ncü bölükler Okul K.Bnb. Zeki (Doğan) Bey komutasında İzmir Uçuş Okul Komutanlığı emrine görevlendirilmiştir. 4 ve 5'nci Eğitim bölükleri Eskişehir Tayyare İstasyonunda görevlendirilmiştir. Eskişehir Grup K.lığı 6, 7, 9'ncu ve daha sonra kurulan 10'ncu bölükten oluşmuştur. Eskişehir'de Pilot adaylarını eğitimi için yeniden kurulan Uçuş Okulu'nda konuşlu 6'ncı ve 7'nci bölük eğitim, 9 ve 10'ncu bölük muharebe eğitim birliği olarak teşkilatlanmıştır. 1924'de alınan Junkers-A–20 ve Breguet XIX tayyareleriyle 6'ncı Bölük, Goudron-27 ve Goudron-59 tayyareleri ile 7'nci Bölük kurulmuştur. Uçuş Okulu'nun envanterinde; başlangıç eğitimi uçuşlarında Goudron–27, tekâmül eğitim uçuşlarında Goudron-59, G-3 Aviatik, deniz tayyaresi Gotha WD-XIII, Rohrbach, Spad, Junkers A-20, Moran-23 ve Moran-35 tayyareleri, Breget-14, Breget-19 ile Devatin-21 tipi Fransız Muharip tayyarelerinden oluşmuştur. Deniz birliklerinde Savoya-55 İtalyan tayyareleri Fransız Loren yapımı motorlar takılarak kullanılmıştır. Keşif/bombardıman tayyaresi; Breguet XIV A–2, Breguet XIV B-2, De Havilland-IX, Albatros C-III, Albatros C-XV, Albatros D-III, Av tayyaresi Spad S-XIII, AEG-CIV, DFW-V dir.[612] 21 Eylül 1925'de Tayyare Mektebi'nin ikinci devre kurslarına 30 subay (Ütğm.,Yzb.) 8'er partiler halinde eğitime katılmıştır. Pilotluk eğitimi için iki aşamalı bir usul gerçekleştirilmiştir. Birinci devre Gaziemir'de iki katlı kargir bina olan Uçuş Okulu'nda tamamlayıp, ikinci devre Eskişehir Uçuş Okulu'nda devam etmiştir. Eskişehir Tayyare Mektebi, pilot eğitimi ilk mezunlarını Ekim 1925'de vermiştir. İkinci devre uçuştan Kolağası Ahmet (Kemalettin), Kartal Süreyya, Şerafettin, Ali Kemal, İbrahim Hakkı (Akkuş), Osman Remzi (Bayrak), Ahmet (Cemalettin) ve Eşref Beyler mezun olan yeni pilotlar olmuştur. Tayyare Hava

[612]Gülten, a.g.e., s.54,55; Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.164,167,174,175.

Mektebini bitiren pilot ve rasıtlar bölüklerin uçucu gereksinimini karşılarken, Çırak Okulu'nda yetiştirilen makinistler ise bakım ve onarım işlerini yürütmüştür.[613]

1925'de Kara Harp Akademisinden ilk defa Hv.K.lerinin gereksinim duyduğu istekli yüksek rütbeli Kara ve Deniz Kurmay subaylar, hava sınıfına genişleyen kadroları doldurmak için onbeş gün süreli havacılık kursuna Hava Okulu'nda katılmıştır. Hv.K.lerinin hızlı inkişafı ve üst rütbede subay bulunmaması nedeni ile kara subayları; Kur.Bnb. Nurettin (Baransel), Bnb.Zeki (Doğan), Bnb.Resmi (Tufan), Bnb.Mecit (Sakmar), Kolağası Şefik (Çakmak) ve Kolağası Celal (Yakal) Beyler Hava Kuvvetleri kadrolarına geçmiştir.[614] 1925'de, Kolağası Emin Nihat (Sözeri) ve Hüseyin (Hüsnü) Beyler İstanköy Yıldız'daki Harp Akademisi'nde eğitime başlamış ve ilk kez hava sınıfından subay alınmasına karar verilmiştir. 1928'de Kolağası Muzaffer Göksenin (1916-32) ve Fevzi Uçaner (1918-125) Beyler kurmay subay eğitimine başlamıştır.[615]

1926'de Yeşilköy'de İstanbul'da görevli pilotlara eğitim ve hazırlık uçuşları yaptırmak amacıyla tayyare birliği kurulmuştur. 1927'de Eskişehir'de bulunan Kuvay-i Havaiye-i Müfettişliği Karargâhı ilave olarak eğitim ve kursların performansı dikkate alarak uçuş okulunun bir kısmı İzmir'den Eskişehir'E taşınmıştır. Bütün kurslar Hava Tayyare Mektebi'nde toplanarak üçüncü dönem kurslar başlamıştır. 1927'de İngiliz havacılığının kaydettiği ilerlemeleri yerinde görmek ve eğitim yöntemlerini öğrenmek amacıyla iki grup hava personeli İngiltere'ye tetkikatta bulunmak üzere görevlendirilmiştir. Eskişehir Hava Tayyare Mektebi, yeni kurulduğu için Harp Okulundan yeni mezun olan asteğmenler, İzmir'de uçuş eğitimine başlamıştır.[616] 1929 yılında Eskişehir Hava Tayyare Mektebi'nde eğitim süresi iki yıla çıkarılmıştır. Hava Tayyare Mektebi'nde Uçuş Müdürlüğü mülga edilerek yerine 3 bölüklü Uçuş Eğitim Hava Tabur Komutanlığı kurulmuştur. 1. Bölük başlangıç uçuş eğitimi, 2. Bölük temel uçuş eğitimi, 3. Bölük tatbikat uçuşları yapacak şekilde organize ve teçhiz edilmiştir. Komutanlığına Bnb.

[613]Gülten, a.g.e., s.54; Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.166.
[614]Resmi Gazete, 29.6.1932, sayı 2143, Kanun No: 2047.
[615]Genelkurmay Arşivi, *Cumhuriyetinde 70. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri (1923-1993)*, s.41; Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:148,149,150; Türk Havacılık Tarihinde İlkler Dosyası, Klasör No:75, s.24; Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e.,s.165,175; Gülten, a.g.e., s.54.
[616]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.172; Gülten, a.g.e., s.41,53,55; *Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl ÖzelSayısı*, s.59.

İbrahim Hakkı (Akkuş) Bey atanmıştır. Mektebin birinci sınıfında teorik dersler ve rasıt uçuşları, ikinci sınıfında uygulamalı tayyarecilik eğitimi verilmiştir. Aynı yıl Eskişehir Hava Tayyare Mektebi, İstanbul Yeşilköy'de bulunan Hava Gedikli Küçük Zabit Makinist Mektebi'ni bünyesine alarak Hava Mektebi olmuştur. Makinist Mektebi ile Atış Bombardıman Grubu, Uçuş Okulu ile birlikte Yeşilköy'e intikal etmiştir. Uçuş Mektebine bağlı olarak atış ve bombardıman personeli yetiştirmiştir. İzmir ve 1930'de Eskişehir Uçuş Okullarında öğrenciler 3-4 kişilik gruplara ayrılarak, bir uçuş öğretmeninin sorumluluğunda uçuş eğitimine alınmıştır. Uçuş öğretmenleri, genellikle yurtdışında eğitim görmüş ve en yetenekli pilotlar arasından seçilmiştir. Başlangıç eğitimi 15 saat Parasol ve Morane, Temel Uçuş eğitimi 20 saat Gaudron–29 ve Tatbikat Uçuşu eğitimi 3–5 saat Breguet-19 tayyareleri ile yapılmıştır. 40 saat civarında uçuş eğitimi alan pilotlar, atandıkları uçuş birliklerinde tecrübeli pilotlarca eğitilmeyi müteakip göreve gönderilmiştir. Günümüzde, Hava Harp Okulunu bitiren teğmenler, Çiğli/İzmir Uçuş Okulunda, pervaneli başlangıç tayyaresi ile 50 saat, iki ayrı tipteki jet motorlu tayyare ile 150 saat uçarak temel ve tatbikat uçuş eğitimi tamamlayıp, pilot olmaktadır.[617] Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekaleti tarafından 1930'de eğitim için Fransa ve İngiltere gönderilen personel deneyiminden sonra ilave olarak, İtalya ve ABD'ne eğitim için 1932'de ilk defa personel gönderilmiştir. İtalyanlar, Türkiye'ye başvurarak bir kısım pilotu eğitebileceklerini bildirmiş, eğitim ve tekniğini tanımak için olumlu cevap verilmiştir. Bnb. Zeki Doğan, Bnb. Yahya Razi Biltan, Ütğm. Sabri Göknart, Tğm. Ragıp Öniz ve Tğm. Fazıl Çiloğlu eğitim için İtalya'ya gönderilmiştir. Sabri Göknart yaptığı ters ve tehlikeli harekette tayyaresi paraşütle terk edip kurtulması İtalyan havacıların ve Mussolini'nin takdirini kazanmıştır.[618]

Yeşilköy'de bulunan tayyare birliği, 55'nci Bölük olarak 23 Temmuz 1937'de Çorlu'da konuşlu tayyare taburuna bağlanmıştır. 1 Kasım 1937'de Yıldız Sarayı Cihannüma Köşkü'nde Harp Akademisi Komutanlığı bünyesinde "Hava Harp Akademisi Müdürlüğü" açılmıştır. Hava Harp Akademisi Komutanlığı'na Hv.Kur.Yb. Ferruh Şahinbaş atanmıştır. Akademi'ye, İngiltere'den üç öğretmen getirilmiştir. Bu çalışmalar, bağımsız Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın kurulmasının

[617]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.178,202; Gülten, a.g.e., s.55.
[618]Gülten, a.g.e., s.55; Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.178,201.

önemli bir adımı olmuştur. Harp Akademisi'nin 1'nci ve 2'nci sınıfında okuyan hava kurmay adayları Hava Harp Akademisi'ne nakledilmiştir. 1938'de Trakya'da yapılan manevralarla ilk kadın pilotumuzun yer aldığı tayyare filoları üstün başarı göstererek, güçlü bir Hava Kuvvetimizin oluştuğunu ortaya koymuştur. Genelkurmay Başkanlığının 8 Kasım 1939 tarihli emri ile Merzifon Atış Bombardıman Okuluna, Hava Okulu ismi verilmiştir. Merzifon Hava Okulu'nun 1'nci ve 4'ncü Bölük İstanbul'a intikal edecek ve Harp Akademileri Tatbikat Taburunu oluşturmuştur.[619]

3.5 YEŞİLKÖY TAYYARE MAKİNİST MEKTEBİ'NDE EĞİTİM (1926-1935)

Türk Tayyare Cemiyeti ile Fransız Henriyot Firması arasında yapılan antlaşma ile 23 Nisan 1926'de, Türk havacılığının gereksinimi olan teknik personelin eğitilmesi ve makinist ihtiyacının karşılanması amacıyla TTC'nin desteğiyle İstanbul Yeşilköy'de "Tayyare Makinist Mektebi" hizmete açılmıştır.[620] Servet-i Fünun Dergisi kapağında; 23 Nisan 1926 Cuma günü Yeşilköy Tayyare Makinist Mektebi açılış töreni ilk merasimine, Tayyare Cemiyeti Heyeti ve Hükûmet Erkanı katılmasını haber yaparak halka duyuracaktır. Havacılığın ilk zamanlarında makinistler subay personelden oluşmuştur.[621] Mektep müdürlüğüne, 1930'a kadar Bnb. Salim (İlkuçan) Bey getirilmiştir. Makinist Mektebi, birliklerin eğitim ihtiyaçlarını karşılamak maksadıyla, eğitim süresi bir yıl planlanmıştır. Fransızlar, mektebin İstanbul'da açılması için şart koymuştur. Ancak, Lozan Anlaşması gereği boğazların 15 km yakınına askerî tesis kurulamaması nedeniyle bu mahzuru ortadan kaldırmak için mektebin THK'na bağlı ve sivil olması ile kuruluşu sağlanmıştır.[622] Makinist Mektebi'nin kuruluşunda eski Yeşilköy Deniz Tayyare Mektebi'nin binalarından yaralanılmıştır. TTC; 29 Eylül 1926'de Kuvay-i Havaiye-i Müffettişliği'nin mektep ve eğitim tayyarelerinin %90'ı Fransız tayyarelerinden oluşturmaktadır. Birliklerin ihtiyaçlarının karşılanması için Fransız tayyare ve motorları üzerinde eğitime başlanmıştır. Teknisyenlerin ayrılması ile teknik personel ihtiyacı sivil kadrolardan olan adaylar Fransa'ya eğitime gönderilmiştir. "Ecole Superieur d'aeronaotique" Yüksek Havacılık Okulunda tayyare mühendisliği

[619]Gülten, a.g.e., s.44, 56; Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.204,226,227.
[620]Gülten, *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, s.82.
[621]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.167; Gülten, a.g.e., ss.55-57.
[622]Gülten, a.g.e., s.82; Hulusi Kaymaklı,C.II, a.g.e., s.167.

eğitimine alınmıştır. Mektebin ilk öğretmenleri Fransızlardır. Okulda öğretmenlik yapmak üzere Türk öğretmen yetiştirmek için Fransa Henriyot firmasına eğime 10 kişi gönderilmiştir. Dönüşte, Fransız olan öğretmenlere yardımcı olmuş ve bilahare görevi devralmıştır. 1926-1928 döneminde 172 sivil makinist yetiştirilmiştir.[623]

Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekaletli'nin duyduğu ihtiyaç üzerine, 15 Eylül 1928'den itibaren masrafları THK tarafından karşılanmak üzere Tayyare Makinist Mektebi, Milli Müdafaa Vekaletliği emrine verilmiştir. "Yeşilköy Hava Gedikli Küçük Zabit Makinist Mektebi" ismini almıştır. 1928 yılı başlarında Eskişehir Tayyare Makinist Mektebi, Hava Makinist Astsubay adıyla mektep ve uçuş eğitimi için açılmıştır. 1929'da bünyesine "Hava Gedikli Küçük Zabit Makinist Mektebi"ni içine alarak "Hava Makinist Mektebi Komutanlığı" oluşturulmuştur. Tayyare Makinist Mektebi'nde bir sene süren eğitimde; tayyare, makine ve motor alanlarında eğitim verilmiştir. 1930'da ilk astsubay makinist mezunu vermiştir. Tayyare Makinist Okulu'nun Eskişehir'e taşınması ile "Hava Mektebi", "Mektepler Komutanlığı" ismi altında birleştirilecektir.[624] 1931'de Türk Hv.K.'nde teknik hizmetlerin etkinliğini ve verimliliğini artırmak maksadıyla makinist subay yetiştirmesine karar verilmiş ve Yeşilköy Hava Makinist Mektebi'nde ilk makinist subay kursu açılmıştır. Kursa; Yzb. Avni Okur, Yzb. İsmail Hakkı, Yzb. Basri Bilgin ve Ütğm. Hıfzı Dim, I. Dünya Savaşı'nda görev almış subaylar katılmıştır. 1926'dan 1935'e kadar dokuz yıl Yeşilköy'de görev yapan Makinist Mektebi, Eylül 1935'de Eskişehir'de nakledilmiştir. Komutanlığa Bnb.Naim Bürküt atanmıştır. Mart 1936'da Eskişehir Hava Makinist Astsubay Okulu, Hava Okullar Komutanlığı İzmir'e bağlanmış ve bu yıldan sonra beş devre subay makinist yetiştirilmiştir. Astsubay okulu, ilk defa 1939'da THK bünyesinde "Gedikli Hazırlama Yuvası" adı altında açılmıştır. Fakat bazı olumsuz nedenlerden dolayı 5 Temmuz 1944'de lağvedilmiştir. 1947'de Hava Okulu, Hava Makinist Astsubay Okulunu bünyesine alarak Hava Okullar Komutanlığı hüviyetini kazanmıştır.[625]

---

[623]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.167; Erden Candaş, *1911'lerden 2000'lere Hv.K.leri,* s.33; Gnkur. Arşivi, *Cumhuriyetin 70. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri*, (1923-1993) s.41, Gnkur Atase, 1994, Ankara; Gülten, a.g.e., s.83; Tayhani, a.g.e., s.224; Perihan Kilimci, Atatürk Döneminde Türk Askeri Havacılığı, (1923-1938), Hv.H.O. Basımevi, s.123,124, 2004, İstanbul; Gülten, a.g.e., s.83.
[624]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., ss.167-175; Gülten, a.g.e., s.83.
[625]Yahya Razi Biltan, Hv.Harp Ak.K.lığı Yayınlarından, *Büyük Türk Havacılarından (1893-1955),* İstanbul,1992, s.14; Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.167,203,221,223; Gülten, a.g.e., s.83.

Türk havacılığına, harp silah ve vasıtalarını kullanacak olan subay heyetine yardımcı olacak disiplinli, kabiliyetli, ahlaklı, karakterli ve çevik astsubay yetiştirmek hedeflenmiştir.

4. TÜRK HAVACILIĞININ AYAKLANMALARDA İCRA ETTİĞİ HAREKAT GÖREVLERİ

Cumhuriyeti yıkmak isteyen, devrim ve rejim karşıtı bölücü ve irticai gruplar; irtica bayrağı altında birleşip kamuoyunda olumsuz etkiler yayıp, dış kaynakların desteği ile halkı ayaklanmaya teşvik etmişlerdir. Türk havacılığı, 1919-1938 tarihleri arasında Konya, Nasturi, Şeyh Sait, Ağrı ve Tunceli'de meydana gelen isyanların bastırılmasında etkin görev yapmıştır. Özellikle, asilerin yenilgiye uğratılmasında önemli rol oynamıştır. Psikolojik, keşif, av ve bildiri atma görevleri icra edilmiştir. Harekâtlarda bazı tayyareler kaza neticesinde bazıları ise asilerce düşürülmüştür. Kurtulan pilotlara ve rasıtlara ise kötü muamele yapılmış ve bazıları da işkence ile şehit edilmiştir.

4.1. KONYA AYAKLANMASI

Konya Ayaklanması, Anadolu'da Milli Mücadele'ye karşı girişilen ayaklanmalardan birisidir. 1919'da Bozkır ayaklanmasını başlatan Çumralı Delibaş Mehmet tarafından İstanbul'daki fesat kaynakları ve İngiliz ajanlarının destekleriyle yapılmıştır. Çumralı Delibaş Mehmet, 2 Ekim 1920 akşamı 500-600 kadar silahlı kişi ile Çumra'yı basmış ve 3 Ekim sabahı Konya'ya ulaşmıştır. Ayaklanma kısa sürede Karapınar, Karaman, Akşehir ve Alanya'ya yayılmıştır. Ayaklanmayı haber alan Ankara Hükûmeti, Dahiliye Vekili Miralay Refet (Bele) Beyi ayaklanmayı bastırmakla görevlendirilmiştir. Konya Tayyare İstasyonu'nda bulunan 7 Sb., 25 er ve teknisyenler saldırıya karşı savunma yapmıştır. Demirci ve Osman Efelere bağlı kuvvetler ayaklanmayı bastırmak için destek vermesi ile ayaklanmanın gücü kırılmıştır. Savunma esnasında Rasıt Kolağası İbrahim Ethem Bey şehit olmuş ve bazı personel esir düşmüştür. İsyancıları yarıp kaçan dört havacı subay Pınarbaşı'na ulaşmış ve yardım kuvvetine katılmıştır. Sivil Makinist Cevdet (Işıldak) Polatlı'ya ve Makinist Gedikli Zabit Selahattin (Sakaryalı) Beyler Antalya'ya sığınmıştır. İstasyon Komutanı Kolağası İsmail Hakkı Bey kaçmıştır. 6 Ekim 1920'de ayaklanmacılar

Kuva-yı Milliye'nin bulunduğu noktaya saldırmışlardır. Fakat, yapılan çarpışmalarda bozguna uğrayan isyancılar, Konya'yı boşaltmış, Karaman batısında toplanmışlardır. 12 Ekim'de Konya Tayyare İstasyonu Komutanı Rasıt Kolağası İsmail Hakkı Bey, Batı Cephesi Komutanlığı'na gönderdiği raporda, isyancıların onarımda olan tayyare ve motorlara dokunmayıp, sadece malzeme dolaplarının kapılarını kırarak, taşınabilen malzemeyi yağma ettiklerini, istasyon erlerinden ondördünün toplandığını ve malzemenin sayımına başlandığını bildirmiştir.[626] 22 Kasım 1920'de, isyancıların son sığındığı Isparta'ya girilmiş ve isyancılara karşı harekâtta tayyare kullanılmıştır. Afyon'da bulunan 2'nci Tayyare Bölüğü'nün elinde 1 av tayyaresi kalmıştır. Eskişehir'deki 1'nci Tayyare Bölüğü'nde faal keşif/bombardıman tayyaresi mevcut değildir. Bakım ve onarımda bulunan bir tayyare hazırlanarak trenle Konya'ya sevk edilmiştir. İstasyon meydanında yapılan ilk uçuş denemesinde, motorun gücü tayyareyi kaldırmaya yetmemiştir. Tayyare, kabotaj olarak ağır kırım geçirmiş ve kal edilmiştir. Ayaklanmanın sonucunda, Konya Tayyare İstasyonu bir tayyare ile Aralık ayının ilk haftasında, malzeme deposu ise yılsonunda Eskişehir'e nakledilmiştir.[627]

4.2. NASTURİ AYAKLANMASI

Nasturi Ayaklanması; Güneydoğu Anadolu'da İngiliz destekli Süryanilerin bağımsızlık isyan hareketidir. 7 Ağustos 1924'de Musul üzerindeki Türk isteklerini önlemeye çalışan İngilizlerin, Türk ve Irak topraklarında yaşayan Hıristiyan asıllı Nasturi aşiretlerini bol para ve silah desteği ile kışkırtarak isyana teşvik etmesi ile başlamıştır. Nasturilerin amacı, Türkiye idaresinden çıkmak isteyen Nasturiler, güney illerinde huzursuzluk yaratmak ve kargaşalık çıkartmaktır. İngilizler, Lozan Barış Anlaşmasına rağmen, Türkiye sınırlarını geçerek havadan keşif yapmıştır. Yine, İngilizler, Irak sınırının kesinleşmemesini fırsat bilerek asilere yardım amacıyla tayyareleri ile Türk mevzilerine saldırmıştır. Türk havacılığı, ulaştırma yollarının kötü olması ve Mardin'deki imkânsızlıklar nedeniyle tayyare intikalinde zorluklar ile karşılaşmıştır. Keşif uçuşlarını önlemek amacıyla, 8 tayyareli 3'ncü Tayyare Bölüğü Mardin'e harekât emri ile Kolağası Mazlum (Keyüsk) komutasında

[626]Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, Hv.K.K.lığı Basımevi. Ankara, 2009, C.V, s.474.
[627]Tanman-Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi:İstiklal Harbi (1918-1923)*, Cilt-2, Kitap-2, s.41,75; Kurter, C.V. a.g.e., s.475.

21 Eylül 1924'de trenle Mardin'e intikal etmiştir. Bölük, VII.nci Kolorduya bağlı olarak harekâta iştirak etmiştir. Bölükte, 4 Spad XIII tipi av tayyaresi ve 4 Breguet 14 tipi keşif tayyaresi ile Mardin'de bir Tayyare İstasyonu kurulması planlanmıştır. Nasturi Harekâtına, Spat XIII av tayyaresi ile katılan Svl.Plt. Vecihi (Göynümer) Bey keşif ve karakol uçuşlarında İngiliz tayyareleriyle ve ateşi ile sık sık karşılaşmıştır. Ayaklanma, 26 Eylül'de bastırılacak ve harekât 28 Eylül 1924'de Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekâleti emri ile sona ermiştir.[628] Harekâtta hava birliğinin varlığı bölgede psikolojik baskı unsuru olmaktan ileri gidememiştir.

4.3. ŞEYH SAİT AYAKLANMASI

Şeyh Sait; Nakşibendî tarikatı ve Kürdistan bağımsızlığı için İngilizlerin himayesindeki Kürt Teali İslam Cemiyeti lideridir. Bölgedeki ayaklanmanın amacı İngilizlerin Lozan'da elde edemedikleri Musul ve Kerkük petrollerini elinde tutmak konusundaki isteklerini karışıklık çıkartarak Türkiye'ye kabul ettirtmektir. Şeyh Sait Ayaklanması; İngilizlerin teşvik ve yardımlarıyla 13 Şubat 1925'de Türk Cumhuriyetini yıkmak amacıyla, doğuda irticai mahiyette patlak vermiştir. Çankaya'da Mustafa Kemal Paşa başkanlığında İsmet, Fevzi ve 2'nci Başkan Kazım Paşalar ile yapılan toplantıda ayaklanmanın bastırılması için Erzurum, Diyarbakır, Erzincan, Sivas ve Mardin'den yapılacak hava desteği sağlanması kararlaştırılmıştır. Ayaklanmanın başlangıcında Mardin'de bulunan 3'ncü Tayyare Bölüğü harekâta katılmıştır. Tayyare Bölüğü, daha güçlü hava birliği ile askeri harekâta katılmak için İstanbul'dan 3 Breguet–14 tayyare takviye amacıyla hava yoluyla Mardin'e intikali etmiştir. 3'ncü Tayyare Bölük K.lığına Kolağası Şefik (Çakmak) Bey getirilmiş, İzmir'den hareket eden filonun Komutanı ise Bnb. Zeki (Doğan) Bey olmuştur.[629]

Bölüklerin seyahatini kolaylaştırmak için Afyon, Konya, Adana ve Cerablus'ta yardımcı meydanlar hazırlanmıştır. Bölük, 3 Mart 1925'de İzmir müfrezesinden havalanarak Afyon'a intikal etmiştir. 4 Mart'ta, Konya yönünde havalanmıştır. Kalkışta havanın uçuş için elverişli olmaması ve tayyarelerde telsiz bulunmaması nedeniyle, filo ikiye ayrılmış ve bir daha da toplanamamıştır. Mülazımsani Zühtü (Gökçal) Bey Konya'ya dönerken Bnb. Zeki (Doğan) Bey'in kolu

[628]Hulusi Kaymaklı, Havacılık Tarihinde Türkler, C.II, s.230.
[629]A.g.e., s.231.

Tuz Gölü civarında Sultaniye köyüne mecburi iniş yapmıştır. Konya'ya zorunlu iniş yapan İstanbul ve İzmir'in iki tayyaresi, 5 Mart 1925'de yola çıkmıştır. Ancak, kötü hava koşulları nedeniyle Adana'ya iniş yapmıştır. Mürettebatı Bnb. Zeki (Doğan) ve Svl.Plt. Basri (Alev) Beyler İzmir'e geri dönmüşlerdir. Breguet-14 tipi 238 no'lu tayyare ambalajlanarak kara yoluyla Mardin'e gönderilmiştir. İstanbul ve İzmir müfrezelerine ait tayyareler ile Kolağası Şefik (Çakmak) Bey komutasında 3'ncü Tayyare Bölüğü teşkil edilmiştir. Bölük; 25 Mart'tan itibaren kademeli olarak asilerden temizlenmiş olan Diyarbakır'a geçerek harekâta katılmıştır. Pilotların uzun mesafeli intikal uçuşu için eğitimli olmadıkları görülmüştür. Bu durum, hava harekâtında etkili görev yapmalarına engel teşkil etmiştir. 24 Mart/14 Nisan 1925 tarihlerinde bastırma harekâtı sonunda Şeyh Sait ve yakınları teslim olmuştur. Şeyh Sait'in ele geçirildiği 15 Nisan'da resmi olarak açıklanmıştır. İstiklal Mahkemesinde yargılanmalar sonucu 28 Haziran 1925'te 29 kişi asılarak idam edilmiştir. Bölük, 15 Mayıs 1925'te İzmir'e intikal etmiştir.[630]

4.4 AĞRI AYAKLANMASI

Ağrı Ayaklanması; Bölge; genellikle Şethli suyu ve gölünün kuzeyi, Çengel geçidi doğusu, Eski Korhan, Ahuri kuzeyi İran sınırı ile çevrelenmiştir. Çapulcu niteliğindeki eşkıya grupları, bu bölgelerde yabancıların kışkırtmalarıyla Kürt özerkliği ismi altında Türkiye'ye problem yaratmayı hedeflemişlerdir. Mayıs 1926 başlarında bir miktar hayvan çalınarak Ağrı Dağı civarına götürülmüş ve bu olay sonrası yönetime başkaldırılmıştır. Harekâta katılacak birlikleri desteklemek ve asilerin durumunu keşfini yapmak amacı ile hava birliğinden bir bölüğün, Mayıs ayında Karaköse'ye intikali emri verilmiştir. Eşkıyanın İran'a kaçmasına meydan vermeden imhasını sağlamak maksadıyla, asilere karşı kullanılmak üzere Diyarbakır'da üslenmiş olan Junkers tipi tayyareler ile teçhiz edilen 3'ncü Tayyare Taburu ve komutanı Bnb. Zeki (Doğan) Bey vazifelendirilmiştir. Bölükler, 14 Haziran 1926'de yapılan keşif uçuşu sonucu ve edilen istihbarata göre asilerin 5 bölgede 612 çadırda yaklaşık 1150 kişilik kuvvet oluşturduğu öğrenilmiştir. 2 Temmuz 1930'de Tayyare Taburu'nun Diyarbakır'dan Karaköse'ye intikali emredilmiştir. Taburun intikalinde hava şartlarının kötü olması ve günün geç

[630]A.g.e., s.231,232.

saatlerinde yapılması Elbistan-Diyarbakır arasındaki bölgeye yaptıkları inişlerde tayyarelerin bazılarının kırılmasına sebep olmuştur.[631] İntikal esnasında asilerin açtığı atış sonucu isabet alan tayyare mecburi inişe zorlanmıştır. Pilotları Kolağası Selahattin ve Abdurrahman (Şeref) Beyler asiler tarafından Erciş'te 2 Temmuz 1930'de işkence ile şehit edilmişlerdir. Şehitler, Ağrı Şehitliğinde defnedilmiştir. Harekât alanının genişliği ve 3'ncü Tayyare Taburu'nun kayıpları dikkate alınarak, Eskişehir'den 4 bölüklü 1'nci Tayyare Taburu tarafından takviye edilmiştir. Tabur Komutanı Kur.Bnb. Celal (Yakal Bey), 1'nci Tayyare Bölük Devoitine tipi av tayyaresi ile, 2'nci Tayyare Bölük Brege-19 bombardıman tayyareleri ile teçhiz edilmiştir. 2 Tayyare Bölüğü'de, Eskişehir'deki 2'nci Tayyare Tabur 41'nci Bölük pilotları ile takviye edilmiştir. 3'ncü Tayyare Bölük, Smolik tayyareleri ile teçhiz edilen Hava Okulu Tatbikat Bölüğüdür. Bölük'te Eskişehir'de konuşlu Alay bağlı 2'nci Tabur'un 42'nci Bölüğü Devoitine av tayyareleri ile, İzmir'de konuşlu 24'ncü Brege-19 bölüğü tayyare ve öğretmen pilotlar ile takviye edilmiştir. 4'ncü Tayyare Bölüğü, İzmir'deki Tayyare Alayı 3'ncü Tabur birliklerinden oluşmuştur. Keşif ve bombardıman Brege-19 tipi tayyareler ile teçhiz edilmiştir. 12'nci Bl.K. Kolağası Azmi (Türkay), 22'nci Bl.K. Kolağası Celal (Kutal), 32'ncü Bl.K. Kolağası İ.Hakkı (Akkuş) ve 4'ncü Bl.K. Kolağası Naim (Bürküt) Beyler komutasındaki 25 tayyareden oluşan Tabur; önce Kayseri'ye inmiş ve oradan Erciş'e intikal etmiştir. 24'ncü Tayyare Bölük Komutanı Rasıt Kolağası Zeki ve Plt. Seyit Beyler, 2 Eylül 1930'de Ağrı civarında şiddetli fırtınadan tayyarenin kontrolünü kaybederek şehit olmuştur. Hava Birliği, isyanın Diyarbakır ve Urfa dolaylarına yayılma istidadını bölge üzerinde yaptığı geniş çaplı gösteri uçuşları ile önlenmiştir. Ayaklanmayı bastırma harekâtına 7 Eylül 1930'de saat 05.00'den itibaren başlanmış ve tayyareler eşkıyanın üzerine makineli tüfek ve bomba taarruzları yaparak harekâta katılmışlardır. İran'a kaçma yollarının tutulduğunu gören asiler Türk Hükûmeti'nden teslim olmaları için müsaade edilmesini istemişlerdir. İran'a kaçamayan eşkıya Büyük Ağrı doğusu ve kuzey doğu yamaçlarından yararlanarak savunmayı denemişlerdir. Ancak alınan tedbirlerle 11 Eylül 1930'de eşkıyanın tamamı kuşatılarak büyük zayiat vermiştir. IX.ncu Kolordu Harekâtını destekleyen hava

[631] A.g.e., s.233,235.

birlikleri sayesinde asiler kaçamayarak imha edilmişler ve bir kısmı ise yakalanmıştır.[632]

Ağrı harekâtı, Türk tayyarecilerinin ve harekâtı idare edenlerin kudretini göstermesi açısından çok önemli olmuştur. Ağrı zaferinde; Kolağası Ferruh, Tevfik, Bekir (Avni), İbrahim (Hakkı), Celal ve Bnb. Celal Beyler zaferi kazanan kahraman havacılar olmuşlardır. Bu zaferden sonra, amaçlanan yolda daha büyük gayretle yürümek ve Türk havacılığını bir kat daha inkişaf etmek hedef olmuştur. Ağrı Dağı meselesi ve Kürdistan rüyaları kıtaatımızın parlak zafer ile emsali gibi tarihe karışmıştır. Hava kıt'alarımız Ağrı'nın en yüksek noktalarına tahassun eden eşkıyayı her zaman olduğu gibi hayatlarını istihkar ederek çok alçaktan bombalamış, makineli tüfek ateşine tutmak suretiyle kahraman kara kıtalarımıza çok değerli, kıymetli ve emsalsiz yardımlarda bulunmuştur.[633] Harekât, Türk havacılığının yürüdüğü yolun doğru olduğunu ve büyük gayretlerle inkişaf etmek gerekliliğini göstermiştir.

4.5. TUNCELİ (DERSİM) AYAKLANMASI

Tunceli (Dersim) Ayaklanması; 1937-1938 yıllarında Türk hükûmetine karşı aşiretlerin yaptığı ayaklanmadır. Seyit Rıza başkanlığında, Tunceli'de uzun zamandır hükûmet nüfuzu görmeyen aşiret reisi ve ağalar, 20-21 Mart 1937 gecesi, Pah Bucağı ile Kahmut Bucağını birbirine bağlayan yol üzerindeki Harcik (Darboğaz) tahta köprüyü Denenan ve Haydaran aşiretleri tarafından ateşe vererek isyan başlatamışlardır. İsmail Hakkı Teğmen'in komutasındaki karakola isyancılar tarafından saldırı düzenlenmiştir. Karakol yakılmış ve toplam 33 asker şehit edilmiştir. Türk birlikleri ile bağlantı kurulmaması için telefon hatları kesilmiştir. Bu gelişmeler üzerine, Hava Kuvvetlerinin 2 taburu bulunan IV. Alay Uçuş Birlikleri, Kayseri'de imal edilen av tayyareleri ile teçhiz edilmiştir. Gnkur.Bşk.lığı; Diyarbakır'da bulunan 2'nci Hava Alayından Breguet–19 tipi tayyare ile teçhiz edilen 7 tayyareli bir tayyare bölüğü ile takviye edilmesini emretmiştir. Vertetil Meydanında 28 Mart 1937'de hazır olacağı duyurulmuştur. 7 Nisan 1937'den sonra

[632] A.g.e., ss.237-239.
[633] Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, s.34,35.

Elazığ'da bulunan tayyare bölüğü ile eşkıyanın toplandığı yerler, Seyit Rıza'nın evi ve civarı havadan bombalanmıştır.[634]

26 Nisan 1937'de Gnkur.Bşk.lığı 4'ncü Genel Müfettişlik emri ile Eskişehir'de bulunan ve ilk kadın savaş pilotumuz Sabiha Gökçen'inde görev yaptığı tayyare bölüğü, harekâta iştirak etmek üzere Elazığ'a intikal etmiştir. Bu bölük, 9'ncu uçuş grubu adını almıştır. Tayyareler, başarılı keşif uçuşları ile asilere bomba ve makineli tüfekle taarruz ederek zayiat verdirmiş ve asilerin moralini bozmuştur. Asi aşiret reislerinin toplandığı bölgeye tayyareden oluşan kol gönderilmiş ve asilerin dağılmasını sağlamıştır.[635]

Türk medyasında, harekât ile ilgili pilotları öven yazılar yayınlanmıştır. Sabiha Gökçen Hanım, çok genç yaşına rağmen tayyarecilikte büyük başarılar elde etmiştir. Özellikle, Tunceli harekâtı sırasında askeri tayyareler ile kahramanca vazifeyi yerine getirdiği Ulus gazetesinde Falih Rıfkı Atay;

"Türk kadının yapamayacağı hiçbir iş yoktur. Gökçen, bize Anadolu istiklal mücadelesinde ve isyanlarda sessiz sakin, bütün bir feragat içinde yurdun kurtarılması için savaşan meçhul kadının torunlarından biri olduğunu da göstermiştir". [636] Türk kadının başarısından övgü ile bahsetmiştir.

Bulgar basınında Dnes gazetesi Gökçen ile ilgili; 1936'da Şark vilayetlerinde baş gösteren Kürt isyanında bir bombardıman tayyaresiyle fiili vazife alarak fevkalade büyük kahramanlıklar göstermiş ve böylelikle yüksek bir madalya ile taltif edildiğini yazmıştır. Yugoslavya basınından Vreme gazetesinde 20 Haziran 1938'de yayınlanan Gökçen ile yapılan söyleşide Gökçen'in;

> "En müşkül uçuşun hangi uçuşunuzdur sorusuna, Kürtlerin isyanı sırasında Tunceli dağlarında yaptığım uçuş en müşkül uçuşum olmuştur. Hayatımın en müşkül anı, şüphesiz bu anlar idi. Bundan başka zorluklar ile karşılaşmış değilim. Hayatımın en müşkül anları bunlar olmuştur. Bütün bir ay asi köyleri üstünde uçtum ve bombalar attım. Gün oldum 50 metre irtifada uçtum ve asilere mitralyoz ateşi açtım." yanıtını verdiğini belirtmiştir.

[634]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.242.
[635]*Cumhuriyet*, 14 Temmuz 1937, s.6,7.
[636]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, s.197,256,258,261.

Gökçen'in bu cesurane faaliyetine mukabil Türkiye'nin en büyük nişanı verilmiştir. Bu nişan iki büyük soliter pırlanta ile müzeyyen bir nişandır ve Gökçen bunu kalbinin üstünde gururla taşımaktadır.[637]

Hava Kuvvetlerince yapılan keşif ve taarruz uçuşları sonucu, asilerin toplu bulunduğu yerlere etkili taarruz edilmiş, asiler dağıtılmış, zayiat verdirilmiş ve moralleri kırılmıştır. Demenanlı aşiret reisinin, doğu aşiret reislerini ile toplantı düzenleneceği haberi üzerine; Tayyare Bölüğü Elazığ'dan 15 tayyare ile toplantıyı dağıtmıştır. Kırklar Dağı-Darboğazdere yolu-Zel Dağı-Kırmızı ve Kosur Dağları kuzeyindeki Keçizeken (Yukarı bar) Köyüne bomba taarruzu yapmıştır. Birliklerin taarruzu 26 Mayıs 1937'ye kadar devam etmiş, eşkıya ile çarpışmaya girilmiş ve asi köyleri bombalanmıştır. 10-12 Eylül 1937 tarihlerinde Seyit Rıza barış görüşmesi için Erzincan Vilayet Konağına gelmiştir. 13 Eylül 1937'de Elazığ'da bulunan Umumi Müfettişliğe nakledilmiştir. 15-18 Kasım 1937 tarihlerinde Seyit Rıza ile birlikte altı isyancı idam edilmiştir.[638]

Mustafa Kemal Atatürk, 17 Kasım 1937'de Diyarbakır'dan Elazığ'a gelmiş ve Tunceli'nin Pertek ilçesine geçerek Murat Nehri üzerindeki Singeç köprüsünün açılış törenine katılmıştır. Ancak, olaylar durulmamıştır. Kureyşan aşireti diğer aşiretleri silahlanmaya davet ederek isyana teşvik etmiştir. Bu gelişmeler üzerine Başbakan Celal Bayar, isyancılara karşı 2'nci Tunceli Harekâtı (2 Ocak-7 Ağustos) başlatma emrini vermiştir. 2'nci Tayyare Alayı (18 tayyareli Tabur); 8 ve 23 Haziran 1938 tarihlerinde asilere ait Tagar ve Bozan köylerini, 24 Haziran'da 2 tayyareli kol Nazika, Briki ve Meraş köylerini bombalamıştır. Tabur, asilerin durumunu keşfederek birliklere bildirmiştir. Tayyareler, taşıdığı bomba ve makineli tüfek mermisi ile silahlı keşif görevleri yapmıştır. 20 Ağustos 1938'de tarama harekâtı başarı ile sonuçlanacaktır. 3 tayyareli hava birliğinin Elazığ-Vertetil Havaalanında bırakılması, 23 Ağustos 1938 tarihli Başbakanlık emri ile belirtilmiştir. III.ncü Ordu Müfettişliği'nin manevra planına göre 16 Eylül 1938'de harekâtın 3'ncü son safhası başarı ile sona ermiştir.[639]

[637]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:84, s.197,256,258,261.
[638]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., ss.245-246.
[639]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., ss.247-248.

Ayaklanmalar süresince, Hava Kuvvetlerince yapılan keşif ve bombardıman taarruzlar eşkıya üzerinde oldukça etkili olmuştur. Ayaklanmaların planlayıcısı olan reis, kolbaşı şerir ve seyitler ele geçirilmiş ve cezalandırmaların bölgeden çıkartılmasıyla yetinilmemiştir. Ayaklanma için halkı; teşvik, tertip edecek ve tehdit yaratacak elebaşı kalmamıştır. İki sene içinde tamamen temizlenmiş, emniyet ve asayiş istikrarlı bölge haline getirilmiştir. Halkın Cumhuriyete ve devlete karşı itaati sağlanmıştır. İsyancılar, Cumhuriyetin kuvvet ve adaletinden başka güvenilecek bir sığınağı kalmadığına inanmak zorunda kalmıştır.

Sonuç olarak, 1923 yılı Türk milletinin kaderi bakımından çok önemli bir dönüm noktasıdır. Çünkü bu tarihte monarşik idare terk edilip Cumhuriyet rejimine geçilmiştir. Yine, bin yıllık İslammiyetten ayrılıp Batı kültür ve medeniyete doğru yol alınmıştır. Özellikle, bu bölgedeki petrolleri ellerinde tutabilmek, Cumhuriyet sonrası yenilik hareketinin engellenmesi ve Hilafet ve Saltanatın kaldırılmasına engel olmak için İslami Kürt gruplar kullanılmıştır. Emperyalist devletlerin zengin petrol yataklarını kontrol etmek amacıyla Orta Doğu'da bir Kürt Devleti kurma hedefi ayaklanmaların ortak hedefi olmuştur. Ayaklanmalar ile Türk ordusunu zayıf düşürerek emellerine ulaşmak istemişlerdir. Türkiye'de demokrasinin gelişmesini istemeyen bazı gruplar kullanılmıştır. Bu ayaklanmaların ortak amacı; Türk Devleti ve Türk toplumunun laik, demokratik ve çağdaş yapıya geçişinden hoşnut olmayan, saltanata dönme arzusu olan grupların, Cumhuriyet rejimini ve yapılan yenilikleri ortadan kaldırmak ve ülkeyi bölmek için dış destekli ayaklanma gerçekleştirmiş olmalarıdır.

Atatürk; Milli Mücadele Döneminde hava gücünün elden geldiğince kullanılmasını teşvik etmiştir. Savaşın bitiminden sonra gecikmeden Türk havacılığının temellerini oluşturacak çalışmaları başlatmıştır. Bu dönem, Türkiye'de havacılığın toplum tarafından tanınması ve TBMM'de çıkarılan kanunlarla havacılıkta büyük gelişmenin gerçekleştiği dönem olmuştur. Yıkılmış bir ülkeden modern, uygar ve çağdaş kurumların temeli atılacaktır. Akıl ve bilime dayalı yaşamın bir parçası olarak havacılığa önem verilmiştir. Kahraman Türk havacıları; I. Dünya Savaşı'ndan arta kalan hurda, araç-gereç ve yakıt yokluğu içinde, çoğu düşmandan ele geçirilen ve demode olan tayyareler ile yurt göklerinin bekçiliğini yapmıştır.

Tayyareler; orduya harekât için yararlı bilgi verecek, düşmanı yıldıracak ve görevlerini en üstün düzeyde ve etkin olarak yerine getirmiştir. Atatürk, orduya son mesajında hava sınıfına takdir ve selamlarını ifade etmiştir. 10 Kasım 1938'de vefat etmesi nedeniyle düzenlenen törende Türk havacıları saygı uçuşu yapmıştır.

BEŞİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİ'NDEN TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NE TÜRK HAVA HARP SANAYİİ (1912-1954)

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş yıllarının başlangıcından itibaren atılan her adım geleceğin havacılığının alt yapısını oluşturmuştur. Havacılık, XX. yüzyılın başında dünyaya tesir eden ve en hızlı gelişen bilim alanı olmuştur. Tayyare sanayisi; bilime ve bilimsel çalışmaların ürünü olan yüksek teknolojiye dayalı olduğu için büyük ölçekli yatırımlara gereksinim duymuştur. Tayyare sanayisinin özünü; alüminyum ve magnezyum karışımı, demir ve çelik gibi madeni aksam, elektrik-elektronik aksam vb. malzemeler oluşturmaktadır. Tayyare sanayi, birçok teknolojiyi birlikte kullanması nedeniyle çoğu sektörden girdi talep etmektedir. Bunun için gerekli yüksek teknoloji, makine mühendisliği, aerodinamik, malzeme ve elektronik gibi sanayi kolları oluşturmaktadır. Bu sanayi kolu bulunduğu ülkelerde bir lokomotif görevi üstlenmiş ve belirtilen teknolojileri üreten sektörleri peşinden sürüklemektedir.[640]

I. Dünya Savaşı ile birlikte başlayan hızlı gelişim süreci baş döndürücü bir ivme kazanmış ve 20'nci yüzyılın ortalarından itibaren "Havacılık ve Uzay Sanayi" olarak anılmaya başlanmıştır. Avrupa ülkelerinin öncülük ettiği çalışmalar tayyare sanayisine geçişi sağlamıştır. Bu dönemde, tayyareler hız, uzaklık ve kıtalar arası uçuşlar ile yeni denemelere girişilmiş ve başarılı olmuştur. Yaşanan savaşlar sırasında tayyareler şekil ve performans açısından kendilerini yenilemiş ve havacılık alanında önemli gelişmeler olmuştur. Özellikle, Almanya, Fransa ve İngiltere tayyare üretimine büyük hız vermiştir. ABD, tayyare çalışmalarına daha sonra katılmasına rağmen çok hızlı ilerleme kaydetmiştir. Fransız Gnome, 1908 yılında 104.3 Kg. Ağırlığında 70–80 beygir gücünde Dönen Yıldız tipi motoru geliştirmiştir. Bu motorun yağ ve yakıt harcaması fazla olduğundan kısa süre sonra yerini Sabit Yıldız motoruna bırakmıştır. I. Dünya Savaşı döneminde, tayyare motoru 400 beygir gücü

[640] Adnan Susoy, *Türkiye'de Uçak Sanayinde Teknoloji Transferleri ve Ortak Yatırımlar*, s.29.

düzeyine ulaşmıştır. Beygir gücüne oranla motor ağırlığının azalması dönemin önemli gelişmelerinden biri olmuştur.[641]

1. TÜRKİYE'DE HAVA HARP SANAYİİ'NİN KURULMASI YÖNÜNDE SÖYLEMLER

I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele Dönemi havacılık sanayi, bakım-onarım işleminin yapıldığı birkaç hangar ve istasyonla sınırlı kalmıştır. Bu dönemde, ülkedeki hava harp sanayiisi çok yetersiz olduğu için tayyareler yurtdışından tedarik edilmiştir. Tayyare sanayi alanında ilk ciddi adımlar, Cumhuriyet'in ilanından kısa bir süre sonra Atatürk tarafından atılmıştır. Milli Mücadelenin kazanılmasından sonra Atatürk, savaşlardaki üstün başarısını, ekonomik ve siyasi alanlarda göstererek tayyare sanayisinin kurulmasına özel önem vermiştir. Özellikle, 1926-1939 döneminde çok zor ekonomik şartlara rağmen tayyare fabrikaları kurularak yurt dışı ilişkilerde önemli mesafeler katledilmiştir. TTC'nin kuruluşundan tam sekiz ay sonra Kayseri'de tayyare fabrikası kurulması girişimi başlatılmıştır. Atatürk,

"Batı'nın bir sembolü de fabrika bacalarından tüten dumandır. Kendi pamuğunu elbiseye ve kendi demir filizini çeliğe dönüştürmeyi başarıncaya dek, Türkiye müstemleke köleliğinden kurtulamayacaktır."[642] demiştir.

Atatürk, 1 Mart 1922'de Meclis açış konuşmasında;

> "Özellikle, savaş sanayi üretimi yapan fabrikaların çalışmalarını özel takdirlerimle anmayı bir değerbilirliğin gereği olarak kabul ederim. Bu son yıl içinde bu fabrikaların eksiklikleri yavaş yavaş tamamlanmıştır. Bu gün her türlü ihtiyacın imal edilmesi mümkün bulunmaktadır. Yeni kurulan mermi ve fişek fabrikalarında çok miktarda topçu ve piyade cephesi ile bombaların hazırlanması ve yapımı sağlanmıştır".[643]

Yine, 1 Mart 1923'de Meclis açış konuşmasında;

> "Bu yıl içinde silah ve savaş araç ve gereçlerin sağlanması konusunda gayretli bir çalışma yapılmıştır. Araç ve gereçlerin bir kısmı dış ülkelerden, bir kısmı da içeriden sağlanması ile amacın gerçekleşmesinde başarıya ulaşılmıştır. Savaş üretimi ile ilgili bu yıl içindeki çalışmalar da teşekküre değer. Çeşitli merkezlerde yeni ve yedek silah ve cephane depolarımız ve fabrikalarımız kurulmuştur. Çok büyüp gelişen savaş

[641]Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık, Politikası,* s.209.
[642]A.g.e., s.212,213.
[643]TBMM Tutanak Dergisi, D-1,C-XVIII, s.2, 1'nci Dönem, 3'nci Yasama Yılı.

kurumlarında çalışmaları gerekli olan modern elemanlar yetiştirilmesi için de hazırlıklar yapılmaktadır".[644]

Harp sanayisi ile birlikte onun gelişmesini sağlayacak personelin yetiştirilmesinin çok önemli olduğu vurgulanmıştır.

Atatürk, yurt dışından tayyare almayı değil, yerli tayyare üretilmesini hedefleyecektir. Aynı zamanda kurulacak havacılık sanayisi ile dünyada söz sahibi bir ülke olmayı amaçlayacaktır. Savunma sanayi ile ilgili olarak yaptığı değerlendirmede;

> "Eskimiş teknolojileri değil, en yeni teknolojiyi ülkeye getirmediğimiz sürece, yabancı ülkelere bağımlı olmaktan kurtulamayız. Bunun içinde mümkün olduğu kadar kemerleri sıkarak kendi yağımızla kavrularak, bir yandan da yeni parasal kaynaklar yaratarak çağdaş teknolojilerin en yenilerini topraklarımıza taşıyacağız. Eski teknolojileri bize kolaylıklar tanıyarak getiren yabancı devletlerin kurnazlıklarını anlamamak için insanın ya kör ya da aptal olması gerekir. Kısa sürede gelişen şu savaş araç ve gereç sanayine bakınız. I. Dünya Savaşı biter bitmez, bu kara günlerde kullanılan tüm silahlar birden bire demode olmuştur. Almanlar, Fransızlar, İngilizler, Amerikalılar ellerindeki bu silah fabrikalarını uzun vadeler tanıyarak geri kalmış ülkelere satmaya çalışıyorlar. Neden? Çünkü onlar daha modernlerini, daha etkili olanlarını yapabilecek fabrikalar kurmakla meşguller. Biz yeni ve genç bir Türkiye kuruyoruz. Dost düşman ülkelerin geride kalmış teknolojilerine gereksinmemiz yok. Ya en yenisini kurar, onlarla boy ölçüşürüz, ya da biraz daha sabreder, bunu yapabilecek güce erişmemizi bekleriz".[645]

Atatürk; tayyare sanayinin önemini bugünkü seviyesinden çok ilkel olduğu bir dönemde tespit etmiştir. Batılı ülkelerin teknolojilerini sürekli yenilediklerini belirtmiştir. Modası ve dönemi geçmiş teknolojileri, geri kalmış ülkelere sattıklarına dikkat çekerek sorunun özünü göstermiştir. Bu çerçevede, Türkiye'nin yeni teknolojiler üreten bir ülke olmasını ve tayyare sanayini diğer sanayi kollarından daha önce faaliyete geçirmesini hedefleyecektir. Genç Cumhuriyet'in, 1920'li yıllarda tayyare sanayine yönelişinin arkasında o günkü yönetici kadronun bilinci, uzak görüş yeteneği, heyecanı ve coşkusu etkili olmuştur. Bu kapsamda, kurulacak tayyare fabrikaları gelecek dönem için çok ciddi ve önemli yatırımlar olmuştur.

---

[644]TBMM Tutanak Dergisi, D-1,C-XXVIII, s.2, 1'nci Dönem, 4'üncü Yasama Yılı.

[645]Oktay Verel, *Sabiha Gökçen Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti,* THK Yay.:2, İstanbul. 1982. s.6; Tayhani, a.g.e., s.213; Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:94, s.2807.

1.1. OSMANLI DÖNEMİ TÜRK HAVA HARP SANAYİİ (1911-1919)

Osmanlı Devleti gelişmiş ülkelerle eş zamanlı olarak havacılığı ordu teşkilatına dâhil etmiştir. Osmanlı havacılığının temelini askeri havacılık oluşturmuştur. Askeri havacılık ile birlikte hava sanayisine ihtiyaç duyulmuştur. Tayyarelerin; bakım-onarım, yedek parça değişimi, mevcudu olmayan malzemelerin mahallinde imali hava harp sanayisinin temelini oluşturmuştur. Türkiye havacılığa ilgi gösteren ilk ülkelerden biri olmasına karşın tayyare üreticisi olmamış ve dışa bağımlılıktan kurtulamamıştır. Öte yandan malzeme imalatı, bakım ve onarımda kabiliyet kazanma çalışmaları oldukça erken başlatılmıştır. Havacılık sanayisinde lokomotif güç askeri fabrikalar olmuş ve tayyare malzemelerinin onarımında ihtiyaç duyulan tezgâhlar buradan temin edilmiştir. İlk tayyare fabrikası kurma teşebbüsü Balkan Savaşı sonunda gündeme gelmiştir. Macar Şirketi ile İstanbul'da tayyare fabrikası kurmak üzere bir ön mutabakat hazırlanmıştır. Bu anlaşma tasarısı, tayyare fabrikasına ilaveten bir Tayyare Mektebi kurmayı öngörmüştür. Öncelikle, Tayyare Mektebi kurulmuş ve beş ay içerisinde tamamlanarak eğitim ve öğretime başlamıştır.[646] Bu okulda sivillere de pilotaj eğitimi verilmiştir. Mektebin öğrenim süresi altı ay olmuş, öğretmen ve araç-gereç giderleri fabrika tarafından karşılanmıştır. Şirket, Mektebin yanında en modern tayyareleri üretecek bir fabrika kurulmuştur. Burada yapılan çalışmalar neticesinde elde edilen yeni buluşlar gizli tutulmuştur. Tayyare motorları hükûmetin uygun göreceği bir ülkeden alınmıştır. Belli sayıda tayyare, Osmanlı ordusu'nun ihtiyacına binaen satışa sunulmak üzere her an hazır bulundurulmuştur. Modern bir havacılık kompleksi için hazırlanan bu proje taslak olarak imza aşamasında İmalat-ı Harbiye Müdürlüğü'nün görüşü alınması beklenirken kim ve niçin yazıldığı belli olmayan bu teklif kabul edilmemiştir. Bu proje yapılamayacak notu eklenmiş, imzalanmamış ve gerçekleşmemiştir.[647]

Havacılık Sanayisi alanında yapılan ikinci teşebbüs; Temmuz 1914'de gerçekleşmiştir. Otomobil teknisyeni olan Hayri ve Rıza Beyler Tophane Askeri

[646]Kurter, *Türk Hv.K.leri Tarihi,* Hv.K.K.lığı, C.I, (1910-1914), ss.182-183, Hv.K.K.lığı Basımevi, 2006, Ankara.
[647]Fethi Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913),* s.328, 1974, Hv.Basımevi, Ankara; Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi,* (1913-2009), s.21, 2009, Ankara.

Fabrikasına müracaatta bulunarak tayyare yapmak istediklerini bildirmiştir. Fabrika, müracaatı Harbiye Nezaretine iletmiştir. Harbiye Nazırı Enver Paşa, bu teşebbüse destek vermiştir. Hayri ve Rıza Beyler bir tayyare imal etmişler. Ancak, uçurmayı başaramamış ve teşebbüs yarım kalmıştır.[648]

Üçüncü teşebbüs, I. Dünya Savaşı'nın devam ettiği 1916'da gerçekleşmiştir. I. Dünya Savaşı süresince, Türk ordusunun tayyare, motor ve teknik personel ihtiyacı sürekli artmıştır. Diğer taraftan Avrupa'ya gönderilen pilot adaylarının eğitim masrafları son derece yüksek olmuştur. Öyle ki bir pilotun maliyeti bin lirayı çıkmış, bu miktar bir tayyare parasına karşılık gelmiştir. Bu yüzden pilotların Türkiye'de eğitilmesi büyük önem arz etmiştir. Bütün bu sebeplerden dolayı üçüncü defa Tayyare ve Tayyare Motor Fabrikası'nın kurulması gündeme gelmiştir.[649] Ortak olarak Almanya seçilmiştir. Konunun araştırılması için Prusya Harbiye Bakanlığı'ndan Kolağası Bartsch ve Bonz Firması Temsilcisi Bronzin İstanbul'a gelmiştir. Yaptıkları incelemeler neticesinde Türkiye'nin teknik sahada yetersiz olduğu gerekçesiyle tayyare üretiminin mümkün olamayacağı raporunu vermiştir. Bu dönemde, Alman Stinnes Firması ile irtibata geçilmiştir. Firma, yaptığı incelemeler neticesinde aynı gerekçeler ile fabrika kurmaktan vazgeçmiştir.[650]

Bu dönemde, bir tayyare fabrikası faaliyete geçirilememiş olmakla birlikte bazı onarım atölyeleri kurulmuştur. Atölyeler, Yeşilköy ve önemli hava istasyonlarının olduğu yerlerde teşkil edilmiştir. Atölyelerde kullanılan bir kısım makineler yurtdışından getirilirken, bir kısmı Deniz Kuvvetlerine ait teknik destek birimlerinden tedarik edilmiştir. İmalathanelerde pervane üretimi başta olmak üzere üretilen yedek parçalar olmuştur. İstanbul Hava Mektebi Komutanı Mehmet Ali Bey'in emriyle Vecihi Bey Yeşilköy İstasyonu'nda pervane imal etmeyi başarmıştır. I. Dünya Savaşı öncesinde Fransa, sonrasında Almanya Türk havacılığına destek vermiştir. Savaşın sonlarına doğru Alman desteğinin azalması, verilen siparişlerin gecikmesi ve peşin ödemeye bağlamaları gibi olumsuz gelişmeler nedeniyle Türk

[648]Kurter, C.I, a.g.e., ss.181-183; Tanman-Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi (1914–1916)*, İkinci Kitap Birinci C.I, s.16, Hv.Basımevi, Eskişehir, 1951; Yalçın, Türk Hava Harp, a.g.e.,(1913-2009), s.21.
[649]*Türk Hava Kuvvetleri Dergisi, 100'ncü Özel Sayısı*, s.12.
[650]Brian P.Flanagon, *Büyük Harp'te Osmanlı Hv.K.lerinin Tarihi Erich Serno'nun Hatıratı 1914–1918,* (Mütercim H. TÜR), Tarihçe Ş.Md.lüğü, Kayıt No: 1641-208, s.41,42, 2007, Ankara; Yalçın, a.g.e., s.21.

havacılığı yedek parça ihtiyacını tedarik edemez hale gelmiştir. Ancak, bu dönemde Rusya sahillerinden duba üzerinde Türk kara sularına sürüklenen 2 Rus av tayyaresi ele geçirilmiştir. Ruslardan ele geçirilen tayyareler oldukça önemli kazanç olmasına rağmen birçok eksiği bulunmuştur. En önemli eksiği pervanelerinin olmaması rağmen bir hafta gibi sürede tayyarenin tecrübe uçuşu başarıyla gerçekleştirilmiştir.[651] Osmanlı sanayisi Avrupa'da yaşanan sanayi devrimine teknik olarak eşitlik sağlayamamış ve değişime ayak uyduramamıştır. Havacılık alanında kat edilen gelişmelere uyum sağlayamaması nedeniyle bu dönem tayyare fabrikası kurma girişimleri başarılı olmamıştır.

1.2. MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİ TÜRK HAVA HARP SANAYİİ (1919-1923)

Milli Mücadele, Türk Askeri Havacılığı ve Hava Harp Sanayii açısından imkânsızlıkların yaşandığı dönemdir. Bu dönemde hava endüstrisinden bahsetmek mümkün değildir. Buna rağmen tayyarelerin bakım, onarım faaliyetinin yapılabilmesi için belirli tedbirler alınarak en önemli merkez Konya yapılmıştır. Havacılar, büyük zorluklara rağmen tayyareleri faal hale getirerek cepheye göndermeyi başarmıştır. Milli Mücadele Döneminde, İstanbul ve çevresinden gizli yollarla Anadolu'ya gelen usta ve işçiler yanlarında getirdikleri makineler ile önce Eskişehir, sonra Ankara'da İmalat-ı Harbiye bünyesinde pencere demirlerinden, bahçe çitlerinden süngü, demiryolu raylarından silah ve cephane yaparak eldeki top mermilerini yontup Alman toplarına uydurarak ordularımıza silah ve cephane hazırlamıştır. Dönemin politik gelişmeleri gereği, silahsız olarak temin edilen tayyarelere, I. Dünya Savaşı'ndan kalan Alman silahları başarı ile monte edilmiştir. 1921'de Ankara'da Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü kurulmuştur.[652]

Türk Havacıları imkânsızlıklar içerisinde Milli Mücadelenin sonuna kadar kahramanca mücadele etmişlerdir. Bu dönemde; yedek parça ve tayyare yakıtı eksikliği hiç bir zaman giderilememiştir. Ayrıca, eksikliği fazlaca hissedilen malzemelerden birisi tayyarelerin bez kanatları için gerekli olan emayit olmuştur. Bu maddenin yurtdışından tedarik edilememesi üzerine Türk ustaları gerekli

[651]Kurter, C.I, s.181; Tanman-Keyüsk, C.I, a.g.e., s.16.
[652]Ergin Ersoy, "Kurtuluş Savaşı'na Türk Hv.K.leri'nin Katkıları", *Hv.Kuv.leri Dergisi*, 91.Yıl, Sayı:341, Haziran, 2002, s.13.

hammaddeleri kullanarak emayit yapmak istemişlerdir. Fakat hammadde temininde sıkıntı çekildiği için zorluklar yaşanmıştır.

Mustafa Kemal (Atatürk), Milli Mücadele'yi kağnı ile teknolojiyi yenmesini bilen Türk milletini savaştan sonra ulusal sanayi savunmasının kurulması ve güçlendirilmesi konusunda harekete geçiren bir lider olmuştur.

1.3. ATATÜRK DÖNEMİ TÜRK HAVA HARP SANAYİİ (1923-1938)

Havacılık sanayii ile ilgili çalışmalar, İktisat Bakanlığının sorumluluğunda yürütülmüştür. Savunma sanayi projelerinin özelliği gereği Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekaleti ile koordineli çalışılmıştır. Bütçe gelirlerinin zaman içinde artması ve Mustafa Kemal Paşa'nın direktifleri ile havacılık sanayine öncelik verilmiştir. Fakat bu sanayi kolu sadece ülke imkânları ile başarılabilecek bir iş olmadığı için 1925'de havacılık sanayinin temelini atmak için tayyare fabrikası kurma kararı alınmıştır.[653] TBMM Hükûmeti, havacılık sanayinin gelişimi için çalışmalara başlamıştır. Ancak, şahısların yardımı da Hava Harp Sanayinin gelişmesinde etkili olmuştur. Bunun için ülke savunmasının öz kaynağından karşılanmasının gerekliliğini ortaya konacaktır. Bunun için, 1925'de Avrupa'da tayyare mühendisi yetiştirilmesi için Rasıt Kolağası Mazlum (Keyerk), Pilot adayı Kolağası Rakım, Hamdi ve Sabri Beyler Almanya'ya gönderilmiştir.

Atatürk; 1930'lu yıllarında yerli tayyare ve motor üretilmesi için çalışmalara hız verilmesini istemiş ve yetkilileri uyarmıştır. Sabiha Gökçen Türk Hava Harp anayinin gelecekteki ulaşacağı hedefi işaret eden şu sözleri söylemiştir:

> "Yeşilköy Havaalanı'nda Atatürk ve İnönü ile birlikteydik. Gazeteler havacılıkta yeni bazı atılımlar yapılacağından bahsediyorlardı. Batı teknolojisinden, yeni tayyarelerden dem vuruluyor, fotoğraflar yayımlanıyordu. İnönü'ye, şunu bil ki Paşa, verdiğimiz sözde durmak mecburiyetindeyiz. Paramızı ve geleceğimizi daha fazla yabancılara kaptırarak geleceğimizi tehlikeye düşüremeyiz. Tayyaremizi kendimiz yapacağız. Yedek parçalarımızı kendimiz yapacağız. Ulusun bu konudaki umudunu boşa çıkaramayız".[654]

Atatürk, yayılmacı ülkelere özellikle Mussolini'ye karşı alınacak tedbirler kapsamında Gnkur.Bşk. Mareşal Fevzi Çakmak'tan dünyanın en gelişmiş tayyarelerinin araştırılması için tecrübeli pilot görevlendirmesini istemiştir. Milli

[653]Ergüder Gediz, "Türk Havacılık Tarihçesi", *Uçantürk*, Sayı 313, Haziran 1988, ss.29-32.
[654]Meydan, a.g.e., s.71.

Savunma Bakanlığı 24 Ekim 1936 tarihli tezkere ile Türk Hv.K.lerinin ihtiyacı olarak Amerika'dan yaptığı inceleme sonucunda en gelişmiş tayyarelerin alınmasını gerçekleştirmek, bombardıman tayyarelerini muayene ve şartnamelerini yerinde müzakere ve tespit etmek üzere Plt.Yzb. Enver Akoğlu ile tayyare makinisti Ahmed Hikmet gönderilmelerine karar verilmiştir. Ancak, kırkbeş gün sürecek seyahate ait ödeneklerin karşılığı döviz olarak ödenmesi ve seyahatleri için siyasal pasaport verilmesi istenmiştir. Maliye Bakanlığının 3 Kasım 1936 tarihli mütalaasında Kara Müsteşarlığından 37.200 TL Deniz Müsteşarlığından 15.000 TL olmak üzere toplam 52.200 TL ödeneğin verilmesi 4 Kasım 1936'de Bakanlar Kurulu toplantısında kabul edilerek Cumhurbaşkanı tarafından onanmıştır.[655]

1937'de yılında Atatürk;

> "Ordumun da askeri havacılık alanında uygar ülkelerle yarışacak duruma gelmesini diliyorum. Bizim havacılarımızın cesaret ve bilgi yönünden, Batılı ülke havacılarından çok daha üstün olduklarına ve olacaklarına inanıyorum. Ancak çağın araç ve gereçlerini kendilerine vermek zorundayız. Yarışa onların koşulları ile girmelerini sağlamak ana görevimizdir. Tayyare fabrikaları yapmak, tayyare yedek parçaları yapacak fabrikaları kurmak başlıca amaçlarımızın içindedir".[656]

Yine;

> "Harp Sanayi kuruluşlarımızı, daha çok geliştirme ve genişletme için alınan tedbirlere devam edilmeli ve sanayileşme çalışmamızda da ordu ihtiyacı ayrıca göz önünde tutulmalıdır. Bundan sonrası için bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve hava harp sanayimizin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder. Hava Kuvvetlerinin aldığı ehemmiyeti göz önünde tutarak bu mesaiyi planlaştırmak ve bu mevzuu layık olduğu ehemmiyetle milletin nazarında canlı tutmak lazımdır."[657] demiştir.

"Türk çocuğu, her işte olduğu gibi havacılıkta da, en yüksek düzeyde, gökte, seni bekleyen yerini, az zamanda dolduracaksın".[658] diyerek ekleme yapmıştır.

Mustafa Kemal Atatürk'ün öngörüsü, tamamen yerli tayyaremizi ve motorunu yapmamıza işaret etmiştir. Türk gençliğine görev verecek ve insanlığın ortak olarak etkilendiği en önemli sahanın havacılık olduğunu vurgulamıştır. Güçlü hava gücünün yanında uzayda da söz sahibi olmak önemli ve kaçınılmazdır. Yakın gelecekte uluslararası alanda en etkili güç uzay gücünü oluşturan devletler olmuştur.

---

[655]BCA, Tarih: 4.111936, Sayı:2/5529, Fon Kodu:03018.1.2, Yer No:69.86.6.
[656]Verel, İstikbal Göklerin..., s.408.
[657]*Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri*, Birinci Kitap, s.289; Yalçın, Türk Hava Harp, a.g.e., s.6.
[658]*Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri II*, 1906-1938, s.323.

Atatürk Döneminde, Türk havacılığı kendi olanakları ile hayat bulmuştur. Türk Hv.K'lerinin en modern ve çağdaş silah ve tayyareler ile donatılması, ancak dünyadaki gelişmiş sistemlerin envantere alınması ile gerçekleşmiştir.

Hava silahlanma proğramının tatbikini temin için ve takriben 2.900.000 TL bedeli mukabilinde alınabileceği anlaşılan 40 adet Vultes-V.II Amerikan bombardıman tayyaresinin gizliliğine binanen pazarlıklıkla Washington Büyük Elçiliği vasıtası ile satın alınmasına izin verilmesi, Milli Müdafaa Vekilliği'nin 2 Mart 1937 tarih ve 58/239 sayılı tezkeresiyle yapılan teklif üzerine Bakanlar Kurulu tarafından 3 Mart 1937 tarihinde kabul edilmiş ve Cumhurbaşkanı tarafından onaylanmıştır.[659] Bu geçiş döneminde ihtiyacın giderilmesi amacıyla yurt dışından modern silah sistemi alınması gerekli olmuştur.

Türk heyeti, Martin Tayyare Fabrikası'ndan büyük yatırımlar yapılarak üretilen Martin-139 tayyaresinden dört adet alınmasına karar verdikten sonra iflas noktasından ki firmanın satışları artmıştır. Fabrikanın sahibi Mr. Martin; *"Ben Türklere minnettarım beni iflastan kurtardıklarını unutmam. Sizinkiler o zamanlar bizim havacılarımızdan çok daha ileri görüşlü yetişkin insanlardı."*[660] diyerek Türk havacılarına güven belirtmiştir.

Havacılığın gelişmesine, devletin olduğu kadar varlıklı Türk zenginleri ve bilgisini ortaya koyan vatanseverler tarafından Cumhuriyetin ilk yıllarında önemli ve gerçekçi girişimler yapmıştır. Türk Hv.K.leri, dönemin gereklerine göre en modern silah sistemleri ile donatılmış ve hızla büyümüştür. Envantere giren silah sistemlerinin faaliyetini sağlamak için bakım ve onarım kabiliyeti kazandırma çalışmaları hızla devam etmiştir. Hava Harp Sanayi, bir ülkenin sanayisinin en önemli ve kilit noktasını teşkil etmektedir. Harp sanayii, temelini bilimsel çalışmalardan ve yüksek teknolojiden almak zorundadır. Yüksek, geniş ve pahalı yatırımlar buna bağlı koordineli ve ortak yan sanayi kuruluşlar oluşturmak gerekmektedir. Hava Harp Sanayii, ülke ekonomisine ulusal gelir getirmesi yanında, istihdam yaratması açısından da en önemli alanı teşkil etmektedir. Harp Sanayii ileri teknolojiye bağlı olarak makine mühendisliği, aerodinamik teknolojisi, malzeme ve

[659]BCA, Fon Kodu: 030.10.01.02 Yer No:72.16.10.
[660]Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler*, C.II, ss.222-224.

elektronik teknolojisi alanlarında istihdam ve gelişim zorunluluğu yaratarak ülke ekonomisine büyük destek ve katkı sağlamıştır. Bu düşünceler ile Atatürk; 1923-1938 döneminde ulusal sanayiye verdiği büyük önem ile çoğu devlet kuruluşu olan savunma sanayi kurulmasına önderlik etmiştir. Bu dönemde; Ankara Fişek Fabrikası (1924), Ankara Hafif Silah ve Top Tamir Atölyesi (1924), Gölcük Tersanesi (1924), Şakir Zümre Fabrikası (1925), Eskişehir Tayyare Tamirhanesi/Fabrikası (1925), Türk Tayyare Cemiyeti (1925), Türk Kuşu ve Türk Hava Kurumu (1935), Tayyare ve Motor Türk Ananonim Şirketi (TOMTAŞ 1926), Kırıkkale Mühimmat Fabrikası (1927), Kayseri Tayyare Fabrikası (1928), Kırıkkale Elektrik Santrali ve Çelik Fabrikası (1928), Kayaş Kapsül Fabrikası (1930), Nuri Kıllıgil Tabanca, Havan ve Mühimmat Üretim Tesisleri (1930), Barut, Tüfek ve Top Fabrikası (1936) ve Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası (1936) faaliyete geçen ulusal savunma kuruluşları olmuştur. Askeri fabrikalarda onarım, revizyon ve fabrika seviyesi bakımları yapılmıştır. Türk Sivil Havacılığının (Devlet Hava Yolları) kurulmasına yönelik çalışmaların hayata geçirilmesi sağlanmıştır.

2. CUMHURİYET'İN İLANI İLE TAYYARE SANAYİİ KURMA ÇALIŞMALARI

2.1. KAYSERİ TAYYARE FABRİKASI

Hava Harp Sanayi, ülkenin ağır sanayisinin en son aşamasıdır. Bu alan, şahsi girişimcilerin yapabileceği bir saha olarak değil, üretilen ürünün en önemli müşterisi devlet olmak zorundadır. I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele dönemi süresince Hava Harp Sanayi olmayışı büyük sıkıntılara sebep olmuştur. Bu malzemesizlik ve bakımsızlıktan tayyareler onarılamaz hale gelmiştir. Bu olayları yaşayan Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk, ordunun tayyare ihtiyacını gidermek ve memleket dâhilinde yapılmasını sağlamak amacıyla, Savunma ve Harp Sanayi konusunda son teknolojiyi temsil eden Hava Endüstrisinin kurulmasını istemiştir. Bu nedenle, Bakanlar Kurulu şirketlere, Türkiye de tesis edilmekte olan tayyare fabrikaları hakkında üç ay zarfında teklif vermelerini ve şartnamelerini hazırlamalarını belirtmiştir. Şirketlerin vereceği kesin teklif üzerinden maliyet teminatına gideceği hususu Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal önderliğinde toplanan Bakanlar Kurulu

kararnamesi ile kabul edilmiştir.[661] Tayyare Fabrikasının kurulmasına karar verilmeden önce Müdafaa-i Milliye Vekâleti ve İcra Dairesi Tayyare Şubesinin teklifi ile 26 Kasım 1924'de Junkers Firmasından on adet Junkers madeni tayyare pazarlık yapılarak alınmasına karar verilmiştir.[662]

Başbakan İsmet İnönü'nün başkanlığındaki Hükûmete verdiği direktif üzerine Kayseri'de bir tayyare fabrikası kurma kararı alınmıştır. Fabrikanın kuruluşu için çalışmalara başlanmıştır. Tayyare fabrikası kurma girişimleri, 22 Nisan 1925'de TBMM'de ele alınarak resmiyet kazanmıştır. Versay Antlaşması gereği, Junkers Tayyare Firması'nın Almanya'da Hava Harp Sanayii kuramaması ve faaliyetlerini durdurmak zorunda kalması nedeniyle Türkiye'ye tayyare üretimini teklif etmiştir. Alman Profesör Junkers'in başında bulunduğu firmanın, Avrupa'nın en kaliteli ve kusursuz tayyaresini üretmesi, firmaya duyulan güveni arttırmıştır. Bu dönemde yaşanan Türk-Alman müttefikliği de, gelecekte dönemde üretimler için planlamada önemli olmuştur.[663]

17 Haziran 1925'de, Hava Kuvvetleri'nin ihtiyacı olan avcı ve bombardıman tayyareleri ile bunların yedek parça, alet ve malzemelerini temin etmek amacıyla, Junkers Firmasından alınması için İthalat Kanunun 18.maddesi gereği pazarlık usulü satın alınmasına Bakan Kurulu toplantısında karar verilmiştir. Karar, Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal tarafından onaylanmıştır.[664] 21 Haziran 1925'de, Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Bey'den gelecek bilgiye göre Junkers Firmasının yetkilileri ile patent konusunda bir mutabakat sağlanmasının gerekliliğine karar verilmiştir.[665] Türkiye'de Tayyare Fabrikasının kurulması için her türlü şartlar gerçekleşmiştir.

Türk Hükûmeti ile tayyare üreticisi firma Junkers Tayyare Fabrikası A.Ş. arasında 15 Ağustos 1925'de antlaşma yapılmış ve Türkiye'de Tayyare Fabrikası kurulması kararı alınmıştır. Maliye Vekili Hasan Bey ve Alman Junkers Firması arasında sözleşme yapılmıştır. 7 Ekim 1925'de, Bakanlar Kurulu bu kararı

[661]BCA, 030.18, Sayı No. 841, Fon Kodu:30.18.1.1, Yer No:10.41.18.
[662]BCA, 030.18, Sayı No. 1139, Fon Kodu:30.18.1.1, Yer No:11.56.12.
[663]Vecihi Hürkuş, *Havacılığımız*, Ankara, Doğuş Matbaacılık, 1996, s.5; Hüsnü Özlü, *Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Türk Hava Harp Sanayiinde Resmi ve Yarı Resmi Teşebbüsler (1925-1950)*, Türk Hava Kuvvetlerinin 100'ncü Yılı Uluslar Arası Tarih Sempozyumu Sunum, s.393, 8-10 Şubat 2011, Mayıs 2013, Ayrıntı Basımevi, Ankara.
[664]BCA, 030.18, Sayı No. 2119, Fon Kodu:30.18.1.1, Yer No:14.39.11.
[665]BCA, 030.18.1.1, Sayı No. 2138, Fon Kodu:30.18.1.1, Yer No:14.40.10.

imzalamıştır. Nakliyat-ı Tayyare Şirketi'nin yanında gaz fabrikası kurulmasına da karar verilmiştir.[666] Bu sözleşme çerçevesinde, Kayseri'de Junkers firması, tayyarelerinin büyük çapta bakımlarının ve tayyare üretiminin yapılacağı bir tayyare ve motor fabrikası kurulmuştur. Yine, her türlü makine ve teçhizatını karşılayacak ve ülkede havayolu taşımacılığı ve işletmeciliği yapmıştır. Firma, petrol ve maden aramaya yetkili olmuştur. Eskişehir'de, A-20 Junkers tayyarelerinin son montaj, onarım merkezi kurularak küçük bakım ve onarımının yapılacağı küçük ölçekli bir tamirhane ve bazı tesisleri kurulmuştur. Bu konulara ilişkin antlaşma imzalanıp, onarım çalışmalarına başlanmıştır.[667] Fabrika üretime geçinceye kadar tüm tayyare parçaları Almanya'dan ithal edilmiştir. Üretime geçtikten sonra gerekli alüminyum ve demir, ortak açılacak işletmelerle Türkiye'den sağlanmıştır.[668]

Türk Hükûmeti ile Junkers Firması arasında yapılan sözleşme uyarınca kurulan ortak şirketin adı TOMTAŞ (Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi) olarak belirlenmiş ve merkezi Ankara olmuştur. Fabrikanın başına Refik (Koraltan) Bey getirilmiştir. Fabrikanın tamamlanması için gerekli olan toplam sermaye 7 milyon Alman Markı (yaklaşık 3.360,000 TL) olarak belirlenmiştir. Sermaye taraflar arasında eşit olarak paylaşılmıştır. Türk Tayyare Cemiyeti, şirketin 125.000 TL sermayesini karşılamıştır. Fabrika sermayesinin yüzde 51 Milli Müdafaa Vekâletine ve yüzde 49 hissesi Alman tayyare yapımcısı Junkers firmasına ait olmuştur. Fabrika üretime başlanıcıya kadar Türkiye, tüm tayyarelerini Almanya'dan almıştır. 1926'da şirketin kuruluş sözleşmesi gereği, Eskişehir'de Almanya'dan satın alınan Junkers tayyarelerinin bakım onarımı yapılarak yılda 250 tayyare üretmesi hedeflenmiştir.[669]

Mustafa Kemal Paşa, Tayyare şirketinin tesisinden sonra üretim aşamasına geçene kadar harp tayyaresi temin edilmesini istemiştir. 4 Kasım 1925'de, Müdafaa-i Milliye ve Junkers firması arasında sözleşme yapılmıştır. Sözleşmeye göre Junkers firmasından, ondokuz adedi 1925'de içinde temin edilmek şartı ile 614.313 TL'ya ve onbir tanesi 1926'da teslim edilmek üzere 454.527 TL bedelinde, toplam otuz adet

[666]BCA,030.18, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No: 6.57.15; BCA; 03018, Sayı No:2625, Fon Kodu:30.18.1.1, Yer Kodu:16.64.21.
[667]Yalçın, a.g.e., s.72.
[668]Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık, Politikası..., s*s.217-218.
[669]Tayhani, a.g.e., s.218, 219; Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., ss.351-354; Hüsnü Özlü, a.g.e., s.393.

bombardıman ve keşif tayyaresi satın alınmasına karar verilmiştir. Sözleşme, Bakanlar Kurulu tarafından imzalanarak Cumhurbaşkanı tarafından onaylanmıştır.[670]

Kayseri Tayyare Fabrikası'nın kurulması için 1925'de kanun teklifi verilmiştir. Bu kanun teklifinin acilen gizli celse oturumlarında görüşülmesi için Kütahya Milletvekili ve Milli Müdafaa Vekili Recep Bey (Peker) Bey, 18 Kasım 1925'de Meclis Başkanlığı'na bir önerge sunmuştur. Bu önerge kabul edilerek aynı gün kanun teklifi gizli oturumda ele alınmıştır. Teklif, "Ordunun Teslihi ve Harp Sanayii Kurulmasına Dair Layihai Kanuniye" adını taşımıştır. Recep Bey, kanun teklifi hakkında yaptığı konuşmada devletin silahlı kuvvetlerini ve ordunun silahlarını ne zaman ve ne şekilde ortaya çıkacağı belli olmayan olaylara karşı hazırlamak lüzumundan bahsetmiştir. O, Milli Mücadele sonrasındaki iki senelik barış döneminde ordunun takviyesini temin edecek mali imkânlardan mahrum olunduğunu hatırlatmıştır. Artık silahlanmaya para ayırmanın zamanının geldiğini söylemiştir. Recep Bey, Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ün meclis açış konuşmasında yer alan "ulusal savunma" konusuna önem vermesi gerektiği talimatını da hatırlatmıştır. O, bakanlığın tayyare fabrikası kurulması konusundaki hazırlıklarının bu talimatın bir neticesi olduğunu belirtmiştir. Milli Müdafaa Vekaleti Recep (Peker) Bey, Hava Harp Sanayine duyulan gereksinmeyi uzun savaş yıllarının bir resmini çizerek açıklamaya çalışmıştır. Recep Bey, "Yaklaşık 11-12 yıl süreyle devam eden savaşlarda Türkiye'nin çektiği sıkıntıların başlıca nedeninin savaş araç ve gereçlerini karşılayacak harp sanayisinin mevcut olmamasına bağlamıştır. O, bütün dünya ülkelerinin silahlanma siyaseti takip ettiklerini hatırlatmış, Türkiye'nin komşularının aynı yolu izlediklerini belirtmiştir. Yunanistan'ın askeri harcamalarının Türkiye'ye nazaran 2,5 kat fazla olduğunu söylemiştir. Türk ordusuna ayrılan tahsisatın ise sadece tüfek, top, mühimmat gibi askeri malzemelerin bakımı için ihtiyaç duyulan vazelin ve boya parasına kifayet ettiğini belirtmiştir. O, ileride savaş tehlikesi belirdiğinde niçin tedbir almadıkları, bütçe istemedikleri sorusu ile karşılaşabileceklerini hatırlatarak, şimdiden gereğinin yapılmasını istemiştir".[671] Milli Müdafaa Vekaletinin, bugün dost durumunda olan komşu ülkelerin hangisinin ne zaman düşman vaziyetine geçeceğinin bilinemediğine dikkati çekmiştir. O, bu

[670]BCA, 030.18, Sayı No. 2701, Fon Kodu:30.18.1.1, Yer No:16.68.16.
[671]TBMM Gizli Celse Zabıtları, C.IV, Devre:II, 18 Kasım1925, s.542.

ağır yükü artık omuzlarının taşıyamayacağını ifade ederek konunun çok önemli olduğunu söyleyemiştir;

> "Her hangi bir gün karşımıza çıkacak olan harp heyulasına karşı dişsiz, tırnaksız, vesaiti harbiyeden mahrum olarak yürümek mesuliyeti, her babayiğit devlet adamının tahammül edeceği bir külfet değildir. Harp denen hadise, ekseriya hululüne takaddüm eden zaman esnasında, ne tarzda, ne şiddet ve ne fecaatle, ne zaman ve ne şekilde başlayacağı belli olmayan bir umumi felâkettir. Bir sabah gözlerini açan efradı millet, kendisinin bir seferberlik daveti karşısında-bulunduğunu görebilir. Bilhassa zamanımız harpleri; uzun uzadıya diplomasi ve siyasi telâtumat vuku bulmadan, her hangi bir fikri muzmerin bir anda tatbiki tarzında tecelli etmek hasiyeti mahsusasım da haizdir".[672] demiştir.

Fethi Bey, kurulması planlanan silah fabrikalarında Türk ordusunun ihtiyacı olan silâh, mühimmat, barut, patlayıcı maddeler, tayyare bombaları vs. üretileceğini söyleyecektir. Kurulacak tesisler içerisinden top fabrikasının en sona bırakılacağını belirtmiştir. O, fabrikaların kullanacağı madenleri üretecek müesseselerin faaliyete geçirilmesi gerekliliğine işaret etmiştir. Bakır tasfiyehanesi, çelik dökümhanesi, pirinç dökümhanesi, ispirto fabrikası, ole-om fabrikası gibi tesislerin kurulması gerekli olduğunu belirtmiştir. Recep Bey, geçen sene verilmiş olan üç milyon liralık taahhüt kanunu ile hükûmetin bir tayyare fabrikası kurmaya teşebbüs edildiğini, Alman Junkers firması ile bir anlaşma imzaladığını belirterek yakında tayyare imaline başlanacağını söyleyemiştir. Devletin toplam bütçesinin ortalama 100-105 milyon TL olduğu bir dönemde 1.750.000 TL ödenek ayrılması son derece önemli olduğu belirtilmiştir. Onun belirttiğine göre bu fabrikada her yıl Türk Hava Kuvvetlerindeki tayyare sayısının yaklaşık dörtte biri nispetinde üretim yapılmıştır. Tayyarelerin imali için gerekli olan giderler de 150 TL'lık bütçenin içerisinde olmuştur. Bu sayede birkaç yıl içerisinde tayyare sayısının bine ulaşması hedeflenmiştir.[673] Recep Bey'in açıklamalarına göre bir tayyare yaklaşık olarak dört yıl görev yapmaktadır. Beşinci yıl kullanılamamaktadır. Hedeflenen bin tayyare sayısına ulaşmak ve bu seviyeyi muhafaza edebilmek için her yıl 250 tayyare satın alınmalıdır. Bu ihtiyaç anlaşma gereğince Junkers firması tarafından imal edilerek Türkiye'ye teslim edilmiştir.[674] Recep Bey, ülkede silah sanayinin kurulmasını ivedi hale getiren Cenevre Konferansından da bahsetmiştir. Cenevre Konferansı, satın alma yoluyla harp malzemelerinin temin edilmesi imkânlarını da ortadan kaldırmıştı

[672]TBMM Gizli Celse Zabıtları, Devre:II, 18 Kasım1925, C.IV, ss.539-541.
[673]TBMM Gizli Celse Zabıtları,Devre:II, 18 Kasım1925, C.IV, s.543.
[674]TBMM Gizli Celse Zabıtları,Devre:II, 18 Kasım1925, C.IV, s.544.

Konferans kararları dikkate alındığında silah üreticisi ülkelerin tüketicileri daima denetim altında bulunduracakları görülmüştür. Silah satın alacak ülkeler, satıcı ülkenin resmi iznini almaya mecburdular. Şimdiye kadar sıradan bir ticari emtia gibi kolayca işlem gören silahların ticareti artık zorlaşmıştır. Bundan böyle silah ihtiyacı olan devletler, üretici devletin hükûmetinin izni olmaksızın silah firmalarından alım yapamamıştır. Türkiye Dışişleri Bakanı Tevfik (Rüştü Aras) Bey, bu sebeplerden dolayı konferans kararlarını imzalamayarak protesto etmiştir. Recep Bey, batılı ülkelerin zamanla sadece silah satın almaya değil ülkede silâh ve cephane yapacak müesseseleri kurmayı da yasaklayan tedbirler alacaklarını, silâh ve cephane işinden anlayan bir ustanın veya silâh ve bomba yapan bir makinenin, Türkiye'ye gelmesine de mani olacaklarını söyleyemiştir.[675] Hava Kuvvetlerinin çağın en son silahları ile modern hale getirilmesi için meclis iradesini ortaya koymuştur. Kanun teklifi, hakkında söz alan Eskişehir Mebusu Arif Bey ise; *"yorganı ayağından kısa"* bulunan Türk milleti için 150 milyon TL'lık bir tahsisatın büyük bir fedakârlık olarak değerlendirilmesi gerektiğine işaret etmiştir. Arif Bey, kanuna taraftar olmakla beraber uygulamada mutlaka Şûrayı Askeri'nin görüşünün alınması lazım geldiği fikrini savunmuştur. Bilahare, kanun maddeleri oylanmış ve 150 milyon TL'lık ödenek Milli Müdafaa Vekaletliğine sağlanması kanun ile kabul edilmiştir.[676] Kanun teklifinin bütününün oylanması ise açık celsede gerçekleşmiş ve teklif kanun yasalaşmıştır. Recep Bey, görüşülmekte olan ordunun silahlandırılması ve Harp Sanayi Kurulmasına İlişkin Yasa'yı üç kısım olarak değerlendirmiştir. Bunlardan birincisi Türk ordusunun kullanacağı top, silah, mühimmat, barut, patlayıcı maddeler, tayyare bombaları gibi askeri malzemeyi üretmek üzere fabrikalar kurulmasıdır. Top fabrikasının en son faaliyete geçirilmesi planlanmıştır. Ayrıca, bu fabrikaların kullanacağı malzemeleri üretecek olan yan sanayinin desteklenmesi de hedeflenmiştir. İkincisi satın alma yoluyla ordunun gereksinmelerinin yurt dışından karşılanmasıdır. Üçüncüsü ise Hava Kuvvetlerini güçlendirmek için ülkenin mali imkânları çerçevesinde en üst seviyeye yükseltmektir.[677]

[675]TBMM Gizli Celse Zabıtları,Devre:II, 18 Kasım1925, C.IV, s.544,545.
[676]TBMM Gizli Celse Zabıtları, Devre:II, 18 Kasım1925, C.IV, ss.546-,547.
[677]TBMM Gizli Celse Zabıtları, Devre:II, 18 Kasım 1925, C.IV, s.542.

2.1.1. Kayseri Tayyare Fabrikasının Tarihsel Gelişimi

15 Ağustos 1926'da sözleşme uyarınca fabrika kompleks birimlerinin inşaatına başlanmıştır. Ancak, dönemin koşulları içerisinde fabrika için gerekli malzemenin Almanya'dan Kayseri'ye naklinde büyük sıkıntılar yaşanmıştır. Bu dönemde, tren yolu olmadığı için Almanya'dan gelen malzemeler fabrikanın çelik konstrüksiyonu, tezgâh ve teçhizatı İskenderun'a deniz yoluyla getirilmiştir. İskenderun-Ulukışla'ya trenle, Ulukışla'dan Kayseri'ye kağnı, deve ve kısmen kamyonlarla taşınmıştır. Bu malzemeler ile konstrüksiyon hangarlar inşa edilecek, makine ve tezgâhlar ile elektrik santrali kurulmuştur. Personelin bir kısmı Almanya'ya eğitim için gönderilmiş, eş zamanlı olarak Kayseri Makinist Mektebi kurularak eğitimlere başlamıştır.[678] Junkers; antlaşmaya göre Kayseri Tayyare Fabrikası inşaatını iki aşamada tamamlamayı üstlenmiştir. Buna göre 1926 sonbaharında onarım yapabilecek duruma gelinmiş ve 1927 yılı içinde tayyare üretimine geçilebilmiştir. Junkers'in mali sorunlarına karşın, TOMTAŞ Türk-Alman ortak kuruluşunca yürütülen projenin ilk aşaması planlandığı gibi tamamlanmıştır. Fabrikanın bakım onarım üniteleri inşa ve kuruluş çalışmaları tamamlandıktan sonra 6 Ekim 1926'da Milli Müdafaa Vekaleti Recep (Peker) Bey, TOMTAŞ İdare Meclis Başkanı Konya Vekili Refik (Koraltan) Bey, Junkers firması yetkililerinden Şube Müdürü Saksonberg, Fabrika Müdürü Mr.Haze, mülki amirleri ve Kayseri Belediye Başkanı İbrahim Sefa tarafından resmi törenle hizmete açılmıştır. Açılış için Ankara'dan kaldırılan Junkers G-23 yolcu tayyaresi ile Milli Müdafaa Vekili Recep Bey ve eşi, milletvekilleri ve hükûmet ileri gelenleri Kayseri'ye gelemişlerdir. Açılışı yapılan üniteler bir yılda tamamlanan onbir orta çapta hangardan oluşmuştur. Törene; milletvekili, askeri ve sivil erkân katılmıştır. Milli Savunma Bakanı; *'Geleceğin savaşlarında yurt savunmasında tayyareler en etkili silahlardan biridir. Bu nedenle gökyüzünü tayyareler ile doldurmalıyız'* diyerek girişimin önemini belirtmiştir. Fabrika müdürlüğüne Mr.Haze ve şube müdürlüğüne ise Mr.Saksonberg getirilmiştir. Fabrikanın kuruluş yıllarında tayyare mühendisi başta olmak üzere teknik eleman sıkıntısı yaşanmıştır. 240 Türk, 120 Alman personel ile fabrika çalışmaya başlamıştır. Merkezi Ankara olarak belirlenen TOMTAŞ Eskişehir'de küçük bir tesis

[678]Tayhani, a.g.e., s.222; Avni Okar, *Türkiye'de Tayyarecelik 1910-1924,* Nisan 2004, s.112, YapıKredi Yayınları.

kurarak Hava Kuvvetleri'nde bulunan Junkers tayyarelerinin küçük onarım işlerini yapmaya başlamıştır. Yine, Hava Kuvvetleri'nde bulunan Junkers tayyarelerinin büyük bakım ve imallerini yapmak için Kayseri'de kurulan fabrika uygulamaya geçmiştir. Kayseri ve Eskişehir'de kurulan fabrikalar ile ülkemizin Hava Kuvvetlerini büyük ölçüde yapılandırılacak adımlar gerçekleştirilmiştir.[679] TOMTAŞ Fabrikası, Almanya'nın Dessau kentinde bulunan Junkers tesislerine tayyare imali alanında eğitim almak üzere Suphi (Çidam), Haldun (Rızatepe), Kamil Şeref (Endik), Arif, Rasih, Sıtkı, Zeki (Ethem), Ahmet, Niyazi, Zeki Hamit, Nimet Beyler ve ilaveten altı teknisyen adayını göndermiştir. Bu şekilde yetişmiş personel sorunu çözülmesine çalışılmıştır.[680]

1927'de Türk Hava Kuvvetlerinin envanterinde A–20, JU G-23 ve JU F-13 tayyarelerinin bakım ve onarım-revizyon işlemlerini yapmıştır. 5 adet JU A-20 tayyaresinin montajına başlanmıştır. TTC'den ayrılarak TOMTAŞ'ta çalışmaya başlayan Vecihi bu tayyarelerde deneme uçuşları yapmıştır. Vecihi Bey, teknik önerileriyle tayyarelerin geliştirilmesine katkı sağlamıştır. Özellikle, Junkers tesislerinde teklif ettiği teknik değişikliklerle JU A–35 tayyaresinin geliştirilmesinde büyük payı olmuştur.[681] Milli Müdafaa Vekilliği'nden yazılan 24 Kasım 1929 tarih ve 4994 numaralı tezkerede, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Alman Junkers firması arasında 15 Ağustos 1926'da yapılan anlaşma tarihinden itibaren sorunlar başladığı belirtilmiştir. Firma, Almanya'da tayyare üretimi yasaklandığından ekonomik kriz yaşamıştır. Bu nedenle 3.5 milyon mark ödememiştir. Milli Havacılık için önemli bir başlangıç olan TOMTAŞ uzun süre varlığını bu yüzden devam ettirememiştir. Kısa zaman sonra Türk ve Alman şirketleri arasında anlaşmazlıklar ortaya çıkmış, mesele hakem heyetine havale edilmiştir. Üçüncü hakemin seçilmesi esnasında TOMTAŞ'ın iflası gerçekleşecektir. Şirketin iflası, Ankara Asliye Mahkemesi tarafından teşkil edilen iflas masasına havale edilmiştir.[682]

Fabrika, kuruluş aşamasından itibaren önemli atılımlar yapmıştır. Ancak, kısa sürede hedeflerinden uzaklaşmaya başlamıştır. Fabrikada çalışan Alman işçi ve

[679]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.352; Tayhani, a.g.e., s.222,223; Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii,* s.74.
[680]Tayhani, a.g.e., s.223.
[681]Yalçın, a.g.e., s.74; Tayhani, a.g.e., s.223; Hava Harp Akademisi, Ufuk Dergisi, Sayı:2, s.38, 2011.
[682]BCA, 030.18, Sayı No: 8591841, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 6.57.15.

mühendislerin yüksek ücretlerinden doğan bakım maliyeti ve şirketin bazı taahhütleri yerine getirememesi nedeniyle AR-GE çalışmalarında sıkıntılar yaşanmıştır. Alman ve Türk personel arasındaki ücret farklılığının oluşturduğu huzursuzluk, yönetimde görevli olan Türk idarecilerin gayretsizliği, işlerine olan isteksizliği ve siyasi ekonomik kriz gibi nedenlerle fabrika iflas etmiştir. 3 Mayıs 1928'de şirketin faaliyetine son verilmiştir. Mahkeme kararı sonuçlanmadan Kuva-yı Havaîye Müfettişliği tarafından alınan karar ile TOMTAŞ'ın faaliyetleri durdurulmuştur. Kayseri Tayyare Fabrikası 28 Haziran 1928'de kapatılmıştır.[683] Olay, Mahkemeye intikal etmiş ve MMV.liği inceleme başlatmıştır. Kayseri'deki fabrikanın tüm malzeme ve tesisatlara 1.572.373 TL kıymet biçilmiştir. Junkers Firması ile yapılan müzakere sonucunda, TTC'nce bilumum emvalinin 1.469.000 TL'ya satılması ve paradan cemiyetin alacağı 221.000 TL düşürülerek kalan 1.248.000 TL'nın borçlara karşılık olmak üzere nakden iflas masasına verilmesi onanmıştır. MMV ve Junkers firmaları arasında imzalanan 21 Ekim 1929 tarihli protokol ile fabrika tavsiye edilmiştir. Ayrıca, Junkers firmasının TOMTAŞ'ta mevcut olan ve TTC terk edilen yarı hissesine ve haklarına karşılık olarak, cemiyete 520.000 TL ilave edilerek 1.768.000 TL vermesi kararlaştırılmıştır. Kararname, 27 Kasım 1929'de Bakanlar Kurulu tarafından kabul edilerek Cumhurbaşkanı Atatürk tarafından onanmıştır.[684] Türk Tayyare ve Motor Anonim Şirketi 27 Kasım l929'da iflas etmiş ve tahliyesine karar verilmiştir.

Junkers ile MMV'liği arasında yaşanan olumsuz gelişmelerden sonra protokol yapılıp anlaşmazlık çözümlenmiştir. Tüm hisselerin TTC'ye devredilmesine müteakip, tayyare üretimine başlamıştır. Başlangıçta, 30 Junkers A–20 tayyaresinin üretim, bakım ve onarımı planlanmıştır. 1929'da, Fabrikada revizyon yapılmasına rağmen, 1930'da fabrikada revizyon faaliyeti yeniden başlamıştır. 1930'da, 30 adet JU A-20 montajı tamamlanarak Eskişehir Hava Üs'süne teslim edilmiştir. Tecrübe uçuşları Baş Tecrübe Pilotu Vecihi (Hürkuş) Bey tarafından yapılmıştır. 1932'ye kadar 15 Junkers A-20 imal edilmiştir.[685]

---

[683]Tayhani, a.g.e., s.223; Hüsnü Özlü, a.g.e., s.395.
[684]BCA, Tarih:27.11.1929, Sayı No:8591841, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu:6.57.15; Hüsnü Özlü, a.g.e., s.395.
[685]Ergüder Gediz, "Türk Havacılık Sanayiinin Tarihçesi", Uçantürk, Sayı:313, Haziran 1988, ss.29-32; Tayhani, a.g.e., s.22.

Şirket, 1930'da Kayseri Tayyare Fabrikası adı altında yeniden tayyare revizyonuna başlamıştır. A–20 tayyare ve motor bakımları yapılan TOMTAŞ kapandıktan sonra MMV Hava Müsteşarlığı bağlı olarak 1931'da fabrika yeniden açılmıştır. Fabrika, Türk denetimine girdikten sonra Hv.Bnb. Murat (Başaran) ilk müdür olarak atanmıştır.[686]

6 Eylül 1931'de ivedilikle ülkede tayyare sanayinin tesisi ve işletmesi için Alman sefiri Nadolny âli-i devletlerine sunulan ve gönderilen mektup Erkan-ı Harbiye-i Reisliğince mütalaa edilmiştir. Erkân-ı Harbiye-i Reisliği yıllar öncesinden beri tayyarecilik sanayini tesis ve kurmak istemiştir. 27 Eylül 1937 tarihli Alman elçisi Nadolny mektubunda Türk Tayyare Fabrikasının yeniden ihyasını teklif etmiştir. Mektup da; Junkers Firmasının birkaç yıl önce başarısız olduğu, fakat bu yapılacak projede Alman Hükûmeti'nin destek vereceği Lufthansa Firması'nın projeleri anlatılmıştır. Projeye göre Berlin-İstanbul hava hattı açılmıştır. Sarıgazi'de Hava Kuvvetleri'ne bir meydan yapılacağı ve tüm Alman Hava Sanayi desteği ile Lufthansa ile birlikte tayyare sanayi kurulması teklif yapılmıştır. Türk Tayyare Sanayisini hükûmet ile müşterek tesis edecek ve gelişmesine yardım etmiştir. Sermayesi yüksek olan bu şirkete, Türk hava hatlarının birlikte işletilmesi konusu prensip olarak kabul edilmiştir. Türkiye'de tayyare sanayinin tesis ve teşkili için Kayseri'de tayyare fabrika ve tesisatının, tayyare ve motor imal edecek şekilde kuruluşunu sağlamak hedeflenmiştir. Bu amaçla, Avrupa'da mevcut harp tayyarelerinin sahip olduğu nitelik ve kabiliyette imali sağlamak bunun test ve deneme ile ispat etmek gerekli olmuştur. Junkers firması ile başaramadıklarını Lutfhansa ile başarabileceklerini Alman-Türk ortaklığı olarak çalışmak için Almanya ile iyi bir hava yaratılacaktır. Bu yaratılan havadan yararlanmanın gerekliliği belirtilmiştir. Lufthansa ile birlikte Almanya Tayyare Sanayii Türk Tayyare Sanayii birleşerek kurulması için anlaşma kararı alınmıştır. Bu istek için Türk Hükümeti ile müzakereye hazır olduklarını bildirmişlerdir. Ancak, Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekaleti Türk Tayyare Sanayinin gelişmesine önem vermiştir. Kayseri'de Tayyare Fabrika ve tesisatının, tayyare ve motor imal etmiş şekilde ihya eylemek gerektiği düşünülmüştür. Bunun için Avrupa'da mevcut harp tayyare sanayisinin yetenek ve kabiliyetini ülkeye kazandırmak gerekmiştir. Ülkede üretilecek tayyare motor ve

[686]Yalçın, a.g.e., s.77.

malzeme fiyatının İstanbul'a nakliye masrafları dâhil Avrupa'daki satış fiyatı ile aynı olacak şekilde kanunlarda belirtilen maliyetin üzerinde olmaması yönünde düzen almak hedeflenmiştir. Firma tarafından önerilen projelerin uygun görüleni Erkan-i Harbiye-i Umumiye Vekaleti Mareşal Fevzi Çakmak tarafından Başbakanlığa yazılan yazıdaki değerlendirmesinde, bu konuda bir karar alınmadığı ama projenin destekleneceği hususuna vurgu yapılmıştır.[687]

Amerikan The Curtiss Wright Grubu ile Kayseri Tayyare fabrikası arasında tayyare motoru imali, hava hatları ve bilumum hava işleri için bir seneye mahsus olan mukavele süresi dolmuştur. Kayseri Tayyare Fabrikası ve tesisatının yeni tayyare ve motor imal edecek hale getirilmesi yeni bir ihale açılmıştır. Bu firma ile Milli Müdafaa Vekâleti arasındaki 21 Ekim 1931 günlü ve 724 numaralı tezkeresi ile teklif edilen mukavele projesi, Bakanlar Kurulu'nun 3 Kasım 1931 tarihli kararının uygulanması için Vekâleti Müşarünileyhaya yetki verilmesi Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal tarafından onay ve kabul olunmuştur. Kayseri Tayyare Fabrikası, 1931'de MMV.liğine devredilerek yeniden başlamıştır.[688] Bu mukavelenin bir sene ile sınırlı olmak üzere 23 Kasım 1932'den itibaren bir sene daha uzatılması yönünde Milli Müdafaa Vekaletliği'nin 29 Aralık 1932 tarihli tezkere ile İcra Vekilleri Heyetinin 14 Ocak 1933'de yapılan toplantıda kabul edilmiş ve Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal tarafından onaylanmıştır.[689]

1932'da Milli Müdafaa Vekaleti ile Amerikan The Curtiss Aeroplane and Motor Company Inc. Firması ile sözleşme yapılmıştır. Firma, 1933'den itibaren Curtiss-Hawk III dönemin en modern av tayyaresi ve Curtiss Fledgling eğitim tayyarelerinin üretimine başlamıştır. 1934'de Curtiss-Fleding tipi Amerikan tayyaresinin lisansı alınmıştır. Bu süreçte, 33 Curtiss Hawk ve 8 Curtiss Fledgling tayyarelerinin üretimi tamamlandıktan sonra üretimine son verilmiştir. Bu antlaşma ile Amerikan hava sanayi ilk kez Türkiye piyasasında yer almıştır.[690]

---

[687]BCA, Tarih: 20.08.1931, Dosya No:6111, Fon Kodu:30.10, Yer No:59.398.5.
[688]BCA, 030.18/01-02/24-72-17, Tarih:3.11.1931, Karar No;11895, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu:24.72.17, Karar No:2-132; BCA ,030-10/59-398.5/5-7514, Dosya No;61-11.
[689]BCA, 030.18.1.2, Tarih:14.1.1933, Sayı:13763, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu:33.5.7.
[690]*Cumhuriyet*, 19 Ocak 1932, s.3,4; Yalçın, a.g.e., s.78; Tayhani, a.g.e., s.224; Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler, C.II*, s.353.

Kayseri'de üretilen ilk 1401 no'lu Curtiss- Fledgling tayyaresi, Atatürk'ün isteği ile İran Şahına hediye edilmiştir. Birinci tayyare alayı 43'ncü bölük komutanı Plt.Yzb. Enver (Akoğlu) ve makinist Nihat beyler tarafından tayyarenin Tahran'a götürülmesi için pasaport verilmesi İcra Vekilleri Heyeti tarafından 26 Haziran 1934'de kabul edilmiş ve Cumhurbaşknı tarafından onaylanmıştır. TTC'nin hediyesi olarak İran Hükümetine verilmiştir.[691]

Kayseri Tayyare Fabrikasında tayyare üretimi ülkede büyük sevinçle karşılanmıştır. Yapılan değendirilmelerde; milletin büyük fedakârlıkları ile kurulan Tayyare Fabrikasında ilk harp tayyaresi yapılmasından dolayı mükemmel sonuçlar alındığı görmek onur vermiştir. *"Eskişehir fabrikasının eğitim tayyaresi üretmesi, Kayseri fabrikasında harp tayyaresi ihtiyacını karşıladığı müjdesi ile yaşıyoruz. Tayyare Cemiyetinin yetiştirdiği kıymetli mühendisler, milletin Cemiyete verdiği paralar ile kurulan 2 büyük fabrikada dünyanın takdirini celbe edecek eserler yaratmak yolunda bütün varlıklarını, kudretlerini ortaya koymuştur. Cömert ve büyük Türk milletinin gayret ve fedakârlıklar ile Türk tayyareciliğinin parlak ve üstün bir istikbale doğru ilerlediğini itimat edebiliriz."* Kayseri Tayyare Fabrikasında yapılan ilk harp tayyaresi 315 km süratle uçmuştur. Bundan sonrakilerin daha hızlı olacakları ve yüksek vasıflar verecekleri muhakkaktır.[692]

Kayseri Tayyare Fabrikasında yapılacak tayyarelerde çalışmak ve teknik Türk işçisi yetiştirmek üzere Amerika'dan getirilen üç tayyare mütehassısına maaş ve yol parası Milli Müdafaa Vekilliği'nden verilmiştir. Bu tayyare mütehassısın ikisine memlekette kaldıkları müddetçe mukavelesine göre ayda 250'şer dolar ücret verilebilmesi için 300 dolar olarak tayin edilen ücretleri 332 dolar 88 cente çıkarılmıştır. Milli Müdafaa Vekilliği'nin 7 Kasım 1933 tarihli 1476.13358 sayılı tezkeresi, Maliye Vekilliğinin 12 Kasım 19330 tarih ve 15950 sayılı yazı ile uygun görmesi üzerine İcra Vekilleri Heyetinin 12 Kasım 1933 tarihinde yaptığı toplantıda kabul edilmiş ve Cumhurbaşkanınca onaylanmıştır.[693]

[691]BCA, 030.18/01-02/46-45-13, Tarih:26.06.1934, Sayı:2/913, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu:34.2.6.
[692]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:94, s.97.
[693]BCA, Tarih:12.11.1933, Sayı: 15279, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer No:40.80.17.

Amerikalı teknisyenlerin nezaretinde 15 adet Curtiss Hawk tayyaresi Kayseri'de imal edilmiştir. 15 adet tayyare de uçuşa hazır olarak getirilmiştir. Hava Kuvvetlerinin av tayyare ihtiyacının büyük kısmı böylece karşılanmıştır. Kayseri Tayyare Fabrikasının ilk tecrübe pilotları Amerikalı olmuştur. 1932'de 3526 sayılı kanunla, Eskişehir ve Kayseri Fabrikalarına esaslarını Milli Müdafaa Vekaletliği tarafından belirlemek şartıyla TTC'ye devlete ait daireler ve kurumlar ile dışarıdan sipariş alma yetkisi verilmiştir.[694] Bu verilen yetki Türk havacılığının gelişmesi ve kalkınması için oldukça ileri bir adım olmuştur. Kayseri'de ilk Türk harp tayyaresi üretimi millet nezdinde büyük gurur kaynağı oluşturmuştur. Bu kapsamda; para yardımı, fitre ve zekât bağışı ve kurbanları gönüllü olarak Türk hava kuvvetlerine bağışlanmıştır. 1933'de fabrika tamamen Milli Müdafaa Vekaletliğine devredilerek yeniden açılmıştır.[695] Kayseri Tayyare Fabrikası'ndaki üretim aşamasında deneme uçuşlarının yapılabileceği bir meydanın olmaması büyük sıkıntı yaratmıştır. Fabrikada üretilen ve revizyonu yapılan tayyareler iniş kalkış için 5 km. uzaklığa tecrübe uçuşları için Çoraklar mevkiine götürülmüştür. 1933'de meydan uçuşa açılarak sorun giderimiştir. Tecrübe uçuşlarını genç Türk pilotları gerçekleştirmiştir.[696]

Kayseri Tayyare Fabrikası'nda üretilen ilk avcı tayyaresi, ilk uçuşunu Mayıs 1934'de gerçekleştirmiştir.

Turgut Özakman;

> "3 Mayıs 1934 günü havacılıkla ilgili önemli bir gün daha yaşandı. Kayseri Tayyare Fabrikası'nda tek motorlu 6 avcı tayyarenin yapımı sonuçlandı ve açık arazide deneme uçuşları yapıldı. Yapılan uçuşlar ile tayyare çok beğenildi. Bu tayyarelerden bir tanesi daha uzun bir deneme uçuşu için Kayseri alanından küçük bir törenle havalandı. Tayyare, şehir üzerinde bir tur atıp kanatlarını sallayarak hava alanındakileri selamladıktan sonra Ankara'ya yöneldi. Motor tıkır tıkır çalışıyor ve tayyare her komuta anında yanıt veriyordu. 45 dakikalık bir uçuştan sonra ufukta Ankara göründü. Çiftlik büyük bir orman olmuştu. Alçalarak alana yaklaştı. Alanda bekleyenleri görüyordu. Hangarlara bayraklar asılmıştı. Törenle karşılanacaktı. Gelen ilk Türk yapımı avcı tayyaresiydi. Yumuşakça alana indi, pistte ilerledi,

[694]BCA, TBMM Kavanin Mecmuası, Devre V, İçtima:3, Yıl:1938, s.1149,1150.
[695]*Ergüder Gediz, Türkiye'de Havacılık Sanayinin Tarihçesi*, ss.54-57.
[696]Tayhani, a.g.e., s.225.

kalabalığın beklediği yere yaklaşıp durdu. Tayyarenin gövdesinde kırmızı beyaz bir dikdörtgen, kuyruğunda ay yıldız işareti vardı. Kalabalık tayyareyi ve pilotu alkışlamaya başladı."[697]

Bu tip tayyarelerin yapımına devam edilmiş ve yurtdışına da satılmıştır. Türk halkının başarısının göstergesi olmuştur.

1929'da tayyare fabrikasına teknik personel yetiştirmek amacıyla, tayyare mühendisliği tahsili için Almanya'ya gönderilen bahriye talebelerinden Faruk Hakkı, Kemal Halil, Ümit Mehmet ve Fuat Süleyman Beyler eğitim sonucu terfi etmişlerdir. Terfi ettikleri tarihten itibaren hak ettikleri fakat alamadıkları ücretlerini, terfi ettikleri tarihten itibaren 3.261 TL olan staj tahsisatları farkı olarak almışlardır. Milli Müdafaa Vekaletliğinin, 1 Temmuz 1933 tarihli kararname ve Maliye Bakanlığının 24 Mart 1934'de onaylaması ile İcra Vekilleri Heyetince 2 Nisan 1934 günü kabul edilmiş ve Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal tarafından onaylanmıştır.[698]

Milli Müdafaa Vekaletli'nden yazılan 24 Ocak 1934 tarihli tezkere ile yeniden Türkiye'de yapılmasına karar verilen 16 Hok tayyaresinin ihtiyacı olan ham malzeme ve motorlar için (250.000 TL), yine hava kıtaatının eksik olan Goltbrovnik makineli tüfeklerinin ikmali ile için (100.000 TL) ve Amerika'daki Curtiss Rayt'dan harp maksadına uygun şekilde teslihi için 350.000 TL'lık döviz müsaadesi istenmiştir. İktisat ve Maliye Vekilliklerinin 18 Şubat 1934'de ihtiyaç olan bu malzemelerin ithalat ve ihracı için Amerika'dan satın alınmasının bir mahsuru olmadığı belirtilmiştir. 24 Şubat 1934 İcra Vekilleri Heyetinin toplantısında görüşülmüştür. Türk parasının döviz çevrilmesinin aylara göre taksimi yapılarak ödenmesi uygun görülmüş ve Cumhurbaşkanı tarafından onaylanmıştır.[699] Ayrıca, Amerikan firması tarafından parçalar getirilmiş ve Kayseri Tayyare Fabrikasında yapılmıştır. Bu işlem tamamlandıktan sonra satın alınmış 16 adet HAWK-III tayyaresi ile yedek olarak alınmış olan 5 adet Sayıklon ve 2 adet Vorlvint tipi motor için 315.600 dolar karşılığı ve pazarlık usulü anlaşma yapılmıştır.[700] Bu anlaşma ile Amerikan firması ile ortak üretim yapılırken aynı zamanda ülkeye tayyare ve malzeme satışı başlamıştır.

---

[697]Meydan, a.g.e., s.98-99.
[698]BCA, Tarih:2.4.1934, Sayı: 2/355, Fon Kodu:030.18.01.02., Yer No.43.17.19.
[699]BCA, Tarih:18.2.1934, Sayı:2/182, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu:42.10.2.
[700]BCA, 030.18/01-02/42-7-12, Tarih:3.11.1931, Karar No;2-132.

1935'de, 10 KTF US-4, 11 KTF PS-2 ve 6 KTF G-9 27 planör üretilmiştir. Fabrikada üretilen İngiliz Miles Magister son tayyare olmuştur. Amerikan tayyarelerinin kiralama kapsamında ülkeye gelişi ile üretimden vazgeçilmiştir. Ülkenin birikimleri heba edilmiştir. Fabrikada, bundan sonra bakım ve yenilenme faaliyeti sürdürülmüştür.[701]

Milli Müdafaa Vekaletliğinin 27 Mart 1936'de Hv.K.lerine satın alınacak tayyareler için yapılan ihalede Panstwowe Zaklady Lotnicze (P.Z.L.) 24 ismini taşıyan Polanya'ya ait av tayyaresinin yetenek ve özellikleri itibari ile diğerlerinden üstün geldiği belirtilmiştir. Tayyarelerin, yerinde yapılan testte pike ile bomba atma, top ve makineli tüfek taşıma kabiliyetlerinin isteğe uygun olduğu görülmüştür. Tayyarenin pazarlıkla satın alınmasına ve ihalenin uzamaması için gerekli tedbirlerin alınması kararı alınmış, 30 Mart 1936 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından kabul edilmiş ve Cumhurbaşkanı tarafından onaylanmıştır.[702] Kayseri Tayyare Fabrikasında 1 Ekim 1936'de Alman eğitim tayyaresi Gothear Waggoii Fabrika A.G. ile P.Z.L. lisans anlaşması yapılmış ve inşaatına başlanmıştır. Hawk ve Fledling tayyarelerinin imalatı tamamlandıktan sonra Kayseri Tayyare Fabrikası, Avrupa'da dönemin en iyi av tayyaresi kabul edilen Polonya yapımı Panstwowe Zaklady Lotnicze (PEZETEL,P.Z.L.) 24 tipi av tayyare firması ile 1936'da lisans anlaşması yapılmıştır. 1 Ekim 1936'de imal başlamış, 15 adet Gotha 145A Okul ve 20 adet P.Z.L. 24 A-24C av tayyarelerinin monte işlemi 31 Mart 1938'de bitmiştir. P.Z.L. Tayyareleri birim fiyatından 4500 TL ucuza mal edilerek 90.000 TL, Gotha eğitim tayyareleri ise 343.000 TL tasarruf elde edilmiştir. P.Z.L. ve Gotha tayyarelerinden toplam 433.000 TL'lık işçilik ve idari masrafın yurt içinde kalması sağlanmıştır. Fabrikanın gelecekte başarılı işler yapılabileceğine dair güven vermiştir. Bu husus 20 Nisan 1938 tarihinde Başbakan'lığa bildirilmiştir.[703] 1937'da, altı ay süre ile genç Türkiye Cumhuriyeti yerli işçi ve mühendis açığını hızlı bir şekilde kapatabilmek amacıyla, Junkers-Almanya'da eğitime Hava Fen şubesinden mühendis Fikret Çeltikçi, işçiler İrfan Berkmen, Mithat Yılmazer ve Ali Çöner aylık 150 TL harcırah

[701]Yalçın, a.g.e., s.80.
[702]BCA, Tarih:30.3.1936, Sayı:2/4280, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu:63.24.4.
[703]BCA, Tarih:20.4.1938, Dosya : 6141, Fon Kodu:30.10, Yer Kodu:59.399.8.

ile gönderilmiştir. Bazı mühendislerde Gnome Rhone motorlarının üretim biçimini öğrenmeleri için Fransa'ya eğitime gönderilmiştir.[704]

Kayseri Tayyare Fabrikası'nda üretilen tayyarelerin yetersiz kalması nedeniyle, Türk Hava Kuvvetlerinin ihtiyacını gidermek amacıyla Amerika'dan yaklaşık 2.900.000 TL bedeli mukabilinde vurucu gücü yüksek 40 Vultes-V.II Amerikan bombardıman tayyareleri dönemin şartları gereği gizlilik kapsamında 2490 sayılı kanunu 46'ncı maddesi hükmüne göre pazarlıkla ve Waşington Büyük Elçiliği vasıtasıyla satın alınmasına 2 Mart 1937'de Milli Müdafaa Vekaletliği'nin teklifi ile 3 Mart 1937'de İcra Vekilliği Heyeti tarafından kabul edilmiş ve Cumhurbaşkanı tarafından onaylanmıştır.[705] Milli Müdafaa Vekaletliği; 15 Eylül 1937 tarihli ve 4739 sayılı tezkere ile Kayseri Tayyare Fabrikası'nda P.Z.L. tayyarelerinin montaj işlerinde çalıştırılan Zigmunt Reteleskinin 8 Ekim 1937'de bitmiş olan mukavelesi, 1 Ocak 1938'e kadar uzatılmıştır. Mukavele gereği 257 TL 48 kuruş olan ücretin 350 TL 62 kuruşa çıkarılması, mukavelesi bitimi memleketine dönüşte 200 TL harcırah verilmesi maliyece bir sakıncası görülmemiştir. İcra Vekilleri Heyetince 7 Ekim 1937'de toplantısında kabul edilmiş ve Cumhurbaşkanı tarafından onanmıştır.[706]

Kayseri Tayyare Fabrikasında yapılması planlanan 18 Bristol seri bombardıman tayyarelerinin lisans ve resimlerinin ancak 1938 yılı sonuna yetişeceği belirtilmiştir. Bu tayyareler mamul olarak pazarlıkla satın alınmıştır. Hava Harp Sanayi programının uygulanması için gerekli olan av tayyareleri Tayyare Fabrikasında yaptırılmıştır. Bu kapsamda, Bristol tayyareleri için gerekli olan 2.250,000 TL'nın 1.802,545 TL 1938 yılında, geri kalan 447.455 TL 1939'da döviz cetvellerine göre tahsis edilmiştir. Bu anlaşma, 21 Haziran 1938'de İcra Vekilleri Heyeti tarafından kabul edilmiş ve Cumhurbaşkanı tarafından onanmıştır.[707]

1940'da İngiliz Philips ve Powis Aircraft Ltd. firması ile yapılan lisans anlaşması kapsamında, 24 Magister tipi tayyare üretimi yapılmıştır. Ayrıca, tayyarelerin motor ve parçaları ithal edilerek üretilmeye başlanmıştır. Bu üretimler için İngiltere'den getirilen Strow ve James Wybrow isimli makinistler kendi nam ve

[704]BCA, Tarih;1937, Fon Kodu:030.18.01-08, Yer Kodu: 83-52-1, Karar No:2-8981.
[705]BCA, Tarih:3.3.1937, Sayı:26104, Dosya:61-48, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu:72.16.10.
[706]BCA, Tarih:15.09.1937, Sayı:2/7506, Dosya No: 241-123, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu:79.85.15.
[707]BCA, Tarih:21.6.1938, Sayı:2/9038, Dosya: 63-98, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer No:83.54.18.

hesabına çalışmışlardır. Lysander ve Rolls-Royce tayyarelerinin motorları üzerinde uzman olup, aylık net olarak 440 TL ile görev yapmışlardır.[708] Bu uzmanları görev süreleri, Milli Müdafaa Vekaletliğinin 9 Ağustos 1940 tarih ve 22388 sayılı tezkere ile bir yıl daha uzatılmıştır.[709] Amerikan ve İngiliz şirketleri ile anlaşmaların yürürlükte olduğu dönemde, Kayseri ve Eskişehir Tayyare Fabrikalarının bakım ve geliştirilmesi düşünülmüştür. Bu amaçla Alman firmaları ile yedek parça alımı konusunda ilişkiler devam etmiştir. 20 Mart 1939'de bedeli 140.000 TL geçmemek koşulu ve kliring yolu ile 14 adet İndex marka otomatik cıvata ve somun tezgâhı alınmıştır.[710]

Kayseri Tayyare Fabrikasında 6 Ekim 1926'den itibaren anlaşma yapılan ülkeler ile tayyare üretimi gerçekleştirilmiştir. 1926-1939 tarihleri arasında değişik tayyare tipleri ve kullanım amaçlı tayyareler üretilmiştir. Bu tayyareler; 30 adet Junkers A-20 L Av-Eğitim, 21 adet Junkers F-13 Limousine İrtibat-Nakliye , 54 adet Curtıss Wrıght HAWK-II (42 av ve 4 yolcu), 8 adet Curtiss Fledling ve 2 C-1 Eğitim üretimi gerçekleştirilmiştir.[711] 1937'den itibaren Gotha GO–145 A eğitim tayyarelerinin üretimine başlanmış ve 46 adet üretilmiştir. Yine, aynı yıl 6 adet PZL P-24 A av, 11 adet PZL P- 24 C av ve 10 adet PZL P-24 G av tayyarelerinin üretimine başlanmış ve 1938'e kadar 27 adet üretilmiştir. 1937-1947 yılları arasında 24 tayyare FASBAT'ı ve 14 motor revizyonu gerçekleştirilmiştir. Kayseri Tayyare Fabrikası'nda 1926-1942 yılları arasında yedi ayrı tipte yaklaşık 212 tayyare üretimi yapılmış ve ayda dört tayyare üretecek bir kapasite kazanmıştır. Bu, çivi yapamadığı iddia edilen Türkiye'nin Türk Hava Harp Sanayinin ne kadar önemli ve etkin işlev ve görev yüklendiği, gelişim gösterdiğinin kanıtı olmuştur.[712] İngiliz Philips and Powis Aircraft Ltd. firması ile yapılan lisans anlaşması ile 1941'de 5 Miles M -4 A Magister ve 1942'de 21 olmak üzere toplam 26 adet tayyare üretilmiştir. 1935'de 11 adet US-4, 11 PS-2 ve 5 G-9 olmak üzere 27 adet planör imal edilmiştir. Fabrikada üretilen son tayyare İngiliz Miles Magister tayyareleri olmuştur. Ancak, yapılan

[708]BCA,030.18/01-02/92-86-9, Karar No;2-14289; Tayhani, a.g.e., s.223-225; Yalçın, a.g.e., s.79.
[709]BCA, 030.18/01-02/92-83-1,Karar No;2-14221.
[710]BCA, 030.18/01-02/86-24-4, Karar No;2-10610.
[711]Gülten, *İlk Uçak Sanayiimiz Tayyare Otomobil Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ'tan 2'nci Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığına 2001,* Hava Harp Okulu Hava Müze Komutanlığı Yayını, 2000, s.75, İstanbul.
[712]Tayhani, a.g.e., s.224; BCA:030-18/01-02/92-86-9, Karar No;2-14289.

anlaşma ile Amerikan tayyarelerinin kiralanarak ülkeye girişi ile üretimden vazgeçilmiştir. Bu anlaşma ile ülkenin birikimleri heba edilmiştir. Fabrikalar ise bakım ve yenilenme hizmeti ile faaliyetine devam etmiştir.[713]

Bu dönemde, THK için 6 THK-9, 12 THK-7 ve11 THK-4 planör üretimi gerçekleştirilmiştir. Junkers A-20 45 Adet (1924'te satın alınanlar dâhil), 21 Junkers F-13 Limusine (1924'te satın alınanlar dâhil), 1 Junkers A – 35, 1 Rohrbach Rofix, 46 Gotha 145-A, 24 Heinkel H-111, 6 Focke Wulf-58, 20 Focke Wulf-44 J (THK'ya verildi) ve 72 Focke Wulf-190 A3 olmak üzere toplam 236 Almanya tayyareleri üretilmiştir. Bu dönemde üretilen Amerikan tayyareleri ise 42 Curtiss Wright Av, 4 Curtiss Wright yolcu tayyaresi ve 8 Curtiss Wright Fledgling olmak üzere toplam 54 adet üretilmiştir. Yine bu dönemde, Polonya 67 adet Pezetel 24 A/C ve 102 adet İngiliz Magister tayyaresi üretilmiştir. TOMTAŞ ve Kayseri Tayyare Fabrikasında toplam 459 tayyare üretmi gerçekleştirilmiştir. Cumhuriyet kurulduğunda toplu iğne üretmekten yoksun ülke, kuruluşundan 2-3 yıl sonra Kayseri'de tayyare fabrikası kuracak ve tayyare üretecek duruma gelecek girişimci ve mucizevî bir adım atmıştır. Kayseri Tayyare Fabrikası, motor hariç tayyarenin tüm bölümlerini yapabilecek bir seviyeye ulaşmıştır. Bu dönemde; ülkeye 1000 tayyare ve 15.000 tayyareci kazandırmak amacı ile bir çalışma başlatılmıştır. Atatürk döneminden sonra tayyare fabrikası geliştirilip, daha etkin işlev yapacak hale getirilmiş olsaydı, Hava Harp Sanayii alanında dünyanın sayılı ülkesi olabilirdi. Türkiye, 1937-1938 tarihlerinde 27 adet PZL tipi ürettiği tayyare fabrikasını kapatarak Polonya'dan PZL tipi tayyare satın alacak duruma gelmiştir. Atatürk'ün geniş öngörüsü ile kurulan Kayseri Tayyare Fabrikası geleceği öngöremeyen yöneticiler nedeniyle 1939'da tayyare üretimine son vermiştir. 1950'de ise Kayseri fabrikası faaliyetlerine son vererek Hava İkmal Bakım ve Onarım Merkezi'ne dönüştürülerek asıl amacından uzaklaştırılmıştır.

[713]*Türk Hv.K.leri Dergisi 100'ncü Yıl Özel Sayı,* Hüsnü Özlü, s.19; Gülten, İlk Uçak Sanayiimiz, a.g.e., ss.9-15,40-46; Yalçın, a.g.e., s.80.

2.1.2. Kayseri Tayyare Fabrikası'nda Üretimin Durdurulmasındaki Etkenler

Kayseri Tayyare Fabrikası'nda yapılan üretim o günün şartlarında oldukça önemlidir. Tayyare üretimi; pahalı, ileri teknoloji ve ağır sanayinin en üst aşamasını gerektirmektedir. Bunun için devletin ayırdığı bütçesi kadar yatırımı gerektiren bu sahada müşteri devletin kendisi olmak zorundadır. Tayyare üretimi, her devletin mutlaka ihtiyacı olan bir teçhizat, güç unsuru ve milli davasıdır. Çeşitli ülkelerle yapılan patent anlaşmaları ile fabrikada, 10 yılda beş değişik tipte tayyare üretilmiştir. Bu, Türk tayyare sanayisinin o dönemde kaydettiği gelişimin somut bir kanıtı olmuştur. Fabrikanın elde ettiği başarıya karşın işlevsiz kalmasında yönetsel ve siyasal bir dizi iç ve dış etken olmuştur. TOMTAŞ Şirketi'nin lağvında dış etkenlerin ve Türkiye'de bulunan tayyare firma temsilcilerinin bilerek veya bilmeyerek faaliyetleri şirkete darbe vurmuştur. Bu dönemde Hava Kuvvetleri için tayyareler, Fransa'dan ve Çekoslovakya'dan alınmıştır. Ülkelerin firma Türkiye temsilcileri, Hava Müsteşarlığı Fen Şubesi görevlileri üzerinde etkili olacak ve TOMTAŞ'ın işletilmesini engelleyeceklerdir. TOMTAŞ; inşa tesislerini kuracak ve gerekli hazırlıklarını yapacak olmasına rağmen Hava Müsteşarlığı'ndan tayyare üretimi talep edilmemiştir. Devlet Kurumunu, devletin personeli sabote etmiştir. Ülke Hava Harp Sanayisi ve hazine zarar görmüştür. Bugünün gelişmiş ve güçlü havacılığının yaratılmaması içeriden ve dışarıdan tayyare firma temsilcilerinin menfaatleri doğrultusunda hareket edilmiş ve Türk havacılığının geleceğinin baltalamıştır. Kayseri Tayyare Fabrikası, kuruluşunda iyi bir başlangıç yapmıştır. Fakat sonra motor üretimi ile beraber havacılık sanayi kuracak olan firmanın sözleşmesi feshedilmiştir. Fabrikanın çalışmasının bozulmasında ve işlevsiz bırakılmasında rol oynayan başka büyük etken de, yönetsel anlamda kusursuz ve mükemmel tayyare motoru yapılması hedeflenmesidir. Bu beklenti daha sonra fabrika işleyişinde sorun olmuş ve yabancı firmalar ile anlaşmazlıklar ortaya çıkmıştır. Tayyare motoru değil, motorların en basitinin ve kolayının dahi yapılmasını etkilemiş ve başarısızlıkla sonuçlanmasına neden olmuştur. 1926'den itibaren üretimine devam etmiş olsaydı, giderek gelişme kaydetecek, her türlü motoru yapabilecek bir sanayi kuruluşu haline

gelebilecektir.[714] Havacılık alanındaki gelişmeleri izleyip ve uygulayacak bir AR-GE merkezinin kurulamaması yönetsel hatalardan biri olmuştur. Türkiye'nin 1925'de Alman Junkers firmasıyla anlaşma yaptığı dönemde, şimdi dünyada tayyare üretiminde söz sahibi olan Rusya ve Polonya ile anlaşma yapmış ve her iki ülkede tayyare fabrikası kurulmuştur. Bu ülkeler, tayyare fabrikasını etkin, etkili ve ekonomik işleterek dünya markası tayyareler üretmiştir. Ruslar, Maksim Gorky adlı dev bir tayyare yapacak ve bütün dünyanın dikkatini çekecektir. Polonya, sonraki yıllarda bize önemli miktarda PZL tipinde av tayyaresi satmıştır. 2000'li yıllarda Havacılık ve Uzay Sanayi alanında Amerika ile yarışan Rusya'nın bugünkü konumuna gelmesinde 1925'lerde temeli atılan tayyare fabrikasının ve onun gelişimini sağlayan yönetim anlayışının büyük payı olmuştur.[715] Etkenler ne olursa olsun temelleri ulusal savunmamız için atılan Hava Harp Sanayisi yatırımlarının ve işlevlerinin durdurulması son derece yanlış olmuştur. Türkiye, yıllarca dışarıdan alınacak malzeme ve donanıma bağlı kalmıştır.

Kayseri Tayyare Fabrikası, bakım ve onarım merkezi olarak kalmasıyla yetinilmiş, kuruluş amacından uzaklaşılmıştır. Alman teknik elemanlarla işbirliği içerisinde çalışacak konuya hâkim, kuvvetli, bilgili mühendis ve teknik kadrosundan yoksun olan Türkiye, Almanya ile yapılan antlaşmaları değerlendirememiş ve çalışmaları yürütememiştir. 28 Haziran 1928'de fabrika lağvedilmiştir. Firma, taahhütlerini yerine getirmemiştir. Almanya'da tayyare üretimi yasaklandığından ekonomik krize sürüklenmiş ve 3.5 milyon mark ödenmemiştir. Bu meblağın patent hakkı olarak Türkiye'ye ödettirilme önerisi Başbakan İsmet İnönü tarafından kabul edilmemiştir.[716]

TOMTAŞ, normal işlevini sürdürmüş olsaydı Türk Tayyare Sanayii yabancı ülkelere bağlı kalmadan kendi üretimi ile idamesini sürdürebilirdi. II. Dünya Savaşı'nda savaş halinde olan devletlere en gelişmiş hava silahları satmak suretiyle Türk ekonomisine büyük katkı sağlamıştır. İngilizler, II. Dünya Savaşı'nın başlarında, Hurricane av tayyarelerini yardım kapsamında vermeyip, lisanslarını satıp Kayseri'de üretmeyi teklif etmişlerdir. Fakat yetkililerin hatalı kararı ile proje

[714]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:94, s.9.
[715]Tayhani, a.g.e., s.227.
[716]Tayhani, a.g.e., s.218.

gerçekleşmeyecektir. Kayseri Tayyare Fabrikası'nda, II. Dünya Savaşı'nda mevcut tayyarelerin tamir ve bakım işlemleri yapılarak tayyarelerin faal tutulmasında büyük katkı sağlamıştır.[717]

2.2. ESKİŞEHİR TAYYARE FABRİKASI

Kayseri'de kurulan TOMTAŞ anlaşması gereği, Milli Müdafaa Vekaletliği ve Alman Junkers firmasıyla 15 Ağustos 1925'de imzalanan anlaşma ile 1926'da Eskişehir'de küçük bir bakım-onarım, revizyon atölyesi merkezi olarak Eskişehir Tamir Fabrikası kurulması kararlaştırılmıştır. Dönemin en modern kuruluşlarından Kayseri Tayyare Fabrikası, Eskişehir'deki şubesi, atölyeler, tezgâh ve avadanlıkları ile beraber Junkers hissesi satın alınmış ve Hava Müfettişliğine devredilmiştir. Eskişehir'de bazı tayyarelerin montajı gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda; Hava Müfettişliğinin kaldırılması ile 1928'de Eskişehir'de 1'nci Tayyare Taburu Tamirhanesi kurulmuştur. 1929'da Hv.K.nin tayyarelerinin tamiri ve revizyonu için Eskişehir Komutanlığı emrinde tamirhane oluşturulmuş ve on hangara taşınarak Tamir Fabrikası haline getirilmiştir. Bu kapsamda, memleketteki havacılık hareketlerinin göğüs kabartıcı istikamet aldığı her yerde müşahede edilmekte ve milli kabiliyetin yurdu havacılıkta da en ileri mertebeye yükselteceği açıkça görülmektedir. Bu münasebetle Kırıkkale'de Tayyare Motoru sanayinin kurulmasına karar verilmiştir. Karabük Demir ve Çelik Fabrikasının inşasını müteakip tayyare üretimi milli sanayii arasına girmiştir. Bu kapsamda; Kırıkkale'de kurulacak bir fabrikada ilk tayyare motoru imal edilmesi planlanmıştır.

1930'dan itibaren ise Eskişehir Tayyare Tamir Fabrikası olarak çalışmalarını sürdürmüştür. Atatürk; 1935'de Milli Mücadele dönemi pilotlarından Vecihi Hürkuş'un İstanbul'da yapmış olduğu uçuşları yakından izlemiş ve takdir etmiştir. Ankara'da THK Başkanı Fuat Bulca ile görüşerek İnönü'deki Türkkuşu bünyesinde kendisinden yararlanılmasını istemiştir.[718] Vecihi Hürkuş, İstanbul'da bulunan uçuş okulunu kapatacak, öğrencilerini Eskişehir'e getirmiş ve İnönü'de çalışmaya

[717]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.354.
[718]Vecihi Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, ss.221-227, Yapı Kredi Yayınları, 2000, İstanbul; Tayhani, a.g.e., s.228.

başlamıştır. Bu dönemde, fabrika da teknisyen olarak çalışan Vecihi Hürkuş, "Vecihi–XIV" isimli tayyare ile ilk projesini gerçekleştirmiştir.

Vecihi Hürkuş, Eskişehir'de; *'Atılım niteliğindeki çalışmalarımız çok iyi yürüyordu. Büyük Atatürk'ün aramızdan ayrıldığı tarihe kadar Türkkuşu'nun giderek artmakta olan etkinlikleri ve sonuçları havacılığımızın güvencesi olma durumundaydı. Ama o tarihten sonraki yönetim anlayışları bu uyumu bozdu, verim kısırlaştı ve içtenlikli atılımın sürdürülmesi olanaksızlaştı'* diyerek çalışmalar hakkında değerlendirme yapmıştır. Vecihi Hürkuş'un tayyare projesi başarılı olamamıştır.[719]

Eskişehir Tayyare Fabrikası'ndaki ikinci tayyare yapım çalışmasını amatör pilot diploması sahibi Selahattin Reşit Alan yapmıştır. Mustafa Kemal Atatürk tarafından Fransa'da mühendislik öğrenimi için gönderilen Alan, 1930'da eğitimini tamamlayıp yurda dönünce Eskişehir Tayyare Tamir Fabrikasında göreve başlamıştır. O, Eskişehir Tamir ve Bakım Atölyesinde görevliyken inisiyatifi ile Milli Müdafaa Vekâleti-1 (MMV-I) koduyla eğitim-keşif tayyaresi projesinin tasarımını hazırlamıştır. Marangoz atölyesi ustabaşısı olan Mehmet ile küçük bir imalat ekibi kurulmuştur. Tayyarenin prototipin yapımına başlanmıştır.[720] Tayyarenin bazı parçaları, Kayseri Fabrikasında imal edilmiş, motor ve pervanesi Amerika'dan getirilmiştir. Hızı 200 km/saat, havada kalma süresi 2,5 saat olan iki kişilik tek motorlu tayyarenin Ekim 1932'de uçuş tecrübeleri tamamlanmıştır. Ne yazık ki, proje Milli Müdafaa Vekâletinden gerekli ilgi ve desteği görmemiştir. Proje, çalışmalar yarıda kesilmiş ve prototip aşamasında kalmıştır. Eskişehir Tayyare Fabrikası; tayyare bakım-onarım faaliyetlerine devam etmiştir. 1960'lı yıllardan itibaren İkmal Bakım Merkezine dönüştürülerek jet tayyare ve motorlarının bakım ve revizyon işlerini üstlenmiştir.[721] Bu dönemde, fabrikada yabancı işçiler de çalışmaya başlamıştır. Bunlardan İngiliz uyruklu R.S.Steward 5 Eylül 1945 tarih ve 38759 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile Eskişehir Bölge Tayyare Tamir Fabrikasında çalışmaya başlamıştır.[722] Bu işçilerden özellikle teknik kapasite yönünden

[719]Tayhani, a.g.e., s.228,229.
[720]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.353; Tayhani, a.g.e., s.229.
[721]Tayhani, a.g.e., s.229; Verel, a.g.e., s.420.
[722]BCA, 030.18/01-02/105-58-9, Karar No;3-3136.

yararlanma yoluna gidilmiş ve gösterdiği performanslarına göre görev süreleri uzatılmıştır.

1925'den 1947'ye kadar geçen dönem içerisinde başarılı olarak kuruluş ve gelişim aşamalarını tamamlayan Kayseri ve Eskişehir Tayyare Fabrikaları, çok önemli hizmetler yapmasına rağmen, özellikle baştaki kararlılığın daha sonra gösterilememesi, yabancı ortaklar ile menfaate dayanan misyonların tamamlanamaması nedeniyle beklenen fayda elde edilememiştir. Bu nedenle gerçekleşen ortaklıklar teknolojik birikime yol açmamıştır. Bu nedenle, pazar bulamamış ve Türk Hava Harp Sanayisinin geleceğine yönelik gelişmesine önemli katkılar yapılamamıştır.

2.3. ETİMESGUT TAYYARE FABRİKASI

Türk Hava Kurumu, gökyüzünü savaş bulutlarının kapladığı bir süreçte, sorumluluk bilinciyle hareket etmiştir. Etimesgut Tayyare Fabrikası, yurdun korunması ve çok sayıda havacıya eğitim yaptırılması amacıyla, başlangıç ve ileri dönemlerinde kullanılacak tek motorlu eğitim tayyarelerinin yapılması için kurulmuştur. THK için yurtdışından tayyarelerin getirilmesi çok pahalı ve zaman kaybına neden olmaktadır. II. Dünya Savaşı'nın başında Polonya'nın çökmesi ve işgal altında kalması üzerine ülkelerinden kaçan bazı havacı teknik elemanların yapmış oldukları etütler sonunda Etimesgut'da bir tayyare fabrikasının kurulması ve Hava Harp Sanayinin canlandırılması kararlaştırılmıştır. Türk Hava Kurumu'na ait Ankara'da Etimesgut Tayyare Fabrikası, 1939-1941 tarihleri arasında Genelkurmay Başkanlığı'nın isteğiyle çok geniş kapsamlı girişim olarak inşaasına başlanmış ve 1941'de kuruluşu tamamlanmıştır. Bu fabrika, bir tarihi gelişimin ve zorunluluğun sonucu olarak doğmuştur. Çünkü hiçbir ülkenin başka bir ülkeye yardım yapacak bir durumu kalmamıştır. 1939'den itibaren dünyayı saran savaş şartları her ülkeyi kendi sorunları ile baş başa bırakmıştır. THK'nun Akköprü'deki planör atölyesi, 1935–1941 tarihleri arasında planör tamir ve bakımlarının yapıldığı bir marangozhane olmuştur. THK, Akköprü'de iptidai binadaki atölyesini genişleterek bütünüyle öz varlıktan oluşan Etimesgut Tayyare Fabrikası kurulmuştur. 1940'da İngiliz Philips And Powis Aircraft Ltd. firmasıyla lisans anlaşması yapılarak, ilk üretim lisansı İngiltere'den satın alınan Miles Magister okul eğitim tayyarelerinin seri montajına

başlanmıştır. 70 kişi ile çalışmaya başlayacak olan fabrika, 1942 yılında 113 mühendis ve teknisyenler 221 kişinin çalıştığı bir fabrika seviyesine getirilmiştir. Fabrika, ilk olarak tayyare sanayinde yerli ham maddelerden yararlanmanın yollarını aramış ve bu girişimde başarılı olmuştur. Tayyare ve planör üretimi başta olmak üzere Türk Hv.K.lerinin tayyarelerinin revizyonu da yapılmıştır. Ülkedeki maddelerin değerlendirilmesi, yalnız havacılık sanayisi için değil, Türk sanayinin bütünü için de önemli bir aşama olmuştur. Teknik servisin yaptığı denemeler ise 1944 Haziran'ına kadar 45 bin parçayı geçmiştir.[723]

Fabrikada, 1 Mart 1942'de Hava Kuvvetlerindeki PZL tayyarelerinin revizyon ve onarım faaliyetlerine başlanmıştır. Bu arada THK Başkanlığından alınan 4 Ağustos 1941 tarih ve 1299-16690 sayılı tezkerede Etimesgut Tayyare ve Planör Fabrikalarında inşa edilmekte olan Miles Magister eğitim tayyaresine ait resimlerin tetkiklerini kolaylaştırmak amacıyla, Kayseri Tayyare Fabrikasında bulunan model tayyare Etimesgut fabrikasına bir ay kullanılmak üzere verilmiştir.[724]

II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla ülkemize gelen Alman ve Polonyalı tayyare mühendis ve teknisyenlerinin girişimi ile atölyeler genişletilerek tayyare fabrikasına dönüştürülmüştür. Tayyare ve planör üretimi ile birlikte Hv.K.lerinin tayyarelerinin revizyonu yapılmaya başlanmıştır. Etimesgut Tayyare Fabrikasının kuruluş yıllarında tüm mali değeri 8 milyon TL'dır. Fabrika'da, 600 işçi ile tek vardiya çalışmış ve yılda 5 milyon TL değerinde tayyare imal edebilecek kapasiteye erişmiştir. Fabrika Müdürü Wedrychowski olmak üzere 35 Polonyalı mühendis ve teknisyen görev almıştır. Ancak fabrika, tayyarelerin motorlarını üretmeyip yurt dışından ithal etmiştir. Bu durum bir süre sonra tayyare motoru fabrikasının yapımını gündeme getirmiş ve bunun için çalışmalara başlanmıştır. Fabrika kuruluş aşamasında bir dizayn bürosu oluşturulmuştur. Bu girişimin önemli özelliği yurtdışından patentli tayyarelerin üretim ve revizyonunun yanında tamamı yerli tasarım tayyareler ve planörler geliştirmek üzere bir etüt bürosunu içermiştir. Büro, 6 yüksek mühendis, 4 mühendis ve 11 teknik ressam 21 kişilik ekipten oluşmuştur. Bu birim, 1952'ye kadar 16 tip tayyare tasarımı gerçekleştirmiştir. Bu projelerden 12'si

[723]Tayhani, a.g.e., s.233, 234,236; Abidin Daver, "Türkiye'de İlk Motor Fabrikası", *Havacılık ve Spor Dergisi*, C.XVI, Şubat 1945, s.352; Yalçın, a.g.e.,s.90; Verel, a.g.e., s.420,421.
[724]Hüsnü Özlü, a.g.e., s.400.

sonuçlandırılmıştır. Ambulans /turizm tayyaresi olarak tasarlanmış olan THK- 5 Danimarka'ya ihraç edilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin tayyare üretmekten vazgeçtiği 1950'li yıllarda THK–16 kodlu ve Mehmetçik isminde eğitime yönelik bir jet tasarımı THK tarafından geliştirilmiştir. Kurumun yöneticileri ve Türk havacılığının gelişmesi için yurttaşlar büyük bir özveriyle destek vermiştir. THK yöneticileri; çelik kanatları ve o kanatları havalandıran motorları kendisi yapmadıkça, tayyare fabrikası olmadıkça, Türk havacılığının bağımsızlığına kavuşmayacağının, gelişemeyeceğinin ve yabancılara muhtaç kalacağının bilincinde olmuştur.[725]

1941'de, THK umumi merkez heyeti, son toplantısını yaparak yıllık bütçesini onaylamıştır. Etimesgut'taki tayyare ve planör atölyesinin fabrika haline getirilmesi için ihtiyat parasının 500.000 lirasının ihtiyaç olduğu takdirde bu amaçla harcanmasına salahiyet vermiştir. Genelkurmay delegesi, THK mesaisini takdir edecek ve pilot yetiştirmede hava ordusuna büyük hizmetler verdiğini ve gelecekte de bunu üstün başarı ile yapacağından emin olduğunu, memnuniyetini ve şükranlarını belirtmiştir.[726]

Fabrikanın kuruluş aşamasında, İngiltere'den lisans alınarak Miles- Magister eğitim tayyarelerinin imaline başlanmış, 1 Mart 1942'de Hava Kuvvetleri envanterinde bulunmayan PZL tayyarelerinin revizyon ve onarım faaliyetlerine girişilmiştir. Bu süreçte, THK Başkanlığınca 4 Ağustos 1941 tarih ve 1299-16690 sayılı tezkere ile Etimesgut Tayyare ve Planör Fabrikasında inşa edilmekte olan Miles-Magister eğitim tayyarelerine ait resimlerin incelemesi kolaylaştırılmak istenmiştir. Bu amaç ile Kayseri Tayyare Fabrikasında bulunan model tayyare bir ay geçici süre ile kullanılmak maksadıyla Etimesgut Tayyare ve Planör Fabrikasına gönderilmiştir.[727]

14 Mayıs 1941 tarihinde Polonya Türk elçiliği tarafından Etimesgut Tayyare Fabrikasında, PZL tayyarelerinin revizyon ve onarım faaliyetlerine başlanması ile tayyareler hakkında özel ders vermek amacıyla Polanya'dan aerodinamik, uçuş

[725]Tayhani, a.g.e., s.233, 234,236; Abidin Daver, agm, s.352; Yalçın, a.g.e., s.90; Verel, a.g.e., s.420,421.
[726]*Akşam*, No:8051, 23 Mart 1941, s.3.
[727]BCA, 030-10, Tarih:01.12.1941, Dosya No. 131-87, Fon Kodu:30.10, Yer No:61.409.20.

mekaniği, motor, panel, telsiz ve silah donanımı, meteoroloji ve tayyare konstrüksüyonu konularında uzman dokuz personel görevlendirilmesi yapılabileceği Türk Hava Kurumu Başkanlığına bildirilmiştir. Bu talep üzerine, Türk Hava Kurumu 5 Haziran 1941 tarihinde 1010-12058 sayılı yazı ile Türkiye'de yeniden kurulan tayyare fabrikalarındaki mühendislik mevkileri, günün şartlarında hemen hemen yabancı mühendisler tarafından işgal edildiği belirtilerek ülkenin bu sahada mütehassıs mühendislerden yeterli miktarda henüz sahip olmadığından ileri geldiği belirtilmiştir. Bu nedenle tayyare fabrikalarında işe başlayabilecek Türk mühendislerini mümkün mertebe acele olarak yetiştirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Halen Türkiye'de çalışmakta olan Polonyalı mühendislerin vermiş oldukları kurs konusunda Türk Mühendis Mektebi'nde havacılık kursu vermesi için akademik yeterlilik olarak geniş bir tecrübeye sahip olması nedeniyle Havacılık Kursu Teşkilatı'nın kurulması mümkün olduğu belirtilmiştir. Bu durumda, gerekli tesislerin yapılması sağlanırsa Türk Mühendis Mektebi'nin birkaç sene içerisinde havacılık şubesi tamamlanarak eğitime başlanacağı ve bu kursların verilmesi için görevlendirilecek Polonyalı müteassısların isimleri gönderilmiştir. 10 Haziran 1941 tarihinde Türk Hava Kurumu'nun, Başbakan'lıktan Türkiye'de tayyare mühendisliği yetiştirmek amacıyla, Yüksek Mühendis Mektebi'inde Tayyare Mühendisliği Şubesi açılması hakkındaki teklifii Başkanlık tarafından teklifi uygun görülmüş ve Bayındırılık Bakanlığı ile ortak çalışması hususu yazı ile belirtilmiştir.[728]

1942'de 5840 m²'lik bir alan da olan fabrika; izleyen yıllarda 13790 metre kareye oturan geniş bir yerleşkeye sahip olmuştur. Başlangıçta fabrikada 300 kişi çalışırken, 1945 yılı sonlarında 129'u teknik personel olmak üzere toplam 878 kişi çalışır hale gelmiştir. Fabrika, 1944'de üretime başlamış ve İngiliz Miles-Magister tipi okul ve eğitim tayyarelerinden ayda onar adet yapabilecek kapasiteye ulaşmıştır. Fabrika, mevcut alt yapısı ve teknik donanımıyla Avrupa'daki benzeri kuruluşlarla eş değer hale gelmiştir. Model, kanat, profil ve pervaneler üzerinde aerodinamik araştırmalar, deneyler ve hesaplar yapmak üzere inşa edilen "Rüzgâr Tüneli", o dönemde Avrupa'nın en büyük tüneli olmuştur. 1945'de 30 Magister tayyaresi tamamlanarak THK'na teslim edilmiştir. Tek motorlu, iki kişilik, okul başlangıç tayyaresi olan tayyarelerden iki tanesi sıtma ile mücadele tayyaresi olarak motife

[728]BCA, 030.10/01-02/61.409.15, Tarih: 13.05.1941.

edilmiştir. Bu süreçte, 80 adet tayyare üretilmiştir. 1947'ye kadar Etimesgut Tayyare Fabrikası'nda çok farklı tip ve tasarımda tayyare ve planör üretimi gerçekleştirilmiştir. Bu süreçte, Türk Hava Kuvvetlerine Devlet Hava Yollarına ve Türk Hava Kurumuna ait 318 tayyare ve 308 motorun onarım ve revizyonu yapılmıştır. Yine, ABD'den alınan DC-3 Dakota (C-47) tayyarelerinden 12 adedi yolcu tayyaresi haline getirilmiştir. 9 adet tayyarenin tadilatı yapılmış ve iki adet Magister tayyaresi ilaçlama tayyaresi haline dönüştürülmüştür. Bu dönemde, Etimesgut Tayyare Fabrikasında; THK-1, 12 kişilik askeri taşıt planörü bir adet yapılabilmiştir, bu nedenle etkili kullanılmadığı için üretimden vazgeçilmiştir. THK-3, tek kişilik 6 adet akrobasi planörü ve THK-4, tek kişilik 25 adet ilk eğitim planörü üretilmiştir. THK–7, Türk Kuşu için tek kişilik 40 adet ilköğretim planörü ve THK-9 çift kişilik 10 adet ilköğretim planörü üretilmiştir. 1948'de hayalet tayyarelerine benzeyen THK-13 uçan kanat projesi Yüksek Mühendis Yavuz Kansu tarafından hayata geçirilmiştir. Önce planör olarak, daha sonra pervaneli ve jet motorlu tayyare olarak üretilmesi planlanmıştır. THK-13, ambulans turizm tayyaresi olarak isimlendirilmiş ve tayyareler ahşap malzemeden üretilmiştir. Tek pilotun oturduğu kokpitin üstü açık olup, Havacılık Dairesi üst seviye planör uçuşlarında kullanmak üzere örnek olarak üretilmiştir. Planör, tayyare veya otomobille çekilerek havalanacak şekilde tasarlanmıştır. Dünya'da örnek çalışma olan tasarım Paris Havacılık Sergisine katılmıştır. THK-14, 2 kişilik ilköğrenim planörü olup, Havacılık Dairesi isteği üzerine yapılmış, fakat seri üretimine geçilmemiştir. THK-2, tek kişilik Akrobasi eğitim tayyaresi 12 adet üretilmiştir. Miles Magister tayyaresi, iki kişilik okul başlangıç tayyaresi olup, 74 adet üretilmiştir. Ambulans uçağı THK-5, 2 motorlu olarak kullanılmış ve Danimarka'ya 1 adet satılmıştır. THK–5 A, altı kişilik turizm uçağı olup, MSB'den sertifika alınmış ve 5 adet üretilmiştir. Paris Havacılık Fuarı'nda sergilenmiş ve büyük ilgi görmüştür. THK-10, Çift motorlu hafif nakliye tayyaresi olup, 3 adet üretilmiştir. THK-5 ile aynı özellikleri taşımaktadır. THK-11, turizm tayyaresi olup, 1 adet üretilmiş ve ancak üretime devam edilmemiştir. THK-12, çift motorlu 12 kişilik yolcu tayyaresi olarak üretilmiştir. Devlet Hava Yolları desteklemediği için üretimi durdurulmuştur. THK-15 madeni gövdeli eğitim tayyaresi, "Uğur" ismini almış ve Türk Hava Kuvvetlerinde yıllarca görev yapmıştır. Bu tayyareden sipariş edilen 100 adedinden ancak 60 adeti üretilmiş ve 1956'da

üretimi durdurulmuştur. THK Tayyare Fabrikası, Yüksek Mühendis Yavuz Kansu ve ekibi tasarım alanında dünyada ilklere imza atmıştır. Bu dönemde 172 adet değişik tipte tayyare ve planör üretilmiştir. 1944-1952 tarihleri 126 adet Türk tasarımı eğitim, sağlık ve nakliye tayyaresi üretilmiştir.[729]

Etimesgut Tayyare ve Planör Fabrikası'nın kuruluşundan itibaren arzu edilen performansı gösterememesi ve yeteri kadar sipariş alamaması nedeniyle yoğun olarak tamir, bakım ve onarım faaliyetlerine ağırlık vermiştir. Tamir ve onarım faaliyetlerinin % 6'sı THK'na, % 37.9'u Milli Savunma Bakanlığı'na ve % 6.1'i Devlet Hava yollarına ait olmuştur. Milli Savunma Bakanlığı, Maliye Bakanlığı'na 27 Eylül 1948 tarih ve 50678-19 sayılı bir yazı göndermiştir. Bu yazıda, Milli Savunma Bakanlığı gizli pazarlık yolu ile Fabrikada tank, zırhlı araç, keşif ve komuta otoları ve her çeşit topçeker araçlarının tamirini yaptırılması istenmiştir.[730]

Askeri amaçlı bir planör projesi geliştirilmiş ve bu projede 38 mühendis ve teknisyen çalışmıştır. 1948'de maddi sıkıntılar nedeniyle tayyare üretimi tamamen durmuştur. Fabrikanın iş hacminin düşmesine bağlı olarak personel sayısı 1949'da 63 teknik eleman olmak üzere 397 olmuştur. Fabrika, zirai makineler üretmeye başlayacak ve tüm mal varlığını MKEK devralmıştır. 1947-1948 tarihlerinde 10 Magister tayyaresi, 12 adet THK-2 tayyaresi ve 10 adet THK-9 eğitim planörü imal edilmiştir. Ayrıca, 1947-1949 yıllarında 39 adet Oxford tipi pervane, 14 Magister tipi pervane ve 2 adet Bremze pervanesi imal edilmiştir.[731] Ancak, hızla gözden çıkarılmakta olan Cumhuriyet'in yüz akı ve can damarı niteliğindeki sanayi kuruluşlarının ipi, ne yazık ki uluslararası sermaye güçleri tarafından çekilerek üretime son verilmek zorunda kalmıştır.

Etüt Şefi Şükrü Er; *"Aslında fabrika kapanmadı. Sipariş alamayan fabrika ne olur. İflas eder. Fabrikalar iflas ettirilmiştir"* demiştir. Şükrü Er, bu sözü ile yapılan hatayı belirtmiştir. Yine, bu dönemde yönetimde olan yetkililer; *"Ben Etimesgut*

[729]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.354; Tayhani, a.g.e., ss.235-237,252; Yalçın, a.g.e., ss.89-92; Hüsnü Özlü, a.g.e., s.400.
[730]BCA, 030.10, Dosya No. 3-13297, Fon Kodu:30.10, 5.335; Hüsnü Özlü, a.g.e., s.402.
[731]Tayhani, a.g.e., s.228,235,236; Verel, a.g.e., s.421; Yalçın, a.g.e., s.90,91; Hüsnü Özlü, a.g.e.,ss.400-401.

Tayyare Fabrikasına sipariş verecek kadar aptal değilim. Amerika, bedava tayyare veriyor" diyerek tarihi hata yapmışlardır.[732]

Dış ülkelere özenti ve kendi insanımıza güvenmeme, sipariş vermeye yetkili görevlilerin üzerinde oynanan oyunlar ve ithal firmaların temsilcilerinin çevirdiği entrikalar ile tayyare siparişlerinin Avrupa ve Amerika'ya verilmesi ve kurulan fabrikalara gereken önemin verilmemesi neticesinde Türk havacılığının sonu hazırlanmıştır.

2.4. PLANÖR ÜRETİMİ

1925'de Ankara-Akköprü'de TTC tarafından açılan planör atölyesi, 1938–1939 tarihlerinde 150 planör üretim kapasiteli küçük bir fabrika düzeyine ulaşmıştır. Ali (Yıldız) Bey, 1928'de Yeşilköy Makinist Okulu'ndan mezun olmuştur. Türkiye'de gerçekleştirilen ilk planör yapım çalışmaları ile Türk havacılığı açısından önemli bir görev üstlenmiştir. 1928'de Bursa'da bir planörün prototipini yapmış, ancak bazı eksikleri olduğu için uçuramamıştır. Sabiha Gökçen ile birlikte Rusya'ya Koktabel Yüksek Planör Okuluna gönderilmiştir. 1936'da okulu bitirip ülkeye dönmüştür.[733]

Türkkuşu öğretmeni Ali Yıldız, 12 Haziran 1938'de tek kişilik planörle 18 saat 35 dakika uçuşu ile Türkiye rekoru kıramıştır. İnönü kampında öğretmenlik, başöğretmenlik ve kamp Müdürlüğü yapmıştır. Vecihi Hürkuş, daha önce planörle 5 saat 45 dakika havada kalarak Türkiye rekoru kırarak havacılığın sesini duyurmuştur. Plt. Ziya Aydoğan ise THK'nun İnönü Eğitim Merkezi'nden Kayseri'ye 466 km.lik mesafeye uçuş yapmıştır.[734] Türk Kuşu'nun ihtiyacı olan planör malzemesini ülke içinden temin etmeğe önem verilmiştir. 1936'da Kayseri Tayyare Fabrikası'ndan muhtelif tipte 28 planörden 8'i kuruma teslim edilmiştir. Askeri fabrikalar için 2 paraşüt kulesinin demir kısımları ve Ankara'nın paraşüt kulesi Temmuz sonunda, İzmir'in paraşüt kulesi 11 Ağustos'ta hazırlanmıştır. Rusya'dan getirilen paraşüt

[732]İsmail Yavuz, *1923 ten 2010'a Türkiye'de Uçak İmalat Tarihi*, s.645.
[733]Tayhani, a.g.e., s.233;Hulusi Kaymaklı,a.g.e.,s.355.
[734]Vecihi Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, ss.328-338; Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.355.

kuleleri ile birlikte Ankara, İstanbul ve İzmir'de Türk gençlerine paraşüt eğitimi verilmesi planlanmıştır.[735]

1935'de Türkkuşu'nda 13 planör sayısı 1938'de 135'e çıkarılmıştır. Planör atölyesinde yapılanlar bittiğinde 268 sayısına ulaşılmıştır. Türk Kuşu bünyesinde, 1936'da 3 tayyare sayısı 1939'da 42'ye çıkarılmıştır. 1937'de ise 32 motorlu tayyare, 1939'da 145 pilot sayısına ulaşılması hedeflenmiştir.[736]

Almanya'dan satın alınan 10 Fokebuf tayyaresi ile Türk Kuşu'nun havacılık filosu kuvvetlenecek ve gençlere geniş ölçüde uçmak olanağı verilmiştir. THK, İnönü'de bütün modern tesisler ve araçlara sahip mükemmel bir kamp hazırlanmıştır.[737] Türk Kuşu bünyesinde, Atatürk'ün aramızdan ayrıldığı süre içerisinde yetiştirdiği ve eğittiği genç sivil havacı ordusu, ulusal savunmada her an yararlanılabilecek dinamik bir güç haline gelmiştir. 1938'de İnönü'de planörcülük talim ve tahsilini bitiren 9'ncu sınıfa devam eden 55 öğrenci, öğretmenlere yardım edecek bilgi ve ustalık kazandırılmıştır. C brövesini almış 35 öğrenci, Türk Kuşu kadrosuna alınacak, öğretmen olarak yetiştirilmiştir. İnönü'de gençlerin sayısı 250 ve Motorlu Tayyare Mektebi'nde uçuş için 54 genç toplanmıştır. Gelecek yıllarda 900-1000 üye başvurmuştur. Bu düşünce ile Türk Kuşu'nun planör atölyesinin gerçek bir fabrika haline getirilmesine başlanmıştır. Atölyede, gelecek kampa kadar 150 planör inşa edilmiştir. Türk Kuşu gelecek yıl 42 tayyare ve 250'den fazla planör ile uçulacağı öngörülmüştür.[738]

Kayseri Tayyare Fabrikası, 11xUS-4, 11xPS-2 ve 6xG-9 planörü üretmiştir. 28 planörden son üretilen 8 adedi 1936'da THK'ye teslim edilmiştir. İnönü kampında, 5 Temmuz 1937'de planörcülük ve paraşütçülük kursunda B ve C brövesi almış ve 65 genç paraşütçü yetişmiştir. THK'nin planör eğitimleri için gerekli olan planörler, Kurum'un Akköprü Atölyesi'nden sağlanmıştır. Atölyede, 1940'a kadar yüzlerce planör üretimi, motor ve planör onarımları yapılmıştır. 1944-1947 tarihleri arasında Etimesgut Tayyare Fabrikasında; çok farklı tip ve tasarımda tayyare ve planör üretimi gerçekleşmiştir. Üretilen tayyarelerin yurt dışına ihraç edilmesi Türk

[735]*Ulus*, 17 Nisan 1937, s.6; Hv.K.K.lığı,Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:94, s.168.
[736]Tayhani, a.g.e., s.201.
[737]*Ulus*, 17 Nisan 1937, s.6.
[738]*Ulus*, 19 Mayıs 1938; Falih Rıfkı Atay, Çankaya, s.15, Tunç Ofset Matbacılık, 1998, İstanbul.

Hava Harp Sanayi açısından çok önemlidir. O dönemde yurt dışına ihraç gerçekleşmiş olsaydı, Etimesgut Tayyare Fabrikası, dünya çapında tayyare üretim merkezi haline gelebilirdi. Fakat yabancı ülkelerden yapılan baskılar, ABD'nin savaştan kalan demode olmuş tayyarelerinin hibe olarak verilmesi ve yurt içindeki yönetsel hatalarla birleşince tayyare fabrikasının sıkıntıları artmış ve üretime devam edememiştir.

2.5. TÜRK HAVA KURUMU GAZİ TAYYARE MOTOR FABRİKASI

Gazi Tayyare Motor Fabrikası, öncelikle Türk havacılığının talim ve terbiyede kullanacağı tayyare motorlarını imali amacıyla kurulmuştur. Gelecekte askeri maksatlara uygun olduğu kadar sivil ihtiyaçlara elverişli bir tip motordan her sene muayyen bir miktar üretmek için gerekli tesisat ve teçhizat düşünülmüştür.

Atatürk, 1 Kasım 1937'de Meclis açış konuşmasında;

> "Bu yıl içinde denizaltı gemilerini ülkemizde yapmaya başladık. Hava Kuvvetlerimiz için yapılmış olan 3 yıllık program, büyük ulusumuzun iten ve bilinçli ilgisi ile şimdiden başarılmış sayılabilir. Bundan sonrası için, bütün tayyarelerimizin ve motorlarımızın ülkemizde yapılması ve hava harp sanayimizin de bu esasa göre geliştirilmesi gerekir. Hava Kuvvetlerinin aldığı önemi göz önünde tutarak, bu çalışmaları planlamak ve bu konuyu layık olduğu ehemmiyetle milletin nazarında canlı tutmak lazımdır".[739] demiştir.

Bu sözü ile Milli Hava Harp Sanayine dayalı bir Hava Kuvvetlerine ihtiyaç olduğu belirtilmiştir. Havacılığı milletin işi yapmak ve millet desteğinin gerekliliğini ortaya koyarak milli ekonomiye dayalı milli savunma sanayisini oluşturmak hedeflenmiştir.

Tayyare ve tayyare motorlarının Türkiye için önemi belirtilmiştir. Bu bağlamda; havadan ağır bir cismin uçurulabilmesini, tayyarenin literatüre girmesini sağlayan, tayyare motorunu ve çelik kanatları yapmaya başlayan ülke haline gelmiştir. Artık, tayyare motorlarının dışarıdan gelmesini engelleyecek ve bu kanatların uçmasının itici gücü olan motoru yaparak, önemli buluşu gerçekleştirmiştir.

15 Şubat'da Dışişleri Bakanı Rüştü Aras, İngiltere Büyükelçisi ile yaptığı görüşmede modern ve çağdaş Türk Hava Kuvvetleri'nin kurulmasının gerekli

[739]TBMM Tutanak Dergisi, D-V., C.XX, 5.Dönem, 3.ncü Toplantı Yılı,1 Kasım 1937, s.3.

olduğunu belirtmiştir. Yine, 300 tayyarelik bir hava kuvvetinin yedek kuvvetler ile yapılandırılacağını ve Türkiye'de üretileceğini söylemiştir. Türkiye'nin kendi tayyaresini üretme imkân ve kabiliyetine sahip olmasının müttefikleri açısından önemli olacağını belirtmiştir. İngiltere Hükûmetinden destek talep etmiştir.[740]

Türk Hava Kurumu, 1941'de Motor Fabrikası kuruluş bürosu ismi altında bir teşkilat kurmuştur. Büro'nun amacı, imal edilecek motor tipleri hakkında etütler yapmak olmuştur. Bu konuda seçilen tip olan İngiliz De Havilland firmasının ürettiği Gipy Majör motoruna ait teklif incelenmiş ve en uygun teklif olarak değerlendirilmiştir. 26 Nisan 1945'de lisansa ait anlaşma imzalanmıştır.[741]

1945'de, THK'nun önemli ileri atılımı ulustan aldığı güçle Etimesgut Tayyare Fabrikası ile eşzamanlı olarak Gazi Orman Çiftliği'nde ilk motor fabrikası girişimi olarak inşasına başlamak olmuştur. Genelkurmay Başkanlığı'nın 24 Nisan 1946 gün ve Hv.Kur.Bşk. XIV.Ş.Ks.3, 68.339 sayılı yazısında; "Tepkili Motor Sanayinin Kurulması" konulu bir rapor ile hava sanayisi olmayan devletlerin küçük de olsa bir Hava Kuvvetlerini yaşatamadığı II. Dünya Savaşında çok açık şekilde görülmüştür. Harp yıllarında Hava Kuvvetlerinin harp içinde tayyaresiz kaldığı olmuştur. Malzeme ve teçhizat eksikliğini büyük oranda yaşamış ve ciddi sıkıntılar çekilmiştir. Memleket savunmasını etkin olarak yürütmek için hava sanayinin öncelikle kurulması zorunluluğu vardır. Pistonlu tayyare motor fabrikası kurulması için gerekli hazırlıkları yapmak amacıyla gönderilmiş olan yüksek mühendisler kurulu tayyare ve motor sanayi bakımından "tepkili motor" tipinin kabulü esası üzerine yapılmasının uygun olacağı kararı verilmiştir.[742] MSB'lığı, 14 Mart 1946 tarihli Hava Müsteşarlığı Fen Şubesi'nin 100.120 sayılı yazısının karşılığı olarak yazılan raporda; dünyadaki havacılık alanındaki gelişmeler kapsamında motor sanayi alanında büyük gelişmeler olduğu vurgulanmıştır. Bu gelişme pistonlu motor yerine konacak olan tepkili motor veya jet motorlarının üstün özelliği olduğu belirtilmiştir. Mühendislerden oluşan bir kurul İngiltere'ye gönderilmiştir. Gaz türbinli motorların havacılıkta çok önemli bir devrim olduğu, bir dönüm noktası oluşturduğu ve pistonlu

[740]TBMM Tutanak Dergisi, D-V.,C.XX, 5.Dönem, 3.ncü Toplantı Yılı,1 Kasım 1937, s.3.
[741]BCA, 030.10, Fon Kodu:30.10, Yer No:100.619.5.F-9; Hüsnü Özlü, s.g.e., 405..
[742]BCA, 030.10, Tarih:24.04.1946, Dosya No:6048, Fon Kodu:30.10, Yer No:58.396.14.; Erdoğan Karakuş, *İngiliz Belgelerinde İkinci Dünya Savaşı Öncesi Türk İngiliz İlişkileri, 1938-1939*, Genelkurmay Askeri ATASE Başkanlığı Yayını, 2004, s.107.

motorların harp tayyarelerinin tamamı ile kalkacağı belirtilmiştir. Raporda; tayyare, malzeme ve teçhizat sıkıntısı yaşanması nedeniyle Türkiye'de Hava Harp Sanayisi'nin bir an önce kurulmasının zorunluluğu belirtilmiştir. Yeni teknolojilerin Türkiye'de kurulmasının ve geliştirilmesinin mevcut olanaklar ile mümkün olduğu, tepkili motor teknolojisinin daha karmaşık olmadan hemen tedbir alınmasının uygun olacağı açıklanmıştır. Genelkurmay Başkanlığınca değerlendirme yapılmış ve Başbakanlığa 29 Nisan 1946 tarih ve 3-68339 sayılı mesaj gönderilmiştir. Mesaj da; Hava Sanayine sahip olunmadığı için Hava Kuvvetlerinin harp içinde tayyaresiz kalındığı belirtilmiştir. Müttefiklerin dahi ikinci ve hatta üçüncü sınıf silahlarından dahi yeteri adette temine muvaffak olunamadığı gibi malzemesizlik yüzünden harp süresince ve alanda esaslı bir eğitim programı tatbikine olanak bulunamamıştır. Yeni tip motorların İngiltere ve Amerikan ordularında kullanılmaya başlandığı belirtilmiştir. Fransızlar'ın 1947'den itibaren seri üretime geçeceği belirtilmiştir. Sonuç olarak, jet motorlarının Türkiye'de üretilmesi uygun görülmüş ve Gnkur.Bşk.lığının görüşü olarak Başbakanlığa teklif edilmiştir.[743]

Tayyare Motor Fabrikası kurulması için gelişmiş ülkelerin, MSB.lığı Hava Müsteşarlığı tarafından tayyare motor üretim ve teknolojileri incelenmiştir. Etimesgut Tayyare Fabrikasının kurulması ile tayyare motorlarını üretecek bir motor fabrikası için etüt ve proje çalışmalarına başlanmıştır. Bu konuda, İngiliz Bristol Motor Fabrikasında üretilen motor tiplerinin en iyi olduğuna karar verilerek ön anlaşma yapılmıştır. Şirket, fabrikayı Türkiye'de kurmuş ve bir süre işlettikten sonra devretmiştir. Ancak, yapılan anlaşmaya firmanın uygun hareket etmediği görülmüştür. 2 Ağustos 1939'da anlaşmazsızlığı çözmek amacıyla İngiliz Hükûmeti nezdinde Londra Büyükelçiliği'nden bir heyetin görüşme yapmak üzere Ankara'ya gönderilmesini rica etmiştir. Bu görüşmelerden bir sonuç alınmadığı takdirde Başbakanlığa yapılan teklif ile birinci 10 milyonluk İngiliz kredisinin sınaî kalkınma faslından motor fabrikası için ayrılan 1.000.000 İngiliz lirasının Amerika'da harcanmasına müsaade edilmesi istenmiştir. Mevcut Motor Sanayinden bir firma ile anlaşıp, Türkiye'de Hv.K'nin belli başlı ihtiyaçlarından olan motor fabrikasının kurulmasına yönelik emir buyrulması Başbakan'lığa ve Dışişleri Bakan'lığına teklif

[743]BCA, Tarih:24.04.1946, Dosya No: 6048, Fon Kodu.30.10, Yer No: 58.396.14.

edilmiştir.[744] Bu gelişmeler üzerine Bristol Fabrikası ile yapılan görüşmelerden olumlu sonuç alınmaması nedeniyle motor fabrikası kurulması için Amerika ile temasta bulunulmuştur.[745]

Ancak, bu çalışmalardan sonuç alınamamıştır. 1941'de Amerikan Manasko D-4 Tipi 145 beygir kuvvetindeki motorların üretim lisansı için yapılan çalışmaya Hava Müsteşarlığı olumsuz görüş bildirmiştir. Gerekçe olarak üretim yapılacak motorların yalnız eğitim amaçlı tayyareler için değil, aynı zamanda harp tayyarelerine hitap etmesinin önemi belirtilmiştir. Hava Müsteşarlığının raporunun sonunda Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu tayyare motor fabrikası için gayretlerin sürdürülmesinin önemi vurgulanmıştır.[746]

14 Nisan 1946 tarihinde Genelkurmay Başkanı Orgeneral Kazım Orbay imzası ile Tepkili Motor Sanayiinin Kurulması ile ilgili Milli Savunma Bakanlığının çalışmalarıhakkında Başbakanlığa yazı yazılmıştır. Yazıda; kurulması arzu edilen Tayyare Motor Fabrikası için harten önce MSB'lığı tarafından Bristol Fabrikası ile yapılmış olan temasların sonucu olarak, İngiltere Hükümeti'nin müracaatı üzrine, İngeltere'ye gönderilmiş olan MSB ve Ekonomi Bakanlığı yüksek mühendislerinin hazırlamış olduğu raporun incelendiği belirtilmiştir. Yapılan incelemede; Gaz türbinli otorların havacılıkta önemli bir devrim yatığını, bu yüzden motor tekniğinin ve genel olarak tayyare sanayiinin tarihi bir dönüm noktasında bulunduğu, yakın bir tarihde pistonlu motorların harp tayyarelerinde kullanımın tamamen kalkacağı, İngiltere de beş fabrikanın gaz türbinli motorları yaptığını ve yeni tepkili tayyarelerin haiz oldukları sürat üstünlüğü dolasıyla eski av tayyarelerinin hiç kullanılamaz bir silah haline geldiği belirtilmiştir. Hava sanayii olmayan devletlerin küçük dahi bir hava kuvvetini yaşatamayacakları gerçeği II. Dünya Savaşı'nda birçok örnekleri görülmüştür. Ülke olarak hava sanaiiyi olmadığı için hava kuvvetlerin savaş içerisinde tayyaresiz kaldığı çok zamanlar olmuştur. Bu nedenle memleket savunmasını emniyetle sağlayabilmek için yurdumuzda Hava sanaiiyinin bir an önce kurulmasının zaruriyeti belirtilmiştir. Bu zarureyeti karşılmak için yapılan inceleme sonucunda yeni tip motorların pistonlu motorlardan birçok bakımdan üstün olduğu

[744]BCA, Tarih:10.08.1939, Dosya No. 6312, Fon Kodu:30.10, Yer No:61.411.12.
[745]BCA, Tarih:19.09.1941, Dosya No. 6345, Fon Kodu:30.10, Yer No:61.412.31.
[746]BCA, Tarih:01.12.1941, Dosya No. 62110, Fon Kodu:30.10, Yer No:61.409.24.

kararına varılmıştır. Sonuç olarak gerek tayyare ve gerek motor sanayii bakımından raporun önemle göz önünde tutulması ve kendi Hava Harp sanayimizin kurulmasında tepkili motor tipinin kabulü esası üzerinde durulmasını önemi belirtilmiştir.[747] Milli bir hava harp sanayii fabrikası kurulması için çalışmalar etkin olarak devam etmiştir.

Tayyare Motor Fabrikası kurulmadan önce THK Başkanı Şükrü Koçak ve ekibi Amerika ve İngiltere'de temaslarda bulunmuştur. Motorların evsaf ve durumları ile ilgili incelemeler yapmıştır. Fabrikanın Devlet Ziraat İşletmeleri Genel Müdürlüğü arazisi olan Ankara Tavukçuluk Enstitüsü yanındaki 120.000 metre karelik alanda kurulması planlanmıştır.[748]

THK tarafından Gazi Orman Çiftliğinde 60.000 metre karelik bir arazi üzerinde 1945'de kurulan Tayyare Motor Fabrikası, Türkiye'nin ilk jet motor fabrikası olmuştur. 29 Ekim 1948'de yapımı tamamlanarak törenle hizmete açılmış ve çalışmaya başlamıştır. Fabrika'da 9'u Mühendis olmak üzere 141 kişi çalışmıştır. Kırıkkale ve Etimesgut fabrikaları ile işbirliği yaparak karşılıklı parça üretimi planlanmıştır. Türkiye'de ilk tayyare motoru fabrikasını yaşama geçirmek, Atatürk'ün elleriyle kurduğu THK'na kısmet olmuştur.[749]

Üretim için 1944'den itibaren temel eğitim tayyaresi olarak kullanılan Miles "Magister" esas alınmıştır. Hv. K.leri başlangıçta 100 adet sipariş etmiştir. Ancak, artan maliyetler karşısında sayı azaltılmıştır. 1955–1957 tarihleri arasında MKEK UĞUR-IV ismi ile hibe girişi nedeniyle 60 adet Magister tayyaresi üretilmiştir. Bu tayyarelerden üç adedi Ürdün Kraliyet Hava Kuvvetleri'ne hibe edilmiştir. Diğer tayyareler ise Uçuş Okulu'na tahsis edilmiştir. 1962'ye kadar uçan bu tayyarelerden 12'si THK'na tahsis edilmiş ve 1969 sonuna kadar uçmaya devam etmiştir.[750] Tayyare Motor Fabrikası, ilk olarak İngiliz De Havilland'a lisansör olmuştur. Makineler İngiltere, Amerika ve İsviçre'den alınmıştır. Gazi Tayyare Motor Fabrikasında, üretilen motorlar kapsamında; 30 adet 4 silindirli Gipsy-Mayor 10 motorunun yapımı ile birlikte 60 adet motor üretilmiştir. İngiltere'den gövdesi gelmekte, bir çok parçası fabrikada imal edilerek motor montajı yapılmıştır. Bu

[747]BCA, Tarih:24.04.1946, Dosya No. 68339, Fon Kodu:030.10, Yer No:58.396.14.
[748]BCA, Tarih:10.02.1945, Dosya No: 62136, Fon Kodu.030.10, Yer No:61.410.29.
[749]Hüsnü Özlü, a.g.e., ss.405-407.
[750]Yalçın, a.g.e., ss.97-102.

motorlar, THK-2, THK-5, THK-11 ve THK-15 tayyarelerinde kullanılmıştır. Yine, fabrikada 120 adet Valantia motor onarımı, 24 adet traktör onarımı, 200 Çazazh-E 5 beygirlik motorlarının yapımı ve 100 adet on beygirlik motorun yapımı gerçekleşmiştir.[751]

1948-1949 tarihlerinde Gazi Tayyare Fabrikasında, Etüt Büro Şefi Şükrü Er tarafından projelendirilerek ilk özgün motor projesi, yerli ve milli imkânlar ile genel maksatlı kullanım için imal edilmiştir. Yine, 1949-1950 tarihlerinde, ikinci özgün motor projesi olan 10 beygir gücünde boksörtip motordan on adet imal edilmiştir. Motor, tamamen yerli ve fabrika imkânları ile üretilmiştir.[752]

Tayyare ve Tayyare Motor Fabrikalarının üretimini tasarladığı tayyarelerden THK-16 jet motorlu eğitim tayyaresi "Mehmetçik" olmuştur. 1950 yılı başlarında yeterli sayıda tayyare siparişi alınamadığı için fabrika krize girmiştir. Özellikle, dünya havacılığındaki gelişmeler öngörülememiştir. Üretilecek sistemin kullanımı ve üretimin devamlılığının sağlanması açısından kurumlar arası gerekli koordine yapılmamıştır. Büyük yatırımlar yapılarak kurulan sanayinin atıl duruma düşmesine, sıkıntılar yaşanmasına ve kapanmasına neden olmuştur. Türkiye motor üretiminde kendi fabrikasını destekleyici koruyucu bir ithal ve gümrük kuralları uygulamayacaktır. Devlet tarafından korunmaması nedeniyle gelişmiş sanayiye sahip batı devletlerinin karşısında Türk müteşebbisleri yalnız kalmıştır. Türk Harp Sanayi müteşebbisleri arasında işbirliği ve etkili koordine sağlanamaması, gereksiz rekabet sanayinin gelişmesini olumsuz yönde etkilemiştir. THK Tayyare Fabrikası ile THK Motor Fabrikası arasındaki rekabet, personelin gelişimi, üretime yönelik yenilikler yaratamaması, yöneticilerin planlı ve programlı çalışmaması ve ticari hatalar motor fabrikasının üretiminin etkili yürütülmesini engellemiştir. Büyük ümitlerle açılan tayyare ve tayyare motor fabrikası projesi başarısız olmuştur. Fabrikanın çalışmaları 1951'e kadar sürmüştür. Tayyare ve Tayyare Motor Fabrikası, 5 Nisan 1952'de yapılan anlaşma ve dönemin getirdiği koşullar nedeniyle 18 Haziran 1952'de Genel Yönetim Kurul toplantı sonucunda alınan kararı neticesinde Türk Hava Kurumunun ve Hükûmetin rızası ile 3 taksitte ödenmek üzere 4.000.000 TL Makine ve Kimya

[751]Tayhani, a.g.e., s.243,244; Yalçın, a.g.e., s.100.
[752]İsmail Yavuz, 1923'ten 2010'a Türkiye'de Uçak İmalatı, Türk Hava Kuvvetlerinin 100'ncü Yılı Uluslar arası Tarih Sempozyumu Sunum, 8-10 Şubat 2010, s.646, Ayrıntı Basımevi, Mayıs 2013 Ankara.

Endüstrisi (MKEK)'ne devredilmiştir. Tayyare üretiminden vazgeçilmesi ile Amerikan yardımları çerçevesinde Hava Kuvvetlerine Lockheed T-33 jet eğitim tayyareleri hibe edilmiştir. Yabancı firmaların THK'ndan tayyare satın alma işlemleri yerine getirilemeyecek ve dört ay sonra Etimesgut Tayyare Fabrikası ve Motor Fabrikası, 18 Haziran 1952'de MKEK'na devredilmiştir.[753]

Tayyare Motor Fabrikasının kuruluşu ile Türk Havacılık Harp Sanayiinde önemli gelişmeler olmuştur. Türk Hava Harp Sanayiisinin kuruluş çalışmaları kapsamında THK'nun kurduğu Tayyare ve Tayyare Motor Fabrikalarının hizmete girdiği yıllarda, Amerikan tarafından hibe olarak gönderilen tayyarelerin bedelsiz verilmesi ve ülkenin yaşadığı ağır ekonomik problemler nedeniyle çalışmalar olumsuz etkilenmiştir. Fakat tayyareler için yıllara sarih olarak sattığı yedek parça ve bakım masrafı için yüksek bedeller ödenmiştir. Tayyare Motor Fabrikası, ülke için önemli gelişme olmuştur. Ancak, atılan büyük adımların devamı getirilememiş ve planlamalar yapılamamıştır. Türkiye'nin tayyare üretmesi batılı devletleri ve ABD'yi rahatsız etmiştir. Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren hızlı yükseliş, özellikle 1947'den itibaren yapılan Amerikan yardımları ve dış ülkelerden alınan malzemelerin Türk Hava Harp Sanayini baltalaması ile duraklama, hatta durma noktasına gelmiştir. Siyasi çekişmelerde projenin başarısız olmasında etkili olmuştur. Yabancı ülkelerden, Türkiye'ye tarımın kalkınmasında önemli olduğu ileri sürülerek traktör fabrikasının kurulmasının zorunluluğu belirtilmiştir. Ülke savunmasında önemli atılım olan tayyare ve motor fabrikası, traktör fabrikasına dönüştürülmüştür. Bu fabrikalar traktör fabrikası olarak işletilmiş ve traktör üretimiyle ülke ekonomisine katkıda bulunulmaya çalışılmıştır.

3. SİVİL MÜTEŞEBBİSLERİN HAVA HARP SANAYİİ GİRİŞİMLERİ

3.1. VECİHİ HÜRKUŞ'UN TAYYARE YAPIMI

Türkiye Cumhuriyeti'nin batılı devletler ölçüsünde geniş kapsamlı bir Hava Harp Sanayii olmamıştır. Hava Harp Sanayiinin kurulması için özel teşebbüsler kendi imkân, bilgi ve tecrübeleri ile büyük girişim ve çalışmalar yapmıştır. Özel

[753]Fatih Mehmet Dervişoğlu, Nuri Demirağ: Türkiye'nin Havacılık Efsanesi, s.111, Ötüken Neşriyat, İstanbul 2007; Yalçın, a.g.e.,s.103; Uğur Cebeci, "52 Yıllık Sır Uçak Mehmetçik", *Hürriyet*, 21 Mart 2004; Hüsnü Özlü, a.g.e., s.407,408.

teşebbüs ve ferdi kişiler yatırımda bulunarak katkı sağlamak ve havacılığı daha ileriye götürmek için tüm varlıklarını ortaya koymuştur. Canları ve mallarıyla devlet ve millete hizmet etmeye kararlı insanlar olmuştur. Parasal anlamda çok kazanmayı değil kendi tüm olanaklarını millete ve devlete faydalı alanda harcamayı tercih etmişlerdir. Bunların ortak özellikleri, Osmanlı Devleti'nin son zamanlarında ve Milli Mücadele Döneminde havacılık alanındaki sıkıntıları etkili olarak yaşamalarıdır. Bu kişilerin öncüsü olan Türk havacısı Vecihi Hürkuş'tur. Vecihi Bey, 6 Ocak 1896'da İstanbul'da doğmuş ve Türk havacılık tarihinde önemli isim olmuştur. 53 yıllık havacılık yaşamında; harp yıllarında savaş pilotu, barışta tayyare imalatçısı olmuştur. Tayyareci olmak istemiş, ancak yaşının küçük olması nedeniyle makinist okuluna kayıt olmuştur. I. Dünya Savaş döneminde astsubay tayyare makinisti olarak görev yapmıştır. Yeşilköy'deki Tayyare Mektebine girmiş, 1916'da tayyareci olmuş ve uçmaya başlamıştır.[754]

Uluslararası Havacılık Federasyonunun ilk ve tek ödüllü astsubay Türk pilotu olmuştur. İlk tayyareyi imal etmiş ve imal ettiği tayyare ile yıllarca uçmuştur. Almanya'da tayyare mühendisliği eğitimi almış Türk mühendisidir. I. Dünya Savaşı'nın son döneminde; Irak ve Kafkas Cephelerinde Ayastefanos Meydanı'nda konuşlu 9.Tayyare Bölüğünde görev yapmıştır. I. Dünya Savaşı'nda 8 Ekim 1917'de günü Albatros AK 53 tayyaresi ile havalanan Vecihi (Hürkuş) ve Mülazım Bahattin Beyler, Rusların Nieuport tipi avcı tayyaresi ile hava muharebesine girmiştir. Vecihi'nin tayyaresi isabet almış ve yaralanmış olduğundan Erzincan'a zorunlu iniş yaparak Rusların elinde esir düşmüştür.[755] Vecihi Hürkuş, havacılığa gönül vermiş birisi olarak firar ederek İstanbul'a gelmiş ve Hava Savunması'nda görevlendirilmiştir. Milli Mücadele döneminde Batı Cephesinde savaşa katılması, Maltepe Tayyare İstasyonu'ndan gizlice kaçış ile başlamıştır. Kaçış planında Albatros V-III tayyaresi ile programda yer almıştır.[756]Osmanlı Devleti'nin havacılık alanında sıkıntılı dönemi I. Dünya Savaşıdır. Bu savaşta, hava gücünün yetersiz oluşu kaygısıyla Milli Mücadele dönemi öncesinde kendi tasarımı olan dört satıhlı

[754]*Hava Harp Akademisi Ufuk Araştırma ve İnceleme Dergisi*, Bahar 2011,s.38; Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, Yapı Kredi Bankası Yayınları, 2000, s.1; Yalçın, a.g.e., s.109,110.
[755]Vecihi Hürkuş, *Havada Vecihi Çeyrek Asır*, 1915-1925, ss.35-42, Kanaat Kitapevi, 1942, İstanbul; Yalçın, a.g.e., s.110.
[756]Emin Nihat Sözeri, "Türk Tayyareciliği, Hava Kuvvetleri Dergisi, Sayı:202, 1961, Ankara, s.46; Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, ss.55-64 .

bir av tayyare projesi yapım müsaadesi almış ve gerçekleştirmiştir. Ayastefanos Tayyare İstasyonu Müdürlüğü'ne teslim etmiş ve proje incelenmek üzere komisyona vermiştir. Komisyon Başkanı İstihkam Kaymakam Veli Bey ve komisyon üyeleri, projeyi incelemiştir. 4 Mart 1919 tarihi ile yapılması için onay raporunu vermiştir. Özellikle, havadan posta taşımacılığını kurmak suretiyle, eldeki tayyareleri kurtarmak ve havacıların uçuş yeteneklerini kaybetmemelerini sağlayacak proje üzerinde çalışmıştır. Harbiye Nazırı ve Başkumandan Vekili Enver Paşa projeye ilgi duymuş ve yaşama geçmesi doğrultusunda emir vermiştir.[757] Vecihi Bey için başlangıçta pervane imalatının başarı ile tamamlanması ve kendi tasarımı av tayyaresine izin verilmesi önemli olmuştur. Gelecek yıllarda, tayyare imalatı yapması için teşvik edici gelişmeler olmuş ve kazandığı özgüven ile sonraki yıllarda önemli başarılar elde etmiştir. "Vecihi K-VI" adını verdiği ilk tayyarenin projesini 1918'de çizmiştir. Anılan proje ilgisizlik nedeniyle yaşama geçirilememiştir.[758]

Milli Mücadele döneminde, Batı Cephesinde pilot olarak görev yapmış ve büyük yararlık göstermiştir. Milli Mücadele dönemi sonrasında 20 Aralık 1923-Nisan 1924 tarihleri arasında Avrupa Hava Harp Sanayini ve havacılığı değerlendirerek genç Cumhuriyet'in havacılığını geliştirmek, yeni yapılanmayı kurmak ve en son gelişmeleri araştırmak amacıyla oluşturulan inceleme gezisindeki heyette yer almıştır. Heyette Vecihi Bey ile birlikte Muzaffer Ergüder, Bnb. Fesa Evrevsev, Tayyareci Halim Bey, Deniz Bey, Cemal ve Mkn.Yzb. Murat Beyler bulunmuştur. Vecihi Bey, Avrupa'ya yaptığı geziden sonra Yunanlılardan ganimet olarak ele geçirilen motordan ve eldeki eski tayyare aksamını bir araya getirerek projeyi eksen alarak Vecihi K-VI tayyaresinin 24 Haziran 1923'de arkadaşları ile birlikte Halkapınar tayyare atölyesinde montaj çalışmalarına başlamıştır. Tayyare, motoru Yunan tayyarelerinden alınarak gövdesi ve kanatları ile diğer tüm parçaları ile yerli malzemeler kullanılarak imalatına başlanmıştır. Ondört ayda tüm montajı tamamlanarak uçar hale getirilmiştir. Aralık 1924'de Vecihi K-VI tayyaresi Gaziemir (Seydiköy) meydanına taşınmıştır. Tayyare, küçük atölyede motor ve taksi testleri yapılarak uçabilir hale getirilmiştir. İlk Türk sivil tipi milli tayyare olarak kayıtlara

[757]Tayhani, a.g.e., s.216; Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, ss.45-47; Yalçın,a.g.e.,s.112.
[758]M. Bahattin Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar,* THK Kültür Yayınları, No:7, s.53, 2006, Ankara.

geçmiştir. Tayyare yapma unvanını ve şerefini kazanmıştır. Vecihi K-VI prototipi tayyare ile 28 Ocak 1925'de Seydiköy-İzmir Hava Mektebi meydanında deneme uçuşu yapmıştır ve 180 km hız ile tırmanış yapan tayyareyi uçurmayı başarmıştır. Vecihi, bu projenin basit, hayal ürünü bir proje olmadığını belirtmiştir. Bu projeye, uçabilirlilik sertifikası verilmesi ile ilgili komisyon kurulmuştur.[759]

Vecihi Bey; 1925'de Ay dergisine verdiği röportajda;

> "Geceli gündüzlü çalışarak elimizde mevcut tayyarelerden tamamen farklı, onlardan daha basit fakat sürat ve dayanıklılık itibariyle onlara üstün yeni bir proje vücuda getirdim. Projeyi hayata geçirebilmek için Kuva-yı Havaîye Müfettişliği'nin onayı için verdim ve müsaade ettikleri takdirde bu proje dâhilinde yeni sistem bir Türk tayyaresi yapabileceğimi bildirdim. Müfettişlik, projemi eski bir tayyareci olan fen memuruna tetkik ettirerek uygulanabilir olduğunu tasdik etti. Tayyarenin inşasına müsaade edildi. Tayyarenin inşası için gece gündüz yorulmak bilmez bir faaliyette çalışıyordum. Bu dönemde, Fen memuru istifa etti. Bunun üzerine tayyarenin inşası tehir edildi. Bu karar beni kalbimden vurdu. O gün beynime bir kurşun sıksalardı bu kadar müteessir olmayacaktım. Kanatları hazırladım, motoru taktım, tayyarem tamam olduğu gün dünyanın en büyük kâşifi kadar mesut ve bahtiyardım. Müfettişliğe, tayyarenin tecrübeye hazır olduğunu bildirdim. Tayyare, her yönüyle Avrupa'dan getirttiğimiz tayyarelerden hiç aşağı kalır yanı yoktu. Ancak, Müfettişlik tayyarenin tecrübesine müsaade etmiyor, bir defa Heyet-i Fenniye tarafından tetkikine lüzum gösteriyordu. Onlar, yaklaşık 1 ay süreyle tayyareyi tetkik etti, uçmasına mani bir kusur görmedi, Fakat tecrübe yapılmasına müsaade etmedi. Ben tayyaremden muvaffakiyetle uçacağımdan zerre kadar şüphem yok, emindim. Bunu delillerle ispat etmiştim. Artık tahammülüm kalmamıştı, bir gün tayyaremi gizlice meydana çıkardım, motoruna gaz doldurarak havalandım. Tayyarem, yaptığım tüm denemelerde elimizde mevcut tayyarelerin hepsinden daha büyük bir muvaffakiyetle işliyor, hepsinden iyi uçuyordu. Artık kalbim rahattı. Tayyaremi kaldırdığım aynı yere indirdim. Milli Mücadele Dönemindeki elim muharebelerden doğan milli hava sanayi ortaya çıkınca, 1923-1924tarihlerinde ilk Türk tipi Vecihi K- VI tayyaresini inşa ettim. Bu eserim, güzel başarıya ulaşmasına rağmen arkadaşlar hasedine kurban edildi. Bu başarıdan beklediğim takdir, 15 gün hapis cezası halinde tecelli etmiş ve beni hürriyet içinde selimi işlemek yoluna yürütmüştü".[760]

Vecihi Bey'in Türk zekâsı, yaratıcı, yapıcı ve yaşatıcı olmuştur. Bunun somut örneği de ilk Türk tayyaresi'nin, Vecihi K-VI ile gerçekleştirilmiş olmasıdır. Vecihi Bey, ilk tayyaresi Vecihi K-VI'yı üretmeye başladığından itibaren engellendiği düşüncesinde olmuştur. Ancak O, yeni başarı ve düş kırıklıklarının yaşanacağı, mücadeleyle dolu Türk Hava Harp Sanayisinde özel girişimin öncüsü olmuştur. Tayyare için oluşturulan teknik komisyonda üretilen tayyareyi kontrol edecek ve uçuracak yetenekte bir görevli olmamasına ve projeyi teknik bakımdan uygun

[759]Meydan, a.g.e.,, s.101; Tayhani, a.g.e., s.216.
[760]Meydan, a.g.e.,s.102-103; M.Bahattin Adıgüzel, a.g.e., s.58.

bulmasına rağmen harp şartlarında içinde ilgisiz kalınmıştır. Ülkenin işgal edilmesi ile söz konusu tayyare yapım projesi İstanbul'da devam edilmemiştir. Proje uçabilirlilik sertifikası alamayarak hayata geçirilmemiştir. Vecihi Bey, başarılı bir uçuş gerçekleştirmesine rağmen uçuş müsaadesi alınmadan izinsiz uçuş yaptığı gerekçesi ile taltif yerine teknik denemesi yapılmamış aletle başkalarının hayatını tehlikeye sokmak nedeniyle, yarım maaş kesimi ve 15 gün ev hapis cezası almıştır. Uçabilirlik sertifikasını alamadığı için imal ettiği tayyare Çiğli'de elinden alınarak uçuşuna izin verilmemiştir. Ancak, Vecihi Bey 28 Ocak 1925'de öğle saatlerinde Vecihi K-VI tayyaresi ile ilk ve son uçuşunu 15 dakika havada kalarak yapmış ve emniyetli şekilde yere inmiştir.[761] Bu cezadan sonra Vecihi K-VI ile bir daha uçmamıştır. Hava Müsteşarlığı görevinden istifa etmiş ve Ankara'ya dönmüştür. Kurulmakta olan Tayyare Cemiyetine katılmış ve Fen Şubesini organize etmekle görevlendirilmiştir. Ancak, 19 Ekim 1925'de Türk Tayyare Cemiyeti'nin idare kurulundan istifa etmiştir. Bu yüzden cemiyetin tasarı ve projeleri gerçekleşmemiştir. Vecihi Bey, kuruluş aşamasında olan TOMTAŞ'ın şef pilotluk teklifini kabul etmiştir. 1929'a kadar yararlı teknik hizmetler vererek burada çalışmıştır. 1929'da üç yıl aradan sora ikincii defa TTC'de Teknik Şube'de çalışmaya başlamıştır. 1930'da İstanbul Kadıköy Fikirtepe'de keresteciler sitesinde bir dükkân kiralayarak atölye kurmuştur. 19 Haziran 1930'da "Vecihi K-XIV" spor eğitim tayyaresini, makinist Hamit ve Yusuf Beyler ve 2 marangoz arkadaşı ile birlikte üç ay içinde ikinci tasarımı, iki kişilik olarak imaline başlanmıştır. İlk Türk milli sivil spor eğitim tayyaresi olmuştur. "Vecihi K-XIV" tayyaresi, teknik hesapları yapılarak büyük bir gayret ve insanüstü bir çalışma ile yapımını dört ay gibi bir sürede üretime hazır hale getirilmiştir. 16 Eylül 1930'da ilk uçuşunu gerçekleştirmiştir. Vecihi, bu süreci; *"1930 yılında İstanbul Kadıköy'de Keresteciler Sitesi'nde bir dükkân kiraladım ve ilk Türk sivil tayyaresini, aslında ikinci tayyaremi inşa ettim. Parçaları bu dükkânda üretirken montajını ve ilk uçuşunu ise Fikirtepe'de yaptım"* şeklinde anlatmıştır.[762]

[761]*Hv.Harp Akademisi, Ufuk Dergisi*, Bahar 2011, s.38, İstanbul; Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.164,165,353; Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, ss.134-174; Yalçın,Türk Hava Harp, a.g.e., s.113.

[762]*Hava Harp Akademisi Ufuk Dergisi*, Bahar 2011, Say:1, s.39; Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.229, 230,245; Yalçın, a.g.e., ss.113-116.

Vecihi Bey, "Vecihi-XIV" tayyaresinin yapımı ile ilgili düşüncesini "Havacılık ve Spor Dergisi"ne yaptığı röportaj ile şu şekilde anlatmıştır:

> "Tayyaremi 25 Haziran'da inşaya başladım. Gece gündüzlü tam üç aylık muntazam çalışma sayesinde bitirebildim. Elimden ameliyat nedeniyle on gün kadar tayyaremle meşgul olamadım. Tayyaremi ondördüncü projem olduğu için Vecihi-XIV ismini verdim. Tayyaremi inşa ederken tamamen yerli malzeme olması nedeniyle ahşap inşaatı tercih ettim. Yalnız motor sehpası, emniyet telleri vesairesi çeliktir. Küçük denemeden sonra ilk Türk yapımı tayyaremi meydan üzerinde kaldırdım. Birinci uçuş denememi başarıyla bitirdikten sonra halkın arzusu ile Kadıköy'de bir uçuş daha yaptım. Bu uçuşta, tayyaremin akrobasi uçuş yeteneklerini tespit ettim. Dönüşlerde, looping ve takla atmalarda fevkalade hassas olan tayyarem beni çok memnun etti.
>
> Alman normlarına uygun olarak yaptığım statik testler sonucunda Amerikan Spruss ağaçları kullanma ihtiyacını duymuyordum. Çünkü aynı vasıfları yerli mallarımızda bulmuştum. Benim üzerinde özenle durduğum husus, özellikle yerli mallarımızı değerlendirmek sureti ile tayyare imalatını kolaylaştırmak".[763]

Vecihi Bey, Türk tayyare sanayisinde bir ilk olarak, 2 kişilik tek motorlu, spor ve eğitim maksatlı ve ekonomik seyir sürati 140 km/saat olan bir tayyare üretmiştir. Vecihi-XIV tayyaresiyle, halkın ve basın mensuplarının önünde 15 dakika gösteri uçuşu yapmıştır. 30 Eylül'de, dördüncü deneme uçuşunda Eskişehir'e, sonra Polatlı üzerinden uçarak Ankara'ya gitmiştir. Tayyare, Başbakan İsmet İnönü ve komutanlar tarafından incelenerek takdir ve tebrik edilmiştir. Tayyare için uçuş müsaadesine tedbir konulmak istenmiş, ama yapılan girişimler sonucu vazgeçilmiştir. Bunun üzerine uçabilirlik sertifikası vermek maksadıyla bir teknik heyet oluşturulmuştur. Teknik heyetin içinde tayyareyi uçuracak, kontrol edecek personel ve araç bulunmadığından istenen seyrüsefer vesikası verilememiştir. Tayyare, uçuştan men edilmiştir. Uçabilirlilik sertifikası verilmesi için İktisat Bakanlığından müsaade istenmiştir. Vecihi'nin, tayyaresini imal ederken gerekli mercilere bilgi vermemesi ve muayene ettirmeden uçarak Ankara'ya getirmesi, "Seyrü Sefer-i Havai Kararnamesi" hükümlerine aykırı görülmüştür. Test ekibi bulunmaması bahane edilerek tayyareye seyrüsefer vesikası (Uçuş izni) verilmemiştir. MSB'ye bağlı Hava İşleri Genel Müdürlüğü'nden 14 Ekim 1930'da Vecihi Bey'e bir yazı gönderilmiştir. Yazıda gerekçe olarak; Vecihi-XIV tipi tayyare, her ne kadar tecrübe uçuşlarında ve takiben İstanbul'dan kalkarak Ankara'ya kadar hava yoluyla yaptığı uçuşlarda uçuş kabiliyetinin yerinde olduğu belirtilmiştir.

[763]Meydan, a.g.e.,s.104; İsmail Yavuz, *1923'ten 2010'a Türkiye'de Uçak İmalat Tarihi*, s.639;. Hv..K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:94, s.54.

Ancak, tayyarenin aerodinamik vasıflarını tespit edecek elimizde hiçbir vasıta bulunmadığından fennen muayenesine imkân görülmemiştir. Bu suretle icap eden seyrüsefer vesikası verilmemiştir. Çünkü tayyare, Hava Müsteşarlığı Fen Şubesi tarafından test edilmemiştir. Vecihi Bey, durumu Mareşal Fevzi Çakmak Paşa'ya arz etmiş ve tayyareyi herhangi bir devletin teknik servisine muayenesine müsaade verilmesini talep etmiştir. 1930'lu yılların en son teknolojisin yansıtan "Vecihi K-XIV" tayyaresinin uçuşu, Türk havacılık makamlarınca onaylanmamıştır. Tayyareye, yurt içinde uçuş sertifikası verilmemesine çözüm olarak, sörtifiye için Çekoslovakya'ya gönderilmesi müsaadesi çıkmıştır. Tayyare, tren ile 28 Kasım 1930'da İstanbul'dan Prag-Çekoslovakya'ya götürülmüş ve 6 Aralık 1930'da Prag'a ulaşmıştır.[764]

Vecihi Bey; tayyarenin muayene ve tecrübelerine ilişkin düşüncelerini;

"Prag'a gittikten sonra Çekoslovakya Nafia (Bayındırlık) Nezareti, tayyaremi muayene için bir CINA (Uluslararası Sivil Havacılık Komisyonu) teşkil etti. Komisyon üyeleri, Hava şubesi müşaviri Dr.Gustav Stichanın, Fen Komiserlerinden Jan Bervida, Nekvasil ve Mühendis Truhlar'dan oluştu. Komisyon, önce tayyaremin muvazenet ve aerodinamiğe ait hesabatı fenniyesini tetkik ile işe başladı, sonra kabiliyet ve malzemei inşaiyesini ayrı ayrı kontrol ve muayeneden geçirdi. Ameli tecrübe bilahare başladı. Komisyon tarafından, hava şartlarının kötü olmasına rağmen, altı adet test uçuşu ile test ettirildi. Uçuşlarımı, Prag'tan 12 kilometre uzakta Kybeli'de yaptım. Birinci uçuşuma yükselirken içimde büyük bir sevinç vardı. Tayyare ile uçuyor, alçalıyor ve her şekilde akrobasi yapıyordum. Tayyarem yaptığım bu hareketlerle ilk numarasını almış ve tecrübelerin hepsinde muvaffakiyetle neticelenmişti. "Vecihi K-XIV" tayyaresi, dünyanın en iyi beynelmilel spor tayyarelerden bir tip olarak kabul edildi ve sertifikalandırıldı. 21 Nisan 1931'de yapılan törenle diplomamı aldım. Çekoslovakya hükûmetinin Türk tayyareciliğine gösterdiği bu cemile ve samimi dostluk cidden kayda şayandır. 25 Nisan sabah saatlerinde meydanda toplanan birçok Türk vatandaşlarının ve Çek tayyarecilerin samimi destekleri ile havalandım. Linz civarında yağ motorunda çıkan arıza sonucunda indim ve ertesi gün Viyana'ya uçtum. Viyana-Bulgaristan uçuş güzergâhı ile Edirne'ye geldiğimde bayraklarla karşılandım".[765] şeklinde açıklamıştır.

Prag-İstanbul uçuşunu anlatmıştır. Havacılık dairesinden teknik heyetçe mühendislik hesaplarının kontrolü ve uçuş tecrübeleri incelenmiştir. İnceleme sonucunda, tayyarenin uluslararası havacılık kurallarına uygun iyi bir spor ve eğitim tayyaresi olduğuna karar verilmiştir. Uluslararası geçerliliği olan uçuş sertifikası

[764]*Hava Harp Akademisi Ufuk Dergisi*, Bahar 2011, Sayı:1,s.39; Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları,* s.229-245; Yalçın, a.g.e., s.116.
[765]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:94, s.52,53; İsmail Yavuz, a.g.e., s.639.

almış ve turizm lisansı verilmiştir.[766] 9 Ocak-23 Nisan 1931 tarihlerinde yapılan uçuş testleri beş ayda tamamlanmıştır. Bu testlerden sonra tayyare istenilen standartların üzerinde bulunmuştur. 23 Nisan 1931'de, Çekoslovakya Bayındırlık Bakanlığının imzası ve mühürlerini taşıyan sertifikası törenle verilmiştir. Prag'dan aldığı diploma ile 5 Mayıs 1931'de tayyare ile uçarak İstanbul'a gelmiştir. Vecihi Bey, "K-XIV" tayyaresi ile Ankara-Bolu-Zonguldak-Sinop-Samsun-Trabzon-Rize-Gümüşhane-Erzincan-Sivas-Yozgat-Ankara uçuş rotasında yurt içi seyahatlerde bulunmuştur.[767] Vecihi Bey, tayyare ile THK namına il il binlerce kilometre uçarak THK'nu tanıtmıştır. Birçok Türk gencini uçurarak onlara havacılığı sevdirmiştir.

Vecihi Bey, yeni bir girişimde bulunarak, Genelkurmay Başkanlığının onay vermesi üzerine, 27 Eylül 1932'de Türkiye'nin ilk "Vecihi Sivil Tayyare Mektebi'ni" Kadıköy'de Kızıltoprak Bucak Müdürlüğünün yanında kiraladığı dört katlı binada kurmuştur. Tayyare hangarının bulunduğu Kurbağadere'de demir ve marangoz atölyesi oluşturulmuştur. Okulda, hem pilotlu eğitimi verilerek çok sayıda pilot yetişecek, hem de tayyare üretimini sürdürmek için yeni tasarımlar üzerinde çalışılacaktır. Türk havacılığında görev almış ve büyük hizmet vermiştir. Hv.K.K.lığı, destek amacıyla kadro dışı bıraktığı 2 Goudro-27 tayyaresini vermiştir. Ancak, yeterli sayıda öğrencinin olmaması, devlet desteğinin sağlanmaması ve ekonomik maddi yetersizlikler nedeniyle 1934 yılı sonunda bir sene kapatmak zorunda kalmıştır.[768] Nuri Demirağ'ın verdiği destekle mali sıkıntılarını aşmış ve açılan imalathanede bir yıl içinde üç yeni tasarım tayyare imal edilmiştir. Havacılığa verdiği önemle tanınan, ünlü iş adamı Nuri Demirağ, maddi ve manevi anlamda destek vermiştir. Demirağ ile bu yıllarda tanışan Vecihi'ye, Nuri Demirağ bir tayyare siparişi vermiştir. Projeyi, 92 günde tamamlamış ve kendisine 5.000 TL ödeme yapılmıştır. İmalathanede, bir yıl içinde üç yeni tasarım dönemin en modern tayyarelerinin imal edilmesi sağlanmış ve yurt dışından talep görmüştür. Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak tarafından yaptığı çalışmalar takdir

[766]Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları,* s.254-262; *Hava Harp Akademisi, Ufuk Dergisi,* 2011,sayı.1,s.39.
[767]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.352,353; Yalçın, a.g.e., s.116.
[768]Hv.K.K.lığı, *Türkiye Havacılığının Kalkınma Yolları, Hatıralar Arasında*, Harp Tarihi Ş.Yay.3, Ankara, 1966, s.6-8.

edilmiş ve desteklenmiştir.[769] Sivil Tayyare Mektebinde, 1000 TL karşılığında eğitimi verilen okula, iki kız, oniki erkek olmak üzere toplam ondört öğrenci katılmıştır. Beş erkek öğrenci ücretsiz olarak eğitim görmüştür. Öğrenci, karşılığında demir ve marangoz atölyelerinde çalışmıştır. Bu uçuş eğitim okulunun solo uçuş yaparak sivil pilot brövesini alan ilk Türk kadın Bedriye Tahir Gökmen olmuştur. Vecihi, Sivil Uçuş Okulu açıldığında kendi tasarımı ve yapımı, "K-XIV" iki kişilik ve "K-XV" tipi eğitimi tayyaresini üretmiştir. "K-XVI" tayyaresi dördüncü tayyaresi olarak Nuri Demirağ'ın siparişi üzerine imal edilen hafif yolcu tayyaresi olmuştur. Vecihi, "K- X" tayyaresini üretmiş ve son projesi olan "K-XSK"yi Deniz Kurtarma Servisi için su kızağı olarak tasarlamış ve gerçekleştirmiştir. Vecihi, tayyare tasarımı ve imalatında tayyarelerin motorları yurt dışından getirilmiştir. Tayyarenin, diğer bütün aksamın atölyelerde yapılması ile seri olarak; K-VI, K-IV; K-XV, K-XVI ve K-X tipi tayyarelerinin üretimini yapmıştır. Tayyareleri, hiçbir maddi destek almadan belirli çevrelerin engellemelerine rağmen üreterek büyük başarı elde etmiştir. Yine, bu tayyareler ile Türkiye'nin ilk Sivil Tayyare Mektebini kurarak ilk pilotlarını yetiştirmiştir. Yeni çalışmalarına tayyarelere, reklam alma projesini ekleyerek faaliyetini genişletmiştir.[770]

Rusya'da bulunan Rus Havacılık Kulübü, Atatürk'e THK Başkanı Fuat Bulca tarafından anlatılmıştır. Atatürk, 1935'de; *"Ya, öyle mi? O halde Türk Kuşu namı ile yeni bir çalışma yolu açın ve Vecihi'den yararlanın"* direktifini vermiştir. Bu direktifle Vecihi, İstanbul'daki okulunu kapatarak sürdürdüğü çalışmaları ve öğrencilerini Eskişehir'e getirerek hemen çalışmalara başlamış ve kuruma yeniden dönmüştür. İnönü'de büyük eğitim tesisi inşa edilmeye başlanmıştır. Havacılığı bir yaşam şekli olarak benimsediği için beraber çalışma teklifini olumlu karşılamıştır.[771] Ancak, bu gelişmeler yaşanırken mühendislik diploması olmadığı gerekçesiyle kendisine tayyare yapma müsaadesi verilmemiştir. Atatürk'ün talimatı üzerine THK'nin desteği ile 1937'de, 21 yıllık bir havacı olarak Weimar Mühendislik

[769]Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları,* ss.328-335; OsmanYalcın, a.g.e., s.117; *Hava Harp Akademisi, Ufuk Dergisi*, s.39; M.Bahattin Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, THK Basımevi, 2006, s.68.
[770]Vecihi Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, ss.328-335; Yalçın, a.g.e., s.118; Tayhani, a.g.e., s.217; M.Bahattin Adıgüzel, a.g.e., s.69.
[771]Yalçın, a.g.e., s.119; Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.350; *Hava Harp Akademisi, Ufuk Dergisi*, s.39; Tayhani, a.g.e., s.228.

Mektebi'ne mühendislik tahsili için Almanya'ya gönderilmiştir. Dört yıllık eğitimi, iki yılda tamamlayarak 27 Şubat 1939'da Tayyare ve Makine Mühendisliği diplomasını alarak yurda dönmüştür. Tayyare Mühendisliği Ruhsatnamesini almak için Bayındırlık Bakanlığına müracaat etmiştir. Ancak, iki yılda mühendis olunmaz gerekçe gösterilerek başvurusu kabul edilmemiştir. Mühendisliğini, Danıştay kararı ile kabul ettirmiştir. Bu olaydan sonra THY yönetimi tarafından Van'a tayin edilmiş ve bunun üzerine istifa ederek kurumdan ayrılmıştır.[772]

Diplomasının kabul edilmemesi üzerine Vecihi Hürkuş;

> "Atılım niteliğindeki çalışmalarımız çok iyi yürüyordu. Büyük Atatürk'ün aramızdan ayrıldığı tarihe kadar Türk Kuşu'nun giderek artmakta olan etkinlikleri ve sonuçları havacılığımızın güvencesi olma durumundaydı. Ama o tarihten sonraki yönetim anlayışları bu uyumu bozdu, verim kısırlaştı ve içtenlikli atılımın sürdürülmesi olanaksızlaştı".[773] sözleri ile Hava Harp Sanayisindeki yaşanan olumsuzlukları belirtmiştir.

18 Ekim 1939 tarihinde MSB'lığı, Vecihi Hürkuş'un yaptığı tayyare ile ilgili Başbakanlığa değerlendirmede bulunmuştur. Eğitim amaçlı tasarlanan K-XV tayyaresi için MSB'lığına yapılan müracaat bir sonuç vermemiştir. MSB'lığının imzasıyla Başbakanlığa gönderilen yazıda detaylı olarak belirtilen gerekçede; havacılığın baş döndürücü bir hızla geliştiği belirtilmiştir. Avrupa'da küçük devletler büyük devletlerle yarışamadıkları için prototip siyasetinden vazgeçip büyük devletlerin imalat ve kabiliyetinden yararlanmaktadırlar. Av tayyarelerinin 580 km. bombardıman tayyarelerinin 500 km. sürate ulaştığı bir dönemde hava okullarında en gelişmiş tayyareler mevcuttur. Halbuki MSB fabrikalarında en gelişmiş tayyareler üretilmekte ve batı devletleri ile aynı safta ve yeteneğinde bulunmaktadır. Bugün için Hava Kuvvetleri tayyarelerini dışarıdan almayıp, tamamen içerde üretmek ve imal etmek zor hatta olanaksızdır. Hava Kuvvetlerinde çalışan tecrübeli ve hatta Vecihi Bey'den daha yetenekli ve kıdemli tayyareci temin etme olanağı yoktur. Türk havacılığını, yükseltmeye kabiliyetli elemanlar için ülkede daima çalışacak yer ve saha mevcuttur. Vecihi tarafından yapıldığı bildirilen eğitim tayyaresi ile yapmakta olduğu av tayyaresini fen heyetince tetkik edilmek üzere Vecihi Bey'in mühendislik diploması ile birlikte gönderilmesinin uygun olacağı belirtilmiştir. Bilahare,

[772]*Hava Harp Akademisi Ufuk Dergisi*, s.39; M.Bahattin Adıgüzel, a.g.e., ss. 69-73; Yalçın, a.g.e., s. 119.
[773]Tayhani, a.g.e., ss.228-229.

incelemenin yapılacağı ve cevabının verileceği bildirilmiştir.[774] Tarihte önemli buluşlar yaratan insanların diplomaları olmadığı göz önüne alındığında, bu vatanseverlerin her türlü fedakârlığına karşın devletin sahip çıkmaması ilginçtir.

Vecihi, 1947'de Kanatlılar Birliğini kurmuştur. 1951'de havadan ilaçlama yapmak amacıyla, beş arkadaşı ile Türk Kanadı ismiyle şirket kurmuştur. Fakat sorunlar nedeniyle proje gerçekleşmemiştir. 1952'de geçimini sağlamak için havadan reklam yoluyla Paro Mamaları, Puro Sabunları gibi temizlik malzemelerinin satışını yapmıştır. Yine, TEKEL ve İş Bankası tanıtımını gerçekleştirmek için havadan reklam uçuşları gerçekleştirmiştir. 29 Kasım 1954'de, Türk Hava Yollarının seferden kaldırdığı sekiz tayyare ile ilk özel havayolu şirketi olan "Hürkuş Hava Yolları"nı kurmuştur. Fakat THY kendisine rakip bir güç istemediği için sorunlarla karşılaşmış ve şirket çalışamaz hale gelmiştir. 1960'da hava yollarını kapatmak zorunda kalmıştır. 22 Eylül 1958'de kurulan "Türkiye Havacılar Kulübü"nde yer almıştır. Amacı Türk Hv.Kuv.lerinde çalışan ordu mensupları ile havacılığa hizmeti geçen, uğraşanlar arasında birlik ve beraberlik ruhunu geliştirmek, havacılığa hizmeti geçen şehit ve vefat edenlere ait eski hatıraları canlandırmak, birikimleri derleyip korumak olmuştur.[775]

Vecihi; hayatının sonuna kadar karşılaştığı bütün olumsuzluklara rağmen, havacılık alanında başarılı bir çalışma yürütmüştür. Havacılığın tek bir yönü ile değil birçok yönü ile ilgilenmiş ve çalışmalarına gönül bağlılığı ile devam etmiştir. Tayyare tasarlamış ve yapmıştır. Uçuculuk ve savaş pilotluğu konusunda kendisini Avrupa'daki emsallerine ispatlamıştır. Öğrenci yetiştirerek ve büyük fedakârlık yaparak tayyare satın almıştır. Sivil havacılığın yerleşmesi konusunda gayret göstermiş ve tarihe geçmiştir. O, 20 yaşında uçmaya başlamış, Milli Mücadele döneminde ilk uçuşunu gerçekleştirmiş ve cephe savaşı sonuna kadar uçmuş bir hava kahramanıdır. Avrupa'da çalışmalar yürüttüğü konularda destek bulmasına karşın, yurt içinde çalışmalarında olanak bulamayacak, hatta yapılan çalışmaları sekteye uğratılacak durumlarla karşılaşmıştır. Milli tayyare üretim amacı ile yaptığı çalışmalar süresince birçok maddi ve manevi zorluklarla mücadele etmiştir. Tayyare yaptığı için devlet tarafından ödüllendirilmesi, teşvik edilmesi gerekirken izinsiz

[774]BCA, Tarih:18.10.1939, Dosya:6155, Fon Kodu:030.10,Yer No: 59.399.22.
[775]*Hava Harp Akademisi, Ufuk Dergisi*, Sayı:1, s.39 ; Yalçın, a.g.e., s.119.

tayyare yapmaktan ve tayyaresini kontrol ettirmeden uçuş yapmaktan ceza almıştır. Ülkemizde uçuş sertifikası verilecek altyapı oluşturulmuş olsaydı, diğer girişimcilerin önü açılacak, başka girişimcilere önderlik ve rehberlik yapacak, örnek teşkil edecektir. Türkiye'den yeterli maddi desteği bulamayan Hürkuş ve Demirağ, ekonomik olarak zor duruma düşmüşlerdir. Günümüzün en modern tayyarelerini üreten merkez olabilecek fabrika kapanmak zorunda kalmamıştır. Hava Harp Sanayii konusundaki çalışması her defasında engellenmiş ve başarısız olmuştur. 16 Temmuz 1969'de büyük umutlarla yeşerttiği projeleri ile Türk havacılığına önderlik ederek hayata gözlerini kapatmıştır.[776]

Vecihi, yaşamı süresince pilot olarak Milli Mücadele döneminde cephelerde unutulmaz hizmetler vermiştir. Cumhuriyetin ilanından sonra ise Hava Müsteşarlığı, Türk Hava Kurumu ve Kayseri Tayyare Fabrikası gibi kurumlarda görev yaparak ilklere imza atmıştır. Vecihi Hürkuş, ülkenin her bakımdan sıkıntılı bir döneminde eşsiz bir yurtseverlik örneği sergilemiştir. Türk havacılığı için büyük özveri ile çalışan Vecihi Bey;

> "Fakat unutmamak lazımdır ki, büyük Ata'nın yarattığı bir yurt ve bir cumhuriyet idaresi içinde yaşıyoruz. Atamızın şu sözü en güvenli kuvvetimizdir. Ey Türk gençliği muhtaç olduğun kudret damarlarındaki asil kanda mevcuttur. İşte bu söz için inanıyorum ki, Türk Cumhuriyet kültürü, bugün değilse bile yarın her imkânı hazırlayacak, milliyet sevgisi bağını kuracak ve inkılâp kültürünü yaratacaktır"[777] demiştir.

Vecihi Bey, bu sözleri ile tayyare üretimine verdiği önemi belirtmiştir. Yaptığı başarılı çalışmaları ile yalnız Türk havacılığında değil, aynı zamanda Türk Hava Harp Sanayi özel girişim alanında da onurlu ve önemli bir yer almıştır.

3.2. NURİ DEMİRAĞ TAYYARE FABRİKASI (1936-1944)

1930'lu yılların Türkiye'sinde, Nuri Demirağ, Atatürk'ün, *"İstikbal Göklerdedir"* diye işaret ettiği hedefe yılmadan, yorulmadan koşmuştur.

Demirağ, Atatürk'ün:

---

[776] *Hava Harp Akademisi, Ufuk Dergisi*, Sayı:1, s.39.
[777] Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.351; Hv..K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:94, s.56.

"Göklerine sahip olmayan ülkeler, geleceklerine sahip olamaz, göklerde bizi bekleyen yerimizi almak zorundayız. Yoksa o yeri başkaları istila eder ve işte o zaman bu ülke ve ulus elden gider."[778] direktifi ile yola çıkmıştır.

Demirağ, Atatürk'ün ulusal sanayi hamlesinin en önemli ilk özel girişimcisi olarak Türk havacılığına gönül vermiştir. Para kazanmak için değil, ama genç Cumhuriyet'in Hava Harp Sanayisini yaratmak için çırpınıp durmuş ve tayyare sanayiinin Türk iş adamlarından birisi olmuştur.

Kayseri ve Eskişehir Fabrika girişiminden sonra 1930'lu yılların sonlarında Türkiye'de gerçekleştirilen hızlı sanayileşme hamlelerinden etkilenmiştir. Savunma sanayindeki yatırımları yetersiz görmüştür. Tayyarelerin yurt dışından alınarak büyük ülkelerin bağımlısı olmak yerine özel sektör olarak Hava Harp Sanayii kurmak ve ülkeye hizmet etmek için havacılık sektörüne girmiştir. Türkiye'nin en sıkıntılı zamanında yaşamış, millete ve devlete ticari ve siyasi alanda hizmet etmiştir. Büyük engellemeler ile karşılaşmasına ve sıkıntılar yaşamış olmasına rağmen milletten kazandığını, milletin en zayıf ama milletin için önemli olan Hava Harp Sanayiine yatıracak cesareti göstermiştir.[779]

Demirağ soyadı, başarılı çalışmalarından ötürü bizzat Atatürk tarafından verilmiştir. 1925'de Türk Tayyare Cemiyeti kurulup tayyare almak için bağış kampanyası başlatılınca *"Siz ne vereceksiniz"* diye sorulduğunda;

"Siz ne diyorsunuz, benden ulus için bir şey istiyorsunuz en mükemmelini istemelisiniz. Mademki bir ulus tayyaresiz yaşayamaz, öyleyse bu yaşama aracını başkalarının bağışlarından bekleyememeliyiz. Ben bu tayyarelerin fabrikasını yapmaya adayım." demiştir. Bu sözünden sonra hemen çalışmalara başlamıştır. Önce, Avrupa ve Amerika'da tayyarenin nasıl yapıldığını inceleyecektir. Buradan tayyare lisansı alıp, modası geçmiş o tayyareleri üretmek yerine yeni bir Türk tipi tayyare yaratmanın gerekli olduğunu öngörmüştür. 1930 yıllar da Türkiye'de yeterli araç, gereç, bilgi ve teknoloji eksiği nedeniyle tayyare fabrikası kurmanın hiç de kolay olmadığının bilincindedir. Avrupa ziyaretinde, Alman Sivil Hava Federasyonu aracılığıyla beş Alman tayyare mühendisini fabrikada istihdam etmiştir. Tayyare

[778]*Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri 1'nci Kitap*, s.200; *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I*, (1919-1938) s.352.
[779]Yalçın, a.g.e., s.120,126.

sanayii için uluslararası alanda önemli birisi olan Prof. Gassner ile anlaşma yapmıştır. 1936'da havacılık sanayiinin ilk temellerini atmıştır.[780] Demirağ;

> "Avrupa ve Amerika'dan lisanslar alıp tayyare yapmak bir kopyalıktan ibarettir. Çünkü demode tipler için lisans verilmektedir. Yeni icat edilenler ise büyük bir kıskançlıkla muhafaza edilmektedir. Dolayısı ile kopyacılığa devam edilirse, demode şeyler ile boş yere zaman geçirilecektir. O halde, Avrupa ve Amerika'nın son sistem tayyarelerine karşılık yeni bir Türk model yapmak lazımdır".[781]

Avrupa ve Amerika'da yaptığı incelemelerden sonra kendi hedefini belirlemiş ve kararını vermiştir. ND-36 ve ND-38 tayyarelerinin tasarımları ile motor haricinde tüm parçalarını kendi kurduğu fabrikada üretmiştir.

Demirağ, Vecihi Hürkuş'a tayyare siparişi ile havacılık sektörüne omuz vererek ve duyarlılık göstererek başlamıştır. 1936'da kendi tayyare fabrikasını kurmuş ve havacılık sektöründe özel girişimci olmuştur. Bu kapsamda, 10 yıllık dönemi kapsayan bir plan-program hazırlanmıştır. Öncelikle, mühendislerden oluşan bir ekip ile tayyare ve motor fabrikalarının bulunduğu Avrupa ülkelerine inceleme gezisi yapılmıştır. 17 Eylül 1936'de ilk örnek çalışmasını yapmak için Çekoslovak firması ile anlaşarak Beşiktaş-Barbaros Hayrettin İskelesinin yanında gelecekte fabrikanın temelini oluşturacak Tayyare Etüt Atölyesi kurulmuştur. THK yönetim kurulu aldığı karar ile bu girişiminden çok etkilenerek Nuri Demirağ'ın desteklenmesi kararlaştırılmıştır. 1937-1938 yılı içinde 12 adet eğitim tayyaresi ve 65 planör yapımı için 22 Ocak 1937'de protokol imzalanmıştır. Protokol de; tayyare teslim süresi sekiz ay, muayene yeri Yeşilköy, tayyarenin birim fiyatı 11.500 TL olarak belirlenmiştir. Demirağ, protokolden güç alarak yatırımlarını hızla geliştirmiştir. 10 Şubat 1937'de hizmete girmiş Beşiktaş'taki tayyare atölyesi kısa sürede Türkiye'nin etüt atölyesi, tayyare stok, montaj ve tamir Atölyesini kapsayan ilk büyük tayyare fabrikası olmuştur. Atölyenin tamamlanması ile birlikte aynı yıl Sivas-Divriği'de Gök Okulu inşa edilmiştir.[782] Demirağ; Beşiktaş'taki tayyare atölyesi yanında yapılan tayyarelerin testleri için bir pist ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu amaçla, Yeşilköy'de, Elmas Paşa Çiftliği'ni satın alarak 1559 dönümlük geniş arazi üzerinde; 1000x1300m. boyutlarında pist ile sabit hangarlı tayyare meydanı, Gök

[780]Meydan, a.g.e., s.107.
[781]Ziya Şakir, *Nuri Demirağ Kimdir?,* Akıl Fikir Yayınları, Kenan Matbaası, s.62, 1947, İstanbul.
[782]Tayhani, a.g.e., s.230; Yalçın, a.g.e., s.127,128; Gülten, a.g.e., s.89; Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No;91, ss.5-7; M.Necmettin Deliorman, *Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleri*, Nu.D. Matbaası, 1957, İstanbul, s.21; Ziya Şakir, *Nuri Demirağ Kimdir?,* Kenan Matbaası, 1947, s.55.

Okulu ve tayyare tamir atölyesi inşa etmiştir. 1941'de, Yeşilköy'de "Gök Stadyumu" adında ilk sivil meydanı faaliyete geçmiştir.[783]

İskenderun'dan Doktor Cankat, Nuri Demirağ'ın tayyare atölyesi ilgili olarak Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye telgraf ile şu yazıyı göndermiştir.

> "Nuri Demirağ tarafından yapılan tayyare atölyelerini gezdim, bu hususta en ince detayına düşünülerek bütün aksam temin ve tesis edilmiş, fakat bazı çekememezlikler yüzünden mefluç ve metruk bir hale konulmuştur. Memlekette yapılan her çalışmada derin hassasiyet ve ilgi gösteren sizde tesisleri incelediğinizde iftihardan gözleriniz yaşaracaktır. Bu değerli tesisin elim ve kötü haline üzülerek gözyaşları dökeceksiniz. Bu müesseseye tasallut etmiş olan çirkin taarruzu kaldırtır hemen yardım ve kalkınması için devletinizle beraber elinizi uzatırsanız bu sayede yabancıların takdirini kazanacak asri ve yapıcı bir müessese kazanmış olur. Sonuca bütün temiz temennilerle muntazırım."[784]

Nedim Cankat'ın imzası ile gönderilen bu telgraf incelenmiştir. Nuri Demirağ, kendisi ile çalışan mühendis ve teknik elemanlar tarafından etüt edilen tayyareler için Beşiktaş civarında tesis edilen fabrikada imal edilen iki tip tayyare'ye MSB'lığınca uçuş müsaadesi verilmiştir. Ancak, tayyarelerin imallerine başlanmadan MSB ile esaslı bir görüş teatisinde bulunulmadığından imal edildiği düşünülmüştür. Tayyareler, Hava Kuvvetlerinin her hangi bir ihtiyacını karşılayacak evsafta görülmeyerek satın alınmamıştır. Müşteri istekleri dikkate alınmadan imal edilen tayyareler oldukça önemli bir paranın harcanmasına neden olduğu için Nuri Demirağ tekrar tayyare üretimine tevessül etmemiştir. Ancak, Hava Kuvvetlerine ait bazı tayyarelerin kendi atölyesinde tamir ettirilmesi için Bakanlığa müracaatta bulunmuştur. Harp yılları içinde bu müracaat yerinde bulunulmuştur. 1940'da bir tip tayyarenin tamiri ile muhtelif yedek parçaların imal işi fabrikaya tevdi edilmiştir. Bu mukavelenin hitamında yeniden müracaat vaki olmadığından mukavelenin tecdidi yoluna gidilmemiştir. Fabrikanın imal ettiği tesisat, teçhizat ve malzemelerin Hava fabrikalarında mevcut olduğu için fabrikadan istifade yoluna gidilmeyecektir. Fabrikadan yararlanmanın gerekli olmadığı vurgulanmıştır.[785] Nuri Demirağ'ın girişimi, Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak ve Hava Müsteşarı Zeki Doğan tarafından çok destek bulmuştur. Mareşal Fevzi Çakmak 6 Temmuz'da, Hava

[783]Yalçın, a.g.e., s.128; Gülten,a.g.e.,s.89; M.Necmettin Deliorman, Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleri, s.21,22; Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e. ss.,353-356.
[784]BCA, Tarih:10.04.1948, İstanbul, 2884-160-160, 18173 No:lu Telgraf.
[785]BCA, Tarih:29.6.1948, Dosya:6380, Fon Kodu:030.10, Yer No.61.413.34.

Müsteşarı Zeki Doğan ise 4 Ağustos 1938'de Nuri Demirağ ve hükûmete yazdıkları kutlama yazıları ile kurulmakta olan Hava Harp Sanayine destek olmuşlardır.

Demirağ; 29 Kasım 1939'da, Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye mektup yazarak;

"Göklere hâkim olmayan milletlerin yerlerde sürüneceğine, daha doğrusu yerin dibinde çürüyeceğine inandığım için ülkenin ihtiyacına cevap verecek şekilde bundan 3,5 yıl önce bütün personelini, levazımatını tedricen vatanın sinesinden belirtecek ve memleketin ihtiyacına ceverek büyük bir Tayyare Endüstrisi kumak tasavvurunda bulundum. Bu tasavvurumu Mareşal Fevzi Çakmak Paşa'ya bir mektup ile arz ederek bu hususta muin ve müzahir olup olmayacağına sordum. Bunun üzerine dünyanınen mükemmel tayyare ve teferruatını yapan memleketlere mütehassıslarımla birçok kereler seyahat ettim. Tetkikat yaptım, yaptırdım. Yabancı memleketlerde müteahhit, kıymetli Türk gençlerinden mühendisler ve işçiler okuttum, yetişdirdim ve yetiştirmekdeyim. Fabrikamı sanat mekteplerinden yetişen en kıymetli Türk işçileri ile en yeni ve modern makinelerle tezyin ederek bu müteallik muhtelif sanat şubelerinde kurslar açmak, bilgilerini ameli, nazari genişletmek suretile de elemanlar hazırladım" demiştir. Özellikle, Beşiktaş'ta kurduğu fabrikanın ve Divrik'te kurulacak fabrikaya ait bilgiler vermiştir. Yetkililer tarafından istenen Beşiktaş'taki Fabrikanın yıllık üretim kapasitesi olarak, 300 mektep veya 150 eğitim ya da 50 avcı tayyaresini üretebilineceğini mercilere iletmiştir. Hava Kuvvetlerinden zaman zaman takdir ve teşekkürler ile maddi ve manevi yardımlar yapılacağı ve siparişler verileceği sözlü ve yazılı bildirildiğini, ancak şimdiye kadar herhangi bir sipariş verilmediğini belirtmiştir. Bu süreçte, THK'nin isteği 65 planör teslim edilmiştir. Uçuş yeteneği az olan bir mühendis Eskişehir'e uçuşu esnasında İnönü'de kaza geçirerek ölmüştür. Kazada tayyarenin suçu bulunmamaktadır. Bu ciddi sıkıntılar yaratmıştır. Fabrikanın sipariş almaması nedeniyle de fabrika personeli işsiz kalmıştır. Bu uğurda şimdiye kadar 1,5 milyon TL harcanmıştır.[786]

Demirağ, mektupta;

"Hoş karakterim buna müsait değil ama bu parayla farzı muhal 15-20 adet han apartman yaptırır, senede 150-200 bin lira gelir alarak istediğim gibi gezer, tozar

[786]BCA,Tarih: 29.11.1939,Dosya:6158,Fon Kodu: 030.10.;Yer No:59.399.25.

yaşardım, fakat yapmadım. Gece gündüz her hava şartında çalışarak ülke genelinde en az 60-70 yerinde modern uçuş meydanları, tamir atölyeleri ve hangarlar yapmak, mektepler açmak kararındayız. Tayyare süratlidir, devamlı olarak da süratleniyor. Havacılık işlerinin bu sürate ayarlanması için hepsi aynı rütbede ayrı ayrı noktai nazar taşıyan hava koumandalarının başlarına, tepeden tırnağa, başından sonuna kadar mesuliyeti nefsinde toplayan üzerine toz kondurulmamış "yırtıcı, yaratıcı bir şahsiyetin" her memlekette olduğu gibi bu mühim ve mahdut çerçeve dahilinde bırakılmamasını vatanın yeğane kurtarıcı siz büyük milli şefimden yalvararak kemali hürmetle arz ve niyaz ederim."[787]

Havacılık işlerinin başına yırtıcı ve yaratıcı kişilerin geçirilmesini büyük önemle istemiştir. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye 26 Ağustos 1940'de ikinci bir mektup yazmıştır. Mektupta;

"Almanya; tayyare, tank ve teferruatına ait iptidai maddelerin kısmı küllisini hariçten hariçten tedarike mecbur olduğu halde bu mevaddin kafesi ana vatanımızınyeraltı hazinelerinde mebzulan mevcuttur. Bunları mamul hale getirdiğiniz gün her milletin az çok muhtaç olduğu bu maddelerin memleket ihtiyacına kafi geleninden fazlasını istediğimize satar, memlete tahayyülün çok üstünde döviz sokabiliriz. Elimdeki 10-12 mektep tayyaresinin ve birkaç planörün Hava Kuvvetlerince veya Türkkuşu'nca satın alınması gibi mevzii yardımların düşman şerrinden vatanı muhafaza için yapılmak istenen aslil hizmetlere zerre kadar tesiri olamaz. Bu nokta üzerinde hiçbir isteğim yoktur".

Türk Savunma Sanayinin devletçe desteklenmesi durumunda, 7-8 yıl içinde bilumum detayı ile o günkü personel sayısından eksik olmamak ve vasıfça bunların çok üstünde bulunmak üzere Alman savunma sanayinin seviyesine ve üzerine çıkaracağını ileri sürmüştür. Bunu gerçekleştirmek için hiçbir vergiye tabi olmamak şartıyla yaklaşık 1.5 milyon TL ihtiyaç olduğunu, bu sene için yaklaşık 200.00 TL gerekli olduğunu belirtmiştir. Devlet tarafından belirtilen isteklerin kabul edildiği taktirde bu süre sonucunda kurulan fabrika, lojistik, makine, alet, bilimum tesisat ve madenlerin tamamını devlete bırakılacağını ifade etmiştir. Tayyare sanayinin

[787]BCA,Tarih: 29.11.1939,Dosya:6158,Fon Kodu: 030.10. ;Yer No:59.399.25.

öneminden, tayyarelerinin her türlü standartlara uygun olduğunu ve kendisine destek verilmesini istemiştir.[788]

Demirağ'ın girişimi ve yönlendirmesiyle 1939 sonlarında Yüksek Mühendis Mektebi'nde (İTÜ) tayyare mühendisi yetiştirmek üzere bir Tayyare şubesi açılması için çalışmalara başlanmıştır. Tayyare Mühendis yetiştirilmesi ihtiyacı, 1941'de THK tarafından Başbakanlığa teklif edilmiştir. Teklif uygun bulunarak bakanlıkça çalışma başlatılmış ve çalışmanın THK ile koordine edilmesi istenmiştir.[789] Tayyare Mühendisliği Bölümü açılması o gün için ileri bir girişimdir.

Demirağ, 1940'da Yeşilköy Gök Okulunu kurmuştur. 17 Ağustos 1941'de Yeşilköy Nuri Demirağ Gök Okulu, Türk gençliğinin havacılık yüksek kabiliyeti ve kudretini gözlerde canlandırılan muhteşem tören ile açılmıştır. Gök Havaalanı mahşeri kalabalık ile dolup taşmıştır. Halkın havacılığa derin aşkının ifadesini göstermiştir. Okul bünyesinde hangarlar ve atölyeler ile tayyare üretimi ve havacılık eğitimi başlamıştır. Okulda, pilot ve tayyarelerin bakım ve teknik desteğini sağlayacak personelin yetiştirilmesi hedeflenmiştir. Okul uçucularından İbrahim Bey kısa bir konuşma yapmıştır. Demirağ'ın şahsi girişimi ve emeği ile kurulan okulda bir yıl içinde 200 gence uçuş olanağı sağlanmıştır. Bunların arasında İsmet İnönü'nün oğulları Erdal ve Ömer İnönü ile Demirağ'ın oğlu da yer almıştır. Bütün bunları Türk'ün uçmasını ideal olarak benimseyen Atatürk'e borçlu olduklarını söylemişlerdir. Basri Alev kumandasındaki üçlü iki filonun saat 14.30 havalanışı ile uçuşlar başlamıştır. Bu uçuşlara Demirağ'ın büyük ihtimamla yetiştirdiği Yüksek Mühendis Mektebi talebesi olan manevi evlatları uçuşa iştirak etmiştir. Yirmi gün gibi kısa sürede başarılı uçuşlar icra etmeleri okuldaki eğitim tekniklerinin önemini ve gençlerin havacılık konusundaki kudretini göstermiştir. Yeşilköy-Pendik-Şile beşli uçuşu ile meydana iniş yapılmıştır. Gök Okulunda yaklaşık 32.000 sorti uçuş yapılmış ve 290 pilot yetiştirilmiştir.[790] Yüksek mühendis talebesi Galip Demirağ, 3000 metreye çıkarak başarılı bir uçuş gerçekleştirmiştir. Planör uçuşlarının akrobasi yaparak uçuşları herkesin takdirini kazanmıştır. Nuri Demirağ'ın sekiz yaşındaki kızı Kayı Alp Demirağ ile uçuş hocası Basri Alev'in uçuşları Türk çocuklarını

[788]BCA,Tarih: 29.11.1939,Dosya:6158,Fon Kodu: 030.10. Yer No:59.399.23.
[789]BCA, Tarih:10.06.1941, Dosya:62100, Fon Kodu:030.10, Yer No:61.409.15.
[790]Meydan, a.g.e., s.107; Ziya Şakir, a.g.e., s.55.

simgelemesi açısından gurur verici olmuştur. Nuri Demirağ, ülkemizde yetişen iş adamı olarak yurda faydalı olmaktan başka hiçbir düşüncesi olmadan böyle mükemmel bir tesis kurmasından dolayı iftihar edilmiştir.[791]

150 yataklı Gök Okulu'nda, üniversitede okuyan veya mezun olmuş öğrencilere pilot ve tayyarenin teknik yapısı, uçuş eğitimi ilgili eğitimler verilerek teknik personelin yetiştirilmesi amaçlanmıştır. Havacılığa hevesli ve istekli gençleri ücretsiz olarak bir neslin yetiştirilmesi gayreti ile milli ve manevi değerleri her şeyden fazla ön plana alan, canını Türk milletinin varlığına adamış bir Türk gençliği hedeflenmiştir. Demirağ, bu çalışmalara ilave olarak Türkiye'de ilk paraşüt üretim merkezini kuran girişimci olmuştur. 17 Ağustos 1941'de açılış yapılarak ilk "Havacılık Bayramı" kutlanmıştır.[792] Paraşütün ipekten yapılması nedeniyle Üsküdar'da Hüseyin Avni Paşa korusunda dut ağacı dikmiş ve ipek böceği yetiştirmiştir. İpeği dahi kendi yatırımları ile gerçekleştirmiştir.[793]

Demirağ; 17 Ağustos 1941'de Tasvir-i Efkâr gazetesi Muhabiri Kandemir'in ile röportajında şu cevabı vermiştir:

> "İstikbalimizi, istiklalimiz, şerefimiz göklerdedir. 5–6 sene aralıksız yanıma mütehassıs gençleri alarak Moskova'dan Londra'ya kadar uğrayıp tetkikler yapmadığımız yer kalmadı. Avrupa'nın bütün tayyare fabrikalarını, havacılık tesislerini geceli gündüzlü dolaştık. Sonuçta, bu fabrikayı gördüklerimizin içinden en mükemmellerini seçerek kurduk. Önceliğimiz fabrikayı fevkalade genişletmek, bir 1.200 bin liraya mal olacak büyük Yeşilköy Gök Lisesini kurmak. Divriği'de binlerce genci bünyesine alacak, telsizciliği, motorculuğu, pilotluğu, mühendisliği, paraşütlüğü 12 şubeyi ihtiva edecek şekilde Gök Üniversitesi tesis etmek. Burada otururken bir işaretle yüzlerce tayyarenin birden havalandığını görmek"[794]

Demirağ; havacılık lisesi, üniversitesi ve yüzlerce yerli tayyareden oluşan bir tayyare filosunu oluşturmak istemiştir.

Nuri Demirağ, dönemin bilgi ve çalışmasıyla mesleğinde oldukça yetenekli ve tecrübeli olan 1928'de Fransa'da yetişen ilk tayyare mühendisi ve 1934'de kendi olanakları ile ilk olarak yerli askeri tayyare imalatı olarak adlandırılan MMV-1'i yapan Selahattin Alan'ı ortak etmiştir. Yine, fabrika da benzeri olan N.D-3 (Al-2) imaline başlamıştır. Selahattin Reşit Alan, Yıldız Teknik Okulu'nda öğretim görevlisi

[791]*Tasviri Efkâr*, Sayı;5154:797, İstanbul, s.1-3, 24 Ağustos 1941, Pazartesi.
[792]Yalçın, a.g.e., s.129,130; M.Fatih Dervişoğlu, *Türkiye'nin Havacılık Efsanesi Nuri Demirağ*, Ötüken, 2007, ss. 95-97; Vecihi Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, s.324; Gülten, a.g.e., s.92.
[793]Yalçın, a.g.e., s.130.
[794]Meydan,a.g.e., s.112.

olarak görev yaptığı dönemde tayyare deneyimini geliştirerek N.D.36 ve N.D.38 tayyarelerinin özgün tasarımının yapımını gerçekleştirmiştir. Bu dönemin en gelişmiş tayyare özelliğine sahip olmuştur. 1940'da 24 adet N.D–36/N.D-37 üretmiştir. 1937-1938 yılları arasında THK tarafından 10 adet N.D.-36 eğitim tayyaresi, 1 adet N.D-38 yolcu tayyaresi ve 65 adet THK-9 planör siparişi almış ve üretmiştir.[795] Demirağ, N.D–37 tipi tayyareyi, Türk Kuşu Uçuş Okulu'na satmayı düşünmüştür. Ancak, anlaşılması güç bir davranışla tayyare alınmamıştır. Selahattin Alan, Beşiktaş Tayyare Fabrikasında ürettiği ve Eskişehir İnönü'de N.D–36 (Al-2)'nın tanıtımı için gittiği yurt gezisi dönüşünde iniş esnasında pist girişindeki su tahliye çukuruna girerek kaza yapmış ve şehit olmuştur. Alan'ın ölümü üzerine, THK bu kazayı Nuri Demirağ'ın tayyarelerinin yetersizliğine ve tenkil hata olduğuna bağlamıştır. Demirağ, fabrikasında Alman teknisyenlerin yardımıyla Alan'ın geliştirdiği bu tayyareden bir miktar daha üretmiştir. Tayyareleri test eden heyet, tayyarelerin yetersizliğini ileri sürerek reddedilmesine karar vermiştir. THK'nin satın almadığı bu tayyareler ile Yeşilköy'de bir uçuş okulu kurulmuştur. Arzu eden gençleri ücretsiz olarak pilot yetiştirmeye başlanmıştır. Bu dönemde görülen şahsi davranışlar sonucu, Türkiye'de tayyare yapımı ne yazık ki engellenmiştir. Üretimleri tamamlanan tayyarelerden N.D.36 (Al–2) için THK'nin, N.D.38 için Havayollarının ilgi göstermemesi ve sipariş alınmaması sebebiyle prototip olarak kalmıştır. Tayyare fabrikasına büyük darbe vurmuş ve seri üretime geçilmemiştir. Büyük yatırımlar yapılan ve ülke için büyük şans olan şirketi sıkıntıya girmiştir. Demirağ, bu yapılanlar ile ilgili bir hukuk mücadelesi başlatmıştır.[796]

Üretilen ve test denemeleri yapılan tayyareler ile teknik şartnamede belirtilen motor özelliklerinin aynı olmaması nedeniyle kabulü olmamıştır. Demirağ'ın düşüncesine göre kurum aceleci davranarak sorunun çözümü için yeterli zaman ve esnekliği tanımamıştır. Şartnameye göre muayene Yeşilköy'de yapılması gerekirken Eskişehir'de yapılmıştır. THK, iki bilirkişi raporları lehte karar vermişse de tayyare alımı yapılmamıştır. Ankara Ticaret Mahkeme süreci Demirağ'ın aleyhine

[795]Yalçın, a.g.e., s.131,132; M.Bahattin Adıgüzel, Gökteki Venüs, THK Yayınları, s.127, 2004, Ankara.
[796]Yalçın, a.g.e., s.132; Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:94, ss.5-20; Tayhani, a.g.e., s.230.

sonuçlanmıştır.[797] Kurum ile şirket aralarında yaptıkları yazışmalar sonucunda kurumun isteksizliği nedeniyle sorunu çözememiştir.

1 Mart 1939 tarihli ve 4822 numaralı Türk Hava Kurumu Tayyareleri ile ilgili rapor yazmıştır. Nuri Demirağ, hazırlanan bu rapor konusunda Türk Hava Kurumu'na cevap yazmıştır. Tayyarenin kırım ve Eskişehir'de yapılan tecrübe uçuşlarının mukavelede istenilen vasıflara haiz olmadığı belirtilmiştir. Mukavele'de mevcut tayyarelere Amerikan Kinner veya İngiliz Gipsy motorları konulması teklif edilmesine rağmen kurum'un yetkili teknik elemanlarının Valter Gemma I Çek Motorları kullanılmasını ısrar ettiği belirtilmiştir. 165 beygir kuvvet veren Valter Gemma I motorları kullanılması şartnamenin birinci maddesinin son fıkrasında tespit edilmiştir. 165 Motor takatine göre uçuş, kalkış ve her türlü teknik özellikler fennen hesap ve tayin edilmiştir. Ancak, Valter Fabrikası motor kitabının katoloğunda motorun 165 beygir takatinin Hükûmet teknik ekibinin raporu 150 beygir takatına eşit olduğu gösterilmiştir. Bu sonuca, pervane adedi devrinin noksan olması nedenleri araştırılırken ulaşılmıştır. Bu rapora göre tayyarenin fenni şartnamedeki motor uçuş özelliklerinin tamamen değişmesi zorunlu olmuştur. Tayyareye, pervane takılamaması motor takatının yetersizliğinden kaynaklanmıştır. 150 beygirlik motor takatına uygun mektep tayyarelerine ahşap pervanelerin konulmasının daha elverişli olacağı kurumunuz tarafından kabul edildiği belirtilmiştir. Raporda; *"kurum tarafından tespit edilen hükümlere göre tayyareye takılan Valter Gemma I motorunun uygun teknik özellikleri vermemiş olması hesaba katılmaksızın düzenlenmiştir. Ancak, kullanılan motorun teknik özelliği tayyarenin uçuş kabiliyetinin artması ve eksilmesinde en büyük etkendir. Fenni şartnamede, tayyare için tespit edilen motor teknik özellikleri, kurumun dikte ettirdiği Valter Gemma I motorlarının tayyareye sağlayacağı özelliklere göre yeniden düzenlenmesi uygun olmuştur. Tayyarenin kırım tecrübesinin, tayyarenin akrobasi yapmasına müsaade etmediği düşüncesine gelince, tayyareler üzerinde yapılan yapısal değişikler akrobasi yapılması şartı ile düzenlenmiştir. Bu kapsamda, Yeşilköy'de şartnamenin yedinci maddesi gereğince ikinci bir kırım tecrübesi yapılması teklif edilmiştir. THK'nin hedefini teşkil eden havacılık davasına iyi niyetle kuvvet katmak ve ülkeye*

[797]Yalçın, a.g.e., ss.132-133.

faydalı olmak için ağır fedakârlıklarla girdiğini ve zarara uğradığını belirterek yardım ve desteklerinin ülke için devam etmesi gerektiğini belirtmiştir."[798]

THK Başkanlığı'nca, Nuri Demirağı'a yazılan cevapta;

> "İnşasını taahhüt ettiğiniz 10 Mektep Tayyaresinden tecrübeye gönderilen bir tayyarenin motor takatının yetersizliği nedeniyle pervanesi tayyareye takılamamıştır. Bunun sonucunda şartnamede gösterilen teknik özelliklere uygun bulunmadığı ve yapılan kırım tecrübesinde akrobasi uçuşuna dâhil bulunmadığı MMV Hava Müsteşarlığı tarafından bize verilen raporda anlaşılmıştır. Valter Gemma I motorunun 165 beygir takatında olması gerektiği teziniz kurum tarafından uygun görülmemiştir. Mukavele ve şartname hükümlerine göre taahhüdünüzü zamanında yerine getirmediğiniz için mukavelenin 10'ncu maddesi hükümlerine göre anlaşmanın fesih edilmesini ve teminat karşılığında alınan 37.950 TL avansın irat kaydedilerek istirdat edildiği bildirilmiştir.[799] denilmiştir.

4 Ekim 1939 tarihinde Nuri Demirağ Hava Müsteşarlığına Yeşilköy'de yapmayı planladığı tayyare stok, montaj ve tamir atölyesi için kendisine destek verilmesi konusunda mektup yazmıştır. Mektupta; kuracağı atölye için piyasadan demir malzemesinin ve makinaların tedariği mümkün olmaması nedeniyle ya Fransa'dan veya İngiltere'den hususi bir anlaşma veyahut serbest döviz elde ederek Amerika'dan getirme halinde bu tesisatın yapılmasına imkan olacağını belirmiştir. Bu konu hakkında serbest döviz için hakiki hesap listesi yapılarak hariçten getirelibileceği makine ve malzemelerin maliyetini tespit etmek ve ona göre serbest döviz müsaaedesi istemek mümkün olabileceği emir ve tebliğ olunmuştur. Fabrika atölyesi kurulması için gerekli olan makine, iş tezgahları, alet, edevat ve tesisatın liste hazırlanmış ve bu iş için gerekli olan demir ve saç listesinin bir sureti müsteşarlığa gönderildiği belirtilmiştir. Malzeme ve makinaların bedelleri kendisinin ödeyeceğini belirterek Yeşilköy'deki tesisatta kullanılmak ve mal geldikçe bedelleri bu miktarda ödenmek amacıyla şimdilik 125.000 dolarlık serbes döviz müsaadesi istenmiştir. 19 Ekim 1939 tarihinde MSB'lığı, Nuri Demirağ'ın tayyare atölyesi ile ilgili verdiği cevapta herhangi bir seferlik vukuunda hava kuvetlerine yardımı bakımından bu milli kuruluşunun kurulması ve idamesi memleket menfaati olduğu gerekçesi ile gerekli yardımın yapılmasını Başkanlıktan talep etmiştir.[800]

[798]BCA, Tarih:8.3.1939, Fon Kodu:030, Yer No:59.399.12
[799]BCA, Fon Kodu:030.18.1.2, Yer No:59.399.13.
[800]BCA, Tarih:25.11.1939, Dosya:25712;Fon Kodu: 030.10, Yer No:212.441.12.

24 Kasım 1939 tarihinde Maliye Vekilliği, Başbakan'lığa, Nuri Demirağ'ın tayyare atölyesinin kurulması ile ilgili 4 Ekim 1939 tarihinde 388 vermiş olduğu dilekçesinin incelendiğini belirtilen bir yazı yazılmıştır. Demirağ'ın Hava Müşteşarlığı'ndan talebi, Hava Müsteşarlığı'nın Başbakanlığa yazısı, Başbakanlığın Maliye Bakanlığı kanalı ile Milli Savunma Bakanlığı'na yazılan belgeler incelenmiştir. Bu belgelerde; Yeşilköy'de kurulan tayyare fabrikası için gerekli, stok, montaj ve tamir atölyesi malzeme ve teçhizatların yurt içinden tedarik edilememesi nedeniyle Amerika'dan temini zorunluluğu oluşmuştur. Nuri Demirağ tarafından belirtilen makine ve malzemelerin sadece Amerika dan alınmasının mümkün olduğu belirtilmiştir. Bunların temini için 125 bin dolarlık döviz müsaadesinin verilmesi firma tarafından talep edilmiştir. Amerika ile mevcut ticaret anlaşması gereğince bu memleketten yapılan ithalat bedelleri yapılan ihracattan elde edilen dövizlerin muayyen bir nisbeti ile sıra ile ödendiği belirtilmiştir. Bu itibar ile Nuri Demirağ'ın firmasının ihtiyaç olduğu makine ve malzeme bedellerinin ne ülke ile anlaşma ne de bu günkü döviz durumu ile ödeme imkanı bulunmadığı belirtilmiştir. Yine, ikili anlaşmalar gereği yapılacak ithalatın belli bir ihracata karşılık yapılması gerektiği belirtilmiştir. 25 Kasım 1939 tarihinde Başbakanlık tarafından Maliye Vekilliği'nin verdiği cevap MSB'lığına gönderilmiştir. Ancak, yapılan talepler bu şartlar yerine getirilemediğinden zamanında tedarik edilmesi mümkün olmamıştır. O dönemde ihtiyaç duyulan malzeme ve teçhizatların başka bir ülkeden tedariki gerçekleşememiştir.[801] MSB.lığı, 16 Haziran 1942'de yazdığı yazı ile Hv.K.lerine ait tayyare, motor ve kara nakil vasıtalarının tamir ve bazı yedek parçalarının imal işlerinin, İstanbul'da Beşiktaş ve Yeşilköy'de Nuri Demirağ tarafından kurulan tayyare fabrikalarında pazarlıkla yapılması teklifi, Maliye Bakanlığının 16 Temmuz 1942 tarihinde uygun görmesi üzerine Bakanlar Kurulu'ndan 1 Ağustos 1942'de kabul edilmiştir.[802]

Beşiktaş'taki etüt atölyesi, montaj atölyesi, dökümhane, motor ve pervane imalathanesi, malzeme muayene ve teknik laboratuarları alanı genişleyerek bir tayyare imalat fabrikası haline gelmiştir. Selahattin Alan'ın da çalıştığı fabrika bazı gençleri Amerika'ya tayyare mühendisliği eğitimine yollamıştır. Bazı Alman

[801]BCA, Tarih:25.11.1939, Dosya:25712;Fon Kodu: 030.10, Yer No:212.441.12.
[802]BCA, Tarih:01.08.1942, Fon Kodu:030.18.1.2., Yer No: 99.67.13.

mühendis ve teknisyenler ile sözleşme yapılmıştır. Gök uçuş okulunda 1943 yılına kadar 16.000 saat uçuş yapılmış ve 290 pilot yetiştirilmiştir.[803]

Demirağ, Ağustos 1941'de doğduğu yer olan Divriği'ye uçarak gidip gelmiştir. Nuri Bey, Eylül ayında 12 tayyarelik bir filoyu; Bursa-Kütahya-Eskişehir-Ankara-Konya-Adana-Elazığ-Malatya rotasında uçurarak halka, genç Cumhuriyet'in başarılı girişimcilerinin, yetenekli tayyare mühendisler ve çalışkan işçilerinin kendi tayyarelerini yaptıklarını göstermiştir. Türk yapımı tayyareler ile Türk semalarını yine Türklerin koruyabileceğini göstermiştir. Demirağ, yolcu tayyaresinin tasarımını ve yapımını üstlenmiştir. Tayyarenin modeli, Türk mühendisleri ve işçileri tarafından çizilmiş ve motor aksamları hariç tüm aksam Türk teknisyen ve işçisinin ürünü olmuştur.[804]

Milli Savunma Bakanlığı 16 Haziran 1942'de yazdığı yazı ile Hava Kuvvetlerine ait tayyare, motor ve kara nakil vasıtalarının tamir ve bazı yedek parçalarının Demirağ'a ait tesislerde yapılmasını Bakanlar Kurulu'na tavsiye etmiştir. 1 Ağustos 1942'de Bakanlar Kurulu bu tavsiyeyi kabul etmiştir.[805]

Demirağ, tüm olumsuzluklara rağmen idealinden vazgeçmemiş ve tayyare üretimi çalışmalarına devam etmiştir. İstanbul Beşiktaş Tayyare Fabrikası'nda 11 Şubat 1944'de üretilen N.D.38 tipi iki mürettebat, altı kişilik yolcu kapasiteli, çift motorlu, gövdesi alüminyum kaplama ilk Türk tipi yolcu tayyaresi, 3,5 saat havada kalmıştır. Test uçuşlarını Plt.Basri Alev ve yardımcısı Azeri Plt. Mehmet Altunbay yapmıştır. N.D.38 tipi tayyare için 22 Mart 1944'de uçuş sertifikası alınmıştır. N.D.38, çift motorlu, barışta yolcu tayyaresi, savaşta bombardıman tayyaresi görevini görecek şekilde yapılan ve saatte 270 km hıza ulaşan, 5500 metre yükseğe çıkabilen bir tayyaredir. Tayyare, 26 Mayıs 1944'de İstanbul-Ankara yolcu taşımacılığı seferine başlamıştır. Ankara'da Devlet Hava Yolları Genel Müdürü Ferruh Bey karşılamıştır. Fakat arzu edilen sonuç alınamamış ve II. Dünya Savaşı'nın sonunda Alman teknisyenleri ülkesine dönmüştür. Bunun sonucunda

[803]Gülten, *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, s.92; M.Necmettin Deliorman, *Nuri Demirağ'ın Hayat Mücadeleleri*, s.36.
[804]Yalçın, a.g.e., s.127; Gülten, Havacılık Tarihinde Yeşilköy, s.90.
[805]Meydan, a.g.e., s.108.

tayyarenin yapımı yarıda kalmıştır.[806] Nuri Demirağ'ın büyük fedakârlıklarla kurduğu Beşiktaş Tayyare Fabrikası'nın kapatılması ile belirli güç odaklarının Türkiye'de Hava Harp Sanayiinin kurulmaması için özel çaba harcadığı gözden kaçmamıştır. 1936'da varını yoğunu, bütün servetini, emeğini, aklını, iradesini, azmini ortaya koyarak büyük arzu ve coşkuyla girdiği, kurmak istediği Hava Harp Sanayiinde gayret ve mücadelesi, en büyük müşteri olan devlet kurumlarından destek görmemiştir. Fabrika, üretime geçmemiş ve proje başarısızlık ile sonuçlanmıştır. Yabancı firmalara tayyare siparişi verme konusunda birbirileriyle yarışan THK ve THY, 1939'da sipariş olarak on adet imâl edilen tayyarenin prototipin sözleşmeye uygun olmaması, akrobasi yeteneği eksikliği, zamanda teslimat yapamaması gibi gerekçeler ile ilgi göstermemiştir. Politik durumlardan kaynaklanan olumsuzluklar ile sözleşmeyi feshetmiştir. THK, müşteri olduğu tayyareyi almaması nedeniyle, Demirağ'ın havacılık konusundaki faaliyetlerine büyük ölçüde sekte vurmuş ve iflasına neden olmuştur. Demirağ, Atatürk'ün gösterdiği Harp Sanayii hedefine imkânsızlıklara rağmen gece gündüz çalışarak yerli tayyare yapmayı başaran gerçek vatanseverdir. Onun, tayyare fabrikasını yaşatmak için verdiği mücadele sonuçsuz kalmıştır. THK tarafından yetersiz bulunarak alınmaması sonucu üretilen tayyarelerin bir kısmı Gök Okulunda pilotların eğitiminde kullanılmıştır. Bir kısmına İspanya, İran ve Irak talip olmasına rağmen hükûmet tayyarelerin satılmasına izin vermemiştir. Elinde kalan tayyareler, uzun yıllar Yeşilköy hangarında bekletilmiştir. Fabrika, 1943'de siyasilerin öngörüsüzlüğü, siyasi oyunlar ve gelişmiş ülkelerin baskıları sonucu müşteri bulamaması ve gerekli ilgiyi sağlayamaması nedeniyle kapanmıştır. Tayyareler dâhil elinde kalan malzemeyi hurdacıya satarak havacılık çalışmalarına son vermiştir. Yeşilköy'deki tesislerinin, devletçe istimlak edilmesi kararı alınmıştır.[807] Demirağ'ın böyle bir tayyareyi yapması dünya tayyare üreticilerinin dikkatini çekmiştir. Türkiye'nin kendi tayyarelerini kendi yapması belli başlı tayyare fabrikalarını endişelendirmiştir. Özellikle, İngiliz, Alman ve Amerikan tayyare üreticilerinin endişeleri daha büyük olmuştur. Devletin, süreç içerisinde ilgisizliğin arkasında sanayileşmiş ülkelerin zaman zaman gerek hibe, gerekse

[806]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.355; Yalçın, a.g.e., ss.127,133-134.
[807]Meydan, a.g.e., ss.125-127; Hüsnü Özlü, a.g.e., ss.441-443.

bedelinden daha ucuza satarak, yerli Hava Harp Sanayisinin yaşamasını ve gelişmesini engelleme ve baltama girişimleri olmuştur.

3.3. SELAHATTİN RAŞİT ALAN'IN TAYYARE YAPIMI (1932)

Alan; Türk Hava Harp sanayinin ilk Türk tayyare mühendisi ve girişimcisidir. Türk havacılığının gelişmesi ve milli olanaklarla kalkınması için hayatını ortaya koyan amatör pilot brövesine sahip şehit mühendistir. Havacılığa, 1926'da THK tarafından açılan sınavı kazanıp Fransa'ya eğitime gitmesiyle başlamıştır. 1930'da dört yıllık eğitimini tamamlayarak tayyare mühendisliği eğitimi almış olarak ülkeye dönmüştür. Eskişehir Tamir Bakım Tayyare Fabrikası'nda göreve başlayacak ve ülkesi için tayyare üretmeyi amaçlamıştır.[808]

Ekim 1932'de, Tayyare Tamir Fabrikası marangoz atölyesi ustabaşlarından Mehmet usta ve küçük bir imalat ekibi ile birlikte prototip inşaatına başlamıştır. Türkiye'de tayyare yapılabileceğini ispatlamak için ortaya çıkmıştır. Tamir ve bakım atölyesinde, Milli Müdafaa Vekili (MMV)-I koduyla bir eğitim /keşif tayyaresinin tasarımını yapmış, ancak destek alamadığı için proje tamamlayamamıştır. Alan, tayyare yapımına katkı da bulunmak için büyük uğraşlar vermiştir. Meslekte yeni oluşu ve tecrübe sahibi olmaması, kendini destekleyecek tayyare yapım teknisyenlerinin ve elemanların yetersizliği nedenleriyle prototipin birçok eksiklikleri olmuştur. MMV ve devlet kendisine destek vermemiştir. 1932'de tasarımı olan tayyarenin motor ve pervanesi Amerika Hamilton firmasından imal edilmiştir. Tayyarenin, diğer bütün parçaları Eskişehir ve Kayseri'de üretilip birleştirilecektir. İki kişilik saatte 200 km sürat yapan, 300 HP gücünde Pratt Whitney motoru ve iki saat havada kalan ilk Türk yapısı tayyare olmuştur. Hava Harp Sanayinin ürettiği ilk tayyarenin mühendisi olmasına rağmen test uçuşu deneyimli ve tecrübeli pilot tarafından yapılmadığı için tayyare kırım geçirerek kaybedilmiştir.[809]Alan, Türkiye'de, tayyare üretimindeki inancını kaybetmemiştir. Nuri Demirağ ile ortak olarak projelerini sürdürme fırsatı bulmuştur. THK'nin sipariş ettiği 10 tayyareden olan N.D.36 tipi tayyaresinin sertifika uçuşu için yurt gezisine çıkmış, İstanbul'dan

[808]Yalçın, a.g.e., s.137; Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.353.
[809]*Türk Hv.K.leri Dergisi, 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.61; M.Bahattin Adıgüzel, *Gökteki Venüs*, THK Basımevi, 2004, s.207-211; Vecihi Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, s.320; Tayhani, a.g.e., s.229; Yalçın, a.g.e., ss.137-138.

İnönü'ye gelirken, iniş esnasında kabotaj olmuş, pist girişinde bulunan çukura takılarak kazada şehit olmuştur. Alan, pilotluk deneyimi sınırlı olmasına rağmen tayyarenin test uçuşunu yaparak kendi ölümüne, tayyarenin kırım geçirerek kaybedilmesine neden olmuştur. Bu kaza muhteşem ve yeni doğmakta olan Hava Harp Sanayiinin daha doğmadan kaybedilmesine sebep olmuştur.[810] Fabrika kadrolarında tayyare yapım teknisyeni, aerodinamikçi, statikçi, tayyare ressamı ve imalat mühendisine yer verilmemiştir. Bu nedenle, Aerodinamik özellikleri tespit edecek rüzgâr tüneli bulunamamıştır. Alan; Türk tayyare mühendislerinin öncüsü ve mümtaz şahsiyetiyle, kamu görevlisi, pilot, usta ve vatansever olarak ülkesi için her türlü fedakârlığı ve gayreti gösteren değerli biridir. İnandığı amaç uğruna şehit olmuştur.[811] Türkiye'de kendi olanakları ile en zor şartlarda elde ettiği kazanımlarıyla yaptığı projeler yok sayılmıştır. Hava Harp Sanayii, bu dönemde yükselişe geçmiş, fakat yapılan temel hatalar ile sıfırlanmıştır.

4. HAVA HARP SANAYİİ GİRİŞİMLERİNİN ENGELLENMESİNE VE FABRİKALARIN KAPANMASINA YOL AÇAN ETKENLER

Havacılık ve Hava Harp Sanayi tarihi, ülkelerin bağımsızlıkları bakımından özellikle stratejik konumu gereği Türkiye açısından önemlidir. XXI. yüzyılda havacılık alanında söz sahibi olmayan milletlerin bağımsızlığı koruma açısından sıkıntılar yaratacağı aşikârdır. Türk halkı, kendi öz varlıkları ile ürettiği tayyarelerin ülke semalarında yer almasını özlemle beklediği de bir gerçektir. Osmanlının son dönemlerinde başlayan Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan itibaren devlet ve özel kurumların Hava Harp Sanayinin eksikliği sıklıkla gündeme getirilmiştir. O dönemde kurumlara sahip çıkılsaydı şu an Türkiye kendi tayyaresini yapmış olacaktı. II. Dünya Savaşı öncesinde Türkiye'de; Kayseri Tayyare Fabrikası, Türk Kuşu, Türk Hava Kurumu Fabrikası, Makine Kimya Endüstri Kurumu tayyare ve tayyare motor fabrikasının kurulması önemli gelişmelerdir. Türkiye'nin Hava Harp Sanayi alanındaki atılımı olan Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası, Vecihi Hürkuş ve Selahattin Alan'ın tayyare üretimi için teşebbüsleri önemli girişimlerdir. Savaş sonrası Etimesgut Tayyare Fabrikası, Gazi Motor Fabrikaları'nın kapanmaları ve Rüzgâr

[810]Yalçın, a.g.e., s.138; Tayhani, a.g.e., s.230; M.Bahattin Adıgüzel, a.g.e., s.208,209; Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.353.
[811]Yalçın,a.g.e., s.139; Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.353.

Tüneli'nin işlevsiz kalma süreci önemlidir. Bu süreçte, özellikle 23 Şubat 1945, 27 Şubat 1946 tarihli ABD ile T.C. Hükûmeti anlaşmaları ile 12 Temmuz 1947 tarihli Truman Anlaşmaları etkili olmuştur. Hava Harp Sanayii girişimlerinin kapanma noktasına gelişlerinde dış güçler etkin rol oynamış, içte yönetsel ve teknik anlamda yapılan hataların da etkisi büyük olmuştur. Hava Harp Sanayiisi'nin dışa bağımlı hale getirilmesinin sebeplerini ortaya çıkarmak, gelecekte havacılığın ulaşacağı noktayı görmek açısından önemlidir. THK tayyare ve motor fabrikalarının 1952'de MKEK'e devredilmesinden sonra, 1954'de Türk Hava Harp Sanayiisini geliştirmek maksadıyla bir eğitim tayyaresi üretimi programlanmıştır. Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren toplam 598 tayyare ve 194 planöre sahip olunmuştur. Atatürk, Hava Harp Sanayiinin kurulma aşamasında ve sonrasında TTC'nin havacılığa halka benimsetilmesi isteyerek büyük uğraş vermiştir. Bunun için yüzlerce tayyare bağışı alınmıştır. Halk, bu dönemde Hava Harp Sanayine sahip çıkmıştır. Ancak, bu dönemin iyi değerlendirilmediği, koordine ve icra birimleri olmadığı için çalışmaların yarım kaldığı görülmüştür. Hava Harp Sanayii konusunda yapılanlar ve yapılması gerekenler sıkıntılı durumlar oluşturması, heyecan ve coşkuyu yok etmiştir. Vatansever ve öngörülü iş adamları, Hava Harp Sanayii için büyük gayretler sarf etmişler, ama sonra oluşan sorunlar yüzünden çalışmalarını yürütememişlerdir.

4.1. ÇÖKÜŞÜ HAZIRLAYAN ETKENLER

Türkiye; Milli Mücadele döneminden sonraki kuruluş sürecinde, iktisadi kalkınmasını kendi öz kaynaklarına dayandırmayı temel ilke edinmiştir. Özellikle, dış yardımlardan özenle kaçınmıştır. Soğuk savaş döneminde Sovyet Rusya tehdidi altında bulunduğu gerekçesi başta olmak üzere, dünya konjonktürünün o günkü şartlarında tek kutuplu bir politika izlemiştir. ABD ve büyük devletler ile iktisadi, siyasi ve askeri anlaşmalar yapmıştır. Yapılan dış yardım anlaşmalarında; büyük devletlerin çıkarları ön planda tutulması ve ülke havacılığının menfaatleri göz ardı edilmesi ulusal hava harp sanayisini ihmal etmiştir. Hava Harp Sanayii alanındaki kurumların iyi organize edilememesi, koordine ve icra birimlerinin olmaması nedeniyle çalışmalar yarım ve duygusal boyutta kalmıştır.

Bu dönemde; Türk havacılığının ulaştığı onurlu seviye açısından önemli bir örnek teşkil eden olay Danimarkalı Falch şirketine THK–5 tipi ambulans tayyare

satışı yapılmış olmasıdır. Bu Türk Hava Harp Sanayiisi açısından çok onur ve gurur verici bir girişim olmuştur. Bu tayyare, 9 Aralık 1951'de Türk Kuşu meydanında alıcılara teslim edilmiştir. Danimarka firması, 1953'de 26 tayyare almak için sipariş vermiş, ancak verilen sipariş yerine getirilememiştir.[812]

Ulusal Hava Harp Sanayisine büyük katkısı olan ve Hv.K'ne tayyare üretimini gerçekleştiren Kayseri Tayyare Fabrikası tayyare üretimini durdurmuştur. Fabrikanın kapatılmasında Amerikan yardımı etkili olmuştur. Artık, yeni projeleri devreye konmayacak, bakım onarım çalışmalarıyla yetinilmiştir. Yine, bu dönemde özel sektör yatırımı olarak Nuri Demirağ'ın havacılık sanayii faaliyetleri THK ile olan anlaşmazlığı aleyhine sonuçlanmıştır. En büyük müşteri olarak kendisini teşvik eden devlet kuruluşları, üretime geçtikten sonra ilgi göstermemiş, destek vermemiş ve sipariş alınamamıştır. Üretim kapasitesi sınırlı olan fabrika için ileriye matuf planlama olmaması, dış baskılarında etkili olması nedeniyle işlevini yürütememiştir. Yeşilköy'deki tüm tesisler devletçe havaalanı yapılmak üzere 1944'de istimlâk edilmiştir. Bunun üzerine tayyare üretimi sona ermiş ve meyvesi toplanacak bir zamanda havacılık girişimi iflasla sonuçlanmıştır.[813]

1946'dan itibaren ABD'nin Marshall Yardımı ve Truman Doktrini ile Türkiye'nin Hava Harp Sanayiisi tayyare üretimi istenmemesinden dolayı baltalanmıştır. Bu baltalamada büyük ağır harp sanayinden ziyade tarıma ağırlık verilmesinin istenmesi ile üretim değil montaj yapılması isteği etkili olmuştur. Marshall ve NATO yardımları, devletin ilgisizliği, sanayileşmiş ülkelerin hibe veya bedelinden daha ucuza tayyare satışı suretiyle, yerli sanayinin yaşamasını, gelişmesini engelleme ve baltalama girişimlerine neden olmuştur. Türkiye'deki yerli tesisleri adeta kapanmaya zorlanmıştır. Büyük zorluklarla birkaç müteşebbisin gayretleri, dönemin iç ve dış siyasi ortamından olumsuz etkilenmiştir.[814]

1947'de, Hv.K.K'lığı tarafından ABD ile yapılan toplantı tutanağında Nuri Demirağ'ın Tayyare Fabrikası ilgili yapılan değerlendirmede; fabrikanın atıl olması,

[812]Tayhani, a.g.e., s.252.
[813]Tayhani, a.g.e., ss.251-252.
[814]Tayhani, a.g.e., s.254; Gülten, a.g.e., s. 92.

coğrafi mevkiinin uygun olmaması ve bir şahıs girişimi olması nedeniyle anlaşmaya varılmasının zor olacağı belirtilmiştir.[815]

26 Eylül 1947'de Türk Hava Kurumu Başkan'lığı, Hava Sanaiiyinin ülkede tutunup yürümesi için Milli Savunma Bakanlığı ve Hava Kurumu teknisyenleri tarafından 29 Mart 1947'de hazırlanan, Hava Harp Sanayiinin yaşadığı sıkıntıları ortaya koyan ve MSB ve Gnkur.Bşk.lığına sunulan "Hava Sanayiinin Kurulması Hakkında" raporu Başbakanlığa göndermiştir. Raporda; Hava Harp Sanayiinin durumu değerlendirilmiş ve alınması gereken tedbirler ortaya konularak yetkili makamlara bildirilmiştir. Kurumların iyi niyetli düşüncelerine karşı THK Fabrikaları'nın yaşadığı sıkıntıların ortadan kalkması için fabrikanın beşte bir kapasite ile çalıştıracak bir iş ortamın sağlanması gerektiği belirtilmiştir. Belirtilen sürede ihtiyaç duyulan yüksek vasıflı eğitim tayyaresinin vasfı ve tipi belirtilmediği için 1948 yılı için iş programının yapılamadığı açıklanmıştır. Hava Kurumu vasfı belirlenecek tayyareden 30 adet tayyare satın alımı vaat etmiştir. Ancak, ihtiyaç duylan yüksek vasıflı eğitim tayyaresi üç senelik ihtiyaçları Amerika'dan alınarak karşılanmı ve THK'na sipariş verilmemiştir. Kurum, fabrikaların idamesini sürdürmek ve hava sanayi geliştirmek için yalnız MSB bütçesi ile yürütülmesinin uygun olmayacağını belirtmiştir. Kurum fabrikalarının tek alıcısı olan bu kapının kapanmasından yılmadıklarını ve mücadele edeceklerini belirtmişlerdir. Çünkü siyasi ve askeri durum gereği ve MSB.lığı bütçe zaruretleri bu kapının er geç kapanacağı önceden görülmüş, Kurum'un Fahri Başkanı Sayın Başbakan'a ve tüm ilgili bakanlıklara tayyarelere ihtiyaç olacağı ve mutlaka bu sorunun yaşanacağı kendilerine daha önce rapor ile sunulmuştur. Yazılan rapora Tarım, Sağlık, Gümrük ve Ekonomi Bakanlık'lardan gelen cevaplarda tayyare ihtiyaç duyduklarını, ancak bütçeleri müsait oldukları takdirde tayyare siparişi verecebileceklerini, küçük çapta makine parçaları ve motor yaptırabileceklerini belirtmişlerdir. Yine, fabrikaların gittikçe düşen ve kaynağı kurban derisi ile fitreye dayanan gelirinin hemen üçte ikisini harcayan bu iki fabrikanın işsizlikten kurtarılması gerektiği belirtilmiştir. Çünkü fabrikalarda mesleklerine uygun ve doyurucu iş bulamadıkları için sıkıntı içinde olan yüzlerce yüksek mühendis, mühendis ve ustabaşları elden kaçacağı, fabrikaların kapanma aşamasına geleceği ve fabrikaların kapatmaması için önlem

[815]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No;94, s.3.

alınması gerektiği belirtilmiştir. Ülkede havacılık sanayiini yalnız başına Hava Kurumun üstüne yüklenmesinden dolayı çıkacak acıklı sahnenin ve sıkıntıların ortadan kaldırılması için gerekli tedbirlerin ancak devlet ve hükûmet eliyle çözümlenebileceği değerlendirilmiş ve kurumun yetkili kurullarında mevcut durum açıkça ortaya konmuştur. Bu sorunun, bütün mülahazaların üstünde bir ilgi ve tam bir koordinasyon ile Devlet çapında ele alınması ve yürütülmesinin zaruri olduğu belirtilmiştir. Bu nedenle keyfiyetin Türk Hava Kurumu'nun mahdut ve gayrı muayyen gelirlere dayanan, mali ve hukuki yetkisinin dışında, bu işe bir Hükümet sorunu olarak bakılması gerektiği raporu hazırlayanlar tarafından yeğane hal çaresi olarak belirtilmiştir. Kurumun onuncu kurultayında, Tayyare Fabrikası Hesap Komisyon raporunda belirtildiği gibi fabrikaların yaşaması ve gelişmesi için Devlet ölçüsünde milli bir iş olarak ele alma zamanı gelmiştir.[816]

Raporun sonunda oluşturulan kurul tarafından şuu hususlara dikkat çekilmiştir. Hava Sanaiyinin bir bütün olarak Hükümetçe ele alınarak teşkilatdırılması, mevcut askeri ve Türk Hava Kurumu'na ait tayyare ve motor fabrikalarının düzenli şekilde çalışmalarını sağlamak amacıyla ilgili devlet sanaiiyi kurumları ile beraber bir devlet otoritesi altında iktisadi bir kuruluş olarak toplanması, Hava Kuvetleri'nin tayyare ihtiyaçlarının Genelkurmay Başkanlığı'nca uzun vadeli programa bağlanması, tayyare siparişlerinden yurt içinde yapılması mümkün olanların acil bir durum ortaya çıkmadıkça Hava Harp Sanaiiyinden alınması, devletin diğer işlerde ve faaliyetlerde kullanacakları tayyarelerin mutlaka Hava Harp Sanaiiyinden tedarik edilmesi, havacılığın gelişmesi için ihtiyaç duyulan ilmi ve teknik araştırma ve tecrübelerin yapılması için gerekli Enstitü ve laboratuvarların kurulması, faaliyetlerin sürekli ve devamlı yürütülmesi için devlet tarafından maddi ve manevi katkı sağlanması, hava sanaiiyinin gelişmesi için mevcut bilumum kanuni muafiyet ve fiyat indirimden istifade ettirilmesi, beliritilen hususlara işlev kazandırılması ve etkili yürütülmesi için ilk adım olarak Başbakanlık emrinde tam yetkili bir Milli Sanaiiyi Koordinasyon Kurulu'nun mutlaka teşkil edilmesi

[816]BCA, 29 Mart 1948, Dosya No;F9, Fon Kodu:030.01, Yer No;100.619.2.

gerektiği belirtilmiştir. Hava Harp Sanaiiyinin ülke için gerekliliği ve nasıl gelişeceğine dair düşünceler ortaya konulmuştur. [817]

Türkiye'nin, özellikle 13 Şubat 1952'de NATO'ya girmesi ile yapılan askeri yardımlar Ulusal Hava Harp Sanayiisine büyük darbe vurmuş ve bu sanayiiyi duraksatmıştır. ABD, Türkiye'ye 1941–1944 yılları arasında 95 milyon dolarlık elde kalmış savaş malzemesi vermiştir. ABD'den gelen malzemelere bedel ödenmemiş ve malzemelerin bakımı için her yıl bütçeden 400 milyon TL harcanmıştır. Tayyare üretmektense, tayyare almanın daha ekonomik ve doğru olduğu düşüncesi tayyare üretiminden tamamen vazgeçilmesine neden olmuştur. ABD, II. Dünya savaşından sonraki soğuk savaş döneminde Türkiye'yi kendi uydusu haline getirmiştir. Kendi tayyaresini kendi yapan, mühendisini ve pilotunu yetiştiren tam bağımsız Türkiye istememiştir. ABD; 1920, 1930 ve 1940 yıllarında Türkiye'de kurulan tayyare fabrikaları ve Hava Harp Sanayiini baltalamak için her projesini hayata geçirmiştir. ABD uyguladığı politikalar ile başarılı olmuş ve 1950'li yıllarda fabrikaların kapanmasını sağlamıştır. Bu dönemde; THK, Avrupa'dan 30 adet tayyare siparişi alınma sürecinde iken fabrikanın traktör fabrikasına dönüştürülmesini isteyen İngiliz heyeti Türkiye'ye gelerek görüşmeler yapmıştır. İşletmeler Bakanı, bu proje nedeniyle fabrika yöneticilerine tayyare siparişini kabul ettirmeyerek tayyare siparişini İngiliz firmasına verilmesini sağlamıştır.[818]

ABD, Türkiye'nin tarımda yaşadığı sıkıntıdan yararlanarak, "siz bir tarım ülkesisiniz, gelin bu tayyare yapımı sevdasından vazgeçin ve bu fabrikaları traktör montaj fabrikasına dönüştürelim." önerisinde bulunmuştur. Etimesgut Tayyare ve Gazi Motor Fabrikası 1954'de pulluk ve traktör montaj ünitesi olmak üzere Minneapolis-Maline Amerikan firması ile Ziraat Bankası ortaklığına devredilmiştir. Ne yazık ki, böylece sömürü alanı olacak montaj sanayiine geçilmiştir. Bu girişimin amacı Amerikan firmasının Meksika için imal ettiği, ancak kuraklık nedeniyle satamadığı traktörlerin Türkiye'ye satmsı olmuştur.[819] Türk Hava Harp Sanayiisinin tayyare üretimi üzerinde, başta ABD olmak üzere dış güçler büyük oyunlar oynamıştır. Bu oyunlar, ülkemizde halen oynanmaya çalşılmaktadır.

[817]BCA, 29 Mart 1948, Dosya No;F9, Fon Kodu:030.01, Yer No;100.619.2.
[818]Tayhani, a.g.e., s.252,253; Meydan, a.g.e., s.129.
[819]Tayhani, a.g.e., s.254.

4.2. TAYYARE FABRİKALARININ KAPANIŞ SÜRECİNE NEDEN OLAN HATALAR

Cumhuriyet'in, ilk çeyrek yüzyılını kapsayan zaman dilimindeki Hava Harp Sanayi ve havacılığın arzu edilen seviyeye ulaşmamasında, atılımlarından istenilen sonucun alınmamasında, dış etkenlerin yanında bilinçli veya bilinçsizce yapılan yönetsel hatalar da etkili olmuştur. Bu kapsamda; devletin büyük hedeflerle kurduğu tayyare fabrikalarına, yeterli talep yaratılmamış, havacılık sanayinin %90 payla bizzat devletin kendisi olduğu göz ardı edilmiştir. Hava Harp Sanayii alanında önemli yer alan, Ar-Ge çalışmaları yetersiz kalmış ve hızla gelişen teknoloji izlenmemiştir. Özellikle, teknoloji üreten yan kuruluşlar oluşturulamamıştır. Havacılık alanında etkinlik gösteren kurumlar arasında koordineli çalışma düzeni kurulamamıştır. Hava Harp Sanayiinin gelişmesinin ana unsuru olan THK'nin başına harp sanayiisi konusunda bilgisi olmayan ve etki altında kalan yöneticiler getirilmiştir. Yanlış personel politikası izlenmiş ve teknik personel ile yönetici kademe arasında sürtüşmeler yaşanmıştır. Bazı basın organları bilinçsizce üretimi engelleyici ve heyecanı yok edici yayınlar yapmış ve yabancı firmalarla organik bağları olduğu endişesini yaratmıştır. Türkiye Hava Harp Sanayii alanında, tayyare alım satımı ve yedek parça ticareti bağlamında; Fransız, İngiliz, Alman, Amerikan ve diğer yabancı firmalar arasındaki ilişkilerde yöneticiler arasında çekişmelere neden olmuştur. Bu çekişmeler, Hava Harp Sanayiisi alanındaki girişimleri yaralayarak, giderek işlevsiz hale getirmiştir. Ülkenin geleceğini baltalayan gelişmeler yaşanmış ve girişimci beyinler ile davranışlar köreltilmiştir. Vatanseverlik düşüncesi ve ruhu ile çalışma arzusunda olan müteşebbis ve bilimsel çalışmalar anlamsız bir şekilde engellenmiştir. Kişisel menfaat ve tercihler ülke çıkarlarının önüne çıkmış, devletin yönetim kadrosunun desteklediği çalışmalar alt seviyede anlaşılamamış ve destek görmemiştir.

Sonuç olarak tüm etkenler, devlet ve özel teşebbüsün tayyare fabrikalarının yok olmasını sağlamıştır. 1939'a kadar tayyare üreten ve bir kısmın da yurt dışına ihraç aşamasına gelen Tayyare Fabrikaları, Atatürk'ün ölümü ile güç kaybetmiş ve kapanmıştır. Çünkü yabancı kuruluşlar Türk Hava Harp Sanayiisinin gelişmesinden ve büyümesinde rahatsız olmuşlar ve gizli faaliyetler ile darbe vurmuşlardır.

Özellikle, yerli ve yabancı personel arasındaki uyuşmazlık ve mükemmeliyetçilik fabrikanın kapanma sürecini hızlandırmıştır. Yine, THK Tayyare Fabrikası, Hollanda ve Danimarka gibi ülkelere tayyare ihraç etme aşamasına gelmiş ve 56 tayyare üretmişken dış baskılar nedeniyle 1956'da tayyare üretimine son verilerek kapanmıştır. 1950'li yıllarda havacılık sanayii kuruluşlarının kapatılması nedeniyle Ankara Rüzgâr Tüneli (ART) işlevsiz kaldığı için yıllarca kapalı tutulmuştur. Hava Harp Sanayi Projesinin özel girişimcileri olan Vecihi Hürkuş, Nuri Demirağ ve Selahattin Alan bürokratik engeller ile karşılaşmıştır. Devletçi politikalar çerçevesinde kendi tayyaresini kendi yapmaya başlayan devlet, özel teşebbüse gerekli desteği vermemiştir. Öngörüsüzlük, kıskançlık ve siyasi oyunlar nedeniyle başarılı olamamışlardır. Türk havacılığındaki yönetimsel hatalar nedeniyle fabrikalar çalıştırılamamış ve olanaklar değerlendirilememiştir. Güçlü bir hava gücü oluşturulması engellenmiştir. Günümüzde güçlü bir hava gücüne sahip olma ve dünya çapında büyük bir kuruluş haline gelme olanağı kaybedilmiştir.

Vecihi Hürkuş, 1942'de yazdığı kitapta, Hava Kuvvetlerine tayyare satmaya çalışan yabancı firma temsilcilerinin Savunma Bakanlığının koridorlarında neler yaptıklarını ve Türk Hava Harp Sanayisinin birkaç firma çıkarları için nasıl önünün kesildiğini anlatmıştır. Vecihi Hürkuş;

"TOMTAŞ sabote edilmeyip normal mesaisine devam imkânı verilmiş olsaydı, Hava Kuvvetlerimiz hiçbir yabancı endüstriye ihtiyaç duymadan birliklerini hava araçlarıyla teçhiz edeceklerdi".[820] demiştir.

Mustafa Kemal Atatürk'ün erken vefatı Hava Harp Sanayiisini olumsuz yönde etkilemiştir. Milli politikalar değişerek ve fabrikaların gelişme sürelerine gelinmeden kapanma süreci başlatılmıştır.

[820]Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, Yapı Kredi Yayınları, 2000, s.227.

ALTINCI BÖLÜM

TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIĞIN KURULUŞU

1913 yılı sonlarında Fransız, Alman, İngiliz ve yabancı heyetler, Türk havacılığına katkıda bulunmak ve imal ettikleri tayyarelerini satmak amacıyla Türkiye'yi ziyaret etmişlerdir. Milli Mücadele dönemine kadar sivil havacılık faaliyetleri yürüten bir teşkilat bulunmamıştır. Bu dönemde, sadece hava taşımacılığı yapacak yabancı şirketlerin ülkeden geçme ve konaklama izni hakkında çalışmalar yapılmıştır. Türk havacılığı uçuş kuralı olmadığından Rus ve Bulgar havacılar, ülke hava sahasında uçmuş, hassas savunma sistemlerini ve askeri faaliyetleri gözetleme olanağı bulmuştur. 9 Aralık 1913'de Havacılık Komisyon Başkanı Süreyya İlmen, yabancı pilotlar için "uçuşa kapalı" bölgeleri gösteren sınır ötesi uçuş kurallarını belirleyen ilk "havacılık haritası" yayınlanmış, tüm yabancı temsilcilik ve elçiliklere dağıtılmıştır. 6 Haziran 1914'de ilk uçuş kuralları belirlenmiştir. 9 Eylül 1914'de yabancı tayyarelerin uçuşlarına kapalı olan hava sahasını gösteren "Osmanlı Devleti Yasak Bölge Haritası" ve "Yasak Bölge Nizamnamesi" hazırlanmıştır.[821]

Hava Hukuku, sivil havacılığı ve tayyare, hava gemisi, balon ve benzer hava araçlarının hava sahasınının kullanımı ve hava sahası içinde ortaya çıkan olayları düzenlemek için hazırlanmıştır. 1909'da Fransızlar, Paris'te Havacılık Mektebi'nde oluşturduklarında hukuk ilminin bir bölümü olarak adlandırmışlardır. Esaslarını ortaya koymuşlar ve daima göz önünde tutulması gereken uçuş kuralları olarak belirmişlerdir. Bu kapsamda; içinde uçulan hava sahası, kat-i hudutları olmayan ve her yeri kaplayan bütün devletlerin bu denizin sahillerinde bulunduğu gözönünde tutulmuştur. Bu sahanın içinde uçan pilot, üzerinde uçtuğu toprağın neresi olduğunu, ne kadar yükseklikte hareket ettiğini ve tayyare haiz olduğu hız nedeniyle bir günde birçok devletlerin hudutlarını aştığı için sorunlar yaşanmıştır. Devletlerin farklı hava kanunları ve uygulamaları olması nedeniyle hava seyahati her hudutta değişen birçok kanun hükümlerine maruz kalmış ve büyük sıkıntılar yaşanmıştır. Hava Hukuku bu düşünceler ışığında ortaya çıkmış ve gelişim göstermiştir. Hava Hukunun esaslarını

[821]Gülten, *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, s.83,84, Hava Harp Okulu Hava Kuvvetleri Müzesi Arşivi, 2010, İstanbul.

ve düzenini ortaya koyan "Milliyet İşareti ve Kayıt, Tayyare Karakteristiği ve Hava Trafik Kuralları" uluslararası üç temel unsur tesis edilmiştir. 13 Kasım 1919'da Paris'te yedi devlet tarafından Hava Ulaşım Kuralları imzalanmış ve 11 Temmuz 1922'de yürürlüğe girmiştir. 1 Kasım 1926'da Madrid'de ve 6 Ocak 1928'de Havana'da düzenlemeler yapılmıştır. Havana'da yapılan düzenleme ile ilk defa Ticari Uçuş kuralları getirilmiştir. Hava Hukuku anlaşmaları; devletler arasına meydana gelen itilaflar, hava seyrüseferlerinin inkişafı, hava yolları ile umumi nakliyatın ile ilgili teknik kaideleri, hava yollarının hudutlardaki geçiş yerleri, hava sahasındaki hareket süratini ve zabıta işlerini belirlemiştir.[822] 7 Aralık 1944'te Chicago da her devlet kendi topraklarını kaplayan hava sahası üzerinde tam ve mutlak eğemenliğe sahiptir esası getiren Uluslarası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) kurulmuştur. Türkiye, 1947'de ilk ICAO Genel Kurulu'nda üç yıllık süre için üye seçilmiş (örgütün en önemli organı olan konseyde gözlemci statüsünde), ancak üye olarak kabul edilmemiştir. Bu sözleşme Paris'te imzalanan anlaşmanın yerini almıştır. Tayyare ve içindeki insanların bir devletin hava sahasından geçen tayyare ve içindeki insanların söz konusu devletin yasalarına bağlı olduğu belirtilmiştir.

Cumhuriyetin kuruluşu ile birlikte dünya havacılığındaki kaydedilen gelişmeler izlenmeye başlanmıştır. Hava Kuvvetleri Müfettişi Miralay Muzaffer (Ergüder) Bey, 23 Kasım 1923'de Avrupa'ya bir gezi yapmış ve havacılığın inkişafını görmüştür. Avrupa'da, Askerî ve sivil havacılığın çok ileri seviyede olduğunu ve bizim ülkemizde hiçbir adım atılmadığını ileri sürmüştür. Sivil havacılığın teşkilatlanması için ivedi tedbir alınmasının gerektiğini belirtmiştir. Hükümet, Hava Taşıması ve Turizm Havacılığı konusunda yapılan gezi ile ilgili Hava Kuvvetlerinden rapor istemiştir. Raporda; ülke sınırları çok geniştir ve nakil vasıtaları bulunmamaktadır. Ülke içinde hava nakliye hizmetlerini milli olarak yürütemezsek, yabancı teşebbüs hava nakliye hizmetini kurup işletmek isteyecektir. Bu amaçla hükûmete teklif yapılmıştır. Bu gibi teklifler karşısında hazırlıklı olmak, konuyla ilgili bakanlık personelinden oluşan bir komisyon vasıtası ile inceleme yapılması istenmiştir. Ulaşılan sonuca, Hava Kuvvetleri Müfettişliği'nin görüşleri ilave edilerek tamamlanması uygun olmuştur. Konu; posta idaresi, iktisat, bayındırlık, gümrük ve rüsum işleri sebebiyle Maliye Bakanlığı ilgi alanını

[822] TBMM Kütüphanesi, Hava Hukuku, Birinci Kısım, İmaj No; C041120112168, ss.1-15

kapsamayacaktır. Eğer, bir hangar için yapılan yatırımın miktarını maliye memuru bilmiyorsa, o hangarda bir gece kalacak olan yabancı tayyareden alınacak konaklama ücretini tayin edemez. Bir kargo tayyaresi ile yurt dışından getirilmiş mal için uygulanacak gümrük tarifeleri yabancı memleketlerden edinilen tecrübelerle uygulanacak tarifeler tespit edilmiştir. Hükûmet, diğer ihtisas sahalarındaki personeli nasıl eğitiyorsa sivil havacılık konusunda gerekli personelin yetiştirilmesi sağlanmalıdır. Ülkenin savunması için geleceğin harplerinde, sivil havacılığın elindeki olanakları, diğer sivil kuruluşlarında olduğu gibi askeri havacılığın ihtiyaçlarını desteklemek amacıyla kullanılması mümkün olmuştur. Ülkenin havacılıkla ilgisi askeri havacılıkla sınırlı kalmayıp, sivil havacılığı da içermesi gerekecektir. Hızla gelişen havacılık karşısında gelişmiş ülkelerin çoğu sivil havacılık teşkilatını kuracaklardır.[823] Bu hususlar, temel düşünce olarak belirtilmiştir.

Lozan Antlaşması ile uluslararası sivil havacılık kuralları kabul edilmiştir. Milli Zaferin şerefine ve atılan imzaya uygun sivil havacılığın yapılabilmesi için Sivil Havacılık Teşkilatının kurulması zorunlu hale gelmiştir. Bu vazifenin etkin olarak yerine getirilmesi için gerekli uzman personel yetiştirilmesi uygun olmuştur. Sivil havacılık kuruluşu ile ilgili teklif yapılmıştır. Teklif edilen teşkilatın kabul edilmesi halinde kilit personelin yetiştirilmesi ve eğitimine öncelik verilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Fransa, İtalya, Almanya ve İngiltere'ye heyetler halinde gezi ve incelemelere devam edilmiştir.[824]Atatürk; Türkiye Cumhuriyeti'nin bağımsızlığı ve toprak bütünlüğü, bütün dünyaca onandıktan sonra, asıl önemli işe yurdumuzun bayındır ve ulusumuzun çağdaş uygarlık düzeyine çıkabilmesi için gerekli devrimleri yapmaya başlamıştır. Üç savaştan yorgun, bitkin ve yoksul çıkan Ordunun diğer kuvvetleri ile birlikte Hv.K'nin yeni baştan kurulmasını ve ele alınmasını, askeri ve sivil havacılığın çağdaş teknik ilerlemelere ayak uyduracak güçlü bir kuruluş olması için direktifler vermiştir.

1. TÜRK HAVA YOLLARI İÇİN ATILAN İLK ADIMLAR

Milli Mücadele döneminden sonra sivil havacılık faaliyetlerinin bir teşkilatı olmadığı için havacılık faaliyetlerinin tamamı Hava Müfettişliği tarafından

[823]Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler,* C.II, ss.159-160.
[824]Hulusi Kaymaklı, a.g.e., s.160,161; Yaşar Özdemir, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, s.25.

yönetilecektir. Bu kapsamda; Türkiye'de hava taşımacılığı yapmak isteyen yabancı şirketlerin başvuruları incelenmiştir. Yabancı özel şirketlere ait tayyarelerin Türkiye'den geçme veya konaklama izinleri hakkında çalışmalar yapılmıştır. İlk tarifeli tayyare postası, 14 Şubat 1924'de İstanbul'dan kalkarak 3 saat 5 dakika uçuş ile Ankara'ya yapılmıştır. Hava Kuvvetleri Müfettişliği tarafından sivil havacılık faaliyetlerini tüzüğe bağlamak amacıyla "Hava Seyrüsefer Talimatı" hazırlanmıştır. 9 Eylül 1925'de Bakanlar Kurulu onaylamış ve kararname şeklinde yayınlanmıştır.[825] Bu dönemde, Fransız Uluslararası Havayolları şirketinin İstanbul'a yapacağı seferler için Maslak'ta küçük bir iniş pisti hazırlanmıştır. Fransa ile ilk karşılıklı sivil hava taşımacılığı anlaşması 3 Ekim 1922'de imzalanmıştır. Bu anlaşma ile ilk defa hava yolu ile Avrupa'ya bağlanmıştır. Yine, bu anlaşma ile "Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aerienne'e (CFRNA)", Prag-Viyana-Budapeşte-Bükreş üzerinden Paris-İstanbul (Yeşilköy) uçuşları düzenleme hakkı verilmiştir. Bu özel uçuşlar anısına Yeşilköy dâhil olmak üzere her rota üzerindeki hava alanına bir anıt dikilmiştir. 17 Ağustos 1925'de, ismini Fransız "Compagnie Internationele de Navigation Aerienne (CIDNA)" olarak değiştirilen şirketi ile yapılan antlaşma sonunda sivil havacılık kurulmuştur. Şirket ile yirmi yıllık sözleşme imzalanarak Ayastefanos'ta yeni havaalanı inşa etme projesi onaylanmıştır. Bugün Askeri havaalanın bulunduğu alan, CIDNA Şirketine sadece havacılık amaçları için kullanmak ve radyo istasyonları dâhil olmak üzere hava taşımacılığı için gerekli olan her türlü teçhizatı kurmak şartıyla ücretsiz tahsis edilmiştir. Bu konuda, Savunma Bakanlığı'ndan izin alınmıştır. 1926'da Yabancı Hava Yolları şirketinin ülkeye gelişini sağlamak amacıyla, Yeşilköy'de; iki tayyare hangarı, yönetim binası, yakıt depoları, tamirhaneler ve yedek parça depolarının inşaatı tamamlanmıştır. Ülkenin ilk uluslararası sivil havaalanı yapılmıştır. Ankara'da tayyarelerin inişi için Güvercinlik alanı seçilmiştir. Yolcu ve posta taşımak için iniş ve konaklama izni verilen İtalyan Aero Expresso Hava Yolu şirketi Büyükdere'de hangar ve tesisler kurulmuştur. I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele'de görev alan Plt. Hasan Fehmi (Bursa) ve Rıdvan Beyi bünyesine alarak, 1 Ağustos 1926'da Brindizi[826]-Atina-İstanbul hattında sivil havacılık seferi başlatmıştır. Aero Expresso'nun tayyaresi,

[825]Gülten, a.g.e., s.84; Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.303; *Türk Hv.K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı*, s.59.
[826] İtalya'da yer almaktadır.

Yunan Srikoz Adası açıklarında mecburi iniş yapmış ve tamir için İstanbul'a getirilmiştir. Şirket, II. Dünya Savaşı başlangıcına kadar faaliyetini sürdürmüştür.[827]

Sovyetlere ait 3 tayyare; tecrübe uçuşu yapmak, komşu ve dost ülkeleri ziyaret etmek üzere Ağustos 1930 sonunda Sivastopol-Ankara-Tiflis-Tahran-Aşkabat-Kabil-Taşkent istikametinde havai bir seyahat icra etmiştir. Bunun için tayyarenin Sivastopol'den kalkış ile İnebolu-Kastamonu hava yolunu takiben Ankara'ya ineceği bildirilmiştir. Sovyet tayyareleri, Türk havacılığına güvenmeyerek hava yolunu kontrol etmek amacıyla, İnebolu-Kastamonu-Ankara-Tokat-Giresun ve karasularımızın haricinden Batum yönünde uçuş yapmıştır. Ankara'ya inmelerinde askeri açıdan bir sakınca olmadığı 18 Ağustos 1930'da Bakanlar Kurulu'nda kabul edilmiş ve Cumhurbaşkanı tarafından onaylanmıştır.[828]

ABD'li pilotlar John Polando ile Russel Boardman üstü açık ve tek motorlu bir tayyareyle Atlas Okyanusu'nu geçerek rekor denemesi yapmak istemişlerdir. Ancak rekor denemesi, maliyet bakımından altından kalkamayacakları bir düzeye çıkmıştır. Atatürk'ün direktifi ile ABD'li iki pilota, Türkiye'deki havacılığın gelişmesini sağlamak açısından destek olunmuştur. ABD'li pilotlar, 28 Temmuz 1931'de olumsuz hava koşullarına rağmen 48 saat 5 dakikalık süre içinde New York'tan İstanbul'a uçmayı başarmıştır. Bu uçuş, Türkiye'nin, ilk sponsorluk girişimi olmuştur. Pilotları dönemin İstanbul Valisi Muhittin Bey, TTC Başkanı Hasan Fehmi Bey ve Amerikan Büyükelçisi ile kalabalık halk topluluğu karşılamıştır.

Mustafa Kemal Atatürk, pilotları daha sonra Yalova'da kabul etmiş ve onurlarına yemek vermiştir. Atatürk;

> "Ben Amerika'nın bu kahraman çocuklarını, kahramanlığını bütün evsafına malik ve bütün cihan karşısında tatbike muannidine müteşebbis gördüm. Amerika camiasının müftehir olacağı gibi bütün insanlık yüksek heyecanlı iftiharlarla mesrur olmuştur. Bu sevinçlerin en derin hassasiyetle Türk milletinin duyacağına şüphe yoktur. Çünkü Türk milleti güzel her şeyi, her medeni şeyi, her yüksek şeyi sever, takdir eder. Fakat muhakkaktır ki her şeyin fevkinde tapındığı bir şey varsa o da yüksek kahramanlıktır. Bu sözlerim şüphesiz bugünkü müteyakkız Türk gençliğinin

[827]Gülten, a.g.e., s.84,85; Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler*, C.II, a.g.e., s.303.
[828]BCA, Tarih:18.08.1930, Sayı:9888, Fon Kodu:030.18.01.02, Yer No:13.58.13.

kulaklarında akisler yapmıştır. Yüksek hasletlerine emniyetle baktığım Türk çocuklarından daha az şey istemem".[829] demiştir.

Atatürk, Amerikalı tayyarecilere ihtisas ve iltifatlarda bulunmuştur. Dünya ve Türkiye'de ekonomik bunalım olmasına rağmen Türkiye'nin adını duyurmak ve tanıtımını sağlamak için önemli bir olaya imza atarak, büyük devlet adamlığını ve gelecek öngörüsü ile sıra dışı bir lider olduğunu ortaya koymuştur.

12 Eylül 1931'de Alman Hükûmeti Lufthansa Şirketi, ülkede faaliyette bulunan CIDNA ve Aero-Espresso şirketleri gibi İstanbul-Berlin arasında posta nakliyatı yapmak ve Sarıgazi'de meydan inşa etmek için Dâhiliye Vekâleti ile anlaşma imzalamıştır. Ancak, şirket Sarıgazi'deki tesisata müteallik taahhüdünü yerine getirememiştir. Mayıs 1932'e kadar projeyi gerçekleştirmezse anlaşmanın fesh edilmesi zorunlu olmuştur. Lufthansa ise Türkiye üzerinden bir muvasala hattı tesis etmek projesini üzerine aldığı ve İstanbul'a kadar havai bir posta hattı tesis eylediği belirtilmiştir. Lufthansa şirketi, Türkiye memurini askeriyesine cemile olmak üzere Anadolu bölgesi Sarıgazi'de askeri tayyare meydanı tesisine amade olduğunu ve T.C. Hükûmeti ile müzakereye girmeye hazır olduklarını bildirmiştir. Alman makamatı'nın teşviki ile bütün Alman tayyare sanayi birleşerek Lufthansa ile beraber, Türkiye Hükûmetinin bir tayyare sanayisi tesis etmek isteğini yerine getirmek üzere Türkiye Hükûmeti ile müzakereye girmeye amade olduklarını bildirmiştir. Alman Hükümeti ile büyük masraflara mal olan Junkers firması ile başaramadıklarını Lutfansa ile başarabilmek istemiştir. Alman-Türk teşriki mesaisi için Almanya ile iyi bir hava yaratıldığı ve bundan yararlanmanın gerekliliği belirtilmiştir.[830] CIDNA, özel havayolu şirketi isim değiştirerek 31 Aralık 1933'de "Air France" ismini almıştır. Şirket, havaalanı dâhil olmak üzere ülkedeki mal varlıkları ve tesislerinin Air France'a aktarmıştır. 11 Ekim 1934'te 2/1401 sayılı kararname ile TBMM tarafından onaylanmıştır. CIDNA ile 1925'de yapılan sözleşme, Air France'in isteği üzerine 1937'de iptal edilmiştir. Şirketin mal varlıkları, 19.950 lira karşılığında Nafia Vekâleti tarafından satın alınmıştır. 1937'de Air France şirketinden Devlet Hava Yolları'nın devraldığı Yeşilköy Hava Meydanı,

[829]Hv.K.K.lığı Arşivi, Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:94, s.281; 01 Ağustos 1931, *Havacılık ve Spor Dergisi*, Sayı:53,54, s.90,91.
[830]BCA, Tarih: 20.08.1931, Dosya No:6111, Fon Kodu:30.10, Yer No:59.398.5.

1953'de Devlet Hava Yolları'nın yeni tesislerine taşınmıştır. Bu meydan, Askeri Hava Meydanı olarak kullanılmaya başlanmıştır.[831]

2. TÜRK HAVA POSTALARI VE DEVLET HAVA YOLLARI'NIN KURULUŞ VE GELİŞMESİ

Türk Hava nakliyatının kurulması için yapılan çalışmaları, 1932 yılının Son Posta, Milliyet, Yeni Gün ve Akşam gazeteleri haberlerinde detaylı olarak irdelenmiştir.

Akşam gazetesinde, memnuniyetle karşılanacak haber başlığı ile;

> "Bir Amerikan müessesesinin tayyare postaları tesisi için vuku bulan teşebbüsü her tarafta, bilhassa tayyarecilikle alakadar olanlar arasında büyük memnuniyetle karşılanmıştır. Tayyare postası tesis edilirse seyahat pek ziyade kolaylaşacak ve müddet azalmıştır. Tayyare postası tesisi, teşebbüsü ülkede sivil tayyarenin inkişafı için bir başlangıç olması nedeniyle takdire şayandır. Bu faydalı teşebbüsün bir an evvel kuvveden fiile çıkmasını ve her tarafa tayyare postaları tesis edilmesini temenni ederiz."

Milliyet gazetesi, "Şehirlerimiz Arasında Tayyare Postaları" başlığı ile;

> "Curtiss Wright grubu tarafından memleketimize gönderilen mütehassız tayyareci Mr.William Robertson ve M.Hulse taraflarından şehirlerimiz arasında tesis edilecek tayyare hatları, hava limanı ve tayyare meydanları hakkında tetkikata başlanmıştır. Mühendis Bnb. F.Hols ve Meydan Tesisleri Uzmanı Kingbird görevlendirilmiştir. Mr. Robertson ve Mr.Hulse Ankara ile İstanbul arasında tesis edilecek hava hattı güzergâhını keşfetmek için Ankara'dan Eskişehir tarikiyle İstanbul'a kadar Caudron tipi 2 tayyare ile Ankara-Eskişehir-İstanbul hattında uçuş yaparak şehrimize gelmişlerdir. Bu incelemelerden sonra şark vilayetlerinde bir keşif uçuşu yaparak İstanbul ve Ankara ile şark vilayetleri arasında tesis edilecek hava hatları hakkında tetkikat yapacaklardır. Hava hatları ile muhtelif yerlerde erkânı hükümet ve ahali ile olan temaslardan pek memnun kalmışlardır."

Son Posta gazetesinde, Hava Nakliyatı İçin Amerikan Teşebbüsü başlığı ile;

> "Merkezi Newyork'ta olan Amerikan Curtis şirketi, Anadolu'da hava nakliyatı tesisi için hükûmetimize müracaat etmiştir. Şirket namına Türkiye'ye gönderilen hava nakliyat mütehassısı Major William Robertson ve arazi mütehassısı mühendis Major F.Hols tetkikatta bulunmak üzere Eskişehir'e gitmişlerdir. William Robertson diyor ki; 'Maksadımız, Türkiye'de mükemmel bir havai nakliyat şebekesi vücuda getirmektir. Ankara-İstanbul arasında Aedodrom olmaya müsait sahalar pek çoktur. Bilhassa; Bilecik, İznik, Yalova ve İstanbul bu meyandadır."[832]

Tayyare Postacılığının kurulması ve hava hatlarının Türkiye'den geçmesi ile en seri nakil vasıtasına kavuşmuştur. Ülke, maddi ve manevi kazanç elde etmiş,

[831]Gülten , a.g.e., s.86.
[832]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No; 94, ss.60-61.

hayırlı ve faydalı olmuştur. Yeni Gün gazetesinde, "Abidin Daver Hava Yolları Açılıyor" başlığı ve haberi ile Türk Hava Hatlarının önemini şu şekilde vurgulamıştır;

> "Ticaret tayyareciliğinin ülkede olmamasının mahzurları vardır. Her memlekette tayyarecilik iki kanatlıdır. Kanadın birini askeri harp tayyareciliği, diğerini sivil ticaret tayyareciliği teşkil eder. Türk tayyareciliği şu ana kadar tek kanatlı ve yalnız askeridir. Bundan sonra öteki kanatta yerine konacak ve muvazene teessüs etmiştir. Harp vuku bulduğunda, askeri tayyarecilik için ihtiyat kuvveti teşkil eder. Haritaya bakıldığında bazı önemli ve beynelmilel hava hatları Türkiye'den geçmek zorundadır. Ticaret tayyareciliği için Türkiye üzerindeki havayolu, Avrupa'dan Asya'ya, Asya'dan Okyanusya ve Avustralya'ya giden en kısa ve iktisadi yol olduğu için daima hattı müstakimi takip etmesi uygundur. Irak, Afganistan, Hindistan, Hindi Çin, Cava, Avustralya, Yeni Zelandiya ve Okyanusya adalarının yolu Türkiye'den geçmektedir. Türkiye hava hattı kapalı olduğu için İngiltere-Irak hava hattı mecburen Yunanistan ve Mısır'dan geçmesi daha uzun yol oluşturur. Beynelmilel hava hatlarının, Türkiye'den geçmesi memlekete hariç para getirir. Çünkü tayyareler Türk hava sahasını bir hamlede geçip gitmez. Muhtelif şehirlerdeki tayyare istasyonlarına iner. Meydanlar da; benzin, yağ alır, tamirat yaptırır, yolcu ve postalar tayyare değiştirirler, bu takdirde bizim tayyareye binerler. Ticaret Tayyareciliğin memleket ufuklarını fethetmesi, Türkiye için her noktada hayırlı ve faydalı olur".[833]

Milli Mücadele Dönemi pilotlarından, Basri Alev ve astsubay Tahir Maner'e şirkette çalışma izni verilmiştir. Junkers F-13 tipi 4 yolcu taşıyan tayyarelerden teşkil eden Türk Hava Postaları ismi ile faaliyete geçmiştir. 1933'de Milli Müdafaa Vekaleti Aziz Zekia Apaydın ve Hava Müsteşarlığı 1'inci Şube Müdürü Kur.Yb. İhsan Esiner şirketin ve tayyarelerin durumunu incelemiştir. Amerikalıların, Türk pilotlarının nakliye pilotluğu yetiştirilmesinde başarılı eğitim verdiğini gözlemlemişlerdir. Posta Hizmetleri, Tayyare Cemiyeti yönetimince işletilmiştir. Şirketin ismi, Türkiye Hava Yolları İdaresi olarak değiştirilmiş ve amirliğine emekli Plt. Bnb. Fesa Evrensev getirilmiştir.[834] Cumhuriyet Hükûmeti, Hava nakliyatının siyasi, içtimai, iktisadi ve idari bakımdan büyük faydaları olduğunu takdir etmiş, Milli Müdafaa Vekaletine bağlı ve şahsiyeti hükmiyeyi haiz Türkiye Hava Yolları İdaresi'ni vücuda getirmiştir. Bu kuruluş, memleket içinde tayyarelerle nakliyat yapmak işini üzerine almıştır. Kuruluş, ilk çalışma hedefi olarak İstanbul-Ankara, Ankara-Diyarbakır hatlarını işletecek şekilde teşkilatlanmasını yapmıştır. Türkiye

[833]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:94, s.62.
[834]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.303,304.

Hava Yolları İdaresine verilen itinalı ehemmiyetlerin pek yakında hayırlı ve faydalı meyveler vereceği değerlendirilmiştir.[835]

Bakanlar Kurulu, 9 Ocak 1933 tarihli ve 13745 sayılı kararname ile Türk sivil Havayolu şirketinin kurulmasını onaylamıştır.

Yeşilköy Askeri Havaalanı Komutanı Kur. Yb. İhsan Esiner;

"Yakın bir zamanda 2 yolcu tayyaresi, birkaç pilot ve teknik personel malzemeleriyle birlikte Amerika'dan Türkiye'ye gelecek ve sivil bir havayolu servisi kurulmasına yardımcı olacaklardır. Onlarla her açıdan işbirliği içinde olacak ve onlara yardım edeceğiz"[836] demiştir.

Sivil Hava Yolu kurulması ile ilgili talimat vermiştir. Atatürk, 1 Kasım 1935'de meclis açış konuşmasında;

"Tayyare filolarımızı oluşturmak için büyük ulusumuzun yüce duygularını heyecanla anmak borcumdur"[837]demiştir.

1 Kasım 1936'de meclis açış konuşmasında ise Atatürk;

"Ticari hava nakliyesinin emniyetli, intizamlı devamını ve genişlemesini ise çok önemli tutmaktayım"[838] demiştir.

1 Kasım 1937'de meclis açış konuşmasında;

"Sivil Hava Yolları İdaresi, devlet kuruluşları arasında modern bir idare olarak yer almıştır"[839] diyerek Atatürk Sivil Hava Yolları idaresi'nin önemini vurgulamıştır ve bu açıklamalar ile sivil havacılığa büyük katkı ve destek vermiştir. Yine, havayolu şirketinin geliştirilmesi için hedef göstermiştir.

Curtiss Wright Şirketi tarafından oluşturulan Türk Hava Postası'nın ilk resmi uçuşu, 3 Şubat 1933'de Ankara-İstanbul arasında başlamıştır. Eskişehir üzerinden ilk iç hat resmi yolcu taşıma seferi, 1 Nisan 1933'de Ankara-İstanbul hattında gerçekleştirilmiştir. İstanbul'dan kalkan tayyare, 1 saat 10 dk. sonra Eskişehir'e gelmiştir. Tayyare, ikmal ve kontrolü takiben Eskişehir'den kalkıp yaklaşık 1 saat 10

[835]Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Klasör No:94, s.64, 66..
[836]Gülten , a.g.e., s.86.
[837]TBMM, Tutanak Dergisi,5'nci Dönem, 1'nci Yasama Yılı, D-V, C.VI, s.2.
[838]TBMM, Tutanak Dergisi, 5'nci Dönem, 2'nci Yasama Yılı, C.XIII, s.1.
[839]TBMM, Tutanak Dergisi, 5'nci Dönem, 3'ncü Yasama Yılı, D-V, C.XX, s.3.

dk. sonra Ankara'ya inmiştir. İlk uçuşlarda yolcular parasız uçurulmuştur. Tek gidiş bilet ücreti 12.5 TL, gidiş-dönüş bileti ise 20 TL olarak belirlenmiştir. Adana ve Silifke'ye seferlere başlanmış, yolcu taşıması yanında, özel uçuş ile posta taşıma işlemi yapılmıştır. Plt. Astsb. Ekrem kumandasındaki tayyare, kötü hava şartları yüzünden Kocaeli bölgesine düşerek parçalanmış ve hayatını kaybetmiştir.[840]

3. HAVA YOLLARI DEVLET İŞLETME İDARESİNİN KURULUŞU

20 Mayıs 1933'de 2186 Sayılı Kanunla TBMM'nin onayı ile Türkiye'de ticari hava taşımacılığı hakkı, Milli Savunma Bakanlığı'na devredilmiştir. Bakanlığa bağlı Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi kurulmuş ve hava posta taşıma görevini yürütmüştür. 1933'de 52 yolcu, 34 kg. kargo ve 18 kg. posta taşınmıştır. 1935'de çıkarılan kanunla Hava Yolları İdaresi Bayındırlık Bakanlığına bağlanmıştır.[841]

1936'ya kadar Türk Hava Postaları ismi ile uçuşlarını sürdürmüş ve ilk milli Devlet Hava Yolları olmuştur. Hava taşımacılığını yapmak için 2 KING-BIRD tipi tayyare satın alınmıştır. Cumhuriyetin onuncu yıl dönümü sebebiyle Rusya tarafından hediye edilen ANT-9 M-17 tipi 12 yolcu kapasiteli tayyare ile Hava Yolları İdaresi koltuk sayısı 18'e yükselmiştir. 1936'da İngiltere'den De Havilland firmasının Dragon ve Rapid tipi yolcu tayyareleri alınarak servise konulmuştur. İlk yük taşıma işine başlanmış ve 5 tayyare satın alınarak koltuk sayısı 64'e yükseltilmiştir. 1937'de Hava Yolları envanterindeki tayyare adedi ve koltuk sayısında değişiklik olmamıştır. Yine, 1937 sonunda Air France'den devralınan Yeşilköy tesisleri 1938'de, Hava Yolları Devlet İdaresinin denetimine girmiştir. Hava Yollarının ismi, "Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâleti Hava Yolları" adını almıştır. Bu dönemde, ilk defa yabancı tayyarelerden iniş ve konaklama ücreti alınmaya başlanmıştır. 1938'de Hava Yollarının personel sayısı, 8'i pilot 52'si destek personeli olmak üzere 60 kişi olmuştur. 3424 Sayılı Kanunla Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi 3 Haziran 1938'de Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü'ne dönüştürülmüş ve müdürlüğe Ferruh Şahinbaş getirilmiştir. 1947'de ilk uluslararası uçuş gerçekleştirilmiştir.[842]

[840]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.304; Gülten, a.g.e., s.84.
[841]TBMM, Tutanak Dergisi, 5'nci Dönem, 2'nci Yasama Yılı, C.XIII, s.388; Gülten, a.g.e., ss.84-85.
[842]Hulusi Kaymaklı, C.II, a.g.e., s.304,305; Gülten, a.g.e., s.86.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün yönlendiriciliği ve himayesinde; Türkiye'nin ulusal savunma sanayini kurma girişimleri öncelikli hedef olarak belirlenmiştir. Türk Hava Harp Sanayiinin geliştirilmesi, Türk Hv.K.'lerinin modern silahlarla ve tayyareler ile donatılması, dünyadaki gelişmiş sistemlerin (Füze, Elektronik Harp. Mühimmat, Radar, Akıllı Mühimmat vb.) envantere alınması için çalışılmıştır. Dünya'daki teknolojik gelişmelerin takip edilmesi önemli bir işlev olmuştur. Ülkede benzer yapıyı oluşturacak eğitimli ve yetenekli insanların havacılık sektörünün başına getirilmesi hedeflenmiştir.

Askeri havacılığın kuruluşu ile ilgili çalışmalar, 13 Ekim 1909 tarihli yazı ile başlamıştır. Türk Askeri Havacılığı için 1909–1911 yılları fikri hazırlık, 1911–1913 yılları kuruluş, 1913–1919 yılları gelişme, 1919-1923 yılları yeniden doğuş ve 1923-1938 yılları ise yükseliş dönemi olmuştur. Türk Askeri Havacılığı'nın asıl kuruluş dönemi, 1 Haziran 1911'de Mahmut Şevket Paşa'nın emri ile kurulan Havacılık Komisyonu ile gerçekleşmiştir. Bu dönemde, Pilot adayları seçilip Fransa'da öğretim ve eğitim çalışmaları başlatılmış ve aynı ülkeye iki tayyare sipariş edilmiştir. Yine bu dönemde; geleceğin gelişmiş Askeri Havacılığını yaratacak plan ve projeler üzerinde çalışmaya dünyanın gelişmiş ülkeleri ile aynı zamanda başlanmıştır. Tayyare Mektebi Projesi oluşturulmuş ve kısa bir sürede uygulama aşamasına geçilmiştir.

1913'de Osmanlı Devleti tarafından İstanbul'da Tayyare Fabrikası kurulma çalışmalarına başlanmıştır. Fakat başarıya ulaşılamamıştır. Osmanlı Devleti'nin etkin ve güçlü havacılığa sahip olmaması I. Dünya Savaşı'nı kaybetmesine neden olmuştur. Özellikle, Almanların 1914-1918 yılları arasında Türk havacılığının komuta kademesinde yer alması ve uçması, Milli Mücadele döneminde etkileri görülmüştür.

Atatürk'ün; I. Dünya, Kuzey Afrika, Balkanlar ve Çanakkale'deki savaşlarda, hava gücünün etkinliğine bizzat tanık olması ileride havacılık konusunda atacağı adımların temelini oluşturmuştur. Ülkenin bekası için havacılığın gerekli olduğunu, ileride önemli bir vurucu güç unsur olacağını fark etmiş ve bütün çalışmalarını buna göre yapmıştır. Türk Hava Harp Sanayii kurulması konusunda açık olarak tavrını ortaya koymuştur. Türkiye Cumhuriyeti, Hava Harp Sanayii alanında önemli ve

büyük işler başarmıştır. 1925'den itibaren Hava Harp Sanayinin kurulması amacıyla çalışmalar başlatılmıştır. Havacılığın kendi olanaklarıyla dışa bağımlı olmadan yürütülmesine inanarak 1926'da ilk tayyare fabrikasını TOMTAŞ'ı kurdurmuştur. Bu stratejik açıdan önemli karar, dönemin çok ileri düşüncesinin ürünü ve uygulaması olmuştur. Havacılığa ait silah sistemlerinin alımı, askeri fabrikalarda onarım, yenilenme ve Fabrika Seviyesi Bakımları (FASBAT) gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte, Türk milli havacılığını geliştirmek için TTC'nin ve Türk Kuşu'nun kurulmasına öncülük etmiştir. Türk Devrimi'nin mimarı Atatürk; Hava Harp Sanayiisini oluşturmak için önceden belirlediği hedefe bilinçli bir sıralama ile koşmuştur. Cumhuriyet'in ilk 15 yılını kapsayan süreçte büyük atılım yapmıştır. Ulus devleti oluşturma çabası, bağımsızlığın temel dinamiği olan ulusal ekonomiyi ve uğrunda büyük savaşın verildiği tam bağımsızlığın korunması için Hava Harp Sanayii girişimi önemli olmuştur. Çünkü ulus devletin tam bağımsızlık ile tam bağımsızlığın ulusal ekonomi ile bütününün ise ulusal savunma ve ulusal güvenlik ile iç içe ve çok yakın ilişkileri olduğu bir gerçektir.

Atatürk'ün tam bağımsızlık anlayışı; siyasi, askeri, ekonomik ve kültürel alanı kapsayacak zincirin halkalarını oluşturmuştur. Bu halkalardan birinin kopması ve yoksunluk ortaya çıkması, ulusun varlığını ciddi olarak tehdit edeceği düşünülmüştür. Bu bağlamda; Hava Harp Sanayinin kurulması maksadıyla başlayan çalışmalar, ilk ürünlerini vermiştir. Kısa sayılabilecek bir sürede ulusun evlatlarının yoktan var ettiği, ulusun öz varlığı ile tayyareler gökyüzünde dolaşmaya başlamıştır. Hava Harp Sanayii, çeşitli nedenlerle inişli ve çıkışlı bir gelişim çizgisi izlemiştir. Trablusgarp çöllerinde başlayan Balkan dağlarında ve Çanakkale semalarında kırık dökük devam eden Türk havacılığı, Milli Mücadele döneminde büyük hava muharebeleri başarısı ve kırık kanatlar mucizesi gerçekleştirmiştir. Kayseri, Eskişehir ve Ankara Tayyare ve Tayyare Motorları projeleri Hava Harp Sanayiinde büyük atılımlar olmuştur.

Bu dönemde, sadece askeri alanda değil, sivil alanda da havacılığın gelişmesi yolunda ilk temellerin atılmasında önemli rol oynamıştır. Vecihi Hürkuş, ferdi girişimci olmuştur. Hürkuş, 1925'de ilk tayyaresini imal etmiş ve başarılı olmuştur. O, milletine ve devletine karşı vefa borcunu ödemek için olağanüstü çaba ve gayret

göstermiştir. Yine, 1930'de önemli iş adamı Nuri Demirağ, tüm servetini, gerektiğinde ülkesinin savunmasına harcamıştır. O, bir yurtsever olarak <<zafer tayyarelerin kanatlarındadır>> öngörüsü ile Tayyare Fabrikası ve Uçuş Okulu kurulmuştur. Diğer bir vatansever Selahattin Alan, devlet ve özel sektör olarak havacılığının gelişmesi açısından önemli girişimde bulunmuştur. Türk Sivil Havacılığı'nın (Devlet Hava Yolları) kurulması ve geliştirilmesine için çalışmalar başlatılmıştır. Ancak, tez içerisinde detaylı olarak açıklandığı gibi, bu girişimler iç ve dış engellenmeler ile baltalanmıştır. Girişimler başarılı olsaydı, Türk Harp Sanayisi açısından önemli bir dönüm noktası olacaktır. Halka havacılığı sevdirmek amacıyla, Türk Hava Mecmuası ile Havacılık ve Spor dergileri çıkarılmıştır.

Bu süreçte, Türk havacılığında çok önemli gelişmeler yaşanacaktır. Danimarka'ya tayyare satma ve daha birçok yabancı ülkeden sipariş alma gibi yüce bir onuru ve gururu tatmıştır. Bu üretilen tayyarelerden, bazı Avrupa ülkeleri tayyare siparişi verecek, İran ve Irak'ın talebi olmuştur. Türk üretimi tayyareler, İran ve Ürdün'e hediye edilmiştir. Türk havacılığının kuruluş aşamasından bugünlere ulaşacak, önemli gelişme ve çalışmalar yapılmıştır. *"İstikbal Göklerdedir"* sözünü inşa etmek, azim ve kararlılığını göstermek, sürdürmek, geleceğe ilişkin vizyona ulaşmak için somut plan ve projeler üretilmiştir.

Türk havacılığı savaş ortamında doğmuş ve savaş ortamında gelişmiştir. Cumhuriyet döneminde, yerli sanayine ve özellikle Hava Harp Sanayisine sermaye kaynağını bulmak için Sümerbank ve Etibank gibi kendi bankasını oluşturma yöntemine gidilmiştir. 1930'lu yıllarda üretimin ve bankacılığın birleşimi başarılmıştır. 1940'lı yıllarında Türk Hava Kurumu, Tayyare ve Tayyare Motor Fabrikası kurulmuştur. Ancak, Hava Harp Sanayi alanında 1939'lu yıllarda başlayan çözülüş, 1950'lerde ivme kazanmıştır. Bu süreçte, büyük yatırımlar yapılmasına ve modern sistemlerin alınmasına rağmen bu fabrikaların nitelikli işgücünün olmamasından kapatılması, örgütlü ve bilinçli bir çalışmanın ülkemizde tayyare üretilmesine karşı faaliyetler içerisinde hareket edildiğini göstermiştir. Siyasi tercihler ve yönetimsel başarısızlıklar da tayyare fabrikalarının üretim düzeyini yükseltememiştir. Yerli projelere gerekli kaynak ve destek sağlanmamıştır. Sanayileşmenin olmadığı bir ülkede, alt yapı olmadan ve yan sanayii uzantıları

gelişmediği için kendi tayyaresini üretemeyecek ve dışarıya tayyare endüstrisi ürünü satamamıştır. Bölgede ve dünyada söz sahibi bir Türkiye'nin varlığı küresel aktörleri rahatsız etmiştir. Tehlikenin nereden, ne zaman ve kimler vasıtasıyla geleceği belli olmayan XXI. yüzyılda dünyasında, "İstikbal Göklerdedir" sözü daha anlamlı ve gerçekçi olduğunu göstermiştir.

Atatürk döneminde Harp Sanayisine önemli yatırımlar yapan Türkiye'nin 1945'dan itibaren bu yatırımları göz ardı ederek, Batılı devletlerin tarım ülkesi düşüncesini ileri sürerek yatırımlar engellenmiştir. Çünkü Türkiye'nin sanayi ülkesi olmasının dünya dengeleri bakımından batılı devletler ile çıkarı uyuşmamıştır. Özellikle, Marshall yardımı sonucunda hazırlanan görüş ve raporlar ile tayyare ve tayyare motor fabrikaları kapatma yoluna gidilmiştir. Ülke olarak havacılık sanayisini yok etme amacını güden girişimleri ve güç odaklarının ortaya koydukları oyunları iyi analiz etmek gerekmektedir. 1952'de Türkiye'nin NATO'ya girmesi ile havacılık alanındaki çöküş artarak devam etmiştir. Tüm yatırımlar MKEK'e devredilerek traktör fabrikasına dönüştürülmüştür. Türkiye, bunun sonucunda Hava Harp Sanayiisi konusunda dışa bağımlı hale getirilmiştir. Dışa bağımlılığın sıkıntısını ve gerçeğini Kıbrıs Barış Harekâtı'nda yaşamıştır. Hava Harp Sanayiisi alanında bu eksikliği çok yakından hissetmiştir.

Türkiye'nin jeopolitik ve jeostratejik konumu, milli güç unsurlarının korunması ve milli hedefinin gerçekleşmesi için Hava Harp Sanayisine önem vermesi gerekmektedir. Özellikle, bölgemizde ve dünyada yaşanan gelişmeler bunu zorunluluk haline getirmektedir. Tarihten günümüze yayılmacı ve sömürgeci devletler emellerden vazgeçmiş değillerdir. Fırsat bulduklarında, bu emellerini gerçekleştirmek için terör örgütleri ile işbirliği yaparak hedefe ulaşmayı amaçlamışlardır. Türkiye, dünyanın en güçlü Hava Kuvvetini oluşturmak zorundadır. Bu hedefine ulaşmak için doğru ve uzun vadeli planlamalar ile güçlü bir Hava Harp Sanayiisi ile gerçekleştirilmiştir. Gücünü, milletinin desteği ve iradesinden alan Türk havacılığı, 1911'de başladığı şanlı ve şerefli yolculuğuna 2018'de 107'nci yılını geride bırakmanın haklı onurunu ve gururunu yaşayacaktır.

Türk havacılık sanayiisi başlangıç aşamasında, gerek eğitim gerekse teknolojik altyapı olarak dışa bağımlı iken, Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren hava

ve uzay araçları ile bunlara ait alt sistemlerin tasarımı ve üretimi dâhil, her türlü teknik ve lojistik desteğini sağlayacak seviyeye ulaşmıştır. Bugüne kadar Türk Hava Harp Sanayii büyük aşama kaydetmiştir. Bu bağlamda; Hava Kuvvetleri'nin savaş tayyare ihtiyacının karşılanması amacıyla F-16 savaş tayyaresinin üretim, nihai montaj ve test maksadıyla TAI şirketi kurulmuş ve havacılık sanayinde ilk adım atılmıştır. Bu proje ile havacılık alanında ilk önemli modern üretim ve test faaliyeti gerçekleştirilmiştir. Yine, ihtiyaç duyulan hafif nakliye tayyaresi CASA CN-235'in Türkiye'de üretim ve testi gerçekleştirilmesine başlanmıştır. Bu iki tayyare üretiminden elde edilen deney, tecrübe ve altyapı ile Cougar Helikopteri ve SF-260 eğitim tayyare üretimi aynı model ile TUSAŞ tarafından gerçekleştirilmektedir. Havacılık sanayisinde her geçen artan yerli üretim uğraşısı sayesinde aviyonik sistemler, yazılım, silah sistemi entegrasyonu, helikopter üzerindeki her türlü donanımsal ve yazılımsal entegrasyon faaliyetleri ile ATAK Helikopteri tedarik programı başlatılmıştır. Tayyarelerin yazılımı için ilk tasarım altyapısı oluşturma çalışmaları başlatılmıştır. TUSAŞ, yeni nesil savaş tayyaresi olarak en üstün özelliğe sahip kabul edilen JSF (Joint Strike Fighter) F-35'in ileri teknoloji içeren yapısal bileşenleri ve orta gövde imalatından sorumlu olmuştur. Dünya da var olan imkân ve kabiliyet bakımından JSF F-35 ile Hava Kuvvetleri vurucu gücünü önemli oranda artıracaktır. TUSAŞ, dünyanın ihtiyaç duyulan her noktasına ulaşabilen A-400 M nakliye tayyaresi üretimi ile stratejik intikal yeteneği kazanmıştır. Yine, tüm tasarımı TUSAŞ tarafından Silahlı Kuvvetlerinin havadan keşif ve gözetleme ihtiyacını tam olarak karşılamak amacıyla başlatılan Türk İnsansız Hava Aracı (İHA) yerli olarak üretimi ile göklerde uçmaya başlatılmıştır.

Türk Hava Harp Sanayii; havacılık birikimi, eğitimi ve tecrübesi daha üst seviyelere taşınarak gelecekte Milli Savaş Tayyaresi üretimi yapacak seviyeye çıkartılacaktır. XXI. yüzyılda imkân ve kabiliyetini artıracak projeler gerçekleştirmiştir. Bunun için tarihinden ders çıkararak, etkin hava ve uzay gücü oluşturmak için TAI, THK, HAVELSAN ve ASELSAN gibi kurum ve kuruluşlar ile ortak çalışma yapmıştır. Bu güç birliği ile dosta güven, düşmana korku veren sadece bulunduğu bölgede değil, dünyanın her bölgesinde varlığını hissettirilebilen, bölgesinde ve dünyada barışın teminatı olarak tüm görevleri başarıyla yerine getirebilecek fonksiyonlara sahip, milletinin gurur duyduğu seçkin bir Hava Kuvveti

yaratılacaktır. Bugün ve gelecekte silah, teçhizat, malzeme, sensor ve mühimmat üretme projesini yerine getirmiştir. Özlem duyulan kendi Milli Savaş Tayyaresine, İnsansız Hava Aracına (İHA) ve Silahlı İnsansız Hava Araçlarına (SİHA) kavuşmuştur. Türk Hava Kuvvetleri'nin ihtiyacı olan, Genel Maksat Helikopteri ve Taarruz Helikopterini üretecek altyapıyı oluşturmuştur. Uzayda, milli uydu sistemleri ile hava ve uzay gücü olmayı hedefleyerek uzayda konuşlandıracağı keşif-gözetleme, erken ihbar ve haberleşme uyduları ile dünyanın önde gelen havacılığına sahip olmuştur. Türk Hava Harp Sanayiisi; Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün gösterdiği yolda, laik ve demokratik Türkiye Cumhuriyeti'nin bağımsızlığına, ülkenin bölünmez bütünlüğüne, yüce Türk Ulusunun namus ve şerefine, bir karış toprağına karşı uzanacak tehditleri ber taraf edecek güçte ve yapıda olmuştur. Bu bağlamda; XXI. yüzyılda tayyare siparişlerini yabancı ülkelere değil, kendi özgün projeler ile üreterek Kayseri, Eskişehir ve Etimesgut İkmal Bakım Merkezleri aktif hale getirilerek TAI'nin yedek parça ihtiyacını karşılayacak hale getirilmelidir. Temel Eğitim Tayyaresi Geliştirme HÜRKUŞ projesi ile tayyare üretiminin ilk adımı atılmalıdır. TUSAŞ tarafından üretimine başlatılan SF-260 eğitim tayyaresindeki tecrübe ve birikim ile Hava Kuvvetleri'nin ihtiyacı olan başlangıç eğitim tayyaresi KT-1T daha da geliştirilerek üretimine devam edilmelidir.

Hava Harp Sanayisinde kazanılan birikim ve ivmenin daha ileriye taşınması gerekmektedir. Bu kapsamda; hava araçlarının yerli olarak tasarlanması ve geliştirilmesi için her türlü fedakârlığı yaparak Atatürk'ün gösterdiği hedefe yürünmelidir. Bu amaçla; üniversitelerin Havacılık ve Uzay Mühendisliği'nde yetişmiş eğitimli insan gücü ile TAI, THK, TSK, HAVELSAN ve ASELSAN gibi kurum ve kuruluşları ile koordineli olarak çalışarak ortak proje üretmelidir. Ülkenin ihtiyacı olan Tayyare, Füze, Helikopter, Roket gibi hava araçları ile Havacılık ve Uzay taşıtlarının var olan insan gücü, kullandığı ileri teknoloji içeren silah ve ekipman sistemlerinin desteği ile tasarım ve üretimi yapacak ulusal yer altı ve yer üstü kaynakları gecikmeden devreye sokulmalıdır. TUSAŞ'ın ana kuruluş amacı olan Hava Kuvvetlerinin ihtiyacı savaş tayyaresini üretmek için F-16 üretimindeki kazandığı altyapı ve kabiliyetler ile hem ülkemizin hem de üçüncü Dünya ülkelerinin ihtiyacını karşılayacak sistemi oluşturmalıdır.

Özellikle, ASELSAN ve HAVELSAN'da AR-GE çalışmalarını sürekli kılıp hiçbir yönetim baskısı altında olmadan güçlü devlet olmanın ve ulusal savunmanın gereği, XXI. yüzyılın Modern ve Uzay havacılığı hedefine ulaşmalıdır. Ülkemiz, uzay ve tayyare sanayi alanında çağı ile yarışan hava ve uzay gücü olarak özlenen seviyede olmalıdır. İstikbali göklerde inşa etmek için yüksek teknolojiye sahip milli olarak kendi tayyaresini kendi yapmalıdır. Çünkü tarihten gelen Türkiye üzerindeki emperyalist ülkelerin hedefleri, jeopolitik ve jeostratejik konumu bunu zorunlu kılmaktadır.

Bağımlı ülke yapısından kurtularak güçlü bir Hava Harp Sanayine sahip ülke konumuna gelmek için dünya rekabeti içerisinde özgün projeler ile tayyare tasarımlarını ve üretimlerini gerçekleştirmelidir. Türk Hava Kuvvetleri, geleceğin hava gücünü oluştururken günümüz güvenlik ortamının askeri güce yükleyeceği görev ile birlikte teknolojik ilerlemelerin getireceği yenilikleri de öngörerek bir kuvvet yapısı oluşturmayı hedeflemelidir.

Cumhuriyetin yüzüncü yılında TUSAŞ, Türk Hava Harp Sanayiisi için ihtiyaç duyulan çağın gereklerine uygun Milli Muharip Tayyare, Temel Eğitim Tayyare, A-400M Hafif Nakliye Tayyare, JSF F-35 yeni nesil tayyare, İHA, SİHA ve Havadan İhbar Kontrol Tayyare (HİK) üretim projelerini gerçekleştirmelidir. Yine, Mobil ve Sabit Radar projelerini, Hava-Hava Füze Sistemlerini, Hassas Güdümlü Mühimmat projesini, Hava ve Uzay araçlarının (Göktürk Uydu) üretimini yapacak güce erişmelidir. Bu harp silah ve araçlarının üretimi, tedariki, tasarımı, yapısal ve tayyarelerin aviyonik modernizasyonu, siber tehditler ile mücadele, mevcut tayyarelerin modernizasyonu ve lojistik desteğini gerçekleştirecek hale gelmelidir. Bu maksatla; geleceğin tayyarelerini kullanacak pilotları yetiştirmek amacıyla HÜRKUŞ temel eğitim tayyaresine, silah taşıma, gözetleme ve elektronik harp kabiliyeti kazandıracak gerekli modernizasyon yapılmalıdır. Savunma Sanayii, milli imkân ve kabiliyetler açısından Milli Muharip Tayyaresi üretecek güce sahiptir. Milli Savaş Tayyaresi üretmek milli bir politika haline getirilmelidir. Harekât ortamının resmini anlık olarak karar vericilere aktaran İHA'nın, Hava Kuvvetleri'nin operatif seviyedeki ihtiyacını karşılayabilmek için silah yükü taşıyabilen jet motorlu değişik görev özelliklerine yönelik tipleri üretilmelidir. İHA'nın dünya

standartlarında, daha uzun süre havada ve yüksek irtifada kalmasını sağlayacak, daha fazla yük taşıyabilecek seviye ulaşması için hava aracı olarak bütün yapısal, aerodinamik, otopilot, gece ve gündüz görüş dürbünü kapsayan alt sistem tasarım ve üretimi gerçekleştirilmelidir. Yurt dışından tedarik edilen sistemlerde kilit rol oynayan kamera ve sensorlerin ASELSAN tarafından üretilerek İHA'lara entegresinin yapılması önemli bir başarı olmuştur. Bu sayede, dışa bağımlı olmaktan kurtulacak, gece ve gündüz dünya standartlarında görüntü sağlamış olacaktır. Yine muharip tayyarelerin, İHA tarafından lazer ile işaretlenen hedefe, yüksek vuruş hassasiyetine ve lazer güdümlü mühimmat atma olanağına sahip hale gelmiştir. TUSAŞ tarafından milli olarak tasarlanan ve geliştirilen, çok az ülkenin sahip olduğu stratejik İHA, üretim yeteneğine ulaşılacaktır.

Havadan İhbar ve Kontrol Tayyare (HİK) Projesi ile radar, elektronik harp, muhabere yönetimi ve komuta kontrol gibi önemli yetenekler tek bir platformda birleştirilmelidir. Ülkenin hava sahasının güvenliği için İhbar ve Kontrol sistemleri hayati öneme haizdir. Bu kapsamda, faaliyetlerin milli olarak yürütülmesi ile mobil, sabit ve pasif radar ile yüksek bir sinerji yaratılarak taktik balistik füze tespit ve takip yeteneği artırılacaktır. Yine, Hava-Hava füzelerinin menzil, isabet oranı ve miktarlarının hava üstünlüğünün kazanılmasında büyük etkisi olduğu aşikârdır. Bölge Hava Savunmasının sağlanması için hedefi hafızasındaki fotoğrafa bakarak otomatik olarak bulup taarruz etme yeteneğine sahip yüksek maliyet ile Füze sistemleri tedarik edilmektedir. Uzun menzilli radar güdümlü ve kısa menzilli güdümlü füze sistemleri ekonomik ve güvenlik nedenlerinden dolayı milli olarak üretilmelidir. Milli olarak geliştirilecek uydu sistemleri ile kazanılacak yetenek ile dünya üzerinde izlenmeyecek hiçbir alan kalmamıştır. Bu kazanım ile geleceğin harekât ortamı olarak değerlendirilen uzayda ülke varlığının garanti altına alınması, her şartta uzaya güvenli erişim olanağına ulaşılması, uzayın kesintisiz kullanım imkânlarına sahip olunması ve etkin bir Hava ve Uzay gücü oluşturulması sağlanmıştır. TUSAŞ, mevcut Hava Kuvvetleri envanterinde bulunan hava ve uzay araçları ile bunlara ait alt sistemlere tasarım, üretim, montaj, entegrasyon, modernizasyon, test ve lojistik alanlarda destek sağlayacak güce sahiptir.

Cumhuriyetin yüzüncü yılında Türk Hava Harp Sanayiisi, havacılık alanındaki 107 yıllık tarihi birikimi ve dinamizmi, bugün sahip olduğu tayyare, silah sistemleri, eğitimli ve tecrübeli personeli ile ilgili kurum ve kuruluşların bir araya getirilmesini sağlayarak dünya ülkeleri arasında güçlü ve etkin Harp Sanayiisini yaratmıştır.

Türk Hava Harp Sanayisinde müstakil görev icra edebilen düşük görünürlüğe sahip tayyare, harekât alanında kullanılan çok yüksek sürat ve hassasiyetli mühimmat, bölge hava savunma sistemine yönelik hava savunma sistemi, çok rollü muharip İHA, küresel gözetleme keşif ve taarruz kabiliyeti sağlayan uzay konuşlu sistemi, karar vericilere organik komuta kontrol olanağı sağlayan uzay sistem projelerini hayata geçirerek geleceğin harekât ortamı ile entegre olan dünya havacılığı ile yarışacak ve rekabet edecek hale gelmiştir.

Atatürk, Türk askeri ve sivil havacılığının dünya standartların ulaşmasına ve gelişme sağlamasına önderlik ve rehberlik etmiş, her türlü destek ve katkı sağlamıştır. Cumhuriyet'in kuruluşu ile birlikte İstanbul'da sivil havacılığın ilk adımı, 17 Ağustos 1925'de ülkenin ilk uluslararası meydanı olan Yeşilköy'de atılmıştır. 1933'de Air France ile yapılan anlaşma çercevesinde İstanbul-Ankara arasındaki ilk sefer ile Yeşilköy Hava Meydanı sivil uçuşlara açılmıştır. Dünya barışının, uluslararası anlayış, dostluk ve işbirliği düşüncesinin öncüsü, insan haklarına saygılı, insanlar arasında renk, din, dil ve ırk ayrımı yapmamış devlet adamı, olağanüstü devrimler gerçekleştirerek modern, çağdaş ve uygar bir devlet yaratan devrimci, dünya mazlum devletlerine örnek olmuş sömürgeci ve yayılmacı devletlere karşı savaşan XXI. Yüzyılın önder ve örnek lideri olan Türkiye Cumhuriyetinin kurucusunun ve Türk milletinin kurtarıcısının adının Türk Havacılık Tarihi açısından büyük önemi olan Yeşilköy Havaalanın "Atatürk Havacılık Müzesi" yapılması tarihin yaşatılması açısından uygun olacaktır.

KAYNAKÇA

I. ARŞİV KAYNAKLARI

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Genelkurmay Başkanlığı Askeri Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Arşivi

Hava Harp Okulu Hava Kuvvetleri Müzesi Arşivi

Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğü Arşivi

II. SÜRELİ YAYINLAR

A. GAZETELER

Ahenk

Akşam

Cumhuriyet

Hâkimiyet-i Milliye (Ulus)

Hürriyet

İkdam

İstikbal

Resmi Gazete

Tanin

Tasviri Efkâr

B. DERGİLER

Babalık

Gönülden Gönüllere(Türk Hava Kuvvetleri Dergisi, 2005)

Turkish Studies

Türk Hava Kuvvetleri Dergisi

Hava Mecmuası

Havacılık ve Spor Dergisi
Harp Akademiler Komutanlığı Dergisi
Milliyet Yakın Tarihimiz
Türk Hv. K.leri 100'ncü Yıl Özel Sayısı, 2011.
Uçantürk
Ufuk (Hava Harp Akademisi Komutanlığı Dergisi)
Türk Silahlı Kuvvetler Dergisi

III. RESMİ YAYINLAR VE ZABITLAR

CHP Kurultayı (1919-1938) Zabıt Ceridesi, Ankara, 1997.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi Belge ve Dokümanlar

Genelkurmay Başkanlığı ATASE Arşivi

Resmi Gazete, Tayyare Resmi Hakkında Kanun, No: 2459, Madde:1-10, 28.5.1934
TBMM Kanunlar
TBMM Tutanak Dergisi
TBMM Zabıt Cerideler
TBMM Türk Tayyare Cemiyeti Nizamnamesi
TBMM Hava Tehlikesi
TBMM Hava Hukuku
TBMM Tayyare Defi Topçu Mes'eleleri
TTC Kütüphanesi Kongre Zabıtları
Türk Tayyareciler Kulübü Nizamname ve Talimnamesi

IV. KİTAPLAR.

ADIGÜZEL, M. Bahattin. *Gökteki Venüs*, THK Basımevi, Ankara, 2004.

ADIGÜZEL, M. Bahattin. *Türk havacılığında İz Bırakanlar,* THK Kültür Yayınları, No:7, Ankara, 2006.

Altın Kanatlar Bir Cesaret Öyküsü, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Basım ve Yayın Müdürlüğü Ofset Tesisleri, Ankara, 2001.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I, (1919-1938), Gnkur.Bsm., Ankara, 1981

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri II, (1918-1937), Gnkur.Bsm., Ankara, 1981

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri III, (1906-1938), Gnkur.Bsm., Ankara, 1981

Atatürkçülük, Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri, Birinci Kitap, Gnkur Bsm., Ankara, 1983.

Atatürk'ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri, C.IV, Ankara, 1991.

ATAY, Falih Rıfkı. *Çankaya,* Tunç Ofset Matbaası, İstanbul, 1998.

AVCI, Cenk. *Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları,* Genelkurmay Başkanlığ, ATASE Basımevi, Ankara, 2009.

Balkan Harbinde Türk havacılığı, Hv.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlülüğü, Klasör No.78, Ankara.

BAYCAN, Nusret. *Atatürk ve Askerlik Sanatı,* Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1998.

BESBELLİ, Saim ve İhsan Göymen. *Birinci Dünya Harbi: Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı,* C.5, Genelkurmay Harp Dairesi Başkanlığı, Ankara,1969.

BESBELLİ, Saim ve İhsan Göymen. *Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı* C.V, Genelkurmay Harp Tarihi Yayını, Ankara, 1964.

1'nci Ana Jet Üs Şeref Defteri, 1'nci Ana Jet Üs Komutanlığı, 9 Haziran 1936, Eskişehir.

1'nci Dünya Harbi, C.IX, *Türk Hava Harekâtı,* Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Bşk.lığı Yay., No:3, 1969, Ankara.

1'nci Dünya Harbinde Türk havacılığı, Hv.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlülüğü, Klasör No.73, Ankara.

Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi: Deniz Harekâtı, C.8, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, 1976.

CANDAŞ, Erden. *1911'lerden 2000'lere Hava Kuvvetleri,* Hava Basımevi, Sayı: 313, Ankara, 1993.

Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, Gnkur. ATASE Yay., Ankara, 1984.

Cumhuriyetinde 70. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri (1923-1993) Gnkur. ATASE Yay., 1994, Ankara.

Resimler ile Türk Havacılık Tarihi (1911-2009), Hv.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğünün 32 Nolu Yayını, Klasör No: 148, 149, 150.

DELİORMAN, M. Necmettin. *Nuri Demirağ'ın Hayat Mücadeleleri, Nu.D.* Matbaası, İstanbul, 1957.

DERVİŞOĞLU, Fatih Mehmet. *Türkiye'nin Havacılık Efsanesi Nuri Demirağ*, Ötüken yay., İstanbul, 2007.

Ege ve Trakya Manevralarında, Genelkurmay ATASE Yayınları No.4, Ankara, 1982.

ERGÜDER, Muzaffer. *Hatıralar Arasında, Emekli Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Hatıraları,* Hv.K.K.lığı Mrk.D.Bşk.lığı, Harp Tarihi Ş.,Yay.Nu.:3, Hava Basımevi, 2009, Ankara.

Evliya Çelebi Seyahatname, Haz: M. Emre Karakös, Morpa Kültür Yayınları, İstanbul, 2004.

FLANAGAN, Brian. *Büyük Harp'te Osmanlı Hava Kuvvetlerinin Tarihi Erich Serno'nun Hatıratı (1914-1918),* (Mütercim H. TÜR), Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Kayıt No: 1641-208, Ankara, 2007.

GEDİZ, Ergüder. *Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihi (1911-1918),* C.I, Tarihçe Şube Müdürlüğü, Ankara.

Havacılığa Hizmeti Geçen Personel (Sabiha Gökçen), Klasör No:84, Hv.K.K. Tarihçe Şube Müdürlüğü, Ankara.

Havacılık Tarihi Resim Albümü, Klasör No:148, 149, 150, *Havacılık ve Spor Dergisi Fotokopileri (1929-1939),* Hv.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlülüğü, Klasör No:89, Ankara.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tayyare Envanteri (1912-1938), Hv.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğü, Klasör No:8,53,54, Ankara.

Hava Kuvvetlerinde Görev Yapan Yabancı Personel, Klasör No:8, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Tarihçe Şube Müdürlüğü, Ankara.

Hava Kuvvetleri'nde Uçaklara Şehir İsimlerinin Verilmesi, Klasör No:185-1, 186-2, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğü, Ankara.

Hava Kuvvetlerinde (1912-1938) Yıllarında Görev Yapan Pilot İsim Listesi ve Bröve Numaraları, Klasör No:1, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğü, Ankara.

GÜLTEN, Zeynep. *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*. Hv.Harp Okulu Müze Yayınları, No:15, İstanbul, 2010.

GÜLTEN, Zeynep. *İlk Uçak Sanayiimiz TOMTAŞ'tan 2'nci Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığına,* Hava Müze Komutanlığı Yayını, 2000.

HANS KANNENGİESSER PASHA, *Çanakkale Cehenneminde 500 Alman,* (Çevirmen: Ege Çınar Arcan), Doğu Kitapevi, İstanbul, 2015.

HÜRKUŞ, Vecihi, *Bir Tayyarecinin Anıları, Yapı Kredi Yayınları, No:1407, İstanbul, 2000.*

HÜRKUŞ, Vecihi. *Havada Vecihi ¼ Asır, 1915-1925*, Kanaat Kitapevi, İstanbul, 1942.

HÜRKUŞ, Vecihi. *Havacılığımız*, Doğuş Matbaacılık, Ankara, 1996.

IŞIK, Hüseyin. *Yabancı Gözüyle Türkler ve Türk Ordusu*, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1995.

İlkler Dosyası HT-469, Hv.K.K.lığı, Tarihçe Şube Müdürlüğü, Klasör No:75, Ankara.

İLMEN, Süreyya. *Türk Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi, Hilmi Kitapevi*, İstanbul, 1948.

İstanbul-Kahire Seferi, 08 Şubat 1914, Hv.K.K.lığı, Tarihçe Şube Müdürlüğü, Klasör No:93, Ankara.

İstiklal Savaşında Katılan Personel, Hv.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğü, Klasör No:55,56, Ankara.

KANSU, Yavuz, Sermet Şenöz ve Yılmaz Öztuna. *Havacılık Tarihinde Türkler*, C.I, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2006.

KARAKUŞ, Erdoğan. *İngiliz Belgelerinde İkinci Dünya Savaşı Öncesi Türk İngiliz İlişkiler, 1938-1939*, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayını, 2004.

KAYMAKLI, Hulusi. *Havacılık Tarihinde Türkler*, C.II-III., Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2006.

KEMAL ATATÜRK, *Nutuk (1919-1927)*, Haz: Zeynep Korkmaz, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2006.

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

KLİNE, Stuart. *Türk Havacılık Kronolojisi, Havaş Yayınları,* Ankara, 2002.

KURAL, Fethi. *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913),*Hv.K.K.lığı Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1974.

KURT, Emin. *Türk Hava Kuvvetlerine Türk Milletinin Desteği, Bağışlar*, Ayrıntı Basımevi-Ankara, Mayıs 2013.

KURTER, Ajun. *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, C.I ve II, Hv.K.K.lığı, Ankara, 2009.

MEYDAN, Sinan. *Akl-ı Kemal, Atatürk'ün Akıllı Projeleri,* C.I, İnkılapYayınevi, İstanbul, 2012.

MEYDAN, Sinan. *Akl-ı Kemal, Atatürk'ün Akıllı Projeleri*, C.IV, İnkılap Yayınevi, İstanbul, 2013.

Milli Mücadele Döneminde Türk Havacılığının Harekâta Etkileri, Hv.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlülüğü, Klasör No.82, Ankara.

OKAR, Avni. *Türkiye'de Tayyarecelik (1910-1924), Yaşantı,* Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2004.

ORHAN, Aydar. *Uçan Süvariler*, Ulus Basımevi, Ankara, 1948.

Osmanlı Devletinde Türk havacılığının Kuruluş Çalışmaları, Hv.K.K.lığı Genel Sekreterlik, Klasör No.84, Ankara.

ÖZAKMAN, Turgut. *Cumhuriyet Türk Mucizesi*, İkinci Kitap, Bilgi Yayınevi, Yenişehir-Ankara, 2010.

ÖZDEMİR, Yaşar. *Atatürk ve Türk havacılığı,* Hv.K.K.lığı Basımevi, Etimesgut-Ankara, 1981.

ÖZDEMİR, Yaşar. *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey, Hv.K.K.lığı* Hv.Bas.ve Neş.Md.lüğü, Etimesgut-Ankara, 1981.

ÖZDEMİR, Yaşar. *Türk Hv. K.'nin Tarihçesi*, Hava Basımevi, Ankara, 1981.

ÖZPİRİNÇ, O. Zeki. *Doğruyu Söylemek ve Savunmak Her Şartta ve Durumda Zorunludur, Anılar*, Ankara, 1997.

Rejime Karşı Ayaklanmalarda Türk havacılığı, Hv.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlülüğü, Klasör No.76, Ankara.

SARP, İrfan. *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları, Hv.K.K.lığı,* Hv.Bas.Neş.Md.lüğü, Etimesgut-Ankara, 1986.

Sivil Havacılığın Kuruluş Çalışmaları, Hv.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğü, Klasör No.92, Ankara.

TANMAN, Sıtkı ve Mazlum Keyüsk. *Türk Havacılık Tarihi, II. Kitap (1912-1914),* C.I, Uçuş Okulları Basımevi, 1950.

TANMAN, Sıtkı ve Mazlum Keyüsk. *Türk Havacılık Tarihi, II. Kitap (1914-1916),* C.II, Uçuş Okulları Basımevi, 1950.

TANMAN, Sıtkı ve Mazlum Keyüsk. *Türk Havacılık Tarihi*, 1917-1918, C.III, Hava Basımevi, Eskişehir, 1953.

TANMAN, Sıtkı ve Mazlum Keyüsk. *Türk Havacılık Tarihi, II. Kitap (1918-1923),* C.IV, Hava Basımevi, Eskişehir, 1953.

TAŞDEMİR, Serap. *Cumhuriyet Modernleşmesinde Örnek Bir Model, Sabiha Gökçen,* Ayrıntı Basımevi, Ankara, Mayıs 2013.

TAYHANİ, İhsan. *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950),* THK Yayınları, Ankara, 2001.

Türk Havacılığının Doğuşu, Hv.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlülüğü, Klasör No.71, Ankara.

Türk Hava Harp Sanayiinin Kuruluşu ve Kayseri Tayyare Fabrikası, Hv.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğü, Klasör No.90, Ankara.

Türk Hava Harp Sanayiinde Girişimci Nuri Demirağ ve Vecihi Hürkuş, Hv.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğü, Klasör No.91, Ankara.

Türk Hava Kuvvetlerinin İlkleri, Büyük Türk Havacılarından Celal Yakal (1891-1980), Hv.K.K.lığı, Hava Müzesi Arşivi, İstanbul, 1992.

Türk Hava Kuvvetlerini Tanıyor musunuz?, Hv.K.K.lığı Hv.Bsm.ve ·Neş,Md.lüğü, Ankara, 1986.

Türk İstiklal Harbi C.II, Batı Cephesi,, Genelkurmay ATASE Yay., 2. Kısım, 3. Baskı, Ankara, 1994.

Türk İstiklal Harbi, Doğu Cephesi, Genelkurmay ATASE Yayını, C.III,, Ankara, 1995.

Türk İstiklal Harbi, C.IV, Güney Cephesi, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1966.

Türk İstiklal Harbi, C.V,, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Resmi Yayınları, Seri No:1, Ankara, 1964.

Türk İstiklal Harbi, Kafkas Cephesi, 2'nci Ordu Harekâtı, Genelkurmay ATASE Yayınları, Ankara, 1993.

Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi (1908-1920), C.III, Genelkurmay Arşivi Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınları, Seri No:2, Ankara, 1971.

Türk Tayyare Cemiyeti, Türk Kuşu ve Türk Hava Kurumu Kuruluş Çalışmaları, Hv.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğü, Klasör No.86, Ankara.

Türk Tayyare Cemiyeti Nizamnamesi, Ankara, 1929.

Türk Tayyareciler Kulübü Nizamname ve Talimatnamesi, İstanbul, 1927.

TBMM Kütüphanesi, Hava Tehlikesi, Yer:2353, DEM:74-4377, Ankara, 27.8.1932,

VEREL, Oktay. *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir,* C.I, İstanbul, Türk Hava Kurumu Yayınları 3, İstanbul, 1985.

VEREL, Oktay. *Sabiha Gökçen, Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti*, THK Yay.2, İstanbul, 1982.

YALÇIN, Osman. *Atatürk'ün Havacılık Anlayışı ve Atatürk Döneminde Türk Hava Kuvvetleri*, Ayrıntı Basımevi, Ankara, Mayıs 2013.

Yahya Razi Biltan, Büyük Türk Havacılarından (1893-1955), Hv.Harp Ak.K.lığı, Harp Akademi Yayını, İstanbul, 1992.

YALÇIN, Osman. *Türk Hava Harap Sanayi Tarihi (1913-2009),* Hv.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğü 45 Sayılı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut-Ankara, 2009.

YAŞAR, Ziya. *Nuri Demirağ Kimdir?*, Kanaat Matbaası, İstanbul, 1947.

YAVUZ, İsmail. *1923 ten 2010'a Türkiye' de Uçak İmalat Tarihi*, Ayrıntı Basımevi, Ankara, Mayıs 2013.

ZAYIF, Oktay. *İstiklal Savaşı Yıllarında Türk Hava Birliğinin Etkinliği*, Genelkurmay Harp Tarihi Yayını, Ankara, 2001.

V.MAKALELER

AKGÜL, Suat. "Kurtuluş Savaşı'nda Zafere Giden Yolda Hava Keşif Raporlarının Önemi", *Türk Hava Kuvvetleri'nin 100'ncü Yılı Uluslar Arası Tarih Sempozyumu,* 8-10 Şubat 2010, Ayrıntı Basımevi, Mayıs 2013, Ankara.

BORA, Cemal. "Türk Hava Kuvvetleri Hakkında Yayınlanan İlk Makale 1912", *Hv.K.leri Dergisi,* No:26, Eylül 1977.

CEBECİ, Uğur. "52 Yıllık Sır Uçak Mehmetçik", *Hürriyet*, 21 Mart 2004.

"Cumhuriyet Döneminin İlk Yıllarında Gücü ve Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşu (1923-1944)", *Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı, Özel Sayı,* Sayı: 338, Ankara, 2001.

ÇELİKER, Fahri. "İki Dünya Harbi Arasına Genel Bakış (1918-1939)", *Askerî Tarih Bülteni*, Ankara, 1993.

ÇETİNKAYA, Y.Y.Doğan. "Kurtuluş Savaşı Başında Hava Gücü Oluşturma Çabaları ve İlk Hava Harekât Görevleri*", Türk Hava Kuvvetleri'nin 100'ncü Yılı Uluslar Arası Tarih Sempozyumu,* 8-10 Şubat 2010, Ayrıntı Basımevi, Mayıs 2013, Ankara.

DAVER, Abidin. "Türkiye de İlk Motor Fabrikası", *Havacılık ve Spor Dergisi*, C XVI, Şubat 1945.

DİLAVER, Erdal, "Atatürk'ün Havacılık Hakkındaki Düşünceleri ve Yorumları", *Hv. K.leri Dergisi, Sayı:280, Aralık 1981, Ankara*.

DOĞANAY, Rahmi. "Büyük Taarruz'da Türk Hava Kuvvetleri'nin Faaliyetleri ve Havacıların Rolü", *Türk Hava Kuvvetleri'nin 100'ncü Yılı Uluslar arası Tarih Sempozyumu,* 8-10 Şubat 2010, Ayrıntı Basımevi, Mayıs 2013, Ankara.

ERSOY, Ergin. "Göklerden Gelen Tehdit", *Hava Kuvvetleri Dergisi,* Sayı:342, Eylül 2003.

ERSOY, Ergin. "Kurtuluş Savaşı'na Türk Hava Kuvvetlerinin Katkıları", *Hv.K.leri Dergisi,* 91.Yıl, No.341, Haziran 2002, Ankara.

GEDİZ, Ergüder. "Türk Havacılık Tarihçesi", *Uçantürk*, Sayı 313, Haziran 1988.

"İstiklal Savaşında Türk Havacılığı ", *Hava Mecmuası*, No:186, 25 Mayıs 1957, Ankara.

KEVENK, Tahsin. "Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunun 50'nci Yıldönümü İlk 15 Yıl", *Uçantürk,* Sayı: 89, C.8, Ağustos 1961, THK, Ankara.

KELEŞOĞLU, Erhan. "Kafkas Cephesinde Hava Harekâtı", *Türk Hava Kuvvetleri'nin 100'ncü Yılı Uluslar arası Tarih Sempozyumu Sunum,* 8-10 Şubat 2010, Ayrıntı Basımevi, Mayıs 2013, Ankara.

Köksel Burhan, "Paraşüt Tarihçesi, Türk Havacılığında İlk Paraşütle Atlama Olayları," *Uçantürk*, Sayı No:268, Ekim 197.

KURT, Emin. "Türk Hava Kuvvetlerine Türk Milletinin Desteği: Bağış Uçaklar", *Türk Hava Kuvvetleri'nin 100'ncü Yılı Uluslar arası Tarih Sempozyumu Sunum,* 8-10 Şubat 2010, Ayrıntı Basımevi, Mayıs 2013, Ankara.

MUTLU, Cengiz, "Sakarya ve Dumlupınar Zaferlerinde Türk Hava Gücü", *Türk Hava Kuvvetleri'nin 100'ncü Yılı Uluslar arası Tarih Sempozyumu Sunum,* 8-10 Şubat 2010, Ayrıntı Basımevi, Mayıs 2013, Ankara.

ÖZLÜ, Hüsnü. "Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Türk Hava Harp Sanayiinde Resmi ve Yarı Resmi Teşebbüsler (1925-1950)", *Türk Hava Kuvvetleri'nin 100'ncü Yılı Uluslar arası Tarih Sempozyumu Sunum,* 8-10 Şubat 2010. Ayrıntı Basımevi, Mayıs 2013, Ankara.

SÖZERİ, Emin Nihat. "İstiklal Harbi'ne Ait Havacılık Hatıraları", *Hava Kuvvetleri Dergisi*, Sayı:202, Ankara, 1961.

SÖZERİ, Emin Nihat. "Türk Tayyareciliği", *Hava Kuvvetleri Dergisi*, No:202 Aralık, 1981, Ankara.

SÜSLÜ, Azmi. "Ve Atatürk'ün Türk havacılığı Hakkındaki Görüş ve Düşünceleri", *Uçan Türk*, Sayı:303, Temmuz 1986, THK, Ankara.

"Türkiye Havacılığının Kalkınma Yolları, Hatıralar Arasında", Hv.K.K.lığı, Harp Tarihi Şubesi Yay.3, Ankara, 1966.

TÜRKMEN, Zekeriya. "Türkiye de Havacılık Teşkilatının Kuruluşundan Harbiye Nazırı Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış", *Türk Hava Kuvvetleri'nin 100'ncü Yılı Uluslar arası Tarih Sempozyumu Sunum,* 8-10 Şubat 2010, Ayrıntı Basımevi, Mayıs 2013, Ankara.

ÜÇOK, Ahmet Zeki. "Atatürk ve Havacılık", Türk Hava Kuvvetleri Dergisi, Sayı: 280, ss.33-39, Aralık 1981.

YALÇIN, Osman. "Türk Tarihi Bakımından 20.Yüzyılda İki Önemli Gelişme: Havacılığın ve Bir Liderin Doğuşu", *Turkish Studies*, ss.1031-1060, Ankara, 2011.

YILDIZ, Özlem. "İstiklal Savaşı'nda İtalya'dan Alınan Uçaklar ve Bunların Savaştaki İşlevi", *Türk Hava Kuvvetleri'nin 100'ncü Yılı Uluslar Arası Tarih Sempozyumu,* 8-10 Şubat 2010, Ayrıntı Basımevi, Ankara, Mayıs 2013.

ZEREN, Mustafa. "Türklerin Göklerde de Bir Tarihi Olmuştur"; *İstikbâl Göklerin Gökler Bizimdir,* II, THK Yay:4, İstanbul, 1985.

VI. TEZLER

SUSOY, Adnan. *Türkiye'de Uçak Sanayinde Teknoloji Transferleri ve Ortak Yatırımlar,* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Teknik Üniversite Fen Bilimleri Enstitüsü İstanbul, 1989.

YALÇIN, Osman. *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı 2008, Ankara.

VII. İNTERNET KAYNAKLARI

Atatürk ve Havacılık, **www.hvkk.tsk.tr**, Türk Hava Kuvvetleri İnternet Sitesi, İnternet Erişim Tarihi: 2015, 2016, 2017,a.1.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı Genel Sekreterlik, Sinemis Oğuz, Türk havacılığında İlkler Albümü, www.hvkk.tsk.tr, İnternet Erişim Tarihi:2015, 2016, 2017, s.14.

Celal Uzar, **www.tayyareci**.com, Tayyareci İnternet Sitesi. İnternet Erişim Tarihi: 2016, 2017, s.5.

EKLER

EK-A

EK-A-I. 1'nci Sınıf Ayastefanos (Yeşilköy) Tayyare İstasyonu[843]

Yeri	Yeşilköy'de, Safraköy (daha sonra Kartal- Maltepe)
Komutanları	Rasıt Bnb. Mehmet Ali Okar, Selanik, 1918-Mart 1919
	Rasıt Bnb. Latif, Nisan 1919-Mart 1920
	Rasıt Yzb. İsmail Hakkı, İstanbul, Nisan 1920
Komutan Yardımcıları	Rasıt Yzb. Ahmet Nüzhet, Şam, 1918-Aralık1919 (Şam'a- Suriye –döndü)
	Plt. Kd.Yzb Fazıl İşkodra Mayıs-Haziran 1920
	Rasıt Yzb. Sadettin, 8 Haziran 1920

1. Tayyare İstasyon Pilotları

Atandığı Yer	Sınıfı	Rütbesi	Adı	Memleketi	AÇIKLAMALAR
Uçuş Şube Md.	Plt.	Yzb.	Fazıl	İşkodra	9.Bl. 27.1.1923 günü şehit.
Uçuş Şube Öğretmen	Plt.	Ütğm.	Hasan Fehmi	Yemen	Almanya
Uçuş Ekibi	Plt.	Asb.	Vecihi Hürkuş	İstanbul	9.Bl. 1925 günü terhis.
Uçuş Ekibi	Plt.	Asb.	Halil	İstanbul	9.Bölük
Rasıt.	Plt.	Asb.	Bezmi	İstanbul	1.Bl. 1935 yılında vefat.
Uçuş Ekibi	Plt.	Asb.	A. Cemal	İstanbul	-

2. Tayyare İstasyon Rasıtları

Atandığı Yer	Sınıfı	Rütbesi	Adı	Memleketi	AÇIKLAMALAR
İstasyon Harekât Şube	Rasıt	Tğm.	Hasan Basri	Maraş	Pilotaj Eğt.
Rasıt Şb. Md.	Rasıt	Yzb.	İzzettin	Afyon	3.Bl.
Rasıt Şb. Md. Öğretmen	Rasıt	Ütğm	Cemal	Rodos	Hv. K.den1918 tarihinde istifa.
Rasıt Şb. Md. Öğretmen	Rasıt	Ütğm.	Hüseyin Mazlum	Üsküp	Hv. K.den
Rasıt Şb. Md. Öğretmen	Rasıt	Ütğm.	Hüseyin Hüsnü	İstanköy	3.Bl.
Fen Şb. Md.	Pilot	Ütğm.	Mithat	İstanbul	Hv. K.den 1918 tarihinde istifa.
Fabrika Md.	Makine	Ütğm.	Aziz	İstanbul	Fabrika

[843]Milli Mücadele Döneminde Hava Harekâta İştirak eden Tayyareler, Hv.K.K.lığı Tarihçe Şube Müdürlüğü, Klasör No:1, 8, 53, 54, 55, 56; Hulusi Kaymaklı, Havacılık Tarihinde Türkler, C.II, ss.23-31,48-54,157.

Foto. Şb. Md.	Rasıt	Ütğm.	Süleyman Sırrı	İstanbul	İstasyon Refakat Sb.
Muhafız ve Hizmet. Bl. K.	Rasıt	Ütğm.	Salim	İstanbul	YeşilköyTayyare İstasyonu
İstasyon	Plt.	Sivil	Fazıl	-	1918 Terhis
İstasyon	Plt.	Sivil	Ferit	-	1918 Terhis
İstasyon	Plt.	Sivil	Yakup	-	-
İstasyon	Plt.	Sivil	Murat	-	-
İstasyon	Plt.	Sivil	Osman	-	-
İstasyon	Plt.	Sivil	Kemal	-	-
İstasyon	Plt.	Sivil	Vecihi Göynümer	-	Sağlık Sebebi ile emekli

3. 1'nci Bölük Personel Durumu (1919-1920) (Ayastefanos)

Atandığı Yer	Sınıfı	Rütbesi	Adı	Memleketi	AÇIKLAMALAR
Bölük K.	Rasıt	Yzb.	İsmail Hakkı	İstanbul	Konya (gelmedi)
Bölük K.	Rasıt	Tğm.	Osman Tayyar	Selanik	Yeşilköy Tayyare İstasyonu
Uçuş Ekibi	Plt.	Ütğm.	H.Avni (ARIKÖK)	Manastır	6.Bölük
Uçuş Ekibi	Plt.	Asb.	Hasan Fehmi	Maltepe İstanbul	6.Bölük
Uçuş Ekibi	Plt.	Asb.	Nurettin	İzmit	6.Bölük
Uçuş Ekibi	Plt	Onb.	Max Suchin	Viyana	6.Bölük
Rasıt	Rasıt	Ütğm.	Sadrettin (ARIPEK)	İstanbul	Pilotaj eğitimi
Rasıt	Rasıt	Ütğm.	M.Sabri	İstanbul	5.Bölük
Rasıt	Rasıt	Ütğm.	C.Sami	Edirne	9.Bl.K.V.
Rasıt	Rasıt	Tğm.	Sıtkı	Konya	-
Hesap Uzmanı	Hesap. Me. V.	Svl.	M.Sami	Sivas	Yeşilköy Tayyare İstasyonu.
Tüfek Ustası	Tf. Us. IV.	Svl	Hüsnü	Kalkan Kalkandelen	Yeşilköy Tayyare İstasyonu.

4. 1'nci Sınıf Yeşliköy Tayyare İstasyonuna Bağlı 2'nci Bölük Personel Durumu (1919-1920)

Atandığı Yer	Sınıfı	Rütbesi	Adı	Memleketi	AÇIKLAMALAR
Bölük K	Pilot	Yzb.	M. Cemal	İstanbul	Hv. K. Mf. Em. Sb.
BölükK	Pilot	Yzb.	Sadettin	İstanbul	9.Bl.
Uçuş Ekibi	Pilot	Asb.	Hayrettin	-	7.Bl.
Uçuş Ekibi	Pilot	Asb.	Halil	Yozgat	Yeşilköy Tayyare Istasyonu.
Uçuş Ekibi	Pilot	Asb.	H. Basri	Edirne	Yeşilköy Tayyare Istasyonu.
Rasıt	Rasıt	Ütğm.	Hüseyin Haki	Zile	Yeşilköy Tayyare Istasyonu
Rasıt	Rasıt	Ütğm.	Lütfi Fikri	G.hane	17.B1K.V

Rasıt	Rasıt	Ütğm.	Hüseyin Hüsnü	Ankara	Pilotaj Eğitimi
Rasıt	Rasıt	Tğm	Ö.Avni Okar	Selanik	Hava deposu

5. 1'nci Sınıf Yeşilköy Tayyare İstasyonu Tayyare Durumu

1. Albatros D-III Av (14 Adet)

Osmanlı Ask. No.	**Alman Ask. No.**	**Fabrika No.**	AÇIKLAMALAR
AKD 8	5028	1736	-
AKD 12	5062	1770	Motorsuz
AKD 13	3243	1717	"
AKD 15	3249	1723	"
AKD 17	3245	1719	"
AKD 18	5054	1762	"
AKD 20	5052	1760	"
AKD 21	5048	1756	"
AKD 25	5044	1735	-
AKD 26	5090	1798	Y.köyde kaldı
AKD 30	S040	1748	-
AKD 31	5026	1734	-
AKD 32	5046	1754	-
	-	5075	1783

lbatros D-III

Ask. No.	**Ask.No.**	**No.**	AÇIKLAMALAR
-	413/16	227	
-	415/16	229	
HKI	2314/17	261	Y.Köyde kaldı
HK4	2319/17	266	
HK8	3501/17	494	
HK21	3504/17	497	Motorsuz
HK22	3505/17	498	
HK26	3509/17	502	Motorsuz
HK31	3521/17	514	Motorsuz
HK28	3524/17	517	

NIEUPORT D-XVII, Av (2 Adet)

Tayyarenin 1'i motorsuz olup, Rusya'dan salla taşınırken sahile vurmuş olup, el konulmuştur.

FOKKER D-I, Av (5 Adet)

Osmanlı Ask No.	**Alman Ask. No.**	**Fabrika No.**	AÇIKLAMALAR
FDI	161	895	Yeşilköyde kalmıştır.
FD4	181	904	“
FD6	171	900	“
FD7	151	703	“
FD8	1903	941	-

FOKKER D-VII, Av (7 Adet)

Osmanlı Ask. No.	**Alman Ask. No.**	**Fabrika No.**	AÇIKLAMALAR
-	5203	5749	Yeşilköy’de kalmıştır.
-	5291	5980	
-	5297	5896	
-	5303	5902	
-	5331	5950	
-	5332	5981	
-	5336	5935	

EK-B[844]
Albatros B-I
ALBATROS B-III, Keşif Eğt. (7 Adet)

Osmanlı Ask. No	Alman Ask. No.	Fabrika No	AÇIKLAMALAR
A13	200/15	578	Motorsuz
A14	201/15	579	Yeşilkköy'de kalmıştır.
A1S	202/15	580	Yeşilköy'de kalmıştır.
A16	203/15	281	Motorsuz
A17	204	582	Yeşilköy'de kalmıştır.
A18	-	583	

Yeşilköy Tayyare İstasyonu'nda 61 tayyare mevcuttur. 45 tayyare Maltepe Tayyare İstasyonuna intikal ettirilmiştir. Maltepe'ye götürülmüştür.

6. Maltepe Tayyare İstasyonu Tayyare Durumu

Maltepe Tayyare İstasyonu Komutanlığı'nın Hava Kuvvetleri Müfettişliğine gönderdiği 17 Kasım 1919 günü (2261/1376) sayılı yazı ekindeki Tayyare Durumu.

EK- B-II
2'nci Sınıf Seydiköy-İzmir Tayyare İstasyonu

1. 1919 Mayıs Ayına Kadar İzmir Tayyare İstasyonu

Uçak Tipleri	Yeşilköy'de Mevcudu Adet	Maltepe'ye İntikal Eden Adet	AÇIKLAMALAR
1.Albatros D-III	14	13	
2.Albatros C-II	7	3	
3.Albatros C-I	1	1	
4.Albatros B-III	7	3	Çift komutalı
5.A.E.G. C-IV	7	6	
6.L.V.G. C-IV	1	1	
7.Fokker D-I	12	7	D-VII 185 B Motorlu

[844] Milli Mücadele Döneminde Hava Harekâta İştirak eden Tayyareler, Hv.K.K.lığı, Tarihçe Şube Müdürlüğü, Klasör No:1, 8, 53, 54, 55, 56; Hulusi Kaymaklı, Havacılık Tarihinde Türkler, C.II, ss.23-31,48-54,157.

8.Halberstad D-V	10	9	
9.Nieuport D-XVII	2	2	
TOPLAM	**61**	**45**	

İstasyondaki Havacılar

Pilotlar	Utğm. Zekeriya
	Utğm. Emin Nihat (Subaşı)
	Utğm. Reisky (Polonyalı)
Rasıtlar	Ütğm. Mehmet Nuri
	Utğm. İbrahim Nafiz, İşkodra
	Utğm. H.Hüsnü Bilge
	Tğm. Celal Bayraktaroğlu

2. 1919 Mayıs Ayına Kadar İzmir Tayyare İstasayonu

3 Adet AEG C IV silahlı keşif
2 Adet Albatros C II

Osmanlı Ask. No.	Alman Ask. No	Fabrika No.
-	7108	5682
AEG-5	7066	5636
AEG-7	7064	5638
Albatros C-II	Albatros C-II	

3. 4'ncü Tayyare Bölügü'nün İzmir Istasyonu'na Bağlanışı[845]

4. 4'ncü Tayyare Istasyonu'na Subay ve Memur Tayinleri İzmir

Yeni tayin olunduğu mahal	Sınıfı	Rütbesi	Adı	Memleketi	AÇIKLAMALAR
İstasyon. K.V.	Rasıt	Yzb.	Halit	Bilecik	15.Bl.
İstasyon K.	Rasıt	Yzb.	Rasim	Zile	16.Bl.K.V.
İstasyon K.	Top.	Ütğm.	Nafiz	İşkodra	5.Bl.
Uçuş Ekibi	Gedikli.	Çvş.	A.Cemal	Turgutlu	2.Bl.
Uçuş Ekibi	Gedikli	Çvş.	Remzi	İstanbul	4.Bl.
Tamirhane Sanayi Md.lüğüne	Sb	Ütğm.	Rifat	İstanbul	Yeşilköy Tayyare İstasyonu

[845]Hava Kuvvetleri Müfettişliği'nin 22 Aralık 1918 Tarih 4448 sayılı Harbiye Bakanı Cevad tarafından verilen emre göre İzmir'de kurulacak 2'nci Sınıf Tayyare İstasyonu ve bu istasyona bağlı 4 ve 5'nci Bölüklerin teşkilini sağlayacak personel atanmaları yapılmıştır. Bu bölümdeki çizelgelerde gösterildiği gibidir.

İstasyon Amb.Me	Sv.	Yzb.	A.Şevki	Ankara	5.Bl.
Hiz.veİnz. Kıtası K.	P.	Yzb.	Mustafa	İstanbul	12.Bl. Vekâletinde
İnz.Kıt. Tk.Sb.lna	P.	Ütğm.	A.Şükrü	Girit	9.Bl. Güvenlik Sb
Hesap Uzmanı	Lv.Hsp.	-	M.İsmail	Girit	5.Bl. Memur

5. 5'nci Tayyare Bölüğe Atamalar[846]

6. 5'nci Tayyare Bölüğü-İzmir

Yeni tayin olunduğu mahal	**Sınıfı**	**Rütbesi**	**Adı**	**Memleketi**	**AÇIKLAMALAR**
5.Tayyare Bl.K.	Rasıt	Yzb	A.Rıza	Girit	4.Ordu Tayyare Komutanı
5.Bl.Rasıt	Sv.	Ütğm.	İhsan	İstanbul	4.Bl.
5.Bl.Rasıt	Top.	Ütğm.	M.Halit	Hamus	2.Bl.
5.Bl.Rasıt	P.	Ütğm.	Sabri	Şam	3.Bl.
5.Bl.Rasıt	P	Tğm.	Osman	Nif	3.Bl.
5. Bl.	Plt.	Ütğm.	Osman	Selanik	Yeşilköy Tayyare Istasyonu
5.Bl.	Plt.	Gd.Çvş.	İhya	İstanbul	3.Bl.
5.Bl.	Plt.	Gd.Çvş.	Rıdvan	İstanbul	Yeşilköy Tayyare Istasyonu
5.Bl.	Plt.	Gd.Çvş.	M.Sabri	İstanbul	Yeşilköy Tayyare İstasyonu
Istasyonda	Usta	4.Sınıf	Y.Kenan	Bayburt	15.Bl.

7. Seydişehir-Konya Tayyare İstasyon Personeli

Görevi	Sınıfı	Rütbesi	Adı	AÇIKLAMALAR
İstasyon K.V.	Rasıt	Yzb.	Halit	Bilecik
İstasyon K.Yrd.	Sv.Rst.	Yzb.	Rasim	Zile
İstasyon K.Yrd.	Sv.Rst.	Yzb.	İ.Hakkı	İstanbul
Uçuş Ekibi	Pilot	Astsb.	Remzi	İstanbul
Uçuş Ekibi	Pilot	Astsb.	A.Cemal	Turgutlu
Uçuş Ekibi	Pilot	Tğm	R.Mazlum	İstanbul
Rasıt	Rasıd	Yzb.	Ziya	Preveze
Rasıt	Rasıt	Yzb.	A.Hikmet	Erzurum
Rasıt	Rasıt	Ütğm.	İ.Nafiz	İskodra
Rasıt	Rasıt	Tğm.	Hasan Hulki	-

[846]Barış zamanı geçici kadroya göre 4'ncü Tayyare Bölüğü'ne atanan subay memurların listesidir.

7. 2'nci Sınıf Konya Tayyare İstasyonuna Bağlı 4'ncü Bölük Personel Durumu:

Görevi	Sınıfı	Rütbesi	Adı	Memleketi	AÇIKLAMALAR
Komutan	Plt.	Yzb.	M.Ali		Konya
	Plt.	Ütğm.	E.Nihat	İzmir	Şumnu
	Plt.	Svl.	Behçet	İstanbul	Konya
	Plt.	Astsb.	Fethi	Edremit	Konya
	Plt.	Astsb.	S.Raşit	Bolu	Konya
Rasıt	Plt.	Ütğm.	Bahattin	Yanya	Konya
Rasıt	Plt.	Ütğm.	O.Cemal	İstanbul	Konya
Rasıt	Plt.	Ütğm.	M.Nuri	İstanbul	İzmir
Rasıt	Plt.	Tğm.	İ.Hakkı	Manastır	Konya

8. 2'nci Konya Tayyare İstasyonuna Bağlı 5'nci Tayyare Bölük Personel Durumu

Görevi	Sınıfı	Rütbesi	Adı	Memleketi	AÇIKLAMALAR
Komutan	Rasıt	Yzb.	A.Rıza	Girit	Konya
Komutan	Deniz	Yzb.	A.Nuri	-	Konya
		Ütğm.	O. Tayyar	Selanik	Konya
Rasıt	Rasıt	Ütğm.	Avni	-	Konya
Rasıt	Rasıt	Astsb.	İhya	-	Konya
Rasıt	Rasıt	Astsb.	Sabrı	İstanbul	Konya
Rasıt	Rasıt	Astsb.	Rıdvan	İstanbul	Konya
Rasıt	Rasıt	Tğm.	T.Orgun	-	Konya
Rasıt	Rasıt	Tğm.	O.Nuri	Baykal	Konya
Rasıt	Rasıt	Tğm.	M.Halit	Hunus	Konya
Rasıt	Rasıt	Tğm.	S.Sami	Şam	Konya

9. 1919-1920 Yıllarında Konya Tayyare İstasyonu ALBATROS D-VII, Av (5 Adet) [847]

Yeni No	Osmanlı No	Alman No	Fabrika No	İst.No
-	AKD14	5059/17	1767(Motorsuz)	6
-	AKD17	5058/17	719(Motorsuz)	7
-	AKD19	3252/17	1726(Motorsuz)	-
9	AKD22	5079/17	1787	-
5	AKD23	5023/17	1731	-

[847]Milli Mücadele Döneminde Hava Harekâta İştirak eden Tayyareler, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğü, Klasör No: 53, 54, 55, 56; Kaymaklı, a.g.e., ss.22-31,48-54,157..

EK-C

C.1. 1914 - 1918 YILLARI ARASINDA ÜLKEMİZDE GÖREV YAPAN YABANCI PİLOTLAR[848]

SIRA NO	ADI	RÜTBESİ	GÖREVDE BULUNDUĞU TARİHLER	AÇIKLAMALAR
1	SERNO	Yüzbaşı (Bizde Binbaşı)	1914 - 1918	Kuva-i Havaîye Müffettişi olarak görev yapmış, görev bitimi Almanya'ya dönmüştür.
2	FÜNFHAVZEN (FÜNF HAVZEN)	Teğmen	1915 - ?	7.Bölük ,Sina Cephesi
3	DİKMAR (DİKMAN)	Üsteğmen	1915 - ?	Filistin
4	KAYPER	Üsteğmen (Bizde Yüzbaşı)	1916 - 1918	Rasıt Kursu Müdürü, Uzunköprü
5	LİMBAN	Kıdemli Yüzbaşı	1916	Tayyare Komutanı, Yeşilköy
6	BODAKAE	Yüzbaşı	1916	Çanakkale hava muharebesinde etkili görev yapmış, 6 Eylül 1916 günü 1 düşman tayyaresi ve 4 düşman tayyaresini düşürmüştür.
7	MEİNECKE	Üsteğmen Teğmen	1916	6.Bölük 6Eylül 1916 günü bir Tarman düşman tayyaresini düşürmüştür.
8	MİLENS	?	1916	Çanakkale hava muharebesinde 27 Eylül 1916 günü bir düşman birliğine etkili bomba taarruzu yapmıştır.
9	CRANEİSS	?	1916	Çanakkale hava muharebesinde 4 Şubat 1916 günü İngiliz tayyaresini düşürmüştür.
10	ŞİLİTENG	Üsteğmen	1916	Çanakkale hava muharebesinde etkili görev yaptığı için kapaklı bir saat hediye edilmiştir.
11	KLENBEGİL	Asteğmen	1916	Çanakkale hava harekâtında 25 Ekim ve 17 Haziran 1916 günü tayyareler ile kırım yapmıştır.
12	DOBBERSTEİN	Başçavuş	1916	Çanakkale Hava muharebesinde Pilot.

[848]Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Tarihçe Şube Müdürlüğü, Klasör No:8,53,54, Ankara.

13	FALLER	Üsteğmen	1916	5.Bölük
14	ŞOYMAN	Astsubay	1916	5.Bölük, Plt.
15	REİSKİ	Teğmen	1916	5.Bölük, Rasıt.
16	VİLÇ	?	1916 -	7.Bölük, III.Ordu madalya almış.
17	BREND (BRENBERD)	Astsubay	1916	7.Bölük, Plt.
18	ANŞUTS	Üsteğmen	1916	7.Bölük, Rasıt.
19	WESTFA	Üsteğmen	1916 - 1917 - 1918	10.Bölük, Mayıs 1918 günü Komutan olarak görevlendirilmiştir.
20	FRANKEL	Gedikli Başçavuş	1916 - 1917	10.Bölük, Plt.
21	HEMSKERK (V.HEMSKERCK)	Yüzbaşı	1916	300.Paşa Bölük Komutanı, Filistin
22	VON BLAU	Teğmen	1916	300.Paşa Bölük, Plt.
23	HENKEL	Teğmen	1916	300.Paşa Bölük, Plt, Filistin.
24	STALTER	Üsteğmen	1916	300.Paşa Bölük, Plt, Filistin.
25	VON HESLER	Teğmen	1916	300.Paşa Bölük, Plt, Filistin.
26	SCHULZT MEİSS (SCHÜTZ)	Yüzbaşı (?)	1916	300.Paşa Bölük, Plt, Çanakkale.

27	FALKE	?	1916	300.Paşa Bölük, Rasıt, Filistin.
28	FELMİ (FELMY)	Üsteğmen	1916,1917,1918	300.Paşa Bölük, Plt, Filistin.
29	YEŞUNEK	Teğmen	1916	300.Paşa Bölük, Plt, Filistin
30	DİTMAR (DİKMAR)	Üsteğmen (?)	1916	300.Paşa Bölük, Makinist, Hicaz.
31	RODER (REDER)	?	1915	4.Bölük, Plt, Adana.
32	DREVES	Çavuş	1915	4.Bölük, Rasıt, Silifke.
33	VON AULOK (VON AULOCK)	Yüzbaşı	1916	2.Bölük, Plt, Irak.
34	SCEFER (SCHEEFER)	Teğmen	1916	2.Bölük, Plt.
35	BELZUM	?	1916	2.Bölük, Plt.
36	MAYER	Üsteğmen	1916	2.Bölük, Rasıt.
37	NORES (LOROZ)	Teğmen	1916	2.Bölük, Plt, Irak.
38	NİEMAYER	Yüzbaşı	1916	2.Bölük, Plt, 21 Nisan 1917'de vefat.
39	KONRAD (KONRAT)	Asteğmen Kıdemli Onbaşı	1916 - 1917	2.Bölük, 15.Bölük, Plt.
40	STRECKFUSS	Başçavuş	1916	15.Bölük, Plt.

41	PRÖSNER	Teğmen	1917	Tayyare Mektebinde Öğretmen
42	LOMAÇ	Teğmen (Bahriye)	1917	Deniz Tayyare Bölüğü, İstanbul.
43	STEİGE	Teğmen (Bahriye)	1917	Deniz Tayyare Bölüğü, İstanbul.
44	MEİNİCKE (MEİNECKE)	Yüzbaşı	1917	1.Bölük, Çanakkale.
45	CRONEİSS	Yüzbaşı	1917	1.Bölük Komutanı, Plt. Çanakkale.
46	İLMER	?	1917	1.Bölük, Plt. Çanakkale.
47	GRETZ	Yüzbaşı (?) Binbaşı	1917	Müffettiş Vekili
48	BUDDEKE	Yüzbaşı	1917	1.Bölük Tayyare Komutanı, Plt.
49	WARSCHEİT	Gedikli	1917	5.Bölük Plt.
50	VON REİSSKİ	Teğmen	1917	5.Bölük –Rasıt
51	FALLER	Üsteğmen	1917	5.Bölük, Plt.
52	VENDELMUT	?	1917	5.Bölük, Plt.
53	NELSOF	Teğmen	1917	5.Bölük, Plt.
54	FANNENSTİEL	Üsteğmen	1917	5.Bölük-Rasıt

55	SİNEKKER	Teğmen	1917	5.Bölük-Rasıt, İzmir.
56	GRETZER	?	1917	5.Bölük-Rasıt
57	DREBÜSS	Gedikli	1917	5.Bölük, Plt.
58	NETSO	Teğmen	1917	12.Bölük, Plt, İzmir.
59	NEUMANN	Üsteğmen	1917	12.Bölük, Plt, İzmir.
60	YAKOP	?	1917	10.Bölük, Plt, Elazığ.
61	MARSCHALLAR	?	1917 -	10.Bölük Makinist, Elazığ.
62	KÖPER (KÖRPER)	Üsteğmen	1917 -	Rasıt, Elazığ.
63	HARNİG (HARNİNG)	Asteğmen	1917 - 1918	10.Bölük, Plt, Elazığ.
64	KLENİG (KLEİN)	Gedikli Çavuş	1917	10.Bölük, Plt.
65	LEDERER	Üsteğmen	1917	10.Bölük Komutanı, Rasıt.
66	YUNGER	Üsteğmen	1917	300.Paşa Bölük
67	FELMY	Üsteğmen	1917	300.Paşa Bölük, Plt.
68	FALKE	?	1917	300.Paşa Bölük, Rasıt.

69	RAVŞMAN	Gedikli	1917	300.Paşa Bölük, Plt.
70	STİEGEL	Teğmen	1917	300.Paşa Bölük, Plt.
71	SCHLEİF	Teğmen	1917	300.Paşa Bölük, Plt.
72	DAUM	Üsteğmen	1917	300.Paşa Bölük , Plt.
73	NİKE	Teğmen	1917	300.Paşa Bölük, Plt.
74	PREHT	Makinist	1917	300.Paşa Bölük, Rasıt.
75	NİCHOFF	Üsteğmen	1917	Adana- Rasıt
76	BOP	Gedikli Namzed Başçavuş	1917	2.Bölük, Pl, Irak.
77	PRECHTER	Üsteğmen	1917	Irak Kıtaat- Havaîyesi
78	SOLESGE	Teğmen	1917	Irak Kıtaat-ı Havaîyesi
79	SCHACHT	Üsteğmen	1917	Irak Kıtaat-ı Havaîyesi
80	BACK	Üsteğmen	1917	2.Bölük-Irak, Ekim 1918 15.Bölük Komutan Vekili
81	SCHADUL	Üsteğmen	1917	2.Bölük-Irak
82	SCHADET (SCHADOH)	Teğmen	1917	2.Bölük-Irak, Rasıt

83	UNROH	Başçavuş	1917	2.Bölük –Irak, Rasıt
84	POMERİCH	Gedikli Erbaş (?)	1917	2.Bölük-Irak
85	REYNES	Asteğmen	1917	2.Bölük-Irak
86	KLAUSS	Teğmen	1917	13.Bölük-Irak
87	HEİDERİCH	Üsteğmen	1917	12.Tayyare Bölük Komutanı-Irak,Rasıt
88	LUOSS	Teğmen	1917	2.Bölük-Irak, Rasıt
89	MENKOVİÇ	Üsteğmen	1917	2.Bölük –Irak, Rasıt
90	WAYER	Binbaşı	1918	5.Ordu Kıtaat-ı Havaîye Komutanı, 1918 Ağustos Kuvaiye Havaîye Müfettiş Vekili
91	KETTENBEİL	Yüzbaşı	1918	Tayyare Grup Komutanı, İzmir.
92	SUSİN	Onbaşı	1918	4.Bölük, Hicaz.
93	MAKS ŞUSİN	?	1918	9.Bölük-Türk asıllı Avusturyalı
94	UNROH	Üsteğmen	1918	1.Bölük-Gelibolu
95	DOBBERSTEİN	Asteğmen	1918	1.Bölük-Gelibolu
96	SCHLİEGEL	Asteğmen	1918	1.Bölük-Gelibolu

97	SCHROYDER	Başçavuş	1918	1.Bölük-Gelibolu
98	AYGE	Üsteğmen	1918	1.Bölük-Gelibolu, Rasıt
99	KİLNGESS	Üsteğmen	1918	1.Bölük-Gelibolu, Meteoroloji Servis Müdürü
100	TZAW	?	1918	1.Bölük-Gelibolu, Makinist Ustabaşı
101	KARAMİST	5. Sınıf	1918	1.Bölük-Gelibolu, Tüfengçi Ustası
102	KOSLİCK	Üsteğmen	1918	1.Bölük-Gelibolu
103	KULOTZ	Asteğmen (Gedikli Onbaşı)	1918	1.Bölük-Gelibolu
104	MORE	Asteğmen	1918	1.Bölük-Gelibolu
105	HOFFENGER	Teğmen	1918	Bulgaristan a mecburi iniş yapmış olup, akibeti belirsizdir.
106	ABEHLAR	Asteğmen	1918	5.Bölük-İzmir
107	WOHST	Gedikli Erbaş	1918	5.Bölük –İzmir, Başmakinist
108	BONİCK	Gedikli Erbaş	1918	5.Bölük –İzmir, Makinist
109	MAYER	Er	1918	5.Bölük, Makinist
110	WATS	Er	1918	5.Bölük-İzmir, Makinist

111	ŞİMİT	Er	1918	5.Bölük –İzmir,Makinist
112	DAVİD GALANO	Yüzbaşı	1918	12.Bölük-Menemen,Tabib
113	DAVİD	?	1918	12.Bölük- Menemen,Fotografı
114	HUMBOL	Gedikli Çavuş	1918	12.Bölük-Menemen, Makinist
115	ISTFAN	Gedikli Çavuş	1918	12.Bölük-Menemen, Makinist
116	WODİLLA	Onbaşı	1918	12.Bölük-Menemen,Makinist
117	PREWESS	Yüzbaşı	1918	5.Bölük-izmir
118	TSCHAW	?	1918	Ustabaşı-Çanakkale
119	MAYERDİY	Teğmen	1918	300.Bölük
120	YÜZBAŞI BİNEKE	Yüzbaşı	1918	Paşa Bölük
121	KEPLER	Başçavuş	1918	300.Bölük Filistin
122	WOLFF	Teğmen	1918	300.Bölük-Filistin, Rasıt
123	SAYDEL	Teğmen	1918	300.Bölük-Filistin, Rasıt
124	GNEWELS	Başçavuş	1918	300.Bölük-Filistin
125	KENÇEL	Teğmen	1918	300.Bölük-Filistin, Rasıt

126	ZELİCH (ZELİH)	Binbaşı	1918	Filistin- 4.Ordu Kıaat-ı Havaîye Komutanı
127	NİKEL	Asteğmen	1918	3.Bölük-Filistin
128	(WİLHEM BELTZ) BELZ (BELTZ)	Yüzbaşı	1918	14.Bölük-Filistin,Rasıt
129	OTTO	Asteğmen	1918	14.Bölük-Filistin, Eylül ayında Üsteğmen.
130	GAYDENBERG	Üsteğmen	1918	14.Bölük-Filistin
131	FON MOİZ	Üsteğmen	1918	15.Bölük
132	BUSBAH (PUSBAH)	Asteğmen	1918	14.Bölük-Filistin, Eylülayında Üsteğmen
133	WİEZE	Asteğmen	1918	14.Bölük-Filistin
134	WARNER	Teğmen	1918	14.Bölük-Filistin, Rasıt
135	LEWİN	Yüzbaşı	1918	14.Tayyare Bölük Komutanı
136	DAWUTS	Üsteğmen	1918	14.Bölük-Filistin
137	SAKS	Yüzbaşı	1918	14.Bölük- Filistin
138	KLAUSS	Asteğmen	1918	Irak, 9 Mayıs 1918 günü hava muharebesinde vefat etmiştir.
139	HOLSCHİMİT	Üsteğmen	1918	Irak, Tayyare Komutan Vekili

EK-D[849]

D-1. 1912 - 1938 YILLARI ARASINDA ENVANTERDEKİ UÇAK LİSTESİ

SIRA NO	UÇAK TİPİ	HİZMETE GİRİŞ TARİHİ	HİZMETTEN ÇIKIŞ TARİHİ	MİKTAR
1	Bleriot XI-2	1912	1915	5
2	Bristol XI-2	1912	1914	2
3	Deperdussin	1912	1914	1
4	Deperdussin A	1912	1915	3
5	Deperdussin B	1912	1914	1
6	Harlan Eindecker	1912	1914	2
7	R.E.P. Tip (Rule)	1912	1914	1
8	R.E.P. Tip D	1912	1914	1
9	R.E.P. Tip K	1912	1914	1
10	R.E.P. Tip N	1912	1914	3
11	D.F.W. Mars Pfeil	1913	1913	2
12	Perseval PL9	1913	1913	1
13	Bleriot R1 Taxi Pinguin	1914	1915	3
14	Curtiss F-2	1914	1915	1
15	Nieuport H6	1914	1916	4
16	Ponnier	1914	1917	1
17	Rumpler 4A13	1914	1917	1
18	Albatros B.I	1915	1918	18
19	Albatros C.I	1915	1918	15
20	Bristol Scout C	1915	1916	2
21	Caudron G.III	1915	1916	4
22	Fokker E.I	1915	1915	1
23	Fokker E.II	1915	1915	3
24	L.V.G. B.I	1915	1917	2
25	Maurice Farman M.F.7	1915	1916	1

[849]Milli Mücadele Döneminde Hava Harekâta İştirak eden Tayyareler, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube Müdürlüğü, Klasör No:1, 8, 53, 54, 55, 56.

26	Pfalz A.II Parasol	1915	1917	10
27	Rumpler B.I	1915	1918	15
28	Albatros C.III	1916	1918	66
29	Fokker E.III	1916	1918	9
30	Gotha L.D.2	1916	1917	6
31	Gotha WD2	1916	1917	3
32	R.A.F. B.E.2b	1916	1916	1
33	A.E.G. C.IV	1917	1918	48
34	Albatros D.II	1917	1918	3
35	Bristol Scout D	1917	1917	1
36	Caudron G.IV	1917	1918	1
37	Fokker D.I	1917	1918	8
38	Gotha WD1	1917	1917	1
39	Gotha WD12	1917	1918	2
40	Gotha WD8	1917	1918	1
41	Hansa Brandenburg NW	1917	1918	2
42	Harberstadt D.V	1917	1918	33
43	Martinsyde G.102 Elephant	1917	1917	1
44	Rumpler C.I	1917	1918	12
45	Albatros D.III	1918	1918	32
46	Albatros D.V-D.Va	1918	1918	2
47	D.F.W. C.V	1918	?	1
48	Fokker D.VII	1918	1918	7
49	Gotha WD13	1918	1918	5
50	Gotha WD15	1918	1918	1
51	Grigorovich M-5	1918	1918	1
52	L.V.G. C.V	1918	1918	1
53	Morane-Saulnier Tip L	1918	1918	7
54	Nieuport 17	1918	1918	5

55	Sablatnig SF.5	1918	1918	5
56	Short 184	1918	1918	1
57	Voisin 5	1918	1918	3
58	Westland D.H.4	1918	1918	2
59	Avro 504	1919	1923	2
60	Spad XIII	1919	1926	23
61	Pfalz D.III	1920	1921	4
62	Breguet. 14 A2 (Keşif)	1921	1926	18
63	DH.9	1921	?	4
64	FİAT R.2	1921	1923	2
65	Albatros C.XV	1922	1923	2
66	Breguet. 14.B2 (Bombardıman)	1922	?	14
67	Nieuport 24	1922	?	1
68	Nieuport 27	1922	?	2
69	SAML Aviatik B.1	1922	1924	6
70	Caproni CA.3	1923	1923	1
71	Caudron C-59	1923	1936	32
72	Caudron C-27	1924	1931	39
73	Rohrbach "Rodra" Ro-IIIa	1924	1934	2
74	Savoia-Marchetti MS-16bis/m	1924	1938	20
75	Junkers A20	1925	1933	65
76	Junkers F13 Limuzin	1925	1938	3
77	Breguet 19.A2 (Keşif)	1926	1938	20
78	Dewoitine D21C-1	1926	1936	12
79	Junkers A35	1926	?	1
80	Morane-Saulnier MS-35	1926	1931	10
81	Morane-Saulnier MS-53	1926	1933	10
82	Nieuport Delage Ni.D-42C	1926	?	2
83	SPAD 51C.1	1928	1936	3

84	Breguet 19.B2 (Bombardıman)	1928	?	45
85	Morane-Saulnier MS-147	1928	1942	20
86	Potez 25-A2	1928	1935	1
87	Savoia-Marchetti SM-59	1928	1938	8
88	Letov S-16T "Smolik"	1929	1940	16
89	Breguet 19.7.A2	1930	?	20
90	Consolidated Fleet Model-7	1930	1945	12
91	Curtis Hawk CW-II	1932	1945	30
92	Curtis Hawk CW-III	1932	1945	40
93	Curtiss "Fledgling" 2C.1	1933	1946	7
94	Polikarpov R-5	1933	?	3
95	Supermarine Southampton Mk.II	1933	1943	6
96	Tupolev ANT-9/PS-9	1933	1936	1
97	Breguet 19.7.B2	1934	1940	20
98	DeHavilland DH-84 "Dragon"	1935	1944	4
99	Monospar ST-12	1935	1941	2
100	Gotha Go-145	1936	1947	46
101	Martin 139-WT (B-10)	1936	1945	20
102	P.Z.L. P-24A	1936	1943	20
103	Bristol Blenheim Mk.I	1937	1947	40
104	Focke Wulf FW-44	1937	1937	18
105	Focke Wulf FW-58K "Weihe"	1937	1945	6
106	Heinkel He-111 F1	1937	1945	24
107	P.Z.L. P-24C	1937	1943	44
108	Vultee-V-11-GBT	1937	1948	40
109	Koolhoven FK.49A	1938	1942	1
110	Supermarine Spitfire Mk.I	1938	?	3
111	Supermarine Wairus Mk.II	1938	1947	6
112	Morane Saulnier MS.406C1	1939	1945	40
113	P.Z.L. P-24G	1939	1943	2

114	Westland Lysander Mk.II	1939	1948	36
115	Avro "Anson"	1940	1946	25
116	Curtiss-Wright CW-22B	1940	1949	50
117	Curtiss-Wright CW-22R	1940	1949	50
118	Fairey "Battle" Mk-1	1940	1947	30
119	Hawker Hurricane Mk.I	1940	1947	35
120	Henriot H-182	1940	1945	36
121	Airspeed "Oxford" Mk.1	1941	1949	50
122	Miles Magister Mk.I	1941	1963	96
123	Bristol Blenheim Mk.IV	1942	1947	3
124	Consolidated B-24 "Liberator"	1942	?	5
125	Curtiss "Tomahawk" Mk.IIB	1942	1944	42
126	Hawker Hurricane Mk.IIC	1942	1947	47
127	Miles Magister Mk.IA	1942	1963	20
128	Bristol Blenheim Mk.V	1943	1947	18
129	Curtiss P-40D "Kittyhawk-1"	1943	1948	14
130	DeHavilland DH-89 "Dominie"	1943	1944	8
131	Focke Wulf FW-190A3	1943	1947	72
132	Hawker Hurricane Mk.IIB	1943	1947	38
133	Miles Master.II	1943	1948	20
134	Bristol Beaufort Mk.II	1944	1947	42
135	Hawker Hurricane Mk.IIC/R	1944	1947	44
136	Martin 187 "Baltimore" Mk IV (A-30)	1944	1950	72
137	Supermarine Spitfire Mk.Vb	1944	1948	39
138	Supermarine Spitfire Mk.Vc	1944	1948	69
139	Supermarine Spitfire Mk.IV(R)	1944	?	2
140	Miles Master Martinet	1945	1948	7
141	Supermarine Spitfire Mk.V(R)	1945	1948	3

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Cengiz TATAR

Anabilim Dalı : Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı

Kişisel Bilgiler

Doğum yeri ve yılı : Sarıoğlan-Kayseri, 1960

Eğitim

Yüksek Lisans : Harp Akademiler Komutanlığı

Lisans : Harp Akademiler Komutanlığında Kurmay Eğitimi

E-Mail : ctatarberkay@hotmail.com

İş/İstihdam : Emekli (Ocak 2013)

Mesleki Birlik/Dernek/Kuruluş Üyelikleri:

İzmir Türkiye Emekli Subaylar Derneği İzmir İl ve Konak Şube Başkanı