

**DÜNDEN BUGÜNE TÜRK HAVACILIK TARİHİ VE
ESKİŞEHİR**

Mustafa Gökhan ERDEMLİ

T.C.

Eskişehir Osmangazi Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Tarih Anabilim Dalı

T.C. Tarihi Bilim Dalı

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Eskişehir

2011

**DÜNDEN BUGÜNE TÜRK HAVACILIK TARİHİ VE
ESKİŞEHİR**

Mustafa Gökhan ERDEMLİ

T.C.

Eskişehir Osmangazi Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Tarih Anabilim Dalı

T.C. Tarihi Bilim Dalı

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Eskişehir

2011

T.C.
ESKİŞEHİR OSMANGAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

M.Gökhan ERDEMLİ tarafından hazırlanan Dünden Bugüne Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir başlıklı bu çalışma 7 Haziran 2011 tarihinde Eskişehir Sosyal Bilimler Enstitüsü Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliğinin ilgili maddesi uyarınca yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak, Jürimiz tarafından Tarih Anabilim Dalı T.C. Tarihi Bilim Dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan:

Yrd. Doç.Dr. Mehmet Kayıran

Üye:

Yrd. Doç.Dr. Kamil Çolak

Üye:

Yrd. Doç.Dr.Mesut Erşan

Üye:

Yrd. Doç.Dr.Fahri Yetim

Üye:

Doç.Dr. Muharrem Dayanç

ONAY

.../ .../ 2011

Prof.Dr.F.Münevver YILANCI

Enstitü Müdürü

ÖZET

DÜNDEN BUGÜNE TÜRK HAVACILIK TARİHİ VE ESKİŞEHİR

ERDEMLİ, M.Gökhan

Yüksek Lisans-2011

Tarih Anabilim Dalı

T.C. Tarihi Bilim Dalı

Danışman: Yrd. Doç.Dr. Kamil ÇOLAK

Anadolu'nun en gözde ve modern şehirlerinden biri olan Eskişehir havacılık konusunda da Türkiye'de çok önemli bir yere sahiptir. Dünyada kuvvetli devletlerin hava kuvvetlerini inşa etmeye başladıkları zamanda ileri görüşlü bazı Türk devlet adamlarının çalışmalarıyla, ilk uçağın uçuşundan sadece sekiz sene sonra Türk Hava Kuvvetlerinin kurulması için ilk adımlar atılmıştır. Kurtuluş Savaşı'yla birlikte Eskişehir Batı Cephesi'nin en önemli üssü olmuştur. Cumhuriyet'in ilanından sonra ise Eskişehir hem askeri hem de sivil havacılık için önemini sürdürmeye devam etmiştir.

Batı ve doğu olarak ikiye ayırabileceğimiz Türk Hava Kuvvetlerinin, Batı Kuvvet Komutanlığı olarak da adlandırabileceğimiz 1nci Hava Kuvveti Karargâhı Eskişehir'de konuşlanmıştır. Ayrıca 1nci Ana Jet Üssü, 1. Hava İkmal Merkezi ve bir dönem NATO bünyesinde Hava Karargâhı olarak kullanılan Birleştirilmiş Hava Harekât Merkezi de yine Eskişehir'de faaliyet gösteren Hava Kuvvetlerine ait önemli merkezlerdir.

Günümüzde sivil havacılıkta Eskişehir bir marka olmuştur. Türk Hava Kurumuna ait olan İnönü eğitim merkezi her yıl yüzlerce yeni havacı yetiştirmektedir. Aynı zamanda Anadolu üniversitesinde Havacılık

sektörüne kaynak olmak üzere, Havacılık Yüksek Okulu eğitimlerine akademik seviyede devam etmektedir. Sivil Havacılık sanayinde TEI ve Alp Havacılık gibi uluslararası projelere imza atmış büyük havacılık şirketleri de burada bulunmaktadır.

“Dünden Bugüne Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir” çalışması üç ana bölümden oluşmaktadır:

Tezin birinci bölümünde genel olarak Türk Havacılık Tarihi incelenmiştir, ikinci bölümde ise Eskişehir’de havacılıkta yaşanan tarihsel gelişmelerden bahsedilmiş ayrıca Eskişehir’de bulunan havacılıkla ilgisi bulunan şirket ve kuruluşlar tanıtılarak bunlar hakkında bilgiler verilmiş ve gelecekte Eskişehir’in havacılıktaki yerinin ne olacağı hakkında varsayımlarda bulunulmuştur. Çalışmaya bir sonuç yazısıyla son verilmiştir.

ABSTRACT

Advisor: Asst.Prof.Dr. Kamil ÇOLAK

Eskişehir, which is one of the most favorite and modern city of Anatolia, has a very important place in Turkish aviation. When some strong countries of the age started building their Air Forces, with the help some of the foresightful Turkish statesmen just only after eight years of the first aircraft, first steps for establishing Turkish Air Force, were taken. During the Turkish independence war Eskişehir was one of the most important bases of the west front. After foundation of the Turkish Republic, Eskişehir continued being important for both military and civilian aviation.

Turkish Air force is divided into two force. One of them is in charge of the west territory and the other is in charge of east. Headquarter of 1st Air Force, which may also called west force, is in Eskişehir. Also 1st Main Jet Base, 1st Air Supply and Maintenance Center and Combined Air Operation Center, which was used as an air headquarter for NATO, are some of the important Air Force facilities in Eskişehir.

Nowadays Eskişehir became a brand in the civilian aviation. Every year İnönü Training Center which belongs to Turkish Air Foundation trains hundreds of new aviators. At the same time, in the Anadolu University, Aviation Collage carries on trainings at academic level for the students to become a resource for the aviation industry. TEI and Alp Aviation are big Companies of Eskişehir in the civilian aviation industry which have signiture under international projects.

“Turkish Aviation History from the Past to Present and Eskişehir” consisted of three main parts:

In the first part of the thesis general Turkish aviation history was studied. In the second part of the thesis, historical progress in aviation in Eskişehir was mentioned and foundations and companies related to the

aviation which are found in Eskişehir were presented and general information about them was given. Also, future of Eskişehir in aviation was discussed. Thesis was ended with a conclusion part.

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	iii
ABSTRACT	v
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xii
ÖNSÖZ.....	xiii
GİRİŞ	1
1.BÖLÜM.....	4
1.1. TÜRK HAVACILIK TARİHİNE GENEL BİR BAKIŞ.....	4
1.1.1.TÜRK HAVACILIĞININ DOĞUŞU	4
1.1.2.TÜRK HAVA KUVVETLERİNİN KURULUŞU	6
1.1.3.TRABLUSGARP SAVAŞINDA TÜRK HAVACILIĞI.....	8
1.1.4.BALKAN SAVAŞLARINDA TÜRK HAVACILIĞI	9
1.1.5.BALKAN SAVAŞLARI SONRASI TÜRK HAVACILIĞI.....	13
1.1.5.1. İSTANBUL-KAHİRE YOLCULUĞU	14
1.1.6. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞINDA TÜRK HAVACILIĞI.....	15
1.1.6.1. CEPHELER	17
1.1.6.1.1. Batı Cephesi (Boğazlar, Karadeniz ve Ege Kıyısı)	17
1.1.6.1.2. Doğu Cephesi	20
1.1.6.1.3. Irak-İran Cephesi	22
1.1.6.1.4. Güney Cephesi (Kıbrıs, Adana, Taşucu).....	25
1.1.6.1.5. Hicaz Cephesi.....	26
1.1.6.1.6. Sina-Filistin Cephesi	26
1.1.7. 1918 – 1923 YILLARI ARASINDA TÜRK HAVA KUVVETLERİ:.....	28
1.1.7.1. TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ ORDULARININ İLK HAVA KUVVETLERİ TEŞKİLATI.....	28
1.1.7.2.DOĞU CEPHESİ	31
1.1.7.3.BATI CEPHESİ	32
1.1.7.3.1. İnönü Muharebeleri	36
1.1.7.3.2. Sakarya Savaşı.....	39

1.1.7.3.3. Büyük Taarruz.....	40
1.1.8. CUMHURİYETİN İLANINDAN SONRA TÜRK HAVACILIĞINDA YAŞANAN GELİŞMELER.....	41
1.1.8.1. 1923 YILINDAN SONRA TÜRK HAVA KUVVETLERİ.....	41
1.1.8.2. CUMHURİYETİN İLANINDAN SONRA TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜ.....	46
1.1.8.2.1. TÜRK HAVA KURUMU.....	47
1.1.8.2.2. TÜRKKUŞU.....	50
1.1.8.2.3. TOMTAŞ (TAYYARE, OTOMOBİL VE MOTOR TÜRK ANONİM ŞİRKETİ).....	52
1.1.8.2.4. NURİ DEMİRAĞ'IN UÇAK FABRİKASI (1935).....	53
1.1.8.2.5. VECİHİ HÜRKUŞ'UN ÇALIŞMALARI.....	53
1.1.8.2.6. DEVLET HAVA YOLLARI İŞLETMESİ.....	55
1.1.8.2.7. SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (SHGM).....	56
1.1.8.2.8. TUSAŞ HAVACILIK VE UZAY SANAYİ A.Ş. (TAI).....	56
1.1.8.2.9. HAVACILIĞA KATKISI OLAN DİĞER ŞİRKETLER.....	58
1.1.8.2.10. TÜRKİYE'NİN UZAY FAALİYETLERİNDEKİ YERİ.....	58
2. BÖLÜM.....	61
2.1. ESKİŞEHİR'DE HAVACILIĞIN DÜNÜ, BUGÜNÜ, YARINI.....	61
2.1.1. ESKİŞEHİR'İN TÜRK HAVACILIĞINDAKİ ÖNEMİ.....	61
2.1.2. ESKİŞEHİR'DEKİ HAVACILIKLA İLGİLİ KURUMLAR VE TARİHSEL GELİŞİMLERİ.....	62
2.1.2.1. 1. ANA JET ÜS KOMUTANLIĞI.....	62
2.1.2.2. 1'İNCİ HAVA KUVVETİ KOMUTANLIĞI.....	74
2.1.2.3. ESKİŞEHİR HAVA MÜZESİ.....	77
2.1.2.4. ESKİŞEHİR HAVA ŞEHİTLİĞİ.....	78
2.1.2.5. ESKİŞEHİR UÇAK FABRİKASI.....	78
2.1.2.6. SELAHATTİN REŞAT ALAN ve MMV-1 UÇAĞI.....	79
2.1.2.7. 1'İNCİ HAVA İKMAL BAKIM MERKEZİ.....	80
2.1.2.8. THK İNÖNÜ EĞİTİM MERKEZİ.....	81
2.1.2.9. TEI (TUSAŞ ENGINE INDUSTRIES INC.).....	81
2.1.2.10. ANADOLU ÜNİVERSİTESİ SİVİL HAVACILIK OKULU.....	82
2.1.2.11. ALP AVIATION (ALP HAVACILIK).....	84
2.1.2.12. ESKİŞEHİR'DE HAVACILIĞIN GELECEĞİ.....	85

SONUÇ	89
KAYNAKÇA.....	90
EKLER.....	98
EK-I: RESİMLER	98
EK-II: KURTULUŞ SAVAŞI TAYYARELERİ	110

ŞEKİL LİSTESİ

Resim 1 :Hezarfen Ahmet Çelebi.....	98
Resim 2 :Lagari Hasan Çelebi	98
Resim 3 :Picardie manevraları esnasında Mustafa Kemal, Fethi Okyar ve bir Osmanlı subayı.....	98
Resim 4 :Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Tayyare Komisyon Başkanı Kur. Yb. Süreyya Bey	99
Resim 5 :Tayyarecilik tahsili için avrupaya gönderilmek üzere subay seçimi ile ilgili emir	100
Resim 6 :Yzb.Fesa Efendi'nin muayene sıhhiyesinin icrasına dair rapor.....	101
Resim 7 :Balkan Savaşında Fethi Bey'in Keşif Görevinden dönüşü	102
Resim 8 :İstanbul-Kahire seferi mürettabatı	102
Resim 9 :Birinci Dünya Savaşında (1916) Yeşilköy Hava Okulu	103
Resim 10 :1972 Best Hit Yarışmalarında . olan Türk Ekibi.....	103
Resim 11 :1971 Best Hit Yarışmalarında 1. olan Türk Ekibi.....	103
Resim 12 :Şehit Hv.Plt. Yzb. Cengiz Topel	104
Resim 13 :F-4E 2020 "Terminatör"	104
Resim 14 :Türk Yıldızları Gösterisinden Bir Fotoğraf	105
Resim 15 :Hava Harp Okulu Mezuniyeti	105
Resim 16 :Atatürk Türkkuşu'nun Kuruluşunda	106
Resim 17 :Atatürk manevi kızı pilot Sabiha Gökçen'le	106
Resim 18 :Mısırlı kabile sipariş vermek için Nu.D uçaklarını inceliyor	107
Resim 19 :Vecihi Hürkuş.....	107
Resim 20 :İnönü Eğitim Merkezi ve Planör kursu gören genç öğrenciler.....	108
Resim 21 :Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Okulu	108

Resim 22 :İlk Türk F-16 gösteri uçağı “Solo Türk”	109
Resim 23 :Albatros D.5a.....	110
Resim 24 :Avro 504K.....	111
Resim 25 :Fiat R-2.....	112
Resim 26 :SAML/Aviatik B-1	113
Resim 27 :Albatros C-XV	114
Resim 28 :Airco DH9	115
Resim 29 :Breguet B-14.A-2	116

KISALTMALAR LİSTESİ

ASELSAN	:Askeri Elektronik Sanayii Ve Ticaret A.Ş.
CSAR	:Combat Search and Rescue (Silahlı Arama Kurtarma)
DHYİ	:Devlet Hava Yolları İşletmesi
FAI	:Federation of Aviation International (Uluslararası Havacılık Federasyonu)
HİK	:Havadan Erken İhbar ve Kontrol Uçağı
Hv.K.K.	:Hava Kuvvetleri Komutanlığı
HİBM	:Hava İkmal Bakım Merkezi
JSF	:Joint Strike Fighter (F-35 uçağı)
Kur.	:Kurmay
MİKES	:Mikrodalga Elektrik Sistemler Sanayii A.Ş.
MKE	:Makina Kimya Endüstrisi
MSB	:Milli Savunma Bakanlığı
SAR	:Search and Rescue (Arama Kurtarma)
SHGM	:Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
TAI	:Tusaş Havacılık Ve Uzay Sanayi A.Ş.
TEI	:Tusaş Engine Industries Inc.
TİHA	:Türk İnsansız Hava Aracı
TOMTAŞ	:Tayyare, Otomobil Ve Motor Türk Anonim Şirketi
TTC	:Türk Tayyare Cemiyeti
TUSAŞ	:Türk Uçak Sanayii AŞ

ÖNSÖZ

“Dünden Bugüne Türk Havacılık Tarihi Ve Eskişehir” adlı akademik çalışmada adından da anlaşıldığı üzere Türk Havacılık Tarihi derinlemesine incelenmiş ve Eskişehir’in Türk Havacılığındaki yeri ve öneminden bahsedilmiştir. Birinci bölümde Türk Havacılık Tarihinde ilk uçuş denemelerinden günümüze kadar uzanan safahat çeşitli kaynaklar ve makaleler kullanılarak araştırılmıştır. İkinci bölümde ise Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir arasındaki kesişen noktalar tespit edilerek Eskişehir’deki havacılık tarihi irdelenmiştir. Ayrıca Eskişehir’de faaliyet gösteren havacılıkla alakalı tüm birimler hakkında bilgi verilmiştir. Son bölüm ise sonuç bölümüdür.

Eskişehir ve Türk Havacılık Tarihi arasında bir bağ kuran ve Türk Hava Kuvvetleri’nin kuruluşunun 100. Yılı olan 2011 yılında tamamlanmış olan çalışmanın bu konu ile ilgili araştırma yapanlara faydalı olması en büyük temennimizdir.

Bu çalışmayı gerçekleştirmemde yardımını esirgemeyen başta tez danışmanım Yrd.Doç.Dr. Kamil Çolak olmak üzere, T.C. Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih bölümündeki tüm değerli öğretim üyelerine en içten saygı ve teşekkürlerimi sunmayı borç bilirim.

Yüksek Lisans eğitimi boyunca beraber çalıştığım, beraber öğrendiğim ve bana hiçbir konuda yardımını esirgemeyen Hv.Tb.Bnb. Ömer Kaya’ya, yine bu eğitim süresince benden desteğini sakınmayan aileme, bilhassa eşim Eda Erdemli’ye saygı ve sevgilerimi sunuyorum.

Ayrıca hazırlamış olduğum bu tezle tüm hava şehitlerimizi saygıyla yâd ediyorum.

Bu tezde yapılan yorumların hepsi şahsıma aittir ve herhangi bir kuruma ithaf edilemez.

GİRİŞ

“İstikbal göklerde dir.”

Mustafa Kemal ATATÜRK

İnsanoğlu için uçmak, medeniyetlerin başlangıcından beri karşı konulamaz bir istek olmuştur. Havacılığa olan bu ilgi birçok medeniyetin mitolojisinde karşımıza çıkmaktadır. Yunan mitolojisinde Dedalus ve oğlu İkarus’un balmumundan yaptıkları kanatlarla uçuşu,¹ Çin yazmalarında tanrıların uçurtmaya benzer silahları düşmanlarına karşı kullandıklarının resmedilmesi² verilebilecek örneklerden sadece bir kısmıdır.

Modern anlamda bilinen ilk uçaklı uçuş Wilbur ve Orville Wright kardeşlere aittir. 17 Aralık 1903'te North Carolina'da Orville'in kontrolünde havalanan bu ilk uçağın ardından havacılık hızla gelişmeye devam başlamıştır.³ Bu gelişmenin hemen ardından, 10. yüzyılda yaşayan İsmail Cevheri ile başlayarak, Siracettin, Molla Uzun Hasan, Lagari Hasan Çelebi, Hezarfen Ahmet Çelebi, Bebekli Atıf Bey, Veli Direko ve Ahmet Hoca gibi pek çok isimle, yüzlerce yıldır havacılığa önemli katkılarda bulunan Türkler, 1911 yılında Türk Hava Kuvvetleri'ni kurmuştur.⁴

Trablusgarp savaşında uçağın silah olarak kullanılması ile birlikte askeri havacılığın önemi bir kat daha artmıştır.⁵ Takip eden yıllar ve devam eden savaşlar esnasında hem uçak kullanımı artmış hem de teknolojinin ilerlemesiyle daha donanımlı ve performansı yüksek uçaklar üretilmiştir. Eldeki imkanlar ölçüsünde Türk Hava Kuvvetleri bu gelişmeleri yakından takip ederek kuruluşunun 100. yılı olan 2011'de; “Çağıyla

¹Thomas Bulfinch, **Age of Fable: Stories of Gods and Heroes**, New York, 2000, s. 54.

² Mustafa Gökhan Erdemli, “General Use Of UAS In EW Environment -EW Concepts And Tactics For Single Or Multiple UAS Over The Net-Centric Battlefield”, Naval Postgraduate School (Yüksek Lisans Tezi), Monterey, 2009, s.103.

³“Havacılık Çağını Açan Wright Kardeşler”, **Havacılık Yılığ**, İstanbul, 1956, s.26-27.

⁴“ Bir asırdır istikbal peşinde”, **Türkiye Gazetesi**, 31.05.2006.

⁵ Yavuz Kansu, Sermet Şenöz, **Havacılık Tarihinde Türkler-I**, Ankara, 1971, s.117.

Yarıyor” sözünden hareketle dosta güven düşmana korku verecek bir yapıya kavuşmuştur.

Yüksek lisans tezi olarak hazırlanan bu çalışmanın amacı; binbir zorluk ve imkansızlığa rağmen bugün dünyada adı geçen ve bölgesel bir caydırıcılığı olan güçlü Türk havacılığını tanıtabilmek ve ona kucak açtığı gibi Eskişehir Osmangazi Üniversitesi’ne de ev sahipliği yapan Eskişehir’in Türk havacılığı için önemini anlatabilmektir.

Bu sene 100. Yılına geride bırakmış olan Türk Hava Kuvvetlerinin gücü ve vizyonu devamlı bir gelişim ve değişim içindedir. Eskişehir de bu gelişimde büyük rol oynayan şehirlerden bir tanesidir.

Eskişehir ve Havacılık birbirinden ayrılmaz bir bütündür. Eskişehir Türkiye’de havacılık denilince ilk akla gelen kentler arasındadır. Uçak sesleri Eskişehir’in sesidir. Eskişehirli bu sese alışmış olup adeta onsuz yapamazlar. Şehre gelen bir yabancı, uçaklara uzun uzun bakışından kolayca ayırt edilebilir.

Eskişehir’in havacılıkla olan bağları Kurtuluş savaşına kadar uzanır. Eskişehir Cumhuriyetimizin kuruluşundan bu güne kadar modernleşip büyürken havacılık da aynı şekilde gelişmiştir.

Bu çalışmada, adından da anlaşıldığı üzere dünden bugüne Türk havacılık tarihi kronolojiye sadık kalarak incelenmiştir. Ayrıca Eskişehir’de havacılıkta yaşanan gelişmeler ve gelecekteki beklentiler ortaya konmaya çalışılmıştır.

Bu tez hazırlanırken çeşitli askeri arşiv ve arşiv kaynakları, kitap, matbu eser, gazete ve dergi haber ve makaleleri kullanıldığı gibi aynı zamanda internet kaynaklarından da yararlanılmıştır. Ek olarak kullanılan resimlerin büyük bir kısmı internet ortamından elde edilerek kullanılmıştır.

Türk Havacılığıyla ilgili olarak birçok eser yazılmış olsa da Eskişehir ve havacılık tarihini bir arada bu kadar derinlemesine inceleyen bir yapıt bulunmamasının çalışmaya ayrı bir önem kattığını düşünmekteyiz. Türk

havacılık tarihi ve bu çerçevede Eskişehir'deki gelişmeler hakkında bilgiler ortaya koymaya çalışan bu tez ile, konuyla ilgili çalışmalar yapan araştırmacılara bir nebze de olsa katkı sağlayacağı umut edilmektedir.

1.BÖLÜM

1.1. TÜRK HAVACILIK TARİHİNE GENEL BİR BAKIŞ

1.1.1.TÜRK HAVACILIĞININ DOĞUŞU

Türk havacılık tarihi, batı medeniyetlerindeki havacılık faaliyetlerinden daha eskiye dayanmaktadır. Çoğumuzun bildiği hatta filmlere konu olmuş⁶, Hezarfen Ahmet Çelebi'nin 17. yüzyılda gerçekleştirdiği ilk başarılı uçuş Evliya Çelebi'nin seyahatnamesinde şöyle geçmektedir:

*"İlk olarak Okmeydanının minberi üzerinde, rüzgârın şiddetiyle kartal kanatlarıyla sekiz dokuz kere havada pervaz ederek ta'lim etmiştir. Daha sonra Sultan Murat Han Sarayburnunda Sinan Paşa Köşkünden temâşâ ederken Galata Kulesinin tâ en üst zirvesinden lodos rüzgârıyla uçarak Üskudar'da Dogancılar meydanına inmiştir."*⁷

Hezarfen bu ilk uçma denemelerinde, 10. yüzyıl Türk âlimlerinden biri olan İsmail Cevheri'den ilham almıştır⁸. Gazneliler döneminde doğmuş olan İsmail Cevheri ilahiyat, edebiyat, fizik, tabii bilimler ve matematikle ilgilenmiş bir Türk bilginidir. Çeşitli çalışmalardan sonra, kendi yaptığı kapı benzeri kanatları kollarına bağlayarak Nişabur Ulucamii üzerinden kendini boşluğa bırakmış ve bu uçuş girişiminde hayatını kaybederek bilinen ilk Türk hava şehidi olmuştur.⁹

⁶ *İstanbul Kanatlarının Altında*, yönetmenliğini Mustafa Altıoklar'ın yaptığı bir filmidir. 17. yüzyıl İstanbulunda Hezarfen Ahmet Çelebi, Lagari Hasan Çelebi, Evliya Çelebi, Bekri Mustafa insanların da göklerde kuş gibi uçabileceğiyle ilgili araştırmaları tartışmaktadırlar. Hezarfen, Leonardo da Vinci nin çizimlerine dayanarak yaptığı takma kanatlarıyla Galata Kulesi'nden tarihsel uçuşunu gerçekleştirip ödüllendirilmeyi beklerken, şeyhülislamın kışkırtması sonucu 4. Murat'ın buyruğuyla Cezayir'e, füzeyle çıktığı gökyüzünden Boğaz sularına inen Lagari de Kırım'a sürülür.

⁷ Seyit Ali Karaman, Yücel Dağlı, **Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnâmesi**, C.I, İstanbul, 2004, s.669.

⁸ Osman Yalçın, **Türk Havacılık Tarihi**, İzmir, 2009, s.17.

⁹ Oktay Verel, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C.I, İstanbul, 1985, s.29-46.

Hezarfen Çelebi ile aynı dönemde yaşamış olan bir diğer havacı da Lagari Hasan Celebi'dir. Kendisi ilk dikey uçuşu gerçekleştirmiştir. Seyahatname'de geçen o günkü Türkçe ile Lagari Hasan Çelebi:

"Lagari Hasan Çelebi, Murad Han'ın Kaya Sultan nam duhteri pakizesi vücude geldiği gece akube şadmanlığı oldu. Lagari Hasan, elli okka barut macunundan yedi kollu bir fişeng icad etti. Sarayburnu'nda Hünkâr huzurunda fişenge bindi ve şakirdleri fişengi ateşlediler. Lagari, "Padişahım seni Hûda'ya ısmarladım" diyerek temcid ve tevhid ile evci asumana huruc eyledi...

Denize indi...

*Yanında olan fişengleri ateş edip ruyi deryayı çeragan eyledi. Bam-ı felekde fişengi kebirinin barutu kalmayıp da zemine doğru nüzul ederken, ellerinde olan kartal kanatlarını açıp Sinanpaşa Kasrı önünde deryaya indi. Oradan şenaverlik ederek uryan huzuru padişahiye geldi. Zemini bus ederek selam verdi. Bir kise akça ihsan olunup yetmiş akça ile sipahi yazıldı. Sonra Kırım'da Selamet Giray Han'a gidüp orada merhum oldu. Rahmetli yar-i gaar-ı sadıkımız idi."*¹⁰

Yukarıda adları geçen Türk havacılarının yanı sıra 1159 yılında Siraceddin Doğulu, adındaki bir Türk, Bizans İmparatoru Manuel Komnenos'un konuğu olarak İstanbul'da bulunan ikinci Kılıçarslan'ın onuruna Atmeydanı'nda düzenlenen şölende uçma denemesini üzerinde ince uzun ve geniş bir elbiseyle gerçekleştirir. Rüzgâr bol olan elbisesini şişirince kendini boşluğa bırakır. Maalesef başarısız olur ve düşerek hayatını kaybeder.¹¹

Karadenizli araştırmacı Haşim Albayrak makalesinde Oflu Molla Uzun Hasan'dan bahsetmiştir. Oflu 15-16. yüzyıllarda martıları taklit etmiş ve Of Çayı yamaçlarında uçmayı başarmış, ancak gericilerin "bu adam şeytandır" yakıştırmasıyla canından olmuştur. Yine aynı araştırmacı Karadeniz'de bu tip uçuş faaliyetlerinin 19. yüzyıl başlarında devam ettiğini belirtmiştir. Haşim Albayrak'a göre Dernek Bucağı'nın Arşolo Köyü Ahtanos Mahallesi'nden Veli Direko ile arkadaşı Derelioğullarından Ali'nin oğlu Ahmet Hoca kösele, tahta ve yaylardan kanatlarla uçuş denemesi

¹⁰ Karaman, Dağlı, a.g.e., s.670.

¹¹ Yalçın, **Türk Havacılık Tarihi**, s.21.

yapmışlardı. Veli Hoca, 2 kilometre mesafedeki Ahburun`a uçmuş fakat Hedefini tutturamayarak güçlüğüle 200 metre aşağıda bir yere inmişti.¹²

1861`de Bebekli Atıf Bey, tasarımını yaptığı, kanat, kuyruk ve pervane donanımlı uçakla başarısız bir denemede bulunmuştur.¹³ Bazı aksamaları gürgen ağacından ve parçaları ise ince saçtan yapılmıştı. Bebek`te bulunan Protestan Bahçesi`ndeki setin üzerine çıkan Atıf Bey kollarını kanatlara, ayaklarını kuyruğa geçirerek pervaneleri döndürmeye başlamış ve kendisini setten aşağıya salıvermiş. Yüksellememiş, fakat ufki olarak 10 metre süzöldükten sonra düşerek birçok yerinden yaralanmıştır.¹⁴

1.1.2.TÜRK HAVA KUVVETLERİNİN KURULUŞU

Modern anlamda bilinen ilk uçaklı uçuş Wilbur ve Orville Wright kardeşlere aittir. Wright kardeşlerin 17 Aralık 1903'te North Carolina'da Orville'in kontrolünde havalanan ilk uçağın ardından havacılık hızla gelişmeye devam etmiştir.¹⁵ İki yılda uçak yapımı konusunda büyük ilerleme kaydeden Wright kardeşler, 1905 yılında yaptıkları uçakla otuz dokuz kilometrelik mesafeye uçmayı başarmışlardır.¹⁶

Amerika Birleşik Devletleri`nde askeri faaliyetler 1909 yılında Wright kardeşlerin ilk askeri uçağı üretmeleriyle başlamış, aynı yıl içinde Fransa`da havacılık teşkilatının kurulması için ilk adımlar atılmıştır. Kısa zamanda Türkler de bu gelişmeleri takip ederek bir hava kuvvetleri teşkilatı oluşturmuştur. Kurulan bu teşkilat dünyanın ilk askeri havacılık

¹² "Ofllu Molla Hezarfen`den önce uçtu", <http://www.tumgazeteler.com/www.gundem.info/?a=1114499>, 28.10.2005 tarihli makale, Erişim: 03.10.2010.

¹³ Cem Avcı, "Tayyareden Uçağa: Bir Montaj Öyküsü", **Mühendis Ve Makina Dergisi**, Aralık 2000, s.64.

¹⁴ "Bebekli Atıf Bey", <http://www.tayyareci.com/atifbey.html>, Erişim: 03.10.2010.

¹⁵ <http://www.msxlab.org/forum/bilim-ww/14533-wright-kardesler-wright-kardesler-kimdir-wright-kardesler-hakkinda.html>, Erişim: 30.09.2010.

¹⁶ "Havacılık Çağını Açan Wright Kardeşler", **Havacılık Yıllığı**, İstanbul, 1956, s.26-27.

teşkilatlarından biri olmuştur. İngiliz Kraliyet Hava Sınıfı ise 1912 yılında kurulmuştur.¹⁷

Türk Hava Kuvvetlerinin tarihçesi de 1909 yılına kadar uzanmaktadır. İlk çalışmalar 1909 yılında başlamış, 1910 yılında Avrupa'ya bir inceleme kurulu, Paris'te toplanan Uluslararası Havacılık Konferansı'na da bir heyet gönderilmiştir. Bu heyete Osmanlı askeri ataşesi de dahil olmak üzere üst düzey askeri personel katılmıştır.¹⁸ 1910 yılında Fransa'da yapılan Picardie Manevralarında uçakların gelecekte önemli bir silah olacağı, Osmanlı Paris Ataşemiliteri ve aralarında Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal'in de bulunduğu gözlemci heyeti tarafından rapor edilmiştir.¹⁹ Kurul, yetiştirilmek üzere birkaç subayın Avrupa'ya eğitime gönderilmesini uygun görmüş olsa bile mali imkânsızlıklar buna izin vermemiştir. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa konuyla yakından ilgilenmeye devam etmiş, 2 Aralık 1909 yılında İstanbul semalarında ilk uçuş Baron De Catters tarafından yapılmıştır²⁰. Mahmut Şevket Paşa'nın çalışmaları sonucu 28 Haziran 1911'de Süvari Yüzbaşı Fesa ile İstihkâm Teğmen Yusuf Kenan Beyler sınavda en yüksek notu alıp Fransa'ya uçuş eğitimi için gönderilmiştir. 1911 yılında Harbiye Nazırlığınca Kurmay Subay olan Enver ve Fethi (Okyar) beyler Avrupaya gönderilmiş ve onların raporları doğrultusunda havacılıkla ilgili bir birim kurulması kararlaştırılmıştır.²¹ Nitekim 1 Haziran 1911 tarihinde, Kurmay Yarbay Süreyya (İlmen) Bey, havacılık teşkilatını kurmakla görevlendirilmiş ve Türk Ordusunun ilk resmi havacılık kuruluşu da, Harbiye Bakanlığı Fen Kıtaları Müstahkem Genel Müfettişliği'nin 2. şubesi bünyesinde "Havacılık Komisyonu" adıyla 1911 yılında faaliyete geçirilmiştir.²² Türk Askeri

¹⁷ Yılmaz Akdemir, **Atatürk Dönemi Türk Havacılığı**, Ankara, 2005 ,s.4.

¹⁸ Fethi Kural, **Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)**, Ankara, 1974, s.54.

¹⁹ Osman Yalçın, "Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçaklar ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri", **Akademik Bakış**. Sa.6, Ankara 2010, s.21.

²⁰ N. Metin Güneşşen, **Cumhuriyet'ten Günümüze Türk Kara Havacılığı**, Ankara, 2003, s.10.

²¹ Güneşşen, **a.g.e.**, s.12.

²² http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Kurumumuz/Tarihce/Kurulus_Yillari.aspx, Erişim: 31.09.2010.

Havacılığının ilk resmi organı olan bu komisyonda Süreyya Bey başkanlık, İstihkâm Yb. Refik Bey, İstihkâm Bnb. Mehmet Ali Bey ve İstihkâm Bnb. Zeki Bey'ler ise üyelik görevlerini üstlenmişlerdir²³.

10. yüzyılda yaşayan İsmail Cevheri ile başlayarak, Siracettin, Molla Uzun Hasan, Lagari Hasan Çelebi, Hezarfen Ahmet Çelebi, Bebekli Atif Bey, Veli Direko ve Ahmet Hoca gibi pek çok isimle, yüzlerce yıldır havacılığa önemli katkılarda bulunan Türkler, Wright kardeşlerin motorlu uçakla uçmayı başarmalarından yalnızca 8 yıl sonra 1911 yılında Türk Hava Kuvvetleri'ni kurmuştur.²⁴ Aynı yıl 8 Türk subayı Fransa'ya uçuş eğitimine gönderilmiştir. Böylece, 1912 yılı başlarında Türk Ordusu ilk pilotlarına ve ilk uçaklarına kavuşmuş, 3 Temmuz 1912'de de Yeşilköy'de Hava Okulunun açılmasıyla Türk Ordusu uçucu subaylarını ülkesinde yetiştirmeye başlamıştır.²⁵

1.1.3.TRABLUSGARP SAVAŞINDA TÜRK HAVACILIĞI

Trablusgarp Savaşı başladığında Osmanlının elinde ne bir uçak ne de bir balon bulunmazken,²⁶ Bingazi ve Trablusgarp'ı 29 Eylül 1911 yılında haksız gerekçelerle işgal eden²⁷ İtalya'nın elinde iki balon ve yirmi sekiz uçaktan oluşan bir hava kuvveti bulunmaktaydı.²⁸

Dünyada ilk hava bombardımanının gerçekleştirildiği bu savaşta İtalyan pilotlar, Osmanlı birliklerinin üzerine on beş kilogramlık bombalar atmışlardır. Ayrıca İtalyanlar, uçakları Osmanlı ordugâhlarına ve yerleşim yerlerine kolera basilleri atıp hastalık çıkarmak için kullanmışlardır. İlk hava keşfini gerçekleştiren İtalyanlar, uçaklardan beyanname atarak ilk psikolojik harp örneğinin altına da imzalarını atmışlardır. Türkler ise bu savaşta ilk hava savunma örneğini sergilemiş ve yerden açılan ateş

²³ Kansu, **a.g.e.**, s.117.

²⁴“ Bir asırdır istikbal peşinde”, **Türkiye Gazetesi**, 31.05.2006.

²⁵ http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Kurumumuz/Tarihce/Kurulus_Yillari.aspx, Erişim:31.09.2010.

²⁶ İrfan Sarp, **Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Ankara,1986, s.4.

²⁷ Rıfat Uçarol, **Siyasi Tarih**, Ankara, 2007, s.479.

²⁸ Sarp, **a.g.e.**, s.4.

sonucu bir italyan uçağını düşürmeyi başarmışlardır. 10 Eylül 1912 tarihinde esir düşen Yzb. Ricardo Moizzo havacılık tarihinin ilk esir pilotu olmuştur. Böylelikle Türkler de ilk pilotu esir alan millet olarak tarihe geçmiştir.²⁹

1.1.4.BALKAN SAVAŞLARINDA TÜRK HAVACILIĞI

İtalyanların Trablusgarp'ı işgaliyle zor duruma düşen Osmanlı İmparatorluğu'nun bu durumunu bir avantaj görüp bundan yararlanmak isteyen Balkan devletlerinden Bulgaristan, Yunanistan ve Sırbistan'ın Makedonya üzerindeki emellerini hayata geçirme çabaları Balkan Savaşının çıkmasına neden olmuştur. Balkan devletleri 16 Ekim 1912'de Osmanlı Devleti hudutlarına saldırmaya başlamışlardır. Bu savaş esnasında Osmanlı Devleti kuvvetlerini ikiye ayırmış bulunmaktaydı. Doğu Ordusu ile Bulgarlara, Batı Ordusu ile Sırlara karşı harekâta başlamışlardı. Doğu Ordusu 22 Ekim 1912'de, Batı Ordusu da 23-24 Ekim 1912 tarihlerinde düşmana mağlup olmuştu.³⁰

1912 yılında Ermeni bir vatandaşın uçak fabrikası kurma teklifinin geri çevrilmesi ve Fransa'dan Deperdessin, Almanya'dan Harlan, İngiltere'den Bristol uçakları alınması Osmanlı'dan günümüz Türkiye'sine kadar süregelen dışalımın yerli üretime tercih edilmesine ilk örneği teşkil eder. Takiben REP ve Bleriot tipi uçaklar alınarak hava gücümüze dahil edilmiştir.³¹

Balkan Savaşı öncesinde Osmanlı Devleti'nin onüç uçaklık bir hava gücü mevcuttu. Bunlardan üç adedi Deperdessin, beş adedi REP, bir adedi iki kişilik Bleriot, iki adedi iki kişilik Bristol ve iki adedi de iki kişilik

²⁹ Kansu, **a.g.e.**, s.122-124.

³⁰ Uçarol, **a.g.e.**, s.497,499.

³¹ Avcı, **a.g.e.**, s.67.

Harlan tipi uçaklardı. Savaş esnasında da iki adet çift satırlı Mars uçağı alınmıştı.³²

Fransa'da yetişen sekiz pilot (Yzb. Fesa, Yzb. Salim, Yzb. Cemal, Yzb. Refik, Yzb. Mithat, Yzb. Fevzi, Tğm. Salim ve Tğm. Nuri) ve İngiltere'den eğitimlerini tamamlamadan gelen dört pilot adayı subay (Ütğm. Fethi, Tğm. Fazıl, Abdullah ve Mehmet Ali) dışında uçucu personel yoktu.³³

Türk pilotlarının eğitim durumu ise yüksek sayılmazdı. Uzun mesafe uçuşları eksikti. Sadece Tğm. Nuri iki defa İstanbul üzerinde 1500 metreden uçmuş ve bir defa Hadımköy'e kadar gitmişti.³⁴

İki Harlan uçağı, iki Alman pilot ve bazı Türk pilotlarıyla birlikte Yzb. Cemal komutasındaki Doğu Ordusu emrine verilirken; bir Bleriot ve bir REP uçağı, Tğm. Nuri, bir Fransız pilot, yardımcı pilotlar Fethi ve Abdullah ile birlikte Yzb. Fesa komutasındaki Batı Ordusu emrine verilmişti.³⁵

16 Ekim 1912'de ileri harekâta başlayan Bulgarlar Edirne'yi kuşatmıştır.³⁶ Doğu Ordusu'nun, 22 Ekimdeki karşı atağı başarısız olmuş, geri çekilme esnasında iki Harlan uçağı yakılarak imha edilmiştir. Pilotlar, kara birlikleriyle geri çekilmiştir. Edirne Müstahkem Mevkii'ndeki Yzb. Refik komutasındaki uçak müfrezesi ise Yeşilköy'e geri dönmüştür. Hava desteğinden yoksun kalan Edirne Müstahkem Mevkii, özellikle topçu ateşinin yönlendirilebilmesi için uçak gönderilmesinde ısrar etmiş ancak Fransız pilot Granil esir düşmekten korktuğu için görevi yerine getirmeyi reddetmiş, Türk pilotlarının tecrübesizliğinden dolayı Edirne Kalesine uçak gönderilememiştir.³⁷

Birinci Balkan Savaşı'nın ilk safhasında Doğu ve Batı Ordusu'ndaki dört uçaktan oluşan iki müfrezemiz kullanım dışı kalmış ve her iki cephede

³² Kansu, **a.g.e.**, s.129.

³³ Kansu, **a.g.e.**, s.129-133.

³⁴ Akdemir, **a.g.e.**, s.10.

³⁵ Kansu, **a.g.e.**, s.129.

³⁶ Uçarol, **a.g.e.**, s.502.

³⁷ Kansu, **a.g.e.**, s.132-133.

de başarılı hava harekâtı yapılamamıştır. Sadece 29 Kasım 1912'de Batı Ordusu'nun geri çekilmesi ile birlikte İstanbul'a dönen Tğm. Nuri, Büyük Çekmece-Terkos istikametinde başarılı bir keşif uçuşu yapabirmiştir.³⁸

Bulgarlarla 3 Aralık 1912'de imzalanan mütarekeden sonra 16 Aralık'ta Londra'da Barış Konferansı yapılmıştır. Konferanstan olumlu netice çıkmaması üzerine 1913 yılının Ocak ayında Balkan Savaşı'nın ikinci safhası başlamıştır.³⁹

Edirne'ye uçak götürmeyi kabul etmeyen pilot ile uçuş okulunda öğretmen olan iki Fransız pilotun anlaşması feshedilmiş, sonuç olarak hava kuvvetlerinde sadece Türk ve Alman pilotlar kalmıştır. Uçaklar Çatalca ve Gelibolu Mevzileri'ne yerleşen birliklerin emrine verilmiştir. Bir Mars uçağı, Ütğm. Fethi ve yardımcısı Tğm. Salim ile birlikte Gelibolu'ya gönderilmiş ancak aşırı rüzgâr nedeniyle inişte kaza geçirmiştir.⁴⁰

Bulgarlar savaş sırasında bombardıman, keşif ve propaganda uçuşları icra etmişler buna karşın Birinci Balkan Harbi'nin ikinci safhasında Edirne'ye Türk uçağı gönderilememiş ve 26 Mart 1913'te Edirne Kalesi düşmüştür.⁴¹

Ütğm. Fethi ve Kur. Bnb. Sedat, 1913 Şubat'ında Çatalca Müstahkem Mevkii Bölgesi'nde bir keşif uçuşu yapmıştır. 22 Şubat'ta Yzb. Fesa ve Yzb. Kemal, Bulgar tümeni üzerinde iki saatlik keşif uçuşu yapmışlardır. Yerden açılan yoğun ateşle uçak isabet almıştır. Hava keşifleri, Çatalca Muharebesi'nin kazanılmasında etkili olmuştur.⁴²

³⁸ Akdemir, **a.g.e.**, s.12.

³⁹ Uçarol, **a.g.e.**, s.510.

⁴⁰ Kansu, **a.g.e.**, s.133-134.

⁴¹ Sıtkı Tanman, Mazlum Keyüsk, **Türk Havacılık Tarihi**, C.II, Eskişehir, 1950, s.99-103.

⁴¹ Kansu, **a.g.e.**, s.138.

⁴² Akdemir, **a.g.e.**, s.10.

Mart ayında devam eden keşif uçuşları, Nisan ayında savaşın yavaşlaması nedeniyle azalmış, son keşif uçuşu 6 Mayıs'ta Ütgm. Fethi, Halid Bey'le Büyük Çekmece bölgesinde yapılmıştır.⁴³

Türk pilotlarının yeterli eğitim seviyesinde olmaması nedeniyle, yabancı ülke pilotlarıyla anlaşılmış ancak onlar da kendilerine verilen görevleri başarılı bir şekilde yerine getirememişlerdir. Dört Türk uçağının ise henüz savaşın başında kullanım dışı kalması, hava üstünlüğünün Balkanlı Müttefiklerin eline geçmesine neden olmuştur.⁴⁴

İkinci Balkan Savaşına, uçuş okulunda harbe hazır durumda bulunan Bleriot, Mars ve Rep tipi üç uçak ile Yzb. Fesa ve Salim, Ütgm. Fethi, Tgm. Nuri ve Fazıl katılmışlardır. İki uçak 18 Temmuz'da Yeşilköy'den Çorlu'ya hareket etmiş ve kara ordusu birliklerini uçarak takip etmiştir. Edirne, 22 Temmuz 1913'te Bulgar işgalinden kurtarılmıştır. Fethi Bey, 10 Ağustos'ta Yzb. Kemal ile hava keşfinden Meriç Nehri'ne mecburi iniş yapmıştır. Kaza sonucu uçağın kullanılmaz duruma gelmesi üzerine Tgm. Nuri İstanbul'a gelerek, Deperdessin tipi bir uçağı Edirne'ye götürmüştür. Yzb. Salim ve Tgm. Fazıl'ın arızalanan Bleriot uçağını takviye etmek amacıyla Kırklareli'ne getirdiği Bristol uçağı ile birlikte yeni gelen Deperdessin, 24-25 Ağustos gecesi yağın şiddetli yağmurun çadır hangarı yıkması sonucu hasara uğramıştır.⁴⁵

Her ne kadar ileri harekât sırasında havacılarımız kendilerine verilen görevleri yerine getirmeye çalışmışlarsa da tecrübesizlik, kötü hava şartları ve ikmal maddelerinin eksikliği, aksaklıklara neden olmuştur.⁴⁶ Uçak bakımı yapmakla görevli yetişmiş personelin, cephe komutanlığı tarafından Uçuş Okulundan alınarak cephedeki motosikletlerin

⁴³ Kansu, **a.g.e.**, s.138.

⁴⁴ Kural, **a.g.e.**, s.242.

⁴⁵ Tanman, Keyüsk, **a.g.e.**, s.121-122.

⁴⁶ Sarp, **a.g.e.**, s.20-25.

bakımlarıyla görevlendirilmeleri, uçuşa hazır uçak sayısının arttırılamamasına neden olmuştur.⁴⁷

Türklerin uçaklarla katıldığı ilk savaş Balkan Savaşı olmuştur. Teknik eksiklikler (yedek parça ve yakıt) ve tecrübe eksikliği uçakların görevini keşifle sınırlamıştır. Savaşın bitiminde Yeşilköy Tayyare Mektebi tamamlanmış, 1913 yılında temel eğitimini tamamlayan Pilot Ord. Prof. Dr. Ali YAR dünyanın ilk uç uçak mühendisinden biri olmuştur. 1914 yılında ilk hava postası taşınmış ve aynı yılda Tayyareci Üsteğmen Mithad Nuri, “Vasıta-i Tayyare ” isimli ilk Türkçe teknik havacılık kitabını yazmıştır. Rıza Bey ve Hayri Bey isimli otomobil teknisyenleri ise Tophane Askeri Fabrikası’nda basit bir uçak yapmış ancak bu uçak uçurulamamıştır.⁴⁸

1.1.5.BALKAN SAVAŞLARI SONRASI TÜRK HAVACILIĞI

Balkan Savaşlarının sona ermesinden sonra havacılık alanında gelişmeler devam etmiştir. Eğitim uçuşları arttırılmış, Tğm. Nuri ve yardımcısı Tğm. Hami, 24 Ekim 1913’te Edirne’den Yeşilköy’e uçarak ilk uzun mesafeli uçuşu gerçekleştirmiştir. Türk pilotları, 14 Kasım 1913’te Edirne rotasında üçlü ve dördü kol uçuşu yapmayı başarmışlardır.⁴⁹

Donanma cemiyetinin başlattığı bağış kampanyasıyla envantere yeni uçakların alınması sağlanmıştır. 30 Kasım 1913 tarihinde Belkis Şevket Hanım İstanbul üzerinde onbeş dakika uçmuş ve halkı bağış yapmaya çağıran propaganda kartları atmıştır. Böylelikle ilk kez bir Türk kadını uçuş yapmıştır. Ayrıca Süreyya Bey’in girişimleri ile 1914 yılında Curtis tipi bir deniz uçağı alınmış, bu alanda da ilk girişim yapılmıştır.⁵⁰

⁴⁷ Tanman, Keyüsk, **a.g.e.**, s.119.

⁴⁸ Avcı, **a.g.e.**, s.65.

⁴⁹ Yalçın, **Türk Havacılık Tarihi**, s.26.

⁵⁰ Yalçın, “Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçaklar...”, s.22.

1.1.5.1. İSTANBUL-KAHİRE YOLCULUĞU

Osmanlı Ordusu'nun güçlü olduğunu ispat etmek için Harbiye Nazırı Enver Paşa iki uçaktan oluşan bir müfrezenin İstanbul'dan Kahire'ye uçuş yapmasını istemiştir. Bu uçuşu yapmaları için Yzb. Fethi ve Yzb. Nuri seçilmişlerdir. Uçuşun rotası şu şekilde olacaktı: İstanbul-Eskişehir-Afyon-Konya-Ulukışla-Adana-Halep-Humus-Beyrut-Şam-Kudüs-El Ariş- Port Said-Kahire-İskenderiye. Bu rota yaklaşık 2500 km'yi bulmakta ve bir ayda tamamlanacağı düşünülmekteydi.⁵¹

8 Şubat'ta Yeşilköy'de törenle uçuş başlamış, Fethi Bey, 27 Şubat günü Şam'a ulaşmıştır. Buradan Kudüs uçuşunu gerçekleştirirken Tabariye gölü civarında rasıtı⁵² Sadık Bey ile şehit olmuştur.

Nuri Bey'le yardımcısı İsmail Hakkı Bey ise 11 Mart günü Yafa'dan kalkışları esnasında denize düşmüş, Nuri Bey şehit olmuştur. Bunun üzerine Harbiye Nazırlığı yarım kalan bu uçuşun tamamlanması için Yzb. Salim ve yardımcısı Yzb. Kemal komutasında bir uçak daha görevlendirmiştir. Yzb. Salim 13 Mart'ta Edremit'te iniş sırasında bir kaza geçirmiş, bu olaydan sonra Beyrut'a karayolundan hareket ederek burada İsmail Hakkı Bey ile birleşmiş ve İstanbul-Kahire uçuşuna birlikte devam etmişlerdir. Yzb. Salim ile İsmail Hakkı Bey Beyrut'tan 1 Mayıs günü havalandırarak 9 Mayıs'ta Kahire'ye varmışlardır. 24 Mayıs'ta İstanbul'a deniz yoluyla dönen havacılar, arkada üç şehit bırakarak görevlerini tamamlamışlardır.⁵³

⁵¹ "İstanbul Kahire Uçuşunun Öyküsü", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, 1911-2001 90ncı altın yıl özel sayısı, Sa.338, Ankara, Ocak 2001, s.23.

⁵² Rasıt: Uçakta arka kokpitte uçan yardımcı uçuşu.

⁵³ Uğur Şevkat, "İmparatorluk Semalarında 2500 Kilometre", **Popüler Tarih**, Sa.11, 2001, s.42. 2001 yılında "ALTIN KANATLAR" projesi adı altında İstanbul - Kahire uçuşu, yeniden imal edilen Bleriot uçakları ile 87 yıl sonra Türk pilotları tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu yapımın ve uçuşun gerçekleştirilmesindeki amaç, dünya havacılık tarihinde önemli bir yeri olan fakat bugüne kadar pek tanıtılmamış olan "Kahire Seferleri"ni ve ilk hava şehidimiz Fethi Bey başta olmak üzere Türk pilotlarını literatürde hak ettiği yere oturtmaktır. Bu proje TRT ve Türk Hava Kuvvetlerinin ortak çalışmalarıyla gerçekleştirilmiştir. Bkz. Şevkat, **a.g.e.**, s.51-52.

1.1.6. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞINDA TÜRK HAVACILIĞI

Birinci Dünya Savaşı döneminde Türk Hava Kuvvetleri Galiçya'dan Yemen'e, Çanakkale'den Kafkasya'ya kadar çok geniş bir alanda ve değişik cephelerde savaşa katılmıştır.⁵⁴ Osmanlı Ordusu, I.Dünya Savaşı'nda uçak ve balonlarla Çanakkale, Kafkas, Filistin ve Irak cephelerinde yer almıştır. Uçaklar saldırı, keşif ve gözetlemede kullanılırken, balonlar yalnızca keşif ve gözetlemede kullanılmıştır.⁵⁵

Osmanlı Hükümeti, Balkan Savaşlarında havacılık teşkilatının ne kadar önemli olduğunu idrak etmiş, savaşın başladığı 1914 yılı Ağustos ayında, Yeşilköy'de çalışır durumda bulunan altı uçağa ilave olarak Almanya'dan uçak ve pilot isteğinde bulunmuştur. 1915 yılının başında Pilot Üstğm. Serno başkanlığındaki bir pilot grubu oniki uçak ve bakım personeli ile İstanbul'a gönderilmiştir. Takiben, Serno 3 Şubat 1915'de Yeşilköy Hava Uçuş Okulu'na müdür olarak atanmıştır.⁵⁶ Alman Hükümeti bir miktar daha uçak takviyesi yapılabileceğini belirtmiştir.⁵⁷ 1915 yılında Osmanlı hükümeti Almanya'dan toplamda otuzaltı uçak temin edebilmiştir. Daha fazla uçak nakliyesi Bulgaristan'ın savaşa girmemesinden dolayı mümkün olmamıştır. Yıl sonunda uçuş okulundan başka, Ordu komutanlıkları bünyesinde de uçak bölüklerinin kurulması planlanmıştır. Deniz Uçak Bölüğü'ndeki iki Nieuport eğitim ve bir Curtis uçağına, sekiz Gota WD 1-2 tipi uçak eklenmiştir.⁵⁸ Uçak bölüğü sayısı, 1916 yılında ihtiyaca ve uçak durumuna göre aşağıdaki şekilde yeniden düzenlenmiştir.⁵⁹

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

⁵⁴ <http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Kurumumuz/Tarihce/1911-1918.aspx>, Erişim: 20 Kasım 2010.

⁵⁵ Avcı, **a.g.e.**, s.68.

⁵⁶ Sarp, **a.g.e.**, s.45.

⁵⁷ Stuart Kline, **Türk Havacılık Kronolojisi**, İstanbul, 2002, s.100.

⁵⁸ Kansu, **a.g.e.**, s.181-183.

⁵⁹ Akdemir, **a.g.e.**, s.12.

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

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

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

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

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

Alman Öğretmenler Yeşilköy Uçuş Okulu'nda modern anlamda telsiz, seyrüsefer bombardıman, fotoğraf ve motor dersleri vermiştir.⁶⁰

Bağdat'ın 1917'de kaybedilmesi üzerine Yıldırım Orduları çatısı altında 301, 302, 303 ve 304. Paşa Bölükleri diye adlandırılan Alman Uçak Bölükleri kurulmuş, bu bölükler için Almanya'dan bir miktar uçak daha getirilmiştir. Aynı sene içinde savaş sonuna kadar onyedinci nüsha yayınlanan ve ilk Türk Havacılık yayını olan, Vekayi ve Terakkiyat-ı Havaiye Dergisi yayımlanmaya başlamıştır.⁶¹

Türk cephelerindeki uçak sayısı arttıkça, bakım onarım tesisleri açılarak daha fazla personel görevlendirilmiş ve hava teşkilatı giderek büyümüştür. XX. Başkomutanlık Karargâhı'na bağlı XIII. Umur-u Havaiye Şubesi, 1918 yılında müfettişlik olmuş ve başına da Alman pilot Serno getirilmiştir. Paşa Bölükleri de bu Müfettişlik emrine alınmıştır. Bu şekilde müstakil bir hava kuvveti hüviyeti kazanılmıştır.⁶² Filistin Cephesi için XIV. bölük, Doğu cephesi için ise XVI. ve XVII. Bölükler kurulmuştur.⁶³

⁶⁰ Kansu, a.g.e., s.227.

⁶¹ Kansu, a.g.e., s.283.

⁶² Kansu, a.g.e., s.354.

⁶³ Kline, a.g.e., s.114.

1.1.6.1. CEPHELER

1.1.6.1.1. Batı Cephesi (Boğazlar, Karadeniz ve Ege Kıyısı)

25 Ağustos 1914'de Ütğm. Fazıl tarafından Bozcaada ve Limni Adası'nda ilk keşif uçuşu yapılmıştır. 25 Eylül tarihine kadar bu keşif uçuşlarına devam edilmiştir. İngiliz ve Fransızların Bozcaada dolaylarında topladığı çok sayıdaki savaş gemisi, 14-19 Ekim 1914'de yapılan hava keşifleriyle tespit edilince Çanakkale Boğazı'na karşı bir harekâta girişileceği tahminleri kuvvetlenmiştir.⁶⁴

Yzb. Sami komutasındaki iki kişilik deniz uçağı 19 Ekim 1914'te İstanbul'dan Çanakkale'ye giderken arıza nedeniyle denize inmiştir. Uçak sudan kurtarılarak İstanbul'a götürülmüştür.⁶⁵

İngiliz-Fransız donanmasının 19 Şubat 1915'de boğazı bombalamasıyla başlayan Çanakkale Savaşı'nda Osmanlı hava keşfine ihtiyaç duymuş ve Mart 1915'de Almanya'dan gelen dört uçaktan (üç Albatros, bir Rumpler) üçü Çanakkale'ye gönderilmiştir.⁶⁶

Türk birliklerine alarm verilmesi Alman pilot Serno'nun 18 Mart sabahı yaptığı keşifin sonucudur. Müttefik Deniz Kuvvetlerine ait Bozcaada'nın liman girişinde bulunan ondört savaş gemisi tespit edilmiştir. Aynı gün bu durum Teğmen Cemal'in Bleriot uçağı ile yaptığı keşifle teyit edilmiştir. Çanakkale zaferinde çok büyük etkisi olan Nusret Mayın Gemisi'nin döktüğü mayınlar müttefik kuvvet uçaklarının görememelerinden dolayı felakete sebep olmuş, üç zırhlı gemileri batmış, üçü de ağır yara alarak donanmalarına çok büyük hasar vermiştir.⁶⁷

İlk meydan taarruzu ise 18 Nisan Müstahkem Mevkii Komutanlığı'nın emriyle, Bozcaada'daki hava alanına iki uçakla yapılmış, ancak düşman uçaklarına hasar verilememiştir.

⁶⁴ “Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sa.343, s.25.

⁶⁵ “Çanakkale Savaşı'nda Türk Hava Harekâtı”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sa.343, s.18.

⁶⁶ “Çanakkale Savaşı'nda Türk Hava Harekâtı...”, s.19.

⁶⁷ Selahattin Çetiner, **Çanakkale Savaşı**, Ankara, 1999, s.58.

Keşif uçuşlarıyla Müttefiklerin asıl çıkarmayı Seddülbahir ve Suvla Koyu'na yapacağı tespit edilmiştir.

İngilizler 15 Temmuz 1915'te Çanakkale havaalanına hava taarruzu gerçekleştirmiş ve iki uçak kullanılamaz hale gelmiştir. Bunun sonucunda uçuşlara Almanya'dan getirilen Gota uçakları Çanakkale'ye ulaşana kadar ara verilmiştir.⁶⁸

Eylül ayından itibaren havaların bozmasıyla uçak hangarları ve personelin barındığı tesisler yıkılmış, keşif uçuşlarına ara verilmiş, bu uçuşlar deniz uçakları ile yapılmıştır. Tekirdağ dolaylarında yeni havaalanı kurularak harekât sahası doğuya doğru genişlemiştir.⁶⁹

Alman pilot Pressner 27 Eylül'de, Ütgm. Ali Rıza ve yardımcısı Orhan ise 30 Kasım 1915'de birer düşman uçağı düşürmüş ve ilk hava muharebesi galibiyetinin hazzına ulaşmışlardır.⁷⁰ Alman pilot Schubert, 4 Ocak 1916'da Farman tipi İngiliz uçağını düşürmüştür. Almanya'dan getirilen ve Aralık 1915'e kadar Çanakkale'ye gönderilen Fokker tipi dört uçak büyük faydalar sağlamış, 6 Ocak 1916'da dokuz düşman uçağını düşürmüştür. Alman pilot Tgm. Buddecke, dört uçak birden düşürmesi nedeniyle Türk Başkomutanlık Vekâleti'nden altın imtiyaz madalyası ve Almanya'nın en büyük şeref nişanıyla ödüllendirilmiştir.⁷¹

Müttefiklerin 12-20 Aralık 1915 tarihleri arasında Suvla koyundaki çekilmesi esnasında Türk uçakları başarılı keşif ve bombardıman uçuşları yapmışlardır. Seddülbahir'deki kamplara onyedisi isabetli bomba atılmış, Mondros Körfezi'ndeki iki malzeme hangarı ile Bozcaada'daki bir uçak hangarı tahrip edilmiş, görülen müttefik denizatlılarına da saldırılar düzenlenmiştir.

⁶⁸ “Çanakkale Savaşı'nda Türk Hava Harekâtı...”, s.22-25.

⁶⁹ “Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı...”, s.42-54.

⁷⁰ “Çanakkale Savaşı'nda Türk Hava Harekâtı...”, s.25.

⁷¹ “Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı...”, s.86; “Çanakkale Savaşı'nda Türk Hava Harekâtı...”, s.28.

İngiliz uçaklarının 6 Ocak 1916'da Galata karargâhına otuzdan fazla bomba atmasına karşılık olarak I. Bölüğe ait beş Türk uçağı İmroz adasındaki düşman tesislerine taarruz ederek yirmibeş büyük, yüz küçük bomba atmıştır. 7 ve 8 Ocak'ta düşman ordugâh ve iskelelerine taarruz edilmiş, keşif uçuşlarıyla da geri çekiliş teyit edilmiştir.

İngiliz uçaklarının 14 Nisan 1916 gecesi Zeytinburnu Fişek Fabrikasına ve Yeşilköy'e yangın bombası atması üzerine, uçakların geliş istikametlerine günümüzde muhabere hava devriyesi diye adlandırılan gözetleme postaları çıkarılmıştır.⁷²

Rusların da İstanbul'a saldırma ihtimali oluşunca, Boğazlar Genel Komutanlığı emrindeki Türk hava birliklerine Çanakkale'den Zonguldak'a kadar olan bölgenin keşif görevi verilmiştir. Bu amaçla Anadolu Kavağı'nda ve Karadeniz-Ereğli'de deniz uçak bölükleri konuşlandırılmıştır.⁷³

Anadolu Kavağı müfrezesi Nisan sonuna kadar kırksekiz uçuş gerçekleştirmiş ve bu süre zarfında Rus denizaltılarına dört isabetli atış yapılmıştır. Mayıs-Haziran aylarında ise kırkbeş uçuş yapılmış, Rus gemilerine yetmiş bomba atılmıştır. Aynı zamanda Rus mayınları tespit ve imha edilmiştir.

İngiliz uçakları 27 Ocak'ta Çanakkale'ye, 30 Mart 1917'de İzmir'e taarruz etmişler, iki İngiliz uçağı Türk uçaklarınca düşürülmüştür. Mayıs ayında İzmir'den Sakız, Midilli ve Sisam Adaları'na keşif uçuşları yapılmıştır.⁷⁴ V.Ordu Komutanlığı'nın emri ile Ocak ayında Midilli, Limni, İmroz, Bozcaada ve Movros Adaları'na keşif ve bombardıman uçuşları düzenlenmiş, 20 Ocak 1918'de İmroz Adası'na yapılan baskında dört İngiliz uçağı düşürülmüştür. Ege Adaları üzerinde hava keşfi ile görevli olan V.Uçak Bölüğü, 12 Ocak 1918'den 16 Ekim 1918'e kadar Sisam Adası'na on dört, Midilli Adası'na beş, Sakız Adası'na onüç, İmroz ve

⁷² Kansu, **a.g.e.**, s.235-242.

⁷³ Tanman, Keyüsk, **a.g.e.**, s.127.

⁷⁴ Kansu, **a.g.e.**, s.237.

İstanköy Adaları'na birer olmak üzere toplam otuzdört keşif uçuşu yapmıştır.⁷⁵

Mehmet Akif Ersoy, Safahat isimli kitabının 6. Bölümü olan "Asım" da Çanakkale Savaşı'ndan bahseder. Ersoy'un Çanakkale Savaşı'ndan bahsettiği bu bölüme bazı araştırmacılar Çanakkale Şehidlerine başlığını koymuşlardır. Bu başlıkta anlatılmak istenen bu bölümdür. "Şu Boğaz Harbi nedir, var mı ki dünyada eşi?" diye başlayan ve Çanakkale Savaşı'nı anlattığı şiirinde şöyle der:

"Veriyor yangını, durmuş da açık sînelere,

Sürü halinde gezerken sayısız teyyâre."⁷⁶

Bu mısralar, Çanakkale Savaşı'nda uçakların oynadığı rolün önemini göstermektedir.

Türk havacıları olumsuz şartlar altında görev yapmalarına, ikmal ve tedarik açısından eksikliklerin fazla olmasına hatta uçak sayısının düşmana göre az olmasına rağmen savaşın gidişatını etkileyecek başarılı görevler icra etmişlerdir.

1.1.6.1.2. Doğu Cephesi

Doğu Cephesi'ne gitmek üzere İstanbul'dan Trabzon'a deniz yoluyla gönderilen iki uçaklık müfreze 6 Kasım 1914 gecesi, Rus donanmasının saldırısına uğramış, vapur batırılmış, pilotlar (Yzb. Salim ve Fesa) ise esir edilmiştir.⁷⁷

Rus birlikleri 1915 Mart'ından itibaren hava keşfi görevini icra ederken, Rus taarruzlarının artması üzerine Türk uçakları ancak 1916'da uçmaya başlayabilmiştir. Yzb. Ali Rıza, Ütğm. Abdullah, Ütğm Muhsin ve

⁷⁵ Kansu, **a.g.e.**, s.237-245.

⁷⁶ Mehmet Akif Ersoy, **Safahat**, İstanbul, 2006, s.410.

⁷⁷ Kansu, **a.g.e.**, s.174.

Ütğm Fikri'den oluşan uçuş ekibi ile birlikte, iki uçak, 6 Şubat'ta Trabzon'a ulaşmıştır.⁷⁸ Erzurum'un işgali üzerine Erzincan'a gitmesi kararlaştırılmış olan uçaklardan birisi, meteoroloji ve arıza nedeniyle kalkışta düşmüş ve *kırırma* uğramış, diğeri ise Erzincan'a inişi esnasında ağır hasara uğrayarak kullanılamaz hale gelmiştir. Bunun üzerine Mart ayı başında bölgeye iki Rumpler uçağı gönderilmiştir. Havalanın düzelmesiyle 30 Nisan 1916'da Kargın-Erzurum arasında ilk hava keşfi yapılmış,⁷⁹ Erzurum bölgesinin keşfi ise 7 Mayıs'ta gerçekleştirilmiştir.⁸⁰

Rusların 25 Temmuz 1916'da Erzincan'ı işgal etmesi üzerine VIII. Uçak Bölüğü Suşehri'ne intikal ettirilmiştir. VII. Uçak Bölüğü Albatros-C uçağı ile takviye edilmiş ve yıl sonuna kadar bu birlik keşif uçuşlarına devam etmiştir.⁸¹

Elazığ'da bulunan X.Uçak Bölüğü Van Gölü'nün doğusundan Erzincan'a kadar çok geniş bir sahanın keşif görevini başarıyla yerine getirmiştir.⁸²

Doğu cephesinde ilk hava savaşı 16 Haziran 1917'de Varto ve Hınıs dolaylarında gerçekleştirilmiş, Rus uçakları bölgeden uzaklaştırılmıştır. 30 Haziran'da, Tiflis yakınlarındaki Alucra'ya yanlışlıkla inen çift motorlu Caudron-4 tipi Rus uçağına el konularak VII. bölüğe verilmiştir. Erzincan dolaylarında, 13 Ağustos 1917'de yapılan hava keşfinde, şehrin kuzeyinde bulunan hava alanındaki dört uçak ve tesisler bombalanmış, bu sırada havalanan bir düşman uçağı ile hava savaşı yapılmıştır.

8 Ekim 1917'de Vecihi ve yardımcısı Ütğm. Bahattin'in kullandığı uçak bir düşman uçağı tarafından düşürülmüş ve kendileri esir alınmışlardır. Pilotlar, Ekim sonlarında esaretten kurtulmuştur.⁸³

⁷⁸ Sarp, **a.g.e.**, s.52-53.

⁷⁹ Kansu, **a.g.e.**, s.251.

⁸⁰ "Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı...", s.76.

⁸¹ Kansu, **a.g.e.**, s.251.

⁸² "Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı...", s.81.

3 Mart 1918'de Ruslarla Brest-Litowsk anlaşması imzalanmış, 4 Haziran'da ise Ermenilerle yapılan antlaşma ile Doğu Cephesi'ndeki harekât sona ermiştir.⁸⁴ Mondros Mütarekesi imzalandıktan sonra, VII. Uçak Bölüğü Kars'a, oradan da Erzurum'a intikal etmiştir.⁸⁵

1.1.6.1.3. Irak-İran Cephesi

6 Kasım 1914'te Basra Körfezi'ne giren İngilizler Abadan istikametinde kara harekâtına başlamış, Osmanlı XXXIII. Tümeni ise Korna'ya doğru çekilmiştir.⁸⁶

1915 yılı sonuna kadar Irak'ı koruyan VI. Ordu emrine uçak gönderilememiştir. Bu süre zarfında İngilizler keşif ve bombardıman uçuşları icra etmişlerdir. Osmanlı birliklerinin ani baskını ile İngilizlerin dokuz uçağı kullanılamaz hale gelirken, Farman ve Caudron tipi iki uçaklarına da Osmanlı kuvvetleri tarafından el konulmuştur. Bunun üzerine IV. Ordu emrinde görevli pilot Yzb. Fazıl 25 Eylül 1915'de Irak'a gelmiş, böylelikle II. Uçak Bölüğü'nün temelini atmıştır. Yıl sonuna doğru Kut-ül Amare ve Aziziye üzerinde keşif uçuşlarına başlanmış, Yzb. Fazıl ve yardımcısı Ütğm. Fettah, 8 Ocak'ta Dicle Nehri ve Şeyh Sait bölgesinin keşfini yapmıştır.⁸⁷

10 Şubat 1916'da VI. Ordu emrine dokuz uçak ve onbir personel verilerek Yzb. Von Aulock II. Bölük komutanı olarak atanmış ve birliğin Bağdat'a intikali tamamlanmıştır. Artan uçak sayısı ve özellik olarak İngiliz uçaklarından daha donanımlı olması sebebiyle hava üstünlüğü Türklerin eline geçmiştir.⁸⁸

İngilizlerin 8 Mart taarruzunda başarısız olmaları ve çekilmeye başlamaları Kut-ül Amare ve Felâhiye'de keşif ve taarruz uçuşlarının

⁸³ Kansu, **a.g.e.**, s.312-314.

⁸⁴ Uçarol, **a.g.e.**, s.561.

⁸⁵ Kansu, **a.g.e.**, s.386.

⁸⁶ Kansu, **a.g.e.**, s.176.

⁸⁷ “Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı...”, s.62; Kansu, **a.g.e.**, s.212.

⁸⁸ “Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı...”, s.95.

arttırılmasına sebebiyet vermiştir. 21 Mart'ta Kut-ül Amare II. Bölük tarafından bombalanmıştır. İngilizler, 3 Nisan'da Kut-ül Amare'de tarihte bilinen ilk hava köprüsünü kurmuşlar, uçaklarla büyük miktarda malzeme ikmali gerçekleştirmişlerdir. 24 Nisan'da Türk uçakları propaganda uçuşu yapmış, Kut-ül Amare'dekilerin teslim olmaları için İngilizce beyannameler atmışlardır.

Kut-ül Amare zaferinden sonra Kazım Karabekir Paşa XVIII. Kolordu'yla bölgede kalmaya devam ederken, XIII. Kolordu'nun Ali İhsan Paşa'nın komutasında İran'a gönderilmesine karar verilmiştir. Bu kolordunun emrine verilmek üzere de iki Albatros uçağı ile Ütğm. Nüzhet ve Cemal Beylerin teşkil ettiği XII. Uçak Bölüğü oluşturulmuş, daha sonra da bu bölüğün adı XIII. Uçak Bölüğü olarak değiştirilmiştir. Bu bölük ilk uçuşunu 19 Temmuz'da Esatabad bölgesinde icra etmiştir. Ancak benzin ve ikmal kaynakları eksikliklerinden dolayı bir süre uçuşlara ara verilmiştir.⁸⁹

4 ve 17 Ağustosta Gengaver ve Karagan bölgelerine keşif uçuşları yapılmıştır. 10 Eylül 1916'da Albatros uçağıyla Ütğm. Mithat XII. bölüğe atanmıştır. 1916 sonuna kadar cephede önemli bir hava harekâtı gerçekleşmemiştir.⁹⁰

Osmanlı Ordusunun Kut-ül Amare'de savunmada kalması ve hava üstünlüğünün tekrar İngilizlere geçmesiyle Türk uçuşları azalmıştır. İngilizler yıl boyunca ondört uçak kaybederken, II. Bölük iki uçak kaybetmiştir.⁹¹

İngilizler ve Ruslar hazırlıklarını tamamlayarak 12 Ocak 1917'de taarruza geçmişlerdir. Taarruzun başlarında II. Bölük Garaf bölgesinde keşif ve taarruz uçuşları yapmıştır. Türk birliklerinin çekilmesi esnasında

⁸⁹ Kansu, **a.g.e.**, s.268.

⁹⁰ “Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı...”, s.106-109.

⁹¹ Kansu, **a.g.e.**, s.266-275.

hava koşulları nedeniyle uçurulamayan üç uçak yakılarak imha edilmiştir. Bir adet Fokker ile bir adet Albatros ise Samarra'ya ulaştırılabildiğiştir.⁹²

XIII. Bölük Mayıs ayı başında Musul'a intikal ettirilen sekiz Albatros uçağını da bünyesine katarak yeniden teşkilatlandırılmıştır. Rus İhtilali'nden sonra rahatlayan doğu cephesindeki II. Ordunun teşkilatı altında bulunan XI. Bölük 17 Temmuz'da Musul'a gönderilmiş ve Ağustos ayında II. Bölük ile birleştirilerek yeniden yapılandırılmıştır.⁹³

İngilizler Eylül ayı sonlarında Ramadiye'yi işgal etmiştir. 30 Eylül'de Ramadiye'ye gönderilen keşif uçağının, Türk birliklerinin esir alındığı haberini getirmesi üzerine, XVIII. Kolordu Komutanı takviye amacıyla gönderdiği kuvvetlerini geri çağırmıştır. Böylece olası başka bir yenilgi önlenmiştir.⁹⁴

II. ve XIII. Bölüğe bağlı uçaklar keşif ve taarruz uçuşlarını sürdürmeye devam etmişler, bu arada İngilizlerle yapılan hava muharebelerinde başarılar kazanmışlardır. 27 Eylül 1917'de iki İngiliz uçağı düşürülmüştür. 17 Aralık'ta Niyabin'e taarruz için gelen dört uçaklık İngiliz kolundan ikisi Alman pilot Yzb. Klaus tarafından düşürülmüş, kalan iki uçak da hasara uğratılarak geri püskürtülmüştür. Yzb. Klaus bu başarısıyla Kolordu Komutanı Cafer Tayyar Paşa tarafından gümüş liyakat madalyasına ve para ödülüne layık bulunmuştur.⁹⁵

21 Ocak 1918'de XIII. Bölüğün hangarları on bir uçaklık İngiliz filosu tarafından bombalanmış; misilleme olarak Mercan Geçidi ve Kasr-ı Şirin'deki İngiliz ordugâhları, 25 ve 31 Ocak'ta ise Bağdat ve Bakuba Türk uçaklarınca bombalanmıştır.

Nisan ayında karşılaşılan bir kum fırtınasında bazı uçaklar büyük hasar görmüş, uçakların azalması sebebiyle II. ve XIII. Bölükler birleştirilerek keşif ve taarruz görevlerine devam edilmiştir. Musul'un işgal

⁹² “Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı...”, s.163-167.

⁹³ Kansu, **a.g.e.**, s.338.

⁹⁴ Yalçın, **Türk Havacılık Tarihi**, s.43.

⁹⁵ Kansu, **a.g.e.**, s.338-340.

edilmesiyle birlikte burada bulunan uçaklar Mardin ve Diyarbakır'a taşınmıştır.⁹⁶

1.1.6.1.4. Güney Cephesi (Kıbrıs, Adana, Taşucu)

İngilizlerin Kıbrıs'ta yığınaklanma faaliyeti içine girdikleri haberi alınınca, 22 Aralık 1915'te Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Dâiresi Harekât Şubesi'nin direktifleri doğrultusunda keşif amaçlı bir uçak müfrezesinin Adana'ya gönderilmesi kararlaştırılmıştır. İstenilen birlik 6 Ocak'ta Adana'ya varmış ve Adana istasyonu civarına yerleşerek uçuş hazırlıklarına başlamıştır. Adana'dan Kıbrıs'a mesafenin çok fazla olduğu kanaatine varılmış, ayrıca gönderilen uçakların su üstü uçuş için uygun olmaması nedeniyle deniz uçağı istenmiştir. Ancak imkânsızlıklar nedeniyle talep Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Dâiresi tarafından reddedilmiştir. Bunun üzerine uçaklar Taşucu'na sevk edilerek uçuş mesafesinin kısaltılması amaçlanmıştır.⁹⁷

10 Nisan 1916'da Ütğm. Mithat komutasında Kıbrıs'a ulaşılmış, adanın keşfi yapılmıştır. Sonuç olarak önemli bir askeri hazırlık olmadığı kanaatine varılmış ancak keşif uçuşları devam ettirilmiştir.⁹⁸

14 Ağustos 1916'da Pilot Yzb. Sedat ve Bican 4 saat süren bir uçuş yapmışlardır.⁹⁹ Uçak arızaları sebebiyle ve kayda değer bir hareketliliğin olmaması nedeniyle uzunca bir süre keşif uçuşlarına ara verilmiş, Mayıs 1917'de bölüğe yeni uçakların katılmasıyla uçuşlara 16 Haziran 1917'de tekrar başlanmıştır. Başarılı bir keşif uçuşu ve hava fotoğraflamasıyla Türk savaş esirlerinin tutulduğu kamplar ile Ermeni Doğu Lejyonu tespit edilmiştir. Ekim ayında gelen bir istihbarat bilgisi Fransa ve İngiltere'nin Kıbrıs'a asker gönderdiği yönünde olunca keşif uçuşları sıklaştırılmış,

⁹⁶ Kansu, **a.g.e.**, s.410-411.

⁹⁷ "I.Dünya Savaşında Kıbrıs'ta Hava Faaliyetleri", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, S:344, Şubat 2003, s.10.

⁹⁸ "I.Dünya Savaşında Kıbrıs'ta Hava Faaliyetleri", s.13-14.

⁹⁹ Kansu, **a.g.e.**, s.256.

takiben görev 21 Ekim 1917 tarihinde Alman Deniz Uçak Bölüğü'ne devredilmiştir. Burada bulunan IV. Bölük ise Hicaz'a gönderilmiştir.¹⁰⁰

1.1.6.1.5. Hicaz Cephesi

1916 yazında Medine'deki askeri harekâtın başlamasıyla III. Uçak Bölüğü, envanterindeki beş Parasol uçağıyla birlikte Hicaz Kuvvetlerinin kontrolü altına girmiştir. Şam'a ulaşan uçaklar Dera bölgesinin keşfiyle görevlerine başlamıştır. Ekim ayı boyunca Ütgm. Fazıl bölük komutanlığında, Medine'deki asi Arap ordugâhlarına keşif ve bombardıman uçuşları yapılmıştır. 7 Kasım'da ise Birülabbas'a intikal ederek kendilerine verilen görevleri buradan icra etmeye başlamışlardır.¹⁰¹

Hicaz demiryoluna düzenlenen sabotajlar nedeniyle bu bölgede yoğun keşif uçuşları yapılmıştır. Yıpranan uçaklara takviye olarak Bölüğe üç Albatros uçağı gönderilmiştir. Ağustos sonunda bölük Medine'deki düşman faaliyetlerinin azalmasından ötürü Maan'a intikal etmiştir. Buradan Vadi Musa, Müdevvere, Kuveyra, Şökek ve tren güzergâhındaki Araplara yönelik keşif ve bombardıman uçuşu gerçekleştirilmiştir. Bu esnada III. Uçak bölüğü 300. Paşa Bölüğü'nden altı Rumpler uçağı takviye olarak almıştır.

Araplar 1918 yılının Nisan ayında Maan'a karşı taarruzlarını arttırmışlar, burada durumun kötüye gitmesiyle III. Bölük, 8 Mayıs'ta Dera'ya hareket ederek 305. Paşa Bölüğü'ne katılmıştır.¹⁰²

1.1.6.1.6. Sina-Filistin Cephesi

İngiltere 18 Aralık 1914'te Mısır'ın himayesi altında olduğunu ilan etmiştir. XX. Bölgede bulunan IV. Ordu komutanlığına atanan Cemal Paşa, 7 Aralık'ta komutayı devralmış ve emrine acil olarak uçak

¹⁰⁰ "I.Dünya Savaşında Kıbrıs'ta Hava Faaliyetleri", s.14-18.

¹⁰¹ "I.Dünya Savaşında Kıbrıs'ta Hava Faaliyetleri", s.14-18.

¹⁰² "Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı", s.240-248.

verilmesini istemiştir. Bir adet Rumpler uçağı Şakir Fevzi komutasında gönderilmiş; ancak Halep'te kalkış esnasında kaza geçirmiş ve Şam'a ulaşamamıştır. Maddi yetersizlikler nedeniyle uzunca bir süre başka bir uçak gönderilememiştir.¹⁰³

İngilizler ise keşif ve bombardıman uçaklarını kullanarak Türk birliklerinin yapısını öğrenebilmiş ve Bedevi kamplarını bombalayarak kendilerine büyük faydalar sağlamıştır.¹⁰⁴

Yzb. Fazıl ve Ütğm. Mithat, tamir görmüş bir Ponnier uçağı ile IV. Ordu emrine girmiş ancak 9 Nisan 1915'te ilk uçuşuna çıkan bu uçak arıza sebebiyle düşmüştür. İmkânsızlıklar nedeniyle bu cepheye 1915 yılında tekrar uçak gönderilememiştir.¹⁰⁵

Osmanlı Ordusu ikinci kanal harekâtına karar verdikten sonra Almanlardan teknik ve hava desteğı istenmiş, bunun sonucunda da Yzb. Von Heemskerck komutasında 300. Paşa Bölüğü adı verilen ve altı Rumpler, iki Pfalz ve bir Fokker uçağından oluşan Alman bölüğü kanal bölgesine ulaştırılmıştır. 15 Nisan 1916'dan itibaren uçuşlarına başlayan Alman pilotlar yeni uçakların sağladığı avantaj ile yıl boyunca hava savaşlarında on beş İngiliz uçağı düşürürken hiç kayıp vermeyerek bölgede hava hâkimiyeti sağlamışlardır. Hedefleri keşif uçuşlarıyla tespit edip gece ve gündüz taarruzlarını etkin bir şekilde uygulamışlardır. Hedefler arasında düşman mevzileri ve gemiler, Port Sait'teki İngiliz havaalanında bulunan hangarlar ve Port Sait Limanı olmuştur.¹⁰⁶ Ayrıca Süveyş Kanalı'ndaki ulaşımı engellemek için 300. Paşa Bölüğü takviye edilerek, büyük kısmı 16 Mayıs'ta Birüssebi'ye nakledilmiş, taarruzlara buradan devam etmişlerdir. Bu birliklerin faaliyetleriyle hava üstünlüğünü kısmen kaybeden ve taarruzlardan rahatsız olan İngilizler, 18 Haziran 1916'da Elariş'te bulunan müfrezeye onbir uçakla saldırmış ve iki uçağı

¹⁰³ Kansu, **a.g.e.**, s.174-175.

¹⁰⁴ "Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı", s.65.

¹⁰⁵ Kansu, **a.g.e.**, s.210.

¹⁰⁶ Tanman, Keyüsk, **a.g.e.**, s.172.

tahrip etmiştir. İngilizle Elarış'ı 22 Aralık'ta ele geçirmiştir.¹⁰⁷ Takiben 19 Nisan 1917'de ileri harekâta başlamışlardır. Harekât boyunca hava üstünlüğünü kaybeden 300. Paşa Bölüğü sadece belli sayıda keşif uçuşu icra etmiştir. 300. Paşa bölüğü Ekim ayında Filistin'e çekilmiş, burada Albatros ve AEG tipi uçaklarla takviye edilmiştir. Yıl boyunca gerçekleşen İngiliz taarruzlarında uçakların %25'i ve 21 pilot kaybedilmiştir.¹⁰⁸

1918 yılı başında savunma durumuna geçen Osmanlı Ordusunda yedek parça eksikliği nedeniyle yeterince uçak uçurulamamıştır.¹⁰⁹

300. Paşa Bölüğü dışında kurulmuş Amman bölgesindeki 302. Paşa Bölüğü varlık gösterememiş, Cenin ve Afule de bulunan 301. ve 304. Paşa Bölükleri personeli buranın kaybedilmesiyle esir düşmüştür. Dera'da bulunan 305. Bölük ile 302. ve 303. Bölük uçakları birleştirilmiş, çekilme esnasında uçabilenler Rayak'a çekilmiş, kalanlar tahrip edilmiştir. Sonuç olarak bölüklerin personeli ve uçakların bir kısmı çekilerek Halep ve Konya'ya kadar gelmiştir.¹¹⁰

1.1.7. 1918 – 1923 YILLARI ARASINDA TÜRK HAVA KUVVETLERİ:¹¹¹

1.1.7.1. TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ ORDULARININ İLK HAVA KUVVETLERİ TEŞKİLATI

Dünya savaşından mağlup bir devlet olarak çıkan Osmanlı İmparatorluğu'nun silahlarına el konulmaya başlandığı zaman Türk havacılık tarihinde yeni bir sayfa açılıyordu.

¹⁰⁷ Tanman, **a.g.e.**, s.174; "Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı", s.118-127.

¹⁰⁸ Kansu, **a.g.e.**, s.344.

¹⁰⁹ "Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı", s.241.

¹¹⁰ "Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı", s.251.

¹¹¹ Kurtuluş Savaşında kullanılan tayyarelerle ilgili bkz. Ek II.

Türk Hava Kuvvetlerinin Kurtuluş Savaşı sırasında ilk oluşumunu Anadolu'da toplanan pilot, yardımcılar ve makinistler ile Konya, Erzurum, Elazığ ve Diyarbakır'daki uçaklar teşkil ediyordu. İstanbul'dan kaçan havacı personel sayısı oldukça fazla olmasına rağmen en az iki yıldan beri eğitim yapamadıkları için uçuştan uzaklaşmış durumdaydılar. Konya'daki uçaklar gece gündüz demeden uçuşa hazır duruma getirilmeye çalışılıyordu. Ancak, uçakların kaplama bezlerini dış etkilerden koruyacak ve profil direncini arttırmak için germeyi sağlayacak boyayı bulmak mümkün değildi. Ayrıca diğer uçak parça ve malzemeleri de bulunamıyordu. Buna rağmen teknisyenler canla başla çalışıyordu. Eldeki olanaklar çok kısıtlıydı. Konya'ya getirilip toplanan bozuk uçaklar yedek parça yokluğundan uçamaz durumdaydı.¹¹² Uçakları onarmak için çeşitli yollar denendi. Örneğin patates kabukları ile hayvan kemikleri kaynatılarak elde edilen maddeyle uçağın delikleri kapatılıyordu. Onarılan birkaç uçakla ancak keşif uçuşları yapılabiliyordu.¹¹³

1918 ile 1920 yılları arasında havacılıkla ilgili olarak göze çarpan büyük bir gelişme olmamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'na ait uçaklara işgal kuvvetleri tarafından el konulmuş ve personel dağıtılmıştı.

Savaşın başından beri Rusya'da esir bulunan Fesa Evrensev Ocak 1920'de Rusya'dan kaçarak Trabzon'a geldi ve Doğu Cephesi'nde görev aldı. Fesa Bey Kasım 1914'te Salim (İlkuçan)'la birlikte İstanbul'dan Trabzon'a gemi ile tayyare götürürken Ruslara esir düşmüştü. I. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar Sibiryada esir kalmıştı.¹¹⁴ Konya'da geçirdiği bir uçak kazası sonucu hastaneye kaldırılan Deniz Pilot Yüzbaşı Savmi'de bu sıralarda taburcu olmuş, Harbiye Nezareti'nde hava işlerini yürütmekle görevlendirilmişti.

¹¹² **Cumhuriyet'in 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri**, Ankara 1984, s.39.

¹¹³ Ahmet Bilginsoy, "İstiklal Harbinde Türk Havacılığı", **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, Haziran 1972, s.242.

¹¹⁴ <http://www.korkma.net/turk-tarihi/2142-canakkale-savasi-2.html>, Erişim: 24 Ekim 2010.

Maltepe İstasyonu'nda konuşlu bulunan Türk Havacıları, İstanbul'un İtilaf Devletleri'nce resmen işgal edildiği 16 Mart 1920 tarihinden sonra Anadolu'ya geçmeye başlamışlardı. Bu sırada Maltepe Meydanı'nda değişik cinsten, yarısından fazlası uçabilecek durumda olan kırkbeş uçak mevcuttu.¹¹⁵ Otuzbir av, uç eğitim ve onbir keşif uçağından oluşan bu kırkbeş uçak Yeşilköy Uçak İstasyonu lağv edilince Maltepe'de kurulan hangarlara nakledilmişti.¹¹⁶ Gözüpek Türk havacıları her ne kadar bu uçakları milli mücadele için Anadolu'ya kaçırmaya çalışmışlarsa da bu kaçırma planları başarıya ulaşmamıştır. Bundan sonra Teğmen Avni (Okar), Üsteğmen Muhsin (Alpagot), Üsteğmen Emin Nihat (Sözeri), Üsteğmen Rafet, ayrıca astsubay ve sivillerden Pilot Hayri Hoca, Vediti Makinist Eşref gibi bir kısım havacılar Mudanya-Bursa yoluyla Konya Tayyare İstasyonu'na katıldılar. Diğer havacılar ise Ermenilerce ihbar edilerek Arapyan Hanı'na hapsedilmişlerdi. İngilizler bu gelişme üzerine 17 Haziran 1920 tarihinde Maltepe İstasyonu'nu işgal ederek uçak ve malzemeleri yok etmişlerdir.¹¹⁷

23 Nisan 1920'de TBMM'nin Ankara'da toplanması sebebiyle halkın moralini yükseltmek amacıyla Ankara'ya üç uçaktan oluşan bir uçak müfrezesi gönderilmesi planlanmıştır. Bu olay yeni kurulmakta olan yeni Türkiye'deki Milli mücadele taraftarlarının havacılığın önemini kavramış olmalarının bir göstergesidir.¹¹⁸ Uçuş alanı iyi olmadığı için Üsteğmen Avni iniş esnasında uçağını ağır şekilde *kırma* uğratmıştır. Deniz Yzb. Ahmet Nuri de uçağı ile *rulede kırım*¹¹⁹ geçirmiştir.¹²⁰

Milli Hükümetin ilk oluşturduğu teşkilatlardan biri de Hava Kuvvetleri teşkilatıdır. Müdafaa-i Milliye Vekaleti'nin 328 sayılı emri ile Yeşilköy uçak istasyonunun tahliyesi, İzmir'in işgali ve Maltepe Hava Meydanı'ndaki son gelişmeler sebebiyle 13 Haziran 1920'de Ankara Hükümeti Hava

¹¹⁵ Sarp, a.g.e., s.101.

¹¹⁶ **Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı**, C.V, Ankara, 1964, s.121.

¹¹⁷ Oktay Zayıf, **İstiklal Savaşı Yıllarında Türk Hava Birliğinin Etkinliği**, Ankara, 2001, s.283.

¹¹⁸ Osman Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayi**, Ankara, 2010, s.43.

¹¹⁹ Rule havacılık tabiri olarak uçağın yerde gitmesidir. Kırım ise uçağın hasarlanmasıdır.

¹²⁰ Yalçın, a.g.e., s.45.

Kuvvetleri teşkilatı kurulmuştur.¹²¹ Yeni teşkilat; *Türkiye Büyük Millet Meclisi Ordularının ilk hava kuvvetleri teşkilatı* oluyordu.¹²²

Osmanlı İmparatorluğu'nda ise Hava Kuvvetleri Müfettişliği'nin 25 Haziran 1920'de lağvedilmesi üzerine personel dağıtılmış ve Osmanlı Havacılığı sona ermiştir.¹²³

TBMM Hükümeti tarafından 1 Şubat 1921 tarihinde teşkilat değişikliği yapılmış ve Hava Kuvvetleri (Kuva-yı Havaiye) Şubesi'nin ismi de Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü (Kuva-yı Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi) şeklinde değiştirilmiştir. Müteakiben, 5 Temmuz 1922 tarihinde bir teşkilat değişikliği daha yapılmış, Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü yerine tümen yetkisinde Hava Kuvvetleri Müfettişliği (Kuva-yı Havaiye Müfettişliği) kurulmuştur.¹²⁴

1.1.7.2.DOĞU CEPHESİ

Henüz TBMM Hükümeti'nin Hava Kuvvetleri Teşkilatı kurulmadan önce Mayıs 1920'de doğudaki hava teşkilatında değişiklikler yapılmıştır. Erzurum İstasyonu'ndaki 7. ve 8. Uçak Bölükleri 15. Kolordu Komutanlığının 27 Mayıs 1920 tarihli emri ile lağvedilmiş ve yerine 15. Uçak Bölüğü kurulmuştur.¹²⁵ Bölük ilk olarak Horasan meydanında konuşlandığı için Horasan Müfrezesi adını almıştır.¹²⁶

Doğu cephesinde 18 hava personeli bulunmaktaydı, bunlardan 5 tanesi pilot, 5 tanesi rasıt, 4 tanesi makinist, 4 tanesi de diğer işlerle uğraşan görevlilerdi.¹²⁷

15. Bölükte ilk keşif uçuşu 28 Eylül 1920'de yapılmıştır. Bu uçuş Karaorgan-Sarıkamış-Novoselim istikametinde gerçekleştirilmiştir.

¹²¹ <http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Kurumumuz/Tarihce/1918-1923.aspx> , Erişim: 28 Ekim 2010.

¹²² Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayi**, s.45.

¹²³ "Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı...", s.123.

¹²⁴ <http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Kurumumuz/Tarihce/1918-1923.aspx> , Erişim: 28 Ekim 2010.

¹²⁵ Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayi**, s.47.

¹²⁶ Akdemir, **a.g.e.**, s.45.

¹²⁷ Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayi**, s.47.

Albatros tipi uçaklar keşif görevlerini üstlenirken, Halberstad'lar önleme görevini yerine getirmiş ve düşmanın hava keşfi yapması önlenmiştir.¹²⁸ Kazım Karabekir komutasındaki 15. Kolordunun Kars'a doğru ileri harekâtı sonucu, 29 Eylül 1920'de Sarıkamış, 30 Ekim 1920'de Kars kurtarılmıştır.¹²⁹ 15. bölük uçakları Kolordu ile birlikte hareket etmiş önce Sarıkamış'a ardından Kars'a gelmiştir. 3 Aralık 1920'de Ermenilerle Gümrü antlaşmasının imzalanmasıyla 15'i Bölüğün uçuşları durdurulmuştur. Uçaklar bölgede kalırken bazı uçucular Batı Cephesi'ne intikal ettirilmiştir.¹³⁰

1.1.7.3.BATI CEPHESİ

Batı Cephesi'nde 39 havacı personel bulunuyordu. Bunlardan 1 tanesi komutan, 11 tanesi pilot, 14 tanesi rasıt, 6'sı makinist, 7 personel ise diğer işlerde görevliydi. Ayrıca bunlara ek olarak Konya'da 2 pilot ve 1 rasıt bulunmaktaydı.¹³¹

Batı Cephesi'nde, Eskişehir ve Uşak'ta 1. Ve 2. Uçak Bölükleri kurulmuştu. Eskişehir'de bulunan birinci bölükte üç av ve iki keşif uçağı, Uşak'taki 2. Bölükte ise iki av uçağı bulunmaktaydı. Bu bölük 12. kolordu 23. tümen emrindeydi. Ayrıca Sarıköy-Polatlı ve Afyonkarahisar-Dumlupınar arasında birer yedek meydan hazırlanmış, uçak ve malzeme ikmalinin Konya İstasyon Komutanlığı'ndan yapılması sağlanmıştır. Konya Tayyare İstasyonu'nda malzeme yönünden büyük sıkıntılar çekilmesine rağmen 1920 yılının Temmuz ayına kadar onbir uçak onarılarak batı cephesine kazandırılmıştır.¹³²

¹²⁸ “Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı...”, s.131.

¹²⁹ Ali İhsan Gencer, Selahattin Özel, **Türk İnkılap Tarihi**, Ankara, 2010, s.150-155.

¹³⁰ “Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı...”, s.131.

¹³¹ Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayi**, s.46.

¹³² “Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı...”, s.127-128.

Batı Cephesi Emrindeki 1.Uçak Bölüğü (Ağustos-Aralık 1920)

Bölük Komutanları

Deniz Pilot Yüzbaşı Ahmet Nuri / Ağustos,Rasit Yüzbaşı İsmail Hakki, Rasit Yüzbaşı Muhsin (ALPAGOT)

Pilotlar

Üsteğmen Hüseyin Avni (ARIKKÖK), Üsteğmen Sabri, Sivil Hayretti, Sivil Hasan Fehmi, Sivil Remzi, Sivil Fazıl, Sivil Vecihi (HÜRKUŞ) / Geçici olarak 2.Bölük'ten geldi.

Rasıtlar

Üsteğmen Hasan Basri (BİLGİN), Teğmen Sıtkı (TANMAN), Teğmen Yusuf Kenan, Teğmen Celal (BAYRAKTAROĞLU), Teğmen Süleyman Sırrı / Fotoğrafçı.

Uçaklar

2 adet ALBATROS D-III / 31 Ağustos'ta kırıldı. ALBATROS D-IV / Faal, PFALZ D-III / Faal. AEG C-IV / Konya'ya gönderildi, kırım geçirdi. 2 adet RUMPLER C-VII / 30 Ağustos'ta kırım geçirdi. DFW C-V / 29 Ağustos'ta kırım geçirdi.

23.Tümen 2. Uçak Bölüğü'nün Temmuz-1920 sonunda üç uçağı ile Uşak'ta göreve başlamıştır. Uçak kanatlarına kartal resmi çizildiğinden bu birliğe havacılık tarihimizde "Kartal Müfrezesi" ismi verilmiştir. Bu birlik Hava Kuvvetleri'nde amblem kullanan ilk uçuş birliği olmuştur. ¹³³

2. Uçak Bölüğünün Personel ve Uçak Durumu¹³⁴

Bölük Komutanı

Pilot Yüzbaşı Fazıl

¹³³ Faik Türkmen, "Türk Havacılık Tarihinde Kartal Sembolü", **Türk Kültürü**, C.VII, No.74, Aralık 1968, s.16.

¹³⁴ <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1919-23/05.asp>, Erişim: 17 Kasım 2010.

Pilotlar

Teğmen Halil (ZİVER), Sivil Vecihi (HÜRKUŞ), Sivil Behçet, Sivil Hayrettin.

Rasıtlar

Yüzbaşı M. Nuri, Yüzbaşı Sırrı, Üsteğmen Sabri (BİLGİN), Üsteğmen Hamdi (ÇAYPINAR), Teğmen Bahattin, Teğmen Osman Nuri (BAYKAL), Teğmen Ömer Avni (OKAR).

Uçaklar

ALBATROS D-III 2 adet (1 adedi Eylül 1920'de 1. Bölüğe gönderildi), PFALZ D-III 1 adet (Adı: Güzel Bursa), AEG C-IV/Keşif 1 adet (Uşak'ta yakıldı), AVRO 504 1 adet (Adı: Ganimet).

2. Uçak Bölüğü muharebe görevine Sivil Pilot Vecihi'nin 15 Ağustos 1920'de Kula - Alaşehir yöresini keşfiyle başlamıştır. Bu uçuş aynı zamanda kurtuluş savaşının ilk uçuşudur. Vecihi kısa bir süre içinde, 13 sorti daha gerçekleştirmiştir. Tümen Komutanı Alb. İzzettin Haziran 1920'de Yunanlılar Salihli, Alaşehir ve Kula'yı aldıktan sonra Demirci ve Simav yönünde ilerlemeye başlamıştı. Çerkez Ethem'in birinci seyfar kuvvetleri Simav ve Demirci'yi Yunanlılardan kurtarmış, bu esnada Alaşehir, Elvanlar, Demirci, Simav bölgelerinin havadan keşifleri yapılmıştı. Demirci bölgesindeki muharebelerde alçak irtifadan düşmana makineli tüfek ile taarruz edilmiştir. 20 Ağustos 1920'de Halil ve Vecihi ikili kol halinde Simav yöresinin keşfini yapmışlar aynı gün keşif görevini icra eden Vecihi, düşman karargâhını görmüş ve bombalamıştır. 21 Ağustos 1920'de ise Yzb. Fazıl ve Vecihi av uçakları ile Demirci bölgesinde Yunan kuvvetlerine bomba ve makinalı tüfek ile saldırmışlardır.¹³⁵

Bu günlerde AVRO 504 tipi bir Yunan keşif uçağı pilotu havada kaybolması yüzünden yakıtsız kalıp zorunlu olarak Çine'ye iniş yapmıştır.

¹³⁵ Osman Yalçın, "Vecihi Hürkuş'un Hayatı ve Çalışmaları", **Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi**, Sa.15, Şubat 2010, s.44.

Mürettebatı esir alınarak bu uçak ele geçirilmiştir. Yzb. Fazıl uçağı Afyon'a getirmiş, bu uçağa "Ganimet" adı verilmiştir. Uçağın uçuş tavanı düşük olduğundan muharebe uçuşlarına elverişli olmamasına rağmen eğitim uçuşlarında kullanılmıştır.¹³⁶

Kartal Müfrezesi, 29 Ağustos'ta Uşak'ın düşman eline geçmesi üzerine Afyon'a intikal ettirilmiştir.¹³⁷

29 Ağustos 1920'de Bursa'ya beyanname atmak üzere görevlendirilen Üsteğmen Avni aşırı yağmurlar sebebiyle ıslanan gövde ve kanat bezleri hava tesiri ile yırtılıp ayrıldığından meydana dönerek mecburi iniş yaparken kırım geçirmiştir.¹³⁸

30 Ağustos sabahı eldeki tek Rumpler uçağı Bozüyük İstasyonu üzerinde karbüratöre giden benzin borusunun kırılmasından dolayı İnönü civarına mecburi iniş yapmıştır.¹³⁹ Aynı gün saat 15.00'de Sivil Pilot Vecihi; ALBATROS av uçağı ile Eskişehir - Bozüyük - Pazarcık - İnegöl bölgelerinin keşfini yapmıştır.¹⁴⁰

31 Ağustos 1920 günü uçaklardan biri Eskişehir üzerinde uçuş yaptıktan sonra iniş esnasında pilotaj hatası nedeniyle kaza geçirmiştir. Ard arda meydana gelen tüm bu kazaların bakım-onarım hatalarından ileri geldiği düşünülerek Rasit Yüzbaşı İsmail Hakkı, Konya Uçak İstasyon Komutanı Deniz Pilot Yüzbaşı Ahmet Nuri'nin yerine atanmıştır.¹⁴¹

8 Eylül 1920 tarihinde Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Reisi İsmet Paşa tarafından ağır bir dille yazılmış bir telgraf gönderilmiştir.¹⁴² Özet olarak havacıların keşif yapamadığını, keşif yapan düşman uçaklarına mani olunamadığını, uçuşların mutlaka yapılması gerektiğini belirtmiş, birinci dünya savaşı sırasında Alman uçucuların faydalı olduğunu belirtirken,

¹³⁶ <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1919-23/05.asp>, Erişim: 18 Kasım 2010.

¹³⁷ "Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı", s.127-128.

¹³⁸ <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1919-23/05.asp>, Erişim: 18 Kasım 2010.

¹³⁹ Bilginsoy, **a.g.e.**, s.253.

¹⁴⁰ <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1919-23/05.asp>, Erişim: 18 Kasım 2010.

¹⁴¹ Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayi**, s.49.

¹⁴² "Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı", s.130.

Türk uçucuların faydalı olmadığını söylemiş gerekirse uçucuların sınıflarına geri gönderilip hava sınıfı lağvedileceğini bildirmişti. Kısaca havacılar korkaklık ve beceriksizlikle suçlanıyordu. Batı Cephesi Komutan Vekili Tuğgeneral Kazım cevaben "Benzin o kadar azdır ki, çok önemli durumlarda uçaklar havalanmaktadır. Emayit¹⁴³ ihtiyacı çok hayati bir sorundur, mutlaka bulunup gönderilmelidir"; diye belirtmiştir.¹⁴⁴

1.1.7.3.1. İnönü Muharebeleri

1921 yılı başlarında isyan eden Çerkez Ethem' e karşı keşifler yapıldı ve beyanname atıldı.¹⁴⁵ 6 Ocak 1921'de Bursa - Uşak ile İnönü ve Dumlupınar mevzilerinde iki uçak en az beş keşif ve bombardıman görevi yapmıştı. 6 Ocak 1921'de Vecihi ve Behçet, Rasit Sıtkı ile birlikte muharebe sahası üzerinde keşif ve bombardıman görevleri yaptılar.¹⁴⁶

Vecihi 8 Ocak 1921'de av uçağı ile Söğüt'ün doğusunda ve Bozüyük – Karaköy üzerindeki Yunan birliklerine taarruz etti.

Yapılan keşifler sonucu, Bozüyük'e giren Yunan birliklerinin bir piyade alayı ile süvari birliklerinden ibaret olduğu, diğer Yunan kuvvetlerinin Mezit Boğazi'nı takip ederek Karasu vadisine girdikleri ve Karaağaç tepelerine doğru ilerledikleri tespit edildi ve Yunan birliklerinin ilerlemesi elde edilen istihbarat yardımıyla durduruldu. 10 Ocak 1921 sabahı yoğun sis nedeniyle keşif uçuşu yapılamadı. Öğleden sonra Sivil Pilot Behçet ve Rasit Teğmen Sıtkı (Tanman) bir sorti keşif uçuşu sonucu, Yunanlıların birgün evvel buldukları mevzilerde tutunmaya çalıştıkları, karşılıklı yoğun topçu ateşinin devam ettiği rapor edildi. Aynı gün Vecihi de av uçağı ile havalanıp İnönü bölgesindeki Yunan siperlerini bombaladı ve alçak irtifadan makineli tüfek ateşine tuttu. Alçak uçuş esnasında Yunan mevzilerinden atılan mermilerden isabet alan uçakla savaş hattına

¹⁴³ Emayit: uçak kanatlarının yapımında kullanılan bez cilâsı.

¹⁴⁴ <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1919-23/05.asp>, Erişim: 18 Kasım 2010.

¹⁴⁵ Bilginsoy, **a.g.e.**, s.17-22.

¹⁴⁶ <http://www.havaciyiz.com/KurSav07.htm>, Erişim: 19 Kasım 2010.

mecburi iniş yaptı. Uçağın düşman eline geçmesini önlemek amacıyla uçağı ateşe verdi ve kaçarak kurtuldu.¹⁴⁷

Birinci İnönü Savaşı sonunda hava harekâtına katılan pilot ve rasıt beş subay ve astsubay Batı Cephesi Komutanlığı'nın emri gereği para ile mükâfatlandırılmıştı. Bu havacılar Sivil Pilot Vecihi ve Behçet ile Rasıt Yzb. Muhsin, Rasıt Ütğm. Kenan, Rasıt Tğm. Sıtkı'dır.¹⁴⁸

Fransa ile devam eden barış görüşmeleri nedeniyle Fransız Franklin isimli diplomat Eskişehir'e geldiğinde, İstihbarat Müdürü Baki ile gezerken gövdesi yama içinde, motorları kırık dökük ve kaplama maddesi bulunamadığı için kaportası *patates suyundan* yapılmış *Albatros* uçağını görünce "Ne delice kahramanlık, elbette muharebeyi kazanırsınız azizim" demekten kendini alamamıştı.¹⁴⁹

14 Mart 1921'de Batı Cephesi Komutanı İsmet İnönü şu mesajı göndermişti: "İnönü Meydan Muharebesi muzafferiyetinin amillerine; Havacılarımıza hassaten selam ve teşekkür ederim."¹⁵⁰

Birinci İnönü Savaşı'ndan sonra toplanan Londra Konferansı'ndan sonuç çıkmayınca, 23 Mart 1921 sabahı Yunan taarruzu ile İkinci İnönü Savaşı başlamıştır.¹⁵¹

23 Mart 1921 günü Sivil Pilot Vecihi, İkinci İnönü Muharebesi'nde av uçağı ile Yunanlıların Kuzey Kolordu bölgesi olan Yenişehir, Bilecik, Söğüt, İnegöl ve Pazarcık bölgesinde bir keşif uçuşu yaptı. Yürüyüş halindeki Yunan kıt'alarına bomba ve makineli tüfek taarruzu yaptı. Aynı gün birinci uçak bölüğü, cepheye yakınlaştırılmak amacıyla inönü'ye intikal ettirilmişti.¹⁵²

¹⁴⁷ Yalçın, **Türk Havacılık Tarihi**, s.72.

¹⁴⁸ Yalçın, **a.g.e.**, s.74.

¹⁴⁹ <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1919-23/05.asp>, Erişim: 19 Kasım 2010.

¹⁵⁰ Akdemir, **a.g.e.**, s.71.

¹⁵¹ Gencer, **a.g.e.**, s.179.

¹⁵² "Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı...", s.139.

25 Mart'ta Ütğm. Fehmi Yemen, Eskişehir'e yaklaşan iki Yunan uçağını önlemek için havalanmış, maalesef motor arızası nedeniyle düşerek şehit olmuştur.

Yzb. Fazıl ve Tğm. Halil 25-27 Mart tarihleri arasında keşif uçuşları yaparak Afyon'a yaklaşan düşman birliklerini tespit etmiştir. Yunan Kuvvetlerinin 28 Mart'ta Afyon'a girmesinden önce ikinci Uçak Bölüğü geriye çekilmiştir.¹⁵³ 28 Mart 1921 sabahı sivil pilot Vecihi av uçağı ile tekrar keşfe çıkmış, keşif sırasında Söğüt'ün bir kilometre kuzeyinde ve güneyinde iki tabur ve çadırılı ordugâh, yol kenarında uçaklara karşı kamufle edilmiş yürüyüş kolunda bir tabur, bunun bir kilometre kuzeyinde bir alaylık ordugâh olduğunu tespit etmiştir. Vecihi, alay karargâhını bombalamış ve makineli tüfek taarruzu yapmıştır. Yine Vecihi, Tğm. Halil Ziver ile 27 Mart-1 Nisan tarihleri arasında yaptıkları keşif uçuşlarında düşmanın geri çekildiğini tespit etmiştir.¹⁵⁴

Sonuç olarak, idari ve teknik yönden aksaklıkları azalan, savaş tecrübeleri devamlı artan 1. ve 2. Uçak Bölüğü uçucuları savaşlarda her geçen gün daha faydalı olmuş, hatta muhaberele sırasında sağladıkları istihbarati bilgiler sayesinde savaşın akışını etkilemiştir. Önleme uçuşlarında ise düşman uçaklarına karşı artan tecrübelerine paralel olarak üstünlük sağlamış, gerçekleştirdikleri taarruzlarla da kara birliklerinin işlerini rahatlattıkları gibi Yunan birliklerinin savaşma azmini kırmışlardır.

15 Mayıs'ta 2. bölük uçakları Kütahya'ya intikal ettirilmiştir. 21 Haziran 1921 tarihi Türk havacılığında altın harflerle yazılacak bir gün olmuştur. Kütahya'ya yaklaşan yedi uçaklık Yunan filosuna karşı Yzb. Fazıl, Albatros uçağı ile havalanmıştır. Tek başına yedi uçağı bertaraf eden Fazıl'a, ikinci kez gazilik beratı verilmiştir.¹⁵⁵

¹⁵³ "Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı..." s.143.

¹⁵⁴ Akdemir, **a.g.e.**, s.71.

¹⁵⁵ Akdemir, **a.g.e.**, s.72.

Kütahya'da bulunan uçaklar, Temmuz ayı sonuna kadar on yedi keşif uçuşu yapmıştır.¹⁵⁶

1.1.7.3.2. Sakarya Savaşı

10 Temmuz 1921'de Yunan kuvvetlerinin karşı taarruzuyla Türk ordusunun Sakarya Nehri'nin doğusuna çekilmesinden sonra Hava Kuvvetleri Müdüriyeti, 22 Temmuz 1921'de 2. Bölük ile birlikte Polatlı'ya intikal etmiştir. 4 Ağustos'ta ise bölükten ayrılarak yeni teşkilat yapısıyla Ankara'ya gönderilmiştir. 1. ve 2. Uçak bölükleri ise Polatlı'ya intikal ettikten sonra burada Cephe Bölüğü adı altında birleştirilmiş takiben 12 Ağustos'ta Malıköy'e taşınmıştır.¹⁵⁷ İki Albatros uçağına ilave olarak Erzurumlu Nafiz (Kotan)'ın Türk ordusuna bağışladığı dört uçaktan iki Fiat tipi keşif uçağı Cephe Bölüğü'ne verilerek bölüğün takviyesi sağlanmıştır.¹⁵⁸

Sakarya Savaşı'nda cephenin genişliğinin 120 kilometreye ulaşması sebebiyle hava keşfinin önemi daha da artmaktaydı. Sakarya batısında da onsekiz Yunan uçağından oluşan Yunan birlikleri yerleştirilmişti.¹⁵⁹

14 ve 15 Ağustos'ta keşif uçuşu görevleri esnasında üç uçak farklı sebeplerden dolayı düşerken sivil pilot Behçet ile Ütğm. Süleyman Sırrı şehit olmuşlardı. Bu olumsuzluklara rağmen 15-23 Ağustos 1921 tarihleri arasında sekiz keşif uçuşu yapılmıştı.¹⁶⁰

De Havilland tipi Yunan uçağı İtalyan işgali altındaki Kuşadası'na mecburi iniş yapmış, uçucular İtalyan'lara teslim edilirken uçak Malıköy'e getirilmiştir. "İsmet"¹⁶¹ adı verilen uçak ile birlikte Cephe Bölüğü, Sakarya

¹⁵⁶ Akdemir, **a.g.e.**, s.76.

¹⁵⁷ Akdemir, **a.g.e.**, s.77.

¹⁵⁸ Yalçın, "Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçaklar...", s.42.

¹⁵⁹ Akdemir, **a.g.e.**, s.78.

¹⁶⁰ "İstiklal Savaşında Türk Havacılığı", s.17-18.

¹⁶¹ <http://www.vecihihurkus.net/brosur3.pdf>, Erişim: 21 Aralık 2010. Vecihi Bey, uçağına Allah korusun dileğiyle "İSMET" adını koyar ve 'yurdunun örfüne uyararak' tellerine mavi bir boncuk bağlar. VecihiBey, İsmet Uçağı ile Sakarya Meydan Muharebesi'nde gerçekleştirilen 28 uçuştan

Meydan Savaşı'nın devam ettiği 23 Ağustos-13 Eylül 1921 tarihleri arasında Vecihi, Fazıl ve Hayrettin beyler tarafından kırk keşif uçuşu yapmıştır. Bu uçuşların yirmidördünü Vecihi, onikisini Fazlı, dördünü Hayrettin yapmıştır.¹⁶² Bu uçuşların 28'i "İsmet" tayyaresi ile yapılmıştır.¹⁶³

Haymana'daki Yunan kuvvetlerinin 1 Eylül 1921'de cepheyi yarmak için başlattığı harekâta, Vecihi bir Yunan uçağını düşürmüş, mevzilerden görünen bu olay cephedeki tüm askerin moral ve motivasyonunu arttırmıştır.¹⁶⁴

9 Eylül'de yapılan keşif uçuşlarıyla Yunan birliklerinin çekilişi tespit ve takip edilirken 10 Eylül'de karşı taarruzun başlamasıyla keşifler de sıklaştırılmıştır. Takip harekâtı esnasında onüç keşif uçuşu daha yapılmış aynı zamanda 19 Eylül'de bombardıman görevi de icra edilmiştir.¹⁶⁵

Cephe Bölüğü 27 Eylül 1921'de Sarıköy meydanına intikal ettirilmiştir. Aynı gün bir adet Breguet-14 tipi Yunan uçağı ele geçirilmiş ve bu uçağa "Sakarya" ismi verilmiştir.¹⁶⁶

Sakarya savaşı esnasında Yunan hava kuvvetleri sayıca çok daha üstün olmasına rağmen Türk havacıları kendilerine verilen tüm görevleri özveri ve başarıyla yerine getirmiştir.

1.1.7.3.3. Büyük Taarruz

Büyük Taarruz hazırlıkları sırasında 1 Ocak 1922'de 1. ve 2. Uçak Bölüklerinin birleştirilmesiyle kurulan Cephe Uçak Bölüğü'nün dört faal uçağı ve dört pilotu vardı. Sakarya Savaşı'ndan sonra arızalı uçakların da tamir edilmesiyle, 7 Mart 1922 gününe kadar 13 uçak uçuşa hazır duruma

20'sinin pilotudur. *İsmet*, bu savasta 50 düşman uçağına karşı Türklerin elde kalan yalnızca iki uçağından birisidir ve savaşın kazanılmasında önemli bir rol oynamıştır.

¹⁶² Akdemir, **a.g.e**, s.79.

¹⁶³ "İsmet Tayyaresi," **Tayyareci Vecihi Hürkuş Derneği**, Ocak 2009, s.2.

¹⁶⁴ "İstiklal Savaşında Türk Havacılığı...", s.17-18.

¹⁶⁵ "İstiklal Savaşında Türk Havacılığı...", s.18-19.

¹⁶⁶ "Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı", s.164.

getirildi. 26 Ağustos sabahı, Büyük Taarruz'un başlangıcında 18 tayyarenin uçuşa hazır olabileceği tespit edilmiştir. Fakat 18 pilotumuzun olmaması sebebiyle her pilot, günde birkaç defa uçmuştur. Her uçucuya bir uçuş elbisesi, başlık ve gözlük verilemediğinden çoğunlukla pilotlar yünden örme bir başlık ve yün kazakla uçuşa gitmişlerdi. 26 Ağustos 1922 günü yapılan hava harekâtında, Afyon'da 12 keşif uçuşu yapılmıştır. Bu uçuşlarda düşman durumu tespit edilmiş, görülen önemli hedefler bombalanmış, av uçakları Yunan uçakları ile çatışmaya girmiş, üç Yunan uçağını kendi hatlarının gerisine kaçmaya mecbur etmiş, bir düşman uçağı da Türk hatlarına indirilmiş ve uçak ele geçirilmiştir. 26 Ağustos'ta Batı Cephesindeki ordularımızın başlattığı Büyük Taarruz, 30 Ağustos Başkomutanlık Muharebesi ile kesin zafere ulaşmış ve yerdeki harekâta havacılarımız büyük cesaret ve fedakârlıklarla iştirak etmişlerdir.¹⁶⁷

Hava muhalefetine rağmen 1 Eylül'de de keşif uçuşlarına devam edilmiş, o gün onüç keşif uçuşu daha yapılmıştır. İlerleyen Türk birlikleriyle bir müfrezenin Uşak'a intikali emredilmiştir.¹⁶⁸ İntikalden önce Tüm uçucu ve havacı personel karargâha çağrılarak İsmet Paşa tarafından tebrik edilmiş ve tüm bölük personeli bir üst rütbeye yükseltilmiştir.¹⁶⁹

1.1.8. CUMHURİYETİN İLANINDAN SONRA TÜRK HAVACILIĞINDA YAŞANAN GELİŞMELER

1.1.8.1. 1923 YILINDAN SONRA TÜRK HAVA KUVVETLERİ

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra hava kuvvetlerinin güçlendirilip daha çağdaş bir yapıya ulaşması için çalışmalara başlanmıştır. 1923 yılında 3 adet hava, 1 adet deniz hava bölüğü ve bir hava okulundan oluşan Hava Kuvvetleri Müfettişliği genişletilip, 1926 yılına

¹⁶⁷ Rahmi Doğanay, "Büyük Taarruzda Türk Havacılığı", **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C.13, Sa.1, Elazığ-2003, s.38.

¹⁶⁸ "Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı...", s.185.

¹⁶⁹ "İstiklal Savaşında Türk Havacılığı...", s.22.

kadar hava bölüklerinin sayısı 10'a çıkartılmıştır. Aynı şekilde deniz hava bölüklerinin sayısı artırılmış ve 2 adet deniz hava bölüğü daha eklenmiştir. Bu bölüklerin sevk ve idare işlemi ise grup komutanlıkları ve hava istasyon komutanlıkları tarafından yapılmaya başlanmıştır. Fransa ve İngiltere'ye uçuş eğitimi alması için personel gönderilmesine 1924 yılında başlanırken, 1925 yılında Eskişehir'de Hava Okulu yeniden kurulmuş ve ilk mezunları aynı yılın ekim ayında göreve başlamıştır.¹⁷⁰

1928 yılında Hava Kuvvetleri Müfettişliği lağvedilmiştir. Müdafaa-i Milliye Vekaleti bünyesinde Hava Müsteşarlığı kurulmuş, grup ve hava istasyon komutanlıkları kaldırılarak hava taburları oluşturulmuştur.

1930 yılından itibaren eğitim amaçlı olarak İtalya ve ABD'ye personel gönderilmeye başlanmıştır.

1932 yılında ise hava taburlarının yerine hava alayları kurulmuştur. 1. Hava Alayı Eskişehir'de kurulurken 3. Hava Alayı İzmir'de teşkilatlandırılmış, bu alayların sayıları zamanla artırılmıştır.¹⁷¹ Aynı yılın 1 Temmuz'unda yürürlüğe giren bir kanunla havacı personel ayrı bir muharip sınıf olarak kabul edilmiştir. Bir sene sonra da havacılar mavi renkli üniforma giymeye başlamışlardır.¹⁷²

1937 yılında Hava Harp Akademisi açılmış, 22 Mayıs 1939 tarihinde hava alaylarının yerini hava tugayları almıştır. 1. Hava Tugayı Eskişehir'de, 2. Hava Tugayı İzmir'de teşkil edilmiştir. 16 Ağustos 1943 tarihinde hava tugayları tümen seviyesine çıkarılmıştır.¹⁷³

31 Ocak 1944 tarihinde Müdafaa-i Milliye Vekaleti bünyesindeki Hava Müsteşarlığı'na ve Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye'sine bağlı olan hava birlikleri tek bir komuta altında toplanarak Hava Kuvvetleri Komutanlığı kurulmuştur. 4 Şubat 1944 tarihinde Hava Kuvvetleri Komutanlığı teşkilatlanmasına kolordu seviyesinde başlanmış; öncelikli olarak sadece

¹⁷⁰ <http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Kurumumuz/Tarihce/1923-1944.aspx>, Erişim: 22 Kasım 2010.

¹⁷¹ Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayi**, s.56.

¹⁷² <http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Kurumumuz/Tarihce/1923-1944.aspx>, Erişim: 22 Kasım 2010.

¹⁷³ Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayi**, s.56.

muharip hava birlikleri Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlanırken, eğitim ve lojistik birlikleri Hava Kuvvetleri Komutanlığına bağlanmamıştır. Hava Kuvvetleri Komutanlığına ilk olarak Korgeneral Zeki Doğan atanmıştır. 1947 yılında Hava Kuvvetleri Komutanlığı ordu seviyesine çıkarılmış ve 1948 yılında lojistik destek kuruluşları, 1950 yılında da Hava Harp Akademisi dışında kalan bütün hava birlik ve kurumları Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlanmıştır.

1950 yılında Hava Teknik Okullar Komutanlığı kurulmuş böylelikle pilot dışındaki diğer ihtisas ve branşları ile ilgili elamanların yetiştirilmesi sağlanmıştır.

Jet uçaklarının alınmasına karar verildikten sonra 8 uçucu personel 15 Ekim 1950'de ABD'ne jet eğitimi için gönderilmiştir. 31 Ağustos 1951'de eğitimlerini tamamlayarak yurda dönen bu ekip, "jete intibak öğretmeni" olarak görevlendirilmiştir.

Aynı yıl Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nda üs ve filo kuruluşuna geçilmeye başlanmış, Balıkesir'de kurulan 9. Jet Üs Komutanlığı Türk Hava Kuvvetleri'nin ilk jet üssü; 191, 192. ve 193. filolar da ilk jet filoları olmuşlardır.

Türkiye'nin 1952 yılında NATO'ya girmesinden sonra jet uçaklarına geçiş dönemi hızlanmış, pervaneli uçaklar hizmet dışı bırakılmıştır. Haziran 1962'de hava tümenleri kolordu seviyesine çıkarılarak Taktik Hava Kuvveti ismini almıştır.¹⁷⁴

30 Ağustos 1956'da Hava Eğitim Kolordu Komutanlığı kurulmuş ve Türk Hava Kuvvetleri'nin eğitimle ilgili bütün birlik ve kurumları bu komutanlık emrinde toplanmıştır. Bu komutanlık 1957 yılında Hava Eğitim Komutanlığı adını almıştır. Aynı yıl Manisa'da Hava Lisesi açılmıştır.¹⁷⁵

1954–1955 yıllarında jet pilotlarımız uluslararası askeri pentatlon yarışmaları uçuş rallisinde üst üste iki yıl birinci olarak "Challenge

¹⁷⁴ <http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Kurumumuz/Tarihce/1944-2000.aspx>, Erişim: 22 Kasım 2010.

¹⁷⁵ Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayi**, s.56.

Kupası'nı" kazanmışlar; yine NATO bünyesinde 1955 yılında gerçekleştirilen hava atış yarışmalarında birinci olmuşlardır. Türkiye 1971 ve 1973 yıllarında yine NATO tarafından yapılan "Best Hit" hava atış yarışmalarında birinci, 1972 yılında yapılan "Best Hit" hava atış yarışmalarında ise ikinci olmuştur. 1975 yılında yapılan askeri pentatlon yarışmaları da Türk pilotlarının birinciliğiyle sona ermiştir.¹⁷⁶

7-9 Ağustos 1964 tarihinde Kıbrıs'a Türk Hava Harekâtı gerçekleştirilmiştir. Bu harekât kapsamında 7 Ağustos'ta Eskişehir ve Malatya'dan kalkan toplam 4 F-100 uçağından oluşan kollar keşif ve ihtar uçuşları gerçekleştirmişlerdir.¹⁷⁷ 8 Ağustos 1964 Cumartesi günü bütün gün boyunca 34 uçak görev almıştır. 14 sorti keşif amaçlı yapılmıştır. Erenköy'e yapılan Rum saldırılarının devam etmesi üzerine 20 sorti bombardıman uçuşu icra edilmiştir. Bu harekât esnasında 3 numaralı dörtlü taarruz kolunun lideri olan Cengiz Topel yerden açılan düşman ateşiyle düşürülmüş, ardından Rum birliklerine esir düşmüş ve Rumlar tarafından işkence ile şehit edilerek Kıbrıs'taki ilk pilot şehidimiz olmuştur.¹⁷⁸ 09 Ağustos 1964 günü saat 13.45'den itibaren 64 Türk uçağı 4 saat boyunca hava harekâtında bombardıman görevi icra etmiştir. Aynı gece beş Yunan uçağı Erenköy'ü bombalamıştır. 10 Ağustos günü saat 13.00'te Rum kesimi ateşkes ilan ederek saldırıları durdurmuştur.¹⁷⁹

1974 Kıbrıs Barış Harekâtı'nda Hava Kuvvetleri önemli bir rol oynamıştır. 20 Temmuz'da başlayan hava harekâtının birinci gününde 117 havadan yere taarruz, 64 hava indirme, 18 keşif, 8 hava savunma sortisi gerçekleştirilmiştir. İkinci günde 203 taarruz, 19 keşif görevi, 28 hava savunma ve 23 nakliye sortisi yapılmış, üçüncü gün olan 22 Temmuz'da, ateşkes ilan edilene kadar 122 taarruz 12 keşif görevi 23 hava savunma 19 ulaştırma sortisi yapılmıştır. 22 Temmuz da ilan edilen ateşkesten

¹⁷⁶ <http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Kurumumuz/Tarihce/1923-1944.aspx>, Erişim: 22 Kasım 2010.

¹⁷⁷ Emin Kurt, **Kıbrıs Şehidi Hv.Plt.Yzb. Cengiz Topel ve 1964 Kıbrıs Harekâtı**, Ankara 2009, s.57.

¹⁷⁸ Kurt, **a.g.e.**, s.57.

¹⁷⁹ Kurt, **a.g.e.**, s.58 .

sonra sadece 3 keşif görevi, 46 hava savunma sortisi yapılmıştır. Harekat sırasında bir adet yunan F-5'i Yzb. Sıtkı Onur tarafından düşürülmüştür. Kıbrıs Barış Harekâtı'nda Türk Hava Kuvvetleri'nin başarıları havacı personelinin yüksek eğitim ve beceri seviyesinin bir eseridir.¹⁸⁰

1972'de TBMM'de kabul edilen 1601 sayılı yasa ile 40 adet F-4E/RF-4E satın alınması kararlaştırılmıştır. "Phantom" eğitimi görmek üzere 8'i pilot, 4'ü SSO subayı, 2'si bakım, 1'i elektronik subayı ve 86'sı çeşitli branşlardan oluşan astsubay olmak üzere toplam 101 kişilik katile iki grup halinde ABD'ye gitmiştir. İlk katile 13 Eylül 1973'de, ikinci katile ise 03 Temmuz 1974'de hareket etmiştir. 15 Ağustos 1974'de de Birinci Ana Jet Üs (Eskişehir)'de bir yurtiçi eğitim merkezi kurulmuş ve faaliyete başlamıştır. 30 Ağustos 1974 tarihinde ilk F-4'ler Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir.¹⁸¹ 54 adet F-4 uçağının modernizasyonu İsrail ile ortaklaşa olarak 2002 yılında tamamlanmış ve bu uçaklar çağın en son teknolojisi ve üstün aviyonik kabiliyetlerle donatılmıştır. Yenilenen F-4E uçakları F-4E 2020 "Terminatör" olarak isimlendirilerek 2020 yılına kadar envanterde kalmaları amaçlanmıştır.¹⁸²

Üçüncü jenerasyon uçaklar 1980'li yıllardan itibaren F-16 uçaklarının hava kuvvetleri envanterine girmesiyle faaliyete başlamıştır.

Türk Hava Kuvvetleri'nin yurt içinde ve yurt dışında tanıtılması, kamuoyu ile olan ilişkilerinin geliştirilerek havacılığın sevdinilmesi amacıyla 11 Eylül 1992 tarihinde kuruluş onayı alınan Akrotim filosunun çağrı adı Türk Yıldızları (Turkish Stars) olarak belirlenmiş ve bu çağrı adı 11 Ocak 1993 tarihinde yayımlanmıştır. Türk Yıldızları 18 Haziran 1993 tarihinde Ankara Akıncı 4. Ana Jet Üs Komutanlığı'nda devlet büyükleri ve diğer konuklara dörtlü olarak ilk resmi gösterisini yapmıştır.¹⁸³

¹⁸⁰ <http://www.ucuyorum.com/showthread.php?t=32138>, Erişim: 30 Kasım 2010.

¹⁸¹ http://www.turkishairforce.org/tuaf_envanterine_giren_ucaklar132_f4_phantom_ii-t3721.0.html;wap2, Erişim: 29 Kasım 2010.

¹⁸² "111. Filo Komutanlığı, Tarihçe," **1. Ana Jet Üs Komutanlığı Arşivi**, Eskişehir, 2010, s.13.

¹⁸³ "134ncü Filo Komutanlığı Arşivi," Konya, s.6.

Türk Hava Kuvvetleri 1993 yılından itibaren Birleşmiş Milletler kararları doğrultusunda Ghedi Üssü'nde, 29 Mayıs 2000 tarihinden itibaren ise Aviano Üssü'nde bir filosu ile konuşularak Bosna-Hersek ve Kosova hareketlerine katılmış ve 7 Ağustos 2001 tarihi itibarı ile 35647.30/10626 saat/sorti uçuş yaparak görevini tamamlamıştır.

1990'lı yıllardan itibaren çok çeşitli ülkelerden, çeşitli rütbelerdeki personel Türk Hava Kuvvetleri bünyesindeki eğitim birliklerinde yüksek teknoloji ürünü olan eğitimlerine alınmaya başlanmıştır. Hava Harp Okulu, Hava Teknik Okullar Komutanlığı, Hava Lisan Okul Komutanlığı, uçuş okulları ve özellikle fizyolojik eğitim merkezleri yabancı personele eğitim verilen başlıca birliklerdir.¹⁸⁴

100. yıl etkinlikleri kapsamında, Ankara 4. Ana Jet Üs Komutanlığı'nda düzenlenen törenin ardından özel tasarım F-16 uçağı kullanılarak Türk Hava Kuvvetleri tarafından kurulan "Solo Türk" gösteri timi 15 Nisan 2011 Cuma günü tanıtım gösterisi ile ilk kez halkla buluşmuştur. Solo Türk, 4-5 Haziran 2011'de İzmir'de yapılan hava gösterisi ile de Dünya sahnesine çıkmıştır.¹⁸⁵

1.1.8.2. CUMHURİYETİN İLANINDAN SONRA TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜ

Gazi Mustafa Kemal Atatürk ileri görüşlülüğü ile havacılığın önemi kavramış ve her fırsatta bunu dile getirmiştir. 16 Şubat 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti'ni kurmuş, Cemiyetin 15 Mayıs 1925'deki açılış töreninde;

"... İstikbal göklerde; çünkü göklerini koruyamayan milletler yarınlarından asla emin olamazlar... Her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek seviyede, gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın.

¹⁸⁴ <http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Kurumumuz/Tarihce>, Erişim: 30 Kasım 2010.

¹⁸⁵ "Hava Kuvvetleri'nden F-16 solo gösterisi", **Hürriyet Gazetesi**, 16 Nisan 2011.

Ey Türk Genci! Kısa zamanda gökte seni bekleyen yerini alacaksın"¹⁸⁶ diyerek geleceğin havacılık sektörünün kanatları altında yapılacağını tüm ulusa ve Türk gençliğine ilan etmiştir.

Havacılık sanayiine verilen önem doğrultusunda 1925 yılında Kayseri'de ilk uçak fabrikasının kurulmasının ardından¹⁸⁷ bir yıl geçtikten sonra 1925'te Eskişehir'de kurulmasına başlanan uçak fabrikası da 1926 tam kapasite ile faaliyete geçmiştir. 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyetinin bünyesinde Ankara'da Akköprü Planör atölyesi açılarak genç Türkiye'nin havacılık sanayiinde büyük adımlarla ilerlemeye başlaması planlanmıştır.

1.1.8.2.1. TÜRK HAVA KURUMU

24 Mayıs 1935'te adı Türk Hava Kurumu olarak değiştirilmiş olan Türk Tayyare Cemiyeti Atatürk'ün talimatıyla 16 Şubat 1925'te kurulmuştur.¹⁸⁸ Askeri ve sivil havacılığın gelişimine destek olmak, havacılık sanayiinin gelişimini sağlamak, tüm ulusta havacılık aşkını uyandırmak, Türkiye'de hava turizmini kurmak gibi amaçları olan bu cemiyetin ilk başkanlığına Cevat Abbas Gürer getirilmiştir. Gürer'den hemen sonra, 1925'te Fuat Bulca THK başkanı olmuştur. Kurucu üyeleri pilot Şakir Hazım, pilot Vecihi Hürkuş ve eski silah sistem subaylarından Hasan İskender Beylerden oluşuyordu¹⁸⁹

Zaman içinde kuruma birçok gelir kaynağı sağlanmıştır. Bunlar;

1. Halkın bağışları
2. Tayyare Piyangosu (15 Haziran 1925'ten itibaren)
3. Fitre-zekât ve kurban derileri
4. Tayyare Pulu (tutkallı makbuz)

¹⁸⁶ Akdemir, **a.g.e.**, s.45.

¹⁸⁷ Gökhan Taşkesen, **Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım**, Malatya, 2006. s.81.

¹⁸⁸ <http://www.thk.org.tr/web2010/>, Erişim: 20 Kasım 2010.

¹⁸⁹ Hakan Uzun, "Türk Hava Kurumu Gelir Kaynakları: "Fitre, Zekât Ve Kurban Derileri" Üzerine", **Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi**, V/15, Eylül 2007 s.161.

5. El ve duvar ilanları imtiyazı
6. Her sigara paketine isabet eden bir sigara farkı ücreti
7. Uşak Şeker Fabrikası'nın ilk mahsulü
8. Mevcut domuzların istismârı
9. Eski pulların devri
10. Bakanlar Kurulu kararlarıyla sağlanan gelir, hak ve imtiyazlar
11. Üye aidatları
12. Tutkallı makbuz (yardım pulu)
13. Özel ve genel bütçeden yapılan yardımlar
14. Kira gelirleri
15. İştirakler gelirleri
16. Faiz gelirleri
17. Makara ve iplik fabrikası tesis hakkı
18. Askeri terhis çizelgelerinin bastırılması ve ücret karşılığı satılması
19. Ödemiş Balyonbolu Bucağı'nın Küre ve Bağcılar köylerindeki cıva madeninin işletilmesi
20. Atatürk'ün Büyük Nutku'nun gelirinin THK'ye bağışlanması
21. Bulgaristan'dan kıışlamak üzere Trakya'ya gelecek koyun-keçi sahiplerine verilecek kefaletnamelerin telif hakları¹⁹⁰

THK üç ay içinde 300 şubeye ulaşmış ve iki milyon lira bağış toplamayı başarmıştı. Yukarıda belirtilen gelirlerle Kurumun amaçları doğrultusunda 1925'de Kayseri'de, 1926 yılında da Eskişehir'de uçak fabrikaları kurulmuştur. Kayseri Uçak Fabrikası'nda Alman Junkers lisansıya A-19 ve A-20 uçakları üretilmiş, bu uçakların bakım ve onarımları yapılmış, fabrika 1929 yılında Müdafaa-i Milliye Vekaleti'ne devredilmiştir.¹⁹¹ İki yılda 172 makinist yetiştirmiş olan Uçak Makinist Okulu, 23 Nisan 1926'da Yeşilköy'de açılmıştır. Sekiz öğrenci uçak mühendisliği eğitimi alması için yurtdışına gönderilmiştir. 1928-1930 döneminde on öğrenci daha yurtdışına gönderilmiştir.¹⁹²

THK, 1 Haziran 1926 yılında 'Hava Mecmuası' adıyla bir dergi çıkarmıştır. Daha sonra bu dergi, önce "Havacılık ve Spor" daha sonra

¹⁹⁰ Uzun, a.g.e., s.176.

¹⁹¹ <http://www.thk.org.tr/web2010/>, 20 Kasım 2010.

¹⁹² Akdemir, a.g.e., s.45.

“Uçantürk” adını almıştır. Kurum 10 Şubat 1929’dan, 10 Temmuz 1934’e kadar “Köylünün Gazetesi” adında, onbeş gün arayla yayınlanan ücretsiz bir gazete çıkarmıştır.¹⁹³

14 Haziran 1929’da Türk Hava Kurumu, havacılık faaliyetlerinin dünya çapında gelişmesini sağlayan ve sportif havacılık konusunda en üst düzeydeki organ olan Uluslararası Havacılık Federasyonu’na (FAI) üye olmuştur.¹⁹⁴

Türk Hava Kurumu 1925-1940 yılları arasında milletin bağışlarıyla Türk Hava Kuvvetleri’ne uçak alınması sorumluluğunu üstlenmiş, bu süre zarfında elde ettiği 72 milyon lira gelirin 54 milyon lirasını Türk Hava Kuvvetleri bütçesine aktarmıştır. Kampanyalarda toplanan 54 milyon lira ile yaklaşık 350 uçak satın alınarak Türk Silahlı Kuvvetleri’ne bağışlanmıştır. Bağışlarla alınan uçaklara özel ad koymak için törenler düzenlenmiştir. 1940’lı yılların sonuna kadar 30 Ağustos Zafer Bayramı aynı zamanda “Tayyare Bayramı” olarak da kutlandığından, gelenek halini alan bu ad konma törenleri bu tarihte yapılmıştır.¹⁹⁵

1939’da Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye’sinin de isteği doğrultusunda yerli malı uçak üretmek amacıyla Etimesgut Uçak Fabrikası kurulmuştur. 1944 yılında üretime başlayan ve THK tarafından kurulan bu fabrikada İngiliz Miles Magister eğitim uçaklarının seri montajı yapılmıştır. Magister uçaklarının dışında, THK-1, 3, 4, 7, 9, 13 planörleriyle THK-2, 5 ve 10 tipinde eğitim, sağlık ve nakliye uçakları da bu fabrikanın üretim hatlarından çıkmıştır. Bu fabrikadan sonra Gazi Orman Çiftliği’nde bir de motor fabrikası kurulmuştur. 1948-1952 yılları arasında ABD hükümetinin Marshall Planı adı altında Türkiye’ye uyguladığı ekonomik yardım çerçevesinde uçak ve motor vermesi, THK Uçak ve Motor Fabrikalarının üretim faaliyetlerini sekteye uğratmıştır. THK fabrikalarının yeterli sipariş

¹⁹³ Uzun, **a.g.e.**, s.172-176.

¹⁹⁴ Taşkesen, **a.g.e.**, s.88.

¹⁹⁵ Yalçın, “Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçaklar...”, s.48.

alamamasında dönemin yöneticilerinin yerli üretime olan güvensizliği büyük rol oynamıştır.¹⁹⁶ 1951 yılına kadar çalışmalarını sürdüren motor fabrikası 18 Haziran 1952 tarihinde, uçak fabrikası da 1954'te Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu'na devredilmiştir.

Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu THK'nın tesislerini devraldıktan sonra Türk Hava Kuvvetleri'yle birlikte çalıştı. Burada MKEK-1/MKEK-7 isimlerinde 7 uçak modeli projelendirilmiştir. MKEK-4 ve MKEK-7 eğitim uçakları, MKEK-6 temel eğitim planörü üretilmiştir. 1955 yılında motor fabrikası, traktör imalatına geçerek bugünkü Türk Traktör Fabrikası haline getirilmiştir. 1959 yılında ise uçak fabrikasında üretim durdurulmuştur. 1965'e kadar bakım ve tamir işlerine devam edilen fabrikada 1963'den sonra traktör üretimine başlanmış, 1968 yılında fabrika MKEK Tekstil Makineleri Fabrikası'na dönüştürülmüştür. Bu fabrika da daha sonra kapatılmıştır.¹⁹⁷

1950 yılında THK'nın araştırma üniteleri arasında yer alan Ankara Hava Tüneli kurulmuş ve dönemin en büyük hava tünelleri arasında yerini almıştır. 1956 yılında Genelkurmay'a devredilmiş olan bu tünel günümüzde TÜBİTAK-SAGE bünyesinde hizmet vermektedir.¹⁹⁸

THK 1950'li yıllarda "*Türkiye'de havacılık sanayisini kurmak*" hedefinden vazgeçmiş ve THK tüzüğünden bu madde çıkartılmıştır.¹⁹⁹ Bu kararın doğruluğu ise tartışmaya açık bir konudur.

1.1.8.2.2. TÜRKKUŞU

Türk Hava Kurumu'nun altıncı büyük kongresi 1935 yılında yapılmıştır. Kongrede, genç kuşaklara planör ve paraşüt eğitiminin verileceği, havacılığın genç Türk nüfusuna sevdirmesi için Türkkuşu'nun

¹⁹⁶ Avcı, **a.g.e.**, s.71.

¹⁹⁷ Uzun, **a.g.e.**, s.174.

¹⁹⁸ Avcı, **a.g.e.**, s.74.

¹⁹⁹ **Türk Hava Kurumu Tüzüğü**, Ankara, 2006, s.5-6.

faaliyetleri planlanmıştır. Bu maksatla Türk Hava Kurumu bünyesinde 17 Ocak 1935'te Türkkuşu kurulmuştur.

Türkkuşu'nun esas eğitim merkezi olan Eskişehir'in İnönü ilçesindeki havacılık kampı 1 Haziran 1936'da açılmıştır. Kampta gençlere paraşüt, planör ve uçak eğitimi vermeye başlanmıştır. Türkkuşu'nun Ankara, İstanbul, Adana ve İzmir teşkilatlarından gelen 200 kadar öğrenci, yapılan merasimlerin ardından havacılığa ilk adımlarını İnönü'de atmıştır.²⁰⁰

Dünyadaki ilk kadın savaş pilotu olan Sabiha Gökçen de havacılık eğitiminin temellerini 1935'te Türkkuşu'nda almıştır.²⁰¹ Temel uçuş eğitiminin ardından Sabiha Gökçen tekrar 2 Ekim 1936 tarihinde Eskişehir'e gelmiş ve askeri uçuş derslerine başlamıştır. Aynı günün akşamı Eskişehir Valisinin de katılımıyla Porsuk Otel'inde, adına verilen ziyafet'e iştirak etmiştir.²⁰²

THK sportif havacılık üzerine ve uluslararası ilişkilerde 1980'li ve 1990'lı yıllarda büyük gelişmeler kaydetmiştir. FAI Genel Kurul ve Komisyon toplantılarında etkili bir politika izlenmiş, THK ve Türkiye ön plana çıkarılmıştır. Türkkuşu bünyesinde mevcut olan planör, paraşüt, uçuş okulu ve model uçak okuluna ek olarak 1996 yılında Çok Hafif Hava Araçları Okulu kurulmuştur.

1995'de Dünya Paraşüt Şampiyonası, 1996'da 1.Dünya Hava Oyunları Test Yarışmaları, 1997'de 61 ülkeden 3200 sporcu, hakem ve jüri üyesi ile yöneticilerin katıldığı 7 ayrı bölgede 16 havacılık dalında yapılan 1. Dünya Hava Oyunları başarı ile yapılmıştır. Türkiye, Haziran 2000'de 6 dalda gerçekleştirilen 1. Türkiye Hava Oyunları, Temmuz 2002'de ise 2.

²⁰⁰ Halkevi Dergisi, 2 Ekim 1936, Eskişehir, s.36.

²⁰¹ http://www.sabihagokcen.aero/sabiha_gokcen_kimdir, Erişim: 20 Kasım2010.

²⁰² Halkevi Dergisi, s.36.

Türkiye Hava Oyunları ile ulusal ve uluslararası havacılıkta kendini ispatlamıştır.²⁰³

1.1.8.2.3. TOMTAŞ (TAYYARE, OTOMOBİL VE MOTOR TÜRK ANONİM ŞİRKETİ)

Tomtaş, 3.000.361 lira sermaye ile Türkiye Cumhuriyeti adına Türk Tayyare Cemiyeti ile Alman Junkers uçak firması arasında 15 Ağustos 1925 tarihinde yapılan sözleşmeyle Ankara merkezli olarak kurulmuştur. Refik Koraltan bu şirkete ilk başkan olarak atanmıştır.

Tomtaş, sözleşmeye göre Hava Kuvvetleri'nin ihtiyacı olan her çeşit uçak ve motoru üretilip, bunların yenileme ve bakımlarını yapacaktı. Junkers Kayseri'de kurulan fabrikanın her türlü lojistik desteğini sağlayacaktı. Eskişehir'de bir tesis kurularak uçakların küçük ve orta bakım-yenileme-onarımları yapılacaktı. Junkers şirketi, Türkiye'de havayolu taşımacılığının işletmeciliği ile boksit ve petrol arama faaliyetleriyle de ilgilenecekti. Hatta Ju A-20 ve Ju F-13 Limosine tipi uçakların da bu şirket tarafından üretilmesi planlanmıştı.

1925 yılı sonunda tüm malzemeler Kayseri'ye büyük zorluklarla taşınmış, fabrikanın projeye göre 11 hangarından 6 tanesi, 1 Ekim 1926'da tamamlanmıştır. 6 Ekim 1926'da fabrikanın resmi açılışı dönemin Savunma Bakanı Recep Peker tarafından yapılmıştır. Açılışından hemen sonra fabrikada Hava Kuvvetleri'ne ait Ju A-20, Ju F-13 ve G-23 uçaklarının bakım ile yenileme işlemlerine de başlanmıştır.

Fabrikanın resmi açılışı yapılmasına rağmen 1928 yılında fabrika hala projeye göre tamamlanamamış, taraflar arasındaki anlaşmazlıklar daha da artmıştı. Bazı kaynaklara göre Almanlar, sözleşme maddelerine dayanarak Türkiye'nin tüm boksit ve petrol rezerv ve depolarında hakları olduğunu iddia etmişlerdir. Bu gelişmelerden sonra Türkiye tek taraflı olarak antlaşmayı fesh etmiştir. Bunun üzerine fabrika 28 Mayıs 1928 tarihinde

²⁰³ Taşkesen, a.g.e., s.91.

kapatılmıştır. 28 Haziran 1928'de, Junkers firması hisselerini 520.000 lira karşılığında Türk Tayyare Cemiyeti'ne devretmiştir. 27 Ekim 1928'de Tomtaş'ın iflası resmen açıklanmış, 1930 yılında ise T.T.C, Tomtaş hisselerini Milli Müdâfaa Vekâleti'ne devretmiştir. Fabrika yeniden bakım-yenileme ve bazı tamirat işlemlerini yapmak üzere kısıtlı bir şekilde faaliyete geçmiştir.²⁰⁴

1.1.8.2.4. NURİ DEMİRAĞ'IN UÇAK FABRİKASI (1935)

Havacılığa gönül vermiş girişimci bir Türk vatandaşı olan Nuri Demirağ Türk uçak mühendislerinin öncüsü Selahattin Alan'ın teknik desteği ile 1935 yılında Beşiktaş'ta bir uçak fabrikası kurmuştur. Demirağ fabrikada ilk olarak M.M.-V I adlı uçağı geliştirmiş ve benzer bir uçak olan N.D.3 (AL-2) tipinin imaline başlamıştır. Nuri Demirağ bazı gençleri Amerika'ya uçak mühendisliği eğitimine gönderirken; Alman mühendis ve teknisyenlerini de sözleşme ile Türkiye'ye getirtmiştir. Demirağ kurduğu fabrikada ürettiği N.D-37 adlı uçağı Türkkuşu'na satmayı planlamış ancak THK bu uçağı almamıştır. Bunun üzerine 1941'de Yeşilköy'de hangarlarıyla birlikte bir uçuş okulu açan Demirağ, havacılığa hevesli gençleri burada ücretsiz olarak yetiştirmeye başlamıştır. 1942 yılına kadar Hava Kuvvetleri fabrikaya Lysander uçaklarının kanat, gövde ile bazı parçalarının onarım işlerini vermiş, II. Dünya Savaşı sonunda Nuri Demirağ fabrikası müşteri bulamadığı ve gerekli ilgiyi göremediği için kapanmıştır.²⁰⁵

1.1.8.2.5. VECİHİ HÜRKUŞ'UN ÇALIŞMALARI

Vecihi Hürkuş Türk Havacılık tarihinin önemli şahsiyetlerden biridir. Kurtuluş savaşında Türk Havacılığı ve Türk Ordusu için başarılı görevler üstlenmiştir. Vecihi Hürkuş I. Dünya Savaşı'nda Kafkas Cephesi'nde ilk

²⁰⁴ Osman Gazi Baykal, "Türkiye'de Uçak Üretim Faaliyetlerinin Tarihçesi", **Airkule -Haberin Sesi Dergisi**, İstanbul, 2007, s.19.

²⁰⁵ Taşkesen, **a.g.e.**, s.86.

Rus uçağını düşüren ve İstiklal Savaşı'nda da ilk ve son uçuşu yapan pilottur.²⁰⁶ Vecihi sadece pilot olarak değil yaratıcılığı ve girişimciliği ile de Türk havacılığına emeği geçmiş bir şahsiyettir. 1919'dan beri uçak projeleri yapan Hürkuş, ilk uçağı Vecihi K-VI'yi Kurtuluş Savaşı'ndan sonra imal etmiştir. Bu uçağın yapımında düşman birliklerinden ele geçirilen ve kullanılmayan uçak parçalarını kullanmıştır. Uçağı için uçuş sertifikası almak istemiş, bunun için bir teknik heyet oluşturulmuş ancak teknik heyet arasından bu uçağı uçurup kontrol edecek personel bulunmadığından lisans verilememiştir. Sonunda teknik heyetten birinin: "Vecihi, biz sana bu lisansı veremeyiz, uçağına güveniyorsan atla, uç, bizi de kurtar", sözü üzerine bu uçakla ilk uçuşunu 28 Ocak 1925'de gerçekleştirmiştir.²⁰⁷ İzin almadan uçtuğu için cezalandırılmış, sonra da hava kuvvetlerinden istifa ederek kurulmakta olan Türk Tayyare Cemiyeti'ne katılmıştır. Burada Fen şubesini organize etmekle görevlendirilmiştir. Çok kısa bir süre içinde Hürkuş'un tekrar hava kuvvetlerinde görev alması istenince buradan istifa etmiştir.²⁰⁸

Vecihi Hürkuş, Kayseri uçak fabrikasında önemli görevler üstlenip fabrika adına Almanya'ya gitmiştir. Burada Junkers A.20 tayyarelerinde bazı noksanlıklar bulmuş, onların düzeltilmesini sağlamış, Junkers A.35'lerin yapımında çalışmıştır. Ayrıca A.35'lerin Türkiye tarafından satın alınması esnasında test uçuşlarını da kendisi yapmıştır.²⁰⁹

1930 yılında yıllık iznini iki ay ücretsiz olarak uzatıp Kadıköy'de bir keresteci dükkanını kiralamış, üç ay içinde ilk Türk sivil uçağı Vecihi K-XIV uçağını bitirerek basın ve kalabalık bir izleyici grubu önünde ilk uçuşunu 16 Eylül 1930'da Kadıköy Fikirtepe'de gerçekleştirmiştir. Türkiye'de bu uçak için de sertifika alamayınca uçağını demiryolu ile Çekoslovakya'ya götürmüş, orada sertifika aldıktan sonra 25 Nisan 1931'de yola çıkmış, 5 Mayıs 1931'de uçarak yurda dönmüştür.

²⁰⁶ Hakan Arslan, "Vecihi Hürkuş 78 Yıl Önce Uçtu", **Yeni Şafak Gazetesi**, 16.09.2008.

²⁰⁷ www.tayyareci.com/hvtarihi/vecihihurkus/, Erişim:21 Kasım 2010.

²⁰⁸ <http://vecihihurkus.net/>, Erişim:21 Kasım 2010.

²⁰⁹ <http://vecihihurkus.net/>, Erişim:21 Kasım 2010.

Vecihi Hürkuş 21 Nisan 1932'de "Vecihi Sivil Tayyare Mektebi" adındaki ilk Türk Sivil Havacılık Okulu'nu kurmuştur. İlk kadın tayyarecimiz olan Bedriye Gökmen bu okul mezunudur. Okul parasal sorunlardan ve diplomalarına denklik getirilememiş olmasından dolayı maalesef kapanmıştır.

Nuri Demirağ Bey, Hürkuş ile anlaşarak kendisine bir uçak yapımı için 5.000 TL vermiş, 1933 yılında adı "Nuri Bey" olan ilk kapalı kabin Türk uçağı Vecihi K-XVI imal edilmiştir. Aynı yıl tek satırlı Vecihi K-XV uçağı imal edilmiş, 30 Ağustos 1933'de iki tane Vecihi XIV, iki tane Vecihi XV ve Vecihi K-XVI uçakları ile öğrencileri İstanbul semalarında gösteri uçuşu yapmıştır. Vecihi Hürkuş ayrıca Vecihi SK-X adlı uçak motoru ile çalışan bir deniz botu da imal etmiştir.²¹⁰

Vecihi Hürkuş 1947'de Kanatlılar Birliği adında bir birlik kurmuş, burada eğitim uçuşları verip, bir de havacılık dergisi çıkarmıştır. Hürkuş ayrıca 1951 yılında zirai ilaçlama için Türk Kanadı adı ile de bir şirket kurmuştur.²¹¹

Türkiye'nin ilk sivil havayolu şirketi ise "Hürkuş Havayolları" Vecihi Hürkuş tarafından 29 Kasım 1954 tarihinde kurulmuştur. Ancak Uçaklarına sabotaj yapılması nedeniyle devamlılık sağlanamamış, Vecihi Hürkuş elinde kalan son uçağı ile Maden Tetkik Arama Kurumu için Anadolu'da maden araştırmalarına katılmıştır.²¹²

1.1.8.2.6. DEVLET HAVA YOLLARI İŞLETMESİ

Sivil havayollarının kurulması konusunda ilk adım Amerika'dan iki yolcu uçağı satın alınarak 1933 yılı başlarında atılmıştır. Ankara-İstanbul havayolu biletleri, 1 Nisan 1933 tarihinde Ankara'da satışa çıkarılmış,

²¹⁰ www.tayyareci.com/hvtarihi/vecihihurkus/, Erişim: 30 Kasım 2010.

²¹¹ <http://vecihihurkus.net/>, Erişim:21 Kasım 2010.

²¹² Ertürk Demirel, "Hürkuş Hava Yolları", **Antalya Haber**, 28 Mart 2009.

haftanın Pazartesi, Çarşamba ve Cumartesi günleri tarifeli olarak İstanbul-Ankara arası uçuşlar başlamıştır.

Devlet Hava Yolları İşletmesi, 20 Mayıs 1933'te 2186 sayılı kanun ile kurulmuştur. Ticari hava taşımacılığı hakkı ilk olarak DHY'ye verilmiştir. Aynı zamanda bu kuruluş posta taşıma görevini de üstlenmiştir²¹³

1.1.8.2.7. SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (SHGM)

Dünya sivil havacılığının hızlı bir gelişme göstermesi ve teknolojinin öneminin artması sonucu, ulusal çıkarların korunması ile uluslararası ilişkilerimizin düzenli bir şekilde yürütülebilmesi ve denetlenmesi için 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan “Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı”, 1987 yılında “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü” olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştır. Türkiye’de sivil havacılık alanındaki en sorumlu ve yetkili otorite olmuştur. SHGM, sektörün güvenli, düzenli ve verimli bir şekilde işleyebilmesi için ülke içindeki tüm sivil havacılık faaliyetlerinin planlanmasından, koordinasyonundan ve kontrolünden sorumludur. SHGM devamlı ve hızlı bir gelişme gösteren, ileri teknolojinin uygulandığı, sürat ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık alanındaki her türlü faaliyeti ulusal çıkarlar ve uluslararası ilişkilere uygun bir şekilde düzenlemek ve esaslarını belirlemekle yükümlü olmuştur.²¹⁴

1.1.8.2.8. TUSAŞ HAVACILIK VE UZAY SANAYİ A.Ş. (TAI)

Orgeneral Muhsin Batur’un girişimleri ile “kendi uçağını kendin yap” kampanyası çerçevesinde 16 Temmuz 1970 tarihinde “Türk Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı” kurulmuştur. Bu vakfın amaçlarından biri de vatan savunması için Türkiye’nin kendi savaş uçağını üretebilmesidir.

²¹³ Akdemir, a.g.e., s.45.

²¹⁴ Melih Cemal Kuşhan, “Sivil Havacılığımızın Dünü Bugünü ve Geleceği,” **I. Ulusal Uçak Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı**, Eskişehir, 2001, s.13.

Bu çerçevede 28 Haziran 1973'de modern bir tesis ve gelişme olarak "Türk Uçak Sanayii Anonim Şirketi"(TUSAŞ) kurulmuştur. 15 Mayıs 1984'de, F-16 C/D uçakları ortak üretimi için General Electric, Türk Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı, Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı ve Türk Hava Kurumu'nun ortaklığı ile "TUSAŞ Havacılık ve Uzay Sanayii" (TAI) 137 milyon dolarlık bir sermaye ile kurulmuştur.²¹⁵

TUSAŞ aynı zamanda Aermacchi, Agusta-Westland, Airbus, Boeing, EADS CASA, Eurocopter, Lockheed Martin, Northrop Grumman, MDHI, Sikorsky ve diğer uluslararası şirketlerin tedarik zincirinde ayrıcalıklı bir ortak konumundadır.

TUSAŞ, F-16 Savaşan Şahinler, CN-235 Hafif Nakliye/Deniz Karakol/Gözetleme Uçakları, SF-260D Eğitim Uçakları, Cougar AS-532 Arama Kurtarma (SAR), Silahlı Arama Kurtarma (CSAR) ve Genel Maksat Helikopterlerinin ortak üretimini başarıyla gerçekleştirmiştir.²¹⁶

TUSAŞ Atak Taarruz/Taktik Keşif Helikopteri Programı'nın ana yüklenicisidir. Devam eden projelerinin arasında Başlangıç ve Temel Eğitim Uçağı (HÜRKUŞ) ile Türk İnsansız Hava Aracı (TİHA) Programları da vardır.

Aynı zamanda TUSAŞ, C-130 nakliye uçakları ile T-38 eğitim uçaklarının aviyonik modernizasyonunun yapılması ile de ilgilenmektedir. TUSAŞ'ın diğer faaliyetleri arasında, Black Hawk Helikopteri'nin Türk Silahlı Kuvvetleri için dijital kokpit modifikasyonu, Hv.K.K. F-16'larının elektronik harp ve yapısal tadilatları, Ürdün Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın envanterinde bulunan F-16'ların yapısal ve aviyonik modifikasyonları, Cougar AS-532 helikopterlerinin modifikasyon ve modernizasyonu, CN-235 platformlarının Dz.K.K. ve S.G.K.'nin Deniz Karakol/Gözetleme görevleri için modifikasyonu, ATR-72 platformlarının yine Dz.K.K. için modifikasyonu ile B737/800 uçaklarının Havadan Erken

²¹⁵ www.tai.com.tr, Erişim: 2 Aralık 2010.

²¹⁶ Baykal, a.g.e., s.22.

İhbar ve Kontrol Uçağı'na (HİK) dönüştürülmesindeki tüm yapısal tadilatlar ile sistem entegrasyonu bulunmaktadır.

TUSAŞ Türk "Özgün Uydu Geliştirme Projesi"ne aktif katılımcıdır. Gelecek yıllarda Uluslararası Uydu Tedarik Projeleri'nde yerli ana alt yüklenici firma olacaktır. Bu amaçla, yeni bir Uydu Montaj ve Entegrasyon Test Tesisi inşa edilecektir.

Airbus Military S.L.'in hissedarı olan TUSAŞ, geleceğin teknolojisi olan Müşterek Taarruz Uçağı (JSF/F-35) ile A400M Nakliye Uçağı tasarım ve geliştirme projesine de ortak statüsünde katılmaktadır.²¹⁷

1.1.8.2.9. HAVACILIĞA KATKISI OLAN DİĞER ŞİRKETLER

Türk havacılık sanayiinin gelişimine katkısı olan diğer şirketlerden Askeri Elektronik Sanayii Ve Ticaret A.Ş. (ASELSAN)²¹⁸ 1980 yılında Ankara'da, TEI (TUSAŞ ENGINE INDUSTRIES INC.) 1985 yılında Eskişehir'de kurulmuştur.²¹⁹ Yine Havacılık sektöründe faaliyet gösteren Mikrodalga Elektrik Sistemler Sanayii A.Ş. (MİKES) 1987 yılında²²⁰ ve ROKETSAN da 1998 yılında kurulmuştur.²²¹

1.1.8.2.10. TÜRKİYE'NİN UZAY FAALİYETLERİNDEKİ YERİ

Türkiye uzaydan yararlanmaya ilk olarak haberleşme ihtiyacını karşılamak amacıyla 1968 yılından itibaren İran ve Yugoslavya'ya ait istasyonları kullanarak başlamıştır. 1979 yılında ilk uydu yer istasyonu hizmete açılmıştır.²²² İlerleyen zamanlarda haberleşme, 1965 yılında ilk

²¹⁷ www.tai.com.tr, Erişim: 2 Aralık 2010.

²¹⁸ www.aselsan.com.tr, Erişim: 2 Aralık 2010.

²¹⁹ Baykal, **a.g.e.**, s.23.

²²⁰ www.mikes.com.tr, Erişim: 2 Aralık 2010.

²²¹ www.roketsan.com.tr, Erişim: 2 Aralık 2010.

²²² Taşkesen, **a.g.e.**, s.87.

küresel uydu ağını kuran Amerikan firması olan INTELSAT²²³ uydularından “transponder” kiralanarak yapılmıştır.

1994 yılında TÜRKSAT Milli Haberleşme Uyduları Projesi hayata geçirilmiştir.²²⁴ İlk Türk uydusu olan TÜRKSAT-1B 10 Ağustos 1994 tarihinde Fransız Guyanası'ndaki Kourou Üssü'nden fırlatılmıştır. Böylece Türkiye, uzayda uydusu olan 18 ülke arasına girmiştir. Türkiye'nin ikinci uydusu TÜRKSAT-1C, Fransız Aerospatiale firması tarafından üretilerek 10 Temmuz 1996'da yörüngeye yerleştirilmiştir.²²⁵ Türkiye'yi uydu terminolojisi ile tanıştıran bu uydular, Avrupa-Türkiye-Orta Asya bölgelerini kapsamakta ve Ankara'daki Ana ve Yedek Yer Kontrol İstasyonları tarafından idare edilebilmektedir.

Modern yaşamın gereği olarak artan ihtiyacı karşılamak üzere 11 Ocak 2001 tarihinde TÜRKSAT-2A uydusunu da uzaya gönderen Türkiye, bölgesinde önemli bir güç olduğunun bilincinde olarak uydu kapsama alanlarını Avrupa, Afrika, Orta Asya ve Orta Doğu coğrafyalarına kadar genişletmiştir.

Türkiye'nin dördüncü uydusu olan Türksat 3A ise 13 Haziran 2008 Cuma günü yine Fransız Guyanası'ndan fırlatılmıştır.²²⁶ Bu uydunun diğer uydulara göre getirdiği yenilikler kısaca aşağıdaki gibi özetlenebilir;²²⁷

- Toplamda daha fazla bant genişliği
- Türkiye alış kapsama alanı özelliği ile daha küçük antenlerden Türkiye'den çıkış olanağı
- Daha geniş Batı ve Doğu kapsama alanları
- Daha yüksek yükseltici gücü

²²³ www.intelsat.com/about-us/history/, Erişim: 3 Aralık 2010.

²²⁴ Taşkesen, **a.g.e.**, s.88.

²²⁵ “Türksat 2A Nihayet Fırlatıldı”, **Anadolu Ajansı**, 11 Ocak 2001.

²²⁶ “Türksat 3A Uydusu Fırlatıldı”, **Habertürk Gazetesi**, 13 Haziran 2008.

²²⁷ <http://www.satturkey.com/turksatlar/Turksat3A/Turksat3A.pdf>, “Türksat 3A uydusunun Türksat Filosuna Getirdiği Yenilikler”, Erişim: 3 Aralık 2010.

- Uyduya yetkisiz erişimin önlenmesine (authentication) ek olarak gönderilen komutların içeriğinin şifrelenmesi (encryption) özelliği
- Kapsama alanları arasında yüksek anahtarlanabilme olanağı
- Beacon vericisi ile hareketli antenler için daha kolay izlenebilirlik, bu verici üzerinden telemetri gönderebilme özelliği
- Hafif, ama yüksek kapasiteye sahip Li-Ion bataryalar
- Yıldız İzler (Star Tracker) ile hassas yönelim denetimi
- Uydu operasyonlarında kısıtlamaya sebep olan Güneş referasına ihtiyaç duyulmuyor.

TÜRKSAT A.Ş. Genel Müdürü Özkan Dalbay, 23 Eylül 2010'da yaptığı basın toplantısında hali hazırda salınımlı yörüngede işletilen ve uzayda 14 senesini tamamlayan TÜRKSAT-1C uydusunun, ömrünün sonuna gelmesi nedeniyle "uzay çöplüğüne" gönderileceğini bildirmiştir.²²⁸

TÜRKSAT A.Ş. Genel Müdürü Özkan Dalbay verdiği başka bir demeçte; 2012'nin sonunda Türksat tarafından Türksat 4A ve 4B'yi uzaya fırlatmayı amaçladıklarını belirtmiştir. Ayrıca TÜRKSAT 4A ve 4B uydularının yapımında yaklaşık 30 Türk mühendisin yer alacağını belirten Dalbay, bu mühendislerin daha sonra milli uyduları üreteceğini ve 2019'da uydu sayısının 7'ye çıkacağını ifade etmiştir. TÜRKSAT 4A ve 4B'nin Türkiye'nin dışarıya yaptırdığı son uydular olacağına dikkati çeken Dalbay, "Türk Havacılık ve Uzay Sanayi A.Ş. (TUSAŞ) içinde, Savunma Sanayi Müsteşarlığı bünyesinde kurulacak "Milli Uydu Üretim Merkezi"nin en kısa zamanda hizmete gireceğini dile getirmiştir.²²⁹

²²⁸ "Türksat 1C Uydusu Emekliye Ayrıldı", **Zaman Gazetesi**, 23 Eylül 2010.

²²⁹ "Türksat'tan Yeni Uydu Hazırlığı", **Samanyolu Haber**, 05 Nisan 2010.

2. BÖLÜM

2.1. ESKİŞEHİR'DE HAVACILIĞIN DÜNÜ, BUGÜNÜ, YARINI

2.1.1. ESKİŞEHİR'İN TÜRK HAVACILIĞINDAKİ ÖNEMİ

Eskişehir Türk havacılığındaki en önemli şehirlerimizden biridir. Eskişehir'de havacılık tarihi Kurtuluş Savaşı'nın başlangıcına kadar gitmektedir. Batı Cephesi'nde bulunan iki uçak bölüğünden bir tanesi Eskişehir'de bulunmaktaydı. 1920 yılından beri Eskişehir Türkiye'nin havacılıkta parlayan yıldızı olmuştur. Anadolu'nun en modern şehirleri arasında olan Eskişehir, Toulouse ve Seattle gibi dünyanın en önemli havacılık merkezlerinden biri haline gelebilmek için girişimlerini ve çalışmalarını hızlandırmaktadır.

Eskişehir, Cumhuriyet'in kuruluşundan bu güne kadar ülkemizde havacılık denilince akla ilk gelen kentler arasındadır. Eğitim alanında Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulu, sanayii alanında 1. Hava İkmal Bakım Merkezi, Alp Havacılık ve TEI kurumları ile beraber bir havacılık kompleksi şeklindedir. Bu imrenilecek yapı içinde İnönü'deki Türk Hava Kurumu tesisleri de amatör havacılığı sevdirmek ve geliştirmek amacıyla faaliyet göstermektedir. 1. Ana Jet Üssü ve 1. Kuvvet Karargâhı da Eskişehir'de bulunmaktadır. Ayrıca Hava Kuvvetleri'nin yönetiminde bulunan üç hava müzesinden biri de yine Eskişehir'dedir. Sadece bu müzenin varlığı bile Eskişehir'de havacılığın ya da havacılık için Eskişehir'in öneminin bir göstergesidir.

Eskişehir'de yalnız sivil ve askeri pilotaj eğitimi verilmemekte, aynı zamanda artan havayolu taşımacılığına paralel olarak ülkemizin uçak bakım konusunda yetişmiş hava yer personeli ihtiyacı da mevcut olan 1.Hava İkmal Bakım Merkezi, Sivil Havacılık Yüksek Okulu bakım hangarları ve tesislerinden karşılanmaktadır.

Eskişehir'de faaliyet gösteren havacılık sanayii kuruluşlarının son yıllardaki gelişme eğrisine bakıldığında; 2000 yılında havacılık alanında

üretim yapan firmalarımızın toplam ihracatları 55 milyon dolar iken, 2009 yılı sonunda bu rakamın 250 milyon dolara ulaştığı gözlemlenmektedir. Şu an için Eskişehir’de havacılık sektöründeki çalışan sayısı ise yaklaşık 2.000 kişidir.²³⁰

Eskişehir’de havacılık sanayiinde hizmet veren ve üretimde bulunan şirketler, geleceğin uçakları olarak görünen JSF ya da A400 gibi global ölçekli projeler üzerinde çalışmaktadır. Aynı zamanda Türk Silahlı Kuvvetleri’nin ve Hava Kuvvetleri’nin uçak ve helikopterlerinin modernizasyon ve projelendirilmeleri de Eskişehir’de bulunan sivil ve askeri tesis ve fabrikalarda yapılmaktadır.

Askeri ve sivil havacılığın bu kadar kuvvetli olarak birbirini tamamladığı başka şehir olmadığından, hiç şüphesiz Türkiye’de yeni bir uçak fabrikası kurulması düşünüldüğünde Eskişehir tabiatı itibarıyla bir numaralı aday olacaktır.

2.1.2. ESKİŞEHİR’DEKİ HAVACILIKLA İLGİLİ KURUMLAR VE TARİHSEL GELİŞİMLERİ

2.1.2.1. 1. ANA JET ÜS KOMUTANLIĞI

1. Ana Jet Üs Komutanlığı, şu anda Hava Kuvvetleri Komutanlığı bünyesinde aktif olarak görevini icra etmeye devam eden dokuz ana jet üssünden biridir. 1. Ana Jet Üs Komutanlığı, halen 111. ve 112. Filo Komutanlıklarınca F-4E 2020 ve F-4E uçaklarıyla Av Bombardıman, 113. Filo Komutanlığınca da RF-4E uçaklarıyla Jet Keşif rollerini yerine getirmektedir.

1. Ana Jet Üs Komutanlığı’nın tarihi Kurtuluş Savaşı’na kadar gitmektedir. Kurtuluş Savaşı sırasında 13 Haziran 1920 tarihinde, 328 sayılı emir ile hava teşkilatının düzenlenmesine karar verilmiştir. 3 av ve 2

²³⁰ Cihan Yıldırım, “Atatürk Başlattı Eskişehir Sahip Çıktı”, *Anadolu Ajansı*, 04.03.2010.

keşif uçağı ile 1. Uçak Bölüğü Eskişehir’de, 2 av uçağı ile 2. Bölük Uşak’ta kurulmuştur.²³¹

1. Bölük Garp Cephesi Komutanlığı’na bağlanırken, 2. Bölük cephedeki vazifesi bakımından 12. Kolordu Komutanlığı’na bağlanmış, ayrıca her bölükte karargâhlarla iletişim sağlamak üzere birer Hava İrtibat Subayı bulundurulması uygun görülmüştür. Ağustos 1920’de 1. Uçak Bölüğü faal duruma geçmiştir. Aynı zamanda Konya Uçak İstasyonu’nda 2 av ve 2 keşif uçağı uçuşa hazırlanmış, bu uçaklar 22 Ağustos 1920 tarihli emir ile Eskişehir’e gönderilerek buradan uçuşlara başlamıştır.²³²

1 Şubat 1921 tarihinde teşkilat değişikliği yapılmış ve Hava Kuvvetleri (Kuva-yı Havaiye) Şubesi’nin ismi Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü (Kuva-yı Havaiye Müdüriyet-i Umumiyesi) şeklinde değiştirilmiştir. Eskişehir’de kurulan Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü’nün Başına Bnb.Latif atanmıştır.²³³

2. Uçak Bölüğü ise Uşak’ta Temmuz ayı sonunda 3 av uçağı ile göreve başlamış, Bu bölüğe 15 Mayıs 1921 tarihinde bir keşif ve 2 av uçağı daha gönderilmiştir.²³⁴ Takiben tüm uçaklarla 2. bölük Kütahya’ya intikal ettirilmiştir. 30 Haziran 1921’de Batı Cephesi Komutanlığı, 1. ve 2. uçak bölüklerini geçici olarak birleştirmiş, 1. Bölüğün teçhizat, akaryakıt ve personeli Kütahya’ya gönderilmiştir. Bu arada gerektiği takdirde düşman faaliyetlerini takip ve teşhis amacıyla bir adet av uçağı Eskişehir’de bırakılmış, aynı zamanda bir av ve keşif uçağı da Kütahya’ya gönderilmiştir. Savaşlar Eskişehir bölgesine sıçrayınca, 16 Temmuz 1921 tarihinde 1. ve 2. Bölükler öncelikle Eskişehir’e yönlendirilmiş, takiben 22 Temmuz’da Polatlı’ya intikal ettirilmiştir.²³⁵ Savaş durumuna bağlı olarak çekilme olasılığı göz önünde tutulmuş, Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü

²³¹ <http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Kurumumuz/Tarihce/1918-1923.aspx>, Erişim: 28 Ekim 2010.

²³² “Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı”, s.127-128.

²³³ “Cumhuriyet Dönemi’nin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetleri’nin Kuruluşu”, **Hava Kuvvetleri Dergisi,1911-2001 90ncı altın yıl özel sayısı**, Sa.338, Ankara, Ocak 2001, s.37.

²³⁴ Akdemir, **a.g.e.**, s.72.

²³⁵ Akdemir, **a.g.e.**, s.77.

ile birlikte bakım birlikleri de dahil olmak üzere tüm 1. Bölüğün malzemeleri Ankara'ya gönderilmiştir. İki keşif uçağı ile bunların personeli 2. Bölük emrinde kalmış, birlikleri Ankara'ya intikal ettirilen Hava Kuvvetleri Müdürlüğü ve 1. Bölük, Kasım ayının 1. haftasında Konya'ya taşınmıştır.²³⁶

22 Temmuz 1921 tarihinde Eskişehir'de bulunan Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü de intikal ettirilen birliklerle birlikte Polatlı'ya gönderilmiştir. 4 Ağustos 1921'de ise Hava Kuvvetleri Müdüriyeti intikalini tamamlayarak Ankara'ya yerleşmiştir. 1. ve 2. Uçak bölükleri Polatlı'ya intikal ettikten sonra burada Cephe Bölüğü adı altında birleştirilmiş, takiben 12 Ağustos'ta Malıköy'e taşınmıştır.²³⁷ Cephe Bölüğü'nü teşkil eden 1. Bölüğün ağırlıkları ve fazla personeli 4 Ağustos'ta Ankara'ya gönderilmiş, Ankara'da Gazi Eğitim Enstitüsü'nün bulunduğu 1932 yılına kadar Ankara uçak meydanı olarak kullanılacak olan alana yerleştirilmiştir. Cephe Bölüğü bu meydandan Erzurumlu Nafiz beyin bağışladığı Fiat tipi Nafiz-1, 2 keşif ve 2 Albatros D-III av uçağı ile uçuşlarına başlamıştır. Aynı tarihlerde keşif uçaklarına fotoğraf makinesi monte edilmiştir.²³⁸

Garp Cephesi Komutanlığı karargâhını Akşehir'de kurunca, Konya'daki meydan ve eski tamir tesislerinden faydalanmak amacıyla Genel Müdürlük, Kasım 1921'de Ankara'dan Konya'ya taşınmıştır. Garp Cephesi Komutanlığı emrine verilen Hava Birlikleri, Kara harekâtının seyrine uygun olarak yer değiştirip uçak durumunun yetersizliğine rağmen kara harekâtının keşif desteğini sağlamış, düşman birliklerine bomba ve makineli tüfeklerle taarruz etmiştir.²³⁹

1921 yılı sonunda ayrılan bölükler 1922 yılında tekrar birleştirilmiştir. Yeniden kurulan Cephe Uçak Bölüğü'nün 4 faal uçağı ve 4 pilotu vardı. Sakarya Savaşı'ndan sonra arızalı uçakların da tamir

²³⁶ Türkmen, **a.g.e.**, s.16.

²³⁷ Akdemir, **a.g.e.**, s.77.

²³⁸ Yalçın, "Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçaklar...", s.42.

²³⁹ Akdemir, **a.g.e.**, s.78.

edilmesiyle 7 Mart 1922 gününe kadar 13 uçak uçuşa hazır duruma getirilmiştir. Mart 1922 tarihinde Müdafaa-i Milliye Vekaleti bu uçakları faal tutarak daha önce lağv edilmiş olan 1. Bölüğün yeniden kurulmasını emretti. Bölüklerden artan uçakların Konya'daki Hv.K.Genel Müdürlüğü emrinde kalmasına izin verilmiştir.²⁴⁰

21 Mayıs 1922 tarihinde 1. Bölük için 4 uçak Akşehir'e, Cephe Uçak Bölüğü emrine gönderilmiş, bu suretle iki uçak bölüğü de cephe emrinde fiilen görevlendirilmiştir. Akşehir'de Cephe Uçak Bölüğü'nde uçak adedi artmış, bu durumda uçuş faaliyetlerinin tek elden ve yeterli bir şekilde yürütülebilmesi için Batı Cephesi Komutanlığı, Konya'dan Akşehir'e gelen 1. Uçak Bölüğü ile 2. Uçak Bölüğü'nü Haziran 1922 tarihinde birleştirerek her iki bölüğe birden "Cephe Uçak Bölüğü" adını vermiştir.²⁴¹

Müdafaa-i Milliye Vekaleti'nin emri ile 5 Temmuz 1922 tarihinde merkezi Konya'da bulunan Hava Kuvvetleri Müfettişliği teşkilatı kurularak Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü lağv edilmiştir. Yeni teşkilat da harekât bakımından Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Vekâleti ile Garp Cephesi Komutanlığı'na, ikmal ve idare bakımından Müdafaa-i Milliye Vekaleti'ne bağlıydı. Müfettişlik faaliyete geçtiği sıralarda Adana'da 1 Hava Okulu, Konya'da 1 Uçak İstasyonu, Akşehir'de 1 Cephe Uçak Bölüğü bulunuyordu.²⁴² Büyük Taarruz başladıktan sonra Cephe Uçak Bölüğü düşmanın daha yakından takip edilebilmesi için Afyon'a intikal ettirilmiştir. Büyük Taarruz ile Yunan birlikleri geri püskürtüldükten sonra Cephe Uçak Bölüğü 16 uçak ile birlikte, 15 Eylül 1922'de İzmir- Seydiköy'de (Gaziemir) hava alanında toplanmıştır.²⁴³ 17 Eylül 1922 tarihli Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Vekâleti emri ile Konya'daki Müfettişlik ve Adana'daki Uçuş Okulu'nun İzmir'e intikalleri emredilmiştir. Aynı tarihte Uşak ve Salihli'de

²⁴⁰ Doğanay, **a.g.e.**, s.38.

²⁴¹ Doğanay, **a.g.e.**, s.41.

²⁴² "Cumhuriyet Dönemi'nin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetleri'nin Kuruluşu", **a.g.e.**, s.37.

²⁴³ Doğanay, **a.g.e.**, s.41.

kalan son iki uçak da havayoluyla Seydiköy'e getirilmiş, Rasıt Yzb.Kenan da yer bakım kademesi malzemelerini taşıyan kamyonlarla birlikte Seydiköy'e gelmiştir.²⁴⁴

1. ve 2. uçak bölükleri 17 Eylül 1922'de tekrar ayrılarak Bnb.Fazıl komutasında grup olarak teşkilatlandırılmıştır. 1 av uçağı grup komutanı emrine verilirken. 1. Bölüğe 4 keşif, 4 av uçağı; 2. Bölüğe 4 keşif, 4 av uçağı, 3. Bölüğe ise 3 keşif, 1 av uçağı tahsis edilmiştir.²⁴⁵ Adana'daki Uçuş Okulu da 2 keşif uçağı ile İzmir'e intikal ettirilmiştir. Bu arada pilot Bnb.Salim (İlkuçan) Hava Okulu Müdürlüğüne atanmıştır.

1. Uçak Bölüğü eğitim birliği olarak İzmir'in Seydiköy ve Gaziemir bölgesinde konuşlanmış, yine eğitim çalışmaları yapılan 2. Bölük ise 1 Ocak 1923 tarihinde Bandırma'ya yerleştirilmiştir. 2. Bölüğe takviye olarak daha sonra 4 adet De Havilland-9 ve Breguet-14 uçağı Bandırma'ya gönderilmiştir.

Uygun bir alan için yaklaşık bir hafta araştırma yapıldıktan sonra Bandırma-Susurluk arasında demiryolunun doğusundaki Beyköy'de uygun bir alan tespit edilmiştir. 2. Bölük Bandırma'daki meydanda eğitim faaliyetine, Lozan Antlaşması'nın imzalanmasına kadar devam etmiştir. Barış anlaşmasının imzalanmasından sonra bu bölük, İzmir'deki Hava Garnizonu'na geri intikal ettirilmiştir.

3. Uçak Bölüğü ise Ocak 1923'de önce Afyon'a gönderilmiş, hazırlıklarını tamamladıktan sonra takiben İzmit'e gönderilmiştir. Bölük burada İngilizlerin kendi ihtiyaçları için hazırladığı hava meydanına yerleştirilmiştir.²⁴⁶

Öte yandan 1. Deniz Uçak Bölüğü, 1 Şubat 1923'de Amasra ve İzmit'ten çağrılan personel, getirilen bir kısım uçak ve malzeme ile İzmir-Bayraklı'da konuşlandırılmıştır.

²⁴⁴ "1. Ana Jet Üs Komutanlığı, Tarihçe", **1. Ana Jet Üs Komutanlığı Arşivi**, Eskişehir,2010, s.3.

²⁴⁵ <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1919-23/05.asp>, Erişim: 17 Kasım 2010.

²⁴⁶ "1. Ana Jet Üs Komutanlığı, Tarihçe", **a.g.e.**, s.4.

Hava Kuvvetleri Karargâhı 1923 yılı Ağustos ayında İzmir’de kurulmuş, Kur.Alb.Muzaffer ERGÜDER’in komutasındaki hava kuvvetleri teşkilatı, 1. Uçak Bölüğü, 2. Uçak Bölüğü, 3. Uçak Bölüğü ve 1. Deniz Uçak Bölüğü olmak üzere üç alt birlikten meydana gelmiştir. Bütün hava birliklerinin tek bir komuta altında birleştirilmesi için verilen emir gereği, 1. Ordu emrinde bulunan 3. Bölük ve Bandırma’daki 2. Bölük İzmir’e intikal ettirilmiştir.²⁴⁷

1925 yılında İzmir’deki hava birlikleri bir Grup Komutanlığı altında toplanmış, Eskişehir uçak istasyonu statüsüne getirilmiştir. Bu arada hava kuvvetlerindeki bölük sayısı 10’a çıkarılmıştır. 1925 yılında İtalya ve Yunan hükümetleri ile siyasal gerginlik çıkınca Haziran ayı başında İzmir’deki hava birliklerinin bir kısmı İç Anadolu’ya taşınmış, bu çerçevede İzmir’deki Hava Müfettişliği Karargâhı 3-29 Haziran 1925 tarihleri arasında Eskişehir’e intikal ettirilmiştir. Eskişehir’de şimdiki meydan yeri istimlak edilmiş, Yzb. Abdullah(Komutan), Yzb. Sırrı (Komutan Muavini) ve 10 erden oluşan birliğe meydanın muhafazası vazifesi verilmiştir. Takiben 2. ve 6. Bölüklerden oluşan Hava İstasyon Komutanlığı kurulmuş, Bnb.Resmi (Tufan) İstasyon Komutanı olarak atanmıştır.²⁴⁸

İzmir Uçuş Grup Komutanlığı, İzmir Uçuş Okul Komutanlığı, 2. ve 3. bölükler, Eskişehir Uçak İstasyon Komutanlığı 4. ve 5. Eğitim Bölükleri, Eskişehir Uçak İstasyonu Komutanı Bnb.Resmi’nin emrine verilmiştir.²⁴⁹

Eskişehir Uçuş Grup Komutanlığı 6., 7., 9. ve daha sonra kurulan 10. Bölüklerden oluşuyordu. Deniz Uçak Bölüğü Görev uçuşları bakımından İzmir Müstahkem Mevzi Komutanlığına, eğitim ve ikmal yönü ile Hava Kuvvetleri Müfettişliğine bağlı durumdaydı.²⁵⁰

1927 yılında İzmir’de bulunan Uçuş Okulu’nun bir kısmı Eskişehir’e taşınmış, bütün kurslar Hava Uçuş Okulu’nda toplanarak 3. dönem

²⁴⁷ <http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Kurumumuz/Tarihce/1923-1944.aspx>, Erişim: 22 Kasım 2010.

²⁴⁸ “1. Ana Jet Üs Komutanlığı, Tarihçe”, **a.g.e.**, s.5.

²⁴⁹ “1. Ana Jet Üs Komutanlığı, Tarihçe”, **a.g.e.**, s.5.

²⁵⁰ “1. Ana Jet Üs Komutanlığı, Tarihçe”, **a.g.e.**, s.9.

kursları Eskişehir’de yapılmaya başlanmıştır. 6. ve 7. bölükler eğitim, 9. ve 10. bölükler muharebe eğitim birliği olarak teşkilatlandırılmıştır.²⁵¹

Hava Müfettişliği 1928 yılında lağv edilerek Ankara merkezli olmak üzere Hava Müsteşarlığı haline getirilmiştir. Bu değişimle birlikte uçak bölükleri taburlar halinde teşkilatlandırılmış, takiben Uçuş Grup ve İstasyon Komutanlıkları lağv edilmiştir.²⁵²

Tabur teşkilatı 1932 yılına kadar faaliyetini sürdürmüştür, 2. Tabur Diyarbakır’da, 3. Tabur İzmir’de konuşlandırılmıştır. 1 Haziran 1932’den geçerli olarak hava alaylarının kuruluşuna geçilmiş, 1., 2. ve 3. taburlar alay seviyesine çıkartılmıştır. Alaylara birer uçaksavar bataryası verilirken Deniz Taburu’nda değişiklik yapılmamıştır.²⁵³

1937 yılında Hava Kuvvetlerindeki alay sayısı 4’e yükseltilmiştir. Eskişehir’de bulunan 1. Alayın 1. Taburu 1., 2. ve 21. Bölüklerden; 2. taburu 41, 42 ve 43. Bölüklerden oluşuyordu. 1937 yılında 2. tabur HE-111’ler ile modernize edilmiştir. Bunun ardından iki bölüklü 2 tabur halinde teşkilatlanan 1. Alay ağır bombardıman alayı olmuştur. 1. Tabur Komutanlığına, yeni kurulacak 4. Alayın çekirdeğini teşkil edecek şekilde hazırlanması, Kütahya’ya intikali ve Alayın 1 Haziran 1937 tarihinde Kütahya’da faaliyete geçirilmesi emredilmiştir. 4. Alay Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye’sinin 4 Şubat 1937 tarihli emirlerine uygun olarak Kütahya’da kuruluşunu tamamlamıştır. 1939 yılına kadar alay teşkilatı devam etmiştir. Bu birlikler harekât ve eğitim yönünden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye’sine, lojistik destek ve tedariki yönünden Müdafaa-i Milliye Vekaleti’ne bağlı bulunuyordu. Artan personel ve ekipmanın yönetim ve idaresinin kolaylaştırılması amacıyla Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye’sinin 22 Mayıs 1939

²⁵¹ “1. Ana Jet Üs Komutanlığı, Tarihçe”, **a.g.e.**, s.10.

²⁵² “Cumhuriyet Dönemi’nin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetleri’nin Kuruluşu”, **a.g.e.**, s.37.

²⁵³ Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayi**, s.56.

tarikh ve 25430 sayılı emriyle Hava Kuvvetleri teşkilatı Tugay Komutanlıkları yapısına geçirilmiştir.²⁵⁴

Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye'sinin 1138 sayılı emri ile 1. ve 4. Uçak Alayları 12 Haziran 1939 tarihinde 1. Tugay Komutanlığı'na bağlanmıştır. Hava Birliklerinin kuruluşları ile ilgili olarak Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye'sinin 28 Haziran 1939 tarih ve 1319 sayılı emri ile 1. Uçak Alayında; bir Bombardıman Tabur Karargâhı, bir Bombardıman Bölüğü, Alay Talim Kıt'ası, Oto Bölük Seyyar Tamirhanesi ve bir İnşaat Heyeti ilavesi yapılmıştır. 1320 sayılı emir ile 2. Uçak Alayı'nda; Alay Talim Kıt'ası, Oto Bölüğü, Seyyar Tamirhane ve bir İnşaat Heyeti ilavesi yapılırken, 29. ve 46. Uçak Bölüklerinin lağvı ile 1. Tugaya bağlanması emredilmiştir. 1323 sayılı emir ile 4. Uçak Alayındaki Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye'sine bağlı Martin tipi uçaklarca donanmış müstakil 9. Bombardıman Uçak Taburu, 1. Tugay kuruluşuna bağlanarak 24 Temmuz 1939 tarihinde Eskişehir'e intikal ettirilmiştir. Aynı tarihli emirle 2. Uçak Alayı 1. Tugay kuruluşundan alınıp tekrar müstakil hale getirilmiştir. Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye'sinin 31 Ağustos 1939 tarih ve 1989 sayılı emirleri ile 1. Tugaya bağlı 1. Alayın, Martin-139W uçakları ile donatılıp 9. taburu Çorlu'ya intikal ettirilmiştir.²⁵⁵

Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye'sinin 5 Aralık 1939 tarih ve 36260 sayılı emri ile Diyarbakır 2. Müstakil Tayyare Alayı, 1. Tugay kuruluşuna bağlanmıştır.²⁵⁶

Eskişehir 1. Tayyare Alayı, 2. Taburu ve 4. Bölüğü teşkil edilerek 2. Tabur Fairey-Battle uçakları ile donatılmıştır. 4. Alayın 8. Taburuna 42. ve 57.; 11. taburuna da 43. ve 58. Bölükler dahil edilmiştir.

1. Alaya bağlı birlikler Yassihöyük ve Eskişehir olmak üzere yeniden yapılandırılarak herhangi bir hava taarruzuna karşı hedef hassasiyetini azaltmıştır. Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye'sinin 17 Ocak 1941

²⁵⁴ Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayi**, s.56.

²⁵⁵ "1. Ana Jet Üs Komutanlığı, Tarihçe," **a.g.e.**, s.15.

²⁵⁶ "1. Ana Jet Üs Komutanlığı, Tarihçe," **a.g.e.**, s.15.

tarih ve 78 sayılı emirleri ile Çorlu 5. Alay emrindeki 9. Martin Taburu, 1. Alay Eskişehir emrine verilmiştir. Eskişehir'deki Lysander uçakları ile donatılan tatbikat 1. Bölük ile Harp Akademileri Komutanlığı emrine, Yeşilköy'de bulunan Lysander Bölüğü de 5. Alaya dahil edilmiştir.²⁵⁷

Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye'sinin 16 Ağustos 1943 tarih ve 2992 sayılı emirleri ile 1. ve 2. Hava Tugay Komutanlıkları aynı numaralı Hava Tümeni Komutanlıkları olmuştur.

Hava alaylarının 3. Uçuş Taburları lağv edilerek tayyare alayları 2 taburlu yapılmıştır. Taburlar her alayda 1. ve 2. Tabur adını almıştır. Bölüklerde eski numaralar kaldırılmış, Bölükler alay dahilinde 1,2,3,4 şeklinde numaralandırılmıştır. Hava Alaylarında 4. taburları yer birlikleri teşkil etmiş, Hava Alayları ve Keşif Grupları emrinde birer İrtibat Kıt'ası bulundurulup, kuruluşları uçakları geldikçe tamamlanmıştır.

1943 yılında Eskişehir'de 1. Alaya bağlı olarak Ağır Bombardıman Bölüğü olarak kurulan B-24 Liberatör birliğine bölük komutanı olarak Ön Yzb. Hikmet TUGAY atanmıştır. Birliğe ait uçaklardan birisi, Gnkur. Bşk.Org. Kazım ORBAY'a tahsis edilmiştir.²⁵⁸

Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye'sinin 31 Ocak 1944 gün ve 3546 sayılı onayı ile Hava Kuvvetleri Komutanlığı ihdas edilerek İlk komutanlığına Hava Tümğ. Zeki DOĞAN tayin olurken, Tuğg. Muzaffer GÖKSENİN 1. Tümen Komutanlığına, Tümğ. Celal YAKAL 2. Tümen Komutanlığına atanmıştır.²⁵⁹

1945 yılında Hava kuvvetlerinin komutanlık makamı Korgeneralliğe çıkarılarak Hv.K.K. Tümgeneral Zeki Doğan Korgeneralliğe terfi ettirilmiştir.

²⁵⁷ "1. Ana Jet Üs Komutanlığı, Tarihçe", a.g.e., s.16.

²⁵⁸ "1. Ana Jet Üs Komutanlığı, Tarihçe", a.g.e., s.17.

²⁵⁹ <http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Kurumumuz/Tarihce/1923-1944.aspx>, Erişim: 22 Kasım 2010.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na ait 18 Nisan 1947 gün XIV. Şb.:7530 sayılı emir ile 3 tümen bölgesine ayrılan Hava kuvvetlerinin barış kuruluşları aşağıdaki şekilde teşkilatlandırılmıştır.²⁶⁰

1. Tümen	2. Tümen	3. Tümen
1. Alay - Eskişehir	3. Alay – İzmir	2. Alay – Diyarbakır
5. Alay – Bursa	6. Alay – Gaziemir/İZMİR	4. Alay – Merzifon
7. Alay – Kütahya	9. Alay – Konya	8. Alay – Erzincan
105. Torpido ve Keşif Grubu (10. Alay–İzmit)		

1. Hava Tümen karargâhı 7 Şubat 1948 tarihinde Kütahya'ya taşınmış olmasına rağmen 1 Şubat 1949 tarihinde Genelkurmay Başkanlığı'nın emriyle Eskişehir'e dönmüştür.

23 Mart 1951'den itibaren Tümenler için kuvvet, tümenlerin altındaki alaylar için ise üs deyimi kullanılmaya başlanmıştır. Uçuş taburlarına da filo adı verilerek uluslararası teşkilat yapısı Hava Kuvvetlerine adapte edilmeye çalışılmıştır.²⁶¹

2. Tayyare Üssü'nün Malatya'da lağvını müteakip Üs'ün Invader Tayyareleri ile donatılmış olan tek filosu 3 Ocak 1953'te Eskişehir 1. Üs Komutanlığı'na intikal ettirilerek 114. Filo adını almıştır.

F-84 G tipi jet uçakları 1. Üs envanterindeki pervaneli uçakların yerini alması için çalışmalar Ocak 1954'te başlamış, 19 Ekim 1954'de F-84G uçak miktarı 75'e ulaşmış ve 111, 112 ve 113. filoların bu uçaklarla kuruluşları tamamlanmıştır. 1954 yılına kadar jet uçakları ile uçmamış pervaneli uçak pilotları ile Hava Okulu'ndan bröve almış yeni pilotların jet uçaklarına intibak ve eğitimlerine Almanya'daki Fursten Feldbruck Amerikan Üssü'nde devam edilmiştir.²⁶²

Milli eğitim filosunun yapılanması amacıyla 10 Nisan 1955 tarihli komutanlık emriyle 111. Jet Eğitim Filosu'nun kuruluşu emredilmiş, Filo

²⁶⁰ “1. Ana Jet Üs Komutanlığı, Tarihçe”, a.g.e., s.18.

²⁶¹ “1. Ana Jet Üs Komutanlığı, Tarihçe”, a.g.e., s.19.

²⁶² “1. Ana Jet Üs Komutanlığı, Tarihçe”, a.g.e., s.18.

pilotların jete intibaklarının temini ile vazifelendirilmiştir. 1. Kuvvet Komutanlığı harekât kontrolünde görevlendirilen ve 1. Üs Meydanı'nda konuşlandırılan filoya 25 Nisan 1955 tarihinde Amerika'dan pilotaj eğitiminden gelen 4 teğmen daha katılmıştır. T-33 uçakları ve hat bakım personeli ile takviye edilen 111. filo ilk uçuşuna 28 Nisan 1955 günü başlamıştır. Eğitimini tamamlayan subaylar daha sonra diğer muharip filolara gönderilmiş, filoya T-33'lerde öğretmen statüsünde veya T-33'lerde öğretmen olabilecek tecrübe veya yetenekte pilot subaylar atanmıştır.²⁶³

1956 yılında 1. Üs, 114. Filo RF-84F keşif uçaklarıyla donatılmış ve 1. Kuvvet Komutanlığı'na bağlanması emri verilmiştir.²⁶⁴

111. Jet Eğitim Filosu'nda yapılan jete intikal ve intibak eğitiminin, birliğe F-84 G uçakları ve yeni öğretmen pilotlar verilerek Harbe Hazırlık Eğitimi verecek şekilde yeniden yapılandırılması kararlaştırılmıştır.²⁶⁵

1. Üs'ün F-84 G uçakları ile teçhiz edilmiş 3 filosu mevcuttu. 2. filo gelecekte F-100 uçakları ile donatılacağı için 18 Eylül 1957 tarihli komutanlık emri ile 112. Av-Bombardıman Filosu Konya'ya gönderilmiştir.²⁶⁶

Hava kuvvetleri Komutanlığı'nın 16 Kasım 1957 tarihli emirleriyle 111. Jet Eğitim Filosu sorumluluğunun başka bir filoya verilmesine ve Filonun Jet Av-Bomb. Filosu olarak yeniden yapılandırılmasına karar verilmiştir. Konuyla ilgili yayımlanan emirde av-bombardıman filusunun en geç 1 Ocak 1958 tarihine, eğitim filusunun ise 15 Ocak 1958 tarihine kadar teşkilinin tamamlanması emredilmiştir.²⁶⁷

Konya'ya 1957'de intikal eden 112. Filo lağvedilmiş, 1 Ocak 1959 tarihinden geçerli olarak filonun numarası 193 olmuştur. Filo 9. Üs'se

²⁶³ "111. Filo Komutanlığı, Tarihçe," **a.g.e.**, s.16.

²⁶⁴ "1. Ana Jet Üs Komutanlığı, Tarihçe," **a.g.e.**, s.19.

²⁶⁵ "111. Filo Komutanlığı, Tarihçe," **a.g.e.**, s.17.

²⁶⁶ "1. Ana Jet Üs Komutanlığı, Tarihçe," **a.g.e.**, s.20.

²⁶⁷ "111. Filo Komutanlığı, Tarihçe," **a.g.e.**, s.17.

bağlanmış, Konya'da kalan yer birlikleri ise yeni kurulan 97. Gruba bağlanmıştır.

Eskişehir'de bulunan 113. Filo personelinin Texas-Sn.Antonia'daki Amerikan Hava Kuvvetleri Eğitim Merkezi'ne gönderilmesine karar verilmiş, 12 Şubat 1959 tarihinde F-100 intibak kursu için ilk personel Las Vegas-Nevada'ya gönderilmiştir.²⁶⁸

1. Üs'ün 111. filosu F-100 D/F uçakları ile teçhiz edilmiş, F-100 uçaklarının beklenen miktarın üzerinde verilebileceğinin öğrenilmesi üzerine 3 filo tertip edilmesine karar verilmiştir. Bunun üzerine Balıkesir'den 192. Filo Mayıs 1959 başlarında Eskişehir'e intikal ettirilmiş, Balıkesir'den gelen filo personeli, pilotlardan başka hat bakım personelinin de F-100 uçaklarında vazife görebilmeleri için 14 Mayıs 1959 tarihinden 12 Haziran 1959 tarihine kadar 27 gün süreyle F-100 seyyar eğitim birliğinde eğitime tabi tutulmuştur. 1 Haziran 1959 tarihinden geçerli olarak 112. Filonun yeniden kurulması kararlaştırılmış, bu vesileyle Balıkesir'den 1. Üs'se gelen filoya 112. Filo adı verilmesi emredilmiştir. Böylelikle 1. Üs 111, 112 ve 113. Filolardan oluşan üç filolu bir birlik olmuştur. 1 Haziran 1959 tarihinden itibaren 112. Filo'nun F-100 uçakları ile teçhizine başlanmıştır.²⁶⁹

1963 yılında 1. Tayyare Üssü olan birliğin ünvanı, 1. Ana Jet Üs Komutanlığı olarak değiştirilmiştir.²⁷⁰

111. Filo Komutanlığı 1971 yılında NATO BEST HIT yarışmalarında F-100 uçakları ile Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarihindeki ilk ve tek birinciliği kazanmıştır.²⁷¹

1974 yılında 1. Ana Jet Üs Komutanlığı 113. Filosunu devrin en gelişmiş savaş uçağı olan F-4E Phantom uçaklarıyla modernize etmiştir.

²⁶⁸ "1. Ana Jet Üs Komutanlığı, Tarihçe", a.g.e., s.21.

²⁶⁹ "1. Ana Jet Üs Komutanlığı, Tarihçe", a.g.e., s.21.

²⁷⁰ "1. Ana Jet Üs Komutanlığı, Tarihçe", a.g.e., s.22.

²⁷¹ "Best Hit Atış Yarışmaları", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, 1911-2001 90ncı altın yıl özel sayısı, Sa.338, Ankara, Ocak 2001, s.65.

1975 yılında 112. Filo, ardından 1978 yılında 111. Filo F-4E uçaklarıyla modernize edilerek etkin vurucu güç haline getirilmiş, 1967 yılında 111. Filo Komutanlığı'na darbe rolü verilerek bu konuda NATO çapında önemli başarılar elde edilmiştir.²⁷² 111. Filo Komutanlığı 1974 Kıbrıs Barış Harekâtına F-100 uçakları ile İncirlik'ten katılarak başarılı görevler icra etmiştir.²⁷³

1977 yılında 114. Keşif Kıt'ası oluşturulmuş, RF-84 F uçakları 1979 yılına kadar bu Kıt'a da uçurulmuştur. Aynı yıl bir değişikliğe gidilmiş, RF-84 uçakları Üs envanterinden çıkarılırken, Kıt'a aynı görevi icra etmek üzere RF-4E uçakları ile modernize edilmiştir. 29 Haziran 1979 tarihinde 113. Filo lağv edilmiş, 114. Taktik Jet Keşif Filosu 113. Filo adını almıştır.

15 Ağustos 1984 tarihinde sancağına Türk Silahlı Kuvvetleri Kıbrıs üstün cesaret ve feragat madalyası takılan 1. Ana Jet Üs Komutanlığı'nın 111. Av-Bombardıman Filosu, 27 Ocak 2000 tarihinde F-4E/2020 uçakları ile modernize edilmiştir. Bu filo 2001-2002 Hava Kuvvetleri Komutanlığı atış yarışmalarında 3. nesil uçaklar kategorisinde 1. olmuştur.²⁷⁴

Türk Hava Kuvvetleri'nin yeniden yapılandırılması çerçevesinde 1 Eylül 2004 tarihinden itibaren 112. Filo Komutanlığı'nın Av-Önleme rolünde değişikliğe gidilmiş, filo Av-Bombardıman rolü ile görevlendirilerek harbe hazırlık uçuşlarına başlanmıştır.²⁷⁵

2.1.2.2. 1'İNCİ HAVA KUVVETİ KOMUTANLIĞI

1939 yılında Türk Hava Sahası Doğu ve Batı olmak üzere iki bölgeye ayrılmış, her iki bölgede de birer Tugay Komutanlığı teşkil edilmek

²⁷² “1. Ana Jet Üs Komutanlığı, Tarihçe”, **a.g.e.**, s.22.

²⁷³ <http://www.ucuyorum.com/showthread.php?t=32138>, Erişim: 30 Kasım 2010.

²⁷⁴ http://www.turkishairforce.org/tuaf_envanterine_giren_ucaklar132_f4_phantom_ii-t3721.0.html;wap2, Erişim: 29 Kasım 2010.

²⁷⁵ “1. Ana Jet Üs Komutanlığı, Tarihçe”, **a.g.e.**, s.32.

suretiyle alaylar ve taburlar bu komutanlığa bağlanmıştır.²⁷⁶ Böylece 1. Hava Kuvveti Komutanlığı'nın temeli atılmıştır.

Karargâhı Eskişehir'de bulunan 1. Hava Kuvveti Komutanlığı'nın ana bağılları; 1., 3., 4., 6. ve 9. Ana Jet Üs, 15. Füze Üs ile 1. Hava Kontrol Grup Komutanlıklarıdır. Bugün 1. Hava Kuvveti Komutanlığı'nın vurucu gücünü av-bombardıman filoları, gece gündüz her hava şartlarında kullanılabilen av-önleme filoları ve ülkenin hava savunma ile ilgili radar sistemleri oluşturmaktadır.²⁷⁷

1951 yılında teşkilat yeniden düzenlenerek hava taburlarına Filo, hava alaylarına Üs adı verilmiştir. Diğer yandan bünyesindeki birliklerin çoğalmasıyla Eskişehir'de bulunan 1. Hava Tugayı'nın ismi 1. Hava Tümeni olarak değiştirilmiştir. 1962 yılında da kadrosu Kolordu seviyesine çıkartılarak 1. Taktik Hava Kuvveti Komutanlığı adını almış, 17 Aralık 2003 tarihinden itibaren ise ismi 1. Hava Kuvveti Komutanlığı olarak değiştirilmiştir.²⁷⁸

İstanbul Bölgesi ve İstanbul Boğazi'nin bölge savunması amacıyla, 1959 yılında 1. Hava Tümeni'ne bağlı olan 15. Füze Üs Komutanlığı İstanbul'da kurularak, Nike Hercules Füzeleri ile teçhiz edilmiştir.

1952 Yılında Hava Kuvvetleri envanterindeki muharip pervaneli uçakların jet uçakları ile modernizasyonuna başlanmıştır. İlk olarak ses altı uçuş yapan uçaklardan F-84G ve F-86 tipi jet uçakları Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. Modernizasyon programının devamı olarak ses altı ve ses üstü süratinde uçan nükleer silah taşıyabilen F-100 ve 1964 yılında iki mach süratindeki F-104 uçaklarının gelmesiyle 1. Hava Kuvvet Komutanlığı'nın gücü daha da artmıştır.²⁷⁹

²⁷⁶ Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayi**, s.56.

²⁷⁷ <http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Kurumumuz/Teskilat/1ncive2nciHvKvKl%C4%B1g%C4%B1.aspx>, Erişim: 12 Aralık 2010.

²⁷⁸ "1. Hv.K.Komutanlığı, Tarihçe", **1. Hava Kuvveti Komutanlığı Arşivi**, Eskişehir, 2010, s.3.

²⁷⁹ <http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Kurumumuz/Tarihce/1944-2000.aspx>, Erişim: 22 Kasım 2010.

F-104 uçaklarını takiben 1966 yılında gündüz ve görerek şartlarda düşman uçaklarını önleyebilen ve yer hedeflerine taarruz ve keşif görevlerinde kullanılabilen F-5, F/RF-84F uçakları ile 1968 yılında gece-gündüz ve her hava şartlarında düşman uçaklarını önleyecek radarla mücehhez F-102 tipi uçaklar alınmıştır.²⁸⁰

1. Hava Kuvveti Komutanlığı 1974 ve 1975 yıllarında iki filo F-4E ve iki filo F-104S uçağıyla teçhiz edilmiş ve böylece hayati görevlerin ifasında daha etkili bir seviyeye ulaşılmıştır. 1. Hava Kuvveti Komutanlığı, milli imkânlarımızla alınan ve Türkiye’de imal edilen F-16 uçaklarının 1987 yılından itibaren envantere girmesiyle daha etkin bir güç kazanmıştır.

4 Ekim 1987 tarihinden itibaren 4. Ana Jet Üs Komutanlığı’nın üç filosu F-16 uçakları ile modernize edilmeye başlanmıştır.

6. Ana Jet Üs Komutanlığı’nın 162. Filosu 01 Mayıs 1991, 161. Filosu 01 Haziran 1992 tarihinde, 9. Ana Jet Üs Komutanlığı’nın 192. Filosu 08 Haziran 1993 ve 191. Filosu 23 Eylül 1994 tarihinde F-16 uçakları ile modernize edilmiştir.

161. Filo Komutanlığı’nın 06 Ocak 1994 tarihinden itibaren LANTIRN (Low Altitude Navigation and Targeting InfraRed for Night) kabiliyeti kazanması ile 1. Hava Kuvveti Komutanlığı’nın gücü bir kat daha artmıştır.²⁸¹

ABD’den satın alınan yedi adet tanker uçağının 1997 yılında Hava Kuvvetlerine teslim edilmesine kadar, kiralanan iki KC-135R tanker uçağı Türk ekibiyle göreve başlamış ve 17 Ağustos 1995 tarihinde 191 ve 192. Filo Komutanlığı uçakları, kendi uçağımızla havada yakıt ikmali yapmışlardır.²⁸²

Falcon-Up tadilatı nedeniyle beş yıl Amerika Birleşik Devletleri’nde kalan Türk Hava Kuvvetleri’ne ait iki adet F-16 uçağı, 4 Mart 1996

²⁸⁰ “1. Hv.K.Komutanlığı, Tarihçe”, a.g.e., s.5.

²⁸¹ “1. Hv.K.Komutanlığı, Tarihçe”, a.g.e., s.5.

²⁸² “1. Hv.K.Komutanlığı, Tarihçe”, a.g.e., s.7.

tarihinde ilk defa Türk Tanker Uçağı desteğinde uçarak Türk pilotları tarafından başarıyla Türkiye'ye getirilmiş ve Bandırma Üssü'ne inmiştir.

İrtibat Kıt'a Komutanlığı, şimdiki adıyla 201. Arama / Kurtarma Filo Komutanlığı 1970 yılından itibaren 1. Hava Kuvveti Komutanlığı bünyesinde görev yapmaktadır. Kurulduğu günden itibaren envanterinde bulunan C-47 uçaklarının yerine 22 Ağustos 1995 tarihinde ilk CN-235 Casa uçağı envantere girmiştir. Bu filo, Casa uçaklarına ilave olarak envanterinde bulunan UH-1H ve Cougar helikopterleri ile personel / malzeme nakli ve arama kurtarma faaliyetlerini sürdürmektedir.

6. Birleştirilmiş Hava Harekât Merkezi, NATO'nun bir parçasıdır. NATO'nun yeni komuta yapısı ile ilgili çalışmaların sonucu olarak komutanlık 01 Eylül 1999'da Eskişehir'in güneyinde Fidanlık Mevkiinde faaliyete geçmiştir. 13 Temmuz 2006 tarihinde Birlik Eğitim Merkezi Şube Müdürlüğü, 1. Hava Kuvveti Komutanlığı'nın bünyesinde faaliyetlerine başlamıştır.²⁸³

2.1.2.3. ESKİŞEHİR HAVA MÜZESİ

"Eskişehir Hava Müzesi", 1988 yılında ağırlıkla, 1.Hava İkmal ve Bakım Komutanlığı elinde bulunan uçakların restore edilerek sergilenmesi sonucu oluşturulmuştur. Ankara-İstanbul yolu üzerinde bulunan müze açık hava müzesi şeklinde olup, Anadolu Üniversitesi Yunus Emre Kampüsü'nun karşı taraflarına denk gelmektedir. Müzenin yönetimi Türk Hava Kuvvetleri'ne aittir.

Müzenin açık alanında çeşitli tip ve modellerde sivil ve savaş uçakları, kapalı mekânında ise pilot giysileri, rozetler, maket uçaklar ve uçak motorları sergilenmektedir.

²⁸³ "1. Hv.K.Komutanlığı, Tarihçe", a.g.e., s.9.

2.1.2.4. ESKİŞEHİR HAVA ŞEHİTLİĞİ

Türkiye’de hava şehitliği olarak geçen dokuz farklı şehirde dokuz adet şehitlik bulunmaktadır. Bunlardan bir tanesi de Eskişehir Hava Şehitliği’dir. Diğerleri: Afyon Hava Şehitliği, Amasya’da bulunan Merzifon Hava Şehitliği, Erzincan Hava Şehitliği, İstanbul’da bulunan Edirnekapı Sakızağacı Hava Şehitliği, İzmir Hava Şehitliği, Kayseri Hava Şehitliği, Muş Hava Şehitliği, Tokat’ta bulunan Zile Asri Mezarlık ve Hava Şehitlikleridir.²⁸⁴

Eskişehir Hava Şehitliği’nde hava şehitlerini anma törenleri 1926 yılından beri²⁸⁵ Hava Şehitleri’ni Anma Gününde icra edilmektedir.²⁸⁶ 27 Ocak 1923 tarihinde görev uçuşunda şehit olan Bnb. Fazıl Bey’in şehadet tarihi Hava Şehitleri’ni Anma Günü olarak kabul edilmiş, 1935 yılına kadar her yıl bu tarihte Türk Tayyare Cemiyeti’nin kuruluş yönergesinin 36. maddesinde yer alan hususlara uygun olarak törenler düzenlenmiştir. Türk Hava Kurumu’nun 1935 yılında yapılan 6. Kurultayı’nda, Ocak ayında havanın çok soğuk olması sebebiyle törenlerin arzu edilen şekilde yapılamadığı göz önünde bulundurularak bu tarihten sonraki törenlerin her yılın 15 Mayıs gününde yapılmasına karar verilmiştir. Bu karar gereğince 1935 yılından itibaren Hava Şehitlerini Anma Günü törenleri her yılın 15 Mayıs günü olarak kabul edilmiştir.²⁸⁷

2.1.2.5. ESKİŞEHİR UÇAK FABRİKASI

Müdafaa-i Milliye Vekaleti’nin girişimleriyle Eskişehir Uçak Fabrikası 1925 yılında, günümüzde 1. Hava İkmal Merkezi’nin bulunduğu yerde kurulmuştur. Bu fabrikada Tomtaş fabrikasında üretilen Junkers uçaklarının orta ölçekli bakım revizyonları ile bomba salma panelleri ve diğer silah sistemlerinin montajı yapılmaktaydı. 1928 yılında Tomtaş’ın iflası üzerine

²⁸⁴ <http://berkantayhan.blogcu.com/sehitlik-ve-anitlarin-yerleri/3217110>, Erişim: 25 Nisan 2011.

²⁸⁵ <http://www.tayyareci.com/hvsehitleri/hvsegunu.asp>, Erişim: 25 Nisan 2011.

²⁸⁶ **Halkevi Dergisi**, s.36.

²⁸⁷ <http://www.tayyareci.com/hvsehitleri/hvsegunu.asp>, Erişim: 25 Nisan 2011.

Eskişehir Uçak Fabrikası Hava Müfettişliği'ne devredilmiştir.²⁸⁸ Kuruluş daha sonra faaliyetlerini Eskişehir Bakım Tesisleri olarak sürdürmüştür. Günümüzde Hava Kuvvetleri'nin, I. İkmal ve Bakım Merkezi olarak çalışmalarını devam ettirmektedir.²⁸⁹ Eskişehir Uçak Fabrikası'nın akıbeti ile ilgili detaylı bilgi, I. İkmal ve Bakım Merkezi ile ilgili bölümde işlenmiştir.

2.1.2.6. SELAHATTİN REŞAT ALAN ve MMV-1 UÇAĞI

Cumhuriyetin ilk yıllarında Müdafaa-i Milliye Vekaleti doğrudan uçak imalatıyla ilgilenmemekle birlikte bu alanda bazı kişisel girişimler olmaktadır. Uçak mühendisi Selahattin Reşat Alan 1930 yılında yurtdışında uçak mühendisliği eğitimini tamamladıktan sonra Eskişehir Tayyare Fabrikası'nda göreve başlamış, Türkiye'de uçak yapılabileceğini ispatlamak için MMV-1 (Selahattin-1) isimli eğitim/keşif uçağının projesini hazırlamıştır. Alan, çok kısıtlı olanaklar ve fabrikadan çekirdek bir kadroyla, prototip üretimine başlamıştır. Çift kanatlı, 300hp'lik, tek motorlu, iki kişilik uçağın kanat açıklığı 10 metre, gövde uzunluğu 7.4 metredir. Gövde, kanat ve kuyruk tahtadan olup, bez ile kaplanmıştır. 200 litrelik yakıt deposu, pilot kabinin altında ve gerekirse atılabilir şekilde tasarlanmıştır. Ayrıca projeye göre uçak ileride telsiz, makineli top, fotoğraf makinesi ile 100 kg'lık eğitim bombası taşıyabilecek şekilde belirlenmiştir.

Ekim 1932'de uçuşa hazır olan uçak, Milli Müdâfaa Vekâleti'nden hiç ilgi görememiştir. Fabrikadaki yönetsel problemleri aşamadığı için proje mühendisi Selahattin R. Alan, fabrikadaki görevinden istifa etmiştir. Selahattin R. Alan 1935 yılından itibaren Nuri Demirağ'ın uçak fabrikasında başmühendis olarak çalışmaya başlamıştır.

²⁸⁸ Baykal, a.g.e., s.26.

²⁸⁹ I. HİBM, Tarihçe, 1. Hava İkmal Bakım Merkezi Arşivi, Eskişehir, 2010.

MMV-1 uçağı birkaç test uçuşundan sonra kaza geçirmiş ve tamir edilmiştir. Kesin olmayan bilgiye göre uçağın en son 29 Ekim 1935 tören kutlamalarında uçtuğu, bu tarihten sonra bir daha uçmadığı sanılmaktadır.²⁹⁰

2.1.2.7. 1'İNCİ HAVA İKMAL BAKIM MERKEZİ

İlk kuruluş çalışmaları 1926 yılına uzanan 1. Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı'nda, 1950'li yıllara kadar Hava Kuvvetleri envanterinde bulunan *Mosquite*, *Spitfires*, *Moran*, *Heinkel*, *Smolik* ve *Harvold* gibi pervaneli uçakların bakım ve onarımları yapılmıştır.²⁹¹

1950 yılından itibaren muharip jet uçaklarına yönlendirilen bakım ve onarım faaliyetlerinde 1970 yılına kadar geçen süre içerisinde F-84, F-86 ve F-100 tipi uçaklara hizmet verilmiştir.²⁹²

1967 yılında ilk jet motor yenilemesi gerçekleştirilmiş, bu vesile ile önemli teknik imkân ve kabiliyetler kazanılmıştır. Bu yıllar, 1. HİBM Komutanlığı'nın yeni tesisler edinmede hamle yılları olmuştur. 1979 Yılında F-4 uçağı ile başlayan ilk kapsamlı uçak Fabrika Seviyesi Bakım ve Yenileme faaliyetlerini, 1980'li yıllarda diğer uçaklar için benzer kabiliyetlerin kazanılması izlemiştir.

Bu gelişmeler çerçevesinde sürekli yenilenen 1. HİBM.Komutanlığı, yeniden yapılanma ve modernizasyon projeleri olarak bilinen REMO-I ve REMO-II projeleri ile önemli tesis, teçhizat, teşkilat ve kadro yeniliklerine sahip olarak kabiliyet ve kapasitesini sürekli olarak geliştirmiştir.²⁹³

1. HİBM Komutanlığı günümüzde lojistik sistemin kendi kendine yeterli hale gelmesinde en önemli yere sahip, dışa açılma ve dış dünya ile bütünleşme gayretinde olan bir kuruluştur.

²⁹⁰ Baykal, **a.g.e.**, s.28.

²⁹¹“1. HİBM, Tarihçe”, **1. Hava İkmal Bakım Merkezi Arşivi**, Eskişehir, 2010, s.4.

²⁹² “1. HİBM, Tarihçe”, **a.g.e.**, s.6.

²⁹³ “1. HİBM, Tarihçe”, **a.g.e.**, s.8.

2.1.2.8. THK İNÖNÜ EĞİTİM MERKEZİ

İnönü eğitim merkezi 10 Temmuz 1936 tarihinde Türk Hava Kurumu bünyesinde ilk olarak İnönü planör kampı adı altında faaliyete başlamıştır.²⁹⁴ Eskişehir'in 36 Km batısında İnönü ilçesine 1 km uzaklıkta İstanbul-Kütahya yolu üzerinde olan bu merkez, daha sonra diğer havacılık faaliyetlerinde de eğitim vermeye başlamıştır.

İnönü eğitim merkezi tamamı tabii çimle kaplı, 800 x 1200 metre genişliğe sahiptir. Hafif uçakların iniş-kalkışına ve sportif amaçlı her türlü uçuş atlayış eğitimlerine uygun olan bu alanda her yıl 01 Mayıs - 30 Eylül tarihleri arasında arasında paraşüt, planör, yelken kanat, yamaç paraşütü, mikrolayt ve balon kursları ücretsiz olarak havacılıkla ilgilenen gençler için düzenlenir. Bu merkez belli dönemlerde düzenlenen ulusal ve uluslararası hava yarışmalarına da ev sahipliği yapmaktadır.²⁹⁵

2.1.2.9. TEI (TUSAŞ ENGINE INDUSTRIES INC.)

1985 yılı Ocak ayında Eskişehir'de kurulan TEI, havacılık endüstrisine yüksek kaliteli ürünler ve hizmetler sunan, dünya çapında bir üretim ve tasarım merkezidir. Toplam Kalite anlayışını temel alan yönetim modeli ve bu doğrultudaki uygulamaları ile 1994 "TÜSİAD-KalDer Kalite Ödülü" nü kazanan TEI, faaliyet gösterdiği alanlarda birçok ödülün de sahibidir.²⁹⁶

Fabrikanın 508 bin metrekarelik toplam alanın 50 bin metrekaresi kapalı mekândan oluşurken, tesislerde toplam çalışan 1030 civarındadır. Başlangıçta tesislerin kuruluş amacıyla, F-16C/D uçaklarının F-110 jet motorlarının parça, montaj-üretimi ile testlerinin yapılması hedeflenmişti.²⁹⁷

²⁹⁴ <http://www.thk.org.tr/web2010/>, Erişim: 23 Aralık 2010.

²⁹⁵ <http://www.thk.org.tr/yeni/turkkusu/inonuegitim/inonuegtmrk.htm>, Erişim: 23 Aralık 2010.

²⁹⁶ <http://www.teknoalem.org/turkiyedeki-ucak-motor-fabrikasi-tei.html>, Erişim: 23 Kasım 2010.

²⁹⁷ www.tei.com.tr, Erişim: 30 Aralık 2010.

1997 yılında Hava Kuvvetleri'nin istemiş olduğu, T-38 ve F-5 uçaklarına ait J-85 tipi motorlarının itici gücü arttıran ve yakıt tasarrufu sağlayan modifikasyon araştırmaları ve üretimleri yapılmıştır. Ayrıca F-4 uçaklarında kullanılan J-79 tipi jet uçağı motorlarının yanma odaları da TEI tarafından üretilmektedir.

Nato'nun E-3A Awacs uçaklarının TF-33-PW100A tipi motorlarından 40 tanesinin onarım, bakım-revizyon projesi de bu merkezde tamamlanmıştır.²⁹⁸

TEI, 2003 yılında Ortak üretim A400m ve TP400 nakliye uçakları projelerinin motorları ile 2004 yılında JSF F-35 Lightning II uçakları için geliştirilen F-136 jet motoru projesine de katılmıştır.

TEI, Atak helikopter projesi kapsamında motorun *güç türbin modülü* de yine burada üretilmektedir.

2009 yılında A400M nakliye uçağı TEI nin ürettiği TP400 motoruyla ilk uçuşunu gerçekleştirmiştir.²⁹⁹

TEI'nin ortaklık yapısı şöyledir; %50,5 lik hisseyle TUSAş, %3,4 ile Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı, %0,1 ile THK ve %46 hisse ile General Electric.³⁰⁰

2.1.2.10. ANADOLU ÜNİVERSİTESİ SİVİL HAVACILIK OKULU

Türkiye'nin üniversite çatısı altında akademik seviyede eğitim veren sivil havacılık okulunun temelleri 1986 yılında atılmıştır. 1986 yılında Eskişehir Yüksekokulu olarak kurulmuş olan bu okul Uçak Motoru, Uçak Gövdesi, Uçak Elektriđi, Uçak Elektronikleri, Hava Kontrolörü, Yer Hizmetleri, İkrım, Kargo ve Pilotaj olmak üzere 9 bölümden teşkil

²⁹⁸ Baykal, a.g.e., s.31.

²⁹⁹ www.tei.com.tr, Erişim: 30 Aralık 2010.

³⁰⁰ TMMOB Makina Mühendisleri Odası, “Uçak, Havacılık, Uzay Mühendislerinin Durum Değerlendirmesi”, I. Ulusal Uçak Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı, Eskişehir, 12 Mayıs 2001, s.3.

olmuştur. Pilotaj bölümüne ilk kez 1987 öğretim yılından itibaren özel yetenek sınavlarıyla öğrenci alınmaya başlanmıştır. Diğer tüm bölümlere ise üniversite sınavlarıyla öğrenci alınmıştır. 1987 yılından beri bu bölümlerde İngilizce Hazırlık Eğitimi de zorunlu olarak verilmeye başlanmış, böylelikle hızla değişen teknolojinin öğrenciler tarafından takip edilebilmesi tasarlanmıştır.

Meydanlarda ki kulelerde ve radarlarda hava trafik kontrolü olarak çalışmak üzere öğrenci yetiştirmek amacıyla Hava Kontrolörü bölümü kurulmuş ve ilk kez 1992 yılından itibaren özel yetenek sınavlarıyla öğrenci alımı yapılmaya başlanmıştır.

28.02.1989 tarih ve 001-53/997 sayılı Rektörlük Makamının resmi talebiyle Eskişehir Meslek Yüksek Okulu adının "Eskişehir Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu" olarak değiştirilmesi talebinde bulunulmuştur.

11 Temmuz 1992 tarih ve 21281 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 3837 sayılı kanun ile Eskişehir Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu, Sivil Havacılık Yüksekokulu adını alarak 1993-1994 öğretim yılından itibaren Uçak Teçhizat Bakım, Yer Teçhizat Bakım, Uçak Gövde Bakım, Uçak motor Bakım, Pilotaj, Hava Trafik Kontrol ve Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği bölümleri adı altında öğrenci almaya başlamıştır.³⁰¹

18.03.2002 tarihli Y.Ö.K. Yürütme Kurulu toplantısında Sivil Havacılık Yüksekokulu'nun Uçak Gövde Bakım ile Uçak Motor Bakım bölümlerinin kapatılması, Uçak Gövde Motor Bakım bölümünün açılması ve 2002-2003 öğretim yılından itibaren öğrenci alınmasına karar verilmiştir.³⁰²

³⁰¹ Tarihçe, <http://ecas.anadolu.edu.tr/>, Erişim: 21 Aralık 2010.

³⁰² Tarihçe, <http://ecas.anadolu.edu.tr/>, Erişim: 21 Aralık 2010.

2.1.2.11. ALP AVIATION (ALP HAVACILIK)

15 Kasım 1998 tarihinde resmi olarak açılışı gerçekleştirilen Alp Havacılık, kurulduğu günden beri Türkiye’de havacılık sektöründe birçok atılımla kendini kanıtlamış bir Eskişehir teşebbüsüdür.

Bugün uluslararası projeler yürüten bu şirketin imal ettiği ürünler: Helikopter yapısal parça/asambleleri, Helikopter dinamik parça /asambleleri, Helikopter kuyruk pervanesi şaft asambleleri, Uçak yapısal parça/asambleleri, Uçak iniş takımı parça/asambleleri Jet motoru parçalarıdır.

2001 ve 2004 yıllarında ESO Teknoloji Uygulama Ödülü alan bu şirket, Eskişehir’in Havacılık konusundaki gözbebeklerinden biridir.³⁰³

2005 haziranında Alp Havacılık, Müşterek Taarruz Uçağı (Joint Strike Fighter-JSF) motoru olan Pratt & Whitney F135’in uçuş kritik parçalarından olan *fan rear hub’ı* üretmek üzere dünyanın en büyük iki uçak motoru üreticisinden biri olan Amerikan Pratt & Whitney’nin global tedarikçisi olmuştur.³⁰⁴ Aynı yıl, ALP Havacılık, Sikorsky Aircraft tan Black Hawk ve Seahawk helikopterleriyle ilgili 130 milyon ABD dolarlık yeni bir helikopter aksamı siparişi almış ve üretime başlamıştır.³⁰⁵

2009 yılında Alp Havacılık, geleceğın uçağı olarak kabul edilen F35 (JSF) için Goodrich Landing Gear firması ile sürdürdüğü stratejik işbirliğı kapsamında 300 milyon dolarlık yeni bir anlaşma imzalamış ve Lightning II iniş takımlarının üretimini yüklenmiştir.³⁰⁶

2010 yılında ise TUSAŞ’ın Türk Hava Kuvvetleri için üreteceğı KT 1T Eğitim Uçağı’nın kuyruk bölümünde yer alan yatay ve dikey kumanda

³⁰³ <http://www.alpata.com/aviation.asp>, Erişim: 23 Aralık 2010.

³⁰⁴ “Alp Havacılık Dünya Uçak Motoru Devi Pratt & Whitney İle Uzun Dönemli Tedarik Sözleşmesi İmzaladı, Paris Air Show”, **Alpata Haber**, 14.06.2005.

³⁰⁵ “Sikorsky Aircraft Tarafından Alp Havacılık’a Verilen 130 Milyon Dolarlık Yeni Sipariş, 60 Yeni İş İmkanı Yaratacak”, **Alpata Haber**, 14.06.2005.

³⁰⁶ “Alp Havacılık Goodrich Landing Gear ile F-35 Lightning II İniş Takımları için LTA İmzaladı”, **Alpata Haber**, 12.06.2009.

yüzeylerinin ALP Havacılık tarafından üretilmesine ilişkin sözleşme imzalanmıştır.³⁰⁷

Sikorsky ile Alp Havacılık arasında Türkiye'de üretilecek Genel Maksat Helikopter Programı çerçevesinde Black Hawk helikopteri üretimiyle ilgili yeni bir anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşma ile Alp Havacılık International Black Hawk S-70iTM Programı için de kalifiye bir tedarikçi olarak konumlanmıştır³⁰⁸

Sonuç olarak Alp Havacılık, Eskişehir Organize Sanayi Bölgesi'ndeki tesislerinde F-22, F-35 savaş uçakları, Boeing 787, 737 ve Airbus A380 yolcu uçakları ve Sikorsky'nin Blackhawk, Seahawk, S76, S92, CH53K serisi helikopterlerinde kullanılan parçaların imalatını gerçekleştirmeye devam ederken hem istihdama katkı sağlamakta hem de uluslararası platformda Türkiye'yi en iyi şekilde temsil etmektedir.

2.1.2.12. ESKİŞEHİR'DE HAVACILIĞIN GELECEĞİ

Kurtuluş Savaşı'yla başlayan Eskişehir'deki havacılığın yapılanması hızla devam etmektedir. Eskişehir gelişen sivil ve askeri havacılık sektöründe gelecekte önemli bir yerde olacaktır.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı'ndan sonraki en büyük komutanlık olan ve Türkiye'nin batı, kuzey ve güneyinden sorumlu olan 1. Kuvvet Komutanlığı'nın Eskişehir'de bulunması bile bu şehrin havacılıktaki geldiği ve ulaşacağı noktanın önemini göstermektedir.

Dünyadaki en büyük ortak uçak projesi olan ve bugüne kadar yapılmış en gelişmiş uçaklardan biri olarak kabul edilen, son nesil savaş uçağı F-35 (Joint Strike Fighter)'in 2016 yılından itibaren ülkemizde uçuşlarına başlaması planlanmaktadır. Bu uçaklarla modernize edilmesi

³⁰⁷ "Kt-1t Temel Eğitim Uçağı Kuyruk Takımı İlk "Rudder Assy" Teslimatı Gerçekleştirildi", **Alpata Haber**, 10.02.2010.

³⁰⁸ "Sikorsky ile Alp Havacılık, Black Hawk helikopterlerinin şanzıman sistemlerini Türkiye'de üretecek", **Bursa Hâkimiyet**, 28 Nisan 2009.

düşünülen Ana Jet Üs'lerinden birisi de Eskişehir'de bulunan 1. Ana Jet Üssü'dür.

Eskişehir'de bulunan şirketlerin F-35, Boeing 787, 737 ve Airbus A380, Sikorsky'nin Blackhawk, Seahawk, A400m, TP400, F-16C/D, ATAK helikopteri, AWACS uçaklarıyla ilgili yaptığı ve yapmaya devam ettikleri proje ve çalışmalara bakıldığında havacılık sektörünün gelecekteki kalbinin Eskişehir'de atacağından hiç şüphe yoktur.

Eskişehir'de bulunan havacılık şirketlerinden biri olan Alp Havacılık "Motor Komponent Üretim ve Mühendislik Merkezi" için 10 Şubat 2010 tarihinde bir temel atma töreni düzenlenmiştir. Tamamı 22.000 m² kapalı alana ulaşacak olan bu tesisin, ilk aşamada titanyum IBR aşamalarının üretiminin gerçekleştirileceği 11.000 m²'lik bölümünün inşa edilmesi ve bu yeni tesiste ABD'nin 23 milyon dolar tutarında bir yatırım gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Bu yatırım sayesinde Alp Havacılık, bu kritik teknolojiye sahip birkaç global kaynak arasında yer alacaktır.³⁰⁹ Sadece bu örnek bile Eskişehir'i gelecekte havacılıkta iyi bir yerde olacağını açık bir göstergesidir.

Şu an Eskişehir'de havacılık sektöründe çalışanların sayısı yaklaşık 2.000'dir.³¹⁰ Artan yatırım ve projelerle beraber bu sayının yükseleceğinden hiç şüphe yoktur. Havacılık muhtelemen gelecekte bugün olduğundan daha fazla bir istihdam alanı yaratacaktır.

Türk sivil havacılığı günümüzde hızla büyümektedir. Bilindiği kadarıyla havacılık şirketlerinin büyük alım programları bulunmaktadır. Sadece THY'nin 105 uçak, Pegasus'un 40 uçak alım programının değeri yaklaşık 10 milyar dolara ulaşmaktadır. Diğer şirketlerin alım programlarıyla bu rakamın çok daha yükseklere ulaşacağı aşikardır. Sektöre bu büyük alım programını yaptıran şüphesiz yaşanan hızlı

³⁰⁹ "Alp Havacılık Motor Komponent Üretim Ve Mühendislik Merkezi'nin Temel Atma Töreni Gerçekleşti", **Alpata Haber**, Eskişehir, 10 Şubat 2010.

³¹⁰ Yıldırım, **a.g.e.**, s.33.

gelişmelerdir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün verilerine göre 2002'de sektörün toplam cirosu 2.2 milyar dolar iken 2009 itibariyle ciro 10 milyar dolara ulaşmıştır. Ayrıca uluslararası tahminler de Türk havacılık sektörünün gelecekte hızla büyüyeceğini göstermektedir. Geçen yıl açıklanan Airbus Küresel Pazar Tahmin Raporu'nda, 2028'e kadar Türkiye'nin 28,3 milyar dolar değerinde 277 yeni uçak alacağı belirtilmiştir.³¹¹ Bunlara paralel olarak Eskişehir'de bulunan Anadolu Üniversitesi Havacılık Yüksek Okulu'nun, artan havayolu şirketleri ile doğru oranda artan pilot ve yer ekibinin yetiştirilmesinde gelecekte de önemli bir yere sahip olacağı kuvvetle muhtemeldir.

Tüm bu güçlü havacılık potansiyeline rağmen, yurtdışı ve yurtiçi hava taşımacılığı için şirketler dört gözle beklerken, Eskişehir'in bu potansiyelini harekete geçirecek havayolu taşımacılığı bir türlü sürekli hale gelememiştir. Bu konu Eskişehir'in gelişmesi açısından çok önemli bir olgu ve havacılıkla ilgili en büyük problemdir.

Makina Mühendisleri Odası Eskişehir'de 2001 ve 2003 yıllarında Uçak Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayları düzenlemiş, bu konuyu kent gündemine getirerek önemli bir adım atmıştır.³¹²

Sonuç olarak, Türk havacılık tarihinde çok önemli bir yere sahip olan Eskişehir'in, gelecekte Toulouse ve Seattle gibi dünyanın en önemli havacılık merkezlerinden biri haline gelme olasılığı oldukça yüksektir. Eskişehir, askeri ve sivil havacılığın birbirini tamamladığı önemli bir şehir olduğundan gelecekte açılması muhtemel olan uçak fabrikasına da ev sahipliği yapabilecek en önemli aday kent olarak karşımızda durmaktadır.

Mustafa Kemal Atatürk'ün, Türk Hava Kurumu'nun 15 Mayıs 1925'deki açılış töreninde söylemiş olduğu "İstikbal Göklerdedir", sözünün

³¹¹ "Sivil Havacılık ve Sağladığı Ciro Katlanarak Büyüyor", **Skysun Haber**, 30.06.2010.

³¹² Erhan Kutlu, "Eskişehir'de Havacılık Sektörü", **Makina Mühendisleri Odası Dergisi**, Haziran, 2006, s.14.

önemi her geçen gün daha da anlaşılakta ve artmaktadır. Eskişehir bu ifade doğrultusunda, gelecekte göklerdeki yerini sağlam olarak muhafaza edecek gibi görünmektedir.

SONUÇ

1909 yılında İlk motorlu uçağın uçmasından bu yana 102 yıl geçmiştir. 1909'danberi havacılık teknolojisi çok büyük bir hızla ilerlemektedir. İçerisinde bulunduğumuz 2011 yılı 1911'de kurulmuş olan Türk Hava Kuvvetleri'nin 100. yılıdır. "Çağıyla yarışıyor" logosuyla 100. yılına adım atmış olan Türk Hava Kuvvetleri havacılıktaki gelişmeleri yakından takip ederek dosta güven, düşmana korku verecek şekilde kendi coğrafyasında caydırıcı bir güç teşkil etmektedir. Aynı şekilde Türk sivil havacılığı da artan bir hızla, hem teknoloji hem de potansiyel olarak gelişmeleri yakından takip etmektedir.

"Dünden Bugüne Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir" adlı çalışmada Türk havacılığının ulaştığı bu noktaya hangi zorluklarla, hangi aşamaları atlayarak geldiği derinlemesine incelenmiştir. Hem askeri hem de sivil alanda yaşanılmış olaylar kronolojik olarak ayrı ayrı ele alınmıştır.

Günümüzde, jet sesinin gökyüzünü yırtarcasına duyulduğu Eskişehir'de havacılıkla ilgili köklü ve iddialı bir çok kuruluş mevcuttur. Ayrıca gerek üniversite düzeyi eğitim gerekse sportif amaçlı havacılığın başkenti olarak ta kabul edilebilecek Eskişehir Türk Askeri Havacılığı için de tarihi bir değerdir. Askeri havacılıkla ilgili birçok kurumun bulunduğu bu şehir, Türkiye'de havacılık konusunda en ileri gelen şehirlerden birisidir.

Çalışmada ayrıca tarihsel araştırmalara dayanarak Eskişehir'in Türk Havacılığı'ndaki yeri ve önemi anlatılmış, ayrıca Eskişehir'de havacılık faaliyetleri yürüten, havacılık sektöründeki veya havacılıkta önemli yer tutan kurumlar hakkında bilgiler verilmiştir.

Eskişehir ve Türk Havacılığı birbirinden ayrı olarak düşünülmemeyecek kavramlardır. Gelecekte de böyle olacağını gösteren iddiaların üzerinde durulmuş, Eskişehir'de havacılığın nasıl ilerleyeceği konusunda havacılık konusunda atılan adımlara dayandırılarak varsayımlar yapılmıştır.

KAYNAKÇA

ARSİVLER VE ARSİV KAYNAKLARI

1. Ana Jet Üs Komutanlığı, **111. Filo Komutanlığı Arşivi**, Eskişehir, 2010.
3. Ana Jet Üs Komutanlığı, **134. Filo Komutanlığı Arşivi**, Konya, 2010.
1. Ana Jet Üs Komutanlığı, Tarihçe, **1. Ana Jet Üs Komutanlığı Arşivi**, Eskişehir, 2010.
1. Hv.K.Komutanlığı, Tarihçe, **1. Hava Kuvveti Komutanlığı Arşivi**, Eskişehir, 2010.
1. HİBM, Tarihçe, **1. Hava İkmal Bakım Merkezi Arşivi**, Eskişehir, 2010.

KİTAP VE MATBU ESERLER

- AKDEMİR, Yılmaz; **Atatürk Dönemi Türk Havacılığı**, Ankara, 2005.
- BULFINCH, Thomas; **Age of Fable: Stories of Gods and Heroes**, New York, 2000.
- ÇETİNER, Selahattin; **Çanakkale Savaşı**, Dünya Aktüel Yayınevi, Ankara, 1999.
- ERDEMLİ, Mustafa Gökhan; **“General Use Of UAS In EW Environment EW Concepts And Tactics For Single Or Multiple UAS Over The Net-Centric Battlefield”**, Monterey, 2009.
- ERSOY, Mehmet Akif; **Safahat**, (Neşreden: Ertuğrul Düzdağ), İstanbul, 2006.

GENCER, Ali ihsan ve ÖZEL, Selahattin; **Türk İnkılâp Tarihi**, Der Yayınları, 2010.

GÜNEŞŞEN N., Metin; **Cumhuriyetten Günümüze Türk Kara Havacılığı**, Ankara, 2003.

KAHRAMAN, Seyit Ali, DAĞLI, Yücel; **Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnâmesi C.I.**

KANSU, Yavuz ve ŞENÖZ, Sermet; **Havacılık Tarihinde Türkler-I**, Ankara, Hv.Kuv.Basımevi, 1971.

KLİNE, Stuart; **Türk Havacılık Kronolojisi**, İstanbul, 2003.

KURT, Emin; **Kıbrıs Şehidi Hv.Plt.Yzb. Cengiz Topel ve 1964 Kıbrıs Harekatı**, Hv.K.K.'lığı Yayınları,Ankara 2009.

KURAL, Fethi; **Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)**, Ankara, Hava Basım Neşriyat Müdürlüğü, 1974.

SARP, İrfan; **Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Ankara, Hava Basım Neşriyat Müdürlüğü, 1986.

TANMAN, Sıtkı ve Keyüsk, Mazlum; **Türk Havacılık Tarihi**, Eskişehir, Hv.Bas. Neş. Md.lüğü, 1950.

TAŞKESEN, Gökhan; **Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım**, Malatya, Mart 2006.

Türk Hava Kurumu Tüzüğü, Ankara, 2006.

UÇAROL, Rifat; **Siyasi Tarih**, Ankara, 2007.

VEREL, Oktay; **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C.I, İstanbul, THK, 1985.

YALÇIN, Osman; **Türk Havacılık Tarihi**, Birem Şube, İzmir, 2009.

YALÇIN, Osman; **Türk Hava Harp Sanayi**, Hv.K. Yayınları, 2010.

Zayıf, Oktay; **İstiklal Savaşı Yıllarında Türk Hava Birliğinin Etkinliği**, Ankara 2001.

MAKALELER

ARSLAN Hakan, “**Vecihi Hürkuş 78 yıl önce uçtu,**” Yeni Şafak, 16 Ekim 2008.

AVCI, Cem; “Tayyareden Uçağa: Bir Montaj Öyküsü”, **Mühendis Ve Makina Dergisi**, Aralık 2000.

BAYKAL, Osman Gazi; “Türkiye’de Uçak Üretim Faaliyetlerinin Tarihçesi”, **Airkule-Haberin Sesi Dergisi**, 2007.

CEBECİ, Uğur; “Eğitim Uçağına Alp Havacılık İmzası”, **Hürriyet**, 13 Aralık 2008.

DEMİREL, Ertürk; “**Hürkuş Hava Yolları**”, **Antalya Haber**, 28 Mart 2009.

DOĞANAY, Rahmi; “Büyük Taarruzda Türk Havacılığı”, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt: 13, Sa.1 Elazığ,2003.

KUŞHAN, Melih Cemal; “Sivil Havacılığımızın Dünü Bugünü Ve Geleceğı”, **I. Ulusal Uçak Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı**, 12 Mayıs 2001, Eskişehir.

KUTLU, Erhan; “**Eskişehir’de Havacılık Sektörü**”, Makina Mühendisleri Odası Dergisi, 01 Haziran 2006.

ŞEVKAT, Uğur; “İmparatorluk Semalarında 2500 Kilometre”, **Popüler Tarih**, Sa.11, Nisan 2001.

TÜRKMEN, Faik; “Türk Havacılık Tarihinde Kartal Sembolü”, **Türk Kültürü**, C.VII, No.74,Aralık 1968.

UZUN, Hakan; “Türk Hava Kurumu Gelir Kaynakları: “Fitre, Zekât Ve Kurban Derileri” Üzerine”, **CTAD**, Eylül 2007.

YALÇIN, Osman; “Vecihi Hürkuş’un Hayatı ve Çalışmaları”, **Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi**, Sa.15, Şubat 2010.

YALÇIN, Osman; “Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçaklar ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri”, **Akademik Bakış**, Sa.6, Ankara, 2010.

YILDIRIM, Cihan; “Atatürk Başlattı Eskişehir Sahip Çıktı,” **AA**, Eskişehir, 04 Mart 2010.

ADSIZ YAYINLAR

“Alp Havacılık Dünya Uçak Motoru Devi Pratt & Whitney ile Uzun Dönemli Tedarik Sözleşmesi İmzaladı”, **Alpata Haber**, 14 Haziran 2005.

“Alp Havacılık Goodrich Landing Gear ile F-35 Lightning II İniş Takımları İçin LTA İmzaladı”, **Alpata Haber**, 12 Haziran 2009.

"Alp **Havacılık** Motor Komponent Üretim Ve Mühendislik Merkezi" nin Temel Atma Töreni Gerçekleşti”, **Alpata Haber**, Eskişehir, 10 Şubat 2010.

“Bir asırdır istikbal peşinde”, **Türkiye Gazetesi**, 31 Mayıs 2006.

“Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, No.343, Şubat 2003.

Cumhuriyet’in 60. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, Ankara 1984.

“Cumhuriyet Dönemi’nin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetleri’nin Kuruluşu”, **Hava Kuvvetleri Dergisi,1911-2001 90ncı altın yıl özel sayısı**, Sa.338, Ankara, Ocak 2001.

“Çanakkale Savaşı’nda Türk Hava Harekâtı”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, No.343, Şubat 2003.

“I.Dünya Savaşında Kıbrıs’ta Hava Faaliyetleri”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, No.344, Haziran 2003.

“Hava Kuvvetleri’nden F-16 solo gösterisi”, **Hürriyet Gazetesi**, 16 Nisan 2011.

“Havacılık Çağını Açan Wright Kardeşler”, **Havacılık Yıllığı**, 1956.

“İsmet Tayyaresi”, **Tayyareci Vecihi Hürkuş Derneği**, Ocak 2009.

“İstanbul-Kahire Uçuşunun Öyküsü”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**,1911-2001 90ncı altın yıl özel sayısı, Sa.338, Ankara, Ocak 2001.

“Kt-1t Temel Eğitim Uçağı Kuyruk Takimi İlk "Rudder Assy" Teslimatini Gerçekleştirildi”, **Alpata Haber**, 10 Şubat 2010.

“Silahlı Kuvvetlerde İlk Uçaklar ve Hava Gücünün Oluşturulması”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**,1911-2001 90ncı altın yıl özel sayısı, Sa.338, Ankara, Ocak 2001.

“Sikorsky ile Alp Havacılık, Black Hawk helikopterlerinin şanzıman sistemleri Türkiye’de üretecek”, **Bursa Hakimiyet**, 28 Nisan 2009.

“Sikorsky Aircraft Tarafından Alp Havacılığa Verilen 130 Milyon Dolarlık Yeni Sipariş, 60 Yeni İş İmkanı Yaratacak”, **Alpata Haberler**, 14 Haziran 2005.

Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.V, Ankara, 1964.

“Türksat 2A Nihayet Fırlatıldı”, **Anadolu Ajansı**, 11 Ocak 2001.

“Sivil Havacılık ve Sağladığı Ciro ile Katlanarak Büyüyor”, **Skysun Haber**, 30 Haziran 2010.

“Türksat 1C Uydusu Emekliye Ayrıldı,” **Zaman Gazetesi**, 23 Eylül 2010.

“Türksat 3A Uydusu Fırlatıldı,” **Habertürk Gazetesi**, 13 Haziran 2008.

“Türksat 3A Uydusunun Türksat Filosuna Getirdiği Yenilikler, Türksat’tan Yeni Uydu Hazırlığı,” **Samanyolu Haber**, 05 Nisan 2010.

“Uçak, Havacılık, Uzay Mühendislerinin Durum Değerlendirmesi”, I. Ulusal Uçak Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı, Eskişehir, 12 Mayıs 2001.

GAZETE, DERGİ VE HABER KAYNAKLARI

AirKule Dergisi

Akademik Bakış

Alpata Haber

Antalya Haber Gazetesi

Anadolu Ajansı

Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi

Bursa Hâkimiyet Gazetesi

Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi

Habertürk Gazetesi

Halkevi Dergisi

Hava Kuvvetleri Dergisi

Havacılık Yıllığı

Hürriyet Gazetesi

Mühendis ve Makina Odası Dergisi

Populer Tarih

Samanyolu

Silahlı Kuvvetler Dergisi

Skysun Haber

Türkiye Gazetesi

Yeni Şafak Gazetesi

İNTERNET KAYNAKLARI

<http://ecas.anadolu.edu.tr>

<http://www.alpata.com>

<http://www.anitkabir.info>

<http://www.aselsan.com.tr>

<http://www.buzlu.org>

<http://www.defencetalk.com>

<http://www.havaciyiz.com>

<http://www.hho.edu.tr>

<http://www.hvkk.tsk.tr>

<http://www.intelsat.com>

<http://www.korkma.net>

<http://www.nuridemirag.com>

<http://www.mikes.com.tr>

<http://www.msxlabs.org>

<http://www.roketsan.com.tr>

<http://www.sabihagokcen.aero>

<http://www.satturkey.com>

<http://www.ucuyorum.com>

<http://www.tai.com.tr>

<http://www.tei.com.tr>

<http://www.tayyareci.com>

<http://www.tayyarecivecihi.com>

<http://www.thk.org.tr>

<http://www.turkyildizlari.tsk.tr>

<http://www.tumgazeteler.com>

<http://www.turkishairforce.org>

<http://vecihurkus.net>

EKLER

EK-I: RESİMLER



Resim 1

Hezarfen Ahmet Çelebi³¹³



Resim 2

Lagari Hasan Çelebi³¹⁴



Resim 3

Picardie Manevraları esnasında Mustafa Kemal, Fethi Okyar ve bir Osmanlı subayı (12-18 Eylül 1910 Paris)³¹⁵

³¹³<http://turkbilimi.com/>, Erişim: 24 Kasım 2010.

³¹⁴<http://istanbulpedia.wordpress.com/2010/07/04/another-ottoman-scientist-attempted-to-fly/>, Erişim: 24 Kasım 2010.

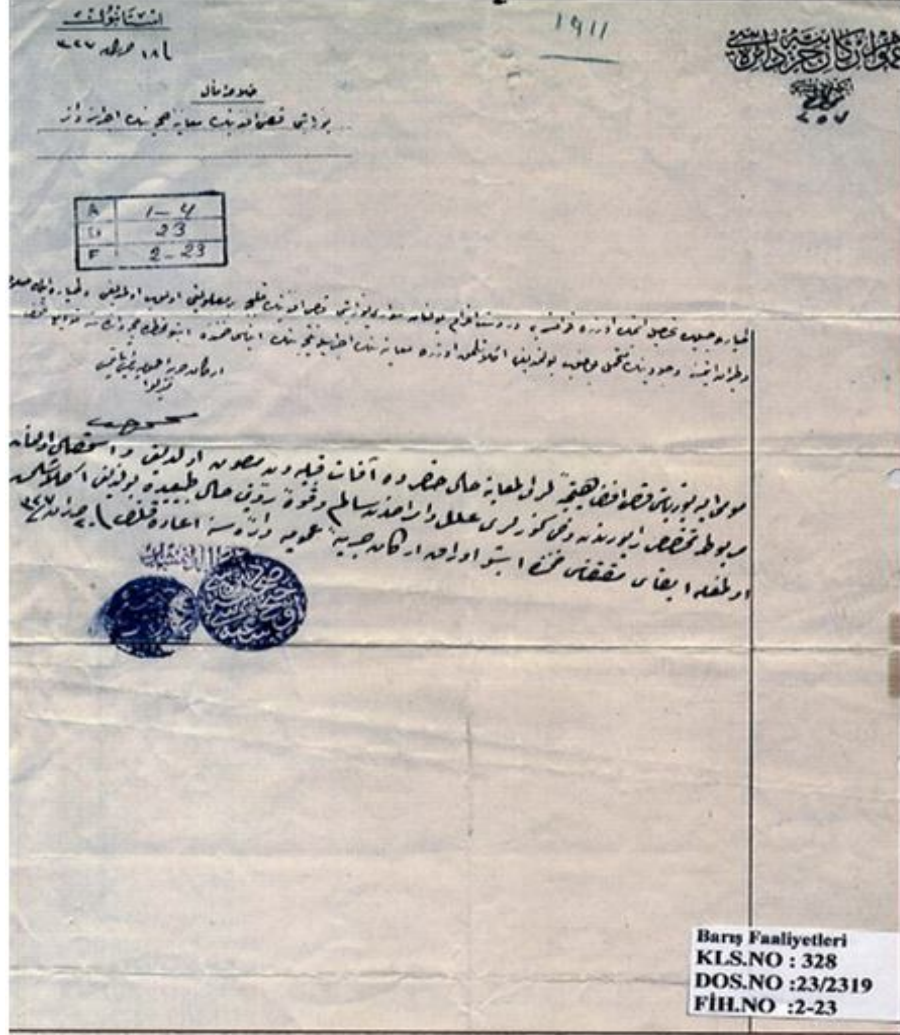
³¹⁵ Yalçın, **Türk Havacılık Tarihi**, s.78.



Resim 4

Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Tayyare Komisyon Başkanı
Kur. Yb. Süreyya Bey³¹⁶

³¹⁶ Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayi**, s.14.



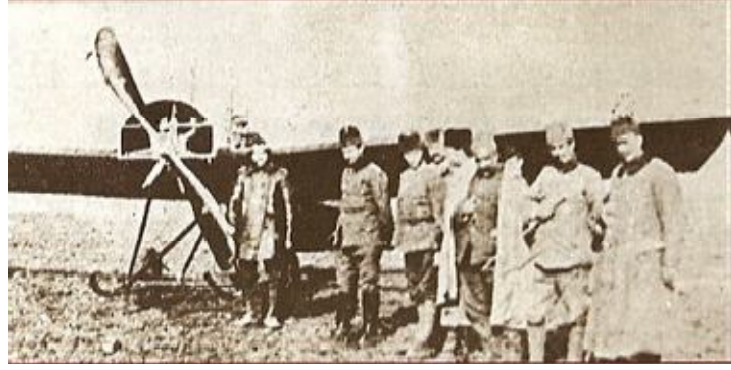
Resim 6

Yzb. Fesa Efendi'nin muayene sıhhiyesinin icrasına dair rapor³¹⁸

³¹⁸ "Havacılıkta ilk adımlar", a.g.e., s.9.

Günümüz türkçesiyle: Teyyarecilik tahsil etmek üzere Fransa'ya derdesti izam bulunan süvari yüzbaşı Fesa Efendinin kalpçe bir maluliyeti olup olmadığı ve tayyare ile suud ve tayaran etmesine vücudunun müssehammil bulunup bulunmadığı anlaşılmaq üzere muayenesinin icrası ile neticesinin imbası zımmında,işbu muhtıra sıhhiye dairesine tevdi kılındı. Erkan-ı harbiye Ummumiye Reisi Sanisi Mirliya Mahmut

Mumaileyh Yüzbaşı Fesa Efendi, heyetçe ledel muayene: Hali hazırda afacı kalbiyeden masun olduğu ve istihsal olunan merbut mütehasıs raporundan dahi gözleri ilel ve emrazdan salim ve kuvveyi rüyeti hali tabide bulunduğu anlaşılıms olmakla,şfayı muktezası zımmında işbu evrak E. Ummumiye Dairesine iade kılındı. 20 Haziran 327



Resim 7

Balkan Savaşında Fethi Bey'in Keşif Görevinden dönüşü³¹⁹



Resim 8

İstanbul-Kahire seferi mürettebatı³²⁰

Sadık Bey-İsmail Hakkı Bey-Fethi Bey-Nuri Bey

³¹⁹ “Silahlı Kuvvetlerde İlk Uçaklar ve Hava Gücünün Oluşturulması”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, **1911-2001 90ncı altın yıl özel sayısı**, Sa.338, Ankara, Ocak 2001, s.21.

³²⁰ “İstanbul-Kahire Uçuşunun Öyküsü”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, **1911-2001 90ncı altın yıl özel sayısı**, Sa.338, Ankara, Ocak 2001, s.24.



Resim 9

Birinci Dünya Savaşı'nda (1916) Yeşilköy Hava Okulu³²¹



Resim 10

1972 Best Hit Yarışmalarında

2. olan Türk Ekibi³²²

Resim 11

1971 Best Hit Yarışmalarında

1. olan Türk Ekibi³²³

³²¹ “Silahlı Kuvvetlerde İlk Uçaklar ve Hava Gücünün Oluşturulması”, **a.g.e.**, s.22.

³²² “Best Hit Atış Yarışmaları”, **a.g.e.**,s.65.

³²³ “Best Hit Atış Yarışmaları”, **a.g.e.**, s.65.



Resim 12
Şehit Hv.Plt. Yzb. Cengiz Topel³²⁴



Resim 13
F-4E 2020 "Terminatör"³²⁵

³²⁴ www.tayyareci.com, Erişim: 29 Kasım 2010.

³²⁵ www.defencetalk.com, Erişim: 30 Kasım 2010.



Resim 14
Türk Yıldızları Gösterisinden Bir Fotoğraf³²⁶



Resim 15
Hava Harp Okulu Mezuniyeti³²⁷

³²⁶ <http://www.turkyildizlari.tsk.tr/>, Erişim: 30 Kasım 2010.

³²⁷ <http://www.hho.edu.tr/>, Erişim: 30 Kasım 2010.



Resim 16

Atatürk Türk Kuşu'nun Kuruluşunda³²⁸

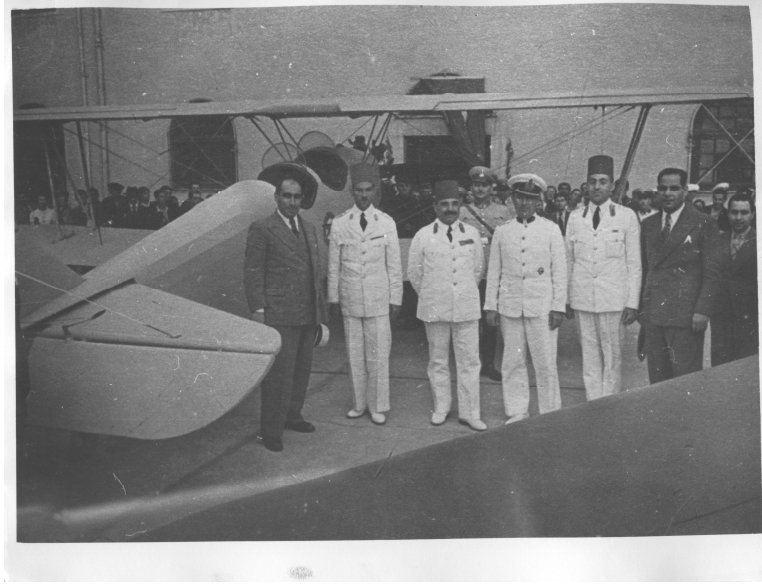


Resim 17

Atatürk manevi kızı pilot Sabiha Gökçen'le Eskişehir Hava Okulu'nda. 9 Haziran 1936³²⁹

³²⁸ <http://www.thk.gov.tr> , Erişim: 30 Kasım 2010.

³²⁹ <http://www.anitkabir.info/articles.php?action=viewarticle&artid=35>, Erişim: 30 Kasım 2010.



Resim 18

Mısırlı bir kafilenin sipariş vermek için Nu.D uçaklarını incelemeye alması³³⁰



Resim 19

Türk havacılık tarihinin en önemli simalarından Vecihi Hürkuş³³¹

³³⁰ <http://www.nuridemirag.com/fotograf.asp>, Erişim: 30 Kasım 2010.

³³¹ <http://www.buzlu.org/vecihi-hurkus/>, Erişim: 30 Kasım 2010.



Resim 20

İnönü Eğitim Merkezi ve Planör kursu gören genç öğrenciler³³²



Resim 21

Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Okulu'nun havadan görünüşü
ve havacılıkla ilgili çalışmalar³³³

³³² <http://www.facebook.com/group.php?gid=5789367083>, (THK İnönü Eğitim Merkezi facebook grubu), Erişim: 23 Aralık 2010.

³³³ <http://ecas.anadolu.edu.tr/>, Erişim: 21 Aralık 2010.



Resim 22
İlk Türk F-16 gösteri uçağı "Solo Türk"³³⁴

³³⁴ <http://www.haber365.com>, Erişim: 30 Nisan 2011.

EK-II: KURTULUŞ SAVAŞI TAYYARELERİ³³⁵



Resim 23

1918 – 1926 yılları arası kullanıldı. Osmanlı İmp.'daki Alman Birlikleri tarafından Türk Hava Kuvvetlerine devredildi.

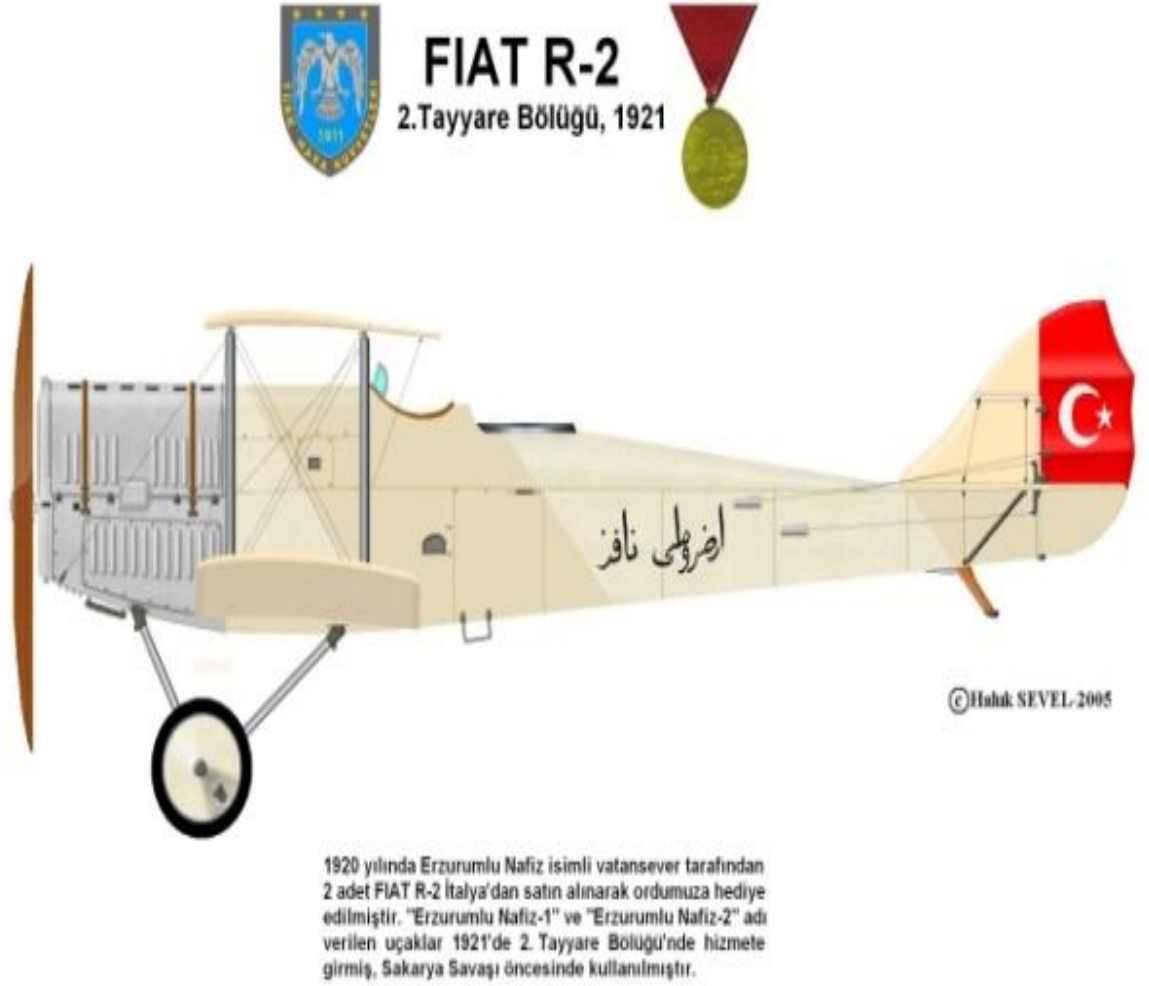
³³⁵ <http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Kurumumuz/HavaGucu/EnvantereGirenUcaklar.aspx>, Erişim: 22 Kasım 2010.



1 adet Avro 504K 1920'de Yunan Kuvvetleri'nden ele geçirilmiştir. 2.Tay.Bi.'ye tahsis edilen bu uçak yedek parça yoksulluğundan uçurulamamıştır. İkinci uçak ise 1922 Eylül'ünde İzmir'i terk eden Yunan Kuvvetleri'nden Gaziemir'de geçirilmiştir (RAF seri No: 9731)

Resim 24

İngilizler tarafından imal edilmiştir. Türk Hava Kuvvetlerinin elindeki iki Avro 504K'dan biridir. Yakıt yetersizliği nedeniyle mecburi olarak Çine'ye inince ele geçirilen Yunan uçağıdır (Ganimet). Bu uçak Fazıl Bey tarafından yakıt ikmali yapıldıktan sonra Milli Kuvvetler'in bulunduğu Afyon'a uçurulmuştur. İkinci uçak ise 1922 Eylül'ünde İzmir'in kurtuluşundan sonra Seydiköy Havaalanı'nda uçuşa hazır vaziyette iken ele geçirilmiştir. 1923'e kadar hizmette kalmıştır.



Resim 25

İtalyan Fiat Firması tarafından üretilmiştir. Bir vatansaver olan Erzurumlu iş adamı Nafiz Kotan Bey 1920 yılında İtalyanlardan 4 adet FIAT R.2 satın alır. İki uçak satın alınması için de Hükümet'e bağışta bulunur. Nafiz Bey bu uçakların İstanbul üzerinden gizlice Anadolu'ya getirilmesini ister.



Resim 26

Almanlar tarafından üretilen bir keşif uçağıdır. Bir adet Aviatik satın alınmış ve Vecihi HÜRKUŞ tarafından Akşehir' e getirilerek "Karga" adını almıştır.



Albatros C.XV

1. Tayyare Bölüğü-Gazimür, 1922
3. Tayyare Bölüğü-Gazimür,1923-24



Almanya'da yaşıyan Türklcr'in başışlarıyla 21 adet Albatros C.XV demonte halde satın alınmıştır. Demiryoluyla Rusya'nın Novorossisk Limanı'na getirilen uçaklar gemiyle Temmuz 1922'de Samsun'a getirilmiştir. Bunlardan iki adedi (276 ve 277) Büyük Taarruz öncesi uçar hale getirilmiştir. İstiklal Savaşı'nda görev yapmasına gerek görülmeden bu uçaklar bilahare Gazimür-İzmir'deki Tayyare Bölükleri'nde görevlendirilmiştir. 1924 yılında görev dışı bırakılmıştır.

Resim 27

Almanlar tarafından üretilmiştir. Rusya üzerinden Samsun'a deniz yoluyla hurda halinde getirilen çok sayıdaki uçaktan iki tanesi dört kişilik bir grup tarafından onarılıp faal hale getirilmiştir.



Resim 28

İngilizler tarafından üretilmiştir. Türk Hava Kuvvetleri' nde bu uçaklardan dört adet görev almıştır. De Havilland tipi Yunan uçağı İtalyan işgali altındaki Kuşadası'na mecburi iniş yapmış, uçucular İtalyan'lara teslim edilirken, uçak Malıköy'e getirilmiştir. "İsmet" adı verilen uçak ile birlikte Cephe Bölüğü, Sakarya Meydan Savaşı'nın devam ettiği 23 Ağustos-13 Eylül 1921 tarihleri arasında Vecihi, Fazıl ve Hayrettin beyler tarafından kırk keşif uçuşu yapmıştır.



Resim 29

Fransızlar tarafından üretilmiş, zamanının en başarılı bombardıman uçağıdır. Türk Silahlı Kuvvetleri'nde toplam 18 adet Breguet görev yapmıştır. Bu uçaklardan ilki 21 Eylül 1921'de Yunan Kuvvetleri'nden ele geçirilmiş bir uçaktır. Bu uçağa "Sakarya" ismi verilmiştir.

